



Opština Kolašin

Opština KOLAŠIN

PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI



supported by
giz
Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



ZAJEDNICA OPŠTINA CRNE GORE

OPŠTINA KOLAŠIN - PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Autor:

Stefan Bulatović

Implementira:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
u ime njemačkog Saveznog ministarstva za ekonomsku saradnju i razvoj (BMZ)

U okviru projekta:

„Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope (SUMSEEC II)“

Open Regional Fund for South-East Europe – Energy Efficiency (ORF-EE)

GIZ Country Office Bosnia and Herzegovina
Zmaja od Bosne 7-7a (Importanne Centar 03/IV)
71000 Sarajevo, Bosnia and Herzegovina (BiH)
T + 387 33 957 500
F + 387 33 957 521
giz-bosnienherzegowina@giz.de
www.giz.de

Partner:

Zajednica opština Crne Gore

Koordinator ispred Zajednice opština Crne Gore:

Marija Kljajić

Grafički dizajn:

IMPULS studio

Naslovna fotografija:

Neđeljko Moračanin

Godina izrade:

Jul 2020.

UVOD

Kolašin je planinski grad u sjevernom dijelu Crne Gore, smješten među planinskim masivima Bjelasice i Sinjajevine, na desnoj obali rijeke Tare. Zbog svojih prirodnih ljepota, čistog vazduha i raznolikog pejzaža, Kolašin je jedan od dva vodeća turistička centra na sjeveru države. I dok je u zimskim mjesecima grad atraktivan za ljubitelje snijega i skijanja, u ljetnjim mjesecima Kolašin je omiljeno mjesto aktivnog odmora.

Budući da u prostoru Crne Gore zauzima centralnu poziciju, Kolašin je jedno od najvažnijih saobraćajnih čvorišta u državi. Jadranskom magistralom povezuje primorski dio i Glavni grad na jugu sa ostalim gradovima na sjeveru i dalje Srbijom. Kroz Kolašin prolazi i pruga Beograd – Bar, a očekuje se da će strateška važnost opštine biti dodatno ojačana u budućnosti nakon izgradnje dionice autoputa

Bar–Boljare, te rekonstrukcije puta Berane – Kolašin.

Iako je opštinska teritorija šesta po veličini u Crnoj Gori, grad Kolašin je sa svega oko 2,700 stanovnika među najmanjim gradskim naseljima u Crnoj Gori. Zahvaljujući kompaktnosti i gustoj naseljenosti, Kolašin je idealno mjesto za aktivni vid mobilnosti. No, uprkos ovim predispozicijama, Kolašin se poput drugih gradova Crne Gore suočava sa izazovima u pogledu saobraćaja i mobilnosti, koji uglavnom protističu iz saobraćajne politike kojom se motorni saobraćaj favorizuje u odnosu na ostale vidove prevoza. Na te izazove nije moguće odgovoriti jednostranim pristupom, već putem sveobuhvatnog i održivog načina planiranja saobraćaja, zasnovanog na provjernoj metodologiji i dobrim praksama iz evropskih gradova.

Među izazovima na polju mobilnosti u Kolašinu izdvajaju se sve veći pritisak individualnog motornog saobraćaja, neodgovarajući uslovi za aktivne vidove kretanja i neuravnotežena dostupnost, što negativno utiče na kvalitet života, bezbjednost na ulicama, ljudsko zdravlje i životnu sredinu.



Kako bi odgovorila na ove izazove, Opština Kolašin je tokom 2019. godine konkurisala za podršku za izradu rješenja kojima se podstiče održiva mobilnost i dobila priliku da među prvim opštinama u Crnoj Gori izradi Plan održive urbane mobilnosti. Donošenje takvog plana podrazumijeva potpuno nov pristup saobraćajnom planiranju, kako bi taj proces postao transparentan, inkluzivan i sveobuhvatan. Ovaj plan treba da poboljša stanje saobraćaja i mobilnosti u urbanom području Kolašina, a naročito kroz unapređenje uslova za pješčenje i upotrebu bicikla, javni prevoz i optimizaciju motornog saobraćaja. Drugim riječima, ovakav plan treba da pomogne Opštini da javni prostor učini ugodnijim, bezbjednijim i pristupačnijim. Izradu plana finansirala je Njemačka agencija za međunarodnu saradnju (GIZ), a sprovodila Zajednica opština Crne Gore. Ovim planom Opština Kolašin želi da započne novi način planiranja saobraćaja, pri čemu će na prvo mjesto staviti kvalitet života.

O PLANU ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Plan održive urbane mobilnosti je strateški dokument opštine kojim se stvaraju preduslovi za održivo planiranje mobilnosti i rješavanje saobraćajnih izazova u urbanim područjima kroz uravnotežen tretman svih vidova prevoza. Takav plan predstavlja novi pristup planiranju saobraćaja, koji treba da omogući veći kvalitet života u gradovima za sadašnje i buduće generacije, a kojim se nastoji da se različiti vidovi prevoza integrišu u skladan sistem, da se u planiranje i realizaciju rješenja na polju mobilnosti uključi javnost, te i da se stalno vrši praćenje i ocjena realizovanih mjera.

Cilj Plana održive urbane mobilnosti je da poboljša pristupačnost i kvalitet života za sve građane kroz uspostavljanje održivog saobraćaja i uravnotežen razvoj svih vidova prevoza. Donošenjem ovakvog plana Opština Kolašin nastoji da:

- osigura bolju dostupnost i mobilnost svih stanovnika
- poveća bezbjednost u saobraćaju
- poboljša životni prostor
- smanji zagađenje i emisiju štetnih gasova

- smanji negativne efekte saobraćaja na zdravlje ljudi
- poboljša energetska efikasnost
- podrži razvoj turizma u opštini
- podstakne zelenu ekonomiju
- osigura veću ravnopravnost svih vidova prevoza

Osnovni zadatak plana jeste da predvidi mjere održive urbane mobilnosti na osnovu kojih će Opština Kolašin iz sopstvenih resursa i uz pomoć eksterne podrške unaprijediti stanje saobraćaja i mobilnosti u opštini.

METODOLOGIJA

Izrada Plana održive urbane mobilnosti realizovana je na osnovu *Smjernica za izradu i sprovođenje Plana održive urbane mobilnosti – SUMP* (Rupprecht Consult, 2019)¹, te uzimajući u obzir Smjernice za pripremu *Sveobuhvatne saobraćajne strategije slovenačkog Ministarstva za infrastrukturu i prostor* (2012)².

Samom procesu izrade plana prethodile su četiri radionice sa ključnim zainteresovanim stranama kako bi se na sveobuhvatan način pristupilo izradi ovog dokumenta. Budući da ovakav način planiranja saobraćaja karakteriše transparentnost i inkluzivnost, u rad na pripremi dokumenta bili su uključeni relevantni činioci za koje ovaj plan može biti od značaja. Tako su uz koordinaciju lokalnog eksperta za održivu urbanu mobilnost u rad bili uključeni i predstavnici Opštine odgovorni za pitanja prostornog planiranja, životne sredine i saobraćaja, predstavnici Turističke organizacije Kolašin, odbornici u lokalnom parlamentu, civilni sektor, predstavnici prosvjetne zajednice, te predstavnici privrednika. Svi oni su na predlog Opštine činili širu radnu grupu, dok je užu radnu grupu činilo 6 članova iz Opštine Kolašin. Transparentnost je dodatno osigurana učešćem šire javnosti na radionicama i u anketama, što je doprinijelo sveobuhvatnijem

1 Rupprecht Consult (ed.). 2019. Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition). Dostupno na: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

2 Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., in Ružič, L., 2012. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Dostupno na: http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/05/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf

uvidu u stanje, potrebe i očekivanja u pogledu planiranja mobilnosti u Kolašinu.

Na prvoj radionici, koja je organizovana za širu radnu grupu, utvrđena je vizija uspješne budućnosti Kolašina u pogledu mobilnosti, koja je u tokom cjelokupnog procesa služila kao ideja vodilja. Na drugoj radionici, koja je organizovana za užu radnu grupu, predstavljena je analiza postojećeg stanja saobraćaja i mobilnosti u Kolašinu, na osnovu koje su utvrđeni strateški ciljevi, operativni ciljevi, ciljne vrijednosti i indikatori, takođe u okviru uže radne grupe. Konačno, na završnoj radionici, koja je ponovo okupila širu radnu grupu, utvrđene

su konkretne mjere koje će Opština sprovesti kako bi u narednih pet godina unaprijedila stanje mobilnosti.

Takvim pristupom su se u obzir uzele potrebe i prioritete svih koji funkcionišu u urbanom području Kolašina, uz uravnotežen tretman svih vidova prevoza. Ipak, za razliku od tradicionalnog planiranja saobraćaja, koje u fokusu ima motorni prevoz i brzinu, ovakvim inovativnim načinom planiranja se u središte saobraćajne politke stavlja čovjek, sa posebnim naglaskom na dostupnost, socijalnu jednakost, zdravlje, kvalitet životne sredine i ekonomsku održivost.



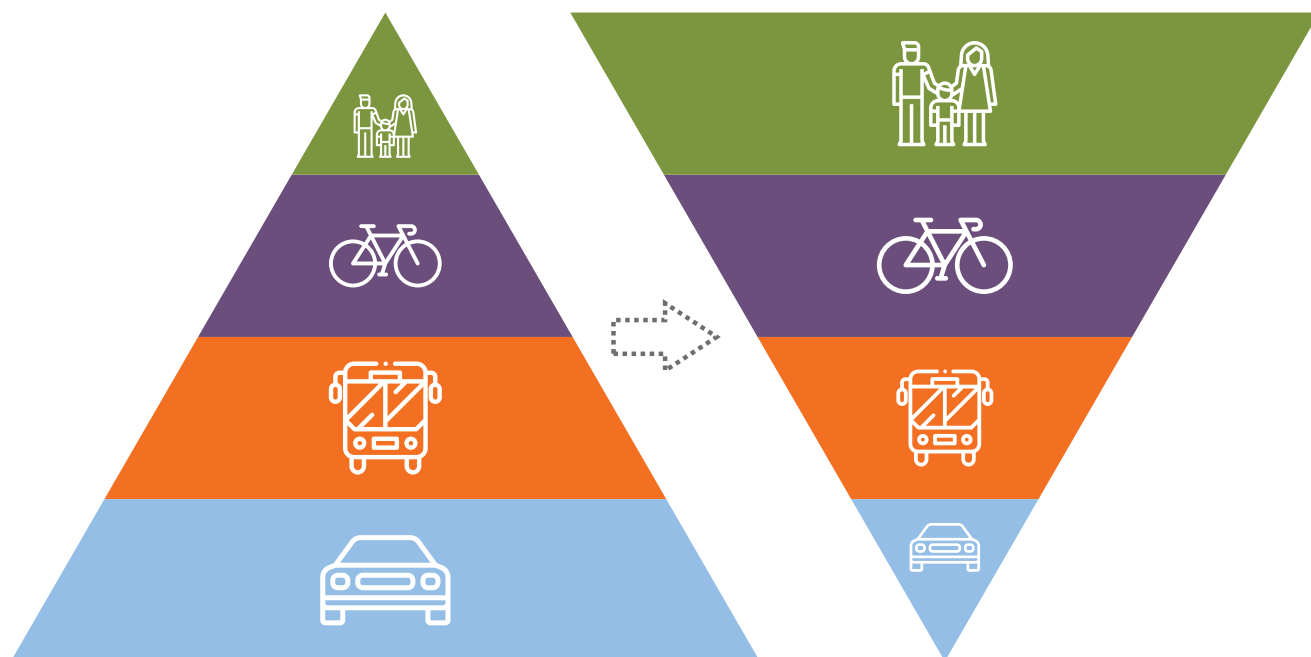
PREDNOSTI ODRŽIVOG PLANIRANJA MOBILNOSTI

Održivo planiranje mobilnosti predstavlja novi pristup planiranju saobraćaja, kojim se nadograđuju postojeće saobraćajne prakse. Naime, za razliku od dosadašnje paradigme saobraćajnog planiranja, koja je bila usredsređena na propusnost i infrastrukturu (puteve, parkirališta, kružne tokove, mostove i sl.), ovakvim modernim načinom planiranja se u središte saobraćajne politike stavlja čovjek i njegov kvalitet života, sa posebnim naglaskom na dostupnost, socijalnu jednakost, zdravlje, kvalitet životne sredine i ekonomsku održivost. Krajnji cilj održivog planiranja mobilnosti

je kvalitetan životni prostor, u kojem saobraćaj funkcioniše kao skladna cjelina zahvaljujući unapređenju održivih vidova prevoza.

Opredijeljenost građana Kolašina za održivu mobilnost motivisana je brojnim prednostima koje takav integralni pristup donosi, a koji podrazumijeva:

- uključivanje stručnjaka iz različitih oblasti, ne samo iz domena saobraćaja
- ravnotežu između privrednog razvoja, socijalne pravde i kvaliteta životne sredine
- učešće šire javnosti u svim fazama planiranja
- postizanje mjerljivih ciljeva
- uzimanje u obzir širih društvenih koristi
- racionalno korišćenje javnih resursa
- finansijsku održivost kroz rješenja koja su realna, praktična i ostvariva sa raspoloživim resursima



Slika 3. Obrnuta saobraćajna piramida, kojom se prioritet u planiranju prvo daje pješacima, biciklistima i javnom prevozu, pa tek onda automobilima.



Održivo planiranje mobilnosti opštini Kolašin može donijeti brojne prednosti, kao što su:

Bolji kvalitet života

Plan održive urbane mobilnosti je plan za ljude, a ne za automobile i saobraćaj. To se ogleda u kvalitetnijim javnim prostorima, poboljšanoj bezbjednosti djece, smanjenju izduvnih gasova, i slično.

Pozitivni učinci na životnu sredinu i zdravlje

Rad na poboljšanju kvaliteta vazduha, smanjenju buke, ublažavanju klimatskih promjena i podsticanju aktivnog kretanja pješke ili biciklom ima pozitivan učinak na zdravlje i donosi značajne uštede u oblasti zdravstva.

Poboljšana mobilnost i pristupačnost

Kroz održivo planiranje saobraćaja obezbjeđuje se bolja mobilnost svih stanovnika i omogućava bolji pristup različitim područjima i uslugama.

Bolji imidž opštine

Opština koja teži održivom planiranju saobraćaja smatra se inovativnom i naprednom.

Odluke koje podržava javnost

Planiranje za ljude podrazumijeva planiranje sa ljudima. Uključivanjem građana i šireg kruga zainteresovanih strana, odluke koje se odnose na planiranje mobilnosti na taj način stiču visok nivo legitimnosti među građanima. Takođe, planiranje održive mobilnosti je zajednički interes svih subjekata, bez obzira na međusobne razlike.

Nova i dugoročna strateška vizija

Plan održive urbane mobilnosti nudi dugoročnu stratešku viziju uspješne budućnosti. Njime se podstiče kultura efikasnog planiranja koja nastoji da integriše različite sektorske politike i prioritete lokalne samouprave i susjednih opština, stvarajući time uslove za ostvarenje drugih ciljeva opštine (privrednih, socijalnih i ekoloških).

Poboljšanje pristupa fondovima

Donošenje plana održive urbane mobilnosti može poboljšati pristup fondovima i opštini omogućiti značajnu prednost u konkurisanju za raspodjelu sredstava, kako na nacionalnom tako i na evropskom nivou.

KLJUČNI STRATEŠKI IZAZOVI

U sklopu izrade Plana održive urbane mobilnosti urađena je analiza trenutnog stanja saobraćaja i mobilnosti, koja je pokazala da se Kolašin suočava sa strateškim izazovima koji su direktno ili indirektno povezani sa saobraćajem. Uzimajući u obzir podatke dobijene tokom analize postojećeg stanja, u nastavku slijedi pregled ključnih strateških izazova koji predstavljaju osnovno polazište ovog plana.

NEADEKVATNI USLOVI ZA KRETANJE PJEŠKE I BICIKLOM

Analiza stanja je pokazala da pješačka infrastruktura u urbanom području Kolašina ne prati potrebe građana. U mnogim ulicama pješačke površine su dotrajale ili napukle, dok su trotoari sve rjeđi kako se ide dalje od centra, pa su pješaci često fizički nezaštićeni

ni od kolskog saobraćaja. Trotoari izgrađeni prije više decenija u samom centru grada su najčešće od kolovoza odvojeni kanalima za odvod atmosferske kanalizacije, što predstavlja veliku barijeru pješacima prilikom prelaska ulice, a naročito najugroženijima – osobama sa invaliditetom, osobama smanjene pokretljivosti, starijima i roditeljima sa djecom. Infrastruktura na najvećem broju mjesta nije prilagođena osobama sa invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, pa su trotoari često bez ukošenih nagiba, dok i dalje postoje javne ustanove koje nemaju pristupne rampe. Dok je večna ulica opremljena drvoredima, urbani mobilijar poput klupa i kanti za otpatke najčešće je u slaboj mjeri zastupljen duž pješačkih površina. Površine za kretanje biciklista ne postoje u urbanom području Kolašina.

PLANIRANJE SAOBRAĆAJA PODREĐENO AUTOMOBILIMA

Dosadašnji način planiranja saobraćaja u Kolašinu bio je usmjeren na rješavanje trenutnih potreba i problema. Iako se u krovnom planskom dokumentu – Prostorno-urbanističkom planu (PUP) – u određenoj mjeri prepoznaju





potrebe za kretanje pješke ili biciklom, Opština do sada nije donosila planska dokumenta kojima se pitanje saobraćaja i mobilnosti tretira na strateški i sveobuhvatan način.

Saobraćajna politika je tako dominantno usredsređena na motorni saobraćaj. Pri izvođenju infrastrukturnih projekata uglavnom se nastoji da se zadovolje potrebe kolskog saobraćaja, dok se potrebe pješaka i biciklista posmatraju kao sekundarne, pri čemu se ovi vidovi kretanja često doživljavaju kao vid rekreacije, a ne kao legitiman način kretanja kroz grad.

PRITISAK AUTOMOBILA JE POJAČAN

Kolašin, kao i drugi gradovi u Crnoj Gori, suočen je sa pojačanim pritiskom motornih vozila, čiji broj raste iz godine u godinu. Iako je stopa motorizacije u opštini Kolašin ispod crnogorskog prosjeka, u samom centru grada prisutna je velika koncentracija automobila, što uzrokuje probleme sa parkiranjem. Tako su automobili parkirani po pješačkim površinama česta slika, pogotovo radnim danima. Tokom zimske turističke sezone dolazi i do pri-





tiska individualnih motornih vozila na putu prema skijalištu. Dodatno, anketa koja je polovinom decembra 2019. godine sprovedena elektronskim putem pokazala je da značajan broj zaposlenog stanovništva na posao dolazi automobilom, iako većina ispitanika živi na manje od 2 kilometra od svog radnog mjesta.

Takođe, gotovo polovina učenika osnovne škole „Risto Manojlović“ u školu dolazi automobilom (uz pratnju roditelja ili odraslih), što negativno utiče na zdravlje i bezbjednost djece i dovodi do saobraćajnih gužvi. Javni gradski prevoz ne postoji, pa je time ne samo pojačan pritisak motornog saobraćaja, već i značajno otežana mobilnost ljudi iz ruralnih područja koji nijesu motorizovani.

DEMOGRAFSKA SLIKA JE NEGATIVNA

Opština Kolašin već decenijama bilježi stalan pad broja stanovnika. Tako je na popisu iz 1991. godine u opštini živjelo 13799 stanovnika, 2003. godine 9949, a 2011. godine 8380

stanovnika. Taj trend se po svemu sudeći nastavlja, jer je prema procjenama Monstata sredinom 2019. godine u opštini Kolašin živjelo 7228 ljudi (v. Tabelu 1). Uz to, i migracioni saldo je kontinuirano negativan, pa se može zaključiti da je Kolašin izrazito depopulaciono područje.

Udio starije populacije se takođe povećava: na popisu iz 2011. godine 22,4% stanovnika je bilo starije od 60 godina, a za očekivati je da na narednom popisu ovaj procenat bude veći. Sa starenjem se mijenjaju i potrebe lokalnog stanovništva, na koje Opština može odgovoriti ako ima uvid u demografska kretanja. Lokalna samouprava mora voditi računa da starija populacija ima što bolji i efikasniji pristup uslugama, poput zdravstvene i socijalne zaštite, trgovine i administracije, ali i priliku za zdravo starenje kroz aktivne vidove mobilnosti. Kako bi poboljšala demografsku sliku, Opština mora osnažiti i mrežu osnovnih škola, poboljšati ponudu aktivnosti za mlade i porodice, obezbijediti prostor za druženje, zabavu, sport i rekreaciju.

Kolašin: broj stanovnika po godinama	
2014.	7954
2015.	7678
2016.	7704
2017.	7553
2018.	7400
2019.	7228

Tabela 1: Procjena stanovništva, Monstat, 2019.

KLJUČNE STRATEŠKE MOGUĆNOSTI

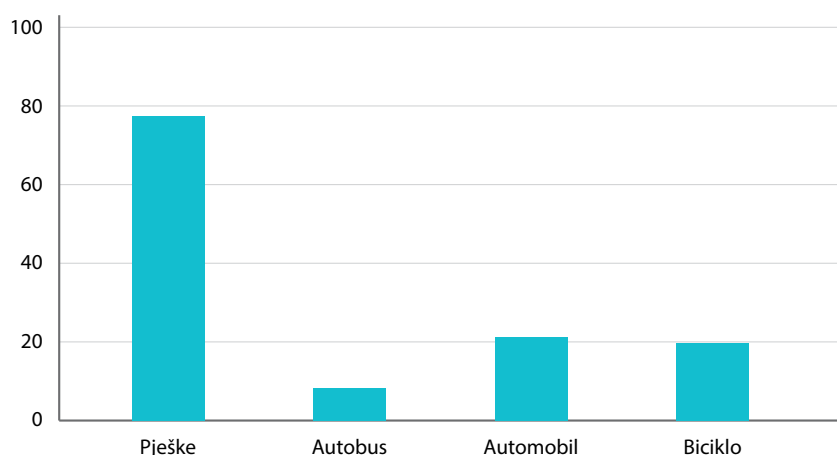
Tokom analize stanja prepoznate su brojne strateške mogućnosti za značajno unapređenje mobilnosti u Kolašinu, čime se može poboljšati kvalitet života u opštini.

POTENCIJAL ZA PJEŠAČENJE I UPOTREBU BICIKLA

Kolašin je grad kratkih udaljenosti i velike gustine naseljenosti, što stanovnicima pruža priliku da najveći broj svakodnevnih putovanja obavljaju pješke odnosno biciklom. Tome

u prilog ide činjenica da je bilo koja tačka u urbanom području Kolašina od Gornjeg trga (Trga Vukmana Kruščića) udaljena najviše 1,5 kilometar ili 15 minuta hoda. Ovako male razdaljine su posebno pogodne za upotrebu bicikla, jer je upravo to najbrži i najefikasniji vid prevoza na kratkim relacijama. Stoga je ulaganje u poboljšanje uslova za pješačenje i biciklo kao aktivne vidove prevoza u Kolašinu veoma značajno i isplativo, posebno u cilju obezbjeđivanja udobnosti i bezbjednosti kretanja. Posebno se otvaraju mogućnosti za poboljšanje pješačke i biciklističke infrastrukture, smirivanje saobraćaja, privremeno ili trajno zatvaranje pojedinih ulica u centru za motorni saobraćaj, uspostavljanje parkirne politike i obnove javnih prostora. Takođe, anketa sprovedena u osnovnim školama pokazala je da ubjedljivo najveći broj učenika želi da u školu ide pješke, te im stoga treba omogućiti prave uslove za to (Ilustracija 1). Slični nalazi dobijeni su i u anketi među radnim stanovništvom, od kojih bi 53% najradije na posao išlo pješke, a 11% biciklom.

Kako bi osnovci najradije išli u školu?

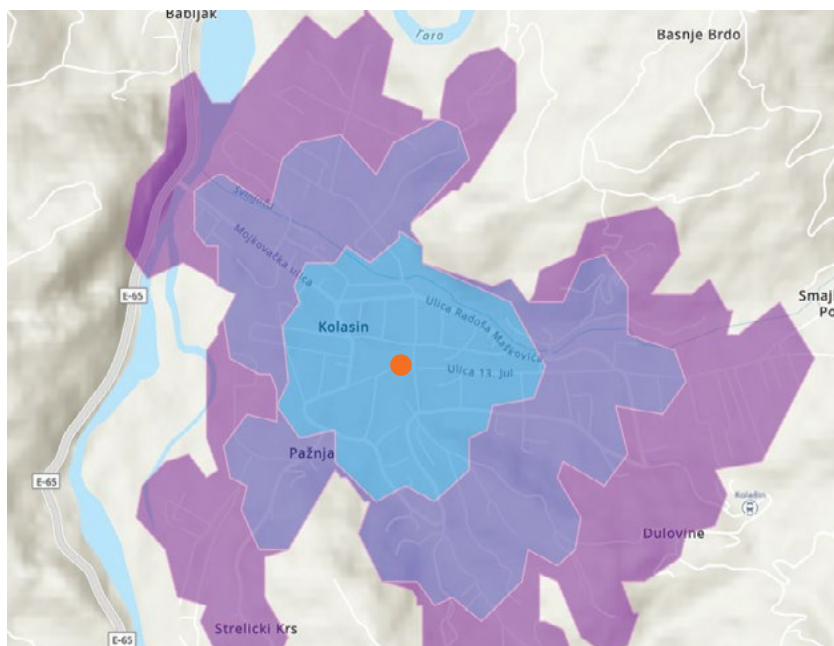


Anketa o putnim navikama učenika OŠ „Risto Manojlović“ u Kolašinu

RACIONALNIJA UPOTREBA AUTOMOBILA

Budući da većina stanovništva prelazi kratke razdaljine u toku dana, to otvara mogućnost za racionalniju upotrebu automobila. Time bi se smanjio problem nedostatka parking prostora u centru grada, ali i problem nepro-

pisnog parkiranja, posebno na trotoarima i drugim pješačkim površinama. Pored toga, smanjenjem intenziteta i smirivanjem motornog saobraćaja u centru grada poboljšala bi se bezbjednost na ulicama, smanjila buka, poboljšao kvalitet vazduha, te podstakli aktivni i održivi vidovi kretanja i time unaprijedilo zdravlje stanovništva.



- Gornji trg
(Trg Vukmana Krušića)
- **5 minuta** pješke
od Gornjeg trga
- **10 minuta** pješke
od Gornjeg trga
- **15 minuta** pješke
od Gornjeg trga

Mapa područja udaljenih na 5, 10 i 15 minuta pješke od Gornjeg trga

KORIŠĆENJE TURISTIČKO- REKREATIVNIH POTENCIJALA

Turizam je u Kolašinu jedna od ključnih privrednih grana, pa se turistička ponuda grada može osnažiti kroz podsticanje pješčenja i bicikliz-

ma kao aktivnih vidova mobilnosti i rekreacije. To se može postići uređenjem, obilježavanjem i povezivanjem pješačkih i biciklističkih staza, obogaćivanjem sadržaja za pješčenje i biciklizam, kao i poboljšanjem dostupnosti kroz formiranje veza za kolektivni prevoz.



VIZIJA MOBILNOSTI U KOLAŠINU

Vizija opštine Kolašin u pogledu održive urbane mobilnosti predstavlja polaznu osnovu cjelokupnog procesa izrade Plana održive urbane mobilnosti. Vizija je opis željenog stanja, koja će poslužiti u utvrđivanju ciljeva i mjera i na kojoj se zasniva čitav plan. Ona 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.

Šira radna grupa je tako utvrdila sljedeću viziju Kolašina:

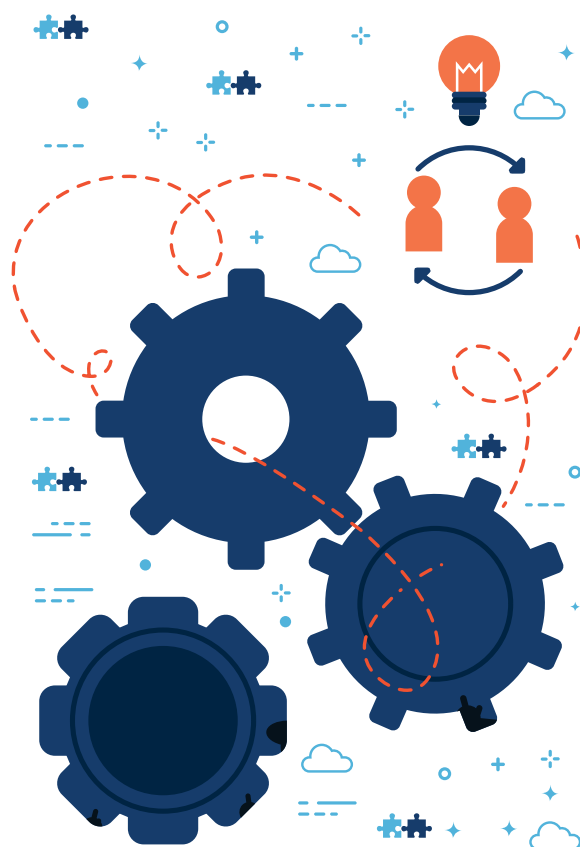
„Kolašin je savremeni i održivi planinski grad koji je prepoznatljiv po očuvanim prirodnim ljepotama i visokom kvalitetu života, što ga čini privlačnim i uspješnim turističkim mjestom. Zahvaljujući kratkim udaljenostima i povezanosti urbanih i ruralnih cjelina, pješaćenje i biciklo su glavni vidovi kretanja 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.“



STRATEŠKI CILJEVI

U cilju ostvarivanja definisane vizije utvrđeni su sljedeći strateški ciljevi:

- Poboljšati kvalitet života, zdravlja i životne sredine podsticanjem i stvaranjem uslova za pješčenje 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.



Sa radionice o utvrđivanju ciljeva

STUBOVI ODRŽIVE MOBILNOSTI

Plan održive urbane mobilnosti Opštine Kolašin počiva na 5 ključnih stubova (područja djelovanja) u cilju ostvarivanja vizije održive mobilnosti u gradu. Svi stubovi održive urbane mobilnosti se međusobno nadopunjuju, čineći tako skladnu cjelinu koja omogućava postizanje strateških ciljeva. To su:

- 1. ODRŽIVO PLANIRANJE MOBILNOSTI**
- 2. PJEŠAČENJE KAO GLAVNI NAČIN KRETANJA**
- 3. STVARANJE USLOVA ZA UPOTREBU BICIKLA**
- 4. JAVNI PREVOZ**
- 5. OPTIMIZACIJA MOTORNOG SAOBRAĆAJA**

U sklopu svakog strateškog stuba postavljene su operativni ciljevi, koji proizilaze iz vizije i strateških ciljeva. Na osnovu operativnih ciljeva utvrđene su ciljne vrijednosti, na način da budu jasne, mjerljive, inspirativne, realne i vremenski opredijeljene. Stepennostvarenosti operativnih ciljeva mjeriće se pomoću indikatora.

Pored ciljeva, svaki stub sadrži i mjere za njihovo postizanje. Mjere su pažljivo odabrane kako bi bile u skladu sa strateškim i operativnim ciljevima, a posebno se vodilo računa da budu društveno korisne, održive i izvodljive.



1. ODRŽIVO PLANIRANJE MOBILNOSTI

Održiva urbana mobilnost podrazumijeva otklon od tradicionalnog načina planiranja saobraćaja. Dosadašnje planiranje saobraćaja je uglavnom bilo podređeno automobilima, pri čemu su aspekti kao što su kvalitet života čovjeka, zdravlje, životna sredina i javni prostor često zanemarivani. Upravo će ti aspekti biti u fokusu buduće saobraćajne politike u Kolašinu, koja će se zasnivati na sveobuhvatnom i integralnom poimanju mobilnosti i prostora.

Izazovi

Opština Kolašin do sada nije imala sveobuhvatnu saobraćajnu strategiju, a zbog male veličine i ograničenih resursa ne posjeduje odgovarajuće kadrove na ovom polju. Zbog toga je dosadašnji način planiranja saobraćaja često neusklađen sa načelima održivog razvoja, dok su se investicioni projekti često izvodili bez strateške vizije odnosno bez razmatranja načina na koji će buduća rješenja funkcionisati u širem kontekstu. Takva prostorno-planska praksa se negativno odražava na dostupnost i kvalitet života, uključujući socijalnu jednakost, zdravlje, kvalitet životne sredine i ekonomsku održivost.

Održiva mobilnost je u određenoj mjeri prisutna u prostorno-planskim dokumentima opštine Kolašin. Tako se u PUP-u iz 2014. godine konstatuju problemi sa pritiskom motornog saobraćaja, kolizije motornog i pješačkog saobraćaja u strogom centru grada, te potreba za integracijom različitih vidova prevoza u smislenu cjelinu i smirivanjem saobraćaja kako bi se podstakli održivi vidovi prevoza. Međutim, realizacija održivih rješenja izostaje. Finansijska sredstva su ograničena i uglavnom se ulažu u izgradnju putne infrastrukture namijenjene motornom saobraćaju, dok se održivi vidovi prevoza – pješčenje, biciklo i javni prevoz – i dalje ne doživljavaju kao prioriteti u koje treba ulagati. Time se stvaraju problemi pogledu protoka saobraćaja, bezbjednosti na ulicama i kvaliteta vazduha, dok se ugroženi društveni slojevi dovode u neravnopravan položaj.

Kada su u pitanju kapaciteti lokalne samouprave, u Opštini Kolašin postoji sekretarijat zadužen planiranje prostora, komunalne poslove i saobraćaj, ali u njemu još uvijek ne postoji održiva urbana mobilnost kao oblast rad. Poseban izazov predstavlja uvezanost lokalnih prostorno-planskih dokumenata, strategija i planova, kao i koordinacija sekretarijata, službi i drugih organa opštine.

Dostignuća

Primjeri dobre prakse u pogledu održive mobilnosti u opštini su zastupljeni u određenoj mjeri. Tokom trajanja projekta „Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope SUMSEEC II“ Opština Kolašin je proaktivnim





djelovanjem obezbijedila sredstva za realizaciju niza rješenja kojima se podstiče održiva mobilnost, uključujući nabavku javnih bicikala, postavljanje parkirališta za bicikla, obilježavanje planinarskih pješačko-biciklističkih

staza i slično. Paralelno sa projektom je tekao i proces pripreme Plana održive urbane mobilnosti, pa se može tvrditi da opština počinje da stvara preduslove za održivo planiranje saobraćaja.

CILJEVI

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
Uspostaviti sistemske uslove za održivo planiranje mobilnosti	Revidirati Plan održive urbane mobilnosti do kraja 2022. godine, a do kraja 2025. donijeti novi plan	Plan održive urbane mobilnosti revidiran do kraja 2022. godine, a novi plan donesen 2025. godine
	Do kraja 2021. imenovati koordinatora za oblast održive urbane mobilnosti	Imenovan koordinatore za oblast održive urbane mobilnosti
Sistematski pratiti sve oblike mobilnosti	Do kraja 2021. uspostaviti sistem godišnjeg mjerenja putnih navika i učinka izvedenih mjera	Uspostavljen sistem godišnjeg mjerenja putnih navika i učinka izvedenih mjera
Prilagoditi prioritete planiranja	Uravnotežiti opštinski budžet i/ili program uređenja prostora u pogledu sredstava za različite vidove mobilnosti počev od 2021. godine	Godišnji opštinski budžet/program uređenja prostora uključuje sve vidove mobilnosti na uravnotežen način
	Uvrstiti vidove održive mobilnosti u programske, prostorno-planske i druge opštinske dokumente	Održiva mobilnost jasno i sistematski integrisana u opštinske dokumente
Obezbijediti transparentnost u planiranju	Do početka 2021. obezbijediti blagovremeno i transparentno uključivanje javnosti u ključne faze izrade svih većih investicionih projekata	Broj većih investicionih projekata u čiju je izradu blagovremeno i transparentno uključena javnost
Ojačati promociju održive mobilnosti	Redovne akcije sa ciljem podizanja svijesti o održivoj mobilnosti	Broj izvedenih akcija na temu mobilnosti (npr. tokom Evropske nedjelje mobilnosti)



MJERE

Kako bi ostvarila postavljene ciljeve, Opština Kolašin će sprovesti sljedeće mjere na području održivog planiranja saobraćaja:

Usvajanje, revizija i obnova Plana održive urbane mobilnosti

U skladu sa smjernicama za izradu planova održive urbane mobilnosti, Opština će nakon dvije godine vrednovati uspješnost i efikasnost Plana, a nakon pet godina donijeti novi plan održive urbane mobilnosti, sprovodeći cjelokupni proces. Na taj način će Opština nadograditi dosadašnji način planiranja saobraćaja.

Imenovanje koordinatora za održivu mobilnost

Kako bi osigurala uspješno sprovođenje Plana održive urbane mobilnosti, Opština Kolašin će imenovati koordinatora za održivu urbanu mobilnost. To lice će vršiti poslove realizacije mjera, praćenja i evaluacije, umrežavanja ključnih činilaca i slično.

Pored toga, koordinator će neprestano raditi na sopstvenom stručnom usavršavanju kako bi mogao/mogla da odgovori postavljenim zadacima i ciljevima.

Izrada uravnoteženog programa uređenja prostora

Opština Kolašin će prilikom pripreme budžeta odnosno programa uređenja prostora voditi računa da sredstva koja se opredjeljuju za oblast saobraćaja budu srazmjerno raspoređena na poboljšanje uslova za sve vidove prevoza, uključujući uslove za pješaćenje, biciklizam i javni prevoz. Dodatno, Opština će osigurati finansijska sredstva za mjere predviđene ovim planom i iz drugih izvora.

Periodična anketa o putnim navikama

Opština će na godišnjem nivou vršiti anketiranje u cilju praćenja putnih navika građana. Te ankete vršiće se među učenicima osnovnih i srednjih škola, kao i među zaposlenima u javnom i privatnom sektoru. Rezultati će biti osnova za evaluaciju ciljeva i mjera iz ovog plana, a takođe će omogućiti građanima da budu informisani o putnim navikama u opštini.

Promocija svih stubova održive urbane mobilnosti

Opština će svake godine sprovoditi akcije kojima se promovišu svi stubovi održive mobilnosti iz ovog plana. To uključuje redovno učešće u Evropskoj nedjelji mobilnosti (16-22. septembar), dok će Opština tokom godine organizovati dodatne aktivnosti u cilju promoviisanja održive urbane mobilnosti.

Prilagođavanje opštinskih dokumenata održivom planiranju saobraćaja

Održiva urbana mobilnost biće integrisana u odgovarajuće prostorno-planske dokumente Opštine, kao i u budući Plan generalne regulacije Crne Gore. I ostali relevantni lokalni strateški i planski dokumenti biće prilagođeni na način da u obzir uzimaju održivu mobilnost.

Uključivanje javnosti u planiranje saobraćaja

Učešće javnosti je važan segment održivog i integralnog planiranja saobraćaja. Zato će Opština u sve veće investicione projekte i inicijative blagovremeno uključiti širu javnost, kako bi se građani upoznali sa planiranim projektima i kako iskazali svoje potrebe prilikom osmišljavanja budućih rješenja. Učešće javnosti će se obezbijediti putem transparentnih javnih rasprava, te korišćenjem savremenih sredstava komunikacije, kao što su društvene mreže, tradicionalni mediji i portali.

Redovni sastanci opštinskih službi

Opština će osigurati da se predstavnici odgovarajućih službi sastaju na redovnoj osnovi (npr. jednom u svakom kvartalu) kako bi poboljšali međusobnu komunikaciju i razmatrali projekte i rješenja iz oblasti održive mobilnosti.

Stručno usavršavanje službenika

Opština će aktivno podsticati stručno usavršavanje opštinskih službenika iz oblasti saobraćaja, prostornog planiranja i životne sredine, kako bi stalno unapređivali svoje znanje na polju održive urbane mobilnosti. Stručno usavršavanje može uključivati radionice, tribine, studijske posjete i slično. Takođe, opštinski službenici će se kontinuirano obrazovati za pisanje projekata i učešće na konkursima, čime će opština povećati šanse za obezbjeđivanje neophodnih finansijskih resursa za realizaciju rješenja iz oblasti održive mobilnosti.

AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
Usvajanje, revizija i obnova Plana održive urbane mobilnosti	1,000 € za reviziju 8,000 € za novi plan	Opština Kolašin, eksterni konsultant	Revizija do kraja 2022, novi plan do kraja 2025. godine
Imenovanje koordinatora za održivu mobilnost	–	Opština Kolašin	2021.
Izrada uravnoteženog programa uređenja prostora	–	Opština Kolašin	Kontinuirano
Periodična anketa o putnim navikama	–	Opština Kolašin	Kontinuirano
Promocija svih stubova održive urbane mobilnosti	1.000 € godišnje	Opština Kolašin, osnovne i srednje škole, vrtići, policija	Kontinuirano
Prilagođavanje opštinskih dokumenata održivom planiranju saobraćaja	–	Opština Kolašin	Kontinuirano
Uključivanje javnosti u planiranje saobraćaja	–	Opština Kolašin	Kontinuirano
Redovni sastanci opštinskih službi	–	Opština Kolašin	Kontinuirano
Stručno usavršavanje službenika	500 € godišnje	Opština Kolašin	Kontinuirano

2. PJEŠAČENJE KAO GLAVNI VID KRETANJA

Opšte je poznato da je pješačenje najprirodniji vid kretanja, koji je uz to ekološki prihvatljiv i koji pozitivno utiče na zdravlje ljudi. Ovaj vid mobilnosti je posebno pogodan na kraćim udaljenostima. Osim toga, korisnici drugih vidova prevoza takođe pješake u manjoj ili većoj mjeri, što dodatno potvrđuje tezu da je pješačenje veoma važan element u saobraćajnom sistemu jednog grada. Mnoga kratka putovanja koja se u Kolašinu obavljaju automobilom mogu se preći pješke, čime bi se umanjio pritisak na životnu sredinu i putnu infrastrukturu, a istovremeno doprinijelo boljem protoku ljudi i boljem javnom zdravlju.

Izazovi

U planiranju saobraćaja u Kolašinu, kao i u drugim opštinama, pješak je često stavljen u drugi plan u odnosu na motorna vozila, pa se prilikom planiranja i izgradnje infrastrukture prvo odgovara na potrebe kolskog saobraćaja, pa tek onda na potrebe pješaka. Tako u brojnim ulicama van gradskog centra uz cestu nijesu izvedeni trotoari, poput puta prema Željezničkoj stanici, ul. Dunje Đokić i brojnih

drugih, pa su pješaci najčešće prinuđeni da se kreću kolovozom, zbog čega je njihova bezbjednost ugrožena. U jednom broju ulica van centra postoje trotoari, ali su oni najčešće izvedeni sa jedne strane, a obično su vrlo uski, dotrajali, isprekidani ili blokirani privremenim objektima ili komercijalnim mobilijarom.

U samom centru grada postoje trotoari, ali su oni na najvećem broju mjesta od kolovoza odvojeni kanalima za odvod atmosferske kanalizacije, što predstavlja veliku barijeru ili rizik prilikom kretanja, a naročito najugroženijima – osobama sa invaliditetom, osobama smanjene pokretljivosti, starijima i roditeljima sa djecom. Za osobe sa invaliditetom i dalje postoje brojne prepreke u pogledu pristupačnosti. Još uvijek ima ustanova ispred kojih nedostaju pristupne rampe, dok nagibi na trotoarima ili ne postoje ili zahtijevaju poboljšanje. Trotoari su najčešće bez ukošenih ivičnjaka, čime je dodatno otežano kretanje osobama sa invaliditetom. Dodatan problem za kretanje pješaka predstavljaju i nepropisno parkirani automobili. Nedostaje i urbani mobilijar, poput klupa, korpi za otpatke, javnih česmi i sl.

Iako je pješačenje kao vid kretanja zastupljeno u planovima i strateškim dokumentima, prilikom planiranja infrastrukturnih projekata prioritet se i dalje daje motornom saobraćaju. Budući da su pješaci najugroženija grupa učesnika u saobraćaju, potrebno je upravo njih staviti na vrh prioriteta prilikom planiranja saobraćaja i mobilnosti, kao što je to i nagoviješteno i u Prostorno-urbanističkom planu Kolašina.





Dostignuća

Pješačenje je u Kolašinu glavni vid kretanja, ali i tu postoji veliki prostor za napredak zahvaljujući malim udaljenostima i kompaktnosti gradskog naselja. U središtu grada nalazi se pješačka Sibirska ulica, koja je centar društvenog života Kolašina. Ova ulica povezuje Gornji i Donji gradski trg, pri čemu pješačku vezu između ove tri cjeline prekida dvosmjerna saobraćajnica. Donji trg je nekada služio za parkiranje vozila, dok je danas mjesto okupljanja ljudi.

Značajan broj putovanja u gradu obavlja se pješke. To je pokazala i anketa o putnim navikama, čiji rezultati govore da polovina od ukupnog broja zaposlenih na posao ide pješke. Takođe, iako najveći broj učenika u školu dolazi automobilom, ubjedljiva većina njih bi

u školu najradije išla pješke. To nedvosmisleno ukazuje da se uslovi za pješačenje moraju staviti na vrh prioriteta Opštine.

Određeni pomaci napravljeni su i kada je u pitanju rekreativno pješačenje. U sklopu projekta „Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope – SUMSEEC II“, Opština Kolašin obezbijedila je sredstva i sprovela mapiranje pješačko-biciklističkih staza.

Konkretno, izvršeno je koordinatno mapiranje i markacija tri pješačko-biciklističke staze u dužini oko 20 km, a dobijene koordinate sa urađenom digitalnom stazom biće predane na korišćenje Turističkoj organizaciji Kolašin i Upravi za nekretnine, koja će dobijenim podacima ažurirati svoj geo-portal. Takođe, na odgovarajućim lokacijama postavljene su i informativne table.





CILJEVI

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
Poboljšati uslove pješaćenja u urbanom području Kolašina	Izgraditi ili obnoviti najmanje 200 m trotoara godišnje u do 2025. godine	Broj metara obnovljene/ novoizgrađene pješačke infrastrukture
	Do 2025. otkloniti arhitektonske barijere za nesmetano pješaćenje na namjanje 100 m trotoara godišnje	Broj metara trotoara sa otklonjenim arhitektonskim barijerama za pješaćenje
	Do 2025. urediti najmanje jedan pješački prelaz godišnje	Broj lokacija sa novim pješačkim prelazima
Povećati udio pješaćenja	Do 2025. postići udio pješaćenja u putovanju do posla od 54% do 2025. godine	Procenat radnika koji pješke idu na posao (sada 49%)
	Do 2025. postići udio pješaćenja u putovanju do osnovne škole od 41% do 2025. godine	Procenat osnovaca koji idu u školu pješke (sada 36%)
Prilagoditi infrastrukturu licima sa invaliditetom i licima smanjene pokretljivosti	Do 2025. rekonstruisati ili odstraniti sve arhitektonske prepreke za pristup OSI javnim ustanovama	Broj ustanova sa otklonjenim arhitektonskim preprekama za pristup OSI
Promovisati pješaćenje kao vid prevoza	Godišnje izvesti najmanje 2 aktivnosti kojima se promoviše pješaćenje	Broj izvedenih aktivnosti u pogledu promocije pješaćenja

MJERE

Kako bi ostvarila postavljene ciljeve, Opština Kolašin će sprovesti sljedeće mjere na području pješaćenja:

Poboljšanje i širenje pješačke infrastrukture

Budući da su analizom stanja utvrđeni nedostaci u pogledu pješačke infrastrukture, Opština će svake godine raditi na širenju i poboljšanju površina namijenjenih pješacima. To podrazumijeva gradnju novih i saniranje postojećih trotoara, iscrtavanje pješačkih prelaza, postavljanje sredstava za usporavanje saobraćaja, kao i pretvaranje ulica u pješačke zone (npr. ispred osnovne škole ili između Donjeg trga i Sibirske ulice).

Povećanje privlačnosti pješaćenja

Opština će kontinuirano raditi na sanaciji i održavanju trotoara i drugih pješačkih površina. Takođe, duž ulica biće postavljan urbani mobilijar poput kanti za smeće, klupa, rasvjetne, javnih česmi, umjetničkih instalacija i sl.

Biće sađeni drvoređi koji će praviti hlad i zaštitu od nevremena, a uređivaće se i zelene površine uz trotoare sadnjom cvijeća, žbunova i drugog niskog rastinja.

Otklanjanje prepreka za osobe sa invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti

Pri planiranju nove i rekonstrukciji postojeće infrastrukture u Kolašinu posebna pažnja biće posvećena pristupačnosti za osobe smanjene pokretljivosti i osobe sa invaliditetom. Ispred svih javnih ustanova biće postavljene rampe za ova lica kako bi im se omogućio nesmetan pristup osnovnim uslugama.

Opština će takođe kontinuirano prilagođavati javne pješačke površine ovim licima, i to ukošenjem ivičnjaka odnosno postavljanjem odgovarajućih rampi, u skladu sa Pravilnikom o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom. Takođe, Opština će prilikom čišćenja ulica od snijega voditi računa da pješačke površine čisti prije kolovoza, čime će ne samo pokazati istinsku



posvećenost održivim vidovima kretanja, već i doprinijeti poboljšanju rodne ravnopravnosti i socijalne jednakosti, budući da su korisnici tih površina i osobe sa invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti (uključujući roditelje sa djecom, starije i sl.).

Uređenje i označavanje turističkih i tematskih pješačkih staza

Opština će nastaviti da radi na uređenju i označavanju postojećih i novih turističko-tematskih pješačkih staza kako bi obogatila ponudu za aktivni odmor. Pješačke staze će se označavati odgovarajućim putokazima, te opremiti informativnim tablama i mobilijarom. Uz koordinaciju Turističke organizacije Kolašin biće izrađene informativne brošure i pješačke karte, koje će se dalje distribuirati u saradnji sa ugostiteljskim objektima.

Aktivna promocija pješčenja

Opština Kolašin će u saradnji sa partnerima redovno sprovoditi kampanje kojima se podiže svijest o pješčenju kao vidu kretanja kroz grad. Koristi pješčenja će se redovno promovisati putem medija, događaja i radionica za sve starosne grupe. Pored toga, sprovodiće se redovne edukativne akcije u školama, jer je aktivno putovanje u školu prepoznato kao važan vid fizičke aktivnosti djece.

Jedna od takvih akcija može biti i pješački autobus, u kojem djeca iz naselja idu pješke u školu u grupi u pratnji nekih odraslih, ili saobraćajna zmija, igra u kojoj učenici osvajaju simobilčne nagrade ukoliko idu u školu na održiv način. Takođe, osmisliće se i odgovarajući podsticaji za zaposlene koji na posao idu pješke (npr. kraće radno vrijeme petkom i sl.).

AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
Poboljšanje i širenje pješačke infrastrukture	7.000 € godišnje	Opština Kolašin	Kontinuirano
Otklanjanje prepreka za osobe sa invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti	20.000 €	Opština Kolašin, Ministarstvo rada i socijalnog staranja, javne ustanove, udruženja OSI	Kontinuirano
Povećanje privlačnosti pješčenja	4.000 € godišnje	Opština Kolašin	Kontinuirano
Uređenje i označavanje turističkih i tematskih pješačkih staza	10.000 €	Opština Kolašin, TO Kolašin	Kontinuirano
Aktivna promocija pješčenja	1.000 € godišnje	Opština Kolašin osnovne i srednje škole, vrtići, policija, komunalna policija, sportska i kulturna udruženja, mediji	Kontinuirano

3. STVARANJE USLOVA ZA UPOTREBU BICIKLA

Biciklo je vid prevoza koji ne zagađuje životnu sredinu, ne stvara buku, štedi budžet i energiju, omogućava fizičku aktivnost i smanjuje probleme sa parkiranjem. Budući da omogućava brzo prelaženje kratkih udaljenosti, biciklo je i najefikasnije prevozno sredstvo u malim i gusto naseljenim urbanim područjima kakvo je gradsko naselje Kolašin. Ovaj vid prevoza stoga predstavlja važan oblik mobilnosti i atraktivnu alternativu automobilima.

Izazovi

Biciklo je kao prevozno sredstvo u Kolašinu zastupljeno u manjoj mjeri, mada je broj korisnika bicikala porastao tokom pandemije novog koronavirusa. Ključna barijera za upotrebu bicikla u Kolašinu je nedostatak biciklističke infrastrukture. Budući da biciklisti 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 nedostaju ade-

kvatna parkirališta za bicikla, naročito ispred škola i javnih ustanova. Sve to negativno utiče na privlačnost biciklizma kao vida prevoza, jer ljudi neće koristiti biciklo ukoliko se ne osjećaju bezbjedno i ugodno.

Pored nedostatka infrastrukture za kretanje bicikala, u opštinskim dokumentima biciklizam još uvijek nije ravnopravan sa drugim vidovima mobilnosti. Iako je u PUP-u Kolašin biciklistički saobraćaj označen kao jedan od posebnih ciljeva, biciklizam se u ovom planском dokumentu uglavnom posmatra kao vid rekreacije.

Dodatan izazov predstavlja i klima, posebno tokom zimskim mjeseci, kada je zbog često velikog sniježnog pokrivača ili za vrijeme ve-



likih kiša mogućnost upotrebe bicikla ograničena. Ipak, ni ti izazovi nijesu nepremostivi.

Dostignuća

Da bi biciklo zaživjelo kao prevozno sredstvo, Opština mora imati viziju i napraviti odlučne poteze, uključujući uspostavljanje kvalitetne, bezbjedne i dobro povezane biciklističke mreže, ali i sprovesti usporavanje motornog saobraćaja u urbanom području Kolašina, čime bi se direktno povećala bezbjednost biciklista na ulicama. Pored urbanog, Kolašin ima potencijal i za razvoj rekreativnog biciklizma, koji može biti vrijedan instrument u obogaćivanju turističke ponude Kolašina.

U sklopu projekta „Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope – SUMSEEC

II“, Opština Kolašin obezbijedila je sredstva i sprovela niz projekata u cilju poboljšanja uslova za biciklizam. Tako je Turističkoj organizaciji Kolašin na trajno korišćenje ustupljeno 10 bicikala, a postavljena su i dva natkrivena parkirališta za bicikla na Gornjem i Donjem trgu. Takođe, u sklopu istog projekta izvršeno 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 grad“ u Kolašinu su označene još dvije rekreativne staze – 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.

CILJEVI

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
Povećati upotrebu bicikla	Do 2025. postići udio upotrebe bicikla kao preznog sredstva do srednje škole tokom dana bez padavina od 2%	Procenat učenika koja u školu idu biciklom
	Do 2025. postići udio upotrebe bicikla kao preznog sredstva do posla od 5% tokom dana bez padavina	Procenat radnika koji na posao obično idu biciklom (5%) tokom dana bez padavina
Poboljšati uslove za upotrebu bicikla	Do 2025. izgraditi najmanje dva kvalitetna i bezbjedna biciklistička koridora do zaleđa grada	Broj kvalitetnih i bezbjednih biciklističkih veza do zaleđa grada
	Do 2025. postaviti najmanje 5 parkinga za bicikla (1 godišnje) ispred javnih ustanova u gradskom području	Broj postavljenih parkinga za bicikla
Promovisati biciklo kao vid prevoza	Godišnje izvesti najmanje 2 aktivnosti kojom se promoviše biciklo kao vid prevoza	Broj izvedenih aktivnosti u pogledu promocije upotrebe bicikla
Poboljšati uslove za rekreativni biciklizam	Do 2025. označiti najmanje 3 rute za rekreativni biciklizam	Broj označenih ruta za rekreativni biciklizam
	Do 2025. izraditi mapu biciklističkih ruta u opštini	Izrađena mapa biciklističkih ruta
Opredijeliti budžetska sredstva za upotrebu bicikla	Uvesti posebnu stavku za biciklizam u opštinskom budžetu/ programu uređenja prostora počev od 2021. godine	Biciklizam zastupljen kao posebna stavka u opštinskom budžetu/ programu uređenja prostora

MJERE

Kako bi ostvarila postavljene ciljeve, Opština Kolašin će sprovesti sljedeće mjere na području biciklizma:

Izrada strategije razvoja biciklizma

Opština Kolašin će izraditi strategiju razvoja biciklizma kojom će se analizirati postojeće stanje i pripremiti smjernice za razvoj biciklističke infrastrukture. Tim dokumentom će se utvrditi i biciklistička mreža u urbanom području, kao i veza sa zaleđem grada. Pri strateškom planiranju razvoja biciklizma treba imati u vidu dvije grupe. Prvu čine stanovnici Kolašina, koji biciklo koriste kao prevozno sredstvo za obavljanje svakodnevnih obaveza, te je za njih potrebno obezbijediti adekvatne uslove. Drugu grupu čine turisti i stanovnici kojima biciklo služi kao vid rekreacije, a kojima je potrebna kvalitetna infrastruktura izvan urbanog područja grada, ali i dobra veza sa jezgrom grada.

Razvoj biciklističke infrastrukture

Osnovni uslov za povećanje upotrebe bicikla je stvaranje infrastrukturnih uslova za udobno i bezbjedno kretanje na dva točka. Opština Kolašin će zato tokom narednih pet godina početi da razvija kvalitetnu, bezbjednu i privlačnu biciklističku infrastrukturu, kojom će motivisati ljude da za prevoz koriste biciklo.

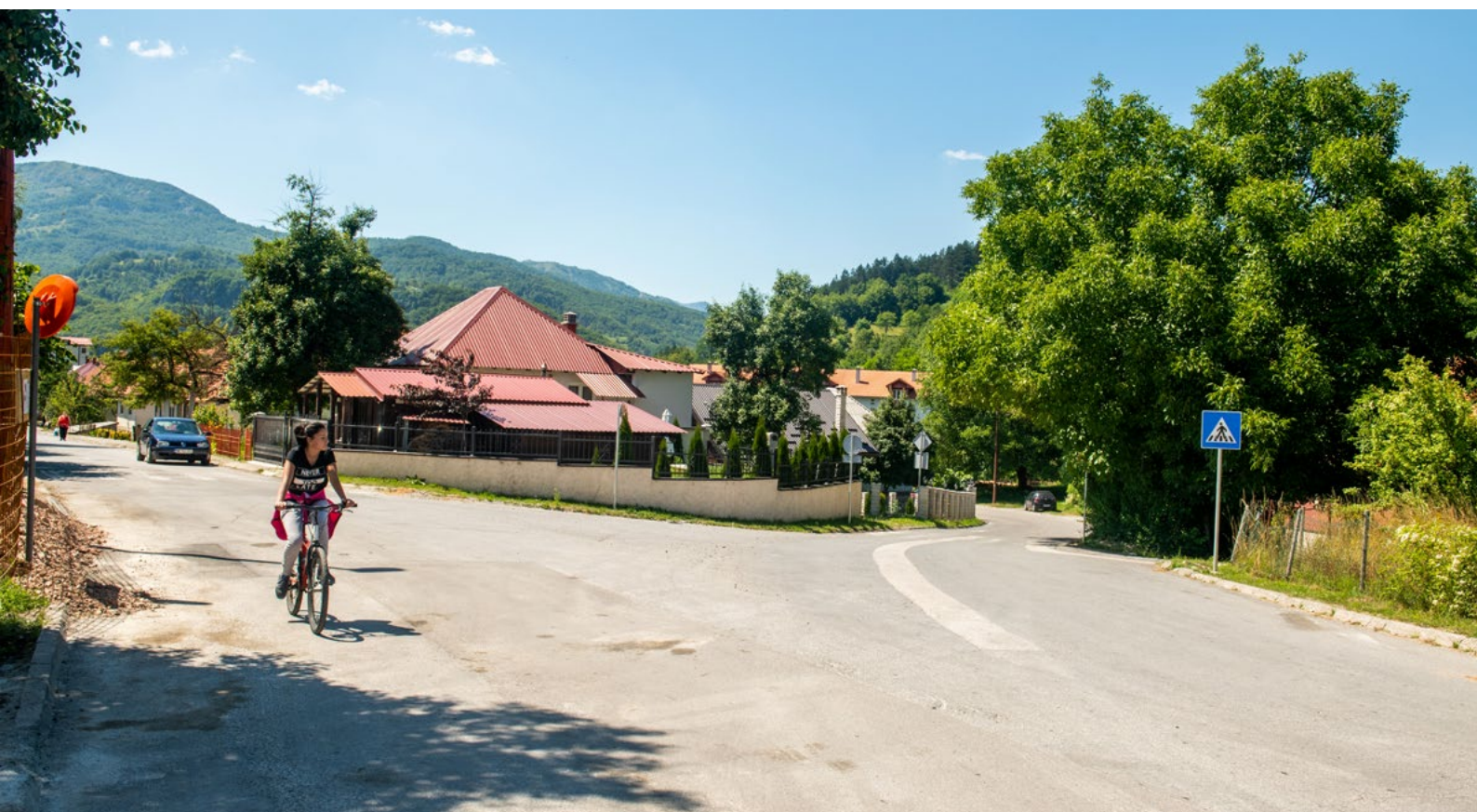
Pri razvoju infrastrukture vodiće se računa da se povežu tačke prema kojima gravitira puno ljudi: škole, javne ustanove, šetališta, znamenitosti i slično.

Postavljanje biciklističkih parkinga

Nedostatak parkinga za bicikla mnoge odbija da koriste biciklo kao prevozno sredstvo, pa je takva infrastruktura neophodna kako bi se povećao broj biciklista. Opština će kontinuirano širiti mrežu odgovarajućih biciklističkih parkinga, koji će se postavljati na trgovima, ispred obrazovnih i drugih javnih ustanova, ugostiteljskih objekata, kulturno-istorijskih spomenika, sportskih objekata i slično. Takođe, potrebno je obezbijediti prostore za čuvanje bicikala u sklopu stambenih zgrada. Prilikom izrade parkinga vodiće se računa da se parkirališta prave u obliku obrnutog slova „U“, kojim se omogućava vezivanje bicikla za ram i tako smanjuje mogućnost krađe. Opština može uspostaviti i saradnju sa privrednim društvima, koja mogu obezbijediti finansiranje izrade ovakvih parkirališta.

Uređenje i označavanje rekreativnih staza

Staze za rekreaciju su takođe važan element biciklističke infrastrukture. Opština će kontinuirano raditi na uređivanju takvih staza, kojima će se gradsko područje povezati sa zale-





đem grada, a posebno sa izletištim i drugim znamenitostima. Posebna pažnja biće usmjerena na poboljšanje kvaliteta planinskih staza i njihovo redovno održavanje, zatim na obilježavanje ruta postavljanjem putokaza i druge signalizacije. Na odgovarajućim mjestima biće postavljeni stalci za vezivanje bicikala, a biće izrađene i informativne brošure, biciklističke mape i slično. To će pomoći opštini da proširi turističku ponudu, posebno u cilju stimulisanja cikloturizma, koji je jedna od sve popularnijih grana turizma u svijetu.

Subvencionisanje kupovine bicikala

Kako bi povećala broj ljudi koji koriste biciklo, Opština Kolašin će subvencionisati kupovinu bicikala putem javnih poziva i sličnih akcija. Time će se građani, posebno oni slabijeg imovinskog stanja, podsticati da kupe bicikla i tako doprinesu boljem saobraćaju u gradu.

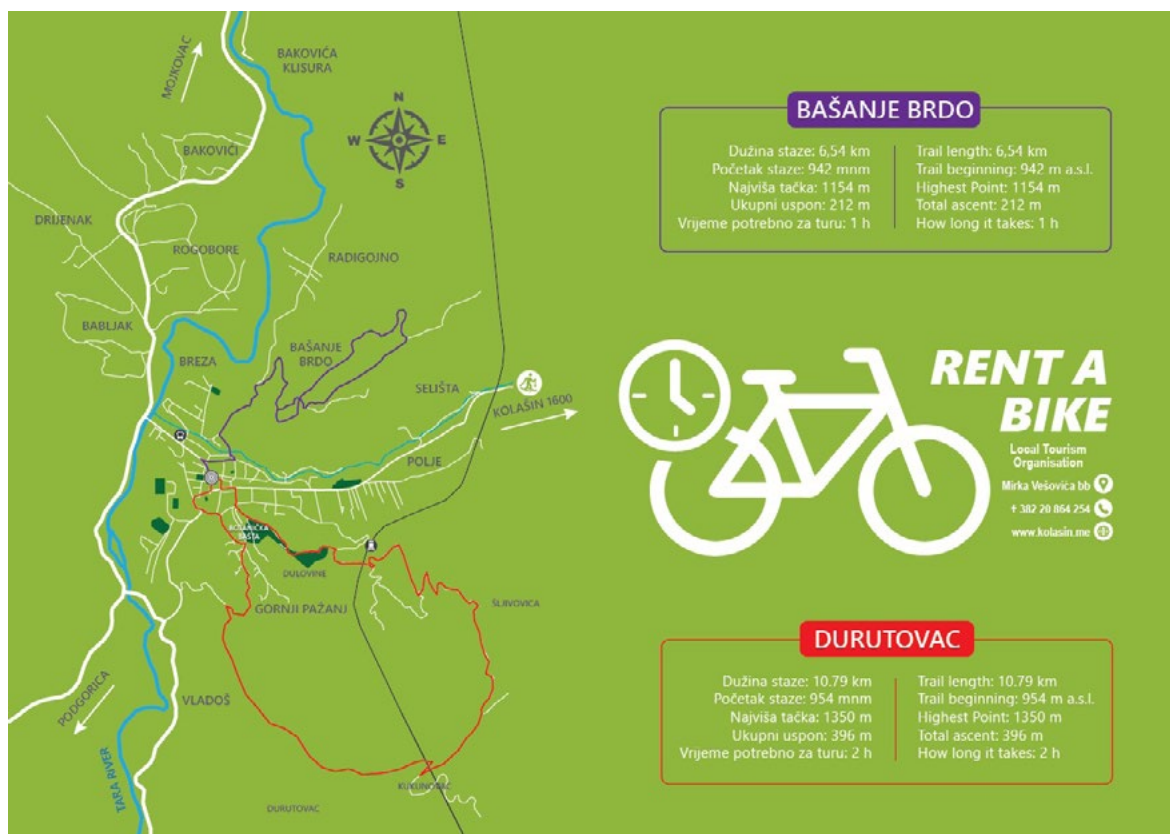
Aktivna promocija upotrebe bicikla

Opština će kontinuirano sprovoditi promotivne kampanje kojima se podstiče upotreba bicikla. Kroz takve kampanje građani će moći da se informišu ili vide pozitivne učinke održive mobilnosti i posebno biciklizma. Jedna od takvih kampanja može biti i kolektivna biciklistička vožnja „critical mass“, u sklopu koje će građani moći bezbjedno da voze biciklo u grupi i steknu uvid u sve prednosti koje donosi biciklizam.

Posebna pažnja biće 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 će se osmisлити odgovarajući podsticaji za dolazak na posao biciklom.





AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
Izrada strategije razvoja biciklizma	5.000 €	Opština Kolašin, eksterni konsultant	2022.
Razvoj biciklističke infrastrukture	Pod pretpostavkom sufinansiranja		
50.000 €	Opština Kolašin, izvođač	Kontinuirano	
Postavljanje biciklističkih parkinga	3.000 € godišnje	Opština Kolašin, javne ustanove, privrednici, ugostitelji	Kontinuirano
Uređenje i označavanje rekreativnih staza	3.000 € godišnje	Opština Kolašin, TO	Kontinuirano
Subvencionisanje kupovine bicikala	3.000 € godišnje	Opština Kolašin	Kontinuirano
Aktivna promocija upotrebe bicikla	1.000 € godišnje	Opština Kolašin osnovne i srednje škole, vrtići, policija, komunalno preduzeće, sportska udruženja, mediji	Kontinuirano

4. JAVNI PREVOZ

Javnim prevozom putnika povećava se efikasnost saobraćaja u cjelini, jer se njime smanjuju saobraćajne gužve i problemi sa parkiranjem. Njegova društveno korisna uloga je važna, jer omogućava mobilnost onim stanovnicima koji ne mogu koristiti druge oblike prevoza (starija lica, djeca i ljudi koji ne posjeduju lični automobil). Uvođenjem javnog prevoza građanima se omogućava da umjesto ličnog automobila odaberu alternativno prevozno sredstvo. Da bi bio privlačan putnicima, javni prevoz mora zadovoljavati određene kriterijume, poput pristupačnosti, dostupnosti, dobre povezanosti i kvaliteta usluge.

Izazovi

Javni prevoz putnika unutar opštine Kolašin ne postoji već duži niz godina. To predstavlja

ogroman izazov za mobilnost radnika i učenika, posebno onih koji žive izvan urbanog područja grada. Za sada se jedino organizuje prevoz do škole i to za učenike koji putuju 5 ili više kilometara do svoje škole.

Dio troškova ovog prevoza pokriva Ministarstvo prosvjete, u skladu sa Opštim zakonom o obrazovanju i vaspitanju i Uputstvom Ministarstva prosvjete za ostvarivanje prava na participaciju troškova prevoza. Međutim, problem predstavlja prevoz učenika koji žive na udaljenosti manjoj od 5 kilometara, a kojima bi takođe trebalo omogućiti prevoz do škole.

Autobuska stanica u Kolašinu već skoro dvije decenije nije u funkciji, što značajno ograničava efikasnu povezanost opštine sa drugim gradovima. Većina autobusa koji saobraćaju magistralnim putem M-2 ne ulazi u grad, već su putnici prinuđeni da autobuski prevoz čekaju na magistrali, izvan gradskog naselja.

Takođe, ni u gradskom području ne postoji odgovarajuća infrastruktura, poput uređenih autobuskih stajališta ili mjesta za zaustavljanje i parkiranje autobusa.



Kolašin je zahvaljujući pruži Beograd-Bar povezan željeznicom sa Podgoricom, Barom, Bijelim Poljem i dalje sa Srbijom. Ipak, potencijal željezničkog prevoza još uvijek nije iskorišćen u dovoljnoj mjeri, budući da u lokalnom prevozu postoje samo po tri polaska dnevno u pravcu Podgorice odnosno u pravcu Bijelog Polja.

Turistička izletišta takođe nijesu povezana javnim prevozom. Tako je, na primjer, do Nacionalnog parka Biogradska gora i Manastira Morača jedino moguće doći sopstvenim vozilom, zbog čega je mobilnost posjetilaca otežana.

U anketi o putnim navikama oko 6% ispitanika je navelo da bi na posao najradije dolazili autobusom, što ukazuje da postoji interesovanje za ovaj vid prevoza. Ovo je posebno važno zbog činjenice da oko dvije trećine stanovništva opštine ne živi u gradskom naselju, pa je njihova mobilnost znatno otežana usljed ne-

postojanja autobusnog prevoza. To predstavlja izazov i iz ugla socijalne jednakosti, budući da u ruralnim područjima uglavnom živi starija populacija, koja često nije u prilici da vozi automobil.

Dostignuća

Turistička organizacija Kolašin, u saradnji sa Nacionalnom turističkom organizacijom, organizuje autobuski prevoz od centra do skijališta, uz veoma pristupačnu kartu od 1 euro po pravcu. Tokom zimske sezone 2019/2020. bila su organizovana dva polaska, a kapacitet autobusa je 50 mjesta.

Takođe, Skijališta Crne Gore su tokom iste sezone organizovala besplatan autobuski prevoz iz Podgorice do ski centra Kolašin 1600. Za vrijeme ljetnje sezone 2020. godine omogućen je i besplatan prevoz od centra Kolašina do skijališta, što je takođe pozitivan pomak.

CILJEVI

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
Izraditi studiju razvoja javnog prevoza	Do 2021. izraditi studiju razvoja javnog prevoza u opštini	Urađena studija razvoja javnog prevoza
Povećati dostupnost javnog prevoza	Do 2023. uspostavljena najmanje jedna redovna linija javnog gradskog prevoza od grada do ruralnih područja	Broj uspostavljenih linija javnog prevoza
	Do kraja 2022. uspostavljena redovna ljetnja i zimska linija javnog prevoza do turističkih lokaliteta	Uspostavljena linija do turističkih lokaliteta
	Do 2024. uspostavljena usluga javnog prevoza od vrata do vrata	Broj putnika prevezenih javnim prevozom od vrata do vrata
	Do 2025. povećan broj polazaka lokalnog željezničkog prevoza iz Kolašina u odnosu na 2020. godinu	Broj polazaka u lokalnom željezničkom prevozu (2020: ukupno 6)
Obezbijediti infrastrukturu za javni prevoz	Do 2023. omogućiti prilaz međugradskim autobusima u urbanom području Kolašina	Broj međugradskih autobusa koji ulaze u grad
	Do 2025. urediti najmanje 3 parkirališta za javni prevoz	Broj uređenih parkirališta za javni prevoz
	Do 2025. urediti najmanje 3 stajališta za javni prevoz	Broj uređenih stajališta za javni prevoz

MJERE

Kako bi ostvarila postavljene ciljeve, Opština Kolašin će sprovesti sljedeće mjere na području javnog prevoza:

Studija razvoja javnog prevoza

Opština će izraditi sveobuhvatnu studiju razvoja javnog prevoza putnika, kako bi se utvrdio pravac razvoja ovog vida mobilnosti kako unutar opštine tako i prema drugim opštinama. Ta studija služiće kao osnova za uspostavljanje javnog prevoza u Kolašinu.

Uspostavljanje javnog prevoza

Opština će u narednom petogodišnjem periodu uvesti jednu liniju javnog prevoza putnika do okolnih sela kako bi poboljšala mobilnost stanovnika opštine. Prilikom koncipiranja linije vodiće se računa da se povežu odgovarajuće tačke, kao što su centar grada, dom zdravlja, željeznička stanica i slično. Opština u takvu redovnu liniju može integrisati i prevoz učenika i radnika do škole odnosno posla, čime bi se poboljšala njihova mobilnost i smanjila zavisnost od individualnog motornog prevoza. Takođe, prilikom uvođenja linije Opština će

osigurati da vozila zadovoljavaju visoke tehničke i ekološke standarde, kao i da budu prilagođena osobama sa invaliditetom odnosno smanjene pokretljivosti.

Prevoz putnika do turističkih lokaliteta

U cilju poboljšanja mobilnosti turista, Opština će uvesti prevoz putnika do turističkih lokaliteta i znamenitosti. Prioritet treba dati formiranju autobuske veze između željezničke stanice i skijališta, kao i veze sa NP Biogradska Gora, Manastirom Morača i drugim mjestima prema kojima gravitiraju turisti.

Uređenje infrastrukture javnog prevoza

Opština će poboljšati infrastrukturu za javni prevoz. Prioritet treba dati uređenju autobuske stanice, kako bi se putnicima omogućilo da međugradski prevoz čekaju unutar gradskog naselja. Takođe, opština će kontinuirano uređivati autobuska stajališta, uključujući natkrivanje, postavljanje klupa i druge opreme, isticanje reda vožnje; stajališta će takođe biti jasno označena i osvijetljena. Pored toga, biće obezbijeđen i bezbjedan pristup autobuskim



stajalištima kroz uređenje pješačke infrastrukture. Takođe, radiće se i na obezbjeđivanju adekvatnih parkirališta za turističke autobuse u gradskom području.

Uspostavljanje usluge prevoza na poziv

Uspostavljanjem prevoza na poziv omogućiće se mobilnost onim grupama stanovništva koje zbog udaljenosti, neposjedovanja sopstvenog automobila ili pripadnosti ugroženim društvenim grupama ne mogu efikasno da se prebace do željenog odredišta. Ovakvom vrstom usluge, koja funkcioniše po principu „od vrata do vrata“, biće obezbijeđena dostupnost područja koja nijesu pokrivena redovnim javnim prevozom, što je posebno važno za osobe smanjene pokretljivosti, osobe sa invaliditetom i druge ugrožene grupe, jer će

im obezbijediti efikasan pristup zdravstvenoj zaštiti, trgovini i drugim uslugama onda kada im zatrebaju. Ova vrsta prevoza bi se takođe mogla ponuditi i turistima koji budu posjećivali opštinu Kolašin. Takvo vozilo biće manjeg kapaciteta, a Opština će osigurati da zadovoljava visoke tehničke i ekološke standarde, kao i da bude prilagođeno osobama smanjene pokretljivosti i osobama sa invaliditetom.

Unapređenje ponude željezničkog prevoza

Opština će na sopstvenu inicijativu jačati saradnju sa Željezničkim prevozom Crne Gore i Upravom za željeznice u cilju poboljšanja ponude željezničkog prevoza u Kolašinu, naročito u pogledu povećanja frekvencije vozova, usklađivanja reda vožnje i poboljšanja željezničke infrastrukture u opštini.

AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
Studija razvoja javnog prevoza	5.000 €	Opština Kolašin, eksterni konsultant	2021.
Uspostavljanje linije javnog prevoza	Pod pretpostavkom sufinansiranja 50.000 €	Opština Kolašin, donatori	2023.
Prevoz putnika do turističkih lokaliteta	Pod pretpostavkom sufinansiranja 20.000 €	Opština Kolašin	2022.
Uređenje infrastrukture javnog prevoza	Autobuska stanica: sufinansiranje Stajališta: 6.000 € Parking mjesta za autobuse: 6.000 €	Opština Kolašin	2025.
Uspostavljanje usluge prevoza na poziv	20.000 € (nabavka vozila) 1.000 € godišnje (održavanje) 5.000 € godišnje (realizacija)	Opština Kolašin, donatori	2024.
Unapređenje usluga željezničkog prevoza	Državni budžet	Opština Kolašin, Željeznički prevoz Crne Gore, Uprava za željeznice	Kontinuirano

5. OPTIMIZACIJA MOTORNOG SAOBRAĆAJA

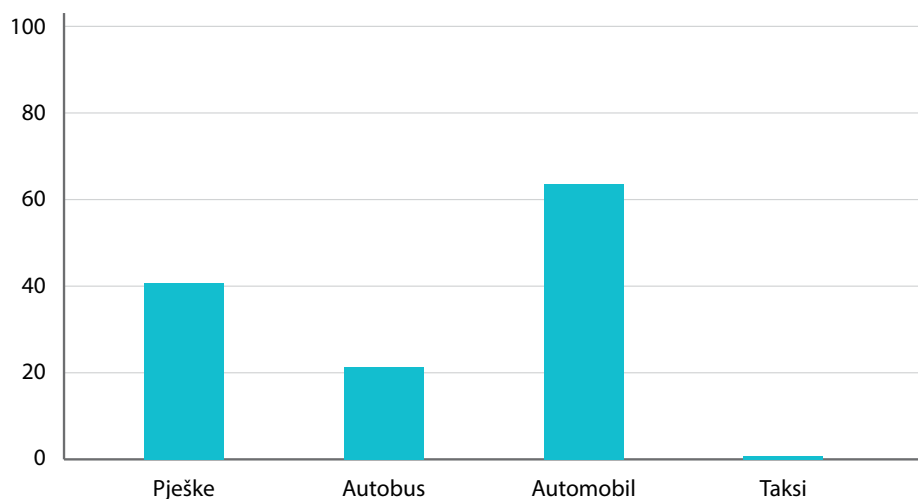
Pri obavljanju svakodnevnih putovanja građani Kolašina se pored pješaćenja često odlučuju za prevoz sopstvenim automobilom. To je posebno zastupljen vid prevoza za ljude koji žive van gradskog naselja, što i nije iznenađenje, s obzirom na odsustvo održivih alternativa. S druge strane, saobraćajna politika je u velikoj mjeri usmjerena na izgradnju putne infrastrukture za motorna vozila, dok su drugi vidovi prevoza zanemareni. To povećava negativne efekte motornih vozila na bezbjednost u saobraćaju, životnu sredinu i zdravlje ljudi. Prekomjerno oslanjanje na au-

tomobilski prevoz takođe povećava pritisak na prostor, pa su problemi sa parkiranjem svakodnevno prisutni, posebno u samom centru Kolašina. Zbog svega toga, ovaj plan održive urbane mobilnosti posebnu pažnju posvećuje optimizaciji motornog saobraćaja, kako bi se podstakli drugi vidovi prevoza i tako smanjila upotreba sopstvenog automobila.

Izazovi

Anketa sprovedena za potrebe pripreme ovog plana pokazala je da se građani uz pješaćenje uglavnom oslanjaju na individualni motorni prevoz prilikom putovanja do posla. Time nastaju problemi sa parkingom u centru grada, čini se bespotrebno, jer većina zaposlenih živi na kratkoj udaljenosti od posla. Pored toga, anketom u osnovnim školama utvrđeno je da najveći broj učenika u školu dolazi automobilom, a taj procenat je posebno izražen među učenicima mlađih razreda (od ukupnog broja učenika OŠ „Risto Manojlović“ gotovo polovina do škole putuje automobilom) (v.

Čime osnovci u Kolašinu idu u školu?



Način putovanja učenika OŠ „Risto Manojlović“

Ilustraciju 2). Usljed takve prakse često dolazi do saobraćajnih gužvi ispred osnovne škole, naročito u vrijeme dolaska i odlaska učenika iz škole, pri čemu je takođe ugrožena i bezbjednost učenika koji idu pješke. Uz to, djeca koju odrasli dovoze automobilom ostaju bez prilike za fizičku aktivnost i interakciju sa vršnjaci-

cima. Dodatan izazov predstavlja činjenica da se Ulica 13. jula,, koja vodi do osnovne škole i vrtića, nadovezuje na regionalni put prema Mateševu. Ta dionica je veoma frekventna, zbog čega je ugrožena bezbjednost pješaka u najužem dijelu grada, a pogotovo djece iz osnovne i srednje škole. Za očekivati je da će

se pritisak automobila na ovu ulicu i dalje na centar grada pojačati nakon otvaranja dionice auto-puta od Podgorice do Mateševa.

Na putu do skijališta tokom zimske sezone su učestale gužve i zastoji, budući da se većina gostiju oslanja na putnički automobil kao sredstvo prevoza, prvenstveno zbog manjka održivih alternativa. Zato se, prema podacima TO Kolašin, primjedbe turista u najveće obimu odnose na saobraćajne gužve prema skijalištu. Dodatni problem može predstavljati i završetak dionice Lubnice – Jezerine, budući da se saobraćaj od Kolašina do Berana u budućnosti odvijati upravo putnim pravcem koji vodi do skijališta, pa je za očekivati da frekvencija saobraćaja značajno uvećana.

Prekomjerna upotreba automobila dovela je i do problema sa parkiranjem. To je posebno slučaj u samom centru grada, gdje su usljed nedostatka uređenih parkirališta automobili često nepropisno parkirani na trotoarima i samom kolovozu, što negativno utiče na mogućnosti kretanja pješaka, posebno osoba smanjene pokretljivosti, osoba sa invaliditetom, starijih, roditelja sa djecom i sl. Opština nema jasno definisanu parkirnu politiku, pa sistem naplate parkinga u gradskom jezgri još uvijek ne postoji. Stopa motorizacije od 244 je ispod crnogorskog prosjeka. Ipak, pritisak automobila će se po svemu sudeći samo pojačavati, budući da broj registrovanih automobila u opštini konstantno raste.

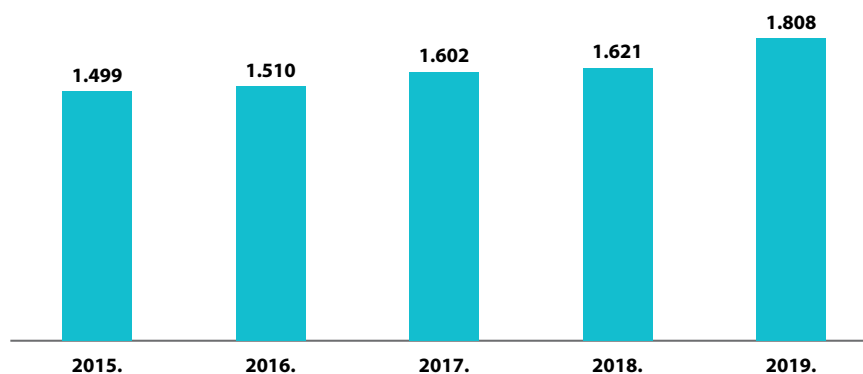
Dostignuća

Kada je u pitanju smirivanje saobraćaja, Opština je okolini OŠ „Risto Manojlović“, Srednje škole „Braća Selić“ i vrtića postavila znakove kojima se vozači upozoravaju da je maksimalna dozvoljena brzina u tom području 30 km/h, kao i znakove „djeca na putu“. Ova singalizacija je uokvirena fluorescentnom zelenom bojom, pa je veoma upadljiva. Ipak, na tim dionicama ne postoje fizičke prepreke za usporavanje motornog saobraćaja.

Kolašin je tokom 2019. godine dobio prvu javnu punionicu za električne automobile, u sklopu projekta „Razvoj niskokarbonskog turizma u Crnoj Gori“, koji je realizovao UNDP, a uz finansijsku podršku Globalnog fonda za životnu sredinu (GEF). Podaci o punionici nalaze se na internet stranici lokalne turističke organizacije.



Broj registrovanih automobila u opštini Kolašin (2014-2018)



CILJEVI

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
Smanjiti zavisnost od motornog prevoza	Broj ljudi koji na posao dolaze automobilom smanjiti na 40% do 2025.	Procenat ljudi koji na posao idu automobilom (43% u 2019)
	Broj osnovaca koji u školu dolaze automobilom smanjiti sa 46% na 41% do 2025.	Procenat osnovaca koji u školu idu automobilom (46% u 2019)
Ograničiti saobraćaj u centru grada	Do 2025. ograničiti motorni saobraćaj na najmanje jednoj lokaciji u centru grada	Broj novih područja sa ograničenim motornim saobraćajem
	Do 2022. izmjestiti tranzitni saobraćaj iz strogog centra	Do 2022. vozila iz pravca Mateševa ne prolaze Ulicom 13. jula
Poboljšati uslove za parkiranje	Do kraja 2022. uspostaviti sistemsku parkirnu politiku	Broj uređenih naplatnih parking mjesta
	Do 2025. uspostaviti najmanje jednu P+R lokaciju na ulasku u grad	Broj P+R lokacija
Smiriti motorni saobraćaj	Svake godine kreirati po najmanje jednu zonu „30“ do 2025.	Broj novih zona „30“

MJERE

Kako bi ostvarila postavljene ciljeve, Opština Kolašin će sprovesti sljedeće mjere na području optimizacije motornog saobraćaja:

Ograničenje tranzitnog i teretnog saobraćaja kroz centar Kolašina

Opština će izraditi plan ograničenja teretnog i tranzitnog saobraćaja kroz centar grada, u cilju poboljšanja bezbjednosti, smanjenja

gužvi i unapređenja kvaliteta vazduha. Ovu mjeru je potrebno sprovesti u što kraćem roku, budući da će grad biti dodatno izložen pritisku motornog saobraćaja nakon završetka dionice autoputa Bar-Boljare od Podgorice do Mateševa. Prioritet treba dati ograničenju saobraćaja kroz dio Ulice 13. jula u kojem se nalaze vaspitno-obrazovne ustanove, kao i kroz strogi centar grada. Opština može sprovesti i rješenja poput pretvaranja dvosmjernih ulica u jednosmjerne (npr. ulice 13. jula, Boš-



ka Rašovića, Generala Anđelića), kojima će se smanjiti gužve u centru i podstaći drugi oblici mobilnosti.

Smirivanje saobraćaja u urbanom području Kolašina

Na teritoriji cijelog urbanog područja Kolašina, a posebno u blizini škola i vrtića, Opština će sprovesti mjere za smirivanje saobraćaja kako bi poboljšala bezbjednost na ulicama, kvalitet vazduha i životni prostor. Neka od rješenja za usporavanje saobraćaja uključuju postavljanje sredstava za usporavanje (upozoravajuće oznake na kolovozu, zvučne trake, obojeni pješački prelazi i kolovoz i dr.), kao i fizičke prepreke (vještačke izbočine, izdignute ploče, promjena teksture kolovoza, šikane, sužen kolovoz i dr.). Biće uvedene i zone 30, sa ograničenjem brzine kretanja vozila od 30 km/h, kao i zone usporenog saobraćaja, sa ograničenjem od 10 km/h. Ovakvim rješenjima će vozači biti primorani da prilagode brzinu, čime će se povećati bezbjednost svih učesnika u saobraćaju i dodatno stimulirati pješaćenje i upotreba bicikla.

Uspostavljanje sistemske parkirne politike

Opština će do kraja 2021. godine izraditi strategiju za regulisanje parkiranja u Kolašinu, koja će se zasnivati na ciljevima Plana održive urbane mobilnosti. Sistemsom parkirnom politikom će se promovirati kontrolisano parkiranje u cilju rasterećenja centra grada od automobila. Opština će sprovesti obilježavanje i naplatu parking mjesta, pri čemu će tarife za parkiranje biti utvrđene na način da

vremenskim ograničenjima i iznosom podstaknu kratkotrajno a destimulišu dugotrajno zadržavanje automobila u centru grada. Pri projektovanju parking mjesta prednost će se dati uzdužnom parkiranju (paralelno sa osom kolovoza) umjesto kosom. Uzdužnim parkiranjem se štedi prostor i omogućava dobra preglednost prilikom izlaska sa parking mjesta, što pozitivno utiče na bezbjednost saobraćaja.

Takođe, posebna pažnja biće posvećena obezbjeđivanju parking mjesta za vozila u kojima se prevoze osobe sa invaliditetom, a biće obezbijeđena i mjesta za parkiranje motocikala. Pored toga, pojačaću se kontrola nad plaćanjem i kažnjavanje nepropisnog parkiranja, što će pozitivno uticati na saobraćajnu kulturu i omogućiti efikasnije upravljanje saobraćajem u opštini. U cilju rasterećenja saobraćaja prema skijalištu, Opština će takođe izgraditi i po sistemu P+R (Park and Ride), kojim će posjetioci skijališta omogućiti da svoje putničke automobile parkiraju na ulazu u grad i do skijališta putuju autobusom. Kako bi motivisala turiste da koriste prevoz do skijališta, Opština će voditi računa da cijena prevoza autobusom i parkiranja u gradu bude povoljnija od cijene parkiranja vozila na skijalištu.

Izrada registra crnih tačaka

Opština će izraditi registar opasnih tačaka na kojima se često događaju saobraćajne nezgode. Time će se dati prioritet rješavanju kritičnih lokacija na način da budu bezbjedne za sve korisnike – djecu, starije, osobe sa invaliditetom, pješake, bicikliste, roditelje sa djecom i sl. Registar će biti od pomoći pri utvrđivanju prioriteta za sanaciju nezbezbjednih tačaka.

Podrška električnoj mobilnosti

U cilju podsticanja električne mobilnosti, Opština će širiti mrežu javnih električnih punionica, čime će olakšati upotrebu ekološki prihvatljivih vozila, što je od posebnog značaja za posjetioce koji u Kolašin budu dolazili električnim vozilima. Opština će uporedo obezbjeđivati i punionice za električna bicikla, koja su pogodna za duže relacije i vožnju po i brdovitom reljefu. Pored toga, prilikom označavanja naplatnih parking mjesta obezbijediće se mjesta za besplatno parkiranje električnih automobila.

Aktivno promovisanje bezbjednosti u saobraćaju

Opština će kroz promotivne kampanje aktivno raditi na podizanju svijesti o bezbjednosti u saobraćaju, kao i o uticaju izbora vida prevoza na bezbjednost ljudi na ulicama. Promotivne kampanje biće usmjerene na edukaciju kako namlađih učesnika u saobraćaju (djece u vrtiću i učenika osnovnih srednjih škola) tako i odraslih. Akcije mogu uključivati edukativne kampanje, manifestacije, radionice i slično.

AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
Ograničenje tranzitnog i teretnog saobraćaja kroz centar Kolašina	U zavisnosti od plana	Opština Kolašin, komunalna policija, eksterni konsultant, donatori	2023/2025.
Smirivanje saobraćaja u urbanom području Kolašina	30.000 €	Opština Kolašin	Kontinuirano
Uspostavljanje sistemske parkirne politike	Studija 5.000 € Uređenje mjesta za kratkotrajno parkiranje (zavisno od studije) Uređenje mjesta za parkiranje OSI 2.000 €	Opština Kolašin, komunalna policija, eksterni konsultant, donatori	Studija 2021. Ostalo kontinuirano
Izrada registra crnih tačaka	–	Opština Kolašin	2022.
Podrška električnoj mobilnosti	Uz pretpostavku sufinansiranja 15.000 €	Opština Kolašin	Kontinuirano
Aktivno promovisanje bezbjednosti u saobraćaju	1.000 € godišnje	Opština Kolašin, policija, osnovne i srednje škole, vrtići auto škole, mediji	Kontinuirano





Opština Kolašin