

DRAFT PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN PËR PRIZRENIN

Bartëse e hartimit të Planit të Qëndrueshëm të Mbililitetit Urban (PMQU) është Komuna e Prizrenit, përkatësisht Drejtoria për Planifikim Urban si dhe Drejtoria e Shërbimeve Publike dhe Mjedis, në bashkëpunim me drejtoritë dhe sektorët tjerë të komunës.

Prishtinë, Dhjetor 2023.

LISTA E KONTRIBUESVE

Udhëheqësit e projektit

Grupi drejtues	
Emri e mbiemri	Pozita
Shaqir Totaj	Kryetar i Komunës

Grupi punues	
Emri e mbiemri	Pozita
Përparim Shala	DSHP, kryesues
Gëzim Gërgji	DSHP, anëtar
Laura Suka	DSHP, anëtare
Ferat Sezairi	DGJK, anëtar
Afërdita Mormorina	DUPH, anëtare
Afrim Tejeci	Afarist, anëtar
Një përfaqësues nga shoqëria civile	Anëtar

Ekipi punues nga Kompania INSI Sh.P.K	
Emri e mbiemri	Pozita
Ismajl Baftjari	Msc. i Ndërtimtarisë / Planer Urban
Flamur Kuçi	Dr.sc. Planifikim Urban
Mevlan Bixhaku	Dr.Sc.Trafik dhe Transport
Ramadan Duraku	Dr.Sc.Trafik dhe Transport
Gëzim Hoxha	Dr.Sc.Trafik dhe Transport
Valon Gërmizaj	Msc. i Arkitekturës
Armend Sokoli	Msc. Arkitekturë dhe Planifikim Hapësinor
Alban Frrokaj	Msc. i Shkencave Bujqësore
Herolind Beqiri	Jurist
Fidan Kuraja	Msc. i Bankave dhe Financave/ Ekonomist
Muhamet Malsiu	Ekspert i Mjedisit

Lista e akronimeve dhe shkurtesat

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

PËRMBAJTJA

HYRJE	6
HARMONIZIMI HORIZONTAL DHE VERTIKAL I PLANIT TË MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN ME DOKUMENTACIONIN E PLANIFIKIMIT HAPËSINOR	8
RREGULLORET, LEGJISLACIONI DHE POLITIKAT E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME TË BE-së	10
DOKUMENTACIONI I KONSULTUAR (PLANET, POLITIKAT DHE STRATEGJITË RELEVANTE)	10
Plani Zhvillimor Komunal i Prizrenit (PZHK) 2013-2025	11
Harta Zonale e Komunës së Prizrenit 2022-2030	11
Planet rregulluese të hollësishme	13
METODOLOGJIA	15
QASJE POLITIKE DHE STRATEGJIKE PËR MOBILITETIN E QËNDRUESHËM URBAN	16
1. PROFILI I KOMUNËS SË PRIZRENIT NË ASPEKTIN E MOBILITETIT URBAN	20
Historiku i shkurtër i Prizrenit	21
Shkalla e motorizimit	21
2. ANALIZA E GJENDJES	23
2.1. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT	23
2.1.1. Analiza e infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane	27
2.1.2. Vlerësimi i infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane	30
2.3. ANALIZA E FLUKSIT TË QARKULLIMIT	31
2.1.3. Analiza e ndryshimit të fluksit të qarkullimit sezonal	37
2.4. ANALIZA E KAPACITETIT TË UDHËKRYQEVE DHE INDIKATORËVE TJERË ME IMPAKT NË OPERIMIN E TRAFIKUT	40
2.4.1. Përmbledhje e vlerësimit të kapacitetit dhe indikatorëve tjerë të operimit të trafikut të motorizuar brenda rrjetit rrugor të zonës urbane të Prizrenit	55
2.5. ANALIZA E LËVIZJES SË KËMBËSORËVE DHE ÇIKLISTËVE	57
2.5.1. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë dhe çiklist në Prizren	58
2.5.2. Kushtet e sigurisë për lëvizje të çiklistëve	60
2.5.3. Vlerësimi i gjendjes për lëvizje jo motorike	61
2.6. TRANSPORTIT PUBLIK-GJENDJA EKZISTUESE	62
2.6.1. Transporti urban	63
2.6.2. Transporti urbano -periferik	76
2.6.3. Linjat ndërrbane-ndërkombëtare	77
2.6.4. Transporti me Taksi	78
2.6.5. Transporti publik përmes hekurudhës	80
2.7. ANALIZA E PARKINGJEVE	85
2.7.1. Vlerësimi i gjendjes së parkingjeve	90
2.8. ANALIZA E SIGURISË NË TRAFIK	92
2.8.1. Vlerësimi i sigurisë në trafik	92
2.8.1. Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim	93
2.9.1. Cilësia e ajrit në Prizren	96
2.10. Sfidat kryesore dhe mundësitë e mobilitetit	98

3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË SË MOBILITETIT URBAN PËR PRIZRENIN	101
3.1. VIZIONI DHE QËLLIMET STRATEGJIKE	101
3.2. PROPOZIMI I KONCEPTEVE / ZHVILLIMI I SKENARËVE PËR PRIZRENIN	103
3.3. Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve	109
3.2.1. Krahasimi dhe vlerësimi për gjendjen egzistuese për variantet V1 dhe V2	119
3.3. SKENARI I PËRZGJEDHUR	124
3.4. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI INFRASTRUKTURËS RRUGORE	129
3.3.2. Menaxhimi i qarkullimit të trafikut – ri-rregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe	135
3.4. Përmirësimi i infrastrukturës për lëvizje jo motorike / ecje dhe çiklizëm	136
3.4.1. Mobiliteti i këmbësorëve	136
3.4.2. Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Prizren	137
3.4.2. Krijimi i rrjetit primar dhe sekundar për lëvizje të biçikletave	139
3.4.3. Sistemi i huazimit të biçikletave – “Bike Share”	140
3.4.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave	142
3.4.5. Parkim afatgjatë për biçiklet	143
3.4.6. Lehtësirat për lëvizje të këmbësorëve	144
3.4.7. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë	146
3.5. Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të transportit publik	151
3.5. Menaxhimi i parkingjeve	159
3.5.1. Politika e menaxhimit të parkimit	159
3.5.2. Krijimi i politikave dhe standardet të reja të parkimit	160
3.5.3. Rishikimi i kufizimeve të qasjes në kohë/mjedis/madhësi në qendren historike të qytetit	161
3.5.4. Funkcionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit	163
3.5.5. Krijimi i shërbimeve «Parko dhe Udhëto» (P&R)	164
3.5.6. Lokacionet e mundshme për ‘Parko dhe Udhëto’ në Prizren	165
3.5.7. Menaxhimi i parkimit në zonat e banuara	167
3.6. Përmirësimi i sigurisë dhe menaxhimi i trafikut	171
3.6.1. Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhurnuara	171
3.6.2. Përmirësimi i sigurisë së trafikut - Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut	174
3.6.3. Menaxhimi i logjistikës urbane	176
3.7. Koncepti strategjik për mobilitetin e mençur për Prizrenin	179
3.7.1. Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut	184
3.8. Mbrojtja e ambientit	186
3.8.2. Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore	186
3.9. Monitorimi dhe vlerësimi i PMQU-së	187
3.9.1. Krijimi i strategjisë së monitorimit të PMQU-së	188
PLANI I VEPRIMIT	191

HYRJE

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është një plan strategjik i hartuar për të plotësuar nevojat e lëvizshmërisë të njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe rrethinë për një cilësi më të mirë të jetës. PMQU bazohet në praktikën ekzistuese të planifikimit dhe i kushton vëmendje të vecantë parimeve të: *integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit*. Një PMQU paraqet një grup të integruar të masave teknike, infrastrukturore, të bazuara në politikë si dhe të masave të buta për të përmirësuar performancën dhe efektivitetin e kostos në lidhje me qëllimin dhe objektivat e planit strategjik.

Kjo qasje e planifikimit të lëvizshmërisë urbane merr në rradhë të parë në konsideratë nevojat për ekzistencën e “qytetit funksional” sesa thjesht konsiderimin e qytetit si zonë administrative, dhe gjithashtu merr në konsideratë rëndësinë e lidhjeve ndërmjet disiplinave të ndryshme. Për dallim nga qasja tradicionale e planifikimit të transportit, koncepti PMQU vendos theks të veçantë në përfshirjen e qytetarëve dhe palëve të interesuara dhe në koordinimin e politikave midis autoriteteve dhe midis sektorëve (transport, përdorimi i tokës, mjedisi, zhvillimi ekonomik, politika sociale, shëndetësia, siguria, energjia, etj). Para së gjithash PMQU fokusohet të njerëzit, sesa në trafikun e qytetit. Ndërkohë që, gjatë planifikimit tradicional të transportit inxhinierët e trafikut janë aktorët kryesorë të ngarkuar për zhvillimin e planit, në rastin e planifikimit të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane angazhohen ekipe ndërdisiplinore për planifikimin.

Për hartimin e PMQU për Prizrenin, është bërë një analizë e problemeve dhe mundësive që ndërlidhen me lëvizshmërinë në qytetin e Prizrenit dhe ndërlidhjen funksionale me fshtrat e Komunës. Analiza u zhvillua në bashkëpunim të ngushtë me drejtorin e ndryshme të Komunës së Prizrenit dhe duke grumbulluar informacione rreth planeve e studimeve në dispozicion, që janë hartuar gjatë viteve të fundit. Këto dokumente kanë qenë pikënisja për hartimin e kuadrit të përgjithshëm të kushteve aktuale infrastrukturore dhe socialekonomike, si dhe të strukturës urbane, shërbimeve në dispozicion dhe çështjeve thelbësore që karakterizojnë qytetin dhe sistemin e lëvizshmërisë në Prizren.

Analiza gjithëpërfshirëse, përfshirë edhe të dhënat e grumbulluara në terren, kanë treguar se sistemi i trafikut dhe transportit në qytetin e Prizrenit shpesh ka pasur raste të zbatimit të zgjidhjeve jo adekuate të transportit, gjegjësisht zgjidhjeve të improvizuara që janë kryesisht për shkak të planifikimit jo adekuat për zgjidhjen e problemeve të trafikut. Si pasojë, problemet e sistemit të trafikut, kryesisht janë zgjidhur pjesërisht.

Me rritjen e shkallës së motorizimit, si dhe strukturën e ngjeshur urbane në qytetin e Prizrenit, rrjeti primar rrugor, gjatë sezonës së verës edhe rrjeti dytësor i rrugëve në Prizren është tejet i ngarkuar nga bllokimi i trafikut. Të gjitha flukset e automjeteve mbështeten në rrugët kryesore me karakter radial dhe

në udhëtimet nga jashtë brenda Prizrenit. Dhjetë vitet e fundit, pronësia e makinave është dyfishuar me hapa të shpejtë.

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

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

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

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

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

Ashtu si shumë qytete të tjera në Kosovë, por edhe më gjerë, edhe Prizreni vuan nga mbingarkesa në trafik që mund të ketë efekte negative për ekonominë, mjedisin dhe imazhin e qytetit. Cilësia e ajrit

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

është një çështje veçanërisht e rëndësishme, ku qeveria identifikon në mënyrë aktive mënyrat për të përmirësuar nivelet e cilësisë së ajrit, në mënyrë që të përmbushen standardet e EU-së.

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

- Deri në fund të vitit 2026 (periudha afatshkurtër – 2 vjet)
- Deri në fund të vitit 2029 (periudha afatmesme – 5 vjet)
- Deri në fund të vitit 2034 (periudha afatgjatë – 10 vjet).

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

- Përmirësimin e lëvizshmërisë dhe qasjes, dhe ndryshimin e shpërndarjes modale;
- Zhvillimi dhe inkurajimi i përdorimit të trafikut jo-motorik (këmbësorëve dhe biçikletave);
- Përmirësimi i sigurisë rrugore;
- Përmirësimi i infrastrukturës së transportit;
- Menaxhimi i infrastrukturës së trafikut (menaxhimi automatik i trafikut dhe inteligjent i sistemeve të transportit, përparësia e transportit publik);
- Zgjidhja e plotë e politikës së parkimit;
- Përcaktimi i masave të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, treguesve për arritjen e synimeve, kostove të planit sipas mbajtësve dhe shumës së vlerësuar;
- Ulja e ndikimit negativ në mjedis.

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

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

Me qëllim që Prizreni të zhvilloj format e qëndrueshme të transportit në përputhje me praktikat më të mira evropiane dhe të jetë në gjendje t'i zbatoj masat e lëvizshmërisë së qëndrueshme, është e nevojshme të punohet në bashkëpunim me autoritetet e nivelit qendror për të krijuar modele të reja dhe përmirësim të politikës vertikale për zhvillimi të qëndrueshëm. Në këtë mënyrë, do të jetë e mundur të zbatohet thjesht dhe më mirë popullarizimi i formave të qëndrueshme të transportit në qytete të tjera të Republikës së Kosovës.

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

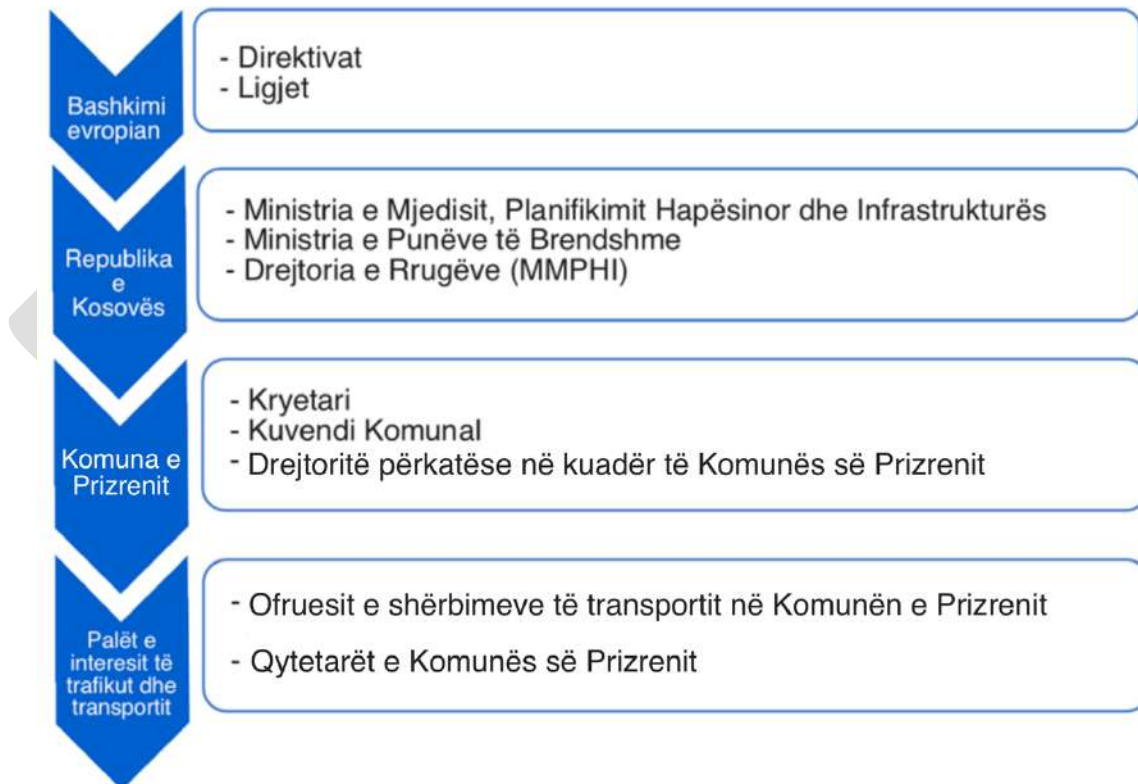


Fig.1. Harmonizimi horizontal dhe vertikal i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban me dokumentacionin e planifikimit hapësinor

RREGULLORET, LEGJISLACIONI DHE POLITIKAT E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME TË BE-së

Legjislacioni më i rëndësishëm i Komunitetit të Energjisë (KE), përsa i takon Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, në aspektin kronologjik është si në vijim:

- Direktiva e rishikuar për Automjetet e Pastra – 2017²
- Strategjia dhe Plani i Veprimit të BE-së për lëvizshmërinë me shkarkime të ulëta -2016³
- Paketa e Lëvizshmërisë Urbane – 2013⁴
- Karta e Bardhë – Udhërrëfyes për një Zonë Transporti Evropiane të vetme – Drejt një sistemi transporti konkurrues dhe me efikasitet burimesh – 2011⁵
- Direktiva 2009/33/EC për Nxitjen e Automjeteve të Pastra të Transportit dhe me Efikasitet Energjie – (Direktiva e Automjeteve të Pastra) - 2009⁶
- Plani i Veprimit për Lëvizshmërinë Urbane (APUM) - 2009⁷
- Plani i Veprimit për Vendosjen e Sistemeve Inteligjente të Transportit – 2008⁸
- Karta e Gjelbër për Lëvizshmërinë Urbane – Drejt një Kulture të re për Lëvizshmërinë Urbane – 2007⁹.

DOKUMENTACIONI I KONSULTUAR (PLANET, POLITIKAT DHE STRATEGJITË RELEVANTE)

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

- Plani Hapësinor i Kosovës 2010 – 2020+;
- Harta Zonale e Kosovës 2020-2028+;

² https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

⁷ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en

⁸ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en

⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en

- Strategjia Sektoriale dhe e Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit 5 vjeçar;
- Strategjia e Transportit Multimodal 2023 – 2030, dhe
- Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2015 - Versioni 1.6).

Në nivel komunal, dokumentet relevante përfshijnë:

- Plani Zhvillimor Komunal i Prizrenit (PZHK) 2013-2025;
- Harta Zonale e Komunës së Prizrenit 2022-2030
- Planet Rregulluese të Hollësishme.

Plani Zhvillimor Komunal i Prizrenit (PZHK) 2013-2025

Bazuar në gjendjen ekzistuese, identifikimin dhe realizimin e përparësive dhe mundësive, identifikimin dhe tejkalimin e dobësive dhe kërcënimeve të trafikut dhe transportit, në bashkëpunim të ngushtë me komunitetin dhe palët e interesit, në kuadër të PZHK-së Komuna ka përcaktuar qëllimet dhe objektivat vijuese:

Qëllimi Do të sigurohet transporti dhe infrastruktura efektive dhe e integruar hapësinore
Synimet

1. Rrjeti dhe infrastruktura transportuese do të zhvillohen asisoj që të shërbejnë në mënyrë efikase për të gjitha vendbanimet e Komunës.
2. Transporti lokal do të integrohet në rrjetin nacional të transportit.
3. Do të sigurohet trafiku i sigurt urban.
4. Do të zhvillohet sistemi efikas i transportit publik.
5. Do të përmirësohet infrastruktura teknike dhe do të ofrohet infrastruktura e re teknike aty ku mungon.

Harta Zonale e Komunës së Prizrenit 2022-2030

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

- Të përcaktojë kushtet e përgjithshme për zhvillim për të gjitha zonat, zonat e destinuar dhe kushtet zhvillimore përfshirë kushtet ndërtimore, zonat mbishtresore dhe kushtet zhvillimore, rregullat për shfrytëzim dhe zhvillim që ofron mundësi të zhvillimit dhe kufizimeve për qytetarët, pronarët, investitorët dhe institucionet qeveritare.

- Zbatimin e projekteve kapitale nga: Infrastruktura teknike, Infrastruktura rrugore, Infrastruktura publike dhe sociale në përgjegjësi të autoriteteve qeverisëse qendrore dhe lokale, në harmoni me buxhetin dhe afatet kohore të dokumenteve të planifikimit hapësinor.

Brenda territorit të komunës është planifikuar rrjeti i infrastrukturës rrugore, bazuar në planet zhvillimore sektorial dhe në gjendjen ekzistuese.

Në rast së zonat e propozuara për zhvillim të mëtutjeshëm nuk përmbajnë rrugë, duhet të merren parasysh standardet dimensionale dhe projektuese për zhvillim të ardhshëm të rrugëve të specifikuara në pjesën tekstuale së bashku me kushtet e sigurimit të qasjes në parcelë kadastrale.

Objektivi kryesor i një rrjeti hierarkik rrugor është sigurimi i grupimit të rregullt të rrugëve në një kornizë rreth së cilës qeveritë qendrore dhe lokale mund të planifikojnë dhe zbatojnë skema dhe projekte të ndryshme të ndërtimit, mirëmbajtjes dhe menaxhimit. Ai gjithashtu duhet të ndihmojë qeveritë lokale dhe qendrore me miratimin e standardeve të përshtatshme për ndërtimin e rrugëve.

Me Infrastrukturën rrugore të planifikuar, propozohen 6 profile të rrugëve, të cilat kur zbatohen duhet të respektojnë rreptësisht elementët përbërës.

Përveç profileve të propozuara në tërë territorin e komunës për secilën kategori të rrugës në bazë të UA nr. 08/2017 për NTPH, në zonën urbane të komunës, specifikisht në lagjen Dardania dhe në zonën e industrisë së lehtë përshkak të planit të riparcelimit në kuadër të planeve rregulluese urbane përkatëse janë identifikuar profile të veçanta të disa kategorive të rrugëve. Profilet e këtyre rrugëve janë si më poshtë:

Tabela 1: Gjatësia e rrugëve të planifikuara

Rrugët në zonën urbane	
Rruga tranzite e planifikuar	21.05 km
Rrugët përmbledhëse të planifikuara	32.69 km
Rrugët servitore të planifikuara	65.35 km
Rrugët banesore të planifikuara	28.35 km
Rrugët në zonën rurale	
Rruga tranzite e planifikuar	3.51 km
Rrugët banesore të planifikuara	5.33 km
Vazhdimi i unazës deri në rrugën për Vërmicë	2.89 km

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

- Rrugëve publike, të motorizuara dhe jo të motorizuara me kategorizimin dhe nivelimin;
- Rrjetit hekurudhor, i lehtë dhe të rëndë;
- Ndërtesave dhe sipërfaqeve për transport ajror; dhe
- Ndërtesave dhe sipërfaqeve për transport publik urban dhe rural dhe
- Sipërfaqeve publike për vendparkime.

Planet rregulluese të hollësishme

Në territorin e Komunës së Prizrenit janë miratuar 22 plane rregullative të detajizuara. Planet e miratuara janë për zonat në vijim: Qendra e Re 1, Qendra e Re 2, Kuadranti E5.6: E5.9 dhe një pjesë e kuadrantit F5.2, Tregti dhe industri e vogël, Përgjatë rrugës Prizren-Landovice - anes së matjës dhe një pjesë e anës së djathtë, Industri e lirë – terminali, Zone e industrise së lehtë, Dardania 2, Zona "Boka", Parku i biznesit, Lakuriqi Verior, Kuadranti F6.2, Jeni Mahalla, Qendra e re – Tabakhane, Kuadranti F6.2B, Kuadranti F7.2; F7.3, Plan i Konservimit, Qendres Historike të Prizrenit, Kuadrantet F 5.5; F 5.6 dhe F 5.7, Plani Rregullues Urban Zonës së Prevallës, Atmejdan.

Në përputhje me bazën ligjore (Udhëzimit Administrativ nr.24/2015), Komuna e Prizrenit përmes Hartës Zonale të Komunës është përcaktuar që në vazhdim të hartojë plane rregulluese të hollësishme për disa zona urbane të qytetit:

- Qendrën Historike të Prizrenit
- zonën përgjatë një pjese të anës së majtë të rrugës magjistrale Prizren-Suharekë
- zona e dytë mbrojtëse
- vendbanimin joformal të Tusuzit;
- vendbanimin joformal të Lagja Petrovë dhe eventualisht një pjesë e lagjes Arbanë,
- vendbanimin joformal të Lagjes Bajër (Kurillë)
- zonën teknologjike (zona e ish-KFOR-it gjerman)
- vendbanimit të lagjes Bajram Curri.

Qëllimi i përcaktimit të Komunës së Prizrenit për hartimin e këtyre planeve në zonën urbane të qytetit është që të definohet në mënyrë më të detajuar zhvillimi hapësinor për këto zona, duke përfshirë

zbatimin teknik dhe operacional të investimeve kapitale të planifikimit hapësinor, për të përcaktuar kushtet shtesë më të hollësishme për zbatimin e qëllimeve dhe objektivave nëpërmjet projekteve konkrete.

Po ashtu, në përputhshmëri me obligimet e parapara me Strategjinë dhe Veprimet për Zbatim të Planit Zhvillimor të Komunës së Prizrenit (2013-2025), përkatësisht me projektin “Planet Zhvillimore Urbane për Fshatrat Qendrore”, Harta Zonale e Komunës së Prizrenit parasheh hartimin e Planeve Rregulluese të Hollësishme për fshatrat qendrore: Gjonaj, Hoçë e Qytetit, Lubizhdë, Mushnkovë, Piranë, Romajë, Velezhë, Zhur dhe Zym.

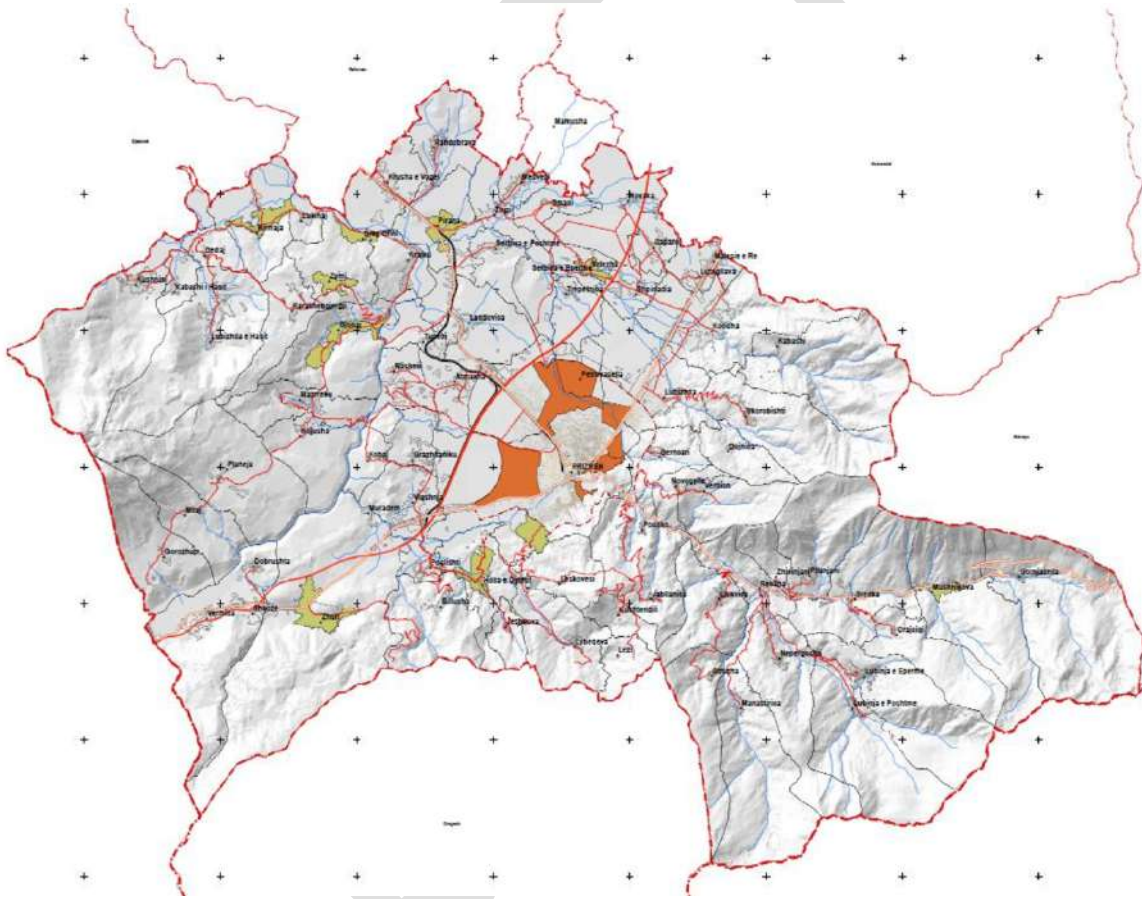


Fig. 2. Harta e Planeve Rregulluese të Hollësishme të propozuara

METODOLOGJIA

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

Hartimi i PMQU-së për Prizrenin është në përputhje me udhëzimet evropiane për planifikimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane. Procesi është rishikuar së fundi, për të ofruar orientim të mëtejshëm në raport me çështje të caktuara të planifikimit dhe për të përfshirë zhvillimet e reja kryesore në fushën e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane. Botimi i dytë i Udhëzimeve të BE-së për PMQU-në u bë publik me rastin e Konferencës së Forumit CIVITAS Forum, që u zhvillua në datat 2-4 tetor 2019, në Grac (Austri)¹⁰.

Thelbi i PMQU: tetë parimet

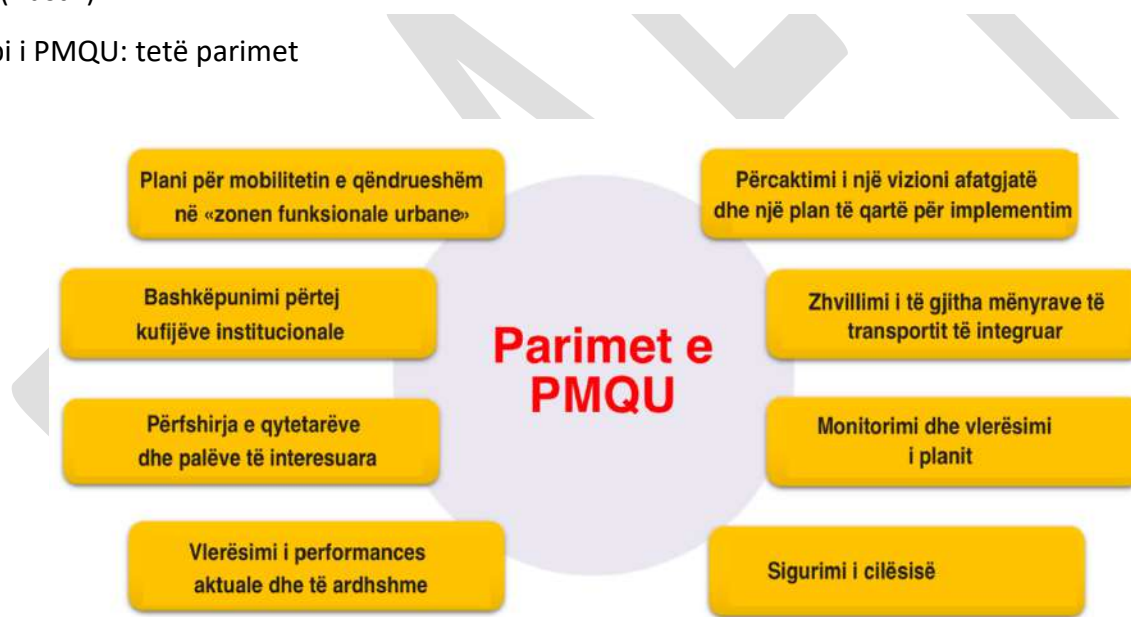


Fig.3. Thelbi i PMQU – tetë parimet¹¹

¹⁰ New Guidelines for Sustainable Urban Mobility Planning, Graz 2019.

¹¹ Guidelines for DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN-Second Edition, 2019

QASJE POLITIKE DHE STRATEGJIKE PËR MOBILITETIN E QËNDRUESHËM URBAN

Zgjidhja e sfidës së lëvizshmërisë në qytete kërkon veprime të koordinuara nga të gjithë aktorët në drejtim të shërbimeve të reja “multimodale” — të tilla që të lehtësojnë lëvizjet duke kombinuar ecjen, automjetet, autobusët, biçikletat dhe trenat – si dhe shërbimet e përbashkëta të transportit. Zhvillimet teknologjike dhe komercializimi, financimi, politikat inteligjente, dhe inovacionet e modeleve të biznesit do të nevojiten për realizimin e përmirësimit të prodhimtarisë, duke krijuar ndërkohë mjedise më të qëndrueshme në qytetet tona.

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

Bashkimi Evropian i sheh PMQU si një qasje gjithëpërfshirëse për të zhvilluar sisteme të qëndrueshme të transportit dhe për të ndryshuar sjelljen e mobilitetit në nivel vendor e rajonal. Gjithashtu, PMQU synojnë integrimin e politikave në mënyrë vertikale (midis niveleve të ndryshme qeverisëse) dhe horizontale (midis sektorëve të ndryshëm) për të garantuar një zhvillim të qëndrueshëm urban. Disa nga elementët kryesore të PMQU përfshijnë vendosjen e qëllimeve dhe objektivave të qarta, hartimin e një vizioni afat-gjatë dhe një plani për zbatim të qartë, një vlerësim të situatës ekzistuese dhe të performancës së ardhshme, zhvillimin e balancuar dhe të integruar të të gjitha modaliteteve, integrimin horizontal dhe vertikal, një qasje me pjesëmarrje të gjerë gjatë hartimit dhe monitorimin e vazhdueshëm dhe rishikimin e raportimin. Sipas Komisionit Evropian, të gjitha këto duhet të jenë të organizuara në një sistem të garantimit të cilësisë¹².

Për disa vite, Komisioni Evropian ka promovuar në mënyrë aktive konceptin e Planifikimit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU). Përmes financimit të një sërë projektsh në lidhje me këtë temë, palët e interesuara dhe ekspertët janë mbledhur së bashku për të analizuar qasjet ekzistuese, për të diskutuar fushat problematike dhe për të identifikuar praktikatat më të mira¹³.

¹² European Commission, 2013

¹³ Sustainable Urban Mobility: European Policy, Practice and Solutions, European Union, 2017

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



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

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

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

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

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

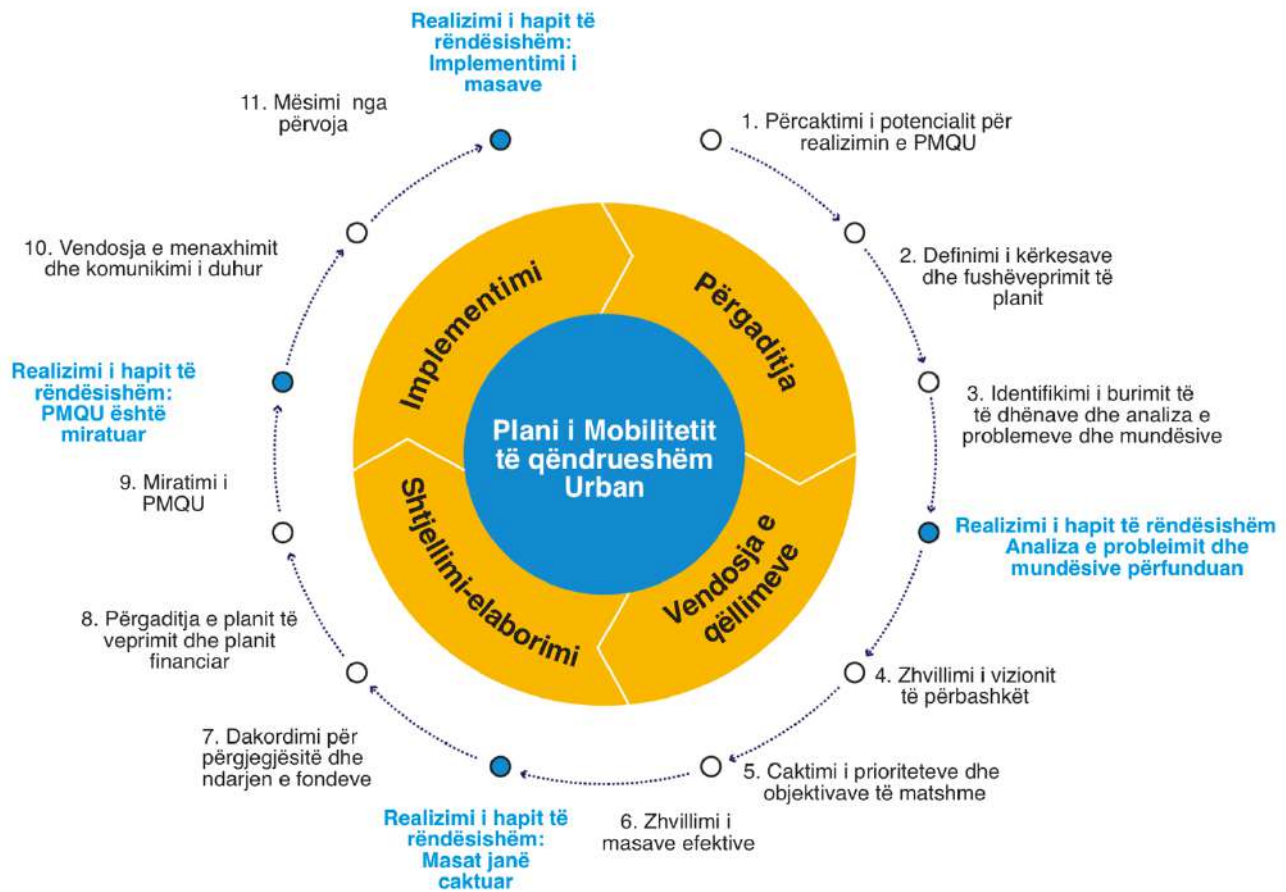


Fig.6. Udhëzimet për hartimin dhe zbatimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane¹⁴

BE, si një lider në arenën globale në angazhimet për ndryshimet klimatike dhe qëndrueshmërinë e planetit, ka zgjeruar vëmendjen e saj edhe në fushën e mobilitetit dhe të zhvillimit të qëndrueshëm urban. Komisioni Evropian, në Shtator 2009, miratoi planin e veprimit për Mobilitetin Urban (European Commission, 2009). Plani i Veprimit propozonte rreth 20 masa për të inkurajuar dhe mbështetur autoritete vendore, rajonale dhe kombëtare për arritje e qëllimeve të tyre në zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban. Kjo ishte hera e parë që Komisioni ofroi një paketë mbështetëse gjithëpërfshirëse në këtë fushë. Në mars të vitit 2011, Komisioni Evropian ka publikuar “Librin e Bardhë- Udhërrëfyes për

¹⁴ Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition).



një Zonë të Vetme Evropiane të Transportit”¹⁵, ku qëllimi kryesor është të udhëzojë politikat e transportit me qëllime afatgjata, ndër të cilat reduktimi i emetimeve të karbonit me 60% dhe automjete konvencionale të cilat funksionojnë me karburant të hiqen nga përdorimi në qytete (European Commission, 2011). Në vijim, Komisioni Evropian ka miratuar në dhjetor 2013 “Paketën e Mobilitetit Urban”, e cila përforcon angazhimin e vendeve anëtare për të marrë veprime konkrete në këtë drejtim si dhe ofron ndihmë profesionale dhe financiare për qytetet në përmirësimin e situatës së mobilitetit urban.



¹⁵ White paper 2011 - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system

1. PROFILI I KOMUNËS SË PRIZRENIT NË ASPEKTIN E MOBILITETIT URBAN

Pozita gjeografike

Komuna e Prizrenit gjendet në Jug të Kosovës. Tërësia territoriale e komunës së Prizrenit ka një sipërfaqe prej 640 km² dhe paraqet 5,94% të territorit të Kosovës. Ndarja territoriale është bërë në 77 komuna kadastrale. Prizreni shtrihet në një lartësi mbidetare prej 412-500m. Është i rrethuar nga masivi i Sharrit, maja më e lartë e të cilit është 2748 m mbi nivelin e detit. Prizreni është qendër e madhe kulturore dhe tregtare, madje ka pamje shumë piktoreske, me kisha, xhamia, shumë shtëpi të vjetra të banuara dhe të hapura për turistët. Lashtësia urbane e Prizrenit bie në shekullin III dhe shumë më herët. Njëkohësisht Prizreni është i njohur për diversitetin etnik dhe gëzon traditë të lashtë të tolerancës dhe bashkëpunimit ndëretnik, andaj edhe konsiderohet si qyteti më heterogjen i Kosovës në aspektin etnik.



Fig.7. Pozita e Komunës së Prizrenit

Të dhënat demografike

Në Komunën e Prizrenit, sipas regjistrimit të vitit 2011, sipas të dhënave të ASK, jetojnë 177,781 banorë, ata jetojnë në 93 bashkësi lokale ose vendbanime të cilat 16 janë në qytet dhe 77 nëpër fshatra. Komuna e Prizrenit ka një popullsi me diversitet etnik që përbëhet nga

shqiptarët, mbi 85 % të numrit të përgjithshëm të popullsisë, ndërsa pjesa tjetër janë pakicë etnike si: boshnjak, turq, romë, serb, ashkali e të tjerë.

Tabela.2. Popullsia sipas gjinisë, ekonomitë familjare dhe banesat e zakonshme të shfrytëzuara dhe tipit të vendbanimit

Prizren Komuna dhe tipi i vendbanimit	Të dhënat Socio-Ekonomike POPULLSIA				
	Gjithsej	Meshkuj	Femra	Ekonomi familjare	Banesa të shfrytëzueshme nga banorët
Gjithsej	177,781	89,176	88,605	29,625	28,682
Urban	94,517	46,884	47,633	17,613	16,965
Rural	83,264	42,292	40,972	12,012	11,717

Historiku i shkurtër i Prizrenit

Të dhënat arkeologjike dëshmojnë për ekzistencën e një jete aktive në territorin e Prizrenit të sotëm qysh në antikitet e më përtej, kur njihet me emrin Theranda dhe që në këtë trevë banonin Dardanët. Gërmimet arkeologjike të cilat janë bërë buzë lumit Drilon (Drini i Bardhë) në lokalitetet Gjonaj, Romajë dhe Vërmicë janë zbuluar grupet e tumave ilirë, armët, stolitë dhe enët e ndryshme të cilat janë me origjinë ilirë. Në shek. XI njihet si qendër e rëndësishme qytetare. Më 1019 përmendet si një seli e ipeshkvisë të perandorisë Bizantine. Në vitin 1455 kur Prizreni pushtohet nga Perandoria Osmane, përsëri bëhet qendër e fuqishme ekonomike, kulturore dhe administrative. Perandoria Osmane ndërtoi dhe i la në trashëgimi shumë objekte fetare dhe kulturore si xhamia, hamame, ura dhe rrugë të shtruara me gurë. Falë infrastrukturës së instaluar kulturore e cila përpiket të jetë në funksion të ruajtjes, kultivimit dhe prezantimit të vlerave të trashëgimisë së kulturës materiale e shpirtërore, qyteti i Prizrenit e projekton edhe në zhvillimin e turizmit si veprimtari ekonomike dhe profitabile.

Shkalla e motorizimit

Bazuar në të dhënat e Agjencisë së Statistikave të Kosovës (ASK), në vitin 2022 rreth 420,786 automjete janë regjistruar në Kosovë ose 5.4% më shumë se në vitin 2021. Nga viti 2011 shkalla e motorizimit në Kosovë është rritur në mënyrë të vazhdueshme, përveç nga 2015-2016 ka pasur një rënie me rreth 7%. Rritja më e madhe në numrin e automjeteve ishte midis 2012-2013 (rreth 22%) dhe 2014-2015 (rreth 16%). Ndërsa, në vitet e tjera rritja ka qenë nga 3-6%.

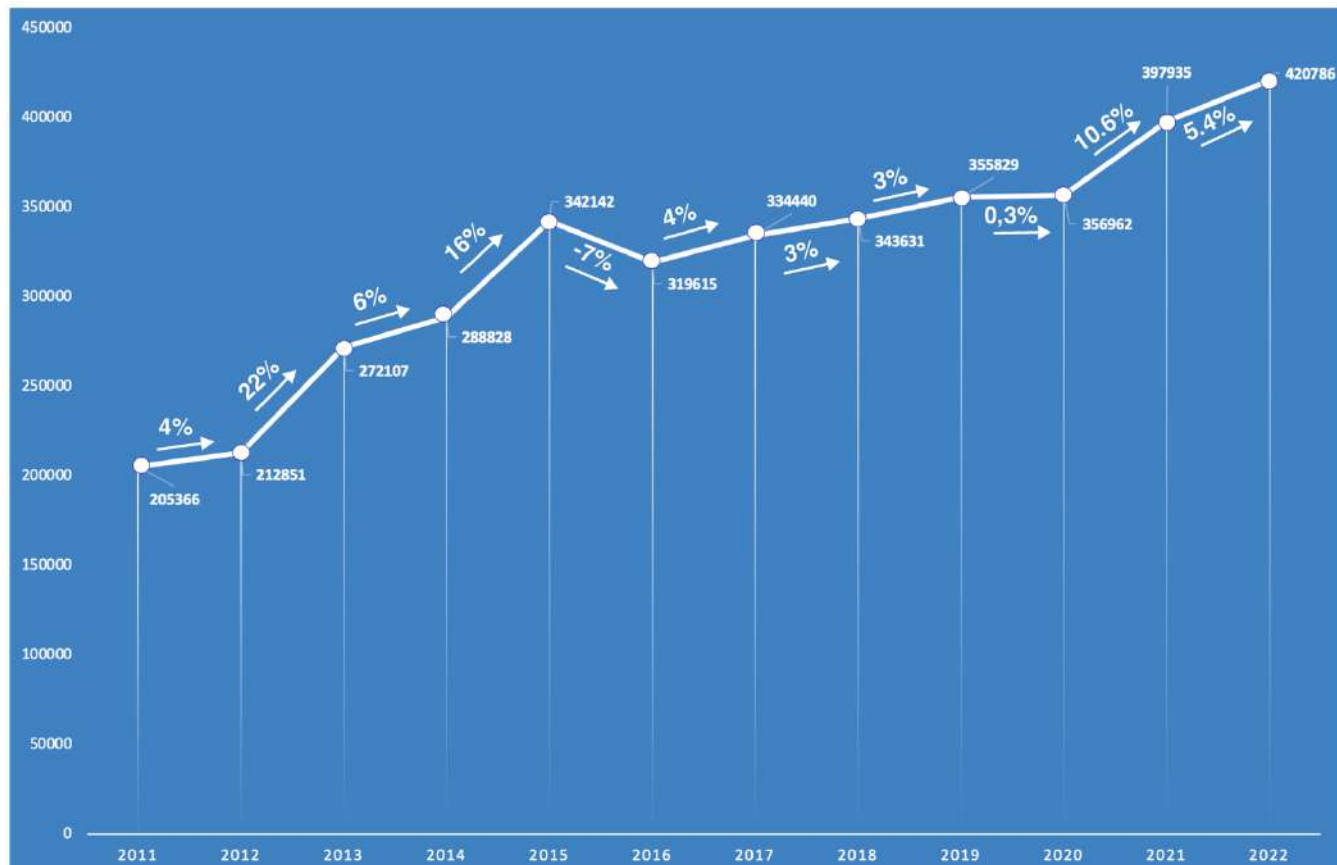


Fig.8. Trendi i rritjes së shkallës së motorizimit në Kosovë

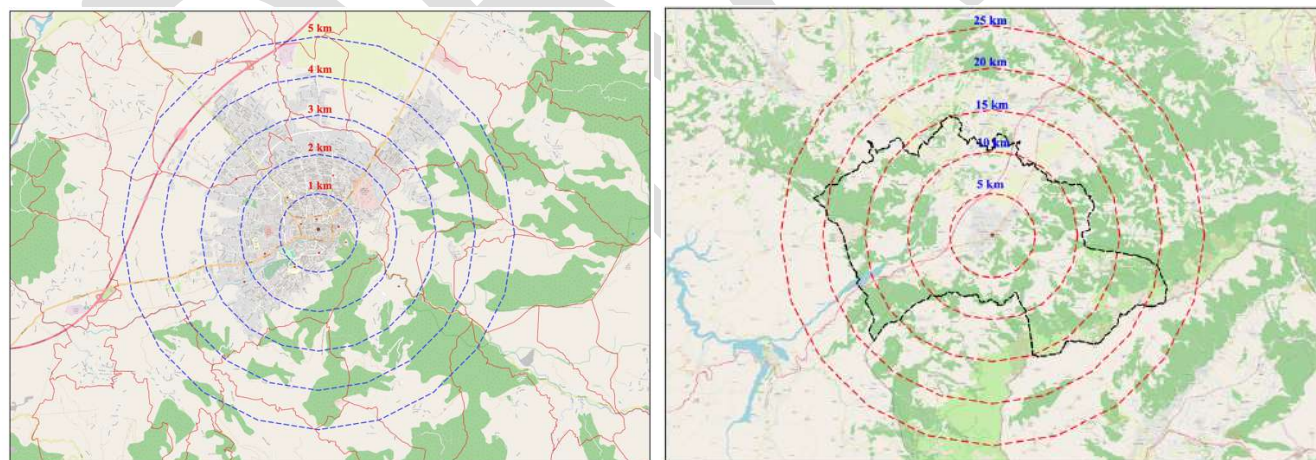


Fig. 9. Rrezet e mbulueshmërisë së lëvizjeve në territorin e Komunës së Prizrenit

2. ANALIZA E GJENDJES

2. ANALIZA E GJENDJES

2.1. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT

Rrjeti rrugor në Komunën e Prizrenit është i kategorizuar në këtë mënyrë: në autoudhë, rrugë nacionale dhe rrugë rajonale, që janë nën administrimin e Ministrisë së Mjedisit Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturrës (MMPHI), ndërsa nën administrimin e komunës janë rrugët lokale kryesore, rrugë lokale dhe rrugë tjera të pa kategorizuara.

Autoudha

Nëpër territorin e komunës së Prizrenit kalon një pjesë e autoudhës “Ibrahim Rugova” apo “Ruga e Kombit” që lidh Republikën e Kosovës me Republikën e Shqipërisë, ndërsa Kosovës i krijon mundësi për dalje në det.

Projekti i autoudhës është në përputhje me standardet kombëtare dhe ndërkombëtare dhe specifikacionet, me një shpejtësi të projektuar prej 100-130 km/orë. Shtrirja e autoudhës nëpër territorin e komunës së Prizrenit përfshinë rreth 17.5 km dhe përgjatë territorit të komunës janë dy kycje në autoudhë.

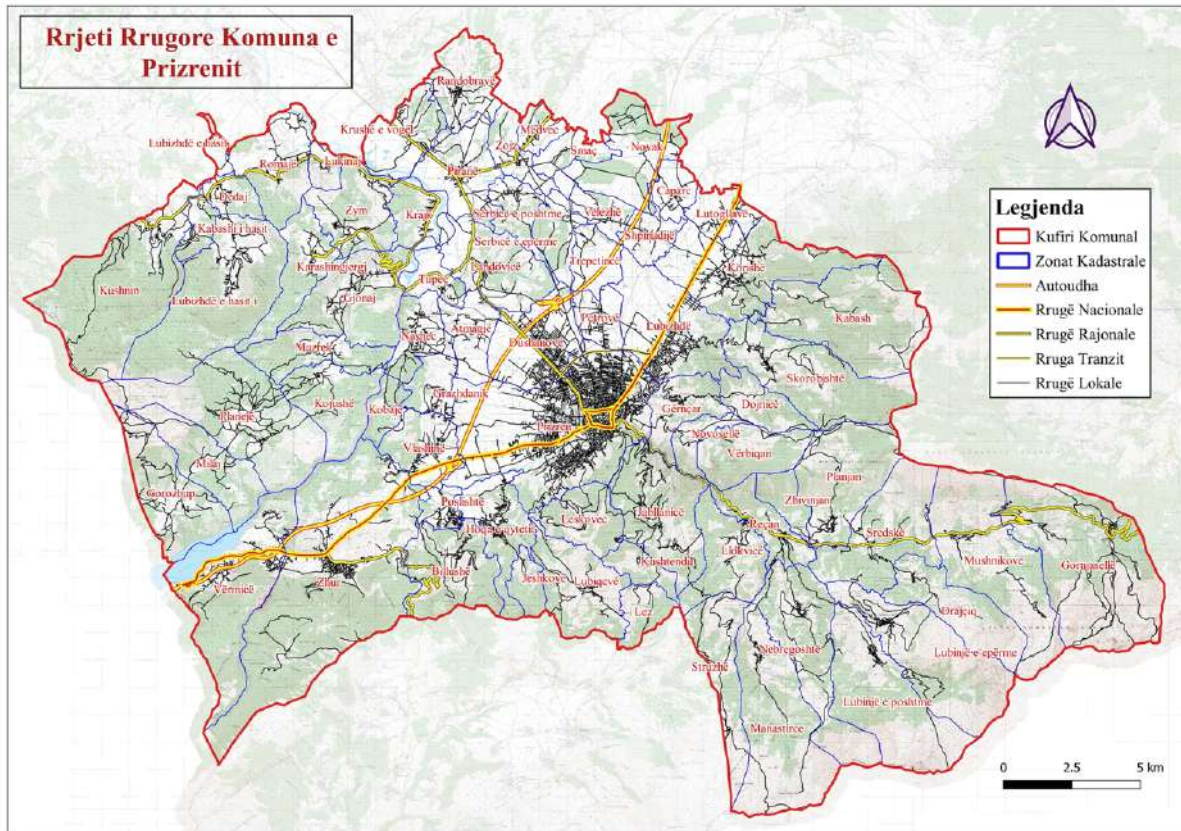


Fig. 10 Autoudha, rruga nacionale dhe rrugët rajonale në komunën e Prizrenit

Rrugët nacionale

Rruga nacionale N25 që vjen nga Nishi deri në kufirin veri lindor me Serbinë, kalon nëpër Prishtinë dhe Prizren dhe mbaron në kufi me Shqipërinë. Kjo rrugë paraqet një arterie shumë të rëndësishme të qarkullimit rrugor që kalon nëpër territorin e komunës së Prizrenit

Edhe pse Prizreni nuk është pjesë e korridoreve kryesore të Evropës juglindore, Prizreni është udhëkryq i rëndësishëm që lidh pjesën më të madhe të Ballkanit me detin Adriatik. Rruga nacionale N25 si dhe autoudha «Ibrahim Rugova» po bëhen gjithnjë më të rëndësishme, sepse lidhë Kosovën me Shqipërinë, dhe mundësinë për lidhje të mëtejme në korridoret pan-evropiane. Këtu janë dikur rreth 550 km të rrugëve lokale, rajonale, dhe magjistrale¹⁶.

¹⁶ PZHK i Prizrenit 2012-2025



Fig.11. Lidhja e Prizrenit me korridore të rëndësishme pan-evropiane

Rruga nacionale N-25 Prishtinë-Prizren paraqet arterien kryesore të qarkullimit rrugor që kalon nëpër territorin e komunës së Prizrenit. Kjo rrugë nacionale mundëson lidhje me pjesët qendrore dhe perëndimore të Kosovës, duke e përfshirë edhe kryeqytetin, ndërsa përmes degëzimeve mundëson lidhjen me shtetet fqinje, Shqipërinë dhe Maqedoninë e Veriut.

Rrugët rajonale

Rrugët rajonale nëpër territorin e Komunës së Prizrenit janë: Rruga rajonale (R112) e cila lidhet me rrugën nacionale N25 dhe mundëson lidhjen e Prizrenit me Gjakovën, ndërsa përmes rrugës rajonale (R113), Prizreni lidhet me Zhurin dhe vendbanimet tjera brenda territorit të komunës, ndërsa pas kyçjes në rrugën nacionale mundësohet lidhja me Kukësin (Shqipëri). Rruga rajonale (R210) e lidhë Prizrenin me Komunën e Shterpces dhe mundëson lidhjen edhe me Tetoven (Maqedoni e Veriut).

Rrugët lokale

Rrjeti i rrugëve lokale, sipas Ligjit mbi rrugët, janë rrugët që lidhin vendbanimet e një komune, ku kompetencë mbi kategorizimin dhe ndryshimin e tyre i takon qeverisë lokale. Nisur nga kjo si dhe koncepti i organizimit të rrjetit të rrugëve në nivel të komunës, rrugët lokale janë kategorizuar në:

- Rrugë kryesore lokale
- Rrugë lokale
- Rrugë tjera
- Rrugë malore

Sa i përket transportit të brendshëm situata është e mirë në qytet, por fshatrat nuk kanë lidhje të duhura me vendbanimet fqinjë. Sipas hulumtimeve në teren dhe rezultateve të dala nga anketimet me kryetarët e fshatrave, shumica e fshatrave kanë probleme të transportit sidomos me rrugët e lagjeve. Shumica e rrugëve në fshatra nuk janë të asfaltuar por rrugët kryesore që lidhin fshatrat me qytetin janë ose të asfaltuar ose në ndërtim e sipër. Disa fshatra në rajonet malore një ndër ta edhe fshati Kabash janë të zbrazur për shkak të mos qasjes rrugore. Fshatrat në regjionin e Vërrinit dhe Zhupës kanë nevojë për rehabilitimin e rrugëve sidomos në viset malore¹⁷.

Transporti hekurudhor

Rrejtja hekurudhor e Kosovës është e gjatë 333 km, e cila shfrytëzohet për transport publik si dhe transportimin e mallrave industriale (Tabela 1.12). Në përgjithësi, rrjeti hekurudhor nuk është në gjendje të mirë. Burime të kufizuara janë duke u dhënë për mirëmbajtjen dhe investimet në rrjetin hekurudhor, kryesisht për shkak të humbjeve të qëndrueshme financiare që rrjedhin nga nivelet ulëta të trafikut në rrjet (Raporti i Sfondit Kombëtar mbi Transportin për Kosovën, 2009).

Linja hekurudhore Veri-Jug, e cila kalon përgjatë Kosovës nga kufiri me Serbinë deri në kufirin me Maqedoninë prej një gjatësie në total prej 148 km është linje e vetme hekurudhore operacionale për bartjen e mallrave dhe shërbime të pasagjerëve. Linja hekurudhore Verilindje-Perëndim përbëhet nga tri degë, ku linja hekurudhore nga Klina në Prizren themelon degën e Jug- Perëndimit dhe ka një gjatësi prej 58 km. Hekurudha fillon nga Prizreni dhe shkon drejt Gjakovës. Ajo lidh hekurudhën Pejë – Prishtinë në komunën e Klinës. Hekurudha është pasive që nga viti 1999. Kjo ka pamundësuar që Prizreni të jetë qendër rajonale për transportin e mallrave dhe pasagjerëve.

¹⁷ PZHK i Prizrenit 2012-2025

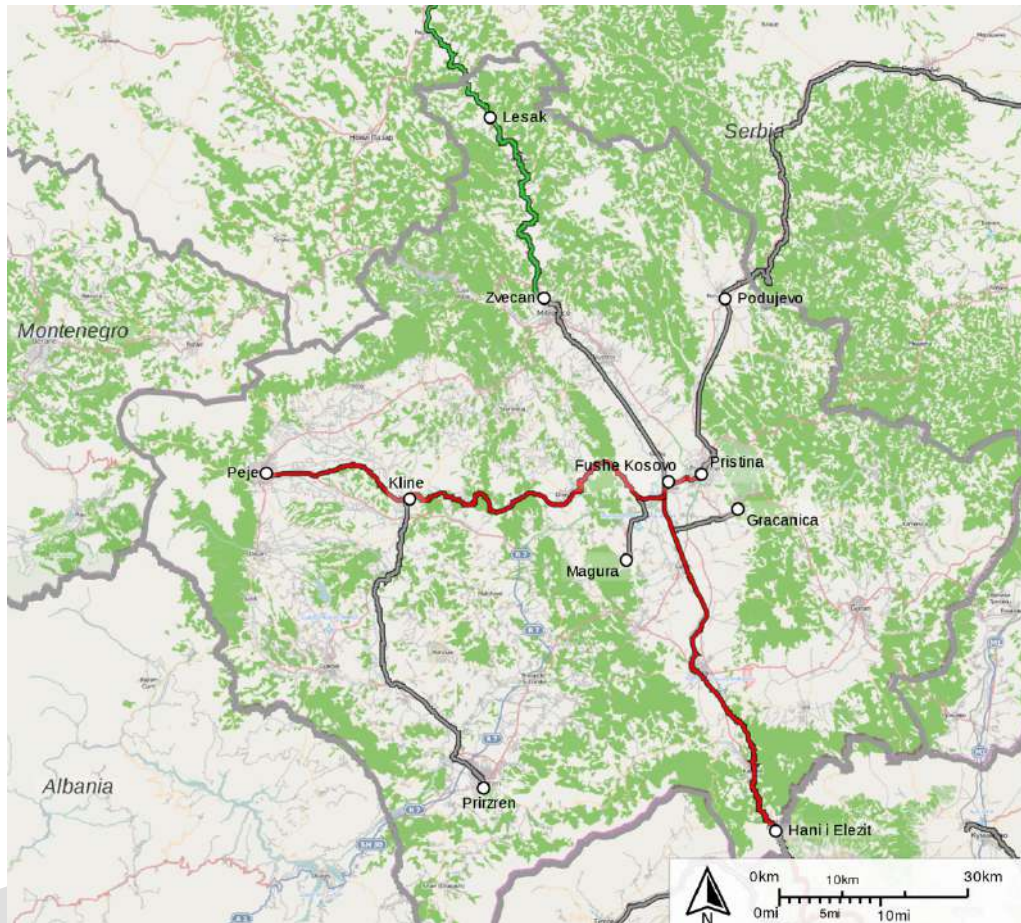


Fig.12. Rrjeti hekurudhor i Kosovës

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

Prizreni ka lidhje të mira transporti më pjesët tjera të Kosovës dhe vendeve fqinje. Mirëpo sa i përket lidhjeve të brendshme, nevojitet sigurimi i lidhjeve të fshatrave me vendbanimet fqinje gjë që është shumë me rëndësi për regjionin e Zhupës dhe Kabashit. Për momentin, çdo fshat ka rrugë, por rrjeti rrugor nuk është e kategorizuar. Hekurudha pasive paraqet një mangësi prej të cilës do të përfitonte Prizreni si për transportin e mallrave ashtu edhe të udhëtarëve. Problemet më të mëdha lidhur me shërbimet e transportit janë mungesa e transportit publik dhe trafiku i ngjeshur në qendrën e qytetit

Prizreni, për shkak të pozitës dhe rrethit që ka, sa i përket transporti varet shumë nga rrjeti publik i transportit. Janë propozuar disa rrugë nacionale të reja si p.sh autostrada MorinëMerdare, e cila do të kalojë përmes Prizrenit (tani më autostradë e përfunduar dhe është në shfrytëzim) dhe paraqet boshtin më të rëndësishëm transportues që do të jetë korridori strategjik ekonomik i trafikut i shkallës rajonale. Rrugët e propozuara që do të sigurojnë lidhje më të mira të Prizrenit me rrjetin trans nacional, do të

zvogëlojnë ngarkesën në trafik dhe do të përmirësojnë nivelet e sigurisë në të gjitha rrugët publike në veçanti rrugëve të brendshme të qytetit.

Një nga përmirësimet e sistemit transportues do të jenë rrugët rrethore të cilat do të lidhin rrugët rajonale me autostradën. Si përmirësim i dytë vlen të përmendet se rrugët rajonale janë ri rregulluar në shpërndarje të balancuar për t'i shërbyer qendrës së qytetit e sidomos fshatrave qendrore të Prizrenit. Në sistemin e transportit, sistemi i rrugëve lokale ka përparësi për përmirësimin në aspektin e zhvillimit infrastrukturor, për të hyrë në fshatrat dhe lagjet sidomos në rajonin e Zhupës, ku ka dobësi të mëdha në rrjetin e transportit. Si në nivelin lokal ashtu edhe në atë rajonal, përmirësimet e transportit duhet të synojnë një përdorim efikas të menaxhimit të trafikut ashtu që njerëzit mund të udhëtojnë me mjete të ndryshme që do të minimizon ndikimin ambiental dhe do të reduktojë ngarkesën e trafikut. Propozimet për rregullat e parkimit në një fazë më të avancuar për tërë Prizrenin po ashtu do të reduktojë trafikun dhe do të përmirësojë lidhjen me pjesët e ndryshme të Komunës.

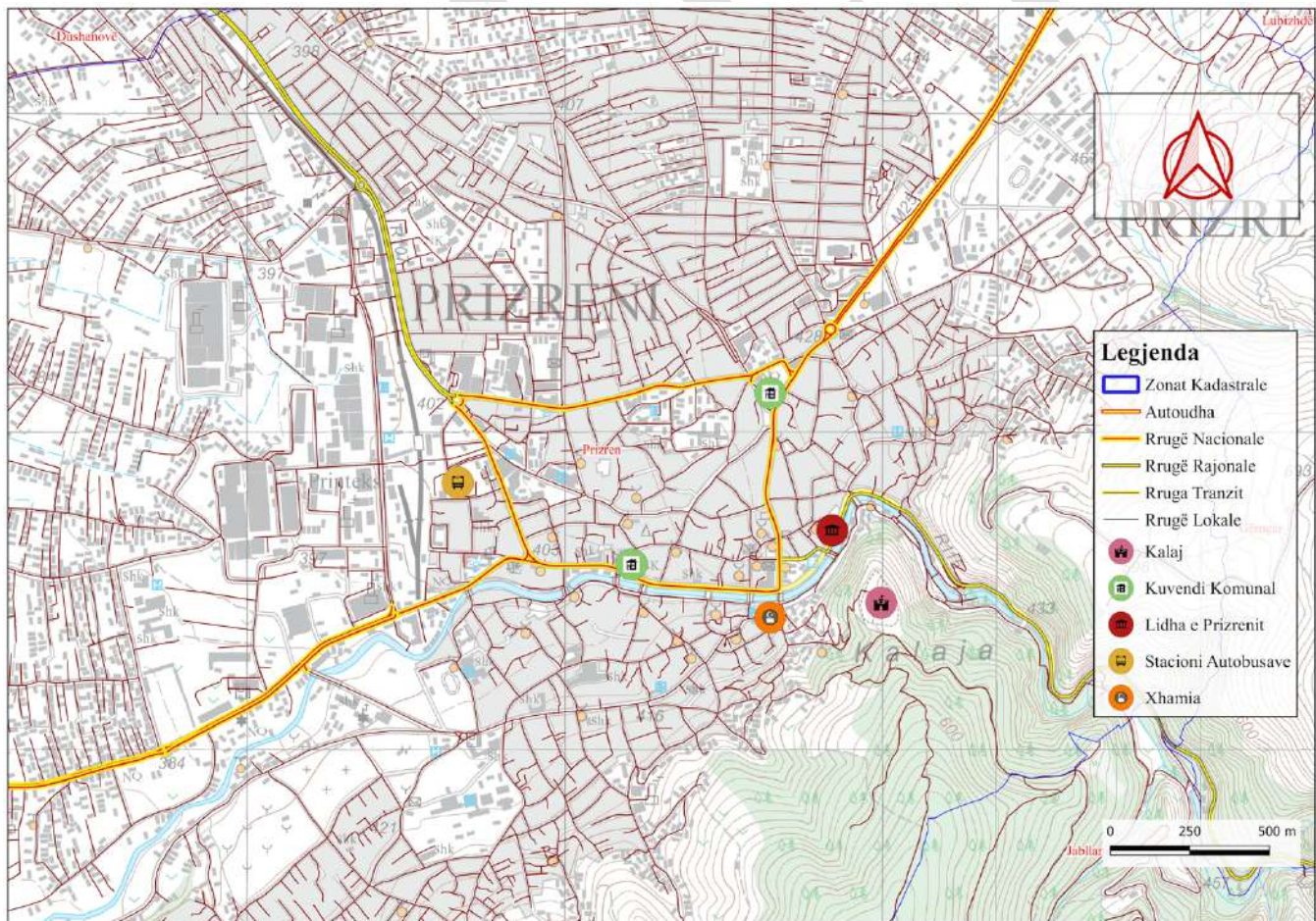


Fig. 13. Harta e rrugëve kryesore brenda pjesës urbane

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



Fig.14. Interferimet ndërmjet trafikut të të motorizuar dhe pamotorizuar

Niveli i trajtimit të lëvizjeve aktive (lëvizjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve), në aspektin e përmbushjes së kërkesave për lëvizje dhe ofrimit të mjediseve të mjaftueshme për akomodim komod dhe lëvizje të sigurt, në përgjithësi nuk është i kënaqshëm.

Në mungesë të vendkalimeve të mjaftueshme në nivel, nënkalimeve apo mbikalimeve, krijohen pengesa të dy anshme në trafikun e këmbësorëve dhe automjeteve apo imponohet shpeshherë kalimi i rrugës nga ana e këmbësorëve në zona jo të planifikuara për këtë qëllim, me c'rast në aspektin e sigurisë shkaktohet rrezik për jetën e tyre dhe në përgjithësi rrezik për pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

Në mungesë të vendeve të mjaftueshme për qëndrim të taksive, apo mos respektimit nga ana e tyre të vendqëndrimeve të përcaktuara nga ana e komunës, shpeshherë taksitë ndalojnë dhe shfrytëzojnë vend ndaljet e destinuar për autobus (fig.15).



Fig.15. Shfrytëzimi i vend ndaljeve të autobusëve nga ana e taksive

2.1.2. Vlerësimi i infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane

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

- Rruga kryesore me karakter nacional (N25), e cila kalon nëpër qendër të Prizrenit, është ndër rrugët më të ngarkuara;
- Në orët kulmore, udhëkryqet kryesore dhe segmente të rrjetit rrugor në Prizren janë të ngarkuara mbi nivelin mesatar të shërbimit, ndërsa në sezonën e verës janë të tejngopura dhe operojnë mbi kapacitetin e tyre.
- Problemet me sigurinë në rrugë vazhdojnë të paraqesin shqetësim dhe cenueshmëri për çiklistët, me shtigje të kufizuara të çiklizmit në rrugë dhe mungesë të infrastrukturës për t'i inkurajuar njerëzit të udhëtojnë me biçikleta.
- Ndarje fizike dhe vështirësi për kalim/trupim të sigurt të rrugës kryesore për këmbësorë.
- Mungesa e lehtësirave (qetësim të trafikut) për trupimin e sigurt të rrugës kryesore nga këmbësorët.
- Mungesa e sinjalizimit të mjaftueshëm në rrjetin rrugor periferik-lokal.
- Mungesa e Kyçjeve/shkyçjeve përmes korsisë për kyçe anësore, si dhe mungesa e korsive të duhura për përshpejtim dhe ngadalësim.
- Mungesa e sinjalizimit adekuat të trafikut për trafikun e motorizuar dhe për këmbësorë dhe çiklist.
- Mungesa e infrastrukturës për persona me aftësi të kufizuara.

2.3. Analiza e fluksit të qarkullimit

Për nevojë të analizës së parametrave teknik të cilët ndërlidhen me Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) të Prizrenit, janë bërë hulumtime të hollësishme të ngarkesës së rrjetit dhe ndryshimit të qarkullimit të trafikut në rrugët kryesore të Prizrenit për periudhën javore.

Matjet e trafikut janë realizuar me numërues automatik dhe për nevojë të vlerësimit të ngarkesave dhe nivelit të shërbimit në udhëkryqe, janë përdorur të dhënat e kamerave të qytetit kamerave të vendosura në pjesë të caktuara përgjatë rrjetit rrugor të qytetit të Prizrenit (Figura 16).



Fig.16. Pajisjet për matjen e fluksit të qarkullimit



Fig.17. Lokacionet e matjeve përgjatë rrugës kryesore

Pas analizës së rezultateve të inçizimit të fluksit të trafikut, është konstatuar se, në kushte të qarkullimit normal (duke mos përfshirë ngarkesën sezonale gjatë muajve të verës) rruga kryesore nacionale N25 (rruga «Brigada 123») është rruga më e ngarkuar me qarkullim të automjeteve.

Bazuar në matjet e realizuara në muajin maj 2023, në këtë pjesë të rrugës, nga drejtimi i Prizren-Suharekë qarkullojnë rreth 8,141 automjete/ditë, ndërsa nga drejtimi Suharekë-Prizren qarkullojnë rreth 8,990 aut/ditë. Ndërsa numri i përgjithshëm i automjeteve në të dy kahet është **17,131** automjete në ditë.

Pasqyrimi i rezultateve nga numëruesit automatik, janë dhë në figurën më poshtë.

Date/Time/Volume/Average Speed/Temperature Report

Device ID: 401240 Operator: Begin: 05/24/2023 12:30 PM End: 05/31/2023 12:30 PM Hours: 168.00 Period (min): 15		Location: Hyrja Suhareke-Prizren Lane: 240 Street: N25 City: Prizren County: Kosove State: KS		Raw Count: 56,503 AADT Count: 8,072 AADT Factor: 1 Speed Limit: 110	
Date And Time Range	Period Volume	Average Speed	Roadway Temperature	Roadway Surface Wet/Dry	
Thu,05/25/2023					
[09:00 PM-09:15 PM]	55	34 MPH	73 F	---	
[09:15 PM-09:30 PM]	65	32 MPH	73 F	---	
[09:30 PM-09:45 PM]	55	33 MPH	73 F	---	
[09:45 PM-10:00 PM]	76	30 MPH	73 F	---	
[10:00 PM-10:15 PM]	42	31 MPH	73 F	---	
[10:15 PM-10:30 PM]	56	33 MPH	72 F	---	
[10:30 PM-10:45 PM]	40	33 MPH	72 F	---	
[10:45 PM-11:00 PM]	48	31 MPH	72 F	---	
[11:00 PM-11:15 PM]	29	31 MPH	72 F	---	
[11:15 PM-11:30 PM]	41	32 MPH	72 F	---	
[11:30 PM-11:45 PM]	23	32 MPH	70 F	---	
[11:45 PM-12:00 AM]	16	34 MPH	70 F	---	
Thu,05/25/2023	8141	28 MPH	80 F		

Fig.18. Rezultatet nga numëruesit automatik në rrugën nacionale N25 (Suharekë-Prizren)

Përpunimi i të dhënave të incizimeve nga kamerat, për lokacionet e caktuara brenda rrjetit rrugor të të komunës së Prizrenit, është realizuar duke aplikuar një model algoritmik me bazë në inteligjencë artificiale (“neural networks”), i cili është ndërtuar duke përdorur gjuhën programuese “Python”¹⁸ dhe ka mundësuar numërimin dhe njohjen e kategorive të ndryshme të automjeteve në trafik (fig.19).

¹⁸ Gëzim Hoxha et al. (2023) Quality of Automatic Traffic Volume Counting by Cameras and Impact on the Qualitative Indicators of Traffic, MDPI, Infrastructures, Basel, Switzerland .

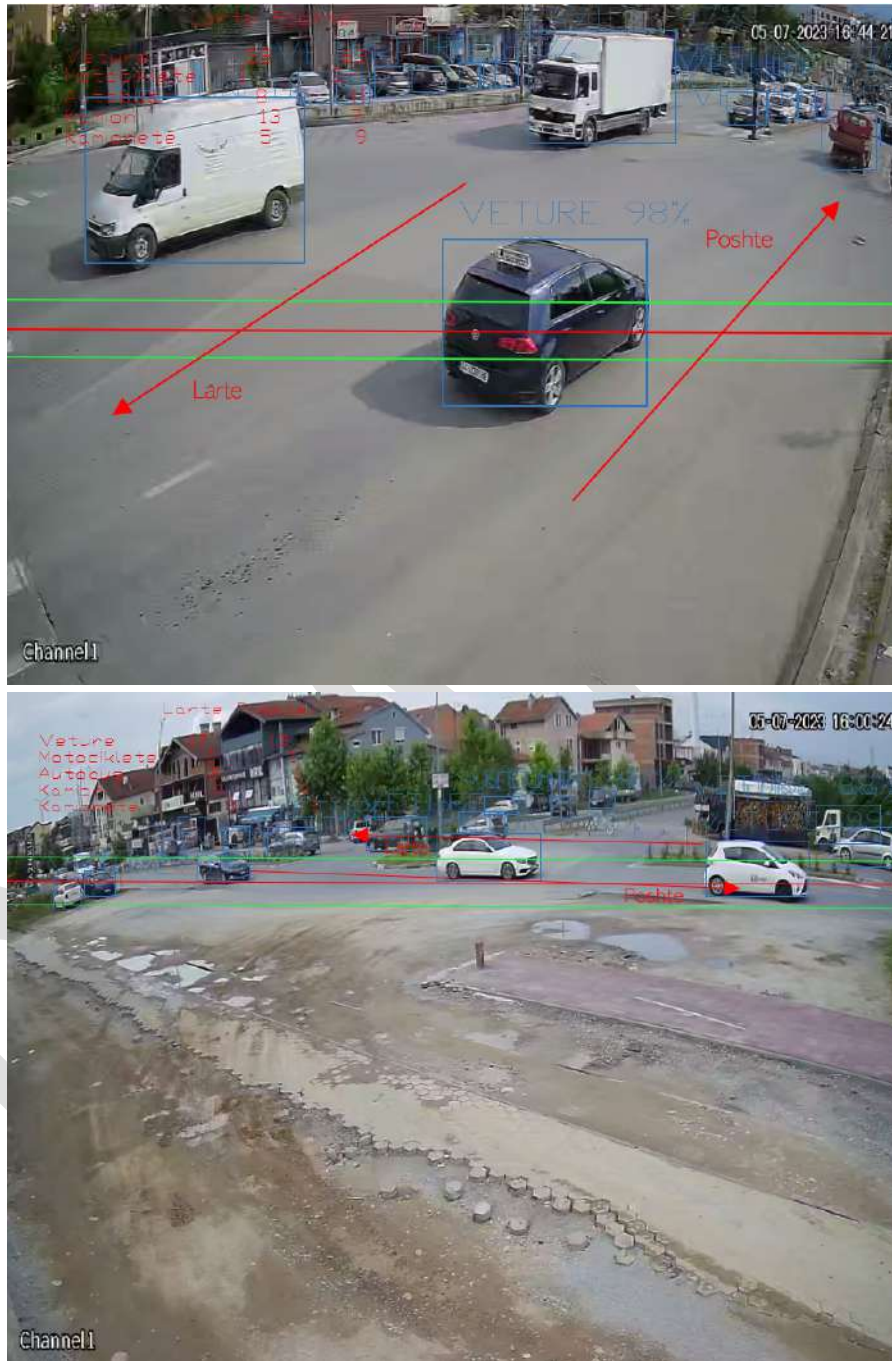


Fig.19. Përpunimi automatik i të dhënave nga video-incizimet

Pas analizës së të dhënave për periudhën kohore brenda javës (7 ditë) në pikën e matjes «Suharekë – Prizren», është konstatuar së dita e merkurë është dita më e ngarkuar e javës (Figura 20).

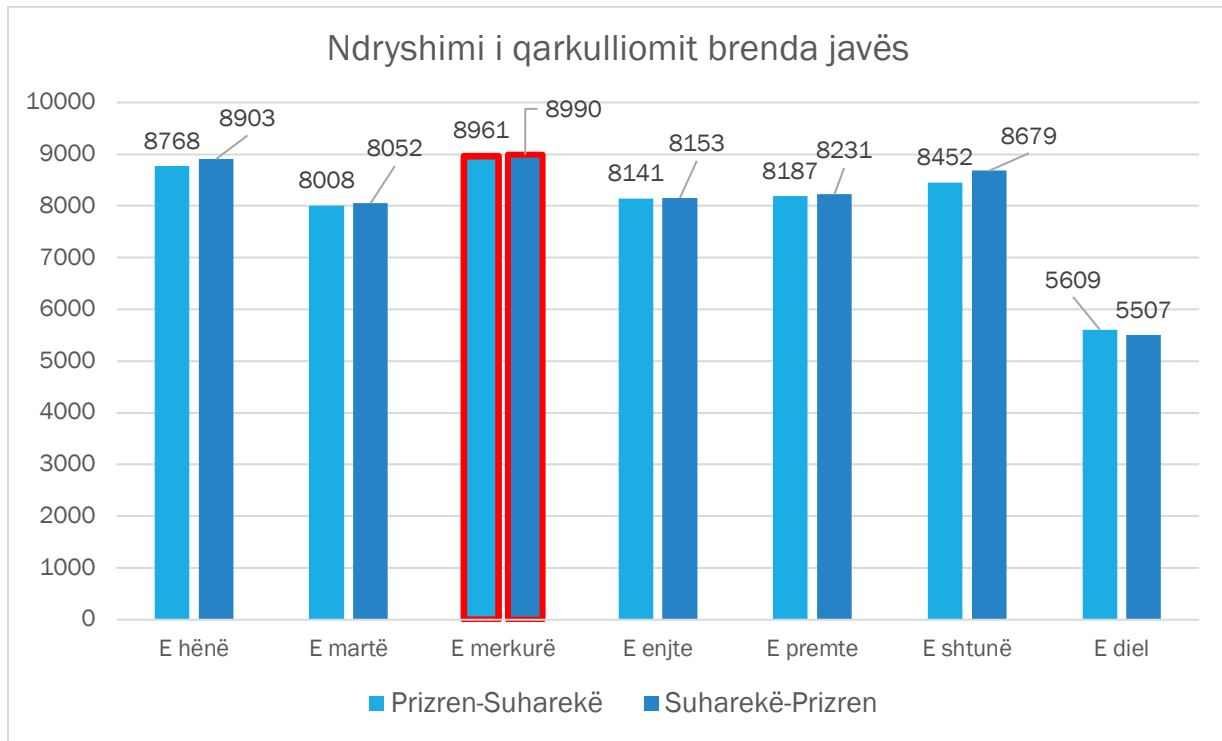


Fig.20. Ndryshimi i qarkullimit të trafikut për periudhën kohore brenda javës (7 ditë)

Ndërsa, për nga struktura e qarkullimit, në përbërjen e qarkullimit dominojnë automjetet personale me rreth 73,47%, të përcjellur nga automjetet e rënda me rimorkio rreth 17,59%, furgonët dhe Pickup-ët me 2,65%, ndërsa autobusët dhe kamionët përbëjnë rreth 6,29% të përbërjes së përgjithshme të qarkullimit (Figura 21).

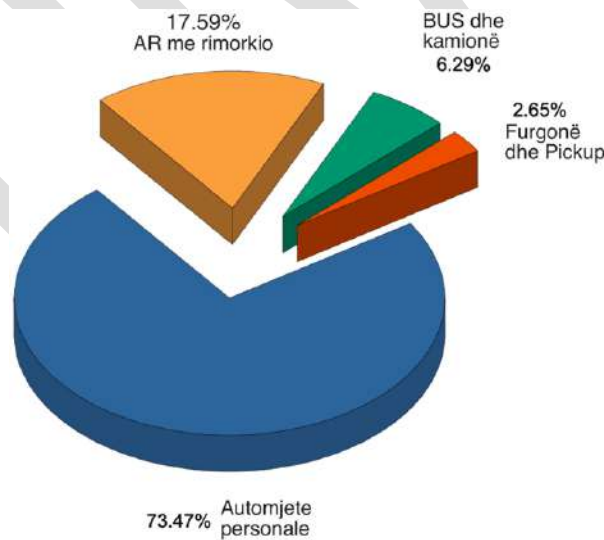


Fig.21. Struktura e qarkullimit

Orët e pikut të trafikut motorik paraqiten në dy periudha të ndryshme kohore. Ora kulmore e mëngjesit nga ora 8:00-9:00 dhe ora kulmore e pasdites nga ora 16:00-17:00. Qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore nga qendra në drejtim të autoudhës, arrihet nga 16:00-17:00, sillet rreth 691 aut/h (Figura 22).

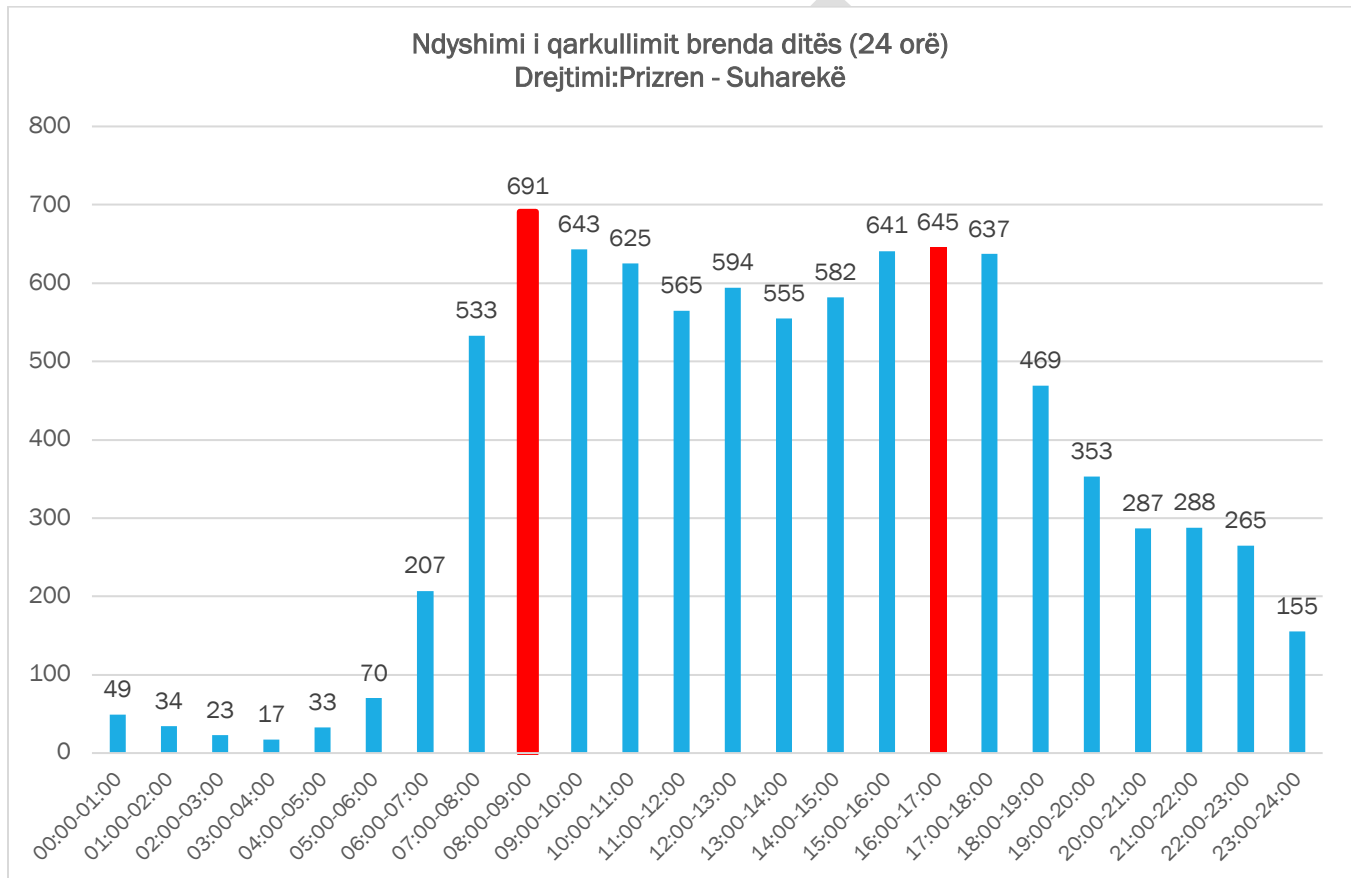


Fig.22. Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës, drejtimi: Prizren - Suharekë

Ndërsa, qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore nga drejtimi Suharekë – Prizren, arrihet nga 12:00-13:00 dhe sillet rreth 710 aut/h.

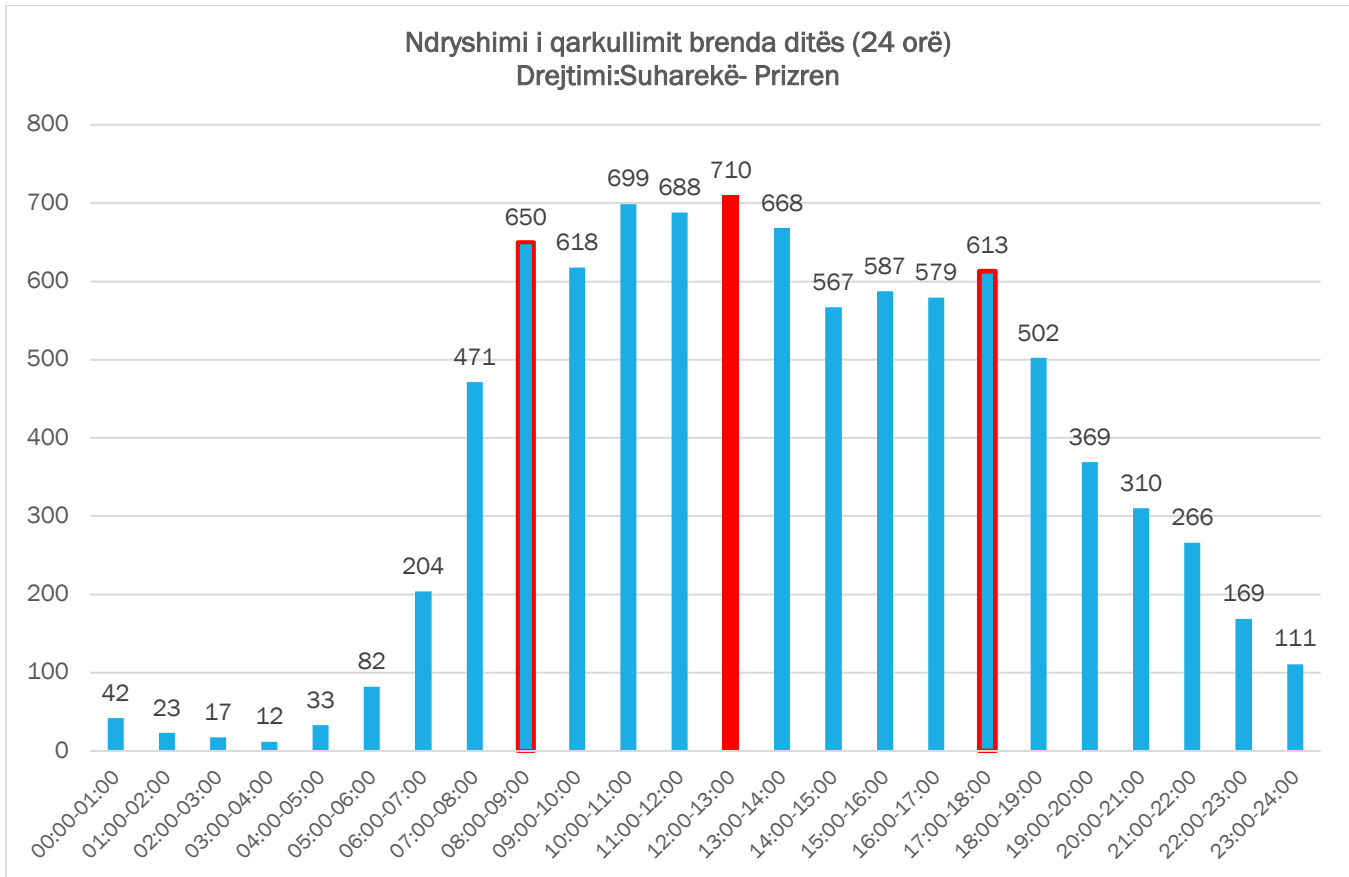


Fig.23. Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës, drejtimi: Suharekë- Prizren

Pas analizës së rezultateve të hulumtimit, është konstatuar se, rruga kryesore nacionale N25 e cila kalon nëpër pjesën qendrore të Prizrenit është mjaft e ngarkuar me qarkullim të automjeteve. Në këtë pjesë të rrugës, brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 17,131 aut/ditë në dy kahe (Figura 21). Ndërsa, drejtimi i rrugës për kyçje në autoudhë, qarkullojnë rreth 15,696 brenda 24 aut/ditë në dy kahe.

Në rrugën rajonale R107 e cila lidhë Prizrenin me Gjakovën qarkullojnë rreth 13,297 aut/ditë në dy kahe të lëvizjes, respektivisht 7,021 aut/ditë nga drejtimi Prizren – Gjakovë dhe rreth 6,276 aut/ditë nga drejtimi i Prizrenit në drejtim të Gjakovës.

Nga ana tjetër, në rrugën nacionale N25 e cila e lidhë Prizrenin me Kukësin (Shqipëri), qarkullojnë rreth 9,220 aut/ditë në dy kahe.

Ndërsa, ngarkesë më e vogël është evidentuar në dalje të qytetit (në drejtim të Brezovices), ku brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 8,179 aut/ditë në dy kahe.

Gjendja e ngarkesës së rrjetit rrugor në rrugët kryesore të qytetit të Prizrenit është dhënë në figurën 25.

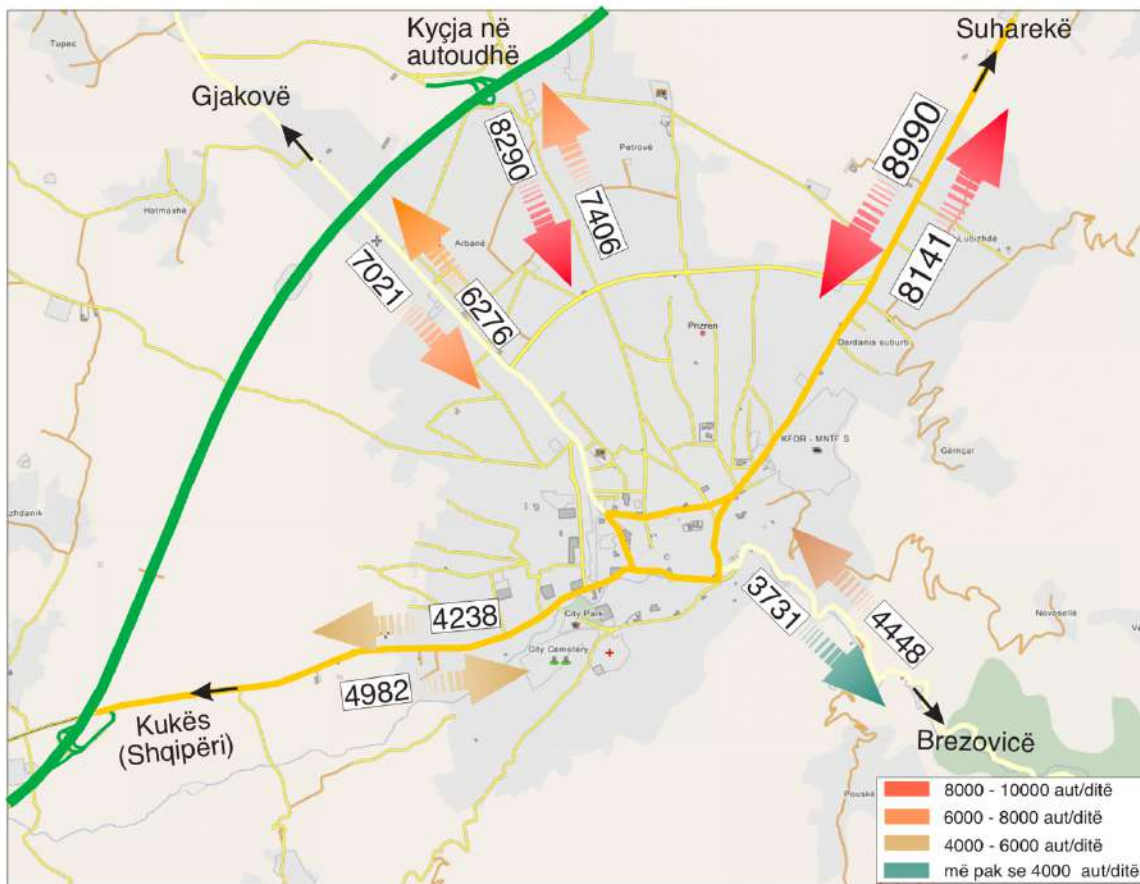


Fig.24. Qarkullimi i automjeteve brenda ditës përgjatë rrugëve kryesore në Prizren

2.1.3. Analiza e ndryshimit të fluksit të qarkullimit sezonal

Vlerësimi fillestar për trendet e fluksit të trafikut në rrugën nacionale N25 (në hyrje/dalje të Prizrenit- në drejtim të Suharekës) dhe në rrugën rajonale R107 (në hyrje/dalje nga drejtimi i Gjakovës), mbështetet mbi bazën e të dhënave nga muaji maj 2023. Mirëpo, me qëllim të vlerësimit të trendeve të flukist të trafikut, sidomos gjatë sezonës së verës, nga kamerat e vendosura në pika të ndryshme brenda qytetit të Prizrenit është bërë analiza e ndryshimit të qarkullimit për muajin gusht 2023.

Pas analizës së të dhënave është konstatuar së në krahasim me muajin maj (kur janë realizuar matjet e para nga numëruesit automatik) në muajin gusht (kur janë realizuar matjet përmes kamerave) në pjesën e rrugës nacionale N25 (në hyrje/dalje të Prizrenit- në drejtim të Suharekës dhe anasjelltas), fluksi i trafikut është rritur për rreth 37%, nga Suhareka në drejtim të Prizrenit, respektivisht nga 8,990 aut/ditë (në muajin maj 2023) në 12,360 aut/ditë (në muajin gusht) .

Ndërsa, në pikën tjetër (në hyrje/dalje) në drejtim të Gjakovës, fluksi i trafikut është rritur për rreth 41% nga Gjakova në drejtim të Prizrenit, respektivisht nga 7,021 aut/ditë (në muajin maj 2023) në 9,899 aut/ditë (në muajin gusht), ndërsa nga drejtimi i Prizrenit në drejtim të Gjakovës qarkullimi është rritur për 34%, respektivisht nga 6,276 aut/ditë (në muajin maj 2023) në 8,141 aut/ditë (në muajin gusht), duke quar numrin e përgjithshëm në dy kahe në rreth 18,040 aut/ditë në kahet e lëvizjes.

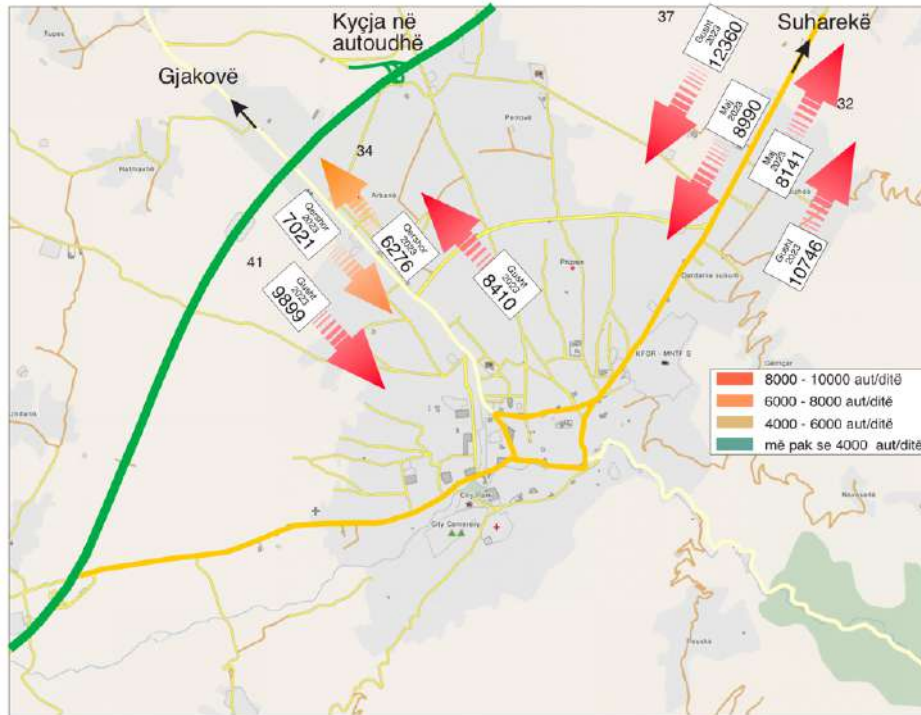


Fig.25. Qarkullimi i i fluksit të trafikut në qytetin e Prizrenit ne sezone

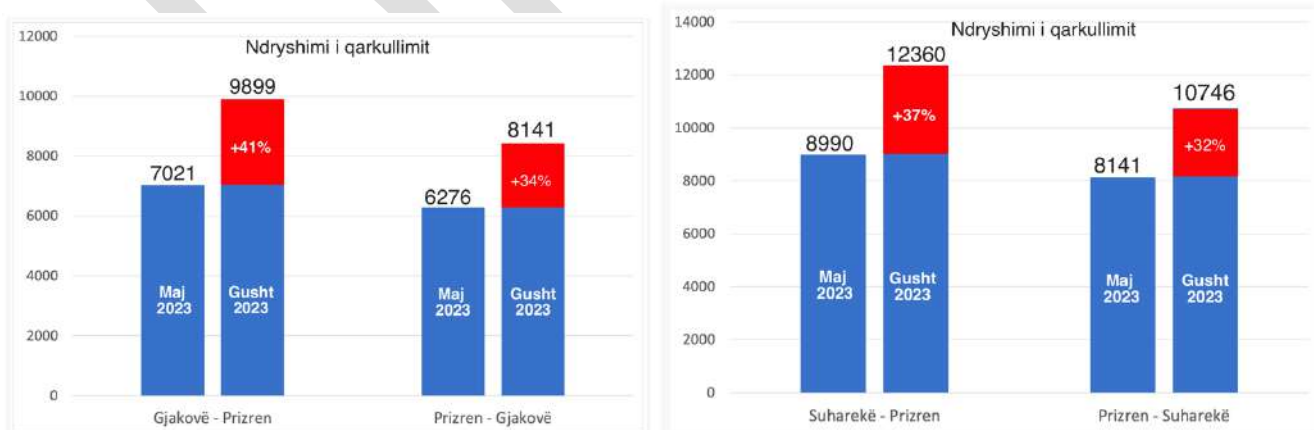


Fig.26. Ndryshimi sezonal i fluksit të trafikut në qytetin e Prizrenit

Vlerësimi i ndryshimit të fluksit të trafikut

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

- Rruga kryesore nacionale N25 (e cila kalon nëpër pjesën qendrore të Prizrenit) është ndër rrugët më të ngarkuara me qarkullim të automjeteve në Prizren. Gjatë qarkullimit jashtë sezonal, në këtë pjesë të rrugës qarkullojnë rreth 17,131 automjete/ditë në të dy kahet, ndërsa gjatë sezonës së verës qarkullimit rritet për rreth 37%, respektivisht rreth 23,106 aut/ditë gjatë sezonës së verës.
- Brenda javës, **dita e merkurë** është dita më e ngarkuar e javës;
- Për nga struktura e qarkullimit, dominojnë automjetet personale me rreth 73.47%, të përcjellur nga automjetet e rënda me rimorkio rreth 17.59%, furgonët dhe Pickup-ët me 2.65%, ndërsa autobusët dhe kamionët përbëjnë rreth 6.29% të përbërjes së përgjithshme të qarkullimit;
- Në drejtimin e lëvizjes Prizren – Suharekë, ora e pikut të trafikut motorik paraqiten paradite nga ora 08:00-09:00 si dhe pasdite nga ora 16:00-17:00. Qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore nga Suhareka në drejtim të Prizrenit, arrihet nga 12:00-13:00, dhe sillet rreth 710 aut/h
- Në rrugën nacionale N25, nga drejtimi i Suharekës në drejtim të Prizrenit, brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 8,990 aut/ditë në dy kahe.

2.4. Analiza e kapacitetit të udhëkryqeve dhe indikatorëve tjerë me impakt në operimin e trafikut

- Rrjeti kryesor rrugor në Prizren, i cili përfshin rrugën nacionale N25 dhe rajonale R107, manifestohet me trafik të rënduar dhe mbingarkesë. Kjo shkakton vështirësi në mbarëvajtjen e komunikacionit në qendrën kryesore të Prizrenit. Për më tepër, mungesa e infrastrukturës për këmbësorët dhe çiklistët, si kalimet në nivel ose shtigjet e dedikuara për ta, paraqesin rreziqe sigurie për këta përdorues të rrugës. Dendësia e lartë e popullsisë në fshatrat përreth shton kërkesën e madhe për përdorim të trafikut të të motorizuar në infrastrukturën ekzistuese rrugore. Kërkesat e mëdha për lëvizje të motorizuara në zonën urbane të Prizrenit dhe lëvizje të pa motorizuara në zonën historike dhe përreth saj janë të theksuara gjatë ditëve të fundjavës.
- Tërheqja për lëvizje dhe atraksion në drejtim të zonave atraktive turistike dhe historike të Prizrenit, ka rritur jashtëzakonisht shumë kërkesat për parkingje, prandaj në këto zona janë shtuar njëkohësisht manovrimet e drejtuesve të automjeteve për të siguruar vendparkim dhe po ashtu dhe lëvizjet e pa kontrolluara, me c'rast krijohen pengesa të mëdha dhe interferime negative në operimin e trafikut në afërsi të këtyre zonave.
- Përzgjedhja dhe aplikimi aktual i formave të kontrollit të trafikut dhe regjimet e trafikut të aplikuar në kryqëzime, gjatë orëve të pikut të trafikut, nuk adresojnë në mënyrë adekuate nevojën aktuale për lëvizje në rrjetin rrugor primar, veçanërisht përgjatë rrugës nacionale N25, R107 dhe rrugën "Tirana", por edhe në segmente të caktuara përgjatë rrjetit rrugor sekondar. Në rastin tjetër, në shumicën e rasteve të rrjetit rrugor sekondar për shkak të kufizimeve hapësinore janë imponuar masa të kontrollit të trafikut të cilat përgjithësisht e përmbushin kërkesën për lëvizje me kualitet të mire dhe mundësojnë një nivel të kënaqshëm të shërbimit në trafik.
- Megjithatë, për sa i përket sigurisë rrugore gjatë lëvizjes, ka nevoje për përmirësim, pasi volumi i lartë i përdoruesve të tjerë të rrugës dhe nevoja për hapësira parkimi ose aksesit i shpeshtë nga zonat anësore mund të çojnë në një nivel të papranueshëm sigurie.
- Kryqëzimet në kuadër të rrjetit rrugor të Prizrenit janë kryqëzime në nivel, përveç dy kryqëzimeve ku mundësohet qasja e automjeteve në autoudhën "Ibrahim Rugova", të cilat janë në disnivel.



Fig.27. Qasja e automjeteve nga zona urbane veri, në kryqëzimin në disnivel me autoudhën



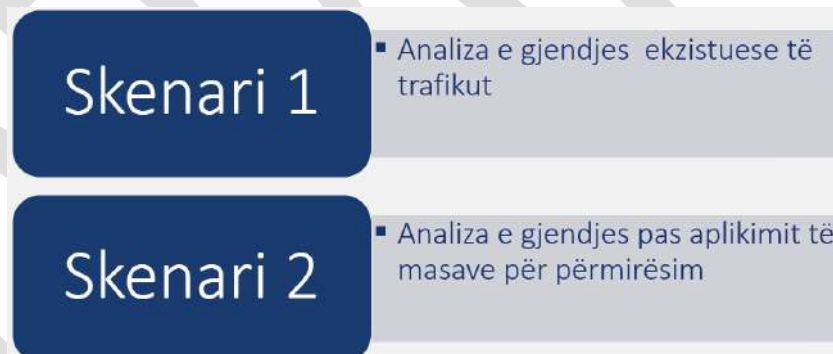
Fig.28. Qasja e automjeteve nga zona urbane jug, në kryqëzimin në disnivel me autoudhën

Në kryqëzimet brenda zonës urbane të Prizrenit si formë e kontrollit të trafikut është aplikuar zgjidhja me prioritet (të rregulluar me sinjalizim rrugor), me rreth rrotullim si dhe kontrolli përmes sinjaleve ndriçuese (me semaforë).

Gjatë periudhës së verës shtohen kërkesat për lëvizje të motorizuara dhe për pasojë tejngarkohet trafiku, prandaj shpesh krijohen vonesa dhe radhë të gjata në kryqëzime. Në afërsi të zonave ku ka aktivitete të shtuara biznesore dhe nevoja për shërbime tjera, shtohen lëvizjet e pakontrolluara dhe qasjet në trafik, duke shkaktuar bllokime trafiku. Mungesa e kontrollit adekuat dhe mjediseve adekuate rrit edhe rrezikun e shkaktimit të aksidenteve, pasi automjete nga drejtime të ndryshme shpesh zgjedhin vende të papërshtatshme për të hyrë në rrugën kryesore. Për më tepër, automjetet që hyjnë nga zonat anësore dhe zonat e parkimit shpesh nuk kanë korsi të caktuara, gjë që çon në vonesa të mëtejshme dhe mbingarkesë. Kërkesat për lëvizje tjera të pamotorizuara në këto zona dhe nevojat për aktivitete dhe shërbime në këto zona, krijojnë probleme në lëvizshmërinë e lundrueshme dhe kualitative. Probleme të tilla janë të dukshme, sidomos në rrugët: “Adem Jashari”, “Ymer Prizreni”, “Tirana”, “Wesley Clark”, “Ekrem Rexha”, “Wiliam Walker”, “Remzi Ademaj”, “Ahmet Prishtina”, “Jusuf Gervalla”, “Tahir Sinani”, “Avdi Shala”.

Softuerët e avancuar të cilët marrin për bazë modele matematike të pranuar shkencëtarisht janë përdorur për të modeluar dhe ndërtuar modelin simulativ të rrjedhës së trafikut. Në kuadër të modelimit është përfshirë rrjeti primar dhe sekondar i zonës urbane të Prizrenit.

Për të arritur këtë qëllim, në analizë janë përfshirë dy skenarë:



Në të dy skenarët janë analizuar kapacitetet e kryqëzimeve, vonesat në operimin e trafikut, tregues tjerë që ndërlidhen me kualitetin e operimit të trafikut, tregues të impaktit të operimit të trafikut në efikasitetin e shpenzimeve të karburantit si dhe tregues që ndërlidhen me ndotjen e ambientit për shkak të vonesave apo pritjeve të gjata të krijuara në trafik.

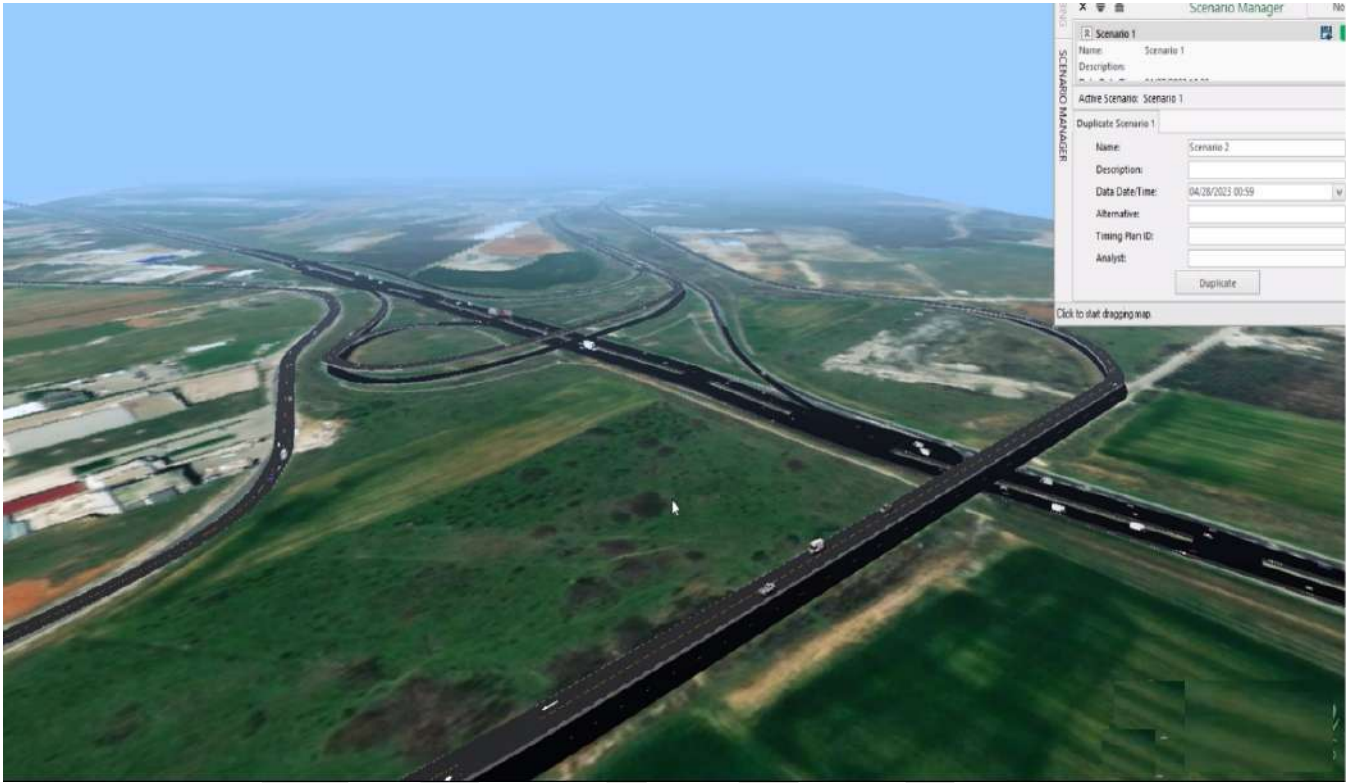


Fig.29.Analiza e skenarit 1-modelimi simulativ për kryqëzimin në disnivel-Veri Prizren



Fig.30. Analiza e skenarit 1-modelimi simulativ për kryqëzimin në disnivel-Jug Prizren



Disnivelet të cilat mundësojnë qasjen e zonës urbane në veri dhe jug të Prizrenit, janë projektuar dhe ndërtuar në harmoni me të gjitha standardet e nevojshme, duke përfshirë dizajnin gjeometrik dhe kërkesat e kapacitetit për të ofruar një nivel të pranueshëm të shërbimit dhe sigurisë. Qasjet në hyrje dhe dalje nga autoudha i plotësojnë edhe normat e projektimit dhe shpejtësisë projektuese për këto segmente rrugore. Të dyja këto kryqëzime në disnivel kanë kapacitet të mjaftueshëm rezervë për të pranuar kërkesa tjera për lëvizje të motorizuara. Në kryqëzimin me disnivel në veri, shfrytëzimi i kapacitetit ideal nuk kalon vlerën prej rreth 68% në nyjet lidhëse, gjegjësisht zonat e gërshetimit të trafikut me rampat. Ndërsa, shfrytëzimi i kapacitetit ideal të kryqëzimit në disnivel në Jug-Prizren, ka rezultuar rreth 56% në nyjet lidhëse, gjegjësisht zonat gërshetimit të trafikut me rampat.

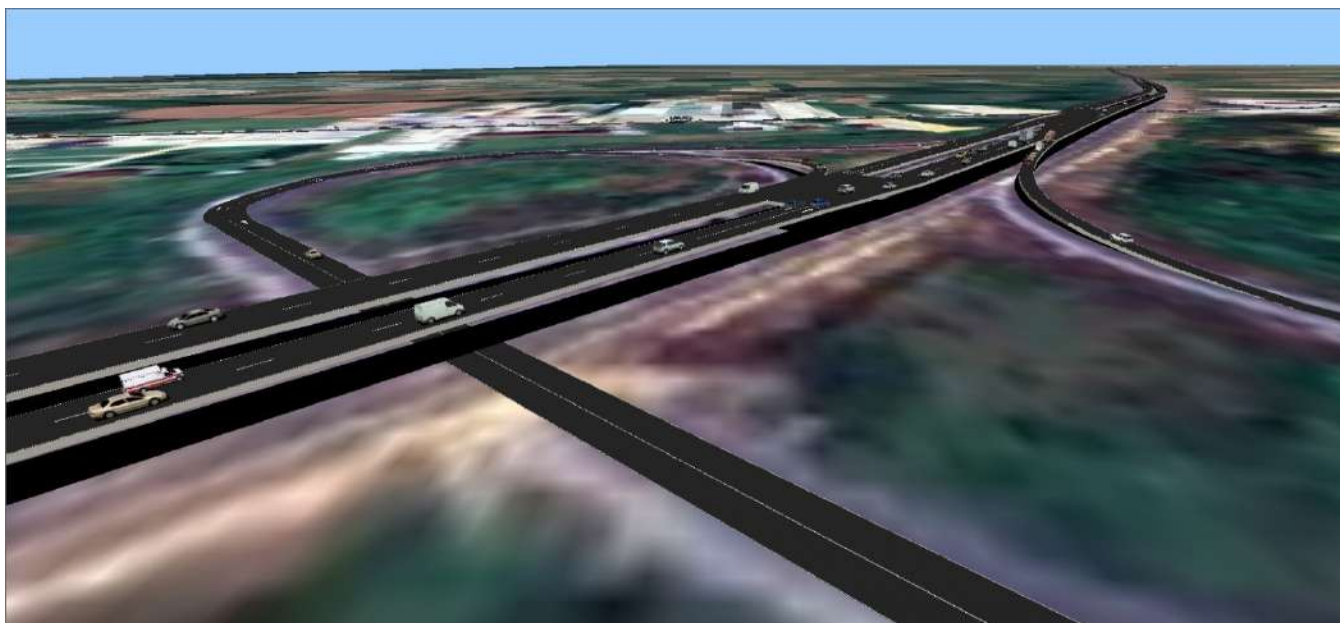
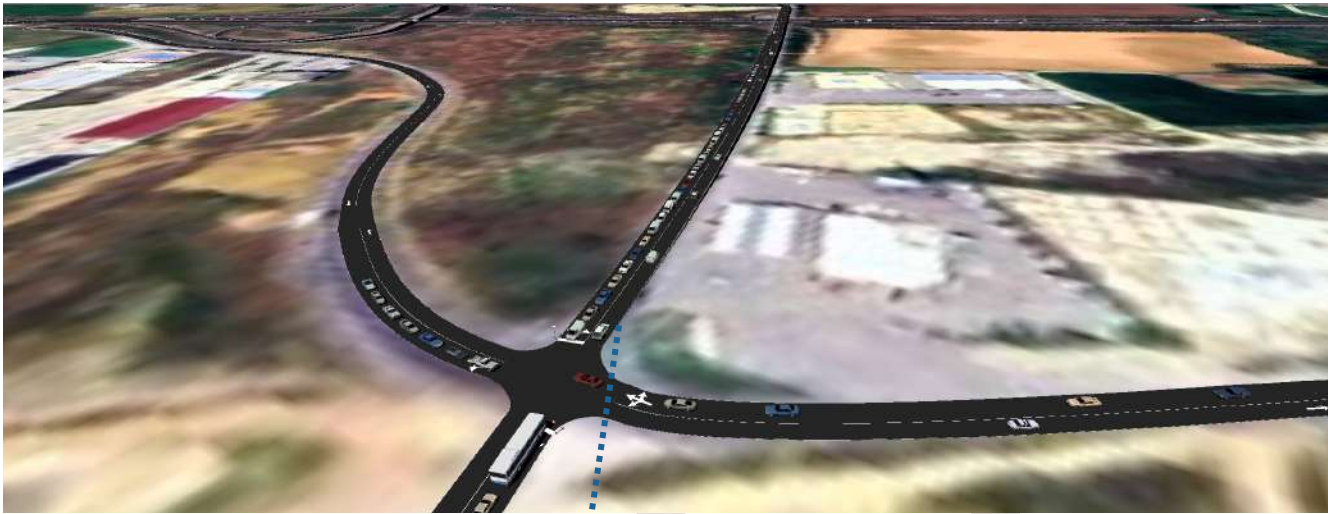


Fig.31. Shfrytëzimi i kapacitetit ideal të kryqëzimeve në disnivel (në veri dhe jug të Prizrenit)

Në përgjithësi, fakti që këto kryqëzime kanë kapacitet të mjaftueshëm rezervë, është një rezultat pozitiv dhe indikator i pranueshëm kualitativ që tregon se trafiku është efikas dhe kualiteti i shërbimit i kënaqshëm.



Por, në zonën e kryqëzimit në disnivel në veri, përjashtim nga kjo gjendje bëjnë dy kryqëzime tjera në nivel përmes të cilave mundësohet qasja në zonën urbane të Prizrenit, të cilat nuk i përmbushin kërkesat për lëvizje të motorizuara dhe si rezultat, në orët e pikut krijojnë vonesa kohore në qarkullim.

Fig.32. Analiza infrastrukturore dhe kualiteti i operimit të trafikut-kryqëzimi të “Arbëria”

Referuar rezultateve nga modeli matematik dhe softuerik i aplikuar (ICU=158.3%), kryqëzimi ndërmjet rrugës “Afrim Gashi” dhe rampës lidhe për autoudhë, tek i cili është përzgjedhur forma e kontrollit të trafikut me rrethrotullim, nuk ofron nivel të pranueshëm të shërbimit për orët kulmore të flukseve dhe si i tillë ka nevojë për intervenime inxhinierike në mënyrë që të përmirësohet niveli i shërbimit dhe operimi i trafikut në të.

Po ashtu në kryqëzimin e rrugëve “Shtutgarti” me rrugën “Kastriotët” dhe “Shtjefën Gjeqovi” (të “Arbëria”), kapaciteti rezervë tejkalohet (ICU=179.8%) dhe për pasojë krijohen gjatësi të rreshtave të automjeteve dhe nivel i pa pranueshëm i shërbimit për orët kulmore të qarkullimit.



Fig.33. Analiza infrastrukture dhe kualiteti i operimit të trafikut - kryqëzimi me rrethrotullim të qasja në autoudhë (Veri Prizren)

Në kryqëzimin në nivel ndërmjet rrugëve “Xhemë Gigollaj” dhe “Ismail Kryeziu”, i rregulluar me sinjalizim horizontal dhe vertikal, në të cilin prioritetin e lëvizjes e kanë trafiku i motorizuar në lëvizje në rrugën “Ismail Kryeziu” (drejtimi Gjakovë-Prizren dhe anasjelltas), janë evidentuar probleme në operimin e trafikut për shkak të pikave konfliktuozë dhe kohë-pritjeve të gjata për automjetet në kyçe në rrugën kryesore (nga rruga “Xhemë Gigollaj”). Ky kryqëzim nuk i përmbush normat edhe në aspektin e sigurisë, sepse shpeshherë është bërë burim rreziku për shkaktimin e aksidenteve për automjetet në kyçe nga rruga dytësore.

Shfrytëzimi i kapacitetit ideal në këtë kryqëzim tejkalon kapacitetin potencial dhe arrin vlerën prej 127% (ICU=126.8%).

Në rastet tjera, referuar rezultateve nga modeli matematik dhe softuerik i aplikuar, gjendje e pa pranueshme për flukset e qarkullimit në orët kulmore, paraqitet në disa kryqëzime përgjatë rrugës “Ismail Kryeziu” dhe rrugës “Tirana”, gjegjësisht në afërsi të qendrës tregtare “Abi Qarshia”.

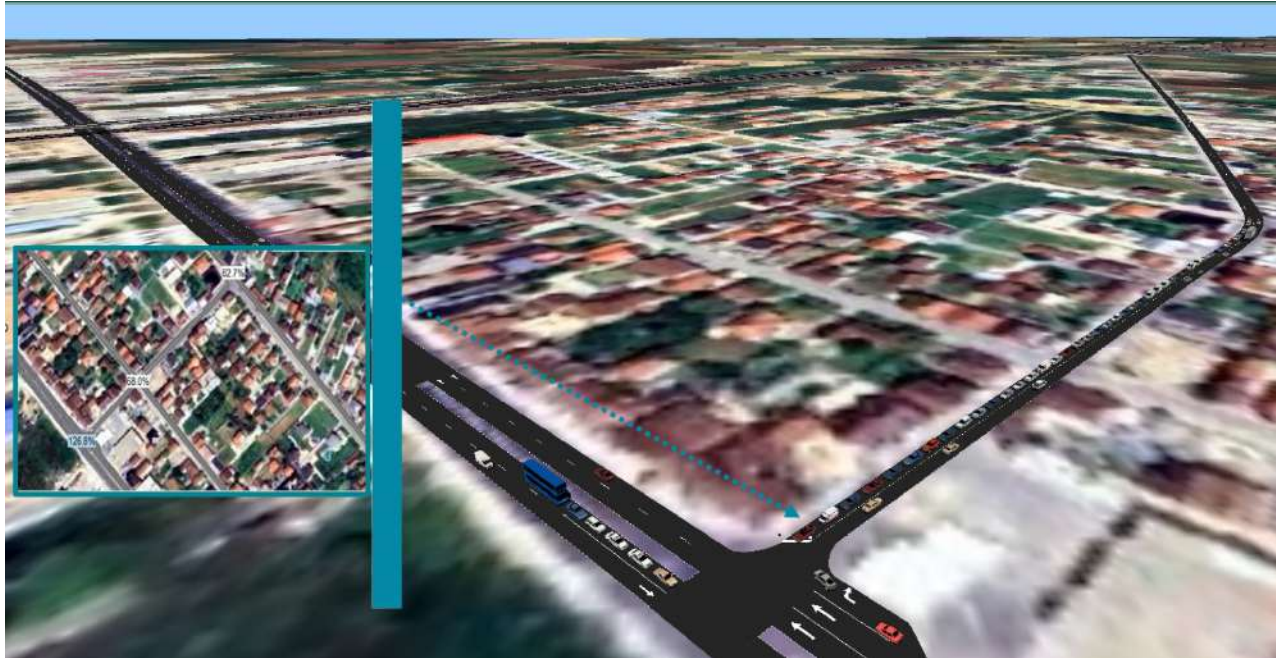


Fig.34. Analiza infrastrukurore dhe kualiteti i operimit të trafikut - kryqëzimi me prioritet ndërmjet rrugëve të qasja në autoudhë (Veri Prizren)



Fig.35. Analiza infrastrukurore dhe operimi trafikut - kryqëzimi me prioritet ndërmjet rrugëve të qasja në autoudhë (Veri Prizren)

Dy forma tjera të kontrollit të trafikut të aplikuar (si rrethrotullime) nuk i përmbushin standardet projektimit dhe ndërtimit në harmoni me kërkesën për lëvizje. Prandaj, në këto dy rrethrotullime

shfrytëzimi i kapacitetit ideal ka rezultuar 184.3%, respektivisht 180.9% në rrethrotullimin në hyrje të qendrës tregtare “Abi Qarshia”.



Fig.36. Analiza e kapacitetit ideal të kryqëzimeve në rrethrotullimet në afërsi të qendrës tregtare “Abi Qarshia”

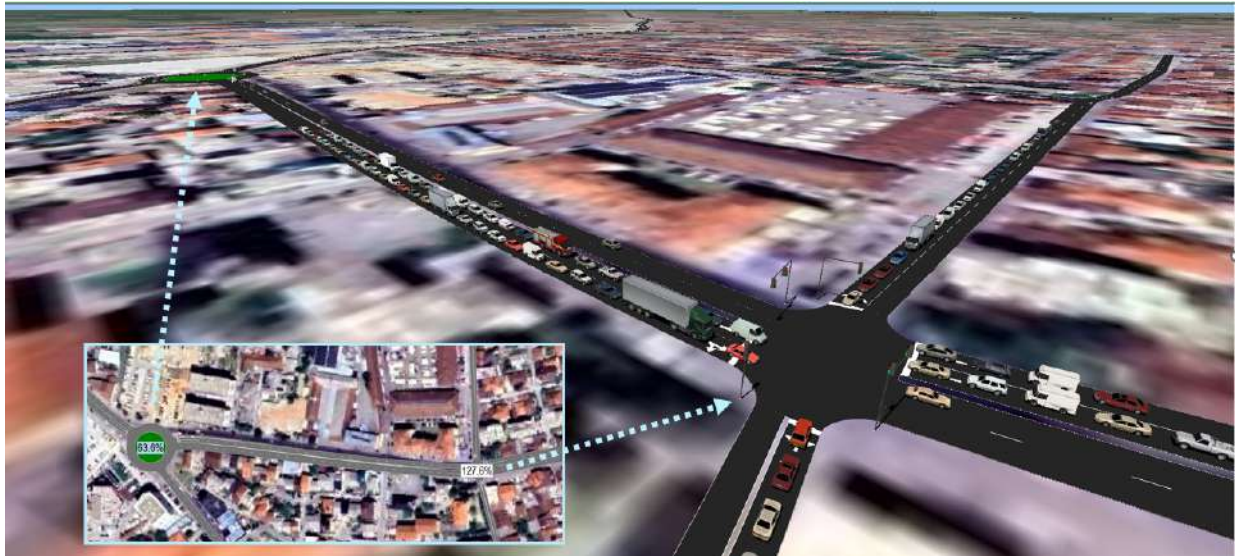
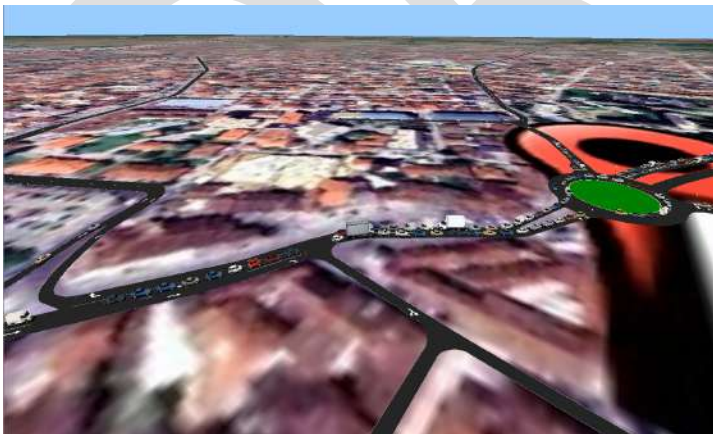


Fig.37. Analiza e kapacitetit ideal të kryqëzimeve në rrethrotullimet në afërsi të qendrës tregtare “Abi Qarsia”

Referuar analizës infrastrukturore në aspektin e lëvizshmërisë së qëndrueshme të trafikut të motorizuar dhe impaktit që kanë faktorë tjerë të cilët ndërlidhen me parametrat gjeometrik të rrugëve apo faktorë tjerë si: manovrimet për parkingje në afërsi të kryqëzimeve, pengesat formave të ndryshme të lëvizjes (lëvizjet e motorizuara dhe pamotorizuara), në kryqëzimet pranë lokacionit të “Bazhderhanes”, hotel “Theranda” dhe rrjetit sekondar rrugor të këtyre lokacioneve, kualiteti i lëvizjes në orët e pikut konsiderohet jo i papranueshëm.



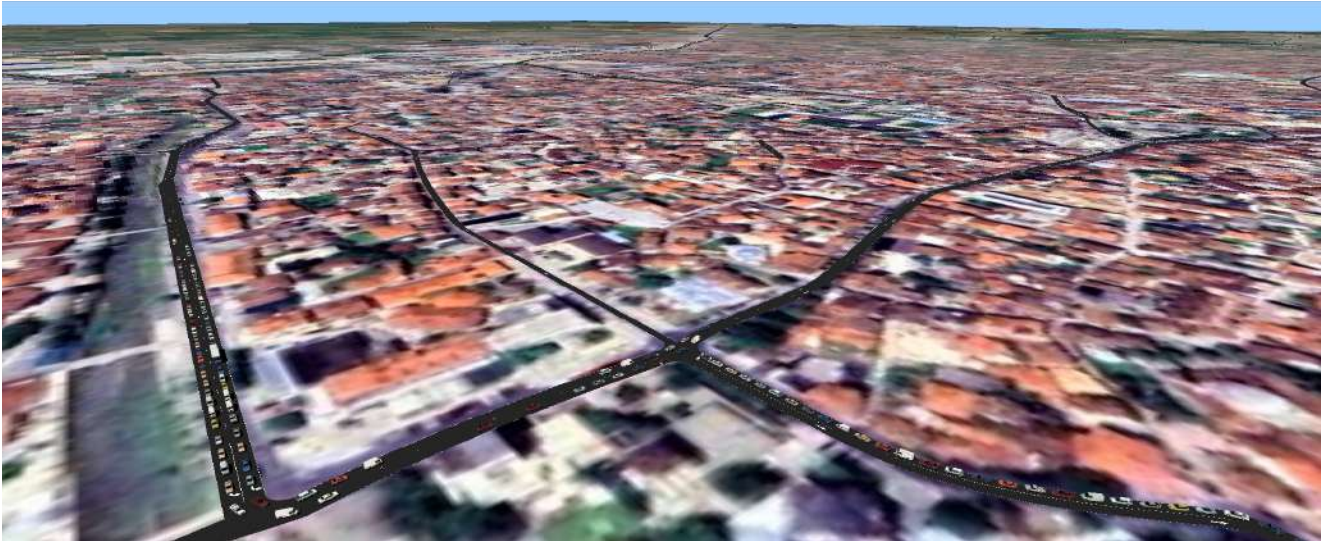


Fig.38. Analiza e lëvizshmërisë urbane në kryqëzimet pranë lokacionit të “Bazhderhanes” dhe hotel “Theranda”



Programimi i punës së semaforëve në kryqëzimin e rrugëve “Tahir Sinani” dhe “Mursel Osmanaj”, respektivisht intervalet kohore të përcaktuara për ndalje apo kalim të lirë, nuk janë në harmoni me kërkesat reale të lëvizjeve në intervale të ndryshme kohore dhe mbështetet në parimin e funksionimit me kohë fikse.

Kjo krijon nivel jo të mirë të shërbimit në këtë kryqëzim dhe për rrjedhojë vonesa të mëdha kohore në intervalet kohore me ngarkesa maksimale.



Fig.39. Analiza e lëvizshmërisë urbane në kryqëzimet pranë zonës së Universitetit të Prizrenit

Në përgjithësi, këto problematika theksojnë rëndësinë dhe nevojën për menaxhim efektiv të trafikut përmes përzgjedhjes adekuate të formave të kontrollit të trafikut në kryqëzime dhe mirëmbajtjes së duhur të sinjaleve të trafikut në kryqëzime. Monitorimi i rregullt, rregullimet e duhura të kohëve efektive të lëvizjes në kryqëzime me semaforë dhe zbatimin efektiv të ligjeve të trafikut mund të ndihmojnë po ashtu në adresimin e këtyre problemeve dhe përmirësimin e sigurisë dhe efikasitetit të qarkullimit të trafikut.

Raportet e paraqitura në vijim, tregojnë indikatorë kualitativ të trafikut dhe tregues tjerë të rëndësishëm të funksionimit të trafikut në rrjetin rrugor të zonës urbane dhe në kryqëzime, duke përfshirë nivelin e shërbimit, kohën e pritjes në hyrje, praninë e automjeteve të rënda dhe faktorë të tjerë që ndikojnë në cilësinë e lëvizshmërisë urbane.

HCM 2010 Roundabout 222:

Intersection						
Intersection Delay, s/veh	528.4					
Intersection LOS	F					
Approach	SE		NW		NE	
Entry Lanes	2		2		2	
Conflicting Circle Lanes	1		1		1	
Adj Approach Flow, veh/h	1522		1957		1794	
Demand Flow Rate, veh/h	1552		1996		1830	
Vehicles Circulating, veh/h	776		1109		665	
Vehicles Exiting, veh/h	2329		1386		1663	
Follow-Up Headway, s	3.186		3.186		3.186	
Ped Vol Crossing Leg, #/h	170		130		170	
Ped Cap Adj	0.948		1.000		0.933	
Approach Delay, s/veh	305.0		844.9		372.7	
Approach LOS	F		F		F	
Lane	Left	Right	Left	Right	Left	Right
Designated Moves	LT	R	L	TR	L	TR
Assumed Moves	LT	R	L	TR	L	TR
RT Channelized						
Lane Util	0.428	0.572	0.389	0.611	0.606	0.394
Critical Headway, s	5.193	5.193	5.193	5.193	5.193	5.193
Entry Flow, veh/h	665	887	776	1220	1109	721
Cap Entry Lane, veh/h	520	520	373	373	581	581
Entry HV Adj Factor	0.980	0.981	0.981	0.980	0.980	0.981
Flow Entry, veh/h	652	870	761	1196	1087	707
Cap Entry, veh/h	483	484	366	365	531	531
V/C Ratio	1.349	1.799	2.082	3.273	2.046	1.330
Control Delay, s/veh	194.2	388.0	519.9	1051.7	495.4	183.9
LOS	F	F	F	F	F	F
95th %tile Queue, veh	29	54	55	108	75	31

HCM Unsignalized Intersection Capacity Analysis
34:

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations	↔			↔			↕			↔		
Traffic Volume (veh/h)	400	580	20	50	650	400	30	20	30	430	50	350
Future Volume (Veh/h)	400	580	20	50	650	400	30	20	30	430	50	350
Sign Control	Free			Free			Yield			Yield		
Grade	0%			0%			0%			0%		
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	435	630	22	54	707	435	33	22	33	467	54	380
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type	None			None								
Median storage (veh)												
Upstream signal (ft)												
pK, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1142			652			2950			2781		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1142			652			2950			2781		
IC, single (s)	4.1			4.1			7.1			6.5		
IC, 2 stage (s)												
IF (s)	2.2			2.2			3.5			4.0		
p0 queue free %	29			94			0			0		
cM capacity (veh/h)	612			935			0			5		
Direction, Lane #	EB 1	WB 1	NB 1	SB 1								
Volume Total	1087	1196	88	901								
Volume Left	435	54	33	467								
Volume Right	22	435	33	380								
cSH	612	935	0	0								
Volume to Capacity	0.71	0.06	Err	Err								
Queue Length 95th (ft)	146	5	Err	Err								
Control Delay (s)	24.0	1.9	Err	Err								
Lane LOS	C	A	F	F								
Approach Delay (s)	24.0	1.9	Err	Err								
Approach LOS		F	F									
Intersection Summary												
Average Delay	Err											
Intersection Capacity Utilization	179.8%			ICU Level of Service			H					
Analysis Period (min)	15											

HCM 6th Roundabout
256:

Intersection			
Intersection Delay, s/veh	454.3		
Intersection LOS	F		
Approach	NB	SB	NW
Entry Lanes	1	2	2
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	1576	1902	1348
Demand Flow Rate, veh/h	1608	1940	1374
Vehicles Circulating, veh/h	942	432	1220
Vehicles Exiting, veh/h	1430	2162	1330
Ped Vol Crossing Leg, #/h	210	280	300
Ped Cap Adj	1.000	0.869	0.967
Approach Delay, s/veh	942.8	107.6	372.6
Approach LOS	F	F	F
Lane	Left	Left	Right
Designated Moves	TR	L TR	L TR
Assumed Moves	TR	L TR	L TR
RT Channelized			
Lane Util	1.000	0.486	0.514
Follow-Up Headway, s	2.809	2.535	2.535
Critical Headway, s	4.976	4.544	4.544
Entry Flow, veh/h	1608	942	998
Cap Entry Lane, veh/h	528	958	958
Entry HV Adj Factor	0.980	0.981	0.980
Flow Entry, veh/h	1576	924	978
Cap Entry, veh/h	517	817	817
W/C Ratio	3.046	1.131	1.198
Control Delay, s/veh	942.8	94.5	120.0
LOS	F	F	F
95th %ile Queue, veh	137	26	32

Fig.40. Indikatorët kualitativ të funksionimit të trafikut

Bazuar në analizën e raporteve të mësipërme (të cilat paraqesin rezultatet vetëm për tre kryqëzime), modeli matematik tregon se të gjitha kryqëzimet kanë një nivel shërbimi të papranueshëm F. Megjithatë, mund të ketë drejtime specifike, si kthimet djathtas, që demonstrojnë një nivel shërbimi pak më të mirë. Në vijim janë paraqitur indikatorë tjerë që ndërlidhën me vonesat kohore përgjatë rrjetit rrugor të zonës urbane të Prizrenit, impaktin në eficienten e shpenzimeve për shkak të vonesave kohore si dhe indikatorë që tregojnë nivelin e ndotjes nga automjetet për shkak të pritjeve të gjata në kryqëzime dhe gjatësive të rreshtave të krijuara. Treguesi i nivelit të ndotjes mat pasojat mjedisore të emetimeve të automjeteve të shkaktuara nga koha e pritjes në hyrje të kryqëzimeve. Ai merr parasysh faktorë të tillë si numri i automjeteve në rreshta dhe lloji i ndotësve të emetuar.



Fig.41.Vonesat kohore/ pritjet përgjatë rrjetit rrugor të zonës urbane të Prizrenit

2: Performance by movement

Movement	WBT	SWT	SWR	All
HC Emissions (g)	3	0	0	3
CO Emissions (g)	126	6	42	174
NOx Emissions (g)	14	0	1	15

5: Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NER	All
HC Emissions (g)	1	9	0	10
CO Emissions (g)	19	203	9	231
NOx Emissions (g)	3	24	1	27

12: Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	All
HC Emissions (g)	1	0	1	3
CO Emissions (g)	67	23	23	113
NOx Emissions (g)	5	2	3	10

14: Performance by movement

Movement	NET	NER	All
HC Emissions (g)	2	1	3
CO Emissions (g)	57	24	81
NOx Emissions (g)	5	2	7

17: Performance by movement

Movement	NET	SWT	SWR	All
HC Emissions (g)	4	28	10	42
CO Emissions (g)	74	575	199	848
NOx Emissions (g)	12	80	28	120

Movement	WBT	SWT	SWR	WBT	SWT	SWR	All
HC Emissions (g)	1	0	0	1	0	0	1
CO Emissions (g)	100	24	20	100	24	20	144
NOx Emissions (g)	2	0	0	2	0	0	2

254: Performance by movement

Movement	WBT	SWT	All
HC Emissions (g)	0	0	0
CO Emissions (g)	20	17	37
NOx Emissions (g)	2	2	4

255: Performance by movement

Movement	WBT	SWT	SWR	WBT	SWT	SWR	All
HC Emissions (g)	0	2	2	11	0	0	13
CO Emissions (g)	206	181	180	206	181	180	567
NOx Emissions (g)	4	0	23	20	1	11	37

256: Performance by movement

Movement	WBT	SWT	SWR	WBT	SWT	SWR	All
HC Emissions (g)	2	0	0	0	1	1	3
CO Emissions (g)	46	87	138	128	121	26	317
NOx Emissions (g)	5	11	22	19	4	3	34

257: Performance by movement

Movement	WBT	SWT	All
HC Emissions (g)	1	1	2
CO Emissions (g)	26	10	36
NOx Emissions (g)	4	4	8

258: Performance by movement

Movement	WBT	SWT	SWR	WBT	SWT	SWR	All
HC Emissions (g)	0	0	0	0	0	0	0
CO Emissions (g)	0	0	0	0	0	0	0
NOx Emissions (g)	0	0	0	0	0	0	0



Fig.42.Indikatorë të nivelit të ndotjes së ambientit me CO, HC dhe NOx, për shkak të pritjeve dhe gjatësive të rreshtave të krijuar të automjeteve në disa nga kryqëzimet e zonës urbane



Fig.43. Indikatorë të impaktit kushteve të operimit të trafikut në efizienzë e shpenzimeve

2.4.1. Përmbledhje e vlerësimit të kapacitetit dhe indikatorëve tjerë të operimit të trafikut të motorizuar brenda rrjetit rrugor të zonës urbane të Prizrenit

- Masat aktuale të kontrollit të trafikut në disa nga kryqëzimet e zonës urbane të Prizrenit nuk adresojnë problemet dhe zgjidhjet adekuate në raport me kërkesën aktuale të trafikut, veçanërisht në rrugët: “Adem Jashari”, “Ymer Prizreni”, “Tirana”, “Wesley Clark”, “Ekrem Rexha”, “Wiliam Walker”, “Remzi Ademaj”, “Ahmet Prishtina”, “Jusuf Gervalla”, “Tahir Sinani”, “Avdi Shala”.
- Vonesat në trafik dhe radhët e gjata të automjeteve janë të zakonshme në kryqëzime, veçanërisht gjatë orëve të pikut dhe sezonit të verës kur kërkesat për trafik janë të larta.
- Automjetet që hyjnë nga zonat anësore, duke përfshirë zonat e parkimit, nuk kanë korsi të përcaktuara, duke sjellë vonesa dhe bllokime në rrugët kryesore.
- Qasjet në hyrje dhe dalje nga autoudha i plotësojnë edhe normat e projektimit dhe shpejtësisë projektuese për këto segmente rrugore.
- Të dyja këto kryqëzime në disnivel kanë kapacitet të mjaftueshëm rezervë për të pranuar kërkesa tjera për lëvizje të motorizuara. në kryqëzimin me disnivel në veri, shfrytëzimi i kapacitetit ideal

nuk kalon vlerën prej rreth 68% në nyjet lidhëse, gjegjësisht zonat e gërshetimit të trafikut me rampat. Ndërsa, shfrytëzimi i kapacitetit ideal të kryqëzimit në disnivel në Jug-Prizren, ka rezultuar rreth 56% në nyjat lidhëse, gjegjësisht zonat gërshetimit të trafikut me rampat

- Kryqëzimi ndërmjet rrugës “Afrim Gashi” dhe rampës lidhe për autoudhë, tek i cili është përzgjedhur forma e kontrollit të trafikut me rrethrotullim, nuk ofron nivel të pranueshëm të shërbimit për orët kulmore të flukseve dhe si i tillë ka nevojë për intervenime inxhinierike në mënyrë që të përmirësohet niveli i shërbimit dhe operimi i trafikut në të.
- Po ashtu në kryqëzimin e rrugëve “Shtutgarti” me rrugën “Kastriotët” dhe “Shtjefën Gjeqovi” (të “Arbëria”), kapaciteti rezervë tejkalohet (ICU=179.8%) dhe për pasojë krijohen gjatësi të rreshtave të automjeteve dhe nivel i pa pranueshëm i shërbimit për orët kulmore të qarkullimit.
- Në kryqëzimin në nivel ndërmjet rrugëve “Xhemë Gigollaj” dhe “Ismail Kryeziu”, janë evidentuar probleme në operimin e trafikut për shkak të pikave konfliktuoze dhe kohë-pritjeve të gjata për automjetet në kyçje në rrugën kryesore (nga rruga “Xhemë Gigollaj”). Ky kryqëzim nuk i përmbush normat edhe në aspektin e sigurisë, sepse shpeshherë është bërë burim rreziku për shkaktimin e aksidenteve për automjetet në kyçje nga rruga dytësore.
- Shfrytëzimi i kapacitetit ideal në këtë kryqëzim tejkalon kapacitetin potencial dhe arrin vlerën prej rreth 127% (ICU=126.8%).
- Në rastet tjera, referuar rezultateve nga modeli matematik dhe softuerik i aplikuar, gjendje e pa pranueshme për flukset e qarkullimit në orët kulmore, paraqitet në disa kryqëzime përgjatë rrugës “Ismail Kryeziu” dhe rrugës “Tirana”, gjegjësisht në afërsi të qendrës tregtare “Abi Qarshia”.
- Dy format e kontrollit të trafikut të aplikuar (si rrethrotullime) nuk i përmbushin standardet projektimit dhe ndërtimit në harmoni me kërkesën për lëvizje. Prandaj, në këto dy rrethrotullime shfrytëzimi i kapacitetit ideal ka rezultuar 184.3%, respektivisht 180.9% në rrethrotullimin në hyrje të qendrës tregtare “Abi Qarshia”.
- Në aspektin e lëvizshmërisë së qëndrueshme të trafikut të motorizuar dhe impaktit që kanë faktorë tjerë të cilët ndërlidhen me parametrat gjeometrik të rrugëve apo faktorë tjerë si: manovrimet për parkingje në afërsi të kryqëzimeve, pengesat formave të ndryshme të lëvizjes (lëvizjet e motorizuara dhe pamotorizuara), në kryqëzimet pranë lokacionit të “Bazhderhanes”, hotel “Theranda” dhe rrjetit sekondar rrugor të këtyre lokacioneve, kualiteti i lëvizjes në orët e pikut konsiderohet jo i papranueshëm.
- Programimi i punës së semaforëve në kryqëzimin e rrugëve “Tahir Sinani” dhe “Mursel Osmanaj” si dhe disa kryqëzime tjera të kontrolluara me semaforë, nuk i përshtatet kërkesave reale të

lëvizjeve në intervale të ndryshme kohore dhe mbështetet në parimin e funksionimit me kohë fikse.

- Në përgjithësi, problematikat e identifikuara theksojnë rëndësinë dhe nevojën për menaxhim efektiv të trafikut duke përzgjedhur format adekuate të kontrollit të trafikut në kryqezime, riorganizuar trafikun apo kombinuar masat adekuate në përmirësimin e infrastruktures me aplikim të teknikave “Smart” si dhe duke inkurajuar përdoruesit e rrugës për përdorim të formave tjera të lëvizjes në zonën urbane .

2.5. Analiza e lëvizjes së këmbësorëve dhe çiklistëve

Zona historike e qytetit në qendër të Prizrenit vazhdon të tërheqë pjesën më të madhe të aktivitetit të këmbësorëve në qendër të qytetit duke shndërruar këtë zonë në pjesën më atraktive të qytetit. Mund të bëhet edhe më shumë për të zgjeruar zonën për të ofruar komoditet më të madh për këmbësorët në qendër të qytetit.

Ekziston një përqindje e udhëtimeve të ndërmarra në këmbë në Prizren edhe pse disa pjesë të rrugëve për këmbësorë në pjesën qendrore të qytetit shfaqin shenja të gjendjes së dobët si dhe mungesë të hapësirave në aspektin e gjerësisë së trotuareve për këmbësorë për të akomoduar vëllimin e madh të këmbësorëve, si dhe mungesë të trotuareve të qasshme, sinjalizimit drejtues dhe vendkalimeve.

Përmirësimi i kushteve për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, është në fokus të përmirësimit të lëvizshmërisë në Prizren..

Qarkullimi në rritje i automjeteve brenda Qendrës Historike të Prizrenit (QHP) po ndikon negativisht në këtë zonë të mbrojtur, ngase krahas degradimit po ngarkohen rrugicat dhe hapësirat brenda saj.

Ka një masë të madhe të udhëtimeve që bëhen në QHP, edhe pse shumica e shtigjeve për këmbësorë japin shenja të gjendjes së keqësuar, por edhe ka mungesë të stabilimenteve në kuptimin e gjerësisë së vendkalimeve për të mundësuar kalimin e masave më të mëdha të këmbësorëve, trotuarëve të qasshëm, shenjzimin horizontal e pikat e kalimit.

Sipas nenit 12 të Ligjit 04/L-066 të Qendrës Historike të Prizrenit¹⁹, në këtë zonë duhet promovuar mjetet jo-motorike të transportit: “Lëvizja e automjeteve; Organi kompetent komunal për rregullim të trafikut, harton planin dhe regjimin e posaçëm të transportit automobilistik për Qendrën Historike të Prizrenit me qëllim të sigurimit të lëvizjes së lehtë dhe të vazhdueshme, duke promovuar mjetet jo-motorike të transportit”.

¹⁹ Ligjit 04/L-066 të Qendrës Historike të Prizrenit

Rrugët në kuadër të Qendres historike të Prizrenit janë rrugët më të përdorshme dhe më të njohura për këmbësorët në Prizren.



Fig.44. Lëvizjet jo motorike në qytetin e Prizrenit

2.5.1. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë dhe çiklist në Prizren

Me qëllim të vlerësimit të kritereve të sigurisë dhe përshtatshmërisë së infrastrukturës ekzistuese për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, është përdorur modeli përmes së cilit është vlerësuar gjendja ekzistuese e infrastrukturës për këmbësorë dhe çiklist²⁰ (Figura 45).

²⁰ Route Selection Tool (RST)-Local Cycling and Walking Infrastructure Plans

Local Cycling and Walking Infrastructure Plan: Route Selection Tool
ROUTE SUMMARY

Route Name	Remzi Ademi	
Overall Length	0.83	
Name of Assessor(s)	INSI	
Date of Assessment	Tuesday, 5 September 2023	
Performance Scores		
Criterion	Existing	Potential
Directness	5,00	5,00
Gradient	4,00	4,00
Safety	3,00	2,00
Connectivity	1,00	2,00
Comfort	0,00	3,00

Number of Existing Critical Junctions/Crossings	3
Number of Potential Critical Junctions/Crossings	3
Description of Improvements	
Indicative Cost	

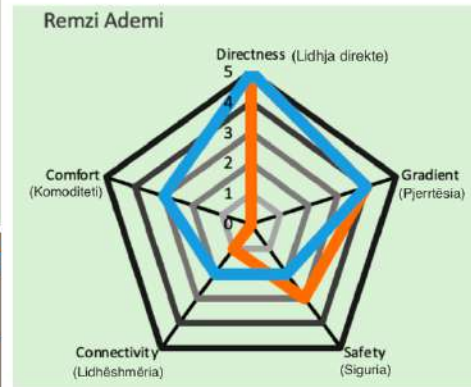
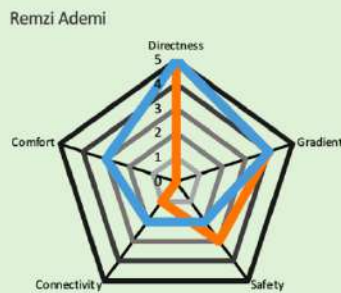


Fig.45. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë

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

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

2.5.2. Kushtet e sigurisë për lëvizje të çiklistëve

Megjithëse numri i njerëzve që ngasin biçikleta në Prizren është i vogël, ambientet dhe infrastruktura për çiklizëm është e kufizuar. Një nga pjesët kryesore të sistemit multimodal, të qëndrueshëm dhe të barabartë të mobilitetit është infrastruktura për biçikleta, e cili në Prizren është zhvilluar pjesërisht përgjatë rrugës kryesore, nacionale N25 e cila në qendër të Prizrenit arinë rreth 23 000 aut/ditë. Shtegu ekzistues për çiklistë është në nivel të njëjtë pjesën qarkulluese të rrugës. **Shtegu ekzistues me gjerësi 0.8 m është i vendosur vetëm në njërën anë të rrugës dhe nuk i përmbushë kriteret teknike për shtigjet e çiklistëve** (Figura 46).



Fig.46. Shtegu ekzistues për çiklist përgjatë rrugës nacionale N25

Sfidat kryesore lidhur me infrastrukturën e nevojshme për çiklizëm:

- **Infrastruktura joadekuatë për zhvillimin e çiklizmit**- Infrastruktura për biçikleta aktualisht është e limituar vetëm përgjatë rrugës nacionale N25, respektivisht përgjatë rrugëve “Ibrahim Rugova, “Remzi Ademi”, “Adem Jashari” dhe “Zahir Pajaziti”. Këto shtigje ekzistuese përpos që nuk kanë vazhdimësi me ç`rast sjell vështirësi në kontinuitetin e shtigjeve për çiklist, nuk janë në përputhje me normat teknike të shtigjeve për çiklist.
- **Siguria e çiklistëve** - Në një pjesë tjetër të caktuar të rrugës, këto shtigje të biçikletave janë në nivel të njëjtë me rrugën (pa ndarje fizike nga pjesa e rrugës) dhe i shënuar me sinjalizimin joadekuat të trafikut që tregon shtegun për çiklist. Bazuar në qarkullimin e automjeteve,

shpejtësinë e lëvizjes dhe strukturën e qarkullimit, kjo pjesë e rrugës duhet të ketë ndarje të plotë fizike.

- **Mungesa e parkingjeve dhe sigurisë së biçikletave** - Një element tjetër është mungesa e parkingjeve për biçikleta. Ka nevojë për zhvillim dhe formalizim të këtij rrjeti nëpërmjet bashkëpunimit me organizata që inkurajojnë qytetarët në përdorimin e biçikletave për udhëtime nën 5 km. Kjo mund të arrihet nëpërmjet mbështetjes financiare dhe logjistike që do të forcojë kulturën e çiklizmit.

2.5.3. Vlerësimi i gjendjes për lëvizje jo motorike

- **Cilësi e dobët ose mungesë e ambienteve për ecje dhe hapësirë publike në disa zona** - Në disa pjesë të rrugëve mbrenda zonës urbane të Prizrenit trotualet janë shumë të ngushta. Ekziston një kërkesë në rritje e udhëtimeve të ndërmarra në këmbë në Prizrenin edhe pse shumica e rrugëve për këmbësorë jashtë pjesës qendrore (kryesisht përgjatë sheshit të qytetit) shfaqin shenja të gjendjes së dobët si dhe mungesë të hapësirave në aspektin e gjerësisë së trotuareve për këmbësorë për të akomoduar vëllimin e madh të këmbësorëve, si dhe mungesë të trotuareve të qasshme, sinjalizimit të trafikut për këmbësorë dhe vendkalimeve. Çiklistët përbëjnë më pak së 1% të përdoruesve në strukturën e përgjithshme të qarkullimit – shumë më tepër mund të bëhet për të rritur këtë shifër.
- **Çështjet e sigurisë për këmbësorët dhe çiklistët në zonat urbane:** Përqendrimi i aktiviteteve të ndryshme (rekreative, kulturore) përgjatë rrugëve në pjesën historike të qytetit në Prizren vazhdon të tërheqë pjesën më të madhe të aktivitetit të këmbësorëve në qendër të qytetit duke krijuar shpeshherë një mjedis të pa sigurt. Mund të bëhet edhe më shumë për të siguruar zonën dhe për të siguruar komoditet më të madh për këmbësorët dhe çiklistët përgjatë rrugëve kryesore dhe në qendër të qytetit.
- **Integrim më i madh i shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve me mënyrat tjera të transportit:** Vendosija e lidhjeve të mira me transportin publik, parkingjet për automjetet, taksitë dhe me vendparkimet e çiklistëve është thelbësore sa i përket përmirësimit të qasshmërisë së përgjithshme për njerëzit dhe zhvillimit të “udhëtimit pa ndërprerje” mes modaliteteve. Shtigjet e këmbësorëve në vendndaljet e autobusëve dhe në vendqëndrimet e taksive duhet të identifikohen dhe të zhvillohen më shumë. Përveç kësaj, qasja e këmbësorëve në parkingjet e automjeteve duhet të përmirësohet me qëllim të përmirësimit të atraktivitetit dhe perceptimit të sigurisë.

- **Mungesa e rrjeteve të integruara të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve:** Duke reflektuar gamën e gjerë të mënyrave të udhëtimit në të gjithë qytetin dhe udhëtimin për aktivitete të ndryshme, shkollë dhe punë, duhet të zhvillohen koncepte të reja të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë për të identifikuar shtigjet kyçe për destinacionet kryesore, duke synuar identifikimin dhe zbatimin e masave për të përmirësuar komoditetin, qasjen dhe sigurinë e këmbësorëve.

2.6. Transportit publik-gjendja ekzistuese

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

Prizreni shërben edhe si tranzit për lëvizjet që kanë për synim qytetet e tjera të Kosovës dhe me larg, ritëm ky që vazhdon të rritet çdo ditë e më shumë. Për këtë arsye çdo ditë e më shumë kërkesa për të akomoduar hapësirat për banim dhe tregti po rritet, me ç'rast kufijtë urban po zgjerohen në një mënyrë të pa koordinuar, e sidomos në qytetet me zhvillim më të shpejtë.

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

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

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

Transporti publik i udhëtarëve në komunën e Prizrenit është i organizuar si një kombinim i transportit urban, urbano-periferik dhe me shërbimet Taksi, të cilat plotësojnë njëra-tjetrën. Përveç transportit

publik, qyteti i Prizrenit shërbehet (kalon) gjithashtu nga një rrjet i linjave të transportit publik ndërurban dhe ndërkombëtar me autobus të cilat përdorin korridoret themelore të transportit publik urban. Po ashtu duhet theksuar edhe përfaqësimin e transportit hekurudhor.

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

2.6.1. Transporti urban

Edhe pse Prizreni nuk është pjesë e korridoreve kryesore të Evropës juglindore, Prizreni është udhëkryq i rëndësishëm që lidh pjesën më të madhe të Ballkanit me detin Adriatik. Rruga N25, po bëhet gjithnjë më e rëndësishme për pjesën e saj (Kosovës) Jugore që lidh Kosovën me Shqipërinë, ku si rrugë kalon brenda kufijve të Komunës së Prizrenit dhe Qyteti i Prizrenit do të ketë një rol të rëndësishëm. Këtu janë dikur rreth 550 km të rrugëve lokale, rajonale dhe magjistrale (Profili Komunal i Prizrenit, 2007).

Për shkak të pozitës që ka Prizreni ka rëndësi të veçantë gjeografike. Rruga në të cilën zhvillohet komunikacioni më i dendur është rruga magjistrale N25 e cila lidhë Prizrenin me Suhareken, Shtimjen dhe më tutje në Prishtinë.

Planifikimi i transportit publik urban në komunën e Prizrenit është i varur kryesisht nga gjendja e rrjetit rrugor ekzistues.

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

Vendbanimet përgjatë rrugëve nacionale dhe rajonale janë mirë të lidhura në infrastrukturën rrugore e kryesisht edhe me rrjetin e linjave të transportit publik.

Sa i përket transportit publik situata është e mirë në qytet, por fshatrat nuk kanë lidhje të duhura me vendbanimet fqinjë. Sipas hulumtimeve në teren dhe rezultateve të dala nga anketimet me kryetarët e fshatrave, shumica e fshatrave kanë probleme të transportit sidomos me rrugët e lagjeve. Shumica e rrugëve në fshatra nuk janë të asfaltuar por rrugët kryesore që lidhin fshatrat me qytetin janë ose të asfaltuar ose në ndërtim e sipër.

Rrjeti i linjave në transportin urban ka për synim krijimin e lehtësisë në qarkullim për të gjithë qytetarët, pamvarësisht prej lokacionit të tyre. Si i tillë duhet të analizohet në bazë të fluksit të shfrytëzimit dhe përqendrimit të objekteve të banimit si dhe objekteve që përkojnë me shfrytëzueshmëri të qytetarëve. Një rrjet i qasshëm urban nënkupton analizat e vazhdueshme lidhur me shtimin e linjave urbane

varësisht nga nevojat e qytetarëve, shtrimin e vazhdueshëm të qytetit si dhe përfshirjen e përmbajtjeve të reja të cilat janë në interes të shfrytëzimit të qytetarëve.

Me zgjerimin e vendbanimeve dhe objekteve të karakterit utilitar dhe ekonomik, Prizreni pësoi ndryshim sidomos në pjesën veriore dhe perëndimore. Ky zgjerim vazhdon të ndodh edhe në pjesët e tjera, me tempo jo të ngadaltë. Si rezultat i shtrirjes së vazhdueshme të qytetit, është ardhur deri te nevoja e zhvillimit dhe avansimin e transportit urban. Krahasuar me kryeqendrën dhe disa qytetet të tjera të Kosovës, transporti urban në Prizren rezulton të jetë relativisht i vonshëm.

Komuna e Prizrenit, varësisht nga kërkesat e qytetarëve, fillimisht ka propozuar një rrjet urban shumë më të zgjeruar se sa ky ekzistues. Disa linja kanë rrezultuar të mos jenë të nevojshme, sikurse disa të tjera të mos operojnë që nga fillimi. Rrjedhimisht, aktualisht Transporti Urban i Prizrenit operon me 5 linja në total. Këto linja kalojnë tej-përtej apo në afërsi të lagjeve kryesore të Prizrenit, duke tentuar lidhjen e tyre.

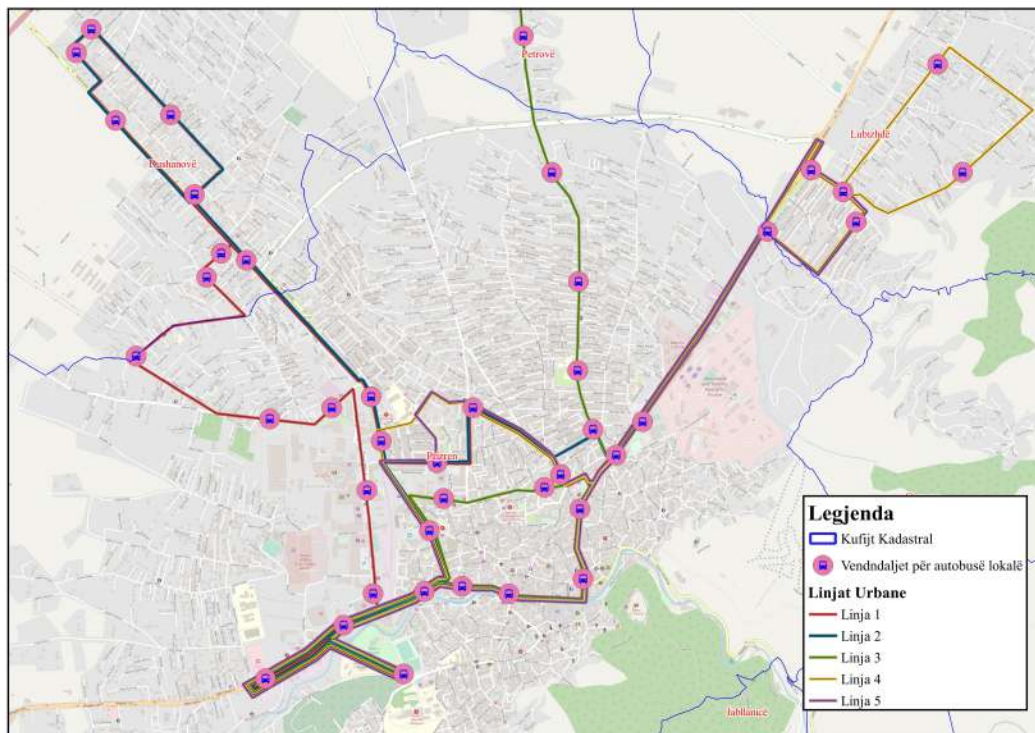


Fig.47 Rrjeti egzistues i linjave urbane në qytetin e Prizrenit

Gjendja më e vështirë është në pjesën e fshatrave që gjenden më larg respektivisht në periferi të komunës, ku disa prej rrugëve nuk janë të lidhura me rrugë të asfaltuara, dhe për këtë nevojiten investime. Kjo shtrirje ka ndikuar që edhe linjat e transportit publik (urban dhe urbano -periferik) të

funksionojnë sipas sistemit të kombinur (radial-unazor). Të gjitha linjat pikënisjen e kanë në stacionit e autobusëve sikurse shihet në figurën në vijim.



Fig 48. Pikënisja e linjave urbane nga stacioni i autobusëve në Prizren

Nga analiza e linjave ekzistuese, vërehet qartë se, bazuar në pikën startuese në afërsi të Spitalit të qytetit, shumica e linjave kalojnë në pika të njejta ndaluese, përtej Zonës Historike, duke u shpërndarë në lagje të caktuara në pjesën veriore të qytetit.

Rrjedhimisht koncentrimi më i madh i tyre është në pjesën jugore dhe atë perëndimore të tyre, duke e ngarkuar unazën kryesore të qytetit.

Aktualisht, shërbimin e transportit urban me autobus, Komuna e Prizrenit e ofron përmes një kontraktimi afatgjatë për shërbime me një operator privat. Sipas kontratës aktuale, Komuna ka përcaktuar standardet e pajisjeve dhe ka siguruar parakushtet tjera të operimit, si lokacionin prej 5,000 m² për ngritjen e objektit të mirëmbajtjes dhe vendosjes së autobusëve, si dhe përcaktimin dhe rregullimin e linjave të qarkullimit dhe të pikave të ndaljes.

Përmes një studimi të fizibilitetit i cili është bërë për Transportin Publik²¹, Komuna do të shqyrtoj dhe vlerësoj opsionet më të mira për të vazhduar me ofrimin e këtij shërbimi, pas skadimit të kontratës aktuale. Opsionet e Partneritetit Publik Privat do të jenë fokus kryesor sipas studimit të fizibilitetit me titull "Partneriteti Publiko Privat" për transportin urban me autobus për Komunën e Prizrenit".

Poashtu, objektiv parësor i këtij studimi të fizibilitetit, ishte identifikimi i modelit më optimal i cili mundëson ofrimin e shërbimit të transportit publik urban me autobusë në Komunën e Prizrenit.

Studimi, përveç aspekteve tjera të përmbajtjes dhe elaborimit, synon të përmbushë në mënyrë të kënaqshme kërkesat ligjore dhe të tjera me qëllim të marrjes së aprovimit nga organet kompetente për

²¹ D&D Business Support Center" me seli në Prishtinë në Tetor 2015.

të mundësuar zbatimin e projektit. Ky studim është mjaft serioz sepse i ka të kalkuluara në detaje të gjitha hapat që duhet për funksionalizimin e transportit publik në Komunën e Prizrenit sipas opsionit PPP. Edhe pse është bërë në vitin 2015, ky studim ende është aktual dhe duhet të mirret parasysh nga autoritet komunale, dhe mund të shërbej si bazë e mire për avansimin dhe studime tjera të nevojshme.

Në gjendjen egzistuese sipas legjislacionit në fuqi, sistemi i i linjave të transportit publik urban në qytetin e Prizrenit është përgjegjësi direkte e Komunës. Disa aspekte rregullative sa i përket standardeve të shërbimit dhe të pajisjeve i cakton Komuna, ndërsa aspektet financiare në masë të madhe përcaktohen nga konkurrenca në këtë sektor, në të cilin operojnë edhe operatorë të vegjël privat. E këta operatorë janë të obliguar ti përmbushin kriteret e licencimit të shpallura nga Komuna konform rregullores për transportin rrugor në komunën e Prizrenit të aprovuar nga Kuvendi Komunal në vitin 2022. Poashtu, bazuar në këtë rregullore lidhur me transportin publik, Komuna mbi bazën e kësaj rregullore dhe rregullativës tjetër përkatëse, ka aprovuar sistemin e linjave dhe të orareve të lëvizjes së autobusëve., sikurse shihet në tabelën në vijim.

Nr. Linjës	Nisja dhe Destinacioni	Itinerari
1	Jeta e Re-Spital-Jeta e Re	 Linja Nr.01 lidh këto lagje të Prizrenit: TUSUZIN, PARKUN E QYTETIT, VARREZAT E QYTETIT, TABAKHANEN, ZONËN HISTORIKE, LAGJEN KURRILLA, LAGJEN BAZHDARHANE, QYK MAHALLEN, LAGJEN ORTAKOLL, LAGJEN ARBANA, LAGJEN JETA E RE, ZONËN INDUSTRIALE
2	Arbanë-Spital-Arbanë	 Linja Nr.02 lidh këto lagje të Prizrenit: TUSUZIN, PARKUN E QYTETIT, VARREZAT E QYTETIT, TABAKHANEN, ZONËN HISTORIKE, LAGJEN KURRILLA, LAGJEN BAZHDARHANE, QYK MAHALLEN, LAGJEN ORTAKOLL, LAGJEN ARBANA, LAGJEN E RE.
3	Petrovë-Spital-Petrovë	 Linja Nr.03 lidh këto lagje të Prizrenit: TUSUZIN, PARKUN E QYTETIT, VARREZAT E QYTETIT, TABAKHANEN, ZONËN HISTORIKE, LAGJEN KURRILLA, LAGJEN BAZHDARHANE, LAKURIQIN VERIOR, PETROVËN, QYK MAHALLEN, TREGUN E GJELBËRT, LAGJEN E RE.
4	Lubizhd-Spital-Lubizhd	 Linja Nr.04 lidh këto lagje të Prizrenit: TUSUZIN, PARKUN E QYTETIT, VARREZAT E QYTETIT, TABAKHANEN, ZONËN HISTORIKE, LAGJEN KURRILLA, LAGJEN BAZHDARHANE, LAGJEN DARDANIA, LUBIZHDËN, QYK MAHALLEN, LAGJEN ORTAKOLL, LAGJEN E RE.
5	Dardani-Spital-Dardani	 Linja Nr.05 lidh këto lagje të Prizrenit: TUSUZIN, PARKUN E QYTETIT, VARREZAT E QYTETIT, TABAKHANEN, ZONËN HISTORIKE, LAGJEN KURRILLA, LAGJEN BAZHDARHANE, LAGJEN DARDANIA, QYK MAHALLEN, LAGJEN ORTAKOLL, LAGJEN E RE.

Fig.49. Rrjeti i linjave urbane në qytetin e Prizrenit

Të gjitha 5 linjat urbane të lartëcekura në tabelën 1, janë duke operuar vetëm nga një operator transportues privat” FALKON GROUP”. Kompania posedon autobazën e cila gjendet në lokacionin e ashtuquajtur “Tranziti i Vjetër”, ku në kuadër të këtij lokacioni gjendet edhe parku i autobusëve.

Kompania posedon 10 autobus urban të tipeve Mercedes, City Bus, MAN etj. Tarifa është uniforme për krejt linjat në vlerë prej 0.50 euro. Sipas anketimit me menaxherin e kompanisë, vetëm linja 1 (Jeta e Re-Spital-Jeta e Re) nuk është profitabile, kurse tjerat operojnë më një afarizëm pozitiv.

Vlen të theksohet se autoparku si dhe personeli janë në masë jo të mjaftueshme për tu marrë me organizimin, memnaxhimin, operimin me sukses të rrjetit të linjave egsituese edhe atyre të planifikuara në të ardhmen për gjithë territorin e qytetit të Prizrenit.

Orari i punës i transportit publik urban kryhet çdo ditë punë dhe vikendeve nga ora 06:00 deri në 22:00. Ky rezultat nuk është befasues duke marrë parasysh që orari i punës përshtatet në orarin e punës të ndërmarrjeve dhe institucioneve, përveç ditëve të vikendit që funksionon me orar të reduktuar. Jashtë periudhës së ngarkesave kulmore, si dhe gjatë fundjavave, intervalet janë dukshëm më të gjata, kështu që mundësitë për përdorimin e transportit publik janë shumë të kufizuara. Për shkak të këtij intervali të zgjatur të transportit publik, qytetarët shpesh përdorin veturat e tyre private, taksi legal dhe ilegal për të përmbushur nevojat e tyre.

Komuna e Prizrenit nuk ka një mënyrë të rregulluar posaçërisht të subvencioneve dhe granteve për operatorët transportues, dhe as nuk ka një strategji të përcaktuar qartë për zhvillimin e transportit publik. Për këtë arsye, biznesi i plotë i transportuesit bazohet në të ardhurat e krijuara nga mbledhja e biletave, kështu që transportuesi detyrohet të reduktojë nisjet për disa linja dhe të favorizojnë intervalin e shpeshtësisë për linjat profitabile. Nga kjo rrjedh se, aktualisht Komuna e Prizrenit nuk ka ndonjë zgjidhje sistematike lidhur me organizimin dhe administrimin e sistemit të transportit publik me detyrime të përcaktuara qartë të të gjithë pjesëmarrësve në këtë sistem.

Në kuadër të hartimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Prizrenin është realizuar procesi i përgjithshëm i mbledhjes dhe vlerësimit të të dhënave (shënimeve) të grumbulluara në hulumtimin e anketimi i ekonomive familjare sipas metodës së kombinuar “ballë për ballë dhe asaj online”. Nga llogaritjet e gjithmbarshme qyteti i Prizrenit është ndarë në 67 nënzona në kuadër të së cilës bëjnë pjesë rreth 24,887 ekonomi familjare, 147,683 banorë, rreth 36,920 të punësuar dhe rreth 16,851 vende të punës.

Gjatë anketimeve janë realizuar intervistimet për 262 banorë rezident në qytetin e Prizrenit. Plani për mbledhjen e të dhënave u krye në fillim të vitit 2023 kurse procesi i grumbullimit u krye në periudhën kohore Maj-Korrik 2023. Me qëllim që të nxirren sa më shumë informata lidhur me banorët rezident, u përpilua pyetësori lidhur me anketimet e realizuara ballë për ballë dhe online (forma dhe përmbajtja e pyetësorëve është dhënë në aneks). Vlen të theksohet së për anketim u morën individët mbi moshën 6 vjeçare. Pastaj është bërë përpunimi, procesimi dhe interpretimi i rezultateve të këtyre të dhënave.

Në mënyre që të bëhet ofrimi i zgjidhjeve për problemeve të trafikut është i nevojshëm analizimi i gjendjes ekzistuese. Për tu njohur më gjendjen aktuale të trafikut në qytetin e Prizrenit janë ndjekur disa hapa. Fillimisht zona urbane është ndarë në zona të cilat përmbajnë numër afërsisht të njëjtë të qytetareve, secila zonë ka 450-500 ekonomi familjare, përveç numrit të ekonomive familjare e rëndësishme gjatë kësaj ndarje e cila është realizuar nga ne, ka qenë edhe pozicioni i tyre, varësisht nga qasja në rrugët kryesore si dhe ngjashmëria e aktiviteteve që zhvillohen brenda secilës zonë.

Kjo ndarje ndihmon në analizimin e problemeve të veçanta brenda zonave të ndryshme, kërkesave, analizimin e atraktivitetit dhe produktivitetit të zonave (i cili kërkon hulumtim të mëtutjeshëm), mundësinë e propozimit të ndryshimeve të kushteve të lëvizjes në ndërmjet zonave, mundësit e lidhjes së zonave me rrugë qarkore të cilat nuk kalojnë në zonat më të ngarkuara (zakonisht qendra e qytetit). Në komunën e Prizrenit në bazë të zbatimit të kushteve me të cilat parashihet ndarja e zonave kanë rezultuar 67 zona të cilat janë paraqitur në figurën 50.

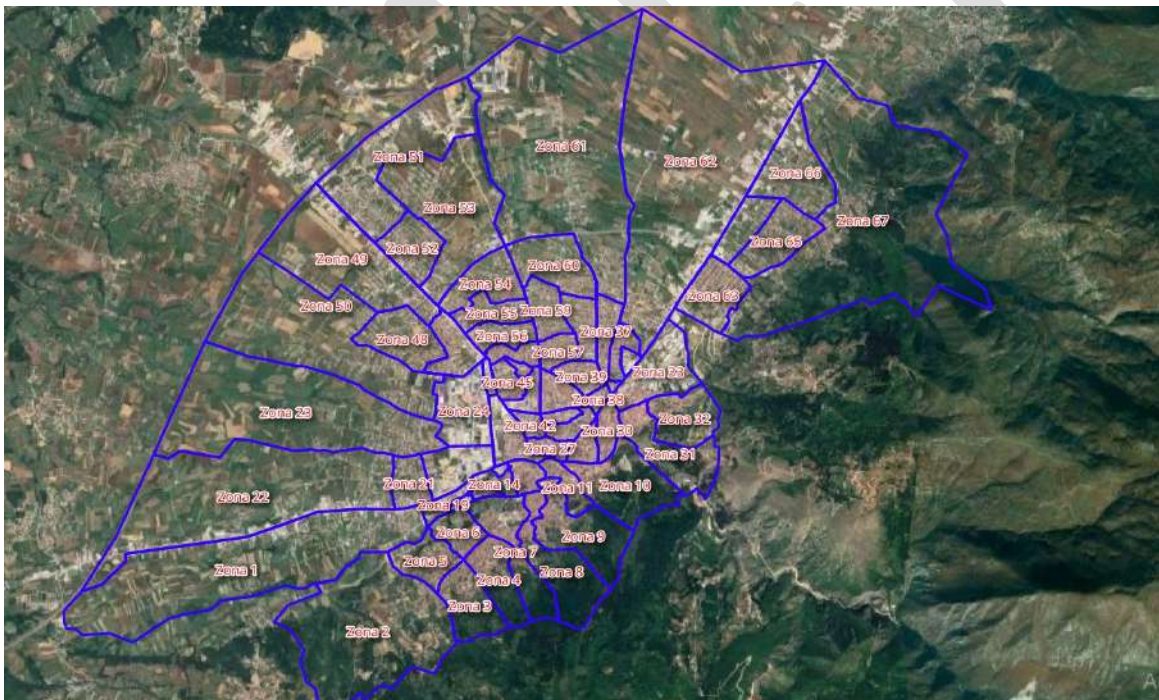


Fig. 50. Zonimi i qytetit të Prizrenit

Ndarja e zonave është bërë vetëm për zonën urbane duke qenë se kjo paraqet zonën më problematike dhe me qarkullim më të madh, ndërsa gjatë anketimeve qytetarët përveç zgjedhjes së zonave kanë pasur mundësi që nëse jetojnë në ndonjërin nga fshatrat e kësaj komune të shënojnë emrin e fshatit ku jetojnë. Këto të dhëna kanë ndikuar dhe në mbledhjen e të dhënave në lidhje me pikëpamjet e banorëve të zonave rurale, ku janë mbledhur informata për problemet më të cilat ata përballen. Kjo është parë e

arsyeshme të shtohet pasi që një pjesë e madhe e problemeve në trafik shkaktohen nga këta banorë të cilët përdorin automjetet për ardhje deri në qytet për arsye të ndryshme.

Me qëllim të vlerësimit të gjendjes ekzistuese për gjendjen dhe funksionalitetin e Transportit Urban, janë përdorur dy lloje të pyetësorëve: pyetësorët fizik dhe on-line. Nga rezultatet gjithëpërfshirëse nga procesi I anketimeve, për nevojë të pasqyimit të opinionit të qytetarëve lidhur me gjendjes ekzistuese të transportit urban, në vijim do të paraqiten disa nga të gjeturat më të rëndësishme, relevante edhe për ndërmarrjen e masave për përmirësimin e gjendjes në të ardhmen.

Analizimi i pyetësorëve – Nga pyetësorët të cilët janë plotësuar nga qytetarët, janë nxjerrë përgjigjet pyetjet bëra. Pjesëmarrësit kanë qenë 204 meshkuj dhe 58 femra. Prej tyre 6 kanë qenë të moshës 6-18 vjeç, pastaj 94 kanë qenë 19-31 vjeç, 106 kanë qenë 32-44 vjeç që paraqet numrin më të madh të të anketuarve, 45 kanë qenë 45-57 vjeç dhe 11 kanë qenë 58-70 vjeç. Nga të anketuarit 192 kanë qenë të punësuar me orar të plotë, 21 me orar të pjesshëm, 19 të papunë, 6 me punë në ekonominë familjare, 4 pensionist dhe 14 nxënës apo student. Sa i përket të hyrave mesatare mujore 4 persona kanë qenë pa të hyra ose me asistence sociale, 4 me të hyra shumë të ulët, 28 me të hyra të ulëta, 76 me të hyra mesatare, 62 me të hyra të larta, 48 me të hyra shumë të larta, kurse 36 të anketuar nuk kanë preferuar të përgjigjen.

Të anketuarit janë nga zona të ndryshme, pjesëmarrja varësisht nga vendbanimi i tyre është paraqitur në diagramin më poshtë, nga i cili vërejmë se numri më i madh i të anketuarve janë nga zona 9 dhe zona 10.

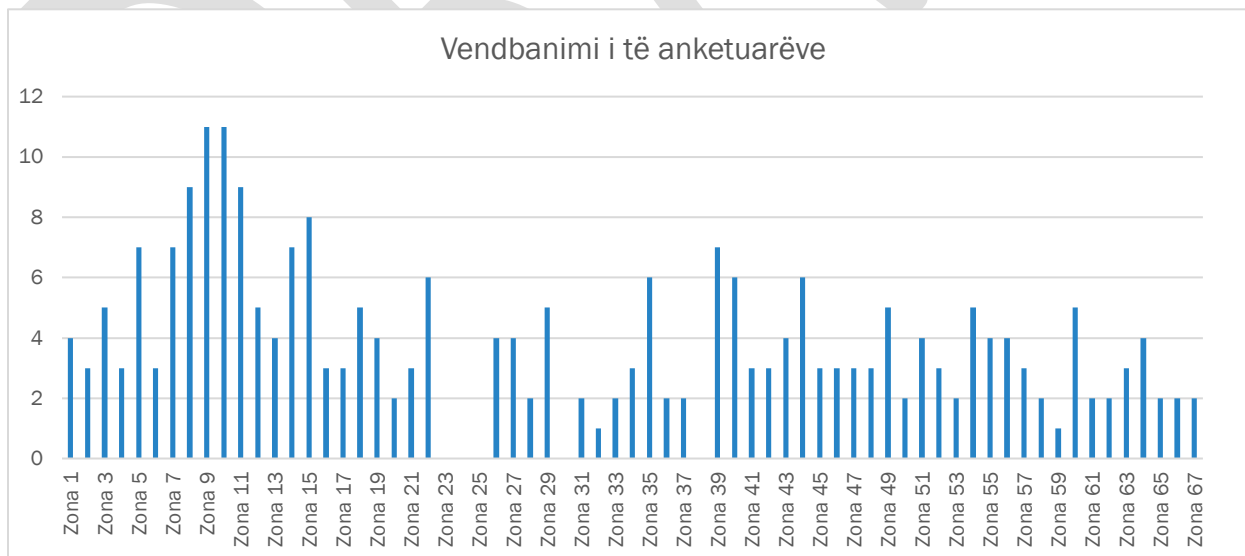


Fig. 51. Vendbanimi i të anketuarëve

Qytetarët nga vendbanimet e tyre udhëtojnë në zona të ndryshme për qëllime të ndryshme, por me së shpeshti për punë. Në diagramin më poshtë janë paraqitur zonat në të cilat gjenden vendet e punës së të anketuarve varësisht nga zonat. Ku vërejmë se zonat me më së shumti të punësuar janë zonat 9 dhe 10.

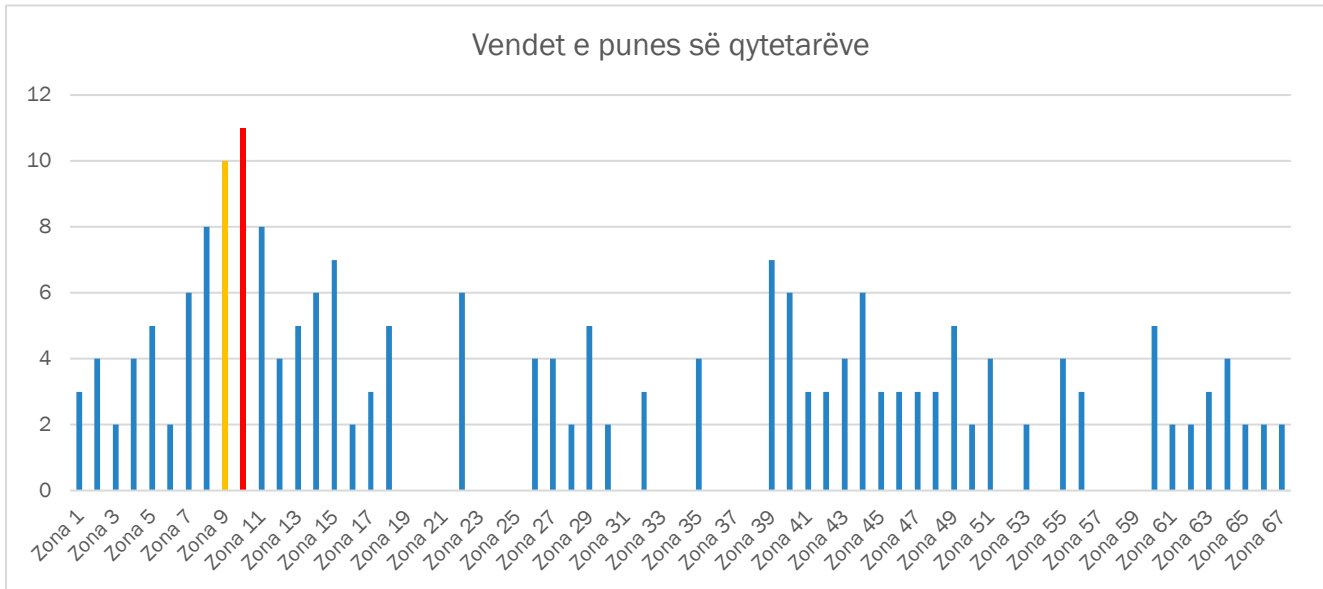


Fig.52. Vendet e punës së qytetarëve

Për qëllime të këtij plani janë marrë parasysh edhe qëllimet e udhëtimit. Figura në vijim paraqet numrin e udhëtimeve për qëllime të caktuara nga qytetarët e Prizrenit.

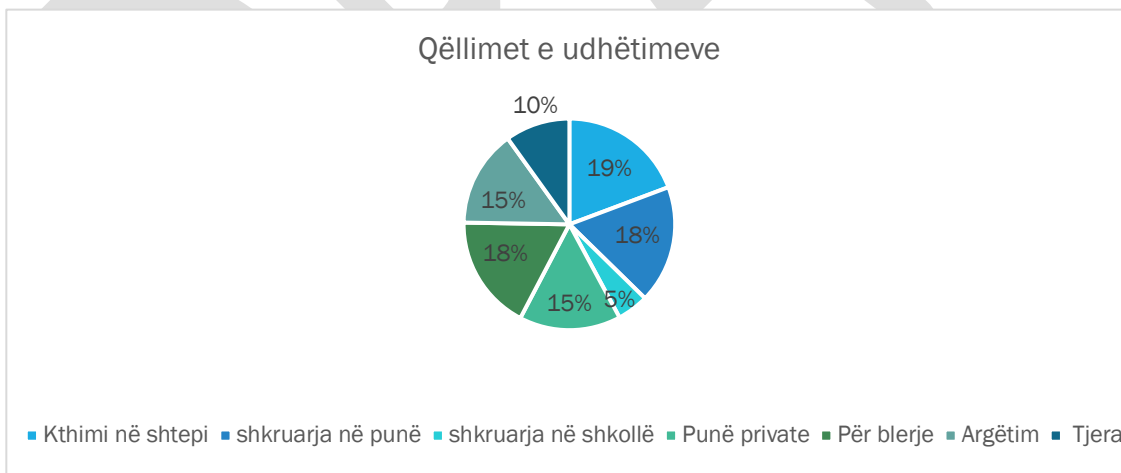


Fig.53. Qëllimet e udhëtimit

Nga diagrami vërejmë se udhëtimet për shkuarje në punë kanë vlerën pothuajse më të madhe mesatare me 18%, menjëherë pas udhëtimeve kthimi në shtëpi me 19%. Shkuarja në shkollë ka vlerën më të vogël, kjo për shkak të grup moshës e cila iu është përgjigjur pyetësorëve, ku ka numër shumë të vogël të të anketuarve nën 18 vjeç.

Qytetarët zgjedhin mënyra të ndryshme të udhëtimit, secila nga format që ata zgjedhin ka ndikim të ndryshëm në trafik. Në vijim janë paraqitur diagramet të cilat paraqesin se cilat forma të udhëtimit i përdorin më shumë qytetarët. Rezultatet janë prezentuar në figurën 53.

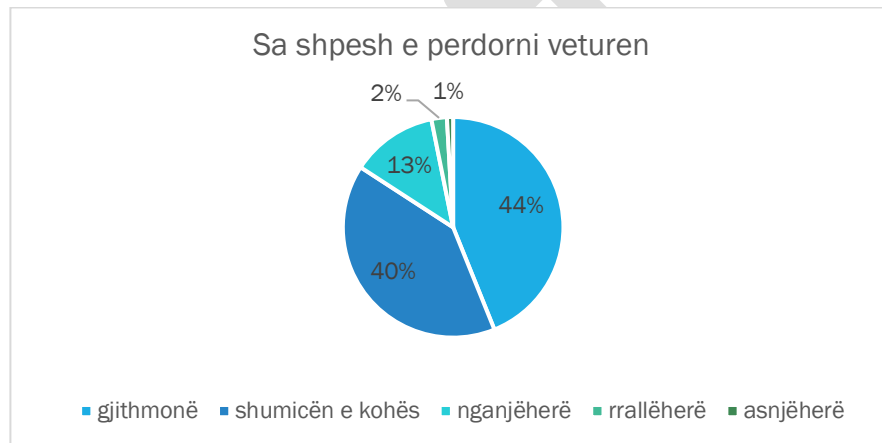


Fig.53. Mënyrat e udhëtimit

Në diagramin 5 është paraqitur se sa shpesh qytetarët përdorin veturën për lëvizje deri në destinacionin e tyre, ku të dhënat janë shprehur si përqindje. Nga ky diagram poashtu vërejmë se 44% qytetar zgjedhin gjithmonë transportin me veturë, kjo zgjedhje bëhet për arsye të ndryshme. Megjithatë mund të themi se lëvizja me veturë nuk paraqet formë shumë të përshtatshme për shkak të kontributit që ka në bllokimin e trafikut, rritjen e ndotjes së ambientit etj. Nga diagrami vërehet se vetëm 1% e qytetarëve nuk e zgjedhin lëvizjen me veturë asnjëherë dhe vetëm 2% e zgjedhin rrallëherë. Këtu mund të kuptojmë se forma kryesore e transportit për qytetarët e Prizrenit është ai me vetura.

Figura 54 e paraqitur në vijim tregon se sa shpesh qytetarët e përdorin motoçikletën, ku 59% e të anketuarve janë shprehur se nuk e përdorin asnjëherë ndërsa 7% kanë thënë se e përdorin gjithmonë.

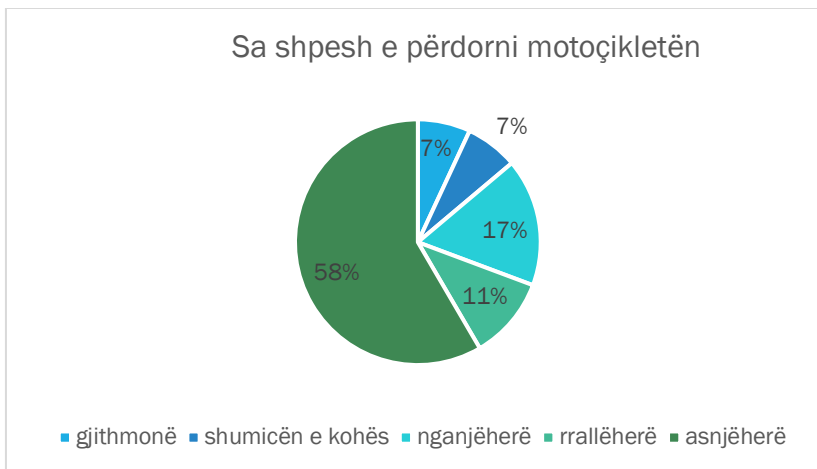


Fig.54. Përdorimi i motoçikletës si formë e transportit

Një nga format kryesore të lirimit të trafikut nga ngarkesa dhe përmirësimit të kushteve të qarkullimit është transporti publik. Nga anketimet e qytetarëve është konstatuar se, 43% e të anketuarëve janë shprehur se nuk e përdorin asnjëherë Transportin Publik, ndërsa vetëm 10% janë shprehur se e përdorin gjithmonë. Kjo paraqet një tregues se me kuptimin e problemeve të transportit publik dhe cilat janë arsyet pse qytetaret nuk e shfrytëzojnë këtë shërbim, mund të krijohen politika të reja në zhvillimin e transportit publik, në mënyrë që kjo përqindje e shfrytëzuesve të rritet dhe rrjedhimisht të ofrohen zgjidhje për problemet aktuale. Rezultatet e anketimit të përdorimit të transportit publik janë prezantuar në figuren në vijim.

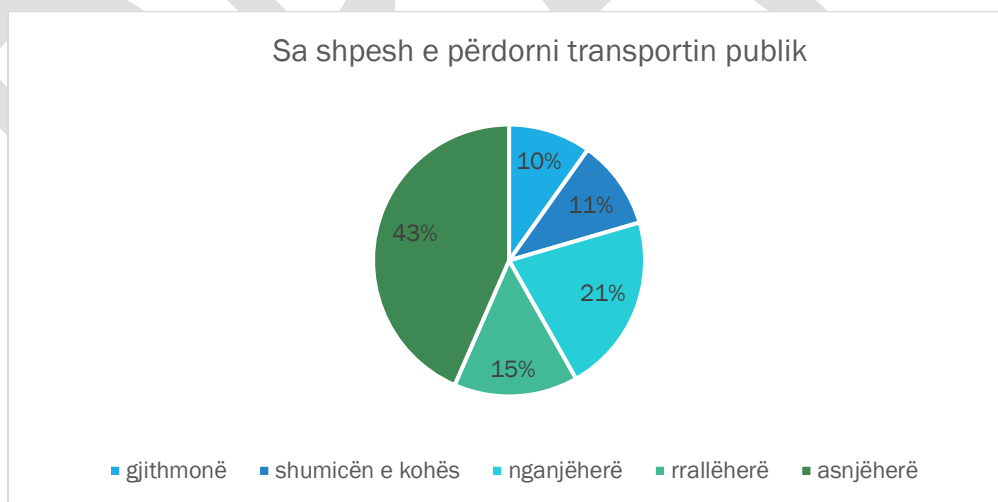


Fig.55. Mënyra e përdorimit të transportin publik

Përveç transportit publik formë tjetër e shkarkimit të trafikut është edhe përdorimi i biçikletës. Biçikleta zakonisht përdoret në distanca shumë më të shkurtra se automjetet dhe qytetarët e përdorin dhe në varësi nga kushtet klimatike. Një nga faktorët kryesorë për përdorimin e biçikletës janë dhe kushtet e sigurisë gjatë ngasjes, për këtë arsye biçiklistet kanë kërkesa si shtimi i shiritit të veçantë për biçikleta ku ata mund të lëvizin më sigurt si dhe ndriçimi i rrugëve luan rol mjaft të rëndësishëm, sinjalizimi në formë korrekte etj. Figura 56 shprehë se sa shpesh e përdorin qytetarët biçikletën.

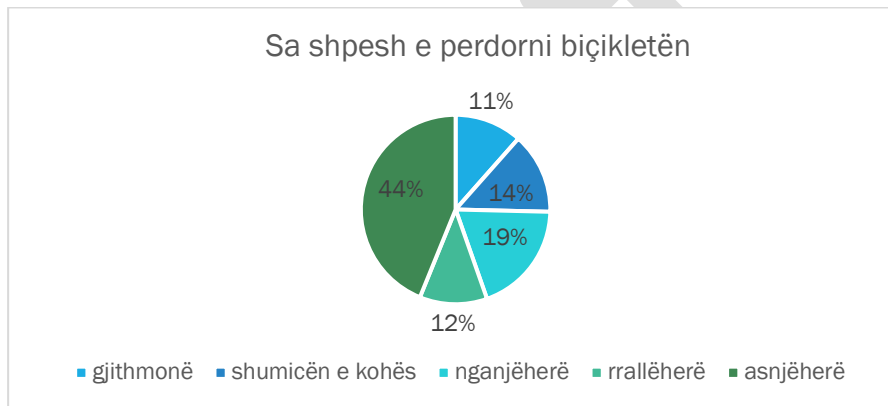


Figura 56. Përdorimi i biçikletës si formë e transportit

Në këtë figurë mund të shihet se 44 % e qytetarëve shprehen se nuk e përdorin asnjëherë biçikletën, 11% shprehen se e përdorin gjithmonë.

Formë tjetër e lëvizjes e cila është e përdorur në distanca më të shkurtra është ecja. Figura në vijim tregon se sa shpesh qytetarët e përdorin këtë formë të lëvizjes nga burimi deri te destinacioni i tyre. Ku 9% e qytetarëve janë shprehur se nuk e përdorin ecjen asnjëherë si formë për të lëvizur deri te destinacioni i tyre dhe 25 % e qytetarëve e përdorin këtë formë të lëvizjes gjithmonë. Nëse krahasojmë me transportin me biçikleta dhe motoçikleta, ecja është formë më e përdorur dhe me plotësimin e kushteve mund të kemi rritje të mëtejme të numrit të personave që ecin deri tek vendi i tyre i punës apo çfarëdo destinacioni tjetër.

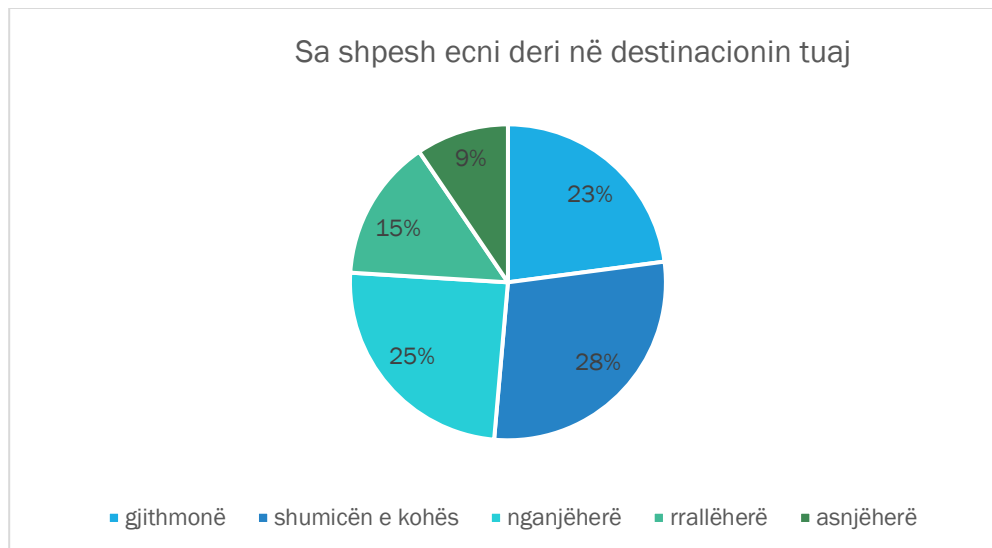


Fig.57. Sa shpesh qytetarët ecin deri në destinacion

Kënaqshmëria e qytetarëve me kushtet aktuale-Qytetarët janë ata të cilët përballen vazhdimisht me problemet infrastrukturore të qytetit prandaj pikëpamjet e qytetareve paraqesin faktor të rëndësishëm për të parë se cilat janë problemet më të mëdha dhe cilat ndryshime i kërkojnë ata, prandaj në diagramet e radhës do të shohim se sa qytetarët janë të kënaqur me kushtet aktuale dhe çfarë ndryshimesh kërkojnë.

Ne diagramin 10 është paraqitur niveli i kënaqshmërisë me qarkullimin e trafikut ku rreth 21% janë shprehur të pakënaqur, pjesa më e madhe e qytetarëve janë shprehur mesatarisht të kënaqur rreth 43% ,ndërsa pjesa tjetër janë shprehur të kënaqur ose shume të kënaqur. Asnjë nga të anketuarit nuk është shprehur aspak i kënaqur.

Gjatë intervistave fizike me qytetarët, një pjesë e madhe e tyre janë shprehur se kanë probleme me qarkullimin e trafikut,ku më shumë janë gjatë periudhës së verës për shkak të numrit të mërgimtareve të cilët vijnë për vizitë në qytetin e Prizrenit.

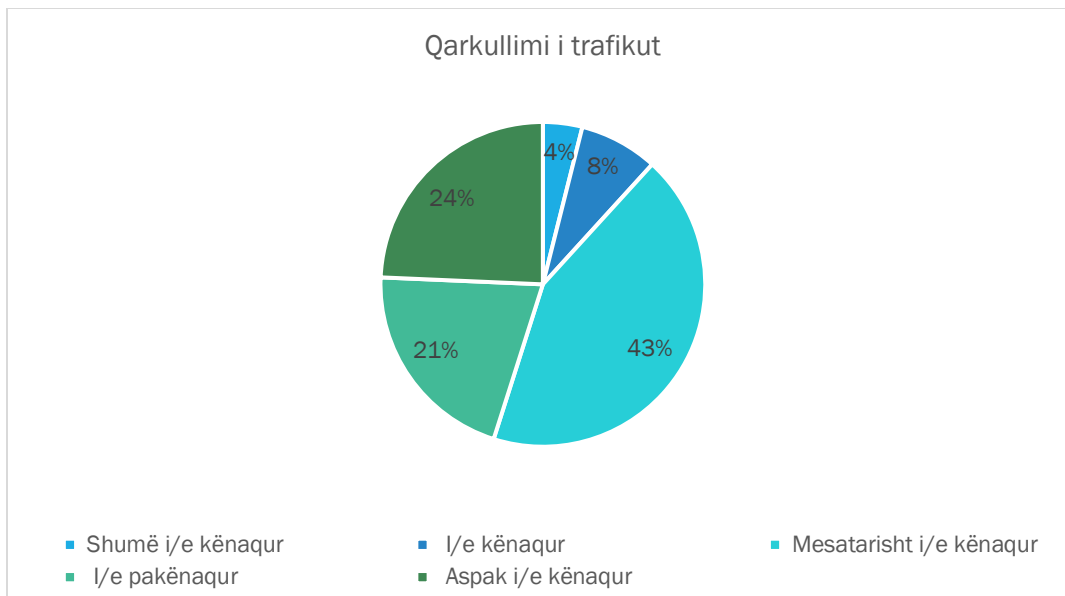


Fig. 58. Kënaqshmëria me qarkullimin e trafikut

Nivel i ulët i kënaqshmërisë vërehet te pyetja për hapësirat e parkingjeve dhe vendndodhjes së tyre, ku rreth 70% e qytetarëve shprehen aspak të kënaqur dhe të pa kënaqur, ndërsa 11% shprehen të kënaqur dhe shumë të kënaqur, rreth 19% e qytetarëve shprehen mesatarisht të kënaqur. Mund të themi se deri tani kjo është pjesa ku qytetarët kanë më së paku kënaqshmëri.

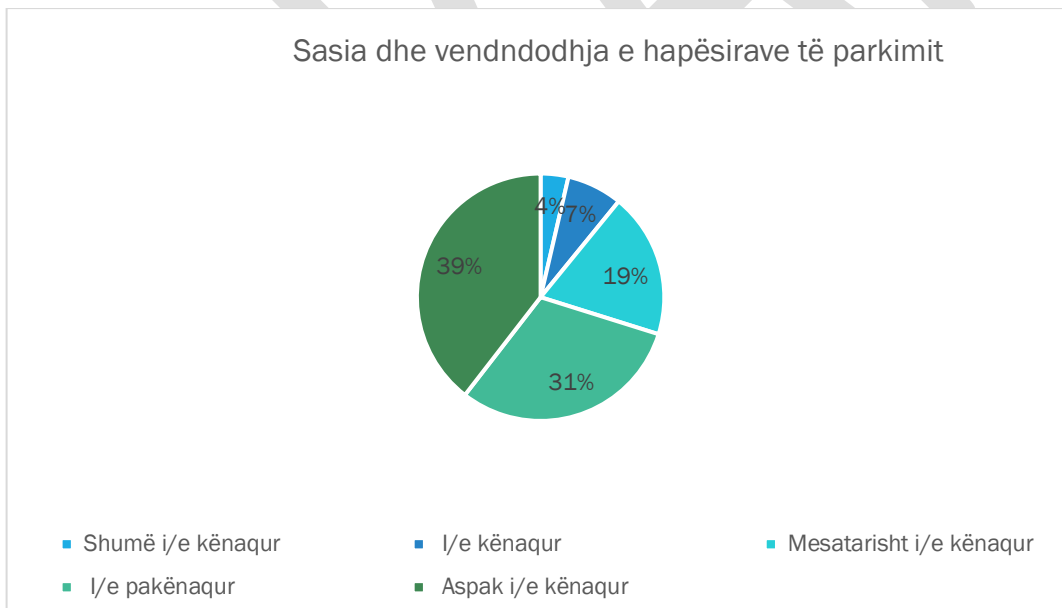


Fig.60. Sasia dhe vendndodhja e hapësirave të parkimit

2.6.2. Transporti urbano -periferik

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

Në fshatra dhe rrethinë ekzistojnë disa linja autobusësh të cilat u ofrojnë shërbime transporti qytetarëve, mirëpo këto linja nuk janë të mjaftueshme, prandaj nuk mund të themi se kemi një sistem funksional të transportit publik. Këto linja burimin e kanë nëpër vendbanime (fshatra) më të mëdha në komunën e Prizrenit kurse destinacionin në Prizren, mirëpo duke kaluar nëpër territorin e qytetit të Prizrenit, shkaktojnë ndërhyrje me linjat e transportin urban vetë brenda qytetit. Meqenëse kanë destinacion Prizrenin, këto linja sipas rregullores komunale duhet të harmonizohen me rrejtin e linjave urbane dhe mos të ketë mbivendosje (ndërhyrje) njëra me tjetrën. Pra miratimi i rrjetit të linjave urbane dhe ato urbano-periferike të bëhet vetëm pas harmonizimit me njëra tjetrën.

Poashtu këto linja urbano-periferike në orarin e tyre të udhëtimit i kanë të vërtetuara vend ndaljet nëpër territorin e qytetit të Prizrenit çka nënkupton se kanë të drejtë të marrin dhe zbresin udhëtarë. Pra këto linja kanë funksion të dyfishtë edhe urbane edhe urbano-periferike. Së pari iu shërbejnë zonave të qytetit Prizrenit që e lidhin zonat e qytetit me qendrën e Prizrenit pra luajnë rolin e linjave urbane, dhe së dyti lidhin vendbanimet e Komunës së Prizrenit me qytetin e Prizrenit duke e luajtur rolin e linjave urbano-periferike. Për këtë shkak mungon edhe organizimi dhe funksionimi i mirëfilltë i transportit publik urban në qytetin e Prizrenit. Mirëpo pas analizës së funksionimit të sistemit në zonën e Prizrenit, kemi arritur në konkludim se harmonizimi i linjave urbane dhe urbano-periferike nuk funksionon sipas pëlqimit nga administrata e Komunës së Prizrenit. Kjo edhe më tepër e vështirëson qasjen e transportit të integruar, respektivisht funksionalizimin e biletës së integruar.

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

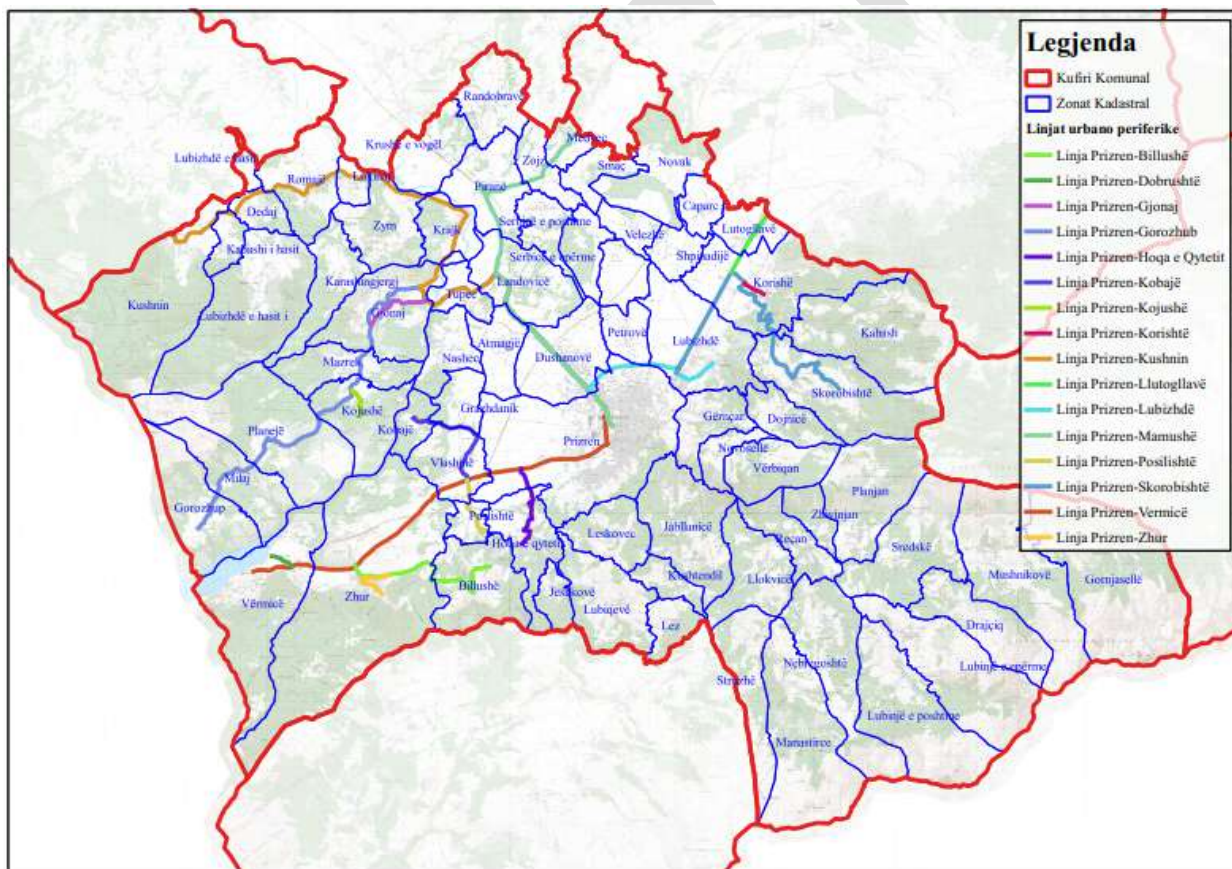


Fig. 61. Shtrirja e rrjetit të linjave urbano-periferike

2.6.3. Linjat ndërurbane-ndërkombëtare

Për shkak të pozicionit geografik të Komunës së Prizrenit si dhe korridoret kryesore rrugore që kalojnë nëpër territorin e saj e bëjnë të pashmangshëm edhe kalimin e linjave ndërurbane dhe ndërkombëtare me autobus. Në mungesë të rrugëve alternative ose transite, edhe këto linja shfrytëzojnë korridoret

ekzistuese në të cilat zhvillohet transporti urban edhe ai urbao-periferik. Mirëpo në bazë të vëzhgimeve në terren është vlerësuar se shumica e ketyre linjave e shfrytëzojnë stacionin e autobusëve në Prizren. Mirëpo, lokacioni i stacionin të autobusëve në Prizren shfrytëzohet pak ose fare pak nga ana udhëtarëve që kanë qëllim ose destinacion Prishtinën,apo edhe destinacionet jashtë Kosovës, sepse lokacioni nuk përputhet më kërkesat dhe qëllimet e shumicës së qytetarëve për realizimin e udhëtimeve të tyre ditore. Kjo llogaritet si një mundësi shtesë për realizimin e udhëtimeve të banorëve të komunës së Prizrenit sipas destinacionit të dëshiruar, sepse përmes tyre ka mundësi lidhja edhe me qendrat tjera të Kosovës, pikat atraktive për realizimin e mëtutjeshëm të udhëtimeve sidomos në destinacione më të gjata.

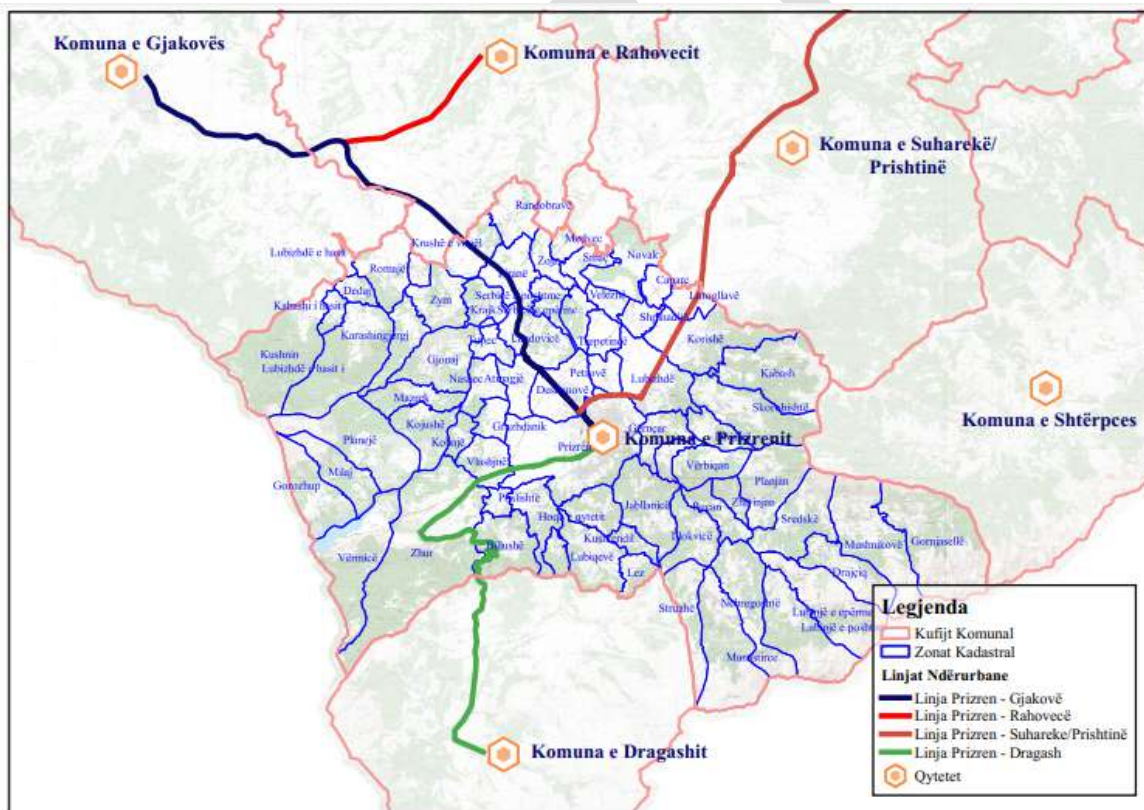


Fig. 62. Korridoret e zhvillimit te linjave ndërrubane dhe ndërkombetare

2.6.4. Transporti me Taksi

Bazuar në ligjin për transportin rrugor Nr.04/L-179 si dhe ndryshim plotësimet nr.02/L-127, 06/L-070, dhe rregullores komunale për transportin rrugor nëpër territorin e komunës së Prizrenit e miratuar në Gusht 2022 është e rregulluar çështja e transporti taksi të udhëtarëve. Mirëpo, në këtë rregullore vërehet mangësia e licencimit në mënyrë decitive për kriteret dhe mënyrën e funksionimit të taksive individual dhe kompanive taksi. Po ashtu, sipas ligjit ekzistuese mbi transportit rrugor nr.04/L-179

përdorimi i veturave private si taksi ilegal për ofrimin e shërbimeve të transportit publik nuk lejohet. Kjo mënyrë nuk justifikohet në asnjë mënyrë marrë parasysh në radhë të parë aspektin e sigurisë së qytetarëve. Gjithashtu është joekonomik në intervalet e periudhave jashtë kulmore (orëve të caktuara brenda ditës dhe vikendeve). Gjithashtu, shërbimi i transportit sipas kërkesës nuk është i rregulluar me ligj. Qindra taksistë ilegalë e përshkojnë për çdo ditë Prizrenin, duke i dhënë udhëtarëve një mundësi më të shpejtë të transportit e punëtorëve sezonal një mjet mbijetese. Komuna nuk ka numër të saktë por e pranon se ata që operojnë ilegalisht janë me qindra, që funksionojnë si mjet paralel ndaj transportit urban, e përshkojnë linjat e autobusëve urban në baza ditore. Shumica nga ta nuk kanë licenca të taksive. Por edhe ata që kanë licenca janë në kundërshtim me Ligjin për Transportin Rrugor, i cili nuk e lejon marrjen e udhëtarëve jashtë territorit të komunës ku taksi është i licencuar. Ndonëse taksitë mund të çojnë udhëtarë në destinacione që janë në qytete të tjera, sipas këtij ligji nuk lejohet marrja e pasagjerëve jashtë territorit të komunës). Problem tjetër mbetet lëshimi i licencave pa ndonjë kontroll të mirëfillte për taksi legal, jo në përputshmëri me numrin e banorëve dhe kërkesat e tyre për shërbimin taksi. Gjithashtu, shërbimi i transportit sipas kërkesës nuk është i rregulluar me ligj. Mosfunksionimi i sistemit të pagesës përmes “taksimëtrit” për shërbimet e kryera ndaj qytetarëve. Vlen të theksohet se komuna ka ndërmarrë veprime duke iu caktuar lokacionet e vendprirjes dhe numrin e taksive legal në rrjetin rrugor të qytetit të Prizrenit. Lokacionet e taksive janë dhënë në figurën e mëposhtme.

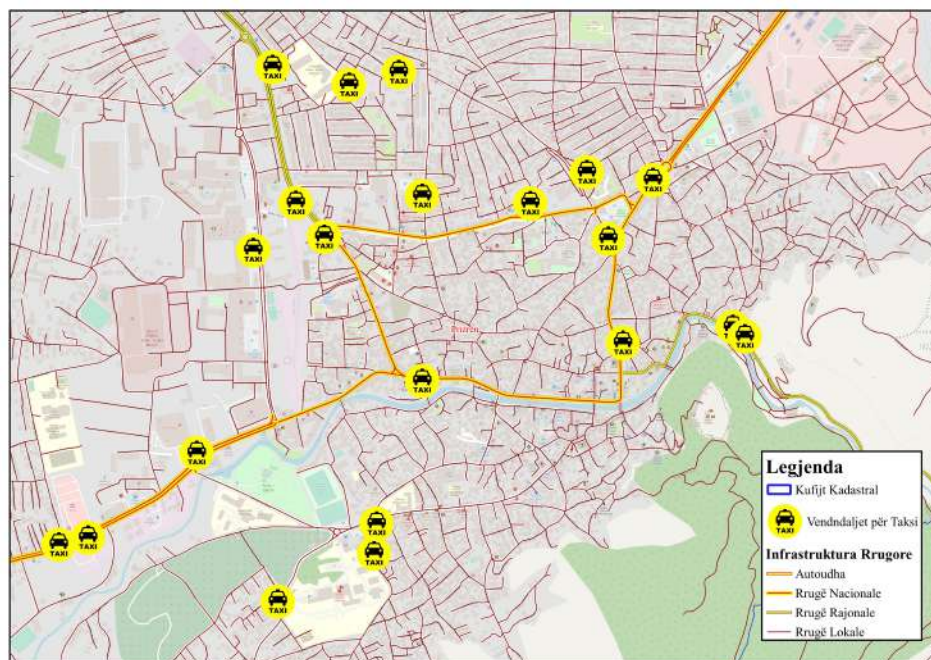


Fig.63. Vandaljet e rezervuara për Taksi legal

2.6.5. Transporti publik përmes hekurudhës

Rrejtë hekurudhor i Kosovës është i gjatë 333 km, e cila shfrytëzohet për transport publik si dhe transportimin e mallrave industriale (Tabela 3).

Tabela 3. Lokacioni dhe gjatësia e linjave hekurudhore në Kosovë

Linja	Seksioni		Gjatesia	Gjendja
Jugu	Hani i Elezit	Fushe Kosove	62,8	I hapur për mallra dhe pasagjerë
Veriu	Fushe Kosove	Lesak	78,5	I hapur për mallra dhe pasagjerë
Perendim	Fushe Kosove	Peja	81,2	I hapur për mallra dhe pasagjerë
	Kline	Prizren	58,3	Nuk funksionon
Lindje	Fushe Kosovë	Bardhosh	14,2	I hapur për mallra
	Bardhosh	Medare	38	Nuk funksionon
Total			333	

Burimi: Raporti teknik, sektori i transportit (2008)

Në përgjithësi, rrjeti hekurudhor nuk është në gjendje të mirë. Burime të kufizuara janë duke u dhënë për mirëmbajtjen dhe investimet në rrjetin hekurudhor, kryesisht për shkak të humbjeve të qëndrueshme financiare që rrjedhin nga nivelet ulëta të trafikut në rrjet (Raporti i Sfondit Kombëtar mbi Transportin për Kosovën, 2009).

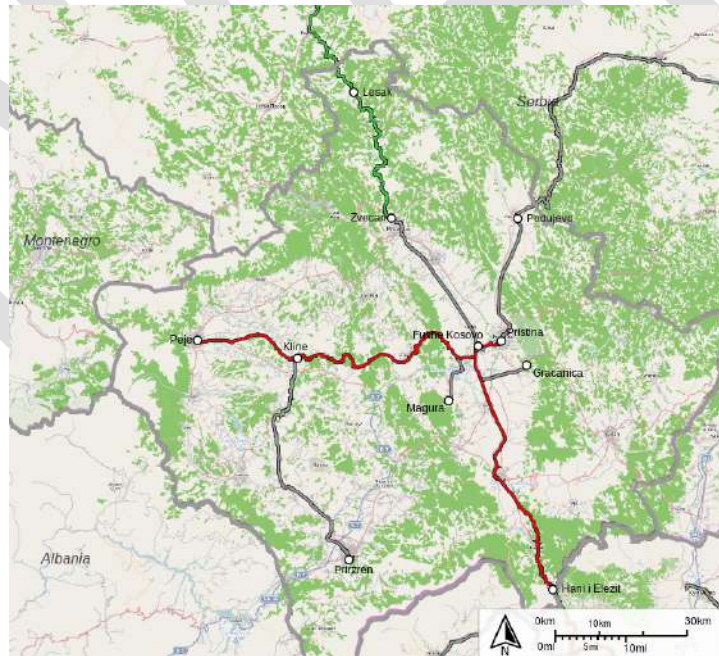


Fig.64 Gjurmët në hartën e hekurudhave të Kosovës.

Ndërmarrja e vjetër ish-“Hekurudhat e Kosovës” sipas legjislacionit ekzistuese është transformuar dhe është ndarë në dy kompani të veçanta: “INFRAKOS”-sh.p.k dhe “TRAINKOS”-sh.p.k. Kompania “INFRAKOS” ka nën menaxhim dhe mbikëqyrje infrastrukturën dhe shërbimet që lidhën me të, kurse kompania “TRAINKOS” merret me operimin e trenave edhe atë të ndara në dy sektorë: transporti i udhëtarëve dhe transporti i mallrave. Rrjeti i hekurudhave në Kosovë është i vendosur në tërë territorin e Kosovës, respektivisht në territorin e Komunës së Prizrenit.

Linja hekurudhore Verilindje-Perëndim përbëhet nga tri degë, ku linja hekurudhore nga Klinë në Prizren themelon degën e Jug- Perëndimit.

Hekurudha Prizren - Klinë është një linjë hekurudhore e cila ndodhet në pjesën jugperëndimore të Kosovës . Është e gjatë 58.43 km dhe në veri (afër qytetit të Klinës) lidhet me linjën Fushë Kosovë – Pejë . Pista është me një pistë dhe jo elektrizuar. Ka 12 ura dhe 52 vendkalime. Linja hekurudhore Klinë - Prizren është ndërtuar pas Luftës së Dytë Botërore në lidhje me përpjekjet për industrializimin dhe zhvillimin e Kosovës. Ndërtimi i saj filloi në vitin 1959 dhe përfundoi në vitin 1963. Pista shkon në drejtimin veri-jug në luginën e lumit Drin i Bardhë .

Aktualisht është në funksion vetëm një pjesë e linjës dhe vetëm për transport mallrash deri në fshatin Zrze, ku ndodhet kompleksi industrial. Binarët e hekurudhës janë dëmtuar në zonën e ish-stacionit hekurudhor në Prizren dhe një pjesë e tij është ndërtuar me shtëpi banimi. Liderët politikë të Kosovës e kanë bërë prioritet të tyre jo vetëm rinovimin e lidhjes në të ardhmen, por edhe shtrirjen e saj më në jug drejt Shqipërisë në qytetin e Milotit .



Fig. 65 Fillimi i shtegut në qytetin e Klinës (rruga për në Prizren është në të majtë).

Hekurudha fillon nga Prizreni dhe shkon drejt Gjakovës. Ajo lidh hekurudhën Pejë – Prishtinë në komunën e Klinës. Hekurudha është pasive që nga viti 1999. Kjo ka pamundësuar që Prizreni të jetë qendër rajonale për transportin e mallrave dhe pasagjerëve.

Siç thuhet në Planin Hapësinor të Kosovës, Ministria ka zhvilluar një projekt për të përmirësuar sistemin hekurudhor në Kosovë. Ky projekt përfshin rehabilitimin e linjës ekzistuese dhe elektrifikimin e saj si dhe ndërtimin e hekurudhës së re Prizren-Rrëshen në Shqipëri.

Me aktivizimin e hekurudhës, Prizreni do të përfitojë nga aeroporti i Gjakovës dhe do të bëhet një linjë e rëndësishme tregtare meqë hekurudha do të jetë lidhja më e rëndësishme transportuese me Shqipërinë. Rënia e transportit të udhëtarëve dhe përmes hekurudhës është pasojë e luftës, situatës politike në vend, ekonomisë në recesion etj. Niveli i zhvillimit të hekurudhës është mjaft i ulët, me binarë të paelektrifikuar dhe vija njëfishë. Gjendja e hekurudhës është mjaft e keqe si pasojë e mungesës së investimeve dhe integrimi i tyre në sistemin integral të transportit të udhëtarëve dhe mallrave në Kosovë.

2.6.6. Vlerësimi i gjendjes së transportit publik

Transporti i udhëtarëve me autobus

- Transporti publik në përgjithësi pengohet nga rrugët e ngushta, udhëkryqet joadekuate, mungesa e parkingjeve dhe stacioneve urbane, traseve rrugore jo të destinuara për autobus lokal si dhe nga mungesa e shtigjeve për këmbësorë dhe atyre për çiklistë;
- Ndalja për kryerjen e procesit të zbritjes dhe marrjes së udhëtarëve nga kompanitë transportuese, gjithashtu edhe udhëtarët për mosrespektimin e stacioneve duke u ndalur në lokacione të ndryshme të qytetit pa ndonjë infrastrukturë adekuate për ndalje apo pritje, gjë që e pengon rrjedhën normale të qarkullimit;
- Në fshatra të komunës ekzistojnë disa linja autobusësh të cilat u ofrojnë shërbime transporti qytetarëve, mirëpo këto linja nuk janë të mjaftueshme, prandaj nuk mund të themi se kemi një sistem jo-funksional të transportit publik;
- Linjat e pa harmonizuara me zhvillimet urbane, në disa lagje të qytetit mungojnë linjat e transportit publik urban;
- Mos respektimi i orarit të linjave në masën e duhur (kjo edhe për shkak të ngulfatejeve në trafik sidomos në orët kulmore);
- Gjendja jo e mirë e infrastrukturës së vend ndaljeve të autobusëve, përfshirë këtu mungesën e informacionit adekuat, mbulesën për mbrojtje ndaj kushteve atmosferike, mungesën e ulseve duke krijuar vështirësi në shfrytëzim të këtij shërbimi sidomos nga ana e të moshuarve, përonave me aftësi të kufizuara si dhe prindërve me fëmijë;
- Mungesa e vend ndaljeve të mjaftueshme për autobusë,
- Mungesa e ndriçimit publik nëpër vendndalje të autobusëve,

- Mungesa e korsive të veçanta për transportin publik të udhëtarëve në pjesën më të madhe të zonës urbane në Komunën e Prizrenit;
- Parkimi i automjeteve private dhe taksive ilegal nëpër vendaljet e autobusëve duke veshtirësuar dhe rrezikur jetën e qytetarëve,
- Autobusët ne linjat më të përdorura janë të mbingarkuar dhe udhëtimet me autobus janë tepër të ngadalshme për shkak të bllokimeve të rrugës nga automjetet si dhe planifikimit jo të duhur ose të vjetëruar të linjave;
- Mungesa e sinjalizimit adekuat të vendaljeve të autobusve, shpeshherë vetëm përmes një shenje vertikale.

Transporti me taksi

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

Transporti hekurudhor

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

2.6.7. Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim të transportit publik

Përmirësimi i sigorisë dhe rregullimi i shërbimeve të transportit publik me autobusë në Komunën e Prizrenit është një nga prioritetet kyçe për të trajtuar problemet e bllokimit të trafikut dhe për të siguruar që mënyrat e qëndrueshme të udhëtimit janë atraktive dhe të sigurta për përdorim. Ndërlidhja e shërbimeve me autobus, taksi në qendër të qytetit dhe çiklistë është e rëndësishme për

të inkurajuar njerëzit që të marrin parasysh ndërrimin e sjelljes së tyre të udhëtimit, pra kalimin nga përdorimi i veturave private në mënyra më të qëndrueshme të udhëtimit.

- Nxjerrja e legjislacionit të ri përmes të cilës rregullohen plani i menaxhimit, mbikëqyrjes, detyrat dhe përgjegjësitë ndërmjet autoritetit komunal dhe operatorëve transportues lidhur me shërbimet e transportit publik urban të udhëtarëve duke përfshirë rregullsinë e autobusëve, pastërtinë, komoditetin që ofrojnë, përshtatshmërinë për qasje të personave me aftësi të kufizuara, arritja dhe nisja me kohë të saktë të autobusëve nëpër stacione, dhe informim më të madh të udhëtarëve për orarin e udhëtimit;
- Në kuadër të strukturës së shërbimeve komunale të qytetit, të themelohet një organ i veçantë përgjegjës për vendimet në nivelin strategjik dhe taktik, në mënyrë që sistemi i plotë të mos bazohet vetëm në vendime të marra nga vetë operatorët transportues por të krijohet sistem i qëndrueshëm i transportit publik me autobus;
- Ndërtimi i disa stacioneve lokale “stacionet model”, sidomos për shkëmbim të udhëtimeve ndërmjet vetë linjave dhe mënyrave tjera të transportit si dhe shfrytëzimi më i lehtë nga personat me aftësi të kufizuara, personat e moshuar, nënat më fëmijë etj.;
- Rishikimi funksional i linjave ekzistuese në relacionet urbane në aspekt të elementeve statike dhe dinamike të linjës, për shkak të rritjes së qytetit në vazhdimësi, ku të shihet mundësia për zgjatjen e linjave me qëllim që të kenë qasje më të lehtë edhe udhëtarët që tashmë jetojnë në ato zona jashtë mbulueshmërisë së saj sipas standardeve (500 deri 600 m nga vendndalja më e afërt), d.m.th. në proporcion me zgjerimin e qytetit të bëhen analiza si dhe të përshtatet itinerari i linjave;
- Propozimi i rrjetit të transportit publik urbano-periferik me autobus sipas konceptit të rrugëve përmbledhëse (grumbulluese) drejt qendrës komunale dhe planifikimi i arsyeshëm i lidhjeve me transporti publik urban, që do të mundësojë përmirësimin e shërbimeve të transportit, do të rrisë numrin e linjave dhe do të zvogëlojë numrin e automjeteve individuale në qarkullim;
- Mundësia e shfrytëzimit të binarëve hekurudhor ekzistues të cilat shtrihen deri në qendër të qytetit të Prizrenit për zhvillimin e transportit me trena të lehtë urban të tipit LRT;
- Riprojektimi i vendndaljeve (nënstacioneve) të autobusëve pasi shumica prej tyre nuk janë në përputhshmëri me standardet e lejuara si: gjatësia, gjerësia dhe këndi i hyrjes respektivisht daljes nga ajo vend ndalje. Për personat me nevoja të veçanta dhe nënë me fëmijë nuk ekzistojnë mundësitë për qasje në autobus;
- Të aplikohen biletat e integruara në sistemin e transportit, të cilat i përgjigjen gjendjes ekonomike të qytetarëve dhe në të njëjtën kohë do të ishte një formë tërheqëse për ta shfrytëzuar transportin publik;

- Të kufizohet numri i lejeve të punës për operatorët e taksive private;
- Përmirësimi i besueshmërisë së shërbimeve të transportit publik përmes autobusëve si element kritik për të tërhequr klient të rinjë dhe për të inkurajuar mënyra tjera të udhëtimit kundrejt përdorimit të veturave;
- Të përditësohen shërbimet e ofruara të bazuara në kërkesat e vazhdueshme të banorëve.

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

2.7. Analiza e parkingjeve

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

Aktualisht, në Prizren ka kërkesa të larta për parkim në rrugë në qytet nga bizneset, banorët si dhe vizitorët në zonat komerciale dhe zonat zonat historike të qytetit. Në qytetin e Prizrenit, në pjesën më të madhe të ditës, hapësirat e parkimit në dispozicion nuk mund të plotësojnë kërkesën, sidomos gjatë periudhës së verës, dhe kështu dihet së ka shumë nevojë që të përmirësohet menaxhimi i hapësirave të kufizuara të parkimit në dispozicion.

Në Prizren parkingjet janë të organizuara nga sektori publik dhe privat. Bazuar në të dhënat nga Komuna e Prizrenit, gjendja e parkingjeve është si në vijim:

Tabela 4: Gjendja e parkingjeve ne qytetin e Prizrenit

	Emri	Vendi	Kapaciteti	Çmimi për orë	Lloji i parkingut
1	Parking "Pz-04"	Te kafe Fellas	20 vetura	1 euro	Privat
2	Auto-Parking "Reshati"	Qendër - kthesa për market Optimum	12 vetura	1 euro	Privat
3	Parking	Qendër - përball parking Reshatit	30 vetura	1 euro	Privat
4	Auto-Parking	Qendër -rruga ku gjendet shtëpia e kulturës	13 vetura	1 euro	Privat
5	Auto-Parking "Doku"	Qendër -rrugica në rrugën ku gjendet shtëpia e kulturës	50 vetura	1 euro	Privat
6	Parking	Qendër - rrugica në të majtë, tek Diamond Vector, në rrugën kryesore	11 vetura	1 euro	Privat
7	Parking "Moni"	Qendër - rruga ku gjendet shtëpia e kulturës, tek hotel "Fjorr"	12 vetura	1 euro	Privat
8	Parking	Qendër - mbrapa hotel Therandes	10 vetura	1 euro	Privat

9	Parking	Qendër - para kishes "Virgjeresha e Ljevishkes	20 vetura	1 euro	Privat
10	Parking "Luani"	Qendër - tek Bushi Center	15 vetura	1 euro	Privat
11	Parking	Qendër - tek butiku Bon-Ton	13 vetura	1 euro	Privat
12	Parking	Qendër - afër komunës	20 vetura	1 euro	Privat
13	Parking	Qendër - parkingu i komunës	25 vetura	Pa pagesë	Publik
14	Parking	Qendër - në shadervan , parking në rrugë	39 vetura	Pa pagesë	Publik
15	Auto-Parking "Toni"	Qendër - sheshi shadervan, tek hotel Kaqinari	35 vetura	2 euro	Privat
16	Parking	Qendër - përball hotel Kaqinarit	10 vetura	2 euro	Privat
17	Auto Parking	Qendër - përball Venus Hotel	20 vetura	1 euro	Privat
18	Parking	Qendër - tek Kisha qytetit	20 vetura	1 euro	Privat
19	Parking "Loni"	Qendër - rrugës për tek lidhja Prizrenit	14 vetura	1 euro	Privat
20	Parking	Qendër - rrugica tek argjendaria Saraci Gold	6 vetura	1 euro	Privat
21	Parking	Qendër - mbrapa Hamamit të Prizrenit	70 vetura	1,5 euro	Privat
22	Parking "Beni"	Qendër - tek argjendarite	16 vetura	2 euro	Privat
23	Parking	Qendër - mbrapa Lenotre Suits	26 vetura	1 euro	Privat
24	Parking "Diti"	Qendër - rrugica mbrapa Hamamit të Prizrenit	10 vetura	1 euro	Privat
25	Parking	Qendër - Kuvendi Komunal i Prizrenit	100 vetura	Pa pagesë	Publik
26	Parking	Qendër - anash Kuvendit Komunal	38 vetura	Pa pagesë	Publik
27	Parking	Qendër - poshte embeltore Bujrumit	10 vetura	1 euro	Privat
28	Parking	Qendër - afër Kuvetit Komunal	13 vetura	1 euro	Privat
29	Parking	Qendër - ish vendi i super market Benafit, në prone të shtetit, nuk është parking por shfrytëzohet si i tille	400 vetura	Pa pagesë	Publik
30	Parking	Qendër - ngjitur me parking "Monin"	20 vetura	1 euro	privat

Lokacionet ekzistuese të parkingjeve në qytetin e Prizrenit janë të shpërndara kryesisht në afërsi të institucioneve komunale, objekteve arsimore, shëndetësore dhe qendrave kulturore duke ju ndësuar qytetarëve kryerjen e shërbimeve dhe aktiviteteve ditore në mënyrë mjaft efikase.



Fig. 66. Lokacionet ekzistuese të parkingjeve në qytetin e Prizrenit

Bazuar në Raportin e OJQ-së “Ec ma ndryshe”²², është vlerësuar së shtimi i numrit të automjeteve brenda QHP po ndikon në degradimin e qendrës dhe në ngarkesën e shumë rrugëve dhe hapësirave brenda saj. Dita e ditës numri i veturave po shtohet dhe të njëjtën kohë po shtohet edhe kërkesa për parkingje.

Të gjeturat e hulumtimit tregojnë që numër më të madh janë parkingjet private, të cilat janë krijuar duke rënuar shtëpitë tradicionale të qytetit të Prizrenit. Numri i tyre është rreth 34 parkingje private, respektivisht rreth 60% të parkingjeve. Ato kryesisht janë brenda parcelave private po të cilat po ndikojnë në shtimin e numrit të automjeteve brenda QHP.

²² Parkingjet brenda Qendrës Historike të Prizrenit

Parkingjet e uzurpuara të cilët janë me numër shumë më të madh krahasuar me vitet e kaluara janë kryesisht ato mbi trotuare dhe në rrugë dhe përbëjnë rreth 31% të parkingjeve. Ato ndikojnë direkt tek pengesa e lëvizjes së lirë të qytetarëve dhe uzurpimeve të pronës publike.

Po ashtu janë identifikuar 3 parkingje publike të cilat shërbejnë për qytetarët të cilët mund të kryejnë shërbime brenda QHP por që nuk rekomandohet që të parkohen mbi 1 orë.

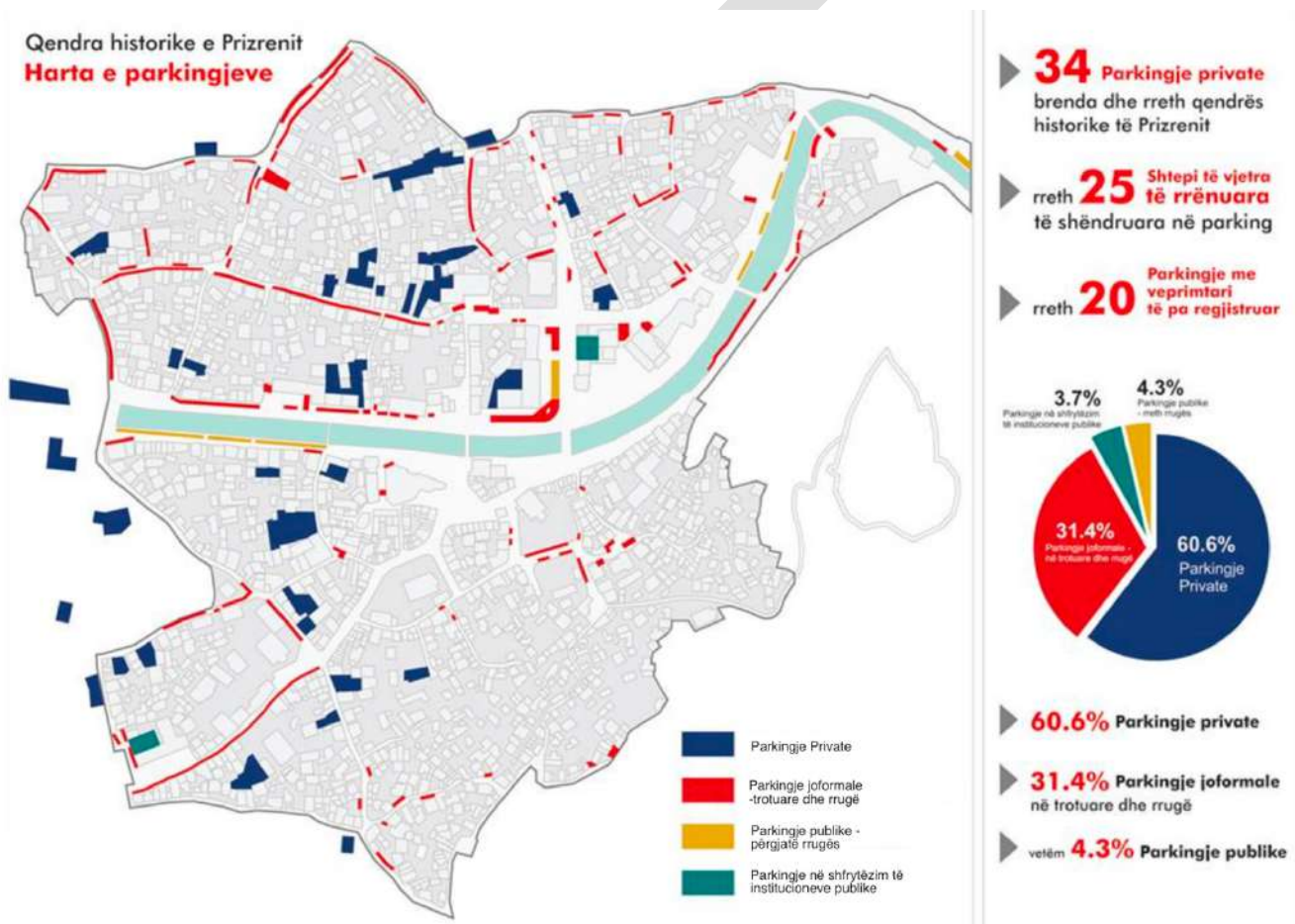


Fig.67. Parkingjet në qendren historike të Prizrenit²³

Komuna e Prizrenit, ka kontraktuar kompani private konsulente për të realizuar studimin e fizibilitetit për **“Parkingju nëntokësor prapa Kuvendit Komunal në Prizren”** me qëllim që të ofrojë një vlerësim të aryeshmërisë: ekonomike, ligjore, ambientale, teknike dhe financiare.

²³ OJQ-së “Ec ma ndryshe” - Parkingjet brenda Qendrës Historike të Prizrenit.

Gjithashtu, janë analizuar dhe vlerësuar mundësitë e zhvillimit të këtij projekti, njëkohësisht duke ofruar një mundësi të re për zhvillimin dhe promovimin e sektorit privat të Prizren dhe qendrës së qytetit.

Parkigu gjendet afër Kuvendit Komunal të qytetit Prizren. Projekti synon ndërtimin e një Parkimi i cili do të ketë qasje të lehtë për ata me vetura, sikur për banorët e qendrës poashtu edhe për ata të rrethinës, si dhe abonentë të ndryshëm të cilët frekuentojnë këtë zonë, turistët.

Ndërtimi infrastrukturor i Parkingut nëntokësor në komunën e Prizrenit, do të ketë një sipërfaqe prej 9,450 m². Sipas projektit janë paraparë rreth 164 vendparkingje (minimum).

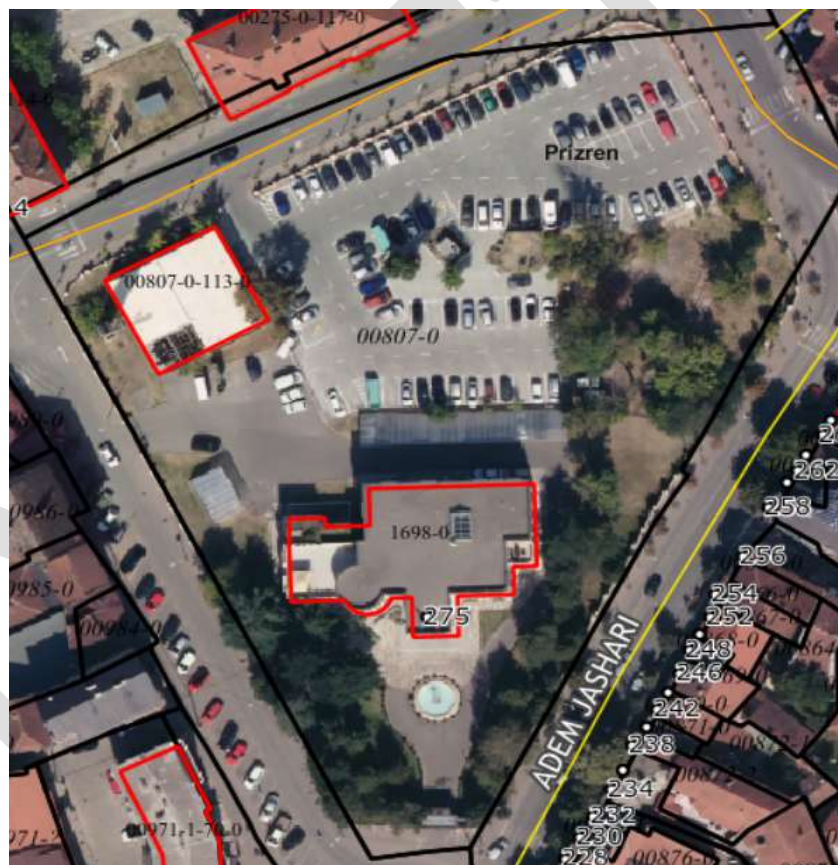


Fig.68. Lokacioni i paraparë i parkingu nëntokësor prapa Kuvendit Komunal në Prizren

Prizreni ka të miratuar rregulloren për parkingje²⁴ që rregullon çështjen e parkimit. Qëllimi i kësaj Rregulloreje është përcaktimi i zonave të hapësirave për parkim, kushtet dhe mënyrat për shfrytëzimin e hapësirave për parkim, mënyra e pagesës, çmimit për shfrytëzimin e hapësirave publike për parkim, mënyrës së shfrytëzimit të tyre dhe mbikqyrjes për parkimin e automjeteve si dhe të biçikletave në teritorin e Komunës së Prizrenit.

Parkingjet ekzistuese janë të organizuara:

- hapësira private të adaptuara për parkim me pagesë,
- hapësira të blloqeve të banimi me parking të destinuar për banorët,
- hapësira të pa destinuara, por që përdoren për parkim (sipërfaqe për shërbim komercial).

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

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

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

2.7.1. Vlerësimi i gjendjes së parkingjeve

- **Kërkesa e lartë për parkim në qendrën e qytetit:** Pas analizës së gjendjes është vlerësuar së ekziston kërkesë e lartë për parkimin e automjeteve në qendër të qytetit dhe në zonat tjera më shumë të banuara. Në veçanti, kërkesa për parkim është më e madhe në dhe rreth Qendres

²⁴ Rregullore për organizimin dhe shfrytëzimin e hapësirave publike për parkim dhe largimin e automjeteve të parkuara në mënyrë jo të rregulltë, organizimin e vendparkingjeve me PPP, si dhe organizimin e vendparkingjeve private në komunën e Prizrenit.

Historike të Prizrenit, pastaj për vendparkimet përgjatë rrugës dhe jashtë rrugës, ku nuk ekzistojnë kufizimet kohore.

- **Shfrytëzim i dobët i hapësirave të parkimit:** Ekzistojnë nivele shumë të ulëta të rotacionit në zonat qendrore urbane, duke theksuar së hapësirat e parkimit nuk janë shumë efikase. Në parkingjet publike ekzistuese (në pjesën qendrore të qytetit) në disa raste, vendparkingjet përdoren për nevoja afatgjatë.
- **Shfrytëzimi i parkingjeve pa kufizime kohore:** Aktualisht, parkingjet ekzistuese në zonën urbane nuk janë të kufizuara në kohë dhe kjo ka ndikuar që njerëzit të parkojnë automjetet e tyre për periudha të gjata në qendër të qytetit.
- **Mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit:** Zbatimi i rregullave është kërkesë kryesore e çdo strategjie të suksesshme të parkimit dhe ekzistojnë burime të kufizuara në dispozicion në Prizren për menaxhimin dhe kontrollimin në mënyrë efektive të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.
- **Niveli i pakontrolluar i parkingjeve private:** Parkingjet private nuk janë të rregulluara (me rregullore të caktuara për parkingje) dhe të kontrolluara nga Komuna e Prizrenit.

2.8. Analiza e sigurisë në trafik

Kjo analizë ofron të dhëna analitike për nivelin e sigurisë së trafikut rrugor në Komunën e Prizrenit. Trendi i aksidentve të trafikut në Komunën e Prizrenit prej vitit 2018 – qershor 2023 është dhënë në figuren 69.

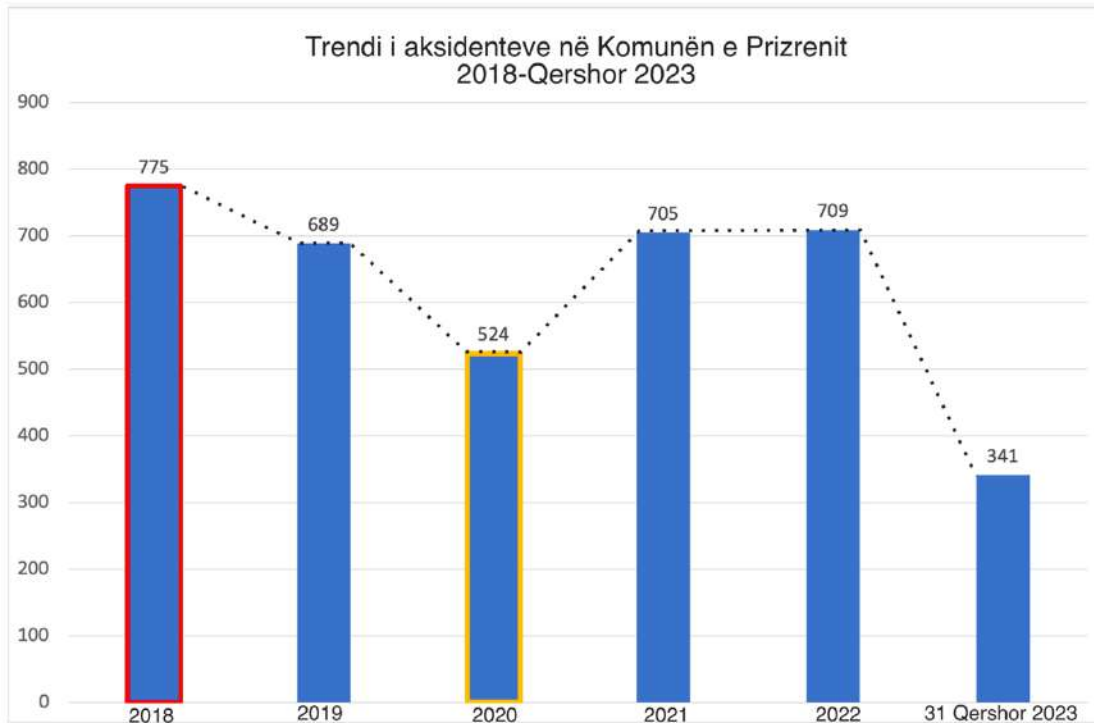


Fig.69. Trendi i aksidenteve në Komunën e Prizrenit

Analizat e statistikave nga aksidentet dhe trendet e tyre korresponduese mbeten njëra nga sfidat kryesore në zhvillimin e një programi të për sigurinë rrugore në Komunën e Prizrenit.

Sipas të dhënave nga Policia e Kosovës - Njësia e Trafikut Rajonal në Prizren lidhur me numrin e aksidenteve në Prizren vërehet se, gjendja në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së regjistruar 2018 deri 2022 flet për rritje të ndjeshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar në dy vitet e fundit 2021 - 2022.

Fatkeqësisht, në dispozicion kemi vetëm të dhëna shumë të përgjithshme për aksidente numrin e përgjithshëm të aksidenteve dhe nuk ka asnjë informacion në lidhje me të dhëna më të detajuara si aksidentet me njerëz të moshuar, aksident në ose jashtë fshatrave (vendbanimeve) etj.

2.8.1. Vlerësimi i sigurisë në trafik

- Nuk ishte e mundur të merren të dhëna të besueshme dhe të plota për numrin e sakt të aksidenteve dhe lokacionin e tyre në rrjetin rrugor të Prizrenit dhe veçanërisht në segmentin e rrugës nacionale N-25 që kalon nëpër Prizren, sepse nuk ekziston një sistem referent i lokalizimit

në rrugë dhe në raportet e aksidentit të dhënat e vendndodhjes së këtyre pikave nuk janë gjetur ose nuk janë vlerësuar.

- Rruga nacionale N-25 e cila kalon nëpër pjesën qendrore të qytetit, është rrezik potencial për sigurinë në trafik, për shkak tejkalimit të shpejtësisë, mungesës dhe mirëmbajtjes së sinjalizimit të trafikut;
- Shkalla e zbatueshmërisë është e ulët;
- Kujdesi pas-aksidentit është i pamjaftueshëm;
- Ngasja shumë e shpejt dhe e rrezikshme nga ana e drejtuesve të mjeteve;
- Bashkëpunimi i dobët ndërmjet njësive administrative (posaçërisht komunat);
- Mungesa e bashkëpunimit ndërinstitucional;
- Numri shumë i lartë i automjeteve që qarkullojnë në rrugën nacionale N-9 dhe prania e bizneseve dhe ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugës.

2.8.1. Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim

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

2.9. Mbrojtja e ambientit

Transporti është përgjegjës për më shumë së dy të tretat e emetimit të oksideve të azotit (NOx) dhe me përrreth 10% të emetimit të përgjithshëm të ndotësve tjerë. Transporti rrugor në veçanti vazhdon të përbëjë pjesën më të konsiderueshme të ndotësve kryesorë të ajrit (me përjashtim të oksideve të sulfurit). Përderisa emetimet nga transporti rrugor janë kryesisht lirime të gazrave nga djegia e karburanteve, emetimet jo-shkarkimore kontribuojnë poashtu në lirimimin e përbërjeve organike të paqëndrueshme jo-metanore (NMVOC) nga avullimi i karburanteve si dhe grimcat e pluhurit parësor (nga shpenzimi i gomave, frenave dhe abrazioni i rrugëve). Emetimet e PM2.5 parësor janë rritur për 22% nga viti 2000 ndërsa emetimet jo-shkarkimore janë rritur poashtu si rezultat i futjes në përdorim të teknologjive për zvogëlimin e lirimimit të grimcave nga automjetet. Në vitin 2017, emetimet jo-shkarkimore u llogaritën të jenë 46% e emetimeve të PM2.5 nga sektori rrugor, krahasuar me vetëm 18% në vitin 2000. Ndërsa PM10 u rrit nga 32 % në vitin 2000 në 63 % në vitin 2025.

Në Kosovë emetimet e ndotjes nga automjetet janë rritur përgjatë viteve si pasojë e përdorimit të veturave të vjetra dhe përdorimit të tyre si mjeti kryesor për transport. Sipas ASK-së²⁶, numri i mjeteve motorike të regjistruara në vitin 2011 ka qenë 205 366, ndërsa në vitin 2022 ky numër është rritur në 420786, respektivisht ka shënuar rritje prej 104,90%.

Tabela 5: Mjetet motorike dhe jo motorike sipas lloji i mjetit motorik dhe viti

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Vetura	339131	322381	292902	291295	280422	273862	260291	281847	236145	222537	176398	170321
Automjet trans,3.5 dhe mbi 3.5t	22310	21748	19060	35153	33889	18559	17963	18330	15769	15352	11547	10877
Automjet trans,nën 3.5t	46004	42730	35705	19379	19371	32299	31285	30846	26949	24659	18225	17901
Kombibuset	1722	1844	1768	2977	2917	2535	2841	3212	3161	3225	2520	2698
Autobuset	2257	2091	1794	2135	2326	1949	1916	2124	1697	1570	1298	1117
Motoçikleta	1148	2647	1694	2087	2038	1690	1790	1849	1540	1488	809	546
Traktorë	4289	781	641	1851	1791	523	613	941	1036	776	137	39
Rimorkio nën3.5t	443	369	297	681	572	288	288	286	250	217	117	101
Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t	3482	3344	3101	271	305	2735	2628	2707	2281	2283	1800	1766
Gjithsejt	420786	397935	356962	355829	343631	334440	319615	342142	288828	272107	212851	205366

Vjetërsia e automjeteve vazhdon të jetë problemi thelbësor në emetimet e ndotjes. Vlerësohet së mosha mesatare e veturave është 18 vjet, ku numri më i madh i tyre është me vit prodhimi 2002 (23,038 vetura),

²⁵ Emissions of air pollution from transport në : <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-air-pollutants-8/transport-emissions-of-air-pollutants-6>

²⁶ Agjencia e Statistikave të Kosovës

2003 (23,146 vetura) dhe 2004 (20,836 vetura). Në vitin 2016 në Prizren kanë qenë të regjistruara 27,057 vetura apo 8.47% të totalit të veturave në Kosovë²⁷.

Ndërsa, bazuar në të dhënat e Doganës së Kosovës, rrjedh së numri më i madh i veturave është kryesisht ndërmjet viteve 2001 – 2003, që rezulton në vjetërsinë mesatare prej rreth 18 viteve.

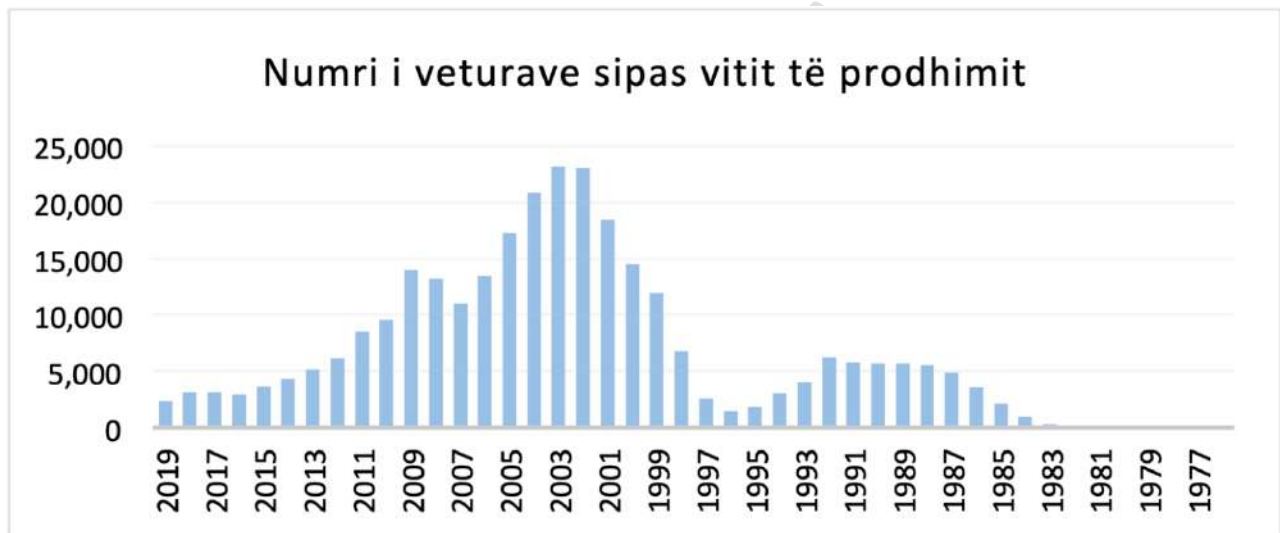


Fig.70. Numri i veturave sipas vitit të prodhimit

Ndërsa, sa i përket konsumit të karburanteve, rrjedh së nafta është produkti energjetik më i konsumuar në sektorin e transportit në Kosovë. Konsumi i tij rritet vit pas viti. Përveç në automjetet personale, në të cilat përveç karburantit dizel (76%), përdoret edhe benzina me rreth 24%. Ndërsa, të automjetet e rënda (M2, M3, N1, N2 dhe N3), kryesisht përdoret naftë²⁸.

²⁷ Instituti GAP (2016). Vjetërsia e veturave në: <https://veturat.institutigap.org/#vjetersia-e-veturave>

²⁸ Source: Motor Vehicle Information Management System

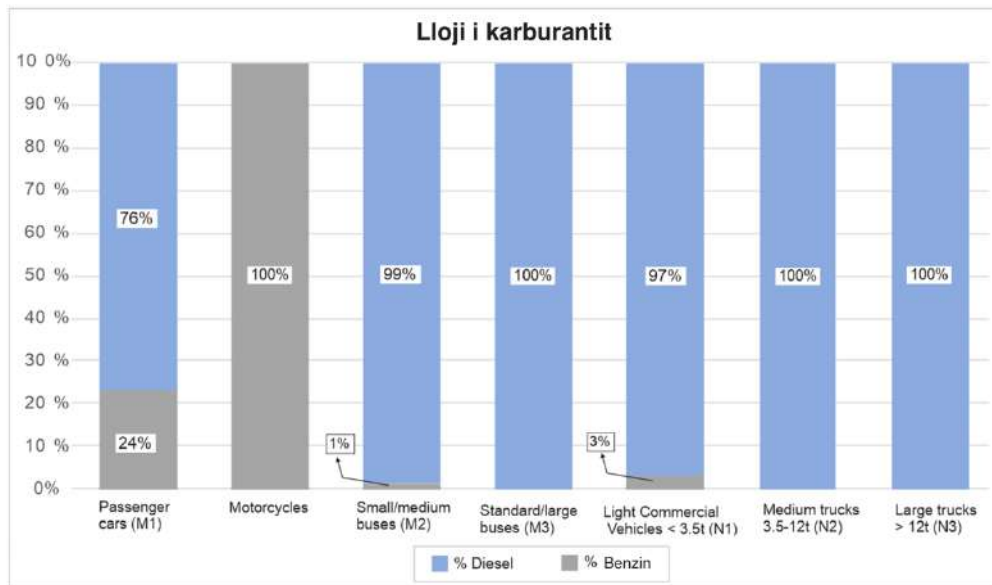


Fig.71. Lloji i karburantit që përdoret në mjetet motorike

Pas analizës së të dhënave është vlerësuar se, norma mesatare vjetore e rritjes së automjeteve në Kosovë rreth është 8.5% për 6 vitet e fundit. Vjetërsia mesatare e automjeteve në kategori të ndryshme, me përjashtim të motoçikletave është rreth 19 vjet, pra është një flotë shumë e vjetër. Nafta është produkti energjetik më i konsumuar në sektorin e transportit në Kosovë. Rreth 76% e makinave përdorin naftë, dhe vetëm 24% përdorin benzinë. Euro 3 është standardi më i zakonshëm për makinat me naftë. Vetëm 3% e njësive përputhen me Euro 6 (në fuqi në BE për 4 vjet) i cili konsiderohet të jetë një mjet me emetim relativisht të ulët.

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

2.9.1. Cilësia e ajrit në Prizren

Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës ka shtrirje në tetë Komuna me gjithësej 11 stacione monitoruese. Bazuar në Ligjin Nr.03/L-160 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja, bëhet monitorimi i:

- Pluhurit grimcor (PM_{10} , $PM_{2.5}$),
- Dioksidit të azotit (NO_2),

- Dioksidit të sulfurit (SO₂),
- Ozonit (O₃) dhe
- Monoksidit të karbonit (CO).

Vlerat e monitoruara për vitet 2018,2019 dhe 4 muajt e parë të vitit 2020 janë si në vijim²⁹:

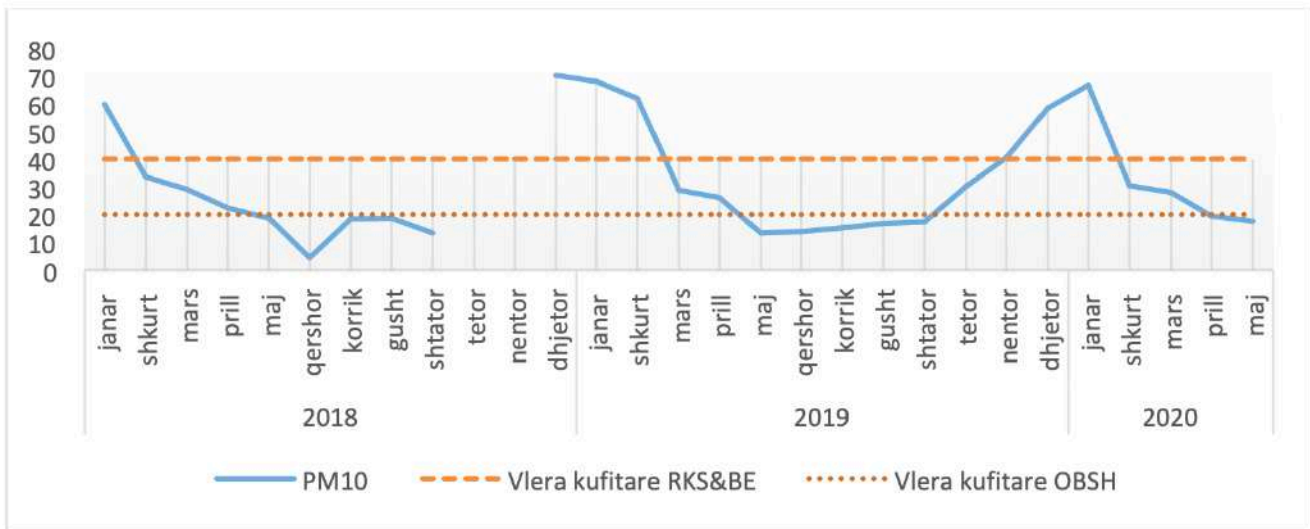


Fig.72. Vlera mesatare e pluhurit grimcor PM10 (NO2) në Prizren 2018-2019-2020

Vlerat mesatare të PM₁₀ kanë tejkalime të vlerave kufitare gjatë stinës së dimrit, edhe pse për muajt tetor dhe nëntor të vitit 2018 raportimi mungon, nga vlerat e vitetve 2019-2020 vërehet trendi i njetë i ndotjes.

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

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

²⁹ Gjendja mjedisore në Komunën e Prizrenit, Ec Ma Ndryshe, 2020

2.10. Sfidat kryesore dhe mundësitë e mobilitetit

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

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

Automjeti personal vazhdon të jetë zgjidhja e vetme në qytetin e Prizren

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

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

- Përveç vëllimeve të flukseve të automjeteve përgjatë rrugëve nacionale N25 dhe rrugëve rajonale, përfshirë këtu edhe disa zonave të rrezikshme në kryqëzime të caktuara, infrastruktura rrugore ka mungesë të kapacitetit fizik i cili shpesh është i pamjaftueshëm ose i kufizuar, dhe si i e tillë nuk akomodon të gjithë pjesëmarrësit në trafik;
- Rruga kryesore me karakter nacional (N25) që lidhin Prizrenin me Suharekën) dhe rruga rajonal (R107) që lidhë Prizrenin me Gjakovën, përfshirë këtu edhe rrugën lokale përmes së cilës mundësohet kyçja në autoudhë janë të ngarkuara me trafik të motorizuar, sidomos gjatë sezonës së verës me ç'rast fluksi i rritet me rreth 40%. Gjatë kësaj kohe, udhëkryqet kryesore dhe segmente të rrjetit rrugor në Prizren janë të ngarkuara mbi kapacitetin e tyre.

Çështjet e integritit të mobilitetit urban

- Nevojitet një rrjet i ri i integruar i autobusëve që lidhë qytetin – pjesën qendrore me fshtrat për rreth.
- Përmirësim i nivelit të ofrimit të transportit publik, mirëpo kërkohet përmirësim i rrjetit.
- Përmirësim i besueshmërisë së shërbimeve, pasi që është esencial për të tërhequr kërkesa të reja.

Hapësira të kufizuara për këmbësorë dhe çiklistë në qytet

- Mungesë e hapësirave për kalim të rrugëve nga këmbësorët (shtimi i vendkalimeve dhe përmirësimi i sinjalizimit të trafikut).
- Nivel i kufizuar i çiklizmit në Prizren. Kërkohej përmirësim i infrastrukturës për këmbësorë/çiklistë.
- Çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë në rrugë vazhdojnë të mbesin shqetësuese dhe cenojnë qarkullimin e këmbësorëve dhe çiklistëve.

Shfrytëzimi më i mirë i hapësirës në zonat urbane

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

Mungesa e parkingjeve

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

Efektet dhe shqetësimet mjedisore

Për shkak të numrit të madh të automjeteve motorike dhe përdorimit të lëndëve djegëse, sidomos gjatë periudhës së dimrit, nivelet e ndotjes së ajrit në Prizren tregojnë vlera që i tejkalojnë kufijtë kombëtarë dhe të BE-së;

Mungesa e Planifikimit strategjik

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

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

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

Planifikimi i trafikut është ende i përqendruar në zgjerimin e kapacitetit të infrastrukturës së trafikut përgjatë rrugës kryesore, përfshirë këtu edhe qendrën historike të qytetit e cila sipas Ligjit Nr. 04/L-066 për qendrën historike të Prizrenit, kryesisht është planifikuar si zonë për lëvizje jo motorike. Rrjedhimisht, shpenzimet e mëdha buxhetore shkojnë për infrastrukturën rrugore e cila nuk e përmirëson shumë situatën: banorët e Prizrenit harxhojnë më shumë kohë për të udhëtuar, shpenzojnë më shumë para për lëvizje dhe humbin më shumë kohë në bllokime, krahasuar me të kaluarën.

Mundësitë kryesore në sektorin e transportit dhe mobilitetit në Prizren

1. Prizreni është qytet kompakt- mund të përfitojmë nga potencialet e ecjes dhe çiklizmit, sidomos në pjesën më atraktive të qytetit;
2. Mund të fuqizoj transportin publik urban me qëllim të uljes së shkallës së motorizimit;
3. Mund të investohet në sistemin e trafikut në mënyrë efikase, në mënyrë të veçant në trafikun intelejent;
4. Mund të planifikohet infrastrukturë e rrjetit rrugor e cila akomodon të gjithë pjesëmarrësit në trafik, në radhë të parë për lëvizje të lirë dhe të sigurt të këmbësorëve dhe biçikletave;
5. Prizreni mund të përdorë njohuri, përvoja dhe fonde të arritshme (Investimet në fushën e mobilitetit janë me prioritet nga fonde të ndryshme ndërkombëtare).

3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË SË MOBILITETIT URBAN PËR PRIZRENIN

3.1. Vizioni dhe qëllimet strategjike

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

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

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

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



Fig.73. Takimi me grupet e interesit për vizionin e Prizrenit

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

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

Vizioni

“Lëvizshmëri e qëndrueshme dhe e sigurt për Prizrenin, për të mbështetur më tej rolin e tij si një qytet historik, i jetueshëm, miqësor me mjedisin dhe plotësisht funksional, ku janë në fokus ekonomia, turizmi dhe trashëgimia kulturore”.

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

- Të menaxhohet rrjeti i transportit në mënyrë efikase për të siguruar efikasitetin e rrjetit, si dhe për të zvogëluar vonesat e panevojshme dhe mbingarkesën në trafik;
- Të menaxhohen në mënyrë më efektive shprehitë e parkimit për të zvogëluar transportin e motorizuar në qendër të qytetit duke promovuar udhëtimin e qëndrueshëm, duke përfshirë transportin publik, ecjen dhe çiklizmin;
- Të mirëmbahet dhe përmirësohet qasja në objektet dhe shërbimet kyçe për të gjithë – duke përfshirë hapësirat e gjelbra të qytetit dhe objektet kulturore;
- Të zvogëlohen numri i aksidenteve rrugore dhe viktimave në trafik, në veçanti përdoruesit e cenueshëm të rrugës (këmbësorët dhe çiklistët), duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit;
- Të përmirësohen kushtet mjedisore në Prizren, duke zvogëluar ndikimet negative të transportit në mjedisin e qytetit;
- Të promovohen mënyrat e shëndetshme të jetesës për qytetarët e Prizrenit, duke përfshirë zvogëlimin e ndikimit negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmës;
- Planifikimi qëndrueshëm i trafikut duke i dhënë një rëndësi të barabartë të gjitha formave të transportit dhe zbatimit të balancuar të masave dhe investimeve të transportit.

3.2. Propozimi i koncepteve / zhvillimi i skenarëve për Prizrenin

Vizioni i mobilitetit të qëndrueshëm urban për Prizrenin u hartua me përfshirjen e një grupi të madh aktorësh gjatë Punëtorisë të përcaktimit të vizionit, që u mbajt më 26.04.2023 në qytetin e Prizrenit.

Objektivat e përgjithshme dhe specifike për PMQU të Prizrenit u artikulan në tri përmasa të konceptit të qëndrueshmërisë urbane, si mobiliteti i qëndrueshëm, mjedisi dhe ekonomia, të cilave u shtohet një përmasë më e veçantë që lidhet edhe me aspektin kulturor dhe historik të qytetit të Prizrenit.

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

Skenari	Qëllimi i skenarit	Përshkrimi i shkurtër i skenarit
<i>Skenari proaktiv</i>	Skenari proaktiv thekson bashkëpunimin e mënyrave individuale të transportit me qëllim të përzgjedhjes, për secilin rast të kërkesës për transport, së mënyrës më efektive të transportit. Kjo bëhet përmes organizimit aktiv të sistemit mbështetës dhe ndikimit në përzgjedhjen e mënyrës së transportit të njerëzve. Në këtë mënyrë kontrollohet puna e përgjithshme e transportit. Qëllimi i skenarit është që të arrihet cilësi më e lartë e jetës në qytet.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rrjeti rrugor me komfort të shkallëzuar të transportit – komforti i ulët për automjete në qendrën e qytetit, sidomos në QHP dhe i lartë në pjesën periferike (pjesën e autostrades dhe rrugët qarkore të planifikuara); 2. Politika e re dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi i Ligjit; 3. Zhvillimi dhe prioritetet për transportin publik duke përdorur të gjitha mënyrat në dispozicion; 4. Përmirësimi i kushteve cilësore për transportin e këmbësorëve dhe të çiklistëve duke përfshirë përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike; 5. Teknologjitë informative për zgjedhje të lehtë të mënyrave të transportit ose kombinim të tyre.
<i>Skenari liberal</i>	Skenari liberal u mundëson përdoruesve të rrugëve të përzgjedhin vetë mënyren dhe format e transportit në qytet dhe nuk ka ambicie të ndikoj në vendimin e tyre. Ky skenar nuk favorizon asnjë formë të transportit apo nuk preferon asnjë mënyrë transporti mbi të tjerat. Qëllimi është që të sigurohet infrastrukturë sa më e mire e mundshme për nevoja të transportit.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zhvillimi i rrugëve të reja për transport individual duke përfshirë rrugët radiale për në qendrën e qytetit; 2. Nuk përfshin rregullimin e konsiderueshëm të parkimit dhe zhvillimin e objekteve të parkimit në qendër, zbatimi; 3. Zhvillimi i transportit publik nëse nuk ndikon negativisht në transportin me veturë; 4. Përmirësimi i infrastrukturës së ecjes dhe çiklizmit nëse nuk ndikon negativisht në transportin me veturë; 5. Mbështetja e automjeteve elektrike individuale për të përmirësuar cilësinë e ajrit.

Skenari i mirëmbajtjes

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

1. Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese dhe sjellja e saj në gjendje sa më të mirë të mundur;
2. Politika dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimimi;
3. Zhvillimi i transportit publik dhe prioritete për transportin publik për aq sa lejon rrjeti;
4. Rindërtimi i infrastrukturës ekzistuese të ecjes dhe çiklizmit
5. Përdorimi i teknologjive të informacionit për rritjen e kapacitetit të sistemit të transportit.

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

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

Për vlerësimin dhe përzgjedhjen e skenarit, është mbajtur një punëtori me palët e interesit për të diskutuar skenarët e ndryshëm dhe për të vlerësuar së cili duhet të përdoret për strategjinë e PMQU-së. Të gjitha palët e interesit ishin të mendimit që të merret në trajtim një skenar i cili merr në konsideratë zhvillimet e Prizrenit dhe përshtatjen e mobilitetit urban këtyre zhvillimeve. **Pra, të gjitha palët propozuan skenarin e proaktiv - Skenari i proaktiv i transportit të qëndrueshëm i cili do t'i përshtatej më së miri situatës në Prizren.**

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

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

Veçoritë kryesore të skenarit proaktiv:

- Përmirësimi dhe rikonfigurimi i rrjetit të transportit publik ndërurban, me infrastrukturë të re dhe të mirëmbajtur të vendndaljeve për autobusë;
- Devijimin e trafikut tranzit nga qendra e qytetit – orientimin e trafikut përmes rrugëve qarkore të planifikuara me PZHK (rruga qarkore në pjesën jug-lindore të qytetit të Prizrenit) dhe përmes një rruge tjetër qarkore të planifikuar paralel me trasenë e autoudhës, duke inkurajuar ndërrimin e mënyrës së udhëtimit dhe për të promovuar ecjen/çiklizmin;
- Zbatimi i tarifave të parkimit, zona e parkimit të kontrolluar në qendër të qytetit dhe zbatimi më i madh i rregullave të parkimit;
- Përmirësimet selektive të kapaciteteve të kryqëzimeve/rrjetit dhe masat e menaxhimit të shpejtësisë dhe
- Zhvillimi i rrjeteve mbështetëse të këmbësorëve dhe çiklistëve që lidhin periferitë me qendrën e qytetit.

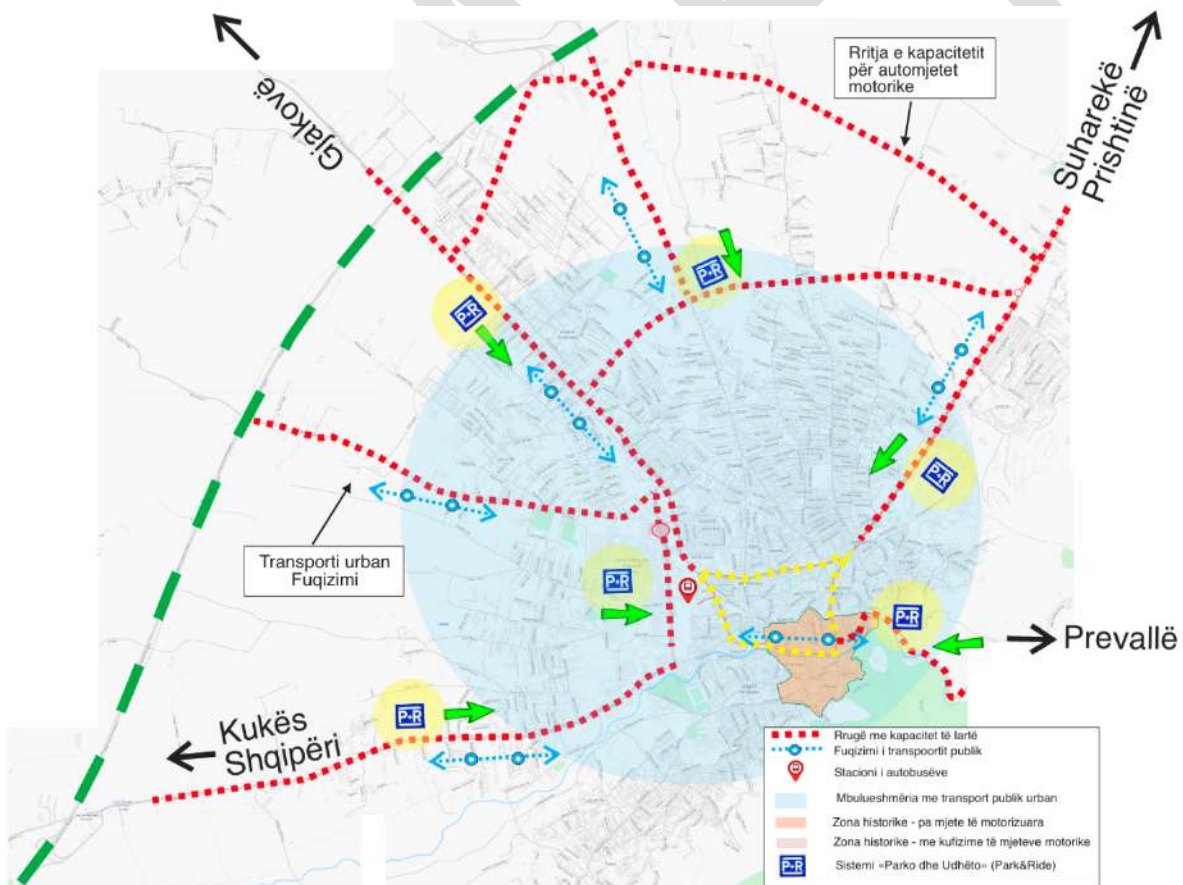


Fig.74. Skenari proaktiv

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit proakti

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

- Mundësi e lartë e reduktimit të shkallës së motorizimit nëpër pjesën qendrore të Prizrenit, kryesisht reduktimi i trafikut të motorizuar në qendren historike të qytetit të Prizrenit;
- Mundësi për rritje graduale të transportit urban dhe urbano-periferik;
- Mundësi të rritjes së shërbimeve të mobilitetit urban dhe
- Mundësi për rritje të lartë të lëvizjeve aktive (këmbësorëve dhe çiklistëve).



Fig.75. Parashikimi i ndryshimit të formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit proaktiv

Skenari liberal

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

Veçoritë kryesore të këtij skenarit liberal:

- Krijimin e rrjetit të ri të transportit publik në gjithë qytetin (ndarja e rrugëve në kryesore dhe dytësore);
- Përmirësimi i infrastrukturës për transport publik, në rastet kur një gjë e tillë është e mundur;

- Menaxhimin selektiv të trafikut në qasjet drejt qendrës së qytetit dhe inkurajimin e mënyrave të ndryshme të transportit për lëvizjet drejt qendrës së qytetit;
- Zbatimin e rregullave për parkim për ta menaxhuar trafikun në zonat e banimit dhe në qendrën e qytetit – por pa zbatuar zonën e kontrollit për parkim ose tarifatat e parkimit;
- Zhvillimin dhe organizimin e lidhjeve të reja të rrugëve dhe lidhjet në gjithë qytetin për të përmirësuar lëvizjen e rrugëve kryesore brenda pjesës urbane në Prizren dhe jashtë saj. Kjo përfshin edhe përmirësimin e kapacitetit dhe nivelit të shërbimeve në udhëkryqet kryesore të rrjetit rrugor të Prizrenit;
- Masat për menaxhimin e shpejtësisë dhe zonat e sigurisë në afërsi të shkollave, dhe
- Zhvillimin e rrjeteve mbështetëse për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit.

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit Liberal

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

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



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

Skenari i mirëmbajtjes

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

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

Veçoritë kryesore të skenarit të mirëmbajtjes:

- Përmirësimet e infrastrukturës për autobusë në pjesët të cilat mundëson infrastruktura , duke u bazuar në shkallë të madhe në rrjetin ekzistues të qytetit;
- Përmirësimin e qasjes në vendndaljet e autobusëve në linjën ekzistuese të autobusëve dhe zgjerimin e rrjetit të transportit publik edhe me pjesët periferike;
- Zbatimin e një politike të re të përmirësuar të parkimit, të mbështetur nga zbatimi më i targetuar i rregullimit të parkimit për të menaxhuar trafikun në qendrën e qytetit dhe zonat e banimit;
- Përmirësimin e kapacitetit të udhëkryqeve/rrjetit për të përmirësuar rrjedhën e trafikut dhe për të trajtuar problemet e mbingarkesës;
- Masat e menaxhimit të shpejtësisë në të gjithë qytetin për të përmirësuar sigurinë;
- Përmirësimin e kushteve të sigurisë dhe zhvillimin e mëtutjeshëm të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit, me prioritet përgjatë rrugës kryesore N25, duke ndarë fizikisht lëvizjet e pamotorizuara nga pjesa e rrugës motorike, dhe
- Përdorimin më të madh të sistemeve inteligjente të kontrollit të trafikut dhe teknologjisë së informacionit për të mbështetur lëvizjen dhe mobilitetin e përmirësuar nëpër qytet.

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit të mirëmbajtjes

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

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



Fig.77. Parashikimi i formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit të mirëmbajtjes

3.3. Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve

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

Me ndihmën e softuerit PTV - Visum për modelimin e transportit të qytetit, secili prej skenarëve u testua për të kuptuar ndikimin e kërkesës së ardhshme të udhëtimit në rrjetin e qytetit. Modele të veçanta të transportit janë prodhuar për një periudhë 1-orëshe ndërmjet orës 16:00-17:00. Kjo u bë për të siguruar që karakteristikat e trafikut për periudhat kulmore janë modeluar me saktësi. Zhvillimi i matricave është bazuar në formatin e plotë të krijimit të udhëtimeve dhe tërheqjes së udhëtimit (production-attraction).

Ndërtimi i makromodelit përmes softverit PTV Visum

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

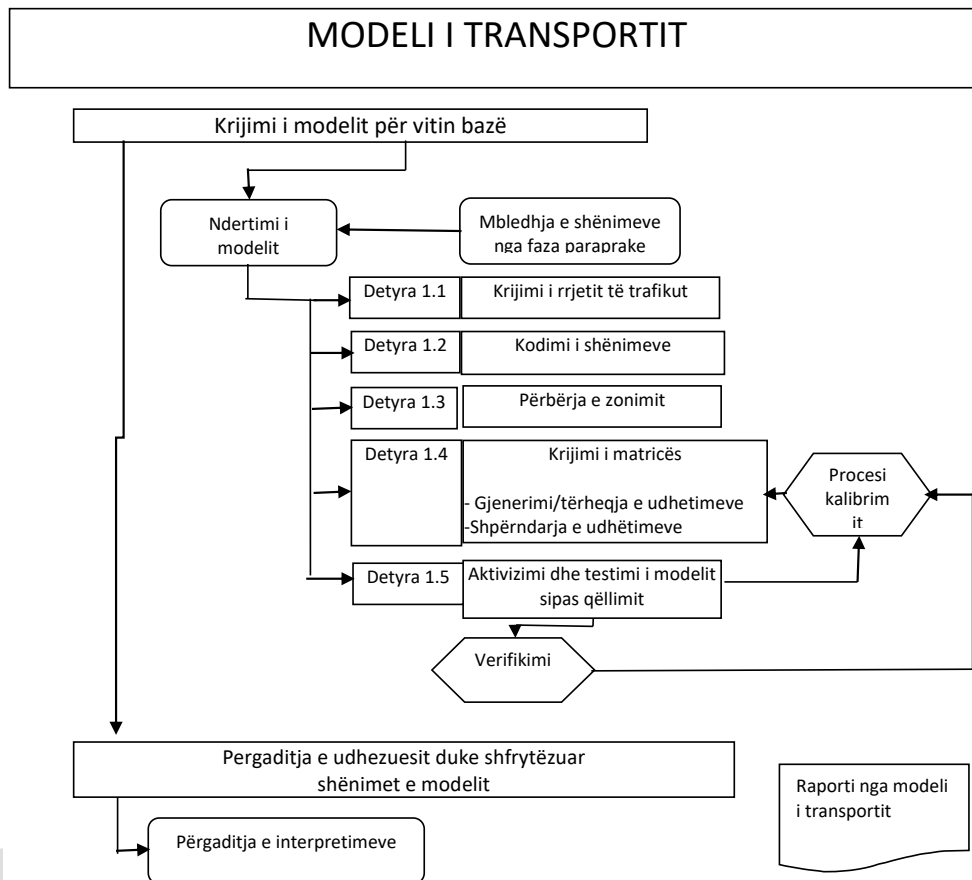


Fig.78. Metodologjia e zhvillimit të modelit të transportit

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

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

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

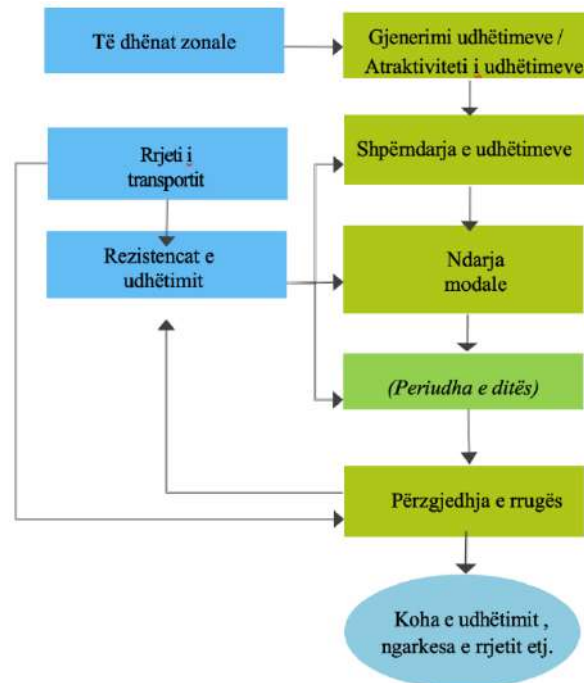


Fig.79. Metodologjia e ndërtimit të modelit 4-hapësh

Identifikimi i variablave dhe grumbullimi për planifikim të transportit

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

a) Modeli i kërkesës

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

Andaj për qëllimet e ndërtimit të modelit të transportit për zonën urbane të Prizrenit, sipërfaqja është e ndarë në 72 zona të trafikut (Figura 80):

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

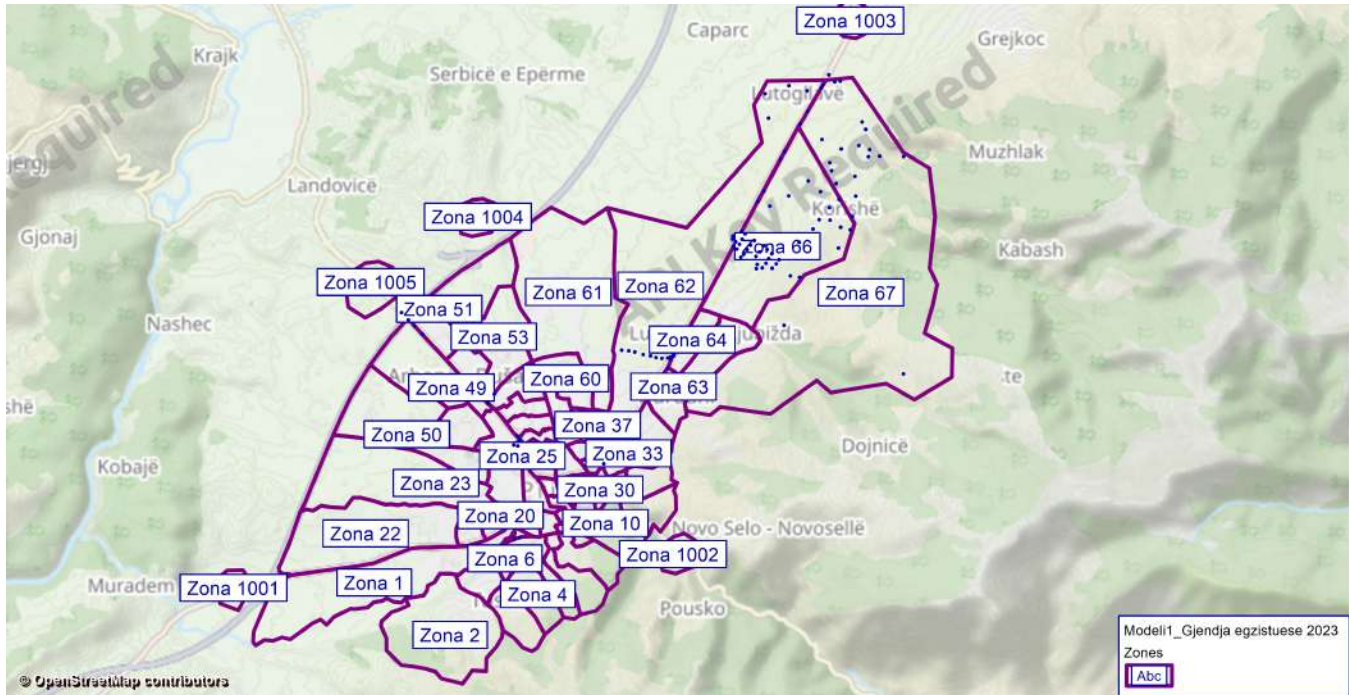


Fig.80. Numri i zonave të trafikut të zonës urbane të qytetit të Prizrenit

Në tabelën 4, për secilën prej 67 zonave të brendshme janë dhënë vlerat për variablat që janë identifikuar dhe cilësuar si më të rëndësishme për modelim të kërkesës së transportit për këtë zonë urbane për gjendjen ekzistuese, respektivisht për vitin 2023. Kurse për 5 zonat e jashtme janë realizuar numërimet e trafikut në teren për orën kulmore rreth e përçark hapësirës gjeografike të marrur për trajtim.

Tabela 6. Variablat për të gjitha zonat në zonën urbane të Prizrenit për vitin 2023.

Nr	Variablat/Zonat	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10	Zona 11	Zona 12	Zona 13	Zona 14	Zona 15
1	Popullsia rezidente	1986	1926	1788	2766	2580	1356	2628	2904	3000	2544	2532	1156	2172	380	1394
2	Numri I të punësuarëve	496.5	481.5	447	691.5	645	339	657	726	750	636	633	289	543	95	348.5
3	Numri i vendeve të punës sipas aktiviteteve	252	6	41	21	101	82	107	315	167	1054	463	264	409	212	151
3.1	Administratë	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.2	Prodhim + Industri	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	7	0	3	0
3.3	Edukim	0	0	3	3	36	0	1	0	0	2	66	37	52	29	0
3.4	Rekreacion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0
3.5	Biznes	52	2	9	5	13	20	26	76	39	220	89	42	81	36	36
3.6	Shërbime	196	4	29	13	52	48	70	197	122	816	279	155	252	131	110
3.7	Shëndetësi	0	0	0	0	0	13	4	42	6	12	29	19	21	12	5
3.8	Bujqësi, Pyje, Peshkatari	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	0	0

Për ndërtimin e modelit janë mbledhur të dhëna lidhur me intensitetin e flukseve të trafikut në hyrje dhe dalje të zonës urbane të Prizrenit³⁰.

Lokacionet ku janë realizuar numërimet, në të cilat flukset e trafikut kanë hyrë dhe dalë në zonën urbane të Prizrenit janë prezantuar grafikisht edhe përmes figurës 81. Përzgjedhja e këtyre lokacioneve është bërë duke vlerësuar lidhjet me qytete dhe rajonet e tjera të Kosovës por edhe më larg.

Secilit lokacion i është shënuar një numër korrespondues për identifikim më të lehtë gjatë vendosjes së shënimeve në softuer, si në vijim: 1001-Autoudha, 1000-Shirokë, 1003-Reçan, 1004-Duhël dhe 1005-Reshtan.

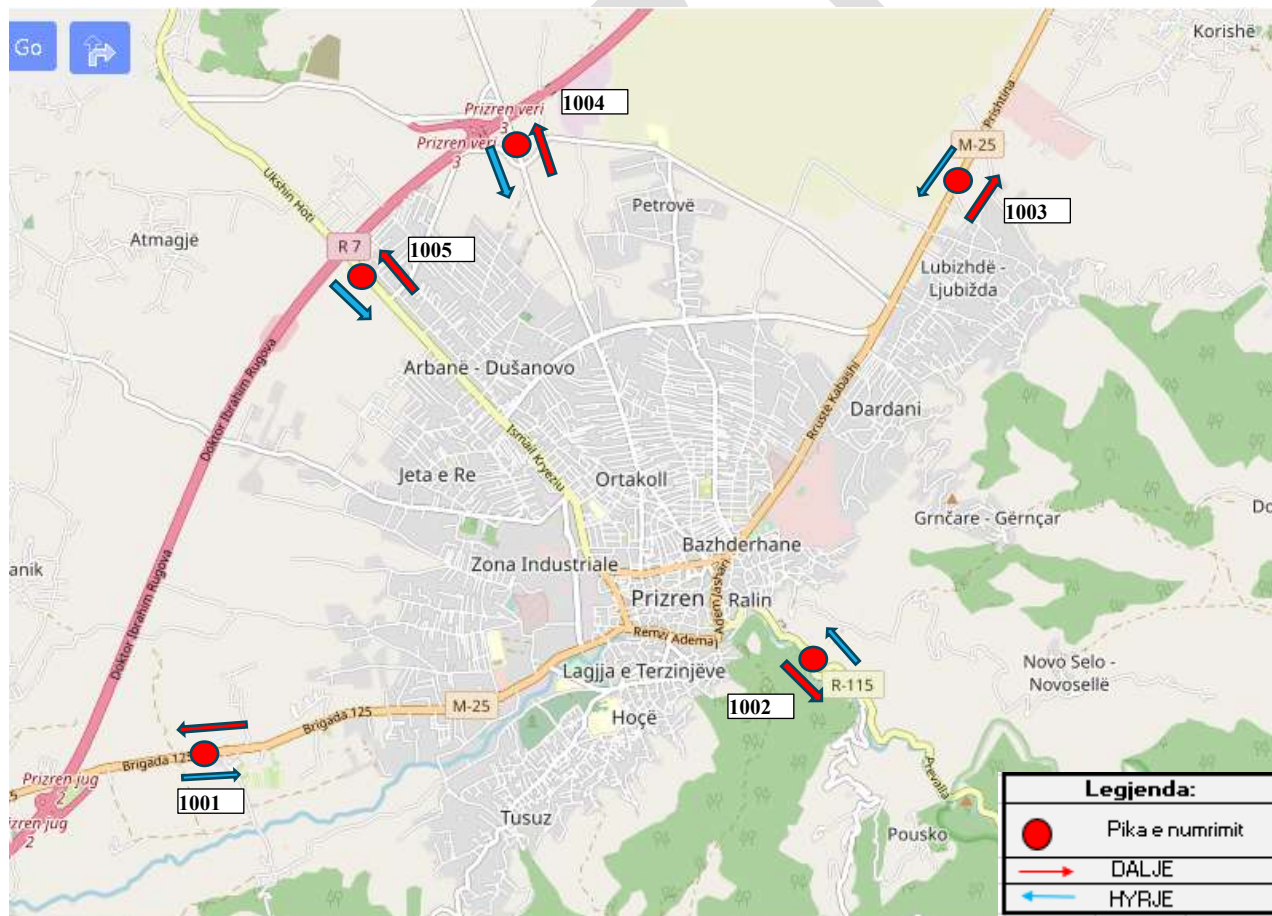


Fig.81. Pociionet e lokacioneve lidhur me numërimet e flukseve të trafikut

Përmbledhja e këtyre numërimeve sipas lokacionit dhe tipit të mjeteve pas përpunimit të nevojshëm janë vendosë në mënyrë tabelare sipas formatit në Tabelën 7.

³⁰ Matjet janë realizuar me datën Korrik 2023 në intervalin kohor 16:00-17:00 pasdite.

Tabela 7. Numërimi i flukseve të trafikut në lokacionet specifike për orën kulmore

Lokacioni	Drejtimi	Automjetet e të udhëtarëve	Kamion+ Autabus
Lokacioni 1 (1001)	Zhur-Prizren	467	8
	Prizren-Zhur	403	11
Lokacioni 2 (1002)	Prizren – Brezovice	407	46
	Brezovice-Prizren	572	44
Lokacioni 3 (1003)	Prizren-Korishe	689	8
	Korishe-Prizren	719	4
Lokacioni 4 (1004)	Autostrada Veri-Prizren	609	4
	Prizren -Autostrada Veri	556	6
Lokacioni 5 (1005)	Atmagje-Arbane	482	6
	Arbane-Atmagje	528	9

Në krijimin e modelit të kërkesës për transport rëndësi të madhe kanë edhe 4 zonat jashtme të cilat gjenerojnë dhe tërheqin trafik. Për funksionimin duhur është e nevojshme për të formuar matricat veçanta për trafikun tranzit. Vlerat për intensitetin e flukseve të trafikut midis zonave të jashtme për trafikun tranzit me automjete të udhëtarëve dhe mjete transportuese të rënda janë dhënë në Tabelën 8 dhe Tabelën 9.

Tabela 8. Automjetet e udhëtarëve që kalojnë tranzit C-Tranzit (automjete/h)

	1001	1002	1003	1004	1005
1001	0	6	7	8	9
1002	6	0	2	16	10
1003	7	8	0	22	0
1004	8	22	16	0	0
1005	9	10	0	0	0

Tabela 9. Mjetet e rënda transportuese që kalojnë tranzit T-Tranzit (automjete/h)

	1001	1002	1003	1004	1005
1001	0	2	3	4	5
1002	6	2	0	0	10
1003	0	0	2	0	0
1004	0	2	0	2	0
1005	10	6	0	0	0

Përmes konektoreve është mundësuar lidhja e zonave (centroidave) me rrjetin rrugor dhe shpërndarja e fluksit brenda zonave të definuara, në mënyrë që qarkullimi të realizohet sipas kërkesës dhe ofertës për çdo zonë (Figura 82).

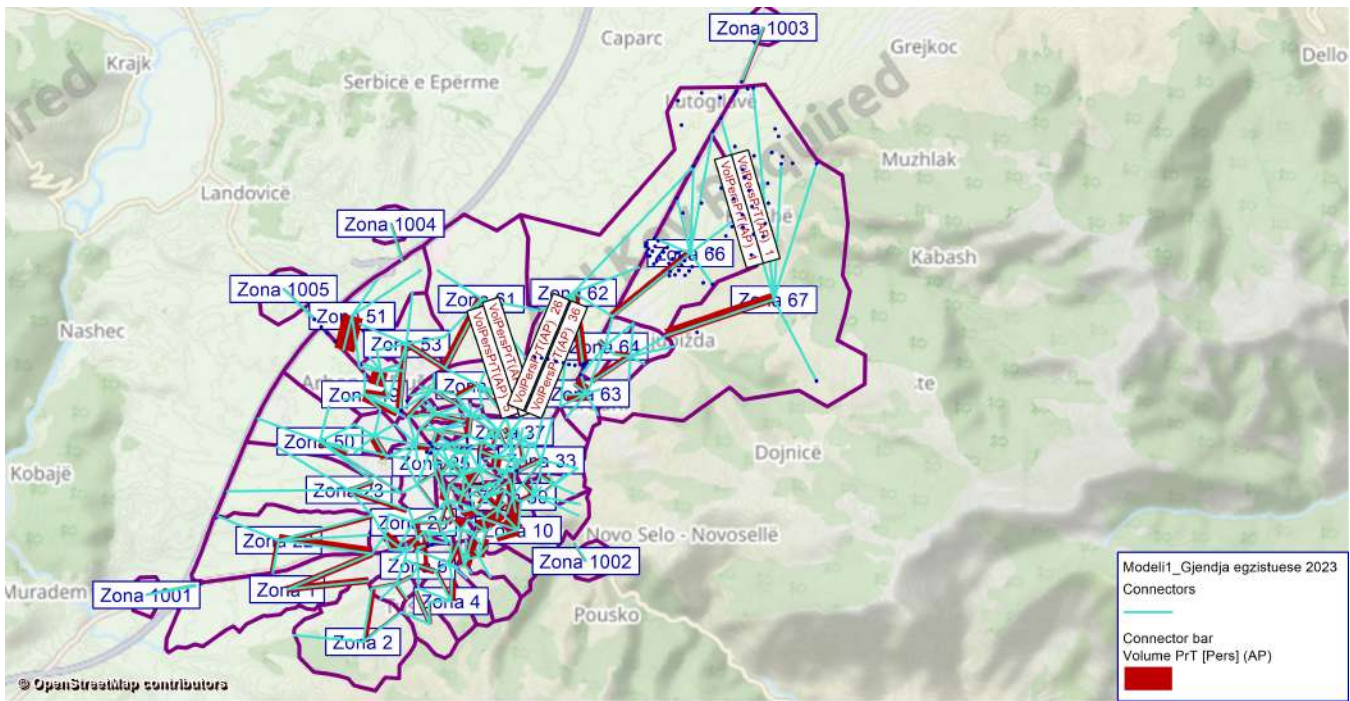


Fig.82. Lidhja e zonave (centroidave) me rrjetin rrugor

b) Modeli i ofertës

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

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

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

Me qëllim të ndërtimit të këtij modeli, është miratuar një kategorizim relativisht të ngjashëm, me disa thjeshtime dhe rregullime të ofruara nga literatura vendore dhe ndërkombëtare, që janë prezentuar përmes tabelës 10.

Tabela 10. Klasifikimi i rrugëve sipas fluksit të trafikut AADT brenda 24 orëve.

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

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

Të dhënat për këto kategori rrugësh janë marrë nga disa burime të literaturës vendore dhe të huaj ku janë prezentuar përmes tabelës 11.

Tabela 11. Atributet sipas kategorive të rrugëve të përfshira në model

Kodi	Kategoria e rrugës	Shpejtësia e operimit (V ₀) Km/h	Numri i shiritave (N)	Kapaciteti (C _{1h}) [aut/h]	Kapaciteti (C _{24h}) [aut/24 h]	Varianti në të cilën është përdorur
01	Autoudhë	130	2x2	3600	55000	Asnjërin
04	Magjistrale	100	1x1	1300	12000	V1, V2
05	Regjionale	80	1x1	1000	7000	V1,V2
06	Rrugë kryesore të qytetit	50	1x1	800	3000	V1,V2
07	Rrugë dytësore të qytetit	40	1x1	400	<1000	V1,V2

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

dhënat e nevojshme, si: numri i korsive të trafikut, dimensionet gjeometrike të korsive, kapaciteti dhe shpejtësia e lejuar e automjeteve (Figura 83).

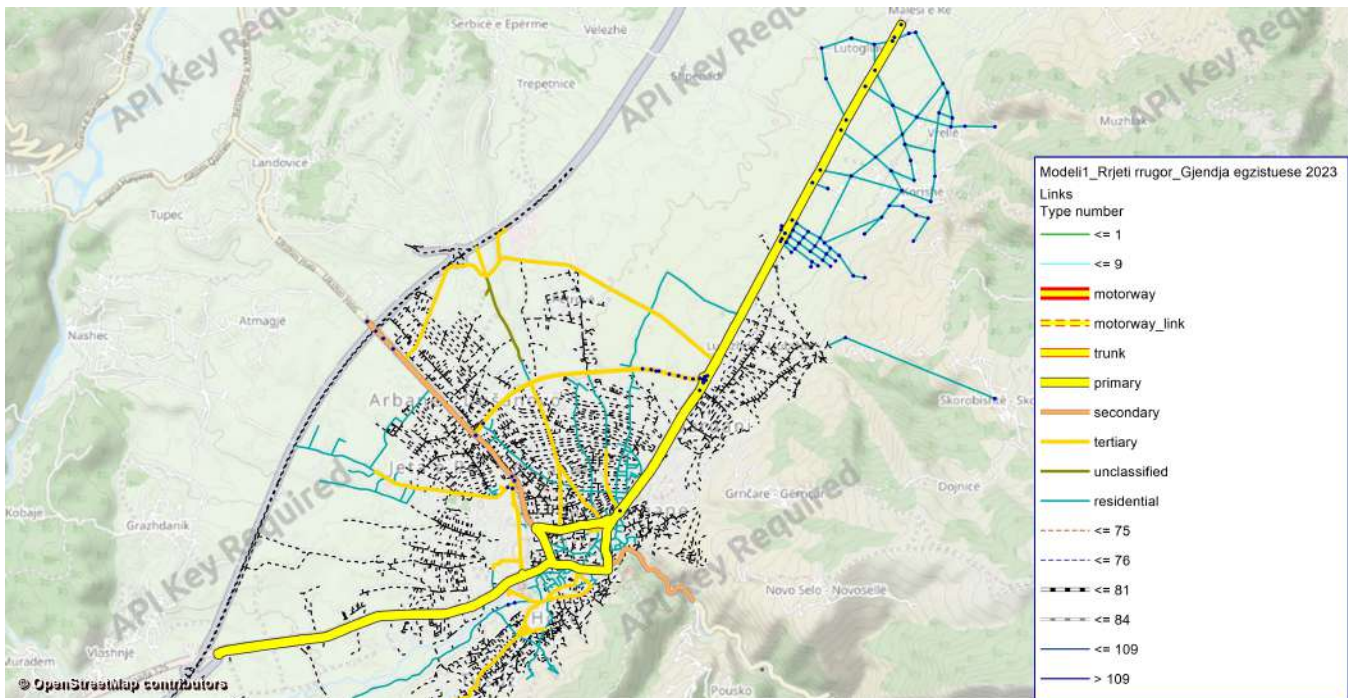


Fig.83. Paraqitje rrjetit rrugor të zonës urbane të Prizrenit përmes softuerit PTV VISUM

Gjendjes ekzistuese e ngarkesës së trafikut

Bazuar në të dhënat për variablat që janë shfrytëzuar si hyrje për ndërtimin dhe zhvillimin e modelit të transportit për hapsirën në fjalë, si rezultat i modelimit është gjeneruar ngarkesa e flukseve të trafikut për rrjetin rrugor duke përdorur metodën e ekuilibruar të shpërndarjes së udhëtimeve më softuerin PTV Visum për vitin 2023. Shpërndarja e udhëtimit në rrjetin e prezantuar bazuar në të ashtuquajturën “skim matrica” ose matricën e udhëtimit OD është realizuar përmes “kostove të udhëtimit” respektivisht “kohës së udhëtimit”. Në figurën 83 është prezantuar modeli përfundimtar i ngarkesës së trafikut për orën kulmore për rrjetin rrugor sipas drejtimeve të hapësirës gjeografike të marrë për trajtim. Me qëllim të analizës, vlerësimit dhe krahasimeve të nevojshme kjo gjendje është emërtuar si varianti ekzistues respektivisht -Varianti 1 (V1) ose i njohur s i varianti “mos bëjë asgjë”.

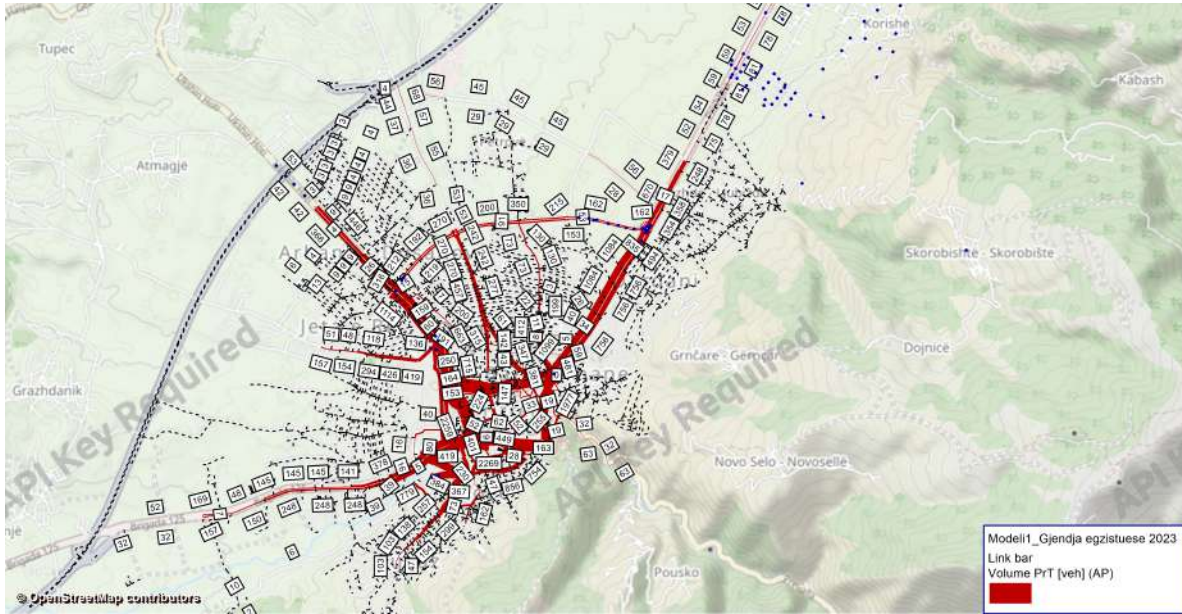


Fig.84. Varianti V1- Modelimi i trafikut në rrjetin rrugor sipas gjendjes ekzistuese për vitin 2023

Me qëllim të lehtësimit të kalimit të trafikut transit nëpër pjesën qendrore të qytetit kryesisht i shkaktuar nga trafiku që vjen nga regjionet tjera të Kosovës është propozuar ndërtimi i rrugës së re qarkore Qarkorja 1A dhe vazhdimit të qarkores 2A. Ngarkesa e fluksit të trafikut për gjendjen ekzistuese përfshirë këtu edhe ndërhyrjet në rrjetin rrugor me propozimet e lartshënuara është emërtuar si Varianti 2 (V2) ose i njohur si varianti “bëjë diçka” dhe është prezentuar në figurën 85.

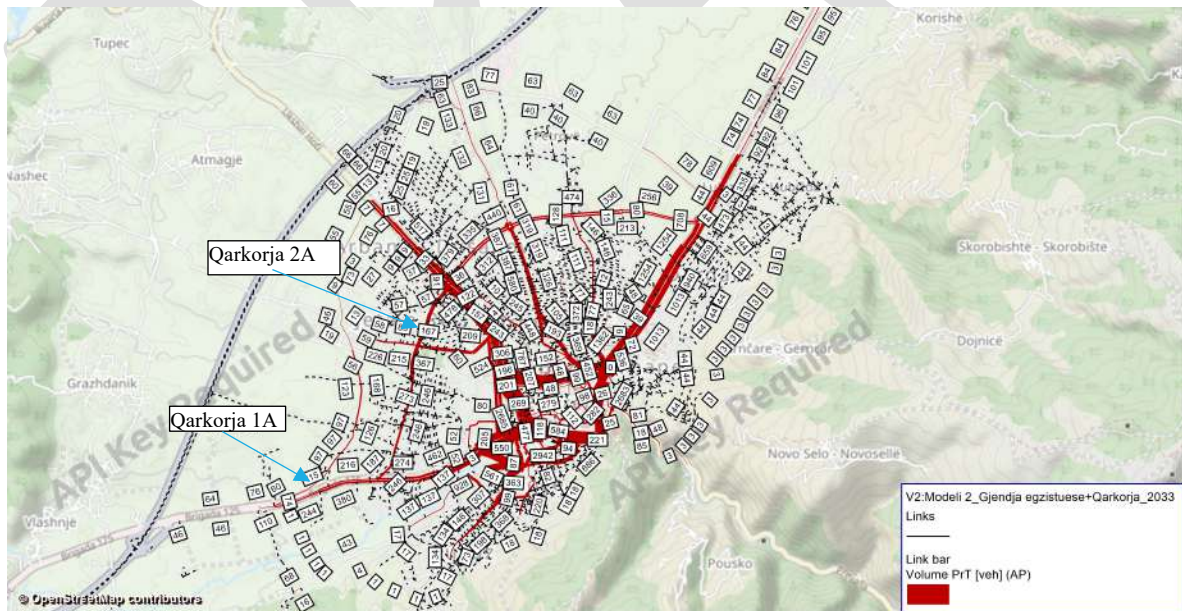


Fig.85. Ngarkesa e fluksit të trafikut në rrjetin rrugor sipas gjendjes ekzistuese V1 dhe propozimet në rrjetin rrugor (Qarkoret 1A dhe Zgjerimi 2A) sipas variantit V2 për vitin 2023

3.2.1. Krahasimi dhe vlerësimi për gjendjen egzistuese për variantet V1 dhe V2

Duke aplikuar ngarkesën e fluksit të trafikut të gjeneruar pas procesit të modelimit në softuer për gjendjen ekzistuese sipas dy varianteve (V1 dhe V2), u mundësua edhe krahasimi i flukseve të trafikut për rrjetin kryesor rrugor. Krahasimi i rrjetit rrugor është paraqitur grafikisht si dhe përveç kësaj, për të pasur një pasqyrë më të qartë të krahasimit të flukseve të qarkullimit (zvogëlimi ose rritjes) është aplikuar edhe metoda tabelore për krahasim. Për këtë qëllim në tabelën 10 është paraqitur krahasimi i fluksit të trafikut në disa segmente të caktuara rrugorë ndërmjet variantit V1 dhe Variantit V2 i prezantuar në numra dhe në përqindje.

Tabela 12: Krahasimi i vlerave të fluksit të trafikut sipas Varianti V1 dhe V2 për vitin 2023

Nr.	Segmenti -Rruga	Varianti V1	Varianti V2	Diferenca	Diferenca_%
Pika 1	Shadervan	1921	1896	-25	-1%
Pika 2	Rrethi_Stacioni i autobuseve	2160	2221	61	3%
Pika 3	Shtepia e Bardhe	1860	1826	-34	-2%
Pika 4	Rr. Hasan Prishtina_Unaze	2017	1963	-54	-3%
Pika 5.1	Rr.Viliam Voker_Hyrja Prizren	1562	1552	-10	-1%
Pika 5.2	Rr.Viliam Voker_Dalja Prizren	1155	1067	-88	-8%

Sipas krahasimeve të vlerave të prezantuara sipas variantit V1 dhe variantit V2 në tabelën e mësipërme rrjedh se qarkullimi përgjatë rrjetit kryesor rrugor në të dy kahet zvogëlohet mesatarisht për rreth – 2 %. Pra, vërehet se varianti V2 tregon rezultatet më të mira për sa i përket zvogëlimit të fluksit të trafikut të rrugës kryesore që kalon nëpër qendër të qytetit në mënyrë diagonale.

Kjo nënkupton se me ndërtimin e këtyre segmenteve (intervenimit në rrjet me zgjerim 2A dhe qarkores 1A) do të përballojnë pothuajse pjesën më të madhe të trafikut që do të kalonte nëpër qendrën e qytetit të Prizrenit, por edhe tërheqjen e disa udhëtimeve të “jashtme-brendshme” dhe “brendshme-jashtme” në Prizren.

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

Parashikimi i flukseve të trafikut në të ardhmen

Prashikimi i rritjes së shkallës së motorizimit është bërë për periudhen 2023 -2028 dhe 2028-2033.

Megenëse të dhënat për shkallën e motorizimit në nivel vendi për periudhën 2011-2022 ishin në dispozicion nga Agjencia e Statistikave të Kosovës atëherë edhe ato u përdorën si burim më i besueshëm për ndërtim të trendit linear të rritjes.

Tabela 13. Faktorët e rritjes së shkallës së motorozimit

Parashikimi	Faktori rritës f_x
2023-2028	1.24
2028-2033	1.44

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

Duke aplikuar faktorët e rritjes së trafikut në modelet e ndërtuara për gjendjen ekzistuese sipas varianteve V1 u bë e mundur të bëhet parashikimi dhe shpërndarja e flukseve të trafikut për periudhat e ardhshme 2028 dhe 2033 përmes softuerit PTV VISUM, sikurse janë prezantuar përmes figurave 86, dhe 87 për variantin V1. Poashtu është bërë parashikimi edhe për variantin V2, për vitet 2028 dhe 2033, ku janë prezentuar përmes figurave 88 dhe 89.

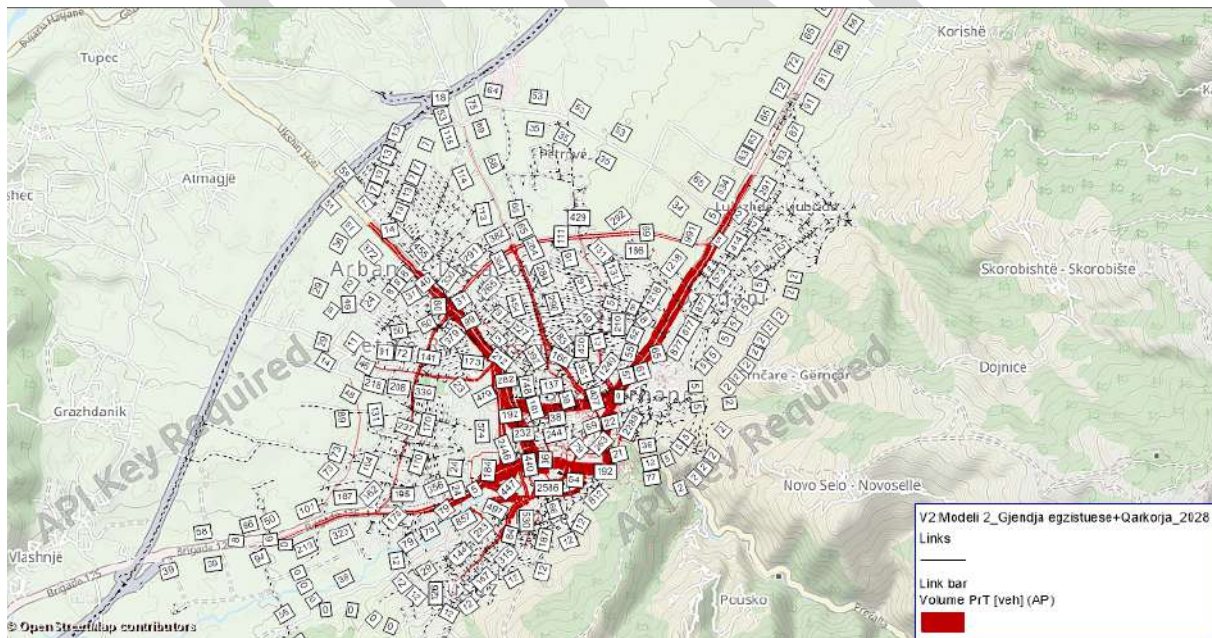


Fig. 86. V1: Modeli për vitin 2028

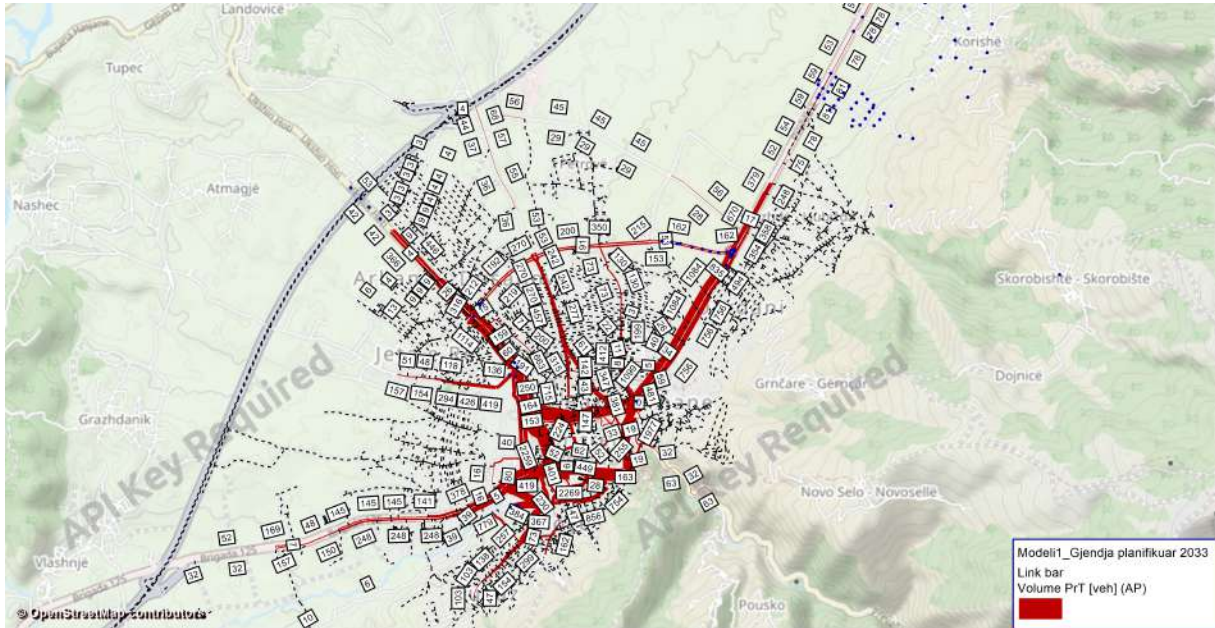


Fig. 87. V1: Modeli për vitin 2033

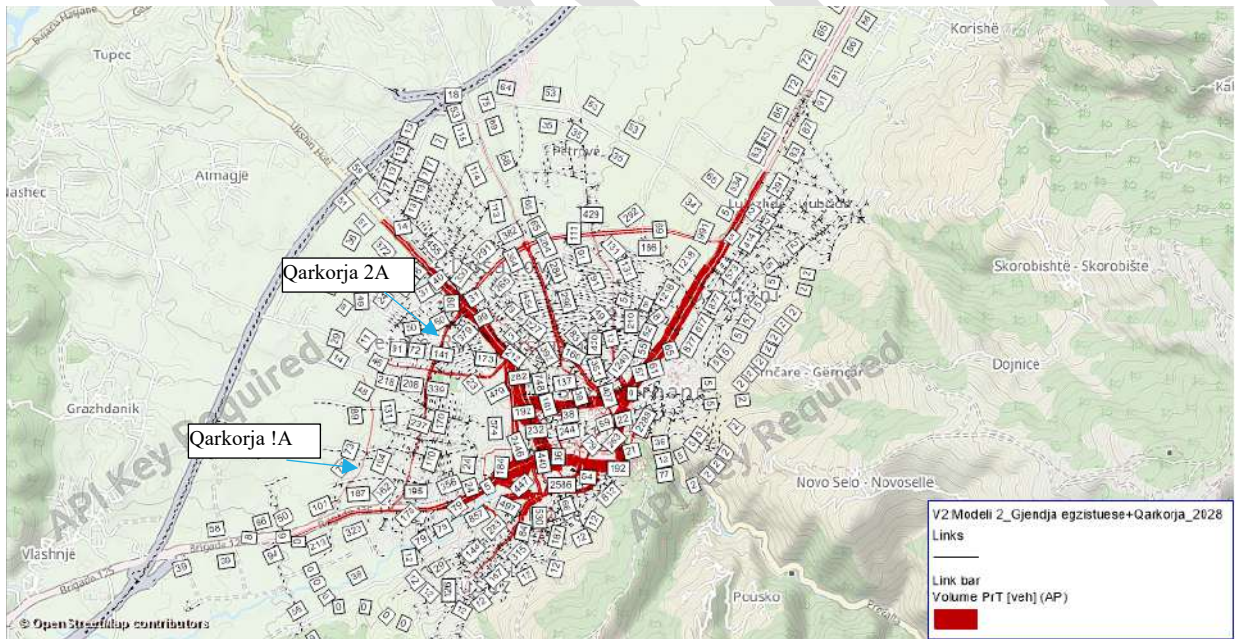


Fig. 88. V2: Modeli për vitin 2028

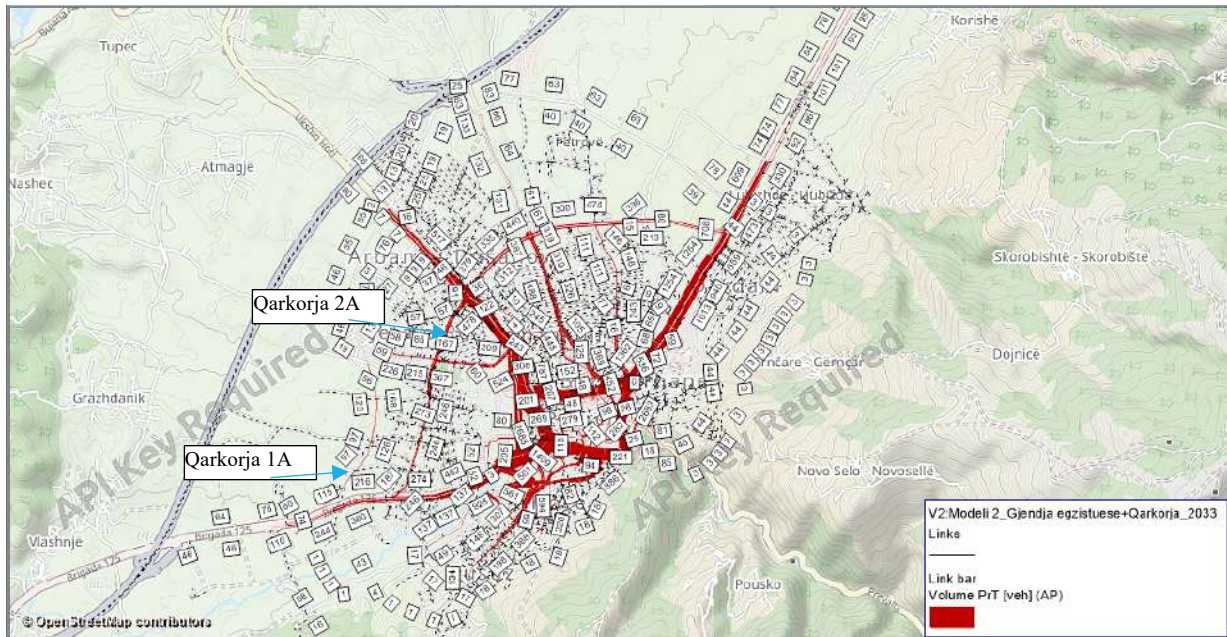


Fig. 89. V2: Modeli për vitin 2033

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

Përveç prezentimit grafik, është bërë edhe krahasimi në mënyrë tabelare për disa prej pikave karakteristike të rrjetit rrugor sipas dy varianeteve. Përmes izokroneve është paraqitur edhe distanca e cila mund të përshkruhet nga një pikë e caktuar e rrjetit rrugorë në pjesët tjera të segmentit rrugor në kushte lokale. Në figurat e më poshtëme janë paraqitur distancat të cilat mund të përshkruhen nga rrethrotullimi në zonën urbane në pjesët tjera për variantin V1 dhe variantin V2 për vitin 2033.

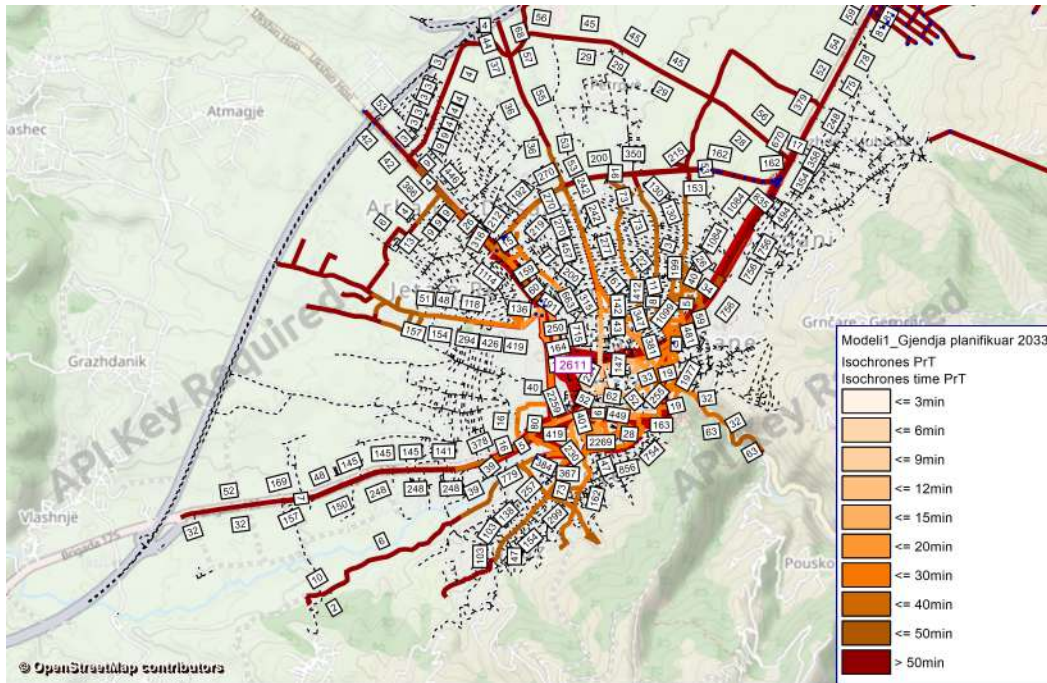


Fig.90. Izokronet për modelin sipas variantit V1-2033.

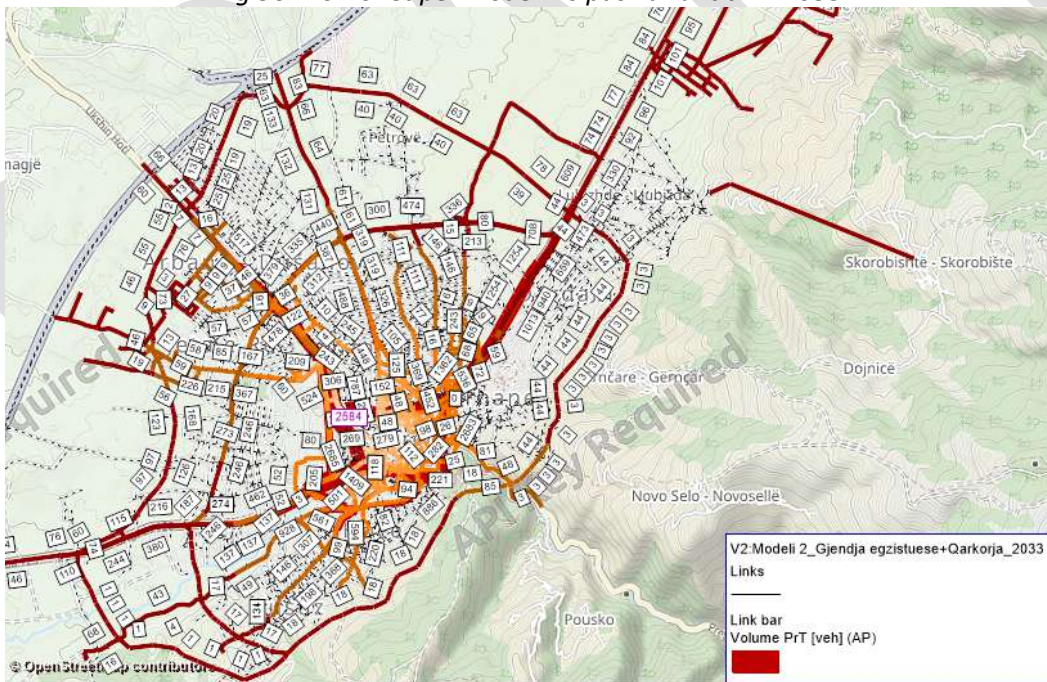


Fig.91. Izokronet për modelin sipas variantit V2-2033

3.3. Skenari i përzgjedhur

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

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

Skenari i proaktiv – Definimi i prioriteteve qëllimeve strategjike dhe masave

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

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

Qarkullimi i automjeteve dhe dendësia e tyre, sipas këtij skenari do të çlirojë hapësirat që mund të përdoret për qëllime të tjera urbane, sidomos në Qendren Historike. Cilësia e jetës në qytetin e Prizrenit do të përmirësohet për shkak të ajrit më të pastër dhe niveleve të ulëta të zhurmës.

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

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

Qëllimi 1	<p>Zhvillimi dhe përmirësimi i infrastrukturës rrugore</p> <p>Krijimi i të sistemit funksional të infrastrukturës rrugore, si dhe përmirësimin e kapacitetit dhe nivelit të shërbimit.</p>
Objektivat:	
→ Përmirësimi i Nivelit të Shërbimit - arritja e një nivelit të pranueshëm të shërbimit (NSH) për rrjetin rrugor në tërësi	
→ Përmirësimi i kapacitetit në rrugët dhe udhëkryqet e ngarkuara	
→ Largimi i trafikut tranzit nga pjesa qendrore e qytetit, duke fuqizuar lëvizjet e motorizuara dhe qarkullimin e automjeteve të rënda përmes rrugëve qarkore/tranzite.	
→ Menaxhimi i qarkullimit të trafikut – kufizimi i lëvizjeve të motorizuara në zonën historike të qytetit dhe rirregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe	
→ Aplikimi i sistemeve inteligjente të transportit (ITS) si një mjet për të arritur një menaxhim më të mirë dhe operime të sistemit ekzistues të transportit.	
→ Përmirësimi i integritetit të dhe lidhjes së sistemit të transportit, brenda dhe ndërmjet mënyrave të transportit, për njerëz dhe mallra.	
Qëllimi 2	<p>Mobilitet i qëndrueshëm- përmirësimi i infrastrukturës për lëvizje jo motorike</p> <p>Inkurajimi i njerëzve të ecin dhe të lëvizin me biçikletë - Krijimi i një sistemi të integruar të rrjetit rrugor që ofron një zgjidhje të sigurt dhe funksionale të udhëtimit dhe që adreson nevojat e lëvizjeve jo motorike.</p>
Objektivat:	
→ Harmonizimi i rrugëve të qytetit dhe hapësirave publike me nevojat e përdoruesve të ndryshëm të rrugës (këmbësorët, çiklistët dhe përdoruesit me nevoja të veçanta)	
→ Ndërtimi i trotuareve të reja dhe përmirësimi i trotuareve ekzistuese.	
→ Krijimin e vendkalimeve të reja, të sigurta dhe të qasshme në të gjithë qytetin.	
→ Zhvillimi i një rrjeti të biçikletave që siguron një qasje të përmirësuar në qendër të qytetit, përgjatë rrugës rrugëve kryesore, zonave tregtare dhe qendrave rekreative brenda qytetit.	
→ Nxitja e aktiviteteve të këmbësorëve dhe bashkëveprimi i tyre brenda lagjeve, duke mundësuar lëvizjen e tyre në të gjitha lagjet.	
→ Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me aftësi të kufizuara, dhe mënyrat e tjera të udhëtimit jo-motorike.	

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

Qëllimi 3	Përmirësimi dhe zhvillimi i Transportit Publik
	Një rrjet i ri që mbulon tërë Prizrenin dhe zonën përreth dhe që ofron shërbime të rregullta dhe të shpeshta, i mbështetur me shërbime shtesë që lidhin zonat periferike.
Objektivat:	
→ Përmirësimi i linjave të autobusëve urban dhe ndërrurban në Prizren.	
→ Krijimi i një skeme të re të rrjetit të autobusëve, e strukturuar në rrjetin primar (që lidhet zonat brenda qytetit të Prizrenit) dhe sekondar që lidhë Prizrenin me pjesët periferike (fshtrat për rreth qytetit të Prizrenit).	
→ Përmirësimi i linjave të autobusëve urban dhe ndërrurban në Prizren.	
→ Shtimi i vendndaljeve të reja dhe përmirësimi i vendndaljeve ekzistuese të autobusëve në purputhje me normat teknike;	
→ Sistemi i integruar i biletimit për shërbimet e transportit publik.	

Qëllimi 4	Menaxhimi i parkingjeve
	Menaxhimi dhe kontrolli i parkingjeve në rrugë dhe jashtë rrugës për të zvogëluar konfliktet e trafikut, pengesat dhe vonesat, duke siguruar që ka një regjim të përshtatshëm të zbatimit për të menaxhuar ofertën dhe rregulloret e parkimit në mënyrë efektive.
Objektivat:	
→ Menaxhimi i kërkesave dhe kontrolli i parkimit	
→ Rishikimi i kufizimeve të qasjes në kohë/mjedis/madhësi në Qendren Historike të Prizrenit;	
→ Krijimi i skemave të reja të parkimit – sistemi i parkimit me pagesë;	
→ Krijimi i shërbimeve “Parko &Udhëto” (P&R)	
→ Krijimi mundësisë për të vënë në funksion sisteme të automatizuara për parkim, duke përfshirë mekanizmat e alokimit të hapësirës dhe pagesës	

Qëllimi 5	Përmirësimi i sigurisë së trafikut
	Inkurajimi i projektimit dhe përdorimit të rrugëve të qytetit dhe hapësirave urbane me fëmijët në qendër për t'i bërë rrugët më të çashme, tërheqëse dhe të sigurta.
Objektivat:	
→ Përmirësimi i sigurisë në trafik –një qytet më të sigurt për të jetuar dhe punuar	
→ Zvogëlimi i numrit të viktimave të aksidenteve rrugore, në veçanti përdoruesit e cënueshëm të rrugës, duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit;	
→ Koordinonimi i çështjeve të sigurisë rrugore me akterët kryesor brenda nivelit lokal dhe Planin Strategjik të Sigurisë në nivel qendror.	
→ Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhuruara.	
Qëllimi 6	Përdorimi i sistemeve inteligjente të trafikut për një qytet (më) inteligjent
	Menaxhimi i lëvizjes së sigurt, të përshtatshme dhe të arritshme të njerëzve dhe mallrave në të gjithë qytetin përmes pajisjeve inteligjente “ITS”.
Objektivat:	
→ Transporti publik i mençur - Sigurimi i alternativave të transportit që janë të arritshme për personat e të gjitha moshave dhe aftësive fizike	
→ Menaxhimi i mençur i trafikut;	
→ Monitorim i mençur i trafikut;	
→ Parkim i mençur- Menaxhimi i zgjuar i parkingjeve i mbështetur tek sensorët e parkimit;	
→ Zgjidhje e mençur për huazimin e biçikletave;	
→ Qasje efikase dhe të sigurt në / nga / brenda zonave tregtare dhe industriale si për njerëzit ashtu edhe për mallrat.	
Qëllimi 7	Promovimi dhe përmirësimi i cilësisë mjedisore
	Sigurimi i infrastrukturës dhe shërbimeve të transporti që rrisin cilësinë e jetës, si dhe mbrojtjen e ambientit.
Objektivat:	
→ Zëvendësimi i modaliteteve të ndryshme të transportit me mjete më të pastërta të transportit, më pak trafik motorik, më shumë transport publik, çiklizëm;	

- | |
|---|
| → Aplikimi i metodave tjera për zvogëlimin e emisioneve si p.sh , pastrimi i rrugëve, shfrytëzimi i karburanteve të pastërta dhe inspektimi i veturave; |
| → Hartimin e Planit lokal për mbrojtjen e ajrit nga ndotësit. |
| → Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore |

Masat për zbatimin e qëllimeve dhe objektivave specifike

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

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

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

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

3.4. Zhvillimi dhe përmirësimi infrastrukturës rrugore

Trafiku i motorizuar në zonen urbane të Prizrenit ka pasur një rritje të vazhdueshme, por infrastruktura ekzistuese e transportit nuk është e pajisur mirë për të përballuar kërkesën në rritje. Kjo ka rezultuar në bllokime të trafikut, ndotje mjedisore nga shkarkime të gazrave dhe rritje të nivelit të zhurmës, udhëtime më të gjata dhe një rritje të numrit të aksidenteve të trafikut.

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

- Rritjen e efikasitetit dhe cilësisë së shërbimit të kryqëzimeve sipërfaqësore në nivel;
- Ndërtimin e rrugës tranzite (qarkores) përgjatë pjesëve juglindore dhe perëndimore të qytetit, paralel me autostradën.
- Zbatimin e masave inxhinierike në kryqëzimet kritike dhe seksionet rrugore, si korsitë e dedikuara të kthimit majtas;
- Rishikimin dhe ri-orientimin e qarkullimit dhe fluksit të trafikut në zonën e “Ortakoll” dhe “Arbane”.
- Ndërtimin e vendkalimeve nëntokësore ose mbikalimeve për këmbësorët;
- Zgjerimin dhe ndërtimin e rrugëve të rëndësishme në komunën e Prizrenit;
- Zhvillimin e projekteve të detajuara inxhinierike për përmirësimin e operimit të trafikut rreth qendrës tregtare "Abi Qarshia", duke i adresuar në veçanti problematikat e trafikut të motorizuar dhe jomotorizuar si dhe parkingjeve;
- Zhvillimin e projekteve të detajuara inxhinierike për përmirësimin e operimit të trafikut rreth në zonën “Bazhdarhane”, duke i adresuar në veçanti problematikat e trafikut të motorizuar dhe jomotorizuar si dhe parkingjeve.
- Zhvillimin e projekteve të detajuara inxhinierike për përmirësimin e operimit të trafikut rreth në zonën “Arbanë”.

3.3.1. Përmirësimi i kualitetit të lëvizjeve dhe nivelit të sigurisë në rrjetin rrugor të zonës urbane

- Përmirësimet e parametrave gjeometrik dhe përmirësimi i regjimeve të trafikut në kryqëzime të zonës të Prizrenit do të kenë ndikim pozitiv në rritjen e kualitetit të lëvizshmërisë urbane. Këto kryqëzime shpesh përballen me probleme të tejkalimit të kapacitetit, duke rezultuar në mbingarkesë dhe mbingopje. Përmirësimi dhe rehabilitimi inxhinierik në këto kryqëzime, do të çojë në përmirësimin e kapacitetit në hyrje, ulje të mbingarkesës, konsum më të ulët të karburantit, ulje të ndotjes dhe më pak zhurmë.

- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore është ndërhyrje kyçe. Kjo mund të përfshijë zgjerimin e rrugëve, krijimin e korsive të caktuara dhe sigurimin e hapësirës së mjaftueshme për t'u kthyer në korsi të veçanta. Këto masa ndihmojnë në krijimin e një fluksi më të qetë dhe më të sigurt të trafikut brenda zonës urbane.
- Akomodimi i kërkesave për mënyrave tjera të transportit është gjithashtu i rëndësishëm. Sigurimi i mjediseve të përshtatshme për këmbësorët dhe çiklistët redukton pengesat dhe minimizon ndërhyrjet negative në funksionimin e trafikut. Kjo jo vetëm që përmirëson sigurinë për këto lëvizje, por gjithashtu rrit efikasitetin e përgjithshëm të sistemit të transportit.
- Në përgjithësi, një kombinim i zgjerimit të infrastrukturës, aplikimit të sistemeve inteligjente në menaxhimin e trafikut dhe promovimit të akomodimit për mënyra të ndryshme transporti mund të ndihmojë në reduktimin e vonesave dhe radhëve të gjata në kryqëzime. Kjo kontribuon në një lëvizje më të qëndrueshme dhe efikase të njerëzve dhe automjeteve brenda zonës urbane të Prizrenit.
- Rekomandohet adresimi përmes projekteve të veçanta të detajuara të problematikave të lëvizshmërisë urbane në zonat: “Bazhdarhane”, “Arbanë” dhe në zonën në afërsi të qendrës tregtare “Abi Qarshia”.



- Rekomandohet përmirësimi i parametrevë gjeometrik të rrethrotullimeve në zonën “Abi Qarshia”, duke rritur diametrin e rrethrotullimeve dhe mundësuar kthimet djathtas dhe majtas në korsitë të veçanta. Po ashtu numri i korsive rreth ishullit qendror të kalojë në dy korsitë me aplikim të një “bypass” të tipit II për kthimet djathtas nga qendra e qytetit në drejtim të qendrës së Prizrenit, të tipit I për lëvizjet drejtë nga drejtimi i qendrës së qytetit në drejtim të Gjakovës.



Fig.91. Projektimi i parametrevë gjeometrik tek “Abi Qarshia”

Rekomandohet projektimi dhe ndërtimi i qarkores së re, ku lidhet rruga nacionale N25 Prizren-Suharekë me rrugën nacionale N25 Prizren-Morinë. Përmes kësaj qarkoreje ndërlihet tranziti i ri dhe krijohet vazhdimësi e tij, të përfunduar aktualisht nga komuna e Prizrenit, dhe njëherit të gjitha kërkesat për lëvizje tranzit nga zonat më të ngarkuar në hyrjet nga Suhareka dhe Gjakova mund të orientohen që ta shfrytëzojnë këtë qarkore dhe të shkarkojnë zonën qendrore të qytetit.

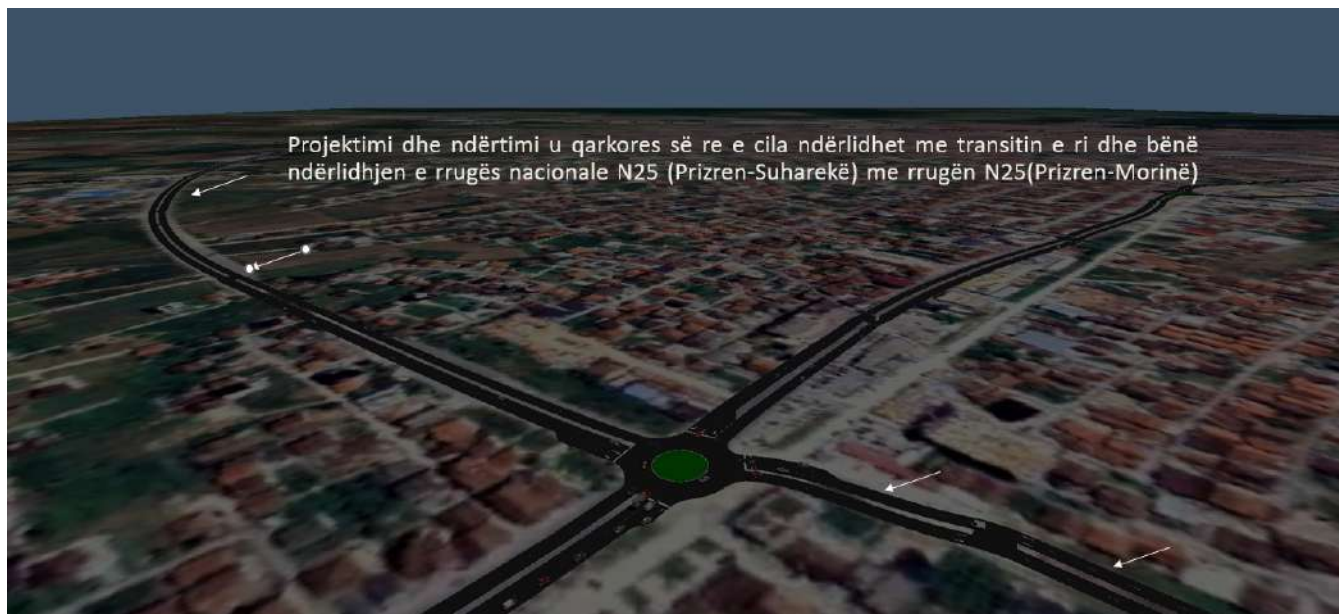


Fig.93. Projektimi dhe ndërtimi i qarkores së re



Orientimi trafikut në kthime djathtas nga kyçja e rrugës dytësore "Xhemë Gigollaj" dhe ndalimi i kthime majtas, do të mundësoj përmirësimin e kualitetit të lëvizjeve në këtë kryqëzim dhe njëkohësisht do të përmirësoj dukshëm nivelin e sigurisë. Ndalimi i kthimeve majtas, do të orientojë

kërkesat për lëvizje të motorizuara në kthime të obliguara djathtas me ç’rast shkëmbeni i lëvizjeve mund të bëhet në rreh rrotullimin i cili ndodhet në afërsi në rrugën R107.

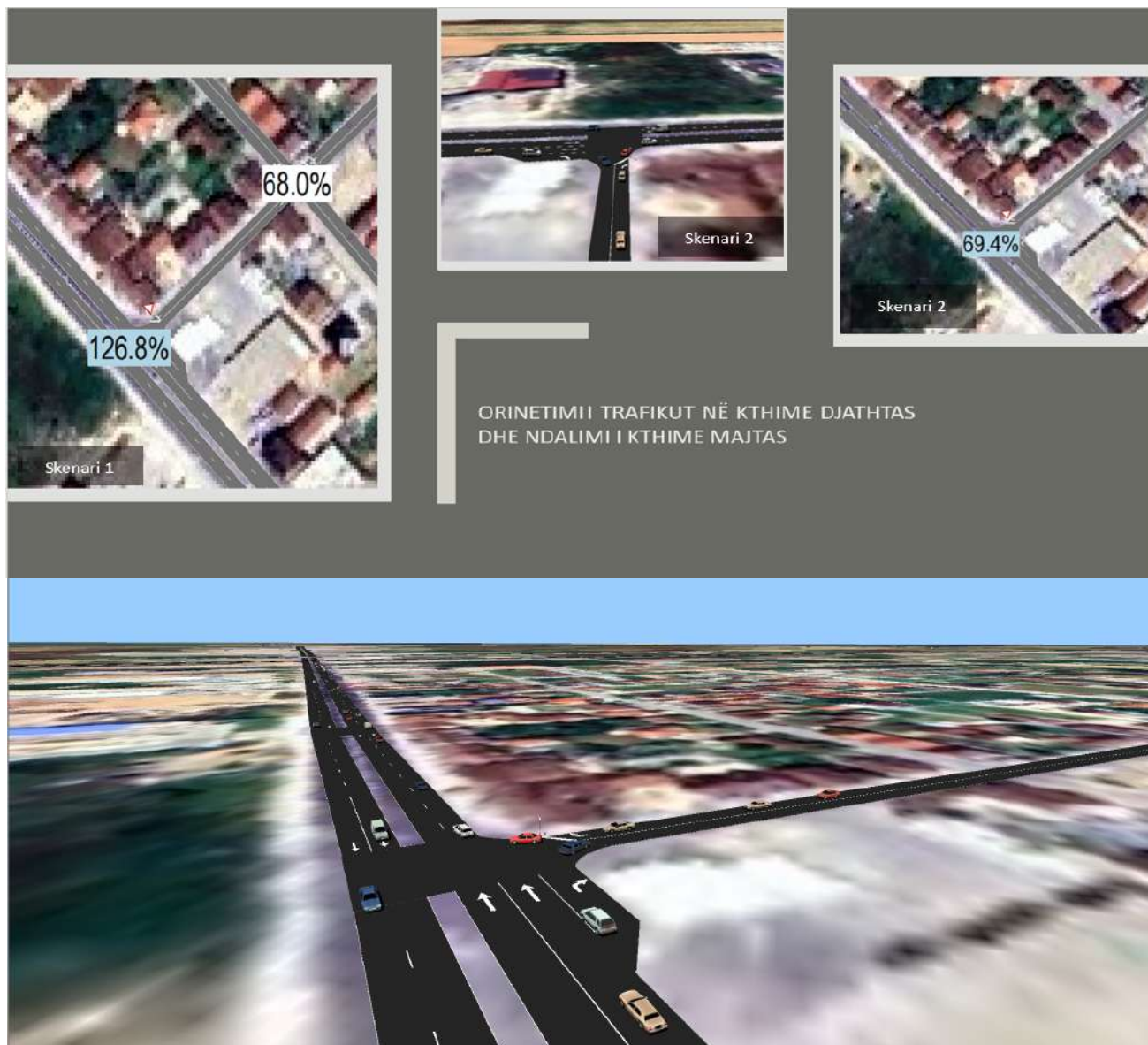


Fig.94. Orientimi trafikut në kthime djathtas nga kyçja e rrugës dytësore “Xhemë Gigollaj”

Referuar rezultateve nga modeli simulativ, ndryshimi i formës së kontrollit të trafikut në kryqëzimin e rrugëve “Shtutgarti” me rrugën “Kastriotët” dhe “Shtjefën Gjeqovi” (të “Arbëria”), nga ai me prioritet në rrethrotullim të projektuar dhe ndërtuar në harmoni me normat teknike, e përmirëson kualitetin e lëvizjeve në këtë kryqëzim dhe zvogëlon kohë pritjet e automjeteve.



Fig.95. Ndryshimi i formës së kontrollit të trafikut në kryqëzimin e rrugëve “Shtutgarti” me rrugën “Kastriotët” dhe “Shtjefën Gjeqovi” (të “Arbëria”)

- Forma e kontrollit të trafikut në kryqëzimin me rrethrotullimne afërsi të tregut të gjelbër (rruga Prizren-Zhur) rekomandohet të ketë intervenime inxhinerike në aspektin e përmirësimit të këtyre parametrave dhe shqyrtimit të mundësive për ndërtim të bypass-ve.
- Ri-programimi i punës së semaforëve në kryqëzimin e rrugëve “Tahir Sinani” dhe “Mursel Osmanaj” si dhe disa kryqëzime tjera të kontrolluara me semaforë, është i nevojshëm në mënyrë që intervalet e kohëve në semafor t’i përshtaten kërkesave reale të lëvizjeve. Kjo është mundur me realizimin e projekteve të vençanya me aplikim të teknikave smart të trafikut (SIT).

3.3.2. Menaxhimi i qarkullimit të trafikut – ri-rregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe

Duke marrë për bazë trendin aktual të rritjes së kërkesave për lëvizje të motorizuar dhe parashikimet për të ardhmen, mund të analizohet dhe rekomandohet riorganizimi i fluksit të trafikut për disa rrugë brenda zonës urbane “Ortakoll” dhe “Arbana”.



Fig.96. Rirregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe

3.4. Përmirësimi i infrastrukturës për lëvizje jo motorike / ecje dhe çiklizëm

3.4.1. Mobiliteti i këmbësorëve

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



Fig.97. Shtigjet për çiklist në Prizren

Rritja e numrit të automjeteve motorike në qendër të qytetit, me theks të veçantë përgjatë rrugës nacionale N25, që parandalon lëvizjen e këmbësorëve dhe ndërveprimin e tyre të lirë, dekurajon ecjen në qendër të qytetit dhe ardhjen e qytetarëve të rinj dhe vizitorëve në qendër të qytetit.

Krijimi i zonave të reja dhe zgjerimi i zonave ekzistuese të këmbësorëve do të mundësojë krijimin e diversitetit, forcimin e ekonomisë lokale, ringjalljen e tregtisë me pakicë, hotelierinë dhe zanatet, dhe zhvillimin e mëtutjeshëm dhe rigjallërimin e qendrës së qytetit të Prizrenit dhe rritjen e cilësisë së jetës

në të. Një rrjet i integruar dhe i ndërtuar i trotuareve në të gjithë qytetin do të mundësojë udhëtim më të shpejtë, më të rehatshëm dhe më të sigurt nga burimi në destinacion.

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

- Krijimi i vendkalimeve të reja, të sigurt dhe të qasshme në të gjithë qytetin;
- Përmirësimi i projektimit të rrugëve në raport me këmbësorët dhe çiklistët;
- Qetësimi i trafikut duke menaxhuar shpejtësinë e lëvizjes së automjeteve për të krijuar mjedis të sigurt;
- Zvogëlimi i “konflikteve” potenciale me përdoruesit e tjerë të rrugës.

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

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

3.4.2. Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Prizren

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

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

Për lëvizje në distanca të shkurtra (deri në 10 minuta) ecja është zgjidhja më e mirë për trafik të qëndrueshëm, ndërsa për udhëtimet ditore në zonat urbane deri në pesë kilometra biçikleta është mënyra optimale dhe më e lehtë për të udhëtuar, sepse është një rrugë e shpejtë dhe e drejtpërdrejtë nga burimi në destinacion.

Trafiku jomotorik nuk ndot mjedisin dhe infrastruktura e nevojshme e transportit nuk zë shumë hapësirë për jetesë, siç është rasti me automjetet motorike. Konfiguracioni i terrenit të qytetit të Prizrenit është shumë i përshtatshëm për zhvillimin e trafikut për këmbësorë dhe biçikleta për nevoja të përditshme, pasi që brenda 10 deri në 15 minuta shumica e shërbimeve dhe pikat kryesore të interesit në qytetin e Prizrenit janë në dispozicion.

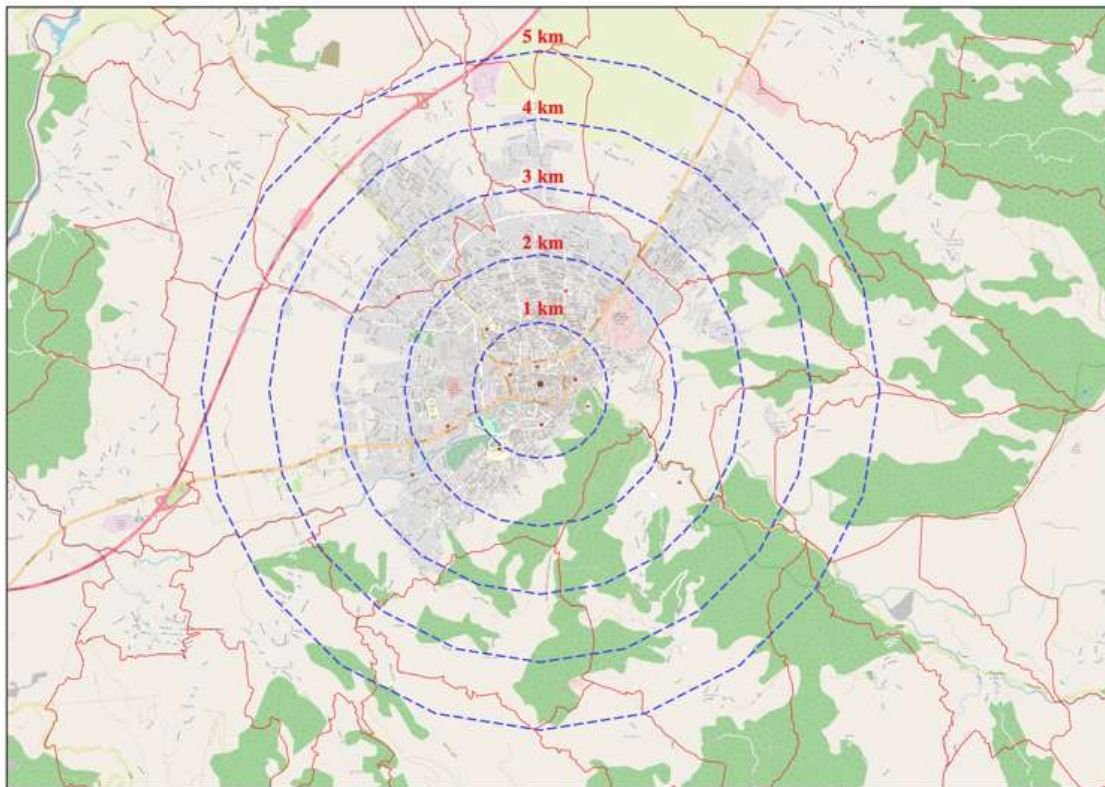


Fig.98. Mundësia e lëvizjeve aktive dhe çasje në rrugët e Prizrenit

3.4.2. Krijimi i rrjetit primar dhe sekondar për lëvizje të biçikletave

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

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

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

çiklistëve. Funkzioni kryesor i rrjetit primar të biçikletave do të ishte lidhja e drejtpërdrejtë e të gjitha pikave kryesore me interes të qytetit dhe gjithashtu do të përfaqësonte rrugët kryesore të hyrjes për të lidhur vendbanimet përreth dhe qendrën e qytetit. Si një masë e dytë, parashikohet rregullimi i rrugëve dytësore të biçikletave, funksioni kryesor i të cilave është furnizimi i rrjetit primar të biçikletave. Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për biçikleta në Prizren, është dhënë në figuren 99.



Fig.99. Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për biçikleta

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

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

Prizreni ka një konfiguracion shumë të përshtatshëm për lëvizje me biçikleta, gjithashtu është investuar në korsi biçikletash përgjatë rrugës nacionale N25, por përdorimi i biçikletave mbetet shumë e kufizuar.

Sigurimi i banorëve me një mënyrë të lehtë të marrjes me qira dhe të përdorimit të biçikletave mund të ndihmojë në stimulimin e përdorimit më të gjerë të biçikletave për lëvizje ditore.

adoptuar sisteme me qira të biçikletave me stacione në lokacionet më të rëndësishme të qytetit, por trendi i fundit është për sistemet e qirasë të biçikletave që përdorin teknologjinë “Smart Bike Share” për t’i mundësuar përdoruesve të kontrollojnë dhe shikojnë biçikletat.

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

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

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

Parimi i skemës është relativisht i drejtpërdrejtë – kushdo mund të marrë një biçikletë në një vend dhe ta kthejë atë në një vend tjetër, duke bërë udhëtime nga një pikë në pikën tjetër përmes ngasjes së biçikletës. Në vijim janë karakteristikat tipike të një skeme të suksesshme të ofrimit të biçikletave³¹:

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

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

³¹ Mott MacDonald | Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU)

- Realizimi i një studimi të fizibilitetit - Një analizë për mundësinë e realizimit të skemës së ofrimit të biçikletave, që përcakton parametrat kryesorë për planifikimin dhe zhvillimin e hapave të ardhshëm.
- Planifikimi dhe projektimi i hollësishëm - Kjo përcakton lokacionet e sakta të stacioneve, madhësinë e stacioneve dhe sistemin intelgjent të nevojshëm (softuerin e nevojshëm) për ta mbështetur skemën.
- Krijimi i planeve biznesore dhe financiare - Kjo fazë përcakton modelet institucionale dhe modelet e të ardhurave, duke përfshirë edhe kontraktimin e një skeme.



Fig.100. Sistemi “Bike Share” në qytetin e Rijekës në Kroaci (Burimi: rijeka.hr)



Fig.101. Sistemi “EcoVelis” në Tiranë (Burimi: Bicycle sharing system in Tirana, Albania).

3.4.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave

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

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

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



Fig.102. Dollapë biçikletash në korsinë e parkimit (Burimi: Utrecht)³²

3.4.5. Parkim afatgjatë për biçiklet

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

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

³² PRESTO- Parkimi i biçikletës në zonat rezidenciale.



Fig.103. Parkimet afatgjata për biçikleta (Ground Control Systems)³³

3.4.6. Lehtësirat për lëvizje të këmbësorëve

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

Një parim i rëndësishëm i zhvillimit të konceptit të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë do të ishte përmirësimi i lëvizjes përgjatë rrugës nacionale N25, duke përfshirë punën e bërë për sigurinë rrugore për të siguruar qasje dhe trupimin e sigurt të rrugës nga njëra anë në tjetrën.

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

³³ Sustainable Urban Mobility Plan Zhytomyr, 2019

Tabela.14. Klasifikimi i rrjetit të shtigjeve për këmbësorë³⁴

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

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

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

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

³⁴ Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) për qytetin e Prishtinës, 2019.

3.4.7. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë

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

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

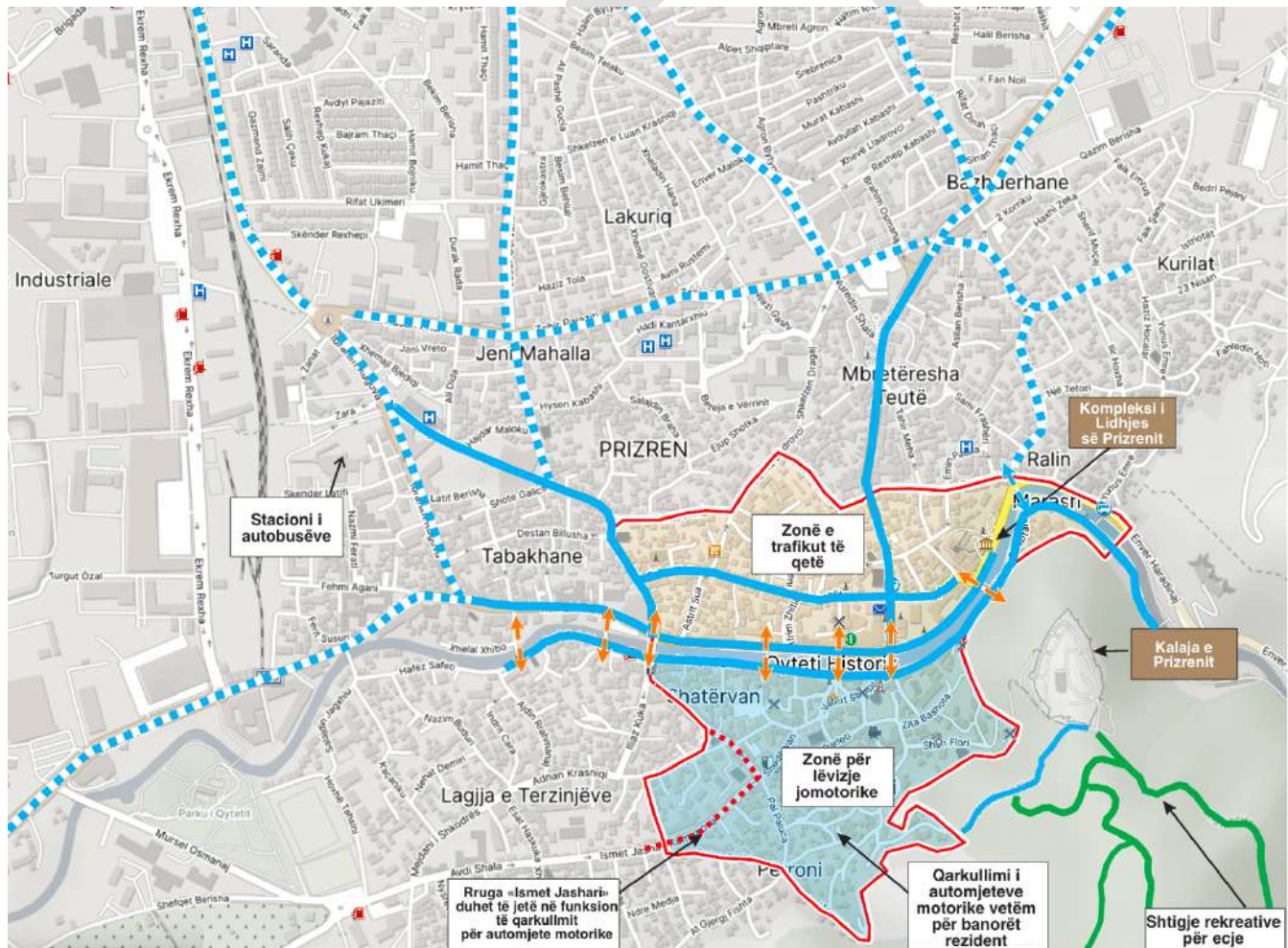


Fig.104.Koncepti i shtigjeve për lëvizje të këmbësorëve

Rritja e sigurisë së këmbësorëve në funksion të mobilitetit

Rruga nacionale N25, e cila kalon nëpër pjesën qendrore të Prizrenit, lidh qendrat më të mëdha të vendit Prizrenin dhe Prishtinën. Në këtë mënyrë ky segment rrugor është më i ngarkuar nga trafiku i mjeteve dhe arrin kulmin në periudhën e verës, sidomos vitet e fundit me ndërtimin e autoudhës Prishtinë - Morine e më tej në drejtim të Shqipërisë, por pa lënë jashtë dhe zona të tjera të rajonit. Pikërisht kjo rritje e vazhdueshme e trafikut e ka bërë të domosdoshme nevojën për zgjerimin e kësaj rruge për ta sjellë në parametrat e nevojshëm për përballimin e trafikut gjithmonë e më të rënduar. Por zgjerimi i kësaj rruge me qëllim përmbushjen e nevojave të trafikut motorik ka ndikuar dukshëm në vështirësi për lëvizje të pa motorizuara (këmbësorë dhe çiklistë).

Por jo vetëm kaq, sepse prej vitesh përgjatë rrugës nacionale N25, në të dy anët e saj, ushtrojnë aktivitetin tregtar një numër i konsiderueshëm i bizneseve, si dhe gjithashtu janë ndërtuar një sërë objektsh banimi. Lidhja e këtyre objekteve në dy anët e rrugës ka krijuar vështirësi për lidhje direkte për këmbësorë dhe çiklistë.

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

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

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



Fig.103. Mënyrat për kalimin e rrugës nga këmbësorët

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

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

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

TMDV Trafiku mesatar ditor vjetor (automjete/ditë)



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



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



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

Fig.106. Kriteret për përzgjedhjen e vendkalimit optimal për këmbësorë³⁵

Propozimet për përmirësimin e sigurisë për këmbësorë

Prandaj, në fazën e parë afatshkurtër është e nevojshme të analizohen mundësi të tjera që mund të përmirësojnë sigurinë e këmbësorëve, të tilla si:

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

³⁵ Nemotorizirani promet, Zagreb 2015



Fig.107. Masat për qetësimin e trafikut dhe ndriçimi në vendkalimet për këmbësorë

Tabela 15: Përmbledhje e masave për përmirësimin e kushteve për këmbësorë dhe çiklist

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
1	Sigurimi i dhe përmirësimi i vendkalimeve ekzistuese për këmbësorët	6	Sigurimi i kushteve për kalim të sigurt të rrugës.	10	Projektimi i rrjetit primar për çiklist – kompletimi i rrjetit primar për çiklist
2	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje.	7	Qetësimi i trafikut dhe sigurimi i qasjeve të sigurta hyrëse/dalëse në/nga shkolla.	11	Skema e re me PPP për biçikletat dhe skema e përdorimit të përbashkët të biçikletave në Prizren
3	Kryqëzime të mbrojtura dhe heqja e pengesave fizike.	8	Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit primar për çiklist (përgjatë rrugës nacionale N25 dhe R107)	12	Hapësira për parkim dhe sistem të huazimit të biçikletave.
4	Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit primar për çiklist.	9	Projektimi i rrjetit sekondar për çiklist.		
5	Përmirësimi/ndërtimi i shtigjeve kryesore për këmbësorë përgjatë rrugëve kryesore				

3.5. Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të transportit publik

Aktualisht në Prizren, i gjithë sistemi i transportit publik mbështetet të transporti me autobus. Shpeshtësia e shërbimit nuk është e mjaftueshme edhe pse cilësia e mjeteve është përmirësuar, kapaciteti është i ulët dhe autobusët shpesh janë të mbingarkuar me udhëtarë. Po kështu, në Prizren nuk ka korsi të dedikuara për autobusët dhe nuk janë ndërtuar rrugë të veçanta për autobusë e vende mirëfillta shkëmbimi. Synimi kryesor është përmirësimi i cilësisë së transportit publik në Prizren. Këtu përfshihet rritja e shërbimit të transportit publik (në sasi e cilësi), duke e bërë më efikas, të integruar, tërheqës dhe të përfitueshëm nga të gjithë.

Gjithashtu, me qëllim të mbulueshmërisë dhe lidhjen me transport publik të institucioneve të rëndësishme (Kuvendi Komunal, Qendra kryesore e mjekësisë familjare-QKMF, institucionet arsimore etj), duhet të fuqizohen linjat të cilat mundësojnë ndërlidhjen e zonave të qytetit të prizrenit me qendrën e qytetit si dhe fshatrave me pjesën urbane të Prizrenit. Pra si nevojë kërkohet që të rishikohet rrjeti egzistues i linjave urbane si dhe propozimet për rrjetin e linjave të reja.

Planifikimi i transportit urban të udhëtarëve

Në do të analizohet rrjeti i linjave dhe vend ndaljeve të autobusëve në qytetin e Prizrenit me ndihmën e programit QGIS. Poashtu është bërë edhe planifikimi i rrjetit për linjat e propozuara.

Krijimi i hartave për përqendrimin e vend ndaljeve të autobusëve në Qytetin e Prizrenit

Vend ndaljet e autobusëve të linjave ekzistuese do të analizohen dhe të paraqiten në formën e një harte të përqendrimit të tyre në zonën urbane. Të dhënat të cilat na ndihmojnë në krijimin e hartës janë të ofruar nga programi QGIS përmes OpenStreetMap.

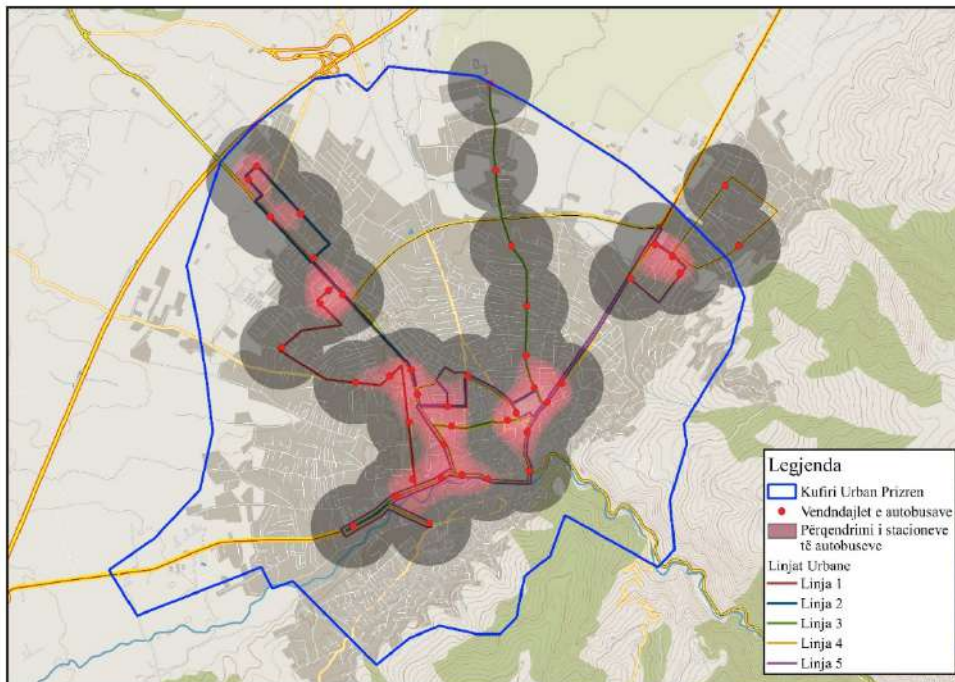


Fig. 108. Harta e përqendrimit të vend ndaljeve të autobusëve për linjat ekzistuese në qytetin e Prizrenit

Përmes figurës vërehet qartë se përqendrimi më i lartë i vend ndaljeve është në qendër të qytetit ndërsa numri më i ulët i tyre në pjesët periferike të qytetit.

Pas analizës së përqendrimit të vend ndaljeve të autobusëve, hapi tjetër është krijimi i hartave që do të tregojnë disponueshmërinë e çdo vend ndalje për përdoruesit brenda një ecje prej 5 minutash, për vend ndaljet e autobusëve të linjave ekzistuese.

Do të krijohen të ashtuquajturat "buffer" përmes MMQGIS. Meqenëse rrezja e aksesit e shprehur në metra, është e nevojshme që të merret parasysh shpejtësia mesatare e ecjes së një personi. Në këtë rast kemi supozuar se shpejtësia e ecjes së personi është 1.4 [m/s]. Kohën e ecjes prej 5 minuta e shprehim

në sekonda që do të jetë 300 sekonda. Në fund nevojitet të llogaritet distanca që një person kalon në 5 minuta. Ajo është $1.4 \cdot 300 = 420$ metra. Një "buffer" do të mbulojë zonën brenda një shëtitjeje prej 5 minutash (420 metra) nga secili stacion. Si rezultat kemi gjetur Disponueshmëria e vend ndaljeve të autobusëve për linjat ekzistuese brenda një ecje 5-minuta, sikurse është prezentuar në Figuren 109.

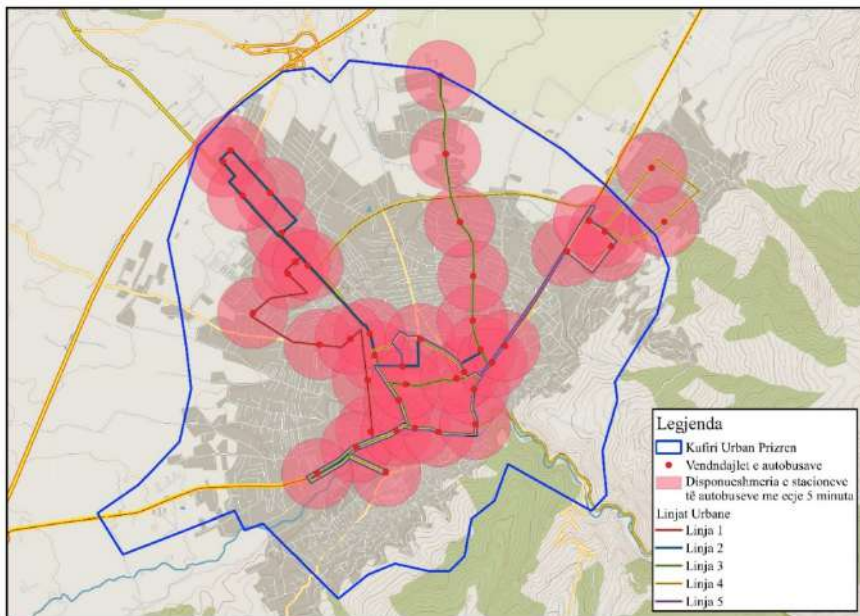


Fig. 109. Disponueshmëria e vend ndaljeve të autobusëve për linjat ekzistuese brenda një ecje 5-minuta

Nga figura mund të vërehet se nuk ka një mbulueshmëri të mirë të linjave ekzistuese si dhe vend ndaljeve të autobusit për ecje 5 minuta, meqë rast do të propozohen së paku edhe 9 linja të tjera për transportin urban të udhëtarëve në qytetin e Prizrenit. Me këto 9 linja të reja do të sigurohet një mbulueshmëri më e mirë e linjave si dhe vend ndaljeve të autobusëve në qytetin e Prizrenit.

Linjat e ekzistuese janë:

- Linja 1 – Jeta e re – Spital – Jeta e re
- Linja 2 – Arbanë – Spital – Arbanë
- Linja 3 – Petrovë – Spital – Petrovë
- Linja 4 – Lubizhdë – Spital – Lubizhdë
- Linja 5 – Dardani – Spital – Dardani

Linjat e propozuara janë:

- Linja 6 – Stacioni i autobusëve – Ulqini 2 - Stacioni i autobusëve
- Linja 7 – Stacioni i autobusëve – Jusuf Gervalla 1 – Stacioni i autobusëve
- Linja 8 – Stacioni i autobusëve – Jusuf Gervalla 2 – Stacioni i autobusëve

Linja 9 – Stacioni i autobusëve – Lagjia e trimave – Stacioni i autobusëve
 Linja 10 – Stacioni i autobusëve – Ralin – Stacioni i autobusëve
 Linja 11 – Stacioni i autobusëve – Qendër-Janina – Stacioni i autobusëve
 Linja 12 – Stacioni i autobusëve – Kopshti zoologjik – Stacioni i autobusëve

Në figurën e mëposhtme do të paraqiten të gjitha linjat e propozuar së bashku me vend ndaljet e autobusëve përmes programit QGIS të cilat linja mendojmë se do të ofrojnë një gjithëpërfshirje më të mirë në krahasim me linjat ekzistuese. Procedura për paraqitjen e linjave të propozuara dhe vend ndaljeve të autobusëve në programin QGIS është e njëjtë sikurse është treguar për linjat ekzistuese mësipër.

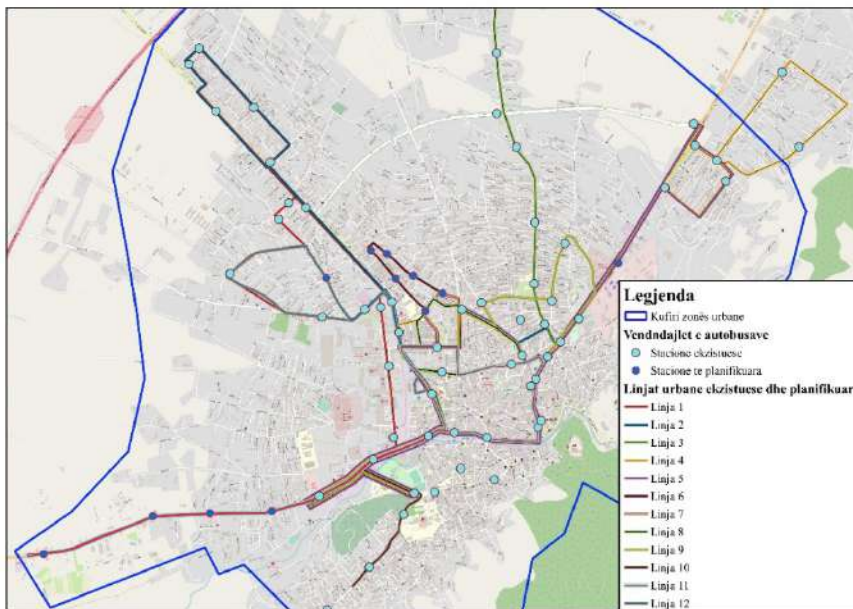


Fig. 110. Linjat e propozuara

Edhe vend ndaljet e autobusëve të linjave të propozuara janë analizuar dhe paraqitur me ndihmën e programit QGIS në formën e një harte të përqendrimit të tyre në zonën urbane të qytetit të Prizrenit. Po ashtu edhe për krijimin e hartës së përqendrimit të vend ndaljeve për linjat e planifikuara është përsëritur e njëjta procedurë si më lartë, kur rezultatet janë prezentuar si në figurën 111.

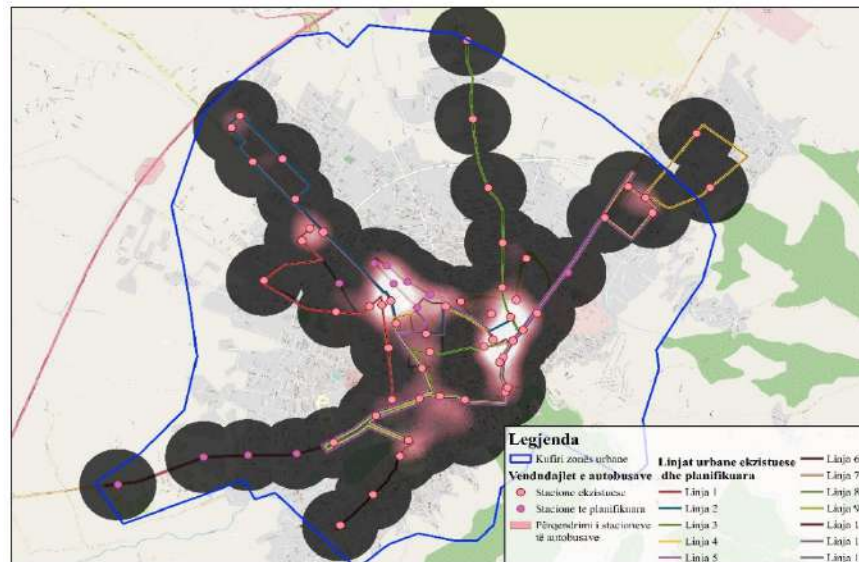


Fig. 111. Harta e përqendrimit të vend ndaljeve të autobusëve për linjat e propozuara në qytetin e Prizrenit

Nga figura e mësipërme mund të shihet se edhe për linjat e propozuara përqendrimi më i madh i vend ndaljeve përsëri është në zonën qendrore ndërsa në pjesët më periferike ka një përmirësim në përqendrim krahasuar me përqendrimin te linjat ekzistuese.

Po ashtu për vend ndaljet e autobusëve të linjave të propozuara është krijuar harta që do të tregojnë disponueshmërinë e çdo vend ndalje për përdoruesit brenda një ecje prej 5 minutash. Në 5 minuta sipas llogaritjes së mëparshme një person ecën mesatarisht 420 metra. Edhe procesi i krijimit të hartës së tregon disponueshmërinë e vend ndaljeve të autobusëve për linjat e propozuara është si ajo paraprakja më lart dhe qe është prezentuar si në Figurën 112.

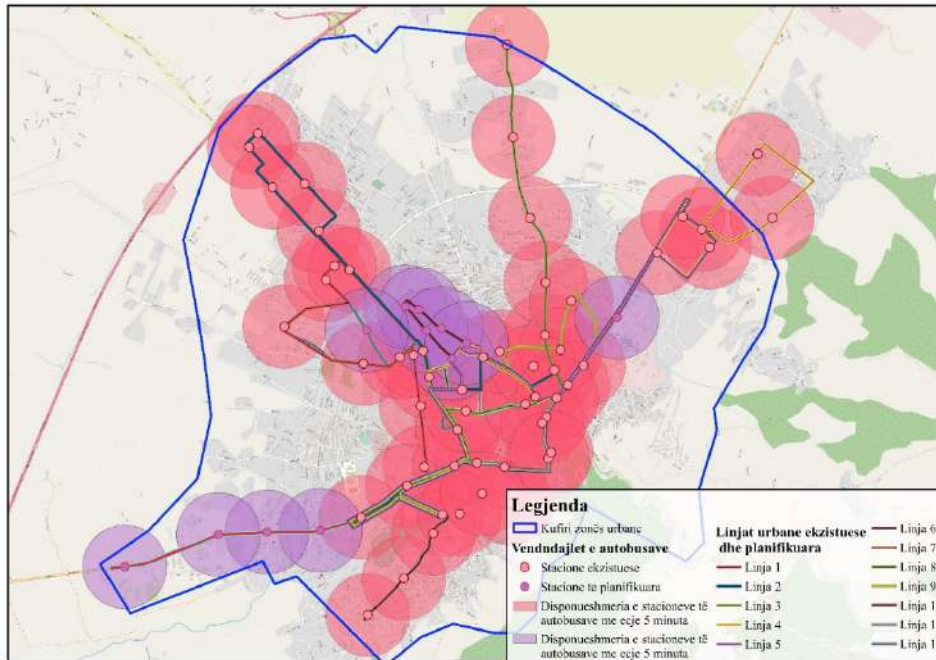


Fig. 112. Disponueshmëria e vend ndaljeve të autobusëve për linjat e propozuara brenda një ecje 5-minuta

Nga figura 112 mund të shihet se vend ndaljet e autobusëve për linjat e propozuara janë më të aksesueshem për shumicën e qytetarëve brenda një ecje 5 minuta.

Krijimi i një harte izokrone në shembullin e zonës urbane të qytetit të Prizrenit

Duhet të theksohet se koha e ecjes deri në ndalesë i referohet lëvizjes në vijë të drejtë, dhe devijime të vogla në kohën e ecjes deri në ndalesa janë shumë të mundshme. Për të treguar kohën aktuale të ecjes, është e nevojshme të përdoren izokronet. Izokronet janë kthesa që lidhin vendet me kohë të barabartë ecjeje me pikën e vëzhguar. Dallimi midis një distancë izokrone dhe vijës së drejtë nga një pikë është paraqitur në një shembull të thjeshtë të një rrjeti trafiku, në figurën 113.

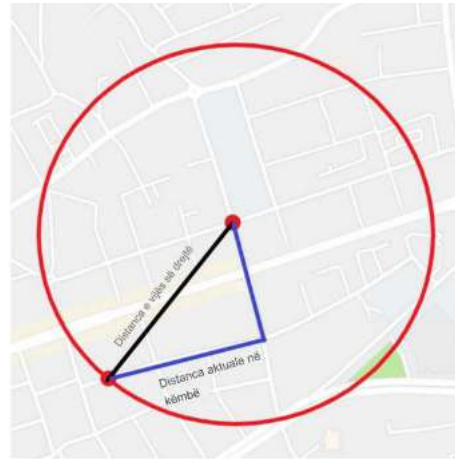


Fig. 113 . Dallimi midis distancës së ecjes aktuale dhe asaj të drejtë

Në vijim është paraqitur krijimi i një harte izokrone në zonën urbane të qytetit të Prizrenit. Izokronet do të përfaqësojnë kohën e ecjes në vend ndaljet e autobusave prej 10 minutash. Edhe për këtë analizë është shfrytëzuar programi QGIS (Iso4App) dhe janë përzgjedhur vend ndaljet më qendrore dhe të ngarkuar për linjat ekzistuese si dhe më pas edhe për ato të propozuara. Fillimisht janë llogaritur izokronet për vend ndaljet e autobusëve në linjat ekzistuese duke përzgjedhur disa vend ndalje më qendrore njëkohësisht edhe më të ngarkuara. Rezultati përfundimtar i izokronit 10-minutësh është paraqitur në figurën në vijim.

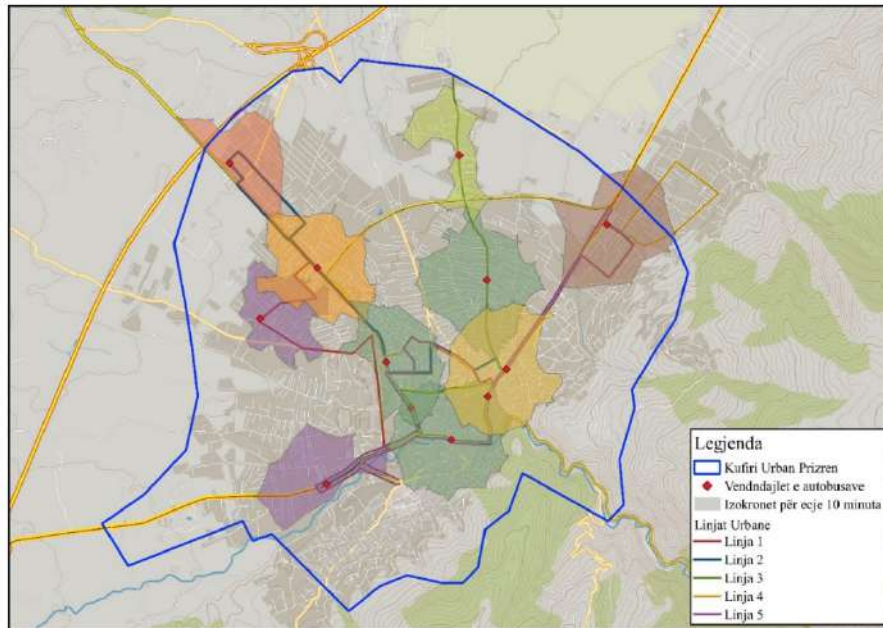


Fig. 114. Izokronet dhjetë-minutash për vend ndaljet e autobusëve të linjave ekzistuese

Edhe llogaritja e izokroneve 10-minutësh për vend ndaljet e autobusëve në linjat e propozuara është identike me të mëparshmen, rezultati i të cilave është treguar në figurën e mëposhtme.

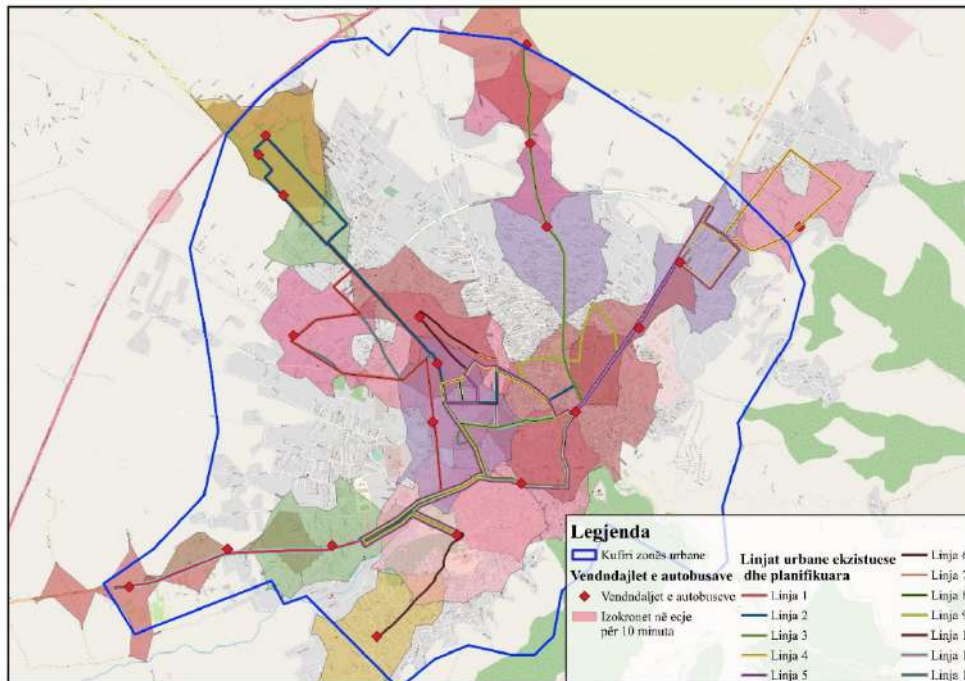


Fig.115. Izokronet dhjetë-minutash për vend ndaljet e autobusëve të linjave të propozuara

Tabela 15: Përmbledhje e masave për Transport Publik

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
1	Rregullimi i vendndaljeve për autobusë publik.	4	Shtimi i linjave të reja të autobusëve.	7	Masat prioritare (korsi të veçanta) për autobusë në rrugët kryesore
2	Rritja e shpeshtësisë së e lëvizjes (intervalit të përcjelljes) të autobusëve.	5	Harmonizimi i orareve të udhëtimit.		
3	Sistemi i informimit në vendndalje të autobusëve.	6	Vendosja e sistemit elektronik të biletimit (e-Biletimi).		

3.5. Menaxhimi i parkingjeve

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

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

3.5.1. Politika e menaxhimit të parkimit

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

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

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

- Sistemin e parkimit me pagesë në zona të caktuara në qendër të qytetit;
- Kontrolle të çmimeve dhe rregullore të reja në zona të caktuara për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për aktivitetin e parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës;
- Krijimi i skemave të reja të parkimit rezidencial (zona të banimit) për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit;

- Futja e rregulloreve të reja të parkimit aty ku është e nevojshme dhe zbatimi i këtyre rregulloreve në mënyrë efektive. Është thelbësore të zbatohen kontrollet e parkimit në mënyrë rutinore për të siguruar se nuk ka abuzim ose aktivitet ilegal të parkimit;
- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve të reja të automjeteve në tërë qytetin për përdorim publik.

Përgjatë rrugës nacionale N25 dhe në zonat e brendshme të qytetit të Prizrenit, ka shumë zhvillime dhe aktivitete të ndryshme, nga komerciale, administrative, pune, arsimore e deri te strehimi, të cilat janë destinacioni ditor i kategorive të ndryshme të përdoruesve. Si rrjedhojë, kërkesa për parkim tejkalon shumë ofertën e mundshme. Në këto zona, është e pamundur të plotësohen në tërësi kërkesat për parkim.

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

Ndërtimet e shumta, kryesisht të larta, janë zhvilluar pa zbatuar Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor duke krijuar një situatë shumë të vështirë për mundësinë e planifikimit të parkingjeve sipërfaqësore.

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

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

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

3.5.2. Krijimi i politikave dhe standardet të reja të parkimit

Është me rëndësi të vendosen masa të kufizimit të kërkesës dhe të hulumtohen/zbatohen opsione të tjera për zhvillim të mëtutjeshëm, duke përfshirë edhe rritjen e tarifave të parkimit dhe parkimit anash

rrugës, zhvillimin e kufizimeve të qasjes në qendren historike të Prizrenit, si dhe zvogëlimin e mundësive për parkim afatgjatë në qendër të qytetit.

Menaxhimi efektiv i kërkesës luan rol kyç në këtë qasje, në kuptimin e menaxhimit të rritjes së vazhdueshme të trafikut, por edhe për të inkurajuar njerëzit që të konsiderojnë alternativa të tjera, duke përkrahur kështu opsione më të qëndrueshme të udhëtimit, derisa pranohet edhe nevoja për qasje për banorët dhe bizneset lokale. Ka një sërë opsionesh/konceptesh të mundshme për përfshirje brenda strategjisë së menaxhimit të parkingjeve brenda qytetit të Prizrenit, duke përfshirë:

- Vendosja e kontrollit të çmimeve dhe rregulloreve të reja në qendrat urbane, për të menaxhuar e kontrolluar kërkesën për parkim në rrugë dhe jashtë rrugës.
- Vendosja e skemave të reja të parkimit për të kontrolluar parkimin në zona banimi dhe brenda lagjeve:
 - **Kufizimi dhe ndalimi i parkingjeve** (publike dhe private) brenda Qendres Historike të Prizrenit;
 - **Zona 1-** Sistemi i parkimit me pagesë në Zonën 1 (me çmime relativisht të larta dhe periudha të kufizuara kohore),
 - **Zona 2-** Sistemi i parkimit me pagesë në Zonën 2 (me çmime më të lira dhe pa kufizime kohore),
- Vendosja e rregulloreve të reja të parkimit aty ku nevojitet, si dhe zbatimi efektiv i tyre. Është thelbësore që të zbatohet plotësisht kontrolli i parkimit për të siguruar që të mos ketë keqpërdorim apo parkim të paligjshëm.
- Kufizimi/rregullimi i vendparkimeve private (me akte ligjore, ose nëse kjo nuk është e mundur, me masa trafiku në infrastrukturën rrugore).
- Zbatimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e vendparkimeve të reja jashtë rrugës në gjithë qytetin për përdorim publik.

3.5.3. Rishikimi i kufizimeve të qasjes në kohë/mjedis/madhësi në qendren historike të qytetit

Qendra Historike e Prizrenit (QHP) është bërthama e qytetit, në të cilën janë përfshirë dëshmitë historike të jetës shoqërore në të kaluarën, konceptin tradicional dhe transformimet e familjes dhe shoqërisë, morfologjinë urbane dhe arritjet në teknologjinë e ndërtimit.

Qendra Historike e Prizrenit paraqet një zonë me rëndësi të veçantë, dhe mbrohet me një ligj të veçantë, qëllimi i të cilit është përcaktimi i rregullave për mbrojtjen, administrimin dhe zhvillimin bashkëkohorë

të qëndrueshëm të QHP si pronë e trashëgimisë kulturore dhe historike në mbrojtje të përhershme dhe të klasifikuar si Zonë e veçantë e mbrojtur me vlera të interesit lokal, shtetëror dhe ndërkombëtar³⁶. Ligji gjithashtu përcakton aktivitetet e kufizuara dhe të ndaluara në territorin e QHP, si dhe ndërhyrjet në infrastrukturë, shenjëzimi, lëvizja e automjeteve dhe mbrojtja nga fatkeqësitë natyrore.

Zhvillimi i qytetit, që është miqësor për këmbësorë dhe biçikleta jo vetëm që do të ndikojë në atraktivitetin e QHP, por gjithashtu do të stimulojë përdorimin e biçikletave si një mënyrë transporti, duke ulur kështu nevojën për makina. Si rezultat, kufizimi/ndalimi i organizimit të parkingjeve në QHP, do të çojë në ulje të ofertës së parkingjeve, dhe kështu të ndalohet shndërrimi i shtëpive tradicionale në parkingje private.

Lumi Lumbardhi kalon përgjatë aksit lindje-perëndim, por muret rrethuese të larta nuk lejojnë ndërlidhje të drejtpërdrejta në mes të zonës dhe lumit. Rruga në anën jugore të lumit është pjesërisht e mbyllur për qarkullim të automjeteve, por në vend të hapësirës publike kjo pjesë shfrytëzohet si parking.

Trendi i rritjes së shkallës së motorizimit do të ndikojë edhe në rritjen e kërkesës për parkingje edhe në QHP, prandaj organizimi i parkingjeve në QHP, do të ndikojë në rritjen e lëvizjeve motorike dhe tërheqjen e lëvizjeve motorike. Duke vlerësuar atraktivitetin e zonës dhe tendencën e kërkesës për parkim, lëvizjet e automjeteve do të rriten edhe si rezultat i kërkesave për vendparkim. Kjo mënyrë e qarkullimi të automjeteve, në shumicën e rasteve duke kërkuar vendparkim në rrugica, vështirsojnë lëvizshmërinë e këmbësorëve dhe njëkohësisht siguria e tyre nuk është në nivelin e kënaqshëm.

³⁶ Ligji për Qendrën Historike të Prizrenit, qasur më Janar 12, 2018

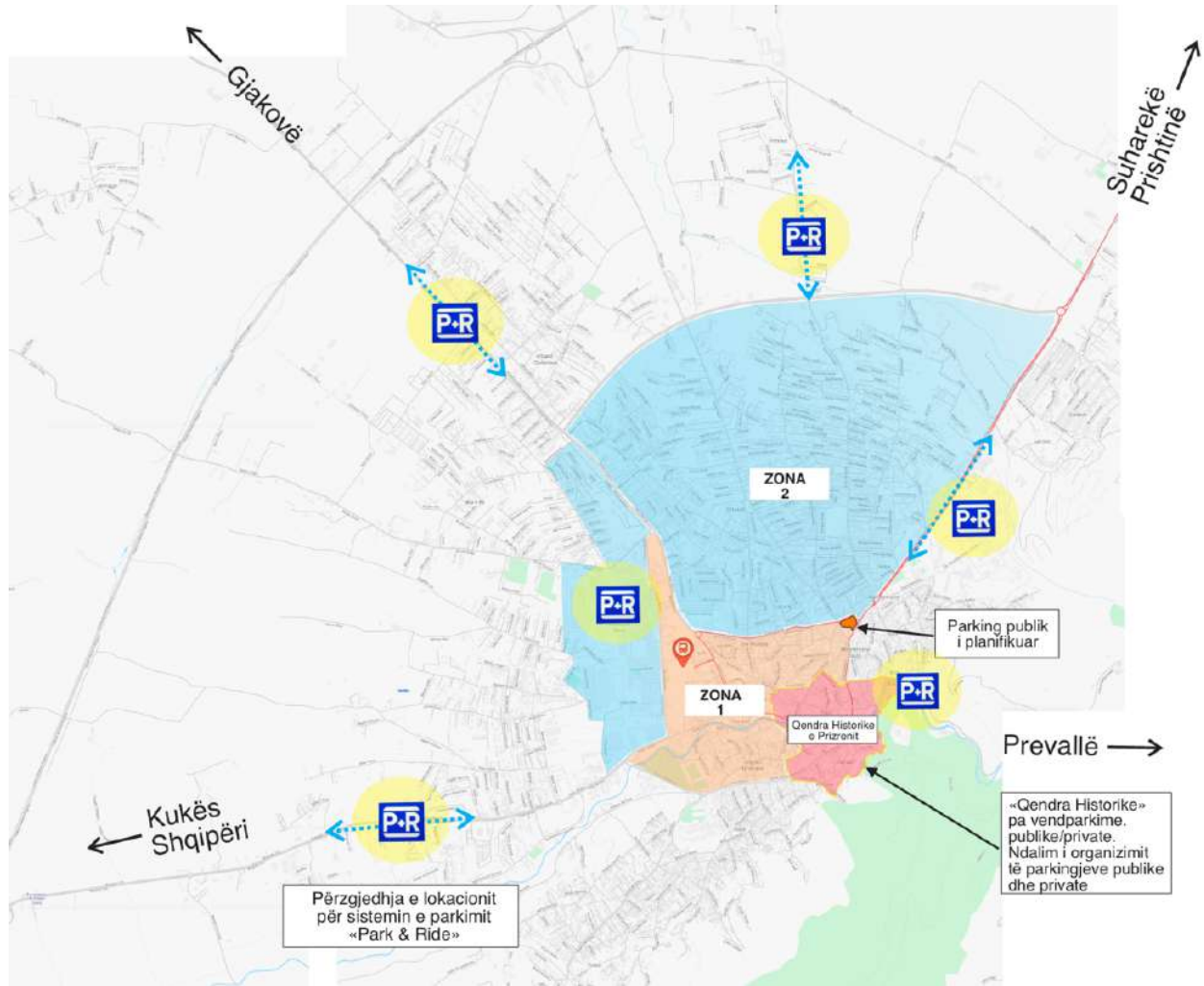


Fig.116 Zonat e parkimit në qytetin e Prizrenit

3.5.4. Funkionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit

Është e rëndësishme të krijohet një ndërmarrje/operator, e cila synon të zhvillojë dhe modernizojë pagesën e parkimit në qytet dhe që menaxhon kontrollin e parkimit gjithashtu. Operatori i tillë i parkimit mund të jetë në pronësi të komunës ose të operohet nëpërmjet koncesionarit privat.

Zbatimi i kontrolleve dhe rregulloreve të parkimit është elementi kyç i strategjisë së parkimit. Është propozuar që qasja aktuale e zbatimit të rishikohet dhe të ndryshohet për të forcuar burimet e dedikuara për zbatimin e masave të parkimit dhe menaxhimit të trafikut të propozuara si pjesë e Planit. Suksesi i kontrollit dhe menaxhimit të aktivitetit të parkimit në të gjithë qytetin, veçanërisht në Qendren Historike të Prizrenit, do të varet shumë nga ekzistenca e një organi të suksesshëm zbatues. Përfitimet e futjes së

një ndërmarrje të re parkimi në Prizren, përgjegjëse për menaxhimin dhe kontrollin operacional të parkimit është dhënë përmes figures në vijim.



Fig.117. Fazat e organizimit të parkingjeve

3.5.5. Krijimi i shërbimeve «Parko dhe Udhëto» (P&R)

Në Prizren duhet synuar krijimin e një koncepti të ri të organizimit të parkingjeve përmes sistemit 'Parko dhe Udhëto' (Park & Ride – P+R), ku parkingjet e lokalizuara në distanca më të mëdha larg qendrës së qytetit janë të lidhura me një shërbim tërheqës të transportit publik me qendrën e qytetit të Prizrenit, e në veçanti me Qendren Historike e cila është destinacioni kryesor i vizitorëve. Sigurimi i hapësirave të parkimit në periferi të qytetit ka për qëllim të ndërpresë trafikun e udhëtarëve, si dhe të turistëve dhe banorëve dhe t'i transportojë ata në qendër të qytetit përmes lidhjes së shpejtë, të shpeshtë dhe me cilësi të lartë të transportit publik. Kjo do të zvogëlojë nivelin e mbingarkesës në qendër të qytetit dhe do të mundësojë rialokim të hapësirës për qëllime të tjera.

Në mënyrë që sistemi «Parko & Udhëto» të jetë funksional, duhet të jetë më tërheqës se udhëtimi që do të bëhej tërësisht me makinë private, në mënyrë që drejtuesit e mjeteve të vendosin të përdorin këtë mundësi.

Prandaj, është e rëndësishme që çdo skemë të përpiqet të arrijë rezultatet e mëposhtme:

- Mundësia e parkimit në Qendren Historike duhet të kufizohet – kjo është duke u ndjekur në mënyrë aktive nga Komuna si pjesë e një strategjie të re të parkimit;

- Lokacionet «Parko dhe Udhëto» duhet të jenë të pozicionuar mirë, lehtësisht të arritshme, lehtësisht të dukshme dhe të sinalizuara mirë nga anët e rrugëve kryesore për qasje;
- Kostoja e përdorimit të shërbimit duhet të jetë shumë më e vogël se sa parkimi në parkingjet e zonës qendrore të qëndrimit afatgjatë;
- Shërbimet e transportit publik nga lokacionet «Parko & Udhëto» duhet të jenë të shpejta, të shpeshta, të besueshme;
- Lokacioni duhet të ofrojë edhe shërbime tjera për transport publik të udhëtarëve, si shërbime Taxi dhe varësisht nga skemat e organizimit të rrjetit për çiklist edhe shërbime me konceptin e huazimit të biçikletave («Bile share»).

3.5.6. Lokacionet e mundshme për 'Parko dhe Udhëto' në Prizren

Për të krijuar një skemë të suksesshme «Parko dhe Udhëto», është shumë e rëndësishme që të krijohet një mjedis i sigurt për këmbësorët dhe shoferët dhe të krijohet një ndjenjë sigurie dhe besimi në sistem që nga fillimi. Plani i lokacionit duhet të dizajnohet duke pasur parasysh sigurinë dhe mbrojtjen e përdoruesve dhe automjeteve të tyre. Është e rëndësishme t'i kushtohet vëmendje të gjitha aspekteve të shërbimit, duke filluar me distancën nga vetë lokacioni. Shenjëzimi duhet të jetë i një cilësie të mirë, i qartë dhe i lehtë për tu ndjekur. Pasi automjetet të hyjnë në vendparkim, vijat e qarkullimit duhet të jenë të qarta pasi që shoferët duhet menjëherë të dinë ku të parkohen, të ketë aranzhime të duhura për pagesë, etj.

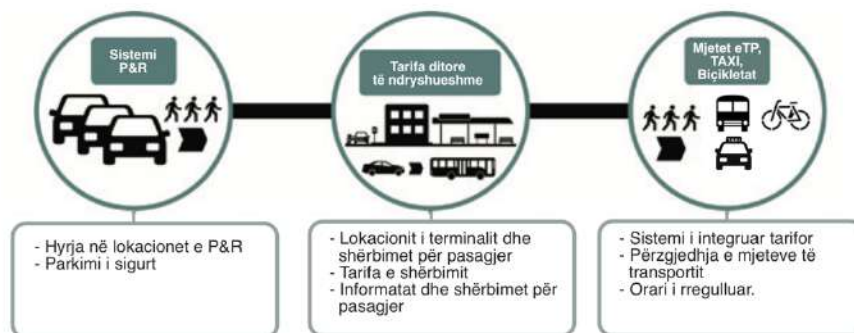


Fig.118.Skema e organizimit të sistemit të parkimit «Parko & Udhëto»

Projektimi dhe plani i situacionit për secilin objekt duhet të përfshijë qasje të mirë në lokacion nga rrugët kryesore dhe në përgjithësi kjo duhet të jetë e një standardi më të lartë të projektimit sesa parkimet në zonën qendrore, sepse lokacionet e 'Parko dhe Udhëto' kanë më shumë gjasa të ndërpresin trafikun që lëviz me shpejtësi. Lokacioni duhet të përfshijë pikat me pozita të favorshme të hyrjes dhe daljes nga autobusi, për të minimizuar distancat e ecjes në këmbë në mes të vendeve ku janë parkuar automjetet

dhe biçikletat dhe ku ndalen autobusët ose Taxit, si dhe lidhjet e përshtatshme me çdo shteg këmbësorësh ose biçikletash.

Janë evidentuar disa lokacione të mundshme për shërbimet «Parko dhe Udhëto» në rrugët kryesore në hyrje të Prizrenit. Duke marrur parasysh fluksin e qarkullimit në hyrje të qytetit të Prizrenit, lokacionet e përafërta dhe kapaciteti i vendeve për parkim për sistemin «Parko dhe Udhëto», është dhënë si në vijim:

- Në rrugën nacionale N25, përkatësisht në hyrje të qytetit nga Kukësi, rekomandohet që kapaciteti i lokacionit «P+R» të jetë përafërsisht 400 vendparkime;
- Në rrugën nacionale N25, hyrja nga drejtimi i Suharekës, rekomandohet që kapaciteti i lokacionit «P+R» të jetë përafërsisht 500 - 600 vendparkime;
- Në rrugën rajonale R 115, hyrja nga Prevala, rekomandohet që kapaciteti i lokacionit «P+R» të jetë përafërsisht 200 vendparkime;
- Në rrugën rajonale R 107, hyrja nga Gjakova, rekomandohet që kapaciteti i lokacionit «P+R» të jetë përafërsisht 500 vendparkime;
- Në rrugën «Sali Saramati» - prurjet nga autoudha, rekomandohet që kapaciteti i lokacionit «P+R» të jetë përafërsisht 300 vendparkime;
- Në afërsi të Stacionit të Autobusëve, rekomandohet që kapaciteti i lokacionit «P+R» të jetë përafërsisht 500 vendparkime;

Këto lokacione mund të ndryshojnë varësisht nga analizat gjatë hartimit të dokumenteve të planifikimit në të ardhmen.

Lokacionet e mundshme për sistemin 'Parko dhe Udhëto' (P+R) në rrugët kryesore në hyrjet e Prizrenit janë dhënë në figuren e mëposhtme.



Fig.119.Lokacionet e mundshme të konceptit «Parko & Udhëto»

3.5.7. Menaxhimi i parkimit në zonat e banuara

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

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

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

1. Parkimi përgjatë rrugës i organizuar siç duhet me fokus në siguri dhe atraktivitet.
2. Parkingje të hapura (sipërfaqësore) jashtë rrugës;
3. Garazhe parkimi jashtë rrugës që lejojnë përmbushjen e kërkesave për biznese dhe zonat e banuara dhe mbajtjen e mjedisit tërheqës dhe të sigurt.

Parkimi përgjatë rrugës

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

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

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

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

- Riorganizimin e fluksit të trafikut (shndërrimin në rrugë me qarkullim njëkahor) për disa rrugë të cilat në aspektin teknik dhe të qarkullimit ofrojnë kushte për organizimin e parkingjeve përgjatë rrugëve;
- Vendosjen e sistemit të parkingjeve me pagesë për disa rrugë - Përcaktimi i tarifave sipas nivelit të kërkesës për parkingjet përgjatë rrugëve (tarifa për rrugët në qendrën e qytetit dhe rreth pikave specifike të interesit dhe për parkimin pa pagesë në pjesët jashtë zonave atraktive).
- Politika mbrojtëse për banorët, hapësira të dedikuara për banorë rezident brenda lagjes (sidomos në zonën e parë të qytetit) dhe me mundësi abonimi;
- Zbatimi i standardeve të parkimit në përputhje të plotë me Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor³⁷ për zonat e planifikuara për ndërtim.

Mundësitë e organizimit të parkimit përgjatë rrugëve

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

³⁷ Udhëzim Administrativ MMPH-Nr.08/2017 mbi normat teknike të planifikimit hapësinor, 2017.

Parkimi gjatësor

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

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

Parkimi i pjerrët nën kënd të caktuar

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

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

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

Parkimi nën kënd të drejtë

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

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

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

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

Komuna e Prizrenit duhet që për secilen rrugë të:

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

Kriteret për vendosjen e parkingjeve gjatësore përgjatë rrugëve në Prizren

- Parkimi në rrugë nuk duhet të lejohet në rrjetin rrugor primar dhe sekondar ku gjerësia e rrugës është më pak se 7 metra dhe nëse rregullimi i qarkullimit është dy kahor.
- Parkimi në rrugë nuk duhet të lejohet në rrugët ku raporti q/C (qarkullimi / kapacitet) është më shumë se 0.8 ose shpejtësi më pak se 15 km/orë;
- Kryqëzimet dhe vendet e tjera kritike duhet të mbahen të lira nga parkimi dhe shkeljet e tjera;
- Asnjë parkim nuk duhet të lejohet në trotualet e ngritura ose korridoret e tjera të destinuara ekskluzivisht për këmbësorët ose çiklistët.

Tabela 17: Masat për menaxhimin e parkingjeve.

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
1	Alokimi i hapësirave të duhura në rrugë për përkëmbje përgjatë rrugës.	5	Krijimi i një skeme të re të parkimit në zona të banimit për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit dhe të komunitetit.	6	Vendosja e karikueseve për automjetet elektrike
2	Caktimi i rrugëve në të cilat lejohet parkimi.			7	Krijimi i sistemit “Parko & Udhëto” (P&R)
3	Rregullore të re për vendosjen e sistemit të parkimit me pagesë në qendër të qytet dhe kufizimi në QHP			8	Ndërtimi i garazhet për parkim
4	Krijimi i inspeccionit komunal të parkimit				

3.6. Përmirësimi i sigurisë dhe menaxhimi i trafikut

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

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

Kosova ka programe kombëtare të sigurisë dhe është hartuar një strategji e sigurisë rrugore në përputhje me rekomandimet e Rregullores 2008/96/EC për kontrollin e sigurisë rrugore të Këshillit të Evropës me qëllim përmirësimin e sigurisë rrugore³⁸.

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

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

Në aspektin e përgjithshëm të sigurisë, planifikimi dhe projektimi i infrastrukturës së sigurt të transportit përfshin fushat kryesore si në vijim³⁹:

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

³⁸ Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë 2016-2020.

³⁹ <https://mtay14.wordpress.com/the-5-es/>.

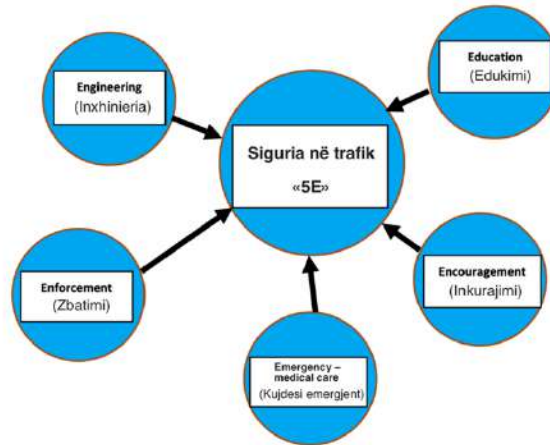


Fig.120. Qasja "5E" për parandalimin e aksidenteve në trafik

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

Në Ligjin e Rrugëve⁴⁰ janë të cekura kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës (nga viti 2021, Ministria e Infrastrukturës është në kuadër të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës) dhe Komunave lidhur me vendosjen e shenjave të komunikacionit. Sa i përket kompetencave të Komunave, Ligji për Vetëqeverisje Lokale⁴¹ përkufizon statusin ligjor të komunave. Për më tepër, *Rregullorja për Shërbimet Komunale* është një tjetër dispozitë ligjore me specifika të ndryshme lidhur me obligimet e Komunave dhe përmban rregullore lidhur me sigurinë në trafik. Në gjithë zinxhirin e kompetencave në mes pushtetit qendror dhe atij lokal, një rol shumë të rëndësishëm e luan edhe policia. Për këtë, Ligji i Policisë⁴² është një tjetër ligj që duhet të shqyrtohet në detaje. Policia si organ jopolitik, është nën autoritetin e drejtpërdrejtë të Ministrit të Brendshëm dhe po ashtu ka rol mbështetës dhe bashkëpunues me Komunën. Edhe këtu, nuk është qartësuar sa duhet roli i policisë, sepse në njërin anë duhet të zbatojë ligjet dhe aktet tjera të nivelit qendror, në anën tjetër ka për detyrë të asistojë dhe të mbështesë, iniciativat dhe aktivitetet e komunës. Bashkëpunimi mes policisë dhe autoriteteve komunale ekziston, por raporte të ndryshme tregojnë se ky bashkëpunim nuk është struktural dhe shpesh nuk është efikas.

Siguria në trafik rregullohet me Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor⁴³. Qëllimi i këtij Ligji është të rregullojë të drejtat dhe detyrimet në sistemin e trafikut rrugor. Përveç Ligjit për Sigurinë në

⁴⁰ Ligji Nr. 2003/11 Ligji për rrugët; Ligji NR.03/L-120 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit për rrugë Nr. 2003/11; Ligji Nr. 06/L-068 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 2003/11 për rrugë i ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 03/L-120.

⁴¹ Ligji Nr. 03/L-040 për vetëqeverisjen lokale.

⁴² Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë.

⁴³ Ligji Nr. 02/L-70 për sigurinë në komunikacionin rrugor.

Komunikacionin Rrugor, Ligji për Policinë, rregullon çështjet e trafikut. Në anën tjetër, Ligji për Vetëqeverisjen Lokale, Rregullorja për Shërbimet Komunale, si dhe aktet nënligjore të tjera të komunave të Kosovës mbulojnë fushën e sigurisë në trafik, duke kompletuar kështu bazën ligjore në këtë fushë. Sipas Ligjit për rrugët, rrugët publike klasifikohen në:

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

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

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

Akterët e lartpërmendur duhet të bashkëpunojnë në mënyrë që të ofrojnë siguri në trafikun rrugor. Meqenëse, rruga nacionale është nën kompetencë të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, atëherë kjo Ministri duhet të ndërmarrë veprimet e nevojshme për rritjen e sigurisë në trafikun rrugor duke zhvilluar dhe zbatuar një program efektiv dhe afatgjatë. Përmes, Institucioneve përgjegjëse, duhet të koordinojë të gjitha aktivitetet në nivel nacional për të siguruar përmirësimin e sigurisë në trafikun rrugor. Me theks të veçant, të sigurojë së MMPHI si dhe Policia e Kosovës të identifikojnë vendet e rrezikshme (pikat e zezë) përgjatë rrjetit rrugor të Prizrenit që të mundësojnë orientimin e kontrolleve policore në vendin e duhur si preventivë ndaj aksidenteve. Po ashtu, të shqyrtojë aplikimin e alternativave tjera siç është vendosja e kamerave përcjellëse dhe atyre statike për matjen e shpejtësisë nëpër rrugët rajonale dhe lokale në mënyrë që të rrisin sigurinë në trafikun rrugor.

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

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

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

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

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

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

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

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

Këto lloje të masave janë përfshirë në Figuren e mëposhtme.

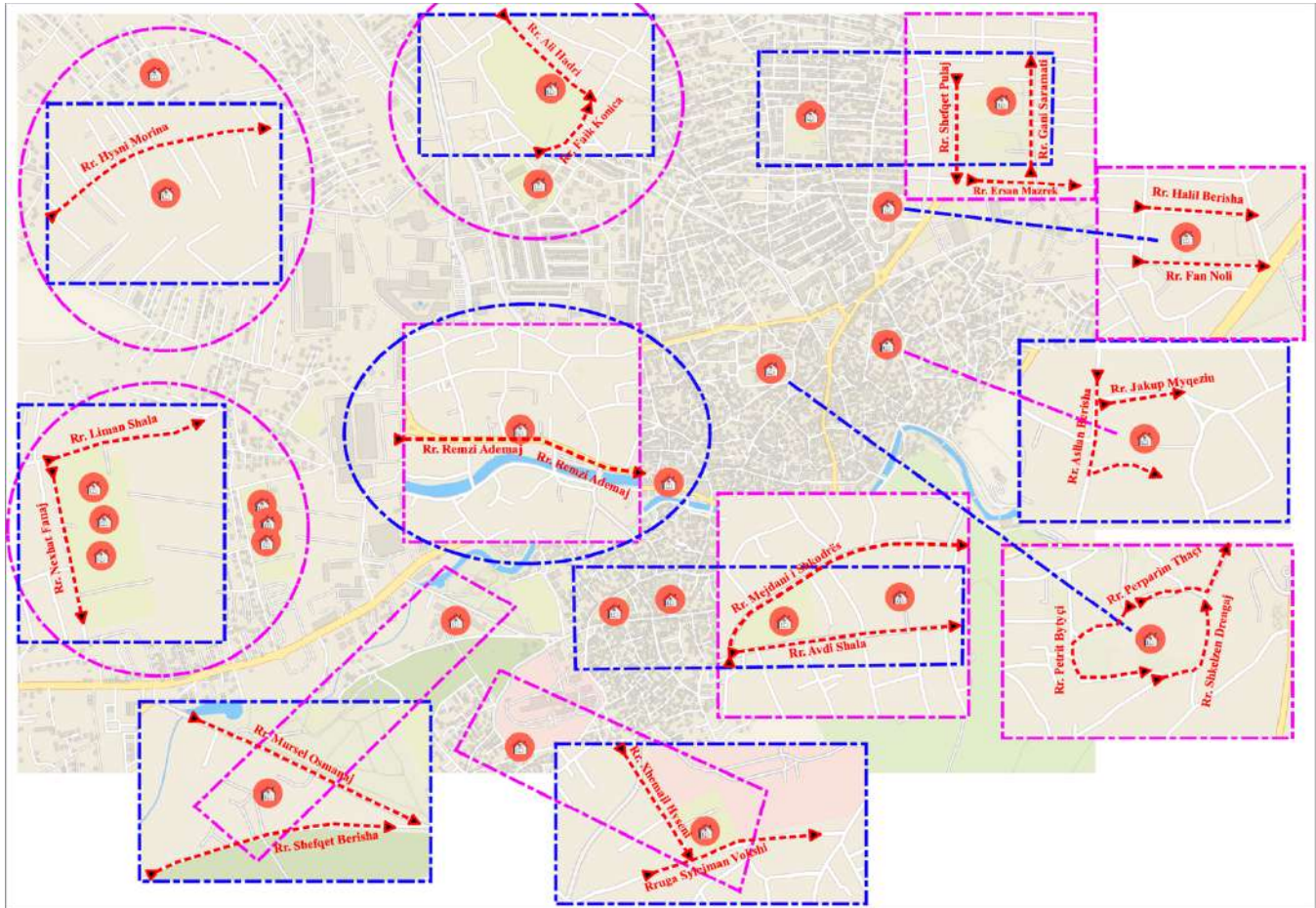


Fig.121. Masat për përmirësimin e sigurisë së trafikut

3.6.3. Menaxhimi i logjistikës urbane

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

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

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

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

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

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

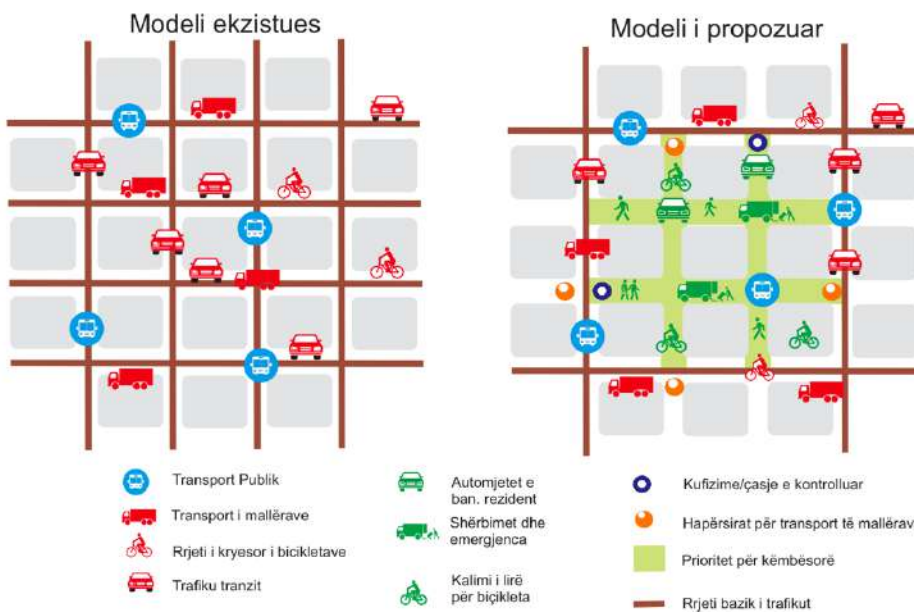
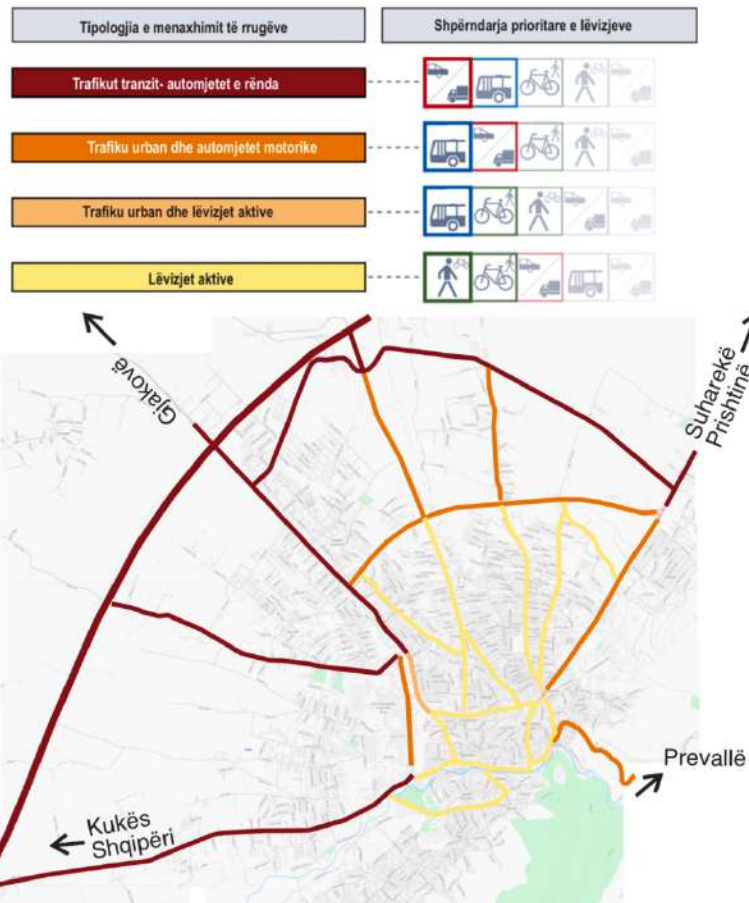


Fig.122. Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut

Tabela 18: Përmbledhje e masave për menaxhimin e trafikut

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

3.7. Koncepti strategjik për mobilitetin e mençur për Prizrenin

Përmes implementimit të SIT, Prizreni dhe qytetarët e tij mund të përfitojnë nga një sistem i transportit më efikas, më të qëndrueshëm dhe më të sigurt. Qëllimi i përdorimit të Sistemeve Intelejente të Transportit (SIT) është optimizimi i menaxhimit të infrastrukturave dhe platformave logjistike, në mënyrë që të promovojnë riekulibër midis mënyrave të ndryshme të transportit dhe të inkurajojnë përdorimin më të madh të modeleve më të qëndrueshme të transportit. Kjo do të sigurote të gjitha përfitimet që SIT sjellin në përmirësimin e sigurisë dhe cilësisë së jetës së qytetarëve të Prizrenit dhe në këtë mënyrë, zgjidhjet inteligjente mund të kontribuojnë për uljen e përdorimit të automjeteve të motorizuara private.

Implementimi i objektivave strategjike për mobilitetin e mençur përfshinë :

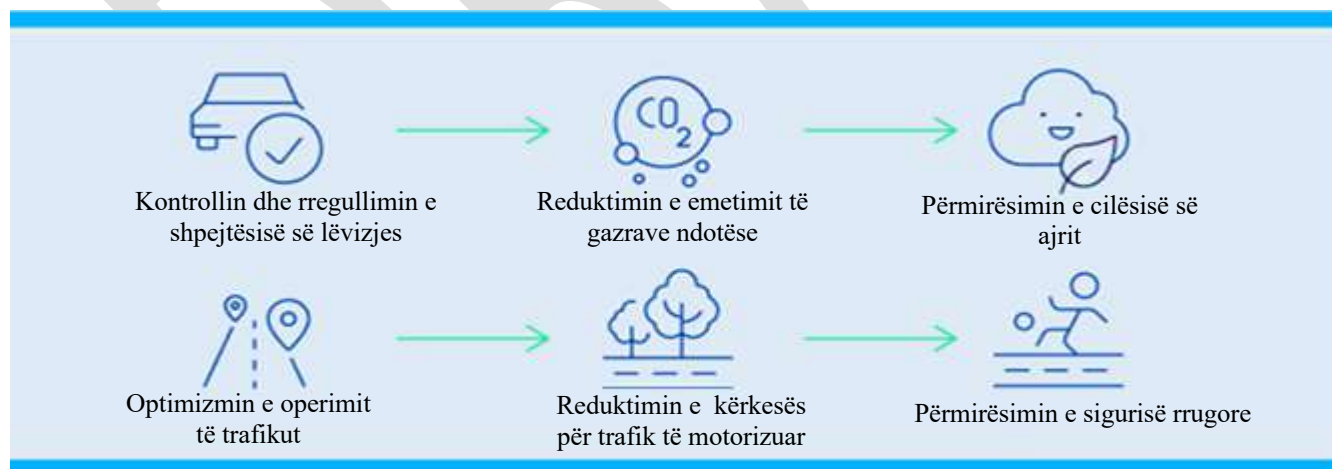


Fig. 123. Implementimi i objektivave strategjike për mobilitetin e mençur

Në aspektin e i mobilitetit urban dhe zhvillimit të përgjithshëm të qytetit të Prizrenit është shumë e rëndësishme komponenta e qytetit të mençur/zgjuar (smart city). Në kuadër të konceptit për qytet të mençur mund të përparohen këto aspekte të funksionimit të qytetit:

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

- Transport publik i mençur;
- Kontroll automatik i trafikt (permes teknikave smart)
- Ndriçim i mençur rrugor;
- Menaxhim i mençur me trafikun;
- Parking i mençur;
- Zgjidhje e mençur për sigurinë publike dhe të sigurisë në trafik;
- Huazim i mençur i biçikletave etj.

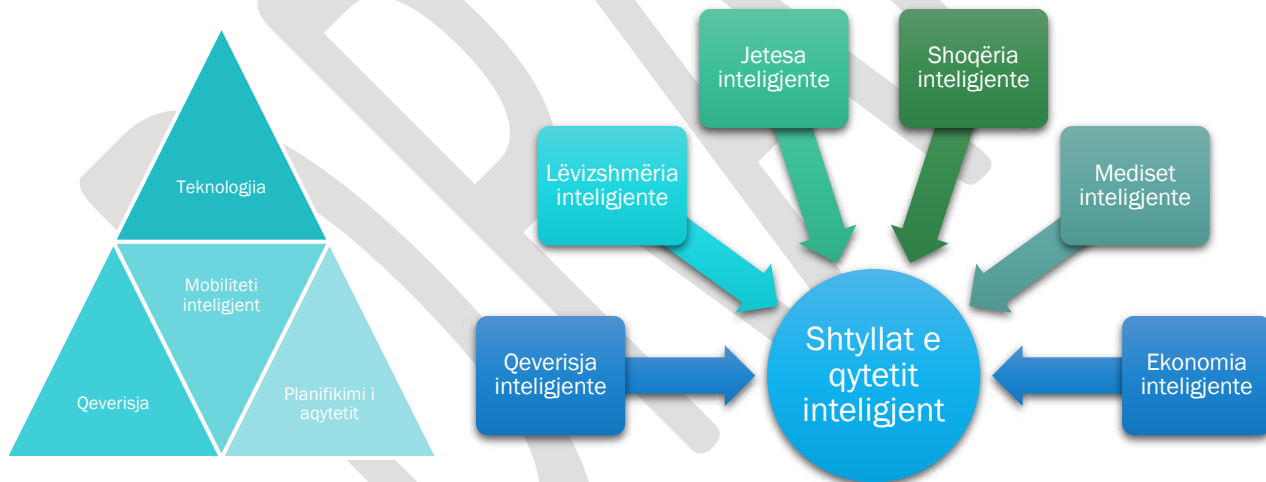
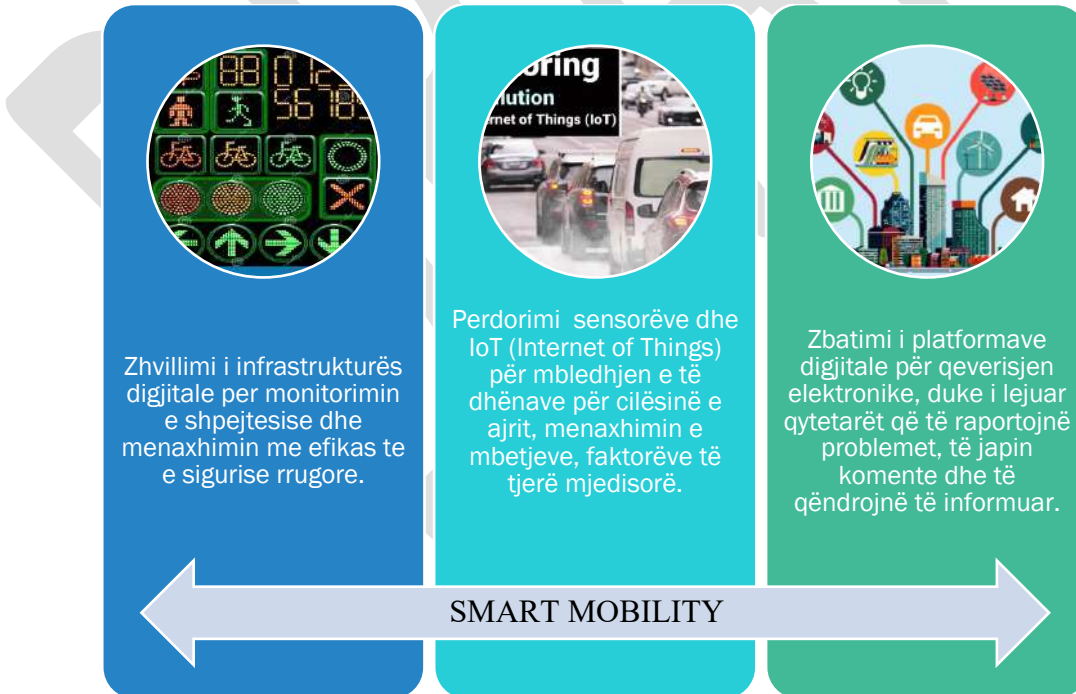
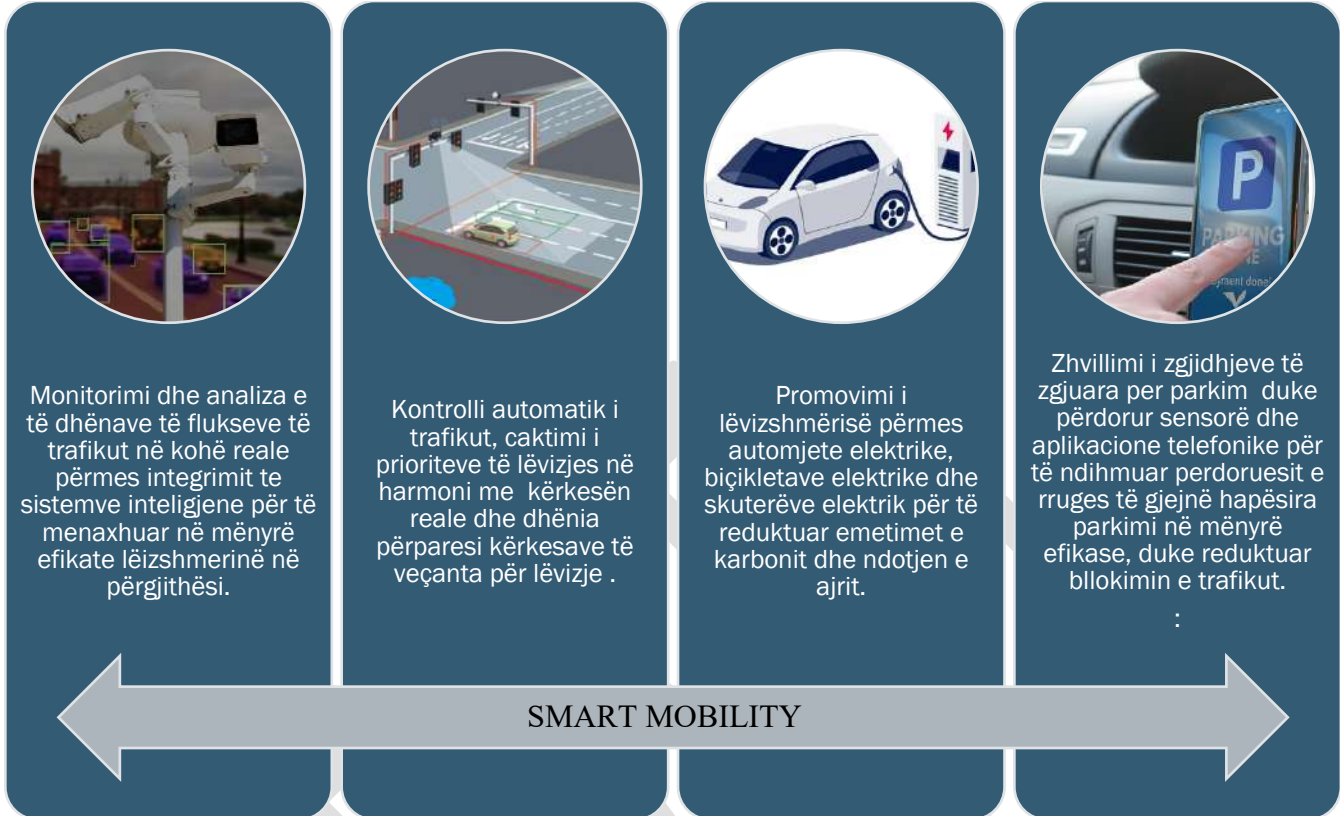


Fig.124.Shtyllat e mobilitetit dhe qytetit intelegjent⁴⁴

Koncepti strategjik për mobilitetin e mençur të komunën se Prizrenit mbështet në përmbushjen e objektivave strategjike dhe masave si :

⁴⁴ G.H, Mobiliteti Urban, Prishtinë, 2022.

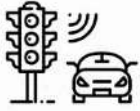




Monitorimi dhe analiza e të dhënave të flukseve të trafikut në kohë reale.



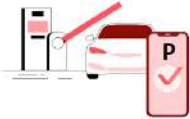
Përdorimi sensorëve dhe IoT (Internet of Things) për kontrollin e cilësisë së ajrit.



Kontrulli automatik i trafikut përmes teknikave smart.



Promovimi i “Electric Mobility” përmes përdorimit të automjeteve elektrike.



Zhvillimi i zgjidhjeve të zgjuara për parkim duke përdorur sensorë dhe aplikacione telefonike .



Infrastrukturë digjitale për monitorimin e shpejtësisë dhe përmirësimin e sigurisë rrugore.

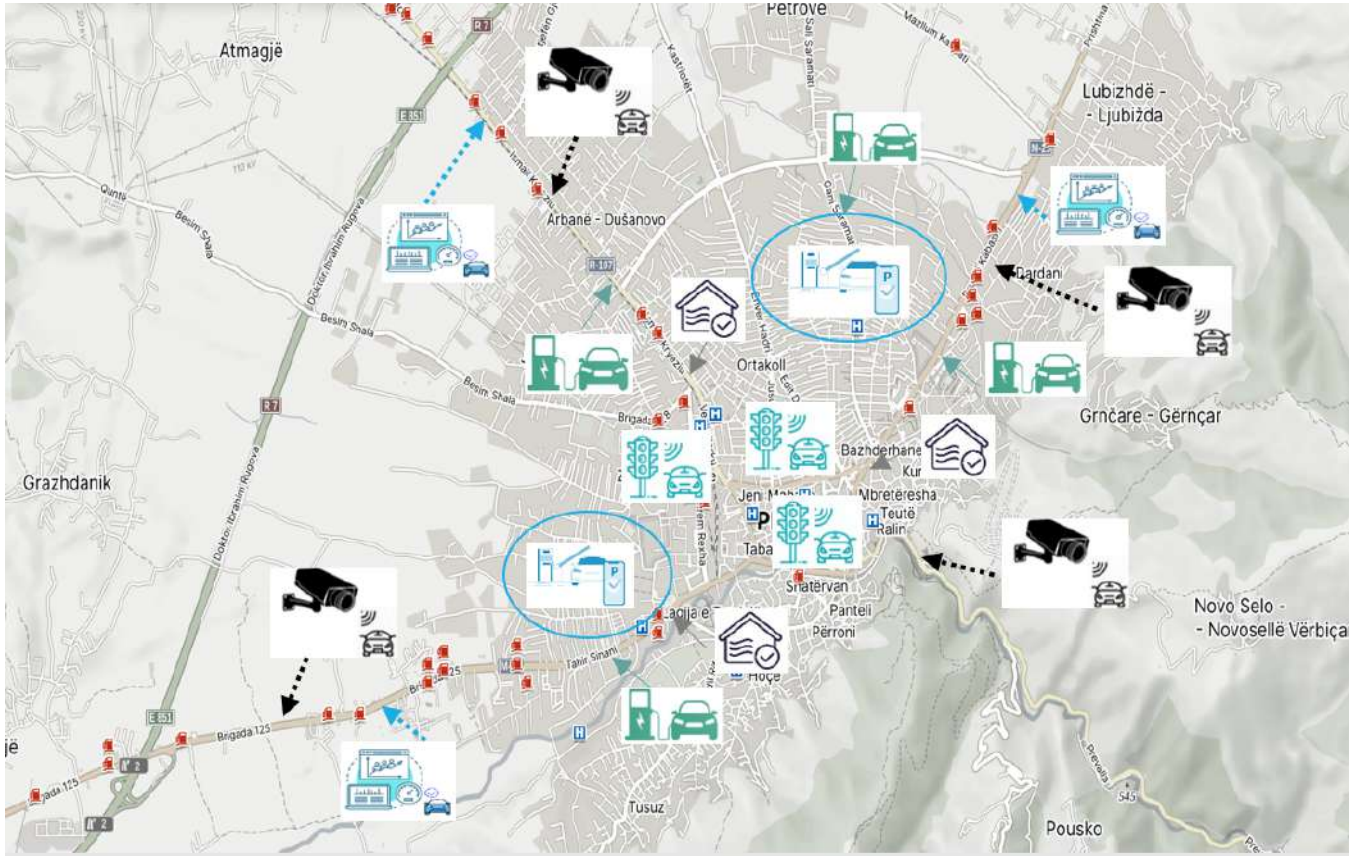


Fig.125.Koncepti strategjik për "Smart mobility" në komunën e Prizrenit

Pozicionet më specifike të kamerave në kuadër të rrjetit rrugor të Prizrenit të cilat do të përdoren për incizimet e trafikut si dhe sigurinë e qytetarëve janë dhënë në figurën në vijim.



Fig.126. Pozicionet specifike për vendosjen e kamerave

3.7.1. Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut

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

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

Në planin afatmesëm të implementimit të PMQU, rekomandohet që: në hyrjet e qytetit të, Prizrenit, në afërsi të shkollave dhe në segmente tjera rrugore ku drejtuesit kanë mundësi potenciale për zhvillim të shpejtësive me të mëdha, apo në segmente me dukshmëri të kufizuar horizontale më rrezikshmëri më të lartë, të vendosen shenja informuese digjitale me kontroll inteligjent. Përveç monitorimit dhe kontrollit të shpejtësisë, përmes këtyre shenjave drejtuesit e rrugës mund të informohen në kohë reale në lidhje me kushtet e qarkullimit, pengesat eventuale në rrugë dhe kushtet klimatike.



Fig.127. Shenja digjitale me kontroll inteligjent

Tabela 18: Përmbledhje e masave për mobilitetin e mençur

	<i>Masa</i>	<i>Plani kohor</i>
1.	Monitorimi dhe analiza e të dhënave të flukseve të trafikut në kohë reale	Afatshkurtër
2.	Konrolli automatik i trafikut, caktimi i prioriteve të lëvizjes ne harmoni me kërkesën reale dhe dhënia përparësi kërkesave të veçanta për lëvizje .	Afatmesëm
3.	Përdorimi sensorëve dhe IoT (Internet of Things) për kontrollin e cilësisë së ajrit.	Afatgjatë
4.	Konrolli automatik i trafikut përmes teknikave smart.	Afatmesëm
5.	Promovimi i “Electric Mobility” përmes përdorimit te automjete elektrike.	Afatmesëm
6.	Zhvillimi i zgjidhjeve të zgjuara për parkim duke përdorur sensorë dhe aplikacione telefonike .	Afatgjatë
7.	Infrastrukturë digjitale për monitorimin e shpejtësisë dhe përmirësimin e sigurisë rrugore.	Afatmesëm
8.	Sistemi elektronik i pagesës së parkimit të automjeteve (bazuar në aplikacion).	Afatgjatë

3.8. Mbrojtja e ambientit

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

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

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

- Reduktimi i numrit të automjeteve përmes promovimit të transportit publik kundrejt transportit privat, dhe përmirësimit të menaxhimit të rrjetit rrugor;
- Përmirësimi i transportit publik dhe promovimi i teknologjive të automjeteve të pastra;
- Inkurajimi i çiklizmit dhe shtimi i zonave të gjelbra; dhe
- Aktivitetet e mjedisit së bashku me OJQ-të dhe institucionet publike të jenë vazhdimisht aktivë në rritjen e ndërgjegjësimit të publikut se: jetesa normale dhe e shëndetshme është e mundur vetëm përmes një ambienti të pastër.
- Aplikimi i metodave tjera për zvogëlimin e emisioneve si p.sh, pastrimi i rrugëve, shfrytëzimi i karburanteve të pastërta dhe inspektimi i veturave;
- Hartimin e Planit lokal për mbrojtjen e ajrit nga ndotësit.

3.8.2. Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore

Për të promovuar plotësisht konceptin e udhëtimit të qëndrueshëm dhe ndërgjegjësimin për mbrojtjen e mjedisit, rekomandohet krijimi i një fushate gjithëpërfshirëse për të mbështetur dhe promovuar modalitetet aktive të transportit dhe transportit publik në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Barrën për ndërgjegjësim dhe rritje të njohurive në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe për t'i ndihmuar brezat e ardhshëm në luftimin e këtyre fenomeneve duhet ta bartin prindërit, institucionet arsimore dhe shëndetësore, por një pjesë të barrës duhet ta bartin edhe mediat, shtypi dhe televizionet tona, duke krijuar hapësirë më të madhe për programe dhe fushata për mbrojtjen e mjedisit. Kjo do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit dhe përdorimit më të përgjegjshëm të veturave private në aspektin e programit të sjelljes së udhëtimit. Për t'i lehtësuar dhe koordinuar këto aktivitete, si pjesë e Planit, duhet të caktohet një

Koordinator i ri për Mobilitet të Qëndrueshëm për të çuar përpara axhendën e re të mobilitetit urban në qytet, në mbështetje të qëllimeve dhe vizionit të PMQU. Disa aktivitete janë propozuar në lidhje me aktivitetet promovuese. Ato përfshijnë:

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

Tabela 19: Përmbledhje e masave për mbrojtje të ambientit

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

3.9. Monitorimi dhe vlerësimi i PMQU-së

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

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

Sfidat e zakonshme për zbatimin efektiv të monitorimit dhe vlerësimin janë⁴⁵:

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

3.9.1. Krijimi i strategjisë së monitorimit të PMQU-së

Është e rëndësishme të identifikohen pengesat dhe nxitësit për hartimin dhe zbatimin e masave të PMQU-së. Gjithashtu, është e dobishme të mësohet nga përvoja e planifikimit sa i përket aspekteve që funksionojnë mirë dhe atyre që nuk funksionojnë si duhet. Zhvillimi i një kornize të monitorimit dhe vlerësimin si pjesë e PMQU-së do të ndihmojë në sigurimin e provave të efektshmërisë së PMQU-së dhe masave të saj. Zakonisht ekzistojnë tri faza të ndryshme të përfshira në zhvillimin e një kornize të monitorimit, si:

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

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

Faza e vlerësimin: Në këtë fazë përfshihet analiza, interpretimi dhe, nëse është e nevojshme, vlerësimi i vlerës për mjetet e shpenzuara. Një opsion për procesin e vazhdueshëm të monitorimit është paraqitur

⁴⁵ SUMP Monitoring & Evaluation Kit, Eltis 2016.

në figurën e mëposhtme. Ky proces i shqyrtimit dhe rishikimit ndihmon me veprime korigjuese që përdoren për të ndryshuar programet, ose përshtatjet e duhura për objektivat e PMQU-së.

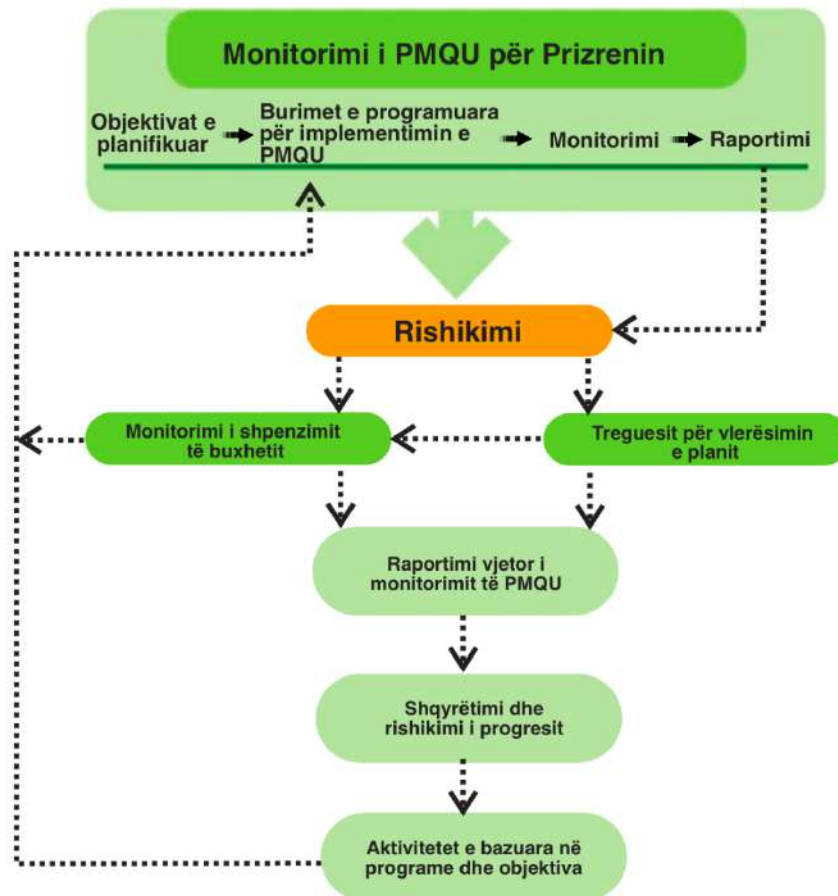


Fig.128. Monitorimi i PMQU

Përzgjedhja e treguesve të duhur të PMQU-së

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

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

Tabela 20: Lista e treguesve të performances – PMQU për Prizrenin

Elementi	Nr. i Ref.	Treguesi	Kontributi drejt arritjes së objektivave të PMQU				
			Efektet e rrjetit	Qasshmëria	Siguria	Mjedisi	Cilësia e jetës
Sistemi i trafikut dhe transportit	1	Kilometrat e trafikut rrugor	√			√	
	2	Qarkullimi i trafikut rrugor në qendrën e qytetit dhe niveli i trafikut tranzit	√		√	√	
	3	Përqindja e udhëtimeve për në punë me transport publik		√			
	4	Rritja e numrit total të udhëtimeve me transport publik		√		√	
Koha e udhëtimit	5	Koha mesatare e udhëtimit për kilometër në orën e pikut	√			√	
	6	Shërbimet e transportit publik që operojnë në kohë dhe shërbimet e transportit publik që kanë probleme nga mbingarkesa	√			√	√
Siguria në trafik	7	Aksidentet në rrugë (me fatalitet dhe lëndime) dhe fatalitetet për kokë banori (100,000 banorë)			√		√
	8	Aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë këmbësorë dhe çiklistë			√		√
	9	Shpejtësia e lëvizjes- tejkalimi i shpejtësisë së lejuar			√		√
Qasshmëria dhe mobiliteti	10	Monitorimi i çiklizmit: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve me biçikletë) dhe nivelet e çiklizmit		√		√	√
	11	Monitorimi i këmbësorëve: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve në këmbë) dhe nivelet e ecjes		√		√	√
Parkimi	12	Shkalla e shfrytëzimit të hapësirës së parkimit	√	√			
	13	Zbatimi i rregullave të parkimit	√		√		
Mjedisi	16	Monitorimi i cilësisë së ajrit: përqendrimi i dioksidit të azotit (NO ₂) dhe PM ₁₀				√	√
	17	Nivelet e zhurmave gjatë ditës që lidhen me trafikun				√	√



PLANI I VEPRIMIT