



Општина Бајина Башта



ПЛАН ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ ОПШТИНЕ БАЈИНА БАШТА

април 2025. године



Израда ПОУМ-а Бајина Башта помогла је Влада Шведске кроз пројекат *Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу*. Садржај документа је искључиво одговорност општине Бајина Башта.

САДРЖАЈ:

1. УВОД И ТЕМА УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

1.1. Појам урбане мобилности, сврха и мисија израде Планова одрживе урбане мобилности.....	8
1.2. Нов приступ планирања градског саобраћаја.....	9
1.3. Приоритет са аспекта урбане мобилности.....	10
1.4. Процес израде ПОУМ-а.....	12
1.5. Период важења ПОУМ-а.....	15

2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

2.1. Опште информације о Бајиној Башти.....	16
2.2. Демографске одлике.....	17
2.3. Анализа путне мреже и повезаности са околним местима.....	19
2.4. Анализа других елемената саобраћаја у урбаном подручју.....	22
2.5. Повезаност ПОУМ-а и других стратешких докумената.....	24
2.6. Квалитет ваздуха.....	25
2.7. Бука	25
2.8. Промоција урбане мобилности у Бајиној Башти до сада.....	27
2.9. Радови на унапређењу инфраструктуре у претходном периоду.....	30

3. АНКЕТА ГРАЂАНА

3.1. Анкетирање грађана.....	32
3.2. Закључци анкете.....	37
3.3. Видовна расподела.....	39

4. ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ

4.1. Уочавање проблема и учешће заинтересованих страна у изради ПОУМ-а.....	40
4.2. Визија.....	42
4.3. Могући сценарији развоја.....	43
4.4. Стратешки циљеви.....	44
4.5. Циљеви по видовима превоза.....	45

5. ВРСТЕ ОДРЖИВОГ КРЕТАЊА И АКЦИОНИ ПЛАНОВИ

5.1. Пешачење и вожња бицикла.....	48
5.2. Јавни и такси превоз.....	53
5.3. Моторни саобраћај и инфраструктура.....	55

6. ТРЕНДОВИ МОБИЛНОСТИ ДО 2035. ГОДИНЕ

6.1. Промена става становништва у кретању и навикама.....	58
6.2. Електрична мобилност.....	58
6.3. Град доступан свим социјалним категоријама и родна равноправност.....	59
6.4. Примена вештачке интелигенције.....	59
6.5. Туризам као генератор развоја урбане мобилности.....	59

7. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

7.1. Организација и праћење остварених активности.....	60
7.2. Извори финансирања активности.....	60
7.3. Комуникација са грађанима.....	61

АНЕКС

1. Акциони план за пешачење и вожњу бицикла
2. Акциони план за јавни превоз и такси
3. Акциони план за моторни саобраћај и инфраструктуру
4. Приказ заинтересованих страна у изради ПОУМ-а Бајина Башта
5. Анкетни упитник о начинима кретања за Бајину Башту

Попис свих фотографија

Слика насловна страна: Бајина Башта

Извор: преузето са сајта Туристичке организације „Тара-Дрина“

насл.

Слика 1: приказ различитих начина кретања

Извор: <https://careers.atkinsrealis.com/blogs/2022-2/what-is-the-route-to-sustainable-transport-worldwide>

стр. 8

Слика 2: илустрација приоритета у кретању

Извор: <https://www.actionnetzero.org/guides-and-tools/sustainable-travel-options-transport-hierarchy/>

стр. 11

Слика 3: радионица у Бајиној Башти

Аутор: Клара Даниловић

стр. 13

Слика 4: радионица у Бајиној Башти

Аутор: Јана Павловић

стр. 13

Слика 5: радионица у Бајиној Башти

Аутор: Јана Павловић

стр. 14

Слика 6: радионица у Бајиној Башти

Аутор: Јана Павловић

стр. 14

Слика 7: радионица свих учесника пројекта у Врању

Аутор: Клара Даниловић

стр. 14

Слика 8: радионица у Бајиној Башти

Аутор: Клара Даниловић

стр. 14

Слика 9: радионица у Бајиној Башти

Аутор: Јана Павловић

стр. 14

Слика 10: приказ општине Бајина Башта и реке Дрине

Извор: преузето са сајта Туристичке организације „Тара-Дрина“

стр. 16

Слика 11: приказ становништва општине Бајина Башта

Извор: Републички завод за статистику— Профил општине

стр. 17

Слика 12: приказ становништва општине Бајина Башта

Извор: Републички завод за статистику – Профил општине

стр. 17

Слика 13: просечне зараде на територији општине

Извор: Републички завод за статистику – Профил општине

стр. 18

Слика 14: основни подаци о саобраћају

Извор: Републички завод за статистику – Профил општине

стр. 18

Слика 15: основни подаци о стању животне средине у општини Бајина Башта

Извор: Републички завод за статистику – Профил општине

стр. 19

Слика 16: основни подаци о туризму у општини Бајина Башта

Извор: Републички завод за статистику – Профил општине

стр. 19

Слика 17: приказ главних путних праваца и државних путева са проласком кроз општину Бајина Башта Извор: ЈП „Путеви Србије“	стр. 20
Слика 18: приказ урбане матрице и саобраћајница из ПГР „Бајина Башта“ Извор: ПГР „Бајина Башта“, сајт општине Бајина Башта	стр. 21
Слика 19: приказ из Плана развоја општине на тему саобраћаја Извор: План развоја, сајт општине Бајина Башта	стр. 25
Слика 20: попуњавање упитника од стране грађана током Дрининог дана Аутор: Драгана Ивановић	стр. 28
Слика 21: попуњавање упитника од стране грађана током Дрининог дана Аутор: Драгана Ивановић	стр. 28
Слика 22: полигон спретности у Основној школи „Свети Сава“ током ЕНМ 2024 Извор: достављено од стране Савета за безбедност општине Бајина Башта	стр. 29
Слика 23: штанд током Дана без аутомобила, током обележавања ЕНМ 2024 Извор: достављено од стране Савета за безбедност општине Бајина Башта	стр. 29
Слика 24: пузијада током обележавања ЕНМ 2024 Извор: достављено од стране Савета за безбедност општине Бајина Башта	стр. 29
Слика 25: реконструисани трг Извор: сајт општине Бајина Башта	стр. 30
Слика 26: реконструисани трг Извор: сајт општине Бајина Башта	стр. 31
Слика 27: реконструисани трг Извор: сајт општине Бајина Башта	стр. 31
Слика 28: видовна расподела за градско и ванградско становништво	стр. 39
Слика 29: видовна расподела укупно – приказ	стр. 39
Слика 30: река Дрина Извор: преузето са сајта Туристичке организације „Тара-Дрина“	стр. 42
Слика 31: предложена видовна расподела за 2032. годину	стр. 43
Слика 32: приказ циљева по видовима кретања	стр. 44
Слика 33: приказ специфичних циљева по видовима кретања	стр. 45
Слика 34: приказ оптималних дистанци за различите видове кретања Извор: Смернице за имплементирање бициклистичке инфраструктуре у Шапцу, др Биљана Ранковић Плазенић, 2020.	стр. 48
Слика 35: дистанца 500 м односно 5 мин пешачења у центру насеља Бајина Башта Аутор: Ксенија Лукић	стр. 49

- Слика 36: дистанца 1,5 км односно 15 мин пешачења покрива скоро цело урбано подручје Бајине Баште
Аутор: Ксенија Лукић стр. 49
- Слика 37: приказ европске пешачке руте Е7 у Србији
Извор: <https://www.era-ewv-ferp.org/e-paths/e7/e7-in-serbia/> стр. 50
- Слика 38: приказ националних бициклистичких рута у Србији
Извор: http://bicikl.info/Data/Files/ciklo_turisticka_mreza_u_srbiji.pdf стр. 52
- Слика 39: приказ броја саобраћајних незгода по годинама за Бајину Башту
Извор: сајт Агенције за безбедност саобраћаја стр. 56
- Слика 40: приказ броја настрадалих лица у саоб. незгодама по годинама за Бајину Башту
Извор: сајт Агенције за безбедност саобраћаја стр. 56
- Слика 41: приказ броја страдалих према својству учешћа у саобраћајној несрећи за Бајину Башту
Извор: сајт Агенције за безбедност саобраћаја стр. 56
- Слика 42: приказ погинулих лица током 2024. године на подручју Бајине Баште
Извор: сајт Агенције за безбедност саобраћаја стр. 57

Попис свих табела

Табела 1: упоредни приказ два типа планирања саобраћаја

Аутор: Ксенија Лукић

стр. 10

Табела 2: приказ броја становника

Извор: Републички завод за статистику, Профил општине

стр. 17

Табела 3: Табела са списком локација за мониторинг буке

Извор: Извештај о мониторингу буке на територији општине Бајина Башта, Институт за безбедност и сигурност на раду, Нови Сад

стр. 26

Табела 4: анализа различитих видова кретања за Бајину Башту

Аутор: Ксенија Лукић

стр. 38

Табела 5: анализа проблема и добрих страна постојећег саобраћаја у општини Бајина Башта

Аутор: радни тим Бајина Башта

стр. 40

1. ПОЈАМ И ТЕМА УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

1.1. ПОЈАМ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ, СВРХА И МИСИЈА ИЗРАДЕ ПЛАНОВА ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

План одрживе урбане мобилности (у даљем тексту: ПОУМ) јесте стратешки, плански документ за развој одрживог начина кретања, у складу са смерницама¹ и правилима Европске Уније. ПОУМ представља корак ка остваривању одрживог развоја у складу са Агендом 2030 и Циљевима одрживог развоја. Циљ овог стратешког документа је да кроз задовољавање потреба становника обезбеди бољи квалитет живота на предметној територији. Начела на којима се заснива израда овог стратешког документа су партиципација грађана, међусекторска сарадња, сарадња владиног и невладиног сектора, савремена планска пракса као и евалуација и мониторинг предложених решења и мера.



Слика 1: приказ различитих начина активног кретања

Зашто се *саобраћај* мења термином *мобилност*?

Када је пре неколико деценија почела израда првих Планова одрживе урбане мобилности у европским градовима, примећено је да грађани често **саобраћај поистовећују са аутомобилским саобраћајем** односно моторизованим кретањима приватним аутомобилом – дакле не свим видовима моторизованог кретања, већ индивидуалним аутомобилом, чиме су други видови транспорта занемарени. Грађани Србије размишљају на сличан начин, те смо прихватили европску препоруку да се промена у начину сагледавања кретања види и у избору терминологије која се користи у изради овог стратешког документа. Стога је термин *саобраћај* замењен свеобухватнијим термином *мобилност* чиме се наглашава важност кретања људи а не возила.

¹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf

План одрживе урбане мобилности је **стратешки оријентисан план**. План одрживе урбане мобилности има све елементе стратегије – визију, циљеве и мерљиве мере/активности и индикаторе.

У оквиру српског законодавства не постоји јасно прописана процедура израде ПОУМ-а, што може бити изазовно за локалну самоуправу која овај документ израђује, усваја и спроводи. Међутим, до сада није била препрека да градови усвоје ПОУМ и успешно примењују његове мере.

Заједнички именилац разноврсних области, попут урбанизма, саобраћаја, јавног здравља, безбедности или животне средине је одржива урбана мобилност. Бољи квалитет живота треба достићи развојем и усвајањем низа градских политика. Све оне, кроз едукацију, подизање свести о неким темама, иновације, планирање и студије о мобилности, треба да достигну унапређење квалитета живота.

Основни и најважнији ресурс сваке локалне самоуправе је управо **становништво** тог подручја. Становништво је полазиште сваког урбаног развоја, док у планирању урбаног подручја саобраћај представља један од најважнијих елемената.

Сврха ПОУМ-а је да постави стратешки оквир за урбани развој на пољу урбане мобилности, као и да постави, достигне и конкретизује циљеве кроз одређене активности које су мерљиве. Приступ Плана одрживе урбане мобилности теми кретања је свеобухватан јер кретању приступа не само са инжењерског аспекта, већ успоставља конекцију кретања са здравом животном средином и економским (привредним) развојем.

БЕНЕФИТИ ПОУМ-А

- побољшан квалитет живота,
- побољшање животне средине,
- позитиван ефекат на здравље становника,
- уштеда времена и новца,
- већа безбедност,
- остварење стратешких циљева из плана развоја града,
- уштеда у инвестицијама на пољу инфраструктуре,
- позитивни ефекти на привреду,
- могућност коришћења приступних фондова ЕУ за спровођење мера,
- лакше спровођење мера због великог учешћа грађана у креирању документа.

1.2. НОВ ПРИСТУП ПЛАНИРАЊУ САОБРАЋАЈА

Претходне две деценије су донеле велику трансформацију у саобраћају и извршиле замену приоритетних групација у дневним кретањима, што је последично имало утицаја и на процес планирања саобраћаја, који се прилагодио тој трансформацији. Тежиште у планирању саобраћаја су постали одрживи видови кретања.

Сличности и разлике ПОУМ-а и Студије саобраћаја:

Суштинска разлика ова два документа је у томе да је План одрживе урбане мобилности стратешки тип документа, док је Студија аналитичан тип документа. Студија саобраћаја је дуго била обавезни елемент генералних урбанистичких планова и широко примењена на подручју Србије. Она се бави анализом постојећег стања, прикупља и анализира податке у вези са кретањем и извор је значајних информација за планирање саобраћаја, посебно када је у питању моторизован вид транспорта. Међутим, она не нуди решења, што стратешки документ по природи чини.

Ова два документа (План одрживе урбане мобилности и Студија саобраћаја) међусобно се не искључују – напротив, они су комплементарни и оба су потребна локалној самоуправи.

Елементи ПОУМ-а у процесу израде:

- фокусирање на одрживе видове кретања (пешачење, бициклирање, јавни превоз и друге видове микромобилности и активне мобилности као што су тротинети, ролери, скејтови, елек. тротинети...) када је у питању кретање на градском и приградском подручју, уместо на моторизовани саобраћај, који је, по правилу, био тежиште сваке градске саобраћајне студије;
- велика партиципација грађана, како у сагледавању постојећег стања, тако и у процесу доношења одлука, избора визија, сценарија, мера, приоритета, те касније имплементације и евалуације;
- учешће различитих стручних профила на изради документа, уместо само саобраћајних инжењера;
- значајна веза саобраћаја са екологијом, економијом, социјалном политиком, безбедношћу, темом равноправности итд.

ТРАДИЦИЦИОНАЛНО ПЛАНИРАЊЕ САОБРАЋАЈА	ОДРЖИВО ПЛАНИРАЊЕ САОБРАЋАЈА
Главни предмет поступка је инфраструктура	Инфраструктура је један од начина постизања циљева
Пројектно планирање	Стратешко и циљно планирање
Нетранспарентно одлучивање	Транспарентно одлучивање са укључивањем јавности
Главни циљеви су проток и брзина моторног саобраћаја	Главни циљеви су доступност садржаја и квалитета живота
Фокусирање на аутомобиле	Фокусирање на човека
Интензивно инвестиционо планирање	Трошковно ефикасно планирање
Пројектовање скувих инвестиција	Паметно и штедљиво пројектовање
Задовољавање потреба моторног саобраћаја	Управљање потребама моторног саобраћаја
Фокусирање на велике и скупе пројекте	Фокусирање на ефикасно и постепено побољшање
Пројектовање појединачних улица без разматрања целокупног система мобилности у граду	Пројектовање делова, који се уклапају у свеобухватни систем мобилности у граду
Домен саобраћајних инжењера	Интердисциплинарност, интеграција сектора: просторно уређење, екологија, здравље, економија...
Избор саобраћајних пројеката без стратешке процене	Стратешке процене варијанти с обзиром на постављене циљеве

Табела 1: упоредни приказ два типа планирања саобраћаја

1.3. ПРИОРИТЕТ СА АСПЕКТА УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

Инверзија приоритета у односу на традиционално планирање саобраћаја је одлика одрживе урбане мобилности. Предност се даје свим видовима активног кретања у односу на моторизован вид транспорта. Илустрација у прилогу јасно показује редослед приоритета:

- активна мобилност – пешаци, бициклисти, тротинети, елек. тротинети и други видови активног кретања,

- јавни превоз,
- индивидуални аутомобили.

Пешаци

Основни, први и природан вид кретања. Пешачење представља најздравији и најјефтинији начин кретања, који нема штетних последица по животну средину у виду буке или емисије угљен-диоксида и других штетних честица. Пешачење је вид кретања који обезбеђује социјалну једнакост јер је доступан свима и није условљен социјалним, финансијским или другим факторима. Има веома позитиван ефекат на здравље – психичко и физичко.

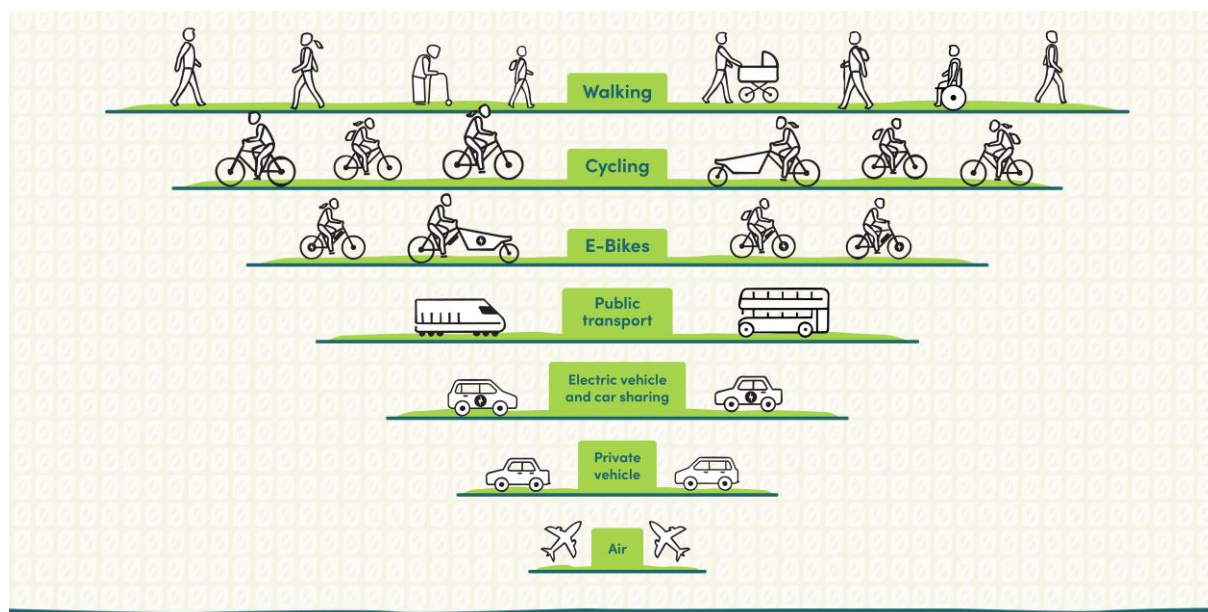
Бициклисти

Поред пешачења, други вид активног кретања је вожња бицикла. Спада у ред активности које имају велики позитиван утицај на животну средину, здравље и физичку спремност људи. Захтева мала улагања.

Други видови активне мобилности

(Електрични тротинети, електро-бицикли, тротинети, ролери, скејтови, итд.)

Наведени видови кретања такође спадају у активне видове кретања. Улагања у опрему су мала али је законска регулатива у погледу тротинета, електричних тротинета и електро-бицикала веома оскудна, што може бити потешкоћа за њихову масовнију употребу. Имају позитиван утицај на животну средину и здравље корисника.



Слика 2. илустрација приоритета у кретању

Јавни превоз

Ово је повољнија верзија моторизованог саобраћаја јер је капацитет једног аутобуса знатно већи од капацитета индивидуалног путничког аутомобила. Савремени аутобуси могу достићи веома прихватљив ниво када је у питању утицај на животну средину. Позитивна одлика јавног превоза је доступност јер се становници неког подручја могу кретати у оквиру тог простора за релативно малу количину новца, посебно када користе погодности као што су месечне или годишње карте.

У јавни превоз спада и такси који, иако је индивидуални аутомобил, остварује мање негативан утицај на животну средину.

Индивидуални аутомобил

Путнички индивидуални аутомобил је најнеповољнији вид кретања. Остварује негативан ефекат на животну средину емитовањем штетних честица и угљен-диоксида, буком и заузећем великог дела јавних површина. Инвестиција у изградњу и одржавање коловоза је скупље у односу на друге видове кретања. Аутомобил као превозно средство негативно утиче на здравље људи.

1.4. ПРОЦЕС ИЗРАДЕ ПОУМ-А

Израда Плана одрживе урбане мобилности за општину Бајина Башта је трајала 12 месеци. Израда овог стратешког документа се одвија у оквиру пројекта *Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу* који финансира Влада Шведске, а реализује Стална конференција градова и општина (СКГО) са Шведском асоцијацијом локалних власти и региона. На конкурс који је спровео СКГО одабрана су 3 града, односно 1 град и 2 општине, а то су Град Врање и општине Свилајнац и Бајина Башта. Хронолошки, процес израде ПОУМ-а је текао на следећи начин:

- Меморандум о сарадњи са општином Бајина Башта, 06 број 400-80/2024, потписан 29. марта 2024. године о изради Плана одрживе урбане мобилности општине Бајина Башта, на основу имплементације пакета подршке у оквиру пројекта *Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу 2022–2025*, коју финансира Влада Шведске, а спроводи СКГО у сарадњи са Шведском асоцијацијом локалних власти и региона САЛАР;
- Одлука о приступању изради Плана одрживе урбане мобилности општине Бајина Башта, 01 број: 06-22/2024 од 2. септембра 2024, године (“Службени лист општине Бајина Башта“, број 9/2024);
- Решење о образовању радне групе за израду Плана одрживе урбане мобилности општине Бајина Башта, 06 број: 400-80-1/2024, донето од стране председнице општине Бајина Башта;
- Иницијални састанак Пакета подршке за припрему Плана одрживе урбане мобилности општине Бајина Башта, 18. април 2024. године, Сала Скупштине општине Бајина Башта (опис пакета подршке ПОУМ, досадашња искуства ПОУМ у Србији, презентација стања одрживе урбане мобилности у Бајиној Башти, договор око начина рада у наредном периоду, обилазак саобраћајница у ужем центру Бајине Баште);
- Заједничка радионица за три радна тима за израду ПОУМ, 30 – 31. мај 2024. године, Врање (Појам одрживе урбане мобилности, значај укључивања заинтересованих страна, план укључивања заинтересованих страна, анализа јавних простора кроз шетњу градом, анализа стања и визија, ГРИД анализа и нацрт визије);
- Састанак радног тима за израду ПОУМ општине Бајина Башта, 13. јун 2024. године, Бајина Башта (подела информација са радионице у Врању, допуна ГРИД-а и табеле заинтересованих страна);

- Инфо дан, Европска недеља мобилности, 14. јун 2024. године, онлајн (смернице за обележавање, пријављивање);
- Радионица са заинтересованим странама, 21. јун 2024. године, Бајина Башта (представљање корака у изради Плана одрживе урбане мобилности, значај укључивања заинтересованих страна, анализа стања, визија, ГРИД);
- Попуњавање и слање упитника за конкурс „Екоопштина“ у категорији „Паметни град – одржива урбана мобилност“, 12. јул 2024.
- Дринин дан, 3. август 2024. године, излетиште Рача поред реке Дрине (попуњавање штампаних упитника са заинтересованим учесницима догађаја, волонтери КЗМ „Бајина Башта“);
- Обележавање Европске недеље мобилности, 16–22. септембар 2024. године, Бајина Башта;
- Анкетирање грађана: онлајн и штампани упитник о стању саобраћаја у Бајиној Башти, период анкетања: 10. септембар – 06. октобар 2024. године;
- Бројање саобраћаја организовано на 6 локација (главних раскрсница), 2. октобар 2024. године, Бајина Башта;
- Радионица са радном групом и заинтересованим странама, 15. октобар 2024. године, Бајина Башта (визија, циљеви и мере);
- Радионица са радном групом и заинтересованим странама, 27. новембар 2024. године (мере, активности, индикатори);
- Консултације са члановима Радне групе у вези са Нацртом ПОУМ-а, 19. фебруар 2025. године;
- Јавни увид или јавна расправа нацрта документа (уписати датум јавне расправе);
- Усвајање Плана одрживе урбане мобилности (уписати датум и број сл.листа).

Радни тим на нивоу општине формиран је од представника различитих струка, како би на Плану радио мултидисциплинарни тим. Укључени су и представници невладиног сектора. Одлуку о формирању радне групе је донела председница општине, дана 17.06.2024. године.



Слике 3 и 4: радионице у Бајиној Башти



Слике 5 и 6: иницијални састанак и 2. радионица у Бајиној Башти



Слика 7: заједничка радионица свих општина учесника у пројекту у Врању



Слике 8 и 9: радионице 2 и 3 у Бајиној Башти

Заинтересовани грађани су се могли укључити у израду ПОУМ-а путем анкете која је била представљена у штампаном облику на градским манифестацијама (Дринска регата, Дан Дрине, Дан без аутомобила у оквиру Европске недеље мобилности) или онлајн, попуњавањем упитника на сајту општине Бајина Башта.

Резултати анкете и консултације са представницима младих постали су део ПОУМ-а кроз одређивање правца деловања овог документа или конкретне активности.

1.5. ПЕРИОД ВАЖЕЊА ПОУМ-А

План одрживе урбане мобилности општине Бајина Башта се доноси на период од 7 година (2025–2032). Препоручује се ревизија стратешког документа на половини важећег периода, дакле након 3 године (2028. године) као и евалуација спроведених мера и кориговање плана активности за даље. У последњој години истека ПОУМ-а треба започети израду наредне генерације документа у ком ће се сублимирати искуства – позитивна и негативна из првог документа и унапредити приступ планирању одрживих видова кретања.

Територија коју обухвата План одрживе урбане мобилности је урбано подручје општине Бајина Башта. У анализи су сагледане везе најближих приградских, затим сеоских насеља на подручју општине, као и повезаност Бајине Баште са другим урбаним центрима.

Период важења Плана одрживе урбане мобилности је усклађен са Планом развоја општине Бајина Башта.

2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

2.1. ОПШТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О БАЈИНОЈ БАШТИ

Општина Бајина Башта налази се у западној Србији, југо-западно од Београда (168 км), на десној обали реке Дрине, која представља и границу са Републиком Српском, на 43°58' северне географске ширине и 19°34' источне географске дужине. Предео у централном Подрињу у прошлости се називао Рачанским крајем, а временом је постао значајан центар туризма, електропривреде и шумарства Србије. Данас је Бајина Башта позната као престоница ћирилице, град Дринске регате, општина у којој се налази Национални парк Тара и срце прелепог региона Подриње. Густина становника је сврстава у ред претежно руралне средине.²

Административни центар општине је насеље Бајина Башта које има урбани карактер, а лежи испод обронака планине Таре, на десној обали реке Дрине. Седиште општине је преко превоја Дебело брдо (1090 м) повезано са Ваљевом (70 км), долином реке Дрине са Љубовијом (48 км) и Шапцем (172 км), а преко превоја Кадињача (880 м) са градом Ужице (36 км), седиштем Златиборског управног округа коме припада и општина Бајина Башта.

Клима је умерено континентална уз повећану влажност ваздуха услед изградње вештачких језера Заовине и Перућац. Предео је изузетно богат природним лепотама а обухвата и део Националног парка Тара.



Слика 10: приказ насеља Бајина Башта и реке Дрине

² <https://taradrina.com/bajina-basta-danas/>

Површина општине: 673 км²

Надморска висина: 275 м н. в.

Број насеља: 36

Број становника општине: 23.533 (извор: РЗС, попис из 2022. године)

Број становника насеља: 9.543 (извор: РЗС, попис из 2022. године)

Густина насељености: 34,97 ст/км²

Конфигурација терена: налази у подножју планинских масива (Тара, Повлен, Маљен и долине реке Дрине).

2.2. ДЕМОГРАФСКЕ ОДЛИКЕ

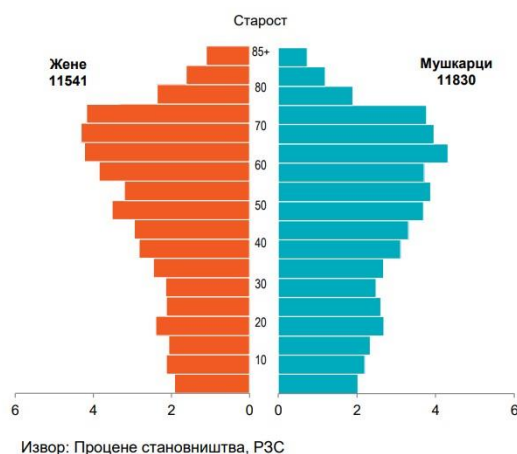
Према доступним подацима Републичког завода за статистику из Пописа становништва 2022. године, укупан број становника општине Бајина Башта износи 23.533, док у урбаном подручју насеља Бајина има 8.971 становника. Примећује се тенденција пада броја становника на нивоу целе општине.

Број становника по последњем попису (2022. година)	Укупно ЈЛС	УРБАНА СРЕДИНА	РУРАЛНА СРЕДИНА
	23.533	8.971	14.562
Процена броја становника из постојећих извора (2022, 2023. и дугорочна)	26.022 (2011) 21.282 (2032)	9.148 (2011) 8.979 (2032)	16.874 (2011) 12.567 (2032)

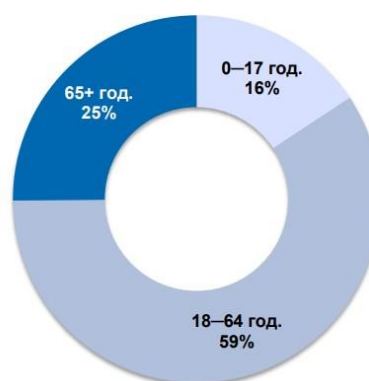
Табела 2: приказ броја становника

Просечна старост становништва општине Бајина Башта износи 45,9 година. Забележен је тренд смањења учешћа деце и омладине, односно, повећање учешћа старијег становништва у укупном броју становника. Контингент радно активног становништва износи 62% укупног становништва. Постоји равнотежа у односу полова, што је пожељно са аспекта породичних односа, и укупне социјалне и економске стабилности.³

Становништво по петогодишћима и полу, 2023. (%)



Становништво према старосним групама, 2023.



Слике 11 и 12: приказ становништва општине Бајина Башта⁴
(Извор: РЗС – Профил општине)

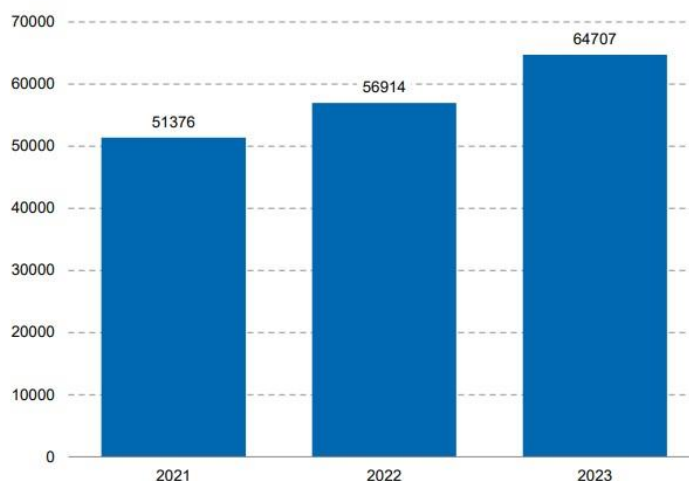
³ План одрживог развоја општине Бајина Башта („Сл. Лист општине Бајина Башта“, бр. 15/24)

⁴

http://devinfo.stat.gov.rs/serbiaprofilelauncher/files/profiles/sr/1/DI_Profil_Bajina%20Basta_EURSRB002001001005.pdf

По статистичким подацима, општина Бајина Башта је сврстана у недовољно развијене општине у Србији. Просечна нето зарада по запосленом у општини исплаћена у 2015. години у децембру је за 16.6% виша од оне из децембра 2014. године. Како можемо да приметимо, у последње 3 године бележи се пад нето дохотка, како на републичком нивоу тако и на територији општине Бајина Башта. Ови подаци нам указују да се општина мора више ангажовати на подстицању локалне привреде и економских активности.

Просечне зараде без пореза и доприноса*, 2021–2023. (РСД)



* Од 2018. просечне зараде не односе се на општину рада, него на општину пребивалишта запослених

Извор: Статистика запослености и зарада, РСЗ

Слика 13: просечне зараде на територији општине
(Извор: РСЗ – Профил општине)

У погледу структуре радно активног становништва (2022), у општини Бајина Башта је најзаступљеније ангажовање у области пољопривреде и прерађивачке индустрије, а затим следе грађевинарство, трговина и оправка моторних возила, хотели и ресторани и енергетика са мањим учешћем⁵.



САОБРАЋАЈ И ИНФРАСТРУКТУРА

Основни подаци

Дужина путева (km) ¹	1510	(2023)
Изграђени станови на 1 000 становника ²	5	(2023)
Телефонске линије (на 100 становника) ¹	29	(2023)

Извор:

¹ Саобраћај и телекомуникације, РСЗ

² Статистика грађевинарства, РСЗ

Слика 14: основни подаци о саобраћају
(Извор: РСЗ – Профил општине)

⁵ <https://taradrina.com/bajina-basta-danas/>



ЖИВОТНА СРЕДИНА

Основни подаци

Дужина водоводне мреже (km) ¹	180	(2023)
Домаћинства прикључена на водоводну мрежу ¹	4518	(2023)
Дужина канализационе мреже (km) ¹	98	(2023)
Домаћинства прикључена на канализациону мрежу ¹	4000	(2023)
Територија под шумом (ha) ²	38840	(2020)
Пропорција територије под шумом* (%) ²	58	(2020)



* Циљеви одрживог развоја - индикатор 15.1.1

Извор:

¹ Статистика и рачуни животне средине, РЗС

² Статистика шумарства, РЗС

Слика 15: основни подаци о стању животне средине у општини Бајина Башта
(Извор: РЗС – Профил општине)



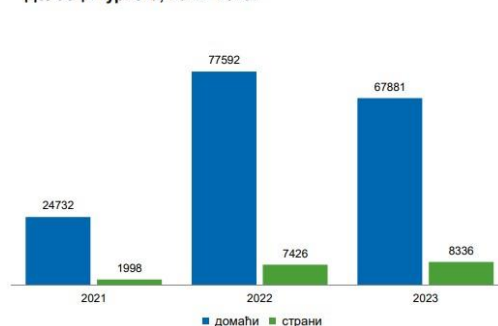
УГОСТИТЕЉСТВО И ТУРИЗАМ

Основни подаци

Доласци туриста		
домаћи	67881	(2023)
страни	8336	(2023)
Ноћења туриста		
домаћи	261823	(2023)
страни	19539	(2023)
Просечан број ноћења туриста		
домаћи	3,9	(2023)
страни	2,3	(2023)

Извор: Месечни извештај о доласцима и ноћењима туриста у смештајним објектима, РЗС

Доласци туриста, 2021–2023.



Слика 16: основни подаци о туризму у општини Бајина Башта
(Извор: РЗС – Профил општине)

2.3. АНАЛИЗА ПУТНЕ МРЕЖЕ И ПОВЕЗАНОСТ СА ОКОЛНИМ МЕСТИМА

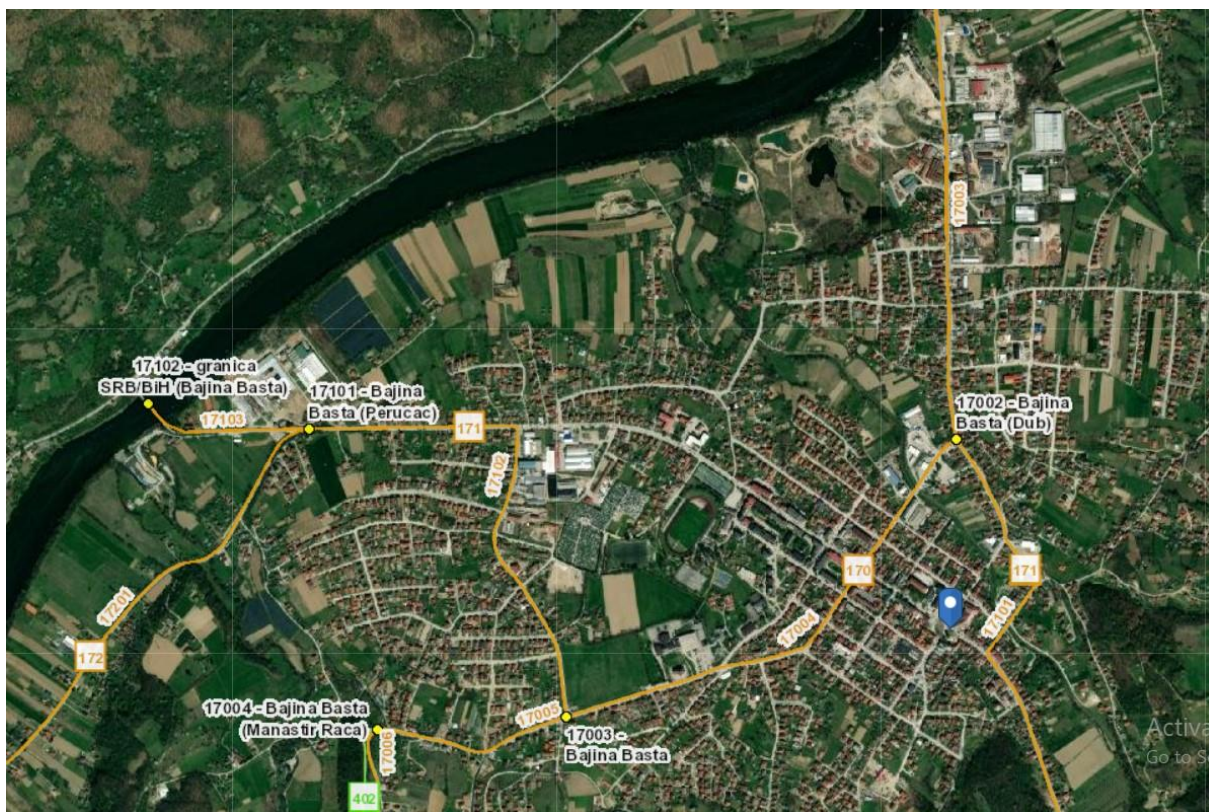
Према **Просторном плану општине Бајина Башта** („Сл. лист општине Бајина Башта“, бр. 10/12 и 9/16), друмски саобраћај представља примарни вид транспорта људи и робе на територији општине.

Окосницу друмског саобраћаја чине следећи државни путеви:

- ДП I реда бр. 19.1: Мали Зворник – Љубовија – Рогачица – Бајина Башта – Дуб – Дупци;
- ДП II реда бр. 111: Ваљево (Рогачица) – Седларе – Рогачица 1 - Костојевићи – Дуб;

- ДП II реда бр. 112: Перућац – Бајина Башта – за Манастир Рачу – Калуђерске Баре – Кремна 1 – Кремна – Кнежевићи;
- ДП II реда бр. 112а: Калуђерске Баре – Заовине;
- ДП II реда бр. 112б: за манастир Рачу – манастир Рача;
- ДП II реда бр. 213: Седларе – Мравињци – Варда – Јакаљ – Ужице (Јакаљ);
- ДП II реда бр. 263: Ужице (Косјерић) – Косјерић (Ужице) – Варда – Јакаљ – Костојевићи.

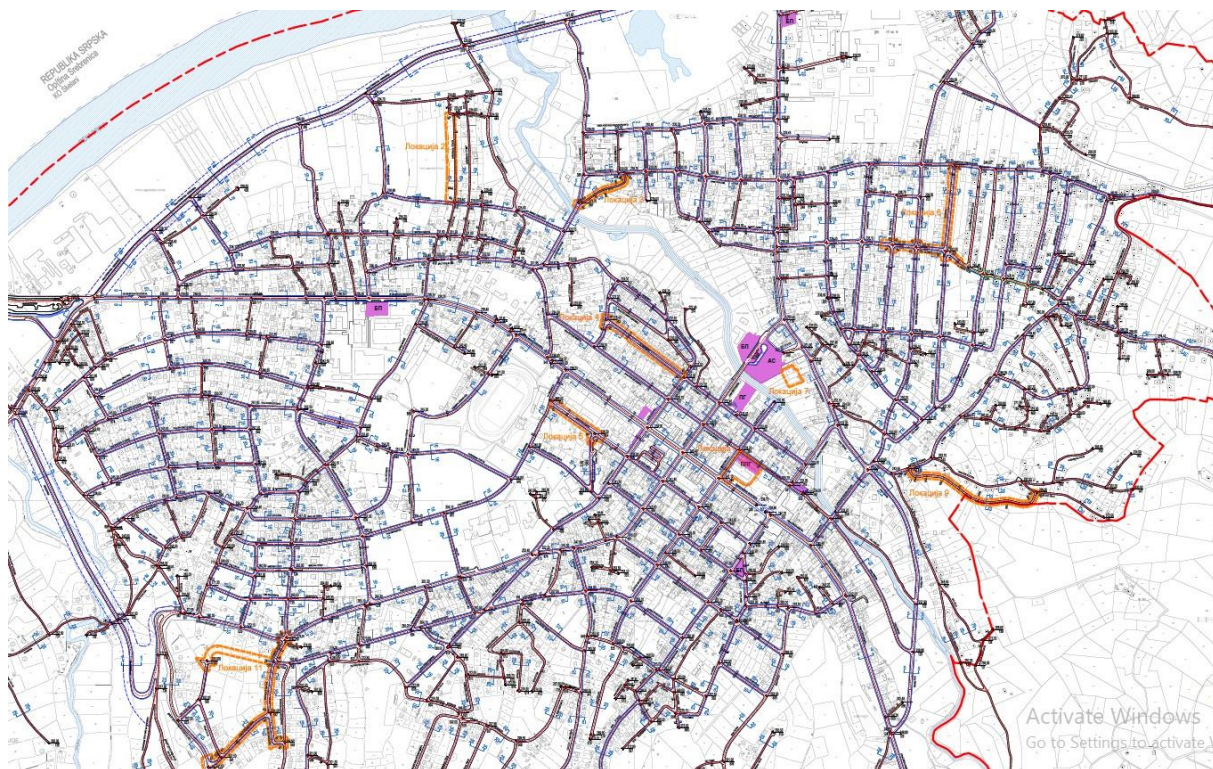
Значајни део саобраћајне мреже чини и мрежа општинских путева. Мрежа општинских путева недовољно је развијена и потребно је њено даље проширење и унапређивање у циљу развоја веза унутар планског подручја. Укупна дужина општинских путева ван ППППН НП Тара износи 51,76 км (на територији целе општине 68,25 км), од чега је 36,65 км (70%) са савременим коловозом (на територији целе општине 53,12 км или 78%), док је преосталих 15,11 км са земљаним застором (на територији целе општине 15,13 км).



У складу са Уредбом о категоризацији државних путева на територији Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 14/2012) кроз насељено место Бајина Башта пролазе следећи државни путеви:

- ДП II реда број 143 (Ваљево – Седларе – Рогачица – Бајина Башта – Кремна) – део деонице Рогачица – Бајина Башта (према ранијој категоризацији М19.1),
- део деонице Бајина Башта – Кремна (према ранијој категоризацији Р112),
- ДП II реда број 145 (Бајина Башта – Дуб – Ужице) – део деонице Бајина Башта – Дуб (према ранијој категоризацији М19.1),
- Према горепоменутој уредби, део државног пута II реда бр. 112 (према ранијој категоризацији) деоница Бајина Башта – Перућац и државни пут број 1126 (Бајина Башта – Манастир Рача), у обухвату предметног плана, прекатегорисани су у општинске путеве.

За уличну мрежу Бајине Баште је карактеристично и да не постоји јасно дефинисана хијерархија у функционалном повезивању, а попречни профил улица врло често не прати значај повезивања у мрежи. Постојећа улична мрежа, осим ужег централног градског подручја, где има ортогонални карактер и широке регулације, може се оценити као лоша, неуређена и недоследна (чести узани и непотпуни попречни профили).



Слика 18: приказ урбане матрице и саобраћајница из ПГР „Бајина Башта“

Према положају у путној и уличној мрежи могу се издвојити следеће категорије саобраћајница у Просторном плану општине Бајина Башта:

- Градским саобраћајницама првог реда припадају све улице које се у границама плана поклапају са правцима државних путева (из правца Ваљева ДП 143, улице Миленка Топаловића, Светосавска, Ужичка улица, Улица Душана Вишића, правац ДП 143 према Кремнима и правац ДП 145 према Ужицу). Стање градских саобраћајница првог реда, како у погледу попречног профила, тако и у погледу

коловозног застора и елемената примењене сигнализације углавном је задовољавајуће;

- Категорији градских саобраћајница другог реда припадају следеће улице: Улица Кнеза Милана Обреновића, Рибарска улица и у наставку део бившег државног пута Р112 – до границе плана (према Перућцу), као и саобраћајница која представља наставак Улице Кнеза Милана Обреновића до граничног прелаза. Постојеће стање и ових саобраћајница је такође солидно;
- Мрежу сабирних саобраћајница чине улице: Рачанских Бораца и Браће Чучковића, Миленка Тришића Бимбе, Николе Тесле, Гвоздачка, Иве Лоле Рибара, Војводе Мишића, Вука Караџића, улице Хајдук Вељка и 12. јули, Браће Нинчића, део Улице Миленка Топаловића, Улица Хаџи Мелентијева, улице Павла Борозана и ЈНА, Драгољуба Бешлића Шабана, Његошева, Војислава Јелисавчића и Царице Милице, улица која повезује Војислава Јелисавчића и Светосавску. Значајан број улица које припадају овој категорији захтева реконструкцију што подразумева проширење коловоза или допуну профила (изградњу тротоара);
- Све остале улице припадају категорији осталих – стамбено приступних саобраћајница. Ово је најбројнија категорија и за њу је карактеристична мала ширина коловоза, непотпун попречни профил, као и лоше стање коловозног застора и сигнализације.

Станице за снабдевање горивом

На територији општине налази се девет станица за снабдевање горивом које задовољавају потребе локалног становништва и локацијски су адекватно распоређене. Шест станица налази се у Бајиној Башти и по једна у Костојевећима, Овчињи (Гмила Присека), Заројљу (Пашина Раван) и на Тари (Калуђерске баре). Бензинске станице располажу са свим врстама горива, док је на четири могуће и снабдевање течним нафтним гасом (ТНГ).

Ваздушни саобраћај

На територији Општине налази се Аеродром „Поникве“*. То је војни аеродром оштећен у НАТО бомбардовању 1999. године и у плану је његово отварање за цивилну употребу. Најближи међународни аеродром је у Београду на удаљености 200 км преко Ваљева.

**напомена: део аеродрома припада територији града Ужице, а део општине Бајина Башта.*

Водни саобраћај

Водни саобраћај је локалног и туристичког значаја и углавном се обавља на реци Дрини и језеру Перућац.

2.4. АНАЛИЗА ДРУГИХ ЕЛЕМЕНАТА САОБРАЋАЈА У УРБАНОМ ПОДРУЧЈУ

Анализа пешачког саобраћаја

Насеље Бајина Башта има пешачку зону у Улици Кнеза Милана Обреновића, од Трга Душана Јерковића до раскрснице са Улицом Браће Нинчића, у дужини од 160 м (стално затворена за саобраћај), а у продужетку исте, до раскрснице са Улицом Светосавском,

у дужини од 310 м (од 17.00 до 4.00 сата). Крајем 2024. године, након реализације Пројекта реконструкције Улице Кнеза Милана Обреновића, поменути продужетак стално је затворен за саобраћај и тиме продужена постојећа пешачка зона. Такође је реконструисан Градски трг, који је важан елемент урбаног подручја Бајине Баште и део пешачке зоне.

Издвојене површине за кретања пешака постоје само у градском језгру. Тротоари су реализовани у оквиру саобраћајног профила главних градских саобраћајница.

Анализа бицикличког саобраћаја

У оквиру општине Бајина Башта не постоје изграђене бицикличке стазе или траке. Тиме се значајно обесхрабрује употреба бицикла као превозног средства. Становници користе тротоар за вожњу бициклом или коловоз, што значајно смањује безбедност. Плански документи као основ просторног развоја стимулишу изградњу бицикличке инфраструктуре, али на нивоу препоруке а не обавезног елемента саобраћајне инфраструктуре. Анимирање грађана да повећају коришћење бицикла као превозног средства захтева почетак изградње бицикличке инфраструктуре.

У урбаном подручју Бајине Баште постоје метални рамови за паркирање бицикла на 12 локација, које је у оквиру пројекта „Светионик знања“ спровела Канцеларија за младе.

У Бајиној Башти се традиционално два пута годишње одржавају бициклијаде које привлаче велики број учесника – Породична и Ћирилична. Циљ породичне бициклијаде је промовисање здравог и породичног живота, безбедност у саобраћају и дружење у природи. Манифестација је рекреативног карактера и намењена је деци и одраслима. Дужина стазе је 26 км на релацији Бајина Башта – Перућац – Бајина Башта. „Ћирилична бициклијада“ је манифестација која се одржава сваког септембра на траси Парк ћирилице – Музеј ћирилице - манастир Рача - излетиште „Ћирилица“ - Парк ћирилице. Циљ Ћириличне бициклијаде је промоција здравог начина живота, рекреативног бициклизма, заштите животне средине, безбедности у саобраћају, неговања и сталног коришћења ћирилице и представљање значаја манастира Рача и дмета Рачанске књижевне и преписивачке школе. Организатор обе манифестације је Туристичка организација „Тара-Дрина“ под покровитељством Општине Бајина Башта.

Анализа јавног превоза

У општини постоји организован јавни превоз. Превозник који обавља ову услугу је „Ракета АБ“ из Бајине Баште. Број возила у приградском превозу је 20, а укупан број полазака у току дана је 63. Погонско гориво које аутобуси користе је дизел Д2, уз просечну старост возила од 15 година.

Пријем и отпрема путника у јавном приградском и међуградском саобраћају се обавља са аутобуске станице Бајина Башта, која је лоцирана између Светосавске и Улице Хаџи Мелентијеве. Са становишта положаја и капацитета, аутобуска станица у потпуности задовољава потребе становника.

Број такси стајалишта износи 4 и она задовољавају потребе становника. Укупан број регистрованих такси возила износи 90.

Паркирање

У насељу Бајина Башта постоји систем наплате за паркинг возила, а овом услугом управља ЈП „ББ ТЕРМ“. Број обележених паркинг места за наплату износи 325, и

подељена су у 2 зоне. Осим тога, постоји још око 175 паркинг места ван зона наплате. Постоји 5 обележених паркинг места за особе са инвалидитетом.

Број паркинг места у првој зони: 150,
Број паркинг места у другој зони: 175,
Укупан број зонских паркинг места: 325,
Број остварених паркинг сати током 2023. године: 200.000 часова.

Генерално, коловозни застор захтева рехабилитацију, нарочито на периферним деловима уличне мреже, док одређен број улица нема савремен коловозни застор. Евидентан је и недостатак уређених јавних површина за паркирање возила. Хоризонтална, вертикална и светлосна сигнализација такође захтевају обнављање.

Регистрована возила

Према доступним подацима МУП-а, број регистрованих возила у **општини Бајина Башта за 2023. годину износи: 11.912** и има тенденцију раста из године у годину, чиме прати тренд повећања степена моторизације на нивоу целе Србије.

Број издатих возачких дозвола за жене износи: 737, а за мушкарце: 2.130,
Просечна старост возила је 18 година,
Врста погонског горива за возила: 58% дизел, 42% бензин и ТНГ,
Број регистрованих теретних возила: 1.353,
Број саобраћајних незгода: 67,
Број погинулих лица: 2,
Број погинуле деце: 0.

Одржавање путева

Одржавање у смислу чишћења снега са површина јавне намене обавља ЈКП „12. септембар“ Бајина Башта по приоритетима. Приоритет 1. нивоа су: тротоари на мостовима и путевима ка школама, вртићу, Дому здравља као и ужи центар општине. Приоритет 2. нивоа су: општинско гробље, уређен паркинг простор и тротоар испред зграде Општине.

2.5. ПОВЕЗАНОСТ ПОУМ-А И ДРУГИХ СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНАТА

У Републици Србији још увек не постоји правни за израду Планова одрживе урбане мобилности. У наставку је преглед прописа и докумената јавне политике који уређују питања блиска тематици планирања одрживе урбане мобилности:

- Закон о локалној самоуправи,
- Закон о планском систему Републике Србије,
- Зелена агенда за Западни Балкан (*Green Agenda for The Western Balkans*).

Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године је једини стратешки документ на националном нивоу који предвиђа израду Планова одрживе урбане мобилности за урбана подручја. Израда Стратегије развоја саобраћаја у Републици Србији до 2035. године је у току.

У претходном поглављу је дат преглед саобраћајне инфраструктуре из **просторних и урбанистичких планова** који су стратешки оријентисани и који постављају главне токове и правце за одвијање свих врста саобраћаја. На подручју општине то је Просторни план општине Бајина Башта, а на нивоу урбаног подручја План генералне регулације за насеље Бајина Башта. Комплементаран документ ПГР-у је Саобраћајна

студија градског подручја Бајине Баште, коју је израдио Институт за путеве АД из Београда у мају 2008. године.

Основни стратешки документ који служи за развој локалне самоуправе је **План развоја општине Бајина Башта** („Сл. лист општине Бајина Башта“, бр. 15/24), који је усвојен током израде Плана одрживе урбане мобилности за Бајину Башту. Управо овај документ даје упориште и за развој урбане мобилности, кроз активности у одељку: развојни правац – *Урбани развој и заштита животне средине*.

Према анализи саобраћајне инфраструктуре, наводи се да је друмски саобраћај примаран вид транспорта људи и роба али да је мрежа општинских путева недовољно развијена и да је потребно њено унапређење у циљу развоја веза унутар општине.

*Приликом даљег планирања саобраћајне инфраструктуре треба укључити и бициклистички саобраћај. Тежња ка смањењу употребе аутомобила довела би до повећаног удела пешака, бициклиста и јавног превоза. Обележавањем делова улица у граду може се пронаћи простор за пешачке и бициклистичке стазе, као допуна саобраћају и посебно туризму, спортско-рекреативној функцији и намени у простору. Бициклистичке стазе могу бити изграђене реконструкцијом шумских путева, дуж општинских путева и планинарских стаза са уређеним одмориштима, на за то пригодним локалитетима уз објекте са природним и културним идентитетом.*⁶

План развоја општине тежиште ставља на туризам као окосницу привредног развоја, уз посебне циљеве који се односе на изградњу бициклистичких и пешачких стаза у служби туристичких знаменитости, као и изградњу гондоле као елемента туристичког прстена у обиласку природних знаменитости подручја.

РАЗВОЈНИ ПРАВАЦ 2: УРБАНИ РАЗВОЈ И ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ		
Приоритетни циљ	Мера	
2.1. Унапређена саобраћајна инфраструктура	2.1.1.	Изградња нових и санација/реконструкција постојећих локалних саобраћајница у градском и у руралном подручју
	2.1.2.	Израда пројектне документације и изградња пешачких и бициклистичких стаза и трака
	2.1.3.	Уклањање инфраструктурних препрека особама са инвалидитетом

Слика 19: приказ из Плана развоја општине на тему саобраћаја

2.6. КВАЛИТЕТ ВАЗДУХА

Мониторинг квалитета ваздуха врши се на једној локацији у центру насеља, а последњи извештаји су из 2024. године. Међутим, у општини Бајина Башта није успостављен систем за континуирано мерење и праћење стања квалитета ваздуха.

Према незваничним подацима са интернета (<http://xeco.info/xeco/vazduh>), присутна су значајна прекорачења граничних вредности суспендованих честица које загађују ваздух у Бајиној Башти у току грејне сезоне. Резултати мерења квалитета амбијенталног ваздух на мерном месту у центру града, извршено од стране овлашћених правних лица, уназад две године, показују прекорачења суспендованих честица PM10 i PM2,5, у зимским месецима. Емисије штетних и загађујућих материја из градске и школске топлане и

⁶ План одрживог развоја општине Бајина Башта („Сл. лист општине Бајина Башта“, бр. 15/24)

индивидуалних ложишта, препознати су као један од главних извора који доприносе лошем квалитету ваздуха на локалном нивоу. Градска котларница користи мазут, а школска котларница угаљ.

Прелазак са фосилних на „чистији“ начин загревања у колективном и индивидуалном становању допринеће смањењу укупног загађења ваздуха у Бајиној Башти. Повишене концентрације загађујућих материја, а нарочито честично загађење и чађ, имају изразито негативан утицај на квалитет животне средине и здравље људи. Мерама енергетске ефикасности (замена столарије, замена котлова, набавка соларних панела и топлотних пумпи) покушава се побољшати стање у овој области.

2.7. БУКА

Мониторинг нивоа буке врши се на 22 локације у насељу, а последњи извештаји су из децембра 2024. године. Извештај о мониторингу буке на територији општине Бајина Башта је израдио Институт за безбедност и сигурност на раду из Новог Сада.

Мерење је извршено према законским прописима у току дана и ноћи и приказане су граничне вредности.

Локације на којима је обављен мониторинг су следеће:

Редни број	Локација мерног места Бајина Башта
1.	Улица Душана Вишића — наспрам хладњаче „Impresa Group“ - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
2.	Улица Душана Вишића – испред зграде Општине Бајина Башта - Извори буке: саобраћај и активности општине у току дана - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
3.	Улица Миленка Топаловића – наспрам ГП „Стандард“ и ММ „Промет“ - Извори буке: саобраћај и активности предузећа за обраду дрвета - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
4.	Улица Миленка Топаловића – наспрам предузећа „Електроизградња“ - Извори буке: саобраћај, паркинг простор и предузеће - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
5.	Улица Миленка Топаловића — код бензинске пумпе „Ауто Центар“ - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
6.	Раскрсница улица Александра Карађорђевића и Степе Степановића - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: прелазе граничне вредности
7.	Улица Светосавска – изнад бензинске пумпе НИС - Извори буке: саобраћај у улици на пумпи - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
8.	Улица Војводе Мишића – код зграде Поште - Извори буке: саобраћај

	- Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
9.	Улица Кнеза Милана Обреновића – код Дома здравља - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
10.	Улица Кнеза Милана Обреновића – индустријска зона - Извори буке: индустрија и саобраћај ка граничном прелазу - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: прелазе граничне вредности
11.	Улица Драгољуба Бешлића – код предузећа „In Sistem“ - Извори буке: саобраћај и активности предузећа - Дневна мерења: прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: прелазе граничне вредности
12.	Улица Светосавска – испред ОШ „Свети Сава“ - Извори буке: саобраћај и активности школе - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
13.	Улица Вука Караџића – испред Гимназије “Јосиф Панчић” - Извори буке: саобраћај и активности гимназије - Дневна мерења: прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
14.	Улица Рајка Тадића – испред ОШ „Рајак Павићевић“ - Извори буке: саобраћај и активности школе - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
15.	Раскрсница улица Војводе Путника и Хаџи Мелентијеве - Извори буке: саобраћај, бензинска станица, продавница - Дневна мерења: прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
16.	Раскрсница улица Војводе Путника и Браће Нинчића - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
17.	Раскрсница улица Кнеза Милана Обреновића и Светосавске - Извори буке: саобраћај, пословни и угоститељски објекти - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
18.	Раскрсница улица Кнеза Милана Обреновића и Браће Нинчића - Извори буке: саобраћај, пословни и угоститељски објекти - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
19.	Трг Душана Јерковића – испред Робне куће „Београд“ - Извори буке: пословни и угоститељски објекти - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
20.	АМСС – испред Лукоил пумпе - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: прелазе граничне вредности
21.	Угао улица Вука Караџића и Војводе Путника - Извори буке: саобраћај и кафићи - Дневна мерења: прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности
22.	Пут Бајина Башта – Перућац - Извори буке: саобраћај - Дневна мерења: не прелазе граничне вредности - Ноћна мерења: не прелазе граничне вредности

Табела 3: табела са списком локација за мониторинг буке

На основу извршених мерења нивоа буке у животној средини на означеним местима на територији општине Бајина Башта може се закључити да је највећи ниво буке у дневном периоду измерен на МБ15 – раскрсница Војводе Путника и Хаџи Мелентијеве. Највећи ниво буке у периоду вече измерен је на МБ7 – Улица Светосавска, код НИС пумпе. У периоду ноћи највећи ниво буке забележен је на МБ20 – АМСС.

Најмањи ниво буке у дневном периоду је забележен на МБ19 – Трг Душана Јерковића, који је претворен у пешачку зону, што нам јасно говори о великом утицају који саобраћај има на генерисање буке.

2.8. ПРОМОЦИЈА УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ У БАЈИНОЈ БАШТИ ДО САДА

Током протеклих неколико година, а нарочито од 2019. године, општина Бајина Башта је активно деловала на пољу умрежавања са другим српским градовима, на размени искуства и добрих пракси на тему урбане мобилности. Управо је ова размена добрих и лоших примера из домаће праксе довела до афирмације теме урбане мобилности и створила позитивну атмосферу међу представницима општинског руководства за израду ПОУМ-а Бајине Баште. Представници општине су учествовали у бројним вебинарима, онлајн и уживо састанцима и семинарима на тему урбане мобилности у организацији Сталне конференције градова и општина.

Веома је важно да се са грађанима разговара на тему урбане мобилности у простору који је њима комфоран, што често значи да из канцеларије треба изаћи на улицу, где се одвија кретање, и разговарати са учесницима у саобраћају. Такође, приближити се грађанима на неочекиваним местима, нпр. на манифестацијама које нису уско везане за саобраћај али могу бити добра прилика да се разговара и прикупе ставови одређених социјалних или старосних структура које нису обухваћене традиционалним прикупљањем мишљења, као што су деца школског узраста или средњошколци.

- Дринска регата, 15–21. јула 2024. године, Бајина Башта (пешачка зона у главној улици),
- Дринин дан, 3. август 2024. године, излетиште Рача поред реке Дрине (попуњавање штампаних упитника са заинтересованим учесницима догађаја, волонтери КЗМ „Бајина Башта“),



Слике 20 и 21: попуњавање упитника од стране грађана током Дрининог дана

ЕВРОПСКА НЕДЕЉА МОБИЛНОСТИ

Најбоља манифестација за промоцију урбане мобилности је Европска недеља мобилности, са акцентом на Дану без аутомобила. ЕНМ се одржава на европском нивоу последњих 20 година и то сваког септембра, од 16.9. до 22.9. Општина Бајина Башта је неколико пута учествовала у овој међународној манифестацији, а највећи број активности је забележен током 2019. године и 2024. године. Европска недеља мобилности је спроведена у сарадњи са локалним Саветом за безбедност саобраћаја.

Активности спроведене током Европске недеље мобилности у Бајиној Башти 2024. године:

- Свечано отварање, 16. септембар 2024. године, сала Скупштине општине Бајина Башта,
- Деца и кретање, 17. септембар 2024, Дечији вртић „Невен“, шетња и цртање, ОШ „Рајак Павићевић“, лекари Дома здравља – предавање о користима активних видова кретања,
- Полигон спретности, 18. септембар 2024. године, ОШ „Свети Сава“,
- Безбедност у саобраћају, 19. септембар 2024. године, Саобраћајна полиција,
- Додела награде „Екоопштина 2024“,
- Дан без аутомобила, 20. септембар 2024. године, попуњавање упитника и разговор са грађанима,
- Затварање главне улице за саобраћај, 21. септембар 2024. године,
- Пузијада,
- Светски дан без аутомобила, 22. септембар 2024. године, са планинарима у шетњу, активности Дома здравља.



Слика 22: полигон спретности у Основној школи „Свети Сава“



Слике 23 и 24: штанд током Дана без аутомобила и Пузијада

CIVINET Slovenia-Croatia-SEE (<https://civitas.eu/civinet/civinet-slovenia-croatia>)

У оквиру CIVITAS мреже формирано је више регионалних мрежа, сходно заједничком говорном подручју. Словенија и Хрватска су формирале свој кластер, да би им се касније прикључиле Босна и Херцеговина, Македонија, Црна Гора и Србија, те је основан огранак CIVINET Словенија-Хрватска-Југоисточна Европа. Циљ мреже је пренос знања и добрих пракси, као и осмишљавање заједничких пројеката који унапређују одрживе видове кретања. Општина Бајина Башта ће размотрити могућности да постане члан наведене мреже.

2.9. РАДОВИ НА УНАПРЕЂЕЊУ ИНФРАСТРУКТУРЕ У ПРЕТХОДНОМ ПЕРИОДУ

Неки од важних пројеката који су реализовани у претходном периоду на унапређењу постојеће или изградњи нове инфраструктуре:

- Катастар саобраћајне сигнализације,

- Главни пројекат саобраћајне опреме и сигнализације за градско подручје насеља Бајина Башта (2011),
- Главни пројекат саобраћајне сигнализације на површинама за паркирање предвиђених за систем наплате и контроле паркирања у Бајиној Башти (2019),
- Реконструкција градског трга (2024),
- Проширење пешачке зоне (2024).



Слика 25: реконструисани трг



Слика 26: реконструисани трг и шеталиште



Слика 27 :реконструисани трг и шеталиште

3. АНКЕТА

3.1. АНКЕТИРАЊЕ ГРАЂАНА

Анкетни упитник о начину кретања становника Бајине Баште, првенствено насеља Бајина Башта а затим и околних села, спроведен је у онлајн и штампаном облику током септембра месеца 2024. године. Један део штампаних упитника је дистрибуиран и током лета, где су градске манифестације Дринин дан и Дринска регата искоришћене за промоцију одрживе урбане мобилности и попуњавање упитника са грађанима.

Сви прикупљени одговори су потом унети у јединствени формат ради обраде података. Анкета је дала значајне увиде о начину кретања становништва, шта су потешкоће у њиховом кретању, и прикупила сугестије и смернице за даљи развој свих начина транспорта.

Подаци прикупљени током анкетирања од стране локалног становништва су послужили као основ за доношење одлука током израде Плана одрживе урбане мобилности и усмерили развојне правце овог документа.

Период спровођења онлајн анкете: 10.09.2024 – 06.10.2024. Анкетни упитник је био доступан на званичном сајту општине Бајина Башта у наведеном периоду.

Анкета је била анонимна а подаци прикупљени у њој се користе само за потребе израде ПОУМ-а Бајина Башта и иницирање нових пројеката у овој области.

Укупан број анкетираних лица: 442.

Овај број испитаника за насеље величине Бајине Баште је добар репрезентативни узорак и може се сматрати меродавним узорком.

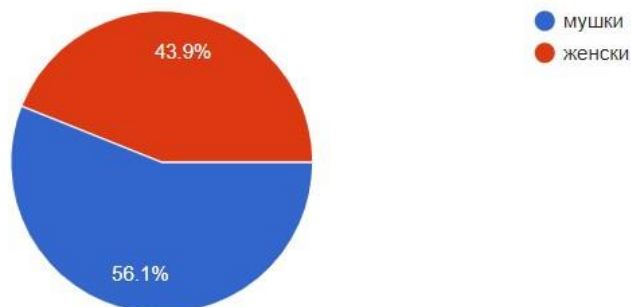
Анкетни упитник са свим питањима се налази у прилогу овог документа.

1. Базичне информације о испитаницима

Прикупљене су основне информације о испитаницима у погледу: пола, старости, врсте запослења, као и места становања (за запослене) или места школовања (за ученике).

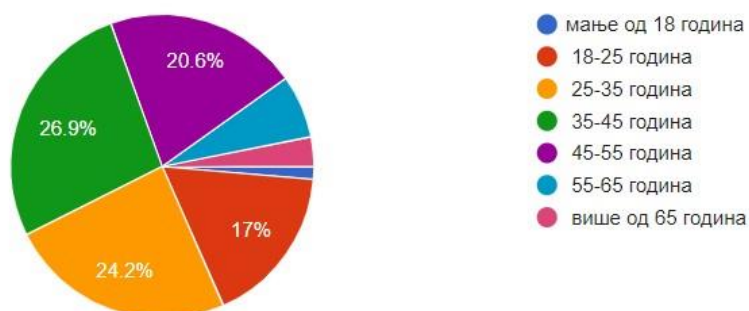
Ова врста информација је значајна у сагледавању корисничких навика за кретање по граду и социјалне структуре становништва. Тако се може видети која социјална групација преферира пешачење, јавни превоз или аутомобил и на основу тога усмерити мере на ту социјалну групу. Такође је важно уочити корелације између одређених полних и старосних групација и њихових навика како би се могло унапредити корисничко искуство за сваку од њих.

17. Пол:



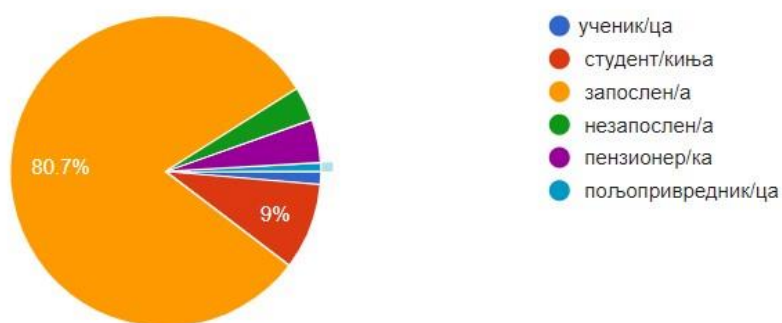
Питање 17: навести пол испитаника

18. Старост:



Питање 18: старост испитаника

19. Којој групи становника припадате?



Питање 19: врста запослења испитаника

2. Информације о навикама у дневним кретањима

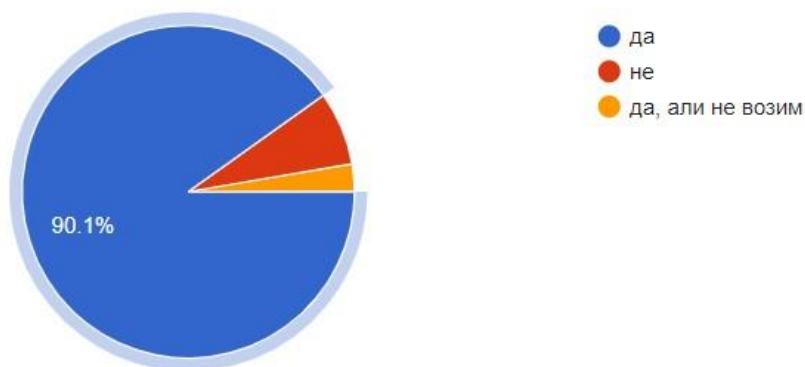
Испитаници су давали одговоре о својим просечним дневним навикама и преферираном средству кретања у току типичне радне недеље: одлазак ка послу/школи, у куповини, на активности у слободно време – посете пријатељима или одлазак у ресторан и слично, на спорт и рекреацију.

Понуђене опције су следеће:

- Приватан аутомобил (возач),
- Приватан аутомобил (путник),
- Пешице,
- Бициклом,
- Јавним превозом,
- Таксијем,
- Електричним тротинетом,
- Другим начинима.

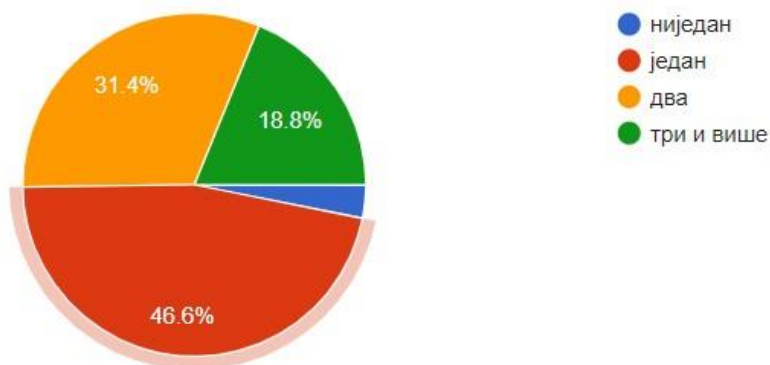
Следећи низ питања се односи на поседовање возачке дозволе, број аутомобила у домаћинству, као и да ли испитаник поседује бицикл, мотор, тротинет или лако возило на електрични погон (елек. тротинет, елек. бицикл). Испитаници су давали и процену колико дуго користе одређени вид транспорта у току дана, просечно.

7. Да ли поседујете возачку дозволу?



Питање 7: поседовање возачке дозволе

8. Број аутомобила у вашем домаћинству?



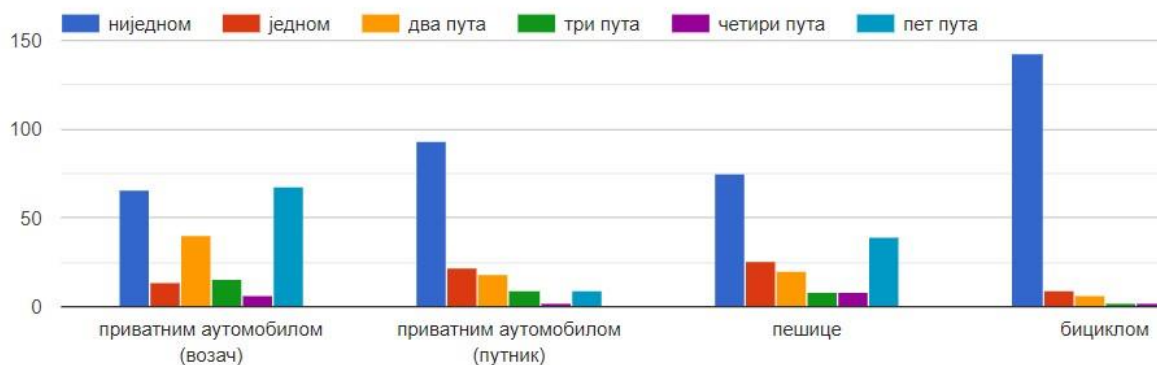
Питање 8: број аутомобила у домаћинству

Занимљивост:

скоро половина испитаника је одговорила да поседује бицикл али знатно мањи број га активно користи. Ово је веома добар постојећи ресурс који треба паметно

искористити а такође је оправдан темељ за изградњу бициклистичке инфраструктуре.

3. Колико пута у току уобичајене радне недеље (нпр. у мају или октобру), на посао/у школу идете на наведене начине:



Питање 3: учесталост коришћења одређеног превозног средства

3. Информације о препрекама у дневним кретањима

Испитаници су давали одговоре на тему препрека приликом пешачења, вожње бицикла и коришћења јавног превоза у Бајиној Башти. За сваки вид одрживог вида кретања су дате понуђене опције, где испитаник заокружује оне са којима се слаже а постојала је и опција да само допишу нешто што није међу понуђеним опцијама. Могуће је заокружити више одговора.

Затим је уследило питање где је испитаницима остављено да сами наведу важна питања, проблеме и предлоге у вези са саобраћајем у Бајиној Башти. На овај начин испитаници могу да укажу на све што сматрају важним на дату тему, било да се ради о конкретним локацијама када испитаници наводе одређену улицу или раскрсницу, или уопштене ставке које сматрају негативним/позитивним.

Последње питање се односи на префериран вид кретања у замишљено идеалним условима. Ово је веома важно питање јер нам сигнализира где постоји потенцијал за неки вид кретања који можда није заступљен јер не постоји адекватна инфраструктура да га подржи.

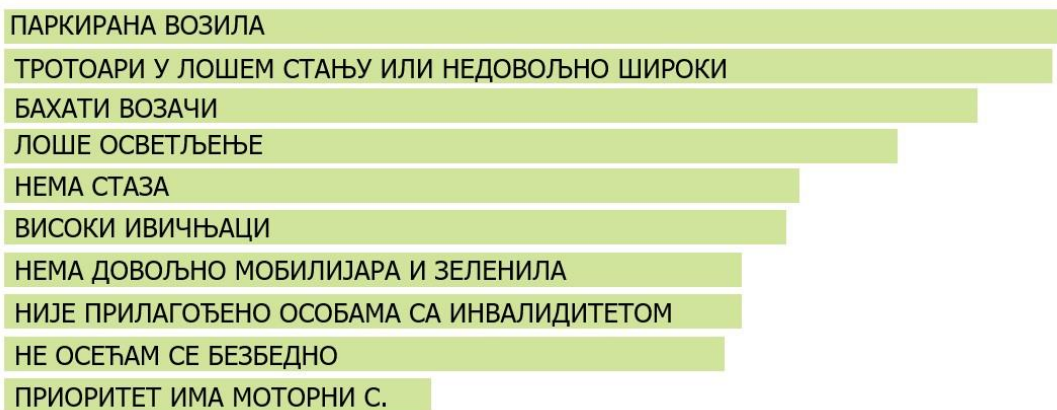
16. Уколико би били идеални услови за кретање који начин бисте најрадије користили:



Питање 16: преферирано средство кретања у идеалним условима

Код примера за ПЕШАЧЕЊЕ и највеће препреке наведене су различите опције у одговорима а графички је приказано које ставке испитаници сматрају највећом препреком за пешачење:

Питања у овом сегменту анкете се односе на ПРЕПРЕКЕ са којима се грађани срећу приликом различитих врста кретања- ПРИМЕР ЗА ПЕШАЧЕЊЕ



3.2. ЗАКЉУЧЦИ АНКЕТЕ

Коментари грађана о постојећем стању на тему саобраћаја су бројни и разнолики и заједно граде веома добру базу података. Ради лакшег давања предлога за решавање изнетих проблема, наводимо таксативно набројан списак **најчешће поменутих тема у саобраћају** Бајине Баште:

- Недовољно паркинга,
- Бахати возачи и селективно санкционисање истих,
- Паркирани аутомобили на тротоару,
- Лоше стање тротоара,
- Рупе на путу и лоше стање коловоза,
- Светосавска улица,
- Измештање државних путева из центра,
- Непостојање бицикличке инфраструктуре,
- Недовољна осветљеност,
- Лоша атмосферска канализација (плављење улица приликом падавина),
- Шахтови лоше нивелисани у односу на пут,
- Неприлагођено особама са инвалидитетом,
- Нема информације о слободним паркинг местима.

СУМИРАНО:

- НАЈВЕЋИ УДЕО ДНЕВНИХ КРЕТАЊА СЕ ОБАВИ ПЕШКЕ И ТАЈ ТРЕНД ТРЕБА ЗАДРЖАТИ;
- РЕЛАТИВНО ВИСОК УДЕО БИЦИКАЛА У ДНЕВНИМ КРЕТАЊИМА УПРКОС НЕПОСТОЈАЊУ БИЦИКЛИСТИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ – ОВО ТРЕБА СТИМУЛИСАТИ;
- ВЕЋИ УДЕО КРЕТАЊА АУТОМОБИЛОМ КОД СТАНОВНИШТВА ВАН ГРАДА НЕГО У ГРАДУ ШТО ДАЉЕ ОТВАРА МОГУЋНОСТ ЗА ПОВЕЋАЊЕ УДЕЛА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА.

У наредној табели је приказан укупан закључак по свим видовима кретања и за различите аспекте саобраћаја које су препоруке у даљем развоју саобраћаја.

Врста транспорта	Удео у укупном транспорту	Квалитет инфраструктуре	Безбедност и опремљеност	Заштита животне средине и здравља	Приступачност	Статус имплементираних мера (до сада)	ГЛАВНЕ СМЕРНИЦЕ
Пешачење	45,8%	умерен	пешачки прелази недовољно безбедни и неосветљени, тротоари у лошем стању	Велики удео пешачења остварује позитиван ефекат на чување средине и здравље	Неприлагођено особама са инвалидитетом, многи тротоари закрчени паркираним аутомобилима	Активне мере на побољшању безбедности деце (школараца), Реконструкција трга и пешачке зоне	Подржати пешачке реконструкцијом тротоара и постављањем баријера за непрописно паркирање које омета коришћење пешачке инф. као и активацијом приобаља
Бициклирање	6,6%	Веома лош	Не постоји бициклистичка инфраструктура	Мали удео бициклирања не даје довољне ефекте	Неприступачно за коришћење јер не постоји бици. инфраструктура - невидљиви учесници саобраћаја	Постављени паркинзи за бицикле	Усмерити значајна средства на изградњу бици. инф. јер многи поседују бицикл а не користе га, потенцијално повезивање са БиХ и активација циклотуризма
Јавни превоз	3,1%	умерен	Лоше одржавање стајалишта, посебно у селима	Мали удео јавног транспорта не даје довољне ефекте	Бесплатне карте за школску децу и пензионере, повластице за месечне карте	Обезбеђене линије до сваког засека за школску децу, значајна издвајања у буџету за ову ставку	Боља опремљеност стајалишта и боља информисаност о линијама и успостављање барем сезонских линија до туристичких тачака
Такси	2,7%	умерен	Мали број стајалишта	Мали удео такси превоза не даје довољне ефекте	Довољан број оператера за величину града	Субвенције државе за ел.возила	Испитати број такси стајалишта на нивоу насеља
Приватан аутомобил	39,8%	умерен	Путеви у веома лошем стању, преоптерећеност путне мреже и колизија с другим учесницима саоб.	Негативни ефекти по околину (емисије угљен-диоксида и бука) и здравље	Хроничан недостатак јавног паркинга	Субвенције државе за ел. возила, сталне акције за повећање безбедности саобраћаја	Реконструкција путне мреже и изградња нових јавних паркинга, предлог: <i>park and ride</i> на ободу насеља
Ел. бицикл или ел. тротинет	0,6%	Веома лош	Невидљиви учесници саобраћаја	Мали удео не даје довољне ефекте	Немају своју инфраструктуру	/	Радити на изградњи ове инфраструктуре
Теретна возила	Није применљиво	Добар	Државни путеви доминантан тип саобраћаја и онемогућава се локални саобраћај	Негативан утицај на средину и људе	Пропазе најкраћом рутом кроз град	Забрана кретања теретних возила кроз насељено место (општинска одлука) али остаје њихово кретање кроз центар због државног пута	Неопходна обилазница око града
АНАЛИЗА	Пешачење доминантан вид кретања у граду	Развијати бици инфраструктуру, друге такође побољшати	Повећати безбедност пешака	Велико загађење издвигним гасовима и буком од теретних возила, као и од путничких возила	Повећати приступачност особама са инвалидитетом	Потребне снажније активности на више фронтова	

Табела 4: анализа различитих видова кретања за Бајину Башту

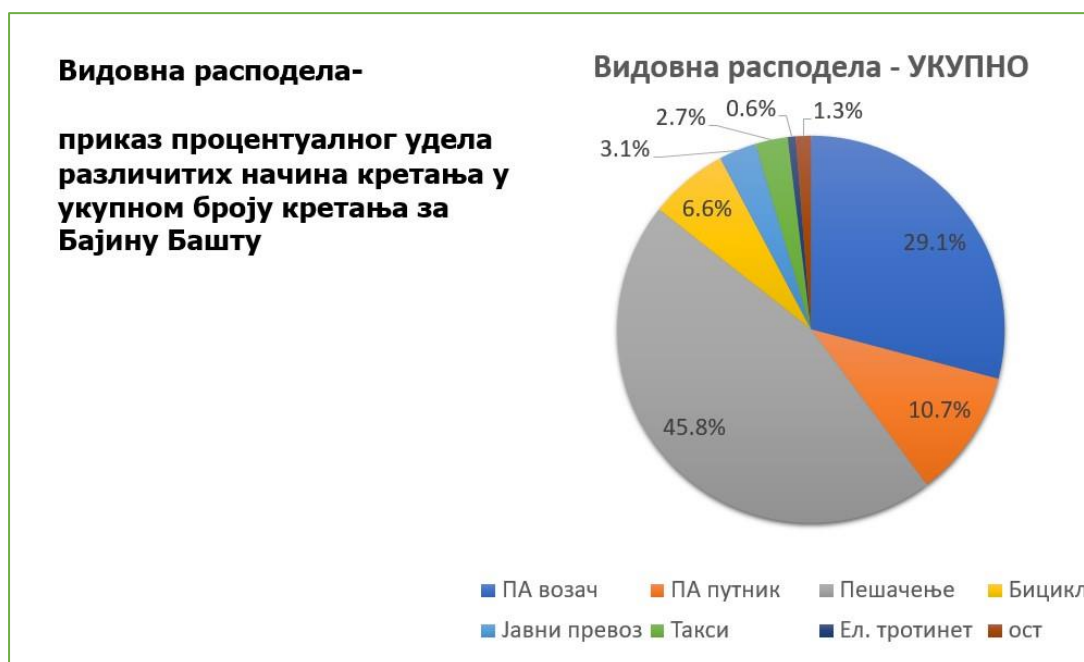
3.3 ВИДОВНА РАСПОДЕЛА

Видовна расподела представља графички приказ са обележеним процентуалним уделом различитих видова кретања у укупном броју дневних кретања. Она је урађена на основу анкетног упитника који су попуњавали становници Бајине Баште и зато је важно да узорак буде репрезентативан – већи број одговора даје реалнију слику правог стања на терену.



Слика 28: видовна расподела за градско и ванградско становништво

Очекивано, постоји велика диспропорција у учешћу различитих видова кретања код градског и ванградског становништва на подручју Бајине Баште. Код градског становништва је веће учешће пешачења и вожње бицикла, док је код ванградског знатно веће коришћење путничког аутомобила и јавног превоза.



Слика 29: видовна расподела за градско и ванградско становништво

Највећи део дневних кретања у Бајиној Башти се обави пешице (45,8%). Веома велико учешће у дневним кретањима има аутомобил и то 39,8%, када се зброје возачи и путници, а позитивно је и учешће бицикла као превозног средства од 6,6% с обзиром на то да не постоји бицикличка инфраструктура која то подржава. Удео јавног превоза износи 3,1% а такси служби 2,7%.

4. ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ

4.1. УОЧАВАЊЕ ПРОБЛЕМА И УЧЕШЋЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ СТРАНА У ИЗРАДИ ПОУМ-А

У неколико итерација на радионицама и интерним састанцима радне групе дошло се до табеле у којој су сумиране добре стране постојећег саобраћаја у Бајиној Башти, проблеми, односно оно што желимо да побољшамо и БУДУЋЕ ЖЕЉЕНО стање.

Садашње стање	Не желимо (обавезе, проблеме, препреке, ограничења) Направити стратегију како отклонити, превазићи или смањити проблем	Желимо (квалитет, корисне ствари)

	Имамо	• Пролазак државног пута кроз центар (Светосавска ул.) • Непрописно паркирана возила на јавним површинама (тротоарима) • Велика загушеност саобраћаја у Ул. Вука Караџића у време довођења деце у вртић • Брза непримерена возња • Недовољно санкционисање возача • Пролазак теретних возила кроз град • Непрописно кретање пешака кроз град • Лоше одржавање улица • Шахтови који ометају возњу и праве буку • Недовољно трака за престојавање • Лоша осветљеност на путу • Лоша канализација у улицама која доводи до плављења у случају падавина • Неприлагођеност особама са инвалидитетом • Лоши аутобуси • Лоше регулисање раскрснице у центру • Центар Перућца код школе загушен	• Правилна матрица улица • Пешачка зона • Уређене зоне школа и вртића • Трг са великим садржајима • Корзо • Шетачке стазе прилагођене особама са инвалидитетом • Туристичка саобраћајна сигнализација • Зеленило и здрава животна средина • Организован превоз школске деце
	Немамо	<i>Потенцијалне претње и проблеме (Направити стратегију како избећи или смањити)</i> • Страдала деца у саобраћају • Екстремно загађење ваздуха	<i>Будуће – жељено стање, снови, визија и циљеви (Направити стратегију како остварити визију)</i> • Обилазница • Измештен саобраћај из центра на постојећу обилазницу • Уређење прилазних праваца у град • Повезати град са Манастиром Рача (бициклическе и пешачке стазе) • Више уређених паркинг места • Пуњачи за електро возила • Комуникација са учесницима у саобраћају • Бициклическа инфраструктура • Шеталиште уз кеј • Мобилијар ка Дрини, плажи Рача и кућици на Дрини • Рентирање бицикала и тротинета • Већи број такси стајалишта • Јединствено брендирање такси возила • Аутобуска стајалишта за туристичке аутобусе
			Будуће стање

Табела 5: анализа проблема и добрих страна постојећег саобраћаја у насељу Бајина Башта

Прегледом дела табеле где је стручна радна група установила списак највећих проблема у саобраћају за урбано подручје, а упоређивањем са одговорима грађана из анкетног упитника, уочено је понављања истих тема. Ово је веома добар знак јер значи да локална самоуправа добро разуме проблеме својих грађана, а позитивно је то што ће на овај начин промене у саобраћају бити подржане од стране грађана.

Из ове табеле је генерисана ВИЗИЈА за ПОУМ Бајина Башта, као и специфични циљеви којима ће се одабрана визија достићи.

Заинтересоване стране за ПОУМ

За успешну израду и касније спровођење ПОУМ-а веома је важно одредити ко су актери у овом процесу, односно заинтересоване стране и одабрати кључне „савезнике“. Табеларни приказ списка заинтересованих страна за урбану мобилност Бајине Баште је дат у анексу ПОУМ-а (АНЕКС 4).

4.2. ВИЗИЈА

Приликом креирања визије треба узети у обзир визију Плана развоја општине Бајина Башта која је полазиште за сва друга стратешка документа. Визија општине Бајина Башта гласи:

Бајина Башта је општина задовољних људи који своје потенцијале остварују у условима одрживог развоја и друштвене праведности, солидарна, модерне инфраструктуре, савремене и транспарентне управе, са квалитетним услугама социјалне и здравствене заштите и богатим садржајима за децу и младе.

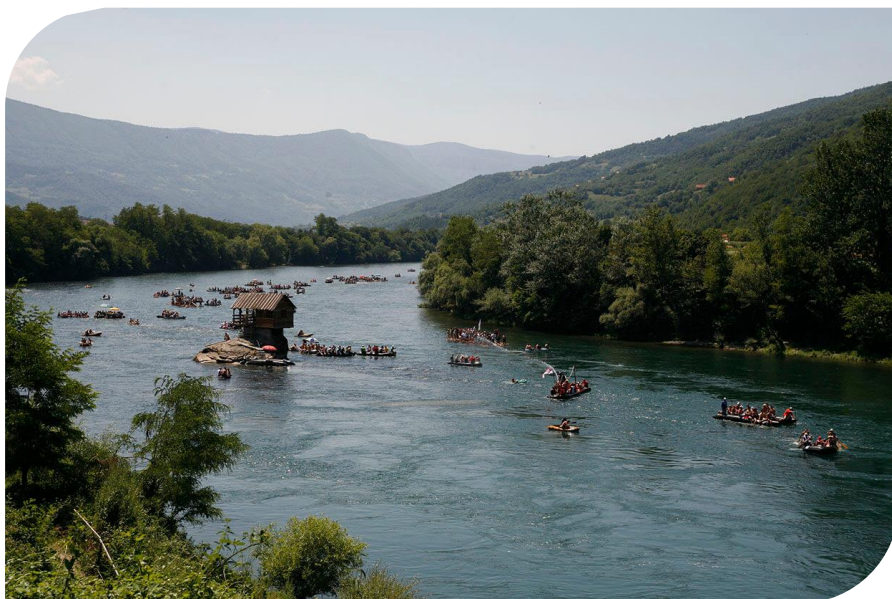
Бајина Башта је препознатљив регионални центар са савременом туристичком инфраструктуром који атрактивност заснива на заштићеној природи, очуваном културно-историјском наслеђу и бројним манифестацијама из области туризма, културе и спорта.

Из визије се јасно види тежња општине да у центар свог развоја стави **ТУРИЗАМ** и око њега гради своје привредне капацитете. Узевши то у обзир, као и претходно представљене ставке које желе грађани овог насеља, креирана је визија која се ослања на „кровну“ из плана развоја, а одражава тежње ка побољшању урбане мобилности у урбаном подручју.

ВИЗИЈА ПОУМ-А БАЈИНА БАШТА

Бајина Башта је АТРАКТИВНО, БЕЗБЕДНО И ЗЕЛЕНО место за живот свих грађанки и грађана, као и туристички центар који привлачи посетиоце због очуване животне средине, богатих културних садржаја, бројних манифестација и могућности за активности на отвореном. Град је окружен планинама и реком Дрином, који стварају природно окружење идеално за уживање у рекреативним активностима.

У Бајиној Башти је кретање људи, робе и услуга БЕЗБЕДНО, ЕФИКАСНО И ОДРЖИВО, док су атракције и садржаји у граду и околини повезани и лако доступни на еколошки прихватљиве начине.



Слика 30: река Дрина

4.3. МОГУЋИ СЦЕНАРИЈИ РАЗВОЈА

Постоје два главна развојна правца када се ради о саобраћају у Бајиној Башти:

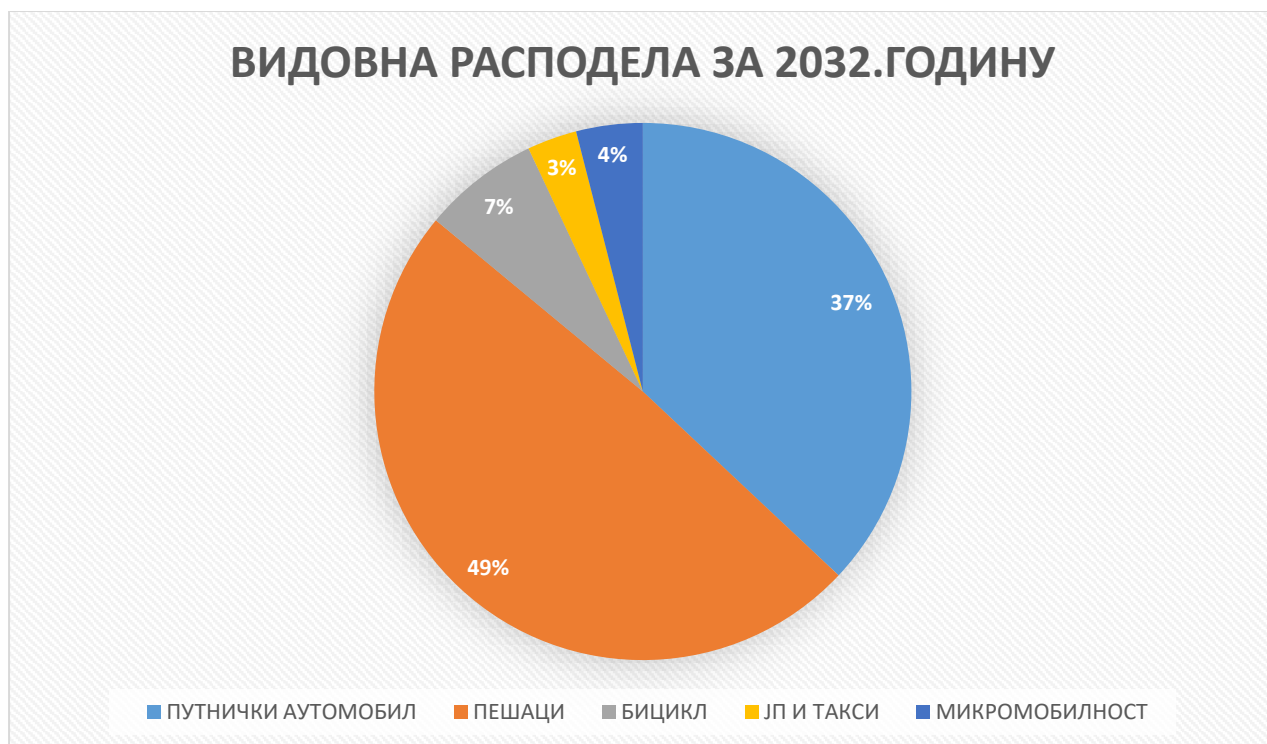
- негативан: задржавају се постојећи трендови,
- оптимистичан: корекција досадашњих трендова.

Негативан сценарио подразумева наставак постојећих трендова са повећањем степена моторизације, где се не уводе никакве мере којима се афирмишу и подржавају одрживи видови кретања. У оваквом сценарију расте број регистрованих аутомобила који заузимају све већи део јавног простора чиме се увећава проблем паркирања. Пешаци и бициклисти су демотивисани јер немају адекватну инфраструктуру и нису безбедни.

Оптимистичан сценарио подразумева активну примену мера које ће утицати на смањење удела путничких аутомобила у броју дневних кретања, као и на повећање пешачења, вожње бицикла и коришћења јавног превоза. Овај сценарио је у складу са усвојеном визијом и стога је одлучено да се он примењује у изради ПОУМ-а Бајина Башта.

ПРЕДЛОЖЕНА ВИДОВНА РАСПОДЕЛА ЗА 2032. ГОДИНУ

Циљ је да до 2032. године у укупној расподели дневних кретања одрживи видови кретања буду заступљени са 63% а коришћење приватног аутомобила са 37%. На основу спроведених корективних мера очекује се корекција досадашњих трендова у корист одрживог саобраћаја, и то: повећати удео пешачења за 3%, благо повећати удео бициклистичког саобраћаја за 0,5%, елемената микромобилности за 1,5%, док јавни превоз и такси остају на истом проценту удела. Све ово треба да доведе до смањења путничких аутомобила за скоро 3% што ће значајно утицати на кретање у граду.



Слика 31: предложена видовна расподела за 2032. годину

4.4. СТРАТЕШКИ ЦИЉЕВИ

Дугорочни општи циљеви које треба достићи применом ПОУМ-а Бајина Башта:

- Развој града по мери човека на одржив начин,
- Активна партиципација грађана,
- Промена свести учесника у саобраћају (свих категорија учесника),
- Смањење негативног утицаја саобраћаја на животну средину,
- Побољшање здравља,
- Побољшање квалитета живота.

Стратешки циљеви у вези са мобилношћу који се достижу применом ПОУМ-а Бајина Башта:

- Смањење удела путовања путничким аутомобилом у укупним дневним кретањима на 37%, што значи смањење за скоро 3% у односу на садашње стање;
- Повећање дневних кретања пешке за 3% и подржати позитиван тренд великог удела дневних кретања које становништво обавља пешке у овом тренутку;
- Повећање удела вожње бицикла за 0,5% уз обезбеђење адекватне бициклистичке инфраструктуре која ће подржати бициклирање;
- Повећање удео микромобилности за 1,5%.

Стратешки циљеви према видовима кретања:

1. Пешачење и вожња бицикла

- Створити услове за активне видове кретања у граду

2. Јавни и такси превоз

- Учинити јавни превоз атрактивнијим за грађане и посетиоце Бајине Баште

3. Моторни саобраћај и инфраструктура

- Рационализовати коришћење приватних аутомобила
- Унапредити управљање саобраћајном инфраструктуром



Слика 32: приказ циљева по видовима кретања

Остваривањем циљева овог Плана доприноси се достизању циљева одрживог развоја Агенде 2030 Уједињених нација, и то:

Циљ 3. Обезбедити здрав живот и промовисати благостање за људе свих животних доби;

Циљ 5. Постићи родну равноправност и оснаживати све жене и девојчице;

Циљ 9. Изградити отпорну инфраструктуру, промовисати инклузивну и одрживу индустријализацију и подстицати иновације;

Циљ 11. Учинити градове и људска насеља инклузивним, безбедним, отпорним и одрживим;

Циљ 13. Предузети хитну акцију у борби против климатских промена и њихових последица.



4.5. ЦИЉЕВИ ПО ВИДОВИМА ПРЕВОЗА

Сваки од стратешких циљева за дати вид кретања се даље дели и грана у специфичне циљеве и задатке. Важно је у циљевима имати две главне групе мера: едукативне/промотивне и инфраструктурне. Само спровођење инфраструктурних мера није довољно иако су оне знатно захтевније финансијски и организационо, али дугорочно се успех у промени свести корисника простора постиже ако се једнако води рачуна и о едукативним мерама и промоцији онога што је урађено. Синергијско деловање више врста мера је неопходно како би се постигли дугорочни резултати.

Такође, важно је имати и тзв. „брзе“ мере које свој ефекат остваре релативно брзо. Довољно је одабрати један полигон на ком ће се применити нека од мера које подржавају активне видове кретања а не захтева велика улагања (нпр. провлачење бициклистичке стазе у улици на месту паркинга – користи се постојећа изграђена инфраструктура, где уз снажну одлуку о пренамени простора и мало фарбе на асфалту постижемо велики ефекат).

Пешачење и вожња бицикла:

- Унапредити постојећу и изградити нову пешачку и бициклистичку инфраструктуру;
- Промовисати активне видове кретања;
- Унапредити безбедност свих категорија учесника у саобраћају.

Јавни и такси превоз:

- Унапредити и „озеленети“ јавни превоз путника;
- Промовисати јавни превоз као еколошки и социјално прихватљив начин кретања.

Моторни саобраћај и инфраструктура:

- Дестимулисати коришћење приватних аутомобила у градском центру;

- Изградити капацитете за управљање саобраћајном инфраструктуром;
- Унапредити управљање паркирањем.

СПЕЦИФИЧНИ ЦИЉЕВИ



Слика 33: приказ специфичних циљева по видовима кретања

Подела специфичних активности на мере којим се достижу циљеве по видовима кретања:

1. ПЕШАЧЕЊЕ И ВОЖЊА БИЦИКЛА

Општи циљ: Створити услове за активне видове кретања у граду

Специфичан циљ 1:

Унапредити постојећу и изградити нову пешачку и бициклическу инфраструктуру

- Повезивање са *outdoor* спортском инфраструктуром и туристичким стазама,
- Унапредити приступачност пешачких површина и прилагођавање особама са инвалидитетом,
- Израда пројектне документације и изградња нових или реконструкција постојећих пешачких стаза (тротоара) у урбаном подручју Бајине Баште,
- Израда пројектне документације и изградња бициклических стаза у урбаном подручју Бајине Баште,
- Увођење интегрисаних улица у центру града ради прилагођавања пешацима и бицикличесцима.

Специфичан циљ 2:

Промовисати активне видове кретања

- Промоција ПОУМ-а Бајина Башта и његове визије,
- Организација Европске недеље мобилности,
- Организација трибина, радионица и изложби на којима се грађани едукују о здравом начину живота,
- Информисање грађана о важности прописног паркирања,
- Формирање профила на друштвеним мрежама ради промоције одрживог кретања.

Специфичан циљ 3:

Унапредити безбедност свих учесника у саобраћају

- Унапређење постојеће пешачке инфраструктуре и опремање атмосферском канализацијом,
- Безбедне бициклическе стазе са заштитним баријерама у ширем центру,
- Обнова јавне расвете у улицама,
- Израда студије за унапређење пешачког кретања.

2. ЈАВНИ И ТАКСИ ПРЕВОЗ

Општи циљ: Учинити јавни превоз атрактивним за грађане и посетиоце Бајине Баште

Специфичан циљ 1:

Унапредити и „озеленети“ јавни превоз путника

- Израда пројеката, обележавање и уређење стајалишта јавног превоза (градских и сеоских),
- Равномерна дистрибуција стајалишта око центра града за јавни превоз и такси,
- Постављање информативних табли са редом вожње за јавни превоз,
- Набавка нових возила јавног превоза са високим еколошким стандардом и прилагођена особама са инвалидитетом,
- Финансијски подстицаји за набавку такси возила на електрични погон и са високим еколошким стандардом,
- Брендирање такси возила и уједначавање изгледа свих такси превозника
- Израда апликације за праћење линије јавног превоза.

Специфичан циљ 2:

Промовисати јавни превоз као еколошки и социјално прихватљив начин кретања

- Израда студија: бројање путника за јавни превоз,
- Субвенције за умањење цене или бесплатне карте за одређене социјалне групе: деца, пензионери, студенти и сл.,
- Набавка еко возила за јавни превоз путника у току летње сезоне на лини Бајина Башта – језеро Перућац,
- Регулисање почетне цене таксија.

3. МОТОРНИ САОБРАЋАЈ И ИНФРАСТРУКТУРА

Општи циљ: Рационализовати коришћење приватних аутомобила

Специфичан циљ 1:

Дестимулисати коришћење приватних аутомобила у градском центру

- Обилазница из правца Ужица,
- Промена правца државног правца из Светосавске улице.

Општи циљ: Унапредити управљање саобраћајном инфраструктуром

Специфичан циљ 2:

Изградити капацитете за управљање саобраћајном инфраструктуром

- Обука постојећих и увођење нових кадрова на пословима саобраћаја,
- Унапредити сарадњу са ЈП „Србијапутеви“.

Специфичан циљ 3:

Унапредити управљање паркирањем

- Израда пројектне документације и изградња нових јавних паркинга (зона спортског центра, код Идеје итд.),
- Израда студије паркинга која ће анализирати постојеће капацитете.

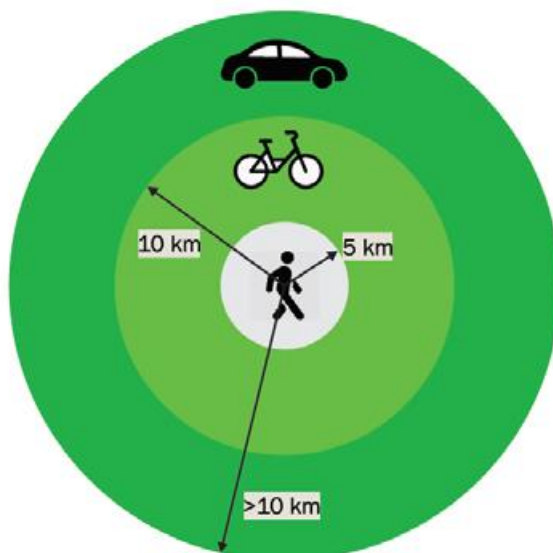
5. ВРСТЕ ОДРЖИВОГ КРЕТАЊА И АКЦИОНИ ПЛАНОВИ

У претходном поглављу су представљени општи и специфични циљеви за све видове кретања, а сада ћемо појединачно сагледати сваки вид кретања засебно и понудити акциони план за:

- Активне видове кретања: пешачење и вожња бицикла,
- Јавни превоз и такси,
- Моторни саобраћај и инфраструктуру.

5.1. ПЕШАЧЕЊЕ И ВОЖЊА БИЦИКЛА

Пешачење је најприроднији вид кретања који је еколошки најприхватљивији и најјефтинији. Има веома позитиван утицај на здравље људи, а не захтева малтене никакво улагање нити посебну опрему. Пешачење спада у одрживе видове транспорта и зато га посебно треба подстицати како би се што више људи одлучило на овај вид транспорта. Посебно је погодан за кратке релације унутар урбаног подручја до 5 км, што у случају Бајине Баште покрива цело градско подручје.



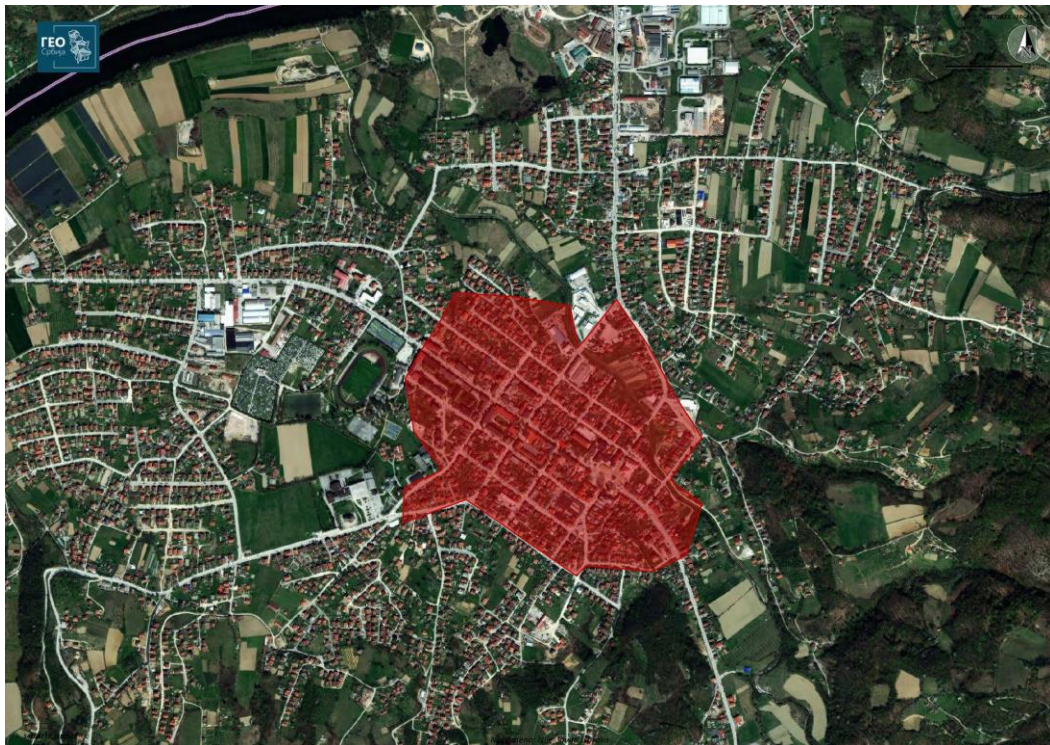
Слика 34: приказ оптималних дистанци за различите видове транспорта

Удео пешачких кретања у укупном броју дневних кретања за Бајину Башту током 2024. године је био изузетно велики – скоро 46%. Ово је веома добар резултат, који показује да скоро половина становника бира да пешке оде до свог радног места или школе. Овај измерени позитивни тренд треба подржати и конкретним мерама и активностима које фаворизују пешаке. Осим радова на побољшању пешачке инфраструктуре важно је радити и на безбедности пешака као најрањивијој категорији учесника у саобраћају.

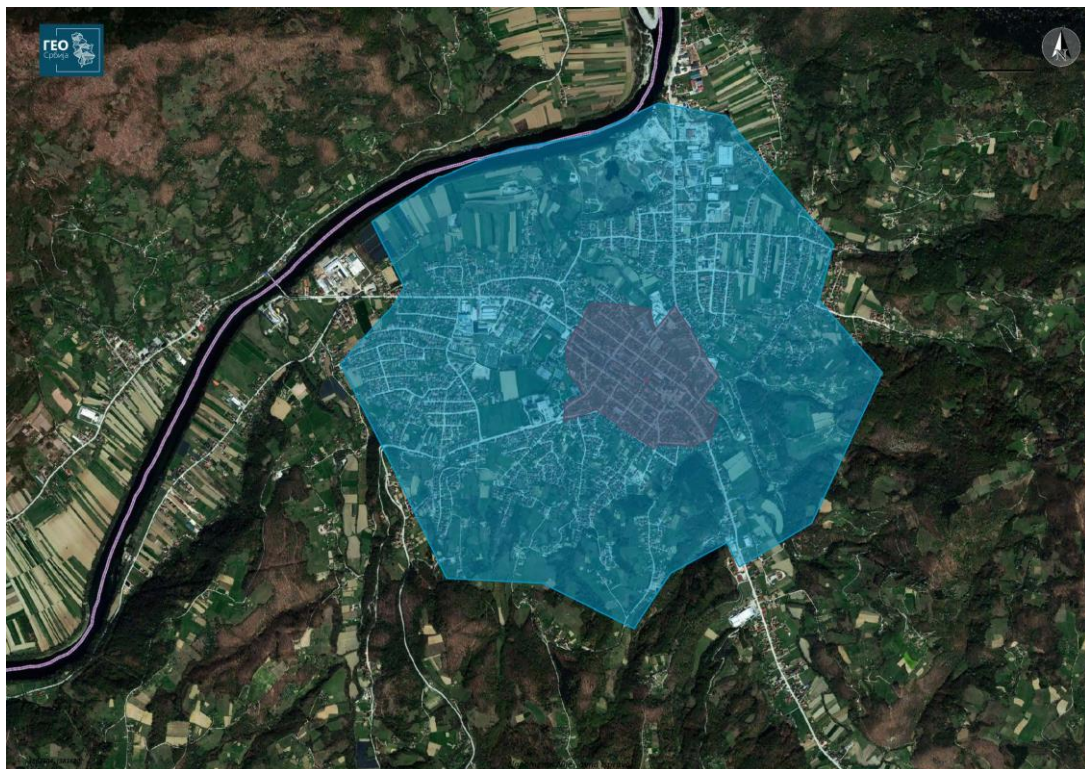
У анкетном упитнику који су грађани попуњавали на тему урбане мобилности и кретања у граду, као највеће препреке за пешаке наведене су следеће ставке:

- Паркирана возила као препреке на тротоарима,
- Тротоари који су у лошем стању, запуштени или недовољне ширине,
- Бахати возачи,
- Лоше осветљење,
- Нема стаза,
- Високи ивичњаци,

- Нема довољно мобилијара и зеленила,
- Није прилагођено особама са инвалидитетом,
- Не осећам се безбедно,
- Приоритет има моторни саобраћај.



Слика 35: дистанца 500 м односно 5 мин пешачења у центру насеља Бајина Башта



Слика 36: дистанца 1,5 км односно 15 мин пешачења покрива скоро цело урбано подручје насеља Бајина Башта

Из одговора анкетираних испитаника јасно се види да постоји пешачка инфраструктура, али да је она „нападнута“ стационарним саобраћајем и да је потребно унапредити је како би пешаци комфорније и безбедније могли да користе своје путање.

Пешачки туризам

Према Плану развоја општине Бајина Башта, где је туризам једна од окосница развоја ове општине, посебно се издваја мера која се односи на улагање у опремање и обележавање пешачких стаза у оквиру Националног парка Тара, кроз који пролази европска пешачка рута Е7.



Слика 37: приказ европске пешачке руте Е7 у Србији

Европски пешачки путеви чине мрежу дугих 12 путева који повезују крајњи север и југ, као и исток и запад европског континента. Ову мрежу путева осмишљава и води

Европска пешачка асоцијација (ERA – *European Ramblers Association*) са својим чланицама међу којима је и Планинарски савез Србије. Кроз Србију од севера према југу, југоистоку и југозападу воде два европска пешачка пута, Е4 и Е7, дуж којих се сусрећу и откривају разноврсне вредности и наслеђе природе, историје и културе у источним (Е4) и западним (Е7) деловима земље.⁷

Европска пешачка путања Е7 је дугачка преко 4.000 км, протеже се од средишњег дела Португала, преко Шпаније, поред Медитерана кроз Француску и Италију, Словенију и Мађарску. У Србију овај пешачки пут стиже из Мађарске, пролази кроз Војводину – Сомбор, Нови Сад и Сремску Митровицу, а затим се кроз Шабац спушта ка западном делу Србије где пролази кроз Ваљево, Љубовију, Национални парк Тару и Међавник, па до Новог Пазара и даље ка јужном делу земље.

Ове пешачке путање су замишљене као умрежавање без граница уз откривање природних, историјских и културних знаменитости европских земаља. Представљају огроман потенцијал за развој туризма у крајевима кроз које пролазе путање, а потребно је додатно их афирмисати кроз пакете понуда пешачким туристима као што су преноћишта, ресторани, музеји и слично. План развоја општине Бајина Башта је веома добро препознао потенцијал природних ресурса ове општине и поставио развојне правце у смеру развоја туристичке понуде, која обухвата и поменуте пешачке стазе.

Кретање особа са инвалидитетом

Један од елемената визије ПОУМ-а Бајина Башта је да је град доступан свима, као и да омогућава безбедно кретање свих грађанки и грађана. У складу са тим, потребно је предузети мере како би се градско подручје прилагодило онима који имају потешкоће у кретању – особама са инвалидитетом, али и старијим лицима, родитељима са малом децом у колицима и другима. Европски закони одавно уређују питање приступачности особама са инвалидитетом, а од усвајања *Правилника о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама*⁸ 2015. године, обавеза свих у процесу обликовања јавних простора и објеката јесте да их прилагоде специфичностима ове групе корисника.

Вожња бицикла у Бајиној Башти

Вожња бициклом представља други вид активних видова кретања и попут пешачења, веома је доступан широј популацији услед релативно јефтине опреме. Упркос брдовитом терену који одликује општину Бајина Башта, испитаници у анкети су показали изненађујуће велику склоност ка коришћењу бицикла као превозног средства. Удео бицикла у дневним кретањима износи скоро 7%, што је доста добра основа за даљи развој, посебно када се узме у обзир топографија терена и непостојање бициклистичке инфраструктуре. Интересантно је да скоро половина испитаника поседују бицикл али га не користе јер се не осећају безбедно у вожњи. Ово је снажна порука градском руководству да постоји оправданост инвестирања у развој бициклистичке инфраструктуре како би се грађани охрабрили да користе бицикл у својим дневним кретањима. Посебно је похвално што велики број омладинаца преферира бицикл и тај тренд треба да мотивишемо и касније, када им аутомобил постане доступан.

Стога је посебно значајно да се, паралелно са развојем бициклистичке инфраструктуре у насељу Бајина Башта, врши едукација становништва о бенефитима одрживих видова

⁷ <https://pss.rs/planinarski-objekti-i-tereni/tereni/?tip=evropski-pesacki-putevi-u-srbiji>

⁸ Правилник о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама („Сл. гласник РС“, бр. 22/2015).

кретања на здравље како би грађани свесно бирали еколошки повољније средство кретања.

Такође, у анкети је показана велика жеља грађана за изградњом пешачко-бициклистичких стаза ка неколико туристичких дестинација и излетишта у околини Бајине Баште: манастир Рача, језеро Перућац, Митровац. С обзиром на то да се кроз План развоја Бајина Башта позиционира на мапи градова који су зелени и подржавају рекреативне активности, изградња бициклистичких стаза које повезују центар града са излетиштима је веома оправдана.

Циклотуризам

Кроз подручје општине Бајина Башта пролази национална бициклистичка рута бр. 10 – Златиборска рута, која води кроз природне лепоте Националног парка Тара. На мапи су приказане бициклистичке руте западног дела Србије.



Слика 38: приказ националних бициклистичких рута у Србији⁹

Циклотуризам је брзорастућа грана туризма а број бициклистичких туристичких путовања расте из године у годину, па ову руту треба искористити као потенцијал подручја.

АКЦИОНИ ПЛАН ЗА ПЕШАЧЕЊЕ И ВОЖЊУ БИЦИКЛА – АНЕКС 1

⁹ Преузето са http://bicikl.info/Data/Files/ciklo_turisticka_mreza_u_srbiiji.pdf

5.2. ЈАВНИ И ТАКСИ ПРЕВОЗ

Јавни градски превоз представља одржив, еколошки, јефтин и ефикасан начин кретања људи. Јавни превоз је одржива алтернатива колском саобраћају јер је просторно ефикасан, знатно еколошки прихватљивији и економски исплативији.

Просторна ефикасност се огледа не само у могућности превоза знатно већег броја људи у односу на аутомобил, већ и у смањењу потребе за простором посвећеном стационарном саобраћају унутар градских средина. Повећање броја корисника јавног превоза на рачун корисника аутомобила може да допринесе смањењу емисије штетних гасова јер превоз путника генерално производи мање загађење по превезеном путнику. Економска исплативост градског превоза је важна за градску управу и за појединца, али и за све привредне секторе. Економска рачуница је главни катализатор повећања удела градског превоза у видовној расподели урбаног кретања.

Зашто је квалитетан градски превоз од важности за друштво? Он заправо представља индикатор развијености друштва. „Развијена држава није место где сиромашни људи имају аутомобил. То је место где богати користе јавни превоз.“, рекао је Густаво Петро, бивши градоначелник Боготе, Колумбија.

Важност јавног превоза у контексту одрживе урбане мобилности је та да он омогућава кретање најширој групи људи. Јавни превоз омогућава инклузију оних група становништва које због одређених проблема нису у могућности да користе други вид урбаног кретања. На тај начин јавни превоз је од велике важности за развој урбане мобилности у градовима.

Јавни превоз на подручју општине Бајина Башта обавља превозник „Ракета“ из Бајине Баште. Број возила у приградском превозу је 20 возила, а укупан број полазака у току дана 63. Погонско гориво које аутобуси користе је дизел Д2, уз просечну старост возила од 10 година.

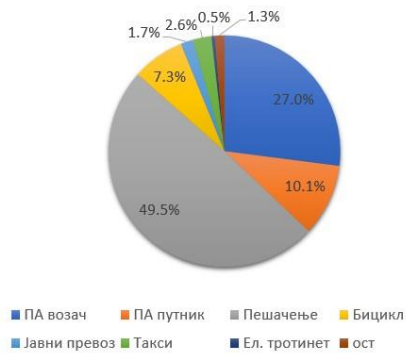
Пријем и отпрема путника у јавном приградском и међуградском саобраћају се обавља са аутобуске станице Бајина Башта, која је лоцирана између Светосавске и Улице Хаџи Мелентијеве. Са становишта положаја и капацитета, аутобуска станица у потпуности задовољава потребе становника.

Укупно има 4 такси стајалишта и она задовољавају потребе становника. Укупан број регистрованих такси возила износи 90. Нема организованог линијског таксија.

С обзиром на величину насеља, градски превоз унутар града не постоји, али постоје активне линије ка приградским и сеоским насељима у општини. Општина Бајина Башта има веома дисперзована насеља те је успостављање оптималних линија изазован задатак. Упркос томе, организован је превоз за сву школску децу, где год да се налазе на подручју општине, а заједно са школарцима те линије може користити и остало становништво. Општина издваја велика средства на годишњем нивоу за субвенционисање превоза за школску децу.

Проблем у одабиру јавног превоза као вида транспорта за грађане јесу стара и неодржавана возила, непоуздан распоред долазака на линијама и недовољна информисаност грађана и туриста о постојећим линијама. Такође, сама аутобуска стајалишта често нису адекватно обележена тако да се инфраструктура за јавни превоз мора значајно унапредити.

Видовна расподела - градска



Видовна расподела - ванградска



Удео јавног превоза износи 3,1% а такси служби 2,7% у укупној видовној расподели за 2024. годину. Међутим, када погледамо приказ видовне расподеле за ванградска путовања, удео јавног превоза износи чак 10,6% а таксија 3,3%. Јасна је потреба ванградског становништва да има доступне, редовне и добро искомунисане линије јавног превоза.

АКЦИОНИ ПЛАН ЗА ЈАВНИ ПРЕВОЗ И ТАКСИ – АНЕКС 2

5.3. МОТОРНИ САОБРАЋАЈ И ИНФРАСТРУКТУРА

Моторни саобраћај, односно, кретање индивидуалним путничким аутомобилом, према параметрима урбане мобилности, најмање је еколошки и најмање одржив вид кретања. Ипак, деценије планирања и изградње градова са коловозом као приоритетом у оквиру саобраћајнице, као и посматрање аутомобила као статусног симбола у Србији, довели су до тога да степен моторизације на нивоу републике расте из године у годину. Бајина Башта у овоме није изузетак.

Савремени трендови планирања простора ипак захтевају другачији приступ развоју саобраћаја. Уколико желимо одрживе градове, морамо и саобраћај посматрати на исти начин и креирати инфраструктуру која подржава одрживе видове кретања а дестимулише употребу индивидуалног аутомобила. Самим тим, негативне последице по здравље и животну средину се смањују.

Моторни саобраћај у Бајиној Башти

Према доступним подацима МУП-а, **број регистрованих возила у општини Бајина Башта за 2023. годину износи 11.912** и има тенденцију раста из године у годину, чиме прати тренд повећања степена моторизације на нивоу целе Србије.

Повећање степена моторизације (пораст броја возила по становнику) из године у годину, као и велика просечна старост возила због смањене куповне моћи грађана, неадекватних прописа о увозу аутомобила, набавке половних возила, али и постојеће навике грађана да за краће релације користе аутомобил, утиче на то да возила заузимају највише јавних површина како у центру града, тако и на периферији. Просечна старост аутомобила је 18 година што нам говори да је њихов утицај на животну средину неповољан. Последица наведеног је да се повећава број кретања аутомобилом у граду чиме се генерише бука и испуштају загађујуће честице, али и окупира свака доступна јавна површина за паркирање тих возила, чиме се често блокира коришћење постојеће пешачке инфраструктуре. Уколико би се овај тренд наставио, возила би једноставно „појела“ јавни простор. Улога ПОУМ-а је да понуди мере којима ће се извршити корекција утицаја аутомобила на простор, људе и животну средину.

Према спроведеној анкети, удео дневних кретања приватним аутомобилом са возачем износи 29,1%, а са путником 10,7%, што је укупно близу 40% дневних кретања. То је висок удео моторног саобраћаја у укупном броју дневних кретања. Циљ ПОУМ-а је да тај удео смањи на 33% до краја важења документа, до 2032. године.

Највећи проблем у одвијању саобраћаја у Бајиној Башти је пролазак државног пута кроз центар града. Државни пут значи да већина транзитног саобраћаја бива увучен у град и генерише додатне гужве, буку и загађење. Камиони такође користе ову деоницу иако за њих постоји обилазница. Једна од најважнијих мера које треба спровести у сарадњи са државним управљачем пута је изградња обилазнице за транзитни саобраћај, како би се смањило притисак на градски центар и повећала безбедност других учесника у саобраћају, нарочито деце.

Безбедност у саобраћају

Према *Извештају о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду 2018–2022. године*¹⁰, Агенције за безбедност саобраћаја за општину Бајина Башта, истакнуто је да према индикаторима о безбедности саобраћаја Бајина Башта

¹⁰ <https://www.abs.gov.rs/rsc/analiza-stanja-bezbednosti-saobracaja>

спада у класу **ниске вредности ризика**, при чему је 2022. године дошло до смањења пондерисаног ризика у односу на 2021. годину.

За предметни период укупан број евидентираних саобраћајних незгода је 301. Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима је 180. Укупан број погинулих лица је 12. Укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама је 233. Број погинулих и повређених има опадајући тренд од 2019. године.



Слика 39: приказ броја саобраћајних незгода и броја настрадалих лица по годинама



Слика 40: приказ броја страдалих према својству учешћа у саобраћајној несрећи

Симптоматично за општину Бајина Башта је да има велики удео страдалих тракториста. Погинуло је 7 лица која су управљала трактором, што чини 58% укупно погинулих лица на територији ове општине, док републички просек износи 7%.

Број страдалих пешака је мањи од републичког просека, а погинуло је 1 лице. Страдалих бициклиста нема. Погинуле деце нема.

Према анализи, најугроженија категорија су возачи и путници у путничким аутомобилима, и то лица просечно 46–64 година старости.

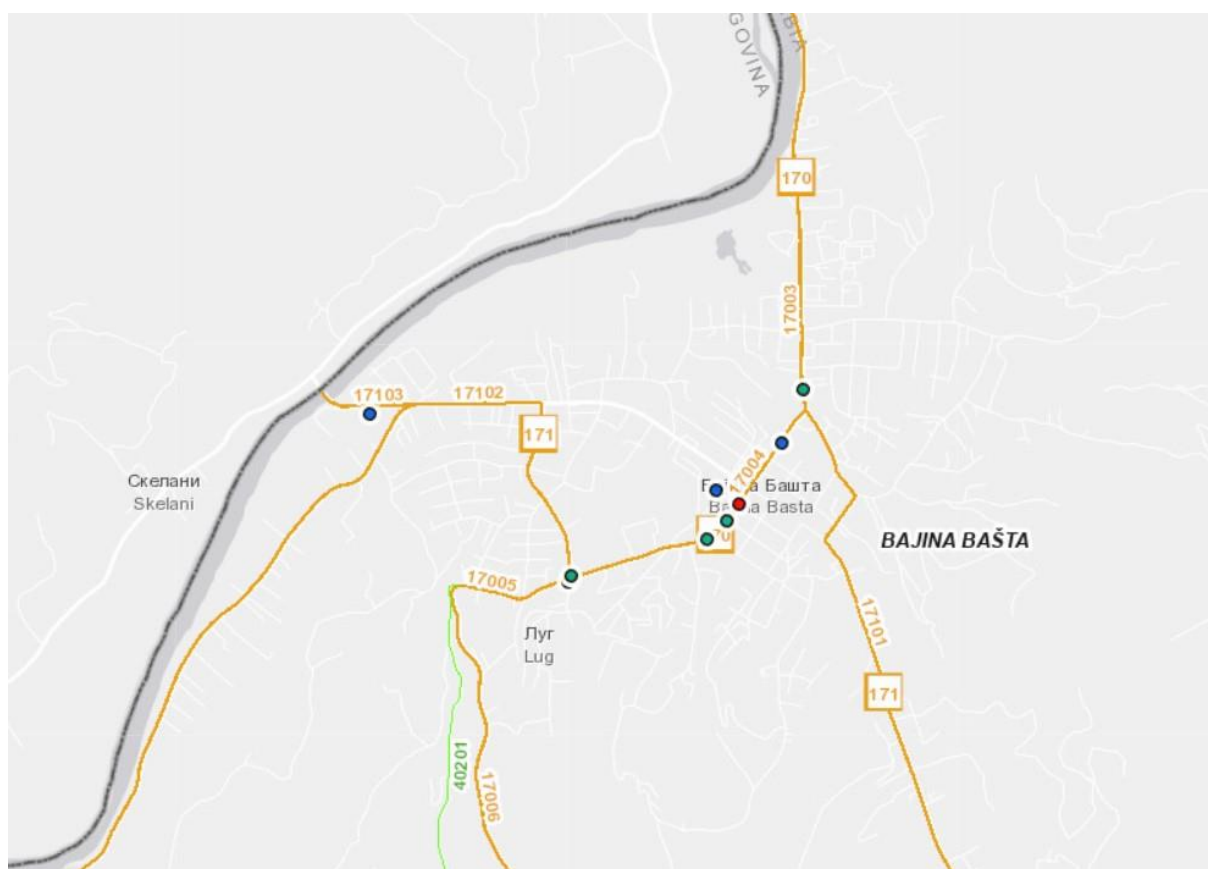
Сагледавајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за посматрану локалну самоуправу и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима стратегије безбедности саобраћаја, кључни проблем у безбедности саобраћаја којима треба посветити пажњу на територији локалне самоуправе су:

- Коришћење мобилног телефона: на територији посматране локалне самоуправе индикатор коришћења мобилног телефона је бољи од републичког просека и припада категорији ниских вредности;

- Употреба сигурносног појаса на предњем седишту: вредност овог индикатора је у категорији ниских вредности и испод је републичког просека, а позитивно се мењала током година;
- Употреба сигурносног појаса на задњем седишту: вредност овог индикатора је испод републичког просека и износи само 15,1%;
- Коришћење заштитних система за децу: иако на нивоу републичког просека, вредност овог индикатора спада у категорију веома ниских вредности;
- Понашање пешака (без деце): вредности свих посматраних индикатора који анализирају понашање пешака припадају категорији веома ниских вредности.

Са друге стране, позитивни резултати безбедности саобраћаја се уочавају у следећим областима:

- Понашање пешака (деца): вредност овог индикатора је међу 30 најбољих у држави и спада у категорију високих вредности индикатора безбедности саобраћаја.¹¹



Слика 41: приказ погинулих лица током 2024. године на подручју Бајине Баште

АКЦИОНИ ПЛАН ЗА МОТОРНИ САОБРАЋАЈ И ИНФРАСТРУКТУРУ – АНЕКС 3

¹¹ <https://www.abs.gov.rs/rsc/analiza-stanja-bezbednosti-saobracaja>

6. ТРЕНДОВИ МОБИЛНОСТИ ДО 2032. ГОДИНЕ

6.1. ПРОМЕНА СТАВОВА СТАНОВНИШТВА И НАВИКА У КРЕТАЊУ

Иако попис становништва показује смањење броја становника у урбаном подручју, тржиште некретнина показује да је потражња за стамбеним простором у центру насеља у порасту уназад неколико година и очекивано је да се тај тренд настави. Заједно са тим, као природна последица се јавља повећан број кретања путничким аутомобилом и повећана потражња паркинг простора.

Како се предвиђа повећање старије и млађе популације у друштву, то долази и до промене броја путовања с обзиром на сврху кретања, избор вида превоза (промена видовне расподеле), промене руте и времена путовања (помера се време вршног оптерећења саобраћаја). Омогућавање алтернативе у промени избора вида превоза и стварање безбедног кретања свих старосних категорија допринеће томе да старија популација мења своје захтеве, а млађа мења навике.

Позитивно је то што долази до популаризације елемената микромобилности, односно, коришћење тротинета, електричних тротинета и бицикала од стране млађе популације. Очекује се наставак тог тренда и потребно је подржати га.

На подручју Србије деценијама уназад аутомобил је симбол друштвеног статуса, стога се промена става о преференцији коришћења путничког аутомобила не може десити у кратком року. Потребно је бити истрајан у мерама које обесхрабрују вожњу у урбаном подручју на кратким релацијама како би се ефекти тога видели и након периода важења овог документа.

6.2. ЕЛЕКТРО МОБИЛНОСТ

У многим европским градовима је претходних 5 година завладао тренд коришћења електричних тротинета и бицикала, посебно у метрополама, јер омогућавају лако кретање кроз градске гужве и лако се транспортују као превозно средство те није потребно размишљати о посебном паркинг месту за њих. У Србији је популаризација ових превозних средстава кренула од тинејџера. Пуњење батерија код ових превозних средстава може бити проблематично у смислу начина на који се производи електричне енергије коју они користе. Међутим, тај проблем се лако може превазићи употребом обновљивих извора енергије. Већи проценат електричне енергије произведене из обновљивих извора смањиће негативан утицај на животну средину.

Коришћење електро бицикла и тротинета омогућиће да се ова превозна средства користе и за релације дуже од 5 км, па треба размишљати и о изградњи, унапређењу и безбедности инфраструктуре за одрживе видове кретања и ван урбаног подручја, а нарочито дуж државних путева.

Тренутни прописи не покривају тему микромобилности, а како је тема релативно нова, ни многе европске земље нису ускладиле своју регулативу са појавом овог облика кретања. Очекује се допуна националних правилника, како би се уредило поље микромобилности.

6.3. ГРАД ДОСТУПАН СВИМ СОЦИЈАЛНИМ КАТЕГОРИЈАМА И РОДНА РАВНОПРАВНОСТ

Један од важних елемената визије овог документа је да простор буде доступан свим грађанима и да се води рачуна о социјалној структури становништва приликом израде документа али и касније, током спровођења мера. Како урбана мобилност афирмише одрживе видове кретања, где спадају пешачење, вожња бицикла и коришћење јавног превоза, он по својој природи тежи да умањи социјалне разлике приликом транспорта људи и да омогући кретање са што мање улагања за самог корисника.

Када говоримо о родној равноправности и урбаној мобилности, говоримо о томе да треба да се води рачуна о прилагођености простора различитим дневним потребама и кретањима жена и мушкараца, девојчица и дечака. Такође је важно сагледати питање безбедности у простору, што директно утиче на одабир путање или превозног средства. Грађани Бајине Баште су у анкети наводили пример мрачних улица, недовољно осветљених крајева који демотивишу посебно женску популацију да се туда креће.

Доступност у кретању се не може обрадити без укључивања особа са инвалидитетом јер су управо они најрањивија група становника. Може се слободно рећи да уколико град омогућава лако кретање особа са инвалидитетом, готово је сигурно да је постигао циљеве везане за урбану мобилност. Прилагођавање јавних простора овој категорији је од великог значаја, али је исто тако значајно и за остатак становништва који не спада у ту категорију а такође може имати потешкоће у кретању – старија лица или родитељи са малом децом у колицима.

6.4. ВЕШТАЧКА ИНТЕЛИГЕНЦИЈА

Вештачка интелигенција, као нови алат који је доживео праву експанзију последње 2 године, може бити од великог значаја за унапређење управљања саобраћајем и побољшање одрживих видова транспорта. Сведоци смо великих технолошких промена у последњој декади, од којих је вероватно најзначајнија развој вештачке интелигенције (AI). Примене вештачке интелигенције су бројне и нуде различите могућности на свим пољима. У наредним годинама се очекује све већа примена ових алата у побољшању саобраћаја.

Прва истраживања о примени вештачке интелигенције се односе на избегавање великих гужви у великим градовима, па би AI могла, у интеграцији са навигационим системима, да предложи алтернативне руте и равномерније распореди саобраћај. У неким истраживањима је саобраћајни коридор којим управља вештачка интелигенција забележио смањење загушења од чак 60%. Ово ће свакако имати велики утицај на планирање саобраћаја и града уопште.

6.5. ТУРИЗАМ КАО ГЕНЕРАТОР РАЗВОЈА УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

План развоја општине Бајина Башта је као тежиште развоја препознао ТУРИЗАМ. С обзиром на природно и културно-историјско богатство овог краја, нарочито у погледу Националног парка Тара, обале реке Дрине и језера Перућац, овај развојни правац делује потпуно оправдано. Када говоримо о мобилности, било би паметно искористити инвестирање у одређене туристичке дестинације како би се унапредила пешачка и бициклистичка инфраструктура, што су препознали и препоручили како чланови радне групе, тако и сами грађани.

7. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

7.1. ОРГАНИЗАЦИЈА И ПРАЋЕЊЕ АКТИВНОСТИ

План одрживе урбане мобилности за Бајину Башту је развијен у оквиру пројекта *Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу* под покровитељством Владе Шведске, који спроводи Стална конференција градова и општина (СКГО) са Шведском асоцијацијом локалних власти и региона (САЛАР) а током 2024–2025. године. ПОУМ је израђен у сарадњи са локалним представницима владиног сектора, невладиног сектора, установа и удружења грађана. Као што је међусекторска сарадња довела до израде самог стратешког документа, исто тако је неопходно задржати ту успешну међусекторску сарадњу у имплементацији планираних активности за испуњење представљених циљева.

Имплементација плана треба да буде координисана, доследна и уз јасно постављене **годишње акционе планове**, а различита одељења општинске управе и јавног сектора би требало да преузму одговорност за спровођење и праћење активности, у складу са својим надлежностима.

Предлог је да се на нивоу општине формира тело – комисија за имплементацију и праћење реализације ПОУМ-а Бајина Башта. Чланови комисије су представници различитих струка релевантних за спровођење ПОУМ-а.

Задаци комисије су следећи:

- имплементација плана и интегрисање активности са планом развоја града, планове и буџете (интегрисање ПОУМ-а у стратешка и планска документа),
- обезбеђење политичке подршке за спровођење активности,
- праћење реализације активности и остваривање циљева, предузимање одговарајућих мера, уколико се ПОУМ не спроводи, и предлагање ревизије ПОУМ-а,
- годишње извештавање општинском већу о реализацији ПОУМ-а,
- организовање Европске недеље мобилности и др.,
- израда годишњих акционих планова.

7.2. ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА АКТИВНОСТИ

Извори финансирања мера треба у великој мери да прате изворе финансирања доступне за План развоја општине Бајина Башта. Реализација ПОУМ-а мора бити предвиђена одговарајућим ставкама у буџету општине за сваку годину појединачно. Мере и активности се могу финансирати директно из буџета општине, из буџета јавних предузећа или републичког буџета, путем локалног Савета за безбедност саобраћаја.

Такође, израда ПОУМ-а отвара могућности приступа међународним или регионалним европским фондовима на пољу унапређења енергетске ефикасности, посебно када су у питању мере које подржавају активне видове кретања.

Јавно-приватно партнерство и донације такође могу бити начини финансирања активности.

7.3. КОМУНИКАЦИЈА СА ГРАЂАНИМА

Партиципација грађана у изради ПОУМ-а Бајина Башта је била веома важна и управо су коментари и сугестије локалног становништва послужили као основ за дефинисање циљева и активности којима се оне достижу.

Слично томе, током периода важења ПОУМ-а, информисање и комуникација имају важну улогу и могу се остварити разменом информација на друштвеним мрежама, као и кроз организовање радионица, кампања, презентација на конференцијама, као и другим активностима које укључују грађане.

Пожељно је да се грађани путем медија и друштвених мрежа информишу о активностима које се реализују и да на некој од друштвених мрежа непосредно прате рад Комисије за имплементацију и праћење реализованих активности ПОУМ-а.

План одрживе урбане мобилности Бајине Баште 2025–2032 биће доступан на сајту општине (www.bajinabasta.rs), као и планови имплементације за сваку годину засебно, како се буду израђивали.

Одлука о изради Плана одрживе урбане мобилности Бајине Баште 2025–2032. године усвојена је на Скупштини општине Бајина Башта 00.00.2025. године (број скупштинске одлуке 0000000 објављено у „Сл. листу општине Бајина Башта“, бр. 00/25).