

BOLJI SAOBRAĆAJ, BOLJI GRAD!

Rezultati
istraživanja



Impresum

Izdavač

NVO Biciklo.me

Autorka

Sonja Dragović

Korektura

Stefan Bulatović

Ilustracije

Marija Ćaćić

Naslovna strana, dizajn i prelom

Srđa Dragović

Web

www.biciklo.me

Godina **2018**



Istraživanje je sprovedeno u okviru projekta „Better Traffic, Better City!“ (Bolji saobraćaj, bolji grad!) koji se realizuje u okviru projekta „Accountability, Technology and Institutional Openness Network in South East Europe – ACTION SEE“ koji sprovode Metamorphosis Foundation, Westminster Foundation for Democracy, CRTA – Center for Research, Transparency and Accountability, Citizens Association Why not?, Center for Democratic Transition, Open Data Kosovo (ODK) i Levizja Mjaft!



Ovaj projekt je finansiran od strane Evropske unije.

Sadržaj

Uvod	4
1. Anketa o stanju u saobraćaju u Podgorici	5
1.1 Uzorak	6
1.2 Male razdaljine, veliki troškovi	7
1.3 Automobil nije rješenje: potrebni bolji uslovi za autobuski i biciklistički prevoz	13
1.4 Podrška za pretvaranje centra grada u pješačku zonu.....	17
1.5 Građani o saobraćaju: zaključci	18
2. Saobraćajna politika u oblasti javnog prevoza	20
2.1 Finansiranje javnog prevoza.....	24
2.2 Vremenska i prostorna dostupnost javnog prevoza	28
2.3 Pokušaji poboljšanja stanja u javnom prevozu.....	33
2.4 Javni prevoz kao javna odgovornost: zaključci	35
3. Centar grada: između parkinga i pješačke zone	38
3.1 Prostorni planovi za razvoj centra Podgorice	39
3.2 Planiranje prostora za parking poništava mogućnost za razvoj pješačke zone.....	43
3.3 Savremeni pristupi rješavanju problema parkinga u gradskim centrima.....	50
3.4 Zatvaranje Bokeške ulice za automobilski saobraćaj.....	53
4. Zaključci i preporuke	58
Reference	60
Prilog 1: Anketa o saobraćaju u Podgorici, formular	66

Uvod

Glavni grad Crne Gore suočen je sa nizom saobraćajnih problema koji rezultiraju gužvama, visokim nivoima buke i zagađenja vazduha, čestim saobraćajnim nezgodama i pretvaranjem javnih prostora u formalna i neformalna parkirališta. Ovi problemi su u određenoj mjeri prisutni u gotovo svim gradovima svijeta; odgovor na njih i strategija za postizanje efikasnijeg budućeg saobraćajnog sistema čine svu razliku. Cilj ovog istraživanja jeste da ispita kako saobraćajne probleme u Podgorici vide njeni građani, koje su odlike postojeće saobraćajne politike gradske uprave, i kako bi ta politika mogla da bude unaprijedena.

Istraživanje „Bolji saobraćaj, bolji grad!“ sprovedeno je u okviru istoimenog projekta nevladine organizacije (NVO) Biciklo.me, podržanog od strane Evropske unije kroz projekat ACTION SEE, i obuhvata ispitivanje javnog mnjenja, analizu saobraćajne politike i budžetske potrošnje koja iz nje proizilazi, te analizu sadašnje upotrebe prostora u gradskom centru i budućeg plana za razvoj tog prostora.

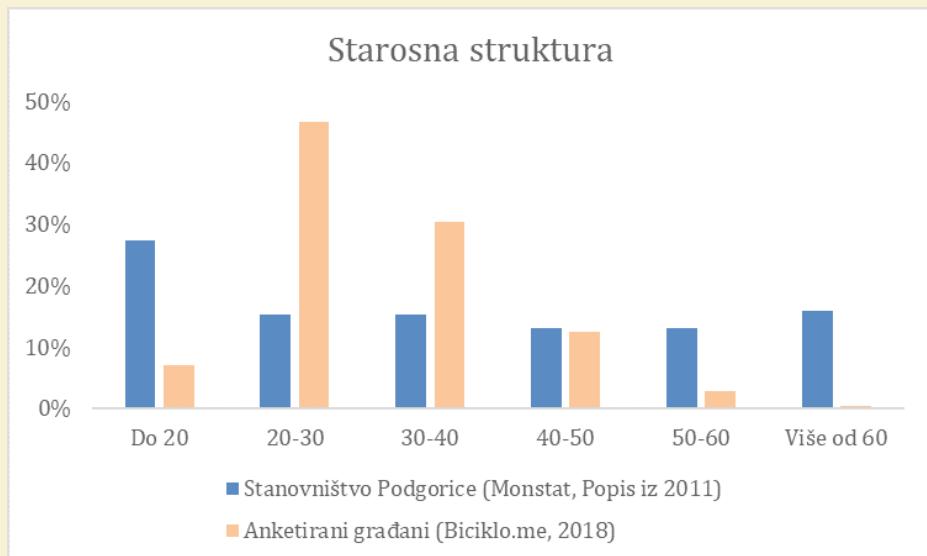
Nalazi istraživanja otkrivaju nedosljednosti u saobraćajnoj politici Glavnog grada i preporučuju odlučnu i transparentnu posvećenost razvoju efikasnog i održivog saobraćajnog sistema, kroz niz mjera koje se odnose na unapređenje javnog prevoza, savremeno upravljanje parkingom, razvoj biciklističke infrastrukture, zatvaranje dijela centra grada za motorizovani saobraćaj i redovno izvještavanje o stanju saobraćaja u Podgorici kroz kreiranje zvaničnih statističkih istraživanja.

1. Anketa o stanju u saobraćaju u Podgorici

Anketa o stanju u podgoričkom saobraćaju, sprovedena sredinom aprila 2018. godine, bila je prilika za građane i građanke Glavnog grada da iskažu stavove, iskustva i navike koje karakterišu njihova svakodnevna putovanja, ali i da se požale na saobraćajne probleme koji ta putovanja čine dužim, težim i skupljim. Anketa je posredstvom društvenih mreža (Facebook, Instagram i Twitter) i internet izdanja lokalnih medija došla do velikog broja građana, a učešće je uzelo njih 1.405. Formular korišćen u anketi dat je u Prilogu 1.

1.1 Uzorak

Od ukupnog broja ispitanika, 96,1% (1.351) su građani Podgorice, 2,6% (36) bar jednom nedjeljno boravi u glavnom gradu, a 1,3% (18) ne živi u Podgorici i posjećuje je nešto rjeđe. Starosna struktura grupe koju čine anketirani, upoređena sa ukupnom starosnom strukturom stanovništva Podgorice, prikazana je na Grafikonu 1.



Grafikon 1: Starosna struktura stanovništva Podgorice, upoređena sa starosnom strukturom anketiranih građana.

Izvor: MONSTAT, Biciklo.me

Grafikon jasno pokazuje da je veće učešće u anketi uzela mlađa populacija (20-40 godina), što nije iznenadujuće s obzirom na to da je anketa distribuirana preko društvenih mreža, čiji korisnici u najvećem broju pripadaju upravo ovoj generaciji. Procenat anketiranih starosti od 40 do 50 godina proporcionalan je udjelu koji ova starosna grupa

ima u ukupnom broju stanovnika Podgorice, dok su građani mlađi od 20 i stariji od 50 godina u anketi zastupljeni u značajno manjem procentu. Da bi uzorak vjernije predstavljao čitavu populaciju glavnog grada, ponderisan je po godinama starosti ispitanika.¹ Međutim, i pored izvršenih prilagođavanja i brojnosti ispitanika koji su istraživanjem obuhvaćeni, na reprezentativnost uzorka može da utiče činjenica da su ispitanici do anketnog listića došli preko društvenih mreža, i to prvenstveno preko kanala NVO Biciklo.me, koja promoviše biciklo kao prevozno sredstvo i u svojim online zajednicama okuplja ljudi koji blagonaklono gledaju na alternativne, održive metode transporta.

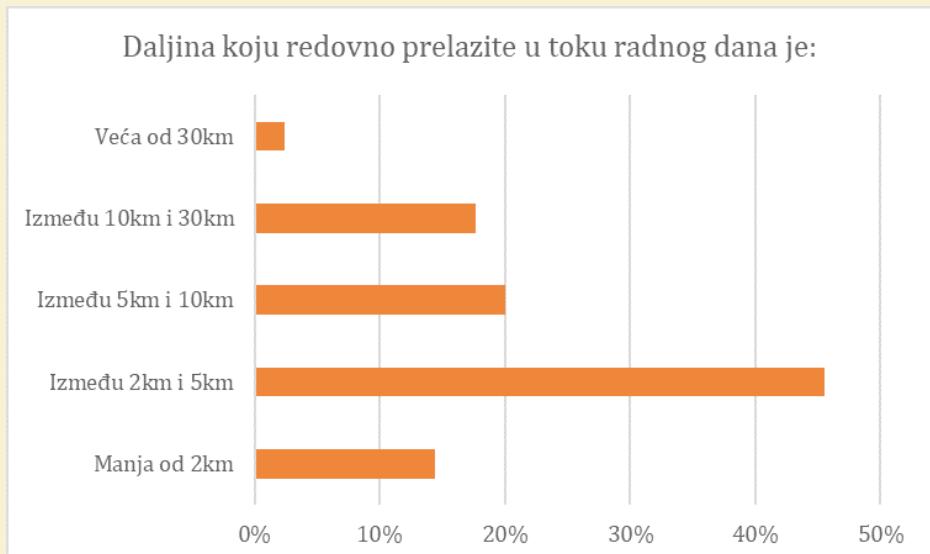
1.2 Male razdaljine, veliki troškovi

Rezultati analize izvršene nad ponderisanim uzorkom pokazuju da građani Podgorice tokom svakodnevnih putovanja u toku radnog dana (do posla, škole, pijace i sl.) prelaze razdaljine za koje nije nužno korišćenje automobila (Grafikon 2). Gotovo 60% putuje na relaciji koja je manja od 5 km u jednom pravcu (14,4% prelazi daljinu kraću od 2 km, a 45,5% distancu dužine od 3 do 5 km). Slično je i u većini evropskih gradova gdje se, prema podacima Evropskog ekonomskog i socijalnog komiteta, većina dnevnih gradskih putovanja odvija na distancama kraćim od 6 km, koje je jednostavnije – i često mnogo efikasnije – preći bicikлом nego automobilom.²

1 Zaključci izvedeni na osnovu analize podataka izvršene prije ponderisanja uzorka dostupni su na internet stranici NVO Biciklo.me, *Motorna vozila iz centra Podgorice protjeralo bi 77,5% građana*, 09.05.2018, dostupno na <https://biciklo.me/motorna-vozila-iz-centra-podgorice-protjeralo-bi-77-5-gradana/>

2 Evropski ekonomski i socijalni komitet, *Some cycling statistics*, dostupno na <https://www.eesc.europa.eu/glossaries/glossary/european-cycling-lexicon/page/some-cycling-statistics>

Samo 17,6% građana Podgorice tokom radnih dana putuje na dalje od 10 km u jednom pravcu, a tek 2,4% na dalje od 30 km. Ovi podaci pokazuju da od privatnog automobilskog prevoza zaista zavista mnogo manje građana Podgorice nego što se čini na osnovu svakodnevnih saobraćajnih gužvi.



Grafikon 2: Približna daljina koju građani Podgorice redovno prelaze u toku radnog dana, u jednom pravcu. Izvor: Biciklo.me

Međutim, najveći broj građana svoja dnevna putovanja ipak obavlja privatnim automobilom (Grafikon 3): čak 54,4%. Ovu činjenicu mediji, nadležne institucije, pa i sami građani često objašnjavaju kulturnim vrijednostima zajednice, koja u posjedovanju i korišćenju automobila vidi simbol napretka i prestiža. Međutim, nedostatak adekvatnih alternativa je mnogo vjerovatniji uzrok za ovakav izbor – javni prevoz nije dovoljno pouzdan, udoban i pristupačan (više o tome u narednom poglavlju), dok je proces razvoja biciklističke infrastrukture tek započet.

Zabrinjava podatak da samo 5,6% građana koristi gradski autobus kao uobičajeni vid transporta. Jedini zvanični podaci sa kojima je moguće uporediti ovaj broj dati su u Studiji dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja iz 2010. godine,³ gdje stoji da se u Podgorici, u projektu, radnim danom gradskim autobuskim prevozom obavi 6,4% putovanja na užem području grada, odnosno 6% na području cijele opštine. Poređenja radi, prema podacima inicijative CIVITAS,⁴ u Zagrebu se 40% gradskih putovanja obavlja javnim prevozom, a cilj koji Ljubljana treba da ostvari do 2020. godine je 33%. Činjenica da se, prema podacima iz ankete, procenat stanovništva Podgorice koje koristi javni prevoz dodatno smanjio u periodu 2010–2018. posebno je zabrinjavajuća. Uz to, procenat onih koji za prevoz najčešće koriste taksi je gotovo identičan – 5,5%. Očigledno je da za građane Podgorice taksi prevoz predstavlja zamjenu za nefunkcionalni autobuski prevoz zbog dostupnosti i cijena usluga ovog vida transporta. Studija iz 2010. godine taksi prevoz definije kao jednu od tri komponente postojećeg modela javnog prevoza u Podgorici, pri čemu je treća komponenta nelegalni taksi prevoz, organizovan duž linija autobuskog prevoza. Takva analiza, iako tehnički tačna, može biti opasna jer daje isti značaj sredstvima masovnog i pojedinačnog prevoza putnika; autobusi za isti broj prevezenih putnika potroše mnogo manje goriva, proizvedu mnogo manje štetnih materija i zauzmu mnogo manje prostora nego što bi to bio slučaj sa individualnim vozilima, bez obzira na to da li se radi o vozilima taksi prevoznika. Zbog toga je važno učiniti autobuski prevoz pristupačnjim

³ OMEGA consult (2010), *Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja u Podgorici – rezime*, dostupno na https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_12260/objava_30646/fajlovi/Studija%20|MPP%20za%20Podgoricu%202010.pdf

⁴ CIVITAS, *Towns and cities committed to sustainable urban transport*, dostupno na http://civitas.eu/cities/living-labs?_ga=2.101866249.94912786.1542701895-1457411669.1542384458

- kreirati saobraćajnu politiku koja će jasno favorizovati masovni u odnosu na individualni motorizovani prevoz.



Grafikon 3: Najčešće korišćena prevozna sredstva u Podgorici.

Izvor: Biciklo.me

Rezultati ankete pokazuju da čak 7,9% građana Podgorice za prevoz najčešće koristi biciklo, što je vjerovatno više od stvarnog stanja.⁵ Prema podacima Evropske biciklističke federacije, u Zagrebu je 2012. godine ovaj procenat iznosio 10,1%, u Ljubljani se 2013. biciklom svakodnevno prevozilo 12% gradskih putnika, a u Beču iste godine 6%.⁶ Nakon izgradnje prva četiri biciklistička koridora, tokom perioda od 2015. do 2018. godine, vidno je porastao broj biciklista na podgoričkim ulicama, mada je ukupna dužina do sada izgrađenih i obilježenih koridora tek oko 10,5 km u jednom

5 Kao što je već navedeno, činjenica da je anketa inicijalno distribuirana kroz online zajednicu posvećenu bicikлизму mogla je da utiče na reprezentativnost uzorka i broj onih koji najčešće za prevoz koriste biciklo prikaže većim nego što zaista jeste.

6 Evropska biciklistička federacija, *Cycling facts and figures*, dostupno na <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

pravcu.⁷ Nažalost, nema zvaničnih podataka o tome koliko biciklista svakodnevno učestvuje u saobraćaju jer Zavod za statistiku Crne Gore (MONSTAT) u izvještaj iz domena saobraćaja ne uključuje podatke o putnicima koji se prevoze biciklom. Osim toga, podaci iz tog izvještaja dati su samo na nivou države. Činjenica da nemamo gotovo nikakvu statistiku na osnovu koje možemo pratiti i analizirati stanje u gradskom saobraćaju dodatno otežava praćenje rada nadležnih institucija u ovoj oblasti.

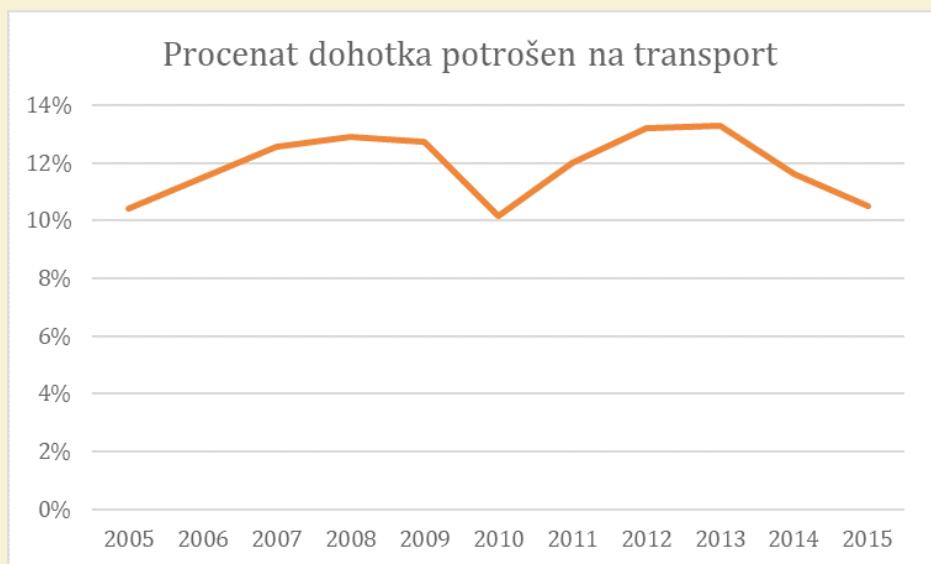
Procenat građana i građanki Podgorice koji se gradom najčešće kreću pješke je 24,2%, što nije zanemarljivo, ali je, prema podacima inicijative CIVITAS, i dalje za oko 10% manje nego u Zagrebu i Ljubljani. Osim rada na poboljšanju prostora namijenjenih pješacima u saobraćaju i zaustavljanja trenda koji neophodne pješačke površine transformiše u biciklističke staze, potrebno je osmisliti intermodalne metode transporta u urbanom saobraćaju koje bi kombinovale javni prevoz, bicikla i pješačenje. Klimatski i geografski faktori pogoduju razvoju održivih modela prevoza u Podgorici, ali nijesu dovoljan uslov za taj razvoj. Na javnoj tribini „Održiva mobilnost i biciklizam“, održanoj u junu 2016. godine, predstavnica Sekretarijata za planiranje i uređenje prostora i zaštitu životne sredine je u prezentaciji o održivom transportu u Podgorici posebno naglasila važnost edukativnih kampanja za promjenu stavova građana i njihovih navika u saobraćaju.⁸ Međutim, ako takve aktivnosti nijesu praćene koordiniranim unapređenjem cjelokupnog sistema i stvaranjem boljih opcija koje građani mogu da

7 Glavni grad Podgorica, *Raspisan tender za izgradnju posljednjeg koridora biciklističkih staza vrijedan 225.000,00 eura, 08.03.2018.*, dostupno na <http://podgorica.me/2018/03/08/raspisan-tender-za-izgradnju-posljednjeg-koridora-biciklistickih-staza-vrijedan-225-00000-eura/>

8 Maljević, R. (2016), *Održivi transport u Glavnog gradu (power point prezentacija)*, Sekretarijat za planiranje i uređenje prostora i zaštitu životne sredine, Podgorica

izaberu umjesto svakodnevne upotrebe automobila, od same edukativne kampanje neće biti naročite koristi.

Anketa je pokazala da vrijeme koje građani svakodnevno provedu u saobraćaju ne korespondira sa distancama koje prelaze – čak 19% provodi u saobraćaju više od sat vremena, dok 50,7% dnevno putuje od 30 do 60 minuta. Manje od 30 minuta u saobraćaju provede 30,3% građana. S obzirom na ova, za grad veličine Podgorice duga dnevna putovanja, nije čudo da je 65,3% anketiranih prepoznalo saobraćajnu gužvu kao ozbiljan problem.



Grafikon 4: Procenat raspoloživog dohotka podgoričkih domaćinstava potrošen na transport (mjesečni prosjek). Izvor: MONSTAT

Izbor prevoznog sredstva značajno utiče i na količinu novca koju građani mjesečno izdvajaju za prevoz: prema rezultatima ankete, više od 50€ za prevoz na mjesečnom nivou izdvoji 23,4% građana, a više od 100€ 5,2%. Između 30 i 50€ troši 31,1%, a manje od 30€ 40,3% građana.

Podaci MONSTAT-a o potrošnji na transport u Podgorici za period od 2005. do 2015. godine (Grafikon 4) pokazuju da su domaćinstva u prosjeku mjesečno trošila 10,1% do 13,3% raspoloživih prihoda na ovu stavku, što je, posle ishrane i stanovanja, uglavnom bio najveći mjesečni izdatak.⁹ Jasno je da bi pronalaženje boljih rješenja, koja bi omogućila efikasnu svakodnevnu urbanu mobilnost bez obaveznog oslanjanja na automobilski prevoz, povoljno uticala i na mjesečne budžete građana Podgorice.

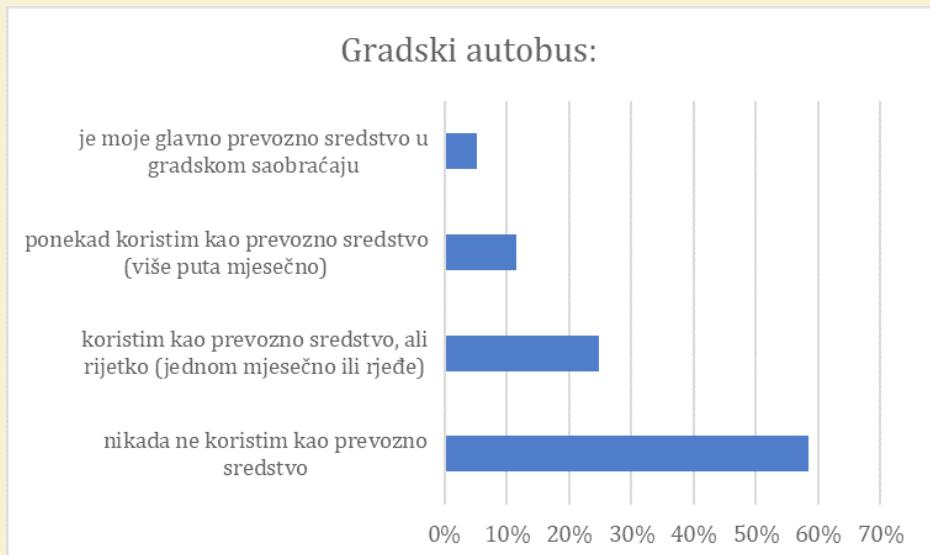
1.3 Automobil nije rješenje: potrebni bolji uslovi za autobuski i biciklistički prevoz

Većina građana je, kako pokazuje anketa, svjesna toga da automobil u svakom slučaju nije najbolje rješenje za prevoz u gradskoj sredini: 20,3% građana posjeduje automobil ali ga obično ne koristi u gradskom saobraćaju, dok se čak 41,7% slaže sa iskazom da je u Podgorici automobil „neefikasno prevozno sredstvo – puno troši, teško je naći parking, često ostane zaglavljen u gužvi.“ Samo 15,17% smatra da je automobil nezamjenljivo prevozno sredstvo u gradskom saobraćaju, dok 21,3% smatra da je istinita tvrdnja da je automobil „dobro prevozno sredstvo koje svi treba da koriste, ali je neophodno proširiti gradske saobraćajnice“ – tj. da budući razvoj grada treba da se u još većoj mjeri prilagodi automobilskom saobraćaju. Mada praksa pokazuje da proširenje saobraćajnica ne smanjuje saobraćajne gužve na duži rok,¹⁰ ovakav stav ne iznenađuje – još jednom,

⁹ MONSTAT, *Anketa o potrošnji domaćinstava*

¹⁰ Vidi Citylab, *CityLab University: Induced Demand*, 08.09.2018, dostupno na <https://www.citylab.com/transportation/2018/09/citylab-university-induced-demand/569455/>

nedostatak rada na razvoju boljih, alternativnih modela za svakodnevni prevoz doprinosi zabludi da je rješenje u većem broju automobila i obezbjeđivanju većeg prostora koji oni treba da zauzmu.



Grafikon 5: Koliko često građani koriste javni gradski prevoz?

Izvor: Biciklo.me

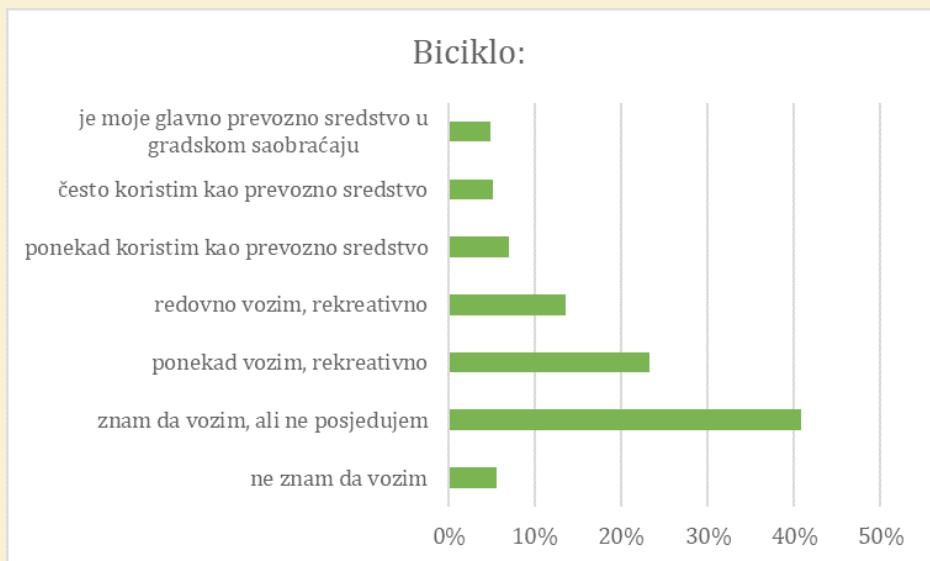
Činjenica da većina građana Podgorice ipak prepoznaće da je teško i neefikasno koristiti automobil za svakodnevni prevoz nagovještava da bi građani dali šansu drugaćijem pristupu, što bi trebalo da ohrabri buduće inicijative nadležnih institucija, usmjerene na razvoj boljih rješenja. Postojeći sistem javnog prevoza nikada ne koristi čak 58,5% građana (Grafikon 5), što jasno pokazuje da taj sistem ne funkcioniše, da su promjene neophodne i da problem neće biti uspješno riješen manjim izmjenama: potrebno je da sistem javnog prevoza bude sasvim transformisan i približen građanima i prostorno (veći broj stajališta) i vremenski (veći broj polazaka) i ekonomski (manja cijena karte).

Podaci iz ankete upućuju na to da su u Podgorici, osim klimatskih i geografskih, i društveni uslovi naklonjeni razvoju biciklizma kao masovnog sredstva prevoza: samo 5,6% građana ne umije da vozi biciklo, dok biciklo bar ponekad, rekreativno ili u svrhu prevoza, vozi čak 53,5% (Grafikon 6). Preostalih 40,9% zna da vozi, ali nema svoje biciklo – podatak koji upućuje na to da bi opciju za jednostavno iznajmljivanje javnih bicikala (*bike-share*) u Podgorici mogao da koristi značajan broj građana, ukoliko takav servis bude kvalitetno isplaniran i ekonomski pristupačniji od postojećih alternativa (npr, trebalo bi da cijena iznajmljivanja javnog bicikla bude manja od cijene autobuske karte i taksi vožnje, a parkiranje dostupnije od parkinga za automobile). Važno je razumjeti da svrha postojanja sistema za korišćenje javnih bicikala nije, niti treba da bude, sticanje profita. Sisteme javnih bicikala gradovi širom svijeta uvode da bi popularizovali biciklo kao prevozno sredstvo, a ne da bi stvorili turističku atrakciju ili ostvarili kratkoročnu zaradu. Zato je ova usluga ili besplatna ili izuzetno jeftina, kako bi privukla što veći broj korisnika iz svih društvenih grupa.

Dugoročno strateško ulaganje u razvoj biciklističke infrastrukture i promociju bicikla kao prevoznog sredstva ohrabriло bi građane da češće koriste ovaj vid transporta i dovelo do niza pozitivnih efekata – od smanjenja saobraćajnih gužvi i zagađenja, do povećanja bezbjednosti u saobraćaju. Zato nije ni izbliza dovoljno obezbijediti prostor za vožnju bicikla u centru grada, i zato je izostanak izgradnje biciklističkih staza u okviru rekonstrukcije bulevara u Donjoj Gorici¹¹ veliki korak unazad za razvoj održivog sistema

¹¹ Dragović, S. (2018), *Biciklistički saobraćaj i javna uprava: Krivudava staza do nepoznatog cilja*, Institut alternativa, dostupno na <https://institut-alternativa.org/biciklisticki-saobracaj-i-javna-uprava-krivudava-staza-do-nepoznatog-cilja/>

saobraćaja u Podgorici, pogotovo ako imamo u vidu da u Prostorno-urbanističkom planu (PUP) Podgorice do 2025. godine¹² stoji sledeće: „Formiranje infrastrukture za biciklistički saobraćaj je potreba koja će biti sve aktuelnija. Na svim gradskim saobraćajnicama koje se rekonstruišu – proširuju na 4 trake i onima koje se planiraju kao novi putni pravci, treba projektovati i biciklističke staze.“ (str. 277). Dobre preporuke prostornih planova i strateških dokumenata ne znače ništa ako se ne sprovode dosljedno i temeljno.



Grafikon 6: upotreba bicikla u Podgorici. Izvor: Biciklo.me

¹² Glavni grad Podgorica (2014), *Prostorno-urbanistički plan Glavnog grada Podgorica, do 2025. godine*

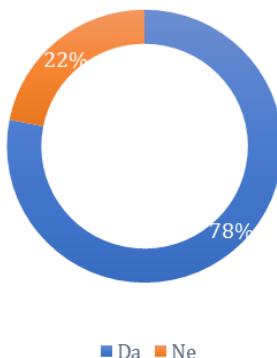
1.4 Podrška za pretvaranje centra grada u pješačku zonu

Uži centar grada, kako su pokazali rezultati ankete, velika većina građana – čak 78% – smatra prostorom koji bi trebalo zatvoriti za motorna vozila (Grafikon 7). Glavni grad nema jasan stav po ovom pitanju, pa ni plan ni vremenski okvir u kom bi centar grada trebalo da postane dominantno pješačka zona. Na javnoj tribini „Bolji saobraćaj, bolji grad“ koju je NVO Biciklo.me organizovala u maju 2018. godine, predstavnice i predstavnici svih većih političkih partija u Podgorici složili su se sa tim da je zatvaranje centra grada za motorizovani saobraćaj dobra ideja, ali i priznali da očekuju da će se građani buniti protiv takvog rješenja i da je potrebno razviti detaljnju strategiju prije pokretanja inicijative.¹³ Planovi za zatvaranje centra grada za saobraćaj uspješno su sprovedeni u nizu evropskih gradova, sa dobrim ekološkim i ekonomskim rezultatima, što znači da primjera dobre prakse iz kojih je moguće učiti ima dovoljno.¹⁴ Uz to, načelna podrška građana i spremnost nevladinih organizacija kao što je Biciklo.me da učestvuju i pomognu u procesu trebalo bi da upravu Glavnog grada uputi ka pokretanju ovog procesa koji, ipak, niko osim nadležnih gradskih institucija ne može da vodi.

¹³ Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: zatvaranje centra Podgorice za motorizovani saobraćaj (video)*, 11.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=-D6DNzvGSY&t=1s>

¹⁴ Citylab, *How Ljubljana Turned Itself Into Europe's 'Green Capital'*, 01.02.2016, dostupno na <https://www.citylab.com/design/2016/02/how-ljubljana-turned-itself-into-europes-green-capital/458934/>

Da li bi najuži centar Podgorice trebalo pretvoriti u zonu zatvorenu za motorna vozila?



Grafikon 7: zatvaranje najužeg centra grada za motorna vozila podržava 78% građana. Izvor: Biciklo.me

1.5 Gradani o saobraćaju: zaključci

Anketa o saobraćaju pokazala je da građani i građanke Podgorice na prevoz troše više vremena i novca nego što bi trebalo, da automobilski prevoz koriste više nego bi trebalo i da su toga svjesni, da su nezadovoljni stanjem javnog prevoza i to pokazuju tako što ga ne koriste, da znaju da voze biciklo, i da bi rado isključili automobilski saobraćaj iz centra grada. Ovi uopšteni zaključci ipak jasno oslikavaju neke od najvećih saobraćajnih problema u Podgorici i upućuju na moguća rješenja:

- transformisati sistem javnog prevoza,
- ulagati u biciklističku infrastrukturu,
- vratiti život u centar grada kroz ograničavanje prostora prepustenog automobilskom saobraćaju i parkingu.

Dakle, ne radi se o radikalnim zahvatima, već o mjerama koje gradovi širom svijeta već decenijama usavršavaju i uspješno primjenjuju. Gradska vlast bi morala da pokaže spremnost za akciju i saradnju, ali i da sama ponudi rješenja koja nijesu tek pokušaj da se zaliče akutni problemi, već osnova za bolju budućnost.

2. Saobraćajna politika u oblasti javnog prevoza

Kvalitetan javni prevoz može značajno da unaprijedi kvalitet života u gradu, jer rezultira manjim brojem automobila na putu, rasterećenjem saobraćajne gužve, umanjenom potrebom za parking prostorom i većom bezbjednosti u saobraćaju. Osim toga, pouzdan i povoljan javni prevoz omogućava svim članovima zajednice bolju mobilnost i približava im usluge i sadržaje koje grad nudi, bez obzira na to koliko godina imaju, koliki su im mjesечni prihodi i da li posjeduju i znaju da voze automobil.

U anketi o saobraćaju (detaljno analiziranoj u prethodnom poglavlju) ispitanici i ispitanice su, između ostalog, ovako opisali stanje u podgoričkom javnom prevozu:

„Katastrofalno loš, zato ga i koriste samo učenici i studenti.“

„Neuredan.“

„Prljav.“

„Posljednja vožnja u 22 sata, a radimo i noćne smjene.“

„Ne dozvoljava se prevoz kućnim ljubimcima, konkretno malim psima.“

„Predugo traje vožnja busom za ovaj mali grad.”¹⁵

Ovi komentari daju uvid u razloge zbog kojih javni prevoz ima zabrinjavajuće mali broj korisnika, i upućuju na pravac u kom bi novi sistem javnog prevoza morao da se

¹⁵ Biciklo.me, *Saobraćaj u Podgorici – anketa*, april 2018.

razvija da bi bolje odgovorio na potrebe građana. Mnogi od postojećih problema proizilaze iz činjenice da javni prevoz u Podgorici nije finansiran iz javnih fondova, što ga čini skupim i nepristupačnim, a opet neizbjegnjivim za materijalno najugroženije društvene grupe koje zavise od njegovog funkcionisanja.

Javni prevoz u Podgorici nekada je obavljalo javno preduzeće „Gradski saobraćaj“, koje je bilo u vlasništvu Glavnog grada. Taj model nije u funkciji već gotovo dvije decenije,¹⁶ od kada je to preduzeće bankrotiralo i poslove javnog prevoza u potpunosti preuzele privatne kompanije. Ovu oblast reguliše Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, a način izbora prevoznika određuje se na osnovu Odluke o gradskom i prigradskom linijskom prevozu putnika, na osnovu konkursa o dodjeli grupa linija koji propisuje nadležni organ lokalne uprave. Danas javni prevoz u Podgorici obezbeđuju tri privatne firme: DOO „Gradski saobraćaj Podgorica“, DOO „Bulatović-Trgopolje“ i DOO „Montenegro-prevoz Pejović“. Njihovo poslovanje zavisi od tržišnih uslova (među kojima su cijena goriva i cijena usluga taksi prevoznika) i, u mnogo manjoj mjeri, od subvencija koje Glavni grad izdvaja na godišnjem novou kako bi prevoznicima bili nadoknađeni troškovi održavanja linija koje ne donose profit.

Rezime „Studije dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja u Podgorici“ iz septembra 2010. godine najdetaljnija je dostupna analiza stanja u javnom prevozu u Podgorici. Prema ovom dokumentu,¹⁷ javnim

¹⁶ Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: javni prevoz u Podgorici (video)*, 08.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=pyXJ7nlthRI>

¹⁷ OMEGA consult (2010), *Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja u Podgorici – rezime*, dostupno na https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_12260/objava_30646/fajlovi/Studija%20JMPP%20za%20Podgoricu%202010.pdf

autobuskim prevozom se u prosjeku obavi 6,4% putovanja na području grada i 6% putovanja na području cijele opštine, što je i u doba kada je analiza nastala, prije devet godina, bilo značajno manje nego u evropskim gradovima (str. 1). Prema podacima iz iste studije, 2010. godine je sistem autobuskog javnog prevoza u Podgorici činilo 27 linija, od toga 11 gradskih i 16 prigradskih, na kojima je saobraćalo 55 autobusa starosti od 3 do 35 godina. U narednom periodu došlo je do manjih promjena: prema podacima za 2012. godinu koje navodi publikacija „Smart City Podgorica“¹⁸ gradski saobraćajni prevoz na teritoriji Podgorice tada se odvijao na 28 linija, 12 gradskih i 16 prigradskih (str. 53). U novembru 2014. godine podgorički Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj je za sjednicu Skupštine Glavnog grada pripremio dokument „Informacija o stanju u javnom prevozu putnika u Glavnom gradu – Podgorici“, u kojem stoji da se javni prevoz obavlja na 29 linija, 13 gradskih i 16 prigradskih, sa ukupno 69 autobusa, starosti od 6 do 37 godina.¹⁹ Na tribini povodom Svjetskog dana zaštite životne sredine u junu 2016. godine predstavnica podgoričkog Sekretarijata za planiranje i uređenje prostora i zaštitu životne sredine iznijela je podatke po kojima se na području Glavnog grada javni prevoz obavlja na 14 gradskih i 16 prigradskih linija, sa ukupno 76 vozila.²⁰ Prema informacijama dostupnim na internet stranici Glavnog grada, danas u Podgorici javni prevoz funkcioniše na 28 linija (12 gradskih i 16 prigradskih).²¹ Međutim, mobilna aplikacija „Klik Podgorica – Vaš vodič kroz Glavni

¹⁸ Siemens DOO Podgorica, *Smart City Podgorica: Razvoj energetski efikasne infrastrukture i servisa*, april 2018.

¹⁹ Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj, *Informacija o stanju u javnom prevozu putnika u Glavnom gradu – Podgorici*, novembar 2014.

²⁰ Maljević, R. (2016), *Održivi transport u Glavnog gradu (power point prezentacija)*, Sekretarijat za planiranje i uređenje prostora i zaštitu životne sredine, Podgorica

²¹ Glavni grad Podgorica, *Javni prevoz putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju*, dostupno na <http://podgorica.me/saobracaj/>

grad“, koja bi trebalo da sadrži tačne informacije o javnom gradskom prevozu,²² prezentuje red vožnje za 13 gradskih i 18 prigradskih linija.

Na internetu nijesu dostupni podaci o tome koji od tri podgorička prevoznika pokriva određene linije, niti uputstva za kupovinu mjesecne karte, kao ni informacije o tome na koje usluge javnog prevoza mogu da računaju putnici koji razmišljaju o kupovini mjesecne karte. Za potrebe ovog istraživanja kontaktirani su autobuski prevoznici i Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj Glavnog grada, koji su pružili informacije o mreži gradskih i prigradskih linija prikazane u Tabeli 1. Važno je napomenuti da ovako potpun pregled nije moguće pronaći jednostavnom pretragom informacija na internetu, te da se na sajtu Glavnog grada ne pominju linije 5a, 25, 54-55b, 54-55c, a u aplikaciji „Klik Podgorica“ nije prikazana linija 25.

Prema informacijama koje smo dobili od predstavnika kompanija koje obavljaju javni prevoz, mjesecne karte mogu se kupiti u njihovim predstavništvima početkom svakog mjeseca. Kako stoji u „Informaciji o stanju u javnom prevozu putnika u Glavnom gradu – Podgorici“ iz 2014. godine: „Mjesecne karte za gradski prevoz su ograničene na pojedinačne prevoznike, a mjesecne karte za prigradski prevoz na pojedine linije određenog prevoznika.“ Činjenica da za prevoz na linijama koje održavaju različiti prevoznici treba kupiti različite karte je jedan od glavnih nedostataka sistema javnog gradskog saobraćaja u Podgorici, uz visoke cijene prevoza koje, u zavisnosti od tržišnih uslova poslovanja, određuju sami prevoznici.

²² Glavni grad Podgorica, *Prezentacija aplikacije Klik Podgorica – Vaš vodič kroz Glavni grad*, 10.05.2018, dostupno na <http://podgorica.me/2018/05/10/prezentacija-aplikacije-klik-podgorica-vas-vodic-kroz-glavni-grad/>

Gradske linije	Prevoznik	Prigradske wlinije	Prevoznik
Linija 1	Bulatović-Trgopolje	Linija 12	Montenegro-prevoz Pejović
Linija 1B	Bulatović-Trgopolje	Linija 13	Gradski saobraćaj Podgorica
Linija 2-3	Bulatović-Trgopolje	Linija 22	Bulatović-Trgopolje
Linija 4	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 23-24	Bulatović-Trgopolje
Linija 5	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 25	Bulatović-Trgopolje
Linija 5A	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 26	Gradski saobraćaj Podgorica
Linija 6	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 27	Bulatović-Trgopolje
Linija 6A	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 28	Gradski saobraćaj Podgorica
Linija 7	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 38	Bulatović-Trgopolje
Linija 8	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 41-42	Gradski saobraćaj Podgorica
Linija 9	Gradski saobraćaj Podgorica	Linija 44	Gradski saobraćaj Podgorica
Linija 10	Bulatović-Trgopolje	Linija 45	Gradski saobraćaj Podgorica
Linija 10A	Bulatović-Trgopolje	Linija 51	Montenegro-prevoz Pejović
		Linija 52	Bulatović-Trgopolje
		Linija 54-55A	Gradski saobraćaj Podgorica
		Linija 54-55B	Gradski saobraćaj Podgorica
		Linija 54-55C	Gradski saobraćaj Podgorica
		Linija 54B	Gradski saobraćaj Podgorica
		Linija 62	Bulatović-Trgopolje

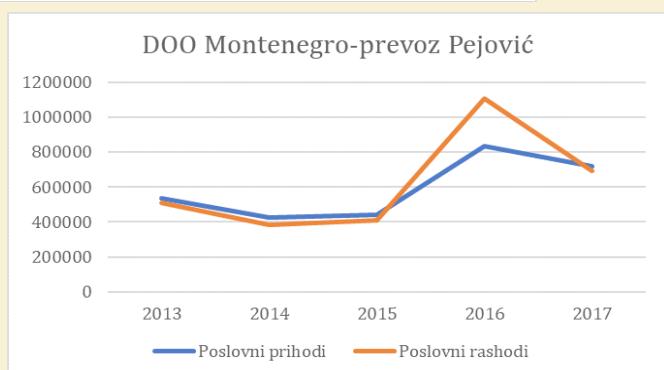
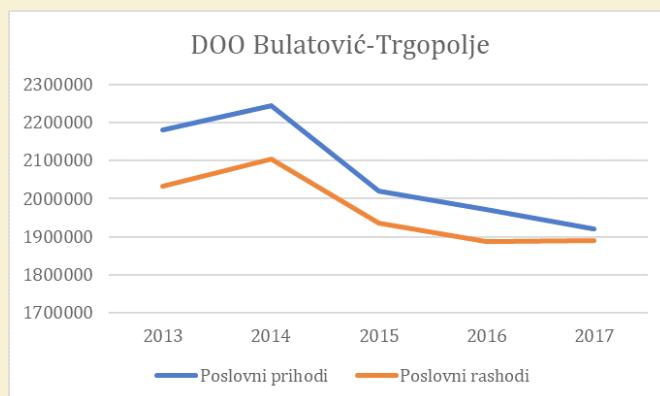
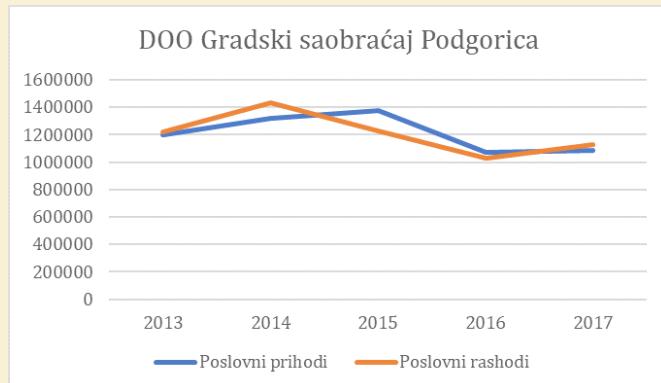
Tabela 1: Gradske i prigradske linije javnog prevoza i kompanije koje na njima obavljaju prevoz. Izvor: Biciklo.me

2.1 Finansiranje javnog prevoza

Prema podacima iz zvaničnih finansijskih iskaza, koji su dostupni na portalu Poreske uprave Crne Gore,²³ najveći dio prihoda kompanija koje obavljaju javni prevoz u Podgorici potiče od prodaje usluga. Odnos između prihoda i rashoda

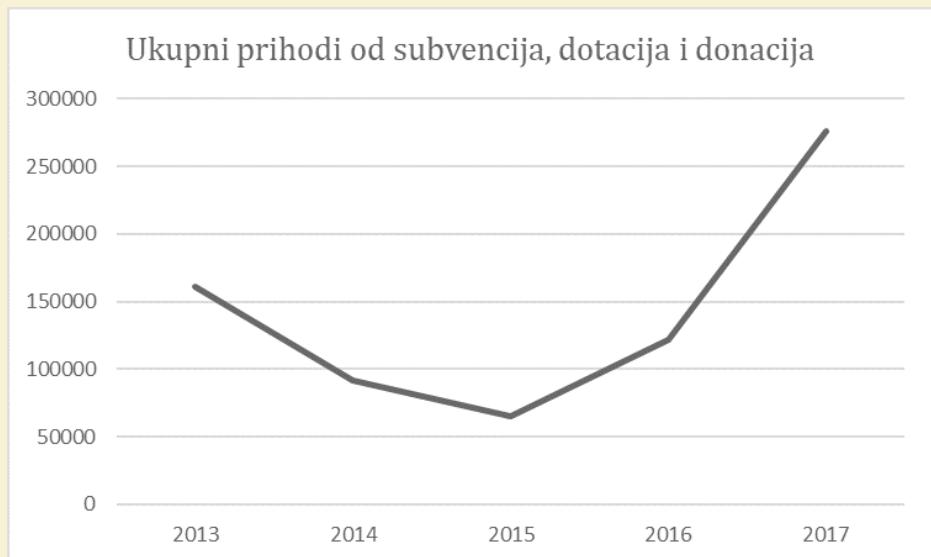
²³ Poreska uprava Crne Gore, *Portal ePrijava*, dostupno na <https://eprijava.tax.gov.me/TaxisPortal>

kompanija DOO „Gradski saobraćaj Podgorica“, DOO „Bulatović-Trgopolje“ i DOO „Montenegro-prevoz Pejović“ tokom perioda od 2013. do 2017. prikazan je na Grafikonu 8.



Grafikon 8: Poslovni prihodi i rashodi kompanija koje obavljaju javni prevoz u Podgorici, izraženi u eurima. Izvor: Poreska uprava Crne Gore

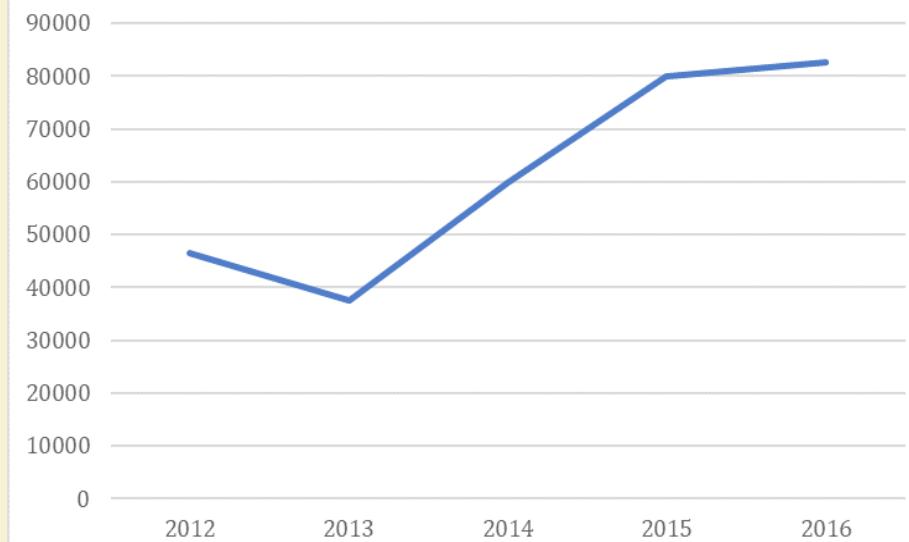
Mali dio ukupnih prihoda sve tri kompanije čine prihodi od subvencija, dotacija i donacija, u koje ulaze i subvencije koje za poboljšanje javnog prevoza iz svog budžeta izdvaja Glavni grad. Ukupni prihodi sva tri privatna prevoznika su se tokom posmatranog petogodišnjeg perioda zadržali na nivou od 3,9 do 3,7 miliona eura – sa tendencijom pada – dok se ukupni iznos subvencija, dotacija i donacija kretao od oko 160.000 do oko 275.000 eura (Grafikon 9).



Grafikon 9: *Ukupni prihodi kompanija koje obavljuju javni prevoz u Podgorici, ostvareni od subvencija, dotacija i donacija, izraženi u eurima*

Samo dio ukupnog iznosa subvencija, prikazanog na Grafikonu 9, potiče iz budžeta Glavnog grada. Prema informacijama iz dokumenta „Informacija o stanju u javnom prevozu putnika u Glavnem gradu – Podgorici“ iz 2014. godine i završnim računima budžeta Glavnog grada za 2014., 2015. i 2016. godinu, Glavni grad je u periodu od 2012. do 2016. za subvencije za prevoznike izdvajao od oko 37.000 do oko 82.000 eura (Grafikon 10).

Subvencije za prevoznike u javnom saobraćaju, opredijeljene iz budžeta Glavnog grada



Grafikon 10: Subvencije za prevoznike u javnom saobraćaju,
opredijeljene iz budžeta Glavnog grada, izražene u eurima. Izvor:
„Informacija o stanju u javnom prevozu putnika u Glavnom gradu –
Podgorici“, završni računi budžeta Glavnog grada za 2014., 2015. i 2016.
godinu

Poređenjem ukupnog prihoda tri prevoznika i ukupnih iznosa subvencija koje za podršku podgoričkom javnom prevozu izdvaja Glavni grad, lako je utvrditi da novčana podrška Glavnog grada na godišnjem nivou čini samo oko 2% ukupnih prihoda privatnih prevoznika koji organizuju autobuski javni prevoz na gradskim i prigradskim linijama. To znači da trošak javnog gradskog prevoza gotovo u potpunosti snose upravo oni koji ga koriste, i koji uglavnom pripadaju ranjivim društvenim grupama kojima su alternative iz raznih razloga nedostupne. Zbog toga je način na koji je organizovan javni prevoz u Podgorici suštinski

nepravedan: odlukom da se javni prevoz ne finansira iz zajedničkog, javnog budžeta, Glavni grad ograničava pristup gradskim sadržajima onom dijelu populacije koji nema izbora osim da se osloni na javni autobuski prevoz, i za njega plati po tržišnoj cijeni.

Poređenja radi, francuski grad Dankirk je u septembru ove godine javni prevoz – koji je, kao i u Podgorici, autobuski – učinio besplatnim. Sa populacijom od oko 200.000 stanovnika i željom da unaprijede stanje u saobraćaju, gradske vlasti odlučile su se za ovaj eksperiment. U prethodnom periodu 60% troška javnog prevoza u Dankirku finansirano je od prireza koji namjenski za ovu svrhu plaćaju sve francuske kompanije i institucije sa više od 11 zaposlenih, 30% finansirano je iz gradskog budžeta, a samo 10% od prodaje autobuskih karata.²⁴ Različiti modeli javnog finansiranja javnog prevoza postoje i potrebno ih je pažljivo razmotriti, jer predstavljaju važan iskorak ka pravednjem i ravnopravnijem društvu.

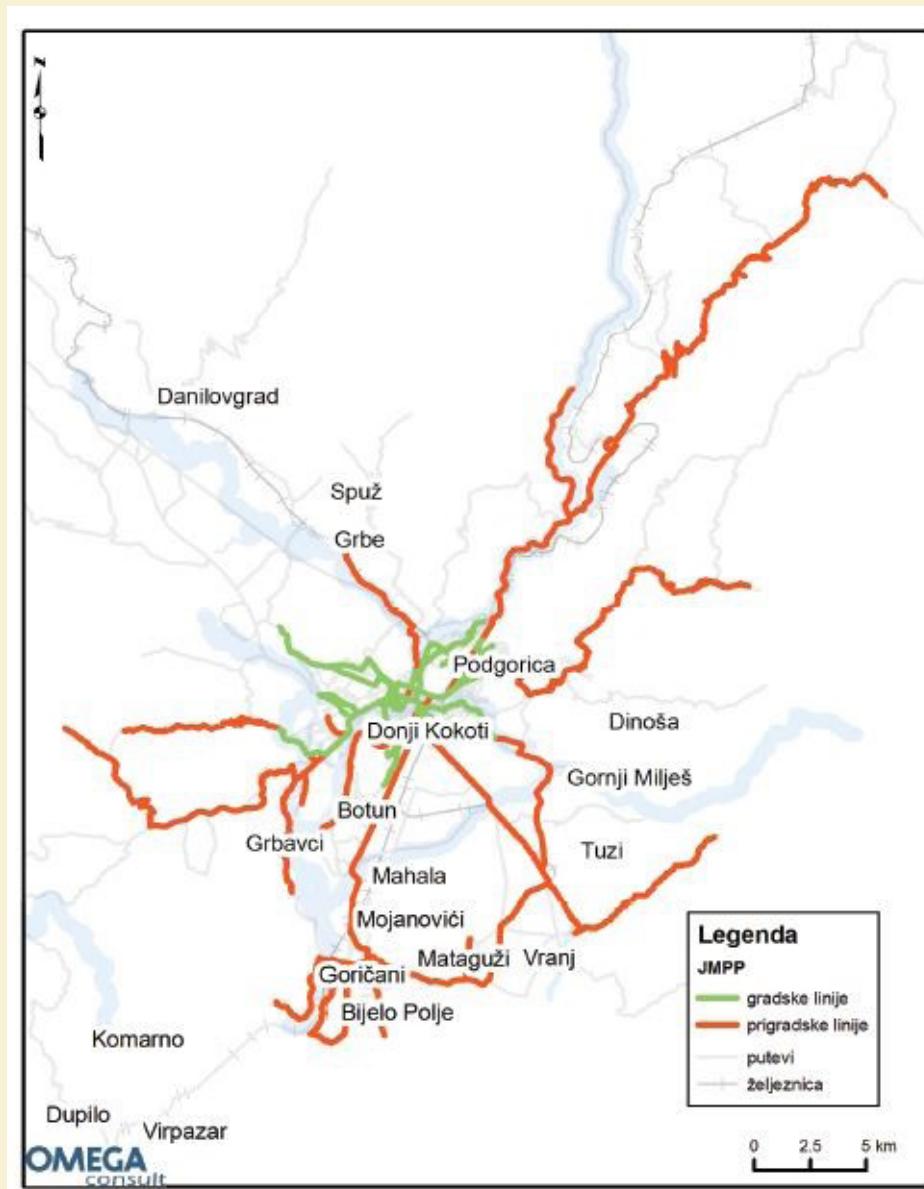
2.2 Vremenska i prostorna dostupnost javnog prevoza

Prema podacima navedenim u rezimeu Studije iz 2010. godine, prostorna dostupnost javnog prevoza u Podgorici je dobra (Ilustracija 1), jer se u prosjeku oko 80% aktivnosti (obrazovnih institucija, javnih površina, radnih mjesta, usluga i sl.) nalazi unutar područja dostupnosti autobuskih stajališta, što znači da ih od stajališta dijeli udaljenost koju je moguće preći pješke za manje od pet minuta. Situacija

²⁴ The Guardian, '*I leave the car at home*': how free buses are revolutionising one French city, 15.10.2018, dostupno na <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/15/i-leave-the-car-at-home-how-free-buses-are-revolutionising-one-french-city>

izgleda lošije kada se u obzir uzme i učestalost autobuskih polazaka – u području dostupnosti stajališta na koja autobus nailazi na bar svakih 15 minuta živi manje od 40% stanovnika i locirano je manje od 50% radnih mjesta (str. 4). Informacija pripremljena za odbornike Skupštine Glavnog grada 2014. godine pokazuje da se stanje nije značajno promijenilo u periodu nakon izrade Studije: „Intervali praćenja vozila u okviru gradskog prevoza na većini linija su 15 minuta u jutarnjem i poslijepodnevnom špicu, a van ovog vremena, 30 do 60 minuta. Na prigradskim linijama, polasci su na 40 minuta u špicevima, odnosno 60 do 90 minuta van tog vremena (ovo se ne odnosi na nekoliko prigradskih linija na kojima se prevoz obavlja dva do šest puta dnevno, u oba smjera).“ Uz ovakvu učestalost, javni prevoz se ne može smatrati pouzdanim sredstvom urbane mobilnosti. Činjenica da se situacija godinama ne popravlja dodatno zabrinjava; za očekivati je da će građani, u nemogućnosti da se oslove na javni prevoz, pokušati da sami nađu druga rješenja – što će se, ako zadržimo postojeći model finansiranja, negativno odraziti na zarade autobuskih kompanija i dovesti do zatvaranja neisplativih linija.²⁵ Studijom iz 2010. godine predložena su tri scenarija koji bi, ukoliko budu sprovedeni, mogli poboljšati kvalitet usluge u javnom prevozu i povećati broj građana koji ga koriste.

²⁵ Dan, *Ukinuće autobuse za Buronje i Progonoviće*, 18.11.2015, dostupno na <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Podgoricom&clanak=519745&datum=2015-11-18>



Ilustracija 1: Mreža gradskih i prigradskih autobuskih linija u sistemu javnog autobuskog prevoza u Podgorici. Izvor: Sektor za saobraćaj i puteve; OMEGA consult DOO, 2010.

Scenario „A“ predviđao je formiranje jedinstvene elektronske vozne karte koju bi putnici mogli da koriste za pristup čitavoj mreži javnog prevoza. Uz to, predviđeno je uvođenje centralizovanog sistema naplate kojim bi upravljao Glavni grad, kao i nabavka pet novih autobusa kako bi mogla da bude povećana frekvencija vozila na nekim linijama, pa time i vremenska dostupnost javnog prevoza. Scenario „B“ je uz jedinstvenu voznu kartu predviđao i poboljšanje prostorne dostupnosti, koje je trebalo da bude ostvareno uvođenjem tri nove linije gradskog prevoza (Konik – Zabjelo, Stari Aerodrom – Tološi i Zabjelo – Stara Zlatica), korekcijama na nekim od postojećih linija, i nabavkom 17 novih autobusa. Scenario „C“ je osim jedinstvene vozne karte i bolje prostorne dostupnosti predviđao i povećanje frekvencije vožnji na značajnim koridorima, za šta je bilo potrebno postojećem voznom parku od 55 autobusa dodati još 40 novih. Studijom je predviđeno da bi za implementaciju svakog od ovih scenarija bilo potrebno, redom, 1.000.000€, 3.485.000€ i 5.605.000€, kao i da bi se uz sprovođenje predloženih mjera upotreba javnog autobuskog prevoza u scenariju „A“ povećala za 32%, u scenariju „B“ za 44%, a u scenariju „C“ za 58%, u odnosu na postojeće stanje.

Obrađivači su za sprovođenje predložili scenario „A“, jer bi, prema proračunima iz Studije, on mogao biti finansiran iz prihoda dobijenih prodajom voznih karata i ekonomski održiv na period od 10 godina, bez potrebe za oslanjanjem na dodatne subvencije.

Na sjednici Skupštine Glavnog grada, održanoj krajem aprila 2011. godine, odbornici su izglasali ovu Studiju kao dokument koji definiše novi sistem organizovanja i upravljanja javnim

gradskim i prigradskim prevozom u Glavnom gradu.²⁶ Tokom 2012. godine u medijima je najavljivano uvođenje jedinstvenih elektronskih kartica za gradski prevoz,²⁷ ali do tog koraka još nije došlo. „Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja u Podgorici“ je 2015. godine proglašena zastarjelom od strane Sekretarijata za komunalne poslove i saobraćaj, iz kog su najavljeni planovi za izradu nove studije koja bi bila finansirana grantom od Evropske banke za obnovu i razvoj.²⁸ Međutim, ni ta zamisao nije ostvarena.

Tokom poslednjih par godina prevoznici su testirali nekoliko novih linija, sa ograničenim uspjehom. Iz kompanije „Montenegro prevoz Pejović“ su krajem 2015. godine pokrenuli liniju L-14, na relaciji Autobuska stanica – Gornja Gorica,²⁹ i nakon uspješnog početnog perioda najavili da će od Sekretarijata za komunalne poslove i saobraćaj tražiti da zadrže tu liniju.³⁰ Ista kompanija je krajem avgusta 2015. uvela probne linije L-15 i L-16, od Starog Aerodroma do Kliničko-bolničkog centra i od Konika do Vranića, za koje je testni period trebalo da traje do 31. decembra te godine.³¹ Međutim, prevoznik je nakon manje od mjesec dana od

²⁶ Vijesti, *Nema para za osavremenjivanje gradskog prevoza u Podgorici*, 01.09.2011, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/nema-para-za-osavremenjivanje-gradskog-prevoza-u-podgorici-35986>

²⁷ Radio slobodna Evropa, *Kako radi gradski saobraćaj u Sarajevu, Beogradu i Podgorici*, 13.05.2012, dostupno na https://www.slobodnaevropa.org/a/zemlje_regije_javni_iljadni_gradski_saobracaj/24578386.html

²⁸ Dan, *Radiće novu studiju prevoza*, 15.03.2015, dostupno na <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Podgoricom&clanak=481354&datum=2015-03-15>

²⁹ Vijesti, *Podgorica: Vožnja će danas biti besplatna ovom rutom*, 02.11.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/podgorica-voznja-ce-danas-bitibesplatna-ovom-rutom-858479>

³⁰ Vijesti, *PG: Tražiće da autobus na L-14 stalno saobraća*, 22.12.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/pg-trazice-da-autobus-na-l-14-stalno-saobrac-a-866720>

³¹ Vijesti, *Podgorica: Jeste li već probali nove dvije linije kojim voze gradski autobusi?*, 25.08.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/podgorica-jeste-li-vec-probali-nove-dvije-linije-kojim-voze-gradski-autobusi-848495>

uvodenja novih linija tražio od nadležnih dozvolu da obustavi svoje usluge na ovim pravcima, jer nije ostvarivao zaradu.³² Još jedna od linija koje nijesu uspješno prošle kroz testnu fazu bila je i Zlatica – Zabjelo, preporučena u scenariju „B“ Studije iz 2010. godine. Tu liniju je u proljeće 2017. pokušao da uvede prevoznik „Gradski saobraćaj Podgorica“, pod nazivom L-9A, sa polascima na svakih 80 minuta.³³ Ni jedna od ovdje pomenutih linija nije zaživjela. U periodu nakon 2010. godine došlo je, ipak, do nekih poboljšanja: produžena je linija 7 (tako da opslužuje Blok 9 i Tološe), i uvedene su nove gradske (1B i 5A) i prigradske linije (25, 54–55B i 54–55C), mahom kao varijante i produžeci postojećih linija ne kojima usluge javnog prevoza koristi veći broj putnika. Po svemu sudeći, prevoznici nijesu u mogućnosti da uvedu redovne linije na pravcima koji u najkraćem mogućem roku ne pokažu isplativost, pa se drže postepenih produženja postojećih, dokazano profitabilnih linija.

2.3 Pokušaji poboljšanja stanja u javnom prevozu

Kompanije koje obavljaju javni prevoz u Podgorici ne kriju problem da ostvare profitabilnost i ostanu u poslu. Osnovna cijena autobuske karte se u avgustu 2014. godine povećala sa 0,5€ na 0,7€, a u januaru 2018. na 0,9€ – među razlozima za poskupljenja obično su povećanje cijene goriva i smanjenje broja putnika.³⁴ Kompanija „Gradski saobraćaj Podgorica“ je u aprilu 2018. snizila cijene karata na prigradskim

³² Vijesti, "Montenegro prevoz Pejović" traži da mu se odobri ukidanje dvije linije, 20.09.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/montenegro-prevoz-pejovic-trazi-da-mu-se-odobri-ukidanje-dvije-linije-852178>

³³ Vijesti, Nova gradska linija od Zlatice do Zabjela, 09.03.2017, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/nova-gradska-linija-od-zlatice-do-zabjela-928049>

³⁴ RTCG, Poskupljenje karte bilo nužno, 15.01.2018, dostupno na <http://www rtcg me/vijesti/>

linijama, navodeći kupovinu ekonomičnijih autobusa kao razlog za povoljniji prigradski prevoz i nadajući se da će putnici razumijeti da prevoznici pokušavaju da cijene učine pristupačnjim kad god je to moguće.³⁵ Visoke cijene stoje u kontrastu sa izuzetno starim autobusima koji čine važan dio voznog parka sva tri prevoznika i čija je pouzdanost i iz ovog razloga upitna.³⁶ Iz Sekretarijata za komunalne poslove i saobraćaj Glavnog grada do sada je ovakvo stanje objašnjavano lošim zakonskim okvirom, koji ne dozvoljava privatnim kompanijama zakup linija na rok koji je dovoljno dug da bi mogli da planiraju, implementiraju i povrate investicije.³⁷ Krajem oktobra 2018. godine u Skupštini Glavnog grada donesena je Odluka o linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika na teritoriji Glavnog grada,³⁸ po kojoj će prevoznici linije moći da zakupe na period od osam godina – umjesto na tri, kako je bilo propisano prije donošenja ove odluke.

Ostale najavljene izmjene u načinu na koji je organizovan gradski prevoz odnose se na uvezivanje linija različitih prevoznika, koje bi trebalo da bude ostvareno uvođenjem jedinstvene elektronske karte. Taj sistem je već dugo u najavi, ali se ne može pouzdano reći kada će biti implementiran jer su svi prethodnih godina najavljuvani rokovi davno istekli.

podgorica/190576/poskupljenje-karte-bilo-nuzno.html

35 CDM, *Gradski saobraćaj Podgorica snizio cijene autobuskih karata*, 24.04.2018, dostupno na <https://www.cdm.me/drustvo/gradski-saobracaj-podgorica-snizio-cijene-autobuskih-karata/>

36 Vijesti, *Policija kontrolisala ispravnost autobusa, od 15 prošla samo tri*, 04.06.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/policija-kontrolisala-ispravnost-autobusa-od-15-prosla-samo-tri-836704>

37 Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: javni prevoz u Podgorici* (video), 08.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=pyXJ7nlthRI>

38 Skupština Glavnog grada, *Odluka o linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika na teritoriji Glavnog grada*, dostupno na <http://podgorica.me/wp-content/uploads/2018/09/ODLUKA-O-JAVNOM-PREVOZU-kona%C4%8Dan-tekst.doc>

Osim povoljnosti koja dozvoljava da korisnici javnog prevoza plate jednu kartu, a iskoriste više autobusa na putu do krajnje destinacije (što je u postojećem sistemu nemoguće), sistem elektronske karte trebalo bi da konačno omogući elektronsko praćenje autobusa i pruži detaljniji uvid u dinamiku javnog gradskog prevoza. Dosadašnji pokušaji da se postojeći sistem adekvatno prikaže na internetu nijesu imali previše uspjeha. Studentski projekat PGBUS koji je u oktobru 2015. godine najavlјivan kao alat za „pronalaženje najoptimalnijih autobuskih linija od jednog do drugog mjeseta“³⁹ nije došao do šire mreže korisnika, dok aplikacija „Klik Podgorica“, u čijoj izradi je Glavni grad bio partner, ne uspjeva da prikaže red vožnje na pregledan i lako razumljiv način, mada ima izvjesnu bazu korisnika – na uređajima koji koriste Android operativni sistem instalirana je preko 1000 puta.⁴⁰

2.4 Javni prevoz kao javna odgovornost: zaključci

Analiza načina na koji je organizovan javni prevoz u Podgorici pokazuje da se tu zapravo radi samo o masovnom prevozu, koji plaćanjem vozne karte gotovo u potpunosti finansiraju građani koji su iz nekog razloga prinuđeni da se na njega oslanjaju. Ovaj model ne može biti dio dobre saobraćajne politike, jer se sve druge mjere za unapređenje stanja u saobraćaju oslanjaju na pouzdan i pristupačan sistem javnog gradskog prevoza kakav u Podgorici sada ne postoji.

39 Vijesti, *Aplikacija za bolje i brže putovanje autobusima po Podgorici*, 1.10.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/aplikacija-za-bolje-i-brze-putovanje-autobusima-po-podgorici-853881>

40 Google Play, *Klik Podgorica*, dostupno na <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.studiolasso.KlikPodgorica>

Glavni grad bi morao da preuzme odgovornost za organizaciju i unapređenje javnog prevoza, prije svega kroz ulaganja znatno veća od postojećih, koja su gotovo simbolična. Cilj nije samo da javni prevoz postoji, već da bude organizovan tako da građani žele da ga koriste za svoja svakodnevna putovanja; da između upotrebe svog automobila i putovanja gradskim autobusom izaberu autobus kao povoljniju i zgodniju opciju. To je važno jer loš sistem javnog prevoza puno košta sve građane, bez obzira na njihovo prevozno sredstvo.

Masovno korišćenje javnog prevoza je u javnom interesu: smanjenje saobraćajnih gužvi i zagađenja, smanjenje troškova prevoza i poboljšana mobilnost za sve građane bez obzira na godine i raspoloživi dohodak su zadaci javne uprave, koji nijesu od naročitog značaja za privatne autobuske prevoznike zainteresovane za profit. Modeli saradnje između privatnih prevoznika i javne uprave koja koristi njihove usluge mogu imati razne forme, ali odgovornost za stalni rad na kvalitetu javnog prevoza i stalnu težnju za povećanjem broja putnika koji koriste usluge tog prevoza mora snositi javna uprava.

Mjere za unapređenje javnog prevoza koje su najavljujivane tokom poslednje decenije mogu biti inicijalni koraci: povezivanje svih linija i prevoznika u jedinstven sistem i uvođenje elektronske kartice će sigurno imati pozitivan efekat, koji bi bilo dobro podržati poboljšanjem prostorne i vremenske dostupnosti javnog prevoza – tj. ulaganjem u nova vozila. Takođe, mjera za koju je potrebno minimalno ulaganje a koja može biti značajan doprinos je redovno ažuriranje podataka o javnom prevozu i dostupnost tih podataka na internetu, kao i formiranje kanala za

komunikaciju sa korisnicima javnog prevoza u okviru neke od društvenih mreža. Teško je zamisliti da u 2018. godini nije moguće na internetu naći potpune podatke o linijama javnog prevoza u Podgorici i uputstvima za kupovinu mjesечne karte, a ovo istraživanje je potvrdilo da je stanje upravo takvo. To nije posljedica nedostatka sredstava za unapređenje javnog prevoza, već nedostatka strategije razvoja ove važne komponente održivog razvoja Glavnog grada.

3. Centar grada: između parkinga i pješačke zone

Nova Varoš, centralni kvart Podgorice, tokom poslednje decenije pretrpjela je niz promjena, među kojima su izmještanje velikog dijela trgovinske aktivnosti u tržne centre izgrađene u drugim djelovima grada, izgradnja novih zgrada Vlade, Skupštine Glavnog grada i gradske biblioteke, i povećanje obima ekonomskih aktivnosti usmjerenih na turizam i ugostiteljstvo. Mada je ovakav razvoj predstavlja priliku da se režim saobraćaja u centru grada izmijeni i prilagodi pješacima (što je strategija koja je u drugim evropskim gradovima – Ljubljani, Beču, Gentu – pokazala odlične rezultate), do toga nije došlo. Pretvaranje dijela Njegoševe ulice u pješačku zonu, završeno 2008. godine, bilo je jedini odlučan korak u ovom pravcu. Međutim, i ta rekonstrukcija izvršena je uz žrtvovanje postojećeg zelenila – posjećena su stabla platana stara nekoliko decenija, a drvoređima koji su ih zamijenili biće potrebno još toliko da dostignu punu visinu.

Formiranje pješačke zone u centru Podgorice je mogućnost predviđena PUP-om; u jednom od posebnih ciljeva razvoja saobraćaja navodi se da je „moguće dio užeg centra grada osloboditi od kolskog saobraćaja i omogućiti samo pješački i biciklistički saobraćaj“ (str. 269). Nadležni organi Glavnog grada prepoznaju vrijednost te ideje, ali ne kreću u realizaciju navodeći potrebu za izradom studije saobraćaja i detaljnog plana za zatvaranje centra grada za automobile⁴¹.

⁴¹ Vijesti, *Kako riješiti problem saobraćajnog haosa u nazužem jezgru Podgorice: Je li iznajmljivanje bicikala rješenje?*, 25.04.2017, dostupno na <http://www.vijesti.me/tv/kako-rijesiti-problem-saobracajnog-haosa-u-nazužem-jezgru-podgorice-je-li-iznajmljivanje-bicikala-rjesenje-935196>

– dokumenata koji su zasigurno potrebni, ali u čiju se izradu takođe još nije krenulo. Anketa o saobraćaju iz aprila 2018. i javna tribina „Bolji saobraćaj, bolji grad“ sa predstavnicima političkih partija iz maja 2018. pokazale su da i građani i političari vide vrijednost u prilagođavanju centra grada nemotorizovanim prevoznim sredstvima.⁴² Izostaje odlučna akcija, koju bi morale da vode službe Glavnog grada nadležne za saobraćaj i uređenje prostora.

3.1 Prostorni planovi za razvoj centra Podgorice

Prostorni urbanistički planovi koji određuju budući pravac razvoja centra grada (Ilustracija 2) ne predviđaju širu pješačku zonu u Novoj Varoši. Za svaki od blokova koji čine centar Podgorice (Ilustracija 3) postoji urbanistički projekat (UP), donesen u periodu od 2007. do 2011. godine, i svaki od tih projekata referenciran je u Nacrtu novog detaljnog urbanističkog plana (DUP) za dio Nove Varoši koji je u pripremi.⁴³ Ovi planski dokumenti uglavnom predviđaju povećavanje visine i izgrađene površine postojećih objekata. Za blokove A, B, E, F, N i T previđa se uvećanje osnova objekata korišćenjem postojećeg dvorišnog prostora, kao i uvećanje visine 3 do 4 puta (umjesto postojećih prizemnih ili jednospratnih objekata, planiraju se objekti sa visokim prizemljem, dva do tri sprata i mansardom). Planovi za cjeline C, O i S predlažu izgradnju prostora za stanovanje u potkovlju nekih djelova ovih blokova, kao i transformaciju prizemlja i suterena objekata iz stambenih u poslovne

⁴² Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: zatvaranje centra Podgorice za motorizovani saobraćaj (video)*, 11.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=-D6DNzvGSY&t=1s>

⁴³ Agencija za izgradnju i razvoj Podgorice DOO Podgorica, *Detaljni urbanistički plan "Nova Varoš" u Podgorici - Nacrt plana*, novembar 2017.

sadržaje. Za blok D planirana je potpuna rekonstrukcija starih djelova postojeće cjeline; za blok G plan predviđa uređenje koje će dovesti do pomirenja „konfrontiranih fizičkih struktura“, dok je za blok H preporučeno spajanje dvije ili više urbanističkih parcela kako bi troškovi gradnje bili manji a izgrađeni objekti veći, uz plan za izgradnju objekata za stanovanje sa djelatnostima.



Ilustracija 2: ortogonalna matrica Nove Varoši. Autorka: Marija Ćaćić



Ilustracija 3: blokovi Nove Varoši. Autorka: Marija Ćaćić

Blokovi I i J su uređeni i zaokruženi, definisani glavnim gradskim trgom i objektima Crnogorskog narodnog pozorišta, gradske biblioteke i Skupštine Glavnog grada. Važeći plan za blok M predviđa novu izgradnju, rekonstrukciju svih ulica koje oivičavaju blok, kao i pejzažno oblikovanje koje uključuje ulične drvorede i linijske zasade u unutrašnjosti bloka. Za blok P, u okviru kog postoji nadzemna garaža prema ulici Balšića, plan predviđa rušenje i uklanjanje pomoćnih dvorišnih objekata koji nijesu namijenjeni stanovanju i uređenje prostora unutar bloka izgradnjom pješačkih koridora i uređenjem parternih površina. U bloku R planirano je fazno uređenje prostora, kroz podjelu na manje strukture.

Blokovi K, L i U obrađeni su u Nacrtu novog DUP-a, po kom će se u bloku K graditi objekti za centralne djelatnosti (na osnovu urbanističko-arhitektonskog konkursa koji treba da bude sproveden za ovu cjelinu), za blok L predviđena je gradnja objekata mješovite namjene, dok je za blok U – Karađorđev park – planirano pejzažno uređenje. Gradnja objekata za centralne djelatnosti ovim Nacrtom predviđena je i u Njegoševom parku koji, mada nije dio matrice prikazane na Ilustraciji 3, jeste neizostavan dio podgoričke Nove Varoši.

3.2 Planiranje prostora za parking poništava mogućnost za razvoj pješačke zone

U blokovima I, K, L i U je nacrtom novog plana predviđena rekonstrukcija pješačkih staza; u blokovima I, J i U i aktivacija otvorenih površina kroz organizovanje društvenih

aktivnosti i postavljanje skulptura, a za blokove K i L planirana je izgradnja saobraćajnih površina, uređenje i urbano opremanje terena (Ibid, str. 51). U preporukama za realizaciju plana naglašeno je da je planirana izgradnja internih saobraćajnica i saobraćajnih priključaka, a da u okviru svake urbanističke parcele treba planirati dovoljan broj parking mjesta (Ibid, str. 79). Takođe, za svaki novi objekat mora se projektovati i obezbijediti kolski pristup sa gradske sabraćajnice ili javnog puta, a garažiranje i parkiranje se moraju ostvariti u okviru objekta – najbolje na istoj urbanističkoj parceli, a ako za to nema prostora parkiranje se može ostvariti i na susjednoj urbanističkoj parceli, uz saglasnost njenog vlasnika. Prema preporukama plana, podzemne parking garaže se mogu organizovati ne samo ispod novoizgrađenih objekata, već i ispod ozelenjenih i drugih površina van objekata, „u skladu sa tehničkim i geološkim uslovima terena, bez ograničenja broja eteža pod zemljom, osim prema saobraćajnicama i susjedima“ (Ibid, str. 65).

Navedene odredbe planske dokumentacije ukazuju na to da planeri ne vide zatvaranje centra Podgorice za saobraćaj kao poželjan pravac razvoja, niti razmatraju upotrebu savremenih, inovativnih metoda u radu na smanjenju zagušenosti saobraćaja i potražnje za parking prostorom. U novom Nacrtu DUP-a je veliki problem parkiranja u Novoj Varoši prepoznat, da bi gotovo istovremeno bio umanjen konstatacijom da je stanje takvo u svim gradskim centrima i da taj problem „nikada ne može biti potpuno riješen“ (Ibid, str. 81). Prema planu, izgradnja parking garaža koja je postojećim planskim dokumentima predviđena u većini urbanističkih blokova u centru grada trebalo bi da ublaži problem parkiranja; posebno su izdvojeni blok K, u okviru

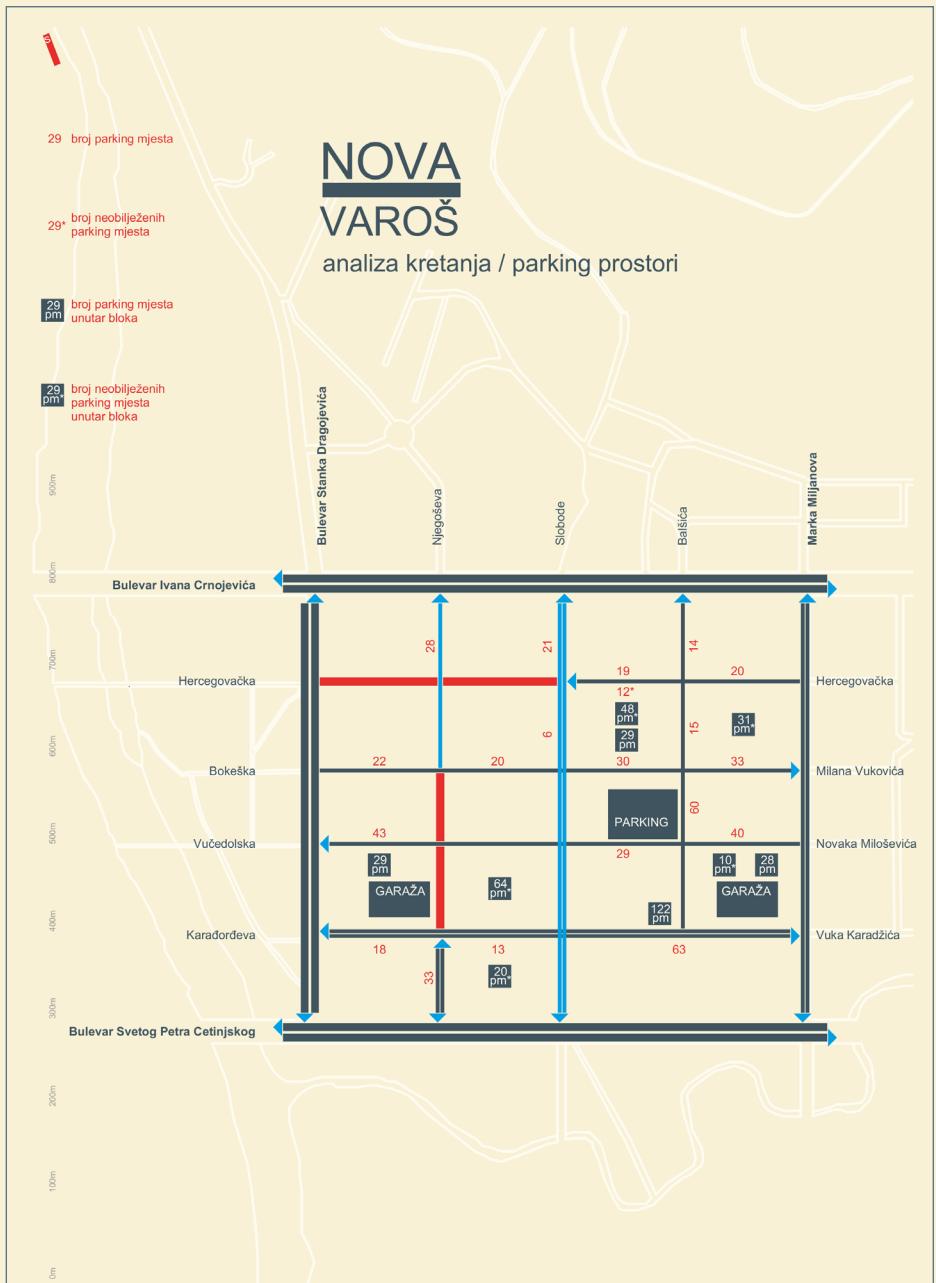
kog treba da bude izgrađena velika parking garaža, i blok W (kako je u planu označen Njegošev park) koji je trenutno pretežno zelena površina ali u kom je nacrtom ovog plana planirana gradnja i za koji bi, prema tom nacrtu, bilo najbolje da sadrži podzemnu garažu. Jasno je da predviđanjem većeg broja parking mesta u samom centru grada planeri stvaraju uslove za veću količinu automobilskog saobraćaja – dakle, za veće gužve, više zagađenja i manju pristupačnost za pješake i bicikliste, što, baš kao i gradnja u jednom od najstarijih gradskih parkova, stoji u suprotnosti sa zvaničnom politikom održivog razvoja koju Glavni grad želi da sprovodi.⁴⁴

Postojeća organizacija saobraćaja u Novoj Varoši prikazana je šematski na Ilustraciji 4. Pored djelova Hercegovačke i Njegoševe ulice koji su u potpunosti zatvoreni za saobraćaj, tokom večernjih i noćnih sati u pješačku zonu se pretvaraju Ulica slobode i drugi dio Njegoševe. Ulice koje čine ortogonalnu matricu Nove Varoši većinom su jednosmjerne, i na njima je ucrtan ulični parking.

44 Skupština Glavnog grada (2012), *Strateški plan razvoja Glavnog grada – Podgorice 2012-2017*, dostupno na [http://database.uom.me/repository/\(234244\)SP%20Podgorica.pdf](http://database.uom.me/repository/(234244)SP%20Podgorica.pdf)



Ilustracija 4: pješačke zone i pravci saobraćaja u Novoj Varoši.
Autorka: Marija Čaćić



Ilustracija 5: površine koje se koriste za parking u Novoj Varoši.
Autorka: Marija Ćačić

Za potrebe ovog istraživanja sprovedena je analiza sa ciljem

da utvrdi makar približan broj svih parking mesta koja već postoje u Novoj Varoši, koja stanovništvo i posjetioci centra grada koriste, bez obzira na to da li se radi o obilježenim mjestima koja Parking servis DOO Podgorica naplaćuje ili o mjestima koja nijesu predviđena za parkiranje, ali se svakako koriste u tu svrhu. Rezultati su pokazali da se na prostoru Nove Varoši aktivno koristi čak 1.200 parking mesta (Ilustracija 5). Od toga, 1.015 je obilježenih i naplativih: 527 na ulici, 208 unutar stambenih blokova, 74 na parkingu u okviru bloka K, a 97 i 109 u nadzemnim garažama u blokovima P i M, redom. Preostalih 185 mesta – 12 na ulici i 173 unutar stambenih blokova – nijesu označena za parking, ali se svakako tako koriste.

Problem u kreiranju i sprovodenju efikasne politike uređenja i naplate parkinga nastaje kada činjenicu da građani svaki slobodan kutak u centru grada pokušavaju iskoristiti za parking nadležni shvate kao signal da treba obezbijediti više parkinga, a ne kao priliku da kroz ponudu alternativnih vidova transporta smanje broj onih koji u centar grada dolaze automobilom. Tokom terenskog rada na ovom istraživanju obavljen je kratak intervju sa jednim od službenika komunalne policije, koji je priznao da je praksa njegove službe da ne kažnjava vozače koji se u centru grada parkiraju na mjestu na kom je parkiranje zabranjeno ukoliko ne ometaju protok saobraćaja, uz obrazloženje da je moguće da će prekršilac, ukoliko bude kažnen, napraviti zastoj u saobraćaju tražeći slobodno i označeno parking mjesto. Tako prostor u centru grada, koji bi trebalo da bude oslobođen od funkcije parkinga i koji je kao takav i označen, zapravo nadležnim službama služi za *ad-hoc* rješavanje konflikata u korišćenju javnog prostora, koji su rezultat nakupljenih saobraćajnih problema.

Broj parking mesta koja, prema Nacrtu DUP-a za dio Nove Varoši,⁴⁵ treba obezbijediti u ovom području za objekte koji tek treba da budu izgrađeni utvrđuje se prema normativima koji su u skladu sa PUP-om Podgorice, Pravilnikom o bližem sadržaju i formi planskog dokumenta i stepenom motorizacije u Podgorici (Tabela 2). To znači da u blokovima I, J, K i L treba za potrebe novih 5.310 m^2 stambenog i 30.443 m^2 poslovnog prostora (*Ibid*, str. 57) izgraditi još oko 728 parking mesta.

Namjena objekta	Broj parking mesta
Stanovanje (na 1000 m^2)	11
Proizvodnja (na 1000 m^2)	14
Fakulteti (na 1000 m^2)	22
Poslovanje (na 1000 m^2 BRGP)	22
Trgovina (na 1000 m^2)	43
Hoteli (na 1000 m^2)	7
Restorani (na 1000 m^2)	86
Sportske dvorane, stadioni (na 100 posjetilaca)	18

Tabela 2: broj parking mesta za 1000 m^2 novoizgrađenih objekata u Podgorici. Izvor: Detaljni urbanistički plan „Nova Varoš” u Podgorici – Nacrt plana

Ako se u obzir uzme i izgradnja koju Nacrt plana predviđa u bloku W (Njegošev park), za novih $44.152,59\text{ m}^2$ poslovnog i $10.726,17\text{ m}^2$ stambenog prostora u ovom dijelu će morati da bude obezbijedeno oko 1.089 parking mesta. Treba uzeti u obzir da potražnju za parkingom u centru grada zadovoljava i nekoliko privatnih podzemnih garaža u neposrednoj blizini

⁴⁵ Agencija za izgradnju i razvoj Podgorice DOO Podgorica, *Detaljni urbanistički plan „Nova Varoš” u Podgorici - Nacrt plana*, novembar 2017.

novovaroških blokova koji su predmet ove analize, u prvom redu u zgradi „Zetagradnja“ na Bulevaru Ivana Crnojevića (230 parking mjesta⁴⁶) i zgradi „Fab Live“ (178 parking mjesta⁴⁷), koja je trenutno u izgradnji.

3.3 Savremeni pristupi rješavanju problema parkinga u gradskim centrima

Uz ovu količinu postojećeg i planiranog parking prostora ne može biti govora o izmještanju motorizovanog saobraćaja iz centra grada; upravo suprotno – da bi došlo do smanjenja intenziteta saobraćaja potrebno je umanjiti broj dostupnih parking mjesta. Tu taktiku primjenjuje niz evropskih gradova; dobar primjer je Oslo, koje je i po površini i po broju stanovnika veće od Podgorice oko četiri puta, a koje u centru grada ima svega 650 parking mjesta. Prošle godine najavljeno je da će i ta mjesta biti uklonjena u tri faze, tokom tri godine, i da će umjesto njih biti postavljenje biciklističke staze i urbani mobilijar, sa ciljem smanjenja zagađenosti vazduha.⁴⁸ Montreal je u septembru 2018. godine donio odluku da centar grada bude izuzet od zakonske odredbe koja propisuje da svi novoizgrađeni objekti moraju imati određen broj parking mjesta,⁴⁹ kako bi izgradnja stambenog prostora bila jeftinija,

46 Vijesti, *Podgorica: Radović gradi višepratnicu na "Čošku"*, 16.04.2013, dostupno na <http://www.vijesti.me/ekonomija/podgorica-radovic-gradi-visespratnicu-na-cosku-123661>

47 Arhitektinski atelje – Podgorica (2016), *Idejno programsko rješenje: objekat centralnih djelatnosti*

48 Fast Company, *If You Can't Ban Cars Downtown, Just Take Away The Parking Spaces*, 23.06.2017, dostupno na <https://www.fastcompany.com/40434409/if-you-cant-ban-cars-downtown-just-take-away-the-parking-spaces>

49 CBC News, *An end to mandatory parking spots at new Ville-Marie housing developments*, 11.09.2018, dostupno na <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/parking-spots-developments-ville-marie-1.4818365>

novi stanovi dostupni po nižim cijenama, a njihovi stanari potražili druge načine prevoza. U Sijetlu je 2015. godine grad predložio građevinskim kompanijama da za stanove locirane u centralnim gradskim zonama ne grade parkinge, a da budućim stanašima u zamjenu ponude pretplatu na javni prevoz, zajednička bicikla, ili automobil koji bi više domaćinstava moglo da koristi zajednički.⁵⁰ Ovakve zvanične politike i vizionarske odluke gradskih vlasti mogu zvučati neprimjenjive na sistem koji postoji u Podgorici, ali zapravo samo pokazuju da treba razmišljati o kreativnim rješenjima i napustiti obrasce koji su se pokazali kao neefikasni.

Kako objašnjava Tod Litman, stručnjak za planiranje multimodalnih sistema prevoza i autor knjige „Najbolje prakse u upravljanju parkingom“ (2006), važno je razumjeti da više ne važi načelo po kom je najbolje rješenje za nedostatak parking prostora izgradnja što je više moguće novih parking mjesto, dostupnih po najnižoj mogućoj cijeni. Takva politika predstavlja direktnu podršku za korisnike privatnih automobila, kojima dragocjen gradski prostor postaje lako dostupan zahvaljujući javnoj investiciji u parking infrastrukturu.⁵¹ U gusto naseljenim sredinama, gdje je vrijednost zemljišta velika i javni prevoz dostupan, nema smisla stavljati vozače automobila u povlašćeni položaj. Potrebno je usvojiti prakse koje ohrabruju efikasnije korišćenje postojećeg parking prostora i usaglašavanje politike naplate parkinga sa drugim strategijama za postizanje održive urbane mobilnosti. Donald Šup, stručnjak za parking menadžment i profesor urbanog planiranja na

⁵⁰ Citylab, *Seattle to Buildings: Give Tenants Transit Passes, Not Parking Spots*, 08.05.2015, dostupno na <https://www.citylab.com/solutions/2015/05/seattle-to-buildings-give-tenants-transit-passes-not-parking-spots/392756/>

⁵¹ Reinventing Parking, *The Surprising Power of Parking Management*, 29.08.2018, dostupno na <https://www.reinventingparking.org/2018/08/parking-power-litman.html>

Univerzitetu Kalifornije u Los Andelesu u knjizi „Parking i grad“ (2018) preporučuje donosiocima odluka da eliminišu normative koji zahtijevaju da za svaku novu zgradu budu izgrađena nova parking mjesta, da naplaćuju prave cijene uličnog parkinga tokom čitavog dana i da tako zarađeni prihod ulažu u te ulice, kroz popravke putne infrastrukture, ugradnju urbanog namještaja i druga poboljšanja za sve učesnike u saobraćaju.⁵² URBACT, evropski program za promociju održivog urbanog razvoja, upozorava na to da parking generiše saobraćajnu gužvu i preporučuje kombinovanje korišćenja dinamične cjenovne politike sa drugim mjerama za smanjivanje upotrebe automobila. Takođe, preporučuje da cijene parkinga na ulici budu veće od onih u privatnim garažama, jer to može ohrabriti vozače da manje vremena provedu tražeći ulični parking i učiniti garaže poželjnijim parkiralištima, što ostavlja više slobodnog prostora na ulici i predstavlja podsticaj za privatnike koji investiraju u izgradnju garaža dostupnih javnosti.⁵³

Parking u Glavnem gradu treba da bude unaprijeđen – u prilog tome dovoljno govori činjenica da je neto rezultat poslovanja Javnog preduzeća Parking servis DOO Podgorica bio negativan 2014. i 2015. godine (gubici od 218.535€ i 275.523€, redom), a da je 2016. ostvarena dobit od samo 4.827€.⁵⁴ Znanja o dobrim praksama i uspješnim strategijama upravljanja parkingom u drugim evropskim gradovima⁵⁵ trebalo bi da doprinesu razvoju novog pristupa

52 Citylab, *Parking Is Sexy Now. Thank Donald Shoup*, 30.05.2018, dostupno na <https://www.citylab.com/transportation/2018/05/parking-is-sexy-now-thank-donald-shoup/560876/>

53 URBACT, *Want to reduce traffic in cities? These parking policy tools will help*, 28.04.2017, dostupno na <http://www.blog.urbact.eu/2017/04/want-to-reduce-traffic-in-cities/>

54 Završni računi budžeta Glavnog grada Podgorice za 2014, 2015. i 2016. godinu

55 Vidi: Kodransky, M. i Hermann, G. (2011) *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*, Institute for Transportation & Development Policy, dostupno na https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europees_Parking_U-Turn_ITDP.pdf

i u Podgorici. Nemoguće je planirati hiljade novih parking mjesata u centru grada a istovremeno govoriti o zatvaranju tog istog prostora za automobilski saobraćaj; nemoguće je odrediti prostore na kojima parkiranje nije dozvoljeno a istovremeno ne kažnjavati one koji krše postavljene zabrane. Takođe, nemoguće je uvesti novu politiku upravljanja parkingom a ne osigurati pritom alternativne modele urbanog prevoza, kroz ulaganje u poboljšanje stanja u javnom prevozu i uslova za biciklistički saobraćaj.

3.4 Zatvaranje Bokeške ulice za automobilski saobraćaj

Najveća prepreka zatvaranju dijela Nove Varoši za automobilski saobraćaj je, čini se, uvjerenje donosilaca odluka da bi taj potez učinio centar grada manje dostupnim,⁵⁶ pa time i manje posjećenim, što bi ostavilo negativne posljedice na lokalnu ekonomiju. Istraživanja rezultata politike ograničavanja automobilskog saobraćaja u mnogim gradovima pokazuju da su ti strahovi uglavnom neosnovani, te da lokalni poslovni objekti profitiraju od povećanog prisustva i dužeg zadržavanja većeg broja pješaka i biciklista.⁵⁷ Treba imati u vidu i to da je prostor Nove Varoši mali – stranice „pravougaonika“ koji sadrži njene centralne blokove duge su oko 500, odnosno 540m, što je duljina koju je pješke moguće preći za oko pet minuta. Stoga, ako je cilj povećana dostupnost centra grada, povoljna strategija može biti povećanje vremenske dostupnosti javnog prevoza na

⁵⁶ Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: zatvaranje centra Podgorice za motorizovani saobraćaj (video)*, 11.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=-D6DNzvGSY&t=1s>

⁵⁷ Vidi: GTZ, *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities: Module 3e Car-Free Development*, Division 44, Environment and Infrastructure Sector Project “Transport Policy Advice”, september 2005, dostupno na http://www.worldcarfree.net/resources/freesources/carfree_dev.pdf

obodu Nove Varoši, uz povećanje cijena parkinga u centru grada i postepeno zatvaranje novih ulica za motorizovani saobraćaj.

Logičan izbor za prvu sledeću ulicu koja bi trebalo da postane dio pješačke zone predstavlja Bokeška ulica, koja se naslanja na postojeći pješački pojas određen pješačkim dijelom Njegoševe ulice i zgradama gradske biblioteke, narodnog pozorišta i Skupštine Glavnog grada. Na postojeću ekonomsku aktivnost, usmjerenu na ugostiteljstvo i zabavu, povoljno bi uticao dodatni prostor koji bi bio oslobođen uklanjanjem parkinga i kolovoznih traka sa ulice. Oslobođena i uređena pješačka površina mogla bi da efikasno poveže postojeće i inspiriše nove kulturne i zabavne sadržaje, i tako povoljno utiče na razvoj čitavog gradskog centra (Ilustracija 6). Povremeno zatvaranje ulice radi organizovanja događaja kao što su muzički koncerti, Evropska nedjelja mobilnosti i Podgorica art festival već je pokazalo kako bi ulica mogla da izgleda, kako bi mogla da bude mnogo bolje iskorišćena – preostaje da se zatvranje za saobraćaj isplanira i sprovede.



Ilustracija
6: Bokeška
ulica kao
pješačka
zona.
Autorka:
Marija
Čaćić

Za potrebe ovog istraživanja analiziran je tok saobraćaja u Bokeškoj ulici u ranim jutarnjim satima jednog radnog dana, u junu 2018. godine. Rezultati, prikazani na Ilustraciji 7, mogu poslužiti za uvid u način na koji građani koji rade u centru grada koriste ovu ulicu da bi stigli do posla, i kao podsticaj za detaljnije analize i razmišljanje o načinima kojima nadležne institucije mogu olakšati alternativne vidove prevoza u centru grada i ohrabriti drugačije korišćenje prostora Bokeške ulice.

Rezultati pokazuju da je tokom perioda od 06.30h do 08.00h ulicom prošlo 205 automobila – u prosjeku, tek nešto više od dva u minutu. Čak 22% ovih vozila činili su taksi prevoznici; 43% vozača putovali su sami u automobilu, a 20% su tog jutra još nekom ponudili prevoz do centra. Preostalih 15% su svoje automobile parkirali u Bokeškoj ulici; pritom, osam vozila se u 06.30h već nalazilo na parkingu, što može značiti da ovaj parking prostor koriste i tokom noći, ili da obavljaju dostavu za lokalne ugostitelje. Tokom posmatranog perioda ulicom je prošlo pet biciklista.

NOVA VAROŠ

analiza saobraćaja / Bokeška-Njegoševa

	do 7h	do 7:30h	do 8h
više od jedne osobe u vozilu	7	16	17
jedna osoba u vozilu	15	28	45
taxi	10	19	17
parkirana vozila	8	8	15
biciklisti	-	-	5

Bulevar Ivana Crnojevića



Ilustracija 7: jutarnji tok saobraćaja u Bokeškoj ulici.
Podaci: Sonja Dragović. Grafički prikaz: Marija Ćačić

Najveći broj vozila nastavio je kretanje u pravcu Ulice slobode, ka drugim blokovima i parking prostorima Nove Varoši, dok je gustina saobraćaja u Njegoševoj ulici ostala mala tokom posmatranog perioda. Dio Njegoševe ulice prikazan na Ilustraciji 7 zatvoren je za saobraćaj u periodu od 18 do 05h odlukom iz 2015. godine, ali se ta zabrana ne sprovodi dosljedno.⁵⁸ Nakon više od tri godine pokušaja sprovođenja ovog djelimičnog ograničenje pristupa za automobile, bilo bi za očekivati da Glavni grad ima dovoljno informacija o tome u kojoj je mjeri taj pristup neophodan i šta je potrebno uraditi da bi ulica bila u potpunosti prilagođena pješacima i biciklistima. Zatvaranje Bokeške ulice za saobraćaj bilo bi odlična prilika da se pješačkoj zoni doda i ovaj dio Njegoševe ulice, i da se nastavak razvoja ovog dijela grada planira u skladu sa tim.

Iz ovog kratkog posmatranja može se izvesti zaključak da bi broj automobila koji za pristup centru grada u jutarnjem periodu koriste Bokešku ulicu mogao biti smanjen uvođenjem efikasnijeg javnog autobuskog prevoza, što bi umanjilo potrebu za uslugama taksi prevoznika koji su tokom posmatranog jutra činili više od petine automobilskog saobraćaja. Ako bi za građane koji se tokom noći parkiraju u Bokeškoj ulici bilo obezbijeđeno drugo rješenje (na primjer, u jednoj od okolnih garaža), a parking u bloku K ostao do popodnevnih sati dostupan kroz Ulicu slobode, zatvaranje Bokeške ulice za automobilski saobraćaj ne bi previše poremetilo način na koji jutarnji saobraćaj u ovom dijelu grada sada funkcioniše. Naravno, prije takvih izmjena potrebno je u proces uključiti lokalnu zajednicu, kako bi svi strahovi od mogućih posljedica bili na vrijeme analizirani, a rješenja pripremljena.

⁵⁸ Vijesti, *Njegoševa ulica u Podgorici - pješačka zona samo na papiru*, 16.08.2018, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/njegoseva-ulica-u-podgorici-pjesacka-zona-samo-na-papiru-1000582>

4. Zaključci i preporuke

Istraživanje „Bolji saobraćaj, bolji grad!“ pokazalo je da je politika razvoja saobraćaja u Glavnem gradu nedosljedna:

- ciljevi kojima grad navodno teži nijesu u skladu sa mjerama koje uprava ohrabruje i sprovodi (primjer: najava zatvaranja centra grada za saobraćaj, dok se istovremeno planira i gradi ogroman broj novih parking mjesta);
- usvojene mjere, utemeljene na detaljnem i skupom istraživanju, godinama ne bivaju sprovedene (primjer: Studija iz 2010. godine – uvezivanje linija javnog prevoza i uvođenje elektronske karte);
- budžetska potrošnja nije u skladu sa strategijom održivog razvoja (primjer: veća izdvajanja za održavanje parkinga nego za unapređenje javnog prevoza).

Prepoznavanje ovih kontradiktornosti i političkih izbora koje oni oslikavaju je od izuzetnog značaja. Mora biti jasno da će skup i neredovan javni prevoz najviše pogoditi materijalno najugroženije građane, te da je izbor da se u javni prevoz ne investira odluka donesena na štetu tih građana. Isto tako, odluka da na novom bulevaru ne bude izgrađena biciklistička staza signalizira da grad ne vidi da je urbani biciklizam ozbiljan činilac u budućem razvoju saobraćaja, ali i da se ključni dokumenti poput PUP-a ne poštuju. Radi se o ozbiljnim, sistemskim propustima koje nije lako popraviti, ali sa kojima građani moraju biti bolje upoznati kako bi neposredno učestvovali u odlučivanju o loklnim potrebama i interesima, kao što je to predviđeno Statutom Glavnog grada i Zakonom o lokalnoj samoupravi.

Mjere koje proizilaze iz nalaza istraživanja su:

- povećanje izdvajanja iz budžeta Glavnog grada za razvoj i unapređenje javnog gradskog prevoza, sa ciljem stvaranja sistema javnog prevoza za čiji je uspjeh odgovoran Glavni grad;
- usaglašavanje modela upravljanja parkingom sa ciljem oslobađanja prostora na ulici za druge učesnike u saobraćaju;
- usvajanje dugoročne, obavezujuće strategije razvoja biciklističke infrastrukture u Glavnom gradu;
- pokretanje sistema javnih bicikala (*bike-share*) kroz otvoreni proces i uz puno učešće stručne javnosti, uz razumijevanje da svrha ovog projekta ne treba da bude kratkoročna zarada, već razvoj biciklističkog saobraćaja;
- zatvaranje Bokeške ulice za automobilski saobraćaj;
- nastavak rada na zatvaranju dijela Njegoševe ulice koji je započet 2015. godine, ali nikad nije sproveden dosljedno i uspješno;
- sprovodenje zvaničnog MONSTAT istraživanja o sredstvima prevoza koje građani Podgorice koriste, na godišnjem nivou.

Prepostavka za uspješno sprovodenje predloženih mjera je nedvosmislena posvećenost gradske uprave razvoju efikasnog i održivog sistema gradskog saobraćaja.

Ta posvećenost trenutno nedostaje, što doprinosi nagomilavanju problema i iznuđenih *ad-hoc* reakcija na njih, i što na dugi rok može samo pogoršati stanje. Volja da se sistem suštinski promijeni i otvorenost u komunikaciji sa građanima kojih se te promjene tiču od presudnog su značaja za uspjeh.

Reference

Agencija za izgradnju i razvoj Podgorice DOO Podgorica, *Detaljni urbanistički plan "Nova Varoš" u Podgorici – Nacrt plana*, novembar 2017.

Arhitektonski atelje – Podgorica (2016), *Idejno programsko rješenje: objekat centralnih djelatnosti*

Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: javni prevoz u Podgorici (video)*, 08.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=pyXJ7n-lthRI>

Biciklo.me, *Bolji saobraćaj, bolji grad: zatvaranje centra Podgorice za motorizovani saobraćaj (video)*, 11.11.2018, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=-D6DNzvGSyY&t=1s>

Biciklo.me, *Motorna vozila iz centra Podgorice protjeralo bi 77.5% građana*, 09.05.2018, dostupno na <https://biciklo.me/motorna-vozila-iz-centra-podgorice-protjeralo-bi-77-5-gradana/>

Biciklo.me, *Saobraćaj u Podgorici – anketa*, april 2018.

CBC News, *An end to mandatory parking spots at new Ville-Marie housing developments*, 11.09.2018, dostupno na <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/parking-spots-developments-ville-marie-1.4818365>

CDM, *Gradski saobraćaj Podgorica snizio cijene autobuskih karata*, 24.04.2018, dostupno na <https://www.cdm.me/drustvo/gradski-sao-bracaj-podgorica-snizio-cijene-autobuskih-karata/>
Citylab, *CityLab University: Induced Demand*, 08.09.2018, dostupno na <https://www.citylab.com/transportation/2018/09/citylab-university-induced-demand/569455/>

Citylab, *How Ljubljana Turned Itself Into Europe's 'Green Capital'*, 01.02.2016, dostupno na <https://www.citylab.com/design/2016/02/how-ljubljana-turned-itself-into-europe-s-green-capital/458934/>

Citylab, *Parking Is Sexy Now. Thank Donald Shoup*, 30.05.2018, dostupno na <https://www.citylab.com/transportation/2018/05/parking-is-sexy-now-thank-donald-shoup/560876/>

Citylab, *Seattle to Buildings: Give Tenants Transit Passes, Not Parking Spots*, 08.05.2015, dostupno na <https://www.citylab.com/solutions/2015/05/seattle-to-buildings-give-tenants-transit-passes-not-parking-spots/392756/>

CIVITAS, Towns and cities committed to sustainable urban transport, dostupno na http://civitas.eu/cities/living-labs?_ga=2.101866249.94912786.1542701895-1457411669.1542384458

Dan, *Radiće novu studiju prevoza*, 15.03.2015, dostupno na <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Podgoricom&clanak=481354&datum=2015-03-15>

Dan, *Ukinuće autobuse za Buronje i Progonoviće*, 18.11.2015, dostupno na <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Podgoricom&clanak=519745&datum=2015-11-18>

Dragović, S. (2018), *Biciklistički saobraćaj i javna uprava: Krivudava staza do nepoznatog cilja*, Institut alternativa, dostupno na <https://institut-alternativa.org/biciklisticki-saobracaj-i-javna-uprava-krivudava-staza-do-nepoznatog-cilja/>

Evropska biciklistička federacija, *Cycling facts and figures*, dostupno na <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

Evropski ekonomski i socijalni komitet, *Some cycling statistics*, dostupno na <https://www.eesc.europa.eu/glossaries/glossary/european-cycling-lexicon/page/some-cycling-statistics>

Fast Company, *If You Can't Ban Cars Downtown, Just Take Away The Parking Spaces*, 23.06.2017, dostupno na <https://www.fastcompany.com/40434409/if-you-cant-ban-cars-downtown-just-take-away-the-parking-spaces>

Glavni grad Podgorica (2014), *Prostorno-urbanistički plan Glavnog*

grada Podgorica, do 2025. godine

Glavni grad Podgorica, Javni prevoz putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju, dostupno na <http://podgorica.me/saobracaj/>

Glavni grad Podgorica, Prezentacija aplikacije Klik Podgorica – Vaš vodič kroz Glavni grad, 10.05.2018, dostupno na <http://podgorica.me/2018/05/10/prezentacija-aplikacije-klik-podgorica-vas-vodic-kroz-glavni-grad/>

Glavni grad Podgorica, *Raspisan tender za izgradnju posljednjeg koridora biciklističkih staza vrijedan 225.000,00 eura*, 08.03.2018, dostupno na <http://podgorica.me/2018/03/08/raspisan-tender-za-izgradnju-posljednjeg-koridora-biciklistickih-staza-vrijedan-225-00000-eura/>

Google Play, *Klik Podgorica*, dostupno na <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.studiolasso.KlikPodgorica>

GTZ, *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities: Module 3e Car-Free Development*, Division 44, Environment and Infrastructure Sector Project “Transport Policy Advice”, september 2005, dostupno na http://www.worldcarfree.net/resources/freesources/carfree_dev.pdf

Kodransky, M. i Hermann, G. (2011) *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*, Institute for Transportation & Development Policy, dostupno na https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europe's_Parking_U-Turn_ITDP.pdf

Maljević, R. (2016), *Održivi transport u Glavnog gradu (power point prezentacija)*, Sekretarijat za planiranje i uređenje prostora i zaštitu životne sredine, Podgorica

MONSTAT, *Anketa o potrošnji domaćinstava*

OMEGA consult (2010), *Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog saobraćaja u Podgorici – rezime*, dostupno na https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_12260/objava_30646/fajlovi/Studija%20JMPP%20za%20Podgoricu%202010.pdf

Poreska uprava Crne Gore, *Portal ePrijava*, dostupno na <https://eprijava.tax.gov.me/TaxisPortal>

Radio slobodna Evropa, *Kako radi gradski saobraćaj u Sarajevu, Beogradu i Podgorici*, 13.05.2012, dostupno na https://www.slobodnaevropa.org/a/zemlje_regije_javni_ili_jadni_gradski_saobracaj/24578386.html

Reinventing Parking, *The Surprising Power of Parking Management*, 29.08.2018, dostupno na <https://www.reinventingparking.org/2018/08/parking-power-litman.html>

RTCG, *Poskupljenje karte bilo nužno*, 15.01.2018, dostupno na <http://www rtcg me/vijesti/podgorica/190576/poskupljenje-karte-bilo-nuzno.html>

Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj, *Informacija o stanju u javnom prevozu putnika u Glavnom gradu – Podgorici*, novembar 2014.

Siemens DOO Podgorica, *Smart City Podgorica: Razvoj energetski efikasne infrastrukture i servisa*, april 2018.

Skupština Glavnog grada (2012), *Strateški plan razvoja Glavnog grada – Podgorice 2012-2017*, dostupno na [http://database.uom.me/repository/\(234244\)SP%20Podgorica.pdf](http://database.uom.me/repository/(234244)SP%20Podgorica.pdf)

Skupština Glavnog grada, *Odluka o linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika na teritoriji Glavnog grada*, dostupno na <http://podgorica.me/wp-content/uploads/2018/09/ODLUKA-O-JAVNOM-PREVOZU-kona%C4%8Dan-tekst.doc>

The Guardian, *'I leave the car at home': how free buses are revolutionising one French city*, 15.10.2018, dostupno na <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/15/i-leave-the-car-at-home-how-free-buses-are-revolutionising-one-french-city>

URBACT, *Want to reduce traffic in cities? These parking policy tools will help*, 28.04.2017, dostupno na <http://www.blog.urbact.eu/2017/04/want-to-reduce-traffic-in-cities/>

Vijesti, "Montenegro prevoz Pejović" traži da mu se odobri ukidanje dvije linije, 20.09.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/montenegro-prevoz-pejovic-trazi-da-mu-se-odobri-ukidanje-dvije-linije-852178>

Vijesti, *Aplikacija za bolje i brže putovanje autobusima po Podgorici*, 1.10.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/aplikacija-za-bolje-i-brze-putovanje-autobusima-po-podgorici-853881>

Vijesti, *Kako riješiti problem saobraćajnog haosa u nazužem jezgru Podgorice: Je li iznajmljivanje bicikala rješenje?*, 25.04.2017, dostupno na <http://www.vijesti.me/tv/kako-rijesiti-problem-saobracajnog-haos-u-najuzem-jezgru-podgorice-je-li-iznajmljivanje-bicikala-rjesenje-935196>

Vijesti, *Nema para za osavremenjivanje gradskog prevoza u Podgorici*, 01.09.2011, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/nema-par-a-za-osavremenjivanje-gradskog-prevoza-u-podgorici-35986>

Vijesti, *Nova gradska linija od Zlatice do Zabjela*, 09.03.2017, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/nova-gradska-linija-od-zlatice-do-zabjela-928049>

Vijesti, *Njegoševa ulica u Podgorici – pješačka zona samo na papiru*, 16.08.2018, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/njegoseva-ulica-u-podgorici-pjesacka-zona-samo-na-papiru-1000582>

Vijesti, PG: *Tražiće da autobus na L-14 stalno saobraća*, 22.12.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/pg-trazice-da-autobus-na-l-14-stalno-saobraca-866720>

Vijesti, *Podgorica: Jeste li već probali nove dvije linije kojim voze gradski autobusi?*, 25.08.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/podgorica-jeste-li-vec-probali-nove-dvije-linije-kojim-voze-gradski-autobusi-848495>

Vijesti, *Podgorica: Radović gradi višespratnicu na "Ćošku"*, 16.04.2013, dostupno na <http://www.vijesti.me/ekonomija/podgorica-radovic-gradi-visespratnicu-na-cosku-123661>

Vijesti, *Podgorica: Vožnja će danas biti besplatna ovom rutom*,

02.11.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/podgorica-voznja-ce-danas-bitibesplatna-ovom-rutom-858479>

Vijesti, *Policija kontrolisala ispravnost autobusa, od 15 prošla samo tri, 04.06.2015, dostupno na <http://www.vijesti.me/vijesti/policija-kontrolisala-ispravnost-autobusa-od-15-prosla-samo-tri-836704>*

Završni računi budžeta Glavnog grada Podgorice za 2014, 2015. i 2016. godinu

Prilog 1: Anketa o saobraćaju u Podgorici, formular

Saobraćaj u Podgorici

Anketa je dio istraživanja koje sprovodi NVO Biciklo.me, sa ciljem da prikupimo i analiziramo podatke o tome kako građani i građanke glavnog grada vide stanje u saobraćaju, koje su njihove potrebe i šta misle da mogu biti dobra poboljšanja. Upitnik je anoniman i dizajniran tako da vam je za popunjavanje potrebno svega nekoliko minuta. Hvala što učestvujete!

1. Da li živate u Podgorici? *

Označite samo jedno polje.

- Da
- Ne
- Ne, ali boravim u Podgorici bar jednom nedjeljno

2. Kolika je približna daljina koju redovno prelazite u toku radnog dana (na putu do posla, fakulteta, škole, pijace...), u jednom pravcu? *

Označite samo jedno polje.

- Manja od 2 km
- Između 2 km i 5 km
- Između 5 km i 10 km
- Između 10 km i 30 km
- Veća od 30 km

3. Koje prevozno sredstvo najčešće koristite da biste prešli distancu opisanu u prethodnom pitanju?

Označite samo jedno polje.

- Lični automobil

- Taksi
- Gradska autobus
- Biciklo
- Voz
- Obično idem pješke
- Drugo: _____

4. Koliko vremena obično provedete u saobraćaju tokom jednog radnog dana? *

Označite samo jedno polje.

- Manje od 30 minuta
- Između 30 minuta i jednog sata
- Više od jednog sata

5. Koliko novca potrošite na prevoz u toku jednog mjeseca? *

Označite samo jedno polje.

- Do 30 Eur
- Do 50 Eur
- Između 50 i 100 Eur
- Preko 100 Eur

6. Šta mislite o saobraćajnoj infrastrukturi u Podgorici? *

Možete izabrati najviše 3 odgovora.

- Infrastruktura je u dobrom stanju.
- Infrastruktura nije u dobrom stanju.
- Infrastruktura teško može da podrži ovu količinu motorizovanog saobraćaja.
- Nema dovoljno parking mjesta za automobile.
- Razvoj elemenata pješačke infrastrukture (trotori, pješački prelazi, rampe za osobe sa invaliditetom) je zapostavljen, a postojeći su u lošem stanju.
- Biciklističke staze su narušile kvalitet prostora za pješake u Podgorici.
- Biciklističke staze su poboljšale uslove za korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva u Podgorici.
- Trebalo bi da postoji više biciklističkih parkinga.

Drugo: _____

7. Koji su najveći saobraćajni problemi u Podgorici? *

Možete izabrati najviše 3 odgovora.

- Saobraćajne gužve
- Saobraćajna buka
- Nedostatak parkinga za automobile
- Nepoštovanje saobraćajnih propisa
- Preniske kazne za nepoštovanje saobraćajnih propisa
- Previsoke kazne za nepoštovanje saobraćajnih propisa
- Loše organizovan javni prevoz
- Drugo: _____

8. Biciklo: *

Označite samo jedno polje.

- ne znam da vozim
- znam da vozim, ali ne posjedujem
- posjedujem i vozim ponekad, rekreativno
- redovno vozim rekreativno, ali ne koristim kao prevozno sredstvo
- koristim kao prevozno sredstvo, kad je vrijeme lijepo
- često koristim kao prevozno sredstvo (2 ili više puta nedjeljno)
- je moje glavno prevozno sredstvo u gradskom saobraćaju

9. Korištenje bicikla u Podgorici je otežano zbog: *

Možete izabrati najviše 3 odgovora.

- lokalne klime
- nedovoljno razvijene biciklističke infrastrukture
- intenziteta motorizovanog saobraćaja
- nedovoljne vidljivosti biciklista kao učesnika u saobraćaju
- rizika da biciklo bude ukradeno
- Drugo: _____

10. Gradski autobus: *

Označite samo jedno polje.

- nikada ne koristim kao prevozno sredstvo

- koristim kao prevozno sredstvo, ali rijetko (jednom mjesечно ili rjeđe)
- ponekad koristim kao prevozno sredstvo (više puta mjesечно)
- je moje glavno prevozno sredstvo u gradskom saobraćaju

11. Gradski javni prevoz u Podgorici je: *

Možete izabrati najviše 3 odgovora.

- nedovoljno pouzdan
- previše skup
- sačinjen od vozila koja su previše stara
- nedovoljno dobro povezan, jer linije različitih prevoznika nijesu dobro usaglašene
- dobra opcija za gradska putovanja
- Drugo: _____

12. Lični automobil: *

Označite samo jedno polje.

- ne posjedujem
- posjedujem, ali obično ne koristim u gradskom saobraćaju
- je moje glavno prevozno sredstvo u gradskom saobraćaju

13. U Podgorici, lični automobil je *

Označite samo jedno polje.

- neefikasno prevozno sredstvo za gradski saobraćaj – puno troši, teško je naći parking, često ostane zaglavljen u gužvi
- funkcionalno prevozno sredstvo, u kombinaciji sa drugim prevoznim sredstvima u gradskom saobraćaju
- dobro prevozno sredstvo koje svi treba da koriste, ali je neophodno proširiti gradske saobraćajnice
- nezamjenljivo prevozno sredstvo u gradskom saobraćaju – nikud se ne može bez automobila

14. U Podgorici treba izgraditi *

Označite samo jedno polje.

- više automobilskih parkinga i garaža
- više biciklističkih staza i pješačkih trotoara

15. Da li bi nazući centar Podgorice trebalo pretvoriti u zonu zatvorenu za motorna vozila? *

Označite samo jedno polje.

- Da
- Ne

16. Ako imate da dodate još nešto vezano za bilo koji aspekt saobraćaja u Podgorici, ovo je prilika da to podijelite sa nama: _____

Lične informacije

Upitnik je anoniman. Za kraj, ukoliko želite, možete sa nama podijeliti par ličnih informacija koje bi nam koristile u analizi istraživanja. Hvala!

17. Godine:

Označite samo jedno polje.

- Manje od 20
- Između 20 i 30
- Između 30 i 40
- Između 40 i 50
- Između 50 i 60
- Više od 60

18. Pol:

Označite samo jedno polje.

- Ženski
- Muški
- Drugo: _____

HVALA!

