Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova

Komuna e Junikut

Plani i Mobilitetit Urban për Komunën e Junikut 2016-2020

Plani i Mobilitetit Urban
për Komunën e Junikut
2016-2020

Junik, 2016

Falënderimet

Ky plan është përgatitur nga grupi punues i Komunës së Junikut, 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 urban në Komunën e Junikut kanë bërë analizën e gjendjes në terren dhe kanë propozuar planin e mobilitetit urban me qëllim të përmirësimit të qasjes dhe lëvizjes së lirë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Grupi punues

1. **Hysen Imeri - kryesues i grupit**
2. **Venera Shala - anëtare**
3. **Artan Hamza - anëtar**
4. **Dinë Maloku - anëtar**
5. **Xhemë Shehu - anëtar**
6. **Gëzim Geci - anëtar**
7. **Arian Xhuli - anëtar**

Grupi koordinues

1. **Agron Kuçi - Kryetar i Komunës**
2. **Zenel Kuçi - Drejtor për SHPIM&SH**
3. **Hasan Krasniqi - Drejtor për Urbanizëm**
4. **Faik Tofaj - Kryesues i K. Komunal**
5. **Leonard Llolluni - Drejtor për ZHE**
6. **Kosovare Gacaferi - Drejtoreshë për BF**
7. **Rrezarta Goqi - Drejtoreshë për Administratë**

Ekipi përkrahës nga projekti DEMOS

1. **Korab Shehu** - ekspert lokal për mobilitet, Ekoinvest/DEMOS
2. **Mentor Rexhepi** - 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 për nga perspektiva e mobilitetit 6

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

1.3. Korniza ligjore 8

2. GJENDJA E TANISHME 10

2.1. Siguria në trafik 10

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal 13

2.3. Trafiku për këmbësorë 13

2.4. Trafiku për çiklistë 14

2.5. Parkingjet 15

2.6. Transporti kolektiv (publiko-privat) 15

2.7. Lëvizja e personave me mobilitet të zvogëluar 16

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE 17

3.1. Elementet e vizionit 17

4. HARTIMI I PLANIT 19

4.1. Rritja e sigurisë në afërsi të shkollave dhe nëpër rrugët e qytetit 19

4.2. Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut dhe rregullimi i qarkullimit – rrugë njëkahore lokale dhe ndërtimi i rrugëve të reja 22

4.3. Zgjerimi i rrjetit të shtigjeve për çiklistë dhe qasja e personave me mobilitet të zvogëluar 22

4.4. Rregullimi i stacionit të autobusëve dhe rregullimi i parkingjeve për taksistë 25

5. DEKLARATË E ARSYETIMIT PËR PËRCAKTIM PËR MOSPËRGATITJEN E RAPORTIT TË VLERËSIMIT STRATEGJIK PËR MJEDIS, PËR PLANIN E MOBILITETIT (PM) NË KOMUNËN E JUNIKUT 26

5.1. Përmbledhje e PM 26

5.2. Referenca ligjore e konsultuar për përcaktim 27

5.3. Analiza krahasuese sipas kritereve të shtojcës 1 të Ligjit Nr. 03/ L-230 për VSM, si dhe aktiviteteve të PM të komunës së Junikut 28

6. PLANI FINANCIAR 2016-2020 30

6.1. Hyrje 30

6.2. Kapacitetet buxhetore të komunës 30

6.3. Investimet 33

6.4. Mirëmbajtja 35

7. PLANI I VEPRIMIT PËR KOMUNËN E JUNIKUT 39

8. MONITORIMI DHE RISHIKIMI 41

1. FUSHËVEPRIMI I PLANIT

Shumë vende evropiane kanë ndërmarrë veprimet e nevojshme dhe kanë hartuar politika adekuate për ta përmirësuar kualitetin e jetës urbane, duke përdorur mes tjerash planifikimin e mobilitetit të qëndrueshëm urban. Ndërsa, qytetet e mëdha dhe qytetet tjera në Kosovë, nuk janë në gjendje të përballen lehtë me shkallën e lartë të motorizimit, e cila ka pësuar një rritje të vrullshme, duke mos qenë aspak në harmoni me gjendjen ekzistuese të infrastrukturës rrugore. Tentimet për ndërtimin dhe modernizimin e rrjetit të infrastrukturës rrugore kanë pasur për qëllim, në rend të parë akomodimin e automjeteve motorike, duke kufizuar hapësirën e lirë dhe të sigurt për pjesëmarrësit tjerë në trafik, kryesisht hapësirën për lëvizje të këmbësorëve dhe biçikletave.

Duke pasur parasysh këtë gjendje, mobiliteti urban është bërë një çështje shumë e rëndësishme për të gjitha komunat e Kosovës. Përmirësimi i mobilitetit në zonat urbane është i lidhur ngushtë me gjetjen e mënyrave për ta promovuar dhe ruajtur kulturën e lëvizjes së këmbësorëve, biçikletave dhe transportit publik.

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 Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban është krijimi i një sistemi të qëndrueshëm të transportit dhe lëvizjeve tjera (lëvizjeve të motorizuara dhe të pa motorizuara) me qëllim që të krijojnë:

- sigurimin e qasjes 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.

Përfshirja e qytetarëve dhe pjesëmarrësve tjerë në hartimin e Planit të Mobilitetit është ndër parimet themelore. Përfshirja dhe mendimet e tyre janë kontribut i rëndësishëm, sepse ndërlidhen me nevojat e biznesit, organizimin dhe dinamikën e qytetit si dhe me kualitetin e jetesës.

Në kuadër të projektit DEMOS, të financuar nga HELVETAS Swiss Intercooperation, komuna e Junikut është bërë një nga komunat partnere, që hartimin e Planit të Mobilitetit e ka marrë me seriozitet me qëllim të përmirësimit të jetës së qytetarëve.

Me hartimin e Planit të Mobilitetit, komuna e Junikut 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 pa motorizuara.

1.1. Profili i komunës për nga perspektiva e mobilitetit

Juniku ndodhet në pjesën perëndimore të Kosovës, pranë bjeshkëve të Nemuna. Ka një territor me sipërfaqe prej 77,77 km² dhe shtrihet në një gjerësi gjeografike prej 42,22º dhe në gjatësi gjeografike prej 20,26º.

Komuna e Junikut ka një pozicion të përshtatshëm gjeografik, sepse shtrihet deri në veri-perëndim të fushës së Dukagjinit, përballë grykës së lumit Erenik, i cili buron nga liqenet e Gjeravicës dhe dredhon nëpër luginat e Alpeve Shqiptare.

Fig. 1. Pozita gjeografike e Komunës së Junikut

Komuna e Junikut ka pozitë të përshtatshme gjeografike para grykës piktoreske të lumit Erenik. Lartësia mbidetare e Junikut shkon nga 450 deri në 600 metra mbi nivelin e detit.

Juniku ka lloje të ndryshme peizazhesh, nga ai hidrografik (lumenjtë Erenik dhe Travë), peizazhe fushore (fusha e Junikut) dhe peizazhe kodrinore apo malore (Gjeravica, Moronica).

Popullsia

Sipas regjistrimit të popullsisë të vitit 2011, komuna e Junikut ka 6.083 banorë dhe rreth 770 ekonomi familjare. Megjithatë, numri nuk përfshinë edhe banorët në diasporë. Numri i banorëve të regjistruar në Junik, duke përfshirë diasporën, vlerësohet të jetë rreth 9.500.

Rreth gjysma e popullsisë është nën moshën 26 vjeçare. Rreth 12,5% e tyre konsiderohet se jetojnë në varfëri. E gjithë popullsia është shqiptare.

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

Komuna e Junikut ka të miratuar Planin Zhvillimor Komunal (PZHK), Planin Zhvillimor Urban (PZHU), si dhe Planin Rregullues Urban (PRRU) për zonat: Njësia “Qendër”, “Gacafer-Pepsh” dhe “Krasniq-Bajraktar”.

Në kuadër të Planit 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:

- Në kuadër të Planit Zhvillimor janë theksuar korridoret rrezore[1], si korridoret më të rëndësishme të zhvillimit të mëtejshëm, për t’i dhënë qytetit shtrirje dhe “frymëmarrje” më të mirë në lidhje me polaritetet e ndërvarura dhe vlerat territoriale natyrore përreth Junikut. Por, duhet të ketë kujdes që fluksi i lëvizjes të mos “përplaset” në qendër duke e mbingarkuar atë, por të gjendet mënyra për ta lehtësuar atë nëpërmjet rrugëve lidhëse.
- Plani Zhvillimor Urban gjithashtu duhet t’i ripërcaktojë dhe t’i bëjë më të qarta destinacionet e rrugëve lidhëse në mënyrë që ato të pajisen me identitet specifik dhe të mundësojnë shkarkimin e lëvizjes nga njëra rrezore tek tjetra, duke krijuar ndoshta edhe unaza rreth qendrës së ngarkuar. Nga planimetria vërehet se disa rrugë fundore tentojnë të bashkohen për të krijuar kështu rrugë “lidhëse”. Plani Zhvillimor Urban duhet t’i bëjë më të qarta këto “rrugë lidhëse”[2] edhe në drejtim të vazhdimësisë së tyre me parametra të njëjtë fizik si edhe elemente të dizajnit urban si trotuare, gjelbërim, ndriçim, si edhe elemente të tjera të nevojshme.
- Ndërsa në lidhje me rrjetat tretësore, Plani Zhvillimor Urban përcakton t’i kthejë ato nga “tentativa për të krijuar rrjet” në rrjet të mirëfilltë lidhës. Për këtë duhet t’i eksplorojë si elementet “lidhëse” ashtu edhe elementet “fundore”, dhe mundësitë për t’i kthyer në rrjet shpërndarës të brendshëm elementet fundore të cilët përfundojnë në një banesë, në një objekt të caktuar, ose në terren të lirë. Këto mundësi ekzistojnë dhe duhen trajtuar sipas çdo njësie në mënyrë specifike.
- Sipas këtij Plani, rëndësi marrin itineraret periferike për të garantuar lidhje me pikat tërheqëse panoramike jashtë Junikut apo “korridoret panoramike” si p.sh: kreshta kodrash panoramike, zona potencialisht peizazhe si: korridoret lumore apo shtigje përrenjsh, apo elemente natyrore të veçanta etj. Kjo mund të realizohet përmes krijimit të shtigjeve për këmbësorë, duke filluar nga niveli i lumit deri në kodrat panoramike.
- Përmirësimi i korridoreve rrugore në ato raste kur funksionet e Junikut do të ndryshohen apo shtohen.
- Përmirësime të “rrjetit fundor”[3] dhe kthimin e tij në rrjet rrugor të mirëfilltë, të pajisur me gjerësitë dhe elementet e nevojshme rurale dhe urbane (sipas vendndodhjes së zonës në njësi) si: së paku dy shirita të qarkullimit, trotuar anësor, gjelbërim rrugor (që mund të jenë edhe pemë frutore të zonës), ndriçim nate, etj., duke lehtësuar kështu ndjeshëm funksionimin dhe jetën e banorëve të këtyre zonave.
- Krijimi i një shëtitoreje në anën perëndimore të lumit Erenik.

1 Janë rrugët më kryesore të qytetit dhe që mblidhen të gjitha në qendër, me përjashtim të rrugëve R-09, R-10, R-11 dhe R-12, që mbyllen në rrezoren R 01 dhe depërtojnë në hapësirën bujqësore.
2 Rrugët lidhëse janë korridore të brendshme që përshkojnë Junikun dhe lagjet e tij, duke bërë lidhjen e tyre me njëra tjetrën, dhe duke lehtësuar kështu lëvizjen e mjeteve motorike.
3 Rrugët fundore janë segmente që fillojnë nga “rrugët lidhëse” ose nga “korridoret rrezoret” dhe përfundojnë nëpër ndërtesa, në brendësi të hapësirës urbane.

1.3. Korniza ligjore

Plani i Mobilitetit Urban për komunën e Junikut është dokument i cili duhet të promovojë interesat e përbashkëta të banorëve të komunës së Junikut, 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 Junikut 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 datës 16 maj 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, Kuvendi i Kosovës (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 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 (kombëtare dhe lokale) dhe llojet e planeve janë: Plani Hapësinor i Kosovës, Planet Hapësinore për Zona të Posaçme, Planet Zhvillimore Komunale (PZHK), Planet për Zhvillim Urban, Planet Rregulluese Urbane.

Ligji për mbrojtjen e mjedisit përcakton **s**hfrytëzimin 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 si 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.

2. GJENDJA E TANISHME

Komuna e Junikut gjendet në pjesën perëndimore të Kosovës, ku korridoret dominuese rrugore janë rrugët regjionale të cilat e lidhin Junikun me qendrat e mëdha si Pejën, Deçanin dhe Gjakovën. Në këtë komunë është i zhvilluar vetëm transporti rrugor për arsye se nuk ka të zhvilluar forma tjera të transportit. Stacioni më i afërt hekurudhor është në qytetin e Pejës, ndërsa qasja nga ajri mund të bëhet vetëm në aeroportin e Prishtinës.

Komuna ka një konfiguracion të përshtatshëm për zhvillimin e lëvizjeve të pa motorizuara, si lëvizjet në këmbë apo ato çiklistike. Sa i përket kësaj të fundit, komuna e ka të zhvilluar dhe ka filluar ndërtimin e infrastrukturës përcjellëse, e sidomos asaj turistike. Në disa pjesë të qytetit janë ndërtuar shtigje për çiklistë për nevoja ditore, ndërsa ka edhe prej shtigjeve që janë bërë përgjatë lumit Erenik për nevoja rekreative turistike.

Komuna e Junikut karakterizohet me një trafik automobilistik me fluks jo shumë të madh, si dhe me rrjete të trafikut rrugor të qëndrueshëm. Janë bërë investime të mjaftueshme në këtë rrjet, sidomos viteve të fundit.

2.1. Siguria në trafik

Juniku si vendbanim me numër relativisht të vogël të banorëve, karakterizohet me siguri në nivel të mirë, kjo si rezultat i fluksit të vogël të automjeteve. Realisht ekzistojnë disa rrugë të cilat nuk i plotësojnë kriteret teknike gjeometrike për të ofruar siguri për të gjithë pjesëmarrësit. Është bërë asfaltimi i vazhdueshëm i disa rrugëve mirëpo në shumicën prej tyre nëpër lagje të Junikut nuk ka trotuare për lëvizjen e këmbësorëve, edhe pse janë të parapara në PRRU. Kjo njëherazi është edhe problemi kryesor që kjo komunë ka në aspektet e sigurisë. Për të kontribuar edhe më tepër, patjetër që duhet ta përmendim edhe mungesën e sinjalizimit, si atij horizontal ashtu edhe vertikal.

Gjatë analizës së sigurisë, kemi ardhur në përfundim se ekzistojnë disa rrugë që konsiderohen me siguri të ulët, për arsye se nuk e kanë gjerësinë e duhur për t'u zhvilluar komunikacioni në dy drejtime, e aq më e rrezikshme bëhet kur në këta shirita të qarkullimit të automjeteve lëvizin edhe këmbësorët.

Një ndër problemet kryesore është edhe rruga regjionale 109, rruga nga qendra në drejtim të shkollës fillore.

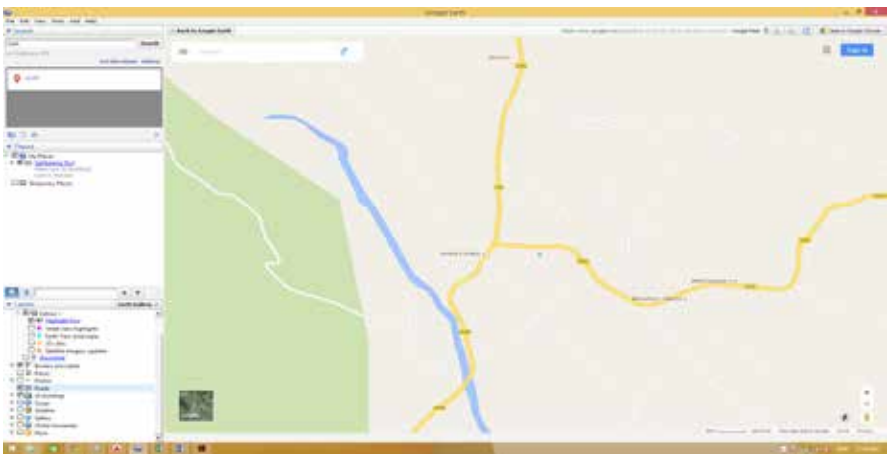


Fig. 2. Rrugët në komunën e Junikut

Ky njëherazi është problemi kryesor në qytet, sidomos gjatë periudhës kur shkojnë dhe vijnë nxënësit në shkollë.

Fig. 3. Harta e rrugëve në komunën e Junikut

Këtu bëhet fjalë për një segment rrugor me gjatësi prej 200 m, në të cilin zhvillohet trafiku për automjete në të dy drejtimet dhe në të njëjtën kohë shfrytëzohet edhe për lëvizjen e këmbësorëve, përkatësisht nga nxënësit.

Edhe nga fotografitë e mëposhtme shihet qartë se rruga është shumë e ngushtë për lëvizjen e mjeteve, sidomos në rastet kur kemi përballë kalim të mjeteve të rënda. Kjo njëherazi është edhe arteria kryesore në të cilën qarkullojnë këto mjete, ku shpeshtësia e tyre është si pasojë e gurthyeseve që gjenden në atë pjesë të qytetit.

Fig. 4. Rrugë e ngushtuar nga qendra deri tek SH.F.M.U.

Fig. 5. Mungesë sinjalizimi

Fig. 6. Mungesë sinjalizimi

Duhet të përmendim edhe disa fakte tjera që kanë të bëjnë në mënyrë të drejtpërdrejtë me sigurinë rrugore, ku shumica e rrugëve në qytet kanë mungesë të trotuareve, dhe këmbësorët detyrohen ta shfrytëzojnë shiritin e automjeteve për lëvizje në këmbë apo i shfrytëzojnë edhe vendet ku ka bankina.

Fig. 7. Mungesë sinjalizimi

Fig. 8. Mungesë sinjalizimi

Fig. 9. Mungesë sinjalizimi

Fig. 10. Rrugë e ngushtuar

Fig. 11. Rrugë e paasfaltuar

Fig. 12. Mungesë sinjalizimi

Nga vizita në terren ashtu edhe nga fotografitë, shihet qartë se ka mungesë të sinjalizimit në të gjitha rrugët e qytetit, gjë e cila ndikon drejtpërsëdrejti në sigurinë në komunikacion.

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal

Të gjitha problemet e sigurisë të përmendura në kapitullin paraprak, drejtpërsëdrejti janë të lidhura edhe me nivelin e sinjalizimit, qoftë ai horizontal apo vertikal. Në komunën e Junikut, rrugët kryesore mirëmbahen nga ministria, mirëpo është një gjendje jo e mirë e sinjalizimit. Në rrugët e reja ka sinjalizim, mirëpo në ato që janë brenda lagjeve mungon në tërësi, që njëherazi është edhe shqetësim i banorëve të qytetit. Shumë rrugë janë të ngushta dhe qasja në to është shumë e vështirë sepse ka dukshmëri të zvogëluar, dhe ky është një problem i cili mund të evitohet me vendosjen e disa pasqyrave të komunikacionit.

2.3. Trafiku për këmbësorë

Shumica e rrugëve të brendshme janë asfaltuar, ndërsa ndriçimi publik është në rritje e sipër në të gjithë qytetin. Karakteristikë është mungesa e hapësirave të kalimit për këmbësorët. Ato pak trotuare janë të shtrira vetëm në zonën e qendrës së qytetit, bile edhe aty pjesërisht. Kjo ndikon që të rritet rreziku për aksidente që rrezikojnë kalimtarët e sidomos nxënësit e shkollave.

Karakteristikë për Junikun është edhe prania e vijave të ujit (jazeve) përbri rrugëve në formën e kanaleve të hapura, të cilat depërtojnë nëpër qytet dhe përdoren për ujitje.

Në nivel ndër-komunal, rrugët e vogla komunale, rrugët e paklasifikuara dhe rrugët e thjeshta bujqësore ose për këmbësorë, kanë kontribut të rëndësishëm në infrastrukturën e transportit intern (ecja apo ngasja e biçikletës nëpër qytezë) dhe si atraksion turistik. Nga vrojtimi dhe diskutimi me grupin punues dhe nga vizita në vendbanim, shihet qartë se lëvizshmëria interne është e lartë dhe e shpejtë me orare, dhe investimet gjithëpërfshirëse në këtë fushë janë të mirëseardhura, përderisa ecja në mal (hiking) dhe çiklizmi malor si zhvillim turistik mund të shihen vetëm si një strategji afatgjate që do të zhvillohet hap pas hapi. Komuna e Junikut ka punuar një segment të shtegut për biçikleta dhe pritet të fillojë punimet në zbatimin e projektit për shtigje të çiklistëve të përcjella edhe me trotuare, aty ku infrastruktura dhe çështja e pronësisë ka lejuar një gjë të tillë. Mirëpo, kjo iniciativë pozitive nuk mund të ketë efekt nëse nuk zgjidhet edhe çështja e mirëmbajtjes (shtegu i biçikletave nuk duhet të pushtohet nga veturat që kalojnë, pasi që kjo akumulon pluhur dhe copëza, gjë që e bëjnë të papërshtatshme për ngasje).

Të dhëna të detajuara në lidhje me gjatësinë e trotuareve gjenden në aneks.

2.4. Trafiku për çiklistë

Në komunën e Junikut ekziston infrastrukturë për çiklistë, është e paktë mirëpo si nismë për zhvillimin e kësaj forme të transportit është shumë e mirë. Në rrugën kryesore është një shirit për çiklistë i cili është i shënjuar vetëm me sinjalizim horizontal, nuk është i ndarë fizikisht.

Fig. 13. Shtigje për çiklistë

Ndërsa shtigje për çiklistë të ndara fizikisht ka të ndërtuara përgjatë bregut të lumit i cili është i ndërtuar për arsye rekreative me një gjatësi prej 700 m.

Fig. 14 dhe Fig. 15 Trotuar dhe shteg çiklistësh

2.5. Parkingjet

Komuna e Junikut ka shumë pak hapësira publike që të shfrytëzohen për parkingje të automjeteve.

Kemi vetëm një parking privat për automjete i cili as për së afërmi nuk i plotëson kushtet për funksionim.

Ekziston një parking për taksistë, i cili gjendet në qendër të qytetit.

Meqë është ndërtuar stacionin i ri i autobusëve së bashku me parking, në pjesën anësore të stacionit të autobusëve është i caktuar vend parkingu për taksistë në të ardhmen.

2.6. Transporti kolektiv (publiko-privat)

Në komunën e Junikut transporti publik i brendshëm nuk funksionon. Por, këtë komunë e përshkon linja e autobusëve ndër komunal të cilët stacionohen në stacionin e ri të autobusëve në qendër të qytezës në anën e djathtë të rrugës Junik-Rastavicë. Përmes këtyre autobusëve, udhëtarët lëvizin në drejtime të ndryshme si në fshatrat përreth ashtu edhe në qytetet tjera. Pra, ka linja të rregullta udhëtimi për Deçan, Gjakovë, Pejë e Prishtinë.

Lidhje të drejtpërdrejta dhe të shpejta janë të orientuara drejt Deçanit dhe Pejës. Ndërsa, edhe Gjakova mund të arrihet më shpesh, duke pasur parasysh që shërbimet për në Deçan edhe më tutje veprojnë përmes rrugës magjistrale ku udhëtarët mund të lidhen me shërbimet e rregullta që udhëtojnë në drejtimin mes Pejës dhe Gjakovës.

Në Junik janë të regjistruar 9 vetura taksi. Kemi miratuar Rregulloren komunale të Trafikut në të cilën parashihen tarifat për shërbime të taksive. Taksistët janë ende të vendosur afër xhamisë në qendër. Mendohet që të caktohet lokacioni i tyre afër stacionit të ri të autobusëve.

2.7. Lëvizja e personave me mobilitet të zvogëluar[4]

Komuna e Junikut nuk ka një infrastrukturë adekuate e cila do të ia mundësonte personave me mobilitet të zvogëluar një qasje të lehtë dhe një lëvizje të lirë. Në disa pjesë të qytetit, përkatësisht në investimet përgjatë brigjeve të lumit Erenik, jemi munduar që të bëjmë një infrastrukturë adekuate për qasje me të lehtë, mirëpo edhe kjo nuk është bërë sipas standardeve.

Objektet zyrtare komunale si dhe ndërtimet e reja e kanë një infrastrukturë të tillë.

4 personat me aftësi të kufizuar, të moshuarit, prindërit me karroca, etj.

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE

Duke u bazuar në analizën e gjendjes ekzistuese dhe në të gjitha dokumentet e hartuara deri më tani, komuna e Junikut ka një vizion të qartë sa i përket orientimit zhvillimor të qytetit, duke e shndërruar atë në një atraksion të trashëgimisë kulturore. Vizioni sipas dokumenteve ekzistuese është si në vijim:

Juniku, vend-themel i traditës dhe odës si institucion, "Park Etnografik" i trashëgimisë natyrore dhe kulturore, ruajtja e së cilës do të gjenerojë zhvillim të qëndrueshëm dhe mirëqenie për banorët e vet, me vend të merituar në ofertën turistike rajonale dhe integrime evropiane.

3.1. Elementet e vizionit

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

Prandaj, në përshtatje edhe me vizionet nga planet ekzistuese (PZHK, PZHU dhe PRRU), lidhur me Planin e mobilitetit të qëndrueshëm urban, komuna e Junikut ka këtë vizion:

Juniku, qytet i sigurt për lëvizje të lirë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, me infrastrukturë të qëndrueshme dhe i cili i mundëson qasje për të gjithë pjesëmarrësve në trafik.

Për ta arritur këtë vizion është e domosdoshme që të përcaktohen objektiva të qarta dhe të realizohen të mëposhtmet:

- Rritja e sigurisë në afërsi të shkollave;
- Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut dhe rregullimi i qarkullimit – rrugë njëkahore lokale;
- Ndërtimi i rrugëve të reja;
- Zgjerimi i rrjetit të shtigjeve për çiklistë;
- Qasja për personat me nevoja të veçanta;
- Rregullimi i stacionit të autobusëve dhe rregullimi i parkingjeve për taksistë.

O.1. Rritja e sigurisë në afërsi të shkollave

Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese është evidentuar se shkolla fillore dhe ajo e mesme të cilat gjenden në qytetin e Junikut nuk kanë siguri të mjaftueshme të lëvizjes së sigurt të nxënësve. Problemi kryesor është me shkollën fillore e cila gjendet përgjatë rrugës R109. Rruga nga qendra e Junikut deri tek shkolla është shumë e ngushtë, nuk ka trotuare, kurse bëhet edhe më e rrezikshme në rastet kur përballëkalohen mjetet e rënda.

O.2. Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut dhe rregullimi i qarkullimit – rrugë njëkahore lokale dhe ndërtimi i rrugëve të reja

Me qëllim të rritjes së sigurisë, si kontribuesi kryesor në këtë sferë është edhe sinjalizimi adekuat dhe orientimi i qarkullimit, në këtë rast, këto janë dy veglat kryesore me të cilat duhet të përmbushet vizioni i qytetit për lëvizje të lirë dhe të sigurt.

O.3. Zgjerimi i rrjetit të shtigjeve për çiklistë dhe qasja e personave me mobilitet të zvogëluar

Siç e kemi përmendur edhe në analizën e gjendjes ekzistuese, në zonën qendër të Junikut janë të ndërtuara disa shtigje për çiklistë, mirëpo kjo nuk është e mjaftueshme dhe nuk e ka vazhdimësinë e kërkuar për të ofruar një shërbim cilësor. Pasi që veçse ekziston një infrastrukturë, është e nevojshme që këtij rrjeti t'i shtohen edhe rrugë tjera me qëllim që të bëhet i shfrytëzueshëm, si për nevoja të lëvizjeve ditore, ashtu edhe për ato turistike.

O.4. Rregullimi i stacionit të autobusëve dhe rregullimi i parkingjeve për taksistë

Lokacioni për ndërtimin e stacionit të autobusëve është i caktuar mirëpo nuk është i funksionalizuar pasi që nuk e ka sinjalizimin adekuat dhe nuk është i bërë peronizimi sipas standardeve për një stacion të autobusëve.

4. HARTIMI I PLANIT

4.1. Rritja e sigurisë në afërsi të shkollave dhe nëpër rrugët e qytetit

Organizimi i rrugëve njëkahore për disa lagje të qytetit është bërë sidomos për rrugët të cilat nuk kanë trotuare dhe nuk ka mundësi të ndërtohen trotuare. Me orientimin njëkahor është e mundshme që të krijohet një hapësirë e ndarë për lëvizje të këmbësorëve.

Në figurën e mëposhtme është marrë një shembull se si mund të rezervohet një hapësirë e destinuar për këmbësorë, brenda sipërfaqes së përbashkët për lëvizje.

Shumica e rrugëve brenda qytetit janë shumë të ngushta dhe trafiku në to zhvillohet në të dy drejtimet. Me kthimin e tyre në rrugë njëkahore si në figurën e mëposhtme, krijohet një hapësirë e cila mund të shënohet për lëvizje të këmbësoreve, p.sh. në një rrugë me gjerësi 4,5 m, 3 m mund të ndahen për lëvizje të mjeteve në një drejtim, ndërsa 1,5 m mund të ndahen për lëvizje të sigurt të këmbësorëve.

Fig. 16. Hapësira e destinuar për këmbësorë

Fig. 17. Hapësira e destinuar për këmbësorë

Në figurën e mësipërme është paraqitur pikërisht rruga e cila shkon nga qendra, në drejtim të shkollës fillore. Aty janë menduar disa skenarë rreth asaj se si të organizohet qarkullimi në këtë pjesë.

Skenarët:

Skenari 1 – Ndërtimi i rrugës së re

Skenari 2 – Kthimi i lëvizjes në rrugë njëkahore

Skenari 3 – Rregullimi me sinjale ndriçuese

Skenari 4 – Kufizimi i lëvizjes për mjete të rënda me orar të caktuar 07:00 – 13:00

Sipas skenarit të parë është menduar që të ndërtohet (asfaltohet) rruga e cila shkon përgjatë shkollës dhe lidhet me qendrën e qytetit. Me ndërtimin e kësaj rruge është menduar që përgjatë gjithë kësaj të ndërtohet një qarkore me lëvizje njëkahore. Ky plan kërkon investime pak a shumë më të mëdha mirëpo është një zgjidhje afatgjate. Në figurën e mëposhtme është paraqitur plani.

Skenari 3. Rregullimi me sinjale ndriçuese

Ashtu siç e potencuam edhe më lart, rruga në drejtim të shkollës është shumë e ngushtë dhe nuk i plotëson as kriteret minimale për lëvizje dykahore. Si zgjidhje opcionale mund të jenë edhe sinjalet ndriçuese të cilat këtë segment rrugor do ta kthenin në një lëvizje njëkahore, ku do të krijohej një hapësirë e mjaftueshme për lëvizje të sigurt të këmbësorëve dhe mjeteve.

Skenari 4 është ai i cili nuk kërkon investime të mëdha dhe është i lehtë dhe i shpejtë për t'u implementuar. Ky skenar është i bazuar në kufizimin e lëvizjeve për mjete të rënda në oraret kur nxënësit janë në shkollë. Aktualisht është i rregulluar në këtë formë përmes sinjalizimit vertikal.

Si masa shtesë për ta qetësuar trafikun duhet të përdoren edhe ngadalësuesit e shpejtësisë si në figurën e mëposhtme.

Fig. 18. Ngadalësuesit e shpejtësisë

4.2. Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut dhe rregullimi i qarkullimit – rrugë njëkahore lokale dhe ndërtimi i rrugëve të reja

Rregullimi i sinjalistikës horizontale dhe vertikale do të bëhet me qëllim të rritjes së shkallës së sigurisë dhe të lajmërohen pjesëmarrësit në trafik për gjendjen në komunikacion.

Përpos vendosjes së shenjave të nevojshme në lokacionet adekuate, rëndësi e veçantë do t'i kushtohet nivelit të informimit.

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 garantojë informacion të plotë në drejtimin e automjetit. Një sinjalistikë e qartë dhe efikase është edhe elementi kyç për përmirësimin efektiv të sigurisë rrugore.

Sinjalizimi horizontal është i pakët 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 paasfaltuara dhe nga trotuaret e pashtruara ose nga gjendja jo e mirë e rrugëve.

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 të veçantë, shpesh lartësitë e tyre janë jo në përputhje me rregullat e vendosjes, janë shumë të pakta dhe disa herë jo në vende shumë të dukshme.

4.3. Zgjerimi i rrjetit të shtigjeve për çiklistë dhe qasja e personave me mobilitet të zvogëluar

Në qytetin e Junikut është e nevojshme që shtigjet ekzistuese të mirëmbahen dhe të lidhen me pjesët tjera të qytetit me qëllim të krijimit të vazhdimësisë së tyre, duke pasur parasysh që zona qendër është shumë e vogël dhe të gjitha lëvizjet ditore mund të kryhen me forma aktive të lëvizjes. Një rrjet funksional dhe promovimi i lëvizjeve aktive do të ishte atraksion në vete për këtë qytet. Përveç çiklizmit për lëvizje për nevoja ditore, në qytetin e Junikut gjithsesi duhet të promovohet edhe çiklizmi turistik për faktin që qyteti ka një konfiguracion shumë të mirë, i cili e mundëson një gjë të tillë. Në figurën e mëposhtme është propozuar që të ndërtohet rrjeti përgjatë rrugës kryesore, pasi që i plotëson kriteret teknike të gjerësisë së rrugës.

Fig. 19. Propozimi i ndërtimit të rrjeti përgjatë rrugës kryesore

Në anën tjetër shumë lehtë mund të zgjaten dhe të organizohen shtigje për çiklizëm turistik – malor.

Fig. 20. Shtigjet për çiklizëm

Edhe pse janë bërë disa përpjekje për përmirësimin e qasjes së personave me mobilitet të zvogëluar, ato nuk janë të mjaftueshme dhe nuk janë projektuar në mënyre adekuate për një qasje të lehtë. Në vijim janë dhënë disa kritere teknike të cilat duhet të respektohen dhe të përmirësohen të gjitha qasjet.

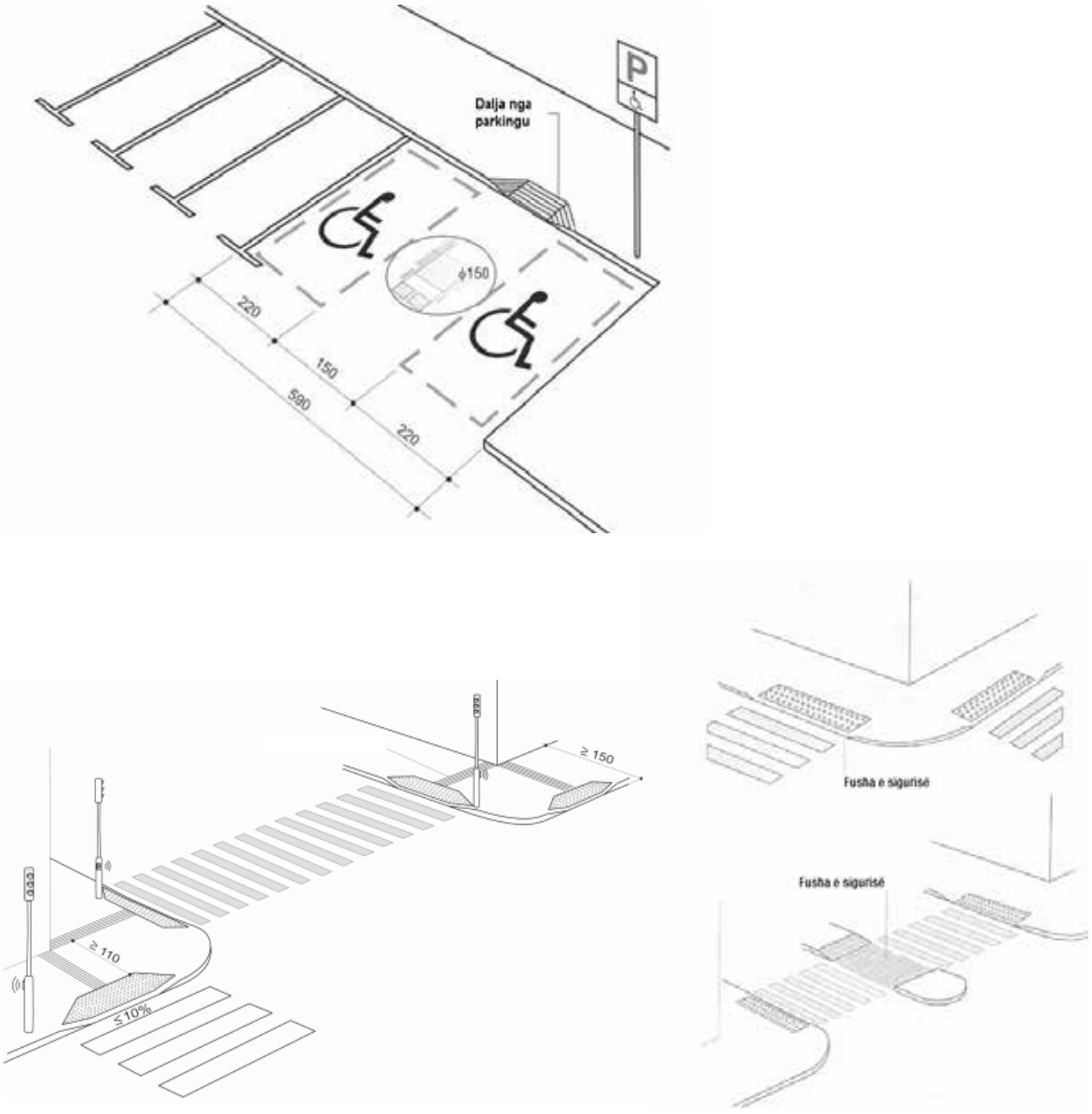


Fig. 21. Kriteret teknike për përmirësimin e qasjes për personat me mobilitet të zvogëluar

4.4. Rregullimi i stacionit të autobusëve dhe rregullimi i parkingjeve për taksistë

Lokacioni për stacionin e autobusëve është në hyrje të qytetit nga drejtimi i rrugës magjistrale Deçan–Gjakovë. Është i asfaltuar mirëpo nuk është i shënjuar si stacion i autobusëve dhe nuk i plotëson kriteret e funksionimit si i tillë. Për këtë arsye, për funksionalizimin e tij duhet të bëhet peronizimi sipas standardeve si dhe sinjalizimi adekuat. Në kuadër të planit është paraparë funksionalizimi i tij. Në figurën e mëposhtme është paraqitur lokacioni i stacionit i cili është i mjaftueshëm për t'i përmbushur kërkesat aktuale të lëvizjeve të transportit publik.

Fig. 22. Lokacioni i stacionit të transportit publik

5. DEKLARATË E ARSYETIMIT PËR PËRCAKTIM PËR MOSPËRGATITJEN E RAPORTIT TË VLERËSIMIT STRATEGJIK PËR MJEDIS, PËR PLANIN E MOBILITETIT (PM) NË KOMUNËN E JUNIKUT

5.1. Përmbledhje e PM

Komuna e Junikut, duke iu falënderuar mbështetjes së projektit DEMOS ka përgatitur Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm (PM). Fillimisht është krijuar Grupi punues, i përbërë nga përfaqësues të palëve të ndryshme të interesit, përfaqësues të drejtorive relevante nga komuna e Junikut.

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, si dhe caktimin e veprimeve dhe aktiviteteve që duhet të ndërmerren për një mobilitet gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm.

Plani i Mobilitetit përfshin:

- rritjen e sigurisë në trafik;
- përmirësimin e sinjalizimit dhe rregullimit të qarkullimit;
- rregullimin dhe menaxhimin e parkingjeve;
- krijimin e shtigjeve për çiklistë dhe rekreacion;
- përshtatjen e infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta.

Plani i Mobilitetit nuk përfshin:

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

5.2. Referenca ligjore e konsultuar për përcaktim

Ligji Nr. 03/L-230 për vlerësim 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.

Përcaktimi për të mos përgatitur raport të VSM për Planin e Mobilitetit (PM) në komunën e Junikut 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 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.

Duke iu referuar provizionit të lartpërmendur, Grupi punues për përgatitjen e PM ka shqyrtuar PM duke krahasuar me kriteret e shtojcës 1 të Ligjit për VSM, 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.

5.3. Analiza krahasuese sipas kritereve të shtojcës 1 të Ligjit Nr. 03/ L-230 për VSM, si dhe aktiviteteve të PM të komunës së Junikut

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të Ligjit të VSM	*Efektet e Planit të Mobilitetit në komunën e Junikut (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 lidhjen 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. Objektivat kryesore do të jenë 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 të cilit po ashtu i është bërë VSM, dhe nuk influencon planet 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 kontribuonte në përmirësimin e kualitetit të ajrit në njërën anë, dhe në përgjithësi të shëndetit të banorëve të kësaj komune.
1.4. problemet mjedisore që lidhen me planin ose programin;	Në objektivat e parapara në kuadër të Planit të Mobilitetit për komunën e Junikut, nuk është hasur në probleme të mundshme mjedisore që mund të paraqiteshin si pasojë e realizimit të objektivave të cekura më lart.
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., dhe 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 e Zhvillimor Komunal i cili ka kaluar nëpër procesin e VSM.

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të Ligjit të VSM	*Efektet e Planit të Mobilitetit në komunën e Junikut (PM)*
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 periudhë 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 ri-orientimin e trafikut, shtimin e shtigjeve për çiklistë dhe për rekreacion, 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 mje-dis (p.sh. si shkak i aksidenteve),	Nuk do të ketë efekte negative ndërkufitare. Plani i Mobi-litetit 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),	Deri në fund të vitit 2020, efektet pozitive mjedisore të këtij plani do të prekin 50 % të territorit dhe 6.083 banorë të komunës së Junikut.
2.6. vlerën dhe cenueshmerinë e zonës që ka të ngjarë të ndikohet si rezultat i:	Nuk është relevante për PM Junik.
2.6.1. karakteristikave të veçanta natyrore ose trashëgimisë kulturore,	Duke qenë se PM nuk parasheh ndërhyrje fizike, ndër-tim 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 emi-sione qoftë në ajër qoftë në ujë, e 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, etnik ose ndërkombëtar mbrojtës.	Komuna e Junikut ndodhet në pjesën perëndimore të Kosovës, pranë Bjeshkëve të Nemuna. Ka një territor me sipërfaqe prej 77,77 km² dhe shtrihet në një gjerësi gjeografike prej 42,22º dhe në gjatësi gjeografike prej 20,26º. Sipas hartës së zonave të mbrojtura (AKMM), në komunën e Junikut rezulton të jetë zona e mbrojtur me status të njohur kombëtar, e cila është Parku Kombëtar “Bjeshkët e Nemuna”, por vetë plani nuk sheh interven-ime jashtë zonës urbane të komunës dhe atë intervenime për të rritur sigurinë e pjesëmarrësve në trafik siç edhe mund të shihet nga objektivat e caktuara në PM të cilat janë me efekt të karakterit pozitiv.

6. PLANI FINANCIAR 2016-2020

6.1. Hyrje

Ky plan financiar analizon kapacitetet buxhetore të komunës në periudhën 2016-2020 në bazë të dokumenteve kryesore afatshkurtra dhe afatmesme të komunës (buxheti i komunës për vitin 2016 dhe Korniza Afatmesme Buxhetore 2016-2018) si dhe trendët financiare të komunës në të ardhmen. Po ashtu, plani jep edhe kalkulimet e nevojshme sa i përket buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtjen e investimeve të planifikuara 2016-2020 si dhe investimeve të deritanishme në fushën e mobilitetit.

Propozimet për investime në fushën e mobilitetit janë të bazuara në prioritetet e komunës për periudhën 2016-2020 si dhe në kapacitetet buxhetore të komunës duke marrë parasysh trendët buxhetore; trendin e grantit qeveritar si dhe trendin e Të Hyrave Vetanake (THV). Në financimin e projekteve të propozuara, është marrë parasysh edhe mundësia e financimit nga donatorët e huaj përmes bashkëfinancimit së bashku me komunën.

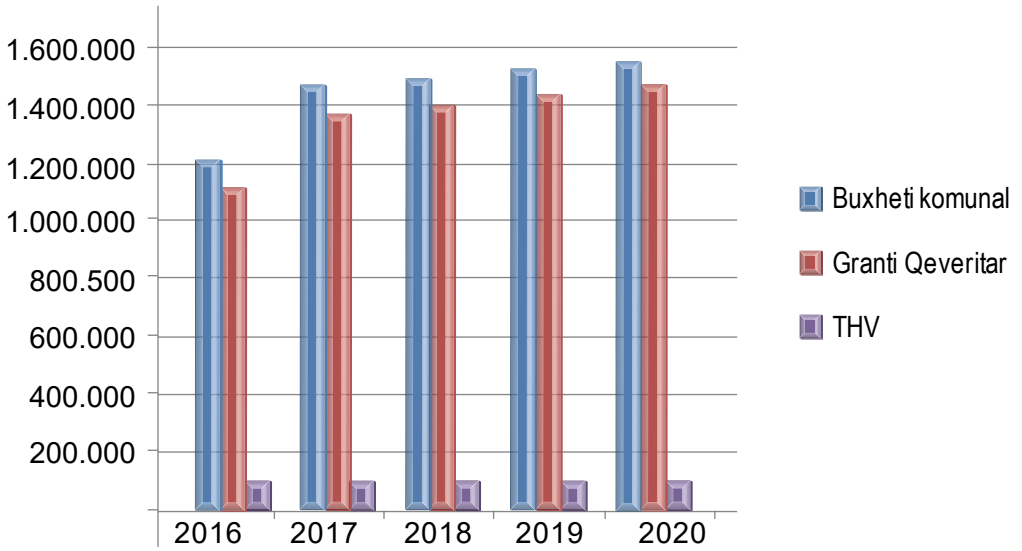
Sidoqoftë, në mënyrë që ky plan të realizohet në tërësi, i mbetët komunës që propozimet për investime dhe mirëmbajtje në fushën e mobilitetit të përfshihen në planifikimet buxhetore në vitet në vijim.

6.2. Kapacitetet buxhetore të komunës

Buxheti i komunës së Junikut në bazë të Kornizës Afatmesme Buxhetore 2016-2018 është si më poshtë:

Viti	Buxheti komunal	Granti Qeveritar	THV	Vërejtje:
2016	1.170.878	1.079.878	91.000	
2017	1.415.298	1.323.798	91.500	
2018	1.444.598	1.352.598	92.000	
2019	1.475.636	1.386.357	92.500	Buxhet i parashikuar
2020	1.506.985	1.415.689	93.000	Buxhet i parashikuar

Tab. 1. Buxheti komunal 2016-2020

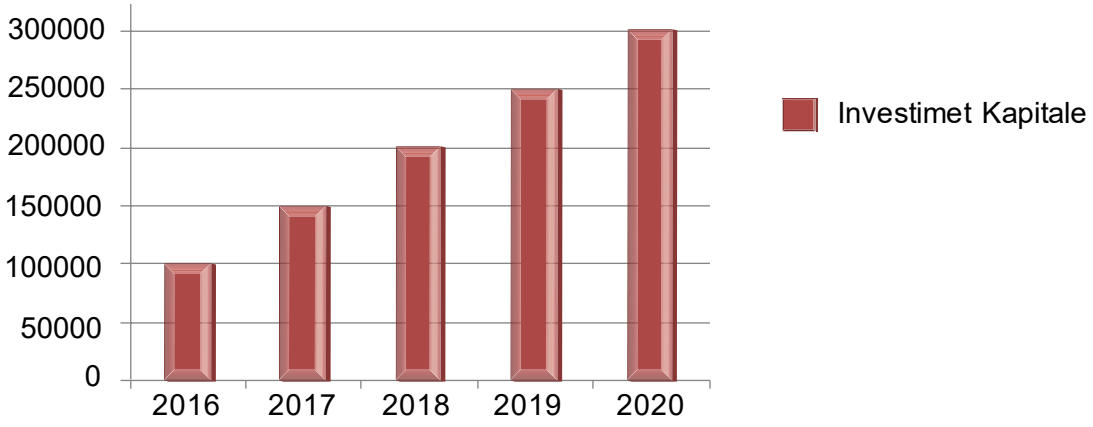


Tab. 2. Buxheti, Granti dhe THV për vitet 2016-2020

Në mënyrë që të realizohen projektet e propozuara në plan, është me rëndësi që komuna të ketë buxhet të mjaftueshëm të dedikuar për investimet kapitale. Planifikimet e komunës për investime kapitale për vitet 2016-2020 janë si më poshtë:

Viti	Investimet kapitale	Vërejtje:
2016	175.000,00	Buxheti komunal+donacione
2017	195.000,00	Buxheti komunal+donacione
2018	215.000,00	Buxheti komunal+donacione
2019	235.000,00	Buxheti komunal+donacione
2020	255.000,00	Buxheti komunal+donacione

Tab. 3. Planifikimet e investimeve kapitale për vitet 2016-2020

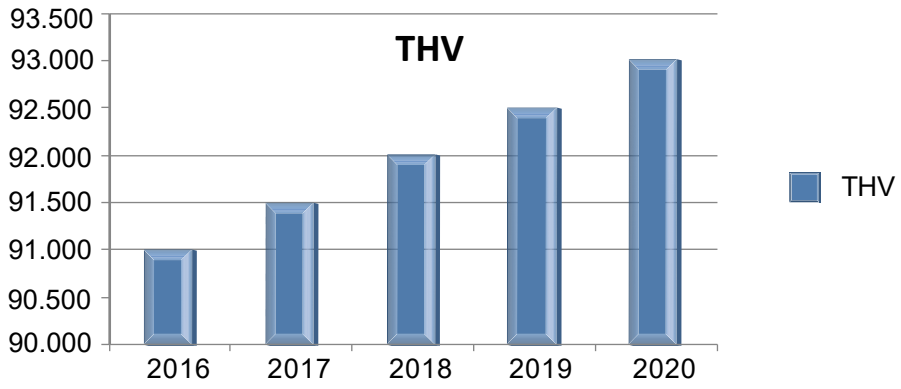


Tab. 4. Investimet kapitale për vitet 2016-2020

Trendi i rritjes së investimeve kapitale në komunë ndërlidhet edhe me trendin e rritjes së të hyrave vetanake, të cilat po ashtu do të shohin rritje në periudhën 2016- 2020, siç shihet edhe nga tabela dhe grafikoni më poshtë.

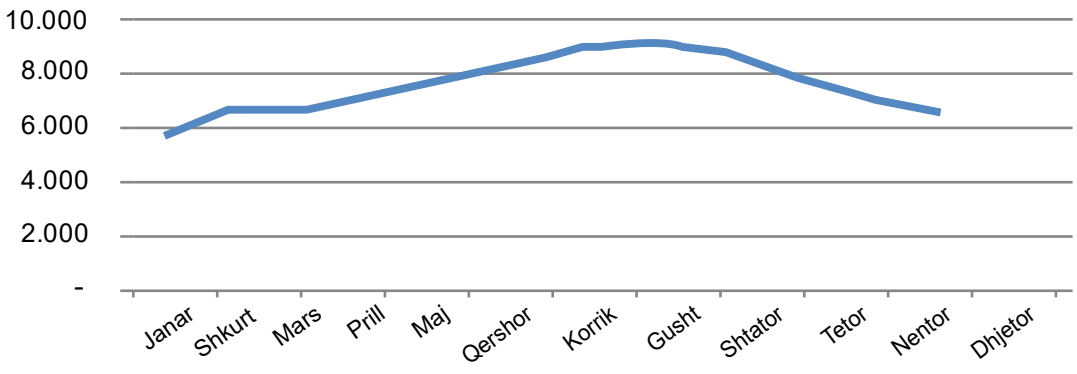
Viti	Jan	Shku	Mars	Prill	Maj	Qer	Korr	Gush	Shtat	Tetor	Nën	Dhje	Totali
2016	5.700	6.650	6.750	7.260	7.860	8.435	8.890	9.150	8.730	7.900	7.115	6.560	91.000
2017													91.500
2018													92.000
2019													92.500
2020													93.000
TO.													460.000

Tab. 5. Trendi i rritjes së të hyrave vetanake gjatë viteve 2016-2020



Tab. 6. Të hyrat vetanake

Ndërsa në grafikonin më poshtë është dhënë edhe trendi mujor i të hyrave vetanake (THV) gjatë vitit 2016



Tab. 7. Trendi mujor i të hyrave vetanake

6.3. Investimet

Siç u cek edhe më lart, propozimet për investime në mobilitet për periudhën 2016-2020 janë bërë në bazë të prioriteteve afatmesme të komunës si dhe kapaciteteve buxhetore të saj. Vlerat e investimeve të propozuara janë dhënë në bazë të para-masave dhe para-llogarive të përafërta, të cilat edhe mund të ndryshojnë nëse bëhet një kalkulim më i përafërt i tyre.

Në periudhën 2016-2020 parashihen gjithsej 10 projekte, masa ose intervenime në vlerën totale 218.500,00 €. Propozimet për investime janë dhënë në tabelën më poshtë:

Nr.	Projekti-Përshkrimi	Kategoria	Data e fillimit	Data e përfundimit	Kohëzgjatja e investimit (në ditë)	Prioriteti	Burimet e financimit	Viti i investimeve	Vlera e investimit	%
1	Rregullimi i trafikut në rrugën regjionale 109 – Shkolla fillore	Siguria në trafik	01.05.2016	31.06.2016	60	I lartë	THV	2016	2.000	0,92%
2	Sinjalizimi si dhe shënimi i vendkalimeve të këmbësorëve	Sinjalizimi	01.06.2016	30.07.2016	60	I lartë	THV	2016	1.500	0,69%
3	Rifunksionalizimi i shtigjeve për çiklistë	Shtigje për çiklistë	01.06.2016	31.07.2016	61	I mesëm	THV	2016	1.000	0,46%
4	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Sinjalizimi	01.07.2016	15.08.2016	45	I lartë	THV/Granti Qeveritar	Çdo vit	20.000	9,15%
5	Ndërtimi dhe mirëmbajtja e trotuareve	Trotuare	01.05.2017	30.08.2017	155	I mesëm	THV/Granti Qeveritar	Çdo vit	50.000	22,88%
6	Infrastruktura rrugore për personat me nevoja të veçanta	Mobiliteti për PAK	01.04.2017	15.05.2017	45	I lartë	THV	Çdo vit	50.000	22,88%
7	Ndërtimi – asfaltimi i rrugëve alternative te shkolla me qellim të riorientimit te qarkullimit	Ngarkesa në trafik	01.05.2017	31.07.2017	90	I mesëm	THV/Granti Qeveritar	2017	12.000	5,49%
8	Ndërtimi i shtigjeve rekreative për këmbësorë - Moronicë	Shtigje për çiklistë	01.05.2018	30.07.2018	90	I ulët	THV/Granti Qeveritar	Çdo vit	20.000	9,15%
9	Ndërtimi i shtigjeve rekreative për çiklistë - Moronicë	Shtigje për çiklistë	01.05.2019	30.07.2019	90	I ulët	THV	2018	12.000	5,49%
10	Kahëzimi i rrugëve	Sinjalizimi	01.05.2020	30.06.2020	60	I ulët	THV	Çdo vit	50.000	22,88%
									218.500	100.00%

Tab. 8. Propozim-projektet 2016-2020

Në bazë të kategorive të mobilitetit, këto investime duken si më poshtë:

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Vlera e investimit	%
Siguria në trafik	2.000	-	-	-	-	2.000	1%
Sinjalizimi	15.500	14.000	14.000	14.000	14.000	71.500	33%
Shtigje për çiklistë	5.000	4.000	16.000	4.000	4.000	33.000	15%
Trotuare	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	50.000	23%
Ngarkesa e trafikut	-	12.000	-	-	-	12.000	5%
Mobiliteti për PAK	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	50.000	23%
TOTALI	42.500	50.000	50.000	38.000	38.000	218.500	100%

Tab. 9. Investimet në mobilitet

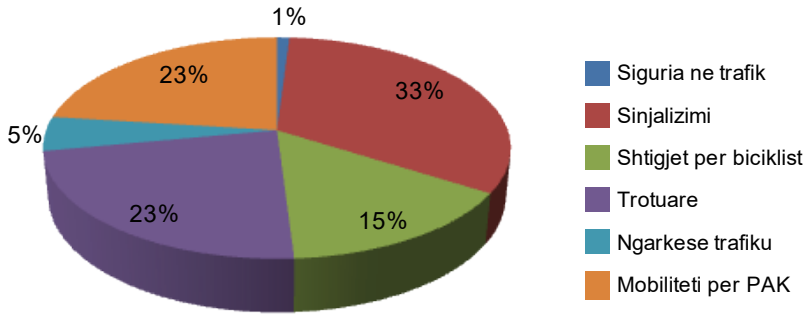


Fig. 23. Investimet në mobilitet

Në realizimin e projekteve të propozuara, komuna mund të bazohet në këto burime të financimit: të hyrat vetanake (THV), grantin qeveritar, bashkëfinancimin me donatorët e huaj si dhe përmes Partneritetit Publiko-Privat (PPP).

Mënyra e bashkëfinancimit të projekteve të propozuara është dhënë si më poshtë:

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Totali	%
Të Hyrat Vetanake	24.500	20.000	32.000	20.000	20.000	116.500	53,32%
Grante Qeveritare	0	0	0	0	0	0	0%
Të kombinuar	18.000	30.000	18.000	18.000	18.000	102.000	46,68%
Totali	42.500	50.000	50.000	38.000	38.000	218.500	100%

Tab. 10. Bashkëfinancimi

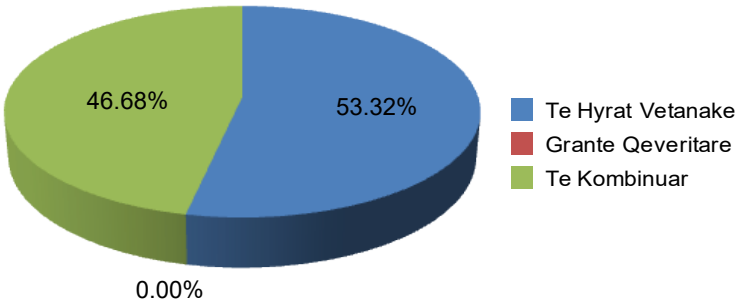


Fig. 24. Bashkëfinancimi

Si shtojcë e Planit të Mobilitetit është dhënë edhe planifikimi i rrjedhës së parasë (cash flow) që nevojitet për realizimin e projekteve të propozuara.

6.4. Mirëmbajtja

Është e rëndësisë së veçantë që komuna të bëjë edhe planifikimin e duhur buxhetor në lidhje me mirëmbajtjen jo vetëm të projekteve të propozuara por edhe të investimeve të mëhershme që janë bërë në fushën e mobilitetit. Si rezultat i mosplanifikimit të duhur të buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtje, shumë investime të mëhershme të komunës po shkatërrohen. Në mënyrë që të arrihet kjo, komuna duhet patjetër të bëjë inventarizimin e aseteve në fushën e mobilitetit si dhe të ketë një bazë të të dhënave të saktë dhe të digjitalizuar sa i përket investimeve të bëra më herët në mobilitet.

Si pasojë e mungesës së një inventari të aseteve si dhe një buxhetimi të saktë të mëhershëm për mirëmbajtje në fushën e mobilitetit, me rastin e kalkulimit të buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtje është përdorë norma vjetore e amortizimit si dhe çmimi për njësi në bazë të të gjeturave në komunat tjera. Normat vjetore të mirëmbajtjes për kategori të ndryshme të mobilitetit janë dhënë si më poshtë:

Kategoritë	Amortizimi vjetor (%) / Çmimi për njësi	Vlera e investimit €	Vlera totale vjetore €
Siguria në trafik	10%	2.000	200
Sinjalizimi	20%	71.500	14.300
Shtigje për çiklistë	10%	160.000	33.000
Trotuare[4]	0,88 €	50.000	4.400
Ngarkesa e trafikut	10%	12.000	1.200
Mobiliteti për PAK	10%	50.000	5.000
TOTALI		345.500	58.100

Tab. 11. Kategoritë e mobilitetit

5 Kategoria e trotuareve, përveç mirëmbajtjes së investimit të planifikuar (50.000€) përfshinë edhe mirëmbajtjen e të gjitha trotuareve të identifikuara në komunë në sipërfaqe prej 12.000 m2.

Duke marrë parasysh supozimet si më lart, tabela përmbledhëse e mirëmbajtjes vjetore nëpër kategori duket si më poshtë:

Ndarja e mirëmbajtjes në kategori	Njësia	Sasia aktuale	Investimet / Njësia	Totali i njësive	Vlera e investimit në Euro	Amortizimi vjetor (%) /Çmimi për njësi	Vlera totale vjetore në Euro	Vlera për njësi	% Euro
Siguria në trafik	copë	0	1	1	2.000	10%	200	200	0,51%
Sinjalizimi	copë	NA	250	250	71.500	20%	14.300	57	36,70%
Shtigje për çiklistë	m	0	15.000	1.500	33.000	10%	3.300	2	8,47%
Trotuare	m2	12.000	5.000	17.000	50.000	0,88 €	14.960	1	38,40%
Ngarkesa e trafikut	copë	-	200	200	12.000	10%	1.200	6.00	3,08%
Mobiliteti për PAK	copë	0	1	1	50.000	10%	5.000	5.000	12,83%
Totali					218.500		38.960		100%

Tab. 12. Ndarja e mirëmbajtjes në kategori

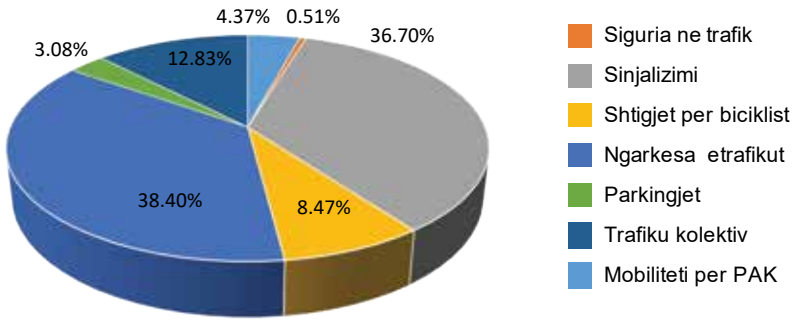


Fig. 25. Ndarja e mirëmbajtjes në kategori

Buxheti për mirëmbajtje vjetore në raport me investimet e planifikuara nëpër vite është dhënë si më poshtë:

	2016		2017		2018		2019		2020		TOTALI	
Kategoria	Vlera e investimit	Vlera e mirëmba-jtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmba-jtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmba-jtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmba-jtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmba-jtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmba-jtjes
Siguria në trafik	2.000	200	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000	200
Sinjalizimi	15.500	1.550	14.000	1.400	14.000	1.400	14.000	1.400	14.000	1.400	71.500	7.150
Shtigje për çiklistë	5.000	500	4.000	400	16.000	1.600	4.000	400	4.000	400	33.000	3.300
Trotuare	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	50.000	5.000
Ngarkesa e trafikut	-	-	12.000	1.200	-	-	-	-	-	-	12.000	1.200
Mobiliteti për PAK	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	50.000	5.000
TOTALI	42.500	4.250	50.000	5.000	50.000	5.000	38.000	3.800	38.000	3.800	218.500	21.850

Tab. 13. Investimet nëpër vite 2016-2020

Ndërsa më poshtë është dhënë edhe buxheti i përgjithshëm sa i përket mirëmbajtjes së përgjithshme në fushën e mobilitetit për vitet 2016-2020

					Buxheti për mirëmbajtje					
Kategoria	Projekti-përshkrimi	Viti i investimit	Vlera e investimit	Mirëmbajtja vjetore	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALI
Siguria në trafik	Rregullimi i trafikut në rrugën regjionale 109 – Shkolla fillore	2016	2.000	200		200	200	200	200	800€
Sinjalizimi	Sinjalizimi si dhe shënimi i vendkalimeve të këmbësoreve	2016	1.500	300		300	300	300	300	1.200€
	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	çdo vit	20.000	800	800	800	800	800	800	4.000€
	Kahëzimi i rrugëve	çdo vit	50.000	2.000		2.000	2.000	2.000	2.000	8.000€
Shtigje për çiklistë	Rifunksionalizimi i shtigjeve për çiklistë	2016	1.000	100		100	100	100	100	400€
	Ndërtimi i shtigjeve rekreative për këmbësorë - Moronicë	çdo vit	20.000	400	400	400	400	400	400	2.000€
	Ndërtimi i shtigjeve rekreative për çiklistë - Moronicë	2018	12.000	1.200				1.200	1.200	2.400€
Ngarkesa e trafikut	Ndërtimi – asfaltimi i rrugëve alternative te shkolla, me qel-lim të riorientimit të qarkullimit	2017	12.000	1.200			1.200	1.200	1.200	3.600€
Trotuare	Ndërtimi dhe mirëmbajtja e trotuareve	çdo vit	50.000	14.960	14.960	14.960	14.960	14.960	14.960	74.800€
Mobiliteti për PAK	Infrastruktura rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	çdo vit	50.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000€
Totali										101.200 €

Tab. 14. Buxheti për mirëmbajtje

Siç po shihet nga tabela, buxheti total për mirëmbajtje në fushën e mobilitetit për vitet 2016-2020 është 101.200 €. Më poshtë janë dhënë edhe ndarjet e detajuara nëpër kategori të mobilitetit dhe po ashtu edhe nëpër vite në mënyrë që komuna t'i bëjë planifikimet e nevojshme buxhetore vjetore për mirëmbajtje.

I ndarë nëpër vite dhe në bazë të kategorive, buxheti duket si më poshtë:

Viti	Siguria në trafik	Sinjalizimi	Shtigje për çiklistë	Ngarkesa e trafikut	Trotuare	Mobiliteti për PAK	TOTALI	%
2016		800	400		14.960		16.160	16%
2017	200	3.100	500		14.960	1.000	19.760	20%
2018	200	3.100	500	1.200	14.960	1.000	20.960	21%
2019	200	3.100	1.700	1.200	14.960	1.000	22.160	22%
2020	200	3.100	1.700	1.200	14.960	1.000	22.160	22%
TOTALI	800€	13.200€	4.800€	3.600€	74.800€	4.000	101.200	100%
	1%	13%	5%	4%	74%	4%	100%	

Tab. 15. Ndarja e buxhetit sipas kategorive

Ndarja e buxhetit për mirëmbajtje 2016-2020 në bazë të kategorive duket si më poshtë:

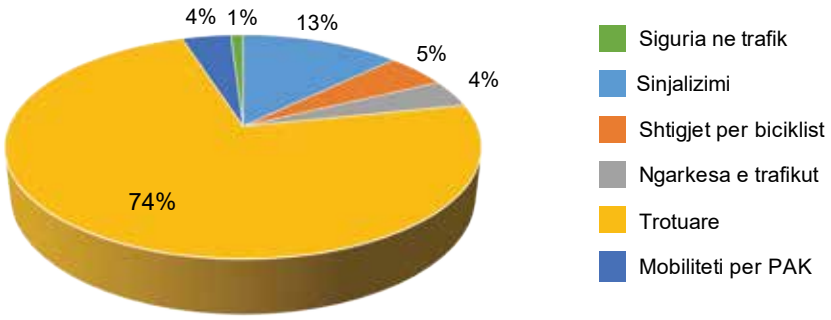


Fig. 26. Ndarja e buxhetit sipas kategorive

Ndërsa ndarja e buxhetit për mirëmbajtje nëpër vite 2016-2020 duket si vijon:

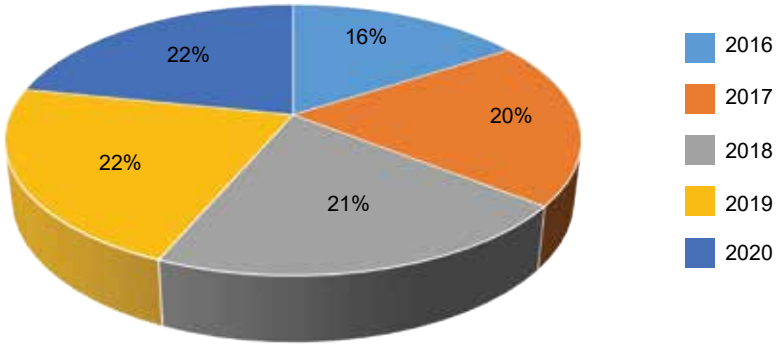


Fig. 27. Ndarja e buxhetit për mirëmbajtje nëpër vite 2016-2020

7. PLANI I VEPRIMIT PËR KOMUNËN E JUNIKUT

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 Junikut. 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 pranuar 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 dhe transferimin e praktikave inovative të përshtatshme në shërbim të mobilitetit në komunën e Junikut.

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 me Policinë, të përgatisin materialin e nevojshëm dhe të organizojnë ligjërata për edukimin në trafik në komunën e Junikut. 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 personat 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	Indikatorët	Përgjegjës	Rëndësia e masave (1-3)[5]	Kostoja e përafërt	Afatet kohore
1	Rregullimi i trafikut në rrugën regjionale 109 – Shkolla fillore	Rregullimi i qarkullimit me qëllim të rritjes së sigurisë	Rregullimi i qarkullimit	Komuna e Junikut	1	1.000 - 3.000	2016
2	Sinjalizimi si dhe shenjëzimi i vendkalimeve të këmbësorëve	Shenjëzimi i vendkalimeve	Numri i vendkalimeve të ndërtuara	Komuna e Junikut	2	1.000 - 2.000	2016
3	Rifunksionalizimi i shtigjeve për çiklistë	Shenjëzimi i tyre, ndarja e tyre nga shiritat qarkullues	Gjatësia e tyre	Komuna e Junikut	2	500 - 1.000	2016
4	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Vendosja, përmirësimi dhe mirëmbajtja e sinjalistikës rrugore	Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipër-faqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Junikut, Ministria e Infra-strukturës	1	4.000 - 5.000	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 Junikut	2	10.000 - 20.000	Të gjitha vitet
6	Infrastruktura rrugore për personat me mobi-litet të zvogëluar	Përshtatja e infras-trukturës rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Gjendja e infrastruk-turës rrugore pas realizimit	Komuna e Junikut	2	5.000 - 10.000	Të gjitha vitet
7	Ndërtimi – asfaltimi i rrugëve alternative te shkolla, me qëllim të riorientimit të qarkullimit	Kahëzimi i trafikut	Infrastruktura e re e krijuar	Komuna e Junikut	2	-	2017
8	Ndërtimi i shtigjeve rekreative për këm-bësorë - Moronicë	Përmirësimi i cilësisë së jetesës – rritja e atrakti-vitetit për turizëm	Gjatësia e shtigjeve të krijuara	Komuna e Junikut	3	20.000 - 30.000	Të gjitha vitet
9	Ndërtimi i shtigjeve rekreative për çiklistë - Moronicë	Krijimi i shtigjeve për çiklistë	Kilometrat e realizuara	Komuna e Junikut	3	40.000 €	2016 -2018
10	Kahëzimi i rrugëve	Krijimi i rrugëve njëka-hore, me qëllim të rritjes së sigurisë së lëvizjes së këmbësorëve, pasi nuk ka trotuare	Riorientimi i qarkullimit	Komuna e Junikut	3	10.000 - 15.000	Të gjitha vitet

Tab.16 . Plani i veprimit 2016-2020

6 Rëndësia e masave: 1 - urgjente, 2 - mesatare, 3 - e ulët

8. MONITORIMI DHE RISHIKIMI

Drejtoria për Shërbime Publike (DShP) është pergjegjese per zbatimin e planit. DShP raporton lidhur me zbatimin e këtij plani në Kuvend Komunal çdo vit, në bazë të Planit vjetor të Kuvendit Komunal. DShP poashtu raporton tek Komiteti për Shërbime publike minimalisht dy herë në vit, ose me kërkesë të Komitetit.

Komuna e Junikut, respektivisht Drejtoria për Shërbime Publike **do të caktojë zyrtarin, përgjegjësi e të cilit do të jetë koordinimi i punëve si dhe monitorimi dhe vlerësimi i zbatimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për komunën e Junikut, si dhe monitorimi dhe vlerësimi i projekteve dhe aktiviteteve në përputhshmëri me planin e aprovuar.**

Monitorimi dhe vlerësimi do të zhvillohet duke përcjellë procedurat si në vijim:

1. Përcaktimi i aspekteve të zbatimit të projektit të cilat duhet të monitorohen nga zyrtari përgjegjës.
2. Dizajnimi i formularëve për regjistrimin e të dhënave me qëllim të vlerësimit të progresit të zbatimit të projektit.
3. Mbledhja e të dhënave nga vizitat e zhvilluara të ekipit të **Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban**, intervistimi i akterëve në zbatimin e projektit dhe ekzaminimi i raporteve.
4. Identifikimi i shkaqeve në rast të vonesave eventuale në zbatimin e projektit dhe analizimi i materialeve të përdorura për zbatimin e projektit.
5. Dorëzimi i raporteve me të gjeturat tek institucioni përkatës duke identifikuar problemet dhe caktimi i periudhës kohore për përmirësimet.
6. Vizitat e vazhdueshme në terren dhe vërtetimi se defektet janë përmirësuar.
7. Vlerësimi i projekteve të zbatuara dhe analizimi i efekteve tek komuniteti dhe përfituesit. Rezultatet e vlerësimit mund të shfrytëzohen në formulimin e politikave për menaxhimin e **Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban.**

a. MONITORIMI I PLANIT TË MOBILITETIT URBAN PËR VITIN 2016

	Masat	SIGURIA NË TRAFIK	
	Lokacioni	Rruga_____	
	Karakteri	magjistrale/rajonale	lokale
1	Veprimet e pritura	_____ _____	- gunga në rrugë - shirita vibrues - platforma - disqe nga goma - vetëm sinjalizim
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera shtesë?			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Junik, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

Tab. 17. Monitorimi i zbatimit të masave për sigurinë në trafik

	Masat	SIGURIA NË TRAFIK	
	Lokacioni	Rruga_____	
	Karakteri	magjistrale/rajonale	lokale
1	Veprimet e pritura	_____ _____	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera shtesë?			
PO JO			

Shënime shtesë:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Junik, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

_____

Tab. 18. Monitorimi i zbatimit të masave për sinjalizim dhe orientim të qarkullimit

Republika e Kosovës;
Kuvendi i Komunës së Junikut;
Numër: 02/91;
Datë: 27.05.2016 .

REPUBLIKA E KOSOVËS-REPUBLIKA KOSOVA
Komuna Junik-Opština Junik

Org.Nr.Prot.	Nr.i faq	Data
2-024-3860	1	30.05.2016

Në bazë të nenit 12 paragrafi 12.1 të Ligjit për Vetëqeverisjen Lokale (Ligji Nr. 03/L-040, GZRK numër 28/2008); nenit 22 paragrafi 22.1 të Statutit të Komunës së Junikut dhe nenit 16 paragrafi 11. të Rregullores së Punës së Kuvendit të Komunës së Junikut , **Kuvendi i Komunës së Junikut** në mbledhjen e tij të rregullt të mbajtur më 27.05.2016 nxjerrë:

VENDIM
për miratimin e
Planit për mobilitet të qëndrueshëm urban në komunën e Junikut

I. Me këtë vendim miratohet Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban në komunën e Junikut /në tekstin e mëtejmë Plani/.

II. Dokumenti nga pika I. e këtij vendimi është pjesë përbërëse e këtij vendimi.

III. Për zbatimin e Planit nga pika I. të këtij vendimi do të kujdeset kryetari i Komunës së Junikut respektivisht Drejtoria për Shërbime Publike, Inspeksion, Mbrojtje dhe Shpëtim.

IV. Ky vendim hyn në fuqi 8 ditë pas publikimit në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës.

Me këtë vendim njoftohen:

1. MAPL;
2. Kryetari i Komunës së Junikut;
3. Drejtoria për Shërbime Publike, Inspeksion, Mbrojtje dhe Shpëtim
4. Shërbimi i kuvendit të komunës; dhe
5. Arkivi i komunës.

Kuvendi i Komunës së Junikut

Faik TOFAJ

Kryesues

REPUBLIKA E KOSOVËS-REPUBLIKA KOSOVA
KOMUNA JUNIK OPŠTINA JUNIK
-II-

Plani i Mobilitetit Urban
për Komunën e Junikut
2016-2020

HELVETAS Swiss Intercooperation | KOSOVO

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo