

## REZULTATI REDOVNE GODIŠNJE ANKETE „USLOVI ZA VOŽNJU BICIKLOM U PODGORICI“, IZDANJE ZA 2021. GODINU

Ovaj izvještaj predstavlja rezultate ankete o uslovima za vožnju biciklom u Podgorici, koju je tokom avgusta i septembra 2021. godine sprovedla NVO Biciklo.me u sklopu svojih redovnih istraživačkih aktivnosti.

U anketi je učestvovalo 377 ispitanika i ispitanica; 5,1% njih su mlađi od 20 godina, 24,5% su starosti od 20 do 30 godina, 34,9% imaju između 30 i 40 godina, 24,5% između 40 i 50 godina, 9,1% između 50 i 60 godina, dok stariji od 60 godina čine samo 1,9% anketiranih. Muškarci čine više od polovine anketiranih – 61,2%; žene čine preostalih 38,8%. U anketi su učestvovali građani iz svih djelova Podgorice; u nešto većoj mjeri su zastupljeni Zabjelo (12,9%), Stari Aerodrom (9,4%), Blokovi V, VI i IX (8,9%) i Zagorič (8,1%).

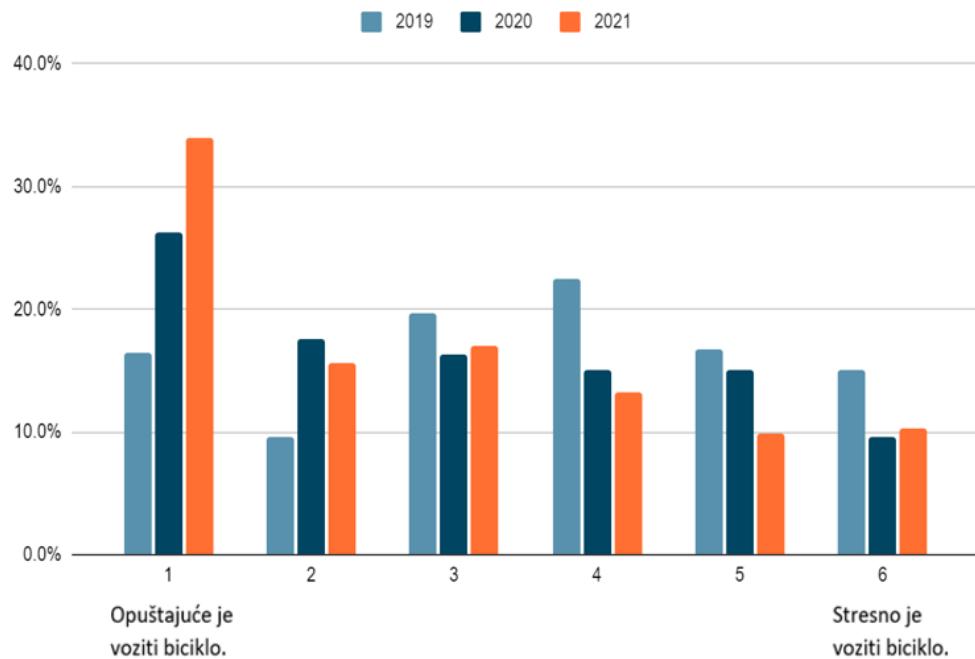
Anketa je distribuirana putem interneta, posredstvom društvenih mreža, kroz kampanju kojom su targetirani građani i građanke koji žive u Podgorici i prate rad NVO Biciklo.me. Fokus ankete bio je, dakle, na ispitivanju stavova koje o uslovima za vožnju biciklom u Podgorici imaju oni koji inače koriste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

Na graficima su prikazana poređenja rezultata ovogodišnje ankete sa rezultatima iz 2019. i 2020. godine, kada smo postavljali ista pitanja i na sličan način definisali ciljnu grupu među kojom je istraživanje distribuirano na isti način.

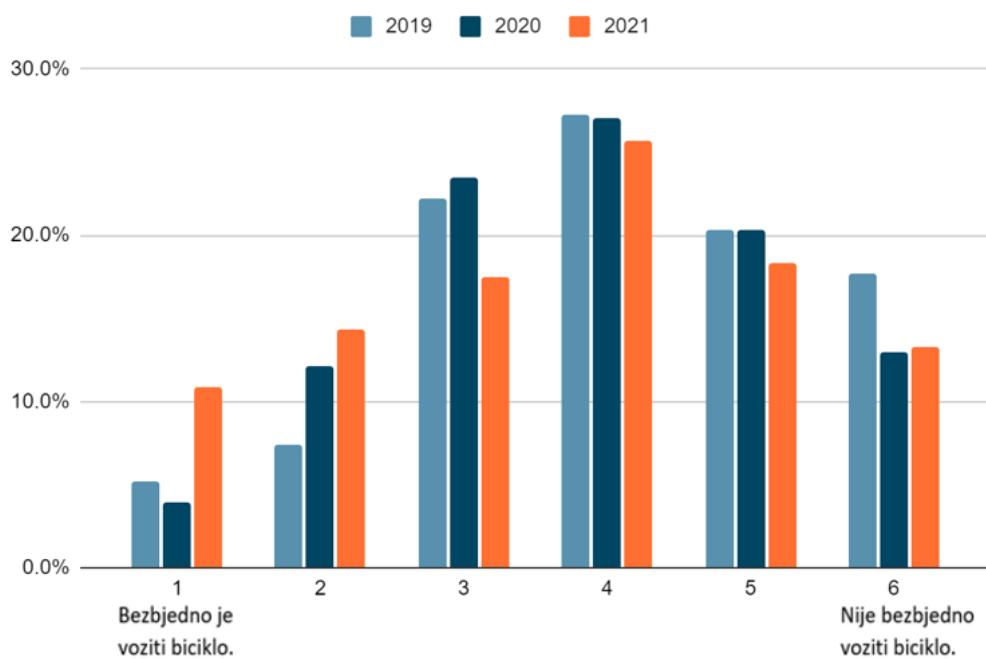
Istraživanje stavova sprovedeno je korišćenjem Likertove skale, na kojoj su anketirani birali u kojoj mjeri se slažu sa ponuđenim odgovorima – opisima uslova za upotrebu bicikla u Podgorici. Kako je ovo treće po redu istraživanje ove vrste koje NVO Biciklo.me sprovodi, podaci prikupljeni ove godine upoređeni su sa podacima iz 2019 i 2020. Slučajni uzorci su za sve tri uzastopne godine definisani na isti način i karakterišu ih slična starosna i polna struktura i geografska raspodjela.<sup>1</sup> **Uporedni pregled podataka za ove tri godine (2019/2020/2021) daje mogućnost praćenja promjena u stavovima građana i otvara prostor za sagledavanje učinka koji su tokom posmatranog perioda imale mjere za poboljšanje 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 posmatranom trogodišnjem periodu donekle promijenio, i da sve više anketiranih naginje ka tome da se radi o opuštajućem načinu kretanja. **Anketa iz 2021. pokazuje da 34% učesnika i učesnica ocjenjuje vožnju biciklom kao sasvim opuštajuću aktivnost, dok je u anketi iz 2020. to uradilo 26% anketiranih, a u anketi iz 2019. godine samo 17%.** Dakle, tokom ovog trogodišnjeg perioda postignuto je značajno povećanje od čitavih 17 procenatnih poena. Kao moguće razloge za poboljšanje koje je 2020. izmjereno u odnosu na 2019. naveli smo 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. Smatramo da su poslednja dva razloga ključni i za poboljšanje na koje upućuju rezultati ovogodišnjeg istraživanja.

<sup>1</sup> Kompletan izvještaj o anketi iz 2019. i poređenju rezultata za 2019. i 2020. godinu dostupan je na sajtu [www.biciklo.me](http://www.biciklo.me).

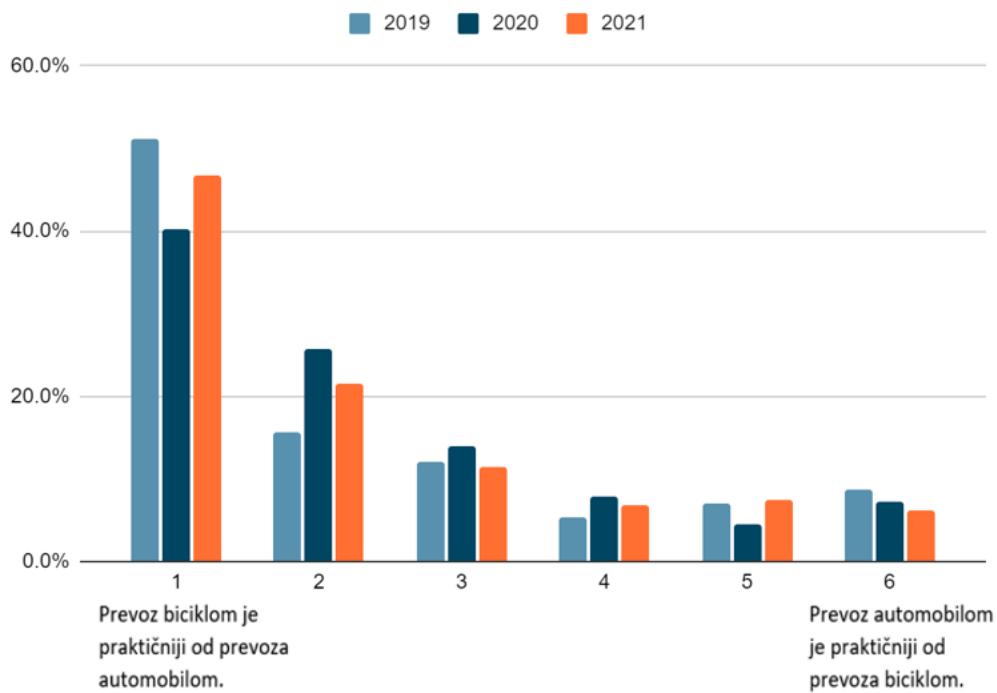


**Grafik 1**



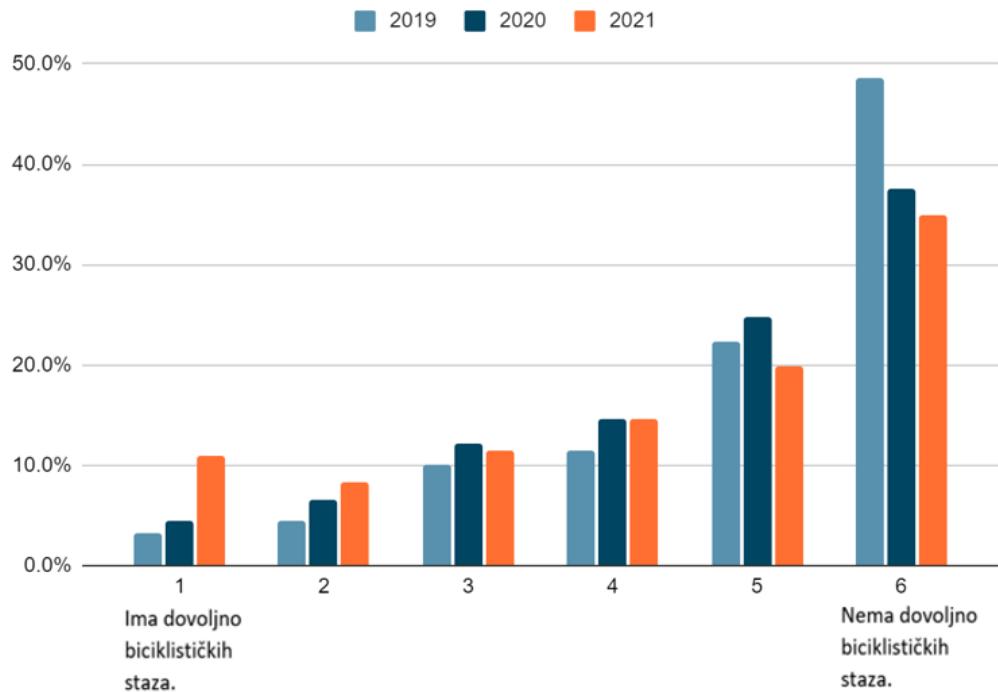
**Grafik 2**

Kada je riječ o percepciji bezbjednosti upotrebe bicikla u Podgorici, Grafik 2 pokazuje značajan rast u broju onih koji smatraju da je bezbjedno voziti biciklo: dok je taj stav 2019. godine podržavalo 5,2% a 2020. godine samo 4%, u ovogodišnjoj anketi sa tim se složilo 10,9% ispitanih. Ipak, većina anketiranih – oni koji su odabrali ocjene 4, 5 i 6, a njih je skoro 60% – i dalje smatra da je upotreba bicikla opasna. No, mada je tako, Grafik 3 pokazuje da velika većina ispitanih smatra da je u Podgorici prevoz biciklom praktičniji od prevoza automobilom; ovaj stav se među anketiranim potvrđuje iz godine u godinu.

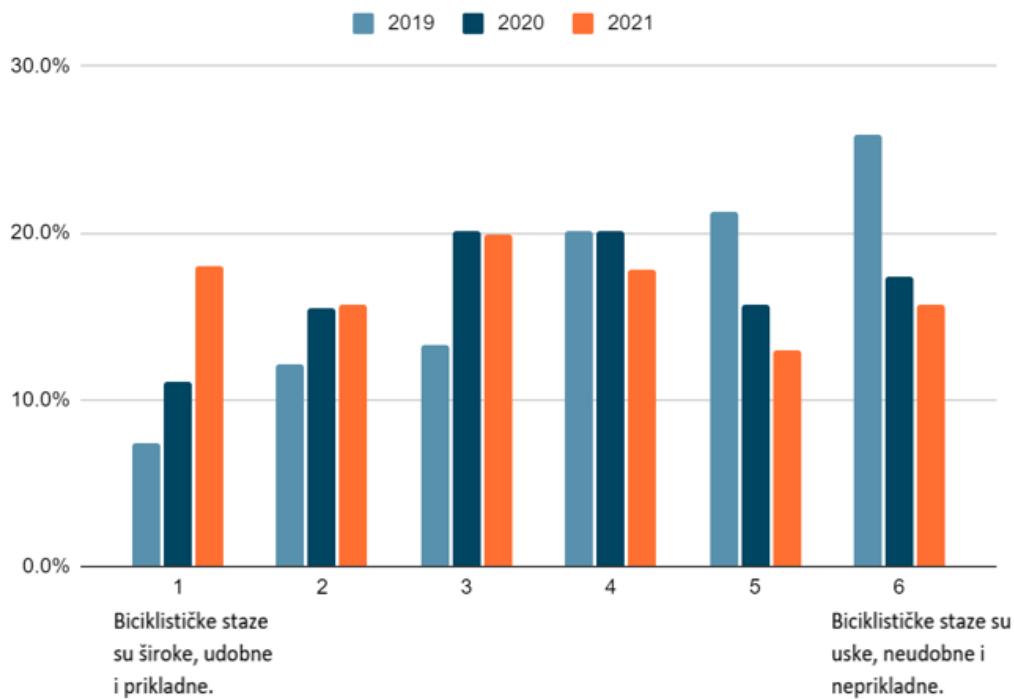


**Grafik 3**

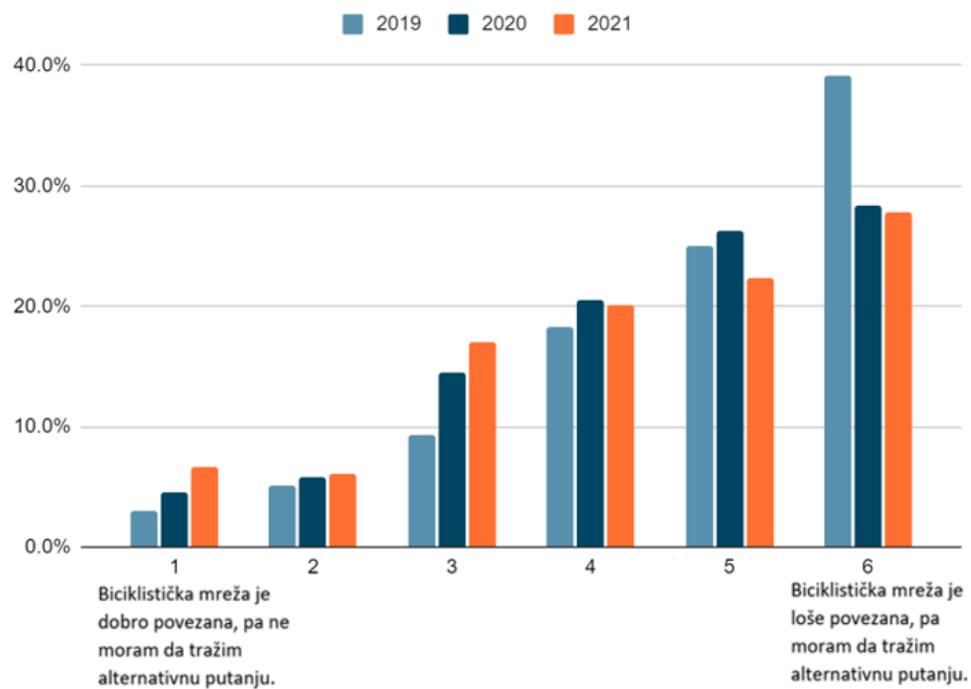
Ankete, takođe, iz godinu u godinu potvrđuju da većina biciklista i biciklistkinja smatra da u Podgorici nema dovoljno biciklističkih staza (Grafik 4). Međutim, intenzitet nezadovoljstva zbog nedostatne infrastrukture ima trend opadanja: krajnje negativan stav (kojem je pridružena ocjena 6 na ponuđenoj skali) 2019. godine je odabralo 49% ispitanika i ispitanica, 2020. godine je to uradilo 38% njih, a 2021. godine 35%. Zadovoljstvo kvalitetom postojećih staza raste (Grafik 5), a nabolje se mijenja i stav o načinu na koji je biciklistička mreža u Podgorici povezana (Grafik 6), mada jasno vidimo da većina ispitanika i ispitanica i dalje nije zadovoljna povezanošću mreže biciklističkih staza u Podgorici. Anketa pokazuje da korisnici bicikla i dalje nailaze na previše prepreka na biciklističkim stazama (Grafik 7), mada je, opet, krajnje negativan stav i prošle i ove godine značajno manje izražen nego 2019 (ukupan pad od 15 procenatnih poena). **Zaključak je da anketirani uočavaju pomak na bolje kada su prostori za kretanje biciklista u pitanju, ali i da se napor na izgradnji biciklističke infrastrukture moraju nastaviti - ima još mnogo prostora za poboljšanje postojeće situacije.**



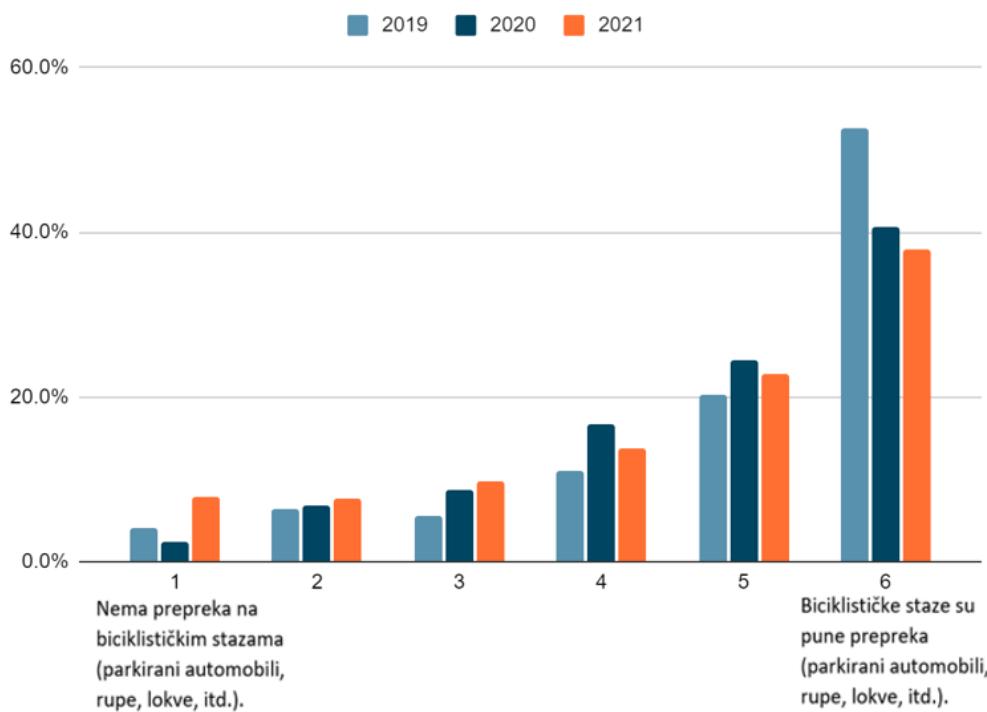
**Grafik 4**



**Grafik 5**

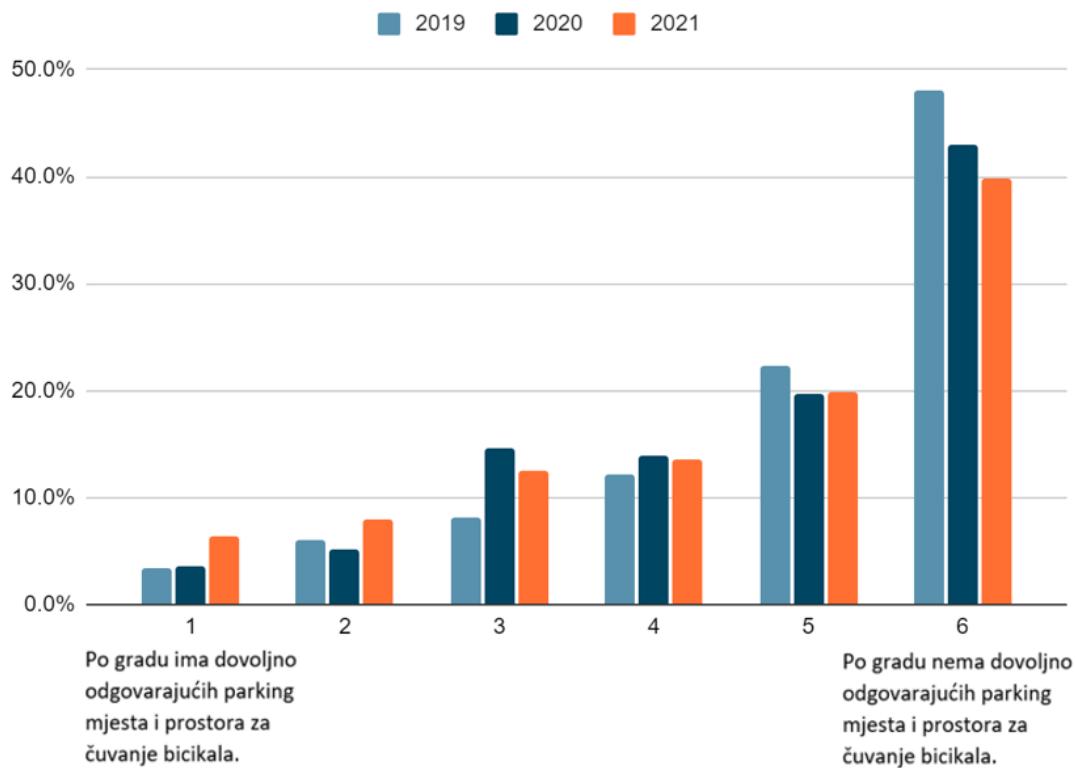


**Grafik 6**

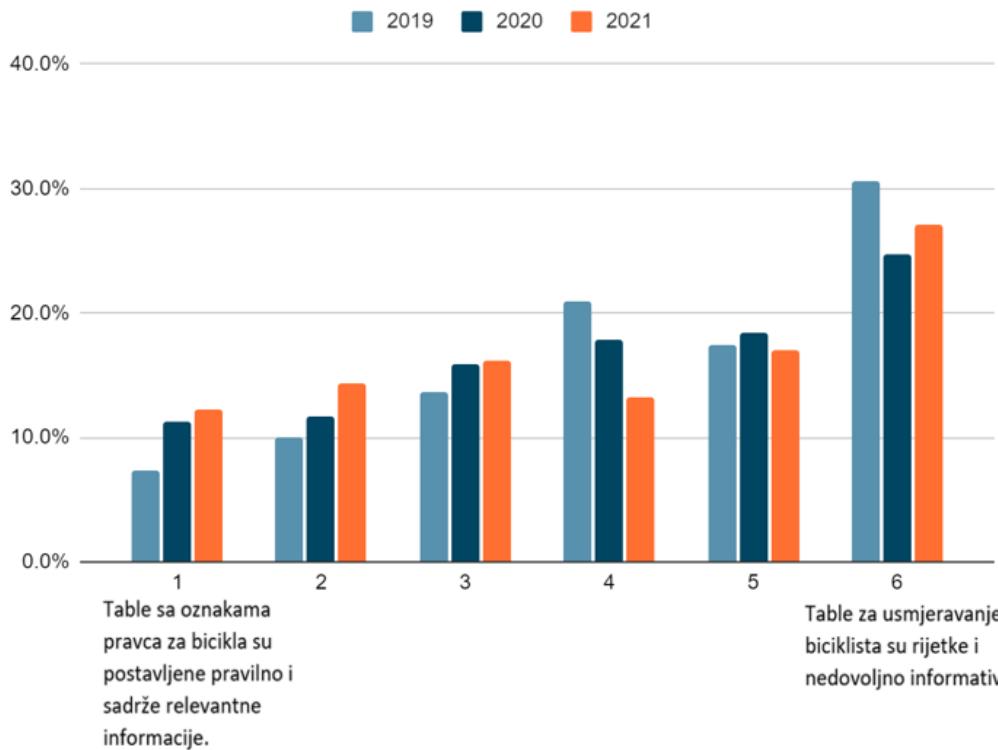


**Grafik 7**

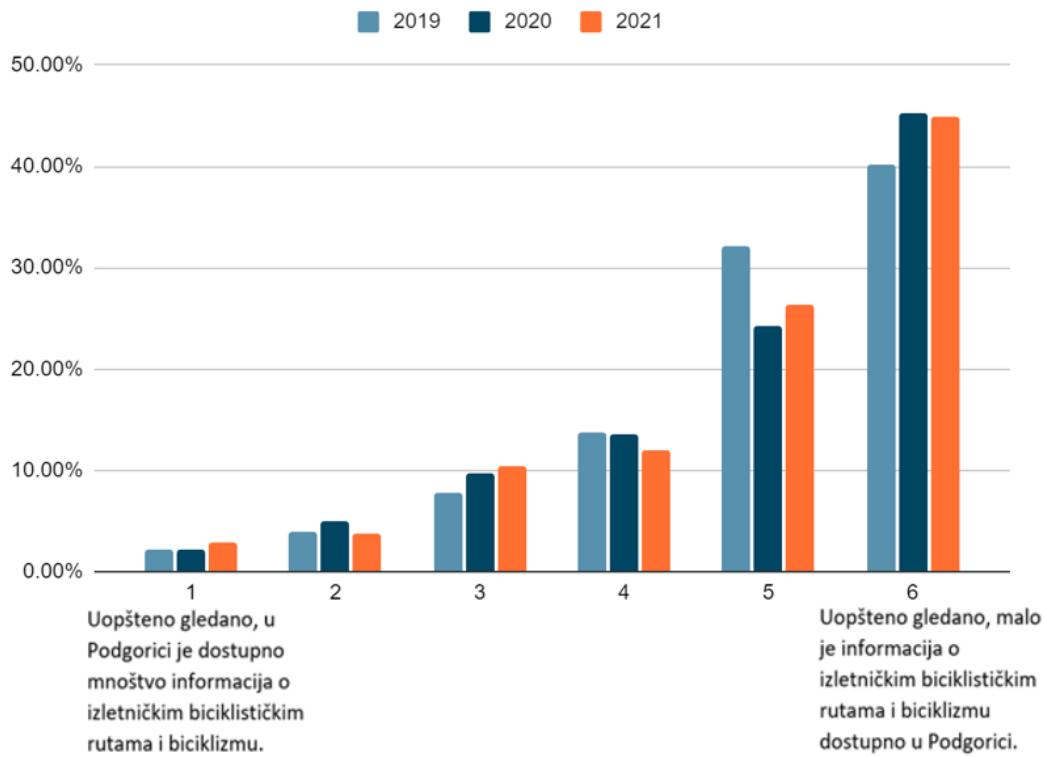
Anketa pokazuje da je i dalje izraženo nezadovoljstvo nedostatkom odgovarajućih parking mesta i prostora za čuvanje bicikala, mada krajnje negativan stav postaje manje zastupljen (razlika od 8 procenatnih poena između 2019. i 2021. godine, Grafik 8). Anketirani ostaju nezadovoljni i signalizacijom za bicikliste: na Grafiku 9 vidimo da većina u izvjesnoj mjeri podržava stav da su table za usmjerenje biciklista rijetke i nedovoljno informativne. Grafik 10 pokazuje da anketirani smatraju da u Podgorici nije dostupno dovoljno informacija o bicikлизmu i izletničkim biciklističkim rutama. **U odnosu na stavove izražene u anketi iz 2019. godine, promjene vezane za ovaj segment istraživanja nijesu naročito značajne, što znači da im tek treba posvetiti značajniju pažnju.**



**Grafik 8**

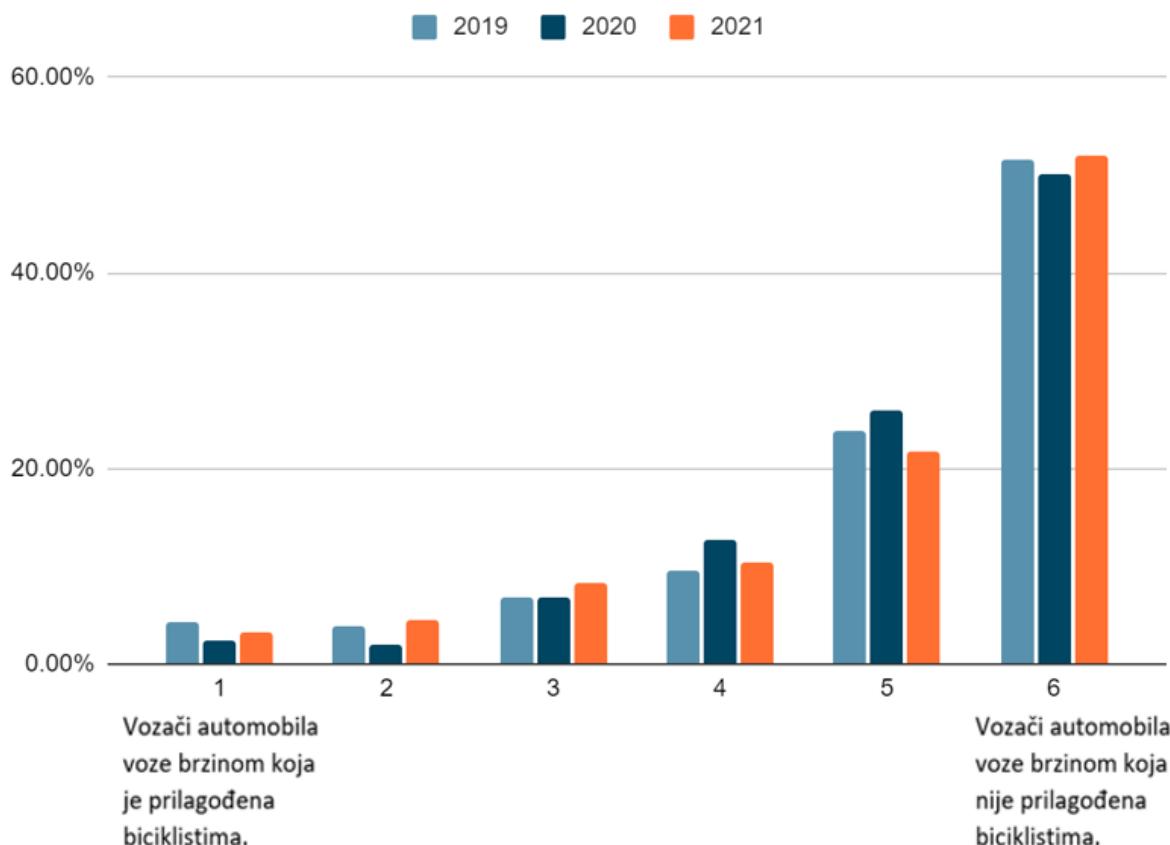


**Grafik 9**



**Grafik 10**

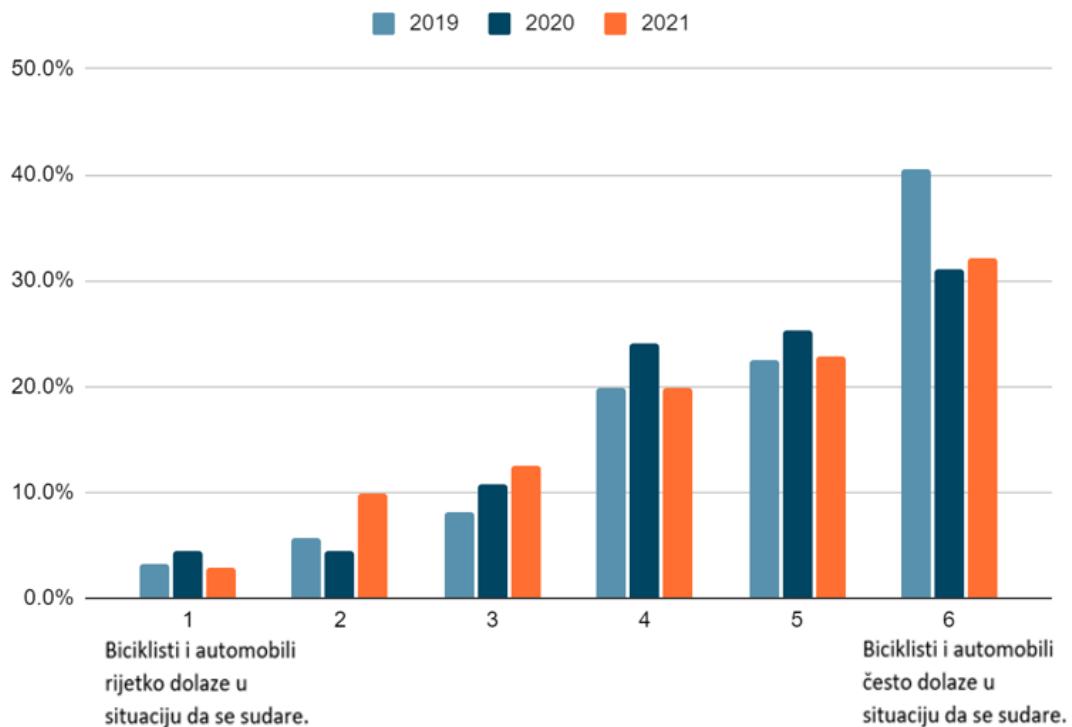
Kada je u pitanju odnos sa drugim učesnicima u saobraćaju, većina ispitanika i ispitanica smatra da vozači automobila voze brzinom koja nije prilagođena biciklistima; u ovom segmentu stavovi su praktično nepromijenjeni u odnosu na 2019. godinu (Grafik 11). Takođe, većina anketiranih misli da biciklisti 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 2019. godinu (razlika od 10 procenatnih poena, Grafik 12); međutim, moguće je da je toj razlici doprinijelo i to što je ovaj stav u anketi iz 2019. bio drugačije formulisan.<sup>2</sup> U anketi iz 2021., gdje je formulacija bila ista kao 2020., udio onih koji su odabrali najgoru ocjenu (6 na Likertovoj skali) bio je gotovo isti kao lani. 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, kao i da je raspodjela stavova po ovom pitanju 2020. i 2021. godine bila gotovo identična.<sup>3</sup>



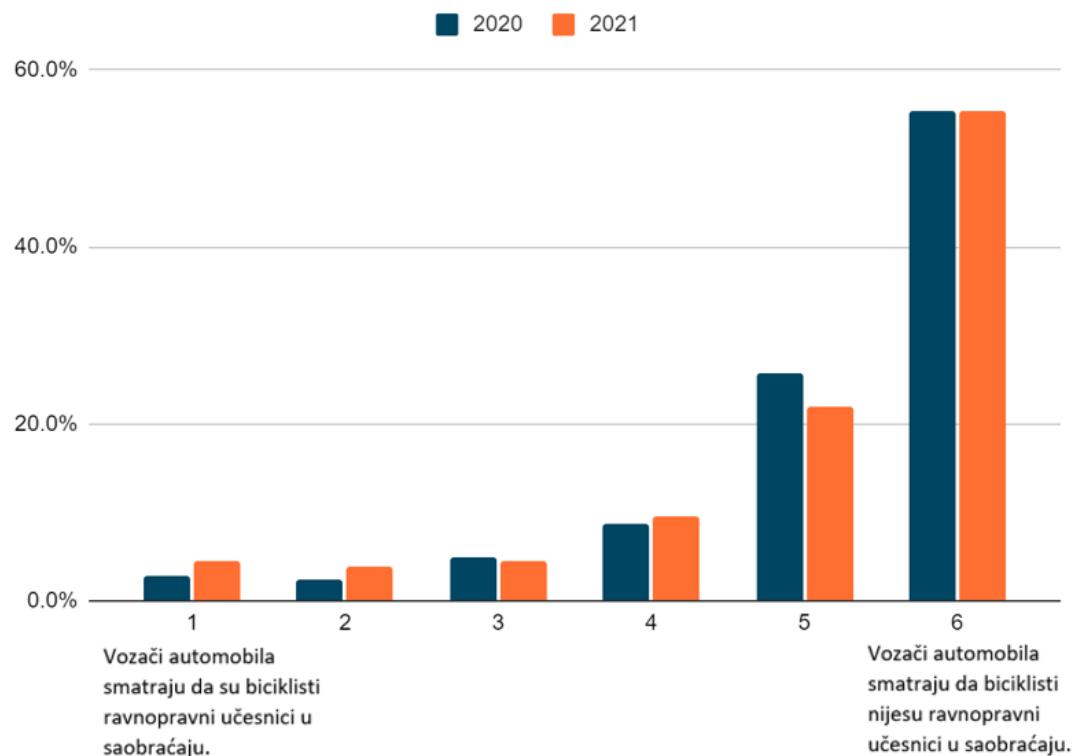
**Grafik 11**

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

<sup>3</sup> Ovaj stav nije bio ispitivan u anketi iz 2019. godine.

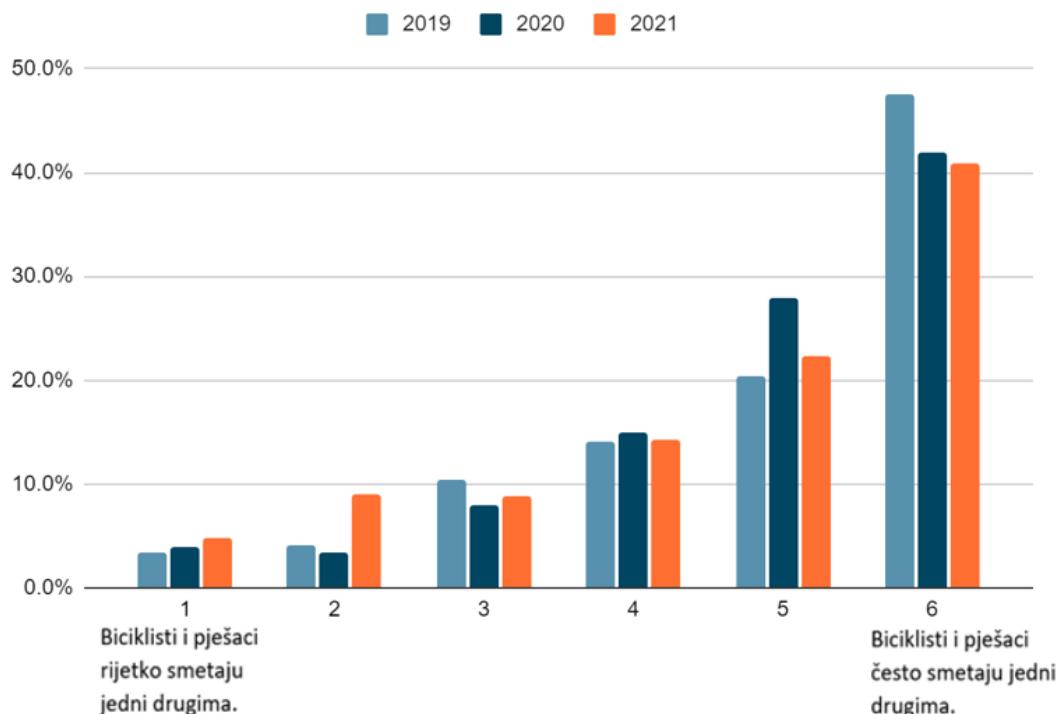


**Grafik 12**

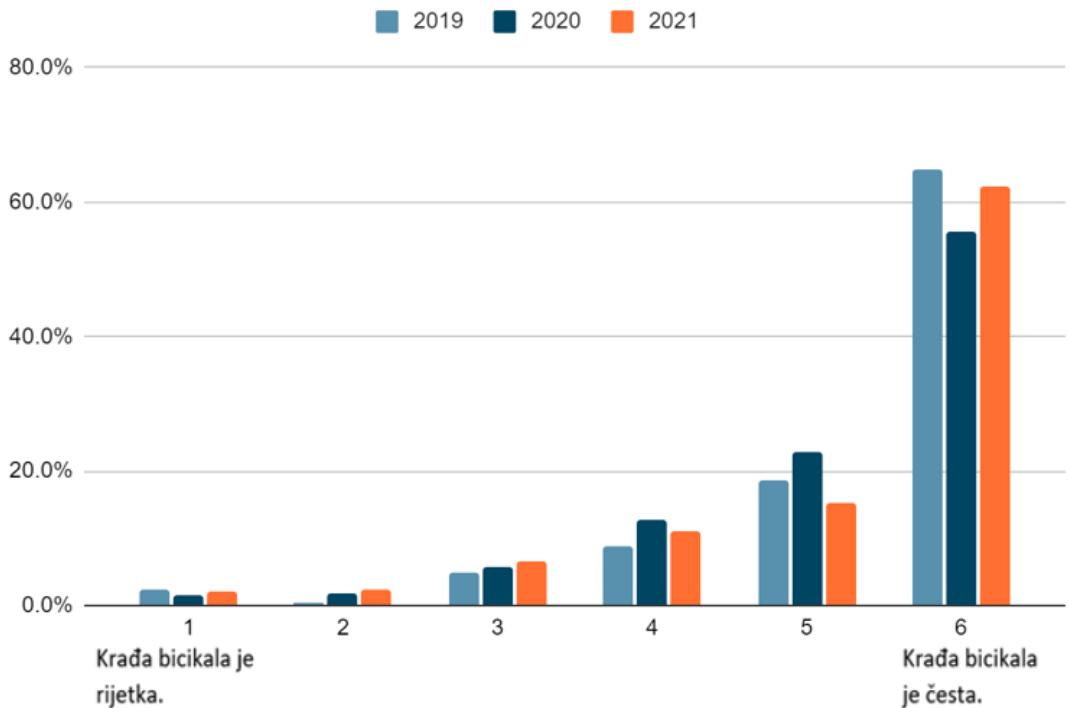


**Grafik 12a**

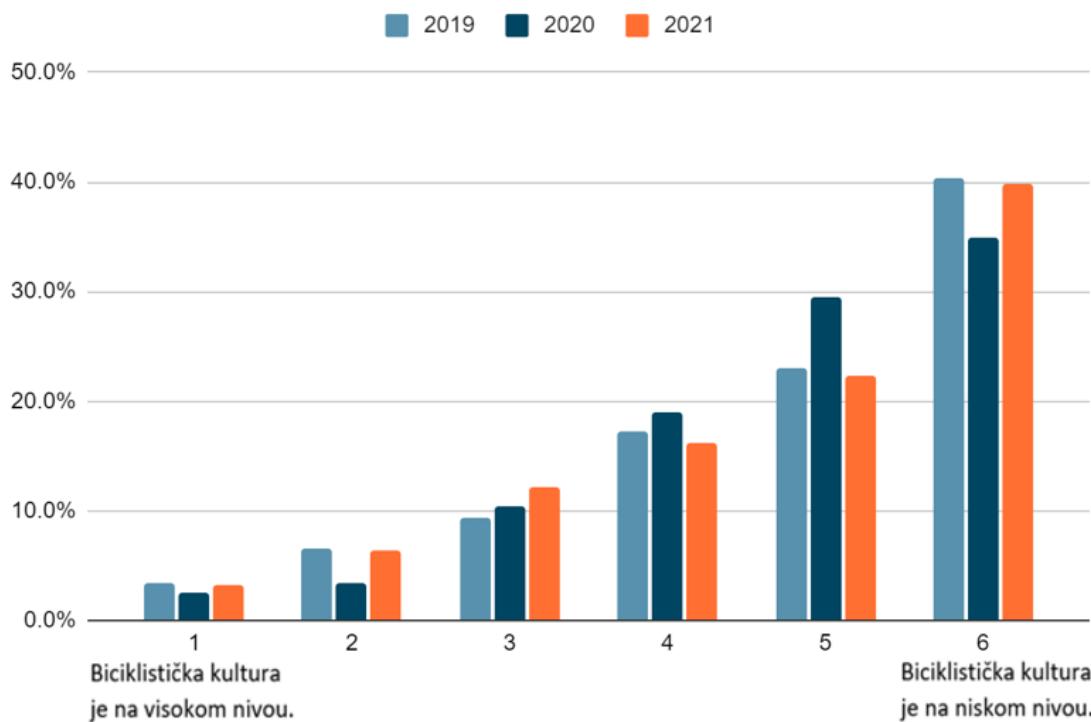
Anketa pokazuje i to da preovlađuje mišljenje da i biciklisti i pješaci često smetaju jedni drugima; u ovom segmentu nema značajnije promjene u odnosu na stavove koje je zabilježilo istraživanje iz 2019. godine (Grafik 13). Isto važi i za stav da su krađe bicikala u Podgorici česte (Grafik 14) i da je biciklistička kultura u gradu na niskom nivou (Grafik 15). **Primjećujemo da su rezultati ankete iz 2020. pokazali da su krajnje negativni stavovi u ovom segmentu ankete bili donekle ublaženi u odnosu na stanje zabilježeno 2019. godine (pad od gotovo 10 procentnih poena), ali i da ovogodišnje istraživanje pokazuje da su krajnje negativni stavovi opet u porastu, naročito kada je u pitanju percepcija opasnosti od krađe bicikala i nivo razvoja biciklističke kulture.** Naši uvidi, stečeni istraživačkim i praktičnim radom u oblasti održive mobilnosti, upućuju na to da tokom poslednje tri godine nije došlo do značajnijih pomaka na ovim poljima, ali da jeste došlo do povećanja broja onih koji koriste biciklo u Podgorici i koji su samim tim postali svjesniji biciklističkih problema i potreba.



**Grafik 13**

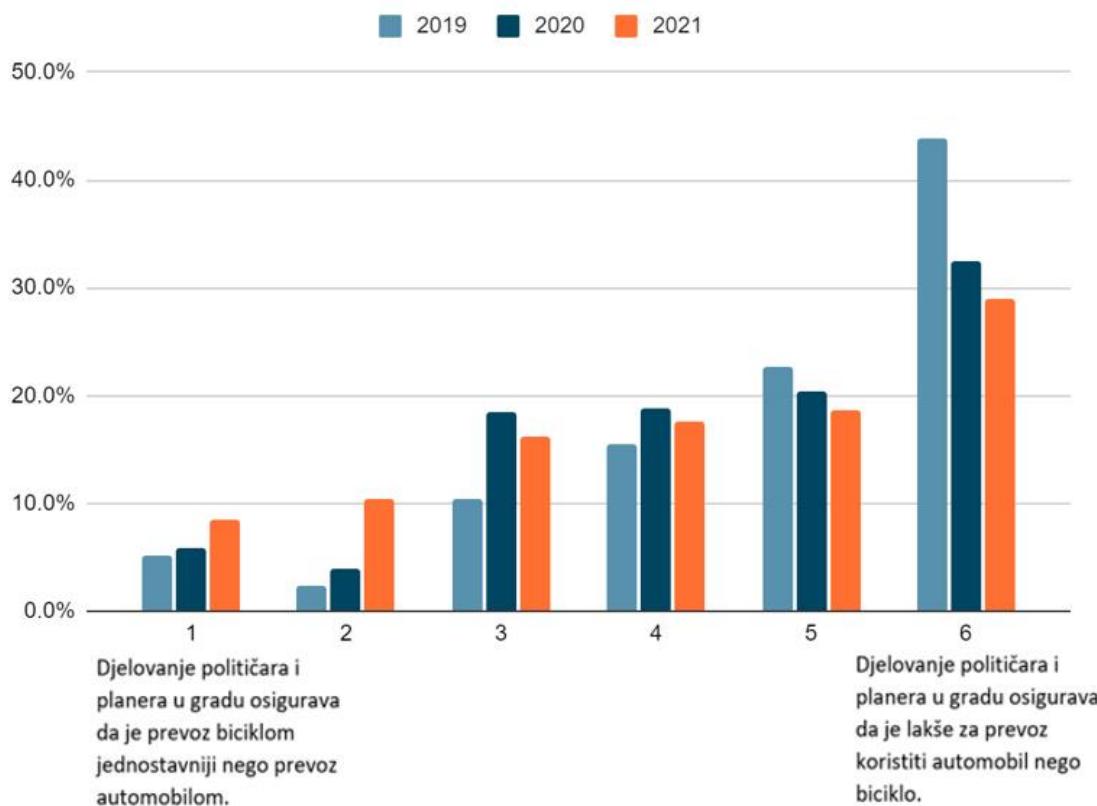


*Grafik 14*

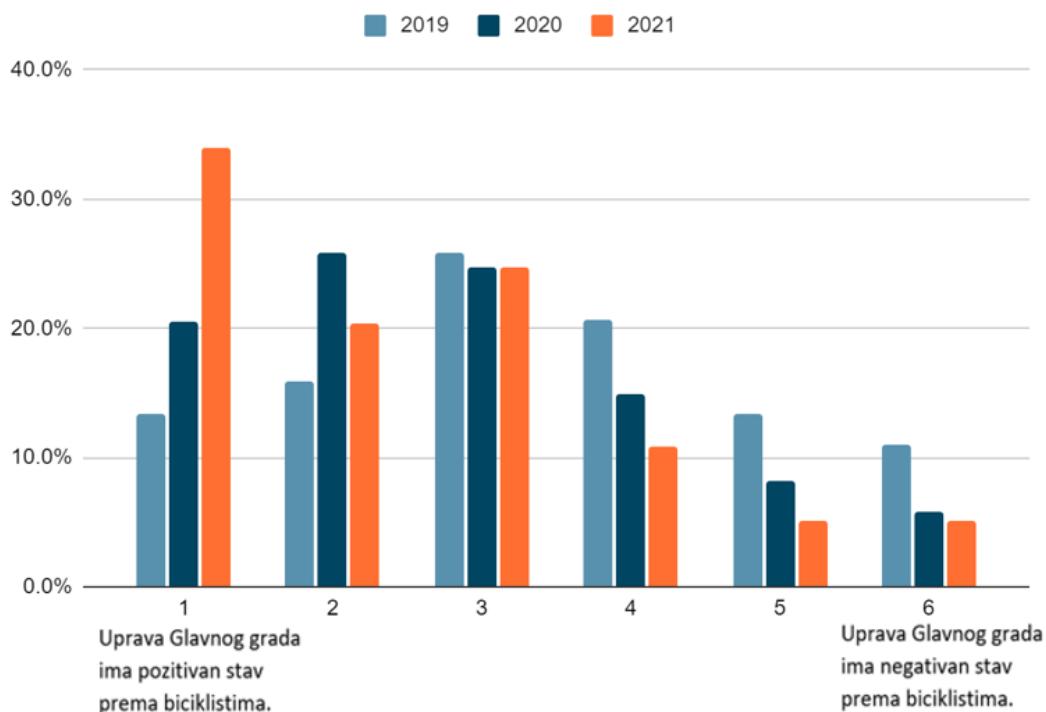


*Grafik 15*

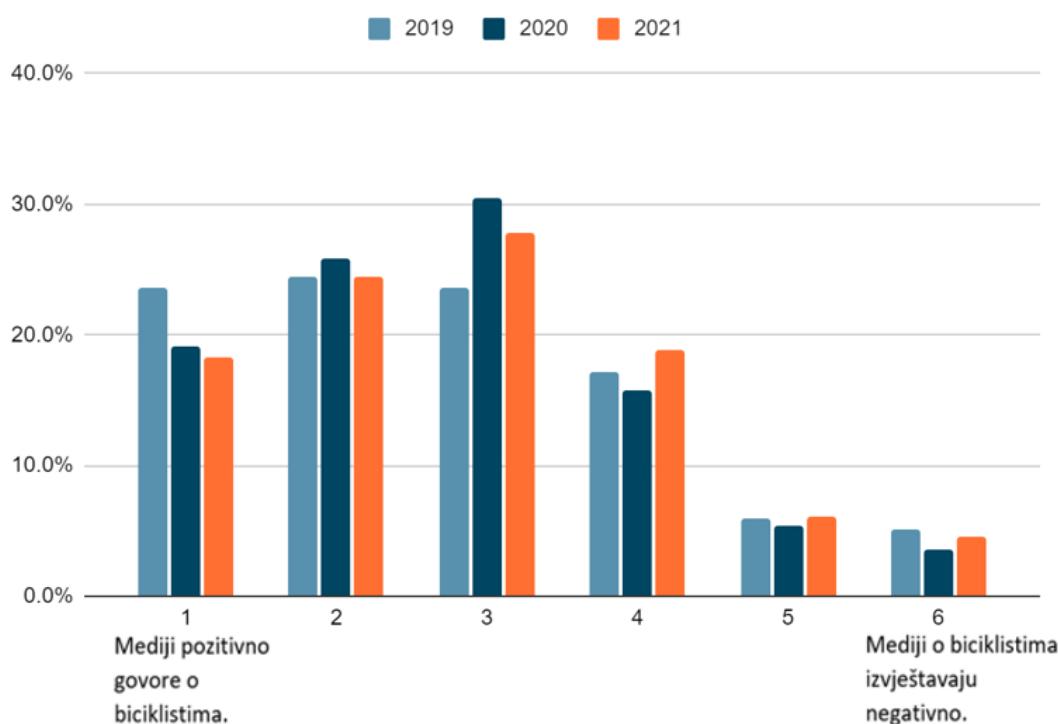
Grafik 16 pokazuje da anketirani smatraju da djelovanje političara i planera u gradu osigurava da je za prevoz lakše koristiti automobil, tj. da svojim odlukama oblikuju saobraćaj na način koji pogoduje korišćenju automobila. Međutim, primjetno je da se ukupan stav po ovom pitanju znatno promijenio u 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 2020. ocijenili znatno pozitivnije nego 2019., a ove godine znatno pozitivnije nego lani (Grafik 17, ukupna razlika od čak 20 procenatnih poena), 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 ovakovom istraživanju, potrebno je da dođe do značajnije promjene u uslovima za korišenje 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.**



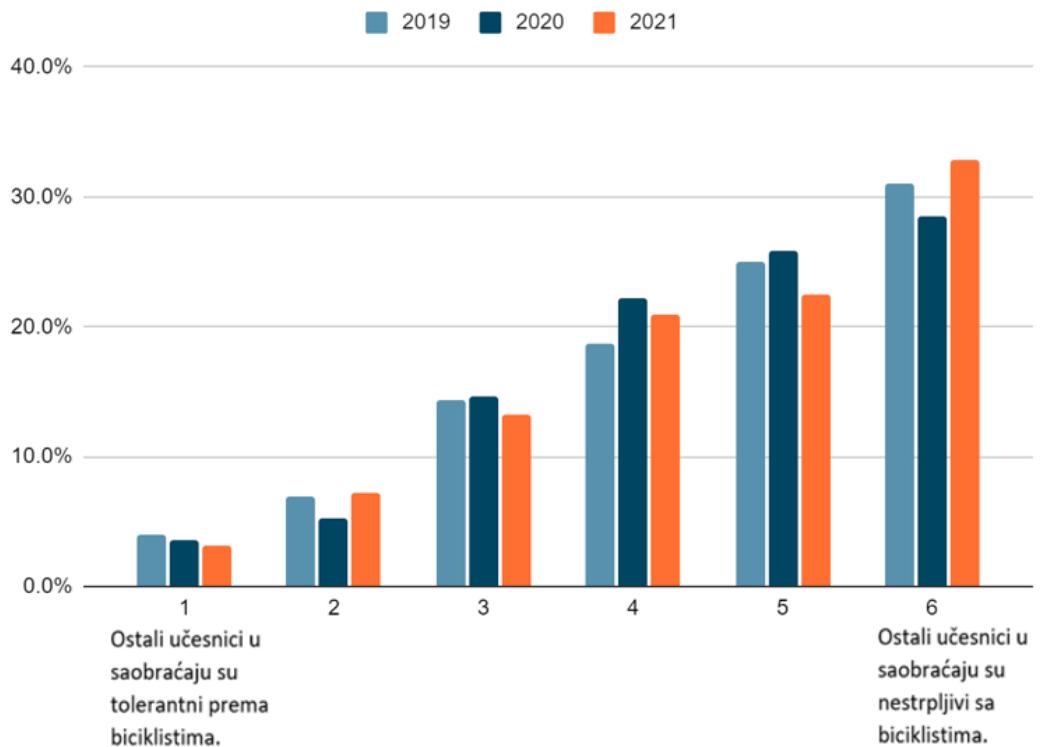
*Grafik 16*



**Grafik 17**



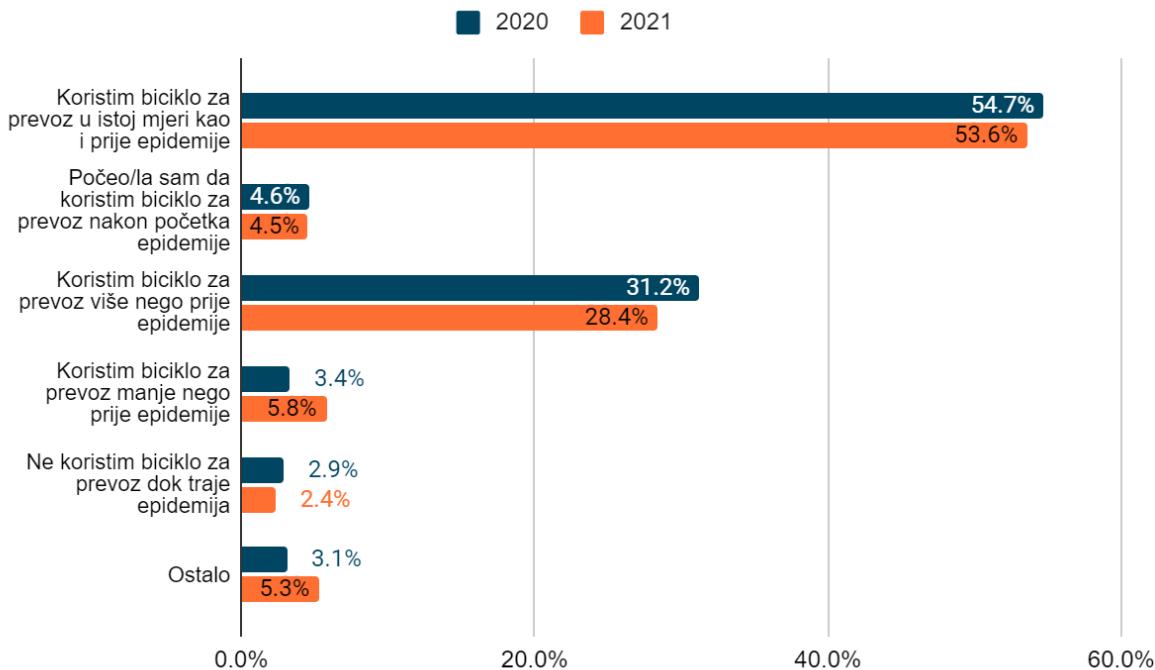
**Grafik 18**



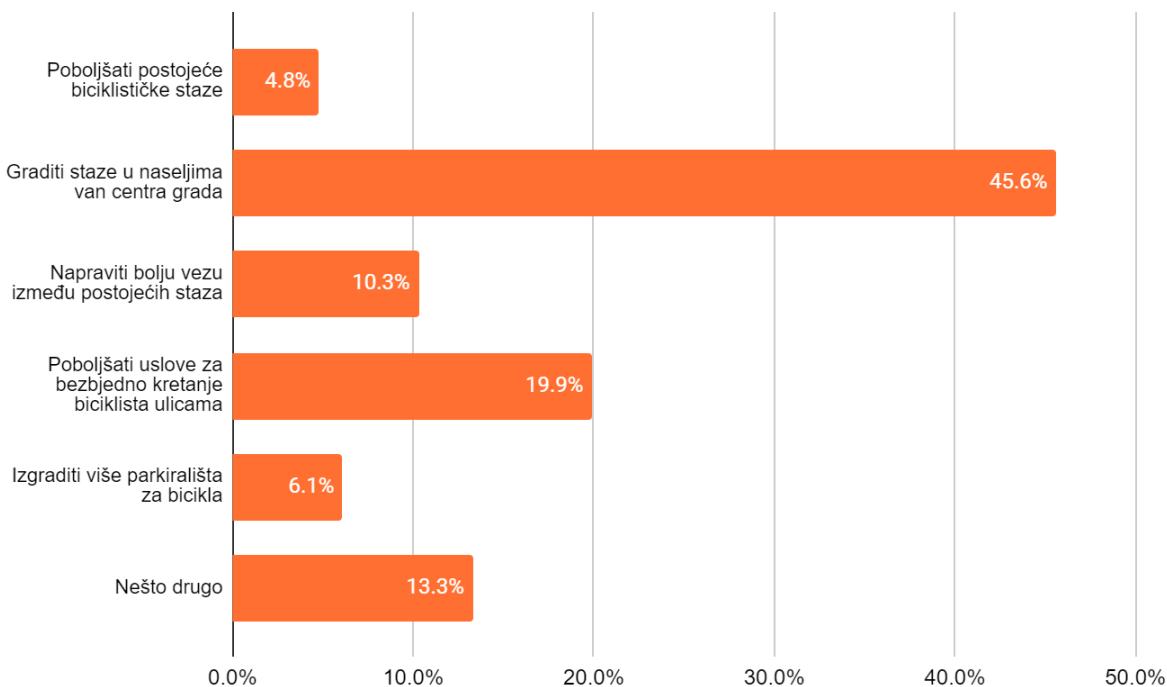
*Grafik 19*

### Upotreba bicikla u uslovima pandemije bolesti COVID-19

Na uslove za korišćenje bicikla u Podgorici značajno je uticala pandemija bolesti COVID-19, što je potvrdila i naša anketa iz 2020. godine. Podsjećamo da su prošle godine, u periodu obustave autobuskog i taksi prevoza, građani počeli da koriste bicikla više nego inače i broj biciklista i biciklistkinja na ulicama Podgorice primjetno je porastao. Prema rezultatima prošlogodišnje ankete, čak 4,6% ispitanih je počelo da koristi biciklo kao prevozno sredstvo nakon početka epidemije. Ovogodišnje ispitivanje pokazuje da se ovo povećanje zadržalo i u 2021. godini: kako prikazuje Grafik 20, ovogodišnji odgovori na pitanje „Kako na Vaše biciklističke navike utiče epidemija bolesti COVID-19?“ se gotovo u potpunosti podudaraju sa prošlogodišnjim. **Prema rezultatima najnovije ankete, 28,4% ispitanih smatra da biciklo kao prevozno sredstvo koristi više nego prije početka epidemije, što je značajno povećanje koje bi trebalo uzeti u obzir pri kreiranju budućih saobraćajnih politika.**



**Grafik 20:** Kako na Vaše biciklističke navike utiče epidemija bolesti COVID-19?

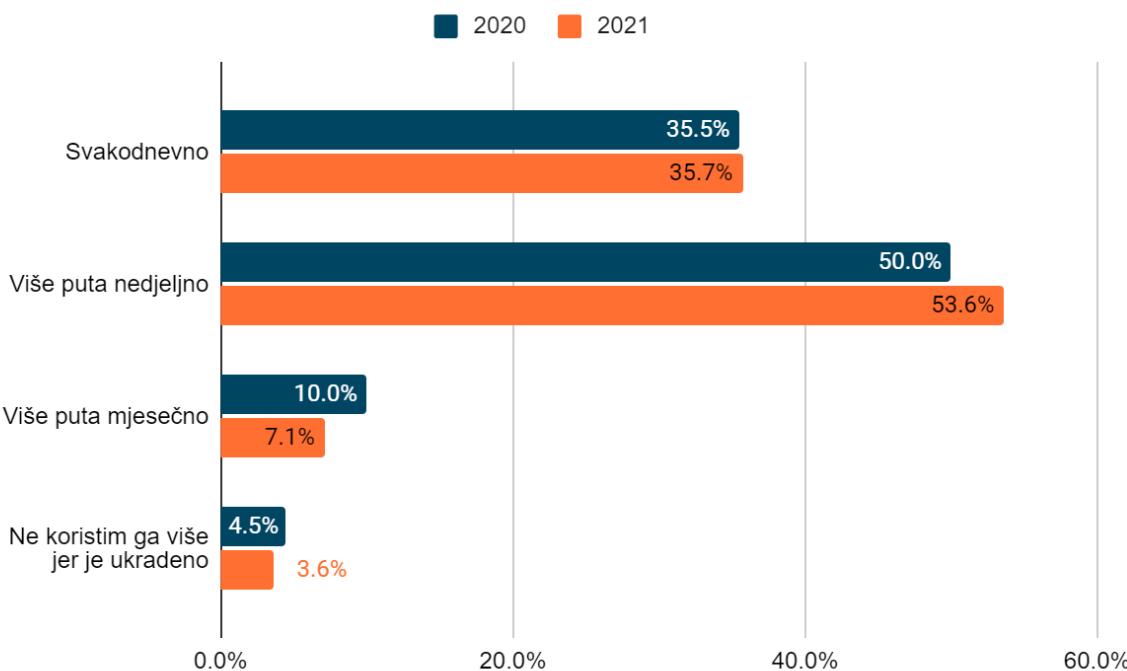


**Grafik 21:** Šta mislite da bi bilo potrebno uraditi da se nastavi rast upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva?

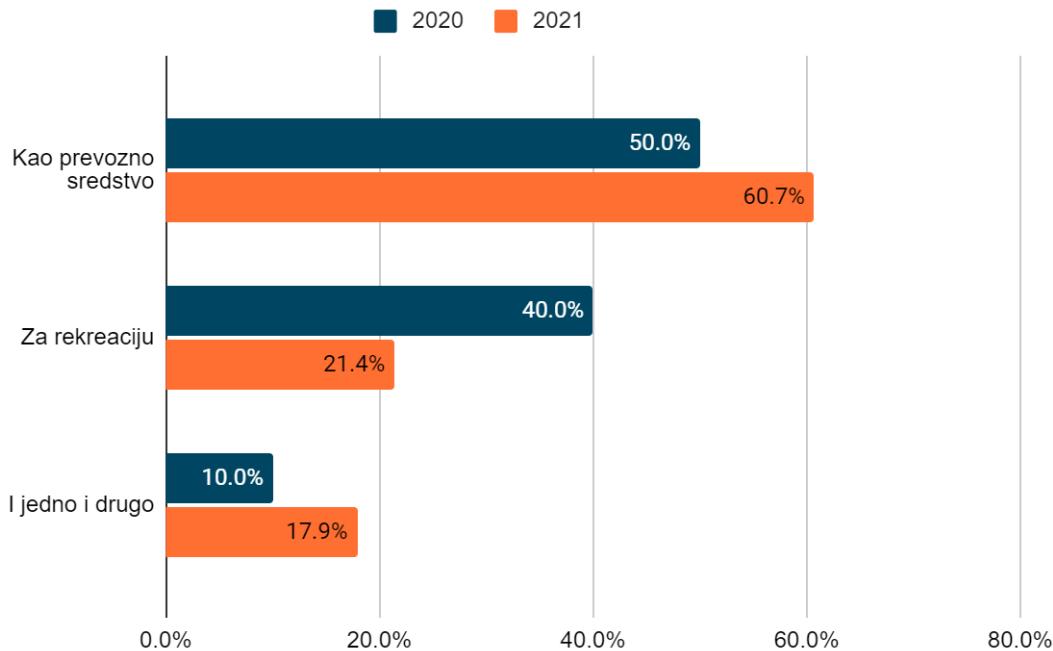
Na pitanje o tome šta bi bilo potrebno uraditi da bi se rast upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva nastavio, 45,6% anketiranih izabralo je odgovor koji se odnosi na izgradnju novih staza, i to u naseljima van centra grada (Grafik 21). Pored toga, gotovo 20% ispitanih je kao najvažnije označilo poboljšanje uslova za bezbjedno kretanje biciklista ulicama, što ukazuje na **važnost razvoja raznovrsne biciklističke infrastrukture – nove staze, odvojene trake, zaštićen prostor na kolovozu, mjere usporavanja motornog saobraćaja** – čiji imperativ treba da budu bezbjednost i udobnost za bicikliste.

### **Projekti Glavnog grada Podgorica, mimo infrastrukturnih, usmjereni na podsticanje upotrebe bicikla**

I u prošlogodišnjoj i u ovogodišnjoj anketi ispitivali smo kako je na dostupnost bicikla kao prevoznog sredstva uticao program finansijske podrške za kupovinu bicikala, koji od 2019. sprovodi Glavni grad. Na konkursu Glavnog grada Podgorica za subvencioniranu kupovinu bicikla, koji je do sada održan više puta, učestvovalo je gotovo 10% učesnika našeg istraživanja iz 2020. godine, a subvenciju je dobilo 8,4% njih. Ove godine, na konkurs se prijavilo 14,4% anketiranih, dok je 7,4% dobilo ovu podršku. Oni su mahom zadovoljni procesom prijave i većinom ga označavaju kao jednostavan i efikasan. **Biciklo koje su kupili uz pomoć subvencije koriste često (Grafik 22), i to najviše kao prevozno sredstvo (Grafik 23)**, što je podatak koji bi trebalo da ohrađi nastavak ovog i drugih načina podrške koji omogućavaju bolju ekonomsku dostupnost bicikla kao prevoznog sredstva.

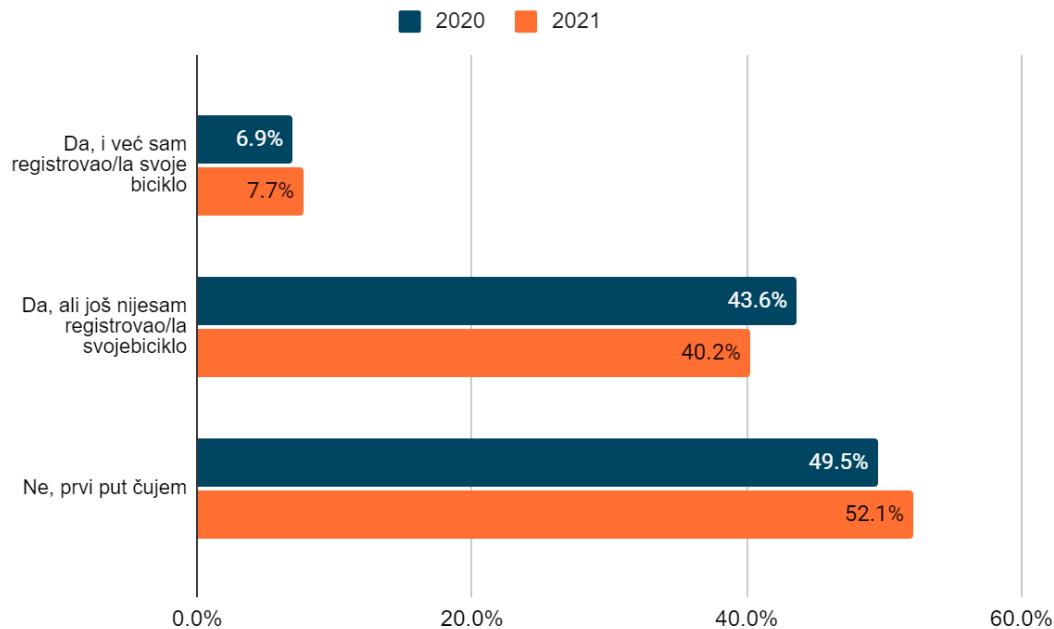


**Grafik 22:** Koliko često koristite biciklo koje ste kupili uz pomoć subvencije?



**Grafik 23:** Kako najčešće koristite biciklo koje ste kupili uz pomoć subvencije?

Anketa iz 2020. godine je pokazala da je za 55% od ukupnog broja onih koji su dobili subvenciju ovaj program Glavnog grada predstavljao priliku da po prvi put nakon dužeg vremena nabave biciklo i vrate se redovnom korišćenju bicikla. U anketi iz 2021. takvih je bilo 71,5% od onih koji su dobili subvenciju; ostali su podršku iskoristili da nabave još jedno biciklo za sebe ili za drugog člana porodice. Ispitanici koji se nakon dužeg vremena vraćaju korišćenju bicikla su predstavnici i predstavnice grupacije koja od nedavno učestvuje u podgoričkom saobraćaju na biciklu, te stoga u poziciji da ocijene kakvi su uslovi za korišćenje bicikla za one korisnike koji nemaju mnogo biciklističkog iskustva. U ovogodišnjoj, kao i u prošlogodišnjoj anketi, oni su 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, zauzetost biciklističkih i pješačkih prostora parkiranim automobilima, kao i na konflikte sa drugim vidovima saobraćaja i učesnicima u saobraćaju. Stoga preporuke nakon ovog istraživanja ostaju iste kao i lani: sva ovdje pobrojana loša i dobra iskustva 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.**



**Grafik 24:** Da li ste čuli za Elektronski registar bicikala (<https://mojebiciklo.me/>) koji je nedavno pokrenuo Glavni grad Podgorica, a koji bi trebalo da doprinese zaštiti od krađe?

Još jedan projekat Glavnog grada Podgorica, potencijalno značajan za bicikliste, je elektronski registar bicikala (dostupan na web adresi <https://mojebiciklo.me/>), koji je pokrenut 2020. godine i koji bi trebalo da doprinese zaštiti bicikala od krađe. Poređenje rezultata anketa iz 2020. i 2021. godine (Grafik 24) pokazuje da za godinu dana nije postignuto mnogo kada su u pitanju informisanost javnosti o postojanju ovog servisa i volja da se on koristi; štaviše, udio broja biciklista koji su registrovali svoje biciklo ostalo je maltene isti. Preporuka ostaje ista: **potrebno je bolje promovisati i samo postojanje elektronskog registra, i način na koji je zamišljeno da ovaj servis funkcioniše.**

I ove godine smo, kao i prošle, 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. Rezultati su ujednačeni sa prošlogodišnjim: anketirani kažu da biciklo najčešće koriste za rekreativnu vožnju (49,9%) i za prevoz do posla (25,7%), 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 zadovoljstvo (23,6%), slobodu (21%) i opuštenost (20,4%) – zatim slijede osjećanja mira, smirenosti, sreće i ispunjenosti. **Kao tri glavna razloga zbog kojih vože biciklo anketirani su izdvojili pozitivne efekte koje redovna vožnja ima na zdravlje, to što je vožnja bicikлом vrsta razonode, i činjenicu da izborom ovog prevoznog sredstva utiču na bolji kvalitet vazduha i životne sredine.** Motivacija za korišćenje bicikla se, dakle, nije promijenila u odnosu na 2020. godinu, pa ponavljamo i preporuke koje smo dali ranije: 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.