

RAPORT

Ocena inicijative besplatnih autobusa u Opštini Kamenica

Oktobar 2024

**FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG**

IMPRESUM

Izdavač: Kancelarija Fondacije Friedrich Ebert – Prishtina,
Pashko Vasa 23, 10 000 Prishtina, Republika Kosovo
+ 383 38 600 108; info@fes-kosovo.org, Web: kosovo.fes.de

Odgovorno lice:
Peter Hurrelbrnik

Menadžer programa:
Rudina Nallbani Hoxha

Dizajn, metodologija i autori istraživanja:
IDRA Research and Consulting

Raspored i dizajn:
Milky Way Creative

Štampa:
Studio Forma

Datum:
Oktobar 2024

Autor preuzima punu odgovornost za sadržaj publikacije.
Izražena mišljenja nisu nužno mišljenja
Friedrich Ebert Stiftung.

Sadržaj

Izvršni pregled	6
Uvod	7
Pregled konteksta: Prevoz na Kosovu	8
Pravni okvir za prevoz na Kosovu	8
Prevoz putnika	8
Javni prevoz	8
Odgovornosti za obezbeđivanje javnog prevoza	9
Strategija multimodalnog prevoza 2023-2030 i evropski sporazumi	10
Evropski zeleni dogovor i direktive EU	10
Metodologija	12
Distribucija anketa	12
Dubinski intervjui	12
Rezultati i diskusije	13
Razlozi za inicijativu za usluge besplatnog autobusnog prevoza i budući planovi	13
Demografski profil ispitanika	14
Korišćenje usluge	18
Pristup i inkluzija	22
Opšti nivo zadovoljstva	24
Uticaji na životnu sredinu	28
Saobraćajne gužve	30
Informacioni kanali	32
Spremnost da plate	33
Preferirane autobuske linije i digitalizacija usluge	34
Zaključci i preporuke	36
Reference	38

Spisak figura

Figura 1.	Distribucija starosnih grupa ispitanika	14
Figura 2.	Distribucija po polu	15
Figura 3.	Radni status ispitanika	15
Figura 4.	Distribucija ispitanika po mestu stanovanja	16
Figura 5.	Vlasništvo automobila	16
Figura 6.	Bračno stanje ispitanika	17
Figura 7.	Članovi porodice koji žive u jednoj porodici/domaćinstvu	17
Figura 8.	Roditelj ili glavni staratelj	17
Figura 9.	Možete li mi otprilike reći, koliko ste puta koristili ovaj autobus otkako je počeo sa radom početkom septembra?	18
Figura 10.	Koji je razlog za korišćenje autobusa za ovo putovanje?	18
Figura 11.	Koja su tri glavna razloga za korišćenje ovog autobusa sada ili potencijalno u budućnosti?	19
Figura 12.	Koja su tri glavna razloga za korišćenje ovog autobusa sada ili potencijalno u budućnosti? Prema vrsti naselja	19
Figura 13.	Da li vam je besplatan autobuski prevoz olakšao prevoz dece do škole?	20
Figura 14.	Na kojem ste se stajalištu ukrkali da biste stigli do željenog odredišta?	20
Figura 15.	Koliko vam je trebalo da stignete od vaše kuće do autobuskog stajališta?	21
Figura 16.	U koje doba dana obično putujete? (višestruk odgovor)	21
Figura 17.	Kada besplatan autobuski prevoz nije bio dostupan, kako ste obično putovali? (višestruk odgovor)	22
Figura 18.	Da li ste primetili sledeće karakteristike pristupa u autobusu? (višestruk odgovor)	22
Figura 19.	Kako biste ocenili lak pristup usluzi autobusnog prevoza za osobe sa ograničenim sposobnostima ili poteškoćama u kretanju?	23
Figura 20.	Da li se slažete da je autobuska usluga inkluzivna i dostupna svim građanima, bez obzira na njihove fizičke sposobnosti ili socio-ekonomski status?	23
Figura 21.	Da li se slažete da je autobuska usluga inkluzivna i dostupna svim građanima, bez obzira na njihove fizičke sposobnosti ili socio-ekonomski status? Prema starosnim grupama	24
Figura 22.	Koliko ste uopšteno zadovoljni besplatnim autobuskim prevozom?	24
Figura 23.	Koliko ste uopšteno zadovoljni besplatnim autobuskim prevozom? Prema starosnim grupama	25
Figura 24.	Kako biste ocenili tačnost autobusa (vreme dolaska/odlaska)?	25
Figura 25.	Koliko su udobni autobusi (sedišta, čistoća, temperatura)?	26
Figura 26.	Koliko je autobuska usluga adekvatna u pogledu rute i reda vožnje?	26
Figura 27.	Koliko je autobuska usluga adekvatna u pogledu reda vožnje? Prema vrsti naselja	27
Figura 28.	Kako biste ocenili interakciju sa vozačima autobusa?	27
Figura 29.	Otkako je uveden besplatan autobuski prevoz, da li ste smanjili upotrebu ličnog vozila?	28
Figura 30.	Otkako je uveden besplatan autobuski prevoz, da li ste smanjili upotrebu ličnog vozila? Prema vrsti naselja	28
Figura 31.	Da li verujete da korišćenje autobusnog prevoza umesto vozila ima pozitivan uticaj na smanjenje zagađenja vazduha?	29
Figura 32.	Da li verujete da korišćenje autobusnog prevoza umesto automobila ima pozitivan uticaj na smanjenje zagađenja vazduha? Prema starosnoj grupi	29
Figura 33.	Da li je veća verovatnoća da ćete koristiti javni prevoz ako on pomaže u smanjenju zagađenja životne sredine?	30
Figura 34.	Da li ste primetili bilo kakve promene u uslovima saobraćaja (tj. gužve) od početka besplatne autobuske linije?	30
Figura 35.	Da li ste doživeli promene u stabilnosti parkiranja zbog besplatnog autobusnog prevoza?	31

Figura 36.	Kako ste prvi put čuli za inicijativu za besplatan autobus?	32
Figura 37.	Kako ste prvi put čuli za inicijativu za besplatan autobus?; grupisanja prema vrsti naselja	32
Figura 38.	Kako ste prvi put čuli za inicijativu za besplatan autobus? Prema starosnoj grupi	33
Figura 39.	Ako bi se besplatna autobuska usluga nastavila kao plaćena usluga, koliko biste bili spremni da platite za nju?	33
Figura 40.	Šta bi bila vaša glavna motivacija da koristite autobusku uslugu?	34
Figura 41.	Ako biste mogli da predložite nove autobuske rute ili modifikacije postojećih ruta, koje oblasti ili naselja biste preferirali?	34
Figura 42.	Da li želite da informacije o autobuskim linijama budu onlajn/digitalizovane?	35

Spisak tabela

Tabela 1.	Distribucija anketa prema danima u nedelji	12
------------------	--	----

Izvršni pregled

Inicijativa za besplatni autobuski prevoz u opštini Kamenici je pokrenuta u cilju rešavanja potreba za prevozom građana Kamenice, uključujući ugrožene grupe građana, kao što su stari, mladi i žene. Raznovrsna geografija opštine i ograničene mogućnosti za prevoz su ostavile mnoga sela izolovanim, ometajući pristup osnovnim uslugama kao što su obrazovanje, zdravstvena zaštita i mogućnosti zapošljavanja. Glavni cilj inicijative je poboljšanje mobilnosti i pristupa vitalnim resursima i doprinos većim ciljevima poput ekološke održivosti i društvene jednakosti.

Nalazi ankete pokazuju da usluge autobusnog prevoza igraju ključnu ulogu u održavanju svakodnevnih aktivnosti. Veoma veliki deo ispitanika, 65,3%, je kao glavni razlog korišćenja usluge identifikovao obavljanje svakodnevnih obaveza, uključujući kupovinu i preuzimanje službenih dokumenata. Međutim, vredni napomenuti da je 42,9% ispitanika izjavilo da je koristilo autobus samo jednom od uvođenja. Ovo sugerise da iako je usluga dostupna, postoji značajan potencijal za povećanje broja putnika, posebno kako se povećava svest građana o beneficijama, kao i poboljšanje autobuskih ruta i redova vožnje.

Što se tiče samog pristupa, inicijativa je naišla na prilično dobar prijem, 93,5% ispitanika je opisalo uslugu kao lako pristupačnu, dok 96,5% smatra da je inkluzivna za sve građane, bez obzira na fizičku sposobnost ili socio-ekonomski status. Međutim, ostaju određene slabosti, posebno u pogledu pristupa za osobe sa ograničenim sposobnostima. Samo 4,8% ispitanika je izjavilo da je na ovim autobuskim linijama videlo poseban prostor za korisnike invalidskih kolica. To bi moglo značiti da prostor nije dovoljan ili da ih putnici nisu primetili, naglašavajući potrebu za boljim dizajniranjem ili vidljivošću kako bi se obezbedio pristup za sve.

U pogledu uticaja na životnu sredinu, inicijativa je podstakla pozitivne promene u ponašanju. Među ispitanicima koji poseduju ili imaju pristup ličnim vozilima, 29% je prijavilo značajno smanjenje korišćenja vozila od uvođenja autobusnog prevoza, dok je 17,4% zabeležilo prosečno smanjenje. Međutim, 42% je navelo da nije smanjilo upotrebu ličnih vozila, što ukazuje na potrebu za većim podizanjem svesti o prednostima korišćenja javnog prevoza.

U cilju povećanja efikasnosti i održivosti inicijative za besplatan autobuski prevoz u Kamenici, predlažemo nekoliko glavnih preporuka:

- **Poboljšanje autobuskih linija i redova vožnje:** Neprekidna saradnja sa akterima u opštini Kamenici i građanima na prikupljanju komentara o autobuskim linijama i redu vožnje. Ova saradnja će pomoći u prilogađavanju usluga kako bi što bolje zadovoljile potrebe stanovnika i istovremeno povećao i broj putnika.
- **Organizovanje kampanje za podizanje svesti:** Organizovanje sveobuhvatne kampanje za promovisanje ekoloških prednosti javnog prevoza i prednosti korišćenja usluga autobusnog prevoza umesto privatnih vozila. Ova inicijativa bi trebalo da se usredsredi na podizanje svesti stanovnika o tome kako povećano korišćenje autobusa može dovesti do smanjenja zagađenja vazduha i deblokade saobraćaja.
- **Produženje rada usluge:** Produženje rada autobusnog prevoza, posebno tokom špica i vikendom, može pomoći stanovnicima koji rade duže radno vreme i poboljšati pristup aktivnostima u njihovo slobodno vreme.
- **Uvođenje programa lojalnosti:** Uvođenje programa lojalnosti kojima se građani koji često putuju nagrađuju popustima na autobuske karte ukoliko ova usluga ubuduće bude ponuđena uz naknadu. Ovakav pristup će stvoriti čvršću vezu između građana i usluge autobusnog prevoza, ohrabrujući više ljudi da koriste javni prevoz.
- **Poboljšanje pristupa:** Treba dati prioritet stvaranju određenih prostora za korisnike invalidskih kolica i drugih karakteristika što će povećati pristup za osobe sa ograničenim sposobnostima. Ova posvećenost inkluzivnosti ne samo da će poboljšati iskustvo za korisnike ograničenim sposobnostima, već će i ojačati percepciju građana o uslugama autobusnog prevoza kao održivoj opciji prevoza za sve.
- **Korišćenje raspoloživih subvencija:** Takođe je važno istražiti potencijal za primenu subvencija propisanih u Administrativnom uputstvu br. 26/2017 kojim se obezbeđuje finansijska podrška (0,20 evra) za ekonomski neodržive linije međugradskog saobraćaja. Korišćenjem ovih subvencija Opština Kamenica može da održi snažnu mrežu javnog prevoza koja zadovoljava različite potrebe njenih stanovnika, istovremeno obezbeđujući finansijsku održivost.

Usredsređujući se na ove preporuke, inicijativa za autobuski prevoz u Kamenici može nastaviti da promovise povezanost građana, povećava inkluziju i doprinosi širim ciljevima održivosti, ekonomskog razvoja i poboljšanog javnog prevoza za sve stanovnike.

Uvod

Glavni cilj ove studije i istraživanja je bio procena uticaja i efektivnosti inicijative za 20 dana besplatnog autobusnog prevoza, koja je sprovedena u Opštini Kamenici. Inicijativa je imala za cilj da promoviše održivi prevoz promovišući pristup javnom prevozu za sve stanovnike, promovišući socijalnu inkluziju, posebno za ugrožene grupe, i podsticanje korišćenja javnog prevoza zarad zaštite životne sredine. Za sveobuhvatnu procenu uspeha inicijative u postizanju ovih ciljeva, ova studija obuhvata prikupljene podatke kroz ankete sa putnicima i dubinske intervju sa ključnim akterima. Ova ocena nije imala za cilj samo merenje zadovoljstva korisnika i efikasnost usluge, već i da ispita šire efekte inicijative na zajednicu, obrasce saobraćaja i životnu sredinu.

IDRA je koristila istraživački pristup sa raznim metodama, kombinujući kvantitativne i kvalitativne tehnike prikupljanja podataka kako bi pružila sveobuhvatnu analizu inicijative. Proces prikupljanja podataka je uključivao dve glavne komponente. Prvo, izveštaj uključuje sprovođenje anketa sa 170 putnika koji su koristili ovu autobusku liniju. Ove ankete su dizajnirane da prikuple detaljne informacije o različitim aspektima usluge, uključujući učestalost korišćenja, razloge za korišćenje autobusa, demografske profile i opšte nivoe zadovoljstva. Poseban akcenat je stavljen na razumevanje koliko je usluga dostupna i inkluzivna za osobe sa ograničenim sposobnostima, kao i na procenu percepcije korisnika o ekološkim prednostima usluge i njenoj ulozi u smanjenju upotrebe privatnih vozila.

Pored kvantitativnih podataka ankete, sprovedena su i tri detaljna intervjua kako bi se dobile detaljnije kvalitativne informacije o operativnim, političkim i uticajima inicijative na nivou zajednice. Intervjui su održani sa tri ključna aktera: vozačem autobusa, Odeljenjem za usluge drumskog saobraćaja Ministarstva Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture i Upravom za ekonomski razvoj i dijasporu. Ovi intervjui su pružili značajne perspektive o svakodnevnim operativnim izazovima sa kojima se suočavaju vozači autobusa, perspektivi lokalne uprave o doprinosu inicijative široj saobraćajnoj politici i usklađivanju inicijative sa nacionalnim infrastrukturnim strategijama.

Ova metodologija pruža sveobuhvatno razumevanje o tome kako je inicijativa za besplatni autobuski prevoz delovala u ispunjavanju određenih ciljeva i identifikovanju oblasti u kojima bi se mogla napraviti dalja poboljšanja. U naporima za prikupljanje podataka i izveštavanja, IDRA je imala za cilj da FES-u i lokalnim organima predoči saznanja koja bi mogla da posluže za buduće odluke o politikama u vezi sa javnim prevozom, održivošću životne sredine i urbanom mobilnošću u Kamenici i šire.

Pregled konteksta: Prevoz na Kosovu

Zakon o transportu na Kosovu je kritična komponenta pravnog okvira zemlje koja pokriva različite vidove prevoza i garantuje bezbednost, efikasnost i regulisanje usluga prevoza. Pravni aspekt čini nekoliko osnovnih zakona i propisa koji uređuju drumski, vazdušni i prevoz opasnog tereta. Ovaj pregled literature razmatra primarne pravne instrumente koji čine zakon o transportu na Kosovu i njihovu usklađenost sa međunarodnim standardima.

Pravni okvir za prevoz na Kosovu

Zakon br. 04/L-179 o drumskom transportu (u daljem tekstu Zakon o drumskom transportu) definiše sveobuhvatan regulatorni okvir za operacije u drumskom saobraćaju. Ovaj zakon opisuje odgovornosti prevoznika, zahteve za licenciranje, bezbednosne standarde i prava putnika. Primarni ciljevi zakona su uređenje i razvoj sektora za putnički i teretni saobraćaj, obezbeđujući dobro strukturisan pristup uslugama prevoza. Promoviše otvoren i nediskriminatoran pristup tržištu za drumske prevoznike, promovišući poštenu konkurenciju. Zakon takođe propisuje uputstva za pružanje usluga na tržištu drumskog saobraćaja, postavljajući jasne standarde za operatere. Pored toga, utvrđuje propise u vezi sa periodima vožnje i odmora vozača, koji imaju za cilj da promovišu bezbednost i garantuju usklađenost industrije. Uopšteno, zakon ima za cilj povećanje efikasnosti, bezbednosti i pouzdanosti drumskog saobraćaja na Kosovu.

Prevoz putnika

Kao što je uređeno zakonom, prevoz putnika obuhvata različite oblike prevoza, uključujući redovne, besplatne i taksi usluge, koje se mogu obavljati u komercijalne svrhe i za lične potrebe. Kako bi se bilo koji operater bavio prevozom putnika, prvo mora da dobije licencu koja obezbeđuje usaglašenost sa nizom zakonskih uslova. Ovi uslovi imaju za cilj garantovanje sigurnosti, pouzdanosti i profesionalnosti pruženih usluga. Operateri takođe moraju da ispune specifične tehničke uslove za

svoja vozila, uključujući održavanje voznog parka koji ispunjava bezbednosne i sanitarne standarde zakona.

Prevoz putnika je podeljen u nekoliko kategorija. **redovni prevoz** koji je organizovan duž unapred određenih linija sa objavljenim redovima vožnje i cenama i koji je predmet strogog regulatornog nadzora. Ova kategorija obuhvata gradski i prigradski prevoz unutar gradova, međugradski prevoz koji povezuje različite opštine i međunarodni prevoz, koji uključuje prekogranične usluge. Od svih operatera koji pružaju ove usluge se očekuje da se striktno pridržavaju redova vožnje, pravila karata i uslova koje određuje Ministarstvo Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture i nadležni opštinski organi.

Pored redovnog prevoza, zakon propisuje odredbe za **besplatan prevoz** koji se odnosi na usluge nekomercijalnog prevoza za određene grupe putnika. Takve usluge se obično organizuju za zaposlene, studente ili građane sa posebnim potrebama. Operateri koji pružaju ove usluge moraju da pribave posebne dozvole, a usluge moraju da se obavljaju u skladu sa odredbama ugovora koje preciziraju rute, red vožnje i strukturu cena, čak i ako se usluge pružaju besplatno za putnike.

Taksi usluge su uređene drugačije, nudeći fleksibilne usluge zasnovane na potražnji, a ne fiksnim rutama. Taksi operateri moraju da se pridržavaju uslova licenciranja i moraju da se osiguraju da su njihove cene jasno prikazane na vozilu i računaju preko funkcionalnog taksimetra. Pored toga, taksi usluge su ograničene na određena područja, a vozači moraju imati licencu od strane opštine u kojoj posluju.

Javni prevoz

Javni prevoz je u glavnom fokusu zakona, koji isti definiše kao usluge prevoza koje su univerzalno dostupne prema jednakim uslovima za sve korisnike. Ova kategorija uključuje širok spektar usluga kao što su autobusi koji saobraćaju na redovnim linijama, gradske i prigradske linije i međugradске linije koje povezuju različite opštine širom Kosova. Svrha javnog prevoza, kao što je propisano zakonom, je da obezbedi pouzdan, efikasan i bezbedan način prevoza za stanovništvo. Redovni prevoz putnika se definiše kao prevoz na fik-

¹ Kosovo, Skupština Republike. Zakon br. 04/L-179 o drumskom transportu, https://cps.rks-gov.net/ep-content/uploads/2020/09/LAË_NO_04_L-179_ON_ROAD_TRANSPORT.pdf.

snim rutama sa unapred određenim redovima vožnje i cenama. Ovo uključuje različite oblike prevoza, kao što su gradski, prigradski i međugradski prevoz.

Što se tiče **gradskog i prigradskog prevoza**, opštine imaju ovlašćenje da organizuju, regulišu i subvencionišu usluge kako bi zadovoljile potrebe svojih zajednica. One su odgovorne za projektovanje mreže gradskih i prigradskih linija, određivanje broja redova vožnje i obezbeđivanje da usluge prevoza zadovoljavaju zahteve javnosti, posebno u ekonomski neodrživim područjima. Opštine mogu izabrati da subvencionišu javni prevoz kako bi ga učinile pristupačnijim za određene grupe, kao što su građani sa niskim primanjima, studenti i stariji. Zakon takođe pruža okvir opštinama za uspostavljanje partnerstva sa privatnim prevoznicima kako bi osigurale punu pokrivenost uslugama.

Međugradski prevoz, koji povezuje različite opštine, u nadležnosti je Ministarstvo Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture. Ovo ministarstvo je odgovorno za određivanje redova vožnje i naknada za ove usluge, osiguravajući da međugradski javni prevoz bude pouzdan i pristupačan. Ministarstvo takođe reguliše usluge koje obuhvataju prekogranični prevoz ili međunarodne rute, obezbeđujući usklađenost sa nacionalnim i međunarodnim zakonima i sporazumima o prevozu.

Pored navedenog, Administrativno uputstvo br. 26/2017 o subvencionisanju ekonomski neodrživih međugradskih linija pruža subvencije (od 0,20 evra) za ekonomski neodržive međugradске linije, kada postoje budžetska sredstva.

Svi operateri javnog prevoza moraju da se pridržavaju strogih tehničkih i bezbednosnih standarda za svoja vozila, kao i da poštuju standarde za zaštitu životne sredine, bezbednosti i kvaliteta koje odrede nadležni organi. To uključuje održavanje redovnog reda vožnje, upravljanje bezbednim i čistim vozilima i pružanje usluga koje zadovoljavaju potrebe putnika, uključujući i one sa posebnim potrebama, kao npr. za stare i osobe sa ograničenim sposobnostima.

Odgovornosti za obezbeđivanje javnog prevoza

Odgovornost za pružanje usluga javnog prevoza je podeljena između **Ministarstvo Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture i opština**, pri čemu svaka institucija igra posebnu, ali komplementarnu ulogu u obezbeđivanju efikasnih, bezbednih i pris-

tupačnih opcija prevoza za javnost.

Ministarstvo Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture ima glavnu odgovornost za regulisanje i koordinaciju usluga međugradskog i međunarodnog prevoza. Ovo uključuje nadzor rada autobuskih stanica, međugradskih linija i prevoznih linija koje prelaze granice opština. Ministarstvo je zaduženo za izdavanje dozvola operaterima koji održavaju javni prevoz na ovim linijama, određivanje standarda za vozila i vozače i praćenje poštovanja propisa o bezbednosti i kvalitetu usluga. Ministarstvo takođe igra ključnu ulogu u promovisanju međunarodne saradnje u prevoznom sektoru, pregovarajući o bilateralnim i multilateralnim sporazumima za olakšavanje usluga prekograničnog prevoza.

Sa druge strane, **opštine** su zadužene za regulisanje i pružanje usluga gradskog i prigradskog javnog prevoza na svojoj teritoriji. Njihove dužnosti uključuju izradu sveobuhvatnih planova prevoza, uspostavljanje i održavanje mreže autobuskih linija i osiguravanje da se operateri pridržavaju utvrđenih redova vožnje i standarda usluga. Opštine su takođe odgovorne za sertifikaciju vozila koja se koriste u gradskom saobraćaju, osiguravajući da ispunjavaju tehničke i sanitarne uslove potrebne za bezbedan prevoz putnika. Štaviše, opštine su nadležne da donose administrativne propise koji regulišu način na koji se pružaju usluge javnog prevoza, uključujući postavljanje pravila za autobuska stajališta, ograničenja brzine i održavanje autobusa. Takođe su nadležne za izdavanje dozvola operaterima koji se bave taksi uslugama i lokalnim prevozom putnika.

Opštine takođe snose odgovornost za subvencionisanje određenih usluga javnog prevoza kako bi se obezbedio pristup marginalizovanim grupama. Ovo uključuje gradske i prigradske linije, posebno one koje opslužuju ekonomski neodržive građane ili koje pružaju osnovne usluge kao što je prevoz učenika ili osoba sa ograničenim sposobnostima. Ovim subvencijama opštine imaju za cilj da stvore sistem prevoza koji služi javnom dobru uz održavanje finansijske održivosti. Pored toga, opštine mogu regulisati lokalne taksi usluge, besplatan prevoz i prevoz za privatne potrebe, usklađujući ove usluge sa širim nacionalnim okvirom koji definiše Ministarstvo.

2 Republika Kosovo. Administrativno uputstvo br. 26/2017 o subvencionisanju ekonomski neodrživih linija u međugradskom saobraćaju. Službeni list Republike Kosovo, 30. septembar 2017, <https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=16319>. Pristupljeno 30. septembra 2024.

Strategija multimodalnog prevoza 2023-2030 i evropski sporazumi

Kosovska Strategija multimodalnog prevoza 2023-2030 naglašava potrebu za poboljšanim sistemima javnog prevoza, integrišući različite vidove transporta radi veće efikasnosti, održivosti i pristupačnosti. Strategija se usredsređuje na promovisanje multimodalnosti, gde su različite metode saobraćaja (drumski, železnički, autobuski i vazdušni) međusobno povezane kako bi se putnicima pružile besprekorne, isplative i ekološki prihvatljive usluge. Ispod su ključni podaci o javnom prevozu iz dokumenta:

Strategija naglašava neophodnost dobro integrisanog sistema javnog prevoza kako bi se povećala mobilnost u gradovima i regionima. Ovo uključuje razvoj sveobuhvatnog pristupa povezivanju autobuskih, železničkih i lokalnih usluga mobilnosti kako bi se obezbedilo nesmetano putovanje putnika, kako unutar urbanih područja tako i širom regiona. Na primer, integracija međugradskih autobuskih usluga sa rešenjima za urbanu mobilnost je istaknuta kao prioritet. Ovo bi uključivalo poboljšanje autobuskih veza, posebno u ruralnim zonama, obezbeđivanje olakšica kao što su stajališta i putovanje uz pristupačniji prevoz.

Koncept multimodalnosti u putničkom saobraćaju je od suštinskog značaja za unapređenje javnog prevoza. Strategija se zalaže za stvaranje integrisanog sistema u kojem putnici mogu lako da menjaju vidove transporta, kao što su pešačenje ili vožnja biciklom do autobusa ili železnice. Multimodalnost je posebno važna za stvaranje efikasnih i atraktivnih usluga javnog prevoza. Na primer, naglašena je integracija informacionih sistema i sistema za prodaju karata, omogućavajući putnicima pristup podacima u realnom vremenu i usklađenim kartama za različite vidove prevoza.

Postoji potreba za modernizacijom infrastrukture javnog prevoza, posebno autobusa i železnice, kako bi se ispunili viši standardi usluge i bezbednosti. Mnoga vozila koja se koriste u javnom prevozu, posebno autobusi, su zastareli i zahtevaju unapređenje. Štaviše, fragmentirani i zastareli informacioni sistemi za prodaju karata i redovi vožnje dodatno otežavaju efikasan rad javnog prevoza. Strategija poziva na implementaciju informacionih sistema u stvarnom vremenu i modernizaciju voznog parka kako bi se obezbedio pouzdan, bezbedan i ekološki prihvatljiv transport.

³ Republika Kosovo, Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture. Strategija multimodalnog transporta 2023-2030. Vlada Kosova, 2023, https://mit-ks.net/repository/docs/2024_05_13_195223_MTS_ANG.pdf

⁴ Evropska komisija. Evropski zeleni dogovor. Evropska unija, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en. Pristupljeno 27. septembra 2024..

Strategija takođe naglašava značaj da se javni prevoz učini dostupnim svim grupama, uključujući osobe sa ograničenim sposobnostima i one sa smanjenom pokretljivošću. Ovo uključuje modernizaciju autobuskih stajališta i stanica kako bi se zadovoljile potrebe svih putnika, poboljšavajući opšte iskustvo korisnika.

Takođe se očekuje da javni prevoz igra ključnu ulogu u smanjenju uticaja prevoznog sektora na životnu sredinu. Prelaskom sa privatnih automobila na opcije javnog prevoza kao što su autobusi i železnica, Kosovo ima za cilj smanjenje emisija i preopterećenosti. Strategija takođe promovira digitalizaciju usluga prevoza, uvođenje sistema elektronskih karata i informacija kako bi javni prevoz bio efikasniji i lakši za korisnike.

Uopšteno, strategija naglašava modernizaciju sistema javnog prevoza Kosova kao kritičnog koraka ka izgradnji održivije, pristupačnije i integrisanije transportne mreže, koja je u skladu sa ciljevima članstva zemlje u EU i obavezama za životnu sredinu.

Evropski zeleni dogovor i direktive EU

Evropski zeleni dogovor obezbeđuje Zaštitu životne sredine, koji promovira prelazak robe sa drumskog saobraćaja na železnicu i unutrašnje plovne puteve, što može značajno da smanji emisije. Kako bi se olakšao ovaj prelazak, potrebna su značajna ulaganja u modernizaciju i proširenje železničke infrastrukture. EU takođe nastoji da poboljša sisteme javnog prevoza, čineći ih dostupnijim, pouzdanijim i pristupačnijim. Ovaj pristup ima za cilj smanjenje oslanjanja na privatne automobile i smanjenje ukupnih emisija iz saobraćaja⁴.

Štaviše, Evropska unija (EU) je bila na čelu napora u promovisanju održivog razvoja, a javni prevoz igra ključnu ulogu u postizanju ovog cilja. EU je nizom direktiva oblikovala politike koje podstiču države članice i zemlje kandidate da smanje zagađenje, poboljšaju kvalitet vazduha i promoviraju zeleniji prevozni sektor. Ovaj pregled literature istražuje glavne direktive EU koje se odnose na javni prevoz i njihov ukupni uticaj na održivost životne sredine.

Usvojeno je nekoliko važnih direktiva u EU, koje se bave implikacijama prevoza na životnu sredinu. Jedna od najočekivanijih je Direktiva 2008/50/EK o kvalitetu vazduha, koja određuje granične vrednosti za različite zagađivače vazduha, uključujući azotne okside i čestice, i podstiče upotrebu čistijih načina prevoza, kao što

⁵ Evropski parlament i Savet Evropske unije. Direktiva 2008/50/EC Evropskog parlamenta i Saveta od 21. maja 2008. o kvalitetu vazduha i čistijem vazduhu za Evropu. EUR-Lex, 11. juna 2008, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>. Pristupljeno 30. septembra 2024..

je javni prevoz, za smanjenje emisija. Još jedna kritična direktiva, 2009/126/EC, se usredsređuje na interoperabilnost železničkih sistema unutar Evropske unije. Ova direktiva promovira razvoj jedinstvene železničke mreže širom Evrope, povećavajući efikasnost i atraktivnost javnog prevoza zasnovanog na železnici. Direktiva 2014/94/EU za postavljanje infrastrukture alternativnih goriva ima za cilj da olakša prelazak na alternativna goriva, kao što su električna energija i vodonik, za vozila javnog prevoza.

Sprovođenje ovih direktiva je značajno uticalo na sisteme javnog prevoza širom država članica EU i zemalja kandidatkinja. Vlade su povećale svoja ulaganja u modernizaciju infrastrukture javnog prevoza, proširenje mreža i promovisanje upotrebe električnih i hibridnih vozila. Ovaj podsticaj za alternativna goriva je doveo do širokog prihvatanja električnih i hibridnih autobusa i vozova. Smanjenjem zavisnosti od privatnih automobila i promovisanjem čistijih vidova prevoza, ove direktive su takođe doprinele poboljšanju kvaliteta vazduha, posebno u urbanim sredinama. Štaviše, fokus na povećanju interoperabilnosti je putnicima olakšao putovanje preko granica koristeći sisteme javnog prevoza.

U skladu sa Zelenim dogovorom EU, Strategija za održivu i pametnu mobilnost na Zapadnom Balkanu služi kao ključni okvir za rešavanje gorućih izazova klimatskih promena i degradacije životne sredine u regionu. Ova strategija ima za cilj da promovira vozila sa nul-tom emisijom i razvoj srodne infrastrukture, kao što su električne stanice za punjenje i alternativni izvori goriva. Ovo je od suštinskog značaja za smanjenje zavisnosti od fosilnih goriva i minimiziranje zagađenja vazduha. Drugi važan cilj je integracija održivih vidova prevoza kako bi se obezbedila multimodalna i klimatski neutralna rešenja, poboljšanje železničkih veza i obezbeđivanje nesmetanog putovanja širom regiona. Strategija takođe naglašava značaj razvoja zelene infrastrukture i digi-

talne transformacije sistema prevoza, kao i jedinstvenog pristupa podsticajima koji podstiču usvajanje održivih opcija prevoza.

Saobraćajni sektor na Zapadnom Balkanu značajno doprinosi emisiji gasova staklene bašte, uključujući drumski saobraćaj, domaću avijaciju i unutrašnje plovne puteve. Upotreba električnih i hibridnih vozila je i dalje veoma niska, uglavnom zbog nedostatka infrastrukture i podsticaja. Strategija naglašava da je za rešavanje ovih emisija potreban sistematski pristup kroz nacionalne strategije koje uključuju zelene elemente. Kako bi se postigao prelazak na održivu i pametnu mobilnost, strategija predlaže mapu puta koja uključuje transponovanje zakonodavstva EU, razvoj infrastrukture za električna vozila, izradu studija izvodljivosti za alternativna goriva i približavanje standarda emisija širom regiona.

Uprkos dosadašnjim dostignućima država članica i kandidata za članstvo u EU, određeni izazovi su i dalje prisutni. Jedna od glavnih prepreka je obezbeđivanje adekvatnih sredstava za tekući razvoj i održavanje održivih sistema javnog prevoza. Učinkovito urbanističko planiranje je takođe ključno u stvaranju okruženja koje daje prioritet javnom prevozu i obeshrabruje upotrebu privatnih automobila. Štaviše, potrebno je kontinuirano istraživanje i razvoj kako bi se odgovorilo na tehnološke izazove i poboljšala ukupna efikasnost i održivost sistema javnog prevoza.

⁶ Evropski parlament i Savet Evropske unije. Direktiva 2009/126/EC Evropskog parlamenta i Saveta od 21. oktobra 2009. o Fazi II reukeracije benzinskih isparavanja tokom dopunjavanja goriva na benzinskim stanicama. EUR-Lex, 21. oktobar 2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0126>. Pristupljeno 30. septembra 2024..

⁷ Evropski parlament i Savet Evropske unije. Direktiva 2014/94/EU Evropskog parlamenta i Saveta od 22. oktobra 2014. o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva. EUR-Lex, 22. oktobar 2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0094>. Pristupljeno 30. septembra 2024..

⁸ Stalni sekretarijat Transportne zajednice. Strategija za održivu i pametnu mobilnost na Zapadnom Balkanu 2021. Preuzeto sa <https://ëëë.transport-community.org/ëp-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Ëestern-Balkans.pdf>

Metodologija

U ovoj studiji je korišćen pristup mešovitim metoda za prikupljanje podataka o korišćenju i percepciji inicijative za besplatne usluge autobusnog prevoza u Kamenici. Kako bi se razumela sveobuhvatna evaluacija uticaja i javnog mnjenja, korišćene su kvantitativne i kvalitativne metode prikupljanja podataka.

Distribucija anketa

Osmišljena je i sprovedena strukturisana anketa sa 170 korisnika usluga autobusnog prevoza na različitim autobuskim stajalištima širom Kamenice u periodu od sedam dana u septembru 2024. Svrha ankete je bila prikupljanje detaljnih informacija o korišćenju usluga, zadovoljstvu korisnika usluga autobusa i demografskim podacima. Pitanja u anketi su imala za cilj pokrivanje učestalosti korišćenja autobuskih usluga, razloge za korišćenje usluge, percepcije o pristupu, zadovoljstvu javnosti uslugom i mišljenja o uticajima na životnu sredinu. Prvobitni plan distribucije ankete je bio ravnomerno raspoređen na sedam dana (sa vikendima koji su preopterećeni). Međutim, zbog očigledno mnogo malog broja građana koji nedeljom koriste autobusku liniju, mnogi ispitanici su bili ponovo anketirani. Kao rezultat toga, bilo je neophodno izvršiti redistribuciju anketa tokom preostalih dana kako bi se izbeglo dupliranje odgovora građana i obezbedio reprezentativni uzorak.

Početnim planom je predviđen određen broj anketa dnevno, sa ciljem uravnoteženog pokrivanja tokom najopterećenijih sati i različitih autobuskih stajališta. Sledeća tabela ilustruje ažuriranu distribuciju anketa nakon prikupljanja podataka:

Dan	Broj prikupljaju anketa
11.septembar	35
12.septembar	25
13.septembar	25
14.septembar	15
15.septembar	0
16.septembar	29
17.septembar	21
18.septembar	20

Tabela 1. Distribucija anketa prema danima u nedelji

Dubinski intervjui

Pored podataka iz ankete, organizovana su tri intervjua sa ključnim akterima sa sledećim zainteresovanim stranama:

- Vozač autobusa:** Kako bi se stekao uvid u operativne izazove, svakodnevne rutine i saradnju sa putnicima.
- Lokalni službenici opštine Kamenica:** Intervju je održan sa predstavnikom Uprave za ekonomski razvoj i dijasporu kako bi se razumeli uticaji na nivou zajednice i kako je usluga besplatnog autobusnog prevoza uticala na gradski saobraćaj i lokalne politike.
- Predstavnik Ministarstva Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture:** Intervju je održan sa Odeljenjem za usluge drumskog saobraćaja kako bi se stekla šira perspektiva o tome kako je inicijativa za besplatni autobuski prevoz usklađena sa nacionalnim ciljevima i politikama prevoza.

U ovoj studiji je korišćen pristup mešovitim metoda za prikupljanje podataka o korišćenju i percepciji inicijative za besplatne usluge autobusnog prevoza u Kamenici. Kako bi steklo sveobuhvatno shvatanje uticaja i javnog mnjenja, korišćene su kvantitativne i kvalitativne metode prikupljanja podataka.

Rezultati i diskusije

Nalazi predstavljeni u nastavku su rezultat podataka prikupljenih iz anketa i intervjua sprovedenih sa ključnim akterima. Diskusija počinje razmatranjem glavnih razloga koji su doveli do pokretanja inicijative, na osnovu intervjua sa lokalnim službenicima opštine Kamenice i predstavnikom Ministarstva Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture.

Zatim su rezimirani podaci, dajući opis demografskog profila ispitanika. Analiza se usredsređuje na opštu inkluziju građana u korišćenje usluga besplatnog autobusnog prevoza, kao i na nivo njihovog zadovoljstva. Isto tako, razmatraju se njihove percepcije i ponašanja na koje utiču faktori životne sredine. Diskusija se nastavlja uticajem koji usluga ima na gradski saobraćaj, izvorima informacija koje su građani koristili kako bi se informisali o inicijativi i njihovoj spremnosti da plate za ovu uslugu. Takođe, obrađena su njihova mišljenja o mogućim poboljšanjima postojeće autobuske linije. Na kraju, analizira se preferencija za digitalizacijom autobuskih usluga.

Nalazi su predstavljeni na opštem zbirnom nivou, ali su takođe raščlanjeni prema vrsti naselja (urbano/ruralno) i starosnoj grupi, tamo gde su primećene značajne razlike za izveštaj.

Razlozi za inicijativu za usluge besplatnog autobusnog prevoza i budući planovi

Prema rečima opštinskog zvaničnika, ova inicijativa za usluge besplatnog autobusnog prevoza je proizašla iz potreba koje su iznele različite grupe građana, uključujući starije, mlade i žene. To su bila zabrinutost koja se ponavljala i iznosila u diskusijama u zajednici, podstaknuta izazovima koje predstavlja geografija opštine, a koja obuhvata relativno malobrojno stanovništvo, ali se prostire na prilično širokoj teritoriji sa svim selima. Zatim, nedostatak čestih autobuskih linija, sa samo jednom linijom koja je funkcionisala svakog dana, što se smatra nedovoljnim i što negativno utiče na mnoge aspekte svakodnevnog života, uključujući pristup obrazovanju, zdravstvenoj zaštiti i zapošljavanju. Citiramo:

„Ova inicijativa je pokrenuta na zahtev starijih, mladih i žena. Na našim otvorenim sastancima je uvek iznošena ova zabrinutost. Potreba za većom vezom između grada i sela je veoma velika jer su sela čes-

to izolovana zbog nedostatka prevoza“. (Intervju sa opštinskim službenikom).

Prema njihovim rečima, suštinski aspekt inicijative je cilj poboljšanja veze između grada i sela. Mnoga sela su izolovana zbog nedostatka održivog prevoza, ograničavajući pristup javnim uslugama, pijacama, školama i mogućnostima zapošljavanja. Ova izolacija je značajno uticala, posebno na mlade koji zbog nedostatka prevoza ne mogu da učestvuju u raznim treninzima ili aktivnostima.

Inicijativa je, prema rečima opštinskog službenika, u skladu i sa širim ciljevima smanjenja saobraćaja i ekološke održivosti. Obezbeđivanjem besplatnog javnog prevoza lokalna vlast predviđa smanjenje korišćenja privatnih vozila, posebno od strane zaposlenih u prosveti, administraciji, zdravstvu i drugim sektorima. Ova promena bi mogla da dovede do manjeg broja automobila na putu i doprinese „zelenoj agendi“ opštine, promovišući koristi za životnu sredinu i ekonomiju.

Štaviše, opštinski službenik je takođe naglasio da se inicijativa vidi kao sredstvo za društvenu jednakost. Obezbeđivanjem besplatnog prevoza se osigurava da svi građani, bez obzira na njihov materijalni status, imaju pristup osnovnim uslugama, čime se smanjuju društvene nejednakosti. Ova inicijativa takođe ima potencijal da stimuliše lokalnu ekonomiju povećanjem pristupa radnim mestima i tržištima unutar i van opštine. Citiramo:

„Inicijativa je u skladu sa širim ciljevima smanjenja saobraćajnih gužvi i promovisanja održivosti životne sredine. Obezbeđivanjem besplatnog javnog prevoza predviđamo smanjenje korišćenja privatnih vozila, posebno onih koji rade u prosveti, administraciji i zdravstvu. Ova promena će doprineti manjem broju automobila na putu i unaprediti „zelenu agendu“ opštine, promovišući koristi za životnu sredinu i ekonomiju“. (Intervju sa lokalnom službenicom opštine).

Takođe, intervjuisana ističe da opština namerava da proširi autobuske linije na osnovu potreba građana. Nastavljanje projekta će zavistiti od finansijske održivosti, sa stalnom diskusijom o tome da li će biti zadržana besplatna usluga ili će u budućnosti biti uvedena naknada. Osnivanje javnog preduzeća „Gradski saobraćaj u

Kamenici“ će rukovoditi ovom inicijativom, sa planom da se rezultati studije iskoriste za izradu detaljne strategije za budućnost. Opština ovu inicijativu smatra odgovarajućom za svoje šire politike održivosti, javnog prevoza i ekonomskog razvoja.

Predstavnik Ministarstva Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture je inicijativu ocenio pozitivnom, ali je istakao da odluka o uspostavljanju stalne autobuske linije u krajnjoj liniji pripada opštini, u zavisnosti od njihovog budžetskog razmatranja. On je izrazio radoznalost zašto je ova inicijativa ograničena na Kamenicu, sugerišući da bi slične napore trebalo sprovesti u svim opštinama kako bi se obezbedila inkluzivna povezanost javnog prevoza za sve građane Kosova. Dalje, pozvao se na Administrativno uputstvo br. 26/2017 koje dozvoljava subvencije za ekonomski neodržive linije

međugradskog prevoza kada budžetska sredstva dozvoljavaju navedeno, što ukazuje da ova sredstva mogu da podrže pojedince koji ne mogu da priušte autobusku kartu. Međutim, ponovio je da konačna odluka o nastavku projekta pripada samo opštini. Citiramo:

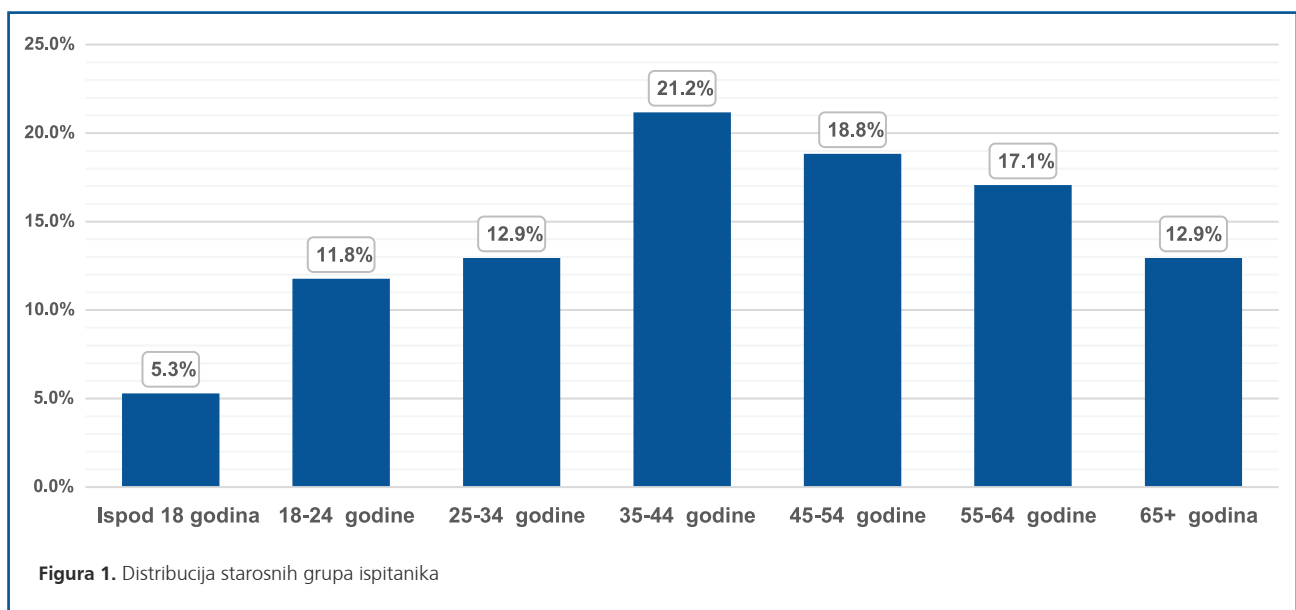
„Iako je inicijativa za pohvalu, od suštinskog je značaja da opštine širom Kosova razmotre slične projekte kako bi osigurale da svi građani imaju pristup povezanom javnom prevozu. Na kraju krajeva, odluka da se nastavi sa ovakvim inicijativama, uključujući i moguće korišćenje subvencija za ekonomski neodržive linije, ostaje u nadležnostima opštine“.

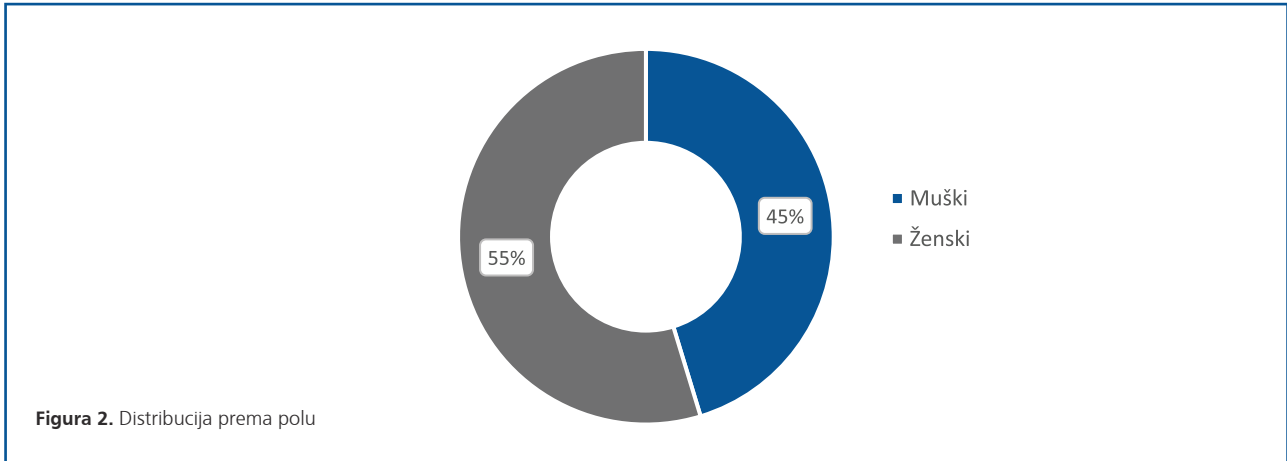
(Intervju sa predstavnikom Ministarstva Životne sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture).

Demografski profil ispitanika

Prema starosnim kategorijama ispitanici mlađi od 18 godina čine 5,3% ukupnog broja ispitanika, dok starosna grupa od 18-24 godine čini 11,8%. Najveću grupu čine oni uzrasta 35-44 godine, sa 21,2%, a slede oni od 45-54 godine sa 18,8%.

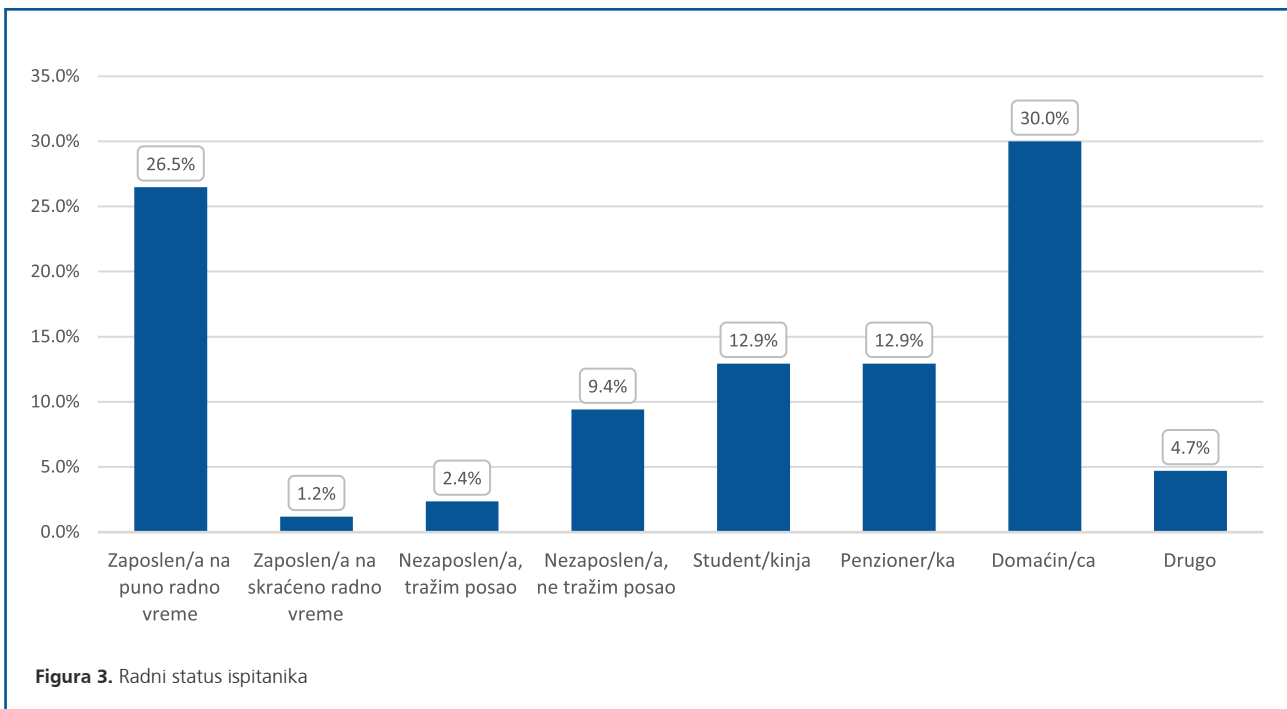
U pogledu pola, anketa pokazuje neznatnu većinu ispitanica sa 54,7%, u poređenju na ispitanike sa 45,3%.





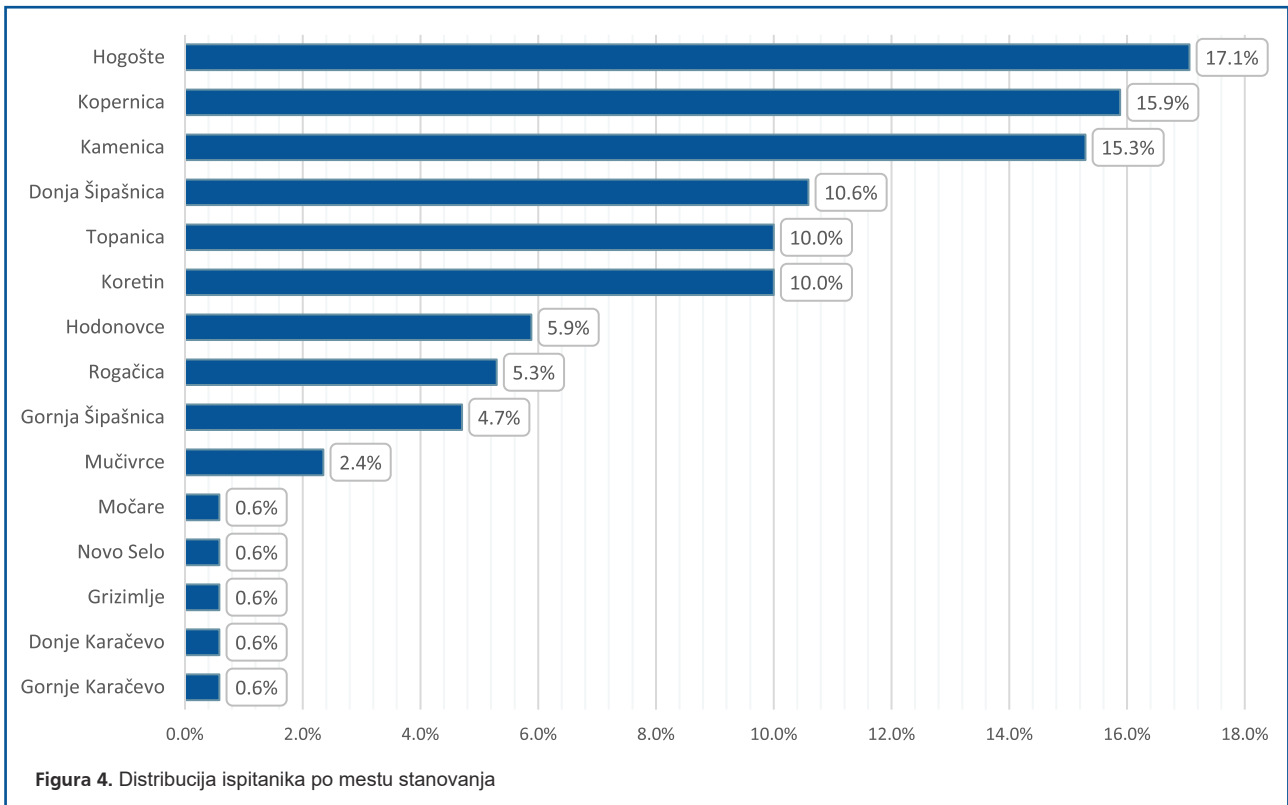
Radni status ispitanika pokazuje da je njih 26,5% zaposleno sa punim radnim vremenom, dok je samo 1,2% zaposleno sa skraćenim radnim vremenom. Naime, 30% su domaćice, 9,4% je nezaposleno i ne traži

posao, a 2,4% su nezaposleni koji traže posao. Studenti čine 12,9%, dok i penzioneri isto čine 12,9%. Konačno, učenici srednjih i/ili osnovnih škola predstavljaju 4,7% uzorka.



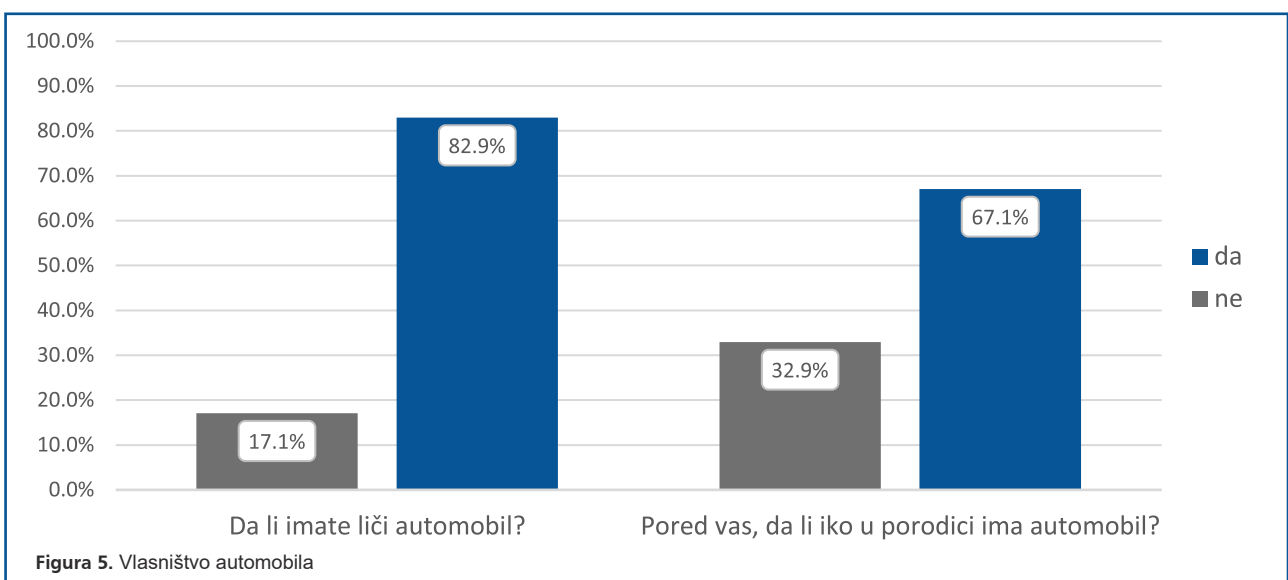
Distribucija naselja naglašava da značajna većina, **84,7% živi u ruralnim zonama**, dok samo **15,3% živi u gradu ili urbanoj zoni**. Što se tiče distribucije sela, tri

glavna naselja su Hogošte (17,1% ispitanika), Kopernica (15,9%) i Kamenica (15,3%).



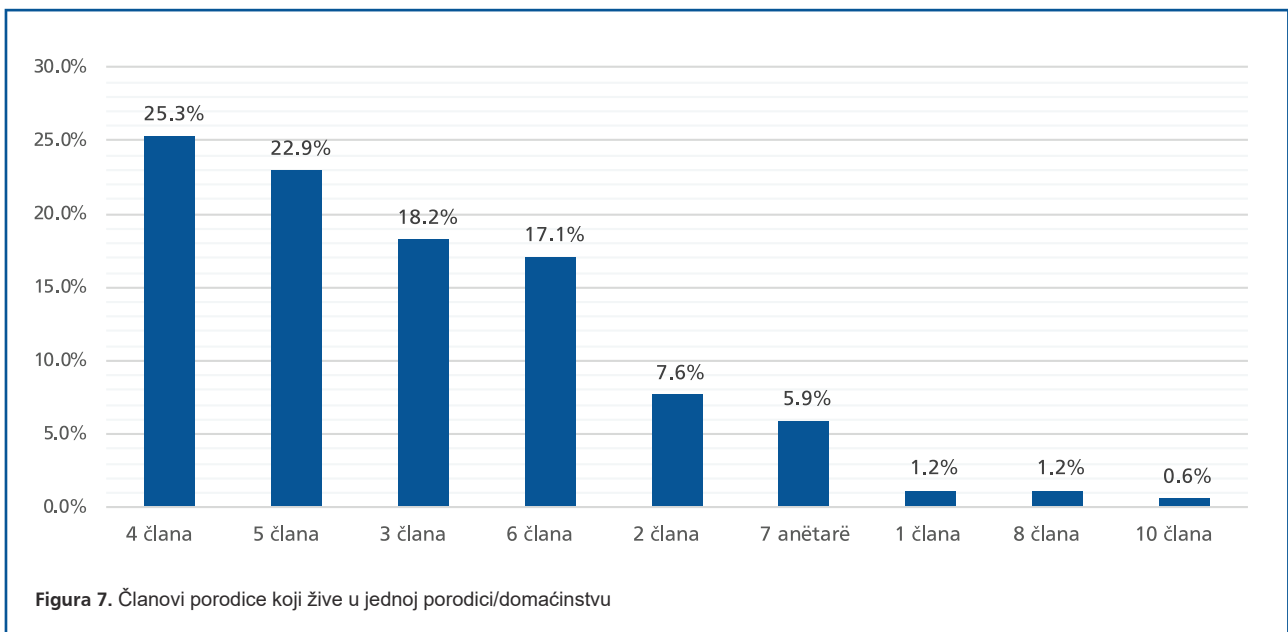
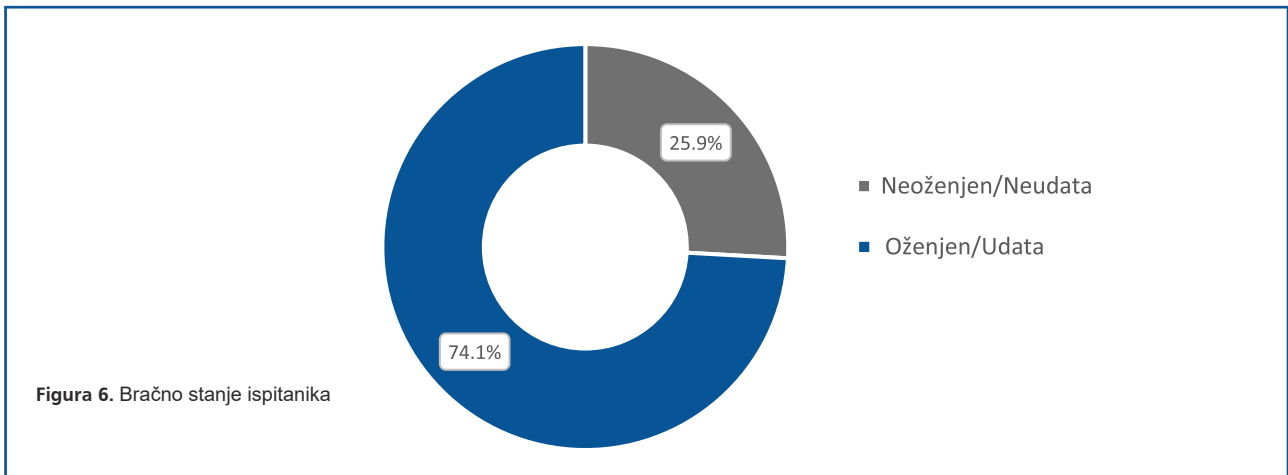
Štaviše, samo 17,1% ispitanika je izjavilo da poseduje lični automobil, dok je 82,9% ispitanika, koji su često koristili autobuske linije, izjavilo da ne poseduje lični automobil. Dok je na pitanje o vlasništvu nad vozilima

u porodici 32,9% izjavilo da neko u njihovoj porodici poseduje automobil, a 67,1% ispitanika je reklo da niko u porodici ne poseduje automobil.



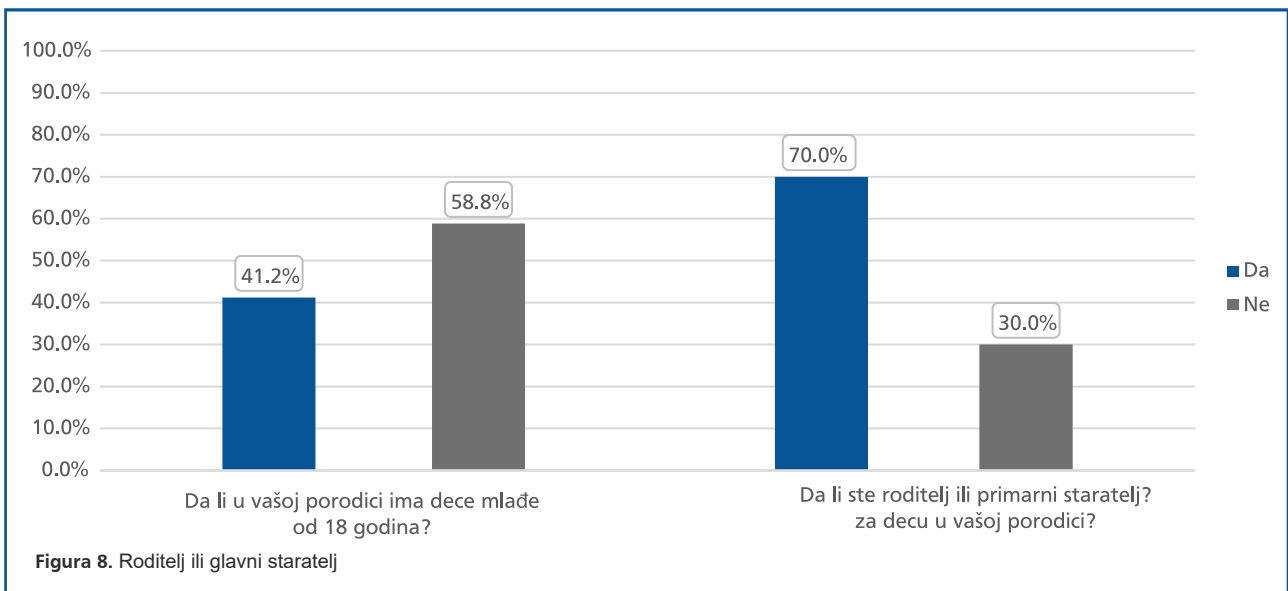
Što se tiče etničkog sastava, anketa je obuhvatila uglavnom albanske ispitanike, pri čemu se 99,4% njih izjasnilo kao Albanci i 0,6% (1 osoba) kao Aškalije. Iako Opštinu Kamenicu čini nekoliko etničkih zajednica, uključujući stanovništvo od oko 4% koje pripada srpskoj zajednici, uzorkovanje je bilo nasumično i nije ciljano nijednu određenu grupu. Što se tiče bračnog stanja,

25,9% se izjasnilo kao neoženjeni/neudate, a 74,1% u braku. U anketi je takođe procenjivana veličina domaćinstava, navodeći da 25,3% ispitanika živi u četvoročlanim domaćinstvima, a 22,9% živi u petočlanim domaćinstvima. Anketa pokazuje različite veličine porodica, pri čemu 2,4% ispitanika žive sami.



Što se tiče dece, 41,2% ispitanika u porodici ima decu mlađu od 18 godina, dok 58,8% nema decu mlađu od 18 godina u porodici. Na kraju, za one koji su izjavili da imaju decu (N=70), na pitanje o roditeljskoj odgovorno-

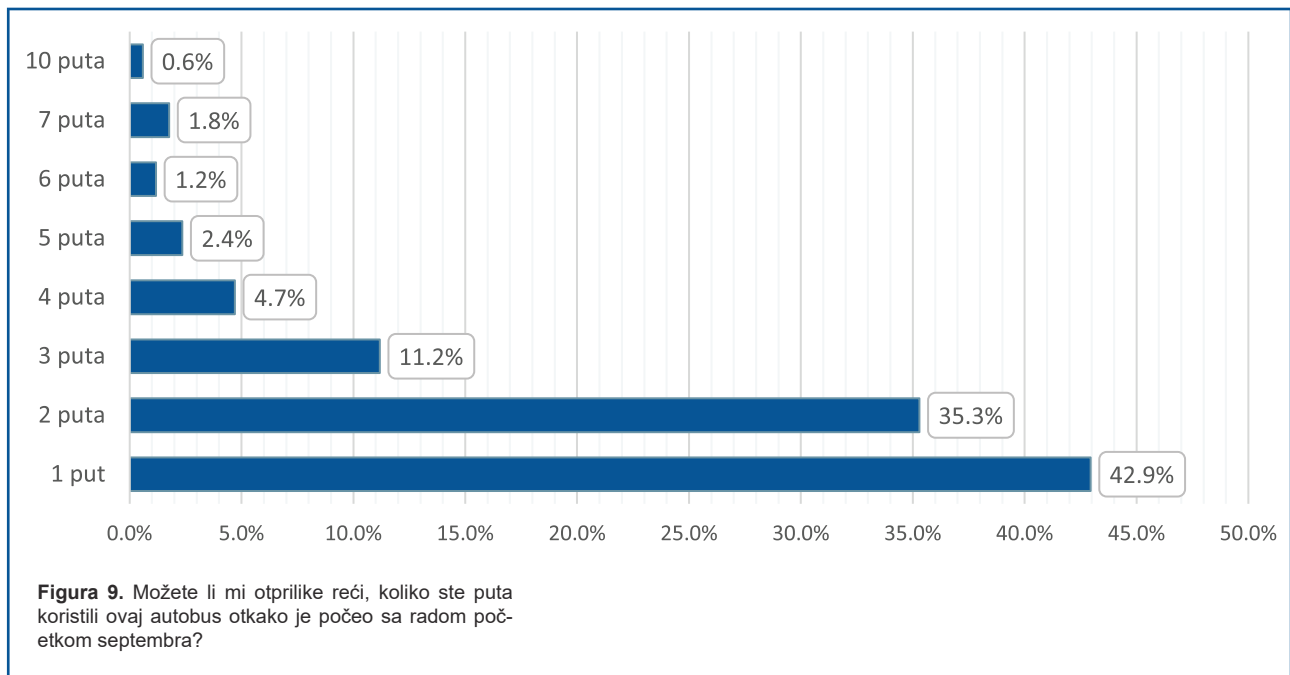
sti za decu mlađu od 18 godina, 70% je reklo da su oni roditelj ili glavni staratelj, dok u 30% slučajeva nisu bili roditelj ili glavni staratelj.



Korišćenje usluge

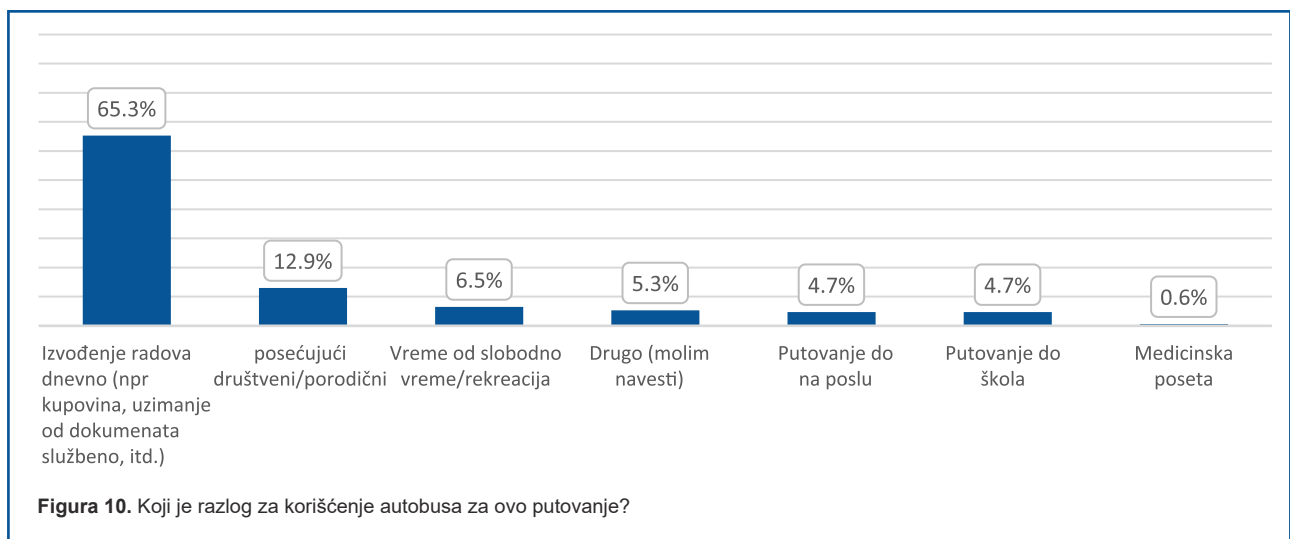
Podaci ankete otkrivaju važne uvide u upotrebu javnih autobusa i demografiju putnika. Važan nalaz je da je 42,9% ispitanika prijavilo da je koristilo autobus samo jednom od kada je počeo sa radom, nalaz koji ukazuje na značajan broj retkih korisnika. Nasuprot tome, 35,3%

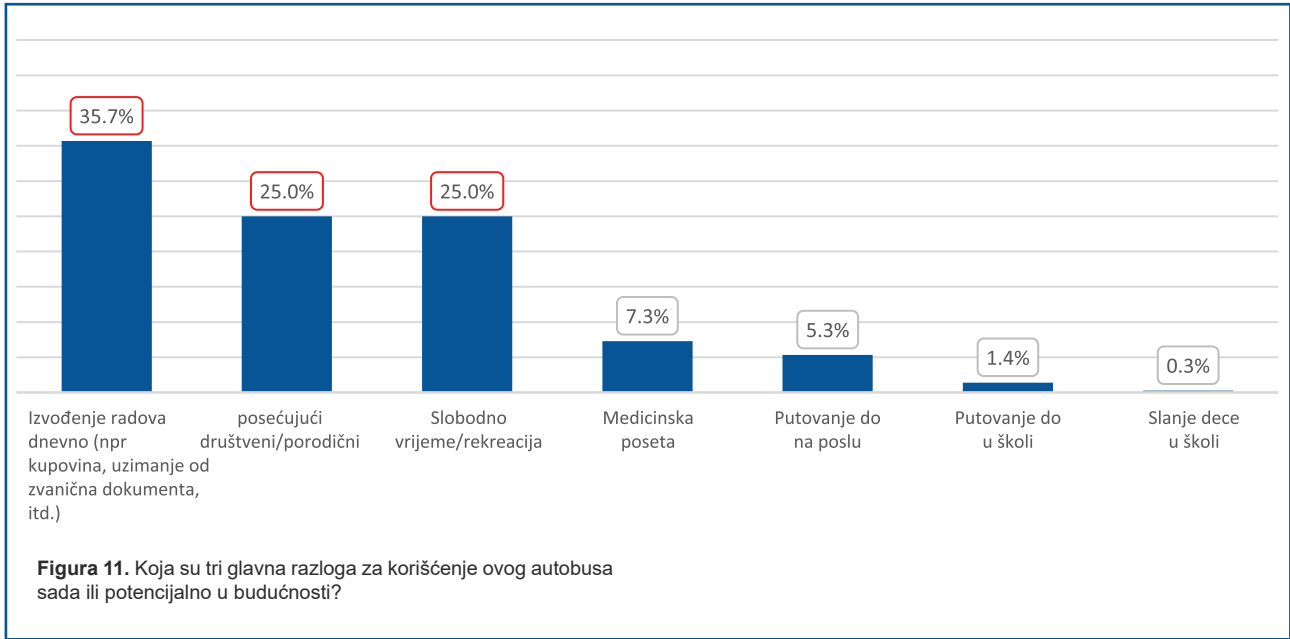
ispitanika je izjavilo da je koristilo autobus dva puta, dok je učestalost korišćenja značajno opala, pri čemu je samo 11,2% ispitanika koristilo ovu autobusku liniju tri puta, dok je manji deo prijavio veću učestalost.



Tokom razmatranja glavnih razloga za korišćenje autobusa, 65,3% ispitanika je kao glavnu motivaciju za korišćenje autobusa navelo završavanje svakodnevni obaveza – kao što su kupovina i preuzimanje službenih dokumenata. Ovo naglašava ulogu usluge prevoza autobusom u omogućavanju osnovnih aktivnosti za značajan deo stanovništva. Drugi, očigledni razlozi uključuju

društvene ili porodične posete sa 12,9% i aktivnosti u slobodno vreme ili rekreaciju, koje su činile 6,5% odgovora. Uopšteno, prva tri navedena razloga za korišćenje autobusa uključuju završavanje obaveza (35,7%), društvene/porodične posete (25%) i slobodno vreme/rekreacija (25%).



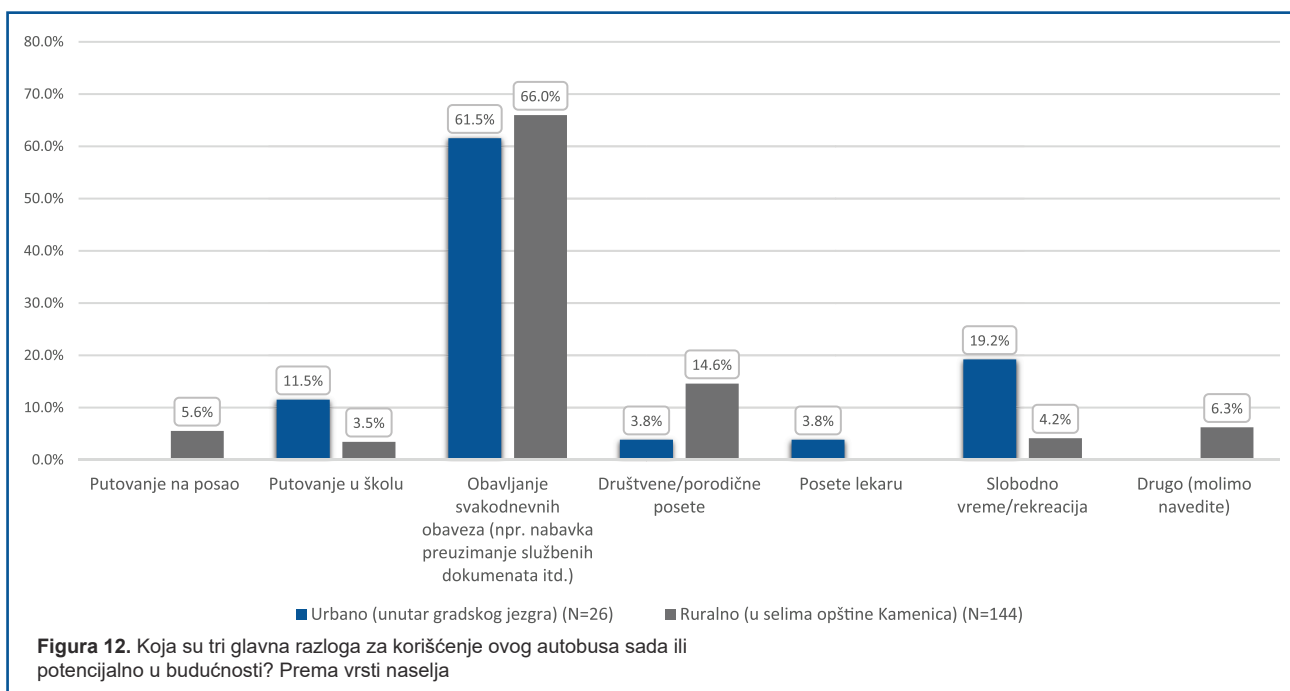


U urbanim sredinama, glavni razlog korišćenja autobuske usluge se u velikoj meri odnosi na svakodnevne obaveze, pri čemu 61,5% urbanih ispitanika to navodi kao glavnu motivaciju. Ovaj rezultat se ne razlikuje mnogo od građana iz ruralnih zona, gde nešto veći procenat, 66,0%, takođe navodi dnevne obaveze kao glavni razlog za korišćenje autobusa, što odražava uobičajeno oslanjanje na javni prevoz za obavljanje osnovnih obaveza.

Međutim, primetne razlike se pojavljuju u drugim kategorijama. Na primer, 11,5% urbanih ispitanika je izjavilo da koriste autobus da bi došli na posao, u poređenju sa samo 5,6% ispitanika iz sela. Ovo sugeriše da je veća verovatnoća da će stanovnici urbanih zona koristiti javni prevoz za putovanja vezana za posao. Nasuprot tome,

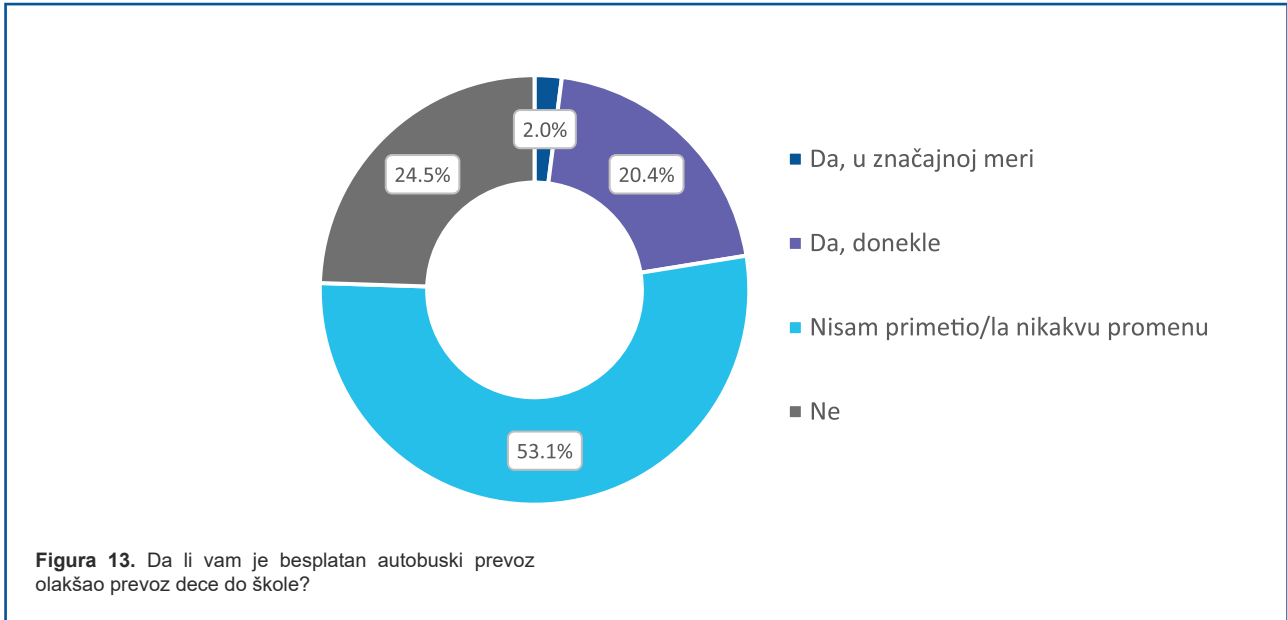
14,6% ruralnih korisnika navelo je društvene ili porodične posete kao razlog za korišćenje autobusa, kategorija koja je inače dobila samo 3,8% podrške stanovnika urbanih zona, što sugeriše da društvena dinamika može pokretati različite obrasce korišćenja autobusa u ruralnim oblastima.

Podaci takođe pokazuju da ispitanici iz ruralnih zona nisu prijavili da koriste autobus za odlazak ili preuzimanje dece iz škole, što može ukazati na razlike u porodičnoj dinamici ili potrebama prevoza između porodica u urbanim i ruralnim zonama. Što se tiče ostalih navedenih razloga, ispitanici iz urbanih zona su uglavnom identifikovali svakodnevne obaveze, dok su korisnici iz ruralnih zona naveli širi spektar potreba, uključujući slobodno vreme i specifične lične obaveze.



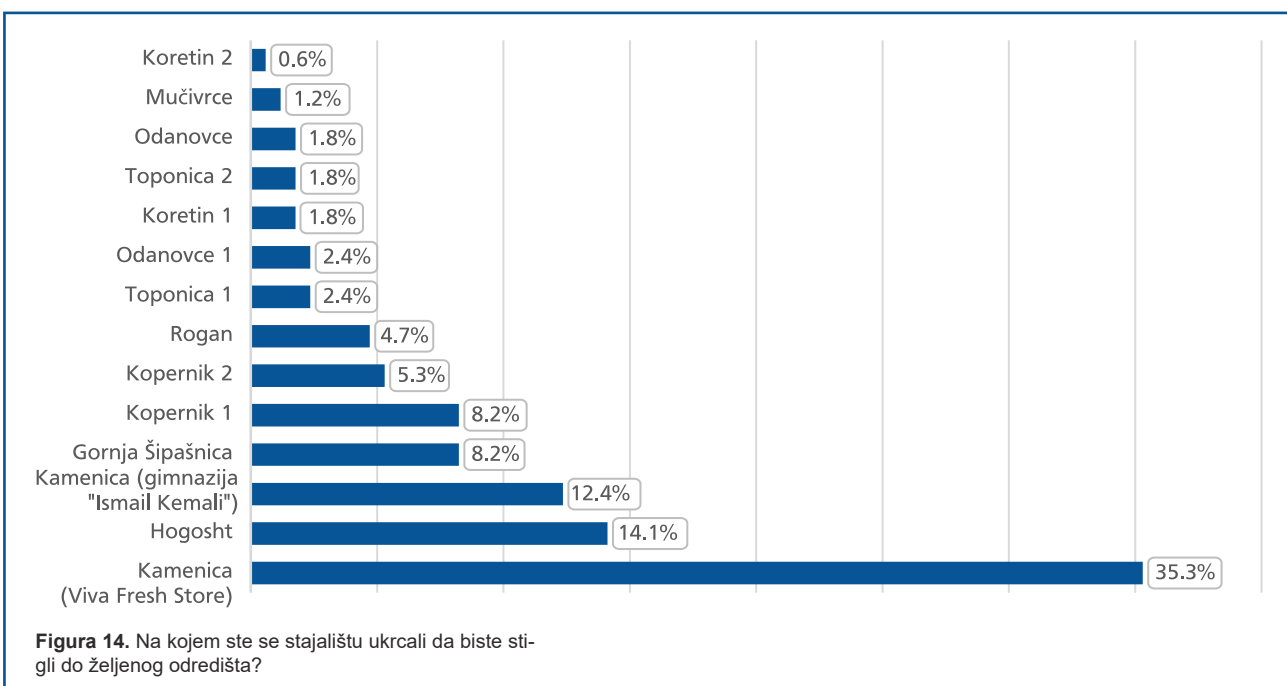
Štaviše, među ispitanicima koji su izjavili da imaju svoju decu ili žive sa jednim detetom u porodici (N=49), postavljeno je pitanje da li im je usluga autobusa olakšala prevoz dece. Percepcija efikasnosti usluge varira među validnim odgovorima. Samo jedan ispitanik (0,6%) smatra da je usluga napravila značajnu razliku, dok je 10 ispitanika (5,9%) primetilo poboljšanje. Na-

jiznenavajući nalaz je da 26 ispitanika (53,1%) nije prijavilo nikakvu promenu. Dodatno, 12 ispitanika (24,5%) je navelo da usluga nije bila korisna, što sugerise da deo stanovništva smatra da njihove potrebe u tom pogledu nisu zadovoljene.



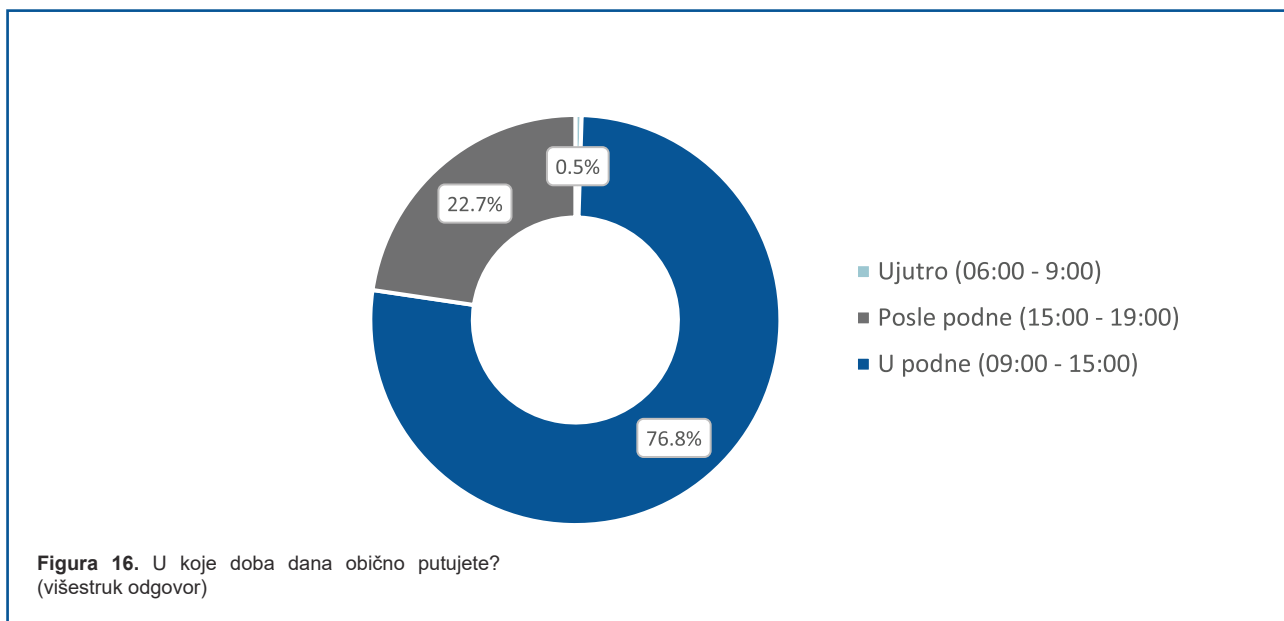
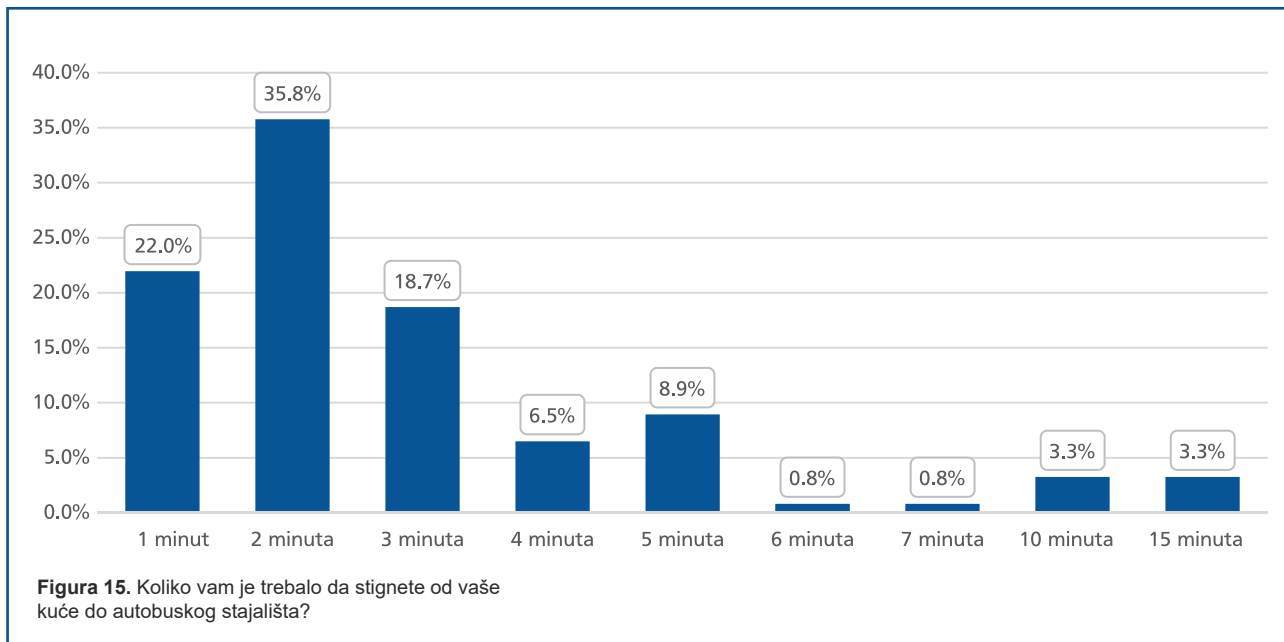
Pristup uslugama autobusa dodatno ilustruje 35,3% korisnika koji su se ukricali na stanici u Kamenici (Viva Fresh Store), dok se 14,1% ukricalo u Hogoštu, naglašavajući popularnost određenih autobuskih stajališta. Štaviše, podaci ukazuju na disparitet u tome kako porodice

percipiraju uticaj besplatnog autobusnog prevoza na prevoz svoje dece (N=49), 15,3% nije navelo nikakve uočene promene, dok samo manjina (5,9%) smatra da je to uticalo da put njihove dece bude nešto lakši.



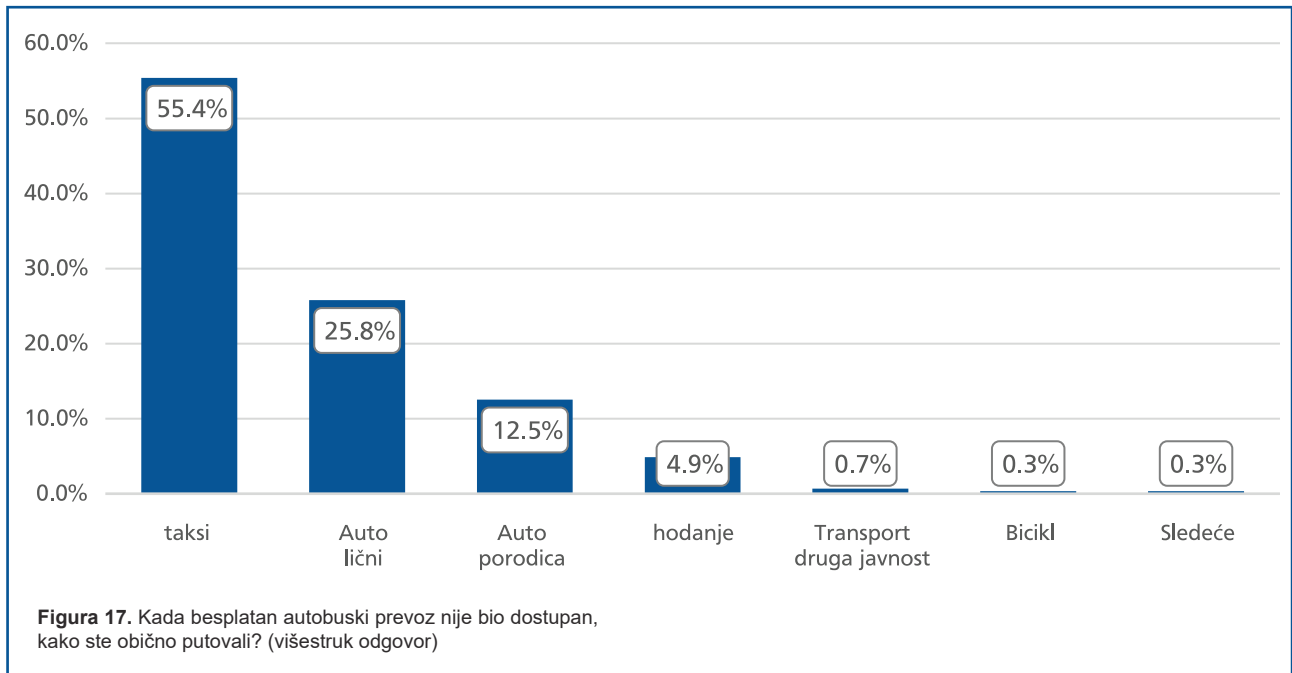
Vreme potrebno da se stigne do autobuskog stajališta je variralo, a oko 55% ispitanika je izjavilo da je čekalo manje od tri minuta. Ovo ukazuje da je broj dostupnih stajališta bio dobro pozicioniran i veoma pristupačan po-

jedincima koji su se vozili autobusom. Štaviše, autobus se uglavnom koristi u podne, jer 76,8% korisnika obično putuje između 9.00 i 15.00 časova.



Na kraju, pre nego što je autobuska usluga bila dostupna, 56,4% ispitanika je izjavilo da je koristilo taksi usluge

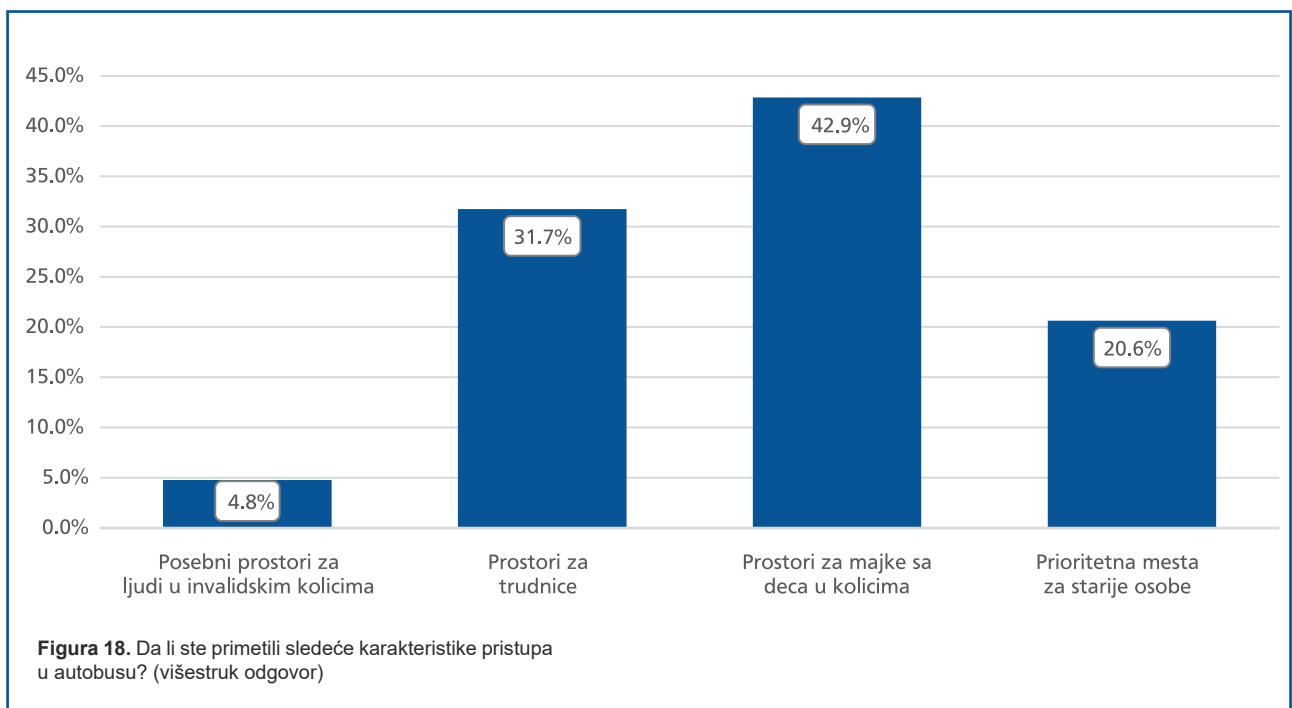
da bi stigli do odredišta, zatim lično vozilo (26,1%) i porodično vozilo (12,5%).



Pristup i inkluzija

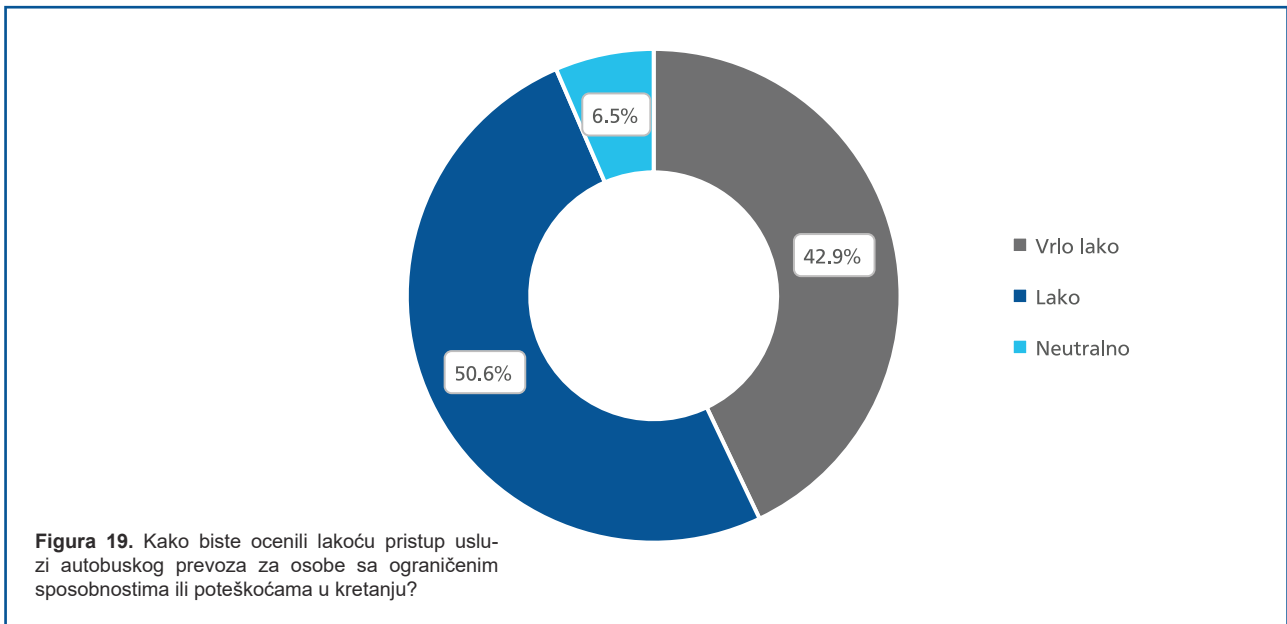
Što se tiče pristupa i inkluzije, 42,9% ispitanika je navelo da je primetilo da autobus ima mesta za majke sa decom u kolicima. Pored toga, 31,7% je takođe naglasilo da su primetili da u autobusu ima mesta za trudnice.

Međutim, samo oko 4,8% ispitanika je izjavilo da je primetilo dostupnost predviđenih prostora za osobe sa invalidskim kolicima.



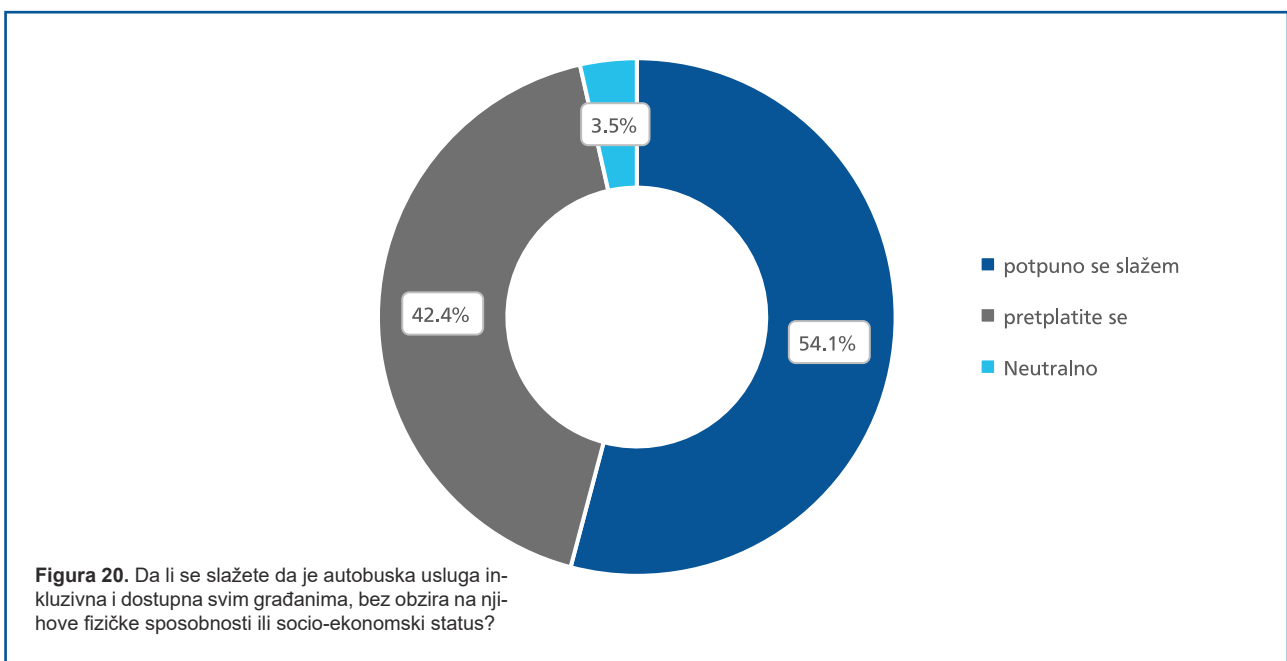
Što se tiče lakoće pristupa autobuskim uslugama, značajna većina, 93,5%, je ocenila pristup kao „veoma lak“ ili „lak“. Ovaj izuzetno pozitivan odgovor ukazuje na opšte zadovoljstvo trenutnim nivoom pristupačnosti koji

pružaju autobuske usluge, naglašavajući efektivnu primenu mera prilagođenih korisnicima.



Na kraju, po pitanju inkluzivnosti, 96,5% ispitanika se u potpunosti slaže ili slaže da je autobuska usluga inkluzivna i dostupna svim građanima, bez obzira na fizičku sposobnost ili socio-ekonomski status. Ovaj visok nivo konsenzusa sugerise snažnu percepciju javnosti da su

autobuske usluge dizajnirane imajući na umu inkluzivnost, što pozitivno doprinosi opštem zadovoljstvu građana.



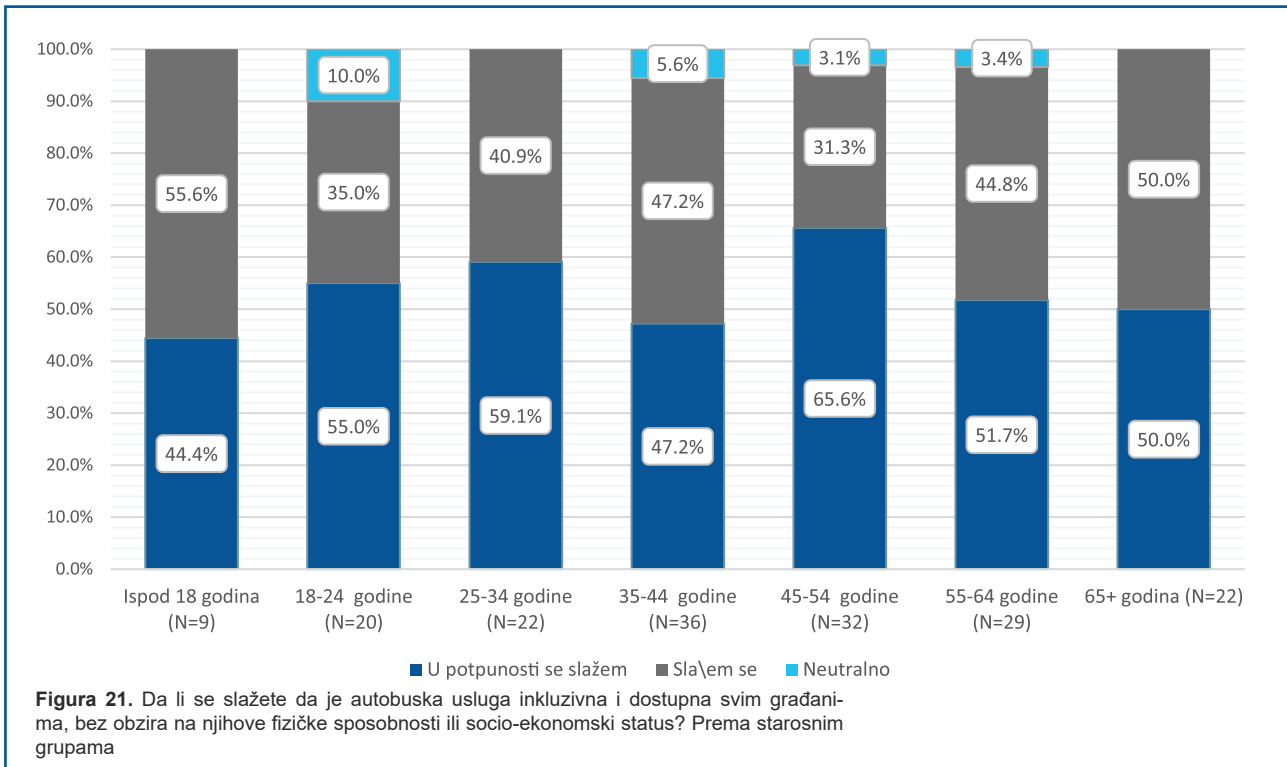
Posmatranje ovog nalaza prema starosnim grupama donosi neke očiglednije razlike. Među ispitanicima starosti 45-54 godine (65,6%) se „u potpunosti slaže“ da je autobuska usluga inkluzivna. Ovo sugerise snažno prepoznavanje napora usluge prevoza autobusom da zadovolji različite potrebe ove starosne grupe, što se može pripisati njihovoj većoj verovatnoći da će se suočiti sa izazovima u kretanju ili brizi o izdržavanim osobama.

Starosna grupa od 25 do 34 godine takođe pokazuje

značajnu podršku, sa 59,1% koji se u potpunosti slažu, što ukazuje da mlađi odrasli u srednjim godinama pozitivno gledaju na mere koje su na snazi. Nasuprot tome, starosna grupa od 18 do 24 godine ima nešto nižu stopu potpune usklađenosti sa 55,0%, iako još uvek preko polovine, što implicira da su mladi odrasli manje sigurni u uključivanje u uslugu, na šta može uticati njihova veća izloženost drugim autobusima, usluge u drugim gradovima/mestima pa je stoga nivo poređenja možda bio povećan.

Zanimljivo je da se među ispitanicima od 55-64 godine 51,7% u potpunosti složilo, a sličan procenat (44,8%) se takođe složilo, što ukazuje na dobro upoznatost sa uslugama, ali i dalje odražava značajan broj onih koji mogu da vide prostor za poboljšanje. U kategoriji 65+,

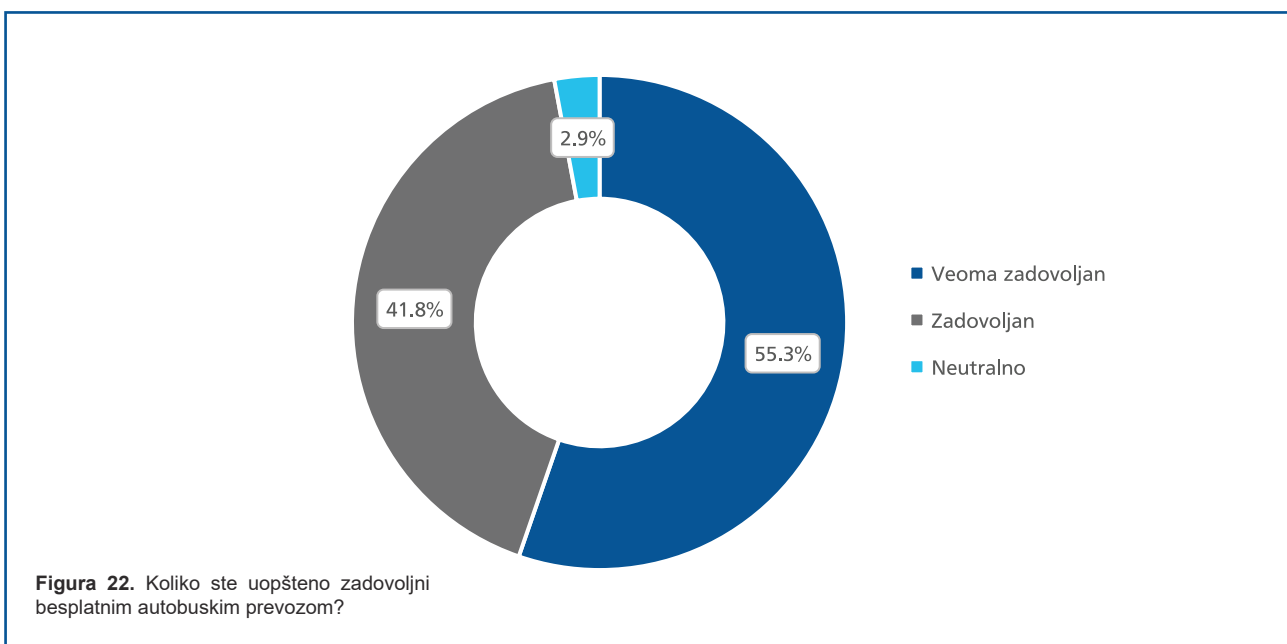
polovina ispitanika se u potpunosti slaže, dok je druga polovina izrazila da se slaže. Ovo ukazuje na to da, iako postoji dobar nivo zadovoljstva među starijim osobama, mogu postojati specifične zabrinutosti ili nijanse u njihovom iskustvu koje nisu u potpunosti obuhvaćene pozitivnim odgovorima.



Opšti nivo zadovoljstva

Rezultati ankete ističu veoma pozitivna očekivanja ispitanika u vezi sa besplatnim autobuskim prevozom. Konkretno, 55,3% je izjavilo da je „veoma zadovoljno“, dok je dodatnih 41,8% izrazilo opšte zadovoljstvo, što

je rezultiralo kumulativnom stopom zadovoljstva od 97,1%. Ovo pokazuje da velika većina korisnika ima povoljan pogled na uslugu.

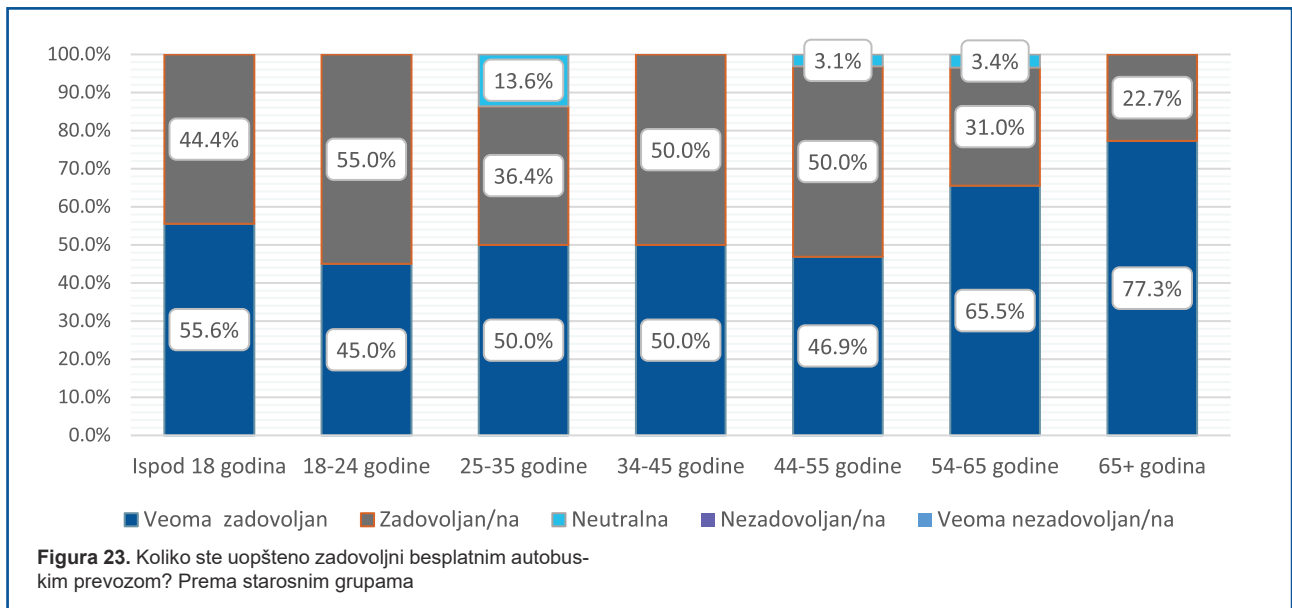


Među ispitanicima mlađim od 18 godina, 55,6% je reklo da je „veoma zadovoljno“, dok je dodatnih 44,4% izjavilo da je „zadovoljno“. Ova pozitivna percepcija se nastavlja u starosnoj grupi od 18 do 24 godine, gde je 45% „veoma zadovoljno“, a 55% „zadovoljno“.

Međutim, zadovoljstvo blago opada u starosnoj grupi od 25 do 34 godine, pri čemu se samo 50% oseća „veoma zadovoljno“, a primetnih 13,6% ima neutralnu ocenu. U starosnoj grupi 35-44, zadovoljstvo ostaje uravnoteženo na 50% kako za „veoma zadovoljan“ tako i za „zadovoljan“.

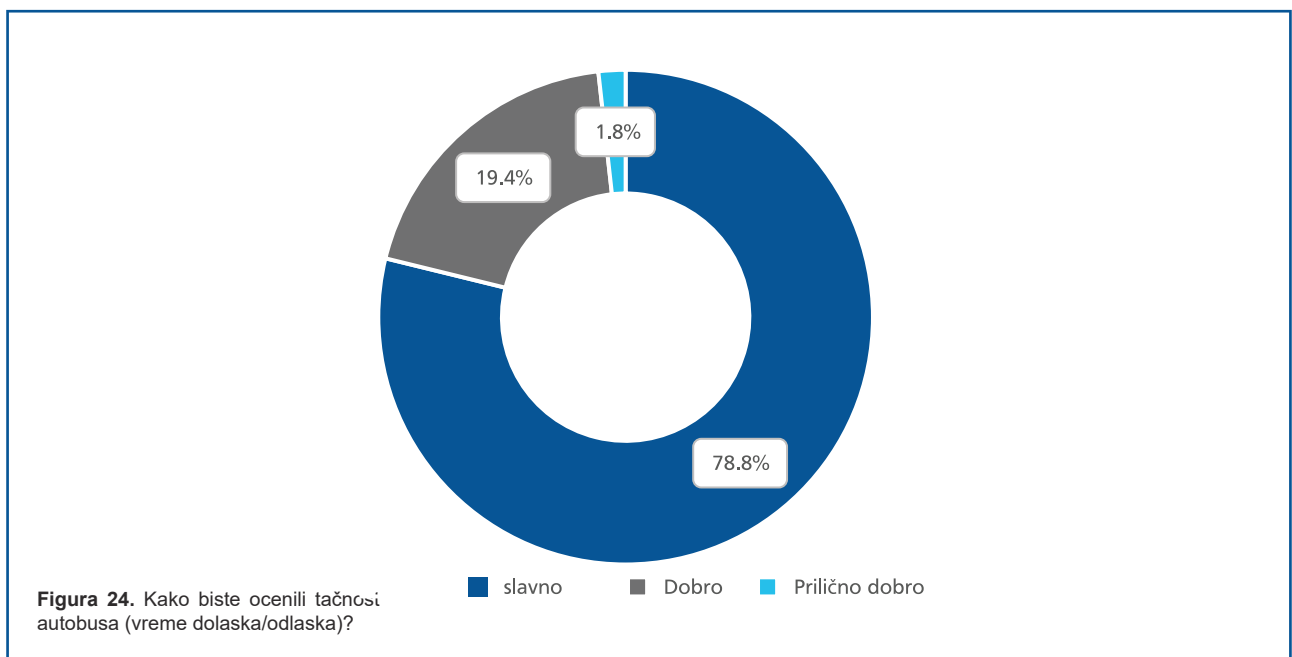
jan“. Sličan trend pokazuje i starosna grupa od 45-54, sa 46,9% „veoma zadovoljni“ i 50% „zadovoljni“.

Kako ispitanici stare, zadovoljstvo se značajno povećava, pri čemu 65,5% onih od 55-64 godine navodi da su „veoma zadovoljni“, a najveći nivo zadovoljstva je u kategoriji 65 i više godina, pri čemu je 77,3% izjavilo da su „veoma zadovoljni“. Sve u svemu, dok je zadovoljstvo generalno visoko u svim starosnim grupama, stariji ispitanici pokazuju najpovoljnije stavove prema usluzi, što sugerira da poboljšanja mogu biti korisna za mlađe demografske grupe kako bi se poboljšala njihova iskustva.



Kada je reč o tačnosti autobusa, 78,8 odsto je ocenilo „odličnom“, a 19,4 odsto „dobrom“. Samo mali procenat (1,8%) smatra da je usluga „odgovarajuća“, naglašavajući snažnu percepciju pouzdanosti u pogledu reda vožnje autobusa.

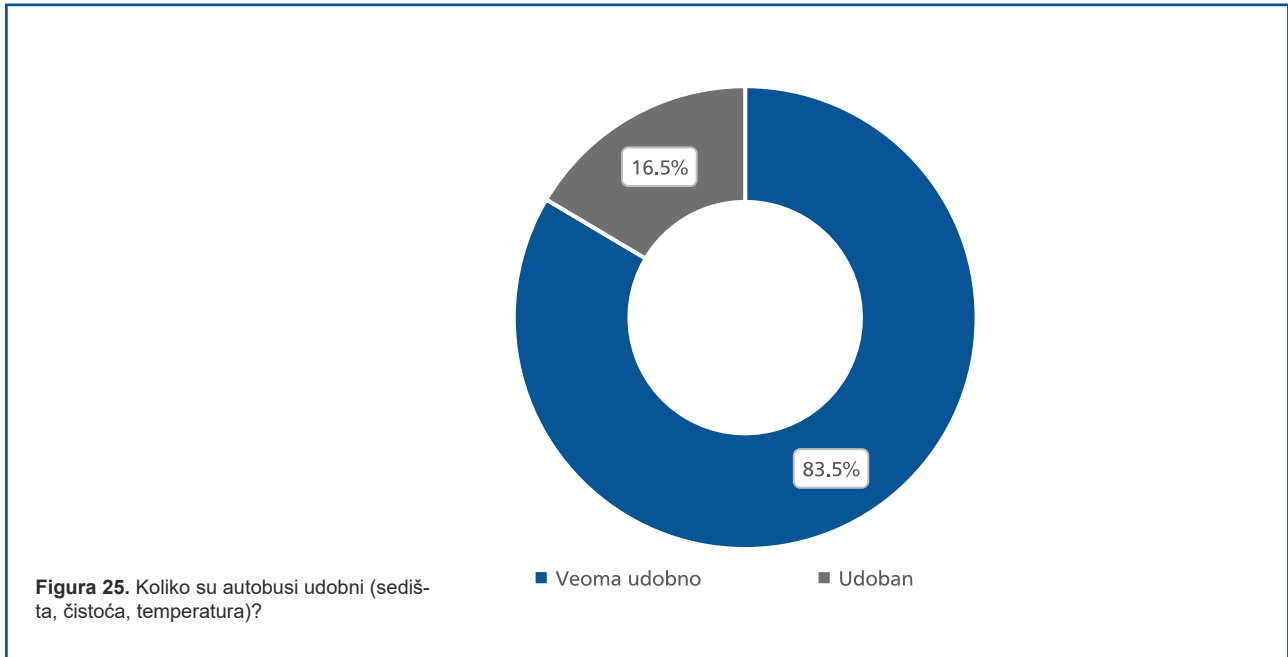
vajući snažnu percepciju pouzdanosti u pogledu reda vožnje autobusa.



Tokom intervjua, vozač autobusa je takođe izrazio zadovoljstvo ukupnim iskustvom putovanja, navodeći da nije bilo problema sa redom vožnje i da su se i dalje pridržavali reda vožnje. Na osnovu 42 godine iskustva u radu, vozač je istakao tačnost njihove usluge. Citiramo:

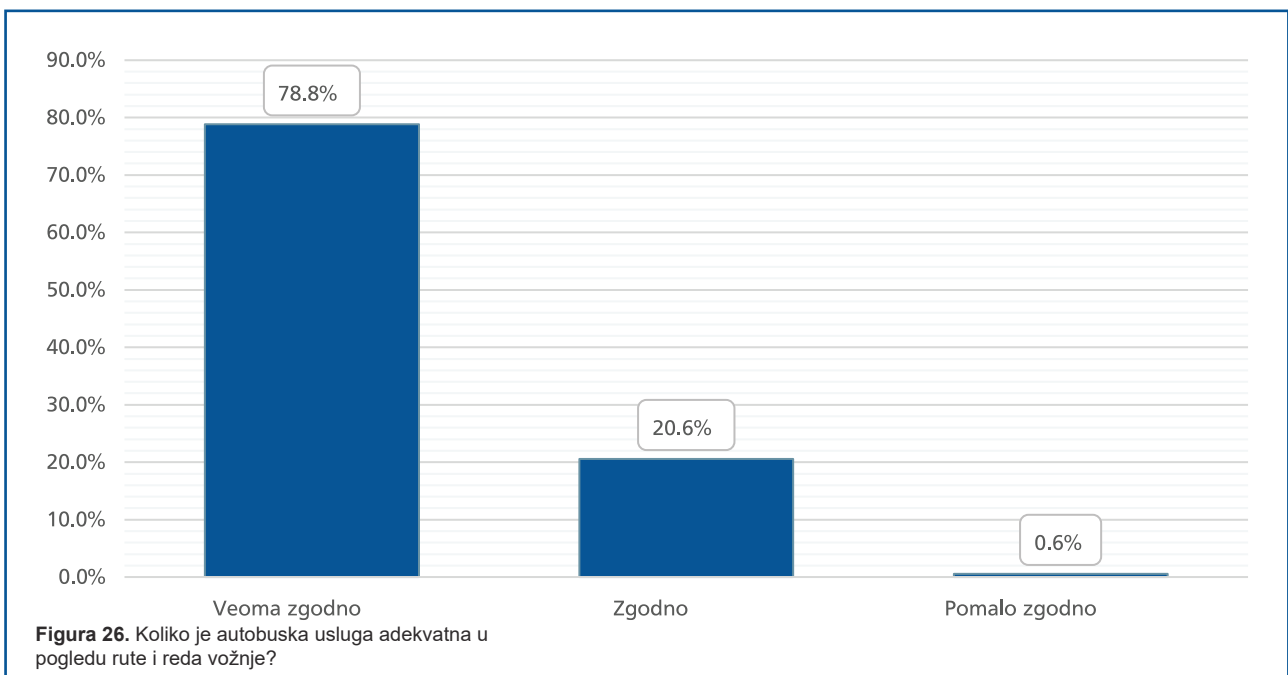
„Mi smo uvek na vreme. U mojih 42 godine iskustva, nikada nismo imali tačnije linije od ove“. (Intervju sa vozačem autobusa).

Što se tiče udobnosti, anketa pokazuje da je 83,5 odsto ispitanika ocenilo autobuse „veoma udobnim“, dok ih je 16,5 odsto ocenilo „udobnim“. Ovo sugeriše da ne samo da je autobuska usluga tačna, već svojim korisnicima pruža i prijatno iskustvo putovanja.



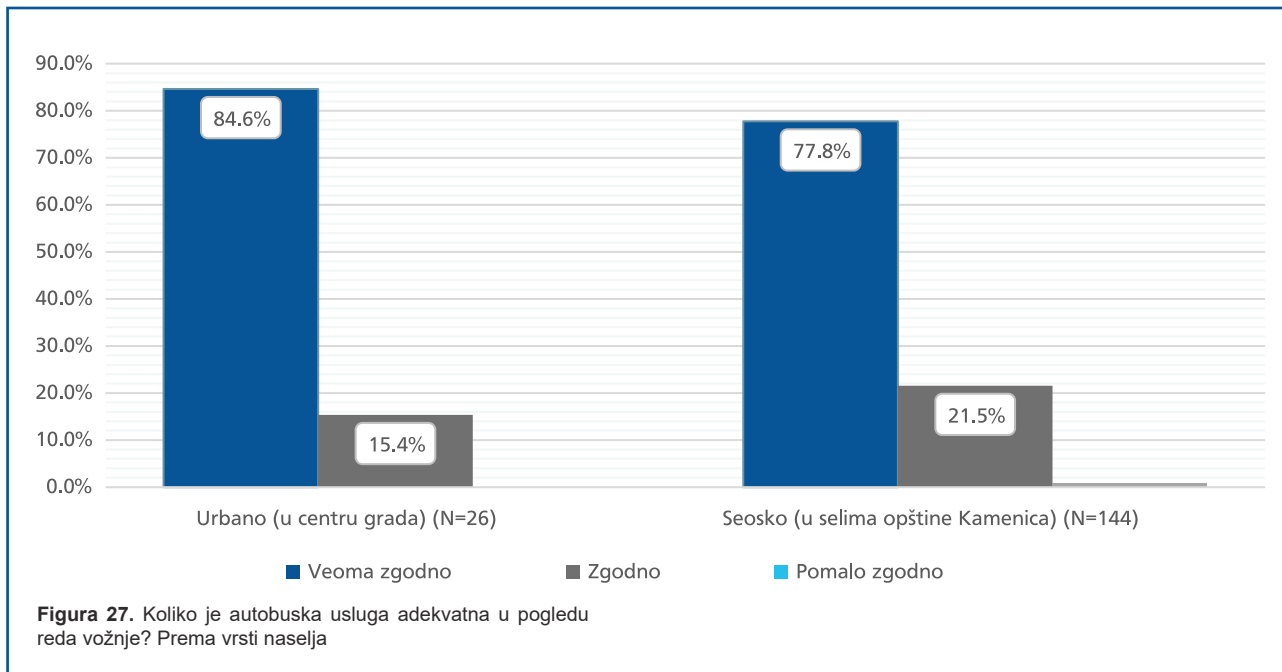
Što se tiče pitanja da li je usluga autobusnog prevoza adekvatna u pogledu linija i redova vožnje, 78,8% ispitanika je ocenilo „veoma adekvatnom“, a 20,6% ispitanika smatra da je „adekvatna“. Samo jedan ispitanik

je uslugu ocenio „donekle adekvatnom“. Ovo pojačava ideju da autobuska usluga efikasno zadovoljava potrebe svojih korisnika.



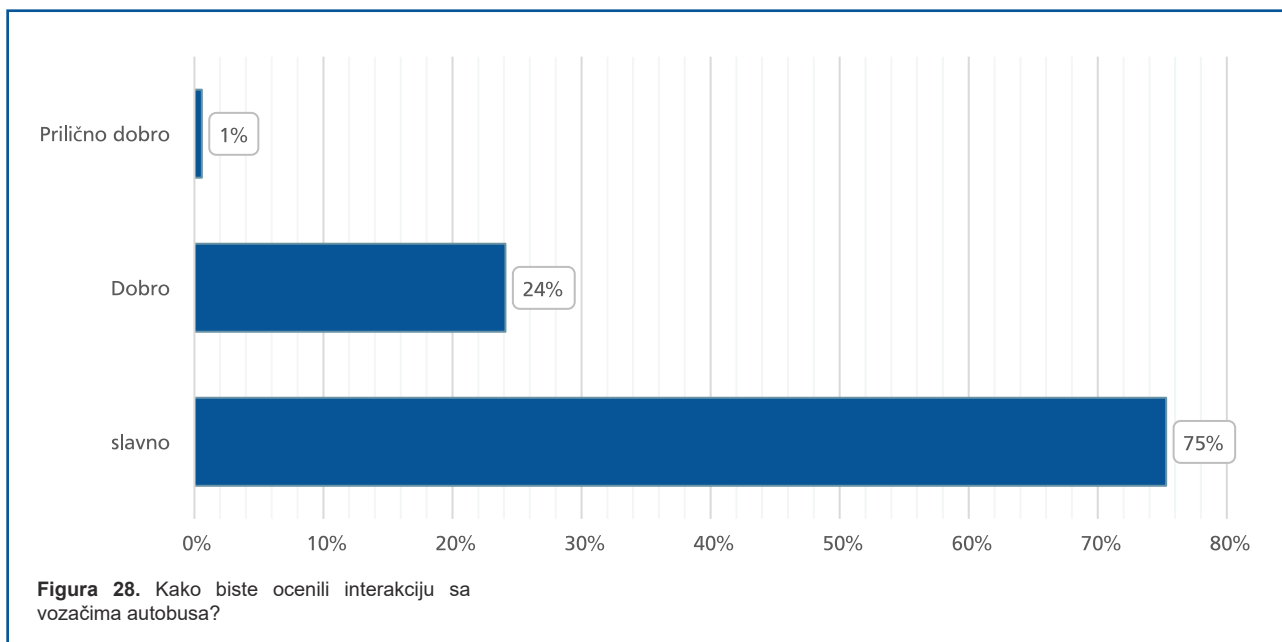
Kada se rasporede po tipu naselja, 84,6% urbanih ispitanika je ocenilo kao „veoma adekvatnom“, dok je istu ocenu dalo 77,8% ruralnih ispitanika. Pored toga, veći procenat ruralnih ispitanika (21,5%) smatra da je usluga „adekvatna“, u poređenju sa 15,4% ispitanika u urbanim sredinama. Podaci pokazuju da i gradski i ruralni korisnici generalno percipiraju autobusku uslugu kao

adekvatnu, dok gradski ispitanici daju nešto povoljniju ocenu. Međutim, veći procenat ruralnih korisnika koji smatraju da je usluga „adekvatna“ sugerise da bi mogli više da cene dostupne opcije, možda zbog ograničenijeg spektra izbora prevoza u ruralnim oblastima.



Na kraju, i interakcije sa vozačima autobusa su takođe ocenjene pozitivno, sa 75,3% ispitanika koji su svoje iskustvo opisali kao „odlično“, a 24,1% kao „dobro“.

Takve pozitivne reakcije naglašavaju značaj profesionalizma vozača i ukupnog kvaliteta usluga za korisnike.



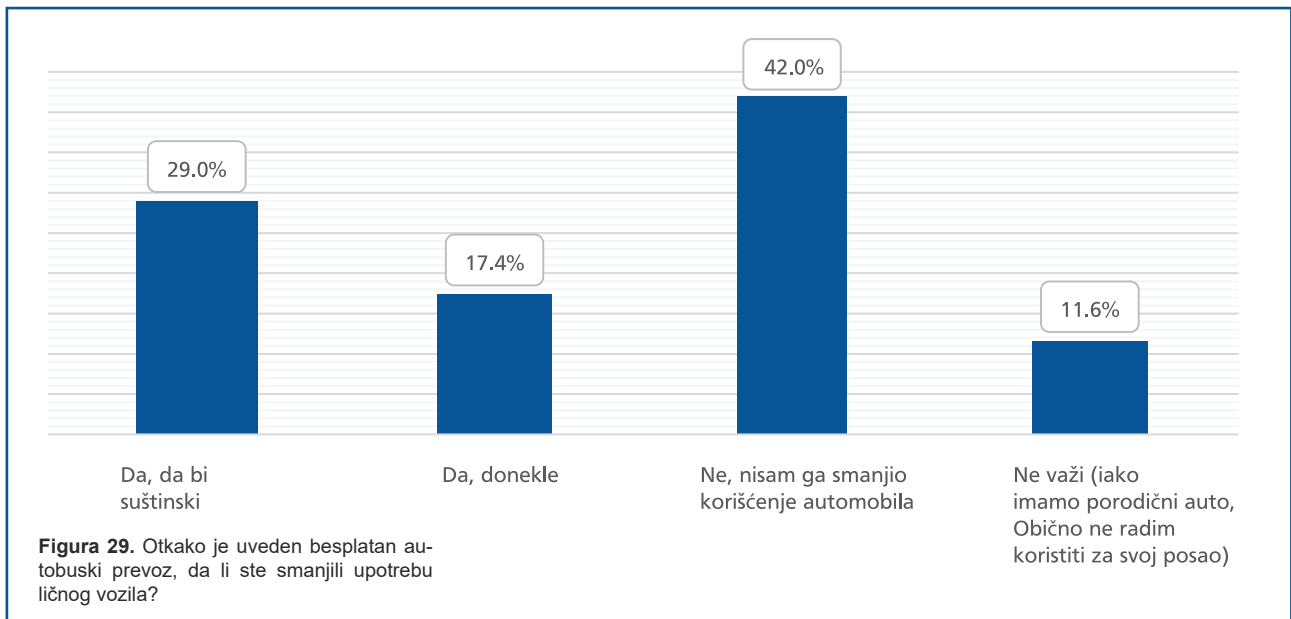
Isto mišljenje o ovome dele i nalazi kvalitativnih podataka, posebno intervju sa vozačem autobusa. I on je potvrdio da je interakcija sa putnicima bila prijatna, gde su oni izgledali zadovoljni uslugom, ceneći finansijsku olakšicu koju ona nudi. Citiramo:

„Do sada nismo primetili veće izazove u sprovođenju ove inicijative. Putnicima je lako ući u autobus; a isto tako cene inicijativu“ (Intervju sa vozačem autobusa).

Uticaji na životnu sredinu

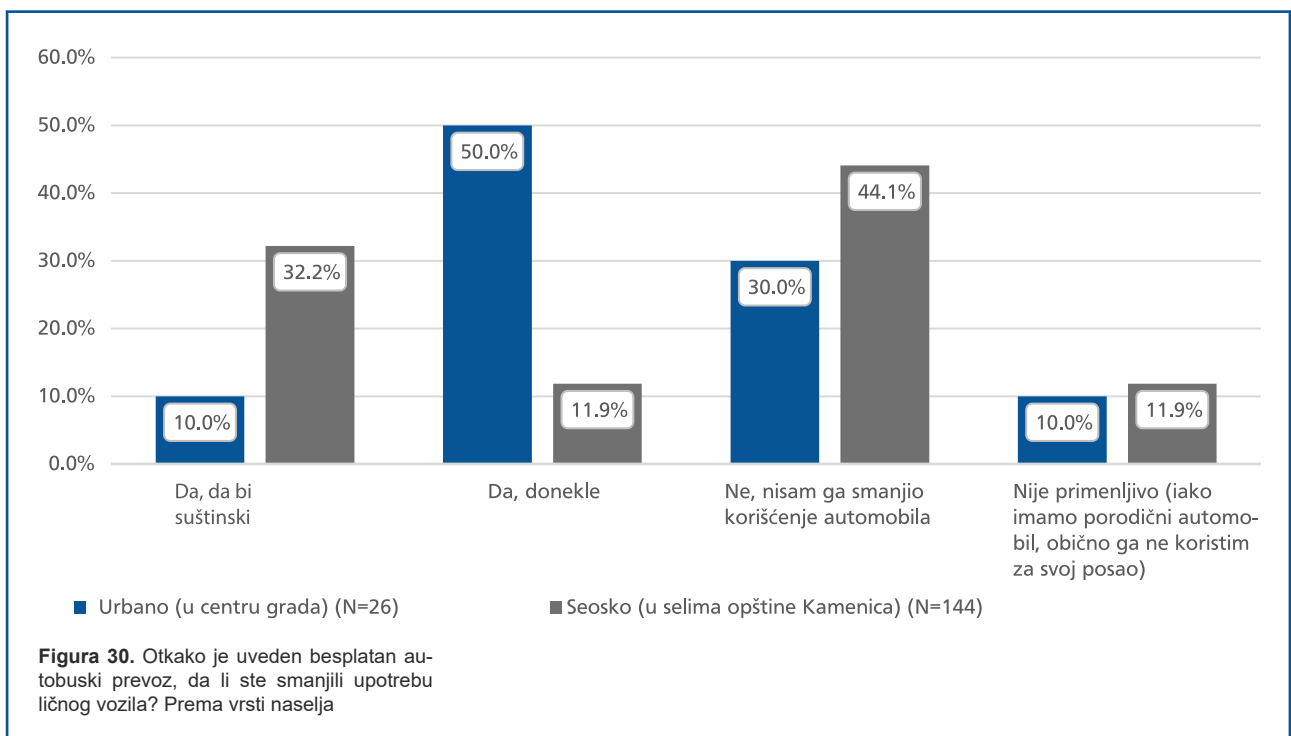
Nalazi analize uticaja na životnu sredinu daju važne uvide u obrasce ponašanja i stavove ispitanika u vezi sa korišćenjem javnog prevoza nakon uvođenja besplatnih autobuskih usluga. Na pitanje da li se njihovo korišćenje ličnih vozila smanjilo od početka inicijative sa autobusima (N=69 – onih koji su izjavili da imaju lični ili porodični automobil), 29% ispitanika je navelo značajno smanjenje, a grupa od 17,4% je prijavila umereni pad. Međutim,

u većem procentu, 42%, su izjavili da nisu smanjili korišćenje automobila, što sugerise da za mnoge dostupnost besplatnog javnog prevoza nije zamenila udobnost ličnih vozila. Manji procenat, 11,6%, navodi da obično ne koristi njihov porodični automobil za lične potrebe.



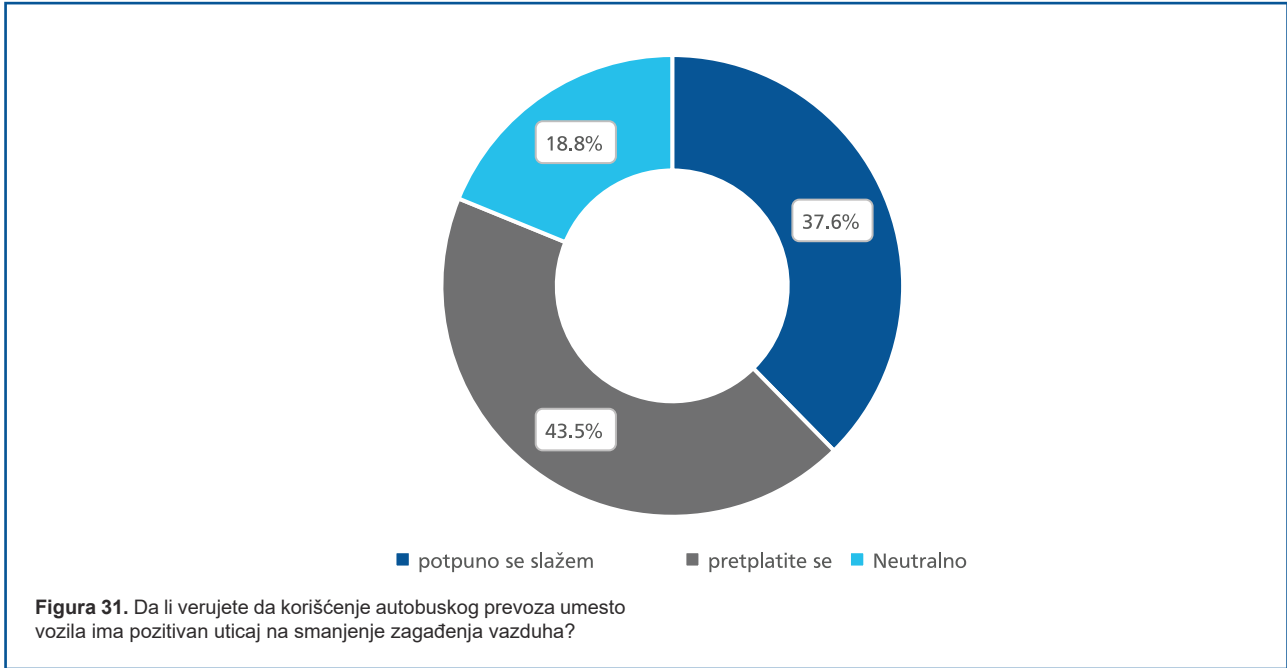
Veći procenat ispitanika u ruralnim područjima (32,2%) je prijavio značajno smanjenje korišćenja privatnih automobila od početka besplatne autobuske linije, u poređenju sa samo 10% urbanih ispitanika. Ovo

sugerise da bi za ruralna područja, sa manje alternativa za prevoz, autobuska usluga mogla biti privlačnija.



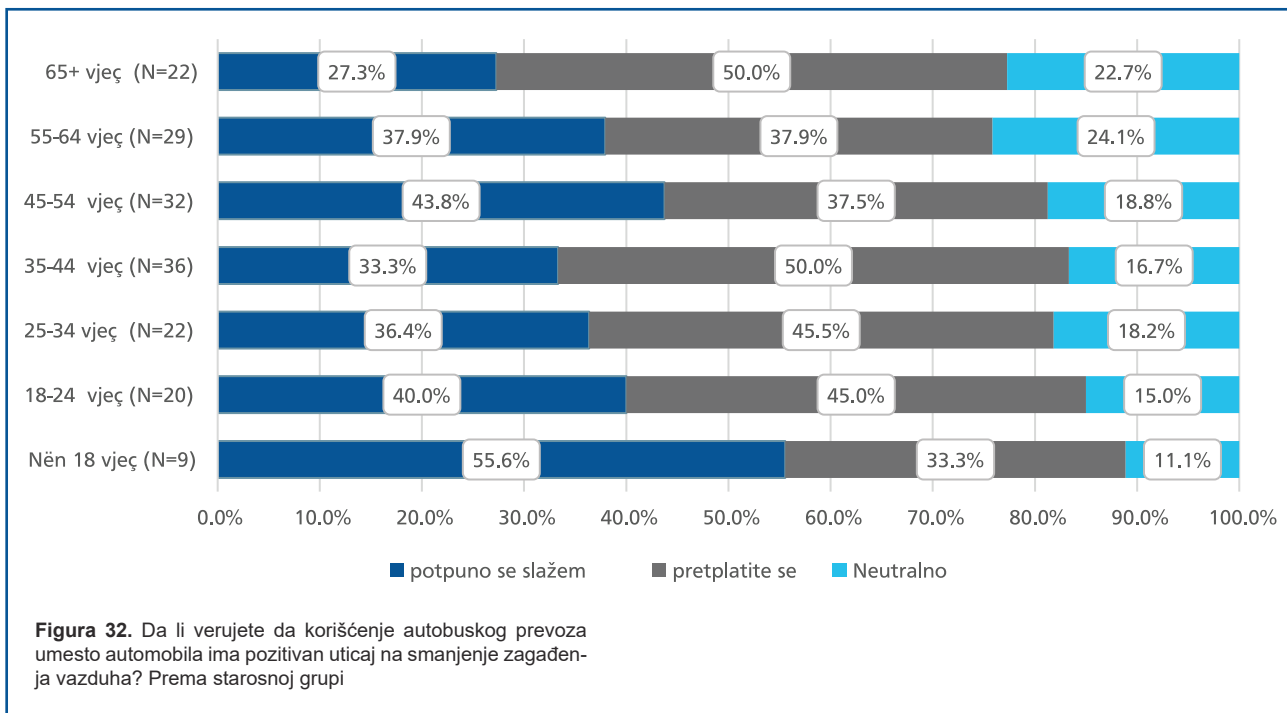
Što se tiče percepcije zagađenja vazduha i njegovog odnosa prema korišćenju autobuskih usluga u odnosu na korišćenje automobila, većina ispitanika ima pozitivan stav o prednostima autobuskih usluga. Konkretno,

43,5% se složilo da je korišćenje autobusa umesto automobila korisno za smanjenje zagađenja vazduha, a 37,6% se u potpunosti složilo. Samo 18,8% je ostalo neutralno.



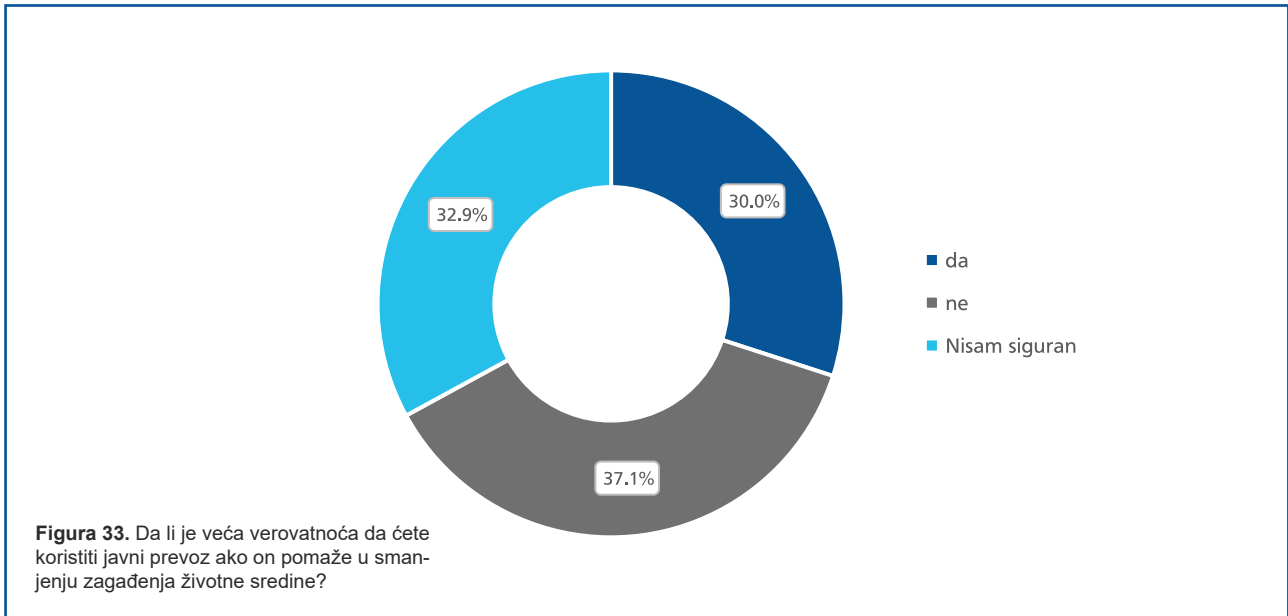
Nalazi pokazuju da u svim starosnim grupama postoji čvrsta saglasnost da korišćenje autobuske linije umesto ličnog vozila doprinosi smanjenju zagađenja vazduha. Najveći nivo usaglašenosti se primećuje među ispitanicima mlađim od 18 godina (55,6%), dok stariji od 65

godina pokazuju nižu usklađenost, sa 27,3%. Jaka usklađenost je najčešća u grupi od 65+ (50%), dok starosna grupa 25-34 godine ima najveću umerenu usklađenost (45,5%).



Ispitanici su takođe upitani da li bi verovatnije koristili javni prevoz ako bi to doprinelo smanjenju zagađenja vazduha. Zanimljivo je da su mišljenja bila donekle podeljena: Potvrдно je odgovorilo 30%, dok je 37,1% izrazilo sumnju u takvu promenu, a 32,9% nije sigurno.

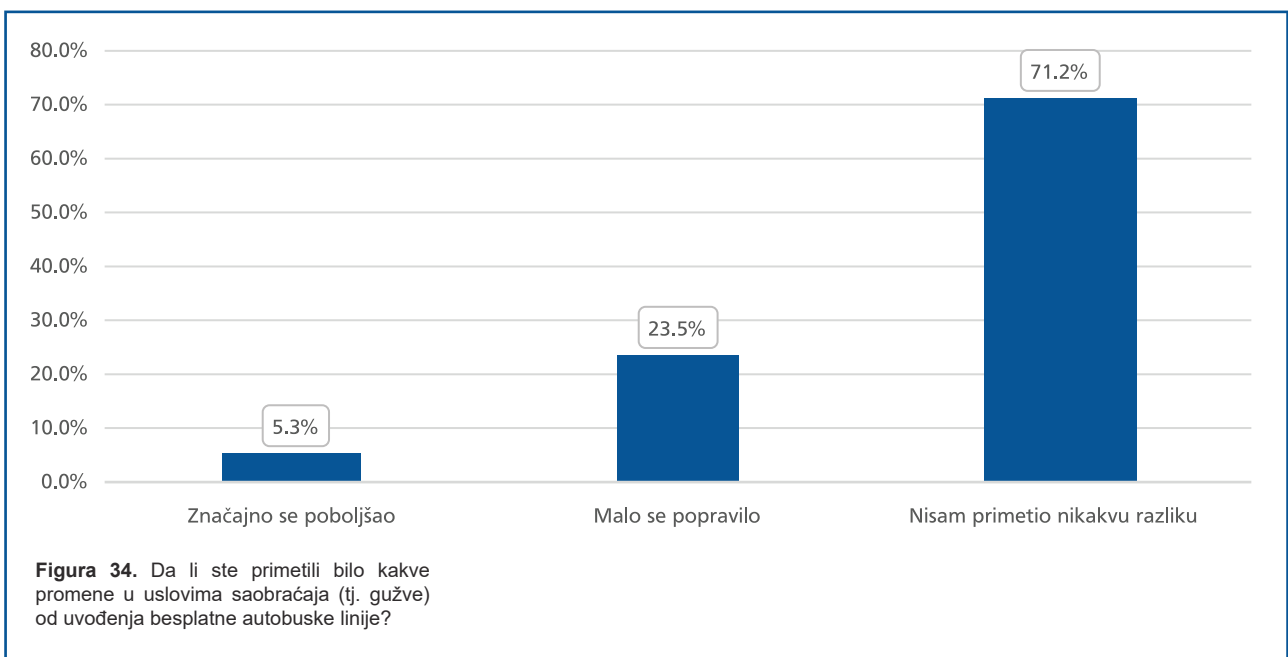
Ova neizvesnost naglašava potrebu za podizanjem svesti o prednostima korišćenja javnog prevoza za ublažavanje zagađenja životne sredine.



Saobraćajne gužve

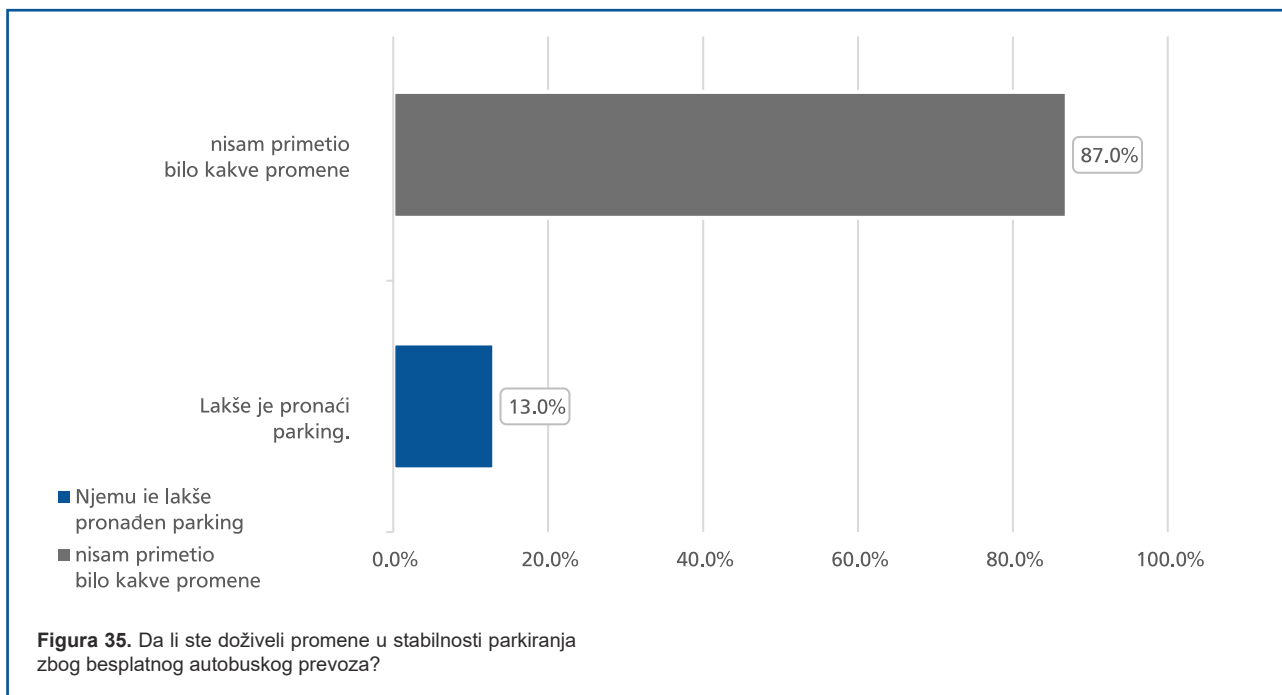
Nalazi ankete pokazuju da većina ispitanika (71,2%) nakon implementacije autobusnog prevoza nije primetila značajnije promene uslova u saobraćaju, kao što je gužva. Samo mali procenat (5,3%) je prijavio značajno poboljšanje, dok je 23,5% navelo da je primetilo neznat-

na poboljšanja. Ovo sugerise da, iako se može primetiti pozitivan uticaj na saobraćaj, većina ga ne primećuje.



Slično, kada je u pitanju dostupnost parkinga, većina ispitanika (87%) koji su posedovali lični ili porodični automobil (N=69) nije primetila neku značajniju razliku. Samo 13% je izjavilo da je postalo lakše pronaći parking, što ukazuje da je svako poboljšanje u ovoj oblasti ograničeno i nije široko rasprostranjeno. Ovi nal-

azi sugerišu da je, bez obzira na uvođenje autobuske usluge, ukupan uticaj na zagušenje saobraćaja i dostupnost parkinga bio minimalan za većinu ispitanika.



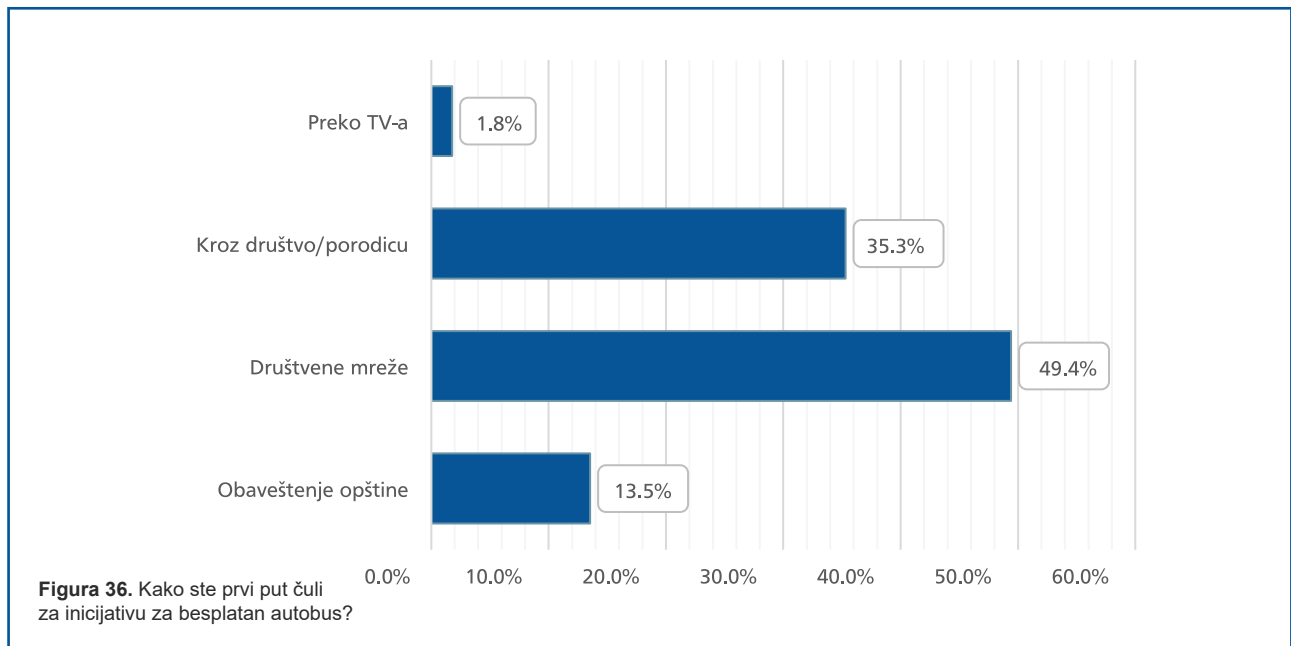
Tokom razgovora o besplatnom saobraćaju i parkiranju oko autobuskih stajališta, vozač nije identifikovao nijednu autobusku stanicu kao posebno zakrčenu, navodeći da je broj putnika generalno prihvatljiv. On je istakao da su jutro obično mirna, dok se najveći broj putnika beleži popodne i uveče. Citiramo:

„Jutra su veoma mirna i prilično je lako upravljati saobraćajem. Počevši od sredine dana do noći, gužva se malo pogoršava i povećava se i protok putnika“ (Intervju sa vozačem autobusa).

Informacioni kanali

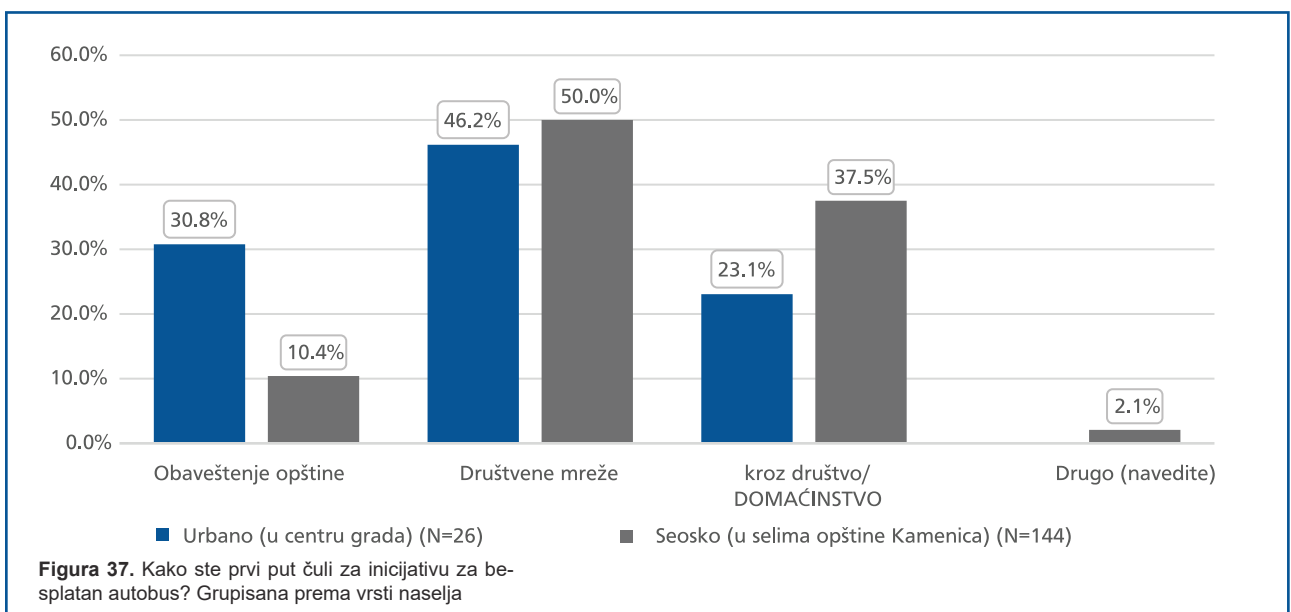
Većina ispitanika (49,4%) je prvi put saznala za inicijativu besplatnog autobusa preko društvenih medija, što ukazuje na njihovu važnu ulogu u širenju informacija o javnim uslugama. Društvene mreže su pretekle tradicionalne metode komunikacije, ističući prelazak na digitalne platforme kao glavni izvor vesti. Značajan deo ispitanika (35,3%) je čuo za inicijativu preko prijatelja ili porodice, što ukazuje na važnost komunikacije od usta

do usta unutar zajednica. Nasuprot tome, samo 13,5% dobija informacije direktno iz opštinskih saopštenja, a samo 1,8% dobija informacije preko televizije. Ovo sugeriše da su tradicionalniji oblici komunikacije, kao što su televizija i opštinska saopštenja, igrali minimalnu ulogu u promovisanju usluge.



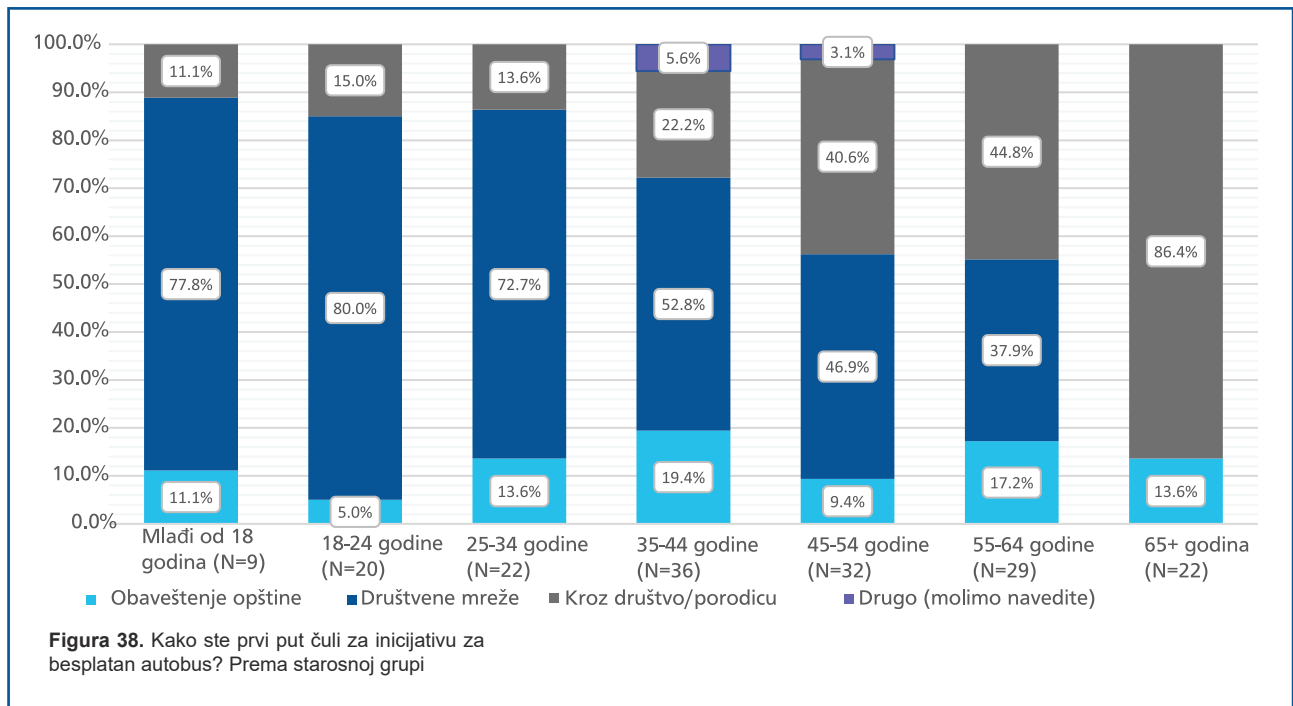
Podaci pokazuju značajne razlike između urbanih i ruralnih ispitanika u tome kako su prvi put saznali za inicijativu za besplatan autobus. U urbanim sredinama 30,8% ispitanika informacije dobija putem opštinskih oglasa, što je znatno veći procenat nego u ruralnim sredinama, gde je samo 10,4% dobilo informacije na isti način. Društveni mediji su ostali dominantan izvor informacija u obe sredine, sa 46,2% urbanih ispitanika i 50% ruralnih ispitanika koji su saznali za inicijativu na ovaj način. Međutim, informacije preko društva/porodice su igrale veću ulogu u ruralnim područjima (37,5%) u odnosu na urbana (23,1%). Naime, televizija je bila najmanji izvor informacija, a pominju ga samo ispitanici iz ruralnih sredina (2,1%).

ruralnih ispitanika koji su saznali za inicijativu na ovaj način. Međutim, informacije preko društva/porodice su igrale veću ulogu u ruralnim područjima (37,5%) u odnosu na urbana (23,1%). Naime, televizija je bila najmanji izvor informacija, a pominju ga samo ispitanici iz ruralnih sredina (2,1%).



Što se tiče starosnih grupa, mlađa starosna grupa (mlađi od 18 godina) je uglavnom saznala putem društvenih mreža (77,8%), dok je zvanično obaveštenje opštine imalo manju ulogu (11,1%). Slično tome, društveni mediji ostaju prevladavajući izvor za uzrast od 18-24 (80%) i 25-34 (72,7%), iako je mali procenat u ovim starosnim grupama takođe čuo za inicijativu od porodice ili prijatelja (15%, odnosno 13,6%).

Sa porastom starosti, oslanjanje na društvene medije se smanjuje, pri čemu građani starosti 35-44 i 45-54 više čuju preko društva/porodice (22,2%, odnosno 40,6%) i opštinskih saopštenja (19,4% i 9,4%). Stariji ispitanici, posebno oni stariji od 65 godina, uglavnom su saznali za inicijativu preko porodice i prijatelja (86,4%) i niko u ovoj grupi nije naveo društvene mreže kao izvor informacija. Zanimljivo je da se televizija samo minimalno koristila kao izvor informacija za sve starosne grupe.



Spremnost da plate

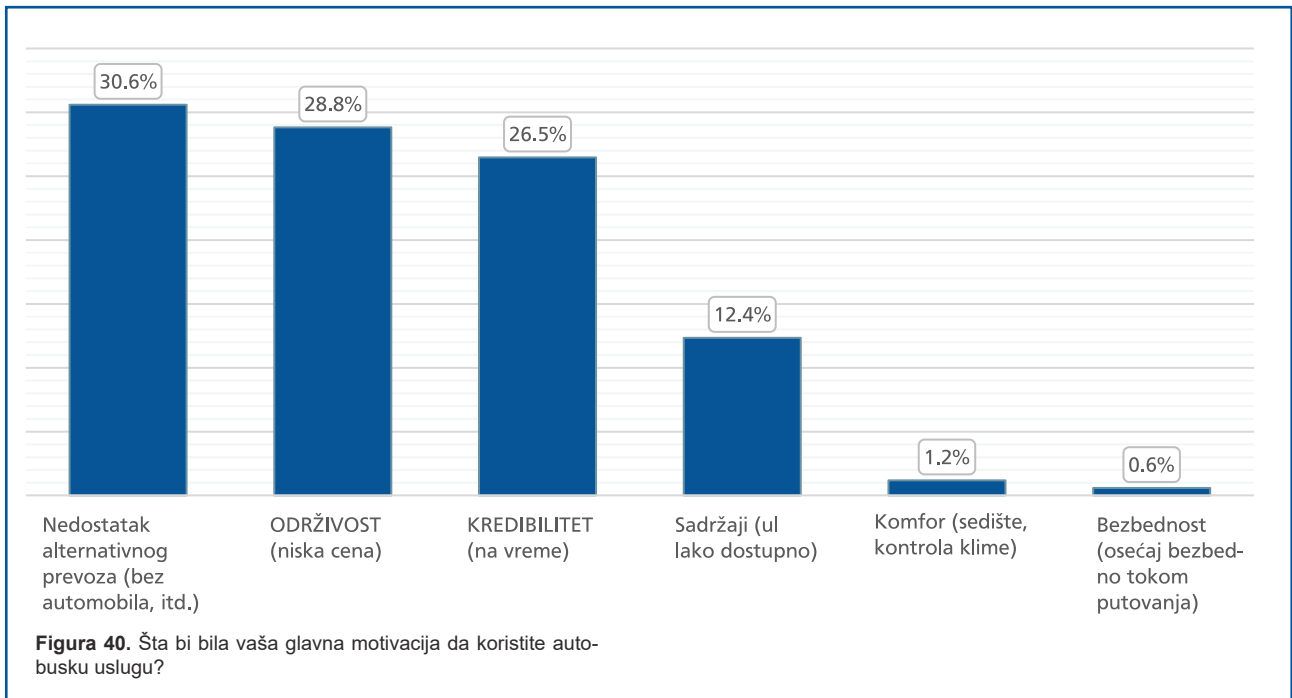
Prosečan iznos koji su ispitanici mogli i hteli da plate za autobusku uslugu, ukoliko bi krenula redovna autobuska linija iznosi 0,56 EUR. Ova cifra odražava pristupačnost i percipiranu vrednost usluge, balansirajući finansijski kapacitet ispitanika i njihovo oslanjanje na javni prevoz.

Spremnost da se plati usluga autobusa je u proseku 0,56 evra

Figura 39. Ako bi se besplatna autobuska usluga nastavila kao plaćena usluga, koliko biste bili spremni da platite za nju?

Analiza glavne motivacije ispitanika za korišćenje autobuske usluge otkriva nekoliko ključnih faktora. Najčešći razlog je nedostatak alternativnog prevoza, pri čemu je 30,6% ispitanika reklo da ne poseduje automobil, čineći autobus obaveznim. Pristupačnost je takođe bila važan motivator, sa 28,8% ispitanika koji su izabrali uslugu zbog niske cene, ističući važnost da opcije javnog prevoza budu pristupačne za stanovništvo. Pouzdanost, gde je 26,5% ispitanika dalo prednost blagovremenoj i doslednoj usluzi, bila je još jedan glavni faktor koji stoji iza potrebe za pouzdanim javnim prevozom.

U međuvremenu, komotnost, definisana kao lak pristup putevima, motivisala je 12,4% korisnika. Ovo pokazuje da je blizina autobuskih linija stambenim zonama ključni faktor koji utiče na korišćenje javnog prevoza. Međutim, faktore kao što su udobnost – posebno sedenje i kontrola klime – je navelo samo 1,2% ispitanika, što ukazuje da su takvi uređaji manje kritični za većinu korisnika. Konačno, bezbednost je bila najmanje biran motivator, sa samo 0,6% ispitanika koji su izjavili da je osećaj sigurnosti tokom putovanja glavna motivacija za putovanje autobusom.

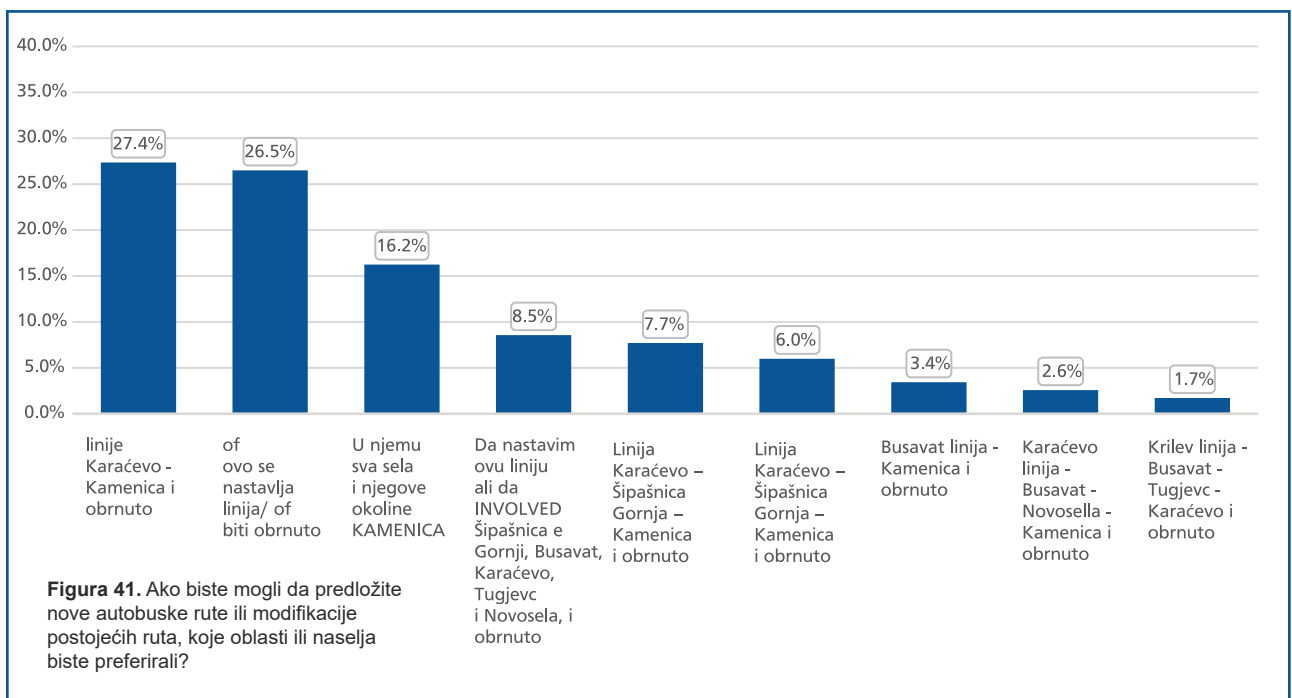


Preferirane autobuske linije i digitalizacija usluge

Poslednja grupa pitanja se odnosi na preferencije ispitanika o autobuskim linijama i do koje mere bi želeli da se informacije digitalizuju.

Što se tiče preferencija rute, 27,4% ispitanika je izrazilo želju za nastavljanjem rute Karačevo-Kamenica, dok je 26,5% tražilo da postojeća ruta radi u oba smera. Značajan procenat (16,2%) je tražio da se usluga proširi na sva sela i naselja u Kamenici, što ukazuje na potrebu za širom geografskom pokrivenošću. Druge specifične

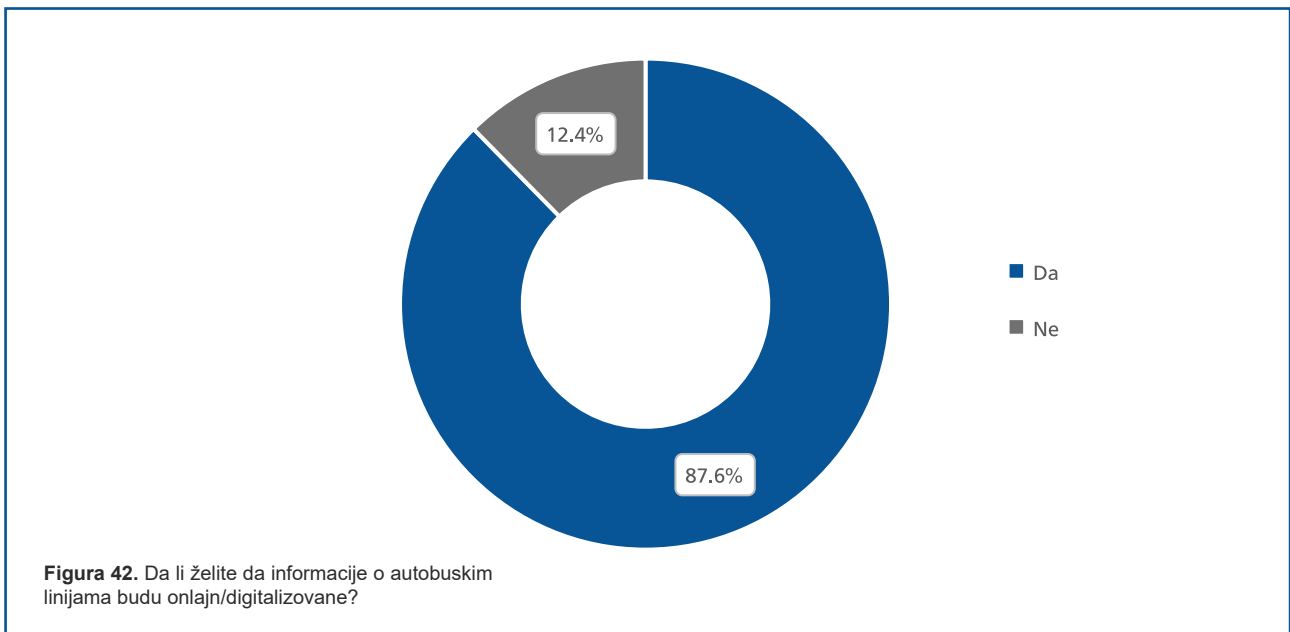
pravce, kao što su Karačevo-Busavata-Kamenica i Karačevo-Gornja Šipašnica-Kamenica, su takođe spomenute od strane jedne manje grupe, pokazujući jasnu preferenciju za prošireni pristup udaljenijim oblastima. Odgovori sa „ne znam“ ili „radije ne bih da odgovorim“ nisu uzeti u razmatranje za analizu, što je rezultiralo uzorkom od 117 ispitanika.



S tim u vezi, vozač autobusa je takođe predložio uvođenje suprotnih ruta kako bi se poboljšala povezanost sa okolnim selima, kao i produženje radnog vremena nakon 17 časova kako bi se bolje zadovoljile potrebe putnika. Citiramo:

„Autobuska linija je dobra, ali ja predlažem da imamo suprotnu rutu do ovih sela kao i do drugih sela, a ne samo ono što trenutno imamo. Takođe, trebalo bi promeniti red vožnje tako da ide kasnije, produžavajući radno vreme i nakon 5 popodne“. (Intervju sa vozačem autobusa).

Kada su upitani o digitalnim uslugama, ogromna većina ispitanika (87,6%) je podržala ideju da informacije o autobuskim linijama budu dostupne na mreži, signalizirajući snažnu potražnju za dostupnim i digitalizovanim informacijama o javnom prevozu. Štaviše, skoro svi ispitanici (98,8%) su izrazili želju za ugradnjom digitalnih ekrana za autobuska stajališta, što odražava jasnu preferenciju za moderna, tehnološki vođena rešenja za poboljšanje njihovog iskustva putovanja. Samo je mala manjina bila protiv takve digitalizacije, sa 12,4% protiv onlajn informacija i 1,2% protiv digitalnih autobuskih stajališta.



Zaključci i preporuke

Inicijativa za besplatni autobusom u Opštini Kamenica je pokrenuta u cilju rešavanja potreba za prevozom ugroženih grupa građana, posebno starih, mladih i žena. Raznovrsna geografija opštine i ograničene mogućnosti za prevoz su ostavile mnoga sela izolovanim, ometajući pristup osnovnim uslugama kao što su obrazovanje, zdravstvena zaštita i mogućnosti zapošljavanja. Poboljšavanjem veza, inicijativa ima za cilj olakšanja ovih pitanja, poboljšanje pristupa vitalnim resursima i da doprinosi širim ciljevima poput održivosti životne sredine i društvene jednakosti.

Rezultati istraživanja pokazuju da autobuska usluga igra ključnu ulogu u olakšavanju svakodnevnih aktivnosti, pri čemu je 65,3% ispitanika identifikovalo zadatke kao što su kupovina i preuzimanje službenih dokumenata kao glavne razloge za korišćenje usluge. Ovo naglašava značaj autobusa u podržavanju osnovnih zadataka. Međutim, vredni napomenuti da je 42,9% ispitanika izjavilo da je koristilo autobus samo jednom od uvođenja. Ovo sugeriše da iako je usluga dostupna, postoji značajan potencijal za povećanje broja putnika pošto se povećava svest građana o koristi od istog, dok se poboljšanja autobuskih linija i red vožnje više prilagođavaju potrebama građana.

U pogledu pristupa, inicijativa je uopšteno dobro prihvaćena. Velika većina ispitanika (93,5%) opisuje uslugu kao lako pristupačnu, dok 96,5% smatra da je inkluzivna za sve građane, bez obzira na fizičku sposobnost ili socioekonomski status. Međutim, postoje oblasti sa slabostima, posebno u pogledu pristupa za osobe sa ograničenim sposobnostima. Dok je 42,9% navelo dostupnost prostora za majke sa dečjim kolicima, a 31,7% je primetilo sličan prostor i za trudnice, samo 4,8% je navelo da su videli određene prostore za pojedince u invalidskim kolicima. Ovo sugeriše da određeni aspekti dizajna usluge nisu toliko vidljivi svim putnicima, naglašavajući potrebu za poboljšanjima kako bi se obezbedio jednak pristup i vidljivost za sve grupe u zajednici.

U pogledu uticaja na životnu sredinu, inicijativa je podstakla nekoliko pozitivnih promena u ponašanju. Među ispitanicima koji poseduju ili imaju pristup ličnim vozilima, 29% je navelo da su značajno smanjili korišćenje vozila od uvođenja autobusnog prevoza, dok je 17,4% zabeležilo delimično smanjenje. Međutim, 42% je izjavilo da nisu smanjili učestalost korišćenja ličnih automobila, što sugeriše da mnogi građani i dalje više vole da koriste svoje automobile uprkos dostupnosti besplatnog javnog prevoza. Štaviše, ispitanici u ruralnim predelima su češće prijavili značajno smanjenje korišćenja automobila u poređenju sa građanima u urbanim sredinama, što ukazuje da je autobuska usluga posebno korisna za

one sa manje mogućnosti za prevoz.

Percepcija javnosti o prednostima korišćenja autobusa u odnosu na privatna vozila je generalno povoljna, sa 43,5% ispitanika koji se slažu u vezi pozitivnog uticaja na zagađenje vazduha. Međutim, na pitanje da li postoji veća verovatnoća da koriste javni prevoz sa posebnim ciljem smanjenja zagađenja vazduha, samo 30% je odgovorilo pozitivno, otkrivajući potencijalni jaz u svesti o prednostima javnog prevoza po životnu sredinu.

Sve u svemu, dok je inicijativa za besplatan autobuski prevoz u Kamenici napravila značajan napredak u poboljšanju povezanosti građana i promovisanju inkluzije, dugoročni uspeh će zavisiti od obezbeđivanja finansijske održivosti, proširenja linija usluge na osnovu povratnih informacija građana i rešavanja vidljivosti prostora namenjenog osobama sa ograničenim sposobnostima. Usredsređujući se na ove oblasti, inicijativa može nastaviti da podržava šire ciljeve opštine u pogledu održivosti, ekonomskog razvoja i poboljšanog javnog prevoza za sve stanovnike.

U cilju povećanja efikasnosti i održivosti inicijative za besplatan autobuski prevoz u Kamenici, mogu se dati određene glavne preporuke. Prvo, neophodno je poboljšati autobuske linije i red vožnje na osnovu stalnih reakcija građana kako bi se osiguralo da odgovaraju potrebama stanovnika. Angažovanje sa lokalnim akterima, uključujući javnost i organizacije, olakšaće bolje razumevanje potražnje za određenim rutama i radom vožnje, čime će se podstaći veće korišćenje usluge.

Drugo, potrebno je organizovanje sveobuhvatne kampanje podizanja svesti u pogledu promovisanja prednosti javnog prevoza po životnu sredinu i prednosti korišćenja usluga autobusnog prevoza naspram privatnih vozila. Ova kampanja može da se usredsredi na edukaciju stanovnika o tome kako povećano korišćenje autobusa može doprineti smanjenju zagađenja vazduha i gužvi u saobraćaju, čime se podstiče kultura oslanjanja na javni prevoz.

Takođe, produženje radnog vremena usluge, posebno tokom najopterećenijih perioda i vikendom, može pružiti više pogodnosti za pojedince sa neuobičajenim radnim vremenom i poboljšati pristup aktivnostima u slobodno vreme.

Kako bi podstakla korišćenje, opština bi mogla dodatno da razmotri uvođenje programa lojalnosti kojim se nagrađuju putnici koji često koriste uslugu u vidu popusta na lokalne usluge, čime bi se podstakla jača veza između građana i inicijative.

Štaviše, od suštinskog je značaja rešavanje praznina u pristupu za osobe sa ograničenim sposobnostima. Opština treba da da prioritet implementaciji određenih prostora za korisnike invalidskih kolica i razmotri dodatne karakteristike koje povećavaju ukupnu dostupnost usluge. Ova posvećenost inkluzivnosti ne samo da će poboljšati iskustvo za korisnike sa ograničenim sposobnostima, već će i ojačati percepciju građana o uslugama autobusnog prevoza kao održivoj opciji prevoza za sve.

Na kraju, opština treba da razmotri potencijal za korišćenje subvencija propisanih u Administrativnom uputstvu br. 26/2017 o subvencionisanju ekonomski neodrživih linija međugradskog prevoza sa 0,20 evra.

Primenom ovih subvencija za podržavanje linija koje su manje finansijski održive, Kamenica može da održi snažnu mrežu javnog prevoza koja zadovoljava različite potrebe stanovnika, istovremeno obezbeđujući finansijsku održivost. Ovakav pristup ne samo da će povećati obim autobuske usluge, već će doprineti i većim ciljevima održivosti životne sredine i društvene jednakosti unutar zajednice.

Reference

Evropska komisija. Evropski zeleni dogovor. Evropska unija, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

Evropski parlament i Savet Evropske unije. Direktiva 2008/50/EC Evropskog parlamenta i Saveta od 21. maja 2008. o kvalitetu vazduha i čistijem vazduhu za Evropu . EUR-Lex, 11. Juna 2008, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.Pristupljeno 30. septembra 2024..

Evropski parlament i Savet Evropske unije. Direktiva 2009/126/EC Evropskog parlamenta i Saveta od 21. oktobra 2009. o Fazi II rekuperacije benzinskih isparavanja tokom dopunjavanja goriva na benzinskim stanicama. EUR-Lex, 21. oktobar 2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0126> .

Evropski parlament i Savet Evropske unije. Direktiva 2014/94/EU Evropskog parlamenta i Saveta od 22. oktobra 2014. o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva. EUR-Lex, 22. oktobar 2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0094> .

Republika Kosovo, Skupština Republike. Zakon br. 04/L-179 o drumskom transportu, https://cps.rks-gov.net/wp-content/uploads/2020/09/LAË_NO._04_L-179_ON_ROAD_TRANSPORT.pdf .

Republika Kosovo, Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture. Strategija multimodalnog transporta 2023-2030. Vlada Kosova, 2023, https://mit-ks.net/repository/docs/2024_05_13_195223_MTS_ANG.pdf

Republika Kosovo. Administrativno uputstvo br. 26/2017 o subvencionisanju ekonomski neodrživih linija u međugradskom saobraćaju. Službeni list Republike Kosovo, 30. septembar 2017, <https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=16319> . Pristupljeno 30. septembra 2024..

Stalni sekretarijat Transportne zajednice. Strategija za održivu i pametnu mobilnost na Zapadnom Balkanu 2021. Preuzeto sa <https://www.transport-community.org/ëp-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Western-Balkans.pdf>

RAPORT

Ocena inicijative besplatnih autobusa u Opštini Kamenica

Oktober 2024