

Резултати анкете у периоду обележавања Европске недеље мобилности (ЕНМ)

Садржај

Увод	4
1 Сомбор	5
1.1 Карактеристике кретања становника Сомбора.....	5
1.1.1 Видовна расподела кретања	5
1.1.2 Трајање кретања.....	6
1.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	7
1.3 Ставови становника о мерама унапређења у Сомбору	8
1.4 Ставови становника о загађењу животне средине	9
1.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	9
1.6 Додатне примедбе које су становници поменули	10
2 Врњачка Бања.....	11
2.1 Карактеристике кретања становника Врњачке Бање.....	11
2.1.1 Видовна расподела кретања	11
2.1.2 Трајање кретања.....	12
2.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	13
2.3 Ставови становника о мерама унапређења у Врњачкој Бањи.....	14
2.4 Ставови становника о загађењу животне средине	15
2.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	15
2.6 Додатне примедбе које су становници поменули	16
3 Крушевац.....	19
3.1 Карактеристике кретања становника Крушевца	19
3.1.1 Видовна расподела кретања	19
3.1.2 Трајање кретања.....	20
3.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	21
3.3 Ставови становника о мерама унапређења у Крушевцу	22
3.4 Ставови становника о загађењу животне средине	23

3.5	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	23
3.6	Додатне примедбе које су становници поменули	24
4	Ниш.....	26
4.1	Карактеристике кретања становника Ниша	26
4.1.1	Видовна расподела кретања	26
4.1.2	Трајање кретања.....	27
4.2	Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	28
4.3	Ставови становника о мерама унапређења у Нишу.....	29
4.4	Ставови становника о загађењу животне средине	30
4.5	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	30
4.6	Додатне примедбе које су становници поменули	31
5	Ужице	33
5.1	Карактеристике кретања становника Ужица	33
5.1.1	Видовна расподела кретања	33
5.1.2	Трајање кретања.....	34
5.2	Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	35
5.3	Ставови становника о мерама унапређења у Ужицу.....	36
5.4	Ставови становника о загађењу животне средине	37
5.5	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	37
5.6	Додатне примедбе које су становници поменули	38
6	Чајетина	42
6.1	Карактеристике кретања становника Чајетине	42
6.1.1	Видовна расподела кретања	42
6.1.2	Трајање кретања.....	43
6.2	Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	44
6.3	Ставови становника о мерама унапређења у Чајетини	45
6.4	Ставови становника о загађењу животне средине	46
6.5	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	46
6.6	Додатне примедбе које су становници поменули	47
7	Шабац.....	50
7.1	Карактеристике кретања становника Шапца.....	50
7.1.1	Видовна расподела кретања	50

7.1.2	Трајање кретања.....	51
7.2	Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	52
7.3	Ставови становника о мерама унапређења у Шапцу	53
7.4	Ставови становника о загађењу животне средине	54
7.5	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	54
7.6	Додатне примедбе које су становници поменули	55
8	Београд.....	57
8.1	Карактеристике кретања становника Београда.....	57
8.1.1	Видовна расподела кретања	57
8.1.2	Трајање кретања.....	58
8.2	Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему	59
8.3	Ставови становника о мерама унапређења у Београду	60
8.4	Ставови становника о загађењу животне средине	61
8.5	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	61
8.6	Додатне примедбе које су становници поменули	62
9	Србија.....	67
9.1	Карактеристике кретања становника Србије	67
9.1.1	Видовна расподела кретања	67
9.1.2	Трајање кретања.....	68
9.2	Ставови становника о мерама унапређења.....	69
9.3	Ставови становника о загађењу животне средине	69
9.4	Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије.....	70

Увод

Стална конференција градова и општина и Минситарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, као национални координатори Европске недеље мобилности за Републику Србију, предложили су заједничку активност за заинтересоване градове и општине током Европске недеље мобилности 2020. године, а имајући у виду специфичне околности одржавања ЕНМ 2020. Наиме, могло се претпоставити да многе јединице локалне самоуправе неће бити у могућности да организују масовнија окупљања грађана ни у затвореном ни на отвореном. У циљу остваривања комуникације са грађанима, припремљена је он-лајн анкета за грађане са питањима у вези проблематике саобраћаја у градовима и општинама.

Циљеви спровођења ове активности били су:

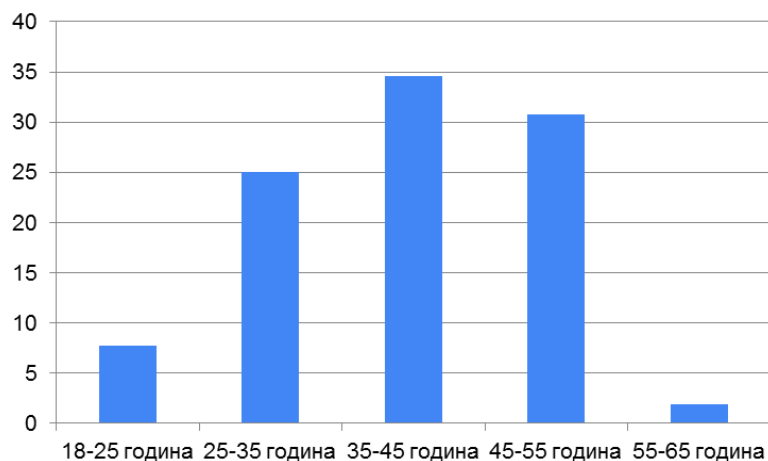
- отпочињање дијалога са грађанима на тему одрживе урбане мобилности
- скретање пажње јавности на проблеме који су у вези са саобраћајем и загађењем ваздуха у градовима
- поређење стања и ставова грађана у различитим градовима и општинама у Србији
- прикупљање основних/полазних података о начинима кретања у градским срединама.

Анкета је била анонимна и намењена је грађанима свих узраста. Одговори из анкете скупљани су на јединственом месту, а затим су, након завршетка анкете, били разврстани по општинама и градовима. Иницијално је планирано да анкета за грађане буде отворена у периоду од 16. септембра до 30. септембра 2020. године, међутим, прикупљање одговора је продужено до краја октобра. Анкета је била доступна на званичним интернет страницама градова и општина, на профилима на друштвеним мрежама и слично. Поједини градови и општине су учинили и додатни напор па су анкету дистрибуирали и у папирној форми, након чега су одговори накнадно унети у он лајн упитник.

Укупно је прикупљено 1000 одговора на упитник. Приликом обраде, узети су у обзир градови и општине где је прикупљено најмање 50 одговора, што је узето као минимум за релевантан узорак за обраду. Таквих јединица локалне самоуправе било је укупно 8 (Сомбор, Врачка Бања, Чајетина, Крушевац, Шабац, Ниш, Београд и Ужице). Одговори из осталих ЈЛС нису обрађивани појединачно, већ су обрађени као део укупног узорка за Републику Србију.

1 Сомбор

Анкета у Сомбору је обухватила 52 испитаника од којих је 57,7% жена и 42,3% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника, 88,5%, 5,8% незапослених, 3,8% студента и 1,9% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 1-1. Старосна структура испитаника

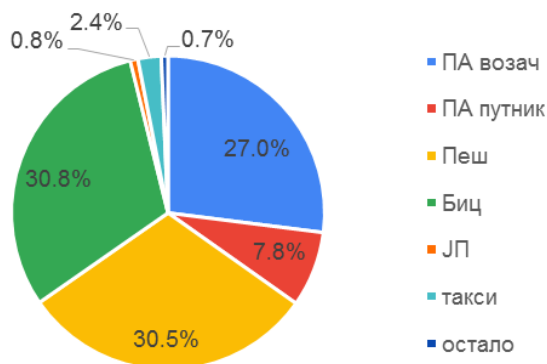
Од укупног броја испитаника 88,5% поседује возачку дозволу, а 11,5% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 83,3% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 95,4%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,25 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,88 биц/особи. Од анкетираних жена 86,7% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 90,1%. А степен поседовања мотоцикла је 0,06, тротинета 0,04 и електричних скутера 0,08 возила/особи.

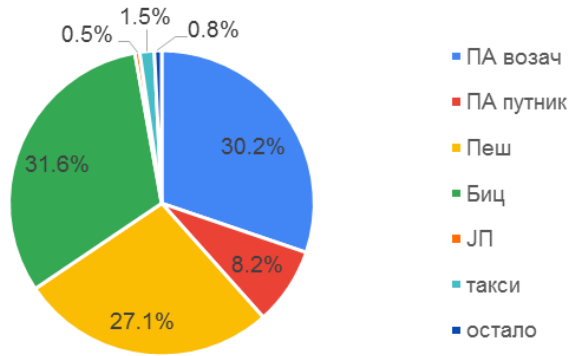
1.1 Карактеристике кретања становника Сомбора

1.1.1 Видовна расподела кретања

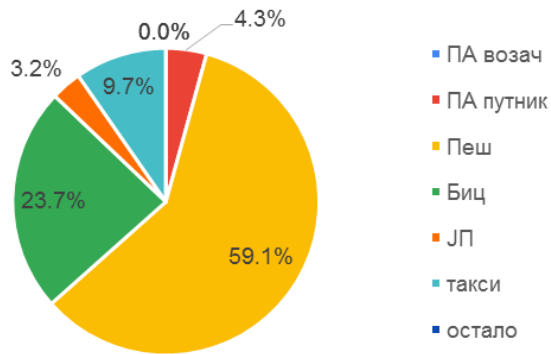
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 1-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



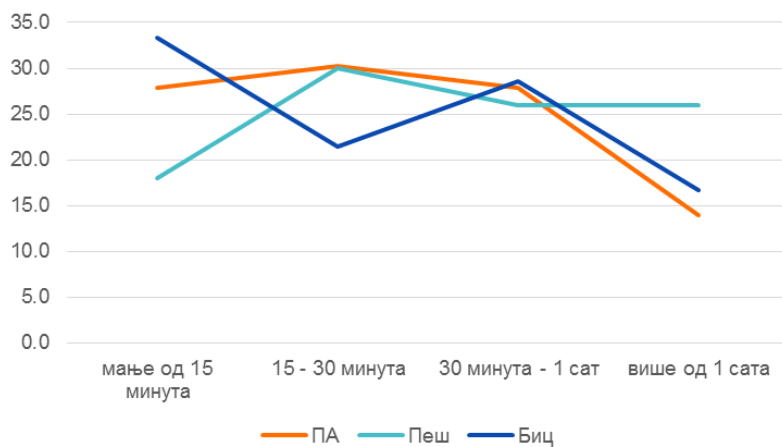
Слика 1-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 1-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)¹

1.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 1-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

¹ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

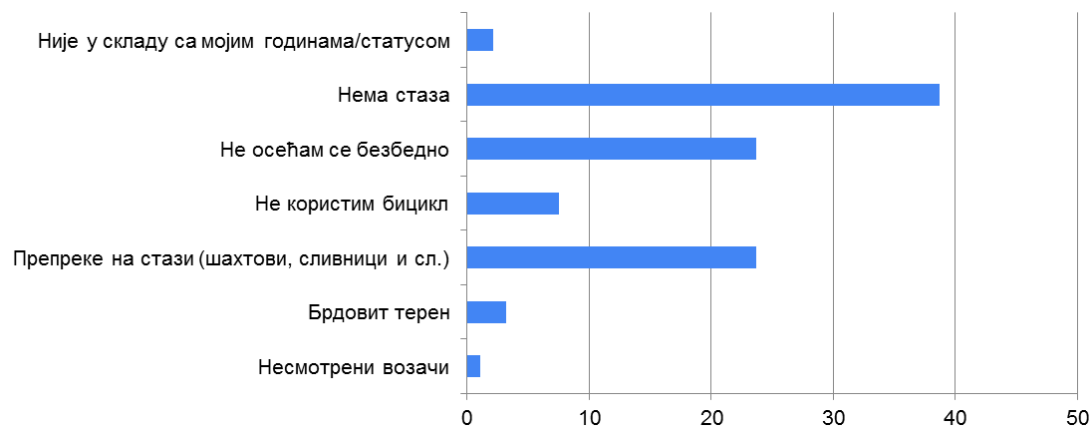
Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 38 минута, бициклом 26 минута, а путничким аутомобилом 26 минута.

1.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 1-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Сомбору



Слика 1-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Сомбору



Слика 1-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Сомбору

1.3 Ставови становника о мерама унапређења у Сомбору

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 1-1. Ставови о прикладности примене мера у Сомбору

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	1,92	13,46	1,92	9,62	17,31
Већ постоји	63,46	9,62	7,69	9,62	21,15
Требало би увести	1,92	36,54	7,69	44,23	30,77
Требало би унапредити	32,69	40,38	82,69	36,54	30,77
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Сомбора су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 1-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Сомбору

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	56,0
Да, уколико би постојао ЈП	8,0
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	26,0
Не	10,0
Нисам сигуран/на	4,0
Укупно	100

1.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Сомбору веома загађен је 2,83, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,60. Став да бука од саобраћаја у Сомбору утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,12, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,33.

1.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 2,63 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 1-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

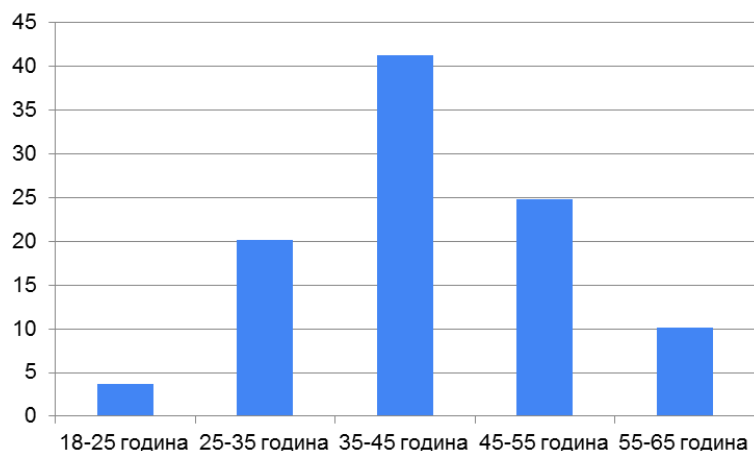
	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	56,0	68,0	61,2	73,3
Ређе	24,0	12,0	8,2	24,4
Чешће	20,0	20,0	30,6	2,2
Укупно	100	100	100	100

1.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Лоше пешачке стазе, нигде нема прилаза за колица за бебе и инвалиде.
Зашто нема дугорочни Урбанистички план за бицикличке стазе и саобраћај?
Недостатак паркинг места, лосе уређена бицикличка стаза око венаца, проблем Париске улице и снабдевања ругла који је изграђен у наведеној улици, скретање у пијацу код Слона, семафоризоване раскрснице су превазиђене...поздрављам изградњу кружних токова те у том смислу решити и преостале раскрснице по граду.
Бицикличке стазе, поготово нове, су направљене "под морање", да се каже да су ту, тотално непрактичне, а да би се укључио/искључио у саобраћај мораш или да ризикујеш живот, или да сиђеш с бицикла на неким раскрсницама... Возачи некултурни, бахати, паркирају на тротоару и бицикличкој стази, нико не може да стане 50-100м од жељене локације, већ испред врата... Не стају на пешачким прелазима, ни деци... Саобраћајна полиција то не регулише, нема их нигде...
Направити обилазнице око града за теретна возила и што више бицикличких стаза у и око града
Сигнализација на целом Венцу углавном не ради, поготово код Хотел Слободе и код Вере Гуцуње и Венца. Не смемо децу пуштати саму у школу због бахатих возача.
нема довољно паркинг места
Уске улице, дотрајао коловоз са рупама и лош им шахтама
Бахато паркирање по тротоару и бициклички који возе пуном брзином у пешачкој зони
Нема бицикличких стаза!
Мањак паркинг места, паркирани аутомобили по тротоарима, па чак и у самим раскрсницама са упаљена 4 мигавца, бициклички који не поштују једносмерну улицу и скрећу без да погледају у назад и дају руку
Париска улица у Сомбору мора да буде пешачка зона. Хвала!
Намерно искључивање семафора.
Потребни су још кружни токови
У центру града непотребно много једносмерних улица, па се људи врте у круг да би стигли до циља, а самим тим се ствара већа гужва и бука граду
Лоши путеви!
Веома упадљив и изражен проблем је непоштовање правила заустављања аутомобила испред пешачких прелаза.
путеви кратери, тротоари крпљени 45 пута и даље можеш пропасти у земљу колико зјапи
Проблеми са јавним паркинзима - неуређени су и возачи не умеју да се понашају приликом њиховог коришћења.
недовољно паркинг места, неопходна изградња монтажне Крупове гараже!

2 Врњачка Бања

Анкета у Врњачкој Бањи је обухватила 109 испитаника од којих је 67,9% жена и 32,1% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 93,6%, 3,7% незапослена, 0,9% пензионера и 1,8% студената. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 2-1. Старосна структура испитаника

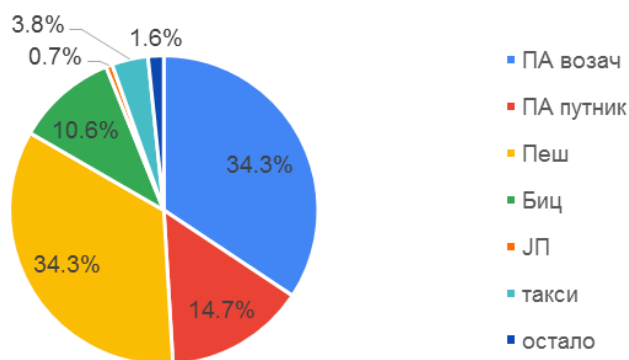
Од укупног броја испитаника 88% поседује возачку дозволу, а 12% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 83,8% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 97,1%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,42 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,67 биц/особи. Од анкетираних жена 60,8% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 80,0%. А степен поседовања мотоцикла је 0,11, тротинета 0,08 и електричних скутера 0,06 возила/особи.

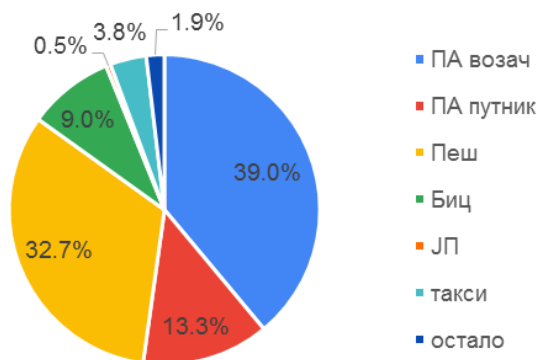
2.1 Карактеристике кретања становника Врњачке Бање

2.1.1 Видовна расподела кретања

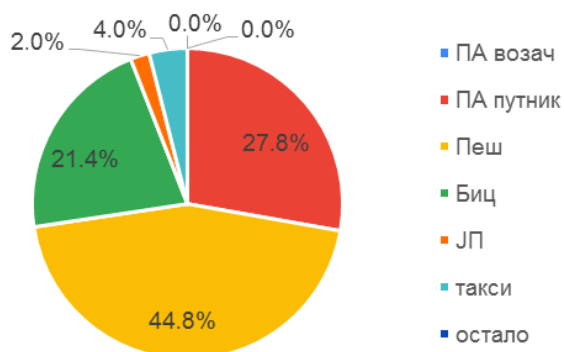
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 2-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



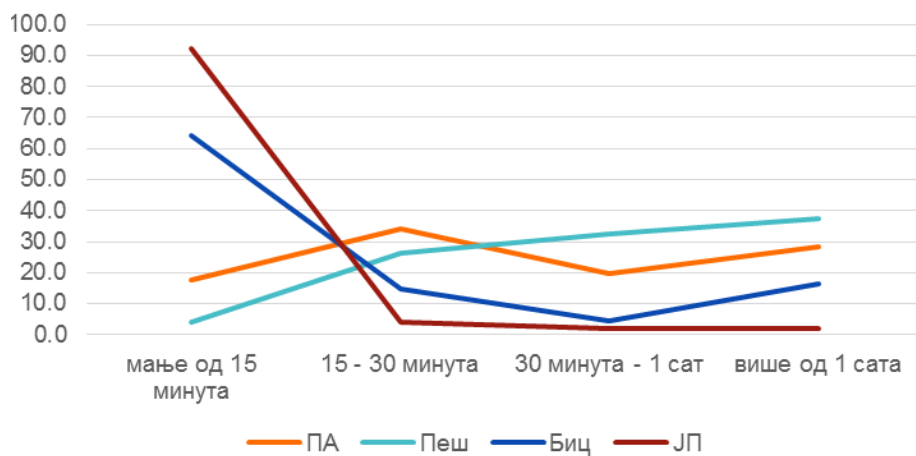
Слика 2-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 2-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)²

2.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 2-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

² Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

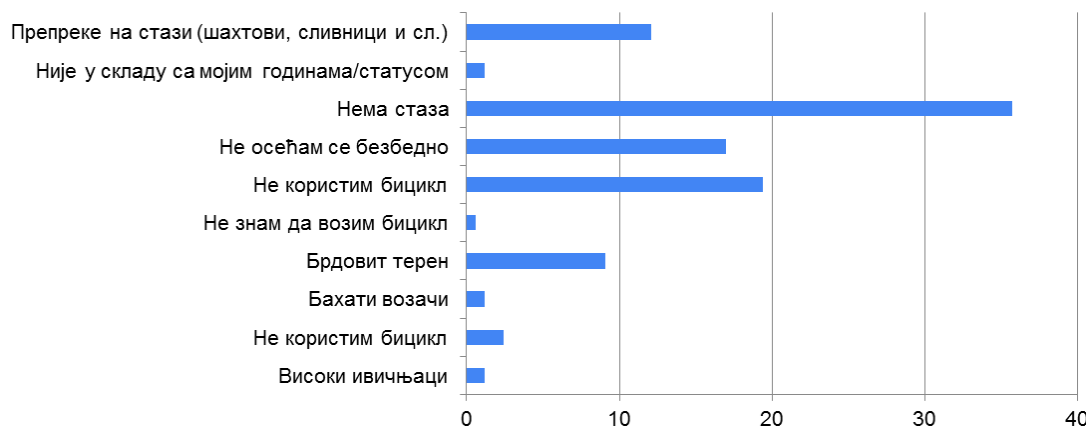
Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 46 минута, бициклом 14 минута, а путничким аутомобилом 37 минута.

2.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 2-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Врњачкој Бањи



Слика 2-7. Ставови становника о недостацима у бициклическом подсистему у Врњачкој Бањи



Слика 2-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Врњачкој Бањи

2.3 Ставови становника о мерама унапређења у Врњачкој Бањи

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 2-1. Ставови о прикладности примене мера у Врњачкој Бањи

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	3,67	18,35	3,67	8,26	11,93
Већ постоји	63,30	20,18	10,09	62,38	33,94
Требало би увести	8,26	9,17	32,11	6,42	25,69
Требало би унапредити	24,77	52,30	54,13	22,94	28,44
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Врњачке Бање су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 2-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Врњачкој Бањи

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	49,54
Да, уколико би постојао ЈП	11,93
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	18,35
Не	9,17
Нисам сигуран/на	11,01
Укупно	100

2.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Врњачкој Бањи веома загађен је 2,24, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,22. Став да бука од саобраћаја у Врњачкој Бањи утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,06, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,28.

2.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 2,93 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 2-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	42,86	57,89	39,39	60,64
Ређе	25,71	16,84	9,09	36,17
Чешће	31,43	25,26	51,52	3,19
Укупно	100	100	100	100

2.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Семафори који повремено не раде. Недопустиво у туристичком месту. Нема полицајца (службеног лица) у кругу пијаце, у времену када сви журе и журе на посао или са посла. Мањак паркинг места. Бахати мотористи, и возачи који да би завршили кратке послове паркирају возила чак и на пешачком прелазу
Нема пешачке стазе, тротоари уз путеве са високофреквентним саобраћајем и на лоше прегледним местима, боље организован јавни превоз
Потербно је више бициклических стаза и паркиралишта за бицикле Нису обележене пешачке стазе Тротоар дуж регионалног пута Необележене бициклическе стазе што утиче негативно на безбедност пешака Живим поред магистралног пута који нема тротоар, а мах брзина кретања возила је 80 км на сат. Безбедност деце је посебно угрожена и велики је број саобраћајних незгода, углавном са смртним исходом.
више бициклических стаза, и пешачких стаза у сеоским срединама
Измештање трасе државног пута II реда бр. 208 из насељеног места Врњачка Бања Обележавање бициклических стаза у Врњачкој Бањи и изградња тротоара на веома фреквентним регионалним саобраћајницама у сеоским срединама, нпр. у Новом Селу - пут који води од центра села према Рсавцима. Велики је број деце школског узраста, али ни у једном делу нема тротоара којим би деца безбедно могла да се крећу ка школи. У овом случају постоје две опције - да родитељи одвозе децу приватним возилима или да деца иду јавним превозом. Сложићете се да је пешачење далеко боља опција.
Недостатак простора за паркирање и услед тога паркирање по тротоару Треба више аутобуса за међуградски превоз. Има пуно средњошколаца који свакодневно путују у суседне градове у школу.
Раскрсница код Кнез петрола.
Недостатак паркинг места Деца нису обезбеђена и образована у смислу сигурности и дисциплине у саобраћају Питања паркинг места, све што је могло Паркинг сервис је закупио и запосео. Превисе аутомобила, премало паркинг места, неразвијена свест о значају превоза бициклом што се огледа како у некултури у саобраћају тако и у непостојању паркинга за бицикле.
Не може више ни пешке да се иде
Потребно је поставити семафоре на великим раскрсницама
Нема паркинг гаража, нема бициклическа стаза, нема стаза за инвалиде, парком (пешачком зоном) пролазе бицикли, тротинет, скутер, ауто
Улице су уске и без тротоара
Превисе аутомобила, премало паркинг места. Паркинг места - недовољно. Исто и са паркинг местима код стамбених зграда. Много више станова од предвиђених паркинг места
Недостатак паркинг места паркинг простор
Лежећи полицајци Једино параглајдером да дођем Апсолутни мањак паркинг места у Врњачкој Бањи
Улично светло не постоји у мојој улици, брука! А у Врњацкој Бањи и преко дана светли улична расвета. Паркирана возила на местима предвиђеним искључиво за пешаке, по свим тротоарима;

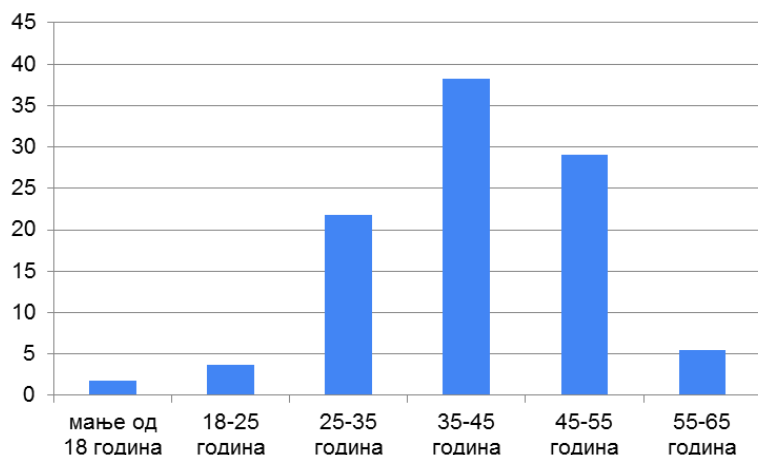
<p>Непостојање навоза или рампи за инвалиде и за мајке које возе децу у колицима; Кретање бициклима и ел.тротинетима у пешачкој зони. Предлажем да за то буде опредељена траса којом се већ креће возић за бањске госте и да се истом не крећу пешаци; Улазак моторима у пешачку зону, вожња истих по парковима Поломљени тротоари</p>
<p>Пијаца и хитна помоћ су једна до друге у једносмерној улици!!! Раскрсница код пијаце (пут према гробљу) КОМПЛЕТНО НЕПРЕГЛЕДНА И ИЗУЗЕТНО ОПАСНА!!! Урадити пут поред капеле са друге стране гробља, асфалтирати постојеће. Прескуп такси Недовољно паркинг места, возачи који паркирају испред продавница, апотека....на коловозу</p>
<p>Уски тротоари често заузети непрописно паркираним возилима која нико не санкционише. Такође многе улице уопште немају тротоаре иако се њима креће пуно деце и старих лица. Возила су често паркирана на пешачким прелазима и стазама. Недовољно присуство саобраћајне полиције и комуналне инспекције. Обавезно увођење видео надзора и паука, као и изградња гаража!</p>
<p>Велика фреквенција саобраћаја и паркирање аутомобила на недозвољеним местима. Немамо се где паркирати, превелика гужва.</p>
<p>нема довољно паркинг места, пешачких и бициклических стаза, треба спојити неким од тих стаза Ново Село и Врњачку бању, била би то добра рута за пешачење и вожњу бициклом. Преоптерећеност путне мреже, лоша инфраструктура и немогућност одвијања саобраћаја. Уколико би се побољшале мере (уређивање путева, постављање саобр.знакова, као и постављање пешачких и бициклических стаза) постигао би се равномеран путнички саобраћај и спречиле саобраћајне незгоде. Обзиром да деца (Ново Село, Врњачка Бања) до школе прелазе магистрални пут Е-75, веома је ризично јер је саобраћај јако фреквентан и убрзан, постављањем семафора дошло би се до равномерног одвијања саобраћаја.</p>
<p>У сезони се праве велике гужве у саобраћају у Београдској улици која води од "Врњачких Терми" ка "Тржном центру Пијаца" и Шеталишту. Овог лета у августу, у време када је Врњачка Бања била напосећенија, на тој релацији која има можда и мање од 500м дужине колима се путовало у просеку 20 минута... и велики проблем је паркинг у сезони...плаћамо месечне и годишње карте уредно а немамо места где да паркирамо возило а принуђени смо да истим долазимо на посао...то је такође проблем и локалима у тржном центру пијаца јер робу морамо да носимо са места где камион или комби који је довози може да се паркира у датом тренутку а то зна да буде веома удаљено...не би било лоше да се обезбеди макар поред такси стајалишта и бар једно паркинг место које ће бити обележено за пријем робе и забрањено паркирање и дуже задржавање на њему...и наравно да се размисли о проширењу паркинга код тржног центра пијаца или самог центра односно шеталишта...нека паркинг гаража или неко боље решење... 😊 нема паркиралишта Да се реши проблем бахатих таксиста</p>
<p>Високи тротоари и уске једносмерне улице Мањак паркинг места Боље означена места за паркирање, лоши путеви, лоша сигнализација - све наведено у вези са деловима града и околине, негде је побољшано и унапређено у великој мери.</p>
<p>Највећим делом моја улица нема тротоара Јавни саобраћај ка селима из Врњачке Бање и Краљева скоро да не постоји. Људи зависе од добре воље рођака и пријатеља хоће ли их возити или неће до одређене дестинације.</p>
<p>Мањак паркинг места Конкретно ја радим у сеоској средини и до тамо иде аутобус свега 2 пута, радно ујутру и поподне,</p>

што ми никако не одговара јер ја радим у школи и смена ми се завршава око 1. Тако да ми је онемогућено коришћење превоза

Нема паркинг места. Нико не стаје на пешачком прелазу.

3 Крушевац

Анкета у Крушевцу је обухватила 55 испитаника од којих је 47% жена и 53% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 76,4%, 9,1% незапослена, 3,6% пензионера, 9,1% студената и 1,8% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 3-1. Старосна структура испитаника

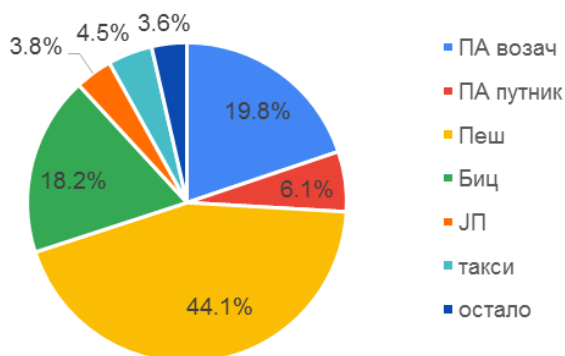
Од укупног броја испитаника 87% поседује возачку дозволу, а 13% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 80,8% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 93,1%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,04 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,75 биц/особи. Од анкетираних жена 65,4% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 82,8%. А степен поседовања мотоцикла је 0,13, тротинета 0,07 и електричних скутера 0,04 возила/особи.

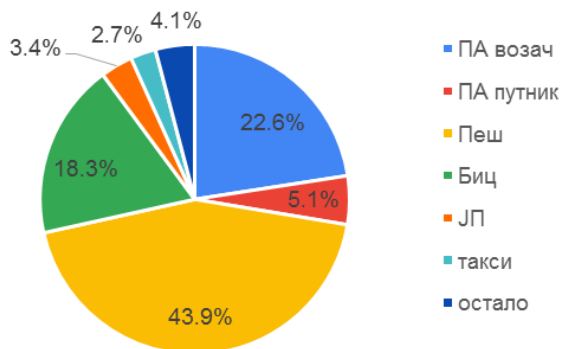
3.1 Карактеристике кретања становника Крушевца

3.1.1 Видовна расподела кретања

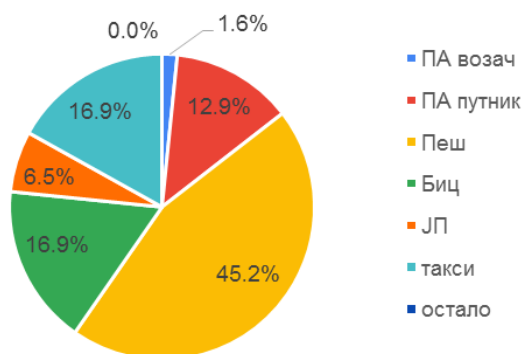
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 3-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



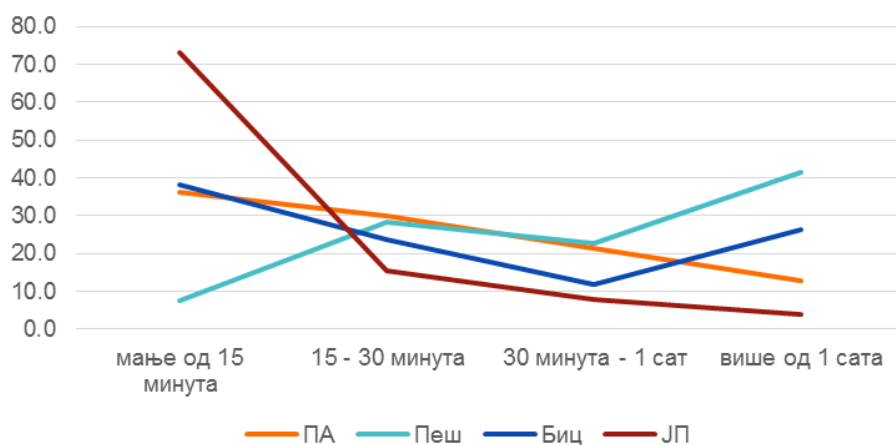
Слика 3-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 3-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)³

3.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 3-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

³ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 47 минута, бициклом 14 минута, а путничким аутомобилом 21 минута.

3.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 3-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Крушевцу



Слика 3-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Крушевцу



Слика 3-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Крушевцу

3.3 Ставови становника о мерама унапређења у Крушевцу

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 3-1. Ставови о прикладности примене мера у Крушевцу

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	5,45	30,91	1,82	14,55	21,82
Већ постоји	16,36	0,00	10,91	1,82	9,09
Требало би увести	14,55	1,82	27,27	60,00	43,64
Требало би унапредити	63,64	67,27	60,00	23,64	25,45
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Крушевца су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 3-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Крушевцу

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	61,82
Да, уколико би постојао ЈП	9,09
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	16,36
Не	3,64
Нисам сигуран/на	9,09
Укупно	100

3.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Крушевцу веома загађен је 3,42, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,69. Став да бука од саобраћаја у Крушевцу утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,76, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,51.

3.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 2,31 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 3-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	60,78	65,31	44,23	50,00
Ређе	17,65	12,24	9,62	43,48
Чешће	21,57	22,45	46,15	6,52
Укупно	100	100	100	100

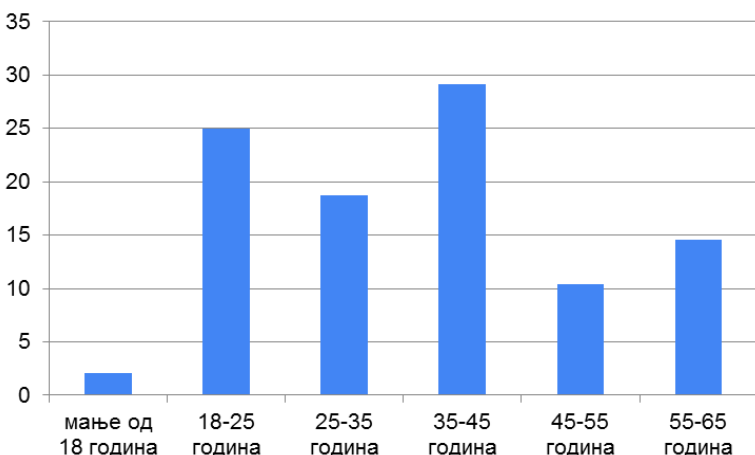
3.6 Додатне примедбе које су становници поменули

<p>Возачи аутомобила мисле да имају апсолутно право да користе улице, тротоаре итд. Фале бициклическе стазе и чешћи поласци аутобуса. Фали зеленило у граду.</p> <p>Преуредити изнова Стратегију урбане мобилности, избацити моторни саобраћај из центра града, формирати велике паркинге на четири стране града као и аутобуска стајалишта само до тих локација (иако урбанисти због конформизма размажене градске клијентеле тврде да је немогуће), увести обичне и електричне бицикле на изнајмљивање са мобилним екипама за пребацивање истих са локација за остављање истих (као што је то идеално урађено нпр. у Барселони), увести такси возила само са електричним или хибридниим погоном, градски превоз само са електричним аутобусима (као што је то у БГ решено са ЕЦО бусом), улазак аутомобилима у 1. градској зони дозволити само за станаре и неопходно снабдевање (све остале усмерити на пешачење, бицикл-сервис, такси, ГСП).</p> <p>Мало пешачких и бициклических стаза.</p>
<p>Вожња таксиста</p> <p>"Непостојање градског превоза, постоје приградски превоз али је фреквенција возила веома лоша тако да грађани ретко користе исти.</p> <p>Непостојање бициклических стаза, на неким улицама се исцрта трака али то је веома кратко (максимум неколико стотина метара) и нису физички одвојене од коловоза, тако да су прилично нефункционалне и небезбедне."</p>
<p>Нема знакова испред пешачког прелаза и нису обележени сви пешачки прелаз. Паркирана возила на тротоару и пешачком прелазу. Не кажњаване бахатих возача за не поштовање пешака на пешачком.</p> <p>Немам шта да напишем</p> <p>Безбедност у саобраћају</p> <p>Преуске улице, превише аутомобила</p>
<p>Недостатак бициклических стаза</p>
<p>Забранити комшијама Дечијег Диспанзера да заузимају паркинг испред Диспанзера па родитељи са болесном децом морају да круже да траже паркинг.</p> <p>Општи хаос у саобраћају због затварања центра и споро извођење радова.</p>
<p>Мали број места за паркирање, мали број пешачких прелаза....</p> <p>Паркирање аутомобила на тротоарима, високи ивичњаки чак и на местима где су спуштени, задржавање воде на пешачким острвима који су испод нивоа пута, на многим местима су последње године направљене нове улице без спуштених ивичњака на пешачким прелазима,</p>
<p>Нерационално постављање пешачких прелаза (кратко растојање између два); Преоптерећене централне градске улице аутомобилима); Градске улице у јако лошем стању; Неразвијен градски превоз.</p>
<p>мала накнада за паркирање, не санкционисање непрописног паркирања на тротоару, не постоје на лепезама рампе, нема система за изнајмљивање бицикла</p> <p>Централна зона је прилагођена моторизованом саобраћају, поготово ће бити када се изгради подземна гаража у самом центру града, проблем је свакако паркирање у централној зони, али зар не би могло да се улично паркирање укине како би се повећао капацитет саобраћајница, и безбедност немоторизованих корисника. А само паркирање спровести ван централне зоне, сложићете се, није превише пешачити 1 км уколико желимо да обезбедимо грађанима сигурност и безбедност, а тиме смањимо загушења у централној зони.</p>
<p>Уске улице и паркинзи на њима, може се регулисати добрим системом једносмерних улица.</p> <p>Прилагођавање бициклических стаза улици, односно укидање ивичњака на стазама. Решавање проблема саобраћаја у мом граду се може извести комбинацијом трамвајског, бициклическог,</p>

<p>пешачког и аутомобилистичком систему, са првенством у наведеном редоследу. План је визионарски, и постоји, али нажалост нема ко га чује.</p>
<p>Хоризонтална сигнализација у Крушевцу је у доста лошем стању тако на одређеним деоницама не постоји. Требало би унапредити обележавање хоризонталне сигнализације у виду одрживијих решења. Непрописна паркирања треба спречити постављањем стубића. Утицати на бахате возаче који се паркирају на аутобуским стајалиштима.</p>
<p>Ретко обнављање ознака на коловозу Никада нисам видео да полиција опомиње или кажњава возаче који паркирају/заустављају возила на бициклистичким тракама или када возе по њима.</p>
<p>Мали број паркинг места</p>
<p>На пешачким прелазима увести да предност има бициклиста, затим пешак па тек онда аутомобил, као што је у Амстердаму.</p>
<p>Брза вожња (аутомобили и мотоцикли) у сеоским срединама</p>
<p>Веома уске улице у језгру града. Велика концентрација веома важних објеката на једном месту уз велики недостатак паркинг места. Саобраћај гуши и прави буку.</p>

4 Ниш

Анкета у Нишу је обухватила 48 испитаника од којих је 39,6% жена и 60,4% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 70,8%, 4,2% незапослена, 2,1% пензионера, 18,7% студената и 4,2% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 4-1. Старосна структура испитаника

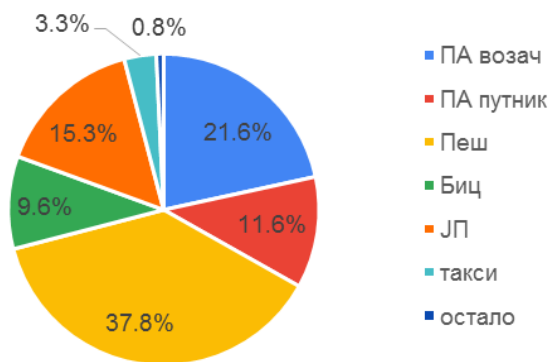
Од укупног броја испитаника 81% поседује возачку дозволу, а 19% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 73,7% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 86,2%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,13 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,65 биц/особи. Од анкетираних жена 57,9% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 69,0%. А степен поседовања мотоцикла је 0,06, тротинета 0,06 возила/особи.

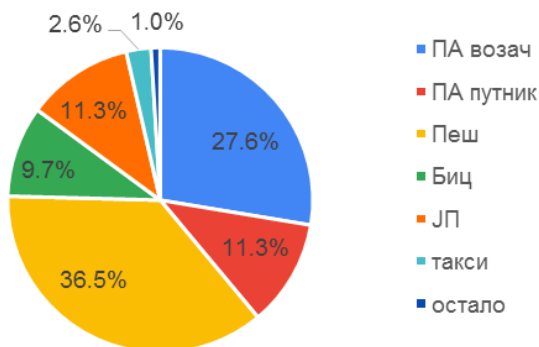
4.1 Карактеристике кретања становника Ниша

4.1.1 Видовна расподела кретања

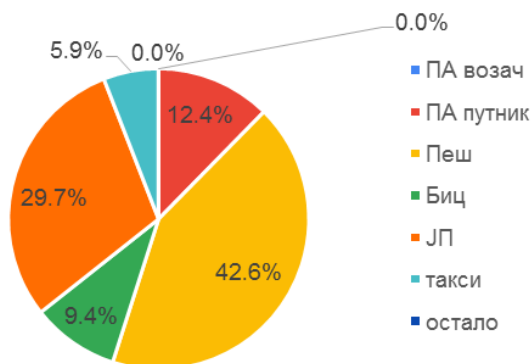
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 4-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



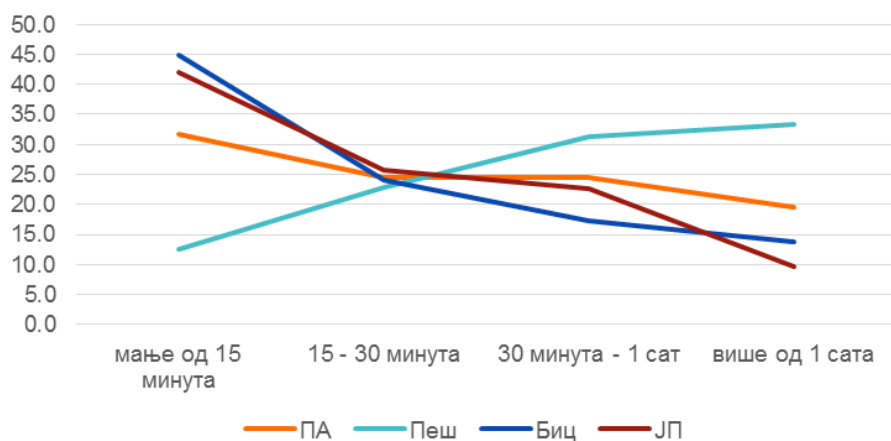
Слика 4-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 4-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)⁴

4.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 4-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

⁴ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 45 минута, бициклом 16 минута, а путничким аутомобилом 29 минута.

4.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 4-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Нишу



Слика 4-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Нишу



Слика 4-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Нишу

4.3 Ставови становника о мерама унапређења у Нишу

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 4-1. Ставови о прикладности примене мера у Крушевцу

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	2,08	-	6,25	12,50	16,67
Већ постоји	27,08	33,33	8,33	4,17	4,17
Требало би увести	10,42	2,08	35,42	54,17	66,67
Требало би унапредити	60,42	64,58	50,00	29,17	12,50
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Ниша су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 4-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Крушевцу

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	66,67
Да, уколико би постојао ЈП	0,00
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	6,25
Не	20,83
Нисам сигуран/на	6,25
Укупно	100

4.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Нишу веома загађен је 4,15, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,83. Став да бука од саобраћаја у Нишу утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,56, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,46.

4.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 3,00 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 4-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	42,22	62,22	36,96	35,56
Ређе	13,33	13,33	10,87	53,33
Чешће	44,44	24,44	52,17	11,11
Укупно	100	100	100	100

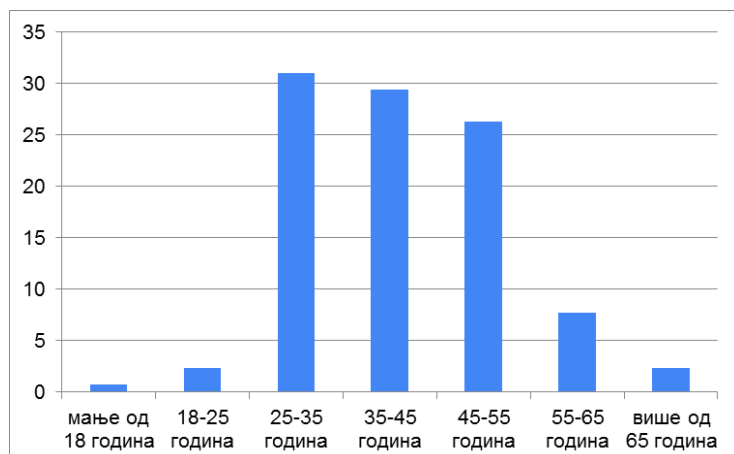
4.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Не постоји довољно Јавних паркиралишта а цена је висока, у новоградњи не постоји довољан број паркинг места или инвеститори продају гаражна места
Паркинг сервис у Нишу, уместо да води рачуна о правилно паркираним возилима и уклања возила која су сметња саобраћају (гомила паркираних возила на коловозу са укљученим жутим светлом), редовно подиже возила која никоме не сметају, а нарочито у околини пијаца, посебно када је сезона зимнице и када људи МОРАЈУ да дођу колима да би понели то што су купили. Стиче се утисак да Паркинг сервис НИШ гледа само где може да подизањем возила што више заради, а не да извршава своју улогу због чега је основан. Даље, станујем на периферији града, 5,5 км од центра Ниша. Кућа је на раскрсници. На коју год страну да пођем, да би дошла до главне улице, морам да пређем преко мин 2 лежећа полицајца. Значи, на све 4 стране, ја имам мин 2 лежећа полицајца. Напомињем да су улице у предграђу и нису прометне. Смита ми оволико препрека јер сваке две године морам због тога да мењам амортизере на ауто. Улице су и онако пуне рупа и кратера, па у њима и не може да се вози брзо (имају природне препреке). Не знам коме да се обратим да се ове препреке уклоне или барем смање. Ниш, општина Пантелеј
Превише густ саобраћај, превише аутомобила на малом простору управо из разлога непостојања алтернатива аутомобилу, премало паркинг места или лоше регулисана, бахати возачи, саобраћајна и комунална полиција не раде свој посао како треба, возила су свуда испаркирана, у споредним тракама, на тротоарима, блокирају саобраћај, док саобраћајне полиције нема нигде да те возаче казни. Многи људи, нарочито у крају у коме живим користе једну саобраћајну траку као паркинг место, не желећи да возило утерају у своје двориште, тиме угрожавају безбедност свих осталих учесника а нарочито најмлађих.
Велико кашњење неких линија које су ретке. Не могу да се ослоним на те ретке линије
Сав саобраћај иде кроз центар града. Увођење наплатних рампи пре него се нашло решење за растерећење центра града довело је до потпуног колапса у шпицу. Општина Пантелеј Ниш. Што хитније поставити обавештење са осветљењем за пешачке прелазе целом дужином Књажевачке улице. Могуће је уградити светлосне сигнале и у коловоз... поставити бољу сигнализацију да се наилази на школски семафор код школе Мика Антић такође у Књажевачкој улици.
Бахати возачи, мало саобраћајне полиције на терену, прелаз преко моста небезбедан јер возачи не пропуштају пешаке, неприлагођена брзина у кружном току.
Потребно је изградити алтернативне саобраћајне обилазнице око центра.
Било би лепо затворити централну зону за аутомобиле, али не постоји алтернатива и обилазница око центра града. Увести што више бициклических стаза, прилагодити тротоаре особама са инвалидитетом.
Поједине аутобуске линије немају честе поласке
Лоша саобраћајна матрица у централној градској зони, претесне саобраћајнице са додатно суженим коловозом услед обележених места за паркирање с обе стране улице, дотрајали или некавалитетно урађени коловози са ударним рупама који производе додатна загушења у саобраћају, стална раскопавања улица услед некоординисаног извођења радова, институционално повлађивање бахатим и повлашћеним возачима
Проблем је, и то јако велики, јако мало полазака аутобуских, а градска општина је у питању (околина Ниша), тако да су велике гужве, што ствара панику у време Ковида.
Возила се лоше одржавају, Возачи бахати не поштују путнике, Нису обележена стајалишта у месту у ком живим
Лоши путеви, неадекватне путање линија, ретки поласци, недовољан број полазака, лоша повезаност делова града и приградских/сеоских насеља, недостатак трамваја/тролејбуса, градског

воза, пропала аутобуска стајалишта, непостојање табли са бројевима линија на сваком стајалишту у граду и приградским насељима.
Преоптерећеност улица аутомобилима, велике брзине, непрописна заустављања возила, возила на тротоарима, недостатак стаза за бицикле, ужасан и скуп јавни превоз, некултура особља јавног превоза, непостојање контроле саобраћаја.
А можда чак и већи проблем је што нико није размишљао о "конекцијама" приликом креирања реда вожње, па тако на пример неко ко иде из насеља 9. Мај у насеље Дуваниште мора да чека и по 15 минута (иако аутобус за Дуваниште има најчесталији полазак) јер се долазак аутобуса из насеља 9. Мај не поклапа са поласком ка Дуваништу. (ово је био најбаналнији пример - надам се да сте ме разумели шта сам желео рећи)"
"Пре свега мислим да је велики проблем непоштовање реда вожње јавног градског превоза у Нишу, суштински ми имамо нове и добре аутобусе, али је комфор у њима јако лош, током врелих летњих дана једва да су климе радиле.
Бахато заустављање возила у десној траци у центру града, недовољно бициклических стаза, исувише семафора/недовољно кружних токова.
Лоша путна мрежа у појединим деловима града Непрописна заустављања
Увођење трамвајских линија би растеретило саобраћај и допринело чистијем ваздуху
побољшати безбедност, у школама омогућити да деца више уче о саобраћају, уредити више паркова за дечију игру
Незаинтересованост доносиоца одлука за сагледавање проблема у саобраћају и предузимање мера на стимулисању алтернативних-зелених видова транспорта и дестимулацији коришћења приватних аутомобила. Ниш је идеалан за бициклически саобраћај а не постоји бициклическа инфраструктура. Потребно је: проширити пешачку зону у центру, направити план бициклических стаза, започети са изградњом бициклическе саобраћајнице дуж реке Нишаве - на кеју, повезати постојеће стазе, уклонити паркинг места из центра града, блок чејн технологијом стимулисати становнике који користе одрживе видове превоза и микромобилити системе, отпочети планирање модернизације јавног превоза, увести систем изнајмљивања бицикала... али пре свега наметнути доносиоцима одлука обавезу да се баве урбаном одрживом мобилношћу
Превелики број аутомобила, осим што има негативан утицај на животну средину и квалитет здравља, претерано оптерећује животни простор имајући у виду да паркирани аутомобили преплављују просторе између стамбених зграда и заузимају све просторе, како предвиђене за паркирање, тако и зелене површине и стазе и пролазе. Када је реч о мобилности, проблем паркирања често буде у другом плану а овај проблем је огроман у свим градовима у Србији како у централним зонама тако и у стамбеним насељима и предграђима.
Увести време забране индивидуалних возила, барем у центру града, одређени део дана. Увести висте повезаних бициклических стаза
превише аутомобила, технички неисправни аутомобили без катализатора и филтера, у граду не постоји довољно бициклических стаза, није уређено кретање бициклиста
Боље планирање и пројектовање јавних саобраћајних површина и већа одважност доносиоца одлука

5 Ужице

Анкета у Ужицу је обухватила 129 испитаника од којих је 52,7% жена и 47,3% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 86,8%, 9,3% незапослених, 3,10% пензионера и 0,78% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 5-1. Старосна структура испитаника

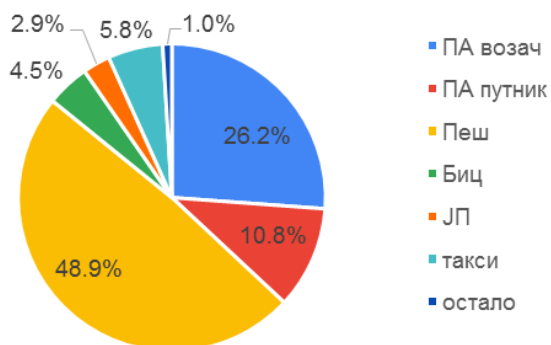
Од укупног броја испитаника 90,7% поседује возачку дозволу, а 9,3% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 83,8% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 98,4%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,33 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,40 биц/особи. Од анкетираних жена 32,4% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 47,5%. А степен поседовања мотоцикла је 0,05, тротинета 0,04 и 0,02 електричних возила/особи.

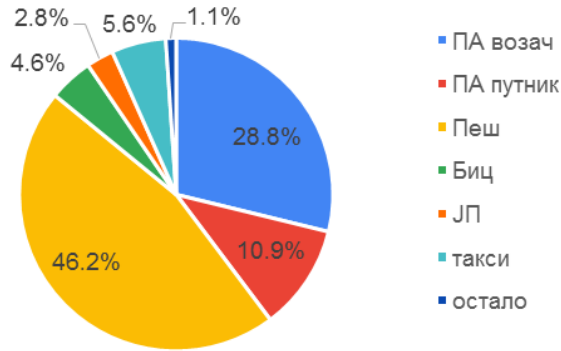
5.1 Карактеристике кретања становника Ужица

5.1.1 Видовна расподела кретања

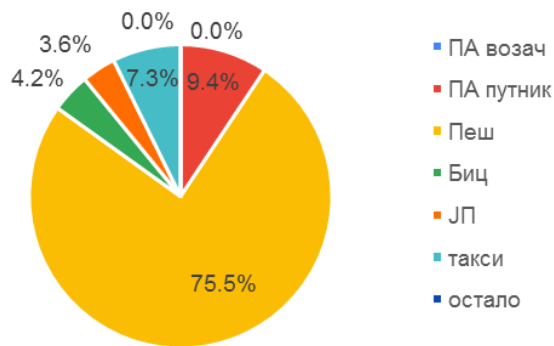
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 5-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



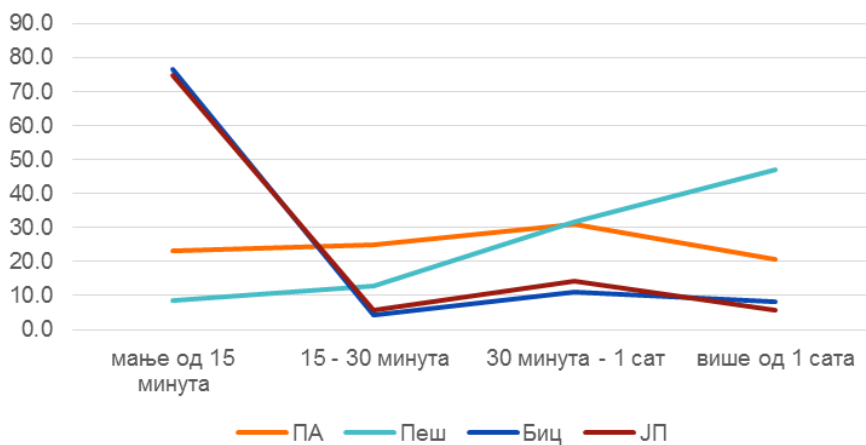
Слика 5-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 5-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)⁵

5.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



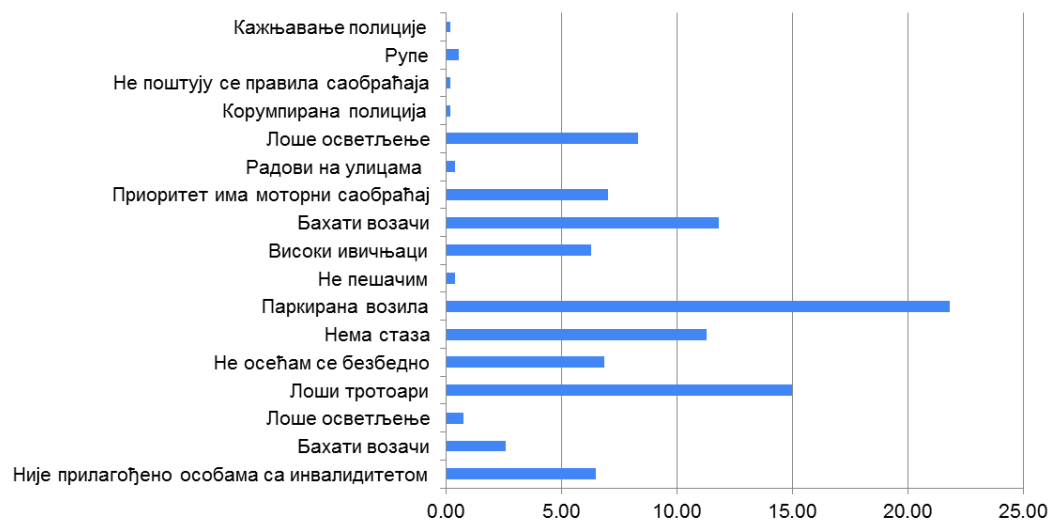
Слика 5-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

⁵ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

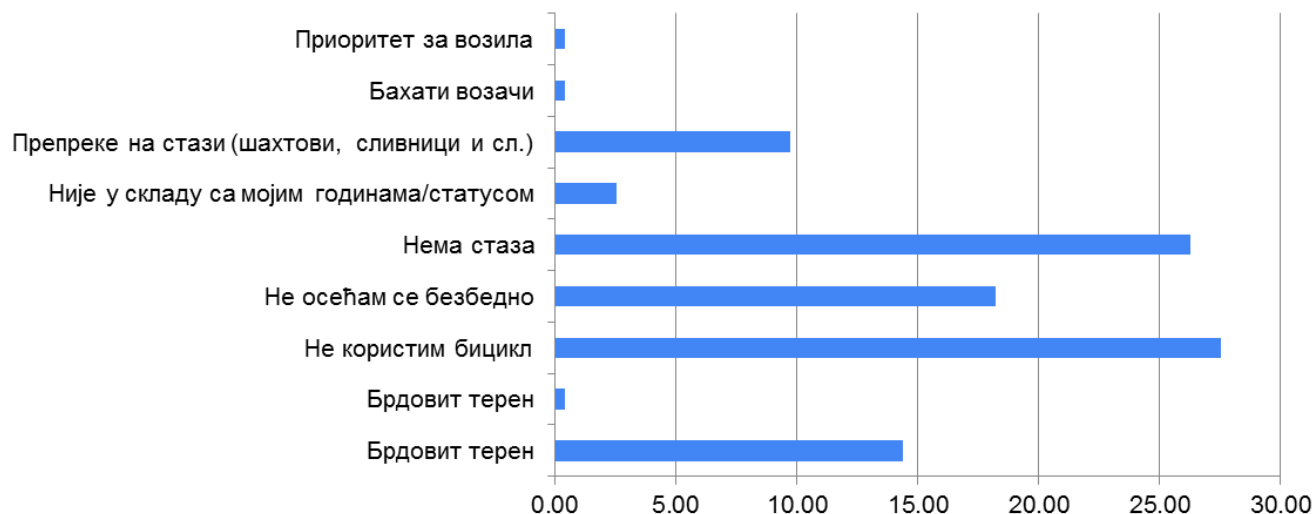
Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 52 минута, бициклом 10 минута, а путничким аутомобилом 33 минута.

5.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 5-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Ужицу



Слика 5-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Ужицу



Слика 5-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Ужицу

5.3 Ставови становника о мерама унапређења у Ужицу

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 5-1. Ставови о прикладности примене мера у Ужицу

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	3,88	3,10	12,40	6,98	6,98
Већ постоји	19,38	31,01	3,88	19,38	26,36
Требало би увести	19,38	2,33	37,98	24,03	27,13
Требало би унапредити	57,36	63,57	45,74	49,61	39,53
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Ужица су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 5-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Ужицу

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	53,49
Да, уколико би постојао ЈП	14,73
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	13,18
Не	7,75
Нисам сигуран/на	10,85
Укупно	100

5.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Ужицу веома загађен је 4,57, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 4,00. Став да бука од саобраћаја у Ужицу утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,53, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,22.

5.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 3,02 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 5-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	44,63	70,09	38,66	50,46
Ређе	13,22	17,76	10,08	45,87
Чешће	42,15	12,15	51,26	3,67
Укупно	100	100	100	100

5.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Направити обилазницу око града, јер теретна возила иду кроз центар града, смањити цену прикључка на гас
Главни проблем МИГАВАЦ и незнање или непоштовање правила саобраћаја.
На пешачкој зони треба нацртати стазу за бицикле и тротинете. Није безбедно шетати због бахатих возача који јуре и обилазе пешаке са свих страна, као да возе слалом. Имали смо и смртни случај у граду на чувеној зеленој стази кроз кањон реке Ђетиње.
Велика гужва, недостатак паркинг места, велики број такси превозника који не поштују правила у саобраћају
Пешаци у Ужицу се понашају катастрофа. Прелазе пешачки дијагонално, без заустављања и погледа лево- десно. Разговарају на телефон док прелазе пешачки. Треба увести знак стоп испред пешачког!
Непоштовање правила у саобраћају
Нема довољно паркинг места.
Инфраструктура је ужасна и мора се унапредити (путеви, сливници, ивичцњаци)
Полиција не контролише паркирање ван центра града.
Паметније, ефикасније програмирати семафоре код: 1 - музеја 2 - Слануша 3 - изнад дома здравља
Паркинг поготово у центру града је велики проблем, огроман проблем је поподневни шпиц када се људи враћају из Крчагова ка граду и пешачки прелази на истој деоници где пешаци много успоравају саобраћај у том шпицу
Очајан превоз, лоше линије, мали број полазака, лоши аутобуси. Нема бициклических стаза ни пешачких. Нико не мисли о људима који путују.
Поправити пут у Качеру (засеок Зарићи) железничка станица Трипкова!!! Доста је фреквентан а у доста лошем стању,.. писали, молили град Ужице да се реконструише, поправи али изгледа немају слуха за тај пут!!!
Недостају паркинг места а превише аутомобила... Лоше улице.
Пребацивање целокупне кривице око загађења на саобраћај је подмукло. Загађење највеће јавља се у току зимских месеци (грејање на разно смеће од горива), саобраћај се дешава током целе године. Субвенцијама помоћи житељима прелазак на еколошки прихватљиве начине грејања, а не очекивати да ће неко прихватити да деоницу од Ужица до Златибора савлада зими на -20 , возећи бициклу.
Због високе загађености ваздуха потребно је увођење хибридних аутобуса као у Чачку; обезбедити више паркинг места, промовисати више услугу рент а бике на више локација у граду како би се коришћење аутомобила svelo на минимум бар за становнике ужег центра града...
Омогућити повољнију куповину возила на електрични погон било да су то тротинети, бицикли или

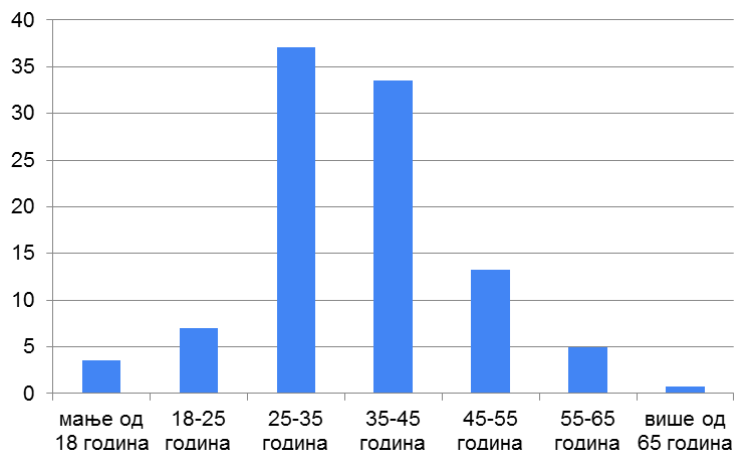
аутомобили
Паркинг - паркира и зауставља ко где хоће, без бојазни казне, а паркинг места ионако нема довољно; паркирање на тротоарима сто онемогућава пролаз пешацима; недостатак пешачких прелаза у центру града
Рупе на коловозу, шахте у правцу точкава аутомобила, недовољан број паркинг места, лоше одржавање растиња око саобраћајних знакова
Недостатак паркинг места и употребљивих тротоара због масовног непрописног паркирања на тротоарима које се не кажњава. Камиони који се крећу кроз центар града утичу на саобраћајне колапсе и несреће, и такође генеришу значајно загађење буком. Прекомерна бука коју праве мотоциклисти викендом и у ноћним сатима. Неколико локација у граду на којима радним данима увек настају саобраћајна загушења услед доставних возила/камиона који се непрописно паркирају.
Забранити саобраћај на здравој стази ка Стапарској бањи!!!
Да људи науче правила саобраћаја, и да пешаци користе пешачки прелаз
Постављање пешачког прелаза одмах иза кружних раскрсница, који због тога губе смисао и улогу. То може да се реши врло лако, али нико не жели да се бави тим проблемом.
Улице су пуне рупа, крпе се тако да трају једну годину. Санирају се и сређују само главна улица и простор око општине. У 2. Стамбеној зони града су улице без тротоара, канала за одвод воде са коловоза, окружене шибљем и коровом, тако да је лоша прегледност и за возаче, а камоли за пешаке. То би бар могле да се среди уз мала новчана средства.
Прекопане улице а сређују непотребне ствари, исту улицу копају пар дана након асфалтирања, корумпирана управа града и полиције, бахато паркирање, паркирање наочиглед полиције на главној улици без кажњавања, несређена паркинг места.
Паркинг места мало, коловоз пун шахти и рупа, узане улице, није решена кишна канализација адекватно
Нема се где оставити да паркирате ауто и онда људи паркирају где год... аути су матори...
Бахато паркирање аутомобила на коловозу и другим местима која нису предвиђена за паркирање
Требало би да се среди асфалт, у 80% улица су рупе, и лосе закрпљене рупе, пешачке зоне су исто у лошем стању, негде раскопане па пешаци морају да излазе на улицу, требало би да се уведу бициклическе стазе, тада би људи више користили то превозно средство и мање би загађивали ваздух са аутомобилима
Паркирање на тротоарима, коловозу и на пешачком прелазу, на потезу од ресторана Скадарлија до Максија, на Алексића мосту. Кретање у забрањеном смеру Крцуновом улицом, која је једносмерна до скретања ка мостићу који је повезује са ул. Ужичке републике. Већ смо апеловали код градског већника за саобраћај, г- дина Вујовића, али узалуд.
Превише аутомобила а мало паркинга.
Потребан је Аеродром
Не обраћа се пажња на улице ван градског строгог центра. Праве се зграде без обезбеђеног гаражног простора, па су тротоари и у фреквентним улицама претрпани возилима и немогући за пешачење.

Недостатак паркинга па су тротоари заузети возилима...конкретно улица Краља Петра....са тако паркираним возилима постаје немогућ саобраћај има само једна проходна трака и често избијају свађе возаца
Више паркинг места на уласку у град, да се растерети центар са аутомобилима
Раскопавање истих улица више пута у току године
Није регулисан саобраћај у централном делу града како би био бржи проток саобраћаја уз што мање задржавање возила
Много се сирене користе за погрешне сврхе (поздрављања, негодовања, као и друге погрешне намере). У свету је кажњиво коришћење сирене за било коју од наведених.
велики број возила на малом простору, недовољан број паркинг места, не постојање бициклистичких стаза
Регулисати интерни саобраћај уводећи кружне токове, једносмерне улице, такси превоз на ел. струју или гас, увести локални - градски саобраћај на еколошка горива и учинити га доступним већем броју грађана.
Град Ужице нема тротоаре (кажу да се Ужичани у велеграду препознају тако што иду по улици јер су навикли), нема довољно паркинг места људи су безобзирно и паркирају се свуда
Још који кружни ток у граду доста би растеретио саобраћај!!!
Урадити обилазницу око градске зоне, уклонити паркиране аутомобиле са тротоара или вратити пешачке прелазе на тим местима где су тротоари заузети, јер си принуђен да идеш улицом да би дошао до пешачког прелаза
Нема довољно места за паркирање; не постоје тротоари а и где постоје паркирана су возила; уске улице; саобраћајнице нису прилагођене ни броју возила ни броју пешака; мањак семафора; бахатост возача; недостатак органа реда за контролу саобраћаја итд.
Непоштовање правила у саобраћају
Недовољно паркинг места, неадекватно спровођење забране паркирања у зони школа у срцу града, а предлог да се локална самоуправа побрине да ученици средњих школа ослободе или им се умањи цена месечне карте од куће до школе.
Мали број паркинг места.
Превише туриста премало саобраћајних знакова, самим тим више троше гориво и више загађују
Уске улице, пуне рупа.
Да ли је могуће унапредити семафоре око школа?
Недостатак паркинг места
Поновно успостављање старих линија јавног превоза; Већи број возила јавног градског предузећа у шпицу за фреквентне релације или бар увођење тзв. "хармоника" аутобуса да може да уђе већи број путника
Радови на путевима предуго трају, а када се коначно заврше, квалитет изведених радова је, у најмањој мери, проблематичан
Магистрални пут (Ужице - Бајина Башта) пролази кроз сами град (делом и кроз централну улицу) и утиче на загађеност ваздуха и безбедност грађана а посебно ученика. Треба завршити започету

обилазницу.
Питање паркирања аутомобила је толико израђено да прети да аутомобили протерају пешаке са тротоара.
Паркирање на тротоарима!
Преоптерећеност најуже градске зоне моторним возилима, недостатак искључиво пешачких зона без моторног саобраћаја, недостатак бициклических зона
Наставити асфалтирање бициклическе-зелене стазе!
превелики број приватних возила-аутомобила.
Паркинг, такси станице
У суштини, обзиром на конфигурацију терена и историју Ужица, град је извукао најбоље што је могао од природе и прилагодио својим потребама и начину живота људи у брдовитом подручју. Изузетно је тешко, готово немогуће увести одвојене бициклическе стазе или пак ознаке на путу које би олакшале односно омогућиле безбедну вожњу бициклом. Оно што је врло изводљиво а тиче се кретања пешака, јесте прављење пешачке зоне у центру града, односно у делу који се зове Мегдан. Тиме би цео блок Златибор, и стари део Мегдана добили неки смисао, и Ужице би коначно добило чисте пешачке улице, искључиво намењене пешацима. За локално становништво паркинг места обезбедити у ван зоне.
Применити проверене и квалитетне методе из других европских градова, увести градске линије превоза чешће и за људе који уместо возила користе превоз карта да буде чекирање возачке дозволе и тиме се много може допринети очувању животне средине.
Контрола паркираних аутомобила на коловозу. Главна улица код Кадињаче и улица код пијаца. Уско грло града а две изузетно фреквентне улице.
Више паркинг места ...бесплатан прикључак плина за домаћинства, због квалитета ваздуха...

6 Чајетина

Анкета у Чајетини је обухватила 143 испитаника од којих је 60,8% жена и 39,2% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 89,5%, 4,2% незапослених, 1,4 пензионера, 2,1% студената и 2,8% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 6-1. Старосна структура испитаника

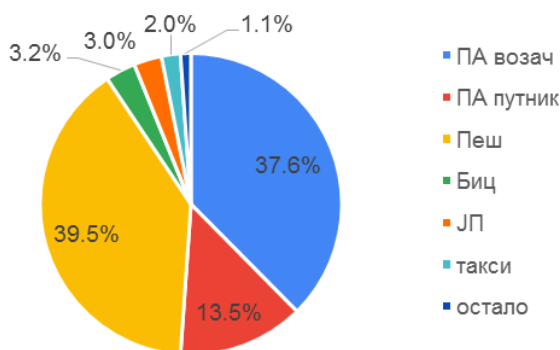
Од укупног броја испитаника 84,6% поседује возачку дозволу, а 15,4% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 77,0% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 96,4%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,7 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,53 биц/особи. Од анкетираних жена 48,8% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 59,3%. А степен поседовања мотоцикла је 0,06, тротинета 0,09 и 0,06 електричних возила/особи.

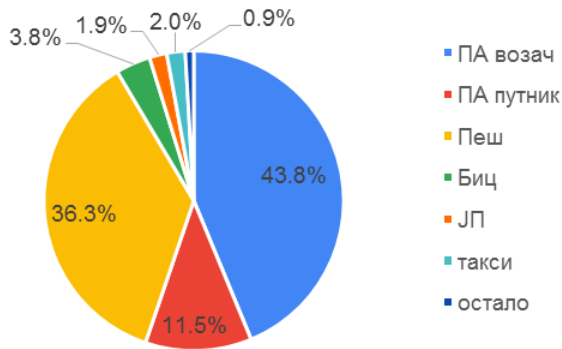
6.1 Карактеристике кретања становника Чајетине

6.1.1 Видовна расподела кретања

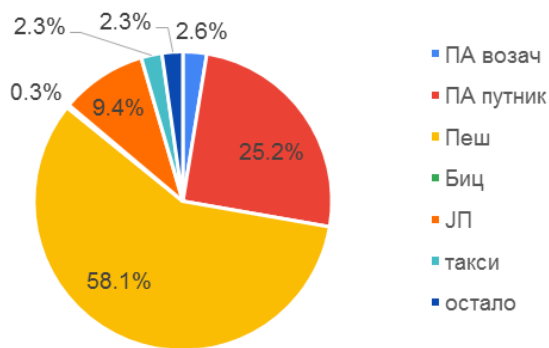
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 6-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



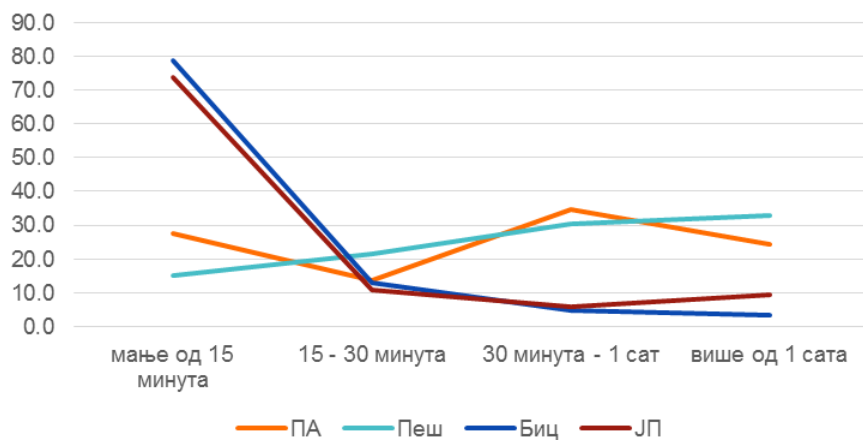
Слика 6-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 6-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)⁶

6.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



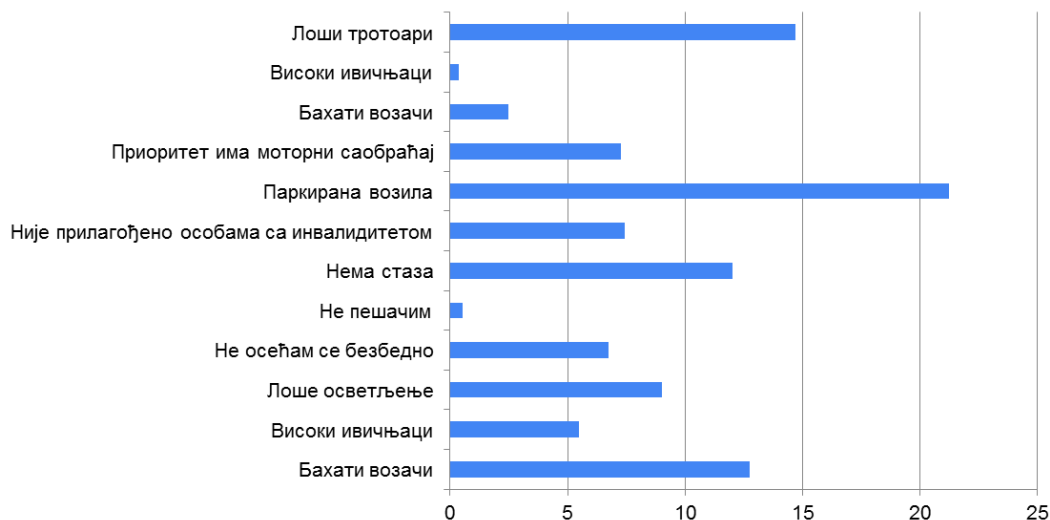
Слика 6-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

⁶ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

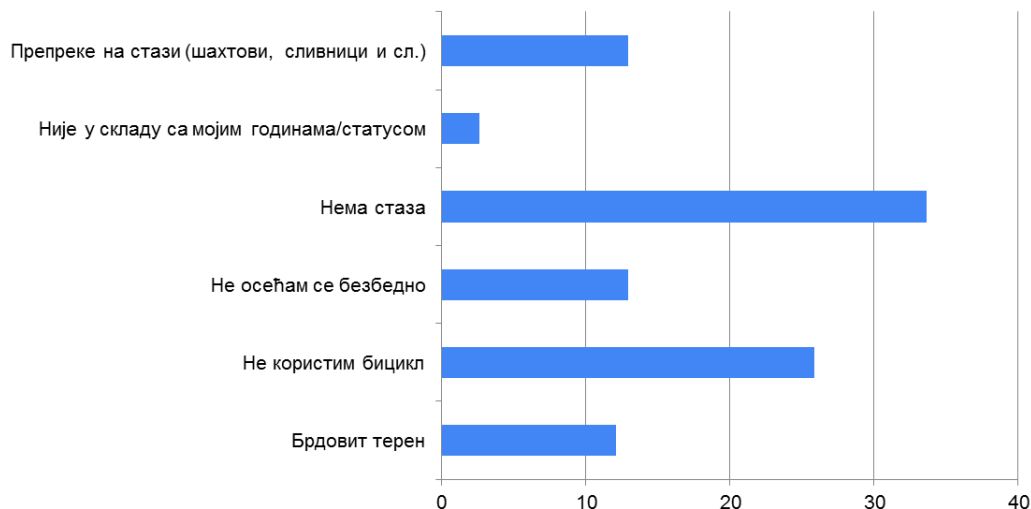
Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 43 минута, бициклом 9 минута, а путничким аутомобилом 35 минута.

6.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 6-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Чајетини



Слика 6-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Чајетини



Слика 6-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Чајетини

6.3 Ставови становника о мерама унапређења у Чајетини

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 6-1. Ставови о прикладности примене мера у Чајетини

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	7,52	15,15	10,69	16,03	25,58
Већ постоји	34,59	28,03	12,98	25,95	14,73
Требало би увести	15,04	10,61	29,77	22,90	24,03
Требало би унапредити	42,86	46,21	46,56	35,11	35,66
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Чајетине су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 6-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Чајетини

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	46,10
Да, уколико би постојао ЈП	9,93
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	12,77
Не	17,73
Нисам сигуран/на	13,48
Укупно	100

6.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Чајетини веома загађен је 1,76, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 2,56. Став да бука од саобраћаја у Чајетини утиче на квалитет живота је оцењен оценом 2,29, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,04.

6.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 3,19 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 6-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	32,84	50,93	22,76	40,19
Ређе	31,34	28,70	13,01	56,07
Чешће	35,82	20,37	64,23	3,74
Укупно	100	100	100	100

6.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Обезбедити више пешачко-бициклических стаза. На Златибору треба обезбедити више безбедних места за прелазак магистралног пута 23 Београд - Јужни Јадран.
Лоши путеви по селима
Где нам је саобраћајна полиција???
Зашто се не уреде пешачке стазе на релацији школа Мачкат-Бела Земља?
Нема довољно паркинг места, па се користе тротоари. Тротоари су пребукирани аутомобилима лоше регулисане раскрснице
Недостатак паркинг места (више пута наведено – 6 пута)
Недовољно паркинг места, да се обезбеди паркинг за већи број возила да их возачи у том недостатку не би паркирали на местима на којима то прописима није дозвољено.
Нема места за паркирање, паркирају се по тротоарима и пешаци немају куда да се крећу.
Безбедност пешака због паркирања на тротоарима
Превише кварова
Не постојање асфалтних путева, могуће је се кретати или пешке или теренским аутом. Код нас скоро да и нема саобраћаја.
Расвета у селу, паркинг у Чајетини
Огроман проблем градски превози
Обезбедити пешачку стазу и бициклическу стазу, као и већи фреквентнији јавни превоз
Уски тротоари, и паркирани аутомобили по њима
Ивичњаци нису оборени на пешачким прелазима и нема довољан број паркинг места као ни довољно одговарајућих рампи и паркинг места за особе са инвалидитетом!
Непостојање огледала на опасним кривинама и непрегледним местима.
С обзиром да се ради о туристичком месту где се сезонски повећава број људи и аутомобила, неопходно је направити стратегију којом ће се акумулирати проблеми који се јављају нарочито у централној зони насеља.
Бука коју емитују бахати возачи четвороточкаша, туристи
Организација саобраћаја у централној зони насеља Готово све саобраћајнице су прекопане, много рупа и путеви до села већином су у лошем стању или асфалтирани испрекидано на најкритичнијим деловима. Веома лоше за аутомобил и отежава кретање.
Нема тротоара, уске улице
Мањак паркинга а то отежава и пешачење и безбедност деце као и одраслих на улици
Услед недостатка паркинг места, возачи остављају возила на тротоару или на путу, доставна

возила такође стају на пут и тако блокирају једну траку. А, због возила паркираних на другој страни тротоара понекад једноставно није могуће заобићи возило које блокира коловоз. Такође, већина потрошача покушава да приђе што ближе маркетима, банкама, кафићима и тако паркирају буквално на метар испред улаза радњи. Деца се провлаче између аута а жене са дечијим колицима крећу се улицом.

Требало би изградити више паркинг места, свакако за то има довољно простора, а по ивицама тротоара и испред радњи поставити украсне саксије са цвећем или нешто слично Улице би лепше изгледале а возила не би могла да се пентрају по тротоарима.

Паркинг би могао да се наплаћује нешто мало, на општинском нивоу, а тај новац би ишао на одржавање горепомнутих улица и декора у виду цвећа итд.

Старије људе је генерално "срамота" да их виде како возе бицикл, када би имала оближња стаза или путеви мало сигурнији за вожњу, или чак правилно осветљени, сигурно би више људи прибегавало разним активностима, и самим ти стицали боље навике. Одрасли се не друже превише, а да не помињем омладину. Ако изузмемо кафиће не би се ни виђали.

Можда такмичења између општина где би сви учествовали, како млађи, тако и старији.

Наш крај је окружен планинама, када би се формирале пешачке стазе као и бицикличке за возаче авантуристичког духа, клупе за седење дужином стаза као и осветљење, људи би сигурно више шетали. Овако у последњих 20 година колико ја памтим, упорни шетачи, свако вече се провлаче између возила, склањају са уских и неосветљених путева у траву када наилазе аути. Имамо купалиште које је оронуло и запуштено, ка том купалишту би било више него идеално направити пешачку/бицикличку стазу.

У мојој улици преко 12 година нису закрпљене рупе, на два места асфалта скоро да нема..

Паркирања на тротоару

Паркирна места неадекватна, Паркирани аутомобили по тротоарима.

Уске улице, због непоштовања градње на путном земљишту, итд

Паркинг

Велики број уских улица, без изграђених тротоара.

Возачи не стају на пешачком прелазу, сви се паркирају на тротоару, потребно је асфалтирати улице у центру насеља

Недовољно паркинг места, паркирање на тротоарима, неприлагођена брзина и непоштовање саобраћајних прописа уз слабу и ретку контролу

Велики проблем у Чајетини су паркирани аутомобили по тротоарима. Пешаци су приморани да иду поред тротоара и по улици где се одвија саобраћај, јер су тротоари пренатрпани аутомобилима.

Огроман проблем градски превози

Потребна је одговарајућа саобраћајна сигнализација на више места у самој Чајетини, као што је нпр. раскрсница код Металопластике.

Туристичко место - велике гужве и превелика фреквентност саобраћаја кроз места и улице која за то нису предвиђена

У зонама сеоских школа не постоје "Лежећи полицајци" неопходно је увести их ради безбедности деце пешака.

Одмах затворити централну зону, и омогућити доставу у радње од поноћи до 5 ујутру. Аутомобили забрањени преко дана. Обавезно унапредити и направити бицикличке стазе по реципроцитету, колико пута за ауто толико и за бицикл. Обавезно дотирати плинске котлове, и омогућити у општини гас (који је разведен, али због ко зна ког разлога није дозвољена дистрибуција). Обавезно контролисати градилишта, камионе и машине а у вези отпада и буке. У граду организовати покрет горана и од малена радити са децом.

Зашто причате о некој безбедности, када ништа не радите по том питању?

Да се асфалтира део пут железничко стајалиште Трипкова Мачкат (у дужини од око 600 метара) јер је од великог значаја за село Трипкова, Врутке... (јер скраћује пут ка продавници и бензинској станици)

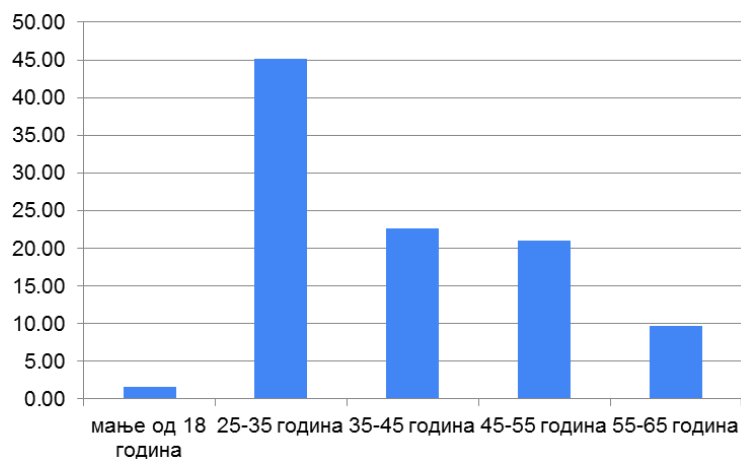
Не постоје аутобуске линије. Није могуће отићи из села у град аутобусом!!!

Недостатак паркинг места

Мислим да треба ограничити време (мислим на део дана) истовара и утовара робе на тротоарима испред продавница. То веома отежава, како кретање пешака, тако и одвијање саобраћаја. То је недопустиво!

7 Шабац

Анкета у Шапцу је обухватила 62 испитаника од којих је 54,8% жена и 45,2% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 98,4% и 1,6% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 7-1. Старосна структура испитаника

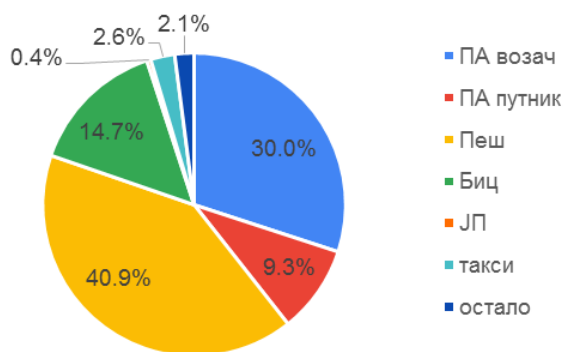
Од укупног броја испитаника 90,3% поседује возачку дозволу, а 9,7% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 85,3% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 96,4%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,35 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,69 биц/особи. Од анкетираних жена 64,7% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 75,0%. А степен поседовања мотоцикла је 0,13, тротинета 0,06 и 0,03 електричних возила/особи.

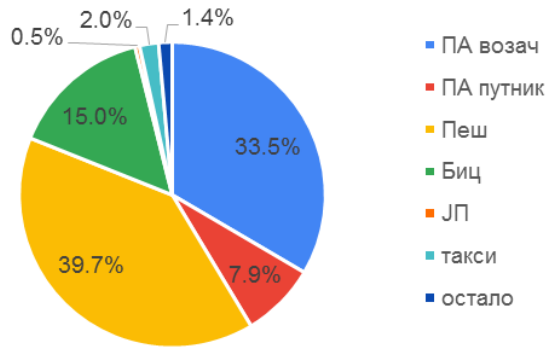
7.1 Карактеристике кретања становника Шапца

7.1.1 Видовна расподела кретања

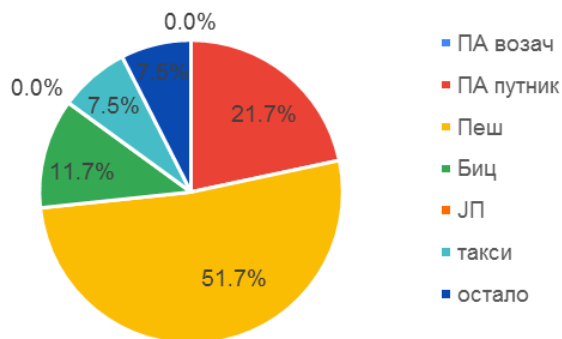
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 7-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



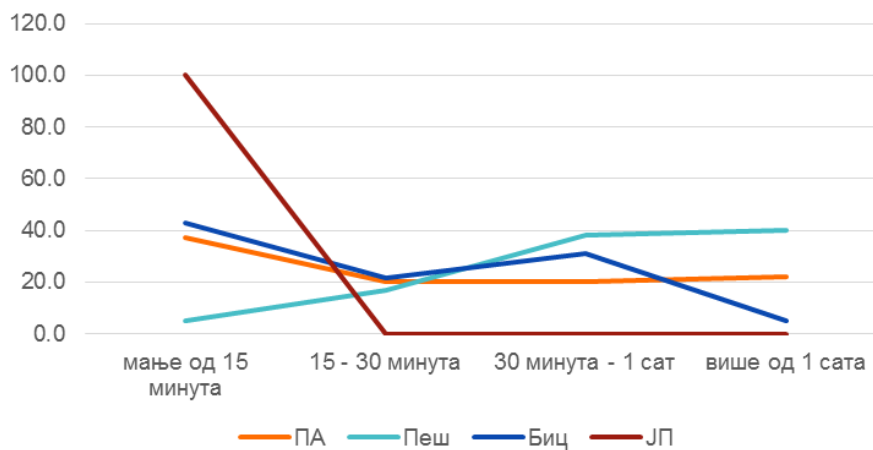
Слика 7-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)⁷



Слика 7-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)⁷

7.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 7-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

⁷ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 50 минута, бициклом 17 минута, а путничким аутомобилом 31 минута.

7.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 7-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Шапцу



Слика 7-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Шапцу



Слика 7-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Шапцу

7.3 Ставови становника о мерама унапређења у Шапцу

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 7-1. Ставови о прикладности примене мера у Шапцу

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	0,00	0,00	0,00	8,06	16,13
Већ постоји	77,42	74,19	29,03	1,61	19,35
Требало би увести	3,23	0,00	8,06	64,52	27,42
Требало би унапредити	19,35	25,81	62,90	25,81	37,10
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Шапца су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 7-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Шапцу

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	41,94
Да, уколико би постојао ЈП	9,68
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	24,19
Не	6,45
Нисам сигуран/на	17,74
Укупно	100

7.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Шапцу веома загађен је 3,53, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,76. Став да бука од саобраћаја у Шапцу утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,29, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,34.

7.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 2,60 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 7-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	47,37	60,38	41,07	64,00
Ређе	26,32	9,43	7,14	34,00
Чешће	26,32	30,19	51,79	2,00
Укупно	100	100	100	100

7.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Удобне површине за ролере и сл.
неадекватна паркинг места
Изместити саобраћај и направити зелене оазе за одмор и рекреацију као и забаву ван насеља са пратећим садржајима. Порушити старе и напуштене објекте.
Потребно је у приградским насељима урадити боље стазе
Паркинг у центру града би требало асфалтирати, јер се подизе велика прасина која негативни утиче на зивот људи који ту станују.
Превелики број једносмерних улица.
припрема бицикличких стаза
Огроман проблем су паркинг места одмах до пешачког прелаза и излаза са паркинга. Излазак из споредних улица је високо ризичан.
Паркинг!!!!!!! Нема га довољно
Недостатак саобраћајне културе.
Недовољно бицикличких стаза, превише аутомобила, а недовољно паркинг места.
Шабац је доста напредивао у том смислу, било би добро да се настави за изградњом бицикличких стаза.
Дефинитивно неопходност бицикличке стазе.
Проблем паркирања.
Велики број возила. Неке породице имају више возила. Проблем где их сместити.
Недостатак паркинг места; недостатак бицикличких стаза; небезбедне бицикличке стазе у нивоу коловоза и у једносмерним улицама (у супротном правцу) и поред паркинга (М.Митровић); рекреативне површине нису повезане адекватним пешачким и бицикличким стазама; сужен коловоз неких улица због организовања паркирања и смањена безбедност одвијања саобраћаја моторним возилима; преоптерећен обилазни пут и небезбедни прелази преко обилазног пута; непрегледност појединих раскрсница што отежава укључење, а посебно лево скретање;
Свест грађана о загађењу које проузрокују непотребном употребом аутомобила у одређеним ситуацијама, када је то могуће избећи. Безбедност бицикала и не реаговање полиције у случају крађе истих - мислим да на овоме треба доста поради, како би се људи охрабрили да користе бицикле, да могу безбрижно да их оставе адекватно обезбеђене приликом одласка у куповину, пошту, банку итд.
Питања : У анкети би требало да стоји пар питања колико се учесници у саобраћају осећају безбедно и шта мисле о начину вожње осталих суграђана.
Проблеми : Јако велик број бахатих возача, који се непрописно паркирају на тротоару или на сред улице. Такође све већи број младих возача који не поштују саобраћајне знакове и пребрзо возе, поготово излуђујући чин уласка у кружни ток и безумно вртење у круг уз иритантну скрипу гума."
Безбедност свих учесника у саобраћају. Примена закона на све учеснике у саобраћају и на управљаче путевима.

Бахато паркирање у ужој и широј зони центра града, насилничка возња у касним вечерњим сатима у градском језгру

Бахатост возача у вожњи, бахато паркирање и пребрзи улазак у кружни ток

Превелики број саобраћајних возила.

Недостају бицикличке стазе у Касарским Ливадама, Чавићу, Јужној Каролини...

Стазе за бицикл се прекидају, превисе аутомобила(по два у неким породицама), могли би имати субвенцију државе за е бике итд

Потребно је мислити на безбедност за жене и младе ноћу, основни разлози за вожњу таксијем и аутомобилом по мраку су безбедност и неосветљене станице превоза.

Као кориснику инваидских колица, јавни превоз није у потпуности доступан те сам принуђен да за кретање користим сопствени аутомобил.

Непрописно паркирани аутомобили на све стране.

1. паркирање и непостојање јавних гаража како би се путнички аутомобили пребацили у гараже и тиме ослободио улични простор за друге видове саобраћаја (добар део "поједе" стационарни саобраћај)

2. недовољно уређена бицикличка инфраструктура

3. бахатост учесника у саобраћају, првенствено возача-

Превелика брзина кретања аутомобила у градским зонама и непостовање саобраћајних знакова. Увођење физичких препрека и баријера где је то неопходно.

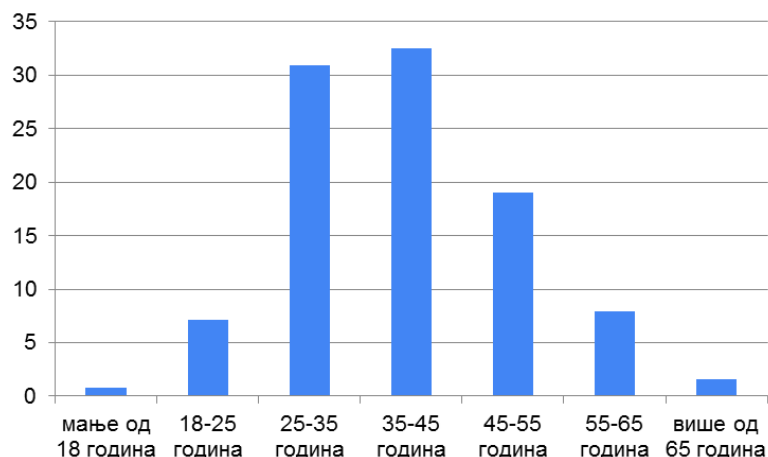
Јавно простори су потпуно подређени аутомобилском саобраћају. Зато су могућности за све остале начине кретања срамотно лоше.

Паркинг места која ометају прегледност из угла возача, превише је у централном језгру постављено паркинг места.

Потребно је више тротоара и бицикличких стаза, недостају паркинг места

8 Београд

Анкета у Београду је обухватила 126 испитаника од којих је 52,4% жена и 47,6% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 88,89%, 3,17% незапослених, 7,14% студената и 0,79% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 8-1. Старосна структура испитаника

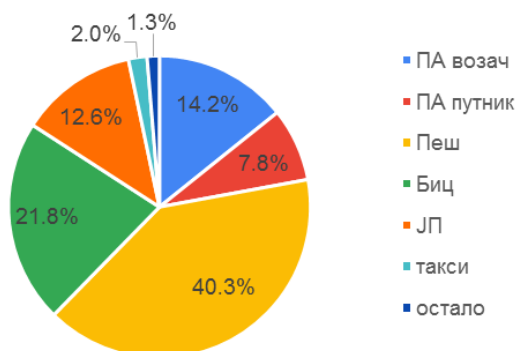
Од укупног броја испитаника 88,1% поседује возачку дозволу, а 11,9% испитаника не поседује. Од анкетираних жена 81,8% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 95,0%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,13 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,67 биц/особи. Од анкетираних жена 56,1% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 80,0%. А степен поседовања мотоцикла је 0,06, тротинета 0,04 и 0,06 електричних возила/особи.

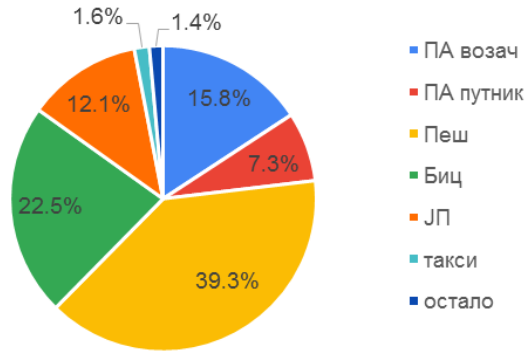
8.1 Карактеристике кретања становника Београда

8.1.1 Видовна расподела кретања

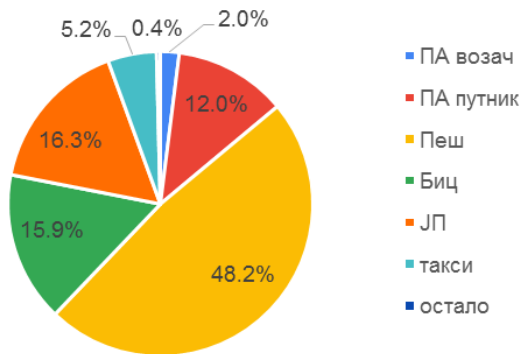
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 8-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



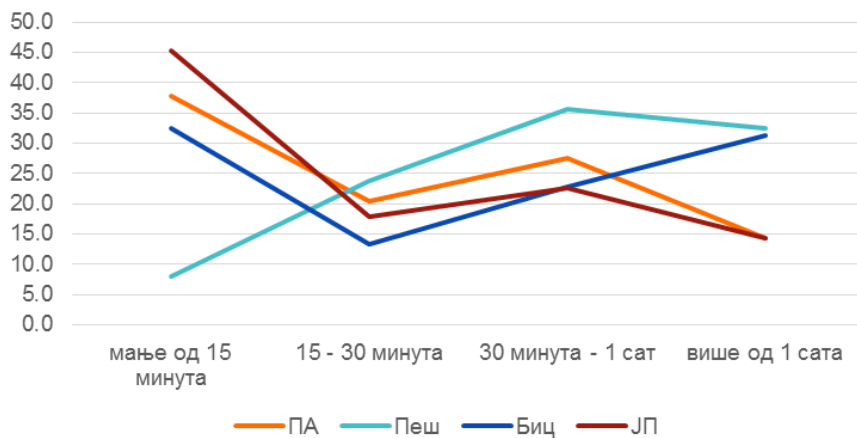
Слика 8-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 8-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)⁸

8.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 8-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

⁸ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

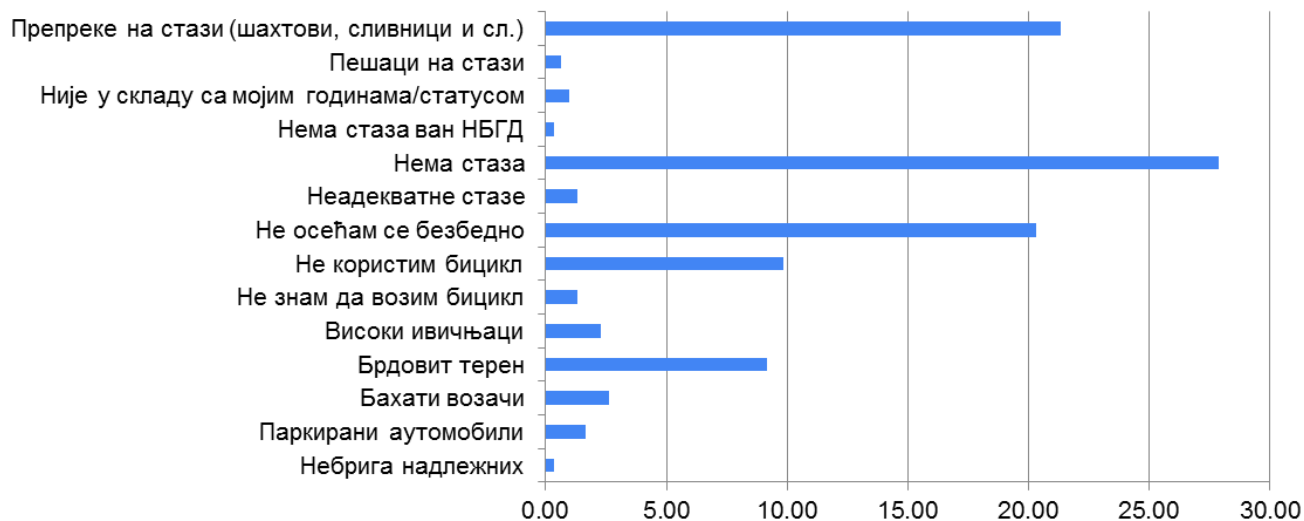
Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 46 минута, бициклом 26 минута, а путничким аутомобилом 24 минута.

8.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

У наредном делу су приказани ставови становника о недостацима у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.



Слика 8-6. Ставови становника о недостацима пешачког подсистема у Београду



Слика 8-7. Ставови становника о недостацима у бициклистичком подсистему у Београду



Слика 8-8. Ставови становника о недостацима у подсистему ЈП у Београду

8.3 Ставови становника о мерама унапређења у Београду

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 8-1. Ставови о прикладности примене мера у Београду

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	3,97	0,00	0,79	3,97	18,25
Већ постоји	31,75	36,51	12,70	16,67	17,46
Требало би увести	14,29	0,00	30,95	34,13	30,95
Требало би унапредити	50,00	63,49	55,56	45,24	33,33
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Београда су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 8-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Београду

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	68,25
Да, уколико би постојао ЈП	10,32
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	11,11
Не	3,17
Нисам сигуран/на	7,14
Укупно	100

8.4 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Београду веома загађен је 4,27, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,95. Став да бука од саобраћаја у Београду утиче на квалитет живота је оцењен оценом 3,78, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,42.

8.5 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 3,31 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 8-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	48,76	62,28	43,44	33,91
Ређе	14,88	7,89	7,38	54,78
Чешће	36,36	29,82	49,18	11,30
Укупно	100	100	100	100

8.6 Додатне примедбе које су становници поменули

Највећи проблем је свест грађана, односно њено непостојање
Оптимизација покривености бициклическим стазама и синхронизација са осталим видовима саобраћаја у смислу безбедности и атрактивности.
Недостатак бициклических стаза
Ментални склоп просечног возача моторног возила који верује да само он има право на асфалт
Улагање у градски превоз на електрични погон. Субвенције за индивидуална превозна средства на електрични погон за појединачни превоз и остала електрична превозна средства
Неедукованост возача, мало жутих трака, приоритизација индивидуалног моторног саобраћаја у односу на јавни превоз и бицикле, превелики број трака за саобраћај моторних возила и превише паркинг места која заузимају простор за тротоаре и/или бициклическе стазе.
Велики градски аутобуси у старом језгру Земуна који разарају зграде старе преко 100 година
Троторари имају оштре ивичњаке умесро упуштене за инвалидска колица, нема бици стаза, нема контроле саобраћајне полиције
Брзине у граду су превисоке. Требали би да се снизе до 30 километара на сат, у строгом центру, и да нигде не буде више од 50 километра на сат у граду.
Бициклисти би требали да имају предност у саобраћају, то значи да ако је црвено светло и нема аута, они могу да пређу светло, дакле да се црвено светло за бицикliste третира као стоп знак за бицикliste, на тај начин би људи који возе аутомобиле схватили да је пуно брже возити бицикл по граду, и добили би осећај да бицикли су главни на цестама, а не аутомобили.
Траке за бициклическе стазе би се требали радити на цести, а не по тротоарима, јер пуно је непријатније пешацима да бициклическе траке буду на тротоару. Ја сам одрастао у Америци и живео у Холандији, Москви, Монреалу и Загребу, градови где су бициклическе стазе на цести пуно боље функционирају.
Најбољи пример бициклическе стазе у Београду је у Вождовцу на улици која иде према Авали. Ту је одлично направљена бициклическа стаза која је на цести, и јако се пуно користи, и пуно је пријатније возити се по њој него по тротоару. Иста таква бициклическа стаза би се могла направити на булевару Краља Александра, и на свим улицама у Београду.
Београд једноставно мора да сагради бициклическе стазе на свим местима у граду, и људи ће сами да схвате ускоро колико је јефтиније, забавније, брже и здравије возити бицикл по граду, уместо да користе јавни превоз или аутомобил.
Ако желите контакт мој, можете да ми се јавите преко whatsapp-а на ----- . Рођен сам у Америци и тамо сам одрастао, али родитељи су ми из Србије и Хрватске, и тренутно

живим у Београду и сваки дан возим бицикл по граду. Спреман сам да дам неки интервју или било шта да помогне граду да схвати да мора да сагради бициклическе стазе. "
Чак и када се улаже у нове бициклическе стазе, то се не ради на исправан начин тако да је ефекат контрапродуктиван
Бахато паркирање у пешачким зонама и свуда у Београду, бахато паркирање на Савском насипу!!!
Потребно је више места за паркирање бицикала.
Паркирани аутомобили свуда, на пешачком, на бици стази, на улици, тротоару...потпуно непоштовање бициклическе као учесника у саобраћају, посебно према женама бициклическињама, сваки дан ме бахати возаци псују и објашњавају да не смем да будем на улици, већ на тротоару.
Апсолутни приоритет моторног приватног саобраћаја, ужасно лош јавни превоз, недостатак било какве суштинске бриге за унапређење кретања људи и робе.
Због мањка алтернативног превоза, превише је ослањања на аутомобил као средство превоза. Цене паркирања за оне који нису станари су прениске и то стимулише коришћење аутомобила.
Највише ми смета што на Карабурми није могуће ићи тротоаром. Возила су свуда паркирана. Такође део код Панчевачког моста је небезбедан за пешаке. Кад шетам из Вишњичке претрчавам петљу. Не постоји легалан и безбедан начин да се ту прође пешице.
Неопходно је при сваком реновирању и планирању нових саобраћајних траса по сваку цену укључити бициклическу стазу.
Непостојање контроле нелегалног 'паркирања' возила на тротоару, непостојање контроле брзине кретања возача (бар 100 на сат где је дозвољено 40-50), чињеница да људи возе изузетно бучне моторе огромном брзином испод прозора људима (међу зградама, потез од Карађорђевог трга ка Главној у Земуну) и производе буку од које не можеш да причаш јер не чујеш себе.
Проблем вожње бицикла због паса луталица
Недостатак бициклических стаза
приватним аутомобилима је дато највише простора, као да смо, не дај боже, земља трећег света.
Највећи проблем су паркирани аутомобили на тротоарима, због чега сви, а посебан је проблем кад сте са децом, морају да силазе и да иду улицом којом иду аутомобили. Дете због овога не можемо да пустимо да иде само у школу јер ТРОТОАРИ СЛУЖЕ ЗА ПАРКИРАЊЕ. Београд је тотално неуређен град и то под хитно треба променити.
Има превише аутомобила и проблем је што се стимулише да их буде још више. Треба смањити број паркинг места и стимулисати људе да се крећу на други начин
Мање паркинга, више зелених површина и бициклических стаза

Недостатак паркинг места
Стазе за бицикл. Потребно их је још.
Неприлагођен град за оволики број аутомобила. Метро је преко потребан.
Бициклическе стазе, физички одвојене; шине на степеништима кроз разне пролазе (Бранков мост, Мостар...); бициклическа стаза у Кнеза Милоша...
Некултурни и нестрпљиви учесници у саобраћају
Преуски тротоари, а прешироки коловоз, апсолутна приоритизација аутомобилског саобраћаја, семафоризација пешачких прелаза, мањак жутих трака, толеранција бахатих возача који своју брзину не прилагођавају условима на путу, паркирање на тротоару, коловозне површине дизајниране тако да стимулишу аутомобилски саобраћај као и да омогућавају велике брзине, а требало би саобраћај умирити. Премало зона успореног саобраћаја, тамо где постоје нема никаквих средстава за умирење саобраћаја, исти случај за Зоном 30 - коловоз је такав да омогућава вожњу и преко 50.
Више бициклических стаза је потребно
Непостојање брзог јавног превоза великог капацитета, односно метора веома лоша приградска железница
Бицикл као превозно средство није довољно пропагиран, не постоје одговарајуће ни довољно стаза, а постојеће су неповезане. Култура поштовања других учесника у саобраћају није на завидној висини. Градске зоне где би могао да прође бициклически саобраћај су очишћене од дрвећа. Треба га вратити као што треба инсисирати на генералном побољшању пешачко бициклическе инфраструктуре. У центар увести кретање искључиво или претежно електричним возилима. Пребацити градски саобраћај на електрична возила.
Лоше одржавање свега - улица, мобилијара, фасада, јавног превоза- иако га не користим осећам издувне гасове, а и визуелно јавни превоз најчешће изгледа прљаво.; као пешаку највише ми смета сто су улице јако прљаве и све је мање зеленила; поражавајуће је то што све више има бескућника који врше нужду у централним градским улицама, да ли је то последица тога што не функционишу јавни тоалети или нешто друго не знам, али је свакако озбиљан проблем
Већина путева је потпуно неприлагођена вожњи бицикла, вожња је опасна због густине саобраћаја, возачи моторних возила не толеришу бициклисте, потребан је подстицај у виду едукације грађана и унапређења путева
Не постоји могућност селективног одлагања отпада
аутомобили остају заглављени у раскрсницама и праве застој
Пренатрпан паркинг, бициклическе стазе које су премале и на тротоару уместо на коловозу, немогућност безбедног остављања бицикла у граду тј на дестинацији на коју идем.
Недовољно паркинг места за бицикле.

Желим више бициклических стаза!!
Немогућност паркирања станара у централним зонама, од поподневних сати до поноћи и викендом (налажење паркинг места у близини места становања траје и по више од пола сата)
Регулисање саобраћаја не прати тренутну ситуацију на терену
Мали број паркинг места. Паркирање на зеленим површинама и пешачким стазама унутар блокова (јавна површина). Паркирање у зони школе на начин који није безбедан за ученике.
Често раскопавање улица ради квара на водоводу или канализацији, а након тога улице се не доводе у пређашње стање него се остављају рупе и неравнине на коловозу.
Инфраструктура не прати повећање броја становника у Београду, све чешће су гужве и проблему у саобраћају на НБГ који пре 2-3 години нису били део свакодневице
Нема довољно паркинг места, стара и неодржавана возила градског саобраћаја, гужве, бахати возачи
Стање улица за возњу у граду Београду је лоше. Саобраћајну сигнализацију у граду треба унапредити. Такође, мало је места за паркирање и јавних гаража.
Дисбаланс у броју путника по возилу - у приватним возилима (аутомобилима) је најчешће само једна особа (возач), док је у градском превозу чак дупло већи број путника од оптималног. Због повећаног броја возила настају гужве у саобраћају, али су у градском превозу услови комфора драстично лошији него за самосталног возача у приватном возилу. Ово чини да особе које користе јавни превоз из бриге према околини су на неки начин кажњене недостатком комфора и временом provedеним у путу до жељене дестинације у односу на кориснике личних возила.
<ol style="list-style-type: none"> 1. Запостављање пешачког саобраћаја (угрожавање простора, одржавање инфраструктуре) 2. Недостатак могућности комбиновања јавног превоза са бициклическим 3. Неопремљеност стајалишта кантама за ђубре и недостатак заклона од Сунца
Градски јавни превоз се распада а сама организација моторног саобраћаја је катастрофална и не прати начин на који град функционише.
Паркирање на зеленим површинама и површинама намењене пешацима
Не постоје адекватне бициклическе стазе од Карабурме до центра града. Треба спојити кеј на Ада Хуји са Дорћолским, направити мали део који недостаје. Ка Ада Хуји гравитира неколико великих насеља.
Од аутомобила не може да се живи нити да се хода. Мање људи би користило аутомобиле када би превоз био бољи, чешћи и бржи. Такође, урбанизам је превише усресређен на аутомобиле и паркирање, омогућава се изградња од регулације до регулације, а да се нигде не планира организован улични паркинг као да никад нико

никоме не иде у посету! Уске улице треба проширити ако се урбанистичким планом планирају локали у приземљима.

Условно зелено (без чекања) на неким семафорима за бициклисте као сто је у Европи

Број паркираних возила на тротоару за Звездари онемогуцава било какво песацење и за одрасле и за децу

Недостаје питање које су препреке за возаче...

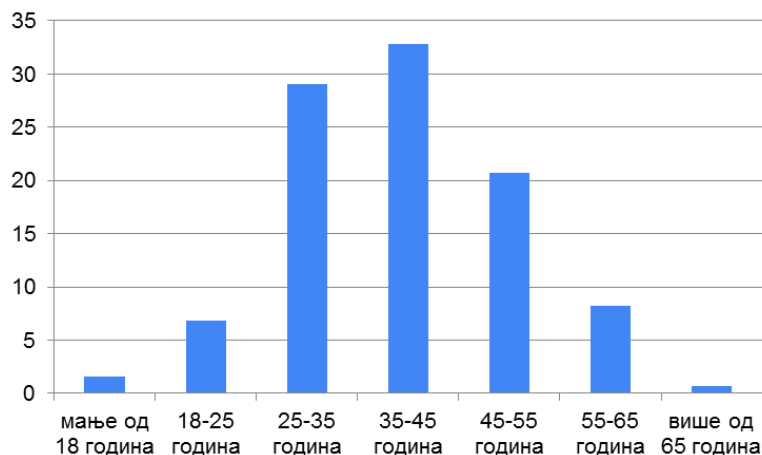
Као неко ко првенствено иде пешице свуда, сам навео кључне препреке у виду лоше инфраструктуре (тротоари, ивичњаци, итд). Нарочито за особе са инвалидитетом и особе које возе децу у колицима. Са истим препрекама (лоше улице, рупе, и сл.) се суочавају и возачи аутомобила. А верујем бициклисти и др.

Гузва у саобраћају

Бициклистичке стазе би требало да буду део сваке саобраћајнице, на коловозу као засебна десна трака (као у Копенхагену). Ово би значајно олакшало транспорт бициклом, такође би склонило бициклисте са тротоара и олакшало кретање пешацима

9 Србија

Анкета на нивоу целе Србије је обухватила 1002 испитаника од којих је 57,8% жена и 42,2% мушкарца. Анкетирано је највише запослених становника 86,0%, 5,7% незапослених, 1,5% пензионера, 4,9% студената и 1,9% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 9-1. Старосна структура испитаника

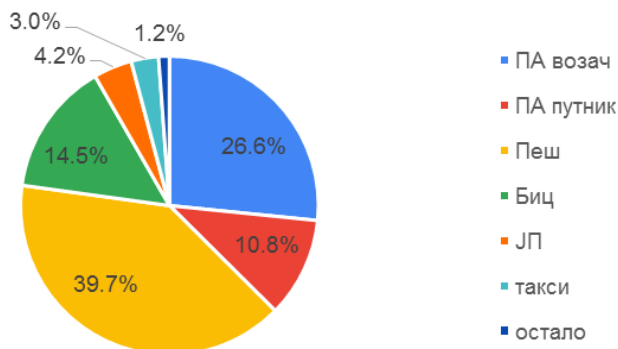
Од укупног броја испитаника 87% поседује возачку дозволу (од којих 54,4% жена), а 13% испитаника не поседује (од којих 80,8% жена). Од анкетираних жена 81,9% поседује возачку дозволу, а од анкетираних мушкараца 94,1%. На основу узорка утврђен је степен моторизације (поседовања путничког аутомобила) од 1,35 ПА/домаћинству.

С друге стране, степен индивидуалног поседовања бицикла као превозног средства износи 0,66 биц/особи. Од анкетираних жена 61,4% поседује бицикл, а од анкетираних мушкараца 72,0%. А степен поседовања мотоцикла је 0,08, тротинета 0,06 и 0,05 електричних возила/особи.

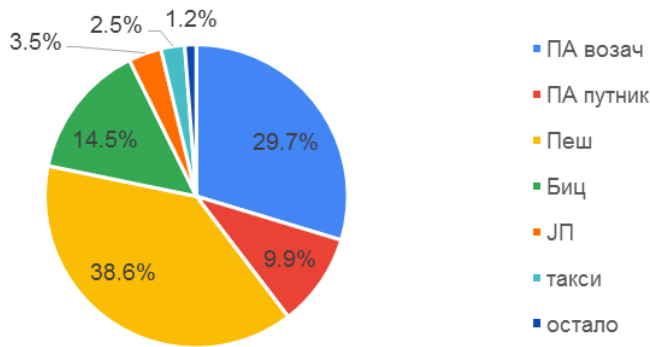
9.1 Карактеристике кретања становника Србије

9.1.1 Видовна расподела кретања

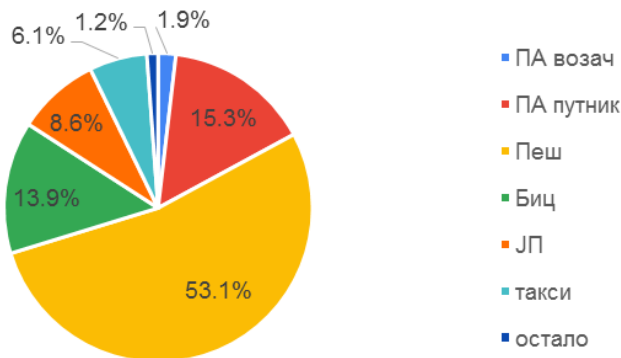
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима.



Слика 9-2. Укупна видовна расподела (сви испитаници)



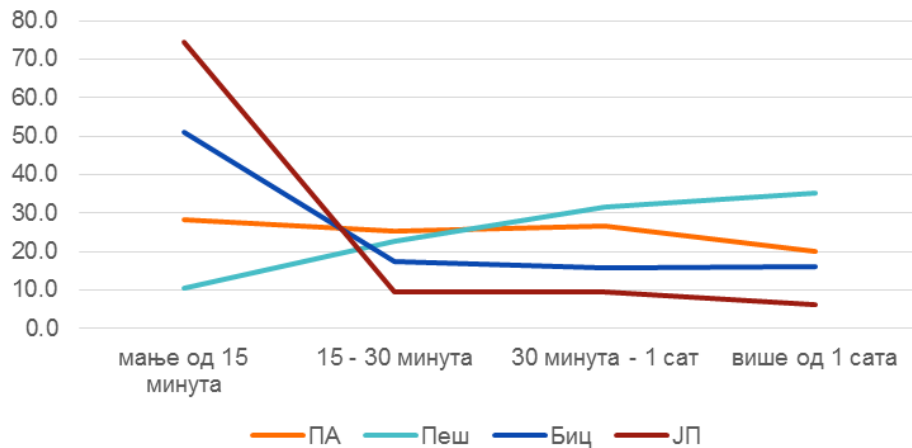
Слика 9-3. Видовна расподела (само испитаници који поседују возачку дозволу)



Слика 9-4. Видовна расподела (само испитаници који не поседују возачку дозволу)⁹

9.1.2 Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици.



Слика 9-5. Учешће трајања кретања у односу на начин кретања

⁹ Расподела је добијена на релативно малом узорку али може послужити као оријентациона.

Узимајући просечна времена трајања кретања по класама добијено је да укупно кретање пешачењем у току дана износи 45 минута, бициклом 18 минута, а путничким аутомобилом 30 минута.

9.2 Ставови становника о мерама унапређења

Становници су анкетирани у вези са потенцијалним мерама унапређења које се односе на пешачење, вожњу бицикла, јавни превоз и путничке аутомобиле.

Табела 9-1. Ставови о прикладности примене мера у Србији

	Пеш. зона (%)	ЈП (%)	Биц. стазе(%)	Изнајмљивање биц. (%)	Затварање зона за ПА (%)
Није изводљиво	4,13	30,27	5,45	10,81	18,12
Већ постоји	39,42	7,37	11,01	18,48	18,22
Требало би увести	13,21	53,08	31,62	38,59	32,59
Требало би унапредити	43,25	30,27	51,92	32,12	31,07
Укупно	100	100	100	100	100

Становници Србије су исказали и своју спремност на промену начина превоза у погледу одустајања од коришћења путничког аутомобила за основне сврхе кретања.

Табела 9-2. Ставови о спремности на промену начина кретања у Србији

	Одустајање од кретања ПА на посао, школу, набавку (%)
Да, сигурно	55,2
Да, уколико би постојао ЈП	10,3
Да, уколико је пешачење/ бициклирање није предугачко	16,9
Не	7,0
Нисам сигуран/на	10,6
Укупно	100

9.3 Ставови становника о загађењу животне средине

Сви ставови становника су изражени у просечним оценама где оцена 5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање. Став испитаника о томе да је ваздух у Србији веома загађен је 3,25, а да саобраћај у великој мери утиче на загађеност ваздуха је 3,51. Став да бука од саобраћаја у Србији утиче на квалитет

живота је оцењен оценом 3,25, а да се избором начина кретања може утицати на побољшање квалитета ваздуха је оцењен оценом 4,35.

9.4 Промена понашања у условима КОВИД-19 пандемије

Став о промени начина понашања у саобраћају услед пандемије вируса КОВИД-19 је исказана оценом 2,96 (5 означава потпуно слагање са ставом, а 1 потпуно неслагање).

Табела 9-3. Промена коришћења начина кретања током пандемије

	ПА (%)	Бицикл (%)	Пешачење (%)	ЈП (%)
Без промене	43,57	57,57	38,79	51,11
Ређе	21,73	16,63	11,53	43,96
Чешће	34,70	25,80	49,68	4,92
Укупно	100	100	100	100