

RODNA ANALIZA SEKTORA SAOBRAĆAJA SA CILJEM RODNIH I KLIMATSKIH RJEŠENJA POLITIKA

NACIONALNI IZVJEŠTAJ CRNA GORA



Autorka: Slavica Striković
Ženska Akcija

Decembar 2024.

SADRŽAJ:

- UVOD
- METODOLOŠKE NAPOMENE
- KLJUČNI NALAZI
- NALAZI ISTRAŽIVANJA
 - Poglavlje 1: Zašto rod, saobraćaj i klimatske promjene?
 - Poglavlje 2: Rodna odgovornost politika i budžeta
 - Poglavlje 3: Rodni obrasci i rodna dimenzija ponašanja u saobraćaju
 - Poglavlje 4: Naučene lekcije iz lokalnih nivoa Podgorica i Berane
 - Poglavlje 5: Orodnjena rješenja za prevoz: mjere i troškovi
- ZAKLJUČCI
- PREPORUKE

UVOD

Crna Gora je najmanja država na Zapadnom Balkanu, sa 13.812 kvadratnih kilometara i procijenjenom populacijom od 620.000. Prema popisu stanovništva iz 2023. godine, žene čine 50,8% stanovništva.

Nakon obnavljanja nezavisnosti 2006. godine, Crna Gora je iste godine postala 192. članica UN-a i od tada aktivno doprinosi radu UN-a i njegovih specijalizovanih i pridruženih agencija. Crna Gora je 2006. godine, nakon potpisivanja Završnog akta iz Helsinkija, postala članica OESS-a i bila uključena u aktivnosti političko-vojne, ekonomsko-ekološke i humane dimenzije njegovog rada. Crna Gora je 2006. godine potpisala Evropsku konvenciju o ljudskim pravima, a 2007. postala je 47. članica Vijeća Evrope. 2017. postala je 29. članica NATO-a.

Crna Gora je započela pregovore s EU u junu 2012. Od 35 pregovaračkih poglavlja, dva su privremeno zatvorena, a 32 su otvorena.

Uz uspostavljanje i produblјivanje partnerstva sa međunarodnim organizacijama, Crna Gora je ratifikovala sve značajne međunarodne dokumente, integrisala ih u svoj pravni okvir stvarajući pretpostavke za razvoj politika i mjera vezanih za zaštitu ljudskih prava i postizanje ravnopravnosti polova.¹

Saobraćaj je globalno značajan izvor zagađenja vazduha, a naročito je to drumski saobraćaj koji je značajan činilac zagađenja u urbanim sredinama. Uprkos unapređenjima tehnologije i promociji čistijih motora i čistijeg goriva, zagađenje koje potiče od saobraćaja stalno se uvećava, jer se zbog rastuće ljudske populacije uvećava intenzitet saobraćaja, kao i broj prevoznih sredstava.

Konvencionalna drumska vozila pokreću benzinski i dizel motori kroz proces sagorijevanja tokom kog se hemijska energija iz goriva pretvara u toplotu i dalje u mehanički rad. Prilikom sagorijevanja goriva dolazi do emisije zagađujućih materija. Motori sa unutrašnjim sagorijevanjem koji koriste motorne benzine i dizel gorivo emituju širok spektar zagađujućih materija, ali se kao najznačajniji mogu izdvojiti **ugljen-monoksid, oksidi azota, lako isparljiva organska jedinjenja i suspendovane čestice.**

Sekundarnom fotohemijskom reakcijom, tj. uticajem sunčeve svjetlosti na okside azota i lako isparljiva organska jedinjenja iz izduvnih gasova drumskih vozila formira se prizemni ozon.

Sagorijevanjem fosilnih goriva dolazi do emisije ugljen-dioksida koji nije zagađujuća materija i prirodno se nalazi u sastavu vazduha, ali je "dežurni krivac" za efekat staklene bašte pa se na globalnom planu čine ogromni naponi da se smanje emisije ovog i drugih gasova sa efektom staklene bašte, da bi se ublažili negativni efekti klimatskih promjena.

¹ *Gender Equality Profile in Montenegro*, EU & UNDP, Ministry for Justice, Human and Minority Rights, 2021

U prosjeku, sagorijevanjem samo jednog litra fosilnog goriva emituje se 100 g ugljen-monoksida, 20 g isparljivih organskih jedinjenja, 30 g oksida azota i oko 2,5 kilograma ugljen-dioksida.

Svaki automobil godišnje emituje tri puta više štetnih sastojaka nego što iznosi njegova težina²

U izduvnim gasovima se nalaze i druge materije kao što su suspendovane čestice, sumpor dioksid i druge zagađujuće materije.

Sastav izduvnih gasova u najvećoj mjeri zavisi od samog goriva i dodatih aditiva, dok njihova količina zavisi od brojnih faktora kao što su odnos vazduha i goriva prilikom sagorijevanja, efikasnost motora, način vožnje i dr. Načelno, dizel gorivo više zagađuje okolinu zbog sadržaja sumpora, ali vozila koja pokreću dizel motori troše manje goriva.

Zagađenje koje nastaje upotrebom motornih benzina znatno je smanjeno pošto je zabranjena upotreba aditiva na bazi olova (ova zabrana u Crnoj Gori na snazi je od 2011. godine). Upotrebom biogoriva smanjuje se emisija ugljen-dioksida ali je u izduvnim gasovima više isparljivih organskih jedinjenja. Među sve popularnijim alternativnim gorivima su i vodonik, tečni naftni gas (plin) i komprimovani prirodni gas (metan) čije sagorijevanje dovodi do znatno manjeg zagađenja.

Idealan odnos vazduha (kiseonik) i goriva u procesu sagorijevanja dovodi do manjeg zagađenja, jer su izduvni gasovi zapravo produkt nepotpunog sagorijevanja. Efikasni motori manje zagađuju, kao i hibridni automobili, dok električni automobili ne proizvode izduvne gasove. Ekološka vožnja može doprinijeti efikasnosti vozila (više pređenih kilometara sa manje goriva) i smanjenju zagađenja vazduha iz drumskog saobraćaja.



² Ekološki aspekti korišćenja motornih vozila, Branimir Milosavljević, dr Radivoje Pešić, Saša Babić, 2020

METODOLOŠKE NAPOMENE

- KVANTITATIVNO ISTRAŽIVANJE STAVOVA OPŠTE POPULACIJE GRAĐANA/KI

Uzorak za regionalno istraživanje u Crnoj Gori je bio 1100 osoba koje su odgovorile ne kompletan upitnik, od toga 50% žena a 50% muškaraca, uzrasta: 18-24 godina-11%, 25-34 godina-21%, 35-44 godina- 18%, 45-54 godina- 15% i 55 i više godina- 35%

- FOKUS GRUPE SA PREDSTAVNICIMA/AMA LOKALNIH INSTITUCIJA

Metod prikupljanja podataka:

Istraživanje je sprovedeno kvalitativno, diskusijom u fokus grupama.

Broj učesnika/ca: Ukupno je sprovedeno 2 grupe, u Podgorici 4 učesnika/ce, u

Beranama 8 učesnika/ca.

Struktura grupa: Svi učesnici/e su imali više ili visoko obrazovanje, a raspon godina bio je od 26 do 58 godina.

- INTERVJUI SA GRAĐANKAMA PODGORICE I BERANA:

Metod prikupljanja podataka:

- Budući da su u pitanju složene teme koje zahtijevaju eksplorativni pristup, sa građankama ova dva grada vođeni su polustrukturirani intervjui, licem u lice. Ovaj pristup omogućava kombinaciju kvantitativnog prikupljanja podataka sa dubinskim, kvalitativnim pristupom.
- Izbor ispitanika: žene iz urbanog i ruralnog dijela oba grada. Podgorica 3 iz urbanog dijela, 4 sa ženama iz ruralnog dijela. Berane: 3 urbani dio, 3 ruralni dio, starost 31-76.

- INTERVJUI SA ZAPOSLENIMA U INSTITUCIJAMA

Zaposleni koji se bave koordinacijom aktivnosti iz oblasti rodne ravnopravnosti u lokalnim institucijama u Podgorici i Beranama, te načelnicom Direktorata za rodnu ravnopravnost u Ministarstvu za ljudska i manjinska prava u Vladi Crne Gore.

Broj sagovornika/ca: U istraživanju je učestvovalo 5 sagovornika/ce.



KLJUČNI NALAZI

- 59,6% (od toga 65% žena i 54,6% muškaraca) ispitanika/ca u Crnoj gori vjeruje da automobili mnogo doprinose zagađenju vazduha, dok 44% njih izražava svoju veliku zabrinutost oko klimatskih promjena
- Žene u sektoru saobraćaja manje zagađuju vazduh u odnosu na muškarce jer je desk istraživanje pokazalo da samo 34% žena u Crnoj Gori ima vozačku dozvolu i samo 28% žena ima putnički automobile registrovan na svoje ime.
- Izveštaj Evropske komisije o Crnoj Gori za 2023. godinu, kada je oblast saobraćaja u pitanju, jasno je naglasio obavezu da se crnogorske vlasti odlučnije posvete podsticanju održivog i zelenog transporta.
- Stanje u oblasti izrade i implementacije politika koje se odnose na saobraćaj, zaštitu životne sredine i budžeta u Crnoj Gori potpuno je “rodno slijepo”. Isti zaključak se odnosi na donošenje odluka i politike na lokalnom nivou u dvije posmatrane opštine.
- Sve vrste prevoznih sredstava su ženama u Crnoj Gori manje dostupne nego muškarcima, a u nekim slučajevima kao što su automobili ta razlika iznosi više od 20%.
- Rodni obrazac u ponašanjsima u biranju tipa prevoznog sredstva za različite svrhe pokazuje da žene više koriste autobus za zdravstvene i socijalne usluge, biciklo žene više koriste za zdravstvene i sportske svrhe, žene mnogo manje (razlika oko 25%) koriste bicikl za odlazak na posao i školu. Jasno je da žene manje koriste automobile za sve svrhe a više koriste taksi za razonodu (oko 8% više u odnosu na muškarce) a podatak o korišćenju e-trotineta je pokazao posebne rodne obrasce njegove upotrebe a to je da ga žene mnogo manje koriste za odlazak na posao/školu (oko 15% manje u odnosu na muškarce) a oko 10% žena ga više koristi za potrebe oko djece, te u svrhu sporta i zdravlje žene više koriste (više od 8%).
- Žene se osjećaju generalno sigurnim u automobilu, autobusu i taksiju, čak i kada su same, a najmanje sigurne kada koriste bicikl i e-trotinet. Sa druge strane, upoređujući sa osjećajem bezbjednosti muškaraca, žene se uglavnom (samo ne u slučaju korišćenja bicikla) osjećaju manje bezbjednim u odnosu na njih, u slučajevima nekih prevoznih sredstava i za oko 20% manje bezbjedno u odnosu na muškarce.
- Veoma veliki je procenat (oko 30%) onih koji nemaju informacije o klimatski prihvatljivim vrstama prevoza.



NALAZI ISTRAŽIVANJA

Poglavlje 1: Zašto rod, saobraćaj i klimatske promjene?

1. Perspektiva klimatskih promjena u saobraćaju

Nacionalni inventar emisija zagađujućih materija u vazduh pokazuje da **drumski saobraćaj predstavlja jedan od ključnih izvora emisija oksida azota (47.5%)**.

Drumski saobraćaj takođe doprinosi sa 8.8% emisijama isparljivih organskih jedinjenja i sa 10.8% emisijama ugljen-monoksida. U svim navedenim kategorijama emisije koje potiču od teških vozila (kamioni i autobusi) imaju ključan doprinos, iako struktura voznog parka pokazuje da putnička vozila čine čak 86% ukupnog voznog parka. Učešće drumskog saobraćaja u emisijama suspendovanih čestica je neznatno - 3% kamioni i autobusi i 0.5% putnički automobili.

Jedan od najvećih zagađivača životne sredine je saobraćaj, čije se negativno dejstvo ispoljava se na više načina preko zagađivanja vazduha, vode i tla, velike buke, navodi se u Informacija o stanju životne sredine u Crnoj Gori za 2023. godinu. Broj motornih vozila u 2023. godini iznosio je 285.257. Najviše vozila koristi dizel i BMB 98, što pojačava zagađenje životne sredine.

“Svakim danom broj motornih vozila koja se pokreću putem sagorijevanja goriva (benzin, dizel, gas) u motorima se povećava pri čemu se ispuštaju štetni gasovi kao ugljen monoksid, jedinjenja ugljovodonika, oksidi azota i sumpor dioksida, čestice prašine i dr. Buka postaje sve jača i kao takva izaziva mnoge negativne hormonske posljedice i organske poremećaje kod ljudi”, ističe se u Informaciji.

Prosječna starost svih vozila u 2023. godini iznosi 12,54 godina, uvećana je za 11,36 odsto u odnosu na 1998. godinu, a smanjena 7,5 odsto u odnosu na 2019. godinu. Gustoća vozila u Crnoj Gori u 2022. godini je iznosila 430 putničkih automobila na 1000 stanovnika.

“Ono što treba trenutno da se preduzme je, prije svega, efikasnija kontrola pojedinih elemenata iz sektora saobraćaja koji negativno utiču na životnu sredinu kako bi bilo moguće pravilno sagledavanje problema, kao i preduzimanje mjera u cilju njihovog rješavanja”, zaključuje se u Informaciji o stanju životne sredine u Crnoj Gori za 2023. Nacionalna strategija za klimatske promene identifikuje saobraćaj kao jedan od faktora koji najviše utiču na ostvarivanje cilja da se emisije ugljen-dioksida smanje na željeni nivo do 2030. godine, stoga se predložene mere kreću u tom pravcu, i uključuju povećanje upotrebe javnog prevoza i promociju energetski efikasnijih i električnih vozila. Eko-fond, tačnije Fond za zaštitu životne sredine, spreman je da pruži subvencije za nabavku pomenutih vozila u javnom sektoru, nudeći 7.500 evra za električna i 4.000 evra za hibridna vozila.

U Podgorici je fokus na smanjenju uticaja saobraćaja na kvalitet vazduha, za šta mjere sprovodi Glavni grad, saopšteno je na sastanku predstavnika Ministarstva održivog razvoja i turizma, Agencije za zaštitu prirode i životne sredine, Zavoda za hidrometeorologiju i seizmologiju i Instituta za javno zdravlje.

Osam stotina ljudi u Crnoj Gori je, prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (SZO) za 2020. godinu, umrlo zbog zagađenog vazduha³

Iz Instituta za javno zdravlje (IJZ) upozoravaju da postoji sve više dokaza o štetnosti PM 10 i PM 2,5 čestica po zdravlje ljudi.

"U Crnoj Gori se najviše umire od bolesti srca, moždanog udara i karcinoma pluća, a zagađujuće čestice doprinose umiranju od ova tri vodeća uzroka smrti u Crnoj Gori", navode u Institutu za javno zdravlje.

Oni naglašavaju da, *"prema procjenama zagađenje vazduha u Crnoj Gori ostavlja štetnije posljedice po zdravlje nego konzumacija alkohola"*.

Iz Agencije za zaštitu životne sredine Crne Gore upozoravaju da je kvalitet vazduha zadovoljavajući samo na jugu zemlje, a da je u centralnom i sjevernom dijelu države stanje loše, odnosno da ima mnogo više od dozvoljenih 35 dana godišnje sa visokim koncentracijama PM čestica.

Kvantitativno istraživanje stavova opšte populacije građana/ki koje je sprovedeno na regionalnom nivou u svrhe ovog projekta, kada je Crna Gora u pitanju pokazuje da 59,6% (od toga 65% žena i 54,6% muškaraca) ispitanika/ca vjeruje da automobili mnogo doprinose zagađenju vazduha, dok 44% njih izražava svoju veliku zabrinutost oko klimatskih promjena. Interesantno je da na pitanje koliko izborom prevoznog sredstva lično doprinose smanjenju zagađenja, najveći dio odgovora kaže da ne utiču mnogo (31,5% žena i 37,8% muškaraca) a oko 9% ispitanih misle da taj izbor itekako utiče na smanjenje uticaja klimatskih promjena.

2. Povećanje značaja saobraćaja

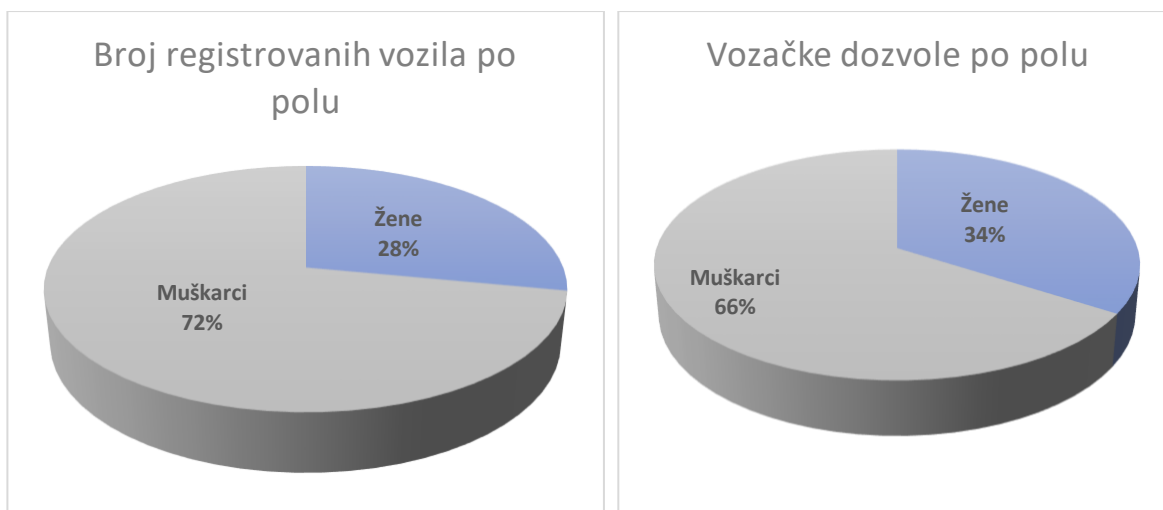
Statistika iz 2024. pokazuje:

Broj registrovanih vozila po polu: žene 64.685, muškarcima 165.392

Broj vozačkih dozvola po polu: ukupan broj izdatih vozačkih dozvola u Crnoj Gori je 272.390, od čega su dozvole izdate ženama 34% a muškarcima 66%⁴.

³ <https://www.glasamerike.net/a/crna-gora-zagadjenje-zrtve-pljevlja/6912286.html>

⁴ Podaci od Ministarstva unutrašnjih poslova, septembar 2024.



Grafikoni 1 i 2

Iz ovih podataka zaključujemo da žene u velikoj mjeri zavise od kvaliteta mobilnosti javnog prevoza.

Prema tabeli 1, koja je dio dokumenta *Statistički godišnjak za 2023*, izvor MONSTAT-Zavod za statistiku Crne Gore, očigledno je da muškarci dominiraju kao zaposleni u sektoru saobraćaja, skladištenja i komunikacija i to u procentu od 80,7% a žene čine samo 19,3% među zaposlenim u istom sektoru.

Sector	% Total	% Men	% Women
Total in employment	100	55.9	44.1
Agriculture	100	64.0	36.0
Transport, storage, and communication	100	80.7	19.3
Accommodation and food services	100	54.9	45.1
Information and communication	100	53.0	47.0
Financial and insurance activities	100	52.0	48.0
Professional, scientific, and technical activities	100	37.6	62.4
Administrative and support service activities	100	64.5	35.5
Public administration and defense	100	58.0	42.0
Education	100	26.5	73.5
Health and social work	100	27.5	72.5
Arts, entertainment and recreation	100	51.8	48.2
Other social and personal services2)	100	36.2	63.8

Tabela 1

Kada govorimo o prevozu, podaci pokazuju da su u mnogim mjestima u svijetu većina korisnika javnog prevoza žene. Nasuprot tome, većina korisnika automobila ili motora su muškarci. Većini žena na svijetu teže je putovati nego muškarcima. Za posljedicu to manje mogućnosti za žene, uzrokujući prepreke mobilnosti koje utiču na druge životne izbore, poput pristupa zdravstvenim uslugama i obrazovanju. Saobraćajna infrastruktura značajno utiče na kvalitet života muškaraca i žena. Prevoz može značajno uticati na povećanje produktivnosti žena i ne/podsticanje rodne ravnopravnosti. Osim

velikog doprinosa privrednom rastu, saobraćaj igra ključnu ulogu u društveno održivom razvoju širenjem pristupa zdravstvenim i obrazovnim uslugama, zapošljavanju, poboljšavajući razmjenu informacija i podstičući društvenu koheziju.⁵

3. Rod i saobraćaj

Razlike u obrascima putovanja karakteriše nejednak pristup objektima i uslugama prevoza .

„Žene imaju slabiji pristup privatnim i javnim prevoznim sredstvima, dok istovremeno preuzimaju veći teret svog domaćinstva u pogledu putovanja i više putuju vezano za obaveze vezano za reproduktivno zdravlje i njegu“⁶. Takođe, žene u gradovima koriste javni prevoz u različito vrijeme u odnosu na muškarce i imaju manje finansijskih sredstava za prevoz u odnosu na muškarce⁷

Podaci za Crnu Goru iz kvantitativnog istraživanja, realizovanog u svrhe ovog projekta govore da najviše ispitanih svakodnevno putuje do posla ili škole 1-5 km (47,9%) i na to ostave manje od 30 min (78,5%)- ovi odgovori su približno isti za žene i za muškarce. Važna je napomena da od ispitanika većina živi u gradu (80,4% žena i 74,5% muškaraca) a manji dio ispitanih živi na selu (19,6% žena i 25,5% muškaraca).

Osobe koje ne voze, nemaju pristup sopstvenom automobilu ili primanja koja im onemogućavaju da plate taksi, sa pravom se osjećaju diskriminisano, jer im je ograničen pristup aktivnostima koje su drugima lako dostupne. Ovoj grupi najčešće pripadaju siromašnije društvene kategorije poput studenata i mladih, OSI, starijih građanka/i, mladih turista... Toj grupi pripadaju i žene za koje je uočeno da u većem broju koriste javni prevoz od muškaraca što ih, često, onemogućava u efikasnom obavljanju svakodnevni obaveza

U *Evropskoj povelji o rodnoj ravnopravnosti na lokalnom nivou*¹⁵, Član 26 – Mobilnost i transport, navodi se da „...žene i muškarci često u praksi imaju različite potrebe i modele korišćenja mobilnosti i transporta, a koje su bazirane na faktorima kao što su primanja, starateljske obaveze ili radno vrijeme, kao i da zbog toga proporcionalno ima više žena korisnica javnog prevoza nego muškaraca.“

I regionalne studije pokazuju da su žene „...manje mobilne, odnosno da značajno manje žena poseduje vozačku dozvolu i pristup sopstvenom vozilu od muškaraca. To znači da žene mnogo češće zavise od drugih ili od javnog prevoza za svoja dnevna kretanja, kao i da se češće kreću peške...u slučajevima gde javni prevoz ili drugi alternativni vidovi prevoza nisu dostupni ili nisu adekvatni, to će imati negativniji uticaj na život žena nego na život muškaraca.“⁸

Zaključak: Osobe koje ne voze, nemaju pristup sopstvenom automobilu ili primanja koja im onemogućavaju da plate taksi, sa pravom se osjećaju diskriminisano, jer im je

⁵ <https://unece.org/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf>

⁶ Peters, 2013, str 1

⁷ United Nations Chronicle, 2015

⁸ Vodič ka rodno-osetljivim javnim prostorima, mikser.rs

ograničen pristup aktivnostima koje su drugima lako dostupne. Ovoj grupi najčešće pripadaju siromašnije društvene kategorije poput studenata i mladih, OSI, starijih građanka/i, mlađih turista... Toj grupi pripadaju i žene za koje je uočeno da u većem broju koriste javni prevoz od muškaraca što ih, često, onemogućava u efikasnom obavljanju svakodnevnih obaveza.

Rezultati kvantitativnog istraživanja, realizovanog u svrhe ovog projekta za Crnu Goru pokazuju da 59,6% (od toga 65% žena i 54,6% muškaraca) ispitanika/ca vjeruje da automobili mnogo doprinose zagađenju vazduha, dok 44% njih izražava svoju veliku zabrinutost oko klimatskih promjena. Interesantno je da na pitanje koliko izborom prevoznog sredstva lično doprinose smanjenju zagađenja, najveći dio odgovora kaže da ne utiču mnogo (31,5% žena i 37,8% muškaraca) a oko 9% ispitanih misle da taj izbor itekako utiče na smanjenje uticaja klimatskih promjena.

Žene u sektoru saobraćaja manje zagađuju vazduh u odnosu na muškarce jer je desk istraživanje pokazalo da samo 34% žena u Crnoj Gori ima vozačku dozvolu a samo 28% žena ima putnički automobil registrovan na svoje ime.



Poglavlje 2: Rodna odgovornost politika i budžeta

1. Zelena Agenda za zapadni Balkan i saobraćaj i njihova relevantnost za SGD

Države Zapadnog Balkana su 2020. na samitu u Sofiji potpisale Deklaraciju o Zelenoj agendi. Time su se obavezale da će do 2050. u potpunosti izbaci uglj iz upotrebe. To podrazumijeva povećanje učešća obnovljivih izvora energije u ukupnoj proizvodnji, uvođenje oporezivanja na emisiju gasova sa efektom staklene bašte. Realizaciju obaveza u ovoj oblasti definiše Akcioni plan za sprovođenje Sofijske deklaracije o Zelenoj agendi za zapadni Balkan 2021-2030. godine. Služi za njeno usmjeravanje i sprovođenje mjera, strukturiran je tako da predstavi sedam komponenti Sofijske deklaracije: borbu protiv klimatskih promjena, energetiku, saobraćaj, cirkularnu ekonomiju, zagađenje, održivu poljoprivredu i zaštitu prirode i biodiverziteta svrstanih u pet ključnih stubova.

EU predviđa paket pomoći vrijedan devet milijardi eura kako bi se državama zapadnog Balkana pomoglo da ostvare ciljeve iz Zelene agende.

Zelena agenda je predviđena Evropskim zelenim planom, prema kojem bi EU trebalo da postane klimatski neutralna do 2050. godine.

Međutim, tabela 2 pokazuje da države zapadnog Balkana, uglavno ne pokazuju političku volju, niti napore da izbace uglj iz proizvodnje električne energije.

Koliko se Zapadni Balkan oslanja na uglj u proizvodnji struje?

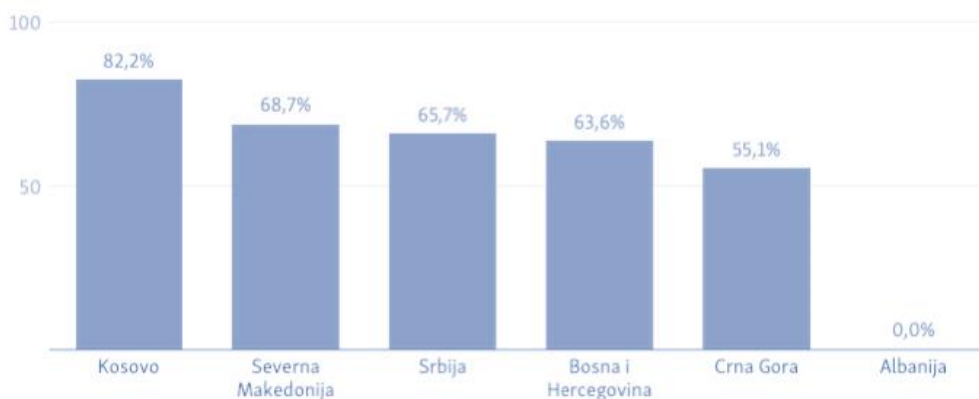


Tabela 2

Od 58 konkretnih mjera koje proističu iz Akcionog plana za realizaciju obaveza do 2030. godine, Crna Gora je realizovala svega jednu iz svih pet stubova Zelene agende za Zapadni Balkan, odnosno dva odsto od ukupnog broja mjera. U toku je realizacija 47 odsto mjera, dok je 51 odsto od ukupnog broja mjera nerealizovano.

Analiza koju je u septembru 2022. godine pripremio Ministarstvo evropskih poslova je pokazala da je Crna Gora transponovala i/ili već realizovala preko 45 odsto obaveza koje proizilaze iz Zelene agende za Zapadni Balkan dok je 28 odsto djelimično transponovano, a 27 odsto je potpuno izostavljeno. U oblasti cirkularne ekonomije, zaključeno je da je oko 43 odsto obaveza već u potpunosti uključeno u postojeća

strateška dokumenta Crne Gore, 14 odsto je već realizovano, 29 odsto je djelimično uključeno, dok je 14 odsto potrebno uključiti.

Podrobna analiza ovih mjera ukazuje, međutim, da nam za ozbiljnu realizaciju nedostaju funkcionalni mehanizam međusektorske koordinacije, kadrovski kapaciteti, jasno definisanje uloga i odgovornosti za proces implementacije, koje za sada ne postoje.

Izveštaj Evropske komisije o Crnoj Gori za 2023. godinu, kada je oblast saobraćaja u pitanju, jasno je naglasio obavezu da se crnogorske vlasti odlučnije posvete podsticanju održivog i zelenog transporta.

UN su usvojile rezoluciju Program održivog razvoja do 2030. godine (Agendu 2030) koju su potpisale sve članice UN među kojima je i Crna Gora. Agenda 2030 je univerzalna strategija, a od država potpisnica se očekuje da angažuje sve svoje kapacitete kako bi ciljevi bili ostvareni do 2030. godine. Agenda 2030 sadrži 17 Ciljeva održivog razvoja sa namjerom eliminacije siromaštva, neravnopravnosti i nepravde. Ciljevi održivog razvoja predstavljaju skup ciljeva koji se odnose na budući društveni i ekonomski razvoj u skladu sa principima održivosti. Nazivaju se i Globalnim ciljevima i predstavljaju nadogradnju Milenijumskih razvojnih ciljeva usvojenih još 2000. godine, odnosno Agenda 2030 predstavlja 15- godišnji program održivog razvoja kojim se nastojalo da se dovrši ono što nije postignuto Milenijumskim razvojnim ciljevima do 2015. godine. Donošenjem Nacionalne strategije održivog razvoja do 2030 godine (jul 2016. godine) Crna Gora je u potpunosti prihvatila i u nacionalni sistem ugradila zahtjeve UN utvrđene Agendom 2030.

Proces sprovođenja Programa održivog razvoja do 2030 odvija se paralelno sa procesom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji. Članstvo u Evropskoj uniji jeste prioritetni cilj vanjske politike Crne Gore. Ispunjavanjem zahtjeva iz pravne tekovine EU, Crna Gora će biti bliža postizanju SDG-a. Naime, 2018. godine sprovedena je MAPS analiza koja je pokazala da će postizanjem svih mjerila za pristupanje države EU biti ostvareno 65% ciljeva održivog razvoja (SDG).

Indeks SDG-a je procjena ukupnog učinka svake zemlje na ispunjavanju 17 globalnih ciljeva. Brojne aktivnosti nadležnih organa (prije svega Kancelarije za održivi razvoj uz podršku UNDP i UN) koje su preduzete tokom 2022. i 2023. godine, na polju brže implementacije ciljeva održivog razvoja uticale su da se Crna Gora, prema SDG izvještaju za 2023. godinu, pomjerila za 19 mjesta unaprijed (u odnosu na 2022) i trenutno zauzima 67 mjesto.

Na osnovu sprovedene revizije Državna revizorska institucija je ocijenila da institucije u Crnoj Gori nijesu u dovoljnoj mjeri pripremljene za realizaciju ciljeva održivog razvoja iz Programa održivog razvoja do 2030. godine, te se njihova pripremljenost ocjenjuje kao djelimično uspješna.⁹

9

<https://www.dri.co.me/doc/Izvještaj%20o%20reviziji%20uspjeha%20pripremljenost%20institucija%20Crne%20Gore>

2. Državne politike u oblasti saobraćaja

Na nacionalnom nivou ključna ministarstva u oblasti saobraćaja su: Ministarstvo saobraćaja i Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera a najvažnije politike za razvoj su:

- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju propisuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, prevoza za sopstvene potrebe i druga pitanja od značaja za javni prevoz u drumskom saobraćaju.
- Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2018-2035 (SRS) ima za cilj unaprijeđenje ekonomske efikasnosti, sigurnosti, povezanosti i ekološke održivosti saobraćajnog sistema zemlje, obezbjeđujući istovremeno integraciju u saobraćajni sektor i usaglašavanje sa nacionalnim i međunarodnim politikama EU. Strategijom razvoja saobraćaja (Strategija), Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore (MSP) uspostavlja održiv okvir za poslove iz svog resora, kao i temelje budućeg razvoja sektora saobraćaja, na način koji zadovoljava društveno-ekonomske potrebe Crne Gore, a koji je u saglasnosti sa TEN-T smjernicama i politikom EU.

U članu 27 Zakona o lokalnoj samoupravi definisane su obaveze lokalne uprave u domenu saobraćaja:

Član 27

Opština, u skladu sa zakonom i drugim propisima:

- 1) uređuje i obezbjeđuje obavljanje i razvoj komunalnih djelatnosti, održavanje komunalne infrastrukture i komunalnog reda;
- 2) *uređuje i obezbjeđuje obavljanje poslova izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite opštinskih puteva;*
- 3) *uređuje i obezbjeđuje prevoz putnika u gradskom i prigradskom linijskom saobraćaju i autotaksi prevoz;*
- 4) *reguliše saobraćaj na svom području, u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja na putevima;*

Ni jedna od nabrojanih politika nije rodno senzitivna, jer su analizirane po sljedećim parametrima:

- Ima statistika po polu
- Odgovara na probleme, potrebe i interese po polu
- Koristi rodno senzitivni jezik

Svaki parametar je negativan, te otuda i zaključak o rodnoj nesenzitivnosti politika o saobraćaju.

3. Politike zaštite životne sredine i saobraćaja

[Zakon o životnoj sredini](#) u članu 50 govori o emisiji ugljendioksida iz novih putničkih vozila

[Zakon o procjeni uticaja na zivotnu sredinu](#) u članu 4 pominje saobraćaj kao jedan od predmeta procjene

[Zakon o integrisanom sprječavanju i kontroli zagađivanja životne sredine](#) - ne pominje saobraćaj

[Zakon o zaštiti vazduha](#) - u članu 2 prepoznaje motorna vozila kao pokretne izvore zagađenja vazduha

[Zakon o odgovornosti za štetu u životnoj sredini](#) - ne pominje saobraćaj

[Zakon o zaštiti od negativnih uticaja klimatskih promjena](#) - pominje definiciju novog putničkog vozila

Dokumenti zaštite od negativnih uticaja klimatskih promjena su:

- *Strategija o niskokarbonskom razvoju* - pominje projekcije nivoa emisija gasova sa efektom staklene bašte koje se izrađuju posebno za sektore energetike, industrije, poljoprivrede, šumarstva i *saobraćaja*
- *Plan prilagođavanja na klimatske promjene* - u poslednjem paragrafu navodi "Organi državne uprave nadležni za energetiku, industriju, poljoprivredu, šumarstvo i saobraćaj, dužni su da dvogodišnje dostavljaju Ministarstvu izvještaj o sprovedenim mjerama prema strateškim dokumentima, radi sprečavanja negativnih uticaja klimatskih promjena, kao i podatke o poplavama, sušama, ekstremnim temperaturama i drugo"
- *Mapa puta Dekarbonizacija saobraćaja u Crnoj Gori* ima za cilj bolju mobilnost za sve i brzo smanjenje emisije CO₂ u transportnom sektoru

Ni jedna od nabrojanih politika nije rodno senzitivna, jer su analizirane po sljedećim parametrima:

- Ima statistika po polu
- Odgovara na probleme, potrebe i interese po polu
- Koristi rodno senzitivni jezik

Svaki parametar je negativan, te otuda i zaključak o rodnoj nesenzitivnosti politika o zaštiti životne sredine i saobraćaju.

Crna Gora je ostvarila značajan napredak u integrisanju rodne ravnopravnosti i klimatskih promjena u okviru politike rodne ravnopravnosti, tačnije kroz *Nacionalnu strategiju rodne ravnopravnosti za period 2021–2025*. sa Akcionim planom za period 2021–2022. godine. Naime, ovom Strategijom je prepoznat uticaj klimatskih promjena na ranjive grupe, pa je u cilju 3 mjera 3.8. definisano je: Proceniti uticaj i sprovesti mere prevencije u cilju smanjenja negativnog uticaja klimatskih promjena i elementarnih nepogoda na zdravlje žena, muškaraca, osoba različitog polnog i rodnog identiteta, kao i marginalizovanih i posebno osetljivih osoba i grupa.

4. Institucionalni okvir za sektor saobraćaja

Politike u oblasti saobraćaja definiše i predlaže Vlada Crne Gore a usvaja ih Skupština Crne Gore. Implementiraju ih različiti subjekti: nadležni organi javne uprave, lokalne samouprave, pravna i fizička lica.

Pružaoци usluga u drumskom saobraćaju su pravna lica registrovana za usluge drumskog saobraćaja, putničkog i teretnog, kao i taksii agencije.

Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju u 148 članova reguliše upravljanje, organizaciju i način pružanja usluga u drumskom saobraćaju, pri čemu su precizno definisani segmenti prevoza, opisa stajališta, reda vožnje ...itd, *ali niti u jednom članu se ne pominju žene, osobe drugog rodnog identiteta, kao ni obaveza pristupačnosti za osobe sa invaliditetom.*

5. Budžetiranje – šta je finansirano u oblasti saobraćaja?

Kapitalnim budžetom za 2024. godinu za upravu za saobraćaj opredijeljeno je ukupno 155 miliona eura, od čega je za sprovođenje 77 projekata opredijeljeno 65 miliona ili 27%, dok je za dionicu auto puta Mateševu-Andrijevića, opredijeljeno 90 miliona što je 38%, odnosno više od trećine od ukupnog kapitalnog budžeta.

Podaci Ministarstva finansija pokazuju da je u prvom kvartalu za projekte koje realizuje Uprava za saobraćaj plaćeno je 10,3 miliona eura, odnosno 7% od ukupno planirane sume, što je za tri miliona više nego prošle godine kada je plaćeno 7,1 milion.

Lokalni budžeti za saobraćaj

Lokalni budžeti ne prepoznaju specifične stavke za transport već izdatke za tu svrhu određuju kroz liniju 441-2 koja se odnosi na izdatke za lokalnu infrastrukturu

Napomena: nacionalni i opštinski budžeti su još uvijek linijski.

Rodna dimenzija ne postoji u dijelu budžeta (nacionalni i lokalni) koji se odnose na transport.

Zaključak: Na osnovu svega navedenog u ovom poglavlju može se zaključiti da je stanje u oblasti izrade i implementacije politika koje se odnose na saobraćaj, zaštitu životne sredine i budžeta u Crnoj Gori potpuno "rodno slijepo". Isti zaključak se odnosi na donošenje odluka i politike na lokalnom nivou u dvije posmatrane opštine.

Poglavlje 3: Rodni obrasci i rodna dimenzija ponašanja u saobraćaju

1. Rodni obrasci u saobraćaju u Crnoj Gori

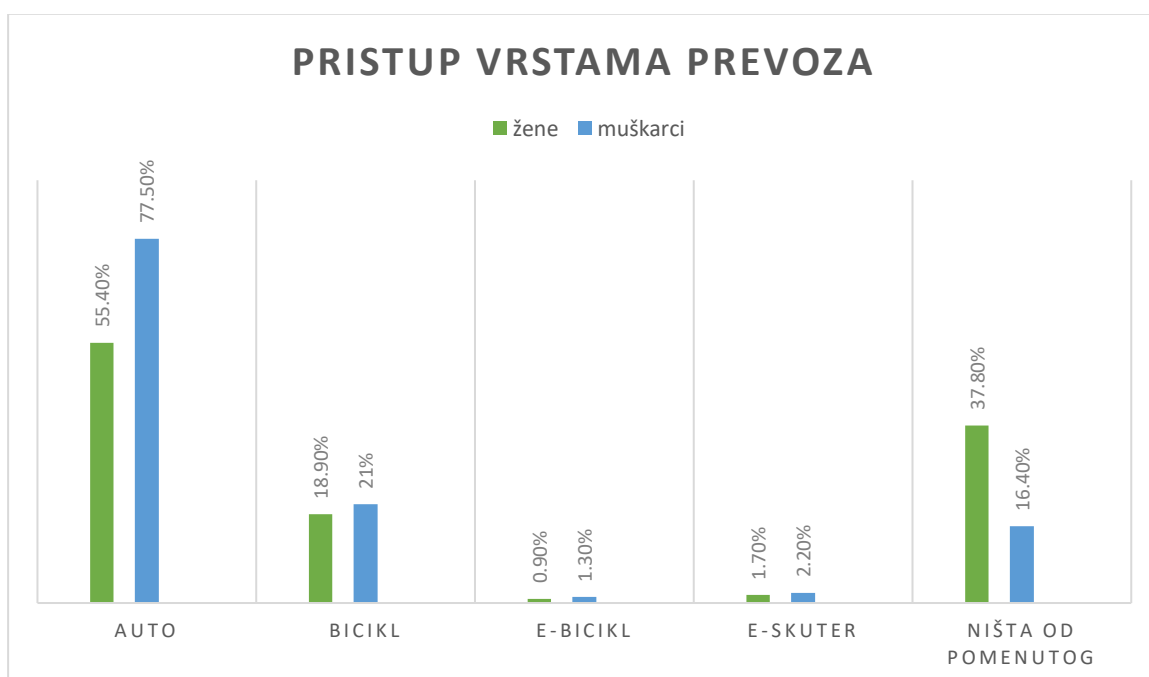
Kvantitativno istraživanje opšte populacije je odgovorilo i na važno pitanje- Pristupačnost sredstava saobraćaja za ranjive grupe društva, kao što su osobe sa djecom, starije osobe, osobe sa invaliditetom a odgovore predstavljamo prema tipu prevoznog sredstva:

- Autobus: najveći dio ispitanih je odgovorio da je autobus donekle dostupan ranjivim grupama- žene 48,8% i muškarci 47,1%
- Taksiji: najveći dio ispitanih je odgovorio da je taksiji unekoliko dostupan ranjivim grupama- žene 45,3% i muškarci 44,7% a oko trećina ispitanih misli da je taksiji u potpunosti pristupačan ovim grupama društva (29,5% žena i 33,7% muškaraca)

Pitanje koje se odnosilo na pristup različitim vrstama prevoza, pokazalo je sljedeće stavove ispitanih:

- Sopstveni automobile ima 75,55% muškaraca i 55,4% žena
- Bicikl: 18,9% žena i 21% muškaraca
- E-bicikl: 0,9% žena i 1,3% muškaraca
- E-scooter: 1,7% žena i 2,2% muškaraca
- Ništa od pomenutog: 37,8% žena i 16,4% muškaraca

Možemo zaključiti da su gore nabrojane vrste prevoznih sredstava ženama u Crnoj Gori manje dostupne nego muškarcima, a u nekim slučajevima kao što su automobili ta razlika iznosi više od 20%.

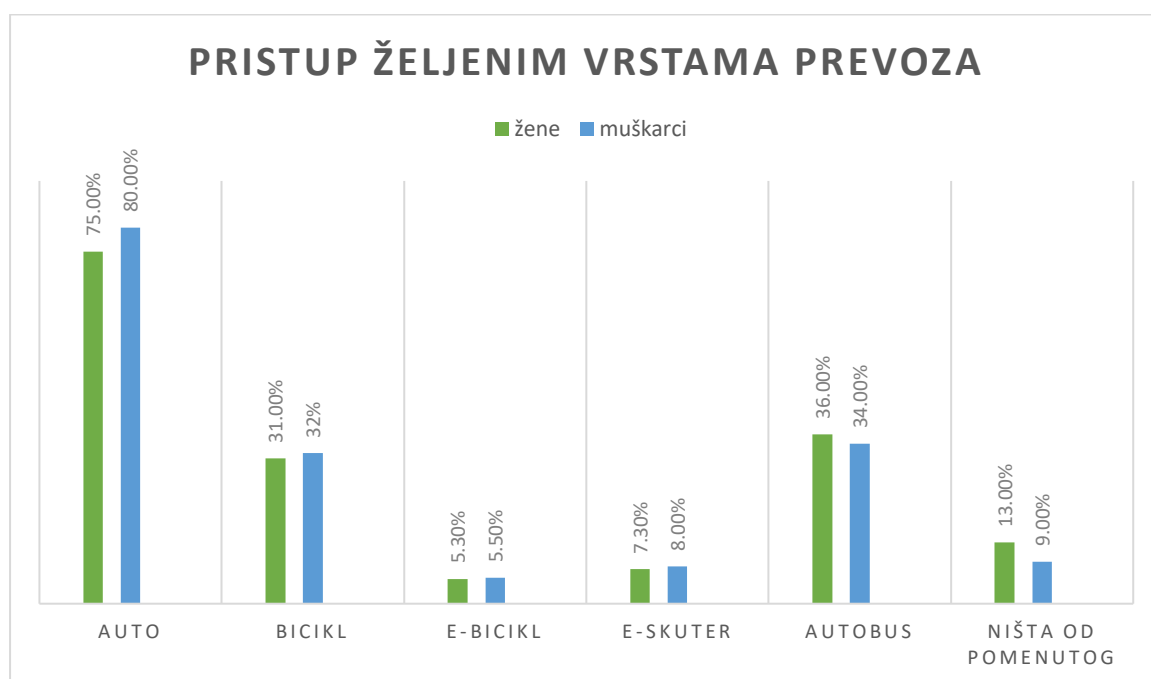


Grafikon 3

U slučaju da žele da koriste neko prevozno sredstvo, na pitanje da li imaju pristup tim sredstvima, ovako su glasili odgovori:

- Automobil: 79,99% muškaraca i 74,5% žena
- Biciklo: 31,2% žena i 31,9% muškaraca
- E-biciklo: 5,3% žena i 5,5% muškaraca
- E-trotinet: 7,3% žena i 8,0% muškaraca
- Autobus: 35,8% žena i 33,9% muškaraca
- Ništa od pomenutog: 12,8% žena i 8,8% muškaraca

Naglašeno je da u oba poslednja pitanja dominantni ženski odgovori na pitanje da nemaju pristup ničem od pomenutih sredstava



Ekonomske mogućnosti žena i muškaraca kada je u pitanju pristup prevoznim sredstvima, sa aspekta koštanja transporta daje sljedeće odgovore:

- Automobil: dostupno ali donekle skupo – 42,9% žena i 41,2% muškaraca a za veoma dostupno opredjeljuje se 31,9% žena i 40,7% muškaraca
- Taksii: dostupno ali donekle skupo – 50,1% žena i 42,2% muškaraca a za nedostupno zbog toga što je skupo opredjeljuje se 22,4% žena i 18,8% muškaraca
- E-trotinet: najveći dio odgovara da ne zna- 44,4% žena i 41,8% muškaraca, a da je nedostupno zbog visoke cijene kaže 22,2% žena i 18,4% muškaraca

Razlozi za nekorišćenje transportnih sredstava- bilo je jos jedno važno pitanje obrađeno kvantitativnim istraživanjem i pokrilo je različita prevozna sredstva:

- Razlog zašto ne koriste autobus kao transportno sredstvo: ne sviđa im se- 27,5% žena i 29,7% muškarca, spori (bez redovnog rasporeda)- 21,1% žena i 23,1% muškaraca, nedostupan- 20,5% žena i 20,9% muškaraca, nedostupna usluga – 15,4% žena i 14,7% muškaraca, neugodno- 14,6% žena i 11,1% muških
- Hodanje/šetnja: nije u stanju- 24,1% žena i 22,8% muškaraca, nema vremena- 20,7% žena i 27,8% muškaraca, previše radi- 17,2% žena i 16,5% muškaraca, loši vremenski uslovi 17,2% žena i 15,2% muškaraca, ne dopada se- 10,3 % žena i 17,7% muškaraca
- Biciklo- skateboard: nema ga 40,6% žena i 41% muškaraca, ne sviđa se za 21% žena i 28,2% muškaraca, neugodno- 16,3% žena i 12,6% muškaraca
- Automobil: nema 64,2% žena i 50% muškaraca, ne zna da koristi- 12,6% žena i 18,3% muškaraca, ne dopada se 8,4% žena i 18,3% muškaraca
- E-trotinet: nema ga- 57,3% -žena i 54% muškaraca, ne sviđa se- 24,2% žena i 30,3% muškaraca, nepouzdan- 18,3% žena i 16% muškaraca

Rodne razlike se uočavaju u odgovorima da nemaju vremena za šetnju (muškarci više za oko 8%!). I muškarcima se u znatno većoj mjeri ne dopada šetnja (za oko 7% više nego žene). Očekivano žene dominiraju u odgovoru da automobile ne koriste jer ga nemaju (64,2% naspram 50% muškaraca) a muškarci prednjače u odgovorima da ne koriste automobile zato što im se ne dopada (za oko 6%)

Razlozi za izbor određene vrste prevoza:

- Autobus ispitanici/e ovog istraživanja koriste dominantno za odlazak na posao i u svrhe obrazovanja- 52,9% žena i 52,5% muškaraca, zatim za odlazak vezano za zdravstvene usluga- 18,5% žena i 14,9% muškaraca i u slobodnom vremenu 16,9% žena i 16,3% muškaraca
- Hodanje/šetnja je razlog u slobodnom vremenu za 54,2% žena i 50,5% muškaraca, za sport 52% žena i 51,6% muškaraca a hodajući idu na posao i u školu 34,5% žena i 32,8% muškaraca
- Biciklo se koristi za sljedeće svrhe: dominantno u sportske i zdravstvene svrhe- 53,4% žena i 48,1% muškaraca, za odlazak na posao/školu- 15,5% žena i čak 39,2% muškaraca a tokom slobodnog vremena 25% žena i 27,2% muškaraca
- Automobil se dominantno koristi za razloge: odlaska na posao i školu- 62% žena i 73,8% muškaraca, u slobodnom vremenu 31,8% žena i 38% muškaraca i za pristup zdravstvenim i socijalnim uslugama 32,2% žena i 32,2% muškaraca
- Taksi se dominantno koristi za odlazak na posao i u školu/fakultet- 47,6% žena i 51,9% muškaraca, slobodno vrijeme 31,1% žena i 22,5% muškaraca i za odlazak vezano za zdravstvene i socijalne usluge 22% žena i 19,8% muškaraca.
- E- trotinet se najviše koristi u svrhu odlaska na posao i školu- 30% žena i 45,8% muškaraca, za razonodu 24,3% žena i 27,8% muškaraca, a u svrhu zdravlja i sporta 28,6% žena i 15,3% muškaraca

Zaključci o rodnim ponašanjima u biranju tipa prevoznog sredstva za različite svrhe pokazuje da žene više koriste autobus za zdravstvene i socijalne usluge, biciklo žene više koriste za zdravstvene i sportske svrhe, žene mnogo manje (razlika oko 25%)

koriste biciklo za odlazak na posao i školu. Jasno je da žene manje koriste automobile za sve



svrhe a više koriste taksi za razonodu (oko 8% više u odnosu na muškarce) a korišćenje e-trotineta je pokazao posebne rodne obrasce njegove upotrebe a to je da ga žene mnogo manje koriste za odlazak na posao/školu (oko 15% manje u odnosu na muškarce) a oko 10% žena više koristi e-trotinet za potrebe oko djece, te u svrhu sport i zdravlje žene više koriste e-scooter za više od 8%.

Percepcije bezbjednosti i sigurnosti

Bilo nam je jako važno i da ispitamo doživljaj sigurnosti građana/ki dok koriste različite vrste transporta, u smislu semafora, staza za pješake i sl. Dobili smo sljedeće odgovore, prema vrsti transporta:

- Autobus: najveći dio odgovara da se uglavno osjeća bezbjedno, 50,3% žena i 45,4% muškaraca
- Hodanje/ šetnja: najveći dio odgovara da se osjeća veoma sigurnim: 50,7% žena i 57,6% muškaraca
- Biciklo: najveći dio odgovara da se uglavnom osjeća bezbjedno 49,1% žena i 57% muškaraca
- Automobil: najveći dio odgovara da se osjeća uglavnom sigurnim i to: 56,2% žena i 50% muškaraca, a veoma sigurnim 30,9% žena i 42,7% muškaraca.
- Taksi: najveći dio odgovara da se osjeća uglavnom sigurnim: 64,6% žena i 51,3% muškaraca i veoma sigurnim 20,1% žena i 38,5% muškaraca
- E- trotinet: najveći dio odgovara da se osjeća uglavnom sigurnim i to: 44,3% žena i 52,8% muškaraca

Jednako važno je bilo da imamo podatke o doživljaju nesigurnosti kod različitih tipova prevoza kada ispitanik/ca putuje sam/a, tokom dana i tokom noći. Odgovore dajemo prema tipu prevoza i predstavljamo većinske odgovore na ovo pitanje:

- Autobus: većinski dio odgovora da se osjeća bezbjednim bez obzira na vrijeme kad putuje sam/a- 58,2% žena i 67,7% muškaraca
- Hodanje/ šetnja: većinski dio odgovora da se osjeća bezbjednim bez obzira na vrijeme kad je sam/a- 45,3% žena i 67,7% muškaraca
- Bicikl: većinski dio odgovora da se osjeća bez obzira na vrijeme kad putuje sam- 36% žena i 50,5% muškaraca, a tokom noći ne osjeća se sigurnim 45,7% žena i 34,1% muškaraca
- Automobil: većinski dio odgovora da se osjeća bez obzira na vrijeme kad putuje sam- 69,7% žena i 77,6% muškaraca
- Taksi: većinski dio odgovora da se osjeća bez obzira na vrijeme kad putuje sam- 50,1% žena i 70,6% muškaraca.

Možemo zaključiti da, posmatrano iz rodne perspektive, žene se osjećaju generalno sigurnim u automobilu, autobusu i taksiju, čak i kada su same a najmanje sigurne kada koriste biciklo i e-trotinet. Sa druge strane, upoređujući sa osjećajem bezbjednosti muškaraca, žene se uglavnom (samo ne u slučaju korišćenja bicikla) osjećaju manje bezbjednim u odnosu na njih, u slučajevima nekih prevoznih sredstava i za oko 20% manje bezbjedno u odnosu na muškarce.



2. Rodni obrasci u rješavanju klimatskih promjena izborom transportnih opcija

- Percepcija da li se klimatske promjene mogu riješiti izborom transportne opcije kvantitativno istraživanje koje je sprovedeno na regionalnom nivou u svrhe ovog projekta, kada je Crna Gora u pitanju pokazuje da 59,6% (od toga 65% žena i 54,6% muškaraca) ispitanika/ca vjeruje da automobili mnogo doprinose zagađenju vazduha, dok 44% njih izražava svoju veliku zabrinutost oko klimatskih promjena. Interesantno je da na pitanje koliko izborom prevoznog sredstva lično doprinose smanjenju zagađenja, najveći dio odgovora kaže da ne utiču mnogo (31,5% žena i 37,8% muškaraca) a oko 9% ispitanih misle da taj izbor itekako utiče na smanjenje uticaja klimatskih promjena.
- Interesovanje za opcije transporta pogodne za klimatske promjene je još jedna tema koju je pokrilo kvantitativno istraživanje a htjeli smo da provjerimo svijest i interesovanje građana/ki Crne Gore o klimatski poželjnim opcijama prevoza.

Dobili smo sljedeće odgovore:

- Veoma je interesantno za električne automobile 41,1% žena i 40,7% muškaraca, ne znaju o tome 25,8% žena i 21,2% muškaraca a donekle zainteresovano 17,1% žena i 20,3% a neočekivano je veliki dio ispitanika/ca da uopšte nijesu zainteresovani za upotrebu električnih vozila- 16% žena i 17,9% muškaraca.
- Za zajednički prevoz automobilom je veoma zainteresovano 36,5% žena i 33,6% muškaraca, donekle je zainteresovano 24,9% žena i 25,7% muškaraca, o njima ne znaju 23,8% žena i 19,5% muškaraca
- Autobusi su donekle interesantni za 32% žena i 35,2% muškaraca, veoma je zainteresovano 31,9% žena i 24,8% muškaraca a ne znaju o njima 21,2% žena i 20,3% muškaraca- ovaj poslednji podatak je unekoliko iznenađenje da toliko

veliki broj ispitanika ne zna da su autobusi klimatski prihvatljiviji, zbog manjeg zagađenja u odnosu na prevoz klasičnim automobilima.

- Za bicikla veoma je zainteresovano 38,5% žena i 34,9% muškaraca, donekle je zainteresovano 23,2% žena i 25,4% muškaraca a o njima ne zna 20,3% žena i 18,8% muškaraca



- Za električna bicikla veoma je zainteresovano 31,4% žena i 28,8% muškaraca, ne zna o njima 29,9% žena i 27,2% muškaraca a uopšte nije zainteresovano 21,5% žena i 25,5% muškaraca
- Kada je u pitanju hodanje/šetnja, vrlo je zainteresovano za nju 61,5% žena i 55,7% muškaraca, donekle 13,3% žena i 20,4% muškaraca a uopšte nije zainteresovano 12,3% žena i 13,5% muškaraca
- Za električne trotinete ne zna 34,4% žena i 29,9% muškaraca, uopšte nije zainteresovano 25,4% žena i 31,6% muškaraca a veoma zainteresovano je 19,3% žena i 20,4% muškaraca
- Tramvaji i trole -ne postoje u Crnoj Gori

Ono što možemo zaključiti iz odgovora na pitanje o stepenu zainteresovanosti za različite vidove klimatski prihvatljivih prevoznih sredstava je da žene prednjače u zainteresovanosti za skoro sve tipove ove vrste prevoza. Sa druge strane je veoma veliki procenat onih koji ne znaju mnogo o ovakvim sredstvima prevoza, te je neophodno pokrenuti sveobuhvatne medijske kampanje o značaju ovih vrsta prevoza za manje zagađenje vazduha, odnosno promovisanje njihove upotrebe kao efikasne vrste odgovora na klimatske promjene.

- Razlozi za nezainteresovanost za klimatski prihvatljiva sredstva prevoza su bili jednako interesantni, jer kada znamo takve razloge, onda kroz preporuke možemo predložiti aktivnosti koje bi umanjile ova protivljenja.
 - Električni automobili su nedostupni za 54% žena i 52% muškaraca a previše skupi za 48,3% žena i 53,1% muškaraca
 - Automobili za zajednički prevoz nijesu poželjni jer ugrožavaju nezavisnost ispitanih i to za 56,8% žena i 60,3% muškaraca a da se takvim prevozom teško koordinira misli 32,1% žena i 37,1% muškaraca
 - Autobusi imaju slabe konekcije do željenih destinacija za 49,4% žena i 56,5% muškaraca a previše su spori za 44,4% žena i 41,7% muškaraca, nedostupni su za 28,4% žena i 22,2% muškaraca

- Regularna bicikla nijesu interesantna jer nema dovoljno staza za njih za 39,8% žena i 47% muškaraca a ne dopada se 31,6% žena i 40,9% muškaraca, dok ih opasnim smatra 16,3% žena i 15,7% muškaraca.
- Električna bicikla se ne biraju kao transportno sredstvo jer se ne dopadaju 44,4% žena i 50% muškaraca, da nema dovoljno staza misli 29,9% žena i 22,9% muškaraca a da su previše opasni smatra 28,2% žena i 20% muškaraca.
- Hodanje/šetnja nije poželjnja kao način transport jer je previše spora za 73,1% žena i 74,3% muškarca.

Žene izražavaju manje otpora prema klimatski zdravijim načinima transporta, te bi i ta činjenica mogla biti osnov kampanje koja bi im navedene načine transporta učinila dostupnijim.

Ono što možemo zaključiti iz odgovora na pitanje o stepenu zainteresovanosti za različite vidove klimatski prihvatljivih prevoznih sredstava je da žene prednjače u velikoj zainteresovanosti (do 9%) za skoro sve tipove ove vrste prevoza. Sa druge strane je veoma veliki procenat onih koji ne znaju o ovakvim sredstvima prevoza (oko trećina), te je neophodno pokrenuti sveobuhvatne medijske kampanje o značaju ovih vrsta prevoza za manje zagađenje vazduha, odnosno promovisanje njihove upotrebe kao vrste efikasnog odgovora na klimatske promjene.

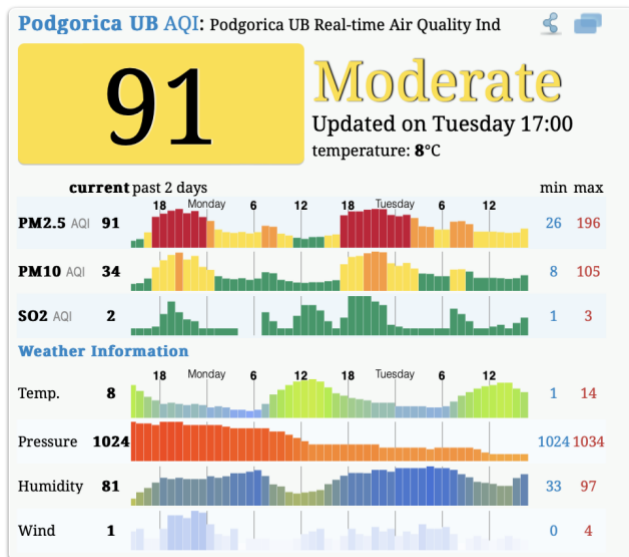
Žene izražavaju manje (2-7%) otpora prema klimatski zdravijim načinima transporta, te bi i ta činjenica mogla biti osnov kampanje koja bi im navedene načine transporta učinila dostupnijim.



Poglavlje 4: Naučene lekcije iz lokalnih nivoa Podgorica i Berane

Podgorica

26. Novembar 2024.



<https://aqicn.org/city/podgorica/>

Glavni grad Podgorica, sa populacijom od preko 180.000 stanovnika, suočava se sa izazovima kao što su neregulisan javni prevoz, nedovoljna povezanost prigradskih i ruralnih područja, kao i nedostatak infrastrukture za alternativne oblike mobilnosti. Trenutno su dostupne osnovne opcije prevoza, kao što su gradski autobusi, taksi usluge i ograničen broj biciklističkih staza.



Sekretarijat za saobraćaj u opštini Podgorica nas je informisao da je za investiciono i tekuće održavanje putne infrastrukture Glavnog grada Podgorica za 2022. godinu

uloženo cca 6 500 000,00 eura, dok je u 2023. godini izdvojeno manje za oko milion eura, odnosno cca 5 500 000,00 eura.

Imajući u vidu biciklizam kao jedan od stubova SUMP-a, za koji žele da postane još atraktivniji, rade na poboljšanju biciklističke infrastrukture. U četiri ulice u Podgorici, tačnije u ulici Ilije Plamenca od Krivog mosta, ulici 27. marta, ulici Kralja Nikole i ulici Ivana Milutinovića izgrađena nova biciklistička infrastruktura sa ciljem da ista ne remeti protok saobraćaja čime su bezbjedne građanima/kama za korišćenje. Takođe, doručena je horizontalna i vertikalna signalizacija. Uklanjanjem parking mjesta sa predmentnog lokaliteta dodatno je otvoren protok saobraćaja. Regulacijom parking mjesta podstiču korišćenje alternativnih vidova prevoza koja su uslov za ostvarivanje održive urbane mobilnosti koja je definisana Planom. Glavni grad je u prethodnom periodu donirao tri parking garaže za potrebe studenata koji žive u studentskim domovima. Shodno zahtjevima građana/ki, prepoznali su potrebu za postavljanjem ovakvih garaža za bicikla u blizini stambenih objekata, pa je Sekretarijat za saobraćaj iskoristio budžetom predviđena sredstva za tu namjenu, raspisao tender i nakon sprovedene procedure, izgrađeno je devet parking garaža za bicikla.

Takođe, uloženi je značajan napredak kada je u pitanju linijski prevoz putnika, koji se ogleda u nabavci novih prevoznih sredstava - autobusa iz dvije nabavke u ukupnoj floti od 45 (prva faza 16 autobusa, druga faza 25 autobusa), organizacijom novih i reorganizacijom postojećih linija, uspostavljanje linijskog prevoza putnika u prigradskom dijelu Glavnog grada, te digitalizacija i modernizacija softverskih rješenja koja su aktivno u upotrebi kakva je Google Transit platforma.

Dalje, radilo se i na realizaciji „Zelenog centra“ koji se ogleda u regulaciji saobraćaja u užem centru grada na način da se obezbijedi prvenstvo korišćenja prostora pješacima/kinjama i korisnicima/ama alternativnog vida prevoza umjesto motornih vozila.

Kada je riječ o taksi prevozu, smanjen je broj klasičnih taksi vozila. Aktivno su u upotrebi električna vozila koja imaju smanjeno emitovanje CO₂.

Na snazi je Odluka o besplatnom prevozu u prigradskom i gradskom linijskom saobraćaju za učenike/ce osnovnih i srednjih škola na teritoriji Glavnog grada Podgorice. Pored navedenog, iznos mjesečne karte je regulisan da postoje određene povoljnosti za žene u penziji.

Iz Sekretarijata za saobraćaj Glavnog grada Podgorica, informišu da je plan za narednu (2025) godinu da se posebna pažnja posveti uvođenju softverske platforme koja omogućava vizuelne i audio informacije o lokaciji autobusa putem GPS signala, što dodatno olakšava korišćenje prevoza osobama s invaliditetom. Poseban fokus je na premještanju putničkih motornih vozila iz užeg centra grada kako bi se stvorila "zelena površina" za bezbjedno korišćenje i rekreaciju.

Oglasi za vozače u javnom prevozu Podgorica napisan je rodno senzitivnim jezikom.

Oglas za vozač/ica autobusa za Linijski
prevoz putnika

Datum oglasa: 01.11.2024
Važi do: 11.11.2024
Poslodavac: PUTEVI DOO
Adresa: ZETSKIH VLADARA 1/15
Opština: PODGORICA
Telefon: 020-279-311
E-mail: putevi@t-com.me

Nije poznato koliko osoba s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću koristi javni prevoz jer Glavni grad i država nemaju te podatke. Nemaju ni informacije i podatke o OSI, a to je nedostatak na koji se godinama ukazuje. Na većini linija u glavnom gradu nema pristupačnih autobusa, autobuskih stajališta, oznaka na autobuskim stajalištima, odnosno svih propisanih elemenata pristupačnosti, koji omogućavaju nesmetan, odnosno samostalan i bezbjedan pristup prevozu. Isti je slučaj i što se tiče autobusa, jer novi autobusi koji su nabavljeni jesu pristupačni, imajući u vidu da imaju rampu za ulazak/izlazak, ali nijesu sva stajališta, i postojeći autobusi ne saobraćaju na svim linijama. Trenutno stanje pokazuje da pružaoci usluga i učesnici/e u saobraćaju nemaju i dalje dovoljan stepen znanja i razumijevanja. Osim toga, nijesu dovoljno upoznati koja je i svrha određenih elemenata u saobraćaju, kao što su npr. spuštene trotoari, taktilne trake vodilje, induktivne petlje, zvučna signalizacija, kao i u ukupnom pristupačnost i dostupnost javnog prevoza za osobe s invaliditetom¹⁰

Ova opština ne integriše rodno odgovorne principe budžetiranja prilikom planiranja i finansiranja novih saobraćajnih projekata, uključujući autobuske usluge i putnu infrastrukturu

Studija slučaja: Primjer dobre prakse u Glavnom gradu Podgorica je djelovanje nevladine organizacije Biciklo.me, koja se zalaže za upotrebu bicikla kao održivog vida transporta, kao i za unapređenje uslova za javni prevoz i pješački saobraćaj, uređenje prostora po mjeri čovjeka i promociju zdravih stilova života na lokalnom, nacionalnom i međunarodnom nivou. Do sada su organizovali 90+ vožnji Critical Mass širom Crne Gore, 10 vožnji za djecu Kidical Mass. Poslednjom akcijom javnog apela da će Podgorica biti jedini glavni grad u Evropi koji neće imati dostupne usluge javnog prevoza, Javni prevoz je promijenio predhodno donesenu odluku da neće raditi tokom novogodišnjih i božićnih praznika, te su građani i građanke koristile njihove usluge 01. i 07. Januara. Pred Novu godinu su organizovali 85. Critical Mass u Podgorici, uz podršku Ministarstva saobraćaja. Valjalo bi da su aktivnosti ove organizacije rodno senzitivnije.

¹⁰ Podaci iz NVO Udruženje mladih sa hendikepom, Podgorica, subgrantista programa GBWN 1

04

Podgorica
Narodna biblioteka
"Radosav Ljumović"

CRITICAL
MASS

Nedjelja
29. decembar 2024.
u 12 h



biciklo.me

Berane

Air quality in Berane

Live air quality report and air quality forecast in Berane

LIVE

2°C ☁️ OUV ☀️

Very Unhealthy

154 AQI ⓘ



✕ OUTDOOR SPORTS

✕ BRING BABY OUT ✕ EATING OUTSIDE

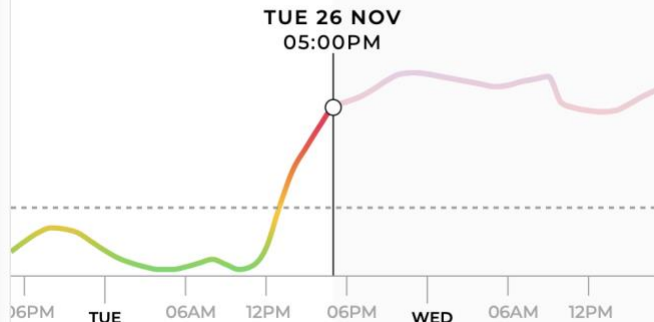
The pollution level has reached a critical level. Individuals at risk feel immediate effects. Even healthy people may show symptoms for short exposures.

LIVE

WEEK

MONTH

YEAR



--- Annual Average 74 AQI

Days per year at this level



MAIN POLLUTANTS

AQI

$\mu\text{g}/\text{m}^3$

154 95 53 10 62 76 37 30

<https://air.plumelabs.com/air-quality-in-berane-aw-297268>

Berane je opština u Gornjem Polimlju u Crnoj Gori. Sjedište opštine je gradsko naselje Berane. Prema preliminarnim rezultatima popisa iz 2023. godine, ima 24.645 stanovnika/ca.



Iz Sekretarijata za urbanizam saznali smo da je osnova za prostorno planiranje šema/mreža saobraćajne (i drugih) infrastrukture, da Berane ima dugu tradiciju u toj oblasti, odnosno većina planiranih saobraćajnih pravaca je sprovedena u ranijem periodu. Posao planiranja u javnom interesu se nastavio i u sadašnjosti i odnosi se na planiranje novih i saniranje/rekonstrukciju starih putnih pravaca. Nedostatak u saobraćaju su prateći saobraćajni objekti i parkinzi što se sporije sprovodi jer su za opštinu uvek prioriteta veze sa prigradskim i udaljenim- manje razvijenim naseljima u odnosu na sami grad.

Loša praksa u opštini Berane je nedostatak parking prostora koji nisu izgrađeni u skladu sa planskim dokumentom zbog isključivo nedostatka finansija (opština je pripremila dokumentaciju za nekoliko lokacija i u toku je priprema za gradsku garažu) i nefunkcionisanje autobuske stanice koja je zbog loše privatizacije u ranijem periodu bukvalno „oteta“ opštini a već duže vremena zbog stečaja privatnog vlasnika ne funkcioniše. Nedostatak autobuske stanice više pogađa ženski pol i naročito stariju populaciju oba pola.

Glavni sveukupni izazovi u vezi sa prostornim planiranjem i saobraćajem u opštini Berane, proizašli iz anketa sa gradskim službama i građankama su:

- parking prostor/gradska garaža
- nedostatak saobraćajnica adekvatne širine (posledica bespravne gradnje)
- nedostatak trotoara i biciklističkih staza
- u Beranama od 25 raskrsnica čak 20 nema spušteni prilaz

Saobraćajna veza grada sa seoskim naseljima je veća potreba ženskog pola jer je u pitanju starije stanovništvo, odnosno starije žene koje nijesu vozači.

Uticaj klimatskih promjena je veoma značajan, naročito za saobraćaj. Zbog klimatskih promjena se javlja potreba za drugačijim planiranjem (saobraćajnicama na nagnutom terenu, obaloutvrdama rijeka i dr). Detaljnije planiranje dalje od klizišta i rijeka koje često ugrožavaju normalan život za oba pola. Klimatske promjene prouzrokuju raseljavanja a u tom slučaju nijesu u pitanju polovi nego starosne granice.

Ova opština ne integriše rodno odgovorne principe budžetiranja prilikom planiranja i finansiranja novih saobraćajnih projekata, uključujući autobuske usluge i putnu infrastrukturu.

Studija slučaja: Anketa sa predstavnicima gradskih službi je pokazala izraženu dozu neprepoznavanja rodne neravnopravnosti u oblasti planiranja prostora i saobraćaja u opštini Berane, a kao ilustrativan primjer navodimo dio odgovora glavne arhitektice:

Urbanizam je nauka koja se bavi adekvatnim korišćenjem prostora odnosno planiranjem prostora po mjeri čovjeka, ali se ne bavi na ovom lokalnom nivou po mjerama muškaraca i žena.

Prostorni plan prepoznaje građane i saobraćajna infrastruktura ne prepoznaje polove.

Radi se o manjku edukacija koje donose nove perspektive u radu, koja podrazumijeva prioritarno ispitane potrebe građana i građanki na lokalnom nivou, ali nije primijenjena ni stereotipna perspektiva u izradi planova prostora, jer ne bi imali krupne probleme koji se odnose na građane oba pola, kao što je potpuno nemanje autobuske stanice, manjak parking prostora, nedostatak pješačkih i biciklističkih staza,... itd.



Poglavlje 5: Orodjena rješenja za prevoz: mjere i troškovi

Oba lokalna nivoa ne prepoznaju rod kao važnu kategoriju među korisnicima/ama javnog prevoza ili kao aktivne učesnike/ce u saobraćaju. Čak se može prepoznati izvjestan otpor prema ovakvim i sličnim pitanjima. Nijedna od opština ne integriše rodno odgovorne principe budžetiranja prilikom planiranja i finansiranja novih saobraćajnih projekata, uključujući autobuske usluge i putnu infrastrukturu. I ovo istraživanje je potvrdilo gubitak institucionalne memorije o rodnoj ravnopravnosti u oba lokalna nivoa. Što istovremeno ukazuje na ogroman prostor i neophodnost organizovanja edukacija na teme rodne ravnopravnosti od bazičnog nivoa do rodnog budžetiranja u cilju otpora na klimatske promjene.

Preporuke za orodnjene prevoz koji bi imao pozitivan uticaj na klimatske promjene:

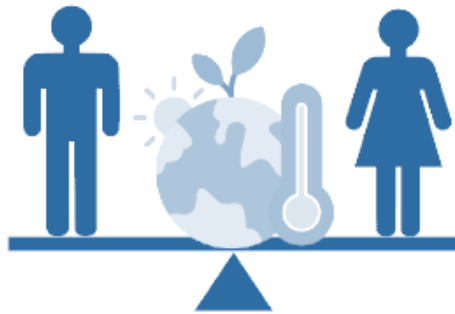
- Uključiti rodnu dimenziju u politike dekarbonizacije prevoza
- Smanjiti polni disbalans radne snage u sektoru saobraćaja
- Graditi kapacitete i jaku intersektorsku komunikaciju
- Povećati žensko liderstvo u sektoru saobraćaja
- Dosljedna implementacija orodjenih politika i njihovo praćenje i izvještavanje
- Integrisanje različitih vrsta transportnih usluga u jedinstvenu digitalnu platformu (MaaS), dizajniranu prema potrebama korisnika i korisnica, na način da omogućava planiranje, rezervaciju i plaćanje putovanja putem mobilnih aplikacija. Unapređuje urbanu mobilnost i kvalitet života kroz: Smanjenje zagušenja u saobraćaju, Smanjenje emisija CO₂, Veću dostupnost prevoza za ranjive grupe, Povećanje efikasnosti gradskog saobraćaja. Za realizaciju ovako kompleksnog projekta je neophodna odgovorna, stručna i efikasna vlast, koja ima viziju razvoja Podgorice, ali i čitave Crne Gore, i u čijem središtu će biti zadovoljavanje potreba građana, a ne političkih partija.¹¹

Suština je u istovremenim naporima na unapređenju rodne ravnopravnosti i konkretnom orodnjavanju mjera dekarbonizacije transporta.

Za opštinu **Berane** najprije je neophodno izraditi gradsku autobusku stanicu i uspostaviti gradski prevoz, anketirane žene su izrazile potrebe za uspostavljenim linijama na destinacijama za sela: Buče, Beranselo, Babino, Lubnice... Važno je da su buduća autobuska stajališta postavljena prema potrebama lokalnog stanovništva, da su česta i dobro osvijetljena.

¹¹ Informacije iz NVO Biciklo.me

Nijedna od preporuka nije ušla u planove budžeta za 2025, te nam nije moguće procijeniti njihove troškove.



ZAKLJUČCI

- 59,6% (od toga 65% žena i 54,6% muškaraca) ispitanika/ca u Crnoj Gori vjeruje da automobili mnogo doprinose zagađenju vazduha, dok 44% njih izražava svoju veliku zabrinutost oko klimatskih promjena
- Žene u sektoru saobraćaja manje zagađuju vazduh u odnosu na muškarce jer je desk istraživanje pokazalo da samo 34% žena u Crnoj Gori ima vozačku dozvolu i samo 28% žena ima putnički automobile registrovan na svoje ime.
- Izveštaj Evropske komisije o Crnoj Gori za 2023. godinu, kada je oblast saobraćaja u pitanju, jasno je naglasio obavezu da se crnogorske vlasti odlučnije posvete podsticanju održivog i zelenog transporta.
- Na osnovu sprovedene revizije Državna revizorska institucija je ocijenila da institucije u Crnoj Gori nijesu u dovoljnoj mjeri pripremljene za realizaciju ciljeva održivog razvoja iz Programa održivog razvoja do 2030. godine, te se njihova pripremljenost ocjenjuje kao djelimično uspješna
- Stanje u oblasti izrade i implementacije politika koje se odnose na saobraćaj, zaštitu životne sredine i budžeta u Crnoj Gori potpuno je “rodno slijepo”. Isti zaključak se odnosi na donošenje odluka i politike na lokalnom nivou u dvije posmatrane opštine (Podgorica i Berane).
- Sve vrste prevoznih sredstava su ženama u Crnoj Gori manje dostupne nego muškarcima, a u nekim slučajevima kao što su automobili ta razlika iznosi više od 20%.
- Rodni obrazac u ponašanjima u biranju tipa prevoznog sredstva za različite svrhe pokazuje da žene više koriste autobus za zdravstvene i socijalne usluge, bicikl žene više koriste za zdravstvene i sportske svrhe, žene mnogo manje (razlika oko 25%) koriste bicikl za odlazak na posao i školu. Jasno je da žene manje koriste automobile za sve svrhe a više koriste taksi za razonodu (oko 8% više u odnosu na muškarce) a podatak o korišćenju e-trotineta je pokazao posebne rodne obrasce njegove upotrebe a to je da ga žene mnogo manje koriste za odlazak na posao/školu (oko 15% manje u odnosu na muškarce) a oko 10% žena ga više koristi za potrebe oko djece te u svrhu sporta i zdravlje žene više koriste (više od 8%).
- Žene se osjećaju generalno sigurnim u automobilu, autobusu i taksiju, čak i kada su same a najmanje sigurne kada koriste bicikl i e-trotinet. Sa druge strane, upoređujući sa osjećajem bezbjednosti muškaraca, žene se uglavnom (samo ne u slučaju korišćenja bicikla) osjećaju manje bezbjednim u odnosu na njih, u slučajevima nekih prevoznih sredstava i za oko 20% manje bezbjedno u odnosu na muškarce.
- Električni automobili su nedostupni za 54% žena i 52% muškaraca.
- Žene prednjače u velikoj zainteresovanosti za skoro sve tipove klimatski prihvatljivih vrsta prevoza.
- Veoma veliki je procenat onih koji nemaju informacija o klimatski prihvatljivim vrstama prevoza.
- Žene izražavaju manje otpora prema klimatski zdravijim načinima transporta (2-7%)

- U glavnom gradu Podgorici je nedovoljno regulisan javni prevoz (iako su uvedena nova vozila i nove linije), nedovoljna povezanost prigradskih i ruralnih područja, kao i nedostatak infrastrukture za alternativne oblike mobilnosti. Za oko milion eura manje je uloženo u saobraćajnu infrastrukturu u u2024. u odnosu na 2023. godinu. Javni prevoz nije u potpunosti pristupačan i bezbjedan za osobe sa invaliditetom. Besplatan je javni prevoza za učenike/ce osnovnih I srednjih škola. Radi se na “zelenom centru”, sa ciljem da se najuže gradsko jezgro oslobodi od automobila I napravi prostor za pješake/kinje I korisnicima/ama alternativnog vida prevoza. Rodno su neosjetljive sve lokalne politike vezano za saobraćaj na nivou glavnog grada.
- Opština Berane nema gradsku autobusku stanicu, nema gradski niti prigradski prevoz, iako je naša anketa pokazala izraženu potrebu za tim. Politike uređenja grada u pogledu saobraćajne infrastrukture nijesu rodno senzitivne ni najmanje.



PREPORUKE

- Nacionalnim i lokalnim budžetima jasno planirati unapređenje saobraćajne infrastrukture u cilju ublažavanja gorućih problema:
 - ⇒ nedostatak parking mjesta
 - ⇒ nedostatak pješačkih staza
 - ⇒ nedostatak biciklističkih staza
 - ⇒ nedostatak/manjkavosti gradskog i prigradskog prevoza, prema potrebama žena i muškaraca
 - ⇒ nedostatak dovoljnog broja stajališta, dobro osvijetljenih
 - ⇒ neosjetljivost i nepristupačnost prevoza za ranjive grupe
- Dosljedno i uredno voditi statistiku po polu, što je i obaveza svih institucija prema članu 14 Zakona o rodnoj ravnopravnosti¹²
- Uključiti rodnu dimenziju u politike dekarbonizacije prevoza
- Smanjiti polni disbalans radne snage u sektoru saobraćaja
- Graditi kapacitete i jaku intersektorsku komunikaciju
- Povećati žensko liderstvo u sektoru saobraćaja
- Dosljedna implementacija orodnjenih politika i njihovo praćenje i izvještavanje
- Integrisanje različitih vrsta transportnih usluga u jedinstvenu digitalnu platformu (MaaS), dizajniranu prema potrebama korisnika i korisnica, na način da omogućava planiranje, rezervaciju i plaćanje putovanja putem mobilnih aplikacija
- Kampanje putem medija i društvenih mreža o značaju klimatski prihvatljivih vrsta prevoza
- Kreditne i druge povlastice za sve vrste električnih transportnih sredstava, uz posebne pogodnosti za žene, jer su (velika) grupa društva više zainteresovana za takve oblike transporta



¹² Član 14

Statistički podaci i informacije koji se prikupljaju, evidentiraju i obrađuju u organima, privrednim društvima i drugim pravnim licima, kao i kod preduzetnika/ce moraju biti iskazani po polnoj pripadnosti.

Statistički podaci i informacije iz stava 1 ovog člana sastavni su dio zvanične statistike u Crnoj Gori (u daljem tekstu: Crna Gora) i dostupni su javnosti u skladu sa zakonom. ZAKON O RODNOJ RAVNOPRAVNOSTI ("Službeni list Republike Crne Gore", br. 046/07 od 31.07.2007, "Službeni list Crne Gore", br. 073/10 od 10.12.2010, 040/11 od 08.08.2011, 035/15 od 07.07.2015)