

Stavovi građana Podgorice o uslovima za pješaćenje i upotrebu bicikla

- Rezultati istraživanja za 2025. godinu -

Ovaj izvještaj prikazuje rezultate istraživanja o uslovima za pješaćenje i korišćenje bicikla u Podgorici, koje je NVO Biciklo.me sproveda u periodu oktobar – novembar 2025. godine među stanovnicima Glavnog grada, uz podršku fondacije Regionalne kancelarije Fondacije Hajnrih Bel u Beogradu.

Upitnik je distribuiran putem interneta, korišćenjem društvenih mreža i ciljane promotivne kampanje usmjerene ka građanima Podgorice. Cilj istraživanja bio je da se ispita percepcija uslova za kretanje pješke i biciklom u Glavnom gradu među stanovnicima Podgorice koji ove vidove mobilnosti koriste u svakodnevnom životu.

Istraživanje stavova je u najvećoj mjeri sprovedeno primjenom Likertove skale, pomoću koje su ispitanici ocjenjivali stepen slaganja sa tvrdnjama koje se odnose na uslove za pješaćenje i korišćenje bicikla u Podgorici. Pored toga, dio podataka o stavovima prikupljen je putem pitanja zatvorenog tipa, koja su podrazumijevala izbor jednog od ponuđenih odgovora, kao i putem pitanja otvorenog tipa, gdje su ispitanici odgovarali sopstvenim riječima.

U dijelu koji se odnosi na biciklistički saobraćaj, podaci prikupljeni ovim istraživanjem upoređeni su sa rezultatima iz prethodnih sedam godina (2019-2025). Ovakav longitudinalni pristup omogućio je analizu promjena u stavovima građana tokom vremena, kao i procjenu efekata mjera preduzetih u cilju unapređenja infrastrukture i bezbjednosti upotrebe bicikla u posmatranom periodu, na uzorku sa sličnom starosnom, polnom i geografskom strukturom.

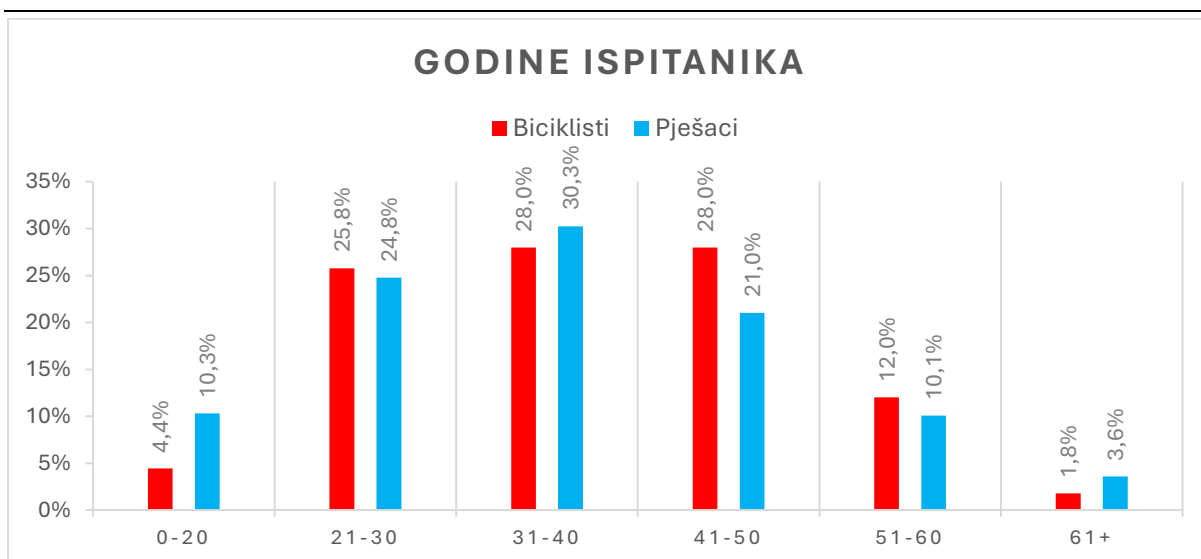
Kada je riječ o pješačkom saobraćaju, istraživanje je sprovedeno drugu godinu zaredom, što je omogućilo poređenje rezultata sa podacima iz 2024. godine.

U istraživanju je učestvovao ukupno 701 ispitanik. Od tog broja, 476 ispitanika je odgovaralo na pitanja koja se odnose na iskustvo pješaćenja, dok je njih 225 popunjavalo upitnik iz perspektive korisnika bicikla.

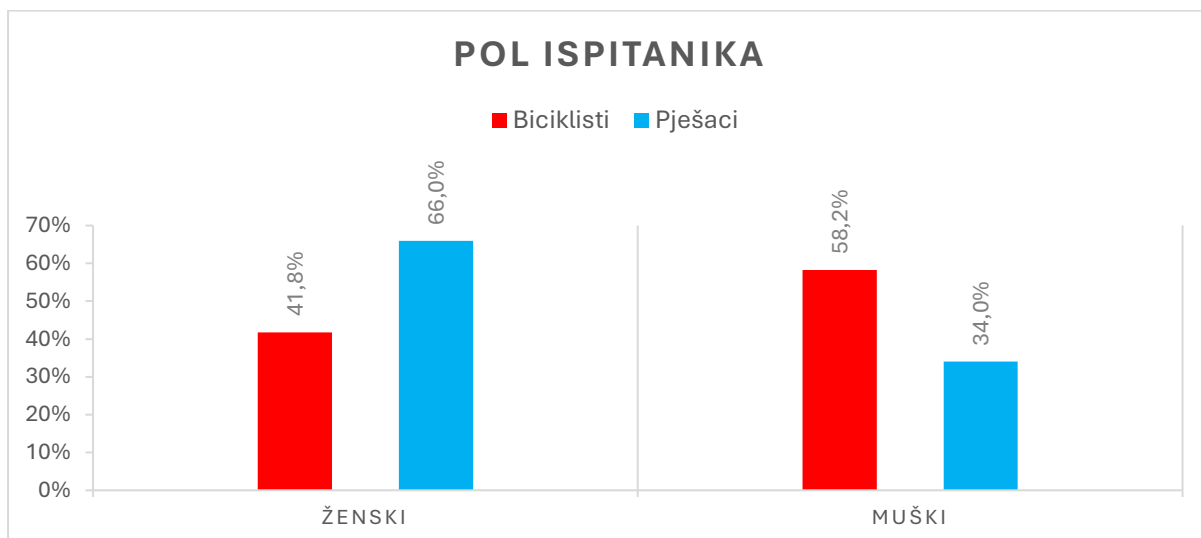
Godine, pol i mjesto stanovanja ispitanika

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

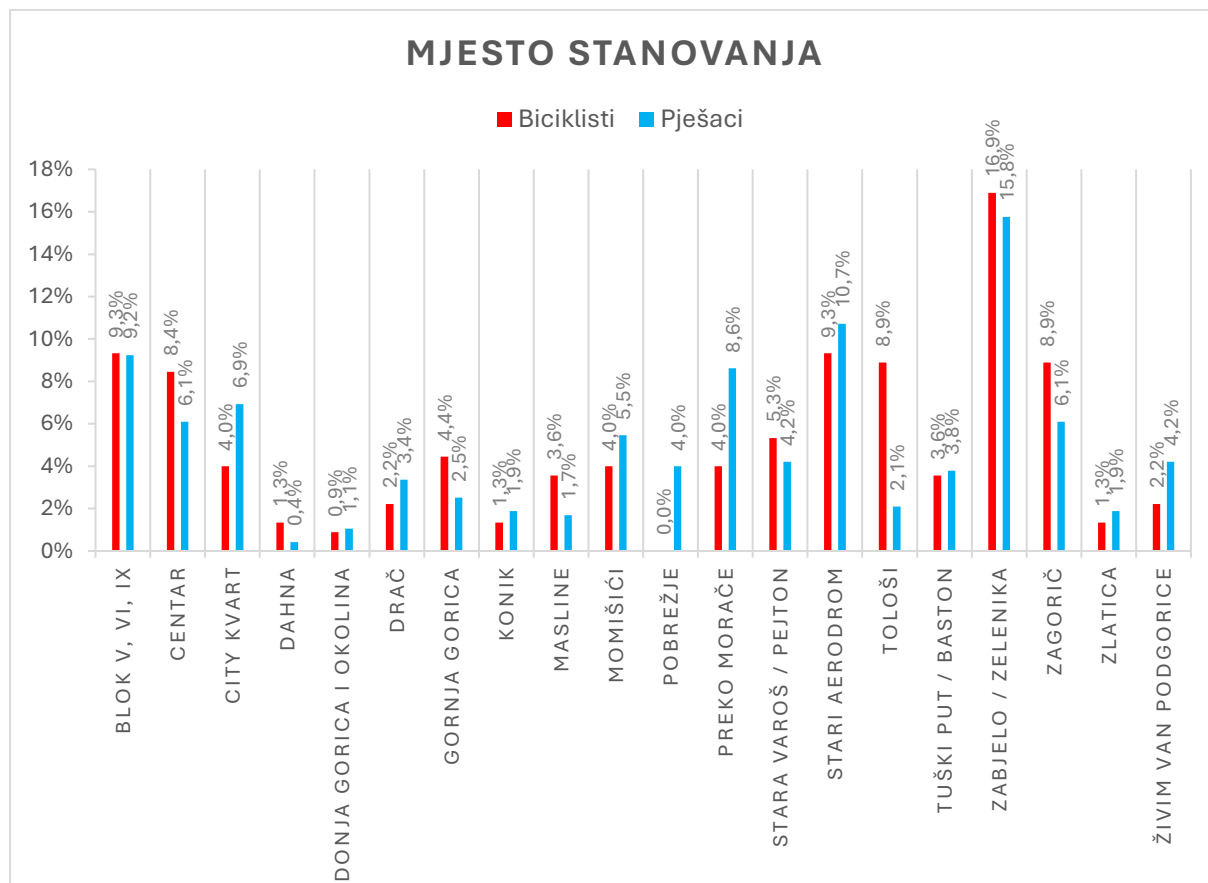
Od 701 ispitanika, najviše njih je u starosnoj dobi 31-40 godina i to 29,5%, a zatim slijede generacije 21-30 godina – 25,1% i 41-50 godina – 23,3%. Upitnik je ispunilo 10,7 % ispitanika starosti 51-60 godina, kao i 8,4% onih koji imaju 20 i manje godina. Najmanje je bilo onih koju su stariji od 61 godine – 3,0%.



Žene čine 58,2% ukupnog broja anketiranih, dok muškarci čine preostalih 41,8%. Ispitanici su se u istraživanju opredjeljivali za pješaćenje ili korišćenje bicikla kao uobičajeni način kretanja po gradu, te su u skladu s tim odgovarali na pitanja koja se odnose na uslove za pješaćenje odnosno korišćenje bicikla. Shodno tome, muškarci su se češće opredjeljivali za biciklo kao uobičajeni vid kretanja, dok su žene češće navodile da u saobraćaju učestvuju kao pješaci.

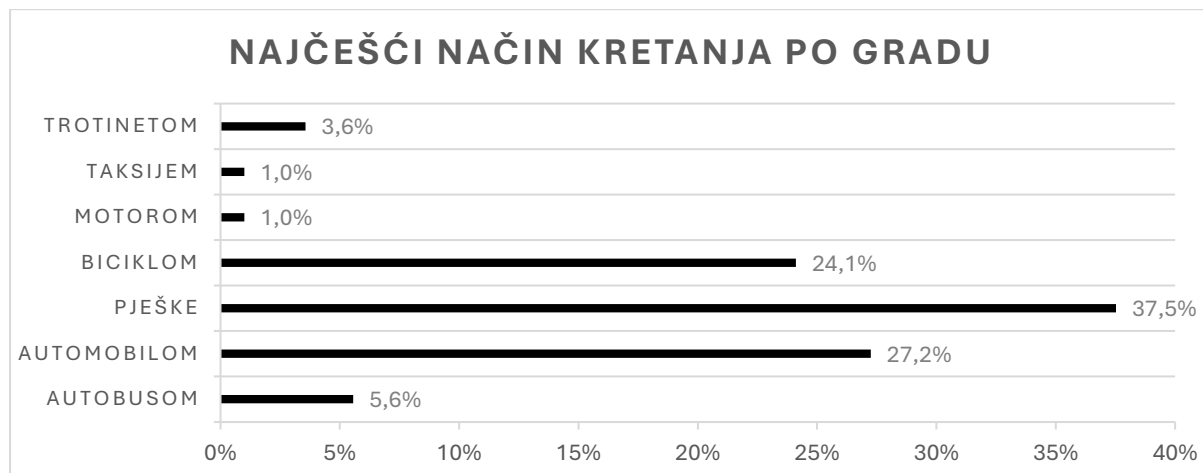


Učesnici ankete dolaze iz svih djelova Podgorice, pri čemu su ukupno najzastupljeniji dijelovi grada: Zabjelo (16,1%), Stari Aerodrom (10,3%), Blokovi V, VI i IX (9,3%), Preko Morače (7,1%), Zagorič (7,0%) i centar (6,8%).



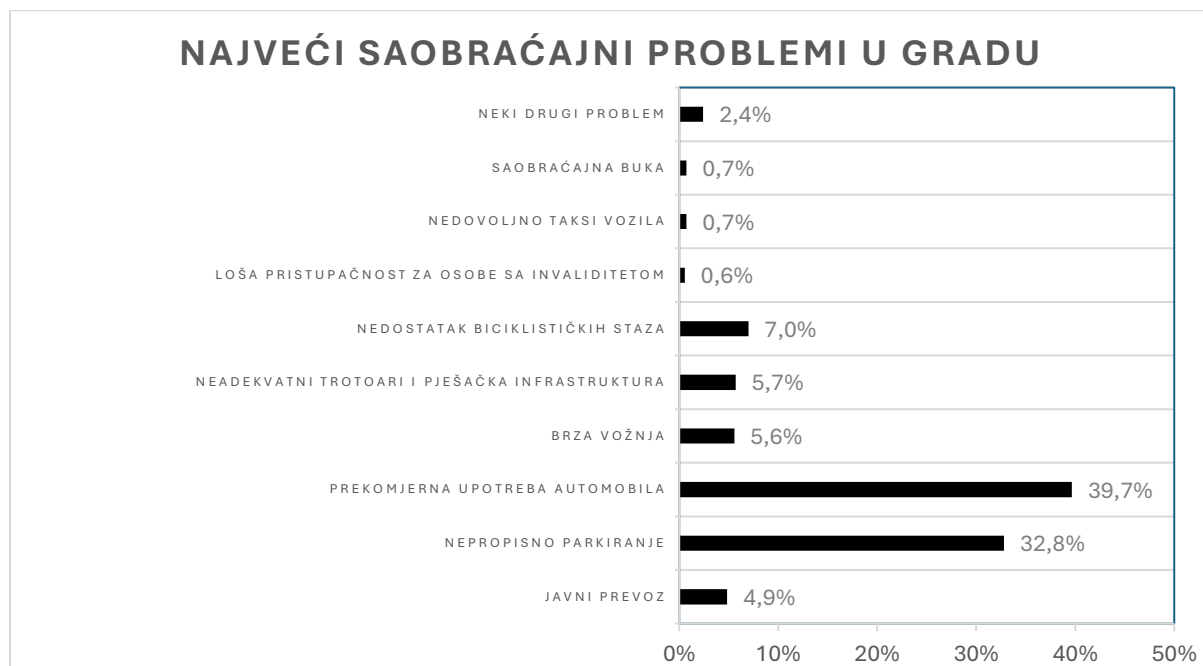
Najčešći način kretanja po gradu

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 (37,5%). Automobil je najčešće sredstvo kretanja za 27,2% ispitanika, dok se njih 24,1% najčešće kreće biciklom. Autobus je kako primarno sredstvo kretanja kroz grad izabralo 5,6% ispitanika, a trotinet 3,6% ispitanika.

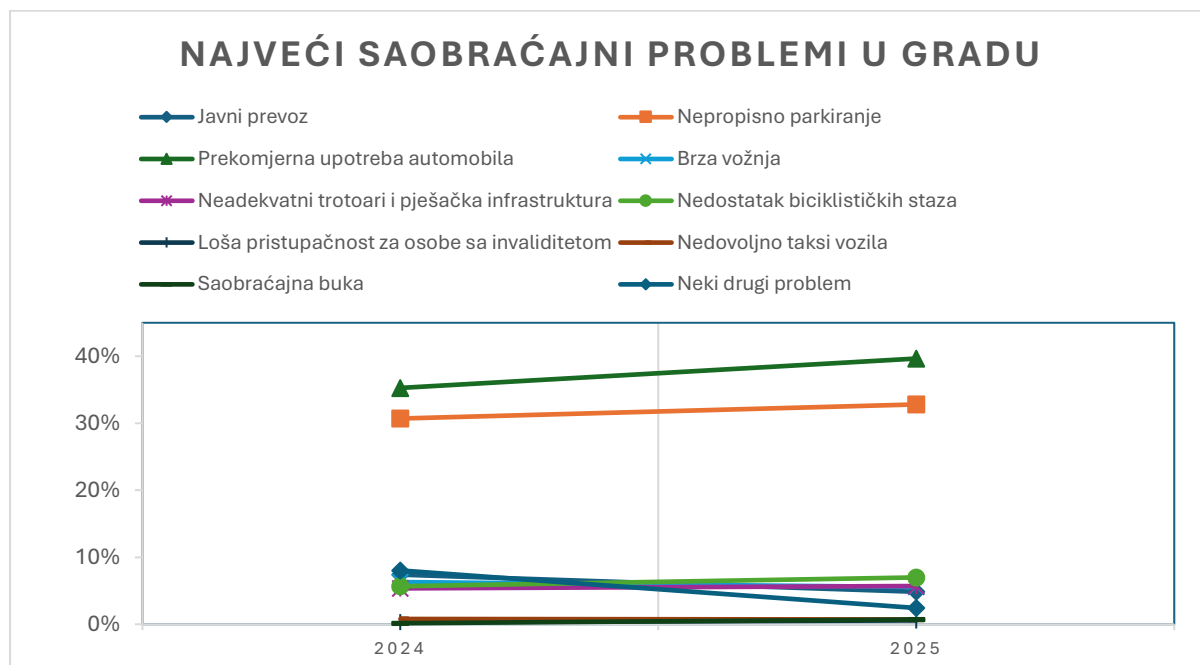


Najveći saobraćajni problemi u gradu

Ispitanici su prepoznali dva ključna problema u saobraćaju u Podgorici: prekomjernu upotrebu automobila (39,7%) i nepropisno parkiranje (32,8%). Ostali problemi koji su najčešće navođeni su nedostatak biciklističkih staza, neadekvatni trotoari i pješačka infrastruktura, brza vožnja i javni prevoz, ali u znatno manjoj mjeri u poređenju sa prva dva problema.



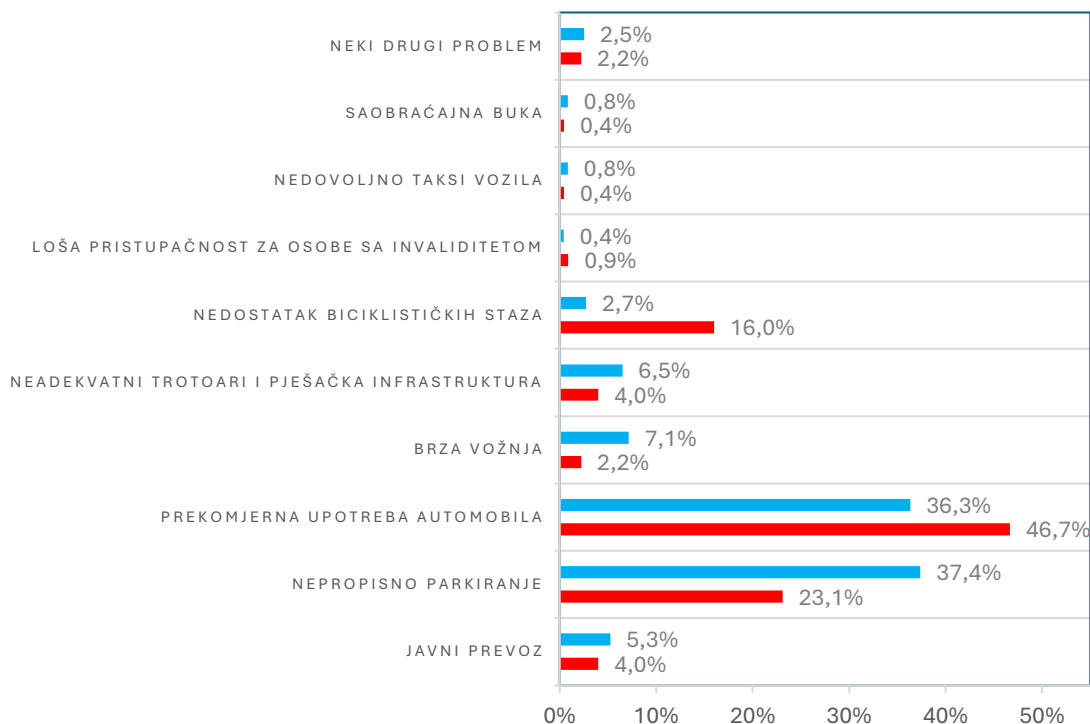
U odnosu na 2024. godinu primjetan je blagi trend rasta kada su ova dva problema u pitanju – i to za prekomjernu upotrebu automobila sa 35,3% na 39,7% i nepropisno parkiranje sa 30,7% na 32,8%. Interesantno je da mnogo manje ispitanika sada smatra da je nedostatak adekvatnog javnog prevoza najveći saobraćajni problem – sa 7,4% u 2024. na 4,9% u 2025. godini.



Za korisnike bicikla prekomjerna upotreba automobila je dominantno najveći problem u gradu (46,7%), dok pješaci podjednako smatraju da je taj problem (36,3%) jednako izražen kao i nepropisno parkiranje (37,4%).

NAJVEĆI SAOBRAĆAJNI PROBLEMI U GRADU

■ Pješaci ■ Biciklisti

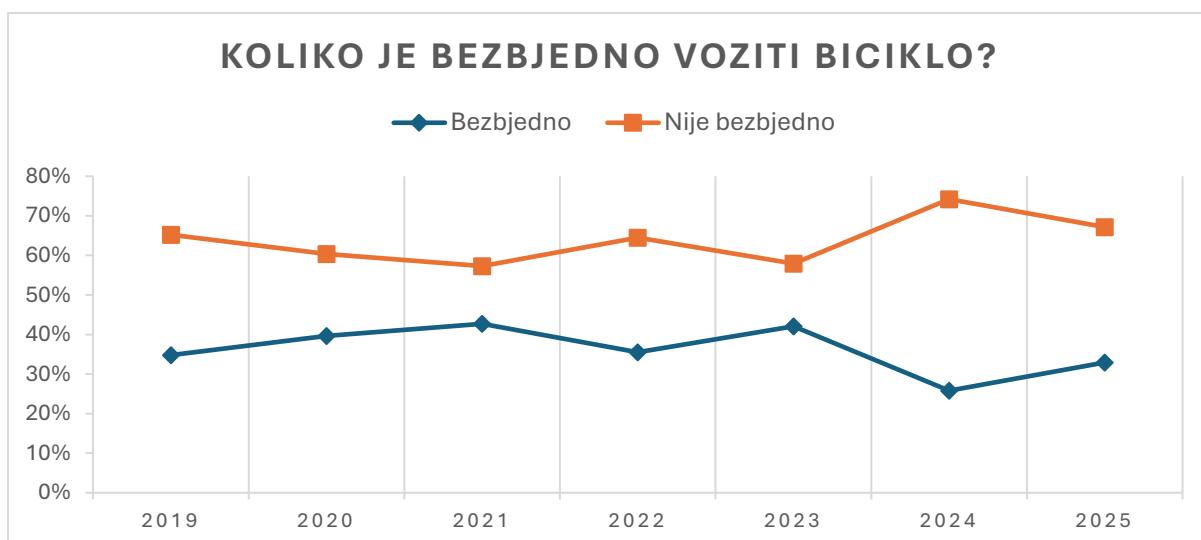
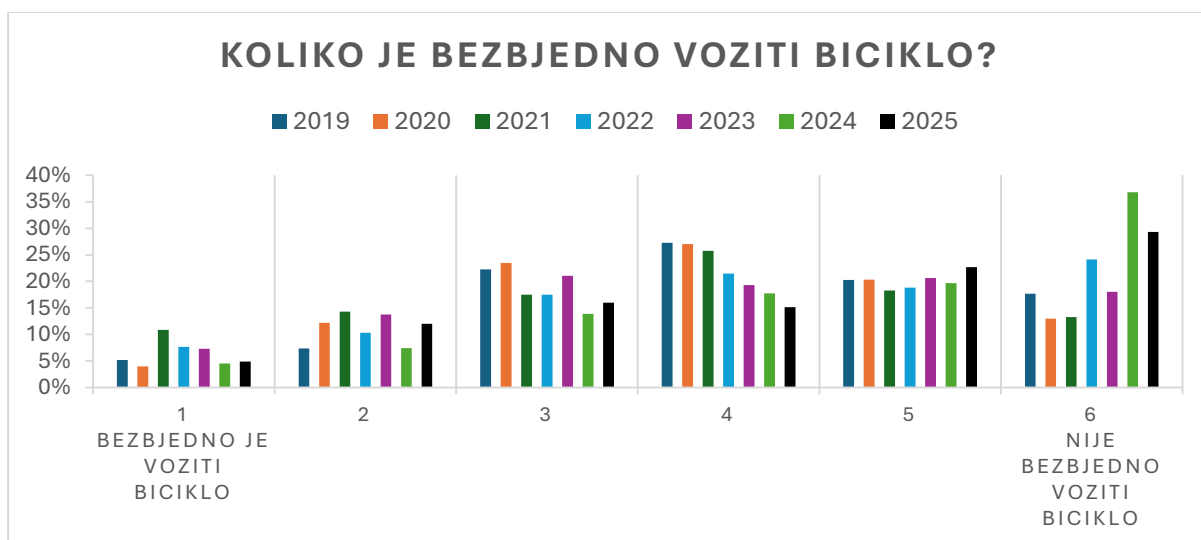


Nepropisno parkiranje (23,1%) je drugi najveći problem kojeg ističu korisnici bicikla. Takođe sve veći broj korisnika bicikla ističe i nedostatak biciklističkih staza kao najveći saobraćajni problem (16,0%). Pješaci uz nepropisno parkiranje i prekomjernu upotreba automobila takođe smatraju da je brza vožnja (7,1%) jedan od najvećih saobraćajnih problema u gradu, ali i neadekvatni trotoari i pješačka infrastruktura (6,5%).

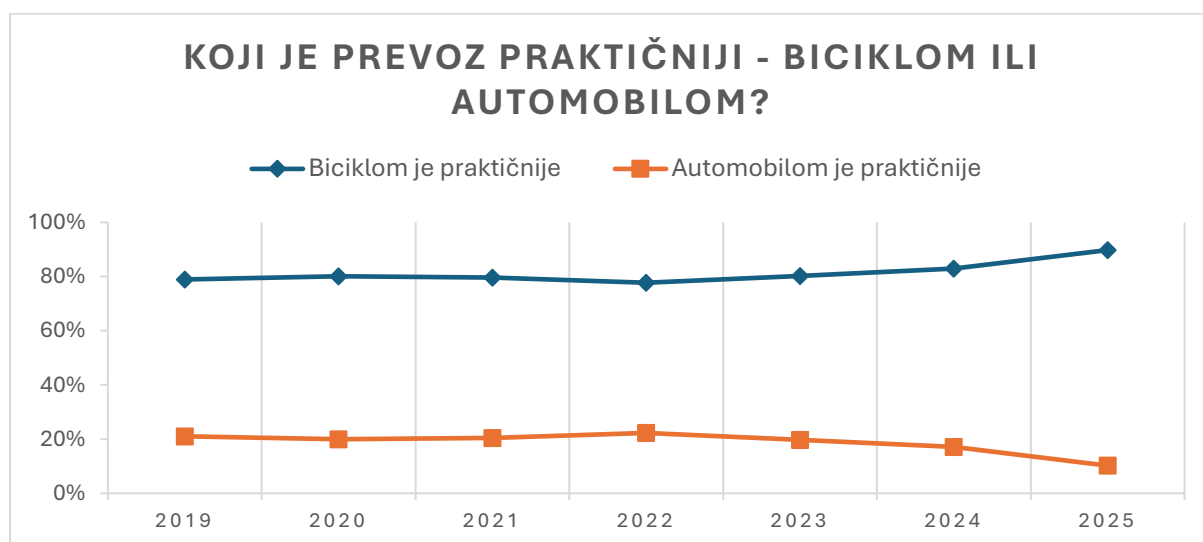
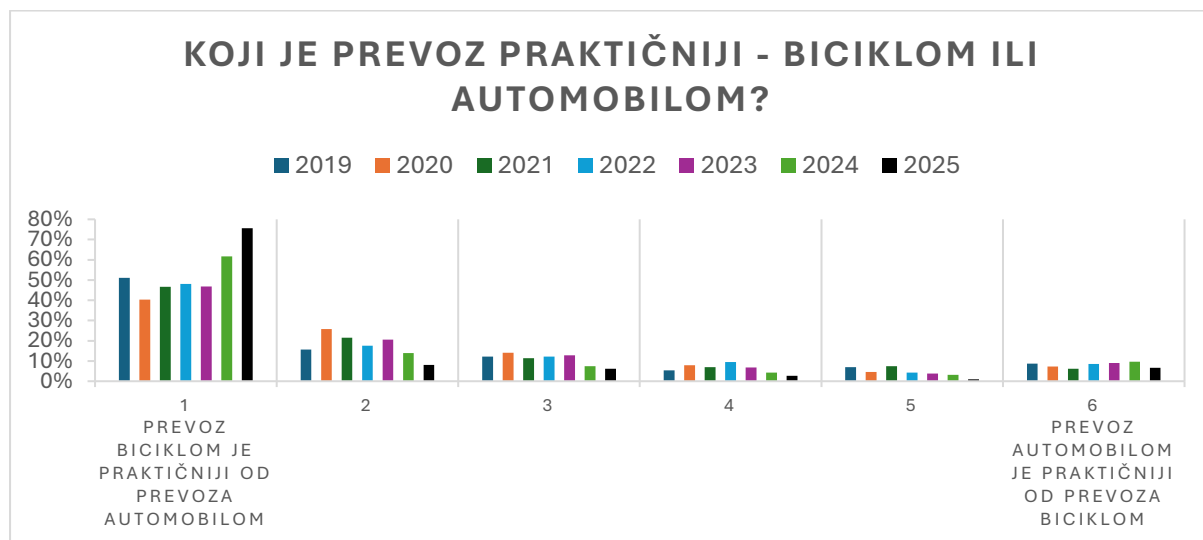
UPOTREBA BIKIKLA

U cilju prikupljanja stavova o uslovima za vožnju bicikla, učesnicima u istraživanju koji češće biraju biciklo za kretanje po gradu postavljeno je 17 pitanja korišćenjem Likertove skale. Ispitanici su pozvani da odaberu u kojoj mjeri se slažu sa određenim iskazima. Na suprotnim krajevima skale nalazili su se suprotstavljeni iskazi, a ispitanici su birali onaj sa kojim se više slažu, pri čemu su izražavali stepen saglasnosti na skali od 1 do 6. Na primjer, ukoliko su se na krajevima 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 saglasniji. Što je kružić bliži iskazu, to je veći stepen saglasnosti. Radi smanjenja vjerovatnoće odgovaranja po inerciji, pozitivni iskazi su povremeno bili bliži broju 1, a povremeno broju 6, i obratno.

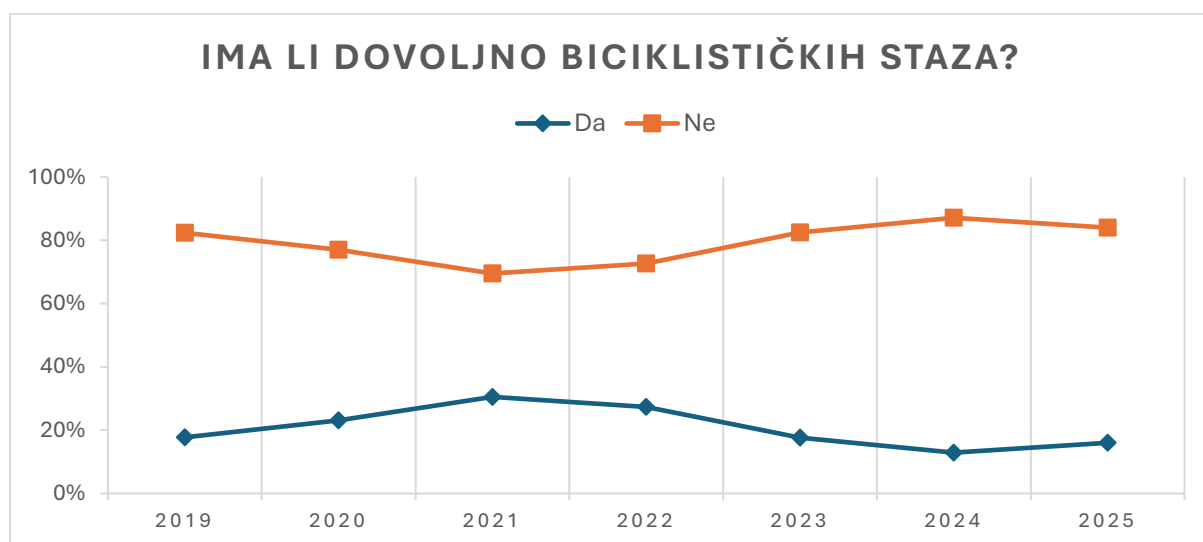
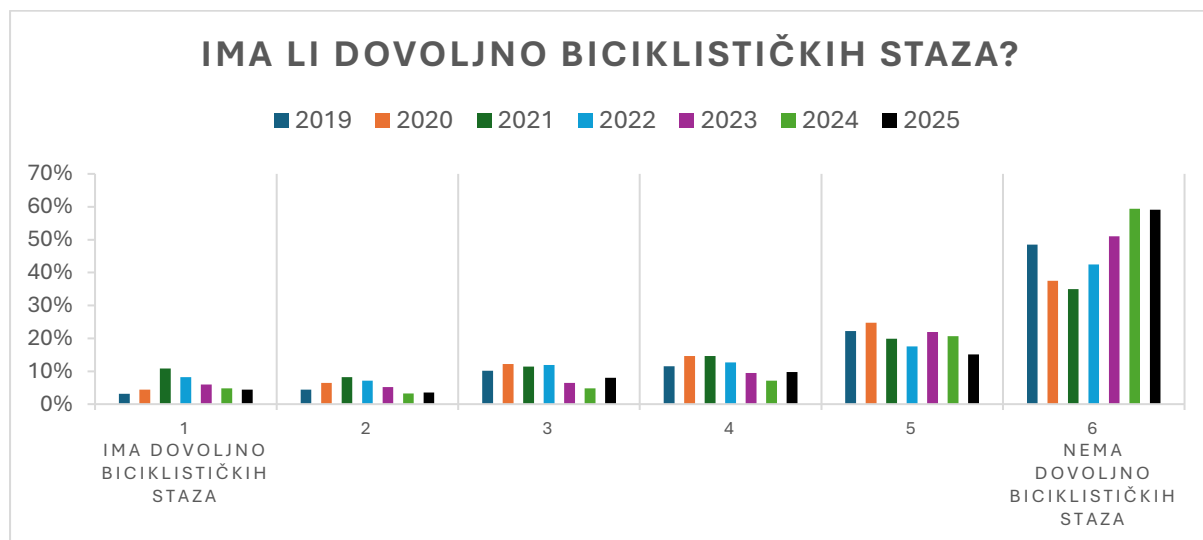
Od ispitanika anketiranih 2025. godine, oko 67% ispitanika smatra da nije bezbjedno voziti biciklo u Podgorici, u manjoj ili većoj mjeri. Ovaj trend bilježi pad u odnosu na prethodnu godinu, kada je tri četvrtine ispitanika navelo da se ne osjeća bezbjedno tokom vožnje bicikla u Podgorici.



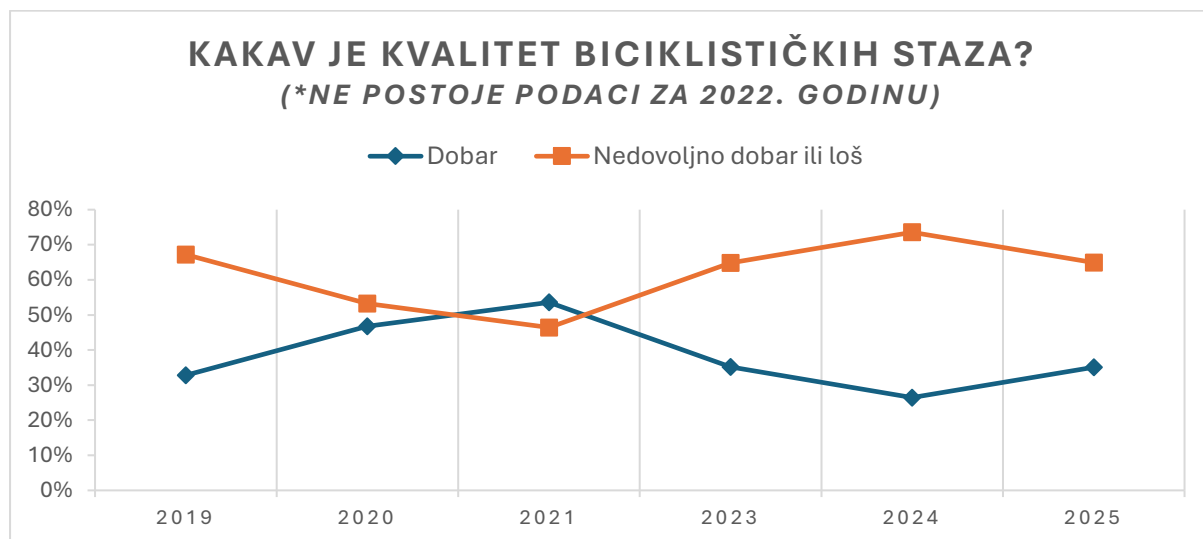
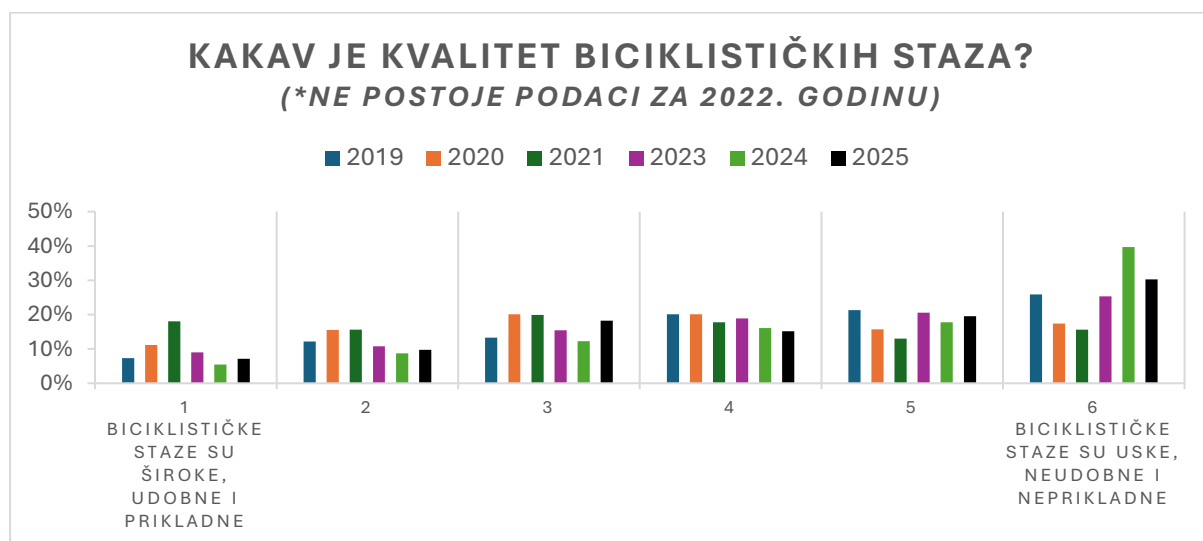
Istraživanje pokazuje da velika većina ispitanih smatra da je u Podgorici prevoz biciklom praktičniji od prevoza automobilom (skoro 90%) i ovo predstavlja porast u odnosu na 2024. godinu (83%).



Čak 84% građana smatra da u Podgorici nema dovoljno biciklističkih staza, što je nešto manje u odnosu na 2024. godinu godinu, kada je taj procenat bio i veći – 89%. Treba naglasiti da je tokom 2025. godine nakon više godina Podgorica dobila nove biciklističke staze, i to u Bulevaru Veljka Vlahovića i u nastavku Bulevara Pera Četkovića.

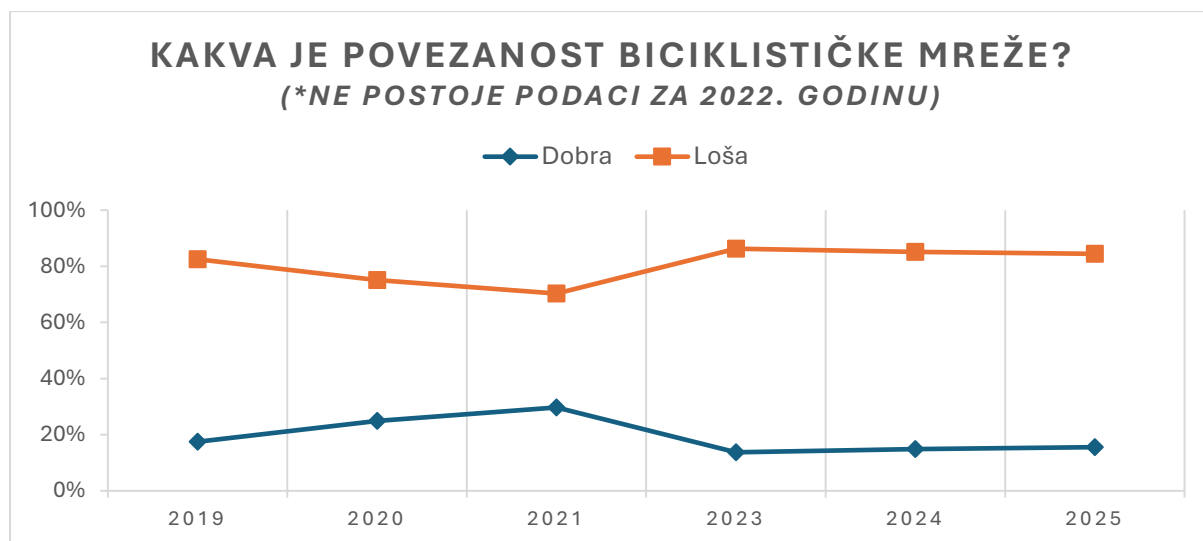
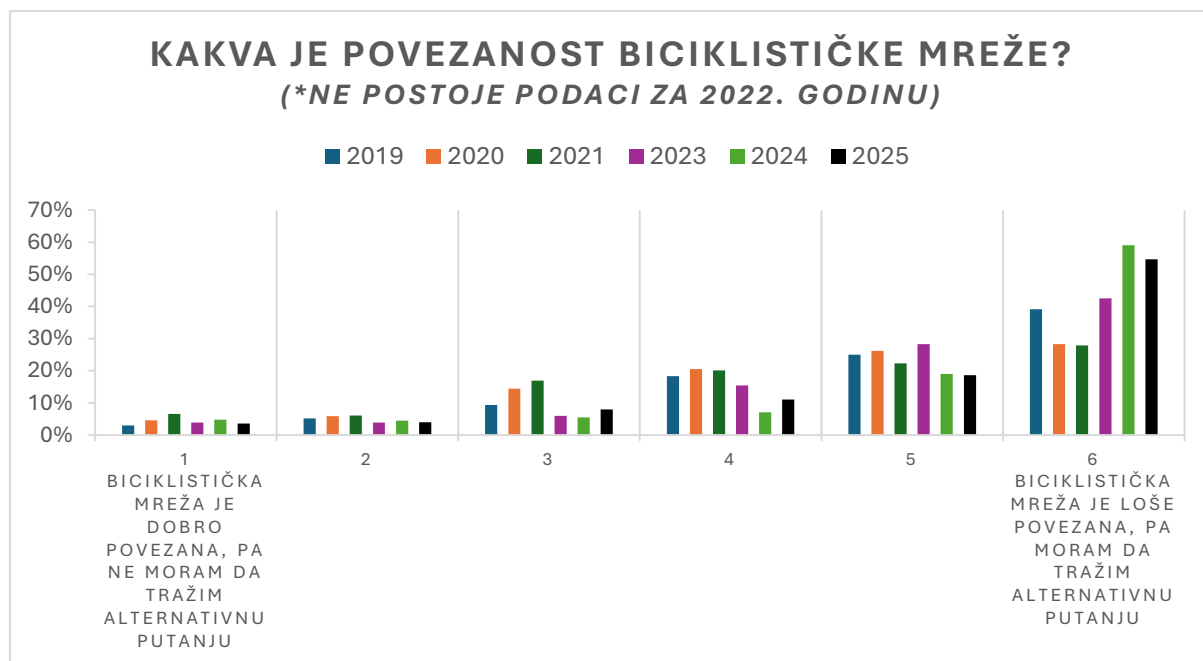


Kada je riječ o kvalitetu biciklističke infrastrukture, gotovo dvije trećine ispitanika (65%) smatra da su biciklističke staze uske, neudobne i neprikladne, u manjoj ili većoj mjeri. Ovaj rezultat gotovo je identičan onom iz 2023. godine, ali predstavlja napredak u odnosu na 2024. godinu, kada je 73,5% ispitanika dijelilo takav stav. Ipak, ovogodišnji nalaz i dalje je znatno nepovoljniji u poređenju sa 2021. godinom, kada je bilo više ispitanika koji su ocjenjivali da su staze dobrog kvaliteta nego onih sa suprotnim mišljenjem. Jedan od mogućih razloga za povoljnije ocjene tokom 2021, ali i 2020. godine, jeste smanjen obim motornog saobraćaja usljed intenzivne primjene mjera za suzbijanje epidemije bolesti COVID-19. Takve okolnosti doprinijele su povećanom prisustvu korisnika bicikla u podgoričkom saobraćaju, a u tom periodu uspostavljene su i tri privremene biciklističke trake, koje su tokom 2024. godine uklonjene.

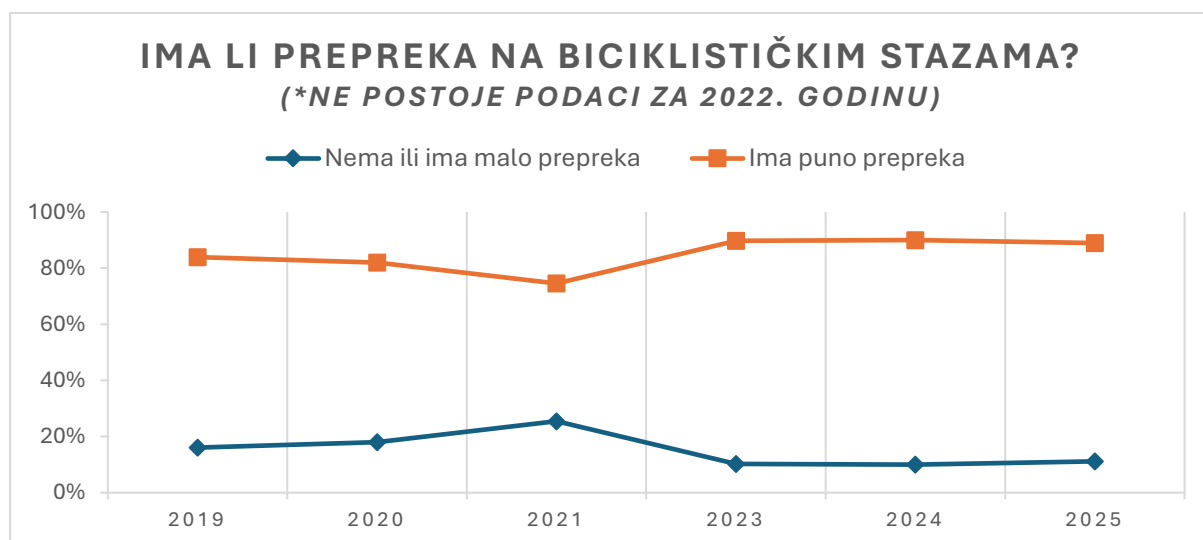
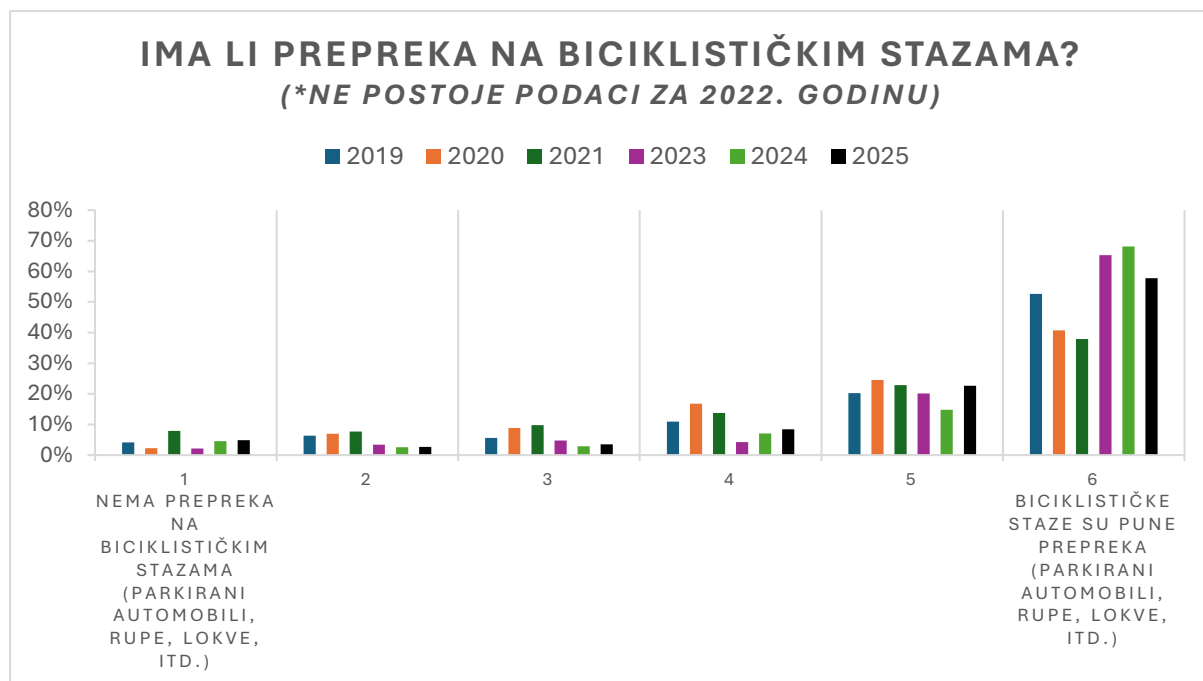


Treba napomenuti da za ovo i nekoliko narednih pitanja nisu dostupni podaci iz 2022. godine. Tokom te godine sprovedena je uporedna analiza sa tri glavna grada iz regiona (Beograd, Sarajevo i Skoplje), zbog čega je upitnik bio nešto izmijenjen.

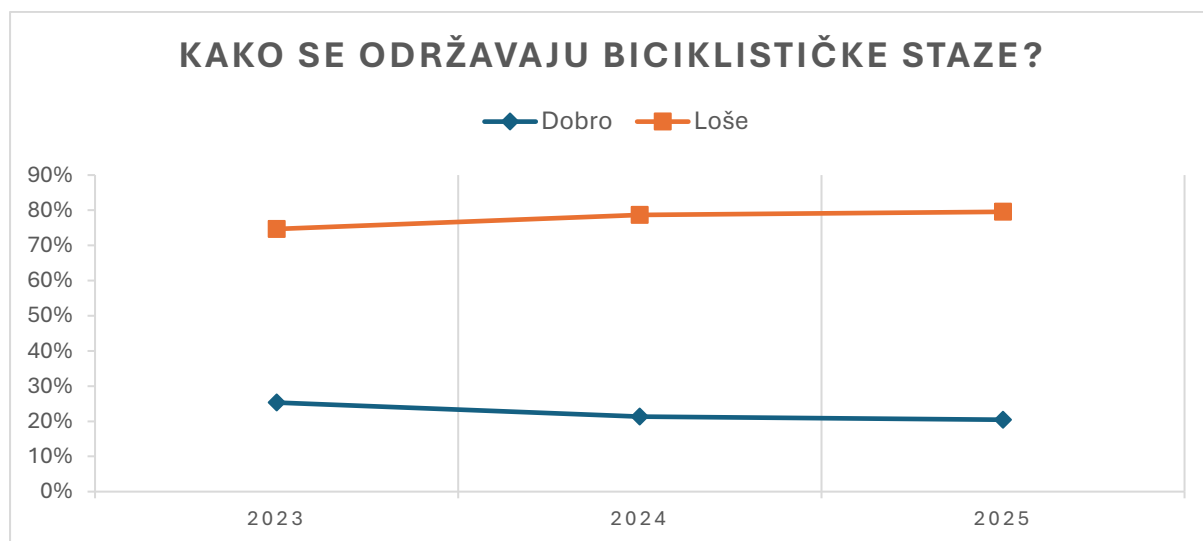
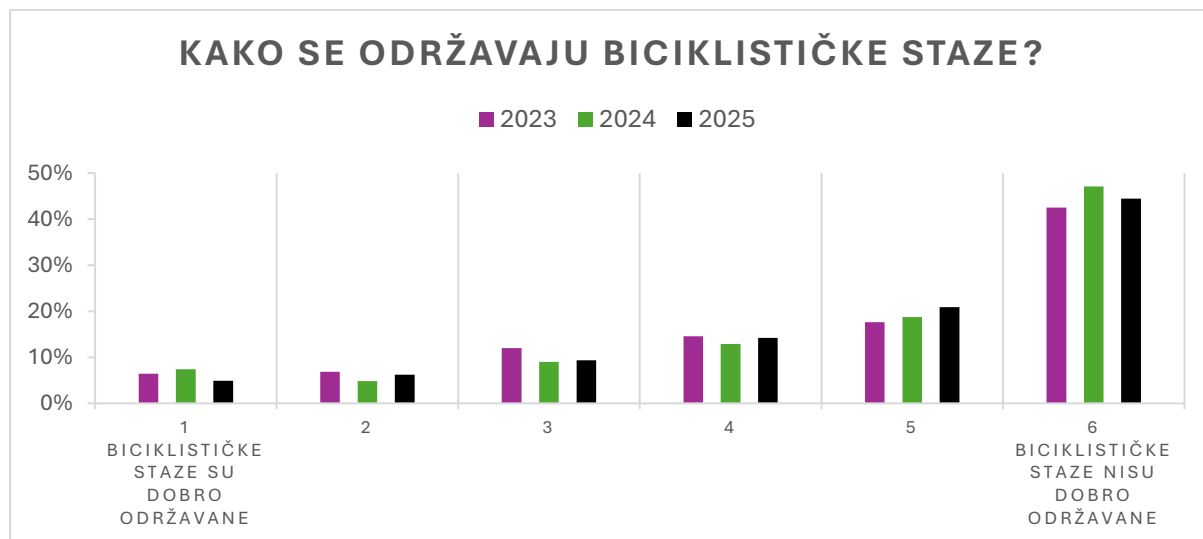
Većina ispitanika i dalje smatra da je biciklistička mreža loše povezana (84%), a izričit stav o tome ove godine ima skoro 55% ispitanika (ocjena 6 na skali).



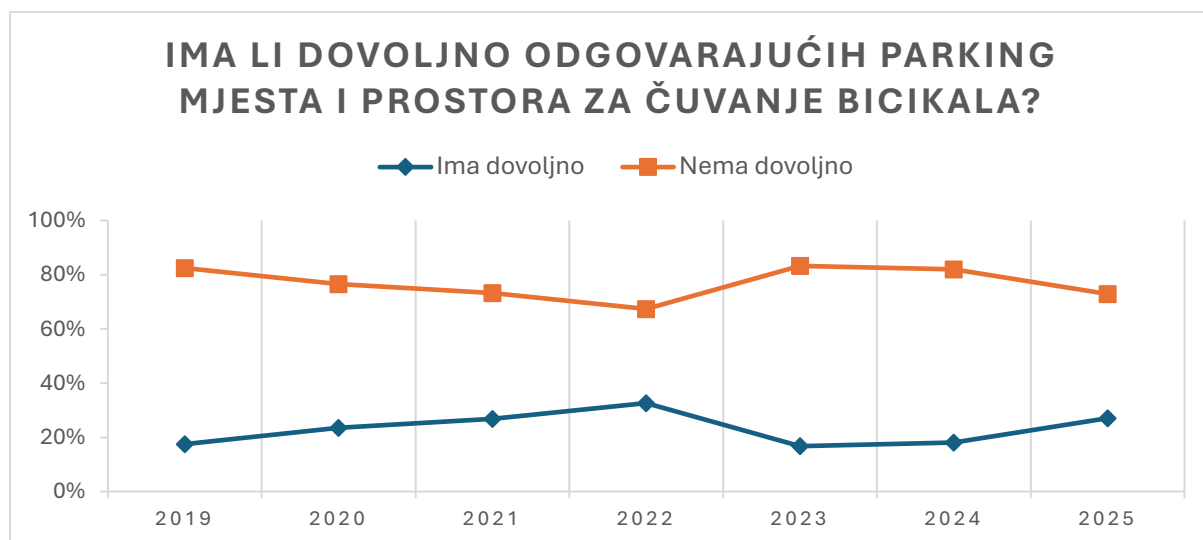
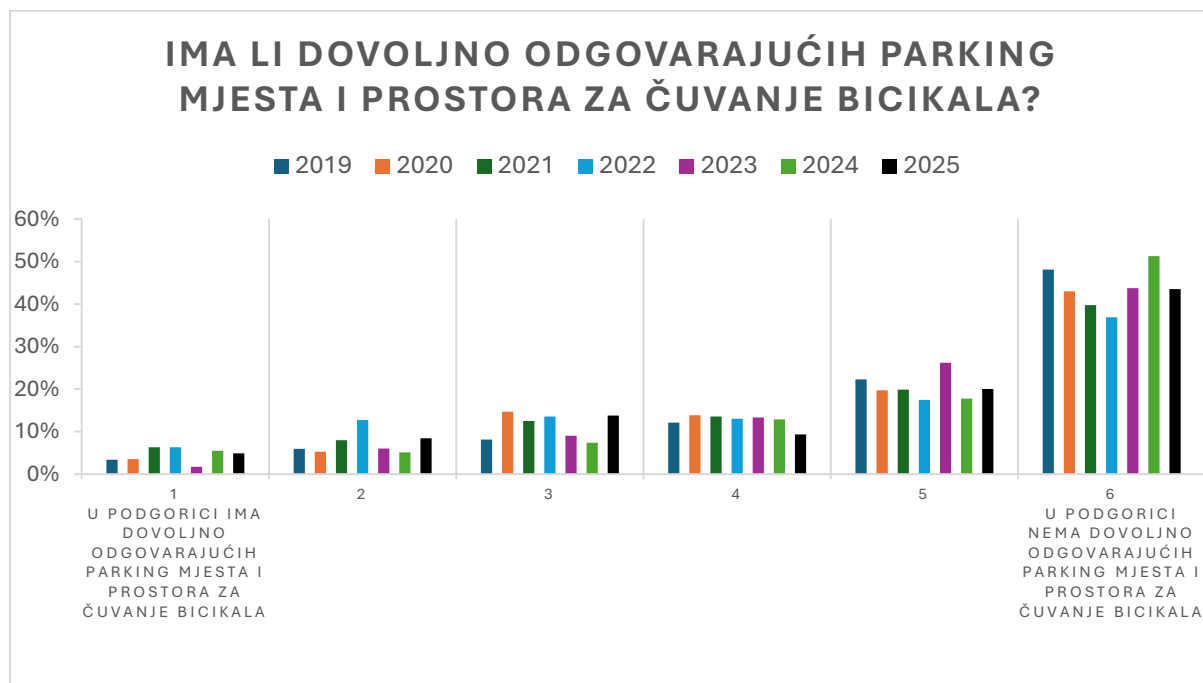
Slično je stanje i kada su u pitanju prepreke na biciklističkim stazama (parkirani automobili, rupe, lokve, itd.). Skoro 89% ispitanika smatra da su staze pune prepreka, od kojih je više od 2/3 izričito u tom stavu.



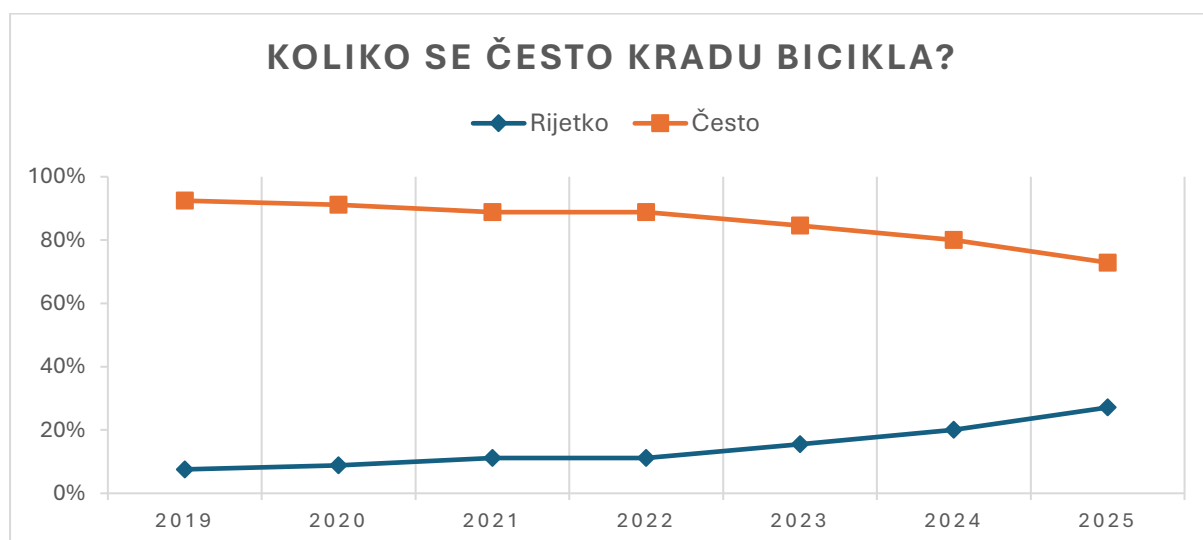
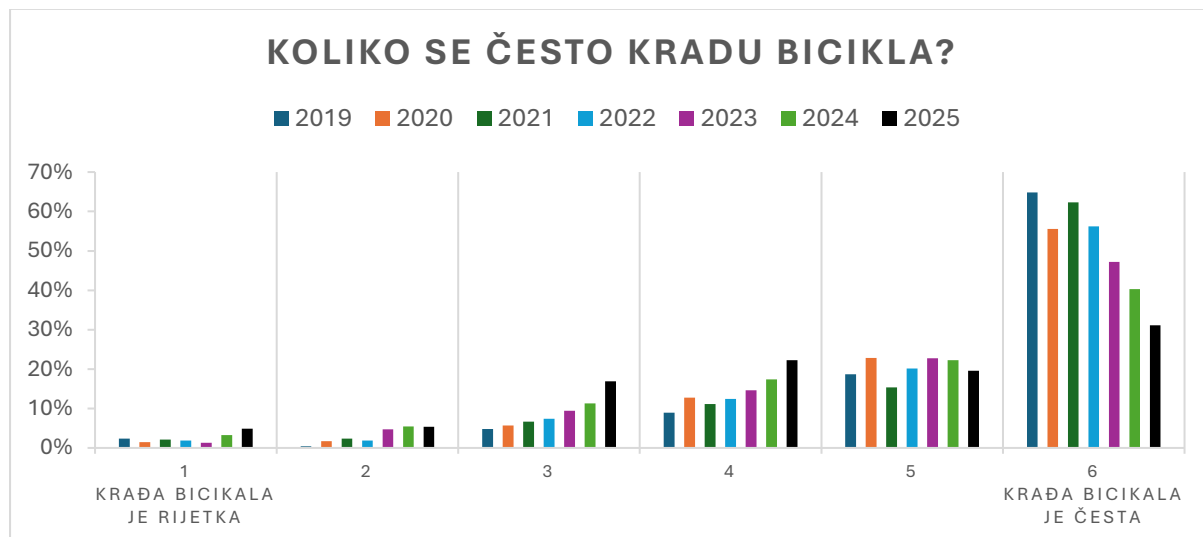
Treću godinu zaredom pitali smo sugrađane šta misle kako se održavaju biciklističke staze. Najviše je onih koji misle da biciklističke staze nisu dobro održavane – 80%, što je u skladu sa trendom iz prethodnih godina.



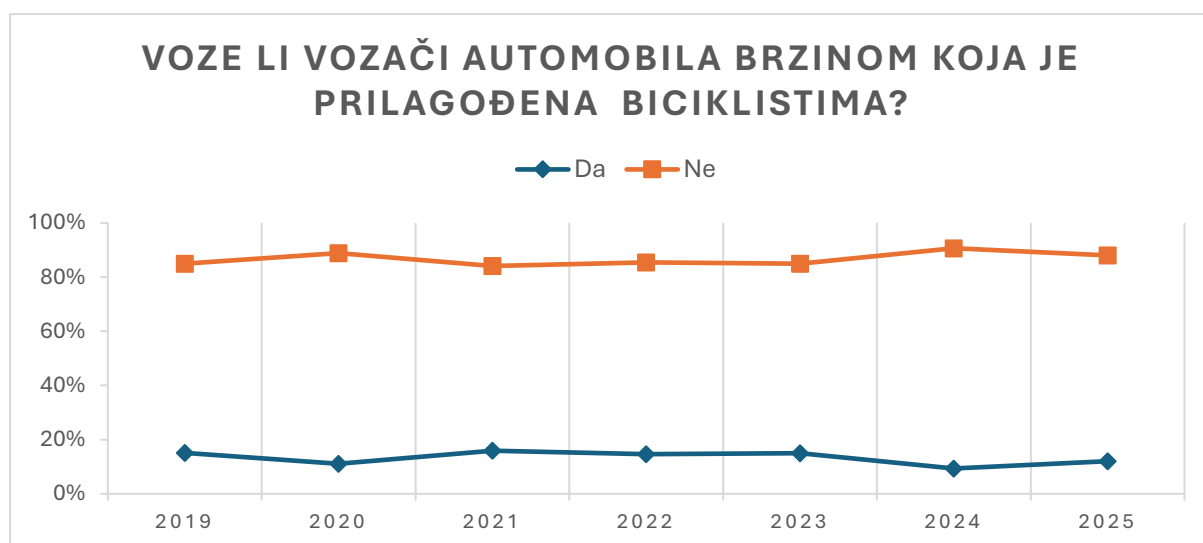
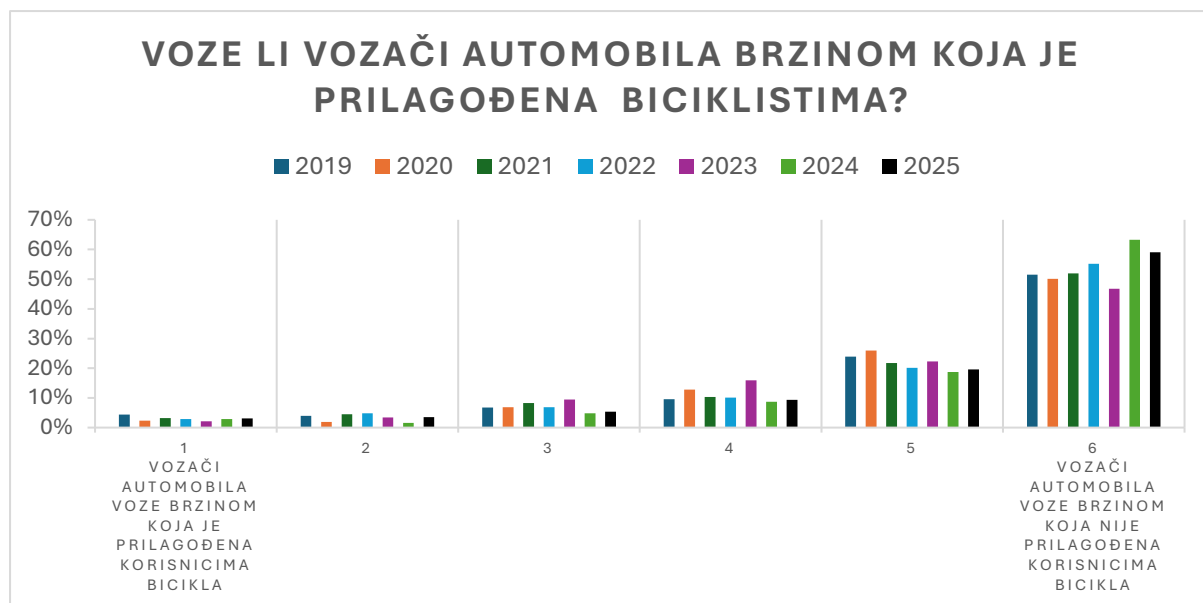
Rezultati ankete pokazuju da je i dalje prisutno nezadovoljstvo nedostatkom odgovarajućih parkirališta i mjesta za čuvanje bicikala, ali u sve manjoj mjeri. Takav stav u određenoj mjeri dijeli 73% ispitanika, što je pad u odnosu na 2024. godinu, kada je taj procenat iznosio 82%, ali i 2023. godinu, kada je iznosio rekordnih 83%.



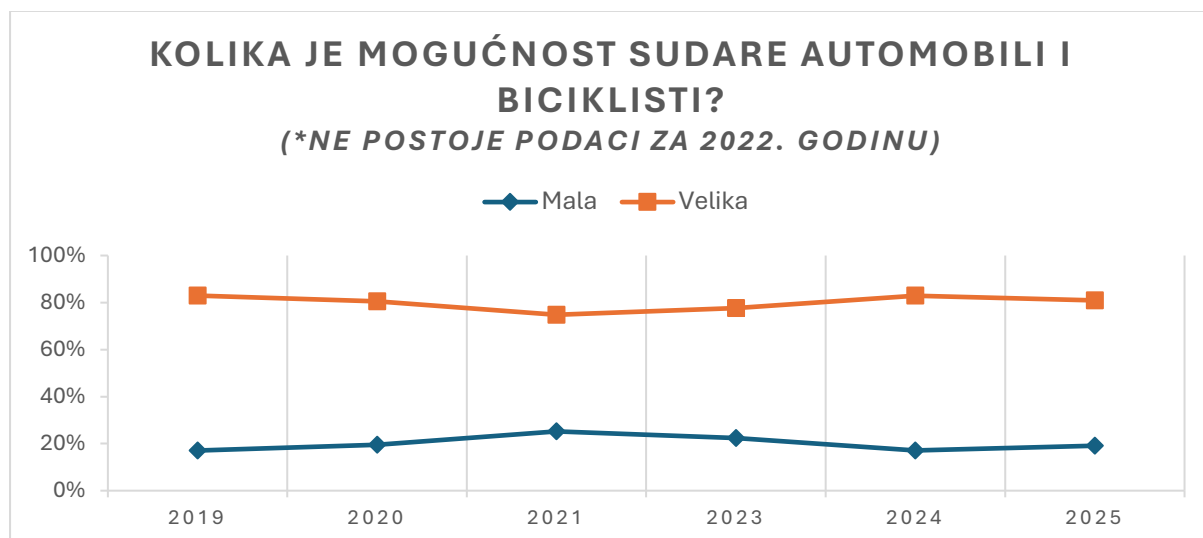
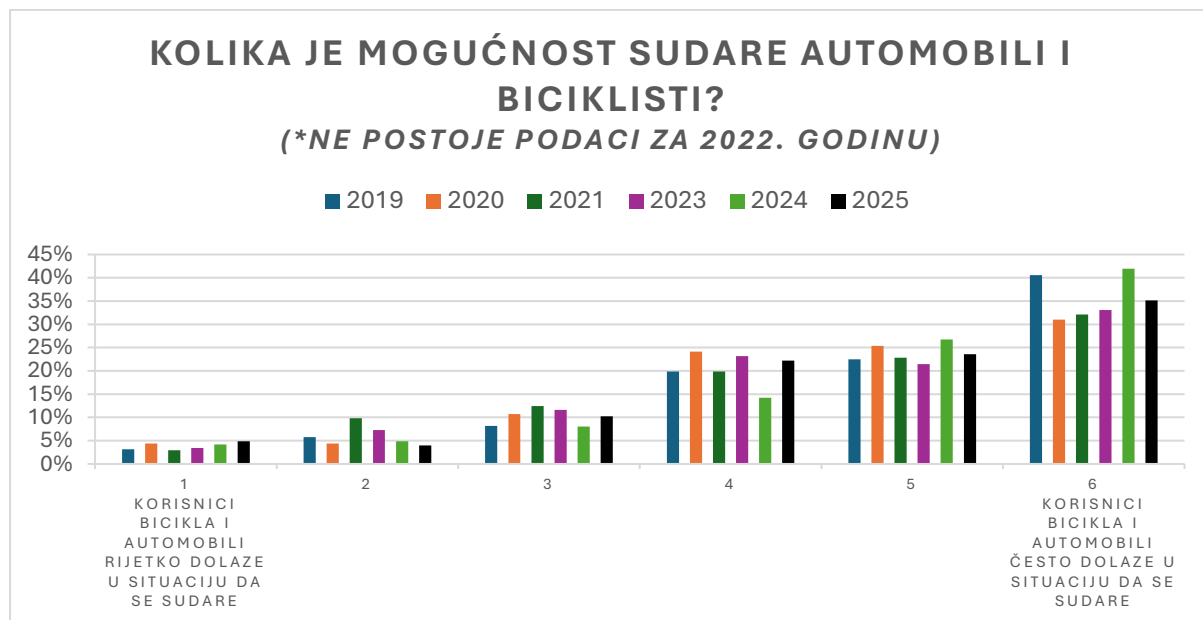
Ovo pitanje može se dovesti u vezu sa narednim. Naime, i dalje je dominantan udio ispitanika koji smatraju da su krađe bicikala česte u Podgorici (73%). Ipak, primjetan je blag, ali stabilan trend pada percepcije učestalosti krađa iz godine u godinu, u odnosu na baznu vrijednost iz 2019. godine, kada je više od 92% ispitanika smatralo da su krađe bicikala česte.



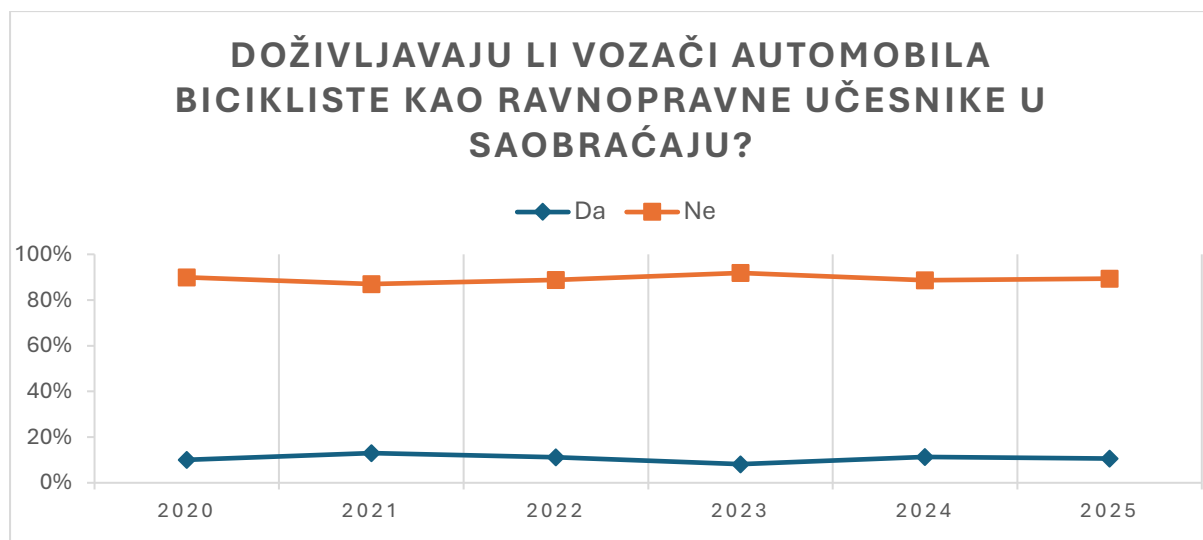
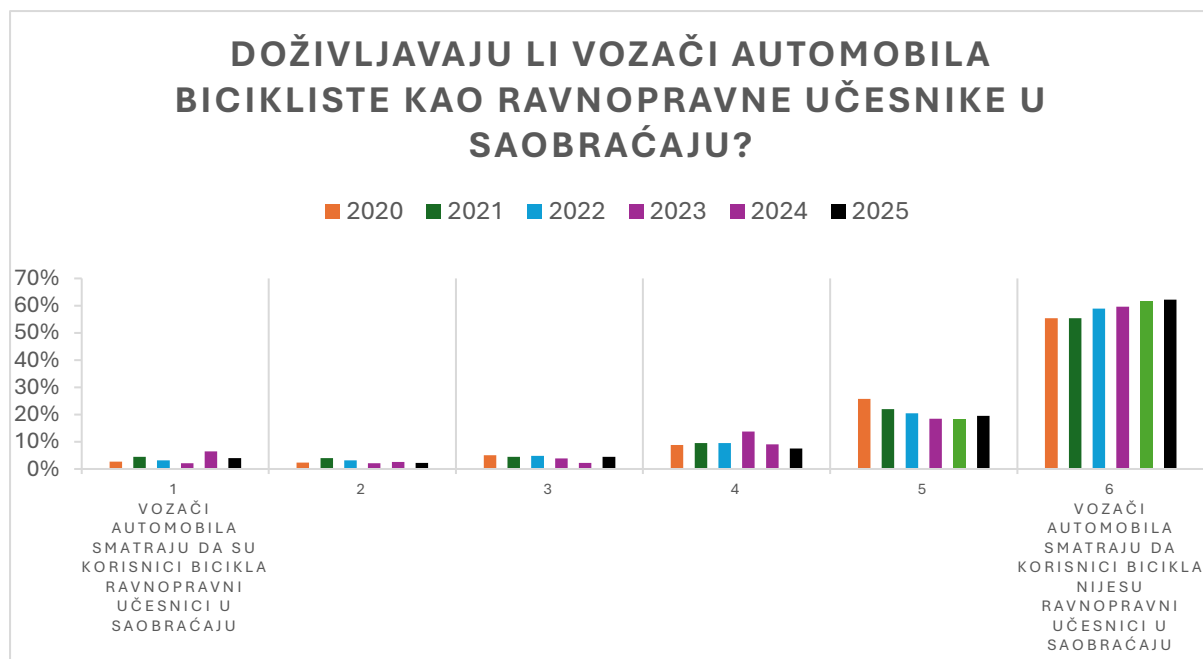
I dalje je veliki broj onih koji tvrde da vozači automobila voze brzinom koja nije prilagođena korisnicima bicikla – 88% i to je, nažalost, mišljenje koje se ponavlja iz godine u godinu.



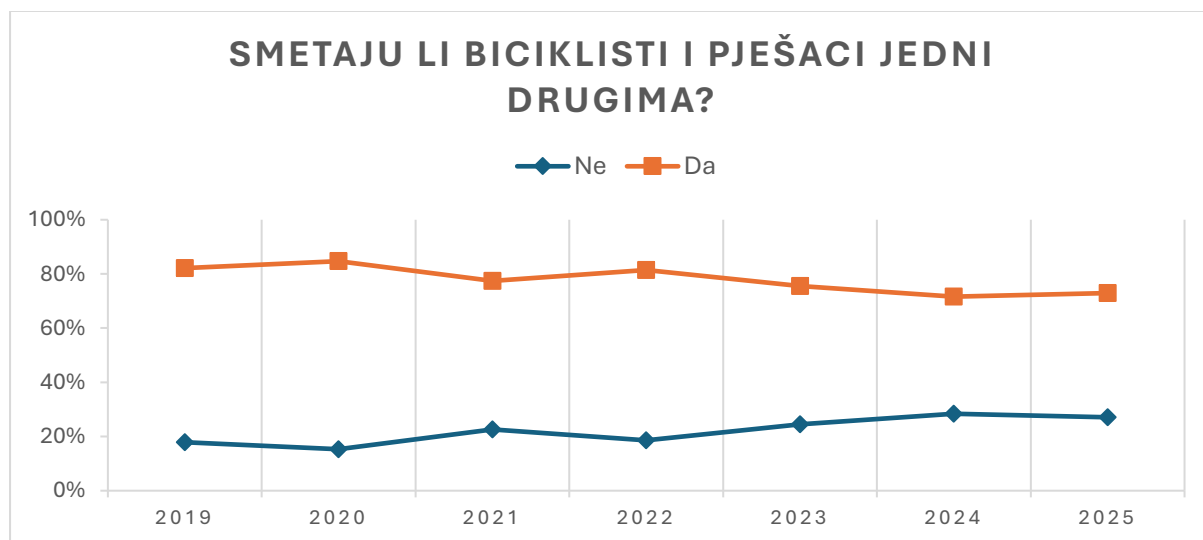
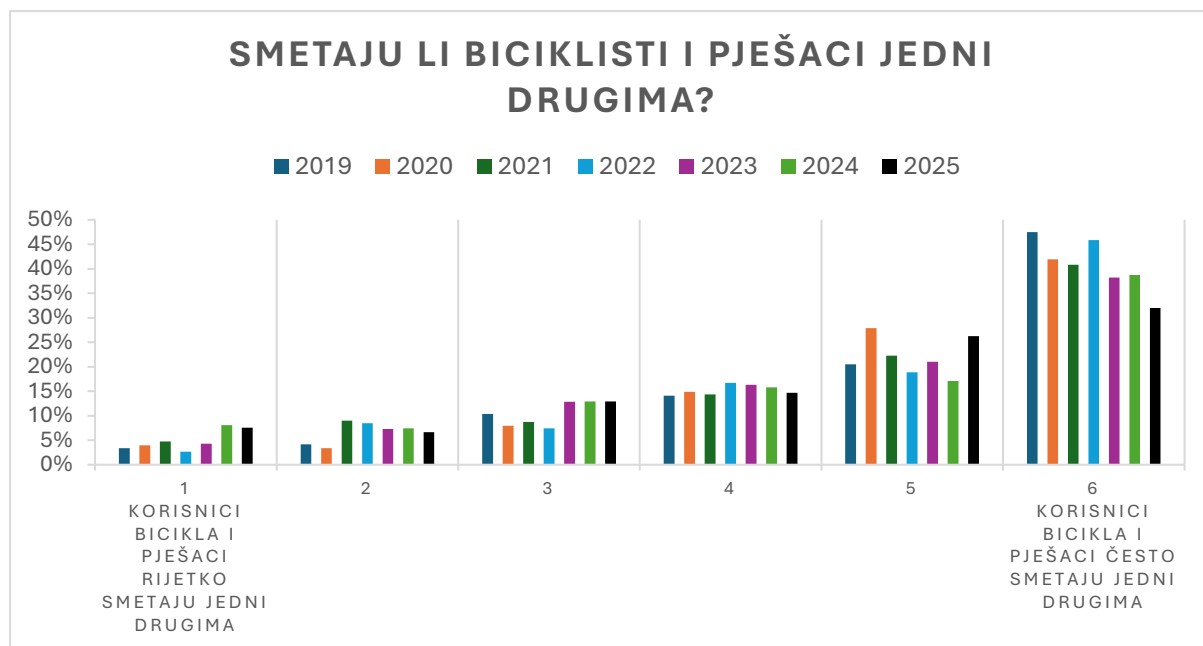
Sličan trend javlja se i kao odgovor na pitanje kolika je mogućnost konflikta između automobila i korisnika bicikala. Čak 81% ispitanika tvrdi da je šansa da se to desi velika, što potvrđuje gore navedeni nalaz da se veliki broj korisnika bicikla ne osjeća bezbjedno u saobraćaju u Podgorici.



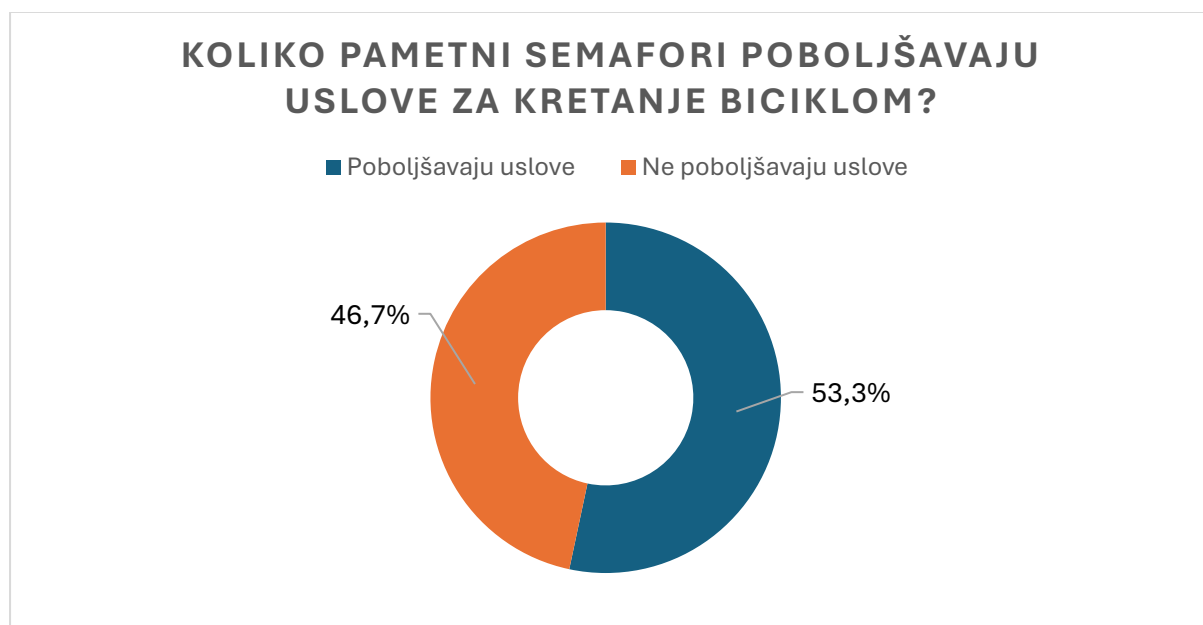
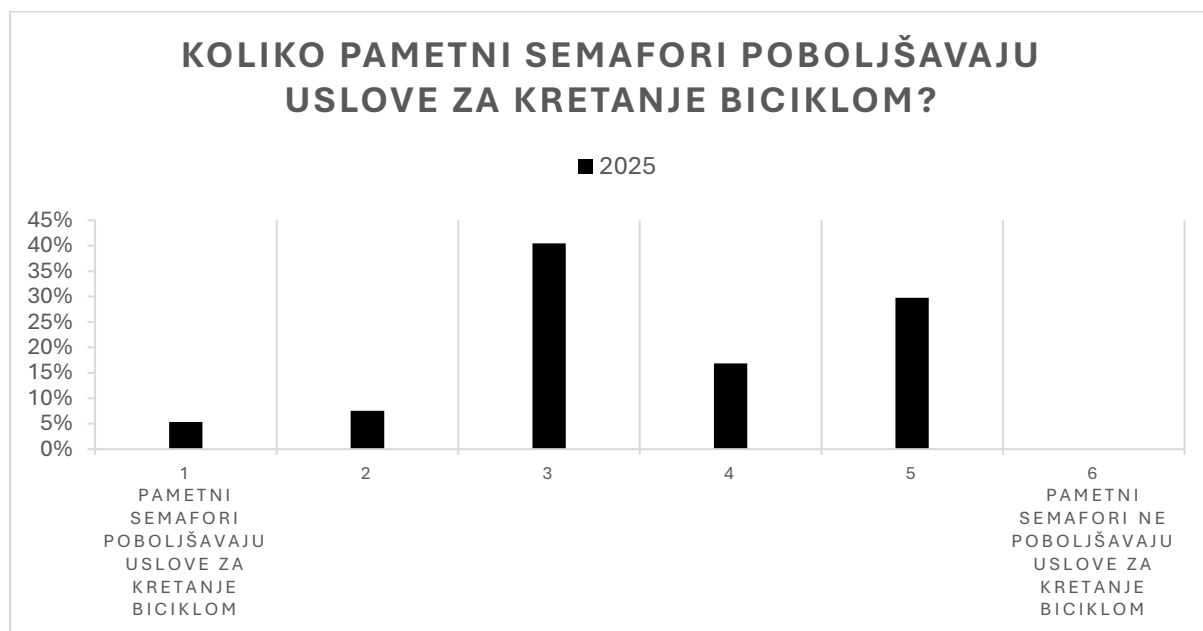
Čak devet od deset anketiranih smatra da vozači automobila ne doživljavaju vozače bicikla kao ravnopravne učesnike u saobraćaju, i taj trend je konstantan iz godine u godinu.



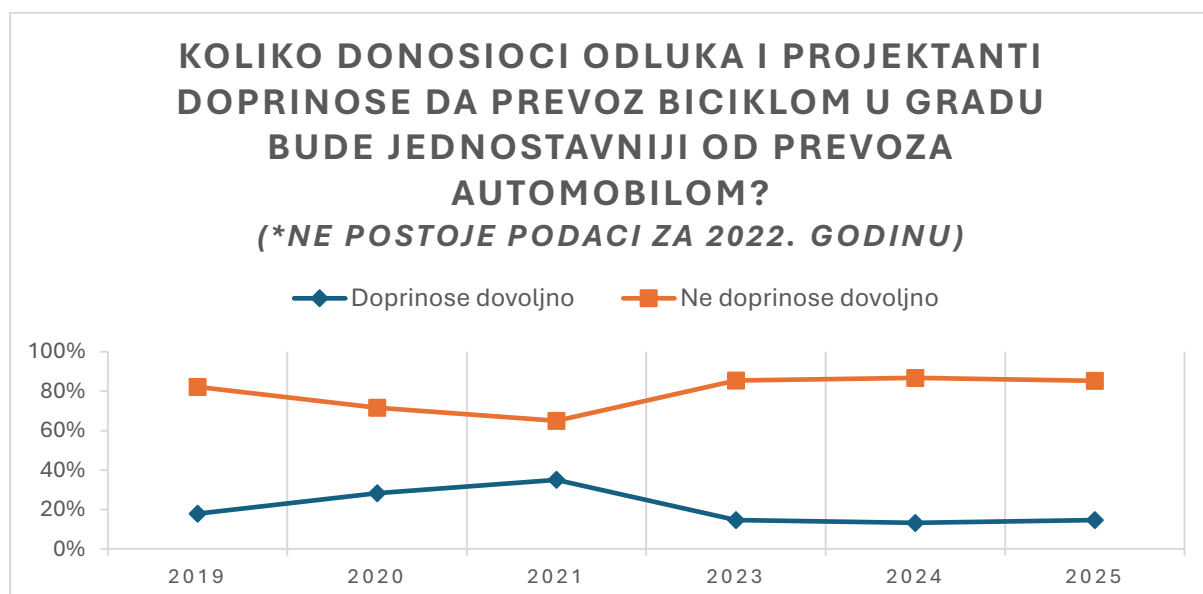
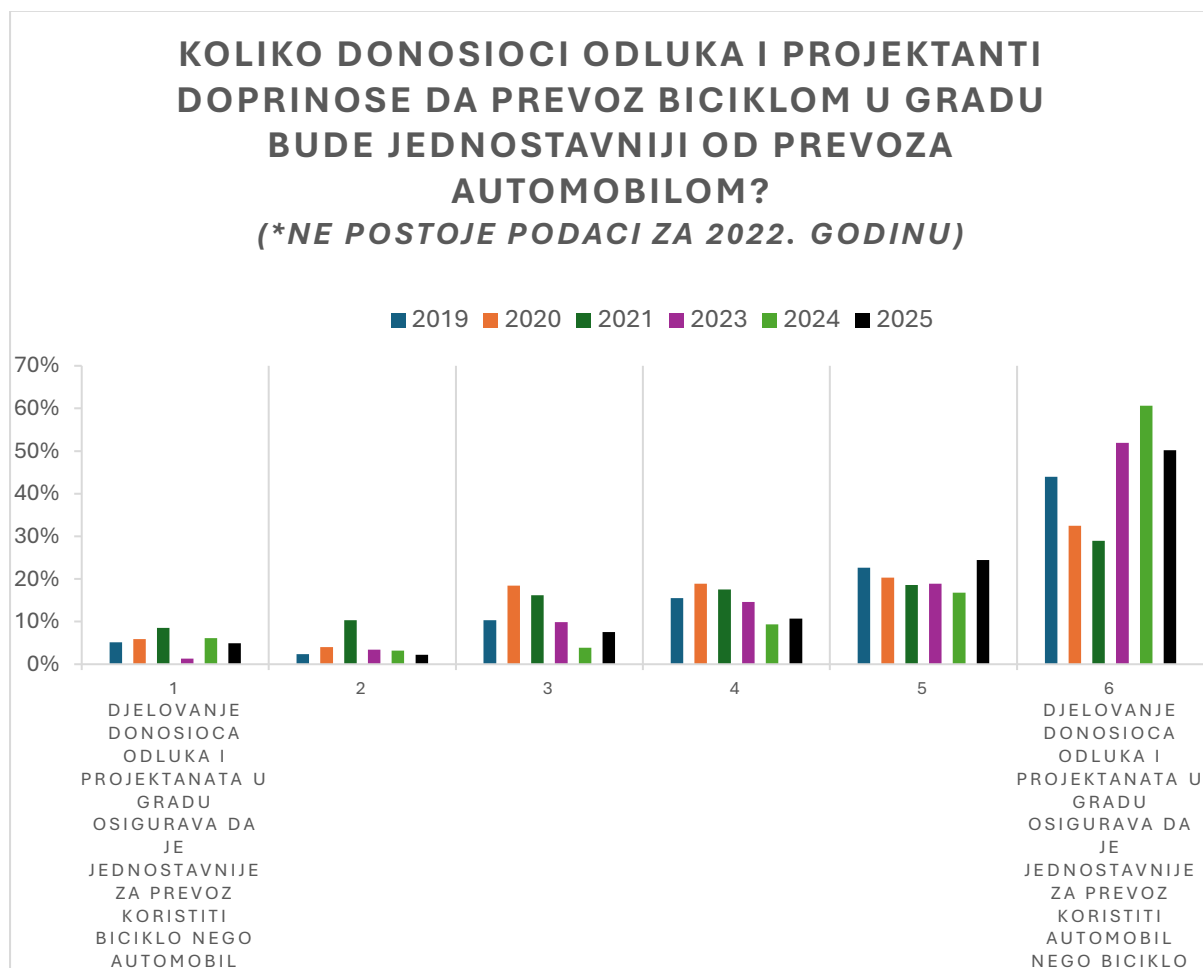
Da postoji konflikt između pješaka i korisnika bicikla, odnosno da u većoj ili manjoj mjeri smetaju jedni drugima, smatra 73% anketiranih, što je gotovo identično rezultatu iz prethodne godine.



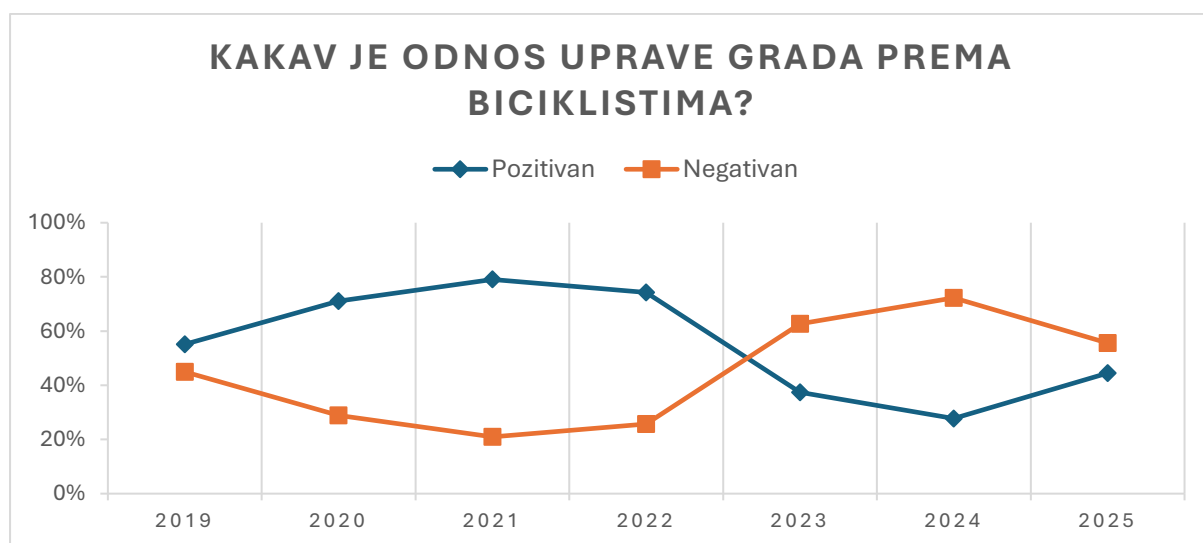
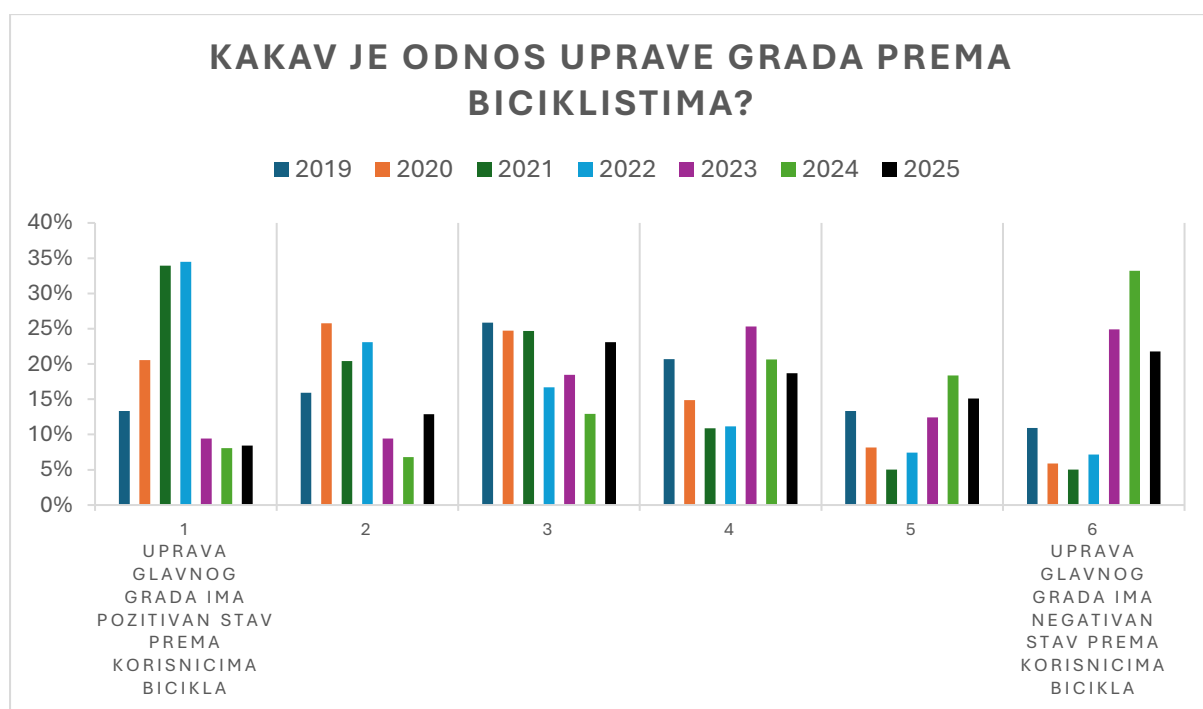
Ove godine smo po prvi put pitali sugrađane u kojoj mjeri pametni semafori poboljšavaju uslove za kretanje biciklom. Mišljenja su podijeljena, jer je 53% onih koji smatraju da imaju uticaja i poboljšavaju uslove, dok preostalih 47% misli drugačije. Zanimljivo je da je najviše onih koji se donekle slažu sa stavom da pametni semafori doprinose poboljšanju uslova za kretanje biciklom, dok nema onih koji su izričito negativni u ocjeni. Ipak, ove podatke treba uzeti sa rezervom, budući da su semafori nedavno postavljeni, zbog čega je pitanje u kojoj su mjeri ispitanici uopšte upoznati sa ovom promjenom u funkcionisanju svjetlosne signalizacije.



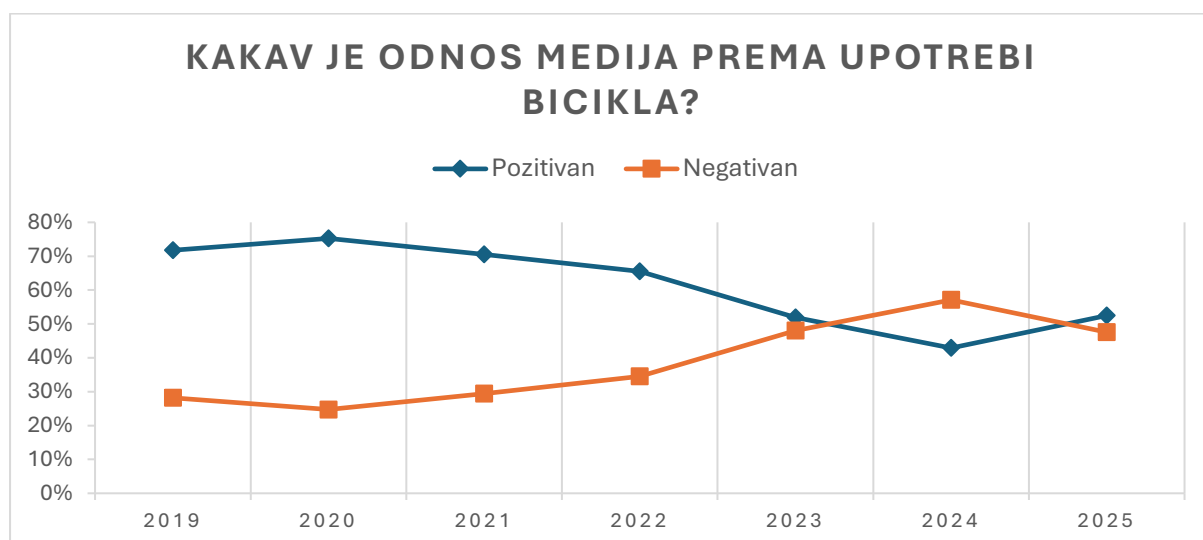
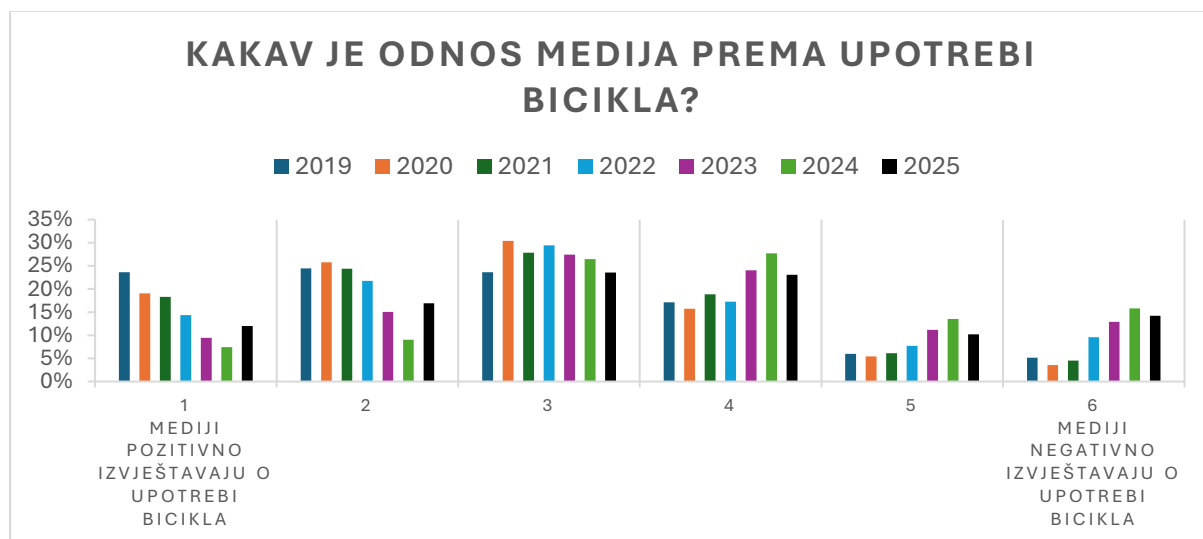
Posljednje tri godine trend se ne mijenja kada je u pitanju to kako korisnici bicikla vide odnos donosilaca odluka i projekatanta prema ovom vidu transporta. Preko 85% anketiranih korisnika bicikla smatra da oni ne čine dovoljno kako bi prevoz biciklom bio lakši od upotrebe automobila, a više od 50% je izričito u tom stavu.



Kada je riječ o odnosu uprave Glavnog grada prema biciklističkom saobraćaju, i dalje većina anketiranih (55%) smatra da je taj odnos negativan, iako je uočen napredak u poređenju sa prošlom godinom, kada je čak 72% ispitanika dijelilo ovakav stav. Ipak, važno je istaći da se percepcija odnosa gradske uprave prema korisnicima bicikla značajno pogoršala u odnosu na 2021. godinu, kada je čak 79% korisnika bicikla smatralo da se uprava prema njima odnosi pozitivno. Pad povjerenja, koji je započeo nakon tog perioda i kulminirao 2024. godine, može se dovesti u vezu sa kampanjom protiv, a potom i uklanjanjem privremenih biciklističkih traka uspostavljenih tokom pandemije bolesti COVID-19, bez njihove adekvatne zamjene. No, kada je u pitanju 2025. godina, građani ipak primjećuju određeni pomak u odnosu gradske uprave prema korisnicima bicikla.



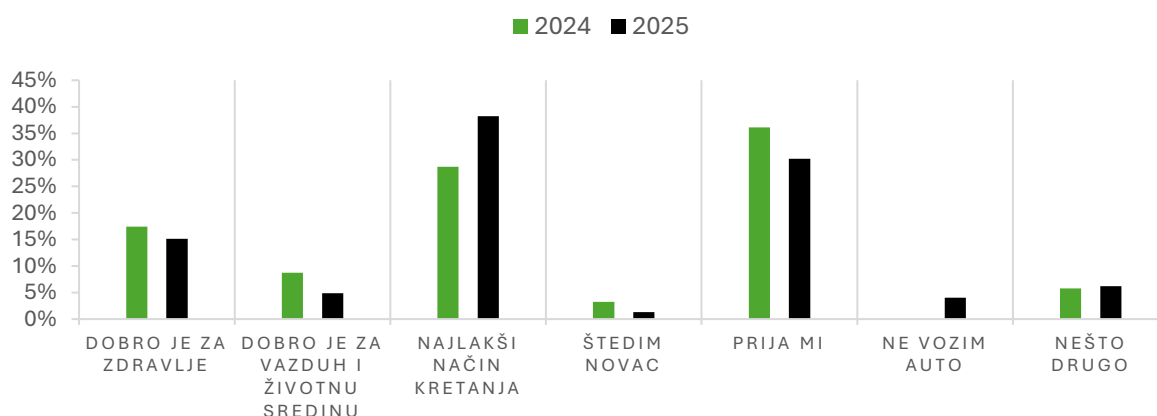
Rezultati ankete pokazuju da je skoro podjednak broj građana koji smatraju da mediji pozitivno izveštavaju prema upotrebi bicikla (52%) i onih koji ne misle tako (48%), i to je gotovo isti rezultat kao i 2023. godine, ali i poboljšanje u odnosu na 2024. godinu, kada je bilo nešto više onih koji su smatrali da mediji nisu pozitivno nastrojeni prema korisnicima bicikla – čak njih 57%.



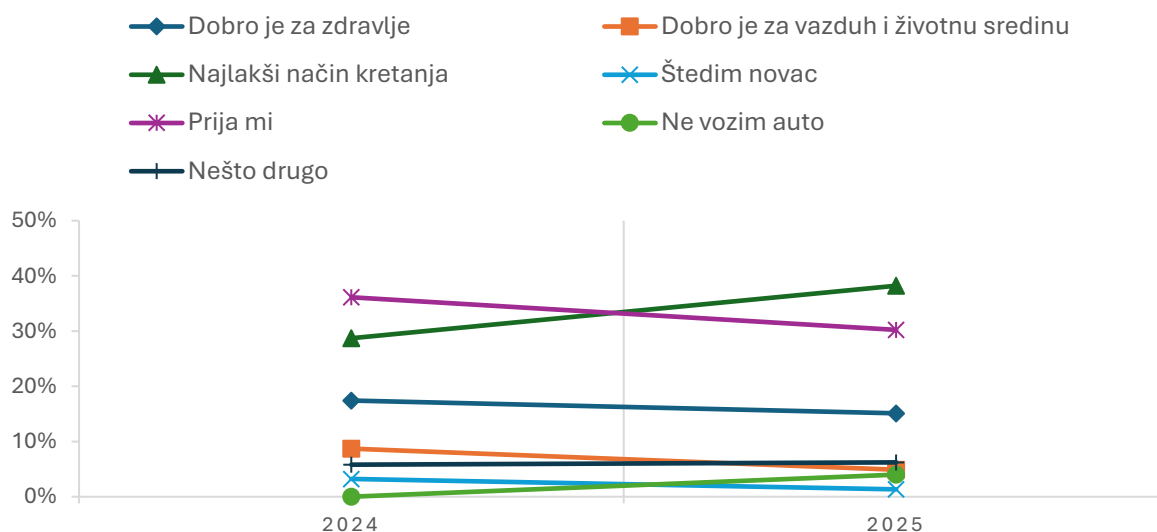
Glavni razlozi za upotrebu bicikla

Kao glavni razlog za upotrebu bicikla ispitanici su 2025. godine naveli da je to najlakši način kretanja (38%), zatim da im vožnja prija (30%), kao i da je im je kretanje biciklom korisno za zdravlje (15%). U prethodnoj godini percepcija je bila nešto drugačija: kao primarni razlog većina ispitanika navodila je da im vožnja prija (36%), dok je tek potom isticano da je biciklo najlakši način kretanja (29%). Razlog za ovu promjenu u percepciji može se tražiti u činjenici da je iz godine u godinu na gradskim ulicama sve veći broj automobila, te da su saobraćajne gužve, naročito u periodima vršnog opterećenja, sve izraženije. U takvim okolnostima, biciklo se sve češće doživljava kao praktičnije i efikasnije prevozno sredstvo u odnosu na automobil, što potvrđuju i odgovori na neka od prethodno navedenih pitanja.

KOJI SU GLAVNI RAZLOZI ZBOG KOJIH VOZITE BIKIKLO?

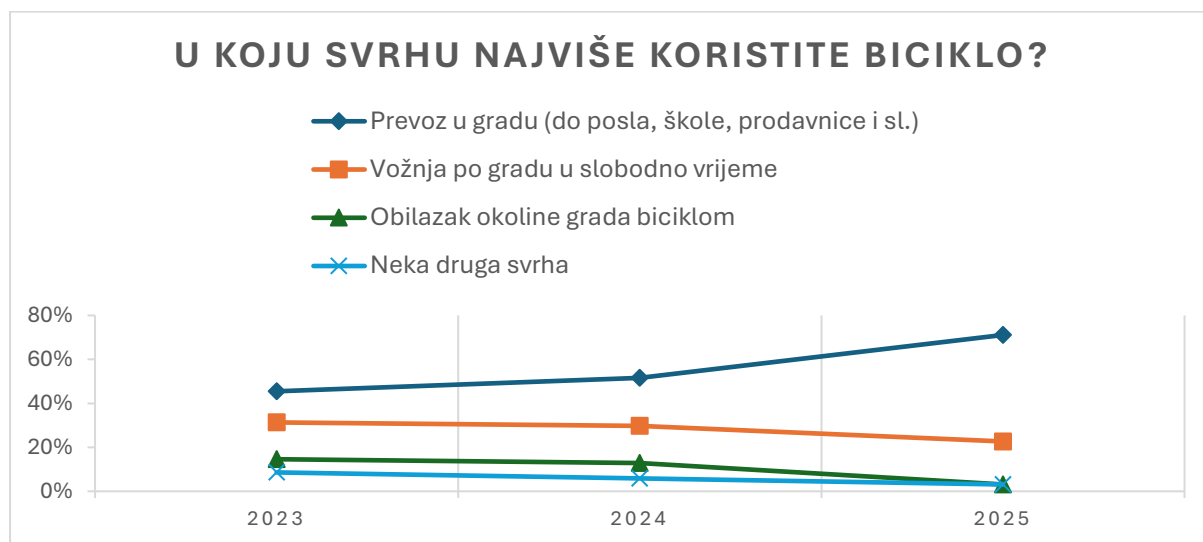
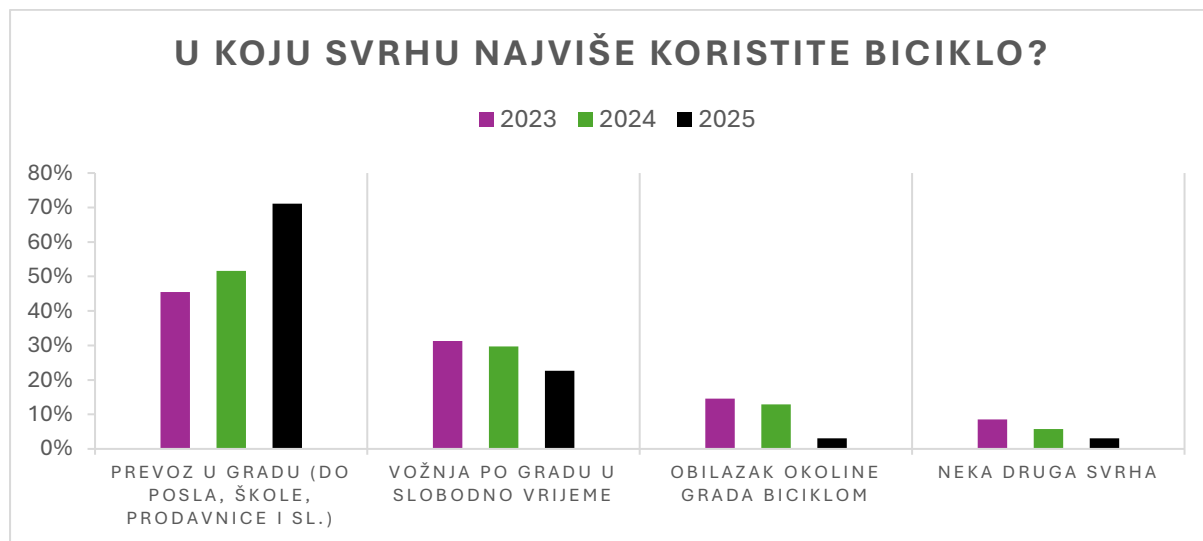


KOJI SU GLAVNI RAZLOZI ZBOG KOJIH VOZITE BIKIKLO?



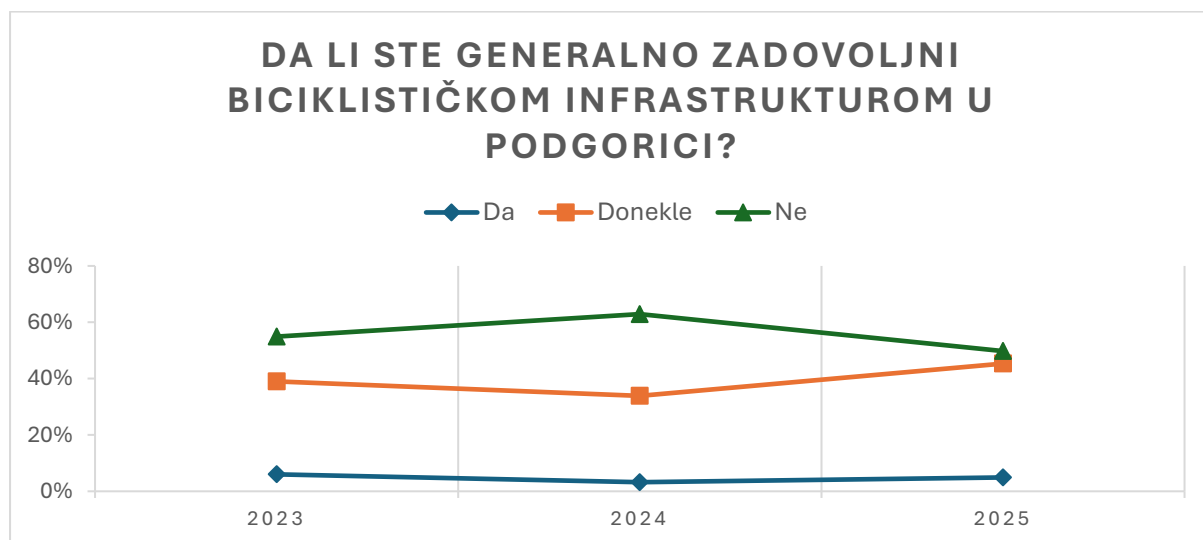
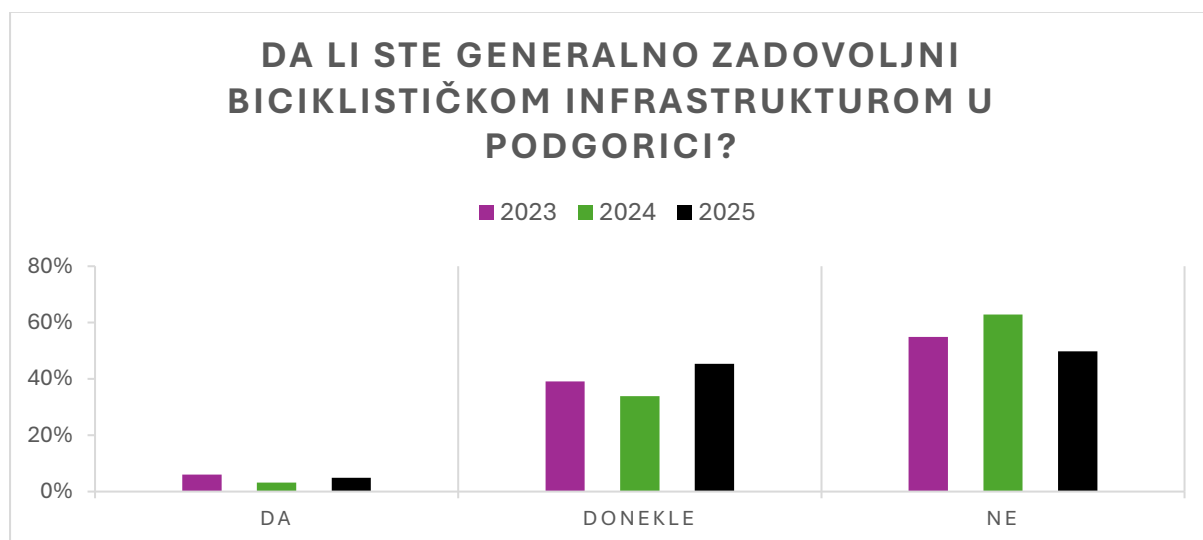
Svrha u koju se koristi biciklo

Prisutan je i interesantan trend kada je u pitanju svrha u koju se koristi biciklo. Oko 71% anketiranih biciklo koristi za prevoz u gradu, bilo da je to do posla, škole, prodavnice i sl, dok je u 2024. godini bilo znatno manje onih koji su biciklo primarno koristili u tu svrhu – 51%. U ovogodišnjoj anketi, oko 23% ispitanika je navelo da koristi biciklo primarno za vožnju po gradu u slobodno vrijeme. Stoga se se može zaključiti da je u Podgorici prevoz sve više primarna svrha korišćenja bicikla.



Biciklistička infrastruktura

Samo 5% ispitanika je zadovoljno biciklističkom infrastrukturom, što je blago uvećanje u odnosu na prošlu godinu kada je tako odgovorilo 3% anketiranih. Biciklističkom infrastrukturom je nezadovoljno ukupno 50%, dok je donekle zadovoljno oko 45% građana. Ovo je ipak trend rasta u odnosu na 2024. godinu, kada je nezadovoljno bilo čak 63% anketiranih, a donekle zadovoljno 34%.



Korisnike bicikla smo pitali čime su posebno zadovoljni ili nezadovoljni kada je u pitanju biciklistička infrastruktura. Većina ispitanika izrazila je snažno nezadovoljstvo stanjem biciklističke infrastrukture u Podgorici. Dominantne primjedbe odnose se na nepovezane i nedovoljno brojne biciklističke staze, njihovo loše održavanje i učestalo parkiranje automobila na stazama i trotoarima, što ih čini neupotrebljivim i opasnim. Mnogi navode da se postojeće staze ukidaju umjesto da se šire, a da su novi projekti često neadekvatno planirani i izvedeni.

Kao jedan od glavnih problema ističe se i saobraćajna nekultura – i vozača i pješaka – uz nedostatak kontrole i sankcija od strane nadležnih službi. Ispitanici opisuju vožnju bicikla kao nesigurnu, stresnu i frustrirajuću, naročito u dijelovima grada gdje je infrastruktura prekinuta ili ne postoji.

Mali broj učesnika navodi da su zadovoljni ravnim terenom, povoljnim vremenom i pojedinim uređenim dionicama (posebno preko Morače), ali gotovo svi smatraju da grad i institucije ne pokazuju stvarnu posvećenost razvoju biciklističkog saobraćaja.

Karakteristični citati ispitanika:

Nezadovoljan sam manjkom biciklističkih staza.

Činjenicom da, umjesto da dodaju staze, oni ih uklanjaju.

Nezadovoljna sam odnosom ljudi, vozača automobila, prema biciklistima.

Biciklistička infrastruktura je nepovezana, slabo planirana, uglavnom loše izvedena i neodržavana.

Malo čime sam zadovoljna, nažalost. Biciklističke staze su gotovo nepostojeće, a više je dat akcenat na parking za auta nego za bicikla. Kultura nam je takva da nam je lakše sjesti u auto. I na događajima kao što su Critical Mass jasno vidimo koliko vozači nemaju strpljenja prema biciklistima ili ostalim prevoznim sredstvima koja nisu auto.

Posebno sam nezadovoljan time što nema dovoljno staza za bicikliste (te koje postoje su dobrim dijelom nefunkcionalne), pa moram da se borim sa automobilima svakoga dana i gledam đe će me ko udariti.

Nezadovoljan sam projektovanjem staza, očigledno je da ih je radio neko ko ne vozi biciklo.

Nedostatak staza, prisiljenost da biramo između vožnje uz ivčnjak (što je dosta iscrpljujuće, ali legalno) ili trotoarom (bezbjednije), što, koliko sam upoznat sa Zakonom o saobraćaju, predstavlja kršenje istog.

Nezadovoljna sam činjenicom da moram da silazim na kolovoz jer se trotoar percipira kao besplatan parking. To mi ugrožava bezbjednost, bez obzira na svjetlosnu signalizaciju koju nosim sa sobom.

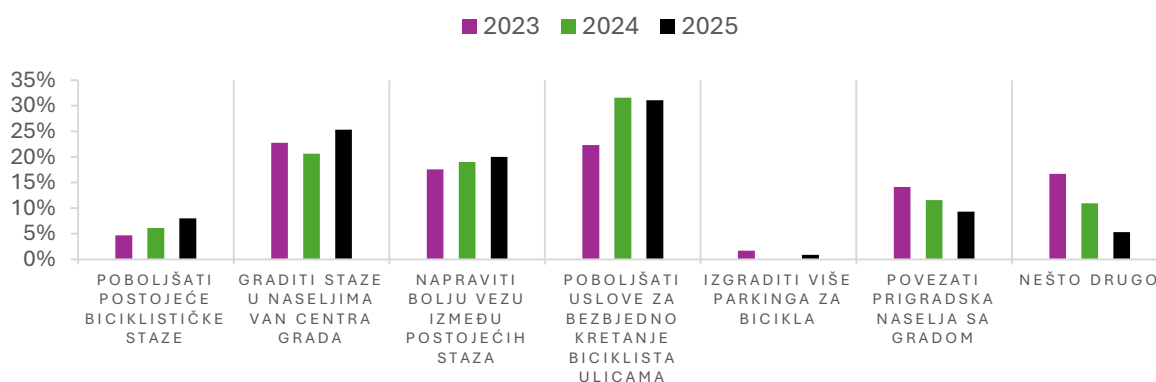
Posebno sam nezadovoljan bezbjednošću biciklista u javnom saobraćaju. Česte su situacije ugrožavanja biciklista od strane vozača automobila. Ako se želi nastaviti sa popularizacijom upotrebe bicikala kao jednog zaista efikasnog i zdravog načina prevoza, pod hitno se mora reagovati po pitanju povećanja bezbjednosti biciklista.

Puno vozila, gužve u saobraćaju. Ljudi jure vozilima, ne staju da propuste bicikliste. Vozim trotoarima. Jednom nisam, pa je autobus prošao tik uz mene. Stravično.

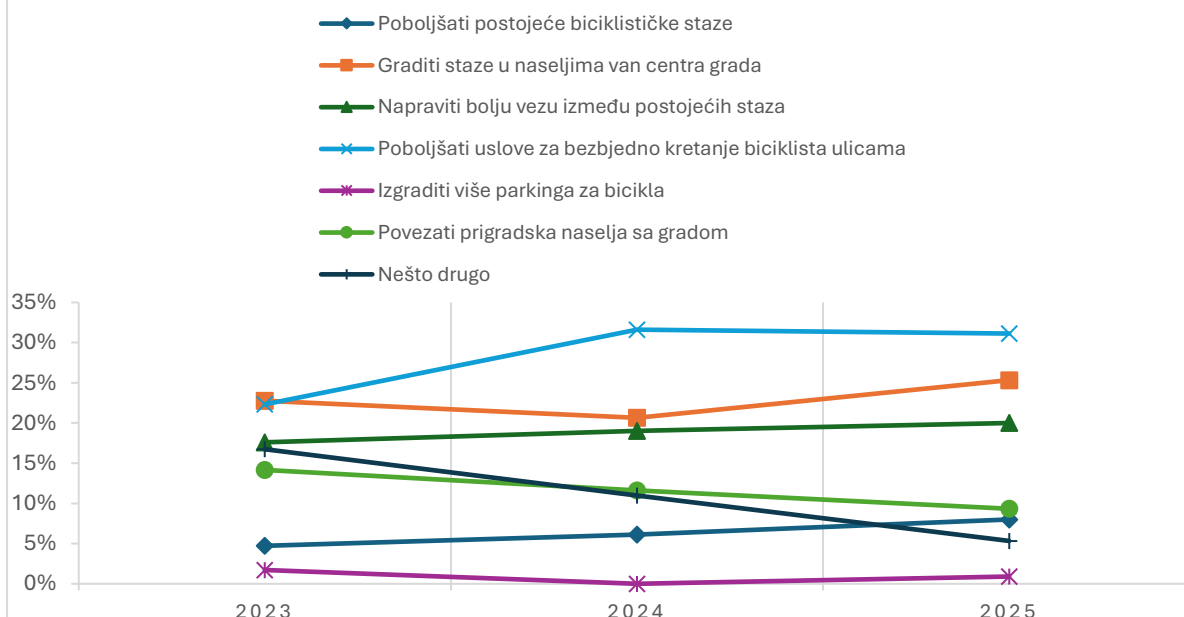
• „Potrebne mjere za unapređenje uslova za korišćenje bicikla

Da bi se nastavio rast upotrebe bicikla u Podgorici, i ove godine kao i prošle većina anketiranih smatra da treba poboljšati uslove za bezbjedno kretanje biciklista ulicama grada (oko 31%). Slijede mišljenja da treba graditi staze u naseljima van centra grada (25%), u odnosu na 20,5% iz 2024. godine, kao i da se napravi bolja veza između postojećih staza (20%), u odnosu na 19% iz 2024. Može se zaključiti da korisnici bicikla sve više pridaju značaj bezbjednosti kao glavnom faktoru koji utiče na izbor bicikla kao vida mobilnosti.

ŠTA MISLITE DA BI BILO POTREBNO URADITI DA SE NASTAVI RAST UPOTREBE BIKIKLA U PODGORICI?



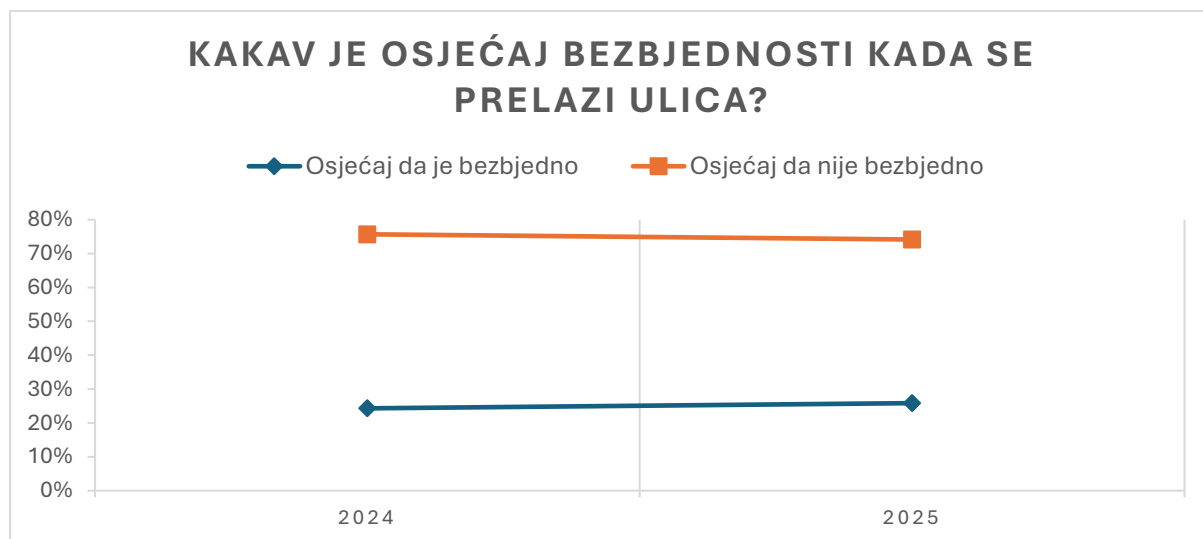
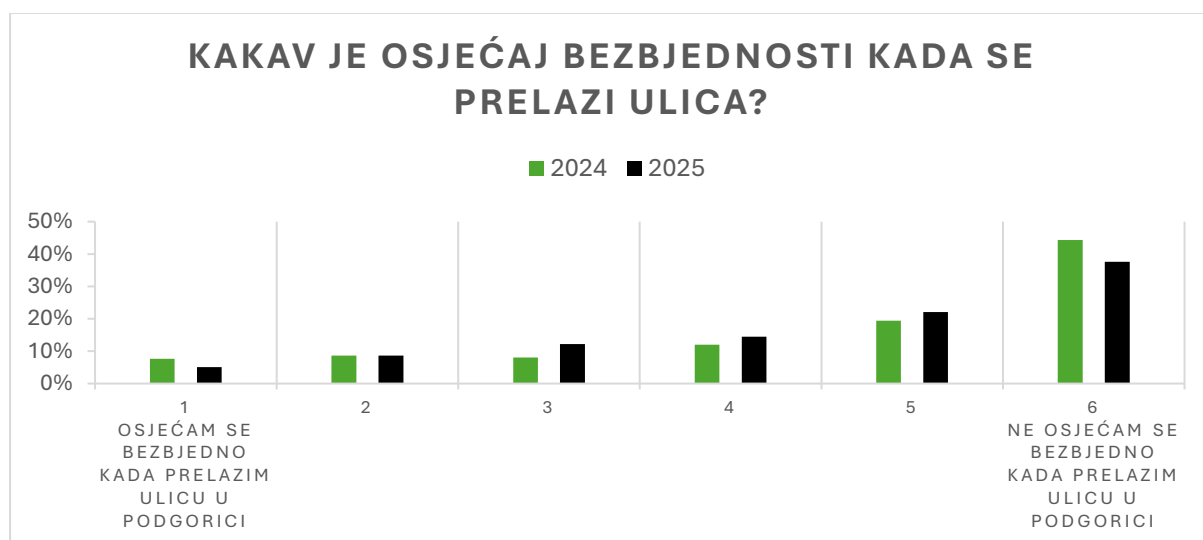
ŠTA MISLITE DA BI BILO POTREBNO URADITI DA SE NASTAVI RAST UPOTREBE BIKIKLA U PODGORICI?



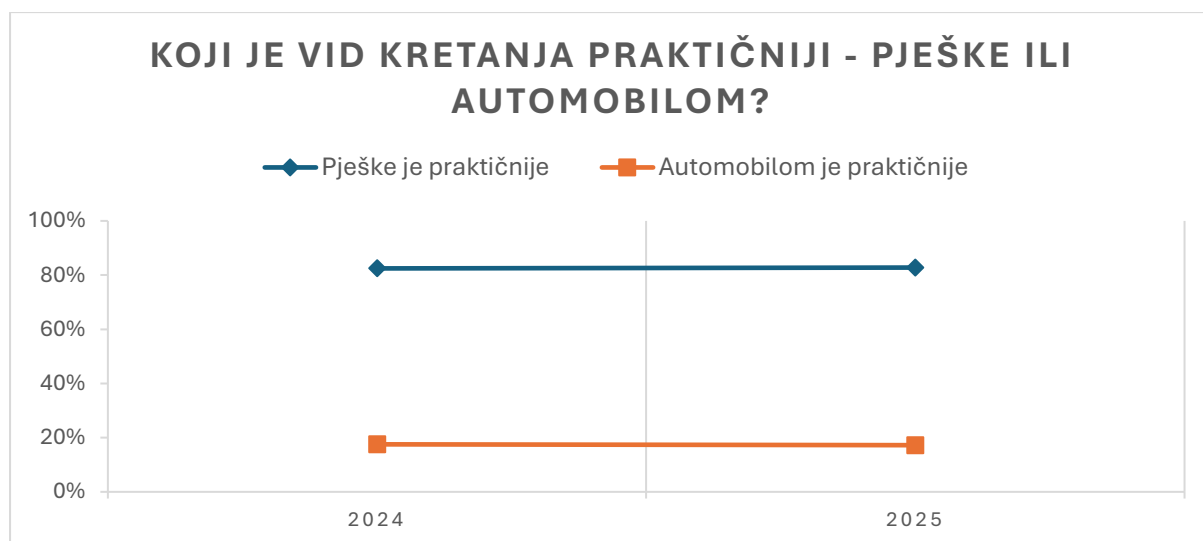
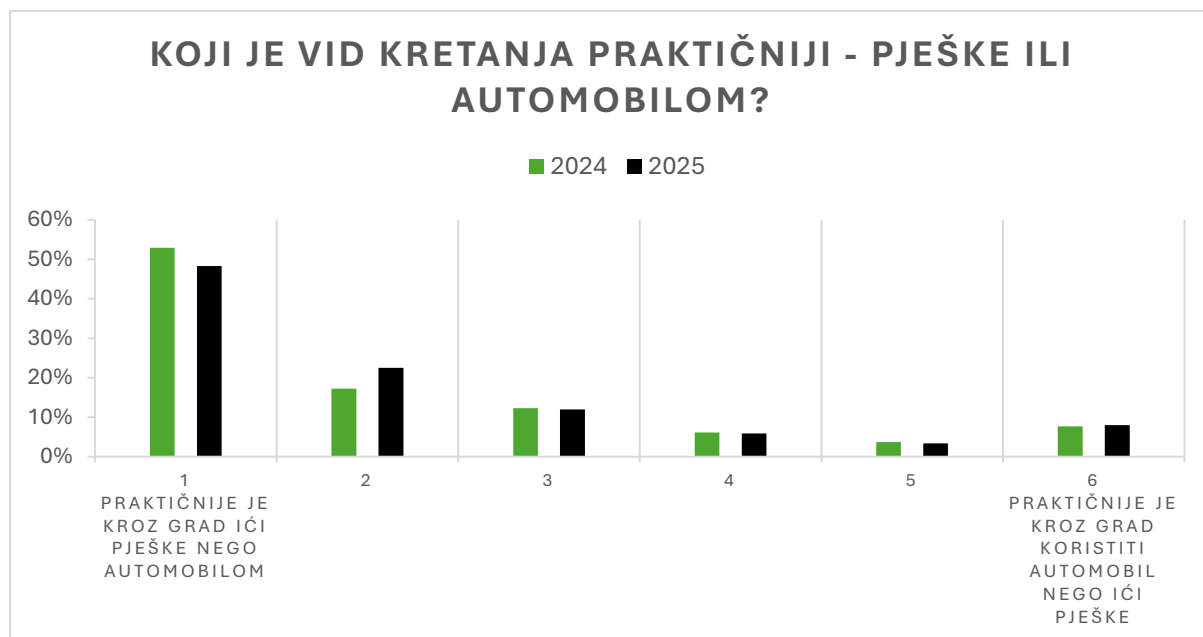
PJEŠAČENJE

Slično kao i u dijelu koji se odnosi na upotrebu bicikla, učesnicima u istraživanju koji se češće kreću pješke postavljeno je 15 pitanja primjenom Likertove skale, na osnovu kojih su ispitanici izražavali stepen slaganja sa ponuđenim iskazima. Pored toga, i ovi učesnici u istraživanju odgovarali su na nekoliko dodatnih pitanja otvorenog i zatvorenog tipa.

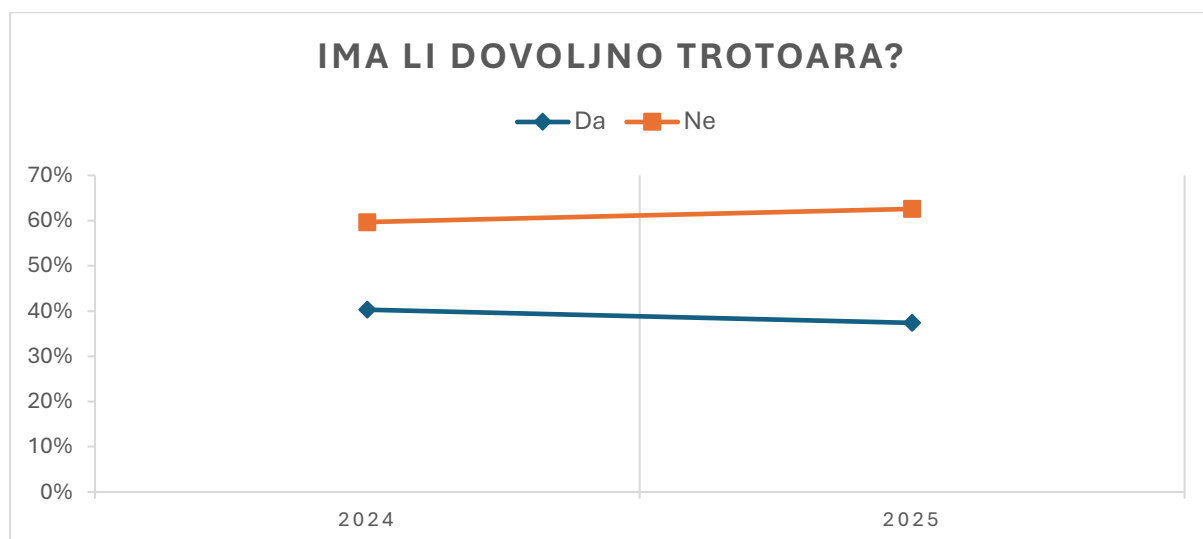
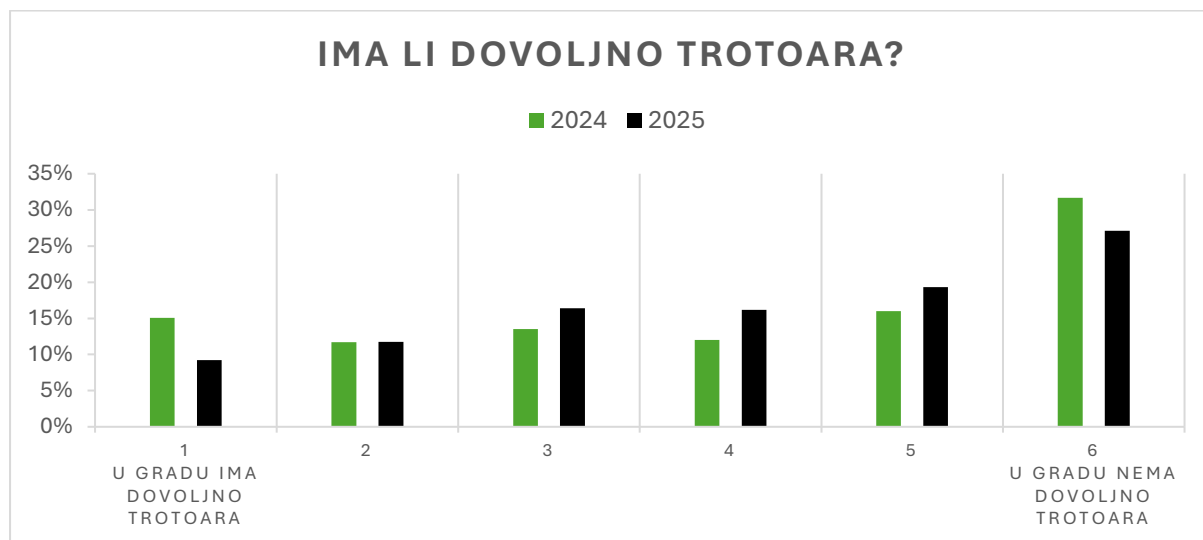
Kada je u pitanju percepcija bezbjednosti, čak 74% anketiranih pješaka navodi da se ne osjeća bezbjedno prilikom prelaska ulice, što predstavlja gotovo identičan rezultat u poređenju sa 2024. godinom.



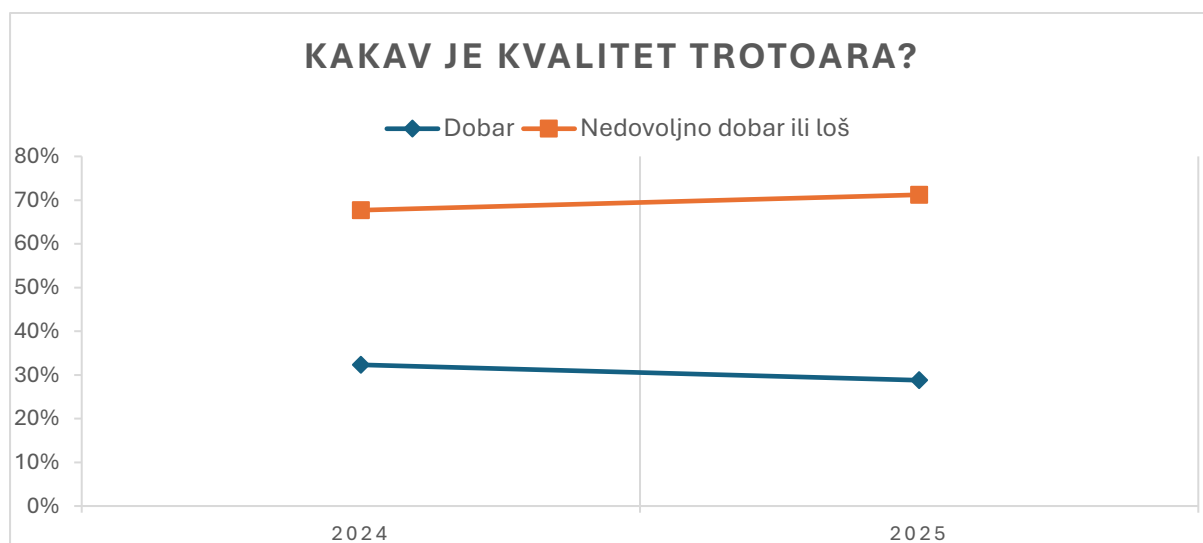
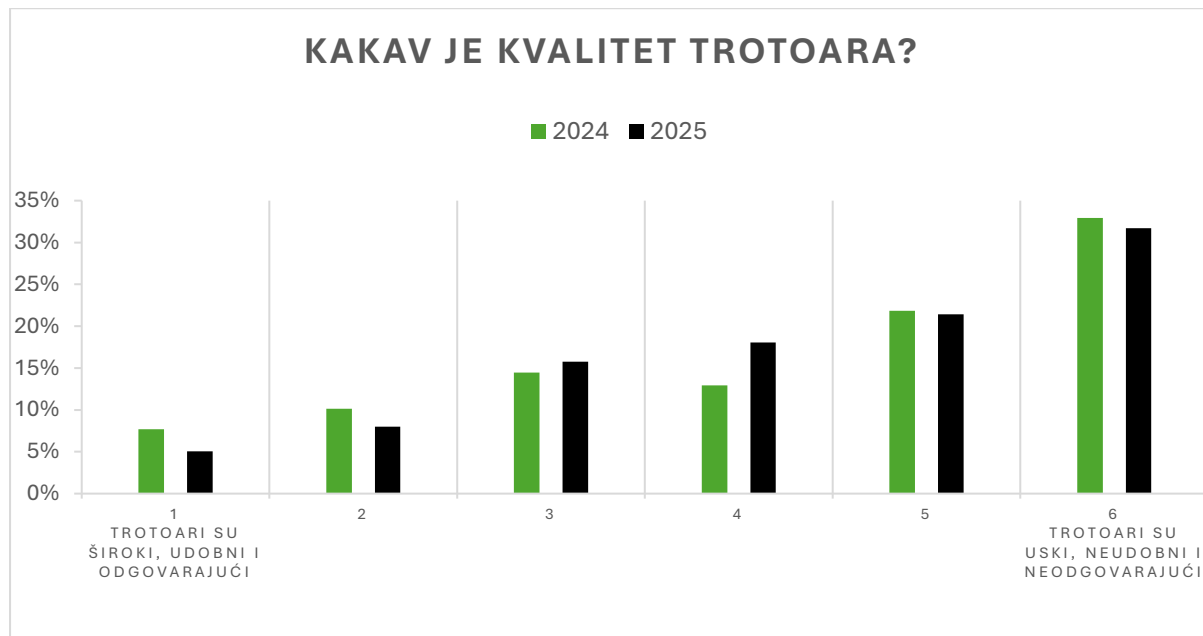
Oko 83% pješaka smatra da je praktičnije kroz grad ići pješke nego automobilom i to je gotovo ista brojka kao i 2024. godine. Skoro 48% je onih koji su izričiti u toj tvrdnji.



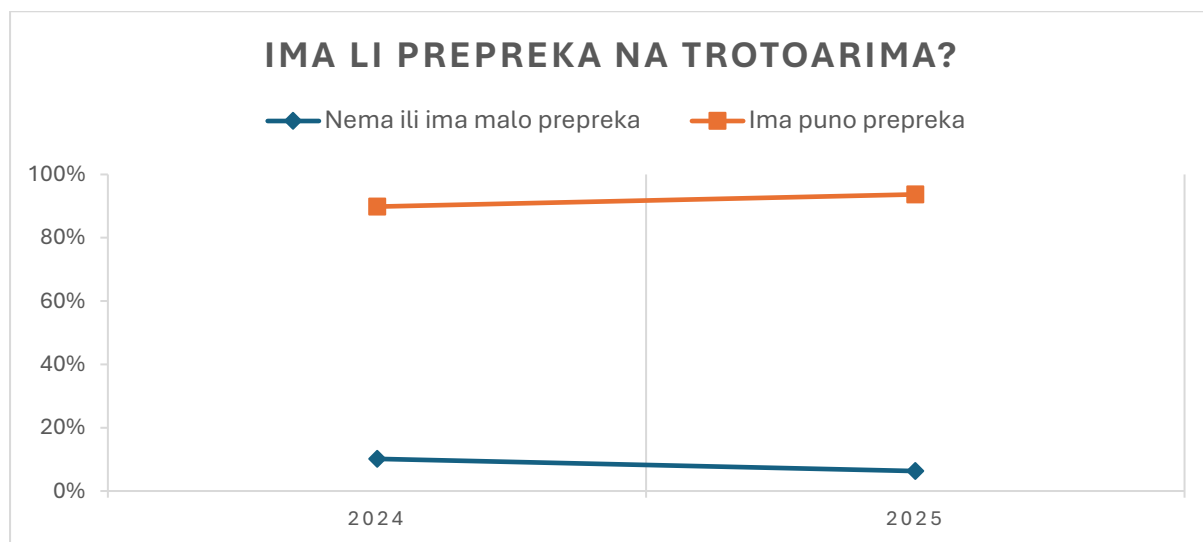
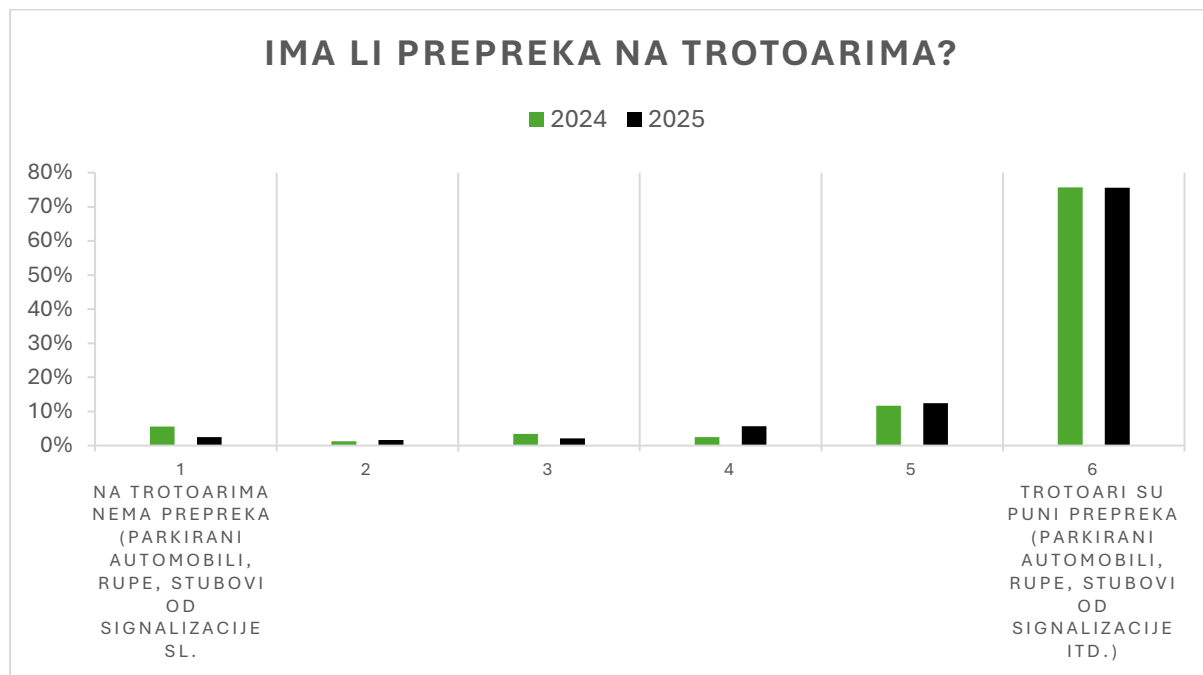
Da nema dovoljno trotoara u gradu smatra 63% anketiranih i to predstavlja neznatan rast u odnosu na 2024. godinu, kada je takav stav imalo njih 60%.



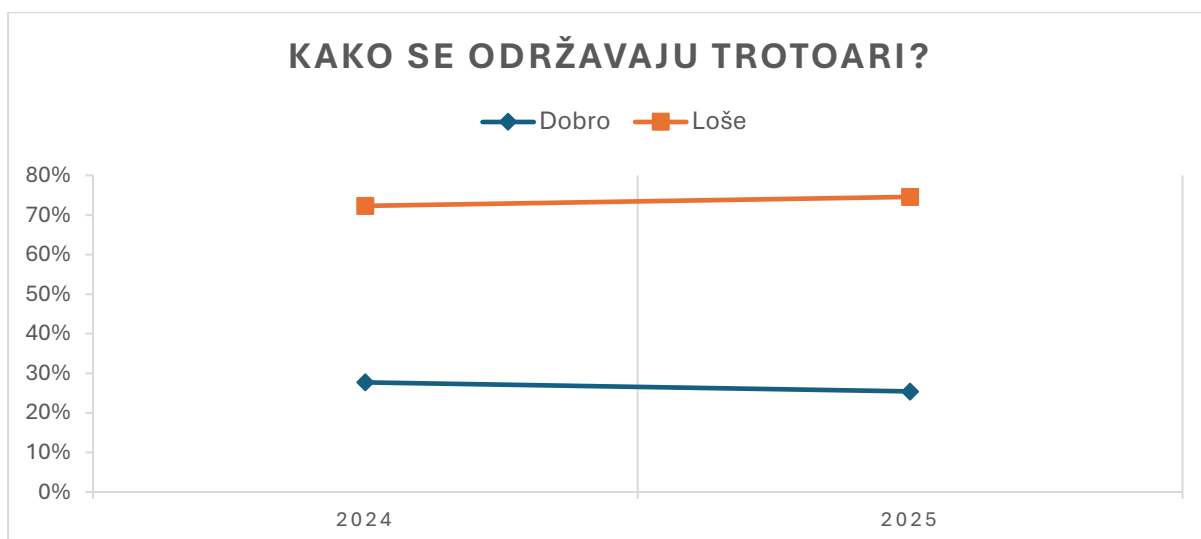
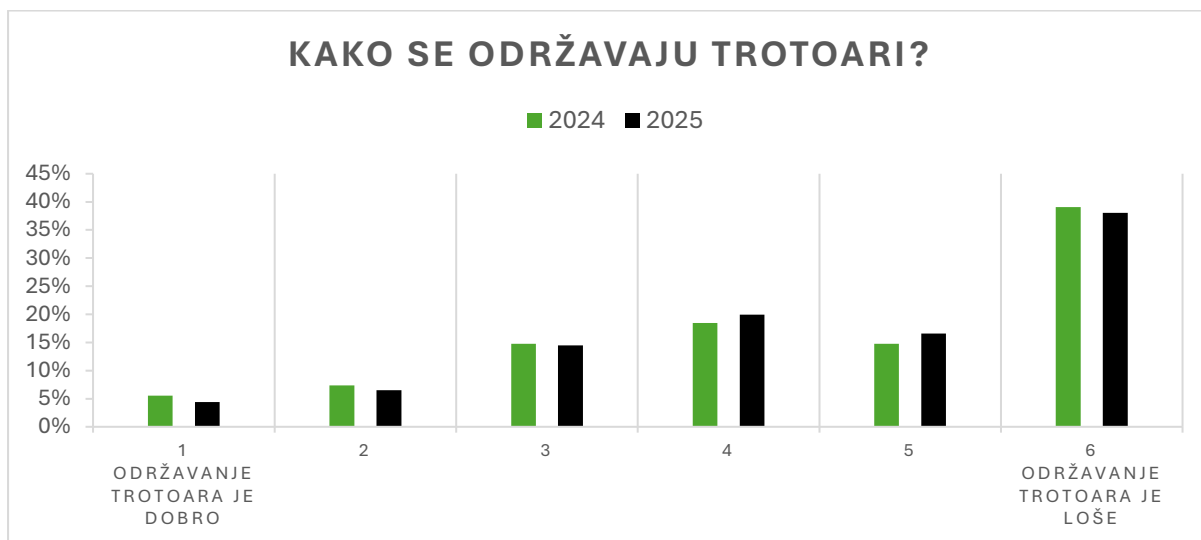
Oko 71% ispitanika smatra da su trotoari uski, neudobni i neodgovarajući za pješaćenje, pa ni tu nema velike razlike u odnosu na istraživanje iz 2024. godine, kada je 68% ispitanika u manjoj ili većoj mjeri bilo nezadovoljno kvalitetom trotoara.



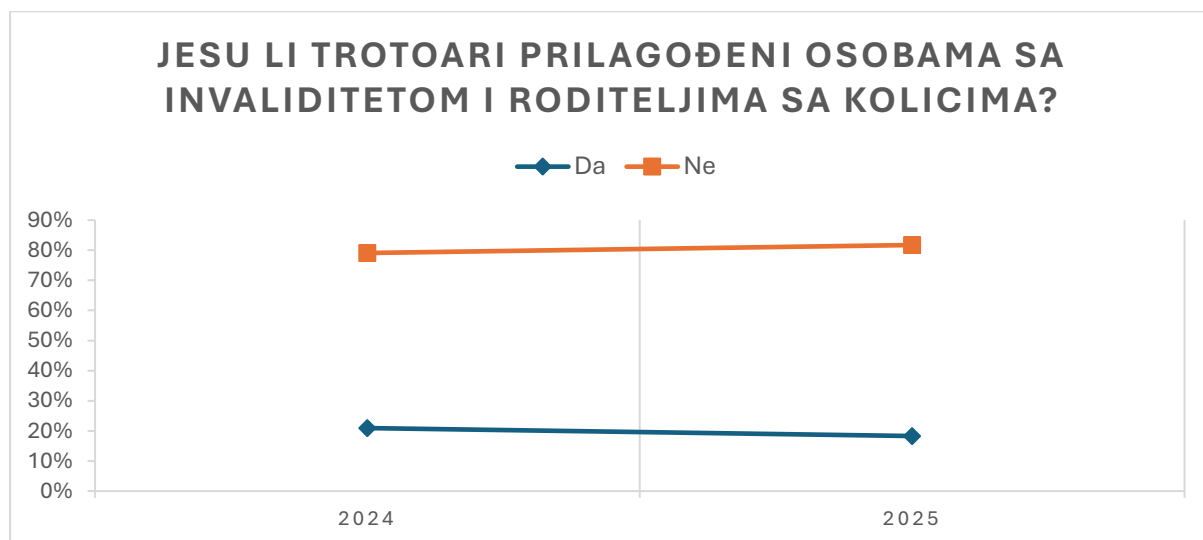
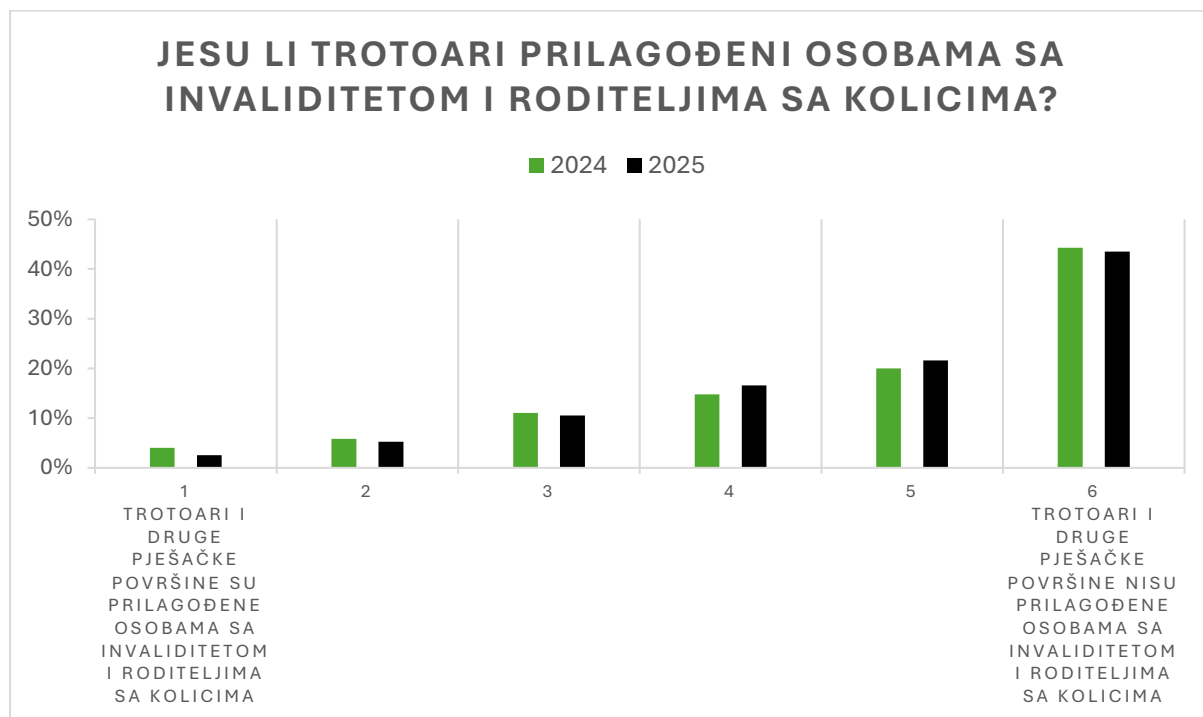
Gotovo 94% ispitanika koji se češće kreću pješke smatra da na trotoarima postoji veliki broj prepreka, poput parkiranih automobila, rupa, stubova signalizacije i drugih fizičkih barijera. Ovaj procenat predstavlja porast u odnosu na prethodnu godinu, kada je iznosio 90%. Takav rezultat ne iznenađuje, imajući u vidu da je problem nepropisnog parkiranja u gradu izrazito prisutan, te da je broj vozila parkiranih na pješačkim površinama u stalnom porastu.



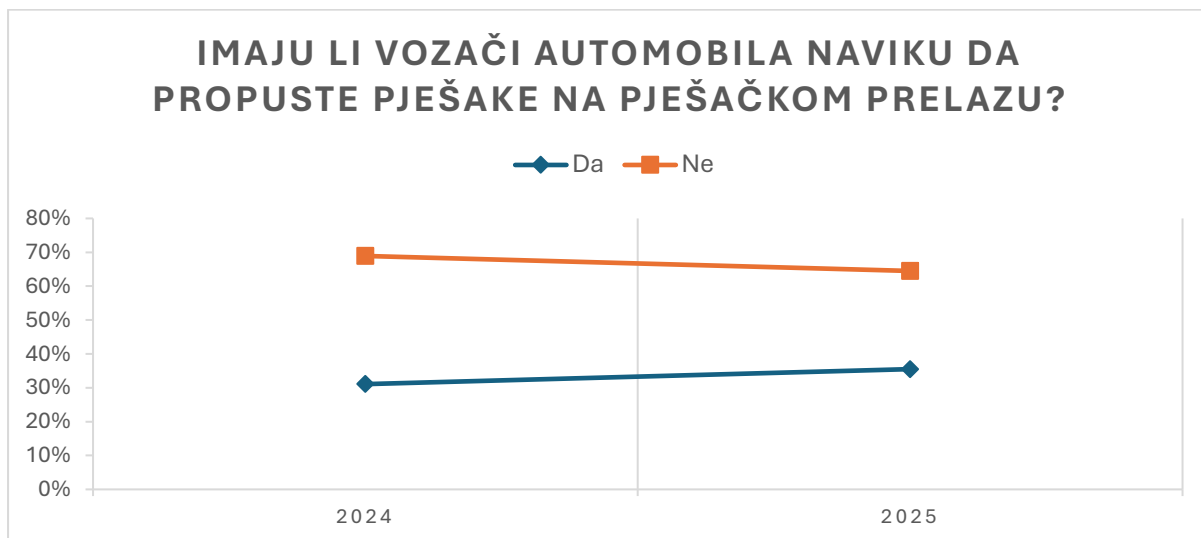
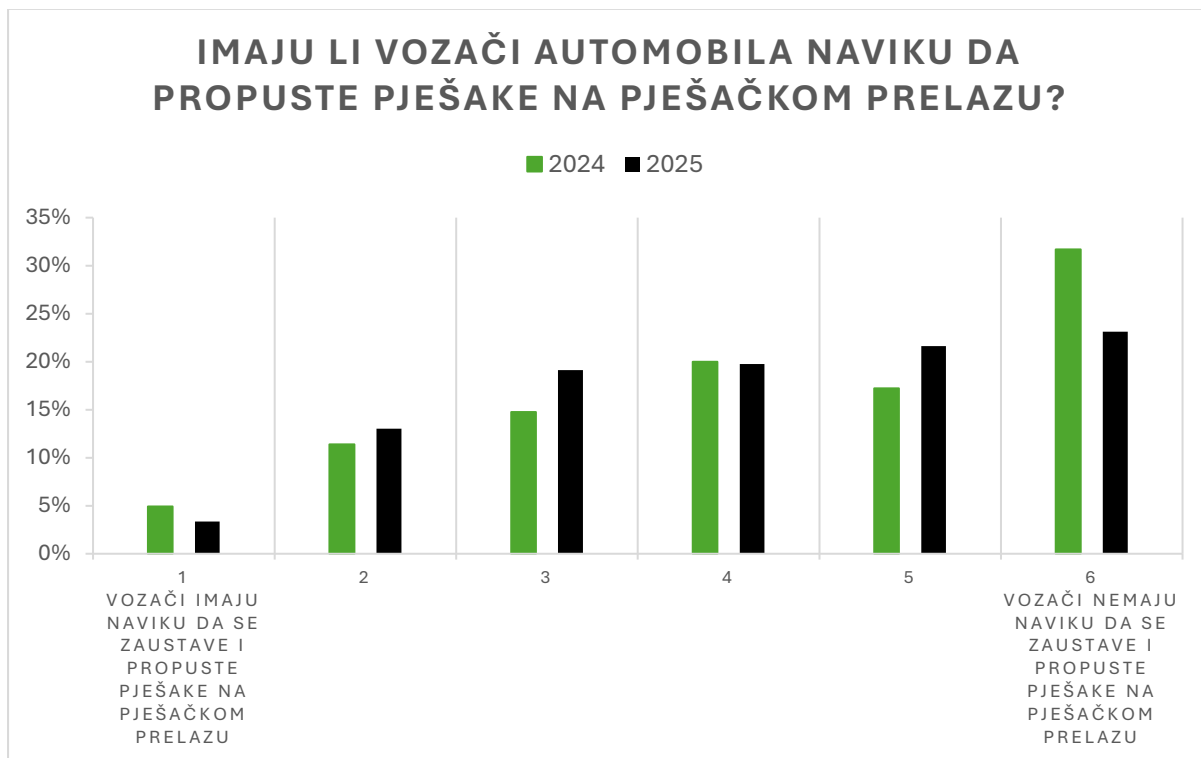
Anketirani pješaci većinskog su stava da se pješačka infrastruktura ne održava na valjan način (75%), i to je rezultat sličan onom od prethodne godine.



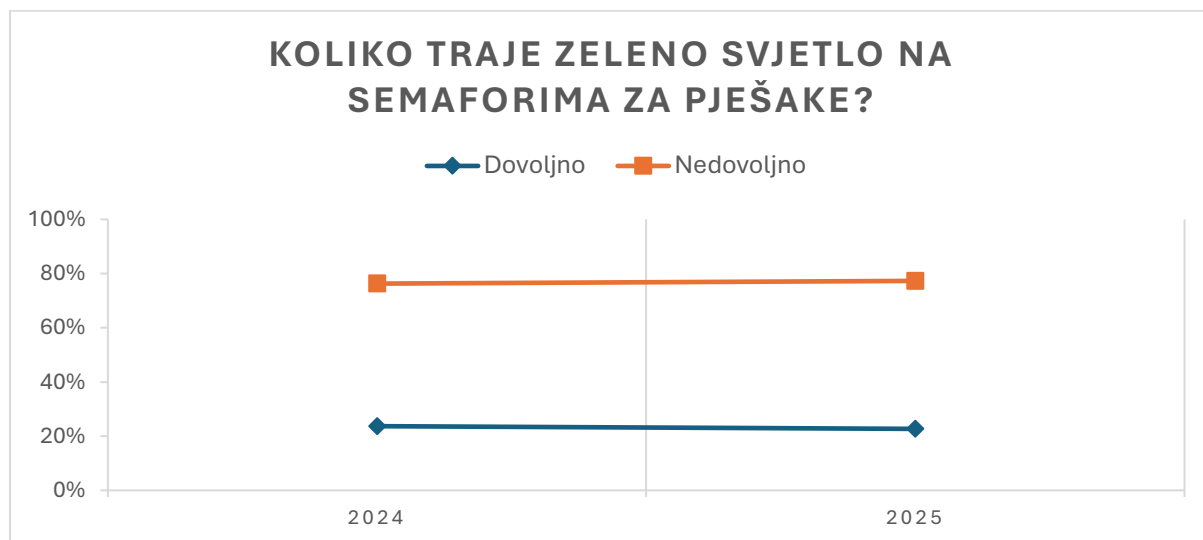
Takođe, skoro 82% smatra da trotoari i druge pješačke površine nisu prilagođene osobama sa invaliditetom i roditeljima sa kolicima.



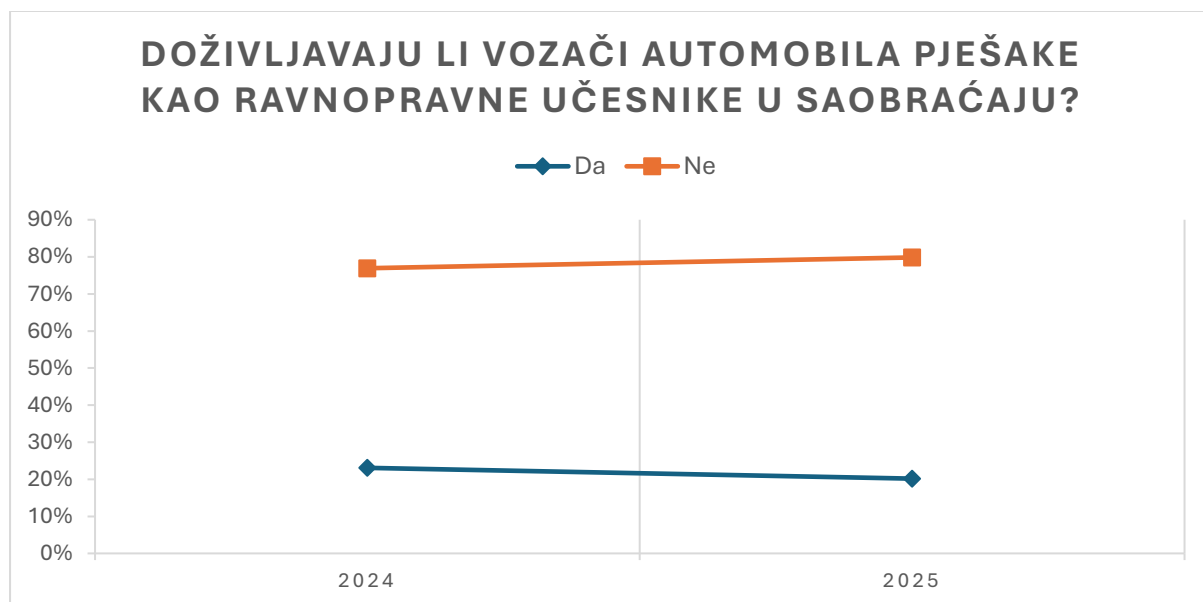
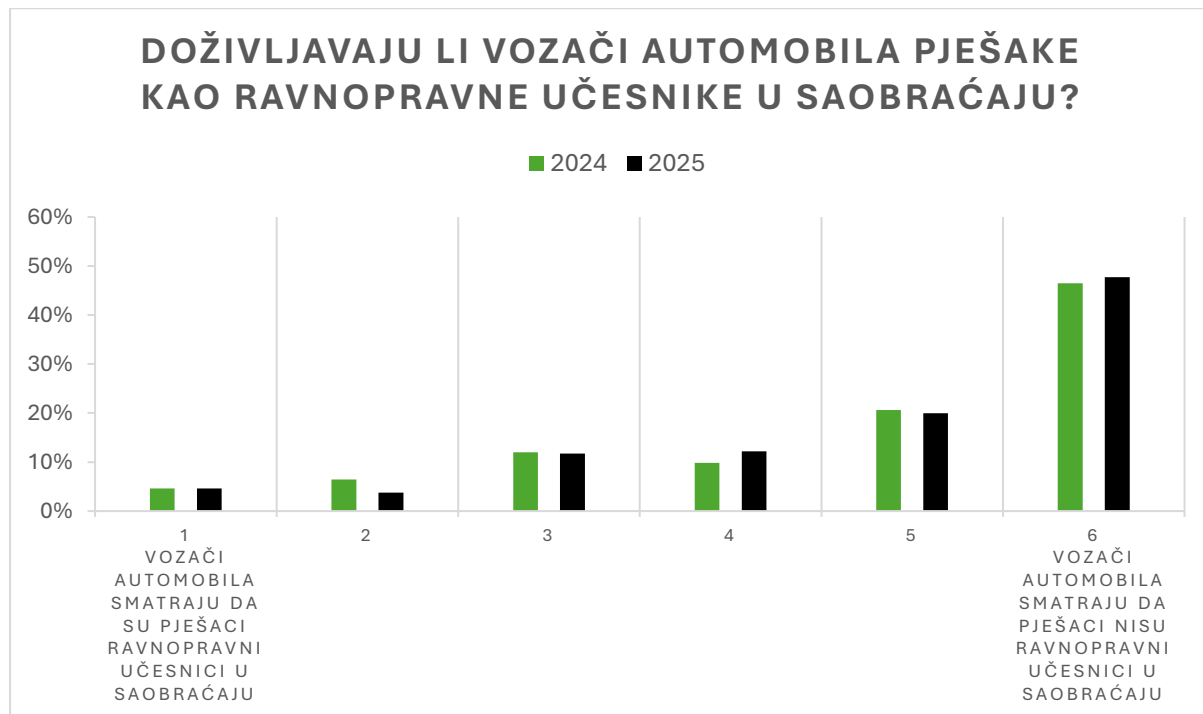
Oko 65% anketiranih smatra da vozači nemaju naviku da se zaustave i propuste pješake na pješačkom prelazu, što predstavlja neznatan pad u odnosu na 2024. godinu. Zanimljivo je da je 2025. godine izrazito negativan stav iskazalo 23% ispitanika, što je znatno manje u poređenju sa 2024. godinom, kada je čak 37% građana izrazilo najveći stepen slaganja sa ovom tvrdnjom.



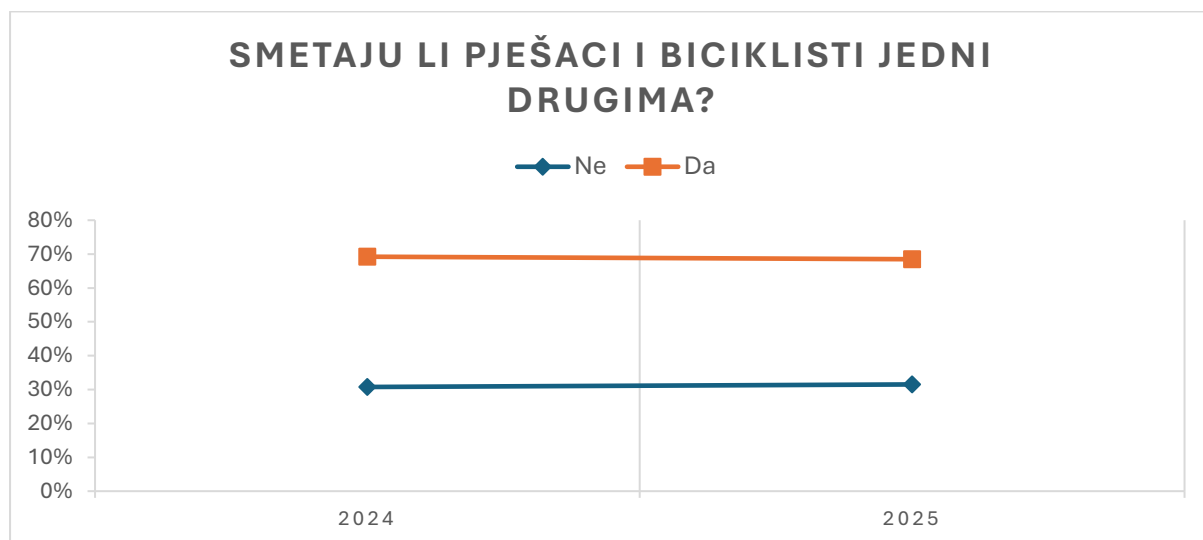
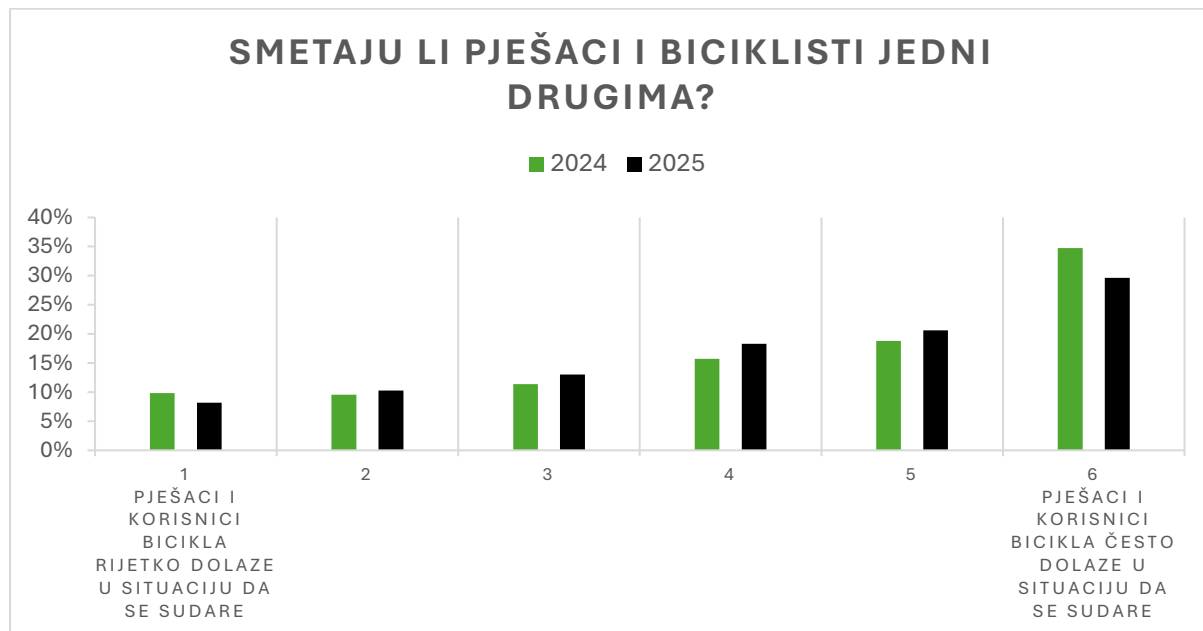
Da zeleno svjetlo na semaforima traje prekratko i da nije dovoljno za bezbjedan prelazak ulice smatra 77% ispitanika, što je slično rezultatu iz prethodne godine. Ovaj podatak dodatno potvrđuje nalaze iz ostalih djelova istraživanja, prema kojima se u saobraćajnoj politici Glavnog grada prioritet daje vozačima automobila u odnosu na ostale učesnike u saobraćaju.



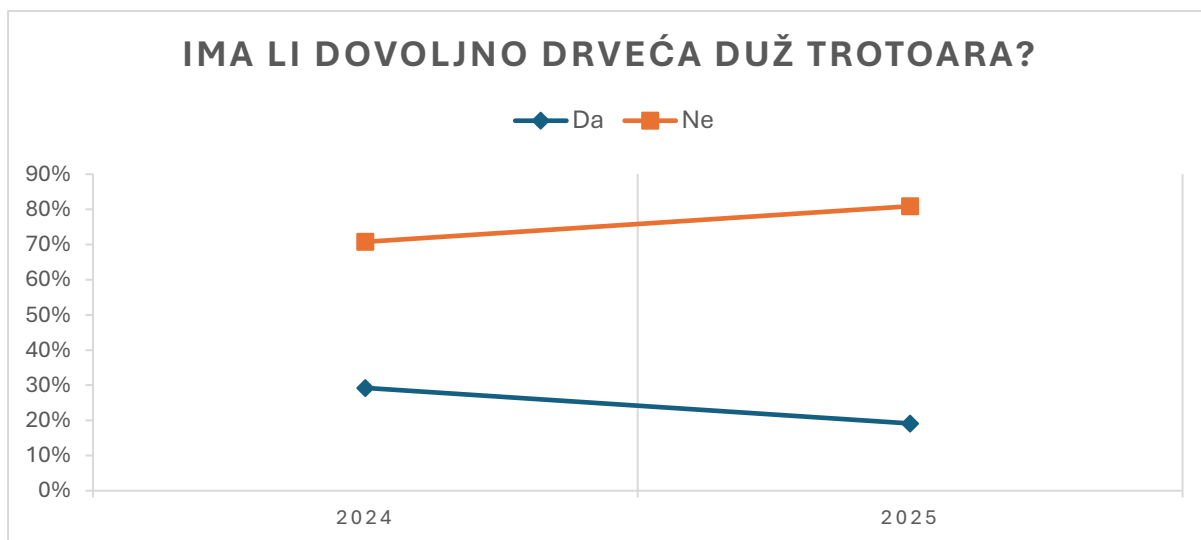
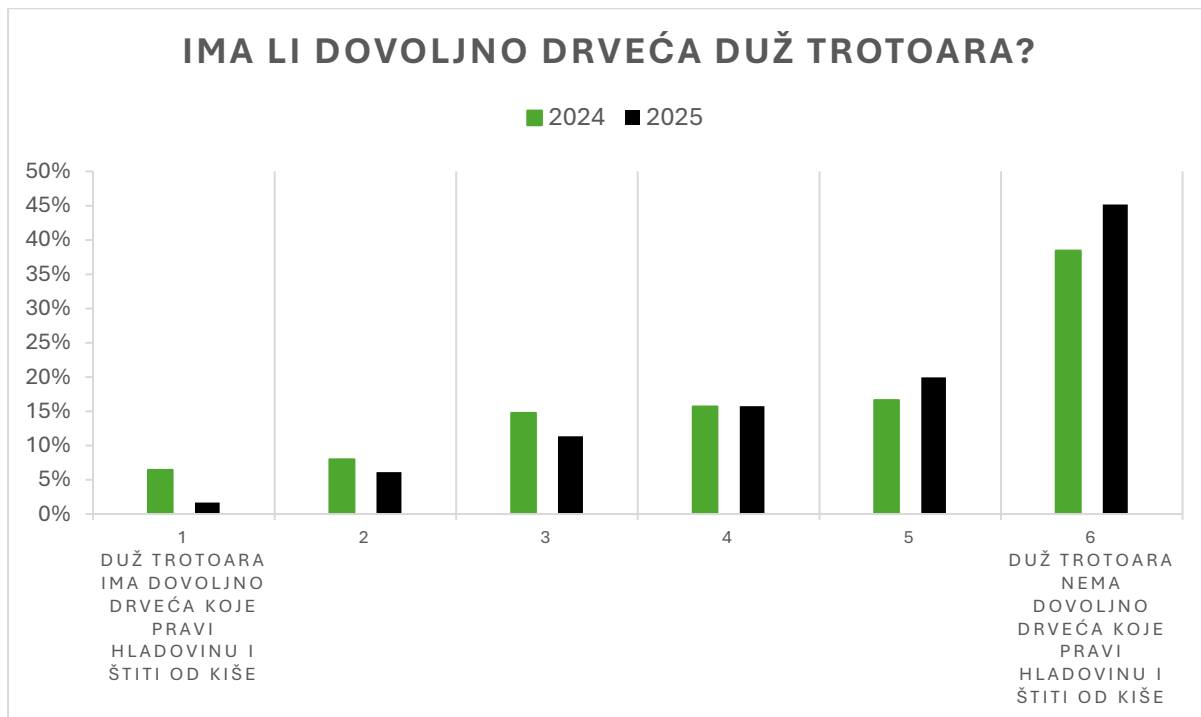
lično korisnicima bicikala, mada u nešto manjoj mjeri (80%), i pješaci smatraju da ih vozači motornih vozila ne tretiraju kao ravnopravne učesnike u saobraćaju. Ovi podaci ukazuju na blagi trend rasta u poređenju sa 2024. godinom, kada je takav stav iznijelo 76% ispitanika.



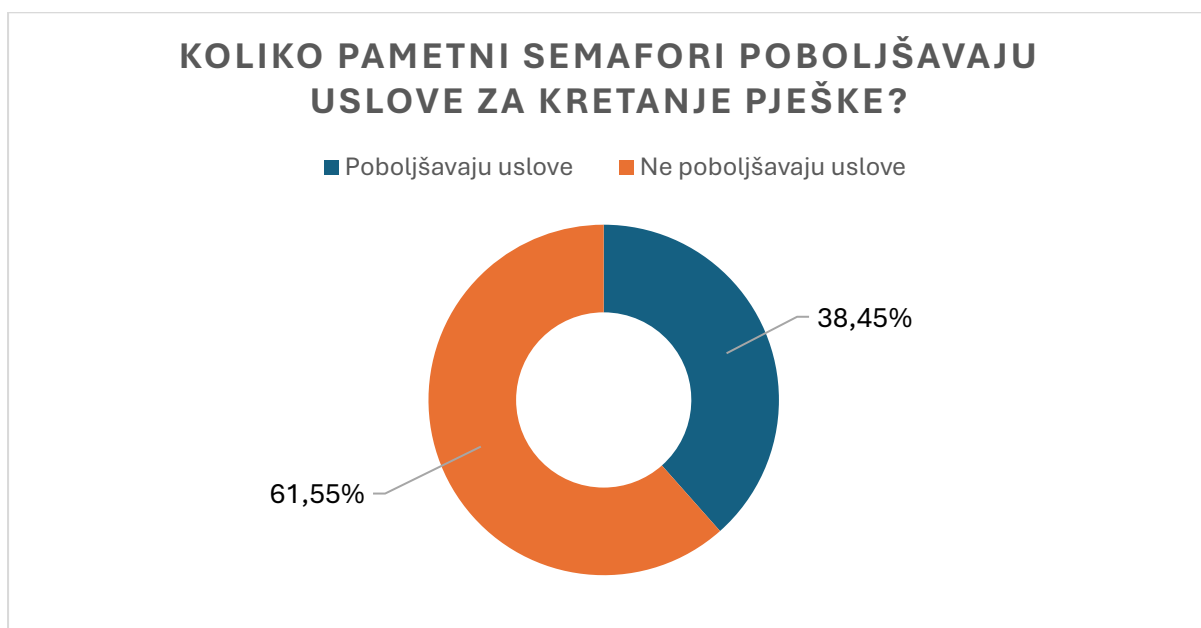
Nešto manji procenat pješaka u odnosu na korisnike bicikala (68,5%) dijeli uvjerenje da ove dvije grupe učesnika u saobraćaju ometaju jedna drugu, uz učestalu izloženost riziku od međusobnog sudara. Ovi rezultati su slični nalazima iz 2024. godine, što ukazuje na kontinuitet u percepciji ovog problema.



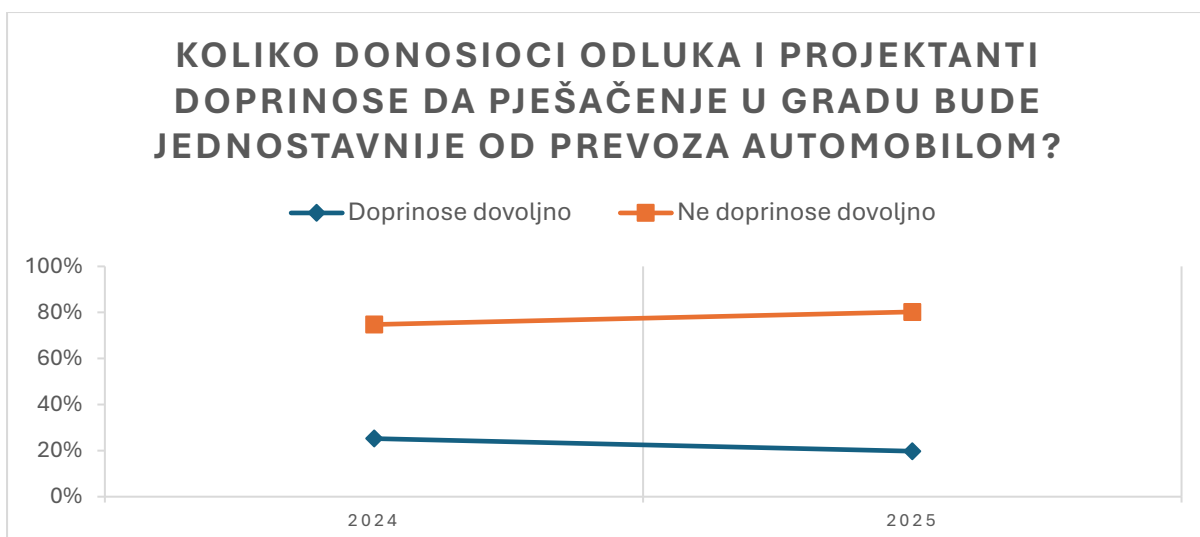
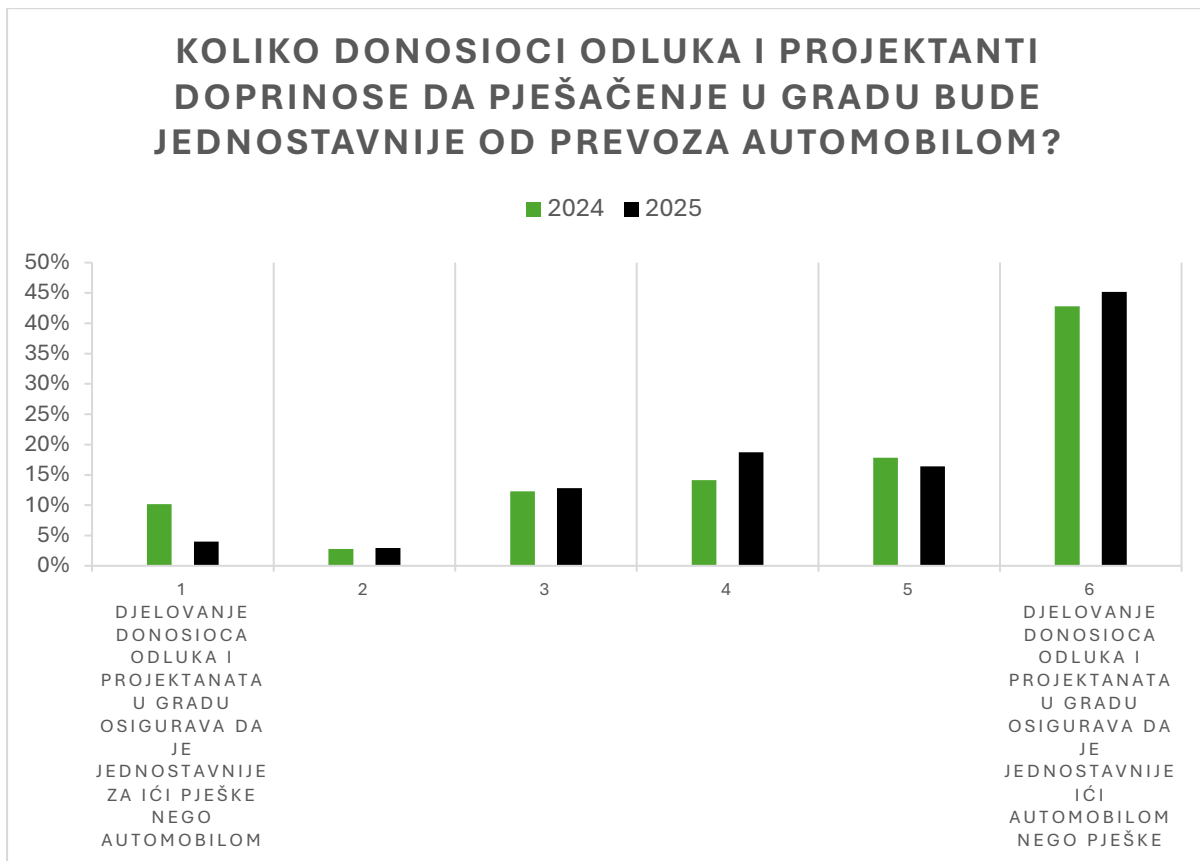
Više od 80% anketiranih pješaka smatra da duž trotoara nema dovoljno drveća koje obezbjeđuje hladovinu i zaštitu od kiše. Ovaj nalaz predstavlja porast u odnosu na 2024. godinu, kada je 71% ispitanika ocijenilo da zelena infrastruktura nije u dovoljnoj mjeri prisutna duž pješačkih površina.



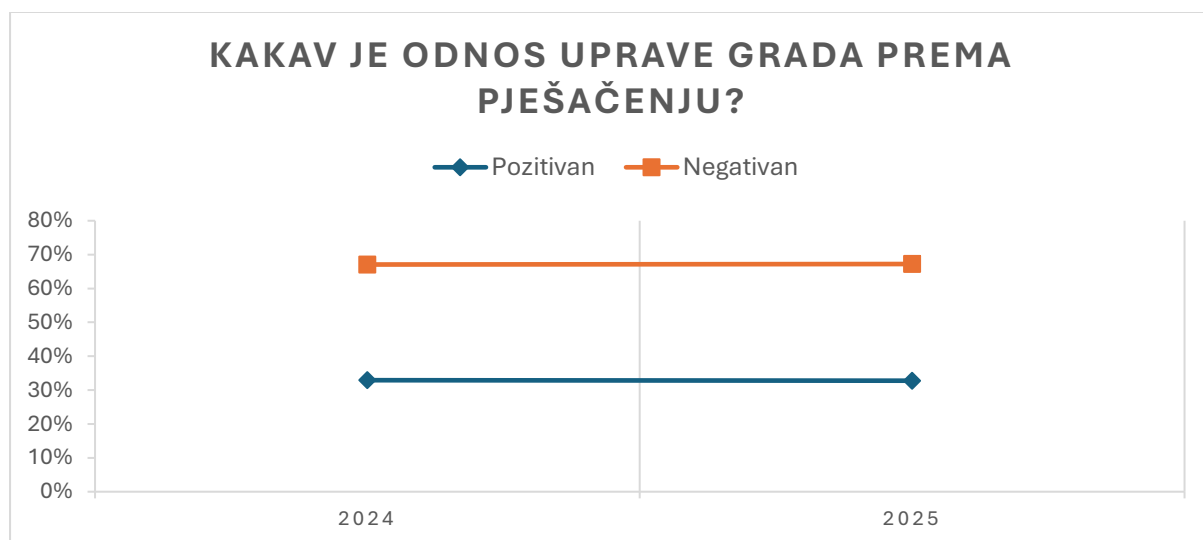
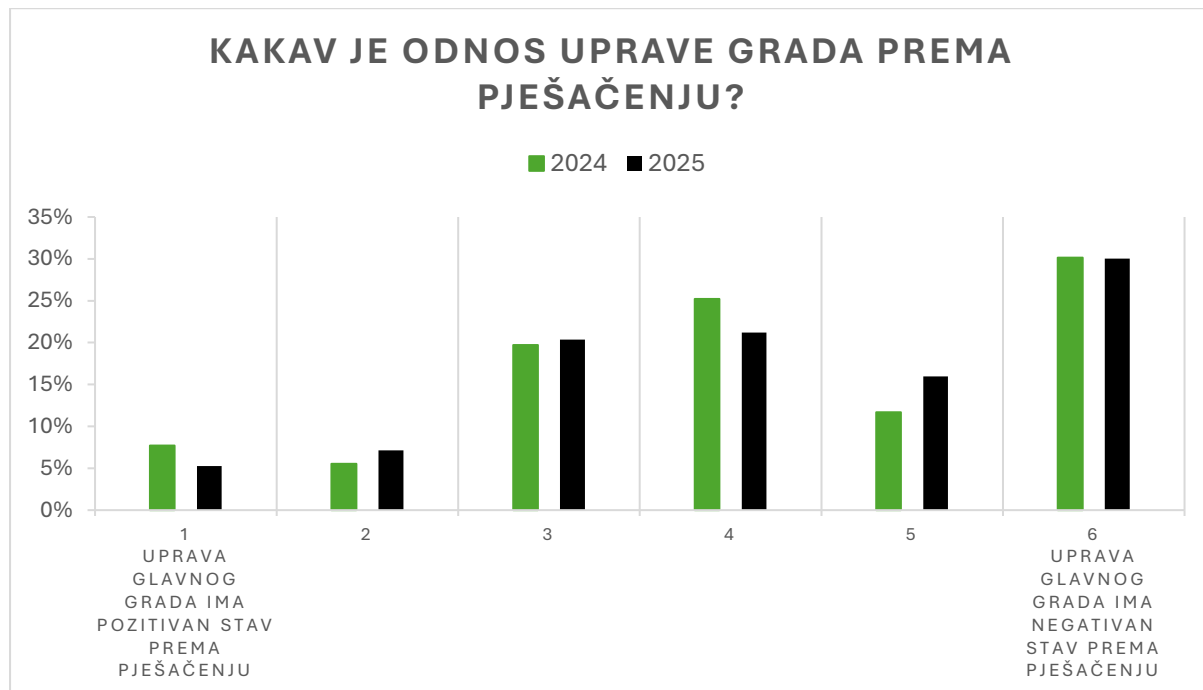
Za raliu od anketiranih korisnika bicikla, većina pješaka smatra da pametni semafori ne poboljšavaju uslove za kretanje pješke.



Više od 80% pješaka je stava da donosioci odluka i projektanti svojim djelovanjem prioritet daju motornom saobraćaju, čineći ga jednostavnijim u odnosu na kretanje pješaka. U poređenju sa 2024. godinom, zabilježen je porast ovakvog stava za pet procentnih poena (sa 75% na 80%).

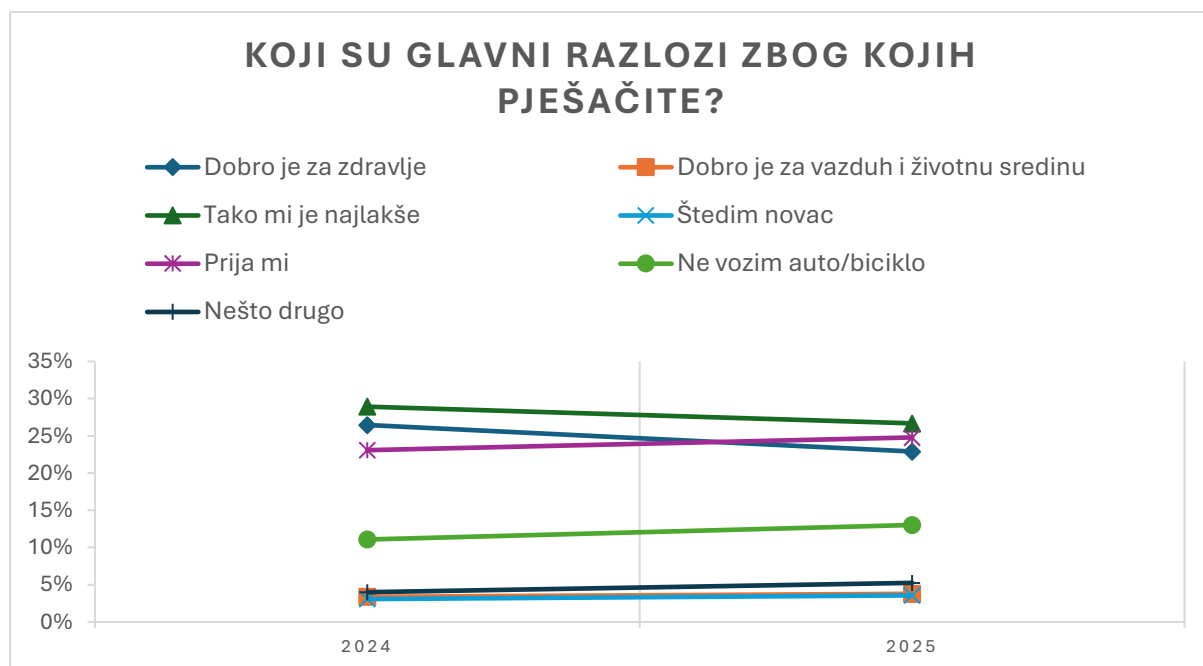
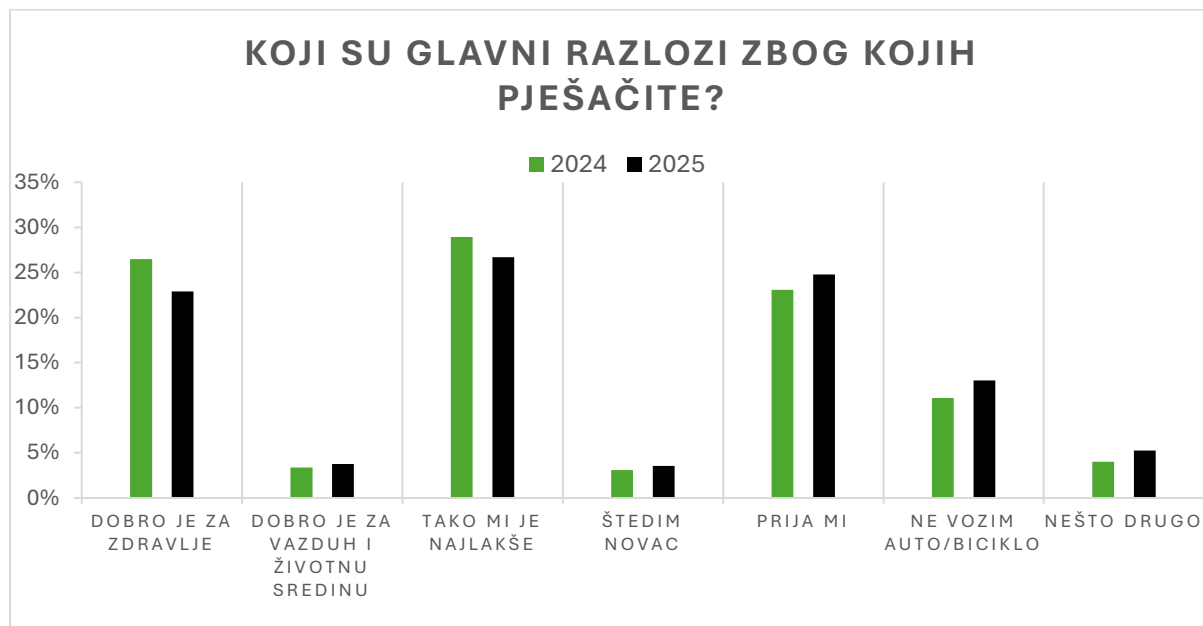


Da uprava Glavnog grada njeguje afirmativan pristup pješaćenju smatra tek nešto manje od trećine ispitanika, što je rezultat gotovo identičan onom iz 2024. godine. Zanimljivo je da preko 40% anketiranih teži neutralnom stavu, opisujući odnos uprave kao donekle pozitivan ili donekle negativan.



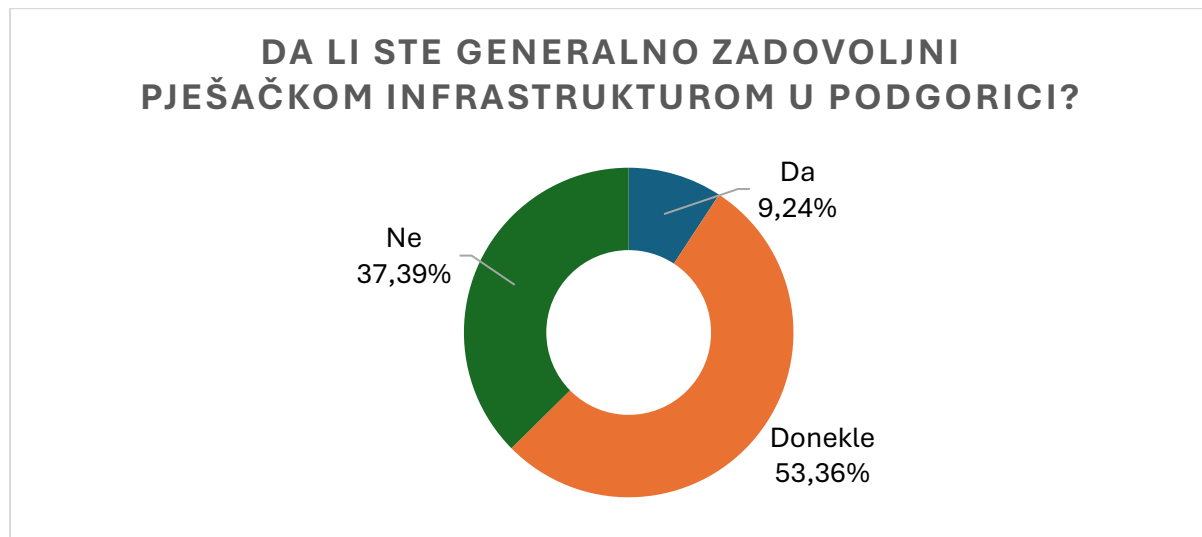
Glavni razlozi za pješaćenje

Slično korisnicima bicikala, pješaci su kao primarnu motivaciju navode praktičnost, odnosno činjenicu da im je to najlakši vid kretanja (27%), a potom osjećaj prijatnosti (25%) i pozitivan uticaj na zdravlje (23%). U poređenju sa 2024. godinom, primjetna je blaga promjena u redoslijedu razloga: dok je praktičnost i tada bila na prvom mjestu (29%), zdravstveni razlozi su bili značajnije zastupljeni (27%) u odnosu na osjećaj prijatnosti (23%).



Pješačka infrastruktura

Oko 9% ispitanika izjasnilo se da je zadovoljno pješačkom infrastrukturom u Podgorici, dok je 37% navelo da je nezadovoljno. Najveći udio ispitanika, više od 53%, ocijenio je da je donekle zadovoljan postojećim uslovima.



Na pitanje čime su posebno zadovoljni ili nezadovoljni kada je u pitanju pješačka infrastruktura, većina ispitanika iskazala je nezadovoljstvo trenutnim stanjem u Podgorici. Najčešće primjedbe odnose se na nepropisno parkiranje na trotoarima, loše održavanje i uske pješačke površine, kao i na nedostatak zelenila i hlada. Mnogi ispitanici su istakli da se osjećaju nesigurno, naročito zbog nepažnje vozača i slabog sprovođenja saobraćajnih propisa.

Posebno su istaknuti problemi s neravninama, oštećenim ivičnjacima i rampama, što dodatno otežava kretanje osobama sa invaliditetom, roditeljima sa kolicima i starijim sugrađanima.

Pozitivni komentari su rjeđi i uglavnom se odnose na uređene dijelove centra grada – posebno na pješačke zone i šetališta, poput Ulice slobode, Njegoševe ulice i Bulevara Svetog Petra Cetinjskog. Ipak, dominantan utisak je da Podgorica nije grad prilagođen pješacima, već automobilima.

Karakteristični citati ispitanika:

Postaje gotovo nemoguće kretati se pješke ili biciklom zbog parkiranih vozila na trotoarima. Tek mogu zamisliti kako je osobama sa invaliditetom, kojima je kretanje dodatno otežano. Bukvalno smo dozvolili da automobili zauzmu svaki slobodan prostor.

Trotoari su konstantno puni parkiranih automobila.

Zadovoljan sam što postoje trotoarske površine, ali smatram da bi trebalo da budu obogaćene zelenilom kako bi kretanje gradom bilo prijatnije i ugodnije.

Trotoari nisu dovoljno široki, na nekim mjestima ih uopšte nema, a nedostaje i zelenilo. Smatram da bi centar grada trebalo da bude pješačka zona, jer su gotovo sve institucije udaljene svega nekoliko minuta hoda.

Nezadovoljna: 1) parkiranim automobilima, te se mora izaći na ulicu, 2) rekonstrukcijama ulica bez zelenila, te ljeti se gori, a zimi direktno izloženi kiši 3) LED light reklamama na sred trotoara, 4) neukrašenim djelovima gdje su podvožnjaci, pa je šetnja nekad jeziva (umjesto da se zasade puzavice koje će stvoriti prijatniji ambijent i obezbjediti adekvatno osvetljenje i ispod podvožnjaka) 5) nesankcionisanje vozača koji ne daju da se pređe ulica na pješačkom, no ubrzavaju i pokušavaju da zastraše.

Majke sa bebama u kolicima, stariji ljudi i školarci prinuđeni su da hodaju kolovozom jer su trotoari zatrpani parkiranim vozilima. Tako je u čitavom Zagoriču. I pored višegodišnjeg pozivanja pauk službe, nikada nijesu reagovali.

Na mnogim mjestima trotoari uopšte ne postoje, a tamo gdje postoje često služe kao parking ili su na sred njih postavljene bandere.

Ostaci metalnih stubova za signalizaciju, koji su oštri i opasni, prisutni su širom grada i predstavljaju ozbiljan bezbjednosni rizik.

Večernje trke po bulevarima.

Zadovoljna sam trotoarima za šetnju, ali sam posebno nezadovoljna nedostatkom biciklističkih staza, naročito na Starom aerodromu. Do bola sam nezadovoljna parkiranjem automobila na trotoarima i ulicama, kao i činjenicom da nadležni ne reaguju, već se ovakav način parkiranja normalizuje. Smatram da su potrebne stroge kazne.

Nezadovoljan sam brojem automobila, uskim ulicama, saobraćajnom nekulturom i bukom.

Nezadovoljna sam jer su uklonjene biciklističke staze, pa sam prinuđena da se krećem pješke jer se osjećam sigurnije. Vozači često imaju izrazito negativan stav prema biciklistima kao ravnopravnim učesnicima u saobraćaju.

Nezadovoljna sam parkiranim automobilima na trotoarima i zelenim površinama, kao i nesankcionisanjem vozača koji se jednosmjernim ulicama kreću u suprotnom smjeru ili voze u vrijeme zabrane. U gradu gotovo da ne postoje prave pješačke zone.

Najmanje prostora je ostavljeno pješacima. Čak se i sa pješačkih staza oduzima prostor za bicikliste, dok se pješacima ostavljaju samo ivice.

Grad je zagušen količinom vozila. Normalno kretanje i kvalitetan život su gotovo nemogući.

Uživam u šetnji, ali me brine prebrza vožnja i nedostatak saobraćajne policije koja bi sankcionisala takvo ponašanje.

Posebno sam nezadovoljna javnim prevozom. Potrebno je povećati broj autobusa i linija, jer se svakodnevno dešava da putnici ne mogu da uđu zbog prevelike gužve. Neadekvatno je slati jedan mali autobus, naročito na linijama koje prolaze pored škola i fakulteta.

Nezadovoljna sam nekulturom i bahatošću u saobraćaju, opasno brzom vožnjom nikšićkim bulevarom kroz Gornju Goricu, potpunim izostankom reakcije policije i velikom bukom, jer su kuće veoma blizu puta.

Veliki broj automobila, nekultura vozača, prevelika upotreba mobilnih telefona tokom vožnje, nedostatak kazni i slaba svijest o korišćenju gradskog prevoza čine da se pješaci osjećaju potpuno nebezbedno.

Nezadovoljan sam infrastrukturom. U kvartu ispod Ljubovića trotoari su široki svega 1m, a povezanost kvarta je slaba. Situacija će se dodatno pogoršati zbog planirane izgradnje novih zgrada.

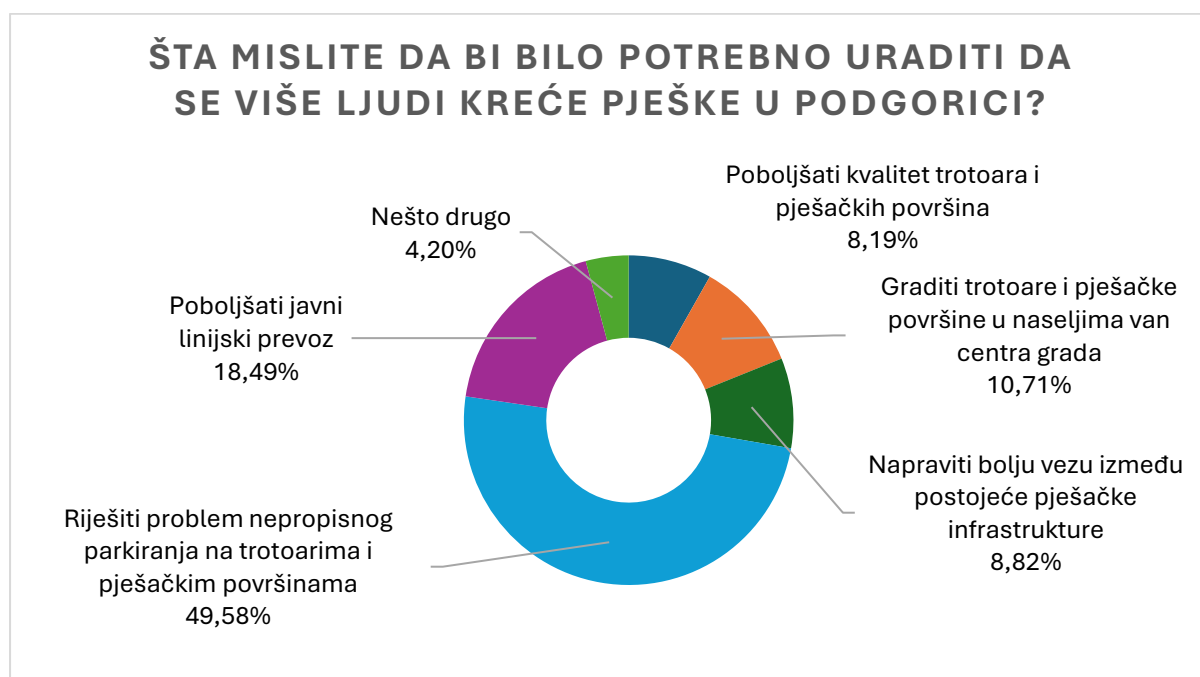
Nedostaje drvoreda i javnih česmi, trotoari su blokirani parkiranim automobilima, nema dovoljno kanti za otpatke, pješačke staze su slabo povezane, trotineti se koriste neodgovorno, a ukupna infrastruktura je loša.

Trotoari su izrovani i neravni, posebno u dijelu kod Vepuraka gdje je korijenje drveća podiglo asfalt. Na jednoj strani ulice postoji trotoar, dok na drugoj uopšte ne postoji.

Volim širinu podgoričkih trotoara i dijelove grada sa arhitekturom iz osamdesetih godina. Međutim, najveći problem predstavlja saobraćajna nekultura i odnos prema pješacima, koji se često doživljavaju kao smetnja. Više puta mi se desilo da mi vozači prijetu vozilom jer se krećem kolovozom, iako nemam alternativu. Ulica 4. jula i dalje nema trotoar uz dječji park, što smatram apsurdnim.

Potrebne mjere za unapređenje pješčenja

Kao ključni preduslov za povećanje broja pješaka u Podgorici, polovina ispitanika (50%) izdvaja rješavanje problema nepropisnog parkiranja na trotoarima i drugim javnim površinama namijenjenim pješacima. Značajan dio ispitanika koji češće idu pješke rješenje vidi u unapređenju javnog linijskog prevoza (18,5%), dok 11% ispitanika smatra da je prioritet izgradnja novih trotoara i pješačkih staza u prigradskim naseljima.



Lokacije koje su prepoznate kao opasne

Velika većina ispitanika smatra da je bezbjednost pješaka u Podgorici ozbiljno ugrožena gotovo na čitavoj teritoriji grada. Kao ključni razlozi konstantno se navode: neprilagođena i prebrza vožnja, nepoštovanje pješačkog prelaza, nepregledni pješački prelazi, neadekvatna i loše podešena semafora signalizacija, masovno nepropisno parkiranje na trotoarima, te nedostatak kvalitetne pješačke infrastrukture, naročito u prigradskim naseljima.

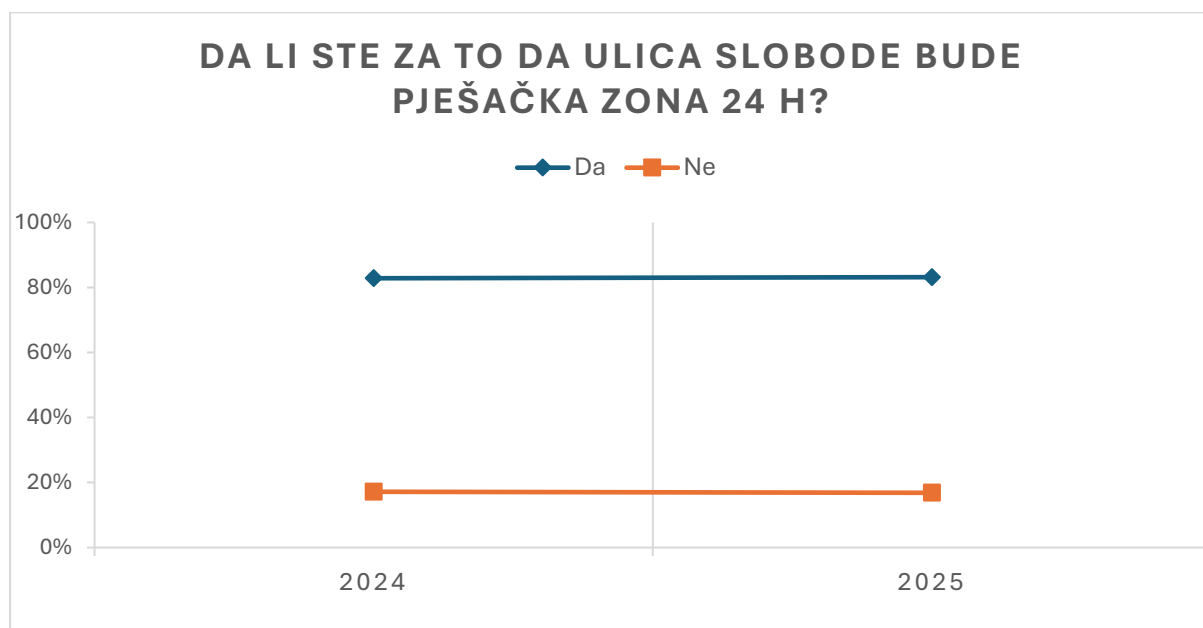
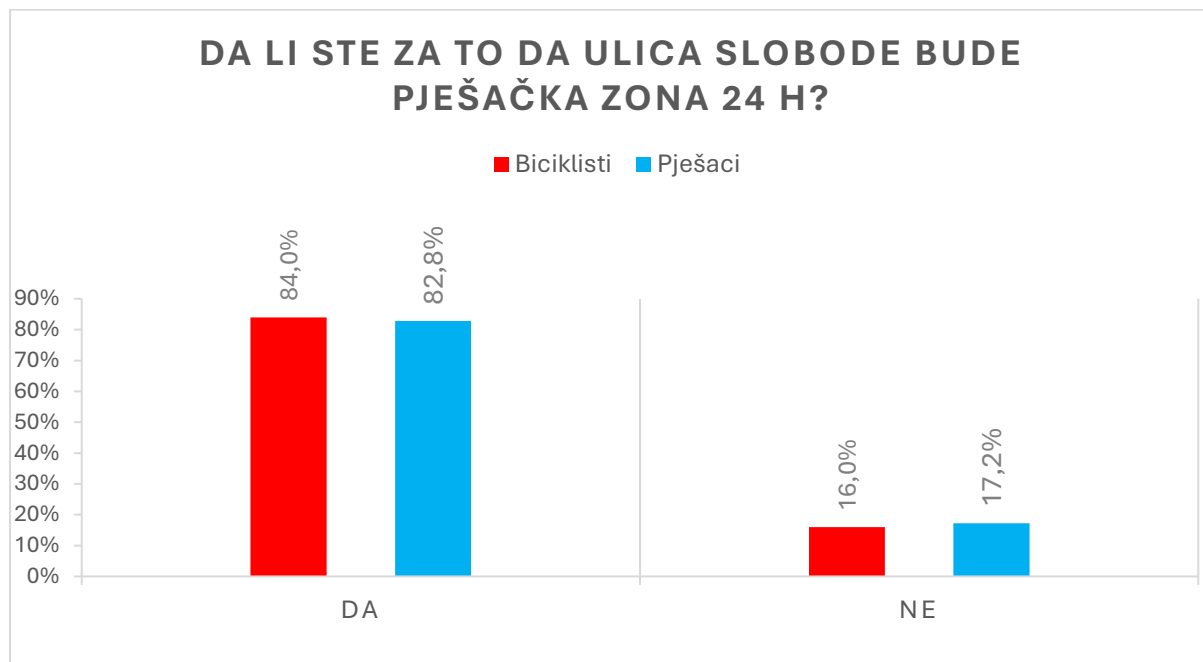
Najčešće pominjani djelovi i lokacije:

1. **Zabjelo**, a naročito ulice Ilije Plamenca, Radosava Burića, 4. jula i Vojislavljevića; posebno su označene raskrsnice kod OŠ „Vuk Karadžić“, Zabjelske Vektre, Multicoma i kružni tok na izlazu prema Zeti.
2. **Stari Aerodrom**, a naročito Bulevar Josipa Broza Tita, Bulevar Veljka Vlahovića i kružni tok na početku Bulevara Pera Četkovića.
3. **Centar grada**, a posebno raskrsnica kod Milenijuma, Bulevar Stanka Dragojevića, Bulevar Ivana Crnojevića, Most Blaža Jovanovića, Bulevar Svetog Petra Cetinjskog i Ulica Kralja Nikole.
4. **Preko Morače**, a posebno Ulica 13. jula, Bulevar Džordža Vašingtona i Bulevar Mihaila Lalića.
5. **City kvart – Capital Plaza**, a posebno pješački prelazi kod TC Big Fashion i Capital Plaze.
6. **Ostala naselja**, a naročito Gornja Gorica, Donja Gorica, Tološi, Zagorič, Masline, Zlatica i Konik.

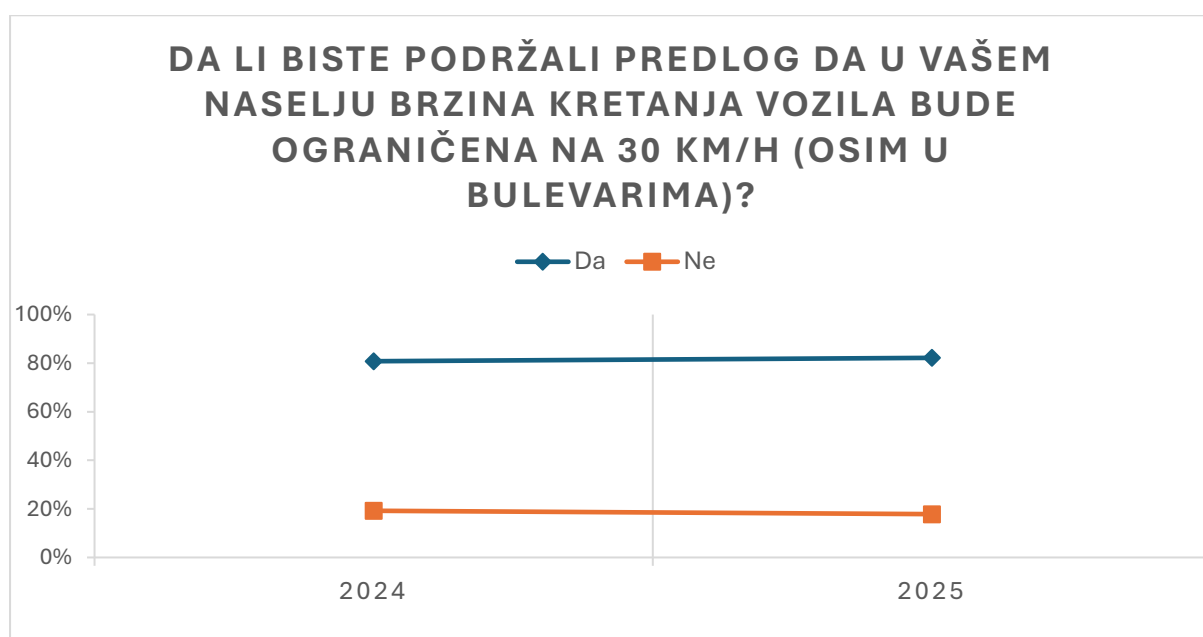
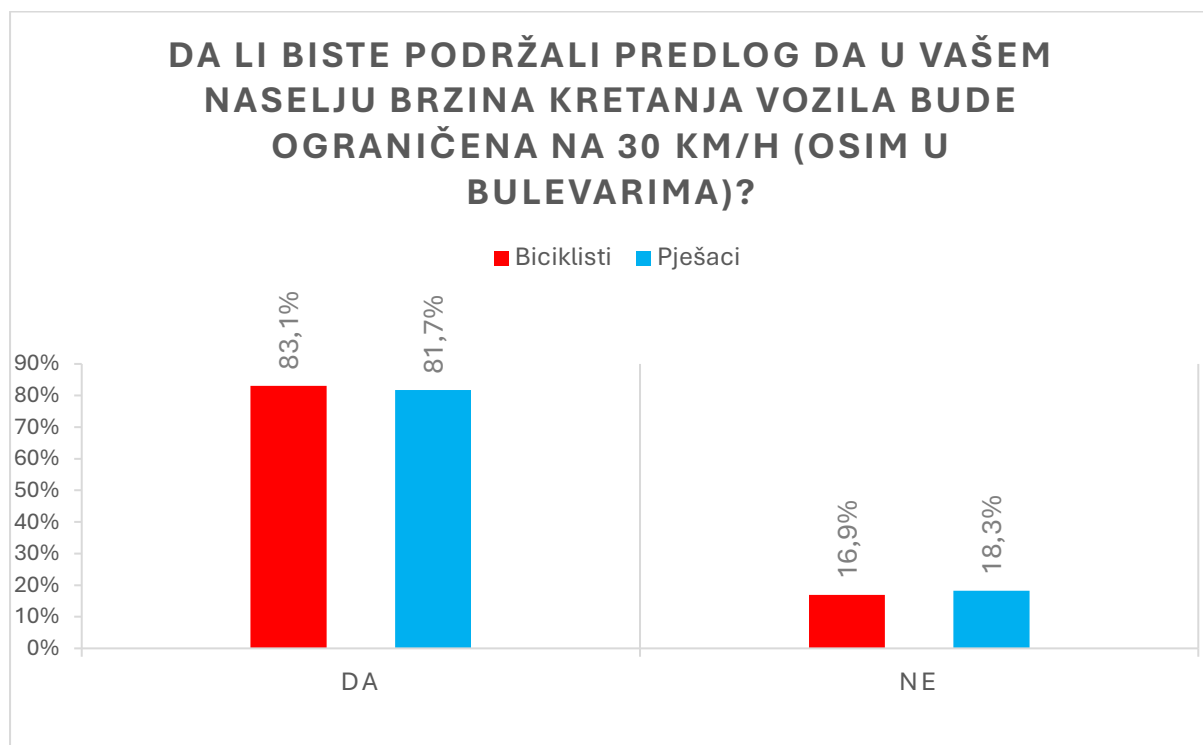
Percepcija građana ukazuje na to da je bezbjednost pješaka jedan od najozbiljnijih saobraćajnih problema Podgorice, sa izraženim rizikom u gotovo svim djelovima grada, a naročito na Zabjelu, Starom aerodromu, u centru i na glavnim bulevarima. Problemi su sistemske prirode i zahtijevaju kombinaciju infrastrukturnih intervencija, izmjene saobraćajne politike, pojačanu kontrolu i dugoročnu promjenu saobraćajne kulture.

INICIJATIVE ZA POBOLJŠANJE MOBILNOSTI I BEZBJEDNOSTI

Čak 83% svih učesnika u istraživanju (od ukupno njih 701) podržalo bi inicijativu da se Ulica slobode trajno zatvori za saobraćaj i preuredi u pješačku zonu dostupnu 24 časa dnevno. Ovu ideju podržava 84% biciklista i skoro isti procenat pješaka (83%). Ovako visoka podrška je stabilna, budući da je i prošlogodišnje istraživanje pokazalo identične rezultate.



Oko 82% svih ispitanika podržalo bi predlog da se u naseljenim mjestima brzina kretanja vozila, osim na bulevarima, ograniči na 30 km/h. Ovaj rezultat je gotovo identičan prošlogodišnjem, kada je tu ideju podržalo 81% građana. I ove godine predlog ima gotovo identičnu podršku među onima koji idu pješke i onima koji se češće kreću biciklom, što ukazuje na to da su različite grupe učesnika u saobraćaju podjednako zainteresovane za veću bezbjednost u svojim naseljima.



ZAKLJUČAK

Na osnovu rezultata godišnjeg istraživanja o stavovima građana Podgorice, može se zaključiti da stanje pješačke i biciklističke infrastrukture i dalje predstavlja ozbiljan izazov za bezbjednost na ulicama i kvalitet života u gradu. Većina ispitanika se ne osjeća sigurno ni pri kretanju pješke, ni pri vožnji bicikla, što ukazuje na hitnu potrebu za intervencijama u saobraćajnoj infrastrukturi, povećanjem bezbjednosti i promjenom pristupa gradskih vlasti prema aktivnim vidovima mobilnosti. Građani jasno percipiraju da se automobil favorizuje, dok su pješačka i biciklistička infrastruktura zapostavljene, što dodatno otežava promjenu putnih navika u korist aktivnih oblika transporta.

Za korisnike bicikla, glavni problemi se odnose na nedostatak povezanih i kontinuiranih biciklističkih staza, njihovo loše održavanje, učestalo parkiranje automobila na stazama i trotoarima, te prekid infrastrukture u kritičnim dijelovima grada. Vožnja bicikla se opisuje kao nesigurna i stresna, a percepcija da grad i nadležne institucije ne pokazuju posvećenost razvoju biciklističkog saobraćaja dodatno pojačava nezadovoljstvo. Pozitivni aspekti, poput povoljnog terena i određenih uređenih dionica, nisu dovoljni da ublaže opšti osjećaj nesigurnosti i frustracije.

Za pješake, ključni izazovi uključuju nepropisno parkiranje na trotoarima, loše održavanje, uske i neravne površine, nedostatak zelenila i hlada, te nepažnju vozača i slabu kontrolu saobraćajnih propisa. Posebno su ugrožene ranjive grupe, uključujući osobe s invaliditetom, roditelje sa kolicima i starije građane. Iako postoje određeni pozitivni primjeri u centru grada, dominantan utisak je da Podgorica nije prilagođena pješacima.

Rezultati istraživanja jasno ukazuju na potrebu za hitnim mjerama koje će povećati bezbjednost i kvalitet kretanja pješaka i korisnika bicikla, uključujući bolje planiranje infrastrukture, bolju primjenu propisa, edukaciju učesnika u saobraćaju i davanje prioriteta održivim i aktivnim vidovima mobilnosti. Takve mjere neophodne su kako bi Podgorica postala grad sigurniji, zdraviji i pristupačniji za sve građane.

DODATAK: Izdvojeni komentari učesnika u istraživanju

O SAOBRAĆAJNOJ KULTURI

Opšti haos. Od javnog prevoza, do brze vožnje kroz bulevare i kružne raskrsnice (naročito pojavom luksuznih sportskih automobila u kasnim večernjim časovima) i nepropisno parkiranih vozila... gužva u saobraćaju je nepodnošljiva i jako je bučno. Vozači automobila ne mare za pješake, već stanu na pola pješačkog ili odmah do linije preglednosti kako bi se uključili, tako da nerijetko pješaci prolaze iza vozila, što je veoma opasno.

Živim odmah pored Sutjeske škole i u našoj ulici ne postoje ležeći policajci, tek malo poslije, nema ni obilježja da je tu škola. Ljudi, većinom roditelji, se parkiraju na pješačkom (koji se više ni ne vidi) i time ugrožavaju bezbjedno prelaženje ulice djeci koja idu u tu školu. Mi, stanari, konstantno skrećemo pažnju, ali nema nekog uticaja. Parkiraju se i u Ulici Mila Radunovića, iako prilično blizu postoje tri parkinga. Vlada opšta nekultura i apatija među ljudima i smatram da se ljudi ne kažnjavaju dovoljno. Žale se kako nema dovoljno parkinga, a niko neće da prošeta duže od 50 metara. Smatram da je grad obezbijedio dovoljno parking mjesta, a da su ljudi samo lijeni. Čak i po najljepšem danu biraju da ne prošetaju sa svojom djecom do vrtića ili škole, a svakako kasne jer nema šanse da mogu izaći iz beskonačnog vrtloga vozila koja svoju djecu ostavljaju kolima tik ispred vrata ustanove.

Još jednom da naglasim da su vozači nekulturni, bezobrazni, bahati i bezobzirni. Radim u strogom centru grada i nebrojeno puta sam mislila da će kola da me udare na sred pješačkog prelaza, jer, zaboga, ko sam ja naspram vozača/vozačice tamo nekih kola kOjA mOrA dA sTaNe 5 sekundi dok pređem na mjesto koje je predviđeno za prelazak ulice. Samo izlijeću, telefoni u ruke, mozga nemaju 1% i što je najgore, niko ih ne sankcioniše. Što god da se desi, nikome ništa.

Nažalost, velika je saobraćajna nekultura; električni trotineti za mene, koji sam u većini slučajeva u ulozi pješaka i bicikliste, a ponekad i vozač, predstavljaju veliki problem; trotoari su većim dijelom „zauzeti“ parkiranim automobilima; a da ne pominjem nepropisno parkiranje automobila na sred bulevara...

Imamo mi zakone i pravila. Nego niti ko to primjenjuje, niti ko poštuje, niti ko kažnjava. Svak po sopstvenom nahođenju.

Više saobraćajne kulture. Voljela bih da kada dam žmigavac da se prestrojim, ljudi ne daju puni gas kako ne bih bila ispred njih, već da imaju kulture i da me puste da se prestrojim.

Jedan od najgorih segmenata saobraćaja je buka. Naš narod voli da se čuje... iz nekog razloga. Baš bi bilo kul da pri registraciji vozila postoji test za jačinu zvuka kad auto turira i da ne može da se registruje ako je modifikovan auspuh da zviždi glasno i da puca kad se pusti gas. Ni kazne ne bi bile loše...

Previše automobila, previše nekulture u saobraćaju, kao i korišćenja mobilnih telefona za volanom. Smatram da treba postaviti što više kamera i kontrolisati kako vozače, tako i pješake i bicikliste, kažnjavati. U Njemačkoj sam svuda mogla ići biciklom, ovdje i ne pomišljam da ga vozim. Sve dok ljudi imaju tzv. veze i cijepaju se kazne, ništa se neće promijeniti.

Kao pješaka, i vozača takođe, ono što mi jako smeta, a što je karakteristično za Podgoricu, jeste nivo buke i zagađenja bukom zbog prekomjernog korišćenja sirene. Vozači trube bez potrebe jako dugo jedni na druge i to svima povećava nivo stresa (npr. ideš na posao ujutru i odjednom kreće vriska trubama jer neko nije krenuo na žuto na semaforu, i to traje dva minuta neprekidno).

JEDINI način za poboljšati sigurnost biciklista i svih učesnika saobraćaja je u kaznama i u pojačanoj, istrajnoj i intenzivnoj kontroli vozača i biciklista i podizanju saobraćajne kulture uopšteno.

O BEZBJEDNOSTI PJEŠAKA I RANJIVIH UČESNIKA

Trotoari i bezbjednost saobraćaja u blizini škola su užasni. Napravili su parking blizu Bazara, a trotoari oko njega su oivičeni stubovima i drvećem. Ne možete hodati po ovim trotoarima sa kolicima. A ovo je nova zgrada... Postoji parking blizu hrama, ali nema pravog trotoara za pješake koji prilaze hramu; morate izbjegavati automobile. Malo je biciklističkih staza, a uvijek su blokirane preprekama (stubovi, saobraćajni znaci, drveće). U gradu gotovo da nema pravih trotoara; uvijek su automobili ili ljudi parkirani na pješačkim prostorima.

Trotoari da se srede, poravnaju, da se udubljenja gdje se stvaraju lokve saniraju, jer vozači nemaju osjećaja da uz malo veću brzinu prskaju pješake. Da se na trotoarima uklone metalni ostaci (od stubića i slično), da se čiste trotoari na kojima se nalaze kontejneri – samo jedan od primjera su kontejneri u ulici Cvijetnoj na Starom aerodromu, kad kola idu kolovoznom trakom, pješaci moraju trotoarom, ali od smeća i gliba ni to nije moguće.

Put za Dajbabški toranj je ograničen za kategorije vozila sa posebnom dozvolom, ali samo na papiru. Umjesto da to brdo služi za rekreaciju, služi za divljanje i trke kola i motora, a plato kod tornja za prodaju narkotika. Prije par godina u tim trkama je poginuo momak, pa su postavili kapiju. U međuvremenu, kapiju su divljaci razvalili, a nadležni se prave blesavi, dok opet neko ne nastrada.

Gradska uprava ne čini ništa (izgleda kao da nemaju nikakve ideje) da olakšaju kretanje biciklista i pješaka. Niko ne sklanja nepropisno parkirane automobile, kao ni one koji se zaustavljaju na prilazima i blokiraju prolaz pored institucija.

Posredstvom snimaka sa kamera kažnjavati vozače koji ne propuste pješaka na pješačkom prelazu, posebno kritična ul. Stanka Dragojevića iz centra i obratno prema Moskovskom i Visećem mostu.

Novi bulevar na Starom aerodromu je posebno nebezbedan za prelazak ulice, mora dodatna signalizacija za sigurniji prelaz preko ulica uopšte („ležeći policajci“), jer oko 2000 učenika ide u osnovnu školu, ima mnogo starih ljudi...

Vozim i imam auto i koristim ga samo do posla i nazad jer je praktično nemoguće naći parking. Inače idem pješke, javnim prevozom ili čak taksijem. Saobraćaj je užasan, a po trotoarima je katastrofa od parkiranih automobila. Bukvalno moram sa dječijim kolicima da se spuštam na bulevar po nekoliko puta da bismo zaobišli parkirane automobile. Ne mogu ni da zamislim kako je osobama sa invaliditetom.

Veliki broj pasa lutalica mi ometa šetnje, kreću se u čoporima i laju, što me uznemirava. Iz navedenih razloga sam prinuđena da u jutarnjim satima odlazim gradskim prevozom na posao, jer su u ovom periodu posebno agresivni.

O JAVNOM PREVOZU

Poboljšati javni prevoz – frekvencija polazaka na 15 minuta, bolja teritorijalna povezanost, sankcionisanje nepropisnog parkiranja – ispitati rad komunalne policije za koju većina tvrdi da ne radi svoj posao efikasno čim su ovolike gužve, obogatiti infrastrukturu zelenilom da bi se imao hlad, infrastrukturu obnoviti i učiniti bolju nivelaciju prelaza, donirati bonuse na zaradu za zaposlene koji ne dolaze na posao automobilom, omogućiti subvencije i nagrade najaktivnijim učesnicima u saobraćaju koji imaju značajne rezultate u pješaćenju, vožnji bicikla i e-trotineta, korišćenju javnog prevoza.

Više autobusa (harmonika u špicevima) i zarana vožnje automobila u određenim zonama grada u određeno vrijeme.

Jednu saobraćajnu traku treba rezervisati za javni prevoz (buseve).

Neophodno je pojačati gradski prevoz, da linije budu na 10 minuta i da postoji nekoliko čvorišta gdje bi se linije ukrštale, odnosno gdje bi putnici mogli da presijedaju s jedne linije na drugu. Takođe, treba bolje obilježiti stajališta za autobuse.

Da bi građani više koristili javni prevoz, on mora biti efikasan u smislu da su dobro povezani djelovi grada i kad se presijeda sa jedne na drugu liniju. Trenutno, npr. ujutro je jako teško doći od Maslina do Bloka 9 jer se ne poklapaju linije za presijedanje, pa bi trebalo da se putuje više od sat vremena. Ne može da bude ista frekvencija polazaka tokom cijelog dana. Mora da bude pouzdan, da je lako dostupan red vožnje i da je tačan. Mora se stati na kraj parkiranju đe ko stigne. Sad se vozi toliko auta jer svi idu kolima „od vrata do vrata“. Ako budu morali da parkiraju đe i kako treba, onda će se odlučiti češće da prošetaju.

Više dobro osmišljenih autobuskih linija i pojačati broj buseva u kritičnim periodima. Ne treba javni prevoz učiniti besplatnim, kao što se najavljuje.

Treba prestati legalizovati parkinge tamo gdje se nepravilno parkiraju, po ulicama kao, na primjer, po Bloku 5 ili na Zabjelu ispred semafora! I učiniti javni prevoz takvim da ti je jednostavnije ići njime nego taksijem – bolja pokrivenost, češće linije, vremenom će se isplatiti, strpljenje.

Javni prevoz je očajan u smislu tačnosti i predviđenih linija generalno. Niti je dobro usklađen sa prigradskim linijama. Da su linije češće (i da imaju smisla) i da se ne otkazuju svako malo – vrlo rado bih koristila autobus.

Poboljšati javni prevoz i napraviti kroz cijelu Podgoricu posebnu traku za javni prevoz koja mora biti povezana sa svim naseljima, popraviti trotoare i kažnjavati sve koji se parkiraju na trotoarima!

Veoma važno je napraviti efikasne linije javnog prevoza sa čestim nailascima vozila. Ta linija je ukinuta i sada moram da idem automobilom. Natjerana sam da koristim automobil!

Jedini način da Podgorica počne normalno da funkcioniše je poboljšanje javnog prevoza, intenzivno povećanje broja biciklista i zabrana korišćenja automobila u najzagušenijim djelovima grada.

O UPOTREBI BIKIKLA

Neophodno je napraviti više biciklističkih staza, dakle fizički odvojiti bicikliste od automobila, jer ako imamo zajednički prostor, oni su nadmoćni i agresivni po principu 'jači kači'!

Osjećam veliki strah kad vozim biciklo cestom iz razloga jer je saobraćajna kultura na jako niskom nivou i onda se bukvalno nalazim u situaciji gdje razmišljam je li mi bitnije da sačuvam sopstveni život ili da vozim biciklo...

Treba nam više biciklističkih staza, više parkinga za bicikla (posebno između i blizu zgrada)... više da govorimo o tome, da pokušamo dokazati ljudima da obući kabanicu i biciklom po kiši otići na posao NIJE strašno.

Centar grada (ne samo Ulica slobode) kao pješačka zona/zona za bicikle (ne i za troketarke sa ili bez kacige – ionako još nisu ni regulisani gdje i kuda treba da se kreću i sa koliko godina itd.).

Potrebno je graditi biciklističke staze. Zabraniti saobraćaj za motorna vozila u užem centru grada. Povezati periferije grada biciklističkim stazama. Kažnjavati parkiranje automobila na trotoarima.

Neophodno je dodatno unapređenje biciklističkih staza kao i njihovo povezivanje kroz grad. Nije dovoljno ofarbati neku površinu i nazvati je stazom – primjer staza ispred Skupštine koja je obilježena farbom po trotoaru od neravnih kocki – neprihvatljivo.

Pokušao sam da koristim biciklo kroz Podgoricu, ali to je nemoguće: čopori pasa lutalica, pušteni vlasnički psi, automobili na trotoarima, nenivelisane šahte, bahati vozači, te konačno, smrt bliske osobe u saobraćajnoj nezgodi na biciklu.

O voženju bicikla sam počela da sanjam, jer se i kao vozač i kao pješak osjećam nebezbedno. Svaki dan nova drama po ulicama.

O STATEŠKOM PLANIRANJU GRADA

Dovesti holandske stručnjake za planiranje i nadzor nad primjenom strategije urbane mobilnosti.

Vikendom zabraniti kompletan saobraćaj u centru grada, kao kad je neka ulična trka ili drugi sličan događaj.

Mislim da cijeli centar treba da bude pješačka zona, sa eventualno nekim električnim „vozićem“ u koji ljudi mogu besplatno da uđu i odbace se sa jedne na drugu tačku centra. Ljudi kolima dovode djecu u škole, treba uvesti dobre školske autobuse i eventualno neke posebne pristupe školi za auta, sa zadržavanjem do minut maksimalno, da to bude samo za roditelje da odbace djecu i da se plaća. Biciklističke staze i kontrolisati da ih ljudi ne koriste za parking. Ja bih rado vozila biciklo da imam minimalne uslove za to. Stubići po sred ulice su sramotni i pogoršavaju stvari. I iznad svega, srediti institucije – komunalna policija i inspekcija ne služe apsolutno ničemu smislenom, svi prebacaju odgovornost jedni sa drugih, treba neko da bude na zakrčenim ulicama grada stalno i da piše kazne.

O INSTITUCIJAMA I SPROVOĐENJU ZAKONA

Pod hitno promijeniti strategiju planiranja saobraćaja i u primarni fokus staviti poboljšanje uslova za bicikliste i pješake. Ne čekati kritičnu masu, nego napraviti infrastrukturu koja će ljude podstaći da koriste biciklo ili idu pješke.

Svjedoci smo da iz godine u godinu ima sve više automobila, nepregledne kolone, ogromne gužve u svakom dijelu grada. Živimo u malom gradu sa previše automobila.

Iako se kaznama, opomenama i tužbama može trenutno sanirati haotično stanje, jedino će se poboljšati kroz bolje opšte obrazovanje, počevši od najranijeg perioda života.

Uvođenje građanskog i saobraćajnog vaspitanja za sve učesnike u saobraćaju i rigorozne kazne za najmanji prekršaj u saobraćaju. Ovo se odnosi kako na pješake, tako i na vozače. Oduzimanje vozačke dozvole za turiranje, „policajke“, korištenje dugih svjetala i „maglenki“ u nepredviđenim situacijama i zatvorske kazne za vožnju pod opijatima, alkoholom i bilo koje postupke koji ugrožavaju život i bezbjednost drugih u saobraćaju.

The municipality and the government should start properly implementing rule of law and good governance instead of empty speeches. And make this tiny town a safe space, traffic-wise, for its citizens.

U centar grada, a i šire, nema 30% slobodnih parking mjesta, taman kao na plaži. Opštinari, parlament, sudovi i sve javne ustanove nemaju svoj prevoz za radnike! Da imaju svoj prevoz, u centru bi bilo manje 2000 auta parkiranih!

Potrebno je da se nepropisno parkiranje zapravo kažnjava, a ne da se ograđujemo stubićima i sličnim mahinacijama da riješimo ono što može pametnije.