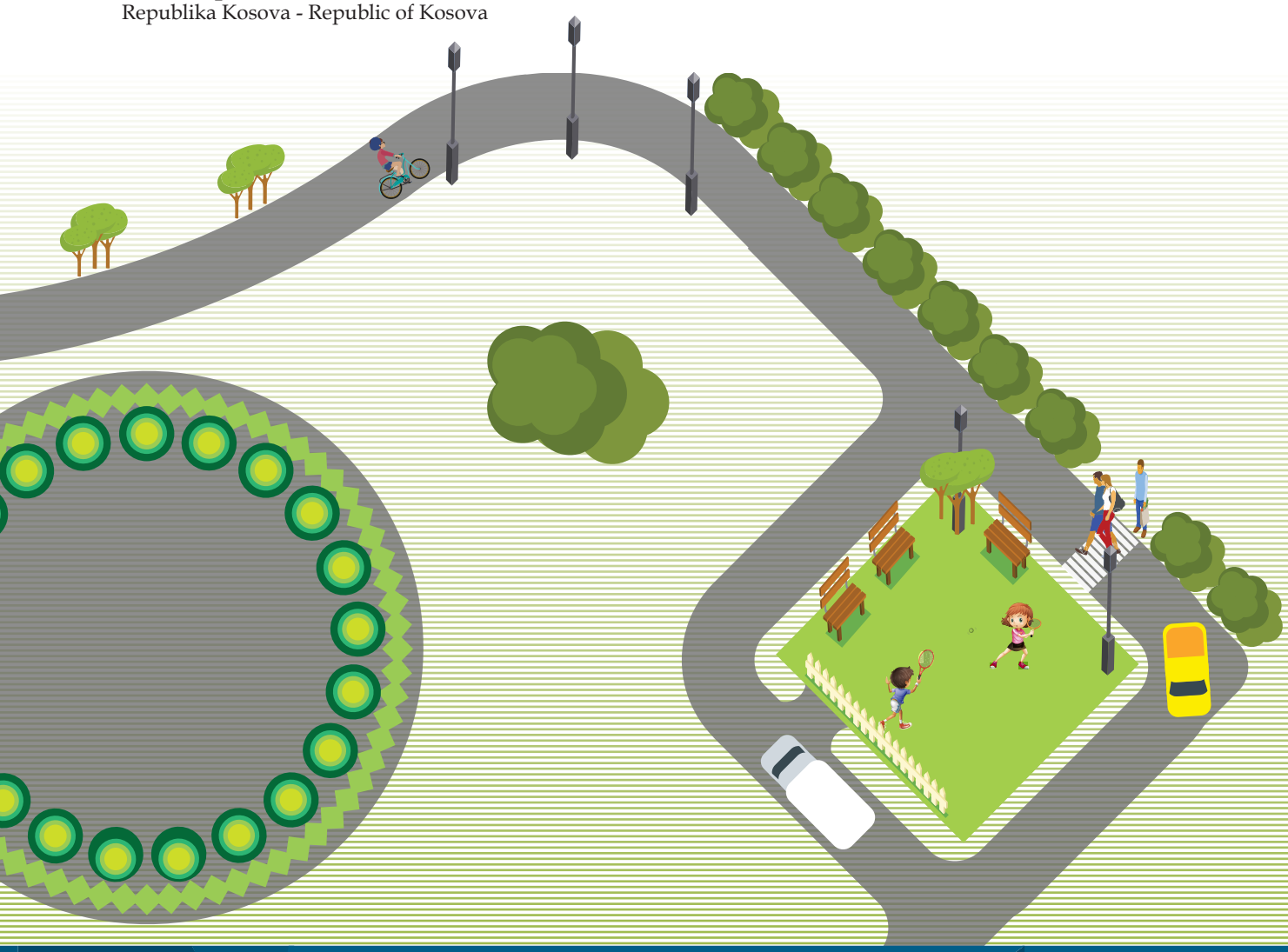
Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova

Komuna e Lipjanit



Plani i Mobilitetit Urban për Komunën e Lipjanit 2016-2020

Plani i Mobilitetit Urban për Komunën e Lipjanit 2016-2020

Lipjan, 2016

Falënderimet

Ky plan është përgatitur nga grupi punues i komunës së Lipjanit, bartëse e të cilit është Drejtoria për Shërbime Publike në mbështetje dhe bashkëpunim të ngushtë me grupin koordinues, konsulentët profesional dhe zyrtarët e 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 Lipjanit, kanë bërë analizën e gjendjes në terren dhe kanë propozuar Planin e mobilitetit me qëllim të përmirësimit të qasjes dhe lëvizjes së lirë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Grupi Punues:

1. **Heset Sahiti,** Kryesues
2. **Rahman Olluri,** anëtar
3. **Behar Mjeku,** anëtar
4. **Valëzim Mëziu,** anëtar
5. **Hëna Berisha,** anëtare

Grupi Koordinues:

1. **Fitim Selimi, kryesues,** nënkryetar i Komunës
2. **Vlora Limani-Hajnuni,** kryesuese e Kuvendit Komunal
3. **Heset Sahiti,** drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike
4. **Imer Rrustemi,** drejtor i Drejtorisë për Inspektoriat
5. **Remzi Mehmeti,** drejtor i Drejtorisë për Mbrojtje dhe Shpëtim
6. **Labinot Shahini,** kryesues i Komitetit për Shërbime Publike
7. **Latif Ramadani,** drejtor i Drejtorisë për Ekonomi dhe Zhvillim

Ekipi përkrahës nga Projekti DEMOS

1. **Korab Shehu,** ekspert lokal për mobilitet, kompania Ekoinvest e kontraktuar nga DEMOS
2. **Gazmend Ahmeti,** ekspert lokal për financa, kompania Recura e kontraktuar nga DEMOS
3. **Erëmira Salihu,** zyrtare e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation
4. **Majlinda Jupolli,** zyrtare e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation
5. **Dorentina Krasniqi,** praktikante e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation

Akronimet / Shkurtesat

PMU	Plani i Mobilitetit Urban
PZHK	Plani Zhvillimor Komunal
PZHU	Plani Zhvillimor Urban
PRRU	Plani Rregullues Urban
DEMOS	Projekti për Decentralizim dhe Përkrahje Komunave
SCO	Zyra Zvicerane për Bashkëpunim
VSM	Vlerësimi Strategjik i Mjedisit

Tabela e përmbajtjes

1. Hyrje 7

1.1. Fushëveprimi i planit 7

1.2. Profili i komunës për nga perspektiva e mobilitetit 8

1.3. Parimet bazë nga planet dhe dokumentet komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës 8

1.4. Korniza ligjore 10

2. Gjendja e tanishme 12

2.1. Siguria në trafik 12

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal 16

2.3. Trafiku për këmbësorë 16

2.4. Trafiku për çiklistë 16

2.5. Parkingjet 17

2.6. Transporti kolektiv (publiko - privat) 18

2.7. Ngarkesa në trafik 18

2.8. Lëvizja e personave me mobilitet të zvogëluar 19

3. Vizioni - Objektivat strategjike 20

4. Plani i mobilitetit (2016-2020) 23

4.1. Siguri për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, arritje e vizionit “ZERO” 23

5. Plani i veprimit - Lipjan 26

6. Vlerësimi strategjik për mjedis (vsm) 28

7. Plani financiar 32

7.1. Supozimet kryesore në Planin Financiar 32

7.2. Analiza buxhetore e kostove investive kapitale 32

7.3. Nevoja për investime të reja 35

7.4. Struktura e investimeve për periudhën 2016-2020 36

7.5. Investimet e bazuara në prioritete për periudhën 2016-2020 37

7.6. Planifikimi i rrjedhës së parasë për investimet në mobiliet 38

8. Plani i monitorimit 40

8.1. Monitorimi dhe rishikimi i Planit të Mobilitetit Urban për vitin 2016 40

8.2. Monitorimi dhe rishikimi i Planit të Mobilitetit Urban për vitin 2016 41

Aneks I 42

Aneks II 43

Lista e tabelave

Tabela 1.Tabela përmbledhëse e investimeve për periudhën 2016-2020 33
Tabela 2. Projektet e planifikuara për investime për periudhën 2016-2020 34
Tabela 3. Investimet e planifikuara në mobiliet për periudhën 2016-2020 35
Tabela 4 .Rrjedha e parasë e investimeve të planifikuara për periudhën 2016-2020 35
Tabela 5. Investimet e planifikuara në bazë të kategorive të investimeve për periudhën 2016-2020...36
Tabela 6. Investimet e planifikuara në bazë të prioriteteve dhe vlerës mesatare për një projekt 37
Tabela 7. Investimet e planifikuara në bazë të kategorive për periudhën 2016-2020 37
Tabela 8. Burimet e financimit për periudhën e investimeve 2016-2020 38
Tabela 9. Tabela përmbledhëse e projekteve të planifikuara për periudhën e planifikuar 2016-2020, rrjedha e parasë 39

Lista e figurave

Figura 1. Njëri ndër udhëkryqet më të rrezikshme të qytetit të Lipjanit 14
Figura 2. Gjendja ekzistuese e kryqëzimeve rrugë - hekurudhë 15
Figura 3. Shembull tipik i vendkalimit të këmbësorëve që nuk është sipas standardeve..... 15
Figura 4. Parkingjet në qytetin e Lipjanit 17
Figura 5. Konfiguracioni, shtrirja e qytetit të Lipjanit..... 22
Figura 6. Propozimi i rregullimit të udhëkryqit në rrugën magjistrale M25 – R120 – R208 (te ETC – Lipjan Magure) 23
Figura 7. Rruga e përbashkët këmbësorë – automjete “shared space” 24
Figura 8. Rrjeti i çiklizmit në qytetin e Lipjanit..... 24
Figura 9. Pozita gjeografike e qytetit të Lipjanit, qasja e qytetit në të gjitha format ekzistuese të transportit (rrugor, ajror dhe hekurudhor) 25
Grafiku 1. Lëvizja e fatkeqësive në trafik në komunën e Lipjanit 13
Grafiku 2. Lëvizja e fatkeqësive në trafik - Fatalitet..... 13
Grafiku 3. Fluksi i automjeteve dhe këmbësorëve për rrethrrotullimin në qendër të Lipjanit..... 19
Grafiku 4. Paraqitja grafike e strukturës së investimeve për periudhën planifikuese 2016-2020.. 35
Grafiku 5. Paraqitja grafike e strukturës së investimeve, e bazuar në kategoritë investive 36
Grafiku 6. Paraqitja grafike e investimeve për periudhën 2016-2020 e bazuar në prioritetet 38

1. HYRJE

1.1. Fushëveprimi i planit

Mobiliteti i qëndrueshëm urban është shumë i rëndësishëm në zhvillimin social dhe ekonomik të zonave urbane, duke krijuar mundësi për lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Nga shumë studime në vende të ndryshme të botës është vlerësuar se, mobiliteti është ndër treguesit kryesorë të integrimit dhe të funksionimit të një qyteti. Mobiliteti i qëndrueshëm urban është një vizion afatgjatë i çdo komune/qyteti. Arritja e këtij vizioni do të ishte thjeshtë e paimagjinueshme pa objektiva të formuluara qartë dhe masa të vërtetuara për arritjen e këtyre hapave për mobilitetin dhe integrimin e një qytetit.

Prandaj, mobiliteti i qëndrueshëm urban përfaqëson një qasje të orientuar drejt menaxhimit të kërkesave për lëvizje të lirë, e cila zhvillon dhe vë në zbatim strategji që synojnë të garantojnë mobilitetin për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe transportin e mallrave në mënyrë efikase, duke marrë parasysh çështjet sociale, mjedisore dhe të kursimit të energjisë. Në vend që të propozojë fuqizimin e ofertës, që normalisht kërkon investime të konsiderueshme dhe kohë të gjatë për t'u realizuar, menaxhimi i mobilitetit përqendrohet tek studimi i sjelljes së përdoruesve dhe tek kërkesat për transport në një këndvështrim tërësor, në mënyrë që t'i identifikojë dhe dimensionojë veprimet e mundshme të aplikueshme në çdo ndërmarrje, duke përmirësuar mobilitetin e qytetarëve.

Planet e mobilitetit mbështeten në planet aktuale të zhvillimeve komunale, mirëpo janë shumë më të detajuara dhe më specifike në fushën e trafikut dhe të transportit në përgjithësi.

Qëllimi i Planit të mobilitetit të qëndrueshëm urban është krijimi i një sistemi të qëndrueshëm të transportit dhe lëvizjeve tjera (lëvizjeve të motorizuara dhe të pamotorizuara) me qëllim që të krijojnë:

- sigurimin e qasjes sa më të lehtë për lëvizjet ditore dhe shërbimet tjera;
- përmirësimin e shkallës së sigurisë;
- zvogëlimin e ndotjes së ambientit;
- rritjen e efikasitetit dhe ekonomicitetit gjatë transportit të njerëzve dhe të mallrave dhe
- rritjen e atraktiviteit dhe kualitetit të mjedisit urban.

Me hartimin e Planit të mobilitetit, komuna e Lipjanit tenton të jetë një komunë funksionale dhe e integruar, duke akomoduar të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe duke krijuar kushtet për lëvizje të motorizuara dhe të pamotorizuara.

1.2. Profili i komunës për nga perspektiva e mobilitetit

Lipjani si vendbanim, njihet që nga periudha ilire e më vonë edhe nga ajo romake por jo si vend i rëndësishëm. Qytet me rëndësi dhe kryqëzim i rëndësishëm i rrugëve ishte Ulpiana e cila ndodhej në verilindje në largësi rreth 10 km nga Lipjani. Lipjani, në periudhën romake ishte kryesisht një vendbanim i vogël në rrugën për në Lissum. Identifikimi i Lipjanit me emrin Ulpiana më vonë është vërtetuar edhe me zbulimet e gërmadhave të vendbanimeve të antikës së vjetër dhe të periudhës bizantine në Lipjanin e sotëm.

Popullsia

Në raport me qendrat tjera komunale, Lipjani gjendet në vendin e shtatë sipas numrit të banorëve, në bazë të shënimeve nga viti 1981. Në raport me vendbanimet në kuadër të territorit të saj, Lipjani është qendër e komunës me karakter të qytetit. Sipas numrit të banorëve, Lipjani është vendbanimi më i madh, mandej radhiten Janjeva, Gadimja e Poshtme, Sllovia dhe Magura, kurse sipas sipërfaqes, radhitja është kështu: Sllovia, Gadimja e Epërme, Blinaja, Suhadolli, Zllakuqani, Banulla, Akllapi, Smallusha, Shala e kështu me radhë. Në komunën e Lipjanit jetojnë rreth 57,605 banorë. Në qytetin e Lipjanit jetojnë rreth 10,000 banorë, ndërsa pjesa tjetër jetojnë në zonat rurale (fshatra). Territori administrativ i komunës është i pozicionuar në jug të Prishtinës dhe mbulon sipërfaqen prej 338.47 km^2, ndërsa dendësia e popullsisë është 169.59 ban/km^2.

Pozita gjeografike

Komuna e Lipjanit ka pozitë të përshtatshme gjeografike sepse ndodhet në pjesën qendrore të Republikës së Kosovës dhe në udhëkryqin e rrugëve më të rëndësishme të rajonit. Komuna e Lipjanit kufizohet me komunat: Ferizaj, Fushë Kosovë, Graçanicë, Prishtinë, Drenas, Suharekë, Malishevë, Shtime, Ferizaj, Gjilan dhe Artanë.

Komuna e Lipjanit ka mundësi të volitshme të shfrytëzimit të trafikut rrugor – hekurudhor dhe atij ajror, meqenëse aeroporti gjendet në territorin e komunës dhe nga qendra është në një distancë vetëm 15 km. Kjo pozitë e territorit të komunës si dhe e vetë qytetit të Lipjanit, paraqet një rrethanë mjaft të përshtatshme për zhvillimin e mëtejmë të komunës. Përmes territorit të komunës së Lipjanit kalon hekurudha, e cila lidh këtë territor në të gjitha drejtimet me rajonin në tërësi.

1.3. Parimet bazë nga planet dhe dokumentet komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës

Komuna e Lipjanit ka të miratuar Planin Zhvillimor Komunal (PZHK), Planin Zhvillimor Urban (PZHU) si dhe Planin Rregullues Urban (PRRU) për disa zona.

Në kuadër të këtyre, në Planin Zhvillimor Urban është trajtuar strategjia për sistemin e trafikut dhe të transportit. Në vijim janë paraqitur disa nga strategjitë komunale të cilat janë paraparë në kuadër të këtyre planeve, të cilat i trajtojnë problemet e trafikut dhe të transportit në përgjithësi:

Rregullimi dhe plotësimi i rrugëve ekzistuese me infrastrukturën e nevojshme dhe trasimi i rrugëve të reja:

- Rregullimi dhe plotësimi i rrugëve ekzistuese me infrastrukturën e nevojshme dhe trasimi i rrugëve të reja;
- Plotësimi me hapësirat dhe infrastrukturën shtesë (trotuare, ndriçim, shenja, etj.);
- Kategorizimi i rrugëve, qarkullimi i trafikut dhe projektimi i kryqëzimeve duke marrë në konsideratë nivelin e qarkullimit, zhvillimet e reja hapësinore dhe planet nga MTPT lidhur me përmirësimin e lidhjeve kryesore rrugore.

Ndërtimi i një sistemi efikas të transportit publik:

- Organizimi i transportit publik në zonë, stacionet - pikat e ndaljes përgjatë rrugëve kryesore dhe inkurajimi i përpjekjeve për shërbimet e përbashkëta (publike-private) të transportit;
- Komuna duhet të vendosë pikat e ndaljes së transportit publik, të sigurojë infrastrukturën e nevojshme për to (vendet për pritje dhe ulje, rruga, shenjat, etj.);
- PZHU-ja kërkon që transporti publik në zonën urbane të fuqizohet dhe për këtë arsye stacionet e autobusëve duhet të pozicionohen në pikat më strategjike dhe të lehta për arritje.

Ndërtimi i një politike efikase të parkimit:

- Identifikimi dhe shfrytëzimi për parkim i hapësirave të lira prapa ndërtesave të banimit kolektiv dhe ndërtesave publike;
- Planifikimi i hapësirave për parkim të limituar kohor përgjatë rrugëve në pjesën qendrore;
- Promovimi i garazhimit si formë e parkimit me të cilën kursehet hapësira.

Promovimi i rrjetit të integruar të qarkullimit të këmbësorëve:

- Krijimi i shtigjeve të këmbësorëve përgjatë rrugëve kryesore dhe përmbledhëse për një qarkullim të lehtë dhe të sigurt të këmbësorëve;
- Zgjerimi i hapësirave për këmbësorë në pikat ku qarkullimi është më i madh;
- Krijimi i shtigjeve të këmbësorëve në zonat dhe korridoret e gjelbërimit me qëllim të rekreacionit dhe mundësimit të lëvizjes nëpër një mjedis natyror.

Promovimi i çiklizmit si formë komplementare e qarkullimit:

- Vetëdijesimi i banorëve për biçikletën si mjet komplementar efikas i qarkullimit dhe rëndësia e saj për shëndetin e njeriut;
- Krijimi i rrjetit të qarkullimit të biçikletave përgjatë rrugëve kryesore dhe përgjatë rrugëve përmbledhëse të integruara me rrjetin e sipërfaqeve të gjelbruara;
- Lipjani ka të gjitha premisat natyrore për promovimin dhe favorizimin e çiklizmit si formë komplementare e qarkullimit. Integrimi i rrjetit të qarkullimit të këmbësorëve dhe të biçikletave me mjedisin natyror atraktiv ofron mundësi edhe për rekreacion të qytetarëve e posaçërisht shtigjet që do të ndërtohen përgjatë lumit Sitnica.

Planifikimi i sigurisë në trafik:

- Planifikimi i gjendjes së shenjëzimit të rrugëve—shenjëzimi horizontal dhe vertikal;
- Qetësimi i trafikut në zonën urbane, posaçërisht pranë shkollave, përmes kufizimit të shpejtësisë dhe vendosjes së pengesave horizontale;
- Shkarkimi i zonës urbane nga trafiku i rëndë përmes rrugës tranzite;
- Vendosja e rampave për personat me mobilitet të zvogëluar në ndërtesat publike.

1.4. Korniza ligjore

Plani i mobilitetit urban për komunën e Lipjanit është dokument i cili duhet t'i promovojë interesat e përbashkëta të banorëve të Lipjanit për lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, për përmirësimin e kualitetit të jetës dhe krijimin e ambientit të pastër dhe të shëndoshë mjedisor dhe social.

Plani i mobilitetit urban për komunën e Lipjanit 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, si:

- Ligjin Nr. 02/L-70 për sigurinë e komunikacionit rrugor;
- Ligjin Nr. 2004/1 dhe Ligjin Nr. 04/L-179 të 16 majit 2013 për transportin rrugor;
- Ligjin Nr. 2003/11 mbi rrugët;
- Ligjin Nr. 03/L-040 për vetëqeverisje lokale;
- Ligjin Nr. 04/L-076 për Policinë, (2012);
- Ligjin Nr. 2012/04-L-174 për planifikim hapësinor;
- Ligjin Nr. 03/L-160 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja dhe
- Ligjin 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 çështje të 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 e 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. Në kuadër të këtij ligji, planifikimi hapësinor duhet t'i respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe ta përkrahë zhvillimin e qëndrueshëm, po ashtu duhet t'i përkrahë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse dhe duhet t'i përfshijë të gjitha palët e interesuara dhe komunitetet.

Sipas Ligjit për planifikim hapësinor, parashikohet që ekspertiza profesionale të integrohet në sistemin e planifikimit duke e themeluar komisionin e ekspertëve të planifikimit (në nivelin lokal). Në Kosovë ekzistojnë dy nivele të planifikimit (kombëtar dhe lokal) dhe llojet e planeve janë: Plani Hapësinor i Kosovës, Planet Hapësinore për Zona të Posaçme, Planet Zhvillimore Komunale (PZHK), Planet për Zhvillim Urban dhe Planet Rregulluese Urbane.

Ligji për mbrojtjen e mjedisit cakton 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 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; janë kompetencat vetanake, të plota dhe ekskluzive për sa i përket interesit lokal, duke i respektuar standardet e përcaktuar në legjislacionin e zbatueshëm. Këto kompetenca janë përcaktuar me nenin 17 të Ligjit për vetëqeverisjen lokale.

2. GJENDJA E TANISHME

Komuna e Lipjanit ka pozitë të përshtatshme gjeografike sepse gjendet në pjesën qendrore të Republikës së Kosovës dhe në udhëkryqin e rrugëve më të rëndësishme të rajonit. Kjo e bënë edhe më të rëndësishme kur dihet se tani në komunën e Lipjanit është duke u ndërtuar edhe autostrada Prishtinë – Shkup. Pra, si pozicion gjeografik në territorin e Kosovës, ka një rëndësi të veçantë pasi pikërisht këtu janë të gërshetuara të gjitha format e transportit të mundshëm në Kosovë, si ai rrugor, hekurudhor dhe ajror.

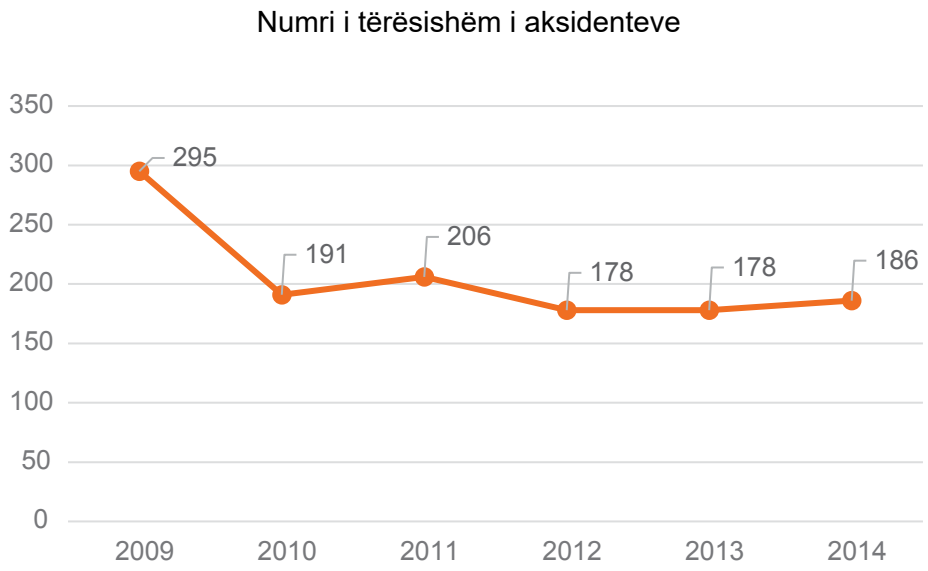
Komuna ka një tërësi territoriale të madhe, të rrafshët me shumë fshatra përreth. Ka një infrastrukturë rrugore shumë të gjerë që i takon komunës, kjo është edhe arsyeja se pse disa nga rrugët mbesin edhe paksa pa mirëmbajtje duke mos e ofruar kualitetin e nevojshëm të shërbimit. Sa i përket infrastrukturës rrugore, ashtu si edhe në krejt Kosovën, është investuar edhe në këtë komunë, si dhe me prioritet të lartë vazhdon të investohet duke e pasur qëllimin e vetëm përmirësimin dhe lehtësimin e jetës së qytetarëve. Edhe pse është investuar, duhet të pajtohemi me faktin se planifikimi dhe realizimi nuk janë në nivelin e duhur, gjë për të cilën kanë ndikuar shumë faktorë. Mendojmë që gjatë analizave dhe planifikimit nuk ka pasur një qasje multimodale që të merret parasysh zgjidhja e problemit të gjithë pjesëmarrësve në trafik. Medoemos duhet ta pranojmë edhe faktin se një koncept i të menduarit si ky i mobilitetit nuk ka ekzistuar, për faktin që është i ri edhe për botën moderne. Duke implementuar këtë formë të të menduarit (mobilitetit), besojmë fuqimisht që ky plan fillimisht, dhe planet e tjera, do të ndikojnë drejtpërsëdrejti në përmirësimin e kualitetit të jetesës së qytetarëve.

2.1. Siguria në trafik

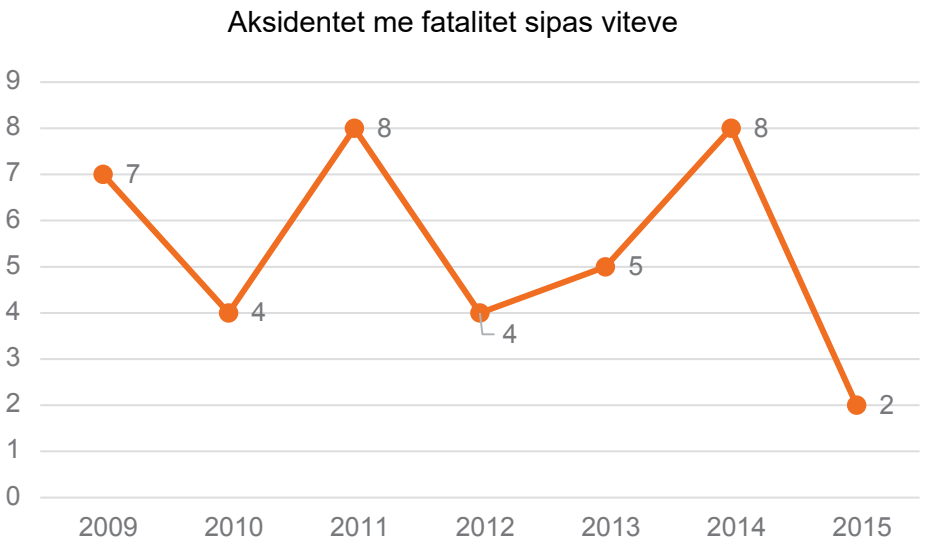
Siguria në trafikun rrugor vazhdon të jetë një ndër sfidat më të paadresuara jo vetëm për komunën e Lipjanit por për të gjithë Kosovën. Numri i madh i aksidenteve në komunikacionin rrugor, që shkaktohen nga faktorë të ndryshëm, lënë për pasojë një numër relativisht të madh të viktimave dhe dëmeve tjera. Duke qenë një komunë me qendër të vogël e me numër të madh të fshatrave, komunë e cila gjendet në mesin e rrugëve magjistrale Prishtinë – Shkup dhe Prishtinë – Shtime – Prizren, ky fakt e bënë të jetë një komunë me siguri të ulët në trafik, e sidomos në kryqëzimet me këto rrugë magjistrale. Pikërisht po përmenden këto kryqëzime si pika të zeza në kuptimin e plotë të fjalës, pasi në to, për vite me radhë kemi aksidente me fatalitet. Sipas raporteve policore, numri i aksidenteve është tejet i lartë, shumë larg “vizionit 0”, atij idealit të cilin do ta dëshironte secili qytetar.

Nga evidenca e Policisë së Kosovës stacioni i Lipjanit, janë dhënë statistikat me: analizën e të dhënave për aksidentet dhe fatkeqësitë në komunikacion në komunën e Lipjanit, llojin, shkakun e fatkeqësisë në trafik, si dhe të dhënat për rrugicat më të frekuentuara në Lipjan[1]. Lëvizja e fatkeqësive në komunikacion në pesë vitet e fundit në kuadër të komunës së Lipjanit dhe në qytetin e Lipjanit është paraqitur në grafikonin 1 dhe 2.

1 Këto të dhëna janë marrë nga stacioni policor në Lipjan



Grafiku 1. Lëvizja e fatkeqësive në trafik në komunën e Lipjanit



Grafiku 2. Lëvizja e fatkeqësive në trafik - Fatalitet

Duke i'u referuar të dhënave të mësipërme, shihet se në komunën e Lipjanit kemi një gjendje shqetësuese sa i përket sigurisë. Kemi një numër shumë të lartë të aksidenteve me fatalitet dhe këto kryesisht kanë ndodhur në kryqëzimet me rrugët magjistrale, ku kanë qenë aksidente të llojit automjet-automjet. Në vijim janë paraqitur pikat më kritike të cilat kanë një nivel të ulët të sigurisë, apo thënë më mirë një infrastrukturë rrugore që jep kontribut të lartë në shkaktimin e aksidenteve.

Figura 1. Njëri ndër udhëkryqet më të rrezikshme të qytetit të Lipjanit

Në hartën e mësipërme janë paraqitur pikat më kritike të aksidenteve në qytetin e Lipjanit. Udhëkryqi në rrugën magjistrale Prishtinë – Shtime dhe Lipjan – Magure, është udhëkryq në nivel, kryqëzim i rrugës magjistrale me atë rajonale, i cili karakterizohet me fluks të madh në drejtimin Prishtinë –Shtime. Sipas raporteve policore, në 90% të rasteve, shkaktar i aksidenteve në këtë udhëkryq është tejkalimi i shpejtësisë së lejuar. Po kaq i rrezikshëm është edhe udhëkryqi në magjistralen tjetër Prishtinë – Ferizaj.

Përveç problemeve të lartpërmendura të sigurisë rrugore, komuna jonë ka probleme edhe me sigurinë e lëvizjes në kryqëzimet rrugë - hekurudhë. Linja hekurudhore Prishtinë – Shkup e përshkon komunën e Lipjanit ku janë gjithsej 13 kryqëzime rrugë – hekurudhë, 3 prej tyre kalojnë në mes të qytetit duke e ndarë në dysh. Asnjë nga këto kryqëzime nuk i plotëson kriteret e sigurisë së kalimit në të, duke mos e pasur sinjalizimin e mjaftueshëm dhe të domosdoshëm për një kalim të sigurt. Në vijim do të paraqiten kryqëzimet në fjalë, të cilat nuk e plotësojnë asnjë kriter të sigurisë, në të njëjtën kohë janë edhe pika në të cilat ka pasur aksidente për vite me radhë.

Figura 2. Gjendja ekzistuese e kryqëzimeve rrugë - hekurudhë

Përveç problemeve të lartpërmendura të sigurisë, problematikë të veçantë në trafik përbëjnë lokacionet afër shkollave, ku vendkalimet për këmbësorë, trotuaret dhe ndriçimi publik nuk janë sipas standardeve.

Figura 3. Shembull tipik i vendkalimit të këmbësorëve që nuk është sipas standardeve

Në lokacionet afër shkollave nuk ka parkingje të mjaftueshme për prindërit dhe mësimdhënësit e shkollave. Kjo është një problematikë në vete që automatikisht ndikon në sigurinë e nxënësve, sepse shiritat rrugor shfrytëzohen si vendndalje për nxënësit dhe prindërit.

Ekzistojnë edhe disa udhëkryqe në qendër të qytetit të cilat nuk i plotësojnë kriteret për të ofruar siguri të lëvizjes në to, pasi që disa janë të përkohshme, ndërsa disa të tjera duhet të rregullohen me forma tjera të rregullimit, si p.sh. semaforë. Një shembull tipik është rrethrrotullimi në qendër, i cili është projektuar dhe ndërtuar me një rreze shumë të vogël të rrethit qendror dhe të kyçjeve në të, gjë që e pamundëson kthimin e sigurtë të automjeteve të rënda dhe autobusëve.

Vet numri i madh i aksidenteve në tërësi si dhe i atyre me fatalitet në veçanti, është një tregues i qartë se komuna e Lipjanit ka një nivel të ulët të sigurisë në trafik, ku njëherazi ky mbetet edhe shqetësimi kryesor.

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal

Të gjitha problemet e sigurisë të përmendura në kapitullin paraprak, janë të lidhura drejtpërsëdrejti edhe me nivelin e sinjalizimit, qoftë ai horizontal, vertikal apo ndriçues. Komuna ka të kontraktuar kompaninë e cila bënë mirëmbajtjen e sinjalizimit, mirëpo janë fondet e limituara, ato të cilat e pamundësojnë mirëmbajtjen e duhur. Aktualisht në zonën urbane të komunës janë duke u zgjeruar dhe ndërtuar rrugë të reja, në të cilat vendosen edhe sinjalizimet e duhura horizontale dhe vertikale, gjithashtu edhe gjendja e mirëmbajtjes është më e mirë. Në zonat rurale, gjendja e sinjalizimit nuk është e mirë, ku ka edhe nga ato zona që nuk kanë fare sinjalizim. Gjendja e sinjalizimit vertikal në zonën urbane është më e mirë se ajo e sinjalizimit horizontal, ndërsa në zonën rurale e kemi të kundërtën, mirëpo në të dyja rastet nuk është në nivelin e duhur. Të gjitha sinjalizimet janë të vendosura në bazë të kërkesave dhe nevojave të qytetarëve dhe në bashkëpunim me policinë. Komuna nuk ka një hartë në të cilën janë të shënuara apo të projektuara të gjitha shenjat në pozicionet e tyre në qytet. Kjo njëherazi paraqet edhe një problem në vete. Kemi mungesë edhe në sinjalizimin e parkingjeve dhe të vendndaljeve të autobusëve.

2.3. Trafiku për këmbësorë

Shtigjet për këmbësorë janë element i domosdoshëm për rrjetin e rrugëve urbane. Në rrugët kryesore të qytetit ekzistojnë shtigjet për këmbësorë. Gjendja teknike e këtyre shtigjeve nuk është e mirë, si në aspektin e gjerësisë, ashtu edhe sa i përket standardeve teknike. Vlen të theksohet se edhe gjendja e vendkalimeve të këmbësorëve nuk është në nivelin e duhur dhe nuk mundësojnë një lëvizje të sigurt. Në disa rrugë periferike të qytetit mungojnë shtigjet për këmbësorë, me këtë rast lëvizja e qytetarëve e sidomos e fëmijëve dhe të moshuarve është në rrezik nga mundësia e aksidenteve me automjete. Në disa nga pjesët e brendshme dhe ato periferike të qytetit mungojnë shtigjet për këmbësorë. Në disa fshatra ka filluar ndërtimi i trotuareve, mirëpo gjendja e tyre nuk është në nivelin e duhur, kjo për faktin se kemi shumë nxënësë që shkojnë në shkollë nga njëri fshat në tjetrin në këmbë dhe nuk ka trotuare, ata vazhdimisht janë të rrezikuar pasi që për lëvizje në këmbë e shfrytëzojnë shiritin e komunikacionit ose bankinën.

2.4. Trafiku për çiklistë

Në qytetin e Lipjanit, deri më tani mungojnë shtigjet për çiklistë, madje edhe për atë numër të vogël të qytetarëve që lëvizin me biçikleta qarkullimi është i pasigurt, pasi që nuk kanë hapësirë të veçantë për të lëvizur pa pengesa. Nga analiza e gjendjes së tanishme e mobilitetit të çiklistëve në qytetin e Lipjanit, rezulton se lëvizshmëria e çiklistëve është e pafavorshme dhe e pasigurt. Sipas analizës hapësinore të qytetit të Lipjanit, ekzistojnë parakushtet për një planifikim të mirëfilltë për të krijuar hapësirë të mjaftueshme për shtigje të çiklistëve, në mënyrë që qytetarët e komunës së Lipjanit të ndihen komod dhe të sigurt gjatë lëvizjes së tyre.

2.5. Parkingjet

Qyteti i Lipjanit ka një hapësirë të konsiderueshme të parkingjeve të hapura publike, të cilat në masë të madhe plotësojnë nevojat e qytetarëve. Në kuadër të qendrës së qytetit, aty ku nevoja për parking është e madhe, ekzistojnë 7 parkingje publike me një hapësirë prej 20,124 m^2, si dhe parkingu paralel me rrugët ''Skënderbeu'' dhe ''Shën Flori'' me një gjatësi prej 750 m. Të gjitha këto hapësira të parkingjeve publike u ofrojnë qytetarëve gjithsej rreth 400 vendparkingje. Po ashtu, në zonën e parë të qytetit ekzistojnë edhe parkingjet private me një hapësirë prej 3,100 m^2, që u sigurojnë qytetarëve rreth 60 vendparkingje.

Figura 4. Parkingjet në qytetin e Lipjanit

Një pjesë e këtyre hapësirave të parkingjeve janë të ndërtuara në kombinim me pjesë të gjelbëruara dhe parqe, të cilat paraqesin hapësira atraktive për qytetarët e komunës së Lipjanit. Marrë në përgjithësi, gjendja e parkingjeve në qytetin e Lipjanit është e kënaqshme, mirëpo ka nevojë për planifikim të mirëfilltë për hapësira të reja të parkingjeve në zonën urbane të qytetit, në mënyrë që të jenë të liruara rrugët dhe shtigjet për këmbësorë nga parkingu i parregullt i automjeteve. Në zonën e dytë dhe më gjerë, duhet të planifikohen rrugë të gjëra me parkingje anësore, pasi që mungojnë hapësirat tjera publike për të planifikuar parking të koncentruar në një hapësirë.

Ekzistojnë edhe disa parkingje të cilat janë të ndërtuara nga kompanitë private për nevojat e tyre, mirëpo këto parkingje mund të shfrytëzohen edhe nga të gjithë qytetarët tjerë. Me këtë duhet ta potencojmë se edhe bizneset private, siç janë ato hoteliere, kanë menduar që të kenë sipërfaqe të mjaftueshme për parkingje, ky fakt i ndihmon qytetit që ta zgjidhë problemin me parkingje.

2.6. Transporti kolektiv (publiko - privat)

Trafiku urban në komunën e Lipjanit, gjegjësisht në qytet, tash për tash nuk ekziston, ndërsa me zgjerimin dhe rritjen e qytetit, urbanizimin e vendbanimeve dhe me ndërtimin e rrugëve urbane dhe ndërurbane, duhet pritur zhvillimin e tij, por që zhvillimi i paraparë ekonomiko-social dhe mjedisor do të kërkojë qarkullim më të madh dhe më cilësor të pasagjerëve brenda qytetit, vendbanimeve dhe drejt qendrave tjera komunale. Numri i të inkuadruarve është i konsiderueshëm, por në të ardhmen duhet të rritet shumëfish.

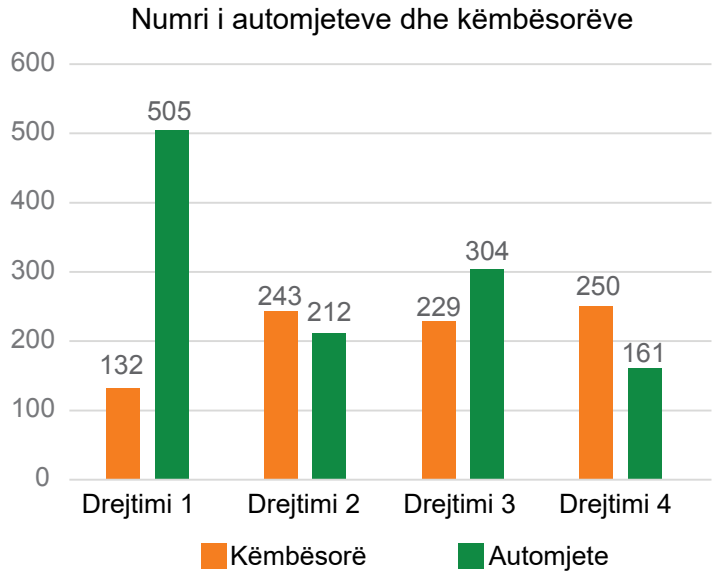
Në komunën e Lipjanit nuk ka kompani publike të transportit publik. Transporti publik organizohet nga kompani private të specializuara për ofrimin e shërbimeve të këtij lloj transporti. Shërbime të transportit publik kanë të gjitha vendbanimet e mëdha dhe fushore, ndërsa vendbanimet e largëta kodrinoro-malore të tipit të shpërndarë dhe me numër të vogël të banorëve nuk kanë shërbime të transportit publik. Këto vendbanime janë: Kleçka, Divjaka, Vrella, Plitkoviqi, Tërbuvci, Brusi, Kosnica, Vogoçica dhe Shishari. Ndërsa ndër vendbanimet e mëdha të cilat kanë shërbime të kufizuara dhe problematike të transportit janë: Janjeva, Akllapi, Rubovci dhe Krojmiri. Në këto vendbanime duhet të rritet ose shtohet numri i linjave të transportit, ndërsa në vendbanimet e thella kodrinoro-malore duhet që të investohet në infrastrukturën rrugore përmes asfaltimit të rrugëve ose përmes rregullimit të tyre me zhavorr, si dhe duke shtuar patrullat policore.

2.7. Ngarkesa në trafik

Zona urbane e komunës se Lipjanit ka një trafik relativisht të dendur, mirëpo ndërtimi i rrugëve tranzite dhe zgjerimi i atyre ekzistuese, ka bërë që dendësia e trafikut të bie në nivel të kënaqshëm. Pothuajse të gjitha rrugët kryesore janë zgjeruar dhe janë bërë dyshiritore njëkahëshe për lëvizjen e automjeteve, mirëpo ekzistojnë fyte të ngushta të cilat e bllokojnë rrjedhën e vazhdueshme të qarkullimit.

Numërimet e fluksit të trafikut janë bërë në disa pika karakteristike dhe në kohë të duhur të zonës urbane. Kjo është bërë vetëm për një qëllim, që të marrim një pasqyrë për fluksin e mjeteve dhe këmbësorëve në qendër.

Në figurën e mëposhtme është dhënë fluksi i automjeteve dhe këmbësorëve për rrethrrotullimin në qendër të Lipjanit, i cili njëherazi paraqet edhe pikën më të frekuentuar të qytetit.



Grafiku 3. Fluksi i automjeteve dhe këmbësorëve për rrethrrotullimin në qendër të Lipjanit

Nga grafiku shihet se drejtimi 1, përkatësisht arteria kryesore e qytetit është më e ngarkuara, mirëpo kjo nuk përbën ndonjë problem sepse është fluks i përballueshëm për rrugë dyshiritore, por problematike është mënyra e rregullimit të këtij kryqëzimi. Është një rrethrrotullim me rreze shumë të vogël, me një shirit për lëvizje, tre degët tjera janë njëshiritore, ndërsa kjo kryesorja është dyshiritore. Kjo pikërisht përbën edhe problem i cili shkaktohet në hyrje të udhëkryqit.

2.8. Lëvizja e personave me mobilitet të zvogëluar

Komuna e Lipjanit, përkatësisht zona urbane, nuk ka një infrastrukturë adekuate e cila do t'ia mundësonte personave me mobilitet të zvogëluar një qasje të lehtë dhe një lëvizje të lirë. Disa prej rrugëve të reja të cilat janë duke u ndërtuar i plotësojnë standardet, sidomos ato në vendkalime të këmbësorëve. Mirëpo, nëse e kemi parasysh lëvizjen e personave me mobilitet të zvogëluar, kjo nuk është e mundshme sepse nuk ka infrastrukturë e cila do t'ia mundësonte lëvizjen "door to door". Gjithashtu, nuk ekziston një infrastrukturë e veçantë për persona të verbër, pra nuk ekzistojnë udhërrëfyes horizontal për ta.

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE

Të gjitha dokumentet e hartuara deri më tani, si ato të planifikimit zhvillimor komunal, ashtu edhe ato të planit zhvillimor urban, e kanë një vizion të përbashkët për një qytet si qendër biznesore, kjo për faktin se ka një infrastrukturë të përshtatshme si dhe pikërisht këtu gërshetohen të gjitha format e transportit, të cilat janë baza e zhvillimit ekonomik të një vendi. Një qytet me vizion të tillë, patjetër që duhet të ketë një sistem multimodal të transportit shumë mirë të projektuar. Qyteti i Lipjanit i ofron të gjitha këto mundësi për ta realizuar një vizion të tillë, mirëpo ekzistojnë disa çështje të cilat varen edhe nga niveli qendror. Në të gjitha planet paraprake vërehet shumë qartë tendenca apo objektivi kryesor, që është zgjerimi i infrastrukturës rrugore, përkatësisht rritja e kapacitetit të rrugëve për mjetet e motorizuara. Këto objektiva pothuajse janë arritur të gjitha sa i përket atyre që kanë qenë kompetencë e komunës. Tani është koha që të mendohet dhe të zhvillohet një vizion i përbashkët për të gjithë pjesëmarrësit apo shfrytëzuesit e këtij sistemi.

Vizioni i qytetit në aspektin e mobilitetit do të ndërtohet mbi këto katër pika:

1. Kapaciteti;
2. Arritshmëria (qasshmëria);
3. Atraktiviteti;
4. Qëndrueshmëria.

Objektivat kryesore në kuadër të elementeve të mësipërme të vizionit:

1. Kapaciteti:
   - Kapaciteti i rrjetit rrugor;
   - Kapaciteti i transportit publik;
   - Rrjeti i çiklizmit;
   - Bizneset.
2. Arritshmëria (qasshmëria):
   - Koha e udhëtimit;
   - Shpejtësia e lëvizjes;
   - Parkingjet;
   - Kënaqshmëria e shfrytëzuesve të rrjetit rrugor.
3. Atraktiviteti:
   - Ecja;
   - Hapësira publike.
4. Qëndrueshmëria:
   - Siguria rrugore;
   - Qëndrueshmëria e rrjetit rrugor;
   - Përdorimi i mjeteve alternative të lëvizjes.

Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese, kemi vërejtur se në qytet ekzistojnë probleme pothuajse me të gjitha format e lëvizjes. Janë bërë investime kryesisht në zgjerimin apo përmirësimin e infrastrukturës rrugore me qëllim rritjen e kapacitetit, mirëpo nuk janë bërë investime edhe në infrastrukturën tjetër përcjellëse që do ta kishte ndihmuar një qasje për të gjithë pjesëmarrësit.

Nga pikat e mësipërme të vizionit, në përgjithësi do të fokusohemi në ato që janë më emergjente dhe që kanë nevojë për ndërhyrje të menjëhershme. Nga gjendja ekzistuese kemi të dhëna shumë shqetësuese në lidhje me sigurinë në komunikacion. Kjo patjetër që do të jetë objektiva kryesore e cila edhe mund të realizohet në një periudhë shumë të shkurtër.

Sa i përket kapacitetit të rrjetit rrugor, gjendja është e mirë për një periudhë afatmesme, kështu që nuk ka nevojë të bëhen investime në këtë fushë. Gjendja e trotuareve është e mirë dhe ekziston një rrjet në qytet që i plotëson kërkesat për lëvizje në këmbë, mirëpo ka probleme në qasjen në to. Shfrytëzuesit më të mëdhenj të këtij rrjeti të transportit janë bizneset, dhe të gjitha investimet në rritjen e kapacitetit bëhen pikërisht për të krijuar një infrastrukturë adekuate për të zhvilluar biznes të qëndrueshëm. Në këtë aspekt janë bërë investime dhe është krijuar një ambient i të bërit biznes në qytet.

Ndërsa sa i përket arritshmërisë (qasshmërisë) në qytet, kjo është e lehtë, dhe koha e udhëtimit me automjete është e shkurtër, kështu që mund të konsiderojmë që është një qytet lehtë i arritshëm me automjet, dhe njëherazi ofron numër të mjaftueshëm të parkingjeve publike pa pagesë. Me investimet e fundit në rrjet, sigurisht është rritur edhe kënaqshmëria dhe niveli i shërbimit të shfrytëzuesve të rrjetit rrugor, pasi që pritjet në rrugë janë shumë të vogla, pothuajse të papërfillshme.

Shfrytëzuesit e tjerë të cilët lëvizin me mjete të pamotorizuara, përkatësisht ata që ecin në këmbë dhe çiklistët, nuk kanë një infrastrukturë që i përmbushë kërkesat e tyre. Në rrjetin e trotuareve është duke u investuar vazhdimisht për ta përmirësuar këtë gjendje dhe për ta rritur nivelin e shërbimit në qytet. Mund të themi që niveli është i kënaqshëm duke i pasur parasysh rikonstruksionet që janë duke u bërë në përmirësimin e qasjes në to edhe të personave me nevoja të veçanta.

Për momentin, qyteti nuk ka hapësira të mjaftueshme publike rekreative. Është duke u menduar që të bëhen investime në sheshin qendror me qëllim të rifunksionalizimit dhe rritjes së atraktivitetit të qendrës. Të gjitha shërbimet në qytet, përkatësisht lëvizjet për nevoja ditore, mund të kryen me ecje në këmbë. Shihet qartë në figurë që distanca më e largët në drejtimin veri – jug është 1,5 km, distancë që arrihet për 20 minuta, ndërsa lindje – perëndim 900 m.

Figura 5. Konfiguracioni, shtrirja e qytetit të Lipjanit

Pika e katërt e vizionit është qëndrueshmëria, e cila është pikërisht pika ku qyteti i Lipjanit ka probleme. Siguria e lëvizjes në qytet është problemi kryesor. Nga të dhënat shihet qartë se numri i aksidenteve është shumë i madh, si ato me dëme materiale, ashtu edhe ato me fatalitet, kjo pra është njëra prej objektivave kryesore për qytetin, zvogëlimi i numrit të aksidenteve, apo arritja e vizionit "ZERO".

Qëndrueshmëria e rrjetit rrugor është gjithashtu njëra ndër problemet me të cilat ballafaqohet i tërë shteti i Kosovës. Bëhen investime, mirëpo nuk ka një mirëmbajtje adekuate, gjë e cila e bën të paqëndrueshëm këtë rrjet. Fokusi i jonë do të jetë edhe në mirëmbajtje të rrjetit ekzistues, me qëllim të rritjes së afatit të shërbimit.

Lipjani si qytet me numër të vogël të banorëve, gjithsesi duhet të fokusohet në përdorimin e mjeteve alternative të lëvizjes për nevoja ditore dhe rekreative. Aktualisht, shkalla e motorizimit në qytet është e madhe dhe mjeti kryesor i lëvizjes për këtë qytet të vogël mbetet automjeti personal. Për këtë arsye, është e nevojshme që të krijohet një infrastrukturë adekuate e cila do të mundësonte lëvizjen me mjete të pamotorizuara, pra, të bëhet një promovim i çiklizmit dhe ecjes, që do të krijonte një situatë me fitore të dyfishtë dhe do të ndikonte drejtpërsëdrejti në jetën e qytetarëve, si për nga aspekti shëndetësor, ashtu edhe në atë material.

Nga këto që u cekën më sipër, del se objektivat kryesore janë:

1. Siguri për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, arritje e vizionit “ZERO”;
2. Infrastrukturë për lëvizje me mjete të pamotorizuara;
3. Rregullimi i qarkullimit;
4. Mirëmbajtja e infrastrukturës.

4. PLANI I MOBILITETIT (2016-2020)

4.1. Siguri për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, arritje e vizionit “ZERO”

Kur flasim për siguri në qytetin e Lipjanit, menjëherë fokusi jonë zhvendoset në aksidentet me fatalitet, pikërisht në kryqëzimet me rrugë magjistrale, ato të cilat janë shtjelluar në kapitullin e mësipërm. Gjithashtu, problem tjetër është edhe siguria në afërsi të shkollave si dhe siguria e kalimit nëpër udhëkryqe, qoftë për mjete të motorizuara, qoftë për ato të pamotorizuara.

Rregullimi i këtyre problemeve është i mundshëm dhe nuk është i kushtueshëm. Në kapitullin e mëposhtëm do të paraqiten të gjitha fazat e investimeve që do të behën në këto pika, me qëllim të rritjes së sigurisë.

4.1.1. Udhëkryqet në rrugët magjistrale

Sipas të gjitha raporteve policore të aksidenteve, udhëkryqi në rrugën magjistrale M25 – R120 – R208 (te ETC – Lipjan Magure), është njëri ndër udhëkryqet me sigurinë me të ulët, ku numri i aksidenteve edhe me fatalitet është shumë i lartë në baza vjetore. Për këtë udhëkryq janë propozuar disa forma të rregullimit, mirëpo ajo që është aprovuar dhe dakorduar në mes të Komunës së Lipjanit dhe Ministrisë së Infrastrukturës është rregullimi me rrethrrotullim si në figurën e mëposhtme.

Figura 6. Propozimi i rregullimit të udhëkryqit në rrugën magjistrale M25 – R120 – R208 (te ETC – Lipjan Magure)

Gjithashtu jo më pak i rrezikshëm është edhe udhëkryqi në rrugën magjistrale M2 – R120 (udhëkryqi i Janjevës), i cili është udhëkryq në nivel dhe i rregulluar me përparësi kalimi. Edhe për këtë udhëkryq janë rekomanduar disa forma tjera të rregullimit me qëllim të rritjes së sigurisë në të.

Figura 7. Rruga e përbashkët këmbësorë – automjete "shared space"

Figura 8. Rrjeti i çiklizmit në qytetin e Lipjanit

Investimet që do të bëhen në kuadër të planit:

- Udhëkryqi i Magurës Rr. M25 – R120 – Rrethrrotullim – bashkëfinancim me ministrinë;
- Udhëkryqi i Janejevës Rr. M2 – R120 – Rrethrrotullim – bashkëfinancim me ministrinë;
- Udhëkryqi M25 - Rr. “Komandant Kumanova”;
- Udhëkryqi te Ambulanca – Rr. “Lidhja e Prizrenit” – Rr. “Gjergj Fishta” – Sinjale ndriçuese (semaforë);
- Trotuare;
- Shtigje për çiklistë;
    - Faza I – 3 KM
    - Faza II – 2 KM
    - Faza e III – 2 KM
    - Faza e IV - 5 – 10 KM
- Vendndalime të autobusëve – 9 stacione;
- Rregullimi, përshtatja e infrastrukturës për persona me mobilitet të zvogëluar;
- Rregullimi, rritja e sigurisë së lëvizjes në rrugën “Gjergj Fishta” – siguria në afërsi të shkollave hapësirë e përbashkët;
- Mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal;
- Mirëmbajtja e infrastrukturës.

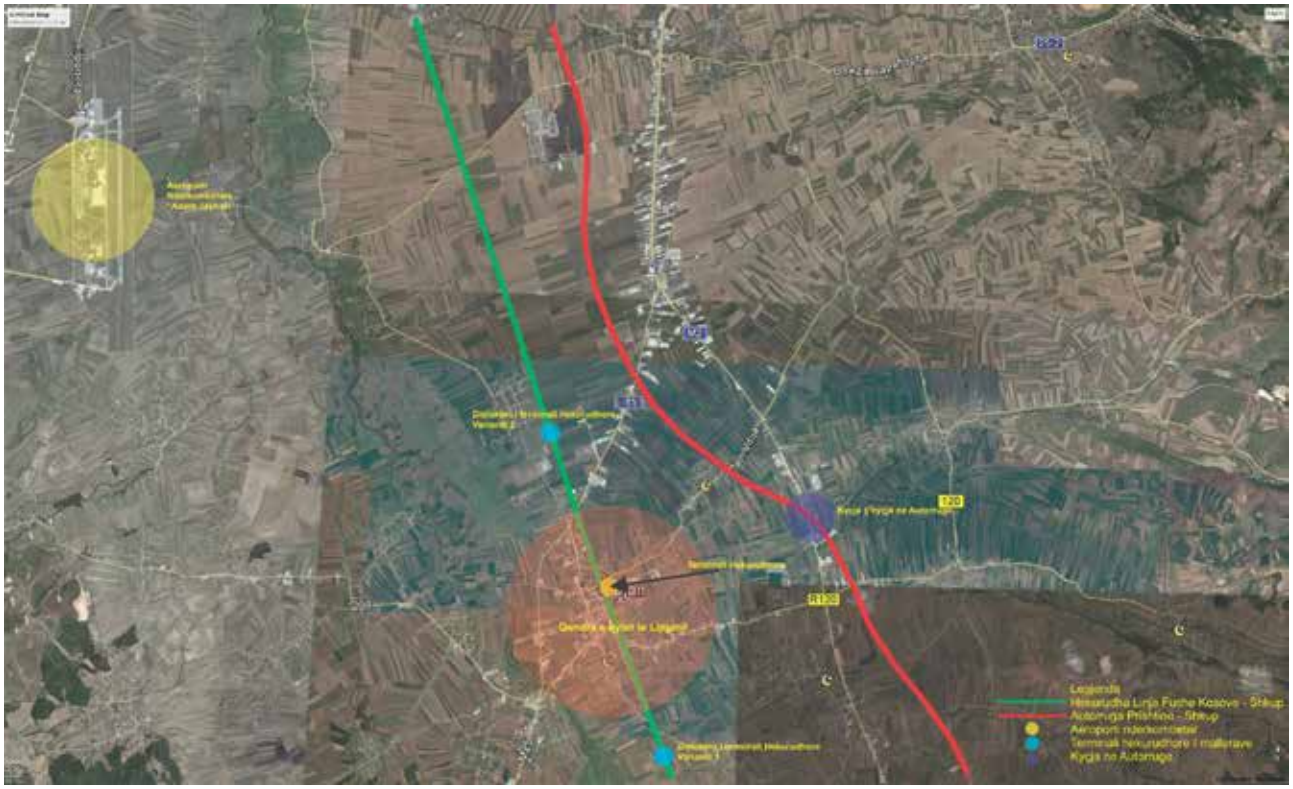


Figura 9. Pozita gjeografike e qytetit të Lipjanit, qasja e qytetit në të gjitha format ekzistuese të transportit (rrugor, ajror dhe hekurudhor)

5. PLANI I VEPRIMIT - LIPJAN

Nëse analizohen faktorët kyç që çuan shumë qytete evropiane në hartimin e planeve të mobilitetit urban, këtë alternativë për lëvizje mund ta kuptojmë po kaq të vlefshme edhe për komunën e Lipjanit. Është pikërisht trendi i 20 viteve të fundit në Kosovë për rritjen e shkallës së motorizimit, dhe nevoja që të ndryshohet qasja për analizën e lëvizshmërisë në qytete. Duke e parë këtë trend të rritjes së mjeteve të motorizuara, patjetër që duhet të akomodohen në rrjetin ekzistues i cili nuk ishte i planifikuar për këtë shkallë të motorizimit. Tani sfida kryesore e inxhinierëve mbetet që të ruhet balanca në mes të mjeteve motorike dhe atyre të pamotorizuara, duke i akomoduar në infrastrukturën ekzistuese, mirëpo duke mos bërë asnjëherë kompromis për zvogëlimin e sigurisë.

Sfida është të gjenden mënyra për ta promovuar dhe ruajtur kulturën e ecjes, ngasjen e biçikletës, qasjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik si dhe transferimin e praktikave inovative të përshtatshme në shërbim të mobilitetit në komunën e Lipjanit.

Veprimi 1: Caktimi i zyrtarit për mobilitet urban

Në kudër të Drejtorisë për Shërbime Publike, është e nevojshme të caktohet një zyrtar për mobilitet urban, i cili ka për detyrë të përgatisë një program për menaxhimin e mobilitetit urban, që përfshinë 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, të përgatisin materialin e nevojshëm dhe të organizojnë ligjërata për edukimin në trafik në komunën e Lipjanit. Ligjëratat kryesisht të mbahen nga profesionistë të fushës dhe të organizohen në shkollat fillore dhe të mesme.

Veprimi 3: Promovimi i lëvizjeve të pamotorizuara

Të organizohen fushata ndërgjegjësimi dhe promovimi të lëvizjeve të pamotorizuara. Të bëhet promovim mediatik në nivel lokal (TV lokale, media elektronike etj.). Të shfrytëzohen ngjarje të caktuara për promovimin e lëvizjeve të pamotorizuara, 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 pamotorizuara. Është i nevojshëm krijimi i partneriteteve ndërmjet Komunës dhe shkollave (mundësisht edhe me përfshirjen e ndonjë OJQ-je) me qëllim të krijimit të politikave më të përshtatshme dhe promovimit të lëvizjeve të pamotorizuara.

Veprimi 4: Përshtatja e infrastrukturës për personat me mobilitet të zvogëluar

Drejtoria e Shërbimeve Publike, në bashkëpunim me Drejtorinë e Urbanizmit dhe në partneritet me organizatat përkatëse për persona me mobilitet të zvogëluar, në mënyrë që në të gjitha vendet e kalimeve në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë, të marrin masa adekuate në përshtatje me kriteret teknike, që vendkalimet e këmbësorëve t'u mundësojnë qasje edhe personave me mobilitet të zvogëluar.

Nr.	Masat	Qëllimi	Treguesit	Përgjegjësit	Rëndësia e masave (1-3)[1]	Kostoja e përafërt	Afatet kohore
1	Ri-projektimi i udhëkryqeve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë	Rritja e sigurisë në udhëkryqe	Format e reja të rregullimit	Komuna e Lipjanit, Ministria e Infrastrukturës	1	-	Të gjitha vitet
2	Krijimi i hapësirave për lëvizjen e sigurt të këmbësorëve në rrugët ekzistuese	Shenjëzimi i tyre, ndarja e tyre nga shiritat qarkullues, krijimi i hapësirave të përbashkëta	Gjatësia e tyre	Komuna e Lipjanit	1	5,000 – 10,000	2016
3	Ndërtimi i ishujve qetësues të trafikut për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Rregullimi i qarkullimit me qëllim të rritjes së sigurisë	Qetësimi i trafikut	Komuna e Lipjanit	1	2,000 – 5,000	2016
4	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Vendosja, përmirësimi dhe mirëmbajtja e sinjalistikës rrugore	Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/ sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Lipjanit	2	25,000 – 30,000	Të gjitha vitet
5	Ndërtimi dhe mirëmbajtja e trotuareve	Krijimi i hapësirave të sigurta për lëvizje të këmbësorëve	Gjatësia e trotuareve të ndërtuara	Komuna e Lipjanit, DEMOS	2	150,000	Të gjitha vitet
6	Infrastruktura rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Gjendja e infrastrukturës rrugore pas realizimit	Komuna e Lipjanit	1	5,000 – 10,000	2016
7	Ndërtimi i stacioneve të autobusëve	Përmirësimi i kushteve të trafikut ndërurban – dhe urbano-periferik	Numri i stacioneve të ndërtuara	Komuna e Lipjanit	1	15,000 – 20,000	2016-2017
8	Ndërtimi i shtigjeve për çiklistë	Rritja e sigurisë së lëvizjes së çiklistëve në komunën e Lipjanit	Gjatësia e shtigjeve të ndërtuara	Komuna e Lipjanit	2	50,000 – 70,000	Të gjitha vitet
9	Ndërtimi i udhëkryqit me semaforë	Rritja e sigurisë së lëvizjes për të gjithë pjesëmarrësit	Projekti i realizuar	Komuna e Lipjanit, DEMOS	1	30,000	2016

6. VLERËSIMI STRATEGJIK PËR MJEDIS (VSM)

DEKLARATË E ARSYETIMIT PËR PËRCAKTIM E MOSPËRGATITJES SË RAPORTIT TË VLERËSIMIT STRATEGJIK PËR MJEDIS, PËR PLANIN E MOBILITETIT (PM) NË KOMUNËN E LIPJANIT

1. PËRMBLEDHJE E PM

Komuna e Lipjanit, duke i'u falënderuar mbështetjes së DEMOS, ka përgatitur Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm (PM). Fillimisht është krijuar Grupi Punues i përbërë nga përfaqësues të palëve të ndryshme të interesit dhe përfaqësues të drejtorive relevante nga Komuna e Lipjanit.

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 qarkullimin rrugor, analizën financiare dhe mundësitë ekonomike financiare për përmirësimin dhe mundësimin e një mobiliteti të qëndrueshëm, përkufizimin e objektivave, përkufizimin e veprimeve dhe aktiviteteve që duhet të ndërmerren për një mobilitet gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm.

Plani i Mobilitetit përfshinë:

- sigurimin e qasjes sa më të lehtë për lëvizjet ditore dhe shërbimet tjera;
- përmirësimin e shkallës së sigurisë;
- zvogëlimin e ndotjes së ambientit;
- rritjen e efikasitetit dhe ekonomicitetit gjatë transportit të njerëzve dhe të mallrave;
- rritjen e atraktivitetit dhe kualitetit të mjedisit urban.

Plani i Mobilitetit nuk përfshinë:

- ndërtimin e rrugëve të reja (përveç rregullimit të udhëkryqeve me rrezikshmëri të lartë në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës);
- ndërtimin e infrastrukturës përcjellëse, siç janë: rrethrotullimet, nënkalimet apo mbikalimet;
- projekte të tjera, për të cilat sipas ligjit do të kërkohej vlerësimi i ndikimit në mjedis.

REFERENCA LIGJORE E KONSULTUAR PËR PËRCAKTIM

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.

Përcaktimi për të mos përgatitur raport të VSM për Planin e Mobilitetit (PM) në komunën e Lipjanit 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 vazhdon **"... të cilat japin kornizën për zhvillimin e ardhshëm të projekteve të cilat i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis në përputhje me ligjin..."**

Neni 5: Përcaktimi i nevojës për VSM,

Autoriteti përgjegjës duhet që të përcaktoj 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 ti nënshtrohen VSM.

Grupi punues për përgatitjen e PM, duke iu referuar provizionit të lartpërmendur, ka shqyrtuar PM duke e krahasuar me kriteret e shtojcës 1 të Ligjit për VSM, dhe nga ku gjithashtu 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 PËR VSM, SI DHE AKTIVITETEVE TË PM TË KOMUNËS SË LIPJANIT

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të ligjit për VSM	Efektet e Planit të Mobilitetit në Komunën e Lipjanit (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 (infrastrukturë, objekte përcjellëse në komunikacion etj.) të cilat do t'i nënshtroheshin procedurës sipas ligjit për VNM. Megjithatë, PM parasheh në kuadër të investimeve rregullimin apo ridizajnimin e udhëkryqeve të rrezikshme (4) por që si projekte do të trajtohen veç e veç për nënshtrimin ose jo për VNM. Kurse objektivi kryesor do të jetë lehtësimi i qarkullimit rrugor, duke marrë masa lehtësuese në mënyrë që t'i mundësohet të gjithë pjesëmarrësve në trafik 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 i cili po ashtu ju ka nënshtruar procedurës së Vlerësimit Straregjik Mjedisor nga ku mund të konkludohet se nuk influencon planet tjera ekzistuese, qoftë ato komunale, apo qoftë ato 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 jomotorike (p.sh. çiklizmin) në këtë komunë, gjë që do të kontribuonte në përmirësimin e kualiteti të ajrit duke e bërë riqarkullimin përmes ndërtimit të tranziteve.
1.4. problemet mjedisore që lidhen me planin ose programin;	Në objektivat e parapara në Planin e Mobilitetit të komunës, nuk është hasur në probleme të mundshme mjedisore që mund të lindin si pasojë e realizimit të objektivave të cekura më lart. Megjithatë, duhet thënë që gjatë ndërtimit të rrethrotullimeve në udhëkryqeve, mund të ketë efekte negative mjedisore por që do të jenë minore. Këto projekte të cilat do të kryhen në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës, do t'i nënshtrohen procedurës për VNM si projekte të vetme.
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 kualitetit të jetës, lëvizjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, etj. 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 efekte të cilat në kontekstin kumulativ do të rezultonin me pasoja mjedisore. Përkundrazi, me riorientimin e trafikut dhe shtimin e shtigjeve për çiklistë, rritja e sigurisë në rrugë do të ketë efekte pozitive në ngritjen e kualitetit të ajrit në përgjithësi dhe sigurisë në trafik për të gjithë pjesëmarrësit në veçanti.
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 aftësi të kufizuara etj.
2.5. shkallën dhe shtrirjen hapësinore të efekteve (zona gjeografike dhe madhësia e popullsisë që mund të preket);	Deri në fund të vitit 2020, efektet pozitive mjedisore të këtij plani do të prekin tërë territorin dhe banorët e komunës së Lipjanit.
2.6. vlerën dhe cënueshmërinë e zonës që ka të ngjarë të ndikohet si rezultat i:	Nuk është relevante për PM Lipjan.
2.6.1. karakteristikave të veçanta natyrore ose trashëgimisë kulturore;	Duke qenë se PM nuk parasheh ndërhyrje fizike (përveç ndërtimit të rrethrotullimeve te udhëkryqet), 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 kufizuese dhe	PM nuk parasheh projekte të cilat do të rezultonin me emisione qoftë në ajër qoftë në ujë, e të cilat do të ishin subjekt i shqyrtimit në kontekstin e tejkalimit të standardeve apo vlerave kufizuese.
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, me përjashtim të ndërtimit të urës së lartcekur, por që nuk do të ketë përdorim intensiv të tokës.
2.7. efektet mbi zonat ose sipërfaqet që kanë një status të njohur kombëtar, komunitar ose ndërkombëtar mbrojtës.	Komuna e Lipjanit ndodhet në pjesën qendrore të Republikës së Kosovës dhe në udhëkryqin e rrugëve më të rëndësishme të rajonit. Komuna e Lipjanit kufizohet me komunat: Ferizaj, Fushë Kosovë, Graçanicë, Prishtinë, Drenas, Suharekë, Malishevë, Shtime, Ferizaj, Gjilan dhe Artanë. Gjatë analizës së raportit për Vlerat e Trashëgimisë Natyrore të Kosovës (AMMK), është vërejtur që në zonën e komunës së Lipjanit gjendet vetëm një zonë e mbrojtur, e cila është “Shpella e Gadimës” por që zhvillimi i këtij plani nuk do të ketë as efekt direkt e as indirekt në këtë zonë të mbrojtur. Si rrjedhojë, mund të thuhet që PM nuk ka efekt mbi zonat e mbrojtura të cilat kanë efekt të njohur kombëtar, komunitar ose ndërkombëtar. Në anën tjetër, edhe objektivat e caktuara në PM janë me efekt të karakterit pozitiv.

7. PLANI FINANCIAR

7.1. Supozimet kryesore në Planin Financiar

Krijimi i Planit Investiv për komunën e Lipjanit është i nevojshëm në mënyrë që të përcaktohen disa supozime për projektimin e investimeve dhe fizibilitetin e përkryerjes së tyre, të cilat janë:

- përcaktimi i nevojave investive i bazuar në nevojat për mobiliet;
- mundësia e financimit e investimeve të planifikuara bazuar në burimet e financimit;
- ndarja e projekteve në bazë të nevojës për përmirësimin e gjendjes së mobilitetit në komunë, të ndara në tri nivele të prioriteteve:
  - I lartë
  - Mesatar
  - I ulët
- rrjedha e parasë, të planifikuara për përmbushjen e detyrimeve të cilat rrjedhin nga investimet e planifikuara, e bazuar në datën e përfundimit të ndërtimit (data e përkryerjes së projekteve);
- fondet për investime janë të arritshme, burimet e financimit për përmbushjen e objektivave të planifikuara janë të njohura;
- kostot e projekteve janë të përllogaritura dhe të verifikuara.

7.2. Analiza buxhetore e kostove investive kapitale

Investimet e planifikuara për periudhën 2016-2020 janë në vlerë prej 115,500 euro. Investimet e planifikuara janë të bazuara në 8 projekte të shpërndara në kategori të përcaktuara.

Vlerësimi i projekteve dhe mundësia e realizimit të Planit të Investimeve për periudhën e planit 2016-2020. Projektet janë të kategorizuara në disa grupe kryesore, varësisht prej natyrës se tyre. Investimet janë të bazuara në 7 (shtatë) kategori kryesore të investimeve:

- Rregullimi i qarkullimit;
- Dislokimi i parkingjeve;
- Shtigje për çiklistë;
- Vendndalime të autobusëve;
- Infrastruktura për personat me mobilitet të zvogëluar;
- Siguria në komunikacion;
- Sinjale ndriçuese.

Ndarja e investimeve do të mundësojë monitorimin e realizmit më të lehtë të planit si dhe ndikimin e realizimit të përmbushjes së objektivave të përcaktuara.

Tabela 1.Tabela përmbledhëse e investimeve për periudhën 2016-2020

Tabela përmbledhëse e investimeve

Numri i hapësirave	***8***
Totali investimeve	***115,500***
Vlera e mesatare për projekt	***14,438***

Investimet 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020	Totali
Vlera investive	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500
Në %	**26.3%**	**16.8%**	**23.3%**	**16.8%**	**16.8%**	**100%**

Struktura e investimeve

Kategoria	Vlera Investive	Investimet në %	Numri i projekteve	Vl. mes. për investim
Rregullimi i qarkullimit	-		1	-
Dislokimi i parkingjeve	15,000	13.0%	2	7,500
Shtigje për çiklistë	3,500	3.0%	1	3,500
Vendndalime të autobusëve	60,000	51.9%	1	60,000
Infra. për personat me mob. të zvogëluar	17,500	15.2%	1	17,500
Siguria në komunikacion	15,000	13.0%	1	15,000
Sinjale ndriçuese	4,500	3.9%	1	
Totali	**115,500**	**100%**	**8**	**14,438**

Burimet e financimit	Buxheti i Komunës	Ministri e Linjës	Donatorët	Totali
Vlera e investimeve	115,500	-	-	115,500
Në % për 2016-2020	**100%**			**100%**

Investimet /Prioriteti	I lartë	Mesatar	I ulët	Totali
Vlera e investimeve	36,000	79,500	-	115,500
Në %	***31.2%***	***68.8%***		***100%***

Kategoria/Investimet	I lartë	Mesatar	I ulët	Totali
Numri i projekteve	5	3	-	8
Mesatarja për një projekt	7,200	26,500		14,438

Burimet e financimit 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020	Totali	Në %
Buxheti i Komunës	37,900	19,400	19,400	19,400	19,400	11,500	100%
Ministri e Linjës							
Donatorët							
Total	**37,900**	**19,400**	**19,400**	**19,400**	**19,400**	**115,500**	**100%**
Në %							

Tabela 2. Projektet e planifikuara për investime për periudhën 2016-2020

Prioritet	I lartë	I lartë							
Projekti	**Përmbajtja**	**Kategoria**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totali**	**Në %**
Ri-projektimi i udhëkryqeve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë	Rritja e sigurisë në udhëkryqe	Rregullimi i qarkullimit	-	-	-	-	-	-	0.0%
Krijimi i hapësirave për lëvizjen e sigurt të këmbësorëve në rrugët ekzistuese	Shenjëzimi i tyre, ndarja e tyre nga shiritat qarkullues dhe krijimi i hapësirave të përbashkëta	Dislokimi i parkingjeve	7,500	-	-	-	-	7,500	20.8%
Ndërtimi i ishujve qetësues të trafikut për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Rregullimi i qarkullimit me qëllim të rritjes së sigurisë	Shtigje për çiklistë	3,500	-	-	-	-	3,500	9.7%
Infrastruktura rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Dislokimi i parkingjeve	-	-	7,500	-	-	7,500	20.8%
Ndërtimi i stacioneve të autobusëve	Përmirësimi i kushteve të trafikut ndërurban dhe urbano-periferik	Infrastruktura për personat me mobilitet të zvogëluar	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	17,500	48.6%

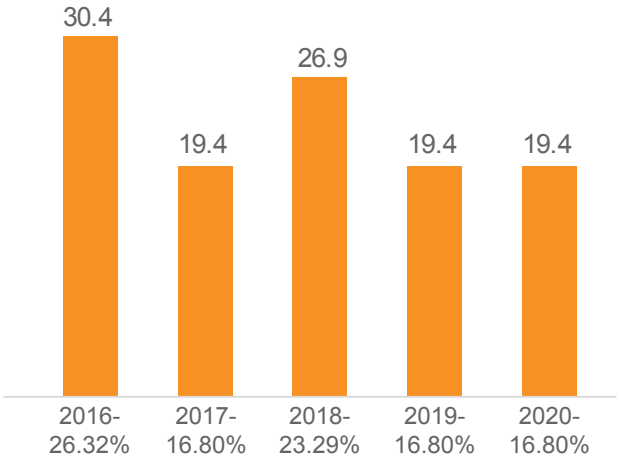
Prioriteti	Mesatar								
Projekti	**Përmbajtja**	**Kategoria**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totali**	**Në %**
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Vendosja, përmirësimi dhe mirëmbajtja e sinjalistikës rrugore	Sinjale ndriçuese	900	900	900	900	900	4,500	5.7%
Ndërtimi dhe mirëmbajtja e trotuareve	Krijimi i hapësirave të sigurta për lëvizje të këmbësorëve	Siguria në komunikacion	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000	18.9%
Ndërtimi i shtigjeve për çiklistë	Rritja e sigurisë së lëvizjes së çiklistëve në komunën e Lipjanit	Lëvizjet e pamotorizuara	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	60,000	75.5%
Totali			15,900	15,500	15,000	15,500	15,500	79,500	100%
Totali i investimeve			30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	

7.3. Nevoja për investime të reja

Investimet kapitale janë të planifikuara të jenë të realizueshme në bazë të buxheteve aktuale e të planifikuara me një siguri të realizimit të investimeve. Investimet për periudhën planifikuese janë te shpërndara me norma të arsyeshme prej investimeve të përgjithshme për periudhën e planit 2016-2020, të cilat në nivel vjetor e shprehur në përqindje në rang prej 26,3%-16,8% prej totalit të investimeve të planifikuara për periudhën planifikuese.

Tabela 3. Investimet e planifikuara në mobiliet për periudhën 2016-2020

Investimet	2016	2017	2018	2019	2020	Totali
Vlera e investimeve	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500
Në %	26.3%	16.8%	23.3%	16.8%	16.8%	100%



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

Investimet janë planifikuar me datën e përkryerjes së investimeve. Investimet në mobiliet janë investime afatshkurta të bazuara në afatin e kryerjes së investimeve, ndërsa shfrytëzimi i tyre cilësohet si shfrytëzim afatgjatë. Investimet në mobiliet janë të ndikuara prej alokimit të buxheteve komunale si dhe të burimeve tjera të financimit, të cilat sipas përvojës alokohen në tremujorin e dytë dhe të tretë të vitit, e cila është bazë për planifikimin e investimeve.

Tabela 4 .Rrjedha e parasë e investimeve të planifikuara për periudhën 2016-2020

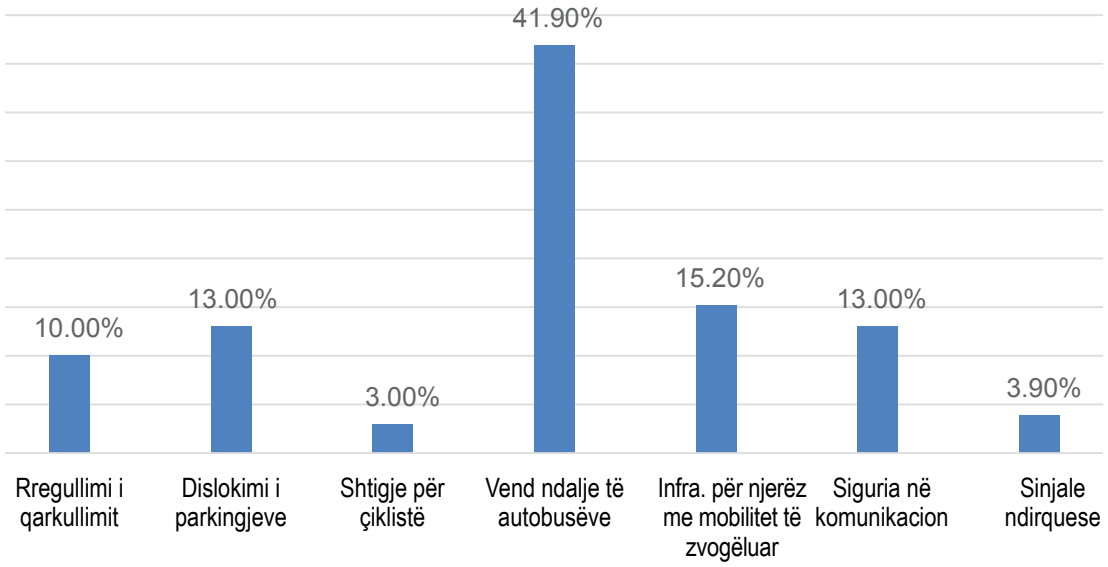
Investimet	TM1	TM2	TM3	TM4	Totali	Në %
2016	-	8,400	18,500	3,500	30,400	26.3%
2017	-	900	15,000	3,500	19,400	16.8%
2018	-	900	22,500	3,500	26,900	23.3%
2019	-	900	15,000	3,500	19,400	16.8%
2020	-	900	15,000	3,500	19,400	16.8%
Totali					115,500	100%

7.4. Struktura e investimeve për periudhën 2016-2020

Struktura e investimeve e bazuar në kategoritë e investimeve tregon një pjesëmarrje të madhe të investimeve në kategorinë “Sinjale ndriçuese-semaforë” në vlerë prej 30,000 euro, e shprehur në përqindje 51,9%, ndërsa kategoritë e tjera janë me pjesëmarrje dukshëm më të vogël nga totali i investimeve për periudhën 2016-2020.

Tabela 5. Investimet e planifikuara në bazë të kategorive të investimeve për periudhën 2016-2020

Investimet/Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Totali	Në %
Rregullimi i qarkullimit	6,000	-	-	-	-	-	10.0%
Dislokimi i parkingjeve	15,000	-	-	-	-	15,000	13.0%
Shtigje për çiklistë	3,500	-	-	-	-	3,500	3.0%
Vendndalime të autobusëve	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	54,000	41.9%
Infra. për personat me mobilitet të zvogëluar	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	17,500	15.2%
Siguria në komunikacion	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000	13.0%
Sinjale ndriçuese	900	900	900	900	900	4,500	3.9%
Në %	32.8%	16.8%	16.8%	16.8%	16.8%	100%	



Grafiku 5. Paraqitja grafike e strukturës së investimeve, e bazuar në kategoritë investive

7.5. Investimet e bazuara në prioritete për periudhën 2016-2020

Kategoria e investimeve me prioritet **"Mesatar"** janë projekte të shpërndara në formë harmonike përgjatë periudhës investuese. Pjesëmarrja e kategorisë në vlerë prej 79,500 euro, e shprehur në përqindje 68,8% nga vlera e përgjithshme e investimeve. Pjesëmarrja e madhe e kësaj kategorie të investimeve nënkupton një vëmendje të shtuar për realizimin e pakusht të këtyre investimeve për arritje të objektivave të përcaktuara. Vlera mesatare e bazuar në projekt e këtij grupi është 26,500 e cila është shumë e lartë në krahasim me kategorinë e investimeve me prioritet të lartë.

Kategoria e investimeve me prioritet **"I Larët"**, pjesëmarrja e kategorisë në vlerë prej 36.000 euro, e shprehur në përqindje 31.2% nga vlera e përgjithshme e investimeve. Përcaktimi me prioritet të lartë i këtij grupi nënkupton një vëmendje të shtuar për realizimin e pakusht të këtyre investimeve për arritje të objektivave të përcaktuara. Realizimi me sukses i këtij grupi të investimeve ka ndikim në plotësimin e nevojave me ndikim.

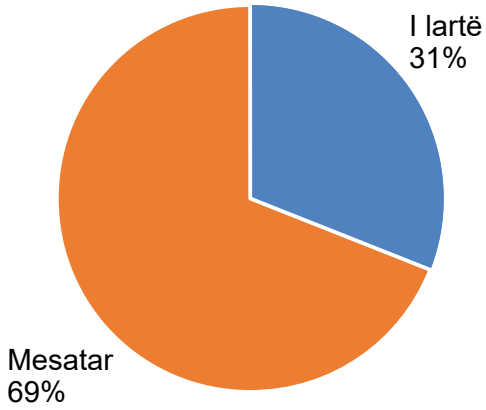
Tabela 6. Investimet e planifikuara në bazë të prioriteteve dhe vlerës mesatare për një projekt

Investimet/Prioriteti	I lartë	Mesatar	I ulët	Totali
Vlera e investimeve	36,000	79,500	-	115,500
Në %	31.2%	68.8%		100%
Numri i projekteve	5	3	-	8
Mesatarja për një projekt	7,200	26,500		14,438

Projektet e vlerësuara në bazë të prioriteteve janë bazë për monitorimin e aplikimit të planit si dhe ndikimin e planit në objektivat e përcaktuara të planit edhe për faktorët e tjerë jofinanciar.

Tabela 7. Investimet e planifikuara në bazë të kategorive për periudhën 2016-2020

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Totali	Në %
I lartë	14,500	3,500	11,000	3,500	3,500	36,000	31.2%
Mesatar	15,900	15,900	15,900	15,900	15,900	79,500	68.8%
I ulët	-	-	-	-	-	-	0.0%
Totali	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	100%



Grafiku 6. Paraqitja grafike e investimeve për periudhën 2016-2020 e bazuar në prioritetet

7.6. Planifikimi i rrjedhës së parasë për investimet në mobiliet

Investimet e planifikuara janë të financuara vetëm nga një burim i financimit, prej buxhetit komunal të paraparë për sektorin e mobilitetit. Përvoja në nivel të vendit është se disa kategori të projekteve të mobilitetit financohen nga donacionet dhe grantet qeveritare, të cilat nuk janë përfshirë në planin e mobilitetit për periudhën 2016-2020.

Tabela 8. Burimet e financimit për periudhën e investimeve 2016-2020

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Totali	Në %
Buxheti i Komunës	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,50	100%
Ministria e Linjës	-	-	-	-	-	-	0.0%
Donatorët	-	-	-	-	-	-	0.0%
Totali	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	100%

Tabela 9. Tabela përmbledhëse e projekteve të planifikuara për periudhën e planifikuar 2016-2020, rrjedha e parasë

Nr.	Masat	Qëllimi	Indikatorët	Përgjegjës	Prioriteti	Kategoria	Vlera	Afatet kohore	2016	2017	2018	2019	2020	Total
1	Ri-projektimi i udhëkryqeve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë	Rritja e sigurisë në udhëkryqe	Format e reja të rregullimit	Buxheti Komunës	I Lartë	Rregullimi i qarkullimit	-	2016-2020	-	-	-	-	-	-
2	Krijimi i hapësirave për lëvizjen e sigurtë të këmbësorëve në rrugët ekzistuese	Shenjëzimi i tyre, ndarja e tyre nga shiritat qarkullues krijimi i hapësirave të përbashkëta	Gjatësia e tyre	Buxheti Komunës	I Lartë	Dislokimi i parkingjeve	7,500	2016	7,500	-	-	-	-	7,500
3	Ndërtimi i ishujve qetësues të trafikut për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Rregullimi i qarkullimit me qëllim të rritjes së sigurisë	Qetësimi i trafikut	Buxheti Komunës	I Lartë	Shtigje për çiklistë	3,500	2016	3,500	-	-	-	-	3,500
4	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Vendosja, përmirësimi dhe mirëmbajtaj e sinjalistikës rrugore	Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Buxheti Komunës	Mesatar	Sinjale ndriçuese	4,500	2016-2020	900	900	900	900	900	4,500
5	Ndërtimi dhe mirëmbajta e trotuareve	Krijimi i hapësirave të sigurta për lëvizje të këmbësorëve	Gjatësia e trotuareve të ndërtuara	Buxheti Komunës	Mesatar	Siguria në komunikacion	15,000	2016-2020	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000
6	Infrastruktura rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Gjendja e infrastrukturës rrugore pas realizimit	Buxheti Komunës	I Lartë	Dislokimi i parkingjeve	7,500	2016	7,500	-	-	-	-	7,500
7	Ndërtimi i stacioneve të autobusëve	Përmirësimi i kushteve të trafikut ndërurban dhe urbano periferik	Numri i stacioneve të ndërtuara	Buxheti Komunës	I Lartë	Infra. për persona me mobilitet të zvogëluar	17,500	2016-2020	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	17,500
8	Ndërtimi i shtigjeve për çiklistë	Rritja e sigurisë së lëvizjes së çiklistëve në komunën e Lipjanit	Gjatësia e shtigjeve të ndërtuara	Buxheti Komunës	Mesatar	Vendalje të autobusëve	60,000	2016-2020	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	60,000

8. PLANI I MONITORIMIT

8.1. Monitorimi dhe rishikimi i Planit të Mobilitetit Urban për vitin 2016

	Masat	SIGURIA NË TRAFIK	
	Lokacioni	Rruga_____	
	Karakteri	Magjistrale/rajonale	Lokale
1	Veprimet e pritura	- Ishujt në vendkalimin 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	

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Lipjan, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

8.2. Monitorimi dhe rishikimi i Planit të Mobilitetit Urban për vitin 2016

	Masat	Qasja e personave me mobilitet të zvogëluar	
	Lokacioni	Rruga_____	
	Karakteri	magjistrale/rajonale	lokale
1	Veprimet e pritura	- Ishujt në vendkalimin 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			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Lipjan, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

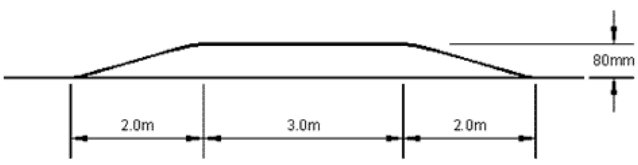
_____

Aneks I

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 në 60 cm, varësisht nga situata.

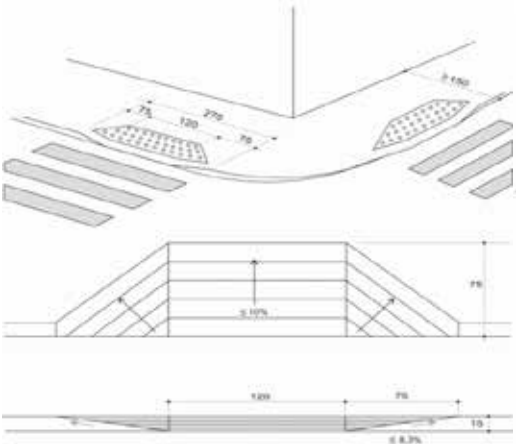
Varësisht nga kufizimi i shpejtësisë, të njëjtat janë me dimensione siç vijon:

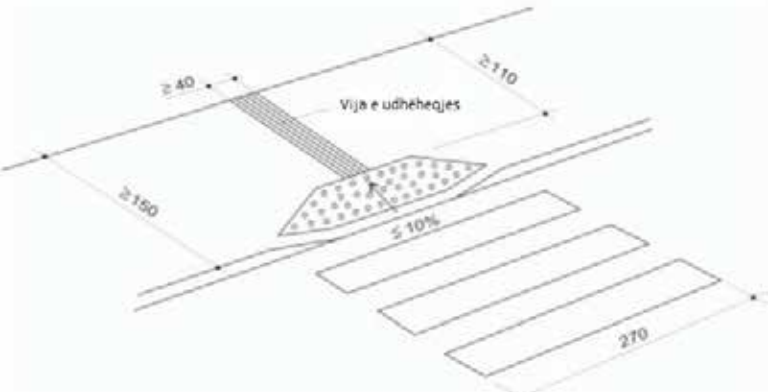
- Deri në 50 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 60 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të jetë më shumë se 3 cm;
- Deri në 40 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 90 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të kalojë në 5 cm dhe
- Deri në 30 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë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

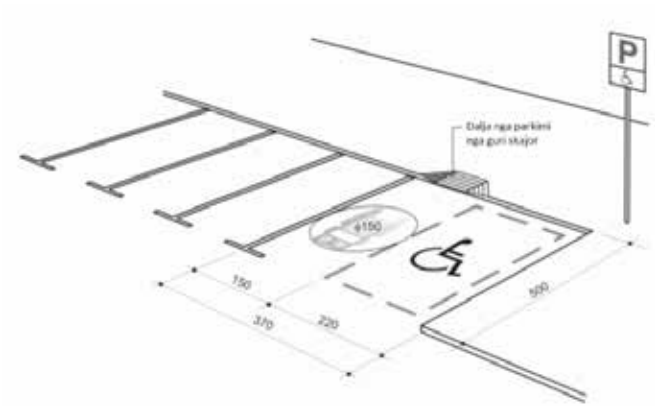


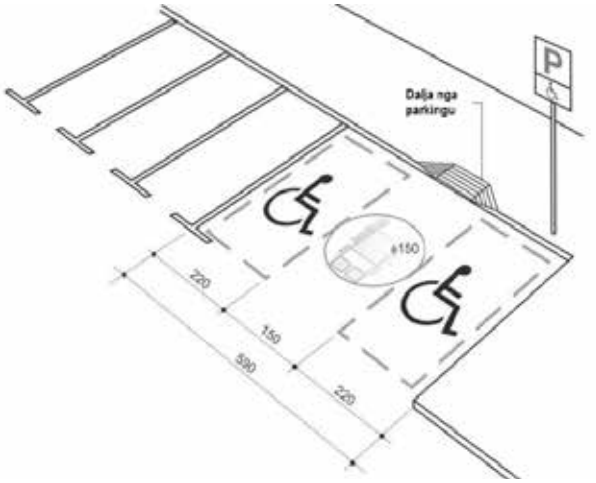
Aneks II

Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar.









PLANI I MOBILITETIT URBAN
PËR KOMUNËN E LIPJANIT
2016-2020

HELVETAS Swiss Intercooperation | KOSOVO

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo