



Biciklitika je dobra politika – donosi dobro svima

Početkom septembra uputili smo pismo partijama koje učestvuju na predstojećim parlamentarnim izborima i pitali ih kako gledaju na budućnost bicikлизma. Nažalost, odgovor smo dobili samo od njih šest, pa pretpostavljamo da ostale nemaju mišljenje o održivom transportu, ili ga barem čuvaju samo za sebe da se ne bi potrošilo na informisanje onih koji se nalaze na prvoj liniji problema.

Odgovore na pitanja o viziji bicikлизма dobili smo od Alternative Crne Gore, Demokrata, Demokratskog fronta, Socijaldemokrata Crne Gore, Pozitivne Crne Gore i Građanskog pokreta URA, redoslijedom kako su odgovori pristizali.

Kada upitamo svoje buduće predstavnike šta planiraju da urade za razvoj bicikлизма nakon što dobiju mandat, pojedini to razumiju kao pitanje važno samo maloj grupi ljudi kojaje izabrala specifičan način prevoza i rekreacije, i koja žargonski rečeno udara na sva zvona tražeći povlastice i privilegije. Takvo razmišljanje je vrlo problematično, jer otkriva elementarno nepoznavanje održivog transporta, a problem je tim veći jer je to mišljenje ljudi koji žele da o tome odlučuju nakon izbora. Svi posmatramo šta nam se dešava sa gradovima, sa prostorom, vazduhom, bukom, zakrčenjima u saobraćaju - a sve u mjestima koja su toliko mala da ih pješke možemo preći, s kraja na kraj za manje od sat vremena. Razmišljanje o tome kako da poboljšamo uslove za bicikлизam znači i razmišljanje o rješavanju niza saobraćajnih problema koji odavno već muče, kako Podgoricu, tako i ostale gradove u Crnoj Gori gdje bicikl postaje sve popularnije prevozno sredstvo.

Da sve ne bude tako crno, bilo je i onih koji su prepoznali značaj prenamjene saobraćajnog prostora i kreiranja sveobuhvatne politike održivog transporta, sa težištem na bicikлизmu.

Ipak, opšti utisak je da je našim budućim predstavnicima potrebna edukacija u pogledu održivog prevoza kako bi donosili kvalitetne odluke koje se tiču svih nas. A kakvu viziju razvoja bicikлизma imaju partije koje su izvojile vrijeme da odgovore na naša pitanja, prosudite sami.

U nastavku se nalaze odgovori pomenutih partija, redoslijedom kako su odgovori pristizali.



1.

- ❖ Šta mislite o razvoju strategije razvoja biciklizma na nacionalnom nivou?
- ❖ Kako bi se mogla osmisiliti i implementirati?
- ❖ Do kada bi mogla biti realizovana?



Strategija razvoja biciklizma je dobra ideja. Mislim da bi ta ideja bila komplementarna sa idejom ALTERNATIVE da se razvijaju ČISTI izvori energije. Da budem praktičan, da ne bih puno teoretisao, i sam sam u svoj automobil prije oko 2 godine ugradio (i napravio) HHO generator, da bih smanjio emitovanje CO₂. Smatram da je razvoj ČISTIH oblika energije neophodan ako zelimo da živimo na ovoj planeti, a da razvoj biciklizma samo podržava tu ideju.



Smatramo nužnim da se uradi ozbiljna strategija razvoja biciklizma koja bi bila realna i kao realna primjenjiva i koja bi obezbjeđivala obezbeđenje potrebnih sredstava kako bi strategija bila realizovana u najkraćem mogućem roku.



Razvoj biciklizma u državi može doprinijeti do razvoja mnogih drugih djelova crnogorskog društva. Zbog toga, razvoju ove vrste saobraćaja se mora prići sa posebnom pažnjom. Smatramo da je, kao osnovni preduslov za razvoj biciklizma, potrebno veoma jasno obilježiti sve biciklističke staze koje bi bile savršeno poravnate i pripremljene za što lakše kretanje biciklista. Potrebno je staze napraviti dovoljno širokim kako bi dva bicikla mogla da se mimođu, kao i postaviti zasebne saobraćajne znake za bicikliste. Gdje god je fizički moguće, biciklističke staze treba u potpunosti odvojiti od površina za kretanje motorizovanih vozila.

Kako bi se svijest o prednostima biciklizma urezala u misli što više građana, potrebno je početi sa što ranijom edukacijom djece o ovoj vrsti aktivnosti, kao i obezbijediti parking mjesta za bicikla u blizini svih osnovnih i srednjih škola.

S obzirom na to da je biciklizam sjajna stvar za podizanje građanske svijesti, ali i odlično sredstvo za poboljšanje ekološke i zdravstvene situacije u zemlji, kao i kvaliteta života - razvoju ove discipline bi trebalo pristupiti odmah po stupanju na vlast, i sprovesti je u djelo gotovo u cijelosti u roku od jedne do dvije godine (postepeno).



Mi iz Socijaldemokrata Crne Gore smatramo da je razvoj jedne strategije razvoja biciklizma po ugledu na zemlje u regionu potreban radi rješavanja nedostataka koji su naznačeni u Strategiji razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine.



Smatramo da saradnja sa sličnim organizacijama u regionu u cilju razmjene iskustva može biti od pomoći prilikom osmišljavanja navedene strategije. Takođe, saradnja sa ETR asocijacijom bi omogućila najefikasnije povezivanje organizacija koje dijele vaše ciljeve u Evropi.

Implementaciju navedene strategije bi trebalo prvenstveno usmjeriti u pravcu rješavanja navedenih nedostataka koji se mogu naći u Strategiji razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine. Implementaciju treba uskladiti sa važećim zakonima Crne Gore iz ove oblasti.

Strategiju je potrebno razvijati kroz tri osnovne aktivnosti i to: razvoj biciklističke infrastrukture, promociju biciklizma i izradu vodiča o biciklizmu. U izgradnji biciklističke infrastrukture neophodno je pored otklanjanja postojećih nedostataka, izgradnja razumno uređenih biciklističkih traka, staza, puteva i parkinga u cilju smanjenja automobilskog saobraćajnog prometa. Promociju biciklizma je neophodno realizovali kroz informisanje i osmišljenu kampanju u cilju podizanja svijesti o značaju biciklizma i izradu vodiča.



Biciklizam svakako treba da bude sastavni dio života građana u zemlji koja sebe naziva ekološkom. Da li kao posebna strategija ili u sklopu drugih strateških dokumenata razvoja pojedinih oblasti, kao što su saobraćaj ili turizam, nije tako važno, mnogo je važnije da postoji dobra volja da biciklizam bude uzdignut na mnogo veći nivo nego što je to sada slučaj. Zemlja smo, koja je atraktivna za bicikliste, kako u urbanim tako i u ruralnim djelovima. Izgradnja infrastrukture i permanentna edukacija građana, koje sve prednosti nudi biciklizam je recept za osnaživanje biciklizma u Crnoj Gori.

Uzimajući u obzir činjenicu da razvoj biciklizma i drugih vrsta održivog transporta nije jedan od prioriteta državnih i lokalnih uprava, te da isti nisu u dovoljnoj mjeri obuhvaćeni ni lokalnim planovima razvoja saobraćajne infrastrukture, a ni postojećim Master planom razvoja turizma, smatramo neophodnim stvaranje takve strategije, u čijoj implementaciji bi aktivno učestvovale sve crnogorske lokalne samouprave.



Pored benefita u sferi turizma, a uzimajući u obzir da saobraćajne sisteme u urbanim sredinama karakterišu gužve, opadanje nivoa kvaliteta usluge, zagađenje vazduha i životne sredine, buka i niži stepen bezbjednosti, posebno je važno nastaviti sa izgradnjom i povezivanjem postojećih biciklističkih staza, te stimulisati sve vrste održivog transporta. Međutim, činjenica da je za dugo očekivanu biciklističku stazu u Glavnom gradu utrošeno svega par stotina hiljada eura, obezbijedenih kroz donacije, a da zbir planiranih kapitalnih izdataka podgoričke lokalne uprave u posljednjih 20 godina premašuje milijardu eura, dovoljno govori o suštinskoj okrenutosti lokalnih i državnih vlasti ka biciklizmu i drugim vrstama održivog saobraćaja.

Shvatajući potencijalne benefite stimulisanja održivog razvoja, očuvanja životne sredine i promovisanja zdravih stilova života, formirali bi tim koji bi se kontinuirano bavio razvojem biciklizma i uopšte održivog saobraćaja.

2.

- ❖ **Kakav je vaš stav po pitanju Zakona o bezbjednosti saobraćaja u dijelu koji se tiče biciklista?**
- ❖ **Da li biste nešto mijenjali i šta?**



Zakon nije dobar. Taj Zakon je samo donesen da bi ga imali "jer idemo u EU". Da bi Zakon bio efikasan potrebna je i promocija istog Zakona. Potrebno je mijenjati navike, a one nijesu stvar samo Zakona;



Zakon o bezbjednosti saobraćaja u dijelu koji se tiče biciklista je veoma sveobuhvatan ali nedovoljno sistematizovan i jasan. Mislimo da se u okviru izmjene i dopune zakona treba na konkretniji način urediti ova oblast i istovremeno zakonom obavezati lokalne samouprave da u okviru detaljnih urbanističkih planova gdje je to ikako moguće obavezno urede postojanje biciklističkih staza. U okviru kaznenih odredbi treba jasnije i većim novčanim kaznama zaštiti položa j bicikliste u saobraćaju.



Smatramo da je unapređenjem biciklističke infrastrukture potrebno obezbijediti biciklistima mogućnost da se mimoilaze (pretiču) dok se voze biciklističkomstazom.

Smatramo da nošenje biciklističke kacige treba da bude obavezno.



Odredba kojom se u navedenom Zakonu poistovjećuju pješak i biciklista učesnici u saobraćaju je sa stanovišta logičnosti zakona opravдан. Ovakav stav treba iznijeti na javnu raspravu i preispitati njegovu usklađenost sa strategijom koju treba oblikovati. Posebno treba istaći član 34 navedenoga zakona i o njemu informisati javnost, jer u javnosti vlada mišljenje da se van naznačenih biciklističkih staza i traka ne može koristiti biciklo. Neophodno je istaći da je starosna granica definisana članom 86 koji se odnosi na saobraćanje magistralnim i regionalnim putevima niska, ali i da je naznačeno saobraćano obrazovanje neophodno bolje integrисati u obrazovni sistem i programe obrazovanja u osnovnim i srednjim školama.



Sama zakonska rješenja su prepostavka za obezbjeđivanje bezbjednog saobraćanja, kako biciklista, tako i motornih vozila, jednako, kao i pješaka. S druge strane saobraćajna infrastruktura je prvi preduslov za bezbjedno odvijanje saobraćaja, a kako ona nije na zadovoljavajućem nivou, onda ni sam zakon ne može imati svoj puni efekat. Ono čemu moramo da se posvetimo je da prvo izgradimo staze i trake, kao i prateću infrastrukturu za bicikliste, a tek onda možemo ozbiljnije govoriti o primjeni zakona i njegovom unapređenju.



Zakon bi svakako trebalo mijenjati i dopuniti u segmentima koji se odnose na bezbjednost biciklista u saobraćaju (prvenstveno propisivanje obaveze korišćenja zaštitne kacige), iako postojeća saobraćajna infrastruktura ostaje najveća prijetnja po bezbjednost biciklista u saobraćaju.

3.

- ❖ **Da li biste predložili izradu i podržali kvalitetan pravilnik o izgradnji biciklističke infrastrukture, koji u Crnoj Gori još uvijek ne postoji? Na taj način bi se pojednostavio i unifikovao proces projektovanja i izgradnje. Ovo je dalo odlične rezultate zemljama koje ga imaju.**



Pravilnik o izradi biciklističke infrastrukture ne bi riješio mnogo, jer ne bi bio ispoštovan na lokalnom nivou. Ta stvar se mora rješavati na LOKALNOM nivou, ne na nivou Crne Gore (u tom domenu). Mnogo je bolje da se iniciraju sredstva u Budžetu, koja bi za tu namjenu bila rasporedjena po prioritetima. Kako to funkcione? Da se za svrhu promocije ovog vrsta rekreativne aktivnosti (i stila života) na lokalnom nivou izdvajaju odredjena sredstva, a da Vaša organizacija vrši preraspodjelu i valorizaciju upotrebe istih.



Podržaćemo izradu pravilnika o izgradnji biciklističke infrastrukture, kako bi se stvorile prepostavke za racionalnije projektovanje i izgradnju biciklističke infrastrukture.



Apsolutno se slažemo sa idejom o izgradnji biciklističke infrastrukture i podržali bismo izradu pravilnika o istoj, po ugledu na razvijene evropske zemlje.



Izрадa pravilnika o izgradnji biciklističke infrastrukture je neophodna kao regulant i osigurava bolju primjenu Zakona o bezbjednosti u saobraćaju, jer je neophodno standardizovati dimenzije i propise izrade i naznačiti biciklističke staze i trake. Jedan takav pravilnik izrađen u skladu sa važećim zakonima doveo bi do očuvanja zdravlja građana, ali i do smanjenja emisije štetnih gasova.



Naravno da bi podržao sve realne predloge, koji doprinose unapređenju biciklizma, pravilnik jeste način da se inače poznata iskustva i pravila struke postave kao obaveza.



Kvalitetna saobraćajna infrastruktura je najvažniji preduslov bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju, a prvi korak ka izgradnji novih i rekonstrukciji postojećih biciklističkih staza, te normiranju bolje raspodjele prostora na ulicama i trotoarima, morao bi biti usvajanje unificiranog pravilnika, po uzoru na druge razvijene zemlje i susjednu Hrvatsku.



4.

- ❖ **Na koji način bi vaša partija ličnim primjerom podržala ideju bicikla kao službenog vozila?**
- ❖ **Kako biste stimulisali zaposlene u drzavnoj upravi da koriste bicikl kao prevozno sredstvo? Bicikl pored toga što je efikasno sredstvo za transport na srednjim i kratkim rastojanjima je i vrlo jeftino, pa bi na taj način mogli da pokažete brigu i domaćinski odnos prema našim skromnim resursima.**



ALTERNATIVA je vec par puta inicirala UKIDANJE SVIH SLUŽBENIH AUTOMOBILA osim onih koja bi koristila Vlada Crne Gore, i onih koje koriste Inspekcije. To znači da bi par hiljada službenika moralo da nadje način da gradsku gužu rešava na praktičan način. Kako?!

Korišćenje drugih vrsta transporta bi moglo da se stimuliše izgradnjom neophodne infrastrukture za bicikлизam. Recimo, izgradnjom "parkinga" za bicikla, koji ne zauzimaju mnogo prostora, jeftina su, a mogla bi da imaju i punjače za neka (električna);



Iskreno čemo se zalagati da naša partija ličnim primjerom podrži ideju bicikla kao službenog vozila te da se takva ideja i normativno uredi na prikladan način.



Mišljenja smo da je, kako bi se bicikлизam šire popularizovao u Crnoj Gori, potrebno da ima takozvane "brend ambasadore" koji bi svojim ličnim primjerom građanima pokazali ogromne prednosti korišćenja bicikla za prevoz, rekreaciju i sport. Iako svjesni da je mentalitet građana Crne Gore i dalje nespreman za potpuni "prelazak" na bicikлизam, postepeno bismo gradili put sopstvenim primjerima.



Među Socijaldemokratama postoje mnogi koji bi podržali ovu ideju i vrlo rado odabrali biciklo umjesto službenog automobila. Podizanjem nivoa svijesti o biciklu kao ekološki podobnijem i finansijski isplativijem prevoznom sredstvu, mnogi državni službenici bi se preorjentisali na ovaj vid prevoza, budući da se time kod svih nas razvijaju zdravi stilovi života.



Postoje brojni primjeri firmi u svijetu, koje zaposlenima koji ne koriste privatne automobile daju povlastice, koji ograničavaju broj parking mesta za zaposlene na svojim parkiralištima. Tako stimulišu zaposlene da koriste alternativne načine prevoza. Imajući u vidu da imamo preduslove za razvoj bicikлизma, modalitet za stimulisanje njegovog uvođenja, kao osnovnog prevoznog sredstva se može lako naći.



Uzimajući u obzir neprimjereno velik broj službenih automobila i ogromna finansijska sredstva neophodna za njihovo održavanje, te neophodnu racionalizaciju troškova i stimulisanje zdravih stilova života, svakako bi podržali takvu ideju i djelovali sopstvenim primjerom.

5.

- ❖ **Kako vi vidite dalji razvoj biciklitičke infrastrukture u Crnoj Gori**
- ❖ **Šta je realno očekivati da se realizuje u jednom četvorogodišnjem mandatu?**



Gore sam naveo neke ideje. Pored ovih, postoje subvencije (beskamatni krediti), koje bi mogle da se daju državnim službenicima (školama, ministarstvima, državnim organima,...) za kupovinu (električnih) bicikala i slične opreme. Tehnologija je sada u usponu, pa se sa razvojem upotrebe "zelene" energije stvari mijenjaju brzo. Tu nije moguće predvidjeti precizno mjerne koje bi dalekosežno bile dobre, ali je moguće krenuti odmah u realizaciju onih najednostavnijih: izradi biciklističkih staza, izradi malih parkinga za bicikle, organizovanju takmičenja koja bi promovisala bicikлизam (znamo da ona najbolje motivišu ljudе),...



Od osnivanja naše partije razmišljamo o tome kako da se što optimalnije razvija biciklistička infrastruktura u Crnoj Gori. U tom pravcu ćemo se zlagati da se odgovarajućim normativnim aktom definiše obaveza namenskog izdvajanja dijela sredstava prilikom registracije motornih vozila svih kategorija i da se tako izdvojena sredstva koriste isključivo za izgradnju biciklističkih staza i tako stimuliše bicikl kao prevozno sredstvo.



Veliki problem u saobraćaju za bicikliste predstavljaju kružne raskrsnice koje su u potpunosti neprilagođene za ovu vrstu prevoznog sredstva. Smatramo da je potrebno da biciklisti imaju zasebnu traku za kretanje, odvojenu od glavne saobraćajnice, koja bi imala pravo prvenstva u odnosu na automobile (kao za pješake).

Ogromni problem i skepticizam kod potencijalnih biciklista predstavlja velika opasnost od krađe bicikala, zbog nedovoljno razvijene biciklističke infrastrukture. Smatramo da je neophodno u blizini svake javne ustanove, autobuske/željezničke stanice, šoping mola i sl. postaviti parkinge za bicikliste na kojima bi, po ugledu na parkinge za motorizovana vozila, bilo postavljeno elektronsko obavještenje o broju upražnjenih mesta. Zauzvrat, od biciklista bi bilo očekivano striktno pridržavanje pravila - parkiranje bicikala isključivo na mjestima namijenjenim za to i vođenje računa o njihovoj bezbjednosti (skladno čuvanje i zaključavanje).

Smatramo da je za razvoj biciklizma u Crnoj Gori potrebno povećanje ulaganja u biciklizam.



Jedan od predloga, odnosno ideja, u ovoj oblasti tiče se snažnije i intenzivnije saradnje Ministarstva turizma i Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Takođe, postoji otvoren prostor da se unaprijedi biciklistička infrastruktura u vidu bolje ponude smještajnih, ugostiteljskih i servisnih usluga namijenjenim biciklistima. Uz to, postoji prostor za unapređenje planinskog biciklizma, koji bi, vjerujemo, bio posebno primamljiv stranim turistima. Smatramo da sve pomenuto može biti realizovano u četvorogodišnjem periodu, u manjoj ili većoj mjeri.



Četvorogodišnji period je sasvim dovoljan za promjenu saobraćajne politike i vidno unapređenje biciklističke infrastrukture u urbanim cjelinama. Jasno je da su i opštinske kase prilično iscrpljene ali ipak se radi o relativno skromnim investicijama koje nisu nedostižne. Ima puno prostora da se u okviru postojećih infrastrukturnih investicija poboljša dio, koji se odnosi na biciklizam samo je potrebno pravovremeno razmišljati o tome. Takođe, postojeća infrastruktura uz relativno manje izmjene može biti mnogo prilagođenija biciklistima nego što je to sada.



Smatramo da bi nakon usvajanja nacionalne strategije razvoja biciklizma i pravilnika o izgradnji i razvoju biciklističke infrastrukture, koji bi bitno olakšali dalji razvoj biciklizma i potrebne saobraćajne infrastrukture, lokalne samouprave morale izdvojiti određenu količinu novca na godišnjem nivou, u sklopu svojih kapitalnih budžeta, te uz pomoć stručne i zainteresovane javnosti, kontinuirano raditi na dogradnji i rekonstrukciji postojeće biciklističke infrastrukture.



6.

- ◆ **Uzimajući u obzir da Crna Gora velike napore ulaže u razvoj turizma, kako biste razvili i unaprijedili biciklistički turizam koji ima značajan udio u zemljama sa razvijenom turističkom ponudom?**



Biciklizam je sport koji sve više dobija na zamahu. Ako želimo da biciklizam zaživi, ne treba ga posmatrati kao prateću granu turizmu. Zato ALTERNATIVA smatra da nije dobro biciklizam promovisati kao dio turističke grane. Mnogo je bolje organizovati TURNIR koji bi privukao turiste u Crnu Goru (ljudi koji se bave ovim sportom). Time se dobija mnogo bolja pozicija ovog sporta. Da je odmah krenuto sa takvim konceptom, možda bi turistički radnici imali ozbiljniji odnos prema ovom sportu.

Kako ovo riješiti? ORGANIZOVANJEM TURNIRA! Ovaj turnir/trka bi sigurno privukao/la dosta takmičara iz Crne Gore za koji bi se našli sponzori.

Možda i u samom Ministarstvu turizma...Ukoliko je to moguće s obzirom na probleme u budžetu koji postoje, a na koje ALTERNATIVA ukazuje.



Mi u DCG vjerujemo da je turistička ponuda na crnogorskom primorju osiromašena činjenicom da u svim primorskim gradovima nedostaju biciklističke staze, te ćemo iz tih razloga čim budemo dio vlasti predložiti da se iz sredstava koja se naplaćuju kao turističke takse izdvoji minimum 20% za izgradnju biciklističkih staza.





Gradovi prijateljski nastrojeni za bicikliste, off-road biciklističke staze i lijepi seoski putevi nisu interesantni samo lokalnom stanovništvu, već i velikom broju potencijalnih turista. Dolazak turista, naravno, znači i dolazak novca na domaće tržište. DF je u potpunosti svjestan mogućnosti koje razvijeni biciklistički turizam pruža, te je spreman da u potpunosti podrži strategiju unapređenja ove oblasti u najkraćem mogućem roku - definitivno u četvorogodišnjem mandatu.



S obzirom na to da se zalažemo za valorizovanje svega što doprinosi boljoj turističkoj ponudi naše države u svakom trenutku podržaćemo ovaku strategiju. Naša zemlja svakako ima potencijala za razvoj biciklističkog turizma i treba uložiti više napora kako bi se ti potencijali adekvatno iskoristili. Na ovaj način, i kroz ovakav vid turizma, promovisati će se održivo korištenje prostora i generisati stvaranje cjelogodišnje turističke ponude.



Iako bih lično volio, sumnjam da će u Crnoj Gori doći do smanjenja broja putničkih automobila iz puno razloga ali čvrsto vjerujem da je osnaživanje bicikлизма dobro za imidž Crne Gore, ne samo, kao turističke destinacije, već i kao destinacije za ljepši život u prelijepom prirodnom ambijentu. Biciklizam je jedan od načina kako čuvamo životnu sredinu.



Uzimajući u obzir prirodne ljepote Crne Gore i mogućnosti razvoja različitih vrsti biciklizma, te činjenicu da osma EuroVelo „Mediteranska tura“ prolazi kroz primorski dio naše države, smatramo da bi razvoj biciklizma morao zauzeti značajnu ulogu u ukupnoj turističkoj ponudi. Smatramo da dosadašnji odnos prema turizmu nije niti održiv, niti predstavlja razvoj, te da se prema istom državne i lokalne vlasti moraju ponijeti neu-poredivo odgovornije i ozbiljnije.

