



REZULTATI ISTRAŽIVANJA:

PUTNE NAVIKE GRAĐANA I GRAĐANKI KOLAŠINA

Pripremila: Jelena Anđelić

Decembar, 2021.



Ovaj projekat finansira
Evropska unija



Centar za građansko obrazovanje
Centre for Civic Education

FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG



UVOD¹

Ovaj izvještaj sadrži rezultate ankete o putnim navikama stanovnika Kolašina, koju je u oktobru i novembru 2021. godine sprovedla NVO Biciklo.me u saradnji sa partnerskim organizacijama NVO Novi početak iz Kolašina i NVO Bijeli ljljan iz Rožaja. Istraživanje je sprovedeno u sklopu projekta „Sjeverom na dva točka“, koji se realizuje u sklopu šireg projekta „OCD u Crnoj Gori – od osnovnih usluga do oblikovanja politika – M`BASE“, koji implementira Centar za građansko obrazovanje u partnerstvu sa njemačkom fondacijom Friedrich Ebert, Centrom za zaštitu i proučavanje ptica Crne Gore (CZIP) i Politikon mrežom, a u saradnji sa Ministarstvom javne uprave, digitalnog društva i medija i Kancelarijom za evropske integracije Vlade Crne Gore. Projekat finansira Evropska unija, a kofinansira ga Ministarstvo javne uprave, digitalnog društva i medija.

Cilj ankete bio je da se ispita na koji način se građani i građanke Kolašina kreću u svom gradu, šta sve utiče na izbor njihovog načina prevoza i šta smatraju da bi bilo važno popraviti kako bi se poboljšala mobilnost u gradu. Ovo je drugi put da se na sveobuhvatan način prikupljaju podaci o mobilnosti građana i građanki Kolašina – prva anketa sprovedena je prošle godine za potrebe pripreme Plana održive urbane mobilnosti, ali je bila nešto drugačijeg formata i obuhvatila je manji broj ispitanika nego što je to slučaj sa ovogodišnjom.

Rezultati ove ankete namijenjeni su kako široj javnosti tako i lokalnim donosiocima odluka, kako bi se na osnovu njih pratilo postojeće stanje u oblasti mobilnosti i kreirale odgovarajuće saobraćajne politike u opštini. Osim toga, anketa može služiti i kao model za buduća istraživanja putnih navika stanovništva koje lokalna samouprava bude vršila samostalno.

ISPITANICI

U anketi je učestvovalo ukupno 328 ispitanika, od čega žene čine 63,4% anektiranih, dok muškarci čine preostalih 36,6%. Kada je riječ o starosnoj strukturi (Tabela 1) njih 60,4% su mlađi od 20 godina, 7% su starosti od 21 do 30 godina, 11,8% imaju između 31 i 40 godina, 11% između 41 i 50 godina, dok stariji od 50 godina čine 9,8 % anketiranih. U anketi su učestvovali stanovnici iz različitih djelova Kolašina, pa 35,1% anketiranih žive u samom centru grada, 42,7% u prigradskim naseljima dok 22,2% anketiranih čine stanovnici okolnih sela.

starosna dob	% anketiranih
< 20 godina	60,4%
21 – 30 godina	7%
31 – 40 godina	11,8%
41 – 50 godina	11%

¹ Sadržaj ovog dokumenta isključiva je odgovornost NVO Biciklo.me i ne odražava nužno zvanične stavove Evropske unije.

> 50 godina	9,8%
-------------	------

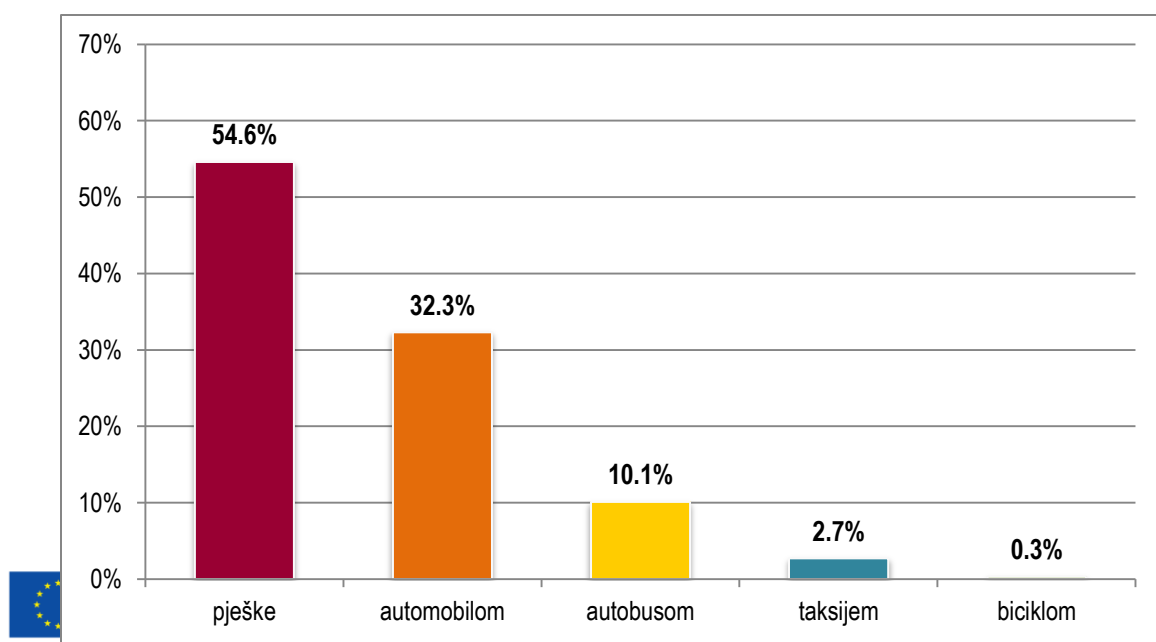
Tabela 1. Starosna struktura anketiranih

Istraživanje je sprovedeno kroz dvije ankete: jedna anketa bila je namijenjena odraslim građanima i distribuirana je putem interneta i društvenih mreža; druga anketa bila je namijenjena mlađoj populaciji – osnovcima i srednjoškolicima, a distribuirana je uz pomoć školskog osoblja i osmišljena tako da u obzir uzme posebnosti svakodnevnog putovanja od kuće do škole. Fokus ankete bio je kako na raznolikosti tako i na brojnosti uzorka, a sve u cilju kreiranja što vjerodostojnije slike postojećeg stanja u mobilnosti stanovnika Kolašina.

3. Rezultati

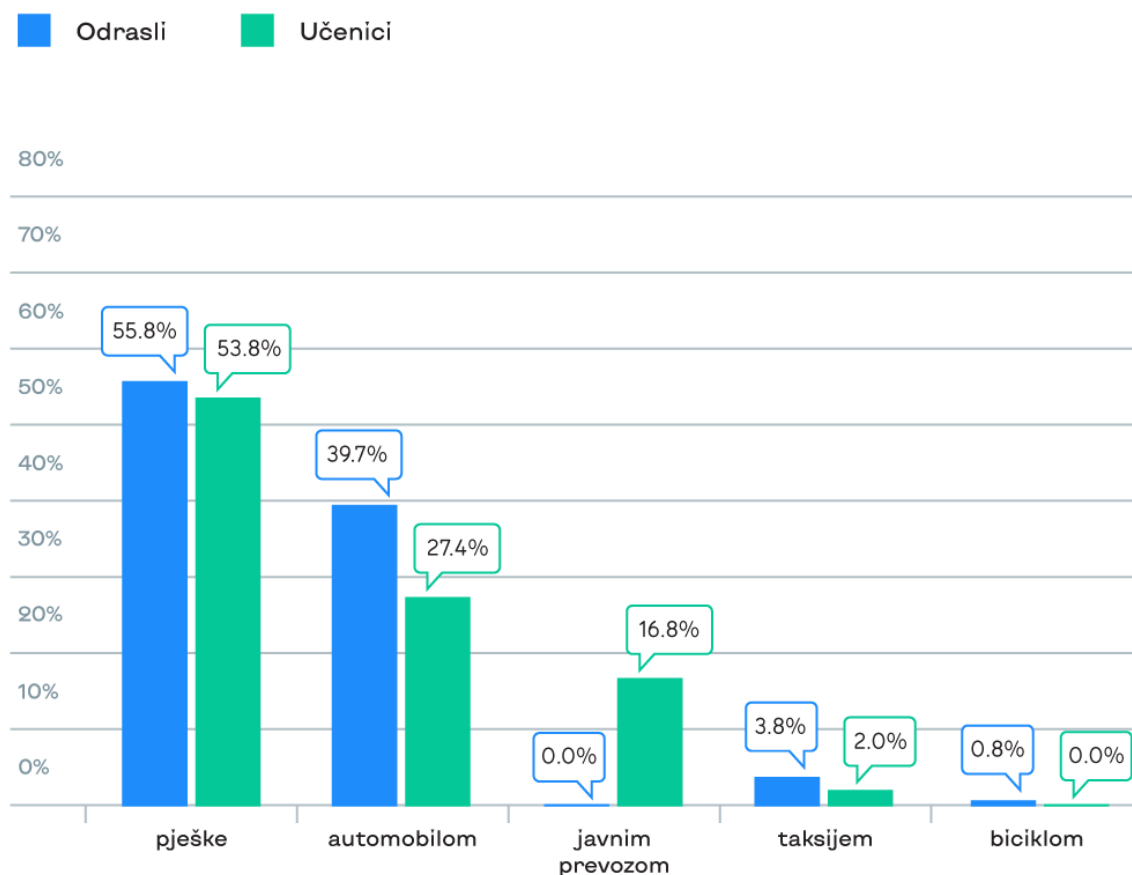
Grafik 1 pokazuje da je najčešći način kretanja kroz grad pješke, s obzirom na to da se 54,6% anketiranih odlučuje upravo za ovaj vid kretanja. Automobil bira njih 32,3%, autobus ili drugi vid organizovanog prevoza 10,1%, taksi 2,7% anketiranih, dok samo 0,3% se kroz grad kreće biciklom. Zanimljivo je da su rezultati gotovo identični ukoliko se uporede odgovori anketiranih među odraslom populacijom i odgovori anketiranih među učenicima (Grafik 2). Jedino značajnije odstupanje je u korišćenju autobusa odnosno organizovanog prevoza, gdje 16,8% anketiranih učenika (odnosno 10,1% ukupno anketiranih) koriste upravo ovaj vid prevoza do škole, dok među odraslima nema onih koji koriste javni prevoz. Međutim, ovaj podatak ne iznenađuje imajući u vidu činjenicu da na teritoriji opštine Kolašin ne postoji javni prevoz, osim organizovanog prevoza koji se koristi upravo za potrebe škole (školski autobus).

Grafik 1 - Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?



Kolašin

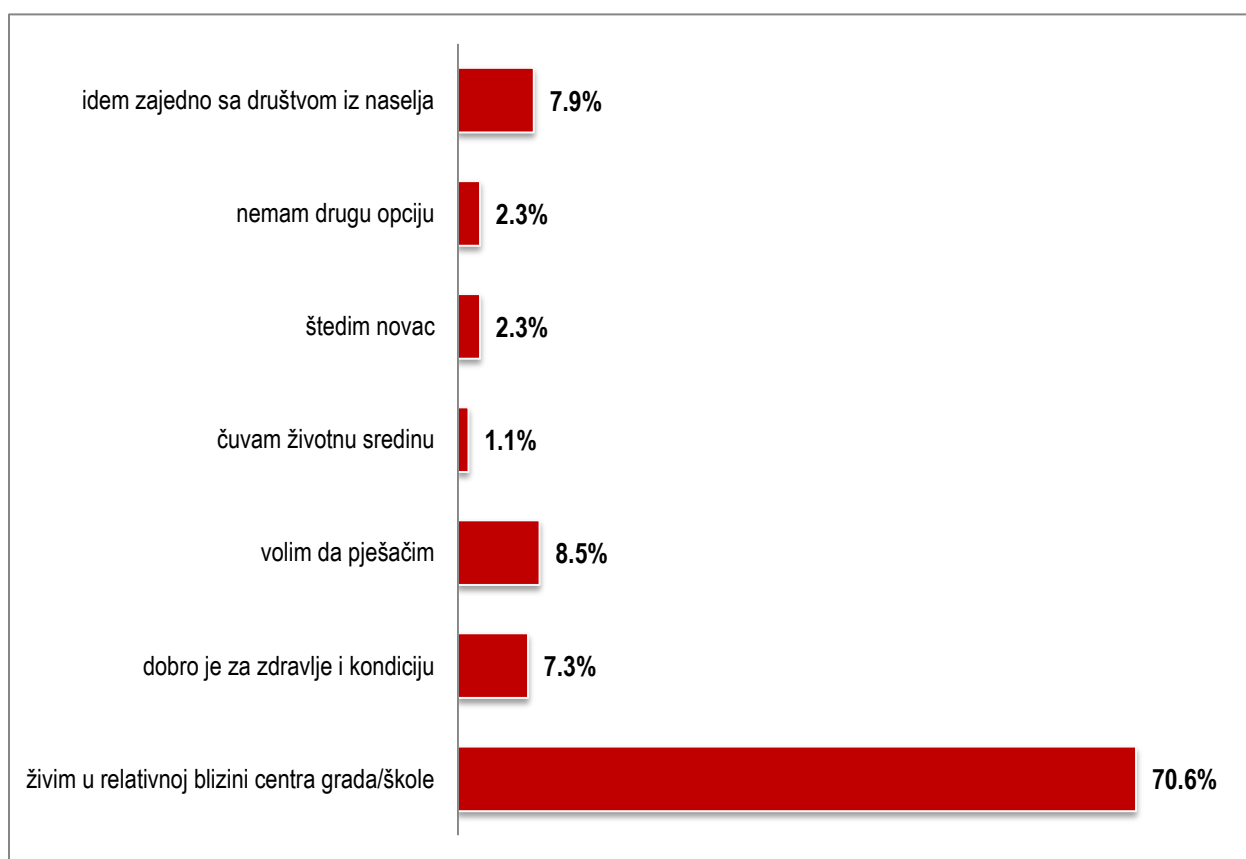
Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?



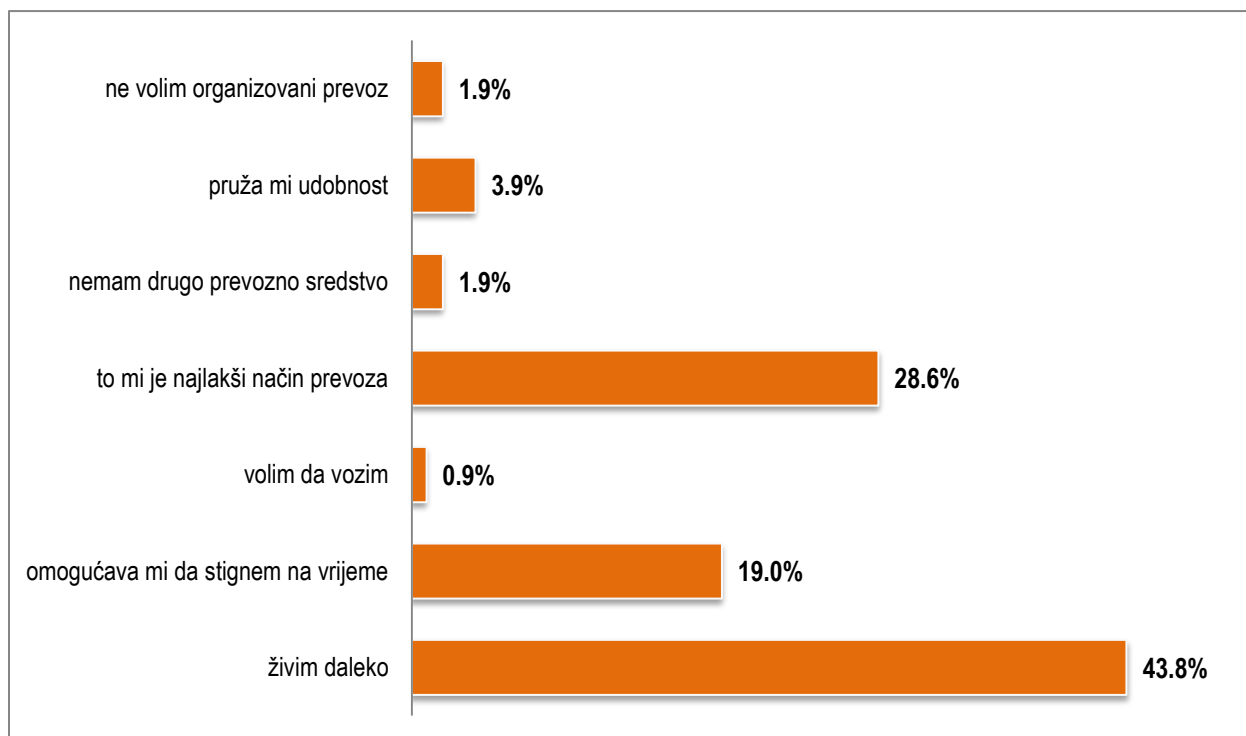
Grafik 2 - Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?

Ukoliko sagledamo motive za ovakve izbore, vidimo da građani Kolašina pješaćenje biraju uglavnom zbog blizine centra grada, odnosno škole (70,6%) (Grafik 3). S druge strane, nešto manje od polovine onih koji koriste automobil kao glavno sredstvo prevoza se za njega odlučuju usled daljine (43,8%) ili nepostojanja neke druge opcije (1,9%).

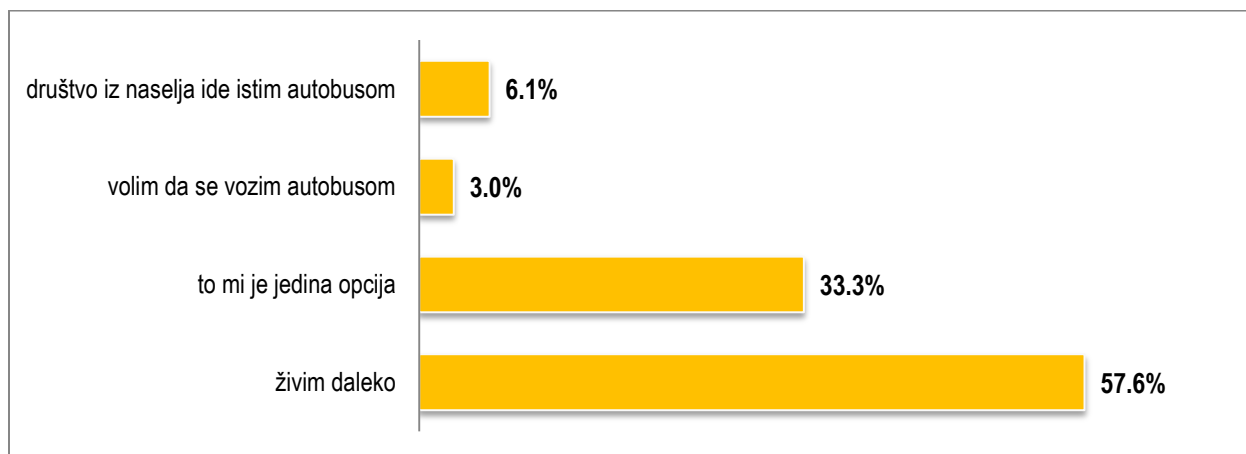
Više od polovine anketiranih automobil koristi jer im pruža određenu dozu komfora, pri čemu čak 28,6% smatra da je to najlakši način kretanja kroz grad (Grafik 4). Kada je u pitanju organizovani prevoz, koji u Kolašinu koriste isključivo osnovci i srednjoškolci iz okolnih prigradskih i seoskih naselja, motivi su očigledni: 57,6% kao glavni razlog navodi udaljenost mjesta stanovanja, 33,3% da im je to jedini način prevoza do škole, 6,1% jer idu zajedno sa društvom iz naselja, a 3% jer vole da koriste ovaj vid prevoza (Grafik 5). Iz ovoga možemo zaključiti da građani Kolašina pored pješaćenja i vožnje automobila (odnosno korišćenja školskog autobusa u slučaju osnovaca i srednjoškolaca) nemaju omogućene druge opcije kretanja kroz grad, što se jasno oslikava kroz njihove izbore. Ovo posebno pogađa stanovnike seoskih naselja, koji usljed daljine i nepostojanja javnog prevoza bivaju prinuđeni da biraju automobil kao osnovno sredstvo transporta.



Grafik 3 - Šta najviše utiče na Vašu odluku da obično idete pješće?



Grafik 4 – Šta najviše utiče na Vašu odluku da obično putujete automobilom?



Grafik 5 - Šta najviše utiče na Vašu odluku da obično putujete autobusom?

Kada je riječ o željenom načinu kretanja, i pored visokog procenta anketiranih koji žive u prigradskim i seoskim naseljima, preko 90% odraslih anketiranih bi odabralo aktivan vid kretanja kroz grad (75,6% bi izabralo pješaćenje, a 14,5% biciklo), dok bi automobilom išlo svega 6,9% anketiranih (Grafik 6). Visok procenat pješaka kao i visok procenat onih koji bi se uz određena poboljšanja putne infrastrukture opredijelili upravo za ovaj vid kretanja umnogome proizilazi iz same kompaktnosti grada i kratkih udaljenosti. Osim seoskih naselja koja su od grada odvojena magistralnim putem, prigradska naselja su uglavnom koncentrisana uz samo gradsko jezgro,

što olakšava njihovu povezanost sa centrom Kolašina. Međutim, uzimajući u obzir populaciju koja naseljava okolna sela, ali i često loše vremenske uslove u jesenjim i zimskim mjesecima, ostaje otvoreno pitanje važnosti uvođenja redovnog, dostupnog i pristupačnog javnog prevoza.

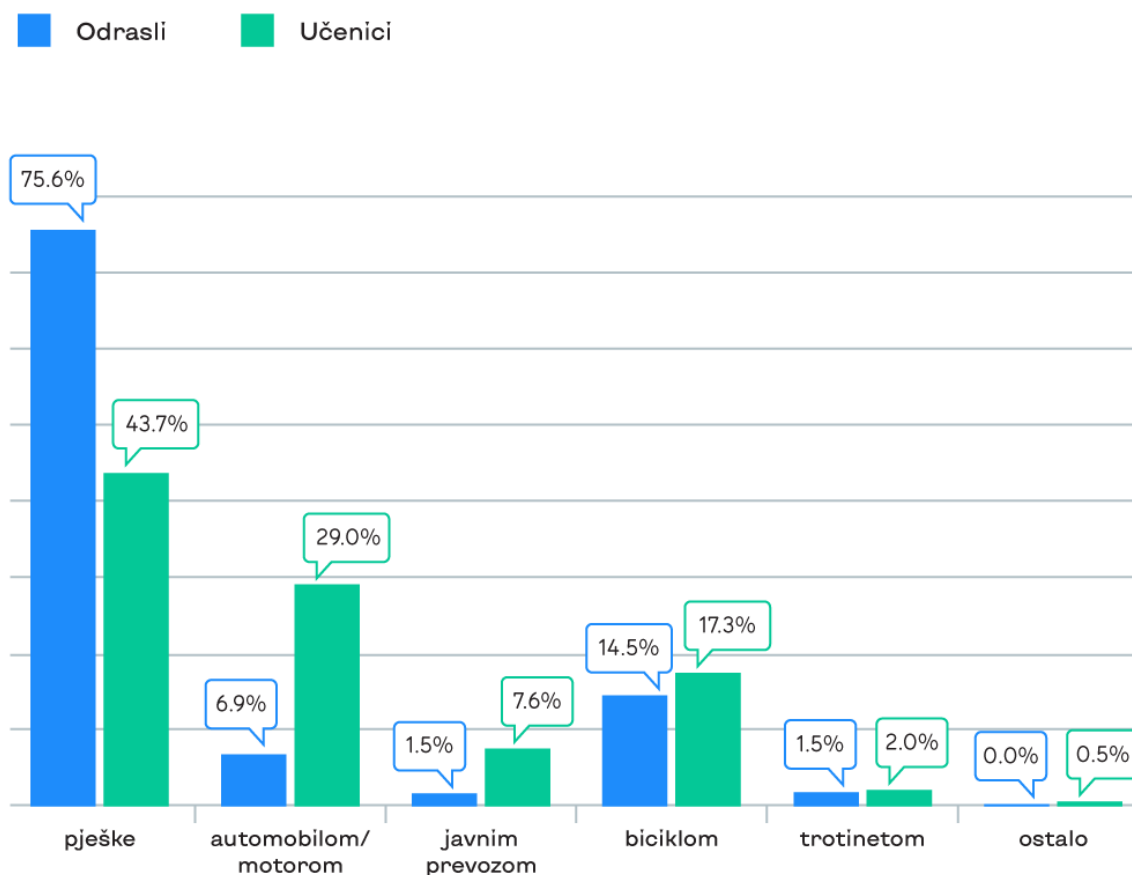
Nasuprot odrasloj populaciji, čak 29% anketiranih učenika bi se opredijelilo za automobil ili neko drugo motorno vozilo kao osnovno sredstvo prevoza. Preferencija ka ovakvom načinu kretanja kroz grad raste sa približavanjem punoljetstvu, što i nije iznenađujuće, budući da mladi s godinama imaju potrebu za većom autonomijom u kretanju. Ipak, i pored toga, njih 43,7% bi do škole najradije išlo pješke, 17,3% biciklom a 7,6% školskim prevozom.

Ovi podaci govore da je važno raditi na edukaciji mladih, skrenuti im pažnju na temu klimatskih promjena, uticaja fosilnih goriva na životnu sredinu ali i ohrabrivati ih da češće koriste održive vidove transporta. Mjesto gdje bi najprije trebalo da se upoznaju sa ovim temama je škola, kao važan kanala za promovisanje ovakvih ideja. Međutim, istraživanje pokazuje samo 25,4% učenika informacije o ovim temama dobija kroz nastavu u školi, dok su dominantan izvor podataka o ovom fenomenu društvene mreže – 36,5% (Grafik 7). Ovakav trend nije novina, jer ukoliko se osvrnemo na istraživanje sprovedeno krajem 2019. i početkom 2020. godine među podgoričkim srednjoškolcima², dolazimo do sličnih brojki. Tada je svega 15,1% podgoričkih srednjoškolaca navelo nastavu u školi kao glavni izvor informacija o klimatskim promjenama. Ovaj podatak govori o potrebi osavremenjavanja nastavnih planova i programa kako bi išli u korak sa drugim izvorima informacija. Stoga, kako se navodi u publikaciji „Od kuće do škole; srednjoškolci u podgoričkom saobraćaju”, koja je nastala kao rezultat gore pomenutog istraživanja, bilo bi veoma korisno da neki od pouzdanih internet izvora sa globalnog i lokalnog nivoa budu prisutni u nastavi, s obzirom na uticaj koji internet i društvene mreže imaju u širenju informacija kako o klimatskim promjenama, a i inače.

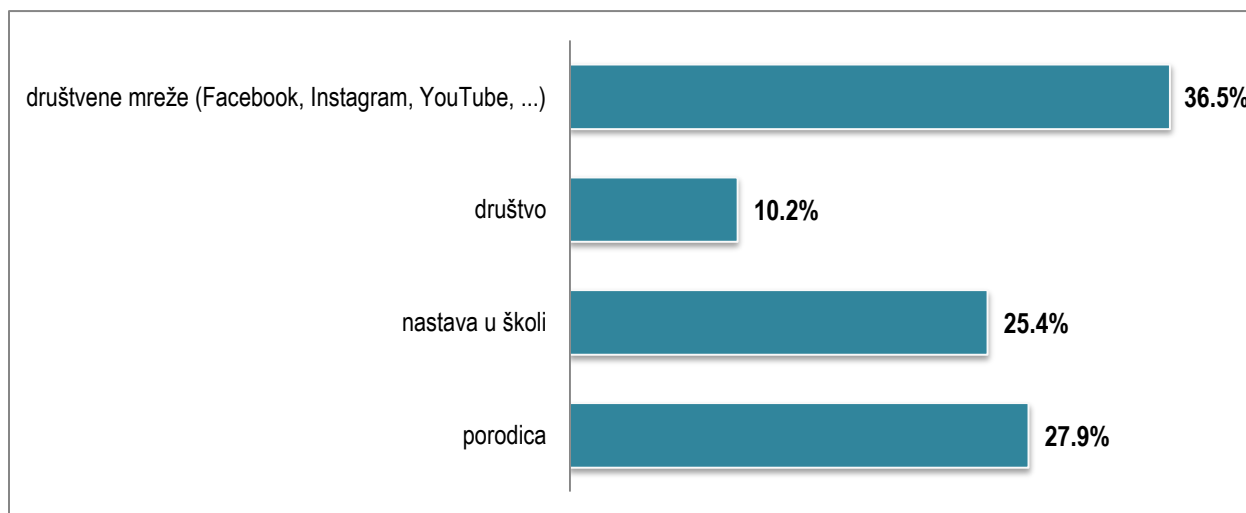
² Istraživanje „Kako ideš do škole?” sprovedeno je krajem 2019. i početkom 2020. godine u devet podgoričkih srednjih škola; u njemu je učestvovalo 1123 učenika i učenice. Istraživanje je realizovano u okviru projekta „Održiva urbana mobilnost u srednjim školama u Podgorici“ koji je sprovela NVO Biciklo.me

Kolašin

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

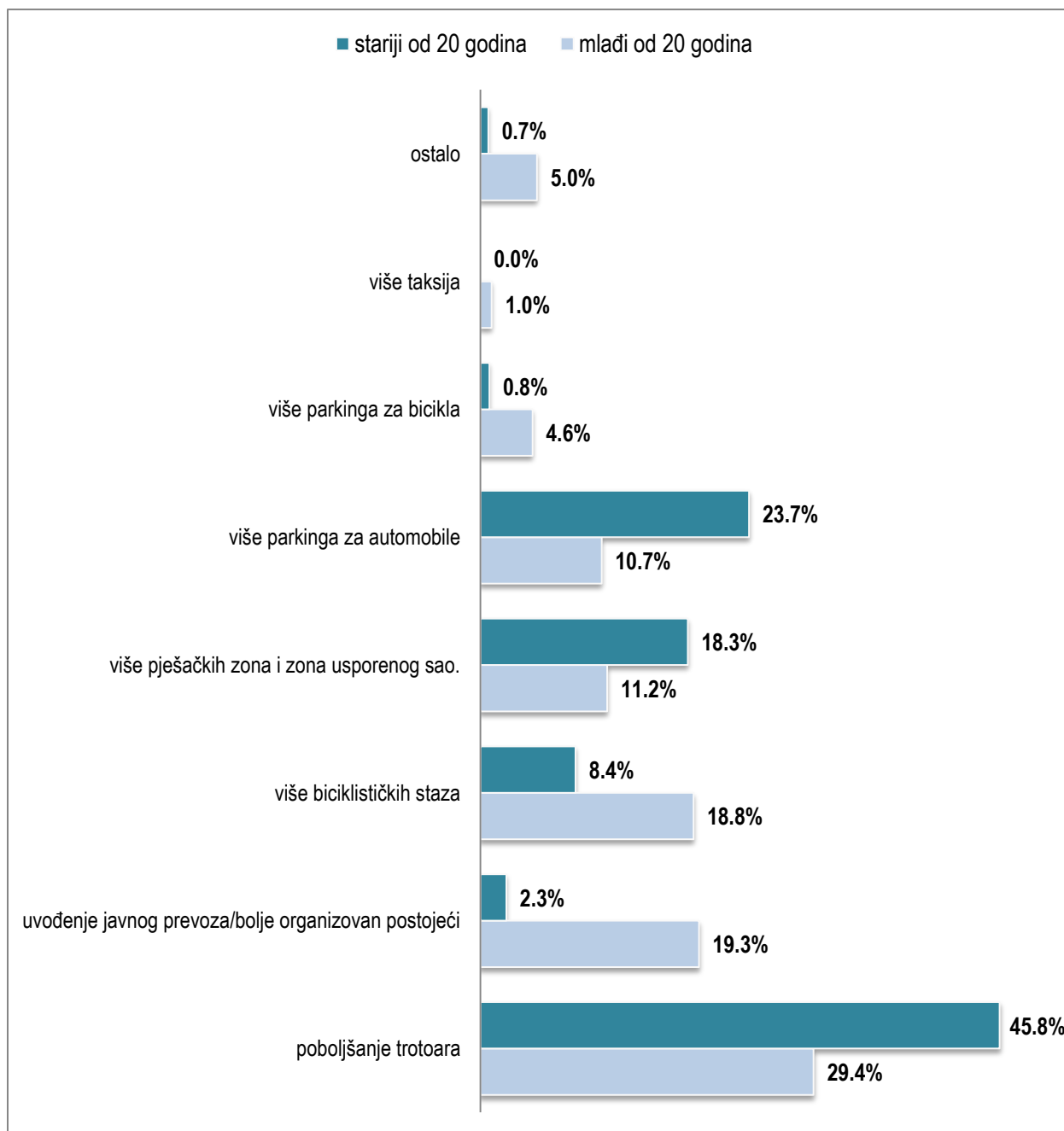


Grafik 6 - Da možete da birate, kako biste se najradije kretali po gradu?



Grafik 7 - Šta je tvoj glavni izvor informacija o uzrocima i posljedicama klimatskih promjena?

Što se tiče mjera za unapređenje uslova kretanja kroz grad (Grafik 8), predlozi građana Kolašina starijih od 20 godina koncentrisani su uglavnom oko dvije teme – 1. poboljšanje trotoara (45,8%) i uvođenje više pješačkih zona (18,3%) i 2. uvođenje novih parking mjesta za automobile (23,7%). Iz ovoga još jednom vidimo da usljed postojećih saobraćajnih politika stanovnici Kolašina kao jedine opcije kretanja kroz grad prepoznaju pješčenje i vožnju automobila, pa samim tim ne sagledavaju mogućnost uvođenja novih. Sa druge strane, mišljenja mlađe populacije su podijeljena: 29,4% smatra da je neophodno poboljšanje trotoara, 11,2% uvođenje više pješačkih i zona usporenog saobraćaja, 19,3% bolja organizacija školskog prevoza, 18,8% uvođenje biciklističkih staza, 4,6% uvođenje više parkinga za bicikla i 10,7% više prostora za parkiranje automobila.



Grafik 8 - Šta mislite da je najvažnije poboljšati da bi kretanje kroz grad bilo prijatnije i efikasnije?

U okviru ankete istražili smo i mogućnost upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva. Rezultati pokazuju da se biciklo među Kolašincima starijim od 20 godina posmatra uglavnom kao sredstvo rekreacije (88,5%), a da više od polovine anketiranih učenika (59,9%) nema želju da u školu ide biciklom. Kao tri glavna razlozi za to osnovci i srednjoškolci navode nepostojanje

biciklističkih staza, osjećaj da je učešće u saobraćaju opasno za bicikliste, kao i strah da će im biciklo biti ukradeno. Anketa pokazuje da starija populacija ne koristi biciklo jer ga ne posjeduje (42,3%) ili ne umije da ga vozi (10,3%).

Na samom kraju ostavili smo prostor za dodatne komentare u vezi sa saobraćajem u Kolašinu. Pored iskazane želje za što brži završetak aktualnih radova na rekonstrukciji ulice u samom centru grada, predlozi se uglavnom odnose na neophodnost uvođenja trotoara kojih, prema riječima anketiranih, osim u užem centru grada nema. Odmah zatim je i predlog regulisanja parkinga, gdje navode da se zbog nedostatka parking prostora u gradu za te potrebe uglavnom koriste trotoari ili jedna strana ulice čak i na mjestima koja nisu za to predviđena. Anketirani su se u komentarima često osvrtni i na veliki broj jednosmjernih ulica, ali i potrebu uvođenja većeg broja poprečnih ulica. Bilo je i predloga za uvođenje biciklističkih staza do pojedinih atraktivnih lokacija izmještenih van centra grada, kao i razmatranja mogućnosti uvođenja autobuskih linija za turističke destinacije (Ski centar 1450 i 1600, Botanička bašta u Dulovinama, manastir Ćirilovac, brojni vidikovci ...), posebno u toku turističke sezone.

ZAKLJUČAK

Na osnovu rezultata istraživanja, kao jedan od ključnih problema saobraćaja u Kolašinu izdvaja se nepostojanje javnog prevoza, što značajno utiče na putne navike građana i građanki Kolašina. Najzastupljeniji način kretanja kroz grad je pješke – ukoliko pojedinci žive u neposrednoj blizini centra, ili automobilom – ukoliko žive u nekom od prigradskih naselja ili udaljenih okolnih sela. Ipak, važno je napomenuti da kada je riječ o putnoj infrastrukturi, uslovi nijesu na zadovoljavajućem nivou čak ni za postojeće načine kretanja – trotoara uglavnom nema, osim u užem centru grada, a ukoliko postoje, onda su ili u jako lošem stanju ili okupirani od strane vozača koji ove površine često koriste za parkiranje, dok su sa druge strane ulice uske i najčešće jednosmjerne. Imajući u vidu da su putne navike definisane mogućnostima koje nudi saobraćajna infrastruktura, kao i iskazanu želju velike većine anketiranih da izabere pješčenje ili biciklo kao osnovno sredstvo prevoza, može se zaključiti da uz adekvatna unapređenja infrastrukture i odgovarajuće podsticaje može doći do porasta u korišćenju upravo ovih, održivih vidova transporta. To može biti kroz uvođenje većeg broja trotoara ili saniranje postojećih, uvođenje javnog prevoza, izgradnju biciklističke infrastrukture, uvođenje podsticaja zaposlenima za dolazak na posao biciklom, subvencionisanje kupovine bicikala, pretvaranje užeg gradskog jezgra u pješačku zonu i slično. Na ovaj način bi se stanovnicima Kolašina ostavile brojne mogućnosti načina kretanja kroz grad, što bi značajno doprinijelo drugačijem budućem razvoju saobraćaja. Stoga rezultati i zaključci prikupljeni tokom ovog istraživanja mogu biti korisni u oblikovanju nekih budućih saobraćajnih politika, a sve u cilju transformisanja Kolašina u grad čiji se saobraćaj zasniva na održivim vidovima transporta.