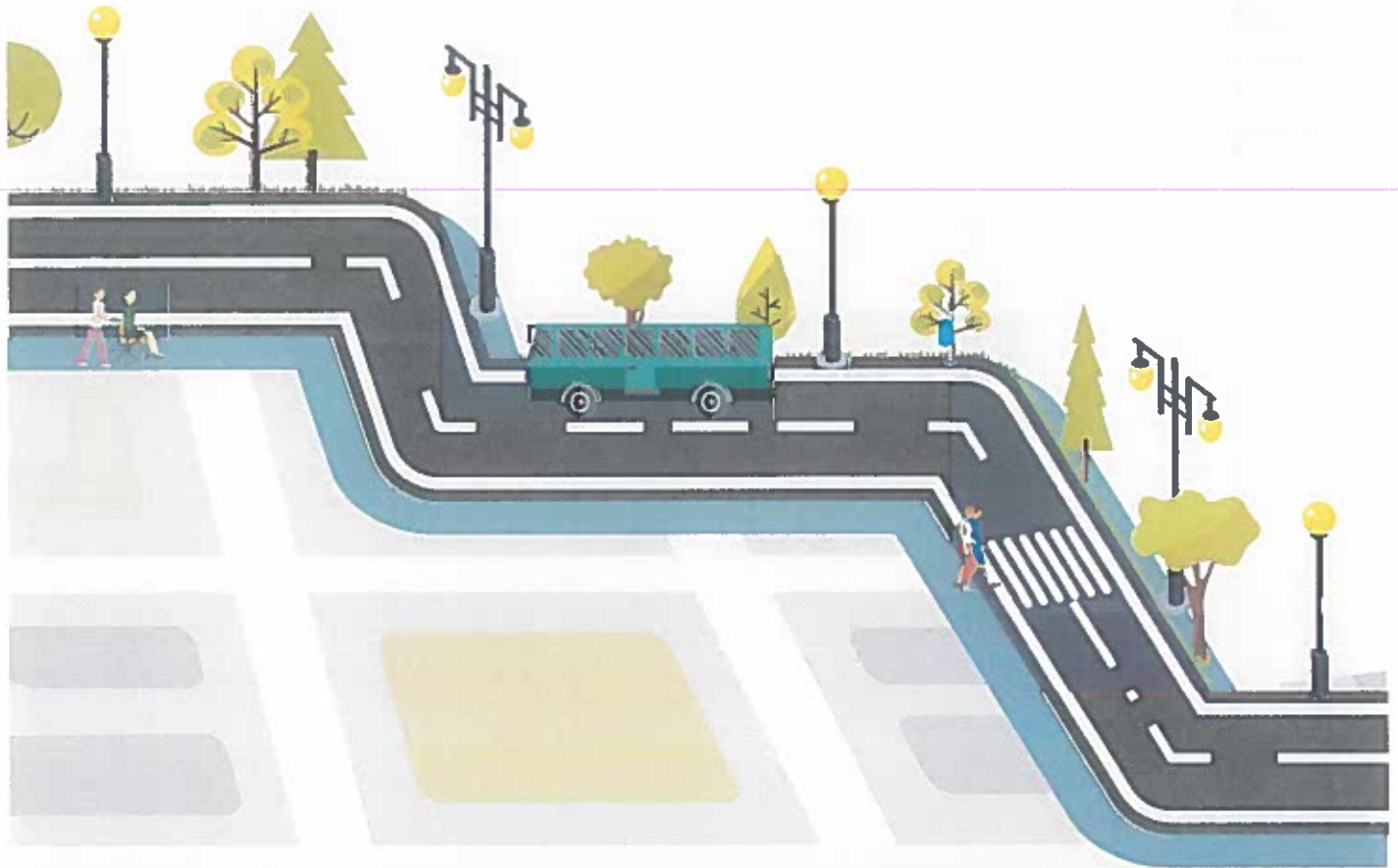




Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova



Komuna e Rahovecit



Plani i Mobilitetit Urban për Komunën e Rahovecit 2022-2027



Plani i Mobilitetit Urban
për Komunën e Rahovecit
2022-2027

Nëntor, 2022

Falënderimet

Ky plan është përgatitur nga grupi punues i Komunës së Rahovecit, bartëse e të cilës është Drejtoria për Shërbime Publike në mbështetje dhe bashkëpunim të ngushtë me grupin koordinues, konsulentët profesional dhe ekspert të fushave të ndryshme.

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

Grupi Punues:

1. Përparim Krasniqi
2. Albnor Mullabazi
3. Sulejman Daka
4. Agim Hoti
5. Shpejtim Mustafa
6. Diellza Çanta
7. Haziz Krasniqi
8. Blerta Gashi
9. Ilir Haxhijaha
10. Masar Vuçiterna
11. Afrim Limani
12. Afrim Oruqi
13. Autoshkollat në komunën e Rahovecit
14. Stacioni Policor në Rahovec
15. OJQ-të në komunën e Rahovecit

Akronimet / Shkurtesat

PMU	Plani i Mobilitetit Urban
PZhK	Plani Zhvillimor Komunal
PZhU	Plani Zhvillimor Urban
PRrU	Plani Rregullues Urban
VSM	Vlerësimi Strategjik i Mjedisit
KASH	Korniza Afatmesme e Shpenzimeve

Tabela e përmbajtjes

1. Hyrje	9
1.1. Fushëveprimi i planit	9
1.2. Profili i komunës për nga perspektiva e mobilitetit	9
1.3. Parimet bazë nga planet dhe dokumentat komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës	11
1.4. Korniza ligjore	11
2. Gjendja ekzistuese	13
2.1. Siguria në trafik	13
2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	17
2.3. Trafiku për këmbësorë	17
2.4. Trafiku për çiklistë	18
2.5. Parkimi	18
2.6. Transporti kolektiv (publiko - privat)	19
2.7. Ngarkesa në trafik	19
2.8. Lëvizja e personave me mobilitet të zvogëluar	21
3. Vizioni - Objektivat strategjike	21
4. Plani i mobilitetit 2022-2027	25
4.1. Rritja e sigurisë nëpër rrugët brenda qytetit	25
4.2. Siguri në afërsi të shkollave	26
4.3. Qasja për njerëz me mobilitet të zvogëluar	28
4.4. Përshtatja e infrastrukturës për biznese	30
4.5. Rregullimi i vendndaljeve të autobusëve	31
4.6. Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal	32
4.7. Ndërtimi i rrugëve tranzite	32
4.8. Rritja e sigurisë në udhëkryqet me rrugë magjistrale	34
4.9. Ri-orientimi i qarkullimit në qytet	34
5. Plani i veprimit	37
6. Vlerësimi strategjik në mjedis (VSM)	40
6.1. Përmbledhje e PM.....	40
6.2. Referenca Ligjore e konsultuar për përcaktim.....	41
6.3. Analiza krahasuese sipas kriterëve të shtojcës 1 të ligjit për vsm nr. 03/L-230, si dhe aktivitetet e PM të komunës së Rahovecit	42
7. Plani financiar	44
7.1. Hyrje.....	44
7.2. Struktura e Buxhetit Komunal	44
7.3. Plani Investiv	47
7.4. Analiza buxhetore e kostove investive kapitale	47

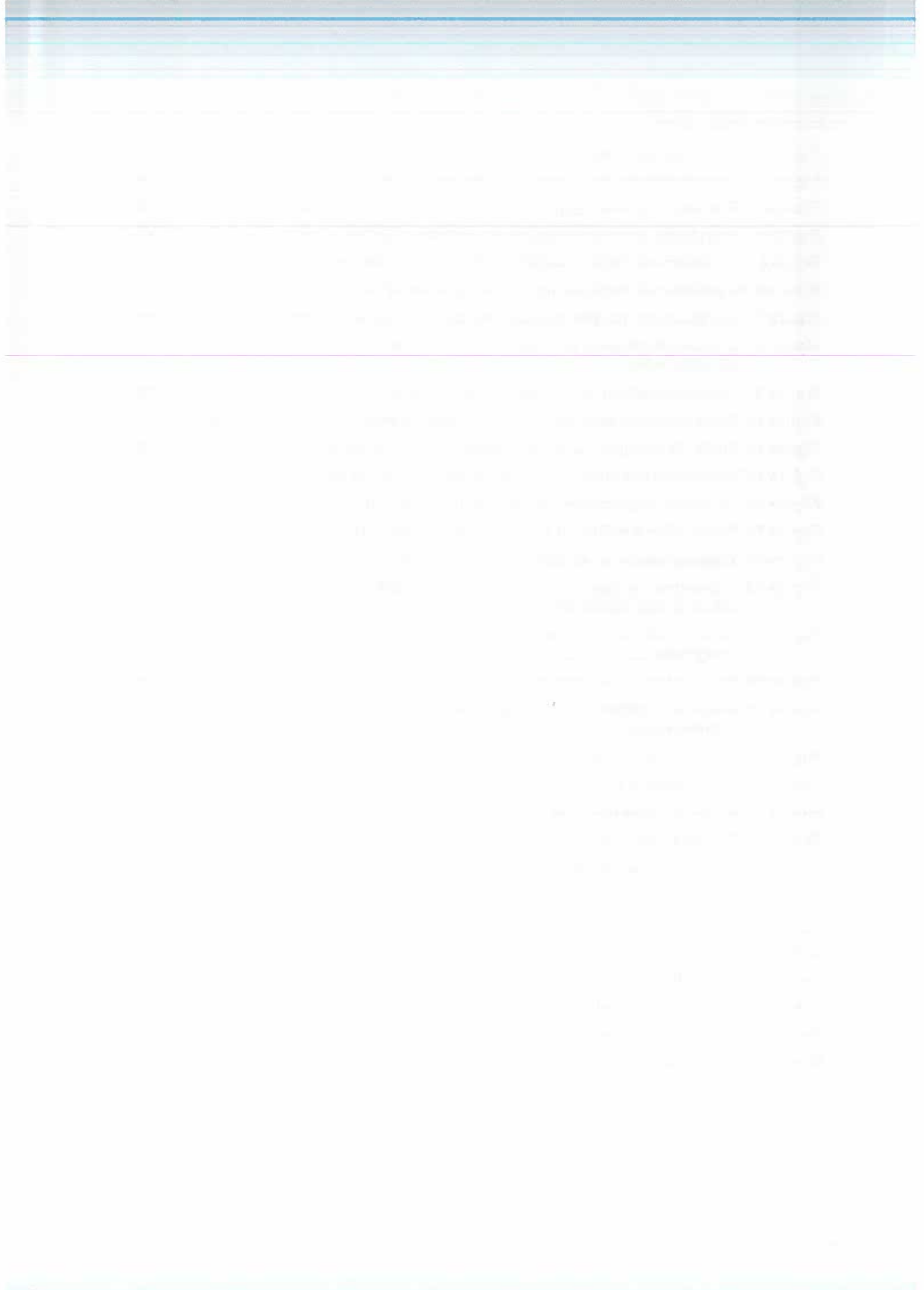
7.5. Nevoja për investime të reja	49
7.6. Vlerësimi i investimeve të reja në mobilitet	50
7.7. Planifikimi i rrjedhës së parasë për investimet në mobilitet	52
8. Monitorimi dhe rishikimi	55
8.1. Monitorimi i planit të mobilitetit urban për vitin 2022.....	55
Aneks I	56
Aneks II	57

Lista e tabelave

Tabela 1: Struktura Buxhetore e Komunës (2022-2025)	44
Tabela 2: Investimet Kapitale (2022 - 2025)	45
Tabela 3: Pasqyra përmbledhëse e planit të mobilitetit për periudhën 2022-2027	48
Tabela 4: Investimet e planifikuara në Mobilitet për periudhën 2022-2027.....	49
Tabela 5: Investimet e planifikuara në Mobilitet për periudhën 2022-2027.....	49
Tabela 6: Rrjedha e parasë e investimeve të planifikuara për periudhën 2022-2027-50	50
Tabela 7: Investimet e planifikuara në bazë të kategorive të investimeve për periudhën 2022-2027	50
Tabela 8: Investimet e planifikuara në bazë të prioriteteve të vlerës mesatare për një projekt	51
Tabela 9: Investimet e planifikuara të bazuara në prioritet për periudhën 2022-2027	51
Tabela 10: Burimet e financimit për periudhën e investimeve 2022-2027	52
Tabela 11: Tabela përmbledhëse e projekteve të planifikuara për periudhën e planifikuar 2022-2027 rrjedha e parasë	53
Tabela 12: Tabela përmbledhëse e projekteve të planifikuara për periudhën e planifikuar 2022-2027 rrjedha e parasë	53

Lista e figurave

Figura 1. Pozita gjeografike e komunës së Rahovecit	10
Figura 2. Raporti mbi numrin e aksidenteve nëpër vite.....	14
Figura 3. Rrethrotullimi në hyrje të qytetit, rruga rajonale Xërxë – Malishevë	14
Figura 4. Kryqëzimi në rrugën magjistrale Prizren – Gjakovë, fshati Xërxë.....	15
Figura 5. Kryqëzimi në rrugën magjistrale Prizren – Gjakovë, fshati Krushë e Madhe....	15
Figura 6. Kryqëzimi në rrugën magjistrale Gjakovë - Prishtinë	16
Figura 7. Kryqëzimi në rrugën rajonale Rahovec – Krushë e Madhe.....	16
Figura 8. Shembuj të rrugëve me siguri të ulët për lëvizje të automjeteve dhe këmbësorëve	16
Figura 9. Parkingjet ekzistuese në qytetin e Rahovecit	18
Figura 10. Pikat karakteristike në të cilat janë bërë matjet e fluksit të qarkullimit.....	19
Figura 11. Fluksi i automjeteve dhe këmbësorëve dhe struktura e qarkullimit	20
Figura 12. Propozimi për kthim në rrugë njëkahore “Gëzim Hamza”	25
Figura 13. Shembull se si do të zhvillohet qarkullimi pas kthimit në rrugë njëkahore	26
Figura 14. Parametrat e ndërtimit të ishullit për këmbësorë.....	27
Figura 15. Zgjidhja ideore duke përdorur ishuj ndarës	28
Figura 16. Lokacioni i propozuar për qetësimin e trafikut me ishuj ndarës në afërsi të njëshkollë fillore	28
Figura 17. Kriteret teknike për qasje në trotuare për personat me mobilitet të zvogëluar	29
Figura 18. Një vendkalim i këmbësorëve ku duhet të sigurohet qasje	29
Figura 19. Ideja për ndaljen e automjeteve me kohë të limituar në rrugën “Xhelal Hajda”	30
Figura 20. Vendndaljet e propozuara në qendër të qytetit	31
Figura 21. Vendndaljet e propozuara në dalje të qytetit.....	31
Figura 22. Rruga tranzite në pjesën veriore	33
Figura 23. Rrugët tranzite në pjesën Jug-lindore të qytetit.....	33
Figura 24. Disa nga kryqëzimet e rrezikshme me rrugë magjistrale.....	34
Figura 25. Qarkullimi njëkahorë në rrugët kryesore të qytetit	35
Figura 26. Disa skenar të mundshëm për orientimin e qarkullimit njëkahorë në qytet....	36
Grafiku 1: Struktura e të ardhurave komunale	45
Grafiku 2: Struktura e të ardhurave komunale	45
Grafiku 3: Investimet e planifikuara kapitale	46
Grafiku 4: Trendi i të hyrave vetanake	46
Grafiku 5: Paraqitja grafike e strukturës investimeve për periudhën planifikuese 2022-2027	49
Grafiku 6: Paraqitja grafike e strukturës së investimeve për periudhën planifikuese 2022-2027	50
Grafiku 7: Paraqitja grafike e burimeve të financimit.....	52



1. HYRJJE

1.1. Fushëveprimi i planit

Plani i mobilitetit është plan strategjik nga fusha e trafikut dhe ka për qëllim përmirësimin dhe harmonizimin e nevojave për lëvizje për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Duke marrë parasysh rritjen e vullshme të shkallës së motorizimit, infrastrukturën rrugore jo funksionale, sigurinë e pamjaftueshme për lëvizje të pamotorizuara dhe kushtet ambientale, atëherë zhvillimi i një plani të mobilitetit urban nuk mund të kuptohet vetëm si një objektivi i thjeshtë, por si prioritet.

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

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

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

Përfshirja e qytetarëve dhe pjesëmarrësve tjerë në hartimin e planit të mobilitetit është ndër principet themelore. Përfshirja dhe mendimet e tyre janë kontribut i rëndësishëm, sepse ndërlidhet me nevojat e biznesit, organizimin dhe dinamikën e qytetit si dhe me kualitetin e jetesës.

Me hartimin e planit të mobilitetit, Komuna e Rahovecit tenton të jetë një komunë funksionale dhe e integruar, duke akomoduar të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe krijimin e kushteve për lëvizje të motorizuara dhe të pa motorizuara.

1.2. Profili i komunës për nga perspektiva e mobilitetit

Popullsia

Numri i përgjithshëm i banorëve në Komunën e Rahovecit bazuar në regjistrimin e popullsisë të vitit 2011 është 56,208 banorë. Në qytetin e Rahovecit jetojnë rreth 15,892 banorë që do të thotë se rreth 28 % e popullsisë së tërësishme jeton në këtë qytet, ndërsa në të gjitha vendbanimet tjera jetojnë rreth 40,316 banorë apo rreth 72 %.

Pozita gjeografike

Territori i Komunës së Rahovecit zë një sipërfaqe prej 275.5 km², që shtrihet në regionin e Gjakovës dhe ka një pozitë të mirë gjeografike. Në Veri kufizohet me Komunën e Klinës me distancë rreth 45 km, në Veri-Lindje me Komunën e Malishevës rreth 16 km, në Jug-Lindje me Komunën e Suharekës rreth 17 km dhe atë të Mamushës, në Jug me Komunën e Prizrenit 25 km, dhe në Perëndim me Komunën e Gjakovës 28 km dhe në largësi nga kryeqendra e Kosovës (Prishtina) rreth 60 km. Ekziston lidhje të mira komunikative në mes komunave dhe në Lindje të komunës kalon magjistralja Prizren – Pejë dhe hekurudha Prizren–Pejë.

Territori i komunës shtrihet në hemisferën në mes shkallës 42° e 30' dhe 42° e 50' të gjerësisë gjeografike veriore dhe ndërmjet 20° e 21' dhe 20° e 55' të gjatësisë gjeografike lindore. Vendbanimet në Komunën e Rahovecit shtrihen në lartësitë mbidetare prej 310 m Krushë e Madhe deri në 920 m lartësi mbidetare Zatriqi.



Figura 1. Pozita gjeografike e komunës së Rahovecit

Për kah lartësia mbidetare këto vendbanime ndahen në luginore-rrafshinore, kodrinore dhe malore.

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

Komuna e Rahovecit është në përfundim të miratimit të Planit Zhvillimor Komunal (PZHK), si dhe është në proces të hartimit të Planit Rregullues Urban (PRrU) për "Qendrën e Vjetër të Qytetit". Në këtë dokument është trajtuar problemi i komunikacionit dhe mobilitetit në përgjithësi, pastaj është bërë planifikimi i rrugëve, trotuareve dhe për llojet e ndryshme të transportit. Në kuadër të këtyre planeve janë trajtuar edhe vendndaljet e autobusëve dhe parkingjet për lokalitete të ndryshme. Në vijim janë paraqitur disa nga objektivat komunale të cilat janë paraparë në kuadër të këtyre planeve të cilat e trajtojnë hapësirën në përgjithësi:

Strategjia e zhvillimit të infrastrukturës sipas PZHK-së

Synimi 1. Rrugë të asfaltuara të kualitetit të lartë dhe qasje për të gjithë banorët:

- Asfaltimi i rrugëve që lidhin vendbanimet, asfaltimi i rrugëve lokale;
- Mirëmbajtjen e rrugëve lokale;
- Përfundimi i Rrugës Unazore (Tranzite) mbi Rahovec;
- Rregullimi i anësoreve mbrojtëse;
- Rregullimi i sinjalizimit për vendkalim këmbësorësh në vendbanime të mëdha dhe të frekuentuara sidomos në qendrat sekondare;
- Rregullimin e trotuareve në vendbanimet;
- Rregullimin e sinjalizimit për vijën hekurudhore, në vendbanime të mëdha dhe të frekuentuara;
- Rregullimi dhe mirëmbajtja e ndriçimit publik në Rahovec dhe qendrat sekondare.

1.4. Korniza ligjore

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

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

- Ligji Nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor, I ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 06/L-069;
- Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor, I ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 06/L-070;
- Ligji Nr. 2003/11 për Rrugët, I ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 03/L-120 dhe Ligjin Nr. 06/L-068;
- Ligji Nr. 03/L-040 për vetëqeverisje lokale;

- Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë;
- Ligji Nr. 04/L-174 për Planifikimin Hapësinor;
- Ligji Nr. 08/L-025 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja;
- Ligji Nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit.

Siguria në trafik është e rregulluar me Ligjin Nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor, i ndrrshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 06/L-069. Qëllimi i këtij ligji është rregullimi i të drejtave dhe detyrimeve në sistemin e komunikacionit rrugor.

Përpos ligjit për sigurinë në komunikacion, me çështje të sigurisë në trafik merret edhe Ligji për Policisë, i miratuar në vitin 2012. Nga ana tjetër, edhe Ligji për vetëqeverisje lokale, Rregullorja për shërbime komunale, si dhe aktet tjera nënligjore të komunave të Kosovës trajtojnë fushën e sigurisë së trafik duke kompletuar bazën ligjore në këtë fushë.

Ligji për planifikim hapësinor, ka për qëllim rregullimin e të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me planifikimin hapësinor dhe urban. Në kuadër të këtij ligji, planifikimi hapësinor duhet t'i respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe ta përkrahë zhvillimin e qëndrueshëm, po ashtu duhet t'i përkrahë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse dhe duhet t'i përfshijë të gjitha palët e interesuara dhe komunitete.

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

Ligji për mbrojtjen e mjedisit, cakton shfrytëzimin racional të resurseve natyrore dhe kufizimin e ndotjes së mjedisit, parandalimin e dëmtimit, rehabilitimin dhe përmirësimin e mjedisit të dëmtuar, përmirësimin e kushteve mjedisore, që lidhen me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut.

Ligji për vetëqeverisjen lokale përshkruan bazën ligjore për një sistem të qëndrueshëm të vetëqeverisjes lokale në Republikën e Kosovës si dhe përcakton funksionet, kompetencat, të drejtat dhe detyrat e tyre dhe të organeve përkatëse.

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

- zhvillimin lokal ekonomik;
- planifikimin urban dhe rural;
- shfrytëzimin e tokës dhe zhvillimin;
- zbatimin e rregulloreve të ndërtimit dhe standardeve për kontrollimin e ndërtimit; mbrojtjen e mjedisit lokal; janë kompetencat vetanake, të plota dhe ekskluzive, për sa i përket interesit lokal, duke i respektuar standardet e përcaktuar në legjisllacionin e zbatueshëm, këto kompetenca janë përcaktuar me nenin 17 të Ligjit për vetëqeverisjen lokale.

2. GJENDJA EKZISTUESE

Komuna e Rahovecit shtrihet në mesin e rrugëve magjistrale Gjakovë-Prishtinë dhe Gjakovë-Prizren, si dhe atyre rajonale Malishevë-Gjakovë, dhe Rahovec-Suharekë. Territori i komunës është relativisht i madh i cili ka një rrjet rrugor prej 297 km rrugë të të gjitha kategorive. Rrugët magjistrale dhe rajonale janë të asfaltuara dhe në gjendje të mirë ka edhe prej atyre rrugëve brenda qytetit që janë pa asfaltuara, sidomos në lagjet periferike. Gjendja e trafikut është relativisht në nivel të kënaqshëm në rrugët periferike të komunës, ndërsa sa i përket atyre brenda qytetit ka pak vështirësi në zhvillimin normal të qarkullimit të mjeteve, kjo bëhet edhe më vështirë kur kemi parasysh praninë e madhe të motokultivatorëve. Konfiguracioni i terrenit është kodrinor, ku karakterizohet me dendësi shumë të madhe të vendbanimeve në disa lagje të qytetit, si rezultat i kësaj kemi edhe rrugët shumë të ngushta të cilat përdoren nga të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Shumica e këtyre rrugëve janë të asfaltuara, mirëpo nuk kanë trotuare për lëvizjen e këmbësorëve. Për nga aspekti i mobilitetit rrugët në këto lagje mund të cilësohen si të rrezikshme duke mos ofruar siguri të mjaftueshme të gjithë pjesëmarrësve në trafik.

Komuna përveç trafikut rrugor ka edhe atë hekurudhor e cila e lidh Prishtinën – Shkupin, mirëpo aktualisht kjo linjë është jashtë funksionit.

2.1. Siguria në trafik

Siguria në komunën e Rahovecit përkatësisht në zonën urbane sipas konceptit të mobilitetit mund të llogaritet e nivelit të ulët. Kjo për faktin se ka një infrastrukturë rrugore adekuate për automjete, ndërsa jo në nivel të duhur për lëvizje të mjeteve të pa motorizuara si për këmbësorë ashtu edhe për çiklistë. Zona urbane karakterizohet me mungesë të trotuareve për këmbësorë, për shkak se nuk ka pasur mundësi të ndërtimit të tyre. Në këto lagje rrugët janë shumë të ngushta në shumicën prej tyre zhvillohet trafiku në dy kahje dhe e bën shumë të vështirë dhe të rrezikshme lëvizjen e këmbësorëve. Këto rrugë shfrytëzohen shumë sidomos nga nxënësit për të shkuar në shkollë, sepse lëvizja në këmbë është e vetmja mënyrë e lëvizjes për këto nevoja ditore, pasi që transport urban nuk ka të organizuar brenda qytetit.

Problem tjetër i sigurisë ka të bëjë edhe me mos rregullimin adekuat të disa kryqëzimeve sidomos atyre që janë të lidhura me rrugët rajonale dhe magjistrale, të cilat kalojnë nëpër komunën e Rahovecit. Edhe sipas raporteve policore mbi numrin e aksidenteve është një numër relativisht i madh, ku shumica e tyre ndodhin pikërisht në këto kryqëzime me rrugët magjistrale dhe rajonale. Në vazhdim do t'i japim disa nga pikat më të rrezikshme të cilat nuk i plotësojnë kriteret teknike gjeometrike për funksionimin e tyre.

Aksidentet me dëme materiale sipas viteve

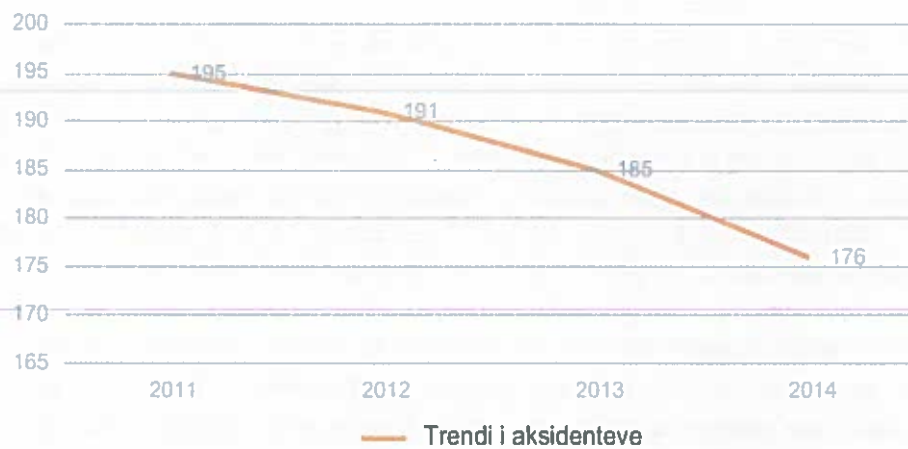


Figura 2. Raporti mbi numrin e aksidenteve nëpër vite



Figura 3. Rrethrotullimi në hyrje të qytetit, rruga rajonale Xërxe – Malishevë

Qëllimi i projektimit të rrethrotullimeve është që në hyrje të udhëkryqit të detyrojë automjetet ta zvogëlojnë shpejtësinë në mënyrë që të rritet siguria, në këtë udhëkryq me këto parametra gjeometrik kjo gjë nuk ka ndodhur për faktin se mjetet që lëvizin në drejtimin Malishevë – Xërxe i mundësohet e drejta e kalimit krahasuar me ata të cilët është dashur të kenë të drejtë përkatësisht mjetet që lëvizin në rrethrotullim, dhe pikërisht është kjo edhe arsyeja se pse ndodhin aksidente në këtë udhëkryq, gjithashtu edhe kyçja nga qyteti nuk është projektuar si duhet sepse nuk ka dukshmëri të mjaftueshme.

14 PLANI I MOBILITËTIT URBAN PËR KOMUNËN E RAHOVECIT 2022-2027



Figura 4. Kryqëzimi në rrugën magjistrale Prizren – Gjakovë, fshati Xërxë

Ky është njëri ndër udhëkryqet më të rrezikshme në komunën e Rahovecit, sepse në këtë kryqëzim kemi edhe kalimin e hekurudhës. Dihet se një pjesë e madhe e fshatit Xërxë shtrihet në pjesën e poshtme të këtij kryqëzimi, ndërsa në afërsi të tij gjendet shkolla fillore, pikërisht në këto pika gjatë vitit shkollor bëhet edhe më e rrezikshme sepse kërkesa për të kaluar nga njëra anë në tjetrën është shumë e madhe.



Figura 5. Kryqëzimi në rrugën magjistrale Prizren – Gjakovë, fshati Xërxë e Madhe



Figura 6. Kryqëzimi në rrugën magjistrale Gjakovë - Prishtinë

Disa rrugë të lagjeve që janë të rrezikshme për zhvillimin e komunikacionit të automjeteve dhe të këmbësorëve.



Figura 8. Shembuj të rrugëve me siguri të ulët për lëvizje të automjeteve dhe këmbësorëve





Vendet ku janë paraparë të ndërtohen rreth rrotullimet;

- *Rruga rajonale Xerxe-Kramavik*
- *Rruga rajonale Rahovec-Malishevë*
- *Rruga rajonale Rahovec-Suharekë*

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal

Të gjitha mangësitë e përmendura më lartë për nga aspekti i sigurisë janë të lidhura drejtpërsëdrejt edhe me mungesën e sinjalizimit adekuat, niveli i sinjalizimit si atij horizontal po ashtu edhe atij vertikal nuk është në nivelin e duhur në rrugë rajonale, e bëhet edhe më e rëndë kur dihet se në vitet e fundit nuk ka pasur kompani të kontraktuar për mirëmbajtjen e tij.

Në zonën urbane kemi sinjalizim adekuat sidomos në pjesët e qytetit ku janë ndërtuar rrugët e reja, ndërsa në ato rurale ka vetëm në rruget kryesore. Në zonat rurale ka vetëm disa shenja vertikale STOP, të cilat janë vendosur në kryqëzime me rrugët kryesore, kurse sinjalizim horizontal nuk ka fare në rrugë sekondare, është bërë vetëm njëherë kur është ndërtuar rruga pastaj nuk është mirëmbajtur fare, apo nuk është përsëritur më.

2.3. Trafiku për këmbësorë

Shtigjet e këmbësorëve janë pothuajse pjesa më e rëndësishme e infrastrukturës sidomos për zonat urbane, kur dihet që shumica e lëvizjeve ditore bëhet në këmbë, mirëpo pa i anashkaluar edhe nevojën për rrugët që i lidhin fshatrat. Në komunën e Rahovecit nuk është gjendja e mirë me trotuare, apo thënë më mirë lëvizja në këmbë nuk është e sigurt në këtë qytet. Qyteti ka një terren kodrinor me dendësi shumë të madhe të vendbanimeve që karakterizohen me rrugë të ngushta të cilat janë të asfaltuara në tërësi, ndërsa nuk ka fare trotuare për lëvizjen e këmbësorëve. Sidomos gjatë periudhës së dimrit kemi një gjendje shumë të rrezikshme për lëvizje të këmbësorëve duke pasur parasysh edhe pjerrtësitë në këto rrugë. Në përgjithësi përveç disa rrugëve kryesore në qendrën e qytetit që kanë trotuare, shumica e lagjeve tjera nuk kanë fare. Këtu duhet të përmendim edhe rrugën që qon në drejtimin e shkollës së mesme "Xhelal Hajda" rrugë e cila është shumë e frekuentuar nga nxënësit nuk ka një infrastrukturë adekuate për lëvizje të këmbësorëve. Në përgjithësi mund të themi se gjendja me trotuare nuk është në nivelin e duhur si për nga mungesa ashtu edhe mirëmbajtja e duhur. Në PZHK është paraparë që të ndërtohen disa trotuare këto sidomos në rrugë që i lidhin fshatrat sepse edhe në këto raste nuk kemi hapësira për lëvizje të sigurtë të këmbësorëve, sidomos në rrugët rajonale kur dihet se mjetet këtu mund të lëvizin me një shpejtësi më të madhe.

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

24. Trafiku për çiklistë

Në qytetin e Rahovecit kemi disa shtigje për çiklistë deri më tani, edhe pse në PZHK është përmendur që janë të nevojshme këto shtigje mirëpo, duke e marrë parasysh gjendjen e terrenit dhe hapësirat në dispozicion për krijimin e shtigjeve është shumë e vështirë që të krijohen. Në të ardhmen nëse qyteti vazhdon të rritet në pjesën e rrafshët është mirë që të parashihen, dhe të inkorporohet edhe kjo formë e transportit. Kemi shtegun ne rruget Ibrahim Rugova me gjatësi 609 metra, kemi krijuar përgjatë rruges Rahovec –Hamoc-Fortes ne segmentin e kësaj rruge është vendosur shtegu për çikliste.

25. Parkimi

Qyteti i Rahovecit ka shumë pak hapësira publike apo private të cilat mund të shfrytëzohen për parkingje. Në zonën qendër nuk ka hapësira as mundësi për krijimin e parkingjeve, kjo njëherit është edhe një shqetësim sepse është një hapësirë shumë e vogël tek shtëpia e Kulturës në qendër të cilin qytetarët e shfrytëzojnë për parking, i cili e pengon rrjedhën e qarkullimit. Ekzistojnë edhe disa parkingje në pjesën e poshtme të qytetit afër tregut i cili mund të shfrytëzohet mirëpo, përveç ditëve të tregut shumë pak shfrytëzohet në ditët tjera.



Figura 9. Parkingjet ekzistuese në qytetin e Rahovecit

2.6. Transporti kolektiv (publiko - privat)

Trafiku urban në komunën e Rahovecit përkatësisht në zonën urbane nuk ekziston. Ka të organizuar trafikun urbano – periferik dhe atë ndër urban. Të gjitha itineraret janë të caktuara nga disa rregullore të nxjerra nga Kuvendi Komunal, mirëpo këto janë shumë të vjetra sepse janë nxjerr në vitin 2001 dhe janë të bazuara në ligjin e vjetër të transportit. Kjo mund të cilësohet edhe një e metë dhe duhet të rishikohet kjo rregullore me qëllim që të përshtatet me ligji e ri që është në fuqi. Transporti urbano – periferik organizohet me autobus nga kompanitë private, ku gjendja e mjeteve në disa raste nuk është në nivelin e duhur, linjat kryesisht shfrytëzohen për transportin e nxënësve. Ndërsa sa i përket linjave ndërurbane ka një qasje të mirë dhe shpeshtësia e tyre është në nivelin e duhur. Komuna ka stacion të autobusëve që me rregullore është paraparë që të gjitha linjat duhet të nisen dhe të përfundojnë në këtë stacion. Mirëpo, një shqetësim tjetër është se operatorët e autobusëve nuk e respektojnë dhe ndalen edhe në pjesët tjera të qytetit, si për zbritjen e udhëtareve ashtu edhe për marrjen e tyre. Kjo ndodh sidomos në zonat atraktive në qendër apo në afërsi të shkollave. Aktualisht ka disa vendndalje të shënuar për autobusë brenda qytetit, mirëpo në vijmë duhet që ta analizojmë nëse është e nevojshme që të vendoset dhe të krijohet një infrastrukturë adekuatë.

2.7. Ngarkesa në trafik

Për nevoja praktike janë të rëndësishme së veçantë karakteristikat e jolinearitetit kohorë të qarkullimit të automjeteve në periudha të ndryshme kohore. Periudha dhe zgjatja e numërimit varet nga qëllimet dhe mënyra e planifikimit. Për nevoja të planit matjet e fluksit të trafikut janë bërë vetëm për një orë në pika karakteristike të hyrjeve të qytetit.

Përpos automjeteve motorike, me qëllim të caktimit të strukturës së qarkullimit, janë bërë edhe matjet e numrit të këmbësorëve dhe biçikletave të cilat qarkullojnë brenda orës.

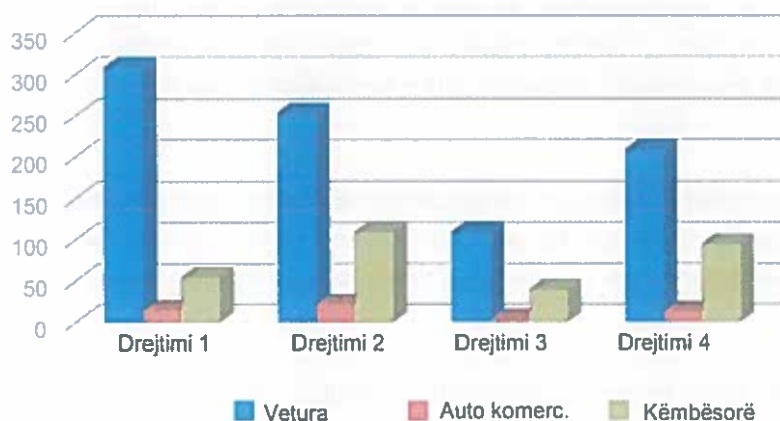


Figura 10. Pikat karakteristike në të cilat janë bërë matjet e fluksit të qarkullimit

Të dhënat për qarkullimin e mjeteve dhe strukturën e qarkullimit në udhëkryqin U1 tek Semaforët janë dhënë në fig. 11.



Fluksi i automjeteve dhe këmbësorëve - U1



Struktura e qarkullimit

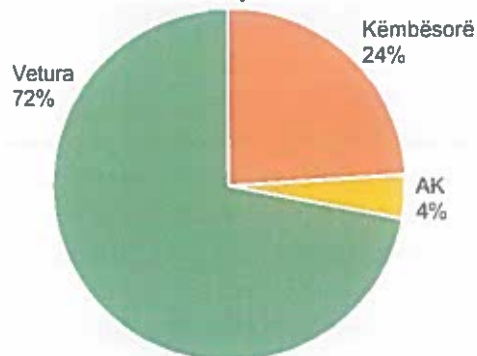


Figura 11. Fluksi i automjeteve dhe këmbësorëve dhe struktura e qarkullimit

Për nga struktura e qarkullimit shihet se në kohën kur janë realizuar matjet e fluksit dominojnë mjetet motorike krahasuar me këmbësorët, për nga numri i shfrytëzuesve mund të konstatojmë se ky udhëkryq ka kapacitet rezervë për përbalimin e një fluksi më të madh të automjeteve dhe këmbësorëve gjithashtu.

2.8. Lëvizja e personave me mobilitet të zvogëluar

Komuna e Rahovecit përkatësisht zona urbane ka bere nje infrastrukturë adekuate e cila do t'i mundësonte personave me mobilitet të zvogëluar një qasje të lehtë dhe një lëvizje të lirë. Rrugët janë shumë të ngushta në disa pjesë të qytetit kanë të pamundur të krijohen hapësira për lëvizje të lirë të kësaj kategorie. Mirëpo, edhe pjesët e qytetit ku ka trotuare, përkatësisht jane vendosur pjerrinat e duhura për t'u qasur më lehtë në to.

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE

Qyteti i Rahovecit i cili konsiderohet me dendësi të madhe në zonën qendër, me një konfiguracion kodrinor të terrenit, me rrugë shumë të ngushta si rezultat i një plani kaotik të ndërtimit të shtëpive individuale e bënë që lëvizshmëria në qytet të jetë e vështirë dhe e pa sigurtë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Gjatë analizës në kapitullin e mësipërm del të jetë se siguria e lëvizjes në qytet është në nivel jo të mirë, sidomos për lëvizjet në këmbë, kjo për faktin se kemi një qarkullim dy kahor të automjeteve në rrugë shumë të ngushta ku madje shumica prej tyre nuk kanë trotuare për lëvizje të sigurt të këmbësorëve.

Aktualisht trafiku për mjete të motorizuara është i orientuar në rrugën kryesore të qytetit, kjo për shkak se nuk ka ndonjë rrugë alternative e cila i plotëson kriteret që të përdoret si rrugë tranzite për mjete të rënda, pak në këtë aspekt mbetemi të hendikepuar për të ofruar zgjidhje për një periudhë afatshkurtër, qoftë për nga aspekti i sigurisë apo i ri-orientimit të qarkullimit, kjo për faktin se kërkojnë investime pak më të mëdha si për nga aspekti kohor ashtu edhe ai financiar.

Nëse i referohemi Planit Hapësinor të Kosovës, Rahoveci bënë pjesë në "zonën e verdhë" të ashtuquajtur, duke e konsideruar si vendbanim urë lidhës me mes të komunave tjera, me një pemëtari dhe vreshtari të zhvilluar. Për ta arsyetuar këtë epitet kryefjala bie të jetë organizimi i trafikut dhe transportit si në nivelin komunal ashtu edhe në atë lokal në qendër të qytetit. Ndërsa, nëse i referohemi PZHK, planeve rregullative e kemi po të njëjtin vizion ku thuhet që:

"Komunë me sistem të avancuar administrativ, trende pozitive në punësim dhe zvogëlim të varfërisë, duke e avancuar sistemin arsimor dhe shëndetësor, zhvillim të vendbanimeve me plan, zhvillim të qëndrueshëm mjedisor duke mbrojtur edhe vlerat e trashëgimisë kulturore, me ekonomi stabile duke avancuar vreshtarinë dhe perimtarinë, infrastrukturë të planifikuar e bashkëkohore".

- Për t'i plotësuar apo për t'i arritur këto vizione për nga aspekti i mobilitetit na duhet që të kemi një qytet:
- Me qasje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik,
- Infrastruktura adekuate për të gjitha format e lëvizjes.

Vizioni i qytetit në aspektin e mobilitetit është ndërtuar në këto katër elemente:

- Kapaciteti,
- Arritshmëria (qasshmëria),
- Atraktiviteti,
- Qëndrueshmëria.

Kapaciteti	Arritshmëria (qasshmëria)
<ul style="list-style-type: none"> • Kapaciteti i rrjetit rrugor • Kapaciteti i transportit publik • Rrjeti i çiklizmit • Bizneset 	<ul style="list-style-type: none"> • Koha e udhëlimit • Shpejtësia e lëvizjes • Parkingjet • Kënaqshmëria e shfrytëzuesve të rrjetit rrugor
Atraktiviteti	Qëndrueshmëria
<ul style="list-style-type: none"> • Ecja • Hapësira publike 	<ul style="list-style-type: none"> • Siguria rugore • Qëndrueshmëria e rrjetit rrugor • Përdorimi i mjeteve alternative të lëvizjes

Nga analiza e gjendjes ekzistuese ashtu edhe nga vizioni për zhvillimin e qytetit objektivat i kemi ndarë në dy periudha:

1. Objektiva afatshkurtra 0-1 vit dhe
2. Objektiva afatmesme 0-5 vite.

1. Objektiva afatshkurtra 0-1 vit:

- Rritja e sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit,
- Qasja për njerëz me mobilitet të zvogëluar,
- Përshtatja e infrastrukturës për biznese,
- Rregullimi i vendndaljeve të autobusëve,
- Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal,
- Ndërtimi i rrugëve dhe trotuareve.

2. Objektiva afatmesme 0-5 vite:

- Ndërtimi i rrugëve tranzite,
- Rritja e sigurisë në udhëkryqe me rrugë magjistrale,
- Ri-projektimi dhe rindërtimi i udhëkryqeve të rrezikshme,
- Ri-orientimi i qarkullimit në qytet.

O 1.1. Rritja e sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit

Ashtu siç e kemi potencuar edhe më herët qyteti i Rahovecit ka mungesë të trotuareve për lëvizje të sigurtë të këmbësorëve, nuk janë marrë masa adekuate për ta rritur sigurinë në afërsi të shkollave, ekzistojnë disa udhëkryqe që nuk i plotësojnë kriteret për një lëvizje të sigurt në to. Për këtë arsye janë propozuar disa skenarë për të rritur nivelin e sigurisë në disa pjesë të qytetit.

O 1.2. Qasja për njerëz me mobilitet të zvogëluar

Disa rrugë të qytetit kanë trotuare për lëvizjen e mjeteve të pa motorizuara mirëpo, qasja e njerëzve me mobilitet të zvogëluar nuk është e mundshme, kjo për faktin se pikërisht në vendkalime të këmbësorëve nuk janë respektuar kriteret teknike për rampa (lëshesa), të cilat do ta mundësojnë një qasje më të lehtë. Ky objektivi është shumë i lehtë i realizueshëm dhe nuk kërkon ndonjë investim të madh, andaj edhe mendohet që të kryhet brenda grupit të parë të objektivave.

O 1.3. Përshtatja e infrastrukturës për biznese

Rruga kryesore e qytetit "Xhelal Hajda", është rruga në cilën janë të shtrira të gjitha bizneset në qytetin e Rahovecit, aktualisht në këtë rrugë trafiku zhvillohet në dy kahe ku gjerësia e rrugës është 7m. Në trotuare përgjatë gjithë rrugës janë të vendosura pengesa fizike anti park, mirëpo edhe skajoret e rrugës janë shumë të larta, për momentin është e pamundur që të ndalen automjetet për të kryer ndonjë shërbim apo lokalet të bëjnë furnizimet e tyre. Për këtë arsye ne kemi menduar të krijojmë një hapësirë legale për ndalje e cila nuk do ta kishte penguar rrjedhën e qarkullimit, kjo hapësirë është menduar që të krijohet në mes të dy drunjëve dekorativ, ku ekziston një distancë prej 10m.

O 1.4. Rregullimi i vendndaljeve të autobusëve

Brenda qytetit të Rahovecit nuk ka vendndalje legale të autobusëve, pra me këtë nënkuptojmë që të gjitha udhëtimet, zbritjet bëhen nga stacioni i autobusëve, edhe pse kjo çështje është rregulluar me rregullore mbi linjat e transportit nuk respektohet, pothuajse të gjithë operatorët e linjave transportuese bëjnë marrjen dhe zbritjen e udhëtarëve në pika të ndryshme të qytetit. Për këtë arsye është menduar që të bëhen disa vendndalje përveç stacionit të autobusëve, kjo për faktin që të legalizohet një pikë e vetme e destinuar për këtë çështje, jo të shfrytëzohet apo të keqpërdoret rruga për ndalje sipas dëshirës së udhëtarëve.

Objektiva afatmesme 0 – 5 vite

O 2.1. Ndërtimi i rrugëve tranzite

Rruga kryesore e qytetit njëherit është e rruga në të cilën detyrimisht kalojnë të gjitha mjetet, duke i përfshirë edhe ato të rëndat, kjo për faktin se nuk ka rrugë alternative për ta ri-orientuar qarkullimin. Në këtë periudhë afatmesme mendohet që të ndërtohet rruga tranzite në pjesën veriore të qytetit rrugë e cila tashmë është edhe e trasuar. Me ndërtimin e kësaj rrugë do kemi mundësinë që mjeteve të rënda t'ja kufizojmë lëvizjet në qendër të qytetit, me këtë kufizim automatikisht do të ndikojmë në rritjen e sigurisë së pjesëmarrësve tjerë brenda zonës së qytetit, në të njëjtën kohë do të na jepen edhe mundësi që në periudhat afatmesme të bëhet edhe një ri-organizim i brendshëm i rrugëve.

O 2.2. Rritja e sigurisë në udhëkryqet me rrugë magjistrale

Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese kemi arritur në përfundim se kemi një numër të konsiderueshëm të udhëkryqëve që mund t'i konsiderojmë me rrezikshmëri të lartë, kjo për faktin se ka ndodhur një numër i konsiderueshëm i aksidentëve. Këtu bëjnë pjesë disa kryqëzime me rrugë magjistrale siç janë në fshatin Xërxë, fshatin Krushë e Madhe, rrethrotullimi në hyrje të qytetit. Të gjitha këto pika duhet të ri-projektohen apo të vendosen masa dhe mënyra të tjera të qarkullimit.

O 2.3. Ri-projektimi dhe rindërtimi i udhëkryqëve të rrezikshme

O 2.4. Ri-orientimi i qarkullimit në qytet

Me ndërtimin e këtyre rrugëve tranzite mundësohet edhe rregullimi apo ri-orientimi i brendshëm i rrugëve, aktualisht kërkesa për lëvizje nuk është shumë e madhe dhe kapaciteti i rrugëve është në nivel të kënaqshëm, mirëpo për një periudhë afatmesme kërkesa për lëvizje mund të rritet, ndërsa është e pamundur zgjerimi i rrjetit rrugor në qendër të qytetit. Për këtë arsye është e nevojshme që të bëhet kahëzimi i trafikut përmes rrugëve njëkahore.

4. PLANI I MOBILITETIT 2022-2027

4.1. Rritja e sigurisë nëpër rrugët brenda qytetit

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

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

Shumica rrugëve brenda qytetit janë shumë të ngushta dhe trafiku në to zhvillohet në të dy drejtimet, me kthimin e tyre në rrugë njëkahore si në figurën e mëposhtme krijohet një hapësirë e cila mund të shënohet për lëvizje të këmbësorëve p.sh në një rrugë gjerësia është 4.5m, 3m mund të ndahen për lëvizje të mjeteve në një drejtim ndërsa 1.5m mund të ndahen për lëvizje të sigurtë të këmbësorëve.



Figura 12. Propozimi për kthim në rrugë njëkahore "Gëzim Hamza"



Figura 13. Shembull se si do të zhvillohet qarkullimi pas kthimit në rrugë njëkahore

4.2. Siguri në afërsi të shkollave

Për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave janë propozuar disa modele apo praktika për qetësimin e trafikut si:

- Pengesat në rrugë (të vendosura sipas kriterëve dhe standardeve teknike);
- Ngushtimi i shiritave të lëvizjes me qëllim të zvogëlimit të shpejtësisë;
- Vendosja e sinjalistikës adekuate, në përshtatje me kushtet e lëvizjes në afërsi të shkollave;
- Ndriçimi i vendkalimeve për këmbësorë.

4.2.1. Masat e propozuara për kontrollimin e trafikut

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

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

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

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

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

Për rrugët rajonale:

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

Zgjidhja teknike bazohet në:

- Ndërtimin e ishullit qendror në rrugën kryesore në të dy anët e vendkalimit për këmbësorë, secili me gjatësi 10m – 15m, dhe me gjerësi nga 1,5 – 2,0m, ndërsa lartësia e skajorit të ishullit $h = 12$ cm (Fig.14). Kjo zgjidhje parashihet për pjesët e rrugës në të cilat shpejtësia është e kufizuar nga 40-50 km/h, e cila i përgjigjet edhe shpejtësisë së kufizuar në zonat e banuara.

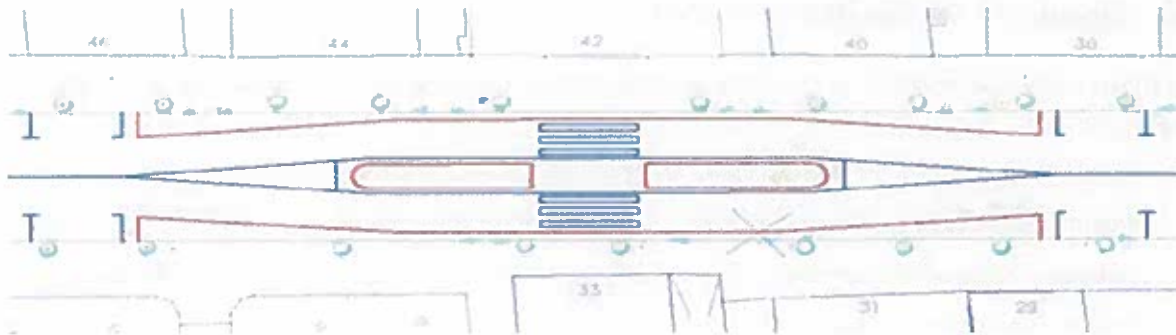


Figura 14. Parametrat e ndërtimit të ishullit për këmbësorë

Përdorimi i gungave ose platformave të ngritura në rrugë për qetësimin e trafikut, nuk preferohen për rrugë magjistrale dhe rajonale. Prandaj, me rastin e aplikimit të masave për qetësimin e trafikut në komunën e Rahovecit, të vlerësohet se në cilat pjesë të rrugëve rajonale mund të përdoret modeli me ishull ndarës në vendkalim për këmbësorë.

Në vijim është dhënë një zgjidhje ideore për një shkollë në qendër të qytetit duke përdorur ishuj ndarës, për kahëzimin e trafikut, këto janë metoda standarde të cilat përdoren për këto raste. Është menduar që rruga të mbetet njëkahore për qarkullim, duke e ngushtuar apo zvogëluar gjerësinë e vendkalimit të këmbësorëve, ky ngushtim drejtpërsdrejt do të ndikojë në rritjen e sigurisë për faktin se rruga dhe koha e kalimit në vendkalim të këmbësorëve është më e shkurtër, dhe njëherit i detyron që ngasësit ta zvogëlojnë shpejtësinë në afërsi të vendkalimit.



Figura 15. Zgjidhja ideore duke përdorur ishuj ndarës



Figura 16. Lokacioni i propozuar për qetësimin e trafikut me ishuj ndarës në afërsi të një shkolle fillore

4.3. Qasja për njerëz me mobilitet të zvogëluar

Sipas Ligjit për Ndërtim (LN) Nr. 04/L-110, komunat janë përgjegjëse për implementimin e ligjeve dhe udhëzimeve administrative lidhur me përshtatshmërinë e infrastrukturës për persona me mobilitet të zvogëluar (aftësi të kufizuara). Ato gjithashtu janë përgjegjëse për zhvillimin e PKO (Planin Operativ Kombëtar) për implementimin e SKPAK (Strategjisë Kombëtare për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara), që do të aprovohet në Kuvendin Komunal.

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

Qyteti i Rahovecit karakterizohet me trotuare të mangëta dhe të ngushta, mirëpo edhe në ato segmente ku ka trotuare nuk janë respektuar kriteret për qasje të njerëzve me mobilitet të zvogëluar, për ta arritur këtë më poshtë janë dhënë kriteret për realizimin e këtyre rampave për qasje në trotuare.

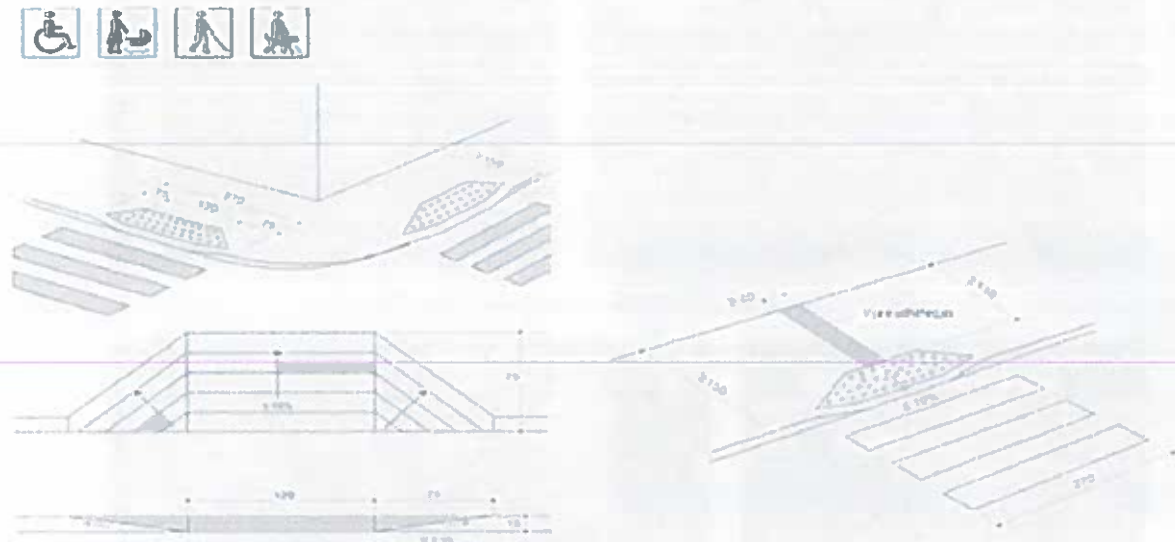


Figura 17. Kriteret teknike për qasje në trotuare për personat me mobilitet të zvogëluar



Figura 18. Një vendkalim i këmbësorëve ku duhet të sigurohet qasje

Përgjatë rrugës kryesore të qytetit janë trotuare në të dy anët mirëpo nuk janë të ekzekutuara lëshesat për qasje të njerëzve me mobilitet të zvogëluar, andaj për të mundësuar qasjen e lehtë nevojitet që në të gjitha vendkalimet e këmbësorëve të implementohen këto rampa sipas kriterëve teknike standarde.

4.4. Përshtatja e infrastrukturës për biznese

Rruga kryesore e qytetit "Xhelal Hajda", është rrugë me dy shirita për lëvizje në të dy kahjet. Para disa viteve rruga ka qenë njëkahore, një shirit për lëvizje një për parking të mjeteve, mirëpo pas analizave të bëra nga zyrtarët komunal kanë ardhur në përfundim se rruga përsëri duhet të kthehet në dykahore, dhe njëherit ka qenë edhe kërkesë e bizneseve të shtrira përgjatë rrugës të cilat e zhvillojnë aktivitetin e tyre të përditshëm, të cilët kanë nevojë për furnizime ditore.

Pasi që trupi i rrugës i ka 7m gjerësi me nga 3.5m për secilin shirit, është e mjaftueshme për t'u ndaluar mjete nëse merren edhe 80cm nga hapësira në mes të drunjëve. Në figurën e mëposhtme është dhënë në mënyrë të detajuar ideja për ndaljen e automjeteve me kohë të limituar, për shërbime të shkurtra në lokalet përgjatë rrugës.



Figura 19. Ideja për ndaljen e automjeteve me kohë të limituar në rrugën "Xhelal Hajda"

Në këtë mënyrë do të krijohet një hapësirë për ndaljen e mjeteve pa e penguar qarkullimin e tyre në rrugën kryesore, duke e marrur një hapësirë të pa shfrytëzuar në mes të drunjëve. Ky intervenim shihet të jetë i nevojshëm që të krijohet një infrastrukturë më e mirë për biznese dhe të mos pengohet rrjedha normale e qarkullimit.

4.5. Rregullimi i vendndaljeve të autobusëve

Të gjitha nisjet si për linjat urbano - periferike ashtu edhe për ato ndër urbane në qytetin e Rahovecit realizohen nga stacioni i autobusëve. Mirëpo kompanitë auto transportuese, gjithashtu edhe udhëtarët nuk e respektojnë këtë pasi që ndalen respektivisht presin autobusët në pika të ndryshme të qytetit pa ndonjë infrastrukturë adekuate për ndalje apo pritje. Duke e parë nevojën e qytetarëve së bashku me grupin punues kemi ardhur në përfundim që disa vendndalje ilegale të cilat e pengojnë rrjedhën normale të qarkullimit të legalizohen në ato vende që nuk do ta pengonin dhe të krijohet një infrastrukturë e sigurtë për pritjen e autobusëve.

Edhe pse koha e udhëtimit nga pika të largëta deri tek stacioni nuk është shumë e madhe dhe mund të realizohet edhe në këmbë, përsëri kemi menduar që qytetarëve t'i ofrohet një shërbim me kualitetiv sa i përket transportit.



Figura 20. Vendndaljet e propozuara në qendër të qytetit



Figura 21. Vendndaljet e propozuara në dalje të qytetit

Kështu që është menduar që të krijohen dy vendndalje të autobusëve një në qendër të qytetit, tek semaforët si në figurën 20 dhe tjetri në dalje të qytetit në rrugën rajonale R204 figura 21.

Pasi që ndaljet ilegale nuk janë të përshtatshme si për nga aspekti i sigurisë ashtu edhe për nga ai funksional, kjo është arsyeja kryesore se pse duhet të krijohet një infrastrukturë adekuate me siguri maksimale për të gjithë pjesëmarrësit.

4.6. Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal

Gjendja e sinjalizimit në qytetin e Rahovecit nuk është e mirë, për këtë ka nevojë që të përsëritet dhe të vendoset në vendet ku mungon. Gjatë realizimit të vendosjes së shenjave duhet të respektohen të gjitha standardet e parapara me udhëzimin administrativ të Kosovës.

Në një kontekst të tillë, sinjalizimi i trafikut (horizontal, vertikal dhe plotësues) duhet të ofrojë informacionet e duhura dhe lexueshmëri të mirë në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, thatësi, mjegull), dhe të garantojnë informacion të plotë në drejtimin e automjetit. Një sinjalistikë e qartë dhe efektive është dhe elementi kyç për përmirësimin efektiv të sigurisë rrugore.

Sinjalizimi horizontal, është i pakët dhe janë evidentuar shumë probleme të shtrirjes dhe mirëmbajtjes. Këto probleme janë shkaktuar nga qëndrueshmëria e dobët e mbulesës së rrugëve dhe nga prezenca e pluhurit e shkaktuar nga rrugët e pa asfaltuara dhe nga trotuaret e pa shtruara ose në një gjendje jo të mirë e rrugëve.

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

4.7. Ndërtimi i rrugëve tranzite

Aktualisht në qytetin e Rahovecit rruga kryesore e cila e përshkon qendrën e qytetit është e vetmja rrugë e cila i plotëson kriteret për qarkullimin e mjeteve të rënda, me këtë nënkuptohet se nuk ka ndonjë alternativë tjetër për ri-organizimin e qarkullimit në qytet. Lëvizja e mjeteve komerciale në qendër drejtpërsëdrejt ndikon edhe në sigurinë e këmbësorëve kur dihet se rruga në fjalë nuk ka trotuare adekuate, dhe pjesërisht të ndërprera, ku në këto raste lëvizja e këmbësorëve bëhet në shtresën qarkulluese si e përbashkët me të gjitha mjetet tjera.

Në planin zhvillimor dhe rregullative është paraparë që të ndërtohen rrugët tranzite ku ajo në pjesën veriore tashme është e trasuar dhe është përfunduar, e cila lidhë rrugët rajonale R204, R110 dhe R117. Me këtë segment rrugor do të mundësohet ri-orientimi i automjeteve komerciale, që ta shmangin qendrën e qytetit.

- Rruga Rahovec-Hamoc-Fortesë, rrugë që lidh dy rrugë rajonale
- Rruga kater korsi, Rahovec-Xerxe si dhe nga rrethrotullimi në hyrje të qytetit deri të rruga tranzite është në ndërtim shiriti i 3 të rrugor.



Figura 22. Rruga tranzite në pjesën veriore

Aq më shumë do ta lehtësonte qarkullimin edhe ndërtimi i rrugës tranzite në pjesën Jug-lindore të qytetit, me këtë do të ishte përmbyllur qarkorja e jashtme e qytetit e cila do ta kishte mundësuar një qasje shumë më të shpejtë dhe më të lehtë në qytet. Një pjesë e kësaj rruge është ndërtuar dhe është në ndërtim e sipër krejt çka duhet janë investime për të lidhur këtë. Në figurën 23 me ngjyrë të kuqe është shënuar traseja ekzistuese mirëpo, disa parametra gjeometrikë nuk janë shumë të favorshëm për qarkullimin e mjeteve komerciale, andaj së bashku me grupin punues është menduar që të shqyrtohet mundësia e lidhjes së këtyre dy pikave me trase të re, e cila është e drejtë edhe shumë e favorshme për qarkullim.



Figura 23. Rrugët tranzite në pjesën Jug-lindore të qytetit

4.8. Rritja e sigurisë në udhëkryqe me rrugë magjistrale

Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese kemi arritur në përfundim se kemi një numër të konsiderueshëm të udhëkryqeve që mund t'i konsiderojmë me rrezikshmëri të lartë, kjo për faktin se ka ndodhur një numër i konsiderueshëm i aksidentëve. Këtu bëjnë pjesë disa kryqëzime me rrugë magjistrale siç janë në fshatin Xërxë, fshatin Krushë e Madhe, rrethrotullimi në hyrje të qytetit. Të gjitha këto pika duhet të ri-projektohen apo të vendosen masa dhe mënyra të tjera të qarkullimit.



Figura 24. Disa nga kryqëzimet e rrezikshme me rrugë magjistrale

Të gjitha kryqëzimet e lartpërmendura, por edhe disa tjera kanë nevojë për një analizë gjeometrike, dhe funksionale me qëllim të rritjes së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit.

4.9. Ri-orientimi i qarkullimit në qytet

Me ndërtimin e këtyre rrugëve tranzite mundësohet edhe rregullimi apo ri-orientimi i brendshëm i rrugëve, aktualisht kërkesa për lëvizje nuk është shumë e madhe dhe kapaciteti i rrugëve është në nivel të kënaqshëm, mirëpo për një periudhë afatmesme kërkesa për lëvizje mund të rritet, ndërsa është e pamundur zgjerimi i rrjetit rrugor në qendër të qytetit.

Për nga aspekti i sigurisë së këmbësorëve Rahoveci karakterizohet me rrugë shumë të ngushta dhe mungesë të trotuareve, pikërisht për këtë arsye është menduar që të bëhet orientimi i qarkullimit në rrugë njëkajore që të krijohet një hapësirë për lëvizje të sigurtë të këmbësorëve.

Më poshtë në figurën 25 janë prezantuar disa skenar të mundshëm për orientimin e qarkullimit njëkajorë në qytet.

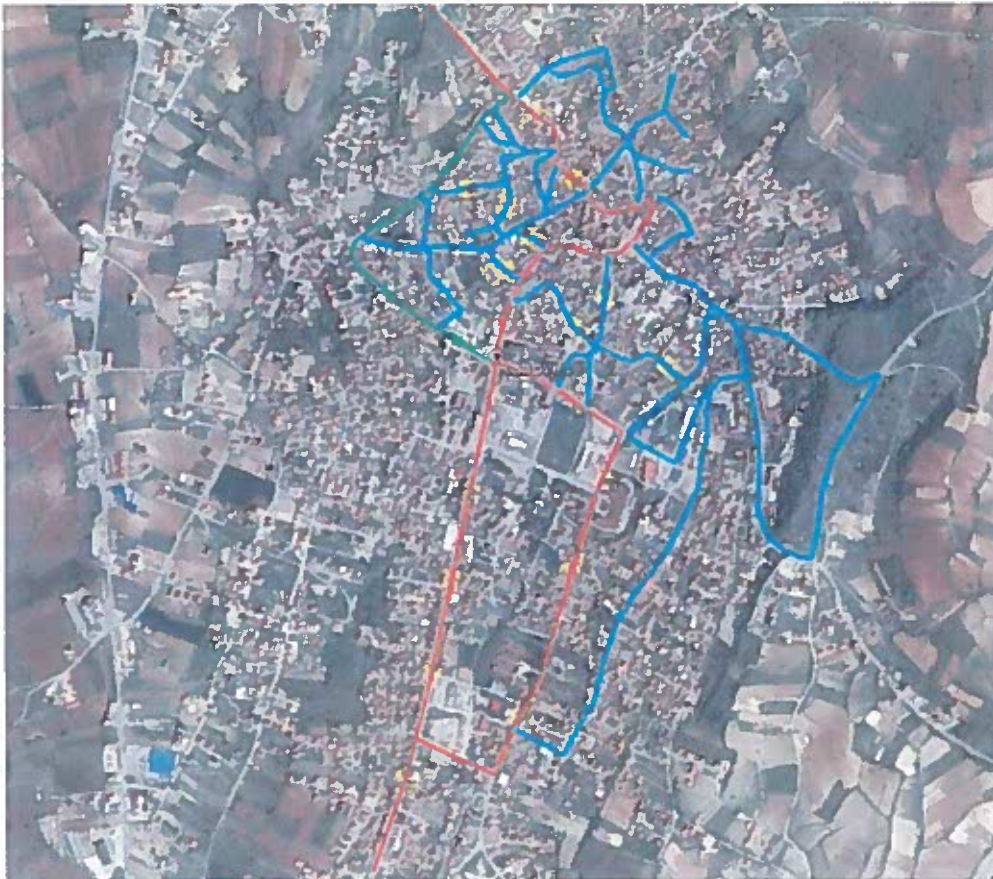


Figura 25. Qarkullimi njëkajorë në rrugët kryesore të qytetit



Figura 26. Disa skenar të mundshëm për orientimin e qarkullimit njëkahorë në qytet

5. PLANI I VEPRIMIT

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

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

Veprimi 1: Caktimi i zyrtarit për mobilitet urban

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

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

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

Veprimi 3: Promovimi i lëvizjeve të pa motorizuara

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

Veprimi 4: Përshtatja e infrastrukturës për persona me aftësi të veçanta

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

Nr	Masat	Qëllimi	Indikatorët	Përgjegjës	Rëndësia e masave (1-3)	Kostoja E përafërt	Afatet kohore
1	Ndërtimi i ishujve për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Rregullimi i qarkullimit me qëllim të rritjes së sigurisë	Qetësimi i trafikut	Komuna e Rahovecit	1	2000 /shull 2 x 2000 = 4000 €	2023 + 2024
2	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Vendosja, përmirësimi dhe mirëmbajtja e sinjalistikës rrugore	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/ sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Rahovecit	1	16 000 20 000 20 000 20 000 20 000	2023 2024 2025 2026 2027
3	Krijimi i hapësirave për lëvizjen e sigurtë të këmbësorëve në rrugët ekzistuese	Shenjëzimi i tyre, ndarja e tyre nga shiritat qarkullues	Gjatësia e tyre	Komuna e Rahovecit	2	5000	2023
4	Ndërtimi dhe mirëmbajtja e trotuareve	Krijimi i hapësirave të sigurtë për lëvizje të këmbësorëve	Gjatësia e trotuareve të ndërtuara	Komuna e Rahovecit	1	100 000 50 000 50 000 50 000 50 000	2023 2024 2025 2026 2027
5	Infrastruktura rrugore për personave me aftësi të veçanta	Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personave me mobilitet të zvogëluar	Gjendja e infrastrukturës rrugore pas realizimit	Komuna e Rahovecit	1	3000 10 000	2023 2024-2026
6	Riorientimi i qarkullimit	Kahëzimi i trafikut	Infrastruktura e re e krijuar	Komuna e Rahovecit	2	4000	2023
7	Ndërtimi i stacioneve të autobusëve	Përmirësimi i kushteve të trafikut ndërrurban – dhe urbano periferik	Numri i stacioneve të ndërtuara	Komuna e Rahovecit	1	4500 2 vendndalje	2023
8	Krijimi i vend-ndaljeve në rrugën Xhelal Hajda	Përshtatja e infrastrukturës për biznese	Numri i vend ndaljeve	Komuna e Rahovecit	1	300 €/vend-ndalje 5000 për 15 vendndalje	2023 - 2024
9	Ndërtimi i rrugëve tranzite – pjesa veriore, Suharekë – Prishtinë, ndërtimi i rruges 3 shiritore "rruga e UCK-se"	Krijimi i rrugëve të reja me qëllim të largimit të automjeteve komerciale nga qendra	Riorientimi i qarkullimit	Komuna e Rahovecit Ministria e Infrastrukturës	2	1,500,000.00	2023 2024 2025

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

10	Ri-projektimi i udhëkryqeve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë Udh. Xërxë Udh. Krushë Udh. Rahov.	Rritja e sigurisë në udhëkryqë	Format e reja të rregullimit	Komuna e Rahovecit Ministria e Infrastrukturës	1	150 000 150 000 150 000	2023
11	Ri-projektimi i udhëkryqeve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë Udhëkryqët në rrugët rajonale Prishtinë R 204 Suharekë R 117 Xërxë R 110	Rritja e sigurisë në udhëkryqe	Format e reja të rregullimit	Komuna e Rahovecit Ministria e Infrastrukturës	1	-	2023 - 2025

6. VLERËSIMI STRATEGJIK NË MJEDIS (VSM)

Deklaratë e arsytimit për përcaktim për mos përgatitjen e raportit të vlerësimit strategjik për mjedis, për planin e mobilitetit (PM) në komunën e Rahovecit.

6.1. Përmbledhje e PM

Komuna e Rahovecit, duke ju falënderuar mbështetjes së projektit të pare për mobilitet nga ana e DEMOS-it, ka përgatitur Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm (PM). Fillimisht është krijuar Grupi Punues i përbërë nga përfaqësues të palëve të ndryshme të interesit, përfaqësues të drejtorive relevante nga Komuna e Rahovecit.

Një rol të rëndësishëm në procesin e përgatitjes së PM kanë luajtur ekspertët e angazhuar nga DEMOS, të cilët kanë bashkëpunuar ngushtë me ekspertët komunal, në identifikimin dhe përshkrimin e situatës aktuale lidhur me qarkullimin rrugor, analizën financiare dhe mundësitë ekonomike financiare për përmirësimin dhe mundësimin e një mobiliteti të qëndrueshëm, përkufizimin e objektivave, përkufizimin e veprimeve dhe aktiviteteve që duhet të ndërmerren për një mobilitet gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm.

Plani i Mobilitetit përfshinë:

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

Plani i Mobilitetit nuk përfshinë:

- ndërtimin e rrugëve të reja (përveç tranzitit i cili nuk do të jetë më i gjatë se 3 km);
- ndërtimin e infrastrukturës përcjellëse siç janë: rrethrotullimet, nënkalimet apo mbikalimet;
- projekte të tjera, për të cilat sipas ligjit do të kërkohej vlerësimi i ndikimit në Mjedis.

6.2. Referenca Ligjore e konsultuar për përcaktim

Ligji për Vlerësim Strategjik Mjedisor, Nr. 03/L-230,

Neni 3

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

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

Neni 5 Përcaktimi i nevojës për VSM,

1. Autoriteti përgjegjës duhet që të përcaktoj nga hulumtimi i secilit rast veç e veç, mbështetur në kriteret e Shtojcës 1, për planet ose programet referuar në nenin 3, paragrafi 3 dhe 4 i këtij ligji, se a kanë ndikim të theksuar në mjedis në mënyrë që ti nënshtrohen VSM.

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

6.3. Analiza krahasuese sipas kriterëve të shtojcës 1 të ligjit për vsm nr. 03/L-230, si dhe aktivitetëve të PM të komunës së Rahovecit

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të ligjit të VSM	Efektet e Planit të Mobilitetit në Komunën e Rahovecit (PM)
---------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

1. Karakteristikat e planeve dhe të programeve, duke pasur parasysh në veçanti.	
1.1. shkallën në të cilën një plan ose program përcakton kuadrin e projekteve dhe të aktivitetëve të tjera, ose lidhja e tyre me vendndodhjen, natyrën, madhësinë dhe kushtet operuese ose me burimet e përcaktuara,	<p>PM nuk parasheh zhvillimin e projekteve (infrastrukturë, objekte përcjellëse në komunikacion etj) të cilat do t'i nënshtroheshin procedurës sipas ligjit për VNM. Megjithatë PM në njërën nga masat e propozuara (objektivi 2.1) parasheh ndërtimin e rrugës së tranzitit verior me gjatësi rreth 2km dhe si e tillë i nënshtrohet ligjit për VNM komunale. Po ashtu parashihet të bëhet edhe ri-projektimi dhe ri-ndërtimi i udhëkryqëve të rrezikshme por që si projekte do të trajtohen veç e veç për nënshttrimin ose jo për VNM.</p> <p>Kurse objektivat më kryesore do të jenë lehtësimi i qarkullimit rrugor duke marrë masa lehtësuese në mënyrë që t'i mundësohet të gjithë pjesëmarrësve në trafik një qarkullim sa më i sigurt.</p>
1.2. shkallën në të cilën plani ose programi influencon plane dhe programe të përfshira dhe ato në hierarki,	Ky plan është në përputhshmëri me Planin Zhvillimor Komunal i cili po ashtu ju ka nënshtuar procedurës së Vlerësimit Strategjik Mjedisor nga ku mund të konkludohet se nuk influencon, planet tjera ekzistuese qoftë ato komunale qoftë ato kombëtare.
1.3. lidhjen e planit ose programit për integrimin e konsideratave mjedisore në veçanti në lidhje me promovimin e një zhvillimi të qëndrueshëm,	Në përgjithësi, plani është në harmoni me parimet e zhvillimit të qëndrueshëm, duke propozuar masa lehtësuese për promovimin e lëvizjeve jo-motorike (p.sh. çiklizmin) në këtë komunë që do të kontribuonte në përmirësimin e kualitetit të ajrit duke bërë riqarkullimin përmes ndërtimit të tranzitëve.
1.4. probleme mjedisore që lidhen me planin ose programin,	Në objektivat e parapara në Planin e Mobilitetit të Komunës, nuk është hasur në probleme të mundshme mjedisore që mund të lindin si pasojë e realizimit të objektivave të cekura më lartë. Megjithatë duhet thënë që parashihet ndërtimi i tranzitit verior por që do të ketë efekt pozitiv, në përmirësimin e kualitetit të ajrit, pasi që gjitha automjetet tranzite do të orientoheshin në atë rrugë duke kontribuar pozitivisht në ngritjen e kualitetit të ajrit. Projekti i tranzitit do të nënshtrohet procedurës për VNM komunale si projekt i vetëm.
1.5. përputhshmërinë e një plani ose programi për zbatimin e legjislacionit të Komunitetit mbi mjedisin (p.sh planet dhe programet e lidhura me menaxhimin e mbetjeve dhe mbrojtjen e ujit).	<p>Duhet thënë se plani si plan nuk kërkohet sipas legjislacioneve qoftë mjedisore apo ato të vetëqeverisjes lokale, por që mund të ndërlidhet me shumë ligje të cilat e promovojnë zhvillimin e qëndrueshëm, përmirësimin e kualitetit të jetës, lëvizjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, etj. Dhe mund të thuhet se si i tillë bëhet në mënyrë vullnetare nga Komuniteti dhe duke pasur parasysh kërkesat që rrjedhin nga ligji për VSM për skanimin e çdo plani apo programi të hartuar nga komunat në këtë rast, për ndikime të mundshme në mjedis, është parë e arsyeshme që të nënshtrohet këtij procesi.</p> <p>Ndër të tjera vlenë të ceket se ky plan dhe të gjitha objektivat e përfshira në këtë plan janë në harmoni të plotë me Planin Zhvillimor Komunal.</p>

2. Karakteristika të efekteve dhe të zonave që ka të ngjarë të ndikohen, duke pasur parasysh, në veçanti:	
2.1. probabilitetin, kohëzgjatjen, frekuencën dhe natyrën e efekteve,	PM përfshinë periudhë 5 vjeçare (2022-2027). Gjatë këtyre viteve pritet të ketë rritje të efekteve të cilat do të jenë pozitive. (shih pikën 1.3)
2.2. natyrën kumulative të efekteve,	Plani nuk parasheh efektet cilat në kontekstin kumulativ do të rezultojnë me pasoja mjedisore. Përkundrazi me ri-orientimin e trafikut, shtimin e shtigjeve për biçiklist, rritja e sigurisë në rrugë do të ketë efekte pozitive në ngritjen e kualitetit të ajrit në përgjithësi dhe sigurisë në trafik për të gjithë pjesëmarrësit në veçanti.
2.3. natyrën ndërkufitare të efekteve,	Nuk do të ketë efekte negative ndërkufitare. Plani i Mobilitetit është i karakterit lokal. Priten efekte pozitive, por që do të jenë indirekte. Kjo do të rezultojë nga përmirësimi i qarkullimit rrugor dhe rritja e sigurisë në trafik, mundësimin e qasjes për persona me aftësi të kufizuara etj.
2.4. rrezikun e shëndetit të njeriut mbi mjedis (p.sh si shkak i aksidenteve),	
2.5. shkallën dhe shtrirjen hapësinore të efekteve (zona gjeografike dhe madhësia e popullsisë që mund të preken),	Efektet pozitive mjedisore të këtij plani , deri në fund të vitit 2027 do të prekin 80% të territorit dhe banorëve të komunës së Rahovecit.
2.6. vlerën dhe cenueshmërinë e zonës që ka të ngjarë të ndikohet si rezultat i,	Nuk është relevante për PM Rahovec.
2.6.1. karakteristikave të veçanta natyrore ose trashëgimisë kulturore,	Duke qënë se PM nuk parasheh ndërhyrje fizike (përveç ndërtimit të tranzitit), ndërtim të objekteve, infrastrukturës, prerje të pyjeve, zënie tokash, gërmime etj, nuk do të ketë dëmtim/degradim të zonave natyrore apo trashëgimisë kulturore.
2.6.2. standardeve mjedisore të tepërta dhe vlerave limit,	PM nuk parasheh projekte të cilat do të rezultojnë me emisione qoftë në ajër qoftë në ujë, e të cilat do të ishin subjekt i shqyrtimit në kontekstin e tejkalimit të standardeve apo vlerave kufitare.
2.6.3. përdorimit intensiv të tokës,	PM nuk parasheh zënie, apo përdorim të tokave të gjitha veprimet sipas objektivave do të bëhen në gjendjen ekzistuese, me përjashtim të ndërtimit të urës së lartëcekur, por që nuk do të ketë përdorim intensiv të tokës.
2.7. efektet mbi zonat ose sipërfaqet që kanë një status të njohur kombëtar, komunitar ose ndërkombëtar mbrojtës.	Komuna e Rahovecit shtrihet në mesin e rrugëve magjistrale Gjakovë – Prishtinë dhe Gjakovë – Prizren, si dhe atyre rajonale Malishevë – Gjakovë, dhe Rahovec – Suharekë. Konfiguracioni i terrenit është kodrinorë ku karakterizohet me dendësi shumë të madhe të vendbanimeve në disa lagje të qytetit, si rezultat i kësaj i kemi edhe rrugët shumë të ngushta të cilat përdoren nga të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Në territorin e komunës së Rahovecit gjenden kanioni i Drinit të Bardhë dhe Parku Regjional i Mirushës të cilat kanë status të njohur kombëtar mbrojtës, por duke pasur parasysh që ky plan sheh intervenime/përmirësime vetëm në gjendjen ekzistuese dhe larg këtyre zonave mund të thuhet se nuk do të ketë ndonjë ndikim negativ i cili do të prekte këto dy zona si rezultat i këtij PM. Në anën tjetër edhe objektivat e caktuara në PM janë me efekt të karakterit pozitiv.

7. PLANI FINANCIAR

egullim

7.1. Hyrje

Kapitulli financiar ka të bëjë me analizën e kapaciteteve buxhetore të komunës për periudhën kohore 2022-2027. Në bazë të të dhënave zyrtare komunale siç është Buxheti Vjetor i Komunës dhe Kornizës Afatmesme të Shpenzimeve 2022-2024, si dhe trendeve relevante ekonomike-financiare. Në vijim janë paraqitur përlogaritjet afat-mesme të trendeve të sipërpërmendura të cilat mund të kenë ndikim në investimeve të planifikuara dhe mirëmbajtëse të nevojshme në fushën e mobilitetit komunal për periudhën 2022-2027.

Për më shumë, projektet e identifikuar në fushën e mobilitetit reflektojnë si prioritete të komunës për të njëjtën periudhë (2022-2027), dhe duke marrë parasysh kapacitetin buxhetor të komunës, si dhe trendet ekonomike, mbështetjen me grante nga buxheti qendror, dhe të hyrat vetanake të komunës. Gjithashtu, si burim shtesë financimi janë identifikuar edhe segmenti i donatorëve, si mundësia e bashkë-financimit të projekteve të identifikuar.

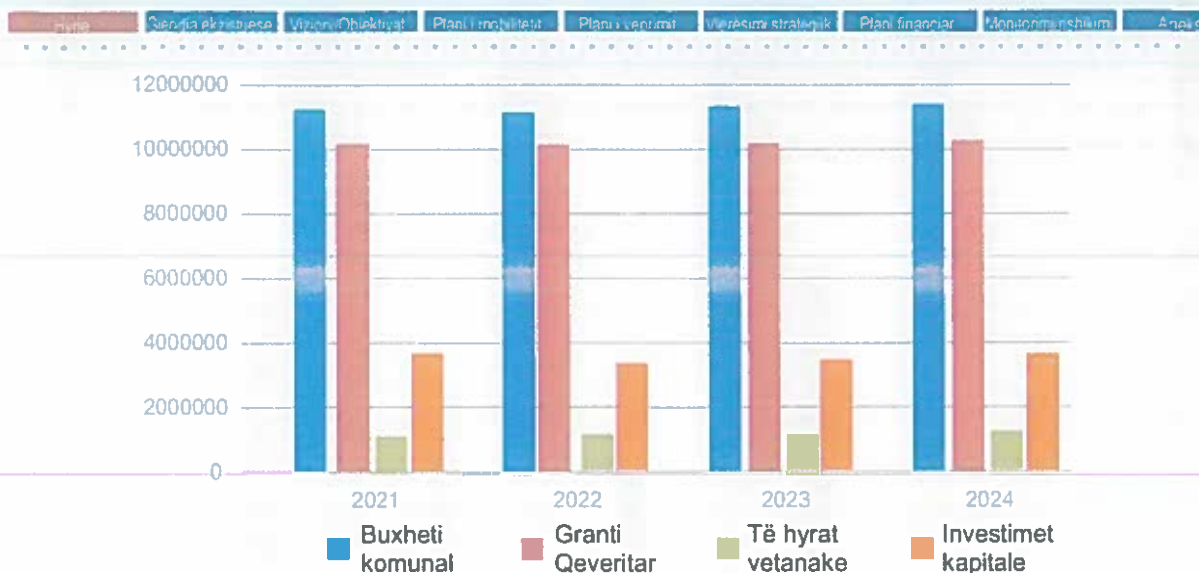
7.2. Struktura e Buxhetit Komunal

Siç u potencua më sipër Buxheti i Komunës së Rahovecit për bazë ka Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve (KASH 2022-2024), ndërsa zberthimi i shpenzimeve është si vijon:

Tabela 1: Struktura Buxhetore e Komunës (2022-2024)

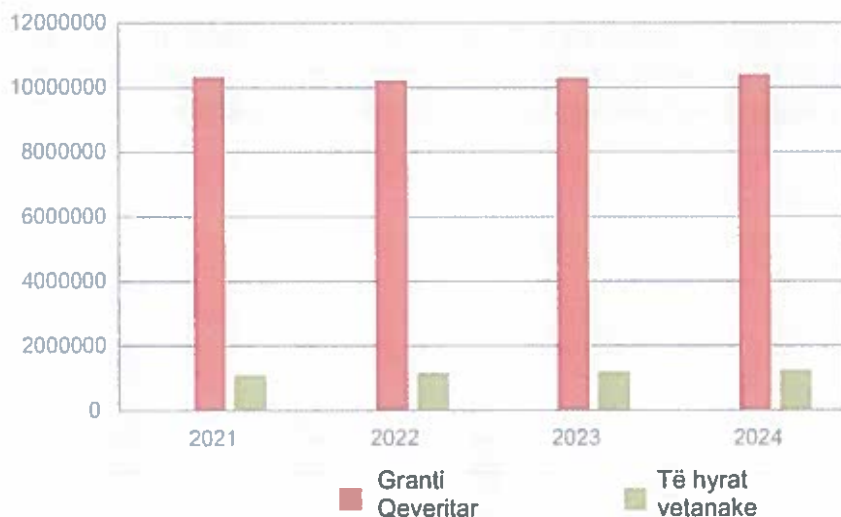
Viti	Buxheti komunal	Granti Qeveritar	Të hyrat vetanake	Investimet Kapitale
2021	14,548,823	13,487,730	1,061,093	3,905,770
2022	15,053,660	13,703,112	1,350,548	4,354,212
2023	17,548,240	16,102,637	1,445,603	5,651,323
2024	18,868,048	17,362,862	1,505,186	6,653,713

Nga grafiku Nr. 1 mund të shihet një mospërputhje serioze në mes të ardhurave komunale të cilat tregojnë një varshmëri të madhe të buxhetit komunal në periudhën afatmesme.



Grafiku 1: Struktura e të ardhurave komunale

Nëse bëhet një krahasim në mes të hyrave vetanake të komunës dhe granteve qeveritare, nga grafiku 2 shihet qartë se grantet qeveritare përbëjnë pjesën dërmuese të buxheti më shumë se 85% të ardhurave të buxhetit të komunës së Rahovecit.



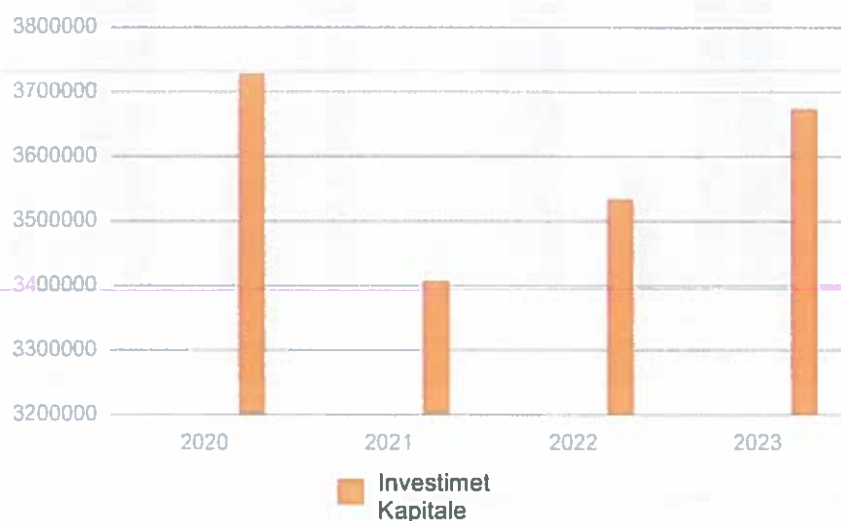
Grafiku 2: Struktura e të ardhurave komunale

Me qëllim që të shihet më mirë struktura e shpenzimeve komunale, është me rëndësi të veçohen investimet komunale, ku një pjesë të rëndësishme e përbëjnë investimet kapitale. Planifikimet e komunës për investime kapitale për vitet 2022 - 2024 janë si më poshtë:

Tabela 2: Investimet Kapitale (2022 - 2024)

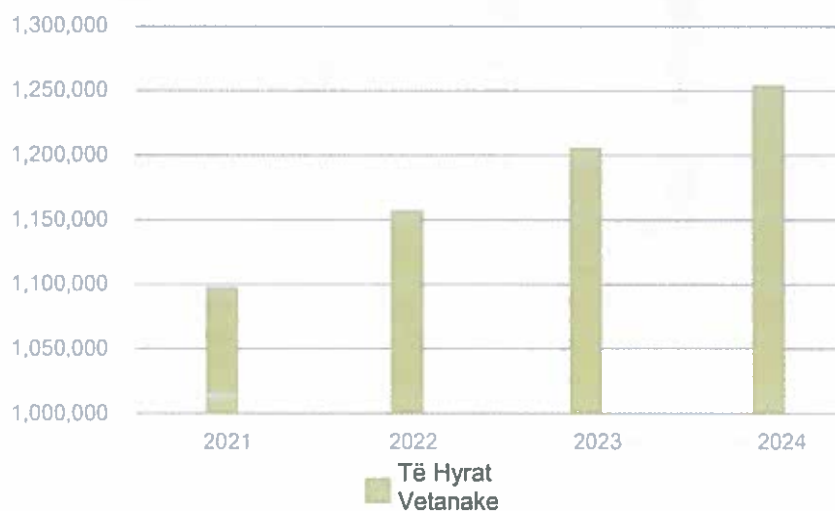
Viti	Buxheti komunal	Investimet Kapitale
2021	14,548,823	4,354,212
2022	15,053,660	4,815,816
2023	17,548,240	5,651,323
2024	18,868,048	6,653,713

Nëse u referohemi KASH të hartuar nga Komuna e Rahovecit, investimet kapitale planifikohen të shënojnë rritje të lehtë, edhe pse deri në 2023 nuk planifikohet të mbërrijë nivelin e periudhës 2020, kur ato ishin në nivelin më të lartë për komunën.



Grafiku 3: Investimet e planifikuara kapitale

Kur bëhet fjalë për të Hyrat Vetanake, po ashtu KASH e Komunës tregon për një rritje simbolike e cila nuk është ndonjë lëvizje serioze sa i përket financimit të pavarur nga ana e komunës në periudhën 2023-2025, siç mund shihet edhe nga tabela dhe grafiku i më poshtëm.



Grafiku 4: Trendi i të hyrave vetanake

7.3. Plani Investiv

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

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

- Përcaktimi i nevojave investive i bazuar në nevojat për mobilitet;
- Mundësia e financimit të investimeve të planifikuara bazuar në burimet e njohura të financimit;
- Ndarja e projekteve në bazë të prioriteteve e bazuar për përmirësimin e gjendjes në fushën e mobilitetit. Prioritetet e investimeve janë të planifikuara në tre grupe:
 - Urgjent
 - Mesatare
 - E ulët
- Rrjedha e parasë për investimet e planifikuara është bazuar në kohën e përfundimit të investimeve për detyrimet e kontraktuara me operatorët ekonomik të kontraktuar;
- Burimet e financimit të investimeve janë të arritshëm, janë të njohura për përmbushjen e investimeve të planifikuara;
- Investimet e planifikuara janë të përlogaritura sipas çmimeve aktuale sipas kategorive investive të planifikuara.

7.4. Analiza buxhetore e kostove investive kapitale

Investimet e planifikuara janë të bazuara në 8 projekte të shpërndara në kategori të përcaktuara.

Vlerësimi i projekteve e mundësia e realizimit të planit të investimeve për periudhën e planit 2022-2026 projektet janë të kategorizuara në disa grupe kryesore në varëshmëri prej natyrës së tyre. Investimet janë të bazuara në 5 kategori kryesore të investimeve:

- Siguria në komunikacion;
- Rregullimi i qarkullimit të automjeteve;
- Rregullimi i qarkullimit të këmbësorëve;
- Sinjalizimi;
- Infrastruktura për persona me mobilitet të zvogëluar.

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

Tabela 3: Pasqyra përmbledhëse e planit të mobilitetit për periudhën 2022-2027

Tabela përmbledhëse e Investimeve

Numri i Hapësirave	8
Total Investimet	2,010,000
Vlera e mesatare për projekt	251,250
Në %	

Investimet 2016-2020	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Vlera investive	900,000	449,000	440,000	150,000	71,000	2,010,000
Në %	44.8%	22.4%	21.8%	7.46%	3.54%	100.0%

Struktura e Investimeve

Kategoria	Vlera investive	Investimet në %
Siguria në komunikacion	900,000	44.8%
Rregullimi i qarkullimit Automjete	449,000	22.4%
Rregullimi i qarkullimit këmbësor	440,000	21.8%
Sinjalizim	150,000	7.46%
Infra. për njerëz me nevojë të veçanta	71,000	3.54%
Total	2,010,000	100.0%

Burimet e Financimit	Komuna e Rahovecit	Ministria e infrastrukturës	Donatorët	Total
Vlera investimeve	900,000	1,039,000	71,000	2,010,000
Në % për 2016-2020	44.8%	51.7%	3.5%	100.0%

Investimet/Prioriteti	I Lartë	Mesatar	I Ulët	Total
Vlera investimeve	1,039,000	449,000	-	2,010,000
Në %	51.7%	22.3%		100.0%

Kategoria/Investimet	I Lartë	Mesatar	I Ulët	Total
Numri i projekteve	8		-	
Vlera mesatare për projekt	251,250			2,010,000

Burimet e financimit 2016-2020	2022	2023	2024	2025	2026	Total	Në %
Komuna Rahovec	350,000	200,000	165,000	95,000	90,000	900,000	44.8%
Ministria e infrastrukturës	300,000	300,000	200,000	100,000	139,000	1,039,000	51.7%
Donatorët				71,000		71,000	3.5%
Total	650,000	500,000	365,000	266,000	229,000	2,010,000	100%

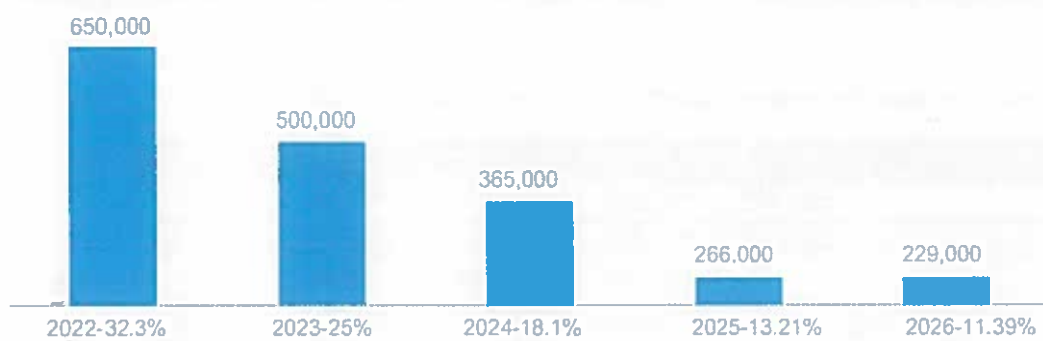
Në %

7.5. Nevoja për investime të reja

Investimet e planifikuara janë të bazuara në burimet e financimit të qëndrueshëm, të cilat mundësojnë siguri në realizimin e investimeve. Investimet kapitale janë të planifikuara në bazë të buxhetit aktual. Vlera e investimeve në fushën e mobilitetit për periudhën 2022-2026 është përlogaritur në 2,010,000 Euro.

Tabela 4: Investimet e planifikuara në Mobilitet për periudhën 2022-2026

Investimet	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Vlera Investive	650,000	500,000	365,000	266,000	229,000	2,010,000
Në %	32.3%	24.8%	18.1%	13.23%	11.39%	100.0%



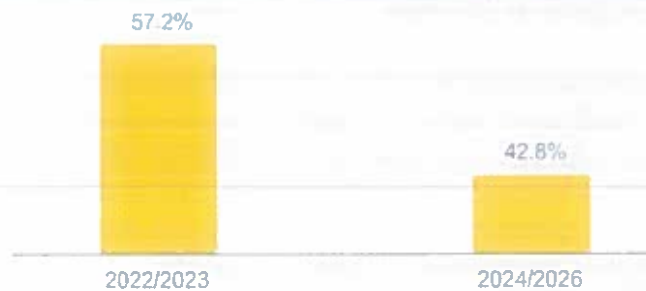
Grafiku 5: Paraqitja grafike e strukturës investimeve për periudhën planifikuese 2022-2026

Investimeve për periudhën planifikuese janë të koncentruara në dy vitet e para të planit të mobilitetit (2022/2023), ndërsa në periudhën 2024-2026 janë në pjesëmarrje më të ulët.

- Investimeve e planifikuara për periudhën 2022/2023 në vlerë prej 1,150,000.00 Euro në përqindje 57.2%.
- Investimeve e planifikuara për periudhën 2024/2026 në vlerë prej 860,000.00Euro në përqindje 42.8%.

Tabela 5: Investimet e planifikuara në Mobilitet për periudhën 2022-2026

Investimet	2022/2023	2024/2026	Total
Vlera Investive	1,150,000	860,000	2,010,000
Në %	57.2%	42.8%	100.0%



Grafiku 6: Paraqitja grafike e strukturës së investimeve për periudhën planifikuese 2022-2026

Investimet në mobilitet janë ndikuar prej alokimit të buxhetit komunal si dhe burimeve të tjera të financimit të cilat sipas përvojës janë të alokuara në kuartalin e tretë dhe të katërt të viteve të investimeve.

Tabela 6: Rrjedha e parasë e investimeve të planifikuara për periudhën 2022-2026

Investimet	Q1	Q2	Q3	Q4	Total	Në %
2022	-	50,000	100,000	500,000	650,000	32.3%
2023	-	50,000	100,000	350,000	500,000	25 %
2024	-	-	100,000	265,000	365,000	18.1%
2025	-	-	100,000	166,000	266,000	13.23%
2026	-	-	100,000	129,000	229,000	11.39%
Total		100,000	500,000	1,410,000	2,010,000	100.0%

7.6. Vlerësimi i investimeve të reja në mobilitet

7.6.1. Struktura e investimeve për periudhën 2022-2026

Struktura e investimeve vë në pah dominimin e kategorive: **siguria në komunikacion, rregullimi i qarkullimit, pjesëmarrja e të cilëve është rreth 57.2% nga vlera e përgjithshme e investimeve të planifikuara.** Ndërsa, kategoritë e tëra të investimeve kanë pjesëmarrje dukshëm më të vogëla.

Tabela 7: Investimet e planifikuara në bazë të kategorive të investimeve për periudhën 2022-2026

Kategoria	2022	2023	2024	2025	2026	Total	Në %
Siguria në komunikacion		600,000	300,000			900,000	44.7%
Rregullimi i qarkullimit të automjeteve	150,000	250,000	49,000			449,000	22.4%
Rregullimi i qarkullimit të këmbësorëve		200,000	240,000			440,000	21.9%
Sinjalizimi		50,000	40,000	40,000		130,000	6.4%
Sinjalet ndriçuese		20,000				20,000	1.0%
Infrastruktura për persona me mobilitet të zvogëluar		71,000				71,000	3.6%
Total	150,000	1,191,000	629,000	40,000		2,010,000	100.0%

7.6.2. Investimet e bazuara në prioritetet për periudhën 2022-2026

Kategoria e investimeve me prioritet - Të Lartë: pjesëmarrja e kategorisë në vlerë prej 1,191,000 EURO e shprehur në përqindje 59.2% nga vlera e përgjithshme e investimeve. Vlera mesatare e bazuar në projekt i këtij grupi është 148,875 i cili është më e ulët në krahasim me kategorinë e investimeve me prioritet mesatar. Përcaktimi i prioritetit të lartë të këtij grupi nënkupton një vëmendje të shtuar për realizimin e pa kusht të këtyre investimeve për arritjen e objektivave të përcaktuara. Realizimi me sukses i këtij grupi të investimeve ka ndikim në plotësimin e nevojave me ndikim në mobilitet.

Kategoria e investimeve me prioritet - Mesatar: Projektet e kësaj kategorie kanë pjesëmarrje në vlerë prej 669,000 EURO e shprehur në përqindje 33.2% nga vlera e përgjithshme të investimeve. Vlera mesatare e bazuar në projekt të këtij grupi është 83,625 Euro i cili është më i ultë në krahasim me kategorinë e investimeve me prioritet të lartë.

Kategoria e investimeve me prioritet – Të Ulët: nuk është vlerësuar asnjë investim në këtë kategori për periudhën e planifikuar 2022-2026.

Tabela 8: Investimet e planifikuara në bazë të prioriteteve të vlerës mesatare për një projekt

Kategoria	I Lartë	Mesatar	I Ulët	Total
Vlera investimeve	1,341,000	669,000	-	2,010,000
Në %	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%
Numri i projekteve	5	3	0	8
Mesatarja për një projekt	148,875	83,625		251,250

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

Tabela 9: Investimet e planifikuara të bazuara në prioritet për periudhën 2022-2026

Kategoria	2022	2023	2024	2025	2026	Total
I Lartë	600,000	300,000	241,000		200,000	1,341,000
Mesatar	100,000	300,000	269,000	-	-	669,000
I Ulët	-	-	-	-	-	-
Total	700,000	600,000	510,000			2,010,000

7.7. Planifikimi i rrjedhës së parasë për investimet në mobilitet

Investimet planifikohen të financohen kryesisht nga dy burime:

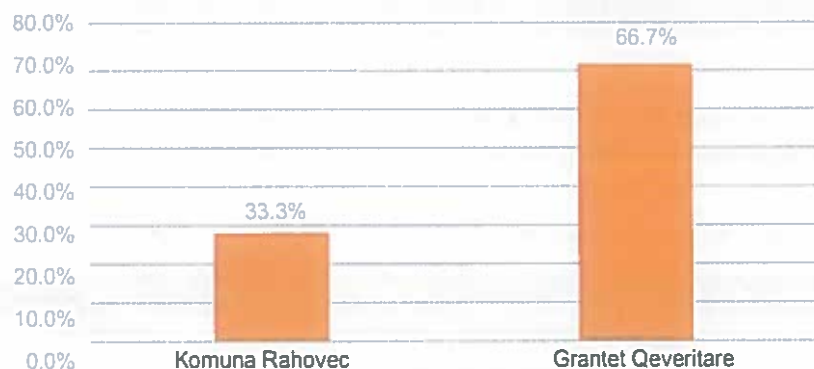
- Buxheti komunal;
- Grantet qeveritare.

Mirëpo grupi punues nuk ka përjashtuar mundësinë e financimit nga donatorët. Prandaj plani i mobilitetit lenë të hapur alternativa se një pjesë e projekteve të financohet nga donatorët.

- Financimi nga burimet e buxhetit Komuna e Rahovecit janë në vlerë prej 669,000 e shprehur në përqindje 33.3%. Mjetet nga buxheti komunal janë të angazhuara përgjatë të gjitha viteve të planit (2022-2026);
- Financimi nga burimet nga Grantet Qeveritare janë në vlerë prej 1,341,000 Euro e shprehur në përqindje 66.7%. Financimi i projekteve është i planifikuar në periudhën e planit 2022-2026.

Tabela 10: Burimet e financimit për periudhën e investimeve 2022-2026

Kategoria	2022	2023	2024	2025	2026	Total	Në %
Komuna e Rahovecit	300,000	100,000	100,000	89,000	80,000	669,000	33.3%
Grantet Qeveritar	600,000	400,000	341,000	-	-	1,341,000	66.7%
Total	900,000	500,000	441,000	89,000	80,000	2,010,000	100.0%



Grafiku 7: Paraqitja grafike e burimeve të financimit

Tabela 11: Tabela përmbledhëse e projekteve të planifikuara për periudhën e planifikuar 2022-2026 rjedha e parasë

Nr.	Projekti	Kategoria	Prioriteti	2022	2023	2024	2025	2026	Total
1	Ndërtimi i ishujve për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Siguria në komunikacion	I Lartë	2,000	2,000	-	5,000	-	9,000
2	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Sinjalizimi	I Lartë	15,000	20,000	20,000	5,000	-	60,000
3	Krijimi i hapësirave për lëvizjen e sigurtë të këmbësorëve në rrugët ekzistuese	Rregullimi i qarkullimit të këmbësorëve	Mesatar	-	-	-	20,000	-	20,000
4	Ndërtimi dhe mirëmbajtja e trotuareve	Rregullimi i qarkullimit të këmbësorëve	I Lartë	30,000	216,500	200,000	-	-	446,500
5	Infrastruktura rrugore për personat me mobilitet të zvogëluar	Infra. për persona me mobilitet të zvogëluar	Mesatar	3,000	2,500	2,500	-	-	8,000
6	Ndërtimi i kabinave të vendndaljeve të auto- busëve	Rregullimi i qarkullimit të automjeteve	I Lartë	-	-	100,000	-	-	100,000
7	Krijimi i vendndaljeve në rrugën Xhelal Hajda	Rregullimi i qarkullimit të automjeteve	I Lartë	-	50,000	50,000	10,000	-	110,000
8	Ndërtimi i rrugëve tranzite dhe rregullimi i rrugëve në qytet	Rregullimi i qarkullimit të automjeteve	I Lartë	100,000	900,000	256,500	-	-	1,256,500
Total				150,000	1,191,000	629,000	40,000	-	2,010,000

Tabela 12: Tabela përmbledhëse e projekteve të planifikuara për periudhën e planifikuar 2022-2026 rjedha e parasë

Masat	Qëllimi	Burimet e Financimit	Prioriteti	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Ndërtimi i ishujve për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave									
Ndërtimi i ishujve për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Qetësimi i trafikut	Komuna e Rahovecit	I Lartë	2,000	-	-	-	-	2,000
Ndërtimi i ishujve për rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave	Qetësimi i trafikut	Komuna e Rahovecit	I Lartë	-	2,000	-	-	-	2,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal									
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Rahovecit	I Lartë	16,000	-	-	-	-	16,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Rahovecit	I Lartë	-	20,000	-	-	-	20,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr.i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Rahovecit	I Lartë	-	-	20,000	-	-	20,000

Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Rahovecit	I Lartë	-	-	-	20,000	-	20,000
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal	Komuna e Rahovecit	I Lartë	-	-	-	-	20,000	20,000

Masat	Qëllimi	Burimet e Financimit	Prioriteti	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Ri-orientimi i qarkullimit									
Ri-orientimi i qarkullimit	Infrastruktura e re e krijuar	Komuna e Rahovecit	Mesatar						
Ndërtimi i stacionëve të autobusëve									
Ndërtimi i stacionëve të autobusëve	Numri i stacionëve të ndërtuara	Komuna e Rahovecit	I Lartë						
Krijimi i vendndaljeve në rrugën Xhelal Hajda									
Krijimi i vendndaljeve në rrugën Xhelal Hajda	Numri i vendndaljeve	Komuna e Rahovecit	I Lartë						
Krijimi i vendndaljeve në rrugën Xhelal Hajda	Numri i vendndaljeve	Komuna e Rahovecit	I Lartë						
Ndërtimi i rrugëve tranzite dhe rrugeve brenda zones urbane									

Masat	Qëllimi	Burimet e Financimit	Prioriteti	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Ri-projektimi i udhëkryqëve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë									
Ri-projektimi i udhëkryqëve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë	Format e reja të rregullimit	Grantet Qeveritare	I Lartë						
Ri-projektimi i udhëkryqëve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë-Xërxë	Format e reja të rregullimit	Grantet Qeveritare	I Lartë						
Ri-projektimi i udhëkryqëve me rrugën magjistrale – me qëllim të rritjes së sigurisë-Krushë	Format e reja të rregullimit	Grantet Qeveritare	I Lartë						

8. MONITORIMI DHE RISHIKIMI

8.1. Monitorimi i planit të mobilitetit urban për vitin 2023

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

Shënime shtesë:

Rahovec, më _____

01 Nr.20/23
Me datë:28.02.2023

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

Dejvid Kufexhiu
Kryesuesi i Kuvendit

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

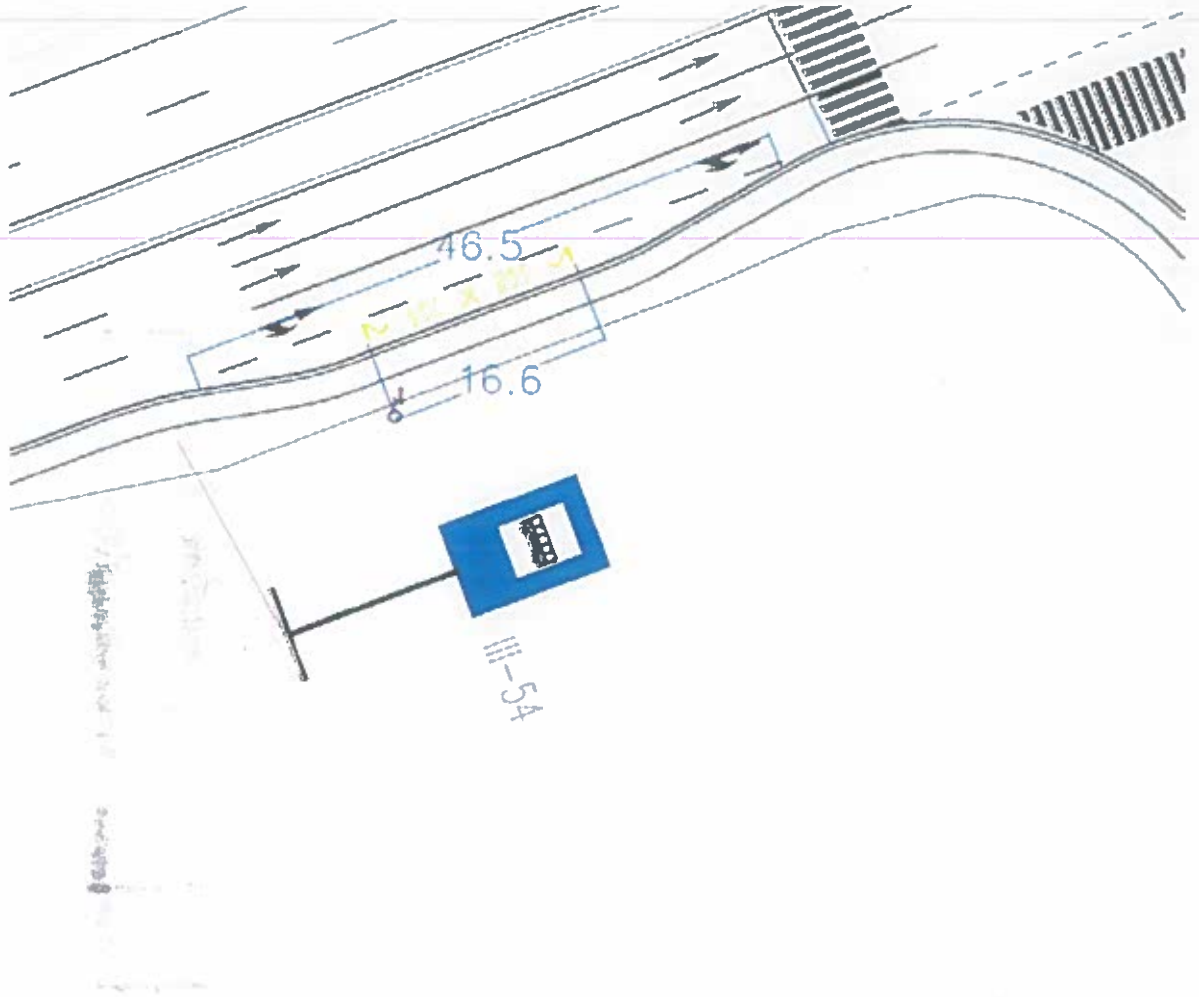
Varësisht nga kufizimi i shpejtësisë, të njëjtat janë me dimensione siç vijon:

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



Aneks II

Vendndalja e Autobusëve



PLANI I MOBILITETIT URBAN
PËR KOMUNËN E RAHOVECIT
2022-2027



1. Introduction

2. Methodology

3. Results

4. Discussion

5. Conclusion

The first part of the paper discusses the background and motivation for the study. It highlights the importance of understanding the underlying mechanisms of the phenomenon being investigated. The methodology section describes the experimental design and data collection procedures. The results section presents the findings of the study, including statistical analyses and graphical representations. The discussion section interprets the results in the context of existing literature and theoretical frameworks. Finally, the conclusion summarizes the main findings and suggests directions for future research.

The study was conducted in a laboratory setting. The participants were recruited from a university database. The experimental protocol was approved by the Institutional Review Board. The data were analyzed using SPSS software. The results show a significant positive correlation between the variables of interest. This finding is consistent with previous research in the field. The discussion explores the implications of these results for theory and practice. The conclusion emphasizes the need for further research to clarify the underlying processes.

Variable	Mean	Standard Deviation	Minimum	Maximum
Variable 1	5.2	1.5	2.0	8.0
Variable 2	6.8	1.2	4.0	9.0
Variable 3	7.5	1.0	5.0	10.0
Variable 4	8.1	0.8	6.0	10.0
Variable 5	8.9	0.7	7.0	10.0

The table above provides a summary of the descriptive statistics for the five variables measured in the study. The mean values range from 5.2 to 8.9, with a corresponding decrease in standard deviation as the variable number increases. The minimum and maximum values are also provided for each variable. The overall trend suggests that the variables are ordered in increasing order of mean value and decreasing order of variability.



Republika e Kosovës
 Republika Kosovo - Republic of Kosovo
 Qeveria - Vlada - Government
 Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
 Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
 Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure

REPUBLICA E KOSOVES / REPUBLIKA E KOSOVA / REPUBLIC OF KOSOVO / GOVERNMENT OF KOSOVO
 MINISTRIA E MJEDISIT, PLANIFIKIMIT HAPËSINOR DHE INFRASTRUKTURËS / MINISTARSTVO ŽIVOTNE SREDINE, PROSTORNOG PLANIRANJA I INFRASTRUKTURE / MINISTRY OF ENVIRONMENT, SPATIAL PLANNING AND INFRASTRUCTURE

No. Prot. 07
 Br. Prot. 740
 Dato: 23.01.23
 Librum: PRISHTINE
 Nr. 2

REPUBLICA E KOSOVES / REPUBLIKA E KOSOVA / REPUBLIC OF KOSOVO / GOVERNMENT OF KOSOVO
 Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal / Ministarstvo Lokalne Samouprave i Administracije / Ministry of Local Government Administration

Data / Datum / Date: 02.02.2023

U - 020-16/8

Departamenti Ligjor / Pravni Departmanom / Legal Department

13 - DL

Për:	z. Elbert Krasniqi, Ministër i MAPL z. Venera Çerkini, Zëvendësuese e Sekretarit të Përgjithshëm të MAPL Njësia për Administrimin e Dokumenteve në MAPL
Kopje:	z. Kryesuesi i KK- Rahovec z. Kryetarit të Komunës - Rahovec
Përmes:	z. Hysen Durmishi, Zëvendësministër Ministër i MMPHI z. Servet Spahiu, Zëvendësues i Sekretarit të Përgjithshëm të MMPHI
Nga:	Znj Florije Boshnjaku, Udhëheqës i Departamentit Ligjor, MMPHI 23.01.2023
Zyrtarët përgjegjës:	1. Zyrtari konfirmues i vlerësimit ligjor 2. Zyrtari hartues i vlerësimit ligjor
Lënda:	Ajshe Ejupi, Udhëheqëse e Divizionit për mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve, të mbështetjes ligjore dhe të bashkëpunimit institucional në fushën e legjislacionit
Lloji i aktit:	Raport i vlerësimit të ligjshmërisë të aktit të Komunës së Rahovecit Vendimi Nr-406/22 për miratimin e Planit të Mobilitetit Urban për Komunën e Rahovecit 2022-2027

I/e nderuari Minister,
 E nderuara zv. Sekretare e Përgjithshme,

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, në pajtim me Nenin 2 të Rregullores (QRK) Nr. 06/2021 për ndryshimin dhe plotësimin e rregullores (QRK) Nr.10/2019 për shqyrtimin administrativ të akteve të komunave ka pranuar nga MAPL më datë 18.01.2023, aktin e miratuar nga Kuvendi i Komunës së Rahovecit kërkesën nr.020-16/1 të datës 11.01.2022 për shqyrtimin e ligjshmërisë të Vendimit Nr-406/22 për miratimin e Planit të Mobilitetit Urban për Komunën e Rahovecit 2022-2027,

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, pas shqyrtimit të ligjshmërisë së aktit në fjalë, dhe në pajtim më Nenin 4 të Rregullores (QRK) Nr. 06/2021 për ndryshimin



dhe plotësimin e rregullores (QRK) Nr.10/2019 për shqyrtimin administrativ të akteve të komunave, kërkon nga kuvendi i komunës së Rahovecit:

Rishqyrtimin e Ligjshmërisë së Aktit

Vendimit Nr-406/22 për miratimin e Planit të Mobilitetit Urban për Komunën e Rahovecit 2022-2027.

Arsyetim

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, pas shqyrtimit të Vendimit Nr-406/1 për miratimin e Planit të Mobilitetit Urban për Komunën e Rahovecit 2022-2027 dhe përmbajtjes së Planit të Mobilitetit Urban për Komunën e Rahovecit 2022-2027, ka konstatuar se në këtë dokument korniza ligjore e këtij dokumenti është bazuar në legjislacionin e cili nuk është në fuqi (shih piken 1.4), andaj ju njoftojmë se

- Ligji nr.02/L-70 për Sigurinë në trafikun rrugor Ligji Nr. 02/L-70 për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor është i shfuqizuar pjesërisht me Ligji Nr. 05/L-064 për Patentë Shoferi dhe Ligjin Nr.05/L-088 për Rregulla të Trafikut Rrugor , ndërsa në tërësi ky ligj është shfuqizuar me Ligjin Nr. 05/L-132 për Automjete i publikuar në Gazetën Zyrtare nr.15 me datë 11 maj 2017 dhe
- Ligji nr.2004/1 për transport rrugor është i shfuqizuar me Ligjin nr.04/L-179 i publikuar në Gazetën Zyrtare nr.21 datë 13 qershor 2013.
- Ligji Nr. 03/L- 160 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja është i shfuqizuar me Ligjin nr.08/L-025 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja i publikuar në Gazetën Zyrtare nr.18 datë 13 korrik 2022.

Bazuar në të cekurat më lartë, Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, kërkon nga Kuvendi i Komunës dhe Kryetari i Komunës së Rahovecit që të ndërmarrin veprime konkrete që aktin e komunës ta harmonizojnë me dispozitat ligjore në fuqi, brenda 30 ditësh nga data e pranimit të kërkesës për rishqyrtim të aktit.

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, mbetet në dispozicion të komunës dhe MAPL-së, për çfarëdo sqarimi të mëtejshëm lidhur me këtë vlerësim.

