Резултати анкете о коришћењу линије 28 и последицама њеног укидања

Удружење грађана Вратимо тролу 28

Београд, јун 2020.

Садржај

Садржај ……..……2

Графички прилог……...3

Увод ……...……4

Структура анкете ……4

Учесталост и сврха коришћења линије 28 ……5

Последице укидања линије 28……7

Друге линије и дуго пешачење ……....9

Закључак ……..11

Графички прилог

Увод

Удружење грађана Вратимо тролу 28 је у периоду од 29. децембра 2019. до 10. јануара 2020. године реализовало анкету о коришћењу тролејбуске линије 28 и последицама њеног укидања. Циљ је био испитивање промена у свакодневним навикама и понашању међу грађанима који су користили ову линију или који живе на њеној траси.

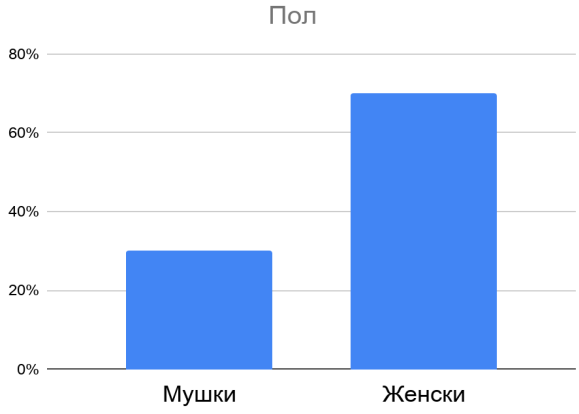
Линија 28 је превозила грађане од Звездаре и Палилуле до центра града чак 78 година од 1941. до 2019. године, када бива напрасно, без плана и без саобраћајне студије укинута. То је изазвало незадовољство код грађана, који су наводили разне аргументе зашто им укидање тролејбуса 28 отежава свакодневно функционисање. Ова анкета представља увид у последице које су грађани искусили након укидања линије.

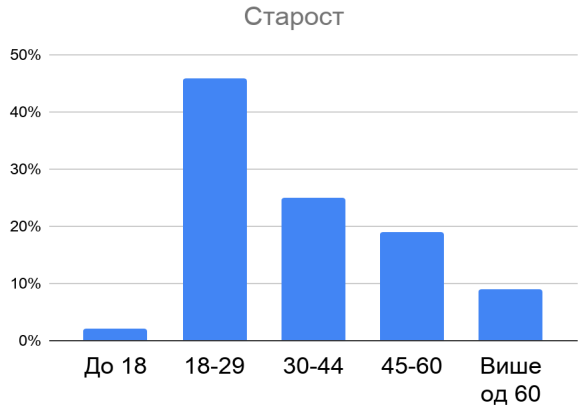
Структура анкете

Анкета је споведена путем интернета преко сервиса Гоогле Формс на пригодном узорку. До испитаника се долазило преко друштвених мрежа, првенствено преко Фацебоок странице удружења, студентских Фацебоок група, јавних вибер група, али и спонтаним дељењем међу познаницима. Циљани су примарно становници насеља на траси линије 28, без обзира да ли су користили линију или не, а секундарно и остали њени корисници без обзира на пребивалиште.

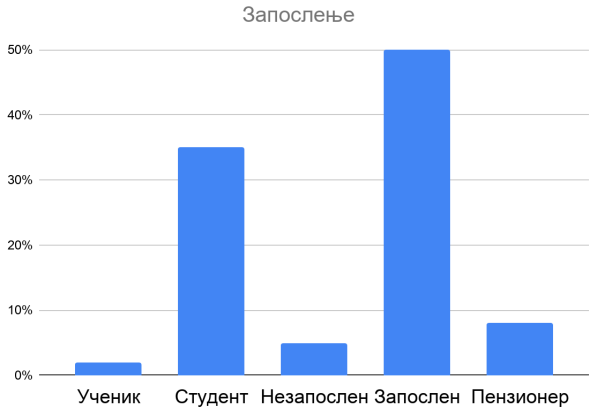
Анкета се састојала од осам питања са могућношћу остављања коментара. Прва четири питања су се тицала утврђивања пола, старости, занимања и пребивалишта (општине), а преостала четири су се односила на утврђивање чињеница о природи односа грађана са линијом 28. Под тим се подразумевају учесталост коришћења, разлози коришћења и последице укидања линије на свакодневни живот испитаника.

У анкети је учествовало 1307 испитаника од чега је 70% жена и 30% мушкараца. Када је реч о старосној доби највише испитаника имало је између 18-29 година, чак 46%, након чега следе групе од 30 до 44 године са 25% и од 45 до 60 година са 19%. Старијих од 60 година било је 9% испитаника, док је број млађих од 18 година био 2%.



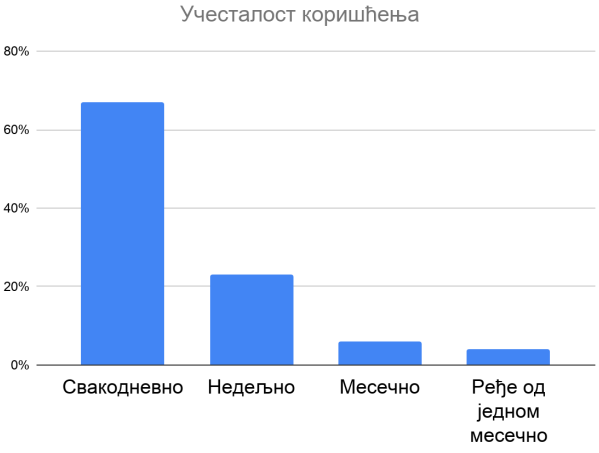


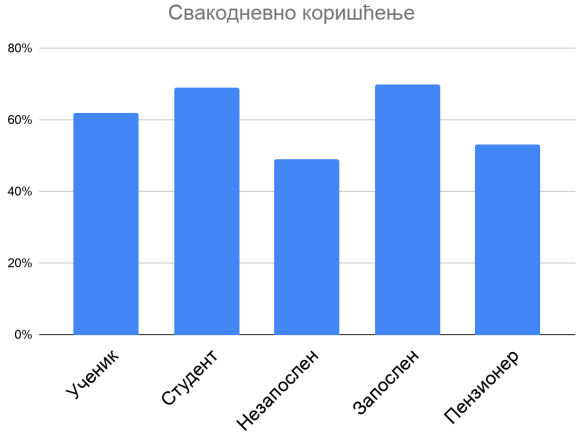
На питање о занимању односно радном статусу највише људи се изјаснило да су запослени, чак 50%. Студенти су чинили 35%, пензионери 8%, незапослени 5% и ученици 2%. По критеријуму пребивалишта односно општине доминирала је Звездара са 61% одговора. Следеће општине су биле Палилула 21% и Стари Град са 7%. Преосталих 11% су чинили грађани и грађанке других општина.



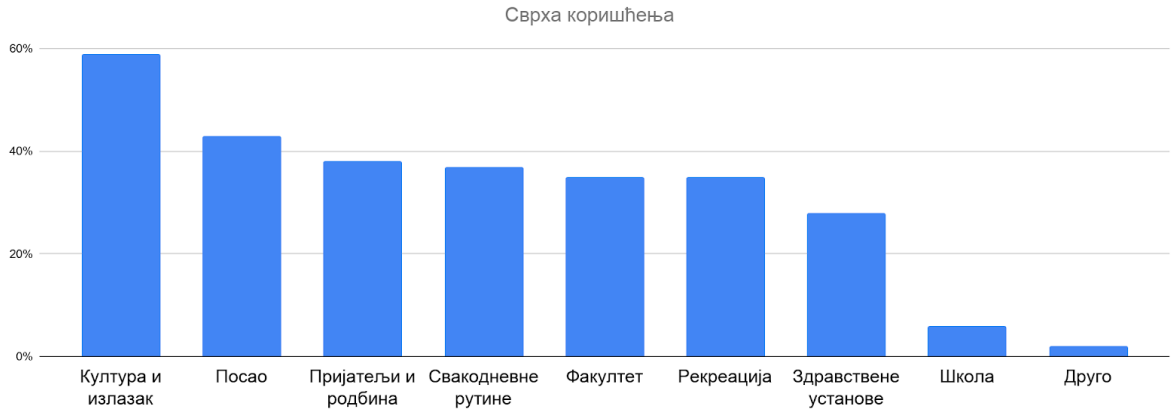
Учесталост и сврха коришћења линије 28

Две трећине испитаника (67%) користило је ову линију свакодневно, што је и очекивано јер је већина испитаника у категорији запослени и студенти, док је око 22% испитаника ову линију користило на недељном нивоу. Не постоје велике разлике по питању фреквенције коришћења у односу на пол, свакодневно ју је користило 68% жена и 64% мушкараца. Тролејбус 28 су свакодневно највише користили запослени (70%), студенти (69%) и ученици (62%), док је код пензионера и незапослених проценат оних који су га свакодневно користили мало мањи и износи 53% за пензионере и 49% за незапослене.





Када је реч о сврси коришћења линије 28, испитаници су имали могућност да одаберу више опција. Највећи број људи је користио линију за културни садржај и одлазак у град (59%), као и за одлазак на посао (43%). Након тога следе посета пријатељима и родбини (38%), свакодневне рутине попут куповине (37%), директан превоз до факултета (35%), рекреација односно посета Звездарској шуми и Калемегдану (35%), посета здравственим установама (Болница, Дом здравља) са 28% и директан превоз до школе (6%).

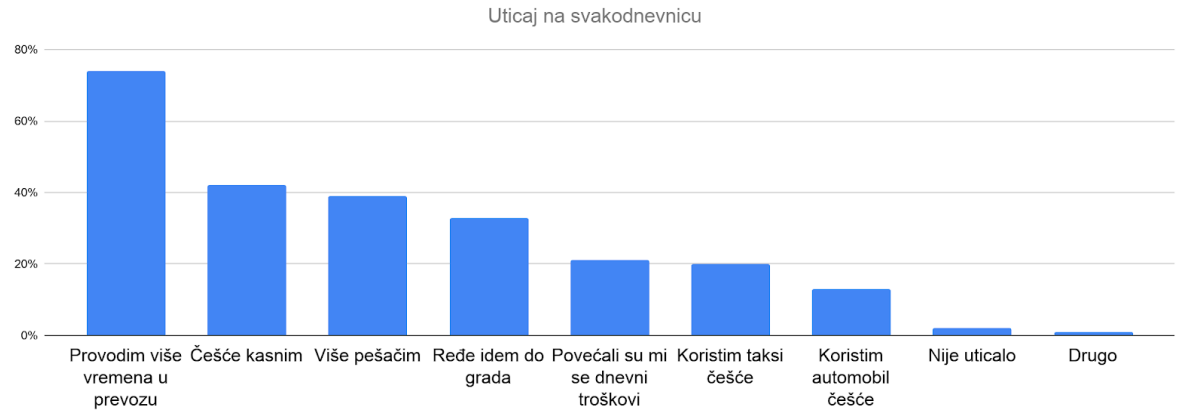


Ученици, студенти и запослени су највише свакодневно користили тролејбус 28 за различите сврхе, а у свакој категорији су се очекивано одлазак у школу, одлазак на факултет и одлазак на посао респективно нашли у прва два разлога коришћења. У оквиру категорије ученици њих 58% је користило линију као директан превоз до школе, док је једини чешћи разлог коришћења кад су у питању ученици био само културни садржај и излазак у град са 71%. Када је реч о студентима проценат употребе за директан превоз до факултета је још већи и износи чак 76%. То га чини најчешћим разлогом коришћења тролејбуса 28 међу студентима. Код запослених је одлазак на посао такође најчешћи разлог употребе са 70%. Када је реч о категорији незапослених сврха коришћења са највише процената је била културни садржај и излазак у град са 61% одговора.

Код старијих од 60 година, њих 50% користи линију за посету здравственим установама, као и 54% пензионера. То је учесталије у односу на укупан број у свим категоријама који износи 28%. Суграђани старији од 60 година и пензионери су такође чешће него остали анкетирани користили тролејбус 28 за посету пријатељима и родбини. Старији од 60 година у 58% случајева, а пензионери у 63%, док је у укупном узорку тај проценат 38%. Ови подаци говоре о важности ове линије за старије суграђане како за одржавање социјалног живота тако и за одржавање здравља.

Последице укидања линије 28

Укидање линије 28 утицало је на свакодневно функционисање сугрђана, односно на смањење квалитета живота оних који су линију користили. Као највећи проблем укидања линије чак 74% испитаника је истакло да проводи више времена у превозу, 42% да чешће касни, 39% да више пешачи. Само 2% анкетираних изјавило је да укидање тролејбуса 28 није утицало на њихово свакодневно функционисање.



Једна испитаница старости између 30 и 44 година промену након укидања тролејбуса 28 објашњава на следећи начин:

> "*Угрожавање егзистенције због кашњења на посао, отежано одвођење деце у школу, знатно повећан ниво стреса, проређен обилазак старих родитеља, директан негативан утицај на свакодневни живот, одсуство директне везе са Градском болницом и Домом здравља Стари град.*"

Укидање линије 28 утиче специфично на студенте с обзиром да је окретница 28 на Студентском тргу где се налазе бројни факултети Универзитета у Београду, а дуж саме трасе се налази и неколико студентских домова. Скоро четири петине односно 77% студената проводи више времена у превозу, нешто мање од половине (47%) чешће касни а 42% више пешачи. Једна студенткиња истакла је:

> "*Мислим да је укидање појединих трола, посебно 28, само направило још већу штету. Живим на Звездари и студирам на Филолошком факултету и 28 ми је био једини директни превоз. Сада на факултет идем 77ицом или 40ицом, што подразумева или да један део пута идем пешке или да мењам превозе, свеједно и једно и друго изискује много времена.*"

Повећане дневне трошкове због укидања линије 28 има 21% сугрђана, а тај проценат је већи у категорији запослених и износи 28%. Додатне трошкове могу

представљати трошкови за сопствени превоз, односно гориво, као и за коришћење таксија. Петина испитаника, односно 20% изјавила је да користе такси чешће, а њих 13% да чешће користи сопствени аутомобил. Промене су веће за категорију запослених где 27% њих чешће користе такси, а 20% сопствени аутомобил.

С обзиром да је линија 28 представљала директну везу са центром града за многе грађане, укидање ове линије утицало је да трећина, односно 33% анкетираних ређе иде у град. Једна просветна радница је истакла:

> "*Културни садржаји (музеји, изложбе, позориште, концерти) су ми важни јер су део мог посла. Свакодневно сам ишла тролејбусом 28 на посао, а како радим као наставник, бар два пута месечно сам водила ученике на различита културна догађања у центру града. Сада ми треба много више времена и новца ида бих испратила све што је неопходно, а исти је случај и са мојим ученичима.*"

У питању везаном за последице укидања линије на свакодневни живот, испитаници су имали могућност да обележе више одговора. Готово две трећине испитаника тј. 66% је имало барем две промене док је 43% имало барем три. Може се претпоставити да постоји одређена веза између тих промена, односно да повећање времена проведеног у превозу доводи до кашњења, те до тога да више анкетираних пешачи. Један испитаник је истакао:

> "*Одлазак и повратак до града су ми ноћна мора, ако идем у град, идем и враћам се таксијем. Због тога посећујем чешће локације које су ми близу куће и за које ми превоз није потребан. Деси ми се и да касним на посао јер у тролу 40 не могу да уђем или је нема дужи временски период.*"

Друге линије и дуго пешачење

У образложењу укидања линије 28 надлежне институције су истицале да је уместо коришћења тролејбуса 28 могуће користити алтернативне начине стизања у центар. То подразумева неефикасна преседања или додатно пешачење. Због тога нас је интересовало да ли пешачење испитаницима представља проблем. Резултати су показали да оно представља проблем за 31% испитаника, али да је тај проценат знатно виши у категорији старијих од 60 година и код пензионера где износи 76% односно 81%. То је забрињавајуће велик удео старије популације а сервис "Врабац" који саобраћа само сезонски, у ограниченом временском раздобљу у току дана и са релативно малим капацитетом није довољна алтернатива.

У коментарима су анкетирани који имају потешкоће са пешачењем а живе у близини центра града истакли да од укидања линије 28 теже долазе до центра јер их таксисти одбијају не желећи да возе кратке линије. Неки истичу и да ово укидање утиче на смањење квалитета живота њиховој деци са инвалидитетом (аутизам).

Становници једног дела трасе линије 28, Професорске колоније и Хаџипоповца, у делу града у којем живе немају приступ аутобусу 77, који из градске управе истичу као алтернативни, односно превоз који треба да замени тролејбус 28. Последица тога је да морају ићи ка центру варијантама које имају више преседања, пешачење и индиректнију трасу. Становници Палилуле истичу да ово укидање смањује њихову повезаност са градом, али и са Домом здравља:

> "*Уместо једне линије и везе до центра града, ми из градског дела Паилуле без трамваја смо већ неколико месеци, као и без редовних линија 65, 77, а сада смо се сусрели са још једном проблематиком. Превоз који је ишао до центра града, Дорћола, Народног позоришта, Калемегдана и који нам је омогућавао лак и пристојан приступ центру само је укинут без икаквог образложења.*"

Повећано пешачење у прометним деловима града утиче и на безбедност људи, а посебно деце. Једна анкетирана особа истиче:

> *"Ћерка од 11 година редовно је користила тролу, односно 2 пута недељно за часове у школи страних језика. Безбедније ми је било да иде превозом, него пешице кроз саобраћај, а сада је принуђена да иде пешице, или до Таковске, па пешице."*

Проценат оних који не иду у град је много већи када су питању старији од 60 година и износи 49%, док је за пензионере он чак 57%. Како је пензионерима и старијима од 60 година одлазак у град важан за одржавање друштвеног живота, који утиче на њихово здравље, ова промена за многе старије суграђане представља значајно смањење квалитета живота.

Када је реч о повезаношћу са центром града и културним садржајима једна анктеирана жена је изјавила:

> "*Са 78 година, тешко ми је да стигнем пешке до центра. Раније сам редовно ишла на концерте, изложбе, представе. Сада много ређе. Не сме се заборавити да је Београд врло брдовит и напоран за дуже пешачење.*"

Једна испитаница старија од 60 година описује своју потребу за коришћењем линије 28 ради одржавања социјалног живота, а посебно с обзиром на здравствени статус на следећи начин:

> "*Као онколошком пацијенту ускраћено ми је да једним превозом стигнем до центра. Све што ми је један превоз доступно ми је. Преседање за мене у препуним аутобусима је немогућа мисија, ускраћена ми је слобода кретања. Колико има особа са мојом дијагнозом? Јако много.*"

Осим што се укидањем линије 28 старијим људима отежао приступ центру, исто тако је и млађима отежан приступ рекреативним садржајима јер се морају пре доласка до њих пробити кроз прометне делове града. То најбоље описује следећа испитаница која има између 30 и 44 године:

> *"Као трудници ми је важно да лагано шетам и да се релаксирам а Калемегдан је одлична опција за то. Сада имам проблем јер морам да се провлачим пешке кроз гужву и да се нервирам док стигнем на одредиште. Уместо дрвећа и чистог ваздуха треба да удишем издувне гасове. Изнервирам се и када схватим да ћу сутра са бебом и колицима исто тако да се провлачим и предуго пешачим уместо да само изађем из троле и за пар минута будем на Калемегдану."*

Закључак

Знајући да је укидање линије 28 проузроковало негативне промене у различитим аспектима квалитета живота грађана закључујемо да дефинитиван одговор на то да ли је оправдано укидање линије 28 може дати само стручна анализа кретања путника, која није урађена пре доношења одлуке о укидању линије.

Резултати ове анкете нам показују да су проблеми са којима се сусрећу грађани који су били корисници линије 28 стварни и да понуђене алтернативе не задовољавају потребе за кретањем на исти начин као што је то чинила линија 28. Трећина испитаника је изјавила да иде ређе у центар града, што потенцијално отвара питање да ли је то почетак процеса гетоизације одређених насеља деградацијом квалитета њихове везе са центром.

О ефикасности понуђених алтернатива можда најбоље говори податак да је 74% испитаника изјавило да након укидања 28 проводи више времена у превозу. С обзиром да су надлежни проценили да је линија 28 непотребна и да би њено укидање довело до побољшања саобраћајне ситуације, остаје нејасно зашто грађани пријављују да им је ситуација погоршана. Чак 76% испитаних студената је изјавило да су изгубили директну везу са факултетом што је посебно забрињавајуће када се узме у обзир да се на траси линије 28 налази 8 факултета и 3 студентска дома. Само име терминуса линије 28, Студентски трг, довољно говори о томе колики значај за студенте има квалитетна веза између студентских домова и факултета на овој траси.

Међу засполенима, њих 70% је изјавило да су користили линију 28 свакодневно за одлазак на посао. Они су сада принуђени да користе алтернативни превоз, што се по њиховим изјавама показало као спорије, скупље, непоузданије и неефикасније решење. Пензионери су можда и највише погођени овим променама, пошто је чак 81% њих изјавило да има потешкоће са пешачењем а нова ситуација им намеће више истог. 54% пензионера је користило линију за одлазак до здравствених установа, а сада чак 57% пензионера је изјавило да иду ређе у центар града.

Очигледно је да је укидање линије 28 довело до погоршања квалитета живота грађана без обзира на пол, старост или статус запослења. Резултат тога је да се незадовољство грађана више од пола године након укидања линије не смањује. Грађани су петицију са 4000 физичких потписа и 4000 онлине потписа предали Секретаријату за јавни превоз и градоначелнику још у новембру 2019. године, али је она игнорисана.

Сматрамо да су ови подаци довољни да се оправданост укидања линије 28 може довести у питање и да је неопходно отварање дијалога надлежних институција са грађанима, јер ће у супротном, незадовољство бити сваким даном све веће.

Удружење грађана “Вратимо тролу 28”