

# Rezultati ankete o korišćenju linije 28 i posledicama njenog ukidanja

Udruženje građana Vratimo trolu 28 je u periodu od 29. decembra 2019. do 10. januara 2020. godine realizovalo anketu o korišćenju trolejbuske linije 28 i posledicama njenog ukidanja. Cilj je bio ispitivanje promena u svakodnevним navikama i ponašanju među građanima koji su koristili ovu liniju ili koji žive na njenoj trasi.

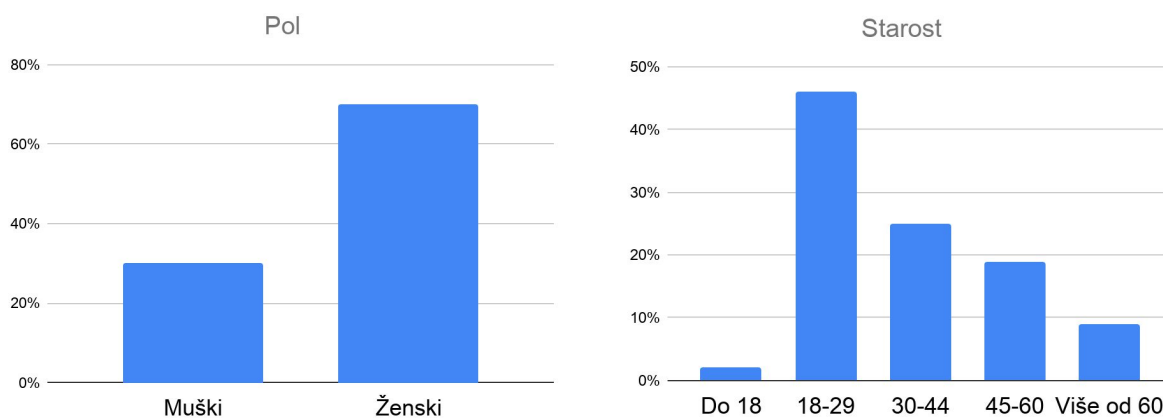
Linija 28 je prevozila građane od Zvezdare i Palilule do centra grada čak 78 godina od 1941. do 2019. godine, kada biva naprasno, bez plana i bez saobraćajne studije ukinuta. To je izazvalo nezadovoljstvo kod građana, koji su navodili razne argumente zašto im ukidanje trolejbusa 28 otežava svakodnevno funkcionisanje. Ova anketa predstavlja uvid u posledice koje su građani iskusili nakon ukidanja linije.

## Struktura ankete

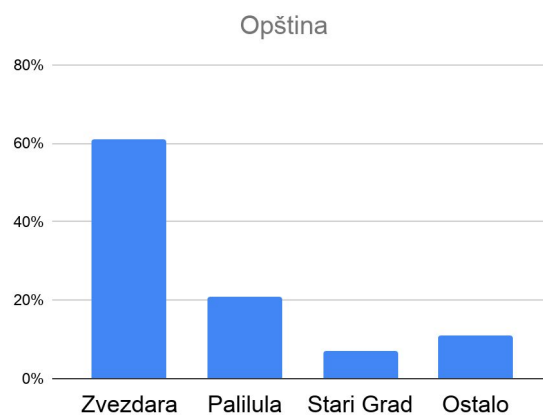
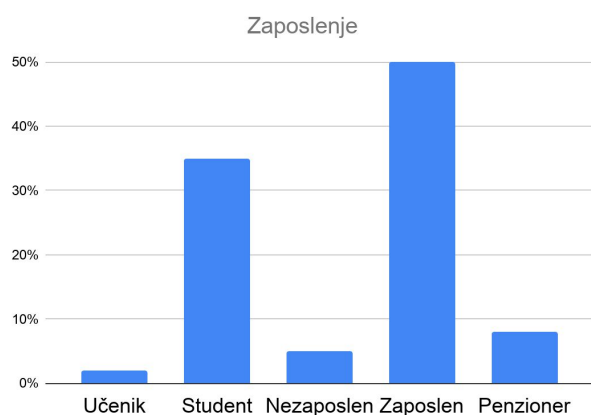
Anketa je sprovedena putem interneta preko servisa Google Forms na prigodnom uzorku. Do ispitanika se dolazilo preko društvenih mreža, prvenstveno preko Facebook stranice udruženja, studentskih Facebook grupa, javnih viber grupa, ali i spontanim deljenjem među poznanicima. Ciljani su primarno stanovnici naselja na trasi linije 28, bez obzira da li su koristili liniju ili ne, a sekundarno i ostali njeni korisnici bez obzira na prebivalište.

Anketa se sastojala od osam pitanja sa mogućnošću ostavljanja komentara. Prva četiri pitanja su se ticala utvrđivanja pola, starosti, zanimanja i prebivališta (opštine), a preostala četiri su se odnosila na utvrđivanje činjenica o prirodi odnosa građana sa linijom 28. Pod tim se podrazumevaju učestalost korišćenja, razlozi korišćenja i posledice ukidanja linije na svakodnevni život ispitanika.

U anketi je učestvovalo 1307 ispitanika od čega je 70% žena i 30% muškaraca. Kada je reč o starosnoj dobi najviše ispitanika imalo je između 18-29 godina, čak 46%, nakon čega slede grupe od 30 do 44 godine sa 25% i od 45 do 60 godina sa 19%. Starijih od 60 godina bilo je 9% ispitanika, dok je broj mlađih od 18 godina bio 2%.

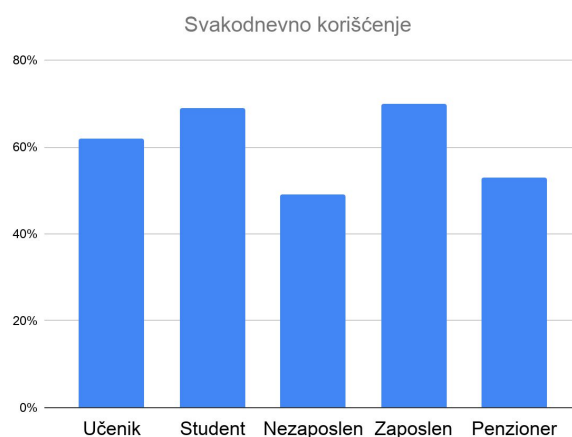
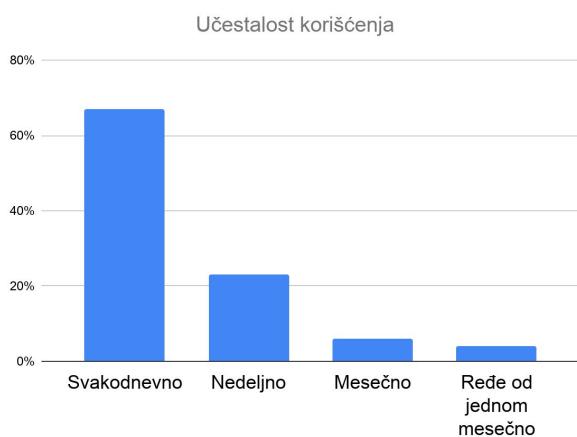


Na pitanje o zanimanju odnosno radnom statusu najviše ljudi se izjasnilo da su zaposleni, čak 50%. Studenti su činili 35%, penzioneri 8%, nezaposleni 5% i učenici 2%. Po kriterijumu prebivališta odnosno opštine dominirala je Zvezdara sa 61% odgovora. Sledeće opštine su bile Palilula 21% i Stari Grad sa 7%. Preostalih 11% su činili građani i građanke drugih opština.

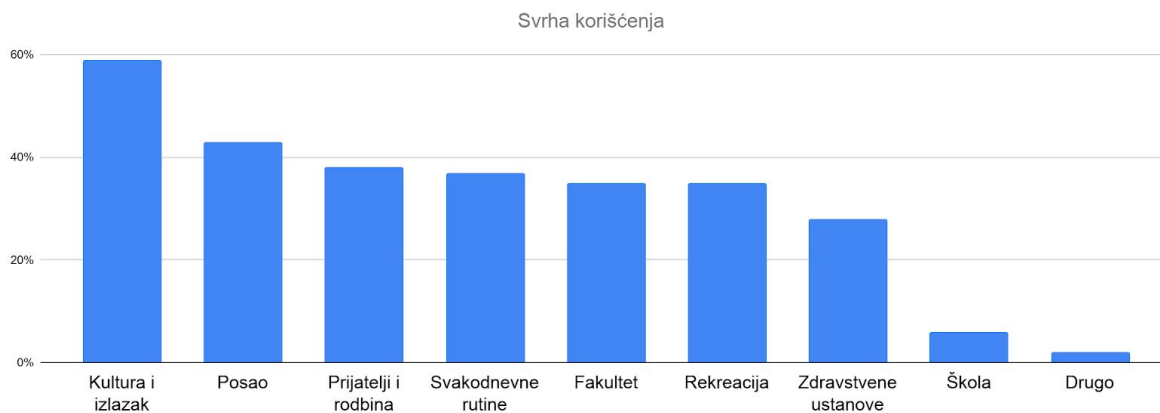


## Učestalost i svrha korišćenja linije 28

Dve trećine ispitanika (67%) koristilo je ovu liniju svakodnevno, što je i očekivano jer je većina ispitanika u kategoriji zaposleni i studenti, dok je oko 22% ispitanika ovu liniju koristilo na nedeljnom nivou. Ne postoje velike razlike po pitanju frekvencije korišćenja u odnosu na pol, svakodnevno ju je koristilo 68% žena i 64% muškaraca. Trolejbus 28 su svakodnevno najviše koristili zaposleni (70%), studenti (69%) i učenici (62%), dok je kod penzionera i nezaposlenih procenat onih koji su ga svakodnevno koristili malo manji i iznosi 53% za penzionere i 49% za nezaposlene.



Kada je reč o svrsi korišćenja linije 28, ispitanici su imali mogućnost da odaberu više opcija. Najveći broj ljudi je koristio liniju za kulturni sadržaj i odlazak u grad (59%), kao i za odlazak na posao (43%). Nakon toga slede poseta prijateljima i rodbini (38%), svakodnevne rutine poput kupovine (37%), direktan prevoz do fakulteta (35%), rekreacija odnosno poseta Zvezdarskoj šumi i Kalemegdanu (35%), poseta zdravstvenim ustanovama (Bolnica, Dom zdravlja) sa 28% i direktan prevoz do škole (6%).



Učenici, studenti i zaposleni su najviše svakodnevno koristili trolejbus 28 za različite svrhe, a u svakoj kategoriji su se očekivano odlazak u školu, odlazak na fakultet i odlazak na posao respektivno našli u prva dva razloga korišćenja. U okviru kategorije učenici njih 58% je koristilo liniju kao direktan prevoz do škole, dok je jedini češći razlog korišćenja kad su u pitanju učenici bio samo kulturni sadržaj i izlazak u grad sa 71%. Kada je reč o studentima procenat upotrebe za direktan prevoz do fakulteta je još veći i iznosi čak 76%. To ga čini najčešćim razlogom korišćenja trolejbusa 28 među studentima. Kod zaposlenih je odlazak na posao takođe najčešći razlog upotrebe sa 70%. Kada je reč o kategoriji nezaposlenih svrha korišćenja sa najviše procenata je bila kulturni sadržaj i izlazak u grad sa 61% odgovora.

Kod starijih od 60 godina, njih 50% koristi liniju za posetu zdravstvenim ustanovama, kao i 54% penzionera. To je učestalije u odnosu na ukupan broj u svim kategorijama koji iznosi 28%. Sugrađani stariji od 60 godina i penzioneri su takođe češće nego ostali anketirani koristili trolejbus 28 za posetu prijateljima i rodbini. Stariji od 60 godina u 58% slučajeva, a penzioneri u 63%, dok je u ukupnom uzorku taj procenat 38%. Ovi podaci govore o važnosti ove linije za starije sugrađane kako za održavanje socijalnog života tako i za održavanje zdravlja.

## Posledice ukidanja linije 28

Ukidanje linije 28 uticalo je na svakodnevno funkcionisanje sugrađana, odnosno na smanjenje kvaliteta života onih koji su liniju koristili. Kao najveći problem ukidanja linije čak 74% ispitanika je istaklo da provodi više vremena u prevozu, 42% da češće kasni, 39% da više pešači. Samo 2% anketiranih izjavilo je da ukidanje trolejbusa 28 nije uticalo na njihovo svakodnevno funkcionisanje.



Jedna ispitanica starosti između 30 i 44 godina promenu nakon ukidanja trolejbusa 28 objašnjava na sledeći način:

*“Ugrožavanje egzistencije zbog kašnjenja na posao, otežano odvođenje dece u školu, znatno povećan nivo stresa, proređen obilazak starih roditelja, direktan negativan uticaj na svakodnevni život, odsustvo direktne veze sa Gradskom bolnicom i Domom zdravlja Stari grad.”*

Ukidanje linije 28 utiče specifično na studente s obzirom da je okretica 28 na Studentskom trgu gde se nalaze brojni fakulteti Univerziteta u Beogradu, a duž same trase se nalazi i nekoliko studentskih domova. Skoro četiri petine odnosno 77% studenata provodi više vremena u prevozu, nešto manje od polovine (47%) češće kasni a 42% više pešači. Jedna studentkinja istakla je:

*“Mislim da je ukidanje pojedinih trola, posebno 28, samo napravilo još veću štetu. Živim na Zvezdari i studiram na Filološkom fakultetu i 28 mi je bio jedini direktni prevoz. Sada na fakultet idem 77icom ili 40icom, što podrazumeva ili da jedan deo puta idem peške ili da menjam prevoze, svejedno i jedno i drugo iziskuje mnogo vremena.”*

Povećane dnevne troškove zbog ukidanja linije 28 ima 21% sugrađana, a taj procenat je veći u kategoriji zaposlenih i iznosi 28%. Dodatne troškove mogu predstavljati troškovi za sopstveni prevoz, odnosno gorivo, kao i za korišćenje taksija. Petina ispitanika, odnosno 20%

izjavila je da koriste taksi češće, a njih 13% da češće koristi sopstveni automobil. Promene su veće za kategoriju zaposlenih gde 27% njih češće koriste taksi, a 20% sopstveni automobil.

S obzirom da je linija 28 predstavljala direktnu vezu sa centrom grada za mnoge građane, ukidanje ove linije uticalo je da trećina, odnosno 33% anketiranih ređe ide u grad. Jedna prosvetna radnica je istakla:

*“Kulturni sadržaji (muzeji, izložbe, pozorište, koncerti) su mi važni jer su deo mog posla. Svakodnevno sam išla trolejbusom 28 na posao, a kako radim kao nastavnik, bar dva puta mesečno sam vodila učenike na različita kulturna događanja u centru grada. Sada mi treba mnogo više vremena i novca da bih ispratila sve što je neophodno, a isti je slučaj i sa mojim učenicima.”*

U pitanju vezanom za posledice ukidanja linije na svakodnevni život, ispitanici su imali mogućnost da obeleže više odgovora. Gotovo dve trećine ispitanika tj. 66% je imalo barem dve promene dok je 43% imalo barem tri. Može se pretpostaviti da postoji određena veza između tih promena, odnosno da povećanje vremena provedenog u prevozu dovodi do kašnjenja, te do toga da više anketiranih pešači. Jedan ispitanik je istakao:

*“Odlazak i povratak do grada su mi noćna mora, ako idem u grad, idem i vraćam se taksijem. Zbog toga posećujem češće lokacije koje su mi blizu kuće i za koje mi prevoz nije potreban. Desi mi se i da kasnim na posao jer u trolu 40 ne mogu da uđem ili je nema duži vremenski period.”*

## **Druge linije i dugo pešačenje**

U obrazloženju ukidanja linije 28 nadležne institucije su isticale da je umesto korišćenja trolejbusa 28 moguće koristiti alternativne načine stizanja u centar. To podrazumeva neefikasna presedanja ili dodatno pešačenje. Zbog toga nas je interesovalo da li pešačenje ispitanicima predstavlja problem. Rezultati su pokazali da ono predstavlja problem za 31% ispitanika, ali da je taj procenat znatno viši u kategoriji starijih od 60 godina i kod penzionera gde iznosi 76% odnosno 81%. To je zabrinjavajuće velik udeo starije populacije a servis “Vrabac” koji saobraća samo sezonski, u ograničenom vremenskom razdoblju u toku dana i sa relativno malim kapacitetom nije dovoljna alternativa.

U komentarima su anketirani koji imaju poteškoće sa pešačenjem a žive u blizini centra grada istakli da od ukidanja linije 28 teže dolaze do centra jer ih taksisti odbijaju ne želeći da voze kratke linije. Neki ističu i da ovo ukidanje utiče na smanjenje kvaliteta života njihovoj deci sa invaliditetom (autizam).

Stanovnici jednog dela trase linije 28, Profesorske kolonije i Hadžipopovca, u delu grada u kojem žive nemaju pristup autobusu 77, koji iz gradske uprave ističu kao alternativni, odnosno prevoz koji treba da zameni trolejbus 28. Posledica toga je da moraju ići ka centru

varijantama koje imaju više presedanja, pešačenje i indirektniju trasu. Stanovnici Palilule ističu da ovo ukidanje smanjuje njihovu povezanost sa gradom, ali i sa Domom zdravlja:

*“Umesto jedne linije i veze do centra grada, mi iz gradskog dela Pailule bez tramvaja smo već nekoliko meseci, kao i bez redovnih linija 65, 77, a sada smo se susreli sa još jednom problematikom. Prevoz koji je išao do centra grada, Dorćola, Narodnog pozorišta, Kalemegdana i koji nam je omogućavao lak i pristojan pristup centru samo je ukinut bez ikakvog obrazloženja.”*

Povećano pešačenje u prometnim delovima grada utiče i na bezbednost ljudi, a posebno dece. Jedna anketirana osoba ističe:

*“Ćerka od 11 godina redovno je koristila trolu, odnosno 2 puta nedeljno za časove u školi stranih jezika. Bezbednije mi je bilo da ide prevozom, nego pešice kroz saobraćaj, a sada je prinuđena da ide pešice, ili do Takovske, pa pešice.”*

Procenat onih koji ne idu u grad je mnogo veći kada su pitanju stariji od 60 godina i iznosi 49%, dok je za penzionere on čak 57%. Kako je penzionerima i starijima od 60 godina odlazak u grad važan za održavanje društvenog života, koji utiče na njihovo zdravlje, ova promena za mnoge starije sugrađane predstavlja značajno smanjenje kvaliteta života.

Kada je reč o povezanošću sa centrom grada i kulturnim sadržajima jedna anketirana žena je izjavila:

*“Sa 78 godina, teško mi je da stignem peške do centra. Ranije sam redovno išla na koncerte, izložbe, predstave. Sada mnogo ređe. Ne sme se zaboraviti da je Beograd vrlo brdovit i naporan za duže pešačenje.”*

Jedna ispitanica starija od 60 godina opisuje svoju potrebu za korišćenjem linije 28 radi održavanja socijalnog života, a posebno s obzirom na zdravstveni status na sledeći način:

*“Kao onkološkom pacijentu uskraćeno mi je da jednim prevozom stignem do centra. Sve što mi je jedan prevoz dostupno mi je. Presedanje za mene u prepunim autobusima je nemoguća misija, uskraćena mi je sloboda kretanja. Koliko ima osoba sa mojom dijagnozom? Jako mnogo.”*

Osim što se ukidanjem linije 28 starijim ljudima otežao pristup centru, isto tako je i mlađima otežan pristup rekreativnim sadržajima jer se moraju pre dolaska do njih probiti kroz prometne delove grada. To najbolje opisuje sledeća ispitanica koja ima između 30 i 44 godine:

*“Kao trudnici mi je važno da lagano šetam i da se relaksiram a Kalemegdan je odlična opcija za to. Sada imam problem jer moram da se provlačim peške kroz gužvu i da se nerviram dok stignem na odredište. Umesto drveća i čistog vazduha treba da udišem*

*izduvne gasove. Iznerviram se i kada shvatim da ću sutra sa bebom i kolicima isto tako da se provlačim i predugo pešačim umesto da samo izađem iz trole i za par minuta budem na Kalemegdanu.”*

## Zaključak

Znajući da je ukidanje linije 28 prouzrokovalo negativne promene u različitim aspektima kvaliteta života građana zaključujemo da definitivni odgovor na to da li je opravdano ukidanje linije 28 može dati samo stručna analiza kretanja putnika, koja nije urađena pre donošenja odluke o ukidanju linije.

Rezultati ove ankete nam pokazuju da su problemi sa kojima se susreću građani koji su bili korisnici linije 28 stvarni i da ponuđene alternative ne zadovoljavaju potrebe za kretanjem na isti način kao što je to činila linija 28. Trećina ispitanika je izjavila da ide ređe u centar grada, što potencijalno otvara pitanje da li je to početak procesa getoizacije određenih naselja degradacijom kvaliteta njihove veze sa centrom.

O efikasnosti ponuđenih alternativa možda najbolje govori podatak da je 74% ispitanika izjavilo da nakon ukidanja 28 provodi više vremena u prevozu. S obzirom da su nadležni procenili da je linija 28 nepotrebna i da bi njeno ukidanje dovelo do poboljšanja saobraćajne situacije, ostaje nejasno zašto građani prijavljuju da im je situacija pogoršana. Čak 76% ispitanih studenata je izjavilo da su izgubili direktnu vezu sa fakultetom što je posebno zabrinjavajuće kada se uzme u obzir da se na trasi linije 28 nalazi 8 fakulteta i 3 studentska doma. Samo ime terminusa linije 28, Studentski trg, dovoljno govori o tome koliki značaj za studente ima kvalitetna veza između studentskih domova i fakulteta na ovoj trasi.

Među zaposlenima, njih 70% je izjavilo da su koristili liniju 28 svakodnevno za odlazak na posao. Oni su sada prinuđeni da koriste alternativni prevoz, što se po njihovim izjavama pokazalo kao sporije, skuplje, nepouzdanije i neefikasnije rešenje. Penzioneri su možda i najviše pogođeni ovim promenama, pošto je čak 81% njih izjavilo da ima poteškoće sa pešačenjem a nova situacija im nameće više istog. 54% penzionera je koristilo liniju za odlazak do zdravstvenih ustanova, a sada čak 57% penzionera je izjavilo da idu ređe u centar grada.

Očigledno je da je ukidanje linije 28 dovelo do pogoršanja kvaliteta života građana bez obzira na pol, starost ili status zaposlenja. Rezultat toga je da se nezadovoljstvo građana više od pola godine nakon ukidanja linije ne smanjuje. Građani su peticiju sa 4000 fizičkih potpisa i 4000 online potpisa predali Sekretarijatu za javni prevoz i gradonačelniku još u novembru 2019. godine, ali je ona ignorisana.

Smatramo da su ovi podaci dovoljni da se opravdanost ukidanja linije 28 može dovesti u pitanje i da je neophodno otvaranje dijaloga nadležnih institucija sa građanima, jer će u suprotnom, nezadovoljstvo biti svakim danom sve veće.

**Udruženje građana “Vratimo trolu 28”**