

Infrastruktura për biçikleta në Preshevë:

mes planeve, nevojave të qytetarëve
dhe përgjegjësisë së institucioneve



Përmbajtja

Hyrje	3
Çfarë thonë qytetarët	3
Shtatë nga dhjetë të anketuar nuk ndihen të sigurt	3
Siguria është një nga problemet kryesore	4
Çfarë i pengon qytetarët ta përdorin biçikletën më shpesh?	4
Ku duhet të ndërtohet infrastruktura për biçikleta?	4
Parkimi për biçikleta është gjithashtu pjesë e problemit	4
Çfarë ishte paralajmëruar në vitin 2023?	5
Çfarë duhet të pasojë?	5
Kufizimet e hulumtimit	6
Përfundim	6
Burimet:	6

Infrastruktura për biçikleta në Preshevë: mes planeve, nevojave të qytetarëve dhe përgjegjësisë së institucioneve

Hyrje

Ngasja e biçikletës në Preshevë tashmë është bërë pjesë e jetës së përditshme, mirëpo qytetit ende i mungon infrastruktura e nevojshme që ajo të jetë një mënyrë e sigurt dhe praktike transporti. Për shkak të mungesës së shtigjeve të veçanta për biçikleta, çiklistët janë të detyruar t'i ndajnë rrugët me automjetet motorike, veçanërisht në rrugët kryesore dhe në kryqëzimet me trafik të dendur.

Ky raport shqyrton gjendjen aktuale përmes **tri burimeve të ndryshme të informacionit**: përgjigjeve të mbledhura nga qytetarët përmes një formulari në Google Forms, informatave të marra nga institucionet kompetente dhe raportimeve në media për planet infrastrukturale dhe financimin në Preshevë.

Qëllimi nuk është vetëm të përcaktohet nëse qytetarët dëshirojnë shtigje për biçikleta, por edhe të shqyrtohet nëse ekziston nevojë reale për to, me cilat probleme përballen aktualisht çiklistët, çfarë është paralajmëruar më herët lidhur me infrastrukturën për biçikleta dhe çfarë është realizuar deri më tani.

Çfarë thonë qytetarët

Në anketë morën pjesë 10 persona dhe të gjithë deklaruan se përdorin biçikletën. Megjithatë, tetë të anketuar, përkatësisht 80%, e përdorin biçikletën rrallë, njëri prej tyre disa herë në javë dhe një tjetër çdo ditë. Po ashtu, tetë nga dhjetë të anketuar deklarojnë se do ta përdornin biçikletën më shpesh nëse do të ekzistonte shtigje të sigurt për biçikleta, ndërsa dy u përgjigjën se ndoshta do ta përdornin më shpesh. Asnjë i anketuar nuk është përgjigjur se ekzistenca e një infrastrukture të tillë nuk do të ndikonte në shpeshësinë e përdorimit të biçikletës.

Përgjigjet tregojnë se të gjithë të anketuarit përdorin biçikletën, por shumica e përdorin atë rrallë dhe se **kushtet aktuale në trafik krijojnë vështirësi të konsiderueshme**.

Shtatë nga dhjetë të anketuar nuk ndihen të sigurt

Në pyetjen se sa të sigurt ndihen gjatë ngasjes së biçikletës në Preshevë, duke pasur parasysh mungesën e shtigjeve për biçikleta, pesë të anketuar janë përgjigjur se ndihen deri diku të pasigurt, ndërsa dy se nuk ndihen aspak të sigurt. Tre të anketuar ndihen deri diku të sigurt, ndërsa asnjë nuk ka deklaruar se ndihet plotësisht i sigurt.

Në pyetjen se cilat pjesë të Preshevës i konsiderojnë veçanërisht **të pasigurta për çiklistët**, të anketuarit kanë përmendur disa herë **rrugët kryesore, qendrën e qytetit, kryqëzimet, rrethrrrotullimet dhe pjesët e qytetit me trafik të dendur**. Një i anketuar veçoi në mënyrë të posaçme **Rrugën 15 Nëntori**, ndërsa një tjetër përmendi **hapësirën në afërsi të shkollave**. Disa të anketuar dhanë përgjigje më të përgjithshme, duke vlerësuar se shumica e rrugëve të qytetit janë të pasigurta për çiklistët.

Një përgjigje veçanërisht domethënëse tregon se shumica e rrugëve janë të pasigurta dhe se vetëm **rrugët më të vogla anësore ofrojnë kushte relativisht më të sigurt**. Kjo tregon se problemi nuk kufizohet vetëm në një kryqëzim të rrezikshëm apo në një rrugë të vetme. Përgjigjet e të anketuarve tregojnë për një problem më të gjerë infrastrukturor.

Siguria është një nga problemet kryesore

Përmes anketës është hulumtuar edhe nëse të anketuarit kanë përjetuar ndonjë situatë të pakëndshme ose të rrezikshme gjatë ngasjes së biçikletës. Gjashtë nga dhjetë të anketuar kanë deklaruar se kanë përjetuar një situatë që e përshkruajnë si të pakëndshme ose të rrezikshme gjatë ngasjes së biçikletës.

Në përgjigjet ku janë përshkruar përvojat negative, në disa raste **automjetet dhe trafiku janë përmendur si burime rreziku**.

Rëndësia e këtyre përgjigjeve bëhet edhe më e qartë kur ato shihen krahas përshkrimeve të lokacioneve të pasigurta të përmendura nga të anketuarit. **Çiklistët aktualisht duhet të lëvizin në të njëjtën hapësirë me automjetet motorike, pa pasur në dispozicion një rrjet të vazhdueshëm dhe të dedikuar posaçërisht për biçikleta.**

Çfarë i pengon qytetarët ta përdorin biçikletën më shpesh?

Në pyetjen se çfarë i pengon më së shumti që ta përdorin biçikletën më shpesh, nëntë nga dhjetë të anketuar kanë përzgjedhur mungesën e shtigjeve për biçikleta. Ndër problemet e tjera përmenden trafiku, mungesa e sigurisë dhe gjendja e rrugëve.

Kjo është veçanërisht e rëndësishme, sepse çështja nuk është vetëm se si t'i nxisim njerëzit ta zgjedhin biçikletën si mjet transporti. Bëhet fjalë për krijimin e kushteve në të cilat një zgjedhje e tillë bëhet reale.

Një person mund të jetë i gatshëm të shkojë me biçikletë në shkollë, në punë, në qendër të qytetit apo në një destinacion tjetër, por nëse rruga nënkupton lëvizje pranë trafikut të dendur, pa një hapësirë të mbrojtur ose të shënuar qartë, rreziku i perceptuar bëhet një pengesë e konsiderueshme.

Kjo gjetje është veçanërisht e rëndësishme kur lidhet me të dhënë se tetë të anketuar aktualisht e përdorin biçikletën rrallë, ndërsa tetë nga dhjetë të anketuar do ta përdornin më shpesh nëse do të ekzistonin shtigje të sigurta dhe të ndërlydhura.

Kështu, përgjigjet tregojnë se kushtet infrastrukturore mund të jenë një nga faktorët që ndikojnë në shpërndarjen e përdorimit të biçikletës nga qytetarët.

Ku duhet të ndërtohet infrastruktura për biçikleta?

Përgjigjet e të anketuarve tregojnë prioritete relativisht të përafërta. Qytetarët kanë përmendur si lokacione të rëndësishme për infrastrukturën e ardhshme për biçikleta qendrën e qytetit, shkollat, rrugët kryesore dhe lidhjet ndërmjet lagjeve dhe qendrës.

Ndër destinacionet e tjera të propozuara janë parku, stadiumi, stacioni i autobusëve dhe institucionet publike.

Një i anketuar dha një propozim veçanërisht konkret: **përparësi duhet t'u jepet traseve që lidhin qendrën e qytetit me shkollat, parkun, stadiumin dhe stacionin e autobusëve, duke trajtuar njëkohësisht problemet në rrugët me trafik të dendur motorik**. Sipas kësaj përgjigjeje, qëllimi duhet të jetë krijimi i një rrjeti të vazhdueshëm dhe të sigurt, e jo i shtigjeve të izoluara për biçikleta.

Një shteg për biçikleta që përfundon papritur nuk përbën një sistem funksional për biçikleta. Që biçikleta të bëhet një mundësi reale për transport të përditshëm, infrastruktura duhet të lidhë vendet që vërtet frekuentohen nga qytetarët.

Parkimi për biçikleta është gjithashtu pjesë e problemit

Anketa ka përfshirë edhe pyetjen për lokacionet ku duhet të vendosen hapësira shtesë për parkimin e biçikletave.

Përgjigjet ishin shumë të përafërta. Shkollat dhe qendra e qytetit ishin ndër lokacionet më të përmendura. Të anketuarit përmendën gjithashtu Komunën, parqet, stadiumin, institucionet publike dhe kafenetë.

Kjo tregon se infrastruktura për biçikleta nuk duhet të shihet vetëm si ndërtim i shtigjeve. Një sistem funksional për biçikleta kërkon si trase të sigurta, ashtu edhe vende ku qytetarët mund t'i lënë biçikletat në mënyrë të sigurt pasi të arrijnë në destinacionin e dëshiruar.

Shkollat janë veçanërisht të rëndësishme në këtë aspekt. Vendosja e parkingjeve për biçikleta pranë shkollave mund t'i mbështesë nxënësit që tashmë përdorin biçikletën dhe ta bëjë atë një mjet më praktik transporti edhe për të tjerët.

Çfarë ishte paralajmëruar në vitin 2023?

Çështja e infrastrukturës për biçikleta në Preshevë nuk është krejtësisht e re. Sipas një shkrimi të publikuar në Bujanovačke më 15 gusht 2023, në kuadër të projektit LIID, për Komunën e Preshevës ishin paraparë 1,75 milionë euro për punime infrastrukturore që synonin përmirësimin e infrastrukturës dhe forcimin e kapaciteteve të institucioneve lokale. Ndër planet e përmendura ishin rehabilitimi dhe rindërtimi i infrastrukturës ekzistuese, ndërtimi i shtigjeve për biçikleta, krijimi i hapësirave për transport publik, gjelbërimi, masat që lidhen me ndotjen dhe rregullimi i parkimit.

Shuma prej 1,75 milionë eurosh përmendet për financimin e disa prioriteteve infrastrukturore, ndër të cilat përfshiheshin edhe shtigjet për biçikleta.

Ministria e Ndërtimit, Transportit dhe Infrastrukturës, më 23 korrik 2023, njoftoi se 145 qytete dhe komuna do të merrnin mjete të pakthyeshme përmes projektit LIID dhe se shumat për secilën njësi të vetëqeverisjes lokale ishin përcaktuar paraprakisht. Në tabelën e shpërndarjes së mjeteve, të publikuar së bashku me njoftimin, për Preshevën ishte përcaktuar shuma prej 1.749.355 eurosh. Ministria atëherë deklaroi gjithashtu se, ndër të tjera, mjetet mund të përdorshin për ndërtimin e shtigjeve për biçikleta, përmirësimin e transportit publik, gjelbërimin, rregullimin e parkimit dhe rritjen e sigurisë në trafik.

Megjithatë, në përgjigjen ndaj kërkesës sonë për qasje në informacione me rëndësi publike, Komuna e Preshevës deklaroi se gjatë vitit 2023 nuk kishte marrë dhe as nuk i ishin paguar mjete në shumën prej 1,75 milionë eurosh në kuadër të projektit LIID. Sipas përgjigjes së Komunës, ajo nuk kishte disponuar me këto mjete dhe as nuk i kishte përdorur për realizimin e punimeve infrastrukturore. Komuna deklaroi gjithashtu se, në kuadër të kësaj shume dhe këtij projekti, nuk ishin realizuar aktivitete që do të përfshinin ndërtimin e shtigjeve për biçikleta.

„Komuna e Preshevës vazhdimisht planifikon dhe realizon projekte infrastrukturore në përputhje me prioritetet e saj zhvillimore dhe mjetet financiare në dispozicion. Ndërtimi eventual i shtigjeve për biçikleta mund të jetë objekt i planifikimit të ardhshëm, në varësi të sigurimit të mjeteve financiare, hartimit të dokumentacionit të nevojshëm projektues dhe kushteve për realizim“, thuhet në përgjigjen e Komunës.

Komuna nuk është përgjigjur nëse ekziston dokumentacion projektues, studim fizibiliteti apo propozim i trasesë për shtigjet e biçikletave dhe as nuk ka përmendur projekte konkrete infrastrukturore për të ardhmen. Në përgjigje nuk është sqaruar as statusi i shumës prej 1,75 milionë eurosh që për Preshevën përmendet në dokumentacionin zyrtar të projektit LIID.

Çfarë duhet të pasojë?

Në pyetjen se çfarë duhet të bëjë Komuna si hap të parë për ta bërë ngasjen e biçikletës më të sigurt, gjashtë të anketuar kanë përmendur drejtpërdrejt ndërtimin ose rregullimin e shtigjeve dhe korsive për biçikleta.

Njëri prej tyre konsideron se hapi i parë duhet të jetë identifikimi i rrugëve dhe kryqëzimeve më të rrezikshme, e më pas vendosja e korsive për biçikleta, sinjalizimit përkatës, ndriçimit më të mirë dhe masave shtesë për kufizimin e shpejtësisë së automjeteve motorike.

Një i anketuar, përkundrazi, konsideron se Komuna ka probleme më të rëndësishme dhe se ndërtimi i shtigjeve për biçikleta nuk duhet të jetë prioritet.

Kufizimet e hulumtimit

Anketa është realizuar online dhe ka përfshirë 10 të anketuar, prandaj gjetjet e saj nuk mund të konsiderohen përfaqësuese për të gjithë qytetarët e Preshevës. Të gjithë pjesëmarrësit në anketë kanë deklaruar se përdorin biçikletën, të paktën herë pas here, ndaj rezultatet pasqyrojnë para së gjithash përvojat dhe qëndrimet e çiklistëve. Megjithatë, përgjigjet tregojnë probleme konkrete, lokacione të pasigurta dhe nevoja që mund të shërbejnë si bazë për hulumtime të mëtejshme dhe për veprim nga institucionet kompetente.

Përfundim

Rezultatet e anketës tregojnë se shumica e pjesëmarrësve aktualisht e përdorin biçikletën rrallë, por, në të njëjtën kohë, tetë nga dhjetë të anketuar deklarojnë se do ta përdornin më shpesh nëse do të ekzistonin shtigje të sigurta dhe të ndërlydhura për biçikleta.

Në përgjigjet e të anketuarve përsëriten të njëjtat probleme: mungesa e shtigjeve për biçikleta, trafiku i dendur, kryqëzimet e pasigurta, rrugët kryesore dhe ndarja e pamjaftueshme e çiklistëve nga automjetet motorike.

Në të njëjtën kohë, në vitin 2023, shtigjet për biçikleta ishin përmendur ndër investimet infrastrukturore që mund të financoheshin përmes projektit LIID, ndërsa në tabelën zyrtare të Ministrisë për Preshevën ishte shënuar shuma prej 1.749.355 eurosh.

Prandaj, ky hulumtim ngre një pyetje të rëndësishme për Komunën: çfarë ka ndodhur ndërmjet paralajmërimeve për infrastrukturën për biçikleta dhe situatës që çiklistët përjetojnë sot?

Përgjigja ndaj kësaj pyetjeje kërkon transparencë institucionale. Komuna duhet të bëjë të ditur qartë se cilat projekte të infrastrukturës për biçikleta ishin planifikuar, cilat ishin miratuar, sa mjete ishin ndarë për to, nëse ndërtimi ka filluar, çfarë është përfunduar dhe, nëse projektet janë shtyrë ose anuluar, pse ka ndodhur kjo.

Për qytetarët, nevoja tashmë është e dukshme. Ata i përdorin biçikletat në rrugët ekzistuese edhe atëherë kur këto rrugë nuk u ofrojnë mbrojtje të përshtatshme.

Burimet:

1. Anketa online „Pyetësor mbi infrastrukturën për biçikleta dhe sigurinë e çiklistëve në Preshevë“, e realizuar përmes Google Form për nevojat e këtij hulumtimi, 2026.
2. Komuna e Preshevës – përgjigje ndaj kërkesës për qasje në informacione me rëndësi publike, gusht 2026.
3. Bujanovačke, 15 gusht 2023, „Preševu 1,75 miliona evra od države, u planu izgradnja biciklističke staze“

<https://bujanovacke.co.rs/2023/08/15/presevu-175-miliona-evra-od-drzave-u-planu-izgradnja-biciklisticke-staze/>

4. Ministria e Ndërtimit, Transportit dhe Infrastrukturës, 23 korrik 2023, njoftim për projektin LIID dhe mjetet e pakthyeshme për qytetet dhe komunat.

<https://www.mgsi.gov.rs/lat/aktuelnosti/vesic-pozvao-gradove-i-opstine-da-konkurisu-sa-projektima-za-300-miliona-dolara>

5. Ministria e Ndërtimit, Transportit dhe Infrastrukturës – tabela e shpërndarjes së mjeteve sipas njësive të vetëqeverisjes lokale.

https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/liid_projekat-raspodela_sredstava_po_jls.pdf

6. Faqja zyrtare e projektit LIID – projektet e njësive të vetëqeverisjes lokale, ku për Preshevën janë paraqitur mjetet në dispozicion dhe të dhënat për marrëveshjet e grantit/projektet.

<https://liid.mgsi.gov.rs/projekti-jls/>