

Saopštenje o održanoj anketi o korišćenju linije 28 i posledicama njenog ukidanja

Nakon što je u novembru 2019. došlo do ukidanja 2 trolejbuske linije (19, 28) i skraćivanja još 2 linije (21, 22) bez saobraćajne studije ili bilo kakve konsultacije sa građanima nameće se pitanje na koji način se donose strateške odluke za razvoj i način na koji će gradski prevoz izgledati. Razvoj grada po meri građana bio bi onaj gde do izmena linija dolazi ili kada građani to zatraže a struka zahtev oceni opravdanim, ili kada se saobraćajnim analizama pokaže da je određena izmena potrebna. Zbog toga ne čudi šok i nezadovoljstvo građana izazvano kada je linija 28, naprasno, **bez najave i bez saobraćajne studije** koja bi to opravdala, ukinuta u novembru 2019., nakon 78 godina postojanja.

Krajem prošle i početkom ove godine udruženje građana Vratimo trolu 28 sprovelo je istraživanje o načinu na koji ukidanje ove linije utiče na kvalitet života građana koji su je koristili, na uzorku od 1307 ispitanika. Najveći broj ispitanika (50%) pripada kategoriji zaposlenih, a po kriterijumu prebivališta odnosno opštine dominirala je Zvezdara sa 61% odgovora, za kojom slede opštine Palilula 21% i Stari Grad sa 7%. Dve trećine ispitanika (67%) koristilo je ovu liniju svakodnevno, dok je oko 22% ispitanika ovu liniju koristilo na nedeljnom nivou.

U obrazloženju ukidanja linije 28 nadležne institucije su isticale da je umesto korišćenja trolejbusa 28 moguće koristiti alternativne načine stizanja u centar, međutim, rezultati ankete pokazuju da ponuđene **alternative ne zadovoljavaju potrebe** za kretanjem na isti način kao što je to činila linija 28. O efikasnosti ponuđenih alternativa možda najbolje govori podatak da je **74% ispitanika** izjavilo da nakon ukidanja linije 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.

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. Sa druge strane, 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.

Nakon ukidanja linije 28, povećao se procenat korišćenja sopstvenih automobila i korišćenja taksija što je nepogodno za ekologiju, ali i lične finansije građana. Petina ispitanika, odnosno 20% izjavila je da koristi 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.

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 pešačenja. Penzioneri su u velikom procentu (54%) koristili ovu liniju za odlazak do zdravstvenih ustanova, kao što je Gradska bolnica na Zvezdari koja se nalazi na nekadašnjoj trasi 28. Činjenica da je čak 57% penzionera izjavilo da od ukidanja linije 28 ređe idu u centar grada, govori nam o tome da je ovim potezom najstarija populacija ostala uskraćena za kulturne i zabavne sadržaje koji su koncentrisani u užem centru.

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 na nju nisu dobili odgovor

Predstavnici udruženja Vratimo trolu 28 su imali i 2 sastanka u sekretarijatu za javni prevoz na kojima su bili prisutni sekretar za javni prevoz dr Jovica Vasiljević, predstavnici GSP-a, te predstavnici saobraćajnog fakulteta, među kojima i šef katedre za drumski i gradski transport putnika dr Slaven Tica. Na sastancima je udruženju obećano dostavljanje zapisnika i podataka o tokovima kretanja putnika, što nije ispunjeno i sastanci nisu nastavljani.

Danas je ekološki prevoz nikad bitniji za Beograd a istovremeno iz uprave grada građani dobijaju vrlo kontradiktorne signale. Bitna nabavka trolejbusa planirana u budžetu za 2020. je otkazana i aktivno se **radi na realizaciji plana izbacivanja svih trolejbusa iz centra grada**. Istovremeno sa druge strane se govori o tome kako Beograd ulaže u ekološki prevoz. Ukidanje linije 28 samo je jedna od tih kontradiktornih akcija. Smatramo da su izloženi rezultati i posledice na kvalitet života građana dovoljni da se opravdanost ukidanja linije 28 može dovesti u pitanje i da je neophodan dijalog nadležnih institucija sa građanima.

Udruženje građana "Vratimo trolu 28" 12.06.2020.