

STAVOVI GRAĐANA CRNE GORE O ISKUSTVIMA U KORIŠĆENJU ELEKTRIČNOG TROTINETA

- Rezultati istraživanja za 2026. godinu -



UVOD

Istraživanje o poznavanju pravila vožnje i iskustvima vozača električnih trotineta sprovedeno je u okviru projekta „Električni trotineti u saobraćaju – čuvajmo sebe i druge“, koji je podržalo Ministarstvo saobraćaja Crne Gore. Projekat dolazi u trenutku intenzivnih promjena u oblasti regulacije mikromobilnosti u Crnoj Gori, imajući u vidu da je u završnoj fazi usvajanje novog Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima (ZOBS), kojim će po prvi put sistemski biti definisana „laka električna vozila“, uključujući električne trotinete, kao ravnopravna kategorija učesnika u saobraćaju.

Istraživanje je realizovano tokom maja i juna 2026. godine s ciljem prikupljanja relevantnih podataka o navikama korišćenja, iskustvima u saobraćaju i stepenu informisanosti korisnika električnih trotineta u Crnoj Gori. Poseban cilj bio je da se dobije empirijska osnova za razumijevanje ponašanja korisnika u trenutku kada se zakonski okvir mijenja i kada se očekuje bolja regulacija uslova kretanja, obaveza i odgovornosti svih učesnika u saobraćaju.

Upitnik je distribuiran putem interneta, društvenih mreža i ciljane promotivne kampanje usmjerene na građane i građanke Crne Gore koji koriste električne trotinete. Na ovaj način obuhvaćena je aktivna korisnička populacija, koja najčešće svakodnevno učestvuje u mikromobilnosti u urbanim sredinama.

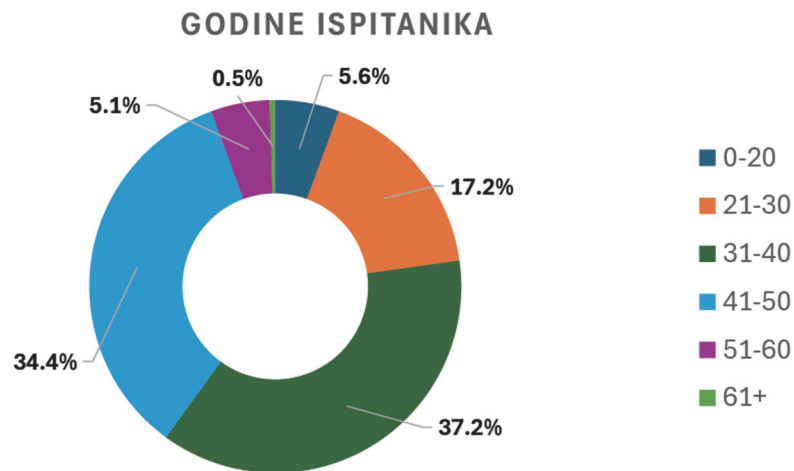
U istraživanju je učestvovalo ukupno 215 ispitanika, što predstavlja prvo sistematsko istraživanje ove teme među korisnicima električnih trotineta u Crnoj Gori. Time se po prvi put dobija strukturisan uvid u njihove navike, stavove i percepciju bezbjednosti u kontekstu rastuće upotrebe ovih vozila.

Istraživanje je zasnovano na kombinaciji kvantitativnog i kvalitativnog pristupa, kako bi se obezbijedio sveobuhvatan uvid u obrasce korišćenja električnih trotineta i nivo poznavanja važećih i planiranih zakonskih rješenja. Poseban fokus stavljen je na procjenu u kojoj mjeri korisnici razumiju i primjenjuju pravila bezbjednog kretanja, kako doživljavaju sopstvenu i tuđu bezbjednost u saobraćaju, kao i sa kojim se izazovima i rizicima susrijeću u svakodnevnoj upotrebi ovog prevoznog sredstva.

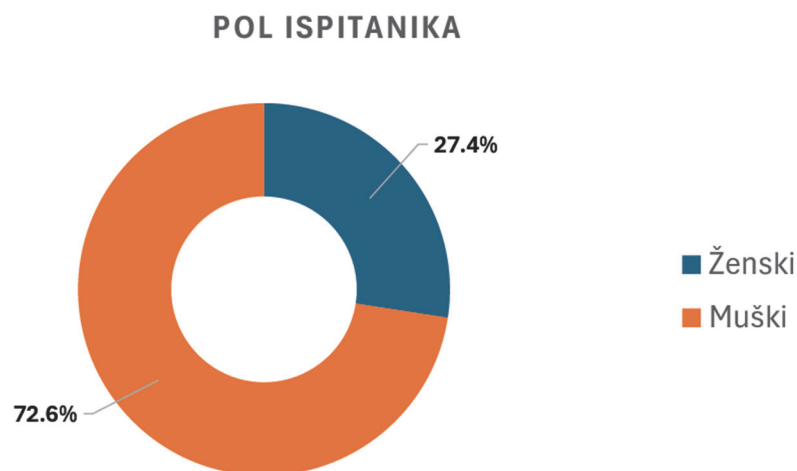
Sadržaj istraživanja je isključiva odgovornost nevladinog udruženja Biciklo.me i ni na koji način ne odražava stavove Ministratsva saobraćaja Crne Gore.

OSNOVNI PODACI O ISPITANICIMA

Posmatrano prema starosnoj strukturi, u istraživanju su najzastupljeniji bili ispitanici uzrasta 31 do 40 godina, koji čine 37,2% ukupnog uzorka. Odmah iza njih slijede ispitanici starosti 41 do 50 godina sa 34,4%, dok je treća najzastupljenija grupa bila uzrasta 21 do 30 godina sa 17,2%. Mlađi ispitanici do 20 godina činili su 5,6%, a gotovo isti udio imali su i ispitanici starosti 51 do 60 godina (5,1%). Najmanje zastupljena grupa bili su ispitanici stariji od 61 godine, kojih je bilo 0,5%.

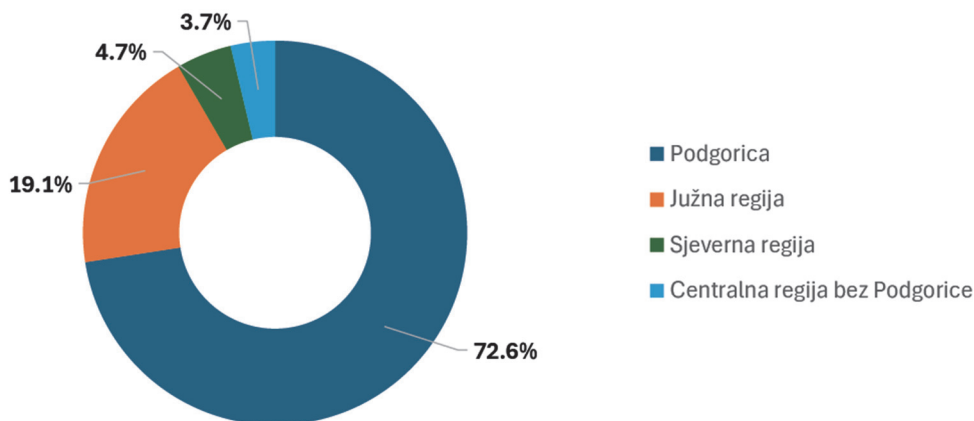


Među ispitanicima dominiraju muškarci, koji čine 72,6% uzorka, dok žene čine 27,4%. Ovakva raspodjela može ukazivati na veću zastupljenost muškaraca među korisnicima električnih trotineta, ali i na veću spremnost ove grupe da učestvuje u istraživanjima ove vrste.



Kada je riječ o geografskoj raspodjeli, najveći broj ispitanika dolazi iz Podgorice – preko 70%. Svaki peti ispitanik je sa primorja, a svaki dvadeseti je sa sjevera Crne Gore. Centralna regija bez Podgorice je zastupljena sa manje od 4%.

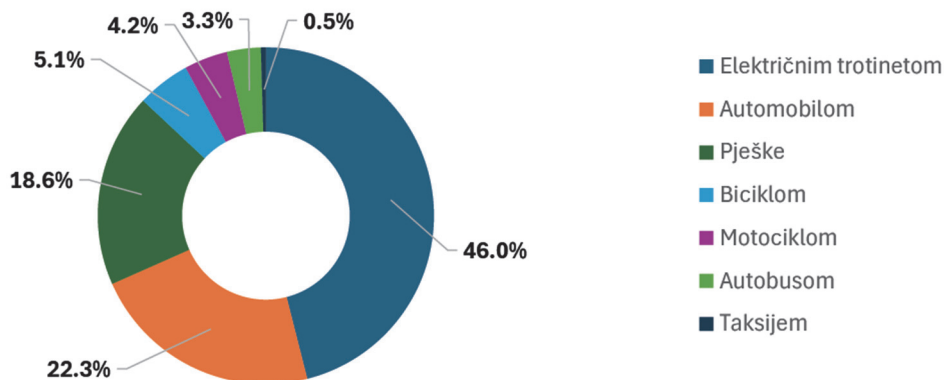
LOKACIJA ISPITANIKA



NAVIKE KRETANJA ISPITANIKA

Rezultati istraživanja pokazuju da električni trotinet predstavlja najčešći način kretanja među ispitanicima. Gotovo polovina ispitanika (46%) navela je da se kroz grad najčešće kreće upravo električnim trotinetom, što potvrđuje da je ovo prevozno sredstvo za značajan broj korisnika postalo dio svakodnevnih navika, a ne samo povremeni ili rekreativni način kretanja. Nakon električnog trotineta, najzastupljeniji način kretanja je automobil (22,3%), dok se 18,6% ispitanika najčešće kreće pješke. Znatno manji udio ispitanika koristi bicikl, motocikl i autobus, dok je taksi najmanje zastupljen vid prevoza.

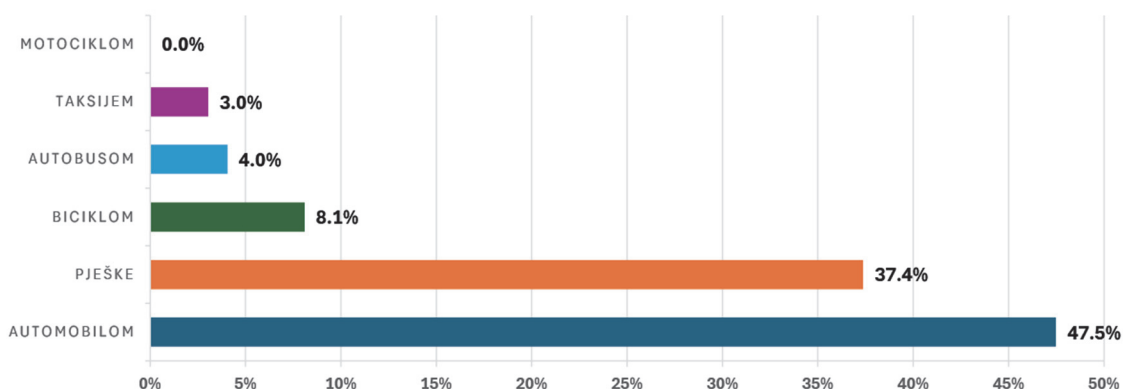
NA KOJI NAČIN SE NAJČEŠĆE KREĆETE PO GRADU (DO POSLA, ŠKOLE I SLIČNO)?



Kako bi se bolje razumjela uloga električnog trotineta u promjeni navika kretanja, ispitanici koji su naveli da se najčešće kreću električnim trotinetom dobili su dodatna pitanja o alternativnim načinima prevoza.

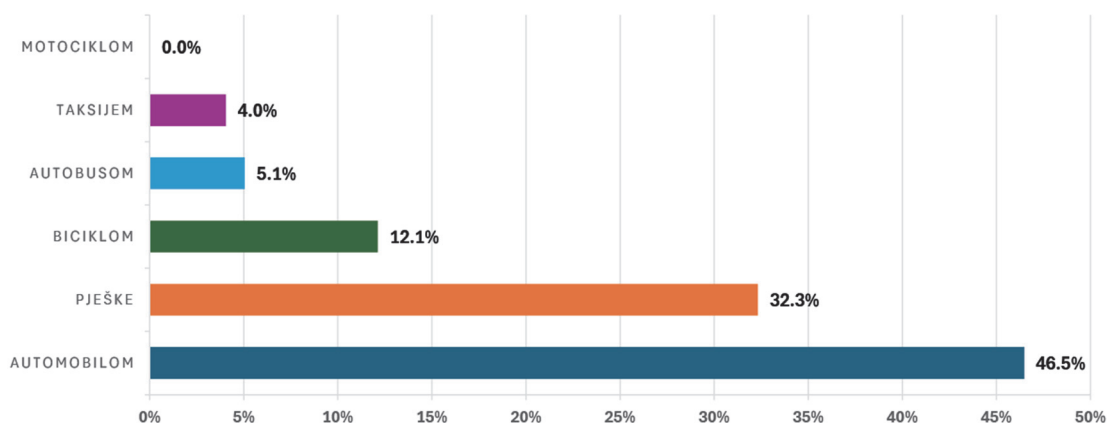
Na pitanje čime se obično krećete kroz grad, kada ne koristite električni trotinet gotovo polovina ispitanika odgovorila je da tada koristi automobil, dok je 37% navelo da se kreće pješke. Manji broj koristi bicikl, autobus i taksi, dok niko od ispitanika nije naveo motocikl kao alternativu.

KADA NE KORISTITE ELEKTRIČNI TROTINET, ČIME SE OBIČNO KREĆETE KROZ GRAD?



Istovremeno, na pitanje kako su se ranije najčešće kretali kroz grad prije nego što su počeli da koriste električni trotinet najveći broj ispitanika (46%) je odgovorio da se ranije kretao automobilom, zatim pješke (32%), dok su ostali koristili bicikl, autobus i taksi.

KAKO STE SE RANIJE NAJČEŠĆE KRETALI KROZ GRAD?

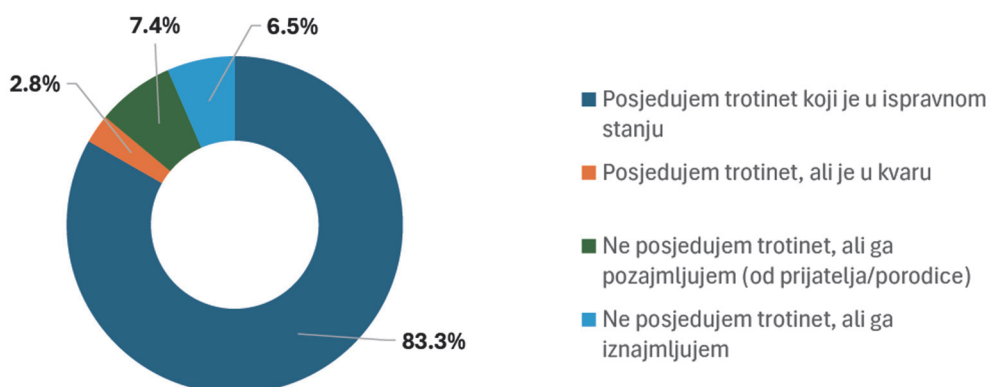


Upoređivanjem ova dva pitanja može se uočiti zanimljiv obrazac. Struktura odgovora gotovo je identična – i kao prethodni dominantni način kretanja i kao trenutna alternativa trotinetu dominiraju automobil i pješčenje. To ukazuje da električni trotinet kod velikog broja korisnika ne zamjenjuje upotrebu bicikla ili javnog prevoza, već prvenstveno preuzima dio putovanja koja su se ranije obavljala automobilom ili pješke. Istovremeno, primjetno je blago smanjenje udjela korisnika koji su ranije koristili bicikl i povećanje udjela pješčenja kao rezervnog načina kretanja, što može ukazivati da se električni trotinet najčešće koristi za kraća gradska putovanja i da predstavlja fleksibilnu dopunu postojećim navikama mobilnosti, a ne njihovu potpunu zamjenu.

PRISTUP ELEKTRIČNIM TROTINETIMA I UČESTALOST KORIŠĆENJA

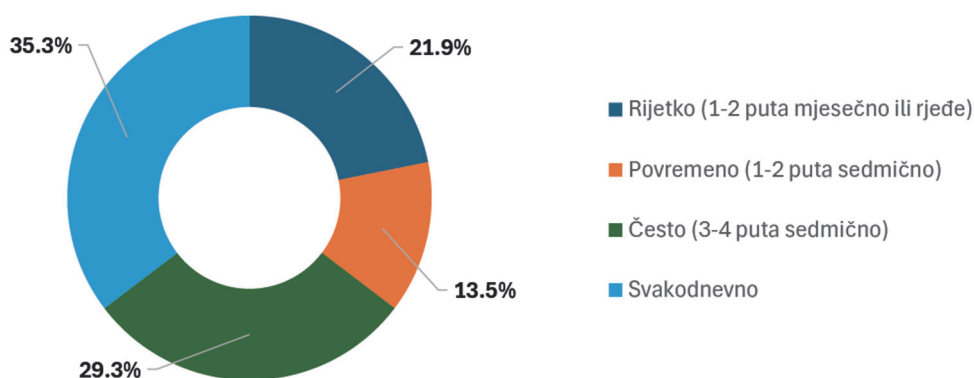
Rezultati istraživanja pokazuju da većina ispitanika koji koriste električne trotinete ima direktan i kontinuiran pristup ovom prevoznom sredstvu. Čak 83% ispitanika navelo je da posjeduje električni trotinet koji je u ispravnom stanju, dok 3% posjeduje trotinet koji trenutno nije u funkciji. Sa druge strane, relativno mali broj korisnika koristi vozilo koje nije u njihovom vlasništvu – 7% ispitanika navelo je da trotinet pozajmljuje od prijatelja ili članova porodice, dok tako je oko 7% koristi usluge iznajmljivanja. Ovakva struktura odgovora ukazuje da je među ispitanicima električni trotinet prvenstveno lično prevozno sredstvo, a ne usluga kojoj se pristupa povremeno ili po potrebi. Visok procenat vlasništva može ukazivati da se trotinet kod velikog broja korisnika već pozicionirao kao dio svakodnevnosti.

DA LI POSJEDUJETE ELEKTRIČNI TROTINET ILI IMATE PRISTUP TOM VOZILU?



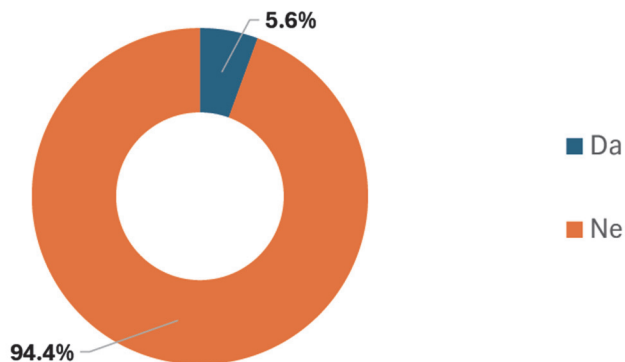
Rezultati o učestalosti korišćenja dodatno potvrđuju ovakav obrazac. Više od trećine ispitanika navodi da električni trotinet koristi svakodnevno, dok ga dodatnih 30% koristi često (3–4 puta sedmično). To znači da gotovo dvije trećine ispitanika koristi električni trotinet najmanje nekoliko puta sedmično. Sa druge strane, 13,5% ispitanika koristi trotinet povremeno, odnosno jednom ili dva puta sedmično, dok 22% navodi da ga koristi rijetko. Ovi rezultati ukazuju da među ispitanicima dominiraju redovni korisnici električnih trotineta, što potvrđuje da je za značajan dio njih riječ o ustaljenom načinu kretanja, a ne isključivo o rekreativnoj ili povremenoj aktivnosti.

KOLIKO ČESTO KORISTITE ELEKTRIČNI TROTINET?



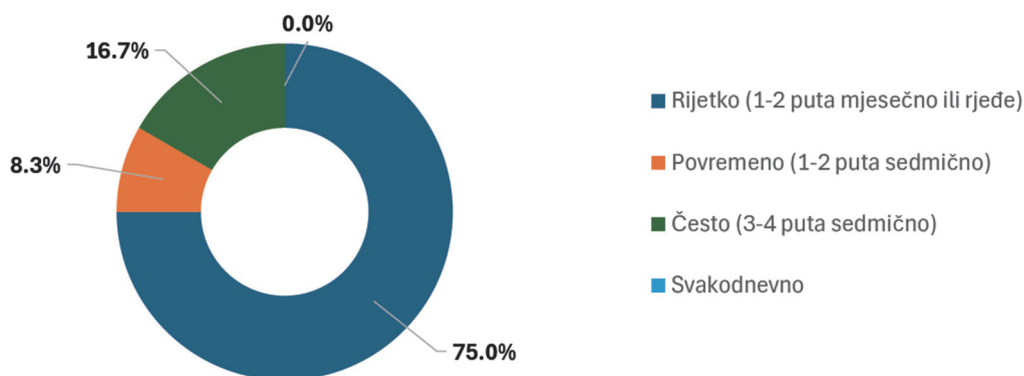
Posebno pitanje odnosilo se na korišćenje sistema za iznajmljivanje električnih trotineta u Podgorici. Rezultati pokazuju da takve sisteme koristi svega nešto više od 5% ispitanika.

DA LI KORISTITE SISTEME ZA IZNAJMLJIVANJE ELEKTRIČNIH TROTINETA U PODGORICI?



Čak tri četvrtine ispitanika koji koriste sisteme iznajmljivanja to čini rijetko – jednom do dva puta mjesečno. Povremeno (jednom do dva puta sedmično) ovaj sistem koristi 8,3%, često 16,7%, dok niko od ispitanika nije naveo svakodnevno korišćenje ovih usluga.

KOLIKO ČESTO KORISTITE SISTEME ZA IZNAJMLJIVANJE ELEKTRIČNIH TROTINETA U PODGORICI?



Prilikom tumačenja ovih rezultata važno je imati u vidu da se analiza učestalosti korišćenja sistema iznajmljivanja zasniva na veoma malom broju ispitanika, jer je samo mali dio ukupnog uzorka naveo da koristi ovu uslugu. Zbog toga rezultate treba posmatrati kao indikativne i ne donositi šire zaključke o navikama svih korisnika sistema za iznajmljivanje električnih trotineta u Podgorici. Ipak, nalazi ukazuju da se među ispitanicima električni trotinet dominantno koristi kroz lično vlasništvo, dok sistemi dijeljene mobilnosti trenutno imaju ograničenu ulogu.

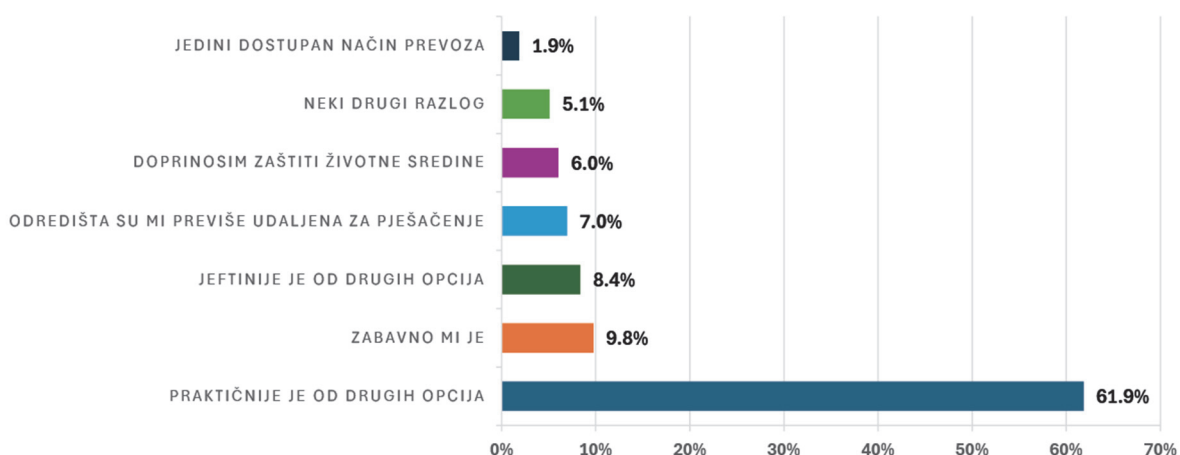
MOTIVACIJA ZA KORIŠĆENJE ELEKTRIČNOG TROTINETA

Kako bi se bolje razumjeli razlozi zbog kojih građani koriste električne trotinete, ispitanici su odgovarali na pitanja o motivaciji, namjeni korišćenja i osjećaju bezbjednosti tokom vožnje.

Na pitanje koji je glavni razlog za korišćenje električnog trotineta, ubjedljivo najveći broj ispitanika (62%) naveo je da je trotinet praktičniji od drugih opcija prevoza. Znatno manji broj ispitanika kao glavni razlog navodi da im je vožnja zabavna (10%) ili da je trotinet jeftiniji od drugih opcija prevoza (8%). Dio korisnika koristi trotinet jer su im odredišta previše udaljena za pješaćenje (7%), dok je 6% navelo doprinos zaštiti životne sredine kao najvažniji motiv. Najmanji broj ispitanika (manje od 2%) koristi trotinet zato što im predstavlja jedini dostupan način prevoza.

Rezultati ukazuju da odluka o korišćenju električnog trotineta kod većine korisnika nije prvenstveno vođena troškovima, ekološkim razlozima ili rekreacijom, već praktičnošću i uštedom vremena u svakodnevnom kretanju.

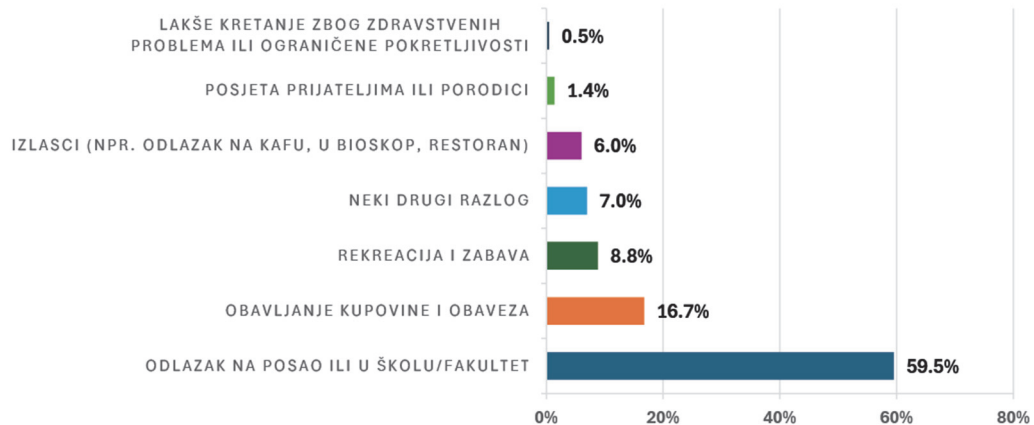
KOJI JE VAŠ GLAVNI RAZLOG ZA KORIŠĆENJE TROTINETA?



Kada je riječ o svrsi korišćenja električnog trotineta, rezultati dodatno potvrđuju njegovu ulogu u svakodnevnoj mobilnosti. Najveći broj ispitanika (60%) navodi da trotinet najčešće koristi za odlazak na posao, u školu ili na fakultet. Druga najčešća svrha je obavljanje kupovine i drugih obaveza (17%), dok znatno manji broj ispitanika trotinet koristi za rekreaciju i zabavu, izlaske ili posjete prijateljima i porodici. Samo 0,5% ispitanika navelo je da električni trotinet koristi radi lakšeg kretanja usljed zdravstvenih problema ili ograničene pokretljivosti.

Ovakva raspodjela odgovora potvrđuje da električni trotinet među ispitanicima ima prije svega transportnu, a ne rekreativnu funkciju, odnosno da se koristi kao praktičan alat za svakodnevno obavljanje aktivnosti.

ZA KOJE SVRHE NAJČEŠĆE KORISTITE ELEKTRIČNI TROTINET?

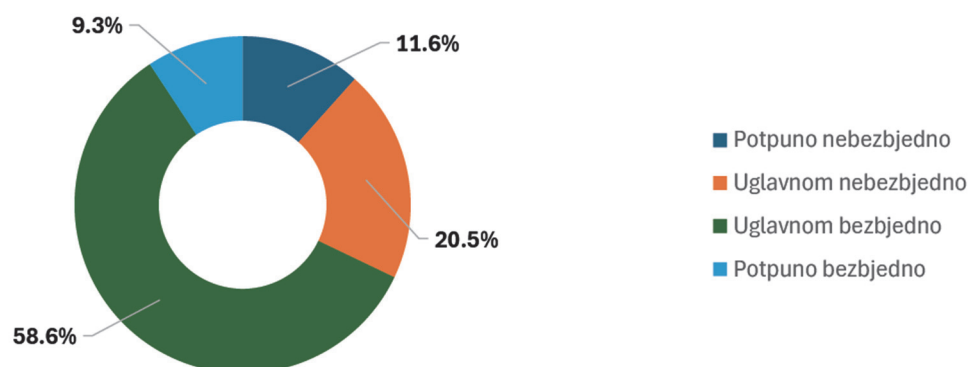


PERCEPCIJA BEZBJEDNOSTI

Pitanje percepcije bezbjednosti pokazuje nešto složeniju sliku iskustava korisnika. Većina ispitanika (59%) navodi da se tokom vožnje osjeća uglavnom bezbjedno, dok dodatnih 9% navodi da se osjeća potpuno bezbjedno. Sa druge strane, gotovo trećina ispitanika iskazuje određeni nivo nesigurnosti – 20% se osjeća uglavnom nebezbjedno, a 12% navodi da se osjeća potpuno nebezbjedno tokom vožnje.

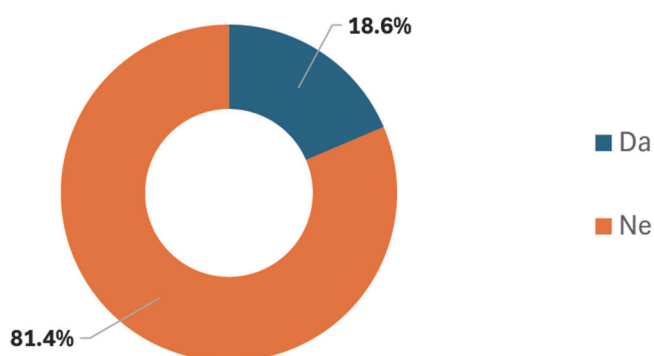
Iako većina korisnika ima pozitivan osjećaj bezbjednosti, činjenica da se skoro svaki treći ispitanik ne osjeća sigurno ukazuje na postojanje izazova u okruženju za vožnju električnih trotineta. Takvi rezultati mogu biti povezani sa infrastrukturnim ograničenjima, nedovoljno jasnim pravilima kretanja, konfliktima sa drugim učesnicima u saobraćaju ili ličnim iskustvima korisnika.

KOLIKO SE OSJEĆATE BEZBJEDNO DOK VOZITE ELEKTRIČNI TROTINET?



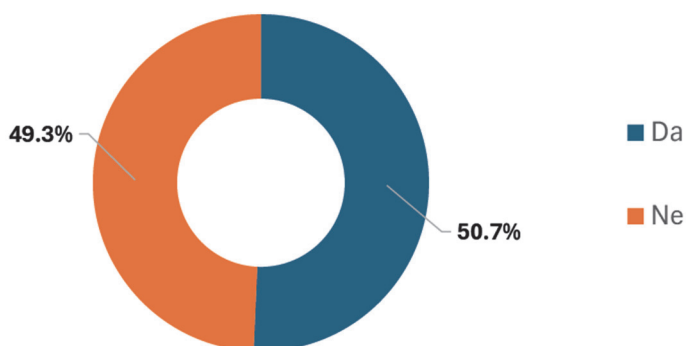
Na to ukazuju i odgovori na pitanje o prethodnim iskustvima u saobraćaju. Ukupno 18,6% ispitanika navelo je da je do sada imalo saobraćajnu nezgodu tokom korišćenja električnog trotineta – bilo kroz sudar sa drugim vozilom ili pješakom, ili kroz pad sa trotineta. Većina ispitanika (81,4%) ipak nije imala takvo iskustvo. Iako većina korisnika nije učestvovala u nezgodi, podatak da je skoro svaki peti ispitanik imao neko negativno iskustvo u saobraćaju ukazuje da bezbjednost električnih trotineta predstavlja važno pitanje i potvrđuje potrebu za daljim unapređenjem infrastrukture, jasnijom regulativom i edukacijom korisnika.

DA LI STE KAO KORISNIK ELEKTRIČNOG TROTINETA IMALI SAOBRAĆAJNU NEZGODU?



Pored opšte percepcije bezbjednosti, istraživanje je obuhvatilo i pitanja koja se odnose na konkretna iskustva korisnika električnih trotineta u saobraćaju i učestalost potencijalno opasnih situacija. Na pitanje da li su ikada doživjeli situaciju „za dlaku“, odnosno trenutak kada su jedva izbjegli sudar tokom vožnje električnog trotineta, odgovori ispitanika bili su gotovo potpuno podijeljeni. Ukupno 50,7% ispitanika navelo je da je imalo takvo iskustvo, dok je 49,3% odgovorilo da nije. Podatak da je svaki drugi ispitanik doživio situaciju u kojoj je zamalo došlo do nezgode posebno je značajan jer ukazuje da procjena bezbjednosti ne zavisi samo od stvarno nastalih sudara ili povreda, već i od svakodnevnog osjećaja izloženosti riziku u saobraćaju. Ovakve situacije često ostaju nevidljive u zvaničnoj statistici, ali mogu imati veliki uticaj na osjećaj sigurnosti i ponašanje korisnika.

DA LI STE IKADA DOŽIVJELI SITUACIJU "ZA DLAKU", GDJE STE JEDVA IZBJEGLI SUDAR VOZEĆI ELEKTRIČNI TROTINET?

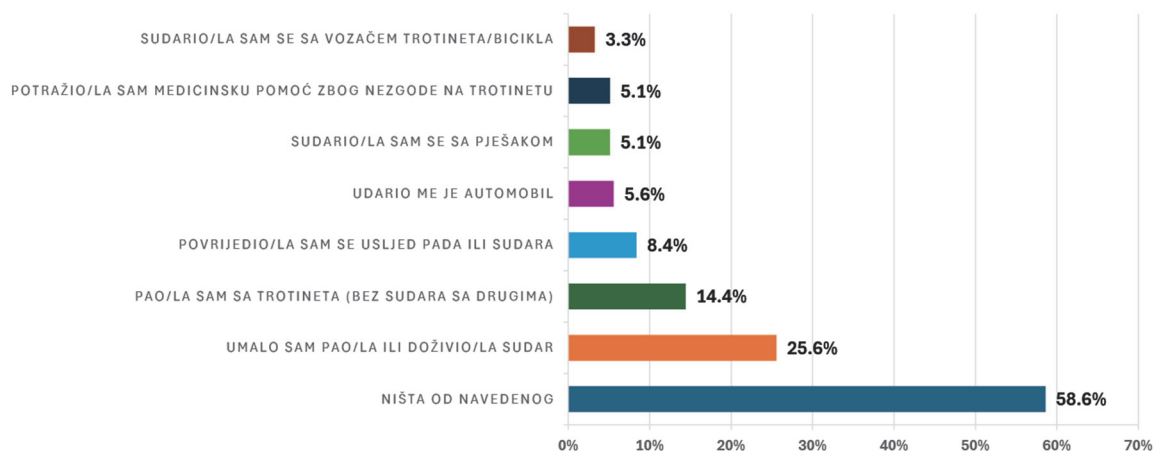


Kako bi se dobio detaljniji uvid u stvarna iskustva tokom vožnje, ispitanici su odgovarali i na pitanje o događajima koje su doživjeli u posljednjih 12 mjeseci, uz mogućnost izbora više odgovora. Najveći broj ispitanika – gotovo 60% naveo je da u prethodnih godinu dana nije doživio nijednu od ponuđenih rizičnih situacija.

Ipak, među onima koji jesu imali određena negativna iskustva, najčešći odgovor bio je da su umalo pali ili doživjeli sudar (25%), što potvrđuje da su potencijalno opasne situacije relativno česta pojava među korisnicima električnih trotineta. Oko 14% ispitanika naveo je da je palo sa trotineta bez sudara sa drugim učesnicima u saobraćaju, što ukazuje da dio rizika nije nužno povezan sa interakcijom sa drugim vozilima ili pješacima, već može biti posljedica uslova na putu, brzine kretanja ili upravljanja vozilom. Dodatno, 8,5% ispitanika naveo je da se povrijedilo usljed pada ili sudara, dok je 5% ispitanika naveo da je zbog nezgode čak potražilo medicinsku pomoć. Iako se radi o manjem dijelu uzorka, ovi podaci pokazuju da posljedice nezgoda mogu prevazilaziti manje incidente i imati direktan uticaj na zdravlje korisnika.

Kada je riječ o interakciji sa drugim učesnicima u saobraćaju, po 5% ispitanika naveo je da ih je udario automobil, ili da je imalo sudar sa pješakom. U manjem broju slučajeva (nešto preko 3%) zabilježeni su i sudari sa drugim korisnicima mikromobilnosti, odnosno vozačima trotineta ili bicikla.

DA LI STE U POSLJEDNJIH 12 MJESECI TOKOM VOŽNJE TROTINETA DOŽIVJELI NEŠTO OD SLJEDEĆEG?



Rezultati pokazuju da iskustva korisnika električnih trotineta nijesu ograničena samo na registrovane saobraćajne nezgode, već uključuju širok spektar rizičnih situacija – od izbjegnutih sudara i padova od stvarnih povreda i potrebe za medicinskom pomoći.

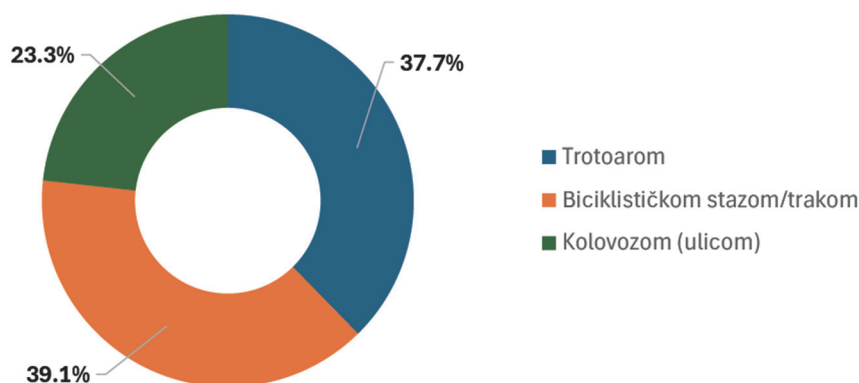
INFRASTRUKTURA I NAVIKE KRETANJA

Jedan od važnih ciljeva istraživanja bio je da se stekne uvid u to kako korisnici električnih trotineta koriste raspoloživu saobraćajnu infrastrukturu i na koji način procjenjuju uslove za kretanje kroz grad.

Na pitanje kuda se najčešće kreću dok voze električni trotinet, najveći broj ispitanika naveo je biciklističku stazu ili traku (39,1%), dok se gotovo podjednak broj ispitanika najčešće kreće trotoarom (37,7%). Najmanji udio ispitanika koristi kolovoz (23,3%).

Ovakvi rezultati ukazuju da korisnici električnih trotineta ne koriste dominantno samo jednu vrstu infrastrukture, već način kretanja prilagođavaju uslovima na terenu. Posebno je značajan podatak da se više od trećine ispitanika najčešće kreće trotoarom, što može ukazivati na osjećaj nesigurnosti pri vožnji kolovozom ili na nedovoljnu dostupnost i povezanost biciklističke infrastrukture. Istovremeno, činjenica da je biciklistička infrastruktura najčešći izbor među ispitanicima pokazuje da korisnici električnih trotineta prepoznaju ovakve površine kao prirodno i poželjno mjesto za kretanje.

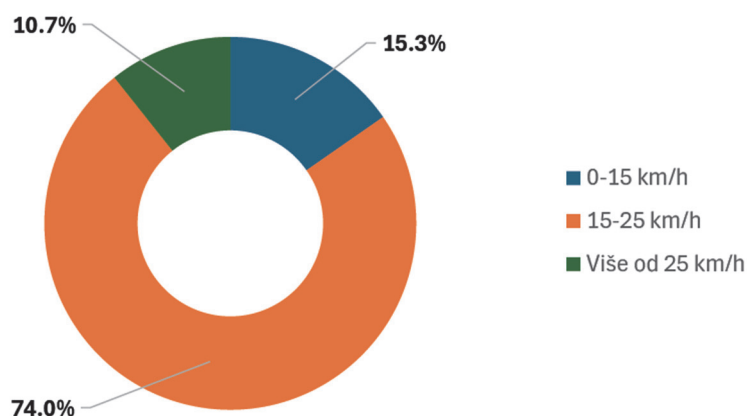
KUDA SE NAJČEŠĆE KREĆETE DOK VOZITE ELEKTRIČNI TROTINET?



Rezultati o prosječnoj brzini kretanja pokazuju da se velika većina korisnika kreće umjerenim brzinama. Gotovo tri četvrtine ispitanika navelo je da se najčešće kreće brzinom između 15 i 25 km/h, što predstavlja dominantan obrazac korišćenja. Dodatnih 15% ispitanika kreće se sporije, odnosno brzinom do 15 km/h, dok 10% navodi da se najčešće kreće brzinom većom od 25 km/h.

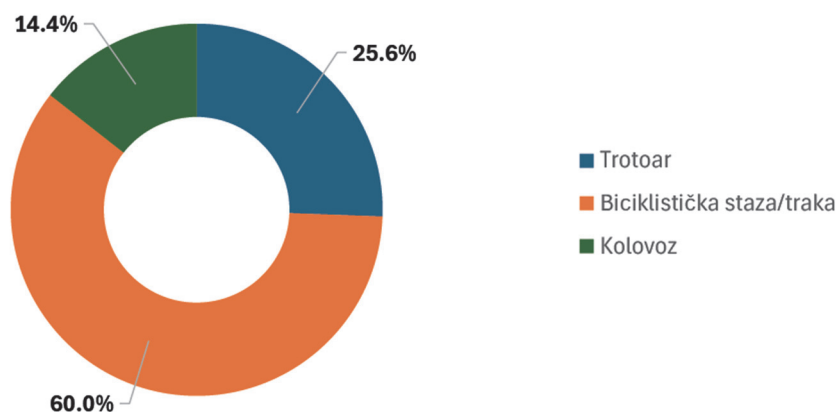
Rezultati sugerišu da većina korisnika koristi električne trotinete u okvirima brzina koje se u evropskoj praksi često smatraju tipičnim za gradsku mikromobilnost. Ipak, podatak da približno svaki deseti ispitanik navodi brzine veće od 25 km/h ukazuje na postojanje dijela korisnika koji se kreću brže, što može povećati rizik od nezgoda, naročito u zonama gdje se dijeli prostor sa pješacima ili drugim učesnicima u saobraćaju.

KOJOM SE PROSJEČNOM BRZINOM NAJČEŠĆE KREĆETE?



Posebno zanimljive rezultate daje poređenje stvarnog načina kretanja i subjektivnog osjećaja udobnosti tokom vožnje. Na pitanje gdje se osjećaju najprijetnije dok voze električni trotinet, čak 60% ispitanika navelo je biciklističku stazu ili traku, dok je 25% izabralo trotoar, a svega 15% kolovoz.

GDJE SE OSJEĆATE NAJPRIJETNIJE DOK VOZITE?



Upoređivanjem ova dva pitanja može se uočiti zanimljiv obrazac. Iako se veliki broj ispitanika kreće trotoarom, značajno manji broj njih navodi da se upravo tamo osjeća najprijetnije. Sa druge strane, biciklističke staze predstavljaju prostor u kojem se korisnici ubjedljivo najčešće osjećaju sigurno i ugodno za vožnju, a njihov udio među preferiranim prostorima znatno je veći od udjela stvarnog korišćenja.

To može ukazivati da dio korisnika koristi trotoare ne zato što ih smatra najboljim rješenjem, već zato što u pojedinim djelovima grada ne postoji kontinuirana ili dostupna alternativa. Istovremeno, veoma mali broj ispitanika navodi kolovoz kao prostor u kojem se osjeća najprijetnije, iako se gotovo četvrtina njime redovno kreće. Ovakvi nalazi mogu ukazivati na postojanje izraženog osjećaja ranjivosti korisnika električnih trotineta u kontaktu sa motornim saobraćajem i dodatno potvrđuju značaj razvoja kvalitetne i povezane infrastrukture za mikromobilnost.

MOTIVACIJA ZA KORIŠĆENJE

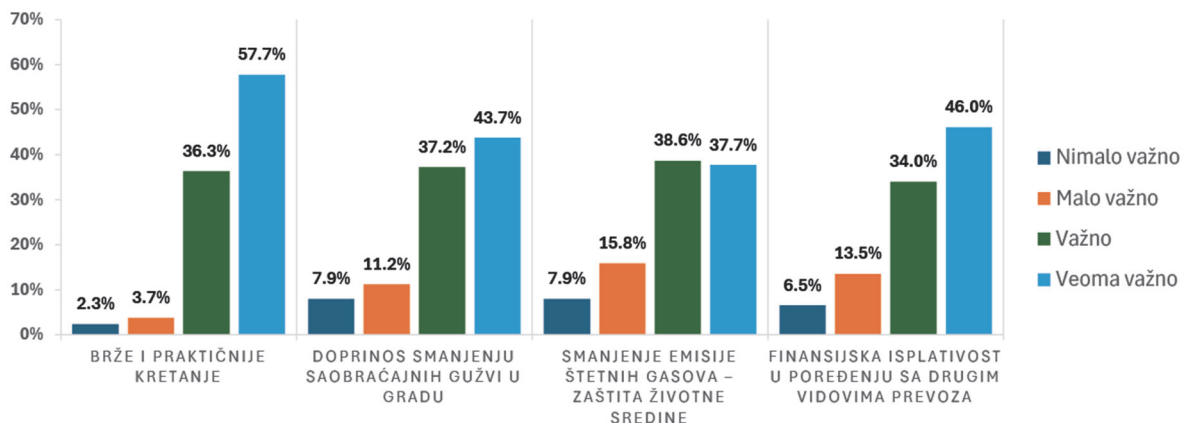
Kako bi se bolje razumjelo šta utiče na odluku građana da koriste električne trotinete i druga laka električna vozila, ispitanici su ocjenjivali značaj različitih faktora koji mogu uticati na izbor ovog vida prevoza. Rezultati pokazuju da odluka o korišćenju nije zasnovana samo na jednom motivu, već na kombinaciji praktičnih, ekonomskih i društvenih razloga.

Najizraženiji motiv među ispitanicima jeste brže i praktičnije kretanje. Skoro 58% ispitanika navodi da im je ovaj faktor veoma važan, dok ga dodatnih 36% smatra važnim. Ukupno posmatrano, više od devet od deset ispitanika prepoznaje brzinu i praktičnost kao značajan razlog za korišćenje lakih električnih vozila. Istovremeno, svega 6% ispitanika smatra da im ovaj faktor ima mali ili nikakav značaj.

Visoko je ocijenjen i faktor finansijske isplativosti u poređenju sa drugim vidovima prevoza. Gotovo polovina ispitanika (46%) navodi da im je ovaj aspekt veoma važan, dok dodatnih 34% smatra da je važan. Ovakvi rezultati ukazuju da korisnici električne trotinete ne vide samo kao praktično, već i kao ekonomski racionalno rješenje za svakodnevno kretanje.

Značajan broj ispitanika prepoznaje i šire društvene koristi korišćenja električnih vozila. Kada je riječ o doprinosu smanjenju saobraćajnih gužvi u gradu, 44% ispitanika ocijenilo je ovaj faktor kao veoma važan, dok ga 37% smatra važnim. Slično tome, i zaštita životne sredine kroz smanjenje emisije štetnih gasova zauzima značajno mjesto među motivima – 38% ispitanika navelo je da im je ovaj faktor veoma važan, a dodatnih 39% da je važan.

KOLIKO SU VAM VAŽNI SLJEDEĆI FAKTORI PRI ODLUCI O KORIŠĆENJU LAKOG ELEKTRIČNOG VOZILA?



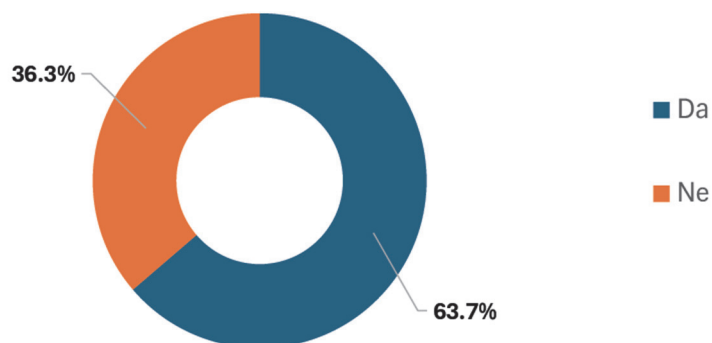
Posmatrano zajedno, rezultati pokazuju da korisnici električnih trotineta prvenstveno vrednuju lične koristi poput uštede vremena i troškova, ali istovremeno prepoznaju i širi doprinos koji ovakav način kretanja može imati za funkcionisanje grada i kvalitet životne sredine.

INFORMISANOST O ZAKONSKOJ REGULATIVI

Istraživanje je obuhvatilo i pitanja koja se odnose na poznavanje regulative i informisanost o novim pravilima korišćenja električnih trotineta u Crnoj Gori.

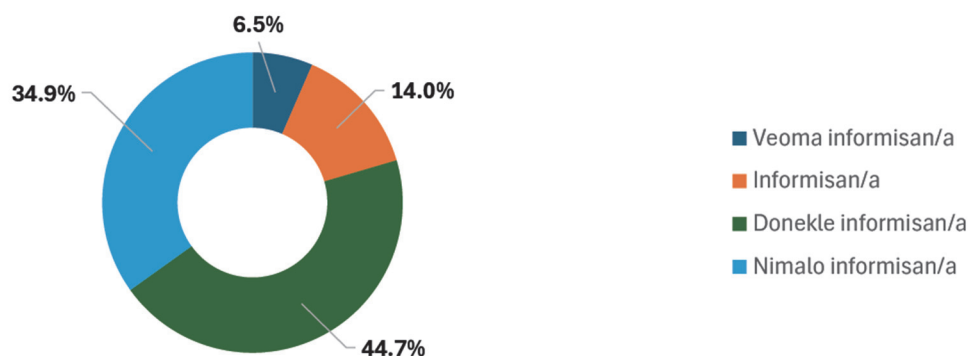
Na pitanje da li su upoznati sa činjenicom da su pripremljene zakonske odredbe kojima se uređuje upotreba električnih trotineta, 63,7% ispitanika odgovorilo je potvrdno, dok 36,3% navodi da za to nije znalo. Ovaj rezultat pokazuje da je većina korisnika registrovala da dolazi do promjena u regulativi, što može ukazivati na određeni nivo prisutnosti ove teme u javnosti i medijima. Ipak, činjenica da više od trećine ispitanika nije upoznata sa samim postojanjem novih pravila pokazuje da postoji prostor za dodatno informisanje i javnu komunikaciju.

DA LI STE UPOZNATI SA ČINJENICOM DA SU PRIPREMLJENE ZAKONSKE ODREDBE KOJIMA SE UREĐUJE UPOTREBA ELEKTRIČNIH TROTINETA?



Kada su ispitanici procjenjivali koliko se osjećaju informisanim o novim pravilima i propisima za korišćenje električnih trotineta, rezultati ukazuju na značajan jaz između opšteg prepoznavanja teme i stvarnog nivoa informisanosti. Samo 6,5% ispitanika navodi da se osjeća veoma informisano, dok se 14% smatra informisanim. Najveći broj ispitanika (44,7%) navodi da je donekle informisan, a čak 34,9% da se osjeća nimalo informisano.

KOLIKO SE OSJEĆATE INFORMISANIM O NOVIM PRAVILIMA I PROPISIMA ZA KORIŠĆENJE ELEKTRIČNIH TROTINETA U CRNOJ GORI?



Drugim riječima, iako je gotovo dvije trećine ispitanika čulo da se pripremaju nova pravila, svega svaki peti ispitanik smatra da ih zaista dobro poznaje. Ovakav nalaz ukazuje da sama informacija o postojanju regulative nije dovoljna da bi se pravila razumjela i primjenjivala u praksi. Rezultati potvrđuju potrebu za dodatnim edukativnim aktivnostima i jasnim komuniciranjem novih propisa prema korisnicima električnih trotineta, posebno u periodu nakon njihovog usvajanja i početka primjene.

STAVOVI O ZAKONSKIM PRAVILIMA I PONAŠANJU U SAOBRAĆAJU

Kako bi se bolje razumjelo na koji način korisnici električnih trotineta doživljavaju nova pravila i regulativu, istraživanje je obuhvatilo pitanja o podršci pojedinim zakonskim odredbama iz Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, kao i stavove o ponašanju različitih učesnika u saobraćaju.

Rezultati pokazuju da među ispitanicima postoji relativno visok nivo podrške većini predloženih pravila koja uređuju korišćenje lakih električnih vozila.

Najveću podršku dobila je zabrana korišćenja slušalica na oba uva tokom vožnje – čak 80% ispitanika potpuno podržava ovu mjeru, dok dodatnih 10% izražava djelimičnu podršku. Visok stepen saglasnosti može ukazivati na široko prepoznavanje činjenice da slušalice mogu smanjiti pažnju i sposobnost reagovanja u saobraćaju.

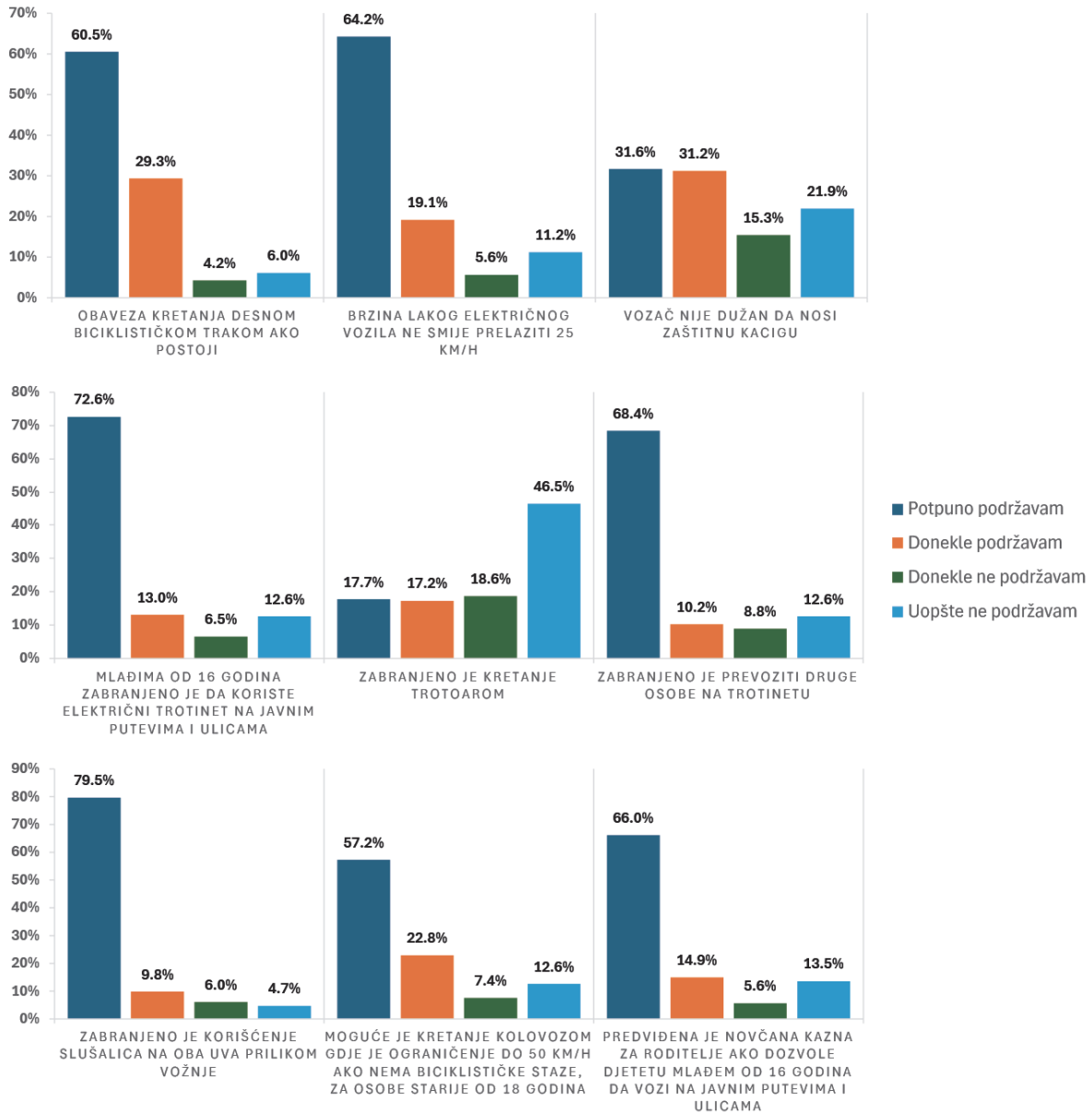
Visoku podršku dobila je i zabrana korišćenja električnog trotineta za osobe mlađe od 16 godina, koju potpuno podržava 72,6% ispitanika, kao i mogućnost kažnjavanja roditelja ukoliko dozvole maloljetnicima da upravljaju trotinetom (66% potpuno podržava). Ovi nalazi pokazuju da korisnici u velikoj mjeri prihvataju potrebu za dodatnom zaštitom mlađih učesnika u saobraćaju.

Slično tome, značajna podrška izražena je i za ograničenje brzine na 25 km/h (64,2%), zabranu prevoženja drugih osoba na trotinetu (68,4%), kao i obavezu korišćenja biciklističke trake kada postoji (60,5%). Više od polovine ispitanika podržava i mogućnost kretanja kolovozom na ulicama sa ograničenjem do 50 km/h kada ne postoji biciklistička infrastruktura (57,2%).

Posebno zanimljiv rezultat odnosi se na pitanje zaštitne kacige. Odredba prema kojoj vozač nije dužan da nosi zaštitnu kacigu izazvala je podijeljene stavove. Ukupno 62,8% ispitanika podržava ili donekle podržava ovakav pristup, dok ga 37,2% ne podržava, što može ukazivati da među korisnicima ne postoji jedinstven stav o tome da li bi nošenje kacige trebalo ostati izbor ili postati obaveza.

Najizraženije podjele prisutne su kod pitanja zabrane kretanja trotoarom. Iako 34,9% ispitanika podržava ili donekle podržava ovu mjeru, većina od 65,1% navodi da je ne podržava. Ovaj rezultat je posebno zanimljiv u kontekstu ranijih nalaza istraživanja koji pokazuju da se značajan broj korisnika već sada najčešće kreće upravo trotoarom. Takvi odgovori mogu ukazivati na to da dio korisnika zabranu doživljava kao teško primjenjivu bez paralelnog razvoja kvalitetnije biciklističke infrastrukture i sigurnijih uslova za vožnju kolovozom.

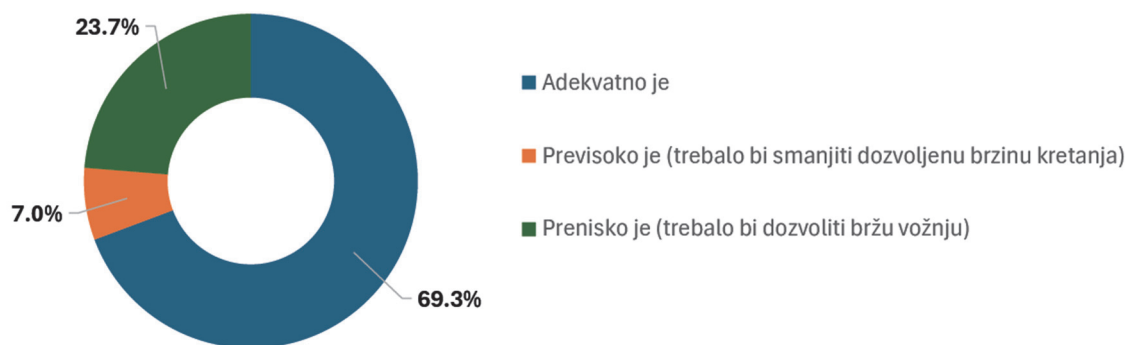
U KOJOJ MJERI PODRŽAVATE SLJEDEĆE ZAKONSKE ODREDBE ZA KORISNIKE LAKIH ELEKTRIČNIH VOZILA U CRNOJ GORI?



Ispitanici su posebno komentarisali i ograničenje brzine od 25 km/h, koje je predviđeno zakonom. Najveći broj ispitanika (69,3%) smatra da je ovo ograničenje adekvatno, dok 23,7% smatra da je prenisiko i da bi trebalo omogućiti bržu vožnju. Sa druge strane, 7% smatra da je i postojeće ograničenje previsoko.

Ovakav rezultat pokazuje da među korisnicima postoji relativno visok stepen prihvatanja ograničenja brzine, iako gotovo četvrtina ispitanika pokazuje interesovanje za liberalniji pristup. Posmatrano zajedno sa ranijim rezultatima o stvarnim navikama vožnje, gdje većina korisnika navodi da se kreće brzinama između 15 i 25 km/h, može se zaključiti da zakonsko ograničenje uglavnom odgovara postojećim obrascima korišćenja.

ZAKONOM JE BRZINA KRETANJA ELEKTRIČNIM TROTINETOM OGRAIČENA NA 25 KM/H. ŠTA MISLITE O OVOM OGRAIČENJU?



Pored stavova o regulativi, istraživanje je analiziralo i percepciju ponašanja učesnika u saobraćaju.

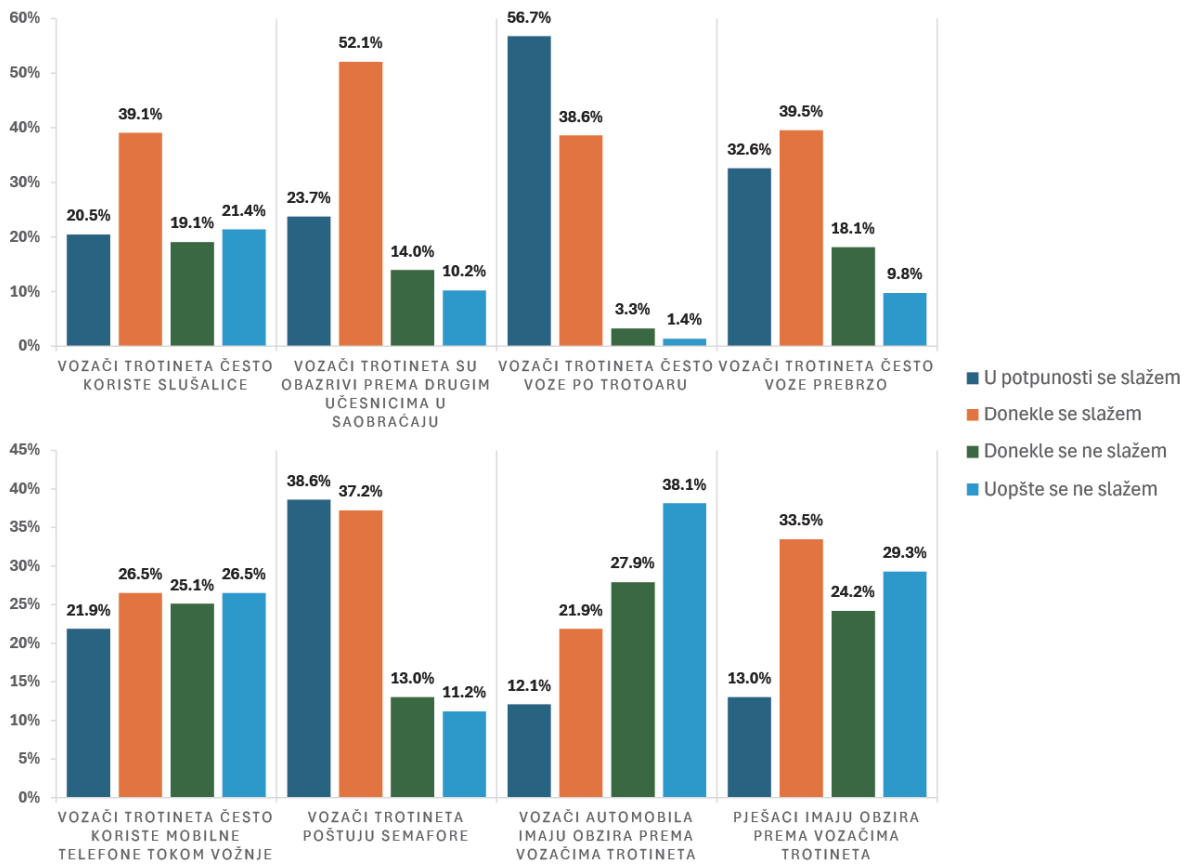
Najizraženije slaganje ispitanici pokazuju sa tvrdnjom da vozači trotineta često voze po trotoaru – čak 95,3% ispitanika se u potpunosti ili donekle slaže sa ovom tvrdnjom.

Veliki broj ispitanika smatra i da vozači trotineta često koriste slušalice tokom vožnje (60%), da često voze prebrzo (72%), kao i da dio njih koristi mobilni telefon tokom vožnje (48%). Ovakvi rezultati ukazuju da sami korisnici prepoznaju određene rizične obrasce ponašanja unutar sopstvene grupe.

Istovremeno, percepcija opšte saobraćajne kulture ostaje relativno pozitivna. Tri četvrtine ispitanika smatra da su vozači trotineta obazrivi prema drugim učesnicima u saobraćaju, a u istom procentu misle i da korisnici električnih trotineta uglavnom poštuju semafore.

Sa druge strane, rezultati pokazuju znatno slabije povjerenje u odnos drugih učesnika prema korisnicima trotineta. Samo trećina ispitanika smatra da vozači automobila imaju obzira prema vozačima trotineta. Nešto povoljnija, ali i dalje rezervisana, percepcija postoji kada su u pitanju pješaci – 46,5% ispitanika smatra da pješaci imaju obzira prema vozačima trotineta, dok većina nije saglasna sa tim.

U KOJOJ MJERI SE SLAŽETE SA SLJEDEĆIM TVRDNJAMA?



Ovakvi nalazi ukazuju da korisnici električnih trotineta najveće izazove ne vide samo u pravilima i infrastrukturi, već i u međusobnim odnosima i nivou uvažavanja između različitih učesnika u saobraćaju.

ZAKLJUČAK

Električni trotineti više nijesu marginalan oblik prevoza, već postaju značajan dio svakodnevne urbane mobilnosti u Crnoj Gori. Veliki broj ispitanika navodi da im je upravo električni trotinet primarni način kretanja kroz grad, pri čemu se kao glavni razlozi izdvajaju praktičnost, ušteda vremena i finansijska isplativost. Dodatno, rezultati ukazuju da kod dijela korisnika trotinet predstavlja zamjenu za korišćenje automobila, što potvrđuje njegov potencijal kao održivijeg vida prevoza u gradu.

Istovremeno, istraživanje pokazuje da rast popularnosti električnih trotineta nije praćen jednakim nivoom razvoja infrastrukture, regulative i informisanosti korisnika. Iako većina ispitanika navodi da se najprijetnije osjeća na biciklističkim stazama, značajan broj njih se u praksi i dalje kreće trotoarima, što ukazuje na ograničenu dostupnost odgovarajuće infrastrukture ili osjećaj nesigurnosti pri vožnji kolovozom. Posebno je značajan podatak da je svaki drugi ispitanik makar jednom doživio situaciju u kojoj je za dlaku izbjegao sudar, dok je dio korisnika imao i konkretna iskustva padova, povreda i saobraćajnih nezgoda.

Nalazi istraživanja ukazuju i na određeni raskorak između zakonskih rješenja i njihovog razumijevanja među korisnicima. Iako je većina ispitanika upoznata sa činjenicom da su pripremljena nova pravila za korišćenje električnih trotineta, znatno manji broj smatra da je zaista dobro informisan o njihovom sadržaju. Istovremeno, većina ispitanika pokazuje visok stepen podrške ključnim bezbjednosnim mjerama, uključujući ograničenje brzine, zabranu vožnje za mlađe od 16 godina, zabranu prevoženja drugih osoba i obavezu korišćenja određenih pravila ponašanja u saobraćaju.

Istraživanje je pokazalo i da korisnici električnih trotineta prepoznaju određene izazove u sopstvenom ponašanju i kulturi kretanja. Veliki broj ispitanika smatra da su vožnja trotoarima, prevelika brzina i korišćenje slušalica tokom vožnje česte pojave među korisnicima trotineta. Sa druge strane, izražen je osjećaj da drugi učesnici u saobraćaju – posebno vozači automobila – još uvijek ne prepoznaju u dovoljnoj mjeri korisnike trotineta kao ravnopravne učesnike u saobraćaju. To pokazuje da bezbjednost ne zavisi isključivo od ponašanja vozača trotineta, već i od međusobnog razumijevanja i prilagođavanja svih učesnika.

Kao prvo istraživanje o poznavanju pravila vožnje i iskustvima vozača električnih trotineta sprovedeno u Crnoj Gori, ovo istraživanje pruža vrijedan uvid u navike, stavove i izazove sa kojima se korisnici suočavaju. Dobijeni rezultati ukazuju da dalji razvoj mikromobilnosti treba da bude praćen jasnim pravilima, unapređenjem infrastrukture i kontinuiranim informisanjem i edukacijom građana. Samo kombinacijom ovih mjera moguće je ostvariti potencijal električnih trotineta kao dostupnog i održivog oblika prevoza, uz istovremeno unapređenje bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju.

DODATAK: Izdvojeni komentari učesnika u istraživanju

Infrastruktura i uslovi za vožnju

Najveći broj komentara odnosi se na nedostatak i kvalitet biciklističke infrastrukture. Ispitanici ukazuju da su postojeće staze nedovoljno razvijene, loše održavane ili nebezbedno izvedene, zbog čega su često primorani da koriste trotoare ili kolovoz. Posebno se ističe problem prekida staza, loših podloga i neadekvatnog obilježavanja.

- *"Ako je dozvoljeno voziti elektricni trotinet biciklističkim stazama, ocrtati ih i van centra grada jer je inače tamo otežano voziti električni trotinet"*
- *„Potrebno je još biciklističkih staza u Podgorici.“*
- *„Podgorica je neuslovna za trotinete, a i za bicikla, u većini kvartova nema izbora osim trotoara za vožnju. Ili ko je suicidalan može i po cesti zajedno s autima.“*
- *„Najveći je problem u gradovima gdje nema ni biciklističkih staza, kao što je to slučaj u Ulcinju.“*
- *„Čak i biciklističke staze su potpuno neprimjerene trotinetima, vrlo su neudobne, naročito u gradskom jezgru. Trotoari su tek u naročito lošem stanju.“*
- *„Sredite ulice i trotare! Pješачke prelaze! Nema vajde voziti trotinet ako ginemo najviše od rupa!“*
- *„Ulice i trotoari su u lošem stanju, ne postoji dovoljno biciklističkih traka.“*
- *„Previše parkiranih vozila po biciklističkim stazama i trotoaru. Vozači parkiranih automobila često otvore vrata bez da pogledaju da li neko nailazi. Vozači automobila se često samo isključe bez gledanja da li imaju nekog na biciklističkoj stazi. Biciklističke staze na pojedinim mjestima imaju izdignute ivičnjake ili prekide, što nije dobro za vozače trotineta jer nijesu baš stabilni zbog veličine točkova.“*

Bezbednost i rizici u saobraćaju

Značajan dio komentara fokusiran je na rizike, padove, loše puteve i interakciju sa automobilima. Trotinet se često vidi kao rizično, ali praktično prevozno sredstvo, pri čemu se naglašava da su padovi i nezgode često posljedica loše infrastrukture ili nepažnje drugih učesnika.

- *„Jedina opasnost za vozače trotineta su automobili. Treba izgraditi infrastrukturu gdje se prioritetizuju pješaci, biciklisti i vozači trotineta, a ne njih kriviti zato što moraju da dijele ulicu sa smrtonosnim oružjem zvanim automobil.“*

- „Uopšte vezano za biciklističke staze: da bi se mogle ispravno koristiti neophodno je da budu označene na adekvatnoj površini, što potez ispred Skupštine u Pg sa reljefnim kamenim pločama definitivno nije. Zato na tom potezu primarno koristim traku za suprotan smjer kad idem iz centra prema dijelu preko Morače. Isto tako, na više mjesta su označene biciklističke staze preko previsokih parapeta između pješačkog prelaza i trotoara što može da bude veoma opasno.“
- „Skoro uvijek koristim biciklističku stazu za vožnju trotinetom jer se osjećam sigurnije, dok kada nema biciklističke staze radije biram trotoar nego ulicu za vožnju, iako je ponekad trotoar noćna mora zbog neravnina. Takođe moram spomenuti da trenutne biciklističke staze treba bolje održavati, jer je dosta njih već oštećena ili u pojedinim djelovima nije prijatna za vožnju.“
- "Gdje nema biciklističke staze, neophodno je omogućiti da se vozi trotoarom! Obzirom da koristim električni trotinet maltene svakodnevno do posla kad to vremenski uslovi dozvoljavaju, na dionici zaobilaznice od Zabjela prema Starom Aerodromu gdje nema biciklističke staze, trotoar je mnogo sigurnija opcija od kolovoza kojim se i pored ograničenja od 50km/h često vozi i duplo više od toga. Ako na trotoaru zakačim/udarim pješaka, u najgoroj situaciji proći ćemo sa lakšim povredama. Međutim, ako mene na kolovozu zakači/udari automobil ili kamion sa 50/60/70 ili više km/h, tu život može biti ugrožen. Ovo važi i za bicikliste kojima nije dozvoljeno voziti trotoarom."
- „Primjetio sam da većina vozača automobila ne konstatuju vozače trotineta koji prelaze pješački prelaz ili voze biciklističkom stazom.“
- „Vozim trotinet već 4 godine. Pao sam sa trotineta ukupno 2 puta. Prvo put je bilo kad je neko čistio trafiku pa se prolila voda/ulje nešto, što je učinilo da trotinet prokliza na stranu pri čemu sam pao na dupe, jer ni ja nisam mogao da stojim koliko je klizavo bilo. Pokušao sam da se održim ali sam bio kao bambi na ledu (išao sam polako). Drugi put sam pao ispred Univerziteta CG, na trgu, đe je propala rešetka dok sam prelazio preko nje. Trotinet je propao, a ja sam preko njega napravio kolut unaprijed. Tu sam srećom isto išao polako (5-10 kmh) jer je bilo dosta ljudi i djece, pa se nisam povrijedio, ali da nije bilo nikoga sigurno bih išao brže i ko zna šta bi tad bilo. Posle sam vidio da je to rešetka koja je bila jedva pričvršćena nekom tankom žicom zato što nije dovoljno široka da stoji tu. Tako stoji dan danas. Imam slike čitavog incidenta. Generalno ljudi dosta poštuju trotinete, I nisam imao negativno iskustvo ni sa vozačima ni sa pješacima mimo toga da se pješaci ponekad zanesu i bukva gledaju u mene dok im prilazim, i ne kapiraju da treba da se sklone, a vozači su cesto na telefonima pa ni ne gledaju put, ali to je druga priča. Uglavnom, fali staza, a i ovo što ih ima nisu bezbjedne (famozni brežuljak kod zgrade maksim) E, da... Što se tiče brzine 25kmh je meni lično dosta sporo za potrebe koje imam. Trotinet koji vozim može da ide 50kmh, ali sam ga ja ograničio na 35kmh što je meni gornja granica bezbjedne vožnje. Testirao sam sve brzine u tom rangu i iskreno mislim da je sve preko 35kmh ludost.“

Saobraćajna kultura i ponašanje učesnika

Mnogi ispitanici ukazuju na nizak nivo saobraćajne kulture kod svih učesnika – vozača automobila, biciklista, pješaka i korisnika trotineta. Pominju se nepažnja, korišćenje telefona i slušalice, kao i nepoštovanje pravila.

- *"Voziti el. trotinet kao i bicikl kroz Podgoricu je veoma izazovno. Pored toga što vozači automobila nemaju obzir niti nas vide (kao sto ne vide ni vozače motora), tako ni pješaci. Naravno, to se mijenja, ima dosta pozitivnih primjera, ali ima i negativnih, koji ne žele da se sklone sa biciklističke staze iako su dobili upozorenje. Sa druge strane, ima jako nekulturnih vozača bicikla i el. trotineta, a pogotovo djece koja jurišaju po kvartu sa istim."*
- *„Opšta nekultura na svim poljima se manifestuje i u ponašanju u saobraćaju.“*
- *"Previše vozača trotineta i bicikala, ali i samih pješaka koristi obje slušalice što je totalno neprihvatljivo jer ih to totalno ograničava u poimanju okoline, jer i ovako im je svima pažnja na minimumu, a kamoli s obje slušalice. Mnogo slučajeva gdje se voze po dvoje na trotinetu, a što je zaprepašujuće je da se roditelji voze sa djecom i to djecom koja su niza ili u visini volana, što je užasno jer mogu pri kočenju da polome zube. O padu da ne pričamo. Generalno su totalno neodgovorni i nesvjesni mogućih posledica. Previše ljudi trotinet koristi za zezanje, a vrlo je opasan i treba ga koristiti s velikom pažnjom. Ja trotinet koristim za odlaske na posao, treninga, do prijatelja i vrlo sam obazriv, ali ovo sto vidim okolo prosto je zaprepašujuće. I pored sve moje obazrivosti pao sam dva puta zbog rupa na trotoaru (kad nema bicikl staze, sigurno neću ulicom voziti, nisam lud."*
- *"Kao vozač auta i trotineta mislim da je tolerancija u saobraćaju na jakom niskom nivou za vozače trotineta, koliko god da poštujem sva pravila vožnje kao i u autu češće se dešavaju scene da te ne propuste idu namerno na tebe jer su "jači" u autu . Takođe mislim da niko ko nema položen vozački ispit i samim ti ne zna pravila saobraćaja ne treba da koristi trotinet. Znači jako je važno da vozio trotinet ili auto poštuješ pravila saobraćaja a toga nažalost sve manje ima, nebitno koje prevozno sredstvo koristiš."*
- *„Često se voze trotineta po kolovozu, posebno djeca i to po dvoje na istom trotinetu. Generalno nam je jako loša saobraćajna kultura u gradu, pa tako i među vozačima trotineta. Inače, u normalnim okolnostima, odlično prevozno sredstvo. Vozim ga već 8 godina. U Podgorici imamo puno povoljnih dana tokom godine za vožnju bicikla i trotineta, zato smatram da je jako važno odnažiti ljude da ih što više koriste, da smanjimo gužve i zagađenost vazduha.“*

Regulativa i zakonske mjere

Komentari su podijeljeni – dio ispitanika traži stroža pravila (kacige, zabrane za maloljetne, registraciju), dok drugi smatraju da su postojeća ograničenja previše restriktivna ili nelogična.

- „Obavezno postaviti patrole i sprovoditi zakon decidno!!!!!!! Bez ustručavanja i bez empatije.“
- „25km/h je adekvatno na biciklističkoj stazi, ali prilikom prolaska kroz raskrnicu ograničenje bi trebalo biti niže, 10 ili 15km/h.“
- "Samo zabraniti deci mladjoj od 16 godina podhitno"
- "Da svi trotineta moraju imati svjetlosne oznake i da vozači nose kacigu. Predvidjeti obavezu evidencije trotineta, neka vrsta registracije."
- "Trebalo bi dozvoliti kretanje do 35 km/ h. Treba uvesti obavezno nošenje kacige. Veliki su problem nekošene biciklističke staze (žive ograde grane od drveća, rupe na biciklističkim stazama i neuređeni prelazi na raskrsnicama - visok cok). Nedostatak staza i to uzrokuje kretanje po trotoaru ili saobraćajnoj traci. I jedan logičan zaključak, ograničavati trotineta na 25 km (ja ga sada vozim tom brzinom), a pored mene prolete ljudi na biciklima kao da stojim. Biciklisti prosto lete, u 90 % slučajeva se kreću velikom brzinom daleko većom od trotineta. I treba dozvoliti trotinetima da se kreću saobraćajnicama - jer kako već navedoh često nedostaju trake."
- „Zabraniti maloletnicima pa bar zabraniti ispod 16 godina, i ograniciti brzinu električnog trotineta max 20, a i to je puno. Okusila sam pad sa trotineta, i nimalo nije bezazleno, srećom poroslo je sa lakšim povredama.“
- „Brzina barem do 30km/h“
- „Ne shvatam kako je ograničenje 25 km/h, a može samo na kolovoz da se vozi“

Prednosti i potencijal mikromobilnosti

Pored kritika, veliki broj komentara prepoznaje trotineta kao praktično, ekološko i efikasno rješenje koje rasterećuje gradski saobraćaj i ima potencijal za dalji razvoj.

- „Trotineta je praktična stvar jer rasterećuje saobraćaj.“
- „Električni trotineta koristim već duže vrijeme i veoma sam zadovoljan. Smatram da je praktičan, brz i povoljan način prevoza u gradu. Najvažnije je voziti odgovorno i voditi računa o bezbjednosti, kako svojoj tako i drugih učesnika u saobraćaju.“
- „Ko je izmislio električni trotineta taj je genije.“

-
- *"Treba ih posmatrati kao praktično rješenje koje će sve više biti u upotrebi i shodno tome treba im se obezbijediti infrastruktura, jer maksimalno rasterećuju haotični saobraćaj u ljetnim mjesecima."*
 - *„Spas za grad.“*

Infrastruktura i parkiranje / sistemska rješenja

Dio komentara ide u pravcu sistemskih rješenja – od uvođenja javnih sistema iznajmljivanja do bolje organizacije parkiranja i urbanog planiranja mikromobilnosti.

- *"Treba implementirati besplatan "e-scooter sharing" sistem ili povoljan (npr. 0,40€ po satu koliko je cijena parkinga za automobile) u vlasništvu Glavnog grada gdje je primaran cilj uspostavljanje održive, klimatski otporne urbane mobilnosti, a potom ekonomska isplativost sa fokusom na zdrave stilove života"*
- *"Nedostaju adekvatna mjesta ispred objekata u gradu (marketa, drugih ustanova...) za zaključavanje trotineta."*