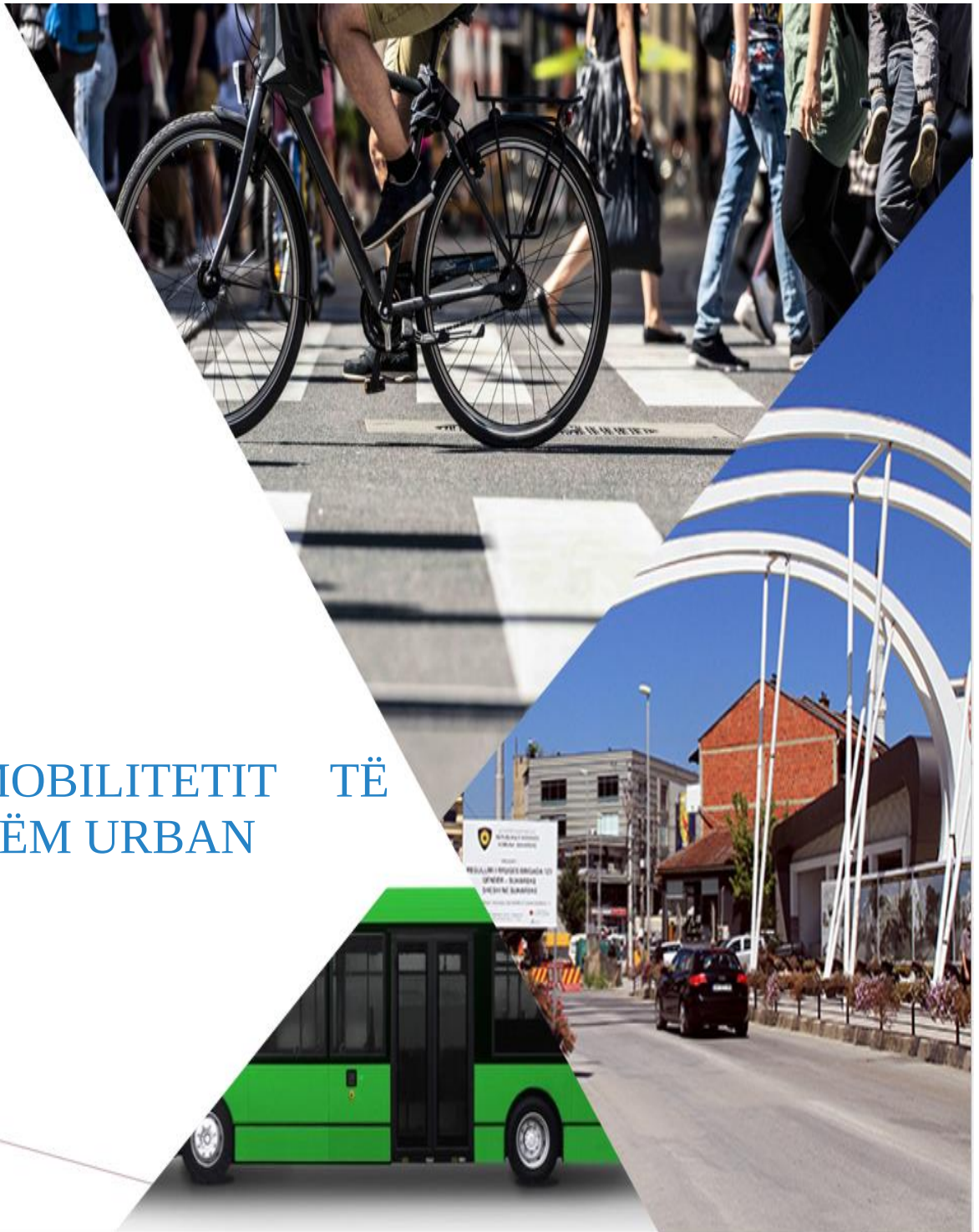




Komuna e Suharekës

PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN 2024-2034



With funding from

 Austrian
Development
Cooperation

Përkrahur nga Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara (UNDP)

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Suharekën është mbështetur nga projekti “Fuqizimi i Veprimit Lokal për Klimën”, i cili financohet nga Agjencia Austriake për Zhvillim (ADA) me fonde nga Bashkëpunimi Austriak për Zhvillim (ADC) në Kosovë dhe i zbatuar nga Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara (UNDP) në Kosovë.

Ky publikim është realizuar me mbështetjen financiare Agjencia Austriake për Zhvillim (ADA) me fonde nga Bashkëpunimi Austriak për Zhvillim (ADC) në Kosovë dhe i zbatuar nga Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara (UNDP) në Kosovë. Përmajtja e tij është përgjegjësi vetëm e Komunës së Suharekës dhe nuk pasqyron domosdoshmëri pikëpamjet e Agjencisë Austriake për Zhvillim (ADA) në Kosovë dhe partnerit zbatues Programit të Kombeve të Bashkuara për Zhvillim (UNDP) në Kosovë.

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

LISTA E KONTRIBUESVE

Udhëheqësit e projektit:

Grupi drejtues	
Emri e mbiemri	Pozita
Bali Muharremaj	Kryetar i Komunës
Bexhet Kuçi	Kryesues i Kuvendit Komunal
Enver Shabani	Drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike, Mjedis dhe Emergjencë
Labinot Halitjaha	Drejtor i Drejtorisë për Ekonomi, Buxhet dhe Financa
Armend Krasniqi	Drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike, Juridike dhe Kadastër
Visar Kuçi	Drejtor i Drejtorisë për Urbanizëm dhe Planifikim
Albulena Kokollari	Drejtoreshë në Drejtorinë për Inspektion.

Grupi punues	
Emri e mbiemri	Pozita
Visar Kuçi	Drejtor i Drejtorisë për Urbanizëm dhe Planifikim
Enver Shabani	Drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike, Mjedis dhe Emergjencë
Armend Krasniqi	Drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike, Juridike dhe Kadastër
Urim Fondaj	Zyrtar në Drejtorinë për Ekonomi, Buxhet dhe Financa
Muharrem Krasniqi	Inxhinier i komunikacionit
Refki Zogaj	Qendra e biznesit
Zana Gashi	Hendikos
Besmir Selimaj	Hidroregjioni
Ismet Krasniqi	Ekoregjioni
Hysni Gallapeni	Inspektor i komunikacionit
Zgjim Bajraktari	IIAP "Skënder Luarasi"
Afrim Sylaj	Policia e Kosovës
Halit Elshani	Drejtor i Stacionit të Autobusëve

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

Fidan Kuraja	Msc. i Bankave dhe Financave/ Ekonomist
Muhamet Malsiu	Ekspert i Mjedisit

Lista e akronimeve dhe shkurtesat

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

Përmbajtja

HYRJE	8
HARMONIZIMI HORIZONTAL DHE VERTIKAL I PLANIT TË MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN ME DOKUMENTACIONIN E PLANIFIKIMIT HAPËSINOR.....	10
RREGULLORET, LEGJISLACIONI DHE POLITIKAT E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME TË BE-së.....	11
DOKUMENTACIONI I KONSULTUAR (PLANET, POLITIKAT DHE STRATEGJITË RELEVANTE).....	12
Plani Zhvillimor Komunal i Suharekës (PZHK) 2021-2029	12
Harta Zonale e Komunës së Suharekës 2018-2026	13
Planet rregulluese të hollësishme	13
METODOLOGJIA	14
QASJE POLITIKE DHE STRATEGJIKE PËR MOBILITETIN E QËNDRUESHËM URBAN	15
1. PROFILI I KOMUNËS SË SUHAREKËS NË ASPEKTIN E MOBILITETIT URBAN.....	19
1.1. Pozita gjeografike.....	19
1.2.Të dhënat demografike	20
1.3.Shkalla e motorizimit.....	20
2.ANALIZA E GJENDJES.....	22
2.1. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT	22
2.1.1. Analiza e infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane	24
2.3. ANALIZA E FLUKSIT TË QARKULLIMIT	28
2.2.1. Analiza e ndryshimit të fluksit të qarkullimit sezonal	35
2.4. ANALIZA E KAPACITETIT TË UDHËKRYQEVE DHE INDIKATORËVE TJERË ME NDIKIM NË OPERIMIN E TRAFIKUT.....	36
2.6. ANALIZA E LËVIZJES SË KËMBËSORËVE DHE ÇIKLISTËVE.....	48
2.6.1. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë dhe çiklist në Suharekë	49
2.6.2. Kushtet e sigurisë për lëvizje të çiklistëve	50
2.6.3. Vlerësimi i gjendjes për lëvizje jo motorike	51
2.7. TRANSPORTIT PUBLIK-GJENDJA EKZISTUESE.....	52
2.7.1. Transporti urban.....	53
2.7.2.Transporti urbano -periferik	62
2.7.3.Transportit ndërurban/ndërkombëtar.....	65
2.7.4.Transporti me Taksi	66

2.7.5. Stacioni i autobusëve.....	67
2.7.6.Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim të transportit publik	69
2.7.7. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK.....	70
2.8. ANALIZA E PARKINGJEVE	71
2.9. ANALIZA E SIGURISË NË TRAFIK	75
2.9.1. Analiza e trendeve të aksidenteve	77
2.10. Mbrojtja e mjedisit.....	78
2.10.1. Matjet e zhurmës - ndotjes akustike.....	81
2.11. Sfidat kryesore dhe mundësitë e mobilitetit	82
2.12. Mundësitë kryesore në sektorin e transportit dhe mobilitetit në Suharekë	84
3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË SË MOBILITETIT URBAN PËR SUHAREKËN	84
3.1. VIZIONI DHE QËLLIMET STRATEGJIKE.....	84
3.2. PROPOZIMI I KONCEPTEVE/ZHVILLIMI I SKENARËVE PËR SUHAREKËN.....	86
3.2.1. Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve	93
3.2. SKENARI I PËRZGJEDHUR.....	110
3.2.1. Masat për zbatimin e qëllimeve dhe objektivave specifike.....	114
3.2. PËRMIRËSIMI DHE MENAXHIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE	114
3.3. ZHVILLIMI I RRJETIT TË INFRASTRUKTURËS PËR LËVIZJE AKTIVE / ECJE DHE ÇIKLIZËM 122	
3.3.1. Mobiliteti i këmbësorëve.....	122
3.3.2. Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Suharekë.....	123
3.3.3. Sistemi i huazimit të biçikletave – “Bike Share”	125
3.3.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave	127
3.3.5. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë	130
3.4. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK.....	134
3.5. MENAXHIMI I PARKINGJEVE.....	135
3.6. PËRMIRËSIMI I SIGURISË DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT.....	141
3.6.1. Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhurnuara	141
3.6.2. Përmirësimi i sigurisë së trafikut - Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut	144
3.6.3. Menaxhimi i logjistikës urbane.....	145
3.7. KONCEPTI STRATEGJIK PER MOBILITETIN E MENÇUR	148

3.7.1. Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut	152
3.7.2. Ndriçimi rrugor i mençur	153
3.7.3. Huazim i mençur i biçikletave	153
3.8. MBROJTJA E MJEDISIT.....	154
3.8.1. Zëvendësimi i modaliteteve të ndryshme të transportit me mjete më të pastërta të transportit	154
3.9. MONITORIMI DHE VLERËSIMI I PMQU-SË	156
PLANI I VEPRIMIT	160

HYRJE

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është një plan strategjik i hartuar për të plotësuar nevojat e lëvizshmërisë të njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe rrethinë për një cilësi më të mirë të jetës. PMQU bazohet në praktikën ekzistuese të planifikimit dhe i kushton vëmendje të veçantë parimeve të: *integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit*. Një PMQU paraqet një grup të integruar të masave teknike, infrastrukturore, të bazuara në politika si dhe në masa të buta për të përmirësuar performancën dhe efektivitetin e kostos në lidhje me qëllimin dhe objektivat e planit strategjik. Kjo qasje e planifikimit të lëvizshmërisë urbane merr në radhë të parë parasysh nevojat për ekzistencën e “qytetit funksional” sesa thjesht konsiderimin e qytetit si zonë administrative, dhe gjithashtu merr parasysh rëndësinë e lidhjeve ndërmjet disiplinave të ndryshme. Për dallim nga qasja tradicionale e planifikimit të transportit, koncepti i PMQU vendos theks të veçantë në përfshirjen e qytetarëve dhe palëve të interesuara dhe në koordinimin e politikave midis autoriteteve dhe midis sektorëve (transporti, përdorimi i tokës, mjedisi, zhvillimi ekonomik, politika sociale, shëndetësia, siguria, energjia, etj.). Para së gjithash PMQU fokusohet te njerëzit, sesa në trafikun e qytetit. Ndërkohë që, gjatë planifikimit tradicional të transportit inxhinierët e trafikut janë akterët kryesorë të ngarkuar për zhvillimin e planit, në rastin e planifikimit të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane angazhohen ekupe ndërdisiplinore për planifikim.

Për hartimin e PMQU për Suharekën, është bërë një analizë e problemeve dhe mundësive që ndërlidhen me lëvizshmërinë në qytetin e Suharekës dhe ndërlidhjen funksionale me fshatrat e Komunës. Analiza është zhvilluar në bashkëpunim të ngushtë me drejtorin e ndryshme të Komunës së Suharekës dhe duke grumbulluar informacione për planet dhe studimet në dispozicion, të hartuara gjatë viteve të fundit. Këto dokumente ishin pikënisja për hartimin e kuadrit të përgjithshëm të kushteve aktuale infrastrukturore dhe social-ekonomike, si dhe të strukturës urbane, shërbimeve në dispozicion dhe çështjeve thelbësore që karakterizojnë qytetin dhe sistemin e lëvizshmërisë në Suharekë.

Analiza gjithëpërfshirëse, përfshirë edhe të dhënat e grumbulluara në terren, kanë treguar se sistemi i trafikut dhe transportit në qytetin e Suharekës shpesh ka pasur raste të zbatimit të zgjidhjeve jo adekuate të transportit, gjegjësisht zgjidhjeve të improvizuara si pasojë e planifikimit jo adekuat për zgjidhjen e problemeve të trafikut. Prandaj, problemet e sistemit të trafikut, kryesisht janë zgjidhur pjesërisht, siç është rasti me rrugën nacionale N25 (Prizren – Suharekë) e cila kalon nëpër qendrën e qytetit dhe rrugën “Skënderbeu”

Me rritjen e shkallës së motorizimit, si dhe strukturën e ngjeshur urbane në qytetin e Suharekës, gjatë sezonës së verës rrjeti parësor edhe ai dytësor i rrugëve në Suharekë është tejte i ngarkuar nga bllokimet e trafikut. Të gjitha flukset e automjeteve mbështeten në rrugët kryesore me karakter radial dhe në udhëtimet nga jashtë brenda Suharekës. Dhjetë vitet e fundit, pronësia e makinave është dyfishuar me hapa të shpejtë.

Rezultati i një zhvillimi të tillë të sistemit të trafikut dhe transportit është mungesa e një rrjeti rrugor alternativ për nevojat e automjeteve motorike, me qëllim lehtësimin e trafikut ose devijimin e trafikut tranzit nga pjesa qendrore e qytetit. Planifikimi i qëndrueshëm i transportit duhet të merr parasysh kontekstin e kufizimeve hapësinore ekzistuese, ndërsa në të gjithë qytetin e Suharekës ka mospërputhje në zhvillimin e formave të qëndrueshme të transportit në të gjitha pjesët e infrastrukturës së transportit. Kjo është shkaktuar edhe nga një harmonizim i dobët vertikal kur bëhet fjalë për politikën e ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës së transportit që nuk është kompetencë e nivelit lokal - Komunës së Suharekës.

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

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

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

Ashtu si shumë qytete të tjera në Kosovë, por edhe më gjerë, edhe Suhareka vuan nga mbingarkesa në trafik që mund të ketë efekte negative për ekonominë, mjedisin dhe imazhin e qytetit. Cilësia e ajrit është një çështje veçanërisht e rëndësishme, ku qeveria identifikon në mënyrë aktive mënyrat për të përmirësuar nivelet e cilësisë së ajrit, në mënyrë që të përmbushen standardet e BE-së, dhe të zvogëlohen emetimet e gazrave serrë nga sektori i transportit. Në procesin e hartimit të PMQU të Suharekës, janë trajtuar tre skenarë. Bazuar në tre skenarët e propozuar të PMQU, palët e interesuara të projektit janë pajtuar për zbatimin e skenarit proaktiv dhe masat e ndërlidhura me të, dhe për këtë arsye PMQU për Suharekën do të zbatohet sipas fazave të mëposhtme kohore:

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

Përmes PMQU synohet realizimi i aktiviteteve për fushat si në vijim:

- Përmirësimi i lëvizshmërisë dhe qasjes, dhe ndryshimi i shpërndarjes modale;
- Zhvillimi dhe inkurajimi i përdorimit të trafikut jo-motorik (këmbësorëve dhe biçikletave);
- Përmirësimi i transportit urban dhe integrimi i nën-sistemeve të transportit (transporti urban, transporti me taksì, sistemi “Parko dhe udhëto” (Park-and-Ride), biçikleta publike, ndarje automjeteve);
- Përmirësimi i sigurisë rrugore;
- Përmirësimi i infrastrukturës së transportit;

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

- Menaxhimi i infrastrukturës së trafikut (menaxhimi automatik i trafikut dhe inteligjent i sistemeve të transportit, përparësia e transportit publik);
- Zgjidhja e plotë e politikës së parkimit;
- Përcaktimi i masave të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, treguesve për arritjen e synimeve, kostove të planit sipas mbajtësve dhe shumës së vlerësuar;
- Ulja e ndikimeve negative të ndotjes në mjedis.

HARMONIZIMI HORIZONTAL DHE VERTIKAL I PMQU ME DOKUMENTACIONIN E PLANIFIKIMIT HAPËSINOR

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

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

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

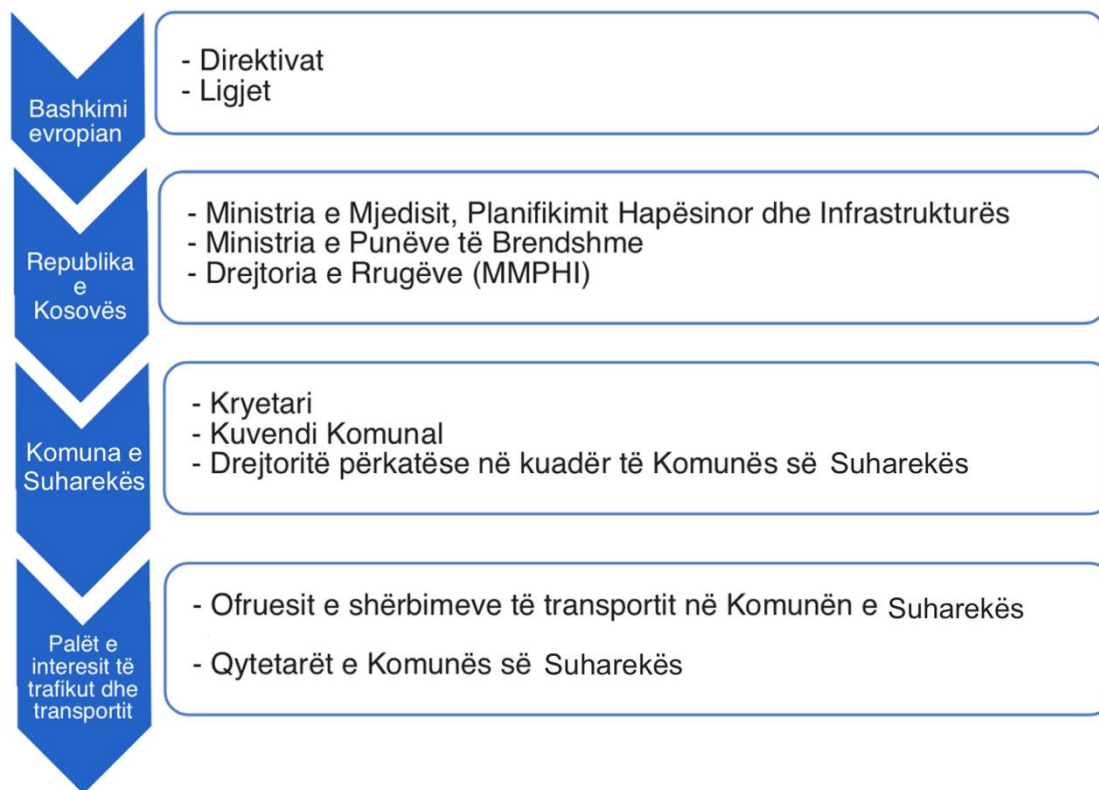


Fig.1. Harmonizimi horizontal dhe vertikal i PMQU me dokumentacionin e planifikimit hapësinor

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

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

- Direktiva e rishikuar për Automjetet e Pastra – 2017²
- Strategjia dhe Plani i Veprimit të BE-së për lëvizshmërinë me shkarkime të ulëta -2016³
- Paketa e Lëvizshmërisë Urbane – 2013⁴
- Karta e Bardhë – Udhërrëfyes për një Zonë Transporti Evropiane të vetme – Drejt një sistemi transporti konkurrues dhe me efikasitet burimesh – 2011⁵

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

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

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

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

- Direktiva 2009/33/EC për Nxitjen e Automjeteve të Pastra të Transportit dhe me Efiçencë Energjie – (Direktiva e Automjeteve të Pastra) - 2009⁶
- Plani i Veprimit për Lëvizshmërinë Urbane (APUM) - 2009⁷
- Plani i Veprimit për Vendosjen e Sistemeve Inteligjente të Transportit – 2008⁸
- Karta e Gjellbër për Lëvizshmërinë Urbane – Drejt një Kulture të re për Lëvizshmërinë Urbane – 2007⁹.

DOKUMENTACIONI I KONSULTUAR (PLANET, POLITIKAT DHE STRATEGJITË RELEVANTE)

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

- Plani Hapësinor i Kosovës 2010 – 2020+;
- Harta Zonale e Kosovës 2020-2028+;
- Strategjia Sektoriale dhe e Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit 5 vjeçar;
- Strategjia e Transportit Multimodal 2023 – 2030, dhe
- Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2015 - Versioni 1.6).

Në nivel komunal, dokumentet relevante përfshijnë:

- Plani Zhvillimor Komunal i Suharekës (PZHK) 2021-2029;
- Harta Zonale e Komunës së Suharekës 2021-2029;
- Planet Rregulluese të Hollësishme.

Plani Zhvillimor Komunal i Suharekës (PZHK) 2021-2029

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

Qëllimet zhvillimore për transportin dhe transportin publik	
Qëllimi 1 - Zhvillimi i një infrastrukture të integruar funksionale dhe shërbimeve të përshtatshme të transportit publik për të gjitha zonat.	1. Krijimi i infrastrukurës rrugore që ndërlidh të gjitha vendbanimet; 2. Zgjerimi i rrjetit të transportit të rregullt publik për të gjitha vendbanimet me mbi 750 banorë 3. Ndërtimi i rrugëve tranzit që do të lirojnë trafikun në qytet.
Qëllimi 2 - Përmirësimi i lëvizshmërisë dhe i sigurisë publike në infrastrukturë të transportit.	1. Hartimi i Planit të Mobilitetit; 2. Zbatimi i PMQU.

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

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

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

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

Qëllimi 3 - Promovimi i lëvizshmërisë rekreative.	1. Ndërlidhja e vendbanimeve rurale jug-lindore me qytetin përmes shtigjeve për çiklistë; 2. Ndërlidhja e vendbanimeve turistike malore përmes shtigjeve për çiklistë dhe kalërim.
--	---

Harta Zonale e Komunës së Suharekës 2018-2026

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

- Të përcaktojë kushtet e përgjithshme për zhvillim për të gjitha zonat, zonat e destinuara dhe kushtet zhvillimore përfshirë kushtet ndërtimore, zonat mbishtresore dhe kushtet zhvillimore, rregullat për shfrytëzim dhe zhvillim që ofron mundësi të zhvillimit dhe kufizimeve për qytetarët, pronarët, investitorët dhe institucionet qeveritare.
- Zbatimi i projekteve kapitale nga: Infrastruktura teknike, Infrastruktura rrugore, Infrastruktura publike dhe sociale në përgjegjësi të autoriteteve qeverisëse qendrore dhe lokale, në harmoni me buxhetin dhe afatet kohore të dokumenteve të planifikimit hapësinor.

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

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

Planet rregulluese të hollësishme

Komuna e Suharekës ka miratuar Planet Rregulluese të Hollësishme për zonat si në vijim: PRrH Fidanishte, PRrH Grapi, PRrH Hisari, PRrH Kodra, PRrH Pojata, PRrH Qendër, PRrH Rosule, PRrH Samadraxhë, PRrH Shiroka, PRrH Shiroka 2, PRrH Xhavit Syla, PRrH Zona Industriale Shirokë.

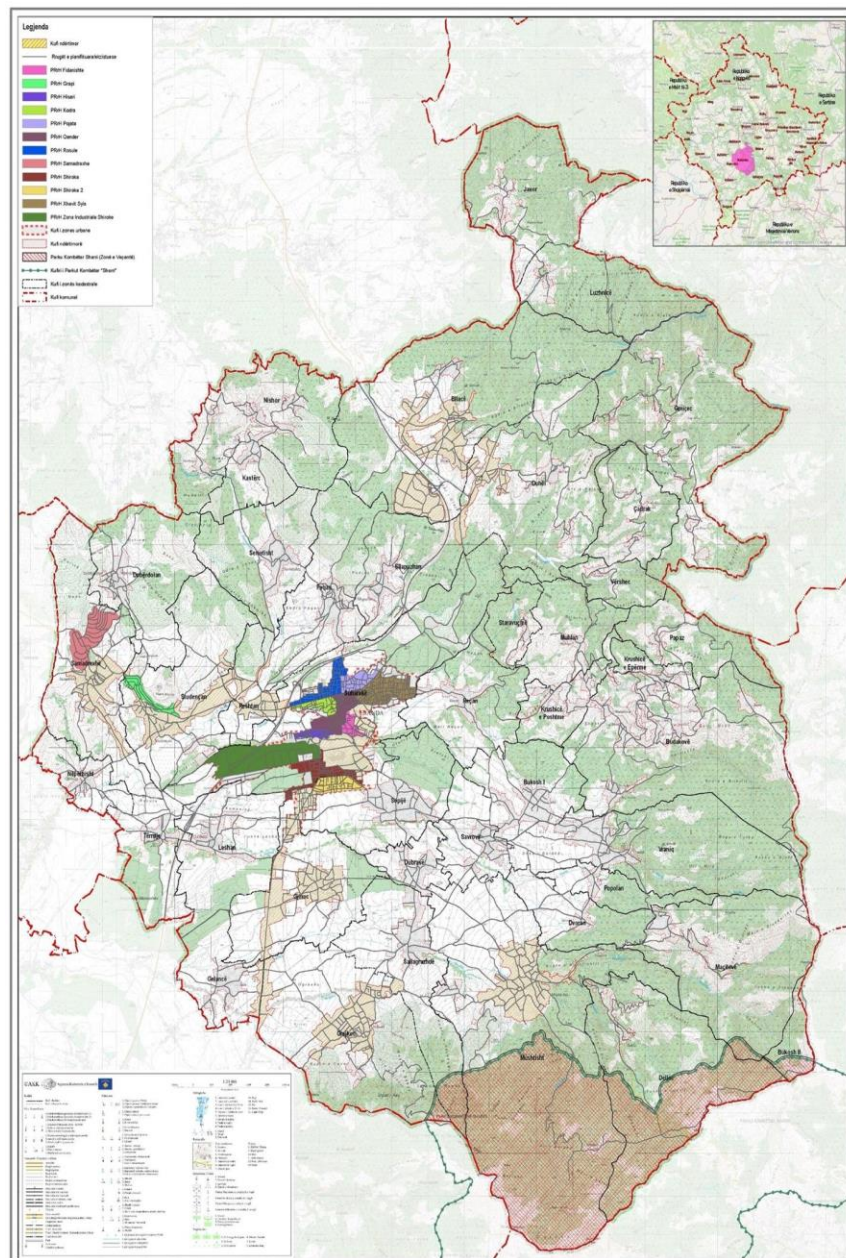


Fig.2. Planet rregulluese urbane në Suharekë

METODOLOGJIA

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

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

Thelbi i PMQU: tetë parimet

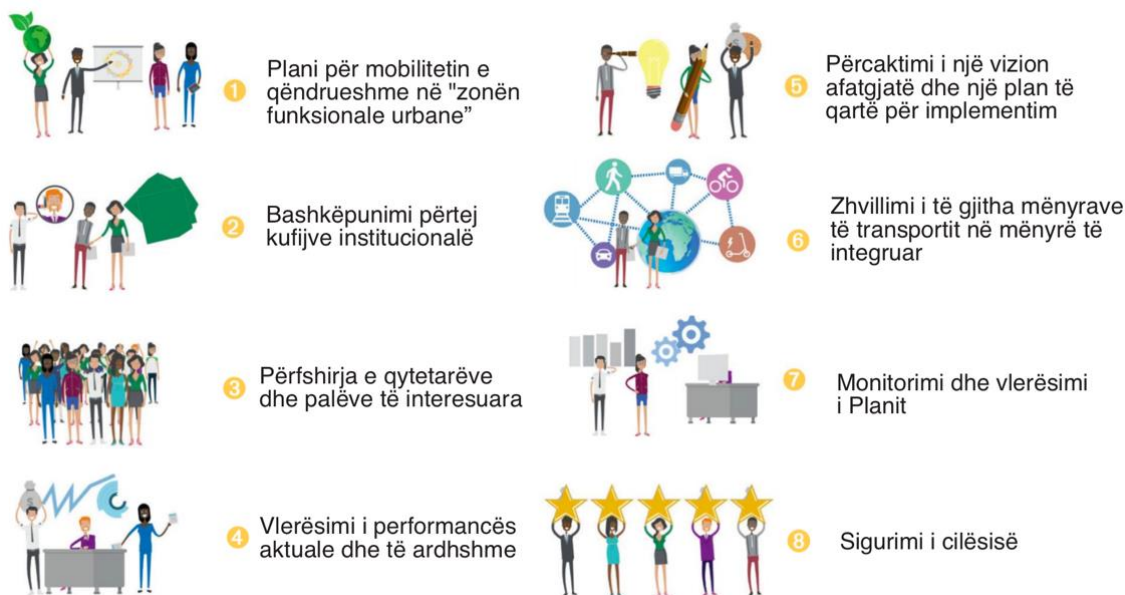


Fig.3. Thelbi i PMQU – tetë parimet¹¹

QASJE POLITIKE DHE STRATEGJIKE PËR MOBILITETIN E QËNDRUESHËM URBAN

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

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

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

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

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

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

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



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

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

¹² European Commission, 2013

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

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

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

Udhëzimet e rishikuara të BE-së përbëhen nga 4 faza dhe 12 hapa kryesore, si në figurën e mëposhtme (fig.6). Hapat e propozuara nuk janë në rend të njëpasnjëshëm dhe mund të dalë nevoja që të ekzekutohen paralelisht apo të ri-pozicionohen gjatë procesit.



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

BE-ja, si një lidere në arenën globale në angazhimet për ndryshimet klimatike dhe qëndrueshmërinë e planetit, ka zgjeruar vëmendjen e saj edhe në fushën e mobilitetit dhe të zhvillimit të qëndrueshëm urban. Komisioni Evropian, në Shtator 2009, miratoi planin e veprimit për Mobilitetin Urban (European Commission, 2009). Plani i Veprimit propozonte rreth 20 masa për të inkurajuar dhe mbështetur autoritetet vendore, rajonale dhe kombëtare për arritjen e qëllimeve të tyre në zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban. Kjo ishte hera e parë që Komisioni ofroi një paketë mbështetëse gjithëpërfshirëse në këtë fushë. Në mars të vitit 2011, Komisioni Evropian ka publikuar “Librin e Bardhë- Udhërrëfyes për një Zonë të Vetme Evropiane të Transportit”¹⁵ ku qëllimi kryesor është të udhëzojë politikatat e transportit me qëllime afatgjata, ndër të cilat reduktimi i emetimeve të karbonit me 60% dhe automjetet konvencionale të cilat funksionojnë me karburant të hiqen nga përdorimi në qytete (European Commission, 2011). Në vijim, Komisioni Evropian ka miratuar në dhjetor të vitit 2013 “Paketën e Mobilitetit Urban”, e cila përforcon

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

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

angazhimin e vendeve anëtare për të marrë veprime konkrete në këtë drejtim si dhe ofron ndihmë profesionale dhe financiare për qytetet në përmirësimin e situatës së mobilitetit urban.

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

1.1. Pozita gjeografike

Komuna e Suharekës gjendet në pjesën jugore të Kosovës dhe mbulon 3.3% të territorit të saj. Lartësia mesatare mbidetare në komunë është 455 m.

Territori i Komunës përfshin Suharekën dhe këto 42 vendbanime: Bllacë, Budakovë, Bukosh, Breshanc, Delloc, Dobërdelan, Dragaqinë, Dubravë, Duhël, Dvoran, Greikoc, Greiçec, Gelancë, Gjinoc, Javor, Kastërc, Krushicë e Epërme, Krushicë e Poshtme, Leshan, Luzhnicë, Maqitevë, Mohlan, Mushtisht, Nepërbisht, Nishor, Papaz, Peqan, Popolan, Qadrak, Reshtan, Reqan, Savrovë, Samadrexhë, Sallagrazhdë, Semetisht, Sllapuzhan, Sopijë, Stravuçinë, Studençan, Tërrnje, Vërshëc dhe Vraniç. Komuna e Suharekës kufizohet me komunën e Prizrenit, Rahovecit, Malishevës, Lipjanit, Shtimjes, Ferizajit dhe Shtërpces. Shtrihet në gjerësi gjeografike veriore prej $42^{\circ}15'$ - Parkut Nacional "Sharri" (jugu), $42^{\circ}30'$ - Malet e Berishes dhe Javori (veriu). Gjatësia gjeografike lindore: $20^{\circ}45'$ - komuna e Rahovecit (perëndim), $21^{\circ}00'$ - Malet e Jezercit, Guri i Dollocit (lindje).

Nëpër territorin e kësaj komune, me një pozitë të mirë gjeografike, kalojnë rrugë shumë të rëndësishme që e lidhin kryeqendrën, Prishtinën, me qendrën regjionale Prizrenin dhe kalojnë më tej në Shqipëri. Si e tillë ajo ka një pozitë të rëndësishme strategjike në këtë pjesë të Kosovës.



Fig.7. Pozita e Komunës së Suharekës

1.2. Të dhënat demografike

Sipas të dhënave të fundit zyrtare të Agjencisë së Statistikave të Kosovës¹⁶ të vitit 2017, Komuna e Suharekës ka 41 vendbanime, ku jetojnë 81,265, banorë në një sipërfaqe prej 361.78 km² me dendësi banimi prej 165 banorë/km². Bazuar në regjistrimin e fundit zyrtar të vitit 2011, se në Komunë jetojnë gjithsejtë 59,722 banorë dhe 9,145 ekonomi familjare¹⁷.

Në Tabelën 1 janë dhënë karakteristikat hapësinore të Komunës së Suharekës

Tabela 1. Karakteristikat hapësinore të Komunës së Suharekës

Sipërfaqja km ²	Numri i banorëve rezident 2011	Numri i banorëve jo rezident 2011	Dendësia (banorë/km ²)	Lartësia mesatare mbidetare
361.78	59,722	28,418	165	455 m – 1,760 m

1.3. Shkalla e motorizimit

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

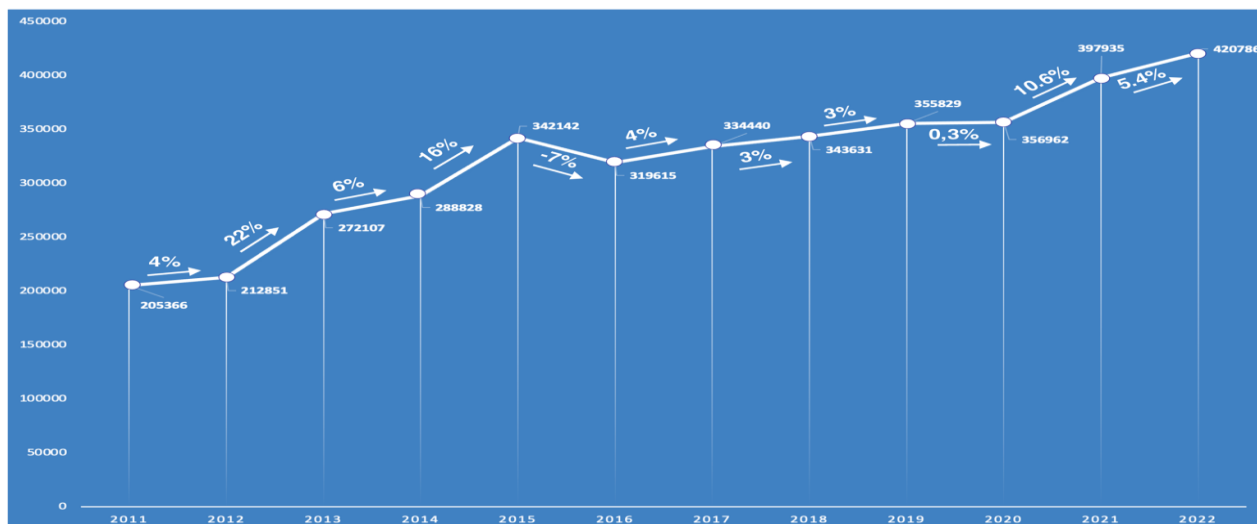


Fig.8. Trendi i rritjes së shkallës së motorizimit në Kosovë

Territori i Komunës së Suharekës shtrihet në një rreze prej rreth 15 km, por shumica e zonave të ndërtuara janë brenda zonës urbane të Suharekës.

¹⁶ Agjencia e Statistikave të Kosovës, Vjetari Statistikor i Republikës së Kosovës 2017, Prishtinë, 2017

¹⁷ ASK, Regjistrimi i popullsisë 2011

Suhareka është qytet që ndodhet vetëm 18 kilometra larg nga Prizreni dhe 57 kilometra larg nga kryeqyteti i Kosovës, Prishtina. Një pjesë e madhe e popullsisë jetojnë dhe punojnë përkohësisht jashtë vendit dhe kjo e bën Suharekën si njërin nga qytetet me shkallën më të ulët të varfërisë në Republikën e Kosovës.

Pjesa urbane e cila përfshin qytetin e Suharekës është jashtëzakonisht kompakte, me shumicën e aktiviteteve dhe institucioneve të saj të rëndësishme të përqendruara brenda një rrezeje prej vetëm 1 km (Figura 9).

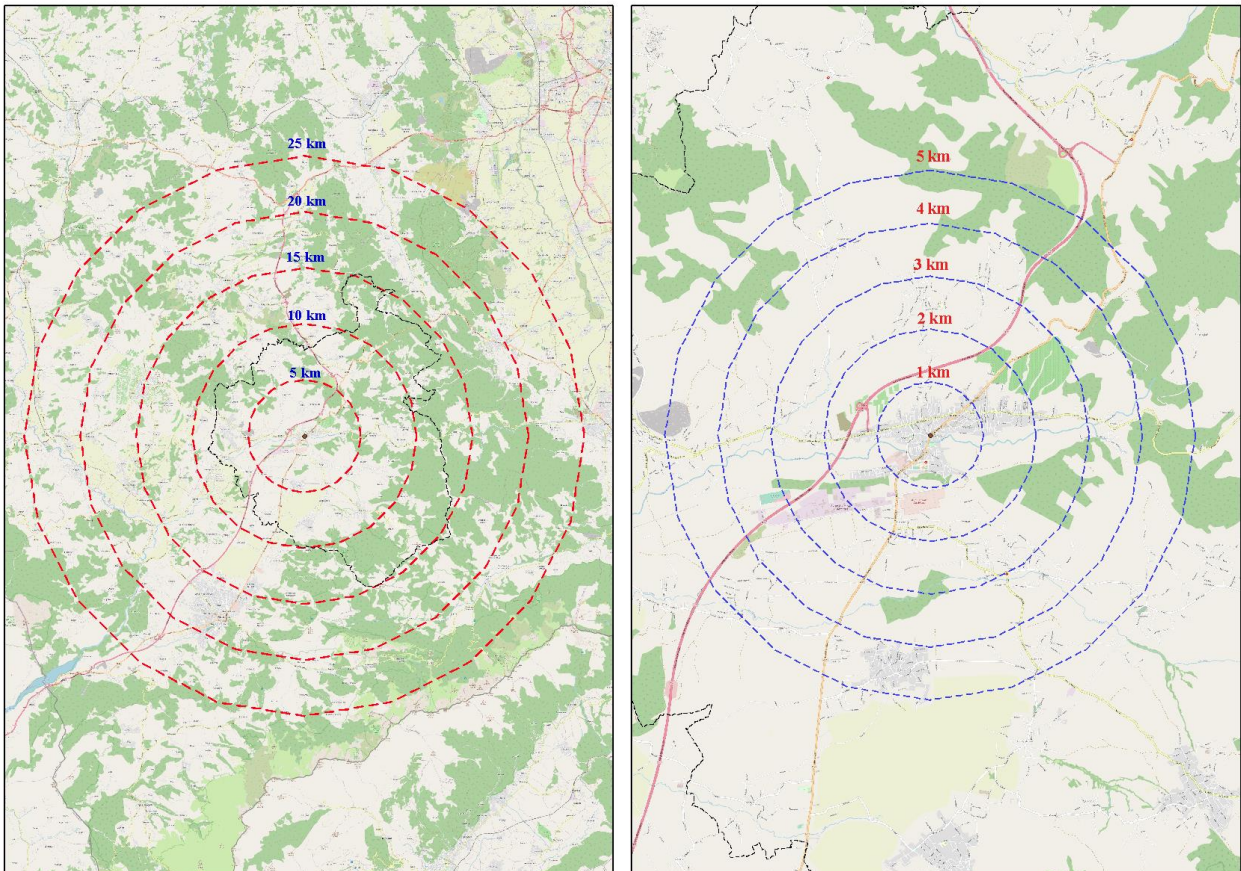


Fig. 9. Rrezet e mbulueshmërisë së lëvizjeve në territorin e Komunës së Suharekës

2. ANALIZA E GJENDJES

2. ANALIZA E GJENDJES

2.1. ANALIZA E INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT

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

Autoudha

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

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

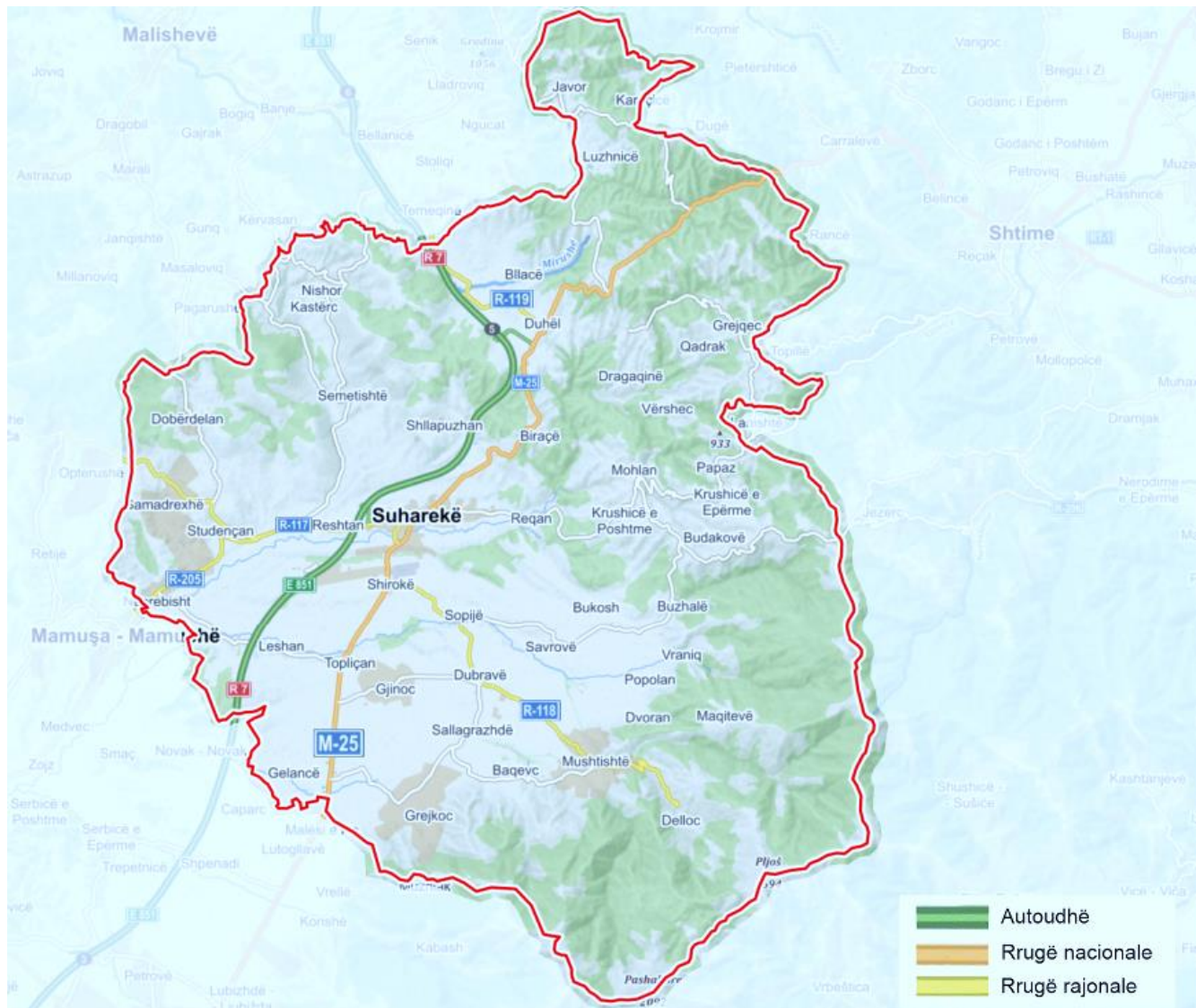


Fig. 10. Autoudha, rruga nacionale dhe rrugët rajonale në komunën e Suharekës

Rruga nacionale

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

Rrugët Rajonale

Rrugët rajonale nëpër territorin e Komunës së Suharekës janë: Rruga rajonale (R117) e cila lidhet me rrugën nacionale N25 dhe mundëson lidhjen e Suharekës me Rahovecin si dhe në vazhdim me Gjakovën, ndërsa përmes rrugës rajonale (R118), Suhareka lidhet me Mushtishtin dhe vendbanimet tjera brenda territorit të komunës. Rruga rajonale (R119) e cila gjithashtu lidhet me rrugën nacionale N25 përmes fshatit Duhël e lidhë Suharekën me Malishevën, ndërsa përmes rrugës rajonale (R205) Suhareka lidhet me komunën e Mamushës. Ky rrjet i rrugëve rajonale përveç që lidhë komunën e Suharekës me komunat fqinje, ajo në vete përfshinë edhe qendrën kryesore lokale si dhe nënqendrën e Mushtishtit. Ndërsa, përmes rrugës nacionale, respektivisht rrugës kryesore lokale bëhet përfshirja e të gjitha qendrave në rrjetin e trafikut. Kjo përfshirje ka shumë rëndësi për një zhvillim të balancuar të komunës.

Rrugët lokale

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

- Rrugë kryesore lokale;
- Rrugë lokale;
- Rrugë tjera; dhe
- Rrugë malore.

Rrjeti rrugor brenda komunës, në bazë të rëndësisë së lidhjeve funksionale në mes tyre, përbën bazën e diferencimit të standardeve kualitative të nevojshme për llojet e ndryshme të rrugëve dhe për përcaktimin e prioritetëve të përmirësimit të domosdoshëm si dhe vendimet për ndërtimin e rrugëve të reja. Rrjeti i trafikut brenda konceptit kryesor të zhvillimit ka për qëllim të përcaktojë hierarkinë e lidhjeve të rrjetit të vendbanimeve.

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

Rrugët lokale kanë një rrjetë të mirë organizuar dhe të asfaltuar në drejtim të fshatrave më të thella rurale e që në total kanë një gjatësi prej 119.70 km.

Trotuaret të cilat kryesisht janë të punuara me kubëza betoni brenda vendbanimeve, janë të punuara kryesisht vetëm në akset kryesore por që është e nevojshme që për lëvizshmëri të këmbësorëve të ndërtohen trotuare për lëvizje praktike të këmbësorëve.

Gjendja e rrugëve në Komunën e Suharekës është relativisht e mirë dhe shumica e rrugëve në vendbanime i plotësojnë kriteret dhe standardet ndërkombëtare për gjerësitë e rrugëve.

Sa i përket rrugëve lokale përbrenda komunës, kyçja në Autoudhën “Ibrahim Rugova” ka krijuar rritjen e fluksit të qarkullimit në drejtim dhe nga autoudha, kjo gjendje vështirësohet gjatë sezonës së verës dhe rezulton në dyfishimin e qarkullimit të automjeteve dhe krijimin e radhëve të gjata në arterien kryesore që lidhë pjesën lindore me atë perëndimore të Komunës.

Në mënyrë që të mënjanohen radhët dhe pritjet e gjata të udhëtimit, Komuna e Suharekës duhet të krijojë rrugë alternative që do të zbusin ngarkesën e madhe të udhëtarëve që do të udhëtojnë nga pjesa jugore drejt pjesëve lindore, veriore dhe perëndimore apo anasjelltas.

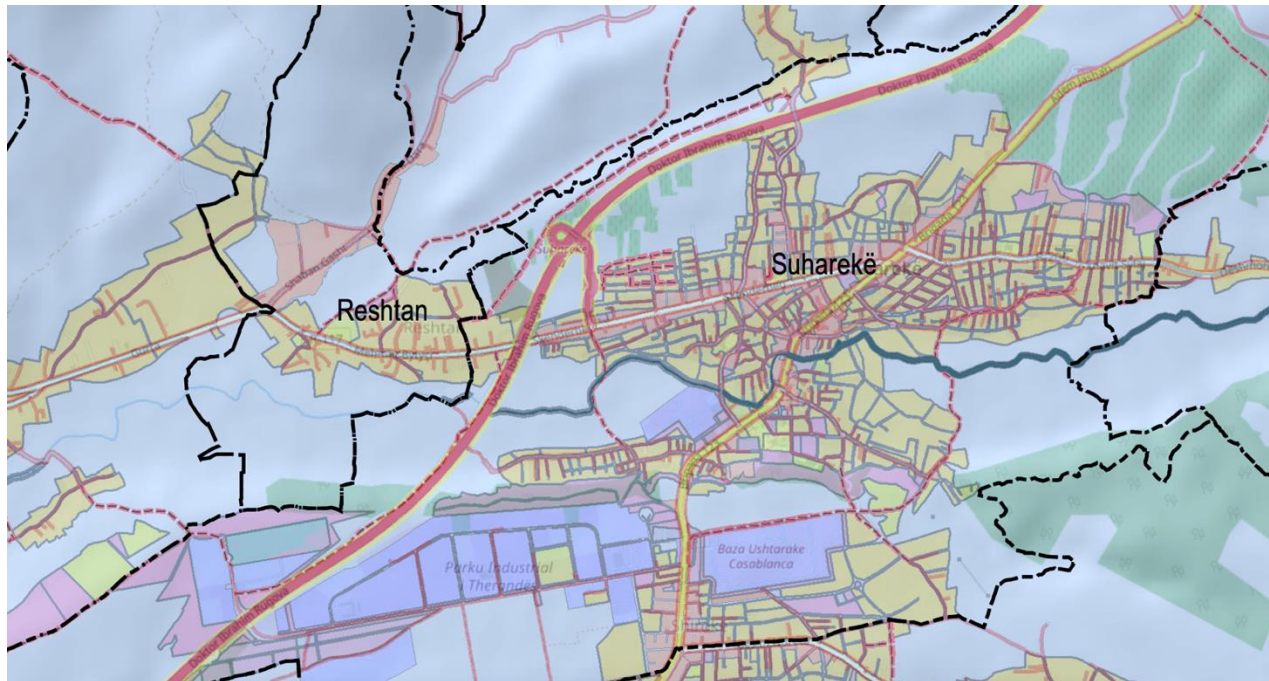


Fig. 11. Harta e rrugëve kryesore brenda pjesës urbane

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



Fig.12. Rrugët kryesore në qytetin e Suharekës

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

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





Fig.14. Mungesa e sistemeve teknike të sigurisë rrugore

Vlerësimi i infrastrukturës rrugore në nivel të rrugëve lokale-urbane

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

- Rruga kryesore me karakter nacional (N25) që lidhë Prizrenin dhe Prishtinën, dhe e cila kalon nëpër qendër të Suharekës si dhe rruga “Skenderbeu”, janë ndër rrugët më të ngarkuara
- Në orët kulmore, udhëkryqet kryesore dhe segmente të rrjetit rrugor në Suharekë janë të ngarkuara mbi nivelin mesatar të shërbimit, ndërsa në sezonën e verës janë të tejngopura dhe operojnë mbi kapacitetin e tyre.
- Problemet me sigurinë në rrugë vazhdojnë të paraqesin shqetësim dhe cenueshmëri për çiklistët, me shtigje të kufizuara të çiklizmit në rrugë dhe mungesë të infrastrukturës për t’i inkurajuar njerëzit të udhëtojnë me biçikleta.
- Ndarje fizike dhe vështirësi për kalim/trupim të sigurt të rrugës kryesore për këmbësorë.
- Mungesa e lehtësirave (qetësim të trafikut) për trupimin e sigurt të rrugës kryesore nga këmbësorët.
- Mungesë e sistemeve teknike të sigurisë rrugore dhe pajimeve tjera të sinjalistikës rrugore.
- Mungesa e kyçjeve/shkyçjeve përmes korsisë për kyçe anësore, si dhe mungesa e korsive të duhura për përshpejtim dhe ngadalësim.
- Mungesa e sinjalizimit të mjaftueshëm në rrjetin rrugor periferik-lokal.
- Mungesa e sinjalizimit adekuat të trafikut për këmbësorë dhe çiklist.

- Mungesa e infrastrukturës për persona me aftësi të kufizuara.

2.3. ANALIZA E FLUKSIT TË QARKULLIMIT

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

Matjet e trafikut janë realizuar me numërues automatik dhe për nevojë të vlerësimit të ngarkesave dhe nivelit të shërbimit në udhëkryqe, janë përdorur të dhënat e kamerave të qytetit, kamerave të vendosura në pjesë të caktuara përgjatë rrjetit rrugor të qytetit të Suharekës (figura 15).



Fig.15. Lokacionet e matjeve përgjatë rrugës kryesore

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

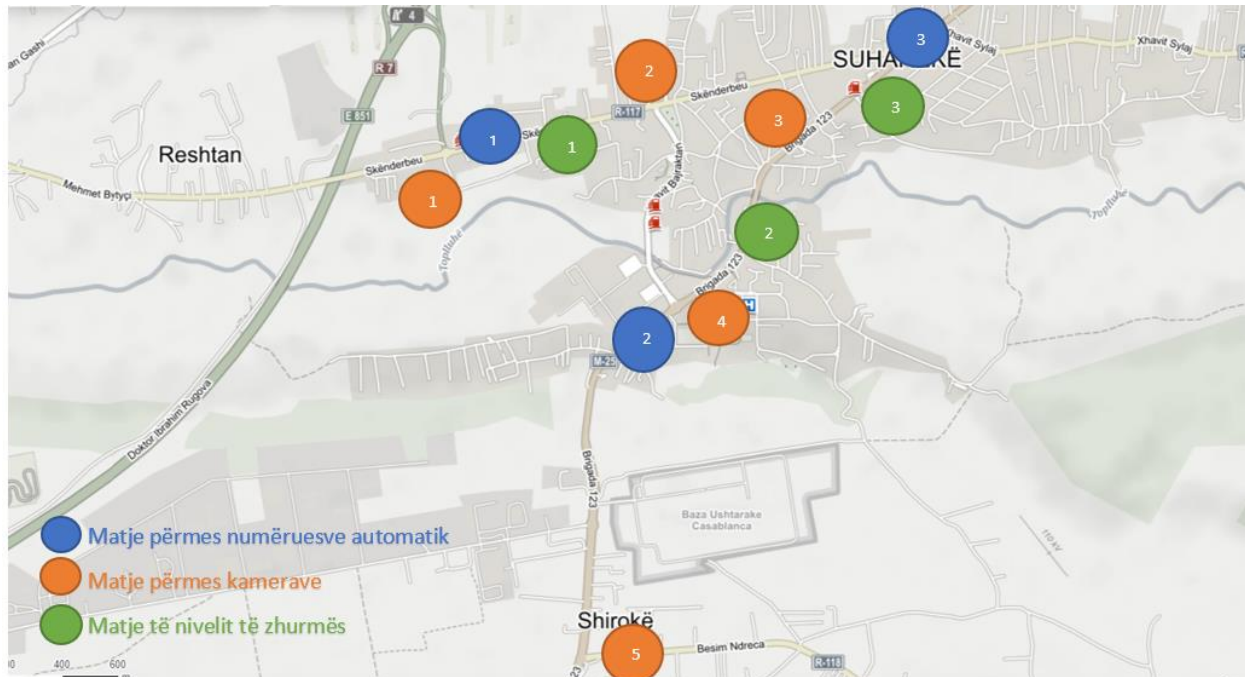


Fig.16. Lokacionet e matjeve

Bazuar në matjet e realizuara në muajin mars 2023, në këtë pjesë të rrugës, nga drejtimi i Prizren-Suharekë qarkullojnë rreth 9,920 automjete/ditë, ndërsa nga drejtimi Suharekë-Prizren qarkullojnë rreth 8,784 aut/ditë. Ndërsa numri i përgjithshëm i automjeteve në të dy kahet është 18,704 automjete në ditë.

Pasqyrimi i rezultateve nga numëruesit automatik, është dhënë në vijim.

Date/Time/Volume/Average Speed/Temperature Report

Device ID: 401239		Location: Te hyrja e autoudhes- Qendra e qytetit		Raw Count: 42,382	
Operator:		Lane: Majte 239		AADT Count: 6,055	
Begin: 03/22/2023 12:15 PM		Street: Skenderbeu		AADT Factor: 1	
End: 03/29/2023 12:15 PM		City: Suhareka		Speed Limit: 110	
Hours: 168.00		County: Kosove			
Period (min): 15		State: KS			
Date And Time Range	Period Volume	Average Speed	Roadway Temperature	Roadway Surface Wet/Dry	
Mon,03/27/2023					
[12:00 AM-12:15 AM]	9	26 MPH	57 F	--	
[12:15 AM-12:30 AM]	6	30 MPH	57 F	--	
[12:30 AM-12:45 AM]	7	25 MPH	57 F	--	
[12:45 AM-01:00 AM]	6	36 MPH	57 F	--	
[01:00 AM-01:15 AM]	5	28 MPH	57 F	--	
[01:15 AM-01:30 AM]	2	28 MPH	57 F	--	
[01:30 AM-01:45 AM]	3	29 MPH	57 F	--	
[01:45 AM-02:00 AM]	3	27 MPH	57 F	--	
[02:00 AM-02:15 AM]	6	34 MPH	57 F	--	
[02:15 AM-02:30 AM]	3	13 MPH	55 F	--	
[02:30 AM-02:45 AM]	0	0 MPH	55 F	--	
[02:45 AM-03:00 AM]	1	28 MPH	55 F	--	
[03:00 AM-03:15 AM]	0	0 MPH	55 F	--	
[03:15 AM-03:30 AM]	2	27 MPH	55 F	--	
[03:30 AM-03:45 AM]	1	32 MPH	55 F	--	
[03:45 AM-04:00 AM]	3	23 MPH	55 F	--	
[04:00 AM-04:15 AM]	1	28 MPH	55 F	--	

Date/Time/Volume/Average Speed/Temperature Report

Device ID: 401239		Location: Te hyrja e autoudhes- Qendra e qytetit		Raw Count: 42,382	
Operator:		Lane: Majte 239		ADT Count: 6,055	
Begin: 03/22/2023 12:15 PM		Street: Skenderbeu		ADT Factor: 1	
End: 03/29/2023 12:15 PM		City: Suhareka		Speed Limit: 110	
Hours: 168.00		County: Kosove			
Period (min): 15		State: KS			
Date And Time Range	Period Volume	Average Speed	Roadway Temperature	Roadway Surface Wet/Dry	
Mon,03/27/2023					
[11:00 AM-11:15 AM]	81	23 MPH	54 F		---
[11:15 AM-11:30 AM]	118	21 MPH	54 F		---
[11:30 AM-11:45 AM]	102	22 MPH	54 F		---
[11:45 AM-12:00 PM]	98	22 MPH	55 F		---
[12:00 PM-12:15 PM]	114	21 MPH	55 F		---
[12:15 PM-12:30 PM]	135	22 MPH	55 F		---
[12:30 PM-12:45 PM]	122	20 MPH	57 F		---
[12:45 PM-01:00 PM]	126	20 MPH	64 F		---
[01:00 PM-01:15 PM]	117	24 MPH	72 F		---
[01:15 PM-01:30 PM]	103	22 MPH	73 F		---
[01:30 PM-01:45 PM]	130	21 MPH	77 F		---
[01:45 PM-02:00 PM]	125	23 MPH	77 F		---
[02:00 PM-02:15 PM]	126	23 MPH	79 F		---
[02:15 PM-02:30 PM]	130	21 MPH	79 F		---
[02:30 PM-02:45 PM]	116	23 MPH	79 F		---
[02:45 PM-03:00 PM]	117	20 MPH	79 F		---
[03:00 PM-03:15 PM]	140	20 MPH	77 F		---
[03:15 PM-03:30 PM]	140	19 MPH	72 F		---
[03:30 PM-03:45 PM]	144	22 MPH	72 F		---

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

¹⁸ Gëzim Hoxha et al. (2023) Quality of Automatic Traffic Volume Counting by Cameras and Impact on the Qualitative Indicators of Traffic, MDPI, Infrastructures, Basel, Switzerland, <https://doi.org/10.3390/infrastructures8030044> .

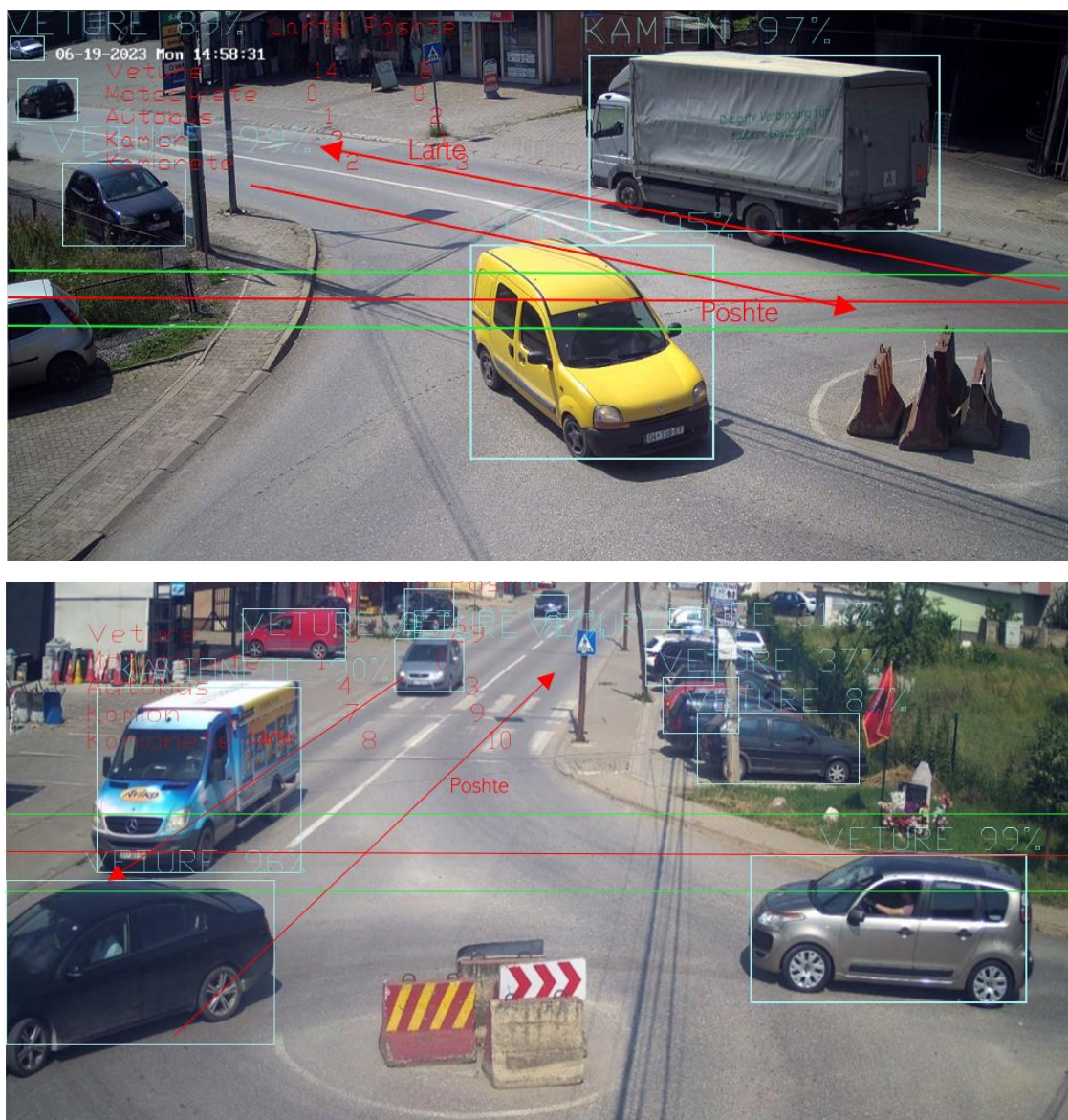


Fig.17. Përpunimi automatik i të dhënave nga video-incizimet

Pas analizës së të dhënave për periudhën kohore brenda javës (7 ditë) në pikën e matjes “nga qendra në drejtim të Rahovecit”, është konstatuar se dita e hënë është dita më e ngarkuar e javës (Figura 18).

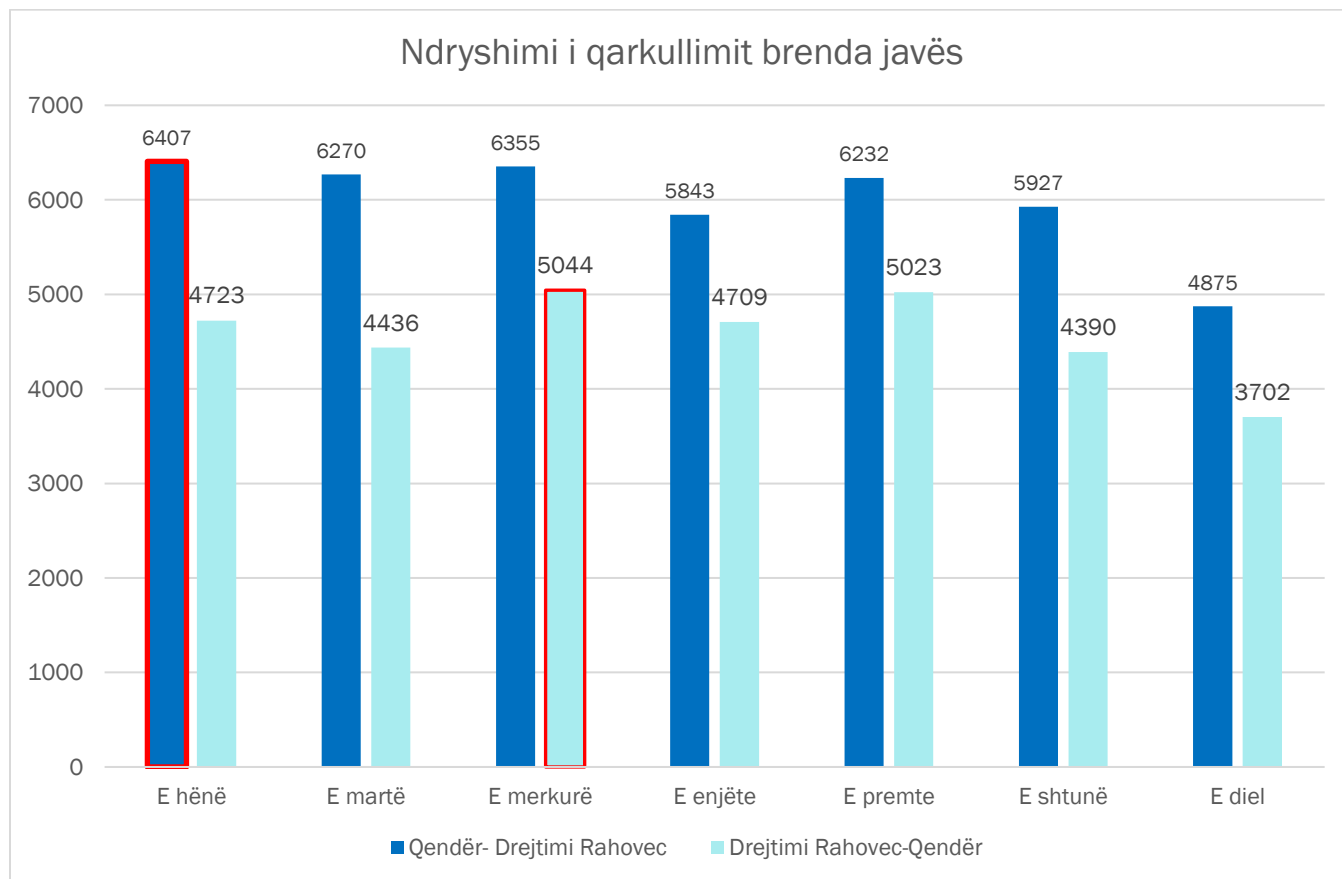


Fig.18. Ndryshimi i qarkullimit të trafikut për periudhën kohore brenda javës (7 ditë)

Ndërsa, për nga struktura e qarkullimit, në përbërjen e qarkullimit dominojnë automjetet personale me rreth 58%, të përcjellura nga automjetet e rënda me rimorkio rreth 15.63%, furgonët dhe Pickup-ët me 14.43%, ndërsa autobusët dhe kamionët përbëjnë rreth 12% të përbërjes së përgjithshme të qarkullimit (Figura 19).

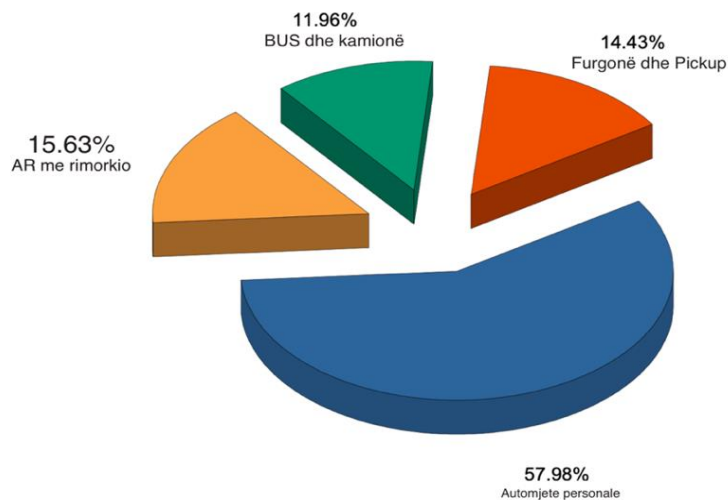


Fig.19. Struktura e qarkullimit

Orët e pikut të trafikut motorik paraqiten në dy periudha të ndryshme kohore. Ora kulmore e mëngjesit nga ora 8:00-9:00 dhe ora kulmore e pasditës nga ora 16:00-17:00. Qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore nga qendra në drejtim të autoudhës, arrihet nga 16:00-17:00, sillet rreth 544 aut/h (Figura 20).

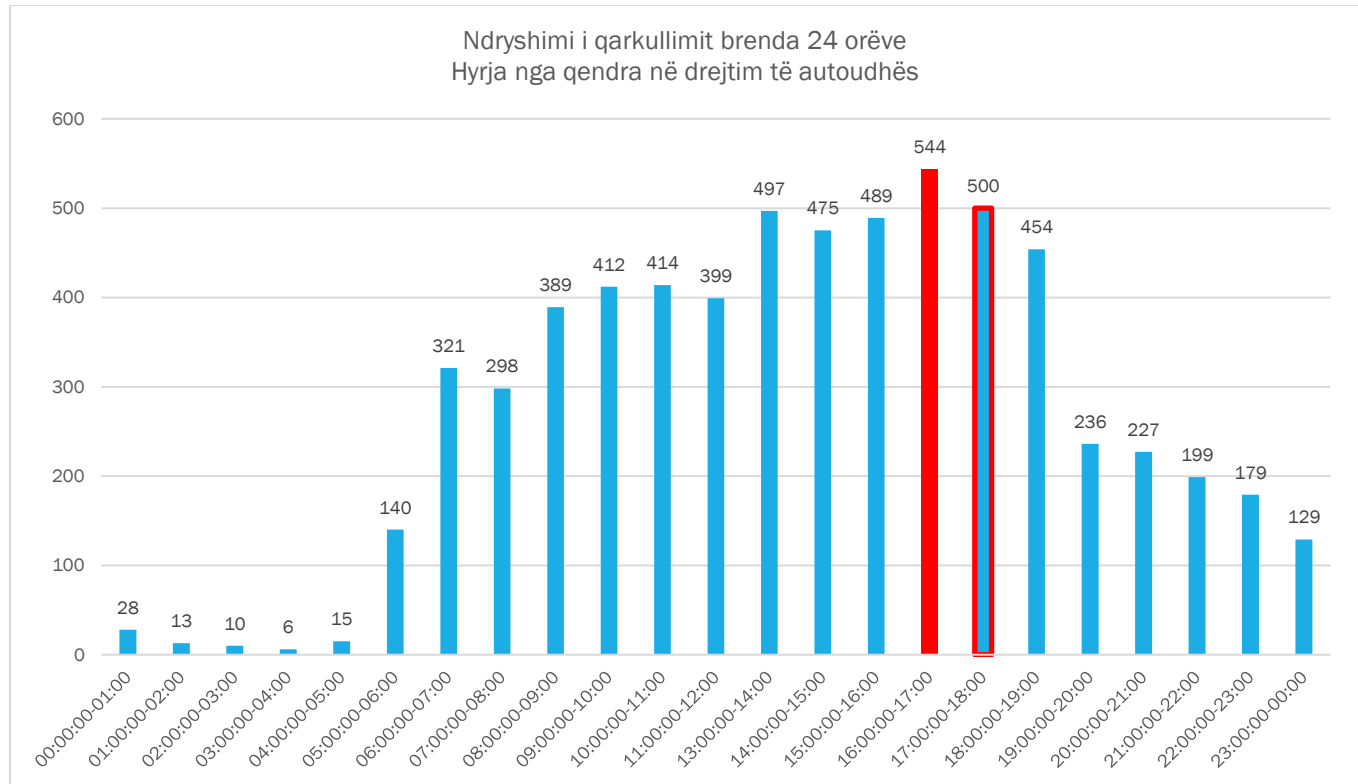


Fig.20. Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës nga qendra në drejtim të autoudhës

Ndërsa, qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore nga drejtimi i autoudhës në drejtim të qendres së qytetit, arrihet nga 15:00-16:00 dhe sillet rreth 406 aut/h.

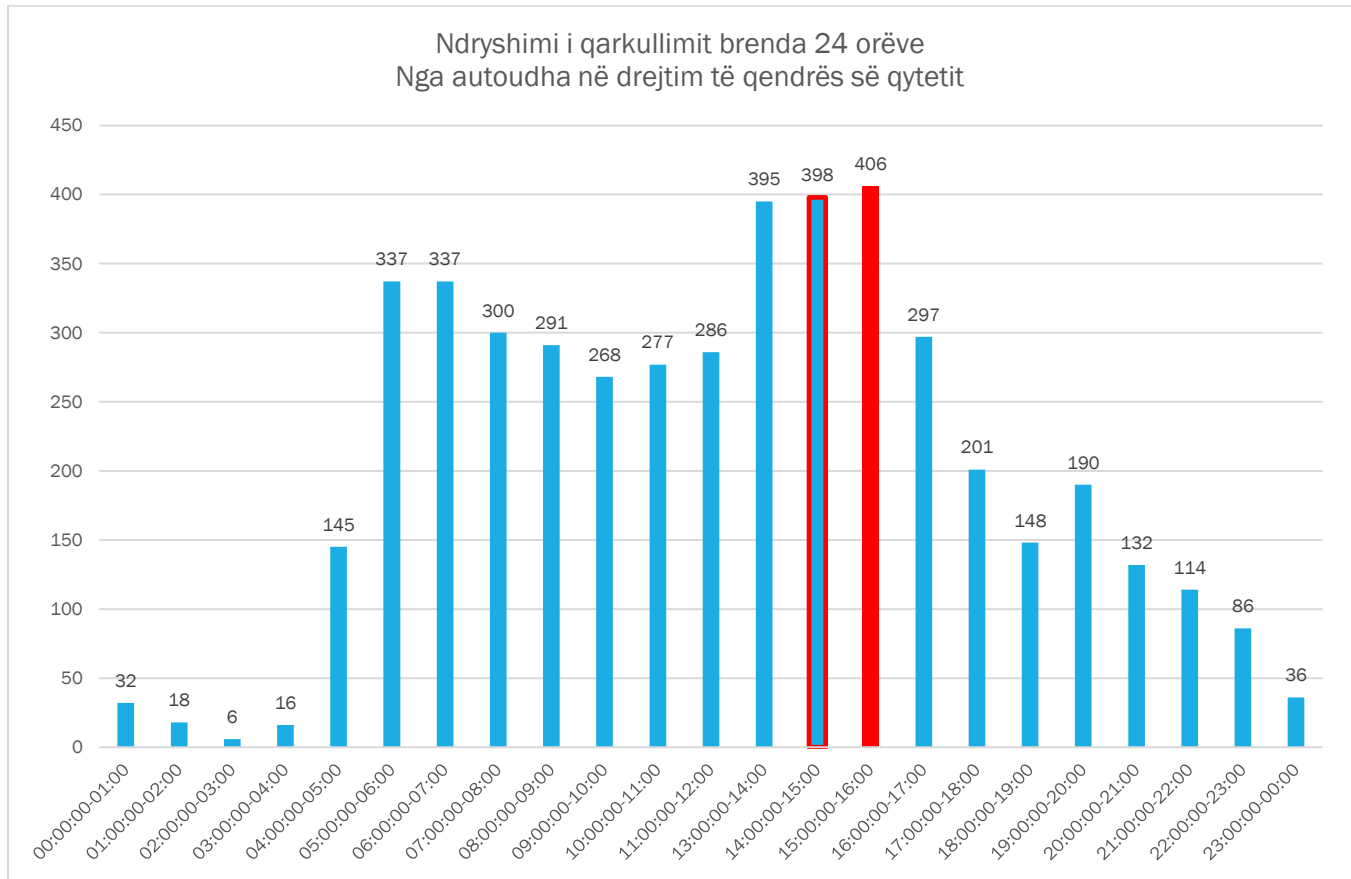


Fig.21. Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës nga autoudha në drejtim të qendrës

Pas analizës së rezultateve të hulumtimit, është konstatuar se, rruga kryesore nacionale N25 (rruga “Brigada 123”) është mjaft e ngarkuar me qarkullim të automjeteve. Në këtë pjesë të rrugës, brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 18,704 aut/ditë në dy kahe (Figura 22). Ndërsa, për të njëjtën rrugë, në dalje të qytetit (në drejtim të Prishtinës), brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 8,784 aut/ditë.

Rruga e cila shpie në drejtim të autoudhës dhe anasjelltas, gjithashtu ka një ngarkesë rreth 11,130 aut/ditë në dy kahe.

Ndërsa, ngarkesë më e vogël është evidentuar në dalje të qytetit (në drejtim të Prishtinës), ku brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 8,918 aut/ditë në dy kahe.

Gjendja e ngarkesës së rrjetit rrugor në rrugët kryesore të qytetit të Suharekës është dhënë në figurën 22.

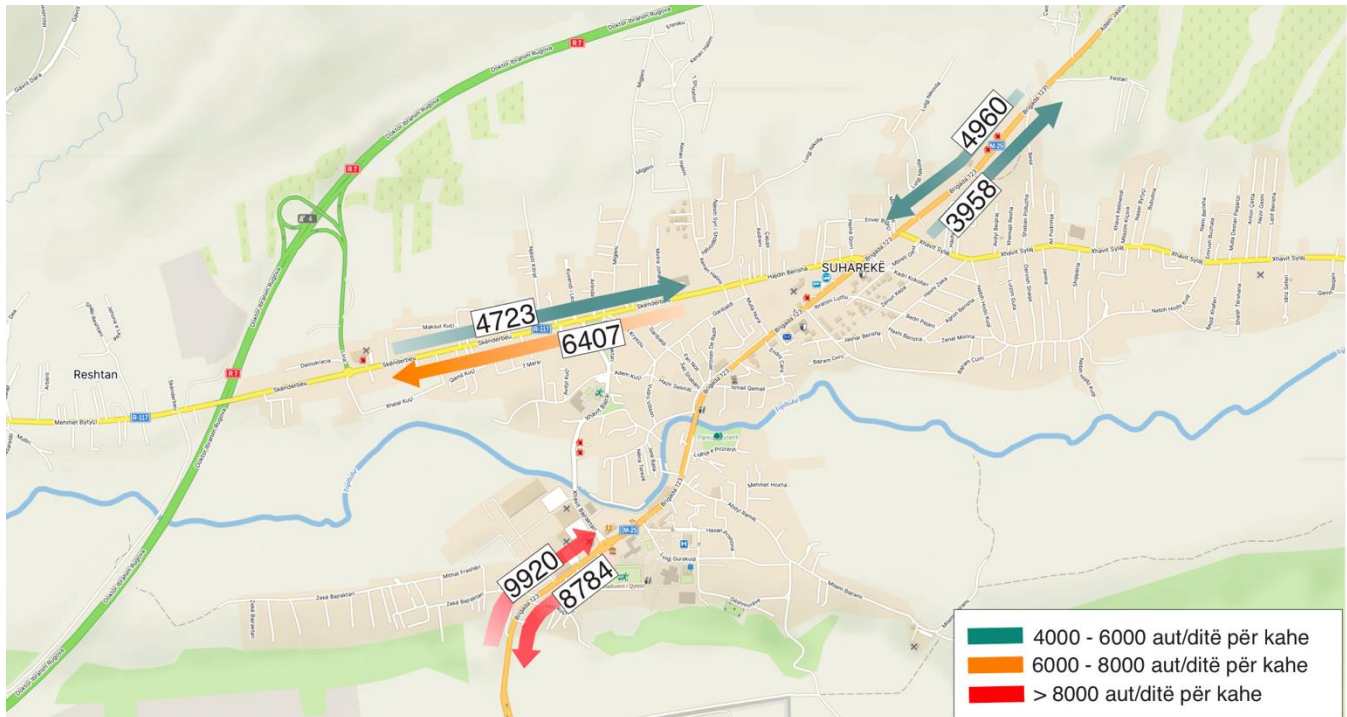


Fig.22. Qarkullimi i automjeteve brenda ditës përgjatë rrugëve kryesore në Suharekë

2.2.1. Analiza e ndryshimit të fluksit të qarkullimit sezonal

Vlerësimi fillestar për trendet e fluksit të trafikut në rrugën nacionale N25 (në hyrje/dalje të Suharekës - në drejtim të Prizrenit) dhe në hyrje/dalje në drejtim të autoudhës, mbështetet mbi bazën e të dhënave nga muaji mars 2023. Mirëpo, me qëllim të vlerësimit të trendeve të fluksit të trafikut, sidomos gjatë sezonës së verës, janë bërë matjet e fluksit të trafikut edhe në muajin gusht 2023.

Pas analizës së të dhënave është konstatuar se në krahasim me muajin mars (kur janë realizuar matjet e para) në muajin gusht (kur janë realizuar matjet e dyta) në pjesën e rrugës nga autoudha në drejtim të qendrës së qytetit, fluksi i trafikut është rritur për rreth 139%, respektivisht nga 4,723 aut/ditë (në muajin mars 2023) në 11,296 aut/ditë (në muajin gusht). Ndërsa, në pikën tjetër (në hyrje/dalje) në drejtim të Prizrenit, fluksi i trafikut është rritur për rreth 39%, respektivisht nga 9,920 aut/ditë (në muajin mars 2023) në 13,787 aut/ditë (në muajin gusht), duke quar numrin e përgjithshëm në dy kahe në rreth 23,707 aut/ditë në kahet e lëvizjes (Figura 23).

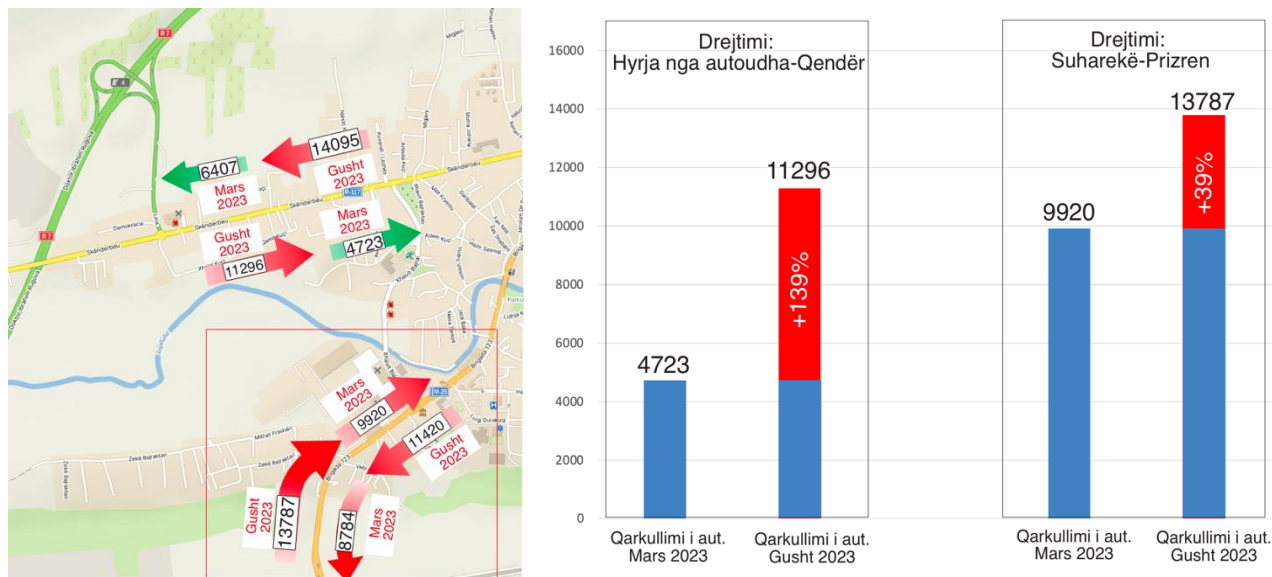


Fig.23. Ndryshimi sezonal i fluksit të trafikut në qytetin e Suharekës

Vlerësimi i ndryshimit të fluksit të trafikut

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

- Rruga kryesore nacionale N25 (rruga “Brigada 123”) është ndër rrugët më të ngarkuara me qarkullim të automjeteve në Suharekë. Gjatë qarkullimit jashtë sezonal, në këtë pjesë të rrugës qarkullojnë rreth 18,704 automjete/ditë në të dy kahet, ndërsa gjatë sezonës së verës qarkullimi rritet për rreth 39%, respektivisht rreth 25,207 aut/ditë gjatë sezonës së verës.
- Brenda javës, dita e hënë është dita më e ngarkuar e javës.
- Për nga struktura e qarkullimit, dominojnë automjetet personale me rreth 58%, të përcjellura nga automjetet e rënda me rimorkio rreth 15.63%, furgonët dhe Pickup-ët me 14.43%, ndërsa autobusët dhe kamionët përbëjnë rreth 12% të përbërjes së përgjithshme të qarkullimit.
- Orët e pikut të trafikut motorik paraqiten pasdite nga ora 16:00-17:00. Qarkullimi maksimal i automjeteve brenda orës kulmore nga qendra në drejtim të autoudhës, arrihet nga 16:00-17:00, sillet rreth 544 aut/h.
- Në rrugën nacionale N25, në dalje të qytetit (në drejtim të Prishtinës), brenda 24 orëve qarkullojnë rreth 8,918 aut/ditë në dy kahe.

2.4. ANALIZA E KAPACITETIT TË UDHËKRYQEVE DHE INDIKATORËVE TJERË ME NDIKIM NË OPERIMIN E TRAFIKUT

Komuna e Suharekës në kuadër të rrjetit rrugor parësor të saj përfshinë rrugën nacionale N25, e cila e lidhë Suharekën me qytetet e Prizrenit dhe Prishtinës.

Përveç kësaj, një pjesë e madhe e fshatrave me dendësi të lartë të banorëve gravitojnë çdo ditë në zonën urbane dhe kryesisht e shfrytëzojnë këtë rrugë për qasje brenda kësaj zone. Si pasojë, rrjeti rrugor parësor i cili kalon nëpërmjet qendrës kryesore të Suharekës tej-ngarkohet dhe krijon vështirësi në operimin e trafikut.

Planifikimi i ndërtimit të sheshit nga komuna e Suharekës, gjegjësisht përfundimi i fazës së parë, ka ndikuar në ndryshimin e parametrave gjeometrik të kësaj pjese të rrugës (N25) dhe ka imponuar orientimin kërkesave për lëvizje të motorizuara në rrugë tjera.

Format e kontrollit të trafikut dhe regjimet e trafikut të aplikuara në kryqëzime në përgjithësi për orët kulmore të trafikut nuk i përgjigjen kërkesës reale për lëvizje në kuadër të rrjetit rrugor parësor, sidomos në rrugën N25 brenda zonës urbane dhe rrugën “Skënderbeu”. Por, në rrjetin rrugor dytësor brenda zonës urbane, format e kontrollit të trafikut kryesisht janë në harmoni me kërkesën për lëvizje dhe mundësojnë një nivel të kënaqshëm në operimin e trafikut përgjatë këtij rrjeti.

Në aspektin e sigurisë rrugore, për shkak të kërkesave të mëdha për lëvizje të pjesëmarrësve të tjerë në trafik dhe kërkesave për parkingje apo qasje të shpeshta nga pjesët anësore, brenda zonës urbane nuk kemi një nivel të kënaqshëm të sigurisë rrugore.

Kryqëzimet në kuadër të rrjetit rrugor (përfshirë vetëm zonën urbane të qytetit) janë kryqëzime në nivel. Në shumicën prej tyre si formë e kontrollit të trafikut është aplikuar zgjidhja me prioritet të aplikimit (të rregulluar me sinjalizim rrugor), por në disa prej tyre janë aplikuar dhe format me rrethrotullim. Qasja në autoudhën “Ibrahim Rugova” normalisht mundësohet përmes formës së kontrollit të trafikut me disnivel.

Për shkak të kërkesave të mëdha të trafikut, sidomos në orët kulmore, gjatë sezonës së verës shpeshherë në kryqëzime paraqiten vonesa kohore në qarkullim dhe rreshta të gjatë të automjeteve në pritje.

Qasjet e pakontrolluara në rrugën “Skënderbeu” dhe rrjetin rrugor parësor kanë ndikime të konsiderueshme negative në rrjedhën e trafikut dhe sigurinë rrugore. Këto zona karakterizohen nga biznese të shumta që tërheqin një numër të madh automjeteve, duke sjellë mbingarkesë dhe pengesa në trafik.

Bllokimi i shaktuar nga qasjet e pakontrolluara gjithashtu e përkeqëson nivelin e sigurisë. Automjetet që vijnë nga drejtime të ndryshme shpeshherë zgjedhin vende jo adekuate për qasje në rrugën kryesore duke kryer manovrimeve të drejtimit, me ç’rast rritin rrezikun e shaktimit të aksidenteve.

Shpeshherë automjetet që qasen nga zonat anësore duke përfshirë këtu edhe zonat e parkimit përgjatë rrugëve, nuk kanë korsi të përcaktuara, gjë që rezulton me vonesa, pengesa dhe bllokime trafiku në rrugët kryesore. Kjo situatë është e shprehur më shumë në rrugën “Skënderbeu” dhe rrugën kryesore N25 brenda zonës qendrore urbane të Suharekës.

Analiza infrastrukture e zonës urbane të Suharekës, është realizuar gjithashtu përmes modelimit softuerik dhe simulativ duke inkorporuar në model të gjithë rrjetin rrugor të zonës urbane të Suharekës.

Në këtë rast janë analizuar dy skenarë:

- **Skenari 1 – Analiza e gjendjes ekzistuese të trafikut, dhe**
- **Skenari 2 -Analiza e gjendjes pas aplikimit të masave për përmirësim.**

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

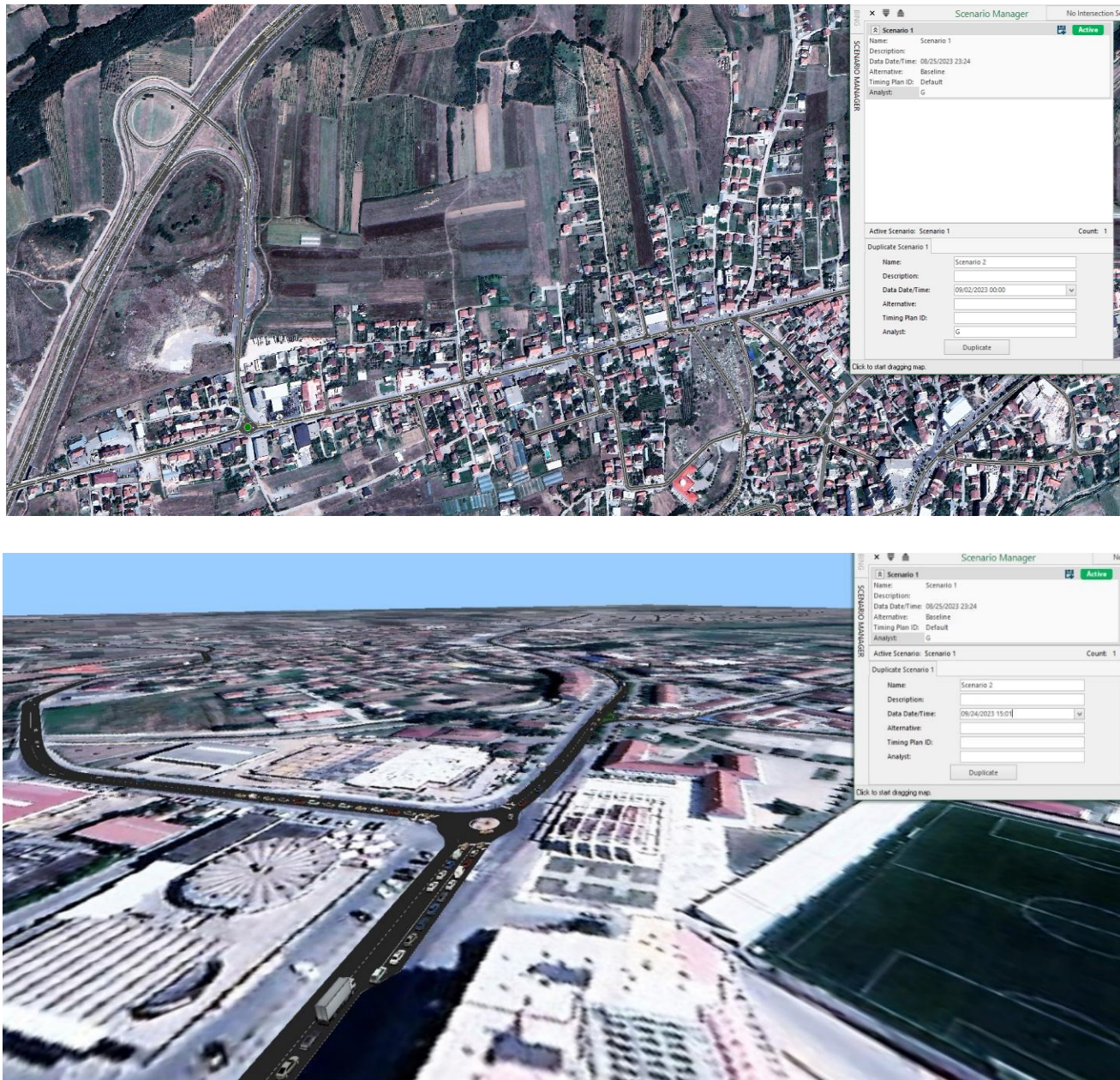


Fig.24. Modelimi simulativ i rrjetit rrugor të zonës urbane të Suharekës

Kryqëzimi në disnivel i cili mundëson qasjen e kërkesave për lëvizje nga Suhareka në autoudhën “Ibrahim Rugova” i përmbush të gjitha standardet në aspektin e projektimit gjeometrik dhe përmbushjes së kapacitetit të nevojshëm në harmoni me kërkesat për lëvizje.

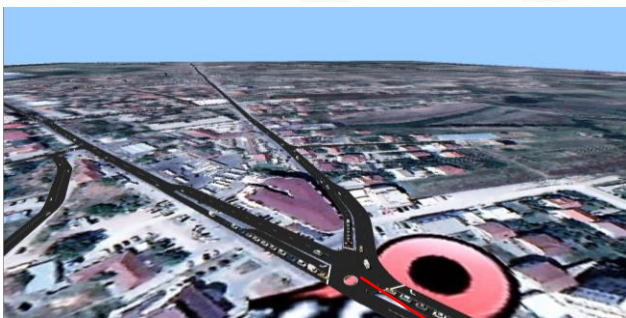
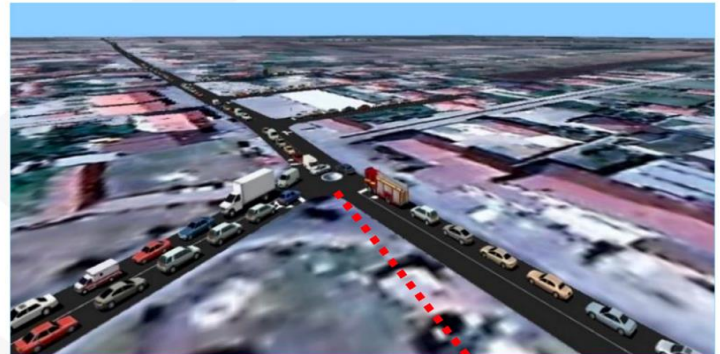


Fig.25. Shfrytëzimi i kapacitetit ideal të kryqëzimit në disnivel dhe modeli simulativ

Në rastet tjera, referuar rezultateve nga modeli matematik dhe softuerik i aplikuar, gjendje e pa pranueshme për flukset e qarkullimit në orët kulmore, paraqitet në kryqëzimet përgjatë rrugës “Skënderbeu”.

Në rrethrotullimin ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës lidhëse me autoudhën, në orët e pikut tejkalohet kapaciteti i këtij rreth rotullimi.

Poashtu në rrethrotullimin ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës tranzite, shfrytëzimi i kapacitetit ideal tejkalon kapacitetin potencial dhe arrin vlerën prej 137% (ICU=137%). Parametrat gjeometrik të këtyre formave të kontrollit të trafikut nuk i përmbushin normat e projektimit dhe ndërtimit.



Rrethrotullimi ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës tranzite nuk i përmbush as për së afërmi standardet minimale të projektimit dhe ndërtimit të këtyre formave të kontrollit të trafikut. Defekte në projektim dhe respektim të normave teknike vërehen edhe në disa kryqëzime tjera të rrjetit rrugor të Suharekës.

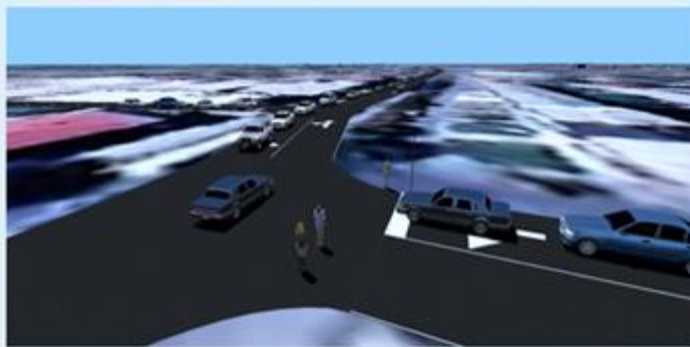


Fig.26. Analiza e kapacitetit ideal të kryqëzimeve në rrjetin rrugor të Suharekës



Po ashtu probleme në operim trafiku janë evidentuar për shkak të interferimeve dhe pegesave që krijojnë kërkesat për lëvizje të pamotorizuara, parkingjet në afërsi të kryqëzimeve dhe përgjatë segmenteve rrugore si dhe qasjet e pa kontrolluara në rrugë.

Probleme të ngjashme me kapacitetin dhe parametrat tjerë kualitativ të trafikut janë evidentuar edhe në kryqëzimet tjera si: rrethrotullimin në afërsi të shkollës fillore "Destan Bajraktari", rrethrotullimin ndërmjet rrugës transite dhe rrugës nacionale N25 (Brigada 123), kryqëzimin ndërmjet rrugës N25 dhe rrugës "Luigj Gurakuqi", kryqëzimin në afërsi të stacionit të policisë.



Disa nga raportet e analizës së tregueseve të rëndësishëm të operimit të trafikut për disa kryqëzime, në veçanti treguesi i nivelit të shërbimit, pritjeve kohore në hyrje, faktori i automjeteve të rënda dhe faktorë tjerë me ndikim në kualitetin e lëvizjes së automjeteve, janë paraqitur në vijim:

HCM 2010 Roundabout

52:

Intersection

Intersection Delay, s/veh 58.3

Intersection LOS F

Approach	EB	NE	SW
Entry Lanes	1	2	0
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	848	1196	0
Demand Flow Rate, veh/h	865	1220	0
Vehicles Circulating, veh/h	554	532	444
Vehicles Exiting, veh/h	444	554	1308
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	200	0	170
Ped Cap Adj	0.956	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	27.7	79.9	0.0
Approach LOS	D	F	-

Lane	Left	Bypass	Left	Right
Designated Moves	L	R	L	TR
Assumed Moves	L	R	L	TR
RT Channelized	Yield			
Lane Util	1.000		0.364	0.636
Critical Headway, s	5.193		5.193	5.193
Entry Flow, veh/h	532	333	444	776
Cap Entry Lane, veh/h	649	649	664	664
Entry HV Adj Factor	0.981	0.980	0.980	0.980
Flow Entry, veh/h	522	326	435	761
Cap Entry, veh/h	609	609	650	651
V/C Ratio	0.857	0.535	0.669	1.169
Control Delay, s/veh	35.5	15.2	19.3	114.6
LOS	E	C	C	F
95th %tile Queue, veh	10	3	5	25

HCM Unsignalized Intersection Capacity Analysis 127:

						
Movement	NWL	NWR	NET	NER	SWL	SWT
Lane Configurations						
Traffic Volume (veh/h)	180	90	700	110	255	707
Future Volume (Veh/h)	180	90	700	110	255	707
Sign Control	Yield		Free			Free
Grade	0%		0%			0%
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	196	98	761	120	277	768
Pedestrians	300		300			300
Lane Width (ft)	16.0		16.0			16.0
Walking Speed (ft/s)	3.5		3.5			3.5
Percent Blockage	38		38			38
Right turn flare (veh)						
Median type			None			None
Median storage veh						
Upstream signal (ft)						
pX, platoon unblocked						
vC, conflicting volume	2743	1421			1061	
vC1, stage 1 conf vol						
vC2, stage 2 conf vol						
vCu, unblocked vol	2743	1421			1061	
tC, single (s)	6.4	6.2			4.1	
tC, 2 stage (s)						
tF (s)	3.5	3.3			2.2	
p0 queue free %	0	0			32	
cM capacity (veh/h)	3	64			406	
Direction, Lane #	NW 1	NE 1	SW 1			
Volume Total	294	881	1045			
Volume Left	196	0	277			
Volume Right	98	120	0			
cSH	4	1700	406			
Volume to Capacity	74.17	0.52	0.68			
Queue Length 95th (ft)	Err	0	123			
Control Delay (s)	Err	0.0	30.8			
Lane LOS	F		D			
Approach Delay (s)	Err	0.0	30.8			
Approach LOS	F					
Intersection Summary						
Average Delay		1338.7				
Intersection Capacity Utilization		124.4%		ICU Level of Service	H	
Analysis Period (min)		15				

Scenario 1 11:24 pm 08/25/2023 Baseline
G

Synchro 11 Report
Page 1

HCM 6th Roundabout 125:

Intersection					
Intersection Delay, s/veh	84.2				
Intersection LOS	F				
Approach	WB	SE	NE		
Entry Lanes	1	1	2		
Conflicting Circle Lanes	1	1	1		
Adj Approach Flow, veh/h	1011	858	1094		
Demand Flow Rate, veh/h	1031	875	1116		
Vehicles Circulating, veh/h	333	776	654		
Vehicles Exiting, veh/h	1437	588	776		
Ped Vol Crossing Leg, #/h	300	300	300		
Ped Cap Adj	0.895	0.965	0.884		
Approach Delay, s/veh	109.1	68.3	73.5		
Approach LOS	F	F	F		
Lane	Left	Left	Bypass	Left	Right
Designated Moves	LR	L	R	L	TR
Assumed Moves	LR	L	R	L	TR
RT Channelized	Yield				
Lane Util	1.000	1.000		0.298	0.702
Follow-Up Headway, s	2.609	2.609		2.535	2.535
Critical Headway, s	4.976	4.976	221	4.544	4.544
Entry Flow, veh/h	1031	654	625	333	783
Cap Entry Lane, veh/h	983	625	0.980	783	783
Entry HV Adj Factor	0.981	0.980	217	0.979	0.981
Flow Entry, veh/h	1011	641	592	326	768
Cap Entry, veh/h	862	591	0.367	678	679
V/C Ratio	1.173	1.084	11.4	0.481	1.131
Control Delay, s/veh	109.1	87.6	B	12.5	99.4
LOS	F	F	2	B	F
95th %tile Queue, veh	31	19		3	23

Scenario 1 11:24 pm 08/25/2023 Baseline
G

Synchro 11 Report
Page 1

Fig.27. Treguesit e indikatorëve kualitativ të trafikut

Për të gjitha kryqëzimet për të cilat janë paraqitur raportet e mësipërme (*kryqëzimin ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës lidhëse me autoudhën, kryqëzimin ndërmjet rrugës tranzite dhe rrugës nacionale N25 si dhe kryqëzimin në afërsi të stacionit policor*), rezultatet e aplikimit të modelit matematik tregojnë për nivel të papranueshëm të shërbimit F, përjashtimisht drejtimeve të caktuara (kthimeve djathtas) të cilat mund të kenë nivel më të mirë të shërbimit.

Indikatorë tjerë që ndërlidhën me vonesat kohore përgjatë rrjetit rrugor, ndikimi në efikasitetin e shpenzimeve për shkak të vonesave kohore si dhe indikatorë që tregojnë nivelin e ndotjes nga automjetet për shkak të pritjeve të gjata në kryqëzime dhe gjatësive të rreshtave të krijuara, janë paraqitur në vijim (figurë 28, figurë 29 dhe figurë 30).

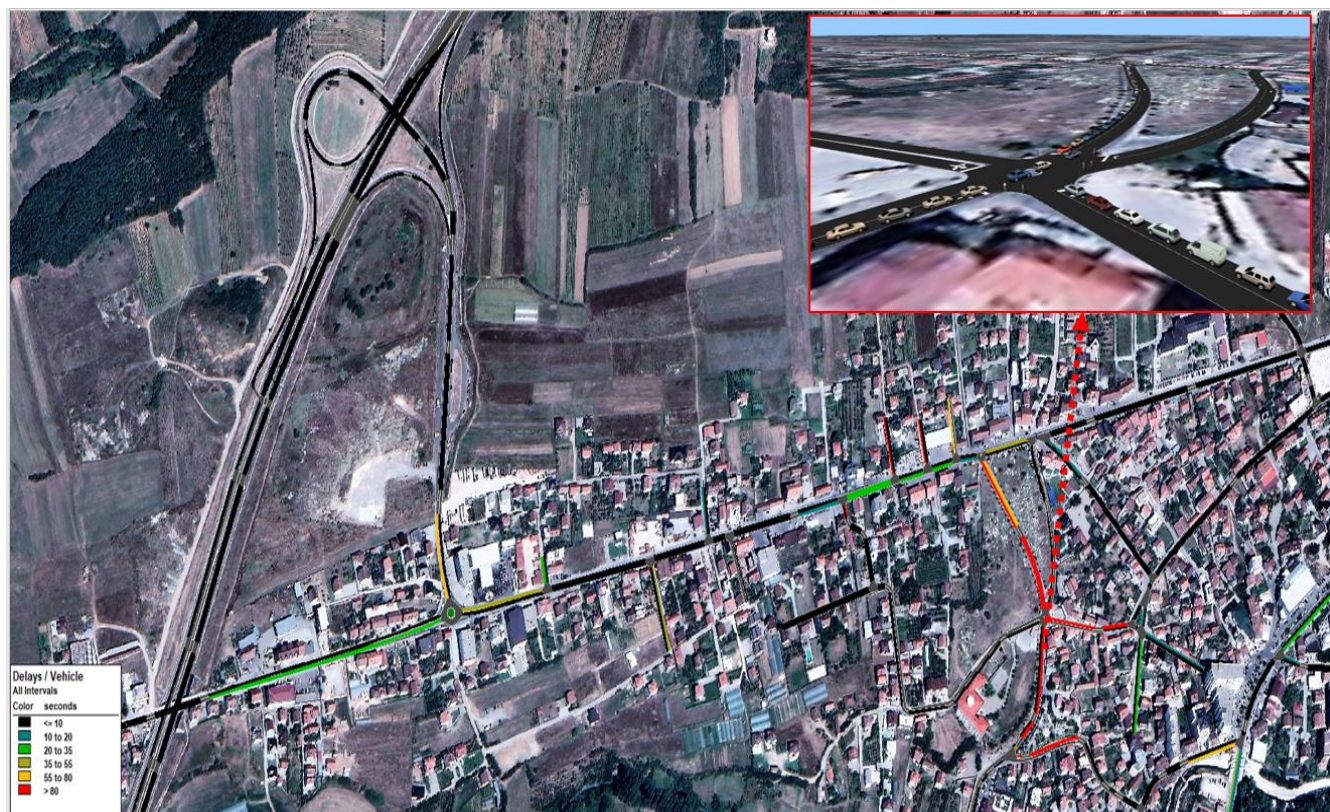


Fig.28.Vonesat kohore/pritjet përgjatë rrjetit rrugor të zonës urbane

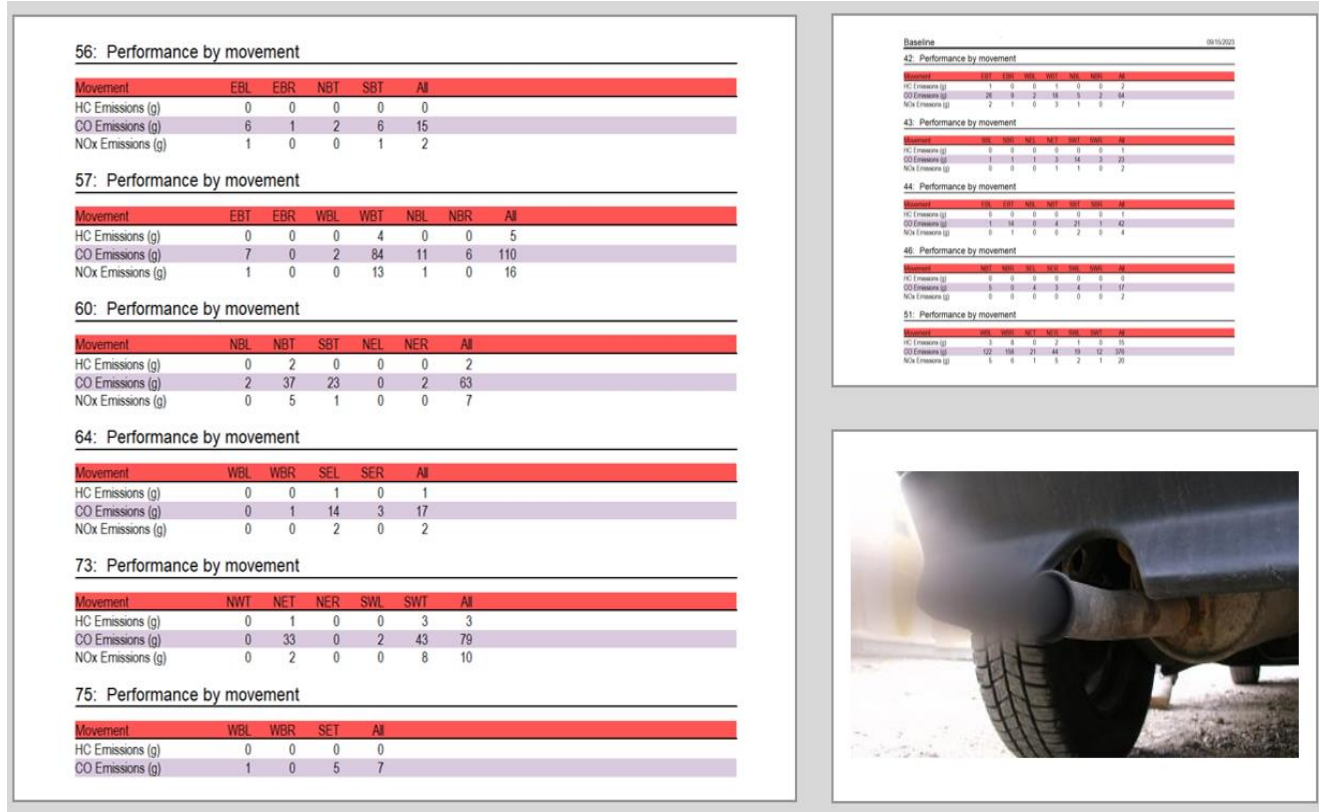


Fig.29. Indikatorë të nivelit të ndotjes së mjedisit me CO, HC dhe NOx, për shkak të pritjeve dhe gjatësive të rreshtave të krijuar të automjeteve në disa nga kryqëzimet e zonës urbane



Fig.30. Indikatorë të ndikimit të operimit të trafikut në efikasitetin e shpenzimeve

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

- Format e kontrollit të trafikut dhe regjimet e trafikut të aplikuar në kryqëzime në përgjithësi për orët kulmore të trafikut nuk i përgjigjen kërkesës reale për lëvizje në kuadër të rrjetit rrugor parësor, sidomos në rrugën N25 brenda zonës urbane dhe rrugën “Skënderbeu”.
- Në rrjetin rrugor dytësor brenda zonës urbane, format e kontrollit të trafikut kryesisht janë në harmoni me kërkesën për lëvizje dhe mundësojnë një nivel të kënaqshëm në operimin e trafikut përgjatë këtij rrjeti.
- Në aspektin e sigurisë rrugore, për shkak të kërkesave të mëdha për lëvizje brenda zonës urbane të pjesëmarrësve të tjerë në trafik dhe kërkesave për parkingje apo qasje të shpeshta nga pjesët anësore, nuk kemi një nivel të kënaqshëm të sigurisë.
- Për shkak të kërkesave të mëdha të trafikut të motorizuar, sidomos në orët kulmore, gjatë sezonës së verës shpeshherë në kryqëzime paraqiten vonesa kohore në qarkullim dhe rreshta të gjatë të automjeteve në pritje.
- Qasjet e pakontrolluara në rrugën “Skënderbeu” dhe rrjetin rrugor parësor kanë ndikime të konsiderueshme negative në rrjedhën e trafikut dhe sigurinë.
- Referuar rezultateve nga modeli matematik dhe softuerik i aplikuar, gjendje e pa pranueshme për flukset e qarkullimit në orët kulmore, paraqitet në kryqëzimet përgjatë rrugës “Skënderbeu”.
- Automjetet që qasen nga zonat anësore duke përfshirë këtu edhe zonat e parkimit përgjatë rrugëve, nuk kanë korsi të përcaktuara, gjë që rezulton me vonesa, pengesa dhe bllokime trafiku në rrugët kryesore.
- Kryqëzimi në disnivel i cili mundëson qasjen e kërkesave për lëvizje nga Suhareka në autoudhën “Ibrahim Rugova” i përmbush të gjitha standardet në aspektin e projektimit gjeometrik dhe përmbushjes së kapacitetit të nevojshëm në harmoni me kërkesat për lëvizje, me ç’rast ky kryqëzim ka kapacitet të mjaftueshëm rezervë, respektivisht shfrytëzimi i kapacitetit ideal të kryqëzimit nuk e kalon vlerën prej 58%.
- Rrethrotullimi ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës tranzite, nuk i përmbush standardet minimale të projektimit dhe ndërtimit. Në këtë rrethrotullim, shfrytëzimi i kapacitetit ideal tejkalon kapacitetin potencial dhe arrin vlerën prej 137% (ICU=137%). Parametrat gjeometrik të këtyre formave të kontrollit të trafikut nuk i përmbushin normat e projektimit dhe ndërtimit.
- Probleme të ngjashme me kapacitetin dhe parametrat tjerë kualitativ të trafikut janë evidentuar edhe në kryqëzimet tjera si: rrethrotullimin në afërsi të shkollës fillore “Destan Bajraktari”, rrethrotullimin ndërmjet rrugës tranzite dhe rrugës nacionale N25 (Brigada 123), kryqëzimin ndërmjet rrugës N25 dhe rrugës “Luigj Gurakuqi”, kryqëzimin në afërsi të stacionit të policisë.
- Në rrethrotullimin ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës lidhëse me autoudhën, në orët e pikut tejkalohet kapaciteti i këtij rrethrotullimi. Prandaj, si i tillë ka nevojë për përmirësim të parametrave gjeometrik dhe qasjeve në hyrje të rrethrotullimit.
- Rrethrotullimi ndërmjet rrugës “tranzite” dhe rrugës nacionale N25 si dhe ai në afërsi të shkollës “Destan Bajraktari”, kanë nevojë për përmirësim të parametrave gjeometrik dhe qasjeve në hyrje të rrethrotullimit.

- Indikatorët e vonesat kohore përgjatë rrjetit rrugor, efikasiteti së shpenzimeve për shkak të vonesave kohore si dhe indikatorët e nivelit të ndotjes nga automjetet për shkak të pritjeve të gjata në kryqëzime dhe gjatësive të rreshtave të krijuara, në përgjithësi në disa kryqëzime nuk janë të kënaqshëm.

2.6. ANALIZA E LËVIZJES SË KËMBËSORËVE DHE ÇIKLISTËVE

Përmirësimi i kushteve për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, është në fokus të përmirësimit të lëvizshmërisë në Suharekë. Nga matjet e realizuara, është vlerësuar se përgjatë rrugës kryesore realizohen lëvizje të intensitetit të lartë të këmbësorëve. Megjithatë, kushtet e sigurisë në trotuare dhe në kalimet e rrugës në të cilat zhvillohet kjo mënyrë e lëvizjes shpesh janë të pamjaftueshme, në gjendje jo të mirë dhe jo funksionale.

Rrugët “Brigada 123” dhe “Skënderbeu” janë rrugët më të përdorshme dhe më të njohura për këmbësorët në Suharekë. Kohët e fundit, Komuna e Suharekës ka investuar për krijimin e zonave të përhershme për këmbësorët, sidomos përmes projekteve urbane dhe ndërhyrjeve fizike.

Ndërhyrja më e madhe e përfunduar është pa dyshim ndërtimi i një pjese të sheshit në qendër të Suharekës. Ndërhyrja përbëhet nga krijimi i një hapësire publike kryesisht për përdorimin e këmbësorëve, ndërsa aktualisht janë në përdorim edhe dy korsi trafiku për qarkullim të automjeteve.



Fig.31. Sheshi i qytetit të Suharekës

2.6.1. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë dhe çiklist në Suharekë

Me qëllim të vlerësimit të kriterëve të sigurisë dhe përshtatshmërisë së infrastrukturës ekzistuese për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve, është përdorur modeli përmes së cilit është vlerësuar gjendja ekzistuese e infrastrukturës për këmbësorë dhe çiklist¹⁹ (Figura 32).

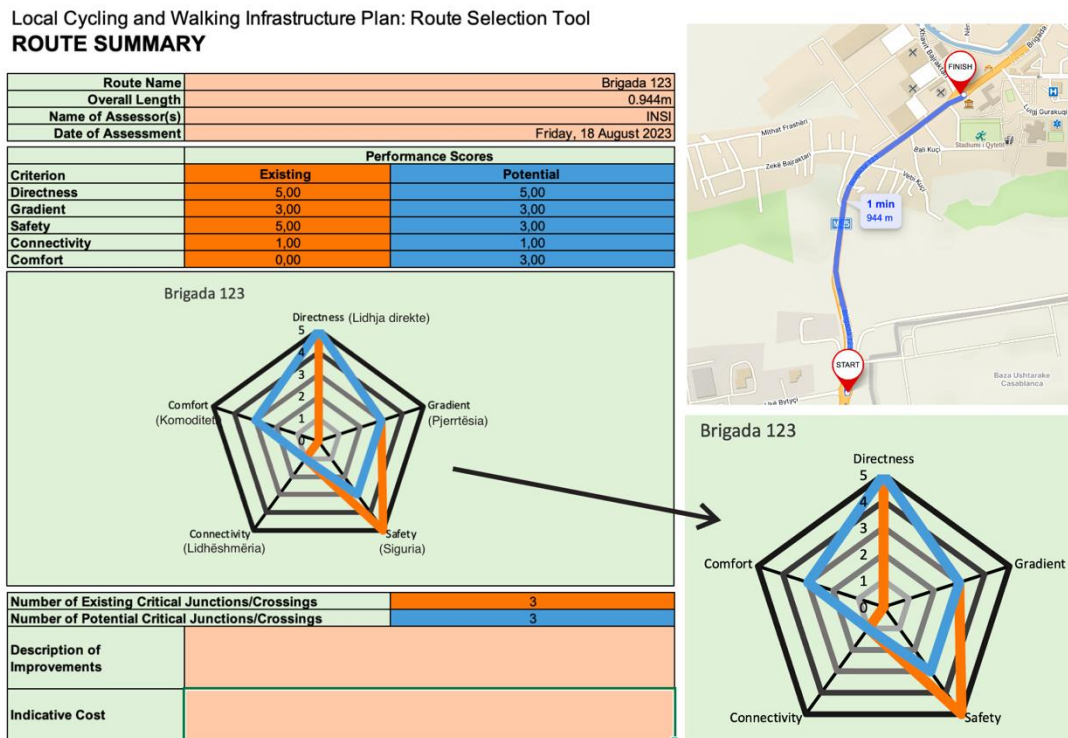


Fig.32. Modeli i vlerësimit të përshtatshmërisë së shtigjeve për këmbësorë

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

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

¹⁹ Route Selection Tool (RST)-Local Cycling and Walking Infrastructure Plans

- Për shkak të ndërprerjeve, lidhshmëria e shtigjeve për çiklist është shumë e ulët dhe pamundëson kontinuitetin e infrastrukturës për çiklist.

2.6.2. Kushtet e sigurisë për lëvizje të çiklistëve

Megjithëse numri i njerëzve që ngasin biçikleta në Suharekë është i vogël, mjediset dhe infrastruktura për çiklizëm është e kufizuar.

Një nga pjesët kryesore të sistemit multimodal, të qëndrueshëm dhe të barabartë të mobilitetit është infrastruktura për biçikleta, e cila në Suharekë është zhvilluar pjesërisht përgjatë rrugës kryesore nacionale N25 nëpër të cilën qarkullojnë rreth 19,000 aut/ditë. Shtegu ekzistues për çiklistë është i ndarë nga pjesa e rrugës, por janë në nivel të njëjtë me trotuarin për lëvizje të këmbësorëve. Shtegu ekzistues me gjerësi 1,0 m është i vendosur vetëm në njërën anë të rrugës dhe nuk i përmbushë kriteret teknike për shtigjet e çiklistëve (Figura 33).

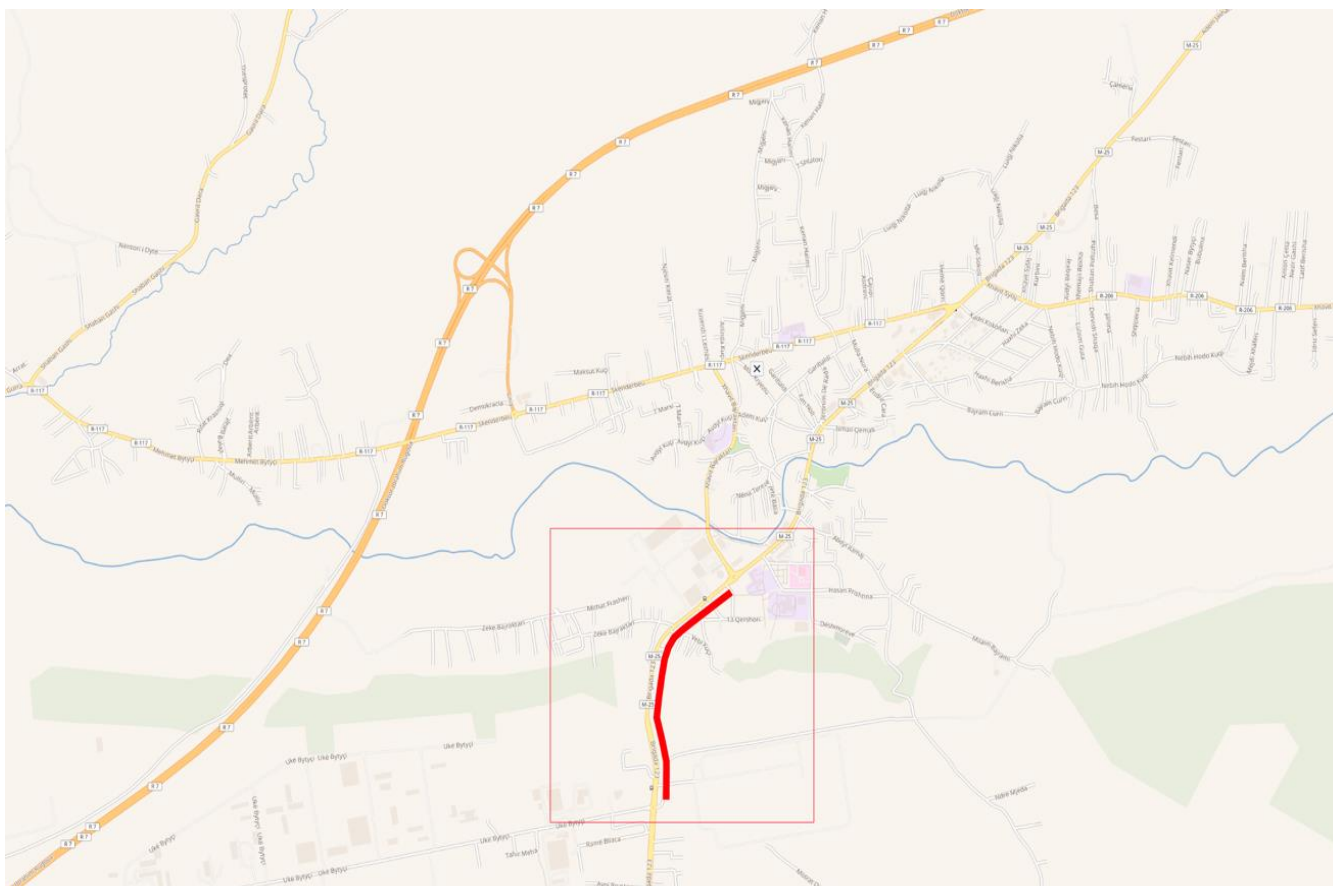




Fig.33. Shtegu ekzistues për çiklist përgjatë rrugës nacionale N25

Sfidat kryesore lidhur me infrastrukturën e nevojshme për çiklizëm:

- **Infrastruktura joadekuate për zhvillimin e çiklizmit**- Infrastruktura për biçikleta aktualisht është e limituar vetëm në hyrje të qytetit nga drejtimi i Prizrenit, dhe nuk ka vazhdimësi me ç'rast sjell vështirësi në kontinuitetin e shtigjeve për çiklist.
- **Siguria e çiklistëve** - Në një pjesë tjetër të caktuar të rrugës, ky shteg i biçikletave është i ndarë vetëm në disnivel (pa ndarje fizike nga pjesa e rrugës) dhe i shënuar me sinjalizimin joadekuat të trafikut që tregon shtegun për çiklist. Bazuar në qarkullimin e automjeteve, shpejtësinë e lëvizjes dhe strukturën e qarkullimit, kjo pjesë e rrugës duhet të ketë ndarje të plotë fizike.
- **Mungesa e parkingjeve dhe sigurisë së biçikletave** - Një element tjetër është mungesa e parkingjeve për biçikleta. Ka nevojë për zhvillim dhe zyrtarizimin të këtij rrjeti nëpërmjet bashkëpunimit me organizata që inkurajojnë qytetarët në përdorimin e biçikletave për udhëtime nën 5 km. Kjo mund të arrihet nëpërmjet mbështetjes financiare dhe logjistike që do të forcojë kulturën e çiklizmit.

2.6.3. Vlerësimi i gjendjes për lëvizje jo motorike

- Cilësi e dobët ose mungesë e mjediseve për ecje dhe hapësirë publike në disa zona. Në disa pjesë të rrugëve brenda zonës urbane të Suharekës trotualet janë shumë të ngushta. Ekziston një kërkesë në rritje e

udhëtimeve të ndërmarra në këmbë në Suharekë edhe pse shumica e rrugëve për këmbësorë jashtë pjesës qendrore (kryesisht përgjatë sheshit të qytetit) shfaqin shenja të gjendjes së dobët si dhe mungesë të hapësirave në aspektin e gjerësisë së trotuareve për këmbësorë për të akomoduar vëllimin e madh të këmbësorëve, si dhe mungesë të trotuareve të qasshme, sinjalizimit të trafikut për këmbësorë dhe vendkalimeve. Çiklistët përbëjnë më pak se 1% të përdoruesve në strukturën e përgjithshme të qarkullimit – shumë më tepër mund të bëhet për të rritur këtë shifër.

- **Çështjet e sigurisë për këmbësorët dhe çiklistët në zonat urbane:** Përqendrimi i aktiviteteve të ndryshme (rekreative, shërbyese dhe biznesore) përgjatë rrugëve kryesore (“Brigada 123”, “Skenderbeu” dhe “Xhavit Sylja”) në Suharekë vazhdon të tërheqë pjesën më të madhe të aktivitetit të këmbësorëve në qendër të qytetit duke krijuar shpeshherë një mjedis të pa sigurt. Mund të bëhet edhe më shumë për të siguruar zonën dhe për të siguruar komoditet më të madh për këmbësorët dhe çiklistët përgjatë rrugëve kryesore dhe në qendër të qytetit.
- **Integrim më i madh i shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve me mënyrat tjera të transportit:** Vendosja e lidhjeve të mira me transportin publik, parkingjet për automjetet, taksitë dhe me vendparkimet e çiklistëve është thelbësore sa i përket përmirësimit të qasshmërisë së përgjithshme për njerëzit dhe zhvillimit të “udhëtimit pa ndërprerje” mes modaliteteve. Shtigjet e këmbësorëve në vendndaljet e autobusëve dhe në vendqëndrimet e taksive duhet të identifikohen dhe të zhvillohen më shumë. Përveç kësaj, qasja e këmbësorëve në parkingjet e automjeteve duhet të përmirësohet me qëllim të përmirësimit të atraktivitetit dhe perceptimit të sigurisë.
- **Mungesa e rrjeteve të integruara të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve:** Duke reflektuar gamën e gjerë të mënyrave të udhëtimit në të gjithë qytetin dhe udhëtimin për aktivitete të ndryshme, shkollë dhe punë, duhet të zhvillohen koncepte të reja të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë për të identifikuar shtigjet kyçe për destinacionet kryesore, duke synuar identifikimin dhe zbatimin e masave për të përmirësuar komoditetin, qasjen dhe sigurinë e këmbësorëve.

2.7. TRANSPORTIT PUBLIK-GJENDJA EKZISTUESE

Qytetet janë bërë motor i ngritjes ekonomike dhe inovacionit. Mundësitë e punësimit, shërbimet sociale më të mira dhe kushtet e jetesës në përgjithësi, njerëzit i tërheqin nga zonat rurale dhe nga rajonet e tjera në zonën urbane. Suhareka shërben edhe si tranzit për lëvizjet që kanë për synim qytetin e Prishtinës apo Prizrenit, ritëm ky që vazhdon të rritet çdo ditë e më shumë. Për këtë arsye çdo ditë e më shumë kërkesa për të akomoduar hapësirat për banim dhe tregti po rritet, me ç’rast kufijtë urban po zgjerohen në një mënyrë të pa koordinuar, e sidomos në qytetet me zhvillim më të shpejtë.

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

Sigurimi i transportit të lirë, efikas dhe cilësor për nevojat e kryerjes së veprimtarive ditore të një numri të madh të përdoruesve mundësohet nga sistemi i transportit publik. Transporti publik është i organizuar vetëm në mes vendbanimeve të komunës dhe lidhjeve ndër-urbane dhe po ky transport shfrytëzohet për lëvizje mes pikave të ndryshme të fshatrave.

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

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

2.7.1. Transporti urban

Transporti publik i udhëtarëve në komunën e Suharekës është i organizuar si një kombinim i transportit urbano-periferik dhe me shërbimet taksi, të cilat plotësojnë njëra-tjetrën. Përveç transportit publik, qyteti i Suharekës shërbehet gjithashtu nga një rrjet i linjave të transportit publik ndërurban dhe ndërkombëtar me autobus të cilat përdorin korridoret themelore të transportit publik urban.

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

Transporti publik urban në komunën e Suharekës, sikurse u theksua edhe më parë është i organizuar vetëm në nivel urbano-periferik dhe është i varur kryesisht nga gjendja e rrjetit rrugor ekzistues.



Fig.34. Vendqëndrimi i autobusëve në Suharekë

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

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

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

Rrjeti i linjave në transportin urban ka për synim krijimin e lehtësisë në qarkullim për të gjithë qytetarët, pavarësisht prej lokacionit të tyre. Si i tillë duhet të analizohet në bazë të fluksit të shfrytëzimit dhe përqendrimit të objekteve të banimit si dhe objekteve që përkojnë me shfrytëzueshmëri të qytetarëve. Një rrjet i qasshëm urban nënkupton analizat e vazhdueshme lidhur me shtimin e linjave urbane varësisht nga nevojat e qytetarëve, shtrimin e vazhdueshëm të qytetit si dhe përfshirjen e përmbajtjeve të reja të cilat janë në interes të shfrytëzimit të qytetarëve.

Për momentin linjat urbane nuk ekzistojnë në qytetin e Suharekës. Mirëpo, këtë rol e luajnë transporti urbano-periferik, ndër-urban dhe transporti me taksì. Andaj, edhe fokusi është orientuar te këto forma të transportit publik.

Në kuadër të hartimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Suharekën është realizuar procesi i përgjithshëm i mbledhjes dhe vlerësimit të të dhënave (shënimeve) të grumbulluara në hulumtimin e anketimit të ekonomive familjare sipas metodës fizike dhe asaj “online”.

Gjatë anketimeve janë realizuar intervistimet me banorë rezident në qytetin e Suharekës. Plani për mbledhjen e të dhënave është realizuar në fillim të vitit 2023 kurse procesi i grumbullimit është realizuar në periudhën kohore

Maj-Korrik 2023. Me qëllim që të nxirren sa më shumë informata lidhur me banorët rezident, u përpilua pyetësori lidhur me anketimet e realizuara ballë për ballë dhe “online” (forma dhe përmbajtja e pyetësorëve është dhënë në aneks). Vlen të theksohet së për anketim u morën individët mbi moshën 6 vjeçare. Pastaj, është bërë përpunimi, procesimi dhe interpretimi i rezultateve të këtyre të dhënave.

Në mënyrë që të bëhet ofrimi i zgjidhjeve për problemet e trafikut është i nevojshëm analizimi i gjendjes ekzistuese. Për t’u njohur me gjendjen aktuale të trafikut në komunën e Suharekës janë ndjekur disa hapa. Fillimisht, zona urbane është ndarë në zona (18 zona) të cilat përmbajnë numër afërsisht të njëjtë të qytetarëve, secila zonë ka 450-500 ekonomi familjare. Përveç numrit të ekonomive familjare e rëndësishme gjatë kësaj ndarje e cila është realizuar, ka qenë edhe pozicioni i tyre, varësisht nga qasja në rrugët kryesore si dhe ngjashmëria e aktiviteteve që zhvillohen brenda secilës zonë.

Kjo ndarje ndihmon në analizimin e problemeve të veçanta brenda zonave të ndryshme, kërkesave, analizimin e atraktivitetit dhe produktivitetit të zonave, mundësinë e propozimit të ndryshimeve të kushteve të lëvizjes në dhe ndërmjet zonave, mundësitë e lidhjes së zonave me rrugë qarkore të cilat nuk kalojnë në zonat më të ngarkuara (zakonisht qendra e qytetit). Në komunën e Suharekës në bazë të zbatimit të kushteve me të cilat parashihet ndarja e zonave, kanë rezultuar 18 zona, të cilat janë paraqitur në figurën 35.



Fig.35. Zonimi në qytetin e Suharekës

Ndarja e zonave është bërë vetëm për pjesën urbane duke qenë se kjo paraqet zonën më problematike dhe me qarkullim më të madh, ndërsa gjatë anketimeve, qytetarët përveç zgjedhjes së zonave kanë pasur mundësi që nëse jetojnë në ndonjërin nga fshatrat e kësaj komune të shënojnë emrin e fshatit ku jetojnë. Këto të dhëna kanë ndikuar dhe në mbledhjen e të dhënave në lidhje me pikëpamjet e banorëve të zonave rurale, ku janë mbledhur informata për problemet më të cilat ata përballen. Kjo është parë e arsyeshme të shtohet pasi që një pjesë e madhe e problemeve në trafik shkaktohen nga këta banorë të cilët përdorin automjetet për ardhje deri në qytet për arsye të ndryshme.

Me qëllim të vlerësimit të gjendjes ekzistuese për gjendjen dhe funksionalitetin e transportit urban, janë përdorur dy lloje të pyetësorëve: pyetësorët fizik dhe “online”. Nga rezultatet gjithëpërfshirëse nga procesi i anketimeve, për nevojë të pasqyrimin të opinionit të qytetarëve lidhur me gjendjes ekzistuese të transportit urban, në vijim janë paraqitur disa nga të gjeturat më të rëndësishme, relevante për ndërmarrjen e masave për përmirësimin e gjendjes në të ardhmen.

Analizimi i pyetësorëve- Nga pyetësorët të cilët janë plotësuar nga qytetarët, janë nxjerrë përgjigjet nga pyetjet. Në kuadër të pjesëmarrësve kanë qenë 24 meshkuj dhe 10 femra. Prej tyre një ishte i moshës 6-18 vjeç, pastaj 23 ishin të moshës 19-31 vjeç që paraqet dhe grup moshën më të madhe të anketuarve, 3 ishin të moshës 32-44 vjeç, 3 ishin të moshës 45-57 vjeç dhe 4 ishin të moshës 58-70 vjeç. Nga të anketuarit 21 ishin të punësuar me orar të plotë, 6 me orar të pjesshëm, 1 me punë në ekonominë familjare dhe një pensionist.

Sa i përket të hyrave mesatare mujore, 11 të anketuar nuk kanë preferuar të përgjigjet, 12 kishin të hyra mesatare, 4 persona kishin të hyra të larta, 3 shumë të larta dhe një person me të hyra të ulëta. Të anketuarit janë nga zona të ndryshme, pjesëmarrja varësisht nga vendbanimi i tyre është paraqitur në figurën më poshtë, nga i cili vërejmë se numri më i madh i të anketuarve janë nga zona 1 dhe zona 4.

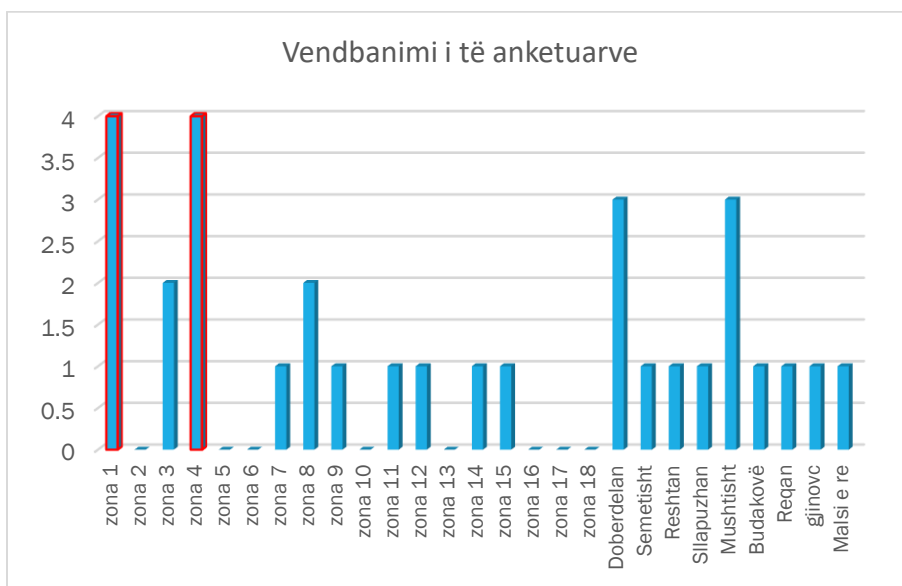


Fig.36. Vendbanimi i të anketuarëve

Në diagramin më poshtë janë paraqitur zonat në të cilat gjenden vendet e punës së të anketuarve varësisht nga zonat. Ku vërejmë se zonat me më së shumti të punësuar janë zonat 1 dhe 4.

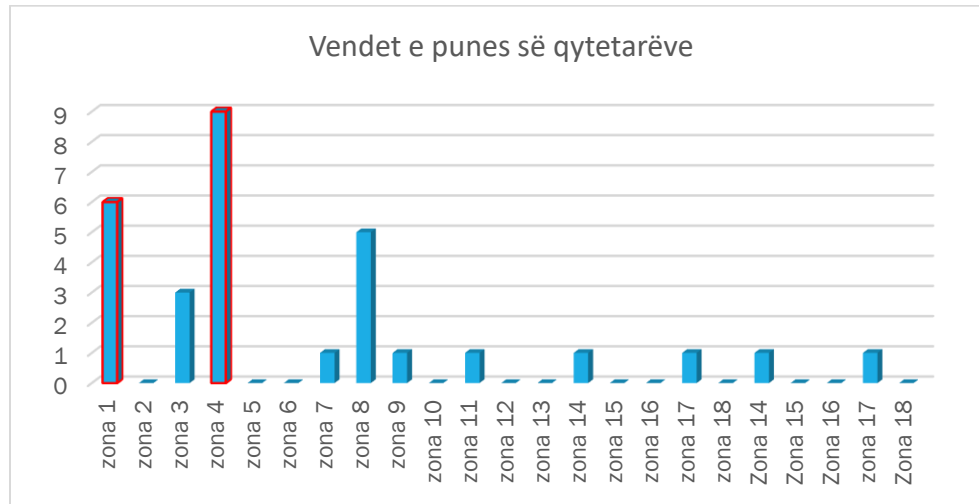


Fig.37. Vendet e punës së qytetarëve

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

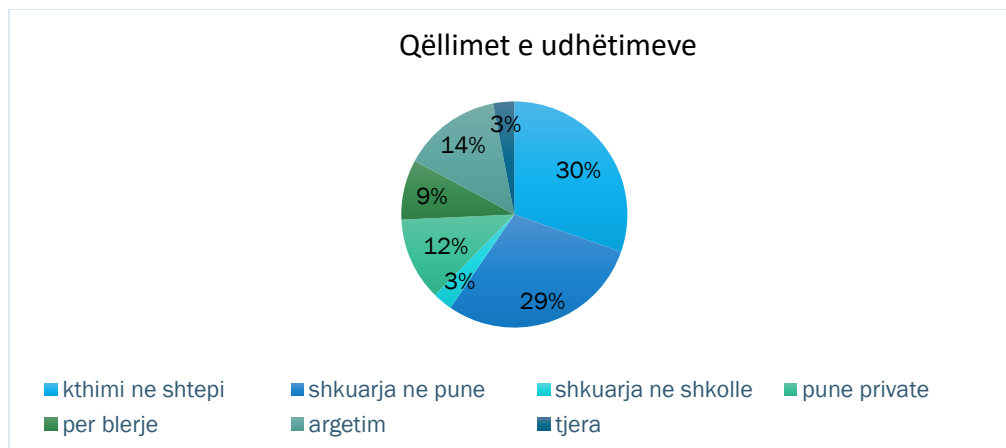


Fig.38. Qëllimet e udhëtimeve

Nga figura vërejmë se udhëtimet për shkuarje në punë kanë vlerën pothuajse më të madhe mesatare me 29%, menjëherë pas udhëtimeve, kthimi në shtëpi me 30%. Shkuarja në shkollë ka vlerën më të vogël, kjo për shkak të grup moshës e cila iu është përgjigjur pyetësorëve, ku ka numër shumë të vogël të anketuarve nën 18 vjeç. Qytetarët zgjedhin mënyra të ndryshme të udhëtimit, secila nga format që ata zgjedhin ka ndikim të ndryshëm në trafik. Në vijim janë paraqitur diagramet të cilat paraqesin se cilat forma të udhëtimit i përdorin më shumë qytetarët. Rezultatet janë paraqitur në figurën në vijim.

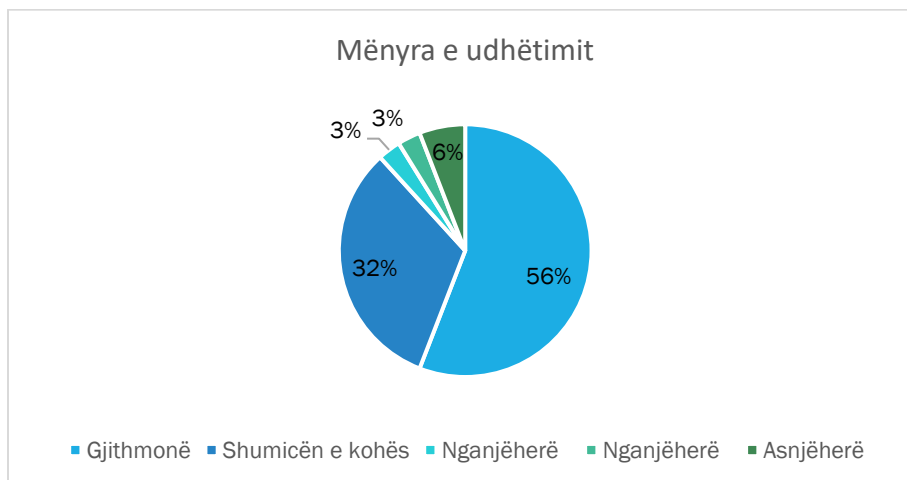


Fig.39. Mënyra e udhëtimit

Në figurën e mësipërme është paraqitur se sa shpesh qytetarët përdorin veturën për lëvizje deri në destinacionin e tyre, ku të dhënat janë shprehur në përqindje.

Nga aty vërejmë se 56% e qytetarëve zgjedhin gjithmonë mënyrën e transportit me veturë. Megjithatë mund të themi se lëvizja me veturë nuk paraqet formë shumë të përshtatshme për shkak të kontributit në bllokimin e trafikut, rritjen e ndotjes etj. Nga figura poashtu vërehet se vetëm 6% e qytetarëve nuk e zgjedhin lëvizjen me veturë asnjëherë dhe vetëm 3% e zgjedhin rrallëherë. Nga këtu mund të kuptojmë se forma kryesore e transportit për qytetarët e Suharekës është ai me vetura personale.

Në figurën në vijim shihet se sa shpesh qytetarët e përdorin motoçikletën, ku 75% e të anketuarve janë shprehur se nuk e përdorin asnjëherë ndërsa 5% kanë thënë se e përdorin gjithmonë.

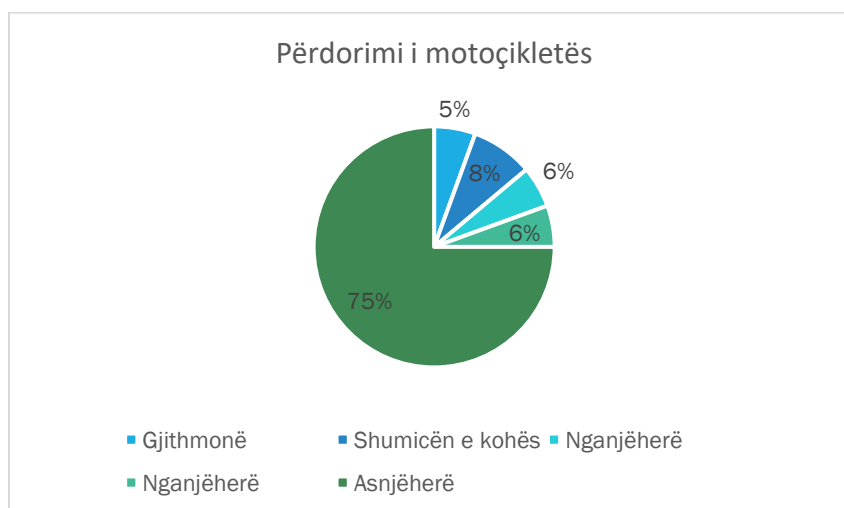


Fig.40. Përdorimi i motoçikletës si formë e transportit

Një nga format kryesore të lirimit të trafikut nga ngarkesa dhe përmirësimit të kushteve të qarkullimit është transporti publik. Nga anketimet e qytetarëve është konstatuar se, 61% e të anketuarëve janë shprehur se nuk e

përdorin asnjëherë transportin publik, ndërsa vetëm 5% janë shprehur se e përdorin gjithmonë. Rezultatet e anketimit të përdorimit të transportit publik janë paraqitur në figurën në vijim.

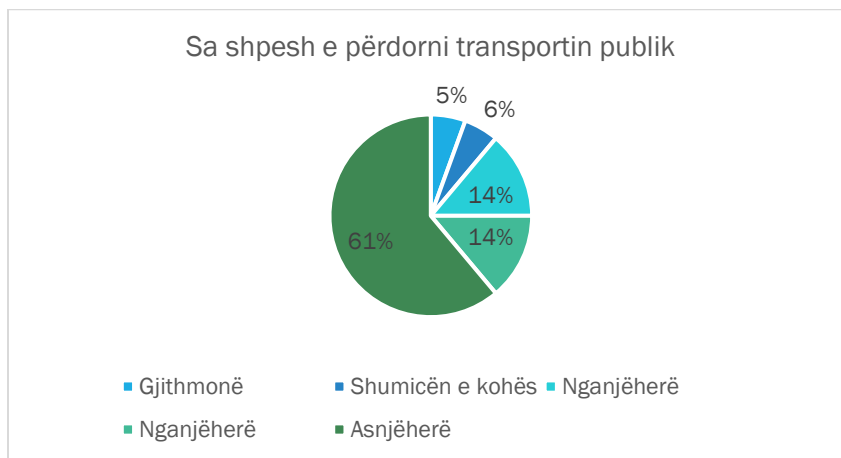


Fig.41. Përdorimi i transportit publik si formë transporti

Kjo paraqet një tregues se me kuptimin e problemeve të transportit publik dhe cilat janë arsyet pse qytetarët nuk e shfrytëzojnë këtë shërbim, mund të krijohen politika të reja në zhvillimin e transportit publik, në mënyrë që kjo përqindje e shfrytëzuesve të rritet dhe rrjedhimisht të ofrohen zgjidhje për problemet aktuale.

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

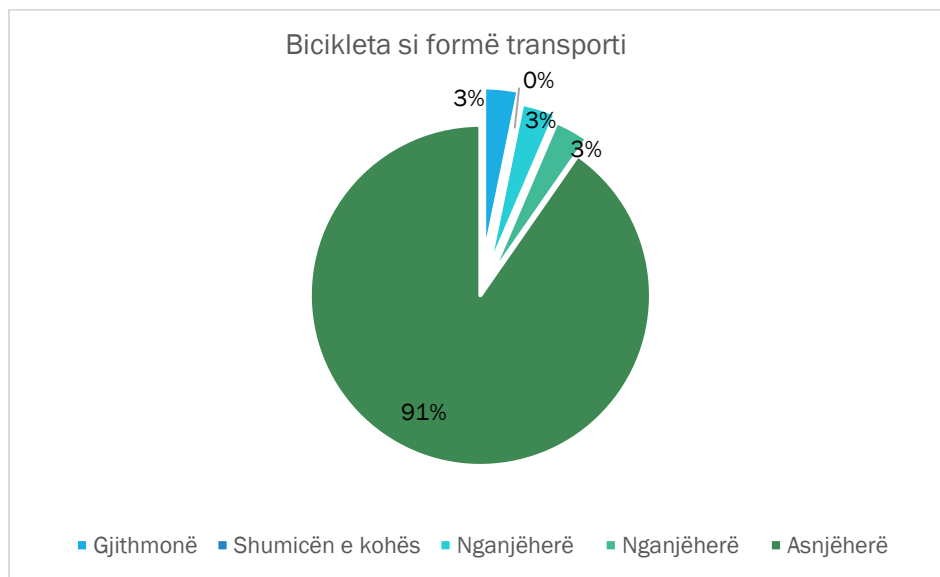


Fig.42. Përdorimi i biçikletës si formë transporti

Në këtë figurë mund të shihet se 91% e qytetarëve shprehen se nuk e përdorin asnjëherë biçikletën, 3% shprehen se e përdorin gjithmonë.

Formë tjetër e lëvizjes e cila është e përdorur në distanca me të shkurtra është ecja. Figura në vijim tregon se sa shpesh qytetarët e përdorin këtë formë të lëvizjes nga burimi deri te destinacioni i tyre.

Ku 49% e qytetarëve janë shprehur se nuk e përdorin ecjen asnjëherë si formë për të lëvizur deri te destinacioni i tyre dhe 14 % e qytetarëve e përdorin këtë formë të lëvizjes gjithmonë. Nëse e krahasojmë me transportin me biçikleta dhe motoçikleta, ecja është forma më e përdorur dhe me plotësimin e kushteve mund të kemi rritje të mëtejme të numrit të personave që ecin deri tek vendi i tyre i punës apo çfarëdo destinacioni tjetër.

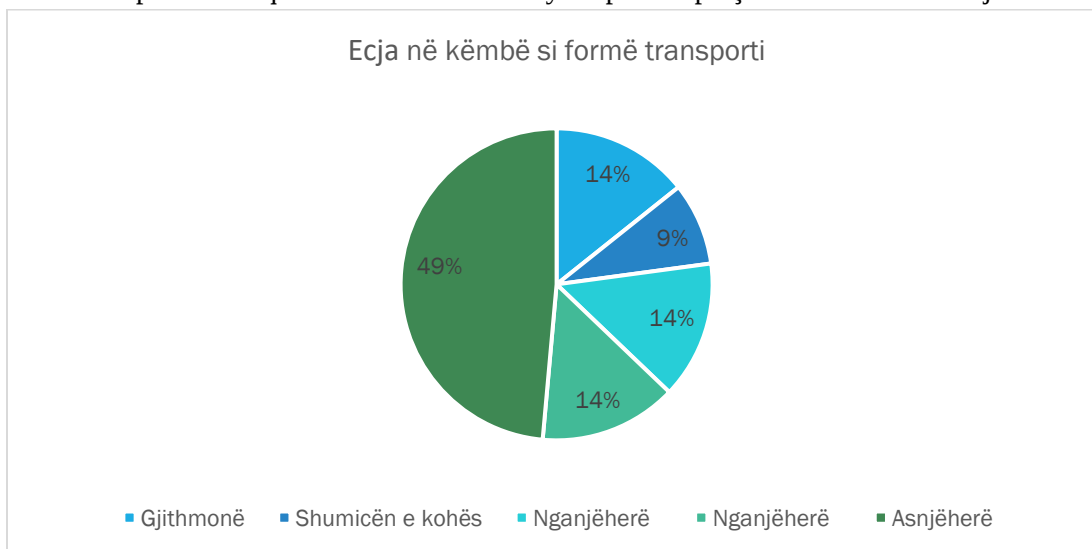


Fig.43. Ecja në këmbë deri në destinacion

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

Në figurën 43 është paraqitur niveli i kënaqshmërisë me qarkullimin e trafikut ku vetëm rreth 9% janë shprehur të pakënaqur. Pjesa më e madhe e qytetarëve janë shprehur mesatarisht të kënaqur rreth 59% ndërsa pjesa tjetër janë shprehur të kënaqur ose shumë të kënaqur, kurse asnjë nga të anketuarit nuk është shprehur aspak i kënaqur.

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

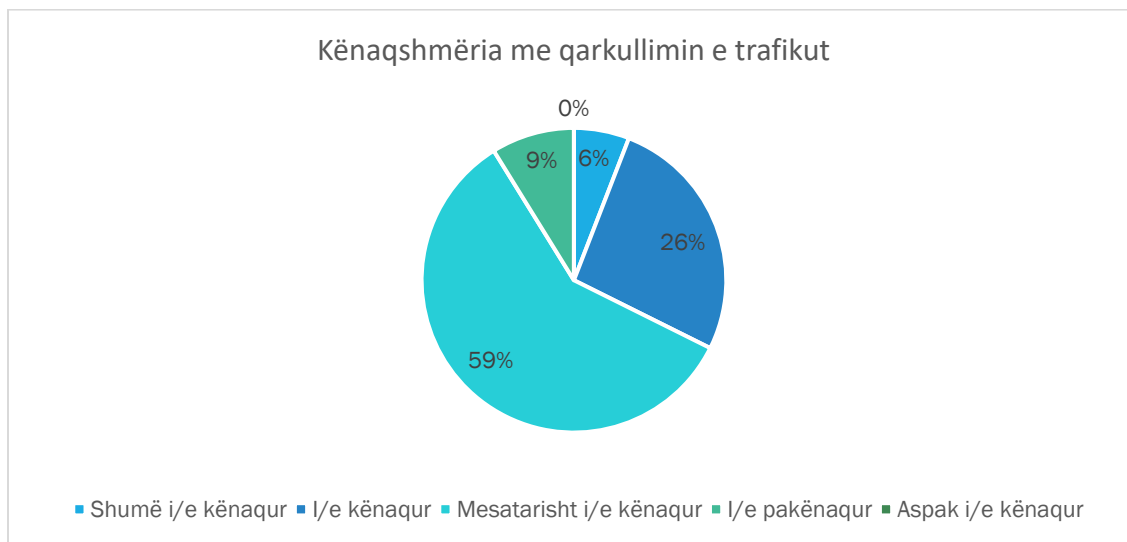


Fig.44. Kënaqshmëria me qarkullimin e trafikut

Nivel i ulët i kënaqshmërisë vërehet për hapësirat e parkingjeve dhe vendndodhjes së tyre, ku rreth 29% e qytetarëve shprehen aspak të kënaqur, ndërsa 18% shprehen të kënaqur, rreth 29% e qytetarëve shprehen mesatarisht të kënaqur. Mund të themi se deri tani kjo është pjesa ku qytetarët kanë më së paku kënaqshmëri.

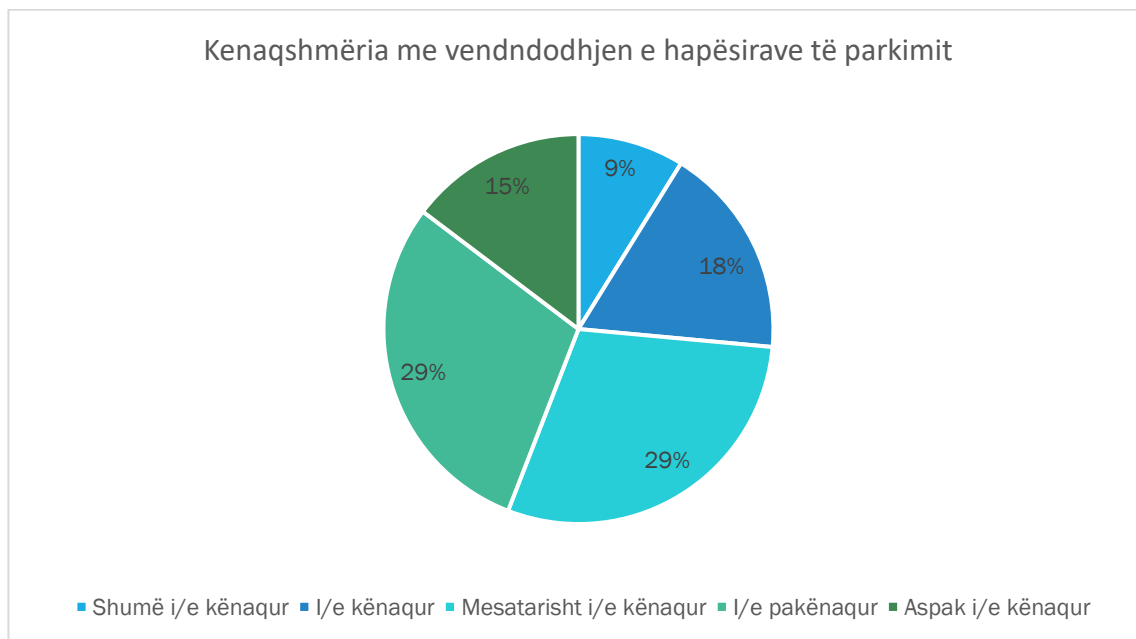


Fig.45. Kënaqshmëria me vendndodhjen e hapësirës për parkim

2.7.2.Transporti urbano -periferik

Shërbimet e transportit me autobusë dhe me automjete individuale janë e vetmja mënyrë e transportit brenda komunës – nga Suhareka drejt vendbanimeve rurale dhe lidhja e vendbanimeve në mes veti. Transporti urbano-periferik në Komunën e Suharekës, i cili lidh vendbanimet periferike me zonën më të ngushtë urbane, ka të njëjtin funksion si transporti urban në zonën më të ngushtë urbane, sepse kryesisht shërben për lëvizjet ditore (për punë, shkollë, etj).

Ky lloj transporti ka një domethënie të gjerë socio-ekonomike, sepse banorët jetojnë në vendbanime të vogla periferike, më shpesh në shtëpitë e tyre, dhe punojnë ose studiojnë në një zonë të ngushtë, të ndërtuar vazhdimisht, infrastrukturën e së cilës nuk e ngarkojnë. Qyteti i Suharekës po zhvillohet intensivisht vitet e fundit, kryesisht në aktivitete industriale dhe shërbime. Falë rritjes së përgjithshme të standardeve të popullsisë, ekziston një interes i madh socio-ekonomik në trajtimin e transportit publik urbano-periferik, d.m.th. për një organizim dhe ndërlidhje të një sistemi modern të integruar të transportit publik të udhëtarëve urbano-periferik i cili do të rrisë prodhimin dhe efikasitetin ekonomik, ndërsa në anën tjetër do të ul koston dhe të këtij sistemi në Suharekë.

Tabela 2. Transporti Urbano-Periferik: Linja Suharekë – vendbanime (fshatra)

Nisjet nga Stacioni i autobusëve	Vendi	Lloji i automjetit të operatorit transportit
Stacioni i autobusëve Suharekë	Budakovë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Vraniq	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Mushtisht	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Gjinocë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Grejkoc	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Gelancë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Leshan	Autobus

Stacioni i autobusëve Suharekë	Samadrexhë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Nishor	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Dobërdelan	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Vraniq	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Vraniq	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	tërrnje	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	tërrnje	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Tërrnje	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Studenqan	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Qadrakë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Maqitevë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Bllacë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Bllacë	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Papaz	Autobus
Stacioni i autobusëve Suharekë	Stravuginë	Kombi
Stacioni i autobusëve Suharekë	Sllapuzhan	Autobus

Tabela 3. Vendbanimet e mbuluara me transport që janë tranzit

Stacioni i autobusëve Suharekë	Shirokë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Sopijë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Studenqan	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Reshtan	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Bllacë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Reqan	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Dubravë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Budakovë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Semetishtë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Nepërbisht	

Tabela 4. Vendbanimet që nuk janë të mbuluara me transport të rregullt apo kohë pas kohe

Stacioni i autobusëve Suharekë	Javor	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Luzhnicë	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Peqan	
Stacioni i autobusëve Suharekë	Grejqecë	

Në fshatra dhe rrethinë ekzistojnë disa linja autobusësh të cilat u ofrojnë shërbime transporti qytetarëve, mirëpo këto linja nuk janë të mjaftueshme, prandaj nuk mund të themi se kemi një sistem funksional të transportit publik. Këto linja burimin e kanë nëpër vendbanime (fshatra) më të mëdha në komunën e Suharekës. Meqenëse kanë destinacion Prishtinën dhe Prizrenin këto linja sipas ligjit mbi transportin rrugor Nr. 04/L-179 bëjnë pjesë në transportin ndër-urban ku vërtetohen dhe mbikëqyren nga Ministria e Infrastrukturës. Mirëpo në orarin e tyre të udhëtimit i kanë të vërtetuara vend-ndaljet nëpër territorin e Suharekës çka nënkupton se kanë të drejtë të marrin dhe zbresin udhëtarë.

Pra, këto linja kanë funksion të dyfishtë edhe urbano-periferik edhe ndër-urban. Së pari i'u shërbejnë vendbanimeve të Suharekës që e lidhin me qytetin e Suharekës, pra luajnë rolin e linjave urbano periferike, dhe së dyti lidhin vendbanimet e Suharekës me qytetin e Prizrenit duke e luajtur rolin e linjave ndër-urbane. Për këtë shkak mungon edhe organizimi dhe funksionimi i veçantë i linjave urbano-periferike në Komunën e Suharekës. Rrjeti i linjave urbano-periferike është dhënë në figurën 47.

Njëri ndër vend-ndaljet e stacionit të autobusëve të cilët kalojnë nëpër rrugën e zonës industriale.



Fig. 46. Gjendja ekzistuese e njërës prej vend-ndaljeve të autobusëve në Komunën e Suharekës

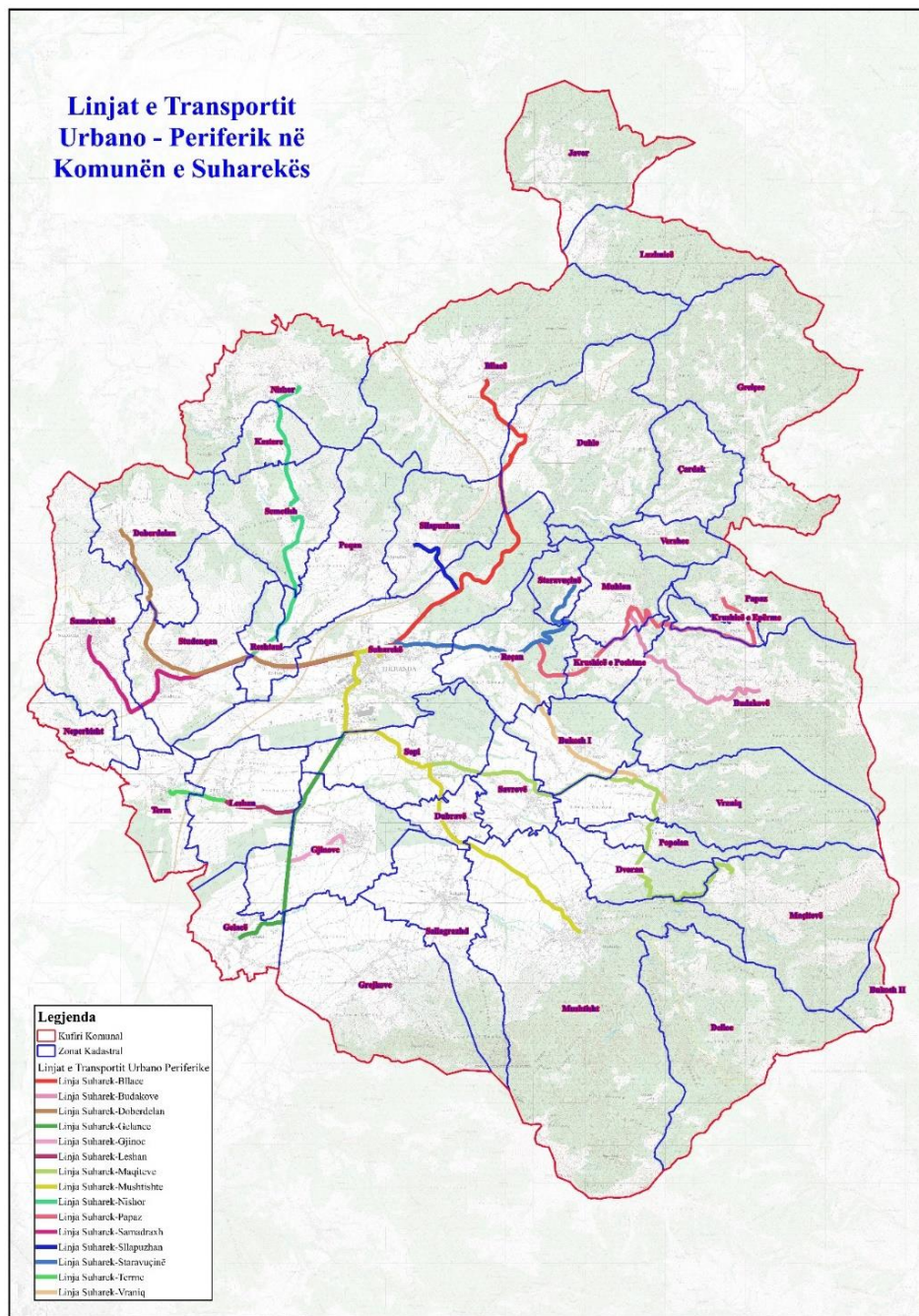


Fig. 47. Linjat e transportit urbano - periferike në Komunën e Suharekës

2.7.3.Transportit ndërrurban/ndërkombëtar

Për shkak të pozicionit gjeografik të Komunës së Suharekës, si dhe korridoret kryesore rrugore që kalojnë nëpër territorin e saj e bëjnë të pashmangshëm edhe kalimin e linjave ndërrubane dhe ndërkombëtare me autobus. Në mungesë të rrugëve alternative ose tranzite, edhe këto linja shfrytëzojnë korridoret ekzistuese në të cilat zhvillohet

transporti urban-periferik. Mirëpo në bazë të vëzhgimeve në terren është vlerësuar se shumë pak ose fare nuk shfrytëzohet nga ana udhëtarëve që kanë qëllim ose destinacion Prishtinën, Prizrenin dhe Malishevën, kjo për faktin se këto linja destinacionin e tyre final e kanë në stacionin e autobusëve në Prishtinë, Prizren dhe Malishevë, që nuk përputhen me kërkesat dhe qëllimet e shumicës së qytetarëve për realizimin e udhëtimeve të tyre ditore. Kjo llogaritet si një mundësi shtesë për realizimin e udhëtimeve të banorëve të komunës së Suharekës sipas destinacionit të dëshiruar, sepse përmes tyre ka mundësi lidhje edhe me qendrat tjera të Kosovës, pikat atraktive për realizimin e mëtutjeshëm të udhëtimeve sidomos në destinacione më të gjata.



Fig. 48. Linjat e transportit ndër-urban në Komunën e Suharekës

2.7.4.Transporti me Taksi

Bazuar në ligjin për transportin rrugor Nr.04/L-179 si dhe ndryshim plotësimet nr.02/L-127, 06/L-070, dhe rregullores komunale për transportin rrugor nr.160/2013, nëpër territorin e komunës së Suharekës është e rregulluar

çështja e transportit me taksi të udhëtarëve. Mirëpo, në këtë rregullore vërehet mangësia e licencimit në mënyrë decitive për kriteret dhe mënyrën e funksionimit të taksive individual dhe kompanive të taksive. Poashtu, sipas ligjit në fuqi mbi transportin rrugor nr.04/L-179 përdorimi i veturave private si taksi ilegal për ofrimin e shërbimeve të transportit publik nuk lejohej.

Kjo mënyrë nuk justifikohet marrë parasysh në radhë të parë aspektin e sigurisë së qytetarëve. Gjithashtu, është joekonomik në intervalet e periudhave jashtë kulmore (orëve të caktuara brenda ditës dhe vikendeve). Gjithashtu, shërbimi i transportit sipas kërkesës nuk është i rregulluar me ligj.

2.7.5. Stacioni i autobusëve

Si pikë kryesore e gravitimit të qytetarëve në qytet është stacioni ekzistues i autobusëve. N.P.L "Stacioni i autobusëve" sh.a. në Suharekë. Ky stacion është si qendër distribuimi, grumbullimi dhe plotësimi i segmentit të ekonomisë, tregut të shërbimeve në lëmin e transportit rrugor të udhëtarëve. Gjithashtu përmes stacionit të autobusëve mirëmbahet, garantohej dhe rregullohet qarkullimi i transportit rrugor të udhëtarëve, në linja: Urbano-periferike, Ndërrurbane dhe Ndërkombëtare, sipas rendit të udhëtimit, në shërbime të udhëtarëve (pasagjerëve) dhe operatorëve.

N.P.L "Stacioni i autobusëve" sh.a. në Suharekë punën e ka filluar si njësi punuese në vitin 1976 në kuadër të Ndërmarrjes për transport të udhëtarëve dhe mallrave "Kosovatrans" me seli në Prizren. Karakteri i veprimtarisë ka qenë shërbyese me të gjitha elementet faktike dhe juridike të cilën edhe sot e kësaj dite e kryen me plotë sukses. Ka objektin prej 285m² me lokale përcjellëse si salla e udhëtarëve (pritjes), zyrat e administratës, sportelet, restorantin, nyjet sanitare dhe brenda rrethojave stacioni ka pistën, peronat e pritjes së operatorëve për kyçje në sipërfaqe prej 0.28.00ha, gjithashtu ka një sipërfaqe(lulishte) prej 0.03.00 ha. Stacioni i Autobusëve ushtron veprimtarin shërbyese në sipërfaqen prej 4485m².



Fig.49. Pamja e stacionit të autobusëve Suharekë

Stacioni i autobusëve në Suharekë funksionon në mënyrë normale si veprimtari publike-shërbyese nga shërbimi i peronizimit. Nga themelimi e deri më sot N.P.L “Stacioni i autobusëve” sh.a. ka vepruar me afarizëm të mirë dhe pa obligime ligjore ndaj asnjë institucioni si veprimtari publike shërbyese me interes të veçantë.

Stacioni i autobusëve qysh prej ndërtimit të tij, për periudhën deri më tani ka plotësuar kërkesat dhe nevojat e kohës, mirëpo zhvillimi i hovshëm dhe e vetmja mënyrë e udhëtimit tani ka krijuar probleme lidhur me lokacionin se ku është i dislokuar, për të absorbuar lëvizjen dhe shërbimin e transportit të udhëtarëve.

Gjithashtu, kohëve të fundit përballet me vështirësi për shkak se prej sipërfaqes së përgjithshme: mbi 400 m² e shfrytëzojnë disa lokale afariste me leje të përkohshme të objekteve montazhë me karakter të përkohshëm, të cilat vetëm sa i sjellin probleme funksionimit normal të veprimtarisë së stacionit kur dihet se çfarë destinimi ka.

Gjithashtu një sipërfaqe prej 600m² mbrapa objektit të stacionit e destinuar me projektin e ndërtimit të stacionit si sipërfaqe për ndërtimin e kanalit për përdorim të shiqimit të automjetit që ka të bëjë me frena dhe pjesë tjera teknike, tani nuk shfrytëzohet për asgjë.

Rekomandohet eliminimi i objekteve të cilat janë pengesë për zhvillimin e punëve normale të stacionit, duhet të shikohet mundësia e përzgjedhjes së lokacionit në ndonjë pozicion tjetër në periferi të qytetit, ose të shihet mundësia e zgjerimit në lokacionin ekzistues me shfrytëzimin e sipërfaqes mbrapa rreth 400m² ku do të mund të bëhet ndërtimi i objektit të ri, nga KK-Suharekë si aksionare apo Qeveria e Republikës së Kosovës, ndonjëra nga Ministrinë (dikasteret e saja), apo ndonjë donator i mundshëm sipas parimit PPP, për lehtësimin e krijimit të hapësirës për lëvizje të operatorëve dhe pasagjerëve. Një dobësi e lokacionit është edhe fluksi i madh i qytetarëve sidomos gjatë sezonës së verës nëpër rrugë ku ka qasje stacioni i autobusëve.

Duke marrë parasysh këto, kërkohet të ndërmerret një studim i veçantë lidhur me përzgjedhjen e lokacionit si dhe përpilimi i projektit konkret për objektin e ri me standarde bashkëkohore.

Vlerësimi i gjendjes së transportit publik

Transporti i udhëtarëve me autobus

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

- Mungesa e ndriçimit publik nëpër vend ndalje të autobusëve;
- Mungesa e korsive të veçanta për transportin publik të udhëtarëve në pjesën më të madhe të zonës urbane në Komunën e Suharekës;
- Parkimi i automjeteve private dhe taksive ilegal nëpër vendndaljet e autobusëve duke vështirësuar dhe rrezikuar jetën e qytetarëve;
- Autobusët në linjat më të përdorura janë të mbingarkuara dhe udhëtimet me autobus janë tepër të ngadalshme për shkak të bllokimeve të rrugës nga automjetet si dhe planifikimit jo të duhur ose të vjetërsuar të linjave;
- Mungesa e sinjalizimit adekuat të vendndaljeve të autobusëve, shpeshherë vetëm përmes një shenje vertikale.

Transporti me taks

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

2.7.6.Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim të transportit publik

Përmirësimi i sigurisë dhe rregullimi i shërbimeve të transportit publik me autobusë në Komunën e Suharekës është një nga prioritetet kyçe për të trajtuar problemet e bllokimit të trafikut dhe për të siguruar që mënyrat e qëndrueshme të udhëtimit janë atraktive dhe të sigura për përdorim. Ndërlidhja e shërbimeve me autobus, taks në qendër të qytetit dhe ciklistë është e rëndësishme për të inkurajuar njerëzit që të marrin parasysh ndërrimin e sjelljes së tyre të udhëtimit, pra kalimin nga përdorimi i veturave private në mënyra më të qëndrueshme të udhëtimit.

- Nxjerrja e legjislacionit të ri përmes së cilës rregullohen plani i menaxhimit, mbikëqyrjes, detyrat dhe përgjegjësitë ndërmjet autoritetit komunal dhe operatorëve transportues lidhur me shërbimet e transportit publik të udhëtarëve duke përfshirë rregullsinë e autobusëve, pastërtinë, komoditetin që ofrojnë, përshtatshmërinë për qasje të personave me aftësi të kufizuar, arritja dhe nisja me kohë të saktë të autobusëve nëpër stacione, dhe informim më të madh të udhëtarëve për orarin e udhëtimit;
- Në kuadër të strukturës së shërbimeve komunale të qytetit, të themelohet një organ i veçantë përgjegjës për vendimet në nivelin strategjik dhe taktik, në mënyrë që sistemi i plotë të mos bazohet vetëm në vendime të marra nga vetë operatorët transportues por të krijohet sistem i qëndrueshëm i transportit publik me autobus;
- Ndërtimi i disa stacioneve lokale “stacionet model”, sidomos për shkëmbim të udhëtimeve ndërmjet vetë linjave dhe mënyrave tjera të transportit si dhe shfrytëzimi më i lehtë nga personat me aftësi të kufizuara, personat e moshuar, nënat më fëmijë, etj.;
- Rishikimi funksional i linjës ekzistuese në relacionin Suharekë-Prishtinë, Suharekë-Prizren dhe Suharekë-Malishevë në aspekt të elementeve statike dhe dinamike të linjës, për shkak të rritjes së qytetit në vazhdimësi, ku të shihet mundësia për zgjatjen e linjës me qëllim që të kenë qasje më të lehtë edhe udhëtarët që tashmë jetojnë në ato zona jashtë mbulueshmërisë së saj sipas standardeve (500 deri 600m nga

vendndalja më e afërt), d.m.th. në proporcion me zgjerimin e qytetit të bëhen analiza si dhe të përshtatet itinerari i linjave;

- Propozimi i rrjetit të transportit publik urbano-periferik me autobus sipas konceptit të rrugëve përmbledhëse (grumbulluese) drejt qendrës komunale dhe planifikimi i arsyeshëm i lidhjeve me transportin publik, që do të mundësojë përmirësimin e shërbimeve të transportit, do të rrisë numrin e linjave dhe do të zvogëlojë numrin e automjeteve individuale në qarkullim;
- Ri-projektimi i vend ndaljeve (nënstacioneve) të autobusëve pasi shumica prej tyre nuk janë në përputhshmëri me standardet e lejuara si: gjatësia, gjerësia dhe këndi i hyrjes respektivisht daljes nga ajo vendndalje. Për personat me nevoja të veçanta dhe nënë me fëmijë nuk ekzistojnë mundësitë për qasje në autobus;
- Të aplikohen biletat e integruara në sistemin e transportit, të cilat i përgjigjen gjendjes ekonomike të qytetarëve dhe në të njëjtën kohë do të ishte një formë tërheqëse për ta shfrytëzuar transportin publik;
- Të kufizohet numri i lejeve të punës për operatorët e taksive privat;
- Përmirësimi i besueshmërisë së shërbimeve të transportit publik përmes autobusëve si element kritik për të tërhequr klient të rinjë dhe për të inkurajuar mënyra tjera të udhëtimit kundrejt përdorimit të veturave;
- Të përditësohen shërbimet e ofruara të bazuara në kërkesat e vazhdueshme të banorëve.

Me këtë mendojmë se do të arrihen efektet: lidhja më e mirë funksionale e komunës së Suharekës me qytetin e Prishtinës, Prizrenit dhe Malishevës e më larg, zvogëlimi i shkallës së motorizimit dhe ndotjes së mjedisit, rritja e shkallës së sigurisë, rritja e ekonomisë, etj.

2.7.7. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK

Aktualisht në Suharekë i gjithë sistemi i transportit publik mbështetet te transporti me autobusë. Shpeshtësia e shërbimit nuk është e mjaftueshme edhe pse cilësia e mjeteve është përmirësuar, kapaciteti është i ulët dhe autobusët shpesh janë të mbingarkuar me udhëtarë. Po kështu, në Suharekë nuk ka korsi të dedikuara për autobusët dhe nuk janë ndërtuar rrugë të veçanta për autobusë e vende mirëfillta shkëmbimi.

Gjithashtu, duhet të bëhet studimi lidhur me për dislokimin në ndonjë lokacion tjetër të stacionit të autobusëve apo zgjerimin në lokacionin ekzistues.

Synimi kryesor është përmirësimi i cilësisë së transportit publik në Suharekë. Këtu përfshihet rritja e shërbimit të transportit publik (në sasi e cilësi), duke e bërë më efikas, të integruar, tërheqës dhe të përfitueshëm nga të gjithë.

Përmbledhje e masave për Transport Publik

	<i>Afatshkurtër</i>		<i>Afatmesëm</i>		<i>Afatgjatë</i>
3.1.	Rregullimi i vendndaljeve për autobusë publik.	3.4.	Shtimi i linjave të reja të autobusëve.	3.7.	Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore

3.2.	Rritja e shpeshtësisë së lëvizjes (intervalit të përcejelljes) të autobusëve.	3.5.	Harmonizimi i orareve të udhëtimit.	3.8.	Studimi lidhur me dislokimin e vendodhjes së atacionit të autobusëve
3.3.	Sistemi i informimit në vendndalje të autobusëve.	3.6.	Vendosja e sistemit elektronik të biletimit (e-Biletimi).		

2.8. ANALIZA E PARKINGJEVE

Në vitet e fundit në tërë Kosovën përfshirë këtu edhe Suharekën ka pasur një rritje të konsiderueshme të shkallës së motorizimit. Sipas të dhënave nga ASK-ja (Agjencia e Statistikave të Kosovës)²⁰ kjo rritje është duke vazhduar edhe në ditët e sotme. Dihet se nivelet e larta të përdorimit të automjeteve shpesh krijojnë probleme si mbingarkesa në trafik, e cila shpesh përkeqësohet në periudhat kulmore. Aktualisht, në Suharekë ka kërkesa të larta për parkim në rrugët brenda në qytet nga bizneset, banorët si dhe vizitorët në zonat komerciale dhe zonat tregtare. Në qytetin e Suharekës, në pjesën më të madhe të ditës, hapësirat e parkimit në dispozicion nuk mund të plotësojnë kërkesën, sidomos gjatë periudhës së verës, dhe kështu dihet se ka shumë nevojë që të përmirësohet menaxhimi i hapësirave të kufizuara të parkimit në dispozicion.

Qyteti i Suharekës ka 43 Zona (vende për parkim) të disponueshme për parkingje ku disa zona të parkingjeve janë të dendura plotësisht ndërsa disa edhe pse në afërsi të qendrës janë pothuajse të pashfrytëzuara.

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

Nr.	Sipërfaqja	Rruga	Lokacioni	Nr. i vendeve për parkim
1.	330 m ²	Brigada 123	Te ish objekti i “Veterinarisë”	18
2.	145 m ²	Hajdin Berisha-Brigada 123	Para dhe mbrapa objektit banesorë	14
3.	220 m ²	Hajdin Berisha	Prapa qendrës zejtare 1	33
4.	170 m ²	Brigada 123	Prapa qendrës zejtare 1	10
5.	260 m ²	Brigada 123	Prapa qendrës zejtare 1	8
6.	145 m ²	Brigada 123	Prapa qendrës zejtare 1	10
7.	330 m ²	Brigada 123	Parcela- oborri I kishës	12
8.	145 m ²	Hajdin Berisha	Udhëkryqi i rrugëve “Moll Nura- Hajdin Berisha”	14
9.	220 m ²	Hajdin Berisha	Në mes të dy tuneleve të qendrës zejtare 1	33
10.	1289 m ²	Hajdin Berisha	Brenda qendrës zejtare 1	48

²⁰ ASK-Mjetet motorike dhe jo motorike sipas lloji i mjetit motorik dhe viti

11.	771 m ²	Brigada 123	Para objektit “te podrumit”	45
12.	675 m ²	Brigada 123	Para objektit “Banesa e kaltër”	38
13.	771 m ²	Brigada 123	Para objektit banesor re ish “Podrumi”	36
14.	1075 m ²	Brigada 123	Para objektit banesor re ish “Podrumi”	37
15.	470 m ²	Brigada 123	Majtas ob. Be-naf (ish- hotel, Kristali)	26
16.	781 m ²	Brigada 123	Para Shkollës “Skender Luarasi”	18
17.	778 m ²	Brigada 123	Para objektit afarist “Be-naf”	62
18.	1667 m ²	Brigada 123	Ne sheshin “Ibrahim Rugova”	65
19.	96045 m ²	Nënë Tereza	Ana e majtë në hyrje te rrugës “Nënë Tereza”	5
20.	998 m ²	Brigada 123	Përballë parkut të qytetit	44
21.	240 m ²	Brigada 123	Para objektit banesore Parku I qytetit	16
22.	262 m ²	Brigada 123	Para objektit banesore “Banesa e kaltër”	26
23.	371 m ²	Lidhja e Prizrenit	Para objektit banesore Parku I qytetit	14
24.	410 m ²	Lidhja e Prizrenit	Te çerdhja “Flutura”	18
25.	397 m ²	Lidhja e Prizrenit	Te çerdhja “Flutura”	16
26.	105 m ²	Brigada 123	Afer rr. “Jetë Baliu”	8
27.	265 m ²	Brigada 123	Para objektit banesore “Lumi”	18
28.	387 m ²	Brigada 123	Para objektit banesore “Lumi”	29
29.	365 m ²	Brigada 123	Para objektit banesore “Lumi dhe Qendrës”	16
30.	299 m ²	Hasan Prishtina	Para sheshit Besim Ndreca	24
31.	515 m ²	Hasan Prishtina	Para objektit banesore “Fidanishtja”	26
32.	285 m ²	Hasan Prishtina	Para objektit banesore “Fidanishtja”	20
33.	315 m ²	Rruga e dëshmorëve	Para objektit banesore “Banesat e Ballkanit”	24
34.	430 m ²	Hasan Prishtina	Përballë objektit banesore “Banesat e Ballkanit”	34
35.	693 m ²	Hasan Prishtina	Përballë objektit banesore “Banesat e Ballkanit”	38
36.	703 m ²	Luigj Gurakuqi	Para hyrjes së Shm “Jeta e re”	30
37.	2396 m ²	Rruga e dëshmorëve	Para varrezave te deshmoreve	52
38.	1480 m ²	Xhavit Bajraktari-Brigada 123	Përball lokalit afarist “Rozafa”	53
39.	75 m ²	Brigada 123	Përkaj rrethojës se shkollës fillore “7 Marsi”	14
40.	677 m ²	Brigada 123	Para obj. afarist “Viva fresh store”	32
41.	498 m ²	Brigada 123	Para obj. te fabrikës se “Ballkanit”	21
42.	693 m ²	Hasan Prishtina	Para qendrës zejtare 2	27
43.	703 m ²	Hasan Prishtina	Afër QKMF përball sheshit “Besim Ndrecaj”	7

44.	1613 m ²	Hasan Prishtina	Afër sheshit “Besim Ndrecaj”	55
-----	---------------------	-----------------	------------------------------	----

Lokacionet ekzistuese të parkingjeve në qytetin e Suharekës janë të shpërndara kryesisht në afërsi të institucioneve komunale, objekteve arsimore, shëndetësore dhe atyre tregtare duke ju mundësuar qytetarëve kryerjen e shërbimeve dhe aktiviteteve ditore në mënyrë mjaft efikase.

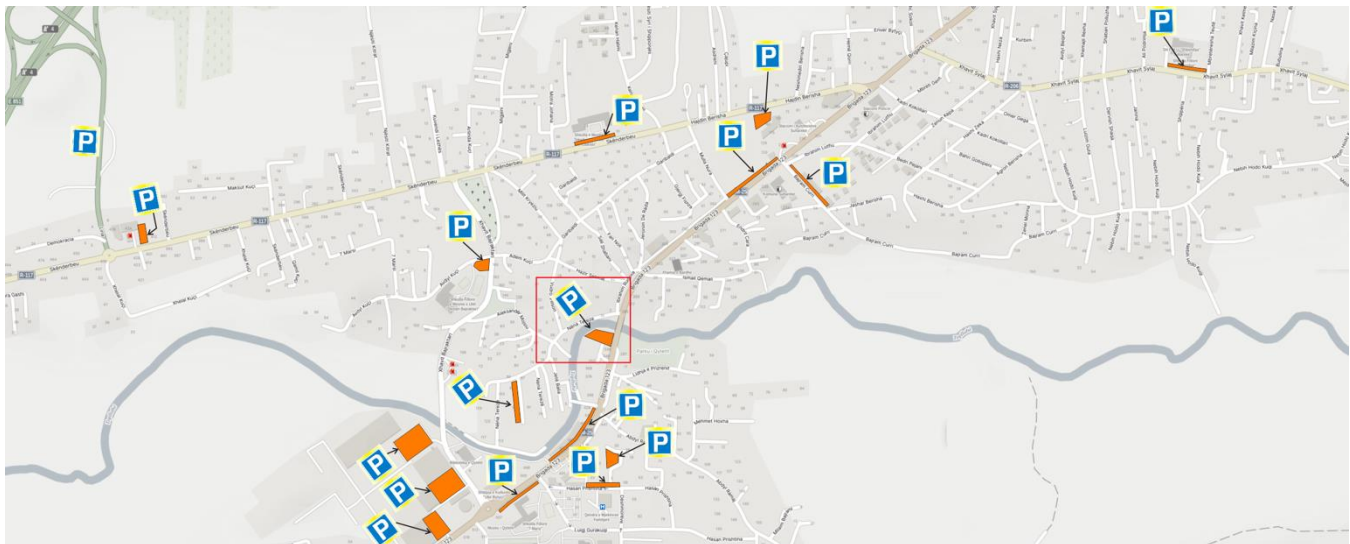


Fig.50. Lokacionet ekzistuese të parkingjeve në qytetin e Suharekës

Pa analizës së gjendjes në terren dhe nga anketimet, është konstatuar se në qytetin e Suharekës janë rreth 1,156 parkingje publike.



Fig.51. Parkimi në Suharekë

Bazuar në Raportin e performancës së komunave të Republikës së Kosovës²¹, për performancë për parkingjet publike, ku është vlerësuar numri i parkingjeve në komunë dhe numrin e vendparkimeve kundrejt veturave të

²¹ Raporti i performances së komunave të Republikës së Kosovës, Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal, 2021

regjistruara në komunë, rrjedh se Komuna e Suharekës renditet e 4^{ta} me 71.19% të përmbushjes së kërkesave për parkingje.

Suhareka nuk ka ndonjë rregullore të miratuar që rregullon çështjen e parkimit. Në tërësi, dhe veçanërisht në qendër të qytetit, parkingjet publike të automjeteve janë në dispozicion pa pagesë. Mungesa e parkingjeve, parkimi pa pagesë në parkingjet publike ekzistuese, së bashku edhe me rregullimin dhe zbatimin minimal, kanë ndikuar në përkeqësimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendrën e qytetit siç tregohet nga anketat e parkimit të realizuara si pjesë e programit të anketimit për transportin në mbarë qytetin.

Parkingjet tjera ekzistuese janë të organizuara në:

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

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

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

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

Vlerësimi i gjendjes së parkingjeve

- **Kërkesa e lartë për parkim në qendrën e qytetit:** Pas analizës së gjendjes është vlerësuar se ekziston kërkesë e lartë për parkimin e automjeteve në qendër të qytetit dhe në zonat tjera më shumë të banuara. Në veçanti, kërkesa për parkim është më e madhe për vendparkimet në rrugë se sa për parkimet jashtë rrugës, ku nuk ekzistojnë kufizimet kohore.
- **Shfrytëzim i dobët i hapësirave të parkimit:** Ekzistojnë nivele shumë të ulëta të rotacionit në zonat qendrore urbane, duke theksuar se hapësirat e parkimit nuk janë shumë efikase. Në parkingjet publike ekzistuese (në afërsi të sheshit të qytetit dhe përgjatë rrugëve “Brigada 123” dhe “Bajram Curri” në qendër të qytetit) në disa raste, vendparkingjet përdoren për nevoja afatgjate.

- **Shfrytëzimi i parkingjeve pa pagesë:** Aktualisht, parkimi i automjeteve në parkingje publike është pa pagesë në qytetin e Suharekës. Parkingjet ekzistuese në zonën urbane nuk janë të kufizuara në kohë dhe kjo ka ndikuar që njerëzit të parkojnë automjetet e tyre për periudha të gjata në qendër të qytetit.
- **Mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit:** Zbatimi i rregullave është kërkesë kryesore e çdo strategjie të suksesshme të parkimit dhe ekzistojnë burime të kufizuara në dispozicion në Suharekë për menaxhimin dhe kontrollimin në mënyrë efektive të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.
- **Niveli i pakontrolluar i parkingjeve private:** Parkingjet private nuk janë të rregulluara dhe kontrolluara me rregullore të caktuara për parkingjenga Komuna e Suharekës.

2.9. ANALIZA E SIGURISË NË TRAFIK

Kjo analizë ofron të dhëna analitike për nivelin e sigurisë së trafikut rrugor në Komunën e Suharekës. Të dhënat janë paraqitur për vitin 2022 dhe për qëllim krahasimi janë përdorur të dhënat për gjashtë mujorin e parë (Janar – Qershor 2023).

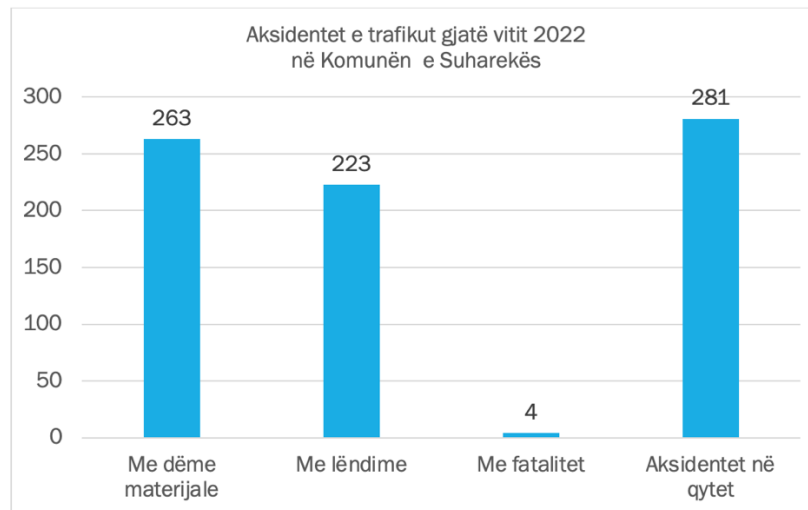


Fig.52. Aksidentet në Komunën e Suharekës²²

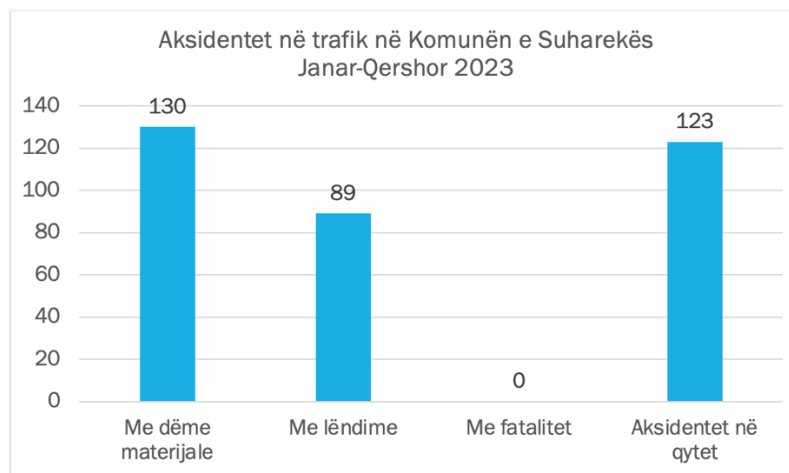


Fig.53. Aksidentet në Komunën e Suharekës (Janar-Qershor 2023)²³

Pas analizës së të dhënave, është vlerësuar se gjatë vitit 2022 numri më i madh i aksidenteve kanë ndodhur në rrugë të ndryshme brenda qytetit të Suharekës, gjithsej 281 aksidente.

Pas karahasimit të të dhënave, është vlerësuar se në gjashtë mujorin e parë është evidentuar një rënie e numrit të aksidenteve sa i përket pasojave.

²² Policia e Kosovës- Stacioni Policor Suharekë

²³ Policia e Kosovës- Stacioni Policor Suharekë

2.9.1. Analiza e trendeve të aksidenteve

Vlerësimi i sigurisë në trafik

- Nuk ishte e mundur të merren të dhëna të besueshme dhe të plota për numrin e saktë të aksidenteve dhe lokacionin e tyre në segmentin rrugor të rrugës nacionale N-25 që kalon nëpër Suharekë, sepse nuk ekziston një sistem referent i lokalizimit në rrugë dhe në raportet e aksidentit të dhënat e vendndodhjes së këtyre pikave nuk janë gjetur ose nuk janë vlerësuar.
- Rruga nacionale N-25 e cila është pjesë e rrjetit rrugor të Suharekës dhe rruga Mushtisht -Suharekë, paraqesin rrezik potencial për sigurinë në trafik, për shkak tejkallimit të shpejtësisë, mungesës dhe mirëmbajtjes së sinjalizimit të trafikut;
- Shkalla e zbatueshmërisë është e ulët;
- Kujdesi pas-aksidentit është i pamjaftueshëm;
- Ngasja shumë e shpejtë dhe e rrezikshme nga ana e drejtuesve të mjeteve;
- Bashkëpunimi i dobët ndërmjet njësive administrative (posaçërisht komunave);
- Mungesa e bashkëpunimit ndërinstitucional;
- Numri shumë i lartë i automjeteve që qarkullojnë në rrugën nacionale N-25 dhe prania e bizneseve dhe ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugës.

Përmbledhje e çështjeve kryesore për trajtim

- Aktualisht nuk ka të dhëna të gatshme të cilat tregojnë numrin e saktë të aksidenteve në – dhe jashtë vendbanimeve dhe për kohën e ndodhjes së aksidenteve ditën apo natën;
- Mungesa e zgjidhjes së vendkalimeve për këmbësorë;
- Vendkalimet për këmbësorë nuk shfrytëzohen gjithmonë nga këmbësorët. Në disa raste është vërejtur trupimi i rrugës jashtë kriterëve të sigurisë.
- Një tjetër problem specifik për qytetin e Suharekës është se trotualet, megjithëse me ligj ndalohej, janë shpeshherë të zëna nga automjetet e parkuara. Prandaj këmbësorët detyrohen të ecin në rrugë.
- Hyrje/dalje jashtë kushteve teknike për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë përgjatë rrugës.
- Mungesë e sinjalizimit të trafikut dhe mos përputhje e sinjalizimit vertikal me horizontal.
- Problematika e vendndalimeve për mjetet e transportit publik përgjatë rrugës.
- Mangësi në zbatimin e kriterëve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugës.
- Mungesa të bashkëpunimit në rishikimin e lokacioneve më të shpeshta të aksidenteve dhe përditësimin e tyre.

2.10. Mbrojtja e mjedisit

Transporti është përgjegjës për më shumë se dy të tretat e emetimit të oksideve të azotit (NOx) dhe me përreth 10% të emetimit të përgjithshëm të ndotësve tjerë. Transporti rrugor në veçanti vazhdon të përbëj pjesën më të konsiderueshme të ndotësve kryesorë të ajrit (me përjashtim të oksideve të sulfurit). Përderisa emetimet nga transporti rrugor janë kryesisht lirime të gazrave nga djegia e karburanteve, emetimet jo-shkarkimore kontribuojnë poashtu në lirimimin e përbërjeve organike të paqëndrueshme jo-metanore (NMVOC) nga avullimi i karburanteve si dhe grimcat e pluhurit parësor (nga shpenzimi i gomave, frenave dhe abrazioni i rrugëve). Emetimet e PM2.5 parësor janë rritur për 22% nga viti 2000 ndërsa emetimet jo-shkarkimore janë rritur poashtu si rezultat i futjes në përdorim të teknologjive për zvogëlimin e lirimimit të grimcave nga automjetet. Në vitin 2017, emetimet jo-shkarkimore u llogaritën të jenë 46% e emetimeve të PM2.5 nga sektori rrugor, krahasuar me vetëm 18% në vitin 2000. Ndërsa PM10 u rrit nga 32 % në vitin 2000 në 63 % në vitin 2023²⁴.

Në Kosovë emetimet e ndotjes nga automjetet janë rritur përgjatë viteve si pasojë e përdorimit të veturave të vjetra dhe përdorimit të tyre si mjeti kryesor për transport. Sipas ASK-së²⁵, numri i mjeteve motorike të regjistruara në vitin 2011 ka qenë 205,366, ndërsa në vitin 2022 ky numër është rritur në 420,786, respektivisht ka shënuar rritje prej 104.90%.

Mjetet motorike dhe jo motorike sipas llojit të mjetit motorik dhe viti

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Vetura	3391	3223	29290	291	280	273	260	281	236	222	176	170
Automjet trans,3.5 dhe mbi 3.5t	31	81	2	295	422	862	291	847	145	537	398	321
Automjet trans, nën 3.5t	2231	2174		351	338	185	179	183	157	153	115	108
	0	8	19060	53	89	59	63	30	69	52	47	77
	4600	4273		193	193	322	312	308	269	246	182	179
	4	0	35705	79	71	99	85	46	49	59	25	01
Kombibuset				297	291	253	284	321	316	322	252	269
	1722	1844	1768	7	7	5	1	2	1	5	0	8
Autobuset				213	232	194	191	212	169	157	129	111
	2257	2091	1794	5	6	9	6	4	7	0	8	7
Motoçikleta				208	203	169	179	184	154	148		
	1148	2647	1694	7	8	0	0	9	0	8	809	546
				185	179				103			
Trakterë	4289	781	641	1	1	523	613	941	6	776	137	39

²⁴ Emissions of air pollution from transport në : <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-air-pollutants-8/transport-emissions-of-air-pollutants-6>

²⁵ Agjencia e Statistikave të Kosovës

Rimorkio nën3.5t	443	369	297	681	572	288	288	286	250	217	117	101
Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t						273	262	270	228	228	180	176
	3482	3344	3101	271	305	5	8	7	1	3	0	6
	4207	3979	35696	355	343	334	319	342	288	272	212	205
Gjithsej	86	35	2	829	631	440	615	142	828	107	851	366

Vjetërsia e automjeteve vazhdon të jetë problemi thelbësor në emetimet e ndotjes. Vlerësohet se vjetërsia mesatare e veturave është 18 vjet, ku numri më i madh i tyre është me vit prodhimi 2002 (23,038 vetura), 2003 (23,146 vetura) dhe 2004 (20,836 vetura).

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

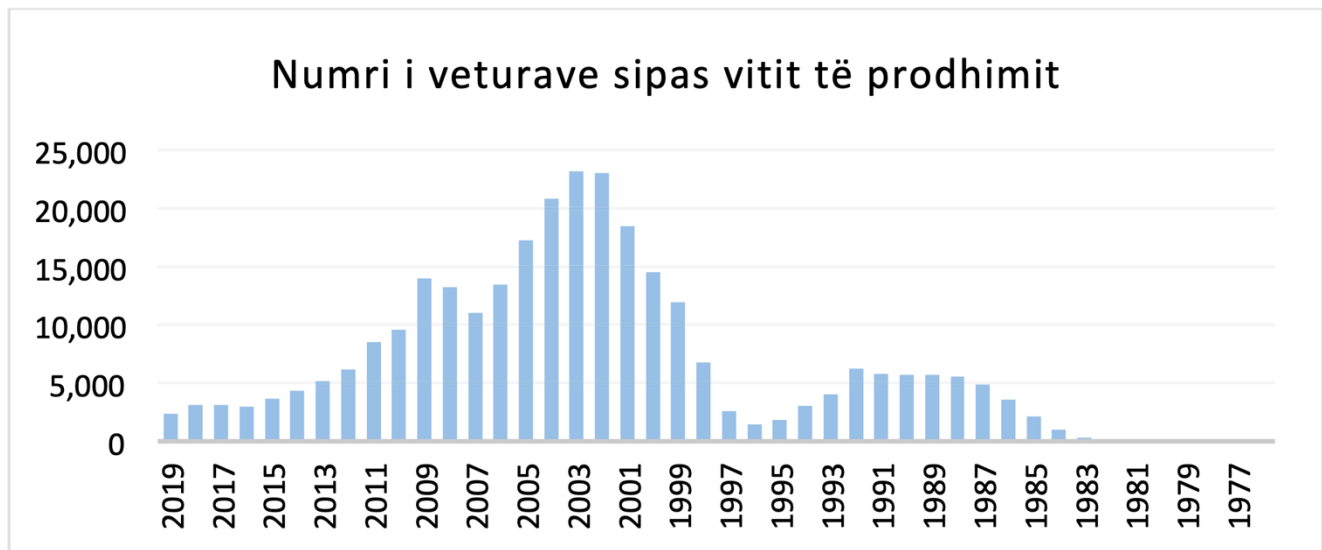


Fig.54. Numri i veturave sipas vitit të prodhimit

Ndërsa, sa i përket konsumit të karburanteve, rrjedh se nafta është produkti energjetik më i konsumuar në sektorin e transportit në Kosovë. Konsumi i tij rritet vit pas viti. Përveç në automjetet personale, në të cilat përveç karburantit “dizel” (76%), përdoret edhe benzina me rreth 24%. Ndërsa, te automjetet e rënda (M2, M3, N1, N2 dhe N3), kryesisht përdoret nafta²⁶.

²⁶ Source: Motor Vehicle Information Management System

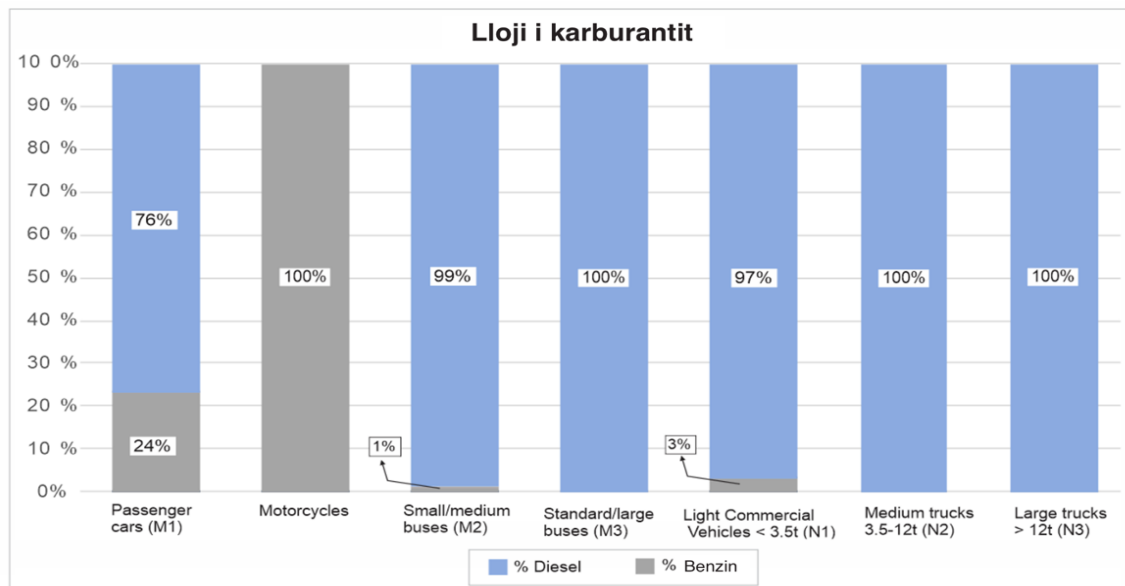


Fig.55. Lloji i karburantit që përdoret në mjetet motorike

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

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

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

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

2.10.1. Matjet e zhurmës - ndotjes akustike

Përveç matjeve të trafikut, kompania INSI, në këtë fazë ka vazhduar edhe me matjet e ndotjes akustike (nivelit të zhurmës) përmes pajisjeve automatike në 4 lokacione kryesore të qendrës urbane të Suharekës.



Fig.56. Vendosja e pajisjeve për matjen e zhurmës në lokacione të ndryshme të zonës urbane të Suharekës

Referuar rezultateve të matjeve akustike, niveli i zhurmës në afërsi të trotuareve dhe mjediseve ku qëndrojnë këmbësorët, ka arritur vlerën maksimale prej rreth 93 dB.

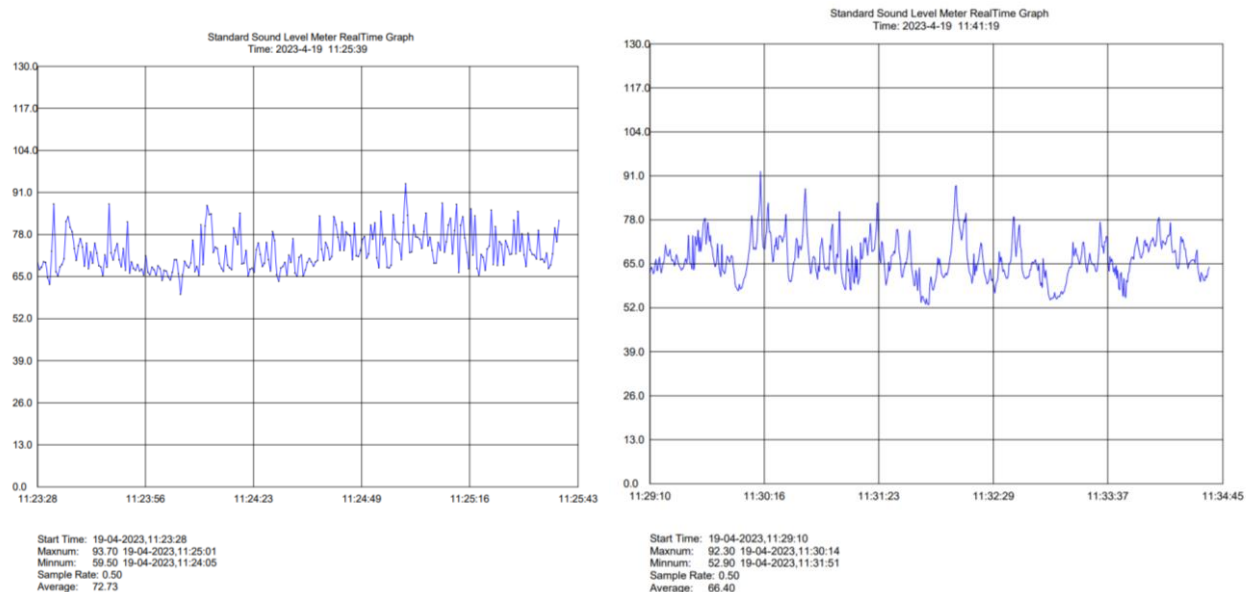


Fig.57. Niveli i zhurmës i matur në qendrën urbane të Suharekës

2.11. Sfidat kryesore dhe mundësitë e mobilitetit

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

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

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

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

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

- Përveç vëllimeve të flukseve të automjeteve përgjatë rrugëve “Brigada 123” dhe “Skënderbeu” përfshirë këtu edhe disa zona të rrezikshme në kryqëzime të caktuara, infrastruktura rrugore ka mungesë të kapacitetit

fizik i cili shpesh është i pamjaftueshëm ose i kufizuar, dhe si i tillë nuk akomodon të gjithë pjesëmarrësit në trafik;

- Rruga kryesore me karakter nacional (N25) dhe rajonal (R117 dhe R 206) që lidhin Suharekën me Prizrenin dhe kyçjen në autoudhë janë të ngarkuara me trafik të motorizuar, sidomos gjatë sezonës së verës me ç'rast fluksi i trafikut dyfishohet. Gjatë kësaj kohe, udhëkryqet kryesore dhe segmente të rrjetit rrugor në Suharekë janë të ngarkuara mbi kapacitetin e tyre.

Çështjet e integrimit të mobilitetit urban

- Suhareka ka stacion të autobusëve, por me zhvillimet e fundit dhe ndërtimin e sheshit, pozicioni i lokacionit të stacionit të autobusëve duhet të ndryshoj.
- Nevojitet një rrjet i ri i integruar i autobusëve që lidhë qytetin – pjesën qendrore me fshatrat përreth.
- Përmirësim i nivelit të ofrimit të transportit publik, mirëpo kërkohet përmirësim i rrjetit.
- Përmirësim i besueshmërisë së shërbimeve, pasi që është esencial për të tërhequr kërkesa të reja.

Hapësira të kufizuara për këmbësorë dhe çiklistë në qytet

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

Shfrytëzimi më i mirë i hapësirës në zonat urbane

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

Mungesa e parkingjeve

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

Efektet dhe shqetësimet mjedisore

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

Mungesa e Planifikimit strategjik

Një sfidë e rëndësishme është planifikimi hapësinor, sepse nuk janë përdorur të gjitha instrumentet e planifikimit, të cilat mund të përmirësojnë efikasitetin e fushave hapësinore në arritjen e trafikut të qëndrueshëm. Planifikimet aktuale hapësinore trajtojnë trafikun në një mënyrë të paekuilibruar dhe parashikojnë zgjerimin thelbësor të kapacitetit të zhvillimit të trafikut individual të motorizuar.

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

Planifikimi i trafikut është ende i përqendruar në zgjerimin e kapacitetit të infrastrukturës së trafikut përgjatë rrugës kryesore, me përjashtim të qendrës së qytetit përgjatë rrugës “Brigada 123” e cila kryesisht është planifikuar si zonë për lëvizje jo motorike. Rrjedhimisht, shpenzimet e mëdha buxhetore shkojnë për infrastrukturën rrugore e cila nuk e përmirëson shumë situatën: banorët e Suharekës harxhojnë më shumë kohë për të udhëtuar, shpenzojnë më shumë para për lëvizje dhe humbin më shumë kohë në bllokime, krahasuar me të kaluarën.

2.12. Mundësitë kryesore në sektorin e transportit dhe mobilitetit në Suharekë

1. Suhareka është qytet kompakt - mund të përfitojë nga potencialet e ecjes dhe çiklizmit;
2. Mund të investohet në sistemin e trafikut në mënyrë efikase, në mënyrë të veçantë në trafikun inteligjent;
3. Mund të planifikohet infrastrukturë e rrjetit rrugor e cila akomodon të gjithë pjesëmarrësit në trafik, në radhë të parë për lëvizje të lirë dhe të sigurt të këmbësorëve dhe biçikletave;
4. Suhareka mund të përdorë njohuri, përvoja dhe fonde të arritshme (Investimet në fushën e mobilitetit janë me prioritet nga fonde të ndryshme ndërkombëtare).

3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË SË MOBILITETIT URBAN PËR SUHAREKËN

3.1. VIZIONI DHE QËLLIMET STRATEGJIKE

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

Hartimi i PMQU-së për Suharekën është **një hap drejt së ardhmes së qytetit që duam**. Ne të gjithë duam një qytet ku fëmijët luajnë të lumtur dhe shkojnë në shkollë të sigurt, një qytet ku ajri është i pastër dhe nevojat – kërkesat ditore për lëvizje mund të bëhen në këmbë ose me biçikletë, një qytet ku çdo qytetar mund të punojë lehtë dhe

shpejt, një qytet me shumë gjelbërim, një qytet i suksesshëm me një ekonomi në të cilën të gjithë duan të jetojnë. Një qytet i tillë do të jetë Suhareka.

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

Në hartimin e këtij vizioni, kanë kontribuar përfaqësues të rëndësishëm (anëtarët e grupit drejtues dhe grupit punues, administrata lokale, zyrtar policor dhe përfaqësues të shoqërisë civile) duke siguruar kështu mbështetjen e shumicës së komunitetit lokal.



Fig.66. Takimi me grupet e interesit për vizionin e Suharekës

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

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

Vizioni

Suhareka - një qytet tërheqës dhe i qëndrueshëm - me cilësi të lartë të jetës bazuar në një ekonomi moderne të qëndrueshme; e cila është lehtësisht e arritshme për të gjithë qytetarët dhe vizitorët; në të cilin sigurohet qasje e lehtë dhe e sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik; punon vazhdimisht për të rritur sigurinë në trafik për të krijuar një mjedis të dëshirueshëm dhe të përshtatshëm për lëvizje të lirë dhe të sigurt; Infrastruktura e transportit në mënyrë efektive plotëson nevojat, ndërsa në të njëjtën kohë mbrojtjen e mjedisit, dhe qytetarët inkurajohen të ecin dhe të ngasin biçikleta me qëllim të ruajtjes së shëndetit.

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

- Të menaxhohet rrjeti i transportit në mënyrë efikase për të siguruar efikasitetin e rrjetit, si dhe për të zvogëluar vonesat e panevojshme dhe mbingarkesën në trafik;

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

3.2. PROPOZIMI I KONCEPTVE/ZHVILLIMI I SKENARËVE PËR SUHAREKËN

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

Skenari	Qëllimi i skenarit	Përshkrimi i shkurtër i skenarit
Skenari proaktiv	Skenari proaktiv thekson bashkëpunimin e mënyrave individuale të transportit me qëllim të përzgjedhjes, për secilin rast të kërkesës për transport, së mënyrës më efektive të transportit. Kjo bëhet përmes organizimit aktiv të sistemit mbështetës dhe ndikimit në përzgjedhjen e mënyrës së transportit të njerëzve. Në këtë mënyrë kontrollohet puna e përgjithshme e transportit. Qëllimi i skenarit është që të arrihet cilësi më e lartë e jetës në qytet.	1. Rrjeti rrugor me komfort të shkallëzuar të transportit – komforti i ulët për automjete në qendrën e qytetit dhe i lartë në pjesën periferike (pjesën e autostradës dhe rrugët qarkore të planifikuara); 2. Politika e re dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi i Ligjit; 3. Zhvillimi dhe prioritetet për transportin publik duke përdorur të gjitha mënyrat në dispozicion; 4. Përmirësimi i kushteve cilësore për transportin e këmbësorëve dhe të çiklistëve duke përfshirë përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike; 5. Teknologjitë informative për zgjedhje të lehtë të mënyrave të transportit ose kombinim të tyre.

<i>Skenari liberal</i>	Skenari liberal u mundëson përdoruesve të rrugëve të përzgjedhin vetë mënyrën dhe format e transportit në qytet dhe nuk ka ambicie të ndikoj në vendimin e tyre. Ky skenar nuk favorizon asnjë formë të transportit apo nuk preferon asnjë mënyrë transporti mbi të tjerat. Qëllimi është që të sigurohet infrastrukturë sa më e mirë e mundshme për nevoja të transportit.	1. Zhvillimi i rrugëve të reja për transport individual duke përfshirë rrugët radiale për në qendrën e qytetit; 2. Nuk përfshin rregullimin e konsiderueshëm të parkimit dhe zhvillimin e objekteve të parkimit në qendër, zbatimi; 3. Zhvillimi i transportit publik nëse nuk ndikon negativisht në transportin me vetura; 4. Përmirësimi i infrastrukturës së ecjes dhe çiklizmit nëse nuk ndikon negativisht në transportin me vetura; 5. Mbështetja e automjeteve elektrike individuale për të përmirësuar cilësinë e ajrit.
<i>Skenari i mirëmbajtjes</i>	Skenari i mirëmbajtjes në përgjithësi nuk ndërton infrastrukturë të re. Ai trajton gjendjen e infrastrukturës ashtu siç është tani për të minimizuar rrezikun që infrastruktura e re të tërheqë më tepër vetura. Ky skenar më tepër përqendrohet në përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese dhe në mënyra më të mira për kontrollimin e trafikut.	1. Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese dhe sjellja e saj në gjendje sa më të mirë të mundur; 2. Politika dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi; 3. Zhvillimi i transportit publik dhe prioritetet për transportin publik për aq sa lejon rrjeti; 4. Rindërtimi i infrastrukturës ekzistuese të ecjes dhe çiklizmit 5. Përdorimi i teknologjive të informacionit për rritjen e kapacitetit të sistemit të transportit.

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

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

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

Më tej, puna u përqendrua në përcaktimin e qëllimeve dhe fokusit strategjik të tre skenarëve të mundshëm të PMQU-së në mënyrë që të bëhet vlerësimi gjithëpërfshirës dhe krahasimi i tyre, duke përdorur një kombinim të modelimit

të transportit, analizës së kostos-përfitimit dhe analizës me shumë kriterë (AShK). Rezultati i kësaj pune vlerësuese është zgjedhja e një skenari strategjik të preferuar që është shëndrruar në një Plan të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Suharekën.

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

Veçoritë kryesore të skenarit proaktiv:

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

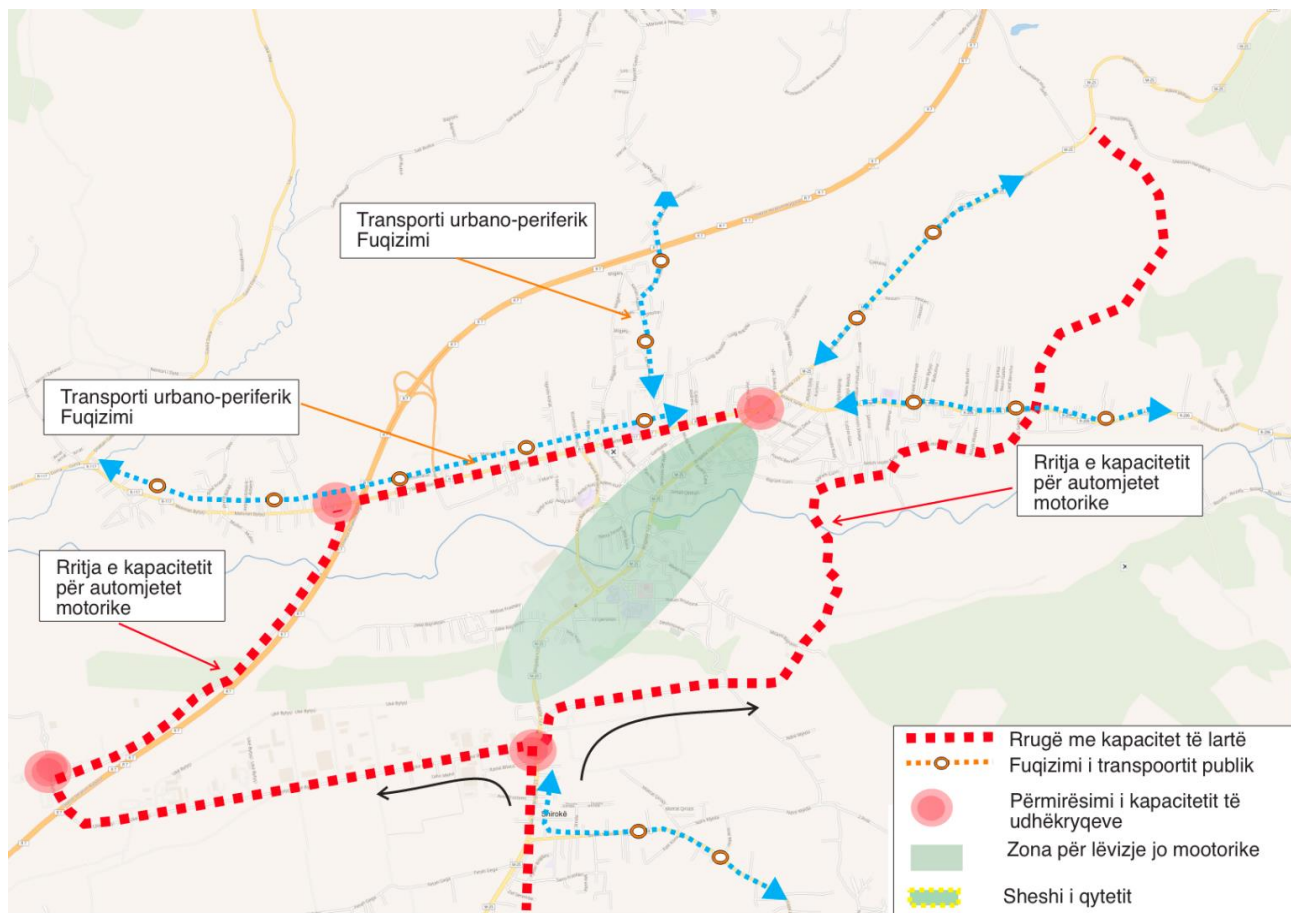


Fig.58. Skenari proaktiv

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit proaktiv

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

- Mundësi e lartë e reduktimit të shkallës së motorizimit nëpër pjesën qendrore të Suharekës, kryesisht reduktimi i trafikut tranzit i cili zhvillohet përgjatë qendrës së qytetit, respektivisht në një pjesë të rrugës nacionale N25;
- Mundësi për rritje graduale të transportit urbano-periferik;
- Mundësi të rritjes së shërbimeve të mobilitetit urban; dhe
- Mundësi për rritje të lartë të lëvizjeve aktive (këmbësorëve dhe çiklistëve).

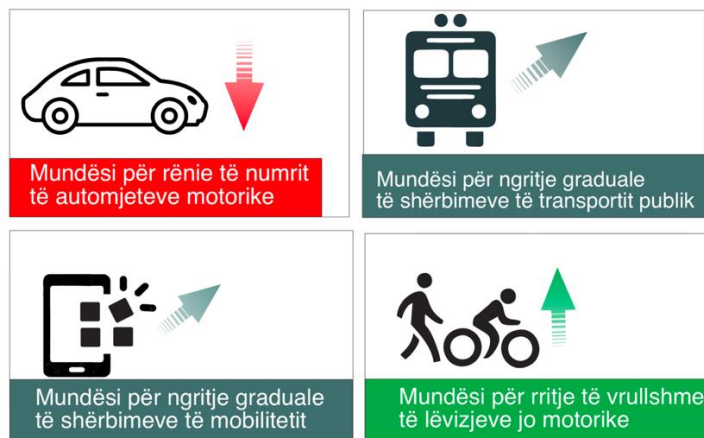


Fig.59. Parashikimi i ndryshimit të formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit proaktiv

Skenari liberal

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

Veçoritë kryesore të këtij skenarit liberal:

- Krijimin e rrjetit të ri të transportit publik në gjithë qytetin (ndarja e rrugëve në kryesore dhe dytësore);
- Përmirësimi i infrastrukturës për transport publik, në rastet kur një gjë e tillë është e mundur;
- Menaxhimin selektiv të trafikut në qasjet drejt qendrës së qytetit dhe inkurajimin e mënyrave të ndryshme të transportit për lëvizjet drejt qendrës së qytetit;
- Zbatimin e rregullave për parkim për ta menaxhuar trafikun në zonat e banimit dhe në qendrën e qytetit – por pa zbatuar zonën e kontrollit për parkim ose tarifat e parkimit;
- Zhvillimin dhe organizimin e lidhjeve të reja të rrugëve dhe lidhjet në gjithë qytetin për të përmirësuar lëvizjen e rrugëve kryesore brenda pjesës urbane në Suharekë dhe jashtë saj. Kjo përfshin edhe përmirësimin e kapacitetit dhe nivelit të shërbimeve në udhëkryqet kryesore të rrjetit rrugor të Suharekës;
- Masat për menaxhimin e shpejtësisë dhe zonat e sigurisë në afërsi të shkollave; dhe
- Zhvillimin e rrjeteve mbështetëse për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit.

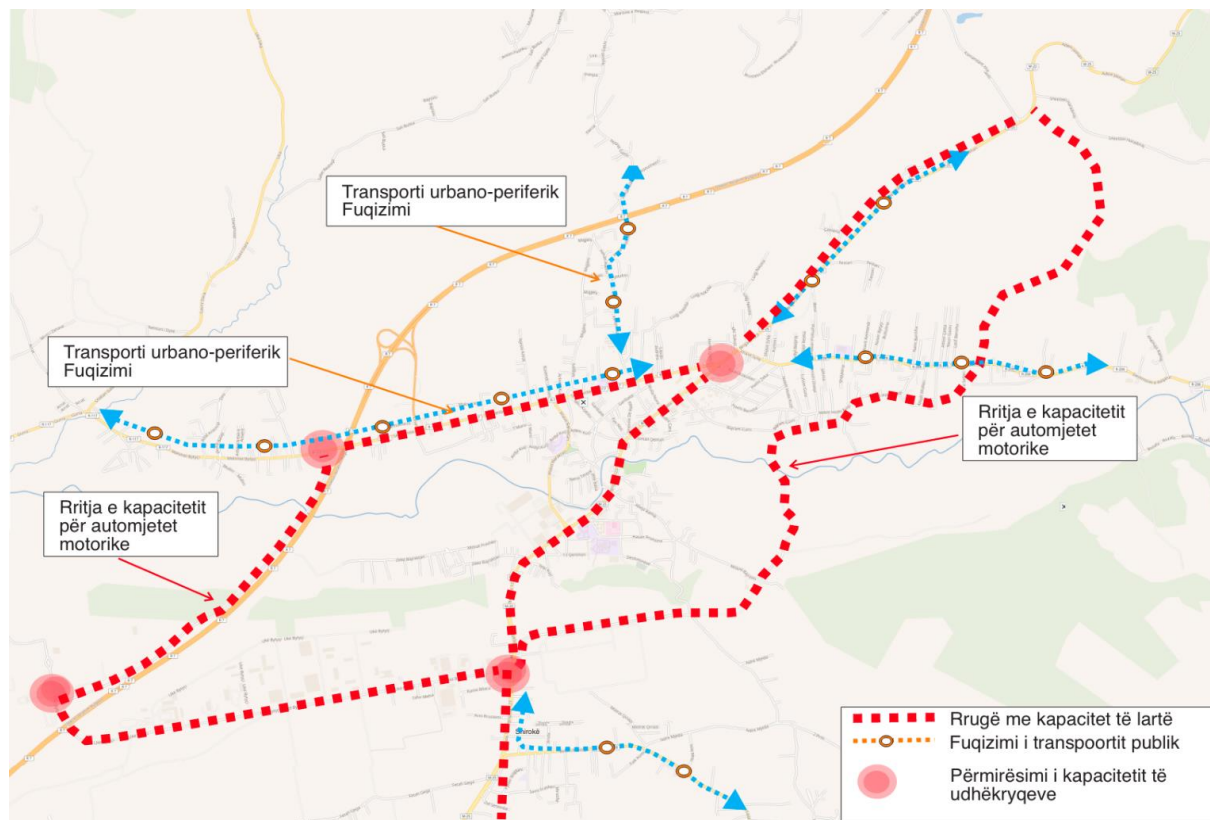


Fig.60. Skenari liberal

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit Liberal

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

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

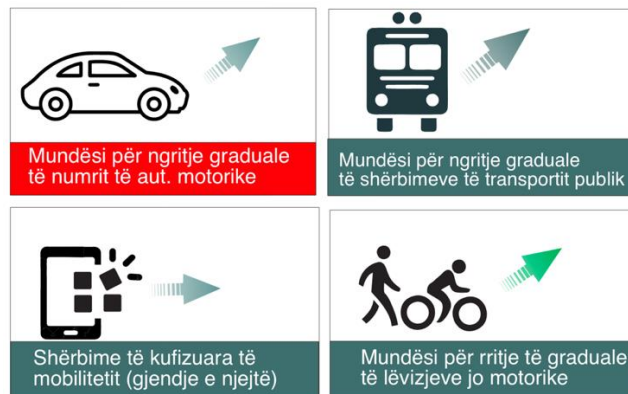


Fig.61. Parashikimi i formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit liberal

Skenari i mirëmbajtjes

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

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

Veçoritë kryesore të skenarit të mirëmbajtjes:

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

Parashikimi i mobilitetit urban sipas skenarit të mirëmbajtjes

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

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

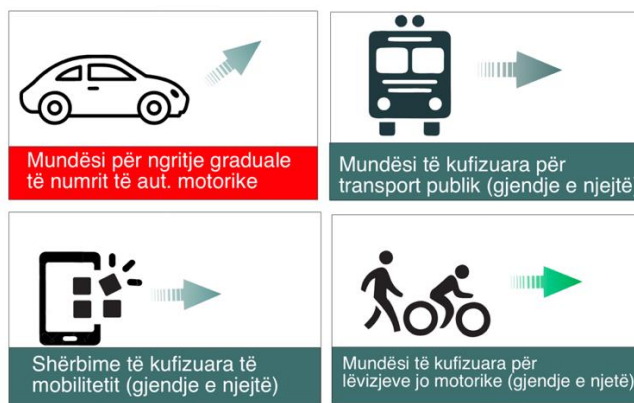


Fig.62. Parashikimi i formave të lëvizjeve urbane sipas skenarit të mirëmbajtjes

3.2.1. Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve

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

Me ndihmën e softuerit PTV - Visum për modelimin e transportit të qytetit, secili prej skenarëve u testua për të kuptuar ndikimin e kërkesës së ardhshme të udhëtimit në rrjetin e qytetit. Modele të veçanta të transportit janë prodhuar për një periudhë 1-orëshe ndërmjet orës 15:00-16:00. Kjo u bë për të siguruar që karakteristikat e trafikut për periudhat kulmore janë modeluar me saktësi. Zhvillimi i matricave është bazuar në formatin e plotë të krijimit të udhëtimeve dhe tërheqjes së udhëtimit (production-attraction).

Ndërtimi i makromodelit përmes softuerit PTV Visum

Për ndërtimin e modelit është përdorur softueri PTV Visum i cili është njëri ndër softuerët më të avancuar në lëmin e makro modelimit të flukseve të trafikut dhe transportit. Për zhvillimin e modelit është përdorur metamodeli special i cili është i përfshirë në kuadër të softuerit PTV Visum sikurse është paraqitur në figurën 63.

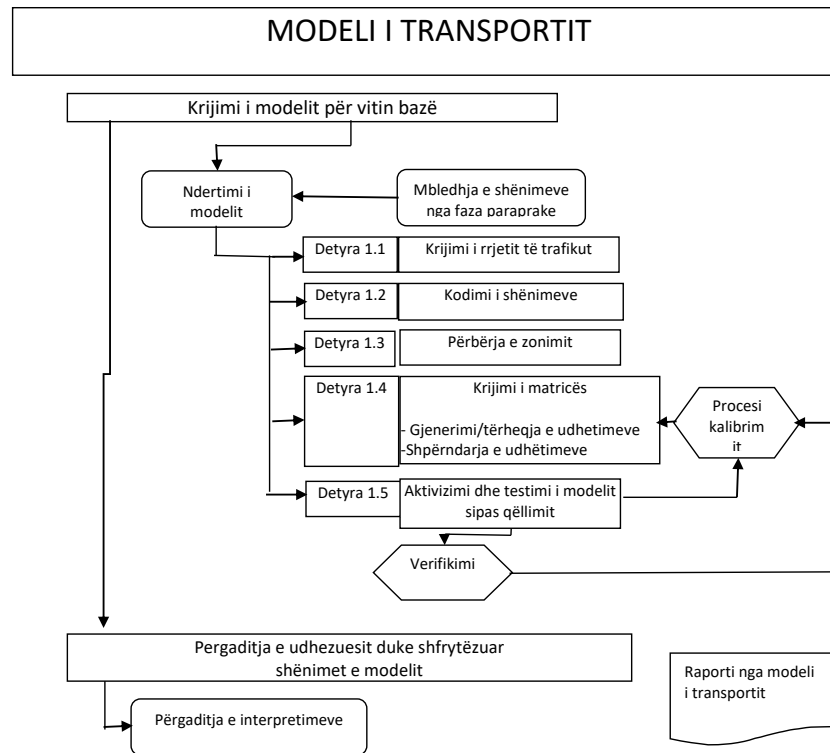


Fig.63. Metodologjia e zhvillimit të modelit të transportit

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

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

Për rastin e Suharekës, modeli është ndërtuar sipas parimit të modelit sintetik i njohur gjerësisht si modeli 4 hapësh (ang. four step model), i paraqitur si në figurën 64.

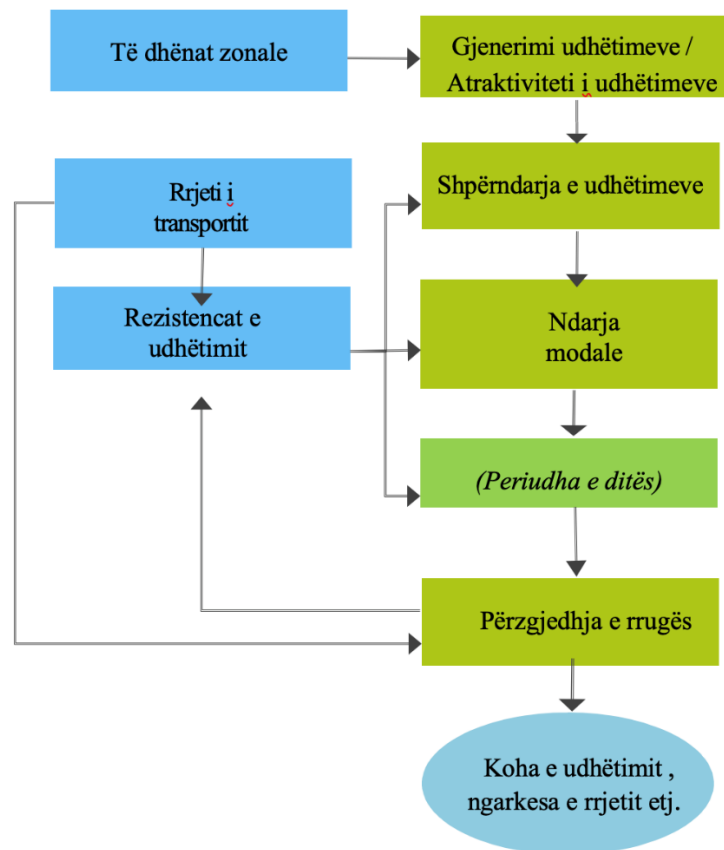


Fig.64. Metodologjia e ndërtimit të modelit 4-hapësh

Identifikimi i variablave dhe grumbullimi për planifikim të transportit

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

a) Modeli i kërkesës

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

Andaj për qëllimet e ndërtimit të modelit të transportit për zonën urbane të Suharkës, sipërfaqja është e ndarë në 23 zona të trafikut (Figura 65):

- 18 zona të brendshme; dhe
- 5 zona të jashtme.

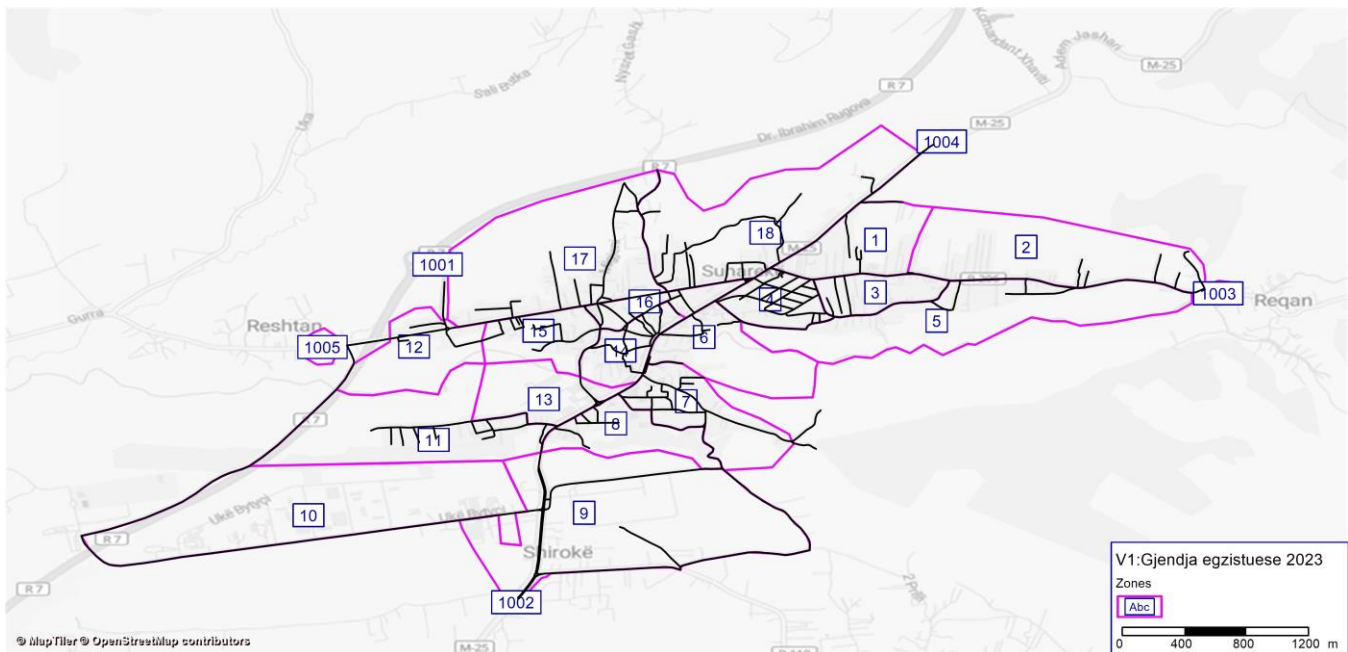


Fig.65. Numri i zonave të trafikut të zonës urbane të qytetit të Suharekës

Në tabelën 5, për secilën prej 18 zonave të brendshme janë dhënë vlerat për variablat që janë identifikuar dhe cilësuar si më të rëndësishme për modelim të kërkesës së transportit për këtë zonë urbane për gjendjen ekzistuese, respektivisht për vitin 2023. Kurse për 5 zonat e jashtme janë realizuar numërimet e trafikut në terren për orën kulmore rreth e përfaqë hapësirës gjeografike të marrur për trajtim.

Tabela 5. Variablat për të gjitha zonat në zonën urbane të Suharekës për vitin 2023.

Nr	Variablat/Zonat	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10	Zona 11	Zona 12	Zona 13	Zona 14	Zona 15	Zona 16	Zona 17	Zona 18	Shuma
1	Popullësia rezidente	2892	864	696	738	1020	1016	1451	2093	1302	0	696	1044	0	2419	696	864	1284	1412	20487
2	Numri i të punësuarëve	723	216	174	185	255	254	363	523	326	0	174	261	0	605	174	216	321	353	5123
3	Numri i vendeve të punës sipas aktiviteteve	320	38	117	311	27	603	517	274	136	481	26	201	122	532	200	500	299	209	4913
3.1	Administratë	0	0	0	0	0	162	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	336
3.2	Prodhim + Industri	8	5	5	0	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
3.3	Edukim	123	0	0	5	0	0	0	86	0	0	0	0	5	0	0	3	5	0	227
3.4	Rekreacion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	Biznes	46	5	27	45	8	77	110	9	18	56	8	40	6	129	40	133	40	51	848
3.6	Shërbime	140	28	83	257	17	364	344	79	113	408	18	153	111	401	154	347	180	152	3349
3.7	Shëndetësi	1	0	2	1	0	0	61	0	0	0	0	1	0	0	6	17	0	4	93
3.8	Bujqësi, Pyje, Peshkatari	2	0	0	3	1	0	2	0	0	17	0	7	0	2	0	0	0	2	36

Për ndërtimin e modelit janë mbledhur të dhëna lidhur me intensitetin e flukseve të trafikut në hyrje dhe dalje të zonës urbane të Suharekës²⁷.

Lokacionet ku janë realizuar numërimet, në të cilat flukset e trafikut kanë hyrë dhe dalë në zonën urbane të Suharekës janë paraqitur grafikisht edhe përmes figurës 65. Përzgjedhja e këtyre lokacioneve është bërë duke vlerësuar lidhjet me qytete dhe regjionet e tjera të Kosovës por edhe më larg.

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

²⁷ Matjet janë realizuar me datën 14 Korrik 2023 në intervalin kohor 15:00-16:00 pasdite.



Fig.66. Pociizonet e lokacioneve lidhur me numërimet e flukseve të trafikut

Përmbledhjet e këtyre numërimeve sipas lokacionit dhe tipit të mjeteve pas përpunimit të nevojshëm janë vendosë në mënyrë tabelare sipas formatit në Tabelën 6.

Tabela 6. Numërimi i flukseve të trafikut në lokacionet specifike për orën kulmore

Lokacioni	Drejtimi	Automjete të udhëtarëve	Kamion+A utubus
Lokacioni 1 (1001)	Suharekë-Autoudhë	250	8
	Autoududhë/ Suharekë	250	11
Lokacioni 2 (1002)	Suharekë – Shirokë	570	46
	Shirokë-Suharekë	612	44
Lokacioni 3 (1003)	Suharekë- Reqan	130	8
	Reqan - Suharekë	164	4
Lokacioni 4 (1004)	Suharekë-Duhël	140	4
	Duhël-Suharekë	192	6
Lokacioni 5 (1005)	Suharekë-Reshtan	300	6
	Autoududhë - Suharekë	300	9

Në krijimin e modelit të kërkesës për transport rëndësi të madhe kanë edhe 4 zonat jashtme të cilat gjenerojnë dhe tërheqin trafik. Për funksionimin e duhur është e nevojshme për të formuar matricat e veçanta për trafikun tranzit.

Vlerat për intensitetin e flukseve të trafikut midis zonave të jashtme për trafikun transit me automjete të udhëtarëve dhe mjete transportuese të rënda janë dhënë në Tabelën 7 dhe Tabelën 8.

Tabela 7. Automjetet e udhëtarëve që kalojnë tranzit C-Tranzit (automjete/h)

	1001	1002	1003	1004	1005
1001	0	142	2	0	5
1002	64	0	2	16	10
1003	6	8	0	22	0
1004	2	22	16	0	0
1005	5	10	0	0	0

Tabela 8. Mjetet e rënda transportuese që kalojnë tranzit T-Tranzit (automjete/h)

	1001	1002	1003	1004	1005
1001	0	2	0	0	6
1002	6	2	0	0	10
1003	0	0	2	0	0
1004	0	2	0	2	0
1005	10	6	0	0	0

Përmes konektoreve është mundësuar lidhja e zonave (centroidave) me rrjetin rrugor dhe shpërndarja e fluksit brenda zonave të definuara, në mënyrë që qarkullimi të realizohet sipas kërkesës dhe ofertës për çdo zonë (Figura 67).

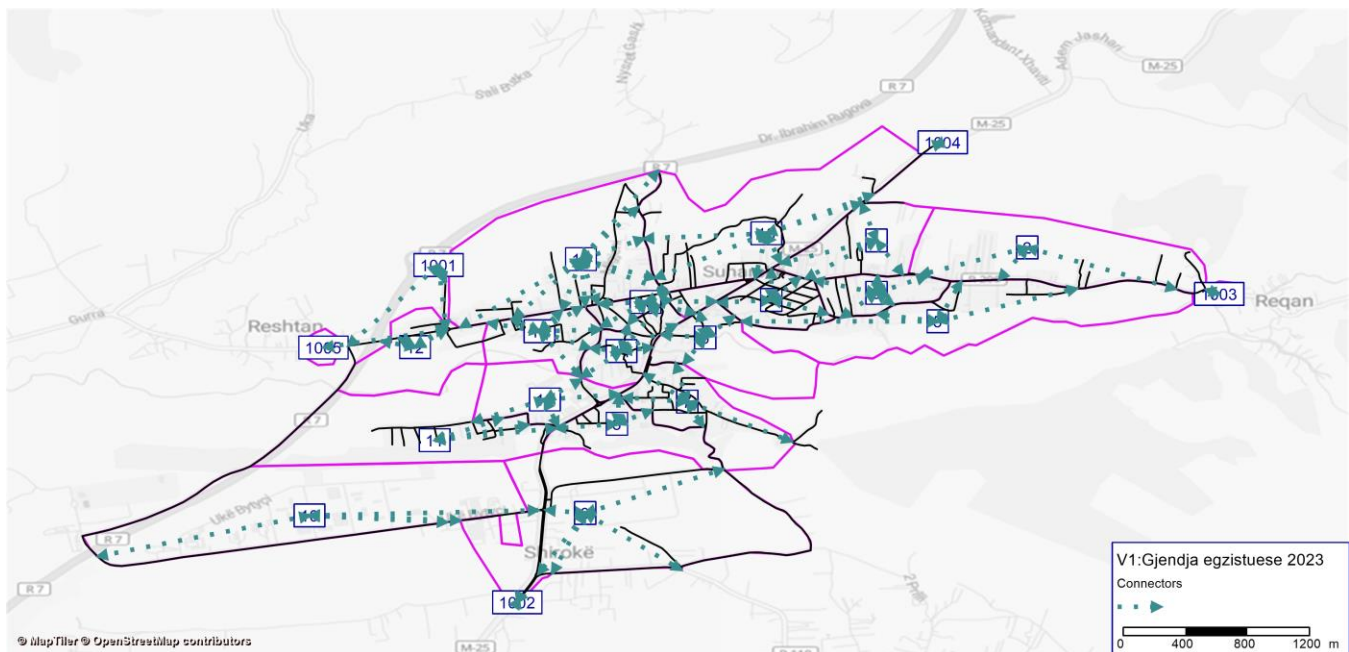


Fig.67. Lidhja e zonave (centroidave) me rrjetin rrugor

b) Modeli i ofertës

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

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

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

Me qëllim të ndërtimit të këtij modeli, është miratuar një kategorizim relativisht i ngjashëm, me disa thjeshtime dhe rregullime të ofruara nga literatura vendore dhe ndërkombëtare, që janë paraqitur përmes tabelës 9.

Tabela 9. Klasifikimi i rrugëve sipas fluksit të trafikut AADT brenda 24 orëve.

Klasa e rrugës	Rëndësia shoqërore dhe ekonomike	Lloji i trafikut	Fluksi i automjeteve brenda periudhës 24 orëshe (në dy drejtimet)	Detyra e lidhjes	Gjatësia mesatare e lidhjes [km]
Autoudhë	Shtetërore	i motorizuar	Mbi 15,000 (automjete/24 h) dhe më tepër se 2,000 automjete të rënda.	Ndërshtetërore dhe shtetërore	> 100
Kategoria 1- Rrugë e Rezervuar për trafik	Shtetërore	i motorizuar	12,000 deri 15,000 (automjete/24 h)	Ndërshtetërore dhe shtetërore-Regjionale	50-100
Kategoria 2- Magjistrale	Shtetërore	i motorizuar/ i përzier	7,000 deri 12,000 (automjete/24 h)	Shtetërore dhe Regjionale	20- 50
Kategoria 3- Regjionale	Shtetërore/ Rajonale	i përzier	3,000 deri 7,000 (automjete/24 h)	Ndërkomunale	5-50
Kategoria 4-Lokale Komunale	Komunale / Lokale	i përzier	1,000 deri 3,000 (automjete/24 h)	Brenda Komunës	5-20
Kategoria 5 Lokale urbane	Lokale	i përzier	Më pak se 1,000 (automjete/24 h)	Komunale-lokale	< 5 km

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

Të dhënat për këto kategori rrugësh janë marrë nga disa burime të literaturës vendore dhe të huaj ku janë prezentuar përmes tabelës 10.

Tabela 10. Atributet sipas kategorive të rrugëve të përfshira në model

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

Duke i marrë parasysh këto karakteristika të lartcekura, përmes softuerit PTV Visum është mundësuar vendosja e attributeve për secilën zonë si dhe përshkrimi dhe klasifikimi i rrjetit rrugor me të gjitha të dhënat e nevojshme, si: numri i korsive të trafikut, dimensionet gjeometrike të korsive, kapaciteti dhe shpejtësia e lejuar e automjeteve (Figura 68).

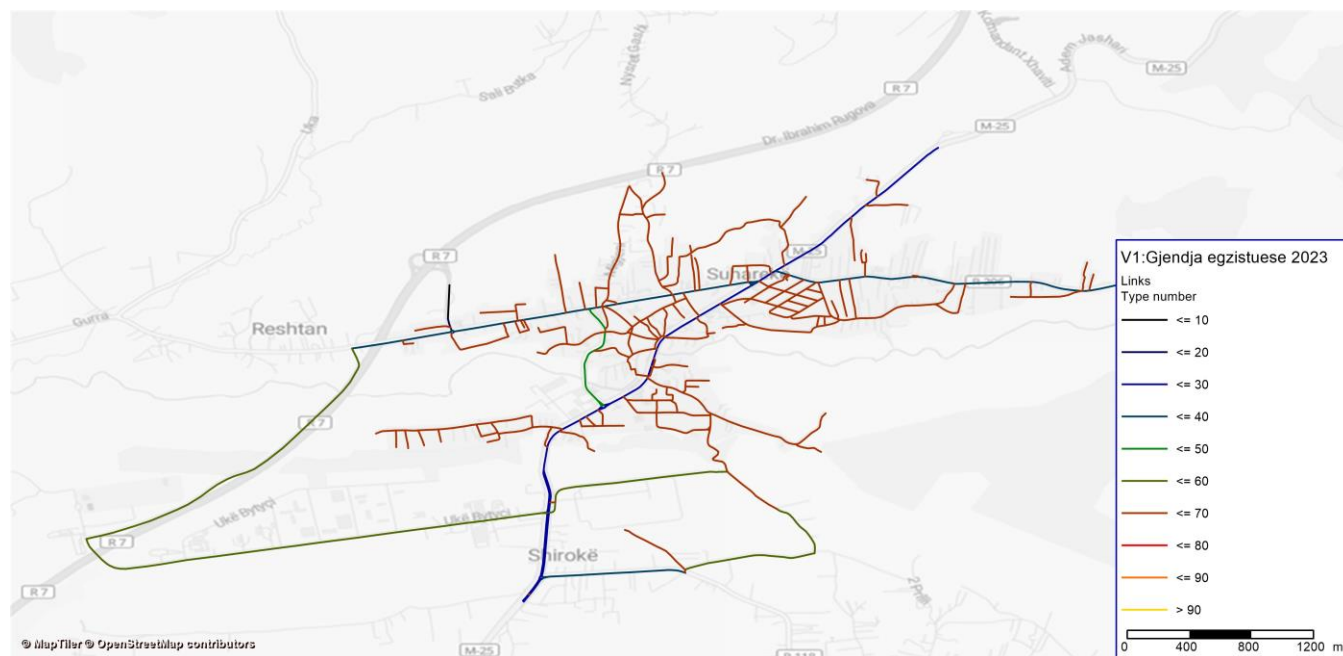


Fig.68. Paraqitje rrjetit rrugor të zonës urbane të Suharekës përmes softuerit PTV VISUM

Gjendjes ekzistuese e ngarkesës së trafikut

Bazuar në të dhënat për variablat që janë shfrytëzuar si hyrje për ndërtimin dhe zhvillimin e modelit të transportit për hapësirën në fjalë, si rezultat i modelimit është gjeneruar ngarkesa e flukseve të trafikut për rrjetin rrugor duke përdorur metodën e ekuilibruar të shpërndarjes së udhëtimeve më softuerin PTV Visum për vitin 2023. Shpërndarja e udhëtimit në rrjetin e paraqitur bazuar në të ashtuquajturën “skim matrica” ose matricën e udhëtimit OD është realizuar përmes “kostove të udhëtimit”, respektivisht “kohës së udhëtimit”. Në figurën 69 është paraqitur modeli përfundimtar i ngarkesës së trafikut për orën kulmore për rrjetin rrugor sipas drejtimeve të hapësirës gjeografike të marrë për trajtim. Me qëllim të analizës, vlerësimit dhe krahasimeve të nevojshme kjo gjendje është emërtuar si varianti ekzistues respektivisht -Varianti 1 (V1) ose i njohur si varianti “mos bëjë asgjë”.

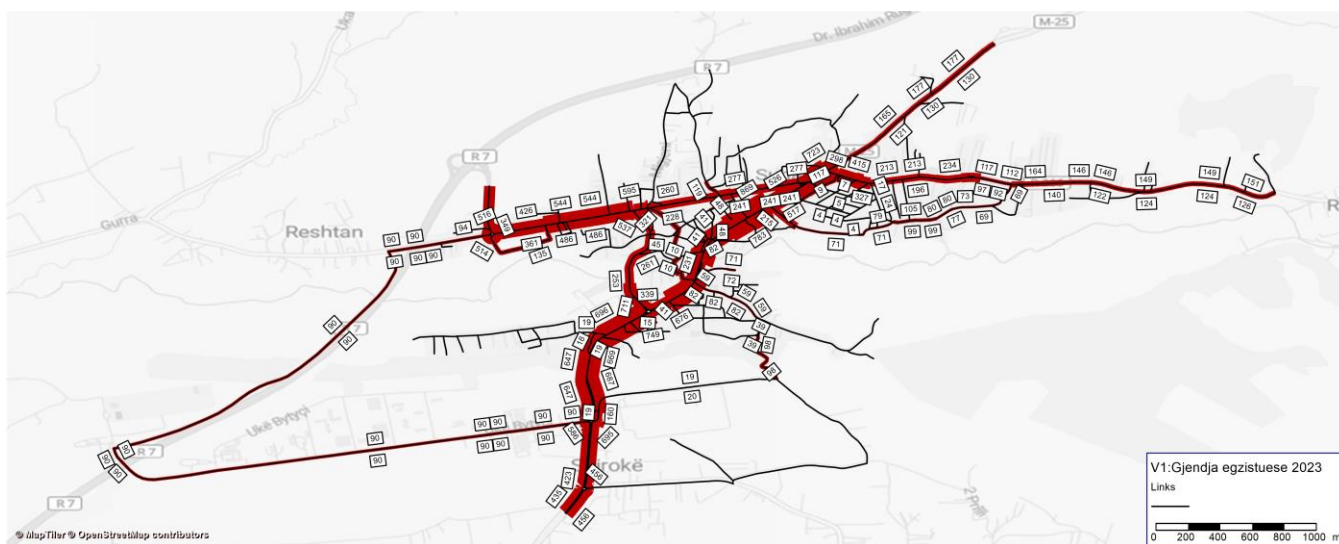


Fig.69. Varianti V1- Modelimi i trafikut në rrjetin rrugor sipas gjendjes ekzistuese për vitin 2023

Me qëllim të lehtësimit të kalimit të trafikut tranzit nëpër pjesën qendrore të qytetit, kryesisht i shkaktuar nga trafiku që vjen nga regionet tjera të Kosovës, është propozuar ndërtimi i rrugës së re qarkore (Qarkorja 1A) gjurma e së cilës shtrihet në pjesën jug-perëndimore të qytetit si dhe rekonstruktimi (zgjerimi) i rrugës ekzistuese “Skënderbeu” duke filluar nga kryqëzimi (rrethrotullimi) i rrugës “Skënderbeu” me rrugën “Xhavit Bajraktari”.

Ngarkesa e fluksit të trafikut për gjendjen ekzistuese përfshirë këtu edhe ndërhyrjet në rrjetin rrugor me propozimet e lartshënuara është emërtuar si Varianti 2 (V2) ose i njohur si varianti “bëjë diçka” dhe është paraqitur në figurën 70.

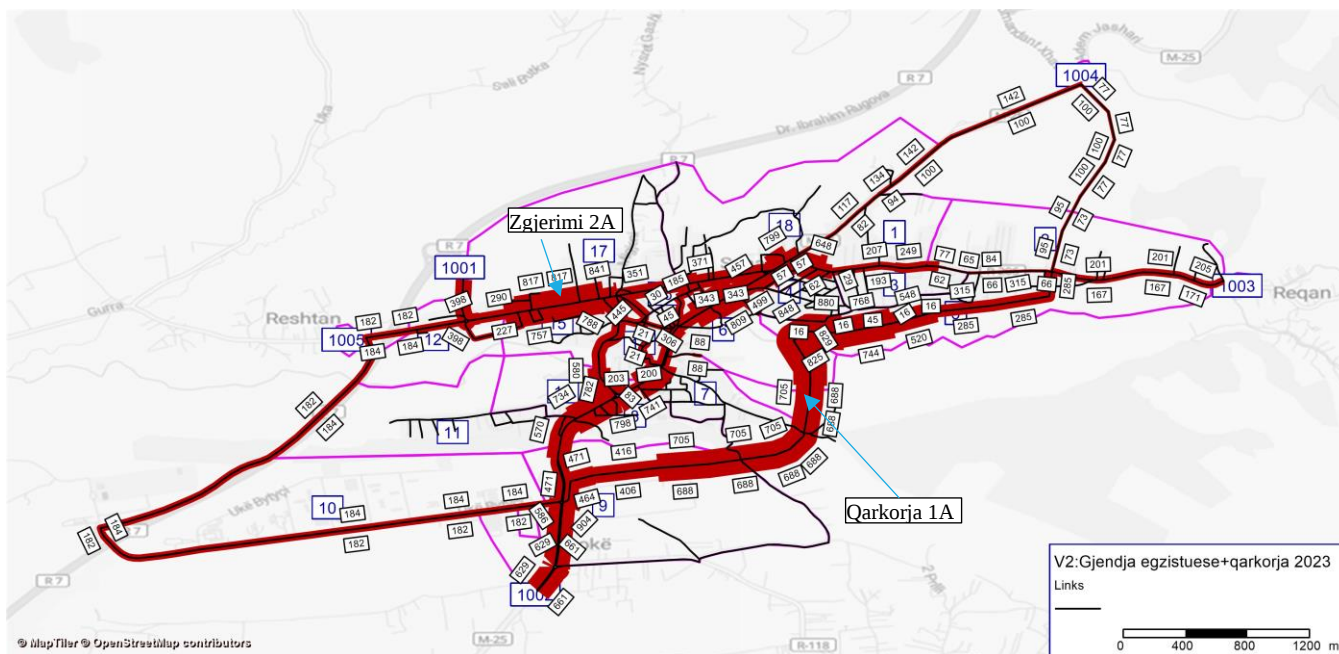


Fig.70. Ngarkesa e fluksit të trafikut në rrjetin rrugor sipas gjendjes ekzistuese V1 dhe propozimet në rrjetin rrugor (Qarkoret 1A dhe Zgjerimi 2A) sipas variantit V2 për vitin 2023

Krahasimi dhe vlerësimi për gjendjen ekzistuese për variantet V1 dhe V2

Duke aplikuar ngarkesën e fluksit të trafikut të gjeneruar pas procesit të modelimit në softuer për gjendjen ekzistuese sipas dy varianteve (V1 dhe V2), u mundësua edhe krahasimi i flukseve të trafikut për rrjetin kryesor rrugor. Krahasimi i rrjetit rrugor është paraqitur grafikisht si dhe përveç kësaj, për të pasur një pasqyrë më të qartë të krahasimit të flukseve të qarkullimit (zvogëlimi ose rritjes) është aplikuar edhe metoda tabelore për krahasim. Për këtë qëllim, në tabelën 11 është paraqitur krahasimi i fluksit të trafikut në disa segmente të caktuara rrugorë ndërmjet variantit V1 dhe Variantit V2 i paraqitur në numra dhe në përqindje.

Tabela 11. Krahasimi i vlerave të fluksit të trafikut sipas Varianti V1 dhe V2 për vitin 2023

Nr.	Segmenti -Rruga	Varianti V1	Variant V2	Diferenca	Diferenca_%
1.1	Pas kyçjes për autoudhë_hyrje	351	398	47	11.81%
1.2	Para kyçjes për autoudhë_dalje	416	470	54	11.49%
2.1	Pas rrethrotullimit te tranziti_hyrje	253	239	-14	-5.86%
2.2	Para rrethrotullimit te tranziti_dalje	261	263	2	0.76%
3.1	Prej rrethit kah Shirokes te VIVA FRESH_dalje	696	476	-220	-46.22%
3.2	Prej Shirokes kah rrethi te VIVA FRES_Hyrje	734	506	-228	-45.06%

4.1	Stacioni i autobuseve Suhareke_dalja	526	326	-200	-61.35%
4.2	Stacioni i autobusve Suhareke_hyrja	517	347	-170	-48.99%
5.1	Rruga e Recanit_Haxhi Neza_hyrja	457	542	85	15.68%
5.2	Rruga e Recanit_Haxhi Neza_dalja	446	530	84	15.85%
6.1	M25_Qafa e Duhles_hyrja	165	85	-80	-94.12%
6.2	M25_Qafa e Duhles_dalja	121	58	-63	-108.62%
7.1	Rr.Brigada 123_Missini Sweets-hyrja	652	385	-267	-69.35%
7.2	Rr.Brigada 123_Missini Sweets_dalja	676	388	-288	-74.23%
8.1	Rr.Uke Byqtyqi_para rrethit_hyrja	90	91	1	1.10%
8.2	Rr.Uke Byqtyqi_para rrethit_dalja	90	92	2	2.17%
9.1	Rr.Tranzititi_para rrethit_hyrja	19	247	228	92.31%
9.2	Rr.Tranzititi_para rrethit_dalja	20	235	215	91.49%
10.1	Rr.trazitit ne vjen nga Reshtani per zonen industriale_hyrja	90	91	1	1.10%
10.2	Rr.trazitit ne vjen nga Reshtani per zonen industriale_dalja	90	92	2	2.17%
11.1	Rr.Brigada 123_Shiroke_hyrja	456	456	0	0.00%
11.2	Rr.Brigada 123_Shiroke_dalja	435	435	0	0.00%

Sipas, krahasimeve të vlerave të paraqitura sipas variantit V1 dhe variantit V2 në tabelën e mësipërme rrjedh se qarkullimi përgjatë rrjetit kryesor rrugor në të dy kahet zvogëlohet mesatarisht për rreth - 13.99%.

Pra, vërehet se varianti V2 tregon rezultatet më të mira për sa i përket zvogëlimit të fluksit të trafikut të rrugës kryesore Skënderbeu që kalon nëpër qendër të qytetit në mënyrë diagonale.

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

Me analizën e zgjidhjeve të varianteve të parashikuara të rrugëve qarkore (bypass-it) në qytetin e Suharekës, mund të kolaudohet se ndërtimi i tyre është i arsyeshëm për sa i përket tërheqjes/atraktivitetit të trafikut, qysh në gjendjen

ekzistuese. Për më tepër, ndërtimi i rrugëve qarkore (by-pass-et) janë të justifikueshme për sa i përket sigurisë së trafikut sepse ato zvogëlojnë numrin e aksidenteve të mundshme në qendër të qytetit, pastaj në aspektin mjedisor do të ndikonte në zvogëlimin e emetimit të gazrave të dëmshëm dhe zhurmës së gjeneruar nga automjetet që kalojnë transit përmes qendrës së qytetit të Suharekës.

Parashikimi i flukseve të trafikut në të ardhmen

Trafiku po zhvillohet dita ditës dhe numri i automjeteve në rrugë po rritet, prandaj është e nevojshme të parashikohet situata e trafikut për një numër të caktuar vitesh. Zgjedhja e variablaeve që do të përdoren në parashikimin e normave të gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimeve është një prej problemeve kryesore në planifikimin e transportit dhe modelimin e flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor. Në përgjithësi këto variabla përfshijnë numrin e rezidentëve, numrin e të punësuarve, numrin e vendeve të punës, trendin e trafikut të matur nëpër segmente, etj. Nga studime të mëhershme të realizuara në vendin tonë është vërtetuar se rritja e trafikut është në funksion të drejtpërdrejt të rritjes së shkallës së motorizimit.

Meqenëse të dhënat për shkallën e motorizimit në nivel vendi për periudhën 2011-2022 ishin në dispozicion nga Agjencia e Statistikave të Kosovës atëherë edhe ato u përdorën si burim më i besueshëm për ndërtim të trendit linear për nxjerrjen e ligjshmërisë sipas ekuacionit:

$$y = a_0 - a_1 \cdot x$$

ku janë:

y - shkalla e motorizimit parashikuar,

x - shkalla e motorizimit e regjistruar,

a_0 , a_1 - janë konstante.

Ky ekuacion pastaj u aplikua për parashikim për periudhën 2023-2028 dhe 2028-2033 ku edhe u nxjerrën faktorën e rritjes së shkallës së motorizimit për periudhat në fjalë sikurse janë paraqitur në tabelën 12.

Tabela 12. Faktorët e rritjes së shkallës së motorizimit

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

Në analogji me këtë dhe sikurse që u cek më lartë ekziston një korrelacion i nivelit të lartë ndërmjet rritjes së shkallës së motorizimit dhe trafikut, andaj për parashikim të flukseve të trafikut për rastin konkret u përdorën të njëjtit faktorë.

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

Duke aplikuar faktorët e rritjes së trafikut në modelet e ndërtuara për gjendjen ekzistuese sipas varianteve V1 dhe V2 u bë e mundur të bëhet parashikimi dhe shpërndarja e flukseve të trafikut për periudhat e ardhshme 2028 dhe

2033 përmes softuerit PTV VISUM, sikurse janë paraqitur përmes figurave 71 dhe 72 për variantin V1 si dhe figurave dhe 73 dhe 74 për variantin V2.

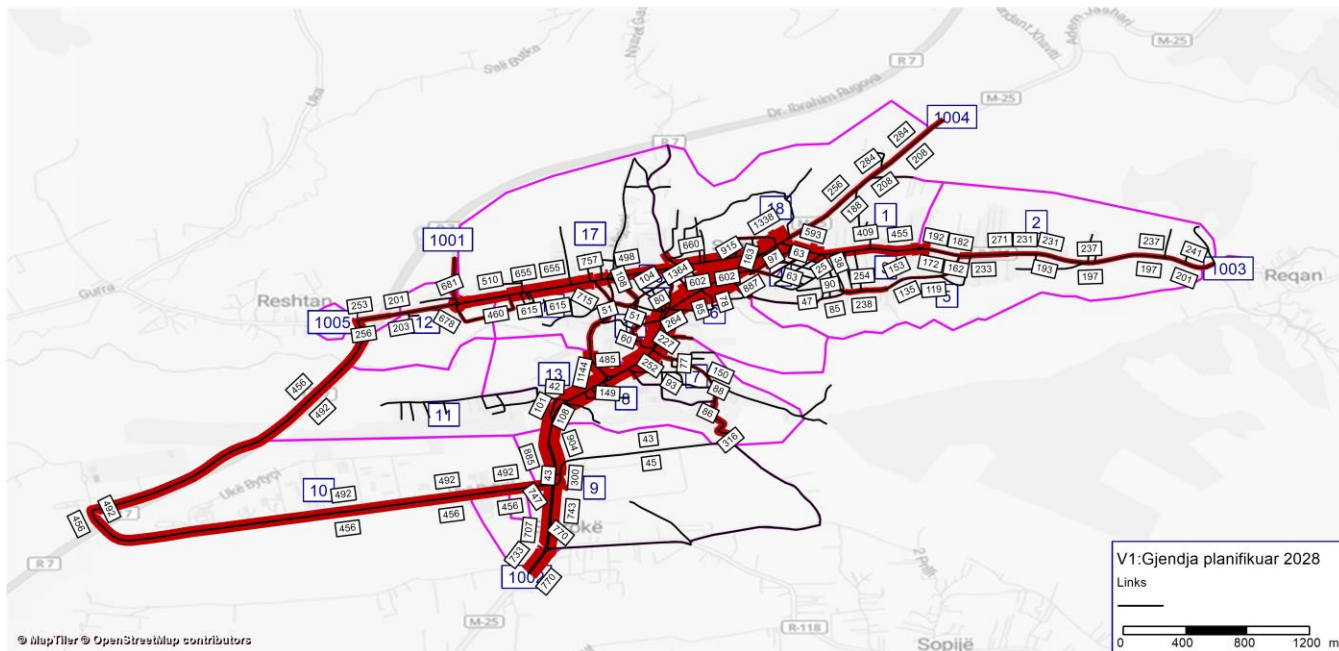


Fig. 71. V1: Modeli për vitin 2028

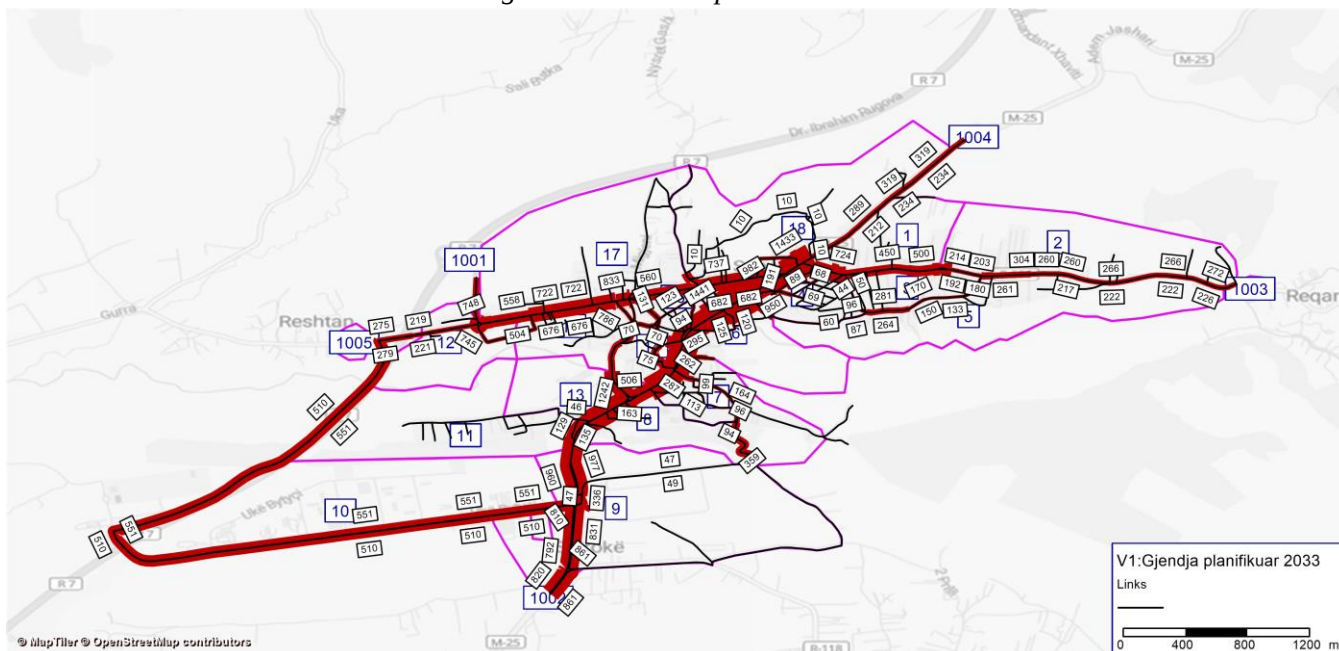


Fig. 72. V1: Modeli për vitin 2033

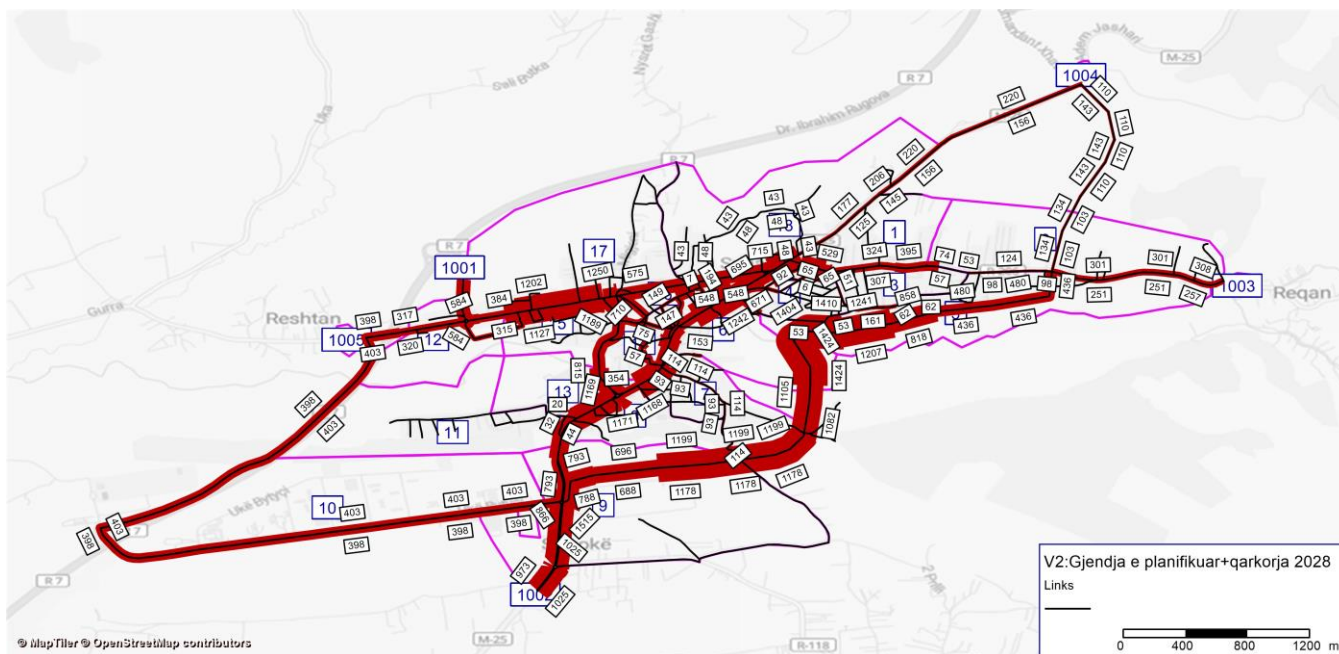


Fig. 73. V2: Modeli për vitin 2028

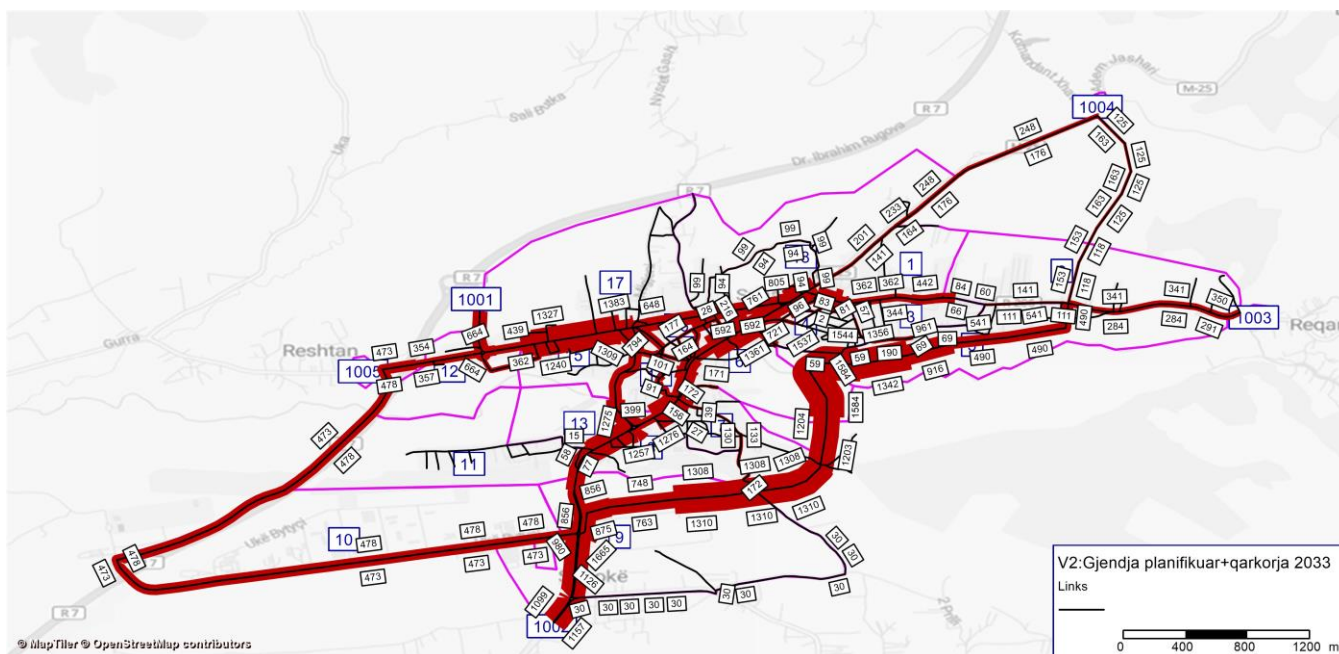


Fig. 74. V2: Modeli për vitin 2033

Përveç prezentimit grafik, është bërë edhe krahasimi në mënyrë tabelare për disa prej pikave karakteristike të rrjetit rrugor sipas dy varianeteve.

Tabela 13. Vlerat krahasuese të parashikimit të trafikut në mes dy varianteve në disa segmente rrugore:

Nr.	Segmenti -Rruga	V1_202 8	V1_203 3	Diferenca_ %	V2_202 8	V2_203 3	Diferenca_ %
1.1	Pas kyçjes për autoudhë_hyrje	438	480	8.75%	398	465	14.41%
1.2	Para kyçjes për autoudhë_dalje	488	534	8.61%	470	547	14.08%
2.1	Pas rrethrotullimit te tranziti_hyrje	298	353	15.58%	239	340	29.71%
2.2	Para rrethrotullimit te tranziti_dalje	311	367	15.26%	263	302	12.91%
3.1	Prej rrethit kah Shirokes te VIVA FRESH_dalje	995	1079	7.78%	476	535	11.03%
3.2	Prej Shirokes kah rrethi te VIVA FRES_Hyrje	1008	1090	7.52%	506	570	11.23%
4.1	Stacioni i autobuseve Suhareke_dalja	887	950	6.63%	326	320	-1.88%
4.2	Staconi i autobusve Suhareke_hyrja	915	982	6.82%	347	343	-1.17%
5.1	Rruga e Recanit_Haxhi Neza_hyrja	816	862	5.34%	542	561	3.39%
5.2	Rruga e Recanit_Haxhi Neza_dalja	789	846	6.74%	530	537	1.30%
6.1	M25_Qafa e Duhles_hyrja	256	289	11.42%	85	108	21.30%
6.2	M25_Qafa e Duhles_dalja	188	212	11.32%	58	74	21.62%
7.1	Rr.Brigada 123_Missini Sweets-hyrja	1071	1144	6.38%	388	421	7.84%
7.2	Rr.Brigada 123_Missini Sweets_dalja	1079	1154	6.50%	385	381	-1.05%
8.1	Rr.Uke Byqtyqi_para rrethit_hyrja	456	510	10.59%	91	91	0.00%
8.2	Rr.Uke Byqtyqi_para rrethit_dalja	492	551	10.71%	92	92	0.00%
9.1	Rr.Tranzititi_para rrethit_hyrja	43	47	8.51%	247	295	16.27%
9.2	Rr.Tranzititi_para rrethit_dalja	45	49	8.16%	235	282	16.67%
10.1	Rr.trazitit ne vjen nga Reshtani per zonen industriale_hyrja	492	551	10.71%	92	92	0.00%
10.2	Rr.trazitit ne vjen nga Reshtani per zonen industriale_dalja	456	510	10.59%	91	91	0.00%
11.1	Rr.Brigada 123_Shiroke_hyrja	770	861	10.57%	456	566	19.43%
11.2	Rr.Brigada 123_Shiroke_dalja	773	820	5.73%	435	541	19.59%

Nga krahasimi i vlerave sipas periudhave V1_2028/V1_2033 apo V2_2028/V2_2033 shihet qartë se rritja e flukseve të trafikut (mbi 9.10% tek variantin V1 dhe 9.85% te varianti V2) është evidentuar në rrjetin kryesor rrugor përfshirë edhe qarkoren 1A sipas variantit V2. Përfundim bënë rënia e trafikut në variantin V2 tek segmenti rrugor afër Stacionit të autobusëve ku tek varianti V1 rritja është mesatarisht rreth 6.73 % kurse tek varianti V2 evidentohet rënie (rreth -1.52%). Një rritje e papërfillshme në të dy variantet ndodh edhe në rrugët urbane të qytetit të Suharekës.

Kjo rritje e papërfillshme në zgjerimin e rrugës “Skënderbeu” 2A shpjegohet me faktin se përqindja më e madhe e lëvizjeve janë tranzite dhe tërhiqen të kalojnë më shumë nga qarkorja 1A për shkak të orientimit të trafikut në hyrje dhe dalje të qytetit të Suharekës në krahasim më lëvizjen në zgjerimin 2A. Kjo për shkak të shtrirjes (gjurmës) së saj e orienton trafikun në hyrje/dalje pothuajse brenda zonës urbane të qytetit të Suharekës e cila nuk i përgjigjet edhe kërkesave të tyre.

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

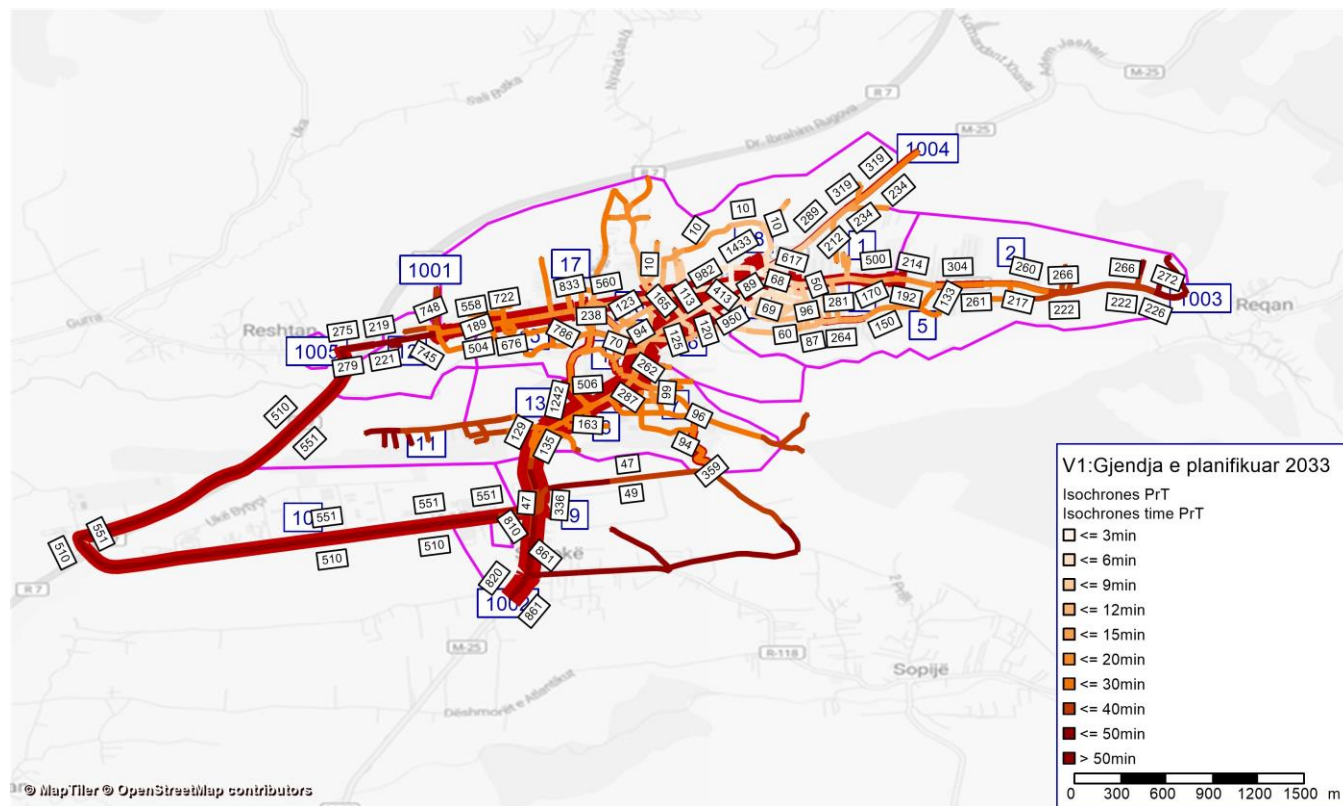


Fig. 75. V1: Izokronet për modelin sipas variantit V1-viti 2033

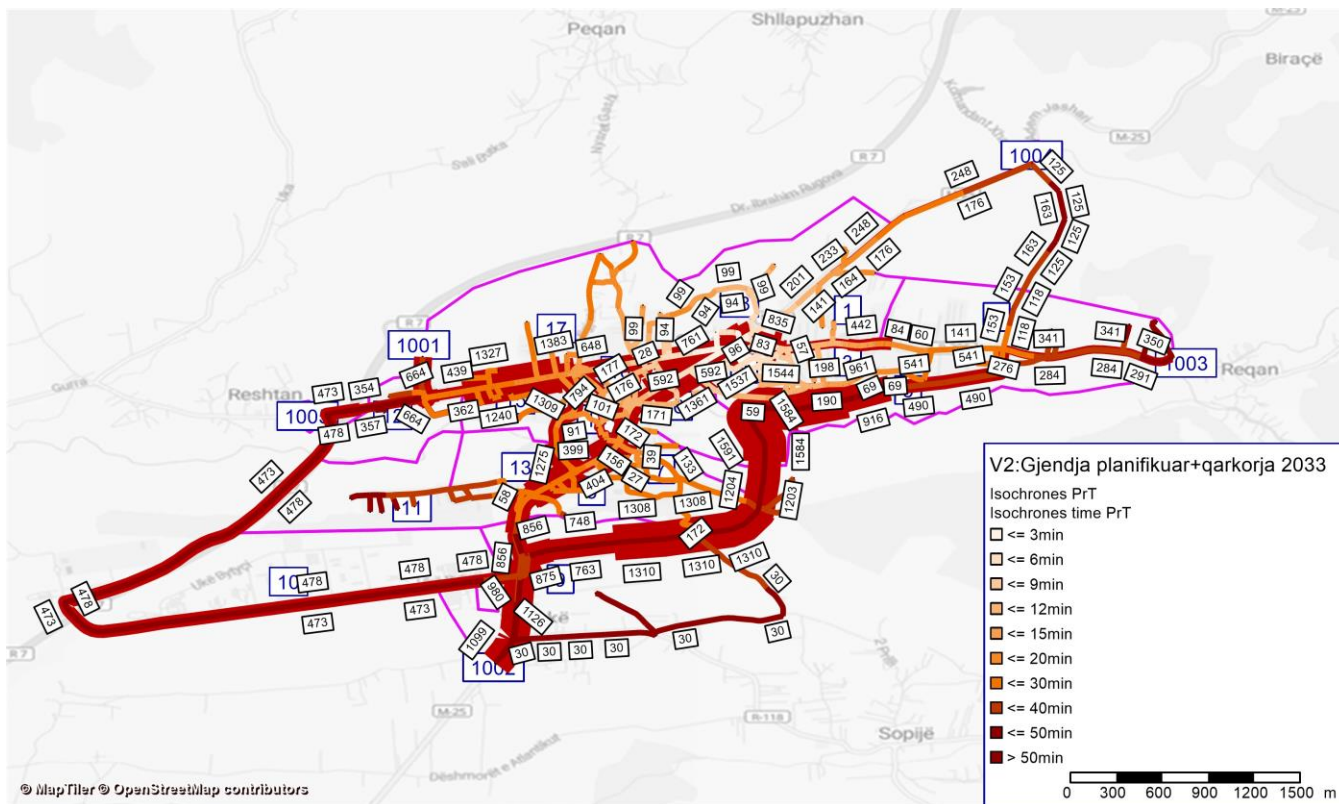


Fig.76. Izokronet për modelin sipas variantit V2-2033.

3.2. SKENARI I PËRZGJEDHUR

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

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

Skenari i proaktiv – Definimi i prioriteteve qëllimeve strategjike dhe masave

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

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

Dendësia më e ulët e qarkullimit të automjeteve do të çlirojë hapësirë që mund të përdoret për qëllime të tjera urbane. Cilësia e jetës në qytetin e Suharekës do të përmirësohet për shkak të ajrit më të pastër dhe niveleve të ulëta të zhurmës.

Qëllimet e një Plani të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) janë të ndryshme dhe nuk përqendrohen thjesht vetëm në lëvizshmëri dhe transport, por më tepër në cilësinë e jetës urbane.

QËLLIMI 1	Përmirësimi dhe menaxhimi i infrastrukturës rrugore Krijimi i politikave që promovojnë menaxhimin dhe funksionimin efikas të sistemit të transportit, si dhe funksionimin efikas të transportit multimodal.
--------------	--

Objektivat

- Përmirësimi i Nivelit të Shërbimit - arritja e një nivelit të pranueshëm të shërbimit (NSH) për rrjetin rrugor në tërësi.
- Përmirësimi i kapacitetit në rrugët dhe udhëkryqet e ngarkuara.
- Zvogëlimi i kohë-pritjeve dhe përmirësimi i operimit të trafikut .
- Largimi i trafikut tranzit nga pjesa qendrore e qytetit përmes rrugëve qarkore/tranzite.
- Menaxhimi i qarkullimit të trafikut – ri-rregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe.
- Vendosja e teknologjive të përshtatshme të Sistemit të Transportit Inteligjent (ITS) si një mjet për të arritur një menaxhim më të mirë dhe operime të sistemit ekzistues të transportit.
- Përmirësimi i integritetit të dhe lidhjes së sistemit të transportit, brenda dhe ndërmjet mënyrave të transportit, për njerëz dhe mallra.

QËLLIMI 2	Përmirësimi i infrastrukturës dhe rritja e sigurisë për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve Inkurajimi i njerëzve të ecin dhe të lëvizin me biçikletë - Krijimi i një sistemi të integruar të rrjetit rrugor që ofron një zgjidhje të sigurt dhe funksionale të udhëtimit dhe që adreson nevojat e lëvizjeve jo motorike.
--------------	--

Objektivat

- Ndërtimi i trotuareve të reja dhe përmirësimi i trotuareve ekzistuese.
- Krijimin e vendkalimeve të reja, të sigurt dhe të qasshme në të gjithë qytetin.
- Zhvillimi i një rrjeti të biçikletave që siguron një qasje të përmirësuar në qendër të qytetit, përgjatë rrugës/rrugëve kryesore, zonave tregtare dhe qendrave rekreative brenda qytetit.
- Krijimi i hapësirave për këmbësorë dhe çiklistë në funksion të mobilitetit – përdorimin e trotuareve me anësore të ulura në nivel të rrugës dhe përmirësimin e vendkalimeve të rrugës dhe lidhjeve me disa rrugë.
- Zhvillimi i një skeme për përdorim të përbashkët të biçikletave “bike share” dhe vendparkime të çiklistëve.
- Nxjtja e aktiviteteve të këmbësorëve dhe bashkëveprimi i tyre brenda lagjeve, duke mundësuar lëvizjen e tyre në të gjitha lagjet.

- Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me aftësi të kufizuara, dhe mënyrat e tjera të udhëtimeve jo-motorike.
- Lidhjen e mirë të këmbësorëve/çiklistëve me transportin publik, parkingjet e automjeteve, taksitë dhe vendparkimet e biçikletave.

QËLLIMI 3	Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të Transportit Publik Një rrjet i ri që mbulon tërë Suharekën dhe zonën përreth dhe që ofron shërbime të rregullta dhe të shpeshta, i mbështetur me shërbime shtesë që lidhin zonat periferike.
--------------	---

Objektivat:

- Përmirësimi i linjave të autobusëve urbano-periferik dhe ndërrurban në Suharekë;
- Krijimi i një skeme të re të rrjetit të autobusëve, e strukturuar në rrjetin parësor (që lidhë fshatrat brenda Komunës me qytetin e Suharekës) dhe sekondar që lidhë Suharekën me qendrat tjera brenda Kosovës;
- Shtimi i vendndaljeve të reja dhe përmirësimi i vendndaljeve ekzistuese të autobusëve në përputhje me normat teknike.

QËLLIMI 4	Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të parkingjeve Menaxhimi dhe kontrolli i parkingjeve në rrugë dhe jashtë rrugës për të zvogëluar konfliktet e trafikut, pengesat dhe vonesat, duke siguruar që ka një regjim të përshtatshëm të zbatimit për të menaxhuar ofertën dhe rregulloret e parkimit në mënyrë efektive.
--------------	--

Objektivat:

- Menaxhimi i kërkesave dhe kontrolli i parkimit;
- Krijimi i skemave të reja të parkimit – sistemi i parkimit me pagesë;
- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve të reja të automjeteve në tërë qytetin për përdorim publik;
- Krijimi mundësisë për të vënë në funksion sisteme të automatizuara për parkim, duke përfshirë mekanizmat e alokimit të hapësirës dhe pagesës.

QËLLIMI 5	Përmirësimi i sigurisë dhe menaxhimi i trafikut Vendosja e kriterëve që përqendrohen në aspektin e sigurisë së projekteve dhe kërkojnë që elementi i sigurisë së projekteve të adresohet siç duhet përpara se të merret parasysh miratimi.
--------------	---

Objektivat:

- Përmirësimi i sigurisë në trafik –një qytet më të sigurt për të jetuar dhe punuar.
- Zvogëlimi i numrit të viktimave të aksidenteve rrugore, në veçanti përdoruesit e cënueshëm të rrugës, duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit.
- Promovimi i sigurisë së infrastrukturës së transportit duke përdorur udhëzime dhe standarde kombëtare dhe ndërkombëtare të azhurnuara.
- Koordinonimi i çështjeve të sigurisë rrugore me akterët kryesor brenda nivelit lokal dhe Planin Strategjik të Sigurisë në nivel qendror.
- Përmirësimi i sigurisë publike përmes lidhjes së zhvillimeve të banimit duke mirëmbajtur një sistem rrugor të integruar dhe sigurimin e një qasje të shpejtë dhe funksionale.

QËLLIMI 6	Menaxhimi i mobilitetit përmes pajisjeve inteligjente -“MOBILITETI I MENÇUR” Menaxhimi i lëvizjes së sigurt, të përshtatshme dhe të arritshme të njerëzve dhe mallrave në të gjithë qytetin përmes pajisjeve inteligjente “ITS”
------------------------------------	--

Objektivat

- Transporti publik i mençur - Sigurimi i alternativave të transportit që janë të arritshme për personat e të gjitha moshave dhe aftësive fizike;
- Ndriçimi rrugor i mençur;
- Menaxhimi i mençur i trafikut;
- Parkim i mençur- Menaxhimi i zgjuar i parkingjeve i mbështetur tek sensorët e parkimit;
- Mbushja e mençur e automjeteve elektrike – Sigurimin e infrastrukturës për mbushje- mbushës elektrik, softuerin për menaxhim të mbushësve elektrik dhe aplikacionin të lehtë për përdorim;
- Zgjidhje e mençur për huazimin e biçikletave;
- Integrimi i mënyrave të ndryshme të transportit brenda qytetit;
- Sigurimi i qasjes së lehtë dhe funksionale për automjetet e urgjencës përgjatë rrugëve dhe destinacioneve kryesore;
- Qasje efikase dhe të sigurt në / nga / brenda zonave tregtare dhe industriale si për njerëzit ashtu edhe për mallrat.

QËLLIMI 7	Mjedis më të pastër dhe të sigurt Sigurimi i infrastrukturës dhe shërbimeve të transporti që rrisin cilësinë e jetës, si dhe mbrojtjen e mjedisit.
------------------------------------	---

Objektivat:

- Zëvendësimi i modaliteteve të ndryshme të transportit me mjete më të pastërta të transportit, më pak trafik motorik, më shumë transport publik, çiklizëm;
- Aplikimi i metodave tjera për zvogëlimin e emisioneve si p.sh , pastrimi i rrugëve, shfrytëzimi i karburanteve të pastërta dhe inspektimi i veturave;
- Hartimin e Planit lokal për mbrojtjen e ajrit nga ndotësit;
- Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore.

3.2.1. Masat për zbatimin e qëllimeve dhe objektivave specifike

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

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

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

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

3.2. PËRMIRËSIMI DHE MENAXHIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE

- Në rrjetin rrugor të Suharekës, intensiteti i trafikut të motorizuar është në rritje, derisa infrastruktura ekzistuese e transportit nuk është në gjendje të përballojë kërkesën e shkallës së motorizimit në rritje.
- Pasojë e rritjes së trafikut janë bllokimet e trafikut, ndotja e mjedisit nga gazrat shkarkues dhe zhurma. Rritja në kohëzgjatjen e udhëtimit me automjete dhe numri i aksidenteve të trafikut po ashtu janë pasojë e rritjes së vazhdueshme të trafikut të motorizuar .
- Duke qenë se qyteti i Suharekës është në afërsi të Prizrenit, që është qendër e rëndësishme administrative, ekonomike, arsimore dhe kulturore rajonale, lëvizje ditore nga komunat dhe qytetet fqinje kalojnë kryesisht nëpër qendrën e qytetit, duke e shndërruar Suharekën një nga qytetet tranzite në drejtim të Prishtinës.

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

- Ndryshimin e rregullimit dhe organizimit të flukseve të trafikut në qendër të qytetit;
- Përmirësimin e kapacitetit dhe nivelit të shërbimit në udhëkryqe sipërfaqësore;
- Ndërtimin e një rruge tranzite (qarkore) në pjesën jug-lindore dhe pjesën perëndimore të qytetit (paralel me autoudhën);
- Intervenime inxhinierike në disa kryqëzimeve kritike dhe pjesë të rrugëve (vendosja e shiritave të veçantë për kthime majtas dhe bypass për kthime djathtas);
- Ndërtimin e nënkalimeve/mbikalimeve dhe vendkalimeve për kalim të këmbësorëve;
- Ndërtimin dhe zgjerimin e disa pjesëve të rrugëve me rëndësi të veçantë në komunën e Suharekës.
- Kontrollin e qasjeve të pakontrolluara nga parkingjet rrugore dhe pjesët anësore në rrugë.

Përmirësimi i kapacitetit në rrugët dhe udhëkryqet e ngarkuara

- Intervenimet inxhinierike në disa udhëkryqe të trafikut gjithashtu do të kenë një ndikim pozitiv në lëvizjen e qëndrueshme. Nyje të caktuara brenda rrjetit apo segmente të caktuara rrugore mund të jenë kritike sa i përket kapacitetit, por edhe në aspektin e sigurisë së trafikut.
- Disa udhëkryqe kanë probleme me kapacitetin dhe krijojnë tejnqopje dhe bllokime të papranueshme të trafikut. Përmirësimi gjeometrik dhe rehabilitimi i këtyre udhëkryqeve mundëson përmirësimin e kapacitetit në hyrje, zvogëlon bllokimin dhe konsumin e karburantit, gazrat ndotëse dhe zhurmën.
- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore: ku përfshihet zgjerimi i rrugëve, krijimi i korsive të duhura dhe sigurimi i sipërfaqeve të mjaftueshme për kthime në korsi të veçanta do të ndihmojë në lehtësimin e qarkullimit, trafik më të qetë dhe më të sigurt të brenda zonës urbane.
- Akomodimi i duhur i lëvizjeve tjera përmes mjediseve adekuate, sidomos këmbësorëve, do të zvogëlojë pengesat dhe interferimet negative në operim të trafikut si dhe në këtë rast do të përmirësojë nivelin e sigurisë për këto lëvizje.
- Në përgjithësi, një kombinim i zgjerimit të infrastrukturës, sistemeve inteligjente të menaxhimit të trafikut, promovimit akomodimit të lëvizjeve tjera në mjedise adekuate do të ndihmojnë në reduktimin e vonesave të trafikut dhe reduktimin e rreshtave të gjata të automjeteve që presin në kryqëzime.
- Rekomandohet përmirësimi i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës lidhëse me autoudhën duke rritur diametrin e rrethrotullimit dhe mundësuar kthimet djathtas dhe majtas në korsi të veçanta. Po ashtu numri i korsive rreth ishullit qendror të kaloj në dy korsi me aplikim të një “bypass” të tipit II për kthimet djathtas nga qendra e qytetit në drejtim të autoudhës dhe një “bypass” të tipit I për lëvizjet drejtë nga drejtimi i Reshtanit në drejtim të qytetit.

- Referuar rezultateve nga të dy skenarët e analizuar me modeli simulativ, pas intervenimeve gjeometrike, në skenarin 2 shfrytëzimi i kapacitetit ideal të këtij rrethrotullimi përmirësohet nga 180% në gjendjen ekzistuese për orët kulmore në 72.6% (duke krijuar kapacitet rezervë).
- Forma e kontrollit të trafikut në kryqëzimin ndërmjet rrugës rajonale R117 dhe qarkores në drejtim të zonës industriale rekomandohet të kalojë në rrethrotullim të projektuar dhe ndërtuar në harmoni me normat e projektimit dhe ndërtimit (fig.77.).

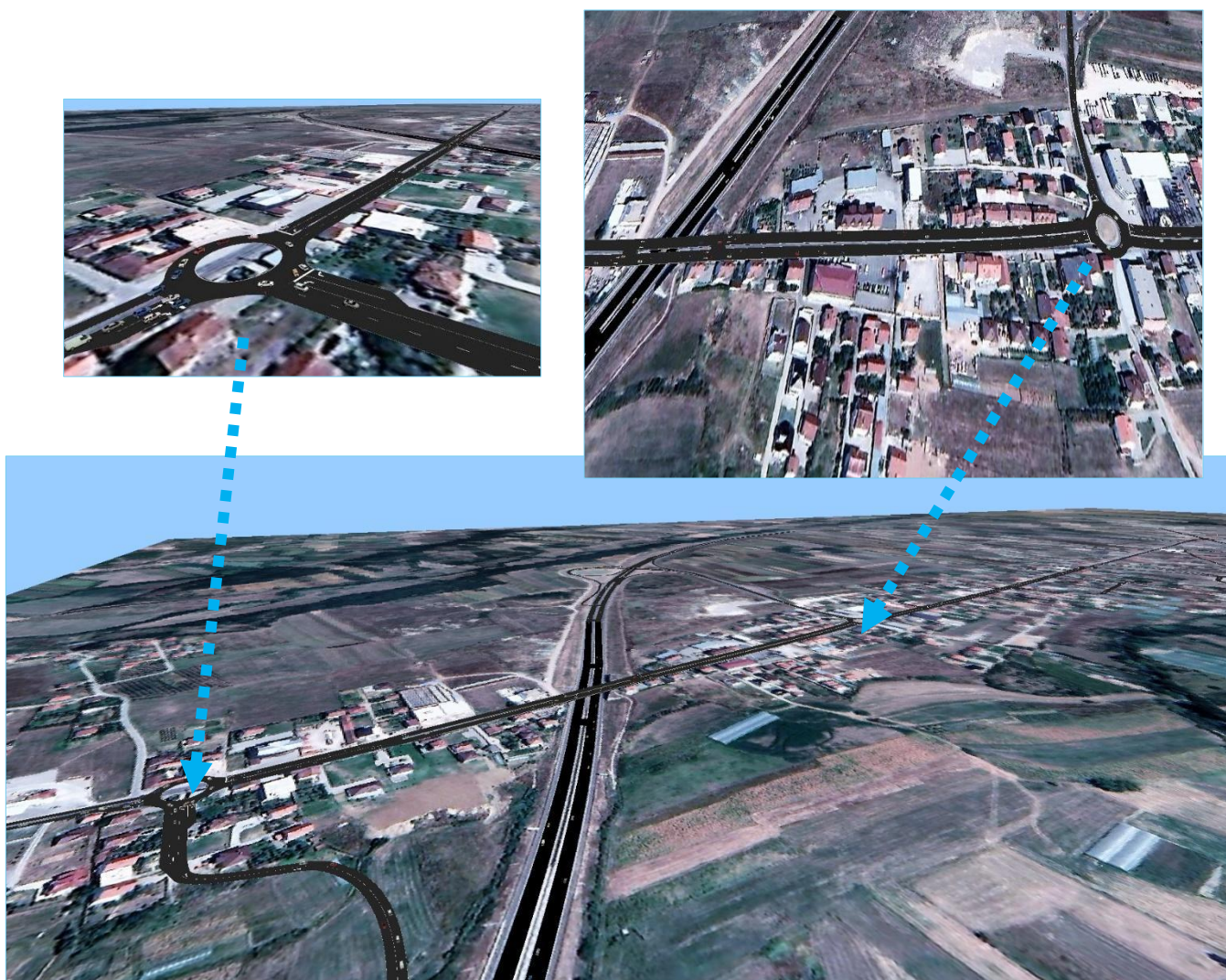


Fig.77. Udhëkryqet e identifikura të cilat kanë probleme me kapacitetin dhe operim trafiku

Për shkak të orientimit të kërkesave për lëvizje dhe rekomandimeve për fuqizim dhe përmirësime infrastrukturore të qarkores (jug-perëndimore) e cila kalon nëpërmjet zonës industriale dhe eviton qasjen e këtyre lëvizjeve në zonën qendrore urbane të qytetit si dhe në mënyrë që të inkurajohen përdoruesit e rrugës që ta shfrytëzojnë atë, është

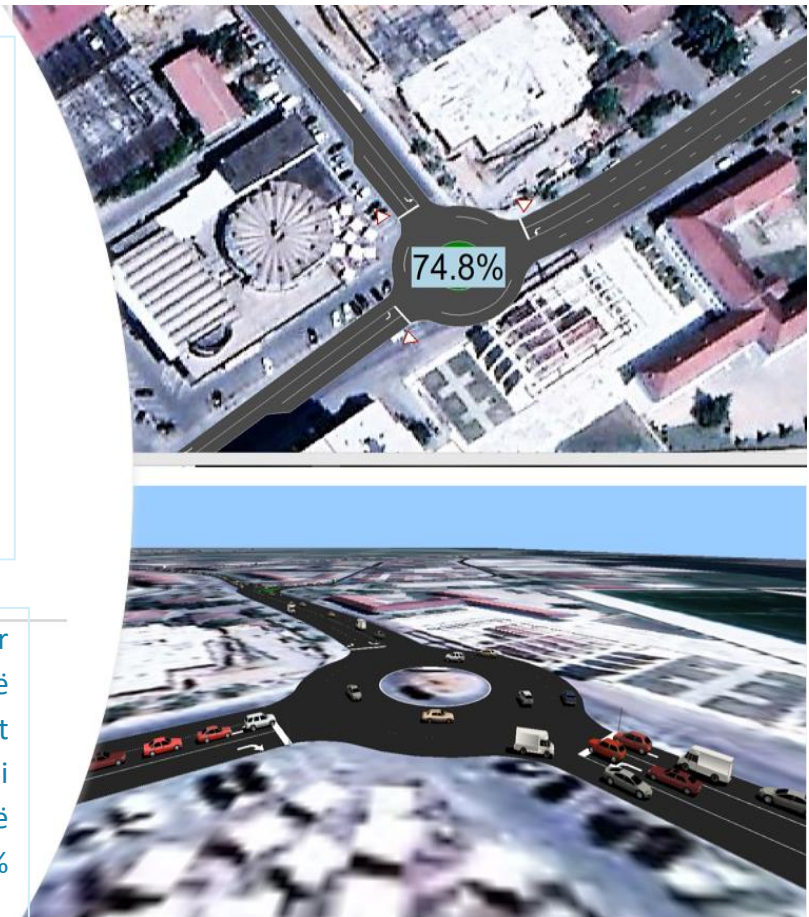
rekomanduar gjithashtu zgjerimi i rrugës nga rrethrotullimi i rrugës lidhëse me autoudhën deri te kryqëzimi që ndërlidhet me qarkoren (fig.78.).



Fig.78. Zgjerimi i rrugës rajonale R117 nga rrethrotullimi i rrugës lidhëse me autoudhën deri te kryqëzimi që ndërlidhet me qarkoren jug-perëndimore

Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës tranzite dhe rrugës nacionale N25 si dhe ndryshimi i regjimeve të trafikut duke mundësuar kthimet djathtas nëpërmjet “bypass”, përkatësisht kthimet majtas në korsi të veçanta, do të ketë ndikim në përmirësimin e kualitetit të lëvizjes dhe indikatorëve tjerë të rëndësishëm të trafikut.

Në raport me skenarin 1 të analizuar (sipas modelit simulativ softuerik), në skenarin 2 shfrytëzimi i kapacitetit ideal të këtij rrethrotullimi përmirësohet nga 128.4% sa është në gjendjen ekzistuese, në 74.8% duke mundësuar kapacitet rezervë.



Është e domosdoshme të përmirësohen parametrat gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës tranzite (fig.79.), i cili ka tejngopje dhe shfrytëzim të kapacitetit ideal për orët kulmore rreth 137%. Rritja e diametrit të ishullit qendror dhe diametrit të jashtëm si dhe projektimi dhe ndërtimi i këtij rrethrotullimi me dy korsi rreth ishullit qendror do të përmirësoj dukshëm kualitetin e lëvizjeve dhe zvogëloj kohët e pritjes në këtë kryqëzim. Zgjerimi i rrugës “Skënderbeu”, gjegjësisht kallmi i kësaj rruge në 4 korsi, nga dy korsi për secilën kahe, do të mundësoj përmbushjen e kërkesës për lëvizje në këtë pjesë të rrugës, dhe për rrjedhojë përmirësimin e kushteve të qarkullimit.



Fig.79. Parashikimi i përmirësimit të kapacitetit dhe niveli të shërbimit përgjatë rrugës “Skënderbeu” në skenarin 2 të propozuar

Referuar planit komunal për zgjerim të kësaj pjese të rrugës (rrugës “Skënderbeu”), janë planifikuar qasje të shpeshta përmes të cilave mundësohen kthimet majtas, gjegjësisht ndryshimi i kahes së lëvizjes si dhe qasje nga zonat anësore. Qasje të tilla të pa kontrolluara ndikojnë negativisht në nivelin e sigurisë dhe mund të bëhen burim i shkaktimit të aksidenteve. Gjithashtu kthimet majtas dhe kthimet gjysmë rrethore në to (fig.80), mund të shkaktojnë pengesa të jashtëzakonshme qarkullim dhe ndikojnë negativisht në kualitetin e lëvizjeve të motorizuara në këtë pjesë të rrugës. Prandaj, rekomandohet **që të mbyllen qasjet** e tilla përgjatë këtij segmenti rrugor dhe shkëmbimi i lëvizjeve të bëhet nëpërmjet dy rrethrotulimeve të këtij segmenti rrugor. Përmirësimi i parametrave të rrethrotullimeve, siç është propozuar më sipër, do të mundësoj pa problem përballimin e të gjitha kërkesave për lëvizje në këtë zonë urbane.





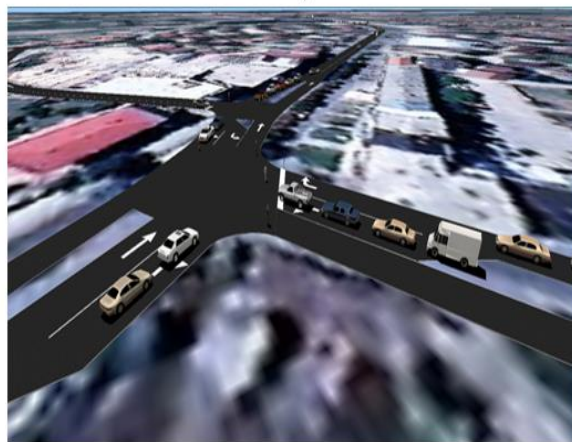
Fig.80. Projekti i zgjerimit të rrugës “Skënderbeu”²⁸

Ngjashëm është rekomanduar edhe përmirësim i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit në afërsi të stacionit të policisë, rrethrotullimit në afërsi të shkollës “Destan Bajraktari” (ku duhet të përfshihen masa të qetësimit të trafikut dhe akomodim i veçantë i këmbësorëve), ndryshim i regjimeve të trafikut në kryqëzimin e rrugës nacionale N25 me rrugën e Reqanit si dhe përmirësime gjeometrike dhe ndryshime në regjime të trafikut për kryqëzimet tjera përgjatë rrugës nacionale N25 e cila kalon brenda zonës urbane të Suharekës.

INDIATORËT KUALITATIV TË TRAFIKUT PËR RRUGËN N25- SKENARI 2



OPERIMI I TRAFIKUT PAS PËRMIRËSIMEVE INFRASTRUKTURE



²⁸ Projekt i komunës së Suharekës

Fig.81.Përmirësim i parametrave gjeometrik të kryqëzimeve përgjatë rrugës nacionale N25 brenda zonës urbane të Suharekës

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

Duke marrë për bazë trendin aktual të rritjes së kërkesave për lëvizje të motorizuara dhe parashikimet për të ardhmen si dhe kërkesat në rritje për parkingje gjatësore, në planin afatgjatë (nuk është e nevojshme aktualisht) mund të analizohet dhe rekomandohet ri-organizimi i fluksit të trafikut për disa rrugë brenda rrjetit rrugor të Suharekës. Kriteret teknike dhe kushtet më të përshtatshme për riorganizim të trafikut i plotësojnë lokacionet e paraqitura në vijim.

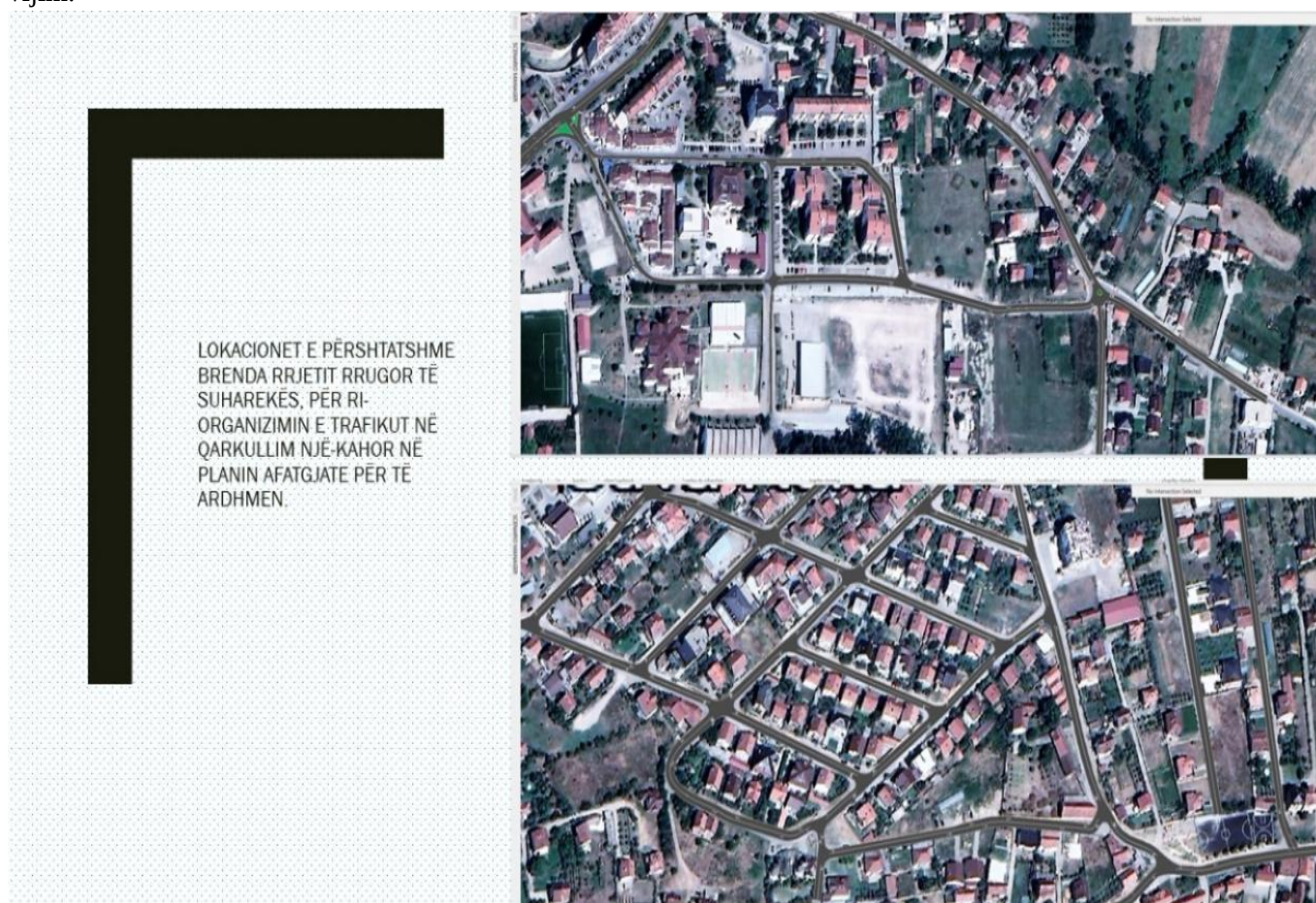


Fig.82. Ri-rregullimi i fluksit të trafikut përmes rrugëve njëkahëshe

3.3. ZHVILLIMI I RRJETIT TË INFRASTRUKTURËS PËR LËVIZJE AKTIVE / ECJE DHE ÇIKLIZËM

3.3.1. Mobiliteti i këmbësorëve

Gjatë viteve të fundit, në Suharekë janë bërë zhvillime të shumta, sidomos përgjatë rrugës nacionale N25 në pjesën qendrore të qytetit. Kjo zonë nuk ofron një mjedis shumë të sigurt dhe të rehatshëm jo vetëm për këmbësorë por edhe për bizneset përgjatë rrugës, megjithëse si e tillë mbetet zonë mjaft e frekuentuar si nga banorët ashtu dhe nga vizitorët.



Fig.83. Shtigjet për çiklist dhe trotualet për këmbësorë përgjatë rrugës nacionale N25

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

Krijimi i zonave të reja dhe zgjerimi i zonave ekzistuese të këmbësorëve do të mundësojë krijimin e diversitetit, forcimin e ekonomisë lokale, ringjalljen e tregtisë me pakicë, hotelierinë dhe zanatet, dhe zhvillimin e mëtutjeshëm dhe rigjallërimit të qendrës së qytetit të Suharekës dhe rritjen e cilësisë së jetës në të. Një rrjet i integruar dhe i ndërtuar i trotuareve në të gjithë qytetin do të mundësojë udhëtim më të shpejtë, më të rehatshëm dhe më të sigurt nga burimi në destinacion.

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

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

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

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

3.3.2. Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Suharekë

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

- **Të lidhura:** në aspektin që shtigjet të jenë të lidhura mirë dhe të integruara;
- **Të rehatshme:** shtigjet të jenë të këndshme për t'u përdorur, me hapësirë dhe kapacitet të mjaftueshëm; duke adresuar ndikimet negative të ndotjeve dhe zhurmës të trafikut;
- **Të përshtatshme:** shtigjet e këmbësorëve që sigurojnë lidhje me destinacionet ku njerëzit duan të udhëtojnë, duke ndjekur ‘linjat e dëshiruara’ të përshtatshme;

- **Miqësore:** shtigjet e këmbësorëve duhet të ndihmojnë në nxitjen e bashkëveprimeve sociale sa më shumë që të jetë e mundur dhe
- **Të dukshme:** shtigjet e këmbësorëve duhet të jenë të sigurt për përdorim dhe gjithashtu të lehta për t'u përdorur me pengesa të pakta për mobilitet.

Për lëvizje në distanca të shkurtra (deri në 10 minuta) ecja është zgjidhja më e mirë për trafik të qëndrueshëm, ndërsa për udhëtimet ditore në zonat urbane deri në pesë kilometra biçikleta është mënyra optimale dhe më e lehtë për të udhëtuar, sepse është një rrugë e shpejtë dhe e drejtpërdrejtë nga burimi në destinacion. Trafiku jomotorik nuk ndotë mjedisin dhe infrastruktura e nevojshme e transportit nuk zë shumë hapësirë për jetesë, siç është rasti me automjetet motorike. Konfiguracioni i terrenit të qytetit të Suharekë është shumë i përshtatshëm për zhvillimin e trafikut për këmbësorë dhe biçikleta për nevoja të përditshme, pasi që brenda 10 deri në 15 minuta shumica e shërbimeve dhe pikat kryesore të interesit në qytetin e Suharekës janë në dispozicion.

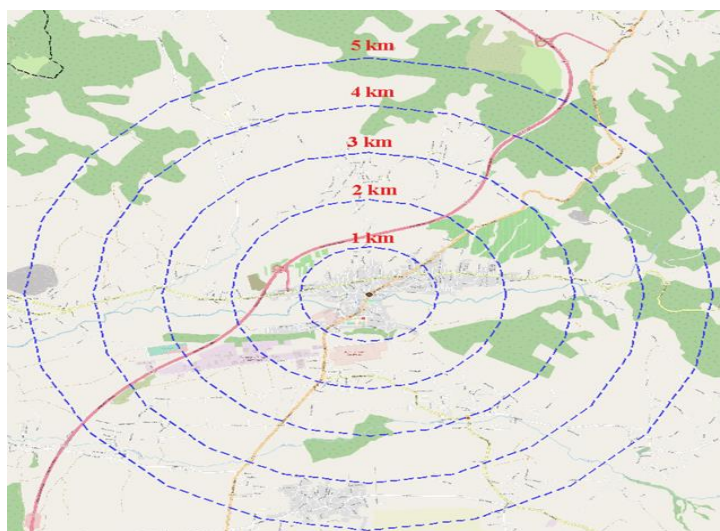


Fig.84. Mundësia e lëvizjeve aktive dhe qasjeve në rrugët e Suharekës

Krijimi i rrjetit parësor dhe dytësor për lëvizje të biçikletave

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

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

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

parësor të biçikletave do të ishte lidhja e drejtpërdrejtë e të gjitha pikave kryesore me interes të qytetit dhe gjithashtu do të përfaqësonte rrugët kryesore të hyrjes për të lidhur vendbanimet përreth dhe qendrën e qytetit. Si një masë e dytë, parashikohet rregullimi i rrugëve dytësore të biçikletave, funksioni kryesor i të cilave është furnizimi i rrjetit parësor të biçikletave.

Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për biçikleta në Suharekë, është dhënë në figurën 85.

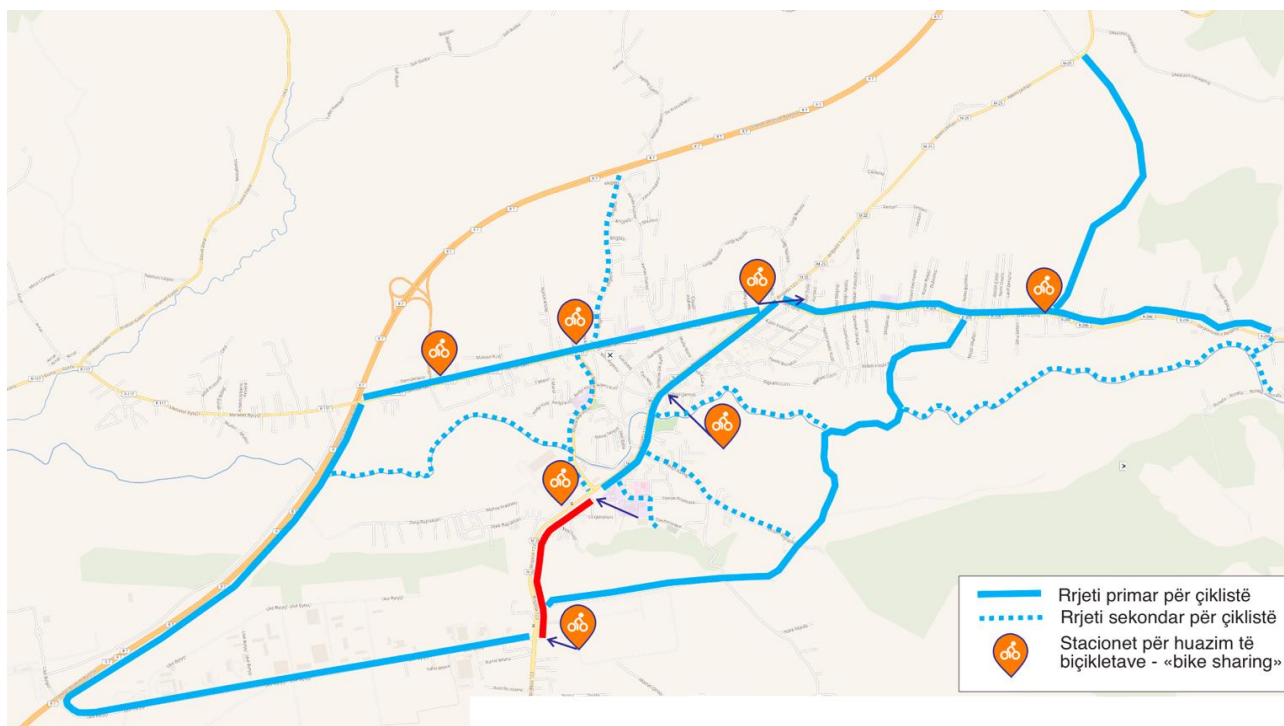


Fig.85. Koncepti i rrjetit kryesor dhe dytësor për biçikleta

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

Një nga objektivat qendrore të planit është përmirësimi i infrastrukturës për çiklist përgjatë rrugës nacionale N25, si dhe akomodimi i rritjes së pritjes në të gjithë qytetin. Është thelbësore të sigurohet që të sigurohet një lidhje e sigurt dhe funksionale me qytetin dhe disa lagje periferike, pasi aktualisht ka lidhje të dobët midis tyre.

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

Sigurimi i banorëve me një mënyrë të lehtë të marrjes me qira dhe të përdorimit të biçikletave mund të ndihmojë në stimulimin e përdorimit më të gjerë të biçikletave për lëvizje ditore. Shumë qytete kanë adoptuar sisteme me qira të biçikletave me stacione në lokacionet më të rëndësishme të qytetit, por trendi i fundit është për sistemet e qirasë të biçikletave që përdorin teknologjinë “Smart Bike Share” për t’i mundësuar përdoruesve të kontrollojnë dhe shikojnë biçikletat.

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

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

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

Parimi i skemës është relativisht i drejtpërdrejtë – kushdo mund të marrë një biçikletë në një vend dhe ta kthejë atë në një vend tjetër, duke bërë udhëtime nga një pikë në pikën tjetër përmes ngasjes së biçikletës. Në vijim janë paraqitur karakteristikat tipike të një skeme të suksesshme të ofrimit të biçikletave²⁹:

- Sipërfaqja minimale e mbuluar nga sistemi: 10 km²;
- Dendësia e stacioneve: 10–16 stacione për km²;
- Biçikleta/banorë: 10–30 biçikleta për çdo 1,000 banorë (brenda sipërfaqes së mbuluar);
- Raporti mes stacioneve për kyçje/parkim të biçikletave dhe biçikletave: 2–2.5 vende të parkimit të biçikletave për çdo biçikletë.

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

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

²⁹ Mott MacDonald | Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU)



Fig.86. Sistemi “Bike Share”
(Burimi: SFMTA)



Fig. 87. Sistemi i huazimit të biçikletave “ECF”
(Burimi:ECF)

3.3.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave

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

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

Ekzistojnë modele të ndryshme të projektimit të parkimit të biçikletave, duke filluar nga dollapët standard të biçikletave që përdoren shpesh në zonat tregtare ku ka kërkesa të mëdha për parkim më të përshtatshëm, të mbuluar dhe të siguruar për biçikleta, mandej sisteme tjera konstruktive të hapura (fig.88.).





Fig.88. Vendparkingje (Burimi VelopA) dhe dollapë biçikletash në korsinë e parkimit (Burimi: MIT TECH)

Parkim afatgjatë për biçikleta

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

Një nga shembujt më të përhapur është hapësira e mbyllur e rrjetës, e cila është e kyçur dhe e aksesuar vetëm nga përdoruesit e saj. Parkimi për çiklizëm afatgjatë duhet të jetë i mbuluar, me rritjen e nivelit të sigurisë, të ruajtura dhe/ose të pajisura me mbikëqyrje me kamera (modeli fig.89.).



Fig.89. Parkimet afatgjata për biçikleta (Burimi: VelopA)

Lehtësirat për lëvizje të këmbësorëve

Duke u bazuar në kërkesat për lëvizje të këmbësorëve, nevojën për qasje të sigurt në rrjetin rrugor, rekomandohet zhvillimi i një koncepti me një hierarki të llojeve të shtigjeve për këmbësorë që bazohet në funksionalitetin dhe shkallën e përdorimit. Rrjeti është ai ku shtigjet përdoren më së shumti nga këmbësorët dhe për këtë arsye ato janë në shënjestër të përmirësimeve cilësore. Në identifikimin e shtigjeve dhe standardeve të caktuara për llojet e

ndryshme të shtigjeve duhet të merren parasysh çështjet si: fluksi i këmbësorëve, përdorimi aktual dhe përdorimi i propozuar, vlerësimi i aksidenteve dhe i rreziqeve tjera, vjetërsia dhe lloji i trotuarit (p.sh. për trotualet e vjetra dhe në rrezik nevojitet inspektim më i shpeshtë sesa për ato që sapo janë shtruar) si dhe karakteri, përdorimi dhe trafiku i rrugës ngjitur me të.

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

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

Tabela.14. Klasifikimi i rrjetit të shtigjeve për këmbësorë³⁰

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

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

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

- Zvogëlimi i numrit të aksidenteve në të cilat kanë qenë të përfshirë këmbësorë/çiklistë – duke analizuar të dhënat e aksidenteve për të siguruar një mjedis të sigurt dhe pa pengesa për përdoruesit dhe duke vazhduar me zvogëlimin e numrit të viktimave këmbësorë, e sidomos të fëmijëve;

³⁰ Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) për qytetin e Prishtinës, 2019.

- Rritja e numrit të nxënësve që udhëtojnë në këmbë dhe me biçikletë duke promovuar zhvillimin transportin e qëndrueshëm për në shkollë;
- Përmirësimi i projekteve rrugore në raport me këmbësorët dhe çiklistët duke zvogëluar nevojën për rrethoja mbrojtëse dhe për të përmirësuar kalimin e rrugëve, dhe zhvillimin e masave për qetësimin e trafikut dhe masa të sigurisë brenda zonave lokale për të zvogëluar shpejtësinë e automjeteve.

3.3.5. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë

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

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

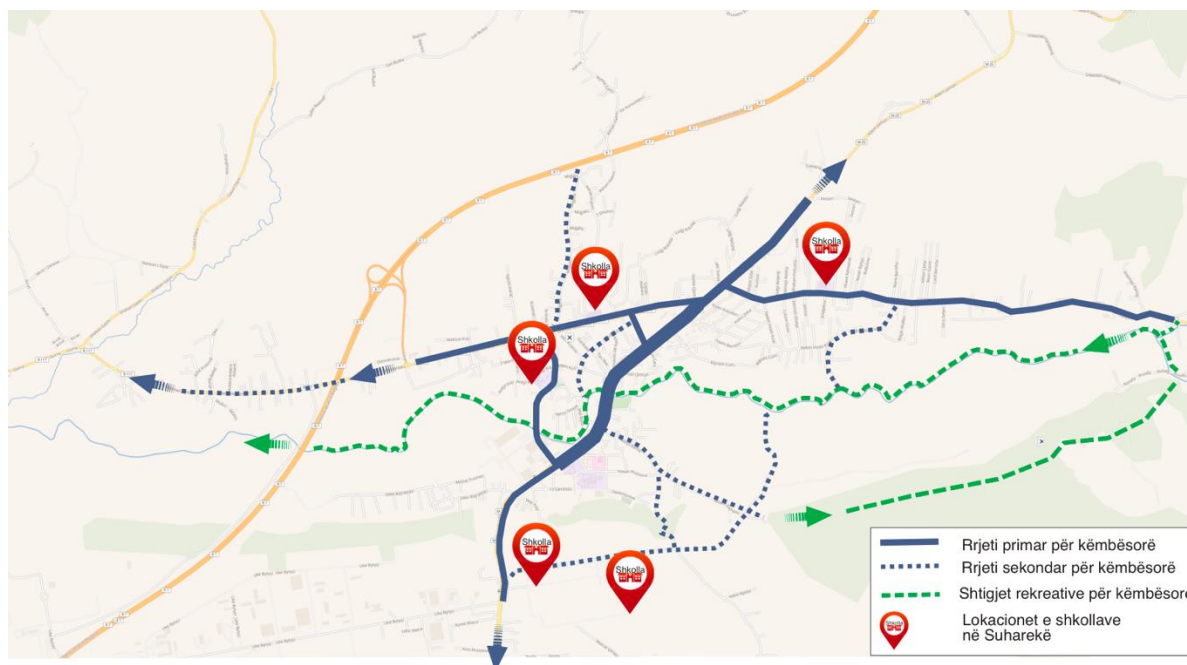


Fig.90. Koncepti i lëvizjeve për këmbësorë

Rritja e sigurisë së këmbësorëve në funksion të mobilitetit

Rruga nacionale N25, e cila kalon nëpër pjesën qendrore të Suharekës, lidh qendrat më të mëdha të vendit Prizrenin dhe Prishtinën. Në këtë mënyrë ky segment rrugor është më i ngarkuar nga trafiku i mjeteve dhe arrin kulmin në periudhën e verës, sidomos vitet e fundit me ndërtimin e autoudhës Prishtinë - Morinë e më tej në drejtim të Shqipërisë, por pa lënë jashtë dhe zona të tjera të rajonit. Pikërisht kjo rritje e vazhdueshme e trafikut e ka bërë të

domosdoshme nevojën për zgjerimin e kësaj rruge për ta sjellë në parametrat e nevojshëm për përballimin e trafikut gjithmonë e më të rënduar. Por zgjerimi i kësaj rruge me qëllim përmbushjen e nevojave të trafikut motorik ka ndikuar dukshëm në vështirësi për lëvizje të pamotorizuara (këmbësorë dhe çiklistë).

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

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

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

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

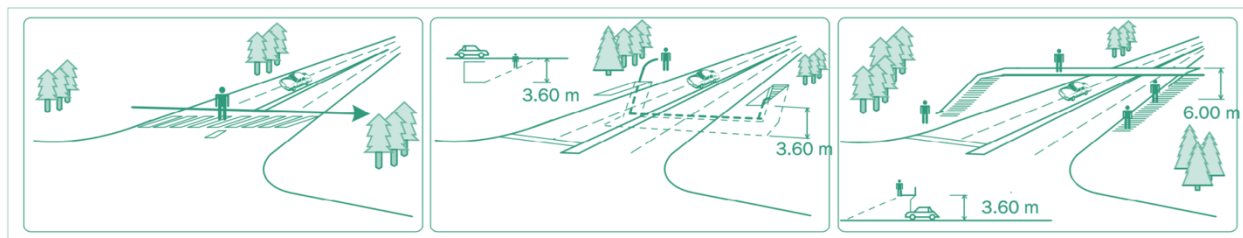


Fig.91. Mënyrat për kalimin e rrugës nga këmbësorët

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

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

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

TMDV Trafiku mesatar ditor vjetor (automjete/ditë)



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



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



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

Fig.92. Kriteret për përzgjedhjen e vendkalimit optimal për këmbësorë³¹

Propozimet për përmirësimin e sigurisë për këmbësorë

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

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

³¹ Nemotorizirani promet, Zagreb 2015

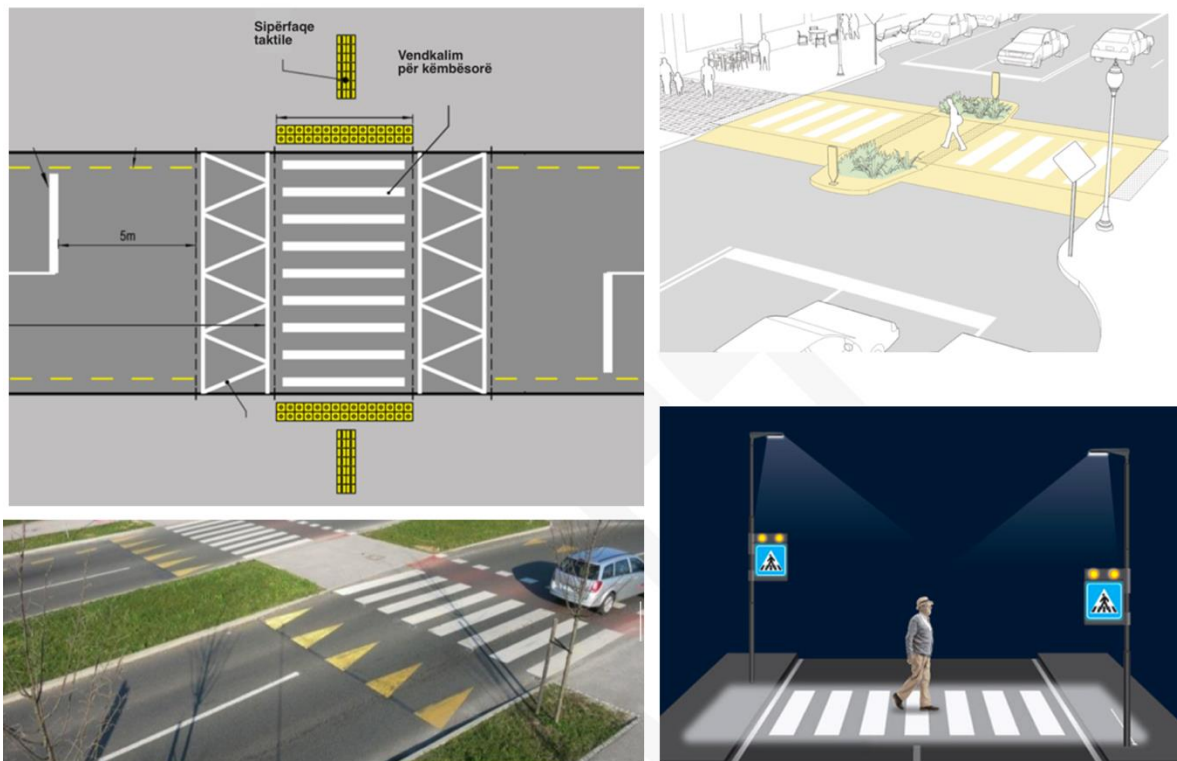


Fig.93. Masat për qetësimin e trafikut dhe ndriçimi në vendkalimet për këmbësorë (Burimi: Global Street Design Guide)

Përmbledhje e masave për përmirësimin e kushteve për këmbësorë dhe çiklist

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
2.1.	Sigurimi i dhe përmirësimi i vendkalimeve ekzistuese për këmbësorët	2.7.	Sigurimi i kushteve për kalim të sigurt të rrugës.	2.11.	Projektimi i rrjetit parësor për çiklist
2.2.	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje.	2.8.	Qetësimi i trafikut dhe sigurimi i qasjeve të sigurt hyrëse/dalëse në/nga shkolla.	2.12.	Skema e re me PPP për biçikletat dhe skema e përdorimit të përbashkët të biçikletave në Suharekë
2.3.		2.9.	Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit parësor për çiklist (përgjatë rrugës nacionale N25)	2.13.	Hapësira për parkim dhe sistem të huazimit të biçikletave.

2.4.	Kryqëzime të mbrojtura dhe heqja e pengesave fizike.	2.10	Projektimi i rrjetit dytësor për çiklist.		
2.5.	Projektimi dhe vënia në funksion e rrjetit parësor për çiklist.				
2.6.	Përmirësimi/ndërtimi i shtigjeve kryesore për këmbësorë përgjatë rrugëve kryesore				

3.4. ZHVILLIMI DHE PËRMIRËSIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK

Aktualisht në Suharekë, i gjithë sistemi i transportit publik mbështetet te transporti me autobusë. Shpeshtësia e shërbimit nuk është e mjaftueshme edhe pse cilësia e mjeteve është përmirësuar, kapaciteti është i ulët dhe autobusët shpesh janë të mbingarkuar me udhëtarë. Po kështu, në Suharekë nuk ka korsi të dedikuara për autobusët dhe nuk janë ndërtuar rrugë të veçanta për autobusë e vende mirëfillta shkëmbimi.

Synimi kryesor është përmirësimi i cilësisë së transportit publik në Suharekë. Këtu përfshihet rritja e shërbimit të transportit publik (në sasi e cilësi), duke e bërë më efikas, të integruar, tërheqës dhe të përfitueshëm nga të gjithë.

Gjithashtu, me qëllim të mbulueshmërisë dhe lidhjen me transport publik të institucioneve të rëndësishme (Kuvendi Komunal, Qendra kryesore e mjekësisë familjare-QKMF, institucionet arsimore etj), duhet të fuqizohen linjat të cilat mundësojnë ndërlihdjen e zonave të qytetit me qendrën e qytetit si dhe fshatrave me pjesën urbane të Suharekës.

Përmbledhje e masave për Transport Publik

Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë	
3.1.	Rregullimi i vendndaljeve për autobusë publik.	3.4.	Shtimi i linjave të reja të autobusëve.	3.7.	Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore
3.2.	Rritja e shpeshtësisë së e lëvizjes (intervalit të përcjelljes) të autobusëve.	3.5.	Harmonizimi i orareve të udhëtimit.		
3.3.	Sistemi i informimit në vendndalje të autobusëve.	3.6.	Vendosja e sistemit elektronik të biletimit (e-Biletimi).		

3.5. MENAXHIMI I PARKINGJEVE

Sistemi joefikas i menaxhimit të parkimit ndikon negativisht jo vetëm në komoditetin e përdoruesve të automjeteve private, por edhe në transportin publik, pasi që makinat e parkuara zënë hapësirën në rrugën servitore përgjatë rrugës nacionale N25 nëpër të cilën qarkullojnë autobusët e Transportit Urban dhe kufizojnë qarkullimin e transportit publik. Për më tepër, parkimi në trotuare dhe shtigje çiklizmi përgjatë kësaj rruge, krijon pengesa për lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve. Masat në fushën e parkimit kanë për qëllim krijimin e një sistemi parkimi të rehatshëm në qytet, si:

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

Politika dhe standardet e menaxhimit të parkimit

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

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

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

- Sistemin e parkimit me pagesë në zona të caktuara në qendër të qytetit;
- Kontrolle të çmimeve dhe rregullore të reja në zona të caktuara për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për aktivitetin e parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës;
- Krijimi i skemave të reja të parkimit rezidencial (zona të banimit) për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit;
- Futja e rregulloreve të reja të parkimit aty ku është e nevojshme dhe zbatimi i këtyre rregulloreve në mënyrë efektive. Është thelbësore të zbatohen kontrollet e parkimit në mënyrë rutinore për të siguruar se nuk ka abuzim ose aktivitet ilegal të parkimit;
- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve të reja të automjeteve në tërë qytetin për përdorim publik.

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

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

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

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

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

Menaxhimi i parkimit në zonat e banuara

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

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

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

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

Parkimi përgjatë rrugës

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

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

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

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

- Riorganizimin e fluksit të trafikut, për disa rrugë të cilat në aspektin teknik dhe të qarkullimit ofrojnë kushte për organizimin e parkingjeve përgjatë rrugëve;
- Vendosjen e sistemit të parkingjeve me pagesë për disa rrugë - Përcaktimi i tarifave sipas nivelit të kërkesës për parkingjet përgjatë rrugëve (tarifa për rrugët në qendrën e qytetit dhe rreth pikave specifike të interesit dhe për parkimin pa pagesë në pjesët jashtë zonave atraktive).
- Politika mbrojtëse për banorët, hapësira të dedikuara për banorë dhe me mundësi abonimi;
- Zbatimi i standardeve të parkimit në përputhje të plotë me “Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor”³² për zonat e planifikuara për ndërtim.

Mundësitë e organizimit të parkimit përgjatë rrugëve

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

Parkimi gjatësor

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

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

Parkimi i pjerrët nën kënd të caktuar

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

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

³² Udhëzim Administrativ MMPH-Nr.08/2017 mbi normat teknike të planifikimit hapësinor, 2017.

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

Parkimi nën kënd të drejtë

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

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

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

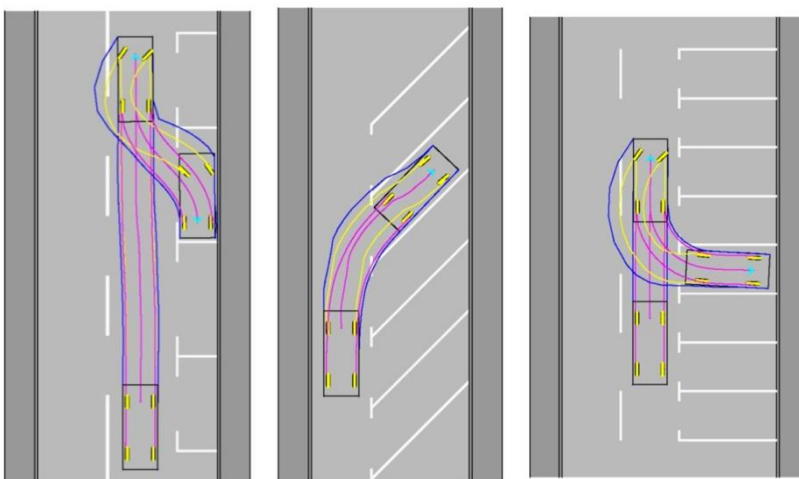


Fig. 94. Manovra gjatë parkimit gjatësor dhe nën kënd të caktuar

Vlen të theksohet se paraprakisht, duhet të bëhet një studim i veçantë i riorganizimit dhe rrjedhës së fluksit të trafikut.

Komuna e Suharekës duhet që për secilën rrugë të:

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

Kriteret për vendosjen e parkingjeve gjatësore përgjatë rrugëve në Suharekë

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

Propozimi për parkingje sipërfaqësore

Gjatë përcaktimit të zonës për parkim me pagesë, qyteti i Suharekës është ndarë në dy zona. Si pjesë e aktivitetit të zonimit, janë vlerësuar çështjet e tilla si çmimi i parkimit dhe kohëzgjatja e qëndrimit për pjesë të ndryshme të qytetit. Zona qendrore e qytetit (Zona 1) klasifikohet si zona më e shtrenjtë me kohëzgjatjen më të shkurtë të lejuar të parkimit, gjersa pjesët periferike të qytetit lejojnë periudha më të gjata kohore dhe kanë çmim më të ulët.

Ka një numër opsionesh të kontrollimit të parkimit në dispozicion brenda Suharekës për të menaxhuar në mënyrë më efektive kërkesën për parkim në qytet. Kjo do të përfshinte:

Zona 1- Sistemi i parkimit me pagesë në qendër të qytetit (me çmime relativisht të larta dhe periudha të kufizuara kohore),

Zona 2- Sistemi i parkimit me pagesë (me çmime më të ulëta dhe pa kufizime kohore),

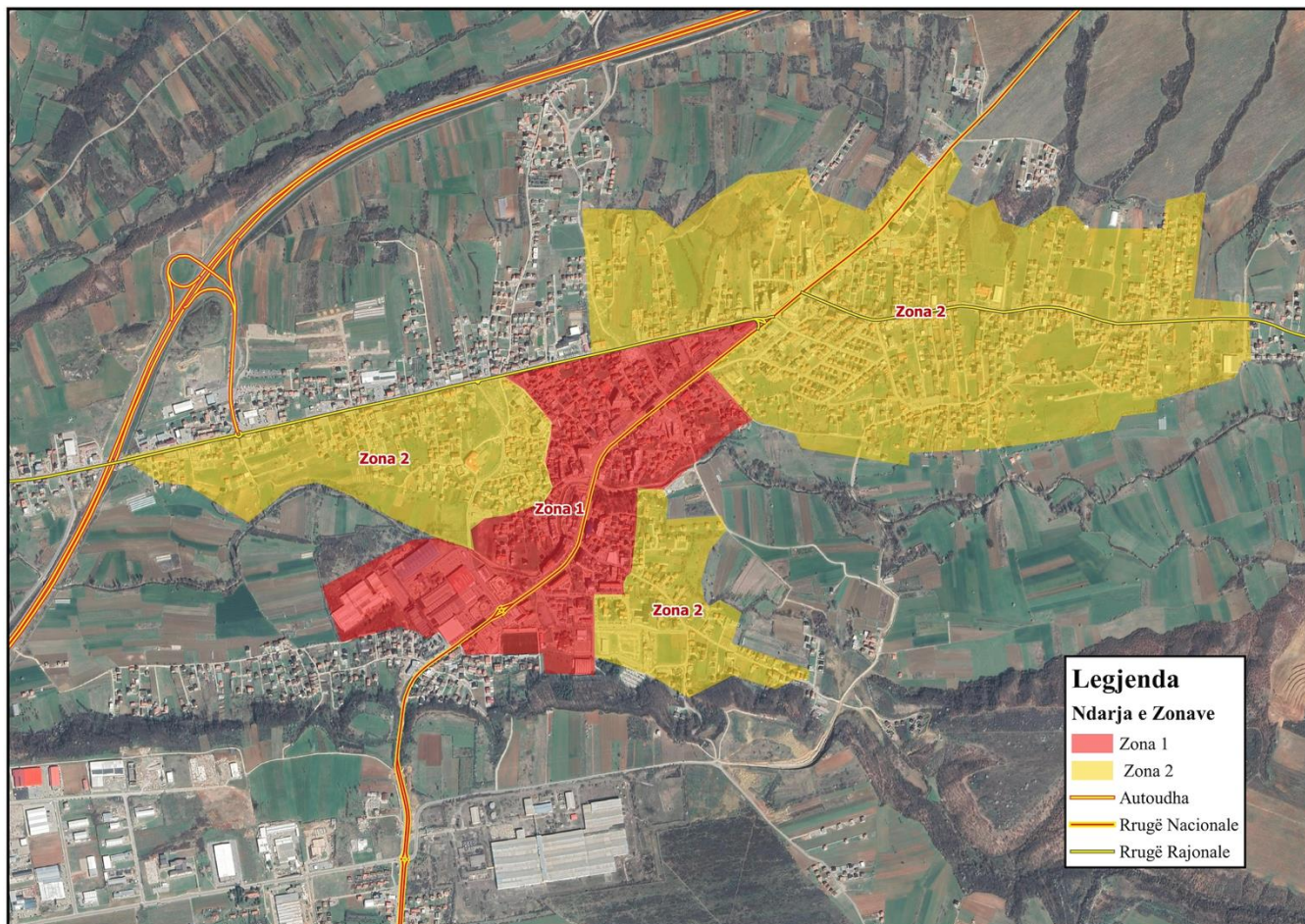


Fig.95. Zonat e parkimit në qytetin e Suharekës

Masat për menaxhimin e parkingjeve

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
4.1.	Alokimi i hapësirave të duhura në rrugë për parkingje përgjatë rrugës.	4.5.	Krijimi i një skeme të re të parkimit në zona të banimit për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit dhe të komunitetit.	4.7.	Ndërtimi i garazheve për parkim
4.2.	Caktimi i rrugëve në të cilat lejohet parkimi.				
4.3.	Rregullore të re për vendosjen e sistemit të parkimit me pagesë në qendër të qytet.				

4.4.	Krijimi i inspecionit komunal të parkimit				
------	---	--	--	--	--

3.6. PËRMIRËSIMI I SIGURISË DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT

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

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

Kosova ka programe kombëtare të sigurisë dhe është hartuar një strategji e sigurisë rrugore në përputhje me rekomandimet e Rregullores 2008/96/EC për kontrollin e sigurisë rrugore të Këshillit të Evropës me qëllim përmirësimin e sigurisë rrugore³³.

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

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

Në aspektin e përgjithshëm të sigurisë, planifikimi dhe projektimi i infrastrukturës së sigurt të transportit përfshin fushat kryesore si në vijim³⁴:

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

³³ Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë 2016-2020.

³⁴ <https://mtayl4.wordpress.com/the-5-es/>.



Fig.96. Qasja "5E" për parandalimin e aksidenteve në trafik

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

Në Ligjin e Rrugëve³⁵ janë të cekura kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës (nga viti 2021, Ministria e Infrastrukturës është në kuadër të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës) dhe Komunave lidhur me vendosjen e shenjave të komunikacionit. Sa i përket kompetencave të Komunave, Ligji për Vetëqeverisje Lokale³⁶ përkufizon statusin ligjor të komunave.

Për më tepër, *Rregullorja për Shërbimet Komunale* është një tjetër dispozitë ligjore me specifika të ndryshme lidhur me obligimet e Komunave dhe përmban rregullore lidhur me sigurinë në trafik. Në gjithë zinxhirin e kompetencave në mes pushtetit qendror dhe atij lokal, një rol shumë të rëndësishëm e luan edhe policia. Për këtë, Ligji i Policisë³⁷ është një tjetër ligj që duhet të shqyrtohet në detaje. Policia si organ jopolitik, është nën autoritetin e drejtpërdrejtë të Ministrit të Brendshëm dhe po ashtu ka rol mbështetës dhe bashkëpunues me Komunën. Edhe këtu, nuk është qartësuar sa duhet roli i policisë, sepse në njërin anë duhet të zbatojë ligjet dhe aktet tjera të nivelit qendror, në anën tjetër ka për detyrë të asistojë dhe të mbështesë, iniciativat dhe aktivitetet e komunës. Bashkëpunimi mes policisë dhe autoriteteve komunale ekziston, por raporte të ndryshme tregojnë se ky bashkëpunim nuk është struktural dhe shpesh nuk është efikas.

Siguria në trafik rregullohet me Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor³⁸. Qëllimi i këtij Ligji është të rregullojë të drejtat dhe detyrimet në sistemin e trafikut rrugor. Përveç Ligjit për Sigurinë në Komunikacionin

³⁵ Ligji Nr. 2003/11 Ligji për rrugët; Ligji NR.03/L-120 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit për rrugë Nr. 2003/11; Ligji Nr. 06/L-068 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 2003/11 për rrugë i ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr. 03/L-120.

³⁶ Ligji Nr. 03/L-040 për vetëqeverisjen lokale.

³⁷ Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë.

³⁸ Ligji Nr. 02/L-70 për sigurinë në komunikacionin rrugor.

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

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

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

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

Akterët e lartpërmendur duhet të bashkëpunojnë në mënyrë që të ofrojnë siguri në trafikun rrugor. Meqenëse, rruga nacionale është nën kompetencë të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, atëherë kjo Ministri duhet të ndërmarrë veprimet e nevojshme për rritjen e sigurisë në trafikun rrugor duke zhvilluar dhe zbatuar një program efektiv dhe afatgjatë. Përmes, Institucioneve përgjegjëse, duhet të koordinojë të gjitha aktivitetet në nivel nacional për të siguruar përmirësimin e sigurisë në trafikun rrugor. Me theks të veçantë, të sigurojë se MMPHI si dhe Policia e Kosovës të identifikojnë vendet e rrezikshme (pikat e zeza) përgjatë rrugës nacionale N25 dhe rrugëve rajonale, që të mundësojnë orientimin e kontrolleve policore në vendin e duhur si preventivë ndaj aksidenteve. Po ashtu, të shqyrtojnë aplikimin e alternativave tjera siç është vendosja e kamerave përcjellëse dhe atyre statike për matjen e shpejtësisë nëpër rrugët rajonale dhe lokale në mënyrë që të rrisin sigurinë në trafikun rrugor.

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

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

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

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

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

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

- **Përmirësimi i sigurisë në rrugët e prekura:** Përmirësimet e korsive të trafikut (siç është modifikimi i korsive, shenjat e trafikut etj.). Rezultat i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe rrjedha më stabile e trafikut.
- **Kontrollimi i shpejtësisë përmes pajisjeve inteligjente të transportit** (radarët, kamerat e shpejtësisë në kryqëzimet e sinjalizuara – kamerat kanë mundësi të zbulojnë automjetet që kalojnë kufirin e shpejtësisë në çdo kohë, qoftë dritat e semaforit e kuqe, e verdhë ose jeshile, etj.). Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e numrit të aksidenteve, si dhe në krijimin e rrjedhës më të qëndrueshme të trafikut në të gjithë qytetin.
- **Zonat 30 ose 20 km/h pranë shkollave lokale:** Modifikimi i zonës së transportit (rruga dhe shtegu i këmbësorëve, pengesat për reduktim të shpejtësisë, shenjat e trafikut dhe vendkalimet e ngritura për rritjen e sigurisë së këmbësorëve gjatë kalimit të rrugës). Kjo masë do të krijojë një mjedis më të sigurt të trafikut afër shkollave, me një numër më të vogël aksidentesh trafiku, si dhe një mjedis më të sigurt për nxënësit.

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

Këto lloje të masave janë përfshirë në figurën e mëposhtme.

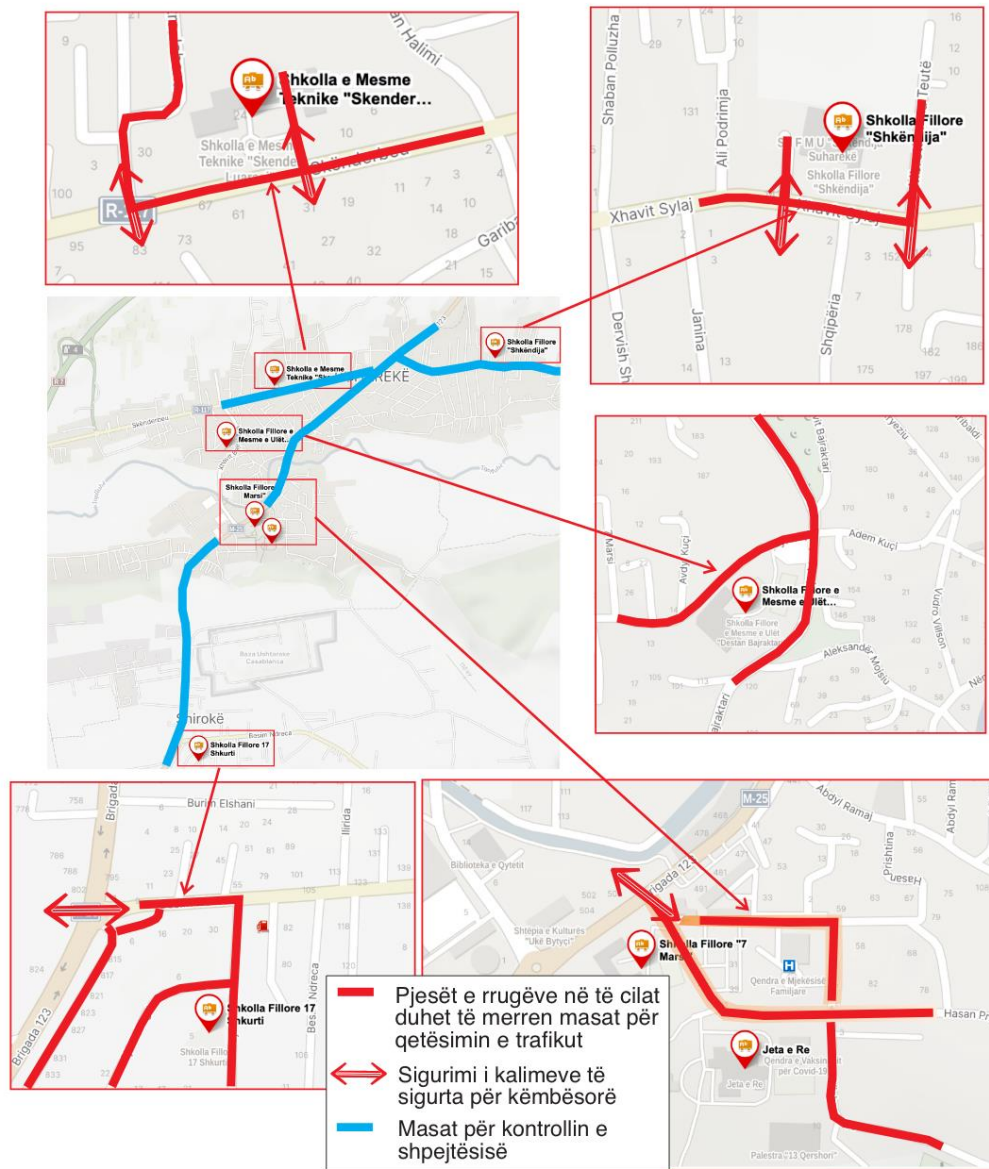


Fig.97. Masat për përmirësimin e sigurisë së trafikut

3.6.3. Menaxhimi i logjistikës urbane

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

Komuna e Suharekës nuk ka një rregullore për hyrjen dhe operimin e automjeteve të rënda në pjesë të ndryshme të qytetit. Në përgjithësi, njësitë e vogla tregtare në Suharekë nuk e organizojnë vetë furnizimin e mallrave (d.m.th. për llogari të tyre). Furnitorët dhe distributorët e mëdhenj i optimizojnë dërgesat dhe i organizojnë dërgesat duke

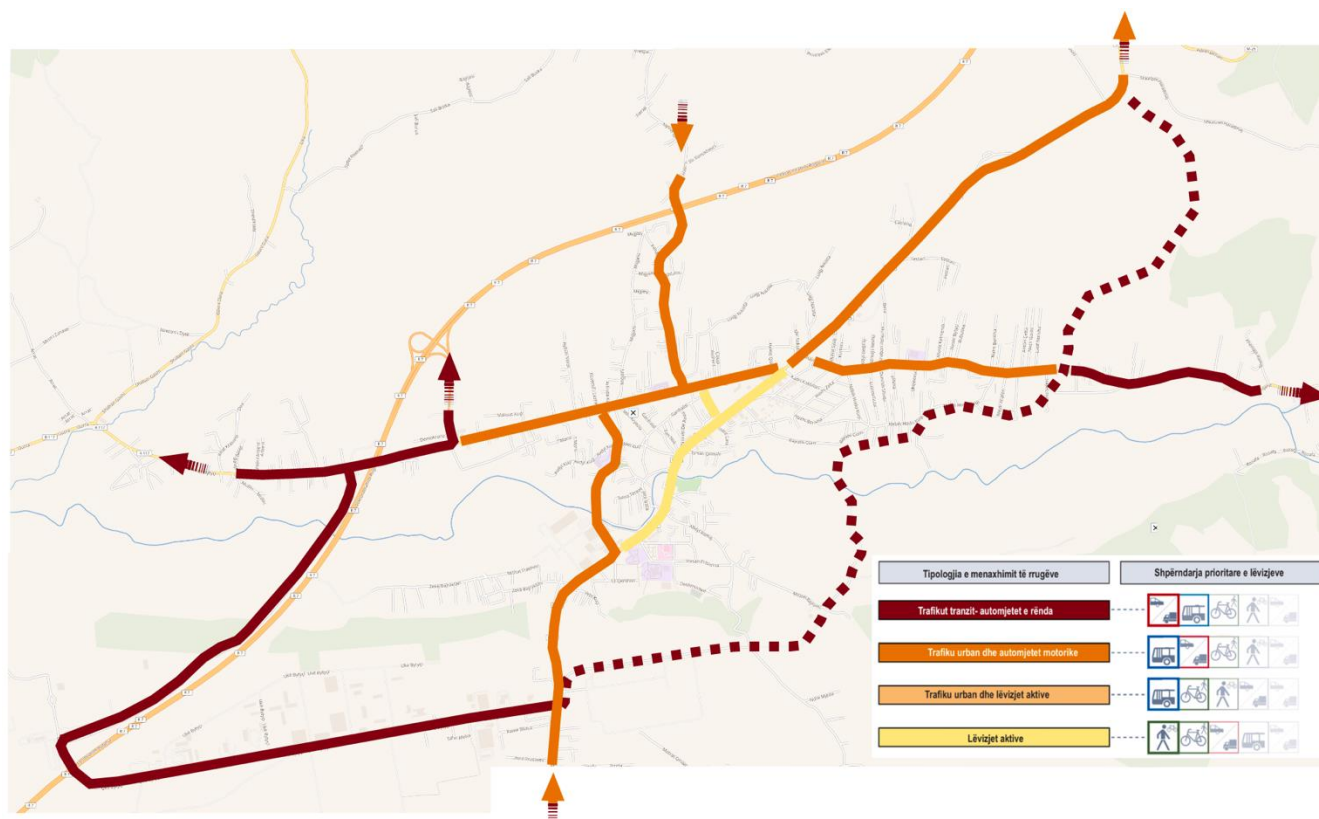
përdorur automjete të ndryshme komerciale. Në anën tjetër, për mallra më të vogla, qiramarrësit e dyqaneve dhe shitësit me pakicë furnizohen nga furgonë dhe automjete transportuese deri në 3.5 t.

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

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

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

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



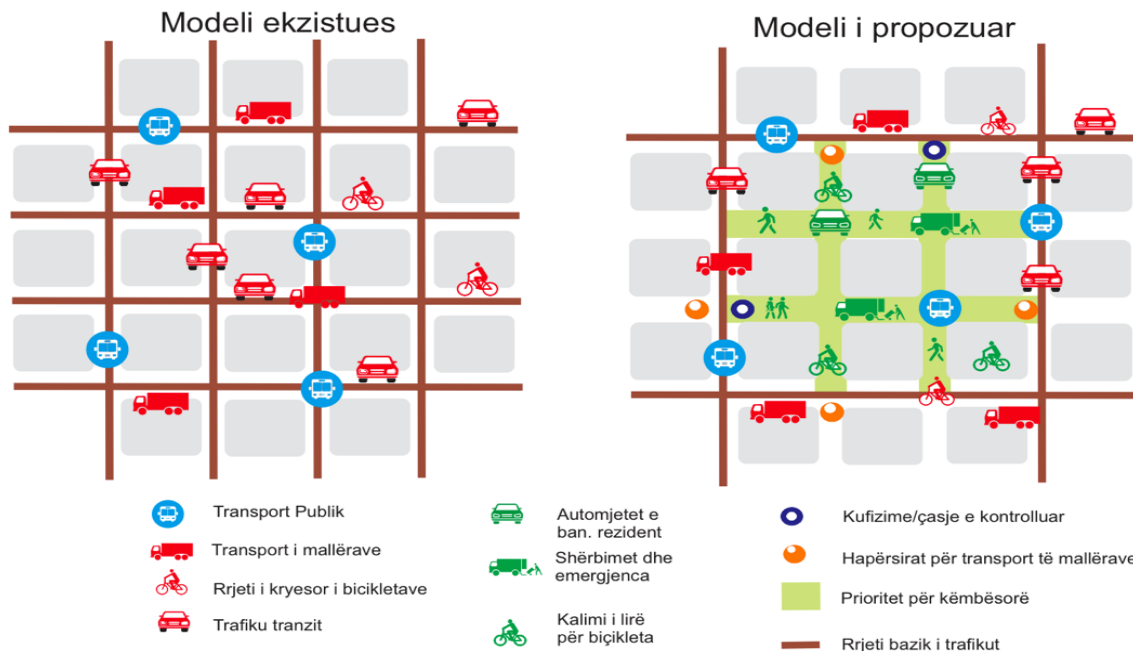


Fig.98. Zhvillimi i planit të menaxhimit të trafikut

Angazhimin e përbashkët me Drejtorinë e Arsimit të Komunës dhe shkollat / kolegjet lokale në zhvillimin e planeve të udhëtimit në shkollë, si dhe zhvillimin e masave të tjera si inkurajimi i ecjeve në rresht dhe ngasjes së biçikletës gjatë shkuarjes në shkollë dhe kthimit nga shkolla.

Menaxhimi i shpejtësisë - Zbatimin e kamerave të shpejtësisë dhe monitorimin e kufijve të shpejtësisë për të zvogëluar aksidentet që vijnë si pasojë e shpejtësisë.

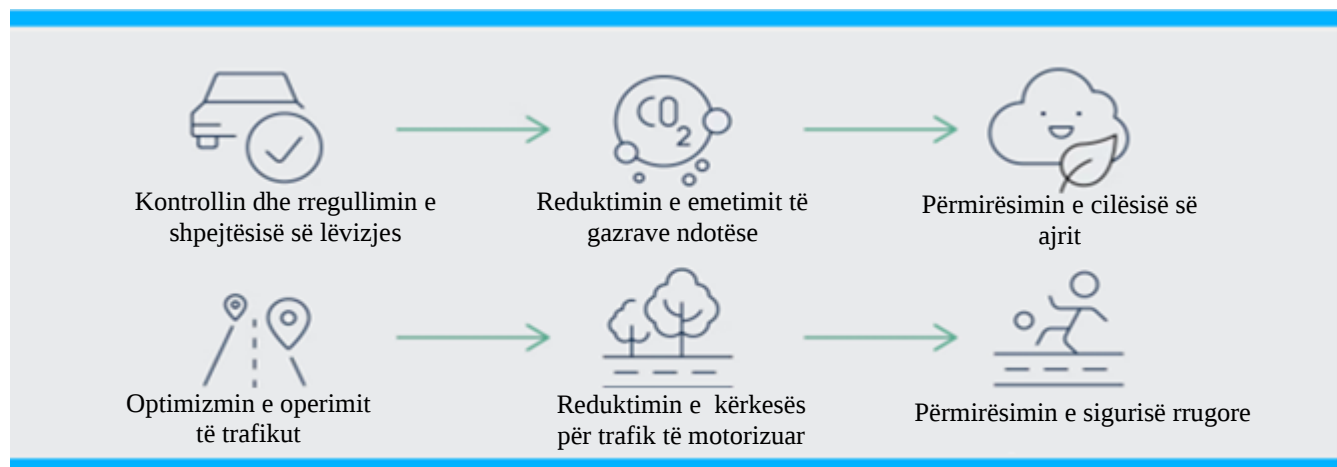
Përmbledhje e masave për menaxhimin e trafikut

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

3.7. KONCEPTI STRATEGJIK PER MOBILITETIN E MENÇUR

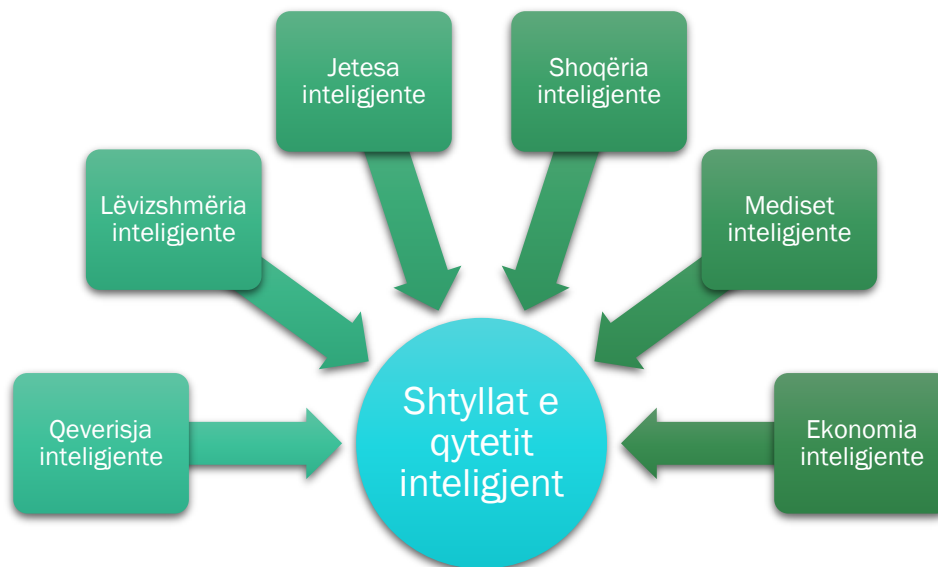
Qëllimi i përdorimit të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) është optimizimi i menaxhimit të infrastrukturës dhe platformave logjistike, duke riorganizuar flukset e trafikut, në mënyrë që të promovojnë ri-ekuilibër midis mënyrave të ndryshme të transportit dhe të inkurajojnë përdorimin më të madh të modeleve më të qëndrueshme të transportit. Kjo do të sigurojë të gjitha përfitimet që SIT sjellin në përmirësimin e sigurisë dhe cilësisë së jetës së qytetarëve të Suharekës dhe në këtë mënyrë, zgjidhjet inteligjente mund të kontribuojnë për uljen e përdorimit të automjeteve private dhe përmirësimin e operimit të trafikut.

Implementimi i objektivave strategjike dhe masave në përgjithësi për mobilitetin e mençur përfshin :



Në aspektin e mobilitetit urban dhe zhvillimit të përgjithshëm të qytetit të Suharekës është shumë e rëndësishme komponenta e qytetit të mençur/zgjuar (“Smart City”). Në kuadër të konceptit për qytetin e mençur mund të zhvillohen këto aspekte të funksionimit të qytetit:

- Transport publik i mençur;
- Ndriçim i mençur rrugor;
- Menaxhim i mençur me trafikun;
- Parking i mençur;
- Zgjidhje e mençur për sigurinë publike dhe të sigurisë në trafik;
- Huazim i mençur i biçikletave etj.



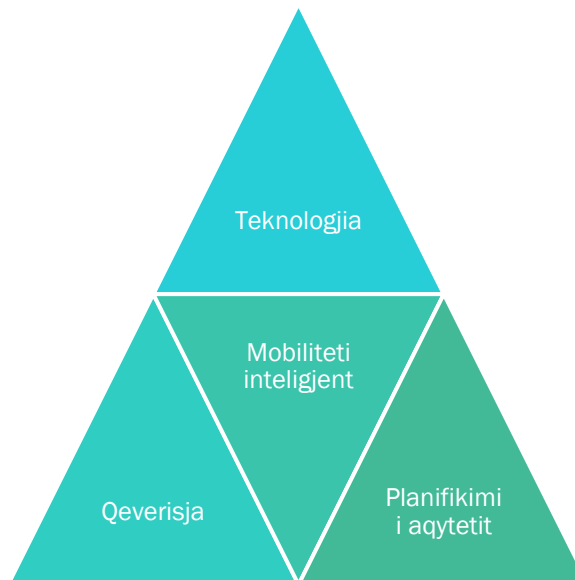


Fig.99. Shtyllat e mobilitetit dhe qytetit inteligjent³⁹

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

³⁹ G.H, Mobiliteti Urban, Prishtinë, 2022.



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



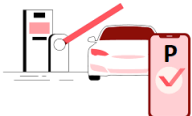
Përdorimi i sensorëve dhe IoT (Internet of Things) për kontrollin e cilësisë së ajrit.



Kontrolli automatik i trafikut përmes teknikave “smart”.



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



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



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



Fig.100. Koncepti strategjik për “Smart mobility” në komunën e Suharekës

3.7.1. Përmirësimi, koordinimi dhe azhurnimi i sinjaleve të trafikut

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

Me qëllim të përmirësimit të sinjalizimit të trafikut, varësisht nga kategoria e rrugës, është e nevojshme të bëhet respektimi i të gjitha niveleve të trafikut (nga Niveli i I-rë deri në Nivelin e V-të). Vendosja e shenjave vertikale dhe horizontale të trafikut të jetë në përputhje të plotë me Udhëzimin administrativ (MI) Nr 09/2017 për sinjalizimin dhe rregullat e trafikut rrugor. Në planin afatmesëm të implementimit të PMQU, rekomandohet që: në hyrjet e qytetit të Suharekës, në afërsi të shkollave dhe në segmente tjera rrugore ku drejtuesit kanë mundësi potenciale për zhvillim të shpejtësive me të mëdha, apo në segmente me dukshmëri të kufizuar horizontale më rrezikshmëri më të lartë, të vendosen shenja informuese digjitale me kontroll inteligjent. Përveç monitorimit dhe kontrollit të shpejtësisë, përmes këtyre shenjave drejtuesit e rrugës mund të informohen në kohë reale në lidhje me kushtet e qarkullimit, pengesat eventuale në rrugë dhe kushtet klimatike.



Fig.101. Shenja digjitale me kontroll inteligjentë

3.7.2. Ndriçimi rrugor i mençur

Me qëllim të përmirësimit të ndriçimit rrugor, propozohet miratimi i një zgjidhjeje me ndriçim bazuar në ndriçimin inteligjent (“Smart Lighting”), i cili ka aftësinë të kontrollohet nga një sistem qendror menaxhimi në mënyrë që të ofrojë funksionalitet më të mirë dhe ndriçim fleksibël.

Ndriçimi rrugor i mençur përfshin:

- Poça elektrik të bazuar në teknologjinë e përparuar LED, me kohëzgjatje të madhe, të cilat mundësojnë shpenzim të zvogëluar të energjisë elektrike dhe mbrojtje të mjedisit jetësor;
- Senzorë të cilët mundësojnë përshtatje të intensitetit të dritës;
- Pajisje rrjetore e cila mundëson komunikimin ndërmjet poçave dhe sistemit qendror.

3.7.3. Huazim i mençur i biçikletave

Shumë qytete kanë adoptuar sisteme me qira të biçikletave me stacione përreth qytetit, por trendi i fundit është për sistemet e qirasë të biçikletave që përdorin teknologjinë “wireless” për t’i mundësuar përdoruesve të kontrollojnë dhe shikojnë biçikleta.

Huazimi i mençur i biçikletave është koncept i ri dhe shumë i rëndësishëm, i cili u ofron qytetarëve dhe turistëve mënyrë ekonomike transporti dhe mundësi kursimi të një kohe të konsiderueshme gjatë kalimit të largësive të shkurtra nëpër qytet. Gjatë aplikimit të teknologjive të mençura dhe inovative, qytetarëve dhe turistëve do t’u ofrohen shërbime bashkëkohore dhe praktike, duke u mundësuar, njëherësh, fleksibilitet të plotë dhe lehtësi gjatë përdorimit.

Përmbledhje e masave për mobilitetin e mençur

	<i>Masa</i>	<i>Plani kohor</i>
1.	Monitorimi dhe analiza e të dhënave të flukseve të trafikut në kohë reale.	Afatshkurtër
2.	Përdorimi sensorëve dhe IoT (Internet of Things) për kontrollin e cilësisë së ajrit.	Afatgjatë
3.	Kontrolli automatik i trafikut përmes teknikave “smart”.	Afatmesëm
4.	Promovimi i “Electric Mobility” përmes përdorimit të automjeteve elektrike, biçikletave elektrike dhe skuterëve elektrik .	Afatmesëm
5.	Zhvillimi i zgjidhjeve të zgjuara për parkim duke përdorur sensorë dhe aplikacione telefonike .	Afatgjatë
6.	Infrastrukturë digjitale për monitorimin e shpejtësisë dhe përmirësimin e sigurisë rrugore.	Afatmesëm
7.	Sistemi elektronik i pagesës së parkimit të automjeteve (bazuar në aplikacion).	Afatgjatë

3.8. MBROJTJA E MJEDISIT

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

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

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

- Reduktimi i numrit të automjeteve përmes promovimit të transportit publik kundrejt transportit privat, dhe përmirësimit të menaxhimit të rrjetit rrugor;
- Përmirësimi i transportit publik dhe promovimi i teknologjive të automjeteve të pastra;
- Inkurajimi i çiklizmit dhe shtimi i zonave të gjelbra; dhe

- Aktivistët e mjedisit së bashku me OJQ-të dhe institucionet publike të jenë vazhdimisht aktivë në rritjen e ndërgjegjësimit të publikut se: jetesat normale dhe të shëndetshme është e mundur vetëm përmes një mjedisi të pastër.
- Aplikimi i metodave tjera për zvogëlimin e emisioneve si p.sh, pastrimi i rrugëve, shfrytëzimi i karburanteve të pastërta dhe inspektimi i veturave;
- Hartimin e Planit lokal për mbrojtjen e ajrit nga ndotësit.

Ngritja e vetëdijes dhe ndërgjegjësimit për çështjet mjedisore

Për të promovuar plotësisht konceptin e udhëtimit të qëndrueshëm dhe ndërgjegjësimin për mbrojtjen e mjedisit, rekomandohet krijimi i një fushate gjithëpërfshirëse për të mbështetur dhe promovuar modalitetet aktive të transportit në përgjithësi dhe transportit publik në veçanti në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Barrën për ndërgjegjësim dhe rritje të njohurive në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe për t'i ndihmuar brezat e ardhshëm në luftimin e këtyre fenomeneve duhet ta bartin prindërit, institucionet arsimore dhe shëndetësore, por një pjesë të barrës duhet ta bartin edhe mediat, shtypi dhe televizionet tona, duke krijuar hapësirë më të madhe për programe dhe fushata për mbrojtjen e mjedisit. Kjo do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit dhe përdorimit më të përgjegjshëm të veturave private në aspektin e programit të sjelljes së udhëtimit. Për t'i lehtësuar dhe koordinuar këto aktivitete, si pjesë e Planit, duhet të caktohet një Koordinator i ri për Mobilitet të Qëndrueshëm për të çuar përpara agjendën e re të mobilitetit urban në qytet, në mbështetje të qëllimeve dhe vizionit të PMQU-së. Disa aktivitete janë propozuar në lidhje me aktivitetet promovuese.

Ato përfshijnë:

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

Përmbledhje e masave për mbrojtje të mjedisit

	Afatshkurtër		Afatmesëm		Afatgjatë
--	---------------------	--	------------------	--	------------------

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

3.9. MONITORIMI DHE VLERËSIMI I PMQU-SË

Monitorimi është mbledhja rutinë dhe analiza e informacionit për të përcjellur progresin ndaj PMQU-së së Suharekës dhe për të kontrolluar pajtueshmërinë e standardeve të përcaktuara. Aktivitetet e monitorimit dhe vlerësimit janë të lidhura me progresin e procesit të planifikimit të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) dhe ndikimin e politikave për implementimin e masave të cilat rrjedhin nga PMQU-ja. Sigurimi i informacionit të rregullt mbi mbarëvajtjen e procesit të implementimit të PMQU-së është i rëndësishëm për vendimmarrësit, organet në nivel lokal dhe qendror për financim të projekteve, por edhe palët tjera të interesit të cilat mund të ndihmojnë në vërtetimin se PMQU-ja ka rezultuar ose do të rezultojë në përfitime për komunitetin. Monitorimi dhe vlerësimi sistematik rrit efikasitetin e procesit të planifikimit dhe zbatimit, ndihmon në optimizmin e përdorimit të burimeve dhe siguron prova për planifikimin dhe vlerësimin e masave të transportit në të ardhmen.

Sfidat e zakonshme për zbatimin efektiv të monitorimit dhe vlerësimit janë⁴⁰:

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

⁴⁰ SUMP Monitoring & Evaluation Kit, Eltis 2016.

Krijimi i strategjisë së monitorimit të PMQU-së

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

Zakonisht ekzistojnë tri faza të ndryshme të përfshira në zhvillimin e një kornize të monitorimit, si:

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

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

Faza e vlerësimit: Në këtë fazë përfshihet analiza, interpretimi dhe, nëse është e nevojshme, vlerësimi i vlerës për mjetet e shpenzuara.

Një opsion për procesin e vazhdueshëm të monitorimit është paraqitur në figurën e mëposhtme. Ky proces i shqyrtimit dhe rishikimit ndihmon me veprime korrigjuese që përdoren për të ndryshuar programet, ose përshtatjet e duhura për objektivat e PMQU-së.

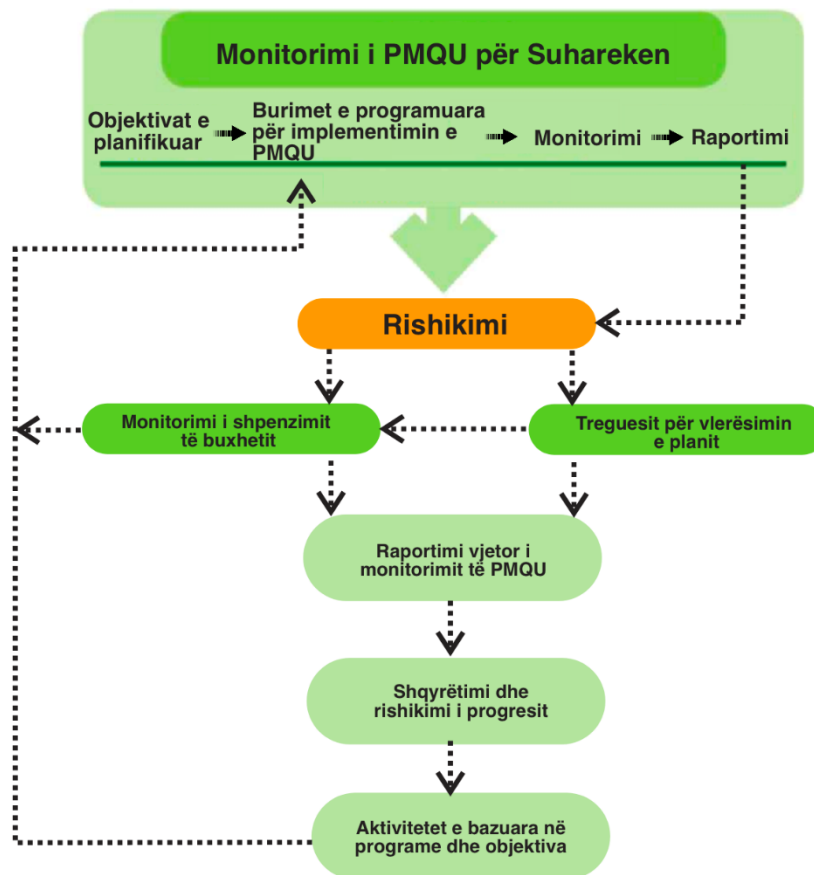


Fig.102. Monitorimi i PMQU për Suharekën

Përzgjedhja e treguesve të duhur të PMQU-së

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

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

Tabela 15. Lista e treguesve të performances – PMQU për Suharekën

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

PLANI I VEPRIMIT

Q1: Përmirësimi dhe menaxhimi i infrastrukturës rrugore

Përmbledhje e masave për përmirësimin dhe menaxhimin e infrastrukturës rrugore

Masa	Përshkrimi i masës	Periudha Afatshkurtë r (2024-2026)	Periudha Afatmesme (2027-2030)	Periudha Afatgjatë (2031-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
Ndryshimi i planit projektues të gjeometrisë së rrethrotullimit ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës lidhëse me autoudhën përmes implementimit të panit të ri.	Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës lidhëse me autoudhën duke rritur diametrin e rrethrotullimit dhe mundësuar kthimet djathtas dhe majtas në korsi të veçanta. Po ashtu numri i korsive rreth ishullit qendror të kaloj në dy korsi me aplikim të një “bypass” të “tipit II” për kthimet djathtas nga qendra e qytetit në drejtim të autoudhës dhe një “by pass” të “tipit I” për lëvizjet drejtë nga drejtimi i Reshtanit në drejtim të qytetit.	2024			150. 000 €	Komuna e Suharekës
Përzgjedhja dhe aplikimi i formës adekuate të kontrollit të trafikut në kryqëzimin ndërmjet rrugës	Forma e kontrollit të trafikut në kryqëzimin ndërmjet rrugës rajonale R117 dhe qarkores në drejtim të zonës industriale, të kaloj në rrethrotullim të projektuar dhe ndërtuar në	2024			180.000 €	Komuna e Suharekës

rajonale R117 dhe qarkores në drejtim të zonës industriale.	harmoni me normat e projektimit dhe ndërtimit.					
Inventarizimi dhe përmirësimi, plotësimi i sinjalizimit të trafikut dhe pajimeve tjera të sigurisë rrugore.	Përmirësimi i sinjalizimit ekzistues të trafikut dhe vendosja e sinjalizimit dhe pajimeve tjera shtesë të trafikut në të gjitha rrugët.	2025			Vendoset nga Komuna	Komuna e Suharekës
Zgjerimi i rrugës “Skënderbeu”.	Zgjerimi i rrugës “Skënderbeu”, gjegjësisht kalimi i kësaj rruge në 4 korsi, me nga dy korsi për secilën kahe do të mundësoj përmbushjen e kërkesës për lëvizje në këtë pjesë të rrugës, dhe për rrjedhojë përmirësimin e kushteve të qarkullimit dhe nivelit të shërbimit.	2024			Vendoset nga Komuna	Komuna e Suharekës
Mbyllja e qasjeve ndërmjet kaheve të kundërta ne implementimin e projektit të ri të zgjerimit të rrugës “Skënderbeu”.	Ne projektin e ri të zgjerimit të rrugës “Skënderbeu”, të realizuar nga komuna, të mbyllën qasjet përgjatë segmentit rrugor dhe shkëmbimi i lëvizjeve të bëhet vetëm nëpërmjet dy rrethrotulimeve .	2024			20.000 €	Komuna e Suharekës
Zgjerimi i rrugës nga rrethrotullimi i rrugës lidhëse me autoudhën deri te kryqëzimi që ndërlidhet me qarkoren.	Si vazhdimësi e përmirësimit të parametrave gjeometrik të rrugës “Skënderbeu” dhe me qëllim të fuqizimit të qarkores jug-perëndimore, është nevojshëm që, pjesa e rrugës nga rrethrotullim i rrugës “Skënderbeu” me qasjen në autoudhë deri te kryqëzimi ku lidhet qarkorja, të zgjerohet në rrugë me katër korsi dhe ndarje fizike në mes.	2024			Vendoset nga Komuna	Komuna e Suharekës
Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe	Të përmirësohen parametrat gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës “Skënderbeu” dhe rrugës transite (transiti i vjetër, qe lidhe rrugën “Skenderbeu” me rrugën “N25”). Ne gjendjen aktuale ky		2026		140.000 €	Komuna e Suharekës

rrugës transite (transiti i vjetër).	rrethrotullim ka tejngopje dhe shfrytëzim të kapacitetit ideal për orët kulmore rreth 137%, prandaj është e domosdoshme të rritet diametri i ishullit qendror dhe diametri i jashtëm i këtij rrethrotullimi si dhe ky rrethrotullim të projektohet dhe ndërtohet me dy korsi rreth ishullit qendror					
Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rreth rrotullimit në afërsi të shkollës “Destan Bajraktari”.	Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rreth rrotullimit në afërsi të shkollës “Destan Bajraktari” si dhe ndryshimi i regjimeve të trafikut duke adresuar po ashtu kalimin e sigurt të këmbësorëve në këtë zonë.			2028	110.000 €	Komuna e Suharekës
Përmirësimi i parametrave gjeometrik të qarkores dhe pajisja me elementët e nevojshëm infrastrukturor të sigurisë.	Fuqizimi dhe përmirësimi infrastrukturor i qarkores e cila kalon nëpërmjet zonës industriale. Përmirësimi i parametrave gjeometrik të këtij segmenti rrugor ka ndikim në përmirësimin e lëvizshmërisë urbane brenda zonës urbane, sepse lëvizjet transite që qasen në zonën qendrore urbane të qytetit mund të orientohen në drejtim të shfrytëzimit të kësaj qarkoreje. Ky segment rrugor ka nevojë për përmirësime infrastrukture në aspektin e zgjerimit të korsive, sinjalizimit adekuat dhe përmirësimin të sigurisë gjatë lëvizjes (në pjesë të caktuara të vendosën pahitë elastike).		2027		350.000 €	Komuna e Suharekës
Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rreth rrotullimit ndërmjet rrugës transite dhe rrugës nacionale N25.	Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit ndërmjet rrugës transite dhe rrugës nacionale N25 (në afërsi të “Ballkanit”) si dhe ndryshimi i regjimeve të trafikut duke mundësuar kthimet djathtas dhe nëpërmjet “bypass”, përkatësisht kthimet majtas në korsi të veçanta për kthim, do të ketë		2027		120.000 €	Komuna e Suharekës

	ndikim në përmirësimin e kualitetit të lëvizjes dhe indikatorëve tjerë të rëndësishëm të trafikut.					
Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rreth rrotullimit në afërsi të stacionit të policisë.	Përmirësimi i parametrave gjeometrik të rrethrotullimit në afërsi të stacionit të policisë duke mundësuar lëvizjet djathtas dhe drejtë në rrugën kryesore përmes “bypass”-ve do të ketë ndikim në përmirësimin e kualitetit të lëvizjes dhe indikatorëve tjerë të rëndësishëm të trafikut.		2027		80.000 €	Komuna e Suharekës
Përmirësimi gjeometrik për kryqëzimet tjera përgjatë rrugës nacionale N25 e cila kalon brenda zonës urbane të Suharekës.	Përmirësimi i parametrave gjeometrik dhe ndryshimi i regjime të trafikut të disa kryqëzimeve përgjatë rrugës nacionale N25 brenda zonës urbane të Suharekës, duke adresuar kalimin e sigurt të këmbësorëve dhe çiklistëve nëpërmjet mjediseve të veçanta dhe të sigurta.		2028		100.000 €	Komuna e Suharekës
Riorganizimi i fluksit të trafikut brenda rrjetit sekondar rrugor të zonës urbane.	Duke marrë për bazë trendin aktual të rritjes së kërkesave për lëvizje të motorizuar dhe parashikimet për të ardhmen si dhe kërkesat në rritje për parkingje gjatësore, rekomandohet riorganizimi i fluksit të trafikut për disa rrugë brenda rrjetit rrugor dytesorë të Suharekës.			2030	30.000 €	Komuna e Suharekës

Q2: Përmirësimi i infrastrukturës dhe rritja e sigurisë për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve
Përmbledhje e masave për përmirësimin e infrastrukturës për lëvizje të këmbësorëve dhe çiklistëve

Masa	Përshkrimi i masës	Periodha Afatshkurtë r (2024-2026)	Periodha Afatmesme (2027-2030)	Periodha Afatgjatë (2031-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
Sigurimi i dhe përmirësimi i vendkalimeve ekzistuese për këmbësorët.	Përmirësimi i sinjalizimit dhe rritja e sigurisë së këmbësorëve e çiklistëve në kryqëzime dhe rrethrotullime përgjatë rrugës “Brigada 123” dhe “Skënderbeu”.	2024			80 000 €	Komuna e Suharekës
Zgjerimi i Sheshit kryesor në Suharekë – Përfundimi i sheshit.	Sheshi do fillojë nga ish-Shtëpia e Mallrave deri te “Ura e Vogël”. Aty parashihet që nga rrugë e qarkullueshme “non-stop” të shndërrohet në një shesh qendror të qytetit, pra në zonën nga “Ura e Vogël” deri të “Ura e Madhe”, teksa prej aty do të vazhdohet deri te rruga “Indrit Cara” ose pranë ish-Shtëpisë së Mallrave.	2024			Vendoset nga Komuna	Komuna e Suharekës
Masat për të ndihmuar personat me nevoja të veçanta.	Rampa/pjerrina për qasje dhe lëvizje të personave me aftësi të kufizuara.	2024			120.000 €	Komuna e Suharekës
Përmirësimi i shtigjeve ekzistuese për çiklistë në Suharekë.	Zgjerimi i korsive të ekzistuese të biçikletave përgjatë rrugës “Brigada 123”	2024			40.000 €	Komuna e Suharekës
Ndërtimi i shtigjeve kryesore për çiklist përgjatë rrugëve kryesore Faza e I-rë.	Ndërtimi i korsive të reja të biçikletave përgjatë rrugëve: - “Brigada 123” (nga Shkolla “7 Mars” deri te Stacioni Policor”; “Skënderbeu”.	2025			120.000 €	Komuna e Suharekës
Ndërtimi i shtigjeve kryesore për çiklist përgjatë rrugëve kryesore Feza e II-të.	Ndërtimi i korsive të reja të biçikletave përgjatë rrugëve: - “Xhavit Syla”, “Mehmet Bytyqi” (deri në Reqan), përgjatë unazës së planifikuar në pjesën jug-perndimore të qytetit, si dhe në rrugën paralel me autoudhën (përgjatë rrugës Ukë		2026		320.000 €	Komuna e Suharekës

	Bytyqi- deri në kyçje me rrugën U.Bytyqi.					
Projektimi i rrjetit dytësor për çiklist.	Ndërtimi i korsive të reja të biçikletave përgjatë rrugëve dytësore.		2027		280.000 €	Komuna e Suharekës
Skema e re me PPP për biçikletat dhe skema e përdorimit të përbashkët të biçikletave në Suharekë	Ndërtimi dhe funksionimi i sistemit të huazimit të biçikletave (“bike share”). Sistemi do t’i ofrojë Suharekës një mënyrë të shpejtë dhe të lehtë të transportit në qendrën e qytetit dhe në zonat e afërta, si dhe do t’i motivojë njerëzit që të përdorin alternativa tjera kundrejt transportit me automjete.			2031	Projekt PPP	Komuna e Suharekës+PPP
Hapësira për parkim dhe sistem të huazimit të biçikletave.	Hapësira për parkim të sigurt të biçikletave dhe hapësira/objekte tjera në afërsi të vend ndaljeve të autobusëve, shesheve publike dhe ndërtesave tjera publike. Masa do t’i motivojë njerëzit të përdorin biçikletën si mjetin e tyre të transportit.			2031	Projekt PPP	Komuna e Suharekës+PPP
Marketingu dhe promovimi i transportit të këmbësorëve dhe të biçikletave.	Promovimi i ecjes dhe përdorimit të transportit të biçikletave. Masa do të ndihmojë në promovimin e mënyrave aktive të udhëtimit dhe do të rezultojë në përdorim më të madh të këtyre mënyrave të lëvizjes.	2024	2026	2028	280.000 €	Komuna e Suharekës

Q3: Transporti Publik
Përmbledhje e masave për përmirësimin dhe zhvillimin e Transportit Publik

Masa	Përshkrimi i masës	Periudha Afatshkurtë (2024-2026)	Periudha Afatmesme (2027-2030)	Periudha Afatgjatë (2030-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësi (përgjegjësi i menaxhimit)
Rregullimi i vend ndaljeve për autobusë në transportin publik.	Shtimi i vend ndaljeve të reja dhe përmirësimi i vend ndaljeve të autobusëve ekzistuese në përputhje me normat teknike.	2025			250.000 €	Komuna e Suharekës dhe MMPHI

	Identiteti vizual i vend ndaljeve (stacioneve) të autobusëve përgjatë linjave.					
Sistemi i informimit në vend ndalje të autobusëve.	Pajisja e stacioneve të autobusëve me sistemin e nevojshëm të informimit –ekran për të informuar pasagjerët në kohë reale.		2027		300.000 €	Komuna e Suharekës dhe MMPHI
Rritja e shpeshtësisë së lëvizjes (intervalit të përcjelljes) të autobusëve.	Përmirësimi i shërbimit të autobusëve urban duke rritur frekuencën e lëvizjes së autobusëve, sidomos Linja Nr.1 në relacionin Prishtinë – Fushë Kosovë dhe anasjelltas.	2024			30.000 €	Komuna e Suharekës
Përmirësimi i Rregullimit dhe Monitorimit të Shërbimeve të Taksive duke preferuar automjetet elektrike.	Masa organizative për të trajtuar problemin e vazhdueshëm të taksive të paligjshme që veprojnë në të gjithë qytetin. Taksitë e paligjshme do të eliminohen dhe të gjithë shoferët e taksive zyrtare do të kenë kushte të barabarta operimi. Automjetet elektrike të taksive do të favorizohen për të përmirësuar mjedisin e qytetit.	2026			45.000 €	Komuna e Suharekës
Harmonizimi i orareve të udhëtimit.			2026		25.000 €	Komuna e Suharekës dhe MMPHI
Sistemi i ri i informacionit të stacionit të autobusëve	Një sistem i ri informacioni i në stacionin e autobusëve , lidhur me linjat dhe oraret e shërbimeve të transportit publik etj.			2028	Vendoset nga Komuna	Komuna e Suharekës (PPP) dhe Stacioni i Autobusëve -Suharekë

Q4: Zhvillimi dhe përmirësimi i sistemit të parkingjeve Përmbledhje e masave për përmirësimin e sistemit të parkingjeve						
Masa	Përshkrimi i masës	Periudha Afatshkurtë r (2024-2026)	Periudha Afatmesme (2027-2030)	Periudha Afatgjatë (2030-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)

Strategji e re parkimi për qytetin e Suharekës – Rregullore e re për parkim.	Rishikimi i rregulloreve për parkim, përcaktimi i tarifave të reja sipas nivelit të kërkesës (tarifa më të larta në qendrën e qytetit dhe rreth pikave specifike të interesit) dhe për parkimin në rrugë e jashtë rrugë.	2024			10 000 €	Komuna e Suharekës
Zona e parkimit me pagesë	Krijimi i zonës së I-rë të parkimit të kontrolluar, me pagesë dhe në kohë të kontrolluar. Masat do të përmirësojnë kontrollin e kërkesës për parkim dhe do të ndihmojnë në menaxhimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.	2026			160.000 €	Komuna e Suharekës
Zbatimi i rregullave të parkimit	Komuna të krijoj një ekip për zbatimin e parkimit (Inspektionin), i cili do të sigurojë zbatimin e rregullave dhe hapësirave të parkimit në të gjithë qytetin në mënyrë më efektive. Parkimi në rrugë do të lejohet vetëm në hapësirat e rregullta për parkim. Kjo masë përfshinë zonat qendrore të qytetit të Suharekës. Prandaj, në fillim duhet të përcaktohet saktë zona I-rë dhe pastaj të krijohet ekipi për zbatim të parkimit.	2024				Komuna e Suharekës
Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta	Sigurimi i hapësirës për parkim të dedikuar për përdoruesit me nevoja të veçanta, sipas normave teknike. Masa do të ofrojë hapësira parkimi të dedikuara për përdoruesit me nevoja të veçanta dhe do të rrisë lëvizshmërinë/qasjen e tyre në të gjithë qytetin.	2024			85.000 €	Komuna e Suharekës

Zona e parkimit me pagesë	Krijimi i zonës së II-të të parkimit të kontrolluar, me pagesë. Masat do të përmirësojnë kontrollin e kërkesës për parkim dhe do të ndihmojnë në menaxhimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.		2027		110.000 €	Komuna e Suharekës
----------------------------------	--	--	------	--	-----------	--------------------

Q5. Përmirësimi i sigurtisë dhe menaxhimi i trafiku
Përmbledhje e masave për përmirësimin e sigurtisë dhe menaxhim të trafikut

Masa	Përshkrimi i masës	Periudha Afatshkurtes (2024-2026)	Periudha Afatmesme (2027-2030)	Periudha Afatgjatë (2030-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut.	Kjo masë përfshin një numër të rrugëve / vendeve në Suharekë (shenja trafiku, gunga, radarë etj.). Prandaj, në fillim, para aplikimit të kësaj mase, duhet të hartohet një studim për të përcaktuar fushat/vendet me përparësi ku do të zbatohen masat, sipas prioritetit të rrugëve.	2024-2025	2026-2027	2028-2029	200. 000 €	Komuna e Suharekës
Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave.	Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave (rruga+shtegu për këmbësorë, pengesat për zhvillimin e shpejtësisë, shenja të trafikut dhe vendkalime të ngritura për këmbësorë. Kjo masë përfshinë kufizimin e shpejtësisë 20-30 km/h për një numër të rrugëve/lokacioneve të Suharekë. Prandaj, në fillim, para aplikimit të kësaj mase duhet të bëhet vlerësimi i rrugëve për të gjitha shkollat në Suharekë.		2027		150.000 €	Komuna e Suharekës

Fushatë për përmirësimin e sigurisë në trafik.	Zhvillimi i një fushate për të mbështetur dhe promovuar sigurinë në trafik.		2027		10 000 €	Komuna e Suharekës
Studimi logjistik i menaxhimit të trafikut	Menaxhimi i kufizimeve të qasjes në zonën e sheshit të qytetit. Kontrollë të të përdorimit të automjeteve, të qasjes së automjeteve dhe llojeve të automjeteve.			2031	35.000 €	Komuna e Suharekës
Riorganizimi i transportit të mallërave brenda qytetit	Kjo masë ka për synim riorganizimin e lëvizjes së mallrave në Suharekë, përmes krijimit të orareve për qasje, reduktimit të peshave të automjeteve dhe llojeve të emetimit të automjeteve që transportojnë mallra në rrjetin rrugor të qytetit.			2031	50.000 €	Komuna e Suharekës

Q6. Mobiliteti i mençur
Përmbledhje e masave për mobilitetin e mençur

Masa	Përshkrimi i masës	Periudha Afatshkurtë r (2024-2026)	Periudha Afatmesme (2027-2030)	Periudha Afatgjatë (2030-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
Monitorimi dhe analiza e të dhënave të flukseve të trafikut në kohë reale.	Monitorimi dhe analiza e të dhënave të flukseve të trafikut në kohë reale përmes integritetit të sistemeve inteligjente për të menaxhuar në mënyrë efektive lëvizshmërinë në përgjithësi.	2025			50.000 €	Komuna e Suharekës
Përdorimi sensorëve dhe IoT (Internet of Things) për kontrollin e cilësisë së ajrit.	Përdorimi sensorëve dhe IoT (Internet of Things) për mbledhjen e të dhënave për cilësinë e ajrit, menaxhimin e mbetjeve dhe faktorëve të tjerë mjedisorë.			2031	170. 000 €	Komuna e Suharekës

Kontrolli automatik i trafikut përmes teknikave “Smart”.	Kontrolli dhe rregullimi i trafikut sipas prioriteteve të mbështetura në kërkesën reale për lëvizje.			2030	350 000 €	Komuna e Suharekës
Projekt i veçantë për zgjidhjen problemit të bllokimeve të trafikut në kryqëzimin ndërmjet rrugës “Brigada 123” dhe “Luigj Gurakuqi”.	Analiza dhe projektimi i një zgjidhje të re për operimin e trafikut në kryqëzimin ndërmjet rrugës “Brigada 123” dhe “Luigj Gurakuqi”, duke mundësuar dhënien përparësi automjeteve emergjente “Ambulances” dhe automjeteve të emergjencave tjera, përmes aplikimit të teknikave “Smart”.		2027		190 000 €	Komuna e Suharekës
“Electric Mobility” .	Promovimi i lëvizshmërisë përmes automjeteve elektrike, biçikletave elektrike dhe skuterëve për të reduktuar emetimet e karbonit dhe ndotjen e ajrit.		2027		300. 000 €	Komuna e Suharekës
Zhvillimi i zgjidhjeve të zgjuara për parkim duke përdorur sensorë dhe aplikacione telefonike .	Vendosja e një sistem të specializuar për menaxhimin e unifikuar të hapësirave për parkim duke përdorur teknologji moderne (bazuar në teknologji) për kërkim të shpejtë dhe të përshtatshëm për vendet e parkimit.	2026			170. 000 €	Komuna e Suharekës
Infrastrukturë digjitale për monitorimin e shpejtësisë dhe përmirësimin e sigurisë rrugore.	Zhvillimi i infrastrukturës digjitale për monitorimin e shpejtësisë dhe menaxhimin më efikas të sigurisë rrugore		2030		250. 000 €	Komuna e Suharekës
E-qeverisja.	Zbatimi i platformave digjitale për qeverisjen elektronike, duke i lejuar qytetarët që të raportojnë problemet, të japin komente dhe të qëndrojnë të informuar.	2026			100.000 €	Komuna e Suharekës

Ndriçimi rrugor i mençur.	Kjo masë përfshin një numër të rrugëve / vendeve në Suharekë në të cilat propozohet miratimi i një zgjidhjeje me ndriçim bazuar në ndriçimi inteligjent (“Smart Lighting”).	2025			100. 000 €	Komuna e Suharekës
----------------------------------	---	------	--	--	------------	--------------------

Q7. Mbrojtja e ambientit
Përmbledhje e masave për mbrojtje të ambientit

Masa	Përshkrimi i masës	Periudha Afatshkurtes (2024-2026)	Periudha Afatmesme (2027-2030)	Periudha Afatgjatë (2030-2034)	Kostoja e përafërt	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)
Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit.	Forcimi i rrjetit të monitorimit të cilësisë së ajrit për të siguruar mbulesë gjeografike dhe të dhëna me seri kohore për ndotësit, veçanërisht PM2.5. Kjo masë përfshin vendosjen e stacioneve matëse për matjen e Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit.	2024-2025	2026-2027	2028-2029	90. 000 €	Komuna e Suharekës+Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës
Korniza ligjore dhe e politikave.	- Forcimi i kornizës ligjore duke miratuar dhe zbatuar një meny të instrumenteve të menaxhimit të ndotjes së ajrit, duke përfshirë instrumentet ekonomike dhe të bazuar në treg. - Vendosja e standardit për koncentrimin mesatar ditor të PM2.5 në ambient. - Implementimi i një programi të automjetet që favorizon automjetet hibride dhe ato elektrike duke zëvendësuar automjetet e vjetra. - forcimi i efektivitetit të programeve të inspektimit dhe mirëmbajtjes së automjeteve. - Forcimi i inspektimit të karburanteve të importuara; dhe (f) sigurimi i standardeve më të rrepta për përmbajtjen e sulfurit në naftë.		2026-2027		80.000 €	Komuna e Suharekës+MM PHI

Ulja e ndotjes së ajrit dhe shkarkimeve të CO2-shit që vijnë nga sektori i transportit.	Përmirësimi i kapacitetit të rrugëve dhe favorizimi i transportit të qëndrueshëm.			2028		Komuna e Suharekës+MM PHI
--	---	--	--	------	--	---------------------------