

REZULTATI REDOVNE GODIŠNJE ANKETE „USLOVI ZA VOŽNJU BIKIKLOM U PODGORICI“

Ovaj izvještaj predstavlja rezultate ankete o uslovima za vožnju biciklom u Podgorici, koju je u septembru i oktobru 2020. godine sprovedla NVO Biciklo.me. Istraživanje je sprovedeno uz podršku Fondacije Hajnrih Bel.

U anketi je učestvovalo 477 ispitanika i ispitanica; 9,1% njih su mlađi od 20 godina, 25,9% su starosti od 20 do 30 godina, 35,2% imaju između 30 i 40 godina, 23,8% između 40 i 50 godina, 4,6% između 50 i 60 godina, dok stariji od 60 godina čine samo 1,3% anketiranih. Muškarci čine nešto više od polovine anketiranih – 53,4%; žene čine preostalih 46,6%. U anketi su učestvovali građani iz svih djelova Podgorice; u nešto većoj mjeri su zastupljeni Zabjelo (15,5%), Stari Aerodrom (10,4%), Blokovi V, VI i IX (10,4%) i Preko Morače (10,4%).

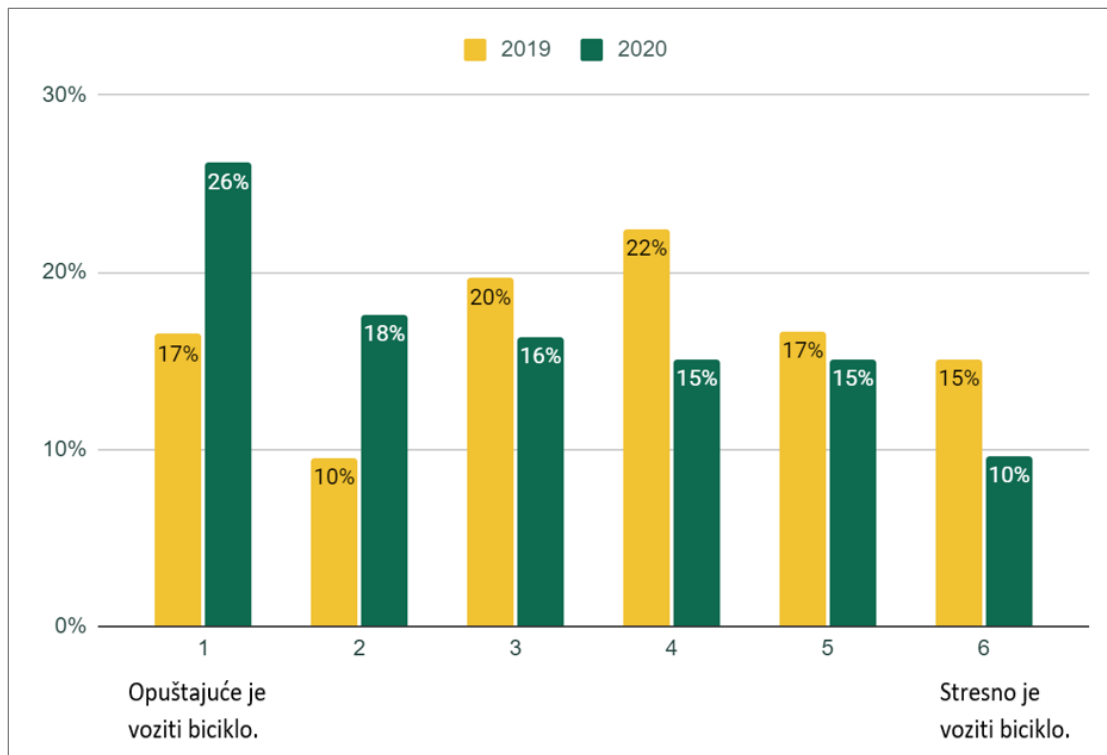
Anketa je distribuirana putem interneta, posredstvom društvenih mreža, kroz kampanju kojom su targetirani građani i građanke koji žive u Podgorici, prate rad NVO Biciklo.me i ranije su izrazili zainteresovanost za biciklizam, ekologiju i zaštitu životne sredine. Fokus ankete bio je, dakle, na ispitivanju stavova koje o uslovima za vožnju biciklom u Podgorici imaju oni koji inače koriste biciklo, a ne svi građani glavnog grada.

Istraživanje stavova sprovedeno je korišćenjem Likertove skale, na kojoj su anketirani birali u kojoj mjeri se slažu sa ponuđenim odgovorima – opisima uslova za upotrebu bicikla u Podgorici. Kako je ovo drugo po redu istraživanje ove vrste koje NVO Biciklo.me sprovodi, podaci prikupljeni ove godine upoređeni su sa podacima iz 2019. Dva slučajna uzorka su definisana na isti način i gotovo su iste veličine, slične starosne i polne strukture i geografske raspodjele.¹ **Uporedni pregled podataka za 2019. i 2020. godinu daje mogućnost praćenja promjena u stavovima građana i otvara prostor za sagledavanje učinka koji su tokom posmatranog perioda imale mjere za poboljšavanje uslova za korišćenje bicikla u Podgorici.**

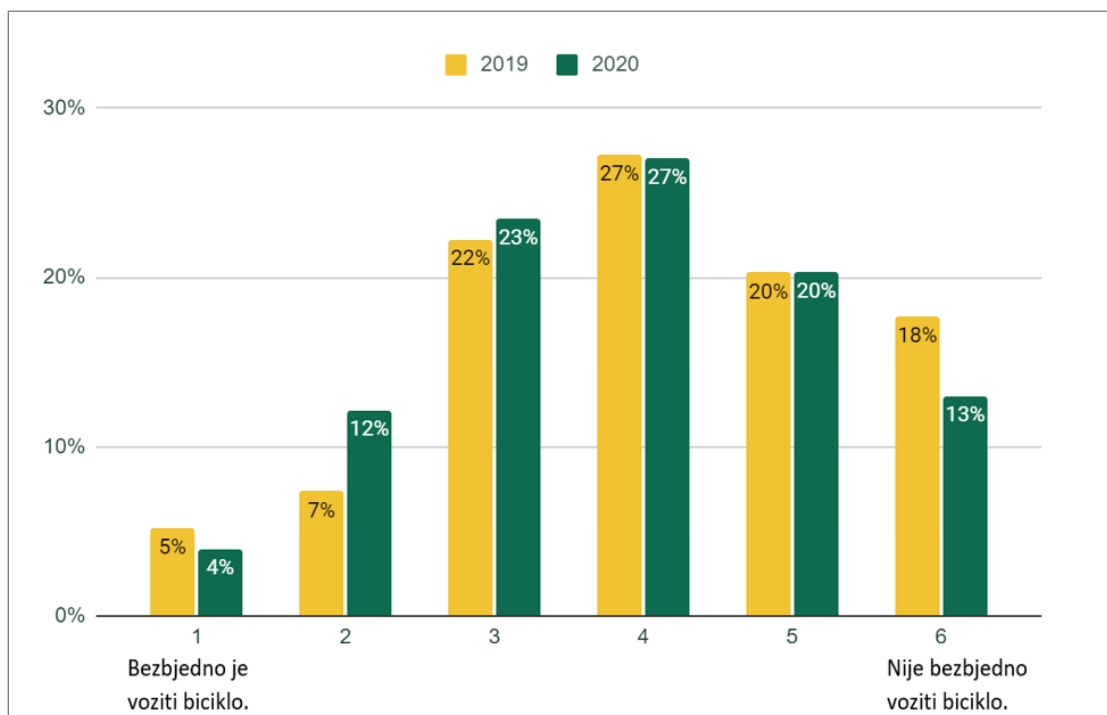
Grafik 1 pokazuje da se stav o tome da li je vožnja bicikla u Podgorici opuštajuća ili stresna aktivnost u periodu od 2019. do 2020. godine unekoliko promijenio, i da sada više anketiranih naginje ka tome da se radi o opuštajućoj praksi. Nova anketa pokazuje da 26% učesnika i učesnica ocjenjuje vožnju bicikla kao sasvim opuštajuću aktivnost, dok je u anketi iz 2019. to uradilo samo samo 17% anketiranih – dakle, radi se o značajnom povećanju od oko 9 procentnih poena. Neki od mogućih razloga za to su smanjen obim motorizovanog saobraćaja za vrijeme intenzivne primjene mjera protiv epidemije bolesti COVID-19, povećano prisustvo biciklista u podgoričkom saobraćaju, kao i rad na poboljšanju infrastrukturnih uslova za korišćenje bicikla.

Što se tiče percepcije bezbjednosti upotrebe bicikla u Podgorici, Grafik 2 pokazuje da nema značajne razlike između podataka iz 2019. i 2020. godine, te da nije bilo većih pomaka u ovoj oblasti: veći dio anketiranih (oni koji su odabrani ocjene 4, 5 i 6, dakle oko 60%) i dalje smatra da je upotreba bicikla opasna. I pored toga, kako prikazuje Grafik 3, značajno je više onih koji misle da je u Podgorici prevoz biciklom praktičniji od prevoza automobilom.

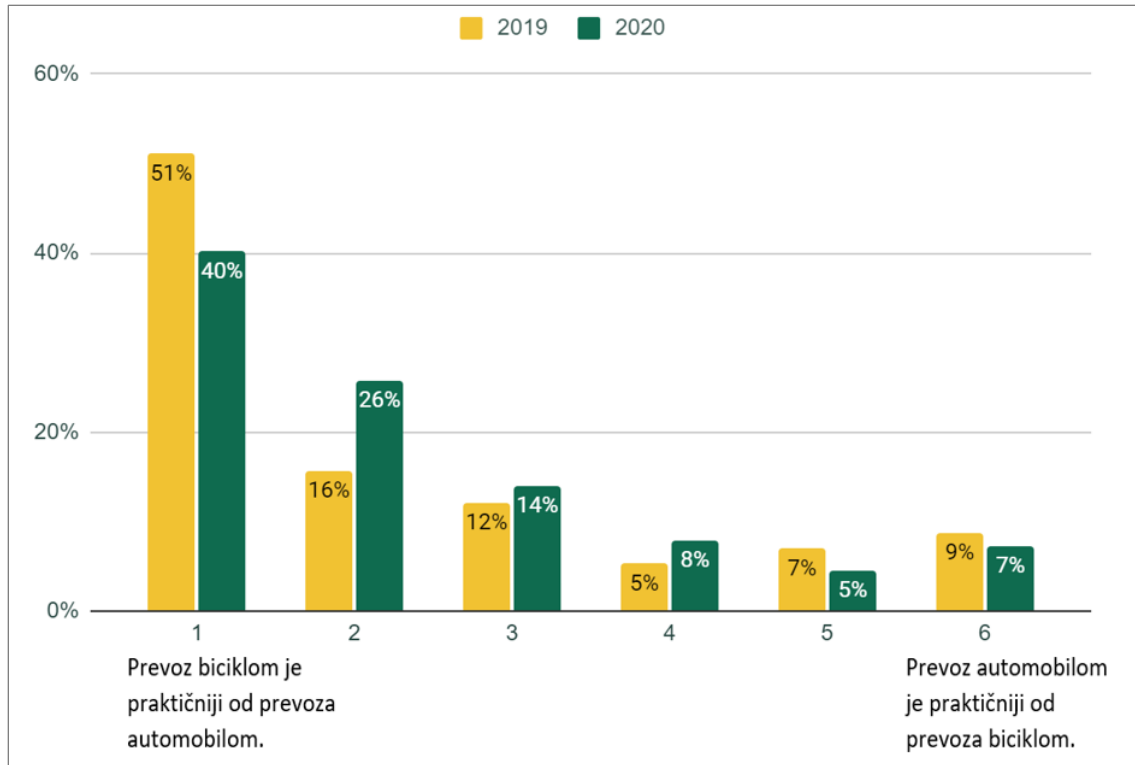
¹ Kompletan izvještaj o anketi iz 2019. dostupan je na web stranici www.biciklo.me.



Grafik 1

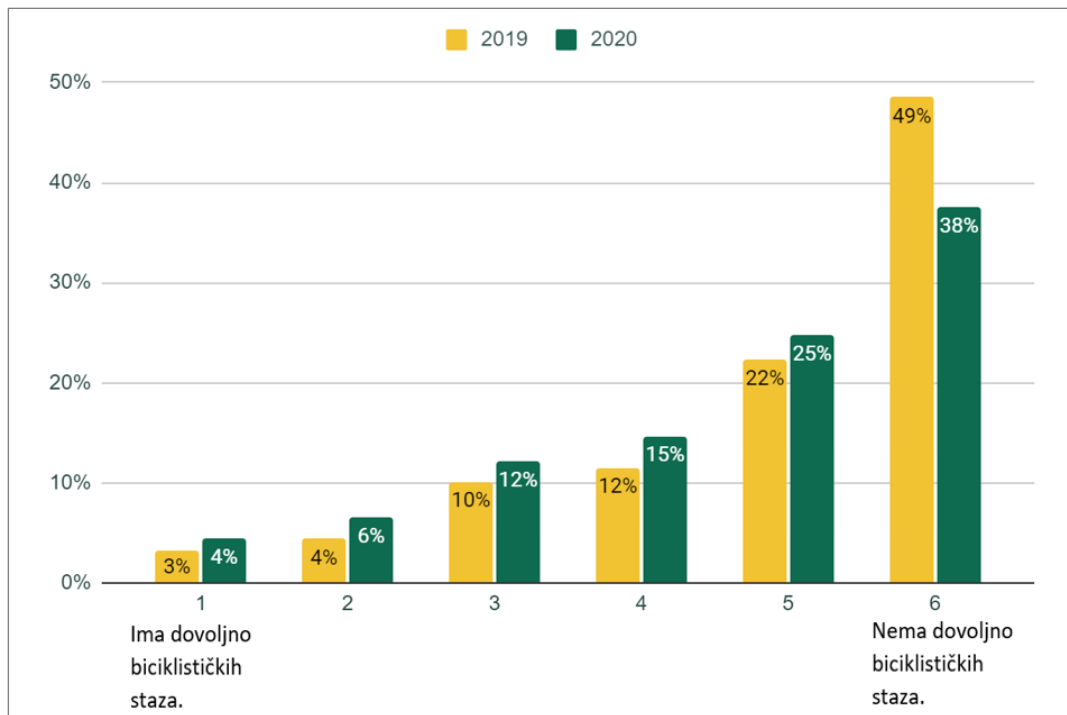


Grafik 2

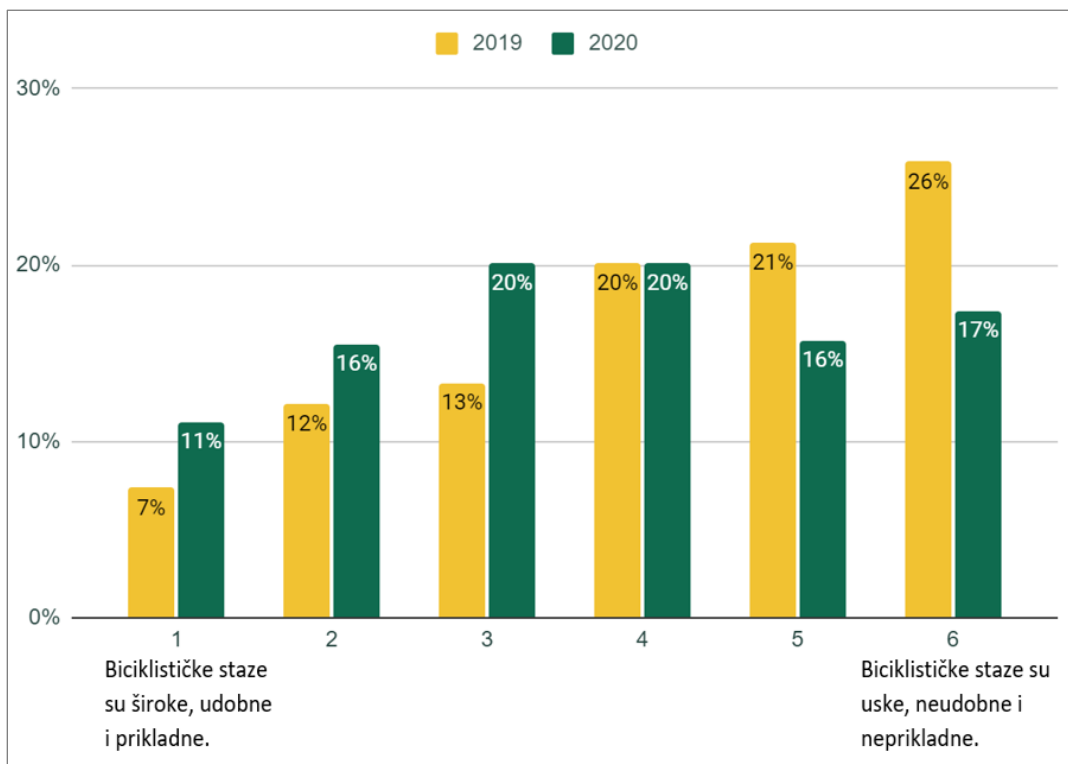


Grafik 3

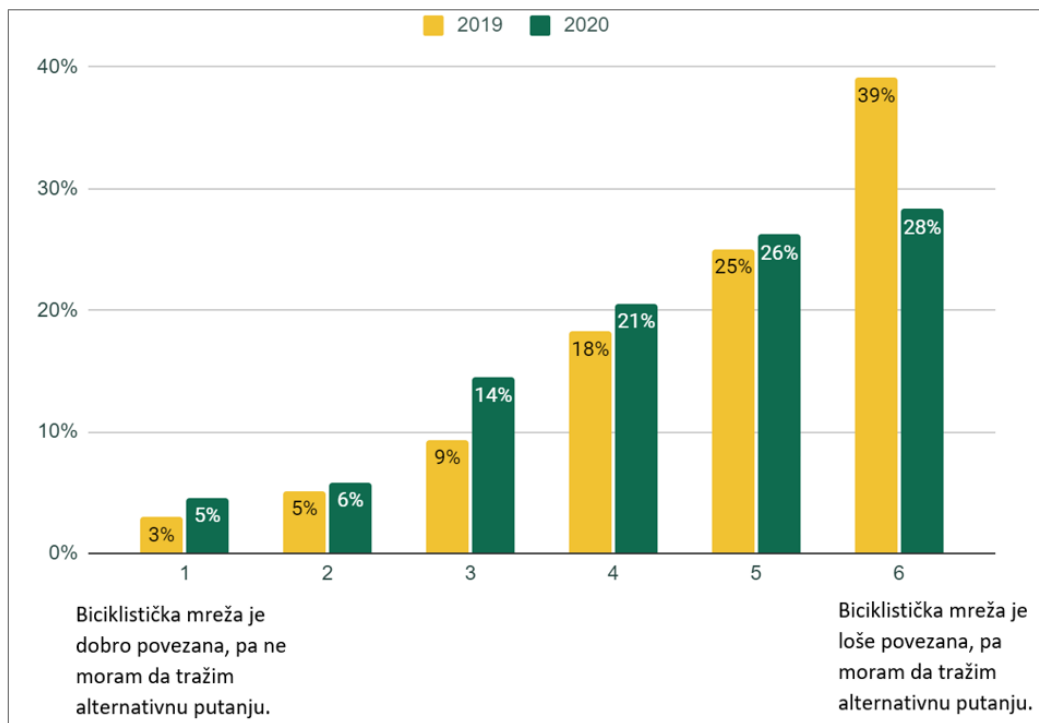
Rezultati ankete pokazuju da većina biciklista i biciklistkinja smatra da u Podgorici nema dovoljno biciklističkih staza, što je bio većinski stav i 2019. godine (Grafik 4). Međutim, intenzitet nezadovoljstva zbog nedostatne infrastrukture je opao: krajnje negativan stav (kojem je pridružena ocjena 6 na ponuđenoj skali) prošle godine je odabralo 49% ispitanika i ispitanica, dok je ove godine to uradilo 38% njih. Zadovoljstvo kvalitetom postojećih staza raste u odnosu na 2019. godinu (Grafik 5), a na bolje se mijenja i stav o načinu na koji je biciklistička mreža u Podgorici povezana: broj onih koji su o ovom segmentu imali krajnje negativan stav opao je za oko 11 procentnih poena u odnosu na prošlu godinu (Grafik 6), mada jasno vidimo da većina ispitanika i ispitanica i dalje nije zadovoljna povezanošću mreže biciklističkih staza u Podgorici. Anketa pokazuje da biciklisti i dalje nailaze na previše prepreka na biciklističkim stazama (Grafik 7), mada je, opet, krajnje negativan stav ove godine značajno manje izražen nego u prošlogodišnjoj anketi (pad od 12 procentnih poena). **Možemo zaključiti da, što se tiče prostora za kretanje biciklista, anketirani uočavaju pomak na bolje, ali i da ima još mnogo prostora za poboljšanje postojeće situacije.**



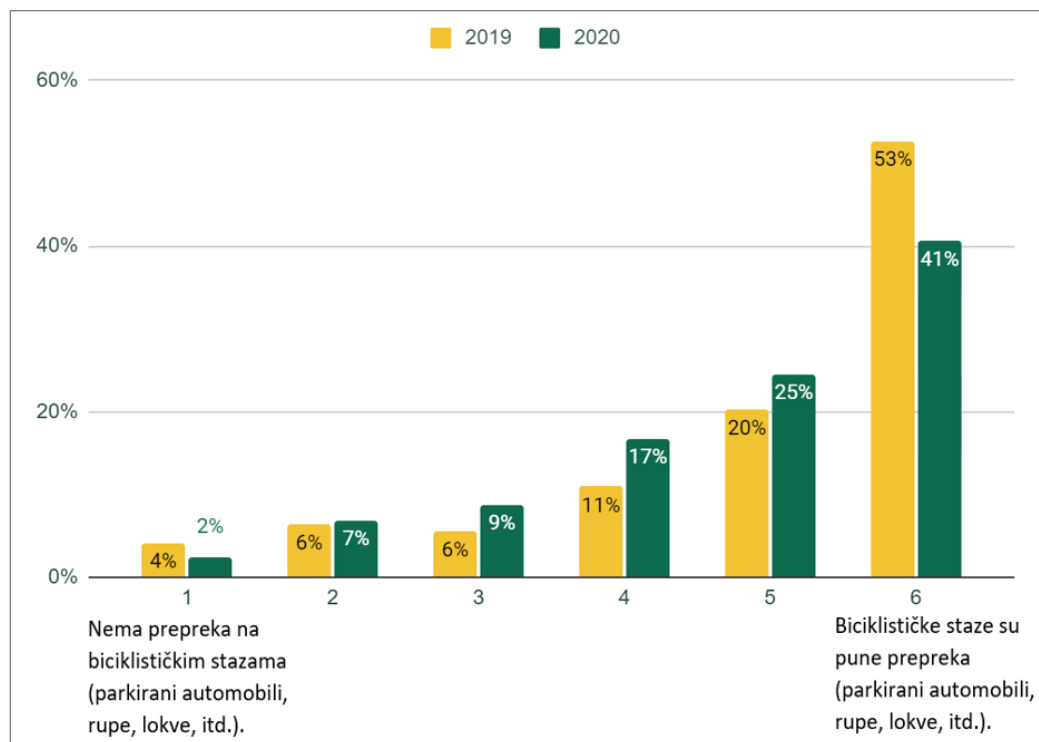
Grafik 4



Grafik 5

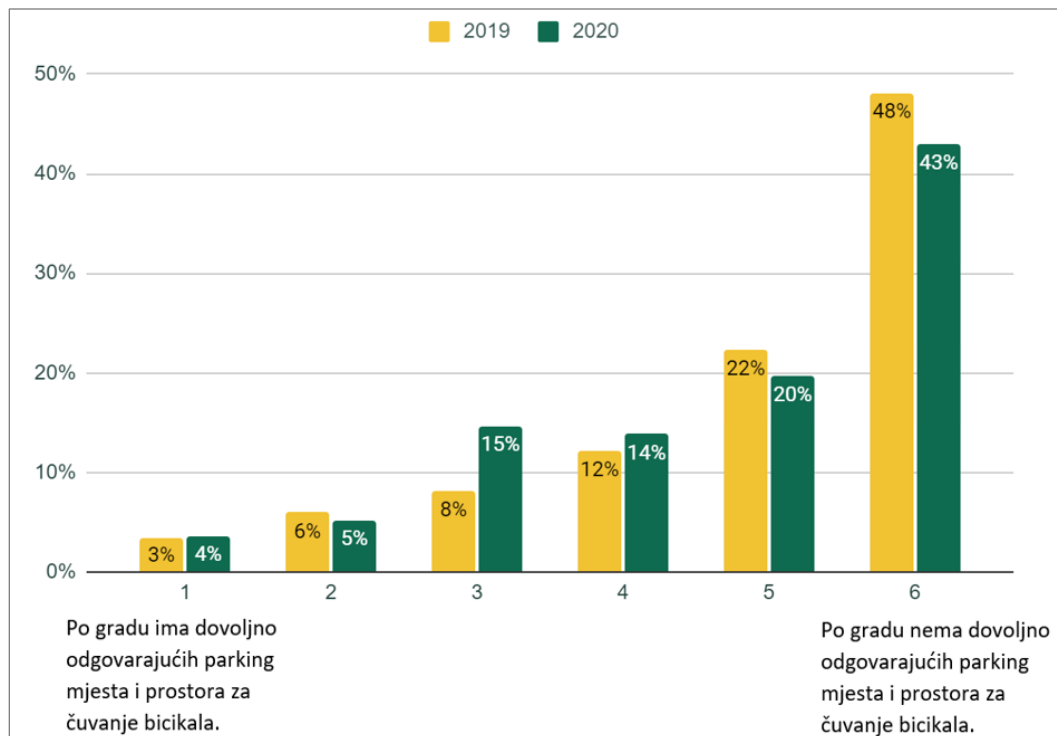


Grafik 6

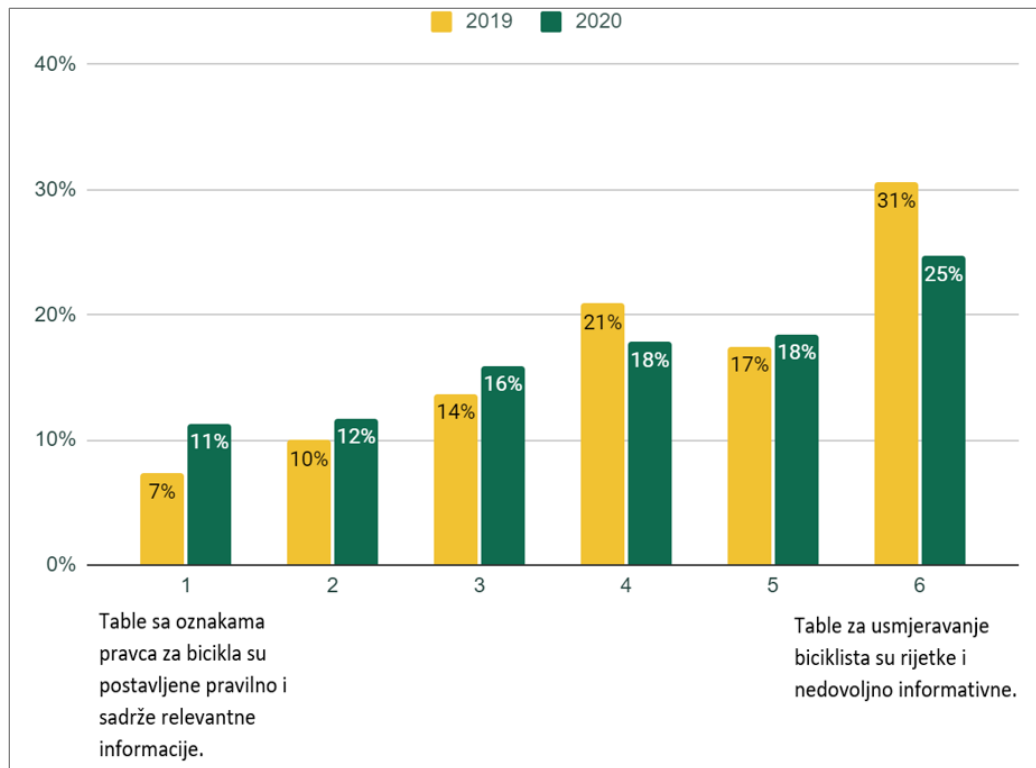


Grafik 7

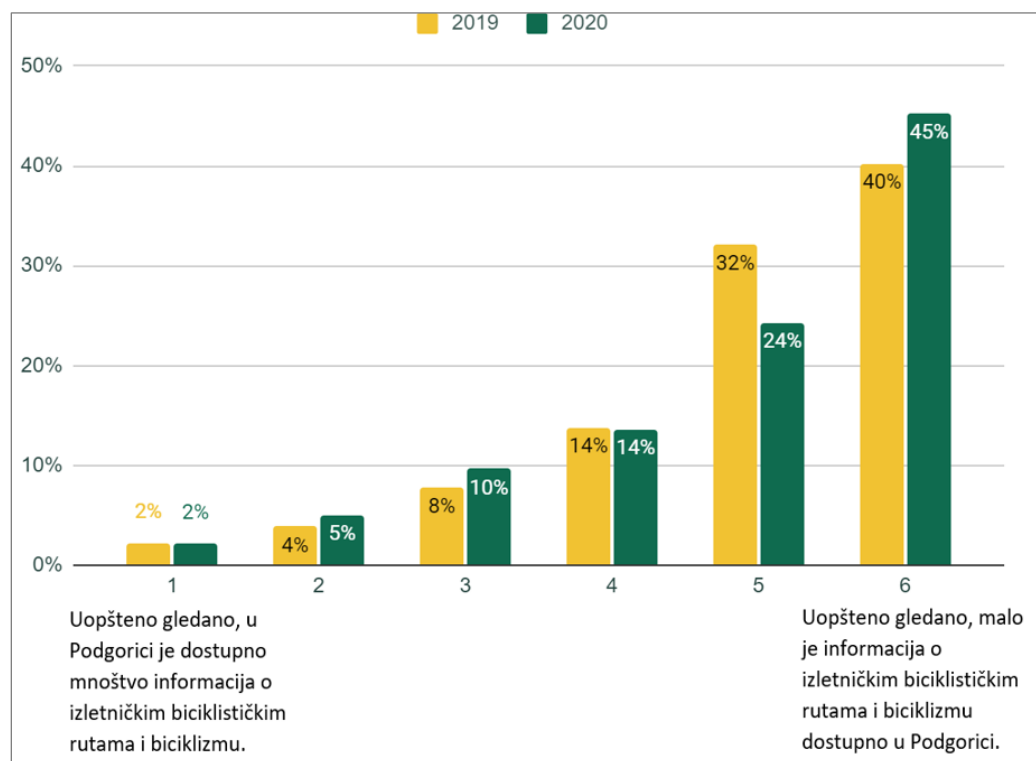
Anketa pokazuje da je i dalje veoma prisutno nezadovoljstvo nedostatkom odgovarajućih parking mjesta i prostora za čuvanje bicikala (Grafik 8). Anketirani ostaju nezadovoljni i signalizacijom za bicikliste: na Grafiku 9 vidimo da većina u izvjesnoj mjeri podržava stav da su table za usmjeravanje biciklista rijetke i nedovoljno informativne. Grafik 10 pokazuje da anketirani smatraju da u Podgorici nije dostupno dovoljno informacija o biciklizmu i izletničkim biciklističkim rutama. **Niti u jednom od ova tri segmenta nema većih promjena u odnosu na stavove izražene u anketi iz 2019. godine, što upućuje na to da im politika razvoja biciklizma tokom protekle godine nije posvetila posebnu pažnju.**



Grafik 8

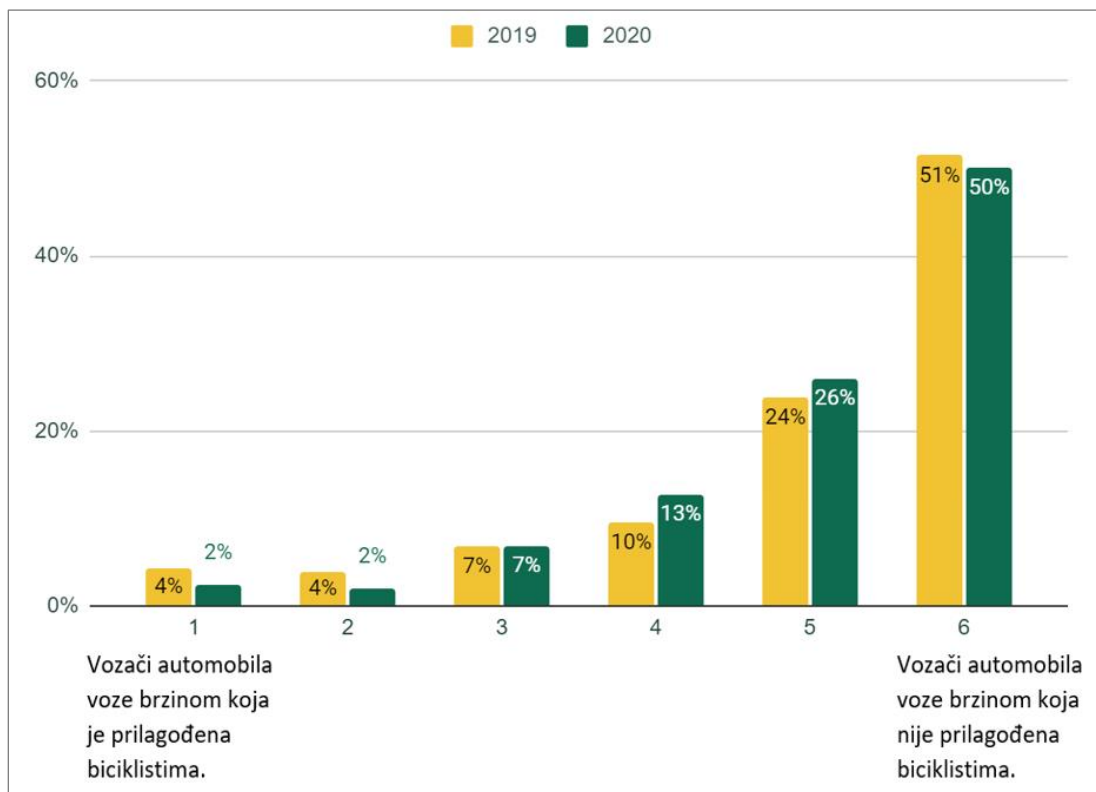


Grafik 9



Grafik 10

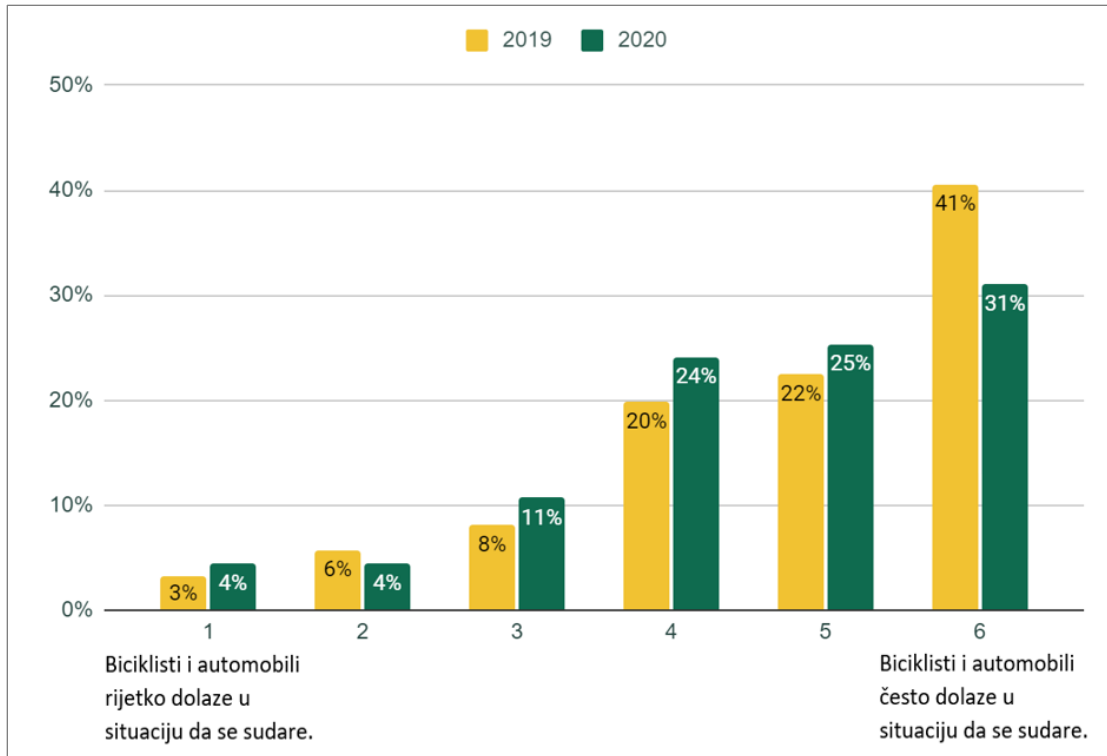
Kada je u pitanju odnos sa drugim učesnicima u saobraćaju, većina ispitanika i ispitanica smatra da vozači automobila voze brzinom koja nije prilagođena biciklistima; u ovom segmentu stavovi su praktično nepromijenjeni u odnosu na 2019. godinu (Grafik 11). Takođe, većina anketiranih misli da biciklisti i vozači često dolaze u situaciju da se sudare. Najnegativniji stav u ovom segmentu je u anketi iz 2020. godine odabralo manje učesnika u odnosu na prošlu godinu (razlika od 10 procentnih poena, Grafik 12); međutim, moguće je da je toj razlici doprinijelo i to što je ovaj stav u anketi iz 2019. bio drugačije formulisan.² Generalnu sliku o tome kako anketirani vide odnos biciklista i vozača motornih vozila upotpunjuje Grafik 12a, na kom vidimo da anketirani u najvećem broju vjeruju da vozači automobila ne vide bicikliste kao ravnopravne učesnike u saobraćaju.³



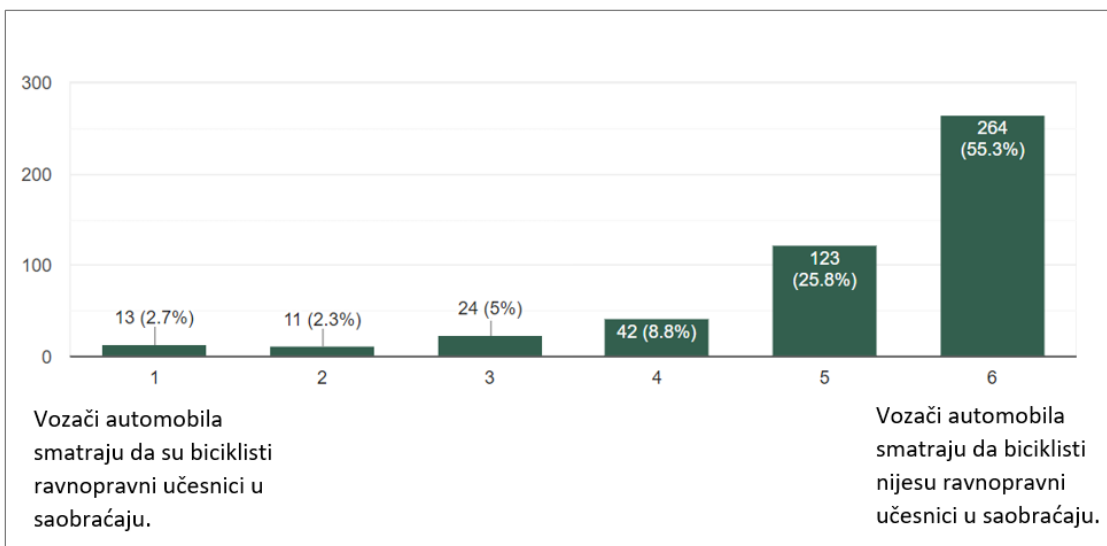
Grafik 11

² Umjesto „Biciklisti i automobili rijetko/često dolaze u situaciju da se sudare“, formulacija je glasila „Biciklisti i vozači automobila rijetko/često smetaju jedni drugima“.

³ Ovaj stav nije bio ispitivan u anketi iz 2019. godine.

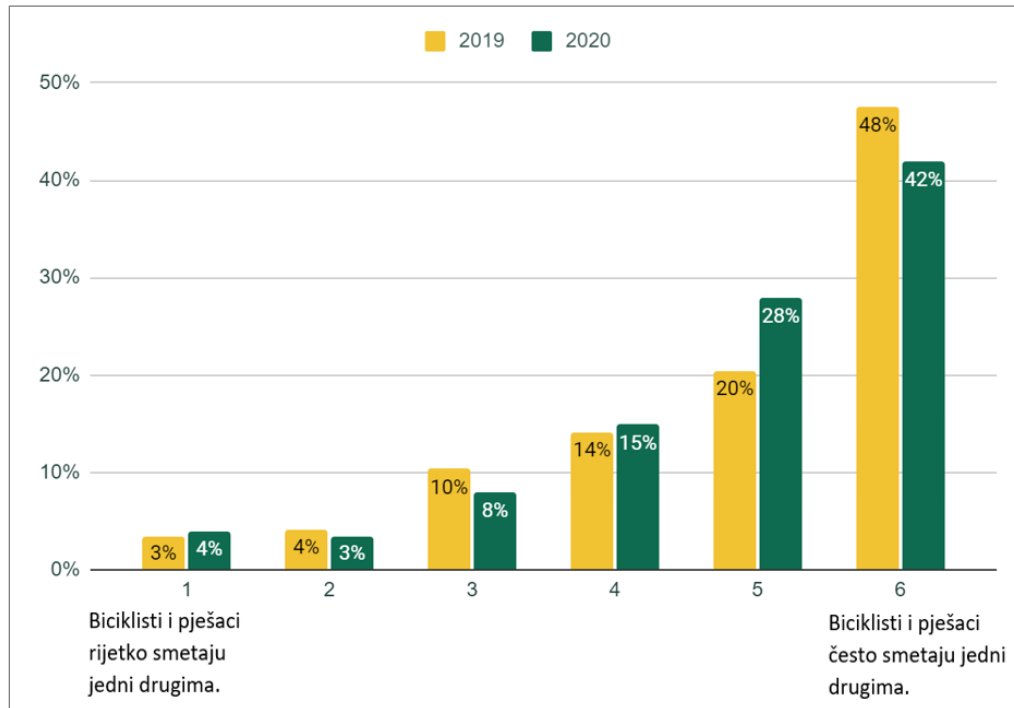


Grafik 12

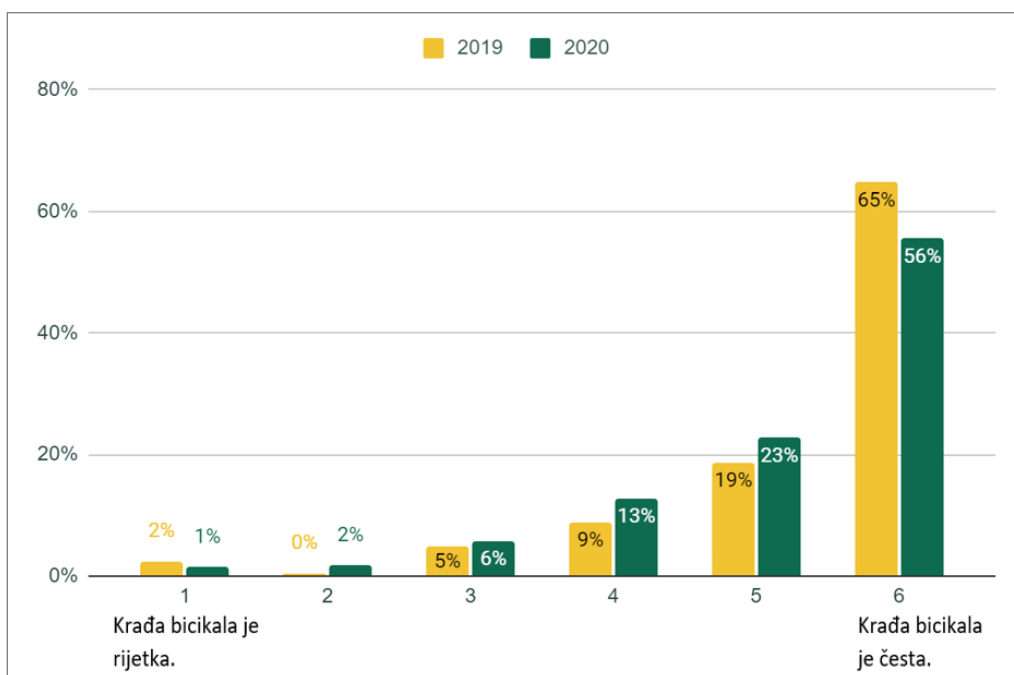


Grafik 12a

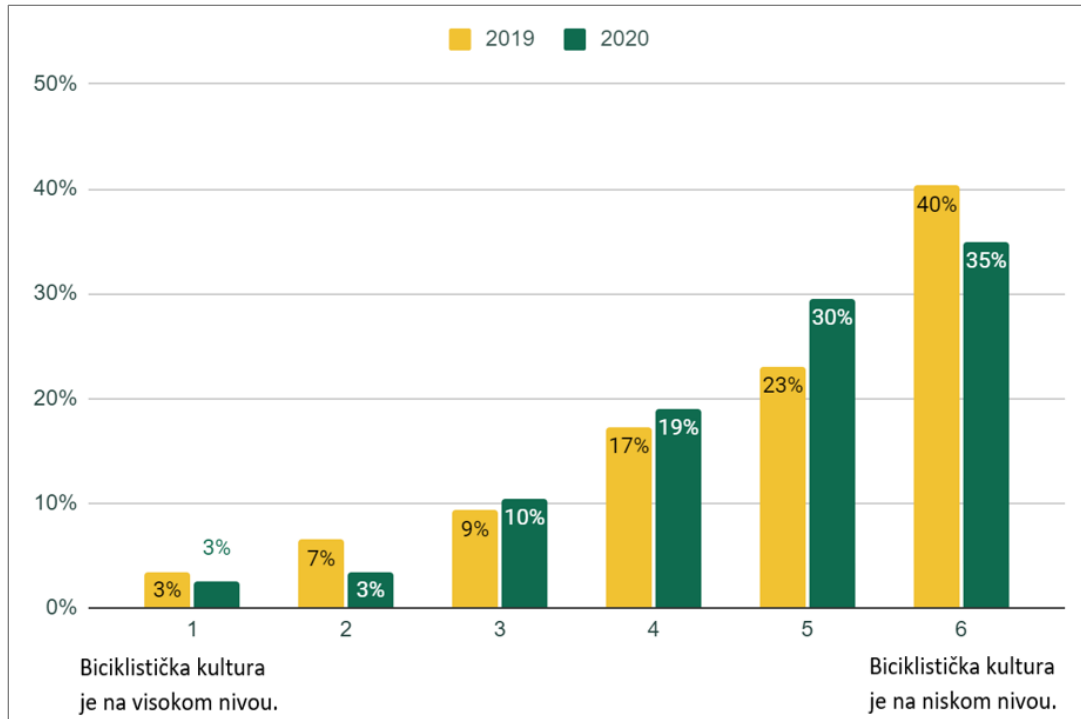
Anketa pokazuje i to da preovlađuje mišljenje da i biciklisti i pješaci često smetaju jedni drugima; u ovom segmentu nema značajnije promjene u odnosu na stavove koje je zabilježilo istraživanje iz 2019. godine (Grafik 13). Isto važi i za stav da su krađe bicikala u Podgorici česte (Grafik 14) i da je biciklistička kultura u gradu na niskom nivou (Grafik 15).



Grafik 13

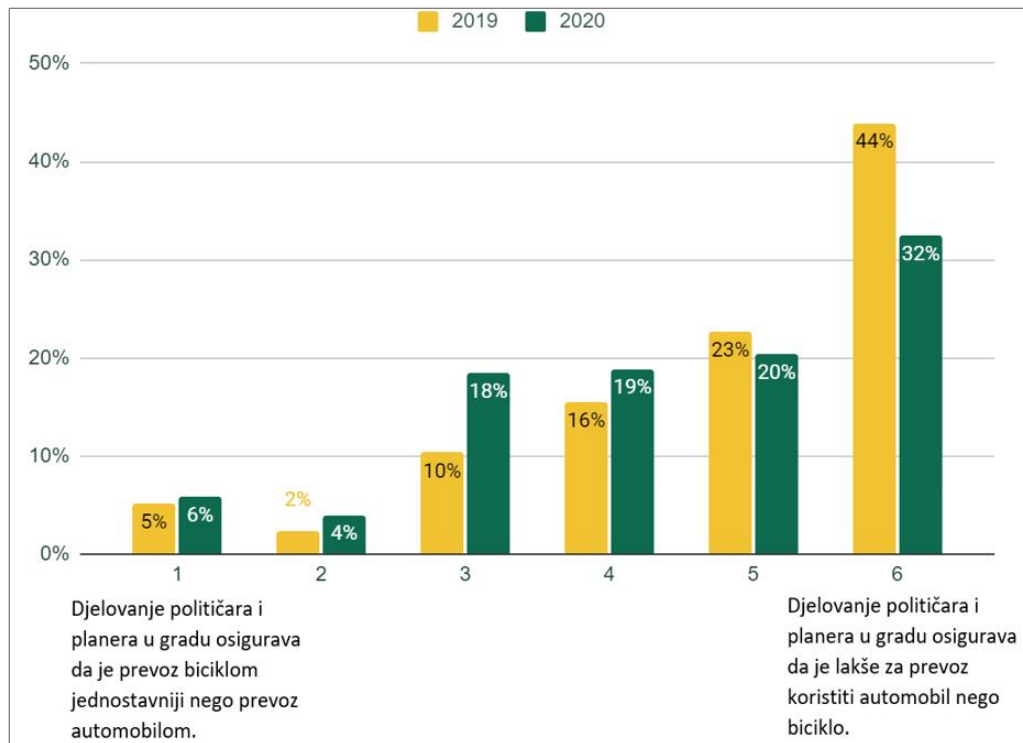


Grafik 14

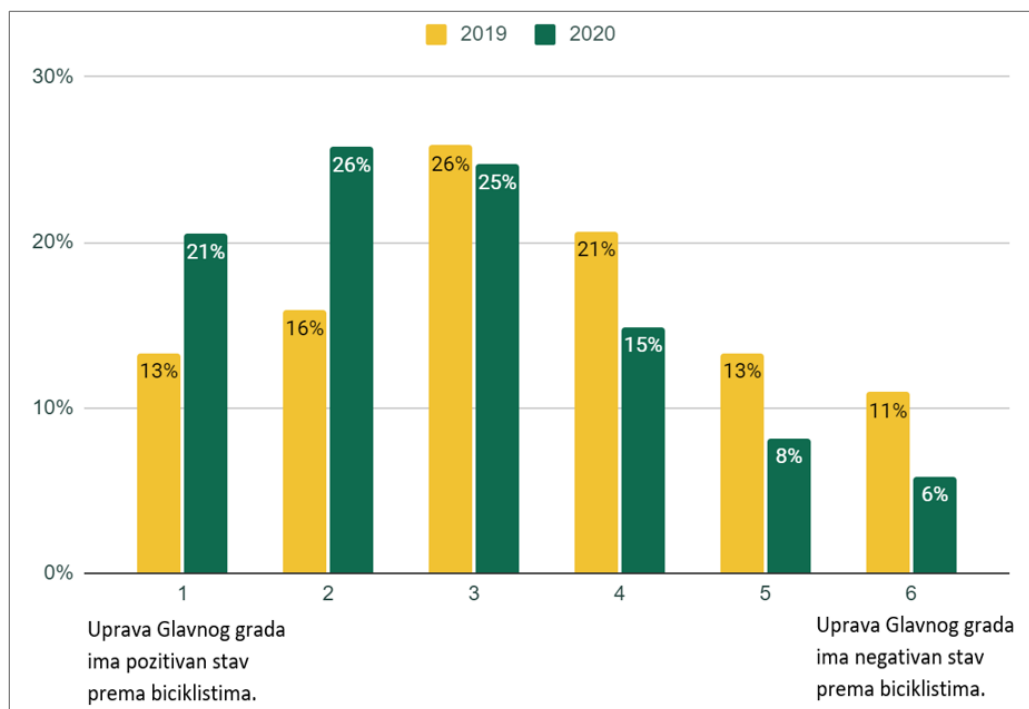


Grafik 15

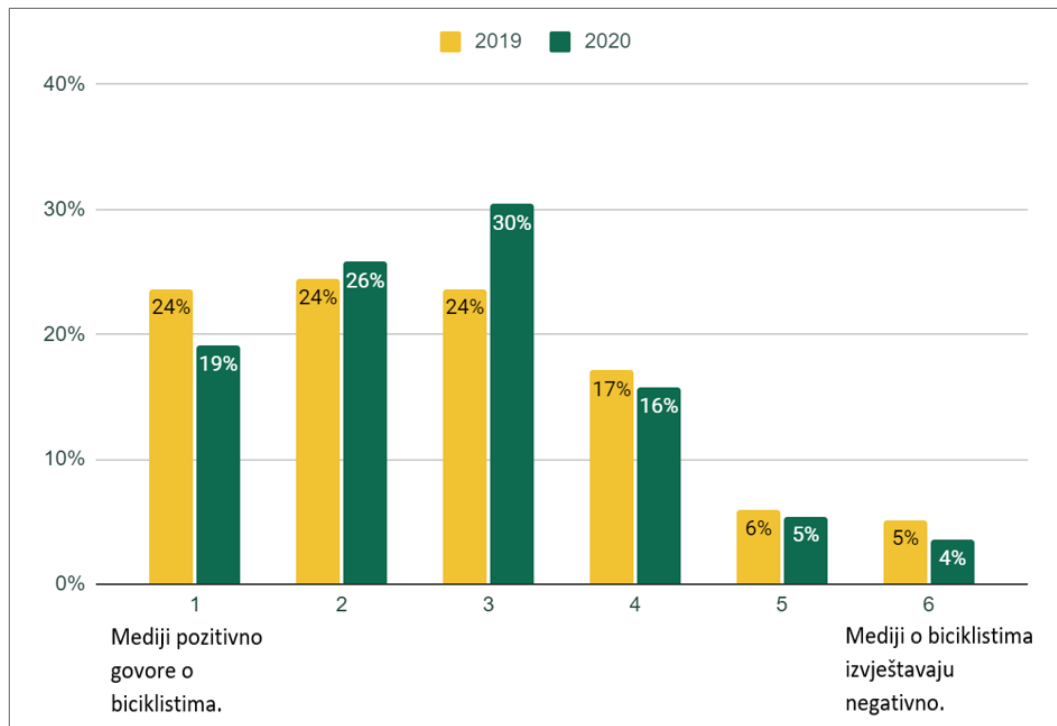
Grafik 16 pokazuje da anketirani smatraju da djelovanje političara i planera u gradu osigurava da je za prevoz lakše koristiti automobil, tj. da svojim odlukama oblikuju saobraćaj na način koji pogoduje korišćenju automobila. Međutim, primjetno je da se ukupan stav po ovom pitanju znatno promijenio u odnosu na 2019. godinu, te da su anketirani češće imali umjereno pozitivan nego krajnje negativan stav. **Ovakav trend upućuje na to da građani primjećuju pokušaje gradske uprave da poboljša uslove za upotrebu bicikla. U prilog ovom tumačenju ide i činjenica da su anketirani stav koji gradska uprava ima prema biciklistima ocijenili znatno pozitivnije nego 2019. godine (Grafik 17),** kao i to da je stav medija prema biciklistima uglavnom ocijenjen kao pozitivan (Grafik 18). Ipak, kako pokazuje Grafik 19, biciklisti i dalje ne nailaze na dovoljno razumijevanja od strane drugih učesnika u saobraćaju; tu gotovo da nema promjene u odnosu na 2019. Takvo stanje je, svakako, očekivano: **da bi razlika u tome kako učesnici u saobraćaju vide, tretiraju i razumiju jedni druge mogla biti registrovana u ovakvom istraživanju, potrebno je da dođe do značajnije promjene u uslovima za korišćenje održivih, nemotorizovanih načina za kretanje u urbanoj sredini, kao i u stepenu u kom su ta sredstva prihvaćena i svakodnevno korišćena od strane građana Podgorice.**



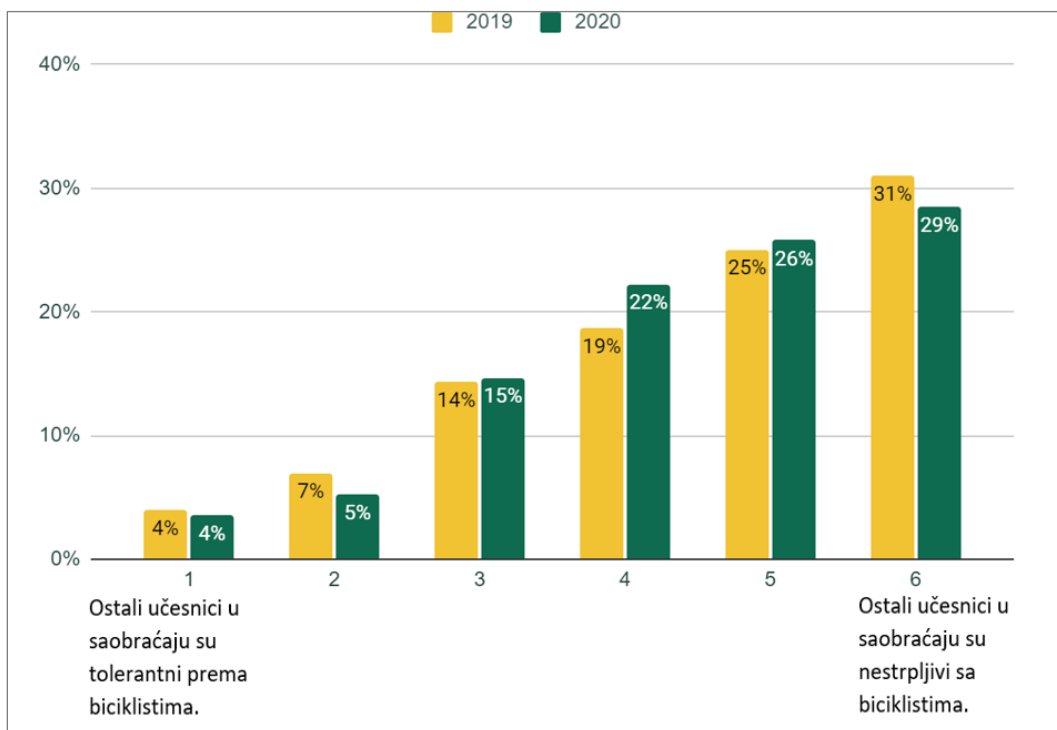
Grafik 16



Grafik 17



Grafik 18



Grafik 19

Na uslove za korišćenje bicikla u Podgorici ove godine je značajno uticala epidemija bolesti COVID-19, koja je dovela do uvođenja niza mjera usled kojih je biciklo postalo optimalno prevozno sredstvo i za one koji ga inače nijesu koristili za ovu svrhu. U periodu obustave autobuskog i taksi prevoza građani su počeli da koriste bicikla više nego inače i broj biciklista i biciklistkinja na ulicama Podgorice primjetno je porastao. Prema rezultatima ankete, 54,7% ispitanika i ispitanica smatra da biciklo za prevoz koristi u istoj mjeri kao i prije epidemije, 31,2% njih smatra da biciklo koristi više nego prije početka epidemije, dok samo 3,4% kaže da biciklo za prevoz koristi manje nego ranije. **Čak 4,6% ispitanih je počelo da koristi biciklo za prevoz nakon početka epidemije.**

Razloge za povećano korišćenje bicikla za vrijeme epidemije 37,1% ispitanih vidi u tome što se biciklo pokazalo kao efikasno, ekonomično i ugodno prevozno sredstvo; 20,8% smatra da je povećano korišćenje bicikla odraz toga što su ljudi su željeli da budu fizički aktivni dok je trajao karantin; 12,2% misli da je razlog to što biciklo pruža veću mogućnost za držanje fizičke distance nego drugi vidovi prevoza, dok podjednak broj anketiranih – 11,3% – vjeruje da je glavni razlog za pojačan intenzitet biciklističkog saobraćaja bilo to što su ljudi vozili bicikla radi zabave i rekreacije i to što su ulice zbog smanjenog intenziteta motornog saobraćaja postale bezbjednije. **Samo 1% ispitanih smatra da je do povećanja intenziteta biciklističkog saobraćaja došlo jer su nadležni promovisali biciklo kao primjereno prevozno sredstvo u vrijeme epidemije.**

Na dostupnost bicikla kao prevoznog sredstva u 2020. godini uticaja je mogao da ima i program finansijske podrške za kupovinu bicikala, koji je sproveo Glavni grad. Na konkursu Glavnog grada Podgorica za subvencioniranu kupovinu bicikla, koji je do sada održan dva puta (po jednom u prošloj i ovoj godini) učestvovalo je gotovo 10% anketiranih, a subvenciju je dobilo 8,4% njih. Gotovo polovina onih koji su dobili subvenciju u potpunosti je zadovoljno procesom prijave, koji smatraju jednostavnim i efikasnim, dok je samo 5% onih koji su dobili subvenciju ocijenilo proces komplikovanim i sporim i izjavilo da su vrlo nezadovoljni. Biciklo koje su kupili uz pomoć subvencije oni sada koriste često – 35,5% svakodnevno, 50% više puta nedjeljno, 10% više puta mjesečno – i to najviše kao prevozno sredstvo (50%) i za rekreaciju (40%). Dok je 45% anketiranih koji su dobili subvenciju imalo biciklo i prije programa Glavnog grada (oni su podršku iskoristili da nabave još jedno biciklo za sebe ili za drugog člana porodice), za preostalih 55% ovo je bila prilika da po prvi put nakon dužeg vremena nabave biciklo i vrata se redovnom korišćenju bicikla. Kao grupa koja od nedavno učestvuje u podgoričkom saobraćaju na biciklu, oni su u anketi kao svoja najbolja biciklistička iskustva naveli efikasnost ovog vida prevoza, lakoću izbjegavanja saobraćajnih gužvi, kao i relaksirajuće rekreativne vožnje u gradu i okolini, u društvu porodice i prijatelja. Loša iskustava koja su opisali novi biciklisti i biciklistkinje odnose se na nedostatak ili nedovoljno dobar kvalitet biciklističke infrastrukture, strah od krađe, nedostatak parkinga, kao i na konflikte sa drugim vidovima saobraćaja i učesnicima u saobraćaju. Sve ovo treba imati u vidu i u nastavku programa subvencija, jer redovno korišćenje bicikla nipošto ne zavisi samo od toga da li neko posjeduje biciklo. **Da bi broj biciklista i biciklistkinja u Podgorici nastavio da se povećava treba raditi na stvaranju uslova za bezbjednu vožnju, prvenstveno kroz dalje unapređivanje infrastrukturnih uslova, kao što su odvojene i bezbjedne biciklističke staze i zatvoreni biciklistički parkinzi.**

Još jedan projekat Glavnog grada Podgorica od značaja za bicikliste je elektronski registar bicikala (dostupan na web adresi <https://mojebiciklo.me/>), koji je pokrenut ranije ove godine i koji bi trebalo da doprinese zaštiti bicikala od krađe. Anketa je pokazala da je 43,6% anketiranih čulo za

elektronski registar ali ga i dalje ne koristi, **49,5% nije upoznato sa ovim servisom** i prvi put je za njega čulo odgovarajući na anketu NVO Biciklo.me, dok **6,9% zna za registar i već je registrovalo svoje biciklo. Iz ovoga možemo zaključiti da je potrebno među biciklističkom populacijom bolje promovisati i samo postojanje elektronskog registra, i način na koji je zamišljeno da ovaj servis funkcioniše.**

Ove godine smo u anketu uvrstili i pitanja o tome za koju svrhu biciklisti i biciklistkinje u Podgorici najčešće koriste biciklo i kakva osjećanja vožnja bicikla kod njih izaziva. Anketirani kažu da biciklo najčešće koriste za rekreativnu vožnju (53%) i za prevoz do posla (21,4%), dok preostalih oko 25% koristi biciklo u obavljanju niza svakodnevnih aktivnosti za koje im je potreban prevoz – za odlazak u trgovinu, izlazak, itd. Dok voze biciklo, anketirani najčešće osjećaju slobodu (23,3%), zadovoljstvo (22,9%) i opuštenost (18,4%) – zatim slijede osjećanja sreće, mira, ispunjenosti i uzbuđenja. **Kao tri glavna razloga zbog kojih voze biciklo anketirani su izdvojili pozitivne efekte koje redovna vožnja ima na zdravlje, to što je vožnja biciklom vrsta razonode, i činjenicu da izborom ovog prevoznog sredstva utiču na bolji kvalitet vazduha i životne sredine.** Ovi podaci mogu biti korisni u kreiranju budućih kampanja usmjerenih ka promociji bicikla kao prevoznog sredstva, kako među onim građanima koji sada biciklo voze samo radi zabave i rekreacije, tako i među novim korisnicima i korisnicama.