Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova

Komuna e Shtimes

Plani i mobilitetit urban
për Komunën e Shtimes

Plani i mobilitetit urban
për Komunën e Shtimes
2016-2020

Mars, 2016

Falenderimet

Ky plan është përgatitur nga grupi punues i komunës së Shtimes, në bashkëpunim të ngushtë me grupin koordinues dhe me mbështetjen e konsulentëve profesional dhe zyrtarëve të projektit DEMOS. Projekti DEMOS zbatohet nga organizata Helvetas-Swiss Intercooperation dhe financohet nga Zyra Zvicerane për Bashkëpunim (SCO).

Grupi punues dhe koordinues për hartimin e planit të mobilitetit në komunën e Shtimes, kanë bërë analizën e gjendjes ne terren dhe kane propozuar planin e mobilitetit urban me qëllim të përmirësimit të çasjes dhe lëvizjes së lirë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Grupi punues

1. **Ardiana Rama** - kryesuese e grupit
2. **Shqipe Rexhaj** - anëtare
3. **Taulant Salihaj** - anëtar
4. **Kimete Ukaj** - anëtare
5. **Adem Bajrami** - anëtar

Grupi kordinues

1. **Rrahman Jakupi** - kryesues/udhëheqës i grupit
2. **Mehdi Salihu** - anëtar
3. **Sabri Çerkini** - anëtar
4. **Ardiana Rama** - anëtare

Ekipi përkrahës nga projekti DEMOS

1. **Mevlan Bixhaku** - ekspert lokal per mobilitet, Ekoinvest/DEMOS
2. **Gazmend Ahmeti** - ekspert lokal për financa, Recura Financials/DEMOS
3. **Erëmira Salihu** - zyrtare e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation
4. **Majlinda Jupolli** - zyrtare e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation

Tabela e përmbajtjes

1. FUSHËVEPRIMI I PLANIT 5

1.1. Profili i komunës nga perspektiva e mobilitetit 5

1.2. Parimet bazë të planeve dhe dokumentet komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës 7

1.3. Korniza ligjore 8

2. GJENDJA EKZISTUESE 10

2.1. Siguria në trafik 10

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal 12

2.3. Trafiku për këmbësorë 12

2.4. Trafiku për çiklist 15

2.5. Parkimi 15

2.6. Transporti kolektiv (publiko-privat) 17

2.7. Ngarkesa e trafikut 17

2.8. Infrastruktura rrugore për persona me nevoja të veçanta 19

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE 20

3.1. Elementet e vizionit 20

4. PLANI I MOBILITETIT URBAN 2016-2020 22

4.1. Siguria në trafik në afërsi të shkollave 22

4.1.1. Masat e propozuara për kontrollimin e trafikut 22

4.2. Përmirësimi i sinjalizimit horizontal dhe vertikal 25

4.3. Rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe 26

4.4. Menaxhimi i parkingjeve 27

4.5. Rregullimi i qarkullimit - shndërrimi në rrugë njëkahore 29

4.5.1. Sheshi në rrugën "Zenun Beqa" 30

4.6. Krijimi i shtigjeve për çiklist 31

4.7. Transporti kolektiv- vendndaljet e autobusëve 33

4.8. Përshtatja e infrastrukturës rrugore për persona me nevoja të veçanta 35

5. PLANI FINANCIAR 37

5.1. Hyrje 37

5.2. Struktura e Buxhetit Komunal 37

5.3. Plani Financiar 39

5.4. Analiza buxhetore e kostove investive kapitale 39

5.5. Nevoja për investime të reja 40

5.6. Vlerësimi i investimeve të reja në mobiliet 41

5.7. Planifikimi i rrjedhës së parasë për investimet në mobilitet 45

6. PLANI I VEPRIMIT PËR KOMUNËN E SHTIMES 51

7. PLANI I MONITORIMIT 52

SHTOJCAT 53

1. FUSHËVEPRIMI I PLANIT

Plani i mobilitetit është plan strategjik lidhur me fushën e trafikut dhe ka për qëllim përmirësimin dhe harmonizimin e nevojave për lëvizje për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Duke marrë parasysh rritjen e vrullshme të shkallës së motorizimit, infrastrukturën rrugore jo funksionale, sigurinë e pamjaftueshme për lëvizje të pa-motorizuara dhe kushtet mjedisore, zhvillimi i një plani të mobilitetit të qëndrueshëm urban nuk mund të kuptohet vetëm si një objektiv i thjeshtë, por si prioritet.

Planei i mobilitetit bazohet në planet aktuale të zhvillimeve komunale, mirëpo është shumë më i detajuar dhe specifik në fushën e trafikut dhe transportit në përgjithësi.

Qëllimi i planit të mobilitetit urban është krijimi i një sistemi të qëndrueshëm të sistemit të transportit dhe lëvizjeve të tjera (lëvizjeve të motorizuara dhe të pa-motorizuara) me qëllim të:

- sigurimit të qasjes sa më të lehtë për lëvizjet ditore dhe shërbimet e tjera;
- përmirësimit të shkallës së sigurisë;
- zvogëlimit të ndotjes së mjedisit;
- rritjes së efikasitetit dhe efiçiencës gjatë transportit të njerëzve dhe të mallrave;
- rritjes së atraktivitetit dhe kualitetit të mjedisit urban.

Përfshirja e qytetarëve dhe pjesëmarrësve tjerë në hartimin e planit të mobilitetit është një ndër parimet themelore. Përfshirja dhe mendimet e tyre përbëjnë një kontribut të rëndësishëm, sepse ndërlidhen me nevojat e biznesit, organizimin dhe dinamikën e qytetit si dhe me kualitetin e jetës.

Me hartimin e planit të mobilitetit, Komuna e Shtimes tenton të jetë një komunë funksionale dhe e integruar, duke akomoduar kështu të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe duke krijuar kushte për lëvizje të motorizuara dhe të pa-motorizuara.

1.1. Profili i komunës nga këndvështrimi i mobilitetit

Komuna e Shtimes gjendet në pjesën qendrore të Kosovës, apo në koordinatat 42.43, 21.03. Territori i komunës së Shtimes ka një sipërfaqe prej 134 km² (13,450.8 hektarë). Rreth 48,4% e territorit të komunës së Shtimes është tokë bujqësore dhe bujqësia është një nga prioritetet zhvillimore të komunës. Komuna e Shtimes numëron rreth 27,324 banorë, ku rreth 73.8 % e popullsisë jeton në fshatrat e komunës. Komuna ka 23 vendbanime duke përfshirë qytetin e Shtimes dhe 22 fshatra, prej të cilave 13 shtrihen në pjesën kodrinore - malore, ndërsa 9 prej tyre në pjesën rrafshinore. Shumica e fshatrave të komunës janë të lidhura me Shtimen me rrugë të asfaltuara dhe momentalisht vetëm dy rrugë janë të paasfaltuara.

Vetëm në qytetin e Shtimes jetojnë rreth 7107 banorë ose 26.2% e numrit të përgjithshëm të banorëve të komunës së Shtimes. Kryqëzimi i akseve rrugore në relacionet Prizren - Prishtinë dhe Prizren - Ferizaj - Shkup janë segmente me rëndësi të veçantë për zhvillimin e mëtutjeshëm të komunës. Komuna e Shtimes kufizohet me Komunën e Ferizajt, Lipjanit dhe Therandës (Suharekës). Qyteti i Shtimes është 31 km larg nga Prishtina, 48 km nga Prizreni dhe 13 km nga Ferizaj. Qyteti i Shtimes është udhëkryq i rrugëve regjionale, prandaj ky segment duhet ruajtur dhe zgjeruar edhe gjatë hartimit të Planit të Përgjithshëm Urbanistik.

Figura 1: Pozita gjeografike e Komunës së Shtimes

1.2. Parimet bazë të planeve dhe dokumentet komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës

Komuna e Shtimes ka miratuar Planin Zhvillimor Komunal (PZHK), Planin Zhvillimor Urban (PZHU), si dhe Planin Rregullues Urban (PRRU) për tërë pjesën urbane të qytetit të Shtimes. Në secilin prej këtyre dokumenteve është trajtuar problemi i komunikacionit dhe mobilitetit në përgjithësi, gjithashtu është bërë edhe planifikimi i rrugëve, shtigjeve për çiklistë dhe për llojet e ndryshme të transportit. Në kuadër të këtyre planeve janë trajtuar edhe vendndaljet e autobusëve dhe parkingjet për lokalitete të ndryshme. Në vijim janë paraqitur disa nga objektivat komunale të cilat janë paraparë në kuadër të këtyre planeve të cilat e trajtojnë hapësirën në përgjithësi:

Objektivat sipas PZHK-së:

- Ndërtimi i qarkoreve Prishtinë-Prizren dhe qarkores për qytetin e Ferizajt;
- Asfaltimi i rrugëve që kanë frekuentim më të theksuar;
- Rregullimi i rrugëve të dëmtuara të përcaktuara në strategji;
- Mirëmbajtja e vazhdueshme e rrugëve lokale të pa asfaltuara në drejtim të viseve rurale – të thella malore duke i shtruar me zhavorr dhe masa të tjera të nevojshme siç është zgjerimi i tyre;
- Sinjalizimi në rrugë dhe ndërtimi i trotuareve për siguri më të lartë në trafik;
- Rregullimi i udhëkryqeve;
- Lidhja e qendrave sekondare ndërmjet veti si dhe lidhja e tyre me fshatrat për rreth.

Objektivat sipas PZHU-së:

1. Ndërtimi i korridoreve të transportit;
2. Asfaltimi i rrugëve lokale në gjatësi prej 7.5 km brenda zonës urbane;
3. Ndërtimi i rrugëve qarkore - ndërtimi i rrugëve të reja qarkore të cilat mundësojnë lidhjen e lagjeve brenda zonës urbane, siç janë:
    - Rruga qarkore e cila lidh pjesën e zonës urbane me anën e njësisë së zjarrfikësve deri tek lumi, me gjatësi prej 0.70 km;
    - Rruga qarkore e cila lidh pjesën e zonës urbane nga kuvendi komunal deri tek rruga transit, me gjatësi prej 0.60 km;
    - Rruga qarkore e cila lidh pjesën e zonës urbane nga shkolla e mesme deri tek parku industrial Maksit-i, me gjatësi prej 1.05 km;
    - Sigurimi i hapësirave për parking;
    - Komuna duhet të përmirësojë çështjen e parkimit në zonën ekzistuese të qytetit duke përdorur qasje të ndryshme, si:
        - Sigurimin e ngastrave për parkim, aty ku është e mundur, për shfrytëzim më të gjatë (afër parkut të qytetit, afër tregut të gjelbër si dhe shërbimeve të tjera administrative dhe tregtare);
        - Parkimi për shtëpitë individuale duhet të organizohet brenda ngastrës përkatëse.

- Shtegu i çiklistëve – me qëllim të krijimit të kushteve të volitshme për zhvillimin e çiklizmit në zonën urbane, duhet të ndërtohet shtegu i çiklistëve në pjesën qendrore të zonës urbane, përkatësisht përgjatë rrugës magjistrale që aktualisht kalon në zonën urbane, me gjatësi prej 1.81 km.
- Lëvizja e këmbësorëve –për krijimin e kushteve normale për lëvizjen e këmbësorëve brenda zonës urbane, është i nevojshëm që të bëhet plotësimi i hapësirave përgjatë rrugëve lokale me trotuare për këmbësor, me një gjatësi prej 11.5 km.

Objektivat sipas PRRU-së:

- Integrimi i objekteve të reja të banimit, atyre publike, sociale etj. në kuadër të hapësirës urbane, ngritja e nivelit të kushteve dhe mundësive për banim, punë, argëtim, rekreacion, gjelbërim etj;
- Eliminimi i pikave ndotëse dhe krijimi i mundësive për jetë të shëndoshë në ambiente të pastra dhe të shëndetshme;
- Mbrojtja e gjelbërimit ekzistues dhe shfrytëzimi i hapësirave gjelbëruese për rekreacion, argëtim dhe pushim;
- Mundësia e shkarkimit të komunikacionit në hapësirën urbane, ngritjen e shkallës së sigurisë për persona me aftësi të kufizuara, pleq, fëmijë etj;
- Qasje e lehtë në infrastrukturën komunale.

1.3. Korniza ligjore

Plani i mobilitetit urban për komunën e Shtimes, është dokument i cili duhet të promovojë interesat e përbashkëta të banorëve të Shtimes, për lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, për përmirësimin e kualitetit të jetës, krijimin e një ambienti të pastër dhe të shëndoshë mjedisor dhe social.

Plani i mobilitetit urban për komunën e Shtimes bazohet në kornizën ligjore në fuqi në Kosovë, si dhe në parimet dhe konventat ndërkombëtare të cilat janë të ndërlidhura me mobilitetin e qëndrueshëm urban, të tilla si:

- **Ligji Nr. 02/L-70 për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor.**
- **Ligji nr. 2004/1, dhe Ligji Nr. 04/L-179, 16 maj 2013 për Transportin Rrugor,**
- **Ligji Nr. 2003/11 për Rrugët,**
- **Ligji Nr. 03/L-040 për Vetëqeverisjen Lokale Kuvendi i Kosovës (2012),**
- **Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë,**
- **Ligji Nr. 04/L-174 për Planifikim Hapësinor,**
- **Ligji Nr. 03/L-160 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja,**
- **Ligji Nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit**

Siguria në trafik është e rregulluar me Ligjin Nr. 02/L-70 për Sigurinë e Komunikacionit Rrugor. Qëllimi i këtij ligji është rregullimi i të drejtave dhe detyrimeve në sistemin e komunikacionit rrugor.

Përpos ligjit për sigurinë në komunikacion, me çështjen e sigurisë në trafik merret edhe Ligji për Policinë, i miratuar në vitin 2012. Nga ana tjetër, edhe Ligji për Vetëqeverisje Lokale, Rregullorja për Shërbime Komunale, si dhe aktet tjera nënligjore të komunave të Kosovës trajtojnë fushën e sigurisë në trafik duke kompletuar bazën ligjore në këtë fushë.

Ligji për Planifikim Hapësinor, ka për qëllim rregullimin e të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me planifikimin hapësinor dhe urban.

Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit përkufizon, shfrytëzimin racional të resurseve natyrore dhe kufizimin e ndotjes së mjedisit, parandalimin e dëmtimit, rehabilitimin dhe përmirësimin e mjedisit të dëmtuar, përmirësimin e kushteve mjedisore, që lidhen me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut. Ligji për Vetëqeverisjen Lokale përshkruan bazën ligjore për një sistem të qëndrueshëm të vetëqeverisjes lokale në Republikën e Kosovës si dhe përcakton funksionet, kompetencat, të drejtat dhe detyrat e tyre si dhe të organeve përkatëse.

Në kuadër të Ligjit për Vetëqeverisje Lokale, janë caktuar të drejtat në nivel lokal, si e drejta për:

- zhvillimin lokal ekonomik;
- planifikimin urban dhe rural;
- shfrytëzimin e tokës dhe zhvillimin;
- zbatimin e rregulloreve të ndërtimit dhe standardeve për kontrollimin e ndërtimit;
- mbrojtjen e mjedisit lokal;

Komunat kanë kompetencat vetanake të plota dhe ekskluzive, për sa i përket interesit lokal, duke i respektuar standardet e përcaktuara në legjislacionin e zbatueshëm, këto kompetenca janë përcaktuar me nenin 17 të Ligjit për Vetëqeverisjen Lokale.

2. GJENDJA EKZISTUESE

Fokusi kryesor në këtë kapitull është përshkrimi i gjendjes ekzistuese të trafikut në komunën e Shtimes. Nga analiza e bërë, bazuar edhe në inventarizimet apo vrojtimet e pjesshme të bëra në terren është evidentuar se disa pjesë të rrugëve kanë nevojë për mirëmbajtje dhe rehabilitim dhe si të tilla paraqesin pengesë të madhe për lëvizjen e lirë dhe të sigurt. Gjendja jo e mirë e sinjalizimit, mungesa e trotuareve, shtigjeve për çiklistë dhe e infrastrukturës për persona me nevoja të veçanta pamundëson akomodimin e të gjithë pjesëmarrësve në trafik.

2.1. Siguria në trafik

Bazuar në raportin e Policisë së Kosovës- Stacionit Policor në Shtime, lidhur me të dhënat mbi numrin e aksidenteve, pasojat, lokacionet dhe faktorët të cilët kanë ndikuar në shkaktimin e aksidenteve, është bërë përshkrimi dhe analiza e aksidenteve rrugore të ndodhura në komunën e Shtimes.

Raporti përshkruan dhe analizon aksidentet rrugore të ndodhura gjatë vitit 2014 në komunën e Shtimes. Rezultatet janë analizuar në bazë të numrit të përgjithshëm të aksidenteve, atyre me fatalitet, me të lënduar, me dëme materiale dhe një numri të treguesve të performancës së sigurisë rrugore.

Gjithnjë, duke u bazuar në të dhënat e Policisë së Kosovës, numri i përgjithshëm i aksidenteve në komunën e Shtimes gjatë vitit 2014, është 152 aksidente. Prej tyre, 100 kanë qenë aksidente vetëm me dëme materiale, 51 me lëndime dhe 1 me fatalitet. Ndërsa, nga numri i përgjithshëm i aksidenteve, vetëm 18 prej tyre kanë ndodhur në pjesët rurale, ndërsa 134 në pjesën urbane të qytetit të Shtimes.

Numri i përgjithshëm i aksidenteve dhe llojet e aksidenteve gjatë vitit 2014 në komunën e Shtimes janë dhënë në Fig. 2.

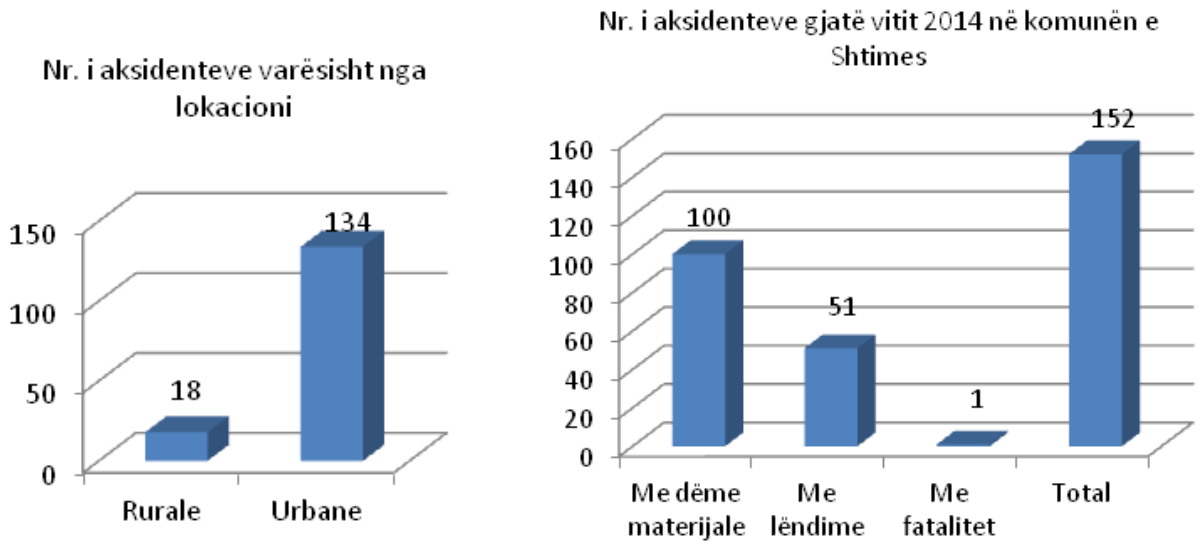


Fig. 2. Numri i aksidenteve në komunën e Shtimes gjatë vitit 2014

Me qëllim të përshkrimit sa më të detajuar të pikave me rrezik potencial për shkaktimin e aksidenteve, në figurat në vijim janë paraqitur disa vende të cilat konsiderohen me rrezik për këmbësorë, në qytetin e Shtimes (Fig. 3). Ndërsa, në pjesët rurale, janë identifikuar vendet e rrezikshme në afërsi të shkollave në fshatrat Vojnovc dhe Godanc.

a) *Udhëkryqet që konsiderohen të rrezikshme në qytetin e Shtimes*

b) *Udhëkryqi në kryqëzimin e rrugëve "T. Sinani-V. Voker"*

c) *Udhëkryqi në kryqëzimin e rrugëve "T. Sinani-A.Çeta"*

d) *Udhëkryqi "K.Kumanova-I.Boletini"*

Fig. 3 (a, b, c, d). Identifikimi i pikave të rrezikut në pjesët e rrugëve në komunën e Shtimes

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal

Nga vëzhgimet e kryera në rrugët e qytetit të Shtimes, vihet re mungesa dhe jo-homogjeniteti i sinjalizimit të rrugëve. Një situatë e tillë vërehet edhe në rrugët kryesore “Tahir Sinani” dhe “Adem Jashari”, ndërsa në rrugë të tjera, paraqitet situatë edhe më e rënduar.

Sinjalizimi horizontal mungon në disa vendkalime për këmbësore, ndërsa në vendkalimet ekzistuese, sinjalizimi horizontal është konsumuar dhe ka humbur ndriçimin aq shumë sa mezi vërehet si vend i dedikuar për kalimin e këmbësorëve. Situatë e njëjtë paraqitet edhe me vijat gjatësore të rrugëve dhe shigjetat e drejtimit, të cilat në shumicën e rasteve mungojnë, ndërsa ato ekzistuese nuk vërehen mirë.

Përpos mungesës së sinjalizimit horizontal, rrjeti rrugor në komunën e Shtimes nuk është i pajisur as me sinjalizimin përkatës vertikal. Vlen të theksohet se, disa prej shenjave ekzistuese të drejtimit nuk i përgjigjen niveleve të informimit, me ç´rast shkakton konfuzion të orientimit, sidomos për ngasësit e mjeteve të cilët nuk kanë njohuri paraprake me kushtet e rrugës.

Nuk mund të flitet për sinjalizim adekuat brenda hartës së rrjetit rrugor në qytetin e Shtimes e as për pjesët rurale. Nuk ka ndonjë skemë orientimi të qarkullimit dhe ndarje të lëvizjeve varësisht nga struktura e qarkullimit dhe akoma nuk ka ndonjë inventar teknik të rrjetit rrugor varësisht nga kategoria e rrugëve.

Problem mjaft i theksuar në qytetin e Shtimes është edhe pozicioni i vendndaljeve për autobus, respektivisht mungesa e hapësirës adekuate për ndalje. Vendndaljet e autobusëve janë të caktuara kryesisht përgjatë rrugës kryesore dhe vetëm dy prej tyre i plotësojnë kriteret teknike, ndërsa në të shumtën e rasteve ndaljet bëhen pa kurrfarë sigurie në rrugë, përfshirë këtu edhe mungesën e sinjalizimit përkatës.

Sipas të dhënave nga Drejtoria për Shërbime Publike në komunën e Shtimes, qyteti i Shtimes është i pajisur me rreth 70% të sinjalizimit vertikal dhe rreth 80% të sinjalizimit horizontal, ndërsa pjesët rurale janë të pajisura me rreth 10% të sinjalizimit vertikal, ndërkohë që sinjalizimi horizontal mungon tërësisht.

2.3. Trafiku për këmbësorë

Një qytet i vogël dhe kompakt si qyteti i Shtimes, ku një pjesë e mirë e destinacioneve mund të arrihet në këmbë ose me udhëtime të shkurtra me biçikletë, ka një mundësi të jashtëzakonshme për zhvillimin e një sistemi të qëndrueshëm të lëvizjeve.

Një nga komponentët themelor të lëvizjes për qytetarë në hapësirat urbane janë trotuaret. Në qytetin e Shtimes, rruga kryesore “Tahir Sinani” e cila shtrihet përgjatë qendrës së qytetit, është e pajisur me trotuare në të dy anët e rrugës. Pjesa e trotuarit me ndarje fizike dhe gjerësi prej 3.0 m, është e vendosur vetëm në njërën anë, ndërsa në anën tjetër të rrugës gjerësia e trotuarit është vetëm 1.5 m. Pjesa tjetër e rrjetit rrugor në qytetin e Shtimes, sidomos në rrugët e kategorive të ulëta, është në gjendje të vështirë, sepse këto zona kanë trotuare të ngushta.

Pengesat e lëvizjes në trotuare janë kryesisht si rezultat i ngushtimit, zgjerimit të ndërtesave dhe bizneseve private përgjatë rrugëve si dhe vendosja e objekteve të palëvizshme në sipërfaqet e dedikuara për lëvizjen e këmbësorëve.

Gjendja ekzistuese e trotuareve në komunën e Shtimes është dhënë në tabelën 1.

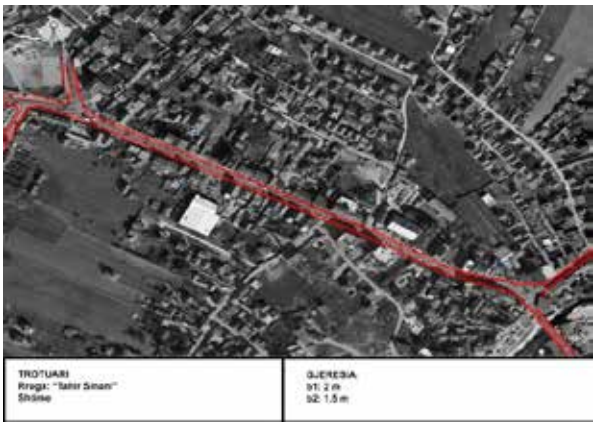
Qyteti/ Fshati	Sipërfaqet e trotuareve (m^2)
Rr. Tahir Sinani – qendër - Shtime	2848m^2
Rr. 15 Janari - Raqak	815m^2
Rr. Adem Jashari	1684m^2
Rr. K. Kumanova	1228m^2
Rr. Anton Qeta- transiti	1170m^2
Godanc i Ulët	661m^2
Godanci i Epërm	1102m^2
Rr. 12 Qershori	500m^2
Rr. William Wolker	1340m^2
Rr. Skenderbeu	1600m^2
Fshati Carralevë	1000m^2
Rr. Tahir Sinai prej Shkollës Emin Duraku deri te rrethrro-tullimi Belincë	1794m^2
Fshati Muzeqinë	700m^2
Rr. Afrim Selmanaj	100m^2
Lagje e Pajtimit	370m^2

Tabela 1 . Gjendja ekzistuese e trotuareve në komunën e Shtimes

Në të gjitha rastet, trotuaret janë në nivel të ngritur kundrejt rrugës, por të gjithë janë të ndërtuar bri rrugës pa pasur pjesën e bankinës, apo ndonjë ndarje tjetër fizike me rrugët .

Mungesa e pjerrinave dhe përshtatja e trotuareve për persona me nevoja të veçanta është një nga problemet e evidentuara.

Pas matjeve të realizuara në terren, gjendja ekzistuese e trotuareve dhe sipërfaqeve tjera për lëvizje të këmbësorëve në qytetin e Shtimes dhe në fshatra është dhënë në Fig. 4.



a) Rr. “Tahir Sinani”

b) Rr. Adem Jashari

c) Rr. “Komandant Kumanova”

d) Rr. “Skënderbeu”

e) Trotuaret Godanc

f) Trotuaret Reçak

Fig. 4 (a-f). Gjendja e trotuareve në qytetin e Shtimes dhe në fshatra

2.4. Trafiku për çiklistë

Qyteti i Shtimes ka një konfiguracion mjaft të përshtatshëm të terrenit për zhvillimin e çiklizmit. Mirëpo edhe përkundër këtij terreni mjaft të përshtatshëm për zhvillimin e çiklizmit, një formë e tillë e lëvizjes nuk është promovuar aq sa duhet. Në kuadër të Planit Zhvillimor Komunal është paraparë krijimi i shtigjeve për çiklist, por ende nuk është arritur që të ndërtohet as edhe një metër shteg për çiklist.

Numri i vogël i çiklistëve të cilët lëvizin nëpër rrugët e qytetit të Shtimes, ndajnë rrugën e përbashkët me automjetet motorike, respektivisht nëpër trotuaret e dedikuara për lëvizjen e këmbësorëve.

2.5. Parkimi

Gjendja aktuale e parkingjeve në qytetin e Shtimes nuk është e kënaqshme. Lokacionet ekzistuese të parkingjeve publike janë të shpërndara kryesisht përgjatë rrugëve kryesore me forma të kombinuara drejtkëndore dhe gjatësore, kryesisht në rrugën “Tahir Sinani”.

Përpos parkingjeve publike, në qytetin e Shtimes janë tri parkingje private me pagesë. Dy lokacione të parkingjeve private janë të vendosura në rrugën“ Tahir Sinani ” dhe një vend parking në rrugën ”14 Dhjetori”.

Përpos parkingjeve publike dhe atyre private, në afërsi të objekteve afariste janë të vendosura parkingjet e bizneseve. Gjithashtu edhe institucionet tjera publike si shërbimi ambulantor, Policia, Posta, Institucionet komunale etj. kanë parkingjet të cilat janë të dedikuara për shërbimet e këtyre institucioneve.

Gjendja ekzistuese e parkingjeve dhe forma e tyre në qytetin e Shtimes është dhënë në tabelën 2.2. dhe Fig. 2.4.

Parkingjet publike për shërbime të qytetarëve		
Rruga	Forma e parkimit	Nr. i vendeve për parkim
Tahir Sinani	Gjatësore	50 + 1 vend parkime për persona me aftësi të kufizuara
Zenun Beqa	Nën këndin 90°	2
Skender Salihaj	Nën këndin 90°	5
Parkingjet institucionale		
Kuvendi komunal i Shtimes	Nën kënd 90° dhe gjatësore	15
Policia e Kosovës	Nën kënd 90° dhe gjatësore	10
Q.K.M.F “Vezir Bajrami” Shtime	Nën kënd 90° dhe gjatësore	30

Tabela 2: Parkingjet publike dhe institucionale në Komunën e Shtimes

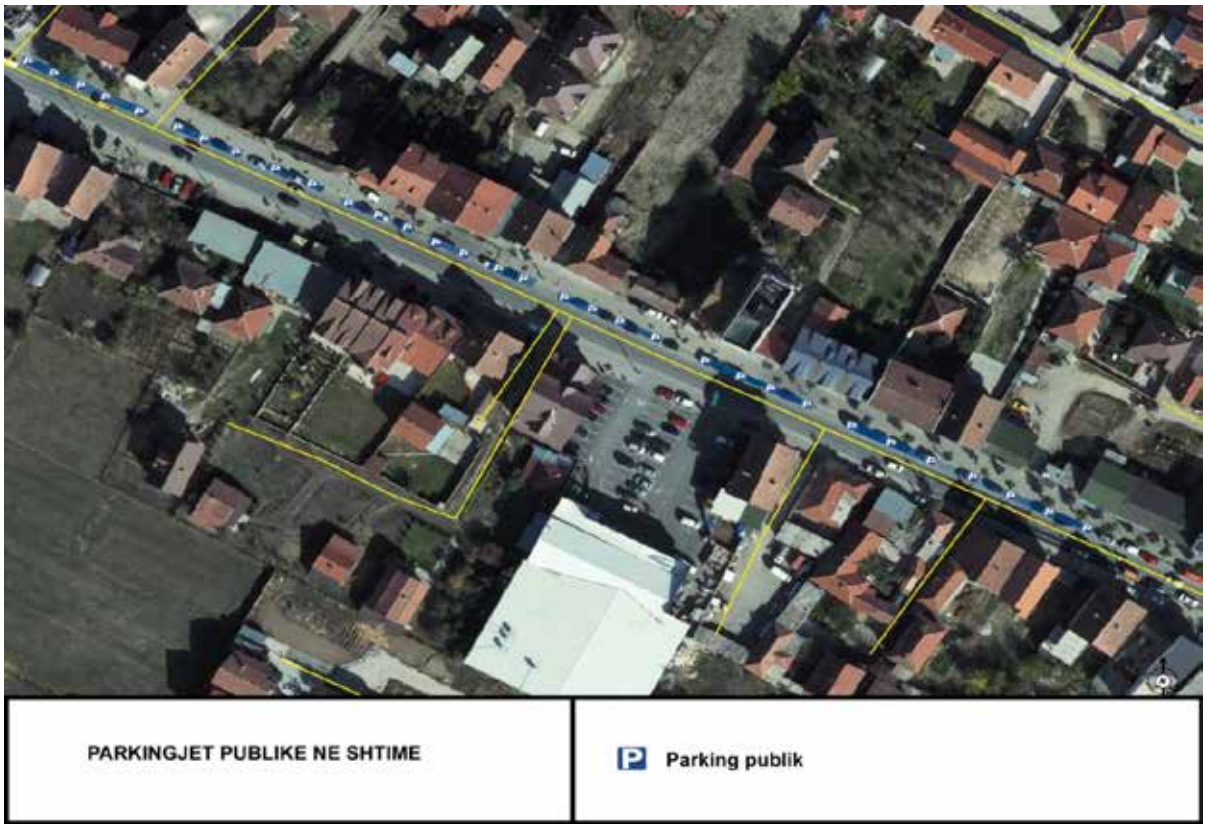


Fig. 5. Lokacionet e parkingjeve në qytetin e Shtimes

2.6. Transporti kolektiv (publiko-privat)

Në komunën e Shtimes transporti publik është i organizuar nga kompanitë private, të cilat zhvillojnë transportin urban-periferik në tërë territorin e komunës së Shtimes. Aktualisht në komunën e Shtimes operojnë 3 kompani të transportit publik, të cilat mbulojnë pjesën më të madhe të fshatrave të komunës së Shtimes dhe plotësojnë kërkesat e qytetarëve për transport kolektiv, përveç zonave të thella malore, në të cilat transporti organizohet përmes kombi-busëve.

Transporti urban-periferik menaxhohet nga komuna e Shtimes, ndërsa linjat Prizren-Prishtinë, të cilat kalojnë nëpër qytetin e Shtimes menaxhohen nga Ministria e Infrastrukturës.

Në kuadër të linjave ndër-urbane, linjat me qytetin e Ferizajt janë shumë të rregullta dhe operojnë me tre operatorë. Me qytetet e Prishtinës dhe Prizrenit operojnë linja ndër-urbane transite të kontraktuara për transportin e nxënësve dhe studentëve, ndërsa në qytetin e Prishtinës nuk ekziston asnjë linjë direkte.

Linjat e transportit urban-periferik të cilat operojnë në komunën e Shtimes, janë dhënë në vijim:

- Shtime - Lagja e Pajtimit – Godanc i Ulët – Godanc i Epërm dhe anasjelltas; (BUS – 13 relacione)
- Shtime - Davidovc – Gjyrkovc – Myzeqinë – Vojnovc dhe anasjelltas; (BUS – 8 relacione)
- Shtime - Davidovc – Rashincë – Gllavicë dhe anasjelltas; (BUS – 4 relacione)
- Shtime - Ura e Pashës – Petrovë – Mollopolc dhe anasjelltas; (BUS - 14 relacione)
- Shtime - Belinc – Carralevë – Pjetërshticë dhe anasjelltas; (BUS – 11 relacione)
- Shtime - Zborc dhe anasjelltas; (Kombi-bus – 4 relacione)
- Shtime - Godanc - Varigovc; (Kombi-bus – 4 relacione)
- Shtime - Petrove - Luzhak - Llanisht-Topille; (Kombi-bus – 5 relacione)
- Shtime - Carraleve-Rance: (Kombi-bus – 5 relacione).

2.7. Ngarkesa e trafikut

Për verifikimin e saktë të gjendjes ekzistuese të një pjese të rrugës, duke përfshirë këtu edhe format dhe nivelet e ndryshme të kryqëzimeve është e nevojshme njohja e jolinearitetit të qarkullimit, respektivisht ngarkesa e trafikut.

Për nevoja praktike, karakteristikat e jolinearitetit kohorë të qarkullimit të automjeteve në periudha të ndryshme kohore janë të rëndësisë së veçantë. Periudha dhe zgjatja e numërimit varet nga qëllimet dhe mënyra e planifikimit. Rezultatet më të mira do të fitohen kur numërimi të bëhet përmes numëruesve automatik, në periudha më të gjata kohore (12 ose 24 orë në tërësi).

Në mungesë të kohës dhe kufizimeve tjera, për nevoja të ngarkesës së trafikut në komunën e Shtimes, është bërë numërimi manual.

Janë përpiluar edhe formularët e numërimit, në të cilët është bërë ndarja e intervaleve kohore 15 minutëshe dhe ndarja e automjeteve varësisht nga struktura.
Është zgjedhur një ditë karakteristike dhe matjet janë kryer në periudha të ndryshme kohore brenda ditës: nga ora 7.00-8.00 dhe nga ora 12.00-13.00.

Pikat e matjes së ngarkesës së qarkullimit të automjeteve janë dhënë në Fig. 6.

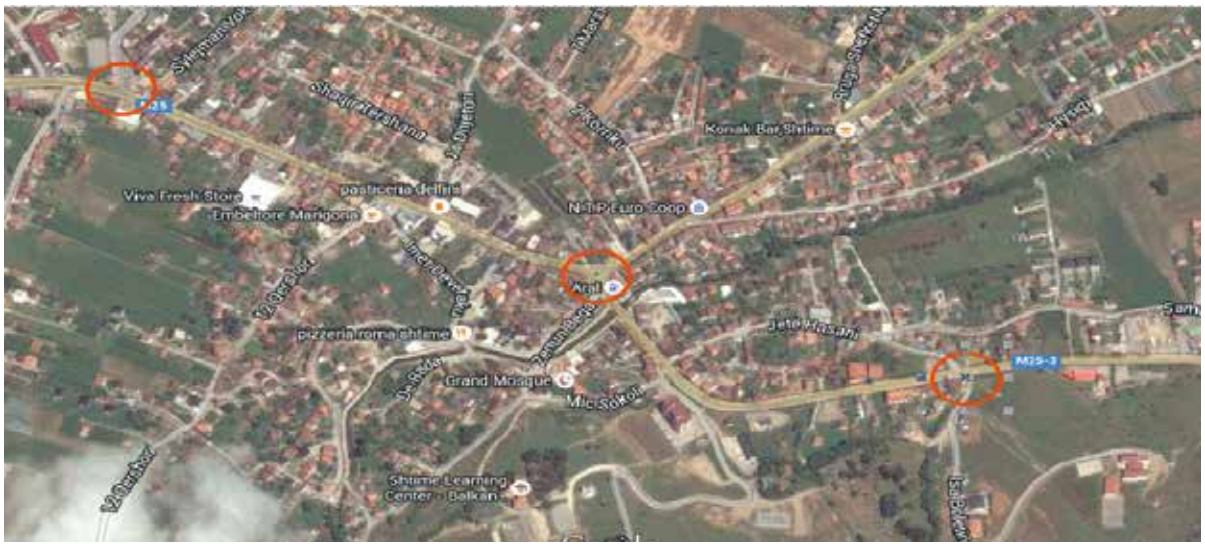


Fig. 6. Pikat e matjes së ngarkesës së qarkullimit në qytetin e Shtimes

Pas analizës së jolinearitetit të qarkullimit, vërehet se në orët kulmore, qyteti i Shtimes ka një ngarkesë mesatare të qarkullimit. Ndërsa, për nga struktura kryesisht dominojnë automjetet e udhëtarëve me rreth 66%, automjete të rënda (BUS +AK) 12%, ndërsa në strukturën e përgjithshme të qarkullimit, prania e këmbësorëve është rreth 22%.

Rezultatet e ngarkesës së trafikut në udhëkryqe dhe pjesë të rrugës janë dhënë në Fig. 8.

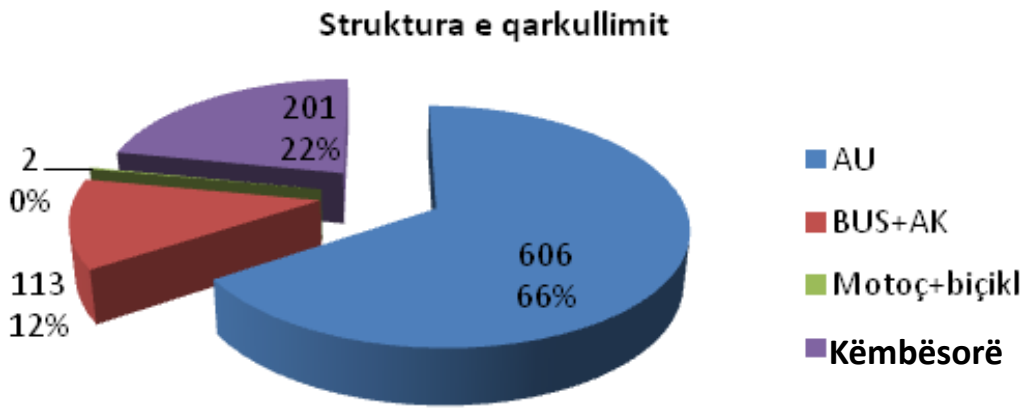


Figura 7: Struktura e qarkullimit në udhëkryqe dhe pjesë të rrugës

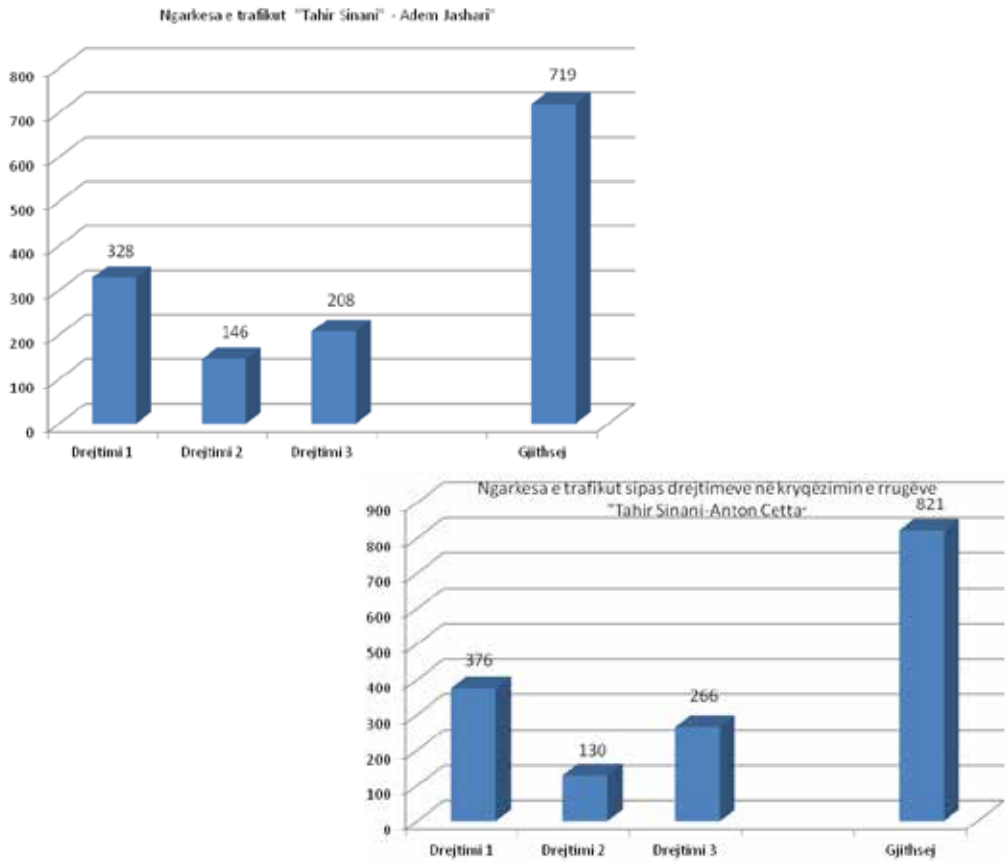


Fig. 8. Ngarkesa e trafikut në udhëkryqet më të frekuentuara në qytetin e Shtimes

2.8. Infrastruktura rrugore për persona me nevoja të veçanta[1]

Një sfidë e vazhdueshme që e vështirëson kërkimin në këtë fushë, është mungesa e të dhënave të sakta për personat me nevoja të veçanta. Të dhënat lidhur me personat me nevoja të veçanta janë të mangëta, jo të standartizuara dhe jo të kategorizuara sipas gjinisë, moshës, kategorisë së aftësisë së kufizuar, kohës së gjendjes, etj. Të dhënat ekzistuese nuk mundësojnë një analizim më të detajuar të këtij grupi për shkak të numrit të kufizuar të përfaqësimit në përmbledhjen e të dhënave zyrtare. Gjithashtu mungesa e një qasjeje të standardizuar për mbledhjen e të dhënave nuk jep mundësi për informata të nevojshme.

Megjithëse Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, ka nxjerrë një udhëzim administrativ me anë të të cilit obligohet rregullimi i kushteve teknike dhe mënyra e sigurimit të qasjes së papenguar, lëvizjes, qëndrimit dhe punës së personave me nevoja të veçanta, prapë se prapë në komunën e Shtimes nuk janë plotësuar këto kushte.

Mungesa e pjerrinave, lartësia e trotuareve, respektivisht guri skajor në aërsi të vendkalimeve për këmbësorë nuk i plotëson kushtet për këtë kategori të njerëzve.

Në komunën e Shtimes, për nevoja të njerëzve me nevoja të veçanta, është vendosur vetëm një parking, ndërsa rrjeti rrugor, kryesisht në vendkalimet për këmbësorë nuk i plotëson kushtet për këtë kategori të njerëzve.

1 Termi 'persona me nevoja të veçanta' në këtë plan i referohet personave me aftësi të kufizuar siç është e përcaktuar me Ligj, si dhe personave të tjerë me nevoja të veçanta (si p.sh. prindërve me karroca, të moshuarve, fëmijëve, çiklistëve, etj.).

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE

Objektivat strategjike për vizionin e qytetit të Shtimes, janë definuar si rezultat i analizës së gjendjes ekzistuese. Gjatë kësaj analize, janë vlerësuar disa alternativa dhe janë marrë parasysh kryesisht opsionet të cilat do të ofrojnë zgjidhje të problemeve të trafikut dhe do mundësojnë në mënyrën më të mirë të mundur lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Vizioni i zhvillimit të qytetit të Shtimes dhe objektivat strategjike për realizimin e tij, do të jenë në përshtatje me vizionet paraprake të miratuara në kuadër të PZHK dhe PZHU.

Bazuar në gjendjen ekzistuese, të përshkruar në kapitullin e dytë, ku janë identifikuar problemet të cilat ndërlidhen me shkallën e sigurisë, funksionalitetin dhe përshtatjen e infrastrukturës rrugore të pjesëmarrësve në komunikacion, është hartuar strategjia, respektivisht vizioni se si do të jetë qyteti i Shtimes në aspektin e mobilitetit.

3.1. Elementet e vizionit

Mobiliteti i qëndrueshëm urban është një vizion afatgjatë i çdo komune/qyteti. Arritja e këtij vizioni do të ishte thjeshtë e paimagjinueshme pa objektiva dhe masa adekuate të përcaktuara qartë për arritjen e këtyre hapave për mobilitetin dhe integrimin e qytetit.

Prandaj, duke iu përshtatur vizioneve të planeve ekzistuese (PZHK, PZHU dhe PRRU), lidhur me planin e mobilitetit të qëndrueshëm urban, komuna e Shtimes ka këtë vizion:

SHTIMJA - QYTET TËRHEQËS, FUNKSIONAL DHE I QËNDRUESHËM, *qytet i cili siguron qasje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, me infrastrukturë rrugore funksionale, e cila të gjithë qytetarëve u mundëson lëvizje aktive me qëllim të ruajtjes së ambientit dhe kushte të mira për jetë të shëndetshme.*

Në kuadër të plotësimit të vizionit, për komunën e Shtimes, janë përcaktuar pesë objektiva strategjike kryesore. Secila prej objektivave strategjike shtjellohet në kapitullin pasardhës me anë të politikave përkatëse të cilat do të drejtojnë hartimin e planit të mobilitetit.

Objektivi 1 - Siguria në trafik - Rritja e sigurisë në afërsi të shkollave

Kjo strategji tenton të adresojë çështjet specifike nga siguria në trafik, duke ofruar kështu edhe masa të veçanta për adresimin e tyre në nivel komunal. Përcaktimi i masave teknike për rritjen e sigurisë në trafik dhe të çështjeve me interes do të ndihmojë institucionet në nivelin komunal në përcaktimin e prioriteteve, veçanërisht në afërsi të shkollave.

Pas evidentimit të vendeve në afërsi të shkollave, të cilat konsiderohen me rrezikshmëri të lartë, do të përdoren metodat dhe masat adekuate për qetësimin e trafikut.

Objektivi 2 - Përmirësimi i sinjalizimit dhe rregullimi i qarkullimit

Sinjalizimet e rrugëve rregullojnë qarkullimin rrugor. Ato kanë një rëndësi të madhe, si për sigurinë e lëvizjes në rrugë ashtu dhe për aspektet që lidhen me kontrollin e trafikut dhe sjelljet e drejtuesve te automjeteve në trafik.

Gjendja e ekzistuese e sinjalizimit horizontal dhe vertikal në Komunën e Shtimes nuk është në nivel të duhur. Mungesa e sinjalizimit përkatës dhe përdorimi i sinjalizimit në mënyre jo të rregullt, mund të shkaktojë gjithashtu konfuzion dhe veprime jo te rregullta të drejtuesve të automjeteve. Prandaj, përmirësimi i sinjalizimit të trafikut është vlerësuar si një nga objektivat më të rëndësishme gjatë hartimit të këtij plani.

Në rregullimin e udhëkryqeve të trafikut, vëmendje e veçantë do t'i kushtohet reduktimit të pikave të konfliktit, që në përgjithësi identifikohen me organizimin e lëvizjeve në siperfaqen qarkulluese dhe manovrat e kthimit.

Ecja në këmbë është forma më e vjetër dhe më universale e udhëtimit. Një vend të privilegjuar që posedon qyteti i Shtimes është rruga "Zenun Beqa", respektivisht zona më atraktive e qytetit në afërsi të lumit "Shtimjanka". Një pjesë e kësaj rruge, mund të shndërrohet në shëtitore dhe zonë të qetë e cila shërben si vend për rekreacion dhe takim për qytetarët.

Objektivi 3 - Rregullimi dhe menaxhimi i parkingjeve

Gjatë organizimit të parkingjeve, si një prej kushteve themelore është shfrytëzimi adekuat i hapësirës në dispozicion, gjegjësisht në atë hapësirë të mund të vendoset numër sa më i madh i vendeve për parkim, por gjithashtutë sigurohen kushtet për lëvizje të lirë dhe të sigurt edhe për pjesëmarrësit e tjerë në trafik. Prandaj, gjatë planifikimit, është e domosdoshme që të përpunohen variante të ndryshme me qëllim që të arrihet zgjidhja më e mirë.

Për menaxhimin e parkingjeve ekzistuese dhe realizimin e parkingjeve të reja jashtë njësive rrugore, duhet bërë verifikimi i kujdesshëm i zonave të përshtatshme për ndërtimin e parkingjeve, ose duhet të bëhet një rivlerësim urban i parkingjeve ekzistuese, duke përfshirë këtu në mënyrë të veçantë zonat publike.

Objektivi 4 - Krijimi i shtigjeve për çiklist

Një nga objektivat më të rëndësishme në kuadër të këtij plani, është rritja e përdoruesve të biçikletave në qytetin e Shtimes dhe ndërlidhja funksionale e shtigjeve për çiklist me fshatrat e kësaj komune. Me këtë objektiv synohet reduktimi i trafikut, rritja e cilësisë së ajrit, ulja e kërkesës për parkim dhe përmirësimi i shëndetit publik. Kjo do të arrihet duke krijuar shtigje të reja për çiklist, kështu duke përmirësuar sigurinë e çiklizmit.

Objektivi 5 - Përshtatja e infrastrukturës rrugore për persona me nevoja,të veçanta

Në kuadër të këtij plani, vëmendje e veçante i është kushtuar më tepër përshtatjes së infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta, sidomos në kalimet në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë.

4. PLANI I MOBILITETIT URBAN

4.1. Siguria në trafik në afërsi të shkollave

Siguria në trafik është një problem mjaft kompleks ku përfshihen: rrugët e sigurta, automjetet rrugore të sigurta, drejtues të automjeteve më të aftësuar, ndërgjegjësimi dhe informimi i përdoruesve të rrugës dhe ndëshkimi për shkelësit e ligjit. Pra, problemi i sigurisë rrugore është një problem që na takon të gjithëve.

Siguria në trafik është një nga problemet më të mprehta në komunën e Shtimes. Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese, në fokus ka qenë siguria në afërsi të shkollave dhe përmirësimi i infrastrukturës rrugore, me qëllim që të jenë në dispozicion për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Me qëllim të rritjes së sigurisë në afërsi të shkollave, në kuadër të këtij plani janë paraparë metodat fizike për kontrollin e trafikut, respektivisht pengesat fizike të cilat ndikojnë në qetësimin trafikut.

Me nocionin metoda fizike për kontrollin e trafikut, nënkuptojmë të gjitha ato procedura të cilat në thelb janë veprime të trafikut dhe të cilat ndikojnë në sjelljen e drejtuesve të automjeteve. Ato përfshijnë edhe qetësimin e trafikut në udhëkryqe dhe në akse rrugore, si dhe përparësitë për këmbësorë dhe për çiklistë.

Masat më të shpeshta për zvogëlimin e shpejtësisë dhe rritjen e sigurisë në trafik janë masat për qetësimin e trafikut. Në parim, qetësimi i trafikut është kombinim i një numri më të madh masash, që kanë për qëllim zvogëlimin e efekteve negative nga përdorimi i automjeteve motorike dhe që çojnë deri te ndryshimi i sjelljes së ngasësve dhe zvogëlimi i shpejtësisë maksimale të lëvizjes në trafik.

Qëllimet kryesore për qetësimin e trafikut janë:

- Zvogëlimi i shpejtësisë në afërsi të shkollave dhe në zonat e tjera të rëndësishme;
- Krijimi i kushteve në rrugë për paralajmërimin dhe detyrimin e ngasësve që të ngasin në mënyre të qetë dhe me kujdes;
- Përmirësimin dhe zbukurimin e mjedisit;
- Zvogëlimin e numrit të aksidenteve të trafikut.

4.1.1. Masat e propozuara për kontrollimin e trafikut

Edhe nëse ndonjëherë këto masa duken si tërësi e veçantë, udhëheqja e trafikut dhe qetësimi i tij paraqesin mjete të ndryshme dhe kanë të bëjnë me probleme të ndryshme. Udhëheqja e trafikut përfshin masa të ndryshme për kontrollimin e trafikut me qëllim të udhëheqjes së lëvizjes dhe rritjes së sigurisë për këmbësorë.

Me rastin e përzgjedhjes së masave për qetësimin e trafikut, janë marrë parasysh tre kritere themelore:

- Funksioni dhe karakteri i rrugës,
- kushtet e qarkullimit dhe,
- kriteret shtesë (lokacioni i pjesës së rrugës, struktura e qarkullimit etj).

Mbi bazen e analizave të bëra në rrjetin rrugor të komunës së Shtimes, janë identifikuar pika të rrezikut në pjesët e rrugëve rajonale dhe atyre lokale.

Krahas karakterit të rrugëve, janë konstatuar masat adekuate për përmirësimin e gjendjes së sigurisë, veçanërisht në pjesët e rrugëve në afërsi të shkollave, dhe në vazhdim do të propozohen këto rekomandime:

Për rrugët rajonale:

- Masat e qetësimit të trafikut, me aplikimin e ishujve ndarës përgjatë rrugës në të dy anët e vendkalimit për këmbësore;
- Vendosja e sinjalizimit adekuat horizontal dhe vertikal, me qëllim të paralajmërimit të afërsisë së zonës së shkollës.

Zgjidhja e propozuar ka të bëjë kryesisht në vendet kritike në të cilat ekziston konflikti ndërmjet trafikut të automjeteve dhe këmbësorëve dhe në të cilat ekziston gjerësia e mjaftueshme për vendosjen e këtyre masave. Siguria e këmbësorëve është e rrezikuar për shkak të shpejtësisë së madhe por edhe për shkak të gjeometrisë joadekute të rrugës në vendin e konfliktit. Zgjidhja për këto pjesë të rrugëve, është bazuar nga përvojat e mira të vendeve tjera.

Zgjidhja teknike bazohet në:

- Ndërtimin e ishullit qendror në rrugën kryesore në të dy anët e vendkalimit për këmbësorë, secili me gjatësi 10m – 15m dhe me gjerësi nga 1,5 – 2,0 m, ndërsa lartësia e skajorit të ishullit h = 12 cm (Fig. 9). Kjo zgjidhje parashihet për pjesët e rrugës në të cilat shpejtësia është e kufizuar nga 40-50 km/h, e cila i përgjigjet edhe shpejtësisë së kufizuar në zonat e banuara.

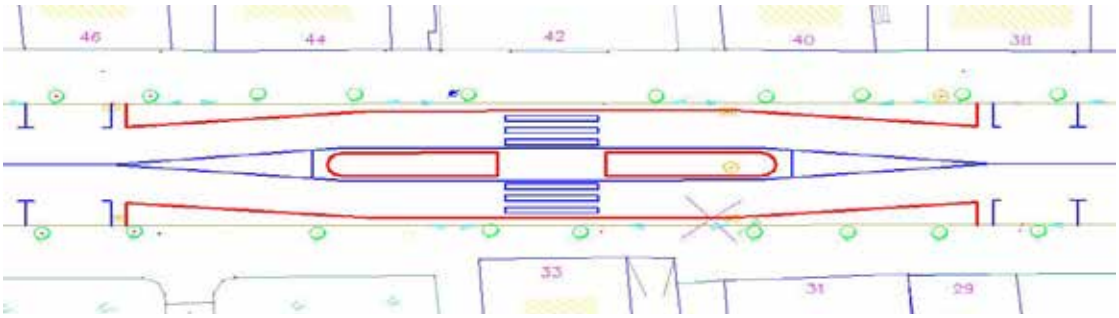


Fig. 9: Ishujt ndarës përgjatë rrugës

Përdorimi i gungave ose platformave të ngritura në rrugë për qetësimin e trafikut, nuk preferohen për rrugë magjistrale dhe rajonale. Prandaj, me rastin e aplikimit të masave për qetësimin e trafikut në komunën e Shtimes, të vlerësohet se në cilat pjesë të rrugëve magjistrale mund të përdoret modeli me ishull ndarës në vendkalim për këmbësorë. Pas analizës së elementeve gjeometrike të rrugëve, është vlerësuar se, modeli me ishull ndarës mund të përdoret vetëm në një pjesë të rrugës “Tahir Sinani”, gjegjësisht në afërsi të Shkollës Fillore "Emin Duraku".

Meqenëse në afërsi të Shkollës Fillore "Emin Duraku", gjerësia e rrugës është e mjaftueshme (rreth 8.5 m) dhe për shkak të karakterit të rrugës dhe strukturës së qarkullimit, në këtë zonë duhet të zvogëlohet shpejtësia, atëherë në këtë pjesë të rrugës mund të vendosen masat e qetësimit të trafikut me ishull ndarës në vendkalim të këmbësorëve (Fig. 10).

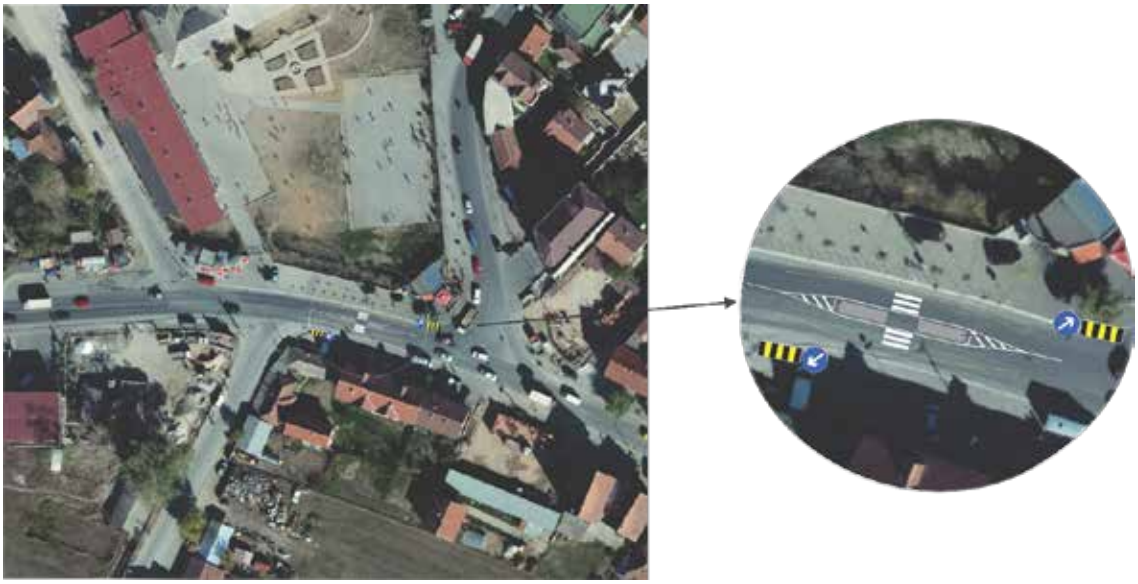


Fig.10. Masa e propozuar për qetësimin e trafikut në afërsi të shkollës "Emin Duraku"

Në pjesët e rrugës, në të cilat nuk plotësohen kushtet për vendosjen e ishullit ndarës (për shkak të gjerësisë së pamjaftueshme ose edhe për shkak të kostos), atëherë qetësimi i trafikut mund të zëvendësohet me aplikimin e shiritave vibrues.

Për shkak të gjerësisë së shiritave vibrues (15-40 cm) dhe lartësisë së ulët (5 – 12 mm), nuk ndikojnë në komoditetin e lëvizjes, por paralajmërojnë ngasësit e automjeteve se po afrohen në zonën në afërsi të së cilës duhet rritur kujdesi (Fig. 11).

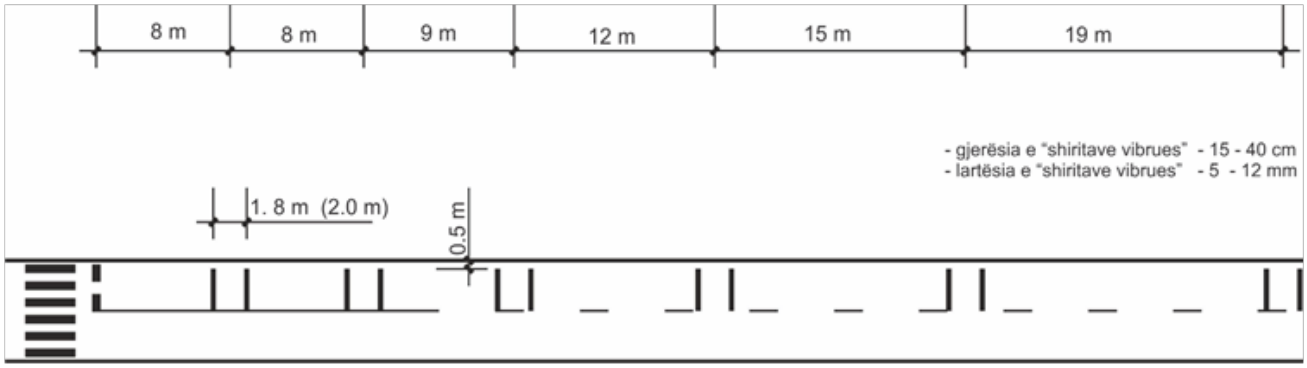


Fig. 11. Modeli i vendosjes së shiritave vibrues

Modeli i vendosjes së shiritave vibrues, si masë për qetësimin e trafikut mund të përdoret si model në rrugën "Komandant Kumanova" në zonën e shkollës ë mesme (Fig. 12).

Fig.12.

Për rrugët lokale:
Në pjesët e rrugëve lokale në të cilat konsiderohet se ekziston rrezik potencial nga shpejtësia joadekuate e automjeteve motorike, sidomos në afërsi të zonave të shkollës, atëherë për shkak të elementeve gjeometrike të këtyre rrugëve, mund të vendosen pengesat fizike (shih Shtojcen 1), si:

- Gungat në rrugë
- Shiritat vibrues
- Sipërfaqe (platformë) e ngritur në rrugë
- Disqet nga goma.

4.2. Përmirësimi i sinjalizimit horizontal dhe vertikal

Siguria dhe qarkullimi rrugor është i lidhur me informacionet që drejtuesit e mjeteve marrin nga sinjalizimi i trafikut. Në një kontekst të tillë, sinjalizimi i trafikut (horizontal, vertikal dhe plotësues) duhet të ofrojë informacionet e duhura dhe lexueshmëri të mirë në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, thatësirë, mjegull) dhe të garantojnë informacion të plotë në drejtimin e automjetit. Një sinjalistikë e qartë dhe efikase është dhe elementi kyç për përmirësimin efektiv të sigurisë rrugore. Ajo karakterizohet nga forma, nga ngjyrat dhe nga simbolet, të gjitha karakteristika që duhet të ruajnë homogjenitetin e tyre si ditën ashtu edhe natën.

Sinjalizimi horizontal është i dukshëm në masë të vogël dhe janë evidentuar shumë probleme të shtrirjes dhe mirëmbajtjes. Këto probleme janë shkaktuar nga qëndrueshmëria e dobët e mbulesës së rrugëve dhe nga prezenca e pluhurit e shkaktuar nga rrugët e pa asfaltuara dhe nga trotuaret e pa shtruara ose gjendja jo e mirë e rrugëve. Nga kjo situatë rezulton se është shumë e vështirë të vendoset ngjyra për sinjalizim horizontal në një bazë jo solide dhe të pa qëndrueshme, sepse kjo shkakton një pamje të dobët dhe jetëgjatësi të vogël të sinjalizimit horizontal.

Përdorimi i sinjalizimeve në mënyre jo të rregullt, mund të shkaktojë gjithashtu konfuzion dhe veprime jo të rregullta të drejtuesve të automjeteve. Vendosja e sinjalizimit të trafikut, sidomos atij vertikal nuk është e vendosur si duhet. Problemet më të theksuara janë vërejtur në nivelin e informimit dhe pozicionin e vendosjes.

Me qëllim të rritjes së jetëgjatësisë së sinjalizimit horizontal, rekomandohet:

- përdorimi i materialeve të cilësisë së lartë dhe
- sigurimin në kohë të fondeve për mirëmbajtje për një periudhë disa vjeçare.

Sinjalizimi vertikal, duhet të kenë një afat teknik përdorimi prej jo më pak se shtatë vjet. Gjithashtu sinjalet vertikale duhet të jenë homogjene, duke mënjanuar fenomenet ku janë vendosur sinjale të vogla dhe të mëdha pa ndonjë kriter te veçantë, shpesh lartësitë e tyre nuk janë në përputhje me rregullat e vendosjes, janë shumë të pakta dhe disa herë jo në vende shumë të dukshme.

Me qëllim të përmirësimit të sinjalizimit vertikal në rrugët magjistrale dhe rajonale të komunës së Shtimes, rekomandohet që:

- shenjat në trafik të jenë uniforme (forma, ngjyra, mbishkrimet, etj);
- paraqitje të qartë të shenjës (gjë që varet nga madhësia, numri dhe gjatësia e mbishkrimit si dhe nga forma e shkronjave dhe simboleve);
- me rastin e vendosjes së udhëtreguesve të përdoren dy nivele të informimit, respektivisht niveli i parë dhe i tretë;
- Në rast se përdoret vetëm niveli i tretë i informimit (udhëtreguesit) atëherë shenja të vendoset në vendin e kthimit.

(Sqarime shtesë lidhur me nivelet e informimit janë dhënë në SHTOJCEN 2)

4.3. Rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe

Në qytetin e Shtimes, sikur edhe në shumë komuna të Kosovës, rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe dhe sinjalizimet e rrugëve janë menaxhuar në mënyrë jo adekuate. Kjo ka ndikuar që në disa udhëkryqe të paraqiten situata shumë të komplikuara me shumë pika të konfliktit dhe që shpesh rezulton në një situatë që është jashtë kontrollit.

Në kryqëzimin e rrugëve “Tahir Sinani” dhe “Anton Çeta”, paraqiten shumë pika konfliktuoze të shkaktuara nga mungesa e ishujve kahëzues dhe sinjalizimit përkatës në udhëkryq. Në këtë rast nuk kemi një situatë ekzakte të sipërfaqes së udhëkryqit, sepse është bërë rikonstruktimi me projekte të cilat janë përpunuar në periudha të ndryshme.

Por, me qëllim të eliminimit të pikave konfliktuoze dhe rritjes së sigurisë në udhëkryq, përfshirë këtu edhe qetësimin e trafikut, zgjidhja e propozuar do të ishte, vendosja e ishujve kahëzues në rrugën kryesore dhe dytësore, ndërsa vendkalimi për këmbësorë në afërsi të shkollës, gjithashtu i ndarë me ishull qendror, që do të mundësonte qetësimin e trafikut (Fig. 13).

Nëse vendosen ishujt kahëzues në rrugën kryesore dhe dytësore, përpos sinjalizimit adekuat, nuk ka nevojë për masa shtesë për qetësimin e trafikut në afërsi të shkollës, sepse vendkalimi i ndarë me ishullin qendror dhe ishujt kahëzues reduktojnë shpejtësinë e lëvizjes së automjeteve.

Fig.13.

4.4. Menaxhimi i parkingjeve

Siguria e pjesëmarrësve në trafik dhe rrjedha normale e qarkullimit arrihet me ndarje fizike të lëvizjes së automjeteve nga parkimi, duke evituar kështu mbivendosjen e funksioneve në sipërfaqen qarkulluese të rrugës dhe të manovrës së hyrjes dhe të daljes nga parkimi.

Por, në pjesët e rrugëve urbane të cilat kalojnë nëpër zona atraktive të qytetit dhe kanë gjerësinë e mjaftueshme për vendosjen e shiritit të posaçëm për parkim, duhen vlerësuar edhe manovrat për parkim sidomos nëse përgjatë shiritit për parkim janë të vendosura shtigjet për çiklist.

Në një pjesë të rrugës “Tahir Sinani”, janë të vendosura parkingjet gjatësore. Vendosja e parkingjeve është paralel me trotuarin, gjerësia e të cilit mundëson vendosjen e shtegut për çiklist.

Bazuar në kriteret teknike të vendosjes së shtigjeve për çiklist, distanca anësore duhet të jetë rreth 0,75 m nga vendparkimi (Fig. 14).

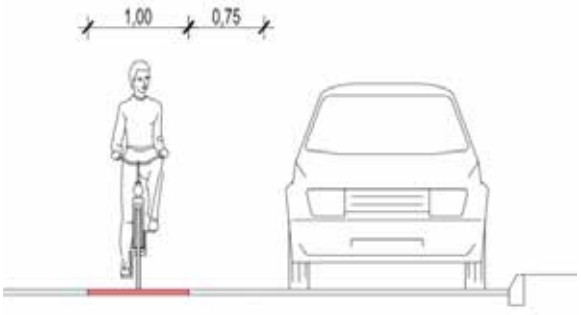


Fig. 14.

Për këtë arsye, është vlerësuar se, në rrugën “Tahir Sinani” duhet të dislokohen vendparkingjet nga njëra anë në tjetrën, respektivisht nga ana e djathtë në anën e majtë (Fig. 15).

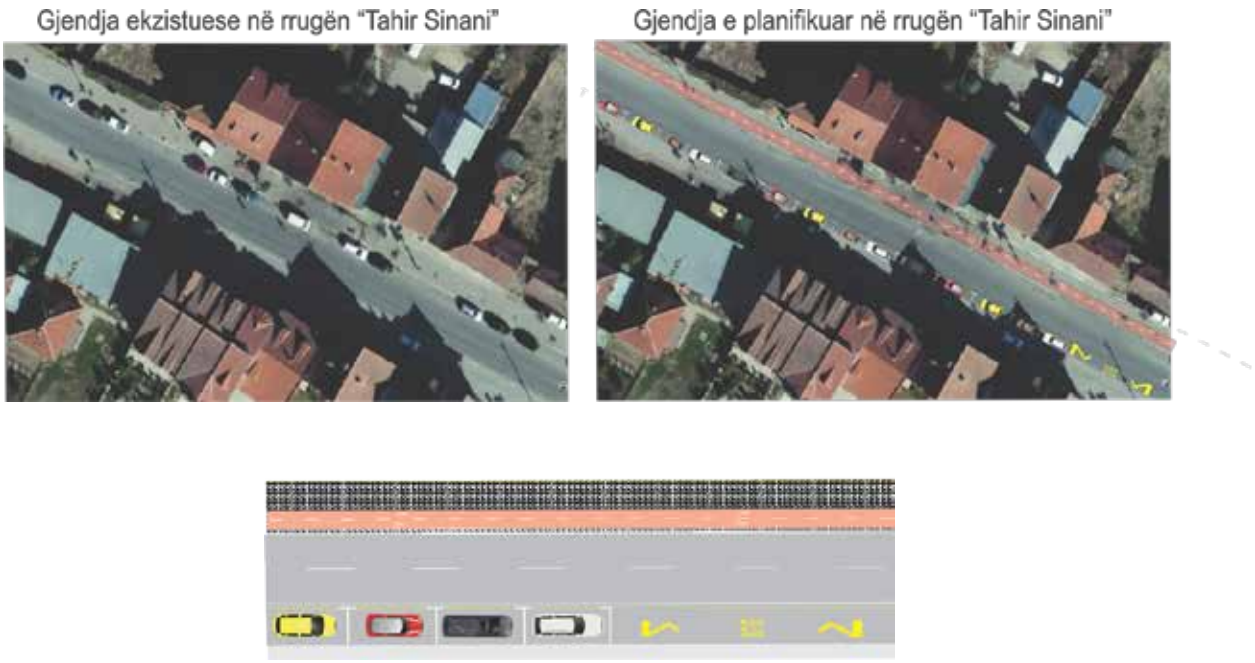


Fig. 15.

Me dislokimin e parkingjeve, mundësohet vendosja e vendndaljes-stacionit të autobusëve, sepse stacioni ekzistues nuk i plotëson kriteret minimale të sigurisë dhe pengon rrjedhën normale të qarkullimit të automjeteve. Në mungesë të vendparkingjeve publike në qytetin e Shtimes dhe në përshtatje me rrezet e lëvizjes normale të këmbësorëve, është propozuar lokacioni i ri me sipërfaqe rreth 2000 m^2 . Ky lokacion ndodhet në rrugen "Skender Salihaj" ana e majtë (afër shtëpisë së kulturës në Shtime).

Fig. 16

Lokacioni i parkingut të propozuar është në përshtatje me kriteret e distancës së lëvizjes nga ky lokacion në pikat më të rëndësishme të qytetit të Shtimes (Fig. 17).

Fig.17.

4.5. Rregullimi i qarkullimit - shndërrimi në rrugë njëkahore

Pas analizës së kapacitetit të rrjetit rrugor të qytetit të Shtimes, është konstatuar se në rrugën “Mic Sokoli”, për shkak të gjerësisë dhe rrezeve jo adekuate, ekzistojnë vështirësi gjatë përballë kalim-it të automjeteve të rënda dhe kjo pjesë e rrugës, nga aspekti i sigurisë, nuk i plotëson kriteret e nevojshme për qarkullim dykahorë.

Prandaj, është vlerësuar se është i nevojshëm shndërrimi nga qarkullimi ekzistues dykahorë në qarkullim njëkahorë. Me këtë ndërrim të qarkullimit, nuk humbet funksionaliteti i rrjetit dhe banorët e zonës kanë alternativa të përshtatshme për lëvizje. (Fig. 18)

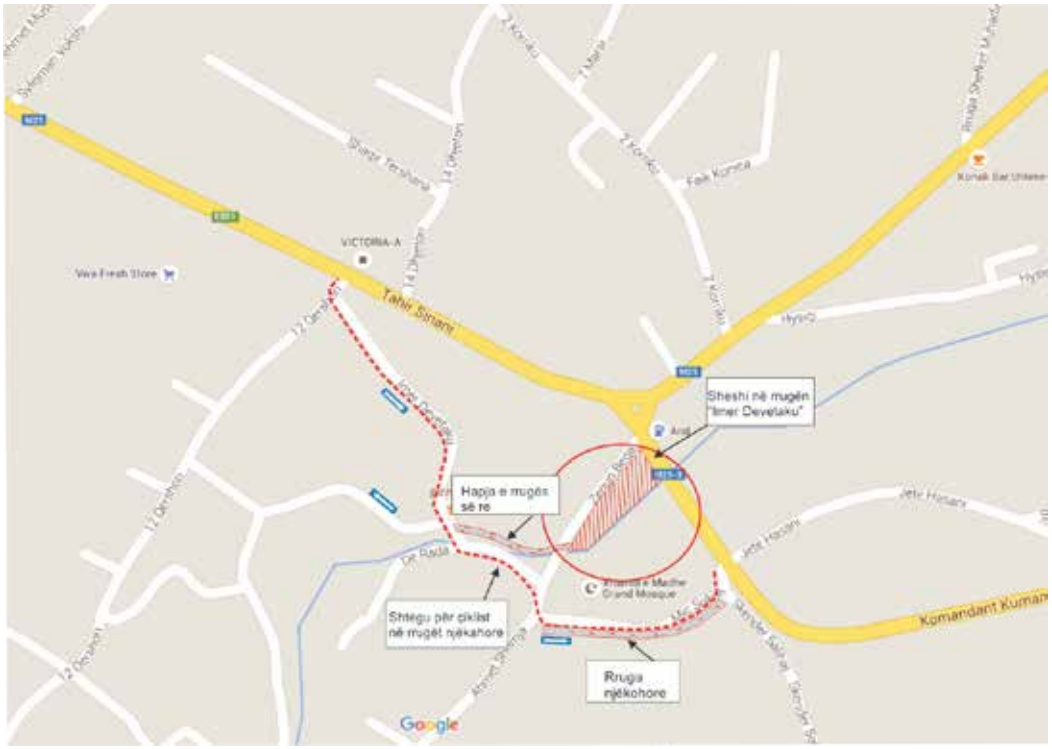
Shndërrimi i rrugëve në qarkullim njëkahorë, mundëson edhe krijimin e shtigjeve të reja për çiklist dhe me këtë rast, kjo pjesë e rrugës do të jetë pjesë e kompletimit të rrjetit primar të çiklizmit për qytetin e Shtimes.

Fig. 18.

4.5.1. Sheshi në rrugën “Zenun Beqa”

Në pjesën e rrugës **“Zenun Beqa”** e cila shtrihet në afërsi të lumit “Shtimjanka”, është vend i përshtatshëm për krijimin e një sheshi në të cilin nuk do të lëvizin automjetet motorike. Ky është një vend i privilegjuar që posedon qyteti i Shtimes dhe duhet të shfrytëzohet për rekreacion dhe vendtakim për qytetarët, por lëvizja e automjeteve motorike pengon lëvizjet e lira të këmbësorëve.

Në këtë pjesë nuk parashikohet kalimi i automjeteve dhe më shumë hapësirë do t’i lihet këmbësorëve dhe përdoruesve të biçikletave. Për nevoja të lëvizjes së banorëve të kësaj zone është propozuar hapja e një rruge e cila do të lidhej në rrugën “Imer Devetaku” dhe kjo pjesë e rrugës do të jetë vetëm në shërbim të banorëve të kësaj zone (Fig.19).



a) Gjendja ekzistuese në rrugën “Zenun Beqa”

b) Gjendja e planifikuar në rrugën “Zenun Beqa”

Fig.19.

4.6. Krijimi i shtigjeve për çiklist

Topografia e shkëlqyer e terrenit dhe klima në komunën e Shtimes mundësojnë lëvizjen aktive me biçikleta pothuajse gjatë gjithë vitit. Për këtë arsye, zhvillimi i strukturës dhe kulturës së çiklizmit duhet të imponohet si një segment i rëndësishëm për krijimin e një modeli të qëndrueshëm të transportit. Çiklizmi nuk e ngarkon buxhetin e qytetit, ndërsa kursen në një afat më të gjatë rrugët, parkingjet dhe format e tjera të transportit. Ai ofron përfitime ekonomike duke zhvilluar turizmin e biçikletave, shitjen e biçikletave dhe pjesëve të tyre dhe servisimin e tyre. Transporti pa automjete nuk krijon zhurmë, gazra dhe është një aspekt i rëndësishëm i sigurisë. Më shumë çiklistë do të thotë më pak makina, më pak zhurmë dhe në përgjithësi më pak aksidente të trafikut.

Prandaj me qëllim të promovimit dhe avancimit të kësaj forme të lëvizjes, rekomandohet:

- Ndërhyrje në trotuare dhe në rrjetin rrugor duke marrë në konsideratë krijimin e shtigjeve për çiklist dhe duke siguruar, jo vetëm zgjerimin e tyre, por edhe vazhdimësinë e tyre.
- Krijimi i vend parkimeve të biçikletave më pranë akseve kryesore të shtigjeve për çiklist, si dhe pranë objekteve të rëndësisë së veçantë, duke siguruar përdorimin e disa llojeve të transportit. Njerëzit mund të lënë biçikletat pranë strukturave përkatëse të parkimit dhe të përdorin forma tjera të udhëtimit në distanca më të gjata.
- Krijimi i programeve për edukimin e fëmijëve dhe të rinjve për përdorimin e biçikletave si një mënyrë e shëndetshme dhe argëtuese udhëtimi.
- Forcimi i zbatimit të ligjit për të garantuar qarkullimin e biçikletave në korsitë e caktuara dhe për të shmangur vjedhjen e biçikletave në vend parkimet e tyre.

Krijimi i shtigjeve të reja për çiklist është paraparë të realizohet në katër faza (Fig. 20).

Fig. 20

FAZA E PARË

Faza e parë e ndërtimit të shtegut për çiklist planifikohet nga qendra e qytetit përgjatë rrugës “Tahir Sinani”. Në këtë pjesë të rrugës ekziston trotuari me gjerësi të mjaftueshme dhe pikërisht drunjët të cilët janë të vendosur në trotuar, mund të shërbejnë si ndarje në mes të lëvizjes së këmbësorëve dhe çiklistëve. Për shkak të rrugëve njëkahore, në fazën e parë mund të përfshihen edhe rrugët “Mic Sokoli” dhe “Imer Devetaku” (Fig. 21).

Është e nevojshme të ketë ndërhyrje përmirësuese në disa pjesë të rrugës me qëllim që kjo pjesë të rregullohet në përputhje me kriteret dhe standardet e shtigjeve për çiklist.

Fig. 21.

FAZA E DYTË

Në fazën e dytë, është paraparë krijimi i shtegut të ri për çiklist, i cili do të jetë vazhdimësi e shtegut të fazës së parë. Ky shteg do të shtrihet përgjatë rrugës “Adem Jashari” dhe ka mundësi të lidhet me qarkoren (transitin e ri) e qytetit e cila pastaj mundëson lidhjen me rrugën “Komandant Kumanova”.

FAZA E TRETË

Edhe në fazën e tretë, është parashikuar krijimi i rrjetit të ri për çiklist i cili përmes rrugës “Anton Çeta” do të lidh qytetin e Shtimes me fshatrat Godanc i Poshtëm dhe Godanc i Epërm.
Për këtë pjesë të rrugës, ekziston gjerësia adekuate e rrugës, por duhet të ndërtohet shtegu i ndarë nga pjesa e rrugës për qarkullim të makinave.

FAZA E KATËRT

Edhe në fazën e katërt, është paraparë krijimi i rrjetit të ri për çiklist i cili do të jetë vazhdimësi e shtegut në fazat paraprake përgjatë rrugës “Villiam Voker” e cila e lidh qytetin e Shtimes me Reçakun.

4.7. Transporti kolektiv- vendndaljet e autobusëve

Në komunën e Shtimes transporti publik është i organizuar nga kompanitë private, të cilat zhvillojnë transportin urbano-periferik në tërë territorin e komunës së Shtimes. Aktualisht në komunën e Shtimes operojnë 3 kompani të transportit publik, të cilat mbulojnë pjesën më të madhe të fshatrave të komunës së Shtimes dhe plotësojnë kërkesat e qytetarëve për transport kolektiv, përveç zonave të thella malore, në të cilat transporti organizohet përmes kombi busëve. Transporti urbano-periferik menaxhohet nga komuna e Shtimes, ndërsa linjat Prizren-Prishtinë, të cilat kalojnë nëpër qytetin e Shtimes menaxhohen nga Ministria e Infrastrukturës. Në kuadër të linjave ndërurbane, linjat me qytetin e Ferizajt janë shumë të rregullta dhe operojnë me tre operatorë. Me qytetet e Prishtinës dhe Prizrenit operojnë linja ndërurbane transite të kontraktuara për transportin e nxënësve dhe studentëve, ndërsa me qytetin e Prishtinës nuk ekziston asnjë linjë direkte.

Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese është konstatuar se, vendndaljet e autobusëve nuk janë të caktuara si duhet dhe shpesh ndalja e pakontrolluar e tyre ndikon në qarkullimin e automjeteve tjera dhe ul shkallën e sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Prandaj, me qëllim të përmbushjes së kërkesave për vendndalje të autobusëve, rekomandohet:

- *vendosja dhe përmirësimi i vendndaljeve ekzistuese përgjatë rrugës kryesore "Tahir Sinani" (Fig.22).*

Fig. 22.

- *stacionet ekzistuese në rrugën "Tahir Sinani", respektivisht dy vendndaljet* në afërsi të shkollës duhet të plotësohen me *sinjalistikën* përkatëse dhe meqenëse ekziston sipërfaqe e mjaftueshme (e pashfrytëzuar), atëherë njëri nga *vendndaljet i cili është i vendosur në sipërfaqen qarkulluese të rrugës, të vendoset jashtë rrugës sipas kritereve të parapara teknike (Fig. 23).*

Fig. 23.

4.8. Përshtatja e infrastrukturës rrugore për persona me nevoja të veçanta

Sipas Ligjit nr. 04/L-110 për Ndërtime (LN), komunat janë përgjegjëse për implementimin e ligjeve dhe udhëzimeve administrative lidhur me përshtatshmërinë e infrastrukturës për persona me nevoja të veçanta. Ato gjithashtu janë përgjegjëse për zhvillimin e POK (Planin Operativ Kombëtar) për implementimin e SKDPAK (Strategjisë Kombëtare për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara), që do të aprovohet në Kuvendin Komunal.

Sipas planit të veprimit për zbatimin e strategjisë kombëtare për persona me aftësi të kufizuara, komunat duhet të ndërmarrin aktivitete të caktuara që ndërlidhen me objektivin e pestë të strategjisë.

Drejtoria për planifikim urban është përgjegjëse për dhënien e lejes së ndërtimit, si dhe për verifikimin nëse objektet e ndërtuara i plotësojnë kushtet që parashihen në ligjet dhe rregulloret në fuqi duke konfirmuar këtë nëpërmes lëshimit të certifikatës për banim.

Në kuadër të këtij plani, vëmendje e veçantë i është kushtuar më tepër përshtatjes së infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta, sidomos kalimet në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë.

Me qëllim të përshtatjes së infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta, rekomandohen këto masa:

- Disniveli optimal mes rrafshit rrugor dhe rrafshit të terrenit ose të vendeve të rezervuara ngjitur me to duhet të jetë 2, 5 cm,
- Ishulli për këmbësorë duhet të mundësoj përmbushjen e këtyre kushteve:
- Në rast se ishulli i këmbësorëve ndodhet në nivel me rrugën ose niveli i tyre në vendkalim bëhet i njëjtë me nivelin e rrugës, atëherë për 15 cm nga fillimi dhe 15 cm nga fundi shënohet vija relievore paralajmëruese me gravurë normale në drejtim të lëvizjes, me gjerësi jo më të vogël se 40 cm (Fig. 24).

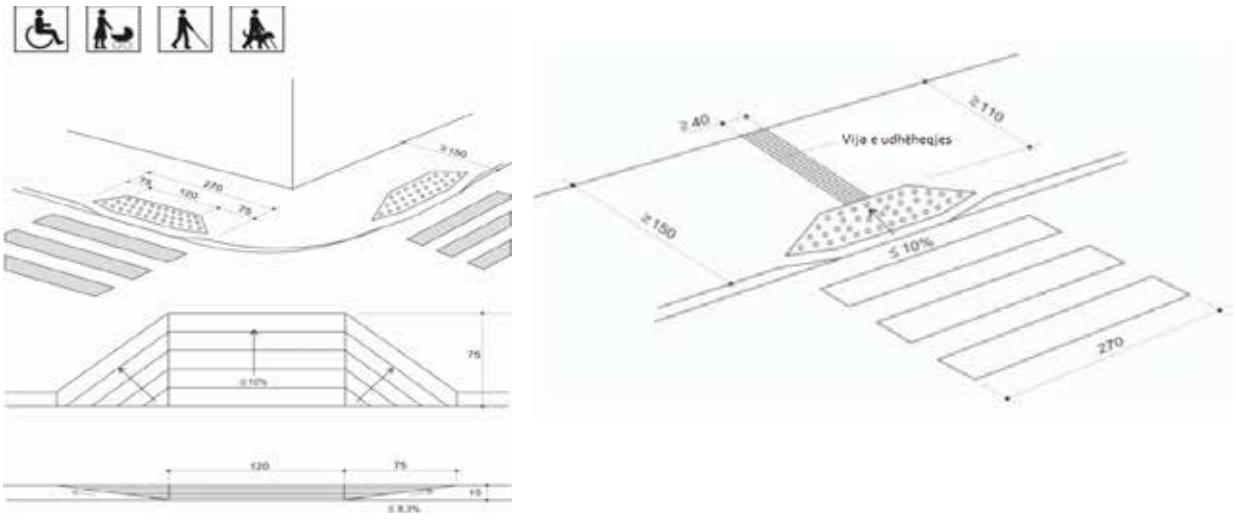


Fig. 24.

Parkimet duhet të vendosen në masën minimale, 1 vendparkim për persona me nevoja të veçanta në çdo 50 vende për parkimin e automjeteve, me gjerësi jo më të vogël se 320 cm dhe e rezervuar falas për makinat e personave me nevoja të veçanta. Vendparkimi për automjete, kur parkimi bëhet pjerrtas apo për së gjati në raport me trotuarin për këmbësorët, madhësia e tij duhet të jetë 370 x 500cm. Nëse vendparkimi është për dy makina, atëherë madhësia e tij duhet të jetë 590 x 500 cm me distancë ndërmjet tyre 150 cm. Dalja nga vendparkimi dhe hyrja në trotuaret e këmbësorëve kryhet me një pjerrësi 10% dhe gjerësi 120 cm (Fig. 25).

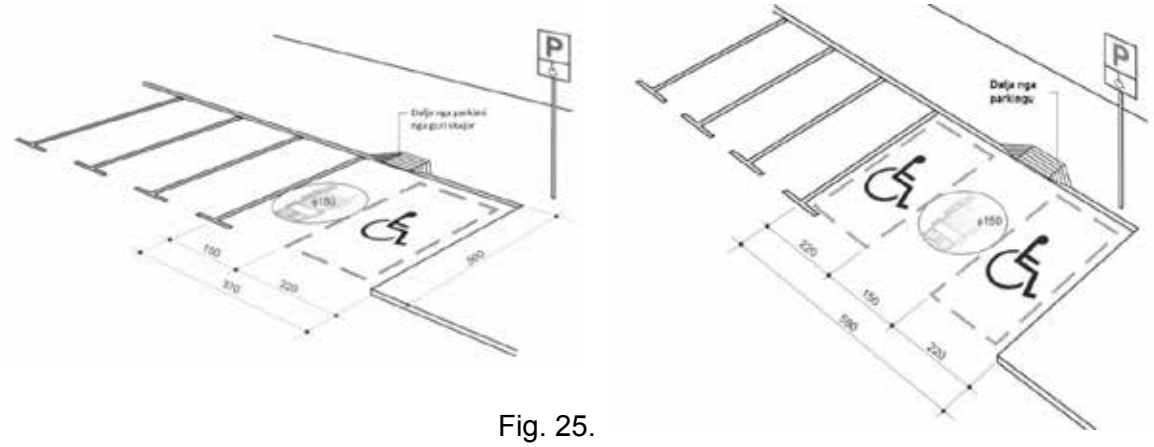


Fig. 25.

Lidhur me përshtatjen e infrastrukturës për personat me nevoja të veçanta, për komunën e Shtimes, rekomandohet që:

- Në të gjitha vendet e kalimeve në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë, të merren masa adekuate në përputhje me kriteret teknike të lartcekura, që vendkalimet e këmbësorëve t'u mundësojnë qasje edhe personave me nevoja të veçanta.

5. PLANI FINANCIAR 2016-2020

5.1. Hyrje

Kapitulli financiar ka të bëjë me analizën e kapaciteteve buxhetore të komunës së Shtimes për periudhën kohore 2016- 2020, në bazë të të dhënave zyrtare komunale siç është Buxheti Vjetor i Komunës dhe Korniza Afatmesme e Shpenzimeve 2016- 2018, si dhe trendet ekonomiko-financiare. Në vijim janë paraqitur përllogaritjet afat-mesme mbi investimet e planifikuara dhe mirëmbajtjen e nevojshme për periudhën 2016 – 2020 në fushën e mobilitetit komunal.

Për më shumë, projektet e identifikuara në fushën e mobilitetit reflektojnë prioritetet e komunës për të njëjtën periudhë (2016-2020), duke marrë parasysh kapacitetin buxhetor të komunës, trendet ekonomike, mbështetjen me grante nga buxheti qendror si dhe të hyrat vetanake të komunës. Gjithashtu, si burim shtesë të financimit janë identifikuar edhe segmenti i donatorëve, si dhe mundësia e bashkë-financimit të projekteve të identifikuara.

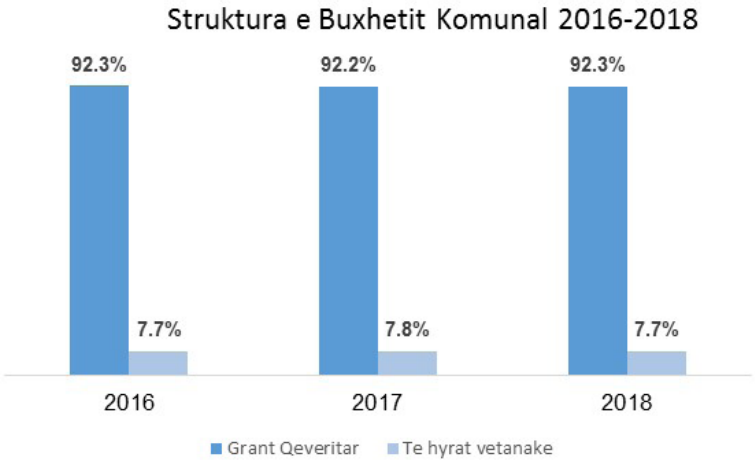
5.2. Struktura e Buxhetit Komunal

Siç është cekur më lartë, Buxheti i Komunës së Shtimes për bazë ka Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve (KASH 2016-2018), ndërsa zbërthimi i shpenzimeve është si vijon:

Viti	Buxheti komunal	Granti Qeveritar	Të hyrat Vetanake	Investimet Kapitale
2016	5,866,542	5,414,754	451,788	4,970,000
2017	5,911,745	5,452,521	459,224	4,850,000
2018	5,957,960	5,497,460	460,500	5,400,000

Tabela 2: Struktura Buxhetore e Komunës (2016-2018)

Nga grafiku Nr. 1 mund të shihet një mospërputhje në mes të hyrave nga grantet qeveritare dhe atyre vetanake. Grafiku tregon qartë se grantet qeveritare përbëjnë më shumë se 90% të të ardhurave të buxhetit të komunës së Shtimes.

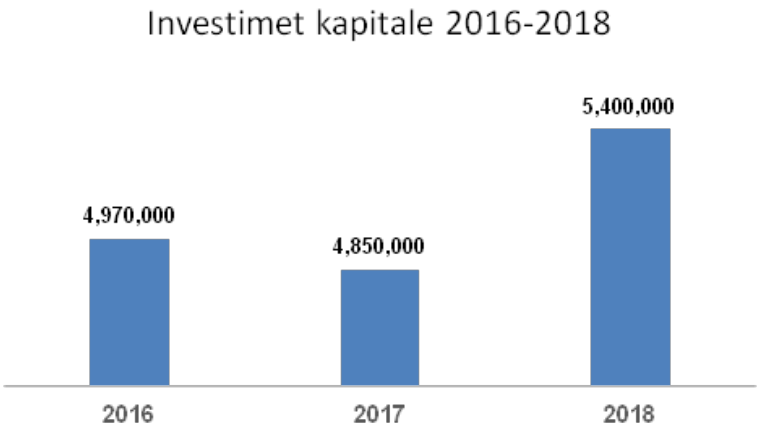


Grafiku 1: Raporti në mes të të ardhurave komunale dhe qeveritare

Me qëllim që të shihet më mirë struktura e shpenzimeve komunale, është me rëndësi të veçohen investimet komunale, ku një pjesë të rëndësishme e përbëjnë investimet kapitale. Planifikimet e komunës për investime kapitale për vitet 2016- 2018 janë si më poshtë:

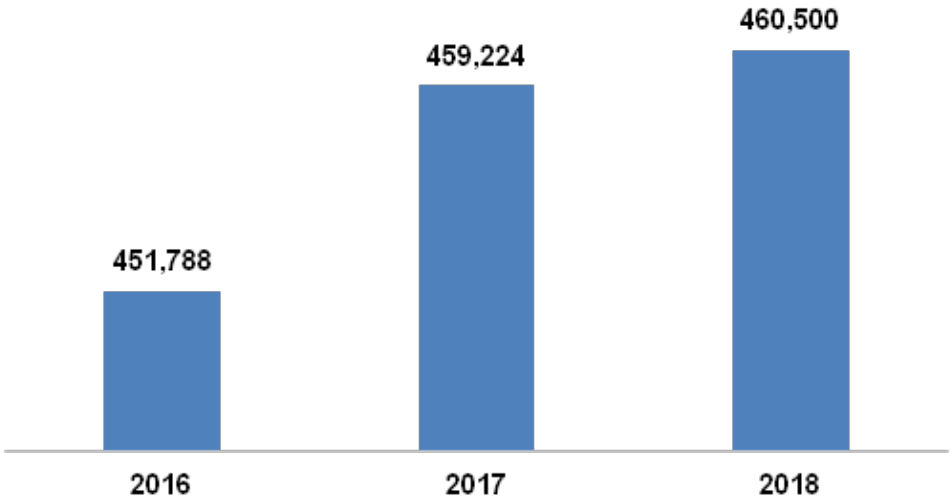
Viti	Investimet Kapitale
2016	4,970,000
2017	4,850,000
2018	5,400,000

Tabela 3: Investimet Kapitale (2016-2018)



Grafiku 2: Investimet kapitale

Kur bëhet fjalë për të Hyrat Vetanake, edhe KASH-i i Komunës poashtu tregon një rritje simbolike e cila nuk është ndonjë lëvizje serioze sa i përket financimit të pavarur nga ana e komunës në periudhën 2016- 2018, siç mund shihet edhe nga tabela dhe grafiku të cilat janë paraqitur si më poshtë.



Grafiku 3: Të Hyrat Vetanake

5.3. Plani Financiar

Investimet e planifikuara në mobilitet janë të bazuara në nevojat e vlerësuara për përmirësimin e gjendjes aktuale. Plani i investimeve është i bazuar në burimet e financimit nga mjetet financiare të aplikueshme në komunë.

Objektivat e planifikimit të investimeve me qëllim të realizimit të planit janë të bazuara në parakushtet e përcaktuara:

- Përcaktimi i nevojave investive i bazuar në nevojat për mobiliet
- Mundësia e financimit të investimeve të planifikuara bazuar në burimet e njohura të financimit
- Ndarja e projekteve në bazë të prioriteteve të bazuar në përmirësimin e gjendjes në fushën e mobilitetit. Prioritetet e investimeve janë të planifikuara në tre grupe.
    1. Urgjente
    2. Mesatare
    3. Të ulëta
- Rrjedha e parasë për investimet e planifikuara është bazuar në kohën e përfundimit të investimeve për detyrimet e kontraktuara me operatoret ekonomik të kontraktuar.
- Burimet e financimit të investimeve janë të arritshme si dhe janë të njohura për përmbushjen e investimeve të planifikuara.
- Investimet e planifikuara janë të përllogaritura sipas çmimeve aktuale sipas kategorive investive të planifikuara.

5.4. Analiza buxhetore e kostove investive kapitale

Investimet e planifikuara për periudhën 2016-2020 janë të bazuara në 17 (shtatëmbëdhjetë) projekte, me një vlerë totale të investimeve prej 390.050 EURO. Investimet e planifikuara janë të grupuara në shtatë kategori të investimeve të bazuara në veçoritë e projekteve të mobilitetit:

- Rregullimi i qarkullimit
- Dislokimi i parkingjeve
- Shtigje për çiklistë
- Vendndalimet e autobusëve
- Infrastruktura për njerëzit me nevoja të veçanta
- Siguria në afërsi të shkollave – hapësirë e përbashkët.
- Sinjale ndriçuese-semaforë

Ndarja e investimeve mundëson monitorimin e realizmit të investimeve të planifikuara të cilat janë përcaktuar me planin e hartuar.

Tabela përmbledhëse e investimeve për periudhën 2016-2020

Numri I Projekteve 17
Vlera totale e investimeve 390,500

I. Investimet e përgjithshme për periudhën 2016-2020

Investimet ne MOB.	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Vlera investimeve	65,500	110,000	55,000	85,000	75,000	390,500
Ne %	***16.8%***	***28.2%***	***14.1%***	***21.8%***	***19.2%***	***100%***

II. Investimet në Mobilitet për periudhën 2016-2020 e bazuar në kategori

Rregullimi i qarkullimit	*Dislokimi i parkingjeve*	*Shtigje për çiklistë*	*Vend ndalje te autobusëve*	*Infrastrukturë s për njerëz me nevoja te veçanta*	*Siguria ne afërsi te shkollave – hapësire e përbashkët.*	*Sinjale ndriçuese semafore*	*Total*
75,000	**240,000**	**31,500**	**20,000**	**15,000**	**2,000**	**7,000**	**390,500**
19.2%	***61.5%***	***8.1%***	***5.1%***	***3.8%***	***0.5%***	***1.8%***	***100.0%***

III. Investimet në Mobilitet për periudhën 2016-2020 e bazuar në nevojën e investimeve

Kategoria	*1- Urgjent*	*2 –Mesatare*	*3-E ulët*	*Total*
Investimet	142,000	148,500	100,000	390,500
Ne %	***36.4%***	***38.0%***	***25.6%***	***100.0%***

IV. Burimet e Financimit për investimet në Mobilitet

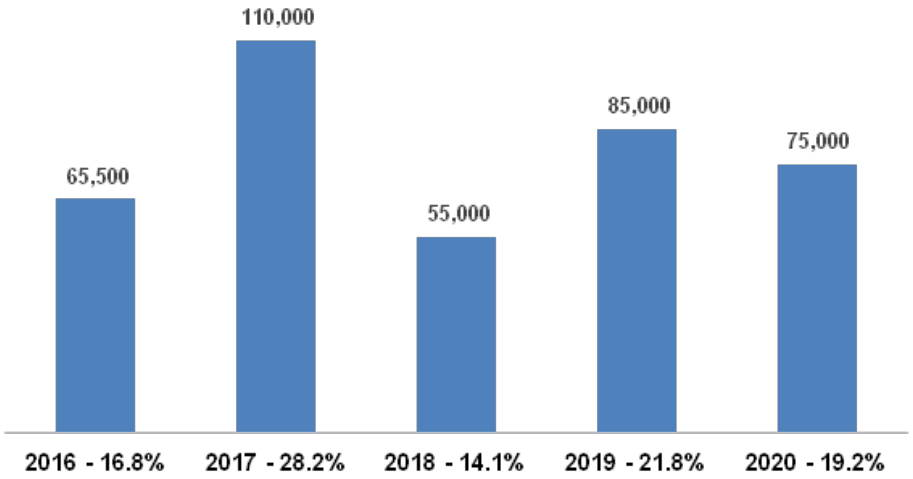
Kategoria	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*Total*	*Ne %*
Buxheti Komunës	13,500	78,000	43,000	73,000	3,000	210,500	53.9%
Ministri e Linjës	52,000	12,000	12,000	12,000	12,000	100,000	25.6%
Donatorët	-	20,000	-	-	60,000	80,000	20.5%
Total	**65,500**	**110,000**	**55,000**	**85,000**	**75,000**	**390,500**	**100%**

5.5. Nevoja për investime të reja

Investimet e planifikuara janë të bazuara në burimet e financimit të qëndrueshëm të cilat mundësojnë siguri në realizimin e investimeve. Investimet kapitale janë të planifikuara në bazë të buxhetit aktual të planifikuara me një siguri të realizimit të investimeve. Investimet për periudhën planifikuese janë të shpërndara me norma të arsyeshme prej investimeve të përgjithshme për periudhën e planit 2016-2020, në nivel vjetor e shprehur në përqindje mes 18.2%-23.2% të totalit të investimeve të planifikuara për periudhën planifikuese.

Investimet	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Vlera e investimeve	65,500	110,000	55,000	85,000	75,000	390,500
Ne %	**16.8%**	**28.2%**	**14.1%**	**21.8%**	**19.2%**	**100.0%**

Tabela 4: Investimet në mobilitet për periudhën 2016-20120



Grafiku 4: Paraqitja grafike e strukturës së investimeve për periudhën planifikuese 2016-2020

Investimet e planifikuara janë të bazuara në periudhën e përfundimit të projekteve, përkatësisht në datën e përfundimit të investimeve. Koha e realizimit të projekteve është planifikuar me mundësinë e përmbushjes së detyrimeve financiare ndaj operatorëve ekonomik për projektet e realizuara.

Investimet në mobilitet ndikohen prej alokimit nga buxhetet komunale, si dhe nga burimet e tjera të financimit të cilat sipas përvojës janë të alokuara në tremujorin e dytë e të tretë të vitit e cila është bazë për planifikimin e investimeve.

Viti	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	Total
2016	-	-	-	-	7,000	17,000	-	40,000	1,500	-	-	-	65,500
2017	-	-	-	-	15,000	-	-	15,000	30,000	50,000	-	-	110,000
2018	-	-	-	-	-	15,000	-	-	40,000	-	-	-	55,000
2019	-	-	-	-	-	15,000	70,000	-	-	-	-	-	85,000
2020	-	-	-	-	-	-	-	15,000	60,000	-	-	-	75,000
Total	**-**	**-**	**-**	**-**	**22,000**	**47,000**	**70,000**	**70,000**	**131,500**	**50,000**	**-**	**-**	**390,500**

Tabela 5: Rrjedha e parasë së investimeve të planifikuara për periudhën 2016-2020

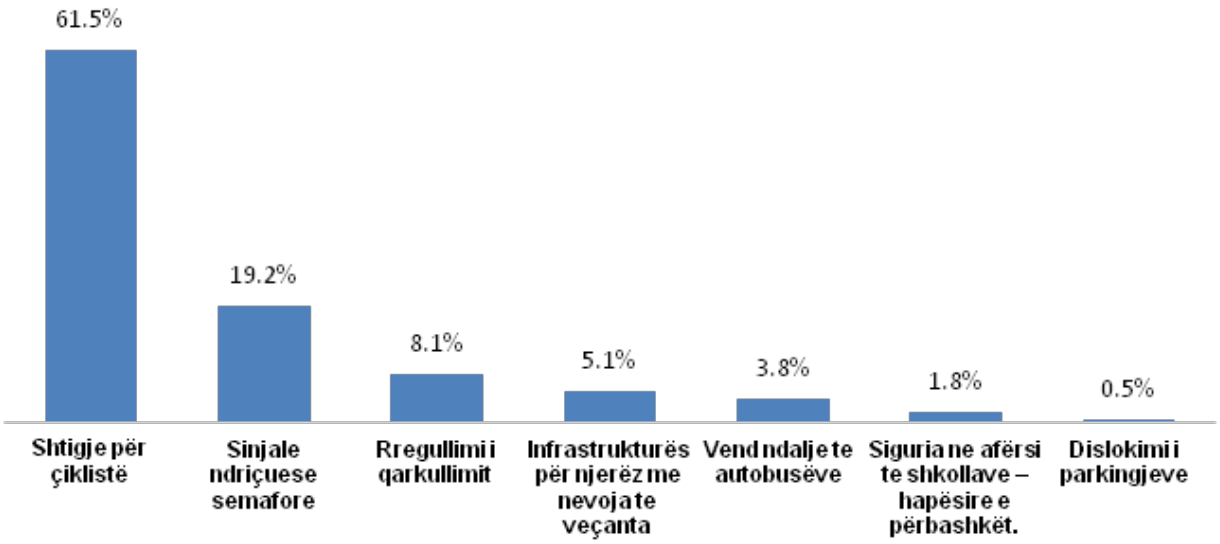
5.6. Vlerësimi i investimeve të reja në mobilitet

Struktura e investimeve e cila është bazuar në kategoritë e investimeve përqendrohet në dy kategori me vlerë prej 315,000 Euro, e shprehur në përqindje nga totali i investimeve 80.7%. ndërsa kategoritë tjera kanë pjesëmarrje dukshëm më të vogël të totalit të investimeve

- Shtigje për çiklistë 240.000 Euro (61.5%)
- Sinjalizim horizontal dhe vertikal 75.000 (19.2%)

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Total	Ne %
Shtigje për çiklistë	40,000	50,000	40,000	50,000	60,000	240,000	61.5%
Sinjale ndriçuese -semaforë	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	75,000	19.2%
Rregullimi i qarkullimit	1,500	10,000	-	20,000	-	31,500	8.1%
Infrastrukturës për njerëz me nevoja te veçanta	-	20,000	-	-	-	20,000	5.1%
Vend ndalje te autobusëve	-	15,000	-	-	-	15,000	3.8%
Siguria ne afërsi te shkollave – hapësire e përbashkët.	7,000	-	-	-	-	7,000	1.8%
Dislokimi i parkingjeve	2,000	-	-	-	-	2,000	0.5%
Total	**65,500**	**110,000**	**55,000**	**85,000**	**75,000**	**390,500**	100.0%
Ne %	*16.8%*	*28.2%*	*14.1%*	*21.8%*	*19.2%*	*100.0%*	

Tabela 6: Investimet e planifikuara në bazë të kategorive për periudhën 2016-2020



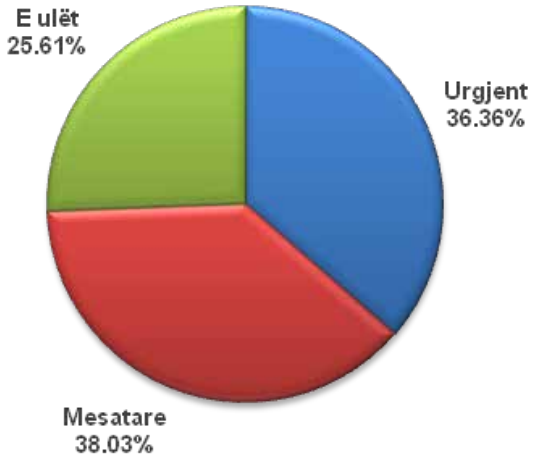
Grafiku 4: Paraqitja grafike e strukturës së investimeve e bazuar në kategoritë investive

Investimet e bazuara në prioritete planifikohen të kryhen në grupin e projekteve me prioritet të lartë (urgjente), të cilat janë intensive në vitin e parë (2016) të periudhës planifikuese, ndërsa në vitet tjera është planifikuar një zvogëlim i pjesëmarrjes të kësaj kategorie. Kategoria e investimeve me prioritet të lartë nënkupton një vëmendje të shtuar për realizimin e pa kusht të këtyre investimeve për arritjen e objektivave të përcaktuara në fushën e mobilitetit. Investimet e bazuara në prioritete për periudhën e planit 2016-2020, janë të shpërndara me norma të arsyeshme për gjatë periudhës së planit investiv.

- investimeve me prioritet të lartë (urgjent) në vlerë 142.000 e shprehur në përqindje 36.4 %,nga totali i investimeve të periudhës investive 2016-2020;
- investimeve me prioritet e mesatar (mesatar) në vlerë 148.000 e shprehur në përqindje 38.0 % nga totali investimeve të periudhës investive 2016-2020;
- investimeve me prioritet të ulët (e ulët) në vlerë 100.000 shprehur në përqindje 25.6 % nga totali investimeve të periudhës investive 2016-2020.

Kategoria	Totali	Ne %
Urgjent	142,000	36.4%
Mesatare	148,500	38.0%
E ulët	100,000	25.6%
Total	**390,500**	**100.0%**

Tabela 7: Investimet e planifikuara të bazuara në prioritet për periudhën 2016-2020



Grafiku 5: Paraqitja grafike e investimeve për periudhën 2016-2020 e bazuar në prioritete

Projektet e vlerësuar në bazë të prioriteteve janë bazë për monitorimin e zbatimit të planit si dhe ndikimin e realizimit të planit të objektivave të përcaktuara.

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Total	Ne %
Urgjent	62,000	35,000	15,000	15,000	15,000	142,000	36.4%
Mesatare	3,500	65,000	-	20,000	60,000	148,500	38.0%
E ulët	-	10,000	40,000	50,000	-	100,000	25.6%
Total	**65,500**	**110,000**	**55,000**	**85,000**	**75,000**	**390,500**	**100.0%**

Tabela 8: Investimet e planifikuara në bazë të kategorive për periudhën 2016-2020

Projekti	2016	2017	2018	2019	2020	Total	Ne %
1- Urgjent							
Qetësimi i trafikut në afërsi të shkollave	7,000	-	-	-	-	7,000	4.9%
Faza e I-rë e shtigjeve për çiklist	40,000	-	-	-	-	40,000	28.2%
Infrastruktura rrugore për personave me aftësi të veçanta	-	20,000	-	-	-	20,000	14.1%
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	15,000	-	-	-	-	15,000	10.6%
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	-	15,000	-	-	-	15,000	10.6%
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	-	-	15,000	-	-	15,000	10.6%
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	-	-	-	15,000	-	15,000	10.6%
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	-	-	-	-	15,000	15,000	10.6%
Total	**62,000**	**35,000**	**15,000**	**15,000**	**15,000**	**142,000**	**100.0%**
2 –Mesatare							
Dislokimi i parkingjeve	2,000	-	-	-	-	2,000	1.3%
Rregullimi i qarkullimit	1,500	-	-	-	-	1,500	1.0%
Stacionet-vend ndaljet për autobusë	-	15,000	-	-	-	15,000	10.1%
Faza e II-të e shtigjeve për çiklist	-	50,000	-	-	-	50,000	33.7%
Rregullimi i qarkullimit	-	-	-	20,000	-	20,000	13.5%
Biçikletat publike	-	-	-	-	60,000	60,000	40.4%
Total	**3,500**	**65,000**	**-**	**20,000**	**60,000**	**148,500**	**100.0%**
3-E ulët							
Sipërfaqet të lira për lëvizje të pa motorizuara dhe rekreacion	-	10,000	-	-	-	10,000	10.0%
Faza e III-të e shtigjeve për çiklist	-	-	40,000	-	-	40,000	40.0%
Faza e IV-të e shtigjeve për çiklist	-	-	-	50,000	-	50,000	50.0%
Total	**-**	**10,000**	**40,000**	**50,000**	**-**	**100,000**	**100.0%**
Total	**65,500**	**110,000**	**55,000**	**85,000**	**75,000**	**390,500**	

Tabela 9: Projektet e planifikuara për investime për periudhën 2016-2020

5.7. Planifikimi i rrjedhës së parasë për investimet në mobilitet

Investimet e planifikuara janë në harmoni me burimet e mundshëm të financimit. Burimet e financimit të investimeve të planifikuara janë të bazuara në tre burime të financimit

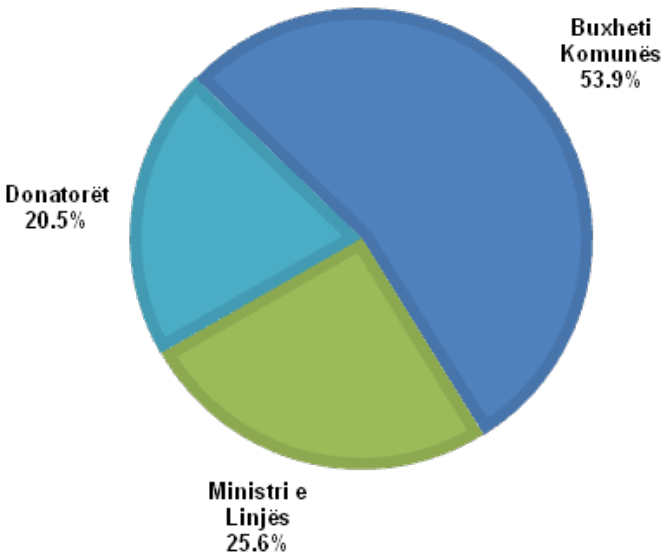
- Buxheti i Komunës
- Ministrit e Linjës
- Donatorët

Pjesëmarrja me e madhe e financimit të investimeve të planifikuara janë nga burimet vetanake të komunës në vlerë prej 210.500 Euro, shprehur në përqindje 53.9% prej totalit të investimeve. Investimet e planifikuara janë të peshuara me buxhetet aktuale për periudhën e planit të cilat janë financiarisht të arritshëm që mundësojnë realizimin e suksesshëm të investimeve të planifikuara. Përshtatja e burimeve të financimit të investimeve për periudhën planifikuese është faktor i shpërndarjes së burimeve të bazuar në nevojat për financimin e investimeve.

Tabela 10: Burimet e financimit për periudhën e investimeve 2016-2020

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Total	Ne %
Buxheti Komunës	25,500	75,000	40,000	70,000	-	210,500	53.9%
Ministri e Linjës	40,000	15,000	15,000	15,000	15,000	100,000	25.6%
Donatorët	-	20,000	-	-	60,000	80,000	20.5%
Total	**65,500**	**110,000**	**55,000**	**85,000**	**75,000**	**390,500**	**100.0%**

Grafiku 6: Paraqitja grafike e strukturës se financimit të investimeve për periudhën 2016-2020



Buxheti Komunës							
Viti	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Total**	**Ne % Grup**	**Ne % Total**
2016	-	24,000	1,500	-	25,500	12.1%	
2017	-	15,000	10,000	50,000	75,000	35.6%	
2018	-	-	40,000	-	40,000	19.0%	
2019	-	-	70,000	-	70,000	33.3%	
2020	-	-	-	-	-	0.0%	
Total	**-**	**39,000**	**121,500**	**50,000**	**210,500**	**100.0%**	**53.9%**
Ministri e Linjës							
Viti	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Total**	**Ne % Grup**	**Ne % Total**
2016	-	-	40,000	-	40,000	40.0%	
2017	-	-	15,000	-	15,000	15.0%	
2018	-	15,000	-	-	15,000	15.0%	
2019	-	15,000	-	-	15,000	15.0%	
2020	-	-	15,000	-	15,000	15.0%	
Total	**-**	**30,000**	**70,000**	**-**	**100,000**	**100.0%**	**25.6%**
Donatorët							
Viti	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Total**	**Ne % Grup**	**Ne % Total**
2016	-	-	-	-	-	0.0%	
2017	-	-	20,000	-	20,000	25.0%	
2018	-	-	-	-	-	0.0%	
2019	-	-	-	-	-	0.0%	
2020	-	-	60,000	-	60,000	75.0%	
Total	**-**	**-**	**80,000**	**-**	**80,000**	**100.0%**	**20.5%**
Total	**-**	**69,000**	**271,500**	**50,000**	**390,500**		**100.0%**

Tabela 11: Burimet e financimit për periudhën e investimeve 2016-2020 (e bazuar ne tremujor)

Viti 2016	Data/ Fillimi	Data/ Përfundimi	Nr ditët	Vlera Inve.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Qetësimi i trafikut në afërsi të shkollave	01.03.16	31.05.16	90	7,000			2,333	2,333	2,333								7,000
Dislokimi i parkingjeve	01.03.16	30.06.16	120	2,000			500	500	500	500							2,000
Faza e I-rë e shtigjeve për çiklist	01.05.16	31.08.16	121	40,000					13,333	13,333	13,333						40,000
Rregullimi i qarkullimit	01.06.16	30.09.16	120	1,500					500	500	500						1,500
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	01.03.16	30.06.16	120	15,000					5,000	5,000	5,000						15,000
Total				**65,500**			**2,833**	**2,833**	**21,667**	**19,333**	**18,833**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**65,500**

Tabela 12:Investimet e planifikuara për vitin - 2016

Viti 2017	Data/ Fillimi	Data/ Përfundimi	Nr ditët	Vlera Inve.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Sipërfaqet të lira për lëvizje të pa motorizuara dhe rekreacion	01.06.17	30.09.17	120	10,000					2,500	2,500	2,500	2,500					10,000
Infrastruktura rrugore për personave me aftësi të veçanta	01.06.17	30.09.17	120	20,000					5,000	5,000	5,000	5,000					20,000
Stacionet-vend ndaljet për autobusë	01.03.17	31.05.17	90	15,000			5,000	5,000	5,000								15,000
Faza e II-të e shtigjeve për çiklist	01.07.17	31.10.17	121	50,000							12,500	12,500	12,500	12,500			50,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	01.05.17	31.08.17	121	15,000					3,750	3,750	3,750	3,750					15,000
Total				**110,000**	**-**	**-**	**5,000**	**5,000**	**16,250**	**11,250**	**23,750**	**23,750**	**12,500**	**12,500**	**-**	**-**	**110,000**

Tabela 13 :Investimet e planifikuara për vitin -2017

Viti 2018	Data/ Fillimi	Data/ Përfundimi	Ne ditë	Vlera Inve.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Faza e III-të e shtigjeve për çiklist	01.06.18	30.09.18	120	40,000						10,000	10,000	10,000	10,000				40,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	01.03.18	30.06.18	120	15,000			3,750	3,750	3,750	3,750							15,000
Total				**55,000**	**-**	**-**	**3,750**	**3,750**	**3,750**	**13,750**	**10,000**	**10,000**	**10,000**	**-**	**-**	**-**	**55,000**

Tabela 14:Investimet e planifikuara për vitin -2018

Viti 2019	Data/ Fillimi	Data/ Përfundimi	Ne ditë	Vlera Inve.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Rregullimi i qarkullimit	01.03.19	31.07.19	151	20,000			5,000	5,000	5,000	5,000							20,000
Faza e IV-të e shtigjeve për çiklist	01.04.19	31.07.19	120	50,000				12,500	12,500	12,500	12,500						50,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	01.03.19	30.06.19	120	15,000			3,750	3,750	3,750	3,750							15,000
Total				**85,000**	**-**	**-**	**8,750**	**21,250**	**21,250**	**21,250**	**12,500**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**85,000**

Tabela 15: Investimet e planifikuara për vitin -2019

Viti 2020	Data/ Fillimi	Data/ Përfundimi	Ne ditë	Vlera Inve.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Biçikletat publike	01.04.20	30.09.20	181	60,000				15,000	15,000	15,000	15,000						60,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	01.04.20	31.08.20	151	15,000				3,750	3,750	3,750	3,750						15,000
Total				**75,000**	**-**	**-**	**-**	**18,750**	**18,750**	**18,750**	**18,750**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**75,000**

Tabela 16: Investimet e planifikuara për vitin -2020

Nr.	Masat	Qëllimi	Burimet e financimit	Prioriteti	2016	2017	2018	2019	2020	Total
1	Qetësimi i trafikut në afërsi të shkollave	Nr. i shkollave në afërsi të cilave janë aplikuar masat për qetësimin e trafikut	Buxheti Komunës	1- Urgjent	7,000	-	-	-	-	**7,000**
2	Dislokimi i parkingjeve	Gjendja e vend parkingjeve të dislokuara	Buxheti Komunës	2 –Mesatare	2,000	-	-	-	-	**2,000**
3	Faza e I-rë e shtigjeve për çiklist	Kilometrat e realizuara në Fazën e I-rë	Ministri e Linjës	1- Urgjent	40,000	-	-	-	-	**40,000**
4	Rregullimi i qarkullimit	Gjendja e rrugës pas rregullimit të qarkullimit	Buxheti Komunës	2 –Mesatare	1,500	-	-	-	-	**1,500**
5	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Buxheti Komunës	1- Urgjent	15,000	-	-	-	-	**15,000**
6	Sipërfaqet të lira për lëvizje të pa motorizuara dhe rekreacion	Gjendja e pas realizimit	Buxheti Komunës	3-E ulët	-	10,000	-	-	-	**10,000**
7	Infrastruktura rrugore për personave me aftësi të veçanta	Gjendja e infrastrukturës rrugore pas realizimit	Donatorët	1- Urgjent	-	20,000	-	-	-	**20,000**
8	Stacionet-vend ndaljet për autobusë	Numri i stacioneve-vend ndaljeve të realizuara	Buxheti Komunës	2 –Mesatare	-	15,000	-	-	-	**15,000**

Tabela 17:Tabela përmbledhëse e projekteve te planifikuara për periudhën e planifikuar 2016-2020 rrjedha e parasë

Nr.	Masat	Qëllimi	Burimet e financimit	Prioriteti	2016	2017	2018	2019	2020	Total
9	Faza e II-të e shtigjeve për çiklist	Kilometrat e realizuara në Fazën e II-të	Buxheti Komunës	2 –Mesatare	-	50,000	-	-	-	**50,000**
10	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/ sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Ministri e Linjës	1- Urgjent	-	15,000	-	-	-	**15,000**
11	Faza e III-të e shtigjeve për çiklist	Kilometrat e realizuara në Fazën e III-të	Buxheti Komunës	3-E ulët	-	-	40,000	-	-	**40,000**
12	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/ sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Ministri e Linjës	1- Urgjent	-	-	15,000	-	-	**15,000**
13	Rregullimi i qarkullimit	Gjendja e udhëkryqit pas rregullimit të qarkullimit	Buxheti Komunës	2 –Mesatare	-	-	-	20,000	-	**20,000**
14	Faza e IV-të e shtigjeve për çiklist	Kilometrat e realizuara në Fazën e IV-të	Buxheti Komunës	3-E ulët	-	-	-	50,000	-	**50,000**
15	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/ sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Ministri e Linjës	1- Urgjent	-	-	-	15,000	-	**15,000**
16	Biçikletat publike	Nr. i stacioneve	Donatorët	2 –Mesatare	-	-	-	-	60,000	**60,000**
17	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/ sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Ministri e Linjës	1- Urgjent	-	-	-	-	15,000	**15,000**
	Total				**69,532**	**114,034**	**59,036**	**89,038**	**79,040**	**390,500**

6. PLANI I VEPRIMIT PËR KOMUNËN E SHTIMES

Planet e veprimit janë plane të shkruara me të cilat udhëhiqen aktivitetet e caktuara dhe veprimet fokusohen te iniciativat e caktuara. Qëllimi kryesor i planit të veprimit është të bëjë vizionin konkret për një planifikim të caktuar dhe të ndikojë në realizimin e qëllimeve të caktuara.

Në kuadër të planit të mobilitetit urban për komunën e Shtimes janë përfshirë shërbimet kryesore që janë kompetencë e komunës, si: siguria në afërsi të shkollave, rregullimi i qarkullimit, transporti, aktivitetet rekreative, lëvizjet e pamotorizuara dhe qasja e lirë dhe e sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Ekziston sfida që të gjenden mënyra për të promovuar dhe ruajtur kulturën e ecjes, ngasjen e biçikletës qasjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe transferimin e praktikave inovative të përshtatshme në shërbim të mobilitetit në komunën e Shtimes.

Veprimi 1: Caktimi i zyrtarit për mobilitet urban

Në kuadër të drejtorisë për shërbime publike është e nevojshme të caktohet një zyrtar për mobilitet urban, i cili ka për detyrë të përgatis një program për menaxhimin e mobilitetit urban që përfshin më shumë informata, fushata ndërgjegjësimi, promocion, marketing, koordinim dhe organizim.

Veprimi 2: Rritja e sigurisë në trafik - siguria në rend të parë

Edukimi lidhur me rregullat e trafikut dhe pjesëmarrjen e sigurt në trafik. Drejtoria për Shërbime Publike së bashku me Drejtorinë e Arsimit dhe Policinë, duhet të përgatisin materialin e nevojshëm dhe të organizojnë ligjërata për edukimin në trafik në komunën e Shtimes. Ligjëratat kryesisht duhet të organizohen në shkollat fillore dhe të mesme.

Veprimi 3: Promovimi i lëvizjeve të pa-motorizuara

Të organizohen fushata ndërgjegjësimi dhe promovimi të lëvizjeve të pa-motorizuara. Të bëhet promovim mediatik në nivel lokal (TV lokale, media elektronike etj). Të shfrytëzohen ngjarje të caktuara për promovimin e lëvizjeve të pa-motorizuara, si java evropiane e mobilitetit (16-22 shtator), dita pa makina etj. Gjatë kësaj jave në shumë vende, mbahen me mijëra aktivitete për promovimin e lëvizjeve të pa-motorizuara. Është i nevojshëm krijimi i partneriteteve ndërmjet Komunës dhe shkollave (mundësisht edhe me përfshirjen edhe të ndonjë OJQ-je) me qëllim të krijimit të politikave më të përshtatshme dhe promovimin e lëvizjeve të pa-motorizuara.

Veprimi 4: Përshtatja e infrastrukturës për personat me nevoja të veçanta

Drejtoria e shërbimeve publike në bashkëpunim me Drejtorinë e urbanizmit dhe në partneritet me organizatat përkatëse për personat me nevoja të veçanta duhet që në të gjitha vendet e kalimeve në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë, të merr masa adekuate në përputhje me kriteret teknike, që vendkalimet e këmbësorëve t'u mundësojnë qasje edhe personave me nevoja të veçanta.

7. PLANI I MONITORIMIT

Plani i monitorimit është një dokument me të cilin monitorohet realizimi i masave të propozuara në kuadër të planit të mobilitetit urban. Për përcjelljen e realizimit të planit të mobilitetit përgjegjës është Kuvendi komunal i komunës së Shtimes, respektivisht Drejtoria për Shërbime Publike.

Meqenëse, plani i mobilitetit urban për komunën e Shtimes është një dokument strategjik dhe realizimi i tij varet nga përshtatja dhe dinamika e realizimit të planeve tjera në nivel komunal (PZHK dhe PZHU), si dhe duke pasur parasysh faktin se, planet e mobilitetit urban janë dokumente të reja të cilat deri më tash nuk janë punuar ose realizuar në komunat e Kosovës, atëherë në monitorimin dhe realizimin e këtij plani është e nevojshme mbështetja jo vetëm nga drejtoritë tjera në nivel komunal por edhe në nivel qendror.

Me miratimin e planit të mobilitetit urban, drejtoria për shërbime publike, respektivisht zyrtari përgjegjës për monitorimin e mobilitetit urban nga kjo drejtori, së paku dy herë brenda vitit (çdo gjashtë muaj) i raporton Drejtorisë për Shërbime Publike dhe Kuvendit Komunal lidhur me realizimin e masave të parapara për periudhën e caktuar. Plani i monitorimit zgjat 5 vjet, aq sa është paraparë realizimi i planit të mobilitetit urban në tërësi.

Formularët për monitorimin e Planit të mobilitetit urban për komunën e Shtimes, sipas planit të veprimit nëpër vite, janë dhënë në Shtojcën 5.

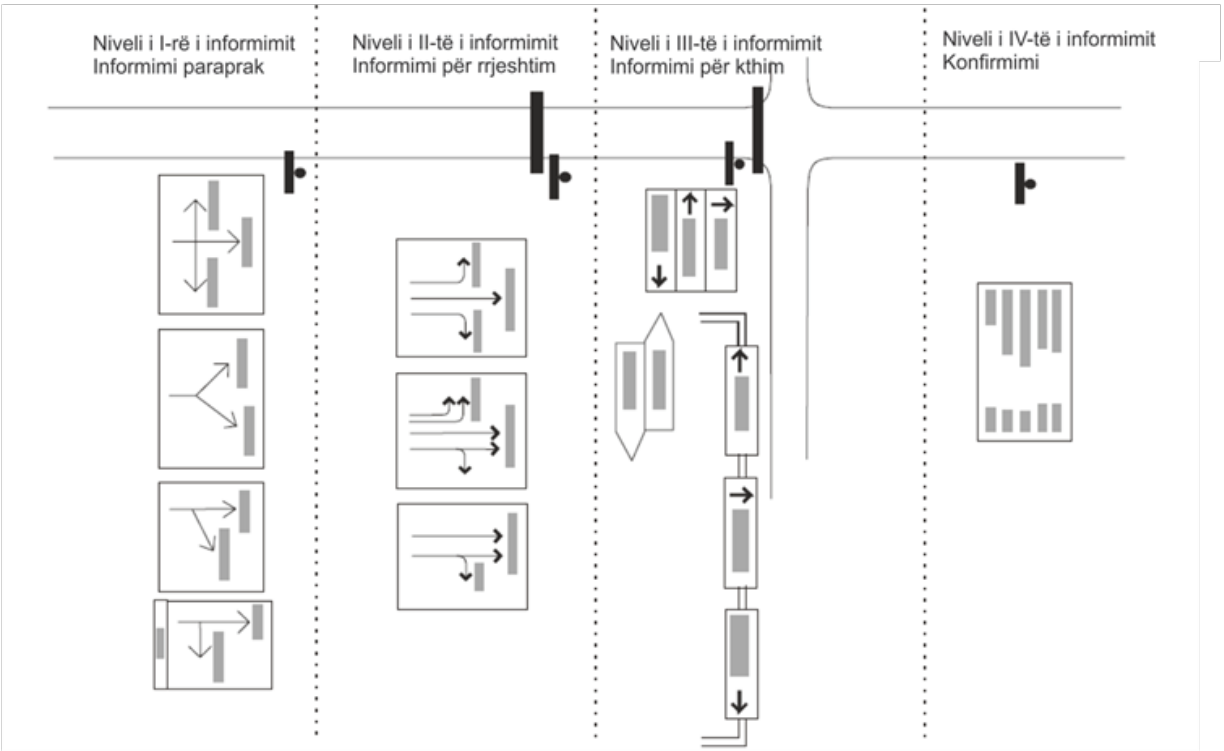
SHTOJCA 1

Rëndom para gungës së parë të serisë ka shenjë për parandalim ose shenjë në rrugë. Sipas rregullave, këto elemente artificiale vihen nëpër gjysmën apo tërë gjerësinë e shiritit qarkullues të rrugës. Nëse vihen radhazi, distanca ndërmjet tyre mund të jetë prej 20 deri me 60 m, varësisht nga situata.

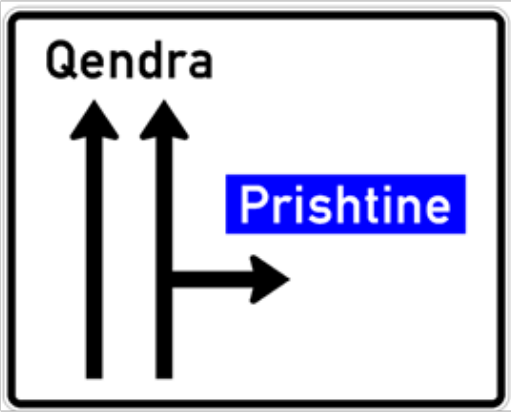
Varësisht nga kufizimi i shpejtësisë, të njëjtat janë me dimensione siç vijon:

- Deri me 50 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 60 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të jetë më shumë se 3cm;
- Deri me 40 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 90 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të kalojë në 5 cm dhe
- Deri ne 30 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon te jetë me e vogël se 120 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të kalojë në 7 cm.

SHTOJCA 2



Niveli i I-rë



Niveli i II-të

Niveli i III-të

SHTOJCA 3

MONITORIMI I PLANIT TË MOBILITETIT URBAN PËR VITIN 2016

	Masat	SIGURIA NË TRAFIK - **Masat për qetësimin e trafikut**	
	Lokacioni	**Rruga**_____	
	Karakteri	magjistrale/rajonale	lokale
1	Veprimet e pritura	Ishujt në vendkalim për këmbësorë Masat tjera _____ _____	- gunga në rrugë - shirita vibrues - platforma - disqe nga goma - vetëm sinjalizim
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera shtesë për qetësimin e trafikut			
PO JO			

	Masat	Diskolimi i parkingjeve	
	Lokacioni	**Rruga "Tahir Sinani"**	
1	Veprimet e pritura	Ndërrimi i parkingjeve gjatësore nga ana e majtë e rrugës në anën e djathtë	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera për dislokimin e parkingjeve			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____

Shtime, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

	Masat	**Faza e parë e shtigjeve për çiklist**	
	Lokacioni	**Qendra e qytetit- rruga "Tahir Sinani"**	
	Karakteri	Magjistrale/rajonale 1._____ 2._____ 3._____ 4._____	Lokale 1._____ 2._____ 3._____ 4._____
1	Veprimet e pritura	Krijimi i shtigjeve për çiklist	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera			
PO JO			

	Masat	Rregullimi i qarkullimit	
	Lokacioni	**Rruga "Mic Sokoli"**	
1	Veprimet e pritura	Shndërrimi i rrugës "Mic Sokoli" në qarkullim njëkahorë	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera për rregullimin e qarkullimit			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____

Shtime, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

	Masat	**Sinjalizimi i trafikut**	
	Lokacioni	**Komuna e Shtimes**	
	Karakteri	Magjistrale/rajonale 1._____ 2._____ 3._____ 4._____	Lokale 1._____ 2._____ 3._____ 4._____
	Sinjalizimi	Horizontal	Vertikal
1	Veprimet e pritura	Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Shtime, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

MONITORIMI I PLANIT TË MOBILITETIT URBAN PËR VITIN 2017

	Masat	**Hapësirat për lëvizje të pa-motorizuara**	
	Lokacioni	**Rruga "Zenun Beqa"**	
1	Veprimet e pritura	Krijimi i sipërfaqeve të lira për lëvizje të pa-motorizuara dhe rekreacion në rrugën kryesore "Zenun Beqa"	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera			
PO JO			

	Masat	Infrastruktura për personat me nevoja të veçanta (aftësi të kufizuara)	
	Lokacioni	**Komuna e Shtimes**	
1	Veprimet e pritura	Përshtatja e infrastrukturës për persona me aftësi të veçanta	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera shtesë			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Shtime, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

	Masat	Stacionet-vendndaljet për autobus	
	Lokacioni	**Rruga "Tahir Sinani"**	
1	Veprimet e pritura	Vendosja e stacioneve për ndalje të autobusëve në rrugën "Tahir Sinani	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren lokacione tjera/ ndërrimi i lokacioneve			
PO JO			

	Masat	**Faza e dytë e shtigjeve për çiklist**	
	Lokacioni	**Rruga "Adem Jashari"**	
	Karakteri	Magjistrale/rajonale 1._____ 2._____ 3._____ 4._____	Lokale 1._____ 2._____ 3._____ 4._____
1	Veprimet e pritura	Krijimi i shtigjeve për çiklist	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Shtime, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

Shtojca 4

DEKLARATË E ARSYETIMIT PËR PËRCAKTIMIN PËR MOSPËRGATITJEN E RAPORTIT TË VLERËSIMIT STRATEGJIK PËR MJEDIS, PËR PLANIN E MOBILITETIT (PM) NË KOMUNËN E SHTIMES.

PËRMBLEDHJE E PLANIT TE MOBILITETIT URBAN

Komuna e Shtimes, duke iu falënderuar mbështetjes së projektit DEMOS, ka përgatitur Planin e Mobilitetit Urban (PMU). Fillimisht, është krijuar Grupi Punues i përbërë nga përfaqësues të palëve të ndryshme të interesit dhe përfaqësues të drejtorive relevante nga Komuna e Shtimes.

Një rol të rëndësishëm në procesin e përgatitjes së PM, kanë luajtur ekspertët e angazhuar nga DEMOS, të cilët kanë bashkëpunuar ngushtë me ekspertët komunal, në identifikimin dhe përshkrimin e situatës aktuale lidhur me gjendjen, strukturën dhe kushtet e zhvillimit të trafikut, analizën financiare dhe mundësitë ekonomike financiare për realizimin e mobilitetit të qëndrueshëm, caktimin e objektivave, caktimin e veprimeve dhe aktiviteteve që duhet të ndërmerren për një mobilitet gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm.

Plani i Mobilitetit përfshinë:

- Rritjen e sigurisë në trafik,
- Përmirësimin e sinjalizimit dhe rregullimit të qarkullimit,
- Rregullimin dhe menaxhimin e parkingjeve,
- Krijimin e shtigjeve për çiklist,
- Përshtatjen e infrastrukturës rrugore për persona me nevoja të veçanta.

Plani i Mobilitetit nuk përfshinë:

- Projekte dhe intervenime të mëdha inxhinierike të cilat ndikojnë në mjedis,
- Ndërtimin e rrugëve të reja,
- Ndërtimin e infrastrukturës përcjellëse, siç janë urat, rrethrrotullimet, nënkalimet apo mbikalimet,
- Projekte të tjera, për të cilat sipas ligjit do të kërkohej vlerësimi i ndikimit në mjedis;

REFERENCA LIGJORE E KONSULTUAR PËR KËTË PËRCAKTIM

Ligji Nr. 03/L-230 për Vlerësimin Strategjik Mjedisor;

Neni 3

1. VSM për planet dhe programet bëhet atëherë kur ekziston mundësia që realizimi i tyre të shkaktojë dëme të konsiderueshme në mjedis.
2. Hartimi i raportit për VSM është i detyrueshëm për planet dhe programet nga fusha e planifikimit hapësinor dhe urbanistik, në shfrytëzimin e tokës, bujqësisë, pylltarisë, peshkatarisë, energjetikës, industrisë, minierave, komunikacionit, menaxhimin e mbeturinave, menaxhimin e ujërave, telekomunikacionit, turizmit, të cilat japin kornizën për zhvillimin e ardhshëm të projekteve të cilat i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis në përputhje me Ligjin për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis si dhe për planet dhe programet të cilat, duke marrë parasysh lokacionin në të cilin realizohen, mund të ndikojnë në zonat e mbrojtura, në habitatet natyrore dhe në florën e faunën e egër.

Vendimi për të mos përgatitur raport të VSM për Planin e Mobilitetit (PM) në komunën e Shtimes është në përputhje me nenin e lartpërmendur. Pika 2 e këtij neni potencon se **"... VSM është i detyrueshëm për planet nga fusha e ... komunikacionit..."**; Por, në pjesën e dytë të po këtij paragrafi vazhdohet **"... të cilat japin kornizën për zhvillimin e ardhshëm të projekteve të cilat i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis për përputhje me ligjin..."**

Neni 5 - Përcaktimi i nevojës për VSM,

1. Autoriteti përgjegjës duhet që të përcaktojë nga hulumtimi i secilit rast veç e veç, mbështetur në kriteret e Shtojcës 1, për planet ose programet referuar në nenin 3, paragrafi 3. dhe 4. i këtij ligji, se a kanë ndikim të theksuar në mjedis në mënyrë që t'i nënshtrohen VSM.

Grupi punues për përgatitjen e PM, duke iu referuar dispozitës së lartpërmendur, ka shqyrtuar PM duke krahasuar atë me kriteret e shtojcës 1 të ligjit për VSM, dhe nga ku është konstatuar se PM nuk pritet të ketë ndikime të mëdha në mjedis, dhe si i tillë nuk i nënshtrohet procedurës së VSM.

ANALIZA KRAHASUESE SIPAS KRITEREVE TË SHTOJCËS 1 TË LIGJIT Nr. 03/L-230 PER VSM, SI DHE AKTIVITETEVE TË PM TË KOMUNËS SË SHTIMES

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të ligjit të VSM	Efektet e Planit të Mobilitetit në Komunën e Shtimes (PM)
1. Karakteristikat e planeve dhe të programeve, duke pasur parasysh në veçanti:	
1.1. shkallën në të cilën një plan ose program përcakton kuadrin e projekteve dhe të aktiviteteve të tjera, ose lidhja e tyre me vendndodhjen, natyrën, madhësinë dhe kushtet operuese ose me burimet e përcaktuara,	PM nuk parasheh zhvillimin e projekteve (për infrastrukturë, objekte përcjellëse në komunikacion etj.) të cilat do t'i nënshtroheshin procedurës sipas ligjit për VSM. Objektivat kryesore do të jenë lehtësimi i qarkullimit rrugor duke marrë masa lehtësuese në mënyrë që të gjithë pjesëmarrësve në trafik t'i mundësohet një qarkullim sa më i sigurt.
1.2. shkallën në të cilën plani ose programi influencon plane dhe programe të përfshira dhe ato në hierarki,	Ky plan është në përputhshmëri me Planin Zhvillimor Komunal, dhe nuk ndikon në planet e tjera ekzistuese qoftë ato komunale apo kombëtare.
1.3. lidhjen e planit ose programit për integrimin e konsideratave mjedisore në veçanti në lidhje me promovimin e një zhvillimi të qëndrueshëm,	Në përgjithësi, plani është në harmoni me parimet e zhvillimit të qëndrueshëm, duke propozuar masa lehtësuese për promovimin e lëvizjeve jo-motorike në këtë komunë që do të kontribuonin në përmirësimin e cilësisë së ajrit në njërën anë dhe në përgjithësi të shëndetit të banorëve të kësaj komune.
1.4. probleme mjedisore që lidhen me planin ose programin,	Në objektivat e parapara në kuadër të Planit të Mobilitetit për komunën e Shtimes, nuk është hasur në probleme të mundshme mjedisore që mund të paraqiteshin si pasojë e realizimit të objektivave të cekura më lartë.
1.5. përputhshmërinë e një plani ose programi për zbatimin e legjislacionit të Komunitetit mbi mjedisin (p.sh planet dhe programet e lidhura me menaxhimin e mbetjeve dhe mbrojtjen e ujit).	Duhet thënë se plani si plan nuk kërkohet sipas legjislacioneve qoftë mjedisore apo ato të vetëqeverisjes lokale, por që mund të ndërlidhet me shumë ligje të cilat e promovojnë zhvillimin e qëndrueshëm, përmirësimin e cilësisë së jetës, lëvizjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, etj. Gjithashtu mund të thuhet se si i tillë bëhet në mënyrë vullnetare nga Komunat dhe duke pasur parasysh kërkesat që rrjedhin nga ligji për VSM për skanimin e çdo plani apo programi të hartuar nga komunat në këtë rast, për ndikime të mundshme në mjedis, është parë e arsyeshme që t'i nënshtrohet këtij procesi. Ndër të tjera, vlen të ceket se ky plan dhe të gjitha objektivat e përfshira në këtë plan janë në harmoni të plotë me Planin Zhvillimor Komunal.
2. Karakteristika të efekteve dhe të zonave që ka të ngjarë të ndikohen, duke pasur parasysh, në veçanti:	
2.1. probabilitetin, kohëzgjatjen, frekuencën dhe natyrën e efekteve,	PM përfshinë periudhën 5 vjeçare (2016-2020). Gjatë këtyre viteve pritet të ketë rritje të efekteve të cilat do të jenë pozitive. (shih pikën 1.3)
2.2. natyrën kumulative të efekteve,	Plani nuk parasheh efektet cilat në kontekstin kumulativ do të rezultonin me pasoja mjedisore. Përkundrazi me ri-orientimin e trafikut, shtimin e shtigjeve për çiklist, rritja e sigurisë në rrugë do të ketë efekt pozitiv në ngritjen e cilësisë së ajrit.

2.3. natyrën ndërkufitare të efekteve, 2.4. rrezikun e shëndetit të njeriut mbi mjedis (p.sh si shkak i aksidenteve),	Nuk do të ketë efekte negative ndërkufitare. Plani i Mobilitetit është i karakterit lokal. Priten efekte pozitive, por që do të jenë indirekte. Kjo do të rezultojë nga përmirësimi i qarkullimit rrugor dhe rritja e sigurisë në trafik, mundësimin e qasjes për persona me nevoja të veçanta në rrjetin e infrastrukturës rrugore etj.
2.5. shkallën dhe shtrirjen hapësinore të efekteve (zona gjeografike dhe madhësia e popullsisë që mund të preken),	Efektet pozitive mjedisore të këtij plani , deri në fund të vitit 2020 do të prekin xx %të territorit, dhe xxxx banorë të komunës së Shtimes.
2.6. vlerën dhe cënueshmërinë e zonës që ka të ngjarë të ndikohet si rezultat i:	Nuk është relevante për PM të Shtimes.
2.6.1. karakteristikave të veçanta natyrore ose trashëgimisë kulturore,	Duke qenë se PM nuk parasheh ndërhyrje fizike, ndërtim të objekteve, infrastrukturës, prerje të pyjeve, zënie tokash, gërmime etj, nuk do të ketë dëmtim/ degradim të zonave natyrore apo trashëgimisë kulturore.
2.6.2. standardeve mjedisore të tepërta dhe vlerave limit,	PM nuk parasheh projekte të cilat do të rezultonin me emisione, qoftë në ajër qoftë në ujë, të cilat do të ishin subjekt i shqyrtimit në kontekstin e tejkalimit të standardeve apo vlerave kufitare.
2.6.3. përdorimit intensiv të tokës.	PM nuk parasheh zënie apo përdorim të tokave, të gjitha veprimet sipas objektivave do të bëhen në gjendjen ekzistuese.
2.7. efektet mbi zonat ose sipërfaqet që kanë një status të njohur kombëtar, Komunitar ose ndërkombëtar mbrojtës.	Komuna e Shtimes gjendet në pjesën qendrore të Kosovës. Territori i komunës së Shtimes ka një sipërfaqe prej 134 km². Vetëm në qytetin e Shtimes jetojnë rreth 7107 banorë ose 26.2% e numrit të përgjithshëm të komunës së Shtimes. Kryqëzimi i akseve rrugore të rëndësishme në relacionet Prizren - Prishtinë dhe Prizren - Ferizaj - Shkup janë segmente me rëndësi të veçantë për zhvillimin e mëtutjeshëm. Në komunën e Shtimes, sipas hartës së zonave të mbrojtura (AKMM), nuk rezulton të ketë ndonjë zonë të mbrojtur me status të njohur kombëtar, komunitar apo ndërkombëtar. Në anën tjetër edhe objektivat e caktuara në PM janë me efekt të karakterit pozitiv.

HELVETAS Swiss Intercooperation | KOSOVO

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo