

# STRATEGIJA RAZVOJA BICIKLIZMA U OPŠTINI ŽABLJAK

2024-2030.



Ovaj projekat finansira  
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje  
Centre for Civic Education

FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG



## STRATEGIJA RAZVOJA BICIKLIZMA U OPŠTINI ŽABLJAK 2024-2030.

**Izdavač:** NVO Biciklo.me

**Autorski tim:** Stefan Bulatović, Jelena Anđelić

**Stručna saradnica:** Sonja Dragović

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

**Grafički dizajn:** Srđa Dragović

**Februar 2024.**

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

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

## UVOD

Strategija razvoja biciklizma u opštini Žabljak za period 2024–2030. godine je dokument kojim se daju smjernice za poboljšanje uslova za upotrebu bicikla u svrhu prevoza i rekreacije na teritoriji ove opštine. Ovo je prvi dokument ovakvog tipa koji se donosi za Žabljak, a sadrži prikaz postojećeg stanja u pogledu uslova za vožnju biciklom i konkretne mjere i preporuke o načinima na koje Opština Žabljak može podstaći i promovisati ovaj vid mobilnosti.

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

Cilj strategije je da stvori preduslove za bezbjedno i efikasno kretanje biciklom na Žabljaku kako bi se unaprijedio kvalitet života stanovnika ovog grada. Naime, boljim uslovima za upotrebu bicikla poboljšaće se zdravlje građana i građanki, stanje životne sredine i bezbjednost na ulicama. Osim toga, poboljšanje uslova za ovaj vid mobilnosti pomoći će i privrednom razvoju opštine i osnažiti njegovu turističku ponudu.

U pripremi dokumenta je konsultovana šira zainteresovana javnost, počev od samih korisnika bicikala, preko građana i građanki Žabljaka različitih uzrasta i stavova, pa do donosilaca odluka. Strategija se zasniva na analizi postojećih uslova za upotrebu bicikla, koja je urađena uz pomoć terenskog obilaska grada, ankete o putnim navikama građana, individualnih intervjua i pregleda relevantnih dokumenata. Na osnovu analize formulisani su strateški ciljevi ove strategije, kao i odgovarajući indikatori. Strategija dalje sadrži preporuke sa konkretnim mjerama, koje su izložene u okviru četiri stuba: planiranje, infrastruktura, parkiranje i cikloturizam. Na kraju dokumenta nalazi se akcioni plan, kojim se daje pregled aktivnosti sa odgovornim subjektima, vremenskim rokovima za realizaciju i finansijskim pretpostavkama.

## ZAŠTO ULAGATI U UPOTREBU BICIKLA?

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

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

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

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

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

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

**Zajednica:** Kada se ulice prilagode za kretanje biciklom, onda se povećava i bezbjednost za sve učesnike u saobraćaju. Na taj način se omogućava djeci i starijima da voze

---

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

biciklo u bezbjednijem okruženju. Takođe, vožnja bicikla daje ljudima više prilike za komunikaciju sa drugima u javnom prostoru, čime se poboljšavaju društveni odnosi i jača zajednica.

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



Foto: Milan Tepavčević

## RELEVANTNI ZAKONODAVNI I STRATEŠKI OKVIR

### Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine

U Nacionalnoj strategiji održivog razvoja do 2030. godine se, između ostalog, naglašava potreba za podsticanjem održive mobilnosti i projektima za uspostavljanje



Ovaj projekat finansira  
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje  
Centre for Civic Education



FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG



CZIP



POLITIKON



M'BASE

integriranog, multimodalnog sistema održivog saobraćaja. Jedna od podmjera za postizanje strateškog cilja koji se odnosi na smanjenje emisija sa efektom staklene bašte do 2030. godine predviđa poboljšanje energetske efikasnosti u sektoru saobraćaja kroz promociju i uvođenje alternativnih vidova mobilnosti, uključujući biciklistički prevoz.

## Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi<sup>2</sup>

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

## Prostorno-urbanistički plan (PUP) opštine Žabljak

Biciklistički saobraćaj je u značajnoj mjeri zastupljen u Prostorno-urbanističkom planu opštine Žabljak, mada je važenje ovog plana isteklo 2020. godine. Naime, biciklizam se posmatra i kao vid održive urbane mobilnosti i kao vid rekreacije, a posebno je istaknut potencijal za razvoj cikloturizma na Žabljaku. Planom je bilo predviđeno uređenje više rekreativnih biciklističkih staza, uključujući duž lokalnih i magistralnih puteva, ali ovi projekti još uvijek nijesu realizovani. Osim toga, date su i opšte smjernice za izgradnju biciklističkih staza.

## Strateški plan razvoja opštine Žabljak

Za razliku od Prostorno-urbanističkog plana opštine Žabljak, Strateški plan razvoja opštine Žabljak 2017–2021. ne daje značajnu pažnju biciklizmu. Zapravo, biciklizam se pominje tek kao jedna od potencijalnih aktivnosti koje mogu biti interesantne turistima, ali se ne predviđaju konkretni projekti kojima se odgovara na te potrebe. Izuzetak je predviđeni projekat izgradnje parkinga na ulazu u Nacionalni park Durmitor, gdje je planiran parking za bicikla. Međutim, ovaj projekat do danas nije realizovan.

## Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2025. godine

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

<sup>2</sup>Službeni list Crne Gore, br. 77/2021.

## ANALIZA TRENUTNOG STANJA

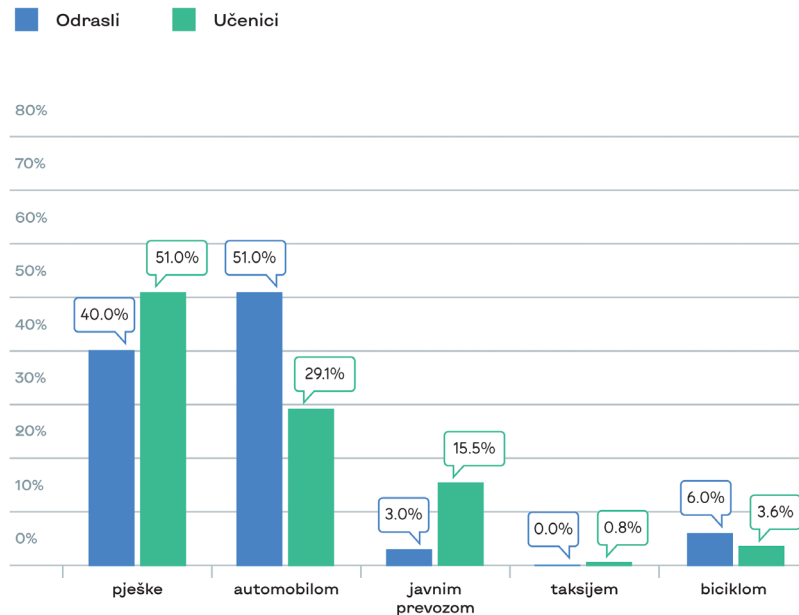
### Izazovi

Istraživanje sprovedeno krajem 2021. godine među građanima Žabljaka pokazalo je da u gradu postoji određeni procenat ljudi koji koristi biciklo kao sredstvo prevoza do posla ili škole. U istraživanju je učestvovalo 216 ispitanika, pri čemu su njih oko 80% živi u gradskom ili prigradskom području Žabljaka. Najzastupljeniji vid mobilnosti među mladima je pješaćenje (51%). S druge strane, u odrasloj dobi kod građana dolazi do promjena putnih navika, pa se u mnogo većoj mjeri oslanjaju na prevoz automobilom (Grafik 1), a manje na druge vidove kretanja. Značajan broj učenika (15,5%) u školu putuje organizovanim ili javnim prevozom. Kada je u pitanju upotreba bicikla, 6% anketiranih odraslih i 3,6% učenika navelo je da se najčešće kreće biciklom. Ipak, ovaj podatak treba uzeti sa rezervom, imajući u vidu veličinu uzorka.



## Žabljak

Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?



Grafik 1: Kako se stanovnici Žabljaka najčešće kreću kroz grad?

Jedna od glavnih prepreka većoj upotrebi bicikla u opštini Žabljak je nedostatak infrastrukture koja omogućava bezbjedno, lako i efikasno kretanje ovim prevoznim sredstvom. Budući da korisnici bicikla na raspolaganju imaju samo kolovoz, oni su prinuđeni da se kreću zajedno sa motornim vozilima. Kao posljedica toga, mnogi potencijalni korisnici strahuju za svoju bezbjednost, pa se ne odlučuju za ovaj vid mobilnosti. Prema istraživanju o putnim navikama, 19% odraslih i preko 31% mladih i djece školskog uzrasta smatra da biciklističke staze treba da budu prioritet u rješavanju pitanja mobilnosti u gradu.

Osim nedostatka infrastrukture za kretanje biciklom u gradskom i prigradskom području, značajan problem predstavlja i nedostatak infrastrukture za parkiranje



bicikala, uključujući ispred javnih ustanova. To je posebno izraženo u ljetnjim mjesecima, kada je biciklistički saobraćaj najviše zastupljen usljed velikog broja turista koji se kreću biciklom.

Dodatan izazov predstavlja i strateško planiranje, jer se važnost biciklističkog saobraćaja još uvijek ne prepoznaje u dovoljnoj mjeri. Aktualna saobraćajna politika je dominantno usredsređena na motorni saobraćaj, pa se saobraćajnice projektuju tako da pogoduju isključivo tom vidu transporta.

Klima predstavlja poseban izazov. Naime, dok su uslovi za upotrebu bicikla tokom ljeta izuzetno povoljni, tokom zimskih mjeseci je upotreba bicikla ograničena usljed obilnih snježnih padavina i poteškoća u čišćenju ulica u tom periodu. Ipak, ni ti izazovi nijesu nepremostivi.

Takođe, ovdje je neophodno pomenuti i pritisak motornog saobraćaja, koji direktno utiče na upotrebu bicikla. Vozači automobila često voze neprilagođenom brzinom kroz urbano područje Žabljaka, pa su pješaci i korisnici bicikla posebno ugroženi. Osim toga, ogromne gužve usljed velikog broja automobila u blizini ulaza u Nacionalni park Durmitor nijesu reprezentativna slika za turističko mjesto koje ponudu bazira na održivosti i životnoj sredini. Ukoliko bi pristup motornim vozilima bio ograničen, time bi se direktno poboljšali uslovi za upotrebu bicikla duž ove popularne trase.



Foto: Ljerka Tadić

Razvoj biciklizma kao vida mobilnosti u opštini Žabljak je još uvijek u začetku. Dosadašnje mjere su uglavnom bile fokusirane na planinski biciklizam, dok se urbanom tek nedavno počela posvećivati pažnja, i to kroz pojedinačne projekte inicirane od strane donatora i civilnog sektora.

U pogledu infrastrukture, značajnija dostignuća u pogledu infrastrukture uključuju parkirališta za bicikla i označavanje rekreativnih staza u ruralnom području. U sklopu projekta „Sjeverom na dva točka“, koji je sprovelo nevladino udruženje Biciklo.me uz podršku Evropske unije, postavljena su parkirališta za bicikla na četiri lokacije u gradu, i to na parkingu Hotela Žabljak, kod raskrsnice Njegoševe ulice sa Ulicom narodnih heroja, ispred Sportskog centra i ispred osnovne i srednje škole.

Kada je u pitanju rekreativni biciklizam, kroz durmitorski kraj i teritoriju opštine Žabljak prolaze 3 nacionalne rute, koje su dio mreže Vrhunskih biciklističkih staza (tzv. TT rute). Kroz Žabljak prolazi i nedavno osmišljena biciklistička ruta Trans Dinarica, koja povezuje čitav region Balkana, od Slovenije do Sjeverne Makedonije. Osim toga, na teritoriji opštine izvršeno je mapiranje većeg broja rekreativnih staza na području Durmitora i Sinjajevine, uključujući elektronsko mapiranje. Na sajtu TO Žabljak postoji sveobuhvatan pregled nacionalnih i lokalnih ruta na teritoriji opštine, mada informacije na engleskom jeziku nijesu detaljne. Pored toga, u gradu se povremeno organizuju manifestacije namijenjene sportskim biciklistima, gdje se izdvaja međunarodna trka Durmitorski prsten. Ipak, čini se da biciklizam kao ogroman turistički potencijal još uvijek nije iskorišćen u dovoljnoj mjeri.

U gradu postoji nekoliko servisa za iznajmljivanje bicikala, koji su uglavnom otvoreni tokom ljetnje turističke sezone, kada je u gradu najviše posjetilaca. Osim toga, Opština Žabljak je tokom 2021. godine nabavila električna bicikla sredstvima dobijenim od Ministarstva kulture. Ideja Opštine je da ova bicikla budu upotrijebljena za pokretanje sistema javnih bicikala, koji bi prvenstveno bio namijenjen turistima.



Parkiralište za bicikla ispred Sportskog centra, koje je postavilo Biciklo.me Foto: Biciklo.me

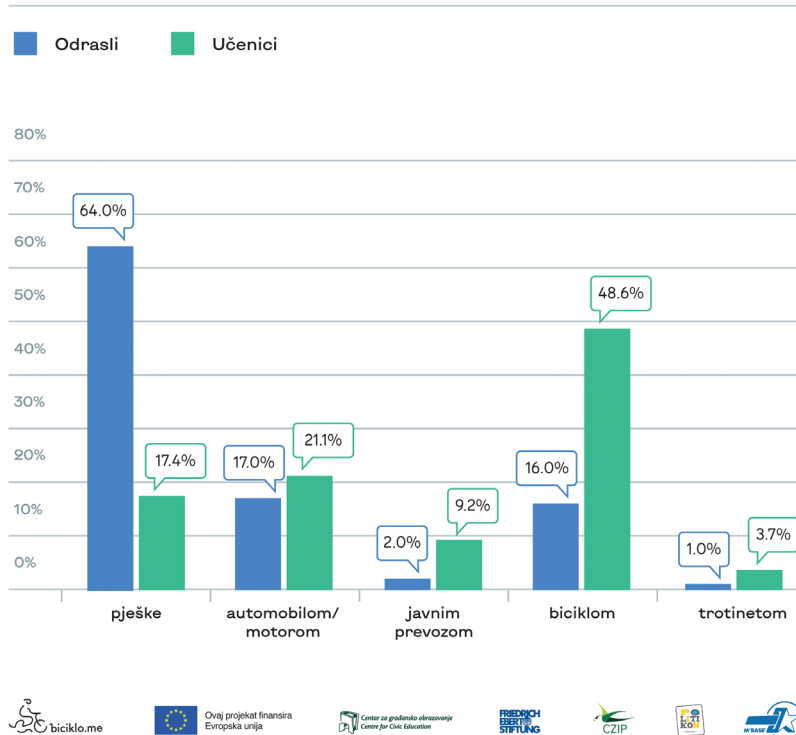
## Potencijali

Urbano područje Žabljaka je gusto naseljeno, kompaktno i bez većih uspona, što stanovnicima i posjetiocima pruža priliku da dio svojih svakodnevnih putovanja obavljaju biciklom. Većina razdaljina koje građani prelaze u jednom pravcu je manja od 3 km, dok je Crno jezero kao lokalitet prema kojem gravitira najviše ljudi, posebno turista, udaljeno najviše 5 km od bilo koje tačke u urbanom području Žabljaka. U takvim okolnostima vožnja biciklom je najefikasniji način prevoza.

Istraživanje koje je krajem 2021. godine sprovelo udruženje Biciklo.me pokazuje da je biciklo najpoželjniji vid mobilnosti među mladima. Naime, ubjedljiva većina učenika bi se najradije kretala biciklom – njih 48.8% (v. Grafik 2). Takođe, preko 80% odraslih bi se najradije opredijelilo za aktivan vid kretanja kroz grad – pješke (64%) ili biciklom (16%). Ovi podaci govore da značajan broj građana, naročito mladih, želi da koristi biciklo kao vid svakodnevne mobilnosti i smatra ga dostojnom alternativom motornom saobraćaju.

## Žabljak

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



Ovaj projekat finansira  
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje  
Centre for Civic Education



FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG



CZIP



FOLTI  
KON



M'BASE

Grafik 2: Kako bi stanovnici Žabljaka željeli da se kreću kroz grad?

Iz ovoga se zaključuje da je stvaranje uslova za kretanje biciklom na Žabljaku od velike važnosti, posebno u cilju poboljšanja mobilnosti u gradu, povećanja bezbjednosti, boljeg zdravlja i čistijeg vazduha. Posebno se otvaraju mogućnosti za izgradnju biciklističke infrastrukture, smirivanje saobraćaja i proširenje zona bez automobila.

Žabljak zbog svojih prirodnih ljepota i očuvane životne sredine ima izuzetno veliki potencijal za razvoj cikloturizma. Budući da Opština svoju turističku ponudu zasniva na aktivnom odmoru, poboljšanje uslova za vožnju biciklom ima opšti ekonomski značaj za Žabljak, posebno imajući u vidu da se Nacionalni park Durmitor nalazi na listi Svjetske baštine UNESCO.



Ovaj projekat finansira  
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje  
Centre for Civic Education



FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG



CZIP



FOLTI  
KON



M'BASE

## VIZIJA

U pripremi ove strategije konsultovan je širok spektar zainteresovanih strana – počev od samih građana pa do lokalnih donosilaca odluka. Na osnovu prikupljenih informacija o potrebama, željama i očekivanjima, ali i strateške opredijeljenosti za održivi turizam, utvrđena je sljedeća vizija upotrebe bicikla u opštini Žabljak.

„Žabljak je grad u kojem je vožnja biciklom bezbjedan, efikasan i prijatan način obavljanja obaveza kada god je to moguće. Prepoznajući veliki potencijal biciklizma za ukupan razvoj opštine, Žabljak će postati vodeća crnogorska opština u oblasti cikloturizma.“



Foto: Nomad tours



Ovaj projekat finansira  
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje  
Centre for Civic Education

FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG



## CILJEVI I INDIKATORI

Specifični ciljevi u oblasti biciklizma su sljedeći:

- Poboljšati uslove za upotrebu bicikla
- Promovisati biciklo kao vid prevoza
- Osigurati prepoznatljivost opštine kao cikloturističke destinacije
- Povećati broj cikloturista u opštini

CILJ	CILJNA VRIJEDNOST	INDIKATOR
<b>Povećati upotrebu bicikala u urbanoj mobilnosti</b>	Do kraja 2030. godine postići udio upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva do srednje škole od 4%	Procenat učenika koji u školu idu biciklom
<b>Poboljšati uslove za upotrebu bicikla</b>	Do 2030. izgraditi najmanje jedan biciklistički koridor do zaleđa grada	Broj biciklističkih veza do zaleđa grada
	Do 2030. ograničiti brzinu kretanja motornih vozila u svim ulicama u urbanom području Žabljaka na maksimalno 30 km/h	Procenat ulica u urbanom području Žabljaku sa ograničenjem brzine kretanja od najviše 30 km/h
	Do 2030. postaviti najmanje 5 novih parkirališta za bicikla (1 godišnje) u gradskom području (trenutno 6)	Broj novopostavljenih parkirališta za bicikla
<b>Promovisati biciklo kao vid prevoza</b>	Godišnje izvesti najmanje 2 aktivnosti kojima se promoviše biciklo kao vid prevoza	Broj izvedenih aktivnosti u pogledu promocije upotrebe bicikla
<b>Osigurati prepoznatljivost opštine kao cikloturističke destinacije</b>	Označiti najmanje 5 novih ruta za rekreativni biciklizam do 2030. godine	Broj novih označenih ruta za rekreativni biciklizam
	Izraditi mapu biciklističkih ruta u opštini do 2030. godine	Izrađena mapa biciklističkih ruta
<b>Povećati broj cikloturista u opštini</b>	Do kraja 2030. godine povećati broj cikloturista za 20% u odnosu na 2024.	Broj cikloturista koji borave u opštini tokom godine

## STUBOVI STRATEGIJE

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

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

## STUB 1: PLANIRANJE

Da bi sprovođenje ove strategije bilo uspješno, neophodno je da u relevantnim planskim dokumentima, kao i u planskim procedurama u okviru kojih ti dokumenti nastaju, postoji razumijevanje potencijala i uloge bicikla kao sredstva prevoza. Prevedeno u planske dokumente i procedure, to bi značilo da tokom izmjena i dopuna postojećih i izrade novih strateških i prostornih planova posebnu pažnju treba posvetiti uticaju koji će ti planovi imati na razvoj uslova za upotrebu bicikla kao prevoznog sredstva. U svim fazama izrade i donošenja planskih dokumenata, od izuzetne važnosti biće uključivanje lokalne zajednice, čija blagovremena informisanost i aktivno učešće doprinose kako kvalitetu samih planova tako i kvalitetu implementacije predviđenih rješenja.

## MJERE

### Prilađavanje planskih dokumenata

S obzirom na to da su prema važećem Zakonu o planiranju prostora i izgradnji objekata<sup>3</sup> procesi planiranja prostora dominantno u nadležnosti resornog ministarstva a ne lokalnih samouprava, crnogorske opštine imaju ograničen uticaj na kreiranje planske dokumentacije. Ipak, na planska rješenja moguće je uticati kroz dostupne instrumente kao što je izjašnjavanje povodom ponuđenog koncepta i, u kasnijim fazama, tokom izrade nacrtu planskog dokumenta, ali i kroz aktivno učešće predstavnika lokalne samouprave u stručnom timu za izradu planskog dokumenta i u savjetu za reviziju planskog dokumenta. Obavezan dio postupka izrade i donošenja planskog dokumenta su prethodno učešće javnosti i javna rasprava, u kojima lokalne samouprave takođe mogu aktivno učestvovati i kroz njih promovisati planska rješenja koja smatraju značajnim za lokalni razvoj, a među kojima bi neizostavno morala biti rješenja važna za unapređenje uslova za upotrebu bicikla kao prevoznog sredstva (uopšteno), te kao sredstva za rekreaciju (specifično). U ovom procesu Opština Žabljak se može pozvati na važeće strateške dokumente, kao što je Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine, u kojoj je naglašena potreba za podsticanjem održive mobilnosti i projektima za uspostavljanje integrisanog, multimodalnog sistema održivog saobraćaja, ali i Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2025. godine, u kojoj je turizam zasnovan na prirodi koja uključuje planinski biciklizam prepoznat

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



kao jedan od glavnih turističkih potencijala sjevernog regiona Crne Gore. Takođe, PUP Opštine Žabljak, koji je u međuvremenu istekao, sadrži dobra rješenja u oblasti biciklizma, pa ih treba nadograditi u budućim lokalnim planskim dokumentima, a u skladu sa ovom strategijom.

## Imenovanje koordinatora za održivu mobilnost

Kako bi osigurala uspješno sprovođenje ove strategije, Opština Žabljak će imenovati koordinatora za održivu urbanu mobilnost. To lice će vršiti poslove realizacije, praćenja i evaluacije mjera iz ove strategije, te voditi računa o usaglašavanju različitih planova od značaja za razvoj održive urbane mobilnosti u opštini Žabljak, posebno biciklizma. Pored toga, koordinator će kontinuirano raditi na sopstvenom stručnom usavršavanju kako bi mogao/mogla da odgovori postavljenim zadacima i ciljevima.

## Podrška razvoju lokalne biciklističke zajednice

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

## Uključivanje Opštine u planiranje biciklističkih ruta

Opština Žabljak će se aktivno uključivati u sve inicijative trasiranja novih biciklističkih ruta koje se mogu umrežiti sa postojećim, poput EuroVelo<sup>4</sup>, Trans Dinarica<sup>5</sup> i drugih.

<sup>4</sup> EuroVelo je naziv za mrežu Evropske biciklističke federacije koja od 1995. godine koordinira razvoj mreže visokokvalitetnih biciklističkih ruta koje povezuju cijelu Evropu.

<sup>5</sup> <https://www.transdinarica.com/>

Takođe, Opština će i na nacionalnom nivou učestvovati u relevantnim inicijativama od značaja za razvoj biciklističkog saobraćaja, uključujući u oblasti održivog turizma.

## Subvencionisanje kupovine bicikala

Kako bi povećao broj ljudi koji koriste biciklo, Opština Žabljak može subvencionisati kupovinu bicikala putem javnih poziva, projekata i sličnih akcija. Time bi se građani, posebno oni slabijeg imovinskog stanja, podstakli da kupe bicikla i tako doprinesu boljem saobraćaju u gradu. Posebno se ohrabruje subvencionisanje električnih bicikala, kako zbog planinskog reljefa tako i zbog poboljšanja mobilnosti stanovništva iz ruralnih područja. Električna bicikla imaju niz prednosti u odnosu na obična bicikla, poput lakšeg savladavanja uzbrdica, kao i manjeg opterećenja za koljena i zglobove, što je posebna pogodnost za starije osobe i osobe sa zdravstvenim problemima poput gojaznosti ili dijabetesa. Osim toga, najnovija istraživanja<sup>6</sup> pokazuju da korisnici električnih bicikala voze češće i prelaze veće razdaljine od korisnika običnih bicikala.

## Aktivna promocija upotrebe bicikla

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

---

<sup>6</sup> How coronavirus made 2020 the year of the electric bike. [Kako je koronavirus učinio 2020. godinom električnog bicikla]. The Conversation, 29. 12. 2020, <https://theconversation.com/how-coronavirus-made-2020-the-year-of-the-electric-bike-143158>

## STUB 2: INFRASTRUKTURA

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

## MJERE

### Smirivanje saobraćaja

Prvi korak ka poboljšanju uslova za upotrebu bicikla kreće od dizajna uličnog prostora, koji treba da omogući nesmetano i bezbjedno kretanje biciklom. Dizajn prostora za kretanje biciklom često ima oblik biciklističke staze ili trake, čiji su tehnički zahtjevi propisani Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi.<sup>7</sup> Dodatne smjernice date su u publikaciji „Priručnik za planiranje i uređenje javnih prostora u Crnoj Gori“<sup>8</sup> iz 2015. godine.

Međutim, za male i kompaktne urbane cjeline kao što je Žabljak, projektovanje odvojenih biciklističkih staza i/ili traka nije nužno i najpovoljnije rješenje za urbani dio grada, jer je velika vjerovatnoća da bi odvojene biciklističke prostore bilo moguće konstruisati samo u malom broju ulica. Ukoliko želimo da se upotreba bicikla kao prevoznog sredstva poveća i ako planiramo da osiguramo da je najveći broj lokacija u gradu lako dostupan korisnicima bicikla, sporadična konstrukcija malog broja biciklističkih staza i/ili traka nije rješenje.

<sup>7</sup> Ministarstvo kapitalnih investicija. 2021. *Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi*, <https://www.gov.me/en/documents/525cd3c1-664a-423f-9861-a949b6ac46eb>.

<sup>8</sup> Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore. 2015. *Priručnik za planiranje i uređenje javnih prostora u Crnoj Gori*. LAMP (Projekat zemljišne administracije i upravljanja). The World Bank, <http://www.komunalnocetinje.me/wp-content/uploads/2019/05/Prirucnik-za-planiranje-i-uredjenje-javnih-prostora-u-CG.pdf>

Zbog svega navedenog akcenat treba staviti na trajno smirivanje saobraćaja u urbanom području Žabljaka, kako bi se sve gradske ulice učinile pogodnim za vožnju bicikla. Konkretno, to podrazumijeva da se u svim ulicama u urbanom području Žabljaka uvede ograničenje brzine kretanja vozila od najviše 30 km/h, u skladu sa Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima. Primjenom ove mjere vozači će biti primorani da drastično smanje brzinu kretanja u urbanom području grada, čime će se povećati bezbjednost svih učesnika u saobraćaju i dodatno stimulirati aktivni vidovi kretanja kao što je biciklo.

Neka od rješenja za smirivanje saobraćaja uključuju postavljanje sredstava za usporavanje saobraćaja (upozoravajuće oznake na kolovozu, obojeni pješački prelazi i dr.), kao i fizičke prepreke (vještačke izbočine, izdignute ploče, promjena teksture kolovoza, šikane, sužen kolovoz i dr.). Osim toga, u mnogim djelovima se može uvesti i zona usporenog saobraćaja, u kojoj bi kolovoz koristili svi učesnici u saobraćaju – pješaci, korisnici bicikla i vozila. Ukupni benefiti uključuju ne samo povećanu bezbjednost na ulicama, već i bolji kvalitet vazduha i životnog prostora.



Foto: Damir Krpuljević

## Osiguranje kvaliteta i redovno održavanje podloge

Ograničenje brzine motornih vozila pretvara postojeće ulice u prostore koji su bezbjedniji i udobniji za upotrebu bicikla. Udobnost kretanja biciklom u velikoj mjeri zavisi od kvaliteta podloge, koja bi trebalo da je ravna, pregledna, kontinuirana i propisno obilježena. Strategija razvoja biciklizma u Kopenhagenu<sup>9</sup> kao svoj cilj navodi udoban prevoz beba, male djece i namirnica na biciklu u čitavom gradu, koji će građani moći da obavljaju bez bojazni od izbočina ili rupa na biciklističkim stazama. Drugi važan prioritet Strategije u Kopenhagenu je blagovremeno uklanjanje snijega sa prostora predviđenih za kretanje biciklom, kako bi biciklistički saobraćaj mogao nesmetano da se odvija i zimi. Navodimo ove primjere ne kao nedostižne standarde brige o biciklističkim prostorima u Kopenhagenu, koji je jedan od najrazvijenijih biciklističkih gradova na svijetu, već kao uputstva za razmišljanje o mogućnostima za razvoj biciklizma na sjeveru Crne Gore u godinama koje dolaze. Razvoj bilo koje saobraćajne, pa tako i biciklističke infrastrukture, je dug proces, koji može biti uspješno započet planiranjem i sprovođenjem redovnog održavanja postojećih saobraćajnica i uklanjanjem sniježnih nameta kako sa saobraćajnica tako i sa površina namijenjenih upotrebi bicikla i pješaćenju.

## Povezanost mreže

Izuzetno važan aspekt biciklističke infrastrukture je kontinuitet: dobra povezanost bezbjednih i propisno održavanih površina za kretanje biciklom, bilo da su to biciklističke staze ili trake, ili ulice sa usporenim saobraćajem. Biciklističke staze/trake nijesu važne samo za korisnike bicikala, već doprinose lakšem kretanju i drugih učesnika u saobraćaju, poput osoba sa invaliditetom ili korisnika sredstava mikromobilnosti.

Bolja integracija biciklističke mreže bi na području Žabljaka mogla da bude planirana i ostvarena trasiranjem biciklističkih staza i/ili traka iz centra ka prigradskim naseljima, selima i turističkim lokalitetima. Izgradnja ove infrastrukture značajno bi poboljšala bezbjednost kretanja biciklom ka ruralnom području, jer bi kvalitetne i bezbjedne površine namijenjene korisnicima bicikala bile privlačne kako lokalnom stanovništvu

<sup>9</sup> The City of Copenhagen Technical and Environmental Administration, Traffic Department. *Good, better, best: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025* [Dobro, bolje, najbolje: biciklistička strategija Grada Kopenhagena za period 2011-2025], [https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/copenhagens\\_cycling\\_strategy.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/copenhagens_cycling_strategy.pdf)

tako i posjetiocima i cikloturistima.

Realistično poboljšanje infrastrukturne mreže za biciklistički saobraćaj na nivou opštine trebalo bi da bude planirano na kratki, srednji i dugi rok. U kratkom roku prioritet bi trebalo da imaju napori na poboljšanju lokalnih puteva u pogledu bezbjednosti kretanja i kvaliteta podloge.

U srednjem roku treba planirati izgradnju biciklističkih staza i/ili traka iz grada ka prigradskim naseljima, selima i turističkim lokalitetima. Neke od mogućih trasa su:

- Staza do Crnog jezera: ova staza vodila bi od Njegoševe ulice šumom do Crnog jezera, a u budućnosti se može se produžiti i oko obale jezera.
- Staza do naselja Njegovuđa: ova staza vodila bi od autobuske stanice preko Čukovog i Paripovog polja do naselja Njegovuđa.
- Staza do naselja Motički gaj: ova staza vodila bi duž magistralnog puta Žabljak – Šavnik – Nikšić.

U dugom roku, dobro bi bilo razmotriti i infrastrukturu do drugih ruralnih područja, ali i načine na koje upotreba bicikla kao prevoznog sredstva može biti podržana kroz intermodalni razvoj urbane mobilnosti, tj. kroz kombinovanje biciklističkog i autobuskog prevoza na lokalnom i regionalnom nivou.

## STUB 3: PARKIRANJE BICIKALA

Iako parking za bicikla jeste dio biciklističke infrastrukture, važno je posvetiti mu posebnu pažnju, jer od kvaliteta biciklističkog parkinga zavisi kvalitet uslova za čuvanje bicikala, kako u javnom prostoru tako i u privatnim i zajedničkim spremištima za bicikla. Prema istraživanju<sup>10</sup> koje je NVO Biciklo.me sproveda u Podgorici 2018. godine, 56% anketiranih smatra da upotrebu bicikla u Podgorici otežava rizik da biciklo bude ukradeno. Ulaganje u kvalitetne prostore i sisteme za parkiranje i čuvanje bicikala smanjuje ovaj rizik i njime izazvanu bojazan kod korisnika, te predstavlja važnu investiciju u poboljšanje uslova za upotrebu bicikla.

## MJERE

### Javni parkinzi za bicikla

Kvalitetan parking za bicikla postavljen u javnom prostoru predstavlja ne samo korisnu infrastrukturu za korisnika bicikla, nego i estetsku vrijednost u kojoj mogu uživati svi korisnici javnog prostora. Postoji mnoštvo različitih dizajnerskih rješenja za biciklistički parking, a ono koje najbolje odgovara urbanom kontekstu može od strane donosilaca odluka biti odabrano na osnovu samog dizajna, materijala, boje, itd. Međutim, svaki kvalitetan javni biciklistički parking mora zadovoljavati nekoliko uslova: da visina i oblik dopuštaju lako i bezbjedno vezanje biciklističkog rama za parking, da se parking postavi na dovoljnoj udaljenosti od zidova obližnjih zgrada kako prostor za vezanje bicikla ne bi bio sužen blizinom zida, i da se parking nalazi na javnoj, prometnoj i dobro osvijetljenoj lokaciji kako bi bilo pod pasivnim ali stalnim nadzorom prolaznika. Dobar primjer prikazan je na Ilustraciji 1.

Pri planiranju i postavljanju biciklističkih parkinga odlučujuću ulogu ima lokalna samouprava, koja može sačiniti godišnji plan unapređenja parkinga za bicikla i tako predvidjeti lokacije za nova parkirališta i finansije potrebne za njihovu izradu i montažu. Preporučljivo je krenuti od prostora koje posjećuje i koristi veliki broj ljudi, kao što su škola, zdravstvena stanica, Centar za kulturu, prostorije lokalne samouprave, hoteli, kao i turistički lokaliteti poput Crnog jezera. U procesu širenja mreže biciklističkih parkinga moguće je uspostaviti efikasnu saradnju sa preduzećima,

<sup>10</sup> <https://biciklo.me/motorna-vozila-iz-centra-podgorice-protjeralo-bi-77-5-gradana/>

koja mogu posebnim podsticajnim mjerama od strane lokalne samouprave biti ohrabrena da sama izrade i postave standardizovane parkinge ispred svojih objekata i kancelarija. Primjera slične dobre prakse ima i u lokalnom kontekstu: broj parkinga za bicikla finansiranih i postavljenih od strane lokalnih privrednika u Podgorici u stalnom je porastu.<sup>11</sup>

Osim planiranja razvoja ovog dijela biciklističke infrastrukture i uspostavljanja saradnje sa lokalnim akterima, lokalna samouprava treba da osigura da procedure postavljanja biciklističkih parkinga budu jasne i jednostavne. Budući da parking za bicikla predstavlja urbani mobilijar, trebalo da bude planiran, finansiran i održavan na isti način kao i drugi elementi urbanog mobilijara koji javni prostor čine funkcionalnijim, udobnijim i prijatnijim.



*Ilustracija 1: Biciklistički parking ispred jedne od škola u Podgorici. Foto: Biciklo.me*

<sup>11</sup> NVO Biciklo.me. 2019. Mapa biciklističkih parkinga u Podgorici: <https://tinyurl.com/mapabiciparkingaPG>.



## Zatvorena spremišta za bicikla

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

Osim rada na unapređenju prostora za skladištenje bicikala u stambenim zgradama, potrebno je utvrditi urbane lokacije na kojima bi bilo korisno postaviti zatvorene parkinge, tj. parking garaže za bicikla koje bi bile stavljene na raspolaganje skupštinama etažnih vlasnika, odnosno članovima lokane zajednice kako bi mogli bezbjednije da parkiraju i skladište svoja bicikla.<sup>12</sup> Konačno, potrebno je popisati zatvorene prostore u vlasništvu lokalne samouprave i javnih preduzeća koji bi mogli da se koriste kao zatvoreni parkinzi za bicikla, naročito tokom zimskog perioda.

---

<sup>12</sup> Inicijativa Glavnog grada Podgorica: <https://podgorica.me/vijesti/2190>

## STUB 4: CIKLOTURIZAM

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

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

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

Tipični cikloturisti su ljudi srednjih godina, sa obrazovnim i profesionalnim statusom koji je iznad prosjeka. Najčešće putuju u paru (njih 50%), zatim u grupama (30%) ili sami (20%).<sup>13</sup> Pored toga, brojna istraživanja pokazuju da cikloturisti troše više nego ostale grupe turista – u prosjeku oko 9% po boravku.<sup>14</sup> Skoro 60% cikloturista promijeni smještaj nekoliko puta za vrijeme putovanja, dok oko 40% boravi na jednoj destinaciji.

---

<sup>13</sup> We are cycling. 2020. *Economic benefits of cycle tourism*. [Ekonomski benefiti cikloturizma]. [https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/2020/07/benefits\\_of\\_cycle\\_tourism\\_factsheet\\_final10738.pdf](https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/2020/07/benefits_of_cycle_tourism_factsheet_final10738.pdf).

<sup>14</sup> Rajé, F. & A. Saffrey. 2016. *The Value of Cycling*. [Vrijednost kretanja biciklom]. UK Department of Transport. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/509587/value-of-cycling.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/509587/value-of-cycling.pdf).



Foto: TO Žabljak

Žabljak kao planinska opština obiluje prirodnim ljepotama i ima veliki potencijal za razvoj cikloturizma. Tome u prilog idu brojne planinske biciklističke rute, koje povezuju grad sa okolnim turističkim lokalitetima, poput panoramske rute Durmitorski prsten i koridora duž visoravni Sinjajevine. Međutim, i pored postojanja rekreativnih ruta, potencijal cikloturizma kao perspektivne grane turizma nije u potpunosti iskorišćen. Osim nedostatka infrastrukture u gradskom području, Žabljaku je potrebna ciljana turistička ponuda koja bi zadovoljila specifične potrebe i zahtjeve cikloturista.

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

## MJERE

### Infrastruktura

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

### Uređenje i označavanje rekreativnih ruta

Pored gradske biciklističke infrastrukture, posebno važan segment cikloturističke ponude predstavljaju rekreativne biciklističke rute, koje bi povezale grad sa atraktivnim turističkim lokalitetima u opštini. Zato je potrebno obezbijediti mrežu uređenih, dobro povezanih i adekvatno označenih biciklističkih ruta. Kao kriterijum za određivanje prioritetnih dionica za označavanje treba uzeti atraktivnost i posjećenost turističkih lokaliteta. Pri označavanju rekreativnih ruta takođe treba povesti računa o klasifikaciji prema stepenu težine. Pored odgovarajućeg označavanja, uz biciklističke rute treba predvidjeti postavljanje signalizacije koja će biciklistima olakšati navigaciju (v. Ilustraciju 2). Osim znakova, signalizacija obuhvata i info table sa podacima o samoj ruti, klasifikaciji rute prema stepenu težine, kao i o zanimljivim prirodnim ili kulturnim znamenitostima duž nje (v. Ilustraciju 3). Osim označavanja, veoma važan segment je i redovno održavanje ruta, posebno planinskih i onih koje prolaze makadamskim putevima i stazama.



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



Ilustracija 4: Primjer info table iz Slovenije

## Izrada mape biciklističkih ruta

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

## Postavljanje odmorišta sa servisima

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



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

## Razvoj novih biciklističkih ruta

U cilju jačanja turističke ponude, Opština Žabljak će do kraja 2030. godine pripremiti najmanje jedan predlog nove biciklističke rute kroz Opštinu. Jedan od načina može biti utvrđivanje predloga za novu rutu EuroVelo. Trenutno postoji samo jedna EuroVelo ruta koja prolazi kroz Crnu Goru – EuroVelo 8, koja se naziva još i Mediteranska ruta. Ova ruta se proteže u zaleđu crnogorskog primorja, a iako još uvijek nije adekvatno označena, stavlja Crnu Goru na mapu cikloturističke ponude. Međutim, postojanje navedene rute ne sprečava njeno proširenje ili utvrđivanje neke druge koja bi prolazila kroz Crnu Goru. Naime, svake tri godine moguće je podnijeti zahtjev Evropskoj biciklističkoj federaciji (ECF) za proširenje jedne od postojećih EuroVelo ruta ili za dodavanje potpuno nove rute umrežu.<sup>15</sup> Potrebno je da ruta zadovolji određene kriterijume – da bude dužine najmanje 1.000 km, povezuje minimum dvije države i bude označena u skladu sa međunarodnim standardima markacije biciklističkih staza ili da informacije o istoj budu javno dostupne na nekom od međunarodnih ili regionalnih biciklističkih/turističkih portala.

---

<sup>15</sup> New Routes. EuroVelo for Professionals <https://pro.eurovelo.com/projects/new-routes>.

## MJERE

### Cikloturistička ponuda

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

### Podrška radu servisa za iznajmljivanje i popravku bicikala

U Žabljaku postoji više mjesta na kojima je moguće iznajmiti biciklo. Međutim, potencijal ovih usluga nije dovoljno iskorišćen, pa je potrebno povećati vidljivost informacija o načinu iznajmljivanja bicikala, cijenama i drugim uslovima, kako bi građani i turisti lako mogli da se informišu o pomenutim uslugama. Takođe, lokalna turistička organizacija i Opština mogu igrati proaktivnu ulogu u unapređenju ove ponude. Osim toga, lokalna samouprava treba da pronađe način da podrži rad servisa za popravku bicikala i nabavku djelova, što ne iziskuje značajna ulaganja.

### Pokretanje sistema javnih bicikala

Sistem javnih bicikala je usluga kratkoročnog iznajmljivanja bicikala koja korisnicima omogućava da preuzmu biciklo na jednoj lokaciji i vrate ga na drugu. Osim pogodnosti za same korisnike i ekonomske dobiti, sistem javnih bicikala donosi šire ekološke, društvene i saobraćajne benefite. Ovaj vrsta usluge je zastupljena u mnogim djelovima Evrope i svijeta, a najnovija istraživanja pokazuju da je sistem javnih bicikala posebno privlačan turistima, jer im daje slobodu da istražuju područje u kojem borave.<sup>16</sup> Posjetiocima se na ovaj način može obezbijediti bolja dostupnost turističkih atrakcija, poput Crnog jezera, posebno kada se u obzir uzmu gužve na ulazu u Nacionalni park Durmitor zbog velikog broja automobila. Da bi ovaj servis bio uspješan i održiv, potrebno je da stanice budu smještene na lokacijama prema kojima gravitira veliki broj ljudi. Takođe, treba voditi računa da način preuzimanja i ostavljanja bicikala bude jednostavan i automatizovan, pri čemu bi stanice trebalo da budu pokrivene besplatnim i stabilnim bežičnim internetom. Osim običnih bicikala, ponuda može uključivati i električna bicikla.

---

<sup>16</sup> Buning, R. 2021. When 1 in 3 users are tourists, that changes the bike-share equation for cities. *The Conversation*, <https://theconversation.com/when-1-in-3-users-are-tourists-that-changes-the-bike-share-equation-for-cities-152895>



## Prilagođavanje smještajnih kapaciteta standardu „bike-friendly“

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

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

## Prilagođavanje ugostiteljskih objekata standardu „bike-friendly“.

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

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

## EDUKACIJA

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

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

## INFORMISANJE I MARKETING

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

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

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

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

Evropske nedjelje mobilnosti i slično.

5. Turistički sajmovi – planiranje učešća na turističkim sajmovima u inostranstvu, u saradnji sa Nacionalnom turističkom organizacijom, gdje bi na adekvatan način bila predstavljena cikloturistička ponuda Žabljaka.
6. Brendiranje opštine Žabljak kao cikloturističke destinacije. Jedan od mogućih načina je pokretanje projekta međuopštinske saradnje, koji bi za cilj imao kreiranje stranice na internetu za promociju cikloturizma u Crnoj Gori.

## IZVORI FINANSIRANJA

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

Očekivani izvori finansiranja su:

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

## MONITORING I EVALUACIJA

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

Poželjno je obrazovati radnu grupu koja bi bila zadužena za proces monitoringa i evaluacije, a koja bi se sastojala od predstavnika različitih zainteresovanih strana koje su direktno ili indirektno obuhvaćene ovom strategijom. Radnom grupom bi

rukovodio koordinator za održivu mobilnost ispred Opštine Žabljak, koji bi uz redovno izvještavanje o realizaciji mjera zajedno sa ostatakom radne grupe vršio i redovnu evaluaciju postignutih rezultata. Pored predstavnika lokalne samouprave, u radnu grupu bi trebalo uključiti i predstavnike lokalne biciklističke zajednice, privrednika, turističkih radnika, civilnog sektora i druge relevantne lokalne aktere. Neke od mogućih aktivnosti te radne grupe bile bi redovno praćenje putnih navika građana, kao i uspostavljanje i vođenje evidencije o cikloturistima.



Ovaj projekat finansira  
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje  
Centre for Civic Education

FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG



## AKCIONI PLAN

MJERA	PROCIJENJENI TROŠKOVI	NOSILAC	ROK
<b>PLANIRANJE</b>			
Imenovanje koordinatora za održivu mobilnost	Redovna sredstva	Opština Žabljak	2024.
Integracija strategije u plansku dokumentaciju	Redovna sredstva	Opština Žabljak	2024 - 2030.
Podrška razvoju lokalne biciklističke zajednice	2.000 € godišnje	Opština Žabljak	2024 - 2030.
Uključivanje Opštine u planiranje biciklističkih ruta	Nema troškova	Opština Žabljak	2024 - 2030.
Subvencionisanje kupovine bicikala	3.000 € godišnje	Opština Žabljak	2025 - 2030.
Aktivna promocija upotrebe bicikla	1.000 € godišnje	Opština Žabljak obrazovne ustanove, policija	2025 - 2030.
<b>INFRASTRUKTURA</b>			
Uvođenje ograničenja brzine od 10 do 30 km/h na svim putevima sekundarne mreže	30.000 €	Opština Žabljak, policija, komunalno preduzeće	2024 - 2030.
Biciklistička staza do Crnog jezera	Pod pretpostavkom sufinansiranja 400.000 €	Opština Žabljak, donatori	2030.
Opremanje lokalnih puteva biciklističkom signalizacijom	20.000 €	Opština Žabljak	2025 - 2030.

Redovno održavanje lokalnih puteva	Redovna sredstva	Opština Žabljak	2024 – 2030.
<b>PARKIRANJE BICIKALA</b>			
Postavljanje biciklističkih parkinga	3.000 € godišnje	Opština Žabljak, javne ustanove, privrednici, ugostitelji	2024 – 2030.
Izmjena pravila gradnje radi uvođenja obaveze u pogledu biciklističkih parkinga u zgradama	Redovna sredstva	Opština Žabljak	2024 – 2025.
Izgradnja malih parking garaža za bicikla	3.000 € godišnje	Opština Žabljak, donatori	2025 – 2030.
Prilagođavanje zatvorenih spremišta za čuvanje bicikala	2.000 €	Opština Žabljak, TO	2025 – 2030.
<b>CIKLOTURIZAM</b>			
Uređenje i označavanje najmanje 5 rekreativnih ruta	15.000 €	Opština Žabljak, TO	2025 – 2030.
Postavljanje informativnih tabli za bicikliste	10.000 €	Opština Žabljak, TO	2025 – 2030.
Održavanje rekreativnih staza	3.000 € godišnje	Opština Žabljak, TO	2025 – 2030.
Izrada mapa za rekreativni biciklizam	10.000 €	TO	2025 – 2030.
Izrada brošura o cikloturističkoj ponudi	10.000 €	TO	2025 – 2030.
Poboljšanje prezentacije cikloturističke ponude na internetu	10.000 €	TO	2025 – 2030.

Pokretanje sistema javnih bicikala	U zavisnosti od obima	Opština Žabljak	2030.
Uspostavljanje servisa za iznajmljivanje bicikala	15.000 €	TO	2025.
Postavljanje mobilijara duž rekreativnih staza	10.000 €	Opština Žabljak, TO	2025 - 2030.
Utvrđivanje predloga za novu EuroVelo rutu	Sufinansiranje	Opština Žabljak, donatori	2030.
Uspostavljanje evidencije cikloturista u opštini	Redovna sredstva	Opština Žabljak, TO	2025.
Organizacija radionica za vlasnike smještajnih i ugostiteljskih objekata na temu standarda kvaliteta „bike-friendly“	1.000 € godišnje	TO	2025 - 2030.
Podsticaji za ugostiteljske objekte da uvedu standard kvaliteta „bike-friendly“	U zavisnosti od vrste podsticaja	Opština Žabljak, TO	2025 - 2030.
Dodjela standarda kvaliteta „bike-friendly“	Sufinansiranje	Opština Žabljak, donatori	2025 - 2030.
Organizacija radionica za vlasnike smještajnih i ugostiteljskih objekata na temu standarda kvaliteta „bike-friendly“	1.000 € godišnje	TO	2025 - 2030.
Otvaranje servisa za popravku bicikala	Sufinansiranje	TO, donatori, privrednici	2026.







---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



