



План одрживе урбане мобилности Града Бијељина **SUMP**

Бијељина, Јули 2020. године

ОПШТИ ПОДАЦИ

Издавач: Град Бијељина

Назив студије: План одрживе урбане мобилности Града Бијељина - SUMP

Водитељ тима: Харис Ћатић

Стручни тим за израду Студије: Тихомир Дакић

Јелена Павловић

Марко Иванишевић

Медина Гарић

Координациона група за израду Плана одрживе урбане мобилности (SUMP/ПОУМ) Града Бијељина:

Александар Томић, Град Бијељина

Анкица Тодоровић, Град Бијељина

Миле Пејчић, Град Бијељина

Стојан Јововић, Град Бијељина

Немања Митрић, Град Бијељина

Ненад Радић, Град Бијељина

Борјан Максимовић, Град Бијељина

Драган Јовановић, Град Бијељина

Стеван Чукић, Град Бијељина

Уз подршку: Предраг Пајић, Савез општина и градова Републике Српске

Миленка Кнежевић, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Година издавања: Јули 2020. године

Ова публикација је објављена у оквиру пројекта, “Подршка јединицама локалне самоуправе у Републици Српској у промоцији одрживе урбане мобилности” Савеза општина и градова Републике Српске спроводи пројекат у партнерству са пројектом „Одржива урбана мобилност у земљама југоисточне Европе (SUMCEEС II)” Отвореног регионалног фонда за Југоисточну Европу – Енергетска ефикасност (ORFEE), који спроводи ГИЗ у име Њемачке владе.

Садржај ове публикације не одражава нужно ставове Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH и партнера у имплементацији Савеза општина и градова Републике Српске.



План одрживе урбане мобилности Града Бијељина

SUMP

Бијељина, Јули 2020. године

САДРЖАЈ

1. План дијалога и учешћа	10
1.1. Мотивација, дефиниција пројекта и партиципација	10
1.2. Процес развоја SUMP-а у Бијељини	10
1.3. Координациона група	11
1.4. Интегрисано планирање	12
1.5. Учествовање грађана у креирању и развоју SUMP-а	12
2. Увод	14
3. Визија, циљеви и подциљеви SUMP-А Града Бијељина	19
3.1. Визија одрживе урбане мобилности Града Бијељина	19
3.2. Циљеви и подциљеви SUMP-А Града Бијељина	20
4. Анализа постојећег стања	27
4.1. Основне информације о граду Бијељина	27
4.1.1. Саобраћајно-географски положај Бијељине	27
4.1.2. Повезаност градске и регионалне саобраћајне мреже	27
4.1.3. Социо-економска структура становништва и трендови	28
4.1.4. Карактеристике саобраћајног система Града Бијељина	32
4.1.4.1. Моторизовани саобраћај	32
4.1.4.1.1. Мрежа саобраћајница	32
4.1.4.1.2. Локални путеви	32
4.1.4.1.3. Некатегорисани путеви	32
4.1.4.1.4. Градске улице	32
4.1.4.1.5. Раскрснице	33
4.1.4.1.6. Стационарни саобраћај	33
4.1.4.1.7. Систем наплате паркирања	34
4.1.4.1.8. Архитектонске баријере за особе са инвалидитетом	35
4.1.4.1.9. Саобраћајна сигнализација	37
4.1.4.1.10. Безбједност саобраћаја	38
4.1.4.1.11. Употреба приватних аутомобила	40
4.1.4.1.12. Јавни градски превоз	43

4.1.4.1.13.	Такси служба.....	43
4.1.4.1.14.	Теретни саобраћај.....	44
4.1.4.2.	Немоторизовани саобраћај	45
4.1.4.2.1.	Пјешачки саобраћај	45
4.1.4.3.	Бициклически саобраћај	49
4.1.4.3.1.	Површине намијењене за бициклически саобраћај	49
4.1.4.3.2.	Бициклически саобраћај – карактеристике	49
4.1.4.4.	Кључни проблеми у функционисању постојећег саобраћајног система	51
4.1.4.5.	Мјерење аерозагађења.....	51
5.	Стратешки стубови, мјере и активности Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина	54
5.1.	Стратешки стубови и мјере SUMP-A Града Бијељина	55
5.2.	Циљни индикатори за План одрживе урбане мобилности Града Бијељина	68
5.3.	Индикатори за први општи циљ – безбједан, инклузиван и функционалан град по мјери човјека.....	69
5.4.	Индикатори за други општи циљ – мјесто здравог и угодног живљења	69
5.5.	Индикатори за трећи општи циљ – паметна рјешења и иновације у функцији одрживог развоја.....	70
6.	Сценарио Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина.....	71
6.1.	Предложени сценарији.....	71
7.	Финансијски план имплементације стратешких стубова SUMP-а Града Бијељина	75
8.	План праћења и евалуације Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина	89
8.1.	Улога праћења и евалуације	89
8.2.	Темељ праћења Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина	89
8.3.	Методe прикупљања и анализе података.....	94
8.4.	Методe извјештавања	94
8.5.	Методe евалуације SUMP-а	95
8.6.	Временски распоред мониторинга	96
8.6.1.	Сумирани преглед M&E плана (према Циљним индикаторима).....	96

ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА

ПОЈАМ/ СКРАЋЕНИЦА	ЗНАЧЕЊЕ
6A	Атрактивнији, Приступачнији, Доступнији, Једноставнији Достижнији
AB	Аутоматско Бројање саобраћаја (Континуирано)
AC	АутоПут
АoM	Удружење општина
AVL	Аутоматско лоцирање возила
B	Бицикли
BC	Брзи Пут
BDP	Бруто домаћи производ
BSM	Управљање црним тачкама
BUS	Аутобус
C40	Мрежа градова за управљање климатским промјенама
CEMR	Савјет европских општина и регија
DPU	Детаљни план уређења
EBRD	Европска банка за обнову и развој
ECMT/CEMT	Европска конференција министара транспорта
EE	Енергетска ефикасност
EIAH	Европски савјетодавни центар за улагања
EIB	Европска инвестициона банка
EIF	Европски инвестициони фонд
EK	Европска комисија
ELENA	Европски фонд за помоћ локалном енергетском развоју
ELTIS	Европски сервис за информације о локалном саобраћају
EM	Електро-мобилност ¹
EMW	Европска седмица мобилности ²
EPOMM	Европска платформа о управљању мобилношћу ³
ERTMS	Европски систем управљања жељезничким саобраћајем
ESCT	Кампања за одрживе градове и области
ESDN	Европска мрежа за одрживи развој
EU	Европска Унија
EUROCITIES	Мрежа главних европских градова
EURORAP/ IRAP	Европски/међународни програм оцјене сигурности путева
FEDAREN	Европски савез агенција и регија за енергију и животну средину
FFEM	Француски фонд за глобални животну средину
FMPIK	Федерално министарство промета и комуникација
GEF	Глобални фонд за заштиту животне средине

¹ Електро-мобилност (или е-мобилност) представља концепт коришћења електричних погонских технологија, информационих и комуникацијских технологија у возилу и повезаних инфраструктура како би се омогућио електрични погон возила и флота. Технологије погона укључују потпуна електрична возила и plug-in хибриде, као и возила на водоникове горивне ћелије који претварају водоник у електричну енергију. Наспори на е-мобилност мотивисани су потребом да се адресирају корпоративна потрошња горива и захтјеви за емисије, као и захтјеви тржишта за нижим оперативним трошковима.

² Европска седмица мобилности (EMW) је кампања подизања свјести о одрживој урбаној мобилности у цијелој Европи, која кулминира Даном без аутомобила. У организацији Главне управе Европске комисије за мобилност и транспорт, EMW има за циљ олакшати промјену понашања промовисањем паметне, чисте и интелигентне урбане мобилности. Од 2002. године кампања се одржава од 16. до 22. септембра.

³ Европска платформа за управљање мобилношћу је међународно партнерство са циљем промовисања и даљег развоја и усклађивања управљања мобилношћу у Европи

GHG	Емисија гасова стаклене баште
GIS	Географски информациони систем
GIZ	Њемачка владина организација за техничку помоћ и сарадњу на подручју БлХ
HLG	Група високог нивоа
ICLEI	Локалне владе за одрживост
ID	Идентификациони број (бројача)
IDS	Дубинска анализа саобраћајних незгода
IPP	Интегрисани превоз путника
ITS	Интелигентни саобраћајни системи
ITU	Интермодална транспортна јединица
JP	Јавно предузеће
JGP	Јавни градски превоз
JICA	Јапанска агенција за међународну сарадњу
LBJ	Лакше, Брже, Јефтиније
LC	Локални Пут
LUTP	Лидери у Програму урбаног саобраћаја
M	Мобилност ⁴
MC	Магистрални Пут
MT	Мотоцикли
METREX	Мрежа европских метрополитских регија и подручја
MKP BiH	Министарство комуникација и промета Босне и Херцеговине
MO	Мопеди
MSV RS	Министарство саобраћаја и веза Републике Српске
NALAS	Мрежа удружења локалних власти југоисточне Европе
NB	Наплатно Бројање
NRSC	Национално тијело за сигурност саобраћаја
NS	Наплатна Станица
NSM	Управљање сигурношћу путне мреже
OB	Одржива мобилност ⁵
OIE	Обновљиви извори енергије
PA	Путнички Аутомобил
PAB	Аутоматско Бројање саобраћаја (Повремено)
PDS	Просјечни Дневни Саобраћај
PGDS	Просјечни Годишњи Дневни Саобраћај
PLDS	Просјечни Љетни Дневни Саобраћај
POLIS	Мрежа европских градова и регија који развијају иновативна рјешења за саобраћај
POUM-SUMP	План Одрживе Урбане Мобилности ⁶
PP	Приколица/ПолуПриколица
PPUG	Просторни план уређења града
RB	Ручно Бројање Саобраћаја

⁴ Мобилност представља основну карактеристiku економских активности задовољенjem основних потреба кретања са једне локације на другу. Потреба која је основа и за особе и за робу и за информације. Основна смјерница при планирању саобраћајних уређења је добра доступност до кључних услуга уз истовремено смањивање негативних ефеката моторног саобраћаја на друштво и животну средину. Побољшање мобилности добија се планирањем саобраћајног система, при чему се не занемарује повезаност са просторним уређењем и друштвено-економским факторима

⁵ Одржива мобилност могла би се дефинисати као могућност појединаца и друштва да задовоље своје потребе за приступ подручјима активности у потпуној сигурности, на начин који је компатибилан са здрављем човјечанства и екосистема, а који је такође ураванотежен између различитих генерација

⁶ План усмјерен на побољшање приступачности градских подручја и осигурање високо квалитетне и одрживе мобилности и транспорта према градском подручју те кроз и унутар њега. SUMP се фокусира на потребе „функционалног града” и његово подручје, а не на општинске административне регије.

RC	Регионални Пут
REBIS	Студија регионалног развоја инфраструктуре на подручју Балкана
RES	Обновљиви извори енергије
RIA	Процјена утицаја на сигурност путева
RSA	Ревизија сигурности пројеката путева
RSI	Инспекција сигурности постојећих путева
SEAP	Акциони план енергетски одрживог развоја
SEEC	Земље југоисточне Европе
SEE.NET	Мрежа за енергију и транспорт југоисточне Европе
SEETO	Југоисточни европски транспортни опсерваторијум
SloCaT	Партнерство о одрживом транспорту с ниским нивоом угљенка
SRS	Средњорочно развојна стратегија
SUM	Одржива урбана мобилност
SUMP	План Одрживе урбане мобилности
SUMSEEC	Одржива урбана мобилност у земљама југоисточне Европе
TEM	Трансевропски аутопутеви
TEN-T	Транс-европске саобраћајне мреже
TER	Трансевропске жељезнице
TIRS	Регионалне студије саобраћајне инфраструктуре
TUMI	Иницијатива трансформативне урбане мобилности ⁷
TV	Теретно Возило
UB	Урбана мобилност
UEMI	Иницијатива за урбану електричну мобилност
UITP	Међународно удружење за јавни превоз
UNEP	Програм уједињених народа за животну средину
UN	Уједињене Нације
UNDP	Развојни програм Уједињених народа
WB	Свјетска банка
WEBSEFF II	Фонд за финансирања одрживе енергије Западног Балкана ⁸
WHO	Свјетска здравствена организација

Поштовани грађани,

⁷ Иницијатива трансформативне урбане мобилности омогућава земљама у развоју и економијама у настајању подстицање и подршку одрживој урбаној мобилности кроз техничку и финансијску подршку иновативним идејама и пројектима. TUMI подржава идеје, пројекте и изградњу капацитета за Градску управу, donositelje odluka, planere i studente povezujući ih u mobilizaciji investicija i podrške na terenu kao najdjelotvornijih mjera za ostvarenje postavljenih ciljeva i postizanje održivije urbane budućnosti. Иницијатива подржава активности на подручју одрживе урбане мобилности према доступним транспортним системима за економски раст и просперитет, бољу социјалну укљученост за градске становнике, здравље и чистије градове као мјеста погодна за живот и ублажавање емисија гасова стаклене баšтеповезаних с транспортом.

⁸ WeBSEFF II је фонд Европске банке за обнову и развој (EBRD) намињен финансирању пројеката енергетске ефикасности и обновљивих извора енергије које спровode приватне фирме, предузећа за енергетске услуге (ESCO) и градске/општинске управе у земљама ЈИЕ. WeBSEFF II фонд прати успех првог WeBSEFF фонда покренутог 2009. године. WeBSEFF је уствари, кредитна линија у којој EBRD осигурава кредитне линије партнерским банкама на западном Балкану, које даље посуђују финансијска средства фирмима и градовима/општинама које желе улагати у два кључна подручја: енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије.



Пред нама је још један стратешки документ који показује да је наш Град определијен да ради на достизању одрживог развоја, у складу са Агендом 2030 и Циљевима одрживог развоја, а то значи да ћемо наставити интензивно да радимо у партнерству са свим нивоима власти, институцијама, приватним и цивилним сектором, академском заједницом и грађанима, у складу са стратешким документима, потребама и захтјевима грађана.

Руковођен чињеницом да су многобројни реализовани и планирани пројекти усмјерени на побољшање услова живота и рада становника нашег Града, овим путем желим да позovem све актере на заједничко дјеловање и ангажман, како бисмо заједно остварили нашу визију и стратешко опредјељење. Увјерен сам да само интегрисаним приступом и у синергији можемо постићи конкретне резултате који ће Бијељину учинити пожељним мјестом за живот. Желимо да успоставимо безбједан, инклузиван и функционалан Град по мјери сваког човјека.

Када је урбана мобилност у питању, то значи да ћемо радити на унапређењу безбједности саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре, како бисмо омогућили приступачну мобилност становницима у складу са њиховим способностима и ограничењима. Како би Бијељина била мјесто здравог и угодног живљења, овим Планом смо дефинисали активан рад на унапређењу пјешачког и бицикличког саобраћаја, рјешавање питања јавног превоза у урбаном дијелу и предузимање мјера за побољшање квалитета ваздуха. Такође желимо да наш Град иде у корак с временом у смислу паметних рјешења и иновација са циљем достизања одрживог развоја у свим сферама.

План одрживе урбане мобилности базиран је на резултатима свеобухватног истраживања које је спроведено са неколико хиљада наших грађана. Само удруженим снагама и тимским дјеловањем можемо направити истински искорак и радити активности које су значајне за побољшање живота у нашем Граду и на тај начин поставити темеље за стварање инклузивног, модерног и одрживог амбијента за живот.

Градоначелник

Мишо Мишић

1. План дијалога и учешћа

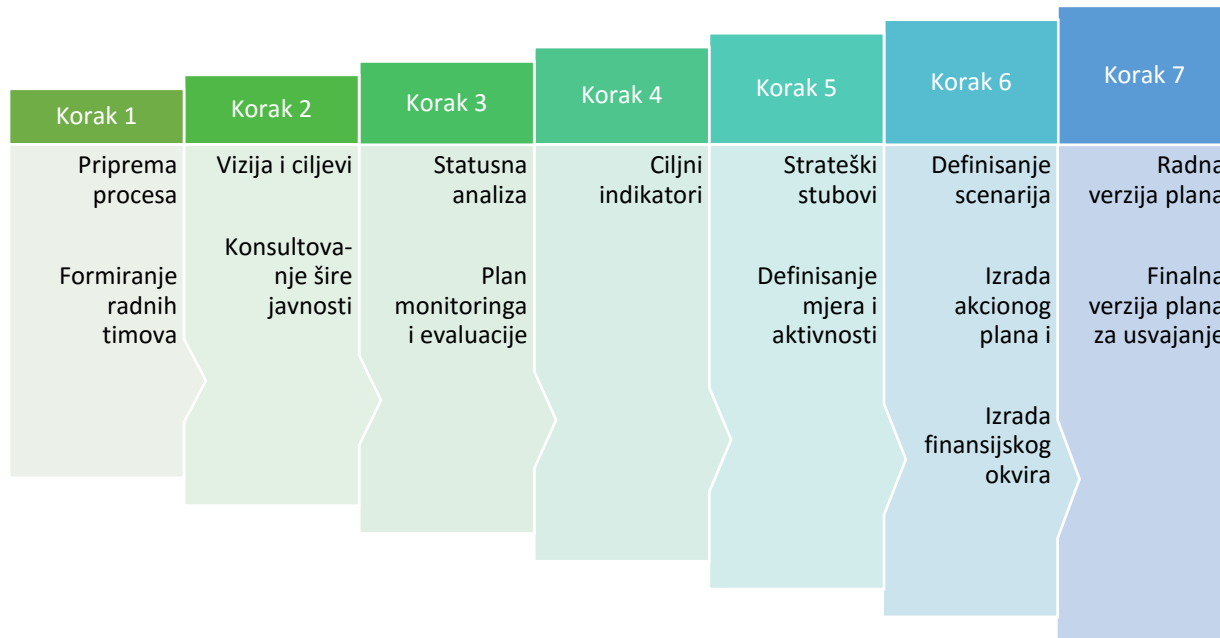
1.1. Мотивација, дефиниција пројекта и партиципација

“Одржива мобилност је мобилност која задовољава потребе друштва за слободним кретањем, приступом, комуникацијом, успостављањем веза и односа, без жртвовања других људских и еколошких потреба, данас и убудуће” - Свјетски пословни савјет за одрживу мобилност

За cjелокупан процес израде SUMP документа веома је важно да су укључени грађани. Након првог састанка радног тима за израду документа, градоначелник је давао изјаве за медије, путем којих су сви грађани Бијељине били упознати да се почиње са процесом. Нарочито је наглашавано како је SUMP документ којим се човјек ставља на прво мјесто, узимају се у обзир његове потребе, здрава животна средина, здравље и мобилност која се креира по мјери човјека. Грађани су били упознати са процесом од самог почетка, информативно путем медија, а затим и путем анкете коју су попуњавали. Анкетирање грађана је рађено како би се испитивале навике грађана, њихово виђење кључних проблема, затим њихове навике и потребе

1.2. Процес развоја SUMP-а у Бијељини

Процес израде Плана одрживе урбане мобилности за Град Бијељину се одвијао кроз неколико основних корака како је представљено у наставку, уз интензивно учешће и консултације како са стручњацима, тако и уз консултације најшире јавности.



Процес развоја SUMP Града Бијељина

Процес израде Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина је почео у септембру 2019. године. Динамика израде свих фаза овог плана била је веома блиска пројектованој, иако је до мањих помјерања дошло усљед утицаја пандемије ЦОВИД-19 на могућност одржавања састанака, радионица, консултација са јавношћу и сл. у периоду март – јули 2020. године. Но након првобитног застоја усљед утицаја пандемије ЦОВИД-19 технички тим је омогућио интерактивно учешће свих актера у изради Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина путем доступних алата дигиталне комуникације, те се процес наставио без сметњи.

Осигуран је потпуно партиципативни приступ процесу израде плана а то значи активно учешће заинтересованих страна у свим фазама процеса израде плана, и укључује представнике јавног сектора (институције, представнике локалне управе итд.) и приватног сектора, академске заједнице, цивилног друштва, невладиних организација и других актера урбане мобилности.

1.3. Координациона група

Документ „План одрживе урбане мобилности (SUMP/ПОУМ) Града Бијељина“ је власништво локалне самоуправе Града Бијељина. На изради документа директно су учествовали запосленици Градске управе, тј. Одјељења за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине Града Бијељина и Дирекција за изградњу и развој Града Бијељина. Координациону групу чинили су запослени Градске управе Града Бијељина:

- Александар Томић, Виши стручни сарадник за комуналне послове/Координатор
- Анкица Тодоровић, Шеф Одсјека за локални економски развој и европске интеграције /Замјеник координатора
- Миле Пејчић, Савјетник Градоначелника
- Стојан Јововић, Шеф Одсјека за саобраћај и комуналну инфраструктуру
- Немања Митрић, Самостални стручни сарадник за саобраћај
- Ненад Радић, Самостални стручни сарадник за путеве
- Борјан Максимовић, Самостални стручни сарадник за припрему локацијских услова
- Драган Јовановић, Самостални стручни сарадник за развојне пројекте
- Стеван Чукић, Дирекција за изградњу и развој града, Просторни планер

Координациона група је сарађивала са спољним сарадницима. Спољни сарадници су ангажовани кроз пројекат „Подршка ЈЛС у Републици Српској у промоцији одрживе урбане мобилности“ који реализује Савез општина и градова РС, а уз финансијску подршку њемачког ГИЗ-а кроз Отворени регионални фонд за Југоисточну Европу – Енергетска ефикасност (ОРФ-ЕЕ) у оквиру пројекта “Одржива урбана мобилност у земљама Југоистичне Европе ИИ (СУМСЕЕЦ ИИ)“.

У току израде самог документа одржани су многобројни састанци координационе групе и спољашњих сарадника како би се на свеобухватан начин сачинила структура документа, узела у обзир цјелокупна ситуација мобилности на подручју Града, те како би се заједнички дефинисали циљеви, мјере и конкретне активности. Предложене мјере и активности су дефинисане на период од пет година (2020 – 2025.), у току којег ће Градска управа имати адекватне и специфичне задатке, чијим ће испуњењем допринијети остварењу циљева, а како би се прије свега унаприједио квалитет живота човјека, заштитила животна средина, те побољшало здравље становника.

Осим координационе групе коју су чинили запослени Градске управе, ширу радну групу чинили су представници институција, сектора цивилног друштва, образовних институција, осталих одјељења Градске управе, те Привредни савјет, који су пружали специфичне информације и утицали на дефинисање циљева и визије, као и мјера и активности SUMPa Града Бијељина.

1.4. Интегрисано планирање

Израда документа „План одрживе урбане мобилности (SUMP/ПОУМ) Града Бијељина“ вођена је од стране Координационе групе и експертског тима, који су сарађивали са широм радном групом, и извршена је и анализа стања путем упитника којег су попунила 1022 лица – становника Града Бијељина. Овакав свеобухватни интегрисани приступ у планирању мобилности допринио је постављању заједничких циљева, дефинисању и посвећености за остваривање заједничке визије. С обзиром на то да увођење одрживог система мобилности представља свеобухватан друштвени процес, који подразумијева мијењање навика и животног стила грађана, било је веома важно да су грађани били укључени у процес планирања, те да се водила расправа о мјерама Плана, које су на крају прихваћене од стране грађана. Овим начином рада повећава се транспарентност процеса планирања, али и осигурава учешће грађана у имплементацију мјера и спровођења акција.

У самој локалној самоуправи Града велики изазов представља интеграција и сарадња свих одјељења у ЈЛС, али и јавних тијела локалног, регионалног или државног нивоа, за цјелокупан процес планирања. Међусекторско повезивање стратегија, акционих планова и пројеката подразумијева заједнички рад свих релевантних управних одјељења, како би се заједничким знањем и ресурсима развила стратегија те имплементирале мјере.

Партиципативни приступ је укључио све релевантне учеснике и грађане од почетка до краја процеса планирања, уз праксе и политике различитих сектора, нивоа управе и институција. Документ је у складу са захтјевом „Одрживости“, што ће допринијети и уравнотежити економски развој, друштвену једнакост и праведност и квалитет животне средине.

У Плану одрживе урбане мобилности Града Бијељина, дефинисана је јасна Визија, уз принцип одрживог развоја, одређени су мјерљиви циљеви и посвећеност њиховом испуњењу је загарантована кроз учешће свих заинтересованих страна. Предложене мјере и акције су у складу са буџетом Града, и анализа трошкова одрживе урбане мобилности је узела у обзир ширу друштвену корист.

1.5. Учествовање грађана у креирању и развоју SUMP-a

Шира радна група је укључила многобројне актере, представнике јавног сектора, институција, невладиних организација, привредних комора, удружења, приватног сектора, универзитета и факултета, итд. Улога шире радне групе је била да представи своја очекивања и виђења, те конструктивним коментарима утиче на предложене дијелове овог плана како би се он што више

подударао са кључним реалним проблемима и очекивањима друштва у цјелини. Кључне фазе у којима је шира радна група изнијела своје приједлоге и мишљење су сљедеће:

- ✓ Дефинисање визије Плана одрживе урбане мобилности за Град Бијељину - на радионици одржаној у Бијељини, 11.10.2019. године у скупштинској сали Града Бијељина, поред представника ЦЕДЕС-а, локалних консултаната, присуствовали су и представници Савеза општина и градова Републике Српске, Града Бијељине, представници различитих организација, јавних институција, представници јавних предузећа, представници приватног сектора, представници цивилног друштва и представници универзитета и факултета, укупно 23 учесника.
- ✓ Статусна анализа – представљање статусне анализе и дефинисање кључних проблема које је потребно адресирати планом
- ✓ Дефинисање и постављање приоритета кад су у питању стратешки стубови, мјере и активности – Састанак координационе и експертске групе је организован у децемберу 2019 године.
- ✓ Веб-радионица представљање мјера и активности, те финансијског плана – усљед ограничења изазваних пандемијом ЦОВИД-19 у мају 2020. године је одржана је дигитална радионица на којој је присуствовало око 30 представника шире радне групе. Коментари и сугестије свих учесника су узете у разматрање.

Поред редовног учешћа шире радне групе у кључним фазама процеса, извршено је и опсежно испитивање навика грађана Бијељине, те њиховог виђења кључних проблема кроз анкетирање грађана. Сви улазни параметри дефинисани тим истраживањима су узети у обзир приликом дефинисања мјера и активности Плана одрживе урбане мобилности за Град Бијељину. Резултати анкете су интегрални дио овог документа.

Узорак испитаника на којем је рађено испитивање је 1022. Од укупног броја испитаних становника Бијељине, 383 испитаних је из руралног подручја, а њих 639 из урбаног (анализа локација наведених мјесних заједница). Испитано је 646 мушкараца и 379 жена, док се њих 6 није изјаснило. По старости, 15 испитаних је било старо до 18 година, 174 су били старости у распону од 19 до 30 година, 763 испитаних њих је у распону од 31 до 65 и њих 70 је 66 година и старије. Већина испитаних тј. њих 921 живи у равничарском предјелу, а само њих 97 живи у брдовитом. Комплетна анализа је представљена као додатак (анех) Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина.

2. Увод

Град Бијељина јесте један од значајнијих градова у Босни и Херцеговини а са својих 108.000 становника је други град по величини у Републици Српској, одмах након Бањалуке. Бијељина је административни, привредни, културни и академски центар. Претходне двије деценије Град Бијељину карактеришу значајне миграције становништва, повећање броја становника, те изградња стамбених зона али и комерцијалних садржаја у самом централном урбаном дијелу града али и приградских насеља. У протеклом периоду значајна средства су улагана у изградњу потребне комуналне и друштвене инфраструктуре, те обнову и модернизацију инфраструктурних система, укључујући и саобраћајну инфраструктуру, како би се уз повећани степен моторизације, повећани број становника, те уочену повећану потребу за мобилношћу, обезбиједило несметано функционисање града Бијељине. Карактеристично за Бијељину је то што она никада није имала добро развијен систем јавног градског превоза, иако се у посљедње двије деценије увелико разматра опција успостављања савременог јавног градског превоза у урбаном и приградском подручју. Због изражене потребе за мобилношћу све већег броја становника Града Бијељине али и сусједних општина (дневне миграције становништва ка центру Града Бијељина), пораста степена моторизације, непостојања добро организованог система јавног градског превоза, непоштовања саобраћајних прописа, недовољно кориштених видова немоторизованог превоза (пјешачења и бициклизма) примјећује се све веће незадовољство грађана функционисањем саобраћајног система, значајног негативног утицаја на стање животне средине насталог усљед прекомјерног кориштења индивидуалних моторних возила, што пријети да буде фактор ограничења будућег развоја Града Бијељина. Управо су то и кључни разлози који су определијели Град Бијељина да предузме активности ка унапређењу саобраћајних система, саобраћајне инфраструктуре и ресурса, те унапређењу концепта урбане мобилности који је до сада примјењиван, у складу са циљевима Енергетске стратегије ЕУ 2030, те циљевима одрживог развоја установљеним од стране УНДП-а.

Израда овог Плана је храбар искорак Града Бијељина од досадашњих пракси и концепата те снажно усаглашавање са политикама, стратегијама и циљевима установљеним од стране ЕУ, а у вези са одрживом урбаном мобилношћу.

Одрживо управљање мобилношћу је концепт који се односи се на креирање дугорочног одрживог система који омогућава висок степен мобилности највећег могућег броја грађана одређеног подручја. Користи се у циљу рјешавања проблема које данашњи саобраћајни системи генеришу, попут губитка времена, људских живота, штетног утицаја на животну средину, штетног утицаја на здравље људи и великог заузимања простора.

Одрживи план урбане мобилности Града Бијељина је стратешки план, осмишљен да задовољи потребе мобилности људи и привредних субјеката у Граду Бијељина и околини, те генерално да унаприједи квалитет живота грађана.

Одржива мобилност подразумијева активно залагање за промјену начина транспорта, навика и понашања путника у циљу смањења негативних посљедица транспорта по друштво, екологију и економију, као што су:

- загађење ваздуха, које утиче на промјене климе,
- бука,
- гужве у саобраћају,
- саобраћајне несреће,
- деградација урбаних средина (смањење простора за пјешаке усљед повећања броја возила),
- експлоатација земљишта (све већа изградња путева и инфраструктуре).

План одрживе урбане мобилности Града Бијељина израђен је у свјетлу модерних европских и свјетских кретања ка одрживој урбаној мобилности и доприноси развоју интегрисаног одрживог система урбане мобилности који:

- је приступачан и задовољава основне потребе мобилности свих корисника;
- одговара на различите потребе грађана и привреде за мобилношћу и превозним услугама на одржив начин
- води уравнотеженом развоју и бољој интеграцији различитих видова транспорта
- удовољава захтјевима одрживости, уравнотежавајући потребу за економском одрживошћу, социјалном једнакошћу, здравственим квалитетом животне средине;
- оптимизује ефикасност и економичност;
- боље користи урбани простор и постојећу транспортну инфраструктуру и услуге;
- повећава атрактивност урбаног окружења, квалитета живота и јавног здравља;
- побољшава сигурност и сигурност у саобраћају;
- води ка смањењу буке, загађењу ваздуха, емисије гасова стаклене баште и смањењу потрошње енергије

Основне карактеристике Плана одрживе урбане мобилности за Град Бијељина су:

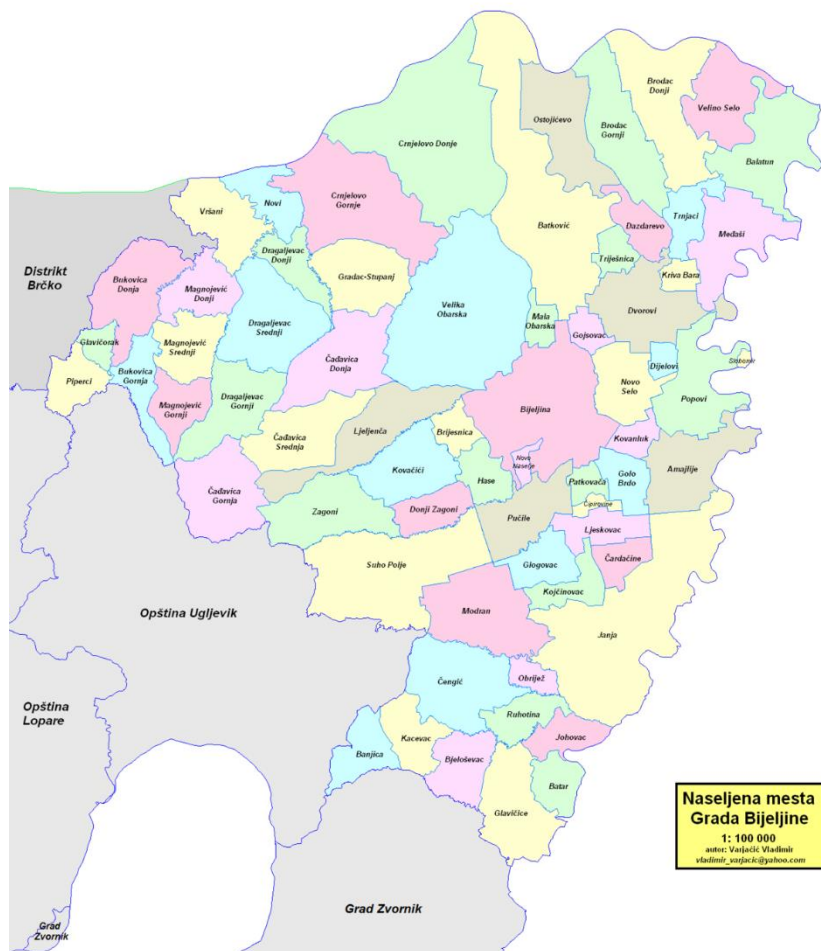
- Фокус на људе и задовољавање њихове основне потребе за мобилношћу.
- Стратешки приступ и широко учешће јавности у процесу израде како би се задовољиле потребе људи и компанија у градовима и њиховом окружењу, циљајући на бољи квалитет живота.
- Заснованост на дугорочној визији развоја транспорта и мобилности која укључује све облике и врсте превоза, јавне и приватне, путничке и теретне, моторизоване и немоторизоване.
- Фокус на здравље људи, заштиту животне средине, смањење буке, као и емисија гасова стаклене баште и смањење потрошње енергије, што доприноси повећању атрактивности и квалитета градске средине,
- Фокус на унапређење ефикасности и економичност транспорта роба и људи и друштва у цјелини.
- План одрживе урбане мобилности се заснива на постојећој пракси планирања и узима у обзир принципе интеграције, учешћа, мониторинга и евалуације.
- План одрживе урбане мобилности заснива се на детаљној процјени садашњих и будућих перформанси система урбане мобилности, те успоставља мјерљиве циљеве, засноване на реалној процјени основних и доступних ресурса.

Сврха плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина је дефинисање стратешких смјерница, мјера и акционог плана за одрживи систем урбане мобилности који узима у обзир постојеће

стање, просторно планску документацију, економске и друштвене планове, те ниво спремности друштва у цјелини на искорак ка одрживости система урбане мобилности.

Израда Плана одрживе урбане мобилности (енгл. Сустанабле Урбан Мобилиту План- SUMP) за Град Бијељина реализује се уз подршку ГИЗ-овог Отвореног регионалног фонда за Југоисточну Европу–Енергетска ефикасност (ГИЗ ОРФ-ЕЕ), који има за циљ подржати градове у Југоисточној Европи у развоју енергетски ефикасних и одрживих рјешења за мобилност. Пројекат финансира њемачко Савезно министарство за економску сарадњу и развој, а спроводи га Деутсцхе Геселлсцхафт фјур Интернационале Зусамменарбеит (ГИЗ) ГмбХ. Пројекат се фокусира на изградњу капацитета и техничку подршку главним градовима, као и на удруживање општина у Југоисточној Европи у примјени одрживог приступа планирању урбаног транспорта с посебним нагласком на припрему планова одрживе мобилности у градовима и општинама.

План одрживе урбане мобилности се у суштини надовезује на постојећу законску регулативу, узима у обзир друштвене, економске и политичко-институционалне критеријуме, а његове основне карактеристике су партиципативни приступ, интегрални приступ, јасна визија, сврха и мјерљиви циљеви, евалуација трошкова и користи од одабраног концепта, као и обавеза одрживости.



План одрживе урбане мобилности има за свој главни циљ побољшање доступности урбаних подручја и пружање висококвалитетне и одрживе мобилности до, кроз и унутар урбаних подручја. План одрживе урбане мобилности разматра функционалне потребе урбаног подручја и његове шире околине, не ограничавајући се стриктно административним границама. У том смислу, План одрживе урбане мобилности Града Бијељина је развијен на начин да укључује како урбана-градска подручја, тако

и приградска и рурална подручја на територији Града Бијељина. Потребе становника како урбаних градских МЗ, тако и приградских и руралних МЗ су јасно дефинисани у самом процесу израде Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина. Иако овај план не третира

специфичну проблематику у сусједним општинама као што су Зворник, Угљевик, Лопаре и Дистрикта Брчко Босне и Херцеговине, утицај дневних миграција становништва, (економских) поријеклом из поменутих општина је веома значајан на стање урбане мобилности у Граду Бијељина. Тај утицај је узет у обзир приликом израде овог документа, а одређене мјере и активности које су дефинисане управо треба да ријеше посљедице које настају услед тих дневних економских миграција.

План одрживе урбане мобилности за Град Бијељину је осмишљен и развијен да буде стратешко усмјерење Града Бијељине у смислу искорака ка савременим концептима урбане мобилности за период 2019 – 2025. године, и представља први интегрални план ове врсте у Граду Бијељини и један од ријетких у Босни и Херцеговини.

Израдом Плана одрживе урбане мобилности, Град Бијељина жели да допринесе продору модерних трендова и концепата урбане мобилности, дајући свој допринос реализацији зацртаних политика ЕУ и широко установљеним Циљевима одрживог развоја УН.

Кључне смјернице за развој Плана урбане мобилности Града Бијељина дефинисане су:

- Пратећи циљеве и циљне индикаторе Енергетске стратегије ЕУ 2030 чији је циљ да пошаље снажан сигнал тржишту охрабрујући приватне инвестиције у нове енергетске системе и нискокарбонске технологије.
- Пратећи циљеве и циљне индикаторе УНДП-ових установљених Циљева одрживог развоја посебно Циља 11 - Одрживи градови и заједнице - Учинити градове одрживим значи стварање пословних прилика, сигурног и приступачног становања, те изградњу отпорних друштава и економија. То укључује улагања у јавни превоз, стварање зелених јавних простора, те побољшање урбанистичког планирања и управљања на партиципативан и инклузиван начин.

У октобру 2014. године Европско вијеће договорило је нови Оквир за климу и енергију до 2030. године, укључујући широке циљне индикаторе и циљеве политике на нивоу ЕУ-а за период између 2020. и 2030. То је комуникација којом се поставља оквир за климатске и енергетске политике ЕУ у периоду 2020-2030. године. Ови циљеви требају помоћи ЕУ у постизању конкурентнијег, сигурнијег и одрживијег енергетског система те за постизање дугорочног циља смањења гасова стаклене баште до 2050. године. Пројектовани циљни индикатори за 2030. годину су:

- смањење емисије гасова стаклене баште за 40% у односу на ниво из 1990. године
- најмање 32% учешћа у потрошњи обновљивих извора енергије
- циљни индикатор за побољшање енергетске ефикасности на нивоу ЕУ од најмање 32,5%, након постојећег побољшања од 20% за 2020. годину
- подржати стварање унутрашњег енергетског тржишта постизањем постојећег циљног индикатора интерконекцијом тржишта електричне енергије од 10% до 2020. године, с перспективом постизања 15% до 2030. године

Циљеви одрживог развоја (СДГс – Сустанаible деверлопмент гоалс), познати и као Глобални циљеви, усвојиле су 2015. године све државе чланице Уједињених нација као универзални позив

на акцију окончања сиромаштва, заштите планете и осигуравања да сви људи уживају у миру и просперитету до 2030. године. Усвојено је 17 Циљева одрживог развоја који су интегрисани - то јест, они препознају да ће дјеловање у једном подручју утицати на исходе у другим и да развој мора уравнотежити социјалну, економску и одрживост животне средине. Због тога су циљеви СДГ-а осмишљени тако да свијет доведу до неколико „нула“ које мијењају живот, укључујући нулто сиромаштво, глад, АИДС (Сиду) и дискриминацију жена и дјевојака. УН Циљеви одрживог развоја су:

- Циљ 1: Свијет без сиромаштва - Окончати сиромаштво свуда и у свим облицима
- Циљ 2: Свијет без глади - Окончати глад, постићи сигурност у снабдијевању храном, унаприједити квалитет исхране и промовисати одрживу пољопривреду
- Циљ 3: Здравље и благостање - Промовисати здрав живот и добробит свих људи, свих животних доби
- Циљ 4: Квалитетно образовање - Осигурати инклузивно и квалитетно образовање и промовисати могућност цјеложивотног учења
- Циљ 5: Родна равноправност - Постићи родну равноправност и оснаживати све жене и дјевојчице
- Циљ 6: Чиста вода и санитарни услови - Осигурати санитарне услове и приступ питкој води за све
- Циљ 7: Приступачна енергија из чистих извора - Осигурати приступ материјално приступачној, поузданој, одрживој и модерној енергији за све
- Циљ 8: Достојанствен рад и економски раст - Промовисати инклузиван и одржив економски раст, запосленост и достојанствен рад за све
- Циљ 9: Индустрија, иновације и инфраструктуре - Изградити издржљиву инфраструктуру, промовисати одрживу индустријализацију и подстицати иновативност
- Циљ 10: Смањење неједнакости - Смањити неједнакост између и унутар држава
- Циљ 11: Одрживи градови и заједнице - Учинити градове и насеља инклузивним, безбједним, издржљивим и одрживим
- Циљ 12: Одговорна потрошња и производња - Осигурати моделе одрживе потрошње и производње
- Циљ 13: Очување климе - Предузети хитну акцију у сузбијању климатских промјена и њихових посљедица
- Циљ 14: Очување воденог свијета - Заштитити и одрживо користити океане, мора и морске ресурсе
- Циљ 15: Очување живота на земљи - Одрживо управљати шумама, сузбијати ширење пустиња, зауставити и преокренути деградацију земљишта и спријечити даљи губитак биолошке разноликости
- Циљ 16: Мир, правда и снажне институције - Промовисати мирољубива, инклузивна и праведна друштва
- Циљ 17: Партнерством до циља

Креативност, знање, технологија и финансијски ресурси цијелог друштва потребни су за постизање Циљева одрживог развоја у сваком контексту. Управо у том смислу, Град Бијељина се одлучио на акцију креирања и реализовање Плана урбане мобилности Града Бијељина, узимајући у обзир његов потенцијални утицај на неке од 17 успостављених Циљева одрживог развоја.

3. Визија, циљеви и подциљеви SUMP-А Града Бијељина

3.1. Визија одрживе урбане мобилности Града Бијељина

У оквиру овог поглавља дефинисана је визија на основу које ће Бијељина бити град одрживе урбане мобилности. Визија се огледа кроз бројне елементе различитих области саобраћаја и транспорта, као што су:

- ✓ смањење употребе приватних аутомобила у граду.
- ✓ изградња пјешачких зона и подстицање немоторизованих видова као што су ходање и коришћење бицикала;
- ✓ успостављање ефикасног и нискоемисионог јавног градског превоза.
- ✓ изградња и побољшање постојеће саобраћајне инфраструктуре, посебно за немоторизовани саобраћај.
- ✓ успостава интермодалности
- ✓ већа сигурност и заштита у саобраћају.
- ✓ побољшање квалитета живота и рада кроз подстицање одрживе мобилности и приступачности.

Визија је настала као резултат заједничког напора експертне групе и грађана како би се осигурао транспортни и превозни систем Града Бијељина који ће повезивати људе и мјеста на начин да подржава привреду, животне средине и квалитету живота. План одрживе урбане мобилности садржи дугорочну визију урбане мобилности из које јасно произилазе општи циљеви, а потом стратешки стубови и мјере које требају допринијети остваривању договорене визије. У самом процесу дефинисања визије у октобру 2019. године, поред представника Града Бијељине, техничких консултаната, Савеза општина и градова РС, присуствовало је 23 представника различитих организација, невладиног сектора, академске заједнице, институција и грађана.

Фокус визије, која је тада предложена је био на иновацијама, угодном живљењу, рјешавању проблема животне средине, развоју јавног превоза нулте и ниске емисије и развоју немоторизованог превоза, те приступачној и доступној мобилности за све становнике и посјетиоце. Уважавајући мишљења изречена на радионици, те елаборирано кроз техничку подршку анализе изводљивости и језичко прилагођавање, дефинисана је и усвојена коначна верзија Визије:

ВИЗИЈА

„БИЈЕЉИНА – град по мјери сваког човјека, отворен за примјену иновација у одрживој мобилности и развој немоторизованог и нискокарбонског транспорта. Град здравог и сигурног живљења и кретања који пружа свим категоријама грађана различите могућности мобилности према њиховим способностима и потребама.“

3.2. Циљеви и подциљеви SUMP-A Града Бијељина

Примарни циљ Плана одрживе урбане мобилности је да изгради систем који ће омогућити грађанима обећавајућу будућност мобилности и приступачности, а Бијељина ће се дефинисати као успјешно динамично окружење, промовисаће се заштита животне средине, и то ће допринијети здравијем и сигурнијем окружењу за све становнике и учеснике у саобраћају, стављајући нагласак на немоторизована кретања, пјешаке, бициклисте и особе са ограниченом мобилношћу и уопште становнике Бијељине. Фокус је на људима и њиховим потребама.

Циљ плана одрживе урбане мобилности је да омогући мобилност за све грађане посебно у сегменту немоторизованог саобраћаја и кретања, бицикл и пјешачење, успостављање ефикасног и нискоемисионог система јавног градског превоза, те доношење иновативних мјера за смањење коришћења приватних аутомобила у градским путовањима, што ће допринијети смањењу емисије гасова стаклене баште, буке и загушења.

Омогућавањем мултимодалних путовања, нпр. јавни превоз са немоторизованим путовањима, или приватни аутомобил са јавним превозом, ће допринијети повећању квалитета живота, али и смањењу трошкова саобраћајног система.

Будући да је План одрживе урбане мобилности много шири документ од „традиционалног” плана превоза или саобраћаја, он обухвата мјере повезане с неколико других поља, нпр. животном средином, енергијом, образовањем, привредом и здравством. Како би се постигла дефинисана визија, неопходно је остварити одређене циљеве који би омогућили побољшање и развој система урбане мобилности.

У овом процесу дефинисан је сет циљева из различитих подручја, а чије је остваривање кључно за реализацију усвојене визије која се фокусира на бољи квалитет живота за све становнике, Бијељине. Циљеви и подциљеви Плана одрживе урбане мобилности су приказани табеларно. Истовремено су дефинисани и индикатори остваривања дефинисаних циљева.

Циљ 1	БЕЗБЈЕДАН, ИНКЛУЗИВАН И ФУНКЦИОНАЛАН ГРАД ПО МЈЕРИ СВАКОГ ЧОВЈЕКА				
Подциљ 1.1.	Унаприједити безбједност саобраћаја и саобраћајну инфраструктуру				
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
1.1. Број саобраћајних незгода	Индикатор 1.1.1. се исказује кроз број саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Бијељина у дефинисаном периоду.	Територија града Бијељина	Министарство унутрашњих послова РС, Агенција за безбједност саобраћаја РС, АМСРС	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
Подциљ 1.2.	Омогућити приступачну мобилност становницима у складу са њиховим способностима и ограничењима				
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
1.2.1. Број пјешачких прелаза са приступним рампама	Индикатор 1.2.1. се исказује кроз број пјешачких прелаза са приступним рампама, односно бројем пјешачких прелаза који су оспособљени за све категорије становништва.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
1.2.2. Број семафора са звучним сигналом	Индикатор 1.2.2. се исказује бројем семафора који имају звучни сигнал чиме се олакшава прелаз за слијепа и слабовидна лица	Територија Града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а

Подциљ 1.3.		Успоставити систем јавног превоза ниске емисије у урбаном подручју			
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
1.3.1. Број линија јавног градског превоза	Индикатор 1.3.1. се исказује бројем успостављених линија јавног градског превоза	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
1.3.2. Број уређених стајалишта	Индикатор 1.3.1. се исказује бројем уређених стајалишта (наткривених или ненаткривених) која су у функцији јавног градског превоза	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
1.3.3. Број возила јавног градског превоза ниских емисија	Индикатор 1.3.1. се исказује бројем возила градског превоза ниских емисија	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а

Подциљ 1.4.	Успоставити мултимодалне чворове				
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
1.4.1. Број мултимодалних чворова	Индикатор 1.3.1. се исказује бројем мултимодалних чворова који су успостављени и функционални	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
ЦИЉ 2	МЈЕСТО ЗДРАВОГ И УГОДНОГ ЖИВЉЕЊА				
Подциљ 2.1.	Унаприједити бициклически саобраћај				
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
2.1.1. Дужина изграђених и означених бициклических стаза	Индикатор 2.1.1. се исказује дужином изграђених и означених бициклических стаза мјереним у километрима	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
2.1.2. Број паркинга за бицикле	Индикатор 2.1.1. се исказује бројем наткривених и откритих паркинга за бицикле.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а

Подциљ 2.2.		Унаприједити пјешачки саобраћај			
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
2.2.1. Дужина пјешачких коридора	Индикатор 2.1.1. се исказује дужином пјешачких коридора мјереним у километрима.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
2.2.2. Дужина хортикултурно уређених површина уз пјешачке коридоре	Индикатор 2.2.2. се исказује дужином хортикултурно уређених површина уз пјешачке коридоре а мјери се у километрима	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
2.2.3. Површина јавних зелених површина за друштвену интеракцију	Индикатор 2.2.2. се исказује површином јавних зелених површина намијењених за друштвену интеракцију и мјери се у хектарима	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
Подциљ 2.3.		Побољшати квалитет ваздуха			
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
2.3.1 Број дана са прекораченим вриједностима за ПМ10	У сврху дефинисања ефеката саобраћаја и транспорта на квалитет ваздуха који има индиректни утицај на здравље грађанки и грађана, пратиће се концентрације ПМ10 честица као тренутно полутанта са најпоузданијим мјерењима.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је смањење вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а

ЦИЉ 3		ПАМЕТНА РЈЕШЕЊА И ИНОВАЦИЈЕ У ФУНКЦИЈИ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА			
Подциљ 3.1.		Омогућити Е-мобилност на територији града			
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
3.1.1. Број пуњача за Е-возила	Индикатор 3.1.1. се исказује бројем мјеста на којима је могуће пунити Е-возила.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
3.1.2. Број регистрованих Е-возила	Индикатор 3.1.1. се исказује бројем регистрованих Е-возила.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
Подциљ 3.2.		Успоставити бике-схаринг систем (Дијељење бицикла)			
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
3.2.1. Број бике-схаринг пунктова	Индикатор 3.2.1. се исказује бројем новоизграђених бике-схаринг пунктова.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
3.2.2. Број бицикала у систему	Индикатор 3.2.2. се исказује бројем бицикала у систему.	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а

Подциљ 3.3.		Развој градске логистике и реорганизација теретног саобраћаја			
Индикатор	Опис	Просторни обухват	Извор података	Периодичност	Смјер промјене индикатора
3.3.1. Број центара доставе, продаје и различитих врста градске логистике	Индикатор 3.3.1. се исказује бројем успостављених центара доставе, продаје или других видова градске логистике	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове, Одјељење за привреду	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а
3.3.2. Број зона у којима се забрањује или ограничава теретни саобраћај	Индикатор 3.3.2. се исказује бројем успостављених зона забране или ограничења за теретни саобраћај	Територија града Бијељина	Одјељење за стамбено-комуналне послове	Прикупљање података и формирање вриједности индикатора се врши на годишњем нивоу.	Циљано је повећање вриједности индикатора током временског периода имплементације SUMP-а

4. Анализа постојећег стања

4.1. Основне информације о граду Бијељина

4.1.1. Саобраћајно-географски положај Бијељине

Град Бијељина је најзначајнији центар регије Семберије, Мајевице и дијела Посавине. Заузима површину од 734 км² и граничи се са општинама Брчко, Лопаре, Угљевик и Зворник. Налази се на сјевероисточном дијелу Републике Српске и БиХ те као такав, својим положајем у семберској низији и просјечном надморском висином око 90м, представља њихов најплоднији регион. Подручје Града обухвата 70 насељених мјеста.

Према попису становништва из 2013. године, укупан број становника на подручју Града Бијељина је 114.663, који чине 34.651 домаћинство. Средишње насеље је Бијељина, са 45.291 становника и 14.660 домаћинстава, а остала насеља имају укупно 69.372 становника и 19.991 домаћинство. Западне и јужне границе представљају падине планине Мајевице. На сјеверу, Бијељина се граничи са Републиком Србијом са којом је повезана мостом преко ријеке Саве, граничним прелазом Рача - Сремска Рача. Гранични прелаз за друмски саобраћај Рача, се налази на удаљености од 22 километра од центра града. На истоку се налази мост преко ријеке Дрине, уједно и гранични прелаз: Павловића мост (Слобомир) – Бадовинци, од градског центра удаљен 10 километара који такође повезује Бијељину са Србијом. На југу, на удаљености од 36 километара, се налази гранични прелаз Шепак- Зворник. У погледу саобраћаја, град Бијељина је у зони бројних важних путева. Налази се око 50 километара од транс-европског Коридора 10, аутопут Е-70 Београд - Загреб, који је главни пут ка западној и централној Европи и остатку Балканског полуострва. У оквиру постојеће путне мреже, оријентација главних путева је у правцима: Рача - Бијељина - Угљевик - Тузла (М-18) и Брчко - Бијељина - Зворник (М-14.1). Савремени асфалтирани путеви омогућавају добру повезаност са свим дијеловима Републике Српске и Босне и Херцеговине, као и са Србијом и Републиком Хрватском. Бијељина се налази на раскршћу путева између важних регионалних центара – од Београда је удаљена око 130, од Новог Сада око 120, од Бањалуке око 230, од Тузле 70, а од Сарајева око 200 километара. *(Извор: Стратегија развоја локалних путева и улица у насељу Града Бијељина)*

4.1.2. Повезаност градске и регионалне саобраћајне мреже

Веза градске саобраћајне мреже са окружењем остварује се преко пет магистралних путних праваца и то:

- са источне стране магистрални пут М-14.1 (Бијељина-Брчко)
- са сјеверно-источне стране магистрални путеви М-18 (Бијељина-Рача-Србија) и М-18.2 (Бијељина-Павловића мост-Србија),
- са јужне стране магистрални пут М-14.1 (Бијељина-Зворник),
- са југозападне стране магистрални пут М-18 (Бијељина-Тузла)

4.1.3. Социо-економска структура становништва и трендови

Основне информације о Граду Бијељина

- Површина Града Бијељина: 734 км²
- Број становника: 114.663 становника (146 становника по квадратном километру)
- Координате: 44°49'14" сјеверно и 20°27'44" источно
- Просјечна надморска висина: 119 метара
- Клима: умјерено-континентална
- Временска зона: средњоевропска (ГМТ+1)

Град Бијељина се налази на атрактивном геостратешком положају - на тремеђи Србије, Хрватске и Републике Српске/БиХ, односно раскрсници путева између великих урбаних и индустријских центара – Београда, Новог Сада, Бањалуке, Тузле, Сарајева... На око тридесет километара од Бијељине је прикључак на Паневропски коридор 10, односно, ауто-пут Е-70 Београд-Загреб. Овај путни правац је најкраћа веза Семберије са ова два града и, преко њих, са западном/средњом Европом и југом/истоком Балканског полуострва.



На територији Града су два гранична прелаза према Србији преко ријека Саве и Дрине (Рача и Павловића мост) који су најфреквентнији прелази за саобраћај са запада и југа Републике Српске/БиХ према сјеверној Србији и Београду. У насељеном мјесту Црњелово налази се скелски гранични прелаз према Србији.

Град Бијељина је друга локална заједница по степену развијености у Републици Српској и у њеној економији заступљена су три сектора привреде:

- Примарни сектор - пољопривреда, шумарство, лов и риболов;
- Секундарни сектор - индустрија, рударство, грађевинарство и производно занатство;
- Терцијарни сектор - саобраћај и телекомуникације, трговина, туризам, угоститељство, занатство, банкарство и комунална привреда;

Социо-економска структура становништва и трендови

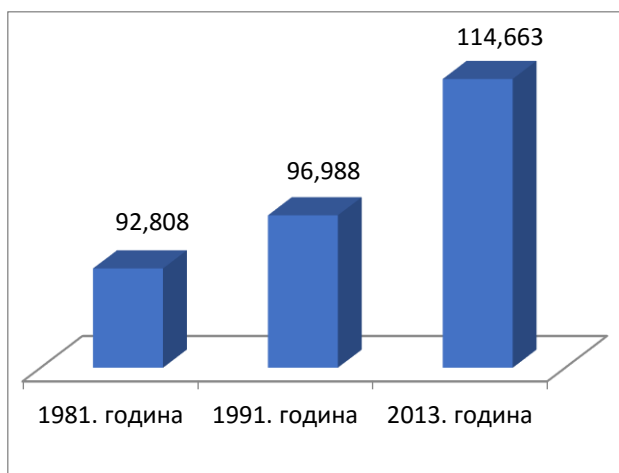
Према посљедњем званичном попису становништва из 2013. године, Град Бијељина је бројао 114.663 становника.

Може се извести процјена да најбројније становништво чине грађани старосне доби од 16 до 54 године старости, а да се у односу на попис 1991. године, повећава број становништва старијег од 65 година, а знатно смањује број дјеце и омладине. У том смислу, у поређењу са 1991. годином дошло је до повећања броја радно способног становништва од 15 до 64 године за око 35%, што засигурно представља изазов са аспекта запошљавања.

На сеоском подручју, у мјесним заједницама, има 69.372 становника, док на градском подручју Града Бијељина има 45.291 становника, што укупно износи 114.663 становника. Када говоримо о густини насељености у Граду Бијељина, онда примјећујемо да у посљедњих неколико година

имамо благи тренд раста који се креће нешто изнад 146 становника по км².

Графикон Број становника према посљедња три извршена пописа становништва



Извор: Попис становништва 2013. године

Висина просјечне мјесечне бруто плате запослених на подручју града Бијељина у 2018. години износила је 1.267,00 КМ, док је висина просјечне мјесечне нето плате (плата након опорезивања) износила 796,00 КМ.

Број и структура привредних субјеката према величини и врсти дјелатности

На подручју града Бијељина у 2018. години, привредну дјелатност обављало је 1.062 привредних друштва (предузећа), која су предала финансијски обрачун Агенцији за посредничке, информатичке и финансијске услуге – Одјељење Бијељина.

Посматрано по дјелатностима, највеће учешће у броју активних предузећа има трговина на велико и мало, поправка моторних возила и мотоцикала(41,24%) и прерађивачка индустрија (15,16%). Слједи сектор стручне, научне и техничке дјелатности (8,47%), сектор грађевинарства (7,72%), затим слједи дјелатности здравствене заштите и социјалног рада (6,12%), те остале дјелатности са мањим учешћем.

Самостално предузетништво

Према регистру Одјељења за привреду, на подручју Града Бијељина број активних самосталних предузетника на дан 31.12.2018. године износио је 1.831 при чему је приметан пад броја

регистрованих предузетника у односу на исти период прошле године, у којем је било укупно регистровано 1.843 самостална предузетника. Током 2018. године издато је укупно 240 одобрења за рад самосталних предузетника и 238 одјава дјелатности. На дан 31. 12. 2018. године број активних предузетника износио је 1.831 од чега:

- Трговина 628 – (34,30%)
- Занатство 533 – (29,10%)
- Угоститељство 310 – (16,93%)
- Услуге, агенције 228 – (12,46%)
- Јавни превоз лица и ствари 132 – (7,21%).

Финансијски показатељи пословања привреде

На основу годишњих финансијских извјештаја за пословну 2018. годину, привреда града Бијељина остварила је већу вриједност укупних прихода, укупних расхода, као и нето добитка, док је износ нето губитка мањи у односу на претходну годину:

Година	Укупни приходи у КМ	Укупни расходи у КМ
2015.	1.915.506.090	1.819.288.048
2016.	2.040.154.392	1.929.003.530
2017.	2.205.553.642	2.074.724.714
2018.	2.302.308.410	2.163.596.279

Нето добитак у КМ	Нето губитак у КМ	Број субјеката
120.210.060	36.456.606	975
127.777.313	30.943.907	1.044
147.149.970	31.597.332	1.043
153.375.195	30.447.860	1.062

(Извор: Информације су преузете из стратешког документа „Стратегија локалног развоја Града Бијељина за период 2019-2023.“ (<https://www.gradbijeljina.org/UcitaneSlike/admin/Dokumenti/strategija-lokalnog-razvoja-grada-bijeljina-2014-2023,-revidovana-za-period-2019-2023.pdf>)

Развој моторизације на подручју града Бијељина

На основу информација добијених од стране Полицијске Управе Бијељина имамо следеће податке о регистрованим возилима на подручју Града Бијељина:

2005. година:

1. Теретна возила	2.286
2. Путничка возила	21.254
3. Аутобуси	77
4. Мотоцикли	330

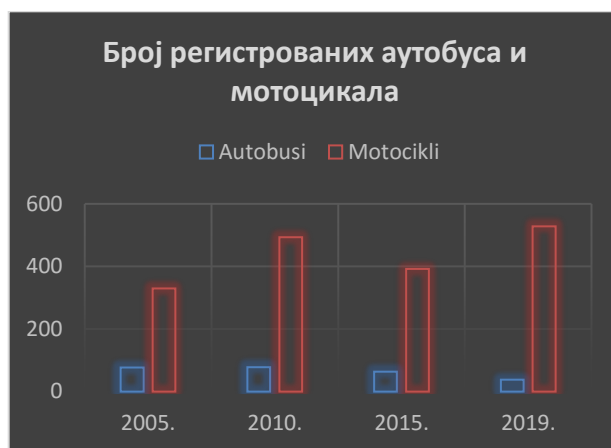
2015. година

1. Теретна возила	3.111
2. Путничка возила	30.103
3. Аутобуси	64
4. Мотоцикли	392

2019. година (до 30.09.2019. године)

1. Теретна возила	2.477
2. Путничка возила	26.374
3. Аутобуси	38
4. Мотоцикли	52

Из графикана је видљиво да је степен моторизације приватних аутомобила имао тренд раста до 2015. године, али да је у 2019. години видљив знатан пад и број возила по последњим подацима је као и број који је био карактеристичан у 2010. години. Интересантан је податак да је **број мотоцикала у знатном порасту** (у периоду од 2015. до 2019. године за 34,69%), као и податак да је **број аутобуса од 2010. године у константном опадању** (51,28%).



Графикон 2. и 3. Број регистрованих аутобуса и мотоцикала, односно путничких и теретних возила

4.1.4. Карактеристике саобраћајног система Града

Бијељина

4.1.4.1. Моторизовани саобраћај

4.1.4.1.1. Мрежа саобраћајница

Путну мрежу којом управља Град Бијељина чине:

- локални путеви
- некатегорисани путеви и
- градске улице.

4.1.4.1.2. Локални путеви

Укупна дужина локалних путева на територији Града Бијељина износи 258,88 км, од чега је асфалтирано 207,45 км или 80,13%, а неасфалтирано је 51,43 км или 19,87%.

Надлежни орган града обавља послове финансирања, обезбјеђења планске и пројектне документације, техничко-технолошких услова за изградњу, реконструкцију, одржавање, заштиту и кориштење локалних путева.

Средства за финансирање локалних путева обезбјеђују се из буџета Града Бијељина, путем донатора, домаћих и страних улагача, кредитних средстава, буџета Републике, прихода остварених од пратећих дјелатности и учешћа грађана у складу са Одлуком о поступку и критеријумима за суфинансирање пројеката мјесних заједница на подручју Града Бијељина („Службени гласник општине Бијељина“, број: 29/06, 16/08, 29/08, 24/11 и 21/12), којом је дефинисано да Град Бијељина суфинансира у износу 70%, а мјесне заједнице у износу 30% од укупне вриједности инвестиције.

4.1.4.1.3. Некатегорисани путеви

На подручју Града Бијељина протеже се око 1.500 км некатегорисаних путева или у просјеку 27 км по мјесној заједници. Највећи дио ове мреже је са макадамском подлогом.

4.1.4.1.4. Градске улице

Уличну мрежу Града Бијељина чини 225 улица, укупне дужине 174,72 км, гдје предњаче улице: Стефана Дечанског дужине 6,8 км, Српске војске дужине 6,7 км и Војводе Петра Бојовића дужине 6,2 км.

Изградњом обилазнице око Града дјелимично је растерећен градски саобраћај. Трећи уједно и последњи крак обилазнице отворен је за саобраћај 2012. године. Обилазницом је саобраћај возила која пролазе кроз Бијељину, а долазе из правца Зворника, Тузле, Брчког и Сремске Раче, преусмјерен на спољни магистрални прстен око Града. Прије изградње обилазнице транзитни

саобраћај се одвијао улицама: Стефана Дечанског, Сремска, Живојина Мишића, Димитрија Туцовића, Комитска, Пантелинска, 27. марта и Српске војске, што је доводило до повећане густине саобраћаја и емисије штетних гасова, а често и до саобраћајних гужви.

У склопу пројекта изградње канализације извршена је реконструкција већег дијела градске уличне мреже односно око 40 км, која је обухватала реконструкцију у пуном профилу (нови површински асфалтни слој, ивичњази, зелене површине, тротоари, саобраћајна сигнализација и друго).

4.1.4.1.5. Раскрснице

Карактеристика постојећег стања је доминација кружних раскрсница. До 2019. године на територији Града изграђено је 13 кружних раскрсница. Предности кружних раскрсница огледају се у минималном задржавању на прилазима раскрсници, повољнијим условима безбједности саобраћаја у односу на класичне четворокраке раскрснице због смањеног броја конфликтних тачака, смањење гужви, повећање протока саобраћаја, односно свеукупно повећање нивоа услуге саобраћајница.

На подручју Града Бијељина, укупно на седам локација саобраћај је регулисан свјетлосним сигнаlima, од чега се четири локације односе на раскрснице улица у граду, двије на укрштању локалних путева (улица) и градске обилазнице и један пјешачки семафор са тастером за најаву преласка пјешака у улици Незнаних јунака код ОШ „Кнез Иво од Семберије“.

Раскрснице које су регулисане свјетлосном саобраћајном сигнализацијом:

1. Раскрсница улица Гаврила Принципа – Николе Тесле – Вука Караџића
2. Раскрсница улица Змај Јове Јовановића – Светог Саве – Милоша Обилића
3. Раскрсница улица Живојина Мишића – Београдска – Димитрија Туцовића
4. Раскрсница улица Мајевичка – Димитрија Туцовића – Књегиње Милице
5. Раскрсница улице Семберских ратара и градске обилазнице (I фаза)
6. Раскрсница улице Раје Баничића и градске обилазнице (I фаза)
7. Пјешачки семафор у улици Незнаних јунака – ОШ „Кнез Иво од Семберије“

4.1.4.1.6. Стационарни саобраћај

ЈП „Дирекција за изградњу и развој града“ д.о.о. Бијељина – Служба за управљање јавним паркиралиштима преузела је управљање над јавним паркиралиштима и ставила у функцију систем наплате и контроле паркирања у Бијељини 08.10.2007. године.

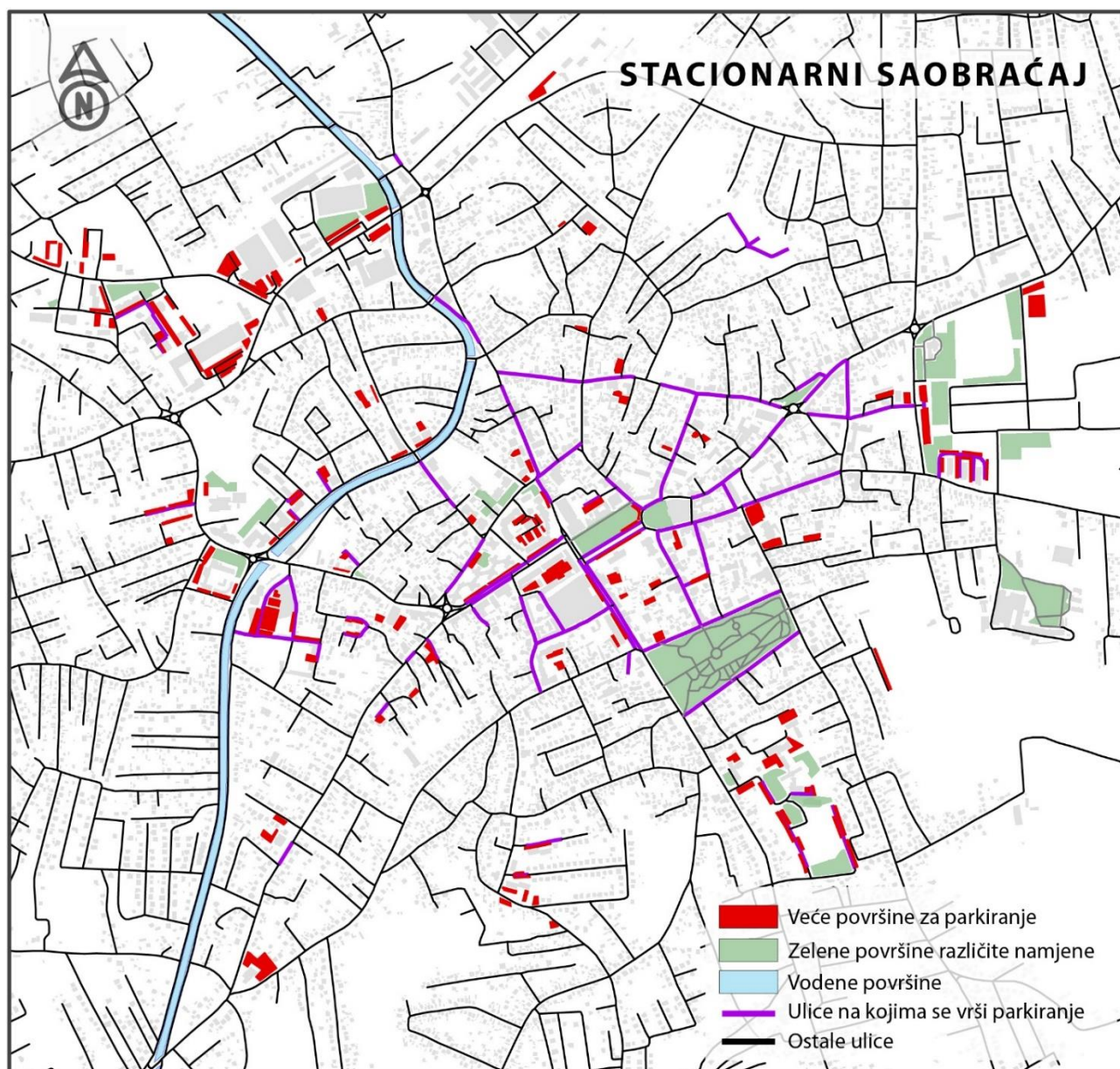
Разлог увођења наплате и контроле паркирања у ужем дијелу града гдје је смјештен највећи број јавних институција, служби, банака и сл. је да се омогући грађанима паркирање у циљу коришћења услуга истих, као и станара, односно спречавање беспотребног коришћења паркинг простора дужи временски период. Послови контроле возила обављају се на седам сектора од стране предузећа за запошљавање лица са инвалидитетом „Патриот“ д.о.о. Бијељина, које је у спроведеном поступку јавне набавке од стране Дирекције ангажован као подизвођач за послове контроле паркирања. Циљ Службе за управљање јавним паркиралиштима је да модернизује и унаприједи културу паркирања у граду. То подразумијева организацију паркиралишта, њихово

уређење, видно и прописно обиљежавање вертикалном и хоризонталном сигнализацијом, како би грађани ову опцију услуге могли да користе на најбољи и најквалитетнији начин.

Укупан број паркинг мјеста на којима се спроводи контрола и наплата паркирања износи 855 уређених и прописно обиљежених паркинг мјеста. Град је подијељен у двије зоне (црвену зону са 480 мјеста и плаву зону са 375 паркинг мјеста) и у обје зоне примјењује се режим **без временског ограничења са наплатом паркирања у периоду од 7-21 час радним даном, и 7-15 часова суботом.**

Број паркинг мјеста на уличним паркиралиштима износи 645 паркинг мјеста, а на затвореним паркиралиштима 210 паркинг мјеста.⁹

4.1.4.1.7. Систем наплате паркирања



⁹ *(Извор: Стратегија развоја локалних путева и улица у насељу Града Бијељина)

Паркинг карте могу се купити на киосцима и осталим продајним мјестима на којима је истакнуто обавјештење о њиховој продаји.

Универзална мјесечна паркинг карта (која важи у црвеној и у плавој зони) износи 60,00 КМ. Мјесечна паркинг карта за плаву зону износи 40,00 КМ. Резервисано паркинг мјесто за мјесец дана износи 200,00 КМ.

Станари у околини паркиралишта имају право на повлашћене паркинг карте. Повлашћене паркинг карте по цијени од 10,00 КМ мјесечно у зони становања издају се на благајни ЈП „Дирекција за изградњу и развој града“ у Карађорђевој улици број 4.

Увођење наплате, по сату паркирања, на паркинг мјестима намијењеним за јавно коришћење у граду, има за задатак да се поред регулативних ефеката, на ограниченом броју јавних мјеста за паркирање оствари потребан број паркирања. Цијеном паркирања управља се бројем захтјева за паркирање, просторном расподјелом захтјева и искоришћењем расположивог капацитета на улици и посебним паркиралиштима.¹⁰

ЗОНА: ПЛАВА
ZONE: BLUE

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

Уплата сата паркирања
083 5502
број за SMS поруку

Уплата дана паркирања
083 5503
број за SMS поруку

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

ЗОНА: ЦРВЕНА
ZONE: RED

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

Уплата сата паркирања
083 5501
број за SMS поруку

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

4.1.4.1.8. Архитектонске баријере за особе са инвалидитетом

Постоје многи проблеми са којима се суочавају лица са инвалидитетом која живе на подручју Града Бијељина. Када су у питању архитектонске баријере, много тога је урађено у претходном периоду на прилагођавању постојећих градских улица. Све нове улице које се граде, према стандардима градње морају имати регулисане пролазе за лица са инвалидитетом. У сарадњи са релевантним Удружењима грађана, Градска управа континуирано ради на повећању броја обиљежених мјеста за паркирање лица са инвалидитетом.

Када је у питању приступачност јавних установа, шалтер сала Града Бијељина, Центар за културу, Центар за информисање савјетовање и обуку (CISO), Музеј Семберије, Народна библиотека Филип Вишњић (приземље, постоји библиотека за слијепе и слабовиде особе), Хитна помоћ у Дому

¹⁰ *(Извор: Званична интернет презентација Града Бијељина)

здравља, Центар за рехабилитацију у Дому здравља, Фонд здравственог осигурања и нова Регионална болница Свети Врачеви су архитектонски прилагођени лицима са инвалидитетом.

С друге стране, са проблемом архитектонских баријера лица са инвалидитетом се суочавају на прилазу: Центру јавне безбједности Бијељина, Градској библиотеци (први спрат), Градском биоскопу, Основном и Окружном суду, Тужилаштву, Правобранилаштву, Суду за прекршаје, Пошти, Заводу за запошљавање, Електро-дистрибуцији, Геодетској управи, Пореској управи, свим одјељењима Градске управе изузев Одјељења за борачко-инвалидску заштиту које има приступачност, Цивилној заштити, ОШ „Свети Сава“, Гимназији „Филип Вишњић“, АД Град, АД Комуналац, Привредној комори, Паркинг сервис „Патриот“, већини банака, већини угоститељских објеката и адвокатских канцеларија.

Када су у питању остали школски објекти, они имају архитектонску приступачност на самом улазу у објекат, док су учионице које се налазе на вишим спратовима архитектонски неприступачне. Иста ситуација је и са Домом здравља, гдје постоји архитектонски приступ лицима са инвалидитетом на самом улазу у објекат, док су виши спратови на којима се налазе тимови породичне медицине архитектонски неприступачни.

Додатни проблеми са којима се сусрећу лица са инвалидитетом су: непостојање приступачног градског превоза, такси службе, недовољан број тактилних трака и недовољна опремљеност раскрсница звучном сигнализацијом (постоји звучна сигнализација на раскрсници код ОШ „Свети Сава“ и Дјечијег вртића „Чика Јова Змај“ и тактилна трака у центру Града).

Питање приступачности представља један од најважнијих предуслова за пуну друштвену интеграцију лица са инвалидитетом. Осим проблема уклањања архитектонских баријера и омогућавања физичког приступа лицима са инвалидитетом услугама и програмима подршке у заједници, лица са инвалидитетом се још увијек суочавају са великим изазовима у приступу информацијама у формама које су доступне за различите категорије лица са инвалидитетом. Иако је на подручју Града Бијељина у претходном периоду пуно тога већ учињено по питању уклањања архитектонских баријера у смислу прилагођавања постојећих градских улица, још увијек постоје велике потешкоће у доступности јавних објеката и служби у којима лица са инвалидитетом, заједно са другим грађанима, остварују своја основна права и примају услуге.

Када је у питању приступачност јавних установа, осим шалтер сале Града Бијељина, Фонда здравственог осигурања, Центра за културу и регионалне болнице, већина других објеката је само дјелимично или уопште није ријешила питање приступачности за лица са инвалидитетом. Ту највећу важност свакако имају објекти Центра јавне безбједности, Градске библиотеке, Општинског и Окружног суда, Завода за запошљавање, итд. По питању школских објеката и Дома здравља, архитектонске баријере су уклоњене само на улазу у објекат док су учионице и службе (тимови породичне медицине, специјалистичке амбуланте), које се налазе на вишим спратовима, у цјелости неприступачне за лица са инвалидитетом. Проблеми су нарочито изражени по питању приступа информацијама у форматима који су доступни слијепим и слабовидим лицима, те лицима са оштећењем слуха.

Број корисника приступних рампи и лифтова у Бијељини
а) РВИ 1. категорије – 39
б) РВИ 2. категорије – 50
в) РВИ 3. категорије – 39
г) РВИ 4. категорије – 144
УКУПНО: 272

- Број корисника додатка за помоћ и његу другог лица, закључно са 31.12.2017. године је 1.620 од којих право у првој групи остварује **635 корисника**, док у другој групи, право остварује 985 корисника.

<i>Дјеца са сметњама у развоју - категорије-</i>	2015. година	2016. година	2017. година
Лица са оштећењем вида	3	3	5
Лица са тјелесним оштећењем и хроничним обољењима	21	33	34
Лица са вишеструким сметњама	26	38	27
УКУПНО	50	74	66

Узимајући у обзир горе наведене податке процјена је да у Граду Бијељина има укупно око 907 тешко покретних лица са инвалидитетом.¹¹

4.1.4.1.9. Саобраћајна сигнализација

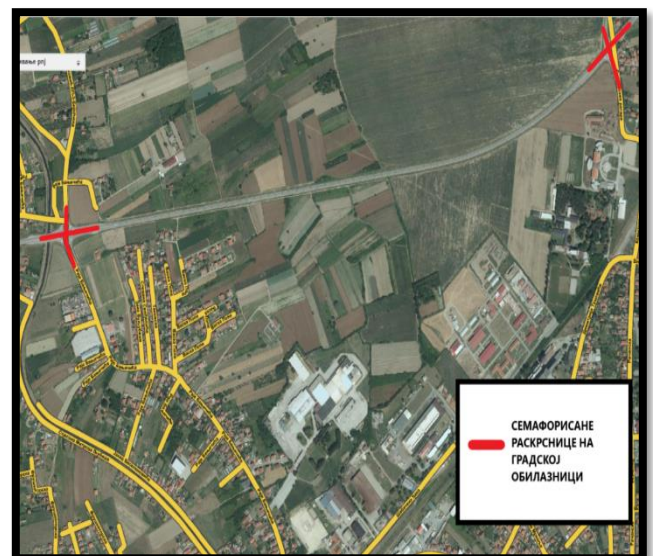
Град Бијељина нема израђен катастар саобраћајне сигнализације, али се сваке године закључује уговор о редовном одржавању хоризонталне, вертикалне и свјетлосне саобраћајне сигнализације. Годишње се постави од 200 до 300 нових саобраћајних знакова, на локацијама гдје су оштећени, изблиједили, неважећи или су недостајали. На већини градских улица постављена је нова саобраћајна сигнализација током реконструкције улица у склопу радова на изградњи и проширењу водоводне и фекалне канализационе мреже.

¹¹ (Извор: Податке доставила коалиција КОЛОСИ Бијељина која броји око 2600 чланова са свим врстама инвалидитета)

На подручју Града Бијељина, укупно на седам локација саобраћај је регулисан свјетлосним сигналимa, од чега се четири локације односе на раскрснице улица у граду, двије на укрштању локалних путева (улица) и градске обилазнице и један пјешачки семафор са тастером за најаву преласка пјешака у улици Незнаних јунака код ОШ „Кнез Иво од Семберије“

Раскрснице које су регулисане свјетлосном саобраћајном сигнализацијом:

1. Раскрсница улица Гаврила Принципа – Николе Тесле – Вука Караџића
2. Раскрсница улица Змај Јове Јовановића – Светог Саве – Милоша Обилића
3. Раскрсница улица Живојина Мишића – Београдска – Димитрија Туцовића
4. Раскрсница улица Мајевичка – Димитрија Туцовића – Књегиње Милице
5. Раскрсница улице Семберских ратара и градске обилазнице (I фаза)
6. Раскрсница улице Раје Баничића и градске обилазнице (I фаза)
7. Пјешачки семафор у улици незнаних јунака-ОШ „Кнез Иво од Семберије“

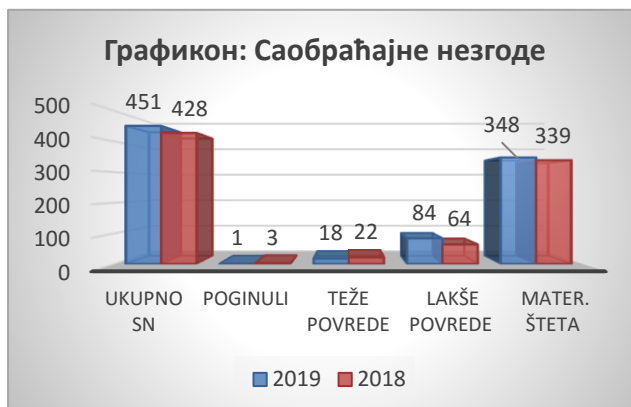


Семафоризоване раскрснице на градској уличној мрежи

4.1.4.1.10. Безбједност саобраћаја

Преглед саобраћајних незгода

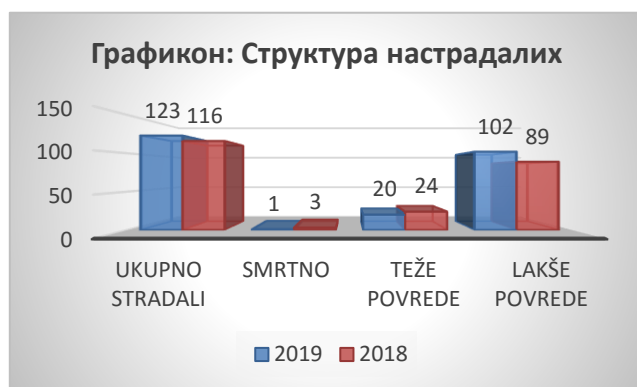
На подручју надлежности саобраћајне полиције, у периоду 01.01. 2019. до 30.06.2019. године, укупно се догодила 421 саобраћајна незгода, од чега 103 несреће са настрадалим лицима и 348 несрећа са материјалном штетом. Евидентирана је једна саобраћајна незгода са погинулим лицима (у упоредном периоду 3), 18 са тежим тјелесним повредама (у упоредном периоду 22), 84 са лаким тјелесним повредама (у упоредном периоду 64) и 348



саобраћајних незгода са материјалном штетом (девет незгода или за 2,7 % више у односу на исти период прошле 2018. године).

Структура настрадалих лица

У саобраћајним незгодама настрадала су 123 лица (6 % више него у упоредном периоду), од чега је једно лице погинуло (мање за 66,7 %), 20 је теже повријеђено (мање за 16,7 %), а 102 лица су лакше повријеђена (више за 14,60 %). Може се констатовати да је број смртно страдалих и теже повријеђених лица мањи него у упоредном периоду претходне године, док је број лакше повријеђених лица већи у односу на упоредни период претходне године.



У периоду јануар-јун 2019. године смртно је страдало једно лице у својству возача. Такође, теже је повријеђено десет возача, четири сувозача, по један мотоциклиста, бициклиста и пјешак, као и два возача мопеда.

Старосна структура лица која су проузроковала саобраћајне незгоде

Највише саобраћајних незгода проузроковала су лица старосне доби од 21 до 30 година старости (128), затим (82) возача од 31 до 40 година, (65) возача од 51 до 60 година, (60) од 61 до 70 година.



Узроци саобраћајних незгода

Најчешћи узроци саобраћајних незгода су: одстојање (73), војња уназад (64), неприлагођена брзина (62), непоштовање првенства пролаза (53) итд... Од свих фактора који утичу на догађање саобраћајних незгода (возач, возило, пут околина), најчешћи фактор је човјек. Он својим

поступцима даје огроман допринос настанку саобраћајних незгода. На другом мјесту је возило (због старости и неисправности), а на трећем је пут.

У саобраћајним незгодама учествовало је 814 возила, од којих је 712 возила из Републике Српске, 26 из Федерације БиХ и 76 возила из других држава, а најчешћи учесници саобраћајних незгода су путничка (695) и теретна моторна возила (77).

(Извор: Информација о стању у области безбједности саобраћаја на подручју града Бијељина за период 01.01-30.06.2019. године).

4.1.4.1.11. Употреба приватних аутомобила

У склопу активности обиљежавања Европске седмице мобилности од 16 - 22. септембра 2019. године вршен је мониторинг фреквенције саобраћаја у трајању од 60 минута на укупан саобраћај који се одвијао на уласку у центар Града Бијељина и на изласку из њега.

Резултати мониторинга на уласку у центар града из правца улица Меше Селимовића и Његошеве

Први дан мониторинга у петак 20.09.2019. године, трајање 60 минута, период од 10:35 до 11:35 сати прије подне:

Укупан број учесника у саобраћају:

- аутомобили 727;
- аутобуси 6;
- разне врсте доставних возила 40;
- мотори и мотоцикли 11,
- бицикли 58.

Од укупног броја аутомобила вршен је и попис броја путника у њима и добијени су сљедећи резултати:

- само возач 521;
- возач и један путник 165;
- возач и 2 путника 27;
- возач и 3 путника 12;
- возач и 4 путника 2.

Други дан мониторинга у суботу 21.09.2019. године, трајање 60 минута, период од 10:35 до 11:35 сати прије подне.

Укупан број учесника у саобраћају:

- аутомобили 879;
- аутобуси 3;
- разне врсте доставних возила 26;
- мотори и мотоцикли 5;
- бицикли 44.

Од укупног броја аутомобила вршен је и попис броја путника у њима и добијени су сљедећи резултати:

- само возач 543;
- возач и један путник 267;
- возач и 2 путника 40;
- возач и 3 путника 24;
- возач и 4 путника 5.

Запажено је да је у суботу, првог дана викенда повећан број аутомобила у саобраћају али и са више путника у њима него дан раније, задњи радни дан радне седмице.

Резултати мониторинга на изласку из центра града из правца улице Вука Караџића

Први дан мониторинга петак, 20.09.2019. године, трајање 60 минута, период од 10:35 до 11:35 сати прије подне.

Укупан број учесника у саобраћају:

- аутомобили 602;
- аутобуси 4;
- разне врсте доставних возила 24;
- мотори и мотоцикли 4;
- бицикли 50.

Од укупног броја аутомобила вршен је и попис броја путника у њима и добијени су сљедећи резултати:

- само возач 449;
- возач и један путник 125;
- возач и 2 путника 30;
- возач и 3 путника 3;
- возач и 4 путника 5.

Други дан мониторинга субота, 21.09.2019. године, трајање 60 минута, период од 10:35 до 11:35 сати прије подне:

Укупан број учесника у саобраћају:

- аутомобили 667;
- аутобуси 1;
- разне врсте доставних возила 17;
- мотори и мотоцикли 4;
- бицикли 54.

Од укупног броја аутомобила вршен је и попис броја путника у њима и добијени су сљедећи резултати:

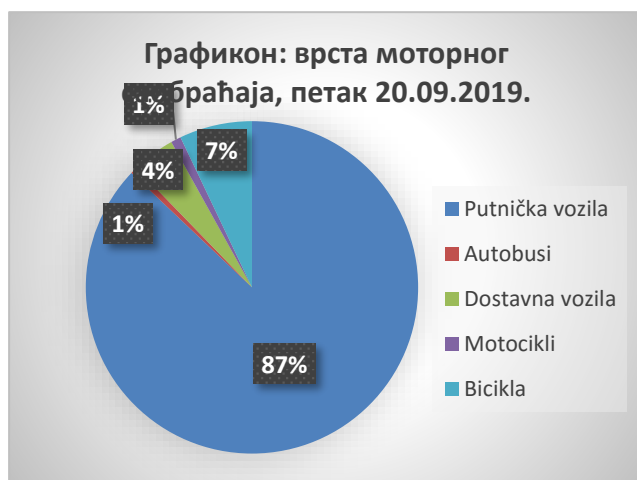
- само возач 418;
- возач и један путник 169;
- возач и 2 путника 46;
- возач и 3 путника 27;

- и возач и 4 путника б.

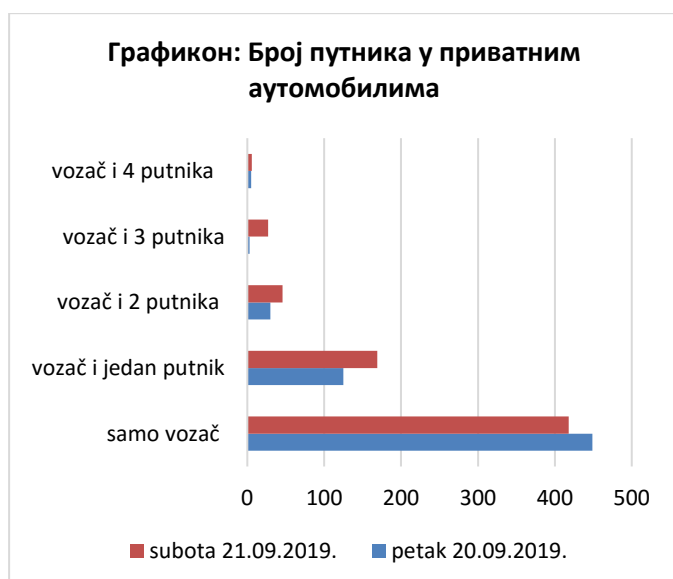
Запажено је да је у суботу, првог дана викенда повећан број аутомобила у саобраћају али и са више путника у њима него дан раније, задњи радни дан радне седмице. То је исто запажање за обје тачке мониторинга.

Укупан број учесника у саобраћају на обје тачке вршења мониторинга првог дана био је 1329 аутомобила, аутобуса 10, доставних возила 64, мотоцикала 15 и бицикала 108. Укупан број учесника у саобраћају за петак, 20.9.2019. године је био 1526.

Укупан број учесника у саобраћају на обје тачке вршења мониторинга другог дана био је 1564 аутомобила, аутобуса 4, доставних возила 43, мотоцикала 9 и бицикала 98. Укупан број учесника у саобраћају за суботу, 21.9.2019. године је био 1718.



Имајући у виду да модал сплит учесника у саобраћају за Град Бијељину не постоји, интересно је покушати анализирати учешће у саобраћају моторних возила на територији града радним даном за које је вршено бројање. Иако није вршено бројање пјешака, интересно је да у овом односу најзапаженији проценат, поред путничких аутомобила управо носе бициклисти, што представља добар потенцијал за даљи развој бицикличког саобраћаја.



У дијаграму је видљиво, као што је и раније напоменуто, да је број путника у приватним аутомобилима знатно већи у данима викенда, а да је радним данима највећи број возила у којима је само возач.

(Извор: Извјештај о активностима поводом обиљежавања Европске седмице мобилности од 16. до 22. септембра 2019. године у склопу пројекта "Еколошком културом градимо одрживу будућност", Еколошко удружење „Еко пут“ Бијељина).

4.1.4.1.12. Јавни градски превоз

На подручју Града Бијељина **не постоји јавни градски превоз**, постоји организован приградски превоз путника, који обавља 5 приватних предузећа, и то:

- „Семберија – Транспорт“ а.д.;
- „Еуротоурс“ д.о.о.;
- „Чутурић М+С“ д.о.о.;
- „Самарцић“ д.о.о.;
- „Антић Турс“ д.о.о.

4.1.4.1.13. Такси служба

Такси-превоз је јавни индивидуални ванлинијски превоз лица, који се обавља најчешће на градско-приградском подручју, а понекад и на међуградском подручју, по унапријед утврђеној тарифи и релацији коју одређује корисник такси услуге – путник. Такси превоз по правилу допуњава јавни градски и приградски превоз путника.

Такси-превоз на подручју Града Бијељина је регулисан законским и подзаконским актима и то Законом о превозу у друмском саобраћају РС и Одлуком о такси-превозу на подручју Града Бијељина.

На подручју Града Бијељина има 97 возила у посједу самосталних такси превозника и 24 возила у посједу правног лица.

Јединствене тарифе такси службе не постоје. На 28 локација на територији Града Бијељина распоређено је 146 такси стајалишта. На сљедећим локацијама у ужем центру града постоји највише такси стајалишта:

- Локација код Цик-Цак кафане у улици Гаврила Принципа (10 мјеста)
- Локација код Бледа и испред супермаркета „Бост“ у улици Николе Тесле (10 мјеста)

Број такси возила на територији града је ограничен на максималних 120, док се број такси возила током претходних година кретао око 100. Заступљен је однос броја возила такси предузетника и возила такси предузећа у омјеру 5:1. Такође, постоји јединствена листа чекања на основу које у

случају одустајања неког такси превозника долази наредни на листи чекања. Такси превоз може одговорити потребама грађана.

4.1.4.1.14. Теретни саобраћај

На уличној мрежи Града Бијељина забрањен је саобраћај за теретна возила у сљедећим улицама:

- Улица Меше Селимовића од раскрснице са Мајевичком улицом;
- Улица Његошева од раскрснице са Мајевичком улицом;
- Улица Кнегиње Милице од раскрснице са Мајевичком улицом;
- Улица Змај Јовина од раскрснице са улицом Светог Саве;
- Улица Доситеја Обрадовића од раскрснице са улицом Светог Саве;
- Улица Гаврила Принципа од раскрснице са улицом Филипа Вишњића;
- Улица Николе Тесле од раскрснице са улицом 27. Марта.

У циљу усмјеравања транзитног саобраћаја, смањења загађености града и других саобраћајно безбједносних разлога забрањен је саобраћај за теретна моторна возила преко 3,5 тоне укупне тежине и тракторе у сљедећим улицама и дијеловима појединих улица и то:

- Рачанска улица од раскрснице са улицом Димитрија Туцовића према центру осим за возила градског саобраћаја и од раскрснице са Београдском улицом до улице Димитрија Туцовића осим за возила градског саобраћаја;
- Београдска улица од раскрснице са улицом Димитрија Туцовића са допунском таблом "ОСИМ ЗА НОВО СЕЛО, АМАЈЛИЈЕ, АУТО ШКОЛЕ И АУТОБУСЕ";
- Улица Димитрија Туцовића од раскрснице са улицом Живојина Мишића у правцу центра, осим за ауто-школе до непосредно иза улице Светозара Марковића;
- Улица Светозара Марковића од раскрснице са улицом Живојина Мишића, осим за ауто-школе;
- Улица Милоша Обилића од раскрснице са Сремском улицом;
- Улица Цара Уроша од раскрснице са Сремском улицом;
- Улица Незнаних јунака од раскрснице са улицом Кулина Бана;
- Улица Душана Барањина од раскрснице са улицом Незнаних јунака са допунском таблом ОСИМ ЗА "КОМУНАЛАЦ";
- Улица Филипа Вишњића од раскрснице са улицом 27. марта;
- Улица Николе Тесле од раскрснице са улицом 27. марта;
- Улица Жртава фашистичког терора од раскрснице са улицом Српске војске осим за аутобусе и Амајлије;
- Улица Николе Спасојевића од раскрснице са улицом Српске војске, осим за Амајлије и аутобусе;
- Улица Галац од раскрснице са улицом Николе Спасојевића према центру, осим за Амајлије и аутобусе;
- Улица Мајевичка од раскрснице са улицом Меше Селимовића;
- Рударска, Зорана Радмиловића и поред канала "Дашница" са десне стране од раскрснице са улицом 27. марта.

4.1.4.2. Немоторизовани саобраћај

4.1.4.2.1. Пјешачки саобраћај

Површине намијењене за пјешачки саобраћај

Површине које се најчешће користе за одвијање пјешачког саобраћаја су тротоари који су изграђени углавном дуж улица и саобраћајница у урбаном подручју града Бијељина. У руралном подручју (сеоска насеља Града Бијељина) проценат тротоара је мали, што је и оправдано јер нема већих потреба за овим површинама у сеоским насељима. Генерално посматрано стање тротоара је различито, обзиром да постоје локације на којима је дошло до уређења ових површина кроз реконструкције улица и остале радове. Такође постоје локације које захтјевају хитну санацију која прије свега подразумијева проширивање тротоара и уређивање ових површина.

Планским документима просторног уређења (регулационим плановима) предвиђено је уређење и проширење тротоара кроз планиране реконструкције улица које се налазе у урбаном подручју града Бијељина. Иако је присутно свакодневно уређење саобраћајних површина, до значајнијег унапређења квалитета тротоара у смислу њихове ширине може само доћи након потпуног привођења земљишта крајњој намјени која је дефинисана плановима. Усљед непостојања катастра тротоарских површина и уопште неажурности катастарских подлога не можемо говорити о прецизним површинама које су под тротоарима, а исте се доста брзо мјењају обзиром на поменуте свакодневне радове.

Што се тиче других површина које се користе за пјешачки саобраћај свакако треба поменути Градски трг, Трг Краља Петра I Карађорђевића, Трг Ђенерала Драже као и нови трг испред Епархијског културног центра. Наведене локације представљају уређене и у великој мјери реконструисане површине које се налазе у централној градској зони. Градски трг обухвата површину од око 8075м² и конципиран је у три цјелине. Централно мјесто заузима отворени трг који је са свих страна окружен различитим површинама које се користе као површине за кретање искључиво пјешака. Са његове југозападне и сјевероисточне стране налазе се уређене парковске површине са асфалтираним пјешачким коридорима, док се цијелом дужином сјеверозападне стране пружа уређено (реконструисано) шеталиште са изведеном тактилном траком. Остали дио цјелине чине тротоари.



Сјевероисточно у односу на описану локацију налази се Трг Краља Петра I Карађорђевића. Ради се о тргу мање површине, тачније о платоу испред зграде Градске управе Бијељина. Представља овалну површину коју затварају улице Меше Селимовића и Карађорђева које почињу од ове локације. Састоји се од отвореног платоа оивиченог тротоарима и кратким пјешачким коридорима опремљеним урбаним мобилијаром за сједење. У склопу овог простора налазе се и двије цјелине зелених површина које нису предвиђене за кретање пјешака.



Трг Ђенерала Драже представља површину која се налази на углу улица Меше Селимовића и Мајевичке. Представља трг мање површине, издуженог облика, смјештен између наведених улица са југозападне и југоисточне стране и интерне саобраћајнице са сјеверне стране. Ова површина, највећим дијелом је уређена зелена површина, оивичена тротоарима према граничним улицама.



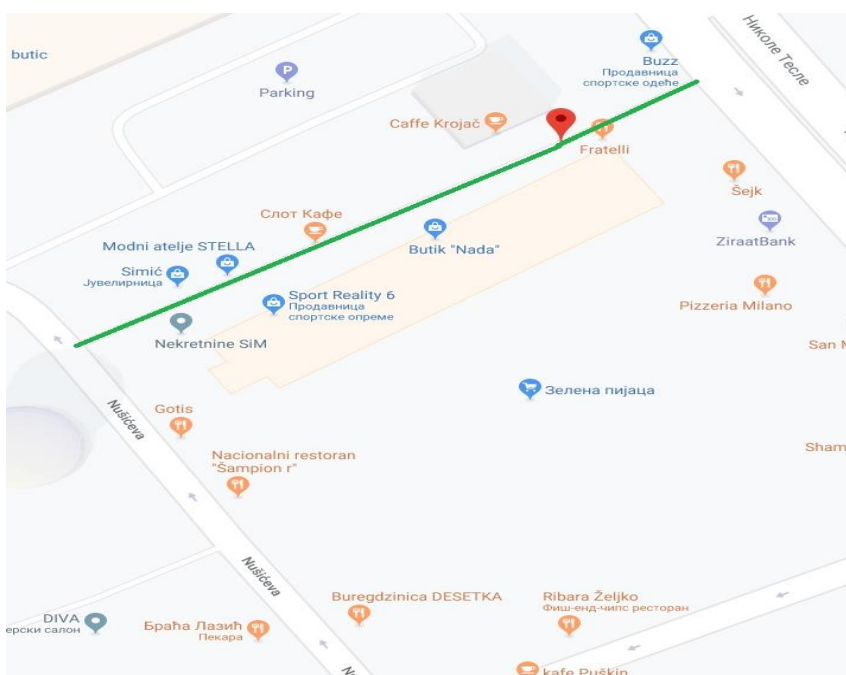
Нови трг испред Епархијског културног центра представља дио цјелине комплекса Манастира Св. Василија Острошког. Ради се о дјелимично изолованој просторној цјелини – платоу.

Једна од значајних површина намијењених за кретање искључиво пјешака (као и пасивну и активну рекреацију) је Градски парк у Бијељини. Ради се о затвореној просторној цјелини, са тачно дефинисаним пјешачким коридорима и опремљеној потребним урбаним мобилијаром којим се унапређује кретање пјешака.



Поред ових цјелина, треба поменути и улицу Милоша Црњанског која је цијелом својом дужином намијењена за пјешачки саобраћај. Налази се у централном градском језгру, непосредно уз Зелену пијаци и има дужину од око 115m. У овој улици налазе се искључиво пословни објекти који се баве угоститељством и трговином (кафе барови, бутици, златаре и сл.).

Када говоримо о површинама за пјешачки саобраћај свакако треба поменути и Улицу Патријарха Павла.



Наиме ова улица тренутно се користи као саобраћајница, али важећим Регулационим планом предвиђено је њена трансформација у пјешачку улицу са интегрисаним саобраћајем (ограничено кретање возила искључиво станара ове улице). Укупна дужина ове улице је око 327m. Реализацијом овог планског рјешења значајно ће се унаприједити кретање пјешака у строгом центру града, чиме ће у потпуности бити повезане пјешачким коридорима, најзначајније пјешачке зоне: Градски трг (Трг Краља Петра I Карађорђевића) – Улица Патријарха Павла – Градски парк.



У том смислу треба поменути и уређење Канала Дашница које је у току. Овим уређењем, град Бијељина добиће уређену површину за кретање пјешака (шеталиште) чија ће дужина бити преко 2000m. Ова површина биће употпуњена различитим садржајима и опремљена богатим урбаним мобилијаром.



У граду Бијељина 65 градских улица има тротоар. Најдуже улице које имају тротоар су Филипа Вишњића (дужина 2.038m), Стефана Дечанског (дужина 6.862m), Раје Бањичића (дужина 5.853m) итд. У улици Мученика Романових постоји пјешачко-бицикличка стаза, физички одвојена од коловоза, као и у улици Српске добровољачке гарде. Паралелно са магистралним путевима у насељеним мјестима Дворови, Трњаци, Балатун, Патковача, Љесковац, Којчиновац, Хасе и Суво Поље постоје стазе намијењене кретању бициклиста и пјешака.

4.1.4.3. Бициклически саобраћај

4.1.4.3.1. Површине намијењене за бициклически саобраћај

На територији Града Бијељина постоји 15 бициклических стаза, које се углавном налазе на спољним дијеловима градске територије. Ту предњаче пјешачко-бициклическа стаза Дворови – Балатун у дужини око 8 km, затим Патковача – Јања око 7 km, Бијељина – Амајлије око 2,5 km, Велика Обарска око 3,5 km, Суво Поље око 3 km и др. У ужем градском језгру постоје пјешачко-бициклическе стазе у улици Стефана Дечанског у дужини око 1,5 km, Комитској улици око 1,3km, Крушевачкој улици око 1 km, Краља Драгутина око 800 m, Пантелинска око 1 km. Карактеристика већине поменутих стаза на периферним дијеловима града је да су на више мјеста пресјечене, да је на њима присутна одређена количина ситног шљунка који наносе возила при преласку преко истих, те да су исте усљед неодржавања обрасле травом и сведене на ширину између 50 и 60 cm. Такође, једна од одлика је неповезаност стаза у јединствене цјелине и немогућност да бициклисти од тачке А до тачке Б стигну искључиво користећи површине намијењене за кретање бициклиста.

4.1.4.3.2. Бициклически саобраћај – карактеристике

Бициклизам у Бијељини је уобичајен начин превоза, нарочито када се ради о краћим релацијама. Саобраћај бициклиста се одвија на већ постојећим бициклическим или комбинованим пјешачко-бициклическим стазама, односно на градским улицама и тротоарима гдје не постоје изграђени инфраструктурни услови за кретање истих. Примјетно је да грађани бицикле користе као превозно средство приликом обављања свакодневних потреба као и приликом обављања административних послова.

Мониторингом саобраћаја током Европске седмице мобилности на уласку у центар града из правца улице Меше Селимовића и Његошеве дана 20.09.2019. године, у периоду од 10:35 до 11:35 укупан број бициклиста био је 58, а сљедећег дана у истом термину број бициклиста био је 44.

Мониторингом саобраћаја на изласку из центра града из правца улице Вука Караџића дана 20.09.2019. године, у периоду од 10:35 до 11:35 број бициклиста био је 50, док је сљедећег дана број бицикала био 54.

Анкетирањем грађана током Европске седмице мобилности на узорку од 1015 грађана добијени су следећи подаци:

На основу анализираних података 44,14% (448) анкетираних грађана је истакло да не користе бицикл као превозно средство. Рекреативну возњу бициклом упражњава 34,97% (355) испитаника док је 20,89% њих истакло да бицикл користе активно као своје превозно средство.



Из приложених одговора анкетираних може се закључити да постоји реална потреба да се на подручју Града Бијељина спроведе низ адекватних активности кроз које ће се грађани подстаћи да у већој мјери возе бицикла при извршавању својих свакодневних обавеза. Неопходно је између осталог, подизање колективне свијести о истинском значају употребе бицикла као превозног средства.

По питању разлога због којих не користе бицикл као превозно средство међу анкетиранима није било неких већих одступања. Највећи проценат, њих (40,31%) је навело незадовољство бициклическом инфраструктуром, те управо из тог разлога се не одлучују за вожњу бициклом. Као најчешћи разлози наведени су још осјећај небезбједности који се у највећој мјери јавља због нехата других учесника у саобраћају (23,56%) као и превелике саобраћајне гужве у самом центру града (20,62%).

На основу добијених информација јасно је да су неопходне активности на обезбјеђивању адекватне пјешачко-бициклическе инфраструктуре на подручју Града Бијељина, чиме би се у граду стекли услови за несметано упражњавање често занемарених активних начина кретања, ходање и бициклизам.

Након што се сумирају одговори анкетираних грађана на питање везано за задовољство постојећом саобраћајном бициклическом инфраструктуром, долази се до закључка да се у што скоријем временском периоду морамо посветити обезбјеђивању неопходних услова за безбједну вожњу бицикала у Бијељини. Наиме, од укупног броја испитаних, чак 897 (88,37%) њих је изразило незадовољство тренутном инфраструктуром, док свега 118 (11,63%) анкетираних сматра да је у граду успостављена задовољавајућа инфраструктура за вожњу бициклом.



Дакле, јасно је да су као што је раније наведено, неопходне активности на обезбјеђивању адекватне инфраструктуре за вожњу бицикала на подручју Града Бијељина. Предуслов за то је успостављање Плана бициклических стаза на подручју Града Бијељина, што је планирано кључним стратешким документом Града - ревидираном Стратегијом развоја Града Бијељина за период 2019-2023. година. (Извор: Анализа резултата анкетирања

становника Града Бијељина у склопу обиљежавања Европске седмице мобилности са циљем грађанског учешћа до бољег квалитета живота у граду)

Током „Европске седмице мобилности“ два паркинг-постоља за бицикла постављена су испред зграде Градске управе, док је једно постоље постављено испред зграде Полицијске управе Бијељина. Намјера је да се у наредном периоду испред свих јавних установа и објеката шире намјене поставе иста паркинг постоља.

Bike sharing системи још увијек нису заживјели у Бијељини. Обављени су прелиминарни разговори са представницима компанија који се баве bike sharing -ом, без конкретне акције.

4.1.4.4. Кључни проблеми у функционисању постојећег саобраћајног система

У циљу унапређења саобраћајног система Града Бијељина неопходно је израдити Студију саобраћаја која ће детаљно обрадити и анализирати постојеће стање саобраћаја.

4.1.4.5. Мјерење аерозагађења

На основу достављених Информација о заштити животне средине, које су усвојене на скупштини анализирани су честице ПМ10 – Лебдеће честице пречника до 10 μm .

Граничне вриједности ваздуха – ГГВ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) по Уредби износе:

- Гранична дневна вриједност – ГДВ (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
- Гранична годишња вриједност – ГГВ (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Година 2013.

Просјечне мјесечне вриједности концентрација ПМ10 у мјерном периоду су ниже од годишње граничне вриједности ГГВ (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Квалитет ваздуха са обзиром на концентрацију ПМ10 у мјерном периоду је задовољавајући јер просјечна мјесечна концентрација не прелази годишњу граничну вриједност.

Година 2014.

Просјечне мјесечне вриједности концентрације ПМ10 износила је 38,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, у јануару и фебруару 39,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ што је нижа вриједност од годишње граничне вриједности,

Година 2015.

Просјечне мјесечне вриједности концентрације ПМ 10 у мјерном периоду од октобра до септембра износила је 32,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ што је нижа вриједност од годишње граничне вриједности.

Квалитет ваздуха са обзиром на концентрацију ПМ10 је задовољавајући јер просјечне дневне вриједности не прелазе граничну дневну вриједност.

Година 2016.

Просјечна мјесечна вриједност концентрација ПМ10 у зимском периоду је 30,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, што је нижа вриједност од годишње граничне вриједности, а у лјетном периоду измјерене вриједности су знатно ниже од граничне годишње вриједности.

Година 2017. и 2018.

Просјечне мјесечне вриједности концентрације ПМ10 у зимском периоду су износиле од 28,37 до 58,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

На локацији „Центар“ дошло је до прекорачења граничне дневне вриједности једном 18.11.2017. године и износила је 88,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, три пута у јануару 17.01.2018. и износила је 59,95 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 27.01.2018. износила је 56,91 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ и 28.01.2018. износила је 66,10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

На локацији „Топлана“ дошло је до прекорачења 19.12.2017. године и износило је 61,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, три пута у јануару и два пута у марту и то: 02.03.2018. износила је 71,19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ и 03.03.2018. износила је 81,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. На повећану концентрацију ПМ10 је утицао висок ваздушни притисак који се кретао и до 1018,89 (кПа).

Година 2019.

Од априла до септембра 2019. године на 2 локације у Граду Бијељина вршено је мјерење аерозагађења и то на локацији „Центар“ и локацији „Топлана“.

Локација означена као „Центар“ налази се у самом центру града, уз објект који припада Граду Бијељина. У околини се налазе веома прометне улице, објекти услужног типа (Градска управа, банке, тржни центри, ресторани), културно-образовни објекти (Музеј Семберије, школе), вјерски објекти, стамбени објекти и друго.

Локација означена као „Топлана“ налази се у индустријској зони, у Сремској улици. С једне стране локације је тржни центар Бинго, а са друге тржни центар Том. У околини се још налазе веома прометне улице, бензинска пумпа, те услужни и стамбени објекти.

На основу спроведених мјерења дошло се до следећег:

Просјечна тромјесечна (април, мај, јун) вриједност концентрације сумпордиоксида у животној средини на мјерним локацијама, као и максимална и минимална вриједност за период мјерења су:

CO₂	„Центар“	„Топлана“
Средња, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,05	14,46
Минимална, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	9,82 (22.06)	8,60 (14.05)
Максимална, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,57 (15.04)	30,81 (03.04)

На локацији „Центар“ је измјерена незнатно виша просјечна дневна концентрација CO₂ у односу на локацију „Топлана“. Нити у једном моменту за вријеме мјерног периода, измјерене вриједности нису прекорачиле граничне вриједности прописане Уредбом о вриједностима квалитета ваздуха (Службени гласник Републике Српске број 124/12).

Просјечна тромјесечна (април, мај, јун) вриједност концентрације угљенмоноксида у животној средини на мјерним локацијама, као и максимална и минимална вриједност за период мјерења су:

CO	„Центар“	„Топлана“
Средња, mg/m^3	0,57	0,36
Минимална, mg/m^3	0,31 (22.05)	0,25 (20.05, 30.05, 23.06)
Максимална, mg/m^3	0,92 (03.04)	0,83 (03.04)

На локацији „Центар“ је измјерена виша просјечна дневна концентрација CO у односу на локацију „Топлана“.

На локацији „Центар“ је измјерена незнатно виша просјечна дневна концентрација CO у односу на локацију „Топлана“. Нити у једном моменту за вријеме мјерног периода, измјерене

вриједности нису прекорачиле граничне вриједности прописане Уредбом о вриједностима квалитета ваздуха (Службени гласник Републике Српске број 124/12).

Просјечна тромјесечна вриједност концентрације ПМ10 у животној средини на мјерним локацијама, као и максимална и минимална вриједност за период мјерења су:

PM10	„Центар“	„Топлана“
Средња, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10,60	24,94
Минимална, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,25 (29.05)	6,02 (07.05)
Максимална, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	66,06 (15.04)	74,17 (18.05)

На локацији „Центар“ је средња вриједност концентрације ПМ10 очекивано нижа него на локацији „Топлана“. Измјерене вриједности концентрација ПМ10 прекорачиле су граничне вриједности прописане Уредбом о вриједностима квалитета ваздуха (Службени гласник Републике Српске број 124/12), и то на локацији „Центар“ гранична вриједност је прекорачена три пута, а од тога два пута и толерантна вриједност, а на локацији „Топлана“ гранична вриједност је прекорачена шест пута, а од тога толерантна три пута.

ПРЕПОРУКЕ:

До прекорачења граничних вриједности од седам мјерних параметара за квалитет ваздуха, дошло је само код измјерених концентрација за ПМ10, и то на обје локације за вријеме грејне сезоне и на локацији „Топлана“ за вријеме рада на одржавању, средином маја. Евидентно је да на квалитет ваздуха утиче грејна сезона као и метеоролошки услови у смислу када је мање падавина да се подиже прашина од превозних средстава што утиче на концентрацију мјерних честичних супстанци, те у том смјеру треба размишљати о ревизији и оптимизацији рада Градске топлане и ограничењу саобраћаја за моторна возила кроз центар града.

Током јула, августа и септембра сви параметри су били испод граничних вриједности, осим концентрације ПМ10 у септембру која је била изнад граничне вриједности и изнад толерантне вриједности ваздуха за заштиту здравља људи на локацијама мјерења.

(Извор: Извјештај о мјерењу аерозагађења на подручју Града Бијељина за мјесеце април, мај, јун, јул, август и септембар)

5. Стратешки стубови, мјере и активности Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина



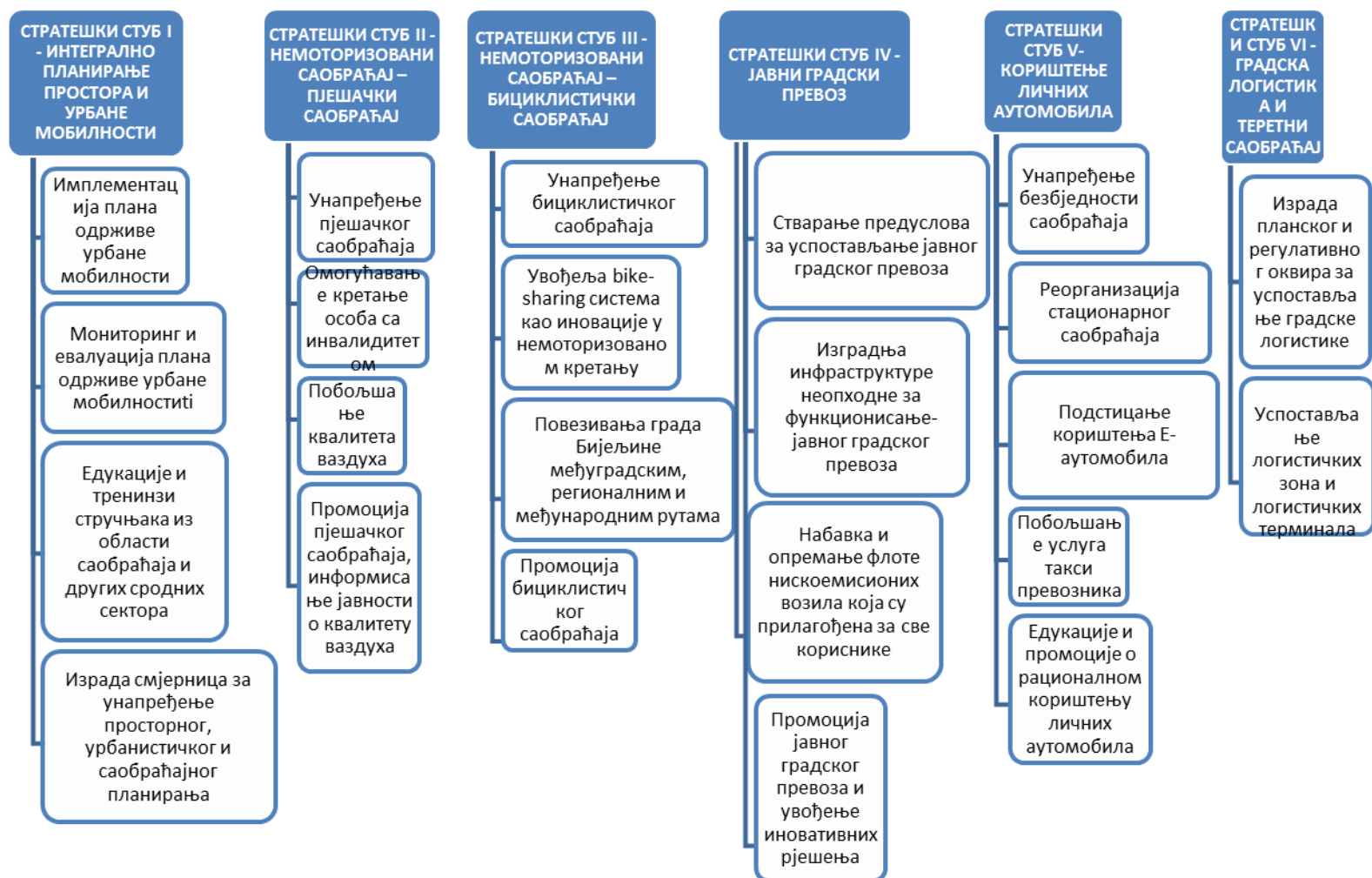
Мјере плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина се фокусирају на стратешке правце изградње система који ће омогућити грађанима очекивану мобилност и приступачност, успјешно динамично окружење које промовира одрживи развој и заштиту околиша.

Мјерама су обухваћене акције у домену одрживе урбане мобилности Града Бијељина које треба да резултирају здравијим и сигурнијим окружењем за све становнике и учеснике у саобраћајно – транспортном систему, стављајући нагласак на немоторизована кретања и превозе, пјешаке и бициклисте.

Подизање квалитета урбане мобилности израдом Плана одрживе урбане мобилности има за циљ стварање претпоставки за омогућавање пјешачења, вожње бициклом, успостављања квалитетног јавног градског превоза са енергетски ефикасним возилима јавног превоза, стварање погодности за особе са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу, интермодалност, те управљане мобилношћу, планирање саобраћаја и транспорта и одрживо кориштење земљишта.

Код одређивања стратешких стубова за План урбане мобилности за Град Бијељину, основно одређење је било то да сви циљеви, подциљеви, стратегије, мјере и активности предвиђене Планом дјелимично доприносе реализацији прокламираних циљева Енергетске стратегије ЕУ 2030, те Циљевима одрживог развоја прокламираних од стране УНДП-а. Овим приступом ће и развој транспорта и мобилности у Граду Бијељини бити систематски и трајно усмјерена да конвергира развоју мобилности у ЕУ, те да се овој области Град Бијељина истакне у смислу предводника процеса трансформације ка нискокарбонској економији и стварању угодног животног окружења фокусираног на потребе становника.

5.1. Стратешки стубови и мјере SUMP-A Града Бијељина



I ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

БЕЗБЈЕДАН, ИНКЛУЗИВАН И ФУНКЦИОНАЛАН ГРАД ПО МЈЕРИ СВАКОГ ЧОВЈЕКА	Унаприједити безбједност саобраћаја и саобраћајну инфраструктуру
	Омогућити приступачну мобилност становницима у складу са њиховим способностима и ограничењима
	Успоставити систем градског превоза ниске емисије у урбаном подручју
	Успоставити мултимодалне чворове

МЈЕСТО ЗДРАВОГ И УГОДНОГ ЖИВЉЕЊА	Унаприједити бициклически саобраћај
	Унаприједити пјешачки саобраћај
	Побољшати квалитет ваздуха

У пракси просторног, урбанистичког и саобраћајног планирања до сада није био промовисан нити уграђиван концепт планирања одрживе урбане мобилности. Наведени планови су се углавном фокусирали на изградњу нове или проширење постојеће саобраћајне инфраструктуре. Хијерархијски нижи документи просторног уређења пратили су смјернице хијерархијски виших планова. Због тога су се инвестиције и друге просторне интервенције углавном прилагођавале аутомобилима у смислу просторних рјешења, структуре и саобраћајне инфраструктуре.

Град Бијељина нема усвојен одговарајући стратешки план из области саобраћаја, тако да није посједовао одговарајуће смјернице за утврђивање приоритета у области саобраћаја. Након усвајања плана одрживе урбане мобилности, неопходно је кренути са промовисањем парадигме одрживе урбане мобилности у свим секторским плановима који на директан или индиректан начин третирају саобраћај. Поцебан акценат треба бити стављен на едукацију субјеката из области просторног и урбанистичког планирања, како би се у будућности циљеви одрживе урбане мобилности, уграђивали у стратешке и спроведбене планске документе. Будућа рјешења из домена планирања простора и урбане мобилности, између осталог, требају да подстичу безбједност, инклузивност, електромобилност, заштиту животне средине и друге аспекте који су у сагласностима са циљевима плана одрживе урбане мобилности.

ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ	Опис мјере	Врста мјере	Период имплементације	Трошкови (КМ)
	Имплементација плана одрживе урбане мобилности	регулаторна и институционална	2020-2025	-
	Мониторинг и евалуација плана одрживе урбане мобилности	регулаторна и институционална	2020-2025	-
	Едукације и тренинзи стручњака из области саобраћаја и других сродних сектора	едукативна	2020-2025	25.000
	Израда смјерница за унапређење просторног, урбанистичког и саобраћајног планирања	регулаторна	2021-2022	15.000

ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Имплементација плана одрживе урбане мобилности	Ревидовање плана одрживе урбане мобилности након сваке године	2021-2025	-	Град Бијељина
	Усклађивање буџета за урбану мобилности са годишњим издвајањима за све видове превоза	2021-2025	-	Град Бијељина
	Идентификовање особа унутар административне службе и њихов додатни ангажман на активностима које се односе на урбану мобилност (с тим у вези извршити измјене правилника о систематизацији радних мјеста)	2020-2025	-	Град Бијељина
Мониторинг и евалуација плана одрживе урбане мобилности	Успостављање система за редовно прикупљање података за одабране индикаторе урбане мобилности	2020-2021	-	Град Бијељина
	Мониторинг и евалуација плана одрживе урбане мобилности	2021-2025	-	Град Бијељина
Едукације и тренинзи стручњака из области саобраћаја и других сродних сектора	Редовне едукације стручњака из области саобраћајног, просторног и урбанистичког планирања	2020-2025	10.000 (б, г)	Град Бијељина
	Организовање округлих столова и стручних конференција на тему одрживе урбане мобилности	2021-2025	15.000 (б,г)	Град Бијељина
	Учешће на студијским посјетама за релевантне стручњаке	2021-2025	0 (партнери, грант)	Град Бијељина
Израда смјерница за унапређење просторног, урбанистичког и саобраћајног планирања	Израда смјерница за израду просторно-планске документације са нагласком на увођење стратешких принципа одрживе урбане мобилности	2021-2022	5.000 (б, г)	Град Бијељина
	Израда смјерница и норматива за урбанистичко планирање са нагласком на увођење различитих концепата одрживе урбане мобилности у урбани простор, резервисање зона/локација за потребе урбане мобилности и увођење зона без аутомобила	2021-2022	5.000 (б, г)	Град Бијељина
	Израда смјерница за унапређење саобраћајног планирања са посебним акцентом на мијењање досадашње праксе у давању приоритета моторизованом саобраћају и стављању акцента на безбједност, савладавање архитектонских баријера и заштити животне средине	2021-2022	5.000 (б, г)	Град Бијељина

* б – буџет; г – грант; к-кредитна средства; ВН -виши ниво власти; пр/јпп – приватни сектор

II и III НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ (ПЈЕШАЧКИ И БИЦИКЛИСТИЧКИ)

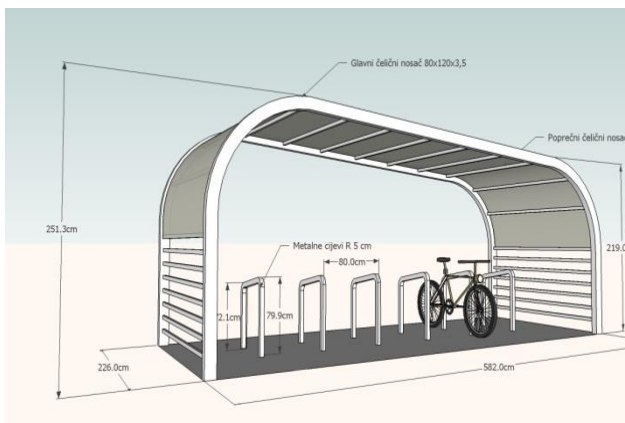
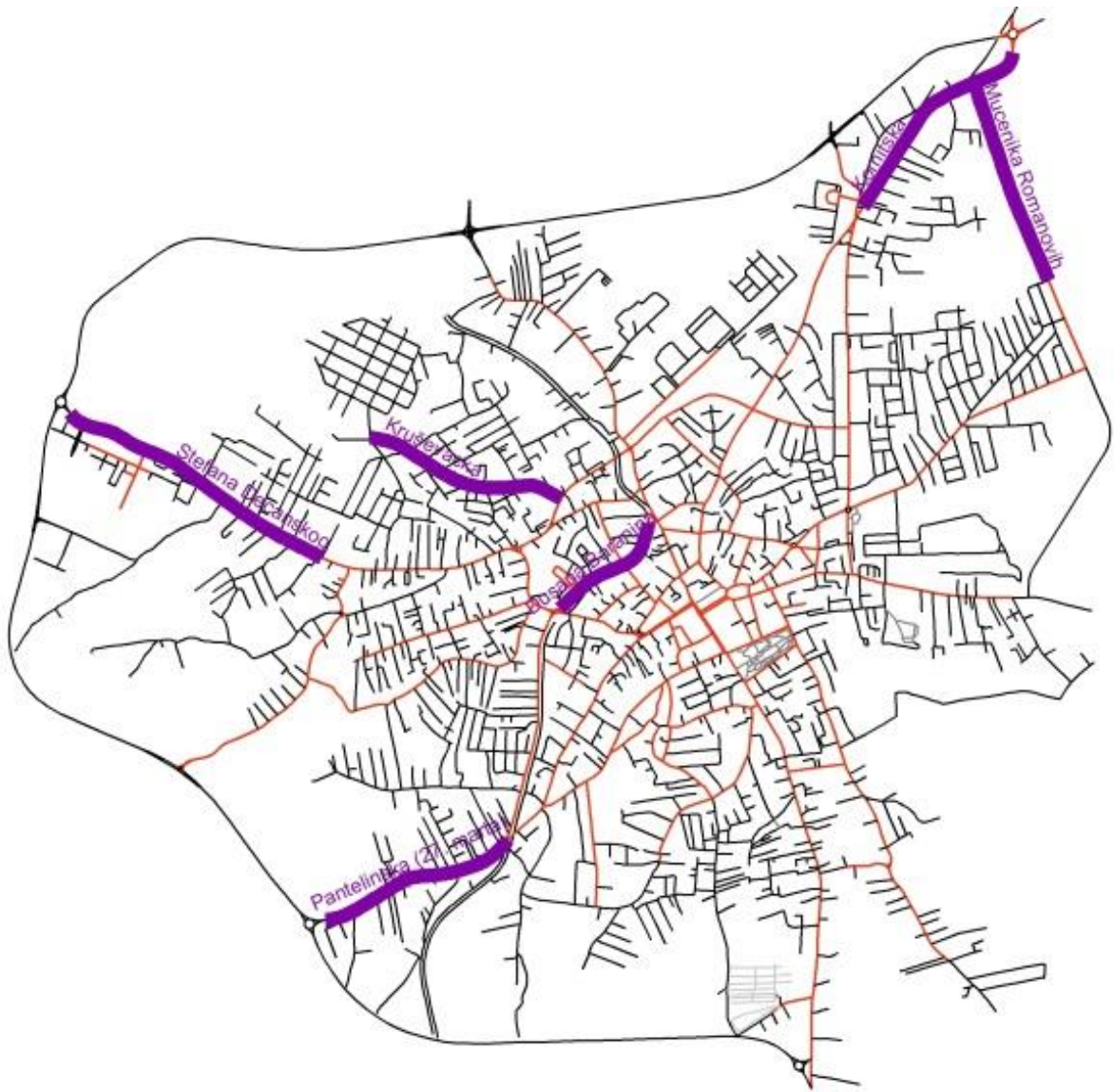
МЈЕСТО ЗДРАВОГ И УГОДНОГ ЖИВЉЕЊА	Унаприједити бициклически саобраћај
	Унаприједити пјешачки саобраћај
	Побољшати квалитет ваздуха
	Увођење bike-sharing система
	Повећање броја бицикла у бике-схаринг систему

Град Бијељина иако најзначајнији центар регије Семберије, Мајевице и дијела Посавине са својом површином од 734 км², гледајући његов урбани и ванурбани простор, представља град мање величине. Са аспекта конфигурације терена те пјешачког и бициклическог саобраћаја, представља град са идеалним географским условима. Када је у питању тренутна пјешачка и бициклическа инфраструктура, постоји велики простор за њихово унапређење. Већина урбаног и ванурбаног насељеног дијела града налази се у простору до два километра од центра града.



Развој немоторизованог саобраћаја подразумева прије свега, развијање свијести о чињеници да за већину дневних путовања не прелазе више од два километра у једном правцу, тј до 30 минута хода. Такође, уколико се обезбиједи предуслови за популаризацију бициклическог саобраћаја те се грађани одлуче за кориштења бицикла или е-ромобила као превозног средства раздаљину од два километра ће прелазити за седам до осам минута. Истраживања за град Бијељину су показала да највише грађана користи аутомобил за дневна и кратка путовања и том приликом у просјеку троше од 16 до 30 минута.

Интензивирање развоја немоторизованог саобраћаја, треба да се огледа у изради стратешких докумената који ће имати за циљ плански развој и ревитализацију инфраструктуре за пјешачке и бициклически саобраћај те повезивање свих видова немоторизованог кретања, тј пјешачења, кориштења бицикла, е-ромобила али и повезивање немоторизованог кретања и јавног превоза.



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

Иако су недавно испитивање јавног мњења показали да је модални удио дневних кретања бициклиста 21%, Бијељина може унапређењем инфраструктуре да повећа значајно овај проценат. Повећањем броја бициклиста у свакодневном саобраћају је и предуслов за стварање ефекта „Сигурност у великим бројкама“ гдје ће се тиме повећати и безбиједност ове рањиве групе у саобраћају. Оно што треба нагласити јесте да се бициклички саобраћај не би требао интегрисати у постојећу пјешачку инфраструктуру, већ да се будућа инфраструктура развија у склопу постојеће инфраструктуре намијењене моторном саобраћају, чиме ће се саобраћај умирити поготово у урбаној зони града и тиме поново повећати безбиједност свих учесника у саобраћају.

Интензивирање развоја немоторизованог превоза и кретања подразумева:

- Осигурање једноставних, безбиједних, приступачних и квалитетних видова немоторизованог транспорта
- Подизање свијести о предностима немоторизованог начина кретања
- Побољшање квалитета ваздуха и здравље грађанки и грађана

Потребно је посебно у оквиру стратешких документа из сегмента немоторизованог саобраћаја истражити:

- Анализа стања пјешачке и бицикличке инфраструктуре,
- Стратегија развоја пјешачког и бицикличког саобраћаја,
- Анализа приступачности објектима и услугама за особе са инвалидитетом,
- План за увођење и развој бике-схаринг система,
- Успостављање пјешачких и бицикличких коридора који повезују П+Р – *park and ride* локације (мултимодални чворови)
- Интегрисање међународних и регионалних бицикличких коридора у план развоја бицикличког саобраћаја

	Опис мјере	Врста мјере	Период имплементације	Трошкови (КМ)
ПЈЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ	Унапређење пјешачког саобраћаја и омогућавање кретања особа са инвалидитетом	регулаторна и инфраструктурна	2020-2025	730.000
	Побољшање квалитета ваздуха	регулаторна и инфраструктурна	2020-2025	180.000
	Промоција пјешачког саобраћаја, информисање јавности о квалитету ваздуха	Едукативна и промотивна	2020-2025	90.000

НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – ПЈЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Унапређење пјешачког саобраћаја и Омогућавање кретања особа са инвалидитетом	Израда студије развоја пјешачког и бициклическог саобраћаја	2020-2021	20.000 (б, г)	Град Бијељина
	Анализа проходности постојеће пјешачке инфраструктуре за OSI и план адаптације, те приступачности јавним објектима, градским јавним површима и објектима пружаоца услуга (приватни сектор)	2020-2021	10.000	Град Бијељина, Удружења особа са инвалидитетом
	Ревитализација постојеће инфраструктуре и изградња нове. Адаптација постојеће инфраструктуре, уклањање архитектонских баријера, регулација стационарног саобраћаја и адаптација приступачности објектима за особе са инвалидитетом	2021-2025	400.000 (б, к, г)	Град Бијељина
	Проширење пјешачких зона и повезивање пјешачких коридора	2021-2025	300.000 (б, к, г)	Град Бијељина
Побољшање квалитета ваздуха	Анализа тренутног стања и израда мапе аерозагађења, те акционог плана за смањење загађења ваздуха	2020-2022 У току	30.000 (г)	Град Бијељина
	Ревитализација зелених површина на подручју града и зелених појасева који раздвајају пјешачки и моторизовани саобраћај	2021-2025	150.000 (б, г)	Град Бијељина
Промоција пјешачког саобраћаја, информисање јавности о квалитету ваздуха	Израда мапе пјешачких коридора и пјешачких површина (путокази за пјешачке коридоре са мапом пјешачења)	2020-2025	10.000 (б)	Град Бијељина
	Организација промотивних кампања и промоција кретања и пјешачења и информисање јавности о предностима	2020-2025	20.000 (б, г)	Град Бијељина
	Набавка мјерних станица (мобиних) и израда апликације којом би се информисали грађани о квалитету ваздуха у реалном времену, ради превенције већег загађења и утицаја на здравље људи	2020-2021	60.000 (б, г)	Град Бијељина

* б – буџет; г – грант; к-кредитна средства; ВН -виши ниво власти; пр/јпп – приватни сектор

БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ	Опис мјере	Врста мјере	Период имплементације	Трошкови (КМ)
	Унапређење бициклическог саобраћаја	регулаторна и инфраструктурна	2020-2025	220.000
	Увођења bike-sharing система као иновације у немоторизованом кретању	регулаторна и инфраструктурна	2020-2025	202.000
	Повезивања града Бијељине међуградским, регионалним и међународним рутама	регулаторна и инфраструктурна	2020-2025	705.000
	Промоција бициклическог саобраћаја	Едукативна и промотивна	2021-2022	70.000

НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ

Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Унапређење бициклическог саобраћаја	Анализа стања и израда Студије развоја бициклическог саобраћаја	2020-2021	20.000 (б, г)	Град Бијељина
	Унапређење и ревитализације постојеће инфраструктуре и изградња нових бициклических стаза и трака, те паркинга за бицикле	2021-2025	200.000 (б, г, пр)	Град Бијељина, Институције, приватне компаније
Увођење bike-sharing система као иновације у немоторизованом кретању	Израда плана за увођење и развој bike-sharing система	2020-2021	2.000 (б)	Град Бијељина
	Набавка, покретање и управљање са bike-sharing системом (10 станица)	2021-2025	200.000 (б, г, пр, јпп)	Град Бијељина, приватне компаније
Повезивање града Бијељине међуградским, регионалним и међународним рутама	Анализа постојећих планова развоја међуградских, регионалних и међународних рута и интегрисање истих у просторно планску документацију	2020-2021	5.000 (б, г)	Град Бијељина
	Повезивање постојећих бициклических стаза приградских насеља са централним урбаним подручјем.	2021-2025	600.000 (б, г, ВН)	Путеви РС, Влада РС, Град Бијељина
	Изградња и обиљежавање Савске руте на подручју Града Бијељина (са одмориштима)	2021-2025	100.000 (б, г, ВН)	Град Бијељина, Путеви РС, МТТ, удружења грађана, међународни донатори
Промоција бициклическог саобраћаја	Израда веб/мобил апликације са мапама постојеће бициклическе инфраструктуре и препоручених рута кретања, паркинзима за бицикла	2020-2025	25.000 (б, г)	Град Бијељина
	Промоција кориштења бицикла за дневна путовања, рекреацију и туризам (Европска седмица мобилности)	2020-2025	20.000 (б, г, пр)	Град Бијељина, приватне компаније и удружења грађана
	Кампање, акције популаризације бике-схаринг система и промоција	2020-2025	25.000 (б, г, јпп)	Град Бијељина, приватне компаније

* б – буџет; г – грант; к-кредитна средства; ВН -виши ниови власти; пр/јпп – приватни сектор

БЕЗБЈЕДАН, ИНКЛУЗИВАН И ФУНКЦИОНАЛАН ГРАД ПО МЈЕРИ СВАКОГ ЧОВЈЕКА	Унаприједити безбједност саобраћаја и саобраћајну инфраструктуру
	Омогућити приступачну мобилност становницима у складу са њиховим способностима и ограничењима
	Успоставити систем градског превоза ниске емисије у урбаном подручју
	Успоставити мултимодалне чворове

Добро организован, сигуран и приступачан јавни превоз, који одликује висока доступност, расположивост утиче на свеукупну слику урбане мобилности неког града. Употреба таквог превоза смањује потребу за кориштење личних аутомобила, нарочито када је у питању унутарградска комуникација. Јавни превоз има вишеструке предности у односу на друге видове превоза које се огледају у броју превезених путника, мањим трошковима, повећаном безбједношћу и смањеним утицајем на животну средину. Такође, може се рећи да је јавни превоз један од најинклузивнијих начина путовања, зато што пружа квалитетну услугу свим групама становништва, без обзира на социјални или здравствени статус. Треба нагласити да ефикасан јавни превоз позитивно утиче на свеукупни саобраћајни систем града у смислу смањења проблема саобраћајних гужви и смањењу захтјева за проширењем скупе саобраћајне инфраструктуре.

Обзиром на непостојање јавног градског превоза и на реалне потребе становника Бијељине, овим планом се предвиђа успостављање система јавног градског превоза. Успостављање система јавног градског превоза подразумијева креирање квалитетне понуде засноване на новим, сигурним, комфорним, ефикасним и нискоемисионим аутобусима који су прилагођени свим корисницима. Успостављање и развој јавног градског превоза треба да се базира на сетовима мјера које ће се у првом периоду заснивати на припремним радовима и активностима које имају за циљ стварање предуслова за успостављање ЈГП, затим мјерама које се односе на изградњу инфраструктуре ЈГП, набавку флоте нискоемисионих возила која су прилагођења за све кориснике и на крају сету мјера које за циљ имају промоцију кориштења јавног градског превоза и увођењу иновација.

	Мјера	Врста мјере	Период имплементације	Трошкови (КМ)
ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ	Стварање предуслова за успостављање јавног градског превоза	регулаторна	2020-2022	80.000
	Изградња инфраструктуре неопходне за функционисање јавног градског превоза	регулаторна и инфраструктурна	2020-2025	330.000
	Набавка и опремање флоте нискоемисионих возила која су прилагођена за све кориснике	инфраструктурна	2022-2025	1.013.000
	Промоција јавног градског превоза и увођење иновативних рјешења	регулаторне, промотивне и инфраструктурне	2020-2025	122.000

ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Стварање предуслова за успостављање јавног градског превоза	Израда студије оправданости за успостављање јавног градског превоза и израда плана успостављања јавног градског превоза	2020-2021	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Израда пројектне документације за аутобуска стајалишта која ће бити прилагођена особама са инвалидитетом и која ће бити визуелно препознатљива	2020-2021	10.000 (б)	Град Бијељина
	Израда пројектне документације за мултимодалне чворове који представљају тачке интеграције градског и приградског саобраћаја, те моторизованог и немоторизованог кретања	2020-2021	20.000 (б)	Град Бијељина
	Оснивање субјекта који ће се бавити пословима јавног градског превоза	2020-2022	Дефинисат и након израде студије и плана	Град Бијељина
Изградња инфраструктуре неопходне за функционисање јавног градског превоза	Изградња аутобуских стајалишта на основу пројектне документације	2021-2025	80.000 инцијално (б, к)	Град Бијељина
	Изградња централног мултимодалног чвора на локацији нове аутобуске станице	2021-2025	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Изградња осталих мултимодалних чворова (4 чвора)	2022-2025	120.000 (б, к)	Град Бијељина
	Увођење посебних саобраћајних трака за возила јавног превоза у циљу давања приоритета (гдје постоје услови) - из редовног одржавања (+израда анализе)	2021-2025	0	Град Бијељина
	Изградња пунионица за е-аутобусе	2022-2025	30.000 (б, к)	Град Бијељина
	Увођење обједињене електронске карте (аутобуси, bike-share)	2022	50.000 (б, к)	Град Бијељина
Набавка и опремање флоте нискоемисионих возила која су прилагођена за све кориснике	Набавка флоте нископодних аутобуса/мини бусева који ће се покретати на чиста горива (електрични или CNG/LPG); (5 возила)	2022-2025	1.000.000 (б, к)	Град Бијељина
	Опремање возила WI-FI хотспотовима	2022-2025	3.000 (б, к)	Град Бијељина
	Опремање возила сигурносним камерама	2022-2025	10.000 (б, к)	Град Бијељина

Промоција јавног градског превоза и увођење иновативних рјешења	Опремање аутобуских стајалишта дигиталним инфо панелима на којима ће бити приказан ред вожње, очекивано вријеме доласка превоза и остале информације о линијама ЈГП (real time)	2022-2025	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Развијање мобилне/веб апликација у сврху информирања грађана о информацијама за употребу јавног превоза (јединствена веб и мобилна апликација свих видова јавног превоза са информацијама у реалном времену, планером путовања, могућошћу интермодалности и конекција различитих видова превоза у реалном времену)	2022-2024	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Организовање активности на промоцији кориштења услуга јавног градског превоза	2022-2025	20.000 (б, к)	Град Бијељина
	Спровођење годишње анкете корисника јавног превоза за потребе анализе резултата побољшања квалитета јавног превоза	2022-2025	2.000 (б, к)	Град Бијељина

* б – буџет; г – грант; к-кредитна средства; ВН -виши ниови власти; пр/јпп – приватни сектор

V КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА

БЕЗБЈЕДАН, ИНКЛУЗИВАН И ФУНКЦИОНАЛАН ГРАД ПО МЈЕРИ СВАКОГ ЧОВЈЕКА	Унаприједити безбједност саобраћаја и саобраћајну инфраструктуру
	Успоставити мултимодалне чворове

ПАМЕТНА РЈЕШЕЊА И ИНОВАЦИЈЕ У ФУНКЦИЈИ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА	Омогућити Е-мобилност на територији града
--	---

Из анализа које су вршене, као и анкете која је урађена, утврђен је велики постотак корисника приватних аутомобила на територији Града Бијељина, који за последицу имају загађење ваздуха и смањену безбједност. За разлику од осталих мјера које подразумјевају побољшање и повећање удјела, како јавног превоза, пјешачења и сл., ове мјере су дефинисане у циљу смањења броја корисника приватних аутомобила. Како би се постигли коначни циљеви неопходно је успоставити и провести мјере које ће депопуларизовати кориштење личних аутомобила. Прије свега, неопходно је постојећу инфраструктуру прилагодити и кориштењем исте дати приоритет осталим врстама саобраћаја (увођење сигнализације за пјешаке, у централној зони смањити временске интервале кретања аутомобила, а повећати пјешацима).

У циљу веће безбједности свих учесника у саобраћају предлаже се увођење ограничења брзине кретања возила на 30км/х у централним и стамбеним зонама.

Такође, потребно је радити на популаризацији електричних аутомобила и осталих аутомобила са еко friendly погоном, увођењем субвенција будућим корисницима. Предлаже се постављање електричних пуњаче за аутомобиле на јавним површинама, на минимум две локације у граду и у почетном периоду од годину дана не вршити наплату пуњења.

Веома важна мјера је регулисање стационарног саобраћаја у централној зони. Ограничавањем временски у централним зонама и повећањем цијена смањиће се број аутомобила у самом центру града. Имајући у виду на дневне миграције и велики прилив становништва из околних мјеста, такође је приједлог формирање паркинг простора на рубном дијелу града, без наплате, а одакле би градски саобраћај становништво превозио до централне зоне.

Потребно је обратити пажњу на промотивне кампање о безбједности пјешака и начинима на који можемо побољшати квалитет ваздуха у Граду Бијељина, са акцентом на смањењу кориштења личних аутомобила.

КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА	Опис мјере	Врста мјере	Период имплементације	Трошкови (КМ)
	Унапређење безбједности саобраћаја	регулаторна институционална	2020-2025	270.000
	Реорганизација стационарног саобраћаја	регулаторна, инфраструктурна	2021-2025	160.000
	Подстицање кориштења Е-аутомобила	регулаторна, инфраструктурна	2021-2025	60.000
	Побољшање услуга такси превозника	регулаторна	2021-2025	20.000
	Едукације и промоције о рационалном кориштењу личних аутомобила	промотивна	2020-2025	40.000

КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Унапређење безбједности саобраћаја	Успостављање зона у којима се ограничава брзина кретања возила на 30 km/h	2020-2022	20.000 (б)	Град Бијељина
	Оптимизација саобраћаја увођењем једносмјерних улица и ослобађање површина за друге видове саобраћаја	2020-2025	20.000 (б)	Град Бијељина
	Постављање радара на карактеристичним тачкама које се налазе на саобраћајницама вишег реда	2021-2025	80.000 (б.г)	Град Бијељина, МУП РС
	Постављање надзорних камера на фреквентним раскрсницама ради превенције саобраћајних прекршаја	2021-2025	150.000 (б.г)	Град Бијељина, МУП РС

Реорганизација стационарног саобраћаја	Израда студије стационарног саобраћаја	2020-2021	10.000 (б,г)	Град Бијељина
	Редефинисање зона стационарног саобраћаја и увођење нове тарифне политике	2021-2022	нема трошкова	Град Бијељина
	Унапређење контроле паркираних возила и израда апликације која информише кориснике о броју и локацији слободних паркинг мјеста	2021-2023	50.000 (б,г)	Град Бијељина
	Изградња паркинг простора без наплате као дио мултимодалних чворова (систем „паркирај и вози“)	2021-2025	100.000 (б,г)	Град Бијељина
Подстицање кориштења Е-аутомобила	Доношење одлуке о набавци електричних возила за потребе јавних институција	2021	нема трошкова	Град Бијељина, Јавне институције
	Изградња два пуњача за електричне аутомобиле	2021-2023	60.000 (б,г)	Град Бијељина
Побољшање услуга такси превозника	Унапређење регулативе која се односи на превоз путника такси возилима	2021	нема трошкова	Град Бијељина
	Унапређење механизма контроле такси превозника	2021-2022	20.000 (пр, б)	Град Бијељина
Едукације и промоције о рационалном кориштењу личних аутомобила	Организовање минимум једне кампање годишње која за тему има безбједност у саобраћају и рационалном кориштењу аутомобила	2020-2025	25.000 (б,г)	Град Бијељина
	Едукација ученика у школама	2020-2025	15.000 (б,г)	Град Бијељина

* б – буџет; г – грант; к-кредитна средства; ВН -виши ниови власти; пр/јпп – приватни сектор

VI ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ

ПАМЕТНА РЈЕШЕЊА И ИНОВАЦИЈЕ У ФУНКЦИЈИ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА	Развој градске логистике и реорганизација теретног саобраћаја
--	---

Град Бијељина се проблемом теретног саобраћаја и градском логистиком може бавити кроз различите иницијативе и акције које требају имати за циљ повећање ефикасности испоруке роба и материјала, смањење загушења саобраћаја и смањење утицаја на животну средину. Ефикасном организацијом градске логистике могу се постићи вишеструки позитивни ефекти, а неки од њих су: смањење трошкова привредних субјеката, смањење броја покретања теретних возила, смањење броја улазака теретних и доставних возила у одређене градске зоне, повећање попуњености доставних возила, смањење времена испоруке, смањење емисија буке и штетних гасова.

Обзиром на структуру активних привредних субјеката (по дјелатностима), трговина на велико и мало заузима 41,2%, прерађивачка индустрија 15,2%, док привредни субјекти разврстани по осталим дјелатностима заузимају далеко мање учешће. У складу са наведеним подацима, може се закључити да је трговина на велико и мало највећи генератор покретања теретних и доставних

возила унутар урбаног подручја Бијељине. Некоординисане доставе и одређен број доставних возила слабе искориштености карактеристичне су за логистички систем града Бијељине. Постоји диспропорција између величине трговачког објекта и броја захтјева за испоруку робе, као и то да је однос броја покретања возила и количине превезене робе обрнуто пропорционалан. Изградњом обилазница око Бијељине, транзитни теретни саобраћај више не оптерећује саобраћајну мрежу урбаног подручја, али одређени проценат локалног теретног саобраћаја ипак је видљив и поред одлука о забрани саобраћања теретних возила у појединим улицама.

ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ	Опис мјере	Врста мјере	Период имплементације	Трошков и (КМ)
	Израда планског и регулативног оквира за успостављање градске логистике	регулаторна	2020-2022	15.000
	Успостављање логистичких зона и логистичких терминала	инфраструктурна	2021-2025	20.000

ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Израда планског и регулативног оквира за успостављање градске логистике	Израда плана одрживе урбане логистике за град Бијељину	2023-2024	15.000	Град Бијељина
	Израда регулативног оквира за одрживи развој система градске логистике	2023-2024	-	Град Бијељина
Успостављање логистичких зона	Успостављање логистичких зона и дефинисање правила унутар зона	2024-2025	10.000	Град Бијељина
	Израда и обиљежавање паркинг мјеста за возила градске логистике	2024-2025	10.000	Град Бијељина

5.2. Циљни индикатори за План одрживе урбане мобилности Града Бијељина

Дефинисање циљних индикатора је незаобилазна ставка у процесу израде плана одрживе урбане мобилности. Сврха индикатора јесте да нам пружи могућност да провјеримо да ли је и до које мјере неки циљ остварен, односно да ли ће неки циљ бити остварен као резултат неке интервенције. Информације које се добију праћењем индикатора могу се користити у различите сврхе: планирање, управљање, мониторинг и евалуацију, извјештавање, учење итд. За избор индикатора користе се критеријуми који узимају у обзир релевантност, тачност, важност, корисност, изводивост, вјеродостојност и валидност. Приликом дефинисања циљних индикатора за овај план користили су се управо наведени критеријуми.

Циљни индикатори који су дефинисани за План одрживе урбане мобилности за град Бијељину представљају квантитативне вриједности за циљеве и подциљеве који су утврђени у претходном поглављу. Треба нагласити да дефинисани циљеви и подциљеви директно или индиректно доприносе реализацији циљева који су установљени у важним повељама, споразумима, плановима и стратегијама усвојеним на нивоу Свијета и Европске уније, а који се односе на области заштите животне средине, енергетске ефикасности, климатских промјена, људских права,

одрживог транспорта и генерално одрживог развоја. Такође, може се рећи да су циљеви и подциљеви у сагласности и са циљевима дефинисаним у регионалним, националним и локалним стратегијама и плановима који су рађени за области енергије, животне средине, транспорта и климатских промјена. Да би правилно оцјенили ефекте и квалитет предвиђених мјера у овом поглављу, дефинисани су жељени индикатори односно оквирне вриједности које могу бити измјерене на крају временског оквира овог документа.

5.3. Индикатори за први општи циљ – безбједан, инклузиван и функционалан град по мјери човјека

Циљни индикатори дефинисани за први општи циљ имају задатак да прикажу квантитативне вриједности почетних параметара и параметара који би могли бити након истека временског оквира уколико се реализују предложене мјере.

У наредној табели приказани су индикатори који се односе на безбједност саобраћаја, инклузивност односно савладавање архитектонских баријера, јавни саобраћај и генерално ефикасан и функционалан саобраћајни систем са почетним и циљним вриједностима:

ИНДИКАТОР	ВРИЈЕДНОСТИ	
	ПОЧЕТНА	ЦИЉНА
Број саобраћајних незгода	421	390
Број пјешачких прелаза са приступним рампама	236	286
Број семафора са звучним сигналом	1	6
Број линија јавног градског превоза	0	3
Број уређених аутобуских стајалишта	7	20
Број возила јавног градског превоза ниских емисија	0	5
Број мултимодалних чворова	0	2

5.4. Индикатори за други општи циљ – мјесто здравог и угодног живљења

Други општи циљ у свом кратком опису фокусиран је здраву животну средину и унапређење здравственог стања становника Бијељине. Општа намјера јесте да се смањи кориштење приватних аутомобила а повећа немоторизовано кретање (пјешачење и бициклизам), што ће у великој мјери утицати не само на здравље него и на квалитет живота становника. Поред тога, веома је важно да се посебна пажња посвети зеленим површинама које имају вишеструки позитиван ефекат за све компоненте животне средине. У табели која слиједи приказани су индикатори који су релевантни за други општи циљ:

ИНДИКАТОР	ВРИЈЕДНОСТИ	
	ПОЧЕТНА	ЦИЉНА
Дужина изграђених и означених бицикличких стаза	5.8 км	12 км
Број паркинга за бицикле	13	28

Дужина пјешачких коридора	17.4 км	25 км
Дужина хортикултурно уређених површина уз пјешачке коридоре	8.8 км	13 км
Површина јавних зелених површина за друштвену интеракцију	5.2 ха	6 ха
Број дана са прекораченим вриједностима за РМ 10	7	5

5.5. Индикатори за трећи општи циљ – паметна рјешења и иновације у функцији одрживог развоја

Поред инвестиција у основну инфраструктуру битне су инвестиције у нове технологије и иновације како би се убрзао привредни раст и развој. На глобалном нивоу, паметни транспорт и обновљиви извори енергије све више добијају на значају, као и раст нових привредних грана и информационах технологија. Технолошки напредак је важан и за изналажење трајних рјешења за еколошке и економске изазове, што увелико доприноси одрживом развоју. Између осталог, план одрживе урбане мобилности за град Бијељину управо треба да стави акценат на нове технологије и иновације које ће имати утицаја на употребу нових возила са ниском емисијом, нове начине снабдијевања као и унапређење јавних средстава за немоторизовано кретање. У табели испод је наведен трећи сет индикатора са пројектованим вриједностима:

ИНДИКАТОР	ВРИЈЕДНОСТИ	
	ПОЧЕТНА	ЦИЉНА
Број пуњача за Е-возила	0	2
Број регистрованих Е-возила	0	40
Број bike-sharing пунктова	0	3
Број бицикала у систему	0	30
Број центара градске логистике	0	1
Број зона у којима се ограничава теретни саобраћај	0	2

6. Сценарио Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина



6.1. Предложени сценарији

Сценарио је опис могућих акција или догађаја у будућности, као што је могући будући скуп демографских и економских услова. Приликом израде стратегије, тијело за планирање би требало размотрити промјењиви контекст мобилности у будућности. Један проблем приликом развијања SUMP-а током дужег временског оквира (нпр. 15 година) је тај што контекст постаје мање извјестан. Главне несигурности обично се односе на промјене у економским и демографским факторима, попут промјена у броју становника, величине домаћинства и нивоа прихода или промјене у доступности технологија и сл. Смјер и темпо технолошких промјена је једна од кључних неизвјесности. Развој низа сценарија заснованих на популацијским и економским пројекцијама омогућава пројектантима да провјере оцјену ефикасности алтернативних стратегија мобилности у различитим будућим условима. Процјена сценарија обично укључује разматрање основног случаја „уобичајено пословање“. Ово претпоставља да будући економски и транспортни трендови слиједе оне из прошлости и да се не догађају никакве промјене у политици мобилности¹².

¹² Извор: Рјечници „Cambridge (online)“; „KonSULT (online)“ и „SUMP - Glossary“

С друге стране неопходно је у разради сценарија, јасно означити и процијенити утицај појединог сценарија на разраду и остварење СУМП-а на посматраном подручју на које се односи План одрживе урбане мобилности.

У току израде Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина, разматрано је више сценарија сходно стратешким стубовима, мјерама и активностима који проистичу из временских оквира реализације СУМП-а Града Бијељина, (2020.-2025.). Из посматраних сценарија издвојили смо основна три сценарија које смо посебно посматрали и анализирали и то:

I СЦЕНАРИО примарно улагање у стуб јавни градски превоз путника - **ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ**
II СЦЕНАРИО примарно улагање у стубове за немоторизовани превоз и кретање - **ПЈЕШАЧЕЊЕ И БИЦИКЛИЗАМ**
III СЦЕНАРИО балансирано улагање у све стратешке стубове - **ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ; НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – ПЈЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ; НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ; ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ; КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА; ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ**

Сценарио без предузимања било каквих мјера и активности, односно сценарио постојећег стања, односно не улагања и задржавања развоја по постојећим трендовима, није разматран, јер смо сматрали и прихватили чињеницу да тај сценарио, не даје ништа доброга ако задржимо овакво стање, односно наставимо трендове који већ постоје.

I. СЦЕНАРИО примарног улагања у стуб јавни градски превоз путника - **ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ**, је први разматрани сценарио.

Главни саобраћајни/превозни проблеми у јавном линијском масовном градском превозу Града Бијељина су сљедећи:

- Непостојање уређеног система јавног градског превоза у Бијељини;
- Неадекватан и неефикасан јавни градски превоз (само једна линија);
- Лоша повезаност приградских насеља са централним дијелом Града Бијељина (или уопште нису повезана);
- Дужина трајања путовања јавног линијског превоза путника због загушења саобраћаја;
- Ниво квалитета пружене постојеће минималне услуге јавног линијског превоза путника;
- Неадекватан приступ мрежи јавног линијског превоза путника већине грађана Бијељине;
- Неадекватан тарифни систем јавног линијског превоза путника;
- Неадекватна возила јавног линијског превоза путника која не одговарају еколошким стандардима за урбано подручје;
- Неадекватна техничка припрема возила јавног линијског превоза путника за особе са инвалидитетом;
- Неадекватна опремљености возила јавног линијског превоза путника ITS-ом (CCTV), ради информисаности и сигурности путника.
- Неадекватна опремљености терминала и стајалишта јавног линијског превоза путника ITS-ом (CCTV), ради информисаности и сигурности путника.

У случају развоја Сценарија примарног улагања у стуб јавни градски превоз путника **ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ**, не би се могли остварити сви зацртани циљеви који су дефинисани. Свакако,

развојем овог Сценарија одређени зацртани индикатори у домену јавног превоза би били знатно бољи тј. након имплементације мјера и активности добило би се:

- повећање економске доступности кориштења јавног превоза у 2025. години у односу на стање забиљежено у 2019. години;
- повећала би се потражња односно повећало би се кориштење јавног градског превоза у односу на индивидуални;
- добила би се знано већа приступачност возила јавног градског превоза особама са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу;
- дошло би до знатно већег броја нискокарбонских возила у јавном превозу а тиме и смањење загађења ваздуха и побољшања квалитета живота.

С друге стране, дошло би до стагнације или прихватања постојећег стања у осталим дефинисаним и зацртаним субовима SUMP-а Града Бијељина, тј. остало би на тренутном стању развоја:

- ✓ Интегрално планирање простора и урбане мобилности;
- ✓ Пјешачење;
- ✓ Бициклизам;
- ✓ Индивидуални превоз;
- ✓ Градска логистика.

Што није у потпуности у складу са зацртаном Визијом SUMP-а Града Бијељина.

II. **СЦЕНАРИО** примарног улагања у стубове за немоторизовани превоз и кретање - **ПЈЕШАЧЕЊЕ И БИЦИКЛИЗАМ** је други сценарио који је разматран.

Овај Сценарио би подразумијевао највећа улагања у мјере које су предложене за немоторизовани превоз, тј. примарно у бициклизам и побољшање услова за пјешачење.

Развојем овог Сценарија добило би се сљедеће:

- ✓ Доступност пјешачких и бицикличких стаза и тротоара;
- ✓ Проширење бицикличке и пјешачке мреже и осталих површина за немоторизована кретања;
- ✓ Већи број локација и површина за паркинг просторе за бицикла у оквиру просторија или дворишта компанија, образовних, јавних и приватних институција;
- ✓ Биле би повећане брзине кретања бициклом и осталим средствима немоторизованог кретања;
- ✓ Остварила би се могућност успоставе базе/регистара о бициклима;
- ✓ Успоставила би се боља повезаност пјешачких и бицикличких стаза.

Сходно зацртаним индикаторима имплементације, са реализацијом овог Сценарија добило би се и сљедеће:

- ✓ Повећао би се број јавно доступних средстава за немоторизирано кретање;
- ✓ Повећао би се број тачака конекције транспорта и кретања (HUB).

С друге стране, дошло би до стагнације или прихватања постојећег стања у осталим дефинисаним и зацртаним субовима Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина, тј. остало би на тренутном стању развоја:

- ✓ Интегрисано планирање простора и урбане мобилности;
- ✓ Јавни Градски превоз;
- ✓ Индивидуални превоз;
- ✓ Градска логистика.

Што није у потпуности у складу са зацртаном Визијом СУМП-а Града Бијељина.

- III. СЦЕНАРИО** балансираног улагања у све стратешке стубове (ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ; НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – ПЈЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ; НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ; ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ; КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА; ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ), који подразумијева балансирано улагање у све стратешке стубове Плана одрживе урбане мобилности је предложен као најбољи.

Одабрани трећи Сценарио ће омогућити балансирано улагање у све стубове одрживе урбане мобилности.

Сваки стуб СУМП-а захтјева у овој фази одређена улагања, тако кроз овај Сценарио балансирано ће се улагати у све стубове у циљу добијања што већег ефекта од имплементације СУМП-а.

Код одређивања стратешких стубова за План одрживе урбане мобилности Града Бијељина, а тиме и предлагања Сценарија за балансирано улагање у све стубове одрживе урбане мобилности, одређење је било то да сви циљеви, подциљеви, стратегије, мјере и активности предвиђене Планом дјелимично доприносе реализацији циљева Енергетске стратегије ЕУ 2030, те Циљева одрживог развоја. Овим приступом ће и развој транспорта и мобилности у Бијељини бити систематски и трајно усмјерен да тежи ка развоју мобилности у ЕУ, те да се постојећи систем мобилности трансформише у правцу нискокарбонског модела и стварању бољег животног окружења фокусираног на потребе становника.

Кроз балансирано улагање у све стубове одрживе урбане мобилности кроз бројне елементе различитих области саобраћаја и транспорта, добили би се ефекти који би се огледали у следећем:

- ✓ смањење употребе приватних аутомобила у граду;
- ✓ изградња пјешачких зона и подстицање немоторизованих видова као што су ходање и кориштење бицикала;
- ✓ успостављање и фокусирање на кориштење јавног градског превоза (нискоемисиони и ефикасан);
- ✓ изградња и побољшање постојеће саобраћајне инфраструктуре, посебно за немоторизовани саобраћај;
- ✓ већа сигурност и заштита у саобраћају;
- ✓ побољшање квалитета живота и рада кроз подстицање одрживе мобилности и приступачности.

На овај начин у већој мјери би се остварила зацртана и усвојена Визија Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина тј., тежили би ка граду какав је дефинисан у нашој визији:

„БИЈЕЉИНА – град по мјери сваког човјека, отворен за примјену иновација у одрживој мобилности и развој немоторизованог и нискокарбонског транспорта. Град здравог и сигурног живљења и кретања који пружа свим категоријама грађана различите могућности мобилности према њиховим способностима и потребама.“

7. Финансијски план имплементације стратешких стубова SUMP-а Града Бијељина



Као могући извори финансирања активности предвиђених у оквиру Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина, предвиђени су сљедећи извори:

- Б** – финансирање из буџета Града Бијељина
- Г**- финансирање из Грант средстава
- ПР (ЈПП)** – финансирање од стране приватног сектора
- К**- Финансирање из кредитног задужења
- ВН** – финансирање од стране виших нивоа власти

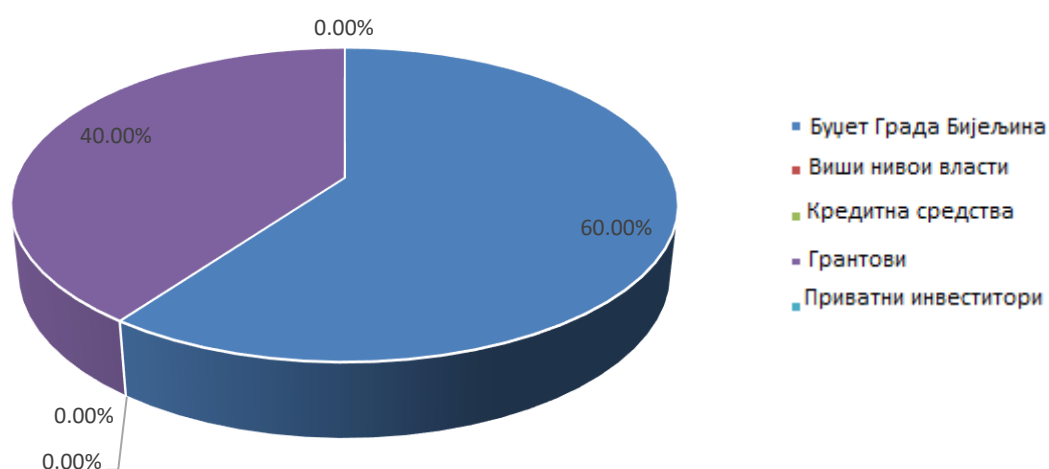
Структура финансирања по појединим стратешким стубовима Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина је представљена у наставку документа.

I ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

I - ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Имплементација Плана одрживе урбане мобилности	Ревидовање Плана одрживе урбане мобилности након сваке године	2021-2025	-	Град Бијељина
	Усклађивање буџета за урбану мобилност са годишњим издвајањима за све видове превоза	2021-2025	-	Град Бијељина
	Идентификовање особа унутар градске управе и њихов додатни ангажман на активностима које се односе на урбану мобилност (с тим у вези извршити измјене правилника о систематизацији радних мјеста)	2020-2025	-	Град Бијељина
Мониторинг и евалуација Плана одрживе урбане мобилности	Успостављање система за редовно прикупљање података за одабране индикаторе урбане мобилности	2020-2021	-	Град Бијељина
	Мониторинг и евалуација Плана одрживе урбане мобилности	2021-2025	-	Град Бијељина
Едукације и тренинзи стручњака из области саобраћаја и других сродних сектора	Редовне едукације стручњака из области саобраћајног, просторног и урбанистичког планирања	2020-2025	10.000 (б, г)	Град Бијељина
	Организовање округлих столова и стручних конференција на тему одрживе урбане мобилности	2021-2025	15.000 (б,г)	Град Бијељина
	Учешће на студијским посјетама за релевантне стручњаке	2021-2025	-	Град Бијељина
Израда смјерница за унапређење просторног, урбанистичког и саобраћајног планирања	Израда смјерница за израду просторно-планске документације са нагласком на увођење стратешких принципа одрживе урбане мобилности	2021-2022	5.000 (б, г)	Град Бијељина
	Израда смјерница и норматива за урбанистичко планирање са нагласком на увођење различитих концепата одрживе урбане мобилности у урбани простор, резервисање зона/локација за потребе урбане мобилности и увођење зона без аутомобила	2021-2022	5.000 (б, г)	Град Бијељина
	Израда смјерница за унапређење саобраћајног планирања са посебним акцентом на мијењање досадашње праксе у давању приоритета моторизованом саобраћају и стављању акцента на безбједност, савладавање архитектонских баријера и заштиту животне средине	2021-2022	5.000 (б, г)	Град Бијељина

Стратешки стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститори (КМ)	Укупно (КМ)
ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ	24,000	0	0	16,000	0	40,000

Графикон: СТРАТЕШКИ СТУБ I - ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ



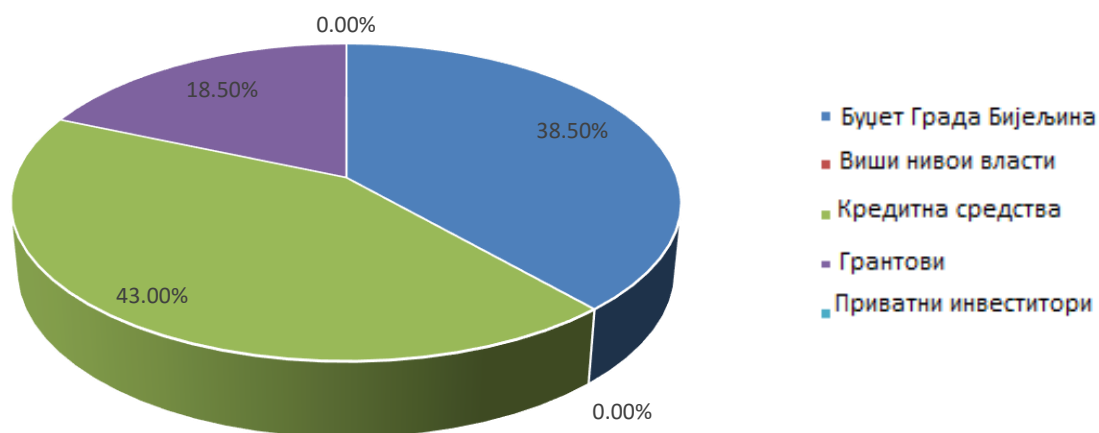
II & III НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ (ПЈЕШАЧКИ И БИЦИКЛИСТИЧКИ)

II- НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – ПЈЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ					
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност	
Унапређење пјешачког саобраћаја и омогућавање кретања особа са инвалидитетом	Израда Студије развоја пјешачког и бициклическог саобраћаја	2020-2021	20.000 (б, г)	Град Бијељина	
	Анализа проходности постојеће пјешачке инфраструктуре за особе са инвалидитетом и план адаптације, те приступачности јавним објектима, градским јавним површинама и објектима пружаоца услуга (приватни сектор)	2020-2021	10.000	Град Бијељина, Удружења особа са инвалидитетом	
	Ревитализација постојеће инфраструктуре и изградња нове. Адаптација постојеће инфраструктуре, уклањање	2021-2025	400.000 (б, к, г)	Град Бијељина	

	архитектонских баријера, регулација стационарног саобраћаја и адаптација приступачности објектима за особе са инвалидитетом			
	Проширење пјешачких зона и повезивање пјешачких коридора	2021-2025	300.000 (б, к, г)	Град Бијељина
Побољшање квалитета ваздуха	Анализа тренутног стања и израда мапе аерозагађења, те акционог плана за смањење загађења ваздуха	2020-2022 У току	30.000 (г)	Град Бијељина
	Ревитализација зелених површина на подручју града и зелених појаса који раздвајају пјешачки и моторизовани саобраћај	2021-2025	150.000 (б, г)	Град Бијељина
Промоција пјешачког саобраћаја, информисање јавности о квалитету ваздуха	Израда мапе пјешачких коридора и пјешачких површина (путокази за пјешачке коридоре са мапом пјешачења)	2020-2025	10.000 (б)	Град Бијељина
	Организација промотивних кампања и промоција кретања и пјешачења и информисање јавности о предностима	2020-2025	20.000 (б, г)	Град Бијељина
	Набавка мјерних станица (мобилних) и израда апликације којом би се информисали грађани о квалитету ваздуха у реалном времену, ради превенције већег загађења и утицаја на здравље људи	2020-2021	60.000 (б, г)	Град Бијељина

Стратешки стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститори (КМ)	Укупно (КМ)
НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ ПЈЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ	385,000	0	430,000	185,000	0	1,000,000
–						

**Графикон: СТРАТЕШКИ СТУБ II - НЕМОТОРИЗОВАНИ
САОБРАЋАЈ – ПЛЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ**

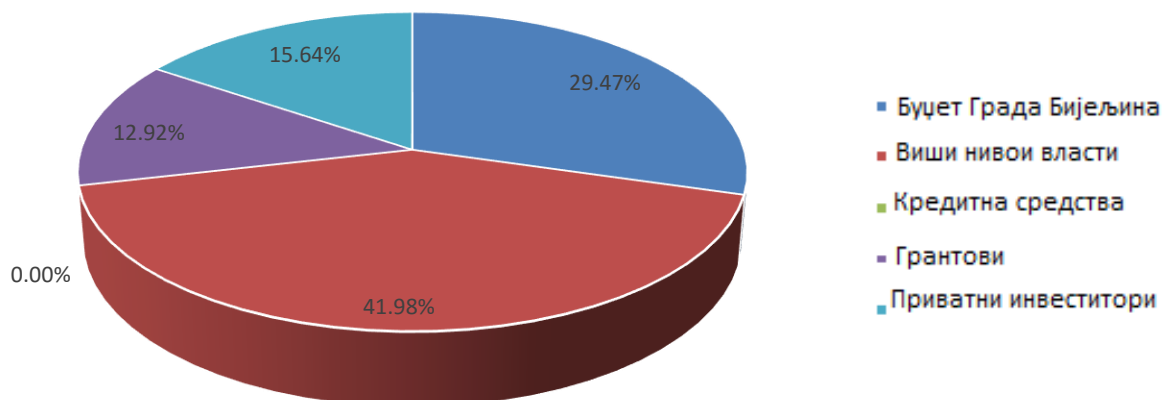


III - НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (KM)	Надлежност
Унапређење бициклическог саобраћаја	Анализа стања и израда Студије развоја бициклическог саобраћаја	2020-2021	20.000 (б, г)	Град Бијељина
	Унапређење и ревитализација постојеће инфраструктуре и изградња нових бициклических стаза и трака, те паркинга за бицикле	2021-2025	200.000 (б, г, пр)	Град Бијељина, Институције, приватне компаније
Увођење bike-sharing система као иновације у немоторизованом кретању	Израда плана за увођење и развој bike-sharing система	2020-2021	2.000 (б)	Град Бијељина
	Набавка, покретање и управљање са bike-sharing системом (10 станица)	2021-2025	200.000 (б, г, пр, јпп)	Град Бијељина, приватне компаније
Повезивање Града Бијељина међуградским, регионалним и међународним рутама	Анализа постојећих планова развоја међуградских, регионалних и међународних рута и интегрисање истих у просторно планску документацију	2020-2021	5.000 (б, г)	Град Бијељина

	Повезивање постојећих бициклических стаза приградских насеља са централним урбаним подручјем.	2021-2025	600.000 (б, г, ВН)	Путеви РС, Влада РС, Град Бијељина
	Изградња и обиљежавање Савске руте на подручју Града Бијељина (са одмаралиштима)	2021-2025	100.000 (б, г, ВН)	Град Бијељина, Путеви РС, МТТ, удружења грађана, међународни донатори
Промоција бициклическог саобраћаја ¹	Израда web/мобилне апликације са мапама постојеће бициклическе инфраструктуре и препоручених рута кретања, паркинзима за бицикла	2020-2025	25.000 (б, г)	Град Бијељина
	Промоција кориштења бицикла за дневна путовања, рекреацију и туризам (Европска седмица мобилности)	2020-2025	20.000 (б, г, пр)	Град Бијељина, приватне компаније и удружења грађана
	Кампање, акције популаризације bike-sharing система и промоција	2020-2025	25.000 (б, г, јпп)	Град Бијељина, приватне компаније

Стратешки стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститори (КМ)	Укупно (КМ)
НЕМОТОРИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ	358,000	510,000	0	157,000	190,000	1,215,000

**Графикон: СТРАТЕШКИ СТУБ III - НЕМОТОРИЗОВАНИ
САОБРАЋАЈ – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ**



IV ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ

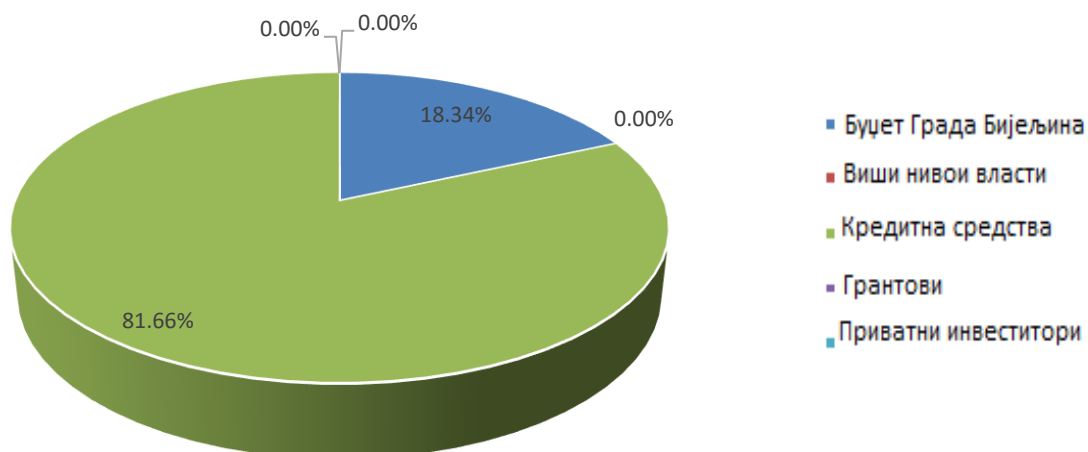
IV - ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Стварање предуслова за успостављање јавног градског превоза	Израда Студије оправданости за успостављање јавног градског превоза и израда Плана успостављања јавног градског превоза	2020-2021	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Израда пројектне документације за аутобуска стајалишта која ће бити прилагођена особама са инвалидитетом и која ће бити визуелно препознатљива	2020-2021	10.000 (б)	Град Бијељина
	Израда пројектне документације за мултимодалне чворове који представљају тачке интеграције градског и приградског саобраћаја, те моторизованог и немоторизованог кретања	2020-2021	20.000 (б)	Град Бијељина

	Оснивање привредног субјекта који ће се бавити пословима јавног градског превоза	2020-2022	Дефинисати након израде Студије и Плана	Град Бијељина
Изградња инфраструктуре неопходне за функционисање јавног градског превоза	Изградња аутобуских стајалишта на основу пројектне документације	2021-2025	80.000 иницијално (б, к)	Град Бијељина
	Изградња централног мултимодалног чвора на локацији нове аутобуске станице	2021-2025	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Изградња осталих мултимодалних чворова (4 чвора)	2022-2025	120.000 (б, к)	Град Бијељина
	Увођење посебних саобраћајних трака за возила јавног превоза у циљу давања приоритета (гдје постоје услови) - из редовног одржавања (+ израда анализе)	2021-2025	0	Град Бијељина
	Изградња пунионица за е-аутобусе	2022-2025	30.000 (б, к)	Град Бијељина
	Увођење обједињене електронске карте (аутобуси, bike-share)	2022	50.000 (б, к)	Град Бијељина
Набавка и опремање флоте нискоемисионих возила која су прилагођена за све кориснике	Набавка флоте нископодних аутобуса/мини бусева који ће се покретати на чиста горива (електрични или CNG/LPG); (5 возила)	2022-2025	1.000.000 (б, к)	Град Бијељина
	Опремање возила Wi-Fi hotspot-овима	2022-2025	3.000 (б, к)	Град Бијељина
	Опремање возила сигурносним камерама	2022-2025	10.000 (б, к)	Град Бијељина
Промоција јавног градског превоза и увођење иновативних рјешења	Опремање аутобуских стајалишта дигиталним инфо панелима на којима ће бити приказан ред вожње, очекивано вријеме доласка превоза и остале информације о линијама ЈГП (у реалном времену)	2022-2025	50.000 (б, к)	Град Бијељина
	Развијање мобилне/web апликације у сврху информисања грађана о информацијама за употребу јавног превоза (јединствена web и мобилна апликација свих видова јавног превоза са информацијама у реалном времену, планером путовања, могућношћу интермодалности и конекција различитих видова превоза у реалном времену)	2022-2024	50.000 (б, к)	Град Бијељина

Организовање активности на промоцији кориштења услуга јавног градског превоза	2022-2025	20.000 (б, к)	Град Бијељина
Спровођење годишње анкете корисника јавног превоза за потребе анализе резултата побољшања квалитета јавног превоза	2022-2025	2.000 (б, к)	Град Бијељина

Стратешк и стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститор и (КМ)	Укупно (КМ)
ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ	280,000	0	1,247,000	0	0	1,527,000

Графикон: СТРАТЕШКИ СТУБ IV - ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ



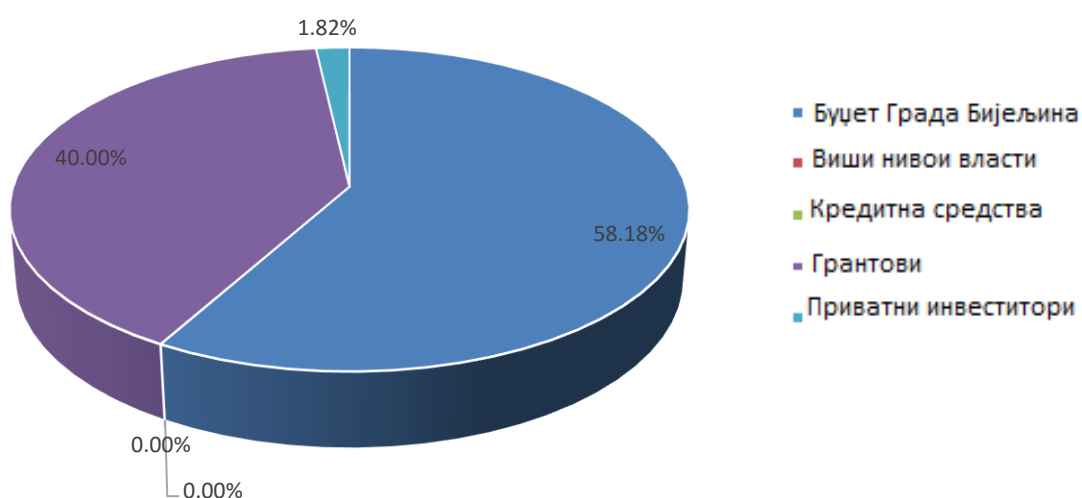
V КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА

V - КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА				
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност
Унапрјеђење безбједности саобраћаја	Успостављање зона у којима се ограничава брзина кретања возила на 30 km/h	2020-2022	20.000 (б)	Град Бијељина

	Оптимизација саобраћаја увођењем једносмјерних улица и ослобађање површина за друге видове саобраћаја	2020-2025	20.000 (б)	Град Бијељина
	Постављање радара на карактеристичним тачкама које се налазе на саобраћајницама вишег реда	2021-2025	80.000 (б.г)	Град Бијељина, МУП РС
	Постављање надзорних камера на фреквентним раскрсницама ради превенције саобраћајних прекршаја	2021-2025	150.000 (б.г)	Град Бијељина, МУП РС
Реорганизација стационарног саобраћаја	Израда Студије стационарног саобраћаја	2020-2021	10.000 (б,г)	Град Бијељина
	Рedefинисање зона стационарног саобраћаја и увођење нове тарифне политике	2021-2022	нема трошкова	Град Бијељина
	Унапрјеђење контроле паркираних возила и израда апликације која информисе кориснике о броју и локацији слободних паркинг мјеста	2021-2023	50.000 (б,г)	Град Бијељина
	Изградња паркинг простора без наплате као дио мултимодалних чворова (систем „паркирај и вози“)	2021-2025	100.000 (б,г)	Град Бијељина
Подстицање кориштења Е-аутомобила	Доношење одлуке о набавци електричних возила за потребе јавних институција	2021	нема трошкова	Град Бијељина, Јавне институције
	Изградња два пуњача за електричне аутомобиле	2021-2023	60.000 (б,г)	Град Бијељина
Побољшање услуга такси превозника	Унапређење регулативе која се односи на превоз путника такси возилима	2021	нема трошкова	Град Бијељина
	Унапређење механизма контроле такси превозника	2021-2022	20.000 (пр, б)	Град Бијељина
Едукације и промоције о рационалном кориштењу личних аутомобила	Организовање минимум једне кампање годишње која за тему има безбједност у саобраћају и рационалном кориштењу аутомобила	2020-2025	25.000 (б,г)	Град Бијељина
	Едукација ученика у школама	2020-2025	15.000 (б,г)	Град Бијељина

Стратешки стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститори (КМ)	Укупно (КМ)
КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА	320,000	0	0	220,000	10,000	550,000

Графикон: СТРАТЕШКИ СТУБ V - КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА



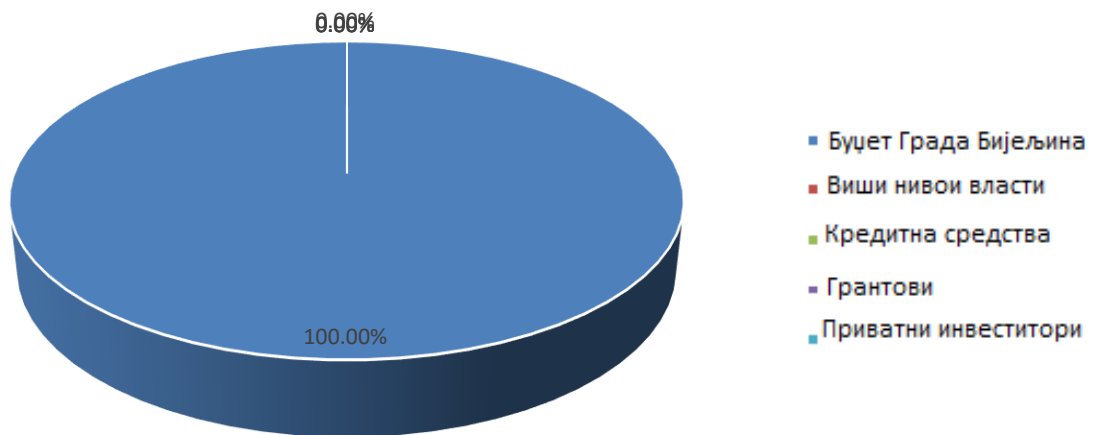
VI ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ

VI - ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ					
Мјера	Активности	Период имплементације	Вриједност активности (КМ)	Надлежност	
Израда планског и регулативног оквира за успостављање градске логистике	Израда Плана одрживе урбане логистике за град Бијељину	2023-2024	15,000	Град Бијељина	
	Израда регулативног оквира за одрживи развој система градске логистике	2023-2024	-	Град Бијељина	
Успостављање логистичких зона	Успостављање логистичких зона и дефинисање правила унутар зона	2024-2025	10,000	Град Бијељина	

	Израда и обиљежавање паркинг мјеста за возила градске логистике	2024-2025	10,000	Град Бијељина
--	---	-----------	--------	---------------

Стратешки стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститори (КМ)	Укупно (КМ)
ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ	35,000	0	0	0	0	35,000

Графикон: СТРАТЕШКИ СТУБ VI - ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ

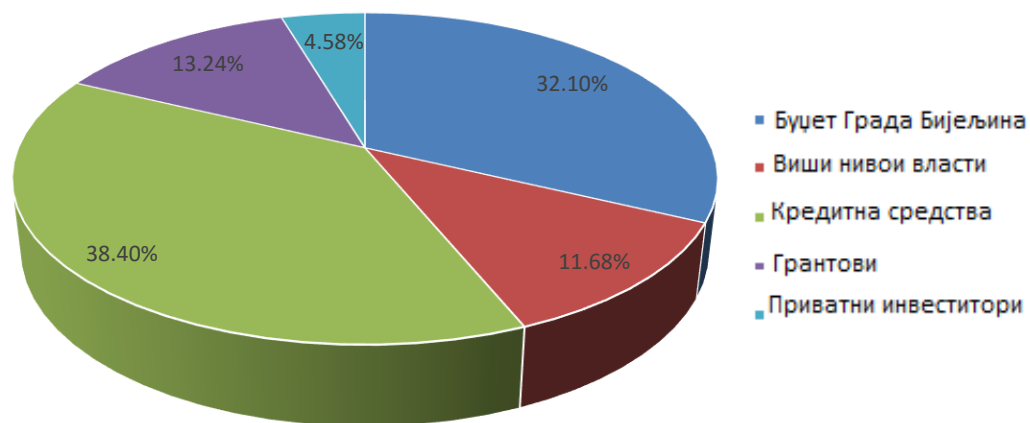


Преглед укупног финансирања по мјерама Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина и изворима финансирања је приказан у наставку.

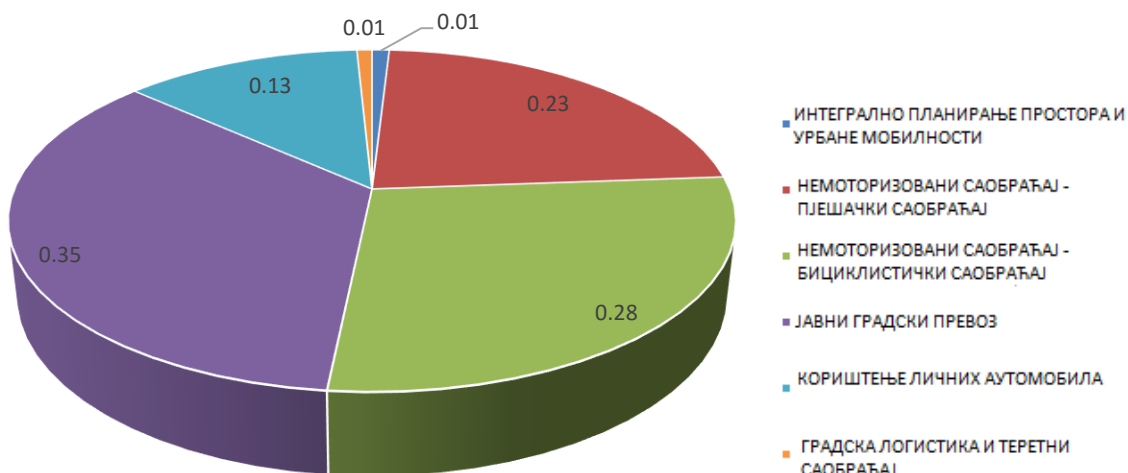
Стратешки стуб	Буџет Града Бијељина (КМ)	Виши нивои власти (КМ)	Кредитна средства (КМ)	Грантови (КМ)	Приватни инвеститори (КМ)	Укупно (КМ)
ИНТЕГРАЛНО ПЛАНИРАЊЕ ПРОСТОРА И УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ	24,000	0	0	16,000	0	40,000
НЕМОТОРИЗОВАН И САОБРАЋАЈ –	385,000	0	430,000	185,000	0	1,000,000

ПЕШАЧКИ САОБРАЋАЈ						
НЕМОТОРИЗОВАН И САОБРАЋАЈ – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ	358,000	510,000	0	157,000	190,000	1,215,000
ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ	280,000	0	1,247,000	0	0	1,527,000
КОРИШТЕЊЕ ЛИЧНИХ АУТОМОБИЛА	320,000	0	0	220,000	10,000	550,000
ГРАДСКА ЛОГИСТИКА И ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ	35,000	0	0	0	0	35,000
УКУПНО	1,402,000	510,000	1,677,000	578,000	200,000	4,367,000

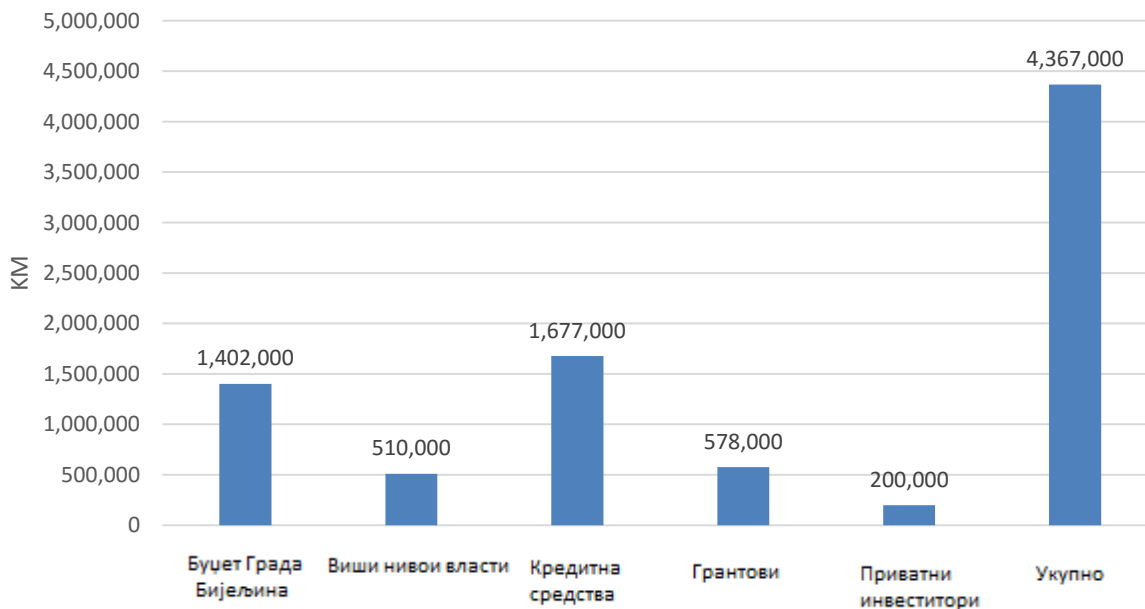
Графикон: Структура финансирања Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина



Графикон: Удио појединих стратешких стубова у укупној финансијској вриједности мјера Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина



Графикон: Финансирање мјера Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина према изворима финансирања



8. План праћења и евалуације Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина

8.1. Улога праћења и евалуације

План праћења и евалуације (M&E) пружа увид у напредак реализације cjелокупног Плана одрживе урбане мобилности (SUMP), као и утицај проведених мјера и активности у оквиру SUMP-а. Праћење и евалуација је континуирана активност која ће пратити читав процес имплементације SUMP-а и омогућити слједеће користи за процес:

- повећање ефикасности процеса планирања и провођења мјера,
- допринос већем квалитету самог плана SUMP-а и процеса имплементације SUMP-а,
- адекватну процјену и подизање квалитета мјера и груписања мјера у стратешке теме/области,
- попуњавање јаза између циљева и пројекција резултата, адаптацију плана и његове примјене,
- побољшање емпиријске базе индикатора као основе за будуће планирање и оцјену пројеката,
- управљање квалитетом за све партнере: планере, оператере, политичаре итд.,
- оптимизовање расподеле ресурса и уштеде ресурса и
- побољшање комуникације са актерима и јавношћу.

8.2. Темељ праћења Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина

Основа по којој се врши праћење успјешности SUMP-а су индикатори. Скуп индикатора успјешности SUMP-а одабран је кориштењем логичког оквирног приступа у којем је дефинисан јасан пут између елемената и њихових утицаја. Индикатори су разврстани у четири групе које се користе за праћење и процјену различитих SUMP елемената:

- Индикатори стварних резултата ефикасности мјера за циљеве SUMP-а;
- Индикатори транспортне активности описују стратешке промјене у транспортном систему и укључују индикаторе за мјерење перформанси система нових транспортних технологија које се уводе у оквиру SUMP-а;
- Излазни индикатори показују у којој мјери су проведене предложене мјере и остварена побољшања. Такође, излазни индикатори и индикатори транспортне/превозне активности омогућавају нам увид у разлоге због којих су одређени резултати постигнути или нису постигнути и како даље побољшати резултате предложених стратегија и мјера;

- Улазни индикатори пружају информације о количини финансијских, људских и других ресурса потребних за имплементацију планираних активности у оквиру SUMP-а. Ови индикатори осигуравају транспарентност у спровођењу плана и омогућавају оцјену ефикасности кориштења ресурса и њихову правовремену оптимизацију;
- Контекстуални индикатори пружају информације о вањским дешавањима и промјенама које имају утицаја на успешну имплементацију SUMP-а, попут вањских економских кретања или развоја националних политика.

Дефиниција циљева, стратешких стубова, мјера, активности, индикатора и њихових нумеричких вриједности у оквиру Плана одрживе урбане мобилности Града Бијељина рађена је на темељу стручног мишљења техничких стручњака, мишљења и приједлога кључних актера и прикупљених ставова шире групе локалних актера о проблемима, приоритетима, стратешким темама, кључним вриједностима и принципима SUMP-а, на тај начин осигуравајући учествовање актера, те рационалност и транспарентност дефинисаних сегмената SUMP-а.

Приликом селекције показатеља узети су у обзир сљедећи критеријуми:

- Ниво покривености циља/стратешког стуба/мјере – Током селекције показатеља примарни критеријум је била усклађеност и примјереност одређеног показатеља за посматрани циљ, стратешки стуб или мјере како би се осигурала логичка повезаност плана праћења и евалуације са кључним елементима SUMP-а.
- Доступност и поузданост података – Како би се осигурала ефикасност, транспарентност и сигурност процеса праћења и евалуације, посебна пажња је посвећена броју, стабилности и вјеродостојности извора података, те на податке који се прикупљају у прихватљивом временском период, тј. на кварталном, полугодишњем и годишњем нивоу.
- Реалност и исплативост процеса прикупљања података – Током селекције индикатора, циљано се тежило што мањем броју индикатора и што једноставнијем процесу прикупљања података како би се смањили трошкови, те осигурала реална могућност имплементације активности праћења и евалуације од стране надлежног органа.
- Територијска покривеност – Приоритет је дат индикаторима који су репрезентативни за читаву територију Града Бијељина, како би се омогућило да се са мањим бројем индикатора покрије цјелокупна територија и осигура релевантност прикупљених података за све грађане.

Документ План одрживе урбане мобилности Града Бијељина је власништво локалне самоуправе Града Бијељина. На изради документа директно су учествовали запослени у градској управи, тј. Одјељења за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине Града Бијељина, Одсјека за локални економски развој и европске интеграције и Дирекција за изградњу и развој Града Бијељина.

Координациона група за израду Плана одрживе урбане мобилности (SUMP/ПОУМ) Града Бијељина

Бр.	Име и презиме	Институција/Позиција	e-mail
	Александар Томић	Градска управа Града Бијељина, Виши стручни сарадник за комуналне послове /Координатор	aleksandar.tomic@gradbijeljina.org

Анкица Тодоровић	Градска управа Града Бијељина, Шеф Одсјека за локални економски развој и европске интеграције /Замијеник координатора	ankica.todorovic@gradbijeljina.org
Миле Пејчић	Градска управа Града Бијељина, Савјетник Градоначелника	mile.pejicic@gradbijeljina.org
Стојан Јововић	Градска управа Града Бијељина, Шеф Одсјека за саобраћај и комуналну инфраструктуру	stojan.jovovic@gradbijeljina.org
Немања Митрић	Градска управа Града Бијељина, Самостални стручни сарадник за саобраћај	nemanja.mitric@gradbijeljina.org
Ненад Радић	Градска управа Града Бијељина, Самостални стручни сарадник за путеве	nenad.radic@gradbijeljina.org
Борјан Максимовић	Градска управа Града Бијељина, Самостални стручни сарадник за припрему локацијских услова	borjan.maksimovic@gradbijeljina.org
Драган Јовановић	Градска управа Града Бијељина, Самостални стручни сарадник за развојне пројекте	jovanovic.dragan@gradbijeljina.org
Стеван Чукић	Дирекција за изградњу и развој града, Просторни планер	dirg.stevan@gmail.com

Документ SUMP је у пуном власништву Града Бијељина, те је градска управа одговорна за провођење мјера, њихов надзор и процјену учинка, кроз чију имплементацију ће се утицати на достизање заданих вриједности остварења индикатора и циљева.

Остали кључни актери, укључени у израду документа су чланови Шире радне групе:

- Чланови партнерских група за развој Града Бијељина ДРУШТВЕНИ РАЗВОЈ: Одјељење за друштвене дјелатности, ЈУ дјечји вртић „Чика Јова Змај“, Удружење грађана „Породични круг“, Удружење грађана „У бунту“, Центар за социјални рад, ДОО „Сигнум“, Градска орг. породица заробљених и погинулих бораца и несталих цивила, Удружење иноватора регије Бијељина, ЈУ Музеј Семберије, ОШ „Стеван Немања“ Драгаљевац, Удр. жена са инвалидитетом „Импулс“, Туристичка организација Града.
- Чланови партнерских група за развој Града Бијељина ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ: Одјељење за просторно уређење, Одјељење за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине, Одјељење комуналне полиције, Одјељење за инспекцијске послове, ДОО „Неутрон“, ЗЕДП „Електро-Бијељина“, Еколошко удружење „Еко пут“, ЈП „Еко-деп“, Технички институт Бијељина, ЈП „Дирекција за изградњу и развој Града“, РПЗ Подручна јединица Бијељина, АД „Водовод и канализација“, Дом здравља Бијељина
- ПРИВРЕДНИ САВЈЕТ: "Етно село Станишић" д.о.о, "Савић Компани" д.о.о, "Спектар Дринк" д.о.о, "ЗП Комерц" д.о.о, Подручна привредна комора, "Танасић" д.о.о, "Водовод и канализација" а.д, "Нешковић" д.о.о, ПД "Семберија" а.д. Ново Село, Техничка школа "Михајло Пупин", Завод за запошљавање, ЗР "Савић столар", "Мега-дрво" д.о.о, "Стецо центар" д.о.о, "ПАСС" д.о.о, ПЕД "Мајевица", Општина Угљевик, Општина Лопаре, "М-БИКЕ СХОП", Факултет пословне економије Бијељина.

Шира радна група ће имати улогу надгледања рада Одјељења за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине Града Бијељина, те пружати повратне информације за извјештавање, као и информисати ширу јавност. Заједнички дефинисани циљеви са задатим вриједностима индикатора ће бити достигнути уз заједничко дјеловање свих актера уз имплементацију мјера.

О провођењу плана мониторинга проведених мјера, као предуслова за достизање вриједности индикатора, као и о резултатима, потребно је обавјештавати грађане и јавност с циљем повећања транспарентности мјера Плана као и оправданости техничких, људских и финансијских улагања у одрживу урбану мобилност. План надзора је потребно проводити на годишњем нивоу од момента примјене поједине мјере, а с циљем провођења квалитетног процеса евалуације.

Надлежно тијело за праћење и процјену SUMP-а: Одјељење за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине. Одјељење за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине ће прикупљати информације од теренских сарадника и надлежних институција које посједују неопходне податке, што ће осигурати висок квалитет и ефикасност активности праћења и процјене SUMP-а.

Одјељење за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине врши стручне и управне послове из надлежности Града који се односе на: изградњу, одржавање и заштиту објеката комуналне и путне инфраструктуре; заједничку комуналну потрошњу; снабдијевање становништва питком водом и одводњу отпадних вода; чишћење и комунално уређење насељених мјеста; кориштење градског грађевинског земљишта; заштиту животне средине; заузеће јавних површина; саобраћај; управљање јавним паркинг просторима и јавним гаражама; утврђивање накнада за кориштење комуналне инфраструктуре и ресурса; утврђивање накнаде за трошкове уређења градског грађевинског земљишта и износа ренте; послове из области стамбених односа, кућног реда, одржавања стамбених зграда и хитних интервенција; регистрације заједница етажних власника; имовинско-правне послове из надлежности Града као и друге послове који му се посебним актом ставе у дјелокруг рада; припрема годишњи оперативни план рада, који садржи планиране пројекте, вриједност пројеката и изворе финансирања, динамику имплементације пројеката и јасно дефинисане улоге и одговорности у имплементацији пројекта; редовно прикупља податке од значаја за локални одрживи развој и доставља их Одсјеку за локални економски развој и европске интеграције (Одсјек); припрема разне анализе и студије у домену свог рада и доставља их Одсјеку; активно учествује у стратешком планирању интегрисаног развоја; припрема и доставља информације о екстерним актерима и предлаже њихово учешће у стратешком планирању, имплементацији, праћењу и вредновању пројеката; учествује у припреми пројектних приједлога и пројектне документације; доставља извјештаје о праћењу и вредновању пројеката на нивоу Одјељења, према динамици дефинисаној у годишњем календару активности који припрема Одсјек за локални економски развој и европске интеграције; промовише дијалог међу локалним актерима, успоставља партнерски однос и одржава редовну комуникацију између одјељења и спољних актера (приватног сектора, привредне коморе и удружења привредника, финансијских организација, међународних организација, академских институција и др.), континуирано промовише Град као локалитет повољан за улагања, а све у циљу привлачења домаћих и страних инвестиција, презентује материјале развојних потенцијала Града инвеститорима, донаторима, развојним агенцијама и другим екстерним актерима, у сарадњи са организационом јединицом за локални економски развој, реализује и друге активности које доприносе промоцији Града као средине повољне за инвестициона улагања.

С обзиром да је једним од циљева SUMP-а Града Бијељина дефинисана мјера увођења јавног превоза, нарочито је потребно проводити надзор провођења пилот пројекта јавног превоза аутобусима, с циљем стварања базе података о броју линија, броју превозника, броју превезених путника, интересним зонама, потребама корисника, те надаље могућој оптимизацији реда вожње.

У оквиру Одјељења, потребно је додијелити задужења за надзор и процјену, те осигурати ангажованост: пројектног менаџера, ПР менаџера, сарадника за прикупљање података, М&Е сарадника. Наведена лица обављају следеће активности надзора и процјене:

- Алат за процјену SUMP-а, документ (табела) са питањима која дају повратне информације о испуњеним индикаторима. Препорука је да се документ ради на годишњем нивоу;
- Прикупљање података, комуникација и сарадња са теренским сарадницима, институцијама и установама које поседују податке потребне за анализу и дефинисање вриједности индикатора, као и примјена различитих врста истраживања уколико недостају одређени подаци;
- Анализа података, процјена успјешности, или интервенција уколико су потребне измјене, као и економска исплативост;
- Информисање јавности и извјештавање о кључним актерима, представљање достигнућа СУМП-а како би се осигурао транспарентан процес и учешће грађана, као и информације о наредним фазама имплементације SUMP-а;
- Евалуација процеса, процјена успјеха и исплативости цјелокупног SUMP -а, како би се побољшали наредни процеси планирања

Преглед радних задужења и потребне основне компетенције М&Е тима

Позиција, основне компетенције	Радна задужења
<p>Пројект менаџер</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стручно знање из области саобраћаја и одрживе мобилности, - Искуство у пројект менаџменту, - Организационе вјештине, - Познавање процеса SUMP -а - Стручно познавање М&Е метода, - Основне компјутерске вјештине. 	<ul style="list-style-type: none"> - Надзор имплементације активности SUMP -а, - Одговорно лице за остале чланове М&Е тима, - Координација и надзор рада екстерних М&Е сарадника, - Анализирање података, израда извјештаја о успјешности и напретку SUMP -а, - Комуницирање са актерима и прикупљање повратних информација, - Извјештавање Граду Бијељина (градоначелнику).
<p>ПР менаџер</p> <ul style="list-style-type: none"> - Комуникацијске вјештине - Искуство у визуелној презентацији стручних података (компјутерске вјештине), - Познавање алата за визуелну обраду података, 	<ul style="list-style-type: none"> - Прикупљање података од М&Е сарадника, - Сумирање и прилагођавање приказа података за јавност/грађане, - Креирање кратких визуелних објави и презентација о успјешности и напретка имплементације SUMP -а, - Анализирање податке о броју грађана обухваћених ПР активностима,

<ul style="list-style-type: none"> - Основно знање из области саобраћаја и одрживе мобилности, - Основно познавање процеса SUMP -а. 	<ul style="list-style-type: none"> - Прикупљање повратних информација о успјешности објава и прилагођава ПР активности, - Извјештавање о ПР активностима SUMP -а.
<p>M&E сарадник</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стручно познавање и искуство у раду са M&E методама, - Развијене аналитичке и статистичке вјештине, - Стручно знање из области саобраћаја и одрживе мобилности, - Познавање M&E алата, - Напредне компјутерске вјештине, - Познавање процеса SUMP -а. 	<ul style="list-style-type: none"> - Анализирање података, дефинисање вриједности индикатора на основу прикупљених података, - Извјештавање о успјешности и напретку имплементације СУМП-а, - Припремање података за ПР менаџера и M&E пројект менаџера, - Подршка у надзору имплементације SUMP -а, - Сарадња са спољашњим сарадницима и кључним актерима, - Надзирање рада Сарадника за прикупљане података.
<p>Сарадник за прикупљање података</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стручно познавање и искуство у раду са методама прикупљања података, - Основно знање из области саобраћаја и одрживе мобилности, - Основно познавање M&E алата, - Развијене аналитичке и статистичке вјештине, - Напредне компјутерске вјештине, - Познавање процеса SUMP -а. 	<ul style="list-style-type: none"> - Комуникација са надлежним инсититуцијама и прикупљање података потребних за анализу, - Подршка M&E сараднику у анализи података, - Извјештавање о активностима прикупљања података.

8.3. Методе прикупљања и анализе података

За прикупљање података за потребе праћења и евалуације SUMP-а, користе се оперативне методе прикупљања података:

- Преглед и анализа статистичких извјештаја и база података од надлежних органа. Сарадник за прикупљање података има задатак да прегледа статистичке билтене, различите извјештаје и базе података у сврху обраде и квантитативне анализе података.
- Анализа извјештаја о резултатима спроведених активности SUMP-а, која се односи на евидентирање квантитативних и квалитативних резултата SUMP-а како би се могле упоредити са вриједностима индикатора, како би се утврдио утицај SUMP-а на њихову промјену.
- Анализа стратешких и акционих докумената, која се односи на квалитативну анализу стратешких и акционих докумената са циљем евидентирања промјена које могу имати директан или индиректан утицај на имплементацију SUMP-а.

8.4. Методе извјештавања

За извјештавање о индикаторима и остварењима циљева, користиће се следеће методе:

- Табеле сумираних резултата које укључују дијаграме и табеле са вриједностима базне године и дефинисаним вриједностима у датом тренутку, те омогућава њихово једноставно поређење за све кључне индикаторе.
- Визуелни приказ индикатора успјешности и напретка – подразумијева визуелно представљање индикатора у форми мапа, дијаграма.
- Фотографски и видео материјали – користиће се као метод за наглашавање успјешности и напретка у имплементацији одређених мјера и постигнутих циљева SUMP-а.
- Квалитативни описи – за комплексне индикаторе или проблематичне сегменте за презентацију користиће се квалитативни описи који пружају информацију о томе како и зашто је дошло до одређеног исхода у имплементацији мјера и/или остваривању циљева SUMP-а.

8.5. Методе евалуације SUMP-а

Метода евалуације СУМП-а се састоји од анализе свих релевантних докумената, индикатора и резултата, прикупљања података од кључних актера и израде евалуационог извјештаја.

Евалуација ће бити проведена од тима састављеног од М&Е пројект менаџера, сарадника и спољних сарадника (кључних актера), који ће оцијенити SUMP као цјелину, а и његову сваку компоненту појединачно, с обзиром на релевантност, ефикасност, утицај и одрживост, кориштењем сета питања за евалуацију, тј. евалуационе матрице дате у наставку. Евалуатори ће испитати цјелокупни процес SUMP-а, укључујући све кључне актере, активности и индикаторе стања у датом тренутку. Евалуација је планирана на крају 2025. године, те на крају десетогодишњег периода имплементације SUMP-а.

Током евалуације користе се квалитативне и квантитативне методе за добијање одговора на свако евалуацијско питање користећи различите изворе података:

1. SUMP документ, извјештаји надлежног органа, извјештаји имплементатора мјера и сва остала релевантна документација и базе података (укључујући документацију о М&Е),
2. Интервјуи са кључним актерима и
3. Расправе унутар самог Одјељења за стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине као и са широм групом актера.

Главни циљ евалуације јесте да се испита цијели SUMP, постављени циљеви, стратешке теме и мјере у односу на остварене резултате, да се истакну научене лекције и кључни изазови с којима су се имплементатори суочили, да се пружи увид у садашње стање одрживе урбане мобилности које ће послужити као основа за будуће планирање, да се размотре одабрани приступи, методе и дефинишу потребна прилагођавања у будућем планирању активности.

Евалуациона матрица

Кључна питања евалуације су:







- Да ли је SUMP реализован како је планирано?
- Да ли је испоштован акциони план у смислу времена, ресурса, резултата и активности?
- Да ли су град или циљани дијелови становништва имали користи од SUMP-а?
- Да ли је SUMP имао утицај на различите аспекте живота становништва (здравствено, економски, социјално итд.)
- Да ли је имплементација активности/мјера SUMP -а била исплатива и ефикасна?
- Да ли је SUMP задовољио cost-benefit однос (однос трошковаа и користи)?
- Да ли су мјере биле ефикасне (временски, ресурсно, корисне)?
- Да ли постоје „Лекције за будућност“ – Како дизајнирати нови SUMP, на шта се фокусирати, како га реализовати, итд.


8.6. Временски распоред мониторинга

Радни тим за израду SUMP документа одредио је планирани временски распоред за праћење и процјену остварености циљева, у складу са мјерљивим индикаторима и капацитетима тима. Сваки индикатор ће бити праћен и процијењен на годишњем нивоу.







8.6.1. Сумирани преглед M&E плана (према Циљним индикаторима)

Индикатори за први општи циљ – БЕЗБЈЕДАН, ИНКЛУЗИВАН И ФУНКЦИОНАЛАН ГРАД ПО МЈЕРИ ЧОВЈЕКА

ИНДИКАТОР	ВРИЈЕДНОСТИ		Смјер	Извор података	Периодичност прикупљања
	ПОЧЕТНА 2019.г	ЦИЉНА 2025.г			
Број саобраћајних незгода	421	390		МУП, АМС РС	Квартално
Број пјешачких прелаза са приступним рампама	236	286		Министарство саобраћаја и веза РС, Дирекција за изградњу и развој града	Годишње
Број семафора са звучним сигналом	1	6			
Број линија јавног градског превоза	0	3			
Број уређених аутобуских стајалишта	7	20			
Број возила јавног градског превоза ниских емисија	0	5			

				јавног превоза	
Број мултимодалних чворова	0	2		Министарство саобраћаја и веза РС, Дирекција за изградњу и развој града	

Индикатори за други општи циљ – МЈЕСТО ЗДРАВОГ И УГОДНОГ ЖИВЉЕЊА

ИНДИКАТОР	ВРИЈЕДНОСТИ		Смјер	Извор података	Периодичност прикупљања
	ПОЧЕТНА 2019.г	ЦИЉНА 2025.г			
Дужина изграђених и означених бициклистичких стаза	5.8 км	12 км		Министарство за просторно уређење, грађевинарство и екологију, Одјељење за просторно уређење Града Бијељина, АД Комуналац	Годишње
Број паркинга за бицикле	13	28			
Дужина пјешачких коридора	17.4 км	25 км			
Дужина хортикултурно уређених површина уз пјешачке коридоре	8.8 км	13 км			
Површина јавних зелених површина за друштвену интеракцију	5.2 ха	6 ха			
Број дана са прекораченим вриједностима за ПМ10	7	5			

Индикатори за трећи општи циљ – ПАМЕТНА РЈЕШЕЊА И ИНОВАЦИЈЕ У ФУНКЦИЈИ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА

ИНДИКАТОР	ВРИЈЕДНОСТИ		Смјер	Извор података	Периодичност прикупљања
	ПОЧЕТНА 2019.г	ЦИЉНА 2025.г			
Број пуњача за Е-возила	0	2		Министарство саобраћаја и веза РС, Министарство	Годишње
Број регистрованих Е-возила	0	40			

Број bike-sharing пунктова	0	3		за просторно уређење,	
Број бицикала у систему	0	30		грађевинарство и	
Број центара градске логистике	0	1		екологију, Одјељење за стамбено-	
Број зона у којима се ограничава теретни саобраћај	0	2		комуналне послове и заштиту животне средине Града Бијељина, Одјељење комуналне полиције Града Бијељина	