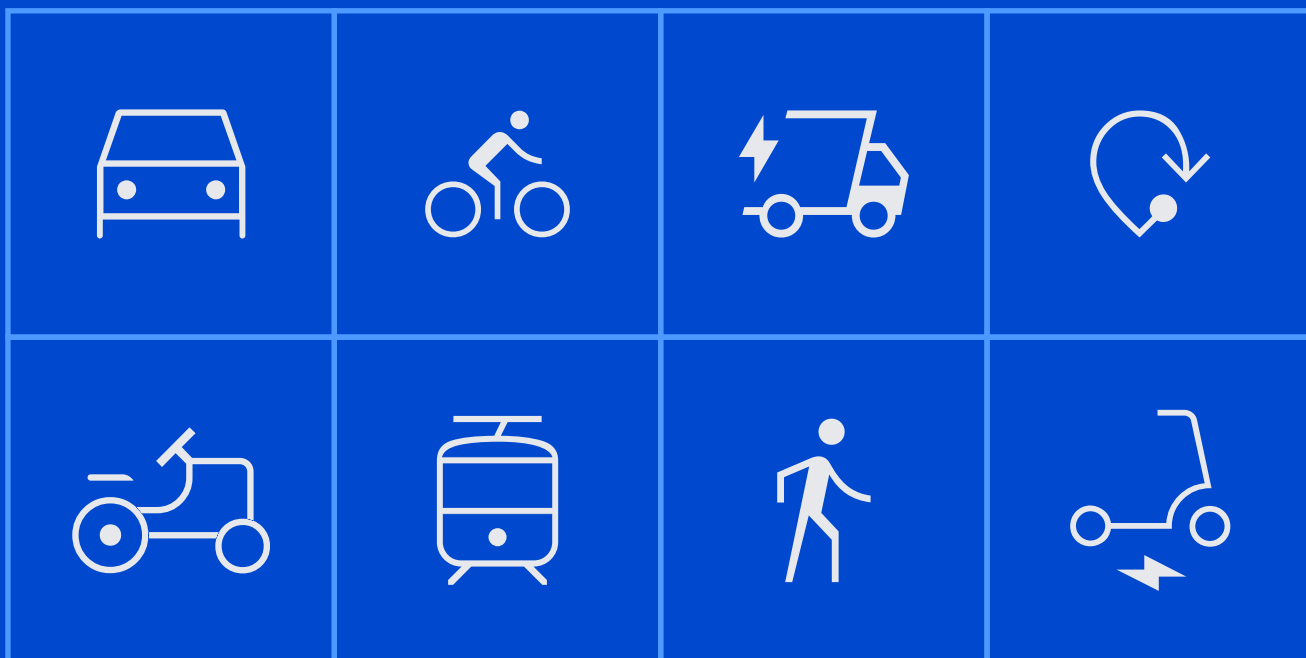


SAŽETI PREDLOG PRAKTIČNE POLITIKE

Saobraćaj po mjeri svih: kako poboljšati urbanu mobilnost u Podgorici za godinu dana

**Autori:** Stefan Bulatović i Blažo Crvenica, Biciklo.me**Recenzent:** Aljaž Plevnik, Urbanistični inštitut Republike Slovenije**JANUAR
2025.**

SAŽETI PREDLOG PRAKTIČNE POLITIKE

Saobraćaj po mjeri svih: kako poboljšati urbanu mobilnost u Podgorici za godinu dana

Uvod

Prema opšteprihvaćenom mišljenju, saobraćaj je jedan od najvećih izazova sa kojima se suočava Podgorica. U gotovo svakoj diskusiji o funkcionisanju Glavnog grada, haotično stanje u saobraćaju je nezaobilazna tema. Počev od široko zastupljenog nepropisnog parkiranja, preko izazova u funkcionisanju javnog linijskog prevoza, neadekvatne pješačke i biciklističke infrastrukture i niskog nivoa bezbjednosti saobraćaja, pa do nedostatka strateškog pristupa usmjerenog ka održivoj mobilnosti, saobraćajni problemi postali su podgorička svakodnevnica. Sve to negativno utiče na kvalitet života stanovnika Glavnog grada: vazduh je sve zagađeniji, buka iz saobraćaja sve zastupljenija, saobraćajne gužve prisutne u gotovo svim djelovima grada, javno zdravlje ugroženo, a sve to prate nervoza, stres i pogoršani društveni odnosi.

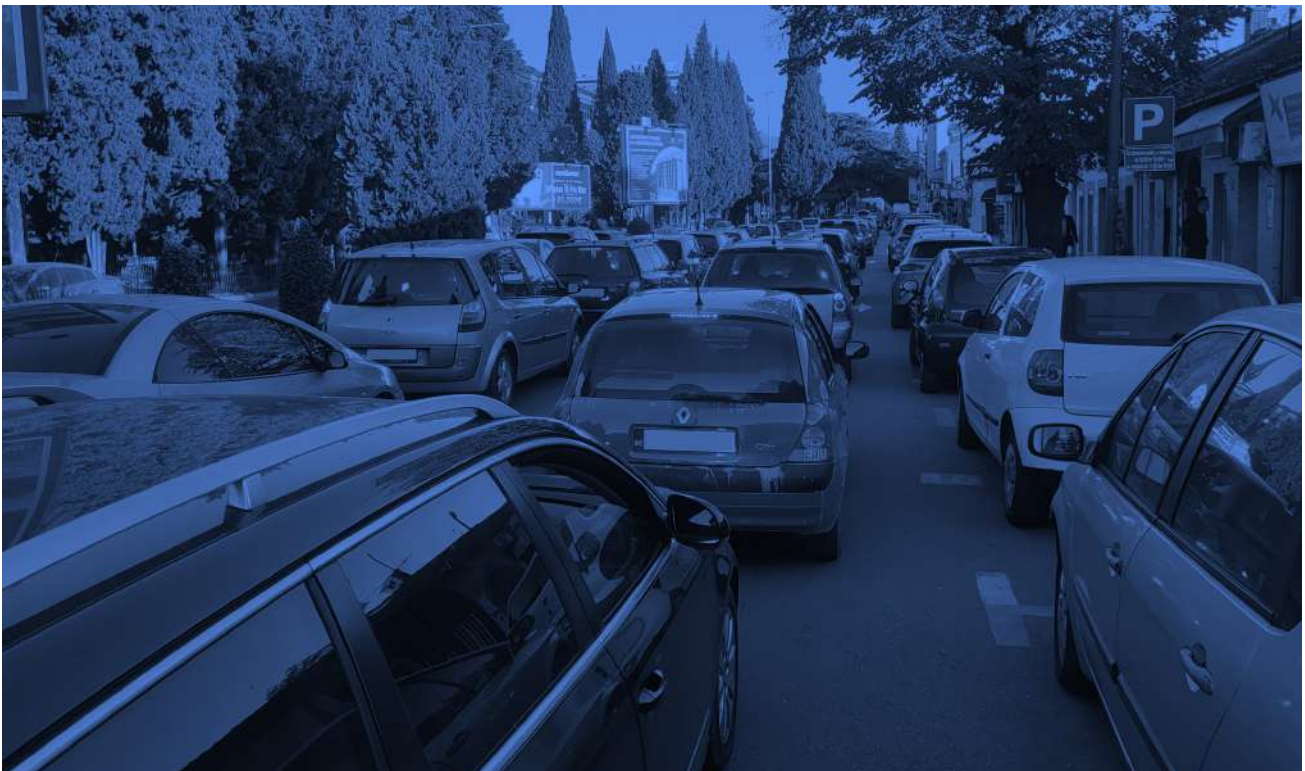
Kako bi odgovorio na ove izazove, Glavni grad Podgorica je 2020. godine donio svoj prvi Plan održive urbane mobilnosti (eng. *Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP*), oročen na period do 2025. godine. U pitanju je strateški dokument koji sadrži niz mjera pomoću kojih Glavni grad treba da poboljša stanje u saobraćaju kroz uravnotežen tretman svih vidova mobilnosti, vodeći računa o potrebama svih građana, zaštiti životne sredine, energetske efikasnosti, ekonomskoj održivosti i socijalnoj jednakosti. Za razliku od svih prethodnih dokumenata iz oblasti saobraćaja, ovaj plan u središte saobraćaja stavlja čovjeka, a ne automobil.

Donošenju Plana, čiju je izradu finansirala Njemačka agencija za međunarodnu saradnju (GIZ), prethodio je širok proces konsultacija sa velikim brojem zainteresovanih strana, čime su osigurani transparentnost i inkluzivnost kao osnovni postulati održivog planiranja mobilnosti. Plan počiva na viziji i strateškim ciljevima, a mjere su raspoređene u 5 ključnih stubova održive urbane mobilnosti, koji se međusobno dopunjuju kako bi se osiguralo postizanje strateških ciljeva (v. ilustraciju 1). Ukratko, krajnji cilj plana je da podstakne što više ljudi da se kreću pješke, biciklom ili javnim prevozom. Razlozi za to su brojni: smanjenje zagađenja vazduha, poboljšanje javnog zdravlja, povećanje bezbjednosti u saobraćaju, smanjenje saobraćajnih gužvi, racionalizacija troškova ulaganja u infrastrukturu i, u konačnom, poboljšanje kvaliteta života u Podgorici.

Stubovi Plana održive urbane mobilnosti Glavnog grada Podgorica

	1.	Održivo planiranje mobilnosti
	2.	Motorni saobraćaj
	3.	Javni linijski prevoz
	4.	Biciklistički saobraćaj
	5.	Pješački saobraćaj

Ovim dokumentom dajemo niz preporuka za kratkoročno i srednjoročno poboljšanje stanja saobraćaja u Podgorici, koje su sačinjene na osnovu kontinuiranog praćenja stanja na terenu, sprovedenih istraživanja i konsultacija sa građanima i inostranim ekspertom. Dokument primarno je namijenjen upravi Glavnog grada Podgorica, koja je krajem 2024. godine započela svoj četvorogodišnji mandat. Kao organizacija koja već više od deceniju aktivno djeluje na polju održive urbane mobilnosti i koja je učestvovala u pisanju Plana održive urbane mobilnosti kao dio uže radne grupe, na ovaj način nastavljamo da pružamo stručnu podršku Glavnom gradu kako bi bolje upravljao saobraćajem u Podgorici i poboljšao implementaciju Plana. Primjenom preporuka koje slijede, uprava bi već u ranoj fazi mandata na brz i efikasan način da napravi vidljive pomake u održivom upravljanju saobraćajem i stvori temelje za dalji rad u ovoj oblasti zasnovan na savremenim praksama i strateškom pristupu. Osim toga, lokalna uprava bi brzim intervencijama ujedno demonstrirala političku podršku održivoj urbanoj mobilnosti, koja je, čini se, potrebna nego ikad.



Plan održive urbane mobilnosti: dokle se stiglo?

Biciklo.me od samog donošenja Plana održive urbane mobilnosti pažljivo prati proces njegove implementacije, što je inače jedna od ključnih komponenti ovog plana. To je važno ne samo zbog ocjene uspješnosti realizacije mjera, već i zbog uspostavljanja osnove za naredni planski ciklus. Kako Plan ulazi u petu godinu implementacije, može se tvrditi da je primjena u velikoj mjeri ograničena, pa i selektivna. Do sada je realizovan tek manji dio mjera predviđenih ovim strateškim dokumentom, iako se prilikom osmišljavanja mjera vodilo računa da one ne budu previše ambiciozne.

Brojni su razlozi za nizak stepen realizacije mjera iz Plana održive urbane mobilnosti. Osnovni je nedostatak jasne političke podrške ovom dokumentu, ali i samom konceptu održive urbane mobilnosti. Jednostavno rečeno, dokument trenutno postoji samo na papiru i ne uzima se u obzir prilikom izrade prostorno-planskih politika i projekata. Iz takvog stanja, savim očekivano, proizilazi i nedostatak sistemskog uređenja nadležnosti za održivu urbanu mobilnost unutar Glavnog grada, što otežava sprovođenje pojedinih

načnih mjera. U prvoj godini primjene plana uspostavljeno je Koordinaciono tijelo za praćenje i implementaciju Plana održive urbane mobilnosti, sastavljeno od 12 članova, i to predstavnika gradske uprave, sekretarijata, službi i preduzeća čiji je osnivač Glavni grad, kao i civilnog sektora. Ovo tijelo se nije sastalo nijednom, što jasno ukazuje na nedostatak sistematičnog pristupa implementaciji Plana. Djelimično, ali ne i dovoljno opravdanje može biti otežano funkcionisanje usljed pandemije koronavirusa. Da je primjena ovog plana zapala u ćorsokak govori i to što sastav ovog tijela nije ažuriran nakon promjene vlasti u Glavnom gradu, budući da većina članova iz Rješenja donijetog 2020. godine više ne obavlja funkciju u Glavnom gradu.

Najveći napredak zabilježen je u trećem stubu, koji se odnosi na javni prevoz. Između ostalog, nabavljeno je 45 novih niskopodnih autobusa, uspostavljen sistem objedinjene elektronske karte, uvedene nove linije, te omogućeno informisanje o polascima i stajalištima na Google mapama. U ostalim stubovima ostvaren je mali napredak, a jedino vrijedno pomena je proširenje pješačke zone u centru grada (Njegoševa i Bokeška ulica), te nastavak subvencija za kupovinu bicikala i električnih trotineta.

Ukupno gledano, čini se da se nije puno odmaklo od ranije prakse da se projekti u saobraćaju sprovede izolovano, stihijski i kao reakcija na trenutne potrebe. Strateški i kohezivni pristup su prijeko potrebni Podgorici, kao što to predviđa sam Plan održive urbane mobilnosti.

Zašto nam je potrebno održivo planiranje saobraćaja?

Plan održive urbane mobilnosti Podgorici pruža okvir za rješavanje saobraćajnih izazova kroz integrisani pristup u čijem je središtu čovjek. Ne samo što je ovaj strateški dokument od suštinske važnosti za poboljšanje kvaliteta života, već takođe predstavlja jedan od temelja održivog urbanog razvoja, koji aktivno promovise i Evropska unija u svojim politikama. Donošenje ovakvog strateškog dokumenta je i obaveza u procesu evropske integracije Crne Gore, budući da Evropska komisija u svojim izvještajima o Crnoj Gori već godinama insistira da svi veći urbani centri u državi moraju imati Plan održive urbane mobilnosti. Osim toga, Regulativom (EU) 2024/1679 o transevropskoj saobraćajnoj mreži (TEN-T)², čije su izmjene i dopune usvojene prošle godine, Podgorica postala jedno od čvorišta na mreži, čime je izrada ovakvog plana postala obaveza koja proizilazi iz pravne tekovine EU.

Prednosti održivog planiranja mobilnosti: ¹

Bolji kvalitet života: Plan održive urbane mobilnosti je usmjeren na planiranje saobraćaja po mjeri čovjeka, a ne automobila. Primjenom takvog pristupa grad može osigurati kvalitetnije javne prostore, veću bezbjednost u saobraćaju, čistiji vazduh, bolje javno zdravlje, socijalnu jednakost i slično.

¹ Po uzoru na Nacionalne smernice za pripremu Občinske celostne prometne strategije, u izdanju Ministrstva za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije (2023).

² Regulativa (EU) 2024/1679 Evropskog parlamenta i Saveta od 13. aprila 2024. godine o smernicama Unije za razvoj transevropske saobraćajne mreže, izmjenama i dopunama Regulative (EU) 2021/1153 i Regulative (EU) br. 913/2010, te stavljanju van snage Regulative (EU) br. 1315/2013.

Ekološke i zdravstvene koristi: Davanjem prednosti nemotorizovanim vidovima mobilnosti i ulaganjem u javni prevoz direktno se poboljšava kvalitet vazduha i smanjuje nivo buke iz saobraćaja. Dodatno, stvaranjem uslova za aktivno kretanje stanovništva (pješke ili biciklom) podstiče se fizička aktivnost, promovišu zdravi stilovi života i smanjuju troškovi zdravstvene zaštite.

Povećana bezbjednost saobraćaja: Strateškim mjerama kao što su smirivanje saobraćaja i izgradnja kvalitetne infrastrukture za pješački i biciklistički saobraćaj smanjuje se broj nezgoda i povećava bezbjednost drumskog saobraćaja.

Poboljšana mobilnost i pristupačnost: Kroz održivo planiranje saobraćaja obezbjeđuje se bolja mobilnost svih stanovnika i omogućava odgovarajući pristup različitim mjestima i uslugama, bez obzira na uzrast, sposobnosti ili socioekonomski status.

Bolji imidž grada: Gradovi i opštine koje primjenjuju načela održivog planiranja mobilnosti smatraju se naprednim i inovativnim, čime se privlače investicije, jača turistički potencijal grada i njeguje osjećaj ponosa među stanovnicima.

Podrška i legitimitet javnosti: Planiranje za ljude je planiranje sa ljudima. Uključivanjem javnosti u planske procese, odluke i projekti u oblasti saobraćaja dobijaju visok nivo legitimiteta među građanima, čime se gradi povjerenje između lokalne samouprave, građana i različitih zainteresovanih subjekata.

Ispunjavanje zakonskih obaveza: Plan održive urbane mobilnosti pomaže gradovima da efikasno ispune zakonske obaveze, poput usklađivanja sa direktivama Evropske unije u oblasti životne sredine i održivog urbanog razvoja, te usklađivanja sa odgovarajućim lokalnim i nacionalnim politikama.

Dugoročna strateška vizija: Plan održive urbane mobilnosti nudi dugoročnu stratešku viziju uspješne budućnosti. Njime se afirmiše kultura participativnog, integrisanog i efikasnog planiranja, koje nastoji da uveže različite sektorske politike na lokalnom i nacionalnom nivou.

Pristup fondovima: Donošenje plana održive urbane mobilnosti može otvoriti vrata nacionalnih i evropskih izvora finansiranja. Gradovi koji imaju ovakav plan imaju značajnu prednost u konkuranju za finansijsku podršku u oblasti transporta i održivog urbanog razvoja, posebno na evropskom nivou.

Kako dalje?

Imajući u vidu nizak stepen implementacije Plana održive urbane mobilnosti, a naročito sve složenije probleme u podgoričkom saobraćaju, u ovom trenutku bi bilo optimalno fokusirati se na manje, ali konkretne korake kojima bi se bar donekle popravilo stanje na terenu i smanjio zaostatak u realizaciji mjera predviđenih ovim strateškim dokumentom. S obzirom na to da je Plan oročen do kraja 2025. godine, u tako kratkom periodu je veoma teško sprovesti neke od ambicioznijih mjera. Ipak, u roku od jedne godine moguće je realizovati niz manjih, ali značajnih aktivnosti kojima bi se direktno unaprijedila održiva mobilnost u Glavnom gradu. No, kao što je već navedeno, osnovni preduslov za to je povratak političke podrške ovom planu i ovakvom načinu planiranja saobraćaja.

Pored naših istraživanja i praćenja stanja na terenu, u dokumentu se posebno oslanjamo na istraživanje o percepciji uslova za aktivnu mobilnost među stanovnicima Podgorice, koje je sprovedeno u novembru 2024. godine na stratifikovanom uzorku od 635 ispitanika. Navedeno istraživanje pružilo nam je značajne uvide u konkretne probleme sa kojima se građani svakodnevno susreću u saobraćaju, kao i preporuke za unapređenje postojećeg stanja. Dodatno, rezultati istraživanja su upotpunjeni nalazima dobijenim kroz više fokus grupa, čime smo stekli detaljnija saznanja o iskustvima građana u kretanju kroz Podgoricu.

Važno je napomenuti da preporuke nisu isto što i mjere utvrđene u Planu održive urbane mobilnosti, već se odnose na konkretne aktivnosti koje mogu doprinijeti ostvarivanju ciljanih vrijednosti i indikatora iz ovog plana. Drugim riječima, dokument služi kao svojevrsna mapa puta za aktivnosti koje uprava Glavnog grada može sprovesti u jednoj godini. Preporuke su podijeljene prema prethodno navedenim stubovima iz Plana održive urbane mobilnosti, kako bi pratile njegovu strukturu. Pri formulisanju preporuka vodilo se računa da one budu realno ostvarive u navedenom vremenskom periodu, da zahtijevaju minimalna ulaganja i da se mogu sprovesti brzo i efikasno.

Preporuke

	1. Održivo planiranje mobilnosti
---	---

Aktivnosti u prvoj godini mandata:

Obnavljanje političke podrške Planu održive urbane mobilnosti: Kako bi lokalna uprava pokazala posvećenost održivom planiranju mobilnosti, nužno je iskazati jasnu politiku podršku ovom konceptu od strane rukovodstva Glavnog grada. U tom smislu, preporučuje se organizacija događaja posvećenog ovoj temi, na kojem bi čelnici lokalne uprave izrazili čvrstu namjeru da unaprijede implementaciju postojećeg Plana održive urbane mobilnosti i započnu aktivnosti na pripremi novog. Događaju bi mogli prisustvovati različite zainteresovane strane, predstavnike lokalne uprave, državnih organa, civilnog sektora, akademske zajednice, privrede i ključnih međunarodnih partnera.

Novo Rješenje o obrazovanju Koordinacionog tijela za praćenje realizacije plana održive urbane mobilnosti: S obzirom na promjene u organima lokalne uprave, potrebno je donijeti novo rješenje, uz eventualnu izmjenu strukture tog tijela. Dodatno, potrebno je precizirati način rada ovog tijela, uključujući zadatke, odgovornosti, dinamiku sastanaka i način izvještavanja.

Izveštavanje o realizaciji Plana održive urbane mobilnosti: Kako bi se uspostavio sistem praćenja i evaluacije Plana, preporučuje se da kabinet gradonačelnika Glavnog grada sačini sveobuhvatni izvještaj o realizaciji Plana održive urbane mobilnosti i uputi ga Skupštini Glavnog grada na usvajanje.

Uspostavljanje sistema prikupljanja podataka, monitoringa i evaluacije: Potrebno je kreirati ažurirane i pouzdane baze podataka o različitim aspektima i indikatorima mobilnosti, kako bi to bio osnov za praćenje, analizu i evaluaciju Plana održive urbane mobilnosti i uopšte stanja saobraćaja, ali i donošenje novog plana. Glavni grad može iskoristiti aktuelne projekte i tako prikupiti podatke za različite vidove transporta.

Uspostavljanje kulture participativnog planiranja: U cilju jačanja podrške javnosti odlukama u oblasti mobilnosti i prostornog planiranja i izrade rješenja po mjeri svih, potrebno je uključivati građane u ranoj fazi osmišljavanja budućih projekata. Kultura participativnog planiranja se može uspostaviti kroz prethodno konsultovanje zainteresovane javnosti prilikom izrade važnih lokalnih programskih dokumenata na nivou, poput Programa uređenja prostora i budžeta Glavnog grada.

Izgradnja kapaciteta u oblasti održive urbane mobilnosti: Radi boljeg razumijevanja koncepta održive urbane mobilnosti i unapređenja znanja, preporučuje se aktivno stručno usavršavanje kako rukovodilaca organa, tako i službenika lokalne uprave koji rade na poslovima u oblasti saobraćaja, prostornog planiranja i zaštite životne sredine i zaposlenih u preduzećima čiji je osnivač Glavni grad. Jedan od najefikasnijih načina za jačanje kapaciteta bi bile studijske posjete gradovima sa karakteristikama sličnim Podgorici, kao što je Ljubljana.

Predlozi mjera do kraja mandata:

Uvođenje godišnjeg izvještavanja Skupštini Glavnog grada o realizaciji Plana održive urbane mobilnosti.

Formiranje posebne organizacione jedinice za održivu mobilnost u organu uprave Glavnog grada.

Jačanje kadrovskih kapaciteta u oblasti održive urbane mobilnosti.

Kontinuirano stručno usavršavanje službenika koji se bave pitanjima mobilnosti.

Usvajanje novog Plana održive urbane mobilnosti.

Usklađivanje lokalnih planskih dokumenata sa Planom održive urbane mobilnosti.

Organizacija međunarodnih skupova u oblasti održive mobilnosti (npr. CIVINET forum).

Aktivno učešće grada u međunarodnim asocijacijama čiji je član (npr. CIVINET, Eurocities).



2.

Motorni saobraćaj

Aktivnosti u prvoj godini mandata:

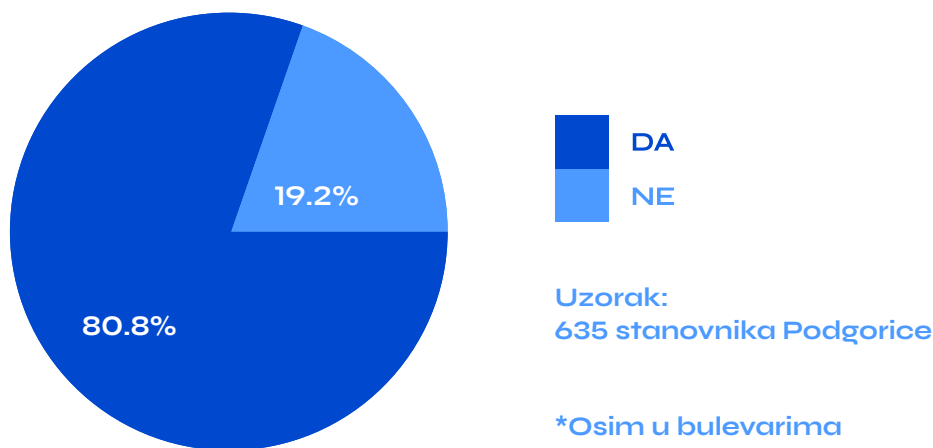
Ciljana kaznena politika: Neproписno zaustavljanje i parkiranje je sve izraženiji problem u Podgorici, a nadležne službe Glavnog grada do sada nisu uspjevale da efikasno suzbiju kršenje zakonskih propisa na ovom polju. Radi postizanja boljih rezultata i povećanja efikasnosti, preporučuje se da nadležne službe usmjere napore na kažnjavanje nedozvoljenog zaustavljanja i parkiranja na mjesta gdje je to izričito zabranjeno, kao što su: trotoari, biciklističke staze, autobuska stajališta, zelene površine, kružni tokovi i parking mjesta za OSI. Osim toga, u brojnim ulicama se mogu postaviti fizičke prepreke kojima bi se spriječilo uzurpiranje infrastrukture namijenjene drugim vidovima saobraćaja (više o tome u preporukama za pješački saobraćaj).



Smirivanje saobraćaja u naseljima: Brza vožnja u gradskim ulicama ugrožava bezbjednost saobraćaja, a posebno ranjive učesnike poput pješaka, osoba sa invaliditetom (OSI) i korisnika bicikla. Postoji sve više naučnih dokaza koji potvrđuju da je ograničenje brzine kretanja vozila u gradovima jedan od najefikasnijih načina za povećanje bezbjednosti saobraćaja. Građani Podgorice redovno od lokalnih vlasti traže postavljanje usporivača saobraćaja, izražavajući zabrinutost za svoju bezbjednost. Dodatno, anketa koju je u novembru 2024. godine sproveo Biciklo.me pokazala je da bi 81% ispitanika podržalo uvođenje ograničenja brzine od 30 km/h u ulici u kojoj stanuju. Stoga se preporučuje uvođenje ograničenja brzine 30 km/h u u sabirnim ulicama, pogotovo u naseljima i blizini obrazovnih ustanova, uz postavljanje odgovarajućih tehničkih sredstava za usporavanje saobraćaja, kao što su platforme za usporavanje vozila, vještačke izbočine (ležeći policajci), suženje kolovoza itd. Neke od ulica u kojima bi se ove mjere mogle sprovesti su: Ilije Plamenca, Radosava Burića, Dušana Milutinovića, Ulica Ljubović, Nikole Tesle, Iva Andrića, Zmaj Jovina, Meše Selimovića, Milivoja Pavlovića, Goce Delčeva, Skopska, Đulje Jovanova, Braće Ribar, Vlada

Četkovića i druge. Takođe, smirivanje saobraćaja pomoću fizičkih prepreka trebalo bi sprovesti i u ulicama koje se nalaze u blizini obrazovnih ustanova, a pripadaju kategoriji državnih puteva, kao što je [Bulevar Josipa Boza Tita](#), a koja u sadašnjem dizajnu predstavlja veliku opasnost za sve učesnike u saobraćaju, pa se u njoj često dešavaju saobraćajne nezgode. Dodatno, tehnička sredstva za usporavanje saobraćaja potrebno je primijeniti u svim ulicama koje se iz bilo kog razloga i u bilo kom obimu rekonstruišu, uključujući prilikom obnove asfalta.

Ograničenje brzine u naseljima na 30 km/h: da ili ne?



Korekcija cijena parkinga: Cijena parkiranja u Podgorici trenutno je među najnižima u Evropi kada su u pitanju glavni gradovi, što za rezultat ima veliku zavisnost od automobila među stanovnicima i posjetiocima Glavnog grada. Sat vremena parkiranja u najskupljoj zoni u Podgorici iznosi svega 60 centi, što je znatno niže u poređenju sa drugim glavnim gradovima u regionu: Zagreb 1,60 €, Skoplje 1,60 €, Ljubljana 1,20 €, Beograd 1,02 € (pola sata)³, Sarajevo 1,02 €, Tirana 0,82 €. Kako bi se smanjile saobraćajne gužve i obezbijedio veći broj slobodnih parking mjesta za one kojima su zaista neophodna, preporučuje se povećanje cijena parkiranja, naročito u centru grada. Iako ova mjera može biti nepopularna, dugoročno bi mogla dati značajne rezultate, jer se na taj način građani motivišu da razmotre alternativne načine kretanja kroz grad, poput korišćenja javnog prevoza, kretanja biciklom ili hodanja.

Predlozi mjera do kraja mandata:

Izrada plana za smirivanje saobraćaja za cjelokupnu teritoriju Glavnog grada Podgorica.

Izrada Strategije upravljanja parkiranjem Glavnog grada Podgorica.

Nabavka tehničkih sredstava za kontrolu nepropisnog parkiranja (npr. Oko sokolovo).

³ Od 1. februara 2025. godine.

Pilot projekti privremenog zatvaranja ulica ispred odabranih osnovnih škola u vrijeme početka i kraja nastave radi destimulisanja prevoza djece automobilom.

Zatvaranje ulice Petra Prlje u Staroj Varoši za tranzitni saobraćaj.

Izmještanje trafika sa autobuskih stajališta radi prevencije nepropisnog zaustavljanja i parkiranja.

Uvođenje sistema za kontrolu brzine kretanja vozila na raskrsnicama putem kamera.

Jačanje kadrovskih kapaciteta Službe komunalne policije i Uprave za inspeksijske poslove.

Vođenje kampanja za smanjenje upotrebe automobila.



3.

Javni linijski prevoz

Aktivnosti u prvoj godini mandata:

Prioritizacija javnog prevoza u saobraćaju: Autobusi linijskog prevoza u Podgorici često su zaglavljani u gužvama, što značajno umanjuje efikasnost i pouzdanost ovog vida transporta. Istovremeno, krajnje desne saobraćajne trake u pojedinim bulevarima u gradu često se koriste za nepropisno zaustavljanje i parkiranje. Prenamjenom ovih traka u posebne trake za saobraćaj javnog prevoza znatno bi se poboljšala tačnost i pouzdanost autobuskih, naročito u periodima jutarnjeg i popodnevog špica, te suzbio problem nepropisnog zaustavljanja i parkiranja na tim lokacijama.



Ovakve trake se mogu na brz i lak način uspostaviti na sljedećim saobraćajnicama: Bulevar Pera Četkovića, Bulevar Svetog Petra Cetinjskog (od stare zgrade Vlade do raskrsnice sa ulicom Džordža Vašingtona, Bratstva i jedinstva (od raskrsnice sa ulicom Oktobarske revolucije do Muzičkog centra), Bulevar Ivana Crnojevića (od mosta Milenijum do podvožnjaka prema Maslinama. Preporučuje se odvajanje autobuskih traka jasno uočljivim fizičkim preprekama i regulisanje saobraćaja posebnim svjetlosnim signalima na semaforima.

Izrada funkcionalne internet stranice javnog linijskog prevoza: Jedna od nasušnih potreba u oblasti javnog linijskog prevoza je brza i laka dostupnost informacija putem interneta. Dok razvoj mobilne aplikacije zahtijeva određeno vrijeme za izradu i testiranje, informisanost putnika bi se mogla unaprijediti i kreiranjem savremene internet stranice. Ova stranica bi zamijenila postojeću, koja trenutno nudi ograničene i neažurirane informacije. Nova internet stranica bila bi platforma na kojoj bi se, pored informacija o linijama, polascima i rutama, svakodnevno ažurirale servisne informacije, obavještenja o izmjenama u saobraćaju i druge korisne vijesti za putnike. Ovakav pristup bi značajno doprinio boljoj informisanosti svih kategorija korisnika javnog prevoza, tim prije što komunikacija putem društvenih mreža nije dovoljan kanal za plasiranje informacija.

Besplatan prevoz određenim danima: U cilju popularizacije javnog linijskog prevoza, Glavni grad Podgorica može efikasno promovirati ovaj vid mobilnosti uvođenjem besplatnog prevoza na određene datume. U skladu sa praksom u posljednje dvije godine, Glavni grad u saradnji sa preduzećem „Putevi“ može nastaviti sa praksom subvencionisanja prevoza tokom Evropske nedjelje mobilnosti odnosno tokom cijelog septembra. Dodatno, preporučuje se uvođenje besplatnog prevoza i za druge značajne datume i praznike, kao što su: Nova godina, Dan planete Zemlje, Prvi maj, Dan nezavisnosti, Dan državnosti, vjerski praznici. Time će se doprinijeti stvaranju navike korišćenja javnog prevoza među građanima.

Povećanje kapaciteta javnog prevoza u špicu: Najveća frekvencija putnika u javnom linijskom prevozu je tokom jutarnjeg i popodnevog špica. Zbog ograničenog kapaciteta vozila, ponekad se dešava da tokom ovog perioda u autobus ne mogu stati svi putnici, što ih primorava da čekaju naredni polazak ili traže alternativna rješenja. Zato se preporučuje povećanje broja polazaka na najfrekventnijim linijama tokom jutarnjeg (između 7 i 8 časova) i popodnevog špica (između 14 i 16 časova), u skladu sa postojećim resursima i kapacitetima. Time bi se značajno unaprijedili efikasnost javnog linijskog prevoza i komoditet putnika u ključnim periodima dana.

Povećanje broja stajališta za međugradske autobuse: Veliki broj ljudi svakodnevno putuje u Podgoricu iz susjednih opština zbog posla, zdravstvene zaštite ili obrazovanja. Iako su ranije postojala stajališta na više lokacija u gradu, putnici iz drugih gradova sada se mogu ukrcati samo na nekoliko mjesta. Na primjer, putnici iz Nikšića mogu ući u autobus na autobuskoj stanici, u City kvartu i kod kružnog toka u Gornjoj Gorici. Ovo otežava mobilnost putnicima, posebno onima koji rade preko Morače i u centru grada, kao i onima koji idu u Klinički centar Crne Gore. Preporučuje se da Glavni grad revidira ulice kojima saobraćaju međugradski autobusi, utvrđene Odlukom o regulisanju saobraćaja na teritoriji Glavnog grada, te da u saradnji sa Ministarstvom saobraćaja i Privrednom komorom Crne Gore utvrdi nova stajališta, kroz postupke izmjena i dopuna Pravilnika o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje i registracije novih redova vožnje. Uvođenjem novih stajališta za međugradske autobuse značajno će se unaprijediti mobilnost svih koji gravitiraju prema Podgorici.

Predlozi mjera do kraja mandata:

Osnivanje lokalnog preduzeća za javni linijski gradski i prigradski prevoz.

Izrada plana prioriteta javnog linijskog prevoza u gradskom saobraćaju.

Uspostavljanje brze autobuske linje Stari Aerodrom – Tološi.

Uvođenje povlastica u javnom linijskom prevozu (snižene mjesečne karte, gradska kartica za javni linijski prevoz u kombinaciji sa drugim povoljnostima).

Izdavanje besplatnih mjesečnih karata lokalnim službenicima umjesto naknade za prevoz.

Izrada novih i opremanje postojećih autobuskih stajališta.

Uvođenje elektronskih tabli na stajalištima sa informacijama o dolascima/polascima autobusa.

Uspostavljanje sistema praćenja kretanja autobusa u realnom vremenu na Google mapama.

Izrada funkcionalne aplikacije za javni linijski prevoz, uz integraciju sa ostalim vidovima mobilnosti.

Uvođenje besplatnog Wi-Fi na stajalištima, u saradnji sa telekomunikacionim kompanijama.

Unapređenje sistema zvučnih i elektronskih obavještenja u autobusima.

Uvođenje mogućnosti kupovine karata u vozilima javnog prevoza karticom.

Nabavka automata za kupovinu karata na stajalištima.

Izrada plana širenja i elektrifikacije voznog parka.

Uvođenje prevoza na poziv do udaljenih i manje naseljenih mjesta.

Realizacija i promocija P+R (Park & Ride) lokacija.



4.

Biciklistički saobraćaj

Aktivnosti u prvoj godini mandata:

Sanacija postojeće biciklističke infrastrukture: Biciklistička infrastruktura u Podgorici trenutno je u veoma lošem stanju zbog nedostatka redovnog održavanja i poboljšanja. Kako bi se povećala bezbjednost i udobnost vožnje biciklom, neophodno je sprovesti sanaciju ključnih problema na biciklističkim stazama i prelazima. Preporučene mjere uključuju: nivelisanje biciklističkih prelaza na raskrsnicama, na način što će umjesto spuštenih ivičnjaka rampe biti izvedene od asfalta ili betona kako bi se omogućio nesmetan prelaz bicikala; uklanjanje fizičkih prepreka na stazama (npr. semaforski stub na raskrsnici Bulevara Svetog Petra Cetinjskog i Ulice Svetozara Markovića); sanacija oštećenja na stazama (npr. ispred nekadašnjeg hotela Ljubović, ispred hotela Premijer, kod zgrade Vektre), obnavljanje i označavanje biciklističkih prelaza duž svih raskrsnica; redovno održavanje drvoreda i rastinja duž infrastrukture; obnova kompletne staze duž ulice Kralja Nikole i slično.

Novi biciklistički koridori: S obzirom na značajno smanjenje biciklističke infrastrukture tokom 2024. godine, neophodno je uložiti napore u njeno širenje, kao i bolje povezivanje postojeće mreže. Preporučuje se izgradnja biciklističkih saobraćajnica na lokacijama koje ne zahtijevaju velike infrastrukturne intervencije, jer su profili kolovoza ili trotoari dovoljno široki da se na njima lako može integrisati biciklistička infrastruktura. Neke od ulica u kojima bi se mogle uvesti nove staze/trake su: Ilije Plamenca, Oktobarske revolucije (od Sahat kule do autobuske i željezničke stanice), Bulevar Džordža Vašingtona (od Dalmatinske do Spomenika Sv. Petru Cetinjskom), Ivana Milutinovića, Cetinjski put (od City kvarta do Nikšićkog puta).

Subvencije za kupovinu bicikala: Subvencije za kupovinu bicikala predstavljaju značajan korak ka unapređenju biciklističkog saobraćaja i promociji održive urbane mobilnosti. Tokom prethodnih godina, Glavni grad je sprovodio programe subvencionisanja kupovine bicikala, uključujući i električne trotinete. Ipak, u protekle dvije godine subvencije su bile rijetke i nedovoljno zastupljene. U junu 2024. godine, raspisan je deseti ciklus subvencionisanja, sa budžetom od 30.000 eura, čime su građanima omogućene subvencije od 50% cijene bicikla, do maksimalnog iznosa od 150 eura po prijavi. Preporučuje se da Glavni grad u narednom periodu značajno poveća sredstva za subvencionisanje bicikala. Takođe, važno je da ovakvi javni pozivi budu raspisivani nekoliko puta godišnje, kako bi se pružila kontinuirana podrška građanima i dodatno podstakla popularizacija biciklističkog saobraćaja.



Subvencije za biciklističke hangare: Hangari za bicikla ili biciklističke garaže su zatvorene konstrukcije za parkiranje bicikala, namijenjene stanovnicima koji u svojim stambenim zgradama nemaju obezbijeđen prostor za bezbjedno skladištenje bicikala. Jedan hangar zauzima približno jednaku površinu kao jedan parkirani automobil i omogućava parkiranje 6 do 8 bicikala. Biciklistički hangari na efikasan način štite bicikla od vremenskih uslova i krađe. Pilot projekti ovakvih garaža su naišli na pozitivan prijem među građanima, pa bi takve projekte trebalo aktivno podržavati u budućnosti. Preporučuje se da Glavni grad godišnje izdvaja sredstva za subvencionisanje nabavke i postavljanja biciklističkih hangara, kroz javni poziv ili neki sličan transparentni model raspodjele sredstava.

Predlozi mjera do kraja mandata:

Izrada strategije razvoja biciklističkog saobraćaja.

Obnova postojeće biciklističke infrastrukture i usklađivanje sa nacionalnim standardima.

Povezivanje pojedinih naselja sa centrom grada biciklističkom infrastrukturom (Masline, Stari Aerodrom, Zagorič, Donja i Gornja Gorica).

Izrada biciklističkog koridora Blok V – City Kvart kroz univerzitetski kampus.

Uvođenje sistema javnih bicikala.

Uspostavljanje režima dvosmjernog biciklističkog saobraćaja u jednosmjernim ulicama.

Uvođenje normativa za parking prostore za bicikle u stambenim i nestambenim zgradama u planskim dokumentima.

Opremanje javnih površina parkiralištima za bicikle.

Izrada i ažuriranje baze podataka o opasnim tačkama za korisnike bicikla.

Izrada mape biciklističke mreže.

Stručno usavršavanje inženjera i projekatanta u lokalnim organima i preduzećima u oblasti savremenog projektovanja biciklističke infrastrukture.

Vođenje kampanja u cilju promocije upotrebe bicikla.

Uvođenje povoljnosti za zaposlene u lokalnoj upravi koji dolaze na posao biciklom.

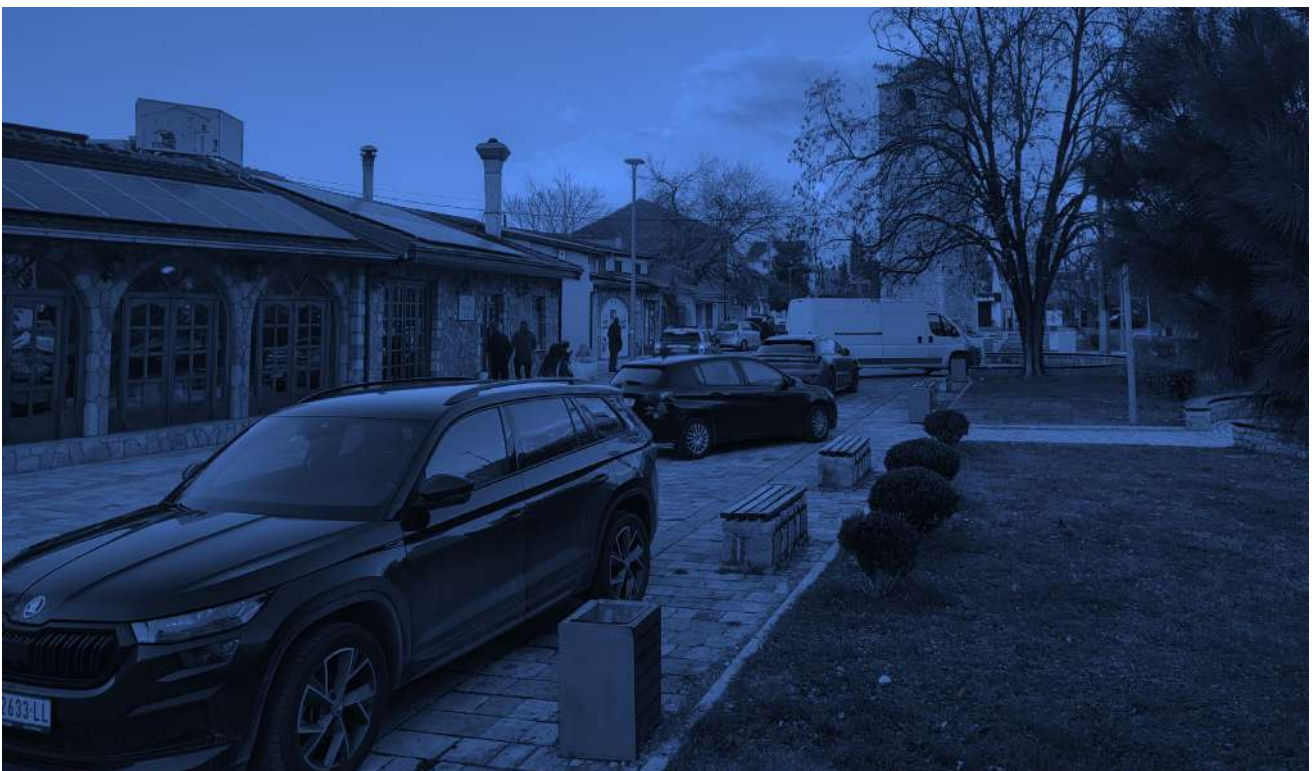


5.

Pješački saobraćaj

Aktivnosti u prvoj godini mandata:

Zaštita pješačkih površina: Radi zaštite pješaka od nesavjesnih vozača koji se u Podgorici često parkiraju po trotoarima, preporučuje se postavljanje fizičkih prepreka poput stubića kako bi se na efikasan način spriječilo nepropisno parkiranje na pješačkim površinama i ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja, te omogućilo nesmetano kretanje pješaka, uključujući osobe sa invaliditetom. Neke od lokacija na kojima se preporučuje postavljanje zaštitnih stubića su: Trg Bećir-bega Osmanagića, Ljubljanska ulica preko puta Kliničkog centra Crne Gore (uz napušteno gradilište hotela), Džordža Vašingtona (sa druge strane gradilišta), Arsenija Boljevića, Šeika Zaida, Ankarski bulevar, 8. marta, Piperska, II Crnogorskog bataljona (u pravcu visećeg pješačkog mosta), Nikole Tesle, Radosava Burića (čitavom dužinom, uključujući krak iza Ambasade NR Kine), Ulica Ljubović, Dalmatinska, Velimira Terzića, Hercegovačka (kod česme), Kralja Nikole (između Ekonomske škole i Sahat kule), Kralja Nikole (od 27. marta do Bracana Bracanovića), Mirka Banjevića (uz Dom zdravlja), Mirka Banjevića (kod vrtića „Dragan Radulović“), Bore Stankovića, Bulevar Pera Četkovića, Bulevar Veljka Vlahovića, IV proleterske, V proleterske (kod raskrsnice sa Ulicom Slobodana Škerovića), Cetinjski put (između benzinske pumpe i ulaza u tržni centar), Orjenska, Skopska, Mojkovačka, Žrtava fašizma, Tuški put (kod Poreske uprave), Bulevar Save Kovačevića (iza TC Mall of Montenegro) i druge.



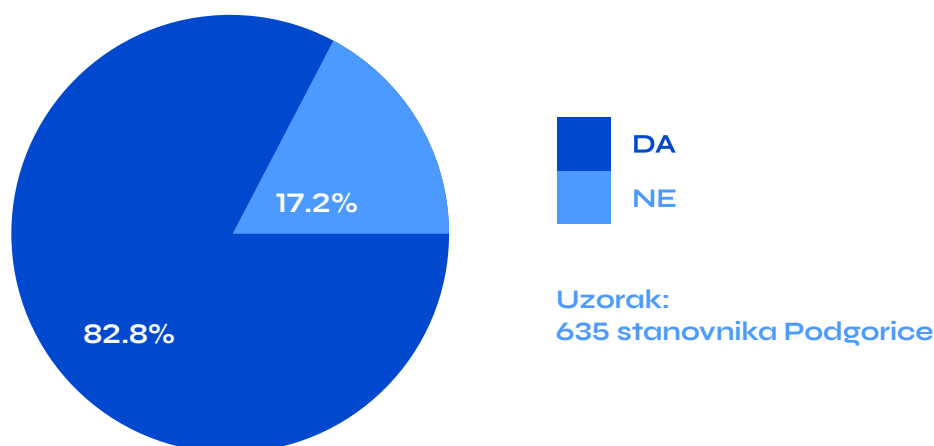
Sanacija trotoara: U brojnim ulicama trotoari su dotrajali, oštećeni ili napukli, što ne samo da otežava kretanje pješaka, već može dovesti i do opasnih povreda. Trotoare je potrebno obnoviti i omogućiti nesmetano kretanje, što je posebno važno za ranjive kategorije kao što su osobe sa invaliditetom, osobe smanjene pokretljivosti, stari i djeca. Lokaliteta na kojima je neophodna intervencija ima puno, a ovdje dajemo nekoliko primjera: 8. marta (uz gradsko groblje Čepurci), Bulevar Crnogorskih serdara (kod bivšeg

hotela Ljubović), Marka Miljanova, Oktobarske revolucije, Brskutska (pored groblja u Zagoriču), Dalmatinska i druge.

Izrada rampi za OSI: U Podgorici još uvijek postoje ulice koje nisu do kraja prilagođene za kretanje osoba sa invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti, jer nemaju prilagođene rampe na pješačkim prelazima. Neke od lokacija kojima nedostaju rampe su: ulazna kapija kod Dječije bolnice, pješački prelaz kod spomenika Francu Prešernu, 4. jula (kod zgrade Građevinara), Nikole Tesle (u blizini Doma zdravlja) i druge.

Transformacija Ulice slobode u pješačku zonu: Ulica slobode je nekada bila poznata po korzou, gdje su stanovnici i posjetioци uživali u šetnji glavnom gradskom ulicom. Nažalost, ta tradicija je izumrla, a postojeće stanje ne pruža uslove za njeno oživljavanje. Danas je Ulica slobode tokom dana opterećena nepotrebним tranzitnim saobraćajem, što narušava izgled centra grada, povećava zagađenje vazduha i buku i ugrožava bezbjednost ranjivih učesnika u saobraćaju. Iako je ulica zatvorena za motorni saobraćaj između 17 i 5 časova, ovo pravilo se često krši jer nesavjesni ili neupućeni vozači i pored zabrane koriste ulicu za prolazak automobilom. Kako bi Ulica slobode povratila svoj nekadašnji sjaj, neophodno je pretvoriti je u trajnu pješačku zonu. Ova mjera ne bi negativno uticala na stanare ove ulice, koji već imaju pristup svojim objektima iz bočnih ulica, niti na tranzitni saobraćaj, koji se može preusmjeriti na obodne saobraćajnice. Transformacijom u trajnu pješačku zonu, Ulica slobode bi postala siguran prostor za kretanje pješaka i biciklista, što bi prirodno privuklo veći broj građana i posjetilaca. Takva promjena bi takođe imala pozitivan efekat na poslovne subjekte u ovoj ulici, jer bi veća frekvencija ljudi direktno doprinijela povećanju prometa. Prema istraživanju sprovedenom u novembru 2024. godine, čak 82% ispitanika podržava ovu inicijativu, što jasno pokazuje da velika većina Podgoričana želi da Ulica slobode postane trajna pješačka zona.

Ulica Slobode kao pješačka zona 24 h: da ili ne?



Pješačka staza do tornja na Dajbabskoj gori: Saobraćajnica koja vodi prema vidikovcu kod tornja na Dajbabskoj gori ima potencijal da postane atraktivna zona za rekreaciju. Međutim, uprkos zabrani motornog saobraćaja, ovom ulicom i dalje prolaze automobili, čime se ugrožava bezbjednost pješaka i remeti mir onima koji posjećuju ovu zelenu zonu radi odmora i uživanja. Ovim područjem nerijetko odjekuje škripa automobila, što je problem koji traje godinama. Tragičan incident, u kojem je mladić izgubio život usljed brze vožnje, dodatno je skrenuo pažnju na potrebu za regulacijom saobraćaja. Stanovnici koji žive u pod-

nožju brda često su uskraćeni za miran san zbog buke automobila, dok nemarni vozači nerijetko ostavljaju smeće, narušavajući prirodni izgled ovog područja. Kako bi se ovaj prostor unaprijedio i pretvorio u pravu rekreativnu oazu, neophodno je postaviti rampu na skretanju iz ulice Janka Đonovića. Kretanje bi trebalo biti dozvoljeno isključivo servisnim vozilima i vozilima zaposlenih u Radio-difuznom tornju, čime bi se sačuvali sigurnost i mir svih posjetilaca.

Predlozi mjera do kraja mandata:

Proširenje pješačke zone u centru grada.

Izgradnja uzdignutih pješačkih prelaza umjesto klasičnih na cijelom području Glavnog grada.

Sadnja drveća sa visokim krošnjama duž saobraćajnica (npr. Zmaj Jovina, Cetinjski put i dr.).

Zamjena gumenih taktilnih traka za osobe sa oštećenim vidom betonskim trakama.

Primjena elemenata taktičkog urbanizma u ulicama.

Izgradnja trotoara u ulicama u prigradskim naseljima.

Izrada pješačke karte Podgorice.

Kreiranje bezbjednih ruta do škola za sve osnovne i srednje škole u Podgorici.

Izrada baze podataka o opasnim lokacijama za pješake.

Rekonstrukcija pješačkog mosta Gazela u cilju prilagođavanja potrebama OSI i osobama smanjene pokretljivosti.

Podešavanje semaforne signalizacije u cilju povećanja bezbjednosti i prioritizacije pješaka.

Uklanjanje visokog žbunja sa razdjelnih ostrva kako bi se osigurao vizuelni pregled ulice za učesnike u saobraćaju.

Vođenje kampanja u cilju promocije pješачenja kao vida urbane mobilnosti.

Zaključak

Plan održive urbane mobilnosti predstavlja krovni strateški dokument za rješavanje izazova u oblasti saobraćaja i unapređenje kvaliteta života u Podgorici. Iako je njegova dosadašnja primjena bila ograničena, postoje jasne mogućnosti za značajan napredak u budućnosti. Ključni preduslov za to je povratak političke podrške ovom planu i ovakvom načinu planiranja, iz čega će proizići i konkretne mjere i aktivnosti usmjerene na održive vidove mobilnosti poput pješaćenja, upotrebe bicikla i javnog prevoza, kao i optimizaciju motornog saobraćaja. Fokusom na manje i ciljane aktivnosti tokom tekuće godine, kao što su sanacija infrastrukture, zaštita pješačkih površina i jačanje efikasnosti javnog prevoza, može se stvoriti osnova za dugoročne promjene. Sa čvrstom voljom da se napravi otklon od aktuelnih saobraćajnih politika, uz podsticanje uključivanja građana i zainteresovanih strana u planiranje prostora i saobraćaja, Podgorica u dogledno vrijeme može postati znatno održiviji i pristupačniji grad za sve njegove stanovnike.

Ova publikacija je nastala u okviru projekta „reProGram“, koji je podržan od strane Instituta alternativa u okviru Programa malih grantova za organizacije civilnog društva za učešće građana u reformi javne uprave na lokalnom nivou u okviru projekta „Pokretači civilnog društva na Zapadnom Balkanu za reformisanu javnu upravu – WeBER 3.0“, koji finansira Evropska unija, a kofinansiraju Ministarstvo javne uprave Crne Gore i Austrijska razvojna agencija.

Sadržaj ovog dokumenta je isključiva odgovornost implementatora projekta i ne odražava nužno stavove Instituta alternativa, Evropske unije, Ministarstva javne uprave Crne Gore ili Austrijske razvojne agencije.

