



PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN I FUSHË KOSOVËS



Bartëse e Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është Komuna e Fushë Kosovës, përkatësisht Drejtoria për Planifikim Urban dhe Drejtoria për Shërbime Publike dhe Mjedis, në bashkëpunim me drejtoritë dhe sektorët tjerë të komunës.

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është hartuar nga Kompania Konsulente *INSI* Sh.P.K, në bashkëpunim të ngushtë me drejtoritë përkatëse brenda Komunës së Fushë Kosovës.

Prishtinë, Gusht 2021.

LISTA E KONTRIBUESVE

Grupi drejtues

Emri e mbiemri	Pozita
Burim Berisha	Kryetar i Komunës
Abdullah Prebreza	DU
Jehona Gërguri	Msc. e komunikacionit
Ardit Sekiraça	Inxh. i ndërtimtarisë
Maliq Thaqi	Shoqëria Civile

Grupi punues

Emri e mbiemri	Pozita
Fatime Ismajli	DU
Mobere Pllana	Inxh. e ndërtimtarisë
Merita Krasniqi	DF
Parayll Zogjani	Arkitekt
Ejup Qyqalla	Shef i shërbimeve publike
Nuriye Fazliu	D. Administrates
Sladjana Lazic	Shefe e ZKKK
Besart Shaqiri	PK
Misin Berisha	Kompania Pastrimi

Lista e kontribuesve nga INSI

Emri e mbiemri	Pozita
Ismajl Baftijari	Msc. i Ndërtimtarisë / Planer Urban
Flamur Kuçi	Dr.sc. Planifikim Urban
Mevlan Bixhaku	Dr.Sc. Trafik dhe Transport
Ramadan Duraku	Dr.Sc. Trafik dhe Transport
Visar Baxhuku	Dr.Sc. Trafik dhe Transport
Gëzim Hoxha	Dr.Sc. Trafik dhe Transport
Valon Gërmizaj	Msc. i Arkitekturës
Nysret Gashi	GIS Ekspert
Gresa Neziri	Msc. e Planifikimit Urban dhe Menaxhimit
Armend Sokoli	Msc. Arkitekturë dhe Planifikim Hapësinor
Fidan Kuraja	Msc. i Bankave dhe Financave/ Ekonomist
Alban Frrokaj	Msc. i Shkencave Bujqësore
Visar Brahimi	Bsc. i Gjeografisë

Lista e akronimeve dhe shkurtesat

AADT (KMDV)	Annual average daily traffic (Komunikacioni mesatar ditor vjetor)	OJQ	Organizata joqeveritare
ASK	Agjencia e Statistikave të Kosovës	OSBE	Organizata e Sigurisë dhe e Bashkëpunimit Europian
BB	Banka Botërore	PR	Park&Ride (Parko&Udhëto)
BE	Bashkimi Europian	PK	Policia e Kosovës
BKK	Buxheti i Konsoliduar i Kosovës	PMQU	Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban
ESK	Enti Statistikor i Kosovës	PHK	Plani Hapësinor i Kosovës
FMN	Fondi Monetar Ndërkombëtar	PZHK	Plani Zhvillimor Komunal
HZK	Harta Zonale Komunale	PZHU	Plani Zhvillimor Urban
KK	Kuvendi Komunal	HZK	Harta Zonale Komunale
MMPHI	Ministria e Mjedisit Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës	SUMP (PMQU)	Sustainable Urban Mobility Plan Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban
NSH	Niveli i Shërbimit	ITS	Intellegent Transport System

Përmbajtja

HYRJE	8
HARMONIZIMI HORIZONTAL DHE VERTIKAL I PLANIT TË MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN ME DOKUMENTACIONIN E PLANIFIKIMIT HAPËSINOR	10
DOKUMENTACIONI I KONSULTUAR (PLANET, POLITIKAT DHE STRATEGJITË RELEVANTE).....	11
METODOLOGJIA.....	14
QASJE POLITIKE DHE STRATEGJIKE PËR MOBILITETIN E QËNDRUESHËM URBAN	15
1. PROFILI I KOMUNËS SË FUSHË KOSOVËS NË ASPEKTIN E MOBILITETIT URBAN.....	18
2.1. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT.....	22
2.1.1. Analiza e infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane	24
2.2. LIDHJA NDËRKOMBËTARE DHE KOMBËTARE	28
2.3. ANALIZA E FLUKSIT TË QARKULLIMIT.....	29
2.2.1. Analiza e trendeve të ndryshimit të fluksit të qarkullimit	33
2.4. ANALIZA E KAPACITETIT TË UDHËKRYQEVE.....	35
2.4.1. Analiza e kryqëzimit në disnivel.....	37
2.5.2. Analiza e kapacitetit në udhëkryqet sipërfaqësore	41
2.6. ANALIZA E LËVIZJES SË KËMBËSORËVE DHE ÇIKLISTËVE	45
2.8. ANALIZA E PARKINGJEVE	68
2.9. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS HEKURUDHORE.....	72
2.10. ANALIZA E SIGURISË NË TRAFIK.....	82
2.10.1. Analiza e trendeve të aksidenteve.....	83
2.12. Sfidat kryesore dhe mundësitë	89
3.1. VIZIONI DHE QËLLIMET STRATEGJIKE	92
3.2. PROPOZIMI I KONCEPTEVE / ZHVILLIMI I SKENARËVE PËR FUSHË KOSOVËN.....	95
3.1.2. Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve	102
3.2. SKENARI I PËRZGJEDHUR	117
3.2.1. Masat për zbatimin e qëllimeve dhe objektivave specifike.....	121
3.2. PËRMIRËSIMI DHE MENAXHIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE	122
3.3. ZHVILLIMI I RRJETIT TË INFRASTRUKTURËS PËR LËVIZJE AKTIVE / ECJE DHE ÇIKLIZËM.....	133
3.3.1. Mobiliteti i këmbësorëve.....	133
3.3.2. Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Fushë Kosovën	134
3.3.3. Sistemi i huazimit të biçikletave – “Bike Share”	136

3.3.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave për çiklistët.....	138
3.3.5. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë.....	141
3.4. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK.....	149
3.5. MENAXHIMI I PARKINGJEVE	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
3.6. PËRMIRËSIMI I SIGURISË DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT	157
3.6.1. Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhurnuara.....	158
3.6.2. Përmirësimi i sigurisë së trafikut- Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut.....	161
3.6.3. Menaxhimi i logjistikës urbane.....	163
3.7. MOBILITETI I MENÇUR	165
3.7.1. Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut.....	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
3.7.2. Transport publik i mençur.....	167
3.7.3. Ndriçimi rrugor i mençur.....	167
3.7.4. Menaxhim i mençur me trafikun	168
3.7.5. Parkim i mençur	168
3.7.6. Zgjidhje e mençur për sigurinë publike dhe të sigurisë në trafik.....	168
3.7.7. Huazim i mençur i biçikletave	169
3.8. MBROJTJA E AMBIENTIT.....	169
3.9. MONITORIMI DHE VLERËSIMI I PMQU-SË.....	<i>Error! Bookmark not defined.</i>

HYRJE

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është një plan strategjik i hartuar për të plotësuar nevojat e lëvizshmërisë të njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe rrethinë për një cilësi më të mirë të jetës. PMQU bazohet në praktikën ekzistuese të planifikimit dhe i kushton vëmendje të veçantë parimeve të: *integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit*. Një PMQU paraqet një grup të integruar të masave teknike, infrastrukturore, të bazuara në politikë si dhe të masave të buta për të përmirësuar performancën dhe efektivitetin e kostos në lidhje me qëllimin dhe objektivat e planit strategjik. Kjo qasje e planifikimit të lëvizshmërisë urbane merr në rradhë të parë në konsideratë nevojat për ekzistencën e “qytetit funksional” sesa thjesht konsiderimin e qytetit si zonë administrative, dhe gjithashtu merr në konsideratë rëndësinë e lidhjeve ndërmjet disiplinave të ndryshme. Për dallim nga qasja tradicionale e planifikimit të transportit, koncepti PMQU vendos theks të veçantë në përfshirjen e qytetarëve dhe palëve të interesuara dhe në koordinimin e politikave midis autoriteteve dhe midis sektorëve (transport, përdorimi i tokës, mjedisi, zhvillimi ekonomik, politika sociale, shëndetësia, siguria, energjia, etj). Para së gjithash PMQU fokusohet te njerëzit, sesa në trafikun e qytetit. Ndërkohë që, gjatë planifikimit tradicional të transportit inxhinierët e trafikut janë aktorët kryesorë të ngarkuar për zhvillimin e planit, në rastin e planifikimit të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane angazhohen ekipe ndërdisiplinore për planifikimin.

Praktika e deritanishme e zhvillimit të sistemit të trafikut dhe transportit në qytetin e Fushë Kosovës shpesh ka pasur raste të zbatimit të zgjidhjeve jo adekuate të transportit, gjegjësisht zgjidhjeve të improvizuara që janë kryesisht për shkak të planifikimit të dobët për zgjidhjen e problemeve të trafikut të cilat kanë rrjedhur edhe nga niveli qendror. Si pasojë, problemet e sistemit të trafikut, kryesisht janë zgjidhur pjesërisht, siç është rasti me rrugën nacionale N9 (Prishtinë – Pejë) e cila është rindërtuar disa herë ndërsa problemet kryesore për qytetarët e Fushë Kosovës mbetën të pazgjidhura.

Rezultati i një zhvillimi të tillë të sistemit të trafikut dhe transportit është mungesa e një rrjeti rrugor alternativ për nevojat e automjeteve motorike, me qëllim lehtësimin e trafikut ose devijimin e trafiku tranzit nga pjesa qendrore e qytetit. Prandaj, planifikimi i qëndrueshëm i transportit duhet të merret në konsideratë në kontekstin e kufizimeve hapësinore ekzistuese, gjë që ka rezultuar në mospërputhje në zhvillimin e formave të qëndrueshme të transportit në të gjithë qytetin e Fushë Kosovës.

Mospërputhja e zhvillimit të formave të qëndrueshme të transportit në të gjitha pjesët e infrastrukturës së transportit të qytetit të Fushë Kosovës është shkaktuar edhe nga një harmonizim i dobët vertikal kur bëhet fjalë për politikën e ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës së transportit që nuk është kompetencë e nivelit lokal-Komunës së Fushë Kosovës.

Hartimi i PMQU-së së Fushë Kosovës është në përputhje me Udhëzimet evropiane për Planifikimin e Qëndrueshëm Urban. Procesi është rishikuar së fundi, për të ofruar një orientim të mëtijshëm për tema të veçanta të planifikimit dhe për të përfshirë zhvillimet e reja kryesore që kanë ndodhur në fushën e lëvizshmërisë urbane. Botimi i dytë i Udhëzimeve të BE-së për PMQU-në u bë publik me rastin e Konferencës së Forumit CIVITAS, që u mbajt në datat 2-4 tetor 2019 në Grac (Austri)¹.

Përkufizimi i mëposhtëm i Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane është pranuar gjerësisht në Evropë dhe ndërkombëtarisht: *“Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane është një plan strategjik për përmbushjen e nevojave të njerëzve dhe bizneseve për të lëvizur në qytete dhe rrethinat e tyre, për një cilësi më të mirë jete. Ai ndërtohet mbi praktikën ekzistuese të planifikimit dhe merr në konsideratën e duhur parimet e integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit”*.

Komuna e Fushë Kosovës ka hartuar Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për të kuptuar plotësisht problemet aktuale të rrjetit të transportit dhe për të identifikuar zgjidhjet e mundshme. Qëllimi është që qyteti të lëvizë drejt praktikave më të qëndrueshme të transportit, që do të ndihmojnë në arritjen e objektivave të transportit të qëndrueshëm dhe të cilësisë së ajrit. Plani bazohet në zhvillimin e një modeli të ri të transportit dhe në vlerësimin e opsioneve të ndryshme për përmirësimin e gjendjes aktuale të trafikut, transportit dhe parkimit, me qëllim nxitjen e ndryshimit të sjelljes dhe nxitjen e një ndryshimi në transportin modal drejt alternativave më të qëndrueshme.

Ashtu si shumë qytete të tjera evropiane, edhe Fushë Kosova vuan nga mbingarkesa në trafik që mund të ketë efekte negative për ekonominë, mjedisin dhe imazhin e qytetit. Cilësia e ajrit është një çështje veçanërisht e rëndësishme, ku qeveria identifikon në mënyrë aktive mënyrat për të përmirësuar nivelet e cilësisë së ajrit, në mënyrë që të përmbushen standardet e EU-së.

Në procesin e hartimit të Planit të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban të Fushë Kosovës, u trajtuan tre skenarë. Bazuar në tre skenarët e propozuara të Planit të Qëndrueshme të Mobilitetit Urban, palët e interesuara të projektit ranë dakord për zbatimin e skenarit proaktiv dhe masat e ndërlidhura, dhe për këtë arsye Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Fushë Kosovën do të zbatohet sipas fazave të mëposhtme kohore:

- Deri në fund të vitit 2023 (periudha afatshkurtër – 2 vjet)
- Deri në fund të vitit 2026 (periudha afatmesme – 5 vjet)
- Deri në fund të vitit 2031 (periudha afatgjatë – 10 vjet).

Përmes Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm urban (PMQU) synohet realizimi i aktiviteteve për fushat si në vijim:

- Përmirësimin e lëvizshmërisë dhe qasjes, dhe ndryshimin e shpërndarjes modale;
- Zhvillimi dhe inkurajimi i përdorimit të trafikut jo-motorik (këmbësorëve dhe biçikletave);

¹ New Guidelines for Sustainable Urban Mobility Planning, Graz 2019.

- Përmirësimi i transportit urban dhe integrimi i nënsistemeve të transportit (transporti urban, transporti me taksi, Sistemi “Parko dhe udhëto” (Park-and-Ride), biçikleta publike, treni i lehtë në “linjën metropolitane”, ndarje automjeteve, transporti hekurudhor);
- Përmirësimi i sigurisë rrugore;
- Përmirësimi i infrastrukturës së transportit;
- Menaxhimi i infrastrukturës së trafikut (menaxhimi automatik i trafikut dhe inteligjent i sistemeve të transportit, përparësia e transportit publik);
- Zgjidhja e plotë e politikës së parkimit;
- Përcaktimi i masave të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, treguesve për arritjen e synimeve, kostove të planit sipas mbajtësve dhe shumës së vlerësuar;
- Ulja e ndikimit në mjedis.

HARMONIZIMI HORIZONTAL DHE VERTIKAL I PLANIT TË MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN ME DOKUMENTACIONIN E PLANIFIKIMIT HAPËSINOR

Procesi i hartimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) për Fushë Kosovën është shtjelluar mbi konceptin dhe qasjet e PMQU-së të zhvilluara në Bashkimin Evropian për të harmonizuar përpjekjet politike, vizionet, investimin dhe zbatimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane në rastet konkrete në praktikë. Lidhur me të, është kryer një analizë e detajuar për vlerësimin e kushteve infrastrukturore dhe mënyrat e lëvizshmërisë urbane në Fushë Kosovë për të mbështetur strategjinë për mobilitetin e ri urban.

Me qëllim që Fushë Kosova të zhvillojë format e qëndrueshme të transportit në përputhje me praktikën më të mira evropiane dhe të jetë në gjendje të zbatoj masat e lëvizshmërisë së qëndrueshme, është e nevojshme të punohet në bashkëpunim me autoritetet e nivelit qendror për të krijuar modele të reja dhe përmirësim të politikës vertikale për zhvillimi të qëndrueshëm. Në këtë mënyrë, do të jetë e mundur të zbatohet thjesht dhe më mirë popullarizimi i formave të qëndrueshme të transportit në qytete të tjera të Republikës së Kosovës.

Zhvillimi i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është inicuar dhe koordinuar nga departamentet administrative të administratës së Komunës përgjegjëse për çështjet e trafikut dhe transportit. Sidoqoftë, rëndësia e PMQU nuk është e kufizuar vetëm në trafik dhe një nga karakteristikat e tij të rëndësishme është përfshirja në procesin e planifikimit të shërbimeve të tjera të qytetit (p.sh. departamentet administrative për mbrojtjen e mjedisit, ekonominë, aktivitetet sociale, sigurinë, etj.), si dhe shërbimet rajonale dhe organet publike dhe kompanitë në juridiksionin e të cilave janë rrugët shtetërore në qytet (figura.1).

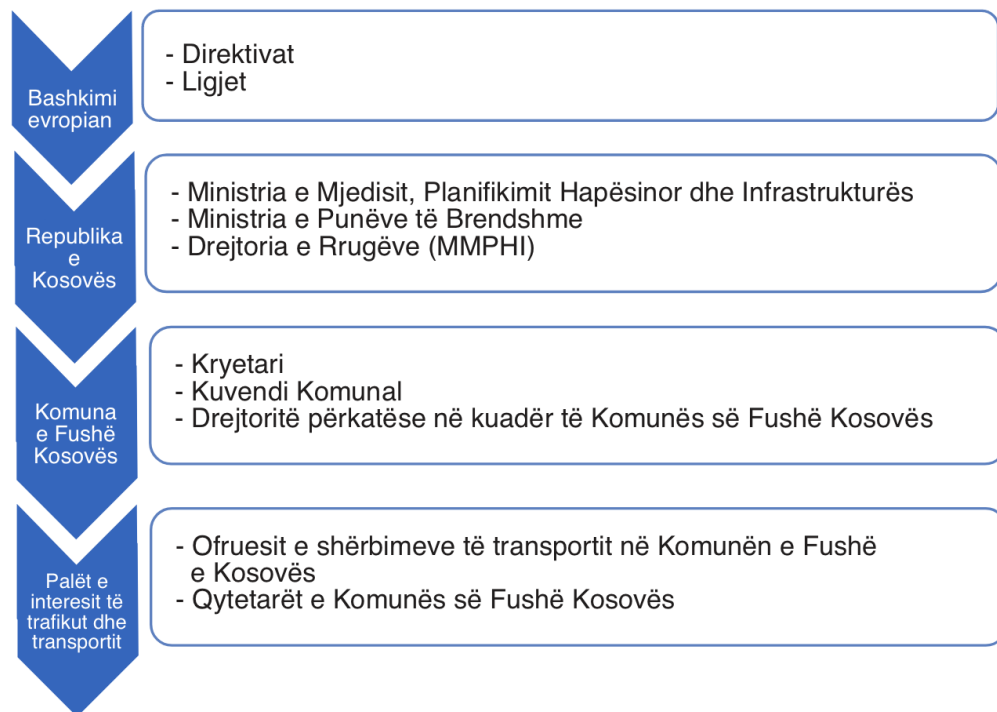


Fig.1. Harmonizimi horizontal dhe vertikal i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban me dokumentacionin e planifikimit hapësinor

DOKUMENTACIONI I KONSULTUAR (PLANET, POLITIKAT DHE STRATEGJITË RELEVANTE)

Në nivelin kombëtar ekzistojnë disa dokumente përkatëse të rëndësishme, duke përfshirë këtu:

- Plani Hapësinor i Kosovës 2010 – 2020+;
- Harta Zonale e Kosovës 2020-2028+;
- Strategjia Sektoriale dhe e Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit 5 vjeçar; dhe
- Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2015 - Versioni 1.6).

Në nivel komunal, dokumentet relevante përfshijnë:

- Plani Zhvillimor Komunal i Fushë Kosovës (PZHK) 2013-2023;
- Plani Zhvillimor Urban i Fushë Kosovës (PZHU) 2021+;
- Harta Zonale e Komunës së Fushë Kosovës 2018-2026
- Planet Rregulluese të Hollësishme.

Plani Zhvillimor Komunal i Fushë Kosovës (PZHK) 2013-2023;

Për përmirësimin e kushteve ekzistuese të rrjetit infrastrukturor në komunë dhe paraprirjen e zhvillimit ekonomik e social të paraparë me Planin Zhvillimor Komunal të Fushë Kosovës, janë përcaktuar këto cace prioritare që kanë të bëjnë me mobilitetin urban:

1. Ndërtimi i rrugëve të reja si dhe përmirësimi i atyre ekzistuese në rrjetin komunal të trafikut automobilistik dhe hekurudhor.
2. Përmirësimi i lidhjeve të transportit publik në tërë komunën, me fokus të veçantë në vijën Aeroport - Fushë Kosovë – Prishtinë >> referim “projekti” për Prishtinën Metropolitane >> në koordinim me KK Prishtinë.

Plani Zhvillimor Urban i Fushë Kosovës (PZHU 2021+)

Sipas PZHU, zhvillimi infrastrukturor pëson ndryshime të vogla. Sa i përket trafikut rrugor dhe transportit, Planit Zhvillimor Urban parasheh që:

- Rruga regjionale M9 e ndërtuar në profil me gjashtë korsi - sipas rekomandimeve edhe të Planit Zhvillimor Komunal duhet të trajtohet me qëllim të qetësimit të trafikut të automjeteve në këtë rrugë si dhe ngritjes së sigurisë së këmbësorëve gjatë kalimit të saj, me aplikimin e elementeve të ndryshme të sigurisë dhe nënkalimeve / mbikalimeve eventuale.
- Rrugët tjera riprojektohen me qëllim të realizueshmërisë praktike të tyre. Infrastruktura teknike e paraparë me kapacitetet përkatëse për shërbim në qytet është e mjaftueshme dhe duhet të punohet sipas rekomandimeve të Planit Zhvillimor Komunal.

Harta Zonale e Komunës së Fushë Kosovës 2018-2026

Harta Zonale e Fushë Kosovës për qëllim kryesor ka trajtimin për nga aspekti hapësinor i zonave:

- Të përcaktojë kushtet e përgjithshme për zhvillim për të gjitha zonat, zonat e destinuara dhe kushtet zhvillimore përfshirë kushtet ndërtimore, zonat mbishtresore dhe kushtet zhvillimore, rregullat për shfrytëzim dhe zhvillim që ofron mundësi të zhvillimit dhe kufizimeve për qytetarët, pronarët, investitorët dhe institucionet qeveritare.
- Zbatimin e projekteve kapitale nga: Infrastruktura teknike, Infrastruktura rrugore, Infrastruktura publike dhe sociale në përgjegjësi të autoriteteve qeverisëse qendrore dhe lokale, në harmoni me buxhetin dhe afatet kohore të dokumenteve të planifikimit hapësinor.

Bazuar në planet zhvillimore sektoriale dhe marrë parasysh gjendjes ekzistuese planifikohet rrjeti i infrastrukturës rrugore, duke specifikuar llojin, sipërfaqen, kapacitetet dhe kushtet teknike për projektim dhe ndërtim të:

- Rrugët publike, të motorizuar dhe jo të motorizuar me kategorizimin dhe nivelimin;
- Rrjeti hekurudhor, i lehtë dhe i rëndë;
- Ndërtesat dhe sipërfaqet për transport ajror; dhe

- Ndërtesat dhe sipërfaqet për transport publik urban dhe rural dhe
- Sipërfaqet publike për vendparkim.

Planet rregulluese të hollësishme

Komuna e Fushë Kosovës ka një Plan Rregullues Urban (PRrU) i cili mbulon gjithë pjesën Urbane të qytetit të Fushë Kosovës. Zona urbane e mbuluar me PrrU aktualisht ka një sipërfaqe prej 577,92 ha. Pas decentralizimit të komunave, pjesës urbane të mbuluar me PRRU të Fushë Kosovës iu kanë ndarë (hequr) 103 ha dhe iu kanë bashkëngjitur komunës së Graçanicës. Kjo ndarje e tillë paraqet sfidë në vete në funksionimin e qytetit në kuptimin e infrastrukturës rrugore dhe infrastrukturës tjetër teknike, në kuptimin e destinimeve brenda qytetit, etj.

Zonat të cilat janë shndërruar me vendime komunale nga banim individual në kolektiv shumë banesor me etazhitet të lartë janë zonat nga rruga “Nënë Tereza” në drejtim të veriut deri te hekurudha, kështu duke përfshirë rrugët kryesore urbane të kësaj zone si “Rruga e Llapit”, “Hamdi Grajçevci”, “Pajazit Islami”, “Rexhep Mala”, “17 Shkurti”, “Hajrullah Zymi”, “Shefki Kuleta”, “Abedin Sogojeva”.

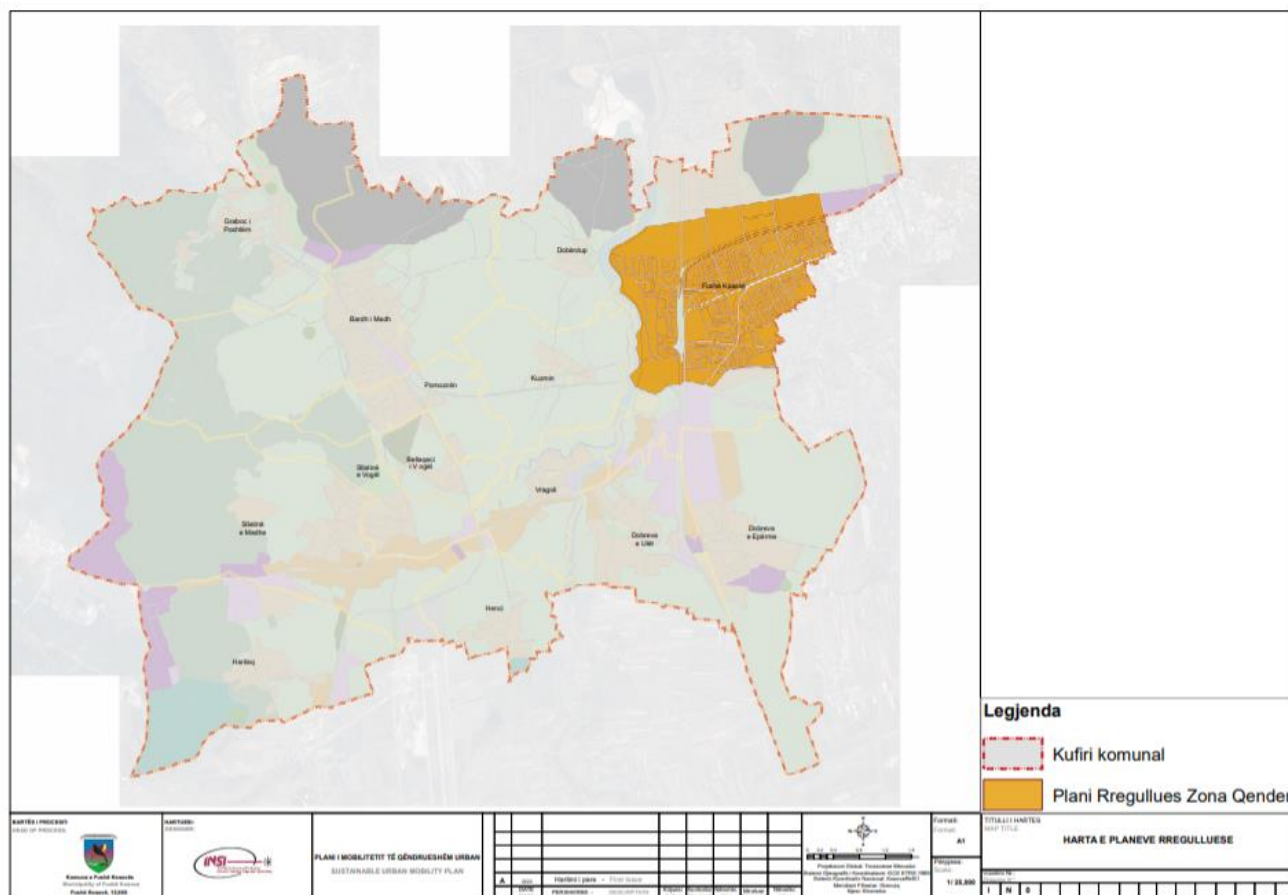


Fig.2. Planet rregulluese urbane në Fushë Kosovë

METODOLOGJIA

Përkufizimi i mëposhtëm i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është pranuar gjerësisht në Evropë e ndërkombëtarisht: ***“Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është një plan strategjik i konceptuar për të përmbushur nevojat e lëvizshmërisë së njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe rrethinat e tyre, për një cilësi më të mirë jetese. Ai mbështetet mbi praktikën ekzistuese të planifikimit dhe merr në konsideratën e duhur parimet e integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit”.***

Hartimi i PMQU-së për Fushë Kosovën është në përputhje me udhëzimet evropiane për planifikimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane. Procesi është rishikuar së fundi, për të ofruar orientim të mëtejshëm në raport me çështje të caktuara të planifikimit dhe për të përfshirë zhvillimet e reja kryesore në fushën e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane. Botimi i dytë i Udhëzimeve të BE-së për PMQU-në u bë publik me rastin e Konferencës së Forumit CIVITAS Forum, që u zhvillua në datat 2-4 tetor 2019, në Graz (Austri)².

Thelbi i PMQU: tetë parimet

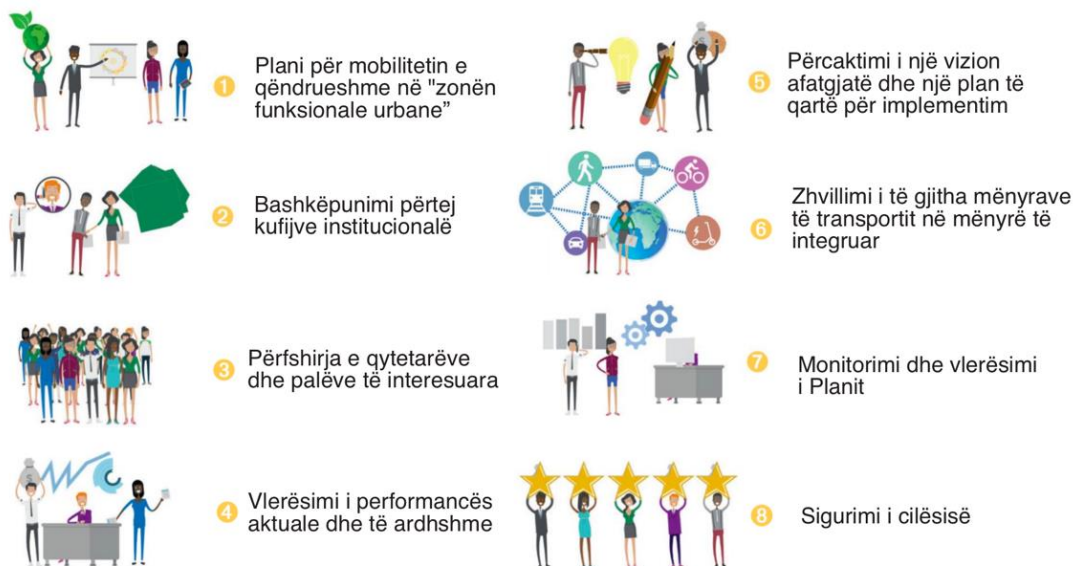


Fig.3. Thelbi i PMQU – tetë parimet³

² New Guidelines for Sustainable Urban Mobility Planning, Graz 2019.

³ Guidelines for DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN-Second Edition, 2019

QASJE POLITIKE DHE STRATEGJIKE PËR MOBILITETIN E QËNDRUESHËM URBAN

Një ndër qasjet kryesore për mbështetjen e mobilitetit të qëndrueshëm urban është hartimi i Planeve të Qëndrueshme Urbane. Të promovuara fillimisht nga Komisioni Evropian, këto plane po kthehen në praktika të rëndësishme për autoritetet vendore. Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) janë një mënyrë për të trajtuar problemet e lidhura me trafikun dhe transportin në zonat urbane nga pikëpamja strategjike. Ofrojnë një mënyrë të re në planifikim duke promovuar një kalim nga planifikimi i orientuar nga automjetet motorike drejt planifikimit që ka njerëzit në fokus dhe mbështet modele të qëndrueshmë transporti.

Bashkimi Evropian i sheh PMQU si një qasje gjithëpërfshirëse për të zhvilluar sisteme të qëndrueshme të transportit dhe për të ndryshuar sjelljen e mobilitetit në nivel vendor e rajonal. Gjithashtu, PMQU synojnë integrimin e politikave në mënyrë vertikale (midis niveleve të ndryshme qeverisëse) dhe horizontale (midis sektorëve të ndryshëm) për të garantuar një zhvillim të qëndrueshëm urban. Disa nga elementët kryesore të PMQU përfshijnë vendosjen e qëllimeve dhe objektivave të qarta, hartimin e një vizioni afat-gjatë dhe një plani për zbatim të qartë, një vlerësim të situatës ekzistuese dhe të performancës së ardhshme, zhvillimin e balancuar dhe të integruar të të gjitha modaliteteve, integrimin horizontal dhe vertikal, një qasje me pjesëmarrje të gjerë gjatë hartimit dhe monitorimin e vazhdueshëm dhe rishikimin e raportimin. Sipas Komisionit Evropian, të gjitha këto duhet të jenë të organizuara në një sistem të garantimit të cilësisë⁴.

Për disa vite, Komisioni Evropian ka promovuar në mënyrë aktive konceptin e Planifikimit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU). Përmes financimit të një sërë projektsh në lidhje me këtë temë, palët e interesuara dhe ekspertët janë mbledhur së bashku për të analizuar qasjet ekzistuese, për të diskutuar fushat problematike dhe për të identifikuar praktikën më të mira⁵.

Kjo qasje e përqendruar te njerëzit është një nga ndryshimet kryesore nga planifikimi tradicional i transportit, i cili më tepër tenton të përqendrohet në trafik dhe infrastrukturë sesa tek njerëzit dhe nevojat e tyre për lëvizje. Karakteristikat kryesore të një PMQU janë:

⁴ European Commission, 2013

⁵ Sustainable Urban Mobility: European Policy, Practice and Solutions, European Union, 2017



Fig.4. Koncepti i Planifikimit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) sipas Komisionit Evropian

Në vitet e fundit, qasja ndaj planifikimit të transportit ka ndryshuar në mënyrë të konsiderueshme në praktikën e planifikimit. Dallimet kryesore midis qasjes tradicionale dhe Planifikimit të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban (PMQU) janë përmbledhur si në vijim:

Planifikimi tradicional i transportit		Planifikimi i qëndrueshëm urban
Fokusi në trafikun e motorizuar	→	Fokusi në njerëz
Objektivat kryesore: Kapaciteti i fluksit të trafikut dhe shpejtësia	→	Çasshmëria dhe kualiteti i jetës , përfshirë barazinë shoqërore, shëndetin dhe cilësinë e mjedisit, dhe qëndrueshmërinë ekonomike
Fokusi në një mënyrë të transportit	→	Zhvillimi i integruar i të gjitha mënyrave të transportit dhe zhvendosja drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme
Infrastruktura si çështje kryesore	→	Kombinimi i infrastrukturës , tregut, rregullimit, informimi dhe promovimi
Dokumenti i planifikimit sektorial	→	Dokumenti i planifikimit në përputhje me politikat përkatëse të fushave
Plani afatshkurtër dhe afatmesëm	→	Plani i dorëzimit afatshkurtër dhe afatmesëm i ngulitur në vizionin dhe strategjinë afatgjatë
Mbulimi i një zonë administrative	→	Mbulimi i një zone urbane funksionale bazuar në format e udhëtimit për në punë
Domeni i inxhinierëve të trafiku	→	Ekip interdisiplinar i planifikimit
Planifikimi nga ekspertët	→	Planifikimi me përfshirjen e palëve të interesuara dhe qytetarëve duke përdorur qasje transparente dhe pjesëmarrëse
Vlerësimi i kufizuar i ndikimit	→	Vlerësimi sistematik i ndikimit për të lehtësuar përmirësimin e planit

Fig.5. Dallimi midis planifikimit tradicional të transportit dhe planifikimit të qëndrueshëm urban

Udhëzimet e rishikuara të BE-së përbëhen nga 4 faza dhe 12 hapa kryesore, si në figurën e mëposhtme. Hapat e propozuara nuk janë në rend të njëpasnjëshëm dhe mund të dalë nevoja që të ekzekutohen paralelisht apo të ripozicionohen gjatë procesit.

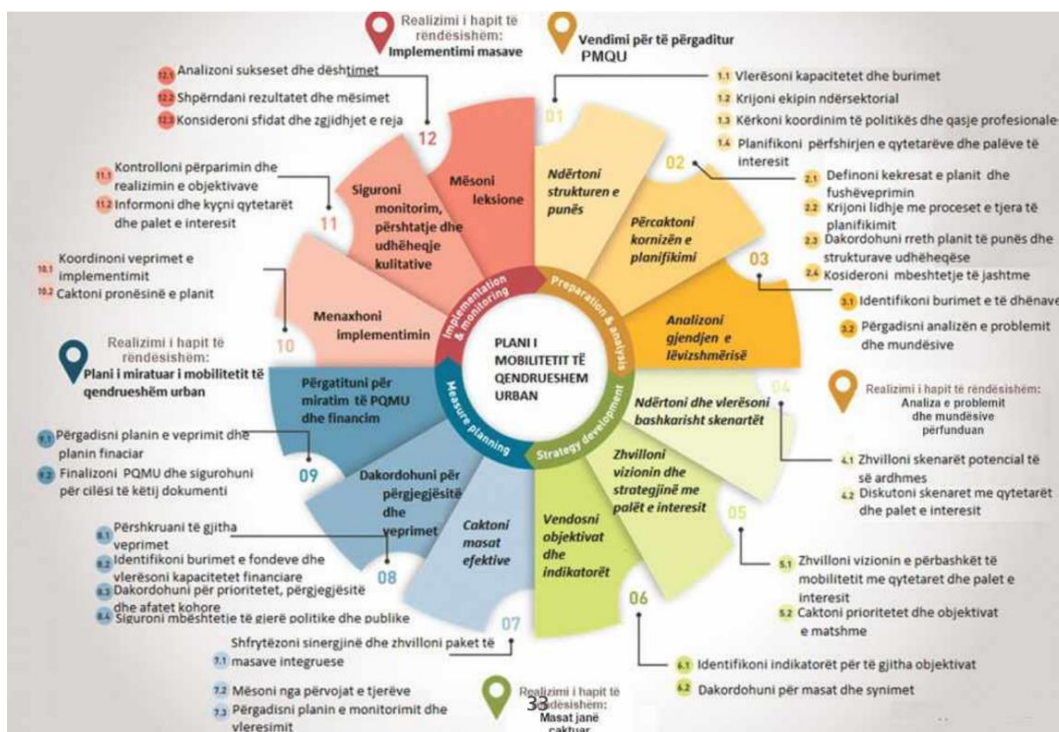


Fig.6. Udhëzimet për hartimin dhe zbatimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane⁶

BE, si një lider në arenën globale në angazhimet për ndryshimet klimatike dhe qëndrueshmërinë e planetit, ka zgjeruar vëmendjen e saj edhe në fushën e mobilitetit dhe të zhvillimit të qëndrueshëm urban. Komisioni Evropian, në Shtator 2009, miratoi planin e veprimit për Mobilitetin Urban (European Commission, 2009). Plan i Veprimit propozonte rreth 20 masa për të inkurajuar dhe mbështetur autoritete vendore, rajonale dhe kombëtare për arritje e qëllimeve të tyre në zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban. Kjo ishte hera e parë që Komisioni ofroi një paketë mbështetëse gjithëpërfshirëse në këtë fushë. Në mars të vitit 2011, Komisioni Evropian ka publikuar “Librin e Bardhë- Udhërrëfyes për një Zonë të Vetme Evropiane të Transportit”⁷ ku qëllimi kryesor është të udhëzojë politikën e transportit me qëllime afatgjata, ndër të cilat reduktimi i emetimeve të karbonit me 60% dhe automjete konvencionale të cilat funksionojnë me karburant të hiqen nga përdorimi në qytete (European Commission, 2011). Në vijim, Komisioni Evropian ka miratuar në dhjetor 2013 “Paketën e Mobilitetit Urban”, e cila përforcon angazhimin e vendeve anëtare për të marrë veprime konkrete në këtë drejtim si dhe ofron ndihmë profesionale dhe financiare për qytetet në përmirësimin e situatës së mobilitetit urban.

⁶ Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition).

⁷ White paper 2011 - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system

PROFILI I KOMUNËS SË FUSHË KOSOVËS NË ASPEKTIN E MOBILITETIT URBAN



1. PROFILI I KOMUNËS SË FUSHË KOSOVËS NË ASPEKTIN E MOBILITETIT URBAN

Pozita gjeografike

Komuna e Fushë-Kosovës ndodhet tetë (8) kilometra në Jug-Perëndim të Prishtinës. Gjendet në mes këtyre koordinatave gjeografike 42.63° veri, 21.12° lindje. Sipërfaqja e përgjithshme është 9517.04 ha apo 84 km². Dendësia e popullsisë në km² është 420b/1km². Në periudhën e pasluftës, Fushë-Kosova ka shërbyer si një pikë e grumbullimit për banorët që kishin synim afrimin drejt qytetit të Prishtinës. Pas analizës së materijaleve dedikuar Fushë Kosovës, ky ritëm do të vazhdojë edhe për dhjetë (10) vjetët e ardhshme.

Qyteti i Fushë-Kosovës disponon me Planin Zhvillimor Urban (PZHU 2021+), dhe Planin Zhvillimor Komunal (PZHK 2013-2023). Kohë më parë nga Kuvendi i Komunës është miratuar Strategjia Zhvillimore Ekonomike Lokale (2011-2014). Po ashtu, është miratuar edhe Plani Komunal për Menaxhim të Mbeturinave dhe Plani Lokal i Veprimit në Mjedis⁸. Fushë-Kosova ka sipërfaqe prej 84 km². Relievin e Komunës së Fushë-Kosovës e karakterizojnë hapësira të rrafshëta dhe kodrinore-malore.

Fushë-Kosova njihet si nyje hekurudhore nëpër të cilën ka kaluar rruga e lashtë ilire “Via-Ignatia”, që ka lidhur Bizantin me Kostandinopojën. Fushë Kosova ka kushtet e mira natyrore, pozitën e mirë gjeografike dhe kushtet e përshtatshme klimatike për zhvillimin e gjuetisë, blegtorisë, bujqësisë dhe më vonë edhe të degëve të tjera.

⁸ Plani Lokal i Veprimit në Mjedis (2012-2017).

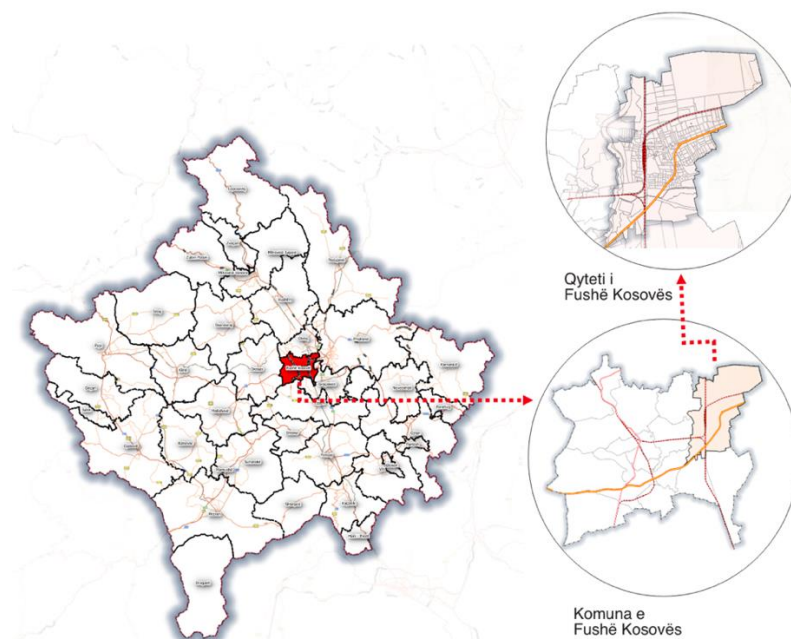


Fig.7. Pozita e Komunës së Fushë Kosovës

Të dhënat demografike

Regjistrimi i fundit nga ASK (2011) tregon se në Komunën e Fushë Kosovës numri i regjistruar i banorëve është 34718. Ndërkaq sipas vlerësimit të Komunës së Fushë Kosovës numri i banorëve në këtë komunë është rreth 55000.

Në Tabelën 1 është dhënë numri i banorëve në territorin e Komunës së Fushë Kosovës sipas vendbanimeve⁹.

Tabela 1. Numri i banorëve në territorin e Komunës së Fushë Kosovës sipas vendbanimeve

	Vendbanimi	Gjithësej	Gjinia	
			Meshkuj	Femra
1	Fushë Kosovë	20021	10114	9907
2	Bardh i Madh	2750	1415	1335
3	Bardh i Vogël	494	260	234
4	Grabovc	1017	523	494
5	Harilaç	936	476	460
6	Henc	747	358	389
7	Kuzmin	334	168	166
8	Lismir	758	381	377
9	Miradi e Epërme	1424	751	673
10	Miradi e Poshtme	1647	839	808
11	Pomozotin	748	371	377
12	Sllatinë e Madhe	1839	928	911
13	Sllatinë e Vogël	598	295	303
14	Vragoli	1514	742	772

⁹PZHK i Fushë Kosovës 2013-2023

Shkalla e motorizimit

Bazuar në të dhënat e Agjencisë së Statistikave të Kosovës (ASK), në vitin 2020 rreth 356962 automjete janë regjistruar në Kosovë ose vetëm 0.3% më shumë se në vitin 2019. Nga viti 2011 shkalla e motorizimit në Kosovë është rritur në mënyrë të vazhdueshme, përveç nga 2015-2016 ka pasur një rënie me rreth 7%. Rritja më e madhe në numrin e automjeteve ishte midis 2012-2013 (rreth 22%) dhe 2014-2015 (rreth 16%). Ndërsa, në vitet e tjera rritja ka qenë nga 3-6%.

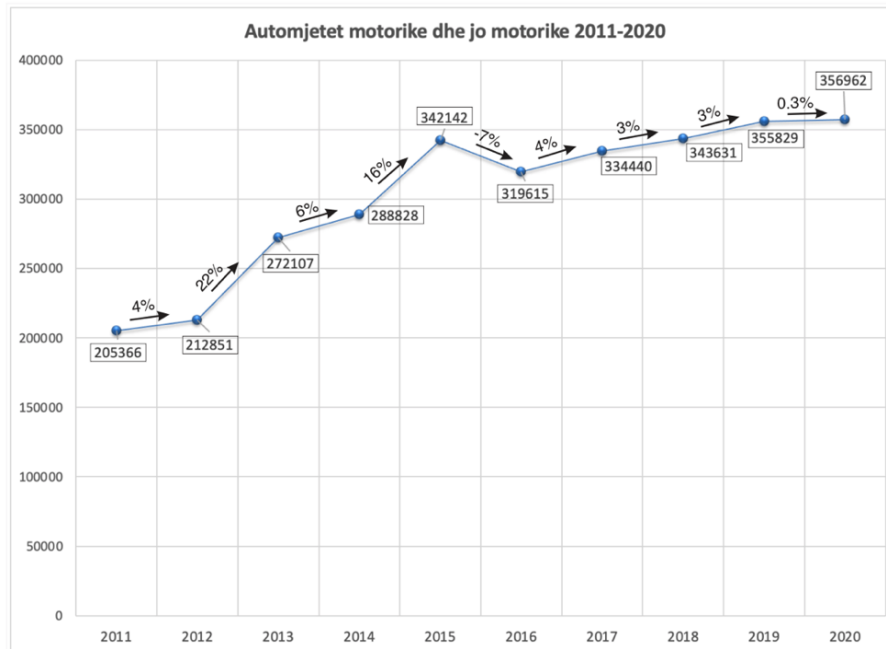


Fig.8. Trendi i rritjes së shkallës së motorizimit në Kosovë

Territori i Komunës së Fushë Kosovës shtrihet në një rreze prej rreth 7 km, por shumica e zonave të ndërtuara janë brenda zonës urbane të Fushë Kosovës.

Ndërsa, pjesa urbane e cila përfshin qytetin e Fushë Kosovës është jashtëzakonisht kompakte, me shumicën e aktiviteteve dhe institucioneve të saj të rëndësishme të përqendruara brenda një rrezeje prej vetëm 1 km.

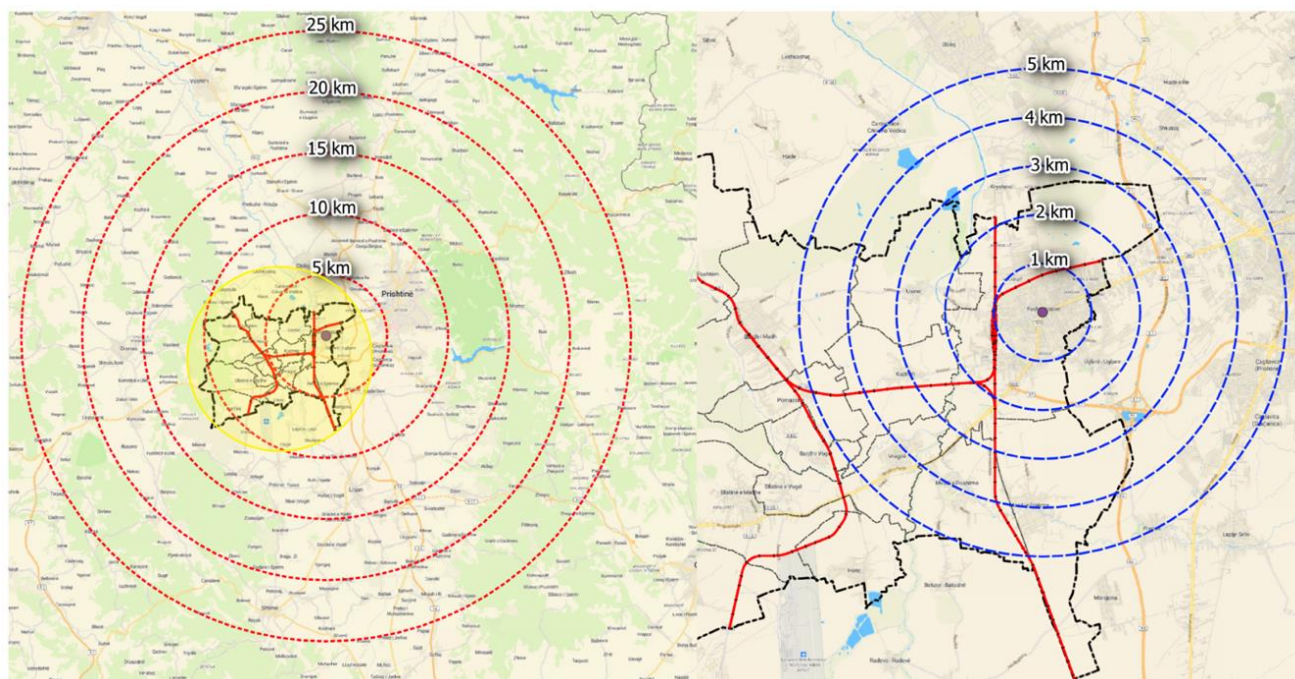


Fig. 9. Rrezet e mbulueshmërisë së lëvizjeve në territorin e Komunës së Fushë Kosovës

2. ANALIZA E GJENDJES

2.1. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT

Nëpër territorin e komunës së Fushë Kosovës kalojnë kategoritë më të rëndësishme të rrugëve, duke filluar nga:

- Autoudha “Ibrahim Rugova” (Morinë-Merdare),
- Autoudha “Arbër Xhaferi” (Prishtinë-Shkup),
- Rruga nacionale N9 (Prishtinë-Pejë),
- Rruga rajonale R120 (Lidhja me komunën e Lipjanit – rruga e vjetër e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”).

Autoudhët

Në territorin e Komunës së Fushë Kosovës kalojnë dy autoudhët ekzistues të Kosovës. Autoudha “Ibrahim Rugova” (Morinë-Merdare) e cila shtrihet nga kryqëzimi (nyja) me autoudhën “Arbër Xhaferi” (Prishtinë-Shkup) deri në kufirin administrativ me komunën e Drenasit.

Në kryqëzimin (nyjen) me autoudhën “Arbër Xhaferi” njëherit është fillimi i autoudhës “Arbër Xhaferi”. Shtrirja e autoudhës “Ibrahim Rugova” në territorin e komunës së Fushë Kosovës është në një gjatësi rreth 12 km.

Rruga nacionale N9

Rruga nacionale N9 (Prishtinë-Pejë) që kalon nëpër Fushë Kosovë, qytetin e ndan në dy pjesë. Rruga përbëhet nga dy korsi trafiku për kahe si dhe një korsi ndihmës. Korsitë e trafikut me shiritin ndihmës ndahen me ndarje fizike. Në mënyrë të njëjtë qarkullimi është rregulluar në dy kahet.

Aktualisht, kjo pjesë e rrugës nuk ka një kontinuitet të shtrirjes së korsive të trafikut. Pjesa e rrugës nga territori i Komunës së Prishtinës është me nga tri korsi trafiku për kahe, ndërsa në pjesën e Fushë Kosovës, janë dy korsi për kahe dhe një korsi e ndarë fizikisht për “rrugën shërbyese”, e cila nuk është e definuar qartë për përdoruesit e saj, sepse në të njëjtën korsi lëvizin automjetet (në rrugën shërbyese), këmbësorët dhe çiklistët (Figura 10).

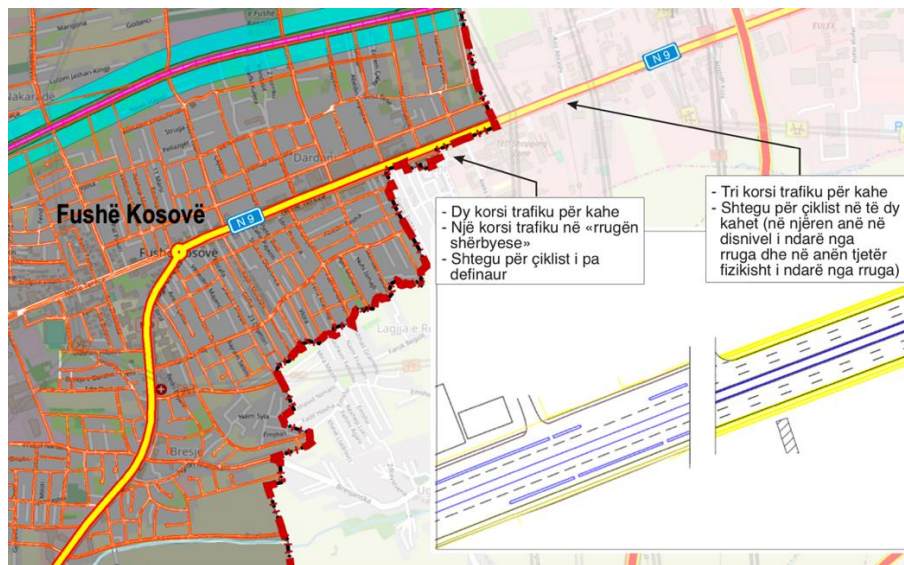


Figura 10. Korsitë e trafikut në pjesën e rrugës kryesore të Fushë Kosovës

Duke vlerësuar se kjo pjesë e rrugës shtrihet në zonë të banuar (qytet), ku qarkullimi i automjeteve motorike është shumë i lartë, ka krijuar disfavor për këmbësorët dhe çiklistët të cilat tentojnë të kalojnë rrugën. Po ashtu objektet rreth rrugës nacionale shërbejnë për afarizëm (dy etazhat e para minimalisht). Prandaj, përveç në aspektin social edhe në aspektin e kërkesës për shërbime nga afarizmi paraqitet nevoja për qarkullim të këmbësorëve dhe kalimin e rrugës në mënyrë tërthore. Në aspektin e sigurisë së këmbësorëve, kjo formë e qarkullimit-lëvizjes paraqet një sfidë të veçantë.

Për shkak të pozicionit të qytetit të Fushë Kosovës dhe afërsisë me qytetin e Prishtinës, rrugës nacionale N9 e cila kalon nëpër pjesën qendrore të qytetit, si dhe nyjës në të cilën kryqëzohen autoudhët “Arber Xhaferi” dhe “Ibrahim Rugova”, janë krijuar mundësitë për një lidhje të mirë me vendbanimet rurale të komunës dhe rajonet tjera të Kosovës.

Një pjesë e fshatrave të komunës së Fushë Kosovës shtrihen përgjatë rrugës nacionale N9 ose lidhen me qytetin. Pjesa tjetër e fshatrave më të afërta lidhen direkt duke krijuar qasje duale (rruga nacionale dhe rruga direkte). Në përgjithësi ndërlidhja e vendbanimeve me qytetin e Fushë Kosovës është e rregulluar në formë të tillë me më tepër se një qasje.

Në territorin e Fushë Kosovës shtrihen edhe rrugët rajonale (R120 dhe R208). Rruga rajonale R120 lidhë fshatrat e Fushë Kosovës me fshatrat që kufizohen me komunën e Drenasit dhe Lipjanit dhe kanë qasje në rrugën nacionale N9. Ndërsa, rruga rajonale R208 vazhdon aty ku përfundon rruga rajonale R120 për lidhje të fshatrave të komunës së Drenasit dhe Lipjanit.

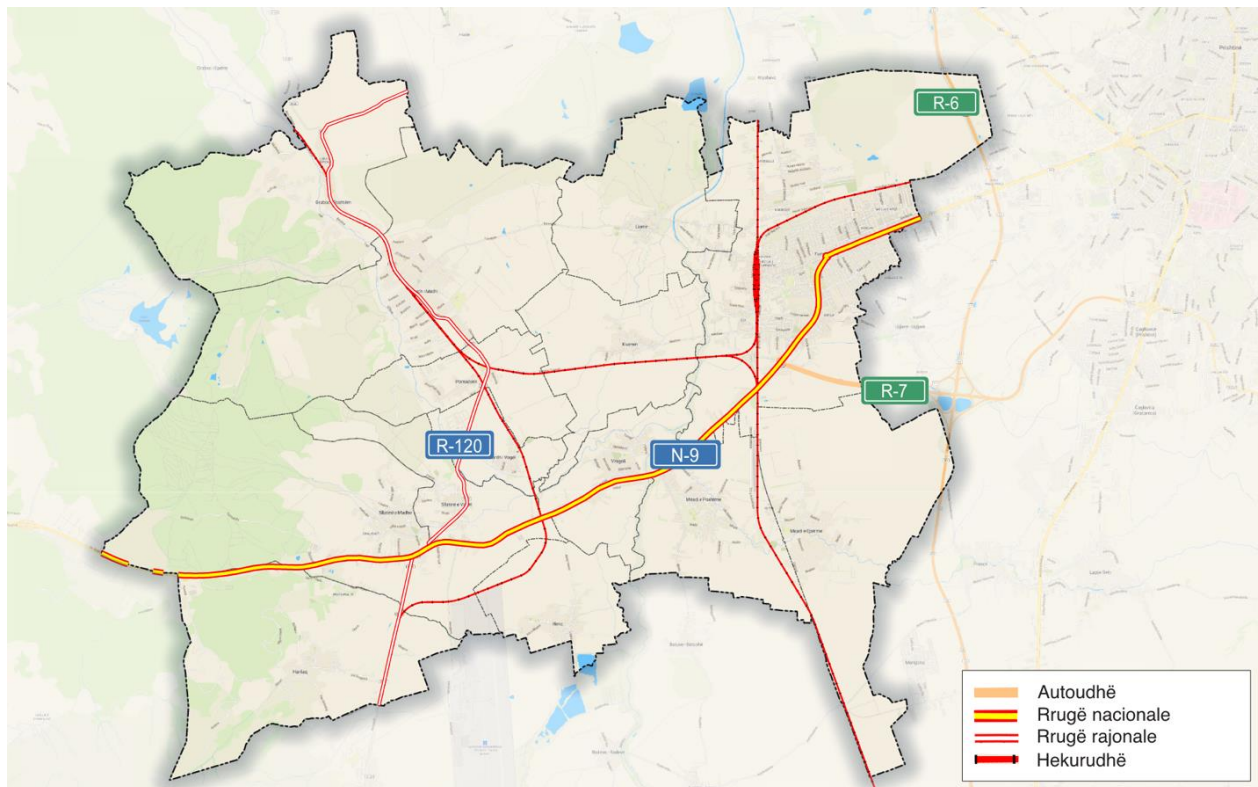


Fig.11. Infrastruktura e transportit në Komunën e Fushë Kosovës

2.1.1. Analiza e infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane

Rrugët lokale në brendi të qytetit të Fushë Kosovës përbëhen nga dy korsi trafiku (një korsi trafiku për kahe). Gjerësia e korsive të trafikut në shumicën e rrugëve lokale është 3.0 m, ku gjerësia e rrugës është 6.0 m. Trotualet për lëvizjen e këmbësorëve ekzistojnë në pjesën e rrugëve të ndërtuara në kohët e fundit dhe ato të rikonstutuar. Disa rrugë, në shumicën e gjatësisë nuk plotësojnë kriterin e gjerësisë minimale (1.2 m profil i lirë i lëvizjes). Në një pjesë të rrugëve lokale brenda qytetit (pjesa juglindore dhe jugperëndimore) nuk plotësojnë kriterin e gjerësisë për qarkullim në dy kahe dhe nuk ekzistojnë trotualet për lëvizje të këmbësorëve.

Sipas shtrirje, rrugët urbane-lokale janë në formë të rrjetës, duke formuar forma drejtkëndore të zonave të banimit. Nuk ka një kategorizim të këtyre rrugëve, por nga funksioni dhe shtrirja në blloqe mund të krijohet një kategorizim, si për nga dimensionet, funksioni (depërtueshmëria) dhe qarkullimi. Shikuar nga këto kriterë, këto rrugë janë kategorizuar në:

- Rrugë kryesore urbane (rruga nacionale N9 me karakter urban);
- Rrugë lidhëse (“Dardania”, “Hajrullah Zymi”, “Shefki Kuleta”, “Pajazit Islami”, “Fehmi Lladrovci”, “Tahir Zemaj”, “Agron Rrahmani”, “Dedë Gjo Luli”.
- Rrugë lokale (rrugë tjera brenda lagjeve).

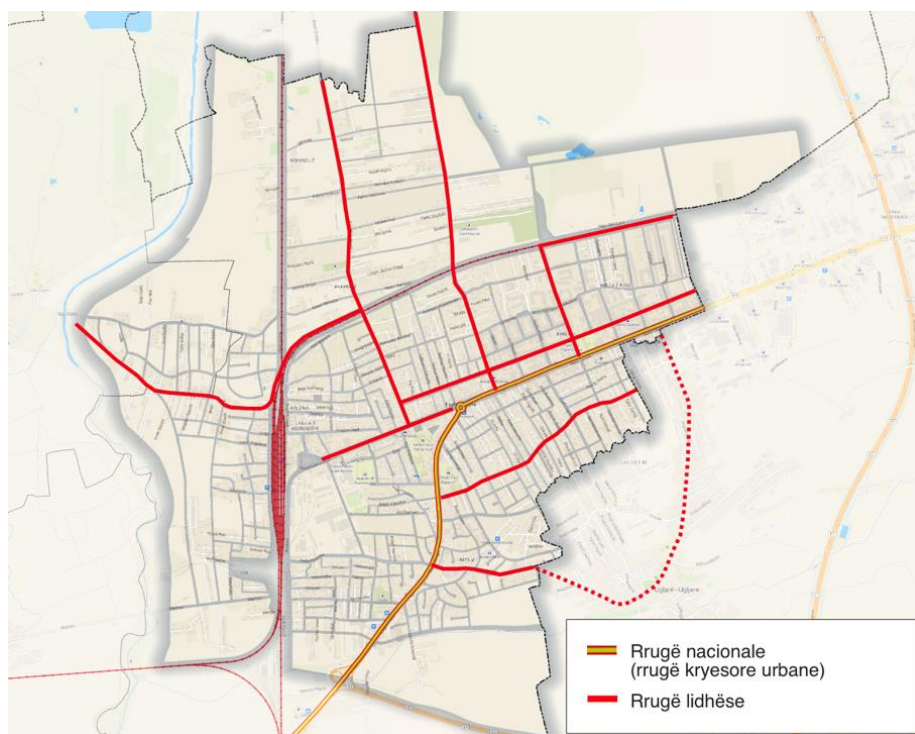


Fig. 12. Harta e rrugëve kryesore brenda pjesës urbane

Rrugët kryesore lokale përbëhen nga dy korsi trafiku, me qarkullim dy kahor. Ekzistojnë trotualet të cilët nuk përmbushin nevojën e lëvizjes së këmbësorëve për shkak se në pjesë të caktuara gjerësia është me vogël se minimuni i gjerësisë së nevojshme (1.2 m). Duke llogaritur edhe pengesat tjera (parkimi i parregullt i automjeteve, shfrytëzimi për çështje komerciale etj.) lëvizja vazhdon të vështirësohet.



Fig.13. Rrugët lidhëse në Fushë Kosovë

Vlerësimi i infracstrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane

Pas analizës së gjendjes së infracstrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane, është konstatuar se:

- Rruga kryesore me karakter nacional (N9) që lidhë Prishtinën dhe Pejë, dhe e cila kalon nëpër qendër të Fushës, është ndër rrugët më të ngarkuara në nivel vendi;
- Udhëkryqet kryesore dhe segmente të rrjetit rrugor në Fushë Kosovë janë të ngarkuara mbi kapacitetin e tyre.
- Problemet me sigurinë në rrugë vazhdojnë të paraqesin shqetësim dhe cenueshmëri për çiklistët, me shtigje të kufizuara të çiklizmit në rrugë dhe mungesë të infracstrukturës për t'i inkurajuar njerëzit të udhëtojnë me biçikleta;
- Ndarje fizike dhe vështirësi për kalim/trupim të sigurt të rrugës kryesore për këmbësorë;
- Mungesa e lehtësirave (mbikalimeve/nënkalimeve) për trupimin e sigurt të rrugës kryesore nga këmbësorët;

- Lidhje jo funksionale e rrugëve paralele - rrugët paralele me rrugën kryesore nuk mundësojnë lidhje me qendren e Fushë Kosovës ose me Prishtinën pa kyçe në rrugën kryesore;
- Mungesa e Kyçjeve/shkyçjeve përmes korsisë për kyçe anësore, si dhe mungesa e korsive të duhura për përshpejtim dhe ngadalësim.
- Rruga shërbyese (fizikisht e ndarë nga rruga kryesore), krijon kyçe/shkyçe të pakontrolluara në dhe nga rruga kryesore, duke reduktuar kapacitetin dhe nivelin e sigurisë së trafikut;
- Mungesa e sinjalizimit adekuat të trafikut për trafikun e motorizuar dhe për këmbësorë dhe çiklist;
- Mungesa e infrastrukturës për persona me aftësi të kufizuara.

Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim

Mbi bazën e vlerësimit të infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale, është bërë një përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim, si në vijim:

- Krijimi i një sistemi të plotë dhe efikas të rrjetit rrugor, për qytetin dhe zonën e tij më të gjerë urbane, për të mbajtur trafikun transit jashtë qytetit. Respektivisht, orientimi i fluksit të trafikut transit në autoudhën “Ibrahim Rugova” dhe përmirësimi i kapacitetit dhe kushteve të sigurisë në rrugën nacionale N9 e cila kalon nëpër qendër të qytetit;
- Synimi drejt një mobiliteti të qëndrueshëm, gjithëpërfshirës dhe të shëndetshëm, një qytet që është i lehtë në qasje dhe udhëtim.
- Lidhje më të mirë dhe të sigurt në mes pjesëve të qytetit që i ndanë rruga nacionale - kryqëzime funksionale nga njëra anë në tjetrën duke mundësuar më tepër se një qasje deri në destinacion.
- Infrastruktura e mobilitetit duhet të zhvillohet me një perspektivë afatgjatë në të cilën merren parasysh nevojat e ardhshme dhe zhvillimet e ardhshme urbane, hapësinore dhe teknologjike;
- Zhvillimi i sistemeve inteligjente të transportit për të mbështetur mobilitetin urban;
- Përmirësimi i infrastrukturës së nevojshme për persona me aftësi të kufizuara.

2.2. LIDHJET KOMBËTARE DHE NDËRKOMBËTARE

Fushë Kosova është në një pozicion thelbësor për qarkullimin e njërvëzve, mallrave dhe kapitalit në një nivel rajonal ndërkombëtar. Pozicionimi i saj është në një vend strategjik dhe reflekton disa kahje qarkullimi, si;

- Aeroporti ndërkombëtar “Adem Jashari” ndodhet rreth 10 km larg qendrës së qytetit të Fushë Kosovës;
- Lidhja me korridoret pan-evropiane dhe portet e rëndësishme detare përmes autoudhëve “Ibrahim Rugova” (Rruga R7) dhe “Arbër Xhaferi” (Rruga R6);
- Linja hekurudhore e cila kalon në territorin e Komunës së Fushë Kosovës është e rëndësishë së veçantë, sepse përmes saj mund të sigurohet qasja në korridoret pan-evropiane, siç është korridori 10 (linja e cila përfshinë territorin e Serbisë, nga Pjesa kufitare me Hungarinë deri në pjesën kufitare me Maqedoninë e Veriut dhe vazhdon lidhjen me Greqinë dhe Bullgarinë);
- Shërbimet kryhen në stacioni i autobusëve i vendosur në Prishtinë në një distance rreth 5 km.
- Stacioni hekurudhor, nyja kryesore në nivel vendi, është i vendosur në Fushë Kosovë.

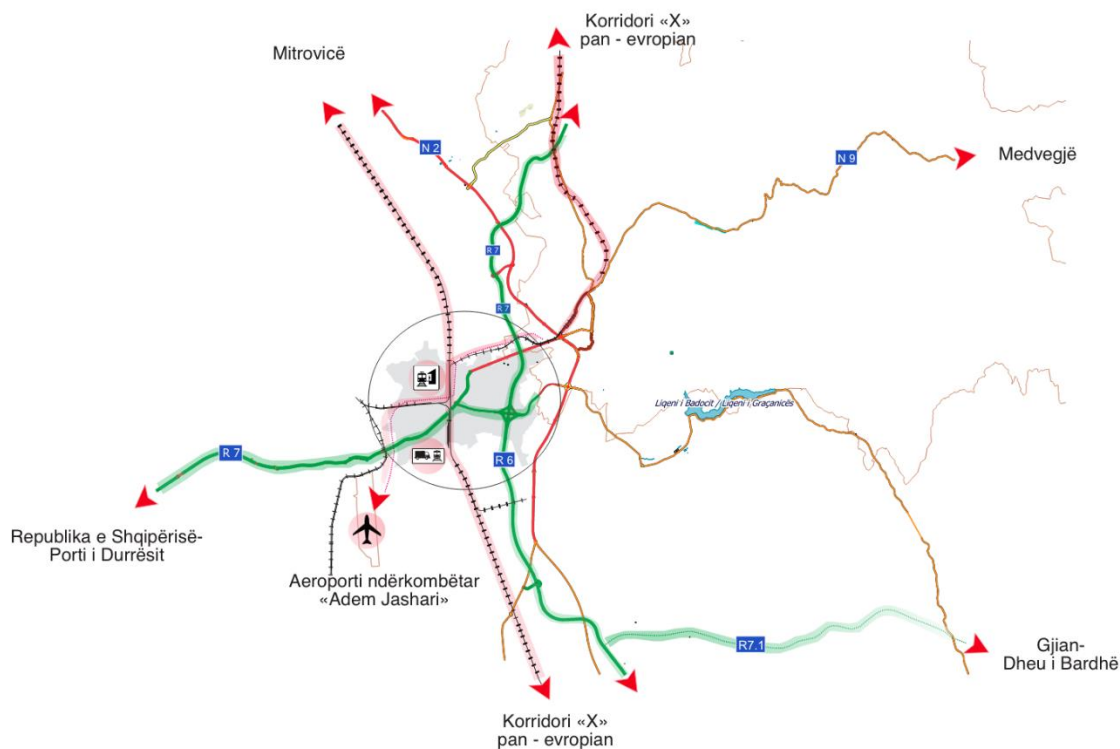


Fig.14. Lidhja ndërkombëtare dhe kombëtare e Fushë Kosovës

2.3. ANALIZA E FLUKSIT TË QARKULLIMIT

Për nevojë të analizës së parametrave teknik të cilët ndërlidhen me Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) të Fushë Kosovës, janë bërë hulumtime të hollësishme të ngarkesës së rrjetit nga qarkullimi i trafikut në rrugët kryesore të Fushë Kosovës për periudhën javore. Matjet e trafikut janë realizuar me ndihmën e kamerave të vendosura në pjesë të caktuara përgjatë rrugës kryesore “Nënë Tereza” për 7 ditë dhe pa ndërprerje (Figura 15).



Fig.15. Lokacionet e matjeve përgjatë rrugës kryesore

Pas analizës së rezultateve të inçizimit të fluksit të trafikut, është konstatuar se, rruga kryesore nacionale N9 (rruga «Nënë Tereza») është mjaft e ngarkuar me qarkullim të automjeteve.

Në këtë pjesë të rrugës qarkullojnë rreth 58000 automjete/ditë në të dy kahet (30463 në drejtimin Pejë- Prishtinë, ndërsa rreth 27525 aut/ditë nga drejtimi Prishtinë – Pejë).

Pas analizës së të dhënave për periudhën kohore brenda javës (7 ditë), është konstatuar se dita e hënë është dita më e ngarkuar e javës (Figura 16).

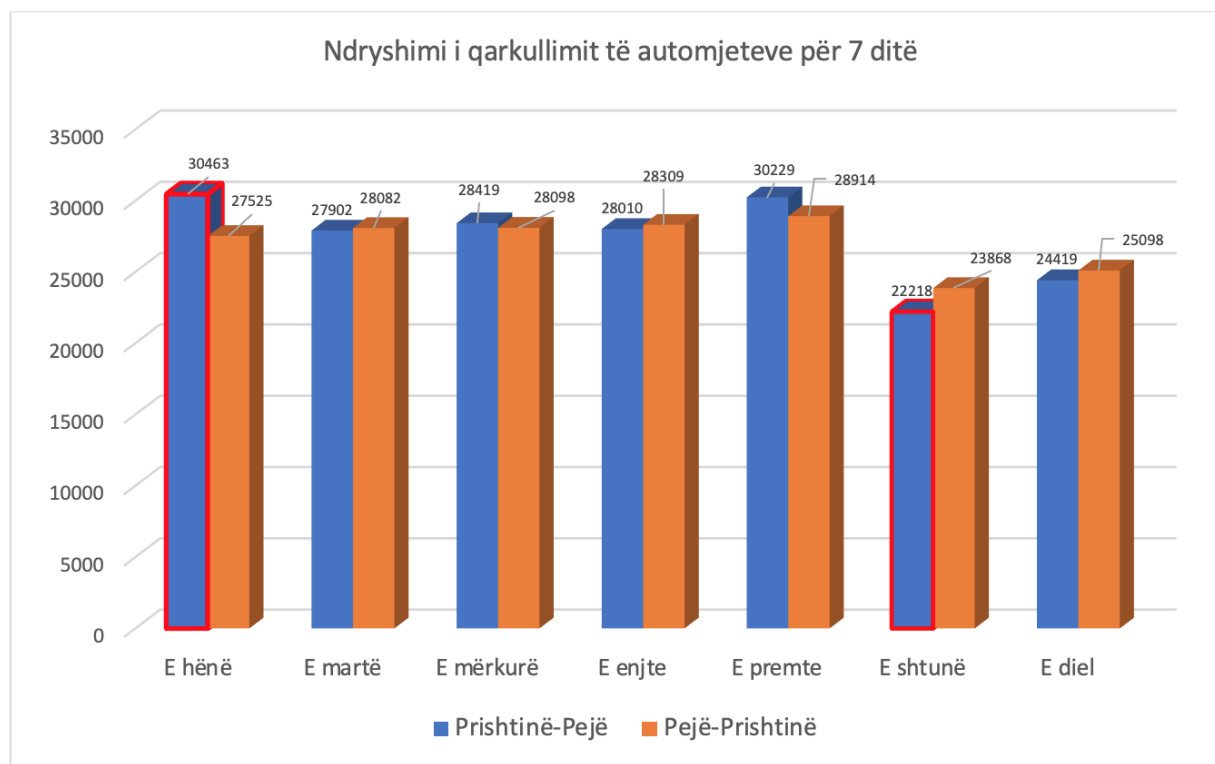


Fig.16. Ndryshimi i qarkullimit të trafikut për periudhën kohore brenda javës (7 ditë)

Ndërsa, për nga struktura e qarkullimit, në përbërjen e qarkullimit dominojnë automjetet e udhëtarëve me rreth 91%, të përcjellur nga automjetet e rënda me 9%, ndërsa autobusët përbëjnë 1% të përbërjes së përgjithshme të qarkullimit (Figura 17).

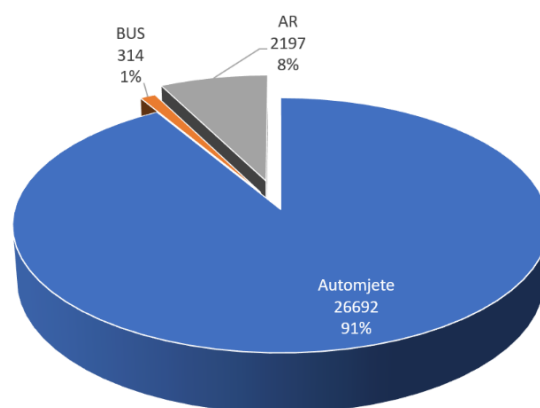


Fig.17. Struktura e qarkullimit

Orët e pikut të trafikut motorik paraqiten në dy periudha të ndryshme kohore. Ora kulmore e mëngjesit nga ora 8:00-9:00 dhe ora kulmore e pasdites nga ora 16:00-17:00. Ndërsa qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore, i cili arrihet nga 16:00-17:00, sillet rreth 2555 aut/h (Figura 18).

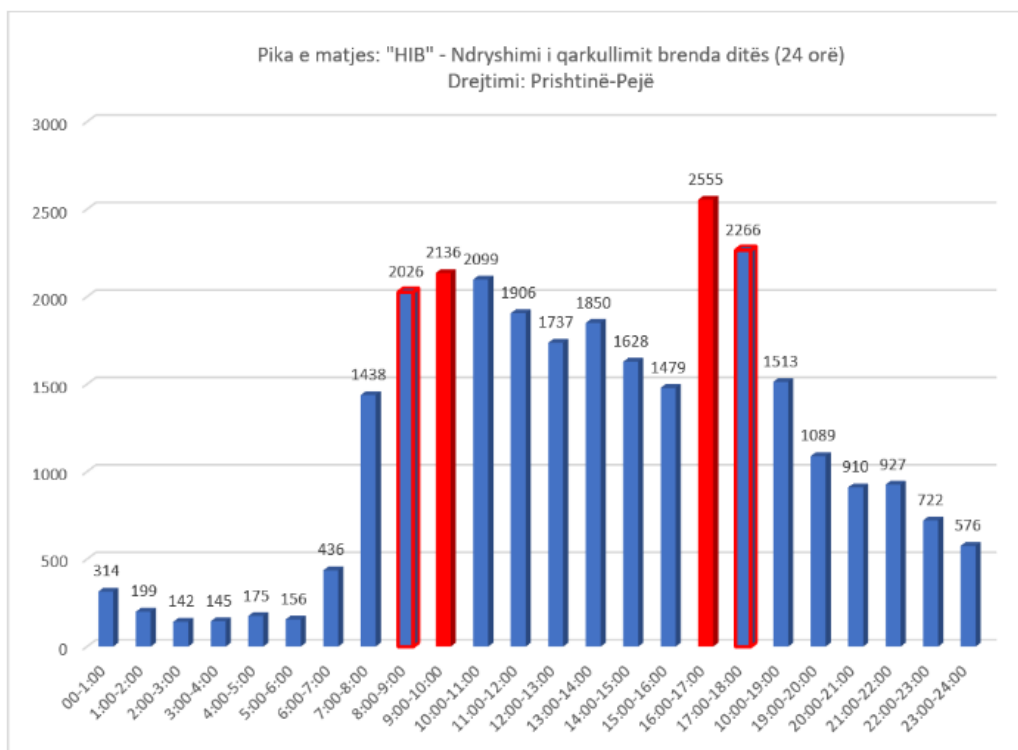


Fig.18. Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës në drejtimin Prishtinë - Pejë

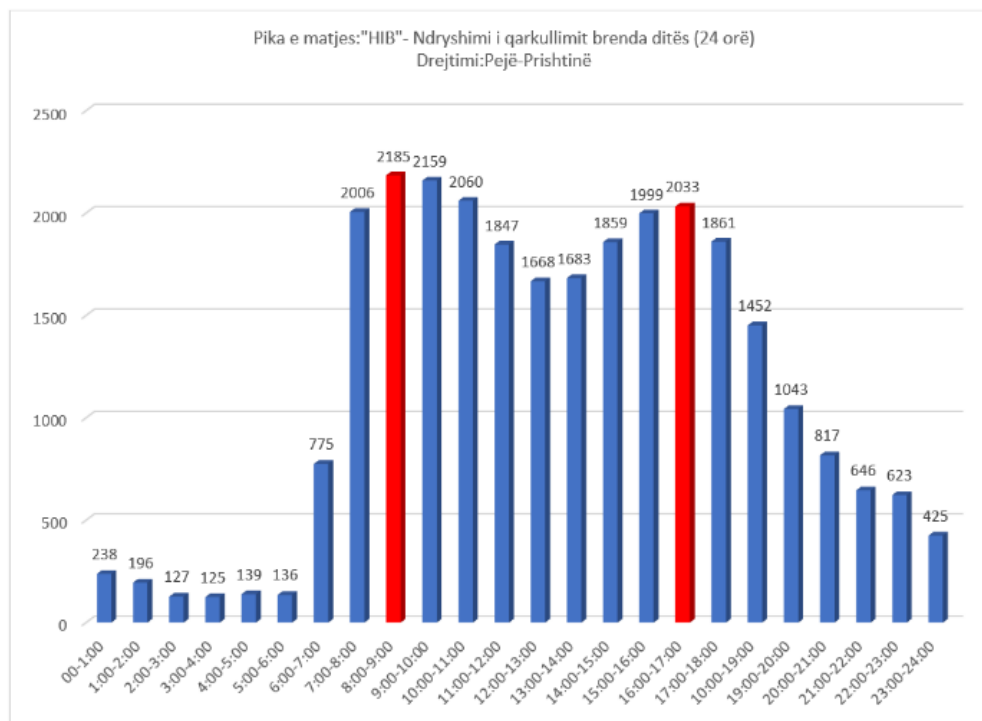


Fig.19. Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës në drejtimin Pejë - Prishtinë

Pas analizës së të dhënave, është konstatuar se, ndryshimi i qarkullimit ndërmjet ditëve të punës dhe ditëve të vikendit sillet nga 5-8% në drejtimin Prishtinë - Pejë, ndërsa 1-5% në drejtimin Pejë - Prishtinë (Figura 20).

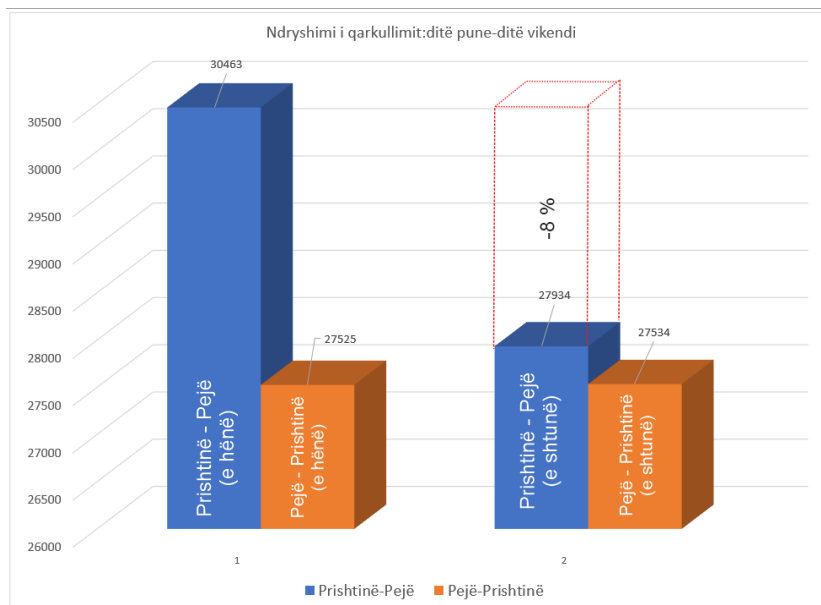


Fig.20. Ndryshimi i qarkullimit të trafikut gjatë ditëve të punës dhe vikendit

Pas analizës së rezultateve të hulumtimit, është konstatuar se, rruga kryesore nacionale N2 (rruga «Nënë Tereza») është mjaft e ngarkuar me qarkullim të automjeteve. Në këtë pjesë të rrugës, brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 46 000 aut/ditë në dy kahe (Figura 21). Ndërsa, në hyrje të udhëkryqit në disnivel (në piken para kyçjes në autoudhën «Ibrahim Rugova» – R7) numri i automjeteve që qarkullojnë në këtë pjesë të rrugës sillet rreth 59 000 aut/ditë në dy kahe.

Rruga e cila shpie në drejtim të Stacionit hekurudhor (segmenti i rrugës «Nënë Tereza»), gjithashtu ka një ngarkesë rreth 25 000 aut/ditë në dy kahe.

Ndërsa, ngarkesë më vogël e qarkullimit është në rrugën e cila shpie në drejtim të Uglarit. Ngarkesa e qarkullimit në këtë pjesë të rrugës është më e vogël se 7500 aut/ditë në dy kahet.

Gjendja e ngarkesës së rrjetit rrugor në rrugët kryesore të qytetit të Fushë Kosovës është dhënë në figuren 21.

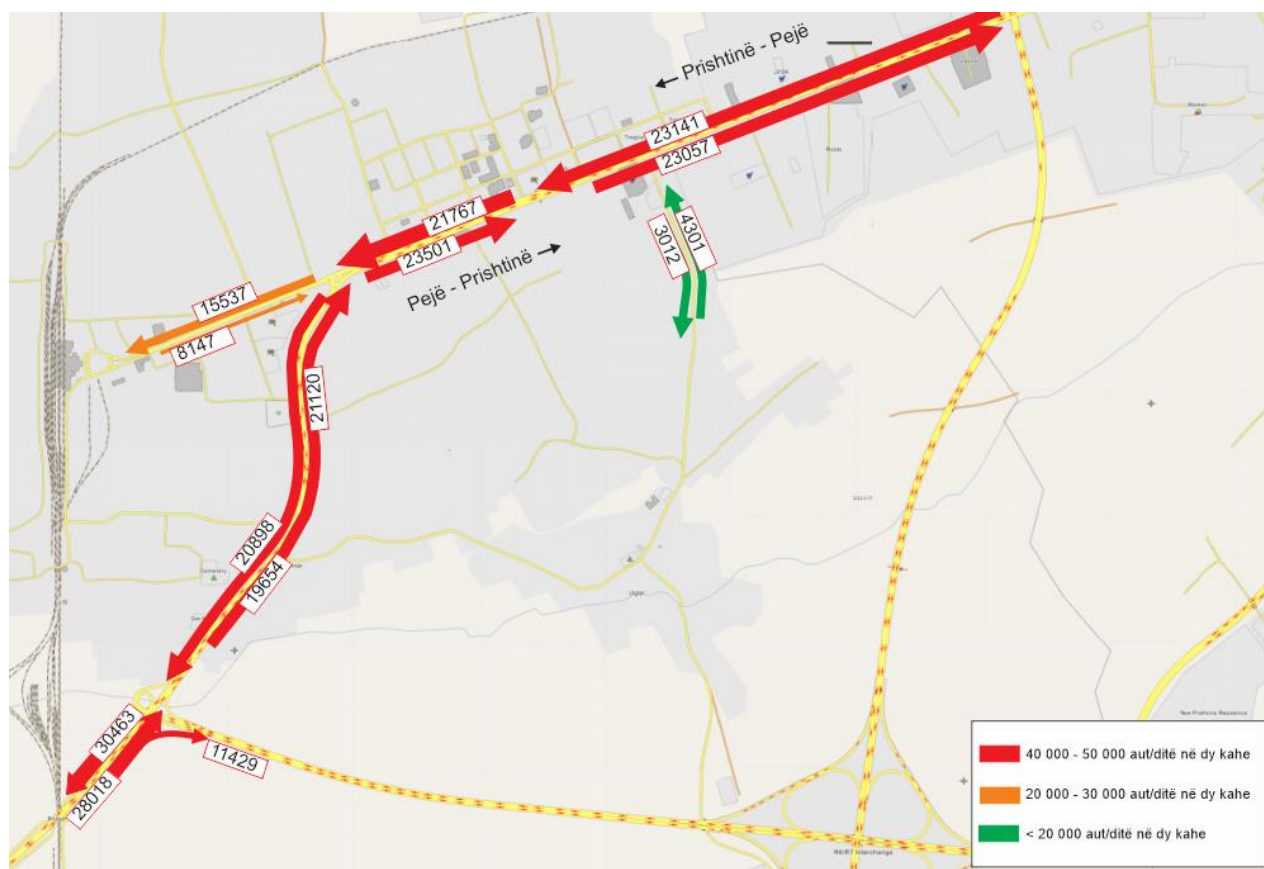


Fig.21. Qarkullimi i automjeteve brenda ditës përgjatë rrugës kryesore

2.2.1. Analiza e trendeve të ndryshimit të fluksit të qarkullimit

Vlerësimi fillestar për trendet e fluksit të trafikut në rrugën nacionale N9, mbështetet mbi bazën e të dhënave nga PMQU¹⁰. Mirëpo, me qëllim të vlerësimit të trendeve të fluksit të trafikut, në disa udhëkryqe dhe profile karakteristike të rrjetit rrugor, janë bërë matjet e fluksit të trafikut. Pas analizës së të dhënave është konstatuar se nga viti 2017 deri në vitin 2019 në rrugën nacionale N9 e cila kalon nëpër pjesën qendrore të qytetit të Fushë Kosovës, fluksi i trafikut është rritur për rreth 4%. Ndërsa, në vitin 2020 gjatë kushteve të pandemisë Covit-19 (gjatë kushteve të kufizimeve të lëvizjes), fluksi i qarkullimit kishte pësuar rënie rreth 30% në krahasim me fluksin e qarkullimit nga viti 2017 (Figura 22).

¹⁰ SUMP Prishtina, Working data- Traffic survey, 2017.

Maj 2017*	Prishtinë-F. Kosovë	15820	Gjithësej
	F. Kosovë - Prishtinë	19879	35699
Nëntor 2019**	Prishtinë-F. Kosovë	17068	Gjithësej
	F. Kosovë - Prishtinë	19927	36994
Qershor 2020***	Prishtinë-F. Kosovë	12101	Gjithësej
	F. Kosovë - Prishtinë	12628	24729

* Të dhënat nga PMQU i Prishtinës, 2017

** Të dhënat nga Instituti INSI 2019

*** Të dhënat nga Instituti INSI 2020 (gjatë periudhës pandemike Covid-19)

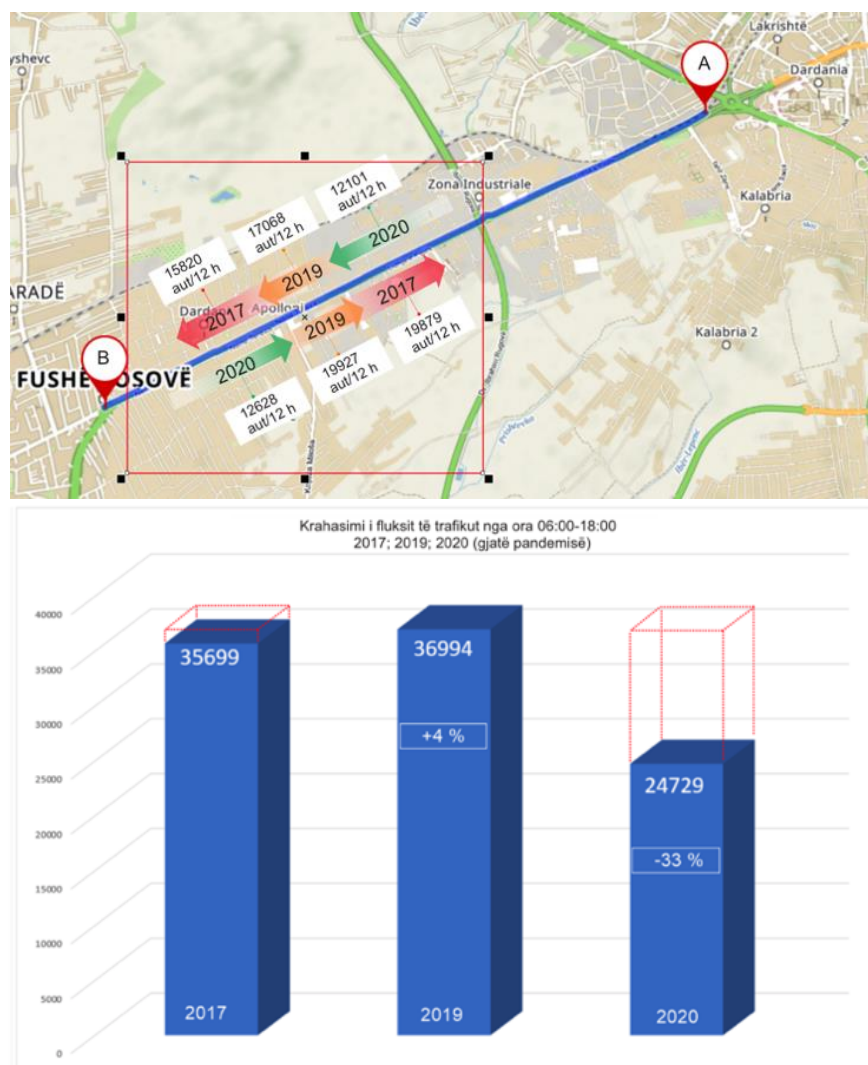


Fig.22. Trendi i ndryshimit të fluksit të trafikut

Vlerësimi i ndryshimit të fluksit të trafikut

Pas analizës së ndryshimit të fluksit të trafikut, është konstatuar se:

- Rruga kryesore nacionale N9 (rruga «Nënë Tereza») është ndër rrugët më të ngarkuara me qarkullim të automjeteve në nivel vendi. Në këtë pjesë të rrugës qarkullojnë rreth 58000 automjete/ditë në të dy kahet (30463 në drejtimin Pejë- Prishtinë, ndërsa rreth 27525 aut/ditë nga drejtimi Prishtinë – Pejë).
- Brenda javës, dita e hënë është dita më e ngarkuar e javës;
- Për nga struktura e qarkullimit, dominojnë automjetet e udhëtarëve me rreth 91%, të përcjellur nga automjetet e rënda me 9%, ndërsa autobusët përbëjnë 1% të përbërjes së përgjithshme të qarkullimit;
- Në rrugën nacionale N9 (Prishtinë -Pejë) e cila kalon nëpër pjesën qendrore të qytetit, orët e pikut të trafikut motorik paraqiten në dy periudha të ndryshme kohore. Ora kulmore e mëngjesit nga ora 8:00-9:00 dhe ora kulmore e pasdites nga ora 16:00-17:00. Ndërsa qarkullimi i automjeteve brenda orës kulmore sillet rreth 2555 aut/h;
- Rruga e cila shpie në drejtim të Stacionit hekurudhor (segmenti i rrugës «Nënë Tereza»), gjithashtu ka një ngarkesë rreth 25 000 aut/ditë në dy kahe.

2.4. ANALIZA E KAPACITETIT TË UDHËKRYQEVE

Në kuadër të rrjetit rrugor të komunës së Fushë Kosovës kalon rruga nacionale N9 përmes së cilës mundësohet lidhja me kryeqytetin dhe qytetin e Pejës. Përmes kësaj pjese të rrugës, e cila kalon ndërmjet qendrës urbane të qytetit, u mundësohet qasje, përkatësisht lidhje me aeroportin ndërkombëtar “Adem Jashari” kërkesave nga qyteti i Prishtinës.

Në aspektin funksional të qarkullimit të automjeteve, ky segment rrugor ka një rol të rëndësishëm në operimin e gjithë trafikut të qytetit, sepse u mundëson lidhje shume segmenteve tjera rrugore nga zonat tjera periferike dhe qasje më të lehtë në kryeqytet.

Parametrat gjeometrik të kësaj pjese të rrugës, numri i korsive në dispozicion për qarkullim (tre korsit për kahe, me ndarje fizike ndërmjet kaheve të kundërta si dhe rrugëve paralele, si dhe regjimet e trafikut të aplikuara në hyrje të kryqëzimeve në përgjithësi mundësojnë një nivel të kënaqshëm në operimin e trafikut përgjatë segmentit rrugor (përveç në orët kulmore të trafikut).

Por, në aspektin e sigurisë gjatë lëvizjes, për shkak të kërkesave të mëdha të pjesëmarrësve tjerë në trafik për qasje nga pjesët anësore, nuk kemi një nivel të kënaqshëm.

Gjithashtu në aspektin funksional, format e kontrollit të aplikuara në kryqëzime, në disa raste nuk ofrojnë nivel të pranueshëm të shërbimit.

Kryqëzimet në kuadër të këtij segmenti rrugor (përfshirë vetëm zonën urbane të qytetit) janë kryqëzime në nivel. Në njërin prej tyre si formë e kontrollit të trafikut është aplikuar zgjidhja me rrethrotullim dhe disnivel, ndërsa në kryqëzimet tjera janë aplikuar sinjalet ndriçuese (semaforët).

Për shkak të kërkesave të mëdha të trafikut, sidomos në orët kulmore, shpeshherë në kryqëzime paraqiten vonesa kohore në qarkullim dhe në këto rrethana vështirësi në operimin e trafikut në gjithë segmentin rrugor.

Kryqëzimet e rregulluara me semaforë punojnë në bazë të planeve fazore me kohë fikse. Ndërmjet kryqëzimeve me semaforë nuk është mundësuar koordinim i sinjaleve me kualitet të mirë. Gjithashtu koordinimi i të gjithë semaforëve (semaforëve në kryqëzimet e zonës së Fushë Kosovës dhe dy kryqëzimeve tjera në hyrje të Prishtinës përgjatë segmentit të njëjtë rrugor) në gjithë segmentin rrugor deri në hyrje të Prishtinës është pamundësuar për shkak të prishjes së “valës” së automjeteve në rrethrotullimin (jashtë zonës së Fushë Kosovës) në të cilën lidhen rrugët “Lidhja e Pejës” dhe “Dervish Çollaku”.

Kërkesa e lartë për qarkullim nga ana e këmbësorëve brenda zonës urbane si dhe kalimet në vende jo adekuate (vende jo të lejuara për kalim të këmbësorëve) dhe pa i respektuar rregullat e qarkullimit, përveç impaktit negativ në asketin e sigurisë (janë paraqitur raste të shpeshta të aksidenteve me këmbësorë) kanë pasur ndikim të theksuar edhe në kualitetin e operimit të trafikut përgjatë segmentit rrugor dhe sidomos kualitetin e koordinimit të sinjaleve ndriçuese (semaforëve) për shkak të prishjes së “valës” së mjeteve.

Lloji i kryqëzimit duhet të jetë i përshtatshëm për llojin e rrugës, mjedisin dhe kapacitetin, në mënyrë që të ruhet kualiteti i lëvizjeve të motorizuara dhe të mos ketë vonesa kohore në qarkullim.

Kryqëzimet me semafor ose rreth rrotullimet nuk janë treguar efektive për kërkesa të mëdha të trafikut dhe rrugë rurale, përveç në raste shumë të veçanta.

Figura e mëposhtme tregon udhëzimet për zgjedhjen e llojit të kryqëzimit sipas rrjedhave të trafikut.

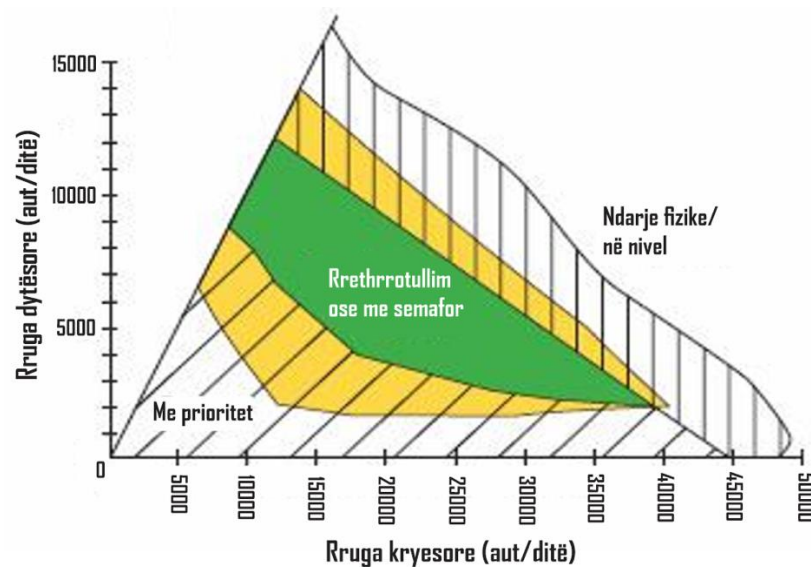


Fig.23. Përzgjedhja e llojit të kryqëzimit sipas rrjedhave të trafikut

2.4.1. Analiza e kryqëzimit në disnivel

Të dhënat e matjeve për lëvizje të motorizuara në kryqëzimin me disnivel për të gjitha drejtimet e lëvizjeve, në intervalin kohor prej 24h, janë paraqitur në figurën vijuese.

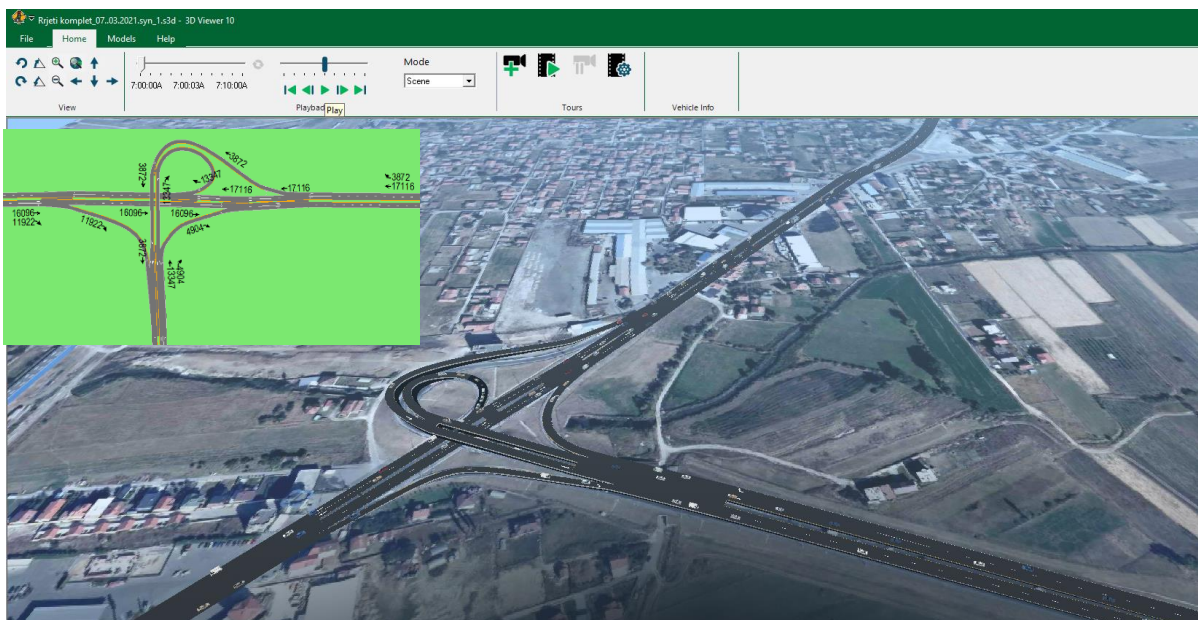


Fig.24. Të dhënat e matjeve të trafikut të motorizuar për 24h

Ndërsa, të dhënat e matjeve për lëvizje të motorizuara në kryqëzimin me disnivel, në intervalin kohor prej 1h (ora kulmore), janë paraqitur në figurën vijuese.



Fig.25. Të dhënat e trafikut të motorizuar për orën kulmore

Duke përdorur softuerin “Sim Traffic”, është bërë analiza e shfrytëzimit të kapacitetit për drejtimet përkatëse të lëvizjes. Kapaciteti i shfrytëzimit të drejtimeve të lëvizjes në kryqëzimin me disnivel, është dhënë në figurën 26.

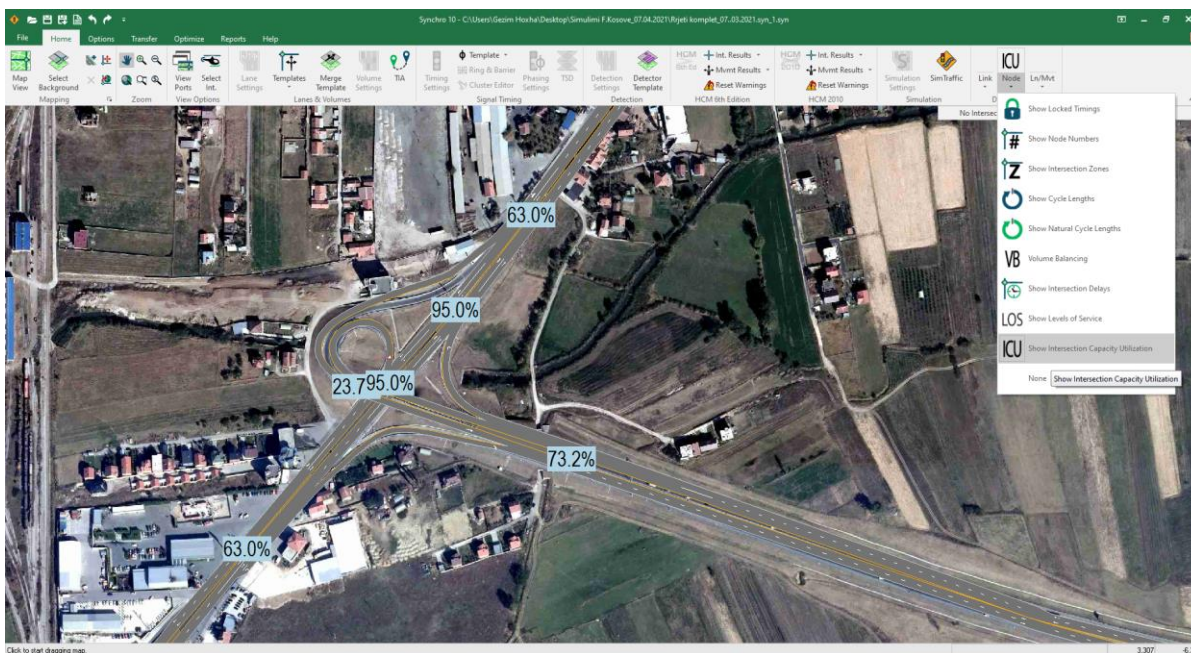


Fig. 26. Shfrytëzimi i kapacitetit të udhëkryqit në disnivel (zonat me ndikim)

Raportet e analizës së tregueseve të kualitetit të operimit të trafikut në zonat me ndikim dhe nyjet e udhëkryqit në disnivel, janë paraqitur në vijim:

	↑	↗	↘	↓	↙	↖
Lane Group	NBT	NBR	SBL	SBT	SWL	SWR
Lane Configurations		↗		↑		
Traffic Volume (vph)	0	835	0	242	0	0
Future Volume (vph)	0	835	0	242	0	0
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (ft)	16	16	16	16	12	12
Grade (%)	5%			3%	0%	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt		0.865				
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	1780	0	2079	0	0
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	1780	0	2079	0	0
Link Speed (mph)	40			40	30	
Link Distance (ft)	334			765	533	
Travel Time (s)	5.7			13.0	12.1	
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Adj. Flow (vph)	0	835	0	242	0	0
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	835	0	242	0	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	10			0	10	
Link Offset(ft)	0			0	0	
Crosswalk Width(ft)	16			16	16	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	0.88	0.88	0.86	0.86	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9	15		15	9
Sign Control	Free			Free	Free	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization 55.0%	ICU Level of Service B					

	↑	↗	↘	↓	↙	↖
Lane Group	NBT	NBR	SBL	SBT	SWL	SWR
Lane Configurations	↑	↗		↑		
Traffic Volume (vph)	835	306	0	242	0	0
Future Volume (vph)	835	306	0	242	0	0
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (ft)	16	16	16	16	16	16
Grade (%)	0%			1%	0%	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt		0.850				
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	2111	1794	0	2101	0	0
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	2111	1794	0	2101	0	0
Link Speed (mph)	30			30	30	
Link Distance (ft)	372			334	450	
Travel Time (s)	8.5			7.6	10.2	
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Adj. Flow (vph)	835	306	0	242	0	0
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	835	306	0	242	0	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	5			10	0	
Link Offset(ft)	0			0	0	
Crosswalk Width(ft)	16			16	16	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
Turning Speed (mph)		9	15		15	9
Sign Control	Free			Free	Free	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization 47.3%	ICU Level of Service A					

Fig.27. Rezultatet dalëse për kapacitetin e shfrytëzimit të udhëkryqit në disnivel

Vlerësimi i gjendjes për udhëkryqin në disnivel

- Kualiteti jo i kënaqshëm i lëvizjeve në rampën e zbrazjes - drejtimi Prishtinë-Pejë (dalja nga autoudha) për shkak të parametrave gjeometrik të rampës (rrezja e vogël) dhe shpejtësisë së vogël të lëvizjes në rampë.
- Në orët e pikut (kur kërkesat për lëvizje janë maksimale, në rampën e zbrazjes krijohet gjatësi e rreshtit të automjeteve dhe vonesa kohore (Figura 28).
- Në zonën me ndikim të kësaj rampe (zona e konfliktit me automjetet në lëvizje në rrugën nacionale N9, nga kahja Fushë Kosovë-Pejë) niveli i shërbimit dhe i sigurisë nuk është i kënaqshëm.
- Gjatësitë e koresive për nxitim (në rrugën nacionale) nuk i përgjigjet kërkesave për lëvizje dhe nuk janë projektuar dhe ndërtuar sipas standardit.
- Niveli i shërbimit në zonat e rampave zbrazëse ka rezultuar i pa pranueshëm (“E”).



Fig.28. Gjatësia e rreshtit të automjeteve në rampën e zbrazjes

2.5.2. Analiza e kapacitetit në udhëkryqet sipërfaqësore

Kapaciteti në rrethrrrotullime

Zgjidhja me rrethrrrotullim e cila është aplikuar ne kryqëzimin e rrugëve “Nene Tereza” dhe “Lidhja e Pejës” si forme kontrolli e trafikut ne përgjithësi ne orët kulmore te trafikut nuk ofron qasje te lehte te mjeteve nga drejtimi i Prishtinës ne drejtim te Pejës dhe anasjelltas. Marrë për bazë edhe kërkesën për qarkullim të mjeteve nga drejtimi i stacionit hekurudhor (kërkesat për qarkullim brenda orës nuk janë te pakta ne dy drejtimet e kësaj dege), kualiteti i qarkullimit bie ne nivel te pa pranueshëm.

Për shkak te vonesave kohore, ne hyrje te rrethrrrotullimit krijohen radhe te mjeteve ne pritje te hapësirës se pranueshme për kyçje te sigurt ne rrethrrrotullim.

Të dhënat e matjeve për lëvizje te motorizuara ne kryqëzimin me rrethrrrotullim, ne intervalin kohore prej 1h (ora kulmore), janë paraqitur ne figurën vijuese:



Fig.29. Kapaciteti i rrethrrrotullimit në qendër të qytetit të Fushë Kosovës

Referuar kërkesës për qarkullim nga te gjitha degët dhe analizës analitike (preliminare), kapaciteti i rrethrrrotullimit shfrytëzohet rreth 124 % (Figura 29).

Raporti i analizës se tregueseve te kualitetit të operimit te trafikut ne kryqëzimin me rrethrrrotullim, ne veçanti treguesi shfrytëzimit te kapacitetit te kryqëzimit dhe nivelit te shërbimit, është paraqitur ne vijim:

HCM 2010 Roundabout

4:

05/10/2020

Intersection			
Intersection Delay, s/veh	3478.7		
Intersection LOS	F		
Approach	EB	WB	NB
Entry Lanes	1	3	3
Conflicting Circle Lanes	2	2	2
Adj Approach Flow, veh/h	609	0	0
Demand Flow Rate, veh/h	621	0	0
Vehicles Circulating, veh/h	2379	112	493
Vehicles Exiting, veh/h	537	2930	2506
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	3478.7	0.0	0.0
Approach LOS	F	-	-
Lane	Left		
Designated Moves	LTR		
Assumed Moves	LTR		
RT Channelized			
Lane Util	1.000		
Critical Headway, s	4.113		
Entry Flow, veh/h	621		
Cap Entry Lane, veh/h	214		
Entry HV Adj Factor	0.980		
Flow Entry, veh/h	608		
Cap Entry, veh/h	209		
V/C Ratio	2.906		
Control Delay, s/veh	3478.7		
LOS	F		
95th %tile Queue, veh	204		

Fig.30. Rezultatet dalëse për kapacitetin e shfrytëzimit të udhëkryqit në disnivel

Kapaciteti i udhëkryqeve me semafor (udhëkryqi te mbikalimi)

Ne kryqëzimin e rrugëve “Nënë Tereza” dhe “Hajrullah Zymi” është aplikuar forma e kontrollit të trafikut përmes sinjaleve ndriçuese. Puna e sinjaleve ndriçuese në këtë kryqëzim funksionon sipas planit trefazor me kohe fikse. Kohëzgjatja e ciklit është 100s dhe intervali i gjelbër për automjetet në qarkullim në rrugën e rangut primar është rreth 52s.

Të dhënat e matjeve për lëvizje të motorizuara në kryqëzimin me rrethrotullim, në intervalin kohor prej 1h (ora kulmore), janë paraqitur në figurën vijuese:



Fig.31. Qarkullimi dhe kapaciteti i kryqëzimit të mbikalimi

Referuar kërkesës për qarkullim nga të gjitha degët hyrëse në kryqëzim dhe analizës analitike (preliminare), kapaciteti i kryqëzimit shfrytëzohet rreth 78% (Figura 31.).

Niveli i shërbimit në kryqëzim është i pranueshëm, përjashtimisht për kthime majtas tek të cilat paraqiten vonesa më të mëdha kohore dhe niveli i shërbimit për kthimet majtas ka rezultuar D, përkatësisht E. Në orët kulmore të qarkullimit, vonesat kohore të mjeteve në tërësi janë mesatare, prandaj niveli i përgjithshëm i shërbimit shërbimit ka rezultuar të jetë C (Figura 32).

Kualiteti i progresionit i përgjigjet tipit të arritjeve të rastësishme, ku rreth 50% e automjeteve arrijnë në hyrje të kryqëzimit gjatë intervalit të kuq në semafor, prandaj mund të krijohen radhe të mjeteve në hyrje të kryqëzimit.

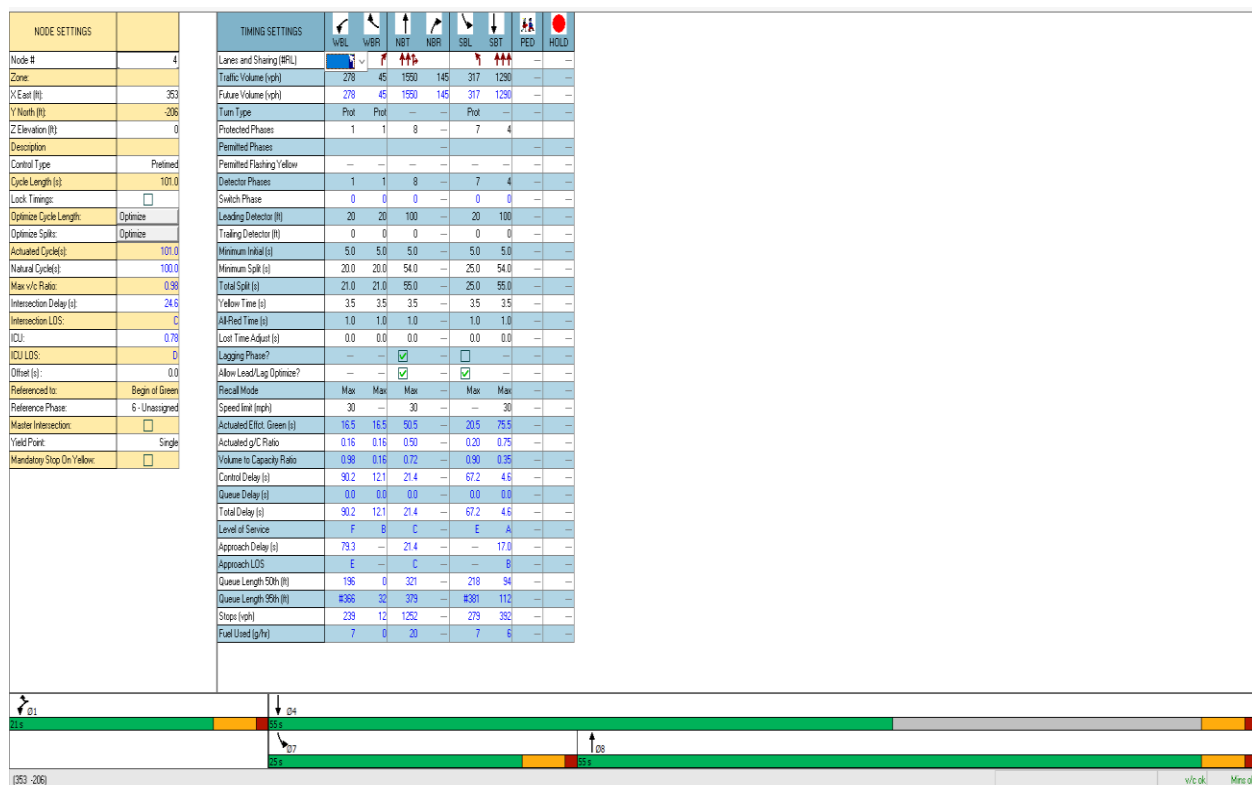


Fig.32. Rezultatet dalëse për kapacitetin e shfrytëzimit të udhëkryqit në disnivel

Përmbledhje e vlerësimit të kapacitetit dhe nivelit të shërbimit të udhëkryqeve

- **Udhëkryqi në disnivel** – nivel i ulët i shërbimit të lëvizjeve në rampën e zbrazjes - drejtimi Prishtinë-Pejë (dalja nga autoudha) për shkak të parametrave gjeometrik të rampës (rrezja e vogël) dhe shpejtësisë së vogël të lëvizjes në rampë. Në zonën me ndikim të kësaj rampe (zona e konfliktit me automjetet në lëvizje në rrugën nacionale N9, nga kahja F.Kosove-Peje) niveli i shërbimit dhe i sigurisë nuk është i kënaqshëm.
- **Udhëkryqi me rrethrotullim në qendër** – Në orët kulmore kapaciteti i rrethrotullimit shfrytëzohet rreth 124%. Si rezultat i tejngopjes paraqiten vonesa të konsiderueshme për të gjitha drejtimet e lëvizjes në hyrje / dalje të rrethrotullimit.
- **Udhëkryqi i rregulluar me semafor** - Në orët e pikut, vonesa të mëdha kohore për kthimet majtas Kapaciteti i rrethrotullimit shfrytëzohet rreth 78%. Ndërsa, për shkak të kërkesave të mëdha për lëvizje jo motorike në afërsi të udhëkryqit, është vërejtur nivel i pa pranueshëm i sigurisë për lëvizje jo motorike (këmbësorë/çiklistë).



Fig.33. Kpacityti i shfrytëzimit të udhëkryqeve kryesore në rrugën kryesore

2.6. ANALIZA E LËVIZJES SË KËMBËSORËVE DHE ÇIKLISTËVE

Përmirësimi i kushteve për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, gjegjësisht përshkimi i itinerareve në këmbë dhe me biçikletë është në fokus të përmirësimit të lëvizshmërisë në Fushë Kosovë. Nga matjet e realizuara, është vlerësuar se përgjatë rrugës kryesore realizohen lëvizje të intensitetit të lartë të këmbësorëve. Megjithatë, kushtet e sigurisë në trotuare dhe në kalimet e rrugës në të cilat zhvillohet kjo mënyrë e lëvizjes shpesh janë të pamjaftueshme, në gjendje jo të mire dhe jo funksionale.

Nga ana tjetër kpacityti i trotuareve brenda lagjeve është i zënë nga parkingjet ilegale, i pamjaftueshëm ose mungon tërësisht. Kjo bën të mundur që edhe siguria e këmbësorëve të jetë e ulët. Duhet theksuar fakti që nuk janë implementuar standardet për rrugët urbane. Gjithashtu në rrjetin rrugor të Fushë Kosovës vërehet një numër i vogël i kalimeve të këmbësorëve me anë të vijëzimit, ndërsa mbikalimi i vetëm ekzistues (në afërsi të shkollës “Mihal Grameno”) është treguar jofunksional.

2.6.1. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë dhe çiklist në Fushë Kosovë

Me qëllim të vlerësimit të kriterëve të sigurisë dhe përshtatshmërisë së infrastrukturës ekzistuese për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, është përdorur modeli përmes së cilit është vlerësuar gjendja ekzistuese e infrastrukturës për këmbësorë dhe çiklist¹¹ (Figura 34).

Local Cycling and Walking Infrastructure Plan: Route Selection Tool

ROUTE SUMMARY

Route Name	Nënë Tereza, Fushë Kosovo	
Overall Length	0,370 km	
Name of Assessor(s)	INSI	
Date of Assessment	29.02.2020	
	Performance Scores	
Criterion	Existing	Potential
Directness	5.00	5.00
Gradient	5.00	5.00
Safety	0.00	0.00
Connectivity	0.00	0.00
Comfort	0.00	3.00

Nënë Tereza, Fushë Kosovo

Criterion	Existing	Potential
Directness	5.00	5.00
Gradient	5.00	5.00
Safety	0.00	0.00
Connectivity	0.00	0.00
Comfort	0.00	3.00

Number of Existing Critical	3
Number of Potential Critical	3
Description of Improvements	
Indicative Cost	

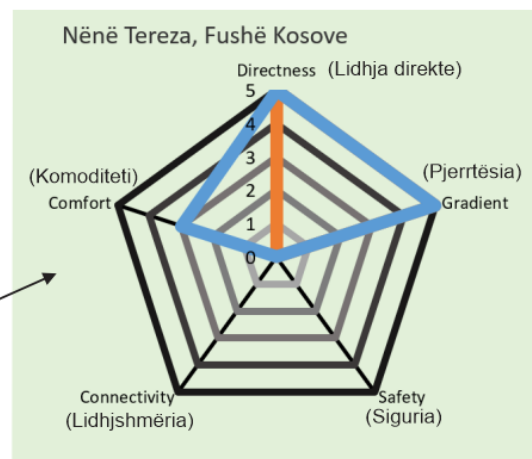


Fig.34. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë

Bazuar në kriteret teknike të rrugëve dhe të qarkullimit të trafikut, është konstatuar se:

- Konfiguracioni i terrenit (pjerrtësia gjatësore e rrugëve) në Fushë Kosovë, ofron kushte shumë të mira për lëvizje të çiklistëve;
- Për shkak të qarkullimit të madh të automjeteve, të cilat lëvizin në rrugën kryesore dhe shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve motorike, kriteri i sigurisë është shumë i ulët;
- Gjendja aktuale e trotuareve dhe shtigjeve për çiklist (gjerësia e trotuareve, ndarja e shtigjeve për çiklist vetëm në disnivel nga pjesa e rrugës, shtresa e asfaltuar e trotuareve dhe shtigjeve për çiklist, zënia e trotuareve etj.) ofron kushte mesatare të shërbimit;

¹¹ Route Selection Tool (RST)-Local Cycling and Walking Infrastructure Plans

- Për shkak të ndërprerjeve, lidhshmëria e shtigjeve për çiklist është shumë e ulët dhe pamundëson kontinuitetin e infrastrukturës për çiklist.

2.6.2. Kushtet e sigurisë për lëvizje të këmbësorëve

Duke pasur parasysh nivelin e lartë të qarkullimit të trafikut në qendrën e qytetit, është bërë vlerësimi i përgjithshëm i hapësirave ku ka rreziqe dhe probleme të mundshme të sigurisë. Figura në vijim paraqet ato hapësira ku ka problem me sigurinë e këmbësorëve në qytet. Këto lokacione do të analizohen më nga afër për të identifikuar opsionet për përmirësimin e sigurisë rrugore në kuadër të punës për zhvillimin e strategjisë së re të mobilitetit urban për qytetin.

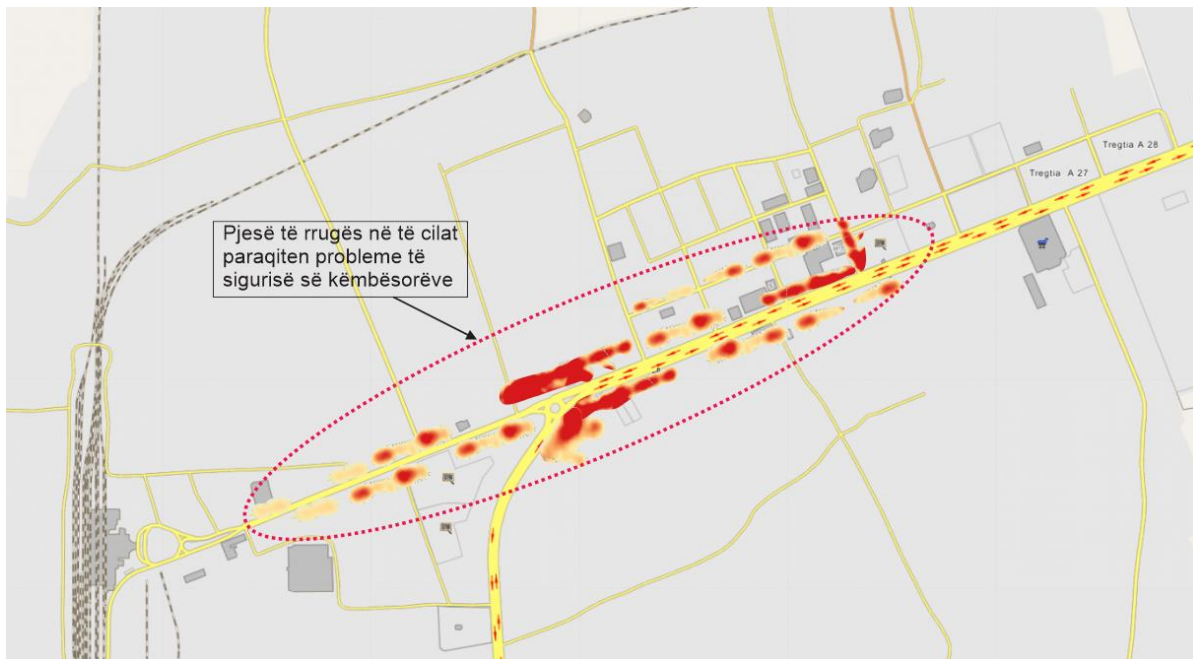


Fig.35. Pjesët e rrugëve në të cilat paraqiten probleme me sigurinë e lëvizjes së këmbësorëve

2.6.3. Kushtet e sigurisë për lëvizje të çiklistëve

Një nga pjesët kryesore të sistemit multimodal, të qëndrueshëm dhe të barabartë të mobilitetit është infrastruktura për biçikleta, e cili në Fushë Kosovë është zhvilluar pjesërisht përgjatë rrugës kryesore nacionale N9 nëpër të cilën qarkullojnë mbi 45 000 aut/ditë. Por, shtigjet e biçikletave janë të ndara vetëm në disnivel nga pjesa e rrugës në të cilën lëvizin automjetet motorike, duke krijuar një opsion jo krejtësisht të sigurt dhe të përshtatshëm (Figura 36).

Sfidat kryesore lidhur me infrastrukturën e nevojshme për çiklizëm:

- **Infrastruktura joadekuatë për zhvillimin e çiklizmit**- Infrastruktura për biçikleta aktualisht është e limituar në hyrjen e rrugëve urbane dhe nuk ka vazhdimësi me ç`rast sjell vështirësi në kontinuitetin e shtigjeve për çiklist.

- **Siguria e çiklistëve** - Në një pjesë tjetër të caktuar të rrugës, shtigjet e biçikletave janë të ndara vetëm në disnivel (pa ndarje fizike nga pjesa e rrugës) dhe të pa shënuara me sinjalizimin adekuat të trafikut që tregon shtegun për çiklist. Bazuar në qarkullimin e automjeteve, shpejtësinë e lëvizjes dhe strukturën e qarkullimit, kjo pjesë e rrugës duhet të ketë ndarje të plotë fizike.



Fig.36. Shtegu ekzistues për çiklist përgjatë rrugës nacionale N9

- **Ndërlidhje jo funksionale e infrastrukturës për biçikleta** - Në një pjesë të rrugës kryesore (në gjatësi rreth 1.5 km), ende janë rrugët shërbyese paralele me rrugën kryesore (rrugët servitore). Në rrugën kryesore janë dy korsi për kahe, ndërsa rruga shërbyese është vetëm me një korsi trafiku dhe e ndarë fizikisht nga rruga kryesore. Në rrugën shërbyese, ende nuk janë definuar korsitë për biçikleta (Figura 37).



Fig.37. Rruga shërbyese e ndarë fizikisht nga rrugën kryesore

- **Mungesa e parkingjeve dhe sigurisë së biçikletave** - Një element tjetër është mungesa e parkingjeve për biçikleta. Ka nevojë për zhvillim dhe formalizim të këtij rrjeti nëpërmjet

bashkëpunimit me organizata që inkurajojnë qytetarët në përdorimin e biçikletave për udhëtime nën 5 km. Kjo mund të arrihet nëpërmjet mbështetjes financiare dhe logjistike që do të forcojë kulturën e çiklizmit.

2.6.4. Vlerësimi i gjendjes për lëvizje jo motorike

- **Trotuare me cilësi të dobët për këmbësorë dhe mungesë e hapësirave të sigurt, të përshtatshme të kalimit të rrugës:** Ekziston një përqindje e udhëtimeve të ndërmarra në këmbë në Fushë Kosovë edhe pse shumica e rrugëve për këmbësorë në qendra urbane shfaqin shenja të gjendjes së dobët si dhe mungesë të hapësirave në aspektin e gjerësisë së trotuareve për këmbësorë për të akomoduar vëllimin e madh të këmbësorëve, si dhe mungesë të trotuareve të qasshme, sinjalizimit drejtues dhe vendkalimeve. Çiklistët përbëjnë më pak se 1% të përdoruesve në strukturën e përgjithshme të qarkullimit – shumë më tepër mund të bëhet për të rritur këtë shifër.
- **Çështjet e sigurisë për këmbësorët dhe çiklistët në zonat urbane:** Përqendrimi i aktiviteteve të ndryshme (rekreative, shërbyese dhe biznesore) përgjatë rrugës kryesore në Fushë Kosovë vazhdon të tërheqë pjesën më të madhe të aktivitetit të këmbësorëve në qendër të qytetit duke krijuar shpeshherë një mjedis të pa sigurt. Mund të bëhet edhe më shumë për të siguruar zonën dhe për të siguruar komoditet më të madh për këmbësorët dhe çiklistët përgjatë rrugëve kryesore dhe në qendër të qytetit.
- **Integrim më i madh i shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve me mënyrat tjera të transportit:** Vendosja e lidhjeve të mira me transportin publik, parkingjet për automjetet, taksitë dhe me vendparkimet e çiklistëve është thelbësore sa i përket përmirësimit të qasshmërisë së përgjithshme për njerëzit dhe zhvillimit të “udhëtimit pa ndërprerje” mes modaliteteve. Shtigjet e këmbësorëve në vendndaljet e autobusëve dhe në vendqëndrimet e taksive duhet të identifikohen dhe të zhvillohen më shumë. Përveç kësaj, qasja e këmbësorëve në parkingjet e automjeteve duhet të përmirësohet me qëllim të përmirësimit të atraktivitetit dhe perceptimit të sigurisë.
- **Mungesa e rrjeteve të integruara të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve:** Duke reflektuar gamën e gjerë të mënyrave të udhëtimit në të gjithë qytetin dhe udhëtimin për aktivitete të ndryshme, shkollë dhe punë, duhet të zhvillohen koncepte të reja të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë për të identifikuar shtigjet kyçe për destinacionet kryesore, duke synuar identifikimin dhe zbatimin e masave për të përmirësuar komoditetin, qasjen dhe sigurinë e këmbësorëve.

2.6.5. Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim të lëvizjeve aktive

Ekzistojnë një sërë propozimesh për përmirësimin e kushteve për këmbësorë dhe çiklistë në Fushë Kosovë, duke përfshirë:

- Zhvillimin e koncepteve strategjike të infrastrukturës për këmbësorë dhe biçikleta – me standarde të projektimit dhe hapësira përcjellëse për lloje të ndryshme të rrugëve për këmbësorë dhe çiklistë në të gjithë qytetin. Kjo do të përfshijë udhëtimet në qendër të qytetit si dhe ato në lokacione më periferike si lagjet rezidenciale lokale dhe komunitetet periferike.
- Skemën e zgjeruar për këmbësorë në qendër të qytetit, zgjerimin e zonës për të përfshirë rrugët e afërta dhe për të siguruar një zonë më të gjerë për këmbësorët.
- Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje – futja e masave tjera për të ndihmuar personat e verbër / me shikim të pjesshëm (p.sh. përdorimi i sipërfaqeve taktile në vendkalime të këmbësorëve).
- Krijimin e vendkalimeve dhe mbikalimeve të reja, të sigurt dhe të qasshme në të gjithë qytetin.
- Zvogëlimin e “konflikteve” potenciale me përdoruesit e tjerë të rrugës.
- Përmirësimin e sigurisë dhe sigurisë personale (ditën/natën) për këmbësorë dhe çiklistë.

2.7. TRANSPORTIT PUBLIK-GJENDJA EKZISTUESE

Qytetet janë bërë motor i ngritjes ekonomike dhe inovacionit. Mundësitë e punësimit, shërbimet sociale më të mira dhe kushtet e jetesës në përgjithësi, njerëzit i tërheqin nga zonat rurale dhe nga rajonet e tjera në zonën urbane. Fushë Kosova shërben edhe si tranzit për lëvizjet që kanë për synim qytetin e Prishtinës, ritëm ky që vazhdon të rritet çdo ditë e më shumë. Për këtë arsye çdo ditë e më shumë kërkesa për të akomoduar hapësirat për banim dhe tregti po rritet, me ç'rast kufijtë urban po zgjerohen në një mënyrë të pa koordinuar, e sidomos në qytetet me zhvillim më të shpejtë.

Zhvillimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban dhe krijimi i rrjetit të transportit publik çon drejt përmirësimit të cilësisë së jetës së qytetarëve. Një rrjet i qëndrueshëm i transportit dhe i planifikuar mirë përmirëson qasjen e qytetarëve në gjërat që ata kanë nevojë në jetën e përditshme, qasjen në tregje, rritë mundësitë e qytetarëve në disa aspekte, siç janë: punësimi, arsimimi, shërbimet e kujdesit shëndetësor, rekreacioni, aktivitetet e lira, sporti e të tjera.

Sigurimi i transportit të lirë, efikas dhe cilësor për nevojat e kryerjes së veprimtarive ditore të një numri të madh të përdoruesve mundësohet nga sistemi i transportit publik. Transporti publik i zhvilluar ofron një alternativë më të përshtatshme për realizimin e udhëtimit krahasuar atë me vetura private për zonën më të gjerë të qytetit të Fushë Kosovës, dmth. për nevojat e përditshme të banorëve të vendbanimeve përreth dhe komunave tjera që gravitojnë drejt Fushë Kosovës.

Ndër përparësitë kryesore të transportit publik në mënyrë të përmbledhur mund të numërohen:

- Ndikon që shfrytëzuesit/qytetarët të jenë fizikisht më aktiv;
- Transporti me autobusë është më e sigurt se sa me automjetet e veçanta;
- Zvogëlon stresin e shfrytëzuesve/qytetarëve;
- Nxitë zvogëlimin e numrit të automjeteve;
- Zvogëlon koston e shpenzimeve ditore;
- Ofron mundësi të kryerjes së kërkesave/nevojave ditore.

Komuna e Fushë Kosovës përbëhet nga qyteti – “Fushë-Kosova” dhe 13 fshatra që janë të grupuara në komunitete lokale. Rreth 40% e popullsisë jeton në qytet e 60% në fshatra. Gjithashtu Fushë Kosova është qendra administrative, afariste, shkollore, shëndetësore i këtyre vendbanimeve përreth, një numër i madh udhëtimesh realizohen brenda ditës (migrimi ditor). Rritja e numrit të udhëtimeve nuk është qëllim në vetvete, por qëllimi është që këto udhëtime të bëhen në një mënyrë të qëndrueshme nga aspekti ekonomik, shoqëror dhe mjedisor. Për këtë arsye, është e nevojshme të zbatohen masa që lidhen me përmirësimin e transportit publik në Komunën e Fushë Kosovës, në mënyrë që të plotësohen nevojat e një numri më të madh të njerëzve.

Transporti publik i udhëtarëve në komunën e Fushë Kosovës është i organizuar si një kombinim i transportit urban, urbano-periferik dhe me shërbimet Taksi, të cilat plotësojnë njëra-tjetrën. Përveç transportit publik, qyteti i Fushë Kosovës shërbehet (kalon) gjithashtu nga një rrjet i linjave të transportit publik ndërurban dhe ndërkombëtar me autobus të cilat përdorin korridoret themelore të transportit publik urban. Po ashtu duhet theksuar edhe përfaqësimin e transportit hekurudhor.

Rrjeti i linjave të transportit publik kalon në qendër të qytetit, i cili është zona më e rëndësishme e interesit. Shërbimi i transportit publik të udhëtarëve realizohet nga operatorët transportues publik dhe privat dhe në bazë të rregullores komunale ku janë përcaktuar linjat, relacionet dhe rendet e udhëtimit në transportin e rregullt të udhëtarëve në Komunën e Fushë Kosovës.

Transporti urban

Për shkak të pozitës qendrore Fushë Kosova ka rëndësi të veçantë gjeografike. Rruga në të cilën zhvillohet komunikacioni më i dendur është rruga nacionale N9 e cila lidhë Prishtinën me Pejën. Kjo rrugë në pjesën lindore të qytetit kryqëzohet me rrugën tjetër nacionale N2 e cila është e një rëndësie të veçantë, sepse lidhë Kosovën me tërë rajonin. Kjo rrugë në mënyrë gjatësore kalon nëpër territorin e komunës së Fushë Kosovës, gjithashtu edhe nëpërmes qytetit të Fushë Kosovës. Planifikimi i transporti publik urban në komunën e Fushë Kosovës është i varur kryesisht nga gjendja e rrjetit rrugor ekzistues.



Fig.38. Qarkullimi i autobusëve urban nëpër rrugën "Nënë Tereza", Fushë-Kosovë

Gjendja e rrugëve nacionale dhe rajonale nuk është e kënaqshme e po ashtu edhe rrjeti lokal urban nuk e plotëson funksionin e vet themelor, përveç në disa pjesë të shkurtra.

Vendbanimet përgjatë rrugëve nacionale dhe rajonale janë mirë të lidhura në infrastrukturën rrugore e kryesisht edhe me rrjetin e linjave të transportit publik. Gjendja më e vështirë është në pjesën e fshatrave që gjenden më larg respektivisht në periferi të komunës, ku disa prej rrugëve nuk janë të lidhura me rrugë të asfaltuara, dhe për këtë nevojiten investime. Kjo shtrirje ka ndikuar që edhe linjat e transportit publik (urban dhe urbano -periferik) të funksionojnë sipas sistemit diametral. Për shkak të shtrirjes që qytetit, madhësisë së tij nuk ekziston forma të tjera të linjave si ajo tangjenciale, unazore etj. Linja nr.1 e cilësuar si linjë e vetme urbane e cila e lidh qytetin e Fushë Kosovës me Prishtinën deri diku i përngjan linjës radiale (Figura 39).

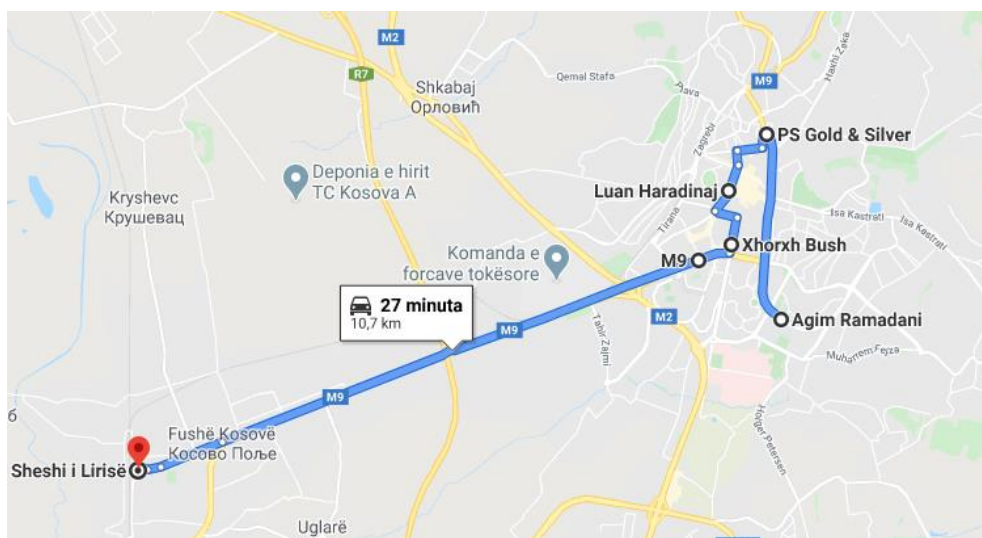


Fig 39. Linja urbane nr.1 e cila funksionon nëpër rrugën magjistrale M9 e cila kalon nëpërmes territorit të Fushë Kosovës

Kjo linjë funksionon sipas parimit të reciprocitetit bazuar në marrëveshjen e bashkëpunimit të nënshkruar ndërmjet dy komunave me ndërmjetësim nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës. Pra sipas kësaj marrëveshjeje 50% të nisjeve i mban kompania publike e transportit *N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A* me seli në Prishtinë dhe 50 % të nisjeve i mban kompania private e transportit *"Fushë Kosova"-Sh.p.k* me seli në Fushë Kosovë. Viteve të fundit kompania *N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A* ka blerë 51 autobus *"IVECO BUSS"* sipas marrëveshjes të nënshkruar me Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH). Prej autoparkut të përgjithshëm 9 autobus të këtij lloji janë angazhuar në Linjën numër 1. Kjo prurje ka ndikuar në modernizimin e autoparkut të *N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A* në drejtimin të homogjenitetit sepse këta autobus kanë të njëjta karakteristika *"IVECO-Low Entry"*, dhe të gjithë janë gjendje të rregullt. Kapaciteti mesatar standard i tyre është 35+63 udhëtarë, pra 35 ulëse dhe hapësire të planifikuar për 65 udhëtarë për qëndrim në këmbë, të gjithë të vitit të prodhimit 2016. Sidoqoftë sistemi i tanishëm i transportit publik urban ka shënuar një ngritje të performancës sa i përket furnizimit me autobus modern dhe ofrimit të shërbimit por megjithatë mbetet për të dëshiruar në aspektin e saktësisë në orët kulmore për shkak të numrit të madh të automjeteve nëpër rrugë dhe mungesës së infrastrukturës së përshtatshme rrugore (shiritave të veçantë), parkimi i automjeteve dhe taksive përgjatë rrugës, mungesa e operimit dhe funksionimit të semaforëve sipas parimeve inteligjente etj.



Fig.40. Autobus në pronësi të kompanisë *N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A* dhe kompanisë *"FUSHË KOSOVA"-sh.p.k*

Të gjitha nisjet për linjat urbane në qytetin e Fushë Kosovës realizohen nga stacioni hekurudhorë *"Sheshi i Lirisë"*, kurse në Prishtinë nga Fakulteti Teknik. Orari i punës i transportit publik urban kryhet çdo ditë punë dhe vikendeve nga ora 06:00 deri në 22:00 (Figura 41).

LINJA NR. 1 (Prishtinë -> Fushë Kosovë)							
Orari i nisjeve (E Hënë - E Premte)	Nisjet nga Fakulteti Teknik (Prishtinë)					Vendstacionet	
	6:00	6:15	6:30	6:40	6:50	Fakulteti Teknik	
	7:07	7:22	7:37	7:52		Konviktet	
	8:07	8:22	8:37	8:52		Ministria e Arsimit	
	9:10	9:30	9:50			Prapa Teatrit	
	10:10	10:30	10:45			"Plepat"	
	11:00	11:15	11:30	11:45		"Qafa"	
	12:00	12:15	12:30	12:45		NEW BORN	
	13:00	13:15	13:30	13:45		Katedralja	
	14:00	14:15	14:30	14:45		Dardania	
	15:00	15:15	15:30	15:45		Lakrishtë	
	16:00	16:15	16:30	16:45		FSK	
	17:00	17:15	17:30	17:45		Amortizatorët	
	18:00	18:15	18:30	18:45		"ETC"	
	19:00	19:20	19:40			Mobileria "EREZA"	
	20:40	20:50				Hotel "Semitronix"	
	21:00	21:15				Apollonia	
						SH.M.L. "M. Gremeno"	
						BESI Rregullazhë	
						Çerdhja	
						Rrethi F. Kosovë	
						Posta	
						St. Hekurudhor	

LINJA NR. 1 (Fushë Kosovë -> Prishtinë)							
Orari i nisjeve (E Hënë - E Premte)	Nisjet nga Stacioni Hekurudhor (Fushë Kosovë)					Vendstacionet	
	7:00	7:15	7:30	7:45		St. Hekurudhor	
	8:00	8:15	8:30	8:45		Shtëpia e Kultures	
	9:00	9:20	9:40			Posta	
	10:00	10:20	10:37	10:52		Rrethi F. Kosovë	
	11:07	11:22	11:37	11:52		Përballë Çerdhes	
	12:07	12:22	12:37	12:52		Mbikalimi	
	13:07	13:22	13:37	13:52		"Apollonia"	
	14:07	14:22	14:37	14:52		"Bau Market"	
	15:07	15:22	15:37	15:52		"Interex"	
	16:07	16:22	16:37	16:52		"Lesna"	
	17:07	17:22	17:37	17:52		Deloitte	
	18:07	18:22	18:37	18:52		Tregu me shumicë	
	19:10	19:30	19:50			Amortizatorët	
	20:00	20:10	20:20	20:30		Shkolla Ekonomike	
	21:30	21:45				Lakrishtë	
	22:00	22:15				Dardania "Iber-Lepenci"	
						Radio Kosova	
						Hotel Grandi	
						"Heroinat"	
						Shtëpia e Shendetit	
						Prapa Komunës	
						Prapa Teatrit	
						Fakulteti Ekonomik	
						Fontana	
						Fakulteti Teknik	

Fig.41. Orari i nisjeve në linja urbane nr.1 të cilat operojnë për ditët e punës nga kompania publike e transportit N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A dhe "FUSHË KOSOVA"-sh.p.k¹²

Ky rezultat nuk është befasues duke marrë parasysh që orari i punës përshtatet në orarin e punës të ndërmarrjeve dhe institucioneve, përveç ditëve të vikendit që funksionon me orar të reduktuar. Jashtë periudhës së ngarkesave kulmore, si dhe gjatë fundjavave, intervalet janë dukshëm më të gjata, kështu që mundësitë për përdorimin e transportit publik janë shumë të kufizuara (Figura 42). Për shkak të këtij intervali të zgjatur të transportit publik, qytetarët shpesh përdorin veturat e tyre private, taksi legal dhe ilegal për të përmbushur nevojat e tyre.

¹² <https://trafikurban-pr.com/orari-dhe-linjat>

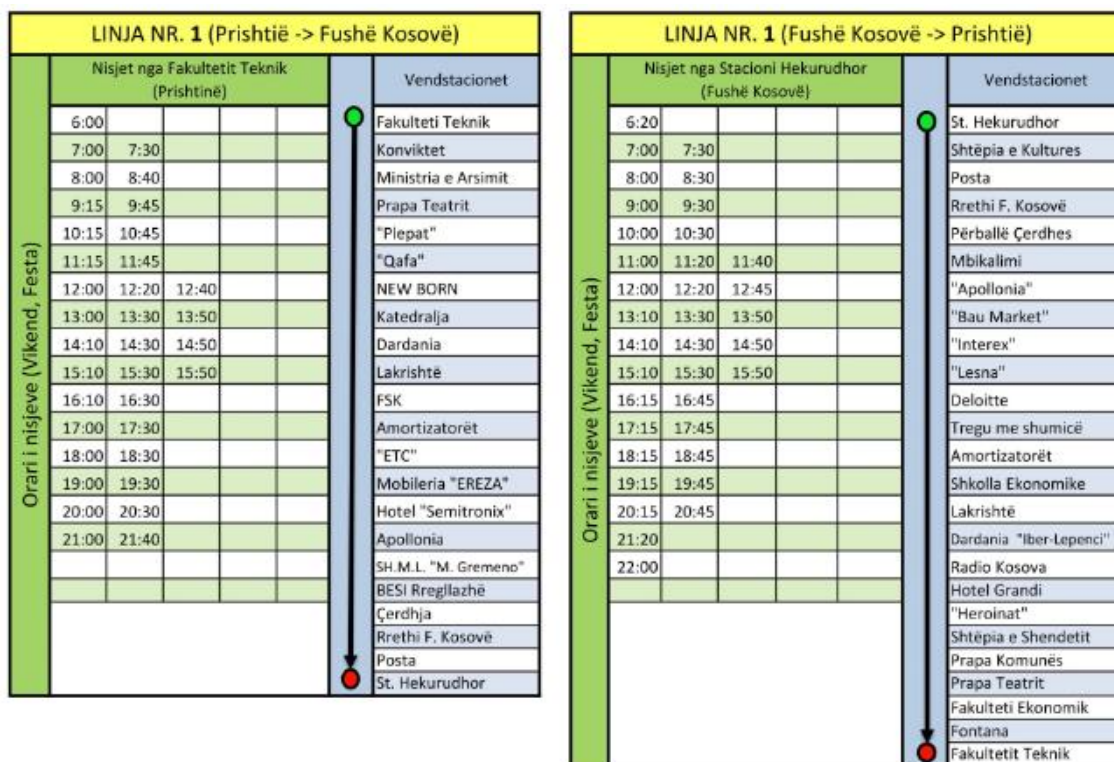


Fig. 43. Orari i nisjeve në linja urbane nr.1 të cilat operojnë për ditët e vikendit nga kompania publike e transportit N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A dhe "Fushë Kosova"-sh.p.k

Komuna e Fushë Kosovës nuk ka një mënyrë të rregulluar posaçërisht të subvencioneve dhe granteve për transportuesin, dhe as nuk ka një strategji të përcaktuar qartë për zhvillimin e transportit publik. Për këtë arsye, biznesi i plotë i transportuesit bazohet në të ardhurat e krijuara nga mbledhja e biletave, kështu që transportuesi detyrohet të kryejë nisje që janë fitimprurëse, d.m.th nuk është veçanërisht i interesuar të kryejë nisje në itinerare më pak tërheqëse. Bazuar në të gjitha që u thanë sa më sipër, mund të konstatohet se Komuna e Fushë Kosovës nuk ka një mënyrë të zgjidhur sistematike të organizimit dhe administrimit të sistemit të transportit publik me detyrime të përcaktuara qartë të të gjithë pjesëmarrësve në këtë sistem.

Në kuadër të hartimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Fushë Kosovën është realizuar procesi i përgjithshëm i mbledhjes dhe vlerësimit të të dhënave (shënimeve) të grumbulluara në hulumtimin e “Anketimi i ekonomive familjare sipas metodës ballë për ballë”. Nga llogaritjet e gjithmbarshme qyteti i Fushë Kosovës është ndarë në 12 nënzona në kuadër të së cilës bëjnë pjesë rreth 6507 (4552) banesa, 1774 shtëpi dhe gjithsej 6326 ekonomi familjare.



Fig.44. Anketuesit gjatë realizimit të intervistave në terren

Gjatë anketimeve janë realizuar intervistimet për 110 ekonomi familjare me gjithsej 430 banorë të anketuar, me ç`rast është tejkaluar kriteri sipas përcaktimit të mostrës i cili ishte 382 persona. Plani për mbledhjen e të dhënave u krye në fund të vitit 2019 kurse procesi i grumbullimit filloi në Janar 2020 dhe zgjati deri në Mars 2020. Me qëllim që të nxirren sa më shumë informata lidhur me banorët rezident, u përpiluan dy pyetësorë lidhur me anketimet, pyetësori për kryefamiljar dhe pyetësori për individ (forma dhe përmbajtja e pyetësorëve është dhënë në aneks). Vlen të theksohet se për anketim u morën vetëm anëtarët e familjes mbi moshën 6 vjeçare. Pastaj është bërë përpunimi, procesimi dhe interpretimi i rezultateve të këtyre të dhënave.

Në vijim janë dhënë vetëm ato përgjigje që lidhen me transportin publik, kurse të dhënat e përpunuara për secilin prej pyetjeve janë dhënë në aneks (Përpunimi i përgjigjeve në ekonomitë familjare).

Në ekonomitë familjare kryefamiljaret dhe anëtarët e familjeve mbi 6 vjeç patën mundësi të përgjigjeshin dhe të japin vlerësimin e tyre në disa prej pyetjeve lidhur me gjendjen aktuale të transportit publik urban.

Në pyetjen se çfarë mjeti transporti (mënyre) përdorin për ti kryer lëvizjet e tyre ditore në distancën prej 0 deri 1000 metra? - Përgjigjet e banorëve ishin se ata lëvizjet deri në 1000 metra (1 km) zakonisht i realizojnë duke ecur në këmbë me 89.4 % (Figura 45). Mirëpo një numër i banorëve shfrytëzojnë autobusin dhe veturën personale me 3.4% , pastaj biçikletën më 2.7%.

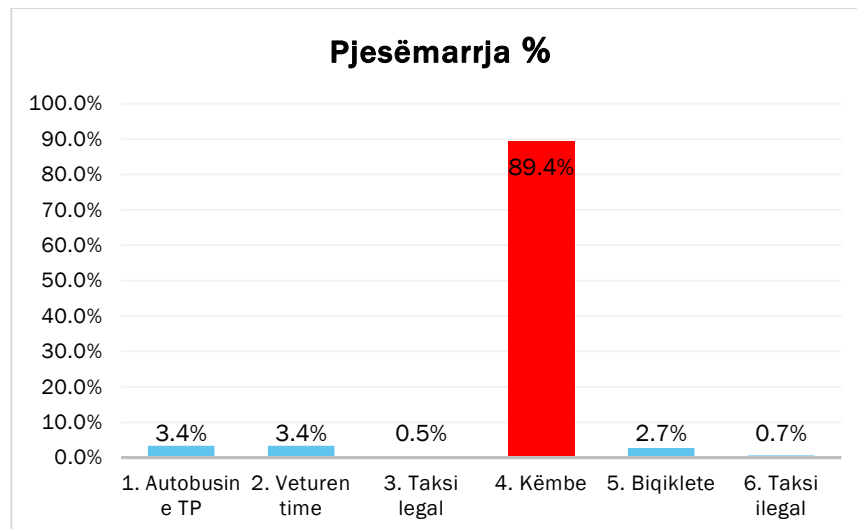


Fig.45. Shfrytëzimi i mjetit për realizimin e lëvizjeve deri 1000 m

Në pyetjen se çfarë mjeti transporti (mënyre) përdorni për ki kryer lëvizjet ditore në distancën prej 1000 m deri 10 km? - Nga rezultatet e prezantuara si në figurën 3.33, vërehet qartë se dominon kategoria e banorëve që e shfrytëzojnë autobusin me 47.1%, pasuar nga përdorimi i veturave personale me 36.3%. Vlenë të theksohet fakti shqetësues se një numër mjaft i madh i banorëve prej rreth 12.1% shfrytëzojnë taksin ilegal, krahasuar me taksin legal që shfrytëzohet vetëm 3.8%.

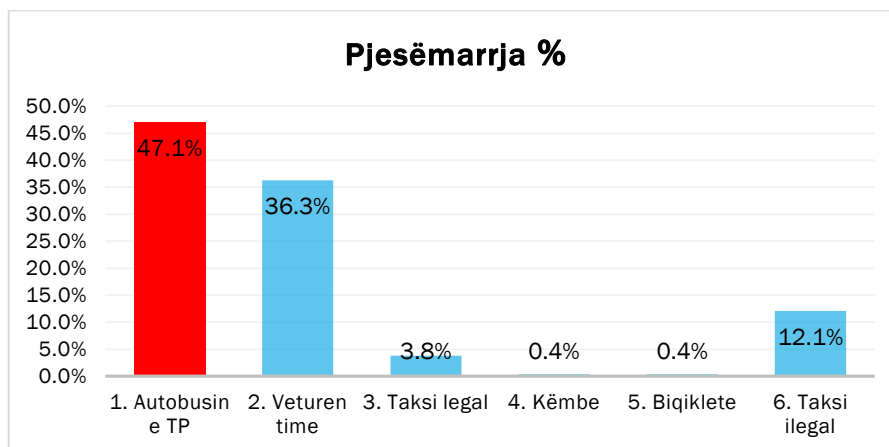


Fig.46. Shfrytëzimi i mjetit për realizimin e lëvizjeve prej 1000 m deri 10 km

Në pyetjen se a e përdorni transportin publik urban për kryerjen e udhëtimit tuaj? - Sikurse shihet nga rezultatet e prezantuara në figurën 3.34, lidhur me përdorimin e transportit publik urban, 35.7% janë përgjigjur me “Po”, më të njëjtën përqindje janë përgjigjur me “nganjëherë”, derisa me 28.5% janë përgjigjur me “Jo”.

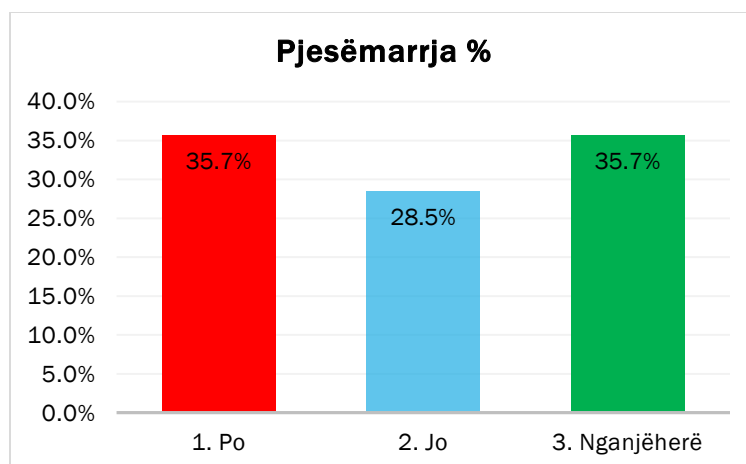


Fig.47. Shfrytëzimi i transportit publik urban

Për të pasur një pasqyrë më të qartë lidhur me këtë, është shfrytëzuar rezultati sipas pyetjes, **Nëse nuk e përdorni transportin publik, tregoni arsyet pse?** - Në këtë pyetje, banorët kanë pasur të drejtë të japin përgjigje në maksimum 3 pyetje. Nga rezultatet në figurën 3.35 vërehet se arsye për mos përdorimin e transportit publik, është përdorimi i veturës personale me 32.3 %, pastaj ecja në këmbë më 31.2%, udhëtimi me taksi ilegal me 17.8% e kështu me radhë të tjerat sipas renditjes.

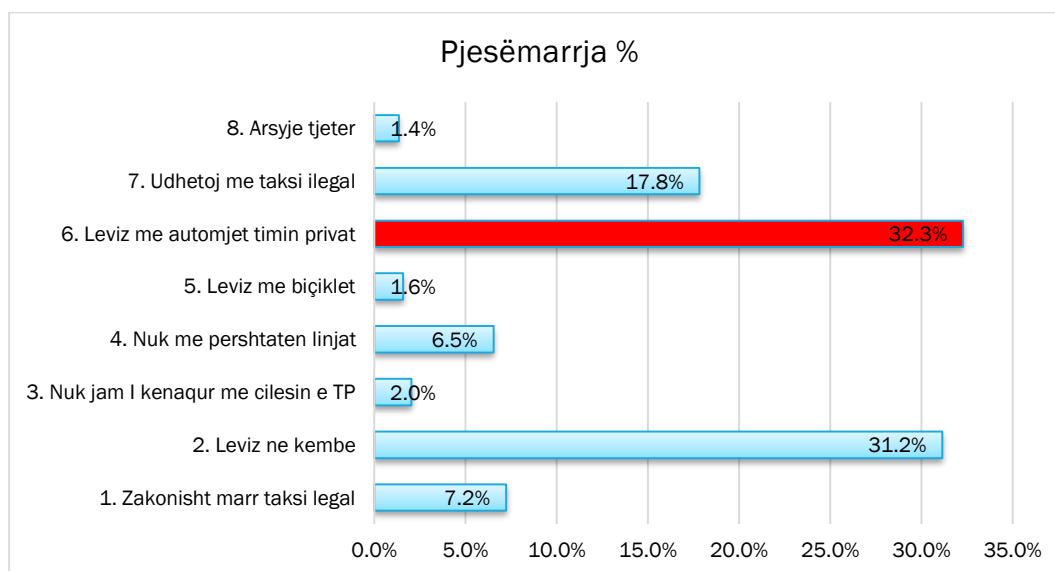


Fig. 48. Arsyet e mospërdorimit të transportit publik urban

Në pyetjen nëse po, sa shpesh udhëtoni me transportin publik urban? - Nga rezultati i prezantuar në figurën 3.36, vërehet se dominon shpeshtësia e udhëtimit më transport publik një herë në javë më 24.7%, mandej 2 deri 3 herë në javë me 22.2%, çdo ditë pune 18.7% e kështu me radhë. Gjatë vikendeve shfrytëzohet shumë pak me vetëm 9.8%.

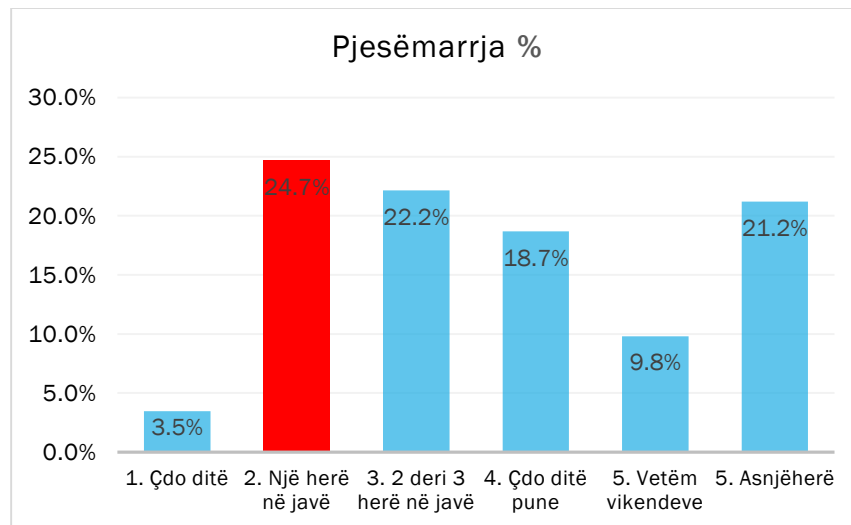


Fig.49. Shpeshtësia e udhëtimit me transportit publik urban

Në pyetjen, a është e pranueshme distanca nga shtëpia/banesa e juaj deri te vend ndalja e autobusit? - Shumica e banorëve janë përgjigjur me Po me rreth 88.7% se është e pranueshme distanca deri te vende dalja më e afërt e autobusit, kurse vetëm 11.3% janë përgjigjur me jo. Kjo nënkupton se në përgjithësi është e pranueshme lokacioni i vendosjes së vendndaljeve (stacioneve) të autobusëve.

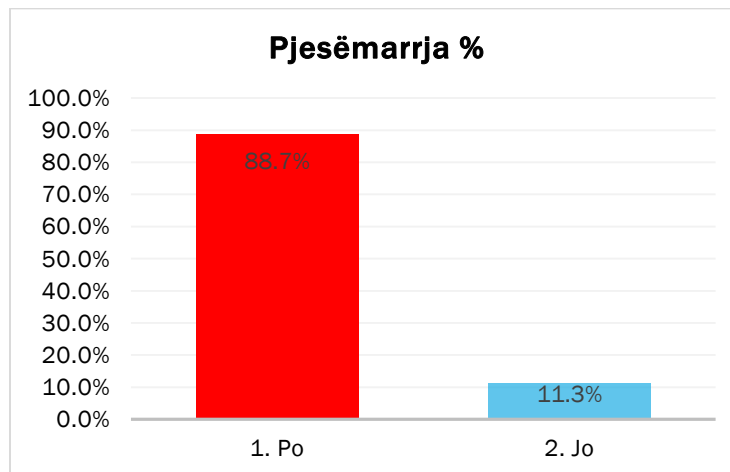


Fig.50. Pranueshmëria e distancës nga shtëpia/banesa e vendndaljes së transportit publik urban

Në mënyrë që të nxirren edhe elemente të tjera se pse banorët e përdorin transportin publik, tregoni arsyet pse? Në këtë pyetje, banorët kanë pasur të drejtë të japin përgjigje në maksimum 3 pyetje. Grupimi është bërë në 11 kategori sikurse janë prezantuar në figurën 45. Sipas rezultateve vërehet se arsyeja kryesore e përdorimit të transportit publik është siguria me 19.2%, pastaj çmimi më i lirë me 16.5%, i vjen më lehtë për të udhëtuar me 13.8% e kështu me radhë.

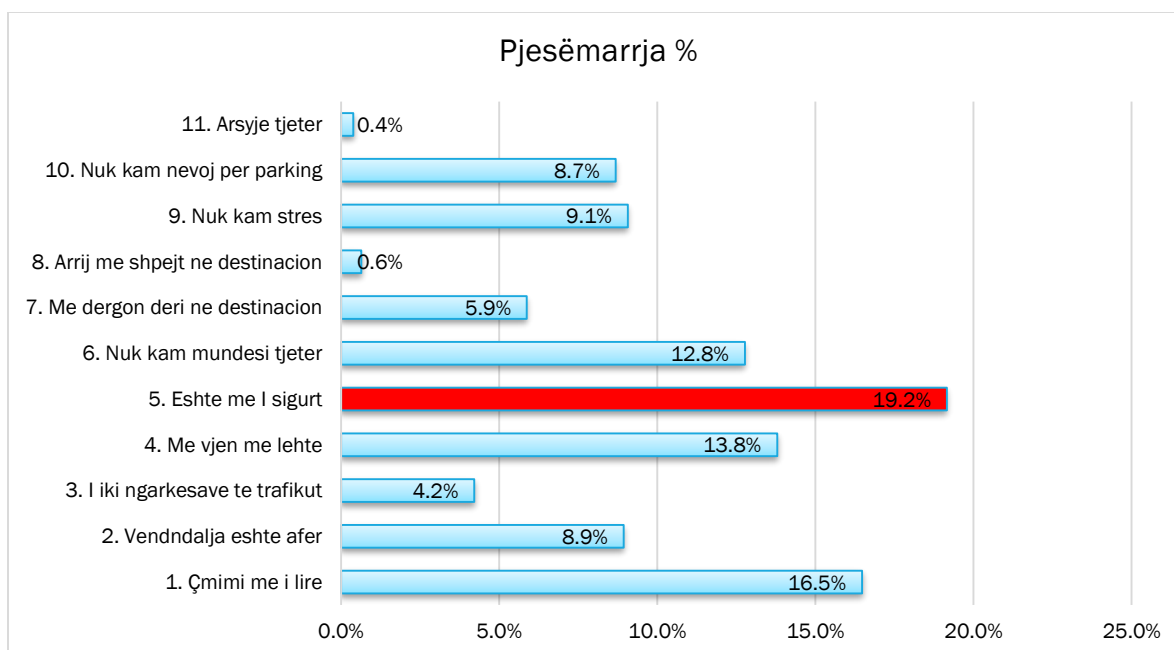


Fig.51. Arsyet e përdorimit të transportit publik urban

Po ashtu analiza është bërë edhe lidhur me shpërndarja e lëvizjeve sipas mënyrës së transportit (mjeteve transportuese). Pyetja lidhur më mënyrën e lëvizjes, mundëson ndarjen në përqindje të lëvizjeve në varësi nga mjeti i transportit që shfrytëzon për udhëtim, çka nënkupton ndarja sipas mënyrës respektivisht “ndarja modale”. Në tabelën 2, është dhënë numri i lëvizjeve sipas mënyrës, respektivisht mjetit transportues përmes të cilëve kryhen lëvizjet.

Tabela 2. Ndarja e lëvizjeve sipas mënyrës gjatë intervalit kohor për ditë

Mënyra e udhëtimit	Frekuenca	Pjesëmarrja %
1. në këmbë	267	34.99%
2.biçikletë	1	0.13%
3.motocikletë	1	0.13%
4. veturë udhëtarësh (shofer)	149	19.53%
5. veturë udhëtarësh (udhëtarë)	59	7.73%
6. autobus	224	29.36%
7.taksi	36	4.72%
8. mjet transportues	23	3.01%
9. mjet bujqësor	1	0.13%
10. tjera	2	0.26%
Totali	763	100.00%

Rezultatet e shpërndarja e lëvizjeve sipas mënyrës (mjetit të transportit) gjatë gjithë ditës janë prezantuar në figurën 52.

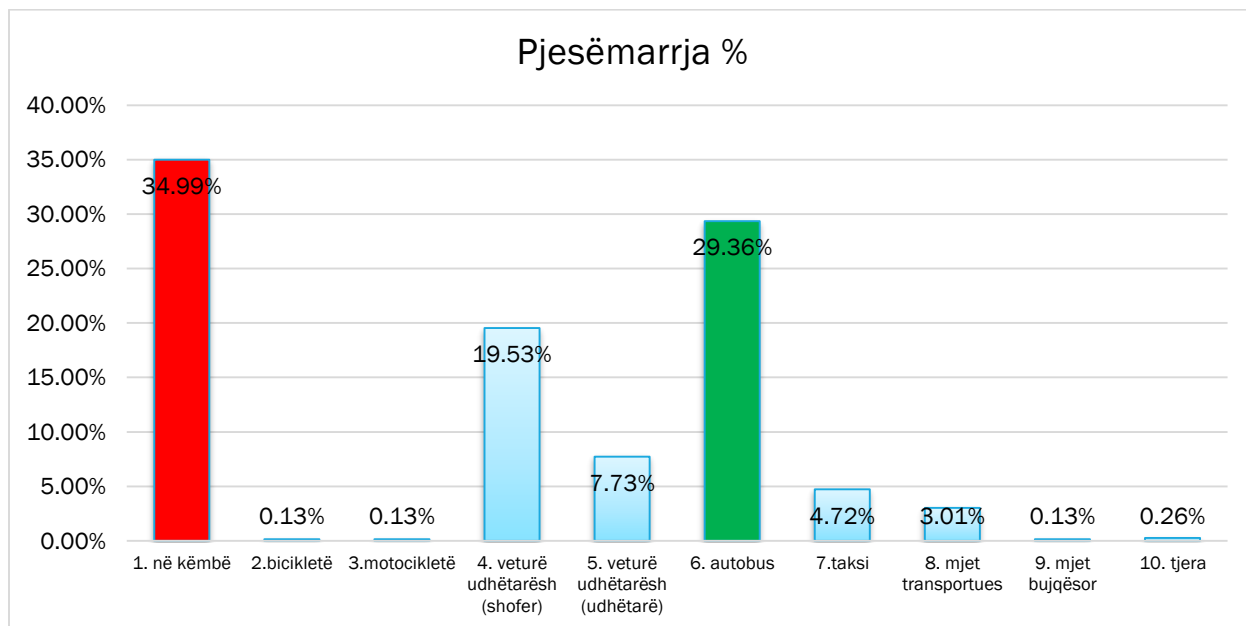


Fig.52. Shpërndarja e lëvizjeve sipas mënyrës së transportit (mjetit transportues)

Siç vërehet në figurën 3.39, gjatë gjithë ditës numri më i madh i lëvizjeve bëhet duke ecur në këmbë, pra 34.99 % ose 267 lëvizje, gjë që tregon se ecja është mjaft e përfaqësuar. Përqindja e lëvizjeve të bëra nga veturat e udhëtarëve (shofer) është 19.53 % ose 149, lëvizjet e bëra nga veturat e udhëtarëve (udhëtarë) është 7.73% ose 59 lëvizje. Ky raport 1:2,5 është dukshëm i madh dhe nënkupton që shumica e veturave lëvizin vetëm me drejtuesin automjetit-ngasësin, që rezulton në një shkallë të mbushjes shumë të ulët. Ndërsa numri i lëvizjeve të realizuara me autobus (transport publik) është 29.36% ose 224 lëvizje nga numri i përgjithshëm i lëvizjeve 763 lëvizje. Gjithashtu, vlen të ceket se ekziston pjesëmarrje shumë e vogël e lëvizjeve që realizohen me biçikletë, pra vetëm 0.13% ose 1 lëvizje. Ky rezultat është shqetësues sa i përket përdorimit të biçikletës si mjet transportit në qytetin e Fushë Kosovës.

Linja e aeroportit

Nëpër territorin e Komunës së Fushë Kosovës kalon edhe linja speciale e cila e ka pikënisjen në Prishtinë dhe destinacionin në Aeroportin e Prishtinës (Linja e Aeroportit) dhe njëherit konsiderohet si një përparësi për shkak se banorët e Komunës së Fushë Kosovës mund ta shfrytëzojnë këtë linjë për realizimin e udhëtimeve për në aeroport por edhe në distanca tjera. Kjo linjë mban numrin 1A dhe nisja nga Prishtina dhe Aeroporti do të jetë çdo orë duke filluar nga ora 03:00 e mëngjesit dhe çmimi i biletës është 3 euro. Nisja bëhet nga Stacioni i Autobusëve, pastaj në qendër të Prishtinës, tutje drejt Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës. Kthimi nga ANP - kalon nëpër qendër (Rr. Robert

Dol, Grandi, Katedralja), Bulevardi Bill Klinton dhe përfundon në Stacion të Autobusëve si pikë e fundit, prej nga fillon nisja e radhës. Në mënyre skematike, Linja 1A është dhënë në figurën 53.

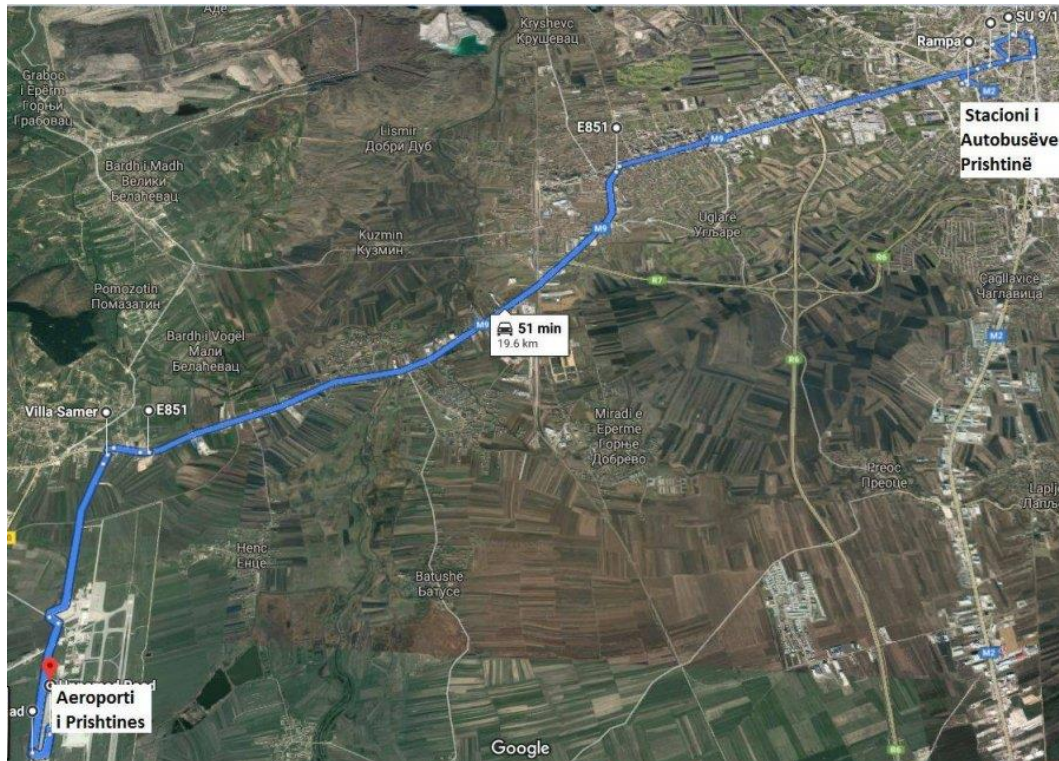


Fig.53. Linja 1A (Linja e Aeroportit)

Transporti urbano -periferik

Shërbimet e transportit me autobusë dhe me automjete individuale janë e vetmja mënyrë e transportit brenda komunës – nga Fushë-Kosova drejt vendbanimeve rurale dhe lidhja e vendbanimeve mes veti. Transporti urbano-periferik në Komunën e Fushë Kosovës, i cili lidh vendbanimet periferike me zonën më të ngushtë urbane, ka të njëjtin funksion si transporti urban në zonën më të ngushtë urbane, sepse kryesisht shërben për migrantët e përditshëm që udhëtojnë në punë, shkollë, etj. Ky lloj transporti ka një domethënie të gjerë socio-ekonomike, sepse banorët jetojnë në vendbanime të vogla periferike, më shpesh në shtëpitë e tyre, dhe punojnë ose studiojnë në një zonë të ngushtë, të ndërtuar vazhdimisht, infrastrukturën e së cilës nuk e ngarkojnë. Duke marrë parasysh që qyteti i Fushë Kosovës po zhvillohet intensivisht vitet e fundit, kryesisht në aktivitete industriale dhe shërbimesh, falë rritjes së përgjithshme të standardeve të popullsisë, ekziston një interes i madh socio-ekonomik në trajtimin e transportit publik urbano-periferik, si dhe transportin urban publik, d.m.th. për të organizim dhe ndërlidhje të një sistemi modern të integruar të transportit publik të udhëtarëve urban dhe urbano-periferik i cili do të rrisë prodhimin dhe efikasitetin ekonomik ndërsa në anën tjetër do të ul koston dhe të këtij sistemi në Fushë Kosovë.

Sidoqoftë, duhet të theksohet ndryshimi në karakterin e transportit publik në qytetet më të mëdha dhe më të vogla.

Në fshatra dhe rrethinë ekzistojnë disa linja autobusësh të cilat u ofrojnë shërbime transporti qytetarëve, mirëpo këto linja nuk janë të mjaftueshme, prandaj nuk mund të themi se kemi një sistem funksional të transportit publik. Këto linja burimin e kanë nëpër vendbanime (fshatra) më të mëdha në komunën e Fushë Kosovës kurse destinacionin në Prishtinë, mirëpo duke kaluar nëpër territorin e qytetit të Fushë Kosovës, pra nuk përfundojnë në Fushë Kosovë. Meqenëse kanë destinacion Prishtinën këto linja sipas ligjit mbi transportin rrugor nr. Nr. 04/L-179 bëjnë pjesë në transportin ndër urban ku vërtetohen dhe mbikëqyrjen nga Ministria e Infrastrukturës. Mirëpo në orarin e tyre të udhëtimit i kanë të vërtetuara vend ndaljet nëpër territorin e Fushë Kosovës çka nënkupton se kanë të drejtë të marrin dhe zbresin udhëtarë. Pra këto linja kanë funksion të dyfishtë edhe urbano periferik edhe ndërurban. Së pari iu shërbejnë vendbanimeve të Fushë Kosovës që e lidhin me qytetin e Fushë Kosovës pra luajnë rolin e linjave urbano periferike, dhe së dyti lidhin vendbanimet e Fushë Kosovës me qytetin e Prishtinës duke e luajtur rolin e linjave ndër urbane. Për këtë shkak mungon edhe organizimi dhe funksionimi i i veçantë i linjave urbano-periferike në Komunën e Fushë Kosovës. Duhet theksuar faktin se gjatë aprovimit të rregullit të këtyre linjave nga Ministria e Infrastrukturës ato së pari duhet të jenë të harmonizuara me linjën numër 1 që e lidhë Fushë Kosovën me Prishtinën, në mënyrë që të mos ketë mos përputhje dhe mbivendosje. Mirëpo pas analizës së funksionimit të sistemit në zonën e Fushë Kosovës, kemi ardhur në konkludim se harmonizimi i linjave urbano-periferike më atë urbane nuk funksionon sipas pëlqimit nga administrata e Komunës së Fushë Kosovës dhe administrohet drejtpërdrejtë nga Ministria e Infrastrukturës dhe Ambientit. Kjo edhe më tepër e vështirëson qasjen e transportit të integruar, respektivisht funksionalizimin e biletës së integruar.

Këto linja mbahen kryesisht nga operatorë transportues privatë, rreth 12 operator transportues. Vështirësitë e këtyre linjave lidhen kryesisht për shkak të mungesës së një stacionit të autobusëve adekuat në qytetin e Fushë Kosovës ku autobusët do të kishin mundësi të ndalen dhe tu kryejnë me rregullsi procesin dhe zbritjes dhe marrjes së udhëtarëve si dhe operacioneve të tjera. Punën e tyre e vështirëson edhe më shumë prania e madhe e taksive private ilegal të cilat shpesh herë bllokojnë pjesë të ndryshme të rrugëve për shkak se hapësira e parkimit të tyre nuk është e mjaftueshme, dhe si hapësirë akomoduese e këtyre taksive shërbejnë edhe vend ndaljet e autobusëve.

Linjat ndërbane-ndërkombëtare

Për shkak të pozicionit gjeografik të Komunës së Fushë Kosovës si dhe korridoret kryesore rrugore që kalojnë nëpër territorin e saj e bëjnë të pashmangshëm edhe kalimin e linjave ndërbane dhe ndërkombëtare me autobus. Në mungesë të rrugëve alternative ose transite, edhe këto linja shfrytëzojnë korridoret ekzistuese në të cilat zhvillohet transporti urban edhe ai urbano-periferik. Mirëpo në bazë të vëzhgimeve në terren është vlerësuar se shumë pak ose fare nuk shfrytëzohet nga ana udhëtarëve që kanë qëllim ose destinacion Prishtinën, kjo për faktin se këto linja destinacionin e tyre final e kanë në stacionin e autobusëve në Prishtinë që nuk përputhen më kërkesat dhe qëllimet

e shumicës së qytetarëve për realizimin e udhëtimeve të tyre ditore. Kjo llogaritet si një mundësi shtesë për realizimin e udhëtimeve të banorëve të komunës së Fushë Kosovës sipas destinacionit të dëshiruar, sepse përmes tyre ka mundësi lidhja edhe me qendrat tjera të Kosovës, pikat atraktive për realizimin e mëtutjeshëm të udhëtimeve sidomos në destinacione më të gjata.

Transporti me Taksi

Bazuar në ligjin për transportin rrugor Nr.04/L-179 si dhe ndryshim plotësimet nr.02/L-127, 06/L-070, dhe rregullores komunale për transportin rrugor nr.160/2013 nëpër territorin e komunës së Fushë Kosovës është e rregulluar çështja e transporti taksi të udhëtarëve. Mirëpo, në këtë rregullore vërehet mangësia e licencimit në mënyrë decitive për kriteret dhe mënyrën e funksionimit të taksive individual dhe kompanive taksi. Po ashtu, sipas ligjit ekzistuese mbi transportit rrugor nr.04/L-179 përdorimi i veturave private si taksi ilegal për ofrimin e shërbimeve të transportit publik nuk lejohet. Kjo mënyrë nuk justifikohet në asnjë mënyrë marrë parasysh në radhë të parë aspektin e sigurisë së qytetarëve. Gjithashtu është joekonomik në intervalet e periudhave jashtë kulmore (orëve të caktuara brenda ditës dhe vikendeve). Gjithashtu, shërbimi i transportit sipas kërkesës nuk është i rregulluar me ligj. Qindra taksistë ilegalë e përshkojnë për çdo ditë Prishtinën e Fushë Kosovën, duke i dhënë udhëtarëve një mundësi më të shpejtë të transportit e punëtorëve sezonal një mjet mbijetese. Komuna nuk ka numër të saktë por e pranon se ata që operojnë ilegalisht janë me qindra, që funksionojnë si mjet paralel ndaj transportit urban, e përshkojnë linjën e autobusit 1 në baza ditore. Shumica nga ta nuk kanë licenca të taksive. Por edhe ata që kanë licenca janë në kundërshtim me Ligjin për Transportin Rrugor, i cili nuk e lejon marrjen e udhëtarëve jashtë territorit të komunës ku taksi është i licencuar. Ndonëse taksitë mund të çojnë udhëtarë në destinacione që janë në qytete të tjera, sipas këtij ligji nuk lejohet marrja e pasagjerëve jashtë territorit të komunës). Problem tjetër mbetet lëshimi i licencave pa ndonjë kontrollë të mirëfillte për taksi legal, jo në përpuetshmëri me numrin e banorëve dhe kërkesat e tyre për shërbimin taksi. Gjithashtu, shërbimi i transportit sipas kërkesës nuk është i rregulluar me ligj. Mosfunksionimi i sistemit të pagesës përmes “taksimëtrit” për shërbimet e kryera ndaj qytetarëve.

Transporti publik përmes hekurudhës

Në qytetin e Fushë Kosovës ndodhet edhe terminali kryesor i Hekurudhës i cili konsiderohet si një nyje kryesore lidhur me organizimin e transportit të udhëtareve në nivel të Kosovës (Figura 54).



Fig. 54. Treni i udhëtarëve në stacioni hekurudhorë në Fushë-Kosovë

Ndërmarrja e vjetër ish-“Hekurudhat e Kosovës” sipas legjislacionit ekzistuese është transformuar dhe është ndarë në dy kompani të veçanta: “INFRAKOS”-sh.p.k dhe “TRAINKOS”-sh.p.k. Kompania “INFRAKOS” ka nën menaxhim dhe mbikëqyrje infrastrukturën dhe shërbimet që lidhën me të, kurse kompania “TRAINKOS” merret me operimin e trenave edhe atë të ndara në dy sektorë: transporti i udhëtarëve dhe transporti i mallrave. Rrjeti i hekurudhave në Kosovë është i vendosur në tërë territorin e Kosovës, respektivisht në territorin e Komunës së Fushë Kosovës kalon hekurudha e cila përmes rrjetit të linjave të saj bënë lidhjet kryesore ndërmjet qyteteve të Kosovës, përveç Gjakovës dhe Gjilanit. Ekziston gjithashtu lidhja direkte me vendet fqinje si Maqedonia dhe Serbia. Sot shfrytëzimi i hekurudhës për qarkullim të udhëtarëve është tejet i vogël, përkatësisht vetëm dy linja janë në funksion: Prishtinë–Pejë-Prishtinë dhe Prishtinë-Hani i Elezit-Shkup-Prishtinë. Linja Prishtinë-Pejë operon me 2 nisje brenda ditës. Për shkak të mungesës së shfrytëzimit në nivel relativisht të ulët dhe çmimit të lirë të biletës së udhëtimit këto linja subvencionohen nga Qeveria e Kosovës. Këto linja kryesisht i shfrytëzojnë kategoria më e varfër e popullatës si punëtorët, nxënësit, studentët, pensionistët etj. Këtu problem mbetet moskordinimi me format e tjera të transportit si dhe shpejtësia e ulët e qarkullimit (shpejtësia maksimale e lejuar vetëm në disa vende është vetëm 80 Km/h) të cilët konsiderohen si faktorë vendimtar se pse shumica e qytetarëve nuk e preferojnë për realizimin e udhëtimeve të tyre. Rënia e transportit të udhëtarëve dhe përmes hekurudhës është pasojë e luftës, situatës politike në vend, ekonomisë në recesion etj. Niveli i zhvillimit të hekurudhës është mjaft i ulët, me binarë të paelektrifikuar dhe vija njëfishe. Gjendja e hekurudhës është mjaft e keqe si pasojë e mungesës së investimeve dhe integrimi i tyre në sistemin integral të transportit të udhëtarëve dhe mallrave në Kosovë.

Vlerësimi i gjendjes së transportit publik

Transporti i udhëtarëve me autobus

- Transporti publik në përgjithësi pengohet nga rrugët e ngushta, udhëkryqet joadekuate, mungesa e parkingjeve dhe stacioneve urbane, traseve rrugore jo të destinuara për autobus lokal si dhe nga mungesa e shtigjeve për këmbësorë dhe atyre për çiklistë;
- Ndalja për kryerjen e procesit të zbritjes dhe marrjes së udhëtarëve nga kompanitë transportuese, gjithashtu edhe udhëtarët për mosrespektimin e stacioneve duke u ndalur në lokacione të ndryshme të qytetit pa ndonjë infrastrukturë adekuate për ndalje apo pritje, gjë që e pengon rrjedhën normale të qarkullimit;
- Në fshatra të komunës ekzistojnë disa linja autobusësh të cilat u ofrojnë shërbime transporti qytetarëve, mirëpo këto linja nuk janë të mjaftueshme, prandaj nuk mund të themi se kemi një sistem jo-funksional të transportit publik;
- Linjat e pa harmonizuara me zhvillimet urbane, në disa lagje të qytetit mungojnë linjat e transportit publik urban;
- Mos respektimi i orarit të linjave në masën e duhur (kjo edhe për shkak të ngulfatejeve në trafik sidomos në orët kulmore);
- Gjendja jo e mirë e infrastrukturës së vend ndaljeve të autobusëve, përfshirë këtu mungesën e informacionit adekuat, mbulesën për mbrojtje ndaj kushteve atmosferike, mungesën e ulseve duke krijuar vështirësi në shfrytëzim të këtij shërbimi sidomos nga ana e të moshuarve, personave me aftësi të kufizuara si dhe prindërve me fëmijë;
- Mungesa e vend ndaljeve për autobusë,
- Mungesa e ndriçimit publik nëpër vendndalje të autobusëve,
- Mungesa e korsive të veçanta për transportin publik të udhëtarëve në pjesën më të madhe të zonës urbane në Komunën e Fushë Kosovës;
- Parkimi i automjeteve private dhe taksive ilegal nëpër vendaljet e autobusëve duke vështirësuar dhe rrezikuar jetën e qytetarëve,
- Autobusët në linjat më të përdorura janë të mbingarkuar dhe udhëtimet me autobus janë tepër të ngadalshme për shkak të bllokimeve të rrugës nga automjetet si dhe planifikimit jo të duhur ose të vjetëruar të linjave;
- Mungesa e sinjalizimit adekuat të vendaljeve të autobusve, shpeshherë vetëm përmes një shenje vertikale.

Transporti me taksi

- Operimi joformal i taksive ilegal (veturave private) në linjat urbane dhe ndërurbane;
- Operimi i taksive legal në kundërshtim me diaspozitat e ligjit për transportin rrugor;
- Lëshimi i licencave për taksi legal pa ndonjë kontroll dhe studim të mirëfillt;
- Moszbatimi i sistemit të pagesës përmes “taksimëtrit”;

- Mungesa e përcaktimit të lokacioneve të veçanta për taksi legal;
- Mungesa e trajnimeve adekuate për personelin.

Transporti hekurudhor

- Mosfunksionimi i mirëfillte i linjave hekurudhore,
- Moskordinimi me mënyrat e tjera të transportit,
- Shpejtësia e ulët gjatë operimit,
- Humbja e reputacionit ndër vite,
- Moselektrifikimi i binarëve dhe linja njëfishe,
- Rënia e ekonomisë në përgjithësi,
- Mosoperimi në linjat ndërkombëtare hekurudhore etj.

2.7.8. Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim të transportit publik

Përmirësimi i sigurisë dhe rregullimi i shërbimeve të transportit publik me autobusë në Komunën e Fushë Kosovës është një nga prioritetet kyçe për të trajtuar problemet e bllokimit të trafikut dhe për të siguruar që mënyrat e qëndrueshme të udhëtimit janë atraktive dhe të sigurt për përdorim. Ndërlidhja e shërbimeve me autobus, taksi në qendër të qytetit dhe çiklistë është e rëndësishme për të inkurajuar njerëzit që të marrin parasysh ndërrimin e sjelljes së tyre të udhëtimit, pra kalimin nga përdorimi i veturave private në mënyra më të qëndrueshme të udhëtimit.

- Nxjerrja e legjislacionit të ri përmes të cilës rregullohen plani i menaxhimit, mbikëqyrjes, detyrat dhe përgjegjësitë ndërmjet autoritetit komunal dhe operatorëve transportues lidhur me shërbimet e transportit publik urban të udhëtarëve duke përfshirë rregullsinë e autobusëve, pastërtinë, komoditetin që ofrojnë, përshtatshmërinë për qasje të personave me aftësi të kufizuara, arritja dhe nisja me kohë të saktë të autobusëve nëpër stacione, dhe informim më të madh të udhëtarëve për orarin e udhëtimit;
- Në kuadër të strukturës së shërbimeve komunale të qytetit, të themelohet një organ i veçantë përgjegjës për vendimet në nivelin strategjik dhe taktik, në mënyrë që sistemi i plotë të mos bazohet vetëm në vendime të marra nga vetë operatorët transportues por të krijohet sistem i qëndrueshëm i transportit publik me autobus;
- Ndërtimi i disa stacioneve lokale “stacionet model”, sidomos për shkëmbim të udhëtimeve ndërmjet vetë linjave dhe mënyrave tjera të transportit si dhe shfrytëzimi më i lehtë nga personat me aftësi të kufizuara, personat e moshuar, nënat më fëmijë etj.;

- Rishikimi funksional i Linjës 1 ekzistuese në relacionin Fushë Kosovë-Prishtinë në aspekt të elementeve statike dhe dinamike të linjës, për shkak të rritjes së qytetit në vazhdimësi, ku të shihet mundësia për zgjatjen e linjës me qëllim që të kenë qasje më të lehtë edhe udhëtarët që tashmë jetojnë në ato zona jashtë mbulueshmërisë së saj sipas standardeve (500 deri 600 m nga vendndalja më e afërt), d.m.th. në proporcion me zgjerimin e qytetit të bëhen analiza si dhe të përshtatet itinerari i linjave;
- Propozimi i rrjetit të transportit publik urbano-periferik me autobus sipas konceptit të rrugëve përmbledhëse (grumbulluese) drejt qendrës komunale dhe planifikimi i arsyeshëm i lidhjeve me transporti publik urban, që do të mundësojë përmirësimin e shërbimeve të transportit, do të rrisë numrin e linjave dhe do të zvogëlojë numrin e automjeteve individuale në qarkullim;
- Mundësia e shfrytëzimit të binarëve hekurudhor ekzistues në relacionin Fushë Kosovë-Prishtinë për zhvillimin e transportit me trena të lehtë urban të tipit LRT;
- Riprojektimi i vendndaljeve (nënstacioneve) të autobusëve pasi shumica prej tyre nuk janë në përputhshmëri me standardet e lejuara si: gjatësia, gjerësia dhe këndi i hyrjes respektivisht daljes nga ajo vend ndalje. Për personat me nevoja të veçanta dhe nënë me fëmijë nuk ekzistojnë mundësitë për qasje në autobus;
- Të aplikohen biletat e integruara në sistemin e transportit, të cilat i përgjigjen gjendjes ekonomike të qytetarëve dhe në të njëjtën kohë do të ishte një formë tërheqëse për ta shfrytëzuar transportin publik;
- Të kufizohet numri i lejeve të punës për operatorët e taksive private;
- Përmirësimi i besueshmërisë së shërbimeve të transportit publik përmes autobusëve si element kritik për të tërhequr klient të rinjë dhe për të inkurajuar mënyra tjera të udhëtimit kundrejt përdorimit të veturave;
- Të përditësohen shërbimet e ofruara të bazuara në kërkesat e vazhdueshme të banorëve.

Me këtë mendojmë se do të arrihen efektet: lidhja më e mirë funksionale e komunës së Fushë Kosovës me qytetin e Prishtinës, Kosovës dhe më larg, zvogëlimi i shkallës së motorizimit dhe ndotjes së ambientit, rritja e shkallës së sigurisë, rritja e ekonomisë etj.

2.8. ANALIZA E PARKINGJEVE

Në vitet e fundit Fushë Kosova ka pasur një rritje të konsiderueshme të shkallës së motorizimit. Sipas të dhënave nga ASK (Agjencia e Statistikave të Kosovës)¹³ kjo rritje është duke vazhduar edhe në ditët e sotme. Dihet se nivelet e larta të përdorimit të automjeteve shpesh krijojnë probleme si mbingarkesa në trafik, e cila shpesh përkeqësohet në periudhat kulmore. Aktualisht, në Fushë

¹³ ASK-Mjetet motorike dhe jo motorike sipas lloji i mjetit motorik dhe viti

Kosovë ka kërkesa të larta për parkim në rrugë në qytet nga bizneset, banorët si dhe vizitorët në zonat komerciale dhe zonat tregtare. Pjesën më të madhe të ditës, hapësirat e parkimit në dispozicion në Fushë Kosovë nuk mund të plotësojnë kërkesën dhe kështu dihet se ka shumë nevojë që të përmirësohet menaxhimi i hapësirave të kufizuara të parkimit në dispozicion.

Qyteti i Fushë Kosovës, brenda një periudhe të shkurtër kohore ka pësuar transformimin në aspektin ndërtimor, duke kaluar nga banimet individuale (shtëpi banimi) në ato kolektive (ndërtim banesor). Ky ndryshim në aspektin hapësinor ka krijuar një rritje të nevojës për parkim. Gajtë vizitës në terren është vërejtur një formë kaotike e parkimit, si:

- parkim të automjeteve në hapësirat e destinuara për lëvizje të këmbësorëve,
- garazhe të destinuara për parkim, por të shfrytëzuar për depo mallrash,
- parkim në sipërfaqen qarkulluese.

Aktualisht, në Fushë Kosovë mungojnë parkingjet publike. Parkingjet ekzistuese nuk i plotësojnë as për së afërmi kërkesat e parkingjeve. Dy lokacione ekzistuese, me gjithsej 48 vende për parkim, të cilat shfrytëzohen për parkim publik të automjeteve janë në pronësi të Hekurudhave të Kosovës. Ndërsa, lokacioni tjetër përgjatë rrugës “Nënë Tereza” është parkim i caktuar dhe i shënuar nga Komuna e Fushë Kosovës (Figura 55).

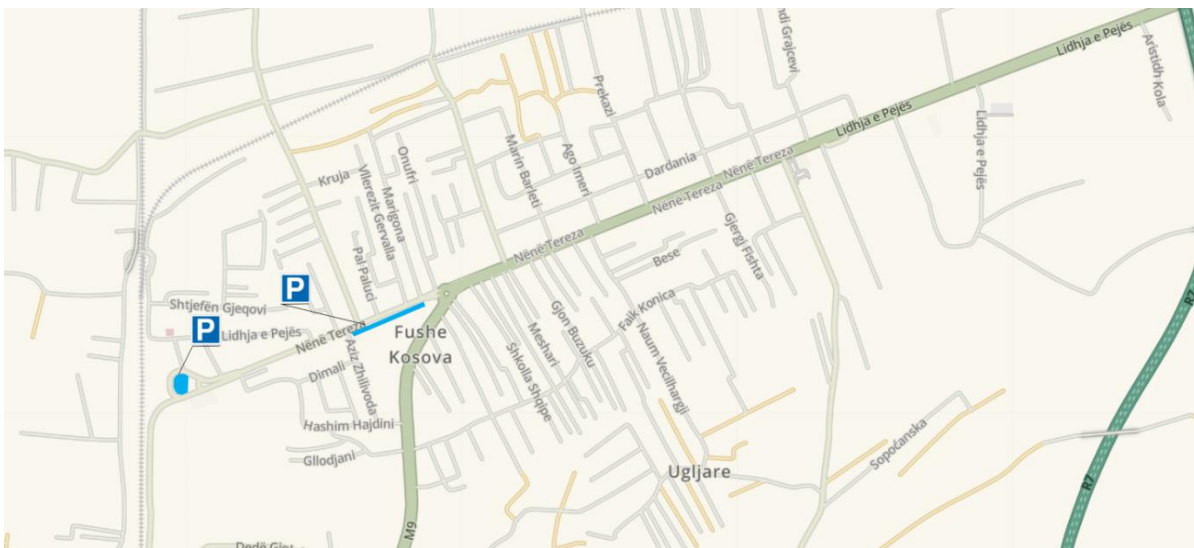


Fig.55.Lokacionet ekzistuese të parkingjeve publike në Fushë Kosovë

Pa analizës së gjendjes në terren dhe nga anketimeve, është konstatuar se qendra e qytetit dhe zonat e banueshme përballen me probleme të parkimit që shpesh rezultojnë në vende të mbingarkuara dhe me probleme të ndërlidhura me sigurinë rrugore.



Fig.56. Parkimi jo i rregullt i automjeteve përgjatë rrugëve në Fushë Kosovë

Fushë Kosova nuk ka ndonjë vendim të miratuar që rregullon çështjen e parkimit. Ndërsa, në banesa kolektive në kuadër të blloqeve, parkingjet janë të rezervuara për banorët të cilët banojnë në këto ndërtesa, edhe pse rregullimi i tillë i parkingjeve kolektive është bërë pa leje nga Komuna e Fushë Kosovës (Figura 57).

Gjithashtu, disa nga ndërtesat kolektive, për plotësimin e parkingjeve për banorët që banojnë në këto ndërtesa, kanë ndërtuar edhe parkingje nëntokësore.

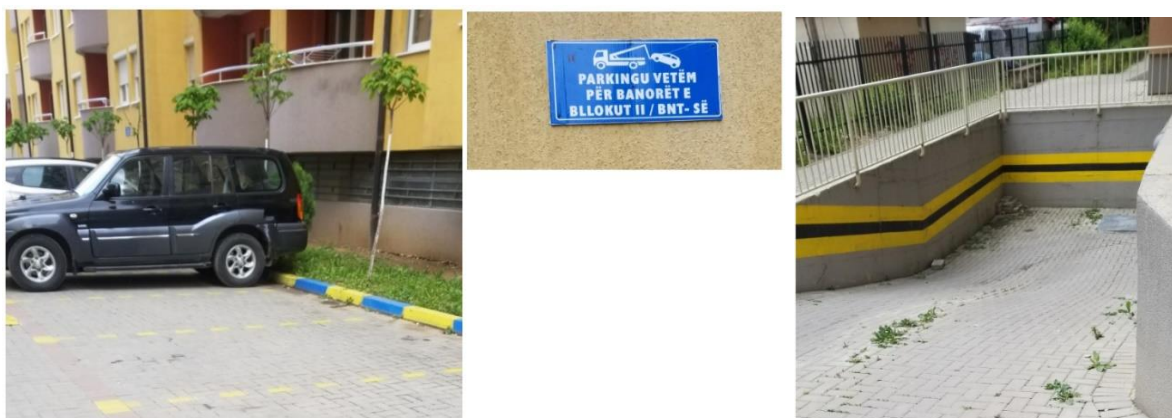


Fig.57. Parkingjet e rregulluara në banesat kolektive

Në tërësi, dhe veçanërisht në qendër të qytetit, parkingjet publike të automjeteve janë në dispozicion pa pagesë. Ekziston pak ose aspak mbikëqyrje nga ana e policisë. Mungesa e parkingjeve, parkimi pa pagesë në parkingjet publike ekzistuese, së bashku edhe me rregullimin dhe zbatimin minimal, kanë ndikuar në përkeqësimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendrën e qytetit siç tregohet nga anketat e parkimit të realizuara si pjesë e programit të anketimit për transportin në mbarë qytetin.

Parkingjet tjera ekzistuese janë të organizuara:

- hapësira private të adaptuara për parkim me pagesë,
- hapësira të blloqeve të banimi me parking të destinuar për banorët,

- hapësira të pa destinuara, por që përdoren për parkim (sipërfaqe për shërbim komercial).

Edhe përkundër këtyre formave të organizimit të parkimit, përsëri vërehet një kërkesë e madhe për parkim, sidomos në rrugë nacionale, rrugët kryesore lokale dhe brenda blloqeve, ku kemi një aktivitet të shtuar të shërbimeve dhe bizneseve.

Lidhur me parkingjet, sfidat kryesore me të cilat ballafaqohet Fushë Kosova janë si në vijim:

- Sigurimi i hapësirave publike për planifikimin e parkingjeve publike;
- Mosrespektimi i standardeve dhe normave teknike të planifikimit për vendparkime, gjatë ndërtimit të banesave kolektive;
- Krijimi i skemave të reja të parkimit rezidencial për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit dhe të komunitetit;
- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve të reja të automjeteve në tërë qytetin për përdorim publik.
- Përcaktimi i lokacioneve për sistemin “Parko dhe Udhëto” (Park&Ride).

Vlerësimi i gjendjes së parkingjeve

- **Kërkesa e lartë për parkim në qendrën e qytetit:** Pas analizës së gjendjes është vlerësuar se ekziston kërkesë e lartë për parkimin e automjeteve në qendër të qytetit dhe në zonat tjera më shumë të banuara. Në veçanti, kërkesa për parkim është më e madhe për vendparkimet në rrugë se sa për parkimet jashtë rrugës, ku nuk ekzistojnë kufizimet kohore.
- **Shfrytëzim i dobët i hapësirave të parkimit:** Ekzistojnë nivele shumë të ulëta të rotacionit në zonat qendrore urbane, duke theksuar se hapësirat e parkimit nuk janë shumë efikase. Në parkingjet publike ekzistuese (në afërsi të stacionit të trenit dhe përgjatë rrugës “Nënë Tereza” në qendër të qytetit) në disa raste, vendparkingjet përdoren për nevoja afatgjate.
- **Shfrytëzimi i parkingjeve pa pagesë:** Parkimi i automjeteve në parkingje publike është pa pagesë në Fushë Kosovë. Parkingjet ekzistuese në zonën urbane nuk janë të kufizuara në kohë dhe kjo ka ndikuar që njerëzit të parkojnë automjetet e tyre për periudha të gjata në qendër të qytetit.
- **Mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit:** Zbatimi i rregullave është kërkesë kryesore e çdo strategjie të suksesshme të parkimit dhe ekzistojnë burime të kufizuara në dispozicion në Fushë Kosovë për menaxhimin dhe kontrollimin në mënyrë efektive të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.
- **Niveli i pakontrolluar i parkingjeve private:** Parkingjet private nuk janë të rregulluara (me rregullore të caktuara për parkingje) dhe të kontrolluara nga Komuna e Fushë Kosovës.

2.8.1. Përmbledhje e çështjeve kryesore për parkingje

Është e rëndësishme të menaxhohen kontrollet e parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës për të zvogëluar konfliktet e trafikut, pengesat dhe vonesat, duke siguruar që ka një regjim të përshtatshëm të zbatimit për të menaxhuar ofertën dhe rregulloret e parkimit në mënyrë efektive.

Një numër opsionesh të menaxhimit të parkingjeve do të trajtohen për Fushë Kosovën, për të menaxhuar kërkesën për parkim në qytet në mënyrë më efektive, si:

- Sistemin e parkimit me pagesë në qendër të qytet (përfshirë edhe kufizimet kohore),
- Krijimin e objekteve të parkimit “Parko & Udhëto” (P& R -Park & Ride). Në Fushë Kosovë synohet koncepti “Parko dhe Udhëto” ku parkingjet e automjeteve që gjenden në distanca më të mëdha nga qendra e qytetit, janë të lidhura përmes një shërbimi tërheqës të transportit publik me qendrën e Fushë Kosovës.
- Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta.
- Mundësia e përdorimit të teknologjisë bashkëkohore për sistemet e parkingjeve.

2.9. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS HEKURUDHORE

Komuna e Fushë Kosovës shërben si një qendrore e rrjetit hekurudhor të Kosovës. Linjat kryesore hekurudhore Mitrovicë-Han i Elezit – dalja Maqedoni dhe Peje-F. Kosovë-Merdare-dalja Serbi, kryqëzohen në një lidhëse në F. Kosovë. Po ashtu terminali kryesor për mallra dhe udhëtarë në kuadër të rrjetit hekurudhor të Kosovës, ndodhet në Fushë Kosovë.

Nyja hekurudhore e Fushë Kosovës përfshinë disa stacione me destinime dhe kapacitete të ndryshme, disa prej të cilëve gjenden në territorin e komunave fqinje. Në kuadër të këtij kompleksi përfshihen stacionet në Obiliq, Miradi – për ndalesë, Fushë Kosovë – për udhëtarë, Fushë Kosovë – për mallra, Suhadoll – për ndalesë, Lipjan në drejtimin Mitrovicë – Fushë Kosovë – Shkup, Prishtinë në drejtimin Fushë Kosovë – Podujevë si dhe stacioni në Bardh të Madh në drejtimin Fushë Kosovë – Pejë.

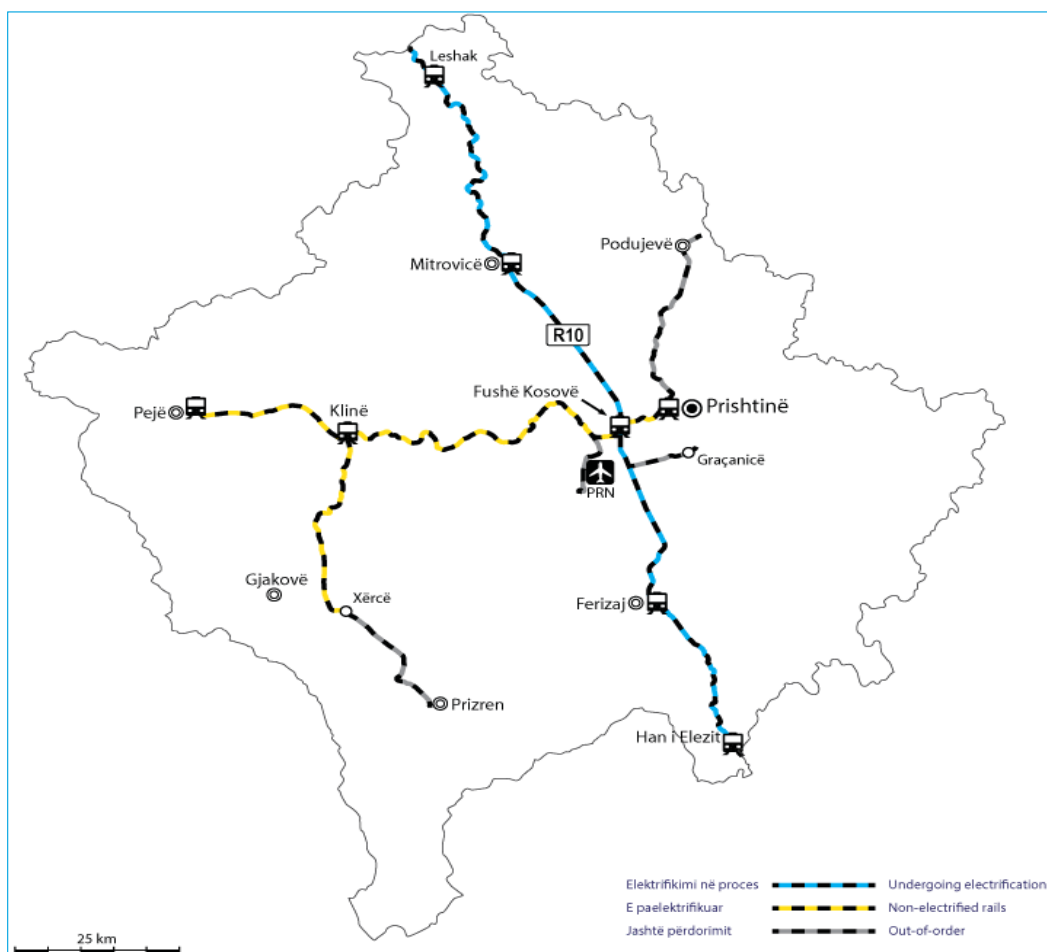


Fig.58. Rrjeti hekurudhor i Kosovës në proces të rehabilitimit

Aktualisht lidhja e qendrës kryesore të hekurudhave në Fushë Kosovë me rrjetin ndërkombëtar të hekurudhave që mundësohet përmes Serbisë nuk është funksionale, por pritet të funksionalizohet lidhja përmes qytetit të Mitrovicës (faza e dytë e rehabilitimit) si dhe përmes funksionalizimit të linjës F. Kosovë – Podujevë-Merdare. Për momentin lidhja e vetme ndërkombëtare funksionale është lidhja F.Kosovë-Han i Elezit-Shkup.

Si pjesë e riorganizimit të sistemit hekurudhor në Kosovë, përgjegjësia për infrastrukturën dhe funksionimin e rrjetit hekurudhor të Kosovës është ndarë midis dy ndërmarrjeve shtetërore. Ndarja e Infrastrukturës është nën përgjegjësinë e Infracos-it, ndërsa Trainkosi është përgjegjëse për operimin të udhëtarëve dhe trafikut të mallrave. Për më tepër, infrastruktura hekurudhore mund të përdoret edhe nga çdo ndërmarrje tjetër hekurudhore që përmbushin rregullat e nevojshme.

Linja hekurudhore e cila kalon në territorin e Komunës së F. Kosovës është e rëndësishme veçante, sepse përmes saj mund të sigurohet qasja në korridoret evropiane, siç është korridori 10 (linja e cila përfshinë territorin e Serbisë, nga pjesa kufitare me Hungarinë deri në pjesën kufitare me Maqedoninë e Veriut dhe vazhdon lidhjen me Greqinë dhe Bullgarinë).



Fig.52. Lidhja e rrjetit hekurudhor të Kosovës me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar (korridorin 10)

Në kuadër të objektivave operacionale të përfshira në “Strategjinë Sektoriale dhe Transporti Multimodal” (Objektiva 1- Integrimi në korridoret pan evropiane), parashihet funksionalizimi e linjës hekurudhore e cila kalon në territorin e komunës së F. Kosovës.

Objektivat nga “Strategjinë Sektoriale dhe Transporti Multimodal” :

- Lidhja e propozuar e sistemit të transportit multimodal me rrjetet e rëndësishme TMM të Besë, nëpërmjet vendosjes së bashkëpunimit me subjektet lokale, rajonale, ndërkombëtare, me aleancat strategjike dhe me kompanitë simotra. Linja hekurudhore 10 dhe Rruga R6 dhe R7 seksioni i mbetur Besi-Merdare, sigurojnë, në të ardhmen, rrugë alternative për korridoret hekurudhore X dhe VIII.
- Zbatimi progresiv i rekomandimeve nga studimi i parafizibilitetit për Linjën 10 hekurudhore, që kjo rrugë të kthehet në gjendje të mirë operacionale;
- Përmirësimi i terminalit **multimodal ekzistues në Miradi**, në mënyrë që të pranojë trenat e gjatë 550 m që vijnë nga BE, dhe shqyrtimi i mundësive për ndërtimin e terminaleve tjera në Republikën e Kosovës¹⁴.

¹⁴ Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015- 2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar

2.9.1. Projektet nga Agjenda e Konektivitetit 2018-2021 të mbështetura për Kosovën

Linja hekurudhore e Kosovës 10 është pjesë e rrjetit hekurudhor kryesor të Ballkanit Perëndimor, një zgjatim ky i Korridoreve të Rrjetit Kryesor Trans-Evropian të Transportit (TEN-T). Projekti R10, që e lidh Kosovën, Serbinë dhe Maqedoninë, përfshin tri seksione – hekurudhën nga Fushë Kosova drejt jugut – drejt kufirit me Maqedoninë, Fushë Kosovë drejt veriut në Mitrovicë¹⁵

Rehabilitimi i saj siguron përmirësim domethënës në transportin hekurudhor ndërmjet Kosovës dhe vendeve fqinje, si dhe rrjet më të gjerë evropian nëpërmjet Korridorit Pan-Evropian VIII dhe Korridorit X¹⁶.

Pritet që integrimi i rrjetit hekurudhor të Kosovës në Korridorin Orient/Lindje-Mesdhe do të krijojë një transport hekurudhor efikas për rreth 50% të popullsisë së Kosovës dhe do të sigurojë përmirësimin e kapacitetit hekurudhor të udhëtarëve dhe ngarkesave dhe kohën e udhëtimit.

Kosova tashmë ka filluar zbatimin e dy nga tri fazat e projektit të rehabilitimit të rrjetit hekurudhor që lidhen në F.Kosovë. Fazat I dhe II – **rehabilitimi i hekurudhës 64 km që lidh Fushë Kosovën dhe IRJ të Maqedonisë si dhe përmirësimi i linjës 34.4 km që shkon nga Fushë Kosova në Mitrovicë** – kanë filluar ndërtimin në tremujorin e fundit të vitit 2018 dhe të përfundojnë deri në fund të vitit 2021¹⁷.

Me qëllim të përmirësimit të infrastrukturës dhe ofrimit të shërbimeve publike cilësore sipas objektivave nga HZ e Kosovës janë përcaktuar objektiva të cilat përfshinë edhe komunën e Fushë Kosovës:

- Modernizimi i linjës ndërkombëtare hekurudhore në Kosovë, Linja 10 (148 km e gjatë) prej **Fushë Kosovës** në Maqedoni (linja jugore) dhe prej Fushë Kosovës në Serbi (linja veriore);¹⁸
- Rehabilitimi/funksionalizimi i linjës hekurudhore lindje-perëndim (Podujevë-F. Kosovë-Pejë-Prizren);
- Modernizimi i terminalit të mallrave në Miradi.

2.9.2. Analiza e Terminalit të mallrave në Miradi

Në territorin e Komunës së Fushë Kosovës gjendet terminali i mallrave në Miradi. Ky terminal është ndërtuar në shtator të vitit 2004 si terminal intermodal përmes të cilit bëhet ngarkim shkarkim i kontejnerëve dhe mallrave konvencionale.

¹⁵ Komisioni Evropian, “Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2016”, Samiti për Ballkanin Perëndimor në Paris, 4 korrik 2016, gjendet në: <https://goo.gl/T8XRGy>.

¹⁶ Vanora Bennet, “Përmirësimi i lidhjes së vetme hekurudhore ndërkombëtare të Kosovës”, Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, 15 shkurt 2018, gjendet në: <https://goo.gl/394XsT>.

¹⁷ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “Nënshkrimi i grantit të parë të Agjendës së Konektivitetit për Kosovën”, 15 shkurt 2018, gjendet në: <https://goo.gl/ZQhhix>.

¹⁸ Harta zonale e Kosovës 2020 – 2028+.

Terminali është i vendosur përballë stacionit hekurudhor të Miradisë dhe lidhet me këtë stacion përmes binarit të trembëdhjetë.

Terminali hekurudhor i mallrave i INFRAKOS-it ndodhet në stacionin hekurudhor Miradi i cili gjendet në kilometrin 251.540 të linjës hekurudhore 10 e cila e lidhë Serbinë me Kosovën dhe Maqedoninë e Veriut, respektivisht rreth 2 km në jug të stacionit hekurudhor qendror të Fushë Kosovës, apo rreth 10 km larg nga kryeqendra e Kosovës Prishtina.

Terminali i mallrave në Miradi përveç se me linjën e 10 hekurudhore është i lidhur edhe me Autostradën “Ibrahim Rugova” (R 7), e cila e lidhë Kosovën me Shqipërinë dhe në të ardhmen e afërt edhe me Serbinë, respektivisht rrugën M 9 e cila e lidhë Prishtinën me qytetin e Pejës.

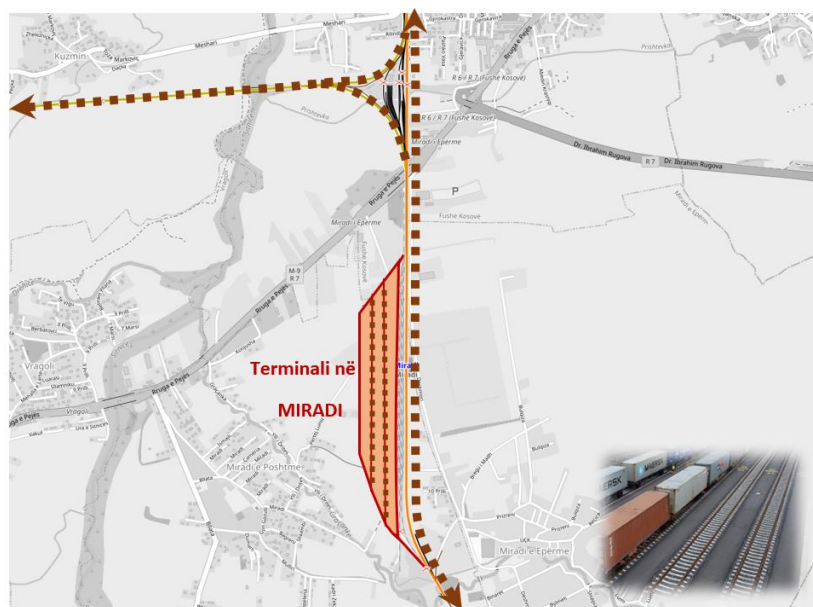


Fig.59. Terminali në Miradi

Terminali i Mallrave në Miradi disponon sipërfaqen për operim me kran të kontejnerëve dhe mallrave tjera prej 5250 m². Kjo hapësirë është e asfaltuar dhe në te mund të vendosen kontejnerët, mallrat tjera dhe kamionët për ngarkim/shkarkimin e mallrave. Po ashtu në kuadër të terminalit janë 1000 m² vend parking i siguruar me rrethojë dhe depoja e mbuluar për ngarkim shkarkimin e mallrave në një sipërfaqe prej 120 m², apo (40 m x 3 m).

Çështjet kyçe të trafikut hekurudhor

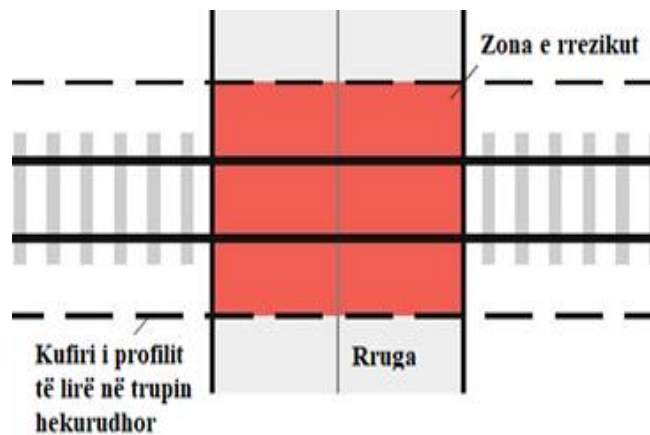
- Për të përmbushur detyrimet që rrjedhin nga Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit (MSA), Kosova angazhohet që të ofrojë lidhshmëri më të mirë me rajonin dhe Evropën më gjerësisht. Duke pasur parasysh se F. Kosova është qendër e hekurudhave të Kosovës dhe hekurudha nuk menaxhohet nga Komuna, por nga niveli qendror, mbetet sfida zbatimi i plotë i objektivave të përcaktuara në Agjendën e Konektivitetit.

- Integrimi i hekurudhës ne kryeqendër-Prishtinë dhe lidhshmëria me qendrën e hekurudhave në Fushë Kosovë si dhe lidhshmëria me stacionet e autobusëve dhe format tjera te transportit mbetet sfide e organeve komunale dhe nivelit qendror.
- Funksionalizimi dhe modernizimi i plote i terminalit intermodal ekzistues në afërsi të aeroportit të Prishtinës në Miradi si dhe krijimi i infrastrukturës moderne përmes se cilës do te mundësohet qasje e lehte për format tjera te transportit, është një sfide tjetër e identifikuar ne territorin komunës se F. Kosovës.
- Funksionalizimi linjës hekurudhore për aeroport, kërkon stacione hekurudhore te ndërmjetme qe përfshijnë territorin e F. Kosovës.
- Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese rrugore qe mundëson qasje ne stacionin hekurudhor në Fushë Kosovë dhe aeroportin ndërkombëtar te Prishtinës, do të përmbushë objektivin e zhvillimit të qëndrueshëm të sistemit transportues.
- Sigurimi i vendkalimeve rruge-hekurudhe dhe identifikimi i vendkalimeve ilegale është një sfide tjetër e identifikuar ne zonën urbane te komunës se F. Kosovës. Edhe pse është kompetence e nivelit qendror, bashkëpunimi me komunën është i domosdoshëm, ne mënyrë qe te përmirësohet niveli i sigurisë për qytetaret e komunës se F. Kosovës.
- Mangësi në sistemit të sinjalistikes rrugore, duke përfshirë sinjalizimin në rrugët ekzistuese dhe vendkalimet rruge-hekurudhe.



Fig.60. Kalimet e rrugës në të njëjtin nivel me hekurudhën

Detyra më e rëndësishme në sigurimin e kalimit të nivelit është mbrojtja e trafikut rrugor nga trafiku hekurudhor. Vendkalimet te cilat përfshijnë zonën urbane, ne te cilat ka kërkesa mesatare apo te mëdha për lëvizje të automjeteve apo këmbësorëve dhe çiklistëve, është e obligueshme të sigurohen përmes formave teknike siguroese. Ndërsa, në vendkalimet rrugë-hekurudhë jashtë zonës urbane është e mjaftueshme të aplikohet i ashtuquajtimi “Trekëndëshi i sigurisë”.



Lloji i kryqëzimit	Dendësia e trafikut [automjete për ditë]		
	Rrugë	Hekurudhë	
	> 7000 automjete	≥ 120 trena Një binarshe	≥ 250 trena Dy binarshe
Kryqëzimet në nivel	E pa lejuar	E pa lejuar	E pa lejuar
Kryqëzimet në nivel	E nevojshme		

Fig.61. Sigurimi i kalimit të rrugës në të njejtin nivel me hekurudhen në varësi të dendësisë së trafikut

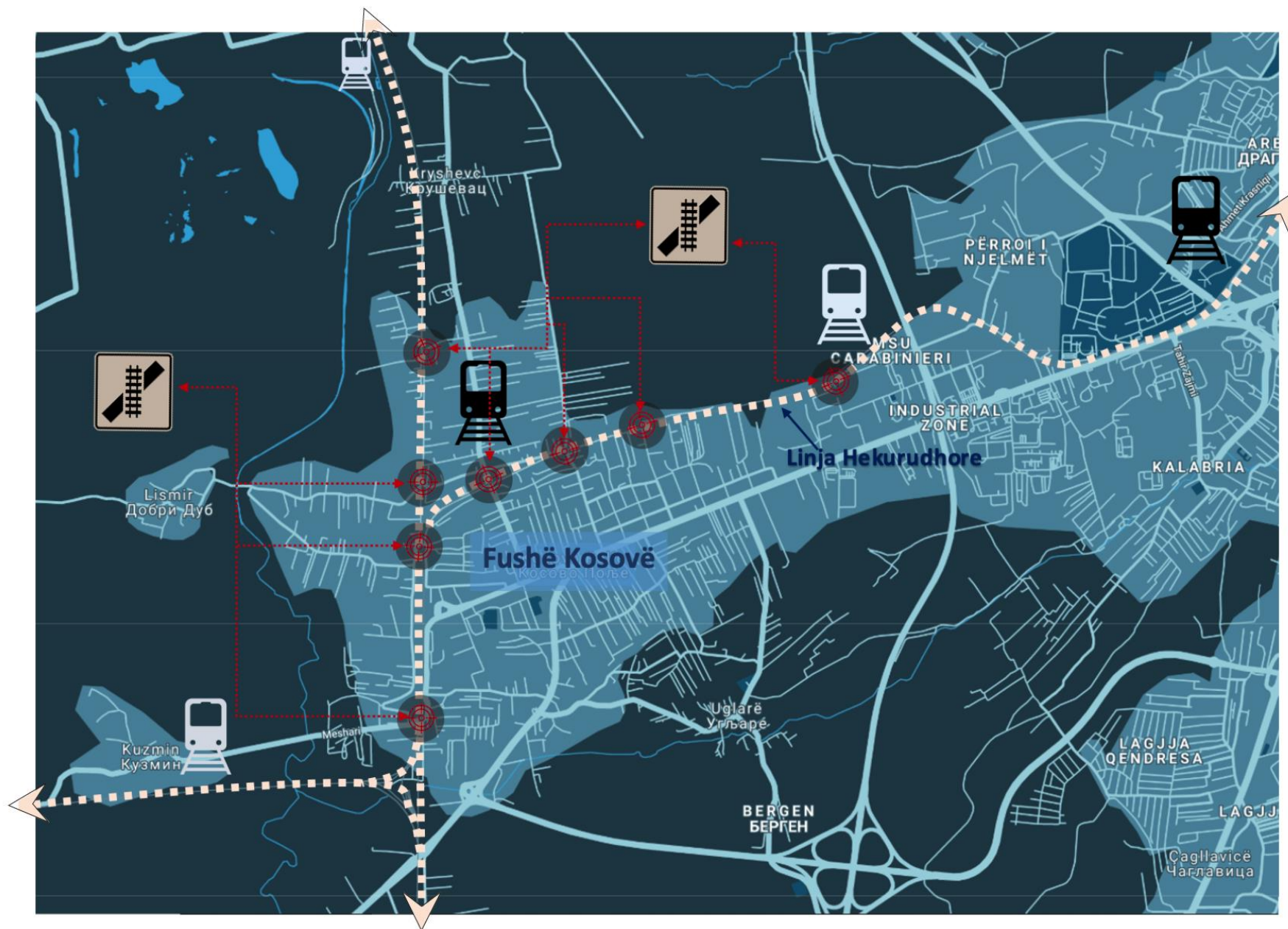


Fig.62. Vendet e kalimit të rrugës në të njëjtin nivel me hekurudhën në Fushë Kosovë

2.9.4. Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim në transportin hekurudhor

- Integrimi i hekurudhës nga kryeqendra dhe lidhshmëria me qendrën e hekurudhave në Fushe Kosovë .
- Funksionalizimi linjës hekurudhore për aeroport.
- Planifikimi dhe ndërtimi i stacioneve hekurudhore të ndërmjetme që përfshijnë territorin e F. Kosovës përgjatë linjës së aeroportit .
- Lidhshmëria me stacionet e autobusëve me format tjera të transportit.
- Funksionalizimi dhe modernizimi i plotë i terminalit intermodal ekzistues në afërsi të aeroportit të Prishtinës në Miradi.
- Përmirësimi i infrastrukturës përmes së cilës do të mundësohet qasje e lehtë për format tjera të transportit në drejtim të terminalit në Miradi.
- Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese rrugore që mundëson qasje në stacionin hekurudhor në Fushë Kosovë dhe aeroportin ndërkombëtar të Prishtinës.
- Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë dhe eliminimi i vendkalimeve “ilegale”.
- Sinjalizimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë.
- Aplikimi i “treëndëshit të sigurisë” në vendkalimet jashtë zonës urbane.

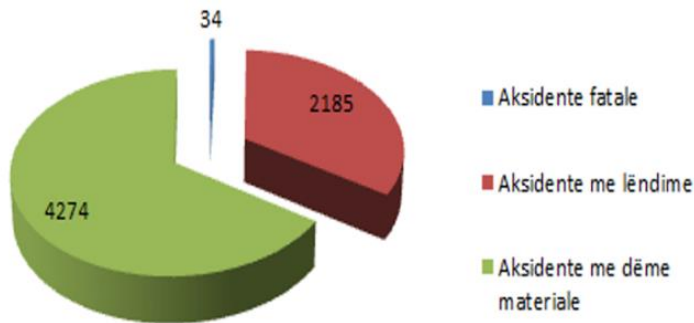
2.10. ANALIZA E SIGURISË NË TRAFIK

Kjo analizë ofron të dhëna analitike për nivelin e sigurisë së trafikut rrugor në regjionin e Prishtinës në kuadër të së cilit bënë pjesë edhe Komuna e Fushë Kosovës. Të dhënat janë paraqitur për vitin 2018 dhe për qëllim krahasimi janë përdorur të dhënat nga viti 2017. Gjatë vitit 2018 në regjionin e Prishtinës ka ndodhur gjithsej 6493 aksidente trafiku, të ndara sipas pasojave.

Tabela 3. Krahasimi i aksidenteve për periudhën Janar-dhjetor 2017-2018 në regjionin e Prishtinës

	Aksidente fatale			Persona të vdekur			Aksidente me lëndime			Persona të lënduar			Aksidente me dëme materiale			Total		
Rajoni	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%
Prishtinë	31	34	9.6	35	43	22.8	2347	2185	-6.9	4604	4466	-2.9	5226	4274	-18.2	7604	6493	-14.6

Me qëllim të pasqyrimin sa më të mirë dhe njohjen me shkaqet dhe ndikimet e tyre, aksidentet e ndodhura janë ndarë sipas pasojave, vendit (rrugës) dhe ditëve të javës.



	Prishtinë	
Viti	2018	%
Aksidente fatale	34	34
Persona të vdekur	43	33.3
Aksidente me lëndime	2185	35.1
Persona të lënduar	4466	36.1
Aksidente me dëme materiale	4274	45.3
Total	6493	41.2

Fig.63. Ndarja e aksidenteve sipas pasojave

Pas analizës së numrit të aksidenteve me fatalitet, dhe krahasimit me numrin e përgjithshëm të rasteve në nivel vendi, është konstatuar se Regjioni i Prishtinës përbën numër relativisht më të madh (41.2%). Sipas karakterit të rrugës aksidentet me fatalitet paraqiten në rrugët nacionale, rajonale, qytet dhe fshatra. Kjo gjë arsyetohet me shpejtësinë e lëvizjes së automjeteve.

Duke analizuar të dhënat rezulton se numri më i madh i aksidenteve kanë ndodhur në rrugët urbane (brenda qytetit) 62.7 % e të gjitha aksidenteve. Sipas numrit të aksidenteve në rrugët rajonale kanë ndodhur më së paku aksidente. Duke parë këto të dhëna dhe duke njohur strukturën e qarkullimit në qytet, rezulton se në planifikimet e së ardhmes duhet fokusuar në mbrojtjen sidomos të këmbësorëve për shkak të frekuencës së lartë të aksidenteve. Në aspektin e shpërndarjes kohore brenda javës nuk kemi ndonjë dallim të madh të aksidenteve të ndodhura në ditë të caktuara. Kjo gjë ndërlihet me dinamikën e lëvizjeve (ditët e punës së administratës, ditë tregu, etj).

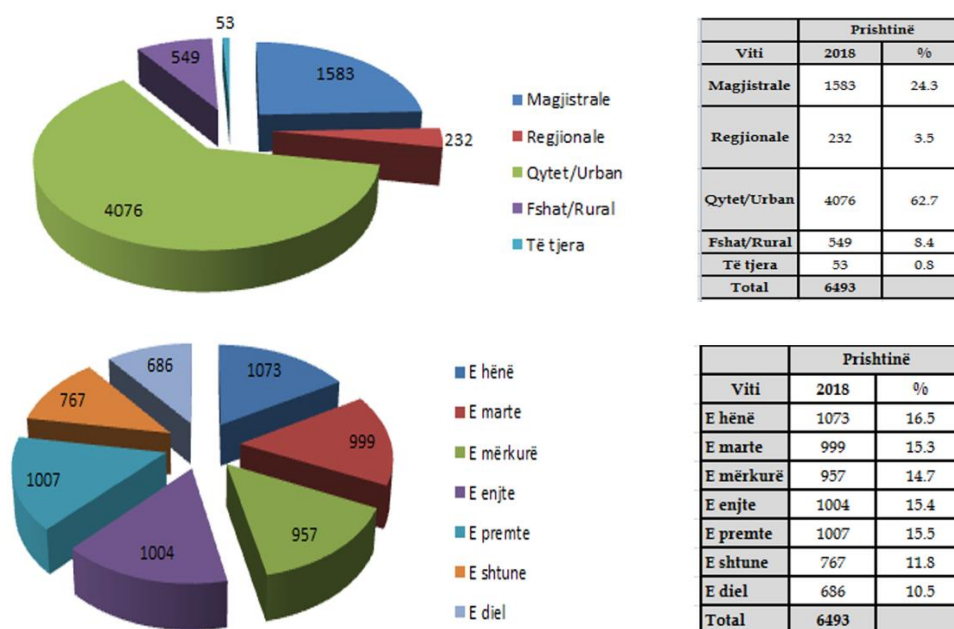
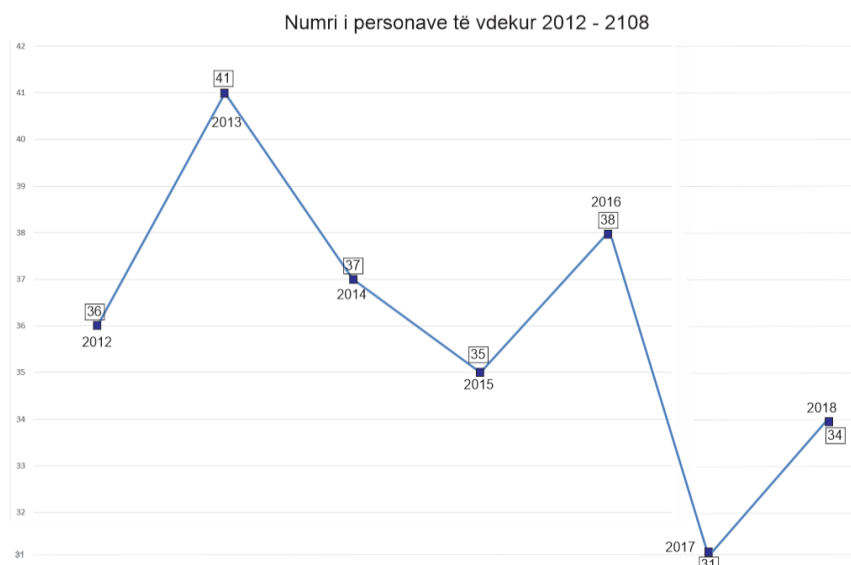


Fig.64. Numri i aksidenteve sipas karakterit të rrugëve

2.10.1. Analiza e trendeve të aksidenteve

Pas analizës së të dhënave të aksidenteve me fatalitet, është konstatuar se numri i personave të cilët kanë humbur jetën nga aksidentet e trafikut nuk ka ndonjë ndryshim të theksuar. Trendi i rënies së lehtë të aksidenteve me fatalitet është vërejtur në vitet 2017 dhe 2018 mirëpo ky numër mbetet ende i lartë dhe në vitin 2018 ka pësuar sërish një rritje të lehtë (Figuren 65).


 Fig.65. Trendi i aksidenteve me fatalitet në rajonin e Prishtinës (në të cilin rajon përfshihet edhe Fushë Kosova) nga vitet 2012-2018¹⁹

¹⁹ Policia e trafikut-Rajoni i Prishtinës - NJRKRR

Gjithashtu, për nevojë të vlerësimit të trendeve të aksidenteve, respektivisht mbi pasojat e aksidenteve të trafikut, janë analizuar të dhënat nga viti 2012-2018. Nga këto të dhëna rezulton se, numri i personave të lënduar të cilët janë përfshirë në aksidente, ka pësuar një rritje ndër vite. Nga viti 2012 në të cilin është regjistruar numri më i vogël (2531 person të lënduar), ky numër është rritur në vazhdimësi dhe në vitin 2017 arrin në 4604 persona të lënduar, ndërsa në vitin 2018 është regjistruar një rënie e lehtë në 4466 persona të lënduar (Fig.66).

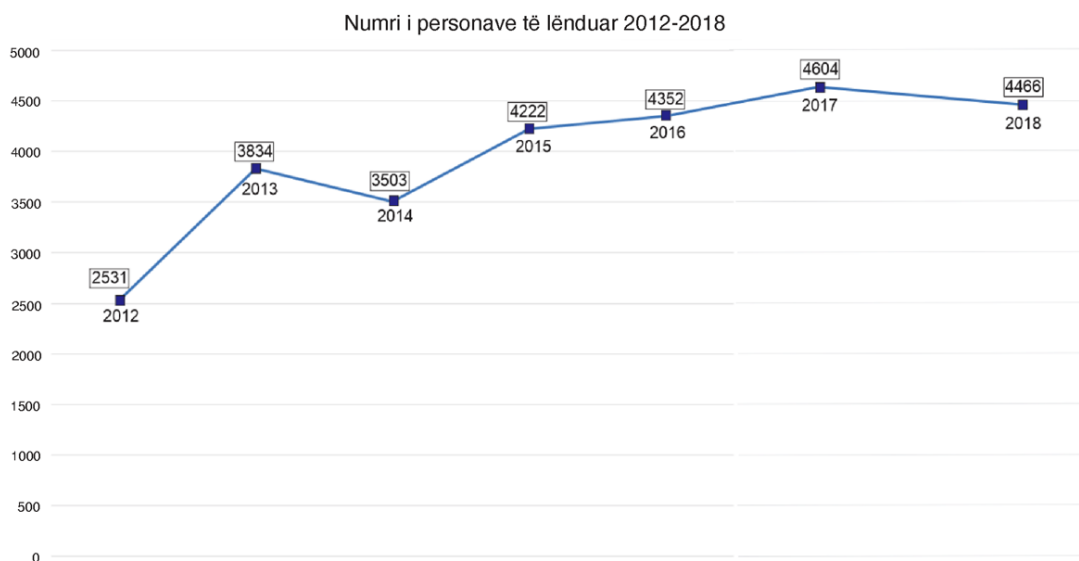


Fig.66. Trendi i numrit të personave të lënduar të cilët janë përfshirë në aksidente të trafikut

2.10.2. Analiza e faktorëve të cilët kanë shkaktuar aksidente të trafikut

Gjithnjë duke u bazuar në të dhënat e Policisë së trafikut-Rajoni i Prishtinës, janë analizuar të gjitha të dhënat në dispozicion lidhur me shkaktarët e aksidenteve. Nga këto të dhëna rezulton se faktori njeri me veprimet e tij, është shkaktar i rreth 92% të rasteve të aksidenteve. Nga veprimet më të theksuara të drejtuesve të mjeteve janë evidentuar: mosrespektimi i distancës (në 25% të rasteve) dhe mospërshtatja e shpejtësisë (në 19% të rasteve. Faktorët tjerë (siç janë rruga, automjeti dhe kushtet klimatike) përbëjnë rreth 8% të shkaktimit të aksidenteve të trafikut (Figura 67).

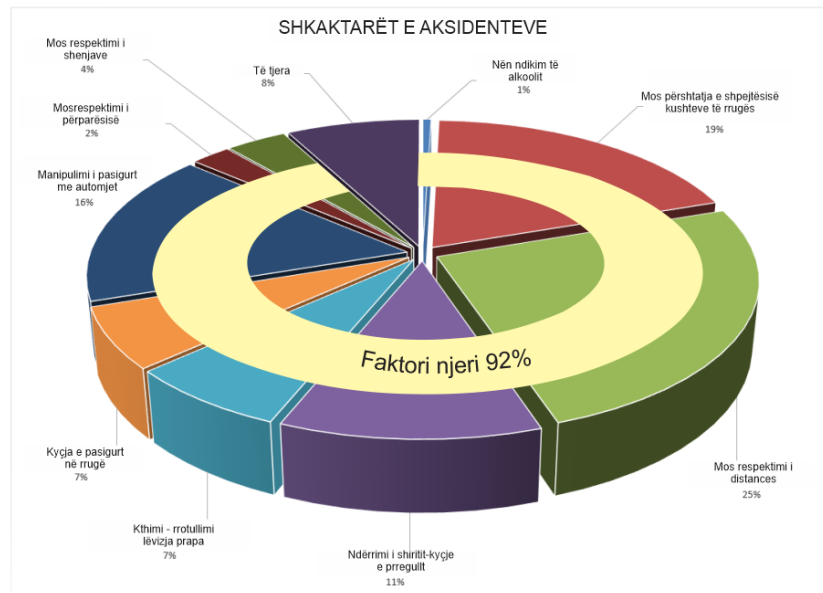


Fig.67. Shkaktarët e aksidenteve të trafikut

Ekzistojnë protokolle të ndryshme të vlerësimit të sigurisë rrugore për rrugë apo pjesë të rrugës, por më i zbatueshëm dhe përfshirës është Euro RAP (European Road Assessment Programme).

Me qëllim të vlerësimit të sigurisë rrugore në rrugët nacionale, pjesa që shtrihet në regionin e Prishtinës, është aplikuar ky protokoll. Ky protokoll vendos kriteret bazuar në nismën e OKB-ës për përgjysmimin e numrit të personave të vdekur nga aksidentet t trafikut (2010-2020).

Protokoli EuroRAP bazuar në të dhënat, krijon hartat e rrezikut rrugor:

- **Harta e rrezikut individual**

Paraqet mundësinë e involvimit në një aksident me pasoja fatale apo lëndime serioze në raport me kilometrat e kaluara nga shfrytëzuesi,

- **Harta e rrezikut kolektiv**

Mënyra më e thjeshtë e paraqitjes së hartës së rrezikut kolektiv është densiteti apo numri i përgjithshëm i aksidenteve në një rrugë në raport gjatësinë e asaj rruge.

Për qëllim vlerësimi të sigurisë rrugore është ndërtuar harta e rrezikut kolektiv duke zbatuar ndarjen e segmenteve rrugore:

- Ndarja tipike e segmenteve rrugore bëhet në 20 km distancë, të ndara në nyje apo kryqëzime. Këto të segmente duhet të kenë volum të madh të trafikut brenda 24 h.
- Për segmentet me gjatësi më të shkurtër (deri 5 km) apo dhe nyjeve e udhëkryqeve, me volum të vogël të trafikut numri i aksidenteve varion vit pas viti, prandaj kriteret e vlerësimit të rrezikut duhet të ndryshohen pas çdo periode.

Brezi i vlerave të matjes së rrezikut ndahet sipas kriterëve të cilat janë në harmoni me nismën për përgjysmimin e vdekurave nga aksidentet e trafikut.

Niveli i rrezikut 2020		Niveli i rrezikut 2010	
Niveli	Pragu i vlerave	Niveli	Pragu i vlerave
High	>14.20	High	>28.40
Med-high	8.36-14.20	Med-high	16.71-28.40
Med risk	4.86-8.35	Med risk	9.71-16.70
Low-med	1.21-4.85	Low-med	2.41-9.70
Low	0-1.20	Low	0-2.40

Fig.68. Parashikimi i nivelit të rrezikut

Të dhënat për aksidentet e ndodhura janë marrë për periudhë 3 vjeçare (2016,2017 dhe 2018). Pjesa e rrugës N9 është analizuar segmenti që kalon në regionin e Prishtinës me gjatësi 32.3 km.

Rruga (emërtimi)	Gjatësia e rrugës [km]	Numri i aksidentëve (3 vite)	Raporti i rrezikut	Niveli i rrezikut kriteret e vitit 2010	Niveli i rrezikut kriteret për vitin 2020
N9- Prishtinë -Pejë	32.3	381	11.80	Mesatar	Mesëm lartë
N2-Ferizaj-Mitrovicë	33.7	291	8.64	Ulët mesatar	Mesëm lartë
N25.2 - Prishtinë-Gjilan	30.7	483	15.73	Mesatar	Lartë
N25- Prishtinë - Podujevë	41.4	876	21.16	Mesëm lartë	Lartë

Fig.69. Niveli i parashikuar i rrezikut për pjesën e rrugës nacionale N9 e cila kalon nëpër Fushë Kosovë

Sipas protokollit EuroRAP, rruga Nacionale N9 në vitin 2020 do të konsiderohet me rrezik **mesatarisht të lartë** në zbatim të kriterëve nga nisma për përgjysmimin e të vdekurve nga aksidentet rrugore.

Vlerësimi i sigorisë në trafik

- Nuk ishte e mundur të merren të dhëna të besueshme dhe të plota për numrin e sakt të aksidentëve dhe lokacionin e tyre në segmentin rrugor të rrugës nacionale N-9 që kalon nëpër Fushë Kosovë, sepse nuk ekziston një sistem referent i lokalizimit në rrugë dhe në raportet e aksidentit të dhënat e vendndodhjes së këtyre pikave nuk janë gjetur ose nuk janë vlerësuar.
- Rruga nacionale N-9 e cila kalon nëpër pjesën qendrore të qytetit, është rrezik potencial për sigurinë në trafik, për shkak tejkallimit të shpejtësisë, mungesës dhe mirëmbajtjes së sinjalizimit të trafikut;
- Shkalla e zbatueshmërisë është e ulët;
- Kujdesi pas-aksidentit është i pamjaftueshëm;
- Ngasja shumë e shpejt dhe e rrezikshme nga ana e drejtuesve të mjeteve;
- Bashkëpunimi i dobët ndërmjet njësive administrative (posaçërisht komunat);
- Mungesa e bashkëpunimit ndërinstucional;

- numri shumë i lartë i automjeteve që qarkullojnë në rrugën nacionale N-9 dhe prania e bizneseve dhe ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugës.

Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim

- Aktualisht nuk ka të dhëna të gatshme të cilat tregojnë numrin e sakt të aksidenteve në – dhe jashtë vendbanimeve dhe për kohën e ndodhjes së aksidenteve ditën apo natën;
- Mungesa e zgjidhjes së vendkalimeve për këmbësorë;
- Vendkalimet për këmbësorë nuk shfrytëzohen gjithmonë nga këmbësorët. Në disa raste është vërejtur trupimi i rrugës jashtë kriterëve të sigurisë (duke kaluar edhe pengesat fizike të vendosura për ndarjen e kaheve të lëvizjes);
- Një tjetër problem specifik për qytetin e Fushë Kosovës është se trotualet, megjithëse me ligj ndalohet, janë tërësisht të zëna nga automjetet e parkuara. Prandaj këmbësorët detyrohen të ecin në rrugë.
- Hyrje/dalje jashtë kushteve teknike për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë përgjatë rrugës;
- Mungesë e sinjalizimit të trafikut dhe mos përputhje e sinjalizimit vertikal me horizontal.
- Problematika e vendndalimeve për mjetet e transportit publik përgjatë rrugës nacionale N-9.
- Mangësi në zbatimin e kriterëve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugës.
- Mungesa të bashkëpunimit në rishikimin e pikave të nxehta të aksidenteve dhe përditësimin e tyre.

2.11. Mbrojtja e ambientit

Në vitin 2015, në rajonin e Prishtinës (në të cilin rajon është përfshirë edhe Fushë Kosova) janë vendosur gjashtë stacione për monitorimin e cilësisë së ajrit, dhe një prej tyre është në afërsi të zonës industriale me Komunën e Fushë Kosovës- Stacioni i IHMK-së për monitorimin e cilësisë së ajrit. (Figura 70).²⁰

Çdo vit janë hartuar raporte vjetore për përmbledhjen e të dhënave të cilësisë së ajrit, që grumbullohen çdo ditë dhe interpretohen nga sensorët. Kjo gjë kryhet nga një sistem online (<http://air.fara.io>), ku llogaritet mesatarja ditore duke përfshirë matjet në mëngjes, mesditë dhe mbrëmje. Për çdo stacion, grumbullohen një sërë parametrash mjedisore, të cilët mund të krahasohen me vlerat standarde të cilësisë së ajrit të BE-së. 10 parametrat përfshijnë: Temperaturën (°C), Monoksidin e karbonit (mg/m³), Amoniumin (mg/m³), Sulfurin e hidrogjenit (µg/m³), Dyoksidin e sulfurit (ug/m³), Dyoksidin e azotit (µg/m³), Dyoksidin e karbonit (ppm), Radiacionin (uSv/h), grimcat e pluhurit 2.5M/Vit (µg/m³) dhe Zhurmën (db).

²⁰ Real-time Air Quality Index (AQI)

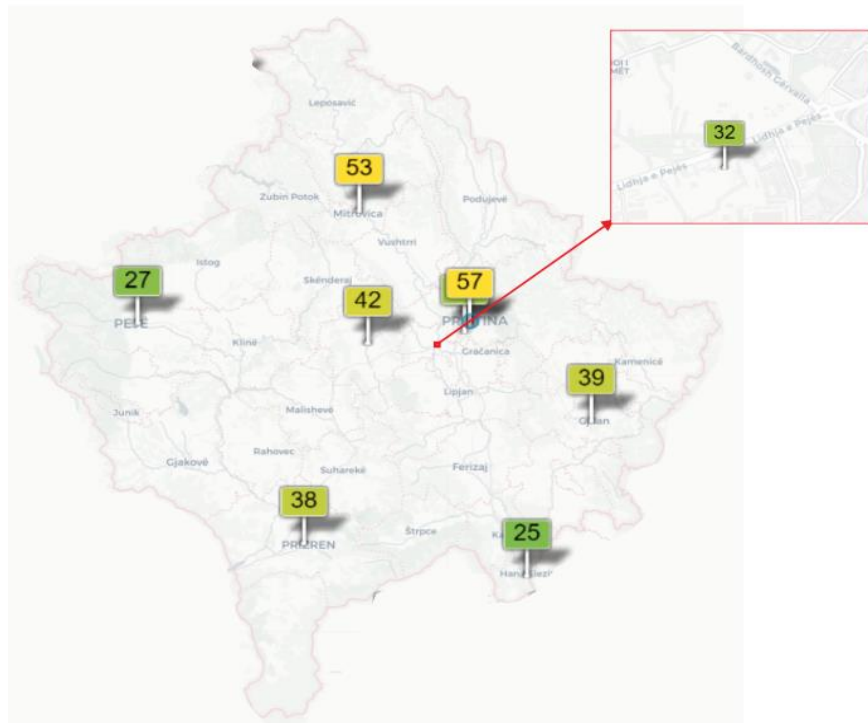


Fig.70. Stacionet për Monitorimin e cilësisë së ajrit në Fushë Kosovë (rajoni i Prishtinës)

Pas tjerash, ndotja e ajrit shkaktohet nga trafiku i mbingarkuar brenda qytetit, përdorimi i karburanteve / lëndëve djegëse me cilësi të ulët dhe përdorimi i automjeteve të vjetra. Gjithashtu, ndotja rritet gjatë muajve të dimrit për shkak të emetimeve të gazit dhe grimcave të pluhurit nga familjet që përdorin qymyr të kualitetit të ulët për ngrohje, si dhe nga përdorimi më i madh i makinave për shkak të temperaturave të ulëta.

Për të përmirësuar cilësinë e ajrit në Komunën e Fushë Kosovës, rekomandohen një numër veprimesh në lidhje me sektorin e transportit:

- Reduktimi i numrit të automjeteve përmes promovimit të transportit publik kundrejt transportit privat, dhe përmirësimit të menaxhimit të rrjetit rrugor;
- Përmirësimi i transportit publik dhe promovimi i teknologjive të automjeteve të pastra;
- Inkurajimi i çiklizmit dhe shtimi i zonave të gjelbra; dhe
- Aktivistët e mjedisit së bashku me OJQ-të dhe institucionet publike të jenë vazhdimisht aktivë në rritjen e ndërgjegjësimit të publikut se: jeta normale dhe e shëndetshme është e mundur vetëm përmes një ambienti të pastër.

2.12. Sfidat kryesore dhe mundësitë e mobilitetit

Sfidat kryesore me të cilat Komuna e Fushë Kosovës duhet të përballet në kalimin e saj drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane përbëjnë orientimin për të gjithë strategjinë, objektivat dhe përkufizimet e veprimeve që do të karakterizojnë PMQU-në të Fushë Kosovës si instrumenti kryesor i planifikimit për qytetin.

Sfidat kryesore drejt mobilitetit të qëndrueshëm urban për Fushë Kosovën janë përmbledhur dhe përshkruar në si në vijim:

Automjeti personal vazhdon të jetë zgjidhja e vetme në qytetin e Fushë Kosovës

- Transporti me automjete personale nuk ka konkurrentë të vërtetë. Fushë Kosova i përket qyteteve ku zhvillimi i çiklizmit është në fazën e hershme, sepse numri i çiklistëve nuk arrin potencialet e mundshme. Infrastruktura e çiklizmit varet nga infrastruktura e automjeteve motorike. Rrjeti ekzistues i çiklizmit është shumë i pakët, i palidhur dhe plot pika të rrezikshme për shkak të numrit të madh të automjeteve të cilat qarkullojnë në rrugën kryesore M9. Përkundër konfiguracionit shumë të përshtatshëm dhe potencialeve të padysimta për çiklizëm, roli i rrjetit të çiklizmit në planet e deritashme (PZHK dhe PZHU) nuk është mjaft ambicioz; infrastruktura e çiklizmit nuk i plotëson standardet moderne, në disa raste është edhe e rrezik.

Rritja e trysnisë së trafikut të mjeteve motorike dhe problemet e sigurisë- shmangia e bllokimit

Përveç vëllimeve të flukseve të automjeteve përgjatë rrugës nacionale M9 dhe pranisë së disa zonave kritike në kryqëzime të caktuara, infrastruktura rrugore ka mungesë të kapacitetit fizik i cili shpesh është i pamjaftueshëm ose i kufizuar, si dhe nga dis hallka thelbësore lidhëse që mungojnë (p.sh. rrugët tranzite).

Rruga kryesore me karakter nacional (N9) që lidhë Prishtinën dhe Pejën, dhe e cila kalon nëpër qendër të Fushës, është ndër rrugët më të ngarkuara në nivel vendi;

Udhëkryqet kryesore dhe segmente të rrjetit rrugor në Fushë Kosovë janë të ngarkuara mbi kapacitetin e tyre.

Një sistem publik unimodal transporti pa qendër të caktuar e pa përparësi

Gjendja e keqe e hekurudhave të Kosovës, krijoi një mungesë faktike të sistemit hekurudhor në Fushë Kosovë dhe mundësinë e ndërlihdjes funksionale me format tjera të transportit. Sistemi i transportit publik në Fushë Kosovë kryesisht mbështet në transportin me autobus nga Trafiku Urban i Prishtinës. Edhe pse cilësia e mjeteve është përmirësuar, shpeshtësia e shërbimit mbetet e pamjaftueshme, kapaciteti është i ulët dhe autobusët shpesh janë të mbipopulluar- Gjithashtu, mungojnë korsi të veçanta dedikuara për autobusët urban dhe mungojnë vendet e mirëfillta të shkëmbimit.

Çështjet e integritetit të mobilitetit urban

- Fushë Kosova nuk ka stacion të autobusëve. Shërbimet kryhen në stacioni i autobusëve i vendosur në Prishtinë në një distance rreth 5 km.

- Stacioni hekurudhor, nyja kryesore në nivel vendi, është i vendosur në Fushë Kosovë,
- Aeroporti ndërkombëtar “Adem Jashari” ndodhet rreth 10 km larg qendrës së qytetit të Fushë Kosovës.
- Nevojitet: Një rrjet i ri i integruar i autobusëve që lidhë zonat e qytetit që janë në rritje.
- Përmirësim i nivelit të ofrimit të transportit publik, mirëpo kërkohet përmirësim i rrjetit.
- Përmirësim i besueshmërisë së shërbimeve, pasi që është esencial për të tërhequr kërkesa të reja.

Hapësira të kufizuara për këmbësorë dhe çiklistë në qytet

- Mungesë e hapësirave për kalim të rrugëve nga këmbësorët (nëkalime dhe mbikalime).
- Nivel i kufizuar i çiklizmit në Fushë Kosovë. Kërkohet përmirësim i infrastrukturës për këmbësorë/çiklistë.
- Çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë në rrugë vazhdojnë të mbesin shqetësuese dhe cenojnë qarkullimin e këmbësorëve dhe çiklistëve.

Shfrytëzimi më i mirë i hapësirës në zonat urbane

- Baraspeshim më efektiv ndërmjet destinimit të sipërfaqeve dhe transportit për të arritur shfrytëzimin më të mirë të pasurive të qytetit dhe hapësirave të gjelbra.
- Është me rëndësi të përmirësohen kushtet për persona me aftësi të kufizuara dhe të zgjerohen mundësitë për udhëtim.

Mungesa e parkingjeve

- Kërkesa e lartë për parkim në qendër të qytetit. Pas analizës së gjendjes ekzistuese është vlerësuar se, ka kërkesa të larta për parkimin e automjeteve në qendër të qytetit dhe në zonat tjera më shumë të banuara. Në veçanti, kërkesa për parkim është më e madhe për vendparkimet në rrugë se sa për parkimet jashtë rrugës (parkingjet), ku nuk ekzistojnë kufizimet kohore.
- Ka nivel të lartë të aktivitetit të parkimit afatgjatë në pjesë të ndryshme të qytetit.
- Mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit: Zbatimi i rregullave është kërkesë kryesore e çdo strategjie të suksesshme të parkimit dhe në Fushë Kosovë ekzistojnë burime të kufizuara në dispozicion për menaxhimin dhe kontrollimin në mënyrë efektive të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.

Efektet dhe shqetësimet mjedisore

Nivelet e ndotjes së ajrit në Fushë Kosovë tregojnë vlera që i tejkalojnë kufijtë kombëtarë dhe të BE-së, që përpos termocentraleve, kontribuesi mjaft i madh është edhe transporti (d.m.th., çlirimet e gazrave nga automjetet).

Mungesa e Planifikimit strategjik

Një sfidë e rëndësishme është planifikimi hapësinor, sepse nuk janë përdorur të gjitha instrumentet e planifikimit, të cilat mund të përmirësojnë efikasitetin e fushava hapësinorë në arritjen e trafikut të

qëndrueshëm. Planifikimet aktuale hapësinore trajtojnë trafikun në një mënyrë të paekuilibruar dhe parashikojnë zgjerimin thelbësor të kapacitetit të zhvillimit të trafikut individual të motorizuar.

Në Fushë Kosovë, si dhe në qytetet e tjera të Kosovës, nuk ka përvojë me planifikimin strategjik të trafikut. Edhe pse dokumentet strategjike (hapësinore, mjedisore, energjike dhe zhvillimore) çojnë në qëllimin e përbashkët të trafikut të qëndrueshëm, ky qëllim nuk është detajuar në objektiva dhe masa konkrete.

Planifikimi i trafikut është ende i përqendruar në zgjerimin e kapacitetit të infrastrukturës së trafikut përgjatë rrugës kryesore, me përjashtim të qendrës së qytetit në drejtim të stacionit hekurudhor. Rrjedhimisht, shpenzimet e mëdha buxhetore shkojnë për infrastrukturën rrugore e cila nuk e përmirëson shumë situatën: banorët e Fushë Kosovës harxhojnë më shumë kohë për të udhëtuar, shpenzojnë më shumë para për lëvizje dhe humbin më shumë kohë në bllokime, krahasuar me të kaluarën.

Mundësitë kryesore në sektorin e transportit dhe mobilitetit në Fushë Kosovë

1. Fushë Kosova është qytet kompakt- mund të përfitojmë nga potencialet e ecjes dhe çiklizmit;
2. Ne mund të investojmë në sistemin e trafikut në mënyrë efikase, në mënyrë të veçantë në trafikun intelektual;
3. Ne mund të përdorim potencialin e shërbimeve të avansuara të autobusëve dhe kombinimin me hekurudhat ekzistuese;
4. Ne mund të përdorim njohuri, përvoja dhe fonde të arritshme (Investimet në fushën e mobilitetit janë me prioritet nga fonde të ndryshme ndërkombëtare).

3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË SË MOBILITETIT URBAN PËR FUSHË KOSOVËN



3.1. VIZIONI DHE QËLLIMET STRATEGJIKE

Vizioni është një ide e qartë dhe e përcaktuar saktësisht për ndryshimet e dëshiruara për zhvillimin e trafikut dhe transportit në Fushë Kosovë. Ai është formuluar në mënyrë specifike për të konkretizuar në mënyrë të veçantë sektorin e trafikut dhe transportit, por duke marrur parasysh edhe përparimin e përgjithshëm të sektorëve të cilët ndërlidhen me trafikun dhe transportit dhe që duhet të arrihen.

Hartimi i PMQU për Fushë Kosovën është **një hap drejt së ardhmes së qytetit që duam**. Ne të gjithë duam një qytet ku fëmijët luajnë të lumtur dhe shkojnë në shkollë të sigurt, një qytet ku ajri është i pastër dhe nevojat – kërkesat ditore për lëvizje mund të bëhen në këmbë ose me biçikletë, një qytet ku çdo qytetar mund të punojë lehtë dhe shpejt, një qytet me shumë gjelbërim, një qytet i suksesshëm me një ekonomi në të cilën të gjithë duan të jetojnë. Një qytet i tillë do të jetë Fushë Kosova.

Qëllimet e zhvillimit strategjik ndjekin vizionin e PMQU të Fushë Kosovës. Vizioni i menaxhimit të trafikut është shtylla kryesore për zhvillimin dhe zbatimin e suksesshëm të PMQU.

Në hartimin e këtij vizioni, kanë kontribuar **përfaqësues të rëndësishëm** (anëtarët e grupit të punës dhe drejtues, administrata lokale) dhe publiku i interesuar morën pjesë në formimin e këtij vizioni, duke siguruar kështu mbështetjen e shumicës së komunitetit lokal.



Fig.71. Takimi me grupet e interesit për vizionin e Fushë Kosovës

Trafiku dhe transporti janë vendosur në një kontekst më të gjerë të zhvillimit urban dhe social të qytetit, duke marrë parasysh të gjitha fushat me rëndësi, dhe veçanërisht kufizimet dhe politikat që lidhen me planifikimin hapësinor, zhvillimin ekonomik, mjedisin, përfshirjen sociale, shëndetin dhe sigurinë.

Duke zgjeruar kufijtë e mundësive dhe duke vlerësuar komentet e marrura nga një numër i madh i palëve të interesit, lidhur me çështjet e mobilitetit urban, për të kuptuar problemet kryesore të mobilitetit urban në Fushë Kosovë është hartuar vizion si më poshtë:

Vizioni

Fushë Kosova - një qytet tërheqës dhe i qëndrueshëm - me cilësi të lartë të jetës bazuar në një ekonomi moderne të qëndrueshme; e cila është lehtësisht e arritshme për të gjithë qytetarët dhe vizitorët; në të cilin sigurohet qasje e lehtë dhe e sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik; punon vazhdimisht për të rritur sigurinë në trafik për të krijuar një mjedis të dëshirueshëm dhe të përshtatshëm për lëvizje të lirë dhe të sigurt; Infrastruktura e transportit në mënyrë efektive plotëson nevojat, ndërsa në të njëjtën kohë mbrojtjen e mjedisit, dhe qytetarët inkurajohen të ecin dhe të ngasin biçikleta me qëllim të ruajtjes së shëndetit.

Në mbështetje të këtij vizioni për mobilitetin urban në Fushë Kosovë janë caktuar një numër objektivash strategjike të nivelit të lartë:

- Të menaxhohet rrjeti i transportit në mënyrë efikase për të siguruar efikasitetin e rrjetit, si dhe për të zvogëluar vonesat e panevojshme dhe mbingarkesën në trafik;
- Të menaxhohen në mënyrë më efektive shprehjet e parkimit për të zvogëluar transportin e motorizuar në qendër të qytetit duke promovuar udhëtimin e qëndrueshëm, duke përfshirë transportin publik, ecjen dhe çiklizmin;

- Të mirëmbahet dhe përmirësohet qasja në objektet dhe shërbimet kyçe për të gjithë – duke përfshirë hapësirat e gjelbra të qytetit dhe objektet kulturore;
- Të zvogëlohen numri i aksidenteve rrugore dhe viktimave në trafik, në veçanti përdoruesit e cenueshëm të rrugës (këmbësorët dhe çiklistët), duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit;
- Të përmirësohen kushtet mjedisore në Fushë Kosovë, duke zvogëluar ndikimet negative të transportit në mjedisin e qytetit;
- Të promovohen mënyrat e shëndetshme të jetesës për qytetarët e Fushë Kosovës, duke përfshirë zvogëlimin e ndikimit negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmës;
- Planifikimi qëndrueshëm i trafikut duke i dhënë një rëndësi të barabartë të gjitha formave të transportit dhe zbatimit të balancuar të masave dhe investimeve të transportit.

3.2. PROPOZIMI I KONCEPTVE / ZHVILLIMI I SKENARËVE PËR FUSHË KOSOVËN

Në konsultim me palët e interesit të qytetit u zhvilluan një numër skenarësh të ndryshëm dhe u vlerësuan për të ndihmuar në zhvillimin e strategjisë së preferuar të mobilitetit urban për Fushë Kosovën. Secili prej këtyre skenarëve u hartua për të arritur vizionin dhe objektivat në mënyra të ndryshme. Skenarët e zhvilluar ishin si më poshtë:

Skenari	Qëllimi i skenarit	Përshkrimi i shkurtër i skenarit
<i>Skenari proaktiv</i>	Skenari proaktiv thekson bashkëpunimin e mënyrave individuale të transportit me qëllim të përzgjedhjes, për secilin rast të kërkesës për transport, së mënyrës më efektive të transportit. Kjo bëhet përmes organizimit aktiv të sistemit mbështetës dhe ndikimit në përzgjedhjen e mënyrës së transportit të njerëzve. Në këtë mënyrë kontrollohet puna e përgjithshme e transportit. Qëllimi i skenarit është që të arrihet cilësi më e lartë e jetës në qytet.	1. Rrjeti rrugor me komfort të shkallëzuar të transportit – komforti i ulët për automjete në qendrën e qytetit dhe i lartë në pjesën periferike (pjesën e autostrades); 2. Politika e re dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi i Ligjit; 3. Zhvillimi dhe prioritetet për transportin publik duke përdorur të gjitha mënyrat në dispozicion; 4. Përmirësimi i kushteve cilësore për transportin e këmbësorëve dhe të çiklistëve duke përfshirë përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike; 5. Teknologjitë informative për zgjedhje të lehtë të mënyrave të transportit ose kombinim të tyre.
<i>Skenari liberal</i>	Skenari liberal u mundëson përdoruesve të rrugëve të përzgjedhin vetë mënyren dhe format e transportit në qytet dhe nuk ka ambicie të ndikojnë në vendimin e tyre. Ky skenar nuk favorizon asnjë formë të transportit apo nuk preferon asnjë mënyrë transporti mbi të tjerat. Qëllimi është që të sigurohet infrastrukturë sa më e mire e mundshme për nevojat e transportit.	1. Zhvillimi i rrugëve të reja për transport individual duke përfshirë rrugët radiale për në qendrën e qytetit; 2. Nuk përfshin rregullimin e konsiderueshëm të parkimit dhe zhvillimin e objekteve të parkimit në qendër, zbatimi; 3. Zhvillimi i transportit publik nëse nuk ndikon negativisht në transportin me veturë; 4. Përmirësimi i infrastrukturës së ecjes dhe çiklizmit nëse nuk ndikon negativisht në transportin me veturë; 5. Mbështetja e automjeteve elektrike individuale për të përmirësuar cilësinë e ajrit.
<i>Skenari i mirëmbajtjes</i>	Skenari i mirëmbajtjes në përgjithësi nuk ndërton infrastrukturë të re. Ai trajton gjendjen e infrastrukturës ashtu siç është tani për të minimizuar rrezikun që infrastruktura e re të tërheqë më tepër veturë. Ky skenar më tepër përqendrohet në përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese dhe në mënyra më të mira për kontrollimin e trafikut.	1. Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese dhe sjellja e saj në gjendje sa më të mirë të mundur; 2. Politika dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi; 3. Zhvillimi i transportit publik dhe prioritetet për transportin publik për aq sa lejon rrjeti; 4. Rindërtimi i infrastrukturës ekzistuese të ecjes dhe çiklizmit 5. Përdorimi i teknologjive të informacionit për rritjen e kapacitetit të sistemit të transportit.

Këta skenarë janë hartuar për të pasqyruar rezultatet e punës analitike për të identifikuar çështjet dhe problemet kyçe të mobilitetit urban në Fushë Kosovë dhe për të zhvilluar një kornizë të re strategjike për t'i adresuar ato. Secili skenar është projektuar për të përmbushur vizionin dhe objektivat e PMQU-së së Fushë Kosovës. Këta skenarë përfshinin një gamë të gjerë të zgjedhjeve dhe masave të ndryshme të mobilitetit urban që do të përdoren për të krijuar një numër opsionesh të ndryshme strategjike të cilat do të paraqiten në vijim.

Skenarët proaktiv dhe i mirëmbajtjes shfrytëzojnë mundësitë për investime miqësore me mjedisin dhe masa efektive për zhvillimin e qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane, inkurajimin e ecjes dhe çiklizmit, organizimin e transportit publik tërheqës dhe optimizimin e përdorimit të makinave dhe logistikës në vend që të investojnë në infrastrukturë të re.

Për vlerësimin dhe përzgjedhjen e skenarit, është mbajtur një punëtori me palët e interesit për të diskutuar skenarët e ndryshëm dhe për të vlerësuar se cili duhet të përdoret për strategjinë e PMQU-së. Të gjitha palët e interesit ishin të mendimit që të merret në trajtim një skenar i cili merr në konsideratë zhvillimet e Fushë Kosovës dhe përshtatjen e mobilitetit urban këtyre zhvillimeve. Pra, të gjitha palët propozuan skenarin e proaktiv - Skenari i proaktiv i transportit të qëndrueshëm i cili do të përshtatej më së miri situatës në Fushë Kosovë.

Më tej puna u përqendrua në përcaktimin e qëllimeve dhe fokusit strategjik të tre skenarëve të mundshëm të PMQU-së në mënyrë që të bëhet vlerësimi gjithëpërfshirës dhe krahasimi i tyre, duke përdorur një kombinim të modelimit të transportit, analizës së kostos-përfitimit dhe analizës me shumë kritere (ASHK). Rezultati i kësaj pune vlerësuese është zgjedhja e një skenari strategjik të preferuar që është shndërruar në një Plan të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Fushë Kosovën.

Të tre skenarët e diskutuar më parë me palët e interesit u zhvilluan më pas në një numër skenarësh si më poshtë:

Skenari proaktiv

Ky skenar fokusohet në përmirësimin e transportit publik në linjat ekzistuese dhe zgjerimin e mbulueshmërisë me rrjetin e transportit urban në të gjithë qytetin me një hierarki të re të rrjetit (linjat kryesore/dytësore), duke i kushtuar vëmendje të veçantë korridorit kryesor në drejtim të Prishtinës dhe rritjen e qasjes në qendrën urbane. Përveç transportit me autobusë urban është paraparë edhe një skemë e re e transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) e cila përfshinë projektin Prishtinë-Fushë Kosovë-Aeroport (Linja Metropolitane) si pjesë e projektit të përbashkët me Komunën e Prishtinës. Do të zbatohen masa prioritare në korridoret kryesore për të mbështetur besueshmërinë e përmirësuar dhe nivelin e shërbimit. Sistemi i integruar i biletimit do të rrisë atraktivitetin e transportit publik.

Skenari proaktiv gjithashtu ka në fokus përmirësimin e kushteve cilësore për lëvizjen e këmbësorëve dhe të çiklistëve duke përfshirë përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike.

Ekziston gjithashtu një përqendrim i theksuar në përmirësimin dhe zgjerimin infrastrukturës së nevojshme për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, duke synuar që rrjetet e reja / të zgjeruara të

rrugëve për këmbësorë dhe çiklistë integrohen me rrugët e transportit publik të qytetit dhe zhvillimin e ri që është planifikuar në qytet.

Teknologjia e përmirësuar e sistemit të kontrollit të trafikut do të përdoret për të kontrolluar dhe përmirësuar lëvizjen nëpër Fushë Kosovë, duke përfshirë menaxhimin e qasjes në objekte garazhuese dhe vendparkimet dhe menaxhimin e hapësirave përcjellëse të transportit publik.

Veçoritë kryesore të skenarit proaktiv:

- Përmirësimi dhe rikonfigurimi i rrjetit të transportit publik në të gjithë qytetin (rrjeti primar dhe sekondar i Transportit Urban), me infrastrukturë të re dhe të mirëmbajtur të vendndaljeve për autobusë;
- Përqendrimi në korridorin kryesor në drejtim të qytetit të Prishtinës – transport publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) në kuadër të projektit “Prishtina Metropolitane”;
- Prioritetet për transport publik – futja e shiritave të veçantë për autobusë përgjatë rrugës kryesore M9 në drejtim të Prishtinës dhe anasjelltas;
- Sistemi i biletës së integruar do të rrisë atraktivitetin e transportit publik;
- Devijimin e trafikut tranzit nga qendra e qytetit – orientimin e trafikut përmes rrugëve qarkore ekzistuese (autoudhës “Ibrahim Rugova”) dhe përmes një rruge tjetër qarkore të planifikuar paralel me trasenë e hekurudhës, duke inkurajuar ndërrimin e mënyrës së udhëtimit dhe për të promovuar ecjen/çiklizmin;
- Zbatimi i tarifave të parkimit, zona e parkimit të kontrolluar në qendër të qytetit dhe zbatimi më i madh i rregullave të parkimit;
- Përmirësimet selektive të kapaciteteve të kryqëzimeve/rrjetit dhe masat e menaxhimit të shpejtësisë dhe
- Zhvillimi i rrjeteve mbështetëse të këmbësorëve dhe çiklistëve që lidhin periferitë me qendrën e qytetit.

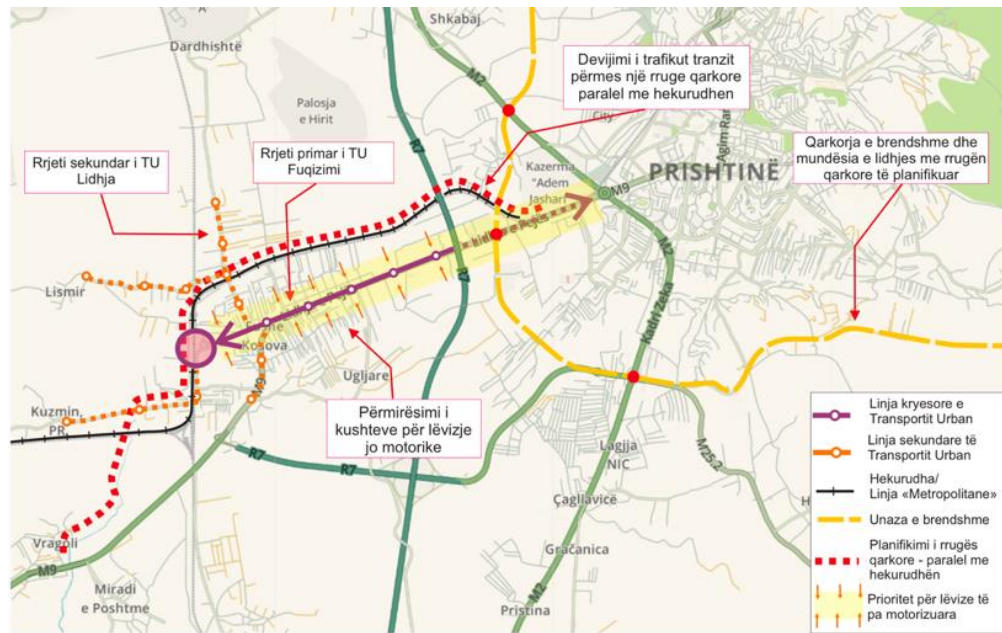


Fig.72. Skenari proaktiv

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit proaktiv

Sipas skenarit proaktiv, parashihet përmirësimi i mobilitetit urban në Fushë Kosovë. Menaxhimi i mobilitetit synon të rrisë udhëtimin e qëndrueshëm duke ndikuar në sjelljen individuale të udhëtimit dhe duke bërë më tërheqëse alternativat tjera kundrejt përdorimit të makinave. Sipas këtij skenari parashihet:

- Mundësi e lartë e reduktimit të shkallës së motorizimit nëpër pjesën qendrore të Fushë Kosovës, kryesisht reduktimi i trafikut tranzitit i cili zhvillohet përgjatë rrugës nacionale M9;
- Mundësi për rritje graduale të transportit urban;
- Mundësi të rritjes së shërbimeve të mobilitetit urban dhe
- Mundësi për rritje të lartë të lëvizjeve aktive (këmbësorëve dhe çiklistëve).



Fig.73. Parashikimi i ndryshimit të formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit proaktiv

Skenari liberal

Ky skenar zbaton një qasje më të balancuar drejt realizimit të përmirësimeve të qëndrueshme të transportit në Fushë Kosovë. Fokusi vazhdon të jetë në zhvillimin e transportit publik në të gjithë qytetin me një hierarki të re të rrjetit (linjat kryesore/sekondare) dhe rritjen e qasjes në transportin publik në qendrën e qytetit. Megjithatë, qëllimi i këtij skenari është të sigurohen kushte më të mira të lëvizjes për të gjithë përdoruesit e trafikut, duke mos i dhënë përparësi asnjë forme të lëvizjes.

Veçoritë kryesore të këtij skenarit liberal:

- Krijimin e rrjetit të ri të transportit publik në gjithë qytetin (ndarja e rrugëve në kryesore dhe dytësore);
- Përmirësimi i infrastrukturës për transport publik, në rastet kur një gjë e tillë është e mundur;
- Menaxhimin selektiv të trafikut në qasjet drejt qendrës së qytetit dhe inkurajimin e mënyrave të ndryshme të transportit për lëvizjet drejt qendrës së qytetit;
- Zbatimin e rregullave për parkim për ta menaxhuar trafikun në zonat e banimit dhe në qendrën e qytetit – por pa zbatuar zonën e kontrollit për parkim ose tarifën e parkimit;
- Zhvillimin dhe organizimin e lidhjeve të reja të rrugëve dhe lidhjet në gjithë qytetin për të përmirësuar lëvizjen e rrugëve kryesore brenda pjesës urbane në Fushë Kosovë dhe jashtë saj. Kjo përfshin edhe përmirësimin e kapacitetit dhe nivelit të shërbimeve në udhëkryqet kryesore të rrjetit rrugor të Fushë Kosovës;
- Masat për menaxhimin e shpejtësisë dhe zonat e sigurisë në afërsi të shkollave, dhe
- Zhvillimin e rrjeteve mbështetëse për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit.

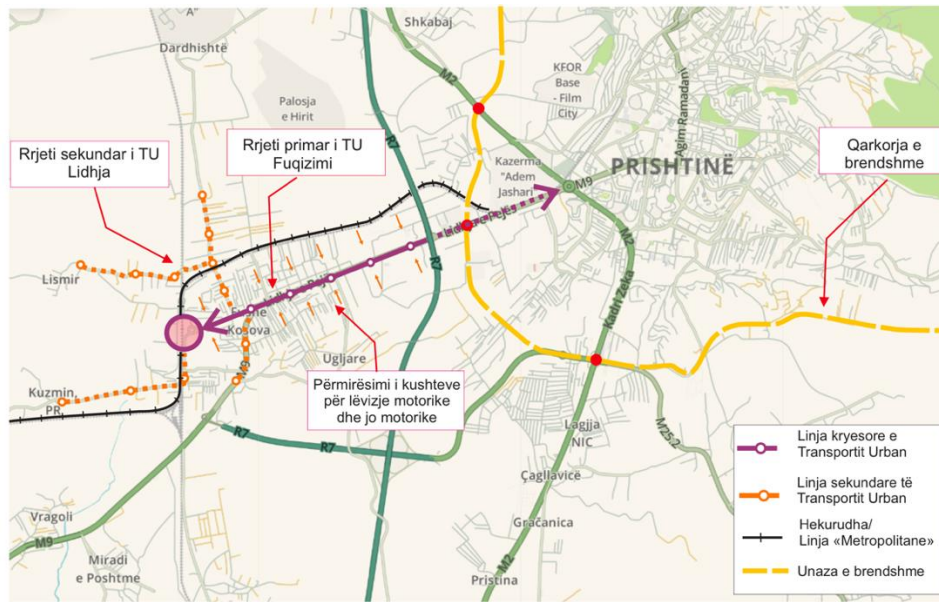


Fig.74. Skenari liberal

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit Liberal

Sipas skenarit liberal, parashihet përmirësimi i mobilitetit urban në Fushë Kosovë. Menaxhimi i mobilitetit synon përmirësimin e kushteve infrastrukturore për të gjitha format e lëvizjes. Sipas këtij skenari parashihet:

- Mundësi për rritje graduale të lëvizjeve motorike;
- Mundësi për rritje graduale të Transportit Urban;
- Mundësi për rritje graduale të lëvizjeve aktive (këmbësorëve dhe çiklistëve), dhe
- Ndryshime të kufizuara (gjendje e njëjtë) për shërbime të mobilitetit urban.



Fig.75. Parashikimi i formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit liberal

Skenari i mirëmbajtjes

Skenari i mirëmbajtjes ka për qëllim të përmirësojë performancën e përgjithshme të infrastrukturës rrugore në qytet, duke zbatuar një qasje që përmirëson infrastrukturën dhe shërbimet ekzistuese të transportit të qytetit, si mënyrë për zgjidhjen e problemeve ekzistuese të transportit. Ekziston një kufi për sigurimin e infrastrukturës së re të transportit, për të zvogëluar rrezikun e rritjes së nivelit të përdorimit të automjeteve në të ardhmen.

Qëllimi kryesor i skenarit të mirëmbajtjes është përmirësimi i fluksit të trafikut (për të gjithë përdoruesit e rrugës) duke përmirësuar performancën e kryqëzimeve dhe duke menaxhuar trafikun në rrugët kyçe për në qytet dhe jashtë tij në mënyrë më efektive. Masat e përmirësuar të kontrollit të trafikut dhe transportit publik do të ndihmojnë në arritjen e kësaj.

Veçoritë kryesore të skenarit të mirëmbajtjes:

- Përmirësimet e infrastrukturës për autobusë në pjesët të cilat mundëson infrastruktura, duke u bazuar në shkallë të madhe në rrjetin ekzistues të qytetit;
- Përmirësimin e qasjes në vendndaljet e autobusëve në linjën ekzistuese të autobusëve (Linja Fushë Kosovë-Prishtinë) dhe zgjerimin e rrjetit të transportit publik edhe me pjesët periferike;
- Zbatimin e një politike të re të përmirësuar të parkimit, të mbështetur nga zbatimi më i targetuar i rregullimit të parkimit për të menaxhuar trafikun në qendrën e qytetit dhe zonat e banimit;
- Përmirësimin e kapacitetit të udhëkryqeve/rrjetit për të përmirësuar rrjedhën e trafikut dhe për të trajtuar problemet e mbingarkesës;
- Masat e menaxhimit të shpejtësisë në të gjithë qytetin për të përmirësuar sigurinë;
- Përmirësimin e kushteve të sigurisë dhe zhvillimin e mëtutjeshëm të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit, me prioritet përgjatë rrugës kryesore M9, duke ndarë fizikisht lëvizjet e pamotorizuara nga pjesa e rrugës motorike, dhe
- Përdorimin më të madh të sistemeve inteligjente të kontrollit të trafikut dhe teknologjisë së informacionit për të mbështetur lëvizjen dhe mobilitetin e përmirësuar nëpër qytet.

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit të mirëmbajtjes

Skenari i mirëmbajtjes në përgjithësi nuk ndërton infrastrukturë të re. Ai trajton gjendjen e infrastrukturës ashtu siç është tani për të minimizuar rrezikun që infrastruktura e re të tërheqë më tepër vetura. Ky skenar më tepër përqendrohet në përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese dhe në mënyra më të mira për kontrollimin e trafikut. Sipas këtij skenari parashihet:

- Mundësi për rritje graduale të lëvizeve motorike;
- Ndryshime të kufizuara (gjendje e njëjtë) të Transportit Urban;
- Mundësi për rritje graduale të lëvizjeve aktive (këmbësorëve dhe çiklistëve), dhe

- Ndryshime të kufizuara (gjendje e njëjtë) për shërbime të mobilitetit urban.



Fig.76. Parashikimi i formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit të mirëmbajtjes

3.1.2. Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve

Procesi i hartimit të PMQU-së për Fushë Kosovën mbështetet në vlerësimin dhe krahasimin e skenarëve alternativë të planifikimit, d.m.th., mënyra të ndryshme të kombinimit të paketave të masave, që synojnë arritjen e objektivave të PMQU-së.

Me ndihmën e softuerit PTV - Vissim për modelimin e transportit të qytetit, secili prej skenarëve u testua për të kuptuar ndikimin e kërkesës së ardhshme të udhëtimit në rrjetin e qytetit. Modele të veçanta të transportit janë prodhuar për një periudhë 24-orëshe ndërmjet orës 00:00-24:00, si dhe një orë mesatare e paradites nga ora 07:00-10:00. Kjo u bë për të siguruar që karakteristikat e trafikut për periudhat kulmore janë modeluar me saktësi. Zhvillimi i matricave është bazuar në formatin e plotë të krijimit të udhëtimeve dhe tërheqjes së udhëtimit (production-attraction).

Ndërtimi i makromodelit përmes softverit PTV Visum

Për ndërtimin e modelit është përdorur softueri PTV Visum i cili është njëri ndër softuerët më të avancuar në lëmin e makro modelimit të flukseve të trafikut dhe transportit. Për zhvillimin e modelit është përdorur metamodeli special i cili është i përfshirë në kuadër të softuerit PTV Visum sikurse është paraqitur në figurën 77.

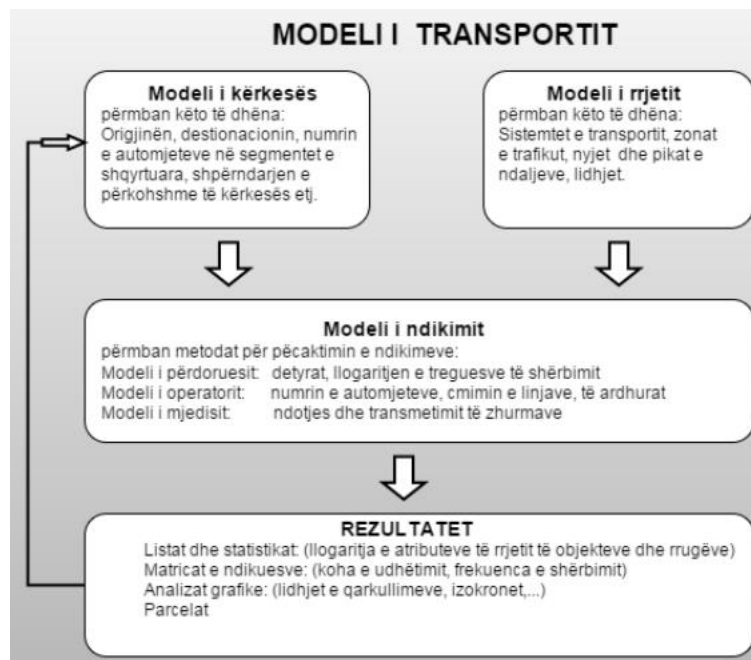


Fig.77. Metodologjia e zhvillimit të modelit të transportit

Për ndërtimin e modelit për gjendjen ekzistuese janë shfrytëzuar të dhënat si input nga modeli i kërkesës dhe modeli i rrjetit. Përmes këtij modeli mandej është bërë e mundur që të analizohet dhe vlerësohet sistemi gjithëpërfshirës i transportit në zonën urbane të qytetit të Fushë Kosovës.

Përmes opsionit të krahasimit, është e mundur që versione të ndryshme të krahasohen ndërmjet vete. Me ndihmën e modelit të transferimit të të dhënave mundësohet ndryshimi i modelit.

Për rastin e Fushë Kosovës, modeli është ndërtuar sipas parimit të modelit sintetik i njohur gjerësisht si modeli 4 hapësh (ang. four step model), i prezantuar si në figurën 78.

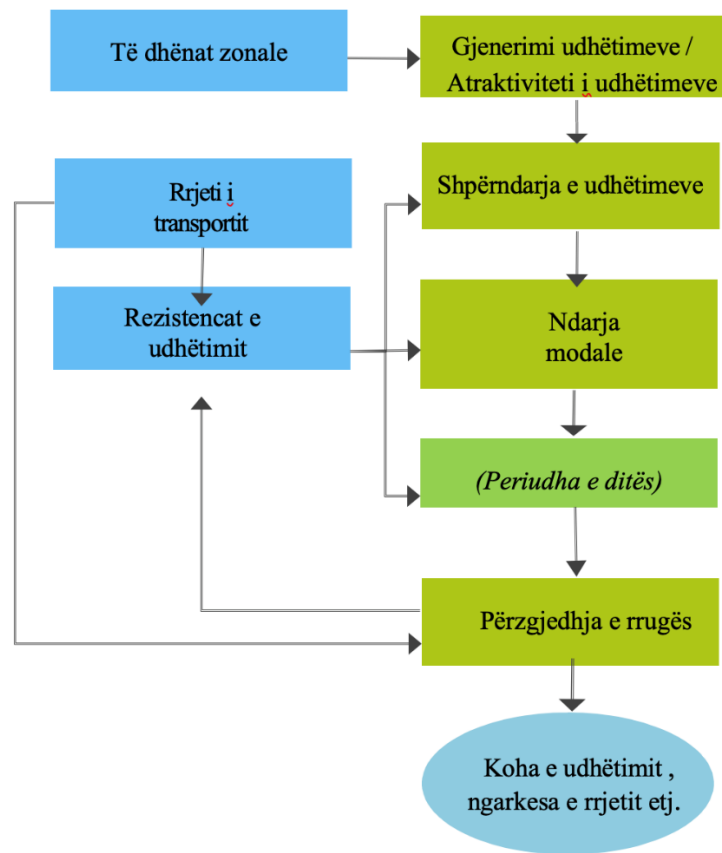


Fig.78. Metodologjia e ndërtimit të modelit 4-hapësh

Identifikimi i variablave dhe grumbullimi për planifikim të transportit

Para krijimit të makromodelit, është bërë ndarja zonale e zonës urbane në njësi më të vogla me qëllim grumbullimin e të dhënave lidhur me popullsinë, punësimin, vendet e punës dhe ato të flukseve të trafikut për gjendjen ekzistuese. Po ashtu është vendosur edhe rrjeti i sistemit të transportit më të gjitha elementet përcjellëse (rrugët, kryqëzimet) dhe të gjitha atributet tjera. Këto të dhëna pastaj janë shfrytëzuar për kryerjen e modelimit dhe gjetjen e modelit më të përshtatshëm i cili e përshkruan më së miri gjendjen ekzistuese të transportit, respektivisht flukset e trafikut për zonën urbane të qytetit të Fushë Kosovës. Gjithashtu, këto të dhëna janë shfrytëzuar edhe për parashikimin e kërkesës së ardhshme të transportit në këtë hapësirë të marrë për trajtim.

a) Modeli i kërkesës

Për grumbullimin më të lehtë të shënimeve të lartcekura për variablat e identifikuar së pari është bërë zonimi ose ndarja e zonave në “zona të trafikut” të cilat përdoren për të identifikuar ekonomitë familjare dhe hapësirat e tjera në grupe homogjene për përdorim më të lehtë në modelimin e transportit. Këto zona përfaqësojnë zonat gjeografike ndërmjet të cilave përcaktohet dhe llogaritet numri i udhëtimeve që gjenerohen/tërhiqet prej secilës zone.

Andaj për qëllimet e ndërtimit të modelit të transportit për zonën urbane të Fushë Kosovës, sipërfaqja është e ndarë në 23 zona të trafikut (Figura 79):

- 18 zona të brendshme dhe
- 5 zona të jashtme.

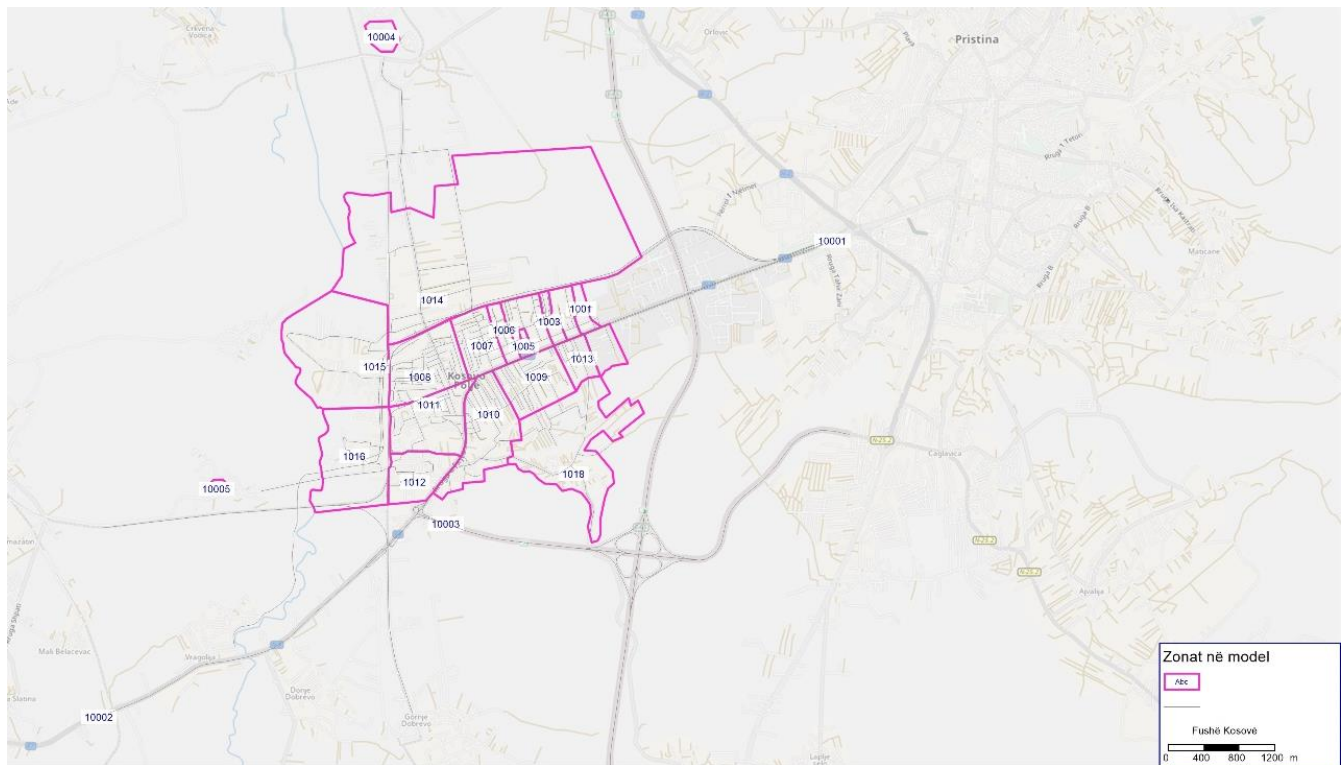


Fig.79. Numri i zonave të trafikut të zonës urbane të qytetit të Fushë Kosovës

Në tabelën 4, për secilën prej 18 zonave të brendshme janë dhënë vlerat për variablat që janë identifikuar dhe cilësuar si më të rëndësishme për modelim të kërkesës së transportit për këtë zonë urbane për gjendjen ekzistuese, respektivisht për vitin 2020. Kurse për 5 zonat e jashtme janë realizuar numërimet e trafikut në teren për orën kulmore rreth e përqark hapësirës gjeografike të marrur për trajtim.

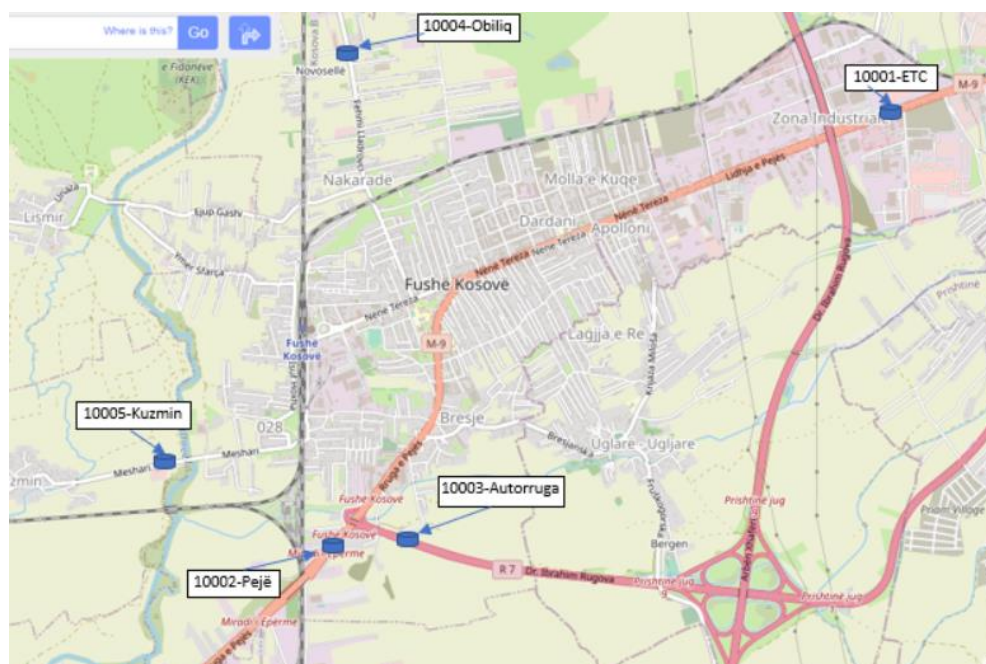
Tabela 4. Variablat për të gjitha zonat në zonën urbane të Fushë Kosovës për vitin 2020.

Variablat/Zonat	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10	Zona 11	Zona 12	Zona 13	Zona 14	Zona 15	Zona 16	Zona 17	Zona 18	Shuma
Popullësia rezidente	936	1888	2204	2138	2358	3811	3516	1953	2024	1726	1865	1621	936	1656	569	860	0	1348	26040
Numri i të punësuarëve	271	637	865	692	870	1072	855	632	655	594	604	525	271	520	168	300	0	449	8272
Numri i vendeve të punës sipas aktiviteteve	68	106	113	249	200	146	107	778	94	315	345	73	68	23	19	19	17644	32	2594
Administratë	0	0	0	1	0	0	0	609	0	25	2	0	0	0	0	0	0	2	637
Prodhim + Industri	0	0	0	8	7	2	6	0	4	4	8	20	0	0	0	0	0	0	59
Edukim	4	0	4	104	0	0	0	8	0	30	102	0	4	0	0	0	14043	62	252
Rekreacion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	852	0	0
Biznes	15	28	25	35	47	38	23	45	27	50	49	17	15	0	0	0	428	50	399
Shërbime	50	78	82	98	142	102	77	115	60	113	178	36	50	0	0	0	2321	16	1131
Shëndetësi	0	0	2	3	4	4	1	1	3	93	6	0	0	0	0	0	0	8	117
Bujqësi, Pyje, Peshkatari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Për ndërtimin e modelit janë mbledhur të dhëna lidhur me intensitetin e flukseve të trafikut në hyrje dhe dalje të zonës urbane të Fushë Kosovës²¹.

Lokacionet ku janë realizuar numërimet, në të cilat flukset e trafikut kanë hyrë dhe dalë në zonën urbane të Fushë Kosovës janë prezantuar grafikisht edhe përmes figurës 74. Përzgjedhja e këtyre lokacioneve është bërë duke vlerësuar lidhjet me qytete dhe regionet e tjera të Kosovës por edhe më larg.

Secilit lokacion i është shënuar një numër korrespondues për identifikim më të lehtë gjatë vendosjes së shënimeve në softuer, si në vijim: 10001-ETC, 10002-Pejë, 10003-Autoudha, 10004-Obiliq dhe 10005-Kuzmin.



²¹ Matjet janë realizuar me datën 03 Dhjetor 2020 në intervalin kohor 11:00-12:00 paradite.

Fig.80. Pozicionet e lokacioneve lidhur me numërimet e flukseve të trafikut

Përmbledhja e këtyre numërimeve sipas lokacionit dhe tipit të mjeteve pas përpunimit të nevojshëm janë vendosë në mënyrë tabelare sipas formatit në Tabelën 5.

Tabela 5. Numërimi i flukseve të trafikut në lokacionet specifike për orën kulmore

Lokacioni	Drejtimi	Automjete të udhëtarëve	Kamion+Autobus
Lokacioni 1 (10001)	Prishtinë-FushëKosovë	1602	49
	FushëKosovë - Prishtinë	2225	43
Lokacioni 2 (10002)	Pejë – Fushë Kosovë	2007	50
	Fushë Kosovë-Pejë	1478	107
Lokacioni 3 (10003)	Veternik- FushëKosovë	205	13
	Fushë Kosovë - Veternik	176	8
Lokacioni 4 (10004)	Obiliq-Fushë Kosovë	52	0
	Fushë Kosovë - Obiliq	30	0
Lokacioni 5 (10005)	Kuzmin-Fushë Kosovë	51	0
	Fushë Kosovë - Kuzmin	31	0

Në krijimin e modelit të kërkesës për transport rëndësi të madhe kanë edhe 5 zonat jashtme të cilat gjenerojnë dhe tërheqin trafik. Për funksionimin duhur është e nevojshme për të formuar matricat veçanta për trafikun tranzit. Vlerat për intensitetin e flukseve të trafikut midis zonave të jashtme për trafikun transit me automjete të udhëtarëve dhe mjete transportuese të rënda janë dhënë në Tabelën 6 dhe Tabelën 7.

Tabela 6. Automjetet e udhëtarëve që kalojnë tranzit C-Tranzit (automjete/h)

	10001	10002	10003	10004	10005
10001	0	0	1438	161	0
10002	2007	0	0	0	0
10003	204	0	0	0	0
10004	10	10	10	0	5
10005	10	10	0	0	0

Tabela 7. Mjetet e rënda transportuese që kalojnë tranzit T-Tranzit (automjete/h)

	10001	10002	10003	10004	10005
10001	0	34	4	0	0
10002	10	0	0	0	0
10003	0	0	0	0	0
10004	0	0	0	0	0
10005	0	0	0	0	0

Përmes konektoreve është mundësuar lidhja e zonave (cendroidave) me rrjetin rrugor dhe shpërndarja e fluksit brenda zonave të definuara, në mënyrë që qarkullimi të realizohet sipas kërkesës dhe ofertës për çdo zonë (Figura 81).

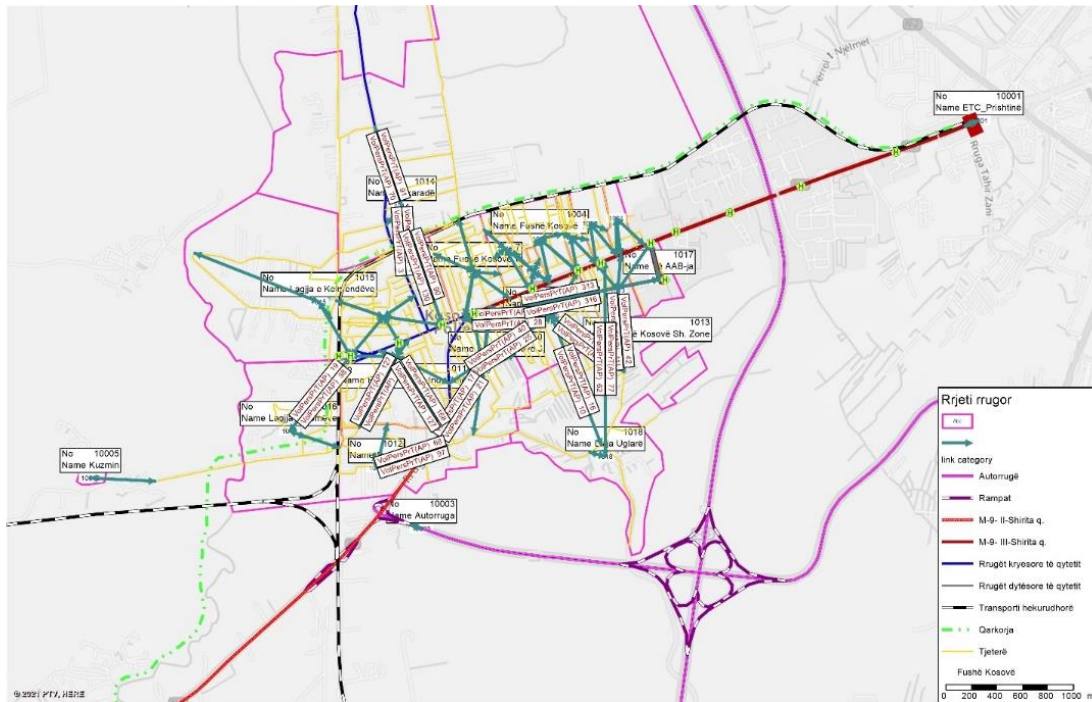


Fig.81. Lidhja e zonave (centroidave) me rrjetin rrugor

b) Modeli i ofertës

Rrjetet formojnë bazën e çdo projekti të modelimit të sistemit të transportit. Në përgjithësi, kur formohet një rrjet me ndihmën e softuerit, ai zakonisht përbëhet nga lidhje dhe nyje. Lidhjet përfaqësojnë rrugët, bulevardet, autostradat, binarët hekurudhor, rrugët ujore dhe formë e ngjashme e lidhjes midis nyjeve; ndërsa nyjet përfaqësojnë një kryqëzim të thjeshtë ose një qytet të tërë, në varësi të një niveli gjeografik të analizës që merret parasysh.

Rrjeti rrugor është paraqitur në nivele të ndryshme detajimi në përputhje me specifikat e ndërtimit të modelit.

Rrjeti rrugor është modeluar si graf i orientuar, dmth. një sistem i nyjeve dhe lidhjeve që i bashkon ato, ku shumë prej nyjeve paraqesin kryqëzime dhe lidhjet paraqesin rrugët midis nyjave. Lidhjet karakterizohen nga një sërë atributesh si gjatësia, shpejtësia, numëri i korsive dhe kështu me radhë. Në qendrën e zonave gjendet centroidet e zonave ku pastaj përmes konektorëve lidhen me nyjet apo kryqëzimet e rrjetit të sistemit të transportit.

Me qëllim të ndërtimit të këtij modeli, është miratuar një kategorizim relativisht të ngjashëm, me disa thjeshtime dhe rregullime të ofruara nga literatura vendore dhe ndërkombëtare, që janë prezentuar përmes tabelës 8.

Tabela 8. Klasifikimi i rrugëve sipas fluksit të trafikut AADT brenda 24 orëve.

Klasa e rrugës	Rëndësia shoqërore dhe ekonomike	Lloji i trafikut	Fluksi i automjeteve brenda periudhës 24 orëshe (në dy drejtimet)	Detyra e lidhjes	Gjatësia mesatare e lidhjes [km]
Autoudhë	Shtetërore	i motorizuar	Mbi 15 000 (automjete/24 h) dhe më tepër se 2000 automjete të rënda.	Ndërshtetërore dhe shtetërore	> 100
Kategoria 1- Rrugë e Rezervuar për trafik	Shtetërore	i motorizuar	12 000 deri 15 000 (automjete/24 h)	Ndërshtetërore dhe shtetërore- Regjionale	50-100
Kategoria 2- Magjistrale	Shtetërore	i motorizuar/ i përzier	7000 deri 12000 (automjete/24 h)	Shtetërore dhe Regjionale	20- 50
Kategoria 3- Regjionale	Shtetërore/ Rajonale	i përzier	3000 deri 7000 (automjete/24 h)	Ndërkomunale	5-50
Kategoria 4-Lokale Komunale	Komunale / Lokale	i përzier	1000 deri 3000 (automjete/24 h)	Brenda Komunës	5-20
Kategoria 5 Lokale urbane	Lokale	i përzier	Më pak se 1000 (automjete/24 h)	Komunale-lokale	< 5 km

Me rastin e përpilimit të rrjetit rrugor dhe krijimit të modelit në softuerin PTV VISUM është bërë edhe definimi i atributëve të rrugëve, si: shpejtësia, numri i shiritave dhe aftësia leshuese-kapaciteti.

Të dhënat për këto kategori rrugësh janë marrë nga disa burime të literaturës vendore dhe të huaja ku janë prezentuar përmes tabelës 9.

Tabela 9. Atributet sipas kategorive të rrugëve të përfshira në model

Kodi	Kategoria e rrugës	Shpejtësia e operimit (Vo) Km/h	Numri i shiritave (N)	Kapaciteti (C _{1h}) [aut/h]	Kapaciteti (C _{24h}) [aut/24 h]	Varianti në të cilën është përdorur
01	Autoudhë	130	2x2	3600	55000	Asnjërin
04	Magjistrale	100	1x1	1300	12000	V1, V2
05	Regjionale	80	1x1	1000	7000	V1,V2
06	Rrugë kryesore të qytetit	50	1x1	800	3000	V1,V2
07	Rrugë dytësore të qytetit	40	1x1	400	<1000	V1,V2

Duke i marrur parasysh këto karakteristika të lartcekura, përmes softuerit PTV Visum është mundësuar vendosja e atributëve për secilën zonë si dhe përshkrimi dhe klasifikimi i rrjetit rrugor

me të gjitha të dhënat e nevojshme, si: numri i korsive të trafikut, dimensionet gjeometrike të korsive, kapaciteti dhe shpejtësia e lejuar e automjeteve (Figura 82).

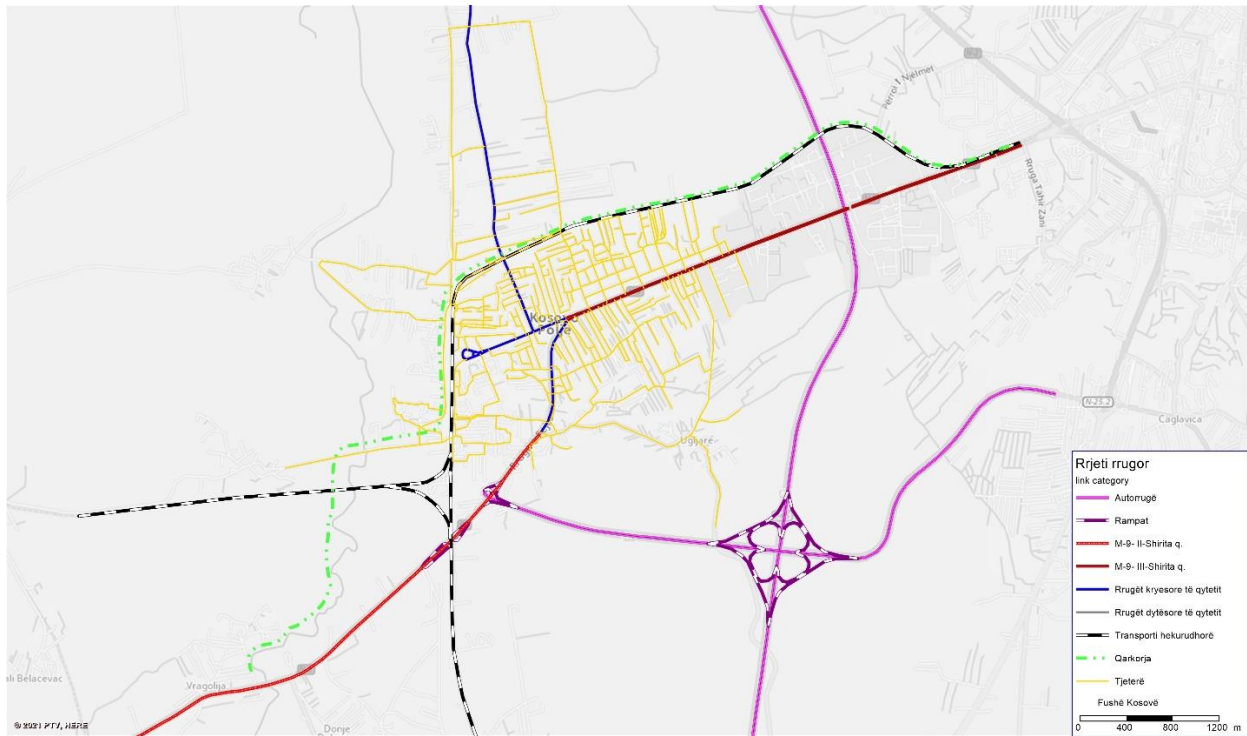


Fig.82. Paraqitje rrjetit rrugor të zonës urbane të Fushë Kosovës përmes softuerit PTV VISUM

Gjendjes ekzistuese e ngarkeses së trafikut

Bazuar në të dhënat për variablat që janë shfrytëzuar si hyrje për ndërtimin dhe zhvillimin e modelit të transportit për hapsirën në fjalë, si rezultat i modelimit është gjeneruar ngarkesa e flukseve të trafikut për rrjetin rrugor duke përdorur metodën e ekuilibruar të shpërndarjes së udhëtimeve më softuerin PTV Visum për vitin 2020. Shpërndarja e udhëtimit në rrjetin e prezantuar bazuar në të ashtuquajturën “skim matrica” ose matricën e udhëtimit OD është realizuar përmes “kostove të udhëtimit” respektivisht “kohës së udhëtimit”. Në figurën 76 është prezantuar modeli përfundimtar i ngarkesës së trafikut për orën kulmore për rrjetin rrugor sipas drejtimeve të hapësirës gjeografike të marrë për trajtim. Me qëllim të analizës, vlerësimit dhe krahasimeve të nevojshme kjo gjendje është emërtuar si varianti ekzistues respektivisht -Varianti 1 (V1) ose i njohur si varianti “mos bëjë asgjë”.



Fig.83. Varianti V1- Modelimi i trafikut në rrjetin rrugor sipas gjendjes egzistuese për vitin 2020

Me qëllim të lehtësimit të kalimit të trafikut transit nëpër pjesën qendrore të qytetit kryesisht i shkaktuar nga trafiku që vjen nga regionet tjera të Kosovës është propozuar ndërtimi i rrugës së re qarkore (Qarkorja 1A) gjurma e së cilës shtrihet në pjesën veriore të qytetit dhe përgjatë hekurudhës si dhe rekonstruktimi i rrugës ekzistuese (Qarkorja 2A) që shtrihet në pjesën jugore të qytetit e cila fillon në Bresje dhe që kalon nëpër territorin e vendbanimit Uglar dhe bashkëngjitet prap në rrugën M9 (Rruga “Nënë Tereza”) konkretisht në kryqëzimin ekzistues me semafor.

Ngarkesa e fluksit të trafikut për gjendjen ekzistuese përfshirë këtu edhe ndërhyrjet në rrjetin rrugor me propozimet e lartshënuara është emërtuar si Varianti 2 (V2) ose i njohur si varianti “bëjë diçka” dhe është prezantuar në figurën 84.

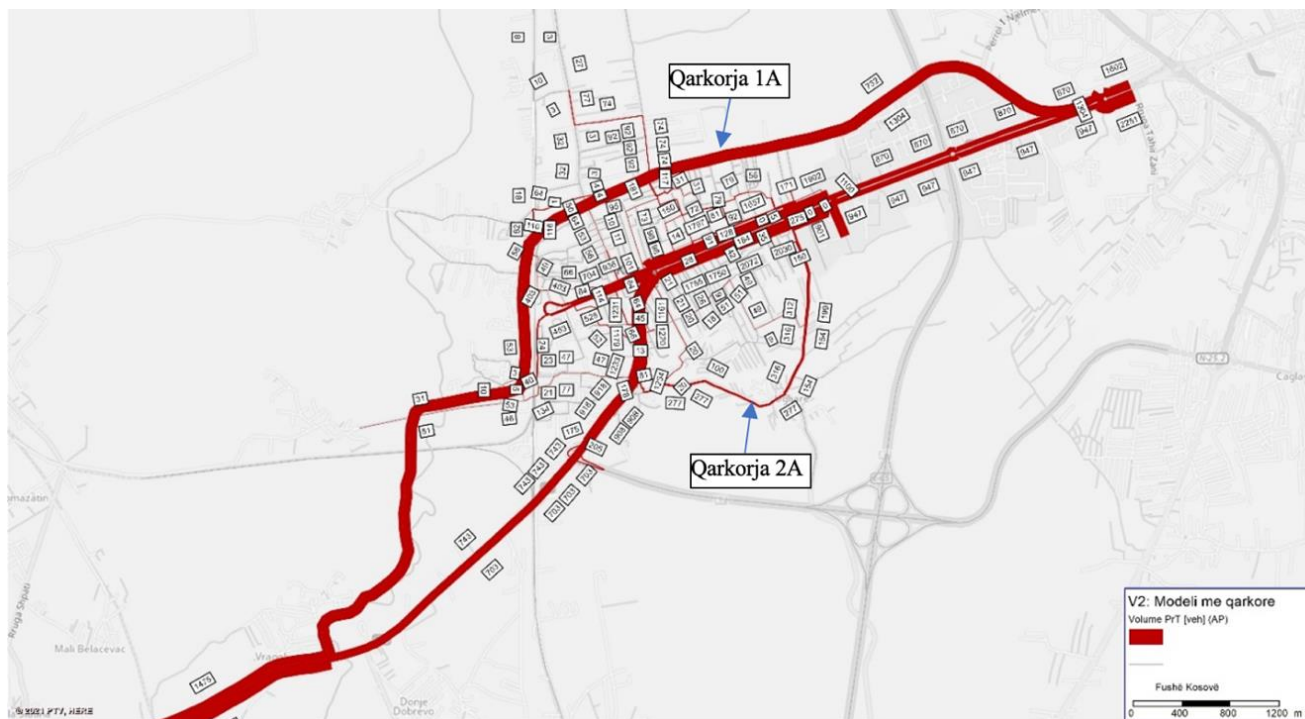


Fig.84. Ngarkesa e fluksit të trafikut në rrjetin rrugor sipas gjendjes ekzistuese V1 dhe propozimet në rrjetin rrugor (Qarkoret 1A dhe 2A) sipas variantit V2 për vitin 2020

Krahasimi dhe vlerësimi për gjendjen egzistuese për variantet V1 dhe V2

Duke aplikuar ngarkesën e fluksit të trafikut të gjeneruar pas procesit të modelimit në softuer për gjendjen ekzistuese sipas dy varianteve (V1 dhe V2), u mundësua edhe krahasimi i flukseve të trafikut për rrjetin kryesor rrugor. Krahasimi i rrjetit rrugor është paraqitur grafikisht përmes figurës 78 në PTV VISUM në mes variantit V1 dhe V2 për vitin 2020. Ngjyra e gjelbër-nënkupton zvogëlimin e qarkullimit kurse ngjyra e kuqe-rritjen e qarkullimit.

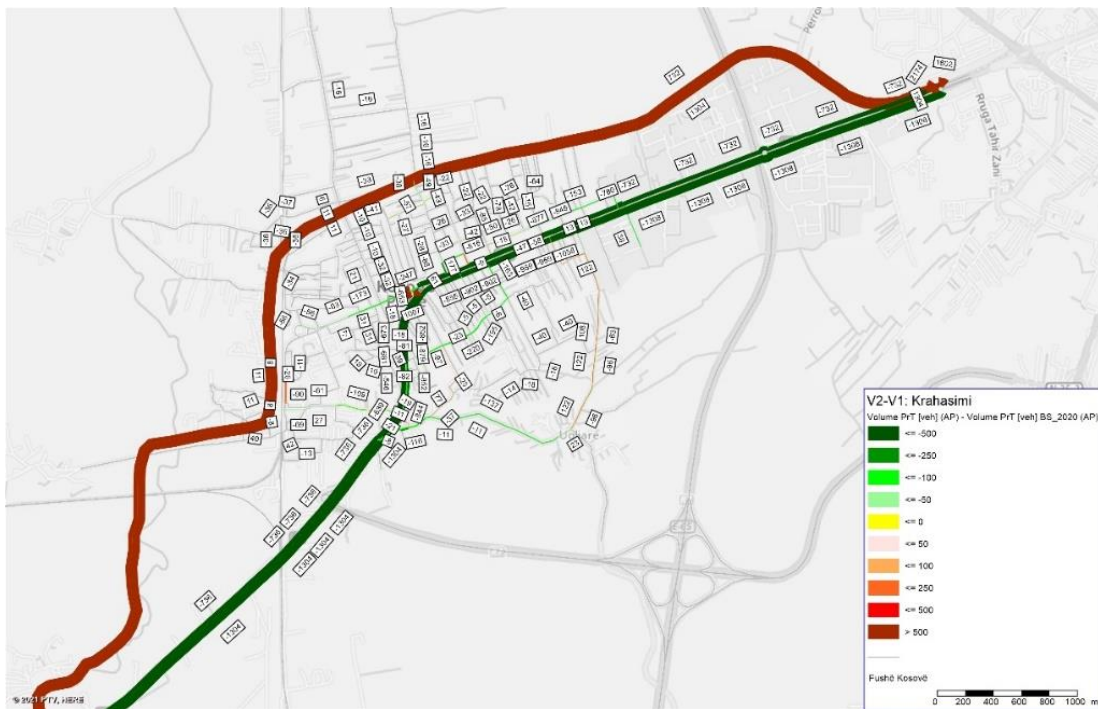


Fig.85. Krahاسimi i varianteve: V2 përkundrejt V1 për vitin 2020

Përveç kësaj, për të pasur një pasqyrë më të qartë të krahasimit të flukseve të qarkullimit (zvogëlimi ose rritjes) është aplikuar edhe metoda tabelore për krahasim. Për këtë qëllim në tabelën 10 është paraqitur krahasimi i fluksit të trafikut në disa segmente të caktuara rrugorë ndërmjet variantit V1 dhe Variantit V2 i prezantuar në numra dhe në përqindje.

Tabela 10. Krahاسimi i vlerave të fluksit të trafikut sipas Varianti V1 dhe V2 për vitin 2020

Nr.	Segmenti	Rruga	Varianti V1	Variant V2	Diferenca	Diferenca_%
1.1	606_591	Pas kyçjes për autoudhë_M9	1654	918	-736	-44.50%
1.2	591_606	Para kyçjes për autoudhë_M9	2212	908	-1304	-58.95%
2.1	50_592	Pas rrethrotullimit në zonen urbane	2042	1180	-862	-42.21%
2.2	592_50	Para rrethrotullimit në zonen urbane	1982	1329	-653	-32.95%
3.1	548_645	Pas_ETC-së_Nënë Tereza	2255	947	-1308	-58.00%
3.2	646_547	Para_ETC-së_Nënë Tereza	1602	870	-732	-45.69%
5.1	526_525	Agron Rrahmani_SB	204	312	108	52.94%
5.2	525_526	Agron Rrahmani_NB	262	199	-63	-24.05%

Sipas, krahasimeve të vlerave të prezantuara sipas variantit V1 dhe variantit V2 në tabelën e mësipërme rrjedh se qarkullimi përgjatë segmentit kryesor rrugor M9 (rruga “Nënë Tereza” në të dy kahet) zvogëlohet mesatarisht për rreth 47.05%.

Pra, vërehet se varianti V2 tregon rezultatet më të mira për sa i përket zvogëlimit të fluksit të trafikut të rrugës kryesore M9 që kalon nëpër qendër të qytetit në mënyrë diagonale.

Kjo nënkupton se me ndërtimin e këtyre dy qarkoreve (1A dhe 2A) do të përballojnë pothuajse pjesën më të madhe të trafikut që do të kalonte nëpër qendrën e qytetit të Fushë Kosovës, por edhe tërheqjen e disa udhëtimeve të “jashtme-brendshme” dhe “brendshme-jashtme” në Fushë Kosovë.

Me analizën e zgjidhjeve të varianteve të parashikuara të rrugëve qarkore (bypass-et) e Fushë Kosovës, mund të kolaudohet se ndërtimi i tyre është i arsyeshëm për sa i përket tërheqjes/atraktivitetit të trafikut, qysh ne gjendjen ekzistuese. Për më tepër ndërtimi rrugëve qarkore (by-paset) janë të justifikueshme për sa i përket sigurisë së trafikut sepse ato zvogëlojnë numrin e aksidenteve të mundshme në qendër të qytetit, pastaj në aspektin mjedisor do të ndikonte në zvogëlimin e emetimit të gazrave të dëmshëm dhe zhurmës së gjeneruar nga automjetet që kalojnë transit përmes qendrës së qytetit të Fushë Kosovës.

Parashikimi i flukseve të trafikut në të ardhmen

Trafiku po zhvillohet dita ditës dhe numri i automjeteve në rrugë po rritet, prandaj është e nevojshme të parashikohet situata e trafikut për një numër të caktuar vitesh. Zgjedhja e variablave që do të përdoren në parashikimin e normave të gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimeve është një prej problemeve kryesore në planifikimin e transportit dhe modelimin e flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor. Në përgjithësi këto variabla përfshijnë numrin e rezidentëve, numrin e të punësuarëve, numrin e vendeve të punës, trendin e trafikut të matur nëpër segmente etj. Nga studime të mëhershme të realizuara në vendin tonë është vërtetuar se rritja e trafikut është në funksion të drejtpërdrejt të rritjes së shkallës së motorizimit.

Meqenëse të dhënat për shkallën e motorizimit në nivel vendi për periudhën 2011-2019 ishin në dispozicion nga Agjencia e Statistikave të Kosovës atëherë edhe ato u përdorën si burim më i besueshëm për ndërtim të trendit linear për nxjerrjen e ligjshmërisë sipas ekuacionit:

$$y = a_0 + a_1 \cdot x$$

ku janë:

y - shkalla e motorizimit parashikuar,

x - shkalla e motorizimit e regjistruar,

a_0 , a_1 - janë konstante.

Ky ekuacion pastaj u aplikua për parashikim për periudhën 2020-2025 dhe 2025-2030 ku edhe u nxjerrën faktorën e rritjes së shkallës së motorizimit për periudhat në fjalë sikurse janë prezenetuar në tabelën 11.

Tabela 11. Faktorët e rritjes së shkallës së motorozimit

Parashikimi	Faktori rritës f_x
2020-2025	1.24
2025-2030	1.44

Në analogji me këtë dhe sikurse që u cek më lartë ekziston një korrelacion i nivelit të lartë ndërmjet rritjes së shkallës së motorizimit dhe trafikut, andaj për parashikim të flukseve të trafikut për rastin konkret u përdorën të njëjtit faktorë.

Krahasimi dhe vlerësimi për gjendjen e parashikuar për variantet V1 dhe V2

Duke aplikuar faktorët e rritjes së trafikut në modelet e ndërtuara për gjendjen ekzistuese sipas varianteve V1 dhe V2 u bë e mundur të bëhet parashikimi dhe shpërndarja e flukseve të trafikut për periudhat e ardhshme 2025 dhe 2030 përmes softuerit PTV VISUM, sikurse janë prezantuar përmes figurave 80, dhe 81 për variantin V1 si dhe figurave dhe 82 dhe 83 për variantin V2.



Fig. 86. V1: Modeli për vitin 2025



Fig. 87. V1: Modeli për vitin 2030



Fig. 88. V2: Modeli për vitin 2025

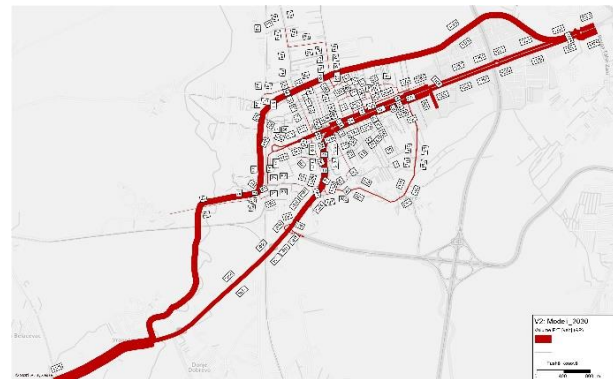


Fig. 89. V2: Modeli për vitin 2030

Përveç prezentimit grafik, është bërë edhe krahasimi në mënyrë tabelare për disa prej pikave karakteristike të rrjetit rrugor sipas dy varianeteve.

Tabela 12 Vlerat krahasuese të parashikimit të trafikut në mes dy varianteve në disa segmente rrugore:

Nr.	Segmenti	Rruga	V1_2025	V1_2030	Diferenca_%	V2_2025	V2_2030	Diferenca_%
1.1	606_591	Pas kyqjes për autoudhëe_M9	2749	3181	15.71%	1128	1306	15.78%
1.2	591_606	Para kyqjes për autoudhëe_M9	2047	2364	15.49%	1133	1307	15.36%
2.1	50_592	Pas rrethrotullimit në zonën urbane	2507	2881	14.92%	1401	1578	12.63%
2.2	592_50	Para rrethrotullimit në zonën urbane	2342	2631	12.34%	1540	1710	11.04%
3.1	548_645	Pas_ETC-së_Nënë Tereza	2795	3229	15.53%	1170	1350	15.38%
3.2	646_547	Para_ETC-së_Nënë Tereza	1991	2304	15.72%	1081	1251	15.73%
5.2	525_526	Agron Rrahmani_NB	234	257	9.83%	312	312	0.00%
6.1	677_678	Qarkorja_Pejë-Prishtinë				1621	1875	15.67%
6.2	678_677	Qarkorja_Prishtinë-Pejë				910	1053	15.71%

Nga krahasimi i vlerave sipas periudhave V1_2025/V1_2030 apo V2_2025/V2_2030 shihet qartë se rritja flukseve të trafikut (mbi 15%) është evidentuar në rrjetin kryesor rrugor përfshirë edhe qarkoren 1A sipas variantit V2. Përfundim bënë rritja e trafikut në qarkoren 2A (Rr. Agron Rrahmani) ku tek varianti V1 rritja është mesatarisht rreth 10 % kurse tek varianti V2 nuk evidentohet ndonjë rritje. Një rritje e papërfillshme në të dy variantet ndodh edhe në rrugët urbane të qytetit të Fushë Kosovës.

Kjo rritje e papërfillshme në qarkoren 2A shpjegohet me faktin se përqindja me e madhe e lëvizjeve janë transite dhe tërhiqen të kalojnë më shumë nga qarkorja 1A për shkak të orientimit të trafikut në hyrje dhe dalje të qytetit të Fushë Kosovës në krahasim më lëvizjen në qarkoren 2A ku kjo për shkak të shtrirjes (gjurmës) së saj e orienton trafikun në hyrje/dalje pothuajse brenda zonës urbane qytetit të Fushë Kosovës e cila nuk i përgjigjet edhe kërkesave të tyre.

Përmes izokroneve është paraqitur edhe distanca e cila mund të përshkruhet nga një pikë e caktuar e rrjetit rrugorë në pjesët tjera të segmentit rrugor në kushte lokale. Në shembullin e më poshtëm është paraqitur distanca e cila mund të përshkruhet nga rrethrotullimi në zonën urbane në pjesët tjera për variantin V1 dhe V2:

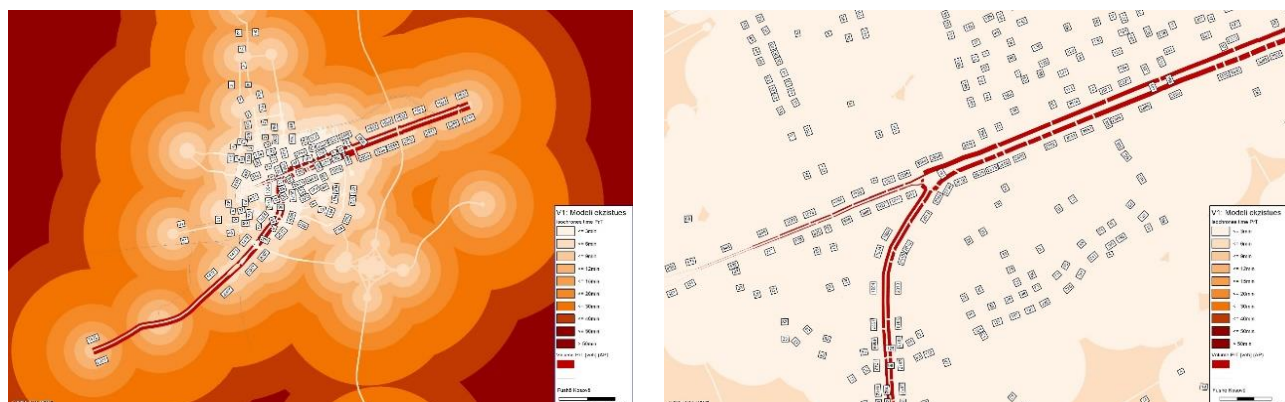


Fig. 90. V1: Izokronet për modelin sipas variantit V1-viti 2025

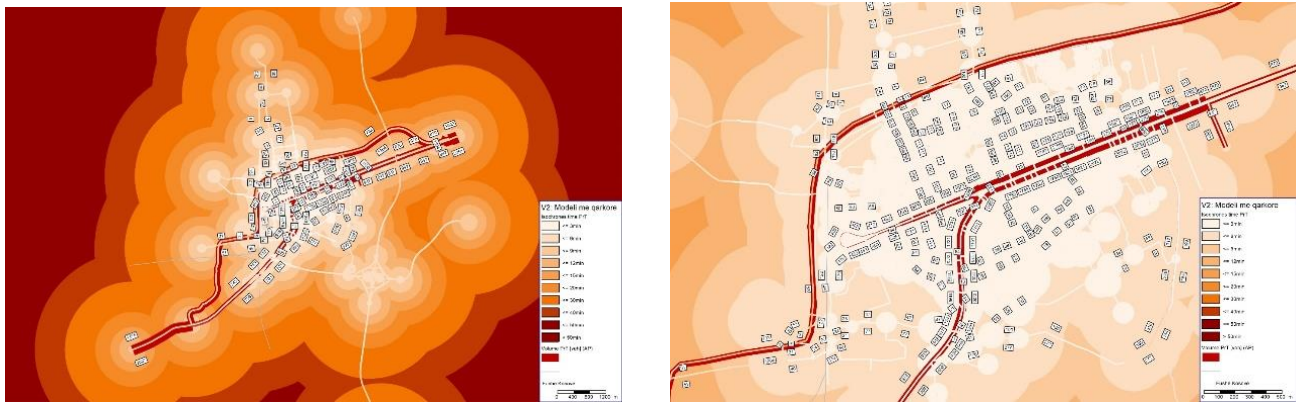


Fig.91. Izokronet për modelin sipas variantit V2-2025.

3.2. SKENARI I PËRZGJEDHUR

Pas vlerësimit gjithëpërfshirës dhe krahasimit të skenarëve, është vlerësuar se skenari proaktiv është zgjidhja më e përshtatshme i cili do të shndërrohet në një Plan të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Fushë Kosovën.

Më tej puna u përqendrua në përcaktimin e qëllimeve dhe fokusit strategjik për skenarin proaktiv.

Skenari i proaktiv – Definimi i prioriteteve qëllimeve strategjike dhe masave

Skenari proaktiv i transportit të qëndrueshëm është një sistem i integruar i transportit që planifikohet dhe projektohet në mënyrë që secili prej nënsistemeve në sinerji me të tjerët të kontribuojë në efikasitetin dhe cilësinë maksimale të të gjithë sistemit.

Nëse masat zbatohen në përputhje me skenarin e një transporti të balancuar të qëndrueshëm, do të sigurohen kushte të përshtatshme për ecje, çiklizëm dhe transport publik dhe do të zvogëlohet nevoja për transport me automjete personale. Gjatë udhëtimeve ditore, qytetarët do të ndjehen më të sigurt në trafik.

Dendësia më e ulët e qarkullimit të automjeteve do të çlirojë hapësirë që mund të përdoret për qëllime të tjera urbane. Cilësia e jetës në qytetin e Fushë Kosovës do të përmirësohet për shkak të ajrit më të pastër dhe niveleve të ulëta të zhurmës.

Qëllimet e një Plani të Mobiliteti të Qëndrueshëm Urban (PMQU) janë të ndryshme dhe nuk përqendrohen thjesht vetëm në lëvizshmëri dhe transport, por më tepër në cilësinë e jetës urbane. Një PMQU synon të krijojë një sistem të qëndrueshëm të transportit urban i cili mundëson:

- afrimin e mundësisë së punësimit dhe shërbimeve për të gjithë;
- përmirësimin e sigurisë në trafik;
- uljen e ndotjes, emetimin e gazrave serë dhe konsumin e energjisë;
- rritjen e efikasitetit dhe kostonë-efektivitetin e transportit të njerëzve dhe mallrave;
- rritjen e atraktivitetit dhe cilësisë në mjedisin urban.

QËLLIMI 1	Përmirësimi dhe menaxhimi i infrastrukturës rrugore Krijimi i politikave që promovojnë menaxhimin dhe funksionimin efikas të sistemit të transportit, si dhe funksionimin efikas të transportit multimodal.
--------------	--

Objektivat

- Përmirësimi i Nivelit të Shërbimit - arritja e një nivelit të pranueshëm të shërbimit (NSH) për rrjetin rrugor në tërësi.
- Përmirësimi i kapacitetit në rrugët dhe udhëkryqet e ngarkuara.
- Largimi i trafikut tranzit nga pjesa qendrore e qytetit përmes rrugëve qarkore/tranzite.
- Menaxhimi i qarkullimit të trafikut – rirregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe
- Vendosja e teknologjive të përshtatshme të Sistemit të Transportit Inteligjent (ITS) si një mjet për të arritur një menaxhim më të mirë dhe operime të sistemit ekzistues të transportit.
- Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut.
- Integrimi i dhe kombinimi i formave të ndryshme të transportit duke siguruar një sistem multimodal të transportit.
- Përmirësimi i integritetit të dhe lidhjes së sistemit të transportit, brenda dhe ndërmjet mënyrave të transportit, për njerëz dhe mallra.

QËLLIMI 2	Përmirësimi i infrastrukturës dhe rritja e sigurisë për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve Inkurajimi i njerëzve të ecin dhe të lëvizin me biçikletë - Krijimi i një sistemi të integruar të rrjetit rrugor që ofron një zgjidhje të sigurt dhe funksionale të udhëtimit dhe që adreson nevojat e lëvizjeve jo motorike.
--------------	--

Objektivat

- Ndërtimi i trotuareve të reja dhe përmirësimi i trotuareve ekzistuese.
- Krijimin e vendkalimeve të reja, të sigurt dhe të qasshme në të gjithë qytetin.
- Zhvillimi i një rrjeti të biçikletave që siguron një qasje të përmirësuar në qendër të qytetit, përgjatë rrugës nacionale N9, zonave tregtare dhe qendrave rekreative brenda komunitetit.
- Krijimi i hapësirave për këmbësorë dhe çiklistë në funksion të mobilitetit – përdorimin e trotuareve me anësore të ulura në nivel të rrugës dhe përmirësimin e vendkalimeve të rrugës dhe lidhjeve me rrugët e transportit publik.
- Zhvillimi i një skeme për përdorim të përbashkët të biçikletave “bike share” dhe vendparkimet e çiklistëve
- Nxitja e aktiviteteve të këmbësorëve dhe bashkëveprimi i tyre brenda lagjeve, duke mundësuar lëvizjen e tyre në të gjitha lagjet.
- Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me aftësi të kufizuara, dhe mënyrat e tjera të udhëtimeve jo-motorike.

- Lidhjen e mirë të këmbësorëve/çiklistëve me transportin publik, parkingjet e automjeteve, taksitë dhe vendparkimet e biçikletave.

QËLLIMI 3	Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të Transportit Publik Një rrjet i ri që mbulon tërë Fushë Kosovën dhe zonën përreth dhe që ofron shërbime të rregullta dhe të shpeshta, i mbështetur me shërbime shtesë që lidhin zonat periferike.
---------------------	--

Objektivat

- Përmirësimi i linjave të autobusëve urban dhe ndërurban në Fushë Kosovë;
- Krijimi i një skeme të re të rrjetit të autobusëve, e strukturuar në rrjetin primar (që lidhet me qytetin e Prishtinës) dhe sekondar;
- Shtimi i vendndaljeve të reja dhe përmirësimi i vendndaljeve ekzistuese të autobusëve në purputhje me normat teknike;
- Rialokimi dhe vendosja e pikave të shkëmbimit/ndërrimit ('Pikave të transferimit') të autobusëve që do të lehtësonin një transferim të lehtë dhe pa pengesa ndërmjet shërbimeve të ndryshme të autobusëve si dhe me mënyrat e tjera si çiklizmi dhe udhëtimi me taksì.
- Lidhja e drejtpërdrejtë me linjën hekurudhore metropolitane dhe lidhja me aeroportin (me linjën metropolitane "Prishtinë – Aeroport") - në bashkëpunim me Komunën e Prishtinës;
- Sistemi i integruar i biletimit për shërbimet e transportit publik.

QËLLIMI 4	Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të parkingjeve Menaxhimi dhe kontrolli i parkingjeve në rrugë dhe jashtë rrugës për të zvogëluar konfliktet e trafikut, pengesat dhe vonesat, duke siguruar që ka një regjim të përshtatshëm të zbatimit për të menaxhuar ofertën dhe rregulloret e parkimit në mënyrë efektive.
---------------------	---

Objektivat

- Menaxhimi i kërkesave dhe kontrolli i parkimit;
- Krijimi i skemave të reja të parkimit – sistemi i parkimit me pagesë;
- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve të reja të automjeteve në tërë qytetin për përdorim publik;
- Krijimi mundësisë për të vënë në funksion sisteme të automatizuara për parkim, duke përfshirë mekanizmat e alokimit të hapësirës dhe pagesës.

QËLLIMI 5	Përmirësimi i sigurisë dhe menaxhimi i trafikut Vendosja e kriterëve që përqendrohen në aspektin e sigurisë së projekteve dhe kërkojnë që elementi i sigurisë së projekteve të adresohet siç duhet përpara se të merret në konsideratë miratimi.
---------------------	--

Objektivat

- Përmirësimi i sigurisë në trafik –një qytet më të sigurt për të jetuar dhe punuar
- Zvogëlimi i numrit të viktimave të aksidenteve rrugore, në veçanti përdoruesit e cënueshëm të rrugës, duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit.
- Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhurnuara.
- Koordinonimi i çështjeve të sigurisë rrugore me akterët kryesor brenda nivelit lokal dhe Planin Strategjik të Sigurisë në nivel qendror.
- Përmirësimi i sigurisë publike përmes lidhjes së zhvillimeve të banimit duke mirëmbajtur një sistem rrugor të integruar dhe sigurimin e një qasje të shpejtë dhe funksionale.

QËLLIMI 6	Menaxhimi i mobilitetit përmes pajisjeve inteligjente -“MOBILITETI I MENÇUR” Menaxhimi i lëvizjes së sigurt, të përshtatshme dhe të arritshme të njerëzve dhe mallrave në të gjithë qytetin përmes pajisjeve inteligjente “ITS”
---------------------	---

Objektivat

- Transporti publik i mençur - Sigurimi i alternativave të transportit që janë të arritshme për personat e të gjitha moshave dhe aftësive fizike;
- Ndriçimi rrugor i mençur;
- Menaxhimi i mençur i trafikut;
- Parkim i mençur- Menaxhimi i zgjuar i parkingjeve i mbështetur tek sensorët e parkimit;
- Mbushja e mençur e automjeteve elektrike – Sigurimin e infrastrukturës për mbushjes-mbushës elektrik, softuerin për menaxhim të mbushësve elektrik dhe aplikacionin të lehtë për përdorim;
- Zgjidhje e mençur për huazimin e biçikletave;
- Integrimi i mënyrave të ndryshme të transportit brenda qytetit;
- Sigurimi i qasjes së lehtë dhe funksionale për automjetet e urgjencës përgjatë rrugëve dhe destinacioneve kryesore.;
- Qasje efikase dhe të sigurt në / nga / brenda zonave tregtare dhe industriale si për njerëzit ashtu edhe për mallrat.

QËLLIMI 7	Mjedis më të pastër dhe të sigurtë Sigurimi i infrastrukturës dhe shërbimeve të transporti që rrisin cilësinë e jetës, si dhe mbrojtjen e ambientit.
---------------------	--

Objektivat:

- Zëvendësimi i modaliteteve të ndryshme të transportit me mjete më të pastërta të transportit, më pak trafik motorik, më shumë transport publik, çiklizëm;
- Aplikimi i metodave tjera për zvogëlimin e emisioneve si p.sh , pastrimi i rrugëve, shfrytëzimi i karburanteve të pastërta dhe inspektimi i veturave;
- Hartimin e Planit lokal për mbrojtjen e ajrit nga ndotësit;

Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore.

3.2.1. Masat për zbatimin e qëllimeve dhe objektivave specifike

Masat janë një sërë aktiviteteve që duhet të kryhen për të arritur objektivat e përcaktuara. Masat janë aktivitete kryesore në segmente të ndryshme të sistemit të transportit (organizativ, infrastrukturor etj) për mënyrat individuale të udhëtimit që gjenerojnë një ulje të ndikimeve dhe pasojave negative në sistemin e transportit, dhe shumëfishojnë përfitimet në drejtim të burimeve të investuara (kryesisht financiare).

Masat e përcaktuara në Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Fushë Kosovës i referohen fushave të mëposhtme të veprimit:

- Transporti publik;
- Lëvizjet aktive (këmbësorët dhe çiklistët);
- Trafiku rrugor;
- Infrastruktura rrugore;
- Menaxhimi i parkingjeve;
- Logjistika e transportit në qytet;
- Siguria e trafikut në Fushë Kosovë dhe
- Mbrojtja e ambientit.

Arritja e qëllimeve të përcaktuara është në varësi të zbatimit të të gjitha masave të përcaktuara dhe të paraqitura në Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban. Zbatimi i pjesshëm i masave nuk do të arrijë qëllimet e përcaktuara, por vetëm një përmirësim të pjesshëm të sistemit të transportit, i cili pastaj do të dërgonte në kërkesën e paplotësuar të trafikut dhe kështu do të arrijë mundësinë e përkeqësimit të kushteve të lëvizshmërisë në Fushë Kosovë.

3.2. PËRMIRËSIMI DHE MENAXHIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE

Në rrjetin rrugor të Fushë Kosovës, intensiteti i trafikut të motorizuar është në rritje, derisa infrastruktura ekzistuese e transportit nuk është në gjendje të përballojë kërkesën e shkallës së motorizimit në rritje.

Pasojat e rritjes së sasisë së trafikut janë bllokimet e trafikut, ndotja e mjedisit me gazrat e shkarkimit dhe zhurmën, një rritje në kohëzgjatjen e udhëtimit me makinë dhe në numrin e aksidenteve të trafikut.

Duke qenë se qyteti i Fushë Kosovës është në afërsi të Prishtinës, që është kryeqendër e rëndësishme administrative, ekonomike, arsimore dhe kulturore rajonale, numri i migrameve ditore nga komunat dhe qytetet fqinje kalojnë kryesisht nëpër qendrën e qytetit, duke e shndërruar Fushë Kosovën një nga qytetet tranzite në drejtim të Prishtinës. Shumica e këtyre lëvizjeve bëhen me automjete personale për shkak të distancave më të gjata, veçanërisht për udhëtimet në drejtim të Prishtinës.

Me qëllim të rritjes së kapacitetit të rrjetit rrugor dhe për t'i dhënë përparësi mënyrave të qëndrueshme të transportit, propozimet në fushën transportit dhe rrjetit rrugor bazohen në:

- Ndryshimin e rregullimit dhe organizimit të flukseve të trafikut në qendër të qytetit;
- Optimizimin e sistemeve të semaforëve në kryqëzime (zëvendësimin dhe rregullimin e semaforëve me kohë fikse);
- Ndërtimin e një rruge transite (qarkore) në pjesën veri-perëndimore të qytetit (paralel me hekurudhën);
- Intervenimet inxhinierike në disa kryqëzimeve kritike dhe pjesë të rrugëve (vendosja e shiritave të veçantë për kthime majtas);
- Ndërtimin e nënkalimeve/mbikalimeve dhe vendkalimeve për kalim të këmbësorëve;
- Ndërtimin e rrugëve me rëndësi të veçantë në komunën e Fushë Kosovës.

Përmirësimi i kapacitetit në rrugët dhe udhëkryqet e ngarkuara

Intervenimet inxhinierike në disa udhëkryqe të trafikut gjithashtu do të kenë një ndikim pozitiv në lëvizjen e qëndrueshme. Pikat e caktuara në trafik mund të jenë kritike sa i përket kapacitetit por edhe në aspektin e sigurisë së trafikut. Nëse disa udhëkryqe kanë probleme me kapacitetin, ato krijojnë tejkopje dhe bllokime të papranueshme. Përmirësimi dhe rehabilitimi i këtyre udhëkryqeve mundëson përmirësimin e kapacitetit në hyrje, zvogëlon bllokimin, konsumin e karburantit, gazërat ndotëse dhe zhurmën.

Në Fushë Kosovë gjatë viteve të fundit, infrastruktura e transportit dhe shërbimet e saj nuk kanë mbajtur të njëjtin trend të zhvillimit me të cilin është rritur popullsia dhe rritja e numrit të automjeteve private. Këto ndryshime gjithmonë e më shumë kanë nxitur kërkesën për infrastrukturë më eficiente si dhe plane të integruara për zhvillimin urban dhe menaxhimin e trafikut në qytet.

Ashtu siç është vlerësuar edhe në analizen e gjendjes, ndërtimet e udhëkryqeve në rrjetin rrugor, sikurse në gjithë vendin, ashtu edhe në Fushë Kosovë, janë bërë pa respektuar në tërësi normat teknike të projektimit dhe pa një analizë të mirfillt të kapacitetit. Kjo gjendje ka peshën e saj në kaosin e trafikut në përgjithësi por edhe në sigurinë e pjesëmarrësve në trafik.

Me qëllim të përmirësimit të kapacitetit dhe kushteve të sigurisë për kryqëzimet e identifikuara të cilat kanë probleme me kapacitetin dhe nivelin e shërbimit, propozohen veprimet si në vijim:

Tabela 13. Udhëkryqet e trafikut të cilat kanë probleme me kapacitetin

Udhëkryqi	Lokacioni	Përshkrimi i masave për përmirësimin e gjendjes
1	Kyçja në autoudhë (në afërsi të pompes së karburantit "HIB")	Zgjerimi i shiritit për nxitim-përshpejtim (kyçje në rrugën nacionale N9 në drejtim të Pejës) në përputhje me standardet për kyçje të korsive në rrugët nacionale.
2	Rrethrotullimi në qendër të Fushë Kosovës	Përmirësimi i kushteve të qarkullimit – riprojektimi i rrethrotullimit në qendër të Fushë Kosovës.
3	Udhëkryqi i rregulluar me semafor në afërsi të mbikalimit.	Rirregullimi dhe koordinimi i sistemeve fazore në semafor sipas modeleve intelgjente të transportit.
4	Rrethrotullimi në afërsi të objektit të Eurogoma.	Riprojektimi i korsive ndihmëse – by pass në degët e rrethrotullimit në rrugën kryesore.

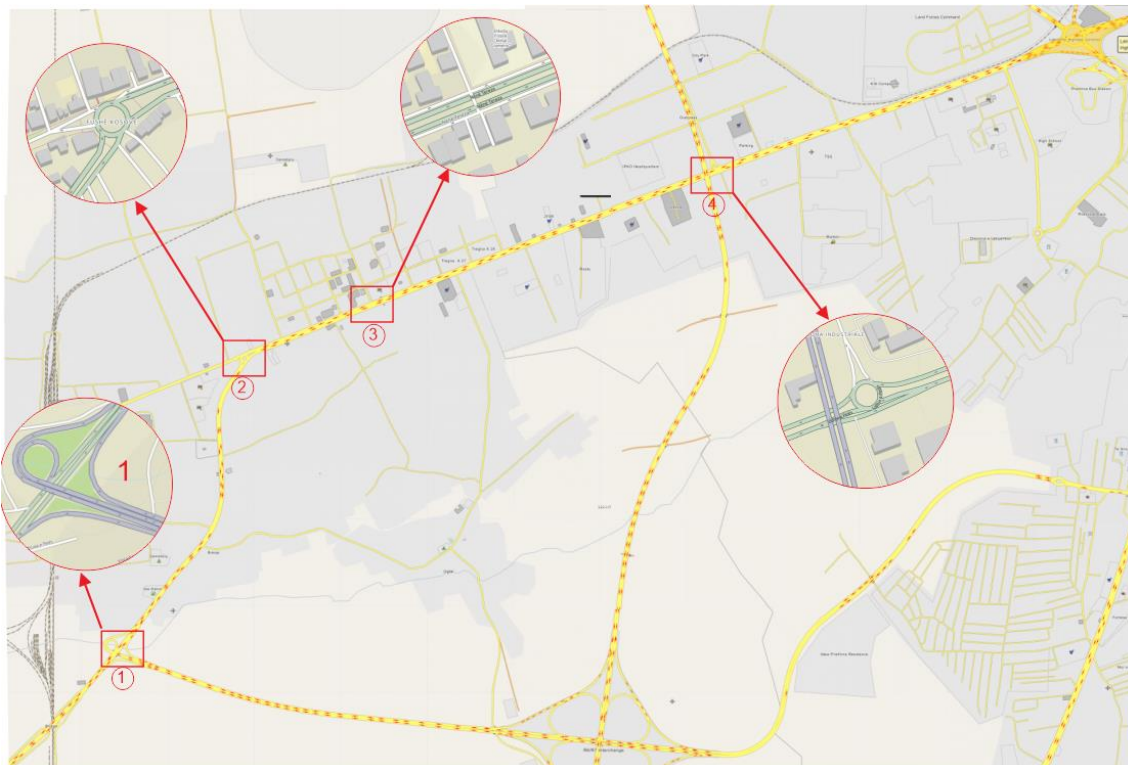


Fig.92. Udhëkryqet e identifikura të cilat kanë probleme me kapacitetin

Rruga e propozuar në lagjen Dardania

Ndërtimi i një rruge tranzitore në pjesën veri-përendimore të qytetit

Ndërtimi i një rruge tranzitore në pjesën veri-perëndimore të qytetit do të ketë një ndikim të drejtpërdrejtë në devijimin e trafikut transit në relacionin Prishtinë-Pejë dhe anasjelltas dhe në përmirësimin e sistemit të transportit pasi ndikon në uljen e trafikut të motorizuar në pjesën qendrore të qytetit dhe ka një ndikim të rëndësishëm pozitiv në favorizimin e lëvizjeve aktive.

Rruga e re transite, shtrirja gjatësore e së cilës parashihet paralelisht me hekurudhën, është një nga projektet më të rëndësishme të qytetit dhe do të zgjidhë një nga problemet kryesore të trafikut në qytet, dhe përmirësimin e lëvizjeve aktive ndërmjet dy anëve përgjatë rrugës nacionale N9. Ndërtimi i kësaj rruge do të zvogëlojë ndjeshëm edhe bllokimet e trafikut në të gjithë qytetin.

Për përcaktimin sakt të gjurmës dhe shtrirjes gjatësore të rrugës tranzite është i nevojshëm një studim fizibiliteti.

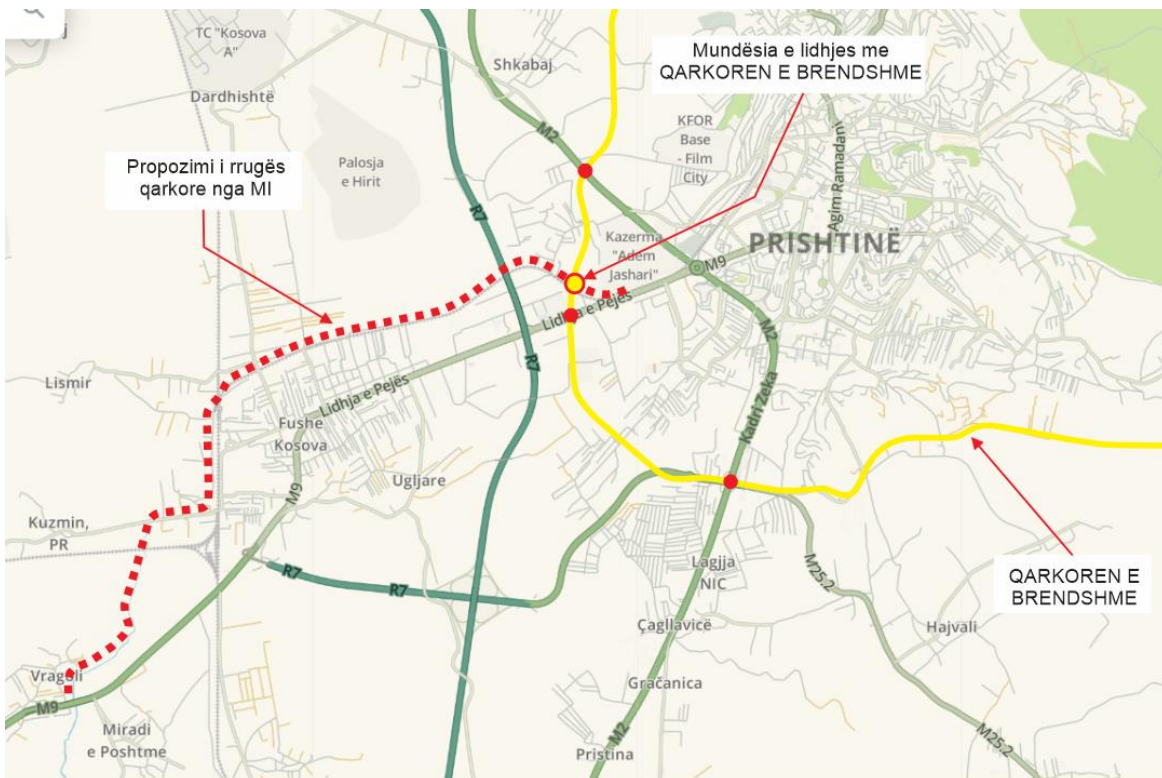


Fig.93. Ndërtimi i rrugës tranzite në pjesën veri-perëndimore të qytetit

Sipas parashikimeve nga modeli softuerik - PTV Vissum, rreth 50% e kërkesave të trafikut të motorizuar (lëvizjet transit Prishtinë-Pejë dhe anasjelltas) mund të orientohen në drejtim të shfrytëzimit të kësaj qarkore, çka rezulton në përmirësimin e kualitetit të lëvizjes përgjatë gjithë segmentit të rrugës nacionale N9.



Fig.94. Parashikimi i përmirësimit të kapacitetit dhe Niveli të Shërbimit në rrugën nacionale N9 nëse ndërtohet rruga tranzite

Riprojektimi i rrethrotullimit në qendër të qytetit

Me qëllim të përmirësimit të kualitetit të lëvizjeve të motorizuara përgjatë segmentit kryesor të rrugës nacionale N.9 dhe në përgjithësi përmirësimit të nivelit të shërbimit në kuadër të rrjetit rrugor të Fushë Kosovës, janë propozuar disa variante të përzgjedhjes së formës së kontrollit të trafikut në nyjen kryesore të rrethrotullimit në qendër të qytetit, në të cilin në orët kulmore krijohen mbingarkesa në qarkullim dhe tejkalohet kapaciteti shfrytëzues.

Ndryshimet e formës gjeometrike, respektivisht rikonstruktimi i rrethrotullimit në nyjen kryesore përgjatë segmentit rrugor N.9, është propozuar si zgjidhje e cila i përgjigjet kërkesës së trafikut në atë pjesë të rrugës dhe ndikon në përmirësimin e nivelit të shërbimit, zvogëlimin e vonesave kohore dhe në përgjithësi përmirësimin e sigurisë duke zvogëluar konfliktet e mundshme ndërmjet automjeteve në qarkullim.

Ndryshimet konstruktive të rrethrotullimit, mundësojnë orientimin e kërkesave për lëvizje në drejtimin Prishtinë - Pejë dhe anasjelltas në nënkalim, ndërsa kërkesat për kthime, qasje në rrjetin sekondar rrugor në këtë lokacion dhe kërkesat tjera për lëvizje (këmbësorët dhe çiklistet) mund të shfrytëzojnë platformën e rrethrotullimit në nivel (Figura 95).



Fig.95. Opsioni i rrethrotullimit me nënkalim

Sipas parashikimeve me softuerin Sim Traffic, pritet përmirësimi i kapacitetit dhe nivelit të shërbimit në rrethrotullimin kryesor në qendër të qytetit (kapaciteti i shfrytëzimit të rrethrotullimit mund të operoj me 66,3% të kapacitetit), por madhësia e fluksit të qarkullimit përgjatë rrugës nacionale mbetet e njëjtë duke mbajtur ngarkesën afër shkallës së ngopjes në udhëkryqet kryesore (Figura 96).



Fig.96. Parashikimi i përmirësimit të kapacitetit dhe Niveli të Shërbimit në rrugën nacionale N9 nëse ndërtohet nënkalimi në rrethrotullim

Duke analizuar gjendjen aktuale, në radhë të parë implikimet buxhetore për rikonstruktimin e rrethrotullimit dhe ndikimet tjera në zonën qendrore, është vlerësuar se opsioni për riprojektimin e rrethrotullimit përmes nënkalimeve në rrugën kryesore, aktualisht nuk është opsioni i duhur. Por, në mungesë të alternativave tjera (si mos ndërtimi i rrugëve tranzite), atëherë përmes një studimi

të veçant duhet të vlerësohet nevoja e riprojektimit përmes nënkalimeve si një opsion për të ardhmen.

Referuar rezultateteve të modelimit softuerik dhe impaktit që sipas parashikimeve mund të tregoj planifikimi dhe ndërtimi i qarkores 1A në orinetimin e trafikut të rrugës kryesore N9 në drejtimin të shfrytëzimit të kësaj qarkore, atëherë forma e kontrollit të trafikut në nyjen kryesore të rrethrotullimit mund të jetë funksionale dhe të mundësoj operim të trafikut me kualitet të mirë të lëvizjes, edhe në parametrat kontruktiv si në gjendjen aktuale (pa pasur nevojë për nënkalim në rrugën kryesore).

Pra, në këto kushte, nëse realizohet ndërtimi dhe funksionalizimi i rrugës transite - qarkores 1A (në pjesën veri-perëndimore të qytetit) dhe rreth 50% e kërkesave të trafikut orientohen në drejtim të shfrytëzimit të saj, rrethrotullimi aktual në nyjen kryesore N9 do të jetë funksional dhe shfrytëzimi i kapacitetit ideal do të jetë rreth 81%, çka ofron një nivel të shërbimit D.



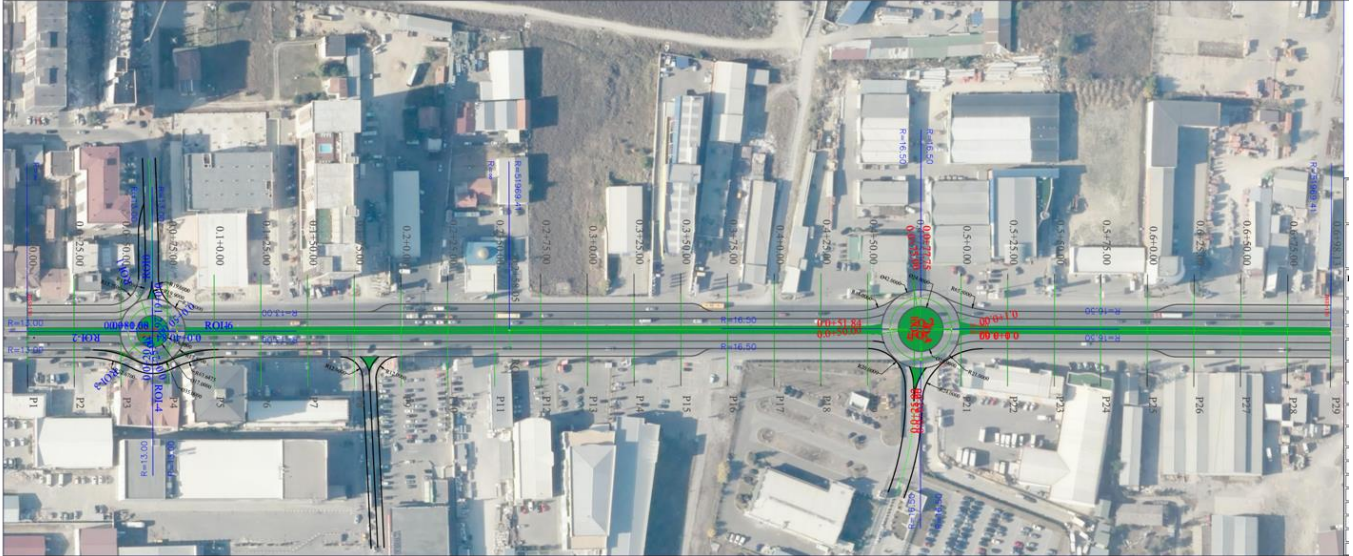
Fig.97. Parashikimi i përmirësimit të kapacitetit në rrethrotullimin aktual në qendër të Fushë Kosovës nëse ndërtohet rruga tranzite- qarkorja 1A

Ndërtimi i rrethrotullimeve në rrugën nacionale N9

Me kërkesë të Komunës së Fushë Kosovës, nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI) është planifikuar ndërtimi i dy rrethrotullimeve në rrugën nacionale N9, por deri më tash punët ende nuk kanë filluar. Aktualisht, rrjedha e trafikut nga rruga “Dardania” është e kufizuar në kycjen në rrugën kryesore dhe lëvizjet në drejtim të Prishtinës. Për shkak të ndarjes fizike ndërmjet kaheve të lëvizjes në rrugën nacionale N9, kycja e vetme nga rruga “Dardania” është përmes rrugës “Hajrullah Zymi”. Kjo gjendja ka krijuar prurje të fluksit të trafikut në dalje të kësaj

rruge, efektet e së ciles pastaj kanë rezultuar në ngarkesa dhe pritje të gjata në rrugën “Dardania” dhe në hyrje të udhëkryqit.

Prandaj, ndërtimi i rrethrotullimeve në këtë pjesë të rrugës nacionale rekomandohet si një mundësi e mirë për zgjidhjen e këtij problemi në këtë pjesë të Fushë Kosovës dhe një mundësi shtesë për kyçe nga rruga “Dardania” në rrugën nacionale N9 dhe analsjelltas.



- Në Fazën e II-të, mund të rishikohen elementet e gjerësisë së disa rrugëve të cilat nuk i plotësojnë kushtet për qarkullim dy kahorë, dhe me qëllim të qarkullimit dhe sigurisë së rrjedhës së trafikut në pjesë të caktuara të këtyre rrugëve mund të vendoset qarkullimi në një kahe.



Fig.99. Rirregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe

Harmonizimi i rrugës “Dardania” me nevojat e përdoruesve të ndryshëm

Gjerësia e rrugës “Dardania”²² është rreth 18.5 m. Nëse një pjesë e kësaj rruge do të shndërrohet në rrugë me qarkullim njëkahor, atëherë duhet vlerësuar strukturën e qarkullimit dhe mundësinë e ndikimit të parkingjeve përgjatë rrugës në kapacitetin dhe sigurinë e pjesëmarrësve në trafik.

Varianti 1 - Varianti i parë kërkon të përmirësojë rrjedhën e qarkullimit të trafikut duke vendosur qarkullimin njëkahor në dy korsi trafiku për lëvizje të automjeteve dhe një korsi trafiku për parkim gjatësor. Ndërsa, trotualet fizikisht të ndara nga rruga dhe dy korsi për çiklist do të jenë të planifikuara për lëvizje jo motorike (këmbësorë dhe çiklistë).

²² <http://geoportal.rks-gov.net/>

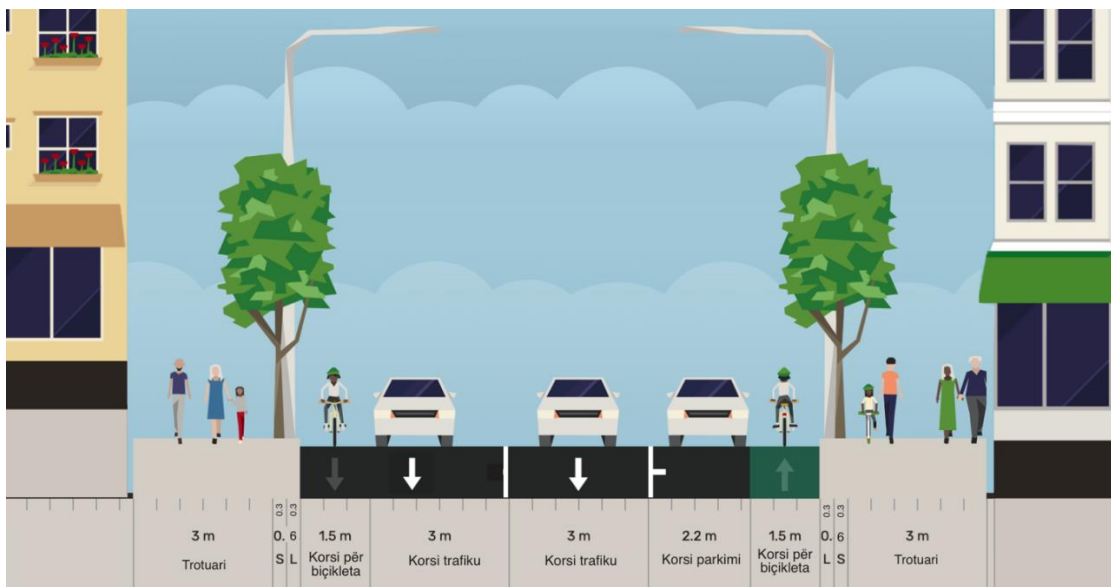


Fig.100. Profili i përafërt i pjesës së rrugës “Dardania” pas planifikimit të vendosjes së parkingjeve gjatësore përgjatë rrugës

Varianti 2 - Mbështetur tek elementi që e bën shëtitjen – ecjen në këmbë zgjedhjen më të preferuar modale nga një numër i konsiderueshëm i qytetarëve të Lagjes “Dardania”, nga grupi punues është propozuar një variant i profilit të rrugës “Dardania” me vetëm një korsi trafiku për automjete (kryesisht si nevojë e përmbushjes së kërkesave për lëvizje për banorët në rrugën “Dardania”) në një kahe. Ndërsa, për përmbushjen e kërkesave të lëvizjeve jomotorike, propozohet zgjerimi i trotuareve për këmbësorë si dhe korsi të për çiklistë në të dy anët.

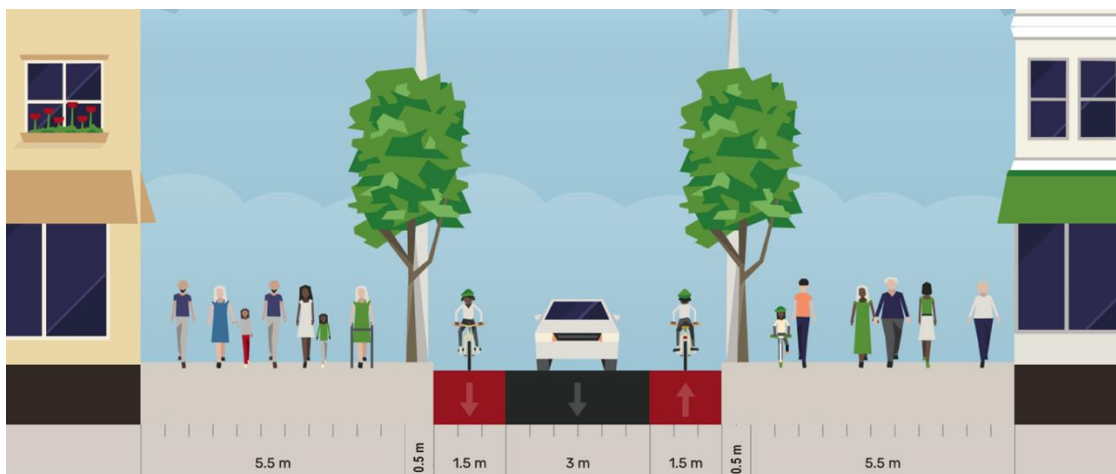


Fig.101. Profili i përafërt i pjesës së rrugës “Dardania” pa parkingje gjatësore dhe me vetëm një korsi trafiku për automjete

Me qëllim të mbajtjes së kapacitetit në nivelin e pranuar të shërbimit, duhet të ruhen dy korsi trafiku për qarkullim në një kahe, kjo edhe për shkak të manovrave dhe sipërfaqes së nevojshme gjatë

parkimit. Prandaj, në aspektin e rrjedhës së trafikut dhe nevojës për parkingje, Varianti 1 rekomandohet si opcion më adekuat për kushtet dhe rrethanat e qarkullimit për rrugën “Dardania”.

Për profilin, numrin e korsive të trafikut, gjerësinë e trotuareve dhe shtigjet për çiklist për rrugën “Dardania” duhet të bëhet projekti detal në të cilin pas konsultimeve me Komunën do të vlerësohet varianti më adekuat për akomodimin e të gjithë pjesëmarrësve në trafik.

Sistem multimodal i transportit - Integrimi dhe kombinimi i formave të ndryshme të transportit

Duke konsideruar lokacionin e mundshëm të stacionit multimodal (në zonën industriale ndërmjet Fushë Kosovës dhe Prishtinës), Fushë Kosova mund të kyçet në një ndryshim të rëndësishëm modaliteti në transportin publik dhe aktiv, duke ndërmarrë veprime në lidhje konkrete me stacionin multimodal të planifikuar nga planet strategjike edhe të Komunës së Prishtinës.

Vendosja e një stacioni të autobusëve në koordinim me stacionin hekurudhor, me qëllim të kombinimit të udhëtarëve është paraparë edhe me PZHK (2013-2023). Kombinimi i shërbimeve ndërmjet transportit hekurudhor dhe transporti me autobus ose forma tjera të transportit (Taxi, biçikleta etj) si stacione shkëmbimi fuqizon stacionin ekzistues të hekurudhës në Fushë Kosovë.

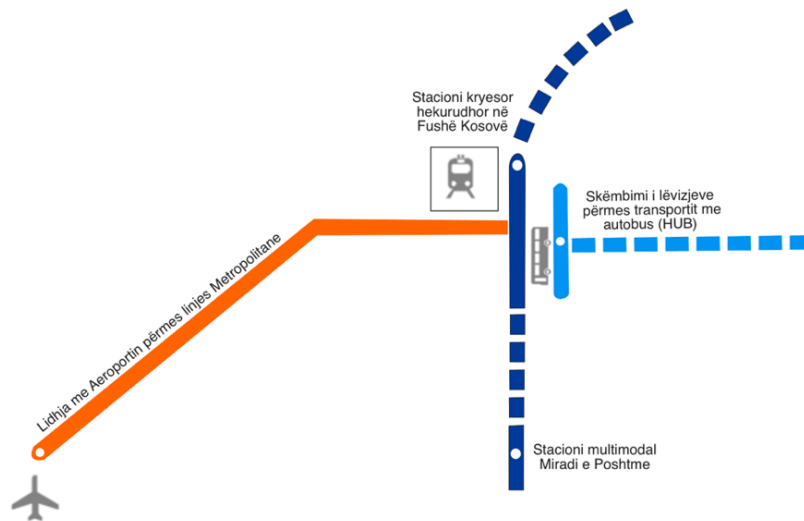


Fig.102. Integrimi dhe kombinimi i formave të lëvizjes në stacionin kryesor hekurudhor

Përmirësimi i integritetit dhe lidhjes së sistemit të transportit, brenda dhe ndërmjet mënyrave të transportit, për njerëz dhe mallra

Mes Prishtinës dhe Fushë – Kosovës funksionon rrjeti hekurudhor. Kjo infrastrukturë hekurudhore do të duhej të shfrytëzohej për të ofruar shërbime të mira transporti në relacionin Fushë Kosovë - Prishtinë duke u kombinuar me shërbime të autobusëve urban, të cilët i lidhin të gjitha stacionet ekzistuese në këtë zonë dhe stacionet të cilat duhet të ndërtohen për t'i plotësuar nevojat përkatëse.

Për përmirësimin e integritetit dhe zhvillimin e transportit multimodal, në kuadër të PMQU-së sygjeronet:

- Përqëndrimi në korridorin kryesor për në Prishtinë – transport publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) si dhe lidhjeve të shpejta të transportit publik.

- Ofrimi i shërbimeve me autobusë urbanë për zona të paralagjeve përgjatë kësaj linje, të cilat duhet të jenë të shpeshta, të besueshme dhe mirë të koordinuara.
- Studimi i mundësisë për të krijuar stacione dhe vendndalje të reja në këtë linjë për t'i shërbyer qendrave komerciale, ndërtesave shkollore, spitaleve, etj.
- Studimi i mundësisë së krijimit të një sistemi të integruar të shitjes së biletave për tërë zonën.

Pranë aeroportit ekziston infrastruktura hekurudhore. Infrastruktura hekurudhore duhet të rindërtohet në linjën Podujevë-Prishtinë-Fushë Kosovë-Pejë. Ky rindërtim do duhej shfrytëzuar si linjë e shkurtër për transportin publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT). Kjo linjë e shkurtër degëzuese do të mund të funksionoj duke zbatuar konceptin e “shuttle trenave” për distanca të shkurtra mes aeroportit, Fushë - Kosovës dhe Prishtinës.

Në rajonin e Fushë Kosovës (Miradi), ndodhet terminali i mallrave. Rëndësia e këtij terminali është e një rëndësie të veçantë, për Hekurudhat e Kosovës në tërësi, e në veçanti për Komunën e Fushë Kosovës. Ky terminal ka lidhje të mira me autostradën dhe hekurudhat.

Krijimi i një rrjeti logjistik të terminaleve të mallrave intermodal dhe qendrave të logjistikës është i domosdoshëm për të optimizuar proceset multimodale (transporti rrugor dhe hekurudhor). Një rrjet intermodal i dizajnuar mirë, i ekuilibruar është çelësi për të maksimizuar efikasitetin e të gjithë sistemit dhe për të minimizuar problemet e organizimit dhe transportit të mallrave.

Modernizimi i terminalit të mallrave në Miradi, me qëllim të rritjes së ofrimit të shërbimeve të transportit multimodal është paraparë edhe me strategjinë sektoriale të transportit multimodal²³.

Përmbledhje e masave për përmirësimin e infrastrukturës rrugore

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
1.1.	Rirregullimi i qarkullimit përmes shndërrimit të rrugëve me qarkullim njëkajor.	1.4.	Zgjerimi i korsisë për nxitim-përshpejtim për udhëkryqin në disnivel	1.6.	Ndërtimi i rrugës tranzite paralel me hekurudhen
1.2.	Përmirësimi dhe plotësimi i sinjalizimit të trafikut	1.5.	Riprojektimi dhe rirregullimi i hyrjeve (shtimi i by-passeve) në rrethrotullim	1.7.	Rirregullimi dhe koordinimi i sistemeve fazore në semafor
1.3.	Ndërtimi i rrethrotullimeve në rrugën nacionale N9			1.8.	Rehabilitimi i sistemit LRT - shërbime të rregullta në korridorin Fushë Kosovë – Prishtinë.

²³ Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015- 2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar.

3.3. ZHVILLIMI I RRJETIT TË INFRASTRUKTURËS PËR LËVIZJE AKTIVE / ECJE DHE ÇIKLIZËM

3.3.1. Mobiliteti i këmbësorëve

Gjatë viteve të fundit, në Fushë Kosovë janë bërë zhvillime të shumta, sidomos përgjatë rrugës nacionale N9 në pjesën qendrore të qytetit. Kjo zonë nuk ofron një mjedis shumë të sigurt dhe të rehatshëm jo vetëm për këmbësorë por edhe për bizneset përgjatë rrugës, megjithëse si e tillë mbetet zonë mjaft e frekuentuar si nga banorët ashtu dhe nga vizitorët.



Fig.103. Shtigjet për çiklist dhe trotualet për këmbësorë përgjatë rrugës nacionale N9

Rritja e numrit të automjeteve motorike në qendër të qytetit, me theks të veçant përgjatë rrugës nacionale N9, që parandalon lëvizjen e këmbësorëve dhe ndërveprimin e tyre të lirë, dekurajon ecjen në qendër të qytetit dhe ardhjen e qytetarëve të rinj dhe vizitorëve në qendër të qytetit.

Krijimi i zonave të reja dhe zgjerimi i zonave ekzistuese të këmbësorëve do të mundësojë krijimin e diversitetit, forcimin e ekonomisë lokale, ringjalljen e tregtisë me pakicë, hotelierinë dhe zanatet, dhe zhvillimin e mëtutjeshëm dhe rigjallërimin e qendrës së qytetit të Fushë Kosovës dhe rritjen e cilësisë së jetës në të. Një rrjet i integruar dhe i ndërtuar i trotuareve në të gjithë qytetin do të mundësojë udhëtim më të shpejtë, më të rehatshëm dhe më të sigurt nga burimi në destinacion.

Qëllimi është krijimi i kushteve për ecje dhe çiklizëm në Fushë Kosovë dhe rritja e ndërgjegjësimit për shtigje dhe mjedise të dedikuara për ecje dhe çiklizëm në të gjithë qytetin, si:

- Krijimi i vendkalimeve të reja, të sigurta dhe të qasshme në të gjithë qytetin;
- Përmirësimi i projektimit të rrugëve në raport me këmbësorët dhe çiklistët;
- Qetësimi i trafikut duke menaxhuar shpejtësinë e lëvizjes së automjeteve për të krijuar mjedis të sigurt;

- Zvogëlimi i “konflikteve” potenciale me përdoruesit e tjerë të rrugës.

Zhvillimi i rrjeteve të integruara të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë duhet të synojë arritjen e këtyre parimeve kryesore:

- Lidhjen e mirë të këmbësorëve/çiklistëve me transportin publik, parkingjet e automjeteve, taksitë dhe vendparkimet e biçikletave;
- Fokusimin në udhëtimin e tërë: në këmbë / me biçikletë / transport publik – duke përmirësuar përvojën totale të udhëtimit;
- Sigurimin që hapësirat e dedikuar për këmbësorë të marrin parasysh çështjet e mobilitetit – përshtatjen e trotuareve kushteve të mobilitetit për këmbësorë dhe persona me nevoja të veçanta, përmirësimin e vendkalimeve për këmbësorë dhe lidhjen funksionale me rrugët e transportit publik;
- Përmirësimin e shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve midis zonave të banuara dhe vendeve të punës/shërbimeve;
- Minimizimin e pengesave dhe rreziqeve për lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve.

3.3.2. Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Fushë Kosovën

Me qëllim të rritjes së atraktivitetit të ecjes dhe çiklizmit në mesin e përdoruesve është e rëndësishme të përmirësohet cilësia e përgjithshme e të gjitha shtigjeve dhe atyre për në destinacionet kryesore, duke identifikuar destinacionet kyçe si qendra e qytetit, zonat e punësimit, nyjet kryesore të transportit dhe qendrat e lagjeve / rrethinave të qytetit. Më konkretisht, kur merret parasysh cilësia e mjediseve të këmbësorëve dhe çiklistëve, është e rëndësishme që shtigjet të jenë:

- **Të lidhura:** në aspektin që shtigjet të jenë të lidhura mirë dhe të integruara;
- **Të rehatshme:** shtigjet të jenë të këndshme për t'u përdorur, me hapësirë dhe kapacitet të mjaftueshëm; duke adresuar ndikimet negative të ndotjeve dhe zhurmës të trafikut;
- **Të përshtatshme:** shtigjet e këmbësorëve që sigurojnë lidhje me destinacionet ku njerëzit duan të udhëtojnë, duke ndjekur ‘linjat e dëshiruara’ të përshtatshme;
- **Miqësore:** shtigjet e këmbësorëve duhet të ndihmojnë në nxitjen e bashkëveprimeve sociale sa më shumë që të jetë e mundur dhe
- **Të dukshme:** shtigjet e këmbësorëve duhet të jenë të sigurt për përdorim dhe gjithashtu të lehta për t'u përdorur me pengesa të pakta për mobilitet.

Për lëvizje në distanca të shkurtra (deri në 10 minuta) ecja është zgjidhja më e mirë për trafik të qëndrueshëm, ndërsa për udhëtimet ditore në zonat urbane deri në pesë kilometra biçikleta është mënyra optimale dhe më e lehtë për të udhëtuar, sepse është një rrugë e shpejtë dhe e drejtpërdrejtë nga burimi në destinacion. Trafiku jomotorik nuk ndot mjedisin dhe infrastruktura e nevojshme e transportit nuk zë shumë hapësirë për jetesë, siç është rasti me automjetet motorike. Konfiguracioni i terrenit të qytetit të Fushë Kosovës është shumë i përshtatshëm për zhvillimin e trafikut për

këmbësorë dhe biçikleta për nevoja të përditshme, pasi që brenda 10 deri në 15 minuta shumica e shërbimeve dhe pikat kryesore të interesit në qytetin e Fushë Kosovës janë në dispozicion.

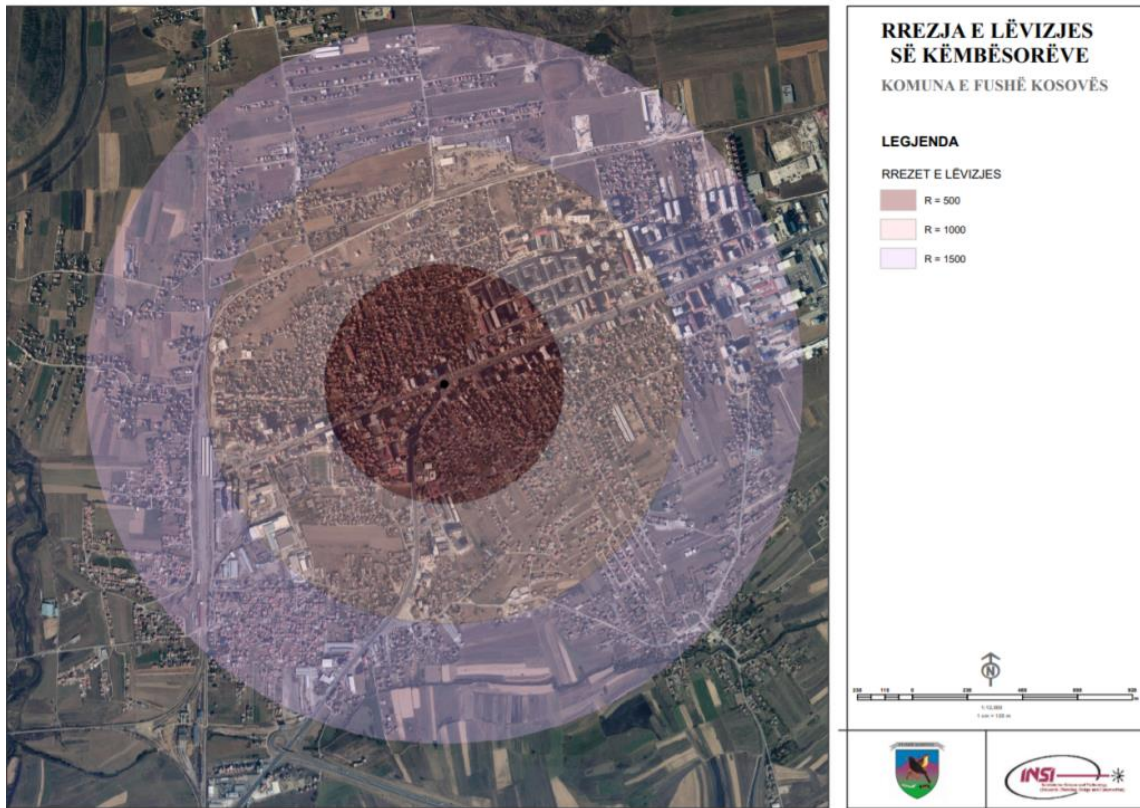


Fig.104. Mundësia e lëvizjeve aktive dhe çasje në rrugët e Fushë Kosovës

Krijimi i rrjetit primar dhe sekondar për lëvizje të biçikletave

Në mënyrë që mobiliteti i biçikletave të jetë tërheqës për përdoruesit, para së gjithash është e nevojshme të sigurohet infrastrukturë adekuate e trafikut që do të mundësojë sigurinë e lëvizjes së çiklistëve, dhe kështu një shërbim cilësor.

Meqenëse lëvizja me biçikletë siguron një rrugë të shpejtë dhe të drejtpërdrejtë nga burimi deri në destinacion, infrastruktura e çiklizmit duhet të ndërtohet në përputhje me këtë fakt. Gjegjësisht, gjatë ndërtimit të shtigjeve të reja për biçikleta, si dhe rregullimin e atyre ekzistuese, është e nevojshme të merret në konsideratë që rruga e planifikuar e shtegut të mos zgjas kohën e udhëtimit, dmth. për të përfaqësuar distancën më të shkurtër nga burimi në destinacion. Nëse kjo nuk është e realizueshme për arsye të sigurisë së trafikut ose edhe kufizimeve të ndryshme hapësinore të trafikut, mund të parashikohet një ndryshim i rrugës optimale, por me sa më pak devijime nga ajo optimale.

Në përshtatje me çështjet e ngritura më sipër, si masë e parë për të përmirësuar mobilitetin e biçikletave në Fushë Kosovë, propozohet vendosja dhe rregullimi i një rrjeti primar të biçikletave, d.m.th. shtigjet kryesore për biçikleta, të cilat do të plotësonin nivelin më të lartë të sigurisë për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve. Funkzioni kryesor i rrjetit primar të biçikletave do të ishte lidhja e

drejtpërdrejtë e të gjitha pikave kryesore me interes të qytetit dhe gjithashtu do të përfaqësonte rrugët kryesore të hyrjes për të lidhur vendbanimet përreth dhe qendrën e qytetit. Si një masë e dytë, parashikohet rregullimi i rrugëve dytësore të biçikletave, funksioni kryesor i të cilave është furnizimi i rrjetit primar të biçikletave.

Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për biçikleta në Fushë Kosovë, është dhënë në figuren 105.

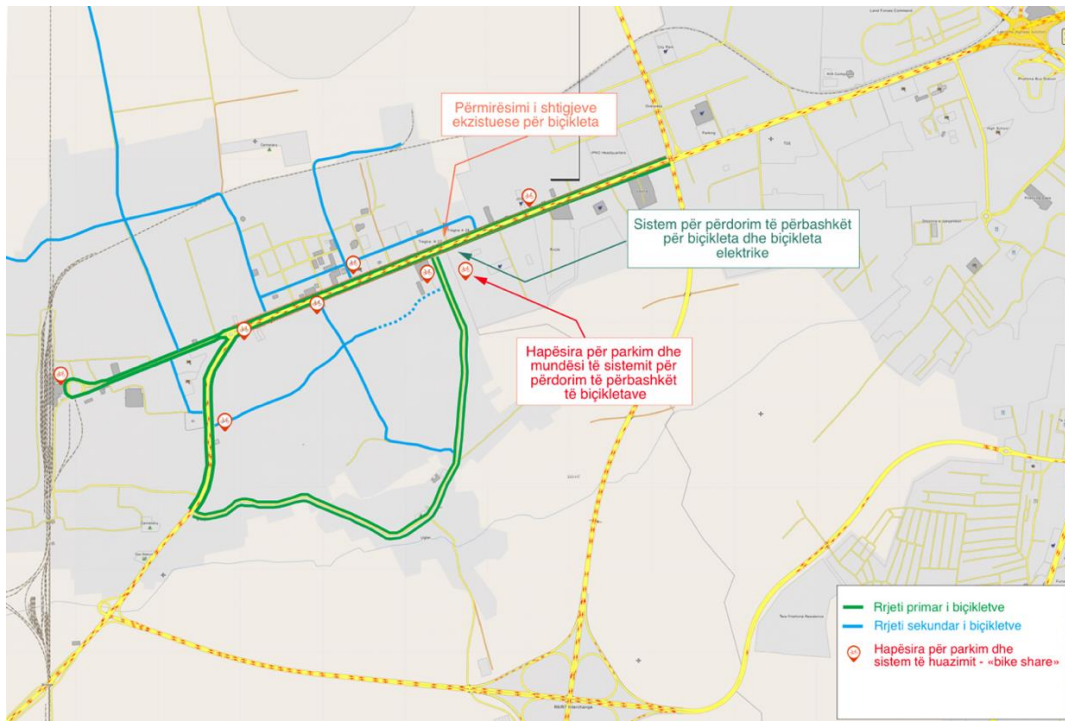


Fig.105. Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për biçikleta

3.3.3. Sistemi i huazimit të biçikletave – “Bike Share”

Një nga objektivat qendrore të planit është përmirësimi i infrastrukturës për çiklist përgjatë rrugës nacionale N9, si dhe akomodimi i rritjes së pritjes në të gjithë qytetin. Është thelbësore të sigurohet që të sigurohet një lidhje e sigurt dhe funksionale me qytetin e Prishtinës, pasi aktualisht ka lidhje të dobët midis tyre.

Fushë Kosova ka një konfiguracion shumë të përshtatshëm për lëvizje me biçikleta, gjithashtu është investuar në korsi biçikletash përgjatë rrugës nacionale N9, por përdorimi i biçikletave mbetet shumë e kufizuar.

Sigurimi i banorëve me një mënyrë të lehtë të marrjes me qira dhe të përdorimit të biçikletave mund të ndihmojë në stimulimin e përdorimit më të gjerë të biçikletave për lëvizje ditore. Shumë qytete kanë adoptuar sisteme me qira të biçikletave me stacione në lokacionet më të rëndësishme të qytetit, por trendi i fundit është për sistemet e qirasë të biçikletave që përdorin teknologjinë “Smart Bike Share” për t'i mundësuar përdoruesve të kontrollojnë dhe shikojnë biçikletat.

Programet e stacioneve të biçikletave publike ofrojnë biçikleta të vendosura në të gjithë qytetin për përdorim publik kundrejt një pagesë shumë modeste. Biçikletat mund të merren në çdo stacion të qytetit dhe të rikthehen në një stacion tjetër të afërt, fakt i cili e bën përdorimin e biçikletave publike një mënyrë transporti shumë efektive.

Duke vlerësuar rolin e stacioneve të biçikletave publike dhe përfitimet e sistemit të huazimit të biçikletave “Bike Share”, për qytetin e Fushë Kosovës propozohet një skeme të re për marrjen me qira të biçikletave në të gjithë qytetin, skemë e cila do të përfshinte tiparet kryesore të mëposhtme:

- Zhvillim i një skeme për përdorimin e përbashkët të biçikletave (bike-share) në të gjithë qytetin, duke ofruar çmime të zbritura për përdoruesit që marrin biçikleta për përdorim (huazim).
- Ofrim i lehtësirave për njerëzit që të kenë qasje në biçikleta dhe në hapësira të sigurta që ofrohen në të gjithë qytetin;
- Sistem i mundshëm i ofrimit të biçikletave elektrike;
- Biçikleta dhe hapësira për parkim biçikletash, të cilat janë lehtësisht në dispozicion, të cilësisë së mirë dhe të mirëmbajtura rregullisht, dhe të cilat mund të përdoren sipas kërkesave të përdoruesit.

Parimi i skemës është relativisht i drejtpërdrejtë – kushdo mund të marrë një biçikletë në një vend dhe ta kthejë atë në një vend tjetër, duke bërë udhëtime nga një pikë në pikën tjetër përmes ngasjes së biçikletës. Në vijim janë karakteristikat tipike të një skeme të suksesshme të ofrimit të biçikletave²⁴:

- Sipërfaqja minimale e mbuluar nga sistemi: 10 km²;
- Dendësia e stacioneve: 10–16 stacione për km²;
- Biçikleta/banorë: 10–30 biçikleta për çdo 1.000 banorë (brenda sipërfaqes së mbuluar);
- Raporti mes stacioneve për kyçe/parkim të biçikletave dhe biçikletave: 2–2.5 vende të parkimit të biçikletave për çdo biçikletë.

Zakonisht është e dobishme të krijohet një rrjet i dendur i stacioneve në të gjithë sipërfaqen e mbuluar, me një hapësirë mesatare prej 300 metrash midis stacioneve. Ekzistojnë një numër fazash për të zhvilluar dhe zbatuar me sukses një sistem të ri të ofrimit të biçikletave në Fushë Kosovë:

- Realizimi i një studimi të fizibilitetit - Një analizë për mundësinë e realizimit të skemës së ofrimit të biçikletave, që përcakton parametrat kryesorë për planifikimin dhe zhvillimin e hapave të ardhshëm.

²⁴ Mott MacDonald | Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU)

- Planifikimi dhe projektimi i hollësishëm - Kjo përcakton lokacionet e sakta të stacioneve, madhësinë e stacioneve dhe sistemin inteligjent të nevojshëm (softuerin e nevojshëm) për ta mbështetur skemën.
- Krijimi i planeve biznesore dhe financiare - Kjo fazë përcakton modelet institucionale dhe modelet e të ardhurave, duke përfshirë edhe kontraktimin e një skeme.

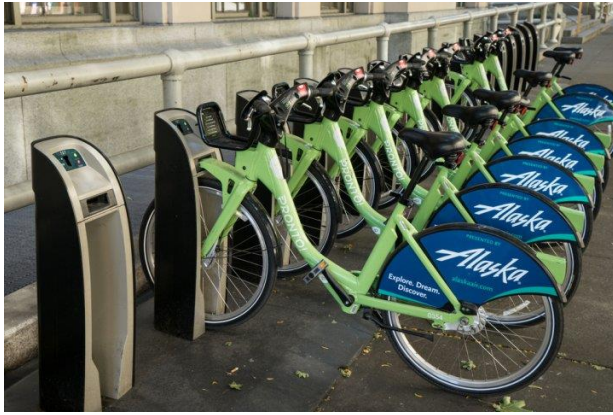


Fig.106. Sistemi “Bike Share”
(Burimi: Seattle KOUW 2018)



Fig. 107. Sistemi i huazimit të biçikletav “Ecovolis”
(Burimi: “Ecovolis”- Tiranë)

3.3.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave

Rekomandohet që lokacionet për parkim të biçikletave të jenë të përqendruara pranë objekteve dhe vendeve të rëndësishme në qendrën e qytetit, respektivisht në hapësirat ku ka mundësi të jetë kërkesa më e madhe. Paralelisht, duhet të ketë bashkëveprim me punëdhënësit më të mëdhenj në të gjithë qytetin për të siguruar hapësira për biçikleta për punonjësit dhe konsumatorët.

Në përgjithësi, parkimi i biçikletave duhet të integrohet në të gjitha proceset e planifikimit. Nëse biçikleta konsiderohet si një mënyrë transporti, atëherë qasja ndaj përdorimit të biçikletës duhet të planifikohet në të gjitha ndërtesat e reja si dhe në skemat e rinovimit urban. Nuk ka asnjë arsye pse ky standard për parkimet e biçikletës të mos zbatohet.

Ekzistojnë modele të ndryshme të projektimit të parkimit të biçikletave, duke filluar nga dollapët standard të biçikletave që përdoren shpesh në zonat tregtare ku ka kërkesa të mëdha për parkim më të përshtatshëm, të mbuluar dhe të siguruar për biçikleta.



Fig.108. Dollapë biçikletash në korsinë e parkimit (Burimi: Utrecht)²⁵

Parkim afatgjatë për biçikleta

Me rastin e përdorimit të biçikletave për në punë ose institucione arsimore, biçikletat parkohen për një kohë më të gjatë. Prandaj, parkimi afatgjatë duhet të vendoset pranë institucioneve arsimore dhe vendeve të punës (zyra, fabrika) në qytetin e Fushë Kosovës.

Një nga shembujt më të përhapur është hapësira e mbyllur e rrjetës, e cila është e kyçur dhe e aksesuar vetëm nga përdoruesit e saj. Parkimi për çiklizëm afatgjatë duhet të jetë i mbuluar, me rritjen e nivelit të sigurisë, të ruajtura dhe / ose të pajisura me mbikëqyrje video.



Fig.109. Parkimet afatgjata për biçikleta (Burimi: Zhytomyr)²⁶

²⁵ PRESTO- Parkimi i biçikletës në zonat rezidenciale.

²⁶ Sustainable Urban Mobility Plan Zhytomyr, 2019

Lehtësirat për lëvizje të këmbësorëve

Duke u bazuar në kërkesat për lëvizje të këmbësorëve, nevojën për qasje të sigurt në rrjetin rrugor, rekomandohet zhvillimi i një koncepti me një hierarki të llojeve të shtigjeve për këmbësorë që bazohet në funksionalitetin dhe shkallën e përdorimit. Rrjeti është ai ku shtigjet përdoren më së shumti nga këmbësorët dhe për këtë arsye ato janë në shënjestër të përmirësimeve cilësore. Në identifikimin e shtigjeve dhe standardeve të caktuara për llojet e ndryshme të shtigjeve duhet të merren parasysh çështjet si: fluksi i këmbësorëve, përdorimi aktual dhe përdorimi i propozuar, vlerësimi i aksidenteve dhe i rreziqeve tjera, vjetërsia dhe lloji i trotuarit (p.sh. për trotualet e vjetra dhe në rrezik nevojitet inspektim më i shpeshtë sesa për ato që sapo janë shtruar) si dhe karakteri, përdorimi dhe trafiku i rrugës ngjitur me të.

Një parim i rëndësishëm i zhvillimit të konceptit të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë do të ishte përmirësimi i lëvizjes përgjatë rrugës nacionale N9, duke përfshirë punën e bërë për sigurinë rrugore për të siguruar qasje dhe trupimin e sigurtë të rrugës nga njëra anë në tjetrën.

Opsionet për një draft të klasifikimit të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë janë paraqitur më poshtë.

Tabela.14. Klasifikimi i rrjetit të shtigjeve për këmbësorë²⁷

	<i>Kategoria</i>	<i>Përshkrimi</i>
1	Zonat e cilësisë së lartë për ecje	Shtigje për këmbësorë të cilësisë së lartë në qendër të qytetit, me numër të madh shfrytëzuesish dhe që u shërbejnë qendrave kryesore të punësimit, qendrave tregtare dhe qendrave të transportit publik.
2	Shtigjet primare të ecjes	Shtigje këmbësorësh me numër të madh shfrytëzuesish dhe që u shërbejnë punësimit primar, shkollave, qendrave tregtare dhe qendrave të transportit publik.
3	Shtigjet sekondare të ecjes	Shtigje të përdorimit të mesëm nëpër zona lokale që qojnë në shtigjet primare, në qendrat e lagjeve etj.
4	Trotualet ndërlidhëse	Që lidhin trotuare të kategorive më të larta nëpër zona urbane dhe trotuare të ngarkuara rurale.
5	Trotualet për qasje lokale	Trotuare që njihen për përdorim të ulët dhe rrugë të shkurtra për tek shtigjet kryesore dhe rrugicat.

Krijimin e vendkalimeve të reja, të sigurt dhe të qasshme në të gjithë qytetin

Objektiv thelbësor i infrastrukturës për këmbësorë dhe çiklist është krijimi i kushteve për lëvizje të lirë dhe të sigurt për këmbësorë dhe çiklistë. Njerëzit janë më të prirë që të zgjedhin të ecin / të ngasin biçikletë nëse ndjejnë se trotualet/shtigjet janë të sigurt për lëvizje, ndërkohë që hapësirat që nuk mirëmbahen siç duhet shpesh pengojnë këmbësorët dhe çiklistët e mundshëm. Ekzistojnë një numër veprimesh kyçe që mund të përmirësojnë sigurinë gjatë ecjes dhe ngasjes së biçikletës, duke përfshirë:

²⁷ Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) për qytetin e Prishtinës, 2019.

- Zvogëlimi i numrit të aksidenteve në të cilat kanë qenë të përfshirë këmbësorë/çiklistë – duke analizuar të dhënat e aksidenteve për të siguruar një mjedis të sigurt dhe pa pengesa për përdoruesit dhe duke vazhduar me zvogëlimin e numrit të viktimave këmbësorë, e sidomos të fëmijëve;
- Rritja e numrit të nxënësve që udhëtojnë në këmbë dhe me biçikletë duke promovuar zhvillimin transportin e qëndrueshëm për në shkollë;
- Përmirësimi i projekteve rrugore në raport me këmbësorët dhe çiklistët duke zvogëluar nevojën për rrethoja mbrojtëse dhe për të përmirësuar kalimin e rrugëve, dhe zhvillimin e masave për qetësimin e trafikut dhe masa të sigurisë brenda zonave lokale për të zvogëluar shpejtësinë e automjeteve.

3.3.5. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë

Qëllimi është përmirësimi i trotuareve dhe krijimi i një rrjeti të ri për këmbësorë në të gjithë qytetin për të siguruar hapësirën e duhur dhe të sigurt për këmbësorët. Aktualisht, shumë prej trotuareve janë të ngushtë dhe keq të mirëmbajtura. Përmirësimi i infrastrukturës së këmbësorëve do të ndihmojë në përmirësimin e sigurisë së këmbësorëve, si dhe të mirëqenies dhe mjedisit urban.

Sa i përket zhvillimit të një rrjeti të ri të rrugëve për këmbësorë në Fushë Kosovë, vëmendja duhet përqendruar në përmirësimin e cilësisë dhe largimin e barrierave në trotuare, si dhe në qasjen pa pengesa në të gjitha objektet e rëndësishme (ndërtesa administrative publike dhe shtetërore, shërbime shëndetësore dhe sociale, shkolla, dyqane, objekte kulturore dhe ndërtesa tjera).

Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë duhet të formojë një rrjet funksional të rrugëve pa pengesa. Për shkak të aktiviteteve të shumta, rrjeti kryesor për lëvizje të këmbësorëve do të shtrihet përgjatë rrugës kryesore “Nënë Tereza” – rruga nacionale N9, si dhe rrugëve “Dardania” dhe “Agron Rahmani”. Për më tepër, nëpërmjet skemës për këmbësorë, rrjeti do të shtrihet përgjatë rrugëve pa pengesa drejt stacionit kryesor të hekurudhës dhe lagjeve tjera të qytetit me qëllim të zgjerimit dhe promovimit të mëtejshëm të këtij koncepti. Ndërsa, për ndërlidhje funksionale me rrjetin kryesor, infrastrukturës për lëvizje të këmbësorëve duhet t’i shtohet edhe rrjeti dytësor i cili gjithashtu lidh zonat më atraktive të qytetit me rrjetin kryesor të këmbësorëve.

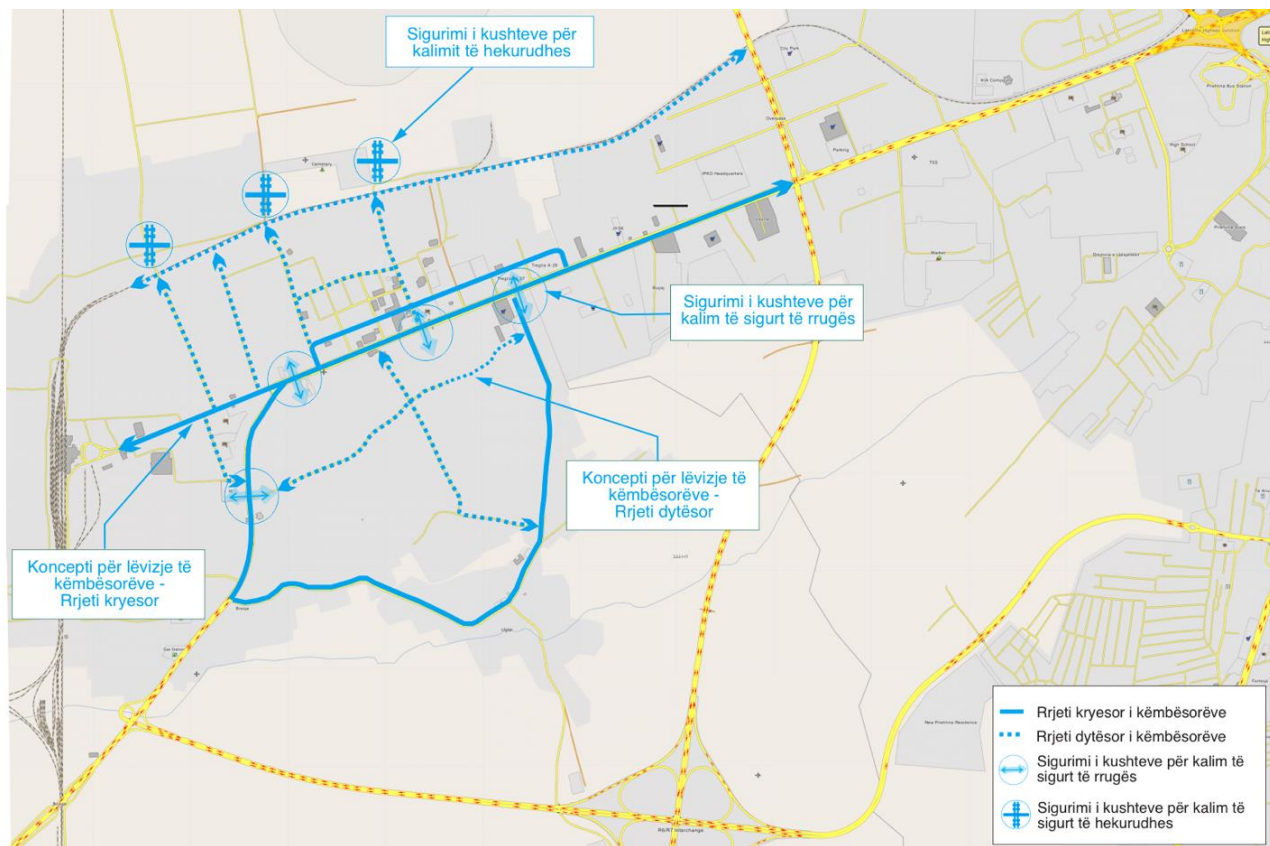


Fig.110. Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për këmbësorë

Rritja e sigurisë së këmbësorëve në funksion të mobilitetit

Rruga nacionale N9, e cila kalon nëpër pjesën qendrore të Fushë Kosovës, lidh qendrat më të mëdha të vendit me kryeqytetin e Kosovës Prishtinën. Në këtë mënyrë ky segment rrugor është më i ngarkuar nga trafiku i mjeteve dhe arrin kulmin në periudhën e verës, sidomos vitet e fundit me ndërtimin e autoudhës Prishtinë - Morinë e më tej në drejtim të Shqipërisë, por pa lënë jashtë dhe zona të tjera të rajonit. Pikërisht kjo rritje e vazhdueshme e trafikut e ka bërë të domosdoshme nevojën për zgjerimin e kësaj rruge për ta sjellë në parametrat e nevojshëm për përballimin e trafikut gjithmonë e më të rënduar. Por zgjerimi i kësaj rruge me qëllim përmbushjen e nevojave të trafikut motorik ka ndikuar dukshëm në vështirësi për lëvizje të pa motorizuara (këmbësorë dhe çiklistë).

Por jo vetëm kaq, sepse prej vitesh përgjatë rrugës nacionale N9, në të dy anët e saj, ushtrojnë aktivitetin tregtar një numër i konsiderueshëm i bizneseve, si dhe gjithashtu janë ndërtuar një sërë objektivesh banimi. Lidhja e këtyre objekteve në dy anët e rrugës ka krijuar vështirësi për lidhje direkte për këmbësorë dhe çiklistë.

Projektimi, ndërtimi, funksionimi dhe mirëmbajtja e cilësisë së infrastrukturës për këmbësorë është një element thelbësor në krijimin e një ambienti miqësor për këmbësorët. Një pjesë e rëndësishme e planifikimit të paraqitjes së ardhshme të rrugëve është parashikimi i gjerësisë dhe numrit të korsive dhe vëllimi i përgjithshëm i trafikut që mund të ndikojë në nivelin e lëvizshmërisë së këmbësorëve.

Ekzistojnë disa mënyra të vendkalimeve për këmbësorë, por variantet më të shpeshta janë:

1. Vendkalimi i shënuar për këmbësorë - Varianti më i zakonshëm për kalimin e rrugës për këmbësorë në të njëjtin nivel me rrugën.
2. Nënkalimi për këmbësorë - Ky vendkalim ndodhet nën tokë, me të cilin mund të kaloni në mënyrë të sigurt pjesën e dëshiruar të rrugës.
3. Mbikalimi për këmbësorë - Zakonisht ky lloj kalimi është ndërtuar në formën e një ure që varet përgjatë rrugës dhe është paralele me të.

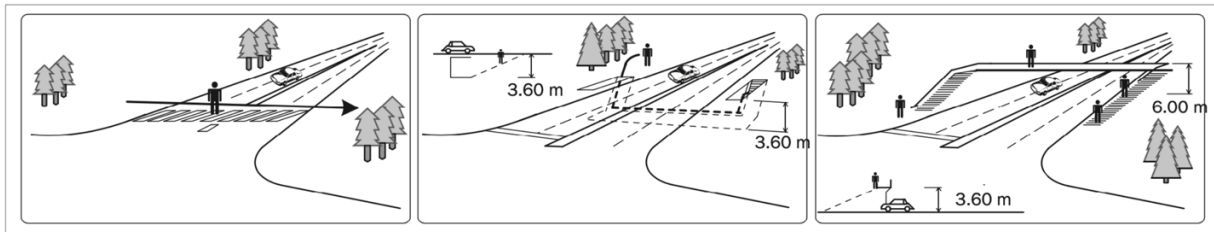


Fig.111. Mënyrat për kalimin e rrugës nga këmbësorët

Kalimet në të njëjtin nivel me rrugën – vendkalimet në “zebra” bëhen në vende me përqendrim të lartë të këmbësorëve, ku konfliktet midis këmbësorëve dhe automjeteve paraqesin probleme të mundshme. Qëllimi i shënjitimit të vendkalimit për këmbësorë është lokalizimi i qartë dhe i dukshëm i sektorit të konflikteve dhe paralajmërimi i shoferit për ardhjen e këmbësorëve. Projektuesit përdorin shënime të ndryshme për të paralajmëruar shoferët se po hasin një zonë të përcaktuar në një rrugë ku këmbësorët kanë përparësi, por në raste të caktuara (shpejtësia jo adekuate, dukshmëria e pamjaftueshme etj), mund të ndikoj në sigurinë e trupimit të rrugës nga ana e këmbësorëve.

Nëse qarkullimi i automjeteve është i madh, këmbësorët nuk do të jenë të sigurt me kalimin e rrugës në të njëjtin nivel- në “zebra”, sepse intervalet e përshtatshme për kalimin e rrugës janë shumë të rralla. Drejtuesit e mjeteve gjithashtu do të jenë të pakënaqur me ndërprerjet e shpeshta të trafikut dhe krijimin e kolonave të gjata të automjeteve. Në situata të tilla, zgjidhjet duhet kërkuar përmes kalimeve me semafor, nënkalimeve ose mbikalimeve për këmbësorë.

Mundësia e kalimit të rrugëve përmes nënkalimeve/mbikalimeve

Nënkalimet dhe mbikalimet për këmbësorë, kanë tendencë të jenë të sigurt për sa i përket sigurisë së trafikut, respektivisht kalimit të sigurt të rrugës, por janë pothuajse të papëlqyeshme në të gjithë botën, për shkak të kohës dhe përpjekjes së nevojshme për t'i përdorur ato.

Me rastin e projektimit të nënkalimeve, prioriteti më i lartë është që nënkalimet për këmbësorë të mbahen të terura. Duke pasur parasysh specifikën e lokacionit përgjatë rrugës nacionale N9 dhe nivelet e larta të ujërave nëntokësore të cilat krijohen gjatë të reshurave, ndërtimi i nënkalimeve për këmbësorë përgjatë kësaj rruge kërkon edhe kushte specifike ndërtimore.

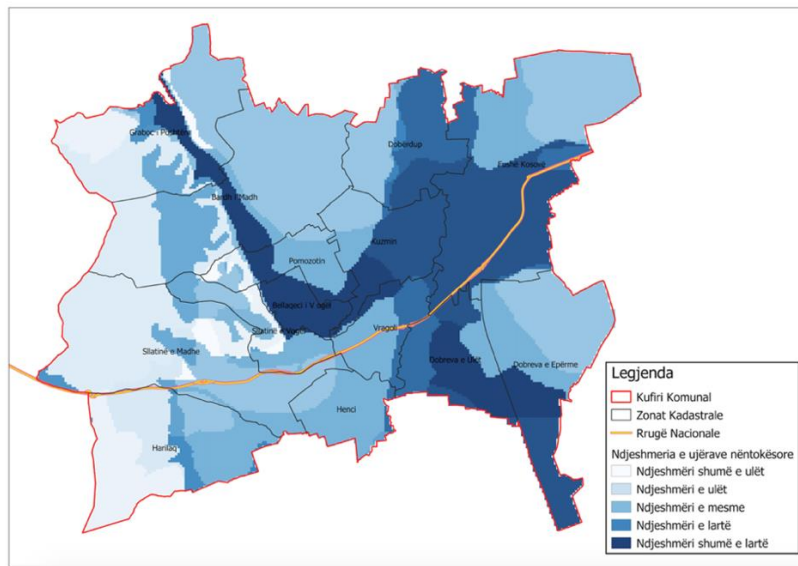


Fig.112. Ndjeshmëria e ujërave nëntokësore në Komunën e Fushë Kosovës

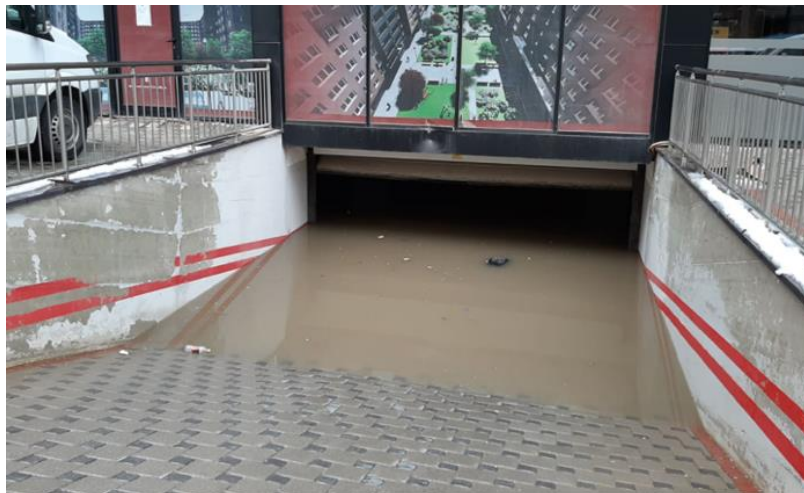


Fig.113. Ndikimi i vërshimeve në Fushë Kosovë²⁸

Në Fushë Kosovë, nevoja për opcionin e ndërtimit të mbikalimit u imponua nga problemi i fluksit të madh të trafikut motorik në rrugën nacionale N9 dhe nevoja për trupimin e kësaj rruge nga ana e këmbësorëve.

²⁸<http://bonzo.info/vershimet-ne-fushe-kosove-veturat-dhe-bodrumet-nen-uje/>



Fig.114. Rruga nacionale N9

Falë korridorit të rëndësishëm, rruga nacionale N9 është bërë një rrugë kyçe e qytetit të Fushë Kosovës, por në të njëjtën kohë ajo ka ndarë qytetin në dy pjesë dhe nganjëherë është bërë një pengesë e pakapërcyeshme për banorët e tyre.

Problemi është më i dukshëm në shembullin e nxënësve që jetojnë në pjesën jugore të rrugës dhe të cilët janë të detyruar të kalojnë rrugën nacionale N9 disa herë në ditë.

Padurimi i nxënësve kur kalojnë në rrugë (i kombinuar me neglizhencën tradicionale të ngasjes nga drejtuesit e mjeteve) mund të jetë fatal.

Rregullimi dhe projektimi i vendkalimeve për këmbësorë me nevojat e përdoruesve të ndryshëm, të rrugës, mbështetet në kritere teknike të sigurisë, të cilat janë në varësi të: madhësisë së qarkullimit të trafikut të automjeteve motorike (trafiku mesatar ditor vjetor – TMDV), numri i korsive të trafikut, shpejtësisë maksimale, shkallës së sigurisë së trafikut etj. (Figura 115).

Sipas të dhënave të fluksit të trafikut, në pjesën e rrugës nacionale N9 qarkullojnë rreth 45 000 aut/ditë, ndërsa numri i korsive është 3 korsi trafiku për kahe me shpejtësi prej 40 – 60 km/h. Nga kjo rrjedh se në rrugën nacionale N9 nuk mjafton vetëm kalimi në nivel të njëjtë të rrugës (vendkalim me zebra), por duhet ndërmarrë veprime tjera shtesë për rritjen e sigurisë gjatë kalimit të rrugës nga ana e këmbësorëve.

Nr. i korsi dhe lloji i ishullit ndarës	TMDV (AADT) < 9000 automjete			TMDV (AADT) > 9000-12000 automjete			TMDV (AADT) > 12000-15000 automjete			TMDV (AADT) > 15000 automjete		
	Kufizimi i shpejtësisë											
	≤50 km/h	<60 km/h	≥ 65 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 65 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 65 km/h	≤ 50 km/h	60 km/h	≥ 65 km/h
2 korsi të trafikut												
3 korsi të trafikut												
Më tepër korsi (4 ose më shumë) ishulli ndarës i ngritur												
Më tepër korsi (4 ose më shumë) pa ishulli ndarës të ngritur												

TMDV Trafiku mesatar ditor vjetor (automjete/ditë)



Para shënimit të vendkalimit për këmbësorë është e nevojshme të vlerësohet nevoja për vendkalim të këmbësorëve. Me studime inxhinierike duhet caktuar jo vetëm kriteret e lokacionit por edhe vëllimin e qarkullimit të këmbësorëve, shpejtësinë e automjeteve dhe kushtet tjera të sigurisë.



Vendkalim i shënuar për këmbësorë në nivel të njëjtë me rrugën. Duhet vlerësuar se a mjafton vetëm shënimi i vendkalimit për këmbësorë apo janë të nevojshme edhe masat shtesë.



Nuk mjafton vetëm vendkalim i shënuar për këmbësorë në nivel të njëjtë me rrugën. Duhet analizuar variante tjera të trupimit të rrugës që mund të përrirësojnë sigurinë e këmbësorëve si masat e qetësimit të trafikut, rregullimi i vendkalimeve me semafor, përdorimi i teknologjisë bashkëkohore SIT, nënkalime ose mbikalime për këmbësorë.

Fig.115. Kriteret për përzgjedhjen e vendkalimit optimal për këmbësorë²⁹

Propozimet për përmirësimin e sigurisë për këmbësorë

Me qëllim të rritjes së sigurisë gjatë trupimit të rrugës nacionale N9, propozohen forma të kalimit të rrugës jo në të njëjtin nivel me rrugën, pra përmes nënkalimeve/mbikalimeve për këmbësorë. Për këtë është e nevojshme të bëhet një studim i detajuar në përzgjedhjen e lokacioneve adekuate dhe formave të nënkalimeve ose mbikalimeve. Bazuar në ndikimin e ujërave nëntokësore, në rast të ndërlikueshmërisë së ndërtimit të nënkalimit, propozohet të shqyrtohet mundësia e ndërtimit të mbikalimeve për këmbësorë.

Duhet theksuar se, për shkak të karakterit të rrugës (për të cilën përgjegjëse është Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës), specifikave të lokacionit, por edhe implikimeve buxhetore, ndërtimi i nënkalimeve/mbikalimeve për këmbësorë mund të ketë vështirësi të realizohet në një fazë të hershme, por nëse projekti përfshihet në mënyrë adekuate dhe në bashkëpunim edhe me Ministrinë adekuate këto nënkalime/mbikalime për këmbësorë mund të realizohen.

²⁹ Nemotorizirani promet, Zagreb 2015

Nëse në fazën e parë afatshkurtër nuk mund të realizohen nënkalimet/ mbikalimet për këmbësorë, por njëkohësisht duke vlerësuar shkallen e rrezikut gjatë trupimit të rrugës, vetëm shënimi i vendkalimeve për këmbësorë nuk është i mjaftueshëm, sepse ekziston rreziku i vazhdueshëm për aksidente. Prandaj, në fazën e parë afatshkurtër është e nevojshme të analizohen mundësi të tjera që mund të përmirësojnë sigurinë e këmbësorëve, të tilla si:

- Masat e qetësimit të trafikut dhe ndriçimi i vendkalimeve për këmbësorë – ngritja e sipërfaqes në vendkalim për këmbësorë;
- Rregullimi i vendkalimeve për këmbësorë përmes semaforëve;
- Ndryshimeve në fazat e sinjalit në semafor dhe
- Përdorimi i teknologjisë bashkëkohore ITS etj.

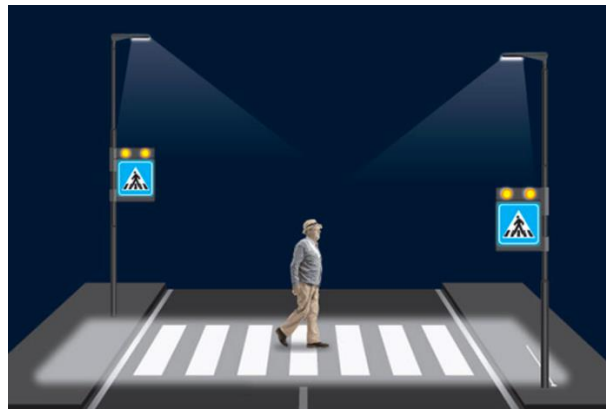


Fig.116. Masat për qetësimin e trafikut dhe ndriçimi në vendkalimet për këmbësorë (Burimi: Global Street Design Guide)

Komuna e Fushë Kosovës duhet të mendoj që në një periudhë afatgjate të vlerësoj mundësitë për ndërtimin e nënkalimeve/mbikalimeve për trupimin e rrugës nacionale N9.

Prandaj, si opcion duhet të trajtohet edhe mundësia e nënkalimeve/mbikalimeve për këmbësorë si mënyra më të sigurta për trupimin e rrugës.

Disa faktorë të rëndësishëm, siç është ndryshimi i trendeve të fluksit të trafikut, lokacioni i mbikalimit (lokacioni në zonat me përqëndrim të lartë të këmbësorëve ose jo), mund të kenë një efekt nëse dikush përdor mbikalimin. **Prandaj, është e rëndësishme që Komuna e Fushë Kosovës të përqendrohet në variante atraktive dhe funksionale që mund të ndikojnë në preferencën e përdorimit të mbikalimit.**



Fig.117. Shembull i ndërtimit të mbikalimeve për këmbësorë (Burimi: Solar-powered Paleisbrug pedestrian and cycle bridge)

Përmbledhje e masave për përmirësimin e kushteve për këmbësorë dhe çiklist

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
2.1.	Sigurimi i dhe përmirësimi i vendkalimeve ekzistuese për këmbësorët	2.7.	Sigurimi i kushteve për kalim të sigurt të rrugës.	2.11.	Projektimi i rrjetit primar për çiklist
2.2.	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje.	2.8.	Qetësimi i trafikut dhe sigurimi i qasjeve të sigurta hyrëse/dalëse në/nga shkolla.	2.12.	Skema e re me PPP për biçikletat dhe skema e përdorimit të përbashkët të biçikletave në Fushë Kosovë.
2.3.	Sigurimi i kushteve për kalim të sigurt të hekurudhës.	2.9.	Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit primar për çiklist (përgjatë rrugës nacionale N9)	2.13.	Hapësira për parkim dhe sistem të huazimit të biçikletave
2.4.	Kryqëzime të mbrojtura dhe heqja e pengesave fizike.	2.10	Projektimi i rrjetit sekundar për çiklist.		
2.5.	Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit primar për çiklist.				
2.6.	Përmirësimi/ndërtimi i shtigjeve kryesore për këmbësorë përgjatë rrugëve kryesore				

3.4. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK

Aktualisht në Fushë Kosovë, i gjithë sistemi i transportit publik mbështetet te transporti me autobus. Shpeshtësia e shërbimit nuk është e mjaftueshme edhe pse cilësia e mjeteve është përmirësuar, kapaciteti është i ulët dhe autobusët shpesh janë të mbingarkuar me udhëtarë. Po kështu, në Fushë Kosovë nuk ka korsi të dedikuara për autobusët dhe nuk janë ndërtuar rrugë të veçanta për autobusë e vende mirëfillta shkëmbimi.

Synimi kryesor është përmirësimi i cilësisë së transportit publik në Fushë Kosovë. Këtu përfshihet rritja e shërbimit të transportit publik (në sasi e cilësi), duke e bërë më efikas, të integruar, tërheqës dhe të përfitueshëm nga të gjithë.

Për ta realizuar këtë, PMQU-ja sugjeron përmirësimin e Linjave ekzistuese (Linjës 1 dhe 1A), përsheptimin e zhvillimit të skenarit për transportin e shpejtë përmes trenave të lehtë (LRT) në segmentin hekurudhor që lidh qendrën e qytetit me aeroportin “Adem Jashari” dhe qytetin e Prishtinës. Zhvillimi i këtij skenari duhet të jetë në koordinim të ngushtë me Komunën e Prishtinës dhe Hekurudhat e Kosovës.

Gjithashtu, me qëllim të mbulueshmërisë dhe lidhjen me transport publik të institucioneve të rëndësishme (Kuvendi Komunal, Qendra kryesore e mjekësisë familjare-QKMF, institucionet arsimore etj), duhet të fuqizohen linjat të cilat mundësojnë ndërlidhjen e fshatrave me pjesën urbane të Fushë Kosovës dhe qytetin e Prishtinës, si:

Linja: Grabovc-Fushë Kosovë -Prishtinë,
 Linja: Miradi e Epërme – Fushë Kosovë – Prishtinë,
 Linja : Harilaq – Fushë Kosovë – Prishtinë
 Linja: Henc – Fushë Kosovë – Prishtinë.

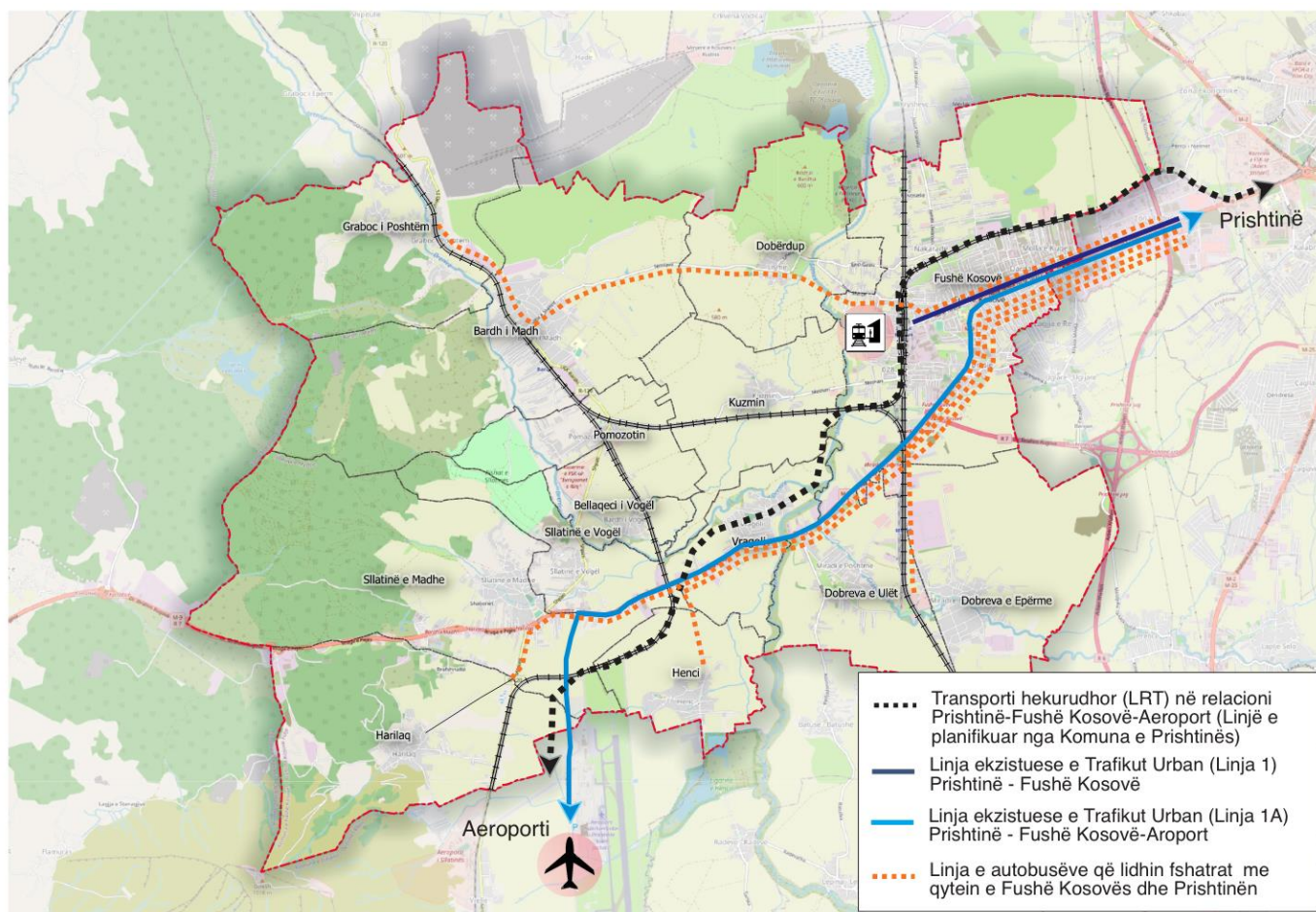


Fig.118. Rrjeti kryesor i propozuar i autobusëve në Fushë Kosovë

Përmbledhje e masave për Transport Publik

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
3.1.	Rregullimi i vendndaljeve për autobusë publik.	3.4.	Shtimi i linjave të reja të autobusëve.	3.7.	Masat prioritare (korsi të veçanta) për autobusë në rrugët kryesore
3.2.	Rritja e shpeshtësisë së e lëvizjes (intervalit të përcjelljes) të autobusëve.	3.5.	Harmonizimi i orareve të udhëtimit.	3.8.	
3.3.	Sistemi i informimit në vendndalje të autobusëve.	3.6.	Vendosja e sistemit elektronik të biletimit (e-Biletimi).	3.9.	

3.5. MENAXHIMI I PARKINGJEVE

Sistemi joefikas i menaxhimit të parkimit ndikon negativisht jo vetëm në komoditetin e përdoruesve të automjeteve private, por edhe në transportin publik, pasi që makinat e parkuara zënë hapësirën në rrugën servitore përgjatë rrugës nacionale N9 nëpër të cilën qarkullojnë autobusët e Transportit Urban dhe kufizojnë qarkullimin e transportit publik. Për më tepër, parkimi në trotuare dhe shtigje çiklizmi përgjatë kësaj rruge, krijon pengesa për lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve. Masat në fushën e parkimit kanë për qëllim krijimin e një sistemi parkimi të rehatshëm në qytet, si:

- Reduktimin e numrit të automjeteve në rrugët dhe trotuaret në qendër të qytetit;
- Menaxhimin e parkingjeve në zonat e banuara;
- Organizimi i logistikës së transportit komercial;
- Përmirësimin e sjelljes dhe zbatimin e rregullave të parkimit nga qytetarët.

Politika dhe standardet e menaxhimit të parkimit

Në Fushë Kosovë parkingjet publike pothuaj se nuk ekzistojnë, përkatësisht prona publike komunale e cila mund të përdoret për parkingje publike është e vogël dhe në lokacione jo adekuate për shfrytëzim të parkingjeve.

Fushë Kosova nuk ka ndonjë rregullore të miratuar që rregullon çështjen e parkimit. Në tërësi, përfshirë këtu edhe qendrën e qytetit, parkingjet publike janë në dispozicion pa pagesë dhe pa ndonjë kufizim kohor. Ekziston pak ose aspak mbikëqyrje nga ana e Policisë për zbatimin e rregullave të parkimit. Shfrytëzimi i parkingjeve pa pagesë, së bashku me rregullimin dhe zbatimin minimal, ka ndikuar që në shumicën e rrugëve të Fushë Kosovës të mos zbatohen rregullat dhe kriteret minimale për shfrytëzimin e parkingjeve.

Komuna e Fushë Kosovës duhet të marr përsipër funksionin e kontrollit të parkimit dhe të krijoj rregullore të reja që do të kontrollojë parkimin dhe në bashkëpunim të ngushtë në mes Inspektoriatit Komunal dhe Policisë së Fushë Kosovës të ndërmarren masat adekuate në përputhje me Ligjet për parkim të paligjshëm. Kjo mundësi për të menaxhuar më mirë zonën e hapësirës vjen me përgjegjësi dhe kërkon një koncept të zhvilluar mirë për menaxhimin e parkimit.

Ekzistojnë një varg opsionesh/konceptesh të mundshme për përfshirje në strategjinë e PQMU-së në Fushë Kosovë, duke përfshirë:

- Sistemin e parkimit me pagesë në zona të caktuara në qendër të qytetit;
- Kontrolle të çmimeve dhe rregullore të reja në zona të caktuara për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për aktivitetin e parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës;
- Krijimi i skemave të reja të parkimit rezidencial (zona të banimit) për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit;
- Futja e rregulloreve të reja të parkimit aty ku është e nevojshme dhe zbatimi i këtyre rregulloreve në mënyrë efektive. Është thelbësore të zbatohen kontrollat e parkimit në mënyrë rutinore për të siguruar se nuk ka abuzim ose aktivitet ilegal të parkimit;

- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve të reja të automjeteve në tërë qytetin për përdorim publik.

Përgjatë rrugës nacionale N9 dhe në zonat e brendshme të qytetit të Fushë Kosovës, ka shumë zhvillime dhe aktivitete të ndryshme, nga komerciale, administrative, pune, arsimore e deri te strehimi, të cilat janë destinacioni ditor i kategorive të ndryshme të përdoruesve. Si rrjedhojë, kërkesa për parkim tejkalon shumë ofertën e mundshme. Në këto zona, është e pamundur të plotësohen në tërësi kërkesat për parkim.

Duke pasur parasysh se në këto zona është edhe një numër i konsiderueshëm i të punësuarve, dhe kërkesat e tyre për parkim janë të karakterit afatgjatë, atëherë kërkesa për parkim të punonjësve që kanë nevojë për parkim afatgjatë, duhet rishikuar me ofertën e parkimit në objektet jashtë rrugës (parkingjet jashtë rrugës publike ose private ose garazhe parkimi).

Në anën tjetër, Fushë Kosova përballlet me mungesë të hapësirave për parkim në tërë qytetin, veçanërisht në zonat e banimit ndërtuara rishtazi. Ndërtimet e shumta, kryesisht të larta, janë zhvilluar pa zbatuar Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor duke krijuar një situatë shumë të vështirë për mundësinë e planifikimit të parkingjeve sipërfaqësore.

Në zonat të cilat janë në ndërtim e sipër dhe për zonat të cilat do të ndërtohen në të ardhmen, kërkesa për parkim është e konsiderueshme dhe afatgjatë. **Prandaj, duhet kërkuar që në përpikmëri të zbatohen Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor, të cilat përfshihen si standard në lejet e ndërtimit dhe luajnë një rol të rëndësishëm në plotësimin e kërkesës për parkim të banorëve.**

Duke qenë e pakontrolluar, kërkesa për parkim ka tejkaluar kapacitetin në dispozicion në Fushë Kosovë, dhe me rritjen e vazhdueshme të numrit të automjeteve, rrjedhimisht rritjen e udhëtimeve me automjete, pritet presion shtesë në hapësirën tashmë të mbingarkuar të parkimit, gjë që do të pengojë jetën e banorëve dhe bizneset që operojnë në këto zona të prekura.

Prandaj, Komuna e Fushë Kosovës duhet të vlerësoj mundësinë e përdorimit të pronave private për vendosjen e lokacioneve për parkingje publike duke përdorur Partneritetin Publiko Privat (PPP) ose modalitete tjera si bonuse zonimi.

Menaxhimi i parkimit në zonat e banuara

Në Fushë Kosovë, parkimi në rrugë në zonat e banuara po bëhet një problem i madh për qytetin pasi kushtet kaotike të parkimit e bëjnë më të vështirë për automjetet e urgjencës për të hyrë në ndërtesa, shqetësojnë këmbësorët kur ecin, fëmijët, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara. Makinat e parkuara shpesh pengojnë shikimin e përdoruesve të tjerë të rrugës dhe rrisin rrezikun e trafikut.

Qyteti i Fushë Kosovës duhet të vendos një qëllim për të zhvilluar dhe zbatuar menaxhim efikas të parkimit në zonat e banuara në mënyrë që të shmangen efektet e pafavorshme nga automjetet e parkuara, në të njëjtën kohë t'u sigurojë qytetarëve lehtësi të arsyeshme parkimi.

Bazuar në kushtet aktuale të krijuara, në vijim do të paraqiten opsionet e përcaktuara në qytetin e Fushë Kosovës për të menaxhuar parkimin në zonat e banuara:

1. Parkimi përgjatë rrugës i organizuar siç duhet me fokus në siguri dhe atraktivitet.

2. Parkingje të hapura (sipërfaqësore) jashtë rrugës;
3. Garazhe parkimi jashtë rrugës që lejojnë përmbushjen e kërkesave për biznese dhe zonat e banuara dhe mbajtjen e mjedisit tërheqës dhe të sigurt.

Opcioni 1 - Parkimi përgjatë rrugës

Përparësitë e parkimit përgjatë rrugës mund të shfaqen përmes, kontaktit më të afërt me objektet që janë destinacioni i udhëtimit, humbje minimale e kohës gjatë veprimeve të parkimit, humbje minimale duke ecur nga makina në destinacionin e udhëtimit si dhe më tërheqëse për ngasësit të cilët qëndrojnë për kohë më të shkurtër.

Parkimet përgjatë rrugës shkaktojnë një rënie të sigurisë në trafik dhe probleme me rritje të ngarkesës (bllokimit) të rrugëve. Parkimi përgjatë rrugës si, parkingjet gjatësore, në mënyrë të pjerrët ose vertikale, për shkak të manovrave shkaktojnë ndërprerjen e qarkullimit të trafikut dhe rrezikojnë këmbësorët që nuk kanë dukshmëri të mirë për të lëvizur përgjatë ose përtej rrugës.

Megjithatë, duke vlerësuar gjendjen aktuale në Fushë Kosovë, në veçanti mungesën e theksuar të hapësirave publike, një nga opsionet e mundshme është krijimi i kushteve për parkingje përgjatë rrugëve.

Për këtë arsye Komuna e Fushë Kosovës duhet të vendos një strategji të re për parkimet përgjatë rrugëve, duke ndërmarrë veprimet si në vijim:

- Riorganizimin e fluksit të trafikut (shndërrimin në rrugë me qarkullim njëkahor) për disa rrugë të cilat në aspektin teknik dhe të qarkullimit ofrojnë kushte për organizimin e parkingjeve përgjatë rrugëve;
- Vendosjen e sistemit të parkingjeve me pagesë për disa rrugë - Përcaktimi i tarifave sipas nivelit të kërkesës për parkingjet përgjatë rrugëve (tarifa për rrugët në qendrën e qytetit dhe rreth pikave specifike të interesit dhe për parkimin pa pagesë në pjesët jashtë zonave atraktive).
- Politika mbrojtëse për banorët, hapësira të dedikuara për banorë dhe me mundësi abonimi;
- Zbatimi i standardeve të parkimit në përputhje të plotë me Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor³⁰ për zonat e planifikuara për ndërtim;

Pas vlerësimit të gjendjes dhe planifikimit të riorganizimit të qarkullimit për disa rrugë, për Komunën e Fushë Kosovës propozohet planifikimi i parkingjeve përgjatë rrugëve në faza të ndryshme.

- Fillimisht, në fazën e I-rë, Komuna e Fushë Kosovës, mund të planifikoj vendosjen e parkingjeve përgjatë pjesëve të caktuara të rrugëve: “Dardania”, “Xhemajl Mustafa”, “17 Shkurti” “Kuvendi i Lezhes” dhe “Nora Kelmendi”, të cilat paraprakisht duhet të shndërrohen në rrugë me qarkullim njëkahorë, ndërsa për rrugët tjera vendosja e parkingjeve përgjatë rrugëve mund të planifikohet në varësi të riorganizimit të qarkullimit të automjeteve.

³⁰ Udhëzim Administrativ MMPH-Nr.08/2017 mbi normat teknike të planifikimit hapësinor, 2017.



Fig.119. Mundësia e vendosjes së parkingjeve përgjatë rrugëve në Fazën e I-rë

Mundësitë e organizimit të parkimit përgjatë rrugëve

Parkimi në rrugë është një vend për të parkuar automjetet përgjatë rrugës. Mund të jetë parkim gjatësor, parkim i pjerrët ose vertikal, por të vendosura në profilin e rrugës.

Parkimi gjatësor

Përparësitë: Përparësi e parkimit gjatësor shfaqet në dukshmëri të mirë gjatë daljes nga parkingu, gjë që ka një efekt pozitiv në nivelin e sigurisë së trafikut.

Mangësitë: Mangësi e parkimit gjatësor është se përsëri, në shumicën e rasteve, është e nevojshme hyrja në hapësirën e parkimit duke drejtuar automjetin prapa, gjë që shkakton bllokime të trafikut dhe ka një ndikim negativ në kapacitetin e rrugës dhe nivelin e sigurisë së trafikut.

Parkimi i pjerrët nën kënd të caktuar

Parkimi i pjerrët kërkon një gjerësi më të madhe të hapësirës krahasuar me parkimin gjatësor, por lejon shfrytëzimin më të mirë të gjatësisë së hapësirës së parkimit. Këndi në të cilin është më mirë të vendosni hapësira parkimi të pjerrëta, sipas udhëzimeve mund të jetë 45 °, 54 °, 63 °, 72 ° dhe 81 °.

Përparësitë: Përparësi e parkimit të pjerrët është se lejon parkim të lehtë, gjë që nuk shkakton pengesa në trafik në rrugën ku ndodhet hapësira e parkimit.

Mangësitë: Parkimi i pjerrët kërkon një gjerësi më të madhe të hapësirës krahasuar me parkimin gjatësor, dhe me rastin e daljes nga vendparkimi dukshmëria është e kufizuar dhe me këtë rast ka një ndikim negativ në sigurinë e trafikut.

Parkimi nën kënd të drejtë

Parkim vertikal nënkupton parkimin e automjetit në një kënd prej 90° me boshtin e rrugës, ose në një kënd prej 90° me drejtimin e lëvizjes së automjetit. Parkimi vertikal lejon vendosjen e numrit më të madh të automjeteve të parkuara për metër të hapësirës së parkimit, por kërkon gjerësinë më të madhe të zonës së parkimit dhe hapësirës për të hyrë në hapësirën e parkimit.

Përparësitë: Përparësi e parkimit nën kënd të drejtë është mundësia e hyrjes në hapësirën e parkimit nga të dy drejtimet dhe, në raport me format tjera të parkimeve të pjerrëta, mundëson përdorimin më të mirë të zonës së parkimit.

Mangësitë: Mangësi e parkimit vertikal është gjerësia e madhe e hapësirës për hyrjen dhe daljen nga hapësira e parkimit (min. ≈ 6.00 m) që tejkalon edhe gjerësinë e disa rrugëve dykahëshe të qytetit, gjë që parandalon përdorimin e hapësirave vertikale të parkimit në rrugë të tilla.

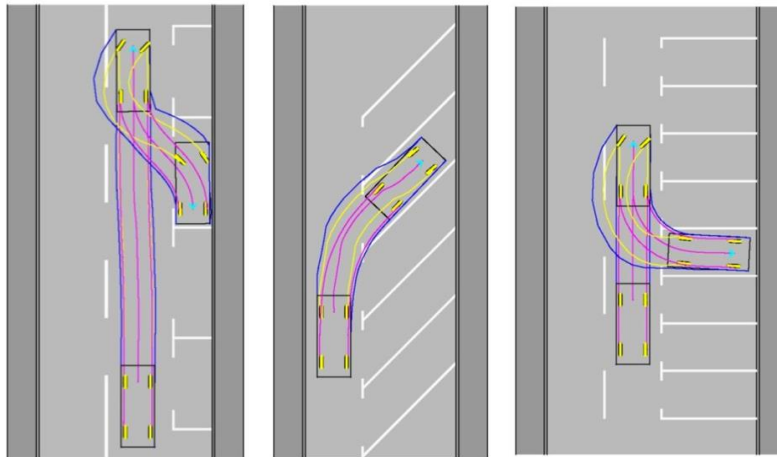


Fig. 120. Manovra gjatë parkimit gjatësor dhe nën kënd të caktuar

Vlenë të theksohet se paraprakisht, duhet të bëhet një studim i veçant i riorganizimit dhe rrjedhës së fluksit të trafikut.

Komuna e Fushë Kosovës duhet që për secilen rrugë të:

- Caktoj në cilën pjesë të rrugës lejohet parkimi;
- Caktoj formen e organizimit të parkingjeve (gjatësore/nën kënd të caktuar) dhe
- Saktësoj destinimin e parkingjeve (publike, private, të instucioneve, të bizneseve etj.).

Kriteret për vendosjen e parkingjeve gjatësore përgjatë rrugëve në Fushë Kosovë

- Parkimi në rrugë nuk duhet të lejohet në rrjetin rrugor primar dhe sekondar ku gjerësia e rrugës është më pak se 7 metra dhe nëse rregullimi i qarkullimit është dy kahor.

- Parkimi në rrugë nuk duhet të lejohet në rrugët ku raporti q/C (qarkullimi / kapacitet) është më shumë se 0.8 ose shpejtësi më pak se 15 km/orë;
- Kryqëzimet dhe vendet e tjera kritike duhet të mbahen të lira nga parkimi dhe shkeljet e tjera;
- Asnjë parkim nuk duhet të lejohet në trotualet e ngritura ose korridoret e tjera të destinuara ekskluzivisht për këmbësorët ose çiklistët.

Bazuar në situatën aktuale, gjerësinë e rrugëve të planifikuara për shndërrim në rrugë me qarkullim njëkahor dhe rrugët tjera që plotësojnë kushtet për parkim përgjatë rrugës, është vlerësuar se parkim gjatësor është opsioni më adekuat për shkak edhe të ruajtjes së profilit të rrugës ku do të akomodohen të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Prandaj, në fazën afatshkurtër, rekomandohet zona e parkimit me pagesë në lagjen “Dardania”, respektivisht në pjesët e rrugëve në të cilat pritet riorganizimi i trafikut nga qarkullimi dykahor në qarkullim njëkahor dhe krijimi i kushteve për organizimin e parkingjeve përgjatë rrugëve (Figura 121).



Fig. 121. Menaxhimi i parkingjeve në zonën në të cilën janë planifikuar rrugët njëkahëshe

Opcioni 2 - Propozimi për parkingje sipërfaqësore dhe garazhe

Siç është cekur edhe më lart, Fushë Kosova përballlet me mungesë të pronave publike në tërë qytetin. Në mungesë të pronave komunale, aktualisht është shumë e vështirë të realizohet opsioni për planifikimin e parkingjeve sipërfaqësore ose garazheve për parkim. Prandaj, Komuna e Fushë Kosovës duhet të vlerësoj mundësinë e përdorimit të pronave private për vendosjen e lokacioneve për parkingje publike ose garazhe për parkim duke përdorur Partneritetin Publiko Privat (PPP) ose modalitete tjera si bonuse zonimi.

Masat për menaxhimin e parkingjeve

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
4.1.	Alokimi i hapësirave të duhura në rrugë për përkëngje përgjatë rrugës.	4.5.	Krijimi i një skeme të re të parkimit në zona të banimit për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit dhe të komunitetit.	4.6.	Vendosja e karikueseve për automjetet elektrike
4.2.	Caktimi i rrugëve në të cilat lejohet parkimi.			4.7.	Ndërtimi i garazhet për parkim
4.3.	Rregullore të re për vendosjen e sistemit të parkimit me pagesë në qendër të qytet.				
4.4.	Krijimi i inspeccionit komunal të parkimit				

3.6. PËRMIRËSIMI I SIGURISË DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT

Siguria rrugore përbën themelin e parandalimit të aksidenteve që fatkeqësisht në Kosovë kanë tendencë në rritje të vazhdueshme.

Fushë Kosova përballlet me një sfidë të madhe sa i përket garantimit të sigurisë rrugore në raport me qytetet tjera të Kosovës. Kjo sfidë është veçanërisht e vështirë, përgjatë rrugës nacionale M9, në një mjedis me zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili ka rezultuar në rritjen e shkallës së motorizimit ndër vite.

Udhëkryqet kryesore përgjatë rrugës nacionale N9 kanë probleme të sigurisë dhe mbingarkesës. Brenda qendrës së qytetit, trafiku më i mbingarkuar në të dy drejtimet ndodh në rrugën nacionale N9, përgjatë së cilës e fluksi i trafikut vazhdon të rritet nga rreth 36 000 aut/12 h nga viti 2017 në 37 000 aut/12h në vitin 2019.

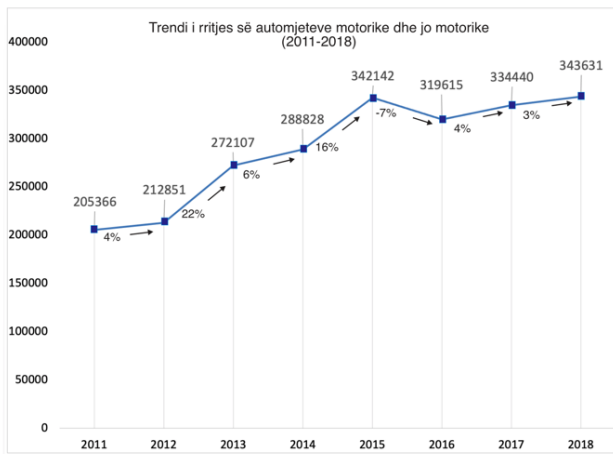


Fig.122. Trendet e ndryshimi i fluksit të qarkullimit

Në mënyrë që shtimi i shkallës së motorizimit dhe rritja e fluksit të trafikut të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore.

3.6.1. Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhurnuara

Krijimi i një ambienti të sigurt për të jetuar dhe punuar në Fushë Kosovë mbetet një nga temat prioritare për komunën e Fushë Kosovës. Prandaj, vendosja e një numri të caktuar të masave për përmirësimin e rrjetit rrugor, duke përfshirë përmirësimet e kapaciteteve/sigurisë në udhëkryqet kryesore, si dhe përmirësimi i sigurisë së përgjithshme rrugore në përputhje me Direktivën e BE duhet të jetë prioritet kryesor.

Kosova ka programe kombëtare të sigurisë dhe është hartuar një strategji e sigurisë rrugore në përputhje me rekomandimet e Rregullores 2008/96/EC për kontrollin e sigurisë rrugore të Këshillit të Evropës me qëllim përmirësimin e sigurisë rrugore³¹.

Në strategjinë e tanishme të sigurisë rrugore janë përfshirë objektiva të qarta për një politikë të sigurisë rrugore. Periudha kohore për arritjen e objektivave politike të sigurisë rrugore duhet gjithashtu të jetë në përputhje me aktivitetet përkatëse me vendet e tjera dhe Rregullores 2008/96/EC të Këshillit të Evropës për siguri rrugore.

Në vijim të objektivave të strategjisë rrugore, Kosova në Ligjin e saj për rrugët dhe në Ligjin për transportin rrugor ka ndërmarrë disa rregulla që sigurojnë masa të veçanta të sigurisë rrugore që fillimisht të zvogëlojë numrin e aksidenteve.

³¹ Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë 2016-2020.

Në aspektin e përgjithshëm të sigurisë, planifikimi dhe projektimi i infrastrukturës së sigurt të transportit përfshin fushat kryesore si në vijim³²:

- **Edukimi** – Mësimi i sjelljes së mirë në rrugë përmes fushatave ndërgjegjësuese;
- **Inxhinieria** – Përkufizimi i mjedisit të ndërtuar duke përfshirë projektimin e rrugëve dhe projektimin e automjeteve;
- **Zbatimi** – zbatimi i rreptë i ligjit;
- **Inkurajimi** – Inkurajimi pjesëmarrësve në trafik për sjelljen e mirë në rrugë; dhe
- **Kujdesi emergjent** – Kujdesi mjekësor pranë rrugës dhe qasja në shërbime mjekësore brenda "Orës së Artë", periodha një orëshe menjëherë pas aksidentit rrugor gjatë të cilës ofrimi i ndihmës së parë mund të rrisë në masë të madhe perspektivat e mbijetesës së viktimës së aksidentit.

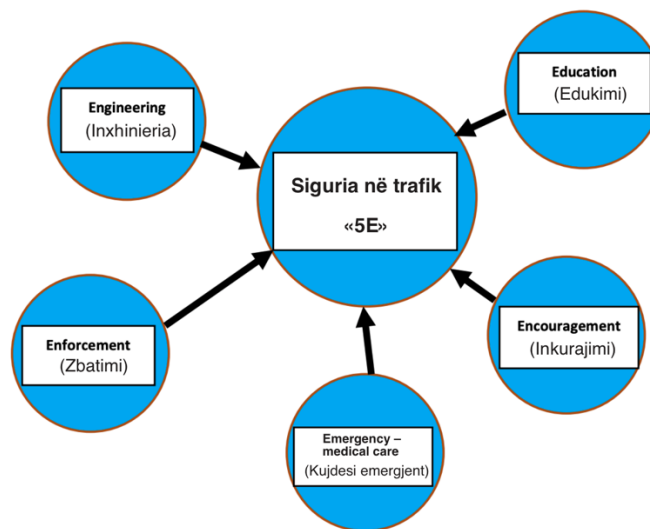


Fig.123. Qasja "5E" për parandalimin e aksidenteve në trafik

Koordinimi i çështjeve të sigurisë rrugore me akterët kryesor brenda nivelit lokal dhe Planin Strategjik të Sigurisë në nivel qendror

Në Ligjin e Rrugëve³³ janë të cekura kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës (nga viti 2021, Ministria e Infrastrukturës është në kuadër të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës) dhe Komunave lidhur me vendosjen e shenjave të komunikacionit. Sa i përket kompetencave të Komunave, Ligji për Vetëqeverisje Lokale³⁴ përkufizon statusin ligjor të komunave. Për më tepër, *Rregullorja për Shërbimet Komunale* është një tjetër dispozitë ligjore me specifika të

³² <https://mtay14.wordpress.com/the-5-es/>.

³³ Ligji Nr. 2003/11 Ligji për rrugët; Ligji NR.03/L-120 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit për rrugë Nr. 2003/11; Ligji Nr. 06/L-068 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 2003/11 për rrugë i ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 03/L-120.

³⁴ Ligji Nr. 03/L-040 për vetëqeverisjen lokale.

ndryshme lidhur me obligimet e Komunave dhe përmban rregullore lidhur me sigurinë në trafik. Në gjithë zinxhirin e kompetencave në mes pushtetit qendror dhe atij lokal, një rol shumë të rëndësishëm e luan edhe policia. Për këtë, Ligji i Policisë³⁵ është një tjetër ligj që duhet të shqyrtohet në detaje. Policia si organ jopolitik, është nën autoritetin e drejtpërdrejtë të Ministrit të Brendshëm dhe po ashtu ka rol mbështetës dhe bashkëpunues me Komunën. Edhe këtu, nuk është qartësuar sa duhet roli i policisë, sepse në njërin anë duhet të zbatohet ligjet dhe aktet tjera të nivelit qendror, në anën tjetër ka për detyrë të asistojë dhe të mbështesë, iniciativat dhe aktivitetet e komunës. Bashkëpunimi mes policisë dhe autoriteteve komunale ekziston, por raporte të ndryshme tregojnë se ky bashkëpunim nuk është struktural dhe shpesh nuk është efikas.

Siguria në trafik rregullohet me Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor³⁶. Qëllimi i këtij Ligji është të rregullojë të drejtat dhe detyrimet në sistemin e trafikut rrugor. Përveç Ligjit për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, Ligji për Policinë, rregullon çështjet e trafikut. Në anën tjetër, Ligji për Vetëqeverisjen Lokale, Rregullorja për Shërbimet Komunale, si dhe aktet nënligjore të tjera të komunave të Kosovës mbulojnë fushën e sigurisë në trafik, duke kompletuar kështu bazën ligjore në këtë fushë. Sipas Ligjit për rrugët, rrugët publike klasifikohen në:

- Autoudhë;
- Rrugë nacionale;
- Rrugë rajonale;
- Rrugë lokale.

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI) është përgjegjëse për menaxhimin, mirëmbajtjen dhe ndërtimin e autoudhëve, rrugëve nacionale dhe rrugëve rajonale, ndërsa Komuna është përgjegjëse për rrugët lokale. Përgjatë kësaj, me pëlqimin e Ministrisë dhe të komunave në zonat urbane nga të cilat kalojnë rrugët nacionale dhe ato rajonale, mund të transferohen disa aktivitete dhe përgjegjësi, si p.sh:

- Mirëmbajtja dhe mbrojtja e rrugëve;
- Përgatitja e planeve të zhvillimit të rrugëve;
- Përgatitja e planit për rindërtimin e rrugëve;
- Përgatitja dhe zbatimi i një programi masash dhe aktiviteteve për të përmirësuar sigurinë në trafik;
- Mbajtja e të dhënave (bazës së të dhënave) për rrugët, objektet rrugore, shenjat e trafikut dhe për të menaxhuar tokën rrugore dhe brezin mbrojtës rrugor;
- Ndërmarrja e masave të nevojshme për ruajtjen dhe mbrojtjen e mjedisit përgjatë rrugës.

Akterët e lartpërmendur duhet të bashkëpunojnë në mënyrë që të ofrojnë siguri në trafikun rrugor. Meqenëse, rruga nacionale është nën kompetencë të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, atëherë kjo Ministri duhet të ndërmarrë veprimet e nevojshme për rritjen e

³⁵ Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë.

³⁶ Ligji Nr. 02/L-70 për sigurinë në komunikacionin rrugor.

sigurisë në trafikun rrugor duke zhvilluar dhe zbatuar një program efektiv dhe afatgjatë. Përmes, Institucioneve përgjegjëse, duhet të koordinojë të gjitha aktivitetet në nivel nacional për të siguruar përmirësimin e sigurisë në trafikun rrugor. Me theks të veçant, të sigurojë se MMPHI si dhe Policia e Kosovës të identifikojnë vendet e rrezikshme (pikat e zeza) përgjatë rrugës nacionale N9 që të mundësojnë orientimin e kontrolleve policore në vendin e duhur si preventivë ndaj aksidenteve. Po ashtu, të shqyrtojë aplikimin e alternativave tjera siç është vendosja e kamerave përcjellëse dhe atyre statike për matjen e shpejtësisë nëpër rrugët rajonale dhe lokale në mënyrë që të rrisin sigurinë në trafikun rrugor.

Nga ana tjetër, Komuna e Fushë Kosovës nuk ka arritur që të siguroj mirëmbajtje të duhur dhe permanente për të gjitha rrugët për të cilat është përgjegjëse përfshirë edhe sinjalizimin. Komuna e Fushë Kosovës, respektivisht Drejtoria për Shërbime Publike, e cila është përgjegjëse për sinjalizimin vertikal dhe horizontal të rrugëve ekzistuese dhe rregullon trafikun në qytetin e Fushë Kosovës, duhet të bashkëpunoj më ngushtë me MMPHI dhe me policinë për rregullimin e trafikut dhe ngritjen e sigurisë në trafik, në veçanti afër shkollave dhe institucioneve parashkollore, organizon mirëmbajtjen verore dhe dimërore të rrugëve lokale dhe në vendbanime, pastrimin e rrugëve dhe trotuareve të qytetit.

3.6.2. Përmirësimi i sigurisë së trafikut - Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut

Menaxhimi i shpejtësisë së trafikut është i rëndësishëm për të përmirësuar sigurinë rrugore në rrethinë të qytetit, duke përfshirë:

- Vendosjen e kamerave për monitorimin e shpejtësisë së kufizuar, duke përfshirë edhe udhëkryqet kryesore, për të reduktuar rastet e tejkalimit të shpejtësisë, për të zvogëluar numrin e aksidenteve dhe për të bërë rrjedhën e trafikut më të qëndrueshëm;
- Ndikimin mbi sjelljen e udhëtimit dhe përmirësimin e sigurinë për lëvizje të pamotorizuara (këmbësorë dhe çiklist), me trajnime për sigurinë në rrugë;
- Fokusin e veçantë në iniciativat e sigurisë rrugore, iniciativat e edukimit, zbatimit të Ligjit dhe trajnimit;
- Krijimin e zonave me shpejtësi prej 20-30 km/h rreth shkollave për të përmirësuar sigurinë dhe për të inkurajuar më shumë fëmijët që të marrin parasysh ecjen ose çiklizmin për udhëtimin e tyre për në shkollë dhe anasjelltas; dhe
- Zhvillimin e planeve të udhëtimit për në shkollë, duke përfshirë Drejtorinë e Arsimit dhe shkollat lokale, që do të synojnë të inkurajojnë forma më të qëndrueshme të transportit për udhëtime në shkollë, duke zvogëluar trafikun gjatë periudhave kulmore të udhëtimit.

Pas analizës së gjendjes në terren, veçanërisht në afërsi të shkollave dhe lokacioneve të rrezikshme në rrugë, është konstatuar se një numër i kërcënimeve dhe rreziqeve, e që paraqesin rrezik për sigurinë e fëmijëve/nxënësve gjatë shkuarjes në shkollë apo kthimit në shtëpi janë: rreziku i sigurisë së nxënësve si pasojë e sinjalizimit dhe qetësuesve të trafikut, mungesa e ndriçimit në afërsi/oborre

të shkollave, rrezikimi i nxënësve në rrugë/trafik si rezultat i mungesës së nënkalimeve apo mbikalimeve, si dhe mungesa e trotuareve.

Përmbledhja e veprimeve që lidhen me menaxhimin e trafikut dhe përmirësimin e sigurisë në trafik përfshijnë:

- **Përmirësimi i sigurisë në rrugët e prekura:** Përmirësimet e korsive të trafikut (siç është modifikimi i korsive, shenjat e trafikut etj.). Rezultat i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe rrjedha më stabile e trafikut.
- **Sigurimi i kushteve për kalimin e sigurt të rrugës dhe në pjesët e rrugëve në të njejtin nivel me hekurudhën:** Përmirësimet e vendkalimeve (shenjat e trafikut, pengesat për reduktim të shpejtësisë, sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë etj.).
- **Kontrollimi i shpejtësisë përmes pajisjeve inteligjente të transportit** (radarët, kamerat e shpejtësisë në kryqëzimet e sinjalizuara – kamerat kanë mundësi të zbulojnë automjetet që kalojnë kufirin e shpejtësisë në çdo kohë, qoftë dritat e semaforit e kuqe, e verdhë ose jeshile, etj.). Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e numrit të aksidenteve, si dhe në krijimin e rrjedhës më të qëndrueshme të trafikut në të gjithë qytetin.
- **Zonat 20 km/h pranë shkollave lokale:** Modifikimi i zonës së transportit (rruga dhe shtegu i këmbësorëve, pengesat për reduktim të shpejtësisë, shenjat e trafikut dhe vendkalimet e ngritura për rritjen e sigurisë së këmbësorëve gjatë kalimit të rrugës). Kjo masë do të krijojë një mjedis më të sigurt të trafikut afër shkollave, me një numër më të vogël aksidentesh trafiku, si dhe një mjedis më të sigurt për nxënësit.

Parimet konceptuale/strategjike të përmirësimit të sigurisë në afërsi të shkollave dhe pjesë të ndryshme të rrugëve janë elaboruar në këtë dokument. Identifikimi i saktë i nevojave të përshkruara më lart në duhet të zhvillohet në studimet pasuese për këtë çështje.

Këto lloje të masave janë përfshirë në Figuren e mëposhtme.

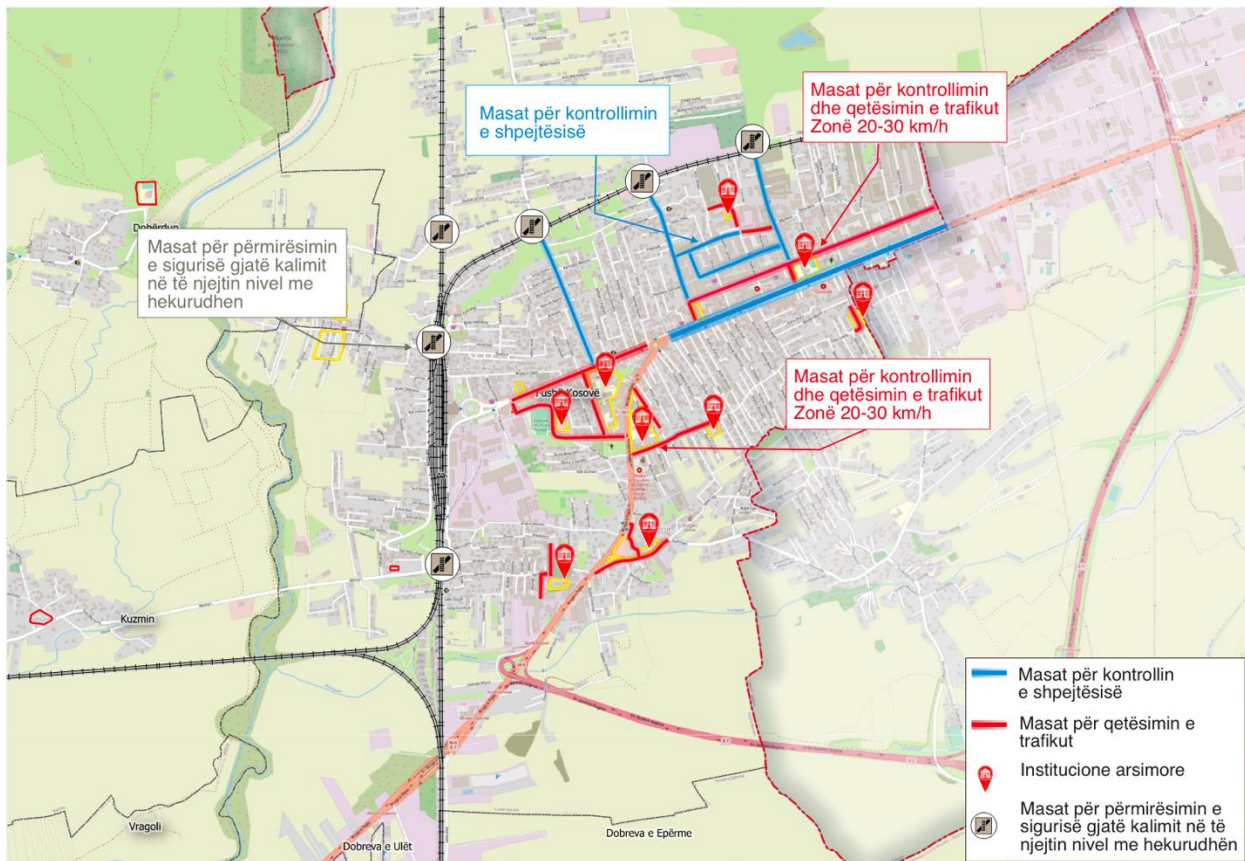


Fig.124. Masat për përmirësimin e sigurisë së trafikut

3.6.3. Menaxhimi i logjistikës urbane

Nuk ka të dhëna specifike dhe as studime të përditësuara që përshkruajnë situatën aktuale të transportit urban të mallrave në Fushë Kosovë.

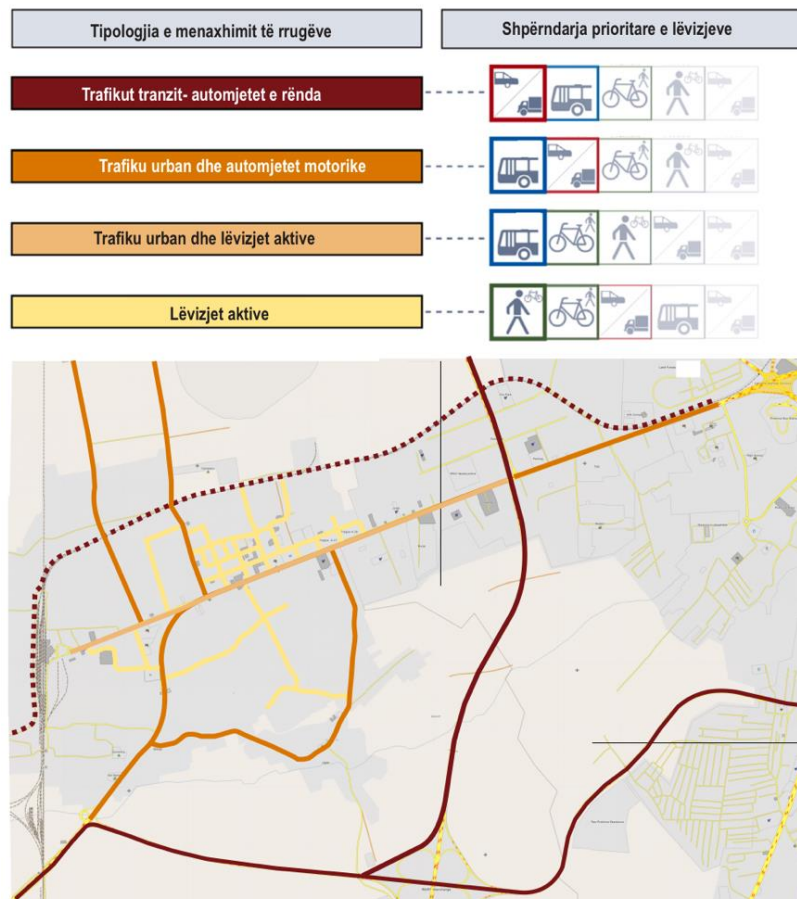
Komuna e Fushë Kosovës nuk ka një rregullore për hyrjen dhe operimin e automjeteve të rënda në pjesë të ndryshme të qytetit. Në përgjithësi, njësitë e vogla tregtare në Fushë Kosovë nuk e organizojnë vetë furnizimin e mallrave (d.m.th. për llogari të tyre). Furnitorët dhe distributorët e mëdhenj i optimizojnë dërgesat dhe i organizojnë dërgesat duke përdorur automjete të ndryshme komerciale. Në anën tjetër, për mallra më të vogla, qiramarrësit e dyqaneve dhe shitësit me pakicë furnizohen nga furgon dhe automjete transportuese deri në 3.5 t.

Përmirësimi i logjistikës së qytetit përmes rishikimeve të kufizimit të hyrjes, krijimit të masave që lehtësojnë shpërndarjen e organizuar të mallrave në qytet.

Kufizimi i qasjes së automjeteve në qendrën e qytetit dhe zonat urbane mund të luajë një rol të madh në krijimin e zonave më të “banueshme” dhe zvogëlimin e ndikimit të transportit rrugor, menaxhimin e cilësisë së ajrit, promovimin e transportit të integruar më mirë dhe mbështetjen e objektivave të politikave të ringjalljes dhe rigjenerimit urban. Në qendër të qytetit është e rëndësishme të menaxhohen furnizimet brenda zonave të qytetit të rezervuara vetëm për këmbësorë, duke përfshirë:

- Kontrolle të reja të kohës së operimit, qasjes së automjeteve për furnizim dhe tipit të automjetit;
- Hapësira përcjellëse dhe pajisje më të përshtatshme dhe shenjëzim të vendndaljeve për ngarkim dhe furnizim; dhe
- Zbatim më të fuqishëm i rregullave për të zvogëluar nivelin e parkimit/ngarkimit të rrëmujshëm nga automjetet komerciale dhe minimizimi i konflikteve me këmbësorët dhe përdoruesit e tjerë të rrugës në qendër të qytetit.

Kjo strategji për menaxhimin e trafikut synon organizimin në mënyrën e lëvizjes së mjeteve të rënda nëpër qytetin e Fushë Kosovës, duke përdorur dy nxitës kryesorë: menaxhimin të rrugëve dhe shpërndarjes prioritare të lëvizjeve.



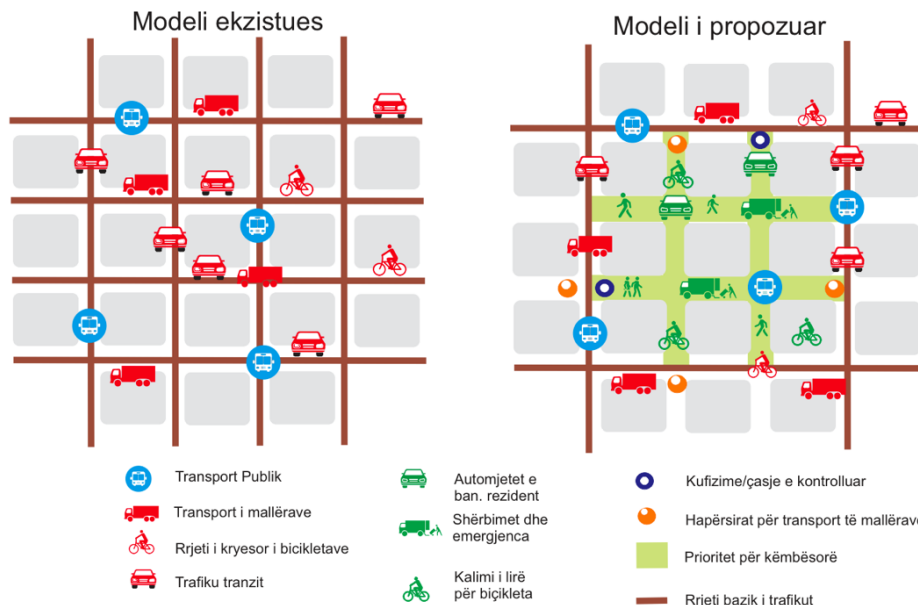


Fig.125. Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut

Angazhimin e përbashkët me Drejtorinë e Arsimit të Komunës dhe shkollat / kolegjet lokale në zhvillimin e planeve të udhëtimit në shkollë, si dhe zhvillimin e masave të tjera si inkurajimi i ecjeve në rresht dhe ngasjes së biçikletës gjatë shkuarjes në shkollë dhe kthimit nga shkolla.

Menaxhimi i shpejtësisë - Zbatimin e kamerave të shpejtësisë dhe monitorimin e kufijve të shpejtësisë për të zvogëluar aksidentet që vijnë si pasojë e shpejtësisë.

Përmbledhje e masave për menaxhimin e trafikut

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
5.1.	Qetësimi i trafikut	5.4.	Studimi logjistik i menaxhimit të trafikut	5.6.	Zbatimi i konceptit të „blloqeve të organizuara“ në lagje të përzgjedhura.
5.2.	Kampanjë vetëdijësuese për rritjen e shkallës së sigurisë rrugore	5.5.	Masat logjistike për riorganizimin e transportit të mallërave brenda qytetit		
5.3.	Menaxhimi i shpejtësisë së trafikut				

3.7. MOBILITETI I MENQUR

Qëllimi i përdorimit të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) është optimizimi i menaxhimit të infrastrukturave dhe platformave logjistike, duke riorganizuar flukset e trafikut, në mënyrë që të promovojnë riekulibër midis mënyrave të ndryshme të transportit dhe të inkurajojnë përdorimin më

të madh të modeleve më të qëndrueshme të transportit. Kjo do të sigurojë të gjitha përfitimet që SIT sjellin në përmirësimin e sigurisë dhe cilësisë së jetës së qytetarëve të Fushë Kosovës dhe në këtë mënyrë, zgjidhjet inteligjente mund të kontribuojnë për uljen e përdorimit të automjeteve private.

Një segment i rëndësishëm i mobilitetit urban dhe zhvillimit të përgjithshëm të qytetit të Fushë Kosovës është komponenta e qytetit të mençur/zgjuar (smart city). Në kuadër të konceptit për qytet të mençur mund të përparohen këto aspekte të funksionimit të qytetit:

- Transport publik i mençur;
- Ndriçim i mençur rrugor;
- Menaxhim i mençur me trafikun;
- Parking i mençur;
- Zgjidhje e mençur për sigurinë publike dhe të sigurisë në trafik;
- Huazim i mençur i biçikletave etj.

Menaxhimi i zgjuar i trafikut mbështetet tek sensorët e parkimit, sinjalet inteligjente të trafikut si një plotësim i mbikëqyrjes video tradicionale, për të kapërcyer bllokimin e trafikut.

Vendosja e teknologjive të përshtatshme të Sistemit të Transportit Inteligent (ITS) si një mjet për të arritur një menaxhim më të mirë dhe operime të sistemit ekzistues të transportit.

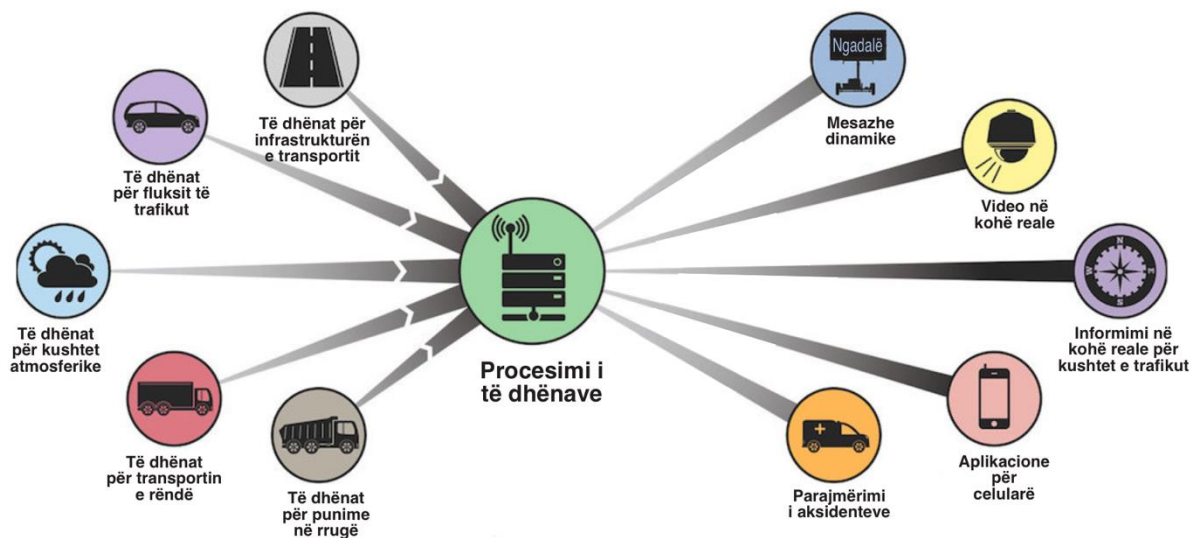


Fig.126. Vendosja e teknologjive të përshtatshme të Sistemit të Transportit Inteligent (ITS)

3.7.1. Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut

Sinjalizimi i trafikut ka rolin kyç në udhëheqjen, rregullimin dhe sigurinë e trafikut. Me rastin e vëzhgimit të gjendjes së rrugëve në terren në Komunën e Fushë Kosovës, gjendjes së sinjalizimit të rrugëve i është kushtuar rëndësi e veçantë dhe me këtë rast është konstatuar se gjendja e sinjalizimit të rrugëve ka mangësi të theksuara.

Me qëllim të përmirësimit të sinjalizimit të trafikut, varësisht nga kategoria e rrugës, është e nevojshme të bëhet respektimi i të gjitha niveleve të trafikut (nga Niveli i I-rë deri në Nivele të V-të). Vendosja e shenjave vertikale dhe horizontale të trafikut të jetë në përputhje të plotë me Udhëzimin administrativ (MI) Nr 09/2017 për sinjalizimin dhe rregullat e trafikut rrugor.

Përparimet në teknologji kanë bërë të mundur aplikimin e formave të ndryshme të sinjaleve ndriçuese-semaforëve në qytete, të cilat janë shumë më fleksibile krahasuar me mënyrën klasike të punës. Në këtë mënyrë, nevojat e kategorive të ndryshme të pjesëmarrësve në trafik mund të plotësohen më mirë dhe kapaciteti ekzistues i rrjetit rrugor mund të përdoret në mënyrë më efektive, ndërsa në të njëjtën kohë përmirëson sigurinë e trafikut, veçanërisht për këmbësorët dhe çiklistët.

Semaforët në udhëkryqe mund të koordinohen tërësisht me sistemet e reja të teknologjisë së sinjalizimit ndriçues, ku kanë të instaluar sistemin e detektimit të automjeteve si dhe njëkohësisht mund të hyjnë në përdorim edhe me rastin e instalimit të një qendre komanduese ku mund të bëhet monitorimi dhe menaxhimi i nyjave semaforësh.

3.7.2. Transport publik i mençur

Për transportin publik propozohet një zgjidhje modulare e cila përfshin sistemin e gjetjes automatike të automjeteve të transporti publik dhe sistemin e pagesës elektronike të biletave (sistemi i integruar i biletimit), përmes të cilave sigurohen informata nga të gjitha automjetet dhe pajisjet e lidhura dhe mundësohet kontrolli dhe optimalizimi i aktiviteteve të lidhura me transportin publik, në kohë reale. Me gjetjen automatike të vendndodhjes së automjeteve të transportit publik sigurohet optimizimi dhe rritja e efikasitetit të rrjetit të linjave të transportit, përmirësimi i informacioneve që u sigurohen udhëtarëve, e me këtë rritja e cilësisë së shërbimit ndaj qytetarëve: vijueshmëri e rregullti, siguri dhe saktësi e autobusëve. Me pagesën elektronike të biletave që tanimë aplikohet, mundësohet pagesa me kartela elektronike të cilat mund të mbushen përmes internetit, në aparate automatike ose në rrjetin e vendeve shërbyese të operatorit të transportit publik si dhe me telefon celular. Në këtë mënyrë mundësohet efikasitet dhe kontroll gjatë punës, ndërsa qytetarëve u mundësohen shërbime efektive dhe moderne, përshtatur nevojave të tyre.

3.7.3. Ndriçimi rrugor i mençur

Me qëllim të të përmirësimit të ndriçimit rrugor, propozohet miratimi i një zgjidhjeje me ndriçim bazuar në ndriçimi inteligjent (Smart Lighting), i cili ka aftësinë të kontrollohet nga një sistem qendror menaxhimi në mënyrë që të ofrojë funksionalitet më të mirë dhe ndriçim fleksibël.

Ndriçimi rrugor i mençur përfshin:

- Poça elektrike të bazuara në teknologjinë e përparuar LED, me kohëzgjatje të madhe, të cilat mundësojnë shpenzim të zvogëluar të energjisë elektrike dhe mbajtje të ambientit jetësor;
- Senzorë të cilët mundësojnë përshtatje të intensitetit të dritës;
- Pajisje rrjetore e cila mundëson komunikimin ndërmjet poçave dhe sistemit qendror.

3.7.4. Menaxhim i mençur me trafikun

Menaxhim i mençur i trafikut në Fushë Kosovë duhet të mundësoj një pasqyrë të përgjithshme të trafikut në kohë reale, duke i kombinuar vendndodhjet e automjeteve, me çka u ndihmon administratës së qytetit në menaxhimin e trafikut nëpër qytet. Zgjidhja analizon sasi të mëdha të dhënash mobile, në kohë reale, që të sigurojnë pasqyrim të plotë në zhvillimin e trafikut. Me qëllim të rritjes së mobilitetit të mençur/ inteligjent propozohet rritja e përdorimit të zgjidhjeve SIT (Sistemeve Inteligjente të Transportit) për përmirësimin e planifikimit të transportit si nga operatorët e autobusëve ashtu edhe nga udhëtarët.

Për menaxhim të mençur dhe efikas të trafikut, Komuna e Fushë Kosovës duhet krijuar mundësi për sigurimin e të dhënave nga detektorët e trafikut, semaforët, sistemet e menaxhimit të rrugëve, kamerat e mbikëqyrjes ose sistemet e informimit për kushtet kohore, për një pasqyrë edhe më të gjithmbarshme të gjendjes së trafikut dhe mbi bazën e këtyre të dhënave të rëndësishme për zhvillimin e trafikut, administrata e qytetit do të ketë mundësi që në mënyrë automatike dhe në kohë reale të përcjell në sistemet e jashtme, në formë të raporteve për trafikun. Me mbështetjen e shpërndarjes më efikase të informatave prej qytetit kah qytetarët sigurohet ndihmë për lëvizjen e tyre në trafik, pastaj një analizë më cilësore e trafikut, komunikim i përmirësuar i problemeve në trafik, pasqyrime më të thjeshtësuara të hartave, kohë më e mirë e reagimit, ndarjes së informatave etj.

3.7.5. Parkim i mençur

Opsioni “parkim i mençur” propozohet si mundësi dhe ndihmë për ngasësit e mjeteve për të kursyer kohë për gjetjen e vend parkimit, uljen e ndotjes dhe zvogëlimin e rrezikut që qytetarët të bëjnë shkelje gjatë parkimit. Gjithashtu, mundësohet menaxhim më i mirë me të gjitha sfidat e lidhura me zhvillimin e shërbimit efektiv për parkim publik.

Në versionin e vet themelor, zgjidhja “parkim i mençur” thjesht e ndjek statusin e vend parkimeve të lira/të zëna, mund të përdoret për evidencën e hyrjes në parkingjet e mbyllura dhe mund t'i tregojë informatat kyçe në aplikimin me celular ose të shenjave të vendosura strategjike në afërsi të parkingut. Në Fushë Kosovë, një sistem i tillë mund të realizohet, por zgjidhja mund të zgjerohet edhe me funksione më të avancuara, siç janë dhënia e lejeve për parking (për banorët rezident, për ngasësit me aftësi të kufizuara, taksi, autobusë të qytetit dhe automjete për shpërndarje mallrash), zbatimi i kundërvajtjeve për parkim, pagesa e shërbimit të parkimit etj.

3.7.6. Zgjidhje e mençur për sigurinë publike dhe të sigurisë në trafik

Zgjidhja e mençur e sigurisë publike dhe sigurisë në trafik si, qasja në informata në kohë reale dhe krijimi i një data bazë për numrin dhe lokacionet e aksidenteve, mund të jetë ndihmë për organet kompetente që të monitorojnë rrjetin rrugor dhe sipërfaqet publike, me qëllim të detektimit, në kohë të duhur, të ngjarjeve dhe incidenteve specifike dhe jo të rëndomta. Në këtë mënyrë mundësohet edhe intervenim i shpejtë në terren, që është veçanërisht i rëndësishëm në situata urgjente. Zgjidhja e mençur e sigurisë në trafik mundëson që të përmirësohet siguria e përgjithshme në qytet dhe të

rritet efikasiteti i zbatimit të ligjit përmes përdorimit të kamerave të rrjetëzuara për mbikëqyrje, në kombinim me një spektër të gjerë modulesh më bashkëkohore nga video incizimet.

3.7.7. Huazim i mençur i biçikletave

Në përputhje me PMQU, Prishtina si Komunë fqinje e Fushë Kosovës ka ndërmarrë disa veprime konkrete në investimin e korsive për biçikleta³⁷, ky projekt i Komunës së Prishtinës mund të ketë ndikim edhe në lidhjen funksionale në zhvillimin e shtigjeve edhe në Komunën e Fushë Kosovës. Sigurimi i banorëve me një mënyrë të lehtë të marrjes me qira dhe të përdorimit të biçikletave mund të ndihmojë në stimulimin e përdorimit më të gjerë. Shumë qytete kanë adoptuar sisteme me qira të biçikletave me stacione përreth qytetit, por trendi i fundit është për sistemet e qirasë të biçikletave që përdorin teknologjinë wireless për t'i mundësuar përdoruesve të kontrollojnë dhe shikojnë biçikleta.

Huazimi i mençur i biçikletave është koncept i ri dhe shumë i rëndësishëm, i cili u ofron qytetarëve dhe turistëve mënyrë ekonomike transporti dhe mundësi kursimi të një kohe të konsiderueshme gjatë kalimit të largësive të shkurtra nëpër qytet. Gjatë aplikimit të teknologjive të mençura dhe inovative, qytetarëve dhe turistëve do t'u ofrohen shërbime bashkëkohore dhe praktike, duke u mundësuar, njëherësh, fleksibilitet të plotë dhe lehtësi gjatë përdorimit.

Përmbledhje e masave për mobilitetin e mençur

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
6.1.	Ndriçimi rrugor i mençur.	6.3.	Sistemi elektronik i pagesës së parkimit të automjeteve (bazuar në aplikacion).		
6.2.	Sistemi i ri i informacionit të transportit publik.	6.4.	Monitorimi i fluksit të trafikut.		

3.8. MBROJTJA E AMBIENTIT

Në vitin 2015, në rajonin e Prishtinës (ku përfshihet edhe Fushë Kosova) janë vendosur gjashtë stacione për monitorimin e cilësisë së ajrit, dhe një prej tyre është në afërsi të zonës industriale me Komunën e Fushë Kosovës- Stacioni i IHMK-së për monitorimin e cilësisë së ajrit³⁸. Çdo vit janë hartuar raporte vjetore për përmbledhjen e të dhënave të cilësisë së ajrit, që grumbullohen çdo ditë

³⁷ Raport: Mbështetje për hartimin e kornizës për zhvillimin e modaliteteve të transportit të pa-motorizuar në Prishtinë, me fokus në çiklizëm, Prishtinë 2020

³⁸ Real-time Air Quality Index (AQI)

dhe interpretohen nga sensorët. Kjo gjë kryhet nga një sistem online³⁹, ku llogaritet mesatarja ditore duke përfshirë matjet në mëngjes, mesditë dhe mbrëmje. Për çdo stacion, grumbullohen një sërë parametrash mjedisore, të cilët mund të krahasohen me vlerat standarde të cilësisë së ajrit të BE-së. 10 parametrat përfshijnë: Temperaturën (°C), Monoksidin e karbonit (mg/m³), Amoniumin (mg/m³), Sulfurin e hidrogjenit (µg/m³), Dioksidin e sulfurit (µg/m³), Dioksidin e azotit (µg/m³), Dioksidin e karbonit (ppm), Radiacionin (µSv/h), grimcat e pluhurit 2.5M/Vit (µg/m³) dhe Zhurmën (db).

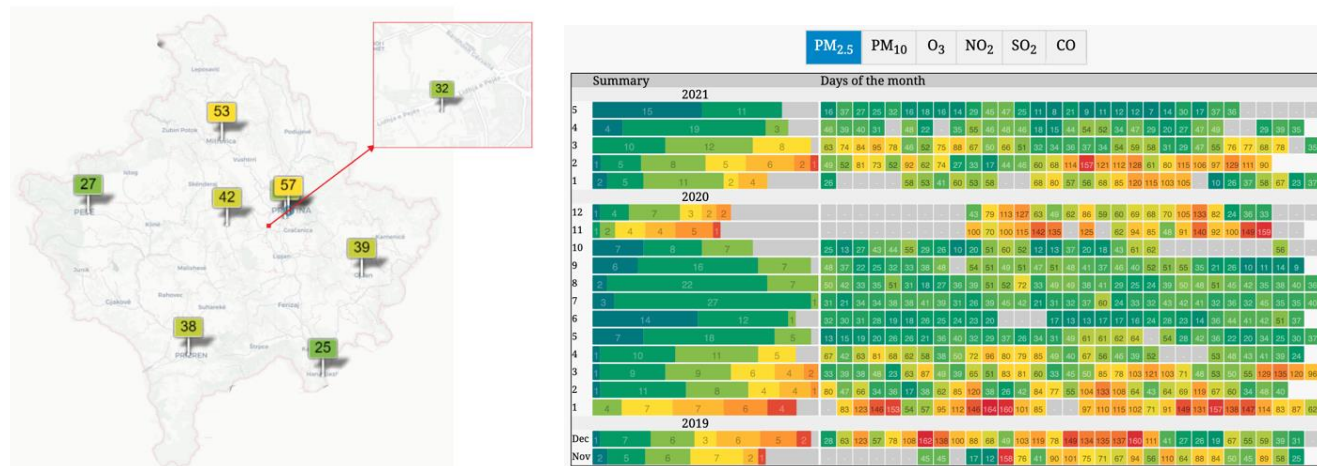


Fig.127. Stacionet për Monitorimin e cilësisë së ajrit në Fushë Kosovë (rajoni i Prishtinës)

Pas tjerash, ndotja e ajrit shkaktohet nga trafiku i mbingarkuar brenda qytetit, përdorimi i karburanteve / lëndëve djegëse me cilësi të ulët dhe përdorimi i automjeteve të vjetra. Gjithashtu, ndotja rritet gjatë muajve të dimrit për shkak të emetimeve të gazit dhe grimcave të pluhurit nga familjet që përdorin qymyr të kualitetit të ulët për ngrohje, si dhe nga përdorimi më i madh i makinave për shkak të temperaturave të ulëta.

Zëvendësimi i modaliteteve të ndryshme të transportit me mjete më të pastërta të transportit

Duke pasur parasysh planet zhvillimore të Fushë Kosovës, është e rëndësishme të sigurohet që politikat e ardhshme dhe vendimet e përdorimit të tokës minimizojnë nevojën për të udhëtuar, duke inkurajuar mos përdorimin e automjeteve dhe që këto politika janë në përputhje me objektiva më të gjerë ekonomike, sociale dhe mjedisore.

Për të përmirësuar cilësinë e ajrit në Komunën e Fushë Kosovës, rekomandohen një numër veprimesh në lidhje me sektorin e transportit:

- Reduktimi i numrit të automjeteve përmes promovimit të transportit publik kundrejt transportit privat, dhe përmirësimit të menaxhimit të rrjetit rrugor;
- Përmirësimi i transportit publik dhe promovimi i teknologjive të automjeteve të pastra;

³⁹ <http://air.fara.io>

- Inkurajimi i çiklizmit dhe shtimi i zonave të gjelbra; dhe
- Aktivistët e mjedisit së bashku me OJQ-të dhe institucionet publike të jenë vazhdimisht aktivë në rritjen e ndërgjegjësimit të publikut se: jetesa normale dhe e shëndetshme është e mundur vetëm përmes një ambienti të pastër.
- Aplikimi i metodave tjera për zvogëlimin e emisioneve si p.sh, pastrimi i rrugëve, shfrytëzimi i karburanteve të pastërta dhe inspektimi i veturave;
- Hartimin e Planit lokal për mbrojtjen e ajrit nga ndotësit.

Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore

Për të promovuar plotësisht konceptin e udhëtimit të qëndrueshëm dhe ndërgjegjësimin për mbrojtjen e mjedisit, rekomandohet krijimi i një fushate gjithëpërfshirëse për të mbështetur dhe promovuar modalitetet aktive të transportit dhe transportit publik në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Barrën për ndërgjegjësim dhe rritje të njohurive në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe për t'i ndihmuar brezat e ardhshëm në luftimin e këtyre fenomeneve duhet ta bartin prindërit, institucionet arsimore dhe shëndetësore, por një pjesë të barrës duhet ta bartin edhe mediat, shtypi dhe televizionet tona, duke krijuar hapësirë më të madhe për programe dhe fushata për mbrojtjen e mjedisit. Kjo do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit dhe përdorimit më të përgjegjshëm të veturave private në aspektin e programit të sjelljes së udhëtimit. Për t'i lehtësuar dhe koordinuar këto aktivitete, si pjesë e Planit, duhet të caktohet një Koordinator i ri për Mobilitet të Qëndrueshëm për të çuar përpara axhendën e re të mobilitetit urban në qytet, në mbështetje të qëllimeve dhe vizionit të PMQU. Disa aktivitete janë propozuar në lidhje me aktivitetet promovuese. Ato përfshijnë:

- Programet e ndërgjegjësimit publik mbi ndryshimin klimatik dhe si të merren me ndikimet e tij;
- Promovimi dhe ndërgjegjësimi për efikasitet të energjisë;
- Promovimi i transportit rrugor publik;
- Promovimi i ecjes dhe çiklizmit;
- Masat për përmirësimin e cilësisë së ajrit në qendër të qytetit duke futur kontrolle për parkim në rrugica, duke i dhënë përparësi automjeteve me emetim të ulët;
- Hartimi i planeve të qëndrueshme të udhëtimit me bizneset, shkollat dhe komunitetet lokale për t'iu mundësuar qytetarëve të kuptojnë se si modalitetet e tyre të udhëtimit mund të kontribuojnë në arritjen e një mjedisi më të qëndrueshëm, më të pastër dhe tërheqës duke promovuar mundësi më të qëndrueshme të udhëtimit, siç janë “klubet e veturave” dhe përdorimi i përbashkët i automjeteve (pjesë e strategjisë së përgjithshme të menaxhimit të mobilitetit) etj.

Përmbledhje e masave për mbrojtje të ambientit

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
7.1.	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit	7.3.	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit	7.5	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit
7.2.	Përmirësimi i kontrollit-zbatimi i Ligjit	7.4.	Ngritja e vetëdijes mjedisore dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm		

3.9. MONITORIMI DHE VLERËSIMI I PMQU-SË

Monitorimi është mbledhja rutinë dhe analiza e informacionit për të percjellur progresin ndaj PMQU të Fushë Kosovës dhe për të kontrolluar pajtueshmërinë e standardeve të përcaktuara. Aktivitetet e monitorimit dhe vlerësimit janë të lidhura me progresin e procesit të planifikimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) dhe ndikimin e politikave për implementimin e masave të cilat rrjedhin nga PMQU. Sigurimi i informacionit të rregullt mbi mbarëvajtjen e proceset të implementimit të PMQU është i rëndësishëm për vendimmarrësit, organet në nivel lokal dhe qendror për financim të projekteve, por edhe palët tjera të interesit të cilat mund të ndihmojë në vërtetimin se PMQU ka rezultuar ose do të rezultojë në përfitime për komunitetin.

Monitorimi dhe vlerësimi sistematik rrit efikasitetin e procesit të planifikimit dhe zbatimit, ndihmon në optimizmin e përdorimit të burimeve dhe siguron prova për planifikimin dhe vlerësimin e masave të transportit në të ardhmen.

Sfidat e zakonshme për zbatimin efektiv të monitorimit dhe vlerësimit janë⁴⁰:

- mungesa e përvojës,
- burime të kufizuara financiare dhe njerëzore,
- mospërputhjet e njohurive teknike për sa i përket treguesve të performancës, kërkit, mbledhjen, përgatitjen dhe interpretimin e të dhënave dhe
- praktikat joefektive të monitorimit dhe vlerësimit.

Krijimi i strategjisë së monitorimit të PMQU-së

Është e rëndësishme të identifikohen pengesat dhe nxitësit për hartimin dhe zbatimin e masave të PMQU-së. Gjithashtu, është e dobishme të mësohet nga përvoja e planifikimit sa i përket aspekteve

⁴⁰ SUMP Monitoring & Evaluation Kit, Eltis 2016.

që funksionojnë mirë dhe atyre që nuk funksionojnë si duhet. Zhvillimi i një kornize të monitorimit dhe vlerësimit si pjesë e PMQU-së do të ndihmojë në sigurimin e provave të efektshmërisë së PMQU-së dhe masave të saj.

Zakonisht ekzistojnë tri faza të ndryshme të përfshira në zhvillimin e një kornize të monitorimit, si:

Faza e planifikimit: Kjo fazë përfshin vendosjen e qëllimeve dhe objektivave të përshtatshëm që mbështeten nga treguesit e duhur të performancës. Këto do të përdoren për të matur suksesin e PMQU-së në fazat kryesore gjatë kohëzgjatjes së Planit. Lidhur me vendosjen e qëllimeve/objektivave/ është gjithashtu e rëndësishme që në këtë fazë të merren parasysh përgjegjësitë, burimet, aspekti kohor në lidhje me treguesit e ndryshëm të performancës dhe mënyrën se si ato do të monitorohen.

Plani i Monitorimit dhe Vlerësimit: Kjo përfshin fazën e zbatimit dhe monitorimit, duke përfshirë vlerësimin e kushteve të mëparshme, si dhe krahasimin e kushteve gjatë dhe pas procesit, për të matur nivelin e ndryshimit në ndikimin e udhëtimit. Rezultatet e këtij vlerësimi raportohen në këtë fazë.

Faza e vlerësimit: Në këtë fazë përfshihet analiza, interpretimi dhe, nëse është e nevojshme, vlerësimi i vlerës për mjetet e shpenzuara.

Një opsion për procesin e vazhdueshëm të monitorimit është paraqitur në figurën e mëposhtme. Ky proces i shqyrtimit dhe rishikimit ndihmon me veprime korrigjuese që përdoren për të ndryshuar programet, ose përshtatjet e duhura për objektivat e PMQU-së.

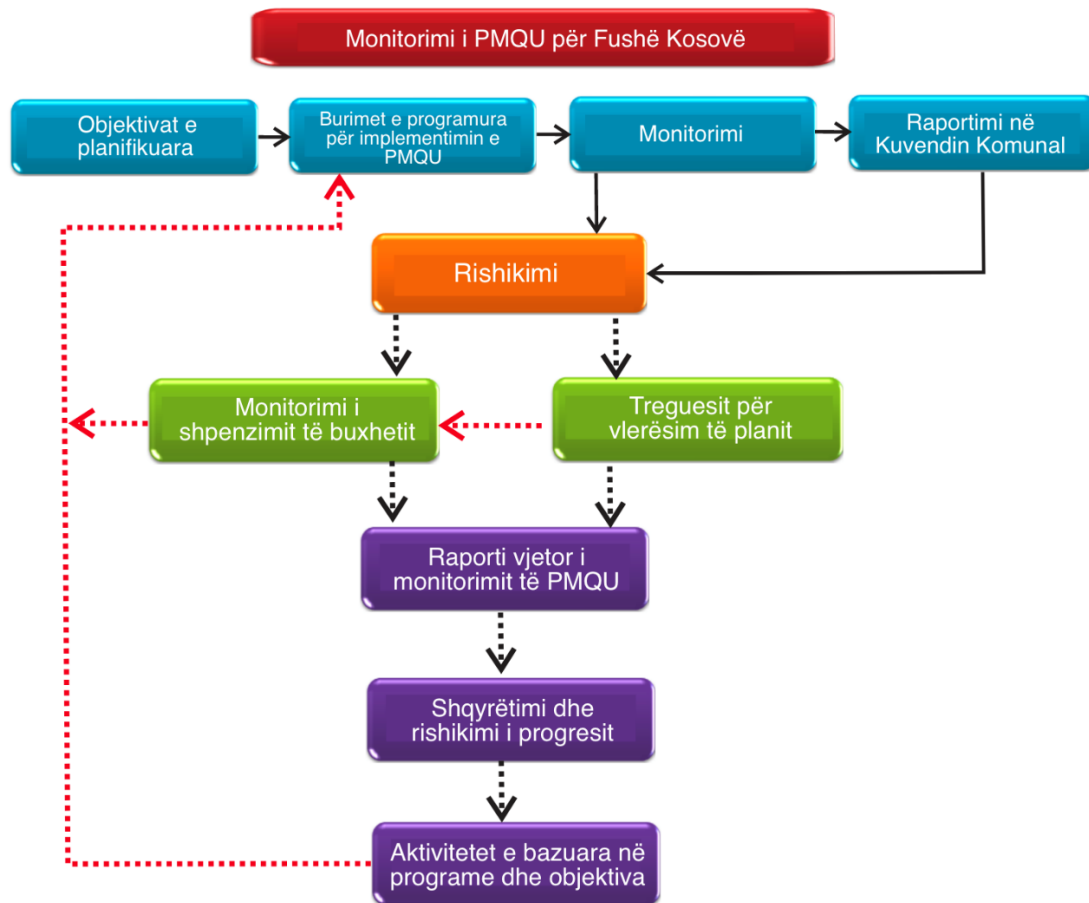


Fig.128. Monitorimi i PMQU

Përzgjedhja e treguesve të duhur të PMQU-së

Ekzistojnë një numër parimesh kyçe që duhet të merren parasysh gjatë hartimit të listës/përzgjedhjes së treguesve për PMQU të Fushë Kosovës:

- **Pranueshmëria:** Reflektimi i nevojës për pranim nga ata që do t'i përdorin/aplikojnë ato;
- **Informatat në dispozicion:** E rëndësishme nevoja për të marrë të dhënat me lehtësi;
- **Qartësia:** Treguesit duhet të jenë të thjeshtë dhe të qartë;
- **Kufizimi në numër:** Përqendrim më i madh në treguesit që lidhen me disa masa kryesore; dhe
- **Krahasueshmëria:** E rëndësishme të miratohen përkufizime/metoda të cilat janë të mirëfillta, praktikisht të realizueshme dhe konsistente në të gjitha masat.

Tabela 15. Lista e treguesve të performances – PMQU për Fushë Kosovës

			Kontributi drejt arritjes së objektivave të PMQU				
Elementi	Nr. i Ref.	Treguesi	Efektet e rritjes	Qasshmëria	Siguria	Mjedisi	Cilësia e jetës
Sistemi i trafikut dhe transportit	1	Kilometrat e trafikut rrugor	√			√	
	2	Qarkullimi i trafikut rrugor në qendrën e qytetit dhe niveli i trafikut tranzit	√		√	√	
	3	Përqindja e udhëtimeve për në punë me transport publik		√			
	4	Rritja e numrit total të udhëtimeve me transport publik		√		√	
Koha e udhëtimit	5	Koha mesatare e udhëtimit për kilometër në orën e pikut	√			√	
	6	Shërbimet e transportit publik që operojnë në kohë dhe shërbimet e transportit publik që kanë probleme nga mbingarkesa	√			√	√
Siguria në trafik	7	Aksidentet në rrugë (me fatalitet dhe lëndime) dhe fatalitetet për kokë banori (100,000 banorë)			√		√
	8	Aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë këmbësorë dhe çiklistë			√		√
	9	Shpejtësia e lëvizjes- tejkalimi i shpejtësisë së lejuar			√		√
Qasshmëria dhe mobiliteti	10	Monitorimi i çiklizmit: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve me biçikletë) dhe nivelet e çiklizmit		√		√	√
	11	Monitorimi i këmbësorëve: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve në këmbë) dhe nivelet e ecjes		√		√	√
Parkimi	12	Shkalla e shfrytëzimit të hapësirës së parkimit	√	√			
	13	Zbatimi i rregullave të parkimit	√		√		
Mjedisi	16	Monitorimi i cilësisë së ajrit: përqendrimi i dioksidit të azotit (NO2) dhe PM10				√	√
	17	Nivelet e zhurmave gjatë ditës që lidhen me trafikun				√	√

PLANI I VEPRIMIT

O.1. Përmirësimi dhe menaxhimi i infrastrukturës rrugore Përmbledhje e masave për përmirësimin e infrastrukturës rrugore						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i mases	Kostoja e përafërt e investimit	Periudha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
1.1. Rirregullimi i qarkullimit përmes shndërrimit të rrugëve me qarkullim njëkahor	Studim për një skemë të re të rregullimit të qarkullimit për rrugët njëkahore. Rirregullimi i qarkullimit për rrugët: “Dardania”, “Xhemajl Mustafa”, “17 Shkurti” “Kuvendi i Lezhës”, “Nora Kelmendi”.	I lartë	10 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
1.2. Përmirësimi dhe plotësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit ekzistues të trafikut dhe vendosja e sinjalizimit shtesë të trafikut në të gjitha rrugët	I lartë	?	Në vazhdimësi	Afatshkurtër – në vazhdimësi	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
1.3. Ndërtimi i rrethrotullimeve në rrugën nacionale N9	Për ndërtimin e rrethrotullimeve në rrugën e nacionale N9, paraprakisht është i nevojshëm një studim lidhur me arsyeshmërinë e ndërtimit të rrethrotullimeve.	I lartë	250 000 €	2022	Afatshkurtër	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës
1.4. Zgjerimi i korsisë për nxitim-përshpejtim për udhëkryqin në disnivel	Në udhëkryqin në disnivel (te pompa e karburanteve “HIB”) është i nevojshëm zgjerimi i korsisë për nxitim/ përshpejtim nga rampa zbrazëse (kryqje në rrugën nacionale N9 në drejtim të Pejes) në përputhje me standardet për kryqje të korsive në rrugët nacionale	I lartë	150 000 €	2024	Afatmesëm	MMPHI
1.5. Riprojektimi dhe rirregullimi i hyrjeve (shtimi i	Hartimi i projektit për përmirësimin e gjeometrisë së rrethrotullimit për	I mesëm	150 000 €	2025	Afatmesëm	MMPHI

by-passeve) në rrethrotullim.	rrethrotullimin kryesor në qendër. Vendosja e rrugëve anësore-by passeve në hyrje të rrethrotullimit nga drejtimi Prishtinë – Pejë dhe anasjelltas					
1.6. Ndërtimi i rrugës tranzite paralel me hekurudhen	Ndërtimi i rrugës tranzite në pjesën veriore të qytetit paralel me hekurudhen dhe kyçja në rrugën nacionale Prishtinë – Pejë.	I lartë	7 000 000 €	2030	Afatgjatë	MMPHI, Hekurudhat e Kosovës dhe Komuna e Fushë Kosovë
1.7. Rirregullimi dhe koordinimi i sistemeve fazore në semafor	Rirregullimi i sistemit fazor në udhëkryqet me semafor duke përdorur teknologjinë e sistemeve inteligjente të transportit	I mesëm	120 000	2025	Afatmesëm	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës
1.8. Rehabilitimi i sistemit LRT - shërbime të rregullta në korridorin Fushë Kosovë – Prishtinë.	Krijimi i një shërbimi të rregullt të transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) ndërmjet Fushë Kosovës - Prishtinës. Masa do të krijojë shërbim të ri të kapacitetit të lartë në korridorin Fushë Kosovë - Prishtinë dhe në zonat përreth me komoditet dhe besueshmëri të përmirësuar, përmes një shërbimi të ndarë të transportit publik.	I mesëm	Projekti i financuar nga një tjetër autoritet	2030	Afatgjatë	Infrakos

Q.2. Përmirësimi i infrastrukturës dhe rritja e sigurisë për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve Përmbledhje e masave për përmirësimin e Infrastrukturës për këmbësorë dhe çiklist						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i masës	Kostoja e përafërt e investimit	Periudha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
2.1. Sigurimi i dhe përmirësimi i vendkalimeve ekzistuese për këmbësorët	Sigurimi i përdorimit në mënyrë të sigurt të vendkalimeve për këmbësorë me anë të kontrolleve më të mëdha dhe efektive të sinjalizimit dhe rregullave të qarkullimit si dhe ndriçimi i vendkalimeve për këmbësorë – ngritja e sipërfaqes në vendkalim për këmbësorë.	I lartë	100 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
2.2. Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje.	Kjo masë duhet së pari të adresojë problemet e qasjes dhe lëvizshmërisë së dobët në rrugët kryesore të qytetit, si dhe përmirësimet për t'u lidhur me pikat dhe lokacionet e rëndësishme.	I lartë	100 000 €	2023	Afatshkurtër	MMPHI
2.3. Sigurimi i kushteve për kalim të sigurt të hekurudhës.	Sigurimi i kushteve për kalim të sigurt të hekurudhës në nivel të njëjtë me rrugën përgjatë linjave hekurudhore në Komunën e Fushë Kosovës. (Kjo masë është në varësi të realizimit të projektit për rehabilitimin dhe modernizimin e rrjetit hekurudhor R10).	I lartë	Projekti i financuar nga një tjetër autoritet 80 000 €	2024	Afatmesëm	Hekurudhat e Kosovës
2.4. Kryqëzime të mbrojtura dhe heqja e pengesave fizike.	Heqja e pengesave fizike dhe sigurimi i dukshmërisë së mjaftueshme në afërsi dhe në hyrje të udhëkryqeve.	I lartë	30 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
2.5. Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit	Riprojektimi i rrjetit të ri dhe funksionalizimi i rrjetit ekzistues	I mesëm	400 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI

primar për çiklist përgjatë rrugës nacionale N9.	për biçikleta në të dy anët e rrugës nacionale N9 (Faza 1- përgjatë rrugës nacionale N9 dhe lidhja me rrjetin e shtigjeve për çiklist me Prishtinën).					
2.6. Ndërtimi i shtigjeve kryesore për këmbësorë përgjatë rrugëve kryesore	Ndërhyrje projektuese urbane – krijimi kushteve dhe harmonizimi i rrugëve të qytetit me nevojat e përdoruesve të ndryshëm të rrugës përgjatë rrugëve: “Nënë Tereza”, “Dardania”, “Rruga nëpër Uglarë”.	I mesëm	250 000 €	2025	Afatmesëm	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës
2.7. Projekt hulumtues-studimor për sigurimin e kushteve për kalim të sigurt të rrugës	Studim për ndërtimin e mbikalimeve/ nënkallimeve përgjatë rrugës nacionale N9 (Rr. “Nënë Tereza”).	I mesëm	40 000 €	2025	Afatmesëm/ Afatgjatë	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës
2.8. Projektimi i rrjetit sekondar për çiklist.	Projektimi dhe ndërtimi i korsive për biçikleta përgjatë rrugëve “Dardania”, “Pajazit Islami”, “Fehmi Lladrovci”, “Hajrullah Zymi”, “Tahir Zemaj”, “Fazli Grajqevci”.	I mesëm	250 000 €	2028	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës
2.9. Projektimi i rrjetit primar për çiklist	Projektimi i korsive për biçikleta (Faza 3- përgjatë „Rrugës së Uglarit“).	I mesëm	250 000 €	2030	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës
2.10. Skema e re me PPP për biçikletat dhe skema e përdorimit të përbashkët të biçikletave në Fushë Kosovë.	Vendosja e sistemit të biçikletave të përbashkëta elektronike në Fushë Kosovë.	I mesëm	Projekt PPP	2027	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës përmes partneritetit pubiko privat (PPP).

2.11. Hapësira për parkim dhe sistem të huazimit të biçikletave	Ndërtimi i lokacioneve për parkim të biçikleta dhe stacioneve të karikimit në lokacione të ndryshme të qytetit. Për këtë masë është e nevojshme që paraprakisht të bëhet një studim lidhur me përzgjedhjen e lokacioneve për parkim të biçikletave.	I mesëm	Projekt PPP	2030	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës përmes partneritetit pubiko privat (PPP).
---	---	---------	-------------	------	-----------	--

Transporti Publik Q.3. Përmbledhje e masave për zhvillimin dhe përmirësimin e Transportit Publik						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i masës	Kostoja e përafërt e investimit	Periudha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
3.1. Rregullimi i vendndaljeve për autobusë publik.	Shtimi i vendndaljeve të reja dhe përmirësimi i vendndaljeve të autobusëve ekzistuese në purpurtje me normat teknike. Identiteti vizual i vendndaljeve (stacioneve) të autobusëve përgjatë linjave.	I lartë	200 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
3.2. Sistemi i informimit në vendndalje të autobusëve.	Pajisja e stacioneve të autobusëve me sistemin e nevojshëm të informimit –ekran për të informuar pasagjerët në kohë reale.	I lartë	130 000 €	2023	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
3.3. Rritja e shpeshtësisë së lëvizjes (intervalit të përcjelljes) të autobusëve.	Përmirësimi i shërbimit të autobusëve urban duke rritur frekuencën e lëvizjes së autobusëve, sidomos Linja Nr.1 në realacionin Prishtinë – Fushë Kosovë dhe anasjelltas.	I mesëm		2023	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës (PPP) dhe Komuna e Prishtinës – (“Trafiku Urban”)
3.4. Përmirësimi i Rregullimit dhe Monitorimit të Shërbimeve të Taksive duke preferuar automjetet elektrike.	Masa organizative për të trajtuar problemin e vazhdueshëm të taksive të paligjshme që veprojnë në të gjithë qytetin. Taksitë e paligjshme do të eliminohen dhe të gjithë shoferët e taksive zyrtare do të kenë kushte të barabarta operimi. Automjetet elektrike të taksive do të favorizohen për të përmirësuar mjedisin e qytetit.	I lartë	40 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
3.5. Vendosja e sistemit elektronik të	Sistemi i faturimit të transportit publik përmes e-biletave.	I lartë	500 000 €	2024	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës (PPP) dhe

biletimit (e-Biletimi).	Kostoja varet nga kontributi relativ i operatorëve privatë drejt kostos totale të skemës për të siguruar një sistem plotësisht të integruar dhe gjithëpërfshirës të biletimit në qytet.					Komuna e Prishtinës – (“Trafiku Urban”)
3.6. Shtimi i linjave të reja të autobusëve.	Krijimi i një skeme të re të rrjetit të autobusëve, e strukturuar në rrjetin primar (që lidhet me qytetin e Prishtinës) dhe sekondar (që përmbushë mbulueshmërinë brenda Fushë Kosovës).	I mesëm	100 000 €	2025	Afatmesëm	Komuna e Fushë Kosovës
3.7. Harmonizimi i orareve të udhëtimit.	Harmonizimi i orareve ndërmjet autobusëve të qytetit dhe transportit hekurudhor.	I mesëm	10 000 €	2026	Afatmesëm	Komuna e Fushë Kosovës dhe Hekurudhat e Kosovës
3.8. Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore.	Masat teknologjike për t'i dhënë përparësi transportit publik në kryqëzimet kryesore të qytetit. Autobusët do të kenë përparësi në kryqëzimet kryesore për ta bërë transportin publik më të shpejtë, më të besueshëm dhe më tërheqës krahasuar me veturat.	I lartë	250 000 €	2030	Afatgjatë	MMPHI, Hekurudhat e Kosovës dhe Komuna e Fushë Kosovë

Parkingjet Q.4. Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të parkingjeve						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i masës	Kostoja e përafërt e investimit	Periudha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
4.1. Rregullore të re për vendosjen e sistemit të parkimit	Krijimi i zonave të parkimit me pagesë dhe "zonave për banorët rezident". Përcaktimi i tarifave dhe kontrole të çmimeve dhe rregullore të reja për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për aktivitetin e parkimit në hapësirat jashtë dhe përgjatë rrugëve.	I lartë		2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
4.2. Alokimi i hapësirave të duhura në rrugë për përkëmbje përgjatë rrugës.	Shndërrimi i rrugëve në rrugë njëkajore – Rrugët kryesore ose dytësore të cilat ofrojnë kushte për parkim përgjatë rrugës.	I lartë		2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
4.3. Caktimi i rrugëve në të cilat lejohet parkimi.	Rrugët përgjatë së cilave do të organizohet parkimi: - Rr. „Dardania“ - Rr. „Pajazit Islami“ - Rr. „Hajrullah Zymi“ - Rr. „Shefki Kuleta“ - Rr. „17 Shkurti“ - Rr. „28 Nëntori“ (Nora Kelmendi) Asnjë parkim në rrugë nuk duhet të lejohet në vendet në rrjetin rrugor primar dhe sekondar ku gjerësia e rrugës është më pak se 7 metra dhe nëse rregullimi i qarkullimit është dy kahor.	I lartë	120 000 €	2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
4.4. Krijimi i inspeccionit komunal të parkimit	Komuna do të krijojë ekipin ekzekutiv komunal për të zbatuar rregulloret e parkimit dhe të komunikacionit.	I lartë		2022	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës

	Duhet të bëhet rritja e kontrollit për të shmangur sjelljet dhe praktikatat e parregullta.					
4.5. Krijimi i një skeme të re të parkimit në zona të banimit për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit dhe të komunitetit.	Futjen e rregullave të reja të parkimit aty ku është e nevojshme dhe zbatimin e këtyre rregullave në mënyrë efektive. Është thelbësore të zbatohen kontrole të parkimit në mënyra rutinore për të siguruar se nuk ka abuzime ose aktivitete të paligjshme të parkimit në zonat e banimit.	I mesëm	40 000 €	2023	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
4.6. Vendosja e karikueseve për automjetet elektrike	Krijimi i së paku një ofruesi të infrastrukturës karikuese për automjetet elektrike me 5-10 pika karikimi në vendparkimet publike dhe në zonat me frekuentim të lartë.	I lartë	PPP	2028	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës (PPP)
4.7. Ndërtimi i garazhet për parkim.	Në mungesë të pronave komunale, aktualisht është shumë e vështirë të realizohet opcioni për planifikimin e parkingjeve gjatësore. Prandaj, Komuna e Fushë Kosovës duhet të vlerësoj mundësinë e përdorimit të pronave private për vendosjen e lokacioneve për parkingje publike ose garazhe për parkim duke përdorur Partneritetin Publiko Privat (PPP) ose modalitete tjera si bonuse zonimi.	I mesëm	PPP	2030	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës

Q.5. Siguria në trafik Përmbledhje e masave për përmirësimin e sigurisë në trafik						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i masës	Kostoja e përafërt e investimit	Periudha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
5.1. Qetësimi i trafikut dhe sigurimi i qasjeve të sigurta hyrëse/dalëse në/nga shkolla.	- Zonat me shpejtësi të kufizuar, - Qetësimi i trafikut përballë shkollave (të përhershme ose të përkohshme). - Sigurimi i vendkalimeve ekzistuese për këmbësorët. Identifikimi i zonave të pajisura për të mbështetur lëvizshmërinë aktive (ecja dhe përdorimi i biçikletës) pranë shkollave.	I lartë	150 000 €	2023	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
5.2. Kampanjë vetëdijësuese për rritjen e shkallës së sigurisë rrugore	Angazhimin e përbashkët me Drejtorinë e Arsimit të Komunës dhe shkollat / kolegjet lokale në zhvillimin dhe promovimin e planeve të udhëtimit në shkollë, si dhe zhvillimin e masave të tjera si inkurajimi i ecjeve në rresht dhe ngasjes së biçikletës gjatë shkuarjes në shkollë dhe kthimit nga shkolla.	I lartë	10 000 €	2022	Afatshkurtër – në vazhdimësi	Komuna e Fushë Kosovës
5.3. Menaxhimi i shpejtësisë së trafikut	Vendosja e kamerave të shpejtësisë dhe monitorimin e kufijve të shpejtësisë për të zvogëluar aksidentet që vijnë si pasojë e shpejtësisë.	I lartë	150 000 €	2025	Afatmesëm	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
5.4. Masat logjistike për riorganizimin e transportit të mallërave brenda qytetit.	Masat që çojnë në riorganizimin e lëvizjes së mallrave në Fushë Kosovë, përmes krijimit të orareve për qasje, reduktimit të peshave të automjeteve dhe	I lartë	150 000 €	2027	Afatgjatë	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës

	llojeve të emetimit të automjeteve që transportojnë mallra në rrjetin rrugor të qytetit. Kjo masë do të sjellë kontroll më të mirë të transportit të mallrave në Fushë Kosovë, duke zhblokuar kapacitetin rrugor për mënyra të tjera të transportit dhe duke ulur emetimet e automjeteve në qytet.					
5.5.Studimi logjistik i menaxhimit të trafikut	Studim mbi nevojën e futjes së zonave me qarkullim të kufizuar të trafikut komercial (automjeteve të rënda) bazuar në korridore ose zona.	I mesëm	30 000 €	2030	Afatgjatë	Komuna e Fushë Kosovës dhe MMPHI
5.6.Zbatimi i konceptit të „bllqeve të organizuara“ në lagje të përzgjedhura.	Zbatimi i „bllqeve të organizuara“ (për furnizim të kontrolluar) dhe vetëm me ndërhyrje urbanizuese taktike dhe sinjalistikë.	I lartë	50 000 €	2030	Afatgjatë	MMPHI, Hekurudhat e Kosovës dhe Komuna e Fushë Kosovë

Q.6. Mobiliteti i mençur Menaxhimi i mobilitetit përmes pajisjeve inteligjente-“MOBILITETI I MENÇUR”						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i masës	Kostoja e përafërt e investimit	Periodha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
6.1. Ndriçimi rrugor i mençur.	Miratimi i një zgjidhjeje me ndriçim bazuar në ndriçimi inteligjent (Smart Lighting), i cili ka aftësinë të kontrollohet nga një sistem qendror menaxhimi në mënyrë që të ofrojë funksionalitet më të mirë dhe ndriçim fleksibël.	I lartë	70 000 €	2024	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
6.2. Sistemi elektronik i pagesës së parkimit të automjeteve (bazuar në aplikacion).	Vendosja e një sistemi të specializuar për menaxhimin e unifikuar të hapësirave për parkim duke përdorur teknologji moderne (bazuar në aplikacione) për kërkim të shpejtë dhe të përshtatshëm për vendet e parkimit.	I lartë	150 000 €	2025	Afatmesëm	Komuna e Fushë Kosovës
6.3. Monitorimi i fluksit të trafikut.	Vendosja e teknologjive të disponueshme- numruesve automatik për monitorim të fluksit të trafikut, duke përmirësuar sistemin e prodhimit dhe monitorimit të të dhënave.	I mesëm	150 000 €	2027	Afatgjatë	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës
6.4. Sistemi i ri i informacionit të transportit publik.	Një sistem i ri informacioni i transportit publik, brenda automjeteve, si dhe aplikacione për vendndalje (stacione) të autobusëve, linjat dhe oraret e shërbimeve të transportit publik etj.	I lartë	120 000 €	2024	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës (PPP) dhe Komuna e Prishtinës – (“Trafiku Urban”)

Q.7. Mbrojtja e mjedisit Mjedis më të pastër dhe të sigurtë						
Masa	Përshkrimi i masës	Prioriteti i masës	Kostoja e përafërt e investimit	Periudha e realizimit të investimit	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
7.1. Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit	Vendosen stacione matëse	I lartë	70 000 €	2023	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës
7.2. Përmirësimi i kontrollit-zbatimi i Ligjit	Në bashkëpunim me Policinë, Komuna e Fushë Kosovës duhet të insistojë në zbatimin e rregullave të parkimit dhe trafikut në përgjithësi.	I lartë	10 000 €	2025	Afatmesëm	Komuna e Fushë Kosovës
7.3. Monitorimi i fluksit të trafikut.	Vendosja e teknologjive të disponueshme- numruesve automatik për monitorim të fluksit të trafikut, duke përmirësuar sistemin e prodhimit dhe monitorimit të të dhënave.	I mesëm	150 000 €	2027	Afatgjatë	MMPHI dhe Komuna e Fushë Kosovës
7.4. Sistemi i ri i informacionit të transportit publik.	Një sistem i ri informacioni i transportit publik, brenda automjeteve, si dhe aplikacione për vendndalje (stacione) të autobusëve, linjat dhe oraret e shërbimeve të transportit publik etj.	I lartë	Konsultim me Fidanin	2024	Afatshkurtër	Komuna e Fushë Kosovës (PPP) dhe Komuna e Prishtinës – (“Trafiku Urban”)