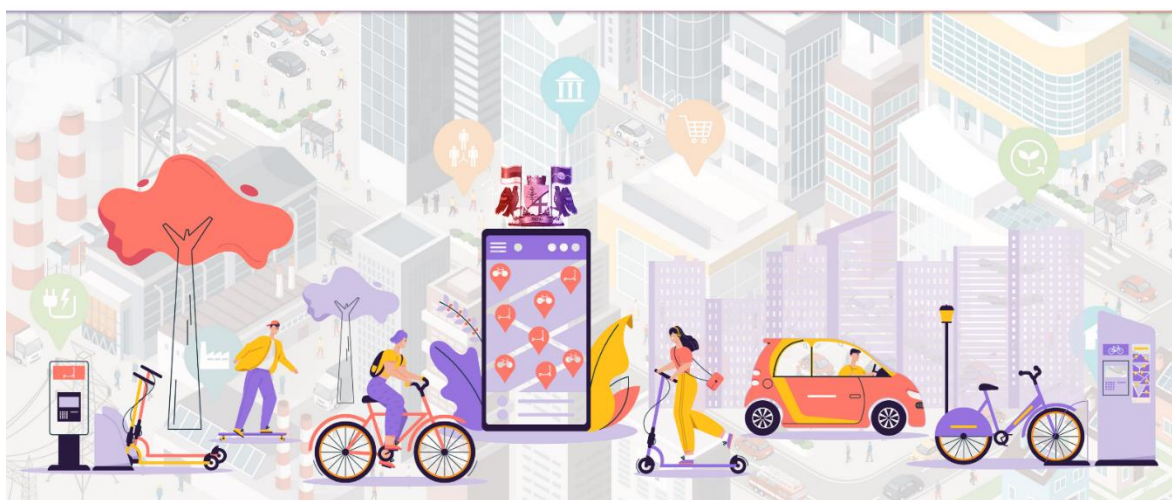


**ИСТРАЖИВАЊЕ О СТАЊУ САОБРАЋАЈНЕ И УРБАНИСТИЧКЕ
ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗА РАЊИВЕ УЧЕСНИКЕ У САОБРАЋАЈУ НА
ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БОРА, СА ОЦЕНОМ СТАЊА
БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

STAZE URBANE MOBILNOSTI ZA GRAD BOR



**Пројекат: СТАЗЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ НА ТЕРИТОРИЈИ
ГРАДА БОРА**

Носилац пројекта: Удружење СИГУРНЕ СТАЗЕ

Пројекат: Стазе урбане мобилности на територији града Бора

Носилац пројекта: Удружење Сигурне стазе (www.sigurnestaze.com)

Менаџер пројекта: Игор Велић, мастер инж. саобраћаја

Стручни сарадник: Филип Живковић, мастер. инж. саобраћаја

Истраживање спровео: Филип Живковић, мастер. инж. саобраћаја

Овај пројекат реализује се у оквиру програма „Активни грађани – боље друштво: заговарањем ка сарадњи и демократском развоју Србије“ (javnozagovaranje.bos.rs), који реализује Београдска отворена школа (bos.rs) уз подршку америчког народа путем Америчке агенције за међународни развој (USAID) (usaid.gov/serbia).

Садржај документа искључиво је одговорност организације Сигурне стазе и не представља нужно ставове USAID -а, Владе САД или БОШ-а.

Da li su Boru potrebne pešačke i biciklističke staze, zone 30 i zone usporenog saobraćaja?



Истраживање о стању саобраћајне и урбанистичке инфраструктуре за рањиве учеснике у саобраћају на територији града Бора, са оценом стања безбедности саобраћаја

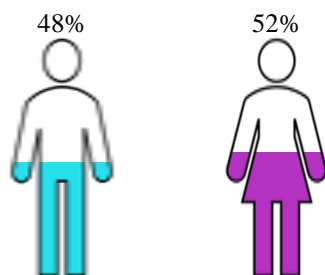
Како би се прикупили ставови грађана Бора о стању саобраћајне и урбанистичке инфраструктуре, спроведен је online анкетни упитник. Анкетни упитник је био подељен путем сајта струковног удружења за безбедност саобраћаја „Сигурне стазе“, као и путем друштвених мрежа.

Анкетни упитник је грађанима Бора био доступан за попуњавање у периоду од 26.04.2021. до 02.05.2021. године. Спроведени анкетни упитник је био анониман, и остварен је узорак од N=318 грађана Бора.

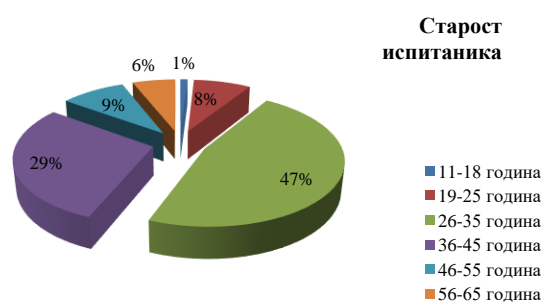
1. Резултати спроведеног анкетног упитника

1.1. Демографске карактеристике узорка

Анкетни упитник, којим је спроведено истраживање о стању саобраћајне и урбанистичке инфраструктуре на територији града Бора, је попунило N=318 испитаника. Слика 1 показује полну расподелу испитаника, где се може видети да постоји веома мала разлика у процентуалној расподели испитаника мушког и женског пола (48% и 52%, респективно) који су попунили анкетни упитник. Слика 2 приказује процентуалну расподелу испитаника према старости, где се може видети да највећи проценат испитаника припада старосној групи од 26-35 година (47%), а потом следи и старосна група од 36-55 година (29%). Важно је напоменути да анкетни упитник није попунило ниједно лице млађе од 10 година, нити старије од 65 година.



Слика 1. Процентуална расподела испитаника према полу.

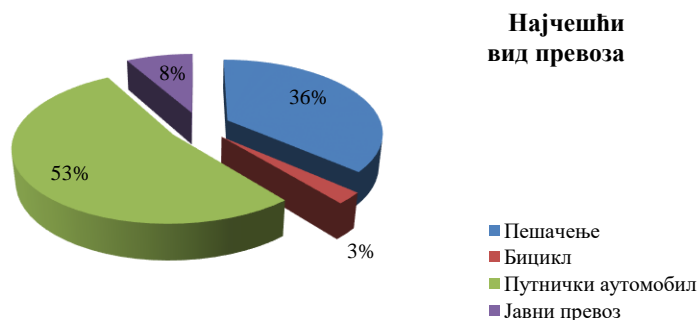


Слика 2. Процентуална расподела испитаника према старости

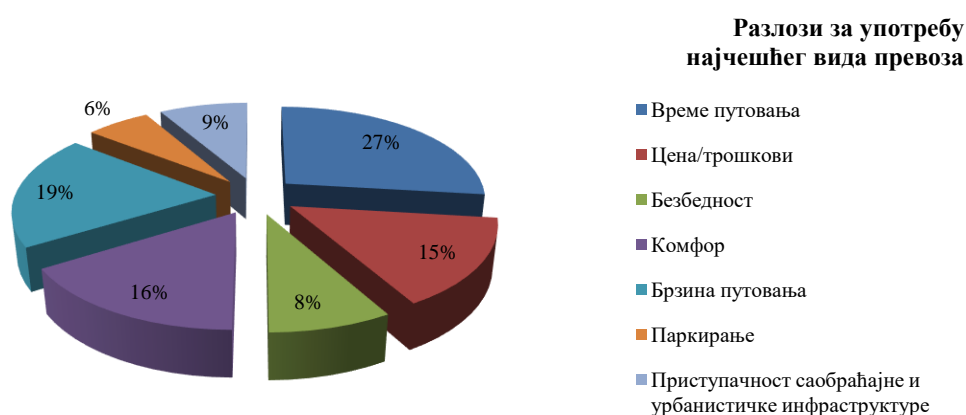
1.2. Саобраћајне навике испитаника и приказ саобраћајне ситуације у граду Бору

Са слике 3 се може видети да највећи проценат испитаника, као свакодневни вид превоза, бира путнички аутомобил (53%), а потом следи пешачење (36%). С друге стране, слика 4 показује да као разлог за избор свакодневног вида превоза, највећи проценат испитаника наводи да је то време путовања (27%), а потом следе брзина путовања (19%) и комфор (16%); док је најмање заступљен разлог везан за паркирање

(6%). Међутим, важно је напоменути да су на ово питање испитаници могли да наведу више могућих одговора.

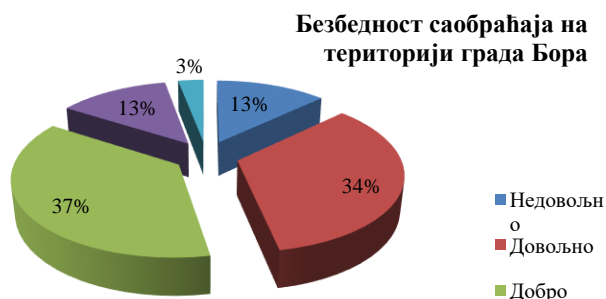


Слика 3. Процентуална расподела испитаника према свакодневном виду превоза.



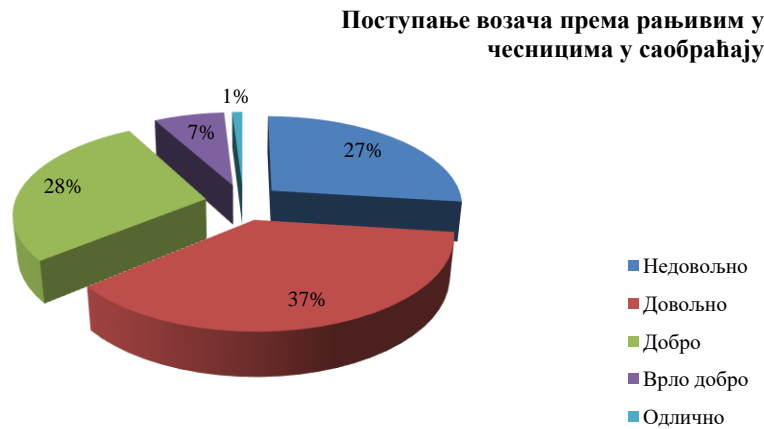
Слика 4. Процентуална расподела разлога за избор свакодневног вида превоза.

Безбедност саобраћаја је као разлог избора најчешћег вода превоза веома мало заступљена, свега 8% (слика 4). Међутим, разлог за то може бити у веома ниским оценама стања безбедности саобраћаја у Бору, као што је приказано на слици 5. Највећи проценат испитаника је безбедност саобраћаја у Бору оценио добром оценом (37%), а потом следи довољна оцена (34%). С друге стране, свега 3% испитаника сматра да је безбедност саобраћаја у Бору одлично.



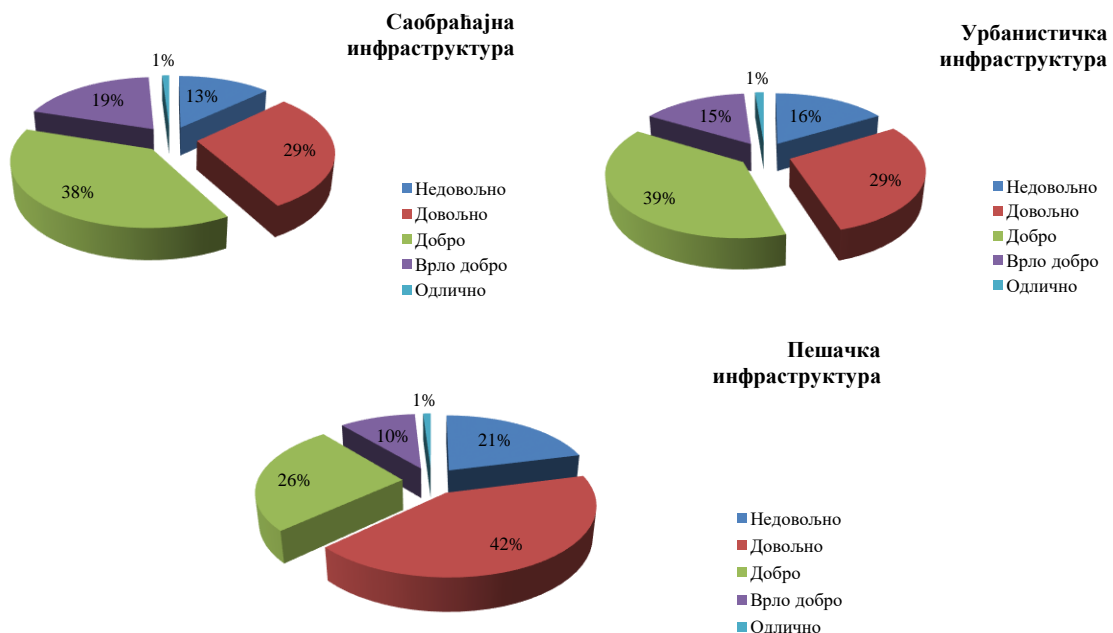
Слика 5. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о нивоу безбедности саобраћаја у граду Бору.

Разлог овако лоших оцена стања безбедности саобраћаја у Бору, може бити повезан и са лошим оценама грађана о томе какво је поступање возача према рањивим учесницима у саобраћају (пешаци, бициклисти, деца, особе са инвалидитетом и слично). Слика 6 показује да највећи проценат испитаника (37%) поступање возача оцењује довољном оценом, а потом следе добра (28%) и недовољна (27%) (са свега 1% испитаника који сматрају да је поступање возача према рањивим учесницима у саобраћају одлично).



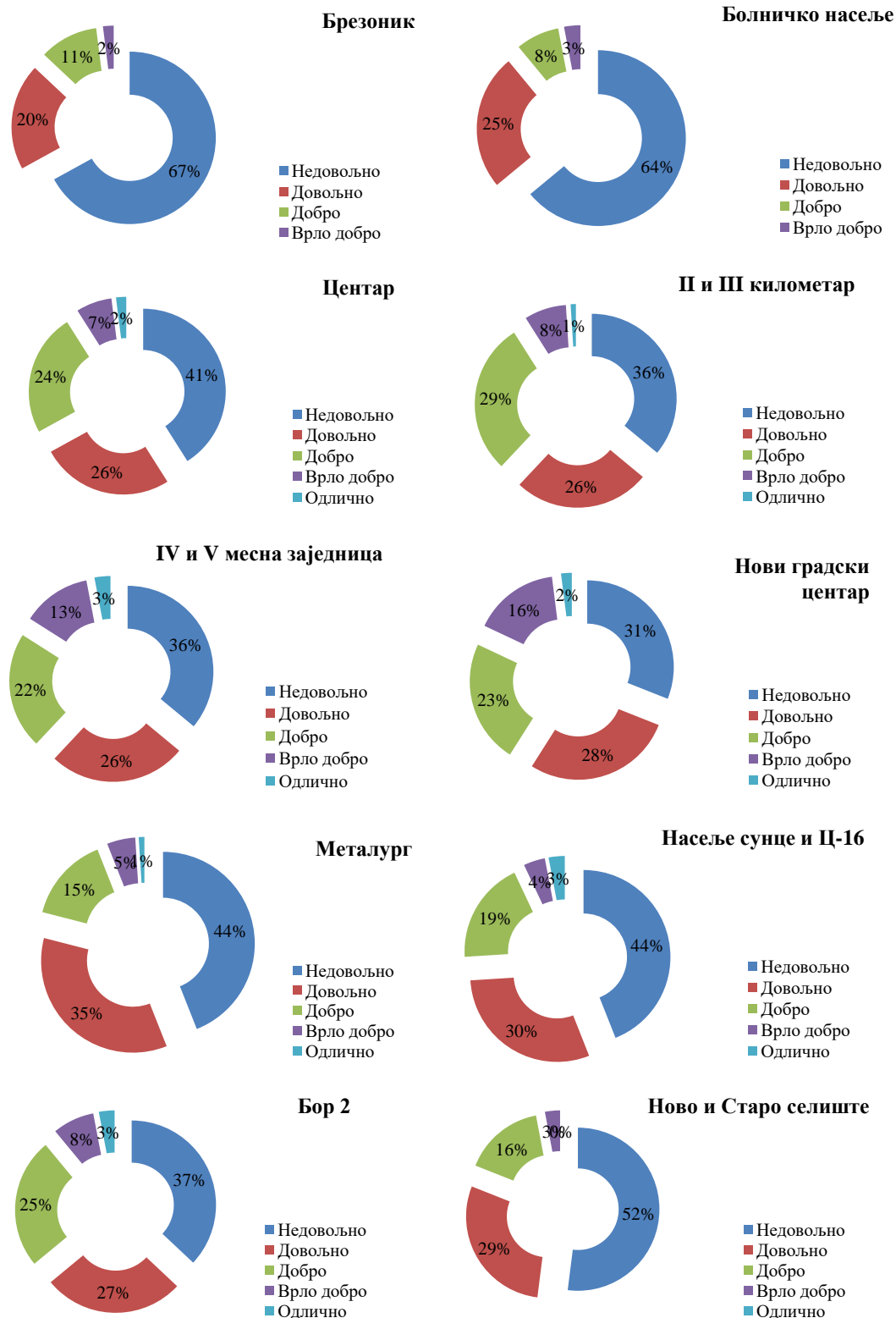
Слика 6. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о поступању возача према рањивим учесницима у саобраћају у граду Бору.

Слика 7 показује да је велики проценат грађана Бора инфраструктури дао лоше оцене. Овде се посебно издваја инфраструктура која је намењена пешацима (довољан – 42%), а потом следе саобраћајна и урбанистичка инфраструктура са највећим процентом испитаника који су дали оцену добар (38% и 39%, респективно).



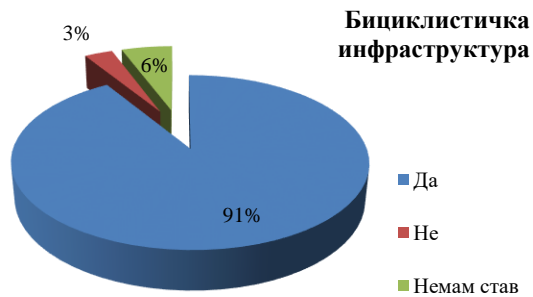
Слика 7. Процентуална расподела одговора испитаника према оценама инфраструктурне понуде града Бора.

Слика 8 показује да се ниске оцене инфраструктурне понуде града Бора, осликавају и на појединачна насеља, где се у значајном проценту издваја оцена као што је недовољна.



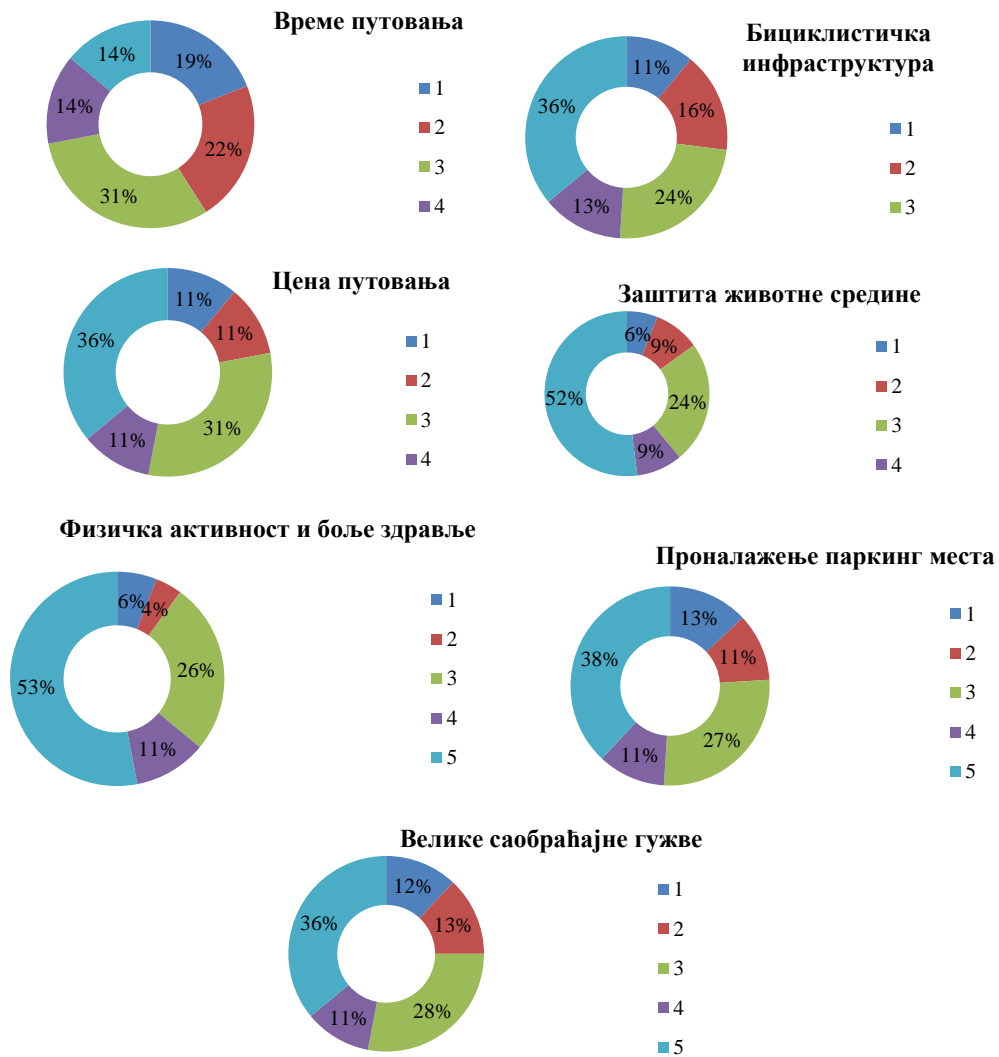
Слика 8. Процентуална расподела одговора испитаника према оценама инфраструктурне понуде за бициклизите и пешаке у граду Бору.

У целокупном узорку, свега 3% испитаника користи бицикл као свакодневни вид превоза (слика 3). Разлог овоме може бити и чињеница да у Бору недостаје бициклистичка инфраструктура, где 91% испитаника сматра да је Бору потребна бициклистичка инфраструктура (слика 9).



Слика 9. Процентуална расподела одговора испитаника према ставу о потреби бициклическе инфраструктуре у граду Бору.

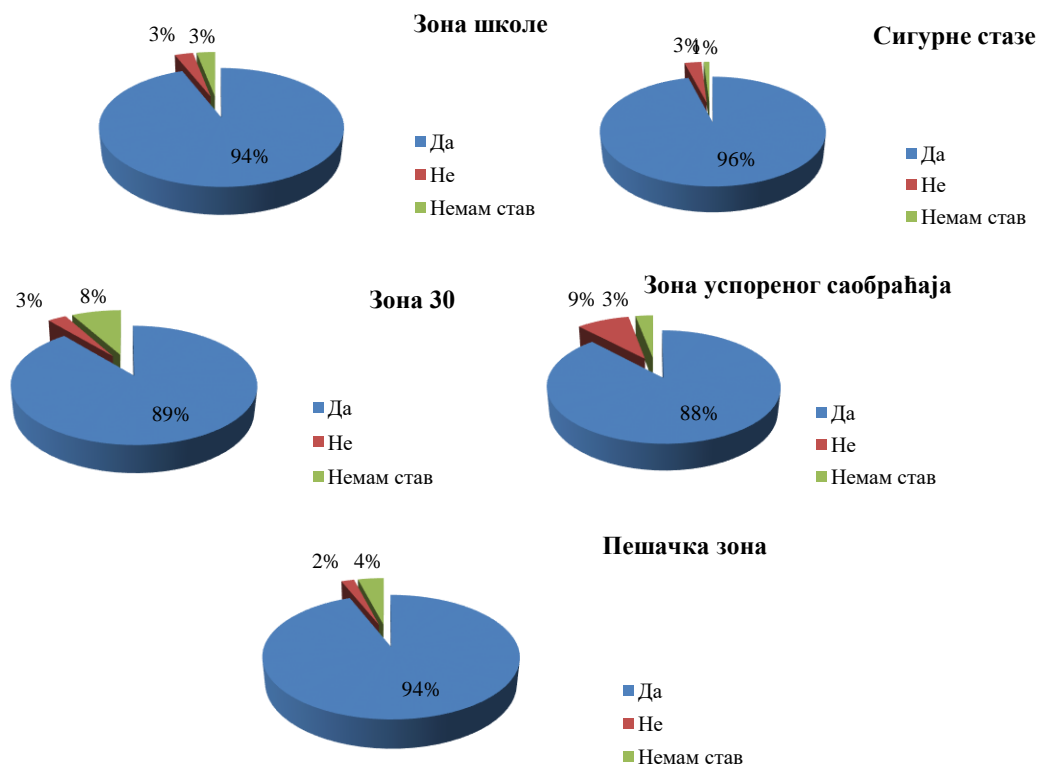
Познато је да вожња бицикла, као активан вид превоза, има значајне предности на здравље човека и животну средину. Из тог разлога су испитаници наводили који су то мотиви који по допринели да више користе бицикла као вид превоза. Слика 10 показује да су испитаници свесни предности које вожња бицикла има на живот у граду, а посебним нагласком на заштитну животне средине (52%) и физичке активности и боље здравље (53%).



Слика 10. Процентуална расподела одговора испитаника према мотивима за почетак употребе бицикла као вида превоза у граду Бору.

1.3. Значајне политичке и инжењерске мере са становишта безбедности саобраћаја

Пракса широм света је показала да политичке и инжењерске мере усмерене ка повећању безбедности рањивих учесника у саобраћају, доприносе повећању целокупног нивоа безбедности саобраћаја. Према слици 11 се може видети да највећи проценат грађана Бора подржава (формирање зона 30, зона успореног саобраћаја, пешачких зона и сигурних стаза) мере који имају за циљ да доведу до нижих брзина кретања у граду, а све са циљем промовисања активних видова превоза.

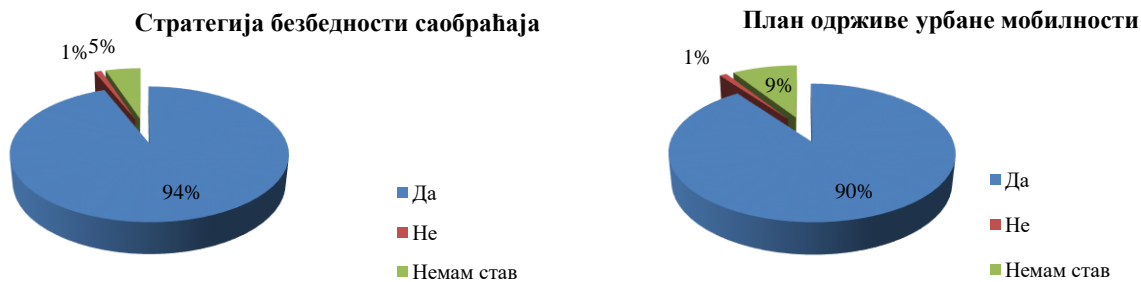


Слика 11. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о мерама које ће довести до веће употребе активних видова превоза у граду Бору.

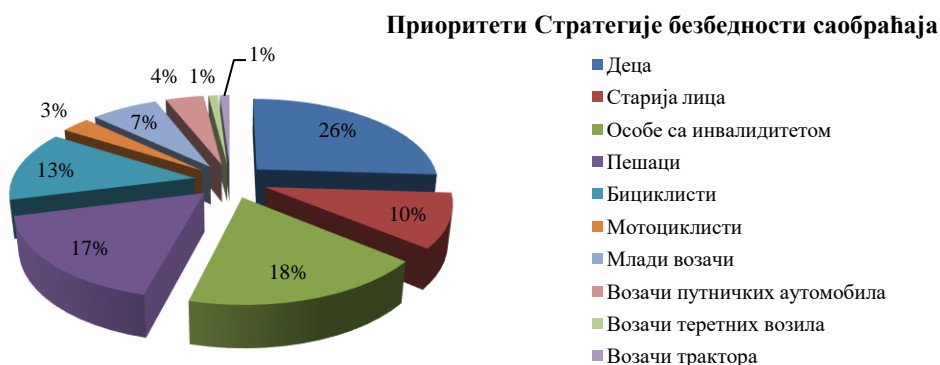
Стратегија безбедности саобраћаја је важан документ којим се омогућава упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се тренутно налази област, приказ стања безбедности саобраћаја коме се тежи, као и давање смерница којима је могуће најлакше и најбрже достићи жељено стање. Значајан проценат испитаника (94%) сматра да је потребно да град Бор донесе Стратегију безбедности саобраћаја (слика 12.).

С друге стране, такође велики проценат испитаника (90%) сматра да је потребно да град Бор донесе План одрживе урбане мобилности (слика 12.). Сам План одрживе урбане мобилности је важна политичка мера која је дефинисана као циљ за побољшање приступачности гардским областима, која обезбеђује висок квалитет и одрживост мобилности и превоза у некој области.

Када је у питању област на коју је потребно да се фокусира Стратегија за безбедност саобраћаја, највећи проценат испитаника наводи децу (26%), особе са инвалидитетом (18%), а потом следе рањиви учесници као што су пешаци и бициклисти (17% и 13%, респективно).

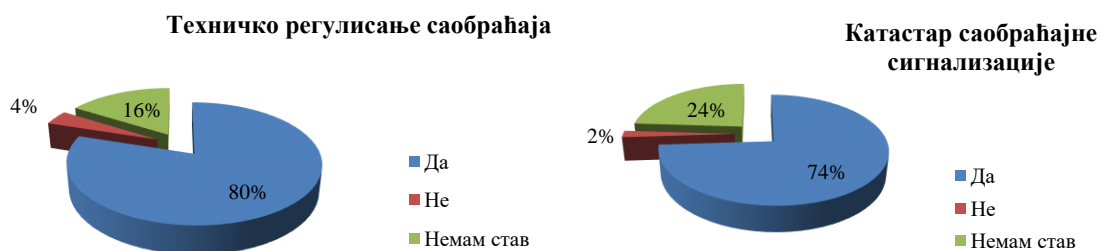


Слика 12. Процентуална расподела испитаника према ставу о потреби припреме Стратегије безбедности саобраћаја и Плана одрживе урбане мобилности.

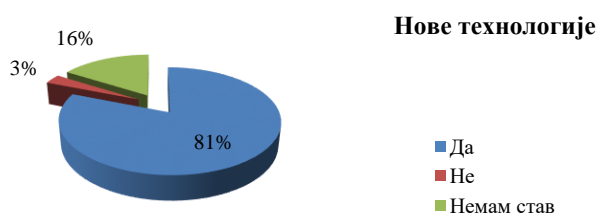


Слика 13. Процентуална расподела испитаника према ставу о областима на које је потребно да се фокусира Стратегија безбедности саобраћаја града Бора.

Према слици 14 се може видети да велики проценат грађана Бора сматра да је потребно изменити Одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији града Бора (80%) и увести Катастар саобраћајне сигнализације (74%). Док слика 15 показује да 81% испитаника подржава примену нових технологија у стратешком управљању урбаном мобилношћу.

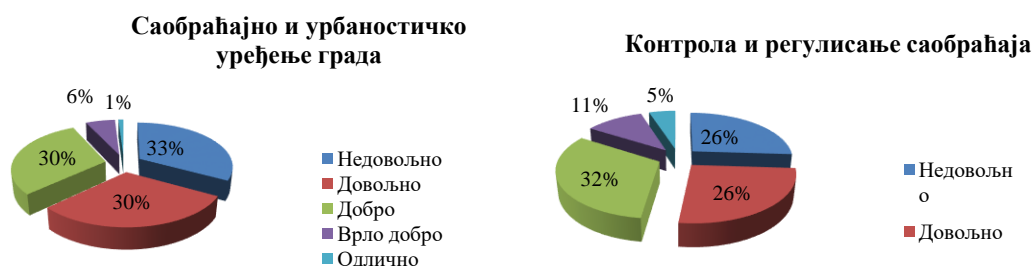


Слика 14. Процентуална расподела испитаника према ставу о потребним изменама Одлуке о техничком регулисању саобраћаја и Катастара саобраћајне сигнализације града Бора.



Слика 15. Процентуална расподела испитаника према ставу о могућности употребе нових технологија у стратешком управљању урбаном мобилношћу града Бора.

Грађани Бора су у великој мери незадовољни саобраћајним и урбанистичким уређењем града од стране Градске управе (добро – 30%; довољно – 30%; недовољно – 33%), као и контролом и регулисањем саобраћаја од стране Полицијеске управе у Бору (добро – 32%; довољно – 26%; недовољно – 26%)



Слика 16. Процентуална расподела испитаника према ставу о саобраћајном и урбанистичком уређењу града Бора и о контроли и регулисању саобраћаја у граду Бору.

Најважније чињенице и закључци произашли из овог истраживања које је урадило удружење Сигурне стазе би требало да буду смернице за идентификацију проблема и за планирање других детаљних истраживања и будућих активности свих субјеката на територији града Бора, у циљу унапређења безбедности саобраћаја и саобраћајне и урбанистичке инфраструктуре.



www.sigurnestaze.com