

Stavovi građana Podgorice o uslovima za pješaćenje i upotrebu bicikla

- Rezultati istraživanja 2024. godine -

Ovaj izvještaj prikazuje rezultate istraživanja o uslovima za pješaćenje i vožnju biciklom u Podgorici, koje je NVO Biciklo.me sproveda od 12. do 24. novembra 2024. godine među stanovnicima Glavnog grada uz podršku fondacije Regionalne kancelarije Fondacije Hajnrh Bel u Beogradu.

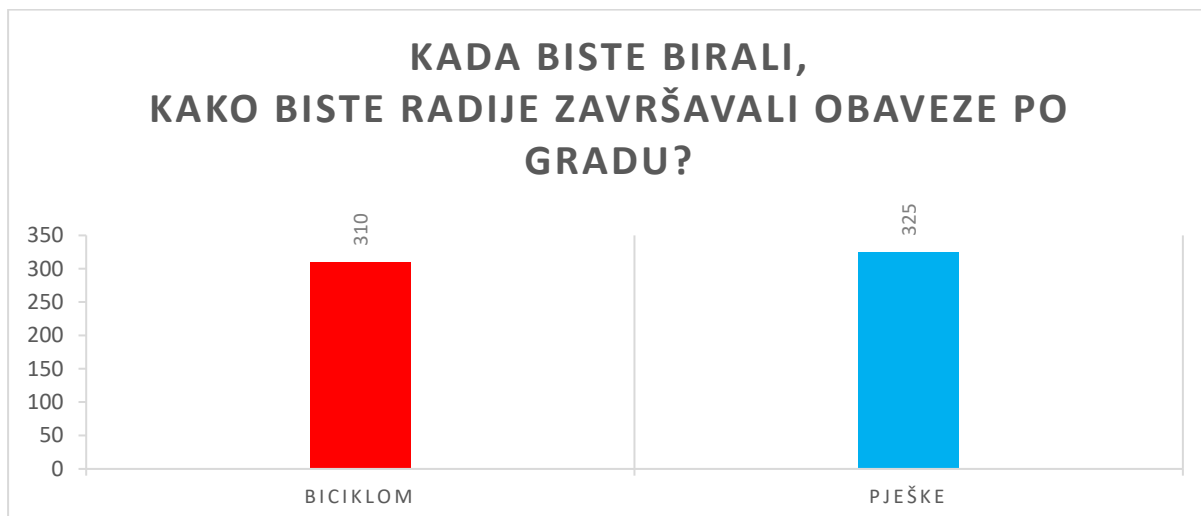
Upitnik je distribuiran putem interneta, koristeći društvene mreže i promotivnu kampanju usmjerenu na građane Podgorice. Cilj istraživanja bio je da se ispita percepcija uslova za kretanje pješke ili biciklom u Glavnom gradu među stanovnicima Podgorice koji u svom svakodnevnom funkcionisanju praktikuju ovaj vid mobilnosti.

Istraživanje stavova je u najvećoj mjeri sprovedeno korišćenjem Likertove skale, pomoću koje su anketirani ocjenjivali u kojoj mjeri se slažu sa tvrdnjama o uslovima za pješaćenje i biciklizam u Podgorici. Osim toga, jedan dio podataka o stavovima prikupljen je pomoću pitanja u kojima se zahtijeva izbor jednog od ponuđenih odgovora.

Kada je biciklistički saobraćaj, podaci prikupljeni u ovom istraživanju upoređeni su sa podacima iz prethodnih pet godina (2019-2023). Ovaj longitudinalni pristup omogućio je analizu trendova u stavovima građana, kao i procjenu efikasnosti mjera preduzetih u pogledu poboljšanja infrastrukture i bezbjednosti upotrebe bicikla u razmatranom periodu, na uzorku koji ima sličnu starosnu, polnu i geofrasku strukturu.

Kada je u pitanju pješački saobraćaj, istraživanje je sprovedeno po prvi put ove godine.

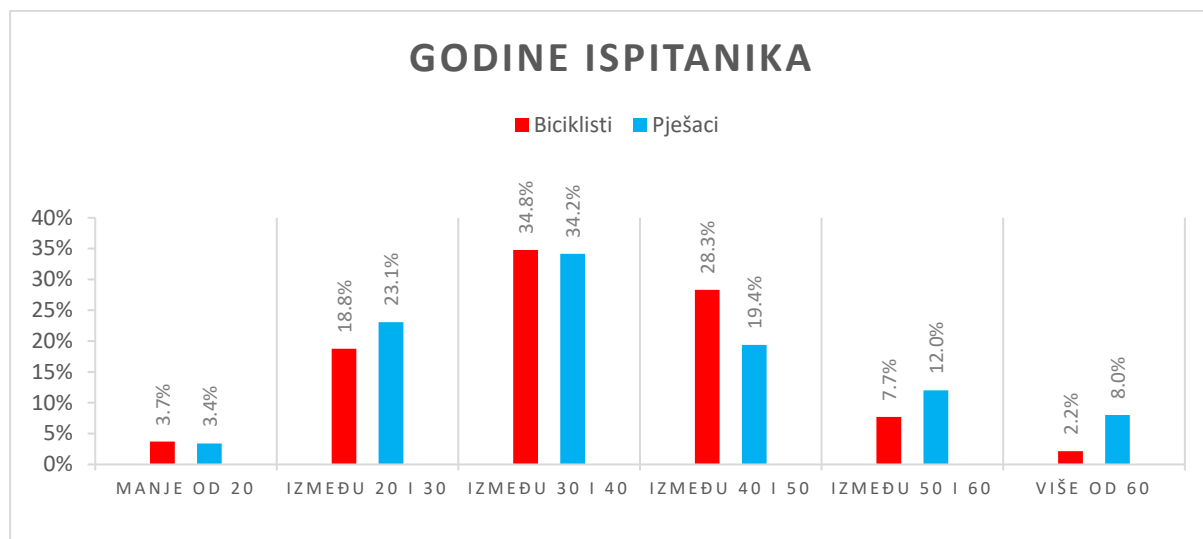
U istraživanju je učestvovalo ukupno 635 ispitanika. Njih 325 se opredijelilo za pješaćenje kao željeni vid aktivnog kretanja, dok je 310 ispitanika odabralo biciklo kao željeni način urbanog transporta.



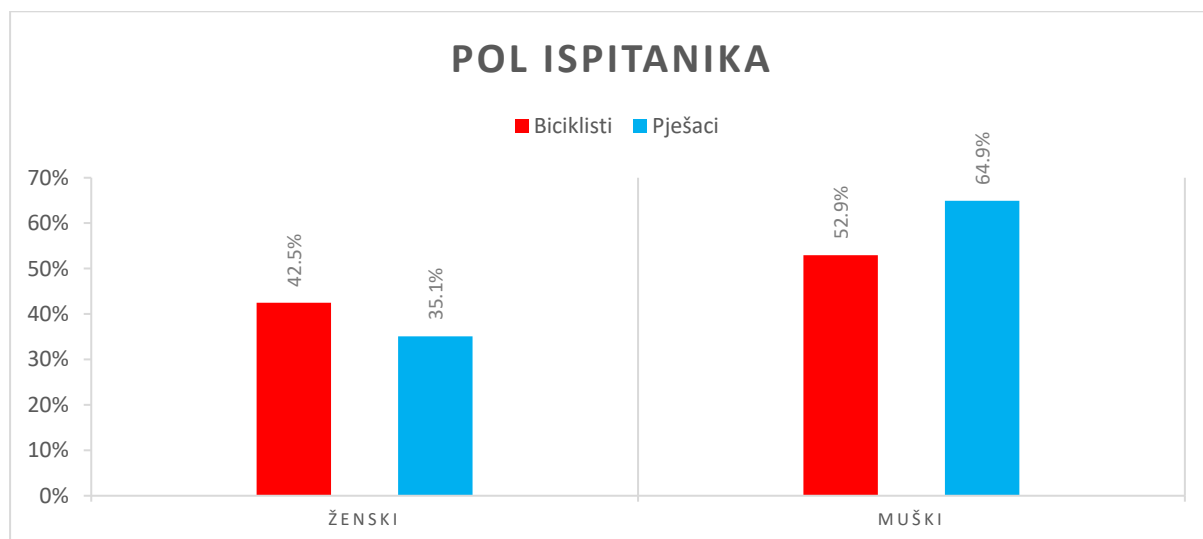
Godine, pol i mjesto stanovanja ispitanika

U grafikonima koji slijede prikazani su podaci u procentima koji se odnose na starosnu, polnu i geografsku strukturu ispitanika.

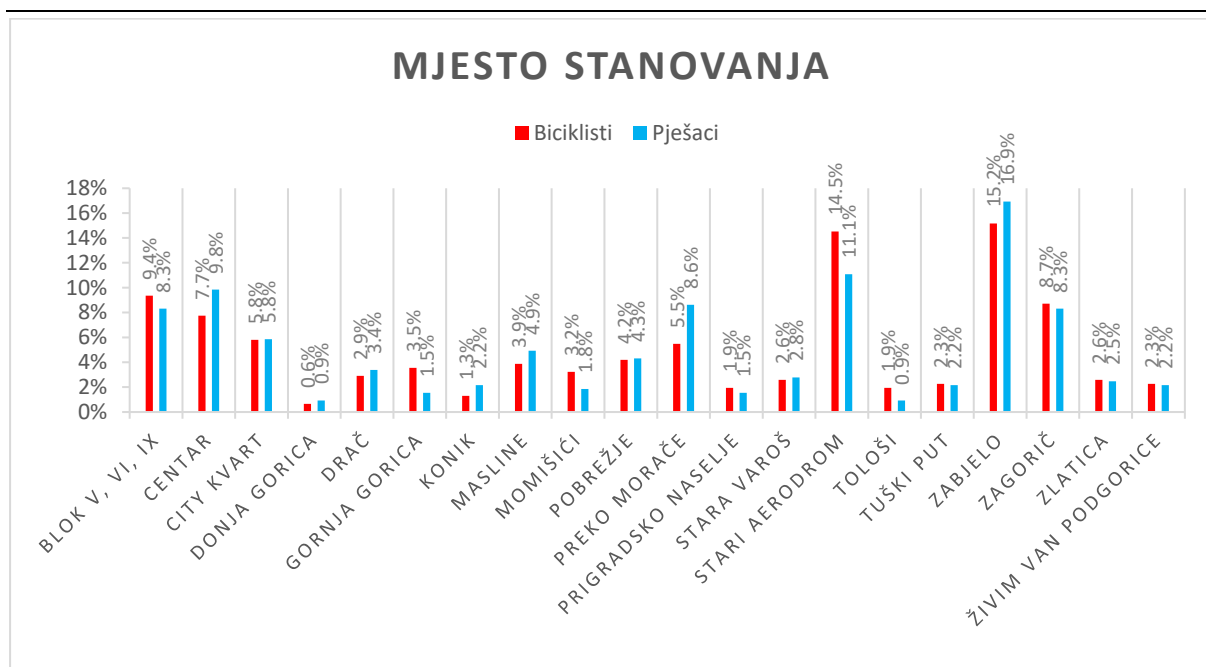
Od 635 ispitanika, njih 3,6% ima manje od 20 godina, 21,4% su starosti od 20 do 30 godina, 35,3% imaju između 30 i 40 godina, 24,4% su u dobi od 40 do 50 godina, 10,1% su starosti između 50 i 60 godina, a 5,2% ima više od 60 godina.



Muškarci čine ukupno 60,3% anketiranih, dok žene čine preostalih 39,7%. Nešto je više anketiranih muškaraca u odnosu na žene koji bi izabrali da svoje obaveze po gradu završavaju pješke.

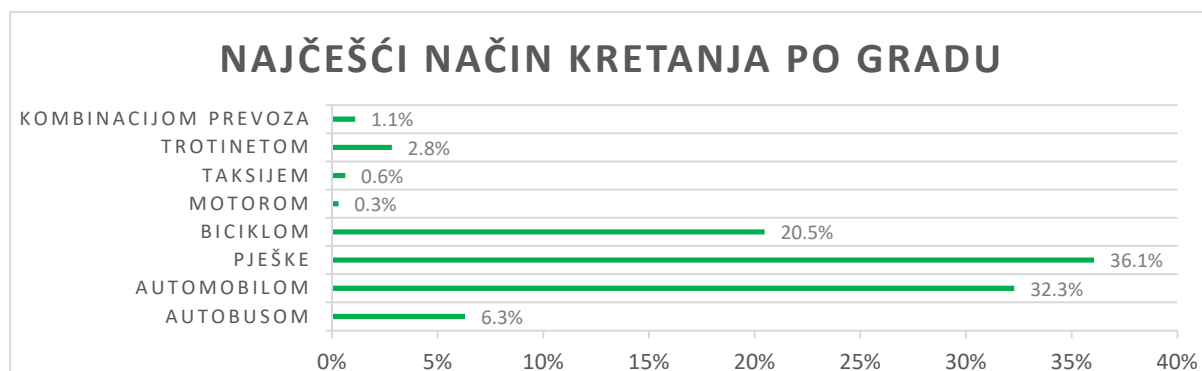


Učesnici ankete dolaze iz svih djelova Podgorice, pri čemu su ukupno najzastupljeniji: Zabjelo (16,1%), Stari Aerodrom (12,8%), Blokovi V, VI i IX (8,8%), Centar (8,8%), Zagorič (8,5%) i dio Preko Morače (7,1%).



Najčešći način kretanja po gradu

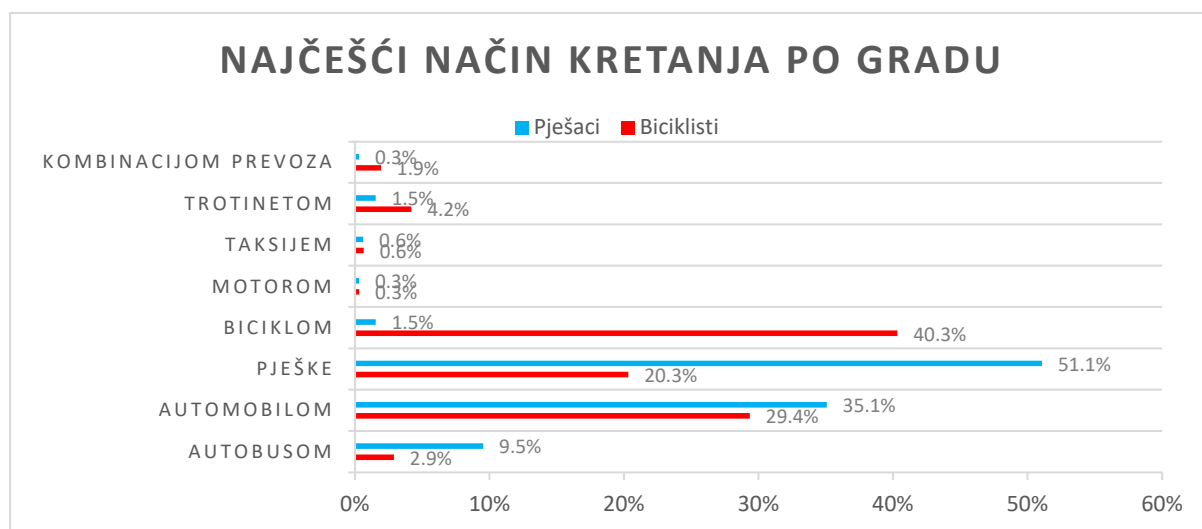
Na pitanje na koji način se najčešće kreću po gradu (do posla, škole i slično), ispitanici su u najvećem broju odgovorili da to čine pješke (36,1%). Automobil je najčešće sredstvo kretanja za 32,2% ispitanika, dok se njih 20,5% najčešće kreće biciklom. Autobus je kako primarno sredstvo kretanja kroz grad izabralo tek 6,3% ispitanika.



Postoji značajna razlika među onima koji svoje obaveze po gradu završavaju pješke u odnosu na one koji to čine biciklom.

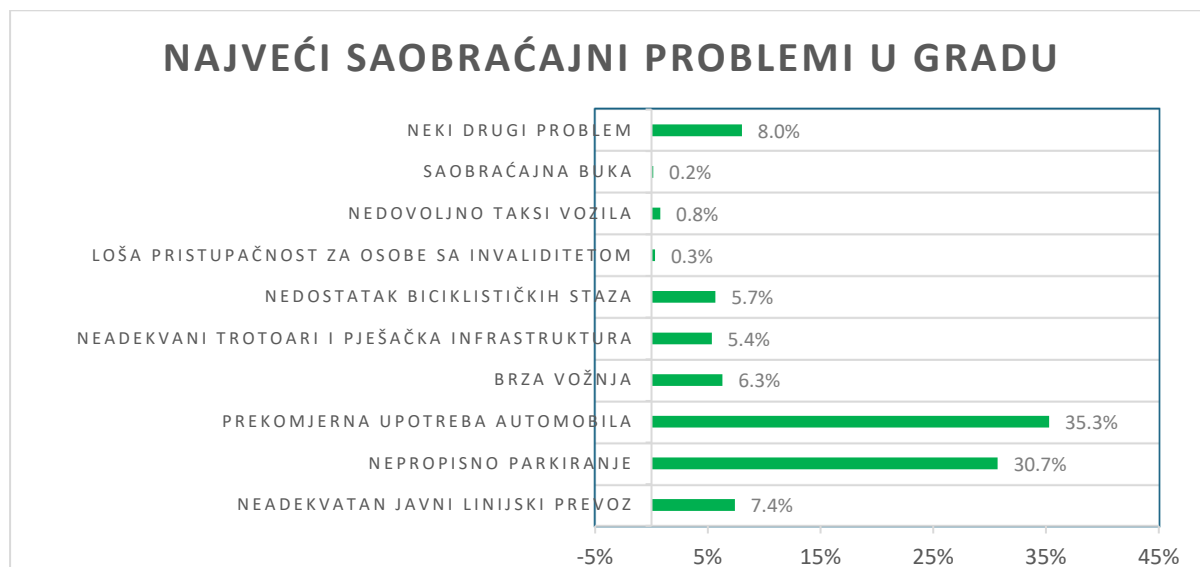
Ispitanici pješaci u najvećem broju kretanja obavljaju pješke (51,1%), zatim automobilom (35,1%) i autobusom (9,2%). Biciklo je najčešće sredstvo kretanja za 1,5% ispitanika, kao i trotinet. Za razliku od njih korisnici bicikla biciklisti u najvećoj mjeri biraju biciklo (40,3%), ali i automobil (29,4%). Pješčenje je primarno kretanje za 20,3% biciklista, a trotinet za 4,2%. Interesantno je da svega 2,9% biciklisti kao najčešći način kretanja kroz grad bira autobus.

Ispitanici koji preferiraju pješčenje kao vid transporta se najčešće i kreću pješke (51,1%), zatim koriste automobil (35,1%) i autobus (9,2%). Među ovom grupom ispitanika biciklo je primarno sredstvo prevoza za tek 1,5% njih, isto kao i trotinet. Za razliku od njih, oni koji bi najradije koristili biciklo najčešće biraju biciklo za kretanje po gradu (40,3%), ali značajan procenat koristi i automobil (29,4%). Pješčenje je primarni način kretanja za 20,3% korisnika bicikla, dok se trotinet koristi u 4,2% slučajeva. Zanimljivo je da samo 2,9% korisnika bicikla kao najčešći način prevoza u gradu bira autobus.



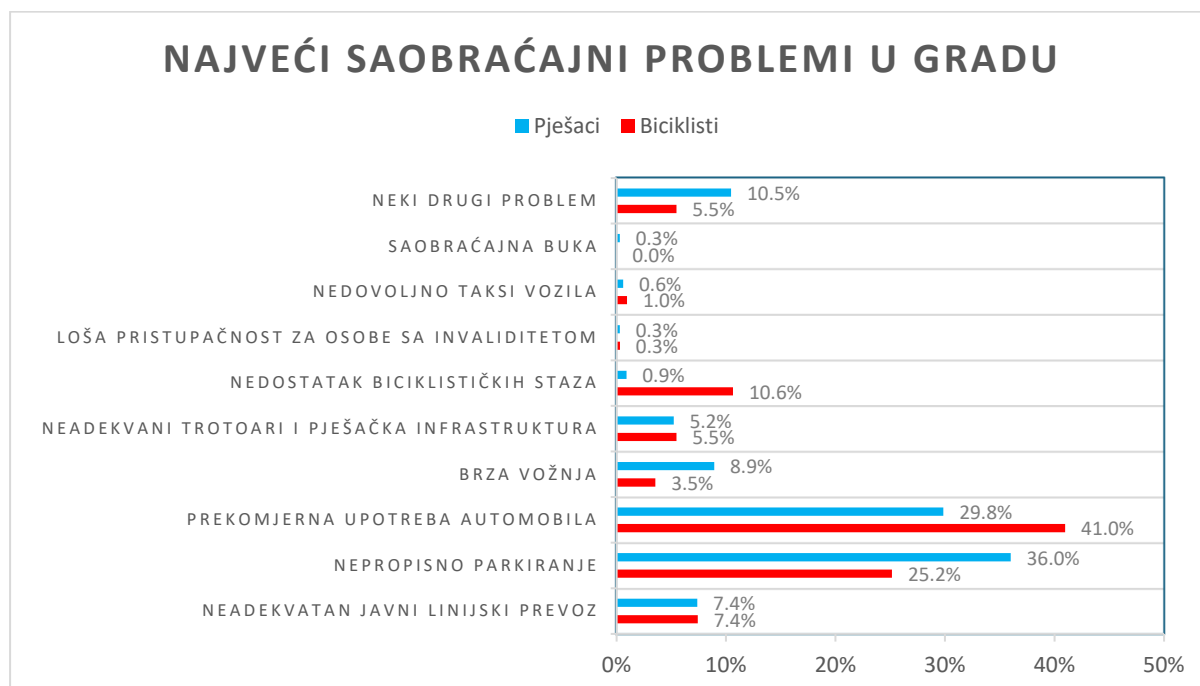
Najveći saobraćajni problemi u gradu

Ispitanici su prepoznali dva ključna problema u saobraćaju u Podgorici: prekomjernu upotrebu automobila (35,3%) i nepropisno parkiranje (30,7%).



Interesantno, korisnici bicikla smatraju da je prekomjerna upotreba automobila najveći problem u gradu, dok je za pješake na prvom mjestu nepropisno parkiranje.

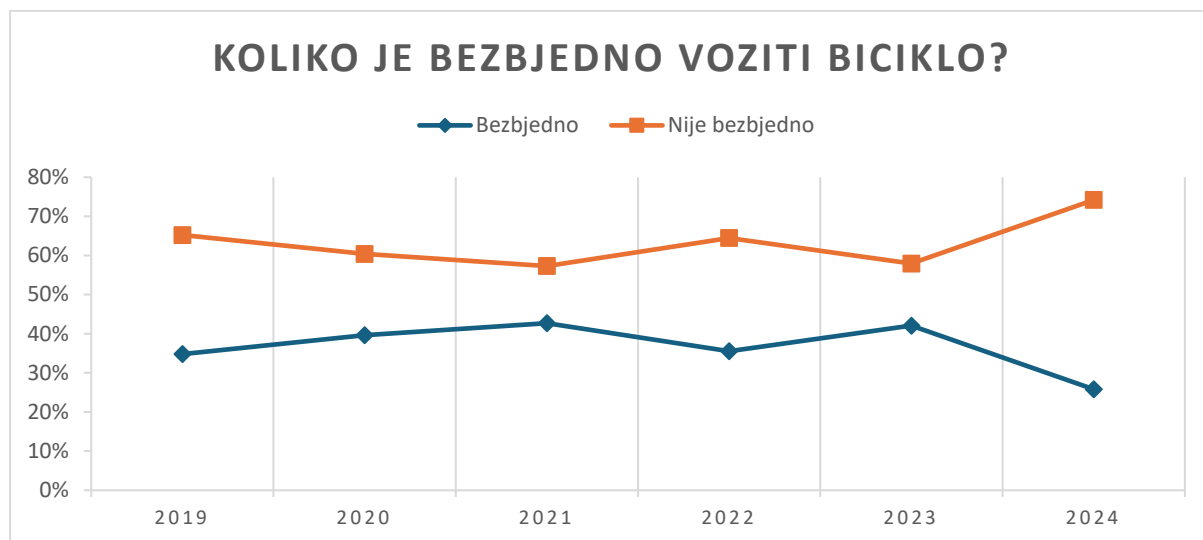
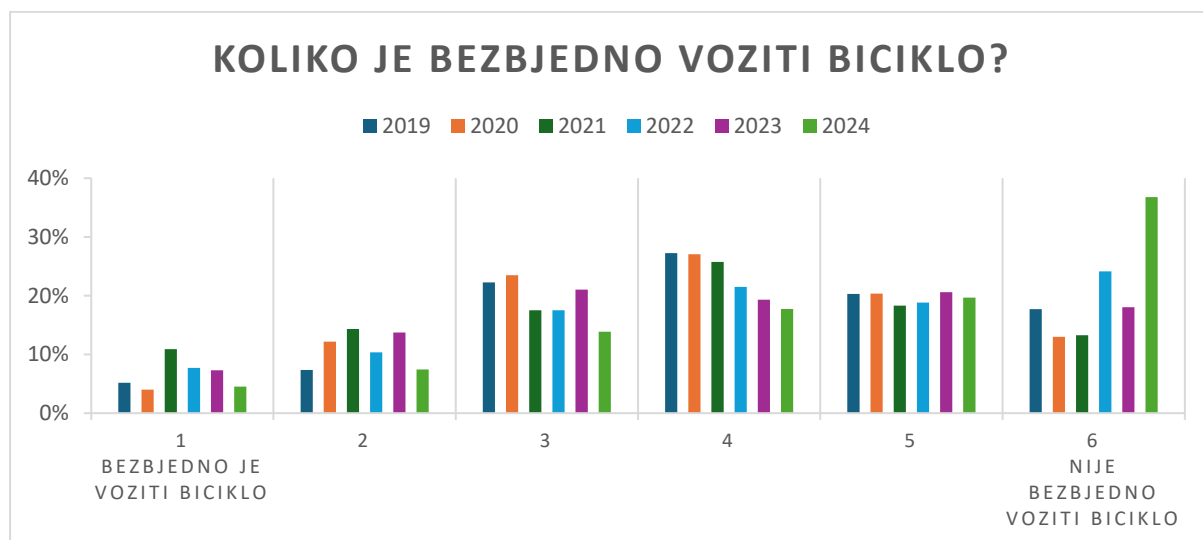
Kao najveći saobraćajni problem u gradu korisnici biciklista uz prekomjernu upotrebu automobila (41%), vide i nepropisno parkiranje (25,2%). Slijede nedostatak biciklističkih staza (10,6%) i neadekvatan javni linijski prevoz (7,4%). Pješaci kao najveći problem vide nepropisno parkiranje (36%), pa prekomjernu upotrebu automobila (29,8%). Brza vožnja je problem za 8,9%, a neadekvatan javni linijski prevoz za 7,4% pješaka.



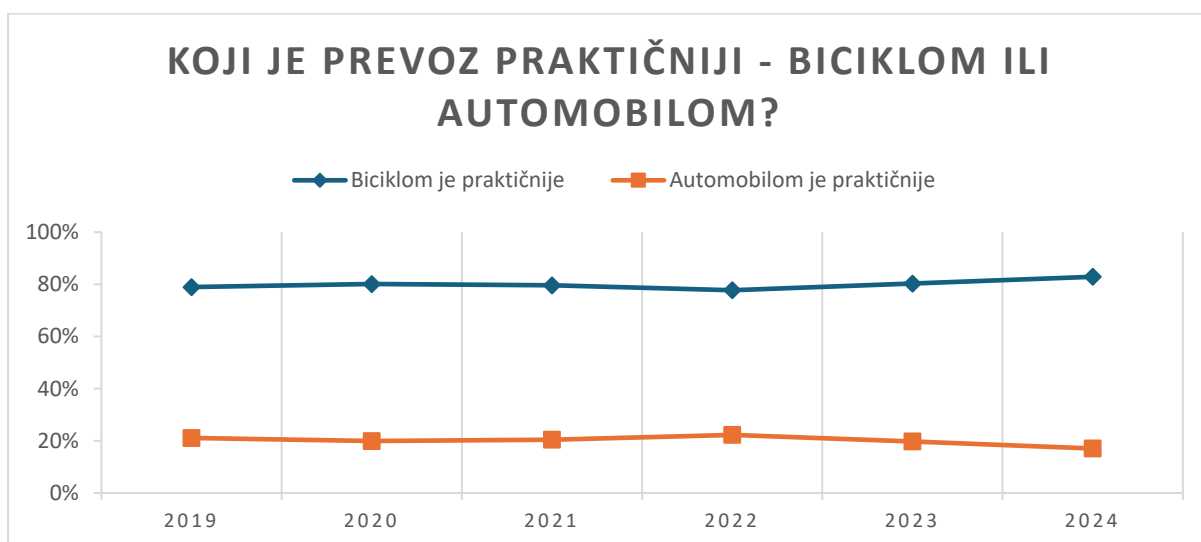
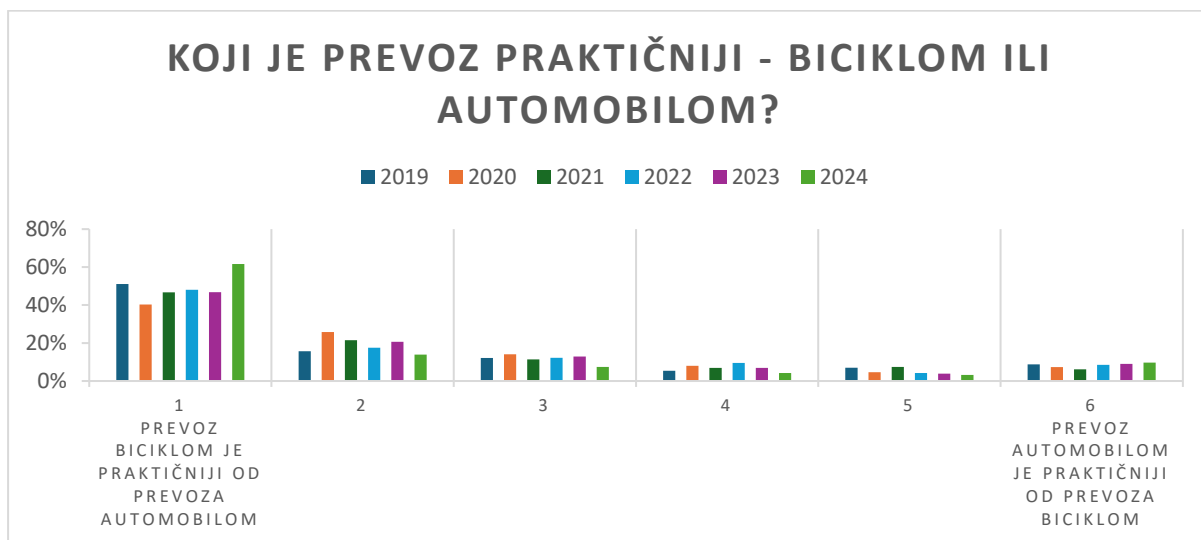
UPOTREBA BICIKLA

U cilju prikupljanja stavova o uslovima za vožnju bicikla, Kako učesnicima u istraživanju postavljeno je 16 pitanja korišćenjem Likertove skale. Ispitanici su pozvani da odaberu u kojoj mjeri se slažu sa određenim iskazom. Na suprotnim krajevima skale nalazili su se suprotstavljeni iskazi, a ispitanici su birali iskaz sa kojim se više slažu, pri čemu su izražavali stepen saglasnosti na skali od 1 do 6. Na primjer, ako su se sa obje strane skale nalazili iskazi „Osjećam se bezbjedno kada vozim biciklo u Podgorici“ i „Ne osjećam se bezbjedno kada vozim biciklo u Podgorici“, ispitanici su označavali kružić bliži iskazu sa kojim su bili više saglasni. Što je kružić bliži iskazu, to je veći stepen saglasnosti. Da bi se smanjila vjerovatnoća odgovaranja po inerciji, pozitivni odgovori su povremeno bili bliži broju 1, a povremeno broju 6, i obratno.

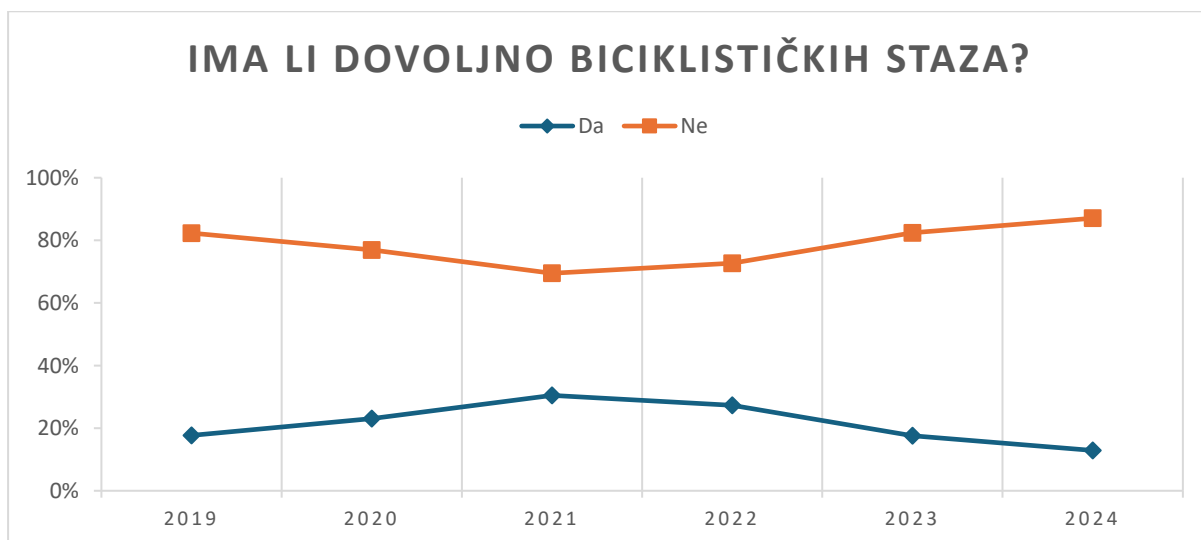
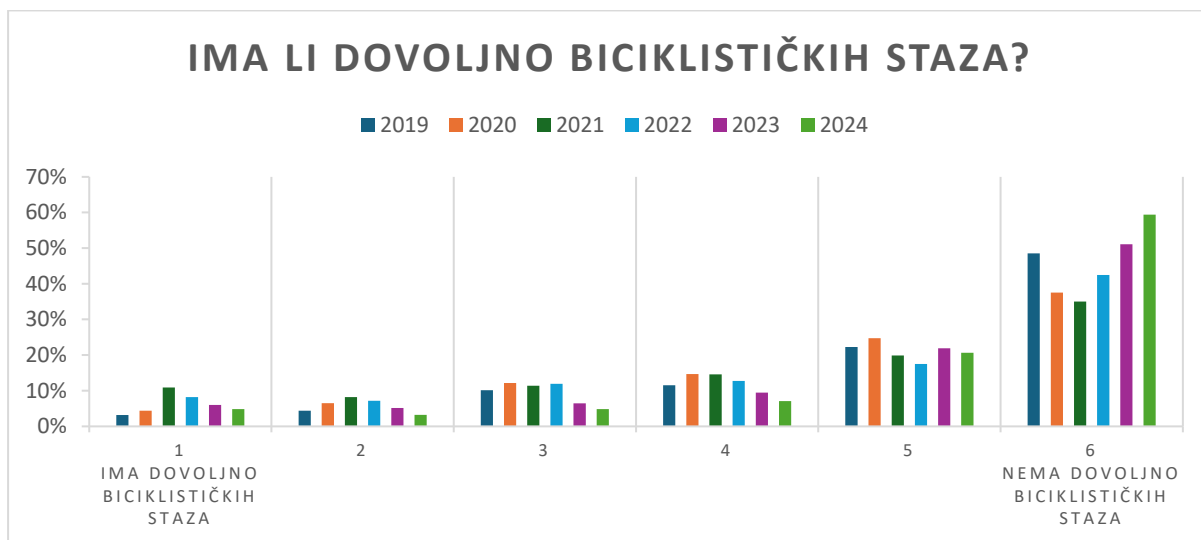
Od anketiranih građana u 2024. godini, skoro 37% je izričito u stavu da nije bezbjedno voziti biciklo u Podgorici, a čak 74% dijeli to mišljenje u manjoj ili većoj mjeri. To je trend u porastu u odnosu na 2023. godinu, kada je svega 18% bilo izričito negativno, a 58% dijelilo u nekoj mjeri taj stav, što je podatak koji zabrinjava.



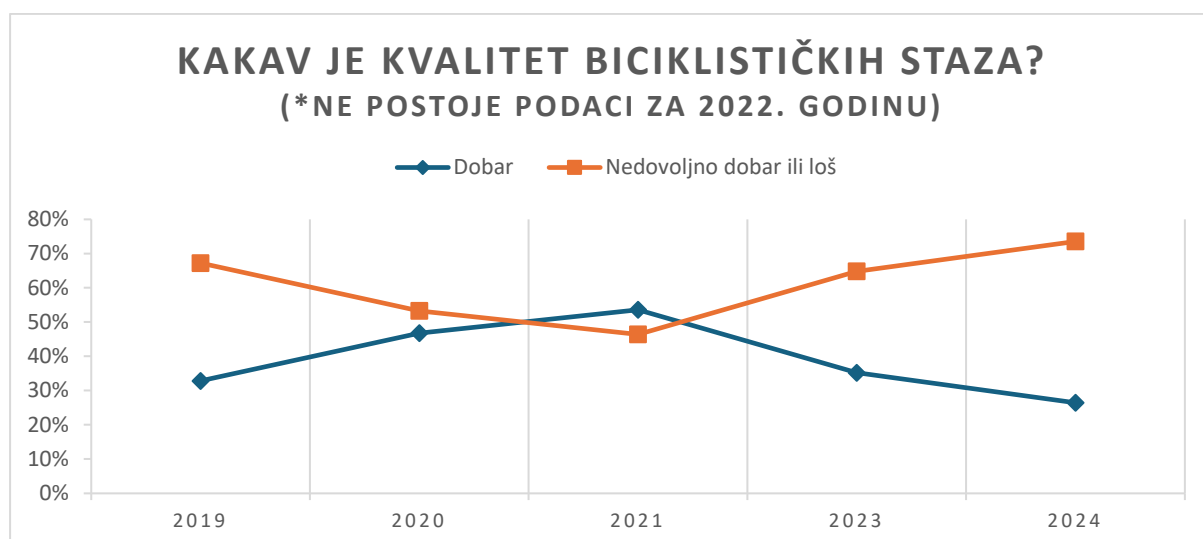
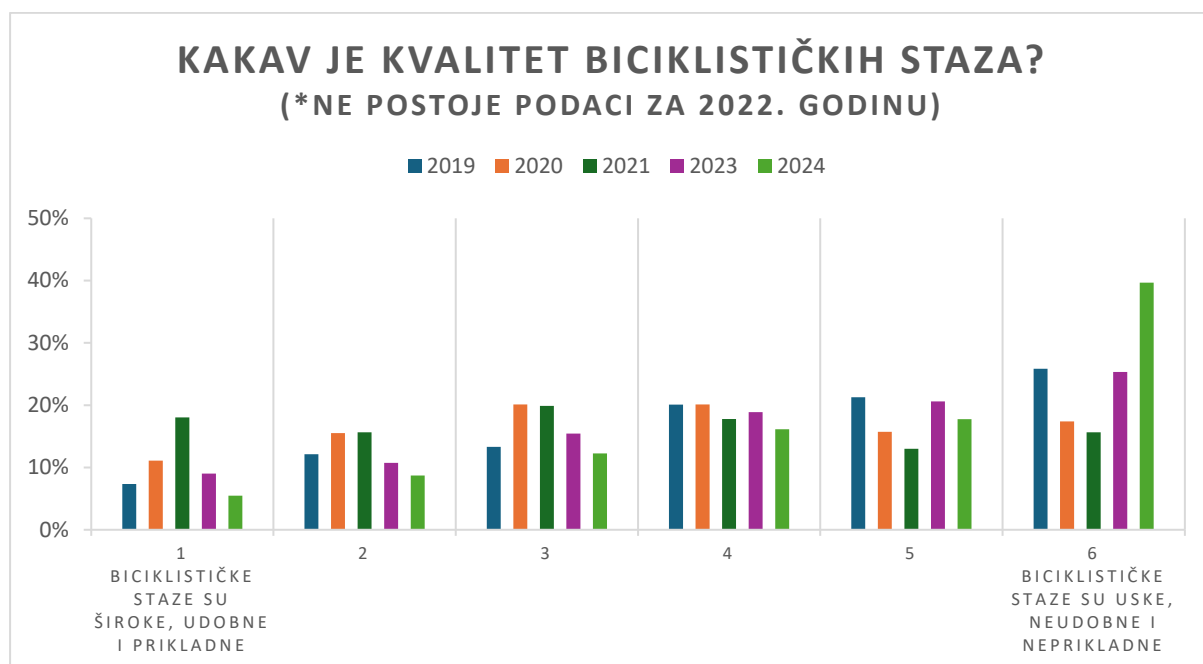
Istraživanje pokazuje da velika većina ispitanih smatra da je u Podgorici prevoz biciklom praktičniji od prevoza automobilom (skoro 83%) i ovaj stav se među anketiranim potvrđuje iz godine u godinu.



Broj građana koji smatraju da Podgorici nedostaju biciklističke staze kontinuirano raste. U ovogodišnjoj anketi, taj stav u određenoj mjeri dijeli čak 87% ispitanika, od čega je 60% izrazito saglasno. Situacija na terenu govori u prilog ovim rezultatima: početkom 2024. godine uklonjene su tri privremene biciklističke trake u ulicama Kralja Nikole, Ilije Plamenca i Ivana Milutinovića, a za njih nije obezbjeđena nikakva alternativa. Štaviše, u ovoj godini nije izgrađen nijedan metar nove biciklističke infrastrukture, pa ovakva percepcija ne iznenađuje.

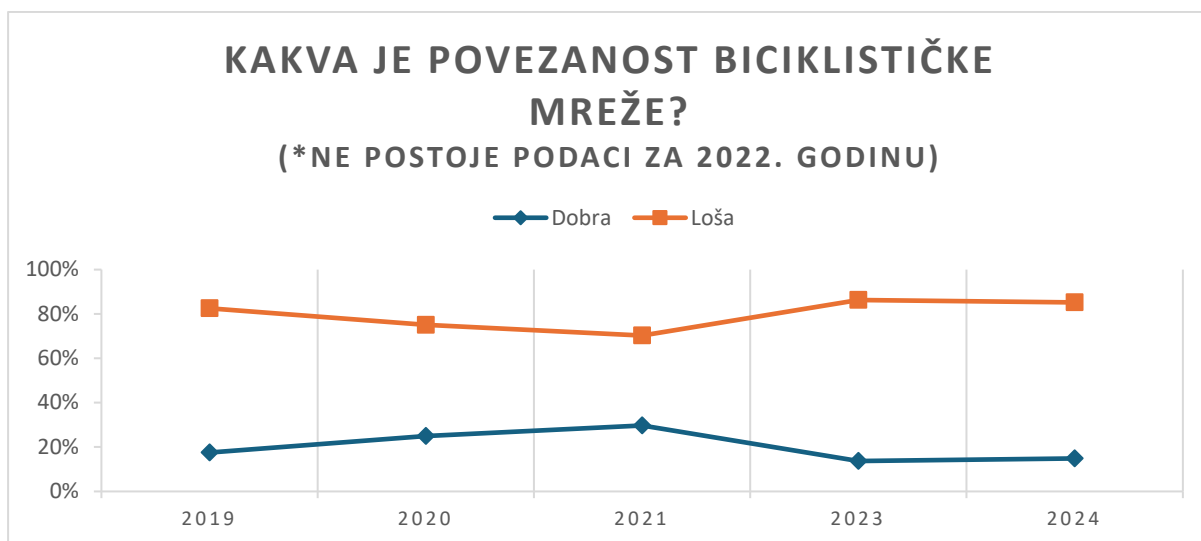
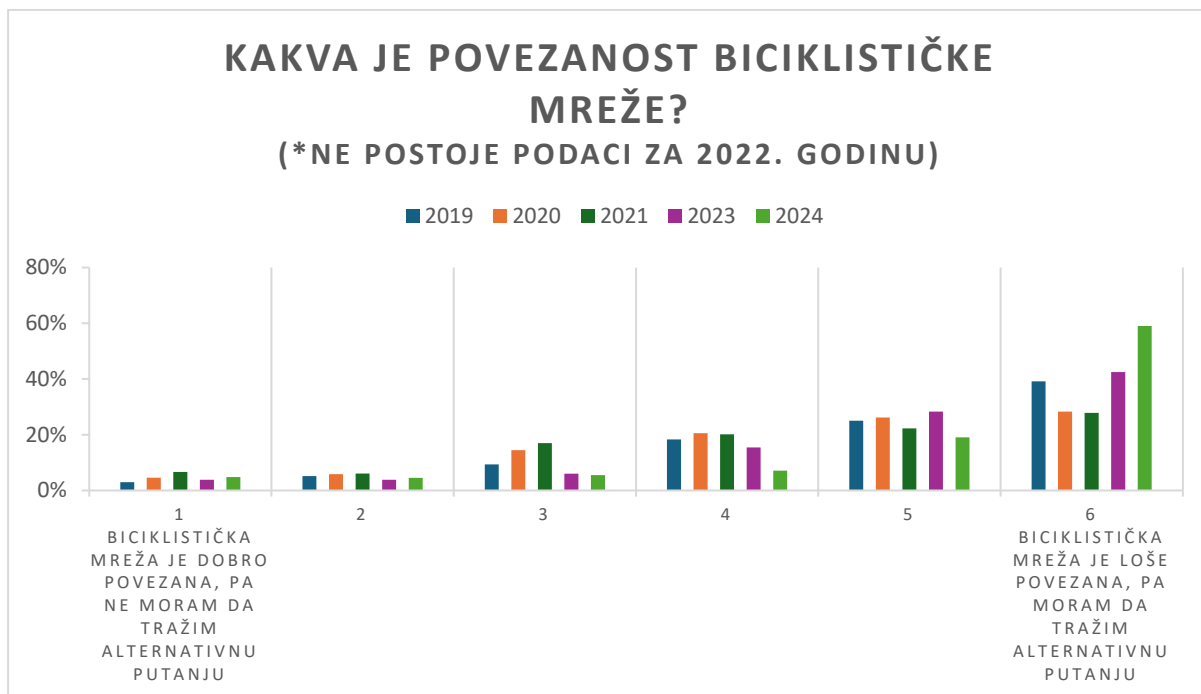


Kada je riječ o kvalitetu biciklističke infrastrukture, primjetan je negativan trend. Sve veći broj ispitanika smatra da su biciklističke staze uske, neudobne i neprikladne – čak 73,5%, od kojih 40% izričito dijeli taj stav. Krajnje pozitivan stav ima svega 5,5% ispitanika, što predstavlja značajan pad u odnosu na 2021. godinu, kada je takvo mišljenje imalo 18% anketiranih. U tom periodu 53,6% ispitanika je u određenoj mjeri smatralo da su biciklističke staze široke, udobne i prikladne. Jedan od mogućih razloga za bolje ocjene tokom 2020. i 2021. godine je smanjenje obima motorizovanog saobraćaja zbog intenzivne primjene mjera protiv epidemije bolesti COVID-19. To je rezultiralo povećanim prisustvom biciklista u podgoričkom saobraćaju, a tokom tog perioda uspostavljene su i tri pomenute biciklističke trake.

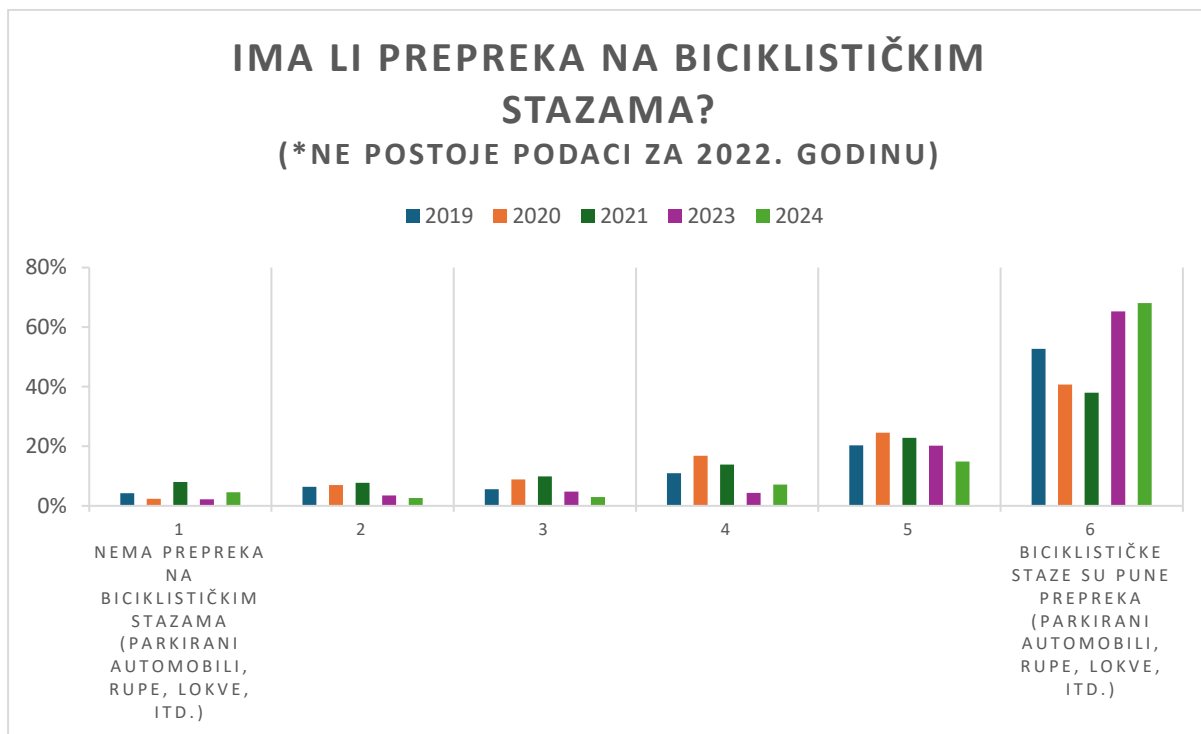


Treba napomenuti da za ovo i nekoliko narednih pitanja nisu dostupni podaci iz 2022. godine. Tokom te godine sprovedena je uporedna analiza sa tri glavna grada iz regiona (Beograd, Sarajevo i Skoplje), zbog čega je upitnik bio nešto izmijenjen.

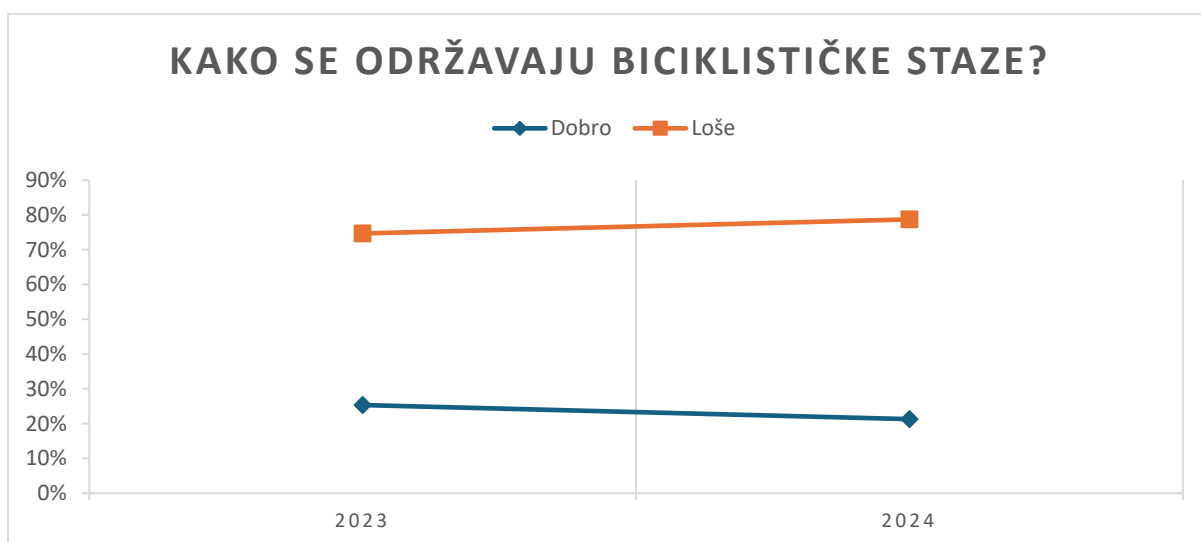
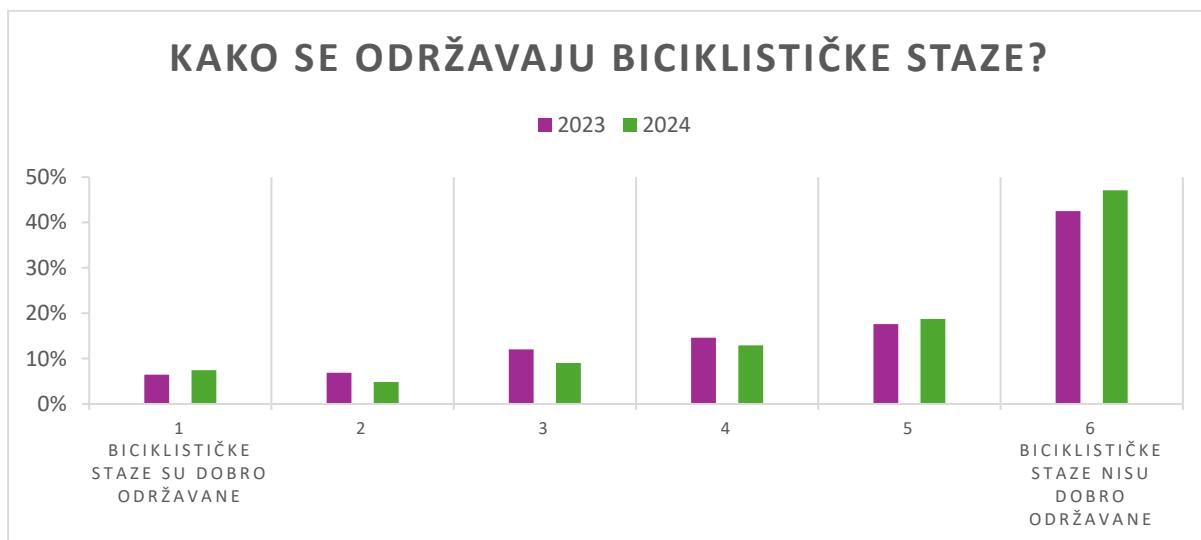
Većina ispitanika smatra da je biciklistička mreža loše povezana (85%). Izričit stav o tome ove godine ima 59% naspram 42,5% iz 2023. i 28% iz 2021. godine. Svega 4,8% ispitanika ne mora da traži alternativnu putanju, već su veoma zadovoljni povezanošću biciklistička mreže.



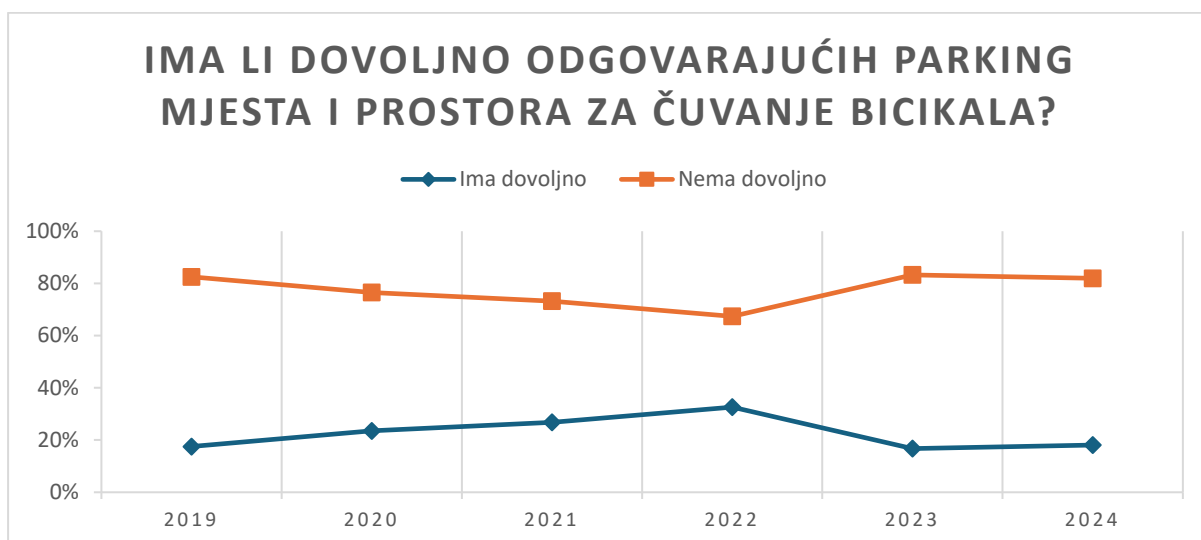
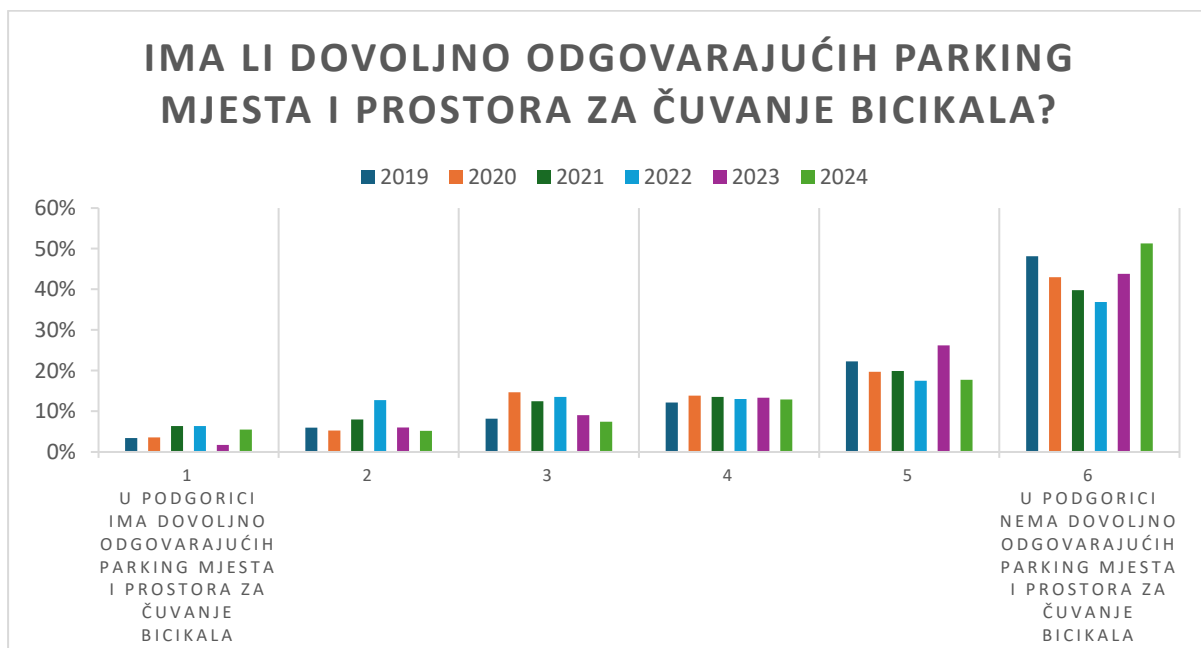
Slična situacija je i kada su u pitanju prepreke na biciklističkim stazama (parkirani automobili, rupe, lokve, itd.). Više od 90% ispitanika smatra da su staze pune prepreka, od kojih je 68% decidno u tom stavu. Svega 4,5% ispitanika tvrdi da prepreka na stazama nema.



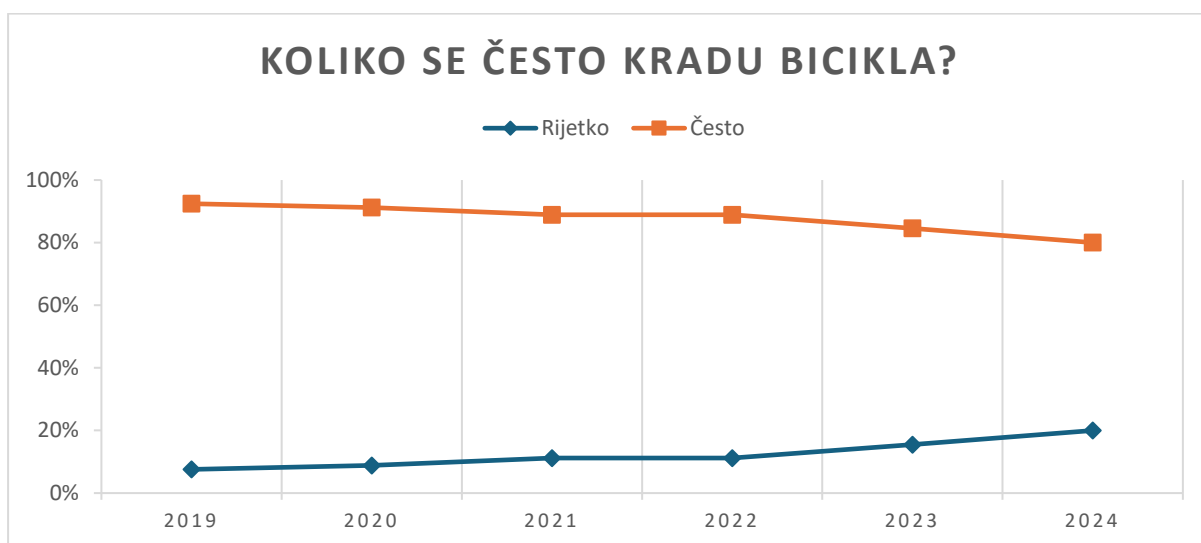
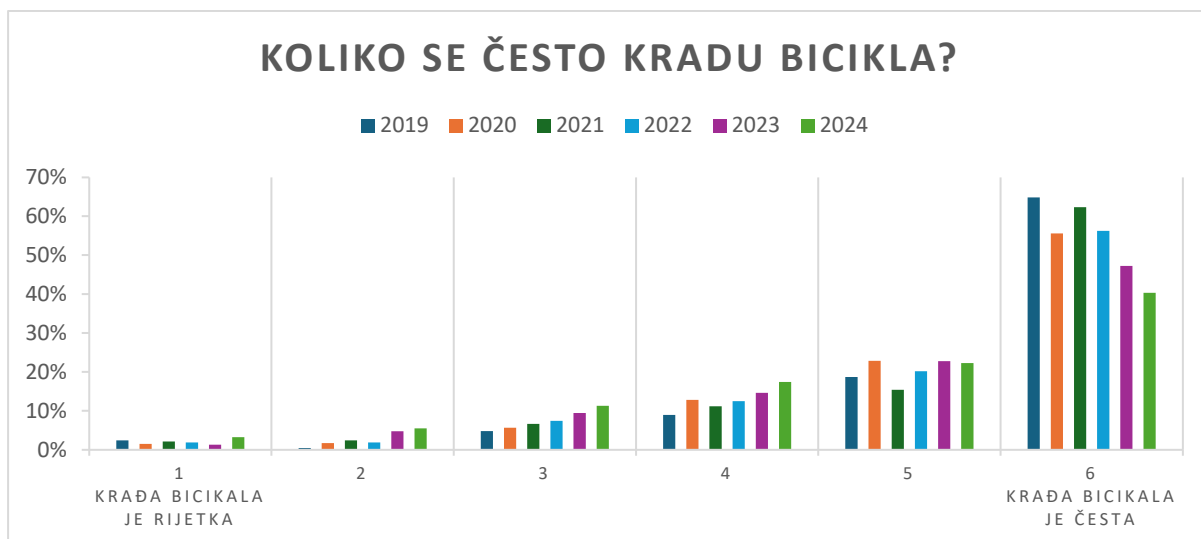
Od 2023. godine pitamo korisnike bicikla iz Podgorice i za mišljenje o tome kako se održaju biciklističke staze. Stav da biciklističke staze nisu dobro održavane dijeli u određenoj mjeri oko 78% ispitanika, što je nešto više od prethodne godine, kada ih je bilo 75%. Oko 47% je u tome izričito, dok je 7,4% u velikoj mjeri zadovoljno kako se staze održavaju.



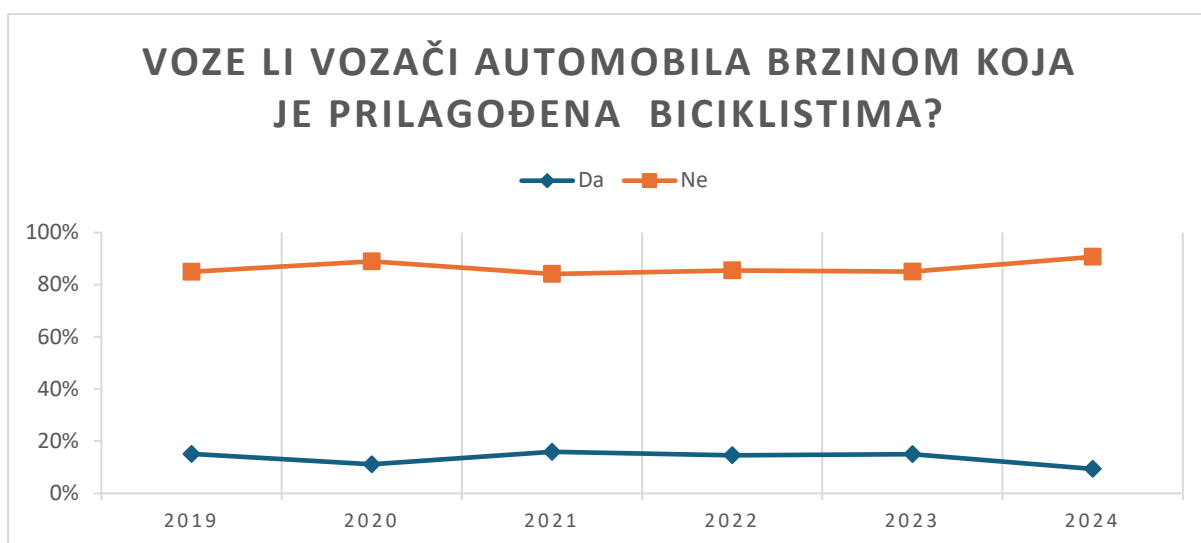
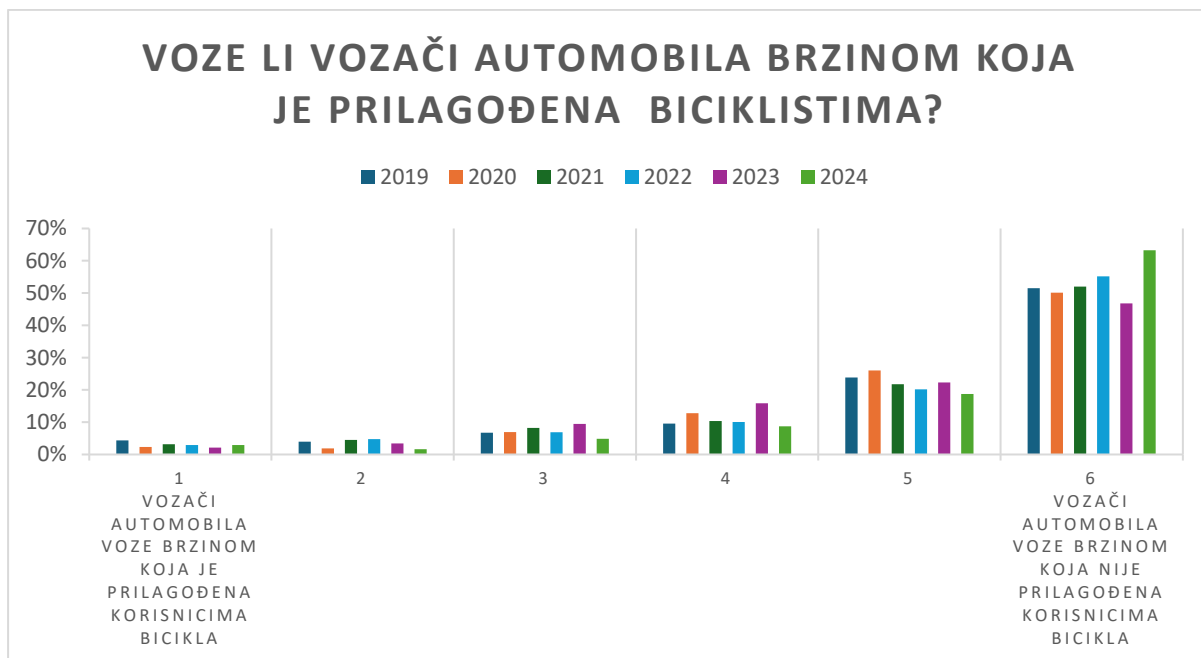
Rezultati ankete pokazuju da je i dalje prisutno nezadovoljstvo nedostatkom odgovarajućih parking mjesta i prostora za čuvanje bicikala. Takav stav u određenoj mjeri dijeli 81% ispitanika, što je blagi pad u odnosu na 2023. godinu, kada je taj procenat iznosio 83%, ali porast u odnosu na 2022. godinu, kada je zabilježeno oko 67%.



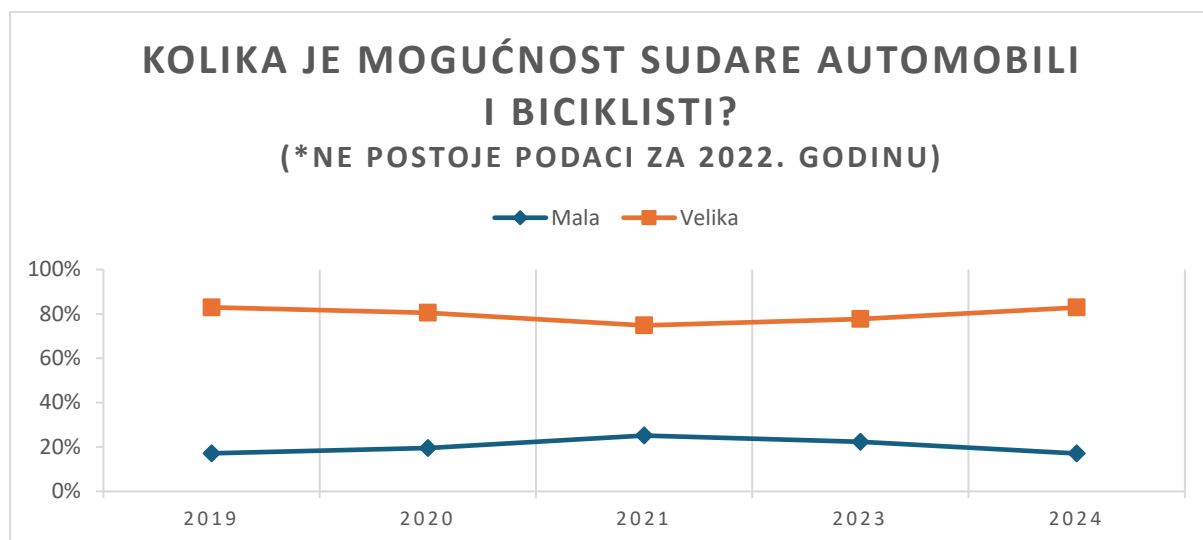
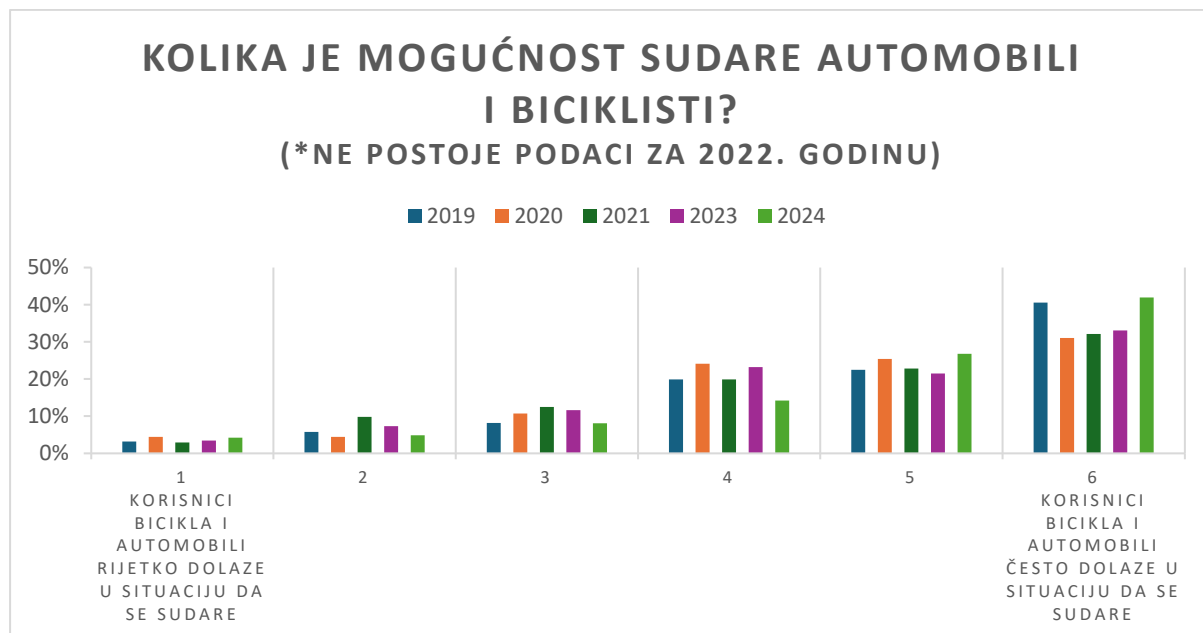
Ovo pitanje se može dovesti u vezu sa narednim. Naime, i dalje je dominantan procenat broj onih koji smatraju da su krađe bicikala česte u Podgorici (80% u 2024. godini). Ipak, primjetan je blagi ali stabilan trend pada iz godine u godinu kada je u pitanju percepcija učestalosti krađe, od bazne vrijednosti iz 2019. godine, kada je više od 92% ispitanika smatralo da je krađa bicikla česta.



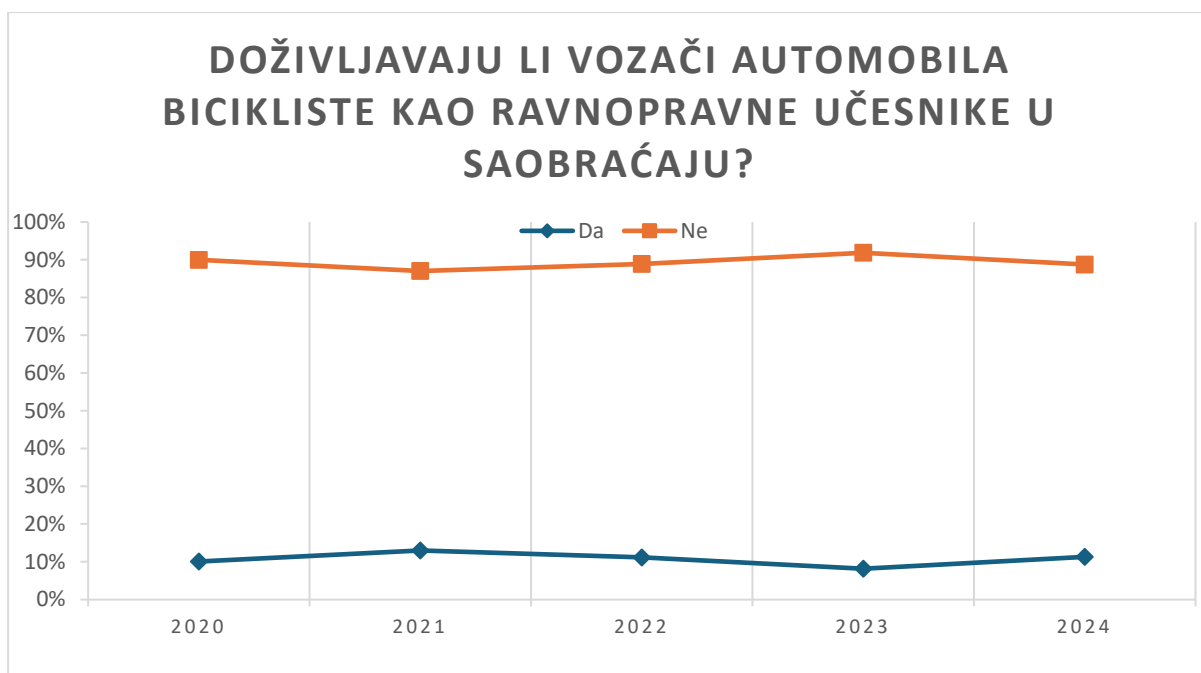
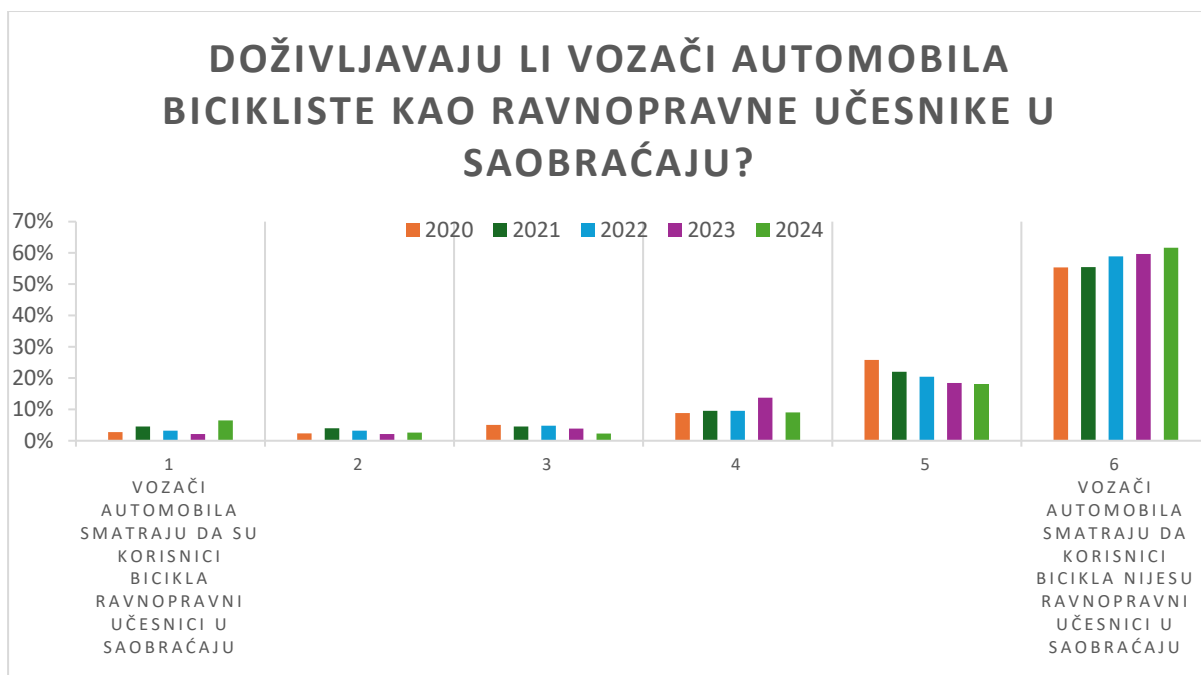
Više od 90% ispitanika tvrdi da vozači automobila voze brzinom koja nije prilagođena korisnicima bicikla i to je mišljenje koje se ponavlja iz godine u godinu. Interesantno je da svega 2,9% anketiranih izričito smatra da vozači automobila voze brzinom koja je prilagođena ljudima koji se kreću biciklom.



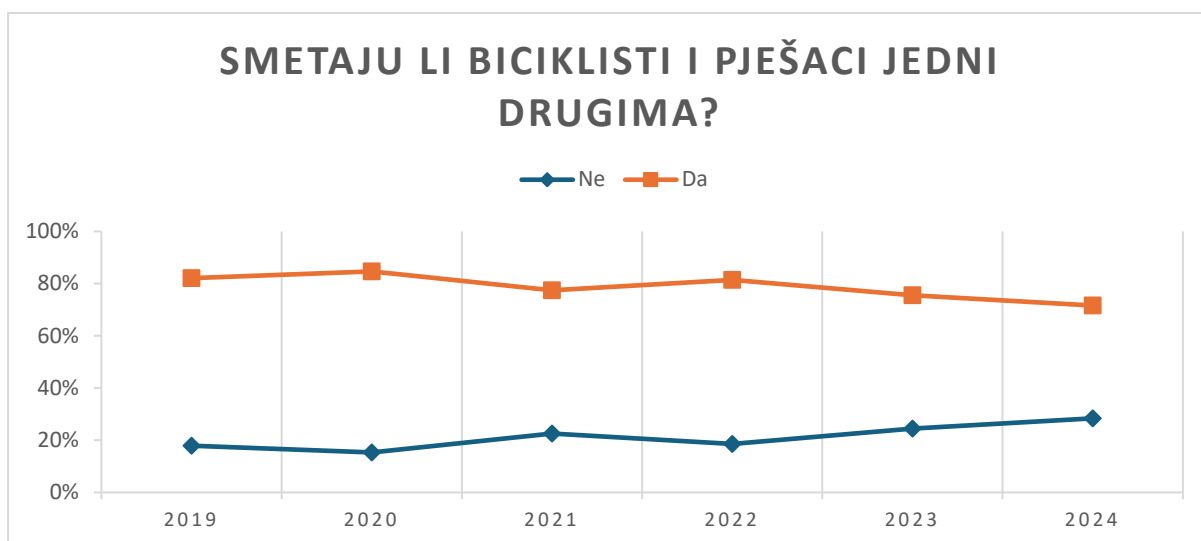
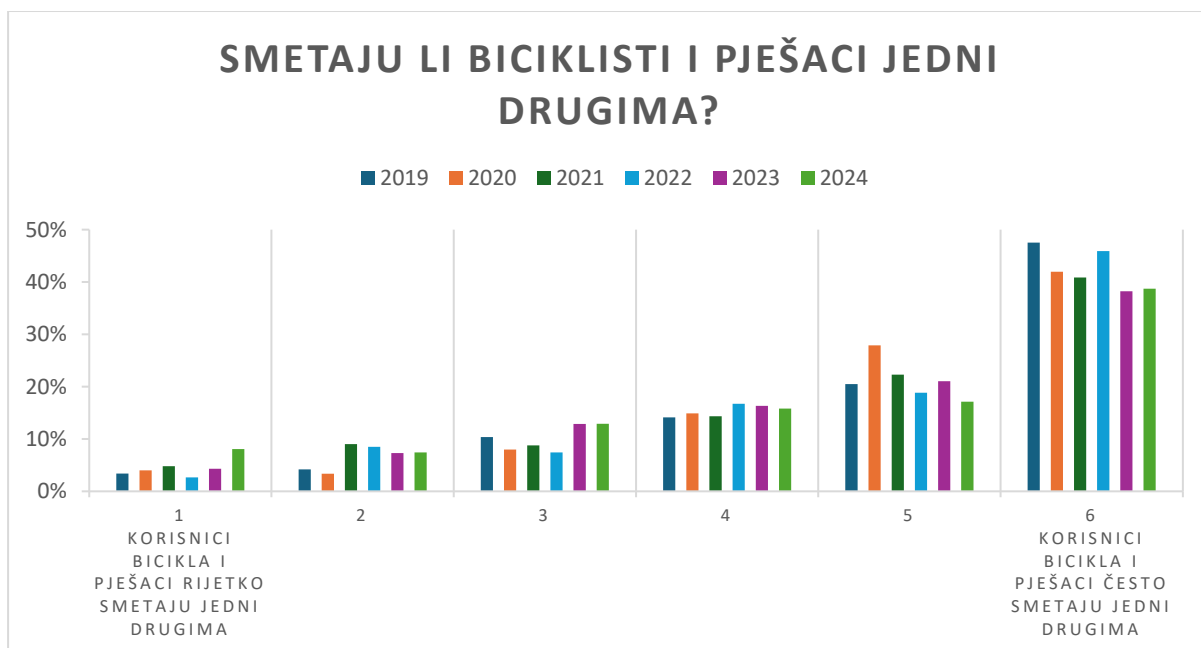
Sličan trend se javlja i kao odgovor na pitanje kolika je mogućnost konflikta između automobila i korisnika bicikala. Čak 83% ispitanika tvrdi da je šansa da se to desi velika, što potvrđuje gore navedeni nalaz da se biciklisti ne osjećaju bezbjedno u saobraćaju u Podgorici.



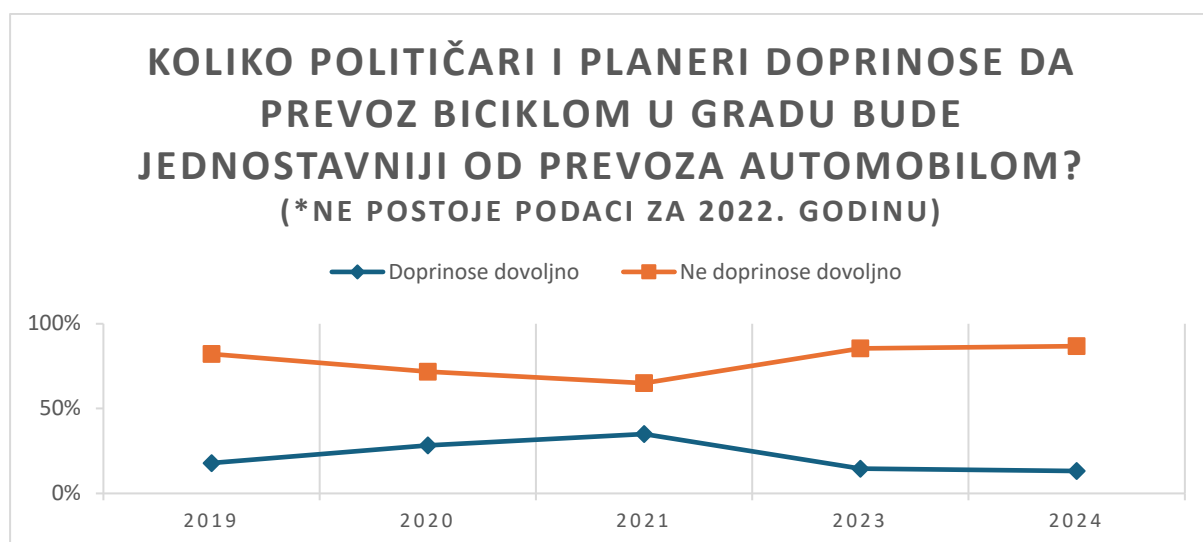
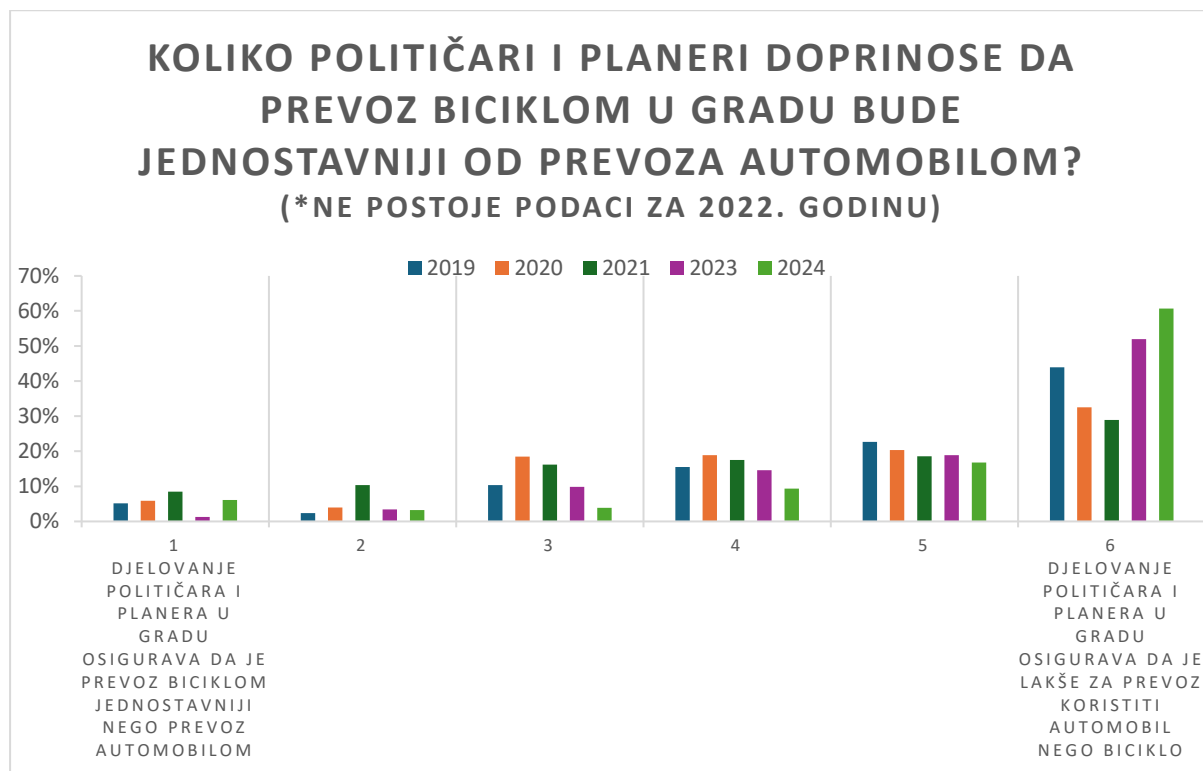
Čak 88,7% anketiranih smatra da vozači automobila ne doživljavaju bicikliste kao ravnopravne učesnike u saobraćaju, i taj trend je konstantan.



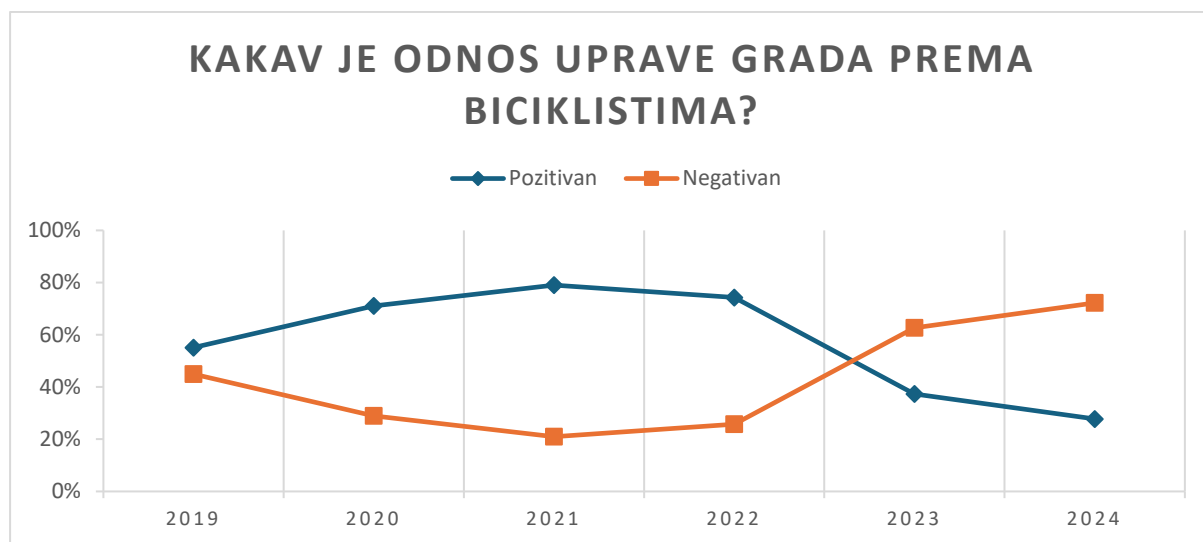
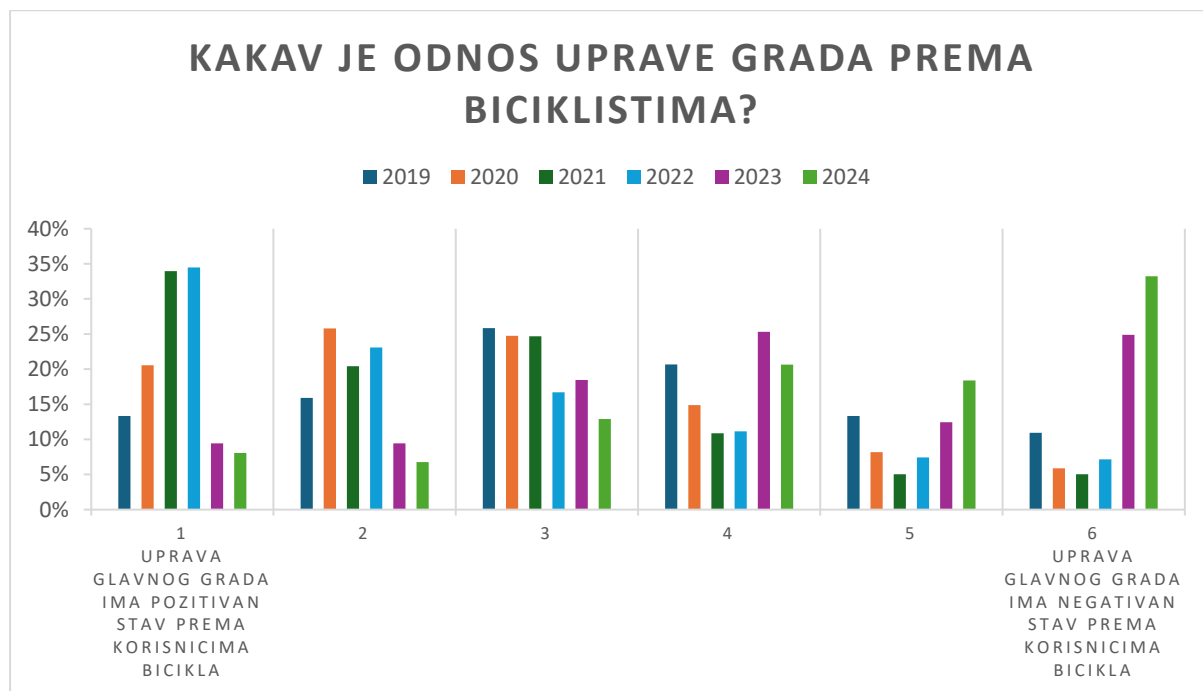
Anketirani korisnici bicikla smatraju da biciklisti i pješaci u većoj ili manjoj mjeri smetaju jedni drugima (71,6%), s tim što je taj trend u blagom padu.



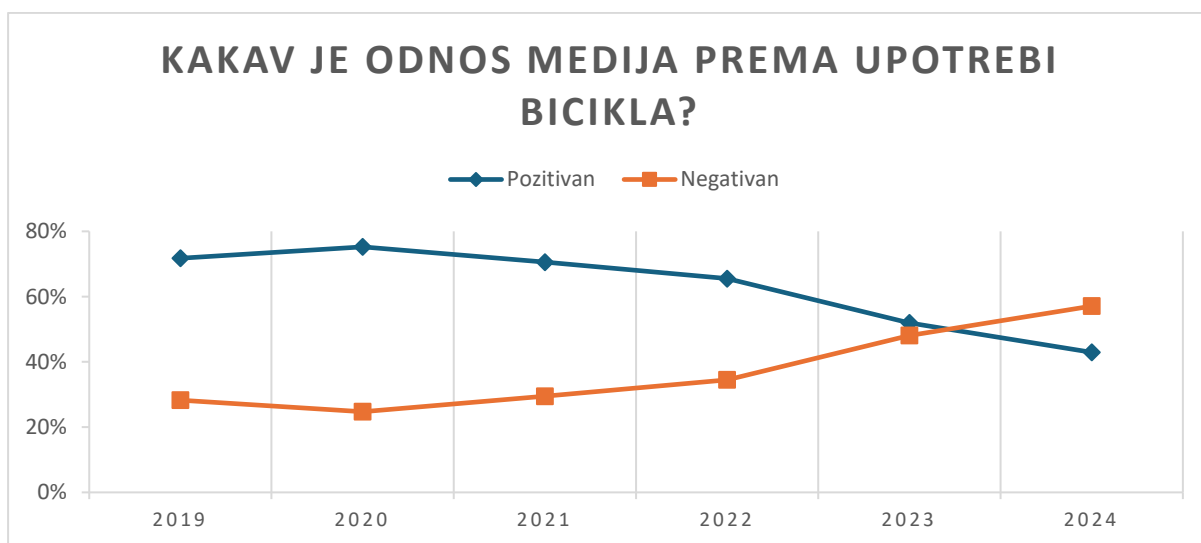
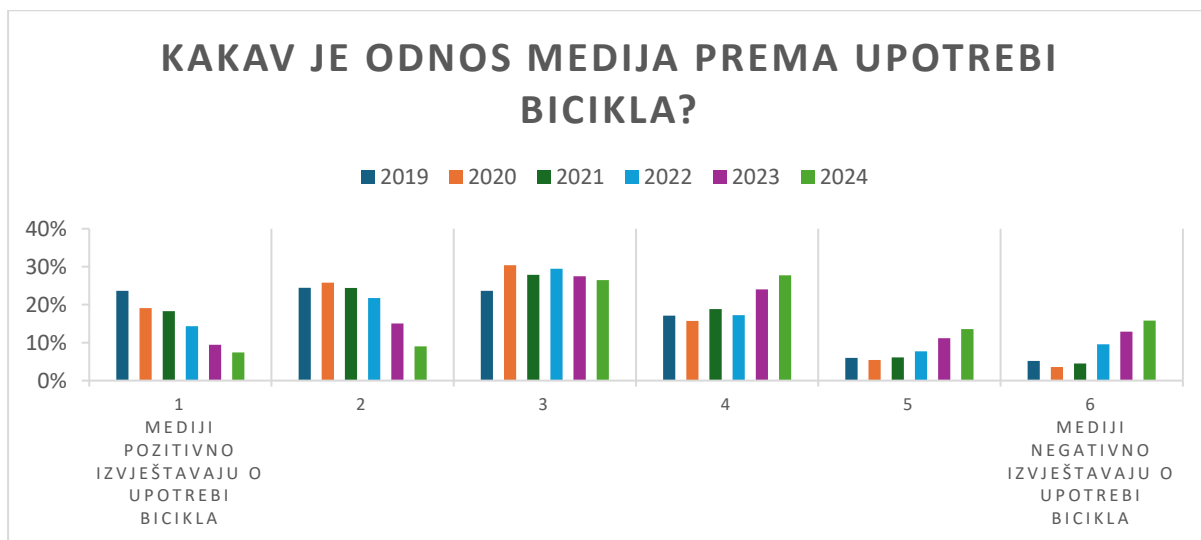
Posebno su zanimljivi podaci o tome kako korisnici bicikla vide odnos donosilaca odluka prema ovom vidu transporta. Preko 86% anketiranih korisnika bicikla smatra da političari i planeri čine sve kako bi prevoz automobilom bio lakši od upotrebe bicikla.



Kada je u pitanju odnos uprave Glavnog grada prema biciklističkom saobraćaju, većina korisnika bicikla (72%) smatra da je ovaj odnos donekle, uglavnom ili veoma negativan. Njihova percepcija o odnosu gradske uprave značajno se pogoršala tokom mandata aktuelne vlasti. Dok je 2021. godine 79% biciklista smatralo da se uprava pozitivno odnosi prema njima, taj broj je 2023. pao na 37%, a ove godine na svega 28%. Ovaj pad može se povezati sa kampanjom protiv, a potom i uklanjanjem privremenih biciklističkih traka uspostavljenih tokom pandemije COVID-19, bez adekvatne zamjene.



Percepcija korisnika bicikla o odnosu medija prema ovom vidu transporta takođe je pogoršana. Po prvi put, broj onih koji smatraju da mediji negativno izvještavaju o biciklizmu premašio je broj onih koji smatraju da su mediji pozitivno nastrojeni prema ovom obliku mobilnosti. Trend pada prisutan je od 2020. godine, što se može dovesti u vezu sa izraženim interesovanjem medija za privremene biciklističke trake, koje su ponekad prikazivane kao problem a ne kao dio mogućeg rješenja za sve veće saobraćajne probleme u Glavnom gradu.



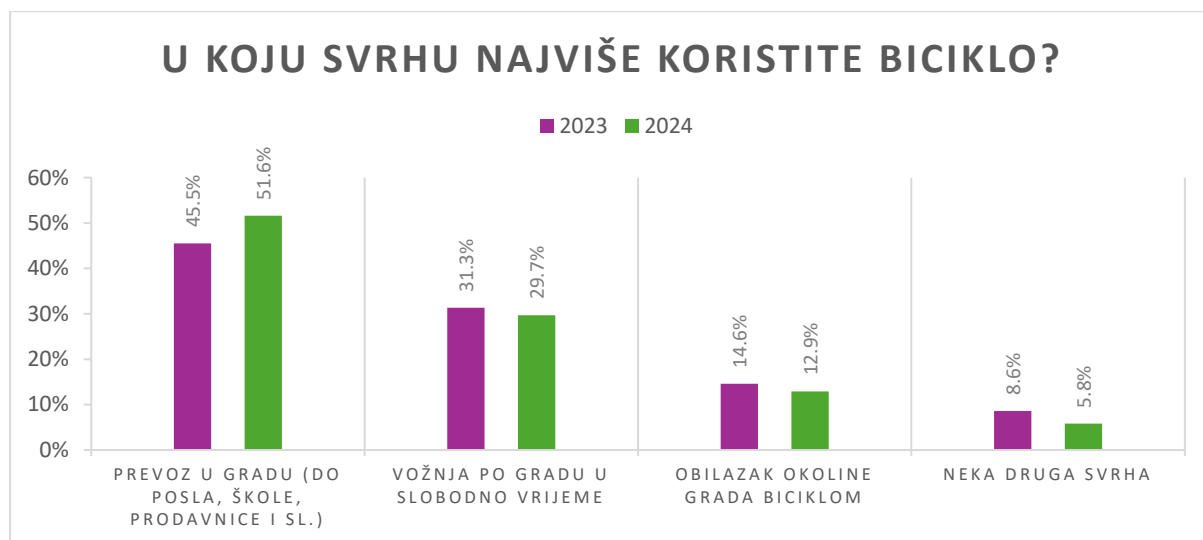
Glavni razlozi za upotrebu bicikla

Kao glavni razlog za upotrebu bicikla ispitanici navode da im prija (36,1%). Da je lako i pouzdano sredstvo prevoza smatra 28,7% anketiranih, a 17,4% da je dobro za zdravlje.



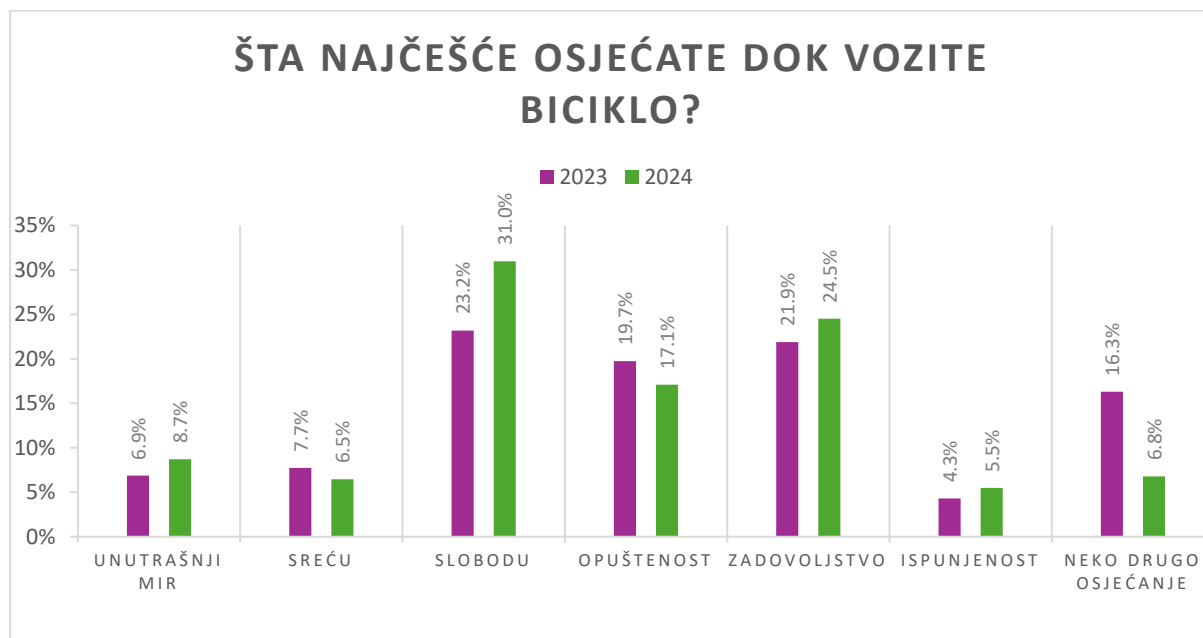
Svrha u koju se koristi biciklo

Preko polovine anketiranih u 2024. godini koristi biciklo za prevoz u gradu, bilo da je to do posla, škole, prodavnice. Oko 30% ga koristi za vožnju po gradu u slobodno vrijeme, a 13% za obilazak okoline grada. Slične rezultate je pokazalo i istraživanje iz 2023. godine.



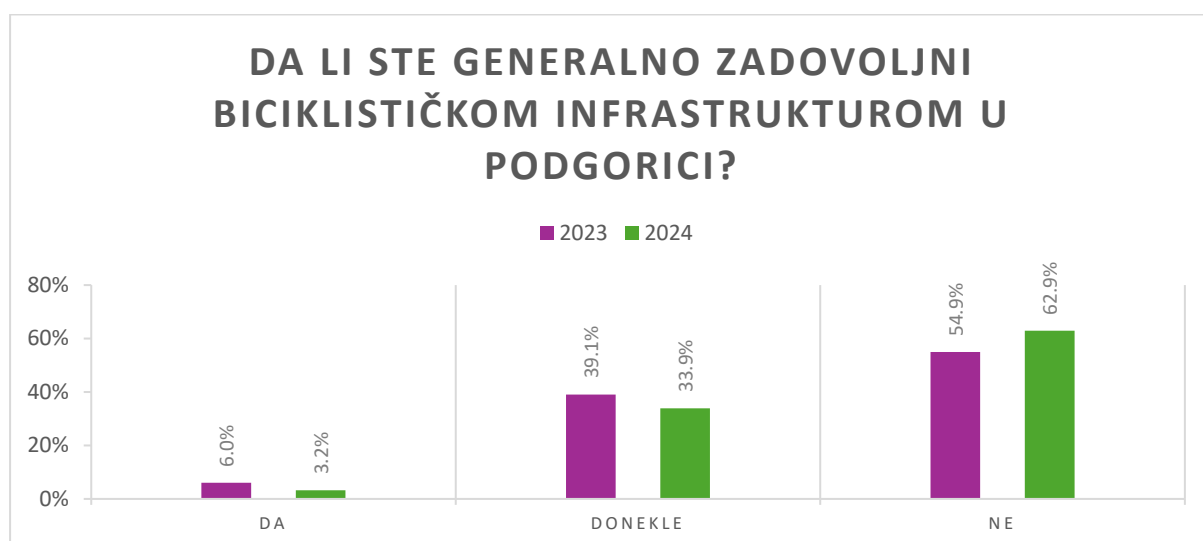
Osjećaj u toku vožnje biciklom

Tokom vožnje biciklom najviše ispitanika osjeća slobodu (31%), zatim zadovoljstvo (24,5%) i opuštenost (17%). Isti redoljed je bio i u anketi iz 2023. godine.



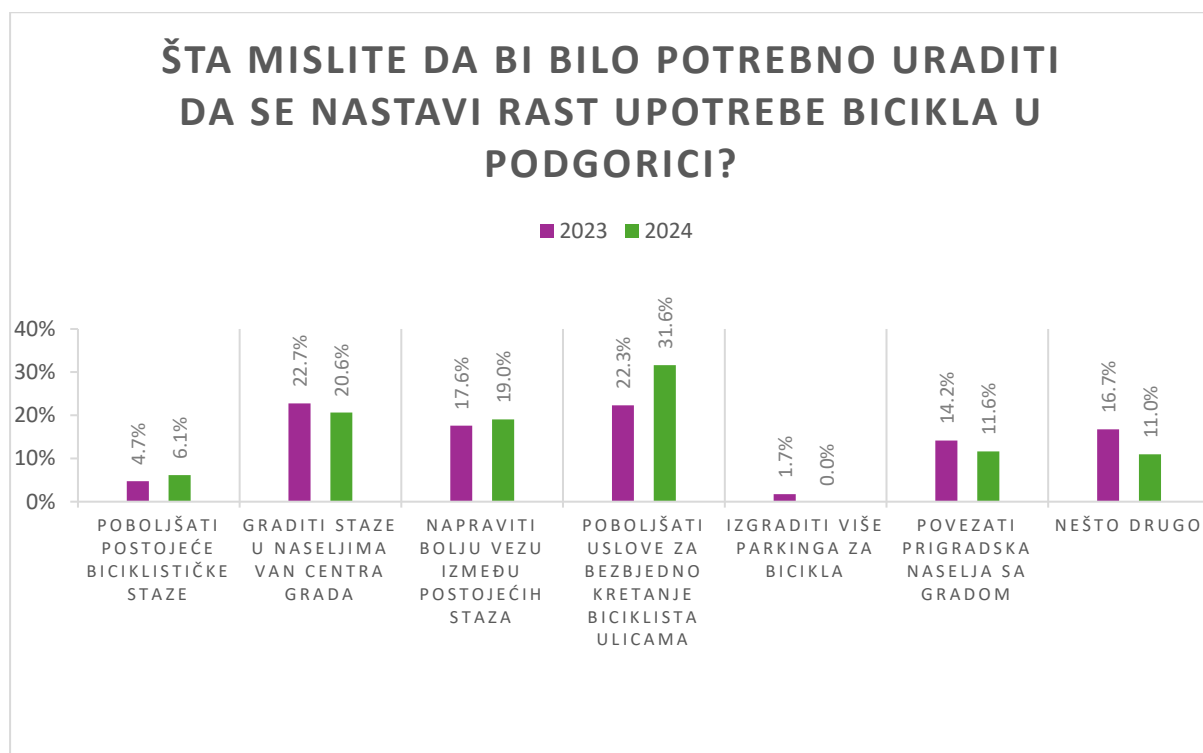
Biciklistička infrastruktura

Gotovo 63% ispitanika je nezadovoljno biciklističkom infrastrukturom, što je uvećanje za 8% u odnosu na prošlu godinu kada je tako odgovorilo 55% anketiranih. Biciklističkom infrastrukturom je zadovoljno svega 3%, dok je donekle zadovoljno skoro 34%. U 2023. godini imali smo 6% onih koji su bili zadovoljni i 39% onih koji su bili donekle zadovoljni biciklističkom infrastrukturom.



Potrebne akcije za unapređenje biciklizma

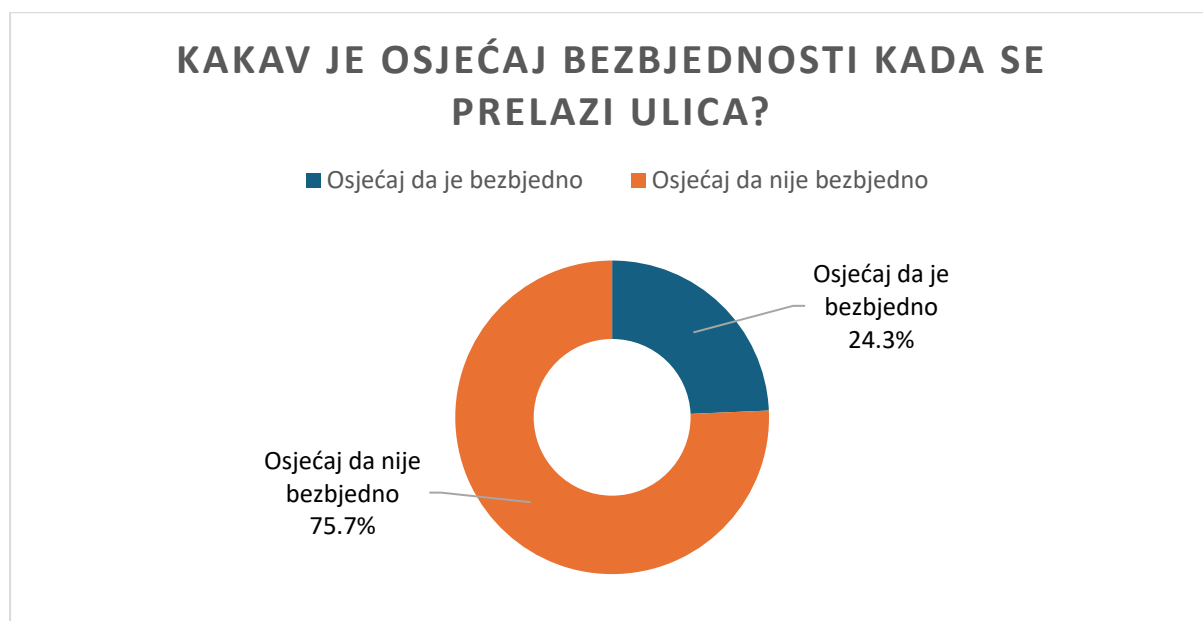
Da bi se nastavio rast upotrebe bicikla u Podgorici većina anketiranih u 2024. godini misli da treba poboljšati uslove za bezbjedno kretanje biciklista ulicama grada (31,6%). Slijede mišljenja da treba graditi staze u naseljima van centra grada (20,6%), da se napravi bolja veza između postojećih staza (19%) i da treba povezati prigradska naselja sa gradom (11,6%). Stav građana je bio sličan i 2023. godine s tim što je nešto više anketiranih smatralo da treba graditi staze u naseljima van centra (22,7%), a nešto manje da treba poboljšati uslove za bezbjedno kretanje biciklista ulicama grada (22,3%).



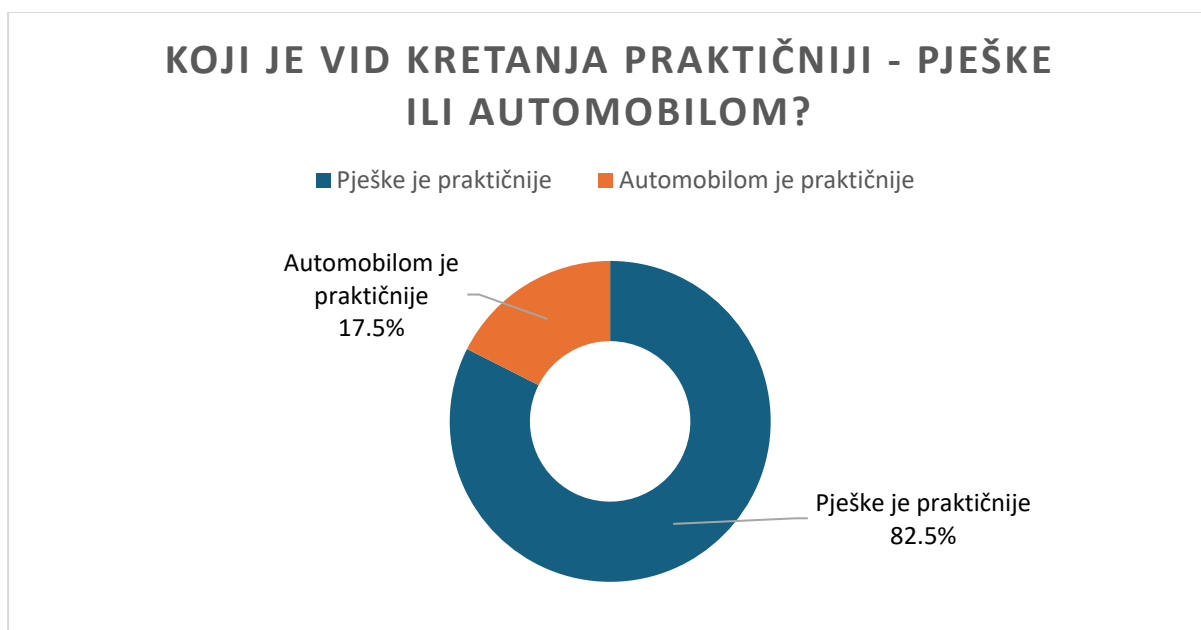
PJEŠAČENJE

Slično kao i za upotrebu bicikla, učesnicima u istraživanju postavljeno je 14 pitanja korišćenjem Likertove skale. Ispitanici su pozvani da odaberu u kojoj mjeri se slažu sa određenim iskazom.

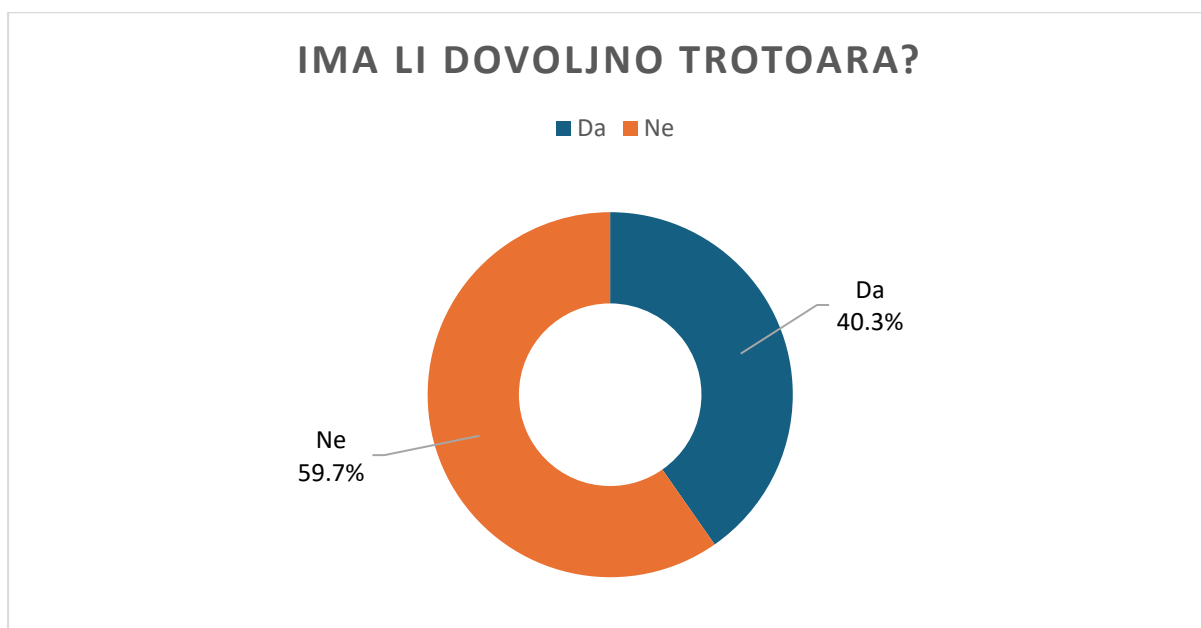
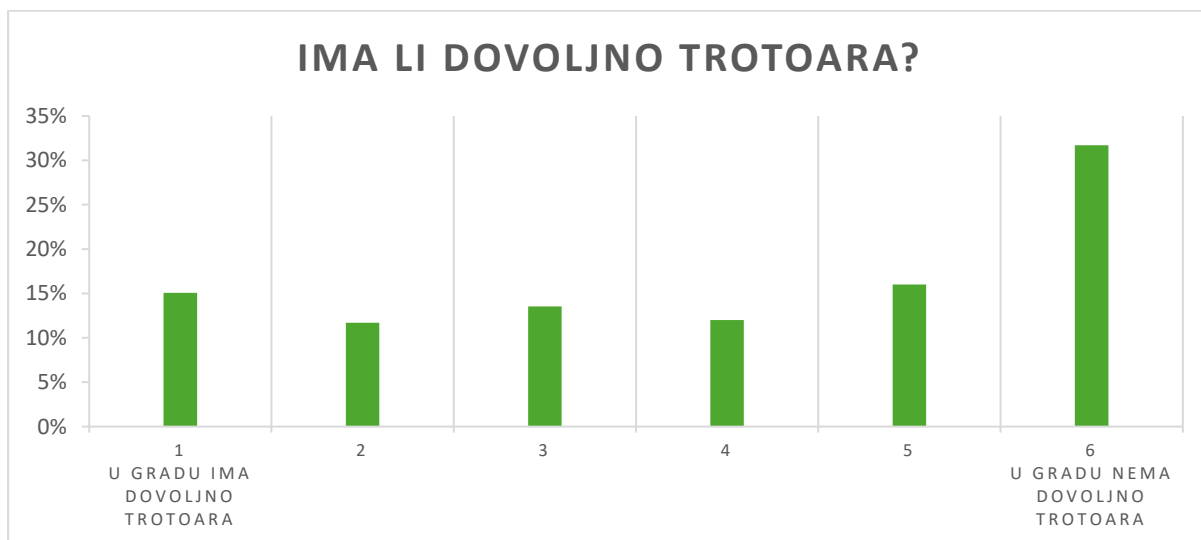
Čak 75% anketiranih pješaka se ne osjeća bezbjedno dok prelazi ulicu i to je vrlo zabrinjavajući podatak.



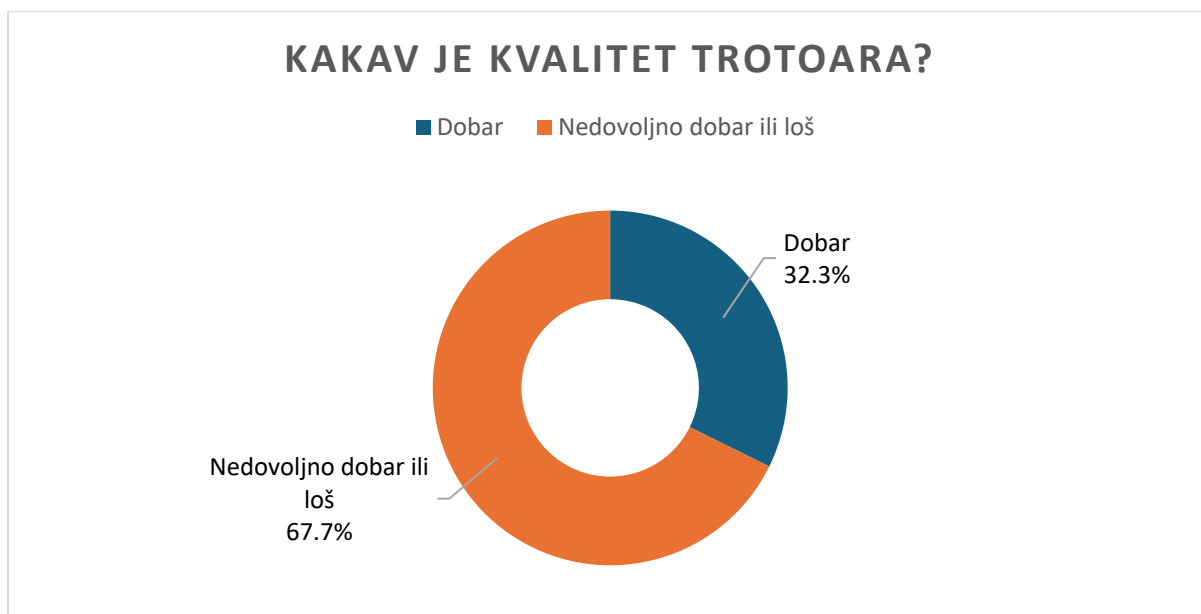
Čak 82,5% pješaka misli da je praktičnije kroz grad ići pješke nego automobilom, od kojih je skoro 53% onih koji su izričiti u toj tvrdnji.



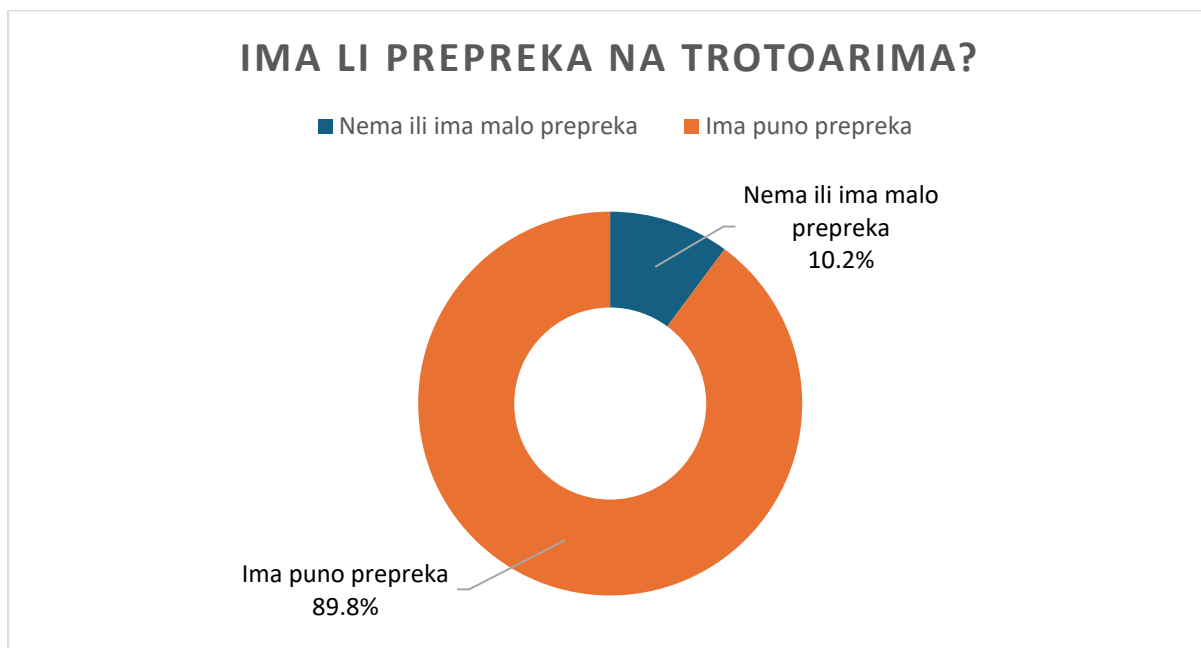
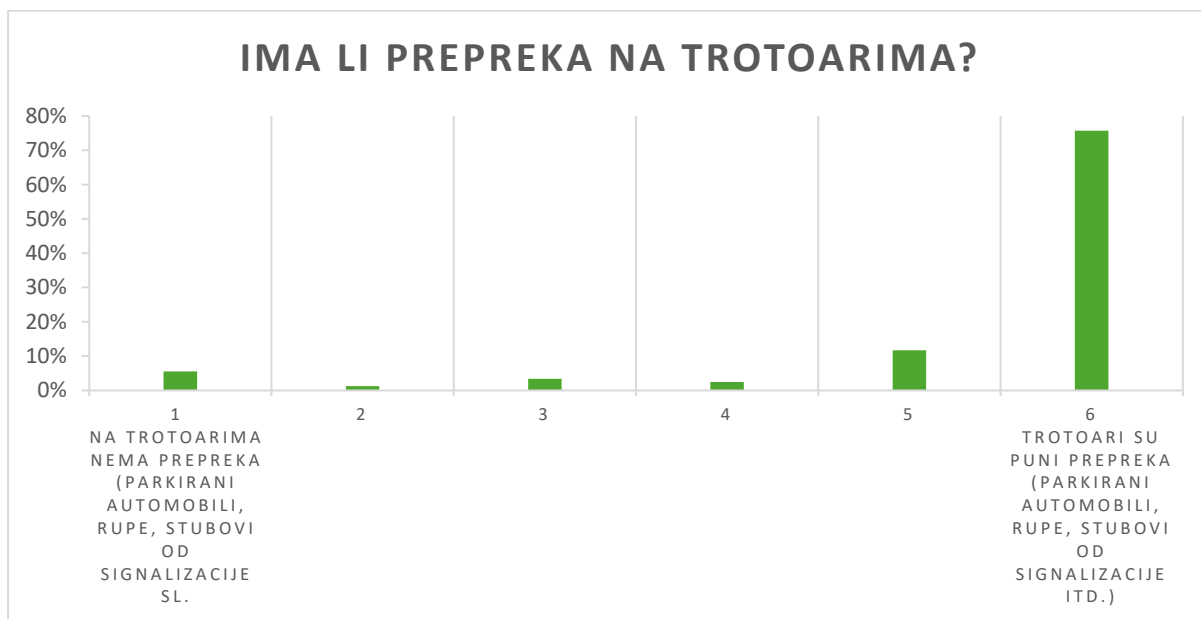
Da nema dovoljno trotoara u gradu 60% anketiranih, spram 40% onih koji misle da Podgorica ima dovoljno pješačke infrastrukture.



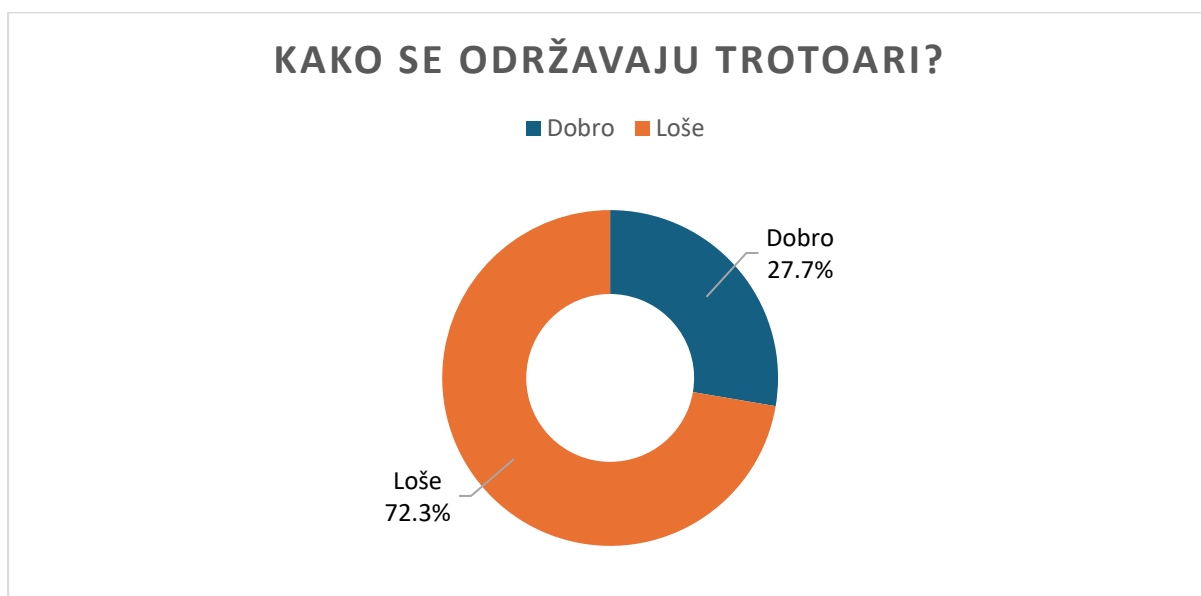
Nešto manje od jedne trećine ispitanika smatra da su trotoari u gradu široki, udobni i odgovarajući, dok preostale dvije trećine ima suprotno mišljenje da su uski, neudobni i neodgovarajući za pješaćenje.



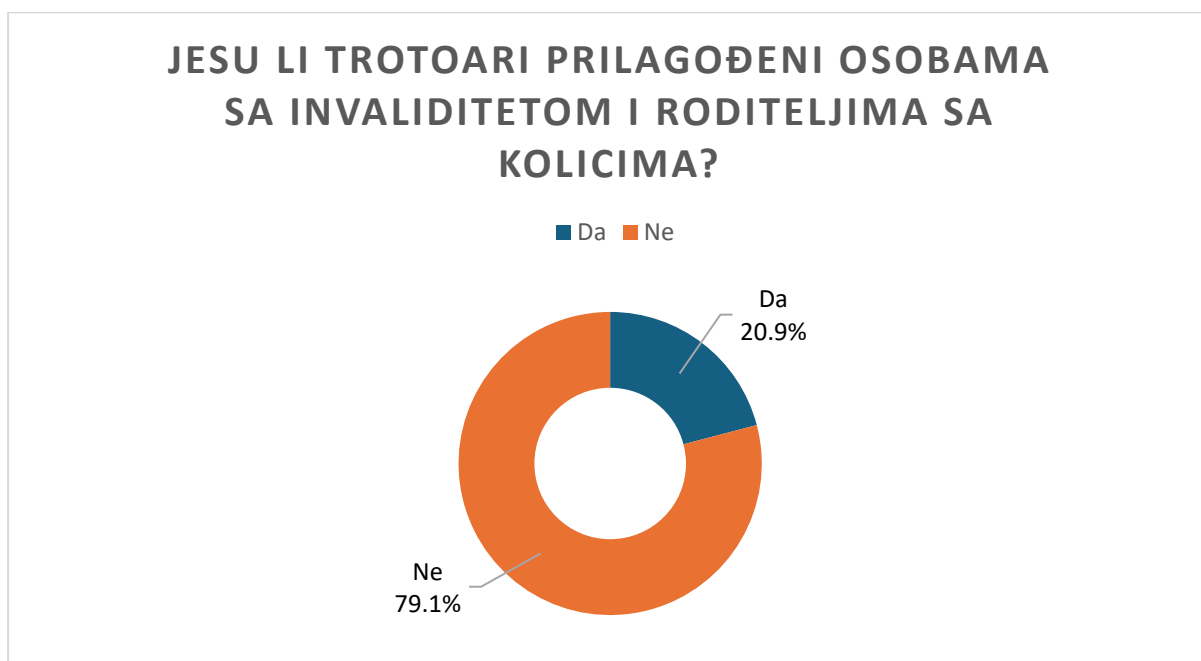
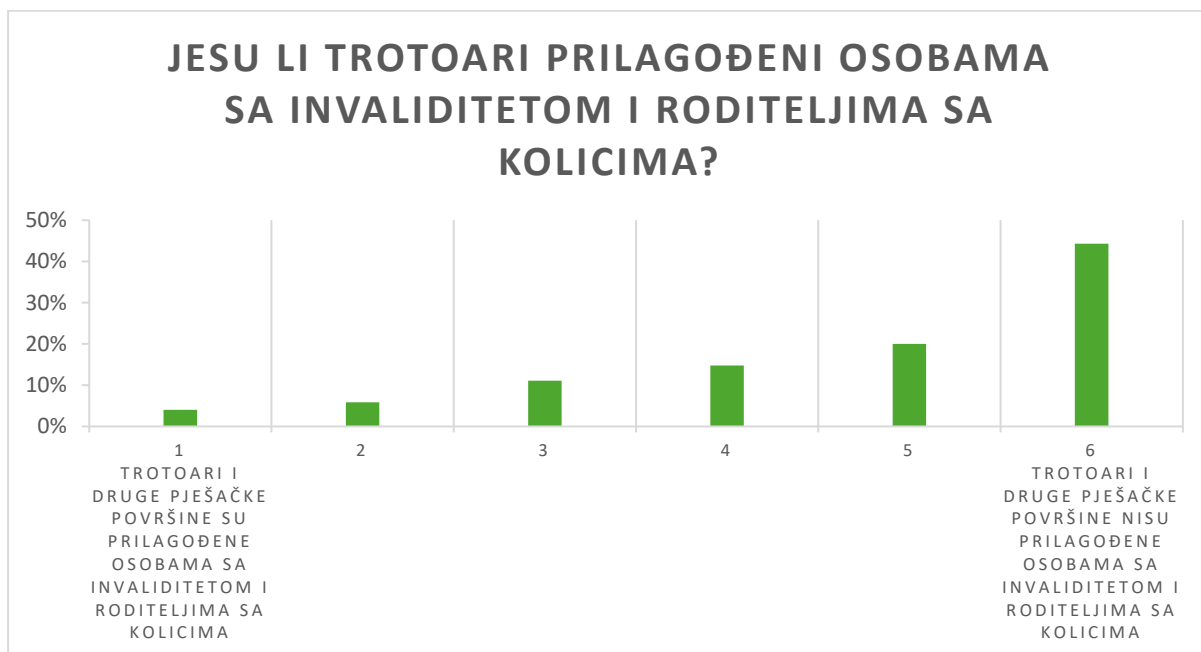
Svega 10% pješaka ocjenjuje da na trotoarima nema ili ima malo prepreka, dok ostalih 90% smatra da na trotoarima ima puno prepreka u vidu parkiranih automobila, rupa, stubovi od signalizacije itd.



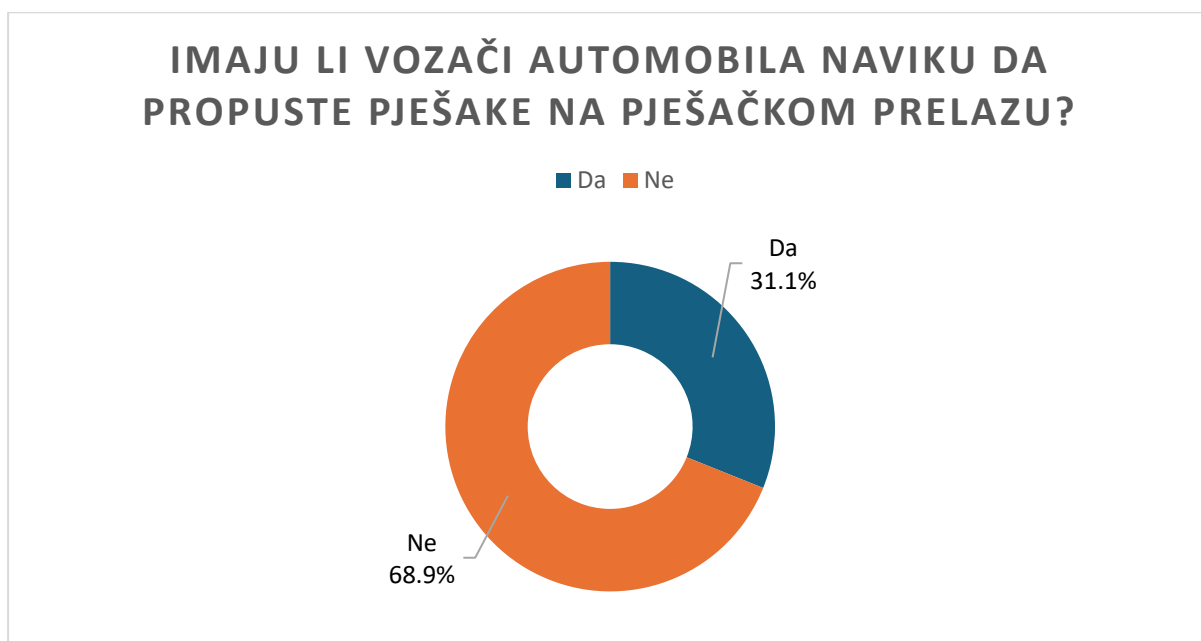
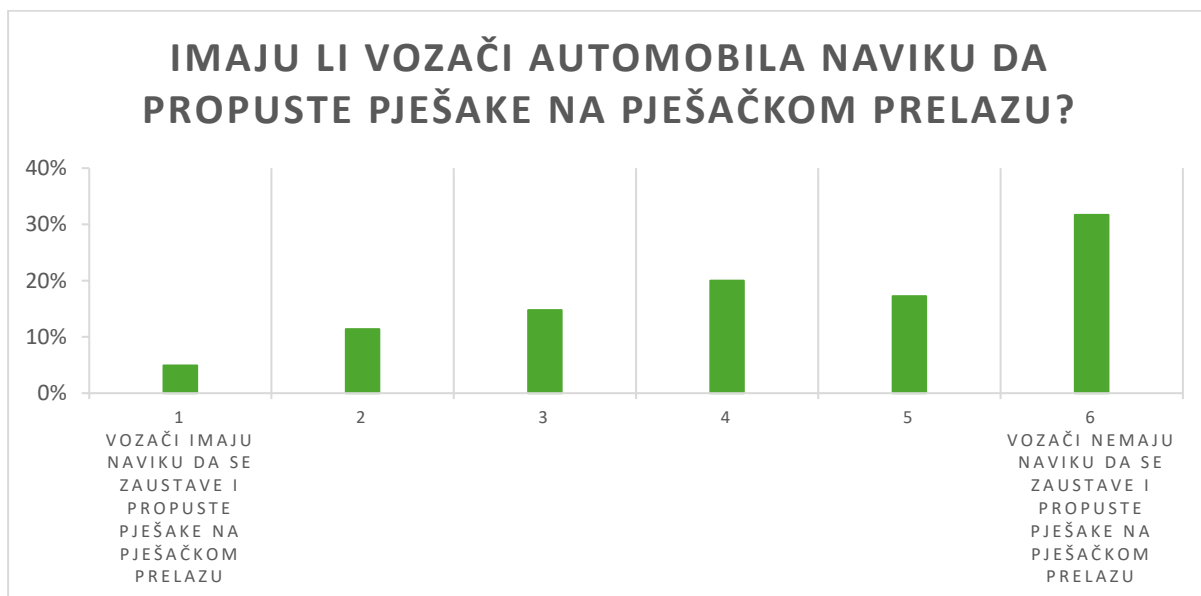
Anketirani pješaci većinskog su stava (72%) da se pješačka infrastruktura ne održava valjano, a čak 40% je decidno da je održavanje trotoara jako loše.



Takođe, skoro 80% misli da trotoari i druge pješačke površine nisu prilagođene osobama sa invaliditetom i roditeljima sa kolicima.



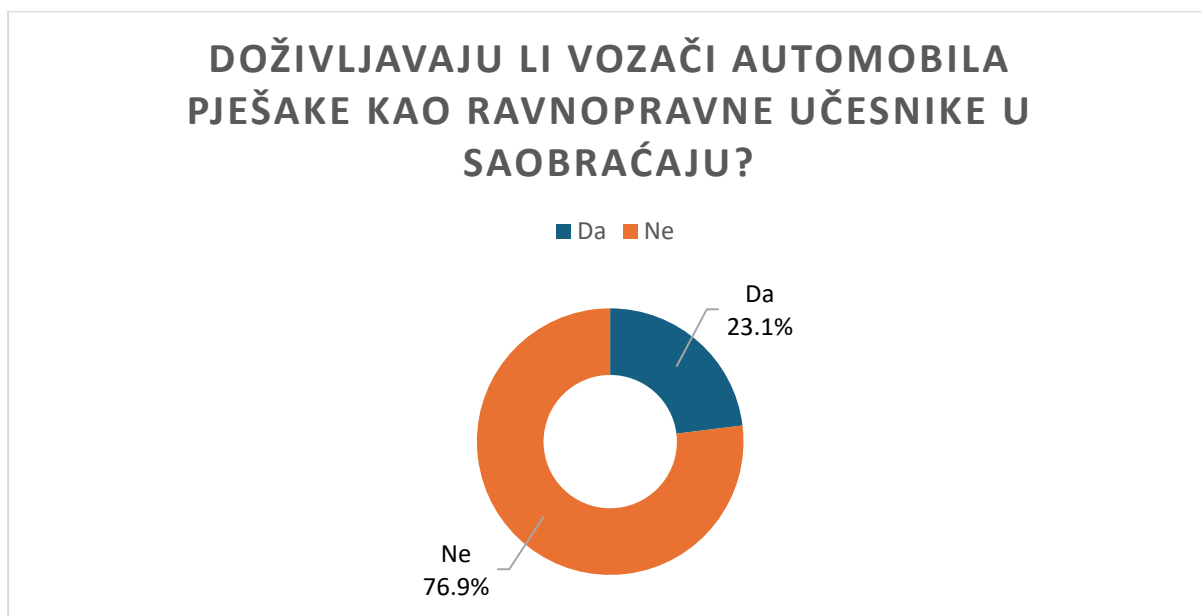
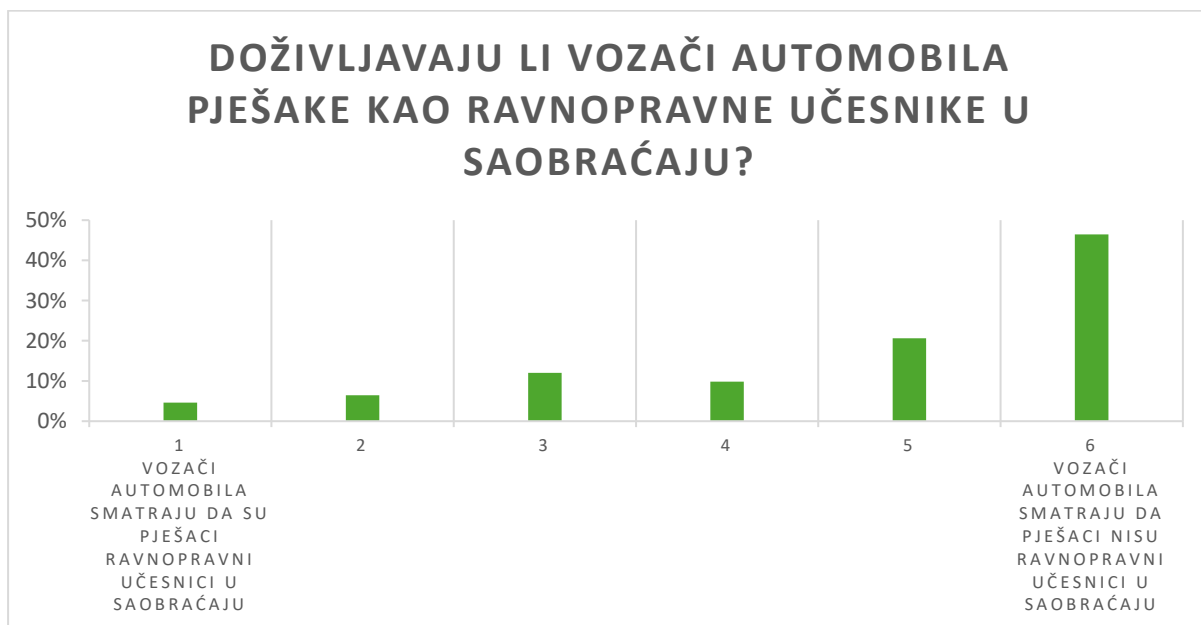
Zabrinjavajući je i podatak da više od 68% anketiranih smatra da vozači nemaju naviku da se zaustave i propuste pješake na pješačkom prelazu.



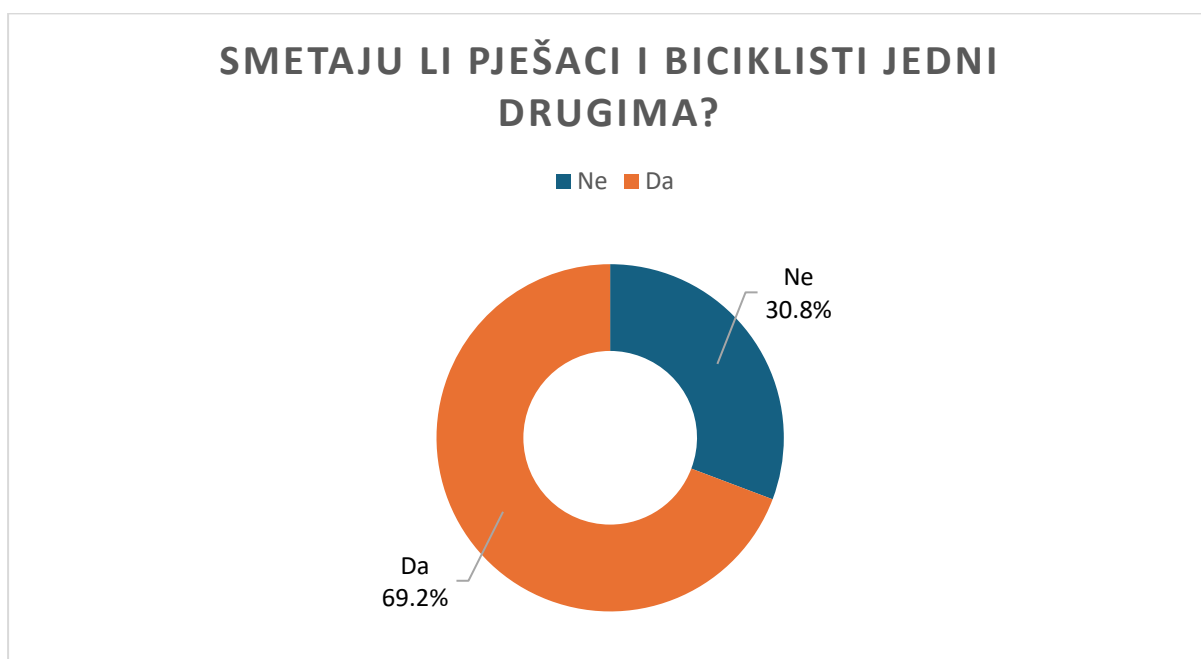
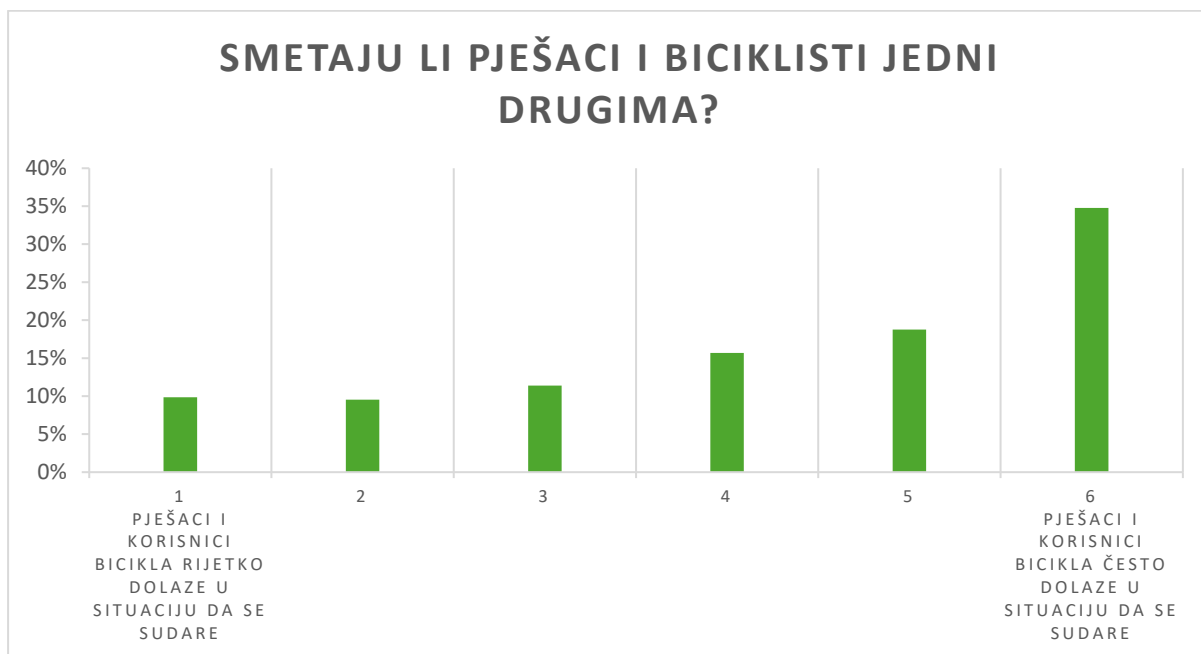
Da zeleno svjetlo na semaforima traje kratko i da ne traje dovoljno dugo da se pređe ulica mišljenja je čak 76% ispitanika. Ovo ide u prilog i drugim tvrdnjama iz ovog istraživanja da se apsolutni prioritet daje vozačima automobila spram svih drugih učesnika u saobraćaju.



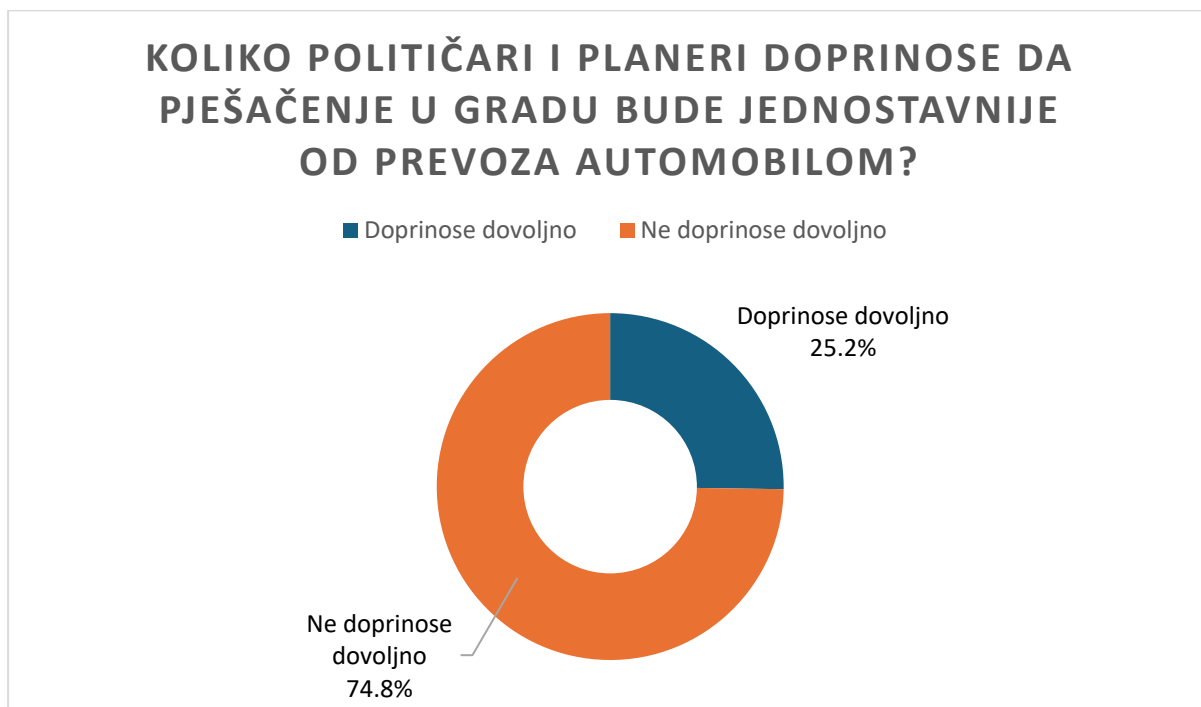
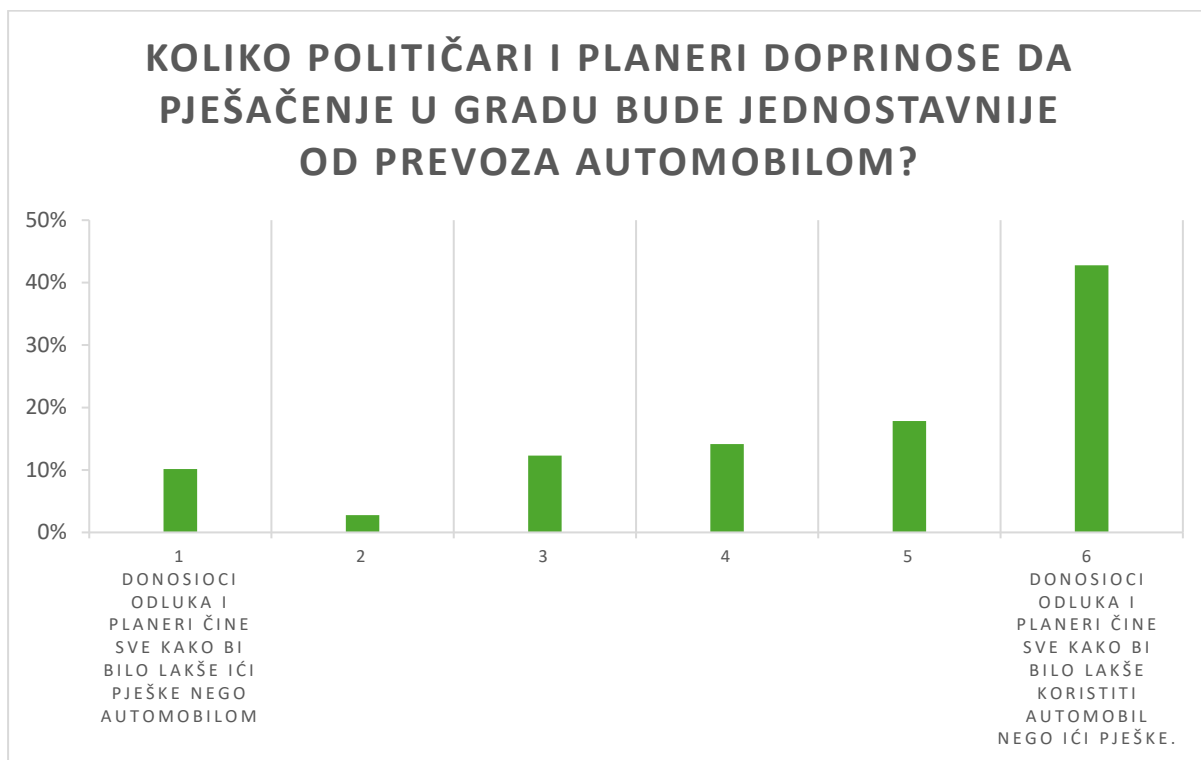
Slično kao i za korisnike bicikla, ali u nešto manjem obimu (76%) i pješaci su mišljenja da ih vozači automobila ne doživljavaju kao ravnopravne učesnike u saobraćaju.



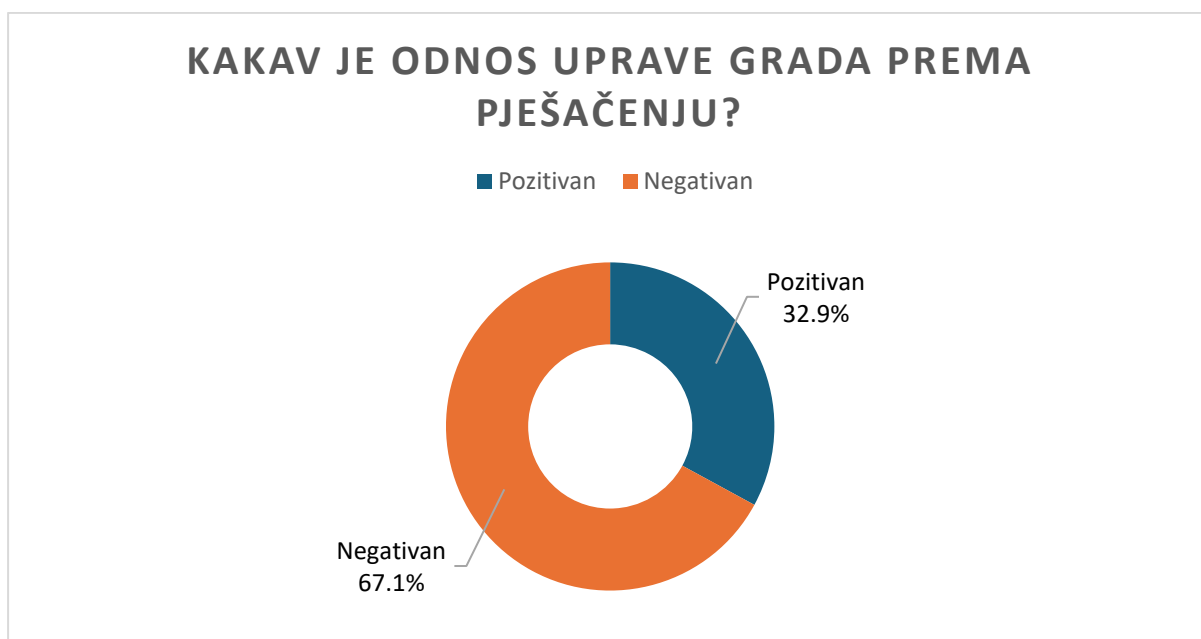
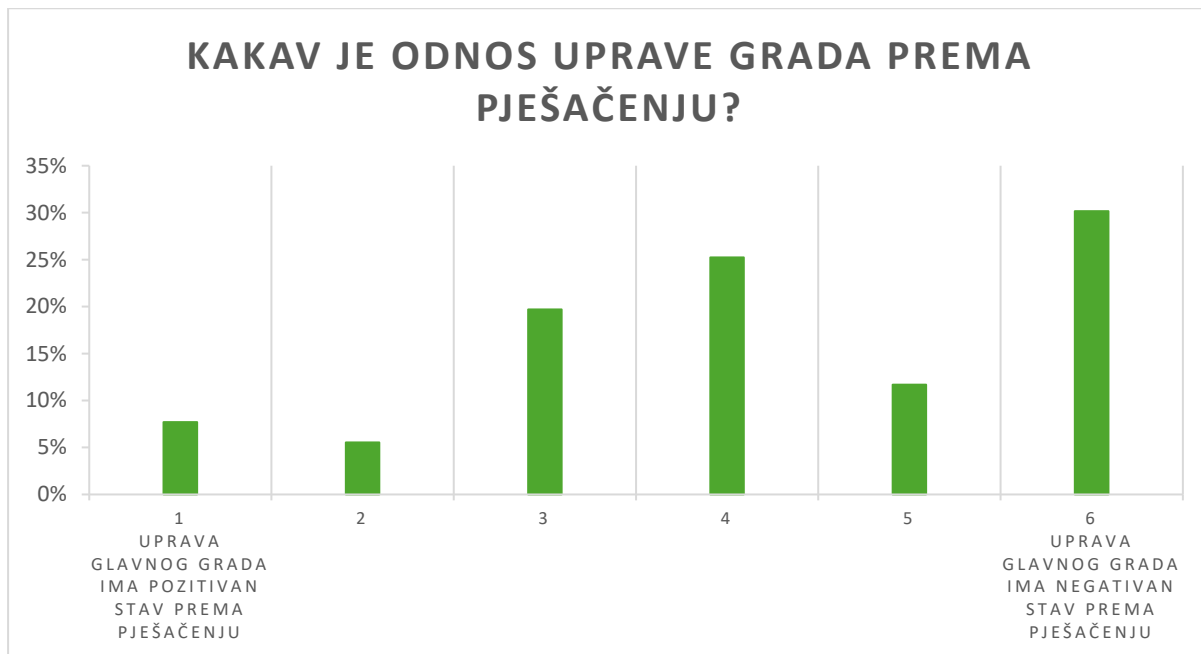
Približno u sličnom procentu kao i anketirani korisnici bicikla (skoro 70%) i pješaci u većoj ili manjoj mjeri misle da ove dvije skupine smetaju jedni drugima i da često dolaze u situaciju da se sudare jedni s drugima.



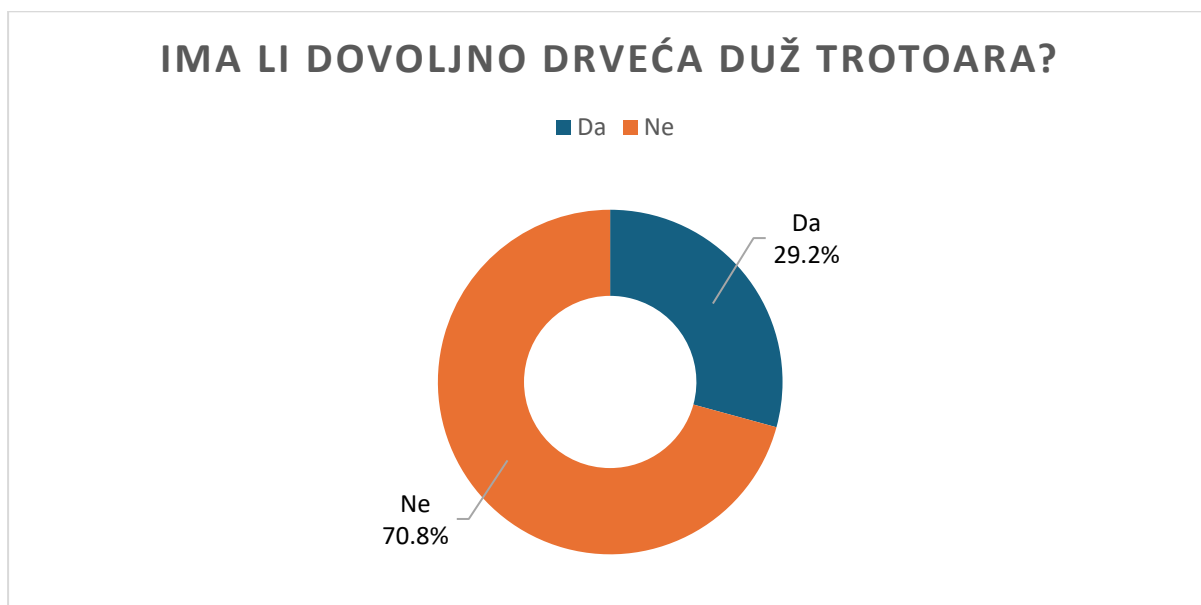
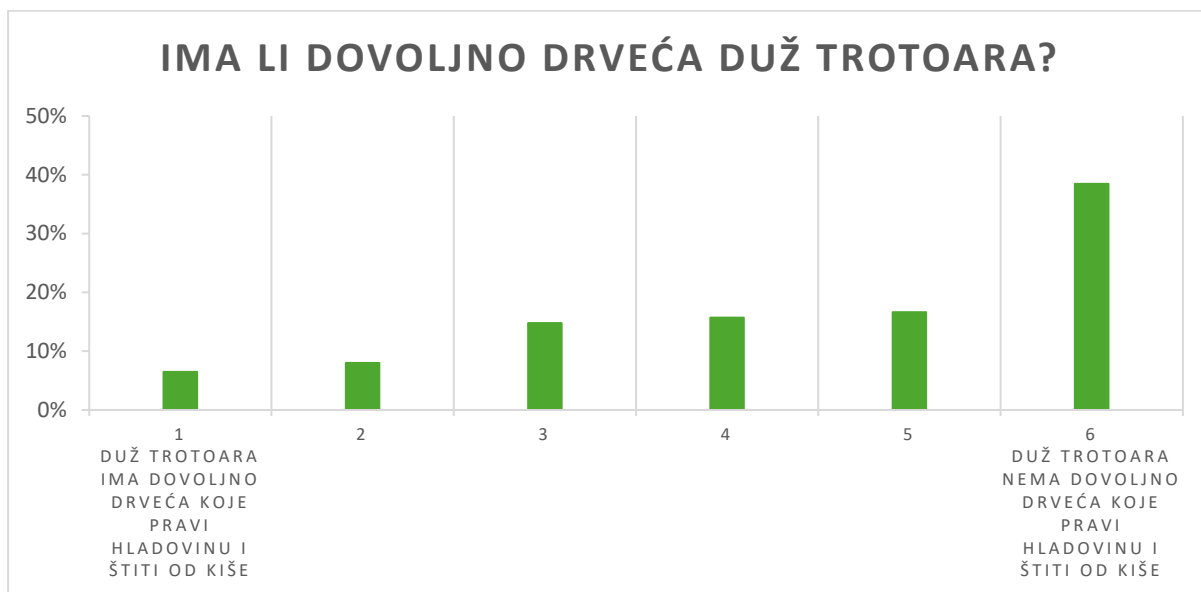
Gotovo 75% pješaka smatra da političari i planeri čine sve kako bi prevoz automobilom bio lakši od kretanja pješke.



Da gradska uprava ima pozitivan stav prema pješaćenju misli nešto manje od trećine ispitanika. Interesantno je da čak 45% anketiranih ima umjereni stav prema ovom pitanju (donekle pozitivan ili donekle negativan).



Preko 70% anketiranih pješaka smatra da duž trotoara nema dovoljno drveća koje pravi hladovinu i štiti od kiše.



Glavni razlozi za pješaćenje

Kao glavni razlog za pješaćenje ispitanici navode da im je tako najlakše (40,3%), zatim da im prija (32,2%) i da je dobro za zdravlje (26,5%). Zanimljivo je da je 15,5% navelo kao razlog da pješaći zato što ne vozi auto ili biciklo.



Najveći problem za kretanje pješke

Na pitanje šta je najveći problem kada se krećete pješke većina ispitanika je odgovorilo da su to nepropisno parkirana vozila (33,8%). Kao značajne probleme pješaci navode i brzinu kretanja automobila i drugih motornih vozila (21,5%) i udaljenost sadržaja (posla, obrazovnih ustanova, poslovnih objekata i sl. – 19,1%). U kvalitetu trotoara i drugih pješćakih površina problem vidi 9,8% ispitanika.



ZAKLJUČAK

Rezultati godišnjeg istraživanja o stavovima građana Podgorice o uslovima za pješčenje i upotrebu bicikla ukazuje na ozbiljne izazove u bezbjednosti biciklista i pješaka. Većina ispitanika se ne osjeća sigurno pri korišćenju bicikla ili prelasku ulice, pri čemu je percepcija bezbjednosti biciklista znatno pogoršana u posljednjih pet godina. Ovi rezultati ukazuju na potrebu hitnih intervencija u saobraćajnoj infrastrukturi i povećanju bezbjednosti za ove grupe učesnika u saobraćaju.

Pored problema bezbjednosti, značajan broj ispitanika prepoznaje prepreke na pješačkim i biciklističkim površinama, kao što su nepropisno parkirana vozila i oštećenja na stazama. Ove prepreke dodatno otežavaju aktivnu mobilnost, dok se percepcija odnosa donosilaca odluka prema pješcima i biciklistima značajno pogoršala. Većina ispitanika smatra da gradska uprava i političari favorizuju automobil kao primarno sredstvo prevoza, dok biciklistička i pješačka infrastruktura ostaju zapostavljene.

Kako bi se unaprijedili uslovi za bicikliste i pješake, neophodno je usvojiti mjere koje podstiču održivu mobilnost kroz davanje prioriteta aktivnim vidovima kretanja i destimulaciju individualnog putničkog sobračaja uključujući bolje i inkluzivnije planiranje saobraćajne infrastrukture, edukaciju učesnika u saobraćaju i promjenu percepcije javnosti. Podaci istraživanja predstavljaju alarm za donosiocje odluka da obrate veću pažnju na potrebe biciklista i pješaka, čime bi se stvorili bezbjedniji, zdraviji i održiviji uslovi života u Podgorici.