

STRATEGIJA RAZVOJA BICIKLIZMA U OPŠTINI KOLAŠIN

- nacrt -



Ovaj projekat finansira
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje
Centre for Civic Education

FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG



STRATEGIJA RAZVOJA BICIKLIZMA U OPŠTINI KOLAŠIN

Izdavač: NVO Biciklo.me

Autorski tim: Stefan Bulatović, Jelena Anđelić

Stručna saradnica: Sonja Dragović

Partneri na projektu: NVO A New Beginning – Novi početak i NVO Bijeli ljiljan

Grafički dizajn: Srđa Dragović

Godina izdavanja: 2022.

Ova strategija nastala je u sklopu projekta „Sjeverom na dva točka“, koji realizuje nevladino udruženje Biciklo.me u partnerstvu sa nevladinim organizacijama Novi početak iz Kolašina i Bijeli ljiljan iz Rožaja. Projekat finansira Evropska unija u sklopu šireg projekta „OCD u Crnoj Gori – od osnovnih usluga do oblikovanja politika – M’BASE“, koji sprovodi Centar za građansko obrazovanje (CGO), u partnerstvu sa njemačkom fondacijom Friedrich Ebert (FES), NVO Centar za zaštitu i proučavanje ptica Crne Gore (CZIP) i NVO Politikon mreža, a u saradnji sa Ministarstvom javne uprave, digitalnog društva i medija i Kancelarijom za evropske integracije Vlade Crne Gore.

Sadržaj ovog dokumenta isključiva je odgovornost NVO Biciklo.me i ne odražava nužno zvanične stavove Evropske unije.



Ovaj projekat finansira
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje
Centre for Civic Education



UVOD

Strategija razvoja biciklizma u opštini Kolašin za period 2022–2026. godine je dokument kojim se daju smjernice za poboljšanje uslova za upotrebu bicikla u svrhu prevoza i rekreacije na teritoriji ove opštine. Ovo je prvi dokument ovakvog tipa koji se donosi za Kolašin, a sadrži prikaz postojećeg stanja u pogledu uslova za vožnju biciklom i konkretne mjere i preporuke o načinima na koje Opština Kolašin može podstaći i promovisati ovaj vid mobilnosti.

Ova strategija nastala je u sklopu projekta „Sjeverom na dva točka“, koji realizuje nevladino udruženje Biciklo.me u partnerstvu sa nevladinim organizacijama Novi početak iz Kolašina i Bijeli ljiljan iz Rožaja. Projekat finansira Evropska unija u sklopu šireg projekta „OCD u Crnoj Gori – od osnovnih usluga do oblikovanja politika – M’BASE“, koji sprovodi Centar za građansko obrazovanje (CGO), u partnerstvu sa njemačkom fondacijom Friedrich Ebert (FES), NVO Centar za zaštitu i proučavanje ptica Crne Gore (CZIP) i NVO Politikon mreža, a u saradnji sa Ministarstvom javne uprave, digitalnog društva i medija i Kancelarijom za evropske integracije Vlade Crne Gore.

Strategija proizilazi iz Plana održive urbane mobilnosti, kojeg je Opština Kolašin usvojila u maju 2021. godine. Taj plan je strateški dokument kojim se stvaraju preduslovi za održivo planiranje mobilnosti i rješavanje saobraćajnih izazova u urbanim područjima kroz uravnotežen tretman svih vidova prevoza. U Planu se biciklo tretira kao ravnopravno, održivo i poželjno prevozno sredstvo, za čiju upotrebu je potrebno stvoriti odgovarajuće uslove.

Cilj ove strategije je da se stvore preduslovi za upotrebu bicikla kako bi se unaprijedio kvalitet života u Kolašinu. Naime, boljim uslovima za kretanje biciklom poboljšaće se zdravlje građana i građanki, kvalitet vazduha i bezbjednost u javnom prostoru. Osim toga, poboljšanje uslova za ovaj vid mobilnosti pomoći će i ekonomskom razvoju Kolašina i osnažiti njegovu turističku ponudu.

U pripremi dokumenta je konsultovana šira zainteresovana javnost, počev od samih korisnika bicikala, preko građana i građanki Kolašina različitih uzrasta i stavova, pa do donosilaca odluka. Strategija se zasniva na analizi postojećih uslova za vožnju biciklom, koja je urađena uz pomoć terenskog obilaska grada, ankete o putnim navikama građana, individualnih intervjuja i pregleda relevantnog pravnog i strateškog okvira. Na osnovu analize formulisani su strateški ciljevi ove strategije, kao i odgovarajući

indikatori. Strategija dalje sadrži preporuke sa konkretnim mjerama, koje su izložene u okviru četiri stuba: planiranje, infrastruktura, parkiranje bicikala i cikloturizam. Na kraju dokumenta nalazi se akcioni plan, kojim se daje pregled aktivnosti sa odgovornim subjektima, vremenskim rokovima za realizaciju i finansijskim pretpostavkama.

ZAŠTO ULAGATI U UPOTREBU BICIKLA?

Biciklo je zdrav, održiv i pristupačan vid prevoza koji ne zagađuje životnu sredinu i ne zauzima puno prostora, a istovremeno čini da gradovi dobiju humanije lice. Budući da omogućava brzo prelaženje kratkih udaljenosti, biciklo je najefikasnije prevozno sredstvo u malim i gusto naseljenim urbanim područjima kakvo je gradsko naselje Kolašin.

S druge strane, postoji niz prednosti upotrebe bicikla, a u nastavku slijedi pregled nekoliko njih:

Zdravlje: Brojne studije su pokazale da vožnja biciklom ima pozitivan uticaj na zdravlje ljudi. Između ostalog, korišćenjem bicikla može se produžiti životni vijek i kvalitet života u starijoj dobi. Osim toga, ovaj vid fizičke aktivnosti smanjuje rizik od razvijanja karcinoma, kardiovaskularnih bolesti i gojaznosti. Takođe, ima značajne pozitivne efekte na mentalno zdravlje, jer umanjuje stres i poboljšava koncentraciju, a postoje dokazi i da ublažava uticaj demencije kod starijih.

Mobilnost: Biciklo je najefikasniji vid prevoza na kratkim udaljenostima (do 5 km), jer omogućava lako i brzo kretanje. Osim toga, biciklo pomaže u smanjenju saobraćajnih gužvi, iz prostog razloga što zauzima manje prostora od automobila. Drugim riječima, što se više ljudi odluči za kretanje biciklom umjesto automobilom, to će i protok ljudi u saobraćaju biti bolji.

Ekonomija: Ulaganjem u upotrebu bicikla direktno se doprinosi lokalnom privrednom razvoju, otvaranju novih radnih mjesta, rastu prometa u trgovini i ugostiteljstvu, smanjenju troškova i povećanju vrijednosti nekretnina. Pored toga, svaki kilometar pređen autom košta društvo šest puta više nego kilometar pređen biciklom.¹

¹Gössling, S. & A. S. Choi. 2015. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. [Transportne tranzicije u Kopenhagenu: Poređenje troškova automobila i bicikala]. *Ecological Economics* 113, 106-113, DOI: 10.1016/j.ecolecon.2015.03.006.

Životna sredina: Biciklo ne proizvodi buku i ne emituje štetne gasove i čestice. To znači da gradovi i naselja sa većim udjelom biciklističkog saobraćaja imaju čistiji vazduh i manje buke od onih u kojima dominira motorni saobraćaj, pa su zato prijatniji za život, ali i pogodniji za biljni i životinjski svijet.

Zajednica: Kada se ulice prilagode za kretanje biciklom, onda se povećava i bezbjednost za sve učesnike u saobraćaju. Na taj način se omogućava djeci i starijima da voze biciklo u bezbjednijem okruženju. Takođe, vožnja bicikla daje ljudima više prilike za komunikaciju sa drugima u javnom prostoru, čime se poboljšavaju društveni odnosi i jača zajednica.

Jednakost: Biciklo doprinosi pravednijem društvu, jer predstavlja pristupačan i pouzdan vid prevoza za ljude koji nemaju pristup drugim načinima transporta. Na taj način se djeci, mladima, starima i svima onima koji nemaju automobil omogućava da se samostalno kreću. Osim toga, izgradnjom biciklističke infrastrukture se daje prilika i osobama sa invaliditetom da budu mobilniji.



Foto: Biciklo.me

RELEVANTNI ZAKONODAVNI I STRATEŠKI OKVIR

Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine

U Nacionalnoj strategiji održivog razvoja do 2030. godine se, između ostalog, naglašava potreba za podsticanjem održive mobilnosti i projektima za uspostavljanje integrisanog, multimodalnog sistema održivog saobraćaja. Jedna od podmjera za postizanje strateškog cilja koji se odnosi na smanjenje emisija sa efektom staklene bašte do 2030. godine predviđa poboljšanje energetske efikasnosti u sektoru saobraćaja kroz promociju i uvođenje alternativnih vidova mobilnosti, uključujući biciklistički prevoz.

Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi²

Ovim pravilnikom, koji je izrađen i usvojen 2021. godine, propisani su tehnički zahtjevi za projektovanje i izgradnju biciklističke infrastrukture u Crnoj Gori. Ti zahtjevi odnose se na različite vrste biciklističkih saobraćajnica, saobraćajnu signalizaciju i opremu, parkirališta za bicikla i njihovu opremu, prostore za smještanje bicikala i sisteme javnih bicikla.

Prostorno-urbanistički plan opštine Kolašin

U Prostorno-urbanističkom planu (PUP) se, između ostalog, navodi da bi trebalo dati prioritet aktivnim oblicima prevoza u odnosu na automobile. Osim toga, prepoznat je potencijal bicikla za unapređenje turističke ponude u Kolašinu, posebno kroz uređenje i obilježavanje pješačko-biciklističkih staza u planinskom pojasu opštine, te njihovo povezivanje sa širom mrežom biciklističkih i pješačkih staza. Stiče se utisak da se vožnja biciklom dominantno posmatra kao vid rekreacije, a ne kao ravnopravan vid gradske mobilnosti.

Plan održive urbane mobilnosti opštine Kolašin

Plan održive urbane mobilnosti je lokalni strateški dokument kojim se stvaraju preduslovi za održivo planiranje mobilnosti i rješavanje saobraćajnih izazova u urbanim područjima kroz uravnotežen tretman svih vidova prevoza. U Planu je istaknut potencijal za upotrebu bicikla u urbanom području Kolašina, budući da su

²Službeni list Crne Gore, br. 77/2021.

gotovo sva kretanja u gradu vrlo kratka u pogledu udaljenosti. Ovim dokumentom su predviđene konkretne mjere za poboljšanje uslova i podsticanje upotrebe bicikla kako u svrhu prevoza tako i u svrhu rekreacije i turizma.

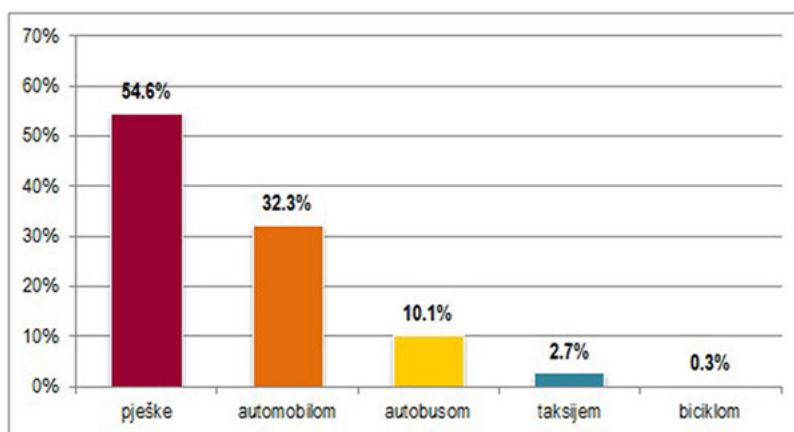
Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2025. godine

U Strategiji razvoja turizma u Crnoj Gori do 2025. godine istaknut je potencijal cikloturizma na području Bjelasice i Komova, koji pripadaju opštini Kolašin. Turizam zasnovan na prirodi koji uključuje planinski biciklizam prepoznat je kao jedan od glavnih turističkih potencijala ovog područja.

ANALIZA TRENUTNOG STANJA

Izazovi

Biciklo je kao prevozno sredstvo u Kolašinu zastupljeno u manjoj mjeri, mada je broj korisnika bicikala porastao tokom pandemije novog koronavirusa. U pripremi strategije sprovedeno je istraživanje putnih navika građana/ki Kolašina, koje je obuhvatilo 328 ispitanika svih uzrasta. Istraživanje je pokazalo da se Kolašinci najradije kreću pješke (njih 54,6%) ili automobilom (32,3%), dok je broj ljudi koji koristi biciklo za prevoz zanemarljiv i kreće se tek oko 0,3% (v. Grafik 1).



Grafik 1: Kako se građani i građanke Kolašina najčešće kreću kroz grad?

Ključna prepreka biciklizmu kao vidu mobilnosti u Kolašinu je nedostatak infrastrukture koja omogućava bezbjedno, lako i efikasno kretanje biciklom. Budući da korisnici bicikla na raspolaganju imaju samo kolovoz, to ih čini ugroženim učesnicima u saobraćaju, zbog čega su mnogi obeshrabreni da koriste ovo sredstvo prevoza. Pored toga, u gradu još uvijek nema dovoljno parkirališta za bicikla, naročito u samom centru grada. Sve to negativno utiče na privlačnost biciklizma kao vida mobilnosti.

Pored nedostatka infrastrukture za kretanje biciklom u urbanom i prigradskom području, u opštinskim dokumentima biciklizam još uvijek nije ravnopravan sa drugim vidovima mobilnosti. Kako je navedeno u prethodnom poglavlju, iako je u PUP-u Kolašin biciklistički saobraćaj označen kao jedan od posebnih ciljeva, biciklizam se u ovom planskom dokumentu uglavnom posmatra kao vid rekreacije.

Dodatan izazov predstavlja i klima, posebno tokom zimskih mjeseci, kada je zbog uobičajenog sniježnog pokrivača ili za vrijeme velikih kiša stepen upotrebe bicikla ograničen. Ipak, ni ti izazovi nijesu nepremostivi.

Neposredan izazov predstavljaju i regionalne saobraćajnice čija je izgradnja u toku. To se prije svega odnosi na buduću autoput od Podgorice do Mateševa i put Lubnice-Jezerine, nakon čijeg se puštanja u rad očekuje pojačani pritisak motornog saobraćaja na urbano jezgro Kolašina. U Kolašinu nije rađena studija procjene uticaja autoputa i puta Lubnice-Jezerine na mobilnost u urbanom centru Kolašina.

Dostignuća

Razvoj biciklizma kao vida mobilnosti u Kolašinu je još uvijek u začetku. Dosadašnje mjere su uglavnom bile usmjerene na stvaranje uslova za biciklizam kao dio ponude za turiste, dok se potrebama mještana nije posvećivala pažnja.

Skupština opštine Kolašin je u maju 2021. godine usvojila Plan održive urbane mobilnosti. U pitanju je lokalni strateški dokument kojim se stvaraju preduslovi za održivo planiranje mobilnosti i rješavanje saobraćajnih izazova u urbanim područjima kroz uravnotežen tretman svih vidova prevoza. Njime se, između ostalog, predviđa niz mjera za poboljšanje uslova za vožnju biciklom. Izrada ove strategije je upravo jedna od mjera koje su predložene Planom.

Kada je u pitanju infrastruktura, Kolašin ima samo jednu (nezavršenu) biciklističku stazu, i to onu uz šetalište pored Tare. Međutim, ova staza nije povezana sa centrom grada. Značajnija dostignuća u pogledu infrastrukture uključuju parkirališta za bicikla

i označavanje turističkih staza u ruralnom i planinskom području. U sklopu projekta „Sjeverom na dva točka“, koji je sproveo nevladino udruženje Biciklo.me uz finansijsku podršku Evropske unije, postavljena su četiri parkirališta za bicikla u gradu, i to ispred OŠ „Risto Manojlović“, Srednje stručne škole „Braća Selić“, Doma zdravlja i Sportskog centra. Takođe, na Donjem trgu postavljeno je jedno natkriveno parkiralište u sklopu projekta „Održiva urbana mobilnost u gradovima Jugoistočne Evrope – SUMSEEC II“, koji je finansirala Njemačka agencija za međunarodnu saradnju (GIZ). Ipak, treba istaći da ovo parkiralište ne sadrži stalke za koje se mogu vezati bicikla, što otežava parkiranje i povećava rizik od otuđenja.



Foto: Damir Krpuljević / Biciklo.me

U sklopu pomenutog projekta koji je podržao GIZ, Turističkoj organizaciji Kolašin je na trajno korišćenje ustupljeno 10 bicikala, za koje je predviđeno da budu iznamljivana turistima i građanima. Pored toga, postavljena su i dva natkrivena parkirališta za bicikla na Trgu Vukmana Kruščića i Trgu borca. Takođe, u sklopu istog projekta izvršeno je mapiranje pješačko-biciklističkih staza, te markacija terena tri pješačko-biciklističke staze na području opštine u dužini od oko 20 km.

U okviru projekta „Biciklom kroz Kolašin” u Kolašinu su označene još dvije rekreativne staze, i to Kolašin-Barutana-Durutovac-Šljivovica i Kolašin-Bašanje brdo. Na info tablama i promo materijalu urađen je i QR kod, čijim se skeniranjem dobijaju osnovni podaci o stazama. Sajt turističke organizacije Kolašin sadrži detaljne informacije o pomenutim rutama, dok takođe daje opise biciklističkih tura koje mogu biti organizovane u skladu sa potrebama i interesovanjem posjetilaca.

Potencijali

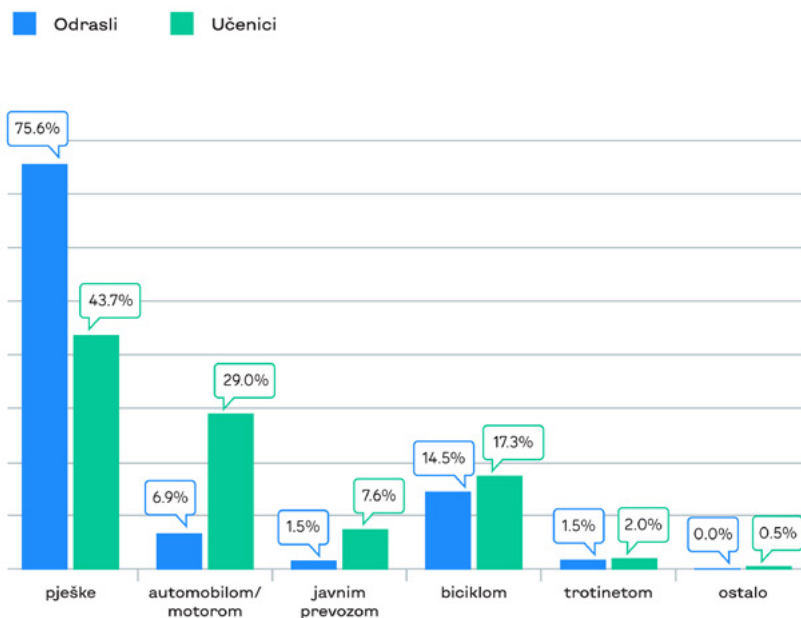
Kolašin je grad kratkih udaljenosti i velike gustine naseljenosti, što stanovnicima pruža priliku da najveći broj svakodnevnih putovanja obavljaju biciklom. Tome u prilog ide činjenica da je bilo koja tačka u urbanom području Kolašina od Trga Vukmana Krušića udaljena najviše 1,5 kilometar. Ovako male razdaljine su posebno pogodne za upotrebu bicikla, jer je upravo to najbrži i najefikasniji vid prevoza na kratkim relacijama.

Da je biciklo poželjan način kretanja pokazuje i istraživanje koje je krajem 2021. godine sprovelo udruženje Biciklo.me. Naime, na pitanje o najpoželjnijem vidu kretanja kroz grad, 14,5% odraslih bi najradije išlo biciklom, dok je procenat kod djece školskog uzrasta i mlađih od 20 godina čak i veći – 17,3% (v. Grafik 2). To govori da značajan broj građana želi da koristi biciklo kao vid svakodnevnne mobilnosti i smatra ga dostojnom alternativom motornom saobraćaju.



Kolašin

Da možete da birate, kako biste se najradije kretali po gradu?



Grafik 2: Kako bi građani i građanke Kolašina željeli da se kreću kroz grad?

Stoga je ulaganje u stvaranje uslova za upotrebu bicikla kao aktivnog vida prevoza u Kolašinu od velike važnosti, posebno u cilju poboljšanja mobilnosti u gradu, povećanja bezbjednosti i poboljšanja javnog zdravlja. Posebno se otvaraju mogućnosti za poboljšanje biciklističke infrastrukture, smirivanje saobraćaja, privremeno ili trajno zatvaranje pojedinih ulica u centru za motorni saobraćaj i obnove javnih prostora. Osim toga, Kolašin zasniva svoju turističku ponudu na aktivnom odmoru, pa stvaranje uslova za vožnju biciklom ima opšti ekonomski značaj za čitavu opštinu.



Ovaj projekat finansira
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje
Centre for Civic Education



VIZIJA

U Planu održive urbane mobilnosti utvrđena je vizija Kolašina, koja predstavlja opis željenog stanja u gradu u pogledu mobilnosti i uopšte kvaliteta života. Vizija u obzir uzima sve vidove prevoza, ali i širi prostorni i društveno-ekonomski razvoj, životnu sredinu, socijalnu pravdu, zdravlje i bezbjednost. U oblikovanje vizije bio je uključen širok spektar zainteresovanih strana, čime je osiguran opšti konsenzus.

Vizija je sljedeća:

„Kolašin je savremeni i održivi planinski grad koji je prepoznatljiv po očuvanim prirodnim ljepotama i visokom kvalitetu života, što ga čini privlačnim i uspješnim turističkim mjestom. Zahvaljujući kratkim udaljenostima i povezanosti urbanih i ruralnih cjelina, pješaćenje i biciklo su glavni načini kretanja u gradu, što doprinosi bliskim odnosima među ljudima i unapređenju zdravlja cjelokupnog stanovništva. To je opština u kojoj su građani uključeni u procese planiranja i donošenja odluka, i u kojoj se svijest o životnoj sredini formira i njeguje od malih nogu.“

Specifična vizija biciklizma proizilazi iz pomenute opšte vizije iz Plana održive urbane mobilnosti. Naime, vizija u oblasti biciklizma je da Kolašin postane grad u kojem će kretanje biciklom biti ravnopravan i bezbjedan način obavljanja svakodnevnih obaveza i ustaljen vid rekreacije.

Povećanje stepena upotrebe bicikla dovešće do ravnopravnog tretmana korisnika bicikala, kako među ostalim učesnicima u saobraćaju tako i među donosiocima odluka. Stanovnici grada će zbog vožnje biciklom biti zdraviji, a bezbjednost saobraćaja poboljšana.

CILJEVI I INDIKATORI

U Planu održive urbane mobilnosti utvrđeni su sljedeći strateški ciljevi:

- Poboljšati kvalitet života, zdravlja i životne sredine podsticanjem i stvaranjem uslova za pješaćenje i upotrebu bicikla.
- Obezbijediti kvalitetnu, dobro povezanu i pristupačnu pješačku infrastrukturu prilagođenu svima, naročito djeci, starijima i licima sa invaliditetom.
- Uravnotežiti ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu u opštini kroz jednak

tretman svih vidova prevoza.

- Poboljšati bezbjednost i učiniti ulice prijatnijim kroz smirivanje saobraćaja u urbanom području Kolašina.
- Osigurati dostupnost turističkih sadržaja i izletišta na održiv i ekološki način, uz smanjenje pritiska individualnog motornog saobraćaja.

Specifični ciljevi u oblasti biciklizma su sljedeći:

- Povećati upotrebu bicikala u urbanom saobraćaju
- Poboljšati uslove za upotrebu bicikla
- Promovisati biciklo kao vid prevoza
- Povećati prepoznatljivost opštine kao cikloturističke destinacije
- Osigurati ravnopravan tretman biciklizma od strane donosilaca odluka



Foto: Summer Tango Camp

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
Povećati upotrebu bicikala u urbanom kretanju	Do kraja 2026. godine postići udio upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva do srednje škole tokom dana bez padavina od 2%	Procenat učenika koji u školu idu biciklom
	Do kraja 2026. godine postići udio upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva u gradu od 5% tokom dana bez padavina	Procenat ljudi koji se kreću biciklom tokom dana bez padavina
Poboljšati uslove za upotrebu bicikla	Do 2026. izgraditi najmanje jedan biciklistički koridor do zaleđa grada	Broj biciklističkih veza do zaleđa grada
	Do 2026. ograničiti brzinu kretanja motornih vozila u svim ulicama u urbanom području Kolašina na maksimalno 30 km/h	Procenat ulica u urbanom području Kolašina sa ograničenjem brzine kretanja od najviše 30 km/h
	Do 2026. postaviti najmanje 5 novih parkirališta za bicikla (1 godišnje) u gradskom području (trenutno 6)	Broj novopostavljenih parkirališta za bicikla
Promovisati biciklo kao vid prevoza	Godišnje izvesti najmanje 2 aktivnosti kojima se promoviše biciklo kao vid prevoza	Broj izvedenih aktivnosti u pogledu promocije upotrebe bicikla
Povećati prepoznatljivost opštine kao cikloturističke destinacije	Označiti najmanje 3 nove rute za rekreativni biciklizam do 2026. godine	Broj označenih ruta za rekreativni biciklizam
	Izraditi mapu biciklističkih ruta u opštini do 2026. godine	Izrađena mapa biciklističkih ruta
Osigurati ravnopravan tretman biciklizma od strane donosilaca odluka	Uvesti posebnu stavku za biciklizam u opštinskom budžetu i/ili programu uređenja prostora počev od 2023. godine	Biciklizam zastupljen kao posebna stavka u opštinskom budžetu i/ili programu uređenja prostora

STUBOVI STRATEGIJE

Strategija razvoja biciklizma u opštini Kolašin počiva na 4 ključna stuba (područja djelovanja) u cilju ostvarenja vizije održive mobilnosti u gradu i specifičnih ciljeva koji se odnose na upotrebu bicikla. To su:

1. Planiranje
2. Infrastruktura
3. Parkiranje bicikala
4. Cikloturizam

STUB 1: PLANIRANJE

Da bi sprovođenje ove strategije bilo uspješno, neophodno je da u relevantnim planskim dokumentima, kao i u planskim procedurama u okviru kojih ti dokumenti nastaju, postoji razumijevanje potencijala i uloge bicikla kao sredstva prevoza. Prevedeno u planske dokumente i procedure, to bi značilo da tokom izmjena i dopuna postojećih i izrade novih strateških i prostornih planova posebnu pažnju treba posvetiti uticaju koji će ti planovi imati na razvoj uslova za upotrebu bicikla kao prevoznog sredstva. Taj uticaj će, na nivou planskog dokumenta, biti očigledan u djelovima koji se odnose ne samo na saobraćajnu infrastrukturu, već i planiranje svih javnih i zelenih površina, pješačkih koridora i stambenih blokova. U svim fazama izrade i donošenja planskih dokumenata, od izuzetne važnosti biće uključivanje lokalne zajednice, čija blagovremena informisanost i aktivno učešće doprinose kako kvalitetu samih planova tako i kvalitetu implementacije predviđenih rješenja.



Foto: Neđeljko Moračanić

MJERE

Prilagođavanje planskih dokumenata

S obzirom na to da su prema važećem Zakonu o planiranju prostora i izgradnji objekata³ procesi planiranja prostora dominantno u nadležnosti resornog ministarstva a ne lokalnih samouprava, crnogorske opštine imaju ograničen uticaj na kreiranje planske dokumentacije. Ipak, na planska rješenja moguće je uticati kroz dostupne instrumente kao što je izjašnjavanje povodom ponuđenog koncepta i, u kasnijim fazama, tokom izrade nacrtu planskog dokumenta, ali i kroz aktivno učešće predstavnika lokalne samouprave u stručnom timu za izradu planskog dokumenta i u savjetu za reviziju planskog dokumenta. Obavezan dio postupka izrade i donošenja planskog dokumenta su prethodno učešće javnosti i javna rasprava, u kojima lokalne samouprave takođe mogu aktivno učestvovati i kroz njih promovisati planska rješenja koja smatraju značajnim za lokalni razvoj, a među kojima bi neizostavno morala biti rješenja važna za unapređenje uslova za korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva (uopšteno), te kao sredstva za rekreaciju i sport (specifično). U ovom procesu lokalne samouprave mogu se pozvati na važeće strateške dokumente, kao što je Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine, u kojoj je naglašena potreba za podsticanjem održive mobilnosti i projektima za uspostavljanje integrisanog, multimodalnog sistema održivog saobraćaja, ali i Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2025. godine, u kojoj je turizam zasnovan na prirodi koja uključuje planinski biciklizam prepoznat kao jedan od glavnih turističkih potencijala sjeverne regije Crne Gore.

Jačanje kadrovskih kapaciteta u lokalnoj samoupravi

Za uspješno i kontinuirano zagovaranje pred donosiocima odluka i lokalnom zajednicom, neophodno je da lokalna samouprava radi na razvoju sopstvenih kadrovskih kapaciteta u oblasti održive mobilnosti. Prema Planu održive urbane mobilnosti koji je Opština Kolašin usvojila 2021. godine, jedna od predviđenih mjera za uspješno sprovođenje ovog plana je imenovanje koordinatora za održivu mobilnost. Preduzimanje ove mjere predstavljalo bi važan korak i u sprovođenju ove strategije, jer bi koordinator za održivu mobilnost mogao posvećeno i sistematski da se bavi pitanjima od značaja za razvoj uslova za korišćenje bicikla u urbanom kretanju, kao i

³ Službeni list Crne Gore, br. 064/17, 044/18, 063/18, 011/19 i 082/20.

da vodi računa o usaglašavanju različitih planova i mjera u čijem su domenu aspekti od značaja za razvoj održive urbane mobilnosti u Kolašinu. Kako stoji u Planu održive urbane mobilnosti Opštine Kolašin (str. 6), ovaj pristup razvoju ne tiče se samo saobraćaja, već podrazumijeva, između ostalog, i rad na postizanju ravnoteže između privrednog razvoja, socijalne pravde i kvaliteta životne sredine, uzimanje u obzir širih društvenih koristi, te racionalno korišćenje javnih resursa. Povećana upotreba bicikla sasvim se uklapa kao pojedinačan cilj u okviru ovog integralnog pristupa transformaciji urbane mobilnosti, ali i socio-ekonomskih prilika u Kolašinu. Ulaganje u kadrovske potencijale zadužene za postizanje ovog cilja može, dakle, imati višestruke koristi za budući razvoj opštine – koristi koje idu dalje od samih poboljšanja u organizaciji urbane mobilnosti.

Podrška razvoju lokalne biciklističke zajednice

Osim ulaganja u razvoj upravljačkih kapaciteta, neophodno je podržati i razvoj lokalne biciklističke zajednice. Takva zajednica u Kolašinu već postoji, i čine je svi oni koji i u postojećim uslovima redovno koriste biciklo za prevoz i rekreaciju. Njima su pogodnosti upotrebe bicikla već jasne; osim toga, oni već imaju obilje informacija i znanja o tome koji su djelovi grada pogodni za vožnju biciklom a koji ne, koje su lokacije najvećih infrastrukturnih prepreka za bicikliste, kako bi se uslovi za korišćenje bicikla kao sredstva za prevoz i rekreaciju mogli popraviti i koje su biciklističke rute potencijalno atraktivne za razvoj lokalne turističke ponude. Za uspješno sprovođenje ove strategije važno je iskoristiti ova već postojeća znanja. To bi moglo da se postigne uspostavljanjem institucionalne podrške za jačanje biciklističke zajednice u Kolašinu, kroz pružanje podrške u vidu obezbjeđivanja prostora za redovne sastanke i povremene aktivnosti ove zajednice, kao i kroz opredijeljena budžetska sredstva koja bi na godišnjem nivou bila dodijeljena neformalnim i formalnim udruženjima građana posvećenim promociji biciklističke kulture i bicikla kao prevoznog sredstva.

Subvencionisanje kupovine bicikala

Kako bi se povećao broj ljudi koji koriste biciklo, Opština Kolašin može subvencionisati kupovinu bicikala putem javnih poziva, projekata i sličnih akcija. Time bi se građani, posebno oni slabijeg imovinskog stanja, podstakli da kupe bicikla i tako doprinesu boljem saobraćaju u gradu. Ukoliko opštinski budžet bude dozvoljavao, može se subvencionisati i kupovina električnih bicikala, koja imaju dodatne prednosti u odnosu na obična bicikla, poput lakog savladavanja uzbrdica i manjeg opterećenja za koljena i

zglobove, što je posebna pogodnost za starije osobe i osobe sa zdravstvenim problemima poput gojaznosti ili dijabetesa. Osim toga, električna bicikla omogućavaju prelazanje većih udaljenosti, a najnovija istraživanja⁴ pokazuju da korisnici električnih bicikala voze češće i prelaze veće razdaljine od korisnika običnih bicikala.

Aktivna promocija upotrebe bicikla

Opština bi trebalo da kontinuirano sprovodi promotivne kampanje kojima se podstiče upotreba bicikla, uključujući aktivnosti tokom Evropske nedjelje mobilnosti. Kroz takve kampanje će građani moći da se informišu ili vide pozitivne učinke održive mobilnosti, a posebno biciklizma. Jedna od takvih kampanja može biti i kolektivna biciklistička vožnja „Critical Mass“ [kritična masa], u sklopu koje će građani moći bezbjedno da voze biciklo u grupi i steknu uvid u sve prednosti biciklizma kao vida mobilnosti. Posebna pažnja treba da bude usmjerena na edukaciju učenika osnovnih i srednjih škola kroz akcije kojima se promoviše upotreba bicikla u svrhu prevoza, poput npr. kampanje „biciklom u školu“. Takođe, za zaposlene u opštini i javnim ustanovama se mogu osmisliti odgovarajući podsticaji za dolazak na posao biciklom.

⁴ How coronavirus made 2020 the year of the electric bike. [Kako je koronavirus učinio 2020. godinom električnog bicikla]. *The Conversation*, 29. 12. 2020, <https://theconversation.com/how-coronavirus-made-2020-the-year-of-the-electric-bike-143158>.

STUB 2: INFRASTRUKTURA

Dok se strateško planiranje tiče stvaranja odgovarajućih društvenih uslova za redovnu i masovnu upotrebu bicikla, pitanje infrastrukture odnosi se na set koraka koje treba preduzeti kako bi se postigli optimalni fizički uslovi za vožnju biciklom. Da bi cilj povećanja upotrebe bicikla kao svakodnevnog prevoznog sredstva bio ostvaren, moraju se popraviti uslovi za udobnu i bezbjednu vožnju, kako bi biciklo bilo privlačna opcija i za one koji ga već koriste, i za potencijalne buduće korisnike.



Foto: Neđeljko Moračanin

MJERE

Smirivanje saobraćaja

Prvi korak ka poboljšanju uslova za upotrebu bicikla kreće od dizajna uličnog prostora, koji treba da omogući nesmetano i bezbjedno kretanje biciklom. Dizajn prostora za kretanje biciklom često ima oblik biciklističke staze ili trake, čiji su tehnički zahtjevi propisani Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi. Dodatne smjernice date su u publikaciji „Priručnik za planiranje i uređenje javnih prostora u Crnoj Gori“⁵ iz 2015. godine.

Međutim, za male i kompaktne urbane cjeline kao što je Kolašin, projektovanje odvojenih biciklističkih staza i/ili traka nije nužno i najpovoljnije rješenje, zbog toga što je velika vjerovatnoća da bi odvojene biciklističke prostore bilo moguće konstruisati samo u malom broju ulica veće saobraćajne propusnosti, dok bi uže ulice u širem gradskom centru ostale nedostupne za bicikliste. Ukoliko želimo da se upotreba bicikla kao prevoznog sredstva poveća i ako planiramo da osiguramo da je najveći broj lokacija u gradu lako dostupan korisnicima bicikla, sporadična konstrukcija malog broja biciklističkih staza i/ili traka nije rješenje.

Problem je moguće prevazići regulacijom motornog saobraćaja, na način kojim će se sve gradske ulice učiniti pogodnim za vožnju bicikla, a koji podrazumijeva postepeno, ali trajno smirivanje saobraćaja u urbanom području Kolašina. Ova mjera već je predviđena Planom održive urbane mobilnosti iz 2021. godine, u kojem se navodi da će kroz njenu primjenu vozači biti primorani da drastično smanje brzinu kretanja u urbanom prostoru, čime će se povećati bezbjednost svih učesnika u saobraćaju i dodatno stimulisati pješaćenje i upotreba bicikla.

Ukupni benefiti, dakle, uključuju ne samo povećanu bezbjednost na ulicama, već i bolji kvalitet vazduha i životnog prostora. Neka od rješenja za smirivanje saobraćaja predviđena Planom održive urbane mobilnosti opštine Kolašin uključuju postavljanje sredstava za usporavanje (upozoravajuće oznake na kolovozu, obojeni pješački prelazi i dr.), kao i fizičke prepreke (vještačke izbočine, izdignute ploče, promjena teksture kolovoza, šikane, sužen kolovoz i dr.). Plan predviđa i uvođenje „zona 30“, sa

⁵ Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore. 2015. *Priručnik za planiranje i uređenje javnih prostora u Crnoj Gori*. LAMP (Projekat zemljišne administracije i upravljanja). The World Bank. <http://www.komunalnocetinje.me/wp-content/uploads/2019/05/Prirucnik-za-planiranje-i-uredjenje-javnih-prostora-u-CG.pdf>

ograničenjem brzine kretanja vozila od 30 km/h, kao i zona usporenog saobraćaja, sa ograničenjem od 10 km/h. Uvođenje i primjena ovih i sličnih mjera biće naročito važne nakon stavljanja u funkciju dijela autoputa koji povezuje Kolašin i Podgoricu, što će rezultirati povećanim pritiskom motornog saobraćaja na centar Kolašina i, kao posljedica toga, potencijalnu opasnost za druge učesnike u saobraćaju. Smirivanje saobraćaja je dobar početni odgovor i na ovaj izazov.

Osiguranje kvaliteta i redovno održavanje podloge

Ograničavanje brzine motornih vozila pretvara postojeće ulice u prostore koji su bezbjedniji za upotrebu bicikla, a značajan doprinos daljem poboljšanju bezbjednosti daje udobnost tih ulica za kretanje biciklom. Udobnost kretanja biciklom u velikoj mjeri zavisi od kvaliteta podloge, koja bi trebalo da je ravna, pregledna, kontinuirana i propisno obilježena. Strategija razvoja biciklizma u Kopenhagenu⁶ kao svoj cilj navodi udoban prevoz beba, male djece i namirnica na biciklu u čitavom gradu, koji će građani i građanke moći da obavljaju bez bojazni od izbočina ili rupa na biciklističkim stazama. Drugi važan prioritet Strategije u Kopenhagenu je blagovremeno uklanjanje snijega sa prostora predviđenih za kretanje biciklom, kako bi biciklistički saobraćaj mogao nesmetano da se odvija i zimi. Navodimo ove primjere ne kao nedostižne standarde brige o biciklističkim prostorima u Kopenhagenu, koji je jedan od najrazvijenijih biciklističkih gradova na svijetu, već kao uputstva za razmišljanje o mogućnostima za razvoj biciklizma na sjeveru Crne Gore u godinama koje dolaze. Razvoj bilo koje saobraćajne, pa tako i biciklističke infrastrukture, je dug proces, koji može biti uspješno započet planiranjem i sprovođenjem redovnog održavanja postojećih saobraćajnica i uklanjanjem sniježnih nameta kako sa saobraćajnica tako i sa prostora namijenjenih upotrebi bicikla i pješaćenju.

Povezanost mreže

Izuzetno važan aspekt biciklističke infrastrukture je kontinuitet: dobra povezanost bezbjednih i propisno održavanih površina za kretanje biciklom, bilo da su to biciklističke staze ili trake, ili ulice u kojima se primjenjuju mjere smirivanja motornog saobraćaja. Biciklističke staze/trake nijesu važne samo za korisnike

⁶ The City of Copenhagen Technical and Environmental Administration, Traffic Department. Good, better, best: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025 [Dobro, bolje, najbolje: biciklistička strategija Grada Kopenhagena za period 2011-2025], https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/copenhagens_cycling_strategy.pdf

bicikala, već doprinose lakšem kretanju i drugih učesnika u saobraćaju, poput osoba sa invaliditetom ili korisnika sredstava mikromoblnosti. Konkretni primjer nedovoljne povezanosti kojem bi u Kolašinu trebalo posvetiti pažnju je biciklistička staza na šetalištu pored rijeke Tare: integracijom ove staze u širu mrežu prostora prilagođenih kretanju biciklom povećali bi se i pristupačnost i značaj same staze, i kvalitet šire biciklističke mreže. Naročito bi trebalo obratiti pažnju na to da se pri povezivanju ove i izvođenju novih staza vodi računa da biciklistička infrastruktura bude usklađena sa Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi.⁷

Bolja integracija biciklističke mreže bi na području Kolašina mogla da bude planirana i ostvarena trasiranjem biciklističkih staza i/ili traka iz centra ka prigradskim naseljima, naročito ka selima koja su od grada odvojena Jadranskom magistralom. Izgradnjom ove infrastrukture značajno bi se poboljšala bezbjednost kretanja biciklom ka npr. Lugovima, Babljaku, Drijenku, Lipovu i Trebaljevu – prigradskim naseljima i selima koja se nalaze na dovoljno maloj udaljenosti od centra grada da bi prevoz biciklom bio moguć i efikasan, a garantovano i privlačan kako lokalnom stanovništvu tako i posjetiocima i cikloturistima. Realistično poboljšanje infrastrukturne mreže za biciklistički saobraćaj na nivou opštine trebalo bi da bude planirano za kratki, srednji i dugi rok. U kratkom roku prioritet bi trebalo da imaju napori na poboljšanju i označavanju lokalnih puteva, čiji bi bolji kvalitet predstavljao poboljšanje u odnosu na trenutno stanje dostupnosti ovih puteva za bicikliste. U srednjem roku treba planirati izgradnju biciklističkih staza i/ili traka iz centra ka prigradskim naseljima i selima, kako bi bila kreirana stabilna, odvojena i bezbjedna mreža za kretanje biciklom. U dugom roku, bilo bi dobro razmišljati o izgradnji podvožnjaka za pješačko-biciklistički saobraćaj ispod Jadranske magistrale i dalje preko Tare do Breze, radi bezbjednosti, atraktivnosti i udobnosti za sve učesnike u saobraćaju (primjer tunela nedavno izgrađenog u Zaltbommel u Holandiji prikazan je na Ilustraciji 1).

⁷ Službeni list Crne Gore, br. 77/2021.



*Ilustracija 1: Biciklistički podvožnjak u Zaltbommel u Holandiji.
Foto: <https://bicycledutch.wordpress.com/>*

STUB 3: PARKIRANJE BICIKALA

Iako parking za bicikla jeste dio biciklističke infrastrukture, važno je posvetiti mu posebnu pažnju, jer od kvaliteta biciklističkog parkinga zavisi kvalitet uslova za čuvanje bicikala, kako u javnom prostoru tako i u privatnim i zajedničkim spremištima za bicikla. Prema istraživanju⁸ koje je nevladino udruženje Biciklo.me sprovelo u Podgorici 2018. godine, 56% anketiranih smatra da upotrebu bicikla otežava rizik da biciklo bude ukradeno. Ulaganje u kvalitetne prostore i sisteme za parkiranje i čuvanje bicikala smanjuje ovaj rizik i njime izazvanu bojazan kod korisnika, te predstavlja važnu investiciju u poboljšanje uslova za upotrebu bicikla.

MJERE

Javni parkinzi za bicikla

Kvalitetan parking za bicikla postavljen u javnom prostoru predstavlja ne samo korisnu infrastrukturu za bicikliste, nego i estetsku vrijednost u kojoj mogu uživati svi korisnici javnog prostora. Postoji mnoštvo različitih dizajnerskih rješenja za biciklistički parking, a ono koje najbolje odgovara urbanom kontekstu može od strane donosilaca odluka biti odabrano na osnovu samog dizajna, materijala, boje, itd. Međutim, svaki kvalitetan javni biciklistički parking mora zadovoljavati nekoliko uslova: da visina i oblik dopuštaju lako i bezbjedno vezanje biciklističkog rama za parking, da se parking postavi na dovoljnoj udaljenosti od zidova obližnjih zgrada kako prostor za vezanje bicikla ne bi bio sužen blizinom zida, i da se parking nalazi na javnoj, prometnoj i dobro osvijetljenoj lokaciji kako bi bilo pod pasivnim ali stalnim nadzorom prolaznika. Dobar primjer prikazan je na Ilustraciji 2.

Pri planiranju i postavljanju biciklističkih parkinga odlučujuću ulogu ima lokalna samouprava, koja može sačiniti godišnji plan unapređenja parkinga za bicikla i tako predvidjeti lokacije za nova parkirališta i finansije potrebne za njihovu izradu i montažu. Preporučljivo je krenuti od prostora koje posjećuje i koristi veliki broj ljudi, kao što su škole, domovi zdravlja, institucije kulture, kancelarije lokalne samouprave, stanice javnog prevoza. U procesu širenja mreže biciklističkih parkinga moguće je uspostaviti efikasnu saradnju sa lokalnim preduzećima, koja mogu posebnim

⁸ NVO Biciklo.me. 2018. Motorna vozila iz centra Podgorice protjerala bi 77.5% građana, <https://biciklo.me/motorna-vozila-iz-centra-podgorice-protjerala-bi-77-5-gradana/>.

podsticajnim mjerama od strane lokalne samouprave biti ohrabrena da sama izrade i postave standardizovane parkinge ispred svojih objekata i kancelarija. Primjera slične dobre prakse ima i u lokalnom kontekstu: broj parkinga za bicikla finansiranih i postavljenih od strane lokalnih privrednika u Podgorici u stalnom je porastu.⁹

Osim planiranja razvoja ovog dijela biciklističke infrastrukture i uspostavljanja saradnje sa lokalnim akterima, lokalna samouprava ima zadatak i da unaprijedi sopstvene procedure koje se tiču postavljanja parkirališta za bicikla. Naime, dosadašnja praksa je pokazala da nadležni organi Opštine Kolašin biciklistički parking smatraju privremenim objektom, te u skladu sa tim izdaju i dozvole za postavljanje te konstrukcije. Ovo je pogrešna klasifikacija koja bi morala biti usaglašena sa savremenom ulogom koju parking za bicikla ima za razvoj biciklizma u lokalnoj zajednici, za koju je „urbani mobilijar“ mnogo bolja odrednica. Konstrukcija za parkiranje bicikala bi, dakle, trebalo da bude planirana, finansirana i održavana na isti način kao i drugi djelovi urbanog mobilijara koji javni prostor čine funkcionalnijim, udobnijim i prijatnijim.



Ilustracija 2: Biciklistički parking ispred jedne od škola u Podgorici. Foto: NVO Biciklo.me

⁹ NVO Biciklo.me. 2019. Mapa biciklističkih parkinga u Podgorici: <https://tinyurl.com/mapabiciparkingaPG>.

Zatvorena spremišta za bicikla

Prostori za čuvanje bicikala neophodni su ne samo u javnom prostoru, već i u okviru stambenih zgrada i blokova, gdje korisnicima služe za čuvanje bicikala tokom noći i u periodima kada biciklo ne koriste intenzivno. Nedostatak prostora za čuvanje bicikla u kući ili stanu jedan je od često navođenih razloga za neposjedovanje i nekorišćenje bicikla. Ovaj problem moguće je prevazići kroz uvođenje pravila za izgradnju novih stambenih zgrada, po kojem bi svi novi i rekonstruisani višeporodični stambeni objekti obavezno morali da sadrže po dva parking mjesta za bicikla po stambenoj jedinici. Na ovaj način, broj zatvorenih parking mjesta za bicikla će se stabilno i dugoročno povećavati, doprinoseći tako lakšem skladištenju bicikala za sve postojeće i potencijalne korisnike, kao i ukupnom kvalitetu biciklističkih parkinga i biciklističke infrastrukture u gradu.

Osim rada na unapređenju prostora za skladištenje bicikala u stambenim zgradama, potrebno je utvrditi urbane lokacije na kojima bi bilo korisno postaviti zatvorene parkinge, tj. parking garaže za bicikla koje bi bile stavljene na raspolaganje skupštinama etažnih vlasnika, odnosno članovima lokane zajednice kako bi mogli bezbjednije da parkiraju i skladište svoja bicikla.¹⁰

Konačno, potrebno je popisati zatvorene prostore u vlasništvu lokalne samouprave i javnih preduzeća koji bi mogli da se koriste kao zatvoreni parkinzi za bicikla, naročito tokom zimskog perioda. Jedan od mogućih takvih prostora mogao bi da bude rekonstruisani suteran Spomen-doma u Kolašinu, čija centralna lokacija i dostupnost čine ovu izuzetnu zgradu pogodnom i za ovu namjenu.

¹⁰ Inicijativa Glavnog grada Podgorica: <https://podgorica.me/vijesti/2190>

STUB 4: CIKLOTURIZAM

Cikloturizam je poseban vid turizma koji podrazumijeva putovanje ili boravak u sklopu kojeg se biciklo koristi kao prevozno sredstvo za dolazak do destinacije ili kao sredstvo za rekreaciju tokom boravka. Popularnost cikloturizma kontinuirano raste, posebno u Evropi, gdje sve više turista traži aktivan odmor, zeleno okruženje i održivi oblik rekreacije.

Osim ekoloških i društvenih koristi, cikloturizam donosi i brojne ekonomske benefite, uključujući otvaranje novih radnih mjesta. Prema podacima Svjetske turističke organizacije, za cikloturizam se vezuje preko 500.000 radnih mjesta u Evropskoj uniji, što je više od industrije kruzera ili industrije čelika. Mnoge destinacije širom Europe i svijeta su već prepoznale ove koristi i i razvile uspješnu cikloturističku ponudu, koja je ponegdje postala i jedna od glavnih privrednih aktivnosti.

Cikloturizam takođe predstavlja ogroman potencijal za razvoj seoskih područja. Naime, cikloturisti na svojim putovanjima najčešće posjećuju udaljena i ruralna područja, pa na taj način direktno doprinose razvoju lokalne ekonomije, a posebno malih lokalnih preduzeća. Zato su upravo one turističke destinacije koje su preduzele konkretne mjere kako bi privukle cikloturiste ostvarile ogromnu ekonomsku korist.

Tipični cikloturisti su ljudi srednjih godina, sa obrazovnim i profesionalnim statusom koji je iznad prosjeka. Najčešće putuju u paru (njih 50%), zatim u grupama (30%) ili sami (20%).¹¹ Pored toga, brojna istraživanja pokazuju da cikloturisti troše više nego ostale grupe turista – u prosjeku oko 9% po boravku.¹² Skoro 60% cikloturista promijeni smještaj nekoliko puta za vrijeme putovanja, dok oko 40% boravi na jednoj destinaciji.

¹¹ We are cycling. 2020. *Economic benefits of cycle tourism*. [Ekonomski benefiti cikloturizma]. https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/2020/07/benefits_of_cycle_tourism_factsheet_final10738.pdf.

¹² Rajé, F. & A. Saffrey. 2016. *The Value of Cycling*. [Vrijednost kretanja biciklom]. UK Department of Transport. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/509587/value-of-cycling.pdf.



Foto: trektrek.net

Opština Kolašin ima veliki potencijal za razvoj cikloturizma. Povoljna klima tokom ljetnje turističke sezone, veliki broj atraktivnih lokaliteta u samoj blizini grada, kao i veliki potencijal za trasiranje šumskih i planinskih biciklističkih ruta čine opštinu Kolašin atraktivnom i perspektivnom destinacijom za razvoj ove vrste turizma.

Važnost cikloturizma kao dijela ukupne turističke ponude prepoznata je i u novoj Strategiji razvoja turizma u Crnoj Gori. Da je cikloturizam u porastu u Kolašinu potvrđuju i u Turističkoj organizaciji Kolašina, koja bilježi sve veće interesovanje gostiju za rentiranje bicikala i informacije o biciklističkim rutama. Ipak, uprkos brojnim preduslovima, glavna prepreka razvoju cikloturizma je oskudna biciklistička infrastruktura. Takođe, nijesu ni markirane biciklističke rute do značajnih lokaliteta, a ne postoji ni prpratna ponuda koja bi zadovoljila specifične potrebe i zahtjeve cikloturista. Na osnovu toga se može zaključiti da cikloturizam još uvijek nije u dovoljnoj mjeri prepoznat kao perspektivna turistička grana.

S obzirom na prepoznati potencijal, kao i komparativne prednosti koje Kolašin posjeduje za razvoj cikloturizma, u nastavku su date mjere koje Opština Kolašin treba da preuzme kako bi se dalje razvijala ova vrsta turizma. Mjere su grupisane u dvije kategorije: 1) infrastruktura i 2) cikloturistička ponuda.

MJERE

Infrastruktura

Glavni preduslov da bi se uopšte mogla razmatrati ideja razvoja cikloturizma jeste izgradnja kvalitetne, bezbjedne i atraktivne biciklističke infrastrukture. Kako se u okviru stuba 2 (Infrastruktura) i stuba 3 (Parkiranje bicikala) već govorilo o načinima i mjerama poboljšanja uslova za upotrebu bicikla u urbanoj zoni Kolašina, u ovom odjeljku će akcenat biti stavljen na razvoj rekreativnih biciklističkih ruta. U nastavku slijedi pregled mjera.

Uređenje i označavanje rekreativnih ruta

Pored gradske biciklističke infrastrukture, posebno važan segment cikloturističke ponude predstavljaju rekreativne biciklističke rute, koje bi povezale grad sa atraktivnim turističkim lokalitetima u opštini. Zato je potrebno obezbijediti mrežu uređenih, dobro povezanih i adekvatno označenih biciklističkih ruta. Kao kriterijum za određivanje prioriternih dionica za označavanje treba uzeti atraktivnost i posjećenost turističkih lokaliteta. Pri označavanju rekreativnih ruta takođe treba povesti računa o klasifikaciji prema stepenu težine. Pored odgovarajućeg označavanja, uz biciklističke rute treba predvidjeti postavljanje signalizacije koja će biciklistima olakšati navigaciju (v. Ilustraciju 3). Osim znakova, signalizacija obuhvata i info table sa podacima o samoj ruti, klasifikaciji rute prema stepenu težine, kao i o zanimljivim prirodnim ili kulturnim znamenitostima duž nje (v. Ilustraciju 4). Osim označavanja, veoma važan segment je i redovno održavanje ruta, posebno planinskih i onih koje prolaze makadamskim putevima i stazama.



Ilustracija 3: Primjer signalizacije na Zlatiboru. Foto: <https://www.seebtm.com/>



Ilustracija 4: Primjer info table iz Slovenije

Izrada mape biciklističkih ruta

Mape biciklističkih ruta su jedan od najtraženijih proizvoda među cikloturistima u Kolašinu. Zato Opština i Turistička organizacija treba da obezbijede ažurirane i jasno čitljive mape koje cikloturisti mogu koristiti tokom obilaska opštine. Mapa bi trebalo da sadrži opis svake pojedinačne rute, profile visina sa označenim tačkama, kao i podatke o dužini, nadmorskoj visini i orjentirnim tačkama. Poželjno je da mapa bude dvojezična ili višejezična, kako bi strani turisti mogli lako da je pročitaju. Mapa može biti dostupna i na sajtu Turističke organizacije, a dugoročno treba razmisliti o izradi aplikacije za mobilne telefone koja bi biciklistima omogućila da sve informacije o rutama i ostaloj biciklističkoj ponudi pronađu u interaktivnom digitalnom formatu.

Postavljanje odmorišta sa servisima

Osim samih staza, neizostavan dio biciklističke infrastrukture su i propratni sadržaji koji staze treba da učine što udobnijim i atraktivnijim. Stoga je potrebno predvidjeti postavljanje odgovarajućeg urbanog mobilijara na atraktivnim lokacijama u vidu klupa za odmor, nadstrešnica ili pak kućica gdje bi cikloturisti i biciklisti mogli da naprave kratak predah. Naročito korisni sadržaji su servisne stanice za popravku bicikala, koje su opremljene osnovnim alatom poput ključeva, šrafcižera, imbusa, montirača za gume, pumpe i slično (v. Ilustraciju 5).



Ilustracija 5: Stanica za popravku bicikala u gradu Virovitice u Hrvatskoj. Foto: M. Bašić / icv.hr

Razvijanje biciklističke rute u okviru mreže EuroVelo

Ukoliko uzmemo u obzir da je Kolašin, kao i većina turističkih centara na sjeveru Crne Gore, mali grad gdje se turisti u prosjeku zadržavaju 1-2 dana, potrebno je razmotriti ideju o kreiranju turističke ponude koja bi objedinila sjeverne turističke centre u jednu cikloturističku cjelinu. Najbolji način za postizanje toga je izgradnja i opremanje biciklističke rute koja bi zadovoljila standarde ruta EuroVelo.¹³ Trenutno postoji samo jedna EuroVelo ruta koja prolazi kroz Crnu Goru – EuroVelo 8, koja se naziva još i Mediteranska ruta. Ova ruta se proteže u zaleđu crnogorskog primorja, a iako još uvijek nije adekvatno označena, stavlja Crnu Goru na mapu cikloturističke ponude. Međutim, postojanje ove rute ne sprečava njeno proširenje ili utvrđivanje neke druge koja bi prolazila kroz Crnu Goru. Naime, svake tri godine moguće je podnijeti zahtjev Evropskoj biciklističkoj federaciji za proširenje jedne od postojećih EuroVelo ruta ili za dodavanje potpuno nove rute u mrežu.¹⁴ Potrebno je da ruta zadovolji određene kriterijume – da bude dužine najmanje 1.000 km, povezuje minimum dvije države i bude označena u skladu sa međunarodnim standardima markacije biciklističkih staza ili da informacije o istoj budu javno dostupne na nekom od međunarodnih ili regionalnih biciklističkih/turističkih portala (koji bi bili povezani sa sajtom: EuroVelo.com). Naravno ovi kriterijumi su ulazni, dok kasnije mogu varirati u odnosu na stepen klasifikacije date rute – pa postoje EuroVelo rute u izgradnji, razvijene i sertifikovane EuroVelo rute.¹⁵

¹³ EuroVelo je naziv za mrežu Evropske biciklističke federacije koja od 1995. godine koordinira razvoj mreže visokokvalitetnih biciklističkih ruta koje povezuju cijelu Evropu.

¹⁴ New Routes. EuroVelo for Professionals <https://pro.eurovelo.com/projects/new-routes>.

¹⁵ Za vrijeme izrade ove strategije sprovodi se projekat CULT Bike Route, koji će obuhvatiti i opštinu Kolašin. Projekat realizuju Ministarstvo prosvjete, nauke, kulture i sporta Crne Gore, NVO Discover Serbia iz Priboja i Studentska organizacija Saobraćajnog fakulteta iz Beograda, u okviru Instrumenta za pretpristupnu pomoć (IPA II) – Program prekogranične saradnje Srbija – Crna Gora 2014-2020. Cilj projekta je da istraži turistički potencijal putem uspostavljanja biciklističke rute kojom će se istovremeno promovisati i otkriti nerazvijeno kulturno i prirodno nasljeđe područja obuhvaćenog programom, ali i privući lokalni i korisnici međunarodnih EuroVelo ruta koje prolaze Balkanom. Ruta bi bila duga više stotina kilometara, povezala dvije države i prolazila kroz 12 opština, uključujući i Kolašin. Duž rute je planirano i uspostavljanje sistema javnih bicikala „Mountain Bike Sharing“, kao i sistema potencijalnih smještajnih kapaciteta za cikloturiste. Stoga ovaj projekat može predstavljati osnovu za dodatno pozicioniranje Crne Gore, a posebno sjeverne regije, na mapi evropske cikloturističke ponude.

MJERE

Cikloturistička ponuda

Pored kvalitetne biciklističke infrastrukture, neizostavan dio cikloturističke ponude su propratni biciklistički sadržaji i servisi koji bi trebalo da podrže i upotpune cjelokupnu infrastrukturu. U nastavku slijedi pregled mjera u pogledu ovog segmenta.

Prilagođavanje smještajnih kapaciteta standardu „bike-friendly“

Standard kvaliteta „bike-friendly“ dodjeljuje se objektima ili servisima koji zadovoljavaju minimum standarda za cikloturiste, u skladu sa njihovim specifičnim potrebama. To su takođe subjekti koji su prepoznati po svom nastojanju da stvore prijatnu atmosferu za cikloturiste. Cikloturisti biraju smještaj upravo prema ovim kriterijumima, pa stoga smještajni objekti koji žele da usklade svoju ponudu sa potrebama cikloturista treba da se vode ovim standardima. Ti standardi, između ostalog, uključuju:

1. Prihvat cikloturista i za samo jednu noć;
2. Sigurna prostorija pod ključem za besplatno ostavljanje bicikala preko noći;
3. Vešeraj za potrebe pranja i sušenja sportske odjeće u kratkom intervalu;
4. Bogata ponuda doručka ili mogućnost korišćenja kuhinje;
5. Info kutak koji sadrži promotivne materijale o biciklističkim rutama i uopšte cikloturističkoj ponudi u gradu i okruženju;
6. Mogućnost korišćenja alata za osnovne popravke;
7. Informacije o lokaciji, radnom vremenu i telefonskim brojevima najbližih servisa za bicikla u slučaju većih kvarova.

U Kolašinu trenutno ne postoje smještajne jedinice koje ispunjavaju ove standarde – makar o tome ne postoje javno dostupni podaci – pa bi u tom dijelu vlasnici smještajnih objekata mogli uz mala ulaganja i adaptacije značajno da unaprijede svoju postojeću ponudu i na taj način je prilagode novoj ciljnoj grupi turista – cikloturistima.

Prilagođavanje ugostiteljskih objekata standardu „bike-friendly“.

Pored kriterijuma za smještajne kapacitete, postoje određeni kriterijumi i za ugostiteljske objekte, a to posebno odnosi na one ugostiteljske objekte koji se nalaze na ruti kretanja cikloturista. Neki od kriterijuma su:

1. Parking za bicikla gdje cikloturisti za vrijeme svog boravka u ugostiteljskom objektu mogu bezbjedno odložiti biciklo;
2. Usluga energetske napitaka i hrane, ali i mogućnost naručivanja hrane za ponijeti;
3. Korišćenje električne energije u objektu kako bi cikloturisti mogli napuniti baterije svojih mobilnih telefona i drugih elektronskih uređaja;
4. Info kutak koji sadrži promotivne materijale o biciklističkim rutama i uopšte cikloturističkoj ponudi u gradu i okruženju;
5. Mogućnost korišćenja alata za osnovne popravke.

Otvaranje servisa za popravku i iznajmljivanje bicikala

U Kolašinu postoji mogućnost iznajmljivanja bicikala u okviru TO Kolašin, kao i u nekoliko lokalnih turističkih agencija. Međutim, kapaciteti sa kojima Kolašin raspolaže nijesu dovoljno vidljivi, pa je stoga potrebno objediniti informacije o lokacijama pomenutih servisa, njihovom radnom vremenu kao i ponudi, a zatim te informacije učiniti lakše dostupnim cikloturistima. Kada je riječ o servisima za popravku bicikala, ne postoji specijalizovani servis za popravku bicikala i nabavku djelova, te u tom dijelu postoji potreba za unapređenjem ponude.

EDUKACIJA

Ulaganje u izgradnju biciklističke infrastrukture i stvaranje uslova za razvoj cikloturizma povlači za sobom nužnost adekvatne i pravovremene edukacije svih zainteresovanih strana, gdje bi edukacija trebalo da obuhvati dva glavna aspekta: značaj biciklističkog saobraćaja i upoznavanje sa potencijalima koje za sobom povlači ovakva infrastruktura. Stoga edukaciju treba koncipirati oko sljedećih tema:

1. Promovisanje bicikla kao prevoznog sredstava – gdje poseban akcenat treba staviti na promociju upotrebe bicikla među mladima, naročito kroz organizovanje različitih programa za osnovce i srednjoškolce. Posebno atraktivan način za promociju bicikla i ostalih održivih vidova mobilnosti jesu i aktivnosti u okviru kampanje Evropska nedjelja mobilnosti. Ova kampanja održava se svake godine u periodu od 16. do 22. septembra i ima za cilj da promoviše održive vidove prevoza. Da bi opštine i gradovi postali dio ove manifestacije, neophodno je da se registruju na zvaničnoj stranici mobilityweek.eu/registration, ali i da ispune jedan od navedenih kriterijuma: organizacija odgovarajućih aktivnosti u nedjelji od 16–22. septembra, održavanje Dana bez automobila ili promocija novih trajnih mera iz oblasti održive urbane mobilnosti.
2. Podizanje svijesti o bezbjednosti u saobraćaju – edukativne radionice na temu propisa u saobraćaju, a u cilju podizanju nivoa saobraćajne kulture vozača u pogledu poštovanja biciklista kao ravnopravih učesnika u saobraćaju, kao i u cilju promocije tolerancije među svim učesnicima u saobraćaju.
3. Upoznavanje sa međunarodno priznatim standardima za označavanje biciklističkih ruta – edukacije specifično namijenjene grupama koje će biti opredijeljene za aktivnost markiranja biciklističkih ruta, posebno onih koje bi se mogle naći u okviru mreže ruta EuroVelo.
4. Cikloturizam kao preduzetnički potencijal – edukativne radionice namijenjene lokalnim ugostiteljima, vlasnicima privatnih smještaja, turističkim agencijama i slično, u cilju njihovog upoznavanja sa osnovnim aspektima cikloturizma, sa standardima koje je potrebno ispuniti kao bi postali dio cikloturističke ponude, kao i prednostima i koristima koje donosi takva ponuda.

INFORMISANJE I MARKETING

Strategija razvoja biciklizma u opštini Kolašin treba da bude praćena odgovarajućim komunikacionim aktivnostima koje bi omogućile informisanje različitih zainteresovanih strana. S jedne strane, potrebno je redovno informisati činioce na lokalnom i državnom nivou o sprovedenim mjerama iz Strategije, uključujući lokalnu samoupravu, odbornike, Vladu, javne ustanove, privredu, civilni sektor, medije i druge aktere. S druge strane, o postignutim rezultatima potrebno je redovno informisati širu javnost o postignutim rezultatima, jer sprovedene mjere direktno utiču na kvalitet života građana.

Kada je riječ o promociji rezultata u domenu cikloturizma, sve aktivnosti treba da budu usmjerene na podizanje prepoznatljivosti opštine kao cikloturističke destinacije. Zato je potrebno objediniti sve relevantne informacije o biciklizmu sa kojima raspolaže Opština Kolašin, uključujući lokalne biciklističke rute, informacije o znamenitostima, lokacije biciklističkih parkinga i garaža, ugostiteljske i smještajne objekte prilagođene potrebama cikloturista, servise za popravku bicikala, mjesta na kojima se mogu iznajmiti bicikla i slično.

Kada su u pitanju komunikacioni kanali i alati, promociju cikloturističke ponude bi trebalo vršiti na različite načine:

1. Digitalna promocija – na društvenim mrežama (Facebook, Instagram, Twitter) i na relevantnim sajtovima, kao što su sajt Opštine Kolašin, sajt TO Kolašin, portal Nacionalne turističke organizacije (montenegro.travel), sajtovi turističkih agencija i slično.
2. Promotivni materijali – kreiranje brošura, biciklističkih mapa i flajera sa svim neophodnim informacijama o biciklističkim rutama i uopšte cikloturističkoj ponudi, koji bi trebalo da budu dostupni na svim turističkim info punktovima, u prostorijama TO Kolašin, lokalnim suvenirnicama, u smještajnim i ugostiteljskim jedinicama prilagođenim biciklistima, turističkim agencijama i slično.
3. Informativne table – postavljanje info tabli uz biciklističke rute, sa informacijama o samoj ruti, njenoj težini i prirodnim i kulturnim dobrima i znamenitostima koje se nalaze uz nju.

4. Organizovanje biciklističkih događaja – održavanje biciklističkih vožnji „Critical Mass“, organizovanje biciklističkih turnira i manifestacija za djecu, obilježavanje Evropske nedjelje mobilnosti i slično.
5. Turistički sajmovi – planiranje učešća na turističkim sajmovima u inostranstvu, u saradnji sa Nacionalnom turističkom organizacijom, gdje bi na adekvatan način bila predstavljena cikloturistička ponuda Kolašina.
6. Brendiranje opštine Kolašin i sjevera Crne Gore kao cikloturističke destinacije. Jedan od mogućih načina je pokretanje projekta međuopštinske saradnje, koji bi za cilj imao kreiranje stranice na internetu za promociju cikloturizma u Crnoj Gori.

IZVORI FINANSIRANJA

Da bi se mjere predviđene ovom strategijom mogle sprovesti, potrebno je obezbijediti odgovarajuća finansijska sredstva.

Očekivani izvori finansiranja su:

- budžet opštine;
- evropski i prekogranični projekti (IPA, Interreg programi, Ekonomsko-investicioni plan za Zapadni Balkan);
- programi međunarodnih organizacija (UNDP, UNESCO, GIZ);
- nacionalni i lokalni projekti;
- privatni sektor.

MONITORING I EVALUACIJA

U cilju uspješnog sprovođenja ove strategije, neophodno je predvidjeti kontinuirano praćenje i periodičnu evaluaciju kao neizostavan dio cjelokupnog procesa. Potrebno je redovno i sistematski pratiti realizaciju utvrđenih mjera i na taj način pospešiti implementaciju Strategije. Evaluacija, odnosno vrednovanje postignutih rezultata, omogućila bi pravovremeno utvrđivanje i otklanjanje eventualnih problema ili pak reviziju mjera, odnosno njihovo prilagođavanje u odnosu na date okolnosti, a sve u cilju ostvarivanja što boljih rezultata. Stoga je kroz lokalne politike potrebno predvidjeti sredstva i resurse za sprovođenje ovih aktivnosti.

Poželjno je obrazovati radnu grupu koja bi bila zadužena za proces monitoringa i evaluacije, a koja bi se sastojala od predstavnika različitih zainteresovanih strana koje su direktno ili indirektno obuhvaćene ovom strategijom. Radnom grupom bi rukovodio koordinator za održivu mobilnost ispred Opštine Kolašin, koji bi uz redovno izvještavanje o realizaciji mjera zajedno sa ostatakom radne grupe vršio i redovnu evaluaciju postignutih rezultata. Pored predstavnika lokalne samouprave, u radnu grupu bi trebalo uključiti i predstavnike lokalne biciklističke zajednice, privrednika, turističkih radnika, civilnog sektora i druge relevantne lokalne aktere. Neke od mogućih aktivnosti te radne grupe bile bi redovno praćenje putnih navika građana, kao i uspostavljanje i vođenje evidencije o cikloturistima.

AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
PLANIRANJE			
Imenovanje koordinatora za održivu mobilnost	Redovna sredstva	Opština Kolašin	2022.
Integracija strategije u plansku dokumentaciju	Redovna sredstva	Opština Kolašin	2022 – 2026.
Podrška razvoju lokalne biciklističke zajednice	2.000 € godišnje	Opština Kolašin	2022 – 2026.
Subvencionisanje kupovine bicikala	3.000 € godišnje	Opština Kolašin	2023 – 2026.
Aktivna promocija upotrebe bicikla	1.000 € godišnje	Opština Kolašin obrazovne ustanove, policija	2023 – 2026.
INFRASTRUKTURA			
Biciklistička traka do šetališta pored Tare i završetak biciklističke staze uz šetalište	Pod pretpostavkom sufinsanciranja 100.000 €	Opština Kolašin, donatori	2023 – 2026.
Uvođenje ograničenja brzine od 10 do 30 km/h u urbanom području Kolašina	30.000 €	Opština Kolašin, policija, komunalno preduzeće	2022 – 2026.
Opremanje lokalnih puteva biciklističkom signalizacijom	20.000 €	Opština Kolašin	2023 – 2026.
Redovno održavanje lokalnih puteva	Redovna sredstva	Opština Kolašin	2022 – 2026.

PARKIRANJE			
Postavljanje parkinga za bicikla	3.000 € godišnje	Opština Kolašin, javne ustanove, privrednici, ugostitelji	2022 – 2026.
Izmjena opštinskih propisa radi uvođenja obaveze u pogledu izradnje prostora za biciklističke parkinge u zgradama	Redovna sredstva	Opština Kolašin	2022 – 2023.
Izgradnja malih parking garaža za bicikla	3.000 € godišnje	Opština Kolašin, donatori	2023 – 2026.
Prilagođavanje zatvorenih spremišta za čuvanje bicikala	2.000 €	Opština Kolašin, TO	2023 – 2026.
CIKLOTURIZAM			
Uređenje i označavanje 3 rekreativne staze	15.000 €	Opština Kolašin, TO	2023 – 2026.
Postavljanje informativnih tabli za bicikliste	10.000 €	Opština Kolašin, TO	2023 – 2026.
Održavanje rekreativnih staza	3.000 € godišnje	Opština Kolašin, TO	2023 – 2026.
Izrada mapa za rekreativni biciklizam	10.000 €	TO	2023 – 2026.
Izrada brošura o cikloturističkoj ponudi	10.000 €	TO	2023 – 2026.
Poboljšanje prezentacije cikloturističke ponude na internetu	5.000 €	TO	2023 – 2026.
Uspostavljanje servisa za iznajmljivanje bicikala	15.000 €	TO	2023.

Postavljanje mobilijara duž rekreativnih staza	10.000 €	Opština Kolašin, TO	2023 - 2026.
Utvrđivanje predloga za novu EuroVelo rutu	Sufinansiranje	Opština Kolašin, donatori	2026.
Uspostavljanje i viđenje evidencije cikloturista u opštini	Redovna sredstva	Opština Kolašin, TO	2023.
Organizacija radionica za vlasnike smještajnih i ugostiteljskih objekata na temu standarda kvaliteta „bike-friendly“	1.000 € godišnje	TO	2023 - 2026.
Podsticaji za ugostiteljske objekte da uvedu standard kvaliteta „bike-friendly“	U zavisnosti od vrste podsticaja	Opština Kolašin, TO	2023 - 2026.
Dodjela standarda kvaliteta „bike-friendly“	Sufinansiranje	Opština Kolašin, donatori	2023 - 2026.
Organizacija radionica za vlasnike smještajnih i ugostiteljskih objekata na temu standarda kvaliteta „bike-friendly“	1.000 € godišnje	Opština Kolašin, TO	2023 - 2026.
Otvaranje servisa za popravku bicikala	Sufinansiranje	TO, donatori, privrednici	2024.