



GRAĐANI/KE O UNAPREĐENJU JAVNOG PREVOZA NA TERITORIJI KOTORA

Predlog politika za poboljšanje javnog gradskog prevoza na području
opštine Kotor



NVO EXPEDITIO
2024.

Sažetak	1
Uvod.....	2
Analiza problema	4
Iskustva aktivnih korisnika/ca	6
Stavovi potencijalnih korisnika/ca	9
Rodna perspektiva	10
Percepcija građana/ki o mogućoj korupciji	11
Preporuke	13
I – Sveobuhvatno poboljšanje usluga javnog prevoza	13
II - Unaprijeđenje organizacije sistema javnog transporta	17
III – Finansijski aspekt	20
IV – Razvijanje kulture korišćenja gradskog prevoza kroz promociju i edukaciju	20
V – Integracija rodne ravnopravnosti u razvoj javnog prevoza	21
VI – Uvođenje morskog javnog transporta	22
VII – Bolja povezanost gradova i mjesta u Boki Kotorskoj	22
Zaključak.....	24
Bibliografija	24

Sažetak

Dokument "Građani/ke o unapređenju javnog prevoza na teritoriji Kotora" vraća u **centar pažnje pitanje unapređenja javnog saobraćaja**, ističući njegovu važnost u infrastrukturi svakog grada koji teži promociji održivih urbanih rješenja. Dokument obuhvata analizu postojećeg stanja i predloge politika za poboljšanje javnog gradskog prevoza u Kotoru.

Proces izrade dokumenta se zasnivao na **online anketi koju je popunilo 640 aktivnih i potencijalnih korisnika/ca** javnog prevoza, kao i na „desk“ **istraživanju** dostupnih studija i publikacija među kojima je najznačajnija „Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora“ (2016).

Rezultati istraživanja su ukazali na **veliki stepen nezadovoljstva** građana/ki postojećim uslovima javnog prevoza na teritoriji Kotora i hitnu potrebu za njegovim unapređenjem. Kao glavni problemi izdvajaju se: kašnjenje, gužve, nedovoljna frekventnost i loša pokrivenost linijama.

Među ključnim **preporukama** za poboljšanje postojećeg stanja su: povećanje frekvencije postojećih linija i uvođenje novih na osnovu procjene potreba građana/ki, razdvajanje školskog od gradskog prevoza, uključivanje noćnih linija, poboljšanje stanja postojećih autobuskih stajališta i uvođenje novih, informisanje putnika u „realnom vremenu“...

Poseban naglasak stavljen je na potrebu za **inkluzivnošću** voznog parka koji bi trebalo da bude prilagođen različitim kategorijama korisnika/ca (OSI, roditelji sa djecom, trudnice...), te **rodni**

aspekt korišćenja javnog transporta, uzimajući u obzir da ga žene u većem stepenu koriste od muškaraca.

Otvoreno je i pitanje **percepcije građana/ki o mogućoj korupciji** u sektoru javnog prevoza što propituje nivo povjerenja javnosti u gradske vlasti i način njihovog upravljanja sistemom transporta.

Dokument se bavi i temom uvođenja **morskog javnog prevoza**, te unapređenjem povezanosti gradova i mjesta u **Boki Kotorskoj**.

Javni gradski prevoz je tema za koju interes šire zajednice sasvim sigurno neće opadati. Ona može samo **dobijati na važnosti** uzimajući u obzir izazove prekomjerne urbanizacije i rastuće saobraćajne probleme na teritoriji Kotora. U tom svjetlu, ovaj dokument apostrofira **neophodnost uvođenja održivih oblika javnog transporta**, koji svode na minimum negativan uticaj saobraćaja na životnu sredinu, promovišući ekonomsku i ekološku održivost, kao i socijalnu inkluziju.

Uvod

Sigurno se svako bar nekada našao u neprijatnoj situaciji čekanja autobusa koji kasni, dolazeći na stanicu jednom u sat vremena, da bi na kraju, nakon strpljivog iščekivanja, stiglo **pretrpano vozilo** u koje jedva možete (ili ne uspijevate) da uđete. Mnogi građani/ke Kotora i okolnih mjesta koji koriste javni prevoz, imaju ovo iskustvo. Neki od njih su bivali **prisiljeni da otkazu**, na primjer, posjete rodbini, odlaske u kino ili učešće u nekom društvenom događaju, uslijed neurednih polazaka ili nedostatka linija javnog prevoza.

Osobe koje ne voze, nemaju pristup privatnom automobilu ili primanja koja im omogućavaju da plate taxi, s 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 omladine, OSI¹, 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 (o ovome će biti više riječi u poglavlju pod nazivom „Rodna perspektiva“).

Mobilnost, odnosno mogućnost slobodnog kretanja, može se smatrati **osnovnim ljudskim pravom** jer je od ogromne važnosti za pristup različitim aspektima svakodnevnog života. Javni prevoz doprinosi da se svi ljudi osjećaju **uključenim u društvene aktivnosti**, te da ograničena mobilnost nije smetnja njihovom pristupu obrazovanju, poslu, zdravstvenoj

zaštiti, zabavi, rekreativnim sadržajima, kulturnim dešavanjima...

Pravo na mobilnost je, uz **smanjenje saobraćajnih gužvi i zaštitu životne sredine**, argument zbog koga je preko 100 gradova širom svijeta uvelo **besplatan ili djelimično besplatan javni prevoz**.² Dodatni motiv za ovakav pristup je **ekonomske** prirode: „Iskustvo nas uči da kada na tržištu mobilnosti (koje je ključno za funkcionisanje svih ostalih tržišta), privatni automobili konkurišu javnom prevozu, oni uvijek pobijedjuju jer njihovi korisnici ne plaćaju sve direktne i indirektno troškove za potrebe svoje mobilnosti... Urbani razvoj koji se fokusira na korišćenje privatnog automobila je skup, zahtijeva mnogo prostora i vremena, i čini život težim za one koji ne koriste automobil, posebno za žene, djecu, starije osobe i OSI...Nije rijetkost da javna sredstva potrošena na parkiranje (besplatno ili visoko subvencionisano) budu dvostruko veća od izdataka za sav javni prevoz u gradu.“³

Javni prevoz u svim urbanim sredinama predstavlja izuzetno važnu komponentu saobraćajne infrastrukture, a kada je dobro i promišljeno organizovan, njegove **negativne strane su, u kontekstu dobrobiti za zajednicu, minimalne**. U dobro uređenim sistemima, redovnost, pouzdanost i dostupnost javnog prevoza su na visokom nivou, što omogućava brzo, efikasno i ekološki prihvatljivo kretanje građana/ki. Ova vrsta transporta značajno doprinosi **smanjenju saobraćajnih gužvi, manjem zagađenju vazduha i nižem nivou buke**. Dokument "Građani/ke o unapređenju javnog prevoza na teritoriji Kotora" vraća u

¹ Osobe sa invaliditetom

² Većina ovih gradova se nalazi u Evropi, ali postoje primjeri i u Sjevernoj Americi, Južnoj Americi, Aziji i Africi. Više na

sajtu: International Association of Public Transport [www.uitp.org](http://www UITP.org)

³ Fare-free Public Transport (FFPT), Michel van Hulten freepublictransport.info

centar pažnje pitanje javnog saobraćaja, baveći se iskustvima aktivnih i potencijalnih korisnika/ca te opcijama za unapređenje ove važne komponente gradske infrastrukture na teritoriji Kotora.

U kontekstu **neizdrživih saobraćajnih gužvi** sa kojima se, iz godine u godinu, sve više suočavamo, ovaj dokument apostrofira **neophodnost uvođenja održivih oblika transporta**, koji svode na minimum negativan uticaj saobraćaja na životnu sredinu, promovišući ekonomsku i ekološku održivost, te socijalnu inkluziju.

Jedan autobus može zamijeniti u prosjeku 40 automobila. Autobus **efikasnije koristi prostor na putevima** (zauzima prostor do 3 automobila), te doprinosi smanjenju saobraćajnih **zagušenja**, nižem **ekološkom otisku** po putniku/ci i većoj **ekonomičnosti**.



Dokument je primarno namijenjen **donosiocima odluka** unutar gradske uprave, članovima/ama **lokalnog parlamenta** i svim ostalim **strukturama u okviru opštine Kotor odgovornim za planiranje, razvoj i implementaciju politika u oblasti javnog gradskog prevoza**.

Preporuke i analize iz ovog dokumenta takođe mogu biti korisne i pružaocima usluga u oblasti javnog saobraćaja, kao što su **autobuski prevoznici i preduzeća koja nude usluge** kopnenog i vodenog saobraćaja. Takođe, dokument može biti firmama i stručnjacima/ama koji se bave izradom saobraćajnih studija, **nevladinim organizacijama** koje se bave pitanjima

mobilnosti i održivog razvoja, te **medijima** koji vraćaju u fokus teme od javnog interesa. Na kraju, dokument može služiti i kao koristan i informativan resurs za **sadašnje i buduće građane/ke** koji koriste javni prevoz.

Metodologija korišćena za izradu preporuka podrazumijevala je:

- Korišćenje rezultata **online ankete u kojoj je učestvovalo 640 građana/ki** (anketa je sprovedena početkom decembra 2023. i dostupna je na sajtu www.expeditio.org). Anketa je bila namijenjena aktivnim i potencijalnim korisnicima/ama javnog prevoza, a neka od pitanja bila su: Koliko često koristite javni prevoz? Koje aspekte postojećeg sistema gradskog prevoza u Kotoru smatrate pozitivnim? Sa kojim se problemima/izazovima najčešće suočavate? Da li smatrate da su trenutne linije javnog prevoza dovoljne za potrebe građana/ki i da saobraćaju dovoljno često? Da li smatrate da su cijene karata za javni prevoz pristupačne? Šta bi, po Vašem mišljenju, moglo poboljšati kvalitet javnog prevoza na teritoriji Kotora? Da li imate neke konkretne predloge za nove linije ili promjene postojećih ruta? Da li biste razmotrili korišćenje gradskog prevoza u budućnosti ukoliko dođe do poboljšanja? itd.
- „Desk“ **istraživanje** studija, domaćih i regionalnih publikacija i ostalih dokumenata od značaja za temu. Najčešće korišćena dokumenta su: Prometna studija i plan održive mobilnosti za Opštinu Kotor (Konačni izvještaj), 2013; Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora, 2016;

Policentrični plan održive urbane mobilnosti za Boku Kotorsku i prijestonicu Cetinje 2016-2020.

- Zaključci sa prezentacije pod nazivom „Unapređenje javnog prevoza u Kotoru + Primjer dobre prakse iz Šibenika“ održane 30.1.2024. u Kotoru na kojoj je prisustvovalo 33 učesnika/ce



Sa prezentacije , 30.1.2024.

Analiza problema

Na samom početku, važno je istaći da je unapređenje javnog prevoza na teritoriji Kotora više od deset godina predmet pažnje lokalne samouprave⁴ što ukazuje na postojanje solidnog temelja za poboljšanje sadašnje situacije. Ipak, uprkos činjenici **da postoji baza stručnog znanja** u ovoj oblasti, ne čini se da to prati napredak na terenu.

Još 2016. godine u „**Studiji javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritoriji grada Kotora**“, stručnom dokumentu čiji je naručilac Opština Kotor, piše: „Sistem javnog gradskog i prigradskog transporta putnika u gradu Kotoru danas ispoljava značajne slabosti, djelom pod uticajem spoljnih faktora, a djelom zbog nesposobnosti i inertnosti da se prilagodi novonastalim promjenama, što je dovelo do narušavanja njegove strukture, funkcionisanja, organizacije i upravljanja... konstantan pritisak građana na organe lokalne uprave da se realizuje viši nivo kvaliteta transportne usluge uz prihvatljivu cijenu, kao i obaveze lokalnih zajednica za obezbjeđenje kvalitetne mobilnosti stanovnika predstavljaju ključne zahtjeve ka sistemu gradskog i prigradskog transporta putnika.“⁵

Prošlo je **osam godina** od donošenja ove sveobuhvatne i detaljne studije. Upoređujući je sa rezultatima nedavnog istraživanja NVO Expeditio, u kojem je učestvovalo 640 građana/ki⁶, postaje jasno da željene promjene opisane u studiji iz 2016. godine nisu postignute. Danas se suočavamo sa sličnim, pa čak i ozbiljnijim izazovima,

⁴ Prema informacijama dostupnim na internetu

⁵ Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritoriji grada Kotora, 2016 (Naručilac: Opština Kotor, Izvršilac: Lavian Inženjering)

⁶ Expeditio, Anketa za građane/ke „Unapređenje javnog prevoza u Kotoru“, decembar 2023.

posebno uzimajući u obzir prekomjernu urbanizaciju, rastući pritisak turizma te povećanje broja registrovanih vozila, koji **premašuje 1.800 u odnosu na 2016. godinu**⁷. Iako je hvale vrijedno to što je lokalna samouprava prepoznala značaj izrade „Studije javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritoriji grada Kotora“, jasno je da ona nije adekvatno iskorišćena za unapređenje javnog prevoza.

Porast broja registrovanih vozila u Kotoru u odnosu na 2016. godinu



Izvor: Monstat

Studija iz 2016.⁸ je svakako **značajan dokument koji treba iznova vratiti u fokus**, uz neophodno **prilagodavanje sadašnjem kontekstu**. Taj dokument daje sveobuhvatan pregled postojećeg stanja (bazira se na anketi sa aktuelnim i potencijalnim korisnicima/ama javnog prevoza), te uključuje SWOT analizu regulatornog okvira, transportne mreže, tarifnog sistema, kvaliteta usluga, orgnizacije i upravljanja itd. Naravno, ova Studija nudi i predloge za unapređenje sistema upravljanja, mreže linija, i brojne druge preporuke.

Dokument "Građani/ke o unapređenju javnog prevoza na teritoriji Kotora" ne teži da konkuriše stručnoj Studiji iz 2016. godine, već ima za cilj da ponovno istakne i učini vidljivim mišljenja građana/ki, te ukaže nadležnima i donosiocima odluka na **hitnu potrebu** za poboljšanjem javnog prevoza.

Ovaj dokument se u **značajnoj mjeri oslanja na iskustva i percepcije građana/ki**. U nastavku možete pronaći mišljenja 640 građana/ki koji su učestvovali u istraživanju, među kojima polovinu predstavljaju **aktivni**, a drugu polovinu **potencijalni** korisnici/ke javnog prevoza u Kotoru.

„Teško je ljudima koji rade ili idu u školu da obavljaju svoje svakodnevne obaveze oslanjajući se na prevoz koji ide samo svakih sat vremena. Problem postaje 10 puta veći u ljetnim mjesecima (od aprila do oktobra) kada gužve dovode do toga da autobus ne dodje i do dva sata, znači, tada prevoz kao da ne postoji. Kada bi autobus išao na svakih 15 minuta ili čak na pola sata, onda to ne bi bilo toliko tragično... Naravno, kada bi redovnost autobusa bila veća a i kada bi se uvele dodatne linije koje bi spajale Kotor npr. sa Radanovićima gdje mnogo građana i radi i trguje, onda bi se samim tim makar malo umanjile i gužve jer bi se značajno veći broj ljudi odvažio da ostavi svoj automobil i koristi javni prevoz.“⁹

⁷ Broj registrovanih drumskih motornih i priključnih vozila u Kotoru, 2016. godine bio je 10.525, dok je 2022. godine 12.390 (Izvor: Monstat)

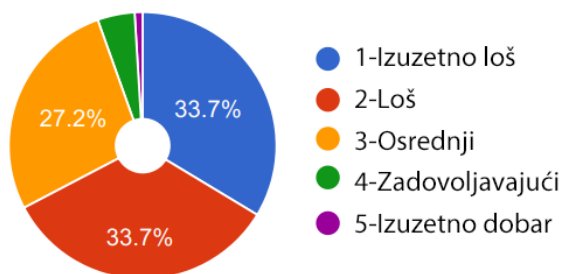
⁸ Isto kao 5

⁹ Isto kao 6

Iskustva aktivnih korisnika/ca

U nastavku su dati stavovi onih učesnika/ca ankete koji koriste, u manjoj ili većoj mjeri, javni prevoz na teritoriji Kotora.

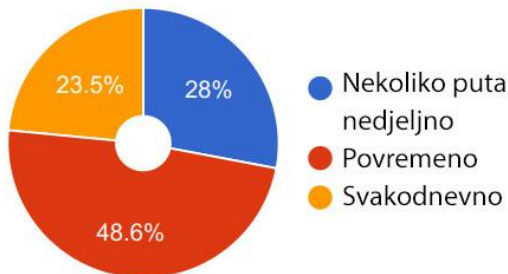
Kako biste generalno ocijenili gradski prevoz na teritoriji Kotora



Od ispitanika/ca koji su naveli da koriste gradski prevoz, njih 67,4% ga ocjenjuje kao loš ili izuzetno loš, dok 27,2% njih ocjenjuje prevoz kao osrednji. Svega 4,5% kaže da je prevoz zadovoljavajući, a 1% da je izuzetno dobar.

Da bismo bolje razumjeli stepen korišćenja javnog prevoza od strane redovnih korisnika/ca, postavili smo im pitanje o **učestalosti korišćenja** ovog servisa.

Koliko često koristite gradski prevoz



Gotovo polovina ispitanika/ca gradski prevoz koristi povremeno, dok ga svakodnevno koristi 23,5% građana/ki.

Na pitanje iz kojih razloga najčešće koriste gradski prevoz, 44% građana/ki odgovara da ga koriste za obavljanje svakodnevnih aktivnosti, dok 34,4% navodi da ga koriste za odlazak na posao. Ostali kao razloge navode: odlazak na rekreaciju, u školu, posjetu rodbini...

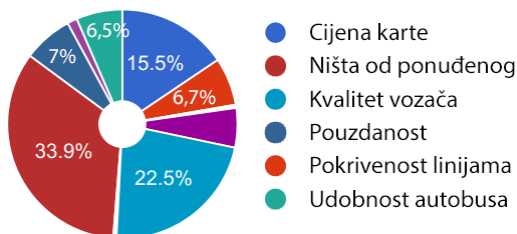
„Kada bi bilo manje mučno mogla bih da koristim prevoz i za potrebe rekreacije, zabave, unaprijedim kreativni i društveni život“¹⁰

U nastavku ankete, pitali smo građane/ke koje aspekte postojećeg sistema gradskog prevoza u Kotoru smatraju pozitivnim. Ponudeni su im sljedeći odgovori:

- **Pouzdanost** - poštovanje rasporeda, rijetkost otkazivanja ili kašnjenja, opšti osjećaj sigurnosti;
- **Dostupnost** - postoje linije koje saobraćaju u svim djelovima grada;
- **Cijena karte** - pojedinačne i mjesečne karte, subvencije za određene grupe kao npr. učenici, studenti, penzioneri;
- **Kvalitet vozača** - ljubaznost, vještina i profesionalnost, osjećaj sigurnosti u vožnji;
- **Udobnost autobusa** - uslovi unutar vozila, čistoća, temperatura;
- **Kvalitet i opremljenost stajališta** - adekvatne lokacije stajališta, osvijetljenost...);
- **Prilagodjenost osobama sa invaliditetom** (rampe za kolica, taktilne staze za slijepe i slabovide...);
- **Ništa od gore ponuđenog** (koristim javni prevoz jer moram, u nedostatku sopstvenog auta ili sredstava da platim taxi);

¹⁰ Isto kao 6.

Koje aspekte javnog prevoza smatrate pozitivnim?



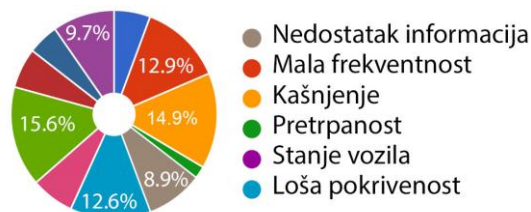
Od ispitanika/ca koji su naveli da koriste gradski prevoz, 1/3 njih ne vidi ni jedan pozitivan aspekt postojećeg sistema, već koriste javni prevoz u nedostatku sopstvenog auta ili sredstava da plate taxi. 22.5% njih kao pozitivnu stranu vide kvalitet vozača, dok 15.5% smatra da je cijena karte korektna. Ostalih 28,1% kao pozitivne sagledavaju druge ponuđene aspekte, prvenstveno poštovanje rasporeda, pokrivenost linijama i udobnost.

Pitali smo građane/ke sa kojim se **izazovima (problemima) najčešće suočavaju** kada je u pitanju korišćenje gradskog prevoza na teritoriji Kotora. Ponuđeni su im sljedeći odgovori:

- **Kašnjenje** (autobusi kasne, ne pridržavaju se rasporeda, ili otkazuju vožnju);
- **Pretrpanost** (prevelike gužve, posebno u sezoni ili špicevima);
- **Stanje i održavanje vozila** (stara, neudobna ili neodržavana vozila, sistem za grijanje/hlađenje ne funkcioniše dobro...);
- **Sigurnost** (osjećate se da niste bezbjedni tokom vožnje);
- **Nedostupnost linija** (nedovoljna pokrivenost u pojedinim djelovima opštine, rijetke linije, nedostatak prevoza tokom noći ili rano ujutru...);

- **Mala frekventnost linija** (nedovoljna učestalost pojavljivanja autobusa na stajalištima);
- **Cijene** (visoke cijene karata, nedovoljno opcija i subvencija);
- **Nedostatak informacija** (nedostatak jasnih i tačnih informacija o vremenima polazaka, promjenama u rasporedu...);
- **Komunikacija osoblja** (neljubaznost i neprofesionalnost osoblja);
- **Pristupačnost za OSI** (nedostatak pristupačnosti za osobe sa invaliditetom);
- **Nedovoljan broj stajališta i stanje u kome se nalaze** (stajališta su u lošem stanju, neodržavana, oštećena i bez osnovnih uslova);

Sa kojim se problemima/izazovima najčešće suočavate?



Nema dominantnog negativnog aspekta. Preko 50% građana/ki ističe probleme gužvi (pretrpanosti), kašnjenja, niske frekventnosti i loše pokrivenosti linijama. Slijedi nedostatak informacija o polascima i stanje vozila.

Na otvoreno pitanje da su trenutne linije javnog prevoza dovoljne za potrebe građana/ki i da li saobraćaju dovoljno često, građani/ke su detaljno odgovarali opisujući probleme sa kojima se suočavaju kada je u pitanju **pokrivenost** različitih djelova opštine, kao i **frekventnost** linija gradskog prevoza. Sadašnji korisnici javnog prevoza uglavnom smatraju da trenutne

linije javnog prevoza nisu dovoljne da zadovolje potrebe građana/ki i posjetilaca/ki. Problemi koje posebno ističu su **transportne usluge đacima**, kao i gužve **tokom ljetne sezone zbog povećanog broja turista**. Takođe, uočava se problem nedostatka linija **u noćnim satima** za one koji rade ili žele da obogate društveni život i proprate kulturna dešavanja.

„U ovom periodu još i nekako...Ali od aprila do kraja oktobra je agonija! To što kasne i budu pretrpani putnicima je dokaz da treba dodatnih linija, barem što se tiče relacije Kotor-Risan! Da barem ide na svakih 40 minuta umjesto jednom na sat, već bi značilo za rasterećenje...“

„Ne, linije nisu apsolutno dovoljne. Prije svega djeca, tinejdžeri, penzioneri dugo čekaju gradski prevoz. Ljeti je prosto nemoguće iplanirati putovanje gradskim prevozom.“

„Prevelike su gužve u autobusima. Ako bi povećali broj vozila, mnogi bi koristili više gradski prevoz nego svoja lična auta (zbog problema manjka parking mesta), a i bolje je za životnu okolinu. Turisti bi sigurno koristili prevoz između gradova. To je nešto što je izuzetno neophodno na primorju.“

„Na sat vremena, pa još kasni. Treba mi 3 sata da odem sa Prčanja da platim struju, recimo, ili do Doma zdravlja.“

„Linije nisu dovoljne i ne saobraćaju dovoljno često! Da nam je javni prevoz bolje organizovan i pouzdan, manje bi bilo gužve u saobraćaju.“

„Nedjeljom i praznicima idu na 2h, a nekad se desi da porane (ili šofer

jednostavno prođe stanicu) pa se mora platiti taxi.“

„Javni prevoz treba da saobraća češće (barem na pola sata, ljeti na 15 minuta) i da pokriva cijelu opštinu - Sveta Vrača, kao i izvan tunela, do Radanovića , Grblja...“¹¹

Ispitivanje javnog mišljenja o **cijenama karata** za javni prevoz u Kotoru pokazalo je podijeljene stavove, s tendencijom prema nezadovoljstvu. Manji broj osoba smatra da su cijene pristupačne, posebno u odnosu na cijene taxi prevoza. Neki su mišljenja da su cijene pojedinačnih karata na pojedinim kratkim relacijama previsoke, dok su na dužim prihvatljivije. Većina izražava **nezadovoljstvo cijenama u odnosu na kvalitet usluge** - nedovoljnu frekvenciju i nepouzdanost prevoza, uslove u vozilima (starost, nedostatak klime...). Takođe, dio građana ukazuje na nedostatak ili neadekvatnost povlastica za osjetljivije kategorije (đaci, penzioneri, majke sa djecom, OSI...).

„Pojedinačne su OK, mjesečne za đake i radnike ne, jer se dešava da đaci nemaju svoj bus, pa putuju gradskim, a onda starije osobe stoje jer nema mjesta. I učenici često stoje, iako su platili od 25-45€ mjesečnu kartu, u zavisnosti od udaljenosti linije.“

„Cijena karte djeluje viskoko kad se uzme u obzir nedovoljna frekvencija autobusa i neusaglašenost. Takodje svakodnevno korišćenje prevoza izađe skuplje od vožnje automobila.“

„Cijene karata su visoke u odnosu na činjenicu da nema klime/grijanja, nema

¹¹ Isto kao 6.

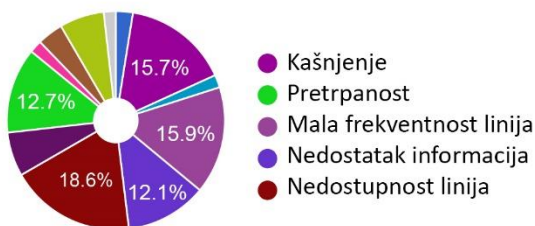
fiskalnih računa i dovoljno mjesta u autobusima.“

„Cijena od 45€ za mjesečnu kartu je apsolutno previše. Mjesečna karta za javni prevoz u Beogradu je 2.000 dinara, što ispada manje od 20€, a Beograd je mnogo veći od Kotora.“¹²

Stavovi potencijalnih korisnika/ca

Ovaj segment istraživanja fokusiran je na one ljude koji trenutno **ne koriste javni prevoz, ali su pokazali interesovanje** da daju svoj doprinos temi. Ova grupa ima određena predubedenja, a njihova spremnost da učestvuju u istraživanju ukazuje na to da bi mogli postati potencijalni korisnici/e. Postavili smo im pitanje zbog čega trenutno ne koriste javni prevoz kako bismo bolje razumjeli njihovu perspektivu.

Koji razlozi Vas sprečavaju da koristite javni prevoz

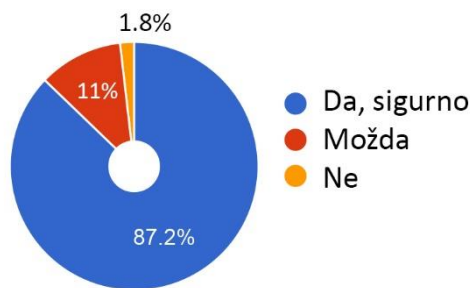


Nema dominantnog odgovora, ali 75% ispitanika ističe sljedeće razloge: nedostupnost linija, kašnjenje, mala frekventnost, pretrpanost i nedostatak informacija. Njihovi stavovi se poklapaju sa razlozima pretežnog nezadovoljstva aktivnih korisnika/ca.

Umjesto javnog prevoza, 51% ispitanika iz ove grupe kao prevozno sredstvo koristi **privatni automobil**, 26% pješaci, dok skoro 10% njih koristi taxi usluge. Ostali voze motor, bicikl, barke...

Na upit o tome da li bi razmotrili mogućnost korišćenja gradskog prevoza u budućnosti u slučaju njegovog poboljšanja, izrazita većina ispitanika/ca, tačnije 87.2%, odgovorila je potvrdno. Dodatnih 11% izrazilo je neodređenost, odgovorivši sa "možda". Manje od 2%, izjavilo je da ne bi koristili javni prevoz čak ni u slučaju njegovih potencijalnih poboljšanja.

Da li biste razmotrili korišćenje gradskog prevoza u budućnosti ukoliko dođe do poboljšanja?



„Ako bi se smanjile gužve, autobus bio na stajalištima u vrijeme koje je predviđeno i bude čist... onda bih radije isla gradskim autobusom umjesto svojim autom“¹³

¹² Isto kao 6.

¹³ Isto kao 6.

Rodna perspektiva

Rodni aspekt je značajan ugao sagledavanja svake teme čiji je cilj napredak zajednice, jer omogućava bolje razumijevanje **različitih iskustava i potreba žena i muškaraca** (rodno osviješten pristup). Ovaj pristup ne promovira samo pravednost i ravnopravnost, već insistira na obogaćivanju društvene dinamike kroz raznovrsnost gledišta i iskustava.

Kada govorimo o javnom prevozu, brojna lokalna, regionalna i međunarodna istraživanja potvrđuju da **žene koriste javni prevoz više od muškaraca**, te ih se, logično, ova tema više i tiče.

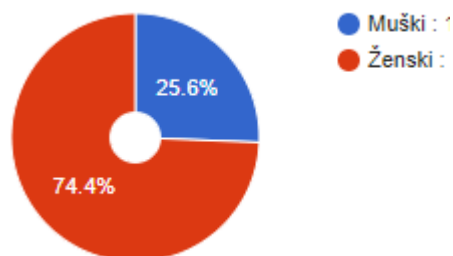
U Crnoj Gori, postoji opšti trend da žene imaju **manji udio u vlasništvu nad imovinom**. Ovo ukazuje na vjerovatnoću da sličan obrazac postoji i u pogledu vlasništva nad automobilima tj. da su žene u manjoj mjeri vlasnice motornih vozila od muškaraca, pa se time vjerovatno više oslanjaju na usluge javnog prevoza. Precizan uvid u ovaj fenomen otežava činjenica da **ne postoji zvanična rodna statistika za vlasništvo nad vozilima**.¹⁴

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.“¹⁶

Iako anketa¹⁷ nije do detalja istraživala stavove građana/ki iz rodne perspektive, ona pokazuje da su **žene bile, u znatno većoj mjeri, zainteresovane za popunjavanje ankete**. To pokazuje da kvalitet javnog prevoza u Kotoru vrlo vjerovatno ima veći uticaj na njihove živote, i da im je u interesu da se javnost senzibilizuje, a nadežni ozbiljnije pozabave ovom temom.

Pol ispitanika/ca na teritoriji Kotora



Skoro tri četvrtine onih koji su se odazvali pozivu da popune anketu bile su žene, što ukazuje na njihovu visoku motivaciju da učestvuju u istraživanju. Ovaj podatak ističe da je tema javnog prevoza od izuzetne važnosti za njihov svakodnevni život i funkcionisanje.

¹⁴ Monstat objavljuje izveštaje pod nazivom „Godišnja statistika saobraćaja, skladištenja i veza“ koji uključuju informacije o ukupnom broju vozila registrovanih u određenoj godini, ali se u izveštaju se ne navodi da li su vlasnici muškarci ili žene

¹⁵ Skupština Opštine Kotor na sjednici održanoj 02.04.2013. godine, donijela je ODLUKU O PRIHVATANJU Evropske povelje o rodnoj ravnopravnosti na lokalnom nivou

¹⁶ Vodič ka rodno-osetljivim javnim prostorima, mikser.rs

¹⁷ Isto kao 6.

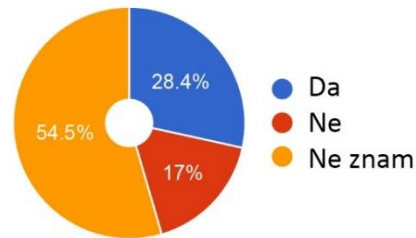
Percepcija građana/ki o mogućoj korupciji

Naše društvo se, nažalost, suočava sa duboko ukorenjenom korupcijom koja je prožela gotovo sve aspekte života. Svaka tema od javnog interesa, posebno kada je riječ o trošenju novca iz džepova poreskih obveznika, nosi sa sobom potencijalni rizik od korupcije. U kontekstu javnih projekata, kao što je unapređenje saobraćajne infrastrukture, **transparentnost u trošenju sredstava i procesima donošenja odluka, kao i uspostavljanje uslova za zdravu konkurenciju** ključni su za sprečavanje korupcije. U okviru istraživanja smo pitali građane/ke da li vide vezu između nezadovoljstva javnim prevozom i korupcije.

Većina građana/ki, njih 71,5%, ne vidi vezu između nezadovoljavajućeg javnog prevoza i moguće korupcije. Pa ipak, kod 28,4% njih postoji **percepcija** o mogućem osnovu za koruptivne radnje na polju regulisanja javnog prevoza u Kotoru iako ne iznose čvrste dokaze.

Dugogodišnja **dominacija jednog prevoznika, bez konkurencije** kod dijela javnosti podstiče sumnje u korupciju. Takođe, **ignorisanje građanskih pritužbi od strane nadležnih** tj. nedostatak reakcije na javno izraženo nezadovoljstvo kompanijom koja se godinama angažuje, dovodi građane/ke do stava da vlasti bez uporišta u kvalitetu isposručene usluge „monopolizuju“ jednog prevoznika.

Da li smatrate da nezadovoljavajuće funkcionisanje javnog prevoza ima veze sa korupcijom?



Većina građana/ki, njih 71,5%, ne vidi vezu između nezadovoljavajućeg javnog prevoza i moguće korupcije. Ipak, gotovo 1/3 njih sumnja da postoji osnov za korupciju.

Dakle, građani koji sumnjaju da postoji korupcija svoju percepciju uglavnom obrazlažu sa dva argumenta:

Argument 1: Odsustvo konkurencije = dugogodišnja dominacija jednog prevoznika (uprkos nezadovoljstvu građana/ki njihovim uslugama)

Kod javnosti postoji percepcija da lokalna samouprava favorizuje jednu firmu i to je dominantan argument građana/ki koji podstiče njihovu sumnju na moguću korupciju.

"Blue line 'tradicionalno' dobija linije gradskog prevoza..."

"Monopol. Jedan prevoznik. Druge kažnjavaju kad nam staju na stanici..."

"Tolike godine jedini prevoznik koji dobija tender je Blue Line, a pritom nikad se nijedan građanin nije pohvalio na njega."

"Blue Line ima monopol nad gradskim prevozom u Boki."

"Godinama isti prevoznik vozi."

"Čim nema konkurencije, nego samo jedan prevoznik koji može da čini što ga je volja."

"Jedan prevoznik nema konkurenciju, bez konkurencije nema napredka."¹⁸

Sa druge strane, prema dostupnim informacijama objavljenim na lokalnom javnom servisu, na **tender o povjeravanju poslova javnog prevoza na teritoriji opštine Kotor u julu 2023. godine prijavio se samo jedan ponuđač**, isti koji godinama vrši usluge prevoza.¹⁹ Uzimajući u obzir zabrinutost kod dijela građana/ki o mogućoj povezanosti nedostatka konkurencije s korupcijom, izazov nezainteresovanosti konkurencije je moguće razmatrati kroz mjere kao što su: promjena uslova tendera²⁰, povećanje transparentnosti procesa uz bolje marketiške aktivnosti, intenziviranje komunikacije sa potencijalnim ponuđačima, uvođenje stimulacija za nove učesnike i slično. Ova tema je dodatno obrađena u poglavlju „Preporuke“.

Argument 2: Ignorisanje građanskih pritužbi od strane gradske uprave

Građani, takođe, izražavaju zabrinutost što, uprkos upućenim pritužbama, odgovorni subjekti nisu preduzeli konkretne korake ka poboljšanju trenutne situacije. Oni ukazuju na dugotrajnu prirodu ovog problema i nedostatak adekvatnog odgovora nadležnih organa što, takođe, podstiče njihovu sumnju u moguću korupciju.

"Biranje iste firme decenijama unazad, koja pritom ovaj posao ne obavlja kako treba, za koju postoji ogroman broj žalbi građana, budi sumnju da postoji korupcija prilikom tendera."

"Uprkos žalbama građana oni i dalje dobijaju tendere, ne poštuju linije i sl."

"Od 2007/8 jedna te ista kompanija vrši prevoz, linija je sve manje, ne zato što narod manje koristi, no oni svojom praksom, kašnjenjem, nepojavljivanjem, pretrpanošću tjeraju ljude da traže druge opcije."²¹

¹⁸ Isto kao 6

¹⁹ Za javni prevoz u kotoru prijavio se samo BLUE LINE, 11.7.2023. radiokotor.info

²⁰ Studija iz 2016. daje detaljan razvijeni model KONKURSNE DOKUMENTACIJE za povjeravanje

obavljanja komunalne djelatnosti javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritoriji opštine Kotor

²¹ Isto kao 6

Preporuke

Prema iskustvima građana/ki, očigledno je da postoji dominantna percepcija javnosti o nužnosti uspostavljanja efikasnog, pristupačnog i inkluzivnog javnog transporta kao temelja za poboljšanje kvaliteta života građana/ki i posjetilaca Kotora.

Kao prvi i najvažniji korak, potrebno je reaktualizovati „Studiju javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika na teritoriji grada Kotora“ iz 2016. godine. Činjenica da grad već raspolaže ovim dokumentom predstavlja dobro polazište. Studiju je potrebno detaljno preispitati i prilagoditi trenutnim okolnostima i potrebama. Neophodno je uzeti u obzir činjenice kao što su urbanizacija, rastući pritisak turista i povećanje broja registrovanih vozila za više od 1.800²² od vremena kada je Studija donesena.

Prilikom ažuriranja Studije iz 2016. godine, važno je uzeti u obzir i razmotriti **preporuke** navedene u nastavku, koji se zasnivaju na ličnim iskustvima građana/ki, analizi regionalnih praksi i „desk“ istraživanju.

Preporuke su objedinjenje u sedam tematskih grupa:

I – Sveobuhvatno poboljšanje usluga javnog prevoza

II – Unaprijeđenje organizacije sistema javnog transporta

III – Finansijski aspekt

IV – Podsticanje korišćenja gradskog prevoza kroz promociju i edukaciju

V – Integracija rodne ravnopravnosti u razvoj javnog prevoza

VI – Aktiviranje vodenog prevoza

VII – Unapređenje povezanosti gradova i mjesta u Boki Kotorskoj

I – Sveobuhvatno poboljšanje usluga javnog prevoza

Ova kategorija obuhvata ključne aspekte unapređenja sistema javnog prevoza i poboljšanja uslova putovanja za korisnike/ce. Podrazumijeva sljedeće preporuke:

- **Povećati frekvencije postojećih linija i uvesti nove na osnovu procjene potreba građana/ki**

Preko 50% anketiranih građana/ki²³ koji koriste javni prevoz u Kotoru prepoznaje kao dominantne probleme: gužve (posebno u sezoni i zbog prevoza đaka gradskim prevozom), kašnjenja, nisku frekventnost i lošu pokrivenost linijama. Bez sumnje je jedan od ključnih koraka unapređenja prevoza uvođenje češćih polazaka, posebno u špicu i tokom turističke sezone, kao i u večernjim satima. Na taj način će se smanjiti gužve u saobraćaju i povećati povjerenje u prevoznika.

"Češće linije, bez kasnjenja. Da se možemo osloniti na siguran prevoz."

„Da se uvedu češće linije, najmanje na 20 minuta. Više bi ljudi koristilo javni prevoz.“

²² Isto kao 7.

²³ Isto kao 6.

Građani/ke ističu važnost uspostavljanja **novih linija javnog prevoza** koje bi obuhvatile trenutno nepokrivene, posebno izolovane oblasti ili one sa visokom potrebom za javnim prevozom²⁴. To bi poboljšalo dostupnost i povezanost ovih područja sa ostatkom grada ili opštine.

Anketirani uglavnom ističu **nedostatak ili nedovoljnu frekventnost ka sljedećim destinacijama**: Sv. Vrača, Treći put, Daošine, Groblje Vrbica, Dub (početak žičare ka Lovćenu), Pržice, Lastva Grbaljska, Kavač, Morinj, Kostanjica, Radanovići, Bigova, Luštica, Vidikovac (iznad Škaljara), kružna linija u naselju Sv Stasije...Naročito se ukazuje na odsustvo povezanosti Kotora sa industrijskom/tržnom zonom u Radanovićima (Okov, Kips, Laković...) i na potrebu za frekventnom linijom Kotor-Tivat (kroz tunel). Dalje, građani/ke apeluju da se umjesto do Kostanjice, linija iz Kotora produži do Kamenara kako bi gradskim prevozom bile povezane sve tri opštine u Boki Kotorskoj.

„Nemam saznanja o svim linijama, ali za liniju Kotor-Kostanjica bilo bi izuzetno važno da se okretnica prebaci iz Kostanjice u Kamenare, kako bi se lokalnim saobraćajem povezale opštine Kotor, Herceg Novi i Tivat...,,

„Nema niti jedne linije do Lakovića, Kipsa, Okova, da bi penzioneri mogli da posjete tržnu zonu u Radanovicima.“

„Živim u području Kotora koje nema javni prevoz (naselje Vidikovac, iznad Škaljara). Svakodnevno gledam mlade ljude i starije žene iz naselja, koje idu pješke i stopiraju da bi obavili osnovne potrebe za sebe i domaćinstvo, a vezane

za uže gradsko jezgro. U prošlosti je postojao javni prevoz. Sada je organizovana samo linija za školski autobus.“²⁵

- **Razdvojiti školski prevoz od gradskog**

Veliki broj građana/ki izražava nezadovoljstvo činjenicom da školski prevoz nije u potpunosti razdvojen od gradskog, što dovodi do dodatnih gužvi u saobraćaju i ugrožava sigurnost i komfor putnika. Ovo ukazuje na potrebu za razmatranjem odvojenih linija ili posebnih rješenja za đake.

„Nedostatak školskog prevoza pa u pojedine linije ne možete ući od đaka.“

„Djeca stoje od Kotora do Risna. Gdje je tu sigurnost, gdje je policija?“

„Na vrijeme i na pravi način ugovoriti prevoz za đake - u prvom i posljednjem mjesecu školske godine, da isti ne prave bespotrebno gužvu u javnom prevozu“

„Loše organizovan prevoz za školsku djecu koja pohađaju Srednju školu u Kotoru, a dolaze iz daljih mjesnih zajednica.“²⁶

- **Uvesti direktnu liniju: Kotor-Aerodrom Tivat (sa stanicom kod početka žičare na lokaciji Dub)**

Imajući u vidu karakter Kotora kao atraktivne, popularne i veoma posjećene turističke destinacije, neophodno je obezbijediti direktnu i efikasnu transportnu vezu između grada i aerodroma. Trenutno, na liniji Kotor-Tivat (kroz tunel) saobraćaju standardni putnički autobusi koji nisu

²⁴ Pogledati „Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora“ (2016).

²⁵ Isto kao 6

²⁶ Isto kao 6

specijalizovani za prevoz putnika sa prtljagom, kao što su torbe i koferi, što može biti nepraktično za one koji putuju sa i do aerodroma. Gosti koji se suoče sa nedostatkom javnog prevoza, prisiljeni su da koriste skup taxi prevoz, što svakako nije dobra reklama za turističku destinaciju kakvom se Kotor predstavlja.

Dodatno, na trasi ove linije trebalo bi uvesti stajalište na lokaciji Dub (polazna tačka za žičaru na Lovćen), čime bi se obogatila turistička ponuda i omogućio lakši pristup jednoj od ključnih atrakcija u Boki.

- **Uključiti noćne linije (kao podršku kulturi, ugostiteljstvu i turizmu)**

Za podršku kulturi i turizmu, od izuzetne važnosti je uvođenje noćnih linija, jer bi omogućilo stanovnicima i turistima da se bezbjedno prevezu tokom kasnih sati. Ova mjera je od velikog interesa za bezbjednost mladih, jer bi im, posebno ljeti, omogućila da se druže i prisustvuju u kulturnim događajima, bez brige o tome kako će se vratiti kućama. Takođe, prisustvo javnog prevoza tokom noći može smanjiti potrebu za upotrebom privatnih vozila pod uticajem alkohola, što bi dodatno doprinelo bezbjednosti mladih i ostalih učesnika/ca u saobraćaju. Ovakav potez može imati i svoje **ekonomske efekte** jer se građanima i turistima omogućava pristup kulturnim i zabavnim sadržajima u večernjim satima, što može povećati potrošnju u restoranima, barovima, i na kulturnim događajima. Pružanjem efikasnog noćnog prevoza, Kotor će promovisati održive aspekte turizma, smanjiti pritisak na puteve i parkinge i umanjiti emisiju CO₂.

„Veliko je interesovanje, velika frekvencija turista i mogao bi javni prevoz saobraćati i u toku noći, jer su kulturni i zabavni sadržaji u Boki izvanredni!“

„Veze sa susjednim opštinama (Tivat, Herceg Novi) bi morale biti češće i funkcionisati do kasnih noćnih sati“²⁷

- **Obezbjediti inkluzivan vozni park (za OSI, starije osobe, roditelje sa bebama...)**

Potrebno je obezbjediti da su sva vozila pristupačna OSI (osobama sa invaliditetom) i prilagođena starijim osobama. Takođe, trebalo bi uzeti u obzir potrebe roditelja i staratelja, kao što su prostor za kolica za bebe ili označena prioritetna sjedišta.

„Visina ulaska u autobus je teško savladiva, previsoko.... Autobusi nisu prilagođeni starijoj populaciji...“²⁸

- **Eliminisati kašnjenja i pojačati kontrolu poštovanja voznog reda**

Pojačati nadzor nad pridržavanjem voznog reda i uvesti strože mjere sankcija za kašnjenja i propuštene polaske prevoznika kako bi se osigurala pouzdanost javnog transporta, smanjila frustracija putnika i pružila bolja usluga građanima i turistima.

- **Poboljšati stanje postojećih autobuskih stajališta i izgraditi nova prema potrebama**

Dio građana/ki izražava nezadovoljstvo stanjem autobuskih stajališta, pa je potrebno sagledati stanje postojećih stajališta i potrebu za novim. Poboljšati infrastrukturu

²⁷ Isto kao 6

²⁸ Isto kao 6

stajališta, uključujući pristup i sigurnost, posebno za osobe sa invaliditetom.

"Da se dovedu u pristojno stanje postojeća stajališta i izgrade nova..."

„U Perastu napraviti stajališta na magistrali i iz pravca Kotor-Risan , pa izbjeći mimoilaženje autobusa sa dostavnim vozilima , vatrogascima i autima parkiranim po putu“

„Većina stajališta ili nepostoji ili su u užasnom stanju, a red vožnje nigdje nije istaknut.“

„Ljuta nema stajalište sa Kotorske strane, puno puta vozač staje posred ulice.“

„Informacije/red vožnje na stajalištima, po mogućnosti digitalni.“²⁹

- **Obezbijediti inkluzivan i modernizovan vozni park**

Iako problem stanja autobusa nije među prioritetnim razlozima nezadovoljstva (kašnjenja, niska frekvencija i loša pokrivenost su prioritetni faktori), dio anketiranih građana izražava veliko nezadovoljstvo tim aspektom. Oni žele novije i urednije autobuse, sa klima uređajima, koji mogu bolje odgovoriti na potrebe putnika. Autobusi treba da budu pristupačni za sve korisnike, uključujući starije osobe i OSI (nisko podni autobusi, rampe za invalidska kolica), kao i posebna mjesta za trudnice i roditelje sa malom djecom... Takođe se ukazuje i na problem muzike (po izboru vozača), koja je glasna i ne odgovara nužno mediteranskom ambijentu. Iako može zvučati kao banalan

problem, ova tema takođe zahteva određenu regulaciju ili smjernice.

„Da se zamijene dotrajala i zapuštena vozila novijim, ispravnijim i čistijim.“

„Prevoznik koji vozi već desetinama godina koristi autobuse koji su neispravni i u katastrofalnom stanju.“

„...da se u autobusima ne pušta glasna muzika i šund.“³⁰

- **Uvoditi vozila na električni pogon**

Osavremenjivanje voznog parka trebalo bi da bude usmjereno ka strožim ekološkim standardima, s fokusom na smanjenje emisija štetnih gasova i buke. U kontekstu ambicija Crne Gore da se istinski pozicionira kao **ekološka država**, ovaj pristup dobija dodatnu važnost.

To podrazumijeva tranziciju prema vozilima na električni pogon, koja imaju manji negativan uticaj na životnu sredinu u poređenju sa konvencionalnim vozilima. Treba napomenuti da će na putu ka **pridruživanju Evropskoj uniji uvođenje električnih autobusa postati uslov**³¹, što čini ovu modernizaciju ne samo poželjnom, već i obaveznom kako bi se na vrijeme usklađivali sa budućim zahtjevima.

Promovisanje prelaska na nove tehnologije važi i za vođeni saobraćaj. To uključuje korišćenje čistijih goriva i energetski efikasnijih plovila za linije lokalnog pomorskog javnog prevoza koje građani/ke s nestrpljenjem očekuju.

²⁹ Isto kao 6

³⁰ Isto kao 6

³¹ Direktiva o čistim vozilima 2019/1161, stupila je na snagu u avgustu 2021. godine i obavezujuća je za države članice

EU. Ona definiše zastupljenost autobusa klase M3 (autobusi za gradski prevoz putnika) sa malom i nultom emisijom u nabavci novih vozila.

- **Obezbijediti informisanje korisnika/ca u „realnom vremenu“**

Postaviti jasne i ažurirane redove vožnje na svim stajalištima i razviti digitalne platforme za praćenje vozila u „realnom“ vremenu. Uobičajni načini informisanja putnika trebalo bi da budu: digitalne table na stajalištima, mobilne aplikacije, SMS servisi, informacije unutar vozila, web stranice prevoznika, kiosci, info pultovi, mape ruta na svakoj stanici i na info pultovima....

- **Kontinuirano sprovođiti kampanju o benefitima javnog prevoza radi promjene kulture korišćenja**

Za razvijanje kulture i navika korišćenja unapređenog javnog prevoza među građanima/ka Kotora ključno je ulaganje u kontinuiranu edukativnu kampanju nakon poboljšanja sistema prevoza. Ova kampanja treba da osvijesti javnost o benefitima javnog prevoza i obnovi povjerenje u ovaj vid transporta.

Kampanja podrazumeva distribuciju brošura, plakata i letaka na javnim mjestima, uključujući autobuske stanice, ustanove, škole i fakultete. Za kampanju treba koristiti lokalne medije poput Radio Kotora i BokaNews, te društvene mreže.

Cilj ovakvih aktivnosti je da se stvori **pozitivna slika o unapređenom javnom prevozu u Kotoru**, podstakne njegova veća upotreba među građanima/ama i na taj način doprinese poboljšanju kvaliteta života i održivijoj urbanoj mobilnosti na teritoriji Kotora.

„Ako bi linije bile organizovane češće pretpostavljam da bi se i kultura korišćenja istog promijenila.“³²

II - Unaprijeđenje organizacije sistema javnog transporta

Ova kategorija preporuka obuhvata systemske korake koje treba sprovođiti radi poboljšanja funkcionisanja, dostupnosti i kvaliteta usluga javnog prevoza kako bi se bolje zadovoljile potrebe korisnika/ca i unaprijedila mobilnost u zajednici.

- **Razmotriti opciju opštinskog preduzeća za upravljanje javnim prevozom**

Jedan broj građana/ki smatra da bi bolji kvalitet usluge od sadašnjeg moglo da obezbijedi Opštinsko javno prevozno preduzeće.

Primjer Šibenika: Pozitivno iskustvo osnivanja opštinskog javnog preduzeća za upravljanje javnim transportom vidimo na primjeru grada Šibenika, Republika Hrvatska. Oni, kao jednu od prednosti ove opcije, prepoznaju mogućnost bržeg upravljanja i donošenja odluka. Takođe, ako je operater dovoljno posvećen, upravljanje i poslovanje mogu biti jeftiniji nego što je to u direktnom ugovoru s privatnim operaterom jer javno preduzeće ne očekuje dobit. Nedostaci ove opcije uključuju manju motivaciju operatera za poboljšanje usluga i privlačenje većeg broja korisnika, s obzirom na to da javno preduzeće ne ostvaruje profit. Takođe, osnivanje sopstvenog preduzeća zahtijeva značajnije finansijske i tehničke resurse.³³ Grad Šibenik se odlučio za ovu opciju, a mjere koje su primjenili rezultirale

³² Isto kao 6

³³ Studija integracije i organizacije javnog prijevoza u gradu Šibeniku <https://www.sibenik.hr/>

su značajnim porastom broja korisnika/ca javnog prevoza, smanjenjem saobraćajnih gužvi i brojnim drugim benefitima.

„Da Opština kupi nekoliko autobusa i u kombinaciji sa sadašnjim prevoznikom, zajedno opslužuju građane“

„Dozvola svim prevoznicima da kupe putnike... zdrava konkurencija ili sopstveni gradski prevoz“

„Jedino osnivanje Opštinskog preduzeća i eliminacija monopolističkog prevoznika koji sada obavlja prevoz“³⁴

- **Podsticati konkurenciju kroz strožije tenderske procedure**

„Privatno poduzeće traži zaradu, što više putnika to više prihoda pa dobro osmišljen sustav dohodovnih poticaja za poboljšanje usluge i povećanje korisnika može motivirati operatera na povećanje kvalitete usluge, što je glavni cilj cjelokupnog javnog prijevoza.“³⁵

Nezadovoljstvo građana/ki postojećim prevoznikom je u direktnoj vezi sa sadržajem tenderskih procedura na osnovu kojih se bira prevoznik koji će isporučiti usluge transporta.

Prema dostupnim informacijama objavljenim na lokalnom javnom servisu, na tender o povjeravanju poslova javnog prevoza na teritoriji opštine Kotor u julu 2023. godine prijavio se samo jedan ponuđač, isti koji godinama vrši usluge prevoza.³⁶

Zbog percepcije moguće korupcije koja se temelji na višegodišnjem angažovanju prevoznika čijom uslugom građani/ke nisu zadovoljni, važno je preispitati sadržaj postojeće tenderske dokumentacije, obezbijediti transparentnost u procesu donošenja odluka, kao i otvorenost za građanske prigovore i sugestije. Neophodno je stvoriti uslove za ulazak više prevozničkih kompanija na tržište kako bi se povećala konkurencija, što bi moglo dovesti do boljeg kvaliteta usluga, pa i atraktivnijih cijena i subvencija za korisnike/ce.

Ova oblast je detaljno obrađena u Studiji iz 2016. godine gdje je ponuđen razrađen predlog Konkursne dokumentacije za izbor prevoznika, model budućeg ugovora i ostala prateća dokumentacija³⁷.

„Nadam se da će neko zaista poslušati građane, razmotriti njihove predloge i reformisati javni prevoz u našem gradu. Višegodišnji monopol jedne firme građanima Kotora ne donosi ništa dobro. Potrebno je povećati konkurenciju i sklopiti ugovor koji će biti na usluzi građanima, a ne pojedincima koji imaju korist od ovog monopola.“³⁸

- **Omogućiti međugradskim autobusima da preuzimaju putnike dok javni prevoz ne bude bolje organizovan**

Dio građana ističe problem ograničenog broja gradskih linija dok istovremeno, rizik od kažnjavanja sprečava međugradske autobuse da primaju putnike na lokalnim relacijama. Građani predlažu, pozivajući se na prakse iz nedavne prošlosti, da se međugradskim autobusima privremeno

³⁴ Isto kao 6

³⁵ Isto kao 33

³⁶ Za javni prevoz u katoru prijavio se samo BLUE LINE, 11.7.2023. radiokotor.info

³⁷ U okviru „Studije javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora - Projekta razvoja sistema javnog masovnog transporta putnika u Kotoru“ iz 2016.

godine dat je model UGOVORA o operativnom upravljanju mrežom linija u sistemu javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritoriji opštine Kotor i Konkursna dokumentacija za povjeravanje obavljanja komunalne djelatnosti javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritoriji opštine Kotor

³⁸ Isto kao 6

dozvoli preuzimanje lokalnih putnika, dok se ne izvrši poboljšanje sistema gradskog prevoza.

„Dok se ne unaprijedi gradski prevoz, treba omogućiti međugradskim autobusima da primaju putnike.“

„Dozvoliti drugim autoprevoznicima da staju na stajališta jer putnici gube svoje vrijeme i smanjuju kvalitet života.“

- **Redovno raditi evaluaciju usluga prevoznika**

Od izuzetne važnosti je uvođenje redovnih ocjenjivanja usluga javnog prevoza od strane nezavisnih eksperata i građana, uz obavezno objavljivanje rezultata evaluacija.³⁹ Cilj ove aktivnosti je pružiti transparentan i objektivan uvid u kvalitet usluga javnog prevoza, prepoznati ključne probleme i područja za unapređenje, te povećati zadovoljstvo korisnika/ca.

- **Osnaživati institucije odgovorne za pitanja gradskog prevoza**

Ova aktivnost podrazumijeva pružanje obuke i obazbeđivanje potrebnih resursa lokalnim vlastima i institucijama koje su odgovorne za javni prevoz, kako bi se osiguralo efikasno upravljanje i nadzor ovog sektora. Osnaživanje institucija ključno je za unapređenje efikasnosti, transparentnosti i odgovornosti u upravljanju javnim prevozom, što će u krajnjem ishodu doprineti boljoj mobilnosti i kvalitetu života građana/ki Kotora.

- **Povećati učešće građana/ki u vezi sa javnim prevozom**

„...sudjelovanje javnosti i opća uključenost dionika sve su važniji i sve se više ugrađuju u nacionalna zakonodavstva i europske uredbe...U modernom odlučivanju, uključivanje dionika i građana postalo je temeljna dužnost i pravo.⁴⁰

Učešće građana/ki u vezi sa pitanjima transporta može se organizovati u različitim fazama procesa unaređenja sistema javnog prevoza kroz javne diskusije, ankete, debate...

- **Učiniti transparentnijim studije, analize, projekte i ostale aktivnosti lokalne samouprave koje se tiču unapređenja javnog prevoza u Kotoru**

Transparentnost na polju unapređenja javnog gradskog saobraća doprinosi boljem razumijevanju ove teme od strane građana/ki. To može rezultirati većim stepenom povjerenja u rad lokalne samouprave i pomoći u prevenciji korupcije. U tom smislu potrebno je:

- Postaviti sve relevantne materijale na zvanični sajt Opštine Kotor kako bi građani/ke i zainteresovane strane imali lak pristup informacijama⁴¹
- Učiniti proces donošenja odluka u vezi sa javnim prevozom otvorenim i dostupnim za javni uvid te omogućiti građanima da budu uključeni (sastanci, diskusije, tenderska dokumentacija...)

³⁹ Primjer Šibenika <https://gradonacelnik.hr/vijesti/sibenik-provedeno-istrazivanje-gradani-kvalitetu-gradskog-javnog-prijevoza-ocijenili-cetvorkom/>

⁴⁰ „Kako organizirati savjetovanje s javnošću o pitanjima prometa i kretanja“, CIVITAS

⁴¹ Studija iz 2016. kao ni druge naručene saobraćajne studije nisu trenutno dostupne na sajtu Opštine Kotor

III – Finansijski aspekt

- **Finansijske subvencije za stalne korisnike/ce**

Obezbeđivanjem pristupačnih pretplatnih karata (redovni korisnici/e, penzioneri, studenti, OSI.), Kotor bi mogao značajno poboljšati privlačnost javnog prevoza, što bi doprinijelo povećanju broja korisnika i smanjenju opterećenja na druge vidove transporta, u prvom redu privatne automobile. To bi pozitivno uticalo na imidž grada i kvalitet života u njemu.

Ilustrovano na primjeru Šibenika⁴², cijena mjesečnih karata za sve tri zone: građanska 20€, osnovnoškolska 5€, učenička/ studentska i penzionerska 10€, a socijalna 1€. Javno preduzeće od prodaje karata zarađuje ~40%, dok razliku subvencionira grad.

„Uvođenje povoljnijih opcija poput nedeljnih i mjesečnih karata može biti korisno kako bi se olakšalo finansijsko opterećenje za redovne korisnike. Pristupačne cijene olakšavaju pristup javnom prevozu većem broju građana i podržavaju održivu mobilnost.“⁴³

- **Razmotriti podršku iz EU i drugih fondova**

Imajući u vidu da je pridruživanje Crne Gore Evropskoj uniji apsolutni prioritet vlade, razmatranje podrške iz EU i drugih fondova za unapređenje javnog prevoza može biti od ključne važnosti u procesu poboljšanja sistema usluga javnog prevoza. Ovo uključuje istraživanje dostupnih

fondova i instrumenata⁴⁴, apliciranje za sredstva, kao i pravilno vođenje procesa implementacije projekata.

IV – Razvijanje kulture korišćenja gradskog prevoza kroz promociju i edukaciju

U zajednici čiji su građani/ke dominantno nezadovoljni postojećom organizacijom javnog prevoza, od izuzetnog je značaja promovirati **prednosti unapređenog javnog transporta, nakon njegovog stvarnog poboljšanja**. Time se vraća povjerenje i podstiču ljudi da koriste javni prevoz umjesto manje održivih vidova saobraćaja, na prvom mjestu automobila. Sadržaj promotivne kampanje svakako treba da bude dio zasebnog projekta, sa fokusom na **kontinuiranu edukaciju i aktivnosti koje informišu javnost o prednostima korišćenja javnog prevoza**, uključujući ekološke, ekonomske i socijalne benefite. Svakako bi temu javnog prevoza trebalo uključiti u školske obrazovne programe, promovišući njegovu upotrebu među mlađim generacijama. Lokalni mediji poput Radija Kotor kao i lokalni influenseri i javne ličnosti, mogu biti angažovani da šire pozitivne poruke o javnom prevozu i njegovim prednostima. Saradnja sa NVO sektorom može biti od značaja u ovoj fazi.

⁴² Cjenovnik – Javni gradski prevoz, Šibenik www.gradski-parking.hr/stranice/cjenik/99.html

⁴³ Isto kao 6

⁴⁴ Pogledati publikaciju koja nudi pregled različitih mehanizama za finansiranje „Policentrični plan održive urbane mobilnosti za Boku Kotorsku i prijestonicu Cetinje 2016-2020“ <https://lowcarbonme.me/>

V – Integracija rodne ravnopravnosti u razvoj javnog prevoza

- **Investirati u poboljšanje javnog prevoza u kontekstu strategije podrške ženama**

Opština Kotor je 2013. usvojila „Evropsku povelju o rodnoj ravnopravnosti na lokalnom nivou“ koja, između ostalog, prepoznaje da **veći broj žena na globalnom nivou koristi javni prevoz**. Brojna regionalna i globalna istraživanja to potvrđuju (pogledati poglavlje "Rodna perspektiva"). U toku je i izrada nacrtu Lokalnog akcionog plana za promociju rodne ravnopravnosti i unapređenje kvaliteta života LGBTIQ osoba u opštini Kotor za 2024-2027 koji prepoznaje i uključuje i ovaj aspekt poboljšanja uslova za život i rad žena. Neke od preporuka za uključivanje rodne perspektive u proces unapređenja javnog prevoza su:

- **Primenjivati rodnu analizu na podatke o saobraćaju**

Za sveobuhvatno razumjevanje rodne dimenzije problematike transporta, ključno je fokusiranje na analizu podataka iz rodne perspektive. Konkretna preporuka je da se uputi **zahtjev Monstat-u** da se rodni pristup u prikupljanju i obradi podataka primjeni na oblast saobraćaja kako bi se obezbijedili relevantni podaci za rodnu analizu na lokalnom i nacionalnom nivou (npr. postoji podatak o broju registrovanih vozila, ali ne i koliko je žena/muškaraca među vlasnicima automobila).

- **Osigurati mjesta u vozilima javnog prevoza za roditelje sa djecom**

Uzimajući u obzir da su u našem društvu roditelji koji koriste javni prevoz najčešće žene (majke, bake, starateljke...), važno je ovu činjenicu imati u vidu pri nabavci novih i adaptaciji postojećih prevoznih sredstava. U rodnom kontekstu, rezervisanje posebnih mjesta za roditelje sa djecom dobija dodatnu važnost. Sjedišta bi trebalo da budu jasno obilježena vidljivim oznakama kako bi bila lako prepoznatljiva, a potrebno je obezbijediti i prostor za skladištenje dječijih kolica u vozilima javnog prevoza.

- **Obezbijediti bezbjednost na stajalištima**

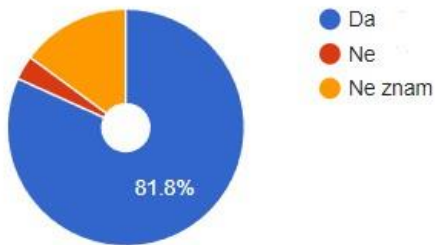
Preispitati postojeće stanje stajališta, prvenstveno u smislu **osvjetljenosti**, te predvidjeti mjere unapređenja gdje je to potrebno. Kod planiranja novih stajališta voditi računa o rodnom aspektu kako bi se povećala bezbjednost svih, a naročito žena, koje mogu trpjeti strahove od potencijalnih uznemiravanja i napada.

- **Usmjeravati resurse prema područjima sa većim brojem ženske populacije koja koristi javni prevoz**

Potrebno je planirati rute i usluge javnog prevoza vodeći računa o djelovima opštine u kojima će prevoz, potencijalno, koristiti veći broj žena (prigradska i ruralna područja kao npr. Grbalj, Radanovići...).

VI – Uvođenje morskog javnog transporta

Da li smatrate da bi uvođenje funkcionalnog vodenog prevoza kao dijela javnog transportnog sistema bilo korisno za grad?



Većina građana/ki, njih 81,8% smatra da bi trebalo uključiti morski javni transport, 14,9% nije sigurno, a njih 3,3% to ne smatra dobrim rješenjem što obrazlažu potrebom za velikim ulaganjima, a malom brzinom kretanja u odnosu na drumski prevoz.

Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora iz 2016. takođe razmatra opcije uvođenja morskog javnog prevoza.

„Češće linije, uvođenje vodenog javnog prevoza tokom sezone, veće subvencije Opštine. Ovako bogata opština mora da više novaca uloži u javni prevoz.“

„Potpuna kontinentalizacija života u Kotoru odrazila se i na lokalni i međugradski saobraćaj ukidanjem pomorskog saobraćaja i veza između gradova i naselja u Boki Kotorskoj i šire koji je funkcionirao sve do polovice šezdesetih godina prošlog stoljeća, kada je izgrađena Jadranska magistrala.“

„Povezivanje morskim putem je opcija koja će rasteretiti opšti kaos u drumskom saobraćaju. Povezivanje linija drumskog i morskog, te organizovanje alternativnih prevoznih sredstava (minibus, golf kart, rent a bike) uz značajno smanjenje cijena i uvođenje povlastica će riješiti problem saobraćaja ne samo u Kotoru, nego na području Boke.“

„Ako je brod hibrid i koristi obnovljive izvore energije, i sa konkurentnom cijenom, apsolutno podržavam.“

„Atraktivno. Potrebno u vrijeme između autobuskih linija. Tako bi građani imali prevoz u svako doba dana, bez čekanja.“

„Previše je ljudi za jednu cestu u Kotoru, kada već imamo more, koristimo ga.“⁴⁵

VII – Bolja povezanost gradova i mjesta u Boki Kotorskoj

Postoji generalna saglasnost građana/ki da je povezanost Kotora sa susjednim opštinama na nezadovoljavajućem nivou i da su potrebne značajne promjene kako bi se poboljšala efikasnost sistema transporta (kopnenog i vodenog) na području Boke Kotorske. Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora iz 2016. godine predviđa fazu integracije tržišta transportnih usluga sa opštinama Tivat i Nerceg Novi, a kao preduslov za implementaciju ovog koraka vide **postizanje međuopštinskog dogovora** tj. „potpisivanje sporazuma u cilju stvaranja efikasne realizacije mobilnosti stanovnika između opštine Kotor i opština Tivat i Herceg Novi o zajedničkom organizovanju

⁴⁵ Isto kao 6

komunalne djelatnosti javnog transporta putnika.“⁴⁶

- **Bolje povezati tri opštine u Boki Kotorskoj**

Brojni građani/ke ističu da bi linija Kotor-Tivat (tunel) morala da saobraća mnogo češće, imajući u vidu blizinu ovih opština i mnogobrojne sadržaji ih povezuju. Osim toga, ni veze sa Herceg Novim nisu zadovoljavajuće, te građani iznova apeluju i apostrofiraju problem nepovezanosti Kamenara i Kostanjice.

„Smatram da bi Boka mogla biti jedan grad kada bi autobusi saobraćali češće. Posebno je to važno radi bezbjednosti mladih u saobraćaju koji bi nesmetano stizali na željene destinacije gradskim prevozom. Olakšali bi i sebi i nama roditeljima život u Boki.“

„Ima jako puno djece koja treniraju u Herceg Novom. Slučaj je bio sa mojom kćerkom koja je 4 godine trenirala u Igalu. dosta puta je pješačila iz Kamenara do Kostanjice. Zvala sam, molila, apelovala... niko sluha nije imao. Napustila je treninge najviše radi slabog prevoza.“

„Poboljšati vezu Kotor-Tivat kroz tunel. Nije naučna fantastika potpisati ugovor sa Opštinom Tivat. Nije naučna fantastika razgovarati i naći zajednicko rješenje za dvije susjedne i toliko uvezane opštine!“

„Mislim da bi funkcionalni javni prevoz bio spasenje za Boku Kotorsku. Takođe da se poveže ukleti dio Kostanjica - Kamenari.“⁴⁷

„Za nas koji živimo u Herceg Novom a radimo u Kotoru jako je problematično pitanje prevoza. Međugradski autobusi ne staju na stanice osim glavne, a lokalni autobus vozi do Kostanjice. Od Kostanjice do Herceg Novoga nemamo način da se prevezemo.“

„Uspostava javnog prijevoza između gradova nije ništa manje važna od lokalnih ruta. Danas u Crnoj Gori praktično ne postoji javni prijevoz. Činjenica da ne mogu autobusom od zračne luke Tivta do svoje kuće, a autobusni terminal se nalazi 1.5 km od zračne luke je nevjerovatna i potpuno neshvatljiva.“

„Prostor Boke bi svakako trebalo tretirati kao cjelinu, i bolje povezati i uskladiti javni saobraćaj u Kotoru, Tivtu i Herceg Novom.“

„Preko sezone se čeka i po 2, 3 sata da bi se uhvatio autobus za Tivat.“⁴⁸

- **Uključivanje „Autobusa kulture“ kao instrumenta za podršku razvoja publike**

Još prije deceniju Program razvoja kulture Opštine Kotor 2013-2017. kroz jedan od strateških pravaca prepoznao je aktivnost Ustanovljenje „Autobusa kulture“⁴⁹ koji bi prevezio građane/ke na kulturne manifestacije u druge gradove Boke Kotorske.

⁴⁶ Mogućnost integracije tržišta transportnih usluga u cilju stvaranja efikasne realizacije mobilnosti stanovnika moguće je zakonski regulisati na osnovu člana 11. Zakona o komunalnim djelatnostima (“Sl. list RCG”, br.12/95)

⁴⁷ Isto kao 6

⁴⁸ Isto kao 6

⁴⁹ Pravac 5: Razvoj inter-resorne (kultura, turizam, obrazovanje, poslovanje) i intersektorske saradnje (javni, privatni, nvo sektor i mediji) i razvoj publike

Zaključak

Dokument "Građani/ke o unapređenju javnog prevoza na teritoriji Kotora" predstavlja analizu izazova i mogućnosti za poboljšanje javnog prevoza na području Kotora. Kroz stavove aktivnih i potencijalnih korisnika/ca javnog prevoza, identifikovani su ključni problemi poput kašnjenja, gužvi, nedovoljne frekvencije i loše pokrivenosti linijama, koji direktno utiču na korisničko iskustvo građana/ki. Predložene preporuke, uključujući učestalije postojeće i ovođenje novih linija, razdvajanje školskog od gradskog prevoza, uvođenje noćnih linija, unapređenje stanja stajališta, pravovremeno informisanje građana/ki i slično, imaju za cilj da adresiraju prepoznate probleme i podstaknu veću upotrebu javnog prevoza, te smanjenje rastućih saobraćajnih gužvi u Kotoru. Poseban naglasak stavljen je na inkluzivnost i rodnu ravnopravnost, kao i na potrebu za boljim upravljanjem (podsticanje konkurencije ili osnivanje gradskog prevoznog preduzeća) u cilju smanjenja percepcije javnosti o potencijalnoj korupciji u sektoru javnog prevoza. Inicijative poput uvođenja morskog prevoza i bolje povezanosti unutar Bokotorskog zaliva predstavljaju, takođe, važne korake ka održivijoj urbanoj mobilnosti. Ovaj dokument ne samo da apostrofira hitnost unapređenja javnog prevoza u svjetlu urbanizacije i saobraćajnih izazova, već i pruža konstruktivan okvir za kreiranje inkluzivnijeg, efikasnijeg i ekološki održivijeg sistema javnog prevoza na teritoriji Kotora.

Bibliografija

- Dr Michel van Hulten, Fare-Free Public Transport - FFPT, 2015, freepublictransport.info
- Lavian Inženjering, Studija javnog gradskog i prigradskog transporta putnika na teritorija grada Kotora, 2016
- Monstat, Godišnja statistika saobraćaja, skladištenja i veza, Podgorica, 2016, www.monstat.org
- Monstat, Godišnja statistika saobraćaja, skladištenja i veza, Podgorica, 2022, www.monstat.org
- ODRAZ - Održivi razvoj zajednice, Kako organizirati savjetovanje s javnošću o pitanjima prometa i kretanja, Inicijativa Civitas, Zagreb 2012, www.odraz.hr
- Opština Kotor, Program razvoja kulture opštine Kotor 2013-2017.godine, 2013
- Policentrični plan održive urbane mobilnosti za Boku Kotorsku i prijestonicu Cetinje 2016-2020, www.lowcarbonme.me, 2016
- Savjet evropskih opština i regija (CEMR), Evropska povelja o rodnoj ravnopravnosti na lokalnom nivou, 2012, www.ccre.org
- Slobodan M. Mišanović, Trendovi i perspektive primene autobusa na električni pogon u gradovima Evrope i sveta, 2022, scindeks-clanci.ceon.rs
- Studija integracije i organizacije javnog prijevoza u gradu Šibeniku, 2022, www.sibenik.hr
- UITP, the International Association of Public Transport, Full Free Fare Public Transport: Objectives and Alternatives, 2020
- Vodič ka rodno-osetljivim javnim prostorima, mikser.rs/izdanja-vodic-ka-rodno-osetljiv-javnim-prostorima/

Internet prezentacije:

- Javni gradski prijevoz Šibenik - www.gradski-parking.hr/stranice/javni-gradski-prijevoz/86.html
- International Association of Public Transport - www.uitp.org
- Moving Towards Carbon Neutral Tourism in Montenegro - lowcarbonmne.me
- Radio Kotor - radiokotor.info
- Uprava za statistiku Monstat - www.monstat.org

Ostalo:

- Expeditio, Anketa za građane/ke „Unapređenje javnog prevoza u Kotoru“, decembar 2023.

Zahvaljujemo se svima koji su popunili anketu i uzeli učešće na prezentaciji u Kotoru čime su doprinijeli izradi ovog dokumenta.

Autorke dokumenta:

Tatjana Rajić, Biljana Gligorić, Aleksandra Kapetanović / NVO Expeditio

Kotor, februar 2024.
