

Izveštaj o stanju putne i pešačke infrastrukture u Opštini Štrpce



Sadržaj

1. Metodologija	3
2. Osećaj bezbednosti pešaka	3
3. Najveći problemi putne i pešačke infrastrukture	3
4. Kretanje pešaka i nedostatak trotoara	4
5. Bezbednost dece na putu do škole	4
6. Pristupačnost za starije osobe i osobe sa smanjenom pokretljivošću	5
7. Najkritičnije lokacije	5
8. Iskustva sa prijavljivanjem problema	5
9. Prioriteti građana	6
10. Odgovor kosovske policije i izostanak odgovora drugih nadležnih institucija	6
11. Zaključak	7

Izveštaj o stanju putne i pešačke infrastrukture u Opštini Štrpce

1. Metodologija

Istraživanje je sprovedeno putem anonimne ankete kreirane u Google formi, sa ciljem da se ispita stanje putne i pešačke infrastrukture na teritoriji opštine Štrpce, kao i način na koji građani doživljavaju bezbednost i dostupnost postojeće infrastrukture.

Anketa je obuhvatila pitanja o stanju puteva i trotoara, saobraćajnoj signalizaciji, javnoj rasveti, bezbednosti pešaka, bezbednosti dece na putu do škole, pristupačnosti javnih objekata osobama sa smanjenom pokretljivošću, iskustvima sa prijavljivanjem infrastrukturnih problema, kao i prioritetima za buduća ulaganja.

Ukupno je prikupljeno **11 odgovora**. Uzorak čini **7 muškaraca (63,6%) i 4 žene (36,4%)**. Pet ispitanika je starosti između 18 i 29 godina, pet između 30 i 44 godine, dok jedan ispitanik ima između 45 i 59 godina.

Rezultate treba posmatrati kao prikaz iskustava i stavova učesnika istraživanja, a ne kao reprezentativan prikaz stavova celokupnog stanovništva opštine Štrpce.

2. Osećaj bezbednosti pešaka

Ispitanici su ocenjivali koliko se osećaju bezbedno kada se kao pešaci kreću svojim naseljem, na skali od 1 do 5, pri čemu je 1 označavala potpuno nebezbedno, a 5 potpuno bezbedno. **Nijedan ispitanik nije dao ocenu 1 ili 5.** Najveći broj ispitanika, njih **6 (54,5%)**, dao je ocenu 3, dok je **4 ispitanika (36,4%)** dalo ocenu 2. Samo **jedan ispitanik (9,1%)** dao je ocenu 4.

To znači da je **90,9% ispitanika svoju bezbednost ocenilo ocenom 2 ili 3**, dok niko nije naveo da se oseća potpuno bezbedno. Prosečna ocena bezbednosti iznosi **2,73 od 5**, što ukazuje na preovlađujući osećaj ograničene ili samo umerene bezbednosti prilikom kretanja pešaka.

3. Najveći problemi putne i pešačke infrastrukture

Na pitanje o najvećim problemima putne i pešačke infrastrukture ispitanici su mogli da izaberu više ponuđenih odgovora.

Najčešće naveden problem su **rupe i oštećenja na kolovozu**, koje je navelo **10 od 11 ispitanika (90,9%)**.

Slede:

- **nedostatak pešačkih prelaza – 8 ispitanika (72,7%);**
- **nedostatak trotoara – 6 ispitanika (54,5%);**
- **nedovoljna javna rasveta – 6 ispitanika (54,5%);**

- loše čišćenje snega i leda – 6 ispitanika (54,5%);
- oštećeni ili neprohodni trotoari – 4 ispitanika (36,4%);
- loša saobraćajna signalizacija – 4 ispitanika (36,4%);
- neprilagođenost osobama sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću – 4 ispitanika (36,4%);
- neasfaltirani putevi – 3 ispitanika (27,3%).

Rezultati pokazuju da problemi nisu ograničeni na kvalitet kolovoza. Građani istovremeno ukazuju na nedostatak osnovne pešačke infrastrukture, uključujući trotoare i pešačke prelaze, kao i na nedovoljnu rasvetu i signalizaciju. Posebno je značajno to što su **pešački prelazi drugi najčešće identifikovani problem**, što se kasnije ponavlja i kada građani određuju prioritete za buduće intervencije.

4. Kretanje pešaka i nedostatak trotoara

Ispitanici navode više lokacija na kojima trotoari ne postoje ili nisu dovoljno dostupni za bezbedno kretanje pešaka, zbog čega su građani primorani da se kreću kolovozom. Kao problematične lokacije izdvajaju **Glavnu ulicu, deo iznad Lipe, Gotovušu, Sevice** i pojedine sporedne puteve, dok jedan ispitanik ocenjuje da je ovaj problem prisutan u većini ulica u Štrpcu.

U pojedinim odgovorima navodi se da trotoar postoji samo u centralnom delu, dok se u drugim delovima naselja pešaci kreću kolovozom.

Odgovori ukazuju da problem nije samo u kvalitetu postojećih trotoara, već i u tome što na **pojedinim deonicama trotoari ne postoje ili nisu povezani duž cele trase**.

5. Bezbednost dece na putu do škole

Troje od 10 ispitanika koji su odgovorili na pitanje o deci školskog uzrasta navelo je da ima dete koje redovno ide peške ili biciklom do škole.

Kod pitanja o bezbednosti deonica na putu do škole, od ukupno 10 odgovora koji su na to pitanje dali, **4 ispitanika (40%) navela su da postoje nebezbedne deonice, 5 (50%) da su deonice delimično nebezbedne, a jedan ispitanik (10%) da nisu nebezbedne.**

Zato je preciznije reći da među ispitanicima preovlađuje stav da na putu do škole postoje problemi sa bezbednošću, nego ove odgovore pripisivati isključivo iskustvima roditelja.

Kao problematične lokacije ispitanici navode:

- pešački prelaz kod škole, koji nije dovoljno dobro obeležen;
- deonice bez trotoara na kojima se deca kreću putem;
- ulice u blizini škole bez javne rasvete;
- Glavnu ulicu;

- ulicu Davidovi;
- Staje Markovića.

U odgovorima se kao razlozi navode gust saobraćaj, nepreglednost, nedostatak trotoara, rasvete i adekvatno obeleženih pešačkih prelaza.

6. Pristupačnost za starije osobe i osobe sa smanjenom pokretljivošću

Ispitanici navode da loše stanje puteva i trotoara otežava svakodnevno kretanje starijih osoba i osoba koje se otežano kreću, dok se kao prepreke pominju **nepostojanje trotoara, uzbrdice, neadekvatni prilazi i nepropisno parkiranje vozila na trotoarima**. Kao problematične lokacije navode se različiti delovi opštine, uključujući okolna sela i centralne ulice.

Jedan od konkretno navedenih primera jeste **pristup policijskoj stanici**, dok se kao problem navode i prilazi prodavnicama, pekarama i drugim objektima. Ovi odgovori ukazuju da pitanje pristupačnosti nije ograničeno samo na osobe sa invaliditetom u užem smislu, već obuhvata i starije osobe, roditelje sa dečjim kolicima i druge građane sa smanjenom pokretljivošću.

7. Najkritičnije lokacije

Na osnovu konkretnih odgovora građana mogu se izdvojiti različite kategorije problematičnih lokacija.

Centar Štrpca i Glavna ulica

Posebno se pominju Glavna ulica, raskrsnica kod ambulante, most u Firaji i prilazi javnim ustanovama i prodavnicama.

Putni pravci i povezivanje naselja

Kao problematični navode se **Berevce–Donja Bitinja**, put prema Vrbeštici, kao i pojedini izlazi iz sela gde rastinje i drveće smanjuju preglednost.

Seoske sredine i sporedne ulice

U odgovorima se pojavljuju **Gotovuša, Sušiće, Sevce i Popovce**, kao i ulice Cara Lazara, Svetog Save i Kneza Miloša.

Školske i javne površine

Kao problematične se navode zone oko škole, školska igrališta i dečiji parkovi, kao i pojedini drugi javni objekti.

8. Iskustva sa prijavljivanjem problema

Većina ispitanika navodi da problem sa putem ili trotoarom **nije prijavljivala nadležnim institucijama**. Među odgovorima onih koji jesu ili su komentarisali rešavanje problema pojavljuju se primeri prijavljivanja **nepropisnog parkiranja na trotoarima**, pri čemu jedan ispitanik navodi da problem nije rešen.

Drugi ispitanik navodi da je problem sa rupama bio rešen, ali da je kvalitet izvedenih radova bio loš i da su se rupe ponovo pojavile. Ovo je važno jer ukazuje da problem nije samo u tome da li građani mogu da prijave infrastrukturni problem, već i u pitanju **efikasnosti postupanja nakon prijave i kvaliteta izvedenih radova**.

9. Prioriteti građana

Kada su pitani koje bi mere trebalo da budu prioritet Opštine, ispitanici su najčešće birali **javnu rasvetu i pešačke prelaze**, koje je izabralo po **9 od 11 ispitanika (81,8%)**.

Slede:

1. **Javna rasveta – 81,8% (9 ispitanika)**
2. **Pešački prelazi – 81,8% (9 ispitanika)**
3. **Izgradnja trotoara – 72,7% (8 ispitanika)**
4. **Sanacija postojećih puteva – 63,6% (7 ispitanika)**
5. **Saobraćajna signalizacija – 63,6% (7 ispitanika)**
6. **Pristupačnost za osobe sa invaliditetom – 54,5% (6 ispitanika)**
7. **Uređenje prilaza školama – 45,5% (5 ispitanika)**
8. **Asfaltiranje neasfaltiranih puteva – 27,3% (3 ispitanika)**

Ovaj redosled pokazuje da građani kao prioritet ne izdvajaju samo sanaciju postojećih puteva, već i unapređenja koja direktno utiču na bezbednost pešaka. Posebno je značajno što su javna rasveta i pešački prelazi dobili veću podršku ispitanika od same sanacije puteva.

10. Odgovor kosovske policije i izostanak odgovora drugih nadležnih institucija

Kosovskoj policiji upućeno je pitanje da li su tokom 2025. i 2026. godine na teritoriji opštine Štrpce evidentirane saobraćajne nezgode u kojima su kao uzrok incidenta navedeni neadekvatna ili nedostajuća saobraćajna signalizacija, loše stanje kolovoza, nedostatak javne rasvete, neobeleženi pešački prelazi ili drugi nedostaci putne i pešačke infrastrukture. Pored toga, zatraženi su podaci o broju takvih slučajeva, njihovim lokacijama i posledicama.

Nakon provere službene evidencije i arhive slučajeva saobraćajnih incidenata, Policijska stanica u Štrpcu odgovorila je da u periodu 2025/2026. godine, u svojoj zoni odgovornosti, nije evidentirala nijedan slučaj u kojem je kao uzrok incidenta zabeleženo bilo koje od navedenih pitanja. Policija je stoga navela da, na osnovu raspoloživih podataka u službenoj evidenciji i arhivi, ne raspolaže podacima o takvim slučajevima tokom navedenog perioda.

Ovaj odgovor treba tumačiti isključivo u granicama podataka koje sadrži policijska evidencija. On ne znači da tokom 2025. i 2026. godine u Štrpcu nije bilo saobraćajnih nezgoda, niti da problemi sa putnom i pešačkom infrastrukturom nisu predstavljali rizik za učesnike u saobraćaju, već samo da u evidentiranim slučajevima takvi infrastrukturni nedostaci nisu bili zabeleženi kao uzrok saobraćajne nezgode.

Pored **Policijske stanice Štrpce**, upiti su upućeni i **Opštini Štrpce** i **Ministarstvu infrastrukture i transporta Kosova**, ali odgovori nisu stigli do zaključenja izveštaja.

Opštini su upućena pitanja o planovima i programima održavanja i unapređenja lokalne putne i pešačke infrastrukture, budžetskim izdvajanjima, izvedenim radovima, stanju lokalnih puteva, bezbednosti u blizini škola, prijavama građana, planiranim projektima i mogućim izvorima finansiranja.

Ministarstvu su upućena pitanja koja su se odnosila na ulaganja u regionalne i nacionalne puteve na teritoriji opštine Štrpce, stanje tih puteva, izvršene intervencije, uključujući putni pravac **Štrpce–Brezovica–Prevalac**, kao i planirana ulaganja tokom 2026. i 2027. godine.

Zbog izostanka odgovora nije bilo moguće dobiti zvanične podatke o tome kolika su sredstva izdvojena za putnu i pešačku infrastrukturu, koji su radovi izvedeni ili planirani, koje deonice institucije smatraju prioritetnim za sanaciju, niti koliko su prijava građana primile u vezi sa ovim problemima. Izostanak odgovora institucija predstavlja ograničenje istraživanja, ali nalazi ankete i dalje daju važan uvid u probleme koje ispitanici prepoznaju i mogu poslužiti kao polazna osnova za njihovo dalje praćenje i proveru.

11. Zaključak

Nalazi istraživanja pokazuju da ispitanici stanje putne i pešačke infrastrukture u opštini Štrpce ne vide samo kao pitanje održavanja puteva, već kao **širi problem bezbednosti**.

Rupe i oštećenja na kolovozu navelo je 90,9% ispitanika, nedostatak pešačkih prelaza 72,7%, dok više od polovine ukazuje na nedostatak trotoara i javne rasvete. Istovremeno, nijedan ispitanik nije naveo da se oseća potpuno bezbedno kao pešak, a među prioritetima za buduća ulaganja najčešće se izdvajaju javna rasveta, pešački prelazi i trotoari.

Iako mali uzorak ne omogućava generalizovanje nalaza na celu opštinu, odgovori jasno ukazuju na konkretne probleme i lokacije koje zahtevaju dalje praćenje, proveru kroz zvanične podatke i reakciju nadležnih institucija.