

Rodno uslovljeni problemi u sektoru urbane mobilnosti u Sarajevskom kantonu

Studija i preporuke za poboljšanja



Autorice

Amina Dizdar

Koordinatorica na programu Prava žena
Sarajevski otvoreni centar
amina@soc.ba

Dajana Bakić

Operativna rukovoditeljica
Sarajevski otvoreni centar
dajana@soc.ba

Emina Bošnjak

Izvršna direktorica
Sarajevski otvoreni centar
emina@soc.ba

Priznanja

Autorice se zahvaljuju svim ženama koje su izdvojile vrijeme kako bi odgovorile na anketu o rodno specifičnim aspektima urbanog kretanja, čime su pružile dragocjene uvide u životna iskustva žena u Kantonu Sarajevo.

Ovu publikaciju je finansirala Švedska agencija za međunarodnu razvojnu saradnju (Sida). Sadržaj je isključiva odgovornost autorica. Sida nužno ne dijeli izražena mišljenja i tumačenja.

Rječnik pojmova

Bosna i Hercegovina – BiH

Kanton Sarajevo

Centrotrans – privatna prevozna kompanija

Zajednica Madrida

Njemačko društvo za međunarodnu saradnju – GIZ

Okolišni i socijalni akcioni plan – ESAP

Evropska banka za obnovu i razvoj – EBRD

EU energetska strategija do 2030. godine

Gender akcioni plan – GAP

Rodno zasnovano nasilje i zlostavljanje

GRAS – Kantonalno javno komunalno preduzeće “Gradski saobraćaj” Sarajevo

Priručnik za rodno inkluzivno planiranje i dizajn urbanog prostora

Zakon o javno-privatnom partnerstvu

Gradsko prevozno preduzeće Madrida – EMT

Madridska strategija za ravnopravne mogućnosti

Madridski metro

Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo

Ministarstvo saobraćaja, mobilnosti i infrastrukture (Španija)

Sarajevski otvoreni centar

Seksualno uznemiravanje

Španska asocijacija transseksualnih osoba – ATET-Transexualia

Ciljevi održivog razvoja – COR

Plan održive urbane mobilnosti Kantona Sarajevo i Grada Sarajevo – SUMP

Urbana mobilnost

Wiener Stadtwerke

Wiener Linien

Wiener Lokalbahnen

Svjetska banka

Izvršni sažetak

Urbani transportni sistem Sarajeva, nekada napredan, a potom uništen tokom rata, popravljen je kako bi zadovoljio svoje korisnike/ce. Međutim, povećana upotreba motornih vozila, neadekvatan javni prevoz i briga za okoliš doveli su do nezadovoljstva, prvenstveno zbog gužve tokom saobraćajnih špica i problema s pouzdanošću unutar sistema.

Kanton Sarajevo ima značajnu moć odlučivanja nad urbanom mobilnošću, pri čemu se fokusira na održivi razvoj i usklađuje svoje inicijative s EU energetske strategijom do 2030. godine i ciljevima održivog razvoja (COR). Naporima koji su navedeni u Planu održive urbane mobilnosti (SUMP), međutim, nedostaje aspekt rodne ravnopravnosti. Zanimaju se šire teme poput dugih čekanja i udaljenosti vožnji, što utiče na iskustva žena i zahtijeva sveobuhvatniji pristup urbanom planiranju. Plan također zanemaruje i hitnu potrebu za rodno osjetljivim javnim prevozom, kako bi se poboljšala mobilnost i autonomija žena. Gender akcioni plan Kantona Sarajevo (GAP) također je nedostatan kada je u pitanju prepoznavanje rodno uslovljenog jaza u kontekstu saobraćaja i urbane mobilnosti.

Na anketu koju je Sarajevski otvoreni centar sproveo u septembru 2023. godine odgovorilo je 213 žena iz Kantona Sarajevo, uglavnom dobi od 35 do 50 godina. Cilj ankete je bio razumjeti probleme s kojima se korisnice javnog prevoza susreću. Između ostalog, uključivala je pitanja o sigurnosti i dostupnosti za majke, trudnice i starije žene. Anketa je pružila zabrinjavajući uvid u ranjivost žena i rodnu neravnotežu, što su teme koje se inače ne obrađuju. Skupe karte za prevoz u Bosni i Hercegovini nesrazmjerno pogađaju porodice s jednim zaposlenim članom i više djece. Žene često svakodnevno koriste javni prevoz (49,8%), a od tog broja njih 52,6% koristi više vrsta prevoza u jednom danu. Žene obično troše od 50 do 70 KM (25 do 35 EUR) na karte mjesečno (22,5%). Javni prevoz značajno utiče na svakodnevne odluke o životu koje se tiču ekonomskih prilika i sigurnosti. Značajan broj žena koje su anketirane doživjele su nasilje i općenito se osjećaju nesigurno koristeći javni prevoz, posebno žene koje rade noćne smjene. Uprkos visokim stopama uznemiravanja – službene statistike nedostaju – 93 posto žena smatra da javni prevoz nema jasno naznačene informacije o prijavljivanju i sprečavanju incidenata.

Međutim, postoje već utvrđene prakse koje se mogu smatrati modelima, kao na primjer one koje se koriste u Beču, Londonu i Madridu. U sinergiji s praktičnim mehanizmima lokalnih vlasti za sprovedbu rodne osviještenosti u projektima javnog prevoza – i uz kredite finansijskih institucija – ove prakse mogu pružiti visokokvalitetan javni prevoz koji bi uzeo u obzir ove rodno specifične nejednakosti i poboljšao ukupnu mobilnost i autonomiju žena.

Analiza trenutnog stanja – urbana mobilnost u Sarajevu

Urbani transportni sistem Sarajeva, nekada napredan, a potom uništen tokom rata, popravljen je kako bi zadovoljio svoje korisnike/ce. Međutim, zbog povećane motorizacije, nedostatka adekvatnog javnog prevoza i brige za okoliš, građani/ke su nezadovoljni sistemom prevoza, koji je i dalje na niskom nivou. Gužve tokom saobraćajnih špica uz nedostatnu infrastrukturu cesta često rezultiraju gustim saobraćajem i dugotrajnim vožnjama. Sistem javnog prevoza koji čine trolejbusi, tramvaji i autobusi ima problema s pouzdanošću; vozila su stara, a rasporedi nepravilni. Veliki broj privatnih vozila povećava zagađenje i emisije stakleničkih gasova, što utiče na javno zdravlje i okoliš. Pronalaženje parkinga u centru grada izazovno je zbog ograničenog prostora i ilegalnog parkiranja. Sve to podriva alternativne oblike mobilnosti poput hodanja i vožnje bicikla, te umanjuje njihov pozitivan uticaj na urbani život. Sarajevu nedostaje adekvatnih biciklističkih staza, ali se stvari postepeno poboljšavaju. Trotoari i pješački prelazi se u nekim slučajevima loše održavaju, a troškovi javnog prevoza i goriva relativno su visoki u poređenju s lokalnim prihodima, što predstavlja teret za putnike/ce.

Dok državno Ministarstvo komunikacija i prometa uglavnom nadzire i koordinira međunarodni i međuentitetski prevoz, slično kao i odgovarajuće ministarstvo na nivou Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH), Kanton Sarajevo ima više praktične moći u pitanju razvoja infrastrukture i rješavanja navedenih problema u područjima održivosti, infrastrukture, upravljanja saobraćajem i kvaliteta urbanog kretanja. Vlasti Kantona Sarajevo i interesne skupine prepoznale su ove izazove i rade na inicijativama za poboljšanje urbanog kretanja, uključujući ulaganja u javni prevoz, cestovnu infrastrukturu i napore za promovisanje održivih opcija prevoza u skladu s EU energetske strategijom do 2030. godine i COR-om.

U skladu s tim naporima, 2021. godine razvijen je Plan održive urbane mobilnosti Kantona Sarajevo i Grada Sarajevo (SUMP), uz podršku Njemačkog društva za međunarodnu saradnju (GIZ).¹

Ključne smjernice u razvoju SUMP-a su bile usklađivanje sa:

- ciljevima i ciljnim pokazateljima EU energetske strategije do 2030. godine: novi energetske sistemi i tehnologije s niskim udjelom ugljika;
- COR 11 – održivi gradovi i zajednice: stvaranje poslovnih prilika, sigurnih i pristupačnih smještaja, te otpornih društava i ekonomija.

Iako su ovi principi i smjernice jako važni i ključni u rješavanju glavnih problema koji muče sektor urbane mobilnosti u Kantonu Sarajevo, rezultirali su strateškim dokumentom koji ostaje slijep na rod, uprkos svojim obimnim i dobro strukturiranim ciljevima, aktivnostima, budžetu i pokazateljima. Rodna ravnopravnost spominje se jednom, a riječ 'žene' dvaput u ovom dokumentu od preko 300 stranica. Dvije mjere koje spominju žene su:

- Izgradnja sistema zaštite i sigurnosti putnika, a posebno žena, u vozilima i na stajalištima javnog gradskog prevoza putnika/ca.

¹ CEDES d.o.o. Sarajevo, Westport Consulting d.o.o. Sarajevo i NTSI-INSTITUT d.o.o. Sarajevo, [Plan održive urbane mobilnosti Kantona Sarajevo i Grada Sarajevo - SUMP](#), Njemačko društvo za međunarodnu saradnju (GIZ) GmbH, juli 2020.

- Edukativni programi o bezbjednosti u saobraćaju, s fokusom na održivu urbanu mobilnost, uključujući online sadržaje poput YouTube kanala Kantona, video klipove, webinare, radionice i okrugle stolove za građane/ke. Ovo uključuje i različite događaje, pokazne vježbe i druge radionice za građane, posebno žene i djecu/mlade o mjerama i ulogama u sigurnosti u saobraćaju.

Iako je rodna ravnopravnost prepoznata kao jedan od COR-ova u dokumentu, razvoj SUMP-a rezultira time da se aspekt rodne ravnopravnosti efektivno očitava samo u jačanju (osjećaja) sigurnosti kod žena, ali ne i u razmatranju mogućih mehanizama prevencije i prijavljivanja nasilja. U tom smislu, SUMP se ne bavi rodno uslovljenim nasiljem i uznemiravanjem. Iako fizička sigurnost ostaje jedna od glavnih briga za žene u Kantonu Sarajevo, dokument također ne uspijeva osvijetliti ni druge probleme s kojima se žene suočavaju, prije svega duga čekanja na prevoz, sigurnost i velike udaljenosti od ustanova kao što su škole, vrtići, zdravstveni centri i prodavnice. Ovi faktori nisu uzeti u obzir niti su proučavani prije pripreme SUMP-a. U domeni prevoza, žene često koriste različite načine transporta u različite svrhe, te prolaze razne destinacije tokom vožnje od tačke A do tačke B. Ova raznolikost u izboru vrste prevoza ne samo da odražava složen pristup mobilnosti, koji obilježavaju zahtjevi profesionalnog i privatnog života, već također ističe i potrebu za urbanim planiranjem kojim će se izaći u susret potrebama žena, te pritom osigurati inkluzivniji i učinkovitiji gradski prostor.

Nadalje, iako plan navodi veći broj žena u Kantonu Sarajevo u poređenju s muškarcima, 221.193 naspram 198.221, zaustavlja se prije temeljite analize ovog ključnog demografskog podatka. Ovaj propust ne iznenađuje, s obzirom na ogroman nedostatak podataka razvrstanih po rodu u području urbanog kretanja. Nažalost, ovakav pristup ne uzima u obzir značajnu rodnu razliku od približno 10 posto u percipiranoj važnosti usluga infrastrukture javnog prevoza za žene pri olakšavanju njihovog učestvovanja u obrazovanju i zapošljavanju.² Također zanemaruje i jaz u autonomiji koji stvara posjedovanje i vožnja privatnog vozila, što je privilegija uglavnom muškaraca. Podaci pokazuju da manje od polovine vozačica (44%) posjeduje automobil, dok 80 posto muškaraca s vozačkim dozvolama ima vlastito vozilo. S obzirom na to da u Bosni i Hercegovini samo 36 posto žena ima vozačku dozvolu u poređenju sa 64 posto muškaraca, ova razlika dodatno povećava ovisnost žena o javnom prevozu.³ Stoga postoji hitna potreba za visokokvalitetnim javnim prevozom koji će uzeti u obzir ove rodno specifične nejednakosti i unaprijediti ukupnu mobilnost i autonomiju žena.

Još jedan ključni strateški dokument koji bi trebao prepoznati rodni jaz i nedostatak prepoznavanja različitih potreba žena – što do sada nije uspio učiniti – jeste Gender akcioni plan Kantona Sarajevo. Njegov trenutni sadržaj je ograničen na interese prethodno definisane u državnom GAP-u. Razlog tome je djelomično činjenica da GAP-ovi na nivou FBiH i države ne obrađuju saobraćaj ili urbanu mobilnost kao ključno područje interesa, te bi kantonalni GAP-ovi trebali slijediti njihovu logiku. Plan, međutim, propisuje jasnu obavezu svih kantonalnih ministarstava da uspostave instrumente za redovnu procjenu učinka zakona, podzakonskih akata i javnih politika u vezi s rodnom ravnopravnosti. Uprkos ovom plemenitom cilju, trenutnoj institucionalnoj posvećenosti uključivanju rodnih pitanja nedostaje kako jasnih očekivanja, tako i jasno naznačenih posljedica za propuste koje čine nadležni za saobraćaj, bilo da se radi o Kantonalnoj skupštini ili nadzornim tijelima odgovornim za sprovedbu GAP-a Kantona Sarajevo.

² Evropski institut za rodnu ravnopravnost, [Urban mobility: Gender-sensitive infrastructure](#), Evropski institut za rodnu ravnopravnost, 2020.

³ Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, [Žene i muškarci u Bosni i Hercegovini](#), Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, 2022.

Iako institucije za finansiranje razvoja zahtijevaju da se uzme u obzir rodna (ne)jednakost u domeni urbanog kretanja, posebno u unapređenju javnog prevoza, postoji određena praznina pri njihovoj inače strogoj provjeri kako bi se osiguralo da korisnici kredita pravilno sprovode te zahtjeve. Ključni transportni infrastrukturni projekti u Kantonu Sarajevu, vrijedni desetine miliona eura, izazivaju zabrinutost, dok propisi i dalje ostaju gluhi na rodnu osviještenost. Važno je istaći da je Evropska banka za obnovu i razvoj u januaru 2023. obezbijedila 25 miliona eura kredita za izgradnju nove tramvajske linije koja povezuje naselja Ilidžu i Hrasnicu, te se čini da ovaj kredit prioritizira jedino zelenu ekonomiju, učinkovitost i konkurentnost u najstrožem mogućem smislu. Međutim, ESAP zahtijeva uspostavu internog mehanizma za pritužbe i sprovedbu mjera za sprečavanje rodno zasnovanog nasilja i zlostavljanja. Nadalje, obavezna sigurnosna revizija dizajna tramvajske pruge, tramvajskih stanica, saobraćaja i javne sigurnosti propisana u ESAP-u ključan je aspekt.⁴ To će biti presudan test da se provjeri hoće li se i kako osigurati obuhvatna provjera kako bi se garantovala pravilna sprovedba tih zahtjeva prije ili tokom faze izgradnje.

Stoga vrijedi istaći da EBRD ima svoje politike i strategije za rodnu ravnopravnost te stoga ima značajnu ulogu u suprotstavljanju dinamikama rodne neravnopravnosti, te pomaže zemljama da iskoriste doprinos koji veća rodna ravnopravnost može dati bržem oporavku i održivom dugoročnom rastu. EBRD je stava da briga za okoliš i ključni ekonomski i faktori održivosti nisu u sukobu s postizanjem rodne ravnopravnosti,⁵ već su komplementarni i mogu se čak međusobno poboljšati. Stoga ključno pitanje ostaje koji će to mehanizmi osigurati da primaoci kredita praktično iskoriste pitanja rodne ravnopravnosti u sprovedbi projekata javnog prevoza.⁶

Osim toga, Kanton Sarajevo je u oktobru 2023. godine usvojio novi Zakon o javno-privatnom partnerstvu, što otvara prostor za stvaranje učinkovitijeg i kvalitetnijeg javnog prevoza u javno-privatnom partnerstvu. Međutim, proces će se morati s pažnjom pratiti u narednom periodu; uz to, pritisak na javne partnere morat će biti pojačan kako bi se osiguralo da partnerstva budu vrijedna uloženog novca i da rodna perspektiva bude uključena.

⁴ Evropska banka za obnovu i razvoj, [GrCF2 W2 E2 – Sarajevo E-Tram Extension](#), *Evropska banka za obnovu i razvoj*, pristupljeno: 24.11.2023.

⁵ Evropska banka za obnovu i razvoj, [The EBRD and Gender Equality](#), *Evropska banka za obnovu i razvoj*, pristupljeno: 24.11.2023.

⁶ Drugi EBRD-ovi projekti koji uzimaju u obzir rod i sigurnost a tiču se javnog prevoza: Evropska banka za obnovu i razvoj, [GrCF2 W2 – Sarajevo Public Transport e-Mobility](#), *Evropska banka za obnovu i razvoj*, pristupljeno: 24.11.2023; Evropska banka za obnovu i razvoj, [GrCFW2 Sarajevo Public Transport Part 3](#), *Evropska banka za obnovu i razvoj*, pristupljeno: 24.11.2023.

Glavni problemi i njihovi uzroci

Vozne karte su preskupe u odnosu na bosanskohercegovačke standarde, pogotovo uzimajući u obzir porodice sa samo jednim zaposlenim članom i više djece, što je navedeno u odgovorima na anketu (Prilog 1) koju je Sarajevski otvoreni centar kreirao s ciljem utvrđivanja poteškoća s kojima se suočavaju žene u javnom prevozu. Anketa sadrži 26 pitanja o dostupnosti javnog prevoza u Kantonu Sarajevo, posebno za majke s djecom, trudnice, starije žene i žene s invaliditetom, te pitanje da li se osjećaju zaštićenima i sigurnima od seksualnog, fizičkog ili bilo kojeg drugog oblika nasilja.

Sarajevski otvoreni centar je prikupio 213 anonimnih odgovora od žena svih dobnih skupina, većinom u dobi od 35 do 50 godina (31,5%), zatim žena u dobi od 18 do 25 godina (27,7%), od 25 do 35 godina (26,8%) i od 50 do 65 godina (12,7%). Samo dvije žene starije od 65 godina i jedna djevojka u dobi od 14 do 18 godina odgovorile su na anketu, 80,3 posto je navelo da se ne identificira niti s jednom od navedenih marginaliziranih skupina, 10,3 posto su majke maloljetne djece, 4,7 posto su žene s invaliditetom ili žene koje se brinu o osobi s invaliditetom, 3,8 posto su samohrane majke, a 0,9 posto su osobe različitog rodnog identiteta. Većina ih je navela da svakodnevno koriste javni prevoz (49,8%), a ostale ga koriste nekoliko puta sedmično, nekoliko puta mjesečno ili vrlo rijetko. Da moraju koristiti više prevoznih sredstava tokom dana (na primjer, autobus i tramvaj do posla) navelo je 52,6 posto žena, dok je 85,9 posto reklo da redovno putuje u druge lokalne zajednice zbog posla, škole, kupovine itd.

Građanima/kama Kantona Sarajevo na raspolaganju su različita prevozna sredstva – tramvaji, autobusi, trolejbusi i minibusevi. Ove vidove prevoza organizuje GRAS, javno preduzeće koje se finansira iz budžeta Kantona Sarajevo, i privatno preduzeće Centrotans. Građani/ke su nekada morale kupovati različite karte ukoliko bi koristile usluge prevoza oba preduzeća. Ova praksa je promijenjena 2023. godine kada su Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo i Centrotans postigli sporazum prema kojem se mjesečni kuponi kupljeni kod bilo kojeg od dva prevoznika mogu koristiti u svim vozilima.

GRAS omogućava građanima/kama korištenje javnog prevoza kupovinom pojedinačne karte za jednu vožnju koja košta 1,80 KM (0,92 EUR), bez obzira na trajanje vožnje, dnevne karte, desetodnevne karte ili mjesečne karte (kupone), čije cijene variraju ovisno o kategoriji.⁷ Prevoz je podijeljen u četiri zone – A, B, C i D – koje predstavljaju dijelove Kantona u kojima je moguće koristiti kartu.

U tabeli 1 u nastavku možemo vidjeti da radnici/e moraju potrošiti najveći iznos novca na mjesečne kupone, budući da im nije dostupan godišnji kupon za sve četiri zone. Ukoliko bi morali kupiti kupon za sve četiri zone, morali bi platiti 1380 KM (705,55 EUR), što je 340,55 EUR više od godišnje karte u Beču, gradu koji ima jedan od najboljih sistema javnog prevoza u Evropi.

⁷ Studenti/ce, zaposlene osobe, nezaposlene osobe i penzioneri/ke plaćaju drugačiju cijenu karata.

Tabela 1. Cjenovnik javnog gradskog prevoza u Sarajevu

CJENOVNIK PRETPLATNIH KARATA (BAM)					
Podjela po zonama	A / B / C / D	A+B / B+C / C+D	A+B+C	B+C+D	A+B+C+D
1 Dnevna karta	5,30 (€ 2,70)				
2 Desetodnevna karta	37,20 (€ 18,96)				
3	MJESEČNI KUPONI ZA VOŽNJU				
Radnički kupon	53,00 (€ 27,01)	83,00 (€ 42,30)	102,00 (€ 51,98)		115,00 (€ 58,61)
Srednjoškolci/ke (> 2 km)	18,00 (€ 9,17)	25,00 (€ 12,74)	30,00 (€ 15,29)		33,00 (€ 16,82)
Srednjoškolci/ke (< 2 km)	19,10 (€ 9,73)				
Redovni/e studenti/ce (sve zone)					20,00 (€ 10,19)
Vanredni/e studenti/ce	33,00 (€ 16,82)	47,90 (€ 24,41)	60,60 (€ 30,88)		78,70 (€ 40,11)
Osnovnoškolci/ke	BESPLATAN KUPON				
Nezaposlene osobe (sve zone)					12,00 (€ 6,12)
Penzioneri/ke s penzijom od 400 KM (€ 203,86) ili manje	BESPLATAN KUPON				
Penzionerski kuponi za penzionere/ke koji primaju mjesečnu penziju u sljedećim iznosima:	400,01-450,00 (€ 203,86-229,34) = 4,00 (€ 2,04) 450,01-500,00 (€ 229,35-254,82) = 6,00 (€ 3,06) 500,01-550,00 (€ 254,83-280,31) = 7,00 (€ 3,57) 550,01-600,00 (€ 280,32-305,79) = 8,00 (€ 4,08) 600,01-650,00 (€ 305,80-331,27) = 9,00 (€ 4,59) 650,01-1000,00 (€ 331,28-509,65) = 10,00 (€ 5,10) >1000,01 (€ 509,65) = 28,00 (€ 14,27)				
Ratni invalidi, porodice poginulih boraca, dobitnici/e ratnih priznanja	BESPLATNI KUPONI				
Žrtve rata i osobe oštećenog sluha	29,30 (€ 14,93)				
Paraplegičari/ke, osobe s distrofijom, cerebralnom paralizom i MS-om	21,70 (€ 11,06)				
Osobe s oštećenjem vida	21,70 (€ 11,06)				
Supružnik/ca penzionera/ke	31,90 (€ 16,26)				
Penzioneri/ke koje žive van Kantona Sarajevo	31,90 (€ 16,26)				
PRIVREMENI PENZIONERSKI KUPONI					
Tromjesečni kupon: zone A - 202,00 (€ 102,95); zone A, B, C, D - 255,00 (€ 129,96) Šestomjesečni kupon: zone A - 394,00 (€ 200,80); zone A, B, C, D - 489,00 (€ 249,22) Godišnji kupon za sve zone (A, B, C, D) - 766,00 (€ 390,39)					

Većina žena mjesečno troši od 50 do 70 KM (25 do 38 EUR) na karte (22,5%),⁸ a pet žena odgovorilo je da troše više od 130 KM (66 EUR) mjesečno. Njih 64,3 posto smatra da cijene karata nisu prikladne i vjeruje da bi trebale biti prilagođene, posebno za različite skupine (poput studenata/ica i marginaliziranih skupina) i prema trajanju vožnje.

Odgovori na pitanja pokazuju da javni prevoz može na različite načine uticati na svakodnevni život njegovih korisnika/ca. Na temelju dostupnosti javnog prevoza, ljudi donose odluke koje se tiču zdravlja, socijalnog i ekonomskog blagostanja. Nadalje, 43,2 posto žena je reklo da je propustilo poslovne prilike jer im je potencijalno novo radno mjesto bilo daleko od mjesta stanovanja, što znači da bi morale provesti više vremena koristeći javni prevoz. Ljekarske preglede ili redovne terapije je zbog javnog prevoza propustilo njih 23,5 posto, 54 posto je preskočilo druženja zbog lošeg javnog prevoza, a 10,8 posto se odlučilo za vrtić za djecu koji im nije bio prvi izbor, ali je bliži mjestu stanovanja, kako ne bi morale koristiti javni prevoz. Također, 13,1 posto se odlučilo za školu ili fakultet koji im je bio bliži, iako to nije bio njihov prvi izbor.⁹

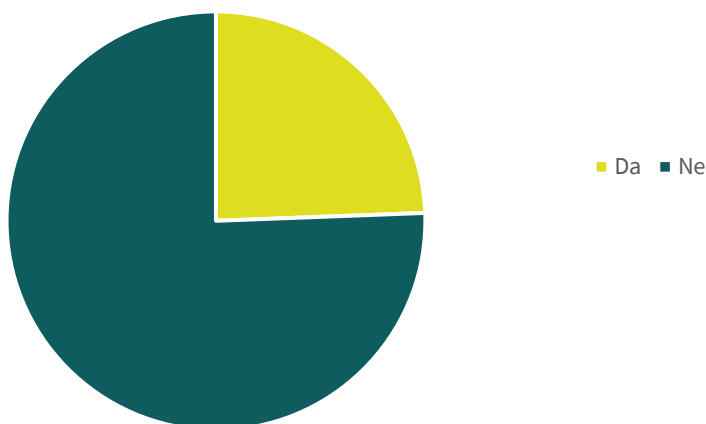
Javni prevoz je bitan aspekt svakodnevnog života u gradovima, stoga je važno osjećati se sigurno dok ga koristimo. Nažalost, 75,6 posto žena je navelo da se ne osjeća sigurno u javnom prevozu ili na putu do

⁸ U ovom pitanju smo ih zamolile da procijene koliko novca mjesečno troše na karte i, ako imaju djecu, da uključe i cijene njihovih karata.

⁹ Razlog zbog kojeg postoci na nekim mjestima u tekstu ne čine 100 jeste taj što su ispitanice imale opciju da odaberu više odgovora.

autobuskih stajališta i stanica. Glavni razlozi su strah od seksualnog nasilja (36,1%), fizičkog nasilja (34,3%) i džeparenja (59%). Ostali razlozi su verbalni napadi i neispravna vozila, a neke žene su navele da su uplašene jer su stajališta i putevi između stanica neosvijetljeni i izolovani.

Slika 1. Osjećate li se sigurno dok koristite sredstva javnog prevoza ili na putu do stajališta/stanice?

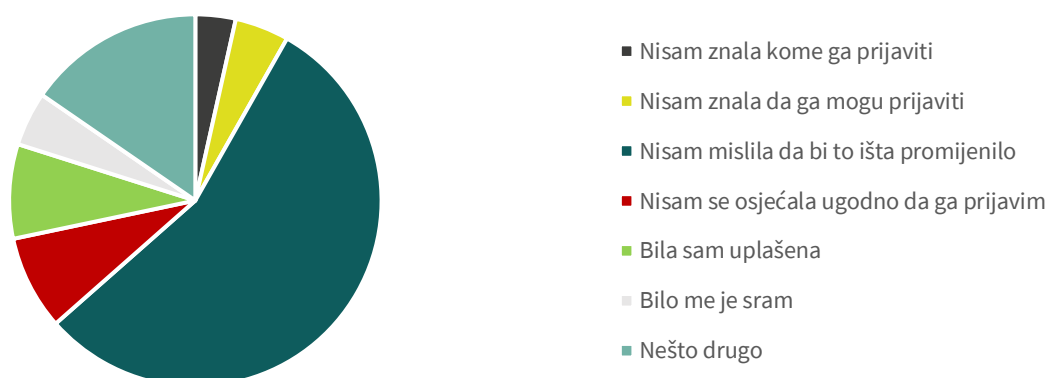


Ovi postoci ne iznenađuju, s obzirom na to da je 63,4 posto žena doživjelo nešto od spomenutog ponašanja. Bliskoj osobi se povjerilo 50,7 posto njih, 27,5 posto je prijavilo policiji, 9,2 posto vozaču, a 31 posto nikada nije prijavilo nikome. Glavni razlozi za neprijavlivanje nasilja su bili ti da su smatrale da to ne bi ništa promijenilo (55,3%), nisu znale da nasilje mogu prijaviti (4,7%), nisu znale kome bi ga mogle prijaviti (3,5%), nisu se osjećale ugodno da ga prijave (8,2%), ili su bile uplašene ili su se sramile (12,9%).

Ostali odgovori uključivali su sljedeće:

Obratila sam se ljudima u vozilu i oni su mi pomogli/e razgovarajući sa mnom; čak ni sada nisam sigurna da je vrijeđanje i dodirivanje nečijeg tijela genitalijama nešto što se može prijaviti; nikome nije stalo jer se zna ko su svi ti manijaci, ali ih se i dalje pušta jer se ne smatra da su seksualno uznemiravanje i džeparenje “vrijedni zatvora”; prijavila sam pljačku policajcu u blizini, ali od toga nije bilo nikakve koristi – rekao je da nije vidio ništa.

Slika 2. Zašto niste prijavile nasilje?



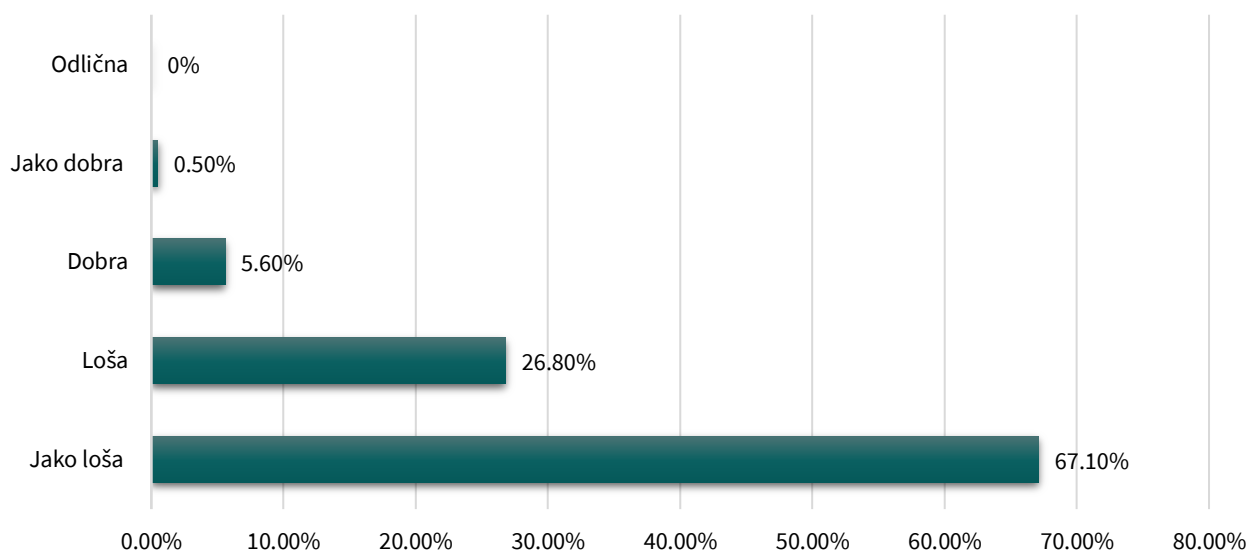
Sto sedamdeset i šest žena (82,6%) prijavilo je da su prilazi stajalištima/stanicama nepristupačni i nesigurni. Glavni razlozi su loše osvijetljenje (72,5%), nedostatak videonadzora (79,2%), nedostatak policajaca/ki u blizini (55,6%), činjenica da su stajališta/stanice neprilagođene za žene s djecom u kolicima ili osobe s invaliditetom (62,4%), nedostatak sjedišta za trudnice ili starije žene (48,9%), te nedostatak natkrivenih prostora na stajalištima/stanicama (60,1%). Još neki od razloga su stajališta i stanice koje su zapuštene i prljave, kao i to da su ceste pune nepažljivih i pijanih vozača koji ugrožavaju živote ljudi koji čekaju na stajalištima.

Gotovo polovina žena (48,8%) izjavila je da vozila nisu prilagođena njihovim potrebama, što znači da nisu udobna ili prostrana (47,1%), ulaz i prolaz nisu prilagođeni osobama s invaliditetom ili ženama s djecom u kolicima (42,8%), te da sistemi grijanja i hlađenja ne funkcionišu (89,9%).

Redovan i tačan javni prevoz važan je prije svega u finansijskom kontekstu, jer su žene prisiljene plaćati skupe vožnje taksijem kako bi stigle na posao, iako imaju važeće mjesečne kupone. No, dobro osmišljen javni prevoz igra veliku ulogu i u osjećaju sigurnosti. Prema istraživanju sprovedenom u tri grada u BiH – Banjoj Luci, Mostaru i Sarajevu – 65 posto žena doživjelo je neprimjerene komentare/dobacivanja, 24 posto uhođenje, a 11 posto fizički napad.¹⁰

Preskakanje vožnji i nedostatak funkcionalnog javnog prevoza tokom noći važni su faktori za sigurnost žena – 67,2 posto žena radi u uslužnom sektoru, u usporedbi s 46,9 posto muškaraca (podaci objavljeni za 2020. godinu).¹¹ Ovi poslovi često zahtijevaju rad u kasnim smjenama, što znači da će osoba vjerovatno dolaziti s posla kasno noću. Ljudi se generalno osjećaju manje sigurno kada se kreću noću nego danju, ali su žene češće žrtve seksualnog nasilja. Zato je Sarajevski otvoreni centar pitao žene kako bi ocijenile informacije o redovima vožnje, kašnjenjima i promjenama u rasporedima na stajalištima/stanicama. Ovo su njihovi odgovori:

Slika 3. Kako biste ocijenile dostupnost informacija o redovima vožnje, kašnjenjima i promjenama u rasporedima na stajalištima/stanicama?



¹⁰ Lejla Leko i Sabahudin Harčević, [Sigurnost žena u lokalnim zajednicama](#), Centar za sigurnosne studije, 2023.

¹¹ Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, [Žene i muškarci u Bosni i Hercegovini](#).

Javni prevoz je mjesto gdje svako može postati meta fizičkog/verbalnog nasilja ili džeparenja. Za žene to može biti dodatno ponižavajuće i zastrašujuće, s obzirom na to da su izložene ovim situacijama – ne samo zato što više koriste javni prevoz, već i zbog patrijarhalnog društva koje normalizira vrijeđanje, seksualno uznemiravanje i sve druge oblike nasilja kojima su žene izložene – i koje im ne pruža zaštitu.

Početakom 2022. godine, mlada spisateljica je podijelila svoju traumatičnu priču o seksualnom uznemiravanju dok se vozila tramvajem.¹² Stariji muškarac koji je sjedio iza nje trljao se o nju rukama i nogama. Kada je shvatila šta se dešava, počela je vikati na njega, a on se pretvarao da mu se ne obraća.

Njeno traumatično iskustvo potiče nas da razmislimo o situacijama u kojima smo mi ili naši prijatelji/ce prošli/e kroz isto. I odjednom shvatite da je svaka žena koju poznajete bila žrtva nekog oblika seksualnog uznemiravanja u javnom prevozu ili na javnom mjestu općenito. Nažalost, ove informacije se ne prikupljaju niti evidentiraju u bilo kakvim službenim statistikama. Imamo samo pojedinačne priče žena koje su bile dovoljno hrabre da ih podijele ili čak prijave, kaže jedna od autorica.

No, samo prijavljivanje ne donosi satisfakciju, što možemo vidjeti i u Facebook-objavi žene koja je podijelila svoje iskustvo. Čak je i pvela počinitelja u policijsku stanicu. Policajac ju je pitao ima li ikakve dokaze, dok je drugi, koji je tuda prolazio, pozdravio počinitelja i rekao mu da mu se javi ako mu nešto bude trebalo.¹³

Nažalost, ova javna svjedočanstva o seksualnom uznemiravanju nisu izuzetak, već pravilo. Žene se osjećaju posramljeno, uplašeno, bespomoćno i obeshrabreno da podijele svoje priče. Neke čak nisu ni sigurne je li seksualno uznemiravanje, verbalno ili fizičko, nešto što mogu ili trebaju prijaviti, što se može vidjeti i u odgovorima na prethodna pitanja. Stoga je Sarajevski otvoreni centar pitao žene da li su u javnim prevoznim sredstvima dovoljno jasno istaknute informacije o zabranjenim ponašanjima (fizički ili seksualni napad, džeparenje itd.) i šta uraditi ako to dožive. Negativan odgovor je dalo 93 posto ispitanica, što ukazuje na to koji je prvi korak kako bi se spriječilo i osudilo ovakvo ponašanje.

Dobre prakse

Šta se može uraditi kako bi se poboljšala mobilnost žena u gradovima? Odgovore možemo naći u primjerima nekoliko evropskih gradova koji su poduzeli različite korake kako bi osigurali inkluzivnost i održivost.

Beč je primjer grada koji se od 1990-ih posvećuje uključivanju rodničkih perspektiva; to se da primijetiti u organizaciji javnog prevoza kojim upravljaju javna preduzeća Wiener Stadtwerke, Wiener Linien i Wiener Lokalbahnen, koja vode žene. Inicijative koje su pokrenuli ovi lokalni prevoznici postavile su sigurnost žena u Beču kao prioritet. Konkretni poduzeti koraci uključuju postavljanje dodatnih svjetala na prethodno mračna mjesta, lako dostupna dugmad za alarm i pomoć, razmatranje sigurnosti žena prilikom raspoređivanja noćnih smjena, povećanje broja zaštitara/ki i druge mjere.¹⁴

¹² Nikolina Todorović, [O još jednoj rutinskoj praksi: seksualna uznemiravanja i nasilja u sarajevskim tramvajima](#), *Prometej*, 31.01.2023.

¹³ Ferida Duraković, [Duraković: Dokazi da se trljao o tebe u tramvaju](#), *Nomad*, 02.02.2022.

¹⁴ Evropska komisija, [Transport has to be comfortable, clean and on time. The fact that it must be safe is beyond discussion](#), *Evropska komisija*, pristupljeno: 24.11.2023.

Beč je također razvio infrastrukturu mobilnosti s visokokvalitetnom javnom rasvjetom, više sjedećih mjesta na javnim područjima i dizajnom prilagođenim pješacima.

Glavni grad Austrije je i 2023. godine proglašen kao najbolji grad na svijetu za život, prema godišnjem indeksu časopisa Economist.¹⁵ Izvještaj navodi da Beč i dalje nudi 'neuporedivu kombinaciju stabilnosti, dobre infrastrukture, snažnog obrazovanja i zdravstvenih usluga, te mnogo kulture i zabave.'

Još jedan dobar primjer sistemskog pristupa promovisanju rodne perspektive u pogledu mobilnosti je Madrid. Ministarstvo saobraćaja, mobilnosti i infrastrukture Španije je 2020. godine potvrdilo¹⁶ da Izvršno vijeće Zajednice Madrida ispunjava posebne ciljeve, koje je utvrdio Transportni konzorcij, za integraciju rodni perspektiva u urbanističko planiranje, što se odražava u Madridskoj strategiji za jednake mogućnosti žena i muškaraca (2018–2021).¹⁷

Pionirske korake u osiguravanju raznolikosti i inkluzije u urbanoj mobilnosti Madrid je preduzeo 2016. godine, kada su Madridski metro i Španska asocijacija transseksualnih osoba (ATET-Transexualia) ustanovili okvir za saradnju, s ciljem promovisanja potpune socijalne integracije transrodne populacije u Zajednici Madrida.¹⁸

Madridski metro promoviše rodnu ravnopravnost i putem društvenih kampanja poput #muévete, čiji je cilj podizanje svijesti o ravnopravnosti žena i obilježavanje Međunarodnog dana žena. Još jedna kampanja koja je stekla međunarodnu pažnju bila je usmjerena na suzbijanje muškog sjedenja raširenih nogu (engl. *manspreading*) u javnom prevozu. Gradsko prevozno preduzeće Madrida (EMT) pokrenulo je inicijativu, u partnerstvu s Odjelom za ravnopravnost Gradskog vijeća Madrida i kolektivom Microrrelatos Feministas, kako bi potaknulo muškarce da poštuju granice na sjedištima autobusa i drže noge skupljenim.¹⁹

Seksualno uznemiravanje u javnom prevozu čest je problem širom Evrope. Nekoliko gradova pokrenulo je kampanje podizanja svijesti o tome kako reagovati na uznemiravanje.

London je implementirao kampanju Nulta tolerancija kao vid borbe protiv seksualnog uznemiravanja u prevoznom sistemu. Žrtve i svjedoci/kinje potiču se da prijave svaki oblik seksualnog nasilja. Stopa prijavljivanja slučajeva seksualnog uznemiravanja je niska, a jedan od razloga je slabo razumijevanje o tome šta tačno predstavlja seksualno uznemiravanje. U Londonu su se pozabavili ovim problemom tako što su davali informacije putnicima/ama o uobičajenim ponašanjima koja potpadaju pod seksualno uznemiravanje. Također su osposobili osoblje s kamerama koje se nose na tijelu, angažovali 2500 službenika/ca za podršku zajednici (uključujući policiju) koji patroliraju javnim prevozom te razvili

¹⁵ David Walsh, [Vienna named world's most liveable city again in 2023. Other European cities slipped out of top 10](#), *Euronews*, 18.08.2023.

¹⁶ Zajednica Madrida, ['We promote the gender perspective in terms of mobility'](#), *Zajednica Madrida*, pristupljeno: 24.11.2023.

¹⁷ Consejería de Políticas Sociales y Familia - Dirección General de la Mujer, [Estrategia Madrileña para la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres 2018-2021](#), *Zajednica Madrida*, 2018.

¹⁸ Madridski metro, [Metro Madrid and Transexualia are embarking on a plan of cooperation to promote the full social integration of transgender men and women](#), *Madridski metro*, 24.01.2016.

¹⁹ Sam Jones, [Madrid tackles "el manspreading" on public transport with new signs](#), *The Guardian*, 08.06.2017.

informativne alate o tome kako postupiti ako posvjedočite seksualnom uznemiravanju, kako ga prijaviti i kako ga prepoznati.²⁰

Nekoliko evropskih gradova, poput Madrida, također se odlučilo za uvođenje opcije zaustavljanja autobusa na zahtjev, uglavnom noću,²¹ a s ciljem poboljšanja sigurnosti žena i maloljetnika/ca tako što bi se skratilo trajanje vožnje kući javnim prevozom.

Cilj ovakvih lokalnih akcija je osigurati jednak pristup gradskim resursima. Dakle, u praksi, uključivanje rodni perspektiva znači da gradovi kreiraju zakone, pravila i propise koji jednako koriste i muškarcima i ženama. Ovo poboljšava rodnu ravnopravnost, kao i raznolikost i inkluziju, te osigurava održivost.

Sve navedene dobre prakse mogu se koristiti u stvaranju ovih važnih alata. Od pomoći također mogu biti i dokumenti poput revolucionarne studije sprovedene u Irskoj 2020. godine pod nazivom “Putovanje u ženskim cipelama: razumijevanje potreba putovanja žena u Irskoj, s ciljem oblikovanja budućih politika održivog prevoza i dizajna”,²² kao i smjernice iz dokumenta “Priručnik za rodno inkluzivno urbanističko projektovanje”, koji je razvila Svjetska banka.²³

Zaključci i preporuke

Žene i muškarci imaju različite potrebe za mobilnošću i obrasce putovanja, što je često u vezi s njihovim drugačijim ekonomskim i društvenim ulogama. Žene se češće oslanjaju na javni prevoz od muškaraca, ali se suočavaju s više problema kada je riječ o dostupnosti, sigurnosti i priuštivosti.

Rezultati ankete koja je kreirana kao podrška ovoj studiji pokazuju da su ključni problemi s kojima se žene suočavaju u javnom prevozu sljedeći:

- nedostatak pristupa javnom prevozu i nedovoljno frekventna usluga;
- nedovoljno opremljena vozila i stanice, uključujući gužve, loše osvjetljenje i nedostatak videonadzora;
- ograničene mogućnosti za trudnice, žene s djecom i žene s invaliditetom, kao što su prostori za prtljagu, dječja kolica ili invalidska kolica;
- izloženost seksualnom uznemiravanju i nasilju;
- visoke cijene prevoza koje nesrazmjerno pogađaju žene zbog njihovog nižeg socioekonomskog statusa.

²⁰ Prevoz u Londonu (engl. Transport for London), [New campaign launches to stamp out sexual harassment on public transport](#), *Transport for London*, 27.10. 2021.

²¹ Michiel Modijefsky, [Stops on demand for women and minors in all night interurban bus lines Madrid](#), *Eltis*, 16.12. 2020.

²² Rachel Cahill et al., [Travelling in a Woman's Shoes](#), Transportna infrastruktura Irske, 2020.

²³ Grupa Svjetske banke, Eva Kail i Kounkuey Design Initiative, [Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design](#), Grupa Svjetske banke, 2020.

Kako je prikazano u ovoj studiji, studije i politike koje su relevantne vlasti i interesne skupine već razvile i usvojile u Kantonu Sarajevo a tiču se pitanja održivosti, infrastrukture, upravljanja saobraćajem i kvaliteta urbanističke mobilnosti gotovo su potpuno slijepe na rodnu ravnopravnost.

Politike i usluge koje nisu osjetljive na rod rezultiraju rodnim razlikama pri pristupu mobilnosti i stvaraju ograničenja za žene putnice. Ovo sprečava žene da koriste prilike koje im se nude i da učestvuju u javnom životu.

Uspješni rezultati poteza kojima su donositelji odluka i preduzeća za javni prevoz u nekoliko evropskih gradova osigurali inkluzivno i održivo okruženje jasno su vidljivi. Ponudili su kreativna rješenja koja osiguravaju pristupačnost te pružaju sigurnost i udobnost svim građanima/kama.

Na temelju evaluacije problema i potreba žena koje koriste javni prevoz, analize politika i dobih praksi, Sarajevski otvoreni centar daje sljedeće preporuke vlastima i interesnim skupinama u Kantonu Sarajevo za poboljšanje javnog prevoza u Kantonu.

Poboljšanje fizičke pristupačnosti i priuštivosti:

- Poboljšati infrastrukturu cesta i signalizacije, kako bi se osigurao pristup stanicama javnog prevoza za žene s djecom (u kolicima), osobe s invaliditetom i starije osobe.
- Prilagoditi vozila javnog prevoza potrebama žena s djecom, osobama s invaliditetom i starijim osobama. Pristupačna vozila trebaju biti označena posebnim znakovima/bojama/tonskom signalizacijom.
- Obezbijediti veći broj sjedišta za trudnice, žene s djecom, osobe s invaliditetom i starije osobe.
- Osigurati cijene usluga koje će ženama i ranjivim skupinama omogućiti pristup opcijama mobilnosti, budući da one u velikoj mjeri ovise o javnom prevozu.
- Unaprijediti komunikaciju s građanima/kama o rutama i rasporedu javne cestovne mreže. Preporučujemo postavljanje mapi i rasporeda na svakom stajalištu/stanici u Kantonu, kao i u svakom vozilu javnog prevoza.

Razvoj i uspostava mehanizama i resursa za sprečavanje i rješavanje fizičkog i seksualnog nasilja:

- Obezbijediti posebna i jasno označena vozila za učenike/ce tokom cijele školske godine, kako bi se smanjila gužva. Osigurati ulazak na prednja vrata radi pravilnog praćenja i kontrole.
- Organizovati kampanje i uspostaviti kanale informisanja/komunikacije, kako fizičke tako i digitalne. Razmotriti uvođenje posebne telefonske linije ili chat usluge.
- Educirati vozače/ice i kontrolore/ke karata o tome kako da postupe ako posvjedoče ovim oblicima uznemiravanja ili im ih neko prijavi.
- Povećati dostupnost javnog prevoza tokom saobraćajnih špica pružanjem većeg broja vozila ujutro i poslijepodne, kada ljudi idu na posao i vraćaju se s njega – kako bi se smanjile gužve, čime bi se pružilo ženama više prostora da se osjećaju sigurnije.

- Uvesti videonadzor, u omjeru u kojem se poštuje pravo građana/ki na privatnost.
- Uvesti noćnu uslugu – vozila javnog prevoza koja bi saobraćala tokom noći.
- Uvesti opciju zaustavljanja autobusa na zahtjev tokom noći, što bi poboljšalo sigurnost žena i maloljetnika/ca tako što bi skratilo trajanje vožnje kući.
- Zaposliti jednog redara/ku po vozilu koji/a će biti odgovoran/na za red i kojem/joj se mogu prijaviti bilo kakvi problemi.
- Uvesti informativni sistem za javni prevoz u stvarnom vremenu, koji bi ženama pomogao da bolje isplaniraju svoje vožnje, uzimajući u obzir vrijeme i sigurnost.

Zakonske preporuke:

- Prikupljanje podataka razvrstanih prema rodu kojima bi se vodile buduće politike i mjere nadležnih vlasti (Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo ili javna tijela zadužena za urbanističko planiranje); javne politike utemeljene na dokazima ključne su za poboljšanje iskustava žena u javnom prevozu, te njihovu opću dobrobit i urbanu mobilnost. To se može postići upotrebom digitalnih tehnologija, uz poštovanje privatnih podataka i prava na privatnost. Ovo je posebno važno za daljnje planiranje SUMP-a, koji bi trebao analizirati rodne obrasce mobilnosti i prema tome predlagati rješenja.
- U svjetlu nedavnih ulaganja u infrastrukturu javnog prevoza i razvoj urbane mobilnosti, novi gender akcioni planovi na svim nivoima u Bosni i Hercegovini, a posebno u Kantonu Sarajevo, trebali bi posmatrati prevoz i urbanu mobilnost kao područje interesa žena – kako u okviru pitanja rodno uslovljenog nasilja, tako i kao zaseban problem koji različito utiče na svakodnevni život žena, te njihov pristupu obrazovanju, zapošljavanju i uslugama.
- Sljedeći plan održive urbane mobilnosti Kantona Sarajevo i Grada Sarajevo bi trebao uzeti u obzir rodnu analizu, procijeniti uticaj na rodnu ravnopravnost i razviti ciljeve i mjere osjetljive na rod. To se posebno odnosi na rješavanje problema s kojima se u ovom kontekstu suočavaju žene, kao što su duga čekanja, sigurnost i velike udaljenosti od objekata poput škola, vrtića, zdravstvenih centara i prodavnica.
- Definisanje finansijskih potreba za operacionalizaciju i uslovljavanje vlasti da uključe rodnu ravnopravnost u razvoj javnih politika urbane mobilnosti, posebno u području javnog prevoza.
- U okviru buduće implementacije nedavno usvojenog novog Zakona o javno-privatnom partnerstvu u Kantonu Sarajevo, osigurati da sva potencijalna javno-privatna partnerstva u području javnog prevoza vrijede uloženog novca i da osiguravaju pristupačnost korisnicima/ama javnog prevoza; te da uzmu u obzir rodnu ravnopravnost i marginalizirane skupine, kao i njihov pristup javnom prevozu i ulogu u urbanoj mobilnosti, uz osiguravanje učinkovitosti i opšteg kvaliteta javnog prevoza.

Dodatak 1: Anketa o sigurnosti i dostupnosti javnog prevoza

Koliko imate godina?

- 14-18
- 18-25
- 25-35
- 35-50
- 50-65
- 65+

Da li pripadate nekoj od navedenih grupa?

- Majka s malim djetetom
- Samohrana majka
- Žena s invaliditetom ili žena koja brine o osobi s invaliditetom
- Osoba drugačijeg rodnog izričaja
- Žena Romkinja
- Ništa od navedenog

U kojoj opštini u Kantonu Sarajevo živite?

- Ilijaš
- Trnovo
- Hadžići
- Ilidža
- Vogošća
- Novi Grad
- Novo Sarajevo
- Centar
- Stari Grad

Koju vrstu javnog prevoza najčešće koristite? (Možete odabrati više odgovora)

- Autobus

- Trolejbus
- Tramvaj
- Minibus

Da li imate potrebu da svakodnevno koristite više vrsta javnog prevoza (npr. odlazak na posao, fakultet, školu ili za obavljanje neke druge obaveze)

- Da
- Ne

Koliko često koristite javni prevoz?

- Svaki dan
- Nekoliko puta sedmično
- Nekoliko puta mjesečno
- Rijetko

Koji su vaši glavni razlozi za korištenje javnog prevoza?

- Odlazak na posao ili na fakultet/u školu
- Kupovina
- Izlasci (s prijateljima/cama, partnerom/icom, itd.)
- Odlazak na ljekarske preglede
- Odlazak u kino/pozorište
- Nešto drugo

Da li imate potrebu odlaziti u drugu opštinu zbog nekog od gorenavedenih razloga?

- Da
- Ne

Ukoliko je odgovor na prethodno pitanje DA, molimo da navedete koja je opština u pitanju.

Kraći odgovor

Koliko novca mjesečno potrošite na karte/mjesečne kupone? Ukoliko imate djece, uračunajte i cijene njihovih karata u ukupan iznos.

- 0-5 KM
- 5-10 KM

- 10-20 KM
- 20-30 KM
- 30-50 KM
- 50-70 KM
- 70-100 KM
- 100-130 KM
- Više od 130 KM

Da li mislite da su cijene karata prikladne?

- Da
- Ne

Da li smatrate da je potrebno prilagoditi cijene karata za različite društvene skupine (npr. samohrane majke, majke s više od jednog djeteta, besplatne karte za djecu do 15 godina i sl.)?

Duži odgovor

Da li ste ikada:

- Odbile poslovnu priliku jer je novo potencijalno radno mjesto bilo daleko, a morale biste češće mijenjati prevoz
- Propustile ljekarski pregled ili terapiju zbog javnog prevoza
- Propustile učestvovanje u društveno-kulturnim događanjima (sastanak s prijateljima/cama, odlazak na koncerte, posjeta vjerskim institucijama, itd.) zbog javnog prevoza
- Odučile da se upišete u drugu školu/fakultet jer je bila bliže nego vaš primarni izbor, kako ne biste morale često koristiti javni prevoz
- Odučile upisati dijete u drugi vrtić/školu/koledž jer je bliže nego vaš primarni izbor i vi/oni/e ne biste morali/e često koristiti javni prevoz
- Nijedno od navedenog
- Nešto drugo

Da li se osjećate sigurno u gradskom prevozu i na putu do stajališta/stanice?

- Da
- Ne

Ako je odgovor na prethodno pitanje NE, razlog za to je:

(Možete odabrati više odgovora)

- Strah/rizik od seksualnog uznemiravanja tokom vožnje ili na stajalištu/stanici
- Fizički napad
- Džeparenje
- Sve navedeno
- Nešto drugo

Jeste li ikada doživjele nešto od gorenavedenog?

- Da
- Ne

Ako da, da li ste ikome prijavili? (Možete odabrati više odgovora)

- Da, policiji
- Da, vozači/ici
- Da, advokatu/ici
- Da, rođaku/ici ili bliskom prijatelju/ici
- Ne

Ako niste, zašto?

- Nisam znala kome prijaviti
- Nisam znala da mogu prijaviti
- Nisam mislila da bi to išta promijenilo
- Nisam se osjećala ugodno da prijavim
- Bila sam uplašena
- Bilo me je sram
- Nešto drugo

Da li mislite da su stajališta/stanice pristupačna i sigurna?

- Da
- Ne

Ako mislite da NE, zašto? (Možete odabrati više odgovora)

- Slabo osvjetljenje
- Nema sigurnosnih kamera
- Nema policijskih službenika/ca
- Nisu pristupačna za žene s malom djecom ili s kolicima ili za osobe s invaliditetom
- Nema sjedećih klupa za trudnice ili starije žene
- Stanice nemaju natkrivene prostore
- Nešto drugo

Da li vozila zadovoljavaju vaše potrebe?

- Da
- Ne

Ako ne, zašto? (Možete odabrati više odgovora)

- Vozila nisu dovoljno udobna ili prostrana (nema dovoljno prostora za djecu, torbe, namirnice, itd.)
- Ulaz i prolaz nisu prilagođeni osobama s invaliditetom
- Nema sjedišta ili prostora za osobe s invaliditetom
- Grijanje i klimatizacija ne rade
- Nešto drugo

Kako biste ocijenile dostupnost informacija na stajalištima i stanicama u vezi s rasporedima, kašnjenjima ili promjenama u rasporedima?

- Jako loše
- Loše
- Dobro
- Jako dobro
- Odlično

Da li mislite da u javnom prevozu ima dovoljno informacija o zabranjenom ponašanju ili kako postupiti ako doživite fizički napad, seksualno uznemiravanje, džeparenje, itd.?

- Da

- Ne

Šta biste promijenile da javni prevoz bude prilagođeniji i pristupačniji ženama?

Duži odgovor

Želite li dodati još nešto vezano za javni prevoz?

Kraći odgovor