



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosova- Kosova Cumhuriyeti**



**Komuna e Prizrenit**  
**Opština Prizren – Prizren Belediyesi**

---

**Procesverbali nga mbajtja e konsultimit publik me qytetarë për Projekt-Planin e Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban (PQMU) të Komunës së Prizrenit**

Konsultimi publik me qytetarë është organizuar nga grupi punues për hartimin e Projekt-Planin e Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban (PQMU) të Komunës së Prizrenit.

Njoftimet për qytetarë për organizimin e konsultimit publik janë bërë në përputhje me legjislacionin në fuqi.

**Publikimet:**

Publikimet janë bërë me **23.01.2024** në webfaqe zyrtare të komunës, në facebook-un e komunës, si dhe në platformën e konsultimeve publike:

Në webfaqe:

<https://kk.rks-gov.net/prizren/wp-content/uploads/sites/26/2024/01/Njotim-Shq-Bosh-Tur-PDF-SCAN.pdf>

Në platformë:

<https://konsultimet.rks-gov.net/viewConsult.php?ConsultationID=42262>

Njoftimi si lajm në webfaqe:

<https://kk.rks-gov.net/prizren/news/njoftim-per-organizimin-e-konsultimit-publik-per-projekt-planin-e-qendrueshem-te-mobilitetit-urban/>

**Me 24.01.2024**

Në facebook:

[https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid0nhAjHAI5zVrwKcPMWNqC83GHYmBN6mXiyJQsdytE8pwi6dFk8LoCowfUSyH4UjPYl&id=100064489910139&mibextid=RtaFA8](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0nhAjHAI5zVrwKcPMWNqC83GHYmBN6mXiyJQsdytE8pwi6dFk8LoCowfUSyH4UjPYl&id=100064489910139&mibextid=RtaFA8)

**Me 24.01.2024**, njoftimi dhe plani përmes emailit u është dërguar: Qytetarëve, klubet sportive, OJQ, organizata, drejtor të shkollave fillore dhe të mesme, bizneseve, organizatave studentore, ekspertëve të fushave të ndryshme, mediat lokale, shoqata të ndryshme si dhe organizatave rinore.

**Me 01.02.2024**, është mbajtur konsultimi publik, vegëza e publikimit të lajmit për mbajtjen e konsultimit:

Në webfaqe:

<https://kk.rks-gov.net/prizren/news/mbahet-konsultim-publik-per-projekt-planin-e-qendrueshem-te-mobilitetit-urban/>

Në facebook:

[https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid02RUV2CuNrqcjuQBsPDPKq4Ufkn4cMZkT65cbcVZFYaRazg7xUjGZfFuFpUf6d6rChl&id=100064489910139&mibextid=RtaFA8](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02RUV2CuNrqcjuQBsPDPKq4Ufkn4cMZkT65cbcVZFYaRazg7xUjGZfFuFpUf6d6rChl&id=100064489910139&mibextid=RtaFA8)

### **Konsultimi është mbajtur në sallën e kuvendit komunal (Shtëpia e Bardh) dhe ka filluar në orën 10:11**

Ymer Hoxha: Të nderuar qytetarë, ju falënderoj që jemi bashkë me ne është Kryetari i Komunës zoti Shaqir Totaj ka kërkuar nga ekipi që të gjitha dokumentet që hartohen të Komunës së Prizrenit bashkë autorësinë e dokumenteve bashkë me qytetarët, pastaj komunës i mbetet vetëm që ta ekzekutoi vendimin, lidhshipi kryetari dhe qytetarët, ndërsa në këtë rast Drejtoria e Shërbimeve Publike për shembull plane të qëndrueshëm të mobilitetit urbanë vetëm në zbatimin e ligjeve me të cilat organizohet kjo politikë publike ky konsultim publik do të ketë përmbajtje.

Kryetari pat dëshirën e tij që të jetë para jush dhe fizikisht gjendet në zyrën e tij kabinetin e tij dhe ka takime komuna mesatare dhe dëshiron të paktën të vijë dhe në respekt të audiencës të bëjë fjalën përshëndetëse edhe të komunikojnë të paktën disa minuta me me ju, këtu normalisht jemi të vetëdijshëm dhe falënderojmë botën mediatike të Prizrenit të cilat meqenëse këto politikat publike dhe vendimmarrëse nuk mund t'i çojmë të secila familje mundësia më e mirë lidhëse në mes të komunës është qytetarëve është televizori ose mediat në përgjithësi kështu që edhe në emër të Kryetarit dhe në emrin të zyrës që udhëheqj jemi falënderues për punën e të gjitha mediave lokale në Komunën e Prizrenit për njoftim e qytetarëve që ky dokumentë do të jetë në konsultim publik deri më datën tetë (8) shkurt në orën 16.00, të gjithë qytetarët të cilët nuk kanë mundësi të jenë prezentë të dëgjojnë, kjo politikë publike planin e qëndrueshëm të mobilitetit urban do të kenë mundësi deri më datën 08 shkurt 2024, nëse kanë ide apo sugjerime, vërejtje gjetje çfarëdo që kanë ata ti adresojnë te Drejtoria e Shërbimeve Publikë, edhe ne besojmë që të bëjmë më të mirën, unë nuk po zgjatem më shumë dhe po i'a kaloj fjalën të Kryetari i Komunës zotëri Shaqir Totaj.

Shaqir Totaj: Përshëndetje për të gjithë të pranishmit që janë këtu por edhe për ata që nuk janë të pranishëm por na shikojnë përmes mediave. I bashkangjitem edhe unë falenderimit dhe dhurimit për punën e mirë të mediave, neve shpesh na drejtohen shoqnia civile qytetarët me kërkesa për më shumë takime me qytetarë, për shkak se qeverisja jonë është për gjithëpërfshirja, domethënë sa më shumë të kemi takime kontakte konsultim aq më mirë është edhe pijnë inkurajojë që herët tjera të jenë prezent në numër më të madh sepse na ndihmojnë edhe neve manifarë mënyrën e çelin sytë më parë ku jemi çka jemi falenderuar kompaninë e cila ka bërë një punë shumë të mirë dhe plani i mobilitetit është kështu nuk ka lidhje më telefon mobil domethënë se kemi edhe probleme diçka tjetër me lëvizjen sepse e dimë që çdo gjë lëviz çdo gjë ndryshon trafiku lëviz.

Shfrytëzimi racional i hapësirave është një pikë shumë e rëndësishme, edhe puna që është bërë dhe zgjidhjet që janë propozuar edhe të cilat do të implementohen besoj me njëfarë mënyrë e ngrisin kualitetin e jetës komplet të qytetarëve, prandaj deshta m'i falënderu për një punë të mirë që e kanë bërë, po i falënderoj hala për prezantimin e bërë, se veç e kemi pasur një prezantim të parë edhe kemi pasur relativisht të mirë, normalisht dhe zyrtarët e komunës, të Drejtorisë së Shërbimeve Publike, pjesën tjetër të stafit mbi faleminderit që janë prezent edhe sinqerisht për qytetarët të cilët kanë me u prekë nga këto punë që do të bëhen për shkak se sa më shumë të kemi opinione vendime

ndriçime, lloj lloj këndvështrimeve edhe pse nganjëherë mund të mos na pëlqejnë po kur seriozisht të shohim që kanë peshën dhe specifikën edhe rëndësinë sidoqoftë ne do të vazhdojmë punën, dhe prej atyre që janë prezentë këtu presim një veprim interaktiv në kyçjen diskutim me sugjerime në rekomandime, vërejtje po edhe me kritika, nuk është problem sepse të gjitha ato që janë në rregull që kanë bazë ne i trajtojmë seriozisht kur po themi në atë, mendoj në ekipën dhe për ekspertët që e kanë bërë këtë projekt.

Të vazhdojmë me punë më shumë, sepse jam i sigurtë që del një punë e mirë, të gjithë ju falenderoj për vëmendje edhe suksesë në punën, unë besoj sinqerisht se qeverisja lokale është punë ekipore, nuk e nënkupton veç stafin e drejtorëve apo shërbyesve, kupton krejt atë të jetës publike në qytetin e Prizrenit, qytetarët, shoqërinë civile, agjensionet, klubet sa më shumë të kemi interaktivitet mes veti, veprim interaktiv aq më tepër do të kemi plotësim të nevojave edhe ngritje të standardit dhe kualitetit të jetës në territorin e Komunës së Prizrenit, vazhdojmë me punë suksese edhe ju falenderoj për vëmendjen.

Ymer Hoxha: Faleminderit Kryetar, pra meqë kemi mediat këtu edhe qytetarët na dëgjojnë politikat publike të komunikimit, jemi të hapur të ftojme të gjithë ata që e ndiejnë veten kompetentë që individualisht ose në forma të tjera që të mund të kontribuojnë të japin ide, jemi të hapur te Zyra për Komunikim me Publikun, e cila është duke provuar që ta bëjë Komunën e Prizrenit të hapur për të gjithë qytetarët. ndaj tash pamë të arsyeshme të ftojme personin nga kompania i cili ka me bërë prezantimin në këtij dokumenti dhe pas prezentimit.

Ismajl Baftijari: Falenderoj UNDP për përkrahjen e draftit, falënderoj Kryetarin e Komunës për Planin e Mobilitetit.

Në këtë proces, për hartimin e planit të qëndrueshëm të mobilitetit urban në kompani kemi përdorur qoftë teknologji bashkëkohore opo inçizimin me kamera, janë përdorur softera për t'i rikthyer autoincizimet e kamerave në fazat e ndryshme që janë bërë në numra dhe modalitete të transportit edhe janë përdor softvera të thjeshtë që kanë bërë virtualizimin e mundësisë së analizës në mënyrë virtuale të problemeve, sfidave që kemi hasur në komplet territorin e zonës.

Ekipa jonë më vonë bashkë kanë me prezentuar thjesht të gjeturat e këtij plani të mobilitetit që me rritje sugjerime komente me kontribu qytetaret ne këtë dokument. Për herë të parë është bërë vlerësimi i ndikimit të ndryshimeve klimatike në planin e mobilitetit të qëndrueshëm urbanë edhe komplet dmth rezultatet janë integruar në këtë dokument, qytetarise aktive i kisha ftuar që të gjithë te kyçen të japin komente sugjerime, që së bashku me juve ta bëjmë më të mirë planin e qëndrueshëm te mobilitetit urban, një plan te zbatueshëm.

Ramadan Duraku edhe Gëzim Hoxha do të bëjnë prezantimin dhe jemi shumë të lumtur për të marrë komente, sugjerime edhe pyetje prej juve pse jo të gjithë bashkë me ekipin bashkëpunëtor që kemi punuam në draftin final të planit mobilitetit qëndrueshëm urban do të mundohem që para jush të bëj një prezantim gjithmonë duke vlerësuar se paraprakisht dokumenti ka qenë në dispozicion edhe në web faqe, për atë arsye do të mundohen vetëm të sqarohen pikat më të

rëndësishme të cilat janë pjesë përbërëse e planit mirëpo edhe kuptohet në aspektin e disa nga qëllimi dhe objektivave që janë shumë të rëndësishme për planin e mobilitetit.

Është një plan strategjik që Kryetari pak më parë e përmendi çështjen e mobilitetit e unë po përmendi për përmbushjen e kërkesave për një lëvizshmëri të gjithë pjesëmarrësit në trafik edhe synimi është që krijohen kushte të sigurta dhe funksionale për akomodimin e gjithë pjesëmarrësve në trafik, fokusi ka qenë gjithmonë se si të akomodojmë automjetet me një farë mënyre qysh mi rahatit kerët, plani i mobilitetit të qëndrueshëm urbanë përpos që merr konsideratë mundësinë e rritjes së kapacitetit për lëvizjet motorike, fokus e ka lëvizjet e pamaturizuar gjerësisht hapësirë më e madhe ose fokusi ka me qenë kryesisht, te këmbësorët çiklistët, transporti publik, e pastaj vijnë edhe automjetet. Ky është një koncept bashkëkohor i trendeve dhe zhvillimeve bashkëkohore në fushën e lëvizshmërisë urbane gjatë hartimit të planit janë marrë në konsideratë duke filluar ngta direktivat dhe ligjet e Bashkimit Evropian të cilat janë pjesë ose janë një domosdoshmëri e hartimit të reklamave, pastaj në kuadër të vendit tonë Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, Ministria e Punëve të Brendshme, Drejtoria e Rrugëve kështu me radhë derisa në Komunën e Prizrenit, Kryetar i Komunës, drejtoritë përkatëse me të cilët ne i kemi pasur një bashkëpunim shumë të mirë edhe normalisht palët e interesit ku përfshihet qytetarët e komunës dhe ofruesit të shërbimeve që janë nga fusha e trafikut dhe transportit.

Plani është hartuar në periudha afatmesme afatshkurtër dhe afatgjate kryesisht deri në vitin 2012 ka qenë e parapame masat të cilët kanë moralizuar në periudhën dyvjeçare, periudha afatmesme diku pesë vite deri në vitin 2014, dhe periudha afatgjate që përfshijnë ndikon deri në vitin 2003 si nevojë e vlerësimit të gjendjes, gjerësisht konsultimit me dokumentacionet ekzistuese që ndërlidhen në fushën e mobilitetit urban janë marrë të gjitha planet ekzistuese qoftë në nivelin nacional qofshin në ato në nivelin komunal të përfshijë planin hapësinor të Kosovës hartën zonale të Kosovës strategjitë sektoriale në aspektin e transportit multimodal në nivel komunal zhvillimor ekzistues komunal, harta zonale, planet rregulluese të hollësishme për zonat që përshkruhen shumë qartë edhe parimet bazike të planit të mobilitetit të qëndrueshëm urban edhe këtë metodologji e kemi ndjekur, që është rifreskim po e quaj i fundit në vitin 2019 ku parashihen cilat janë metodat që janë përdorur për këtë, domethënë që kemi përdorur.

Si në shumicën e planeve është bërë një përshkrim i shkurtër i profilit të Komunës Prizrenit, rolin shumë të madh të qytetit të Prizrenit i njohur për rëndësinë si kryeqyteti i shqiptarëve në aspektin kulture, pozita gjeografike, sipërfaqja, banorët, lartësia mbidetare kështu me radhë të cilat janë pjesë të një hyrje.

Në plan trajtohen edhe lëvizjet motorike dhe ato jo motorike, kemi përcjellur një trend të rritjes të shkallës së motorizimit në nivel vendi, duke filluar prej vitit 2011 deri në vitin 2012 dhe natyrisht shohim sesi ka qenë trendi rritjes jo vetëm në nivel vendi po edhe në qytetin e Prizrenit që sipas të dhënave statistikore ndikon rreth 9% të përgjithshëm të automjeteve në nivel vendi, analiza e gjendjes përmendi edhe pak më përpara drejtori Ismajli, që janë përdorur metodat ose pajisje bashkëkohore nga të cilat kemi marrë informata mjaft cilësore, janë përdorur për numërimin e trafikut edhe numrues automatikë edhe me kamerë, mirëpo janë bërë edhe intervistime të familjarëve si nevojë e opinioneve lidhur me kërkesat për lëvizje, numëruesit automatikë kanë qëndruar një javë ditë në segmentet kryesore në qytetin e Prizrenit dhe nga të dhënat pastaj kemi

nxjerrë edhe ngarkesën e qarkullimit në segmentet të caktuara mirëpo natyrisht edhe atë ndryshimin ose jo barabarësinë e qarkullimit në periudha të ndryshme kohore këto të dhëna pastaj janë përpunuar në mënyrë automatike, të vlerësojmë si ka qenë ndryshimi i qarkullimit në periudhat të caktume qysh vërehet se në qytetin e Prizrenit dita e mërkurë është dita më ngarkuar ku në dy drejtimet, dominojnë automjete të udhëtarëve - automjetet personale me dikun 73% të strukturës përgjithshme ndërsa ndryshimi qarkullimi ditor piku ose ngarkesa kulmore është kryesisht në pikun e mëngjesit dhe të pasdites që dikur mbërrin deri në përfaqësisht rreth 700 automjete në orë në pikën e mëngjesit edhe në atë të pasdites.

Në çdo paraqitjet grafike që po i vëreni është ajo ndryshimi për 24 orë sipas numruesve automatikë që janë marrë, edhe shohim se për secilën pjesë të rrugës sesi ka ndryshuar qarkullimi ose trafiku në periudha të ndryshme kohore një ngarkesë të rrjetit rrugor kryesisht në hyrjet kryesore të qytetit Prizrenit edhe këto i kemi matje në një javë ditë, përmes numëruesve automatik, qarkullojnë respektivisht në ardhjen rreth 90 automjete derisa prej Prizrenit në drejtim të Suharekës rreth 1800 automjete. Në aspektin e të dhënave ky ndryshim sezonal gjatë kohës sezonale kur kryesisht edhe vijne mërgimtarët paraqet ngarkesa në qarkullim është më e madhe gjatë sezonit veror kemi bërë krahasim e të dhënave domethanë i kemi vendosur prapë numëruesit automatikë për të bërë një analizë të ndryshimit të qarkullimit gjatë kohës normale edhe sa në ngarkesën sezonale, me një farë mënyre vërehet një ndryshim i qarkullimit ose një rritje për një 32% që gjithsesi duhet të merret në konsideratë në aspektin e analizës për vendosjen e qëllimeve për përmirësimin e gjendjes, këtu vërehet ndryshimi që është një pikat që përmendëm pak më përpara në hyrje daljen në pikat më të rëndësishme të rrjetit rrugor.

Kolegu Gëzim Hoxha i cili edhe përmes simulimeve softverike ka përdorur metoda të cilat bëjnë analizat pak më të detajuara të infrastrukturës rrugore, faleminderit profesorë, në përmbushje të fazës së analizës të cilën ka qenë shumë rëndësishme identifikimi i problemeve në aspekte infrastrukturore dhe cilësinë e operimit të trafikut të motorizuar por duke mos anashkaluar gjithsesi edhe të gjitha impaktet tjera të faktorëve të tjerë që ndërlidhen me lëvizje të tjera dhe kërkesa tjera për lëvizje si lëvizje të këmbësorëve, çiklistëve apo pengesa apo interferimet tjera që krijuan përgjatë segmenteve rrugore për të gjitha këto kemi përveç modeleve analitike të cilat janë njohur në aspektin profesional dhe përmes të cilave ne analizojmë edhe masim indikatorë që lidhen me cilësinë e operimit të trafikut, ne kemi përdorur edhe një aplikacion softver normalisht që mbështetet në këto modele matematike shkencore të pranueshme në nivel it ndërkombëtar përmes të cilit kemi analizuar të gjithë indikatorët që lidhen me vonesat kohore që krijohen sidomos në forma të kontrollit të trafikut në kryqëzime apo pengesat që krijohen për shkak të kërkesave tjera që thashë për lëvizje ose për parkingje apo interferimet tjera nga kërkesat e këmbësorëve, çiklistëve e kështu me radhë kemi filluar sipas hiraarkisë në aspektin funksional të kryqëzimeve normalisht kemi filluar me trajtimin e disnivele meqënëse pjesë e rrjetit rrugor të Prizrenit është edhe autoudha. Kemi filluar me disnivelelin në veri të Prizrenit në aspektin e përmbushjes së standardit të projektimit të ndërtimit nuk kemi vërejtë probleme në operimin e trafikut pranë nyjeve në kryqëzime të cilat ndërlidhen me autoudhën, kemi vazhduar tutje.

Problemet janë identifikuar të pjesa e rrjetit që ndërlidhen me autoudhën edhe te rrethrotullimi në daljen nga zona veri me autobus, pra ka nevojë për përmbushje ose përmirësim të disa parametrave gjeometrike dhe të gjitha këto në skenarin tjetër mandej ku kemi propozuar masat konkrete për përmirësimin e gjendjes pra kemi përshkruar në mënyrë specifike cilat intervenime të bëhen qoftë në aspektin e ndryshimit formës të kontrollit të trafikut apo masave më të lehta që ndërlidhen me orientim të organizimit të trafikut apo përmirësim të parametrave gjeometrik të cilët do të kenë impaktin e përmirësimit të operimit në trafikun në përgjithësi në këto kryqëzime apo në përgjithësi në rrjetin rrugor të Prizrenit po vazhdoi kështu gradualisht me pjesën tjetër të disnivelit në jug.

Kemi vazhduar mandej tutje me pjesën tjetër të zonës urbane të qytetit pra duke kaluar në formacione të rrethrotullimit në pjesën hyrëse pra nga pjesa e Shqipërisë dhe pjesë të organeve tjetër për të vazhduar tutje mandej në brendësi të zonës urbane të qytetit.

Unë do të mundohem të përshkruaj vetëm disa prej problematikave kryesore, meqenëse ndalë në mënyrë specifike në secilin kryqëzim secilin segment të duhej jashtëzakonisht më e madhe kështu që po mundohemi përmend vetëm disa prej problemeve që janë identifikuar problemeve kryesore që janë identifikuar në rrjetin kryesor ose primarë të zonës urbane është pjesa e rrethrotullimit të tregu i gjelbërt poshtë në pjesën jugore ku janë vërejtur probleme në aspektin e përmbushjes së kapacitetit pra të gjitha këto për të sqaruar edhe për juve pra të gjithë këta indikatorë janë të matshëm përmes këtij modeli edhe ka raste për shembull përmbushja e kapacitetit te kryqëzimet e tejkalon kapacitetin rezervë siç është rasti këto 179% pra përveç që përmbushet gjithsesi një përqindje të cilën ka kapacitet një forme e kontrollit të trafikut me përballë trafik tejkalohe shumëfishhtë, edhe kjo në mandej krijon pengesa jashtëzakonisht shumë në operimin e trafikut dhe vonesat e cilat kanë impakt të drejtpërdrejt normalisht në cilësi në jetën e qytetarëve është pjesa tjetër e kryqëzimit në afërsi. Masa konkrete përmes implementimit dhe kombinimit të teknikave smart në fakt me aspektet tjera të ndryshimit të regjimeve të trafikut në kryqëzim në mënyrë që të ulën vonistët vonesat kohore dhe të përmirësohen indikatorë të tjerë që lidhen me operimin e trafikut si rezultatet po vërehen gjatësi të rreshtave të papranueshme të cilat krijohen në këto segmente rrugore kemi vazhduar tutje mandej përgjatë segmentit me kryqëzimet tjera ose forma tjera që janë aplikuar për mos me zgjat ma shumë është pjesa e lokacionit në afërsi të Abi qarshisë në të cilën janë identifikuar probleme jashtëzakonisht shumë të mëdha në aspektin e operimit trafikut për shkak të formave të kontrollit që aktualisht janë aplikuar në ato segmente dhe pamundësisë në fakt për shkak të kërkesës së madhe për lëvizje edhe përdorim të trafikut më turizëm në atë zonë që me përballuar këto kërkesa kjo është pjesa e lokacionit në afërsi të Abiqarshisë kemi vazhduar me pjesën tjetër të qendrës së qytetit prap është në lokacionin të cilat janë identifikuar po ashtu problematika për shkak të interferimeve që krijojnë lëvizje të këmbësorëve ose pengesat dhe daljet e pakontrolluara të këmbësorëve apo kërkesave tjera për lëvizje për parkingje dhe manovrimet të pakontrolluara këto segmente kanë krijuar probleme edhe në zonën në afërsi të hotel Theranda është pjesa problematike pjesën në të cilën ndodhen me aktualisht pjesa ku ndodhës e Komuna në cilën janë vërejtë dhe janë identifikuar problematika që lidhen me operimin e trafikut dhe me aspektet tjera të lëvizjeve tjera në këtë zonë në raport me të gjitha këto problemesh janë identifikuar

përmes modelit softverik dhe aplikime të modeleve analitike që ne njohim pak këto janë gjatësi të rreshtave që krijohen segmente të caktume edhe në kryqëzime apo në nyje lidhëse të caktume në kuadër të rrjetit rrugor në kuadër të planit të veprimit mandej kemi klasifikuar masat konkrete të cilat secila prej tyre është testuar po ashtu përmes modelit softverik në skenarin tjetër skenari 2, pra është një skenarë tjetër që lidhet me këtë pjesën e identifikimit të problemeve edhe aplikimin e masave konkrete përmes të cilët mandej vërehen përmirësime konkrete pra është një lloj testimi përmes të cilës vërehen përmirësimet konkrete në të gjitha nyjet lidhëse në kuadër të rrjetit rrugor primar të zonës urbane por edhe në segmentet e tjera në të cilat janë identifikuar problemet që ndërlihen në operimin e trafikut. Unë po kaloj fjalën tash profesorit tjetër që ka me vazhduar me pjesën tjetër, faleminderit., meqënëse kemi punuar bashkarisht krejt edhe në fushat përkatëse po mundohemi që sidomos për ata që nuk kanë pasur mundësi ndërsa në plan përpos pjesës infrastrukturore i sqaroj kolegu gëzimi gjerësisht pjesën që ka të bëjë me analizën e lëvizjes këmbësor dhe çiklistëve ku fillimisht është vlerësuar gjendja ekzistuese e shtigjeve për çiklist, që janë kryesisht përgjatë rrugës që është njëkahore që është bërthama kryesore e qytetit që përfshin një qarkore të vendosi shtigjeve për biçikletë vrejini dhe ju edhe në hartë janë të paraqitura mirëpo janë edhe dimensionet ose gjerësitë e tyre. Kjo gjërësi për shkak të rrethanave dhe kushteve që kanë qenë ndoshta është detyruar që të vendoset një gjerësi e tillë e rrugës, sfidë kryesore në infrastrukturë është edukata e çiklistëve, ende nuk ka një përfshirje qoftë me përmes rrugëve veprimore ku kanë me pas një ndërlihdje me ato sekondare e kështu me radhë mungesa e parkingjeve dhe sigurisë për biçikleta pastaj në shumicën e rasteve edhe ato të cilat janë ekzistuese nuk i plotësojnë as kriteret dhe standardet as minimale për zhvillimin e çiklizmit edhe kjo ka ndikuar që shkalla e çilizimit të jetë në nivel mjafton për koncepte të cilat ndërlihen me lëvizjet joomotorike gjerësisht pjesa ku kemi dhënë propozimet konkrete do të jenë pjesë e prezantimit më vonë unë po ja kaloj shkurt kolegut Ramadan Duraku transportin publik ku ka me bërë një përshkrim të shkurt gjendjes ekzistuese faleminderit për fjalën edhe të pranishmit meqënëse shkurt për shkak të kohës, ne kemi analizuar gjendjen ekzistuese prej komponenteve që përbëjnë transportin transportin urbano-periferike, mandej kemi shërbime taksit, që hynë në kuadër të transportit publik, fillimisht e kemi identifikuar ose kemi analizuar gjendjen ekzistuese të rrjetit të linjave të transportit publik me autobus në kuadër të zonës urbane të Prizrenit kur gjithsej i kemi marrë dhe normalisht në kontakt me Drejtorinë e Shërbimeve Publike dhe me kolegët nga sektori i komunikacionit, pesë linja të cilat janë funksionale dhe operojnë në kuadër të rrjetit caktum figurativisht të shihni aty përveç formës grafike të shpërndarjes të rrethit, linja vijon edhe vëndndaljet të cilat më vonë e më së shumti që për neve në kuadër të disponueshmërisë së rrjetjes së qasjes qytetarëve janë shumë të rëndësishme sepse është një nga kriteret themelore, atje ku sa kanë mundësi qytetarët të ofrohet qasja në transportin publik ë vazhdojmë. Përveç transportit urbanë kemi parapa dhe kemi analizuar dhe rrjetin urbano – periferikë, sepse e thamë më herët që plani nuk e përfshin vetëm zonën urbane domethënë krejt komunën e Prizrenit dhe kryesisht fshatrat në të cilat gravitojnë ose që janë migrantë përditshëm në qytetin e Prizrenit për arsye të ndryshme shëndetësore, shkollimit, punës, biznesit, tregti e kështu me radhë kemi analizuar edhe pjesën e transportit ndër urban edhe sidomos korridoret kryesore të cilat funksionojnë linjat autobusëve në qytetin e Prizrenit e që kanë për destinacion qytetet gjatë Kosovës.

Në diskutim edhe me Drejtorinë e Shërbime Publike kemi propozuar dhe disa masat të cilat duhet marrë për shkak që mbas me kriju si me thënë përzjerje të linjave urban urban përpara



ndërkombëtar për me pas njëfarë selektimi ku secila prej tyre mandej me i bo disa pika integrale, që me mujt me shfrytëzuar qytetari si me thënë formën e transportit publik pa pages shtesë por shërbimi transporteve taksi ku si çdo vend tjetër sidomos duke marrë parasysh edhe madhësinë edhe numrin e popullatës që jetojnë në zonat e Prizrenit.

Ka bërë një analizë të parkingjeve vetëmse në zonën historike ku vërtetë është një numër shumë i madh i parkingjeve përfshi këtu ndoshta edhe rëndësinë dhe rolin e qendrës si një pjesë ku ndoshta duhet ruhet jo vetëmse nga parkingjet po edhe nga dukuri tjera të cilët mundën me degradu si zonë 34 parkingje janë private 25 prej tyre kanë ndodhur rezultati rrënimeve që janë bërë shtëpi atë kështu me radhë pa është një paraqitje e gjendjes së ekzistuesit parkingjeve për posa atyre të dhënave që i patëm në tabelën paraprake komuna Prizrenit kaloi një vlerësim të fizibilitetit për parkingun nëntokësor kryesisht në këtë lokacionin ku jemi afër ne edhe me qëllim që të vlerësohet arsyeshmëria ekonomike ligjore dhe mjedisore për realizimin e parkingut nëntokësor kuptohet se kërkesa e lartë për parkime në qendrën e qytetit shfrytëzimi i hapësirave për parking vlerësuar nga gjendja ekzistuese për parkingje pastaj shfrytëzimi parkingjeve pakufizime kohore e cila gjithsesi ndikon edhe në shfrytëzimin adekuat të sipërfaqeve të dedikuara për parkim, mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit edhe niveli i pa kontrolluar i parkingjeve private të cilat kryesisht janë në zonën historike të qytetit që përpos analizës së parkingjeve, meqenëse 19 pjesa e analizës është bërë edhe vlerësimi i analizës sigurisë trafik mbi bazën e të dhënave nga policia e Kosovës rajoni Prizrenit është paraqitur një trend i lëvizjes ose inuri aksidenteve nga viti 2018 deri në deri në 16 mujorin e parë po e quajnë 2002 normalisht çojmë një trend fillim rëndësishëm edhe individë meqenëse kur kemi diskutuar bashkë komponentë mjedisore ka qenë e një rëndësisë së veçantë është vlerësuar numri i veturave sipas vitit prodhimit është bërë nivlerësim i llojit të karburanteve që përdorin automjetet mirë që pastaj të ikën edhe rekomandimet në aspektin e ndikimit të shkallës motorizimit edhe në aspektin ambientale po edhe në aspektin tjetër tjera që lidhen me mobilitetin sipas disa të dhënave gjendja mjedisore në komunën e Prizrenit gjithmonë t'ju referu' disa të dhënave në pothuajse shumicës sasin shumicën e vendeve kosovë paraqitet më problematike në muajt janar dhe shkurt kryesisht për shkak të ndikimit temperaturave të cilat pastaj rezultojnë edhe me dot sfidat kryesore në aspektin e mobilitetit është automjeti personale ende mbetet zgjidhja e vetme për qytetin e Prizrenit rritja e trysnisë trafikut në aspektin e ngarkesave ndryshme çështje të integritit mobilitetit urban hapësirat kufizuara për këmbësor dhe çiklist shfrytëzimi më i miri hapësirave zona urbane pastaj është mungesa parkinëve efekte të shqetësimeve mjedisore dhe normalisht një planifikim adekuate strategjik për tokën nga analiza e gjendjes kunej përshkruan pak a shumë edhe metodologjinë edhe pajisje të cilat janë shfrytëzuar për vlerësimin e gjendjes ekzistuese pason zhvillimi strategjisë për mobilitetin e qëndrueshëm urbanë kuptohet të përcjellë edhe atë udhëzuesin që përmendëm qysh në fillim të prezantimit janë trajtuar 3 skenarë të mundshëm ka qenë skenari praktikë liberalë dhe e mirëmbajtjes me hyjë shumë secilin presi skenarëve skenari liberal pothuajse favorizon të gjitha format e lëvizjes mirëpo pauzon ndonjë prioritet një formës përkatëse të lëvizjes ky i mirëmbajtjes mbetet gjendja ekzistuese po kryesisht synohet që më tepër të mirëmbajt infrastruktura ekzistuese skenari praktikë përpos që favorizon lëvizjet joaktive këmbësorë dhe çiklistë nuk i përjashton as forma tjera të lëvizjes për këtë arsye ka qenë qëndrimi përbashkët edhe grupeve gjatë punëtorisë që për prizrenin skenari proaktivitet një nga skenarët i cili do të synohet për hartimin e planit mobilitetit tërë fokusi përbashkët ka qenë që ne mbi bazën e përzgjedhjes të skenarit caktojmë objektivat dhe qëllimet strategjike me qëllim

që pastaj këto janë disa nga epërsitë e skenarit praktikë që kryesisht konstendencë edhe mundësi për uljen e numrit të automjeteve ose shkallës motorizimit e rrit mobilitetin në përgjithësi ose shërbime të mobilitetit arritë transportin publik ose shërbime të transportit publik edhe në mënyrë ndërsa fokusi më kryesore është rritja e lëvizjeve jomotorike biçikletave këmbësorëve ose krimin e kushteve për lëvizje ë detyrë mbi bazën e këtij skenari kemi nxjerrë qëllimet dhe objektivat strategjike ku kryesisht i kemi ndarë në shtatë fusha të ndryshme përmirësimi infrastrukturës rrugore pastaj një mobiliteti qëndrueshëm për infrastrukturë jomotorike ose lëvizjet jo motorike zhvillimin e transportit publikë si një. Shumë e rëndësishme që përmenden edhe kolegë pak më parë menaxhimi i një parkinjeve unë politikan vetëm se të qëllimit tretë edhe i katërti lutem plani mobilitetit pothuajse funksionalizimi efikasiteti transportit publik edhe menaxhimi i parkingeve pozicione të shtyllat kryesore që edhe kanë me ulë shkallën e xhimit kërkohet edhe kanë me krijuar kushte dhe favoret për lëvizje tjera pastaj përmirësimi sigurisë trafikut përdorimi i një sistemit inteligjent trafiku të smart mobiliteti që është edhe një trend edhe i kohës mirëpo edhe i nevojshëm për ë përmirësimin e lëvizshmërisë edhe e fundit është përmirësimet mjedisore gjerësisht cilësia e mjedisin përgjegjësi masave të mbledhur për përmirësimin në gjendjes të cilat pak më herët u përmenden të kalojë kolegu gëzim vazhdueshme atëherë në raport me të gjitha problematikat që i kemi identifikuar fazën analizës të cilat i laborum edhe përmes testimi edhe modelit simulativ ndërtuam për komplet rrjetin në rrugor të zonës urbane të Prizrenit dhe në përmbushje të qëllimeve të cilat i përmendi profesor në vlorën dhe objektivave strategjike qëndër lidhen me vizionin e qytetit të Prizrenit ne kemi parapanë një numër të masave që lidhen me përmirësimin infrastrukturës përmirësimin disa parametrave gjeometrike infrastrukturor ose intervenime tjera të cilat përmes skenarit të dytë mandej edhe implementimit po ashtu të modelit sovrik kemi pasur kanë me ndikuar pozitivisht në përmirësimin e operimit trafikut edhe rritjen e cilësisë në aspektin e operimit të trafikut unë po i për masa për mosmarrës të cilën pikëve që veç meqenëse normalisht duhet një kupë pak më e gjatë edhe mora kupak më shumë të pjesa e elabonimit të modelit simulativ disa prej masave kryesisht stratu filluan nga niveli pak majhult dhe masave pak më të lehta ndërlihen me riorganizim të trafikut në disa zona edhe në disa nyje kyçe të rrjetit të rrugor prizrenitimi në aspektin e ndryshimit kahjeve ose ndryshimi qarkullimit nga rrugë dukavore në rrugën kahore të pjesa e disa nyje për shembull të nyja që përmenda ishte një në afërsi të punës derivateve arbëria kemi propozu me ndryshu komplet formën e kontrollit trafikut dhe kalimit kryqëzimet nga forma klasike e kontrollit përmes shenjave vertikale në formë për të kontrollit përmes rrotullimeve të rrethrotullimit në disa raste mandej kemi ëh përfshijë ose masat specifike që ndërlihen në aplikime në disa bajpas edhe në rrethrotullime dhe përmirësimin të rrezeve të kthimit përgjatë segmenteve rrugore.

Menaxhimi i parkingjeve do të analizohet në kufizimin e Qendrës Historike, në zonën 1 çmimi për parking ma e lartë, në zonën 2 një çmim më i lirë për parking.

**Veron Tara:** Këshilli dhe QRKT duhet të jenë çdoherë nëpër komisione dhe debate, nuk kemi marrë pjesë asnjëherë. E kemi kufirin e sekt të gjendjes faktike të zonës.

Dokumenti duhet të bëhet me emërtim të regjioneve dhe jo emra të bizneseve, se emërtimi i një biznesi mund të ndryshojë ndërsa emërtimi i regjionit mbetet i saktë.

Kam një vërejtje - në projekt janë përdorur fotografi të vjetra, duhet të dilet në terren të bëhen foto të reja .

Duhet të hartohet Plani i Ri i Konzervimit , specifikisht për Zonën Historike.

### **Konsultimi ka përfunduar në orën 11:44.**

Në këtë vegëz: <https://www.facebook.com/TVBESA/videos/398933209210777> dhe <https://www.facebook.com/tvprizreniofficial/videos/728272462612762/> , mund të gjeni videon për mbajtjen e konsultimit publik.

Procesmbajtës:

Haziz Krasniqi