



REZULTATI ISTRAŽIVANJA:

PUTNE NAVIKE GRAĐANA I GRAĐANKI ROŽAJA

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 Rožaja, koju je u oktobru i novembru 2021. godine sprovela 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 Rožaja 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 tek drugi put da se na sveobuhvatan način prikupljaju podaci o mobilnosti građana i građanki Rožaja – 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 593 ispitanika, od čega muškarci čine nešto malo preko polovine anketiranih – 50,9%, dok žene čine preostalih 49,1%. Kada je riječ o starosnoj strukturi njih 65,6% su mlađi od 20 godina, 14,7% su starosti od 21 do 30 godina, 11,1% imaju između 31 i 40 godina, 5,9% između 41 i 50 godina, dok stariji od 50 godina čine svega 2,7% anketiranih (Tabela 1). Od anketiranih koji su mlađi od 20 godina, njih 12,7% pohađa srednju a 52,9% osnovnu školu, odnosno mlađi su od 15 godina. U anketi su učestvovali stanovnici iz različitih dijelova Rožaja, pa 23,6% anketiranih žive u samom centru grada, 61,4% u prigradskim naseljima dok 15% anketiranih čine stanovnici okolnih sela.

starosna dob	% anketiranih
< 20 godina	65,6%
21 – 30 godina	14,7%

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



31 – 40 godina	11,1%
41 – 50 godina	5,9%
> 50 godina	2,7%

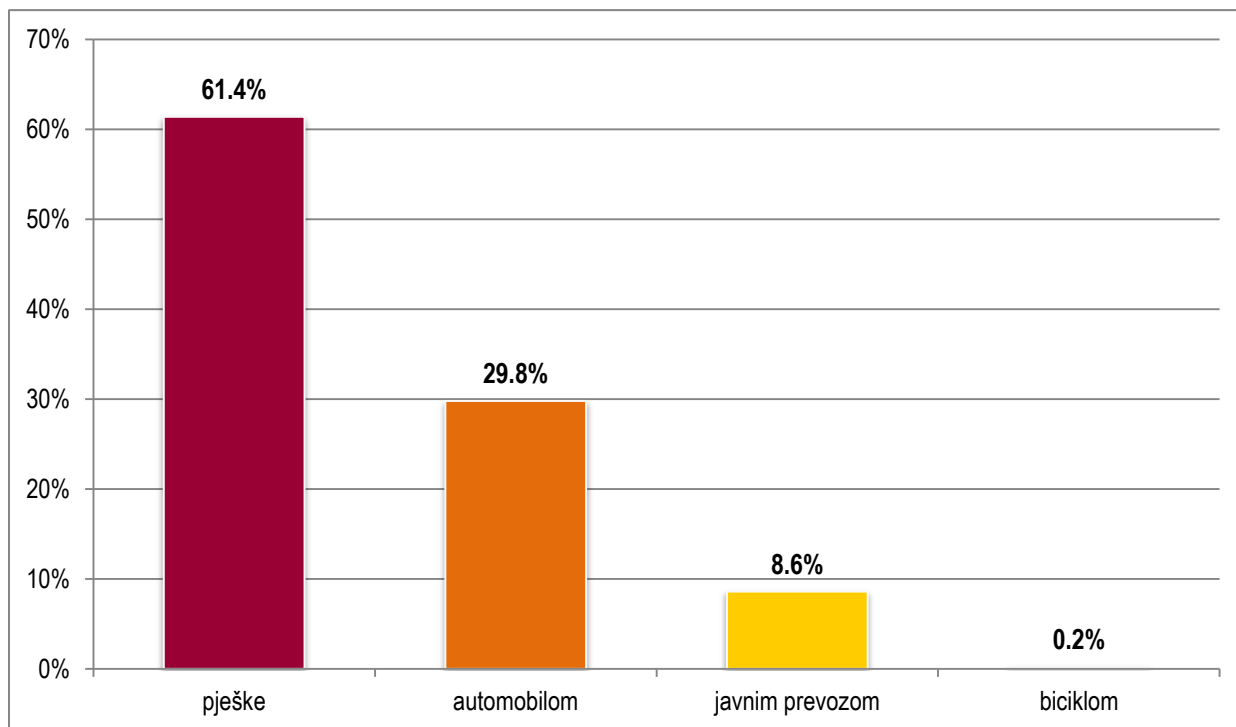
Tabela 1. Starosna struktura anketiranih

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 srednjoškolcima, 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 Rožaja.

REZULTATI

Grafik 1 pokazuje da je najčešći način kretanja kroz grad pješke: za ovaj vid kretanja se odlučuje 61,4% anketiranih, automobil bira njih 29,8%, a preostalih 8,6% koristi neki vid javnog prevoza (npr. školski autobus...). Međutim od 61,4% pješaka, svega 16,4% su odrasli stariji od 20 godina, a od 8,6% anketiranih koji koriste javni prevoz njih svega 0,7% su odrasli stariji od 20 godina. Drugim riječima, ukoliko sagledamo rezultate ankete izdvajajući uzorak anketiranih starijih od 20 godina, slika o putnim navikama se značajno mijenja: u tom slučaju, vidimo da 50% anketiranih koristi automobil kao glavno prevozno sredstvo, 47,5% ide pješke, 2% koristi javni prevoz i samo 0,5% se kroz grad kreće biciklom. S druge strane, ukoliko sagledamo uzorak ispitanika među učenicima, njih 68,6% do škole ide pješke, 19,3% automobilom, a 12,1% kolektivnim organizovanim prevozom (Grafik 2). Iz ovoga vidimo da glavni udio u procentu onih koji pješače ili koriste kolektivni prevoz čini mlađa populacija, odnosno da se punoljetno stanovništvo radije opredjeljuje za automobil kao osnovno sredstvo prevoza. Neki od mogućih razloga za to mogu biti visok procenat anketiranih koji žive u prigradskim naseljima i oklonim selima, kao i nedostatak organizovanog javnog prevoza.



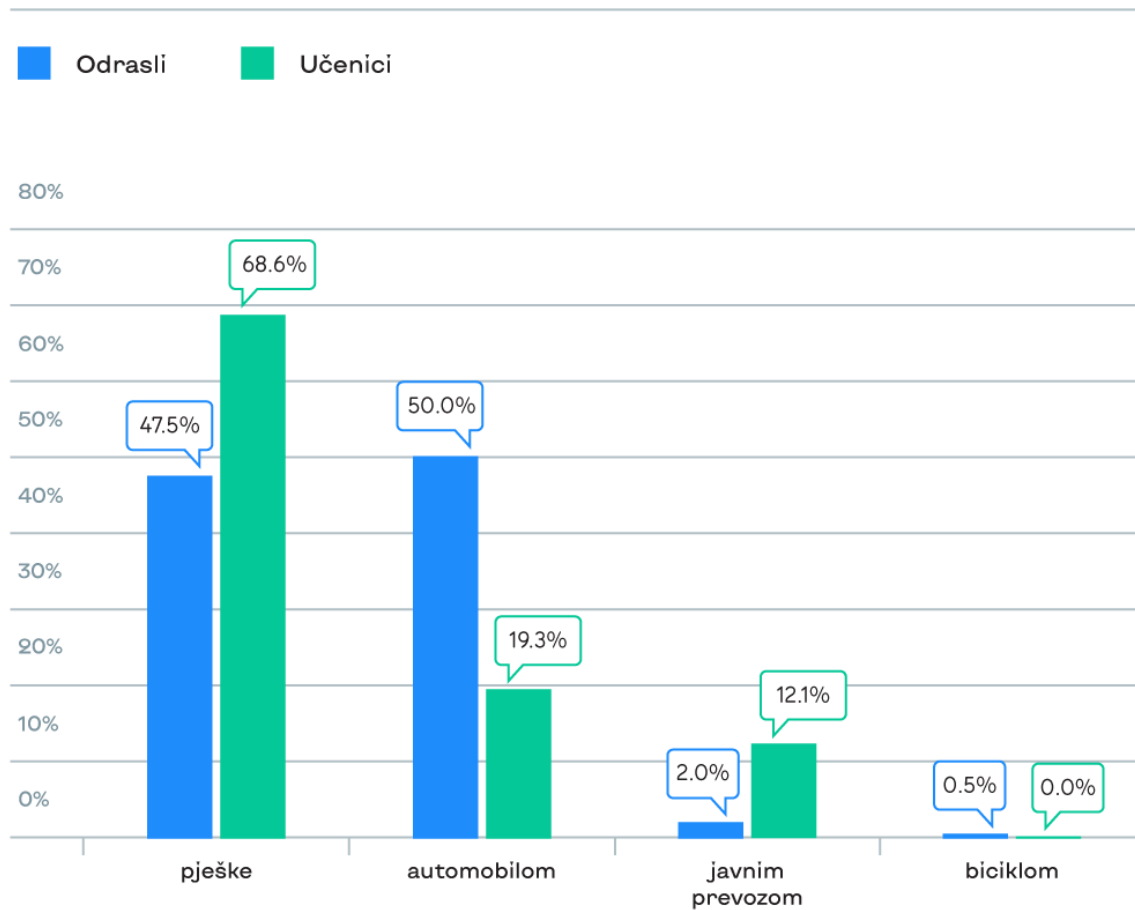


Grafik 1 - Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?



Rožaje

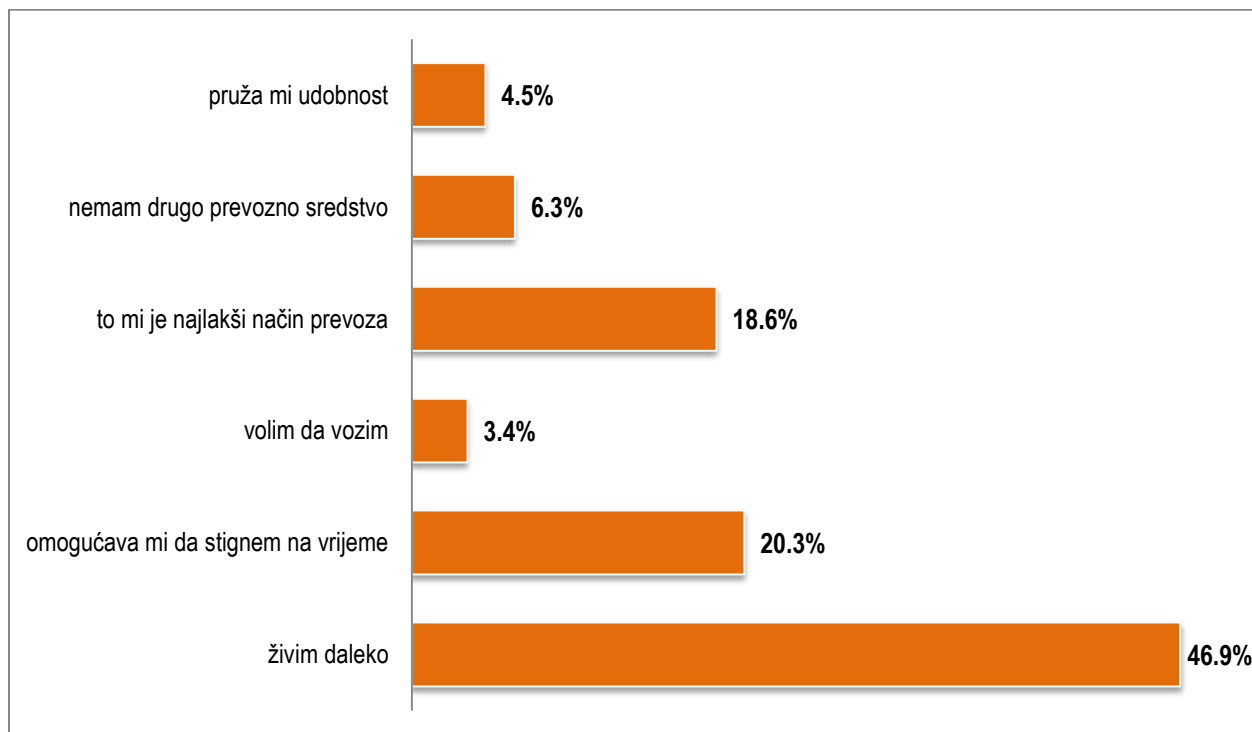
Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?



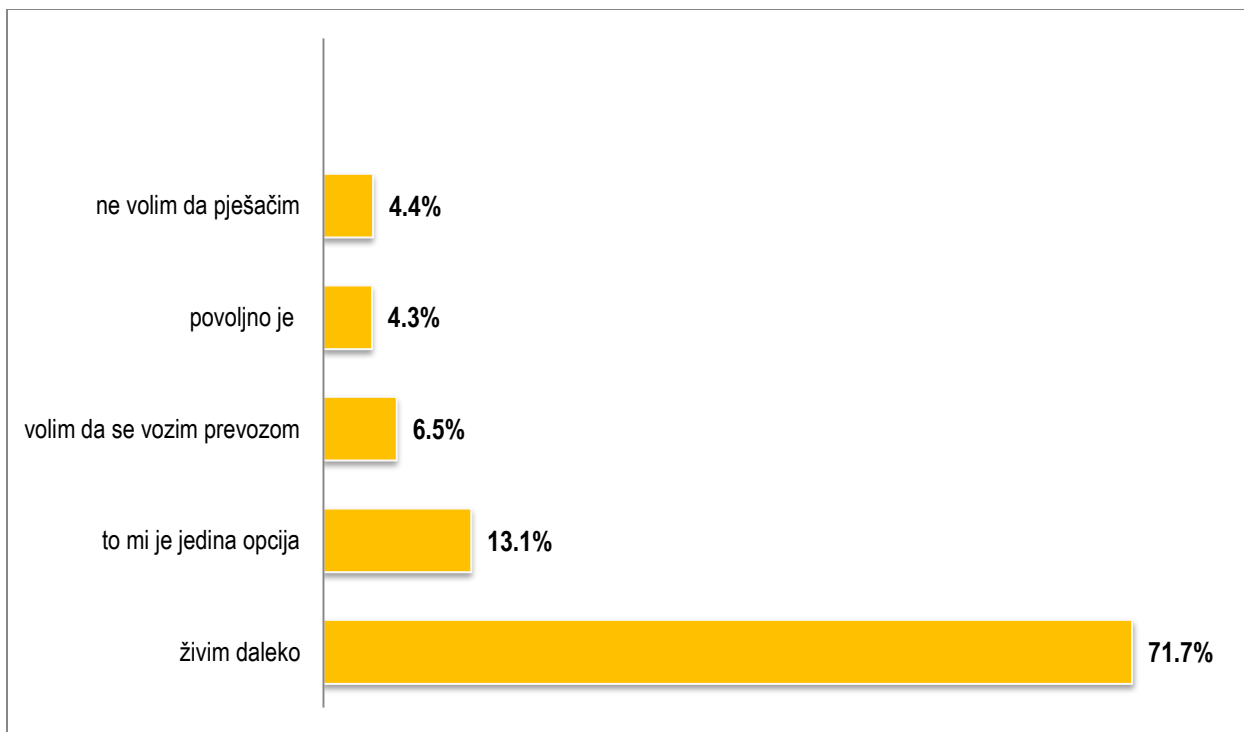
Grafik 2 - Kako obično idete od kuće do centra grada/škole?

Što se tiče motiva za ovakve izbore, daljom analizom dolazimo do toga da se više od polovine anketiranih koji koriste automobil kao osnovno prevozno sredstvo za to odlučuje usjed udaljenosti mjesta stanovanja (46,9%) ili nepostojanja neke druge opcije (6,3%), dok preostali ispitanici automobil koriste jer im pruža određenu dozu komfora (Grafik 3). Ovaj trend prate i odgovori anketiranih koji koriste javni prevoz kao glavni vid transporta (Grafik 4).

S druge strane, 60,2% onih koji pješače kao glavni razlog za to navode blizinu centra grada/škole, 8,5% vole pješačenje kao aktivnost, 7,7% jer smatraju da na taj način doprinose svom zdravlju, a samo 0,8% kao razlog navodi zaštitu životne sredine. Od ukupnog broja anketiranih, 8,2% njih pješačenje bira jer ne postoji druga opcija – riječ je o učenicima koji su u anketi kao razlog za pješačenje naveli nepostojanje autobuske linije koja povezuje njihovo naselje sa školom (Grafik 5). Ovaj podatak ukazuje na to da je gradu neophodan javni prevoz kako bi se omogućila dostupnost odnovnih sadržaja za svakodnevno funkcionisanje.

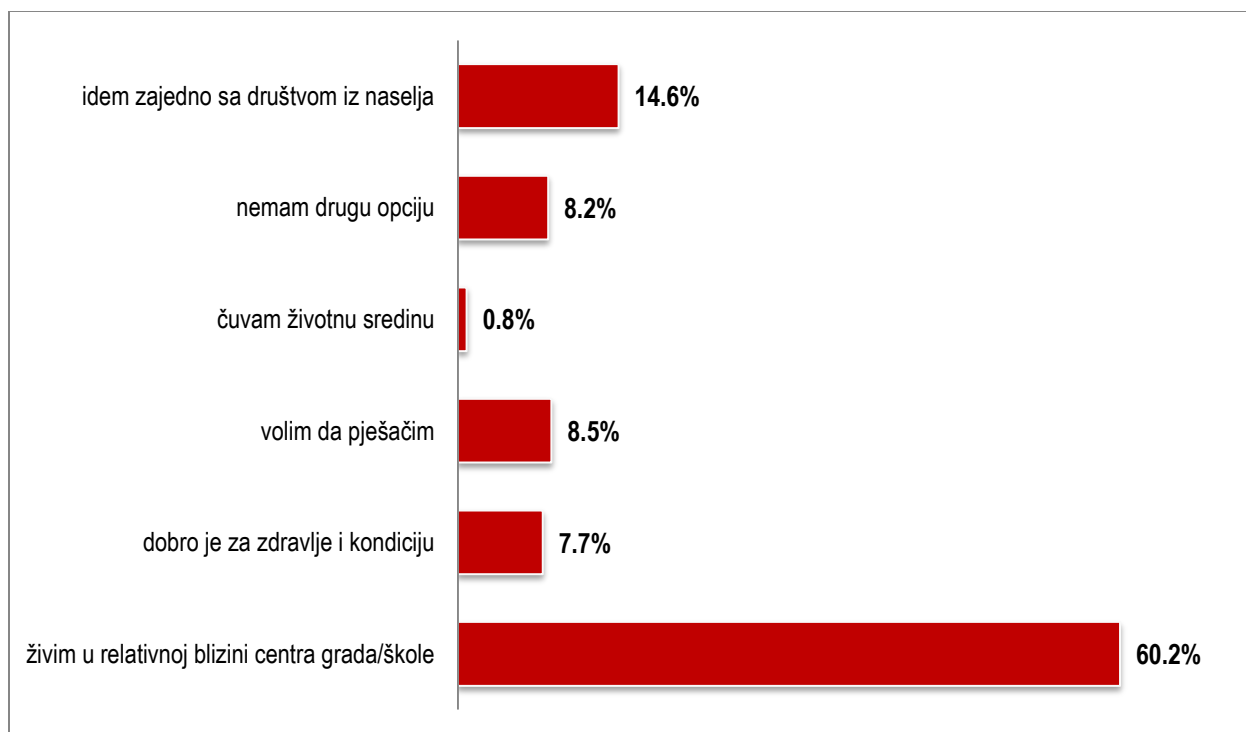


Grafik 3 – Šta najviše utiče na Vašu odluku da obično putujete automobilom?



Grafik 4 - Šta najviše utiče na Vašu odluku da obično putujete autobusom?





Grafik 5 - Šta najviše utiče na Vašu odluku da obično idete pješke?

Kada je riječ o željenom načinu kretanja, ohrabruje podatak da bi se 65,7% anketiranih učenika opredjeljuje za pješačenje, a 12,3% za biciklo. Svega 18,5% bi se odlučilo za automobil ili neko drugo privatno motorno vozilo, što je značajan pad u odnosu na 50%, koliko trenutno odraslih koristi upravo ovaj vid prevoza (Grafik 6). Ovakav trend upućuje na to da preferencija za putovanje automobilom u određenoj mjeri proizilazi iz postojeće infrastrukture, s obzirom na to da ona pogoduje korišćenju automobila, odnosno čini da građani biraju prevoz automobilom jer se drugi vidovi mobilnosti zanemaruju. Tome u prilog idu i stavovi anketiranih, koji kao glavne preduslove za prijatnije i efikasnije kretanje kroz grad navode: poboljšanje trotoara, uvođenje pješačkih zona, biciklističkih staza, kao i uvođenje bolje organizovanog javnog prevoza.

Budući da mladi imaju potrebu za autonomijom u kretanju, ne iznenađuje podatak da bi se 34,4% anketiranih učenika opredijelilo za automobil ili neko drugo motorno vozilo kao osnovno sredstvo prevoza, budući da se u našoj kulturi automobil i dalje smatra važnim simbolom uspjeha i prestiža. Ipak, i pored toga, njih 34,7% bi do škole najradije išlo pješke, 16,5% biciklom a 12,3% javnim odnosno školskim prevozom. Ukoliko detaljnije pogledamo procenat od 16,5% onih koji navode biciklo kao željeni vid prevoza, vidimo da je biciklo najpopularnije među osnovcima, dok se ovaj trend kod djece starijeg uzrasta gubi. Ovaj podatak je važan pokazatelj sklonosti djece uzrasta od 6 do 13 godina da koriste biciklo kao prevozno sredstvo, ali i prilika da se prepozna prostor za podsticanjem tog vida mobilnosti. Jedan od važnih kanala za postizanje ovog jeste nastava u školi.

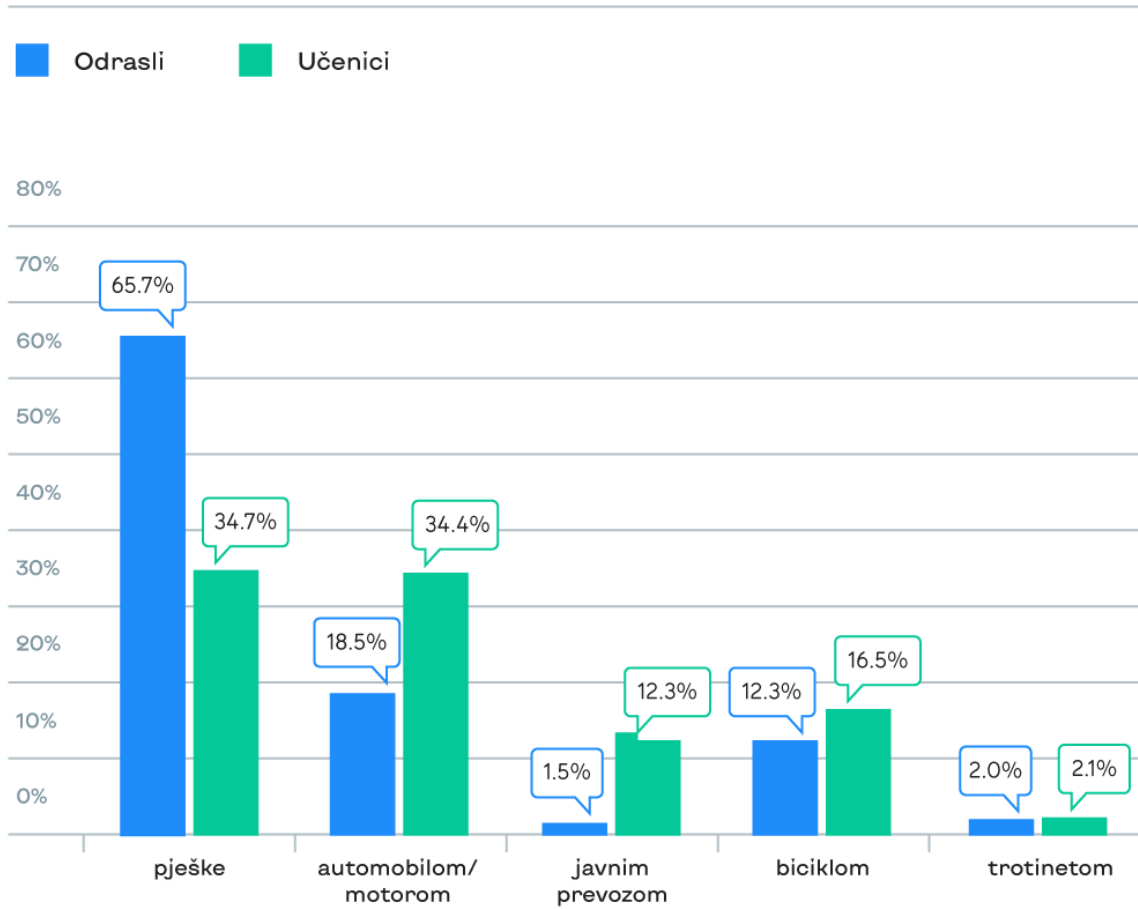
Da bi se svijest mladih mijenjala, važno je aktivno raditi na njihovoj edukaciji, skrenuti pažnju na temu klimatskih promjena, uticaja fosilnih goriva na životnu sredinu, kao i značaja korišćenja održivih i zelenih vidova transporta. Od 389 anketiranih, njih 25,2% prepoznaje korišćenje ekoloških prevoznih sredstava kao jedan od mehanizama za ublažavanje klimatskih promjena, dok njih 30,6% smatra da je neophodno smanjiti korišćenje fosilnih goriva. Interesantno je da samo 24,9% učenika informacije o uzrocima i posljedicama klimatskih promjena dobija kroz nastavu u školi, dok su dominantan izvor podataka o ovom fenomenu društvene mreže i porodica (Grafik 7). 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 informacija 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 sklopu projekta „Održiva urbana mobilnost u srednjim školama u Podgorici”, koji je sprovela NVO Biciklo.me.

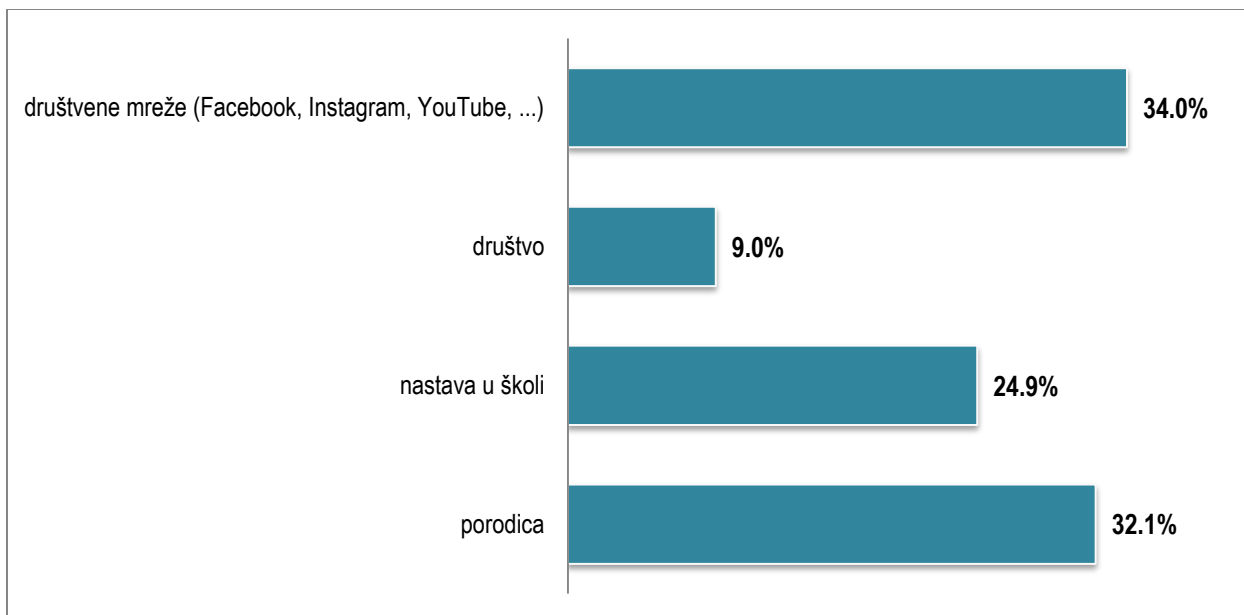


Rožaje

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

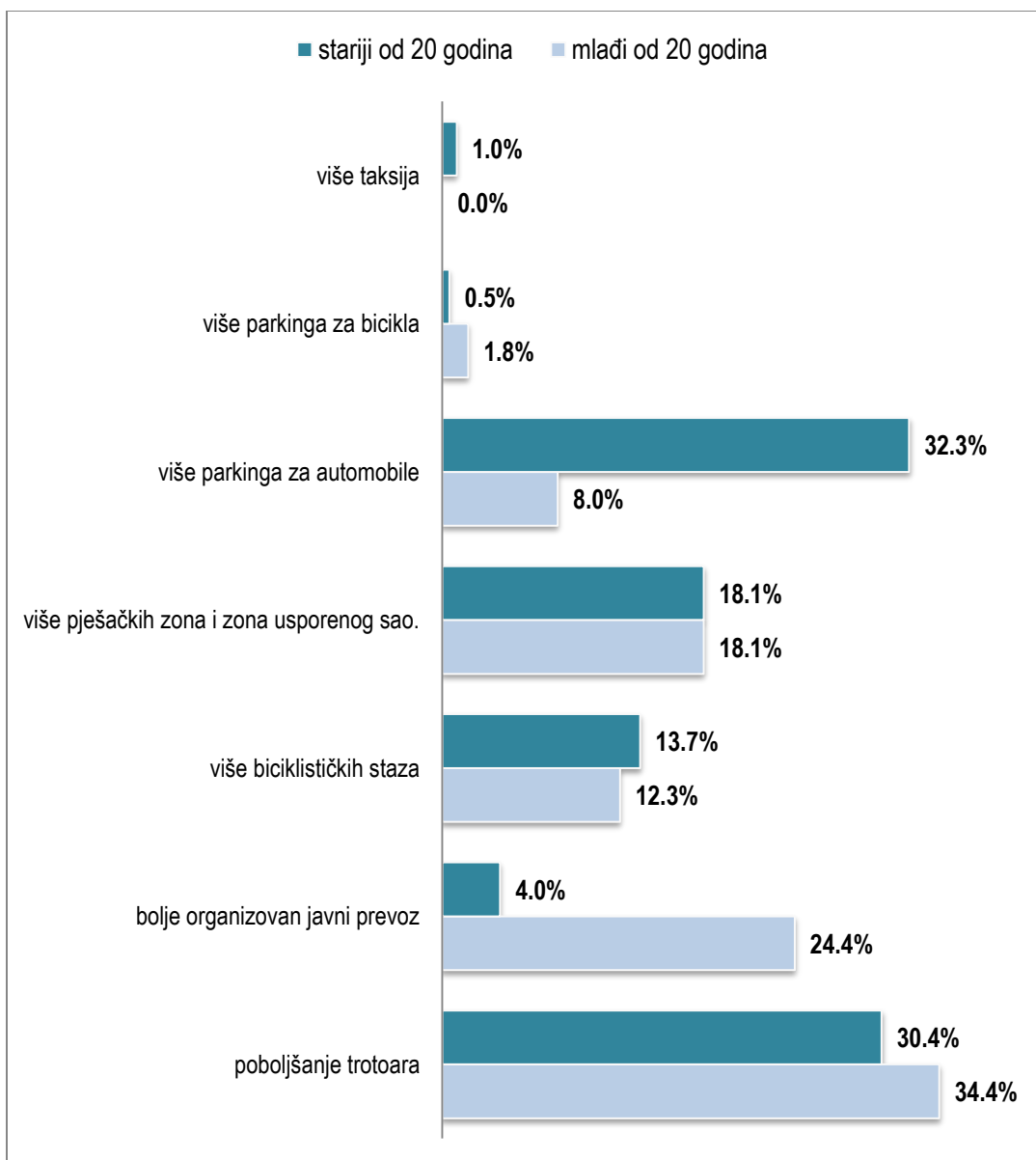


Grafik 6 - Da možete da birate, kako biste se najradije kretali po gradu?

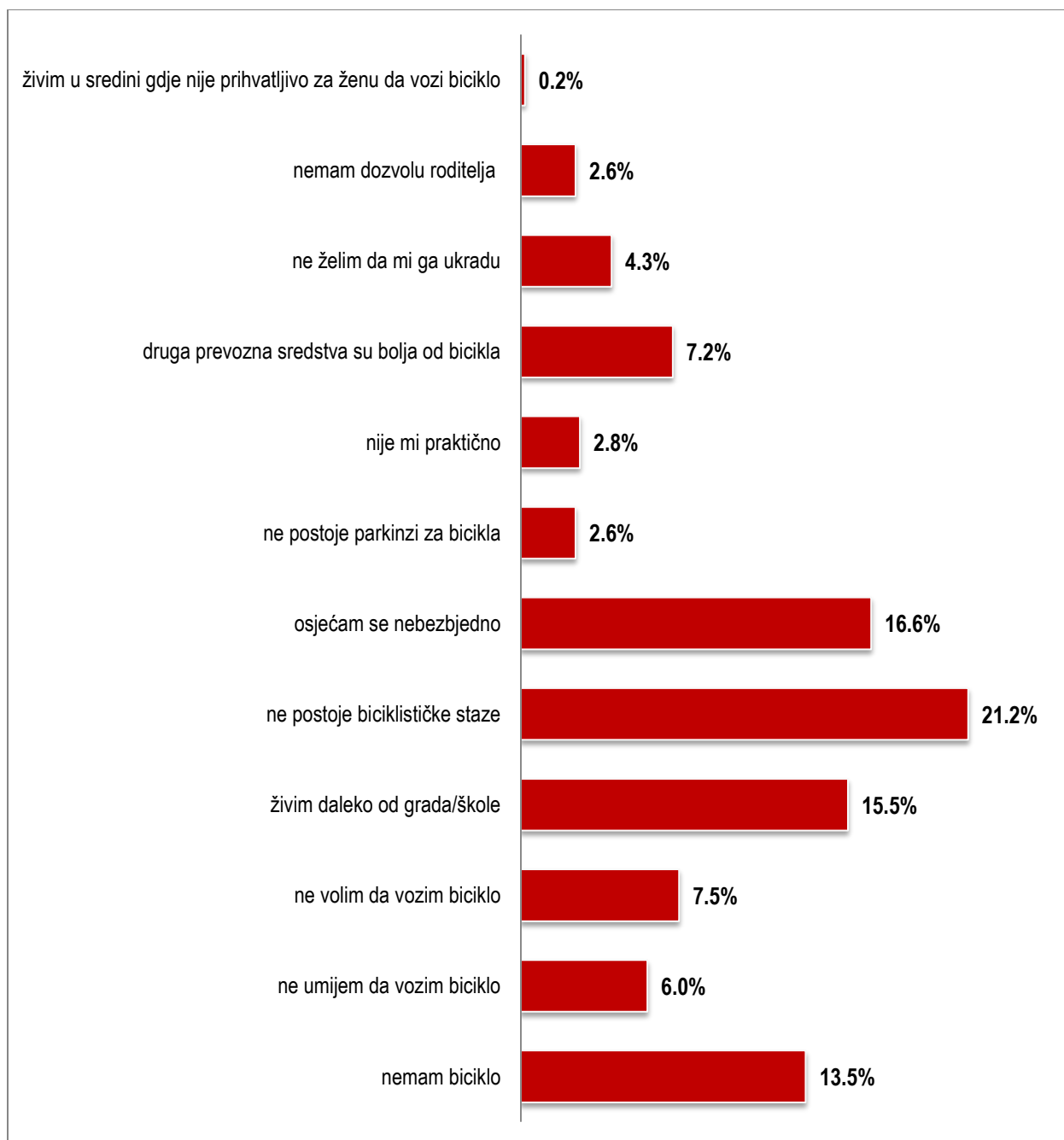


Grafik 7 - Šta je tvoj glavni izvor informacija o uzrocima i posljedicama klimatskih promjena?

Na pitanje šta misle da je najvažnije poboljšati kako bi kretanje kroz grad bilo prijatnije i efikasnije, građani Rožaja imaju uglavnom ujednačene stavove (Grafik 8). Međutim, ono gdje dolazi do odstupanja jeste rad na unapređenju javnog prevoza. Naime, 24,4% anketiranih učenika smatra da je važno raditi na poboljšanju usluga javnog prevoza, uvođenju više autobuskih linija kao i češćih polazaka autobusa, dok svega 4% starijih od 20 godina prepoznaje javni prevoz kao važnu opciju saobraćajne ponude u gradu. Ova razlika u procentima se direktno prelijeva na stav o nužnosti uvođenja više parking mjesta za automobile, budući da 32,3% anketiranih starijih od 20 godina navodi ovo kao glavni preduslov za poboljšanje saobraćaja u gradu, sa čim se slaže samo 8% mlađe populacije. Ovakva raspodjela procenata je u skladu sa ranije iznesenim podacima o putnim navikama (Grafik 2, str. 3), gdje smo vidjeli da se polovina anketiranih starijih od 20 godina oslanja na automobil kao osnovno prevozno sredstvo, dok mlađa populacija bira pješaćenje odnosno javni/školski prevoz.



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



Grafik 9 - Šta je glavni razlog zbog kog nemate želju da idete biciklom?

U okviru ankete istražili smo i mogućnost upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva. Rezultati pokazuju da se biciklo u Rožajama još uvijek posmatra kao sredstvo rekreacije, odnosno da se građani uglavnom ne uzimaju u obzir mogućnost korišćenja bicikla za obavljanje svakodnevnih aktivnosti ili pak odlazak na posao, u školu, trgovinu i slično. Kao tri glavna razloga za to ističu

se nepostojanje biciklističkih staza, bezbjednost u saobraćaju, kao i daljina centra grada/škole (Grafik 9).

Na samom kraju smo ostavili prostor za dodatne komentare u vezi sa saobraćajem u Rožajama. Predlozi su se kretali od opštih – poboljšanje trotoara, uvođenje biciklističkih staza, dodatnih parking mjesta za automobile, pa do konkretnih predloga u vidu konstrukcije trotoara od OŠ Bratstvo i Jedinstvo do Kalačkog mosta, uvođenja biciklističkih staza od centra grada do turističkih mjesta (ski centra Turjak, ski centra Štedim, Vrela Ibra i izletišta Grahovača), uvođenja zabrane saobraćaja u užem centru grada tokom vikenda od 17-22:00 h, uvođenje javnog parkinga u centru grada, uređenje gradskih šetališta na više lokacija i slično. Međutim, pored predloga koji su donekle bili obuhvaćeni samom anketom, a koji su se mahom odnosili na saobraćajnu infrastrukturu, ono na šta su stanovnici Rožaja posebno skrenuli pažnju jeste brza vožnja i loša saobraćajna kultura vozača – nepoštovanje propisa, nepoštovanje ostalih učesnika u saobraćaju, nepropisno parkiranje i zauzimanje pješačkih površina. Stoga se značajan broj anketiranih kroz komentare osvrnulo na nužnost pojačanih kontrola i oštrijih kazni od strane nadležnih organa.

ZAKLJUČAK

Na osnovu rezultata ankete može se zaključiti da među stanovnicima Rožaja postoji visok procenat onih koji favorizuju automobil kao osnovno sredstvo prevoza. Međutim, važno je napomenuti da izbor prevoznog sredstva diktira saobraćajna politika: ako se saobraćaj planira za automobile, ljudi će biti podstaknuti da se kreću tom vrstom prevoza, i obrnuto – ako se prioritet da pješačenju, upotrebi bicikla ili javnom prevozu, više ljudi će se odlučiti za te vidove transporta.

Osim toga, rezultati su pokazali da se javni prevoz u Rožajama uglavnom zasniva na organizovanom školskom prevozu, da ne postoji razvijena biciklistička infrastruktura, dok infrastruktura za pješački saobraćaj ili ne postoji ili je pod pritiskom od strane vozača koji ove površine često koriste kao parking prostor. Sve ovo navodi građane Rožaja da biraju automobil kao osnovno sredstvo prevoza. Tome su u mnogome donijele pređašnje i trenutne saobraćajne politike koje su učinile da upravo automobil bude najlakša i najkomfortnija opcija za prevoz. Međutim, ukoliko bi se lokalnom saobraćajnom politikom obeshrabilo korišćenje automobila – odgovarajućom parkirnom i komunalnom politikom, a istovremeno prioritet dao održivim vidovima transporta kroz ulaganje u infrastrukturu, uvođenje javnog prevoza, uvođenje podsticaja zaposlenima za dolazak na posao biciklom, subvencionisanje kupovine bicikala, proširenjem pješačkih zona i slično, saobraćaj u gradu bi dobio prostor za drugačiji budući razvoj: smanjile bi se gužve, porastao bi osjećaj bezbjednosti, dok bi na ulicama mogao nesmetano da koegzistira mnogo veći broj učesnika u saobraćaju. Stoga rezultati ovog istraživanja mogu biti korisni ulazni podaci u kreiranju budućih saobraćajnih politika, posebno onih usmjerenih ka promociji održivih vidova transporta.

