

SA PËRDORET
TRANSPORTI
URBAN NË
PRIZREN?



SA PËRDORET TRANSPORTI URBAN NË PRIZREN?

Autor dhe botues: EC Ma Ndryshe

Rr. Fehmi Lladrovci Nr.94, Prizren &
Rr. Xhemajl Mustafa 9/1 LL-4 Nr.7,
Prishtinë

www.ecmandryshe.org

info@ecmandryshe.org

029 222 771 & 038 224 967

Hulumtimi "Sa përdoret transporti
urban në Prizren?" është realizuar nga
EC Ma

Ndryshe, i cili mbështetet nga Agjencia
Suedeze për Zhvillim dhe Bashkëpunim
Ndërkombëtar, (Sida) përmes
Programit të saj "Human Rightivism" që
implementohet nga Community
Development Fund – CDF.

Përmbajtja dhe qëndrimet e paraqitura
këtu nuk përfaqësojnë qëndrimin
zyrtarë të donatorëve.

Nëntor, 2022



Sweden
Sverige



HYRJJE

Sipas Agjencisë për Mbrojtjen e Mjedisit, transporti është një nga kontribuesit më të mëdhenj të emetimeve të gazrave serrë duke kontribuar në ndryshime klimatike. Ai është përgjegjës për më shumë se dy të tretat e emetimit të oksideve të azotit (NOx) dhe me rreth 10% të emetimit të përgjithshëm të ndotësve tjerë.¹

Por këto ndikime negative mund të reduktohen duke zgjedhur mënyra më të qëndrueshme transporti.

Transporti urban është një nga mënyrat më të qëndrueshme dhe të sigurta, duke sjellë përfitime për shoqërinë në tërësi sepse përveç që është më miqësor me mjedisin, mund të kontribuojë në përmirësime të përgjithshme në shëndetin tonë mendor dhe fizik.

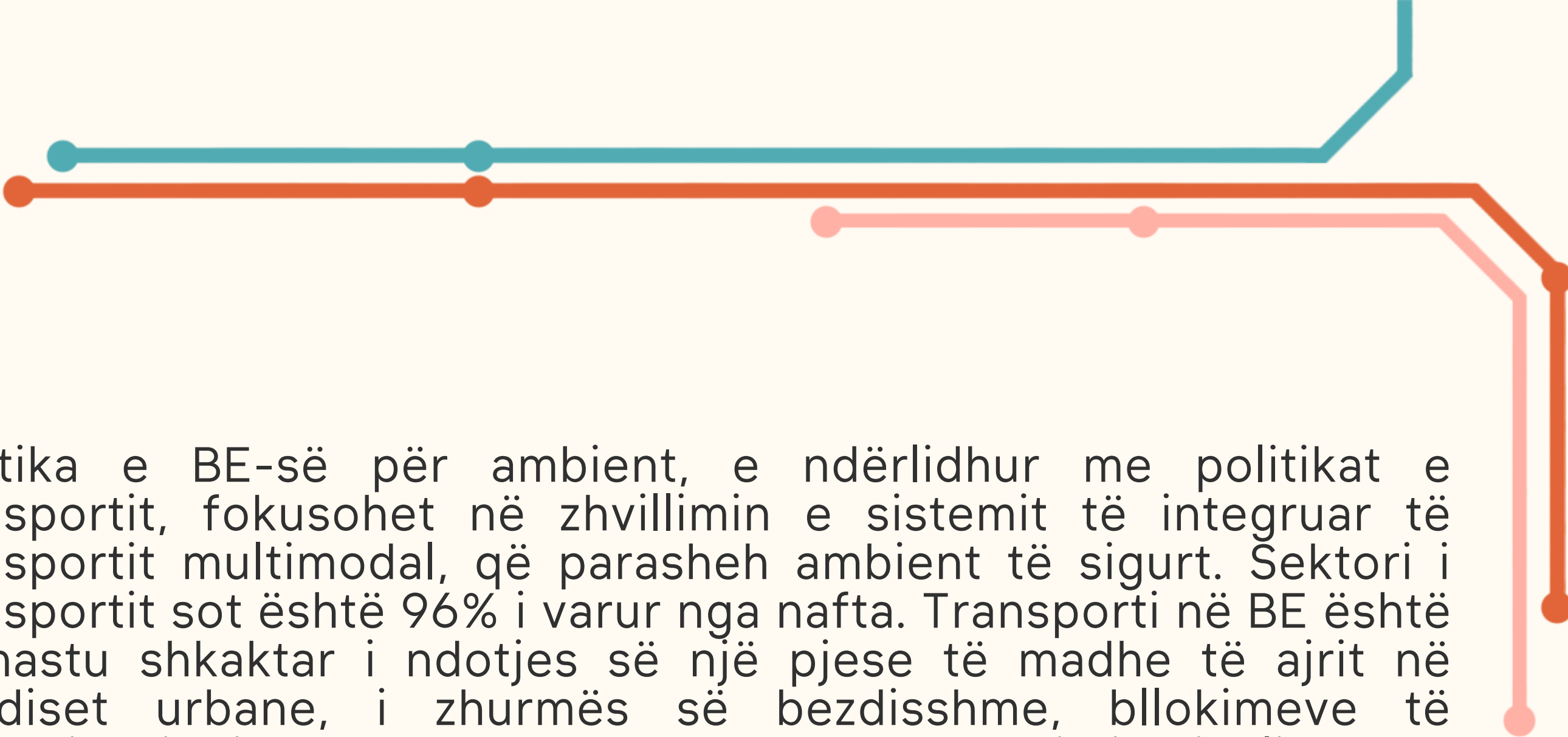
Përdorimi i transportit publik sjellë:

- Përfitime ekonomike
- Përfitime shëndetësore për komunitetin²
- Redukton bllokimin e rrugëve përmes zvogëlimit të numrit të automjeteve
- Kontribuon në ulje të nivelit të ndotjes së mjedisit dhe zvogëlon gjurmën e karbonit të një individi³

Në bazë të një hulumtimi të realizuar në SHBA, transporti publik kursen 37 milionë tonë metrikë dioksid karboni në vit. Duke eliminuar një makinë dhe duke përdor transportin publik në vend të tij, mund të arrihet një kursim prej 30% të emetimeve të dioksidit të karbonit.⁴

Në Axhendën 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm, transporti i qëndrueshëm përfshihet në disa SDG (Objektiva të Zhvillimit të Qëndrueshëm), dhe veçanërisht në ato që lidhen me shëndetin, energjinë, infrastrukturën dhe qytetet e vendbanimet njerëzore.⁵

Sistemi i transportit të BE-së është aktualisht i njohur si jo i qëndrueshëm, në rend të parë, për shkak të konsumit të madh të karburanteve, gjë që ka shkaktuar dhe vazhdon të shkaktojë emetim në rritje të CO₂. "Libri i bardhë i publikuar nga BE-ja në mars të 2011, parasheh iniciativa konkrete për ndërtimin e një sistemi kompetitiv të transportit që do ta ngriste mobilitetin dhe rritjen e prodhimit të karburantëve, e që do të reduktonte varësinë e BE-së për naftë. Po ashtu ky libër parasheh edhe masat për reduktimin e dendësisë në trafik dhe reduktimin e emetimit të karbonit për 60%, para vitit 2050.



Politika e BE-së për ambient, e ndërlidhur me politikat e transportit, fokusohet në zhvillimin e sistemit të integruar të transportit multimodal, që parasheh ambient të sigurt. Sektori i transportit sot është 96% i varur nga nafta. Transporti në BE është gjithastu shkaktar i ndotjes së një pjese të madhe të ajrit në mjediset urbane, i zhurmës së bezdisshme, bllokimeve të komunikacionit brenda dhe përreth qyteteve dhe i një niveli shumë të lartë të emetimit të gazrave serrë.⁶

E sipas Raportit të Komisionit Evropian për Kosovë- viti 2021, Kosova duhet të rrisë ndjeshëm ambicien e saj për të zbatuar siç duhet standardet e BE-së për transport e mjedis. Kosova mbetet në një fazë të hershme në fushën e politikës së transportit dhe ka arritur progres të kufizuar, veçanërisht në sigurinë rrugore.

Në hulumtimin "Cilësia e ajrit" e realizuar nga EC Ma Ndryshe gjatë vitit të kaluar, mbi 40% e qytetarëve janë deklaruar që si mjet kryesor të transportit përdorin veturat personale, kurse në një tjetër hulumtim "Ndotja e ambientit", qytetarët e anketuar, si burim kryesor të ndotjes së mjedisit e shohin pikërisht ndotjen nga trafiku.

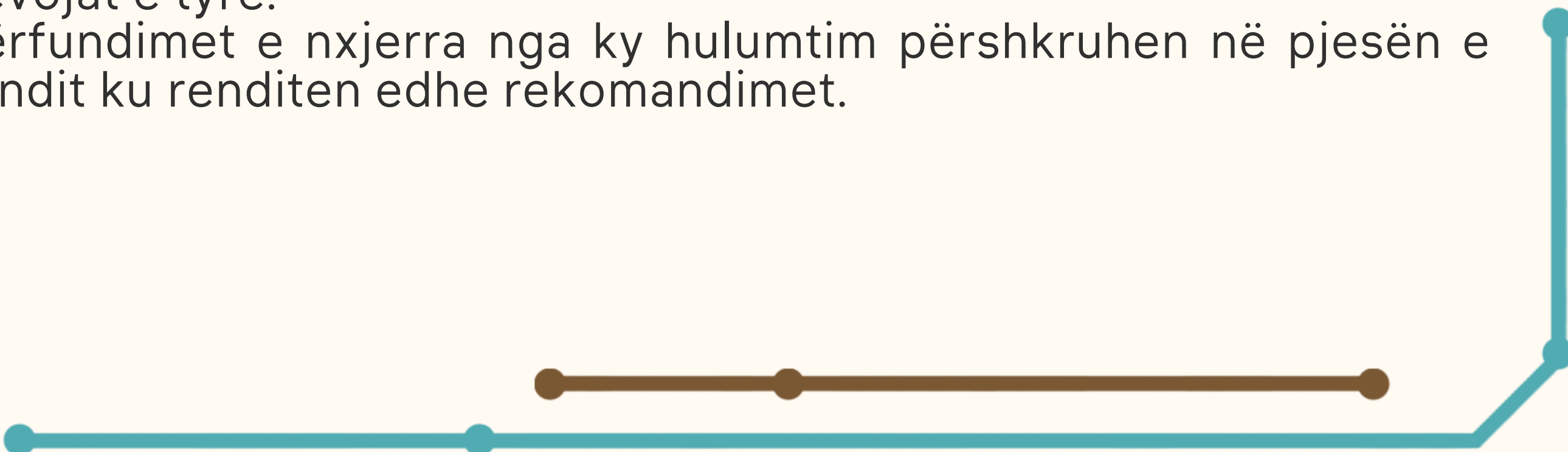


Sipas një hulumtimi të realizuar nga Banka Botërore "Kosovo: A Future of Green Transport and Clean Air", vjetërsia e mjeteve të transportit është një kriter shumë i rëndësishëm sidomos për makinat me naftë pasi automjetet e vjetra me naftë ndikojnë më shumë në ndotje të mjedisit. Kurse vjetërsia mesatare e veturave që përdoren në Kosovë është nëntëmbëdhjetë vjet, dhjetë vjet më shumë se mesatarja e Evropës Perëndimore.

Ndër të tjera, raporti përfshin një vlerësim të ndotjes së automjeteve në Kosovë, liston në mënyrë të përmbledhur instrumentet kryesore për të reduktuar emetimet e transportit, përzgjedhjen e politikave të cilat vlerësohen të parandalojnë emetimet e automjeteve në Kosovë, e që përfshijnë përdorimin e autobusëve me emetime të ulëta.⁷

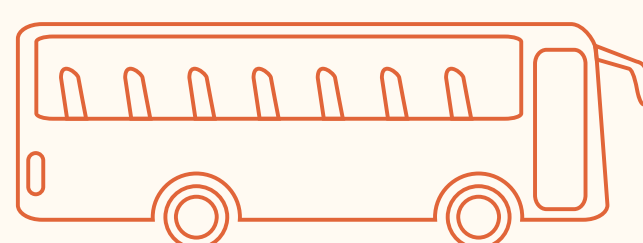
E për të kuptuar se sa po përdoret transporti urban në Prizren, EC ka realizuar një hulumtim përmes pyetësorve me 100 respondentë. Përmes këtij hulumtimi synohet të vlerësohen përshtypjet e qytetarëve sa i përket shërbimit të transportit urban, kërkesat dhe nevojat e tyre.

Përfundimet e nxjerra nga ky hulumtim përshkruhen në pjesën e fundit ku renditen edhe rekomandimet.



A JENI PËRDORUES TË TRANSPORTIT PUBLIK/AUTOBUSËVE URBAN?

Po



45.8%

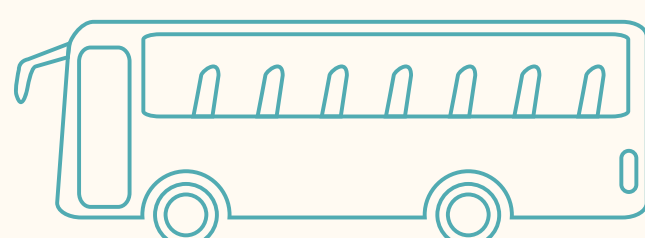
Jo



54.2%

SA SHPESH E PËRDORNI TRANSPORTIN PUBLIK?

Çdo ditë



11.6%

Disa herë gjatë javës



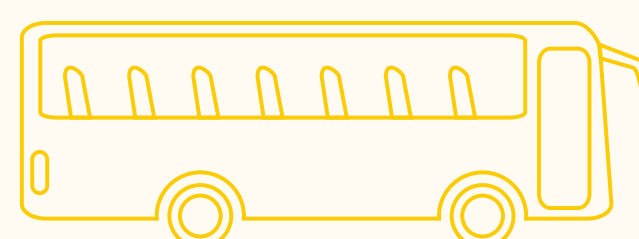
31.9%

Disa herë gjatë muajit



23.2%

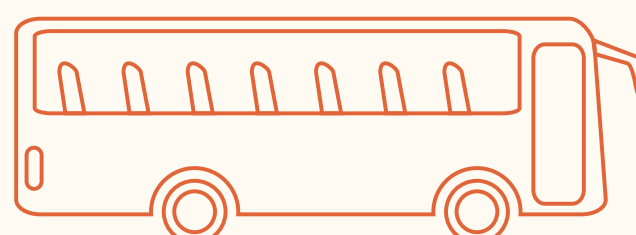
Rrallë



33.3%

A JENI TË KËNAQUR ME SHËRBIMIN QË OFROHET? (ORARI, MIRËMBAJTJA, ÇMIMI)

Po



55.2%

Jo



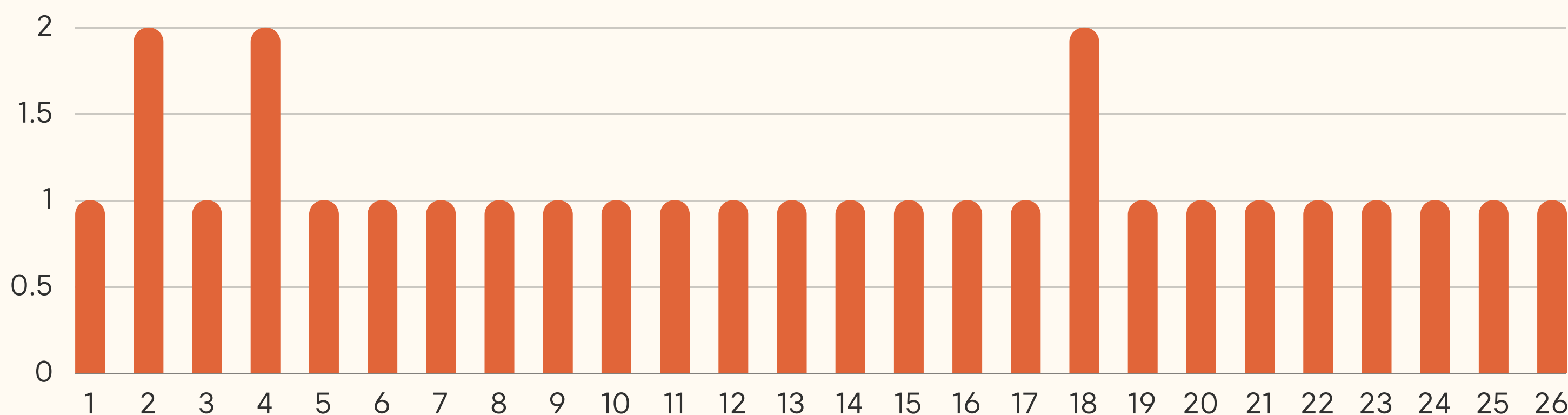
43.3%

Duhet të mirëmbahen



1.5%

NËSE JO, PSE?



Pakënaqësitë e përdoruesve me shërbimet që ofrohen kryesisht kanë të bëjnë me vjetërsinë e autobusëve, me distancat e stacioneve nga njëri-tjetri, me pastërtinë dhe mirëmbajtjen e tyre, çmimin e lartë, mungesën e informacioneve rreth orarit të nisjes së autobusëve dhe mosrespektimin e këtyre orareve.

CILA ËSHTË ARSYEJA QË NUK E PËRDORNI TRANSPORTIN PUBLIK?

Orari jo i përshtatshëm



Pastërtia në nivel jo të duhur



Qasja e pamundur (për PAK dhe nëna me karroca)



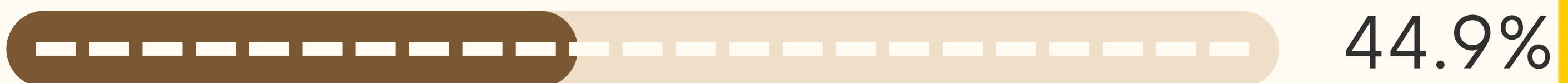
Të tjera



Tek të tjera përfshihen orari jo i përshtatshëm, pastërtia në nivel jo të duhur, sjelljet e vozitësve të autobusit etj.

ÇKA DO T'JU MOTIVONTE QË TA PËRDORNI TRANSPORTIN PUBLIK?

Nëse shtohen linja të tjera



Nëse ndryshohet orari



Nëse ndryshon çmimi i biletës



Të tjera



Tek të tjera përfshihen shimi i linjave të tjera, ndryshimi i orarit, lirimi i çmimit të biletës etj.

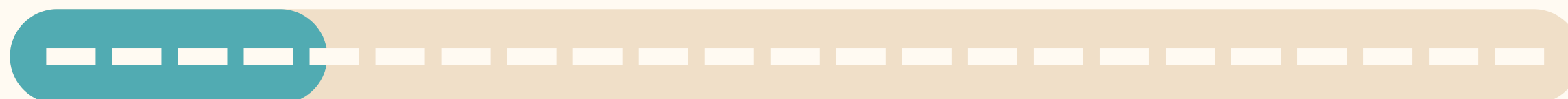
A MENDONI SE ËSHTË I ARSYESHËM ÇMIMI I BILETAVE TË AUTOBUSËVE?

Po



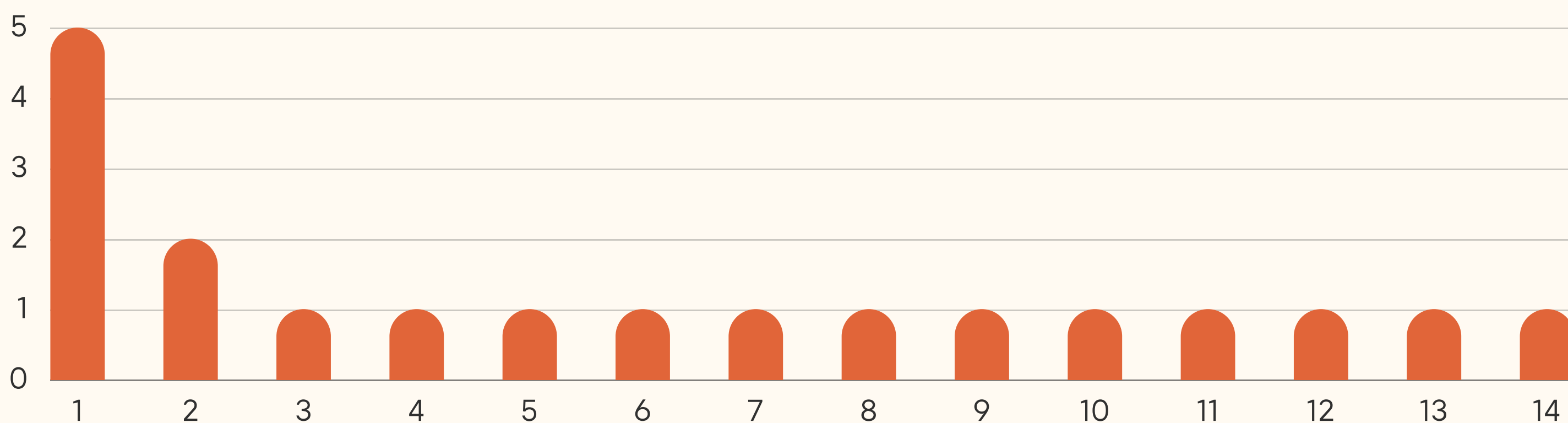
79.8%

Jo



20.2%

NËSE JO, PSE MENDONI QË NUK ËSHTË I ARSYESHËM ÇMIMI I BILETAVE?



Pakënaqësitë e përdoruesve me çmime që ofrohen kryesisht kanë të bëjnë me faktin që nuk janë në gjendje të mirë financiare t'i përballojnë ato, ka linja me çmim më të volitshëm, etj.

Këto ankesa vijnë sidomos nga grupe të caktuara si pensionistët dhe studentët, çmimet që ata i shohin më të arsyeshme janë 30-40 cent.

SA JANË TË PËRSHTATSHME STACIONET E AUTOBUSËVE URBAN PËR TË PRITUR?

A mendoni se është i përshtatshëm lokacioni se ku gjindet stacioni i pritjes së autobusëve:

■ Po (43.5%) ■ Jo (35.7%) ■ Nuk e di (20.8%)



A mendoni se ka hapësira për ulje:

■ Po (37.4%) ■ Jo (43.5%) ■ Nuk e di (19.1%)



A ka mbulesë për mbrojtje nga të reshurat dhe dielli:

■ Po (41.7%) ■ Jo (38.3%) ■ Nuk e di (20%)



A ka ndriçim (gjatë pritjeve natën):

■ Po (11.3%) ■ Jo (45.2%) ■ Nuk e di (43.5%)



A është i përshtatshëm vendqëndrimi dhe a ka qasje për PAK (Persona me Aftësi të Kufizuar):

■ Po (4.3%) ■ Jo (40.9%) ■ Nuk e di (54.8%)



A MENDONI SE NË STACIONET E AUTOBUSËVE URBANJANË TË MJAFTUESHME TABELAT INFORMUESE TË ORAREVE TË NISJES SË TYRE?

Po

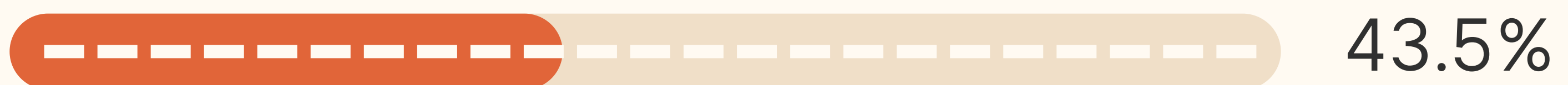


Jo

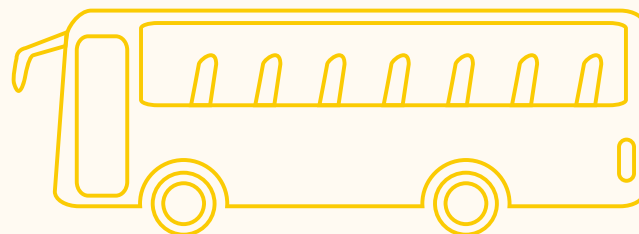


SA MENDONI SE QYTETARËT JANË TË INFORMUAR PËR DESTINACIONET E UDHËTIMIT TË AUTOBUSËVE URBAN? (DESTINACIONET E LINJAVE TË AUTOBUSËVE)

Aspak të informuar



Mjaftueshëm të informuar



SIPAS JUSH A DO TË LEHTËSONTE DHE SHTONTE PËRDORIMIN E TRANSPORTIT PUBLIK NËSE DO TË EKZISTONTE NJË APLIKACION QË TREGON KOHËN E MBËRRITJES DHE VENDNDODHJEN AKTUALE TË AUTOBUSIT URBAN QË DO TË UDHËTONI?

Po, mendoj që është e nevojshme



92.2%

Jo, mendoj që nuk është e nevojshme



7.8%

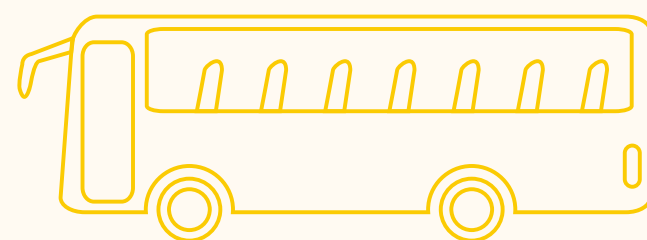
A MENDONI SE HARTA E TRANSPORTIT PUBLIK TË PRIZRENIT DUHET TË ZGJEROHET?

Po



1.8%

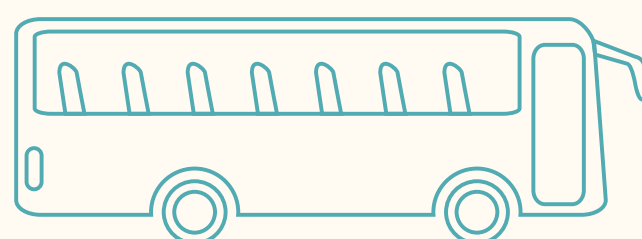
Jo



98.2%

SA MENDONI SE DO TË REDUKTOHEJ PËRDORIMI I VETURAVE PERSONALE NGA QYTETARËT, NËSE EKZISTON NJË TRANSPORT PUBLIK I RREGULLT?

Do të reduktohej shumë



76.1%

Nuk do të reduktohej



22.2%

Nuk besoj se do të reduktohej



1.7%

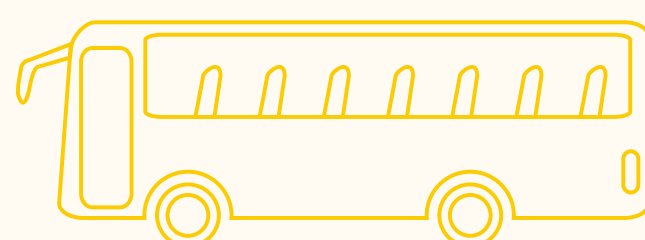
A JENI TË INFORMUAR QË PËRDORIMI I TRANSPORTIT PUBLIK DO TË NDIKONTE QË TË KEMI REDUKTIM TË CO₂ (DIOKSIDIT TË KARBONIT) DHE TË KEMI AJËR MË TË PASTËR DUKE KONTRIBUAR NË MBROJTJE TË AMBIENTIT?

Jo, nuk jam mjaftueshëm i/e informuar

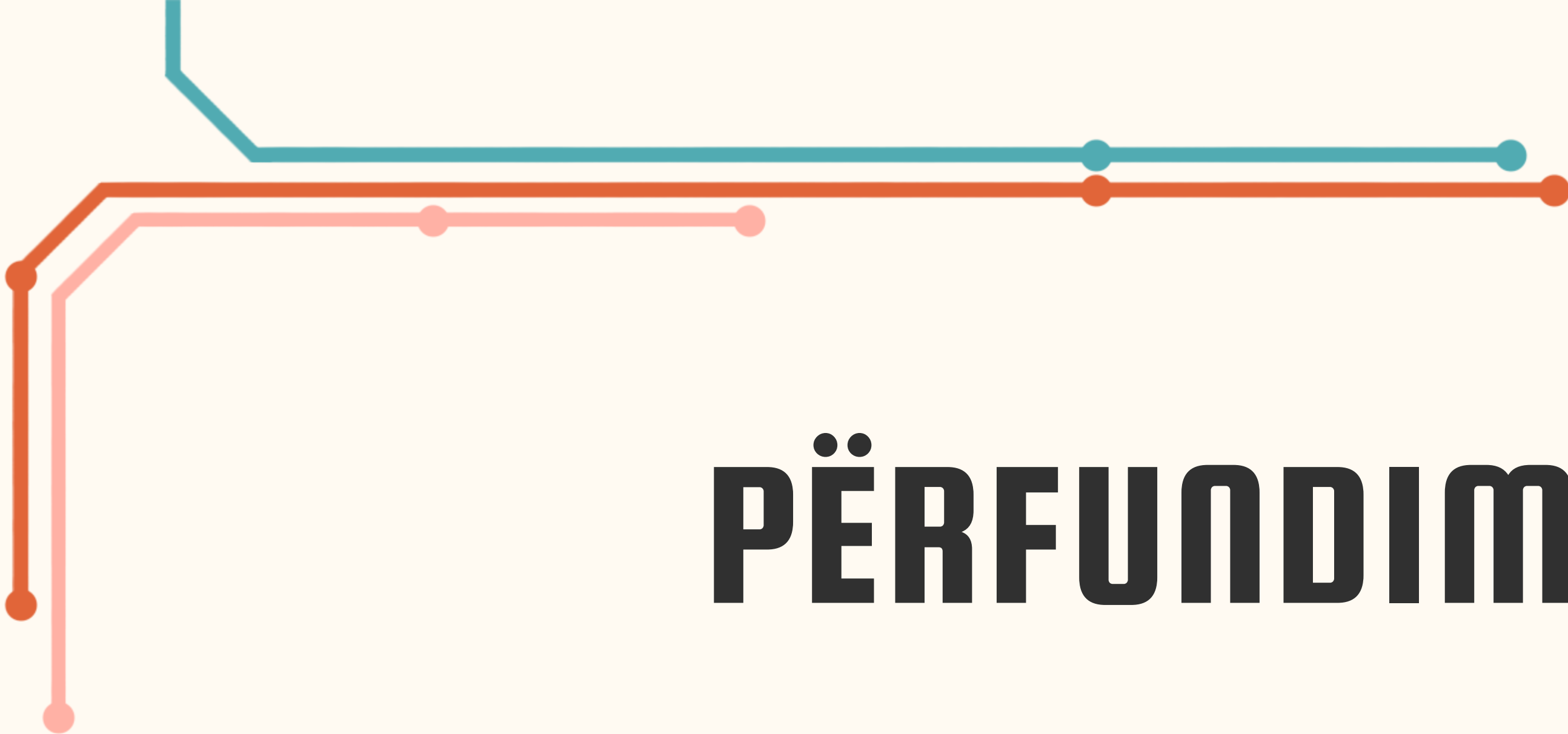


39.8%

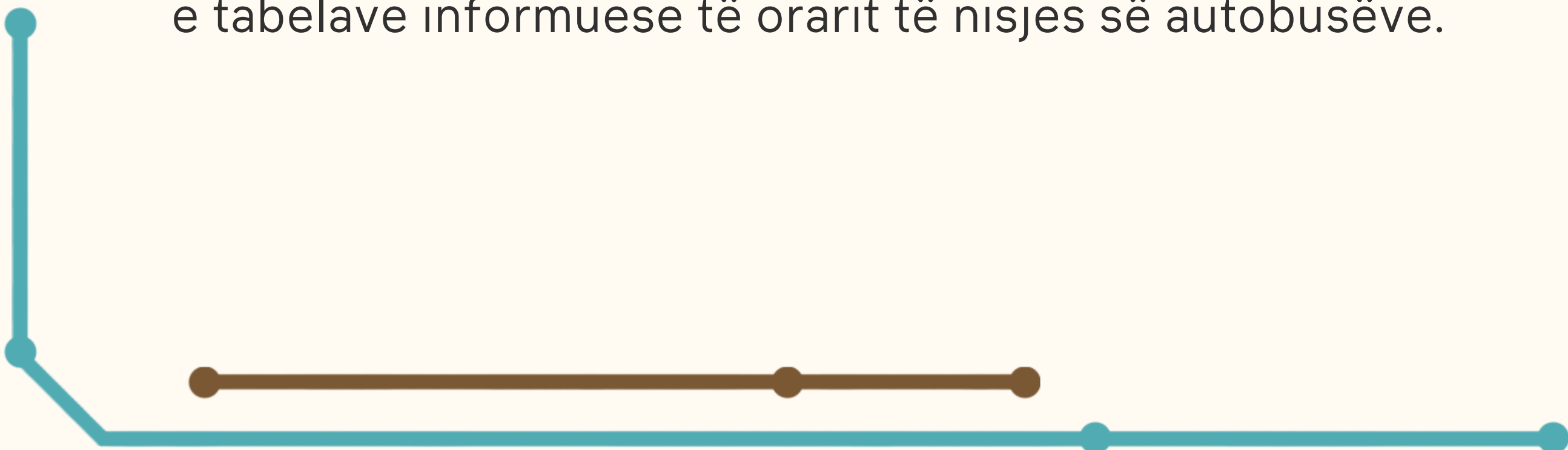
Po, jam i/e informuar



60.2%



PËRFUNDIME

- Nga të anketuarit që kanë qenë pjesë e këtij hulumtimit mbi 50% e tyre përdorin transportin urban në Prizren si mjet të lëvizjes, në intervale të ndryshme kohore. Disa prej tyre e përdorin çdo ditë (11.6% e të anketuarve), disa të tjerë disa herë gjatë javës (31.9%), disa qytetarë të tjerë kanë potencuar që e përdorin disa herë gjatë muajit (23.2%), kurse (33.3%) janë deklaruar që rrallë e përdorin transportin urban. Një numër i konsiderueshëm i përdoruesve të transportit urban nuk janë të kënaqur me shërbimin që ofrohet. Shqetësimet e tyre kryesisht kanë të bëjnë me vjetërsinë e autobusëve, me pastërtinë dhe mirëmbajtjen e tyre, çmimin e lartë, dhe mungesën e informacioneve rreth orarit të nisjes së autobusëve.
 - Për të anketuarit që janë deklaruar se nuk e përdorin transportin urban, arsyet kryesore janë orari jo i përshtatshëm i lëvizjes së tyre, pastërtia në nivel jo të duhur, mungesa e qasjes për PAK- Personave me Aftësi të Kufizuara dhe të prindërve me karrocë, e arsye të ngjashme. Shtimi i linjave të reja dhe ndryshimi i orarit aktual të lëvizjes janë motivet kryesore për përdorim të transportit urban në Prizren sipas të anketuarve.
 - Rreth 80% e qytetarëve të anketuar mendojnë se çmimi i biletave është i përshtatshëm, kurse rreth 20% e tyre mendojnë se çmimi duhet të ndryshojë (të zbres). Mbi 50% e tyre mendojnë se qytetarët e Prizrenit janë mjaftueshëm të informuar për destinacionet e udhëtimit të autobusëve urban, kurse rreth 40% e tyre mendojnë se nuk janë aspak të informuar. Shqetësim i lartë i tyre është poashtu edhe mungesa e tabelave informuese të orarit të nisjes së autobusëve.
- 
- 

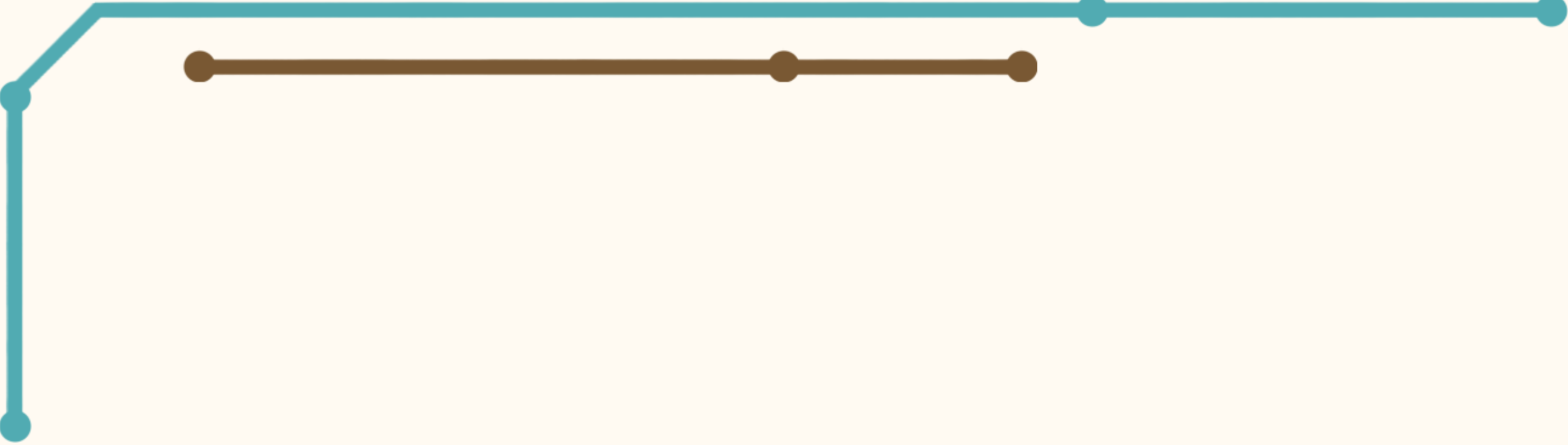
- 43.5% e qytetarëve të anketuar janë deklaruar që është i përshtatshëm lokacioni se ku gjindet stacioni i pritjes së autobusëve urban, 35.7% janë deklaruar që nuk është i përshtatshëm, kurse rreth 20% kanë zgjedhur opsionin "Nuk e di".

37.4% e të anketuarve mendojnë se në stacionet e pritjes ka hapësira për ulje, 43.5% prej tyre mendojnë se nuk ka hapësira për ulje, kurse rreth 19% kanë zgjedhur opsionin "Nuk e di". Sipas 41.7% të të anketuarve në stacionet e pritjes së autobusëve urban ka mbulesë për mbrojtje nga të reshurat dhe dielli, sipas 38.3% të tyre nuk ka mbulesë të tillë, kurse rreth 20% kanë zgjedhur opsionin "Nuk e di".

Në anën tjetër rreth rreth 11% prej të anketuarve mendojnë se në këto stacione ka ndriqim (gjatë pritjeve natën), 45.2% mendojnë se nuk ka ndriqim, kurse rreth 40% kanë zgjedhur opsionin "Nuk e di".

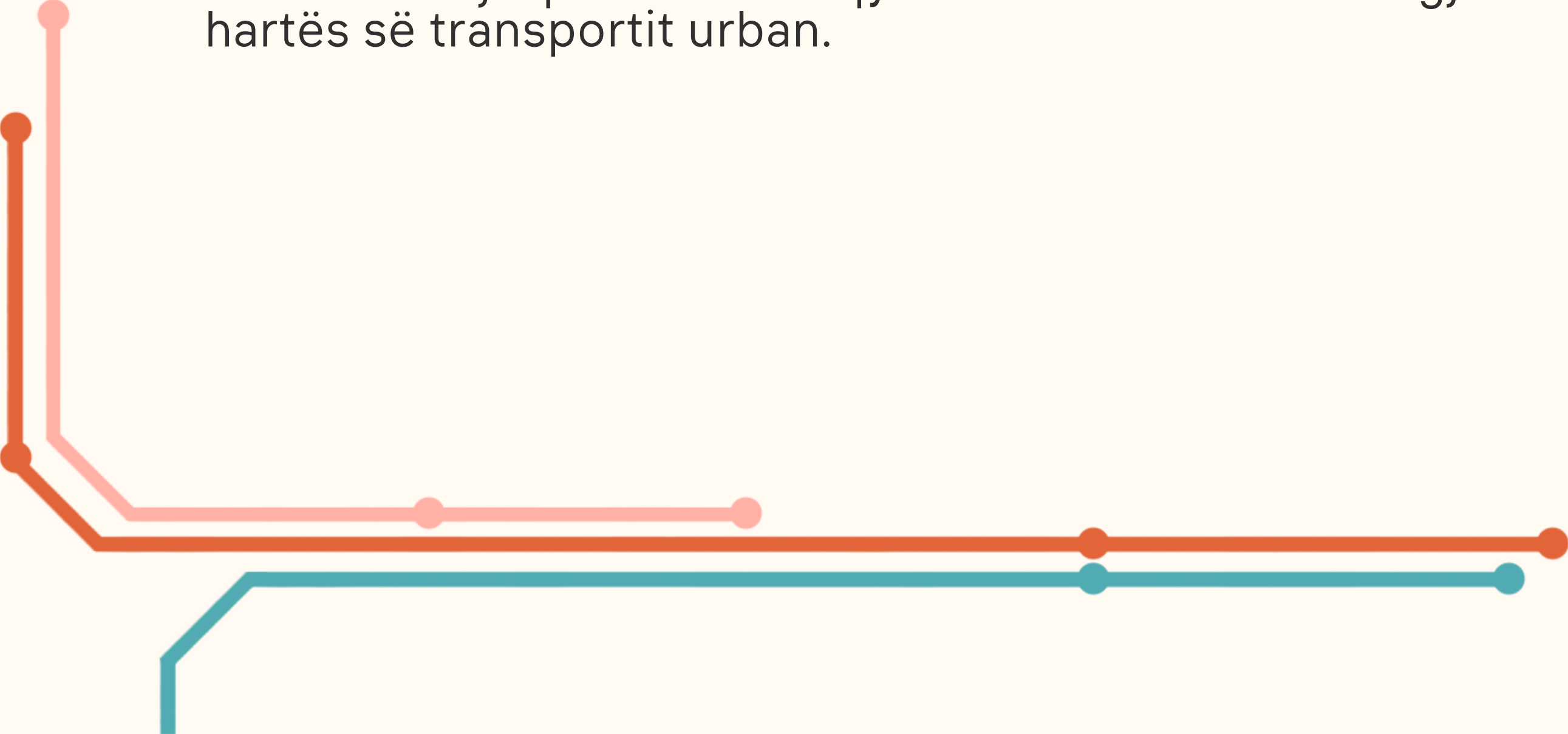
Rreth vendqëndrimit dhe qasjes për PAK (Persona me Aftësi të Kufizuar) në stacionet e pritjes, rreth 40% e qytetarëve janë deklaruar që nuk janë të përshtatshme, rreth 5% janë deklaruar që janë të përshtatshme, kurse rreth 55% kanë zgjedhur opsionin "Nuk e di".

- Sipas të anketuarve (mbi 90% e tyre) është shumë i nevojshëm një aplikacion që tregon kohën e mbërritjes dhe vendndodhjen aktuale të autobusit urban që do të udhëtojnë ata, sepse sipas tyre kjo do të lehtësonte dhe shtonte shumë përdorimin e transportit publik.
- Mbi 98% e të anketuarve mendojnë se harta e transportit publik të Prizrenit duhet të zgjerohet, dhe mbi 70% e tyre mendojnë se do të reduktohej përdorimi i veturave personale nga qytetarët, nëse ekziston një transport publik i rregullt.
- Rreth 60% vlerësojnë që përdorimi i transportit publik do të ndikonte që të kemi reduktim të CO₂ (dioksidit të karbonit) dhe të kemi ajër më të pastër duke kontribuar në mbrojtje të ambientit.



REKOMANDIME



- Të bëhet përditësimi i linjave ekzistuese të transportit urban dhe të analizohen lokacionet e përshtatshme në bazë të kërkesave të banorëve.
 - Promovovimi i një qasje të integruar për të siguruar një lëvizshmëri gjithëpërfshirëse, duke promovuar praktika të mira të transportit të qasshëm për Personat me Aftësi të Kufizuara.
 - Zhvillimi i një aplikacioni të ri i cili është i lehtë për përdorim, që do t'u shërbente qytetarëve për njoftim mbi kohën e mbërritjes dhe vendndodhjen aktuale të autobusit urban me të cilin do të udhëtojnë.
 - Të dizajnohen stacionet e pritjes duke:
 1. rrit sasinë e ulëseve,
 2. rrit sasinë dhe cilësisë e ndriçuesve,
 3. i plotësuar kërkesat e personave me aftësi të kufizuara (PAK) për të siguruar një qytet pa barriera.
 - Zhvillimi i një plani dhe shqyrtimi i mundësive të zgjerimit të hartës së transportit urban.
- 

PËR EC

EC angazhohet për qëndrueshmëri ekonomike dhe qeverisje demokratike në nivel lokal (dhe rajonal) përmes mobilizimit të komunitetit, mbikëqyrjes së vendimmarrjes publike dhe partneritetit në zbatim të programeve dhe politikave zhvillimore.

Për përmbushjen e këtij misioni organizata zbaton projekte dhe nisma në kuadër të dy programeve kryesore: Qytete/Komuna Gjithëpërfshirëse dhe Zhvillim i Qëndrueshëm. Ndërsa programi i tretë është ideuar si njësi mbështetëse për veprimin e organizatës dhe synon adresimin e tri sfidave të jashtme dhe të brendshme:

1. Vëllimin e pamjaftueshëm të dijes empirike në vend, përfshi të dhënat e besueshme statistikore, analizat e specializuara dhe mendimet profesionale,
2. Nevojën për konsolidimin e kapaciteteve të brendshme, veçanërisht në hulumtime, baza të të dhënave, analizë, menaxhim, zhvillim komunitar dhe ekspertizë sektoriale, dhe
3. Mungesën e qëndrueshmërisë financiare afatgjatë duke i diversifikuar burimet e të hyrave, me theks në ofrimin e shërbimeve për palët e treta.

Trekëndëshi konceptual që do të orientojë punën e organizatës në pesë vitet e ardhshme (2020- 2024) ka këto elemente: 1. Gjithëpërfshirjen, 2. Qëndrueshmërinë, dhe 3. Dijen. EC beson se demokratizimi dhe zhvillimi i gjithëmbarshtëm shtetëror është proces që duhet planifikuar dhe ndërtuar nga poshtë lart. Në thelb të qeverisjes demokratike qëndron hapja dhe përfshirja e të gjithëve në marrjen e vendimeve që kanë për synim të mirën e përbashkët, ndërsa planifikimi zhvillimor kërkon shfrytëzim racional të burimeve territoriale, pa e kompromituar përdorshmërinë e tyre nga gjeneratat e ardhshme. Si demokracia ashtu edhe zhvillimi duhen ndërtuar mbi bazën e dijes së shëndoshë që garanton vendime dhe veprime të mençura dhe vizionare.

Vlerat kryesore të organizatës janë:

1. Paanshmëria - EC vepron në bazë të analizave të thukta dhe gjithëpërfshirëse dhe mënjanon veprimet e ngutshme dhe impulsive. EC synon të përkrahë dhe të shtyjë përpara alternativat të cilat në bazë të hulumtimit dalin të jenë më të përshtatshmet, pavarësisht nëse masa e shoqërisë nuk e përkrahin këtë opsion;
2. Aktivizmi - Anëtarët e EC do të jenë aktivistë të cilët angazhohen në baza të rregullta për të shtyrë përpara bashkëveprimin qytetar për të përmbushur misionin e organizatës;
3. Orientimi drejt rezultateve - Anëtarët e EC janë të orientuar për të arritur rezultate, ku përpjekja nuk i kënaq pritjet e organizatës në goftë se nuk përfundon me rezultatet e pritura;
4. Komuniteti bazë e veprimit - EC do të jetë gjithnjë pranë komunitetit, duke mësuar nga qytetarët dhe duke ndërtuar konsensus për bashkëveprimin dhe formësimin e shoqërisë.