



Republika Kosovo
Opština Drenas (Glogovac)
Skupština opštine

02 Br. 400/01-37190 dat. 31/08/ 2026



Na osnovu članova 11, 12, 40 Zakona br. 03/L-040 o lokalnoj samoupravi, člana 34 Statuta Opštine Drenas, kao i člana 6 stav 2 Zakona br. 04/L-179 o drumskom prevozu, na predlog Direkcije za javne službe i vanredne situacije. Skupština opštine Drenas je na sednici održanoj dana 31.08.2026 usvojila sledeću:

ODLUKU

O usvajanju Opštinskog plana lokalnog prevoza u opštini Glogovac za period 2026–2031.

Član 1

Skupština opštine Drenas usvojila je Opštinski plan lokalnog prevoza u opštini Glogovac za period 2026–2031.

Član 2

Opštinski plan lokalnog prevoza u opštini Glogovac izradila je Komisija imenovana Odlukom predsednika opštine, br. 01-400/01-9519, od 13.03.2026. Plan je izrađen u skladu sa važećim zakonodavstvom i, nakon sprovedenih zakonom predviđenih postupaka javne rasprave, podnosi se Skupštini opštine na razmatranje i usvajanje.

Član 3

Za sprovođenje ove odluke i Plana odgovorni su predsednik opštine i Direkcija za javne službe i vanredne situacije.

Član 4

Ova odluka stupa na snagu 30 (trideset) dana od dana registracije i ocene zakonitosti od strane MALS-a, kao i 7 dana od objavljivanja na zvaničnoj veb stranici Opštine.

Odluka se dostavlja:

- Kancelariji predsednika ;
- Nadležnoj direkciji;
- Kancelariji Skupštine;
- Arhivi



Predsedavajući Skupštine opštine

Burim Bujupi

O B R A Z L O Ž E N J E

Istekom perioda važenja Opštinskog plana lokalnog prevoza u opštini Glogovac, kao i u skladu sa odredbama važećeg zakonodavstva, konkretno sa članom 6, stavom 2, Zakona br. 04/L-179 o drumskom prevozu, pojavila se potreba za izradom i usvajanjem novog plana.

Cilj ovog Predloga odluke je usvajanje Opštinskog plana lokalnog prevoza putnika (OPLP) u opštini Glogovac, kao strateškog i planskog dokumenta za organizovanje, razvoj i upravljanje javnim prevozom putnika na teritoriji Opštine.

Usvajanje ovog Plana ima za cilj uspostavljanje održivog, efikasnog i bezbednog sistema javnog gradskog i prigradskog prevoza, povećanje pokrivenosti prevoznom mrežom, poboljšanje pristupa građana javnim uslugama, kao i podizanje kvaliteta, bezbednosti i pouzdanosti usluga prevoza.

Sprovođenjem OPLP-a, Opština nastoji da uskladi lokalno planiranje sa nacionalnim politikama u oblasti prevoza, da poboljša mobilnost građana i doprinese održivom ekonomskom i društvenom razvoju Opštine.



Republika Kosovo
Opština Drenas (Glogovac)
Skupština opštine

02 Br. 400/01-37190 dat. 31/08/ 2026



Opštinski plan lokalnog prevoza u opštini Glogovac - 2026-2031

Avgust, 2026

Na osnovu odluke br. 01-400/01-9519, od 13.03.2026 iz kancelarije predsednika o formiranju Radne grupe za izradu Opštinskog plana lokalnog prevoza u opštini Drenas (Glogovac)(2026-2031) u sledećem sastavu:

1. **Nexhmedin Gruda** – predsedavajući grupe, DShPE;
2. **Afrim Prokshi** – koordinator, DShPE;
3. **Antigona Durmishi** – članica, DShPE;
4. **Kushtrim Kastrati** – član, DI;
5. **Besart Bajrami** – član, DUMM;
6. **Arianit Bala** – član, DBF;
7. **Ilir Berisha** – član, DBZhR;
8. **Shaban Dobra** – član, DUMM;
9. **Safet Hoxha** – član, DGJKP;
10. **Valdete Ramaj** – članica, DIL;
11. **Arbenita Berisha-Bylykbashi** – članica, DZhE;
12. **Vlora Zuqaku** – članica, ZK;
13. **Bahtije Spahiu** – članica, DSHPE;
14. **Bekim Halilaj** – član, LJP „Autobuska stanica“ A.D., Glogovac;
15. **Florim Geci** – član, Policija Kosova;
16. **Fisnik Sopjani** – član, predstavnik Železnica Kosova;
17. **Nazmi Gashi** – član, predstavnik Direkcije za puteve.

Sadržaj:

Reč predsednika opštine.....	5	
1.Definicije.....	5	
1.Opštinski plan lokalnog prevoza	7	
2.1 Svrha i obuhvat plana	7	
2.2 Prioriteti OPI.P-a	8	
2.Pravni osnov i pravni instrumenti plana	9	
3.1 Pravni okvir	9	
3.2Institucionalni okvir.....	9	
3.Profil opštine.....	10	
4.1 Putna infrastruktura	12	
4.2PARKIRALIŠTA I PARKING MESTA.....	16	
4.3MOSTOVI.....	19	
4.4 Železnički prevoz.....	19	
4.5 Socio–ekonomski aspekt	20	
4.6 Ekonomski razvoj	22	
4.6.1 Statistički podaci po godinama	23	
4.6.2 Industrijske zone i privredni objekti	23	
4.7 Opšte stanje životne sredine	24	
4.Bezbednost u saobraćaju.....	26	
5.1Analiza regionalnih i lokalnih puteva.....	28	
5.1.1Regionalni put Komoran - Crnoljevo.....	30	
5.1.2Regionalni put Arlate - Mališevo.....	32	
5.1.3 Lokalni put Drenas – Gornje Obrinje	34	
5.1.4 Lokalni put Drenas – Dobroševac.....	35	
5.1.5 Lokalni put Drenas – Gradica.....	37	
5.2 Relevantni opštinski dokumenti	45	
5.JAVNI PREVOZ PUTNIKA U OPŠTINI GLOGOVAC.....	45	
6.1Nadležnosti Opštine u sektoru prevoza	45	
6.2Opština je odgovorna za koordinaciju i uređivanje prevoza na svojoj teritoriji na sledeći način:	46	
6.3Podaci o javnom prevozu putnika u Opštini.....	46	
6.3.1 Planirane aktivnosti za lokalni javni prevoz putnika:	46	
6.4Broj naselja u opštini Glogovac.....	47	
6.5MEĐUGRADSKI PREVOZ	47	
6.5.1 Naselja obuhvaćena lokalnim javnim prevozom putnika	47	
6.5.2 Licencirani operatori javnog prevoza putnika u Opštini	51	
7.VRSTE DRUMSKOG PREVOZA PUTNIKA	52	
7.1 Tipologija pružanja usluge	52	
7.2 Drumski prevoz putnika za zajedničke potrebe.....	52	
7.3Određivanje stanica za ulazak i izlazak putnika	53	
8.ITINERER PROCESA DRUMSKOG PREVOZA	54	
9.OPERATIVNI PLAN REDOVA VOŽNJE SA VREMENIMA POLAZAKA I ZAVRŠETAKA GRADSKO-PRIGRADSKIH LINIJA ZA JAVNI PREVOZ PUTNIKA U OPŠTINI GLOGOVAC.....	56	
10.Stajališta vozila lokalnog javnog prevoza putnika u opštini Glogovac.....	58	
10.2 Stajališta vozila javnog prevoza putnika	68	

10.3 Lokacija, obeležavanje i opremanje stajališta	68
11. Organizacija prevozne mreže	70
11.1 Gradski prevoz	70
11.2 Ruralni prevoz	71
11.3 Regionalna integracija	71
11. Vizija, cilj i ciljevi OPLP-a i operativni plan	71
12.1 Vizija OPLP-a	71
12.2 Cilj OPLP-a	72
12.3 Ciljevi i ciljne vrednosti Plana	72
13. Finansijski plan aktivnosti i praćenja	77
14. SWOT ANALIZA OPLP-a	81
15. Izveštavanje i praćenje OPLP-a	83
Izveštavanje o aktivnostima	83
Godišnji izveštaj	83
Praćenje sprovođenja Plana	84
16. Završne odredbe	84

Reč predsednika opštine**Poštovani građani,**

Zadovoljstvo mi je da vam predstavim Plan lokalnog prevoza, važan strateški dokument koji ima za cilj unapređenje kretanja, bezbednosti i kvaliteta života u našoj Opštini. Ovaj plan predstavlja našu viziju modernog, funkcionalnog, bezbednog i održivog sistema prevoza, koji odgovara potrebama građana i budućem urbanom i ruralnom razvoju.

Razvoj naše Opštine i širenje naseljenih područja stvorili su potrebu za efikasnijom organizacijom javnog prevoza i putne infrastrukture. U tom okviru, posebna pažnja posvećena je i razvoju i stavljanju u funkciju gradsko-prigradskih linija, radi boljeg povezivanja perifernih naselja sa gradskim centrom i javnim službama.

Ovim planom nastojimo da obezbedimo pristupačniji, kvalitetniji i redovniji javni prevoz za sve građane, uključujući učenike, studente, radnike i stanovnike ruralnih i perifernih područja. Unapređenje gradsko-prigradskih linija neposredno će doprineti lakšem svakodnevnom kretanju, smanjenju upotrebe privatnih vozila i stvaranju održivijeg sistema mobilnosti.

Ovaj petogodišnji plan takođe se bavi potrebama za povećanjem bezbednosti u saobraćaju, poboljšanjem uslova za pešake i bicikliste, boljim upravljanjem saobraćajem i smanjenjem negativnog uticaja na životnu sredinu.

Ovaj dokument rezultat je institucionalne saradnje, stručnog znanja i konsultacija sa građanima i zainteresovanim grupama. Čvrsto verujem da će njegovo sprovođenje doprineti ekonomskom, društvenom i ekološkom razvoju naše opštine, kao i stvoriti bolje uslove života za sve.

Posebno zahvaljujem radnom timu i svima ostalima koji su doprineli izradi ovog plana i pozivam građane da nastave da aktivno učestvuju u izgradnji efikasnijeg i održivijeg sistema prevoza za našu opštinu.

S poštovanjem, Ramiz Lladrovci

1. Definicije**1.1 Ministarstvo—Ministarstvo nadležno za prevoz;**

- 1.2. Opština** - osnovna teritorijalna jedinica lokalne samouprave na Kosovu, utvrđena odgovarajućim zakonom o lokalnoj samoupravi;
- 1.3. Autobuska stanica** – objekat sa pratećom infrastrukturom, licenciran od strane Ministarstva radi pružanja usluga operaterima drumskog prevoza putnika i putnicima;
- 1.4. Stajalište** – posebno izgrađena i obeležena površina, namenjena zaustavljanju autobusa, koja omogućava bezbedan ulazak, odnosno izlazak putnika i utovar i istovar prtljaga;
- 1.5. Itinerer** – akt kojim se utvrđuje smer kretanja vozila na liniji;
- 1.6. Izdavalac licence** – organ koji je prema odredbama ovog zakona nadležan za izdavanje licence;
- 1.7. Gradska linija** – linija koja povezuje dve ili više stanica, odnosno stajališta unutar urbanih granica jedne opštine – grada;
- 1.8. Gradsko-prigradska linija** – linija koja povezuje dve ili više stanica, odnosno stajališta na teritoriji jedne opštine;
- 1.9. Lokalni put** – podrazumeva javni put zvanično kategorisan kao lokalni put, koji povezuje stambena područja unutar naselja jedne opštine ili delove dve različite opštine;
- 1.10. Nacionalni put** – podrazumeva javni put zvanično kategorisan kao nacionalni put, koji povezuje dva ili više gradova i koji može služiti kao veza sa područjima izvan Kosova;
- 1.11. Put u naselju** – javni put unutar naselja koji povezuje delove naselja;
- 1.12. Put kroz naselje** – deo javnog puta unutar granica naselja, čije se karakteristike utvrđuju prostornim, odnosno urbanističkim planom opštine;
- 1.13. Javni put** – put kategorisan kao državni ili opštinski javni put, koji svako može nesmetano koristiti pod uslovima predviđenim ovim zakonom;
- 1.14. Regionalni put** – podrazumeva javni put zvanično kategorisan kao regionalni put, koji povezuje privredno značajne centre dve ili više opština;
- 1.15. Obilazni put** – deo javnog puta kategorisan kao deo nacionalnog, regionalnog ili lokalnog puta, koji zamenjuje put kroz naselje ili deonicu puta kroz grad.

1. Opštinski plan lokalnog prevoza

2.1 Svrha i obuhvat plana

Javni prevoz putnika na teritoriji jedne opštine ima važnu ulogu u svakodnevnom životu građana i predstavlja poseban izazov u pogledu organizacije i upravljanja. Iz tog razloga neophodno je obezbediti efikasnu organizaciju drumskog prevoza, sa ciljem povećanja zadovoljstva građana ovim uslugama.

Uređen sistem javnog prevoza omogućava građanima bolji pristup svim delovima opštinske teritorije, povećava pokrivenost prevoznom mrežom i garantuje pružanje kvalitetnih, bezbednih i pouzdanih usluga. Odgovarajućim planiranjem i upravljanjem javni prevoz doprinosi unapređenju mobilnosti građana, ekonomskom i društvenom razvoju opštine, kao i podizanju kvaliteta života.

Na teritoriji opštine Glogovac javni prevoz putnika organizovan je kao gradsko-prigradski prevoz, kojim se obezbeđuje veza između gradskog centra i perifernih naselja Opštine. Ovakva organizacija ima za cilj efikasno i održivo zadovoljenje potreba građana za kretanjem.

Opštinski plan lokalnog prevoza putnika (OPLP) predstavlja usmeravajući i planski dokument koji omogućava sprovođenje nacionalne politike prevoza putnika na opštinskom nivou. Plan omogućava strateško usmeravanje Opštine Glogovac ka održivom upravljanju javnim prevozom

putnika. Svrha ovog plana je da utvrdi jasan pravac politike upravljanja prevozom putnika na lokalnom nivou i doprinese unapređenju usluge javnog prevoza putnika na opštinskom nivou.

OPLP ima za cilj stvaranje boljih uslova za prevoz putnika i povećanje stepena pokrivenosti bezbednijim prevozom putnika na celoj teritoriji opštine Glogovac.

2.2 Prioriteti OPLP-a

1. Proširenje pokrivenosti javnim prevozom putnika na celoj teritoriji opštine Glogovac.
2. Unapređenje kvaliteta, bezbednosti, efikasnosti i održivosti usluga javnog prevoza;
3. Organizacija i upravljanje javnim prevozom kroz izradu, sprovođenje i praćenje redova vožnje i poštovanje važećeg zakonodavstva;
4. Povećanje bezbednosti u javnom prevozu i saobraćaju, kroz poštovanje tehničkih i operativnih standarda, uključujući sprečavanje preopterećenja prevoznih sredstava;
5. Razvoj i modernizacija infrastrukture javnog prevoza, uključujući puteve, stajališta, parking mesta za autobuse, minibusove i auto-taksi vozila, kao i horizontalnu i vertikalnu signalizaciju;
6. Unapređenje i prilagođavanje infrastrukture i usluga javnog prevoza radi pristupa osoba sa invaliditetom i drugih grupa sa posebnim potrebama;
7. Razvoj i upravljanje infrastrukturom javnog parkiranja, radi unapređenja urbane mobilnosti i upravljanja saobraćajem;
8. Promovisanje održive mobilnosti i integracije različitih vidova prevoza, radi smanjenja uticaja na životnu sredinu i poboljšanja kvaliteta života građana.

2. Pravni osnov i pravni instrumenti plana

3.1 Pravni okvir

Zakon br. 04/L-179 o drumskom prevozu osnovni je akt za upravljanje javnim prevozom putnika na Kosovu. Ovaj zakon utvrđuje osnovna načela o nadležnostima Ministarstva i Opštine za nadzor i upravljanje javnim prevozom putnika.

Konkretno, član 6 Zakona br. 04/L-179 o drumskom prevozu posebno utvrđuje nadležnosti opština u pogledu upravljanja i nadzora nad javnim prevozom putnika. Prema članu 6, tačka 2, opštine su odgovorne za izradu i sprovođenje opštinskih planova javnog prevoza putnika, uspostavljanje održivog sistema upravljanja prevozom, izbor licenciranih operatera, kao i određivanje relacija – redovnih prevoznih linija. Opština takođe, na osnovu člana 6, tačka 8 ovog zakona, može licencirati prevozne operatere za obavljanje delatnosti na svojoj teritoriji.

Zakon br. 08/L-275 o putevima ima za cilj uređivanje pravnog položaja, načina korišćenja kategorisanih i nekategorisanih javnih puteva, planiranja, izgradnje, finansiranja, kategorizacije, upravljanja, održavanja, nadzora, mera zaštite puteva i saobraćaja koji se na njima odvija, kao i osnivanje Agencije za puteve Kosova. Na osnovu člana 16, tačka 2, opština koja upravlja putevima u svojoj nadležnosti dužna je da podatke iz svoje baze javnih puteva dostavi Agenciji radi njihovog unošenja u ISPK (Informacioni sistem puteva Kosova).

3.2 Institucionalni okvir

Uloge i odgovornosti ključnih aktera u upravljanju javnim prevozom putnika uređene su Zakonom o drumskom prevozu i drugim relevantnim zakonskim i podzakonskim aktima. Glavni organi upravljanja prevozom na teritoriji opština jesu same opštine.

Prema Zakonu o drumskom prevozu, Ministarstvo upravlja međugradskim prevozom putnika i robe. Opštine upravljaju gradskim, gradsko-prigradskim, auto-taksi prevozom i prevozom robe na svojim teritorijama.

Član 6 Zakona o drumskom prevozu utvrđuje nadležnosti opština, koje između ostalog obuhvataju:

- (i) Uspostavljanje sistema upravljanja prevozom;
- (ii) Izradu lokalnog akcionog plana za javni prevoz putnika;
- (iii) Izbor licenciranih operatera za obavljanje javnog prevoza putnika.

Drugi organi nadležni za javni prevoz putnika jesu:

- **Ministarstvo unutrašnjih poslova** – Po potrebi vrši koordinaciju u oblasti zaštite i spasavanja od prirodnih nepogoda, određuje članove komisije za procenu eventualne štete od nezgoda.
- **Policija Republike Kosovo** – Saraduje sa agencijama i organizacijama drugih zemalja radi

identifikovanja, suzbijanja i sprečavanja zabranjenih radnji i zloupotrebe prevoza.

Uloge i odgovornosti opštinskih organa u upravljanju prevozom putnika prikazane su u nastavku:

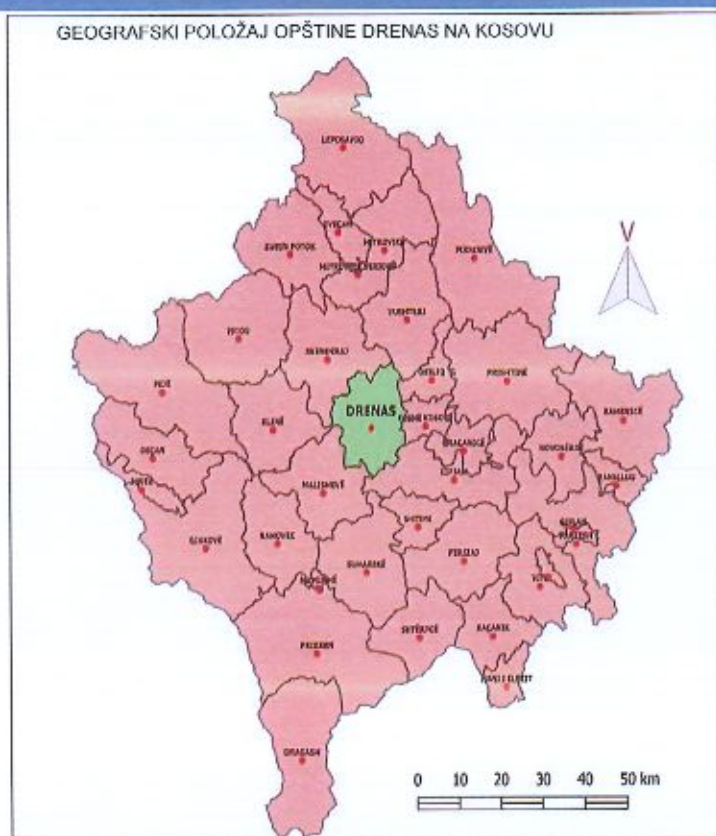
- **Direkcija za javne službe (DJS)** – Odgovorna je za upravljanje i praćenje rada licenciranih preduzeća angažovanih u javnom prevozu putnika, u saradnji sa Direkcijom za inspekciju (inspektorom za drumski saobraćaj) i jedinicom saobraćajne policije.

3. Profil opštine

Opština Glogovac ima površinu od 275, 63 km², sa nadmorskom visinom od 575 m na najnižoj i 1072 m na najvišoj tački. Glogovac se nalazi u centralnom delu Kosova, u dolini Drenice, 32 km od Prištine, i pripada grupi opština srednje veličine u zemlji. Njegova teritorija prostire se između Kosovske i Metohijske ravnice, služeći kao veza između ova dva regiona.

Ima povoljan geografski položaj i graniči se sa šest drugih opština: Srbicom, Obilićem, Kosovim Poljem, Lipljanom, Mališevom i Klinom. Takođe ima važnu železničku vezu sa Kosovim Poljem, Prištinom i Peći. Na ovoj teritoriji preovlađuju brdsko-planinski i ravničarski tereni.

Teritorija opštine Glogovac okružena je Beriškim planinama na jugozapadu, Kosmačem na zapadu, Čičavicom na severu, kao i Golešom i Lipovicom (Blinaja) na jugoistoku. Ove planine prostiru se sa obe strane doline reke Drenice.



Slika 1.Karta geografskog položaja opštine Glogovac

Opština Glogovac ima 48, 079 stanovnika (prema najnovijim podacima ASK – Agencije za statistiku Kosova). U tabeli 1 prikazani su podaci o stanovništvu opštine prema polu i etničkoj pripadnosti, dok su u tabeli 2 prikazani podaci o broju stanovnika prema naselju.

Tabela 1. Stanovništvo opštine Glogovac prema polu i etničkoj pripadnosti 2024

Ukupno	Pol		Etnička pripadnost									Ne žele da se izjasne
	Muškarci	Žene	Albanci	Srbi	Turci	Bošnjaci	Romi	Aškalije	Egipćani	Goranci	Ostali	
48079	24134	23945	48036	0	3	13	0	1	0	0	15	11

Tabela 2. Stanovništvo opštine Glogovac prema naselju

Opština Glogovac	Stanovništvo		
	Ukupno	Muškarci	Žene
Uk.	48079	24134	23945
Urbano	12315	6088	6227
Ruralno	35764	18046	17718

4.1 Putna infrastruktura

Geografski položaj opštine Glogovac karakterišu veoma dobre drumske saobraćajne veze, koje doprinose razvoju prevoza putnika i robe. U opštini Glogovac postoje četiri nivoa kategorija puteva (klasifikovanih na Kosovu), od magistralnih do lokalnih puteva.

Opština Glogovac ima ukupno oko 574.61 km puteva, od čega su 519.86 km asfaltirani putevi, a oko 54.75 km putevi sa šljunčanom podlogom, uglavnom u ruralnim područjima.

Putnu mrežu opštine Glogovac čine:

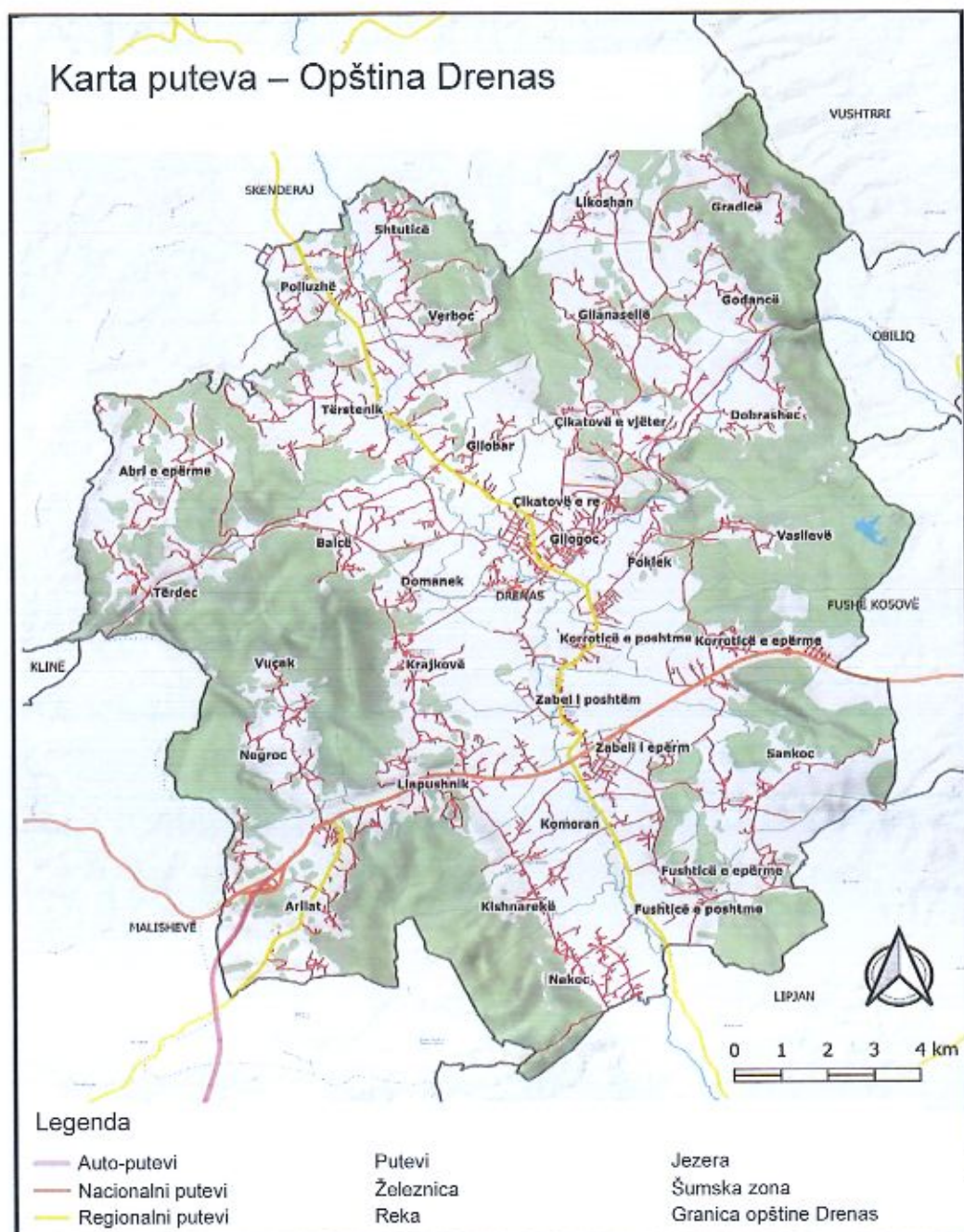
- **Auto-put,**
- **Magistralni putevi:** Priština – Peć,
- **Regionalni putevi:** Komoran – Glogovac-Srbica koji povezuje severni deo Kosova i Komoran-Klisura Crnoljeva koji povezuje Glogovac sa jugozapadnim delom Kosova,
- **Lokalni putevi:** Putevi koji povezuju 35 katastarskih zona.

Tabela 3. Dužina lokalnih, regionalnih i magistralnih puteva u opštini Glogovac

U nastavku su prikazane karta putne mreže opštine Glogovac, karta sa nazivima ulica u urbanoj zoni, kao i gradske ulice prema Detaljnom regulacionom planu centra grada i njihovo vlasništvo.

Naselje/Katastarska zona	Stanovništvo 2024	Lokalni putevi	Regionalni putevi	Magistralni putevi	Auto-put	Asfaltirani putevi	Putevi sa šljunčanim podlogom
Glogovac	7081	34.33	4.06			34.33	1
Komoran	3354	36.47	3.72	2.75		40.71	4
Trstenik	3017	39.73	4.97			40.3	2.08
Lapušnik	2904	34.23	4.67			25.94	2
Arlate	2348	21.63	5.37	4.94	2.78	24.97	1.3
Nekovce	2498	22.69				17.9	4
Banjica	1965	30.17				14.96	0
Novo Čikatovo	1880	14.08	0.94			19.54	1.19
Poklek	1875	24.79	0.94			22.1	1.5
Gornje Obrinje	1027	17.18				13.36	4.88
Gladno Selo	1086	26.77				20.3	3.94
Negrovce	960	11.56				8.45	2.81
Globalar	1378	11.67	1.59			6.01	1.39
Kišna Reka	1194	9.08				4.08	2.86
Dobroševac	1125	19.68	4.76			19.5	2.4
Sankovce	1178	19.63		1.4		14.2	2.13
Staro Čikatovo	1085	19.04	1.78			26.2	2.1
Vrbovac	783	16.40				14.3	1.94
Gornja Koretica	1158	14.67		3.9		13.1	1.6
Krajtkovo	958	9.96				8.5	0.27
Trdevac	678	12.56				12.1	1.16
Štrubulovo	1193	12.80				3.86	0
Donji Zabelj	1027	6.93	2.19	1.87		42.8	0.65
Donja Fuštica	738	10.32	1.72			9.8	0.51
Poluža	693	12.31	1.63			10.12	1.14
Gornja Fuštica	780	6.62				6.24	1.1
Donja Koretica	990	7.38	1.73			6.24	0.12
Štutica	614	9.58				8.02	1.06
Gradica	327	13.15				10.8	0.83
Domanek	517	6.17				0.94	0
Vasiljevo	467	12.42				11.2	0.21
Likošane	332	12.25				7.8	0.25
Gornji Zabelj	421	6.81				1.83	3.27

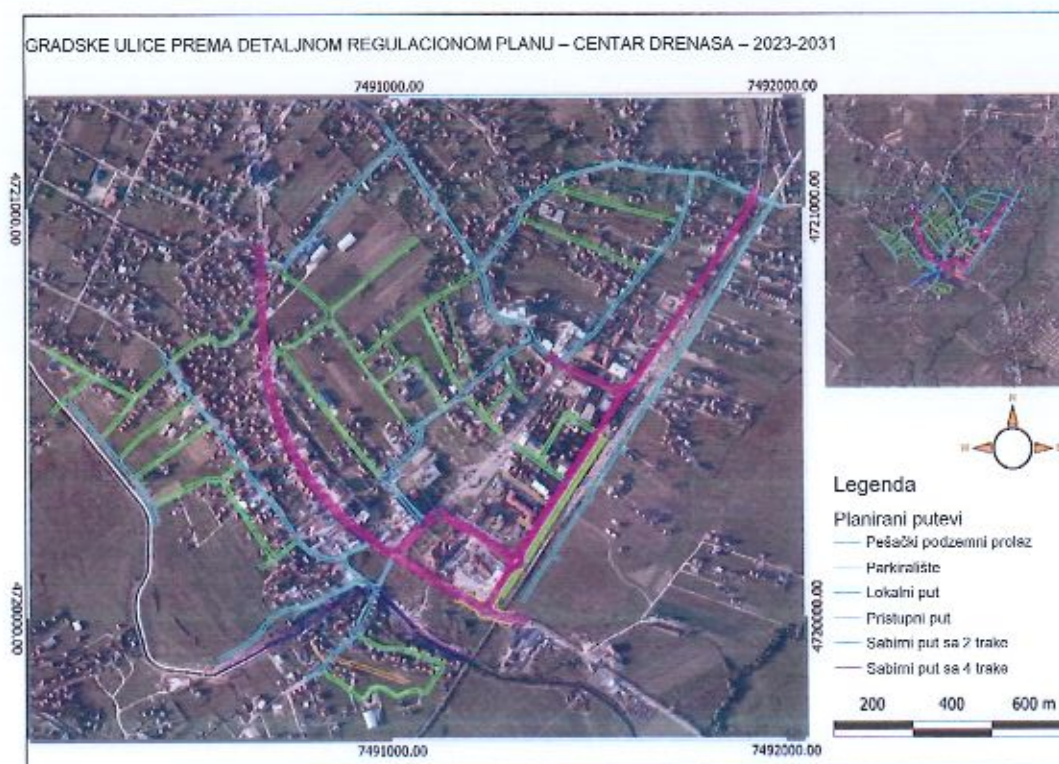
Vučak	238	5.58				1.96	0.75
Godance	210	5.97				6.19	0.71
Ukupno	48079	574.61	40.07	14.86	2.78	519.86	54.75



Slika 2. Karta puteva u opštini Glogovac



Slika 3. Karta sa nazivima ulica u urbanoj zoni



Slika 4. Karta gradskih ulica prema Detaljnom regulacionom planu – centar grada Glogovca 2023-2031



Slika 4. Karta vlasništva nad putnim parcelama – centar grada Glogovca

4.2 PARKIRALIŠTA I PARKING MESTA

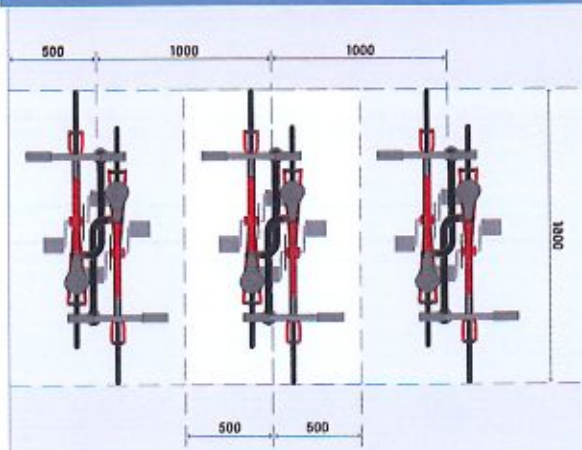
Opština Glogovac obuhvata površine projektovane za smeštaj vozila – parkirališta. Postoji ukupno 15 parkirališta kojima upravlja Opština, sa ukupno 1584 parking mesta, od kojih je 1286 za posetioce, 245 za službena lica, 23 za osobe sa invaliditetom (OSI) i 30 za bicikliste.

Tabela 4. Javne površine (trgovi i parkovi), kapaciteti

Javne površine (trgovi i parkovi), infrastrukturni kapaciteti- parking mesta, 2026				
Površina	Parking mesta (br.)			
	Za posetioce	Za službeni a lica	OSI	Biciklisti
Površina 01 Parkiralište kod novog zanatskog centra	59	5	2	6
Površina 02 Parkiralište naspram ulice Ilaz Kodra	64	10	2	6
Površina 03 Parkiralište naspram ulice Adem Mula (peti blok)	46	10	2	6
Površina 04 Parkiralište na autobuskoj stanici privremeno)	350	25	2	/
Površina 05 Parkiralište naspram ulice „Ilaz Kodra“ (vlasništvo Železnice), sa pristupom magistralnom putu „Ajet Rrukiqi“	586	5	4	6
Površina 06 Parkiralište naspram ulice „Xhevat Demaku“ u osnovnoj i nižoj srednjoj školi „Rasim Kiqina“	0	25	1	/
Površina 07 Parkiralište naspram ulice „Xhevat Demaku“ u GCPM „Hafir Shala“	15	15	1	/
Površina 08 Parkiralište naspram ulice „Fadil Gjoka“ kod novih stambenih zgrada- Glogovac	0	55	1	/
Površina 09 Parkiralište naspram ulice „Shaban Shala“ kod stare opštine		37	2	/
Površina 10 Parkiralište naspram ulice „Besim Mala“, naspram nove opštine	2	12	1	/
Površina 11 Parkiralište naspram ulice „Besim Mala“, naspram QRA	7	10	1	/
Površina 12 Parkiralište naspram ulice „Bedri Shala“ u CSR	20	8	1	/
Površina 13 Parkiralište naspram ulice „Xhevat Demaku“ za auto-taksi vozila		24	0	/
Površina 14 Parkiralište kod Integrativne kuće-Glogovac	13	4	1	/
Površina 15 Parkiralište u ulici „Fehmi e Xhevë Lladrovci“ kod zelene pijace	124	10	2	6
Ukupno	1584	1286	245	30

Parkirališta u Drenasu imaju veoma važnu ulogu u funkcionisanju grada i rasterećenju gradskog saobraćaja. Sa porastom broja vozila i razvojem centra grada, potreba za parking površinama postaje sve veća.

Parking mesta za bicikle



Neke od glavnih uloga parkirališta u Glogovcu jesu:

- **Rasterećenje saobraćaja:** Javna parkirališta prikazana u gornjoj tabeli pomažu da se automobili ne parkiraju na ulicama ili trotoarima, čime se poboljšava i olakšava kretanje vozila u centru grada.
- **Povećanje bezbednosti u saobraćaju:** Obeležavanje i organizacija parkirališta neposredno utiču na bezbednost vozača i pešaka. Opština je nastavila projekte obeležavanja puteva i parkirališta radi boljeg usmeravanja i smanjenja broja nezgoda.
- **Podrška ekonomskom razvoju:** Parkirališta pomažu lokalnim preduzećima, tržnim centrima i restoranima, jer građani i posetioци imaju više mogućnosti da se zaustave i koriste usluge u gradu.
- **Unapređenje urbanog izgleda:** Uređene parking površine u Glogovcu čine grad funkcionalnijim i estetski prijatnijim. Prema najnovijim projektima, Glogovac dodaje stotine novih javnih parking mesta radi modernizacije gradskog centra.
- **Smanjenje stresa i izgubljenog vremena:** Više parkirališta znači manje vremena provedenog u traženju parking mesta i manje zastoja na putevima,
- **Smanjenje stresa i izgubljenog vremena:** Više parkirališta znači manje vremena provedenog u traženju parking mesta i manje zastoja na putevima.

Uopšte, parkirališta su važan deo infrastrukture Glogovca, jer utiču na saobraćaj, privredu, bezbednost i kvalitet života građana.



Slika 5. Karta parkirališta u opštini Glogovac

4.3 MOSTOVI

Na teritoriji opštine identifikovano je ukupno 70 mostova, uglavnom manjih mostova preko rečnih tokova i kanala za navodnjavanje. Ukupna dužina mostova iznosi 920 metara, a širina 527 m. Uglavnom su u dobrom fizičkom stanju, osim mosta u Štrubulovu u ul. „Sokol Elshani“, za koji je utvrđena potreba za intervencijom; očekuje se izrada projekta, a zatim, prema budžetskim mogućnostima, i njegova sanacija, dok smo zahtev uputili i Ministarstvu infrastrukture radi mogućnosti njihovog ulaganja.

4.4 Železnički prevoz

Kroz teritoriju opštine Glogovac, pored putnog sistema, prolazi i železnička mreža koja povezuje Prištinu sa gradom Peći. Trenutno, tokom 2021–2026. godine, na ovoj deonici pruge voz saobraća samo četiri puta dnevno na relaciji Priština – Peć za prevoz stanovništva, a koristi se i za prevoz robe za potrebe javnog i privatnog sektora. Održavanje železnice je na niskom nivou. Pruga se oštećuje neovlašćenim prelazima, bespravnom izgradnjom u pružnom pojasu i odlaganjem otpada u njenoj blizini.

U opštini Glogovac postoji 15 putno-pružnih prelaza, od kojih je 14 u nadležnosti Opštine za vertikalnu signalizaciju, koju Opština redovno održava, dok je prelaz na magistralnom putu Drenas – Komoran u

nadležnosti Ministarstva infrastrukture za vertikalnu signalizaciju, a postavljanje rampi ispred ovih prelaza u nadležnosti je željeznice.

Opština Glogovac ima i tunele, i to:

- **Tunel Banjica: 1050 m.**
- **Tunel Staro Čikatovo: 200 m.**

Najbliža željeznička stanica u susjednoj opštini nalazi se na teritoriji Kline, na udaljenosti od približno 20 km.

4.5 Socio-ekonomski aspekt

Prema najnovijim podacima, Glogovac ima 9,878 domaćinstava. U sledećoj tabeli prikazani su raspored stanovništva i domaćinstva prema naseljima u opštini Glogovac, 1991–2024.

Tabela 5. Raspored stanovništva i domaćinstva prema naseljima u opštini Glogovac, 1991-2024

Br.		1991		2011		2024	
		Stanovništvo	Domaćinstva	Stanovništvo	Domaćinstva	Stanovništvo	Domaćinstva
	GLOGOVAC	53618	5906	58531	8786	48079	9878
1	Gornje Obrinje	1943	197	1776	249	1027	197
2	Arlate	3000	283	3134	413	2348	454
3	Banjica	2135	241	2307	326	1965	382
4	Novo Čikatovo	1431	167	2026	331	1880	373
5	Staro Čikatovo	1305	151	1261	188	1085	211
6	Dobroševac	1580	163	1457	215	1125	238
7	Domanek	680	90	706	99	517	109
8	Gornja Fuštica	728	78	984	125	780	157
9	Donja Fuštica	729	85	1066	130	738	150
10	Globalar	1453	164	1526	228	1378	296
11	Gladno Selo	1814	189	1591	243	1086	219
12	Glogovac	4499	560	6143	1047	7081	1569
13	Godance	608	71	358	57	210	44
14	Gradica	1131	130	842	131	327	72
15	Kišna Reka	1396	165	1504	216	1194	231
16	Komorani	3080	364	4393	803	3354	711
17	Gornja Koretica	1304	166	1240	184	1158	228
18	Donja Koretica	808	85	972	151	990	204
19	Krajtkovo	1215	117	1181	181	958	189
20	Likošane	971	103	600	88	332	71
21	Lapušnik	3165	326	3433	511	2904	590
22	Negrovce	1351	117	1540	191	960	196

23	Nekovce	2688	304	3118	453	2498	512
24	Poklek	1345	150	1967	312	1875	380
25	Poluža	1119	118	1017	136	693	137
26	Sankovce	1338	151	1437	205	1178	232
27	Štrubulovo	982	110	1102	175	1193	242
28	Štutica	852	90	934	139	614	126
29	Trdevac	1254	109	1121	159	678	140
30	Trstenik	3525	382	3903	541	3017	615
31	Vasiljevo	744	84	634	89	467	90
32	Vrbovac	1377	132	1247	180	783	164
33	Vučak	376	35	369	48	238	52
34	Gornji Zabelj	598	67	565	72	421	91
35	Donji Zabelj	1094	162	1077	170	1027	206



Slika 6. Karta naselja u opštini Glogovac

4.6 Ekonomski razvoj

Tokom 80-ih godina došlo je do određenih pozitivnih kretanja u ekonomskom razvoju, kada su izgrađeni pojedini industrijski kapaciteti, kao što su. Fabrika Feronikel, fabrika konfekcije itd. U ovom periodu poslovala su i dva javna preduzeća, kao i jedno građevinsko.

Grad Glogovac ima dugu manufakturnu tradiciju obrade različitih materijala od kamena i drveta za građevinarstvo, pružanja različitih zanatskih usluga, kao i ugostiteljske delatnosti. Osnovnu delatnost privatnih preduzeća čini topionica Feronikel. Opština Glogovac ima veoma dobre uslove i za razvoj ekstraktivne, građevinske, prehrambene i prerađivačke industrije, koje bi mogle predstavljati važan doprinos ekonomskom razvoju, čiji potencijal još nije iskorišćen u pogledu nadzemnog i podzemnog bogatstva, vodnih izvora, šumskog bogatstva, poljoprivrede, energije itd. Glavni izvori prihoda građana opštine Glogovac jesu:

Mala porodična gazdinstva;

Usluge;

Poljoprivrede;

Trgovina;

Doznake iz dijaspore.

Uopšte, okruženje za razvoj velikih preduzeća i dalje je nepovoljno i zahteva snažnu institucionalnu podršku.

Tabela 6. Aktivna preduzeća u opštini Glogovac

SEKTOR A - POLJOPRIVREDA, ŠUMARSTVO I RIBARSTVO	124
SEKTOR B - RUDNICI I KAMENOLOMI (EKSTRAKTIVNA INDUSTRIJA)	7
SEKTOR C - PRERAĐIVAČKA INDUSTRIJA	300
SEKTOR D - SNABDEVANJE ELEKTRIČNOM ENERGIJOM, GASOM, PAROM I KLIMATIZACIJA	4
SEKTOR E - SNABDEVANJE VODOM; KANALIZACIJA, DELATNOSTI UPRAVLJANJA I TRETMANA OTPADA	12
Sektor F - Građevinarstvo	445
SEKTOR G-Trgovina na veliko i malo; popravka motornih vozila i motocikala	729
SEKTOR II - SAOBRAĆAJ I SKLADIŠTENJE	100
SEKTOR I - SMEŠTAJ I USLUGE ISHRANE (HOTELIJERSTVO I GASTRONOMIJA)	153
SEKTOR J - INFORMISANJE I KOMUNIKACIJE	61
SEKTOR K - FINANSIJSKE DELATNOSTI I DELATNOSTI OSIGURANJA	4
SEKTOR L - POSLOVANJE NEKRETNINAMA	6
SEKTOR M - STRUČNE, NAUČNE I TEHNIČKE DELATNOSTI	110
SEKTOR N - ADMINISTRATIVNE I POMOĆNE USLUGE	107
SEKTOR O - DRŽAVNA UPRAVA I ODBRANA; OBAVEZNO SOCIJALNO OSIGURANJE	2
SEKTOR P - OBRAZOVANJE	25
SEKTOR Q - ZDRAVSTVENA I SOCIJALNA ZAŠTITA	60
SEKTOR R -Umetnost, zabava i rekreacija	40

SEKTOR S - OSTALE USLUŽNE DELATNOSTI	163
SEKTOR T - DELATNOSTI DOMAĆINSTAVA KAO POSLODAVACA; NERAZVRSTANA PROIZVODNJA ROBE I USLUGA DOMAĆINSTAVA ZA SOPSTVENU UPOTREBU	0
SEKTOR U - DELATNOSTI MEĐUNARODNIH TEĽA I ORGANIZACIJA	0
UKUPAN BROJ AKTIVNIH PREDUZEĆA	2452

Tabela 7: Privatna preduzeća u opštini Glogovac

Privatna preduzeća			
Br.	Kompanija	Lokacija	Delatnost
1	Aktivna preduzeća (2000–2023)	Glogovac	2197
2	Individualno preduzeće (I.P.)	Glogovac	1301
3	Društvo sa ograničenom odgovornošću (D.o.o.)	Glogovac	896
4	Aktivna preduzeća (2000–2024)	Glogovac	2452
5	Individualno preduzeće (I.P.)	Glogovac	1512
6	Društvo sa ograničenom odgovornošću (D.o.o.)	Glogovac	940

4.6.1 Statistički podaci po godinama

Do 2024. godine u Opštini su registrovana ukupno 2,452 preduzeća. Od registrovanih preduzeća, 1,512 ili 62% jesu individualna preduzeća (I.P.), dok su 940 ili 38% društva sa ograničenom odgovornošću (D.O.O.), akcionarska društva, partnerstva, ogranci stranih preduzeća na Kosovu itd. Poslednjih godina beleži se rast preduzeća tipa D.O.O.

Dok je 2023. godine bilo ukupno 2,197 preduzeća. Od registrovanih preduzeća, 1,301 ili 59% jesu individualna preduzeća, dok su 896 ili 41% preduzeća D.O.O., akcionarska društva, partnerstva, ogranci stranih preduzeća na Kosovu itd.

4.6.2 Industrijske zone i privredni objekti

U ovim objektima stepen opasnosti je izražen u poređenju sa drugim objektima, naročito u objektu Feronikela, imajući u vidu tehnologiju koju ova kompanija koristi. Opasnost predstavlja i tehnologija obrade kamena, koja je u opštini Glogovac prilično zastupljena i registrovana po katastarskim zonama. Pregled i površina ovih objekata dati su u nastavku:

Tabela 8: Industrijski objekti u opštini Glogovac

Industrijski objekti	Lokacija objekta	Površina (m²)
----------------------	------------------	---------------

Objekat Feronikela	Staro Čikatovo	22,151 m ²
Rudnik Feronikela	Staro Čikatovo	1,235 m ²
Objekat farne teladi	Krajково	7,649 m ²
Trasing Group	Gornja Koretica	8500 m ²
Poslovni park	Gornja Koretica	47,983 m ²
Tržni centar	Glogovac	

4.7 Opšte stanje životne sredine

Priroda i biodiverzitet – Prirodno nasleđe odnosi se na biodiverzitet, uključujući floru, faunu, ekosisteme i geološke strukture. Zaštita i korišćenje prirode uređeni su Zakonom br. 03/L-233 o zaštiti prirode. Prema ovom zakonu, inventarizaciju svih sastavnica biološke, geološke i predeone raznovrsnosti (vrste, tipovi staništa, geolokaliteti) i kartografski prikaz ugroženih vrsta vrši Kosovski institut za zaštitu prirode (KIZP). Od osnivanja KIZP-a, pod zakonsku zaštitu stavljene su brojne zone, spomenici i druge prirodne vrednosti, među kojima su i dobra prirodnog nasleđa opštine Glogovac.

Na teritoriji opštine Glogovac nalaze se i Vasiljevska jezera, koja se odlikuju bogatim biljnim, životinjskim i predeonim biodiverzitetom. Zbog vrednosti ovog područja, Kosovski institut za zaštitu prirode izradio je obrazloženje i predložio proglašenje ovog područja za zaštićeni prirodni predeo. Predloženo područje zaštite Zaštićenog predela „Vasiljevska jezera“ obuhvata ukupnu površinu od 320.9 ha. Iako su ovo veštačka jezera, nastala odlaganjem materijala (zemlje) sa površinskih kopova u Belom i Mirašu od strane Kosovske energetske korporacije tokom 60-ih godina prošlog veka, predstavljaju značajno prirodno područje sa potencijalom za razvoj turizma. Drugo prirodno područje od značaja za opštinu Glogovac jeste planina Čičavica. Memorandumom o razumevanju koji su potpisale opštine na čijoj se teritoriji ova planina prostire (Glogovac, Obilić, Srbica i Mitrovica), ovo područje proglašeno je zonom od opšteg interesa radi održivog upravljanja njegovim prirodnim resursima.

Zagađenje životne sredine - rezultat je brojnih faktora kao što su: industrija, bespravna gradnja, neodgovarajuća infrastruktura, povećanje broja vozila, uvoz dotrajalih vozila na Kosovo, uvoz ulja i goriva lošeg kvaliteta (sa visokim sadržajem sumpora) i njihovo neodgovarajuće odlaganje, zagađenje površinskih i podzemnih voda, nedostatak tretmana otpadnih voda, nekontrolisana seča šuma, nagomilavanje gradskog otpada usled lošeg upravljanja, nedostatak reciklaže itd. S obzirom na prisustvo većine navedenih faktora, stanje životne sredine u opštini Glogovac ne može se smatrati zadovoljavajućim. Industrija proizvodnje metala (NewCo Feronikeli) jedna je od industrija sa najvećim uticajem na životnu sredinu na Kosovu, iako se beleži smanjenje emisija koje potiču od njihovih aktivnosti. Sektor prevoza i njegove infrastrukture ima veoma negativan uticaj na stanje životne sredine, jer utiče na fragmentaciju i degradaciju staništa (biodiverziteta), promenu predela, korišćenje zemljišta i kulturno nasleđe. Ovakvo stanje ugrožava životnu sredinu izazivajući zagađenje vode, podzemnih voda, vazduha i zemljišta. Posledice su oštećenje prirodnih

resursa i gubitak poljoprivrednog zemljišta. Neracionalno i nekritičko korišćenje vode, zemljišta i šuma još je jedno ozbiljno pitanje koje treba razmotriti u budućnosti. Opština je odgovorna za zaštitu i očuvanje prirodne i životne sredine (urbane i ruralne) od oštećenja, degradacije ili zagađenja usled ljudske delatnosti ili prirodnog uticaja.

Zagađenje vazduha – Kvalitet vazduha u Glogovcu prati se preko stanice u Glogovcu, od strane Hidrometeorološkog instituta Kosova (HMIK), koji izveštava Agenciju za zaštitu životne sredine Kosova (AZŽSK). Stanica postavljena u Glogovcu reprezentativna je za kvalitet vazduha urbane pozadine. Merenja se vrše samo u urbanoj pozadini, a ne na celoj teritoriji opštine. Podaci o merenju koncentracija SO₂, CO, NO₂ i O₃ pokazuju da na monitoring stanici tokom 2024. godine nisu registrovana prekorčenja godišnjih srednjih graničnih vrednosti (GVS).

Zagađenje vode – Praćenje stanja voda (kvaliteta, zagađenja i količine) vrši HMIK/AZŽSK. HMIK prati količine voda, dok kvalitet vode za piće prati NIJK. Opština je nadležna za zaštitu korita i obala vodotokova, kanala, tuncela i akumulacija unutar urbanih zona. Preko hidrometrijske mreže, koju čini više mernih stanica na rekama, vrše se merenja količine vode. Na ovim stanicama mere se nivo (h) i protok (Q). U Glogovcu minimalni protok iznosi 0.02 m³/s, prosečni 1.52 m³/s, a maksimalni 32.80 m³/s. Vodni sistem opštine Glogovac čine glavne reke, kao što su Drenica dužine 50 km i Vrbovac, kao i kanal Ibar-Lepenac, koji nije reka. Monitoring reke Drenice vrši se od Petrovštice i pre njenog ušća u Sitnicu u Vragoliji. Tokom proleća kvalitet je bolji na prvoj stanici, dok se na drugoj stanici u Vragoliji stanje znatno menja; na primer, električna provodljivost raste za nekoliko stotina jedinica zbog ispuštanja voda sa površinskih kopova KEK-a.

Na teritoriji opštine Glogovac nalazi se Vasiljevsko jezero, za koje postoje planovi korišćenja u sektoru turizma. Na teritoriji opštine nalazi se i izvor termalne vode u Pokleku, koji je imao sledeće početne karakteristike: temperaturu 13.0 °C, pH 6.3, protok 1.00 l/s i mineralizaciju 3.52 g/l. U skorije vreme (zima 2018-2019), zbog neodgovarajućih radova na kanalizacionoj mreži, ovaj izvor je oštećen; zbog toga više nije pogodan za piće i izgubio je ranije termalne karakteristike. Ovakvo stanje ukazuje na potrebu za konkretnim merama zaštite svih vodnih izvora u opštini.

Zagađenje zemljišta – Faktori koji najviše oštećuju čitave površine zemljišta u Glogovcu jesu: naselja (bespravnom i neplanskom gradnjom), industrija (industrijski otpad i površinski kopovi), komunalni otpad, deponije, eksploatacija drveta (koja izaziva eroziju), kao i upotreba đubriva i pesticida u poljoprivredi. Monitoring zagađenja zemljišta na nivou zemlje vrši Hidrometeorološki institut Kosova (HMIK). Industrijska deponija Feronikela nalazi se u Čikatovu i zauzima površinu od 24 ha, dok se zona njenog uticaja prostire na 71.37 ha. Ovaj trend zagađenja i degradacije zemljišta i dalje raste, uprkos brojnim merama lokalnih i centralnih institucija.

4. Bezbednost u saobraćaju

Na bezbednost učesnika u saobraćaju neposredno ili posredno utiču brojni faktori.

Glavni faktor bezbednosti drumskog saobraćaja jeste:

- Ljudski faktor

Postoje i drugi faktori, kao što su:

- Faktor puta;
- Faktor vozila;
- Faktor životne sredine ili vremenski uslovi.

- Ljudski faktor

Ljudski faktor jedan je od glavnih faktora koji utiču na bezbednost drumskog saobraćaja. Kao obrazloženje za to, i prema brojnim okolnostima nastalim i analiziranim na terenu, na ljudski faktor utiču:

- **Neprepoznavanje uslova na putu** - i neprilagođavanje uslovima puta (infrastrukturi) – kao što su loše vreme, mokar kolovoz ili slaba vidljivost;
- **Prekomerna brzina;**
- Iskustvo i saobraćajno obrazovanje – manje iskusni vozači prave više grešaka;
- **Nepoštovanje pravila** - i saobraćajnih znakova;
- Alkohol i upotreba psihotropnih supstanci;
- **Nepažnja i ometanje** – upotreba telefona (odvratanje pažnje sa puta i vozila, veoma zabrinjavajuće u poslednje vreme) i nedostatak koncentracije;
- **Emocionalno stanje – nervoza**, stres ili agresivnost mogu dovesti do opasnog ponašanja;
- **Umor** – dremanje ili spavanje tokom vožnje, nedovoljna koncentracija, refleksi itd.

Zbog toga bezbednost u saobraćaju u velikoj meri zavisi od svesti, discipline i odgovornosti svakog učesnika u saobraćaju.

- Faktor puta (putna infrastruktura)

Ako se osvrnemo na stanje u poslednje vreme, naglo povećanje broja vozila na putevima, opterećenje ili povećanje broja teških vozila neposredno utiču na putnu infrastrukturu.

Najvažniji elementi koji utiču na put ili se smatraju faktorom puta jesu;

- Putevi ili trase koji ne odgovaraju traženim standardima ili zahtevima koji proizlaze iz administrativnih uputstava i tehničkih standarda (ovde spadaju širina i kvalitet puteva);

- Vertikalna i horizontalna signalizacija prema traženim standardima i pravilima (naišli smo na puteve na kojima postavljanje znakova nije prilagođeno putu ili raskrsnici). Znakovi postavljeni na neodgovarajućim mestima ili nedovoljno vidljivi vozačima;
- Nedovoljna osvetljenost puta (u mnogim slučajevima rasveta nije u funkciji);
- Kružni tokovi, raskrsnice na neodgovarajućim mestima (u odnosu na teren na kojem se nalaze);
- Održavanje puteva (zimski sezona, poledica i neuklanjanje snega i leda, udarne rupe i njihova nesanacija, izlivanje vode i zadržavanje vode na kolovozu);

Dakle, putna infrastruktura ima veliku ulogu u sprečavanju nezgoda i obezbeđivanju bezbednog i efikasnog saobraćaja.

- **Faktor vozila**

Faktor vozila neposredno utiče na bezbednost i funkcionisanje drumskog saobraćaja. Tehničko stanje i oprema vozila mogu doprineti sprečavanju nezgoda ili, ako su oštećeni, postati njihov uzrok.

Glavni uticaji faktora vozila jesu:

- **Tehničko stanje vozila** – kočnice, upravljač, svetla i pneumatici moraju biti ispravni radi bezbedne vožnje;
- **Pneumatici vozila** – istrošeni ili neodgovarajući pneumatici smanjuju prijanjanje na kolovoz i povećavaju rizik od proklizavanja;
- **Kočioni sistem** – neispravne kočnice povećavaju zaustavni put i mogu izazvati nezgode;
- **Osvetljenje i signalizacija** – svetla i pokazivači pravca pomažu komunikaciji između učesnika u saobraćaju;
- **Pasivna i aktivna bezbednost** – oprema poput vazdušnih jastuka, sigurnosnih pojaseva, ABS-a i ESP-a doprinosi zaštiti putnika i izbegavanju nezgoda;
- **Redovno održavanje** – tehnički pregled i periodični servis obezbeđuju bezbedno funkcionisanje vozila;
- **Opterećenje vozila** – preopterećenje može uticati na stabilnost i kočenje vozila.

Zato je održavano i tehnički ispravno vozilo veoma važan faktor bezbednosti drumskog saobraćaja.

- **Vremenski uslovi**

Sve navedeno neposredno utiče na sprečavanje nezgoda i bezbednost u saobraćaju. Pored navedenih faktora, značajan faktor predstavljaju i vremenski uslovi.

Glavni uticaji vremenskih uslova jesu:

- **Kiša** – čini kolovoz klizavim i smanjuje kontrolu nad vozilom;
- **Sneg i led** – otežavaju kočenje i manevrisanje, povećavajući mogućnost proklizavanja;
- **Magla** – smanjuje vidljivost i otežava uočavanje vozila, pešaka i saobraćajnih znakova;
- **Jak vetar** – može uticati na stabilnost vozila, naročito kamiona i motocikala;
- **Visoke ili niske temperature** – mogu uticati na stanje puta i funkcionisanje vozila;
- **Slaba vidljivost** – tokom noći ili lošeg vremena vozači imaju manje vremena za reakciju.

Zbog vremenskih uslova vozači treba da:

- Smanje brzinu;
- Održavaju veće odstojanje;
- Koriste potrebna svetla;
- Budu pažljiviji tokom vožnje.

Svi ovi faktori lančano su povezani i neposredno utiču na bezbednost drumskog saobraćaja, odnosno svih učesnika u saobraćaju. U pojedinim slučajevima, kada je reč o faktoru puta, utiče i veća frekvencija automobila na nekim putevima. Ovde spadaju, na primer, regionalni putevi koji se razlikuju od lokalnih.

Kao primer navodimo puteve Srbica – Drenas – Komoran, Arlate – Mališevo i Komoran – Crnoljevo. Ovi putevi imaju veće saobraćajno opterećenje jer su spojni putevi koji povezuju ne samo opštine već i regione. Radi sprečavanja saobraćajnih nezgoda potrebno je izvršiti detaljniju analizu svih puteva u zoni odgovornosti naše opštine. Put koji služi kao veza i ima poseban značaj, jer ga karakteriše gušći saobraćaj koji stvara teškoće u kretanju svih učesnika u saobraćaju u našoj opštini, jeste regionalni put Poluža – Drenas – Komoran – Priština.

5.1 Analiza regionalnih i lokalnih puteva

- Regionalni put Poluža – Drenas - Komoran

Ovaj put, prema značaju i ekonomskom uticaju na opštinu Glogovac, ima posebnu važnost i gotovo predstavlja vezu ili glavnu arteriju naše opštine i šire. Ovim putem ne saobraćaju samo vozila iz opštine Glogovac već i iz opštine Srbica, koja ga svakodnevno koriste kao vezu sa auto-putem „Ibrahim Rugova“. Radi sprečavanja nezgoda na ovom putu vrši se potpuna analiza bezbednosti u nekoliko glavnih pravaca.

1. Analiza saobraćaja

- Obim saobraćaja (vozila/dan, ovde nemamo mernu jedinicu niti je ikada izvršeno merenje);
- Vrste vozila (automobili, autobusi, kamioni, različita teška vozila);
- Prosečna i maksimalna brzina – 40 do 80;
- Vršni sati na ovom putu: 06:00–09:00, 12:00–13:30 i 16:00–18:00.

2. Analiza nezgoda (istorijat)

Broj i vrste nezgoda

- 2023. godina: slučajevi, 71 saobraćajna nezgoda;
- 2024. godina: slučajevi, 63 saobraćajne nezgode;
- 2025. godina: slučajevi, 66 saobraćajnih nezgoda;
- Kritične lokacije („crne tačke“) – Trstenik, Globar, Novo Čikatovo, Novi Poklek, Donji Zabelj;
- Glavni uzroci (brzina, nepoštovanje signalizacije, delimičan nedostatak znakova upozorenja itd.).

3. Geometrijska analiza puta

- Širina saobraćajnih traka i bankina (prema standardima);
- Krivine (poluprečnik, nagib u Novom Pokleku i Donjem Zabelju);
- Preglednost – dobra, uz izvesne teškoće u selima Novi Poklek i Donji Zabelj;
- Raskrsnice – kružni tok kod gradskog groblja, raskrsnica u Novom Čikatovu, raskrsnica sa auto-putem „Ibrahim Rugova“.

4. Signalizacija i putna oprema

- Vertikalni znakovi – u pojedinim slučajevima nisu pravilno postavljeni prema standardima (naročito autobuska stajališta) i nisu dovoljno vidljivi; delimično nedostaju znakovi upozorenja;
- Horizontalna signalizacija (linije, pešački prelazi) – nedostaje ili je izbrisana gotovo na pojedinim delovima ovog puta.

5. Stanje puta

- Kvalitet asfalta – udarne rupe, klizanje ili delimična oštećenja;
- Odvodnjavanje – voda na kolovozu, naročito kod kružnog toka u Drenasu, glavne trafostanice u Drenasu i u selu Globar;
- Sezonsko održavanje (nezadovoljavajuće).

6. Analiza korisnika puta

- Automobili, teška vozila, pešaci, autobusi, poljoprivredna vozila itd.;
- **Biciklisti** (osim u gradu, nema biciklističke staze);
- **Ponašanje vozača** – brzina, preticanje;
- Brojni kućni priključci i direktan izlazak na ovaj put;
- Brojne benzinske stanice pored ovog puta, prodavnice;
- Škole sa direktnim izlazom na put.

7. Faktori životne sredine

- Vreme (kiša, magla, sneg, poledica, voda na kolovozu)
- Noćna rasveta, javna rasveta - u mnogim delovima uglavnom nedostaje, a ima i kvarova zbog kojih nije u funkciji,
- Bočne prepreke (stambeni objekti, objekti za stanovanje i lokali u blizini)

Nakon analize, preduzeti mere kao što su:

- Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervencija i sanacija udarnih rupa) od strane Ministarstva infrastrukture;
- Postavljanje znakova upozorenja;
- Izgradnja trotoara i pešačkih prelaza;
- Unapređenje krivina i raskrsnica;
- Bolja rasveta;
- Postavljanje zaštitnih ograda;
- Postavljanje kontrolnih punktova;
- Ograničenje brzine i radari.

Zaključak: Nakon analize sprovedene na terenu, razmatranja brojnih drugih faktora i postojećeg stanja na ovom putu, procenjeni nivo rizika za ovaj put je: Srednji – Visok.

5.1.1 Regionalni put Komoran - Crnoljevo

Ovim putem ne saobraćaju samo vozila iz opštine Drenas, već i iz opština Lipljan i Štimlje. Ovaj put svakodnevno se koristi kao veza sa auto-putem „Ibrahim Rugova“.

Radi sprečavanja nezgoda na ovom putu vrši se potpuna analiza bezbednosti u nekoliko glavnih pravaca:

1. Analiza saobraćaja

- **Obim saobraćaja** (vozila/dan – ovde nemamo mernu jedinicu niti je ikada izvršeno merenje);

- **Vrste vozila** (automobili, autobusi, kamioni, pešaci, poljoprivredna vozila);
- **Prosečna i maksimalna brzina** – od 40 do 80 km/h;
- **Vršni sati na ovom putu**: 06:30–08:00 i 16:00–18:00.

2. Analiza nezgoda (istorijat)

Broj i vrste nezgoda:

- **2023. godina**: 50 saobraćajnih nezgoda (uključujući i nezgode unutar Komorana);
- **2024. godina**: 60 saobraćajnih nezgoda (uključujući i nezgode unutar Komorana);
- **2025. godina**: 45 saobraćajnih nezgoda (uključujući i nezgode unutar Komorana);
- **Kritične lokacije („crne tačke“)** – raskrsnica u ul. „Xheladin Gashi“ kod ambulante i kod groblja sela Donja Fuštica u ul. „Xheladin Gashi“;
- **Glavni uzroci** (brzina, nepoštovanje signalizacije itd.).

3. Geometrijska analiza puta

- **Širina saobraćajnih traka i bankina** (prema standardima);
- **Krivine** – Donja Fuštica kod groblja u ul. „Xheladin Gashi“;
- **Preglednost** – dobra;
- **Raskrsnice** – raskrsnica u ul. „Xheladin Gashi“ kod ambulante, raskrsnica za sela Kišna Reka i Nekovce.

4. Signalizacija i putna oprema

- **Vertikalni znakovi** – na pojedinim mestima nedostaju;
- **Horizontalna signalizacija** (linije, pešački prelazi) – nedostaje ili je izbrisana na pojedinim delovima ovog puta.

5. Stanje puta

- **Kvalitet asfalta** (udarne rupe, delimično oštećen);
- **Odvodnjavanje** – voda na kolovozu, naročito kod mosta od auto-puta prema Crnojlegu;
- **Sezonsko održavanje** (nezadovoljavajuće).

6. Analiza korisnika puta

- Automobili, teška vozila, pešaci, poljoprivredne mašine;
- **Biciklisti** (nema biciklističke staze).

7. Faktori životne sredine

- **Vreme** (kiša, magla, sneg, poledica, voda na kolovozu);
 - **Noćna rasveta / javna rasveta** (uglavnom nedostaje ili je neispravna i van funkcije);
 - **Bočne prepreke** (objekti i lokali u blizini).
- **Nakon analize, preduzimaju se mere kao što su:**
- Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervencija i sanacija udarnih rupa);
 - Postavljanje znakova upozorenja;
 - Izgradnja trotoara i pešačkih prelaza;
 - Unapređenje krivina i raskrsnica;
 - Bolja rasveta;
 - Postavljanje zaštitnih ograda;
 - Postavljanje kontrolnih punktova;
 - Ograničenje brzine i radari.

Nakon analize sprovedene na terenu, razmatranja brojnih drugih faktora i postojećeg stanja na ovom putu, procenjeni nivo rizika za ovaj put je: Nizak - Srednji.

5.1.2 Regionalni put Arlate - Mališevo

Ovim putem ne saobraćaju samo vozila iz opštine Drenas, već i iz opštine Mališevo. Ovaj put svakodnevno se koristi kao veza sa auto-putem „Ibrahim Rugova“.

Radi sprečavanja nezgoda na ovom putu vrši se potpuna analiza bezbednosti u nekoliko glavnih pravaca:

1. Analiza saobraćaja

- **Obim saobraćaja** (vozila/dan – ovde nemamo merenu jedinicu niti je ikada izvršeno merenje);
- **Vrste vozila** (automobili, autobusi, kamioni);
- **Prosečna i maksimalna brzina** – od 40 do 50 km/h;
- **Vršni sati na ovom putu:** 06:30-08:00 i 16:00–18:00.

2. Analiza nezgoda (istorijat)

Broj i vrste nezgoda:

- **2023. godina:** 4 saobraćajne nezgode;
- **2024. godina:** 8 saobraćajnih nezgoda (u ovoj godini nisu uključene nezgode sa smrtnim ishodom);
- **2025. godina:** 8 saobraćajnih nezgoda;

- **Kritične lokacije („crne tačke“)** – priključak škole „Abedin Bujupi“ i deonica puta od naselja Gashi do naselja Bytyqi;
- **Glavni uzroci** (brzina, nepoštovanje signalizacije itd.).

3. Geometrijska analiza puta

- Širina saobraćajnih traka i bankina (prema standardima);
- **Krivine** – priključak škole „Abedin Bujupi“ i deonica puta od naselja Gashi do naselja Bytyqi;
- **Preglednost** – dobra;
- **Raskrsnice** – raskrsnica kod naselja Bujupi i raskrsnica kod naselja Bytyqi.

4. Signalizacija i putna oprema

- **Vertikalni znakovi** – delimično nedostaju;
- **Horizontalna signalizacija** (linije, pešački prelazi) – nedostaje ili je izbrisana na mnogim delovima ovog puta.

5. Stanje puta

- **Kvalitet asfalta** (udarne rupe, klizanje, delimično oštećen, naročito kod naselja Bujupi i Gashi);
- **Odvodnjavanje** – loše, uz klizanje asfalta kod naselja Bujupi i Gashi;
- **Sezonsko održavanje** (nezadovoljavajuće).

6. Analiza korisnika puta

- Automobili, teška vozila, pešaci, poljoprivredna vozila;
- **Biciklisti** (nema biciklističke staze).

7. Faktori životne sredine

- **Vreme** (kiša, magla, sneg, poledica, voda na kolovozu);
- **Noćna rasveta / javna rasveta** (uglavnom nedostaje ili je neispravna i van funkcije);
- **Bočne prepreke** (objekti i lokali u blizini, benzinske stanice).

- Nakon analize, preduzimaju se mere kao što su:

- Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervencija i sanacija udarnih rupa);
- Postavljanje znakova upozorenja;
- Izgradnja trotoara i pešačkih prelaza;
- Unapređenje krivina i raskrsnica;
- Bolja rasveta;

- Postavljanje zaštitnih ograda;
- Postavljanje kontrolnih punktova;
- Ograničenje brzine i radari.

Nakon analize sprovedene na terenu, razmatranja brojnih drugih faktora i postojećeg stanja na ovom putu, procenjeni nivo rizika za ovaj put je: Nizak – Srednji.

5.1.3 Lokalni put Drenas – Gornje Obrinje

Saobraćaj vozila na ovom putu nije toliko opterećen. Ovaj put svakodnevno se koristi kao veza iz Drenasa (Glogovca) prema selima Novo Čikatovo, Banjica, Trdevac i Gornje Obrinje.

Radi sprečavanja nezgoda na ovom putu vrši se potpuna analiza bezbednosti u nekoliko glavnih pravaca:

1. Analiza saobraćaja

- **Obim saobraćaja** (vozila/dan – ovde nemamo mernu jedinicu niti je ikada izvršeno merenje);
- **Vrste vozila** (automobili, autobusi, kamioni);
- **Prosečna i maksimalna brzina** – od 40 do 50 km/h;
- **Vršni sati na ovom putu:** 06:30–08:00 i 16:00–18:00.

2. Analiza nezgoda (istorijat)

Broj i vrste nezgoda:

- **2023. godina:** 7 saobraćajnih nezgoda;
- **2024. godina:** 8 saobraćajnih nezgoda (u ovoj godini nisu uključene nezgode sa smrtnim ishodom);
- **2025. godina:** 7 saobraćajnih nezgoda;
- **Kritične lokacije („crne tačke“)** – put od izlaza iz grada do raskrsnice ulica „Ragip Halilaj“ i „Vesel Demaku“ i raskrsnica kod vrtića „Yjet“;
- **Glavni uzroci** (brzina, nepoštovanje signalizacije itd.).

3. Geometrijska analiza puta

- **Širina saobraćajnih traka i bankina** (prema standardima);
- **Krivine** (deonica puta od naselja Vrellaku do sela Gornje Obrinje);
- **Preglednost** – dobra, uz manje prepreke od bočnog žbunja i drveća;
- **Raskrsnice** – brojne raskrsnice u ulici „Ragip Halilaj“, kao i putno-pružni prelaz u selu Banjica kod naselja Kiqina.

4. Signalizacija i putna oprema

- **Vertikalni znakovi** – pojedini delimično nedostaju, a vidljivost znakova ometaju bočno žbunje i drveće;
- U selima Novo Čikatovo i Gornje Obrinje nema autobuske stanice, dok u selu Banjica postoje;
- **Horizontalna signalizacija** (linije, pešački prelazi) – nedostaje ili je izbrisana gotovo na svim delovima ovog puta.

5. Stanje puta

- **Kvalitet asfalta** (udarne rupe, delimično oštećen);
- **Odvodnjavanje** (nema vode na kolovozu);
- **Sezonsko održavanje** (nezadovoljavajuće).

6. Analiza korisnika puta

- Automobili, teška vozila, poljoprivredna vozila i pešaci;
- **Biciklisti** (nema biciklističke staze).

7. Faktori životne sredine

- **Vreme** (kiša, magla, sneg, poledica, voda na kolovozu);
- **Noćna rasveta / javna rasveta** (delimično nedostaje);
- **Bočne prepreke** (građevinski i stambeni objekti i lokali u blizini).

-Nakon analize, preduzimaju se mere kao što su:

- Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervencija i sanacija udarnih rupa);
- Postavljanje znakova upozorenja;
- Izgradnja trotoara i pešačkih prelaza;
- Unapređenje krivina i raskrsnica;
- Bolja rasveta;
- Postavljanje zaštitnih ograda;
- Postavljanje kontrolnih punktova;
- Ograničenje brzine i radari.

Nakon analize sprovedene na terenu, razmatranja brojnih drugih faktora i postojećeg stanja na ovom putu, procenjeni nivo rizika za ovaj put je: Nizak.

5.1.4 Lokalni put Drenas – Dobroševac

Saobraćaj vozila na ovom putu nije toliko opterećen. Ovaj put svakodnevno se koristi kao veza iz Drenasa (Glogovca) prema selu Staro Čikatovo, a povezuje i sela opština Obilić i Kosovo Polje.

Radi sprečavanja nezgoda na ovom putu vrši se potpuna analiza bezbednosti u nekoliko glavnih pravaca.

1. Analiza saobraćaja

- **Obim saobraćaja** (vozila/dan – ovde nemamo mernu jedinicu niti je ikada izvršeno merenje);
- **Vrste vozila** (automobili, autobusi, kamioni – naročito kamioni natovareni šljunkom);
- **Prosečna i maksimalna brzina** – od 40 do 60 km/h;
- **Vršni sati na ovom putu:** 06:30–08:00 i 16:00–18:00.

2. Analiza nezgoda (istorijat)

Broj i vrste nezgoda

- **2023. godina:** 00 slučajeva saobraćajnih nezgoda;
- **2024. godina:** 00 slučajeva saobraćajnih nezgoda (U ovim godinama nisu uključene nezgode sa smrtnim ishodom);
- **2025. godina:** 01 slučaj saobraćajne nezgode;
- **Kritične lokacije („crne tačke“):** Deonica puta od železničke pruge objekta Feronikela do glavne železničke pruge;
- **Glavni uzroci:** Neprilagođena brzina, nepoštovanje putne signalizacije itd.

3. Geometrijska analiza puta

- **Širina saobraćajnih traka i bankina:** Prema važećim standardima;
- **Krivine:** Deonica puta od železničke pruge objekta Feronikela do glavne železničke pruge (naselje Morina);
- **Preglednost:** Dobra, ali delimično ometena bočnim žbunjem i drvećem;
- **Raskrsnice:** Brojne raskrsnice u ulici „Temë Dobrosheci“, kao i raskrsnice prema naseljima Morina, Hajdari i Shishani.

4. Signalizacija i putna oprema

- **Vertikalni znakovi:** Delimično nedostaju, a uočeno je i ometanje vidljivosti postojećih znakova bočnim žbunjem i drvećem;
- **Horizontalna signalizacija (linije, pešački prelazi):** Nedostaje ili je izbrisana gotovo na svim delovima ovog puta.

5. Stanje puta

- **Kvalitet asfalta:** Delimično oštećen;
- **Odvodnjavanje:** Prisustvo vode na kolovozu, posebno od glavne železničke pruge do naselja Morina;

- **Sezonsko održavanje:** Na nezadovoljavajućem nivou.

6. Analiza korisnika puta

- **Vozila u saobraćaju:** Automobili, teška vozila i kamioni sa teškim teretom šljunka;
- **Biciklisti:** Nema posebno namenjene biciklističke staze.

7. Faktori životne sredine

- **Vreme:** Kiša, magla, sneg, poledica i prisustvo vode na kolovozu;
- **Rasveta:** Delimičan nedostatak javne rasvete tokom noći;
- **Bočne prepreke:** Objekti i lokali u blizini, škole, kao i česti priključci i izlazi u naseljima.

• Nakon analize, preduzimaju se mere kao što su:

- Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervencija i sanacija udarnih rupa);
- Postavljanje znakova upozorenja;
- Izgradnja trotoara i pešačkih prelaza;
- Unapređenje krivina i raskrsnica;
- Bolja rasveta;
- Postavljanje zaštitnih ograda;
- Postavljanje kontrolnih punktova;
- Ograničenje brzine i radari.

Na osnovu analize sprovedene na terenu, razmatranja brojnih drugih faktora i postojećeg stanja na ovom putu, procenjeni rizik za ovaj put je: Nizak.

5.1.5 Lokalni put Drenas – Gradica

Saobraćaj vozila na ovom putu nije toliko opterećen. Ovaj put svakodnevno se koristi kao veza iz Glogovca prema selima: Staro Čikatovo, Gladno Selo, Likošane, Godance i Gradica.

Radi sprečavanja nezgoda na ovom putu vrši se potpuna analiza bezbednosti u nekoliko glavnih pravaca:

1. Analiza saobraćaja

- **Obim saobraćaja:** (vozila/dan – ovde nemamo mernu jedinicu niti je ikada izvršeno merenje);
- **Vrste vozila:** (automobili, autobusi, kamioni);

- **Prosečna i maksimalna brzina:** 40 do 50 km/h;
- **Vršni sati na ovom putu:** 06:30 - 08:00 i 16:00 - 18:00.

2. Analiza nezgoda (istorijat)

Broj i vrste nezgoda

- **2023. godina:** 07 slučajeva saobraćajnih nezgoda;
- **2024. godina:** 03 slučaja saobraćajnih nezgoda;
- **2025. godina:** 01 slučaj saobraćajne nezgode;
- **Kritične lokacije („crne tačke“):** kod objekta Feronikela i kod naselja Morina – priključak škole „Dëshmorët e Drenicës“ i škole „Xhevë Lladrovci“;
- **Glavni uzroci:** (brzina, nepoštovanje signalizacije itd.).

3. Geometrijska analiza puta

- **Širina saobraćajnih traka i bankina:** (prema standardima);
- **Krivine:** naselje Morina, selo Gladno Selo, raskrsnica sa selima Likošane i Godance;
- **Preglednost:** ometena bočnim žbunjem i drvećem;
- **Raskrsnica:** brojne raskrsnice u ulici „Mehmet Gradica“.

4. Signalizacija i putna oprema

- **Vertikalni znakovi:** delimično nedostaju, a vidljivost znakova ometaju bočno žbunje i drveće;
- Pojedini nedostaju, a ovaj put ima autobusku stanicu;
- **Horizontalna signalizacija:** (linije, pešački prelazi) nedostaje ili je izbrisana gotovo na svim delovima ovog puta.

5. Stanje puta

- **Kvalitet asfalta:** (udarne rupe, delimična oštećenja i ulegnuća sa klizanjem od naselja Morina do Gladnog Sela, dok je put prema Likošanu u istom stanju);
- **Odvodnjavanje:** (nema vode na kolovozu);
- **Sezonsko održavanje:** (nezadovoljavajuće).

6. Analiza korisnika puta

- Automobili, teška vozila, poljoprivredna vozila i pešaci;
- **Biciklisti:** (nema biciklističke staze).

7. Faktori životne sredine

- **Vreme:** (kiša, magla, sneg, poledica, voda na kolovozu);
 - **Noćna rasveta, javna rasveta:** (delimično nedostaje);
 - **Bočne prepreke:** (objekti i lokali u blizini, škole i priključci/izlazi u naseljima).
- **Nakon analize, preduzimaju se mere kao što su:**
 - Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervencija i sanacija udarnih rupa);
 - Postavljanje znakova upozorenja;
 - Izgradnja trotoara i pešačkih prelaza;
 - Unapređenje krivina i raskrsnica;
 - Bolja rasveta;
 - Postavljanje zaštitnih ograda;
 - Postavljanje kontrolnih punktova;
 - Ograničenje brzine i radari.

Na osnovu analize sprovedene na terenu, razmatranja brojnih drugih faktora i postojećeg stanja na ovom putu, procenjeni rizik za ovaj put je: Nizak.

Radi bezbednijeg i primerenijeg saobraćaja za sve učesnike u saobraćaju, treba se pridržavati i pozivati na:

1. Zakon o putevima na Kosovu

→ Utvrđuje klasifikaciju puteva, odgovornosti i načela izgradnje/održavanja (ali ne i detaljne tehničke dimenzije).

2. Zakon o pravilima drumskog saobraćaja

→ Uređuje korišćenje puta i bezbednost u saobraćaju, uključujući autobuska stajališta (ali ne i inženjerske dimenzije).

3. Administrativna uputstva i tehnički standardi

→ Konkretno dimenzije kao što su:

- Širina saobraćajnih traka;
- Dimenzije autobuskih stajališta;
- Poluprečnici krivina.

Pregled

Zakoni → Daju okvir i pravila

Tehnička uputstva / standardi → Daju konkretne dimenzije.

Orijentacioni standardi za dimenzije puteva, široko korišćeni u putnom inženjerstvu, zasnivaju se na gore navedenim zakonima i pravilnicima. Oni mogu donekle varirati u zavisnosti od terena, saobraćaja i konkretnog projekta, kao što su:

4. Regionalni putevi

Obično povezuju manje gradove i važna područja.

- Širina trake: 3.0 – 3.5 m;
 - Broj traka: 2 (po jedna za svaki smer);
 - Ukupna širina asfalta: 6.0 – 7.0 m;
 - Bankine (uz put): 1.0 – 2.5 m svaka;
 - Ukupna širina sa bankinama: 8.0 – 12.0 m
 - Projektna brzina: ~60 – 100 km/h;
- U planinskim područjima ove dimenzije se često smanjuju zbog terena.

4.7 Lokalni putevi

Služe za saobraćaj unutar gradova/sela.

- Širina trake: 2.5 – 3.0 m;
- Broj traka: 1 ili 2;
- Ukupna širina asfalta: 3.0 – 6.0 m;
- Bankine/trotoari:
- Trotoar: 1.0 – 2.0 m (u urbanim područjima);
- Bankina: 0.5 – 1.5 m (u ruralnim područjima);
- Projektna brzina: ~30 – 60 km/h.

Važni dodaci

Bočni kanali (odvodnjavanje): obično 0.5 – 1.0 m;

Krug, krivine (poluprečnik): veći za regionalne, manji za lokalne puteve;

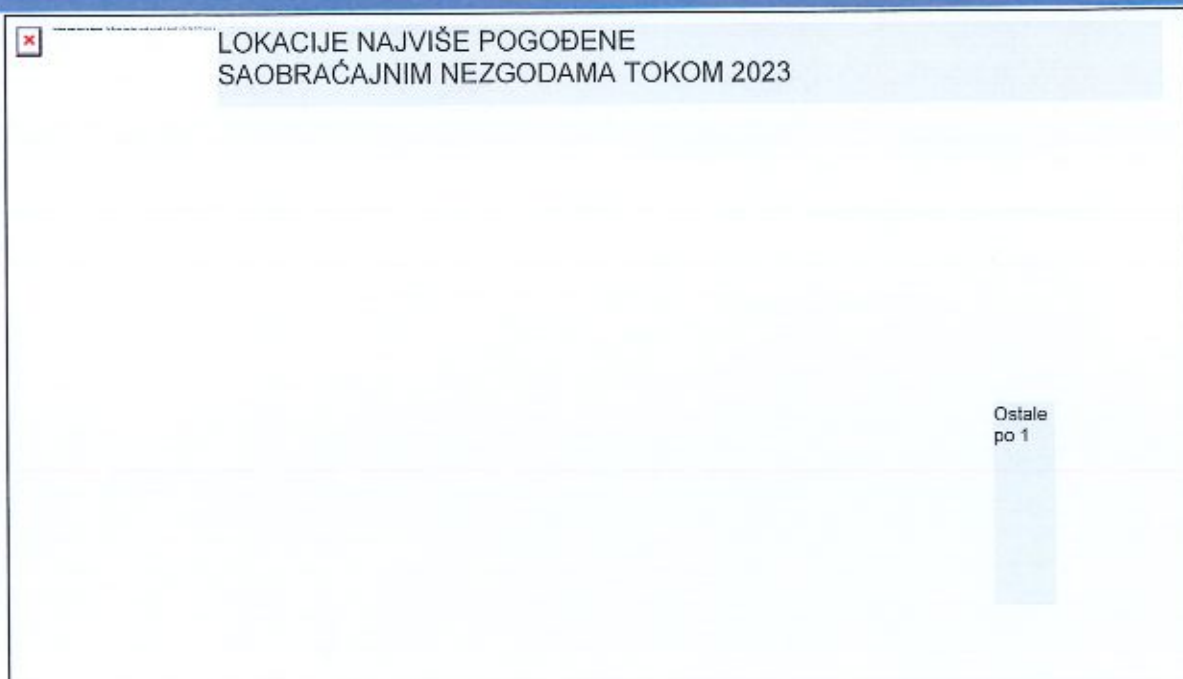
Trotoari i biciklističke trake.

Konstatacija

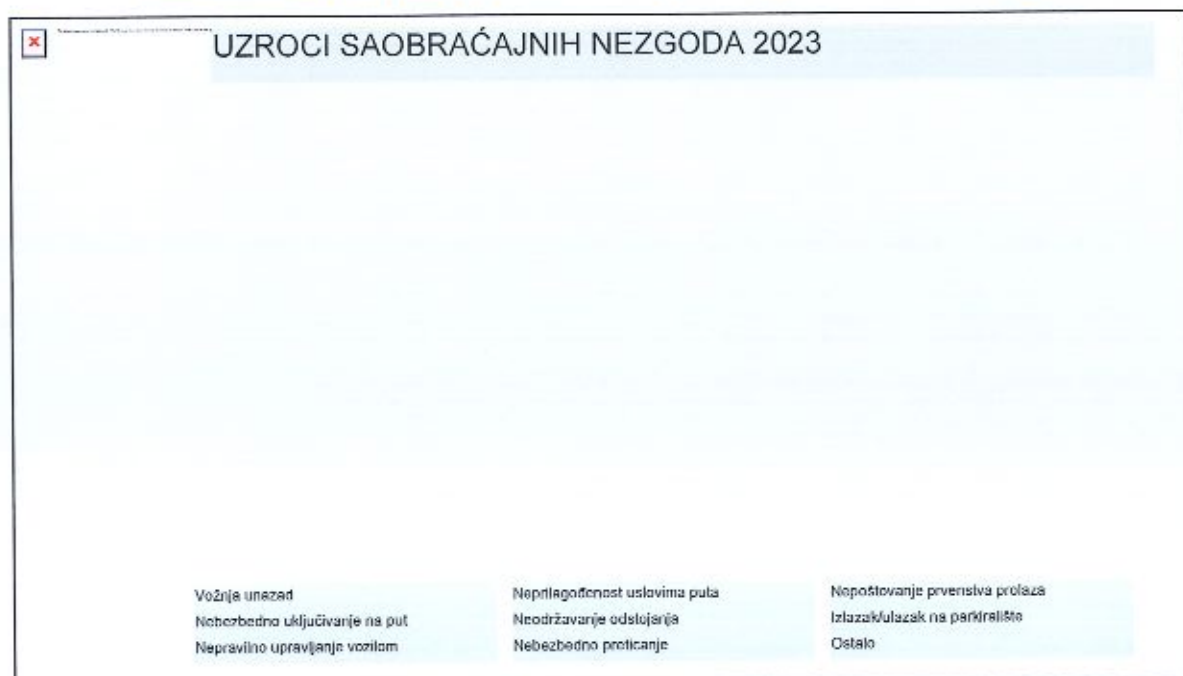
Na osnovu svega navedenog i analize stanja u poslednje tri godine, stanje drumskog saobraćaja u Glogovcu donekle je zadovoljavajuće. Radi bezbednog saobraćaja i kretanja svih učesnika u saobraćaju, preporučujemo:

- Unapređenje infrastrukturnog stanja puta (intervenciju i sanaciju udarnih rupa);
- Postavljanje znakova upozorenja;
- Postavljanje vertikalne i horizontalne signalizacije prema standardima;
- Izgradnju trotoara i pešačkih prelaza;
- Unapređenje krivina, kružnih tokova i raskrsnica;
- Bolja rasveta;
- Postavljanje zaštitnih ograda;
- Rešavanje problema voda koje se izlivaju na kolovoz;
- Postavljanje stacionarnih radara (kamera);
- Ograničenje brzine i radare (postavljanje znakova upozorenja);
- Vibracione trake kod svake škole;
- Održavanje predavanja u školama.

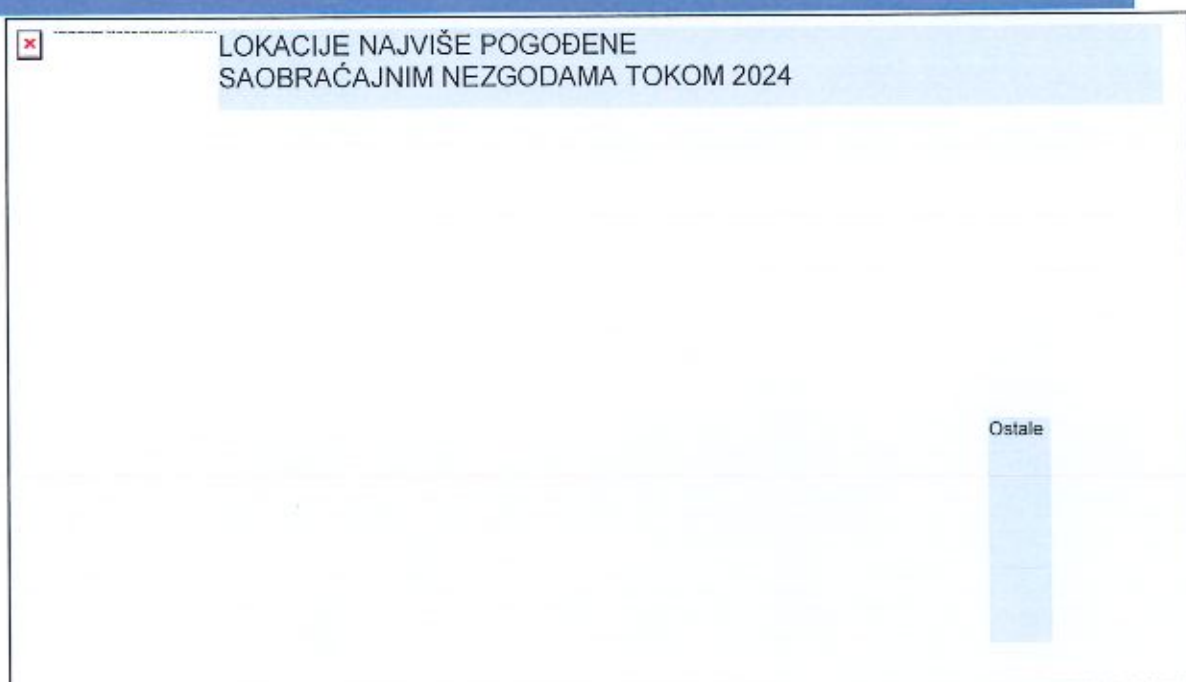
U prilogu je i trogodišnja analiza slučajeva nezgoda na pojedinim putevima opštine Drenas. Ova analiza ne obuhvata nezgode na drugim putevima, osim puteva za koje je data preporuka.



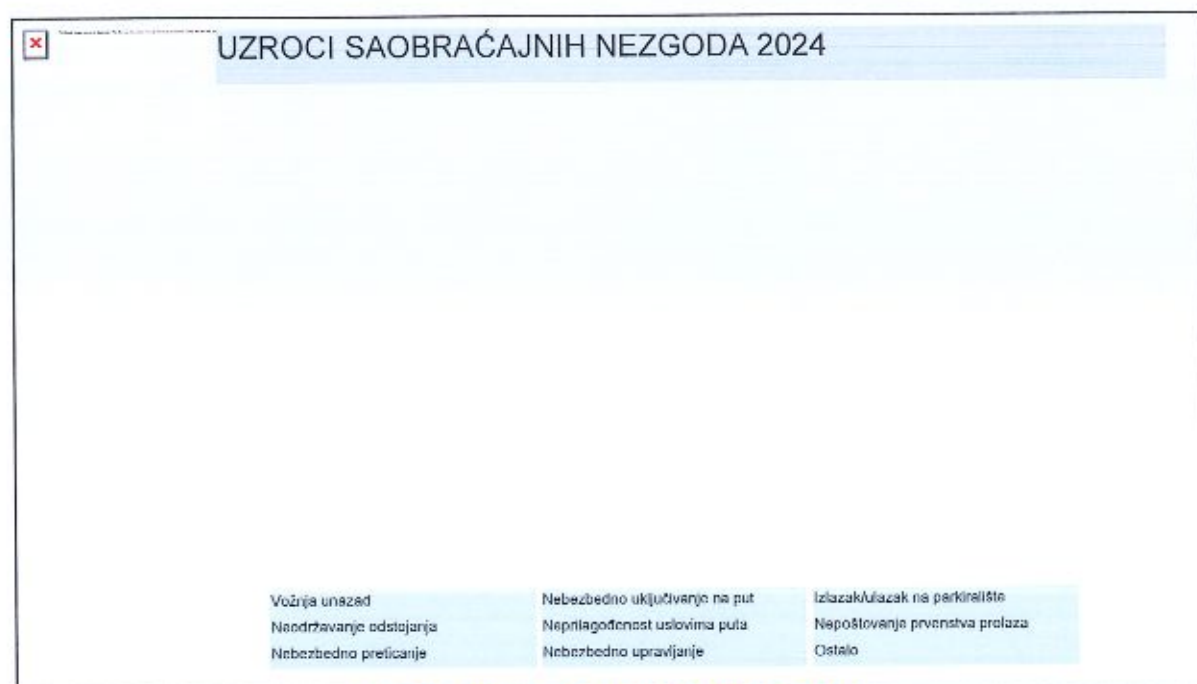
Slika 7. Lokacije najviše pogođene saobraćajnim nezgodama tokom 2023. godine



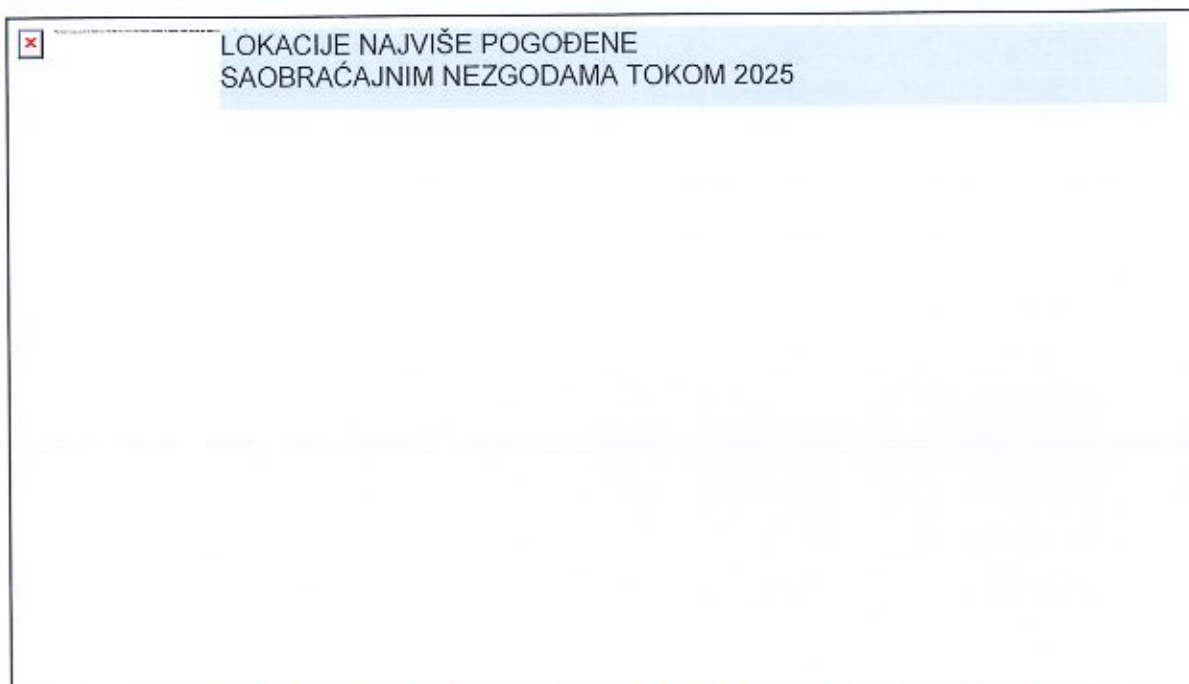
Slika 8. Uzroci saobraćajnih nezgoda 2023



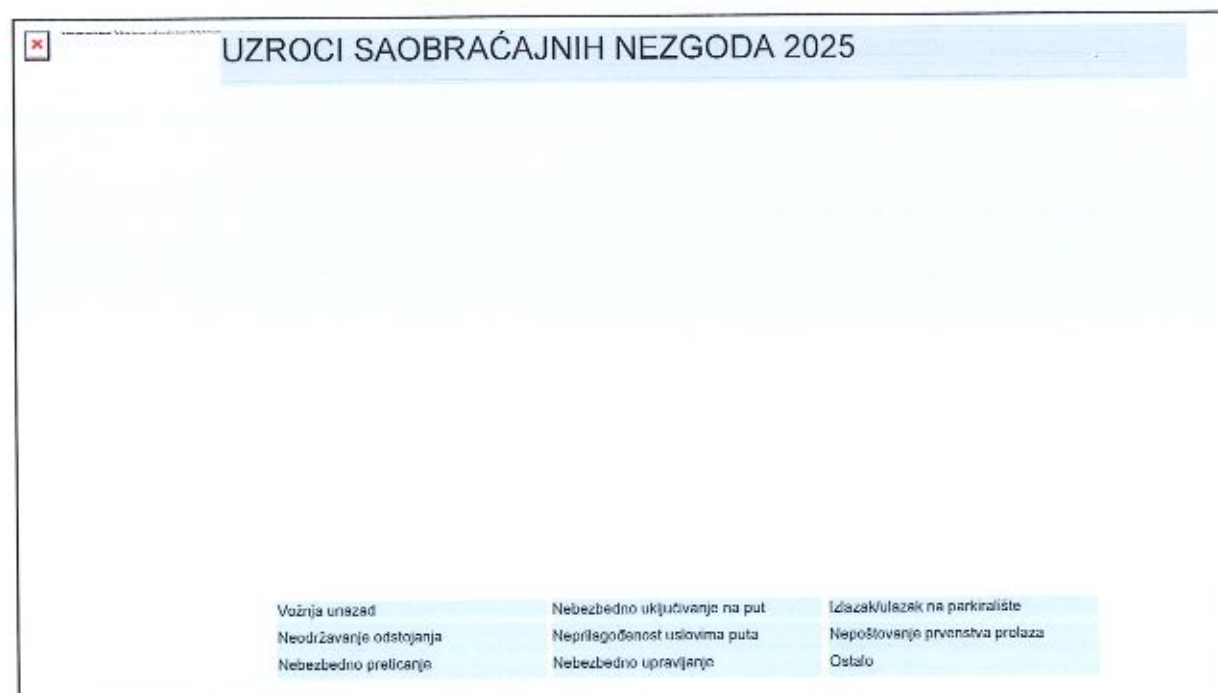
Slika 9. Lokacije najviše pogođene saobraćajnim nezgodama tokom 2024. godine



Slika 10. Uzroci saobraćajnih nezgoda 2024



Slika 11. Lokacije najviše pogođene saobraćajnim nezgodama tokom 2025. godine



Slika 12. Uzroci saobraćajnih nezgoda 2025

5.2 Relevantni opštinski dokumenti

Relevantni dokumenti povezani sa Opštinskim planom prevoza jesu:

Opštinski razvojni plan 2020-2028:

Ovaj važan opštinski dokument predstavlja osnovu održivog razvoja opštine. U okviru ovog plana, kao mere upravljanja javnim prevozom putnika planirani su: međugradske i gradsko-prigradske prevozne linije, kao i određivanje autobuskih stajališta.

Zonalna karta opštine 2022-2030:

Zonalna karta je dokument kojim se utvrđuje perspektiva budućeg razvoja opštine. Ovim dokumentom opština nastoji da uredi prostorno planiranje i podelu urbanih i ruralnih zona u celoj opštini, prema standardima utvrđenim Zakonom o prostornom planiranju.

Pravilnik o drumskom prevozu na teritoriji opštine Glogovac br. 06-7086 od 19.02.2014: Opština Glogovac izradila je Pravilnik o drumskom prevozu, kojim nastoji da uredi i razvije sektor drumskog prevoza putnika i robe unutar administrativnih granica opštine Glogovac.

5. JAVNI PREVOZ PUTNIKA U OPŠTINI GLOGOVAC

6.1 Nadležnosti Opštine u sektoru prevoza

1. Na osnovu Zakona o prevozu, Opština utvrđuje politike razvoja bezbednih, efikasnih i ekonomičnih usluga drumskog prevoza unutar administrativnih granica Opštine;
2. Izrađuje i usvaja plan lokalnog drumskog prevoza i po potrebi ga menja, zavisno od nastalih okolnosti, pri čemu on ne sme biti u suprotnosti sa mrežom međugradskih linija koju je Ministarstvo usvojilo i objavilo;
3. Menja taj plan najkasnije pet godina od dana donošenja, pri čemu on mora biti uskladen sa politikom celokupnog razvoja drumskog prevoza na Kosovu;
4. Objavljuje plan ili izmenjeni plan i dostavlja njegov primerak Ministarstvu;
5. Opština može donositi administrativne akte kojima utvrđuje pravila rada operatera / autobusa, pod uslovom da ta pravila ne prejudiciraju / ugrožavaju prava i interese nijedne zajednice, koji se u potpunosti poštuju, a koja obuhvataju:

- 5.1. uređivanje ili zabranu korišćenja javnih autobusa na određenim putevima ili područjima povezanim putevima;
 - 5.2. ukrcavanje i iskrcavanje putnika i druga pitanja u vezi sa drumskim prevozom putnika;
 - 5.3. uspostavljanje i vođenje (čuvanje) registara i njihovu inspekciju;
 - 5.4. prevoz prtljaga putnika ili drugih putnika;
 - 5.5. uređivanje ili zabranu prevoza putnika koji stoje;
 - 5.6. maksimalnu brzinu javnih autobusa;
 - 5.7. dizajn, opremu i sredstva (unutrašnja ili spoljašnja) javnih autobusa;
 - 5.8. lokacije stanica i stajališta na autobuskim linijama;
 - 5.9. uređivanje ili zabranu oglasa, oznaka i reklama unutar ili izvan javnih autobusa.
6. Opština je nadležna za sertifikaciju vozila sa više od osam plus jednog (8 + 1) sedišta za gradski i gradsko-prigradski prevoz.

6.2 Opština je odgovorna za koordinaciju i uređivanje prevoza na svojoj teritoriji na sledeći način:

1. Redovni prevoz putnika;
2. Slobodni prevoz putnika;
3. Taksi prevoz putnika;
4. Prevoz putnika za sopstvene potrebe;
5. Posebni prevoz putnika;
6. Gradski i gradsko-prigradski prevoz mogu se obavljati kao redovni prevoz, koji Opština može subvencionisati.

6.3 Podaci o javnom prevozu putnika u Opštini

6.3.1 Planirane aktivnosti za lokalni javni prevoz putnika:

1. Javni oglas za dodelu linija javnog prevoza putnika za tekuću godinu;
2. Produženje linija javnog prevoza putnika na teritoriji naše opštine i redova vožnje na rok od tri godine za

operatere sa minibusevima sa više od 8+1 sedišta, kao i dozvola za rad auto-taksi prevoza na rok od 5 godina;

3. Inspekcija javnog prevoza putnika autobusima i minibusevima sa više od 8+1 sedišta u pogledu održavanja linija i preopterećenja, primenom Pravilnika o javnom prevozu putnika u opštini Glogovac;

4. Inspekcija radnih dozvola, redova vožnje operatera sa autobusima i minibusevima sa više od 8+1 sedišta, kao i ispunjavanja uslova za bezbedan rad,

5. Inspekcija dozvola za rad auto-taksi prevoza i odgovarajućih dokumenata;

6. Inspekcija licenciranih i nelicenciranih autobuskih stajališta, perona, horizontalne i vertikalne saobraćajne signalizacije, odnosno znakova za zaustavljanje vozila javnog prevoza putnika i parking mesta za auto-taksi vozila;

7. Kontrola urednog pružanja usluga operatera javnog prevoza putnika na gradsko-prigradskim linijama;

8. Saradnja i inspekcija sa Policijom Kosova radi bezbednosti drumskog saobraćaja, uključujući i inspekciju prevoza robe (tovarni list i sertifikat vozila).

6.4 Broj naselja u opštini Glogovac

Opština Glogovac sastoji se od 42 sela-naselja i gradskih četvrti.

6.5 MEĐUGRADSKI PREVOZ

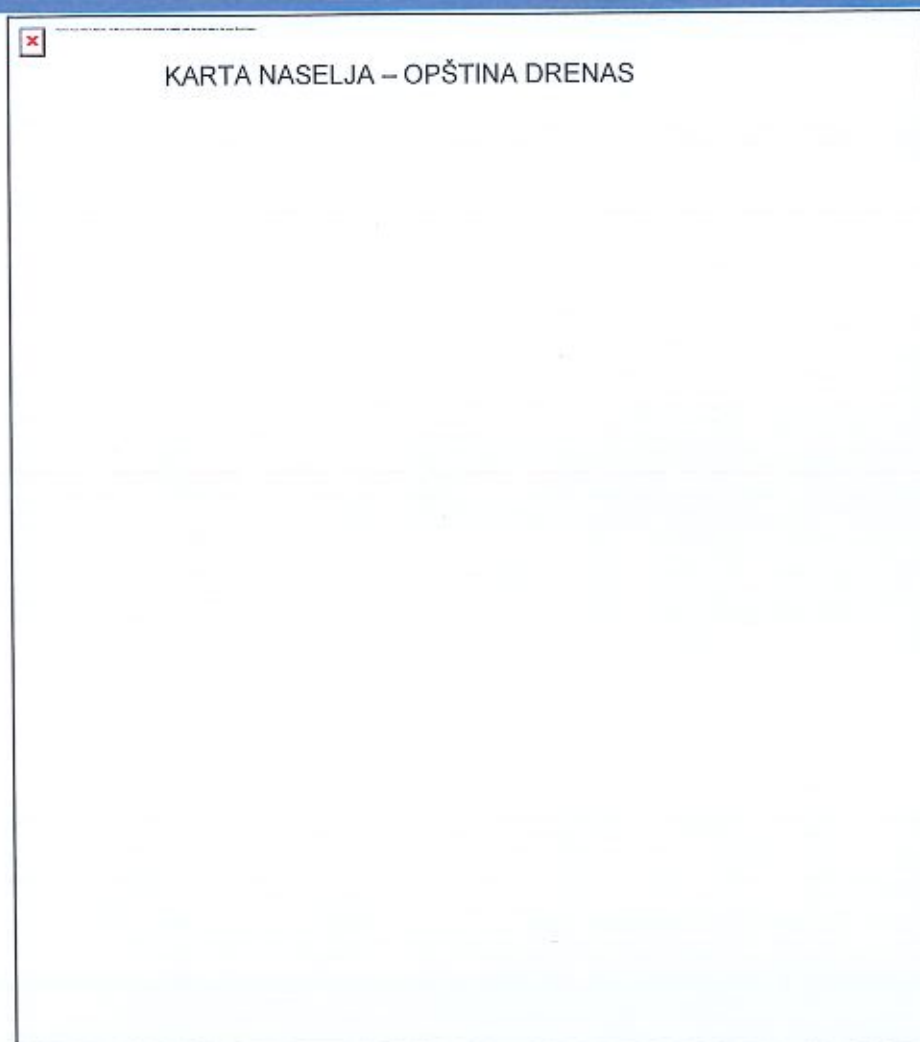
Međugradskom prevozu putnika na raspolaganju je jedna autobuska stanica sa 12 parking mesta za autobuse, kojom upravlja LJP „Autobuska stanica“ A.D. Autobuske linije povezuju Glogovac sa Albanijom, gradovima Prištinom, Srbicom, Mališevom, kao i sa svim naseljima Glogovca u odlaznom i povratnom smeru. Prevoz se uglavnom obavlja autobusima (videti prilog), a u pojedinim selima i minibusevima. Nedostaju linije posle 19:00 časova i tokom letnjeg raspusta.

6.5.1 Naselja obuhvaćena lokalnim javnim prevozom putnika

Trenutno su registrovane ukupno 24 autobuske linije. Od toga je 20 gradsko-prigradskih, a 3 međugradske linije na relacijama: Glogovac - Priština, Glogovac - Mališevo i Glogovac - Srbica, koje pokrivaju određeni broj sela uz regionalne i magistralne puteve na teritoriji opštine Drenas, kao i (1) jedna redovna linija za Albaniju.

Tabela 9. Naselja u opštini Glogovac obuhvaćena međugradskim i gradsko – prigradskim prevozom

Br	Autobuska linija	Dnevni broj polazaka	
		Ponedjeljak - petak	Vikend
1	Glogovac - Albanija	3	3
2	Glogovac - Priština	33	12
3	Glogovac- Priština - Srbica	15	5
4	Glogovac-Komoran-Mališevo	15	2
5	Glogovac - Dobroševac (Operater I)	6	2
6	Glogovac- Dobroševac - (Operater II)	6	0
7	Glogovac - Gornja Fuštica	8	3
8	Glogovac - Đurđica	5	0
9	Glogovac - Bytyq	8	0
10	Glogovac - Vasiljevo	3	0
11	Glogovac - Krajkovo	4	0
12	Glogovac - Gradica	8	0
13	Glogovac - Vučak	5	3
14	Glogovac - Trstenik (N.Kukaj)	9	0
15	Glogovac - Nckovce	13	4
16	Glogovac - Donja Fuštica	3	3
17	Glogovac - Vrbovac	8	0
18	Glogovac - Poluža - naselje Istogu	7	0
19	Glogovac - Trdevac	7	0
20	Glogovac - Gornje Obrinje	8	0
21	Glogovac - Domanck	3	0
22	Glogovac - Likošane	5	2
23	Glogovac - Kišna Reka	7	0
24	Glogovac- Gornja Koretica	7	1



Slika 13. Karta naselja obuhvaćenih lokalnim javnim prevozom putnika u opštini Glogovac

Od ukupno 42 naselja opštine Glogovac, 40 je obuhvaćeno redovnim prevozom putnika.

Tabela 10. Mreža opštinskih i gradsko-prigradskih linija–relacija

Br.	Linije-relacije	Br.	Naselja obuhvaćena Prevozom na linijama-relacijama
1	Drenas-Gornje Obrinje	5	Novo Čikatovo, Banjica, Domanek, Trdevac, Gornje Obrinje
2	Drenas-Lapušnik	3	Štrubulovo, Krajcovo, Lapušnik
3	Drenas-Trstenik	2	Globalar, Trstenik
4	Drenas-Poluža	3	Globalar, Trstenik, Poluža
5	Drenas-Štutica	4	Globalar, Trstenik, Vrbovac, Štutica
6	Drenas-Gladno Selo	2	Staro Čikatovo, Gladno Selo
7	Drenas-Likošane	2	Staro Čikatovo, Likošane
8	Drenas-Gradica	4	Staro Čikatovo, Gladno Selo, Godance, Gradica
9	Drenas-Godance	3	Staro Čikatovo, Dobroševac, Godance
10	Drenas-Dobroševac	2	Staro Čikatovo, Dobroševac
11	Drenas-Vasiljevo	3	Novi Poklek, Stari Poklek, Vasiljevo
12	Drenas-Gornja Koretica	4	Novi Poklek, Stari Poklek, Vasiljevo, Gornja Koretica
13	Drenas-Gornja Fuštica	7	Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Komoran, Gornji Zabelj, Sankovce, Gornja Fuštica
14	Drenas-Donja Fuštica	5	Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Komoran, Donja Fuštica
15	Drenas-Nekovce	5	Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Komoran, Nekovce
16	Drenas-Kišna Reka	5	Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Komoran, Nekovce
17	Drenas-Arlate	5	Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Lapušnik, Arlate
18	Drenas-Vučak	6	Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Lapušnik, Negrovce, Vučak
19	Drenas -Đurdica		Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Lapušnik, Arlate, Đurdica
20	Drenas- selo Bytyq		Novi Poklek, Donja Koretica, Donji Zabelj, Lapušnik, Arlate, selo Bytyq

6.5.2 Licencirani operateri javnog prevoza putnika u Opštini

Infrastrukturu opštinskih linija pokriva ukupno 8 operatera, od kojih je 6 autobuskih operatera licencirano licencom MI (Ministarstva infrastrukture), kao i 2 operatera sa minibusima sa više od 8+1 sedišta.

Tabela 11. Operateri na linijama redovnog prevoza

Br.	Operateri sa autobusima:
1	N.T.U „Geci Trans“
2	N.T.U „Abria Tours“
3	N.T. „Naimi Tours“
4	N.T.U „Kujtim Prenku“ B.I
5	N.T.T „Kujtimi Tours“
6	Milazim Dibrani B.I
7	N.T.U „Albi Tours“
8	B.I „Metush Thaqi“, Vëllëzrit Thaqi 3“

U opštini Glogovac posluju i operateri posebnog prevoza putnika (osoba na dijalizi), učenika i radnika, autobusima i kombi vozilima sa 8+1 sedišta. Delatnost je uslužnog karaktera.

Tabela 12. Prevoz učenika u opštini Glogovac za školsku 2026/27. godinu

Prevoz učenika u opštini Drenas za školsku 2026/27. godinu			
Napomena: Prevoz učenika i dece predškolskog uzrasta vrši se iz sela ili naselja do škole i obratno, za obe smene (prepodnevnu i poslepodnevnu), prema školskom rasporedu			
Br.	Prevoz učenika na relaciji	Jedinica mere	Broj učenika za jedan dan
1	Lapušnik: Prevoz učenika iz sela Lapušnik-ONS „Hasan Prishtina“ u Lapušniku i obratno	Učenici	140
2	Komorana: Prevoz učenika iz Komorana-ONS „Xheladin Gashi“ u Komoranu i obratno	Učenici	80
3	Arlate: Prevoz učenika iz sela Arlate-ONS „Abedin Bujupi“ u Arlatu i obratno	Učenici	105
4	Dritan: Prevoz učenika iz Dritana - „Rilindja“ u Dritanu i obratno	Učenici	20
5	Gladno Selo: Mesto: Prevoz učenika iz Gladnog Sela- ONS „Xheva Lladrovci“ u Gladnom Selu i obratno	Učenici	28

6.	Gornja Koretica: Mesto: Prevoz učenika iz sela Gornja Koretica- ONŠ „Shaban Polluzha“ u Gornjoj Koretici i obratno	Učenici	18
7.	Gradica: Mesto: Prevoz učenika iz sela Gradica- ONŠ „Mehmet Gradica u Gradici i obratno	Učenici	17
8.	Gornje Obrinje: Mesto: Prevoz učenika iz sela Gornje Obrinje- ONŠ „Shote Galica“ u Gornjem Obrinju i obratno	Učenici	100
9.	Štutica: Mesto: Prevoz učenika iz sela Štutica- ONŠ „Azem Bejta“ u Štutici i obratno	Učenici	33
10.	Trstenik: Mesto: Prevoz učenika iz sela Trstenik- ONŠ „Zenel Hajdini“ u Trsteniku i obratno	Učenici	141

7. VRSTE DRUMSKOG PREVOZA PUTNIKA

7.1 Tipologija pružanja usluge

Radi lakše i bolje organizacije drumskog prevoza putnika, potrebno je izvršiti klasifikaciju vrsta prevoza putnika prema nameni. U praksi savremenog razvijenog putničkog saobraćaja razlikuju se:

- Drumski prevoz putnika za zajedničke potrebe (gradski i gradsko-prigradski);
- Drumski prevoz putnika za sopstvene potrebe (privatni);
- Drumski prevoz putnika prema teritoriji na kojoj se obavlja;
- Posebni prevoz putnika;
- Drumski prevoz putnika prema načinu organizacije;
- Drumski prevoz putnika po narudžbini.

U nastavku ćemo se upoznati sa osnovnim karakteristikama ovih vrsta organizacije drumskog putničkog saobraćaja.

7.2 Drumski prevoz putnika za zajedničke potrebe

Ova vrsta drumskog prevoza putnika, prema broju saobraćajnih sredstava i putnika planiranih za prevoz, spada u opštu organizaciju prevoza putnika. Drumski prevoz putnika za zajedničke potrebe može biti:

- Mesni (naseljski, gradski);
- Prigradski (u blizini naselja, uz grad);
- Međumezni (između naselja, međugradski i gradsko-prigradski).

Mesni drumski prevoz putnika

To je prevoz putnika u urbanizovanim naseljima (gradovima, industrijskim centrima, zabavnim,

sportskim, turističkim centrima itd

Na intenzitet kretanja putnika utiču:

- Gustina naseljenosti naselja i grada;
- Visina životnog i radnog standarda;
- Medusobni položaj stambenih naselja i radnih zona;
- Radno vreme obrazovnog sistema i radno vreme proizvodnih i neproizvodnih sistema;
- Mreža putne infrastrukture;
- Konfiguracija terena;
- Vrste i stepen razvijenosti saobraćajnih sistema i sredstava za prevoz putnika;
- Cena putovanja (visina prevoznih tarifa), itd.

7.3 Određivanje stanica za ulazak i izlazak putnika

Duž prevozne linije treba predvideti mesta na kojima se prevozna sredstva zaustavljaju radi ulaska i izlaska putnika – stanice. Broj stajališta, odnosno udaljenosti između njih i način organizacije stanica na određenoj putničkoj liniji, zavise od toka putnika na njima (dolazak i odlazak putnika).

Prema načinu organizacije i trajanju zadržavanja prevoznih sredstava, razlikuju se:

- Stajališta unutar linije;
- Stajališta izvan linije.

Stajališta unutar linije

Stajališta unutar linije ili stajališta duž linije kretanja putnika jesu mesta zadržavanja ili zaustavljanja prevoznih sredstava organizovana radi bezbednog ulaska ili izlaska putnika. Trajanje zaustavljanja prevoznih sredstava na njima određuje se prema potrebi – dok se ne završe prevozne radnje ulaska i izlaska putnika.

Prema nameni organizacionog oblika, ova stajališta mogu biti:

- Stalna stajališta;
- Privremena stajališta;

- Uslovna stajališta.

Stajališta izvan linije

Stajališta izvan linije ili krajnja stajališta jesu stajališta organizovana na početku i na kraju trase prevoznih sredstava jedne putničke linije. Na ovim stajalištima vozila određene linije obično se zadržavaju duže nego na stajalištima unutar linije. Na njima se obavljaju odmor osoblja i tehnički pregled vozila, a po potrebi i manje servisne intervencije radi otklanjanja eventualnog tehničkog kvara pre njihovog uključivanja u linijski saobraćaj.

8. ITINERER PROCESA DRUMSKOG PREVOZA

Za racionalnu organizaciju procesa drumskog prevoza putnika, radi postizanja maksimalne efikasnosti prevoznih poslova uz što manju potrošnju svih vrsta energije – uz što niže troškove, i kako bi cena prevoznih usluga bila konkurentna na tržištu njihove ponude, potrebno je, između ostalog, odabrati što povoljniji (optimalni) itinerer kretanja prevoznih sredstava.

U praksi odvijanja prevoznih procesa uglavnom se koriste sledeće vrste itinerera:

- Ponavljajući itinerer;
- Zvezdasti itinerer;
- Prstenasti itinerer;
- Sabirni ili distributivni itinerer.

U nastavku je prikazana karta putne mreže i linija prevoza putnika u opštini Drenas.

Karta puteva – Opština Drenas

Legenda

Auto-putevi
Nacionalni putevi
Regionalni putevi

— Putevi
Železnica
Reka

Jezera
Šumska zona
Granica opštine Drenas

Slika 14. Putna mreža u opštini Glogovac

9. OPERATIVNI PLAN REDOVA VOŽNJE SA VREMENIMA POLAZAKA I ZAVRŠETAKA GRADSKO-PRIGRADSKIH LINIJA ZA JAVNI PREVOZ PUTNIKA U OPŠTINI GLOGOVAC

Tabela 13. Vremena polazaka operatera autobusnog prevoza

Br.	Linije-relacije		Vreme polaska i povratka autobuskih linija										
1	Drenas-Gornje Obrinje	Polazak	08:10	10:00	11:35	13:00	14:00	16:00	18:15	19:00			
		Povratak	07:37	09:37	11:37	12:37	14:37	16:37	17:37				
2	Drenas-Lapušnik	Polazak	11:30	13:15	19:00								
		Povratak	07:25	12:10	14:00								
3	Drenas-Trstenik	Polazak	08:00	10:25	11:15	13:15	14:00	16:30	18:15	19:00			
		Povratak	07:50	10:20	11:55	12:35	14:35	16:35	17:45				
4	Drenas-Poluža	Polazak	08:00	10:25	11:15	13:15	14:00	16:30	18:15	19:00			
		Povratak	07:50	10:20	11:55	12:35	14:35	16:35	17:45				
5	Drenas-Štutica	Polazak	09:25	11:35	13:15	16:45	18:15	19:15					
		Povratak	07:40	10:20	12:20	14:50	17:50	18:10					
7	Drenas-Likošane	Polazak	09:25	11:35	13:15	16:45	18:15	19:15					
		Povratak	07:40	10:20	12:20	14:50	17:50	18:10					
8	Drenas-Gradica	Polazak	07:30	08:30	11:15	13:45	16:00	17:00	18:00	19:00			
		Povratak	06:35	07:35	08:00	10:30	11:30	12:30	14:45	17:20			
9	Drenas-Godance	Polazak	07:30	08:30	11:15	13:45	16:00	17:00	18:00	19:00			
		Povratak	06:35	07:35	08:00	10:30	11:30	12:30	14:45	17:20			
10	Drenas-Dobroševac	Polazak	09:00	11:00	13:45	16:00	18:00	19:15					
		Povratak	07:28	10:34	12:14	14:18	16:58	18:58					

11	Drenas-Vasiljevo	Polazak	09:00	11:00	13:40	16:00	18:00	19:15				
		Povratak	07:30	10:30	12:14	14:14	16:58	18:58				
12	Drenas-Gornja Koretica	Polazak	09:00	11:00	13:40	16:00	18:00	19:15				
		Povratak	07:28	10:30	12:14	14:14	16:58	18:58				
13	Drenas-Gornja Fuštica	Polazak	10:00	10:30	12:40	13:50	14:10	15:00	16:30	19:00		
		Povratak	07:40	08:05	10:15	11:45	12:10	12:40	13:10	16:20		
14	Drenas-Donja Fuštica	Polazak	08:00	08:45	11:30	13:00	13:15	15:15	16:30	18:15	18:45	
		Povratak	07:30	07:45	10:30	12:30	12:45	14:30	16:30	18:00		
15	Drenas-Nekovce	Polazak	08:00	08:45	11:30	13:00	13:15	15:15	16:30	18:15	18:45	
		Povratak	07:30	07:45	10:30	12:30	12:45	14:30	16:30	18:00		
16	Drenas-Kišna Reka	Polazak	08:15	13:15	18:15	19:30						
		Povratak	07:55	12:55	17:25	17:55						
17	Drenas-Arlate-Vučak	Polazak	07:55	10:45	13:15	16:15	18:15	19:00				
		Povratak	07:50	10:10	12:20	14:40	17:40					
18	Drenas-Vrbovac	Polazak	08:00	11:15	13:15	16:30	18:15	19:00				
		Povratak	07:50	11:55	12:35	14:35	17:40					
19	Drenas-Đurđica	Polazak	11:15	13:00	16:00	18:00	19:00					
		Povratak	07:38	12:28	14:28	17:13	18:48					
20	Drenas-Arlate-Bytyq	Polazak	09:00	10:15	13:00	15:15	18:00	19:00				
		Povratak	07:21	09:57	11:41	14:40	16:55	18:51				
22	Drenas-Domanek	Polazak	08:00	13:50	18:15	19:00						
		Povratak	07:35	12:03	16:03							

10. Stajališta vozila lokalnog javnog prevoza putnika u opštini Glogovac

Tabela 14. Stajališta vozila lokalnog javnog prevoza putnika u opštini Glogovac

Relacije u odlasku i povratku	Broj stajališta	Broj stajališta obeleženih horizontalnom i vertikalnom signalizacijom	
Drenas-Drenas I i II	2+2	N. Seferi	V
		Ul. Besim Mala	V
Drenas-Gradica	2+2	Kod škole	V/H
		Kod Bardiq	V
Drenas-Likošane	3+3	Ul. Mehmet Gradica	V
		N. Neziraj/Nebihi/ Avdyli	V/H
		N/Gjeli	V/H
Drenas-Gladno Selo	2+2	Kod škole	V/H
		N/ Berisha	V
Drenas-Godance	1+1	Kod škole	V
Drenas-Staro Čikatovo	3+3	Kod Morint	V
		Kod škole	V/H
		N/Dobofci	V
Drenas-Banjica-Trdevac-Gornje Obrinje	15+15	N.Topalli	V/H
		Kod šume Domanek	V
		Kod mosta	V
		Kod pruge	V/H
		N Vrellakt	V
		Železnička stanica	V/H
		Kod tunela	V
		N. Ramaj	V/H
		Kod škole	V
		N. Xhemajli	V
		N. Demaku	V/H
		N. Hysenaj	V
		N. Hajdari	V
		N. Kurtaj	V
Drenas-Vrbovac	6+6	N. Gllareva	V/H
		Kod groblja	V
		Kod škole	V
		N. Prokshi	V
		Naselje Dobra	V/H
		Kod mosta	V
Drenas-Kišna Reka	2+2	Kod škole	V/H
		N. Bajraktari	V
Drenas-Poluža	2+2	N. Istogu	V
		Kod kružnog toka Poluža	V
Drenas-Štutica	2+2	Kod škole	V/H
		N. Hajdari	V

Drenas-Domanek	2+2	N. Hoxha	V
		N. Bytyqve	V/II
Drenas-Dobroševac	11+11	N. Ademi	V
		N. Prenku	V
		N. Shehu	V
		N. Caraku	V
		N. Fejza	V
		N. Morina	V
		N. Kastrati	V
		N. Hajdaraj	V
		Kod škole	V
		N. Lladrovci	V
		N. Avdyli	V
Drenas-Nekovce	2+2	Kod škole	V/H
		Kod kružnog toka	V/H
Drenas-Negrovce-Vučak	3+3	Vučak	V
		N. Shala	V
		Kod škole	V
Drenas-Arlate	2+2	Kod groblja	V
		Kod Bytyqt	V
Drenas-Sankovce-Gornja Fuštica	8+8	Kod zadruga	V
		Kod škole	V
		N. Isufaj	V/H
		Kod trafostanice	V
		Meko polje	V
		Kod brežuljaka	V
		Gornji Zabelj	V
		Komoran	V/H
Drenas-Đurdica	1+1	N. Đurdica	V
Drenas-Poklek-Vasiljevo	4+4	N. Carravadiku	V
		Kod kružnog toka	V
		N. Berisha	V
		Put prema jezeru	V
Drenas-Trstenik	3+3	N. Qallapeku	V
		Kod škole	V
		N. Spahiu	V/H
Drenas –Donja Fuštica	2+2	N. Fuštica 1	V
		N. Fuštica 2	V
Drenas-Krajково	4+4	Džamija	V
		Kod škole	V
		Kod groblja	V/h
		N. Tahiraj	V/H
Drenas-Štrubulovo	1+1	N. Sahiti	V
Drenas-Komoran	2+2	Kod škole	V/H
		N. Mulaku	V
Drenas-Novo Čikatovo	1+1	Kod mosta	V
Drenas-Gornji Zabelj	1+1	Kod pijace	V/II

Drenas -Lapušnik	3+3	Lapušnik	V/H
		Kod izvora	V
		N. Thaqi	V
Magistralni i regionalni putevi u nadležnosti Ministarstva	23	Gornja Koretica	V/H
		Komoran	/
		Lapušnik	V/H
		Zabelj	V/H
		Donja Koretica	V/H
		Drenas	V
		Novo Čikatovo	V
		Globar	V
		Trstenik	V/H
		Poluža	V/H
<i>Ukupno</i>	<i>113+113=226</i>		

Tabela 15. Broj stajališta za relacije u odlasku i povratku u naseljima

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Gornje Obrinje	8
Trdevac	3
Banjica	4
Domanek	1
Novo Čikatovo	1
Ukupno	17

Relacije u povratku	Broj stajališta
Novo Čikatovo	1
Domanek	1
Banjica	4
Trdevac	3
Gornje Obrinje	8
Ukupno	17

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Gradica	2
Gladno Selo	2
Godance	1
Likošane	1
Staro Čikatovo	3
Drenas	1
Ukupno	10

Relacije u povratku	Broj stajališta
Drenas	1
Staro Čikatovo	3
Likošane	1
Godance	1
Gladno Selo	2
Gradica	2
Ukupno	10

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Gornja Fuštica	4
Sankovce	5
Gornji Zabelj	1
Komorán	1
Donji Zabelj	2
Donja Koretica	1
<i>Ukupno</i>	<i>14</i>

Relacije u povratku	Broj stajališta
Donja Koretica	1
Donji Zabelj	2
Komorán	1
Gornji Zabelj	1
Sankovce	5
Gornja Fuštica	4
<i>Ukupno</i>	<i>14</i>

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Nekovce	2
Donja Fuštica	5
Komorán	1
Donji Zabelj	1
Donja Koretica	2
Novi Poklek	1
<i>Ukupno</i>	<i>13</i>

Relacije u povratku	Broj stajališta
Novi Poklek	1
Donja Koretica	2
Donji Zabelj	1
Komorán	1
Donja Fuštica	5
Nekovce	2
<i>Ukupno</i>	<i>13</i>

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Vučak	1
Negrovce	2
Arlate	1
Lapušnik	1
Komorán	1
Donji Zabelj	1
Donja Koretica	1
Novi Poklek	1
Ukupno	9

Relacije u povratku	Broj stajališta
Novi Poklek	1
Donja Koretica	1
Donji Zabelj	1
Komorán	1
Lapušnik	1
Arlate	1
Negrovce	2
Vučak	1
Ukupno	9

Relacije u odlasku	Broj Stajališta
Arlate	2
Lapušnik	2
Komorán	1
Donji Zabelj	1
Donja Koretica	1
Novi Poklek	1
Ukupno	8

Relacije u povratku	Broj stajališta
Novi Poklek	1
Donja Koretica	1
Donji Zabelj	1
Komorán	1
Lapušnik	2
Arlate	2
Ukupno	8

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Štutica	2
Poluža	2
Vrbovac	6
Trstenik	2
Globar	1
Drenas III	1
Ukupno	14

Relacije u povratku	Broj stajališta
Drenas III	1
Globar	1
Trstenik	2
Vrbovac	6
Poluža	2
Štutica	2
Ukupno	14

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Dobroševac	9
Staro Čikatovo	2
Drenas I	1
Ukupno	12

Relacije u povratku	Broj stajališta
Drenas I	1
Staro Čikatovo	2
Dobroševac	9
Ukupno	12

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Domanek	2
Banjica	1
Novo Čikatovo	1
Ukupno	4

Relacije u povratku	Broj stajališta
Novo Čikatovo	1
Banjica	1
Domanek	2
Ukupno	4

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Lapušnik	3
Krajково	4
Štrubulovo	1
Ukupno	8

Relacije u povratku	Broj stajališta
Štrubulovo	3
Krajково	4
Lapušnik	2
Ukupno	8

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Trstenik	3
Globar	1
Novo Čikatovo	1
Ukupno	5

Relacije u povratku	Broj stajališta
Novo Čikatovo	1
Globar	1
Trstenik	3
Ukupno	5

Relacije u odlasku	Broj stajališta
Donja Fuštica	3
Komorán	1
Donji Zabelj	2
Donja Koretica	1
Ukupno	7

Relacije u povratku	Broj stajališta
Donja Koretica	1
Donji Zabelj	2
Komorán	1
Donja Fuštica	3
Ukupno	7

Relacije u odlasku	Broj stajališta	Relacije u povratku	Broj stajališta
Vasiljevo	2	Drenas I	1
Poklek	2	Poklek	2
Drenas I	1	Vasiljevo	2
Ukupno	5	Ukupno	5

Relacije u odlasku	Broj stajališta	Relacije u povratku	Broj stajališta
Poluža	2	Novo Čikatovo	1
Trstenik	2	Globar	1
Globar	1	Trstenik	2
Novo Čikatovo	1	Poluža	2
Ukupno	6	Ukupno	6

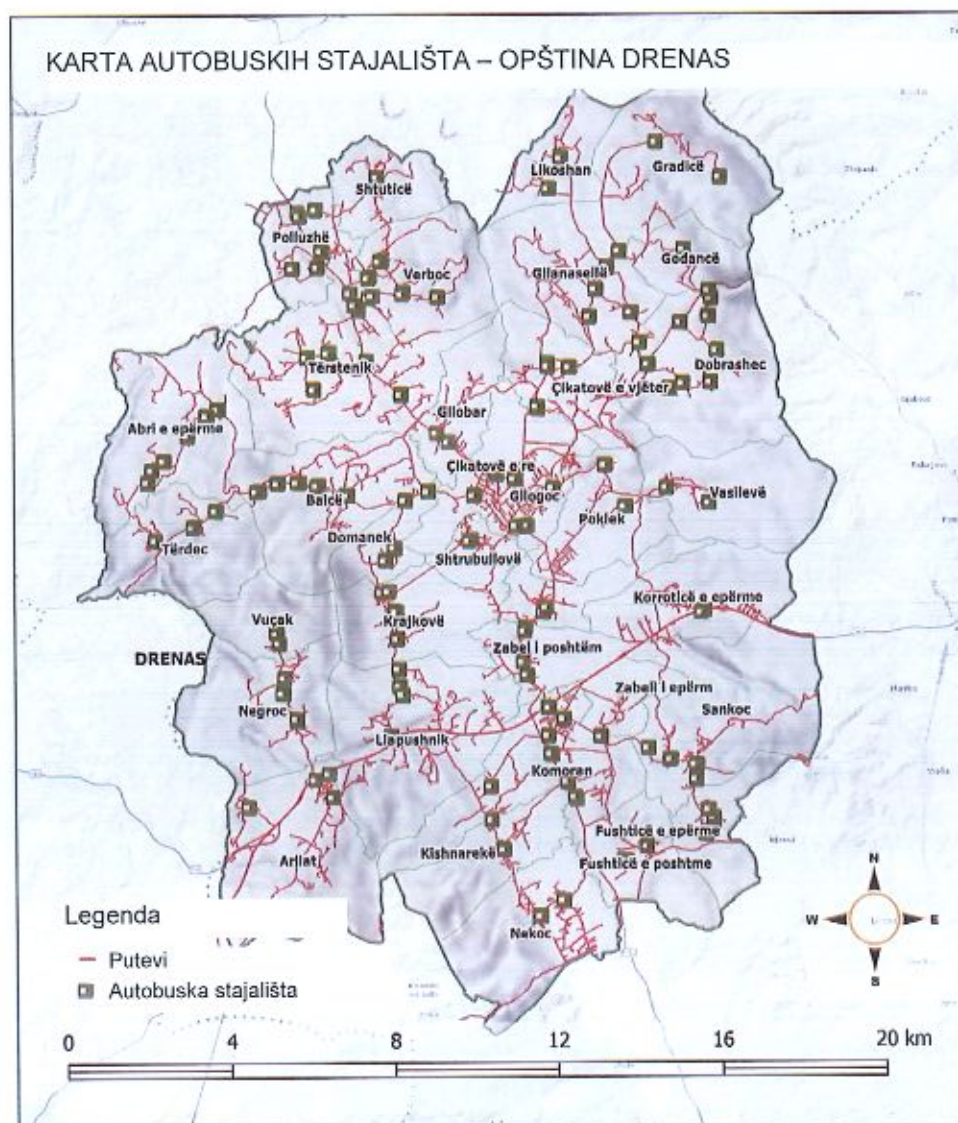
Relacije u odlasku	Broj stajališta	Relacije u povratku	Broj stajališta
Durđica	1	Donja Koretica	1
Lapušnik	1	Donji Zabelj	2
Komorani	1	Komorani	1
Donji Zabelj	2	Lapušnik	1
Donja Koretica	1	Durđica	1
Ukupno	6	Ukupno	6

Relacije u odlasku	Broj stajališta
--------------------	-----------------

Relacije u povratku	Broj stajališta
---------------------	-----------------

Kišna Reka	2
Komoran	2
Donji Zabelj	2
Donja Koretica	1
Ukupno	7

Donja Koretica	1
Donji Zabelj	2
Komoran	2
Kišna Reka	2
Ukupno	7



Slika 15. Karta autobuskih stajališta –Opština Glogovac

Iz tabela 14 i 15 vidi se da broj stajališta za relacije u odlasku i povratku iznosi ukupno 226 stajališta javnog

prevoza putnika na celoj teritoriji opštine Glogovac.

10.2 Stajališta vozila javnog prevoza putnika

Pod izrazom „autobusko stajalište“ podrazumevaju se stajališta koja izgrađuju, obeležavaju i održavaju preduzeća za održavanje puteva, u funkciji organizovanih prevoznika putnika od opšteg interesa, uz prethodnu saglasnost opštine.

Stajališta mogu biti:

- **Stalna** – vozila se moraju zaustavljati u određeno vreme na svakom stajalištu;
- **Uslovna** – vozila se moraju zaustaviti na zahtev putnika; to znači da se autobus ili drugo vozilo javnog prevoza ne zaustavlja automatski na tom stajalištu. Zaustavlja se samo ako je ispunjen jedan od sledećih uslova:
 - **Putnik u vozilu zatraži izlazak**, obično pritiskom na dugme za zaustavljanje pre dolaska na stajalište.
 - **Osoba koja čeka na stajalištu signalizira** da želi da uđe u autobus.

Ako nema zahteva za ulazak ili izlazak, vozilo nastavlja kretanje bez zaustavljanja.

- **Privremena** – vozila javnog prevoza zaustavljaju se u određenom vremenskom periodu na navedenoj liniji.

10.3 Lokacija, obeležavanje i opremanje stajališta

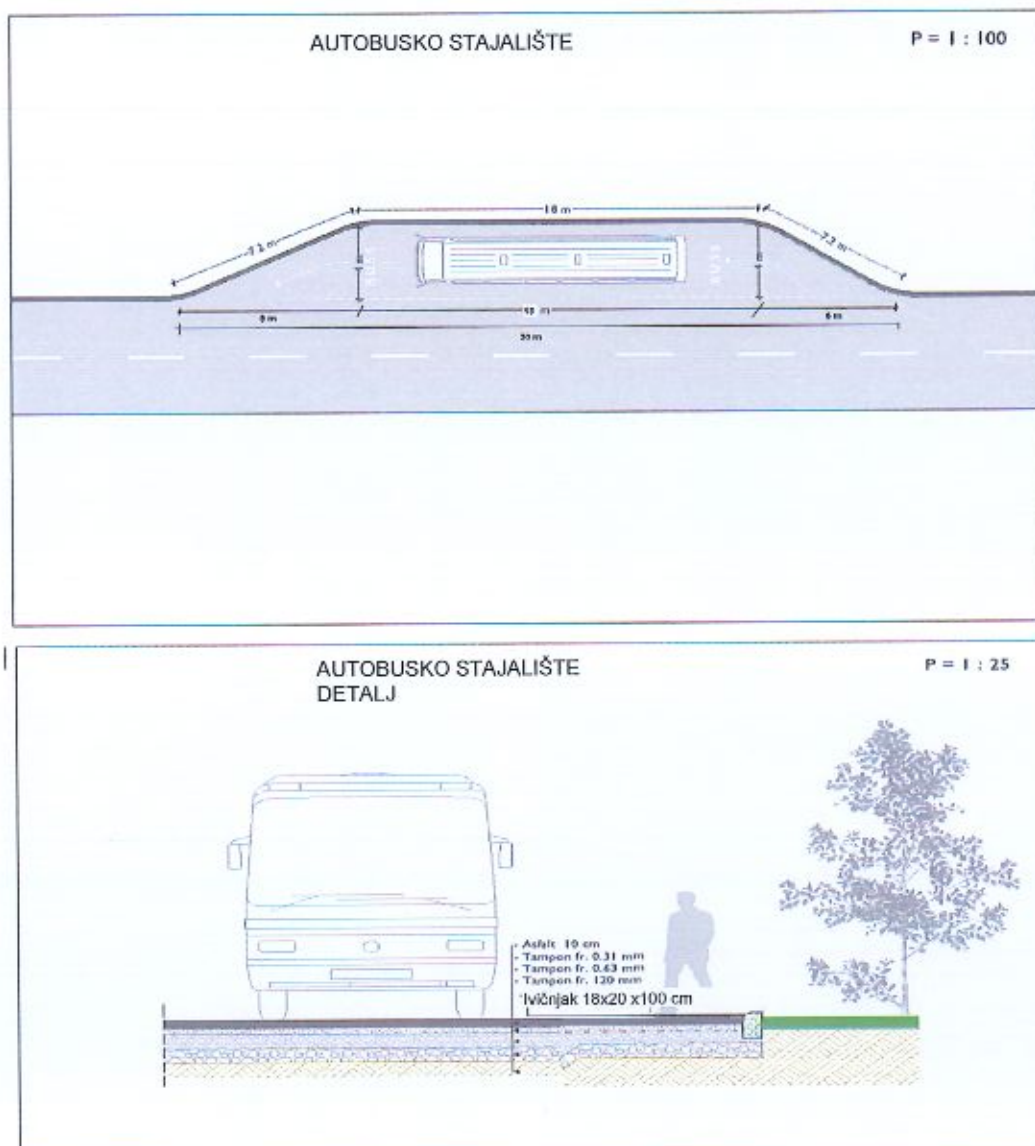
Planiranje i stajališta duž autobuske linije obuhvataju tri osnovna faktora:

1. Rastojanje između stajališta;
2. Lokaciju stajališta;
3. Izgled stajališta.

Rastojanje, lokacija i izgled autobuskih stajališta znatno utiču na efikasnost prevoza, odnosno na njegovu brzinu, bezbednost, dostupnost i udobnost. Prosečno rastojanje između stajališta u gradovima ne treba da bude kraće od 300 metara, a u gradsko-prigradskim područjima ne treba da bude kraće od 500 metara, jer često zaustavljanje smanjuje kvalitet putovanja i poskupljuje prevoz zbog brojnih stajališta.

Stajališta se najčešće nalaze uz ivicu saobraćajne trake (kolovoza). Zadržavanje autobusa i drugih vozila za prevoz putnika na stajalištima uz traku ugrožava bezbednost drumskog saobraćaja, pa je zakonom neophodna izgradnja stajališta u obliku niše (udubljenja) izvan kolovoza. Ova niša gradi se u dužini od 30 do 50 metara (a može biti i duža, zavisno od broja autobusa planiranih za istovremeno zadržavanje). Širina ovog prostora

je 4 metra (Sl. 16).



Slika 16. Dimenzije autobuskog stajališta

Autobuska stajališta obično se nalaze u zoni raskrsnica puteva nižeg reda.

Na njihovo određivanje utiču sledeći faktori:

- Gustina putnika u gravitacionom području;
- Uticaj mreže linija gradskog javnog prevoza;
- Kretanje putnika koji dolaze na posao na datoj teritoriji;

- Privlačnost postojećih ili planiranih trgovačkih centara.

Smer kretanja vozila javnog prevoza ne treba značajno da utiče na tok saobraćaja i bezbednost drugih učesnika na putu. Prema Zakonu o drumskom prevozu, sva stajališta moraju biti obeležena odgovarajućom signalizacijom (horizontalnom i vertikalnom), radi obaveštavanja putnika o lokaciji stanice i vrsti linije. Način obeležavanja prikazan je na Sl. 17.



Slika 17. Izgled stajališta i horizontalno i vertikalno obeležavanje autobuskih stajališta

11. Organizacija prevozne mreže

11.1 Gradski prevoz

Linije i organizacija kretanja vozila na gradskim ulicama prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 16. Linije i organizacija saobraćaja na gradskim ulicama

Naziv ulice	Broj kolovoza	Broj traka	Ulazne trake	Izlazne trake	Komentar
Ilaz Kodra	2	3	2	1	Ograničenje težine 7.5 tona
Besim Mala	2	3	1	2	Ograničenje težine 7.5 tona
Xhevat Demaku	2	2	1	1	Ograničenje težine 7.5 tona
Fehmi i Xheve Lladrovci	2	4	2	2	Od kružnog toka kod zastave do raskrsnice sa ulicom Shaban Shala, a zatim se nastavlja sa dva kolovoza i biciklističkom stazom
Shaban Shala	2	2	1	1	Ograničenje težine 7.5 tona
Asllan Fazliu	2	2	1	1	Ograničenje težine 7.5 tona
Adem Mulaj	2	2	1	1	Slepa ulica; Ograničenje težine 7.5 tona

Bedri Shala	2	2	1	1	Slepa ulica; Ograničenje težine 7.5 tona
Rasim Kičina	2	2	1	1	Slepa ulica; Ograničenje težine 7.5 tona
Tahir Topilla	2	2	1	1	Ograničenje težine 7.5 tona
Bajram Bajraktari	2	2	1	1	
Xhevat Thaqi	2	2	1	1	Ograničenje težine 7.5 tona
Braća Ahmeti	2	2	1	1	Ograničenje težine 7.5 tona

Gradske i ruralne linije

Gradska kružna linija u gradu povezuje:

- Škole i vrtići;
- Glavni centar porodične medicine (GCPM);
- Administrativne objekte (Opštinu, CSR, QRA, Policiju);
- Industrijsku zonu (Feronikel).

11.2 Ruralni prevoz

Na gradsko-prigradskim putevima imamo asfaltiranu putnu infrastrukturu koja povezuje sva naselja opštine Glogovac, po kojoj mogu nesmetano saobraćati autobusi i minibusovi kapaciteta 8+1 sedišta, što znači da su sva naselja obuhvaćena gradsko-prigradskim prevozom.

11.3 Regionalna integracija

Glogovac je takođe centar regionalnih linija i imamo koordinaciju sa linijama prema:

- Prištini;
- Peći;
- Mitrovici;
- Lipljanu;
- Mališevu.

11. Vizija, cilj i ciljevi OPLP-a i operativni plan

12.1 Vizija OPLP-a

„Glogovac sa integrisanim i bezbednim sistemom lokalnog prevoza, funkcionalnim putevima, efikasnim javnim prevozom, pešačkom i biciklističkom infrastrukturom, koji smanjuje saobraćaj, zagađenje i vreme putovanja između sela i gradskog centra.“

12.2 Cilj OPLP-a

„Cilj ovog plana je razvoj održivog, bezbednog i efikasnog sistema prevoza u Glogovcu, koji unapređuje pristup i mobilnost građana, povećava bezbednost u saobraćaju, olakšava povezivanje urbanih i ruralnih područja i podržava ekonomski razvoj i zaštitu životne sredine.“

12.3 Ciljevi i ciljne vrednosti Plana

OPLP sadrži šest ciljeva prikazanih u sledećoj tabeli:

Tabela 17: Lista ciljeva plana	
Broj cilja	Naziv
Cilj 1	Pokrivenost naselja opštine javnim prevozom putnika
Cilj 2	Obeležavanje i održavanje postojećih autobuskih stajališta.
Cilj 3	Izgradnja autobuskih stajališta izvan kolovoza i nadstrešnica za putnike.
Cilj 4	Institucionalno jačanje i finansiranje sektora prevoza: • Javno-privatna partnerstva. • Investicioni plan za infrastrukturu drumskog prevoza. • Koordinacija opštine i centralnog nivoa za prioritetne projekte.
Cilj 5	Unapređenje pristupa za osobe sa invaliditetom.
Cilj 6	Eliminisanje nelegalnog prevoza i nelegalnih autobuskih stajališta.

• Cilj 1: Pokrivenost naselja opštine javnim prevozom putnika

Opština Glogovac posvećena je povećanju broja prevoznih linija radi obuhvatanja svih svojih naselja javnim prevozom putnika. Time se omogućava pružanje usluge prevoza na celoj teritoriji opštine i obezbeđuje pristupačnija mobilnost stanovnika, uključujući naselja u kojima usluga trenutno ne postoji.

Tabela 18: Strateški okvir Cilja 1						
Aktivnost/mera	Pokazatelj	Pola zna vred nost	cilj			
		2026	2027	2028	2029	2030/31

Pokrivenost naselja javnim prevozom putnika	Pokrivanje relacija koje nisu obuhvaćene	85%	90%	95%	97%	100%
Organizacija usluge radi što kvalitetnijeg korišćenja prevoza	Broj sprovedenih inspekcija koje omogućavaju merenje korišćenja javnog prevoza	10	15	20	25	30

- **Cilj 2: Vertikalno i horizontalno obeležavanje puteva, uključujući autobuska stajališta i prelaze lokalnih puteva preko železničkih pruga.**

Osnovni fokus ovog cilja odnosi se na projektovanje, obeležavanje i održavanje putno-pružnih prelaza na lokalnim putevima u opštinskoj nadležnosti, kao i autobuskih stajališta na lokalnim putevima.

Iako opština Glogovac obuhvata i međugradske linije (Glogovac – Priština, Glogovac -Srbica i Glogovac – Mališevo), koje nisu u opštinskoj nadležnosti, Opština će, pozivajući se na pravni okvir, zahtevati njihovo obeležavanje u okviru nadležnosti odgovarajućeg ministarstva.

Tabela 19: Strateški okvir Cilja 2

Tabela 19: Strateški okvir Cilja 2						
Mere / aktivnost / pokazatelj učinka	Pokazatelj	Polazna vrednost	cilj			
		2026	2027	2028	2029	2030/31
Vertikalno obeležavanje stajališta	Određivanje najpogodnijih stajališta izvan kolovoza i na kolovozu	60%	70%	80%	85%	100%
Horizontalno obeležavanje stajališta	Procenat obeleženih stajališta izvan kolovoza i na kolovozu	50%	55%	60%	80%	90%
Horizontalno i vertikalno obeležavanje lokalnih puteva i naselja	Broj opremljenih puteva vertikalnom i horizontalnom signalizacijom	60%	70%	80%	90%	100%

Održavanje signalizacije lokalnih puteva na putno-pružnim prelazima	Broj prelaza lokalnih puteva preko željezničkih opremljenih vertikalnom signalizacijom	82%	88%	90%	95%	100%
---	--	-----	-----	-----	-----	------

• **Cilj br. 3: Izgradnja autobuskih stajališta i nadstrešnica za čekanje putnika**

Cilj 3 odnosi se na komponentu izgradnje autobuskih stajališta za prevoz putnika izvan kolovoza na opštinskom nivou. Ovaj cilj teži unapređenju kvaliteta usluga, sa posebnim naglaskom na bezbednost putnika tokom gradsko-prigradskog prevoza, kao i podsticanju građana da putuju autobusom.

Tabela 20: Strateški okvir Cilja 3

Tabela 20: Strateški okvir Cilja 3							
Aktivnost / mera	Pokazatelj	Polazna vrednost	cilj				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Određivanje lokacija autobuskih stajališta	Broj lokacija određenih za uređenje autobuskih stajališta	26	30	35	39	45	
Izgradnja autobuskih stajališta izvan kolovoza	Broj uređenih autobuskih stajališta na lokalnim putevima naselja opštine	26	30	35	39	45	
Usmeravanje putnika za čekanje autobusa	Podizanje nivoa bezbednog pristupa putnika koji koriste lokalni autobuski prevoz.	55%	65%	75%	85%	100%	

• **Cilj br. 4: Institucionalno jačanje i finansiranje sektora prevoza**

Institucionalno jačanje i obezbeđivanje održivog finansiranja predstavljaju preduslov za razvoj funkcionalnog i efikasnog sistema javnog prevoza u opštini. Unapređenjem institucionalnih kapaciteta, strateškim planiranjem ulaganja i međuinstitucionalnom koordinacijom nastoji se povećati kvalitet prevoznih usluga i proširiti pristup građana u svim naseljima, uz uređenje i proširenje putne infrastrukture.

Tabela 21: Strateški okvir Cilja 4

Aktivnost / mera	Pokazatelj	Pola zna vred nost	Ciljna vrednost				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Izrada investicionog plana za infrastrukturu drumskog prevoza	Usvojen investicioni plan	Usvojen investicioni plan 1	1	1	1	1	1
Razvoj javno-privatnih partnerstava za javni prevoz	Broj realizovanih sporazuma / partnerstava	0	0	1	1	1	1
Koordinacija sa centralnim nivoom za prioritetne projekte putne infrastrukture	Broj koordinisanih zajedničkih projekata	1	1	1	1	1	1
Jačanje institucionalnih kapaciteta u sektoru prevoza	Broj obuka i aktivnosti jačanja kapaciteta osoblja	1	1	1	1	1	1
Uspostavljanje mehanizama za praćenje i upravljanje javnim prevozom	Funkcionalan sistem praćenja i izveštavanja	1	1	1	1	1	1
Unapređenje prateće prevozne infrastrukture	Broj unapređenih stanica / stajališta	1	3	3	4	4	4

Cilj br. 5: Unapređenje pristupa za osobe sa invaliditetom (OSI)

Cilj 5 ima za svrhu obezbeđivanje bezbednog i samostalnog kretanja osoba sa invaliditetom (OSI), uklanjanjem fizičkih prepreka na trotoarima, pešačkim prelazima i u javnom prevozu.

Tabela 22: Strateški okvir Cilja 5

Aktivnost/mera	Pokazatelj	Pola zna vred nost	Ciljna vrednost				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Kampanje podizanja svesti o poštovanju pristupa u saobraćaju.	Broj organizovanih kampanja.	1	1	1	1	1	
	Broj uključenih građana.						
	Broj podeljenih informativnih materijala.	1	1	1	1	1	

Javni prevoz OSI	Broj stanica pristupačnih OSI	15	20	25	30	35
	Procenat javnog prevoza pristupačnog osobama sa invaliditetom.	25%	30%	40%	45%	50%
Proširenje i uređenje trotoara za pristup invalidskim kolicima.	Broj prilagođenih pešačkih prelaza.					
	Broj uklonjenih fizičkih prepreka.	0	10	5	5	5
Obeležavanje rezervisanih parking mesta i njihovo praćenje.	Broj postavljenih vertikalnih i horizontalnih oznaka na gradskim parkiralištima	15	10	10	10	10
	Broj nezgoda/žalbi koje su prijavile osobe sa invaliditetom	/	/	/	/	/

• **Cilj br. 6: Eliminisanje nelegalnog prevoza i nelegalnih autobuskih stajališta**

Cilj 6 odnosi se na zaustavljanje nelegalnog prevoza i komponentu bezbednih autobuskih stajališta. Glavna svrha ovog cilja je eliminisanje nelegalnog prevoza i nelegalnih stajališta i sprečavanje stvaranja novih nelegalnih stajališta. Ovim ciljem opština će se usredsrediti na obnovu stajališta radi dostizanja standarda što racionalnijeg korišćenja autobuskih stajališta.

Tabela 23: Strateški okvir Cilja 6

Aktivnost/mera	Pokazatelj	Pola zna vred nost	Ciljna vrednost				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Podizanje svesti putnika o korišćenju legalnih stajališta	Nezaustavljanje operatera radi pružanja usluge na nelegalnim stajalištima	1	1	1	1	1	
Nadzor nad operaterima u korišćenju nelegalnih stajališta	Preduzimanje odgovarajućih mera za sprečavanje korišćenja nelegalnih stajališta od strane opštinskog saobraćajnog inspektora	10	7	7	5	5	

13. Finansijski plan aktivnosti i praćenja

Sledeće tabele prikazuju finansijski plan, plan aktivnosti i praćenja prema odgovarajućim ciljevima. Tabela predstavlja ciljeve i aktivnosti plana, odgovorne za sprovođenje ovih aktivnosti, rokove realizacije, planirani budžet, pokazatelje, polaznu vrednost, ciljnu vrednost i ostvarenje. Ove tabele procene i praćenja služiće i prilikom revizije novog plana, radi analize nivoa sprovođenja prethodnog plana prema utvrđenim ciljevima.

Finansijski plan, plan aktivnosti i praćenja

Tabela 24: Finansijski plan, plan aktivnosti i praćenja za 2026-2031. godinu

Mere i aktivnosti Kratkoročno	Odgovorna jedinica	Rok sprovođenja i budžet					Ukupno: 2026 – 2030/31	Izvor finansiranja
		2026	2027	2028	2029	2030/31		
Reorganizacija usluge								
Licenciranje operatora (autobusa, minibuseva)	DSHPE	0€	0 €	0€	0 €	0€	0 €	Opština
Uspostavljanje fiksnih redova vožnje za glavne linije (Drenas-Priština, Drenas-Mališev, Drenas-Srbica)	LJP „Autobuska stanica“ + Opština	0€	0 €	0€	0€	0€	0 €	Autobuska stanica
Unapređenje bezbednosti na putevima								
Horizontalna i vertikalna signalizacija	DSHPE	40,000	40,000	20,000	15,000	10,000	125,500	Opština
Javna rasveta na glavnim putevima	DIL	369,301	352,022	10,000	10,000	10,000	751,323	Opština
Postavljanje vibracionih traka za usporavanje u ugroženim zonama	DSHPE	3,000	2,000	1,000	500	500	7,000	Opština
Upravljanje saobraćajem u centru	Policija i saobraćajni inspektor	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000	Opština
Organizacija parkirališta								
Ograničavanje parking mesta na parkiralištima	DSHEP	2,000	1,000	500	500	500	4,500	Opština
Hitno održavanje puteva	DJS	13,500	15,000	10,000	10,000	10,000	53,500	opština
Sanacija udarnih rupa	DSHPE	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	150,000	Opština
Unapređenje prioritetnih ruralnih puteva	DSHPE-DIL	20,000	20,000	10,000	10,000	10,000	70,000	Opština
Srednjoročno								
Razvojne mere								
Uspostavljanje strukturisanog sistema javnog prevoza								
Gradsko-prigradske linije unutar opštine Drenas	Licencirani operateri	/	/	/	/	/	//	Licencirani PO

<i>Redovne međugradske linije sa Prištinom i drugim gradovima</i>	<i>Licencirani operateri</i>	/	/	/	/	/	/	/	<i>Licencirani PO</i>
<i>Korišćenje mesečnih karata</i>	<i>Licencirani operateri</i>	/	/	/	/	/	/	/	<i>Licencirani PO</i>
<i>Renoviranje autobuske stanice</i>									
<i>Strateška lokacija u gradu</i>	<i>LJP „Autobuska stanica“ + Opština</i>	/	/	/	/	/	/	/	<i>Opština + LJP „Autobuska stanica“</i>
<i>Integracija sa taksi i gradsko-prigradskim prevozom.</i>	<i>LJP „Autobuska stanica“ + Opština</i>	/	/	/	/	/	/	/	<i>Opština + LJP „Autobuska stanica“</i>

Pešačka i biciklistička infrastruktura												
Izgradnja trotoara	DIL		50,000	50,000	50,000	50,000	30,000	30,000	30,000	210,000		Opština
Biciklističke trake na glavnim putevima	DIL		50,402	200,000	200,000	200,000	50,000	50,000	50,000	550,040 ²		Opština
Uređenje mesta na trotoarima, putevima i u ustanovama za pristup osoba sa invaliditetom	DSHPE		10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	50,000		Opština
Digitalizacija												
Aplikacija za redove vožnje autobusa	LJP „Autobuska stanica“		0	0	0	0	0	10,000	10,000	10,000		Opština + LJP „Autobuska stanica“
Informisanje o prevozu u realnom vremenu	LJP „Autobuska stanica“		stalno	stalno	stalno	stalno	stalno	stalno	stalno	stalno		Opština + LJP „Autobuska stanica“
Dugoročno												
Strateške mere												
Održiv i ekološki prevoz												
Nabavka električnih/hibridnih autobusa	LJP „Autobuska stanica“ + Opština		/	/	/	/	/	150,000	150,000	150,000		LJP + Opština
Smanjenje zagađenja	LJP „Autobuska stanica“ + Opština		stalno	stalno	stalno	stalno	stalno	stalno	stalno	stalno		LJP + Opština
Proširenje putne mreže												
Alternativni putevi radi izbegavanja saobraćaja u centru	DIL		215,000	247,000	50,000	40,000	40,000	40,000	40,000	592,000		Opština
Obilaznice oko sela (bypass), koje povezuju dva ili više sela	DIL		5,000	2,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	300,700 ⁰		Opština-Ministarstvo inf.
Regionalna integracija prevoza												
Koordinacija sa susednim opštinama	Susedne opštine		/	/	/	/	/	/	/	//		Opštine
Inteligentno upravljanje	Opština+Polic		5,000	5,000	5,000	2,000	2,000	2,000	2,000	19,000		Opština+P

saobraćajem	ija LJP						olicija LJP
Inteligentni semafori na regionalnim i magistralnim putevima	Ministarstvo infrastruktura	0	0	0	0	10,000	
Kamere za praćenje	DSHPE	40,000	10,000	10,000	10,000	5,000	Opština

14. SWOT ANALIZA OPLP-a

Posebna SWOT analiza – Opštinski plan lokalnog prevoza u Glogovcu	
Prednosti	Slabosti
- Direktna veza sa Prištinom, aerodromom, Peći i Prizrenom, Lipljanom, preko glavnih regionalnih i magistralnih puteva. ➤ Omogućava brzo kretanje radnika, studenata i pumika, uz veliki dnevni protok. - Blizina nacionalnog koridora Priština–Peć ➤ Ćini Glogovac važnim Ćvorištem za tranzit i logistiku. - Prisustvo industrijskih zona (kao što su Feronikel, lokalna preduzeća i Poslovni park) ➤ Stvara stalnu potražnju za organizovanim prevozom radnika. - Kratke udaljenosti unutar grada ➤ Pogoduju razvoju alternativnog prevoza, kao što su pešačenje i vožnja bicikla.	Nestrukturisan javni prevoz (privatni minibusovi bez strogog poštovanja reda vožnje) ➤ Putnici nemaju pouzdanost u pogledu reda vožnje i kvaliteta usluge. Nedostatak prostora za parkiranje autobusa na autobuskoj stanici ➤ Nedostatak trotoara na pojedinim ruralnim putevima zbog nedostatka javnih površina. Lokalni i ruralni putevi u lošem stanju zbog nastanka udarnih rupa ((veze sa selima Likošane, Gradica, Komoran –II)) ➤ Otežan pristup stanovnicima izvan centra. Nedovoljna horizontalna/vertikalna signalizacija i javna rasveta u pojedinim naseljima. ➤ Povećan rizik od nezgoda, naročito noću. Nedostatak biciklističkih staza i bezbednih trotoara ➤ Upotreba privatnih automobila postaje neophodnost.
Mogućnosti	Rizici

- **Uspostavljanje redovnog sistema gradskog i gradsko-prigradskog javnog prevoza**► Fiksne linije Glogovac–Priština i prema drugim gradovima, kao i u gradsko-prigradskim područjima, sa digitalizovanim redovima vožnje.

Uspostavljanje redovnog sezonskog sistema autobusnog prevoza

- Fiksne linije Drenas–Albanija, Crna Gora, sa utvrđenim redovima vožnje tokom letnje sezone.

Potpuno stavljanje u funkciju autobuske stanice u centru Glogovca

- Bolja organizacija saobraćaja i usluga u sprovođenju itinerera.

Uređenje multimodalne stanice u Glogovcu

- Multimodalna stanica - jeste prevozna centar ili dvorište u kojem se prepliću i povezuju dva ili više vidova prevoza, omogućavajući bezbedan, brz i efikasan prelazak putnika ili robe sa jednog vida prevoza na drugi. Multimodalna stanica može integrisati javni prevoz, železnički prevoz, drumski prevoz, kretanje pešaka, biciklizam, taksi prevoz i druge oblike mobilnosti, putem odgovarajuće infrastrukture i usluga koje obezbeđuju funkcionalnu povezanost i održivu mobilnost.

Brzo povećanje broja privatnih vozila► Saobraćajni zastoji, naročito na ulazima i izlazima iz grada kod kružnog toka.

Nekontrolisana urbanizacija duž glavnih puteva► Povećava rizik i otežava proširenje puteva.

Zagađenje od industrije i saobraćaja (npr. zona Feronikela, kamenolomi, auto-otpadi)

- Negativan uticaj na javno zdravlje.

Nedovoljan budžet za dugoročno održavanje puteva► Infrastruktura koja brzo propada.

Nedostatak institucionalne koordinacije (opština – centralni nivo)► Nedostatak odgovarajuće podrške projektima putne infrastrukture, kao i zakasneli ili neefikasni projekti.

Uređenje biciklističkih staza i trotoara► Smanjenje saobraćaja i unapređenje kvaliteta života. Inteligentno upravljanje saobraćajem (semafori, kamere, aplikacije)► Smanjenje kašnjenja i nezgoda. Javno-privatna partnerstva u prevozu► Ulaganja u moderne autobuse (ekološke / električne).	
--	--

15. Izveštavanje i praćenje OPLP-a

Radi obezbeđivanja delotvornog sprovođenja Opštinskog plana, predsednik opštine posebnom odlukom imenuje Komisiju za izveštavanje o sprovođenju Plana, dok kontinuirano praćenje aktivnosti vrši službenik za prevoz, koji je odgovoran za nadzor nad sprovođenjem plana.

Izveštavanje o aktivnostima

Izveštavanje o sprovođenju Opštinskog plana vrši se na godišnjem nivou, na osnovu izveštaja koji izrađuje Komisija za izveštavanje. Sve direkcije, organizacione jedinice i službenici odgovorni za sprovođenje aktivnosti dužni su da Komisiji dostave sve podatke i informacije potrebne za procenu napretka u realizaciji aktivnosti.

Komisija za izveštavanje priprema godišnji izveštaj o sprovođenju plana i završava ga do kraja februara naredne godine.

Godišnji izveštaj

Godišnji izveštaj obuhvata:

- opis aktivnosti realizovanih tokom izveštajnog perioda;
- stepen realizacije planiranih ciljeva i mera;
- postignute rezultate;
- izazove i prepreke uočene tokom sprovođenja;
- preporuke za unapređenje procesa sprovođenja i preduzimanje korektivnih mera.

Godišnji izveštaj služi kao instrument za procenu ukupnog napretka Opštinskog plana, jačanje institucionalne odgovornosti i obaveštavanje opštinskih organa o stepenu realizacije planiranih aktivnosti.

Praćenje sprovođenja Plana

Praćenje sprovođenja Opštinskog plana kontinuirano vrši službenik za prevoz.

U okviru svojih odgovornosti, službenik za prevoz:

- prati realizaciju aktivnosti predviđenih planom;
- prikuplja, obrađuje i analizira podatke relevantne za sprovođenje aktivnosti;
- procenjuje ostvareni napredak u odnosu na utvrđene ciljeve i pokazatelje;
- identifikuje prepreke, kašnjenja i rizike koji mogu uticati na realizaciju plana;
- sarađuje sa opštinskim direkcijama i organizacionim jedinicama radi obezbeđivanja delotvornog sprovođenja aktivnosti;
- predlaže korektivne mere i preporuke za prevazilaženje utvrđenih izazova.

Nalazi procesa praćenja predstavljaju osnovu za izradu godišnjeg izveštaja i preduzimanje korektivnih aktivnosti, radi obezbeđivanja realizacije ciljeva i prioriteta utvrđenih Opštinskim planom.

Kontinuiranim praćenjem i godišnjim izveštavanjem obezbeđuje se delotvoran sistem upravljanja, praćenja, vrednovanja i odgovornosti za sprovođenje Opštinskog plana, uz garantovanje transparentnosti, efikasnosti i stalnog unapređenja realizacije planiranih aktivnosti.

16. Završne odredbe

Završetkom procesa izrade Plana lokalnog prevoza za teritoriju opštine Glogovac, konstatuje se da ovaj dokument predstavlja stratešku i operativnu osnovu za razvoj integrisanog, održivog, funkcionalnog i bezbednog sistema prevoza i putne infrastrukture u opštini.

Plan je izrađen u skladu sa trenutnim potrebama građana i dugoročnim perspektivama opštinskog razvoja, uzimajući u obzir:

- povećanje urbane i ruralne mobilnosti;
- unapređenje bezbednosti u saobraćaju;
- olakšavanje kretanja građana, poslovnih subjekata i javnih službi;
- integraciju javnog prevoza sa privrednim, institucionalnim i ruralnim zonama;
- zaštitu životne sredine promovisanjem održivih vidova prevoza.

Ovim planom Opština Drenas (Glogovac) teži:

- postepenoj modernizaciji lokalne putne mreže;
- organizaciji i unapređenju efikasnosti javnog prevoza putnika;
- stvaranju uslova za bezbedno i pristupačno kretanje pešaka i biciklista;
- smanjenju opterećenja na glavnim saobraćajnim čvorištima i pravcima;
- podizanju kvaliteta života i održivom ekonomskom i društvenom razvoju opštine.

Opštinske institucije dužne su da, u saradnji sa centralnim institucijama, privrednim operaterima, odgovarajućim organizacijama i lokalnom zajednicom, preduzmu neophodne mere za postepeno sprovođenje ciljeva, prioriteta i projekata predviđenih ovim planom, u skladu sa nadležnostima i raspoloživim finansijskim sredstvima.

Opštinske institucije dužne su da formiraju komisije za izveštavanje o aktivnostima realizovanim u okviru ovog plana, dok njegovo praćenje vrši službenik za prevoz.

Ovaj Plan lokalnog prevoza nakon usvajanja u Skupštini opštine Glogovac i služiće kao usmeravajući dokument za planiranje, upravljanje i ulaganja u sektor prevoza tokom utvrđenog planskog perioda, uz reviziju po potrebi u skladu sa razvojnim promenama i zahtevima zajednice.

Ovaj plan stupa na snagu 30 (trideset) dana od dana registracije i ocene zakonitosti od strane MALS-a, kao i 7 dana od objavljivanja na zvaničnoj veb stranici Opštine.

Odluka se dostavlja:

- Kancelariji predsednika ;
- Nadležnoj direkciji;
- Kancelariji Skupštine;
- Arhivi



Predsedavajući Skupštine opštine

Burim Bujupi