



NOSILAC PRIPREME: OPĆINA BIHAĆ

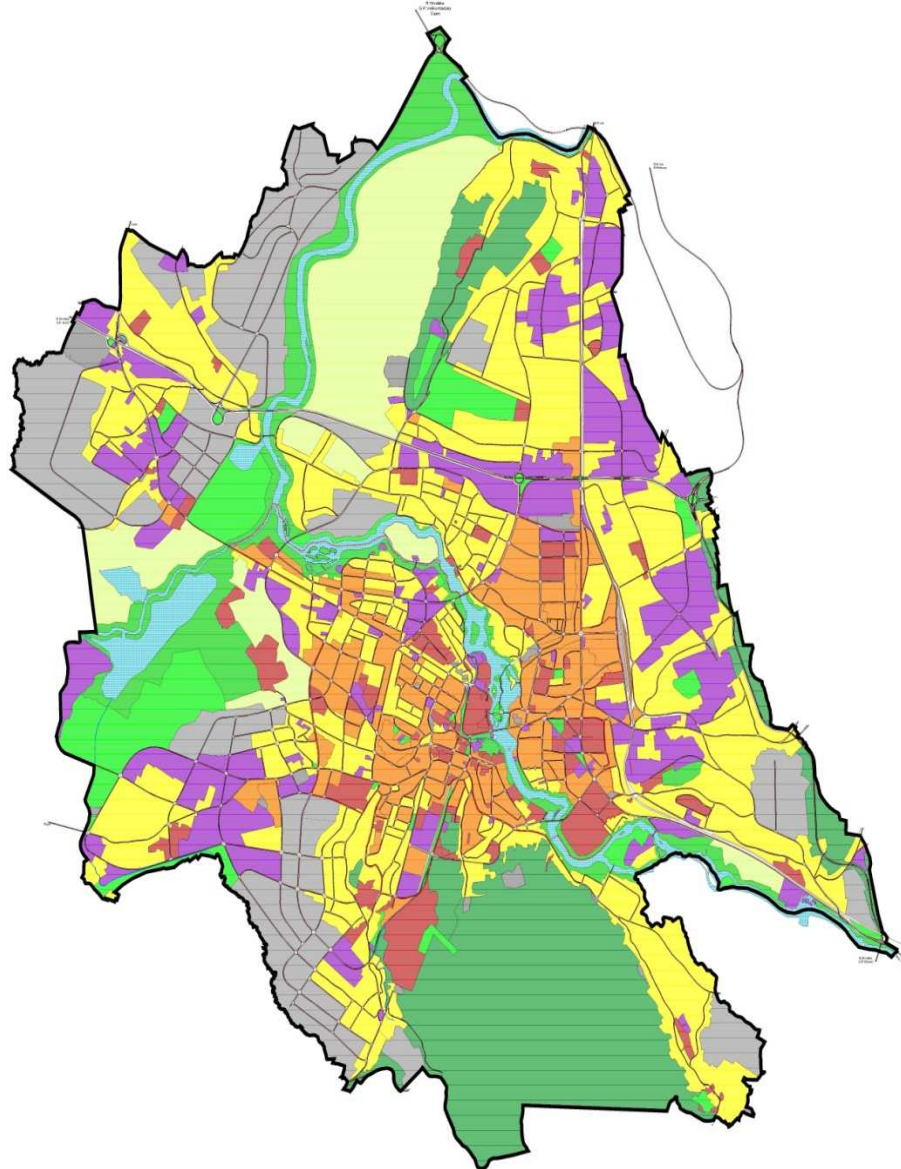


NOSILAC IZRADE: URBANISTIČKI ZAVOD BiH, SARAJEVO

URBANISTIČKI PLAN GRADA BIHAĆA

2010.-2030.god.

/NACRT PLANA-SKRAĆENA VERZIJA TEKSTA/



Sarajevo/Bihać, januar / sječanj 2010.godine



NOSILAC PRIPREME: OPĆINA BIHAĆ

NOSILAC IZRADE: URBANISTIČKI ZAVOD BiH, SARAJEVO

URBANISTIČKI PLAN GRADA BIHAĆA

2010.-2030.god.

/NACRT PLANA-SKRAĆENA VERZIJA TEKSTA/

UČESNICI U IZRADI:

Koordinator :

ZLATAN LAZAREVSKI, dipl.ing.građ.

Saradnici :

RADE JAUZ, dipl.ing.arh.

HARIS MUJKIĆ, dipl.ing.arh.

ŽELJKO VUKOVIĆ, prof.geograf.

KENANET HADŽIMUJIĆ, ing.saob.

TATJANA RISTANOVIĆ-TOHOLJ,dipl.prost.plan.

MIRSADA HADŽIMUJIĆ, arh.teh.

EMIR PAJIĆ, informatičar

Tehnički direktor:

ZLATAN LAZAREVSKI,dipl.ing.građ.

Direktor :

MUGDIM ČUKLE,dipl.ing.arh.

Sarajevo//Bihać, januar / siječanj 2010.godine



SADRŽAJ :

UVODNA RAZMATRANJA	4
1. OPĆI I POSEBNI CILJEVI RAZVOJA	4
1.1. Opći ciljevi razvoja	4
1.2. Posebni ciljevi razvoja	5
2. PROJEKCIJA URBANOG UREĐENJA	8
2.2. NAMJENA POVRŠINA	8
2.2.1. Šire i uže urbano područje	9
2.2.2. Zone rekonstrukcije	9
2.2.3. Građevinsko zemljište	10
2.5. POVRŠINE POSEBNE NAMJENE	11
2.6. POVRŠINE PLANIRANE ZA BUDUĆI RAZVOJ GRADA	11
2.7. SAOBRAĆAJ	12
2.7.1. Geoprometne odrednice	12
2.7.2. Koncept razvoja cestovne mreže	13
2.7.3. Koncept razvoja gradske ulične mreže	13
2.7.4. Saobraćaj u mirovanju i pješački saobraćaj	15
2.7.5. Željeznički saobraćaj	16
2.9. PRIVREDA	17
2.9.1. Orjentacioni razmještaj privrede u prostoru	17
2.9.2. Razvoj turizma	18
3. ODLUKA O PROVOĐENJU URBANISTIČKOG PLANA GRADA BIHAĆA	Error! Bookmark not defined.



UVODNA RAZMATRANJA

Ovaj tekst predstavlja skraćenu verziju originalnog teksta Nacrta urbanističkog plana grada Bihaća 2010-2030 god., sa njegovim grafičkim priložima mjerila 1:5000.

Skraćeni tekst je izrađen za potrebe upoznavanja sa osnovnim segmentima plana kako bi se moglo što ekspeditivnije uključiti u uvid i javnu raspravu na Nacrt plana.

1. OPĆI I POSEBNI CILJEVI RAZVOJA

Definiranje ciljeva društveno–ekonomskog i prostornog razvoja Općine i grada Bihaća je u osnovi složen i odgovoran posao kojim se mora definisati adekvatan vlastiti model prostornog i ekonomskog razvoja zasnovan na kreiranju i realizaciji koncepta koji će omogućiti stvaranje pretpostavki za značajan ukupan razvoj prema definisanoj viziji svih relevantnih subjekata i institucija sa područja obuhvata Plana. Projekcija prostornog razvoja i ekonomskog jačanja grada Bihaća u planskom periodu proizašla je iz integralne analize stanja u prostoru kao i njegove valorizacije provedene kroz izradu „Prostorne osnove“ što nije samo stručni posao već su to i aktivnosti usaglašavanja i dogovaranja brojnih učesnika sadašnjih i budućih korisnika prostora pa je definiranje ciljeva društveno-ekonomskog razvoja u funkciji izrade Urbanističkog plana Bihaća 2010-2030.

Strategija društveno-ekonomskog razvoja Općine 2008 -2013 ovom zadatku daje dodatnu odgovornost, gdje se kroz Urbanistički plan, definira razvojna orijentacija grada Bihaća, a time i znatnog dijela Općine. Tako djelimično ovaj Plan preuzima i dio uloge Prostornog plana Općine koji je još u fazi izrade.

Metodološki je poznato da kvalitetnog uređenja urbanog prostora nema bez saznanja o sadašnjim i budućim procesima društveno-ekonomskog razvoja.

Uvažavajući realne mogućnosti na kojima se temelji budući razvoj Grada i Općine, potrebe za obnovom i daljim razvojem devastirane privrede, ekonomskim i političkim ambijentom u kome se nalazimo, ciljevi budućeg društveno-ekonomskog razvoja grada Bihaća i Općine neposredno se apliciraju u prostornu dimenziju Grada kroz Urbanistički plan, a mogli bi se definisati kao planski prostorni i okolinski razvoj, koji će se bazirati na sljedećim općim i posebnim ciljevima:

1.1. Opći ciljevi razvoja

- Cilj je da se prostorne koordinate Grada i njegova unutrašnja prostorna struktura dimenziraju na nivou od 60 000 + (i više) stanovnika čime bi se afirmirala dinamička dimenzija Urbanističkog plana tj. izbjegnula njegova statičnost.
- Racionalno korištenje prostora prema njegovoj prirodnoj pogodnosti i mogućnosti uređenja za namjene koje obezbjeđuju održiv razvoj područja Grada;
- Oživljavanje ekonomije, odnosno podizanje nivoa ekonomske i ukupne razvijenosti Općine i Grada koji bi bio znatno iznad prosječne razvijenosti Kantona. Cilj je da se postojeći kapaciteti za koje je to ekonomski prihvatljivo obnove, dograde i obezbjedi njihovo puno funkcionisanje.



- Restrukturiranje budućeg ekonomskog razvoja na liniji ostvarivanja veće ekonomske efektivnosti i boljeg korištenja raspoloživih vlastitih resursa obezbjediće se bržim razvojem turizma kome treba i dalje davati prioritet u strukturi budućeg društveno-ekonomskog razvoja Grada i Općine.
- Podizanje životnog standarda stanovništva putem bržeg zapošljavanja, podizanje sadašnjeg veoma niskog nivoa plata, unapređenje socijalne zaštite starog i iznemoglog stanovništva, invalida rata porodice poginulih boraca i sl.
- Unaprediti ravnomjernost u razvoju cijele teritorije Grada koja će se postići ravnomjernom izgradnjom planirane saobraćajne i komunalne infrastrukture. Unepređenjem komunikacijskih veza, stvaraju se uslovi za kvalitetnije i ekonomičnije korištenje urbanog prostora Grada.
- U planskom periodu koji treba da bude izraz tempa privrednog rasta, realizirati opredjeljenje ka punoj zaposlenosti stanovništva, posebno onog u Gradu.
- Obezbjediti skladnost između ekonomske osnove i društvene nadgradnje. Ta skladnost se zasniva na čistim ekonomskim osnovama, iako će se zbog funkcije koju grad Bihać ima u Kantonu i Regiji, javljati zahtjevi i za novim sadržajima društvene nadgradnje, međutim, ti sadržaji ne bi smjeli biti potrošači vlastitog dohotka već njegovi generatori.
- Strateški sektori privređivanja u Gradu i Općini i dalje će biti industrija, trgovina i saobraćaj i veze sve dotle dok generiranje vlastitog razvoja ne obezbijedi uslove za kvalitativne promjene ekonomske strukture u pravcu afirmacije i bržeg razvoja tercijarnih djelatnosti malih i srednjih preduzeća sa prioritonom na razvoju turizma.
- Prostorno-funkcionalna struktura Grada u planskom periodu treba da obezbijedi skladan i dinamičan razvoj privrede, društvenih djelatnosti i stanogradnje, otvarajući nove prostorne mogućnosti, omogućavajući im razvijanje ne samo na postojećim lokacijama već i na drugim koje se obezbjeđuju kroz izradu Urbanističkog plana Bihaća 2010-2030 godina.

1.2. Posebni ciljevi razvoja

Definisanje posebnih ciljeva izraz je konkretnih zahtjeva koje su traženi kroz izradu Urbanističkog plana, ali i preciznih prijedloga koje su dali jedan broj poduzeća i mjesnih zajednica, kojima nije svejedno u kom pravcu će se razvijati Grad. Nekih od tih ciljeva su:

- Planirati najvjerovatniji broj stanovnika u određenim godinama planskog perioda.
- Planirati potrebe i broj stambenih jedinica u određenim godinama planskog perioda.
- Primjenjivati plansko korištenje zemljišta.
- Definisanje zemljišta za potrebe stanovanja, rada, društvene infrastrukture, sporta i rekreacije, turizma i posebne namjene.
- Definisanje osnovnih postavki zemljišne politike koja će afirmisati tržišni model gazdovanja svim rasursima Grada, a posebno građevinskog zemljišta.
- Programirano planirati uređenje građevinskog zemljišta i komunalne izgradnje kao osnovne matrice implementacije svih planskih dokumenata, i to ne samo na bazi realnih potreba, već i na osnovu sinteze potreba i stvarnih mogućnosti.
- Obezbjediti korištenje prirodnih resursa stvaranjem optimalnih uvjeta za rad i život uz očuvanje životne sredine
- Razvijati svijest o značaju očuvanja i zaštite životne sredine kao i spoznaje o ograničenosti



prirodnih mogućnosti raspoloživog prostora

- Planirati mjere zaštite graditeljskog i prirodnog nalijeđa
- Prirodne i kulturno-historijske vrijednosti redefinirati,valorizirati i precizno definisati uslove korištenja, imajući na umu da kada se radi o baštini, izgubljene vrijednosti u pravilu se ne mogu kompenzirati stvaranjem novih vrijednosti
- Uređenje vodotoka kroz područje Urbanističkog plana koji ugrožavaju ili onemogućavaju korištenje zemljišta u cilju postizanja potrebne razine zaštite od velikih voda, a sve to u ekonomski prihvatljivim granicama,
- Izrada drenažnih sistema za obaranje nivoa podzemne vode na dijelovima gdje podzemna voda ugrožava normalno korištenje zemljišta.
- Provođenje mjera zaštite zemljišta u cilju smanjenja negativnih uticaja procesa erozije na vodotocima i terenu izloženom degradaciji.
- Zaštita izvorišta voda za piće u skladu sa donesenim odlukama o zaštiti izvorišta.
- Zaštita podzemnih i površinskih voda te pojasa uz vodotoke za planirano korištenje.
- Zaštita biodiverziteta akvatične flore i faune.
- Dostizanje i održavanje propisane kategorije rijeke Une i vodotoka u njenom slivu na nivou koji obezbjeđuje korištenje za različite namjene kao i kontinuirano praćenje i monitoring kvaliteta voda u vodotocima (vodosnabdijevanje, turizam, poljoprivreda, ribarstvo, sport, rekreacija i dr.).
- Planirati mjere za unapređenje zaštite okoliša.
- Definirati zaštitne zone u obuhvatu Plana.
- Planirati zone obnove,rekonstrukcije i sanacije.
- Provoditi odluke o legalizaciji i spriječavanju nove bespravne izgradnje.
- Planirati razvoj privredne infrastrukture kao preduvjeta za razvoj ekonomije.
- Planirati i razvijati one privredne potencijale koji će stvoriti uslove za proizvodno zapošljavanje,efikasnije poduzetništvo u javnom i privatnom sektoru što treba uticati na razvoj povoljne životne sredine i boljeg životnog standarda koji će omogućavati kvalitetan standard svih građana.
- Razvoj privrede usmjeriti na davanje prioriteta malim i srednjim preduzećima
- U budućnosti planirati brži razvoj turizma kao strateški interes Grada i Općine.
- Razvoj turizma usmjeravati i na tzv. „rezidencijalni i visoki turizam“ rangiran kao komercijalni, za šta grad Bihać ima uslove, a za što se trebaju promovirati postojeći i planirati novi visoko kvalitetni objekti i prestižne turističke destinacije.
- Izgradnju Grada planirati kao administrativnog, kulturnog, turističkog, obrazovnog i privrednog centra Općine i Kantona. Oslonac bazirati na funkciji Nacionalnog parka „UNA“.
- Unapređenje razvoja trgovine izgradnjom modernih trgovačkih centra i ugostiteljstva modernizacijom i izgradnjom savremenih ugostiteljski objekata koji trebaju biti prije svega, u funkciji razvoja turizma.
- Podići nivo kvaliteta usluga društvenih djelatnosti u zdravstvu, socijalnoj zaštiti i obrazovanju. Uvesti nove sadržaje u kulturi kao što su pozorište, koncertna dvorana, gradska dvorana i druge prostorne sadržaje, sukladno sa realnim ekonomskim mogućnostima.
- Podizanje nivoa urbanog standarda u funkciji poboljšanja urbanog življenja i privređivanja, podrazumijeva da se u samom Gradu postojeći prostori (ulice, šetališta, parkovi, stari objekti, avlije, bašte i sl.) adekvatno održavaju i štite, a neki i dokompletiraju modernim urbanim sadržajima.



- Rješavanje komunalne i saobraćajne infrastrukture treba da prati potrebe razvoja privrede i potrebe stanovništva grada Bihaća, a prema zacrtanim rješenjima datim i u ovoj prostorno planskoj dokumentaciji.
- Saniranje i izgradnja potrebnih objekata komunalne infrastrukture, a posebno kroz dugoročnu zaštitu izvorišta osigurati stanovništvu Grada, kao i perifernih mjesni zajednica dovoljne količine zdravstveno ispravne vode za piće.
- U planskom periodu osigurati da sva gradska područja zbrinjavaju svoje otpadne vode na ekološki prihvatljiv način i ne izljevaju ih u postojeće vodotokove bez prethodnog prečišćavanja, a u cilju smanjivanja nepovoljnih uticaja na zdravlje stanovništva i životnu okolinu.
- Uspostaviti sisteme odvodnje oborinskih voda u šta se ubraja i odbrana od poplava čime će se osigurati smanjenje ugroženosti stanovništva, stambenih i privredni objekata i poljoprivrednog zemljišta, te stvoriti uslove za korištenje plavnog i močvarnog zemljišta u svrhu razvoja.
- Zbrinjavanje komunalnog i dtugog gradskog otpada riješiti uspostavom regionalne sanitarne deponije.

Ovako postavljeni ciljevi ostavljaju mogućnost da im se u toku realizacije u planskom periodu priključe i neki drugi ciljevi koje će se vremenom i u toku razvojnog procesa objektivno nametati.

Svoju aplikaciju postavljeni ciljevi nalaze u odabranim rješenjima prostornog uređenja Grada koja se situirani u nacrtu Urbanističkog Plana Bihaća 2010-2030. Njihova realizacija će ići paralelno sa realizacijom Urbanističkog plana za kojeg nema niti mogu biti unaprijed date šeme realizacije. To je u osnovi složena kombinacija različitih aktivnosti koje u sprezi doprinose efikasnosti njegove realizacije, a time i ukupnog razvoja grada Bihaća i Općine u cjelini.

U izloženi ciljevi su proizašli iz vremenske distance od vremena kad je izrađen još važeći Urbanistički plan i ciljeva promovirani kroz izrađene razvojne i planske dokumente koje je u međuvremenu Općina Bihać donijela, a koji imaju uticaja na ovaj Urbanistički plan.

To su prije svega: Strategija razvoja općine Bihać 2008.-2013., Studija zaštite obale rijeke Une u gradu Bihaću, Studija zaštite izvorišta Klokot i Privilica, Master plan za otpadne vode grada Bihaća, postojeći Regulacioni planovi koji se provode, Urbanistički projekti, programi za izradu urbanističke dokumentacije historijske jezgre grada Bihaća, legalizacije i Odluke o prostornom uređenju područja općine Bihać.



2. PROJEKCIJA URBANOG UREĐENJA

Projekcija urbanog uređenja grada Bihaća temelji se u suštini na razvojnoj viziji Grada i Općine koja je orjentisana na podizanje sadašnjeg nivoa kvaliteta privređivanja, standarda življenja, kvaliteta prostornih funkcija, stepena prostorne profilacije, prostorne integracije Grada u naseobinskom sistemu Općine, Kantona, Federacije BiH, a time i u državi Bosni i Hercegovini.

2.2. NAMJENA POVRŠINA

Izradi koncepta Urbanističkog plana grada Bihaća prethodila je provedba i usaglašavanje određenih stavova po pitanju prostornog obuhvata do kojeg se došlo tokom provođenja analiza stanja u prostoru i planiranja projekcije urbanog uređenja. Granica obuhvata Urbanističkog plana Bihaća iz 2003. godine iznosila je 3477 ha, a odredbom Odluke o prostornom uređenju područja općine Bihać („Sl. glsnik općine Bihać“ br.9/06), obuhvat je povećan na 4074,37 ha.

Nacrtom urbanističkog plana grada Bihaća 2010. – 2030. planiran je obuhvat od 4211,52ha, sa korekcijom užeg urbanog područja, koje sad ima površinu od 643,93 ha. U obuhvat Plana, odnosno u urbano područje Grada ušlo je 20 mjesnih zajednica. Od navedenog broja 10 mjesnih zajednica u potpunosti su gradske sa svojom površinom i stanovništvom, 10 mjesnih zajednica ulazi u urbano područje djelimično, sa dijelom teritorija i cjelokupnim stanovništvom, sa dijelom teritorija i malim dijelom stanovništva, a neke sa dijelom teritorije bez stanovništva.

Grad Bihać treba preuzeti ulogu jednog od značajnijih privrednih i urbanih centara u Federaciji i državi BiH. To istovremeno znači potpuniju afirmaciju jednog regionalnog značajnog i po osnovu svojih značajnih prirodnih, kulturnih i privrednih potencijala. Urbani koncept predložen ovim planom prati ove ambicije i determinira buduće procese ka ostvarivanju ovog cilja. Prostor u ovom slučaju nije limitirajući faktor razvoja. Polazna osnova koja je korištena za koncept Plana bila je postojeća prostorna organizacija i struktura grada. Na osnovu izvršene valorizacije planirano je kontinuirano širenje grada sa zadržavanjem razmještaja osnovnih gradskih funkcija uz veoma značajne zahvate rekonstrukcije koje imaju karakter generaciskog učinka u kreiranju ovog grada. Metodom eliminacije, odnosno respektiranje ograničavajućih faktora zaštite prije svega rijeka Une i Klokota, kvalitetnog poljoprivrednog zemljišta, područja zaštićenog kulturno-historijskihskog naslijeđa, geomorfoloških osobina tla, došlo se do zaključka da je najpovoljniji pravac širenja stambenih zona na području Ceravaca i dalje ka Žegarskom polju. Drugi pravci razvoja kolektivne izgradnje odvijace se na prostoru Repušina i na prostoru Gornje i Donje Prekounje. Širenjem centralnih gradskih zona urbane opreme na područja Grnje i Donje Prekounje te Repušine, Grad dobija siluetu budućeg regionalnog centra. Detaljan bilans površina prema planiranoj namjeni i načinu korištenja dat je u tabeli koja je u prilogu ovoga teksta.



2.2.1. Šire i uže urbano područje

Osnovni motiv za proširenje granica na istočnom djelu urbanog područja definisanog Odlukom Općinskog vijeća 2006. god. predstavlja potrebu da se ova granica osloni i obuhvati trasu izmještanja M-14 ceste, čime bi se efikasnije štitio planirani putni pojas. Na sjeverozapadnom i zapadnom dijelu proširenjem je obuhvaćen skoro cjelovit prostor MZ Bakšaiš te manji, nenaseljeni dijelovi naselja Jankovac i Bajrići zbog potrebe da se obuhvati lijeva obala rijeke Une i planirana brza gradska cesta, priključak na planirani magistralni pravac: Velika Kladuša-Cazin – Bihać - Bosanska Krupa-Bosanski Petrovac. Ovim obuhvatom uključen je i mali dio naselja Zlopoljac (desetak objekata) radi formiranja rezervisane površine širenja grada Bihaća.

Izvršeno je proširenje granica na zapadnom području (MZ Kamenica), gdje se planira čvorište izmještanja M-5 i regionalne ceste Bihać – Cazin. Najznačajnije proširenje, unutar granica NM Bihać, obuhvatilo je cjeloviti, izgrađeni dio MZ Vedro Polje. Na jugozapadnom području proširenja su motivirana formiranjem rezervata kolektivnog stanovanja u Žegarskom polju. Smanjenje obuhvata izvršeno je jedino u južnom djelu isključivanjem južnog dijela brda Debeljača (šumsko zemljište).

Proširenje užeg urbanog područja, u odnosu na postojeći urbanistički plan 2003. god., izvršeno je u područjima Gornje i Donje Prekounje (motivirano planiranom rekonstrukcijom i prenamjenom industrijske zone u zonu kolektivnog stanovanja i centralnih gradskih sadržaja) te proširenjem zone naselja Repušine do rijeke Klokot.

2.2.2. Zone rekonstrukcije

Ovim planom određene su značajne zone rekonstrukcije u Gornjem Prekounju sa prenamjenom većeg dijela industrijske zone u zonu kolektivnog stanovanja i centralnih gradskih sadržaja. Uklanjanjem i dislokacijom željezničkih kapaciteta i postrojenja sa pratećim objektima i opremom ostvaruju se preduvjeti za formiranje budućeg "gradskog koridora" na potezu Željeznička stanica-obala rijeke Une.

Ovaj prosor rekonstruiše se u dominantan pješački koridor sa značajnim kapacitetima saobraćaja u mirovanju, poslovnim objektima u nizu i drugim sadržajima gradskog karaktera. U centralnom dijelu ovog koridora formira se čvorište značajnih gradskih saobraćajnica koje povezuju zone rekonstrukcije. Navedenim sadržajima i ostvarivanjem pješačke komunikacije (mostovima na Uni) ostvaruje se skladan i funkcionalan odnos sa postojećom centralnom gradskom zonom.

Mišljenjem Komisije za pregled investiciono tehničke dokumentacije JP Željeznice F BiH nije podržano uklanjanje i dislokacija željezničkih kapaciteta bez jasno određenog rezervisanog zemljišta za ove svrhe .

Iz tih razloga Nacrtom plana predlažemo dislokaciju dijela ovih kapaciteta i postrojenja na prostoru u zaleđu postojeće željezničke stanice, unutar planirane radne zone locirane u okruženju Pivare Bihać. Alternativa može biti rezervacija prostora u Ripču koja bi se izvršila izradom i usvajanjem PPO Bihać.

Dislokacija željezničke infrastrukture je od krucijalnog značaja za daljni pravilan i skladan



prostorni razvoj grada Bihaća, što možemo bez pretjerivanja tretirati kao "generacijski zahvat". Druga značajna zona rekonstrukcije je planirana na području Luke, gdje je ispoljen interes za izgradnju značajnih stambenoposlovnih objekata. Izmještanjem stadiona "Jedinstva" na područje Donjeg Prekounja ostvarili bi se preduvjeti za proširenje ove stambenoposlovne zone, koja bi se cestovno povezala planiranom južnom zaobilaznicom (sa tunelom "Debeljača" u završnoj fazi kada se aktivira izgradnja planiranih sadržaja u Žegarskom polju). Izgradnjom i rekonstrukcijom postojeće gradske saobraćajnice bazirane na zatvaranju regulisanog korita Drobnice, ova zona bi se kvalitetnije uvezala na mrežu primarnih gradskih saobraćajnica.

2.2.3. Građevinsko zemljište

Postojeće zone individualnog stanovanja dominiraju u prostornoj organizaciji urbanog područja grada Bihaća. Ovim planom limitira se njihovo prostorno širenje, a daljnja izgradnja bazira se na interpolaciji i povećanju stepena izgrađenosti. Na taj način teži se povoljnijem stepenu iskorištenosti postojeće saobraćajne, komunalne i energetske infrastrukture. Posebno je ispoljena potreba za limitiranjem širenja individualne izgradnje koja je zastupljena u zoni E. i F. gdje se preferira rezervacija prostora za radne zone. Blizina željezničke stanice i pruge te tranzitnih cestovnih tokova orjentirala je Nosioca izrade plana i na ovo opredjeljenje. Izradom i usvajanjem Regulacionog plana Veliki Lug i Bakšaiš stvoreni su preduvjeti za planski usmjerenu izgradnju individualnih naselja. Isti slučaj je i sa naseljima Privilica i Sokolac.

Posljednjih godina u cilju intenziviranja kolektivne izgradnje pristupilo se izradi Regulacionih planova Ceravci, Repušine i Prekounje. Ovim planom predlaže se formiranje zone kolektivnog stanovanja sa pratećim sadržajima centralnih gradskih funkcija u Gornjem Prekounju na području postojeće industrijske zone.

Regulacionim planom Kamenica definisan je prostor radne zone, dok se ovim Urbanističkim planom predlaže formiranje značajnijih površina namjenjenih privrednoj namjeni u Vedrom Polju i Lukama.

Ovisno o mogućnosti odvodnje površinskih voda i formiranja nasutih površina u Kamenici planirane i rezervisane površine radnih zona bi se mogle aktivirati i u ovom planskom periodu. U ovoj zoni rezervisan je adekvatan prostor za sajmište. Manje privredne trgovačke i servisne zone koje su disperzno locirane uz primarne gradske saobraćajnice svih nivoa, zbog olakšane dostupnosti konzumentima.

Veličine ovih zona primjerene su broju potencijalnih konzumenata.

Značajne parkovske i sportsko rekreativne zone koncentrisane su na područjima Ljuljevite Bare (golf igralište, spotrovi na vodi, trim staze u kombinaciji sa parkovskim površinama), Debeljača (gradska park šuma), Pokojska Glavica (hipodrom, sportski tereni, parkovske površine), Kamenica i Prekounje (alternativa rješenja za izmještanje stadiona), i najznačajnija parkovska površina je planirana cjelim priobalnim pojasom rijeke Une.

Značajnije površine rezervisane za primarne objekte komunalne i energetske infrastrukture su površina za izgradnju postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda, izgradnju toplana te izgradnju primopredajne mjerno regulacione stanice gasnog sistema. Unutar urbanog područja postojeća groblja se ne proširuju osim gradskog centralnog groblja. Nakon popune ova groblja trebaju da se konzerviraju.



2.5. POVRŠINE POSEBNE NAMJENE

Analizom postojećeg stanja površina posebne namjene koje u obuhvatu Plana iznose 37,63ha, a koje su disperzno razmiještene na 3 lokaliteta, jedan u MZ Ribić površine 3,55ha i dva lokaliteta u MZ Luke površina 24,85ha i 9,23ha. Iz analize potreba za površinama ove namjene u planskom periodu proizilazi da je potrebno ove površine reducirati, odnosno izvršiti prenamjenu istih. Stoga je ovim Planom predviđeno, da se površine sadašnje kasarne „Adil Bešić“ u planskom periodu tretiraju kao javna i društvena namjena - visoko obrazovanje. Na ovom lokalitetu bi se smijestio dio kampusa Univerziteta u Bihaću, kao i planirani Tehnološki park. Drugi (manji) lokalitet posebne namjene je površina od 9,23ha u MZ Luke koji bi zadržao postojeću namjenu. Osim gore navedenih površina Planom je predviđena i prenamjena površina u MZ Ribić (3,55ha) za rezervat privredne namjene.

2.6. POVRŠINE PLANIRANE ZA BUDUĆI RAZVOJ GRADA

Značajnija izgradnja u planskom periodu odvijace se na područjima Repušine, Ceravci i Donje Prekounje, za koje se rade ili ce se u dogledno vrijeme raditi regulacioni planovi. Ovaj proces pratiće i manji zahvati interpolacije u nedovoljno izgrađenim reonima. Motivi leže u relativno manjim troškovima uređenja građevinskog zemljišta, naročito u segmentu izgradnje primarne saobraćajne, komunalne i energetske infrastrukture. Proces interpolacije mora imati „mjeru“ da ne bi došlo do prevazilaženja limitiranih kapaciteta pomenute postojeće infrastrukture. Ovaj problem posebno se odnosi na kapacitet postojeće gradske saobraćajne mreže.

Navedene zone rekonstrukcije mogu se posmatrati kao zahvat planskog i postplanskog perioda ovisno o tempu razvoja grada Bihaća. Pošto su od vitalnog značaja za proces transformacije Bihaća u grad respektabilne fizionomije preferiramo da se značajan obim ovih zahvata dogodi u planskom periodu.

Pored zona rekonstrukcije ovim Planom određene su zone budućeg razvoja Grada u postplanskom periodu. Zone su određene na osnovu valorizacije postojećih trendova razvoja grada, postojeće izgrađenosti, pogodnosti terena, mogućnosti ekonomski opravdane pripreme i uređenja građevinskog zemljišta i tome slično. Najznačajnija zona kolektivnog stanovanja planirana je na Žegarskom polju i djelu Vedrog polja. To je logičan nastavak postojećeg razvojnog pravca naselja Ceravci, čime bi se zaokružio koncentričan areal Grada oslonjen na logičnu optimalno postavljenu matricu gradske saobraćajne mreže. Ovu pogodnost prate i optimalni morfološki uvjeti terena značajni za rješavanje komunalne infrastrukture (naročito odvodnje fekalnih i oborinskih voda).

Rezervati individualnog stanovanja su određeni u naselju Sokolac i djelu MZ Bakšaiš (lijeva obala Une). Kvalitet ovih prostornih cjelina je takav da zavrjeđuje detaljan planski pristup. Značajna pažnja posvećena je i rezervaciji adekvatnog prostora za radne zone čija bi se realizacija odvijala u postplanskom periodu. Zone budućeg razvoja grada u ovom planskom periodu se većinom dijelom tretiraju pod poljoprivrednom namjenom do privođenja postplanskoj namjeni.



2.7. SAOBRAĆAJ

2.7.1. Geoprometne odrednice

Strateškim planom razvoja Općine Bihać definisana je vizija bazirana na prethodnoj analizi postojeće situacije, razvojnih potencijala i resursa. Bihać kao kantonalni i univerzitetski centar najrazvijeniji je grad u regiji s visokim standardom života i mogućnostima koje garantiraju kvalitetan život s progresivnim poslovnim okruženjem koje privlači investicije.

Dakle, na osnovu ove izjave o viziji, usvojena su strateška opredjeljenja koje je neophodno implementirati tokom izrade Urbanističkog plana Grada Bihaća 2010 - 2030.

Mogućnosti razvoja malih i srednjih poduzeća kroz uređenje poslovnih zona, te razvoja turizma zbog povoljnog geografskog položaja i izuzetnih prirodnih vrijednosti ovog područja, iziskuju potrebu unapređenja komunalne i saobraćajne infrastrukture, stvaranje nove fizionomije Grada i njegovog uzornog afirmiranja unutar šireg okruženja. Između ostalog jedno od najbitnih strateških opredjeljenja koju navodimo je:

Saobraćajno rješenje uskladiti sa projektom izmjешtanja trasa magistralnih cesta M-5 i M-14 te planiranom trasom koridora brze ceste sjeverozapad-jugoistok, odnosno nastavka koridora Treće razvojne ose koja ide od Novog Mjesta preko Krapine do Slunja ka Velikoj Kladaši i dalje prema Srednjoj Bosni.

Sveobuhvatna analiza mogućih cestovnih pravaca definisana ovim strateškim opredjeljenjima može se bazirati na sljedećim postavkama koje imaju vrlo značajne implikacije u procesu kreiranja saobraćajnog koncepta Urbanističkog plana Grada Bihaća:

- Izmještanje magistralnog cestovnog prometa iz kanjona rijeke Une između Bihaća i Bosanske Krupe.
- Definisanje trase regionalne (alternativno magistralne) ceste Bužim - Cazin - Bihać kojom se uvezuju općinski centri s lijevog platoa rijeke Une sa Kantonalnim centrom.
- Definisanje trase magistralnog pravca M-14 na potezu Bihać – Bosanska Krupa desnim platom rijeke Une.
- Definisanje trase brze (alternativno magistralne) ceste koridorom Velika Kladaša – Cazin – Bihać – Bosanski Petrovac – Ključ.

Zbog definisanih strateških opredjeljenja razvoja cestovne mreže Republike Hrvatske cestovni pravac Bihać – Izačić treba tretirati kao značajniji magistralni pravac do realizacije brze (alternativno magistralne) ceste Velika Kladaša – Bihać.

Sukladno programu razvoja cestovne mreže Republike Srpske potrebno je iznaći alternativna rješenja povezivanja Bihaća sa Sarajevom. Potrebno je izvršiti komparativu analizu dionice Bihać – Bosanski Petrovac – Ključ (i dalje ka Srednjoj Bosni) sa dionicom Bihać – Bosanska Krupa – Bosanski Novi (alternativno Bihać – Bosanska Krupa – Sanski Most – Prijedor). Varijanta sa povezivanjem jakim cestovnim pravcem na Bosanski Novi (alternativno Prijedor) ima svoje prednosti zbog mogućnosti povezivanja na autoput ka Sisku i dalje ka Zagrebu mrežom autoputeva Republike Hrvatske



2.7.2. Koncept razvoja cestovne mreže

Uvažavajući sve mogućnosti i alternativna rješenja cestovnog povezivanja usložnjava se planerski pristup kreiranja prostorne organizacije grada Bihaća. Zbog nedostatka jasno izražene strategije razvoja cestovne mreže na državnom nivou, potrebno je sve mogućnosti i opcije uzeti u obzir i formirati fleksibilan pristup ka rješavanju ove problematike.

Ovim planom neophodno je prije svega prihvatiti projektna rješenja izmještanja trase magistralne ceste M-5 (Pritoka-Bihać-Izačić) i magistralne ceste M-14 (Bihać-Bos. Krupa). U tom cilju potrebno je rezervirati prostor unutar urbanog područja grada Bihaća za realizaciju ovih projekata, te uskladiti mrežu gradskih saobraćajnica sa konekcijom na ove magistralne ceste. Shodno mišljenju Komisije za pregled investiciono tehničke dokumentacije JP Željeznice F BiH podržano je rješenje ukrštanja trase M-5 i željezničke pruge prelazom u nivou čime bi se u znatnoj mjeri umanjila investiciona ulaganja izmještanja M-5. Realizacijom primarnog cestovnog pravca Velika Kladuša-Cazin-Bihać u znatnoj mjeri će se smanjiti intenzitet tranzita na M-5 i time opravdati opredjeljenje za prelaz u nivou.

Projektovanim čvorištem u Kamenici predviđena je veza M-5 i regionalne ceste Cazin-Bihać. Zbog izmještanja magistralnog pravca iz kanjona Une projektovana je trasa regionalne ceste Cazin-Bihać preko naselja Bašani sa izmještanjem postojeće trase kroz naselje Turija. Zbog loše geološke građe i prolaska kroz postojeću naseljinsku strukturu dionice Bašani-Kamenica potrebno je analizirati alternativnu dionicu Bašani-Jankovac-Pokoj-Mali Lug sa vezom na projektovanu trasu M-14. Ova alternativna trasa položena je na terenu povoljne geološke građe (dolomit i krečnjaci) dolinom potoka Jankovac bez konflikta sa naseobinskom strukturom, lijevom obalom rijeke Une tangira naselje Pokoj, kraćim tunelom prije premoštavanja rijeke Une i željezničke pruge te obodom urbanog područja grada Bihaća veže se na M-14 kojom bi se dizala na Grabeški plato.

Ovo alternativno rješenje omogućava optimalan tranzitni tok iz pravca graničnog prelaza Velika Kladuša-Cazin sa denivelisanim prelazom preko željezničke pruge mostom na rijeci Uni u Pokoju. U ovom slučaju čvorištem u Jankovcu oformio bi se, brzom gradskom cestom, glavni prilaz gradu Bihaću iz pravca Cazina i izvršila konekcija sa M-5 planiranim alternativnim čvorištem u Kamenici.

2.7.3. Koncept razvoja gradske ulične mreže

Denivelisanim kružnim raskršćima u Malom Lugu i Bakšaičkom polju, povezuju se trase M-14 i M-5, te ostvaruje veza sjevernog i južnog dijela grada sa M-5. Relativno povoljan položaj ovih denivelisanih kružnih raskršća omogućava se rješavanje presjecišta gradskih cesta nižeg ranga sa M-5 jednostranim ulivno- izlivnim kolovoznim trakama.

Koncept razvoja gradske ulične mreže temelji se na sljedećim postavkama:

- Vanjski saobraćajni prsten grada Bihaća tvorile bi trasa izmještena M-14 i M-5 ceste i planirana gradska cesta distributivnog karaktera oformljena od:
 - dijela postojeće trase M-5 od Orljana do Prekounja,
 - planirane gradske ceste zaobilaznice kojom se povezuje Prekounje i naselje Luke sa planiranim mostom preko rijeke Une i tunnelskim prodorom Debeljača,



- planirane gradske ceste kojom se povezuje naselje Luke sa planiranim rezervatom kolektivnog stanovanja Žegarsko polje tangirajući univerzitetski kampus,
- planirane gradske ceste kojom se povezuju naselje Žegarsko polje, Ceravci i Repušine.
- Postojeće ceste za Kamenicu (ul. Irfana Ljubijankića) koja se čvorištem u Kamenici povezuje na projektovanu cestu M-5.

Formiranje ovog prstena u cijelosti očekuje se u postplanskom periodu nakon aktiviranja gradnje u Žegarskom polju. Kapitalni objekat na ovoj trasi je tunel „Debeljača“ dužine 300 m čija se izgradnja može opravdati planiranom gradnjom u Žegarskom polju i Lukama.

- Redukciju vanjskog saobraćajnog prstena formira:
 - projektovana devijacija Puta Avnoja,
 - planirana gradska cesta koja prolazi područjem rekonstrukcije (Gornje Prekounje) devastirane industrijske zone u zonu kolektivnog stanovanja i centralnih gradskih sadržaja, i spaja Gornje Prekounje preko Bakšaičkog polja i planiranog mosta na rijeci Uni s Repušinama.
 - Treću dionicu ovog prstena sačinjava planirani bajpas od čvorišta sa ulicom Irfana Ljubijankića do naselja Ozimice, ulica Trg Zlatnih Ljiljana spajanjem na ulicu Mehmedalije Maka Dizdara te ulica 502 viteške brigade,
 - Završnu dionicu predstavlja dio vanjskog prstena tj. planirani prijelaz preko rijeke Une i spoj na devijaciju Puta Avnoja.
Zbog limitirane propusne moći ulica 502 Viteške brigade i 501 Viteške brigade potrebno je uspostaviti režim jedno smjernog saobraćaja djelovima ovih ulica i ulicom Vasif-bega Bišćevića.
Za uspostavljanje ove redukcije vanjskog saobraćajnog prstena neophodno je ukloniti nekoliko individualnih objekata.
- Prvi saobraćajni prsten koji reguliše saobraćaj u užem gradskom jezgru sačinjava:
 - dionica devijacije puta Avnoja
 - dio ulice Jablanska do pruznog prelaza
 - planirana gradska cesta koja se veže na postojeći most Bakšaišu
 - planirana gradska cesta obalnim područjem u repušinama
 - Sarajevska ulica
 - ulica Mehmedalije Maka Dizdara
 - ulica 502 viteške brigade
 - planirana gradska cesta koja preko planiranog mosta se veže na devijaciju Puta Avnoja.

Mrežom primarnih i sekundarnih gradskih ulica uvezuju se pojedini djelovi grada na definisane saobraćajne prstene.



2.7.4. Saobraćaj u mirovanju i pješački saobraćaj

Rješavanje problema saobraćaja u mirovanju odvija se u dva pravca. Prvi pravac rješavanja sastoji se u propisivanju uvjeta nove izgradnje u još ne izgrađenim gradskim područjima, principom "objekat sa pratećim odgovarajućim parkingom unutar jedne parcele". Drugi je iznalaženje pogodnih lokacija za uređenje parking prostora u centralnom dijelu grad. Ove lokacije su povezane planiranim prvim saobraćajnim prstenom. Najznačajni planirani parking prostor nalazi se u području Repušina oslonjen na gradsko jezgro. Na njega se prvim saobraćajnim prstenom nadovezuje planirani parking prostor oformljen zatvaranjem otvorenog regulisanog korita Drobnice. U nastavku prvog prstena prelaskom preko planiranog mosta Prekounje ulazi se u zonu rezervisanu za izgradnju i izmještanje sportskih objekata (stadiona i dvorana) u sklopu koje je značajan prostor parkinga. Regulacionim planom Prekounje rezervisan je adekvatan prostor za planirane centralne gradske sadržaje (tržni centar, bus terminal, džamija). Posebnu pažnju potrebno je posvetiti sadržajima saobraćaja u mirovanju pri izradi detaljnog plana zone rekonstrukcija u Gornjem Prekounju na području izmještanja željezničke prateće infrastrukture.

Izmještanjem ove infrastrukture dobio bi se širok longitudinalni gradski koridor od željezničke stanice do rijeke Une. Rubom ovog koridora rezervisao bi se prostor za izgradnju centralnih gradskih sadržaja uz značajne površine i objekte saobraćaja u mirovanju (vajnskog, parternog i podzemnog). Pored kolskih planirane su i jake pješačke komunikacije unutar ovog koridora. Kontakt sa historiskim jezgrom grada ostvarivao bi se isključivo pješačkim prelazima preko rijeke Une. Širina i planirani sadržaji ovog gradskog koridora oslonjenog na planirane zone kolektivnog stanovanja značajni su za formiranje nove fizionomije grada.

Predloženim saobraćajnim konceptom ostvaruje se jednostavan pristup iz svih pravaca ovoj zoni. Planirani kapaciteti saobraćaja u mirovanju i širok pješački koridor preko rijeke Une značajno bi rasteretili uži gradski centar od motornog saobraćaja.

Regulacionim planom Prekounje, planiran je pješački koridor dijelom postojeće trase M-5. Urbanističkim projektom gradskog trga, čija je izrada u toku, definisani su pješačke zone i komunikacije koje su jednim dijelom oslonjene na postojeće i planirane pješačke mostove. Regulacionim planovima „Repušine“ i „Ribička Otoka“ planirani su pješački mostovi kojim se riječne otoke povezuju sa obalama. Pješačkom komunikacijom tretira se i pothodnik kojim se gradsko jezgro povezuje sa područjem Harmana. Ukidanjem kolskih pružnih prelaza stvara se potreba za izgradnjom denivelisanih ukrštanja pješačkih komunikacija sa željezničkim kolesjekom. Tehnički taj zahvat je moguće riješiti pješačkim podhodnikom ili pasarelom. Zbog problema odvodnje nije ekonomski opravdano primjeniti pothodnik pa s toga primjena pasarele nema alternative. U ovom slučaju treba voditi računa o problemu premoštavanja kontaktne mreže a usponske djelove pasarele potrebno je izvoditi paralelno sa trasom pruge (zbog blizine postojeće ceste).



2.7.5. Željeznički saobraćaj

Uloga željezničkog saobraćaja u razvoju grada Bihaća bila je veoma značajna komponenta. Položaj trase imao je značajan uticaj na prostornu organizaciju i formiranje razvojnih pravaca grada. U okvirima bivše države ovaj infrastrukturni sistem nije imao alternativu i funkcionisao je kao integralni dio državnog pa i evropskog transportnog sistema.

Raspadom države došlo je do deintegracije ovog sistema ne samo na državnom nego i na entitetskom nivou.

R. Hrvatska izgradila je alternativni željeznički pravac, gotovo paralelan Unskoj pruzi, i time ugrozila funkciju nekad značajnog željezničkog pravca, pa se time izgubio bilo kakav interes R. Hrvatske da održava ovaj pružni pravac.

Za očekivati je da će se ulaskom država nastalih raspadom Jugoslavije u EU promijeniti tokovi roba iz Srednje Europe ka jadranskim lukama. Zbog skraćanja prevoznog puta Unskom prugom ponovo će se javiti interes za njenu funkciju unutar evropskog transportnog sistema. Izvjesno je da će se režim putničkog, a naročito robnog prevoza morati prilagoditi uvjetima njenog prolaska kroz Nacionalni park „UNA“.

Svojom trasom unutar urbanog područja, pratećim obijektima i instalacijama, Unska pruga postaje ozbiljan limitirajući faktor razvoja grada Bihaća.

Posebno se to odnosi na željezničke kapacitete i postrojenja sa pratećim objektima i opremom (depo za vuču vozova, radionica održavanja šinskih vozila, radionica ZOP-a sa skladištima materijala te trijagl sa priključnim kolosiječnim vezama za industrijski kolosijek) koja prosto dezintegriše Grad. Ovim planom predlaže se uklanjanje i dislokacija istih u Ripač ili u neposrednom okruženju željezničke stanice Bihać. U slučaju da se dislokacija izvrši u Ripač potrebno je adekvatnu lokaciju iznaći unutar PPO Bihać. Druga mogućnost je da se ovim Urbanističkim planom rezerviše prostor u neposrednom okruženju postojeće željezničke stanice Bihać te unutar planirane proizvodne radne zone koja je locirana između željezničke stanice i Pivare Bihać. Za ovu mogućnost izvršili smo adekvatnu rezervaciju prostora koja je optimalno locirana u odnosu na tranzitne cestovne pravce M-5 i M-14 a ne limitira pravilan razvoj gradске strukture. Ova radna zona može biti veoma interesantna za aktuelnu potrebu lociranja planiranih pogona za preradu gipsa zbog blizine željezničke stanice.



2.9. PRIVREDA

2.9.1. Orientacioni razmještaj privrede u prostoru

Uspješnost privrednog razvoja neposredno zavisi od niza faktora i interesa koji se javljaju i djeluju u prostoru. Od objedinjavanja svih činilaca po osnovu valorizacije i ocjene ukupnih prostornih vrijednosti, njegovih stvarnih prirodnih, društvenih i demografskih potencijala, procesa i odnosa koji se u njemu odvijaju ovisi i orijentacija pravaca razmještaja privrednih sadržaja u prostoru. Dobar odabran prostorni model razvoja privrede na konkretnom lokalitetu može pospješiti, a često i ubrzati planiran privredni razvoj. Policentričan sistem prostornog razmještaja privrednih kapaciteta uspješno smanjuje pritisak na urbane sredine i utiče na ravnomjeran razvoj poslovnih zona u kontekstu ekonomskog razvoja Grada. Pojam „zona“ predstavlja prostor koji je po veličini ograničen. Poslovna zona predstavlja ograničen prostor u kojem se realizuje određena poslovna ili privredna djelatnost. Tako se u praksi razlikuju proizvodno - poslovne zone, zanatsko-poduzetničke zone, uslužne, poljoprivredne, turističke, informatičke, tehnološke zone, zone centara za razvoj i transfer tehnologija, poduzetničke inkubatore i sl.

Navedene zone mogu se po veličini i namjeni razvrstati u tri grupe:

- Specijalizovane zone,
- radno poslovne zone (gdje se koncentriše industrija i veća preduzeća) i
- poduzetničke zanatske zone (u kojima se uglavnom koncentrišu mala preduzeća i poduzetnici).

Konceptom Urbanističkog plana grada Bihaća 2010. – 2030., definisanjem radnih zona omogućava se efikasno upravljanje prostorom, te značajna racionalizacija u procesu izgradnje uređenja i korištenja prostornih resursa. Sa raspoloživim prostorom se mora raspolagati sa osjećajem dobrog korisnika uvažavajući princip da ekonomija ne smije ugrožavati vrijednosti prostora kao što ni prostor ne smije biti kočnica razvoju ekonomije. U tim koordinatama Bihać će graditi vlastiti koncept održivog razvoja afirmirajući razvoj ekonomije u prostoru tako da se isti koristi na minimalnom nivou uz maksimalne ekonomske efekte i uz puno uvažavanje zakona prostorne istrajnosti. Osnivanje proizvodno- radnih zona i poslovnih zona mogu biti osiguravanje dugoročnih uslova za razvoj malih i srednjih preduzeća i proizvodnog zanatstva, dugoročno smanjivanje i ublažavanje nezaposlenosti i podsticaja investitora na otvaranje novih radnih mjesta. U koncept Plana je uvedeno pitanje premještanja dijelova postojećih industrijskih proizvodnih pogona iz centralnih dijelova Grada. Provođenjem ove ideje stvorili bi se uslovi da se predmetni prostor koristi za adekvatnije profitabilne poslovne i stambeno-poslovne sadržaje. Planom se predviđaju nove lokacije za širenje proizvodnih zona izvan užeg urbanog područje Grada. Planirani prostori za ovu namjenu su na Planu označeni u zoni **C** na lokalitetima Podvinice, MZ Ružica i MZ Mali Lug cca 39,0 ha. Veće proizvodne površine, date su u zoni **D** na lokalitetima: Malog Luga cca 38,0 ha, cca 20,0 ha u Pokoju i u Velikom Lugu cca 16,0 ha čisto proizvodne namjene. U zoni **H** na tromeđi mjesnih zajednica Ozimice, Luke i Vedro Polje planirane su veće površine privredne i proizvodne namjene cca 45,0 ha. U zoni **G** u mjesnoj zajednici Kamenica planirano je cca 30,0 ha površine za privredne i proizvodne namjene. Ostale male planirane površine ove namjene su disperzno raspoređene u prostoru obuhvata Urbanističkog plana.



2.9.2. Razvoj turizma

Imajući u vidu orijentaciju na snažni razvoj turizma za očekivati je brži i savremeniji razvoj trgovine i ugostiteljstva koji trebaju biti u funkciji turizma. Zbog turizma će se i nivo urbane opreme Grada u planskom periodu bitnije kvalitativno i kvantitativno povećati u odnosu na sadašnje stanje, što se mora ugraditi u koncept prostornog uređenja Grada i Urbanističkog plana.

Podsticanju bržeg razvoja turizma i uopće doprinos razvoju privrede daće više nego do sada saobraćaj, za čiji se razvoj očekuje da bude znatno brži nego do sada.

Raspoložive turističke vrijednosti, kvalitet saobraćajnih veza na širem planu, blizina sa turističkim destinacijama u susjednoj R.Hrvatskoj, pretpostavka su bržeg efektuiranja bogate turističke ponude Bihaća, a time i daleko bržeg razvoja turizma nego do sada. Bihać ne bi smio, kao do sada, gledajući sa aspekta turizma, biti "mjesto u prolazu" već u ciljnomo dolaženju turista u Bihaćke turističke destinacije, kao i veće zadržavanje onih koji idu ka drugim turističkim destinacijama. Na kompletiranju turističke ponude veoma je značajna uloga zanatstva, kućne radinosti, trgovine, ugostiteljstva koji bi u drugačijem odnosu prema turizmu mogli značajno unaprijediti njegov, a time i sopstveni razvoj.

Za očekivati je i promjene u smislu bržeg i savremenijeg razvoja poljoprivrede na široj teritoriji općine te razvoja prerađivačkih kapaciteta na toj osnovi. Proizvodnja hrane, za koju postoje mogućnosti na ovoj općini, je bitan segment i odrednica budućeg ukupnog razvoja općine Bihać, a posebno razvoj putem vlastite proizvodnje hrane primjerene uslovima i mogućnostima razvoja poljoprivrede iskazala bi se sva originalnost ovog područja u kompletiranju ukupne ponude životnih namirnica, a posebno za potrebe turizma.

Vode rijeke Une, Klokota, Dobrinice i Dobrenice i Midžića jezera, banja Gata, blizina slapova na Uni, sojeničko naselje Ripač i ostale Ripačke znamenitosti, srednjevjekovno naselje Sokolac, Glavica-Humci, pored drugih kulturno-istorijskih vrijednosti, samo su neke od tačaka u prostoru koje su sa gledišta saobraćaja, u vezi sa turizmom kao značajnom orijentacijom Bihaća veoma privlačne. U planskom periodu trebaju se prostorno aktivirati i opremiti svi pobrojani segmenti kao atraktivne turističke sekvence ili destinacije koje će uticati na razvoj turizma kao značajne privredne grane.