



Republika e Kosovës / Republika Kosova / Republic of Kosovo
Komuna e Podujevës / Opština Podujevo / Municipality of Podujeva



KUVENDI I KOMUNËS

Në bazë të neneve 11, 12.2 shkronja d) dhe 17 shkronja f) të Ligjit për vetëqeverisjen lokale nr.03/L-040, nenit 13 të Udhëzimit Administrativ (MAPL) nr. 04/2018 për Transparencë në Komuna, Udhëzimin Administrativ (MAPL) nr.06/2018 për Standardet Minimale të Konsultimit Publik në Komuna, nenit 13 paragrafi 1.1 të Rregullores (MAPL) nr.02/2021 për procedurën e hartimit dhe publikimin e akteve të komunës, dhe nenit 64 paragrafët 3 dhe 4, ndërlidhur me nenet 14, 15 paragrafi 2.3 të Statutit të Komunës së Podujevës, nr.01-020/01-0050862/18, në zbatim të Planit të Veprimit për Transparencë për periudhën 2019 - 2023 në Komunën e Podujevës, Kuvendi i Komunës së Podujevës, në propozim të Drejtorisë së Shërbimeve Publike Mbrojtjes dhe Shpëtimit, në mbledhjen e mbajtur më 29 shtator 2022, miratoi këtë,

VENDIM PËR VËNIEN NË DISKUTIM PUBLIK

Neni 1

Vëhet në diskutim publik:

➤ *Draft Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban - Komuna e Podujevës*

Neni 2

Diskutimi publik sipas nenit 1, zgjat 30 ditë përkatësisht prej **05 tetor 2022 deri më 05 nëntor 2022**, brenda së cilës Drejtoria e Shërbimeve Publike Mbrojtjes dhe Shpëtimit mund të organizoj diskutime dhe konsultime të ndryshme, kurse Debatit publik me qytetarë mbahet më **11 tetor 2022** duke filluar nga **ora 17:00**, në ndërtesën e re të Komunës, kati përdhës - salla e mbledhjeve.

Neni 3

Propozimet, sugjerimet, apo vërejtjet eventuale paraqiten ditën e mbajtjes të debatit publik, gjithashtu në formë të shkruar mund të paraqiten gjatë kohëzgjatjes së diskutimit publik në Zyrën për Marrëdhënie me Publikun dhe Informim, ndërtesa e re e Komunës zyra nr.54, si dhe në formë elektronike mund të dërgohen në e-mail adresën; besar.hakiqi@rks-gov.net; të cilat pastaj përcjellën në Drejtorinë përkatëse, brenda periudhës së diskutimit publik.

Neni 4

Dokumenti sipas nenit 1, është pjesë përbërëse e këtij vendimi dhe i njëjti publikohet në ueb-faqen zyrtare të Komunës: <http://kk.rks-gov.net/podujeve> (rubrika; aktet për diskutim publik)

Neni 5

Diskutimi/debatit publik zbatohet nga Drejtoria e Shërbimeve Publike Mbrojtjes dhe Shpëtimit, në bashkëpunim dhe koordinim me Zyrën për Marrëdhënie me Publikun dhe Informim, dhe përkujdeset për përgatitjen e raportit nga diskutimi / debati publik dhe të jap sqarime për arsyeshmërinë e pranimit ose mospranimit të propozimeve dhe sugjerimeve konkrete.

Neni 6

Pas shqyrtimit dhe miratimit, Vendimi hyn në fuqi pas publikimit ueb faqen zyrtare të Komunës.

Nr.prot. 01-350/05-0084092/22
Podujevë, datë, 29.09.2022





Instituti për Siguri Rrugore dhe Hulurtime në Transport



DRAFT-PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN KOMUNA E PODUJEVËS

Mbështetur nga: Asociacioni I Komunave të Kosovës

Mbështetja financiare: GIZ

Bartës i hartimit të dokumentit: Komuna e Podujevës

Profesionalisht dokumenti është mbështetur nga kompania konsulentë **“Instituti për Siguri Rrugore dhe Hulumtime në Transport”** Sh.p.k. në kuadër të Kolegjit të Shkencave të Aplikuara **“TEMPULLI”**

Lista e kontribuesve

Lista e konsulentëve nga “Instituti për siguri rrugore dhe hulumtime në transport”

Përmbajtja

HYRJE.....	5
Qëllimet dhe objektivat e PMQU.....	6
Fushëveprimi i PMQU.....	6
KORNIZA LIGJORE.....	7
METODOLOGJIA E PUNËS.....	10
2. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE.....	13
2.1. Profili i komunës së Podujevës për nga perspektiva e mobilitetit.....	13
2.2. Shkalla e motorizimit.....	15
2.3. Pozita gjeografike.....	16
2.4. Rrjeti rrugor në Komunën e Podujevës.....	17
2.4.1. Autorruga.....	19
2.4.2. Rrugët nacionale dhe rajonale.....	20
2.4.3. Rrugët Rajonale.....	21
2.4.4. Rrugët lokale (urbane).....	22
2.5. Gjendja e udhëkryqeve.....	24
2.6. Transporti publik.....	25
2.7. Parkingjet.....	27
2.8. Rrjeti hekurudhor.....	29
2.9. Siguria në trafik.....	31
2.10. Ngarkesa e trafikut.....	32
2.11. Analiza e ngarkesës së kryqëzimeve.....	34
3. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ ZHVILLIMI I KORNIZES.....	38
3.1. Objektivat afatshkurtëra dhe afatgjata – Objektivat SMART.....	38
3.1.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i transportit ndërurban.....	38
3.1.2. Sistemi i transportit publik urban.....	38
3.1.2.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i ri transportit publik urban.....	40
3.1.2.2. Transporti publik dhe shërbimet e taksive-lokacionet.....	43
3.1.3. Koncepti për qendrën e qyteti.....	43
3.1.4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut.....	43
3.1.4.1. Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë.....	43
3.1.4.2. Masat e sigurisë në lokacionet në afërsi të shkollave.....	43
Burimi: Review and comparison of traffic calming solutions.....	45

.....	45
3.1.4.2. Përmirësimi i logjistikës së trafikut në qytet.....	46
3.1.4.3. Trafiku tranzit, bypass-i lokal dhe kushtet e rrugës.....	46
3.1.5. Lëvizjet aktive.....	46
3.1.5.1. Strategjia e propozuar për ecje dhe çiklizëm- koncepti strategjik.....	47
Koncepti strategjik për çiklizëm.....	48
3.1.5.2. Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe çiklizmi.....	49
3.1.4.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave.....	52
3.1.5. Mbrojtja e ambientit.....	54
3.1.5.1. Përmirësimi i planifikimit të qëndrueshëm urban.....	54
3.1.5.2. Ngritja e ndërgjegjësimit për mbrojtjen e mjedisit dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm.....	54
3.1.6. Menaxhimi i parkingjeve.....	55
3.1.6.1. Strategjia e propozuar për menaxhimin e parkingjeve në Podujevë.....	55
3.1.6.2. Zhvillimi i politikës së parkimit për qytetin e Podujevës.....	55
3.1.6.4. Menaxhimi i parkingjeve dhe zbatimi i Ligjit.....	56
3.1.7. Siguria në trafik.....	56
3.1.7.1. Strategjia e propozuar për sigurinë e trafikut.....	56
3.7.1. Planifikimi dhe ndërtimi i terminalit multimodal.....	56
3.7.2. Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë.....	57
4.1. Përmbledhje e masave dhe plani i implementimit.....	60

HYRJE

Plani i mobilitetit urban është plan strategjik nga fusha e trafikut dhe ka për qëllim përmirësimin dhe harmonizimin e nevojave për lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe të siguroj cilësi më të mirë të jetës.

Mobiliteti urban përfaqëson një qasje të orientuar drejt menaxhimit të kërkesave për lëvizje, e cila zhvillon dhe vë në zbatim një strategji që synon lëvizjen e personave dhe transportin e mallrave në mënyrë efikase, duke marrë parasysh çështjet sociale, mjedisore dhe të kursimit të energjisë.

Aktivitetet për mobilitetin e qëndrueshëm urban „Sustainable urban mobility planning- SUMP“ bazohen mbi modelin e shpenzimeve optimale dhe inovacionit, rritjen e komoditetit të jetesës së qytetarëve, mobilitetin dhe qasjen e rritur, përmirësimin e mjedisit jetësor dhe shëndetit të njerëzve, marrjen e vendimeve të përkrahura nga palët dhe qytetarët e interesuar, qasjen deri te burimet e reja të financimit dhe para të gjithash, pamjen më të mirë të qytetit.

Me planifikimin e këtillë theksohet nevoja për hapësirë më të madhe për qytetarët, gjelbërim, përmirësim të trafikut publik dhe jepet përparësi për sigurimin e kushteve për përdorimin e biçikletave, vendosjen e zonave të ndaluara për trafik, pastaj përdorimin e parkingjeve me kate etj.

Mobiliteti i qëndrueshëm urban është një sferë e re e veprimit të pushtetit lokal në Republikën e Kosovës, edhe pse kjo është praktikë në Bashkimin Evropian. Deri më tani, shumë qytete evropiane kanë zbatuar plane të këtilla urbane dhe kanë ndërmarrë një sërë aktivitete në këtë drejtim. Komisioni evropian mbështet në mënyrë aktive miratimin e SUMP-it dhe jep udhëzime për përgatitjen e këtij lloji të planifikimit, siguron promovimin e praktikave të mira, si dhe mbështetjen për edukimin e profesionistëve në këtë sferë.

Gjithnjë më të mëdha janë zotimet në Union që SUMP-i të jetë i domosdoshëm për qytetet me madhësi të caktuar, në përputhje me standardet kombëtare të bazuara mbi Udhëzimet e BE-së, ndërsa hulumtohen edhe mundësitë për zhvillimin e një kornize të BE-së për mbështetjen e zbatimit progresiv të SUMP-it në qytetet e BE-së.

Si funksionon plani i mobilitetit urban?

Plani i mobilitetit urban ofron mënyrat më efikase lidhur me problemet e transportit në qytete. Bazohet në praktikat ekzistuese dhe kornizat ligjore, ndërsa karakteristikat themelore janë:

- Pjesëmarrja e grupeve të interesit (pjesëmarrja e qytetarëve dhe grupeve tjera të interesit nga fillimi deri në fund të planifikimit),
- Qasja e integruar,
- Vizioni i qartë, qëllimi dhe objektivat e qarta,
- Rishikimi i shpenzimeve të transportit

Qëllimet dhe objektivat e PMQU

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) për Komunën e Podujeves ka për qëllim përmirësimin e trafikut dhe transportit duke krijuar një rrjetit rrugor funksional i cili do të mundësoj lidhjen e qytetit duke e bërë sistemin e mobilitetit urban më të qëndrueshëm. Një sistem i qëndrueshëm i mobilitetit urban është ai që plotëson nevojat e kërkesave për lëvizje ditore. Një sistem i tillë është i integruar mirë dhe siguron qasje më të për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, duke siguruar efikasitetet dhe cilësi për të gjithë.

Prandaj, objektivat kryesore të PMQU përfshijnë krijimin i një sistemi të qëndrueshëm të sistemit të transportit dhe lëvizjeve tjera (lëvizjeve të motorizuara dhe të pamotorizuara) me qëllim që të:

- *Reduktoj përdorimin e automjeteve private, rritjen e përdorimit të transportit publik,*
- *siguroj qasjes sa më të lehtë për lëvizjet ditore dhe shërbime tjera,*
- *përmirësoj sigurinë në trafik,*
- *përmirësoj cilësinë e jetës,*
- *zvogëloj ndotjen e ambientit,*
- *identifikoj segmente të reja të tregut për tregtarët publik dhe privat.*
- *rrisë efikasitetin dhe ekonomicitetin gjatë transportit të njerëzve dhe të mallrave,*
- *rrisë atraktivitetin dhe kualitetin e mjedisit urban.*

Meqenëse një sistem i qëndrueshëm i lëvizshmërisë urbane nuk është i bazuar veçanërisht në një zonë administrative, por në një "zonë funksionuese të bazuar në modelet e udhëtimit në punë", PMQU për komunën e Podujevës adreson sistemet e lëvizshmërisë në tërë territorin e komunës.

Fushëveprimi i PMQU

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) duhet të adresojë të gjitha mënyrat dhe format e transportit brenda një zone urbane, duke përfshirë lëvizjet e motorizuara (automjetet personale, autobusët, automjete të lehta dhe të rënda transportuese, motoçikleta) dhe jo-motorike (ecje dhe ciklizëm). PMQU gjithashtu duhet të vlerësojë nevojat dhe përparësitë e të gjithë palëve të interesuara (publike dhe private), duke synuar rritjen e shkallës së sigurisë në trafik, efikasitetin socio-ekonomik dhe uljen e ndotjes.

Meqenëse një sistem i qëndrueshëm i lëvizshmërisë urbane nuk është i bazuar veçanërisht në një zonë administrative, por në një "zonë funksionuese të bazuar në modelet e udhëtimit në punë", PMQU për komunën e Podujevës adreson sistemet e lëvizshmërisë në tërë territorin e komunës.

PLANIFIKIMI TRADICIONAL I TRANSPORTIT

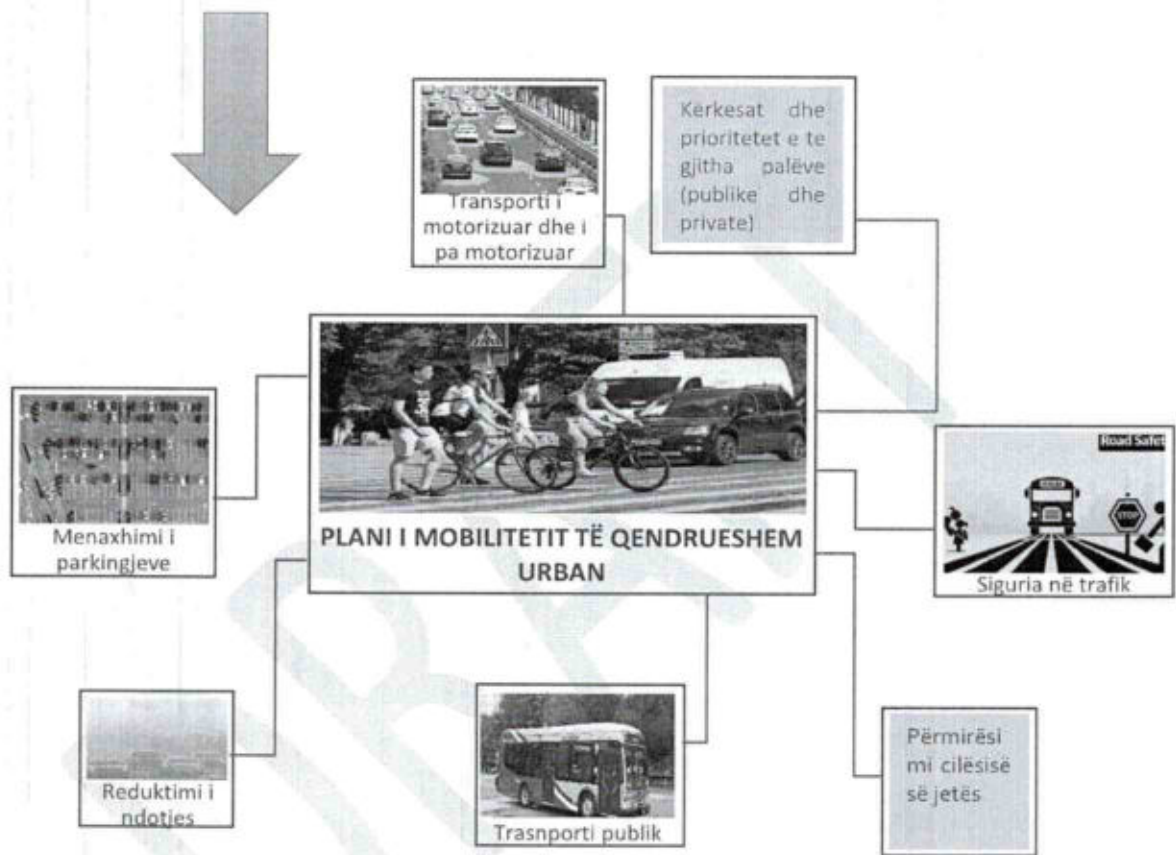


Fig.1. Fushëveprimi i PMQU

KORNIZA LIGJORE

Plani i mobilitetit urban për komunën e Podujevës është dokument i cili duhet të promovojë interesat e përbashkëta të banorëve të Podujevës, për lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, për përmirësimin e kualitetit të jetës, krijimin e ambientit të pastër dhe të shëndoshë mjedisor dhe social. Plani i mobilitetit urban për komunën e Podujves bazohet në kornizën ligjore në fuqi në Kosovë, si dhe parimet dhe konventat ndërkombëtare të cilat janë të ndërlidhura me mobilitetin e qëndrueshëm urban, si:

Nr.02/L-70	Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor
Nr. 2004/1 dhe Nr.04/L-179 2013	-Ligji për transportin rrugor
Nr. 2003/11	-Ligji mbi rrugët
Nr. 03/L-040	-Ligji për vetëqeverisje lokale
Nr. 04/L-076	-Ligji për Policinë
Nr.2012/04-L-174	-Ligji për planifikim hapësinor

Siguria në trafik është e rregulluar me Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor Nr.02/L-70. Qëllimi i këtij ligji është rregullimi i të drejtave dhe detyrimeve në sistemin e komunikacionit rrugor.

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

Ligjit për Planifikim Hapësinor, ka për qëllim rregullimin e të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me planifikimin hapësinor dhe urban. Në kuadër të këtij ligji, planifikimi hapësinor duhet ti respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe ta përkrahë zhvillimin e qëndrueshëm, po ashtu duhet ti përkrahë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse dhe duhet ti përfshijë të gjitha palët e interesuara dhe komunitetet.

Sipas Ligjit për Planifikim Hapësinor, parashikohet që ekspertiza profesionale të integrohet në sistemin e planifikimit duke e themeluar komisionin e ekspertëve të planifikimit (në nivelin lokal). Në Kosovë ekzistojnë dy nivele të planifikimit (kombëtare dhe lokale) dhe llojet e planeve janë: plani hapësinor i Kosovës, planet hapësinore për zona të posaçme, planet zhvillimore komunale (PZHK), planet për zhvillim urban, planet rregulluese urbane.

Sipas Ligjit Nr.06/L-068 (për ndryshim dhe plotësimin e Ligjit Nr.2003/11 për rrugë i ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin Nr.03/L-120), rrugët publike varësisht nga rëndësia e tyre shoqërore, ekonomike dhe e qarkullimit, kategorizohen në:

- Autoudhë;
- Rrugë nacionale
- Rrugë rajonale dhe
- Rrugë lokale

Ministria e Infrastrukturës është përgjegjëse për menaxhim, mirëmbajtje dhe ndërtim të autorrugëve, rrugëve magjistrale dhe regjionale, ndërsa Komuna është përgjegjëse për rrugët lokale dhe ato në vendbanime.

	Kategoria	Përgjegjësi
1	Autoudhë	Ministria e Infrastrukturës
2	Rrugë nacionale	Ministria e Infrastrukturës
3	Rrugë rajonale	Ministria e Infrastrukturës
4	Rrugë kryesore lokale dhe në vendbanime	Komuna

Me pëlqimin e Ministrisë dhe Komunave në të cilat në zonat urbane kalojnë rrugët nacionale dhe rajonale mund të transferohen disa aktivitete dhe përgjegjësi siç janë:

- Mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve;
- Përgatitja e planeve për zhvillimin e rrugëve;
- Përgatitjen e planit të rindërtimit të rrugëve;
- Të përgatisë dhe zbatojë një program të masave dhe aktiviteteve për përmirësimin e sigurisë në komunikacion;
- Të mbajë të dhëna (bazën e të dhënave) e rrugëve, objekteve rrugore, shenjat e komunikacionit, dhe të menaxhoj me tokën rrugore dhe brezin mbrojtës rrugor;
- Marrin masat e nevojshme për të ruajtur dhe për të mbrojtur ambientin rreth rrugës.

Sipas LIGJI NR. 04/L-179 PËR TRANSPORTIN RRUGOR, janë caktuar kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Kompetencat e Komunave

Kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës	Kompetencat e Komunës
Miraton procedurat për dhënien e licencave dhe lejeve për operatorët e transportit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave, terminaleve të mallrave, stacioneve të autobusëve për ushtrimin e veprimtarisë së tyre si dhe autorizimet për operim;	Përcakton politikat e zhvillimit të shërbimeve të transportit rrugor të sigurta, efikase dhe ekonomike brenda kufijve administrativë të komunës.
	Harton dhe aprovon planin e transportit rrugor lokal dhe e ndryshon atë sipas nevojës varësisht nga rrethanat e krijuara, i cili nuk duhet të jetë në kundërshtim me rrjetin e linjave ndër-urbane të aprovuar dhe publikuar nga Ministria.
Ministria ka kompetencë të certifikojë automjetet me më së paku shtatëmbëdhjetë plus një ulëse (17 + 1).	Komuna ka kompetencë të certifikojë automjetet me më shumë se tetë plus një (8 + 1) ulëse për transportin urban dhe urbano-periferik.

Pra, sipas LIGJI NR. 04/L-179 PËR TRANSPORTIN RRUGOR, Ministria e Infrastrukturës është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e:

- transportit të udhëtarëve brenda territorit të Kosovës;
- transportit të udhëtarëve jashtë territorit të Kosovës;
- transportit të udhëtarëve për qasje dhe kalim transit nëpër territorin e Kosovës.

Ndërsa, Komuna është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit urban dhe urban-periferik brenda kufijve administrativë të komunës.

Sipas Neni 17 të këtij Ligji, dy komuna mund të arrijnë marrëveshje për rregullimin reciprok të transportit të udhëtarëve në mes veti. Marrëveshja është e plotfuqishme nëse aprovohet nga Ministria.

Sipas Ligjit Nr. 03/L-025 për mbrojtjen e mjedisit, Qeveria, respektivisht Ministria për Mbrojtje të mjedisit dhe Planifikim Hapësinor, është përgjegjëse për përmirësimin e kushteve mjedisore, që lidhen me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut;

Ndërsa, Komunitat bashkëpunojnë me Ministrinë:

- për përgatitjen e planit, për mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillim të qëndrueshëm brenda territorit të tyre sipas këtij ligji;
- zbatojnë ligjet dhe bëjnë inspektimin e zbatimit të ligjeve që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillim të qëndrueshëm brenda territoreve të tyre,
- përgatisin dhe sigurojnë informata për qytetarët në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin të qëndrueshëm;
- planin për mbrojtje të mjedisit dhe zhvillim të qëndrueshëm brenda territorit të komunës, e aprovon Kuvendi komunal përkatës.

Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015- 2025 dhe Plan i veprimit¹, - Politika e transportit e BE-së, Politika e BE-së për ambient dhe lidhjet e saj me politikat e transportit² dhe "Libri i Bardhë i Transportit në BE - udhërrëfyes për zonë unike të transportit evropian, 2011".

METODOLOGJIA E PUNËS

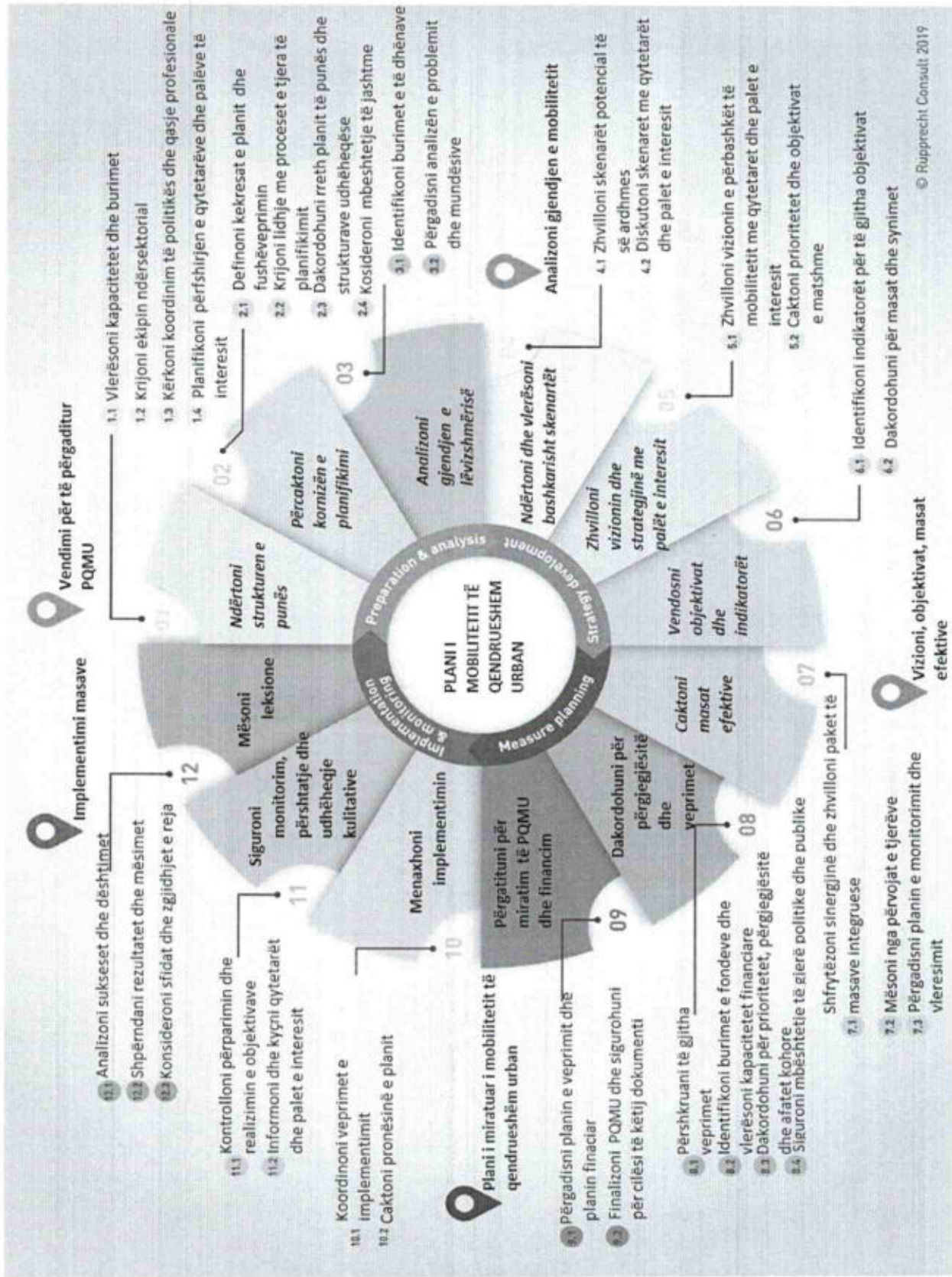
Analizimi i gjendjes së tanishme të lëvizjes urbane në Komunën e Podujevës është bërë mbi bazën e të dhënave të përfituara nga një proces i gjatë i mbledhjes së tyre. Matjet e fluksit të qarkullimit janë bërë për hyrjet e zonës urbane dhe udhëkryqet të ndryshme. Të dhënat janë sasiore dhe cilësore.

Metodologjia që ka mundur mbledhjen e të dhënave sasiore ka qenë *pyetësori*, i cili në përmbajtjen e tij ka pasur pyetje të mbyllura (me përgjigje të paracaktuara).

PQMU për Podujevën do të bazohet në udhëzuesin për hartimin e planit të mobilitetit, dhe ka për qëllim angazhimin, sa më shumë që të jetë e mundur, të autoriteteve lokale dhe grupeve tjera të interesit me qëllim që të jenë në gjendje të hartojnë planin e mobilitetit urban. Metodologjia e hartimit të PQMU është dhënë në Fig.1.

¹ Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015- 2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar, 2015

² "Libri i Bardhë i Transportit në BE - udhërrëfyes për zonë unike të transportit evropian, 2011"



Për të qenë efektiv, procesi i planifikimit dhe operimit të sistemit rrugor duhet të bazohet në një metodologji të fuqishme.

Qasja duhet të jetë para së gjithash **multimodale** dhe **sistematike**.

Qasja multimodale: është e njohur nevoja për të zhvilluar fuqishëm alternativa ndaj automjeteve private. Megjithatë, në vendimet e përditshme që merren, trafiku privat zakonisht është i pari; ndërtohen rrugë të reja, rrugët zgjerohen, planifikohet parkingu, etj. Nga planifikimi strategjik afatgjatë e deri te operimi i përditshëm, të gjitha mjetet e transportit dhe para së gjithash ato më të dobëtat në mënyrë sistematike duhet të merren parasysh njëkohësisht dhe në mënyrën më të mirë plotësuese.

Qasja sistematike: deri më tani, duket që ndikimi global i veprimeve lokale është nënvlerësuar në masë të madhe. Prandaj nevojitet zbatimi i një qasjeje sistematike ndaj zhvillimit të skemave për menaxhimin e trafikut.

Qasja poashtu duhet të jetë **proaktive**. Është e nevojshme, sot dhe më tepër nesër, që të synojmë qartë një qasje proaktive. Në nivel të procesit të planifikimit rrugor, kjo nënkupton që modelimi dhe projektimi pasiv i ngarkesave të ardhshme të trafikut për të përkufizuar një rrjet të ardhshëm rrugor që është në rritje të vazhdueshme me një qasje nga lart-poshtë nuk është i kënaqshëm. Në vend të kësaj, të paktën si metodë paralele, nevojitet një qasje nga poshtë-lart për të përkufizuar sasi të qëndrueshme të trafikut që mund të tolerohen në nivel lokal dhe pastaj për të organizuar qarkullimin në atë mënyrë që të respektohen këto kufizime lokale. Për ta bërë këtë, duhet të merren parasysh të gjitha mënyrat e transportit (qasja multimodale), si dhe të tregohet një nivel i caktuar kurajoje për të kontrolluar, por edhe kufizuar trafikun me automjete private në nivel lokal. Theksi duhet të vihet tek personat, jo tek automjetet, dhe përtej kësaj, është thjesht e rëndësishme ta kemi parasysh që një qytet nuk është veç një vend për udhëtim, por është edhe vend, bile kryesisht, për të punuar, bërë tregti, argëtuar dhe jetuar.

Këto rekomandime janë pjesë përbërëse e një procesi të vetëm dhe gjithëpërfshirës metodologjik prej katër hapash, i cili është paraqitur më poshtë në mënyrë skematike.

Hapi 1, analiza e gjendjes ekzistuese, përshkruan gjendjen aktuale (oferta dhe kërkesa) lidhur me mobilitetin (transporti privat, transporti aktiv, mënyrat aktive të lëvizjes,...) dhe paraqet problemet ekzistuese që kanë të bëjnë me mobilitetin.

Hapi 2, objektivat dhe kufizimet, paraqet vizionin që ka autoriteti për Podujevën në aspektin e mobilitetit, problemet kyçe të mobilitetit që duhet zgjidhur, si dhe kufizimet që duhet të merren parasysh.

Hapi 3, koncepti i mobilitetit, thekson parimet strategjike që do të udhëheqin organizimin e mobilitetit në Podujevë. Koncepti i zgjedhur i mobilitetit bazohet në një qasje sistematike dhe vlerësohet në raport me analizën e gjendjes aktuale (hapi 1) dhe objektivat dhe kufizimet (hapi 2).

Hapi 4, realizimi, përshkruan masat kyçe që duhet të ndërmerren për të realizuar konceptin e mobilitetit.

Plani i qëndrueshëm të mobilitetit urban (PQMU) karakterizohet nga: vizioni afatgjatë, gjithë përfshirja, zhvillimi i të gjitha formave të transportit, monitorimi i rregullt, vlerësimi i performances dhe kostove etj (fig.2.).



Fig.2.Karakteristikat kryesore të PQMU³

2.ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE

2.1. Profili i komunës së Podujevës për nga perspektiva e mobilitetit

Referuar të dhënave statistikore nga Agjencia e statistikave të Kosovës, Podujeva sipas regjistrimeve të vitit 2017 ka rreth 84 mijë banorë (tabela 1).

Territori i komunës përbehet prej 77 vendbanimeve (fshatra) dhe qyteti i Podujevës.

Numri më i madh i popullsisë (23453 banorë) jeton në qytetin e Podujevës dhe përbën rreth 27% të popullsisë së përgjithshme të komunës.

³ Sustainable Urban Mobility Plans as New Way of Planning Urban Mobility

Tab.1. Popullsia në komunën e Podujevës

		Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë- Lindjet / Nataliteti (2017)	Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë Vdekjet / Mortaliteti (2017)	Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë- Shtimi natyror (2017)	Gjithsej popullsia dhe shtimi natyror (31.12. 2017)
2017	Pejë	1.517	625	892	99.685
	Podujevë	1.346	365	981	84.223
	Prishtinë	3.412	838	2.574	210.282
	Prizren	3.271	1.061	2.210	191.268

Gjithashtu, sipas të dhënave të fundit zyrtare të Agjencisë së Statistikave të Kosovës⁴, popullsia dhe shtimi natyror në Komunën e Podujevës është rreth 981 banorë (fig...).

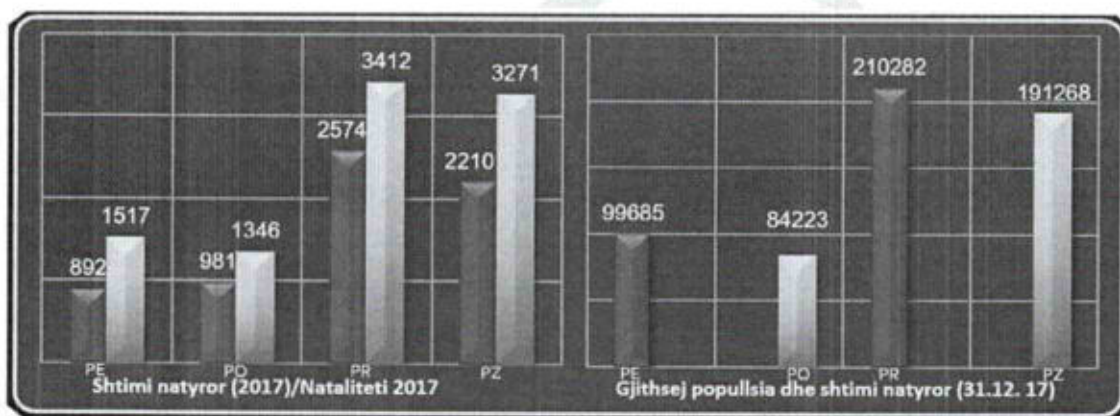


Fig.... Te dhënat statistikore te popullsisë dhe shtimit natyror për Komunën e Podujevës

Sipas PZHK, dendësia më e lartë e popullsisë është në qytetin e Podujevës ku mesatarisht jetojnë rreth 2635 banorë në një km². Gjithashtu ekzistojnë edhe disa vendbanime të tjera të cilat kanë dendësi të madhe siç janë: Letanc (660 b/km²), Obrançë (529 b/km²), Surkish (500 b/km²), Lluge (444 b/km²), Gllamnik (405 b/km²) etj.

Vendbanimet me shkallë më të vogël të dendësisë së popullsisë janë: Rakinice (3 b/km²), Murgulle, Bllatë dhe Tërnavicë (4 b/km²), Metergoc (5 b/km²) etj, derisa Muhazobi, Përpellaci, Radujevci dhe Reçica nuk janë të populluara.

⁴ Agjencia e Statistikave të Kosovës, Popullsia e Kosovës dhe shtimi natyror për vitin 2018, Prishtinë, 2018

2.2. Shkalla e motorizimit

"Matjet e trafikut, respektivisht mbledhja e te dhënave lidhur me kërkesën e trafikut te motorizuar, janë ne proces dhe duhet te plotësohen nga grupi punues i komunës".

....

....

Numri i automjeteve në Kosovë ka pësuar rritje të konsiderueshme që nga viti 1999. Sipas të dhënave statistikore në vitin 2018 në Kosovë janë të regjistruara 343,631 mjete motorike dhe jo motorike, në raport me vitin 2017 kemi rritje për 2.75%.⁵

Në Tabelën 3 janë dhënë mjete motorike dhe jomotorike të regjistruara në Kosovë (Registered motor and non motor vehicles 2011-2018).

Tabela 3. Shkalla e motorizimit në Kosovë

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cars	170321	176398	222537	236145	281847	260291	273862	280422
Transport veh., 3.5 and over 3.5t	10877	11547	15352	15769	18330	17963	18559	33889
Transport veh. under 3.5t	17901	18225	24659	26949	30846	31285	32299	19371
Van	2698	2520	3225	3161	3212	2841	2535	2917
Buses	1117	1298	1570	1697	2124	1916	1949	2326
Motorcycles	546	809	1488	1540	1849	1790	1690	2038
Tractors	39	137	776	1036	941	613	523	1791
Trailer under 3.5t	101	117	217	250	286	288	288	572
Trailer 3.5 and above 3.5t	1766	1800	2283	2281	2707	2628	2735	305
Total	205366	212851	272107	288828	342142	319615	334440	343631

Tab. Automjete të regjistruara ne Komunën e Podujevës

	2015	2016	2017	2018
Vetura				
Transportuese 3.5 dhe mbi 3.5t				
Transportuese nen 3.5t				
Van				
Autobus				
Motocikleta				
Traktor				
Trailer nen 3.5t				
Trailer 3.5 dhe mbi 3.5t				
Total				

⁵ Te dhëna nga Agjencia e Statistikave të Kosovës, 2018

2.3. Pozita gjeografike

Komuna e Podujevës shtrihet në pjesën veriore të Kosovës, rajoni i Llapit. Komuna e Podujevës ka sipërfaqe prej: 632.97.km².

Territori i rajonit të Llapit fillon nga Kepi i Uglarit dhe shtrihet rrjedhës së lumit Llap, i cili e lidh me Kosovën dhe me qafen e Përpellacit e me Nishin.



Fig.4.Pozita gjeografike e komunës se Podujevës

Komuna e Podujevës kufizohet:

- Në juglindje dhe verilindje, me Serbinë
- Në jug, me kryeqendrën e Kosovës, Prishtinën;
- Në perëndim me Mitrovicën;
- Në jug perëndim me komunat e Vushtrrisë dhe Obiliqit.
- Në veri perëndim me komunën e Leposaviqit.

Përmes rrjetit rrugor të Podujevës mundësohet qasja në shtetin fqinjë Serbinë dhe lidhja me korridoret e rëndësishme pan-evropiane. Gjithashtu rrjeti rrugor i Komunës së Podujevës, mundëson lidhje të mira me kryeqendrën e Kosovës (Prishtinën) dhe qasje me rrugët me karakter të rëndësishëm kombëtarë, autostradën "Ibrahim Rugova" dhe "Arber Xhaferi".

2.4. Rrjeti rrugor në Komunën e Podujevës

Qyteti i Podujevës ofron qasje të mirë dhe lidhje të lehtë me qytetin e Prishtinës dhe përmes pikës kufitare në Merdare qasje në rrjetin e rrugëve me karakter ndërkombëtar.

Rrjeti rrugor i Podujevës shtrihet në një sipërfaqe prej rreth 632.67m² dhe përfshinë të gjitha kategoritë e rrugëve.

Kategorizimi i rrugëve përfshinë:

- Autoudhen,
- rrugët nacionale,
- rrugët rajonale,
- lokale,
- urbane,
- lidhëse,
- rrugët e vendbanimeve, dhe
- rrugët e pa kategorizuara.

Autoudha, rrugët nacionale dhe rrugë rajonale janë nën administrimin e Ministrisë së Infrastrukturës (MI), ndërsa nën administrimin e komunës janë rrugët lokale kryesore, rrugë lokale, urbane dhe rrugë tjera të pa kategorizuara.

Hierarkia e rrugëve në komunën e Podujevës është paraqitur në tabelën 4:

Tab.4.

	Kategoria	Përgjegjësi
1	Autoudhë	Ministria e Infrastrukturës
2	Rrugë nacionale	Ministria e Infrastrukturës
3	Rrugë rajonale	Ministria e Infrastrukturës
4	Rrugë kryesore lokale	Komuna
5	Rrugë lokale	Komuna
6	Rruge urbane	Komuna
7	Rrugë lidhëse	Komuna
8	Rrugë tjera	Komuna

Kjo hierarki e rrugëve ka për qëllim të ndikojë që trafiku t'i gjejë vijat më të përshtatshme dhe të minimizojë ndërhyrjet nëpër zonat në të cilin kalon. Ajo shërben edhe si bazë për përcaktimin e prioriteteve të sigurisë në rrugë, mirëmbajtjes dhe menaxhimit të trafikut.

Me pëlqimin e Ministrisë dhe Komunave në të cilat në zonat urbane kalojnë rrugët nacionale dhe rajonale mund të transferohen disa aktivitete dhe përgjegjësi siç janë:

- Mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve;
- Përgatitja e planeve për zhvillimin e rrugëve;

- Përgatitjen e planit të rindërtimit të rrugëve;
- Të përgatisë dhe zbatojë një program të masave dhe aktiviteteve për përmirësimin e sigurisë në komunikacion;
- Të mbajë të dhëna (bazën e të dhënave) të rrugëve, objekteve rrugore, shenjat e komunikacionit, dhe të menaxhojë me tokën rrugore dhe brezin mbrojtës rrugor;
- Marrin masat e nevojshme për të ruajtur dhe për të mbrojtur ambientin rreth rrugës.

Rrjeti i rrugëve të qytetit kryesisht është i ngarkuar nga kërkesat e trafikut të cilat vijnë nga zonat periferike të fshatrave të komunës. Podujeva është qendër gravitacionale për zonat periferike, ndërsa një pjesë e madhe e kërkesave për trafik të motorizuar kryesisht e përdorin rrjetin e rrugëve të Podujevës për kalim transit me destinacion qytetin e Prishtinës.

Komuna ka një rrjet të centralizuar të rrugëve, me të gjitha rrugët e rëndësishme që të drejtojnë për në qytetin e Podujevës. Kjo strukturë i jep qytetit mundësi hyrjeje, por gjithashtu edhe probleme me trafikun e panevojshëm që kalon nëpër qendër të qytetit.

Kërkesat me të mëdha të trafikut vijnë nga rrugët rajonale të cilat kanë qasje në pjesën qendrore të qytetit, por edhe nga rrugët tjera lokale përmes të cilave Podujeva lidhet me fshatrat për rreth. Në kuadër të rrjetit rrugor të Podujevës përfshihet rruga nacionale N25 e cila kalon në pjesën periferike të qytetit dhe nuk ka qasje direkte në zonën qendrore të qytetit.

Gjithashtu në kuadër të rrjetit rrugor të komunës së Podujevës përfshihen katër rrugë rajonale: R125, R126, R127 dhe R129. Rrugat rajonale R125 mundëson qasjen në zonën e kalimit kufitar Mutivodë dhe njëherit kjo rrugë lidhet me rrugën nacionale N25 përmes së cilës sigurohet qasja e disa zonave të komunës së Podujevës në qytetin e Prishtinës.

Rrugët tjera rajonale mundësojnë qasje në zonat tjera periferike të Podujevës dhe krijojnë lidhje me Komunat Mitrovicë dhe Vushtrri si dhe qasje në rrjetin rrugor të Serbisë.

Tab⁶...Rrjeti rrugor i komunës së Podujevës

Kategoria	Drejtimi	Gjatësia		Sipërfaqja			Tërësitë hapësinore		
		Km	%	A	B	Total	AQ	NT	MP
Autoudha	Prishtinë – Merdare								
Rrugë Nacionale	Rrugat nacionale N25	18.8	1.53	16.54	4.51	21.05	18.8	0.00	0.00
Rrugë rajonale	R129 Podujevë-Mitrovicë R128 Podujevë-Vushtrri R126 Podujevë – Pollatë R125 Podujevë-Orllan R127 Podujevë -Perpelac	80.0	6.53	47.44	14.20	61.67	37.29	23.12	19.59
Rrugë lokale	Rrugët lokale	370.1	30.21	166.40	63.10	229.50	181	59.1	130
Rrugë të pa kategorizuara	Rrugë lagjeve dhe fshatrave	756.30	61.73	185.48	0	185.48	370	107.8	278.5
Total		1225	100	415.86	81.84	497.70	607	190	428.1
%		100					49.55	15.51	34.94

A - sipërfaqe me asfalt dhe zhavorr – ha
B – Sipërfaqe që shfrytëzohen për sinjalizim dhe hapësira tjera – ha

⁶ HZ-Podujevë

2.4.1. Autorruga

Aktualisht rrjeti rrugor i Komunës së Podujevës përfshinë një pjesë të autoudhës R7 ("Ibrahim Rugova"), e cila planifikohet të vazhdojë deri në Merdarë (fig...).

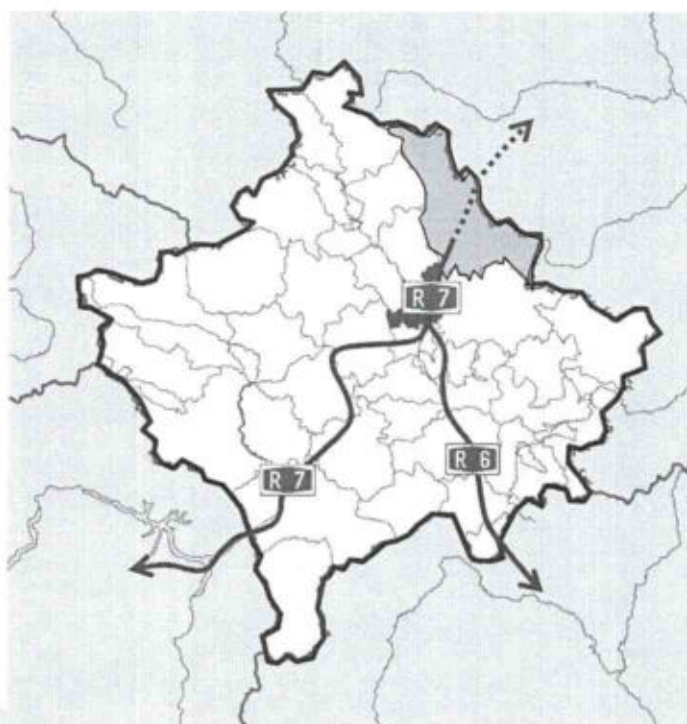


Fig.3. Pjesë e trasesë së autorrugëve "Ibrahim Rugova" dhe "Arber Xhaferi"

Auto rruga R7 e cila planifikohet të vazhdojë deri në pikën kufitare në Merdarë, u shërben kërkesave nga territori i komunës së Podujevës lidhjen me pjesën tjetër të rrugëve të Kosovës me karakter kombëtar dhe ndërkombëtar. Aktualisht autoudha R7 është funksionale dhe e finalizuar deri në Trudë, ndërsa pjesa tjetër në gjatësi prej rreth 27 km (Trudë-Merdarë) është në proces të projektimit dhe finalizimit. Përmes kësaj rruge mundësohet lidhje me korridoret pan evropiane (korridorin e XIII dhe X). Gjithashtu përmes auto udhës "Ibrahim Rugova" dhe territorit të Podujevës mundësohet lidhja e qytetit të Prishtinës dhe zonave tjera të Kosovës me rrjetin rrugor të Serbisë përmes të cilit mandej mundësohet qasja në rrjetin ndërkombëtar të rrugëve të Evropës perëndimore.

Parametrat teknik të këtyre rrugëve i plotësojnë standardet e projektimit dhe ndërtimit dhe ofrojnë kushte të favorshme për qarkullim të lirë të automjeteve dhe të sigurt.

2.4.2. Rrugët nacionale dhe rajonale

Komuna e Podujevës është pjese rrjetit të rrugëve me karakter dhe rendësi nacionale. Pjese e këtij rrjeti është rruga nacionale N25 përmes së cilës Podujeva lidhet me kryeqendrën e Kosovës, Prishtinën dhe pjesën kufitare me Serbinë. Pra, lidhja me kryeqendrën dhe pikën kufitare në Merdare, mundësohet përmes rrugës nacionale N25.

Rruga nacionale N25 për nga funksioni konsiderohet rrugë shumë e rëndësishme, sepse kërkesat për qarkullim dhe lidhje me kryeqytetin nga banoret e Podujevës dhe zonave për rreth janë mjaftë të mëdha.

Kjo rrugë N25 kalon në zonën periferike të qytetit të Podujevës dhe ofron dalje po ashtu në Serbi. Përmes

Rruga nacionale shtrihen në zonën aktive zhvillimore dhe paraqet arterie të rëndësishme të zhvillimit të komunës, përgjatë të cilës janë zhvilluar edhe vendbanimet kryesore të komunës, përfshirë këtu edhe zonën urbane.

Parametrat teknik të rrugëve nacionale në përgjithësi i plotësojnë kriteret e projektimit dhe në aspektin infrastrukturor ofrojnë kushte të mira për qarkullim të mjeteve motorike. Në hyrje të qytetit në këto rrugë, viteve të fundit janë realizuar punime të rehabilitimit dhe rikonstruimit me qëllim të përmirësimit të kushteve të qarkullimit dhe ofrimit të qasjes me të lehtë për pjesëmarrësit në trafik.

Rruga nacionale N25 Prishtinë – Merdar është në fazën e rehabilitimit dhe zgjerimit në 4 korsi, nga dy korsi për secilën kahe të lëvizjes. Në këtë segment nevojitet të rritet cilësia mirëmbajtjes së rrugës, rregullimi i anësoreve dhe trotuareve në zonat ku ka kërkesa për lëvizje të pa motorizuara, të plotësohet sinjalizimi dhe të vendose sipas standardeve, kufizimi i aktiviteteve

ekonomike përgjatë segmenteve rrugore sipas standardeve dhe rregullimi i qasjeve në rrugën kryesore duke plotësuar kushtet e sigurisë etj.

Në pjesët ku kryqëzohen rrugët e rangut më të ulët në rrugën nacionale N25, si forma të kontrollit të trafikut janë zgjedhur kryqëzimet me rrethrotullim dhe kryqëzimet e formës klasike në nivel. Në këto nyje shpeshherë paraqiten probleme në aspektin e sigurisë.

Në hyrje të qytetit, në këto rrugë, janë realizuar punime të rehabilitimit dhe rikonstruimit me qëllim të përmirësimit të kushteve të qarkullimit dhe ofrimit të qasjes me të lehtë për pjesëmarrësit në trafik.

Parametrat teknik të rrugëve nacionale në përgjithësi i plotësojnë kriteret e projektimit dhe në aspektin infrastrukturor ofrojnë kushte të mira për qarkullim të mjeteve motorike.

Në pjesën urbane ku kalojnë rrugët nacionale, duhet të kontrollohen kyçjet të cilat në aspektin e sigurisë nuk i plotësojnë kushtet për të mundësuar kyçje të sigurt të automjeteve nga rrugët e rangut më të ulët apo zonat afariste. Gjithashtu shpejtësia e lëvizjes së mjeteve në këto pjesë të rrjetit rrugor të Podujevës duhet të kufizohet në harmoni me kushtet e sigurisë për lëvizje dhe kërkesat për lëvizje nga përdoruesit e tjerë të rrugës.

2.4.3. Rrugët Rajonale

Rrjeti i rrugëve të Podujevës përfshin rrugën rajonale R125, R126, R127, R128 dhe R129. Rruga rajonale R125 mundëson qasjen në zonën e kalimit kufitar Mutivodë dhe lidhjen me rrugën nacionale N25 përmes së cilës sigurohet qasja e disa zonave të komunës së Podujevës në qytetin e Prishtinës.

Referuar PZHK të Podujevës, gjatësia e rrugëve rajonale të kuadër të rrjetit rrugor të komunës së Podujevës është rreth 80km.

Tabela... Rrjeti i rrugëve rajonale në komune të Podujevës

	Rrugët rajonale	Gjatësia [km]
1	R125 (Lluzhan - Batllavë – Orllan –deri në kufirin me Serbinë)	25.3
2	R126 (Batllavë Podujevë – Pollatë)	28.1
3	R127 (Llaspashticë e Poshtme - Podujevë – Perpelac)	14.6
4	R128 (Podujevë – Llaspashticë e Epërme)	3.3
5	R129 (Bajçinë – deri në kufirin e KK të Mitrovicës)	7.7

Përmes rrugës rajonale R126 vendbanimet periferike të Komunës së Podujevës (në linjën Batllave-Peran) lidhen me rrjetin e rrugëve urbane të qytetit të Podujevës dhe sigurojnë qasje në rrugën nacionale N25. Rruga rajonale R129 siguron lidhjen e qytetit me zonën periferike të vendbanimeve dhe siguron qasje në rrjetin rrugor të komunës së Mitrovicës.

Përgjithësisht rrugët rajonale ofrojnë kushte të mira për qarkullim të automjeteve motorike, të gjitha janë të asfaltuara, por kanë nevojë për mirëmbajtje, riabilitim dhe përmirësim të sipërfaqes qarkulluese me qëllim të përmirësimit të kualitetit të lëvizjes dhe rritjes së nivelit të sigurisë gjatë lëvizjes. Plotësimi i kërkesave për lëvizje të pa motorizuara në këto pjesë të rrjetit rrugor po ashtu kërkon trajtim dhe masa konkrete.

Sipas planit zhvillimor komunal, numri total i vendbanimeve që kanë qasje në rrugët nacionale dhe rajonale është 38 që nënkupton se rreth 48.7% e tyre kanë qasje direkte, ndërsa 51.3 % e vendbanimeve nuk kanë qasje direkte në rrugët nacionale dhe rajonale.

Përgjithësisht rrugët rajonale ofrojnë kushte të mira për qarkullim të automjeteve motorike, të gjitha janë të asfaltuara, por kanë nevojë për mirëmbajtje, rehabilitim dhe përmirësim të sipërfaqes qarkulluese me qëllim të përmirësimit të kualitetit të lëvizjes dhe rritjes së nivelit të sigurisë gjatë lëvizjes. Plotësimi i kërkesave për lëvizje të pa motorizuara në këto pjesë të rrjetit rrugor po ashtu kërkon trajtim dhe masa konkrete.

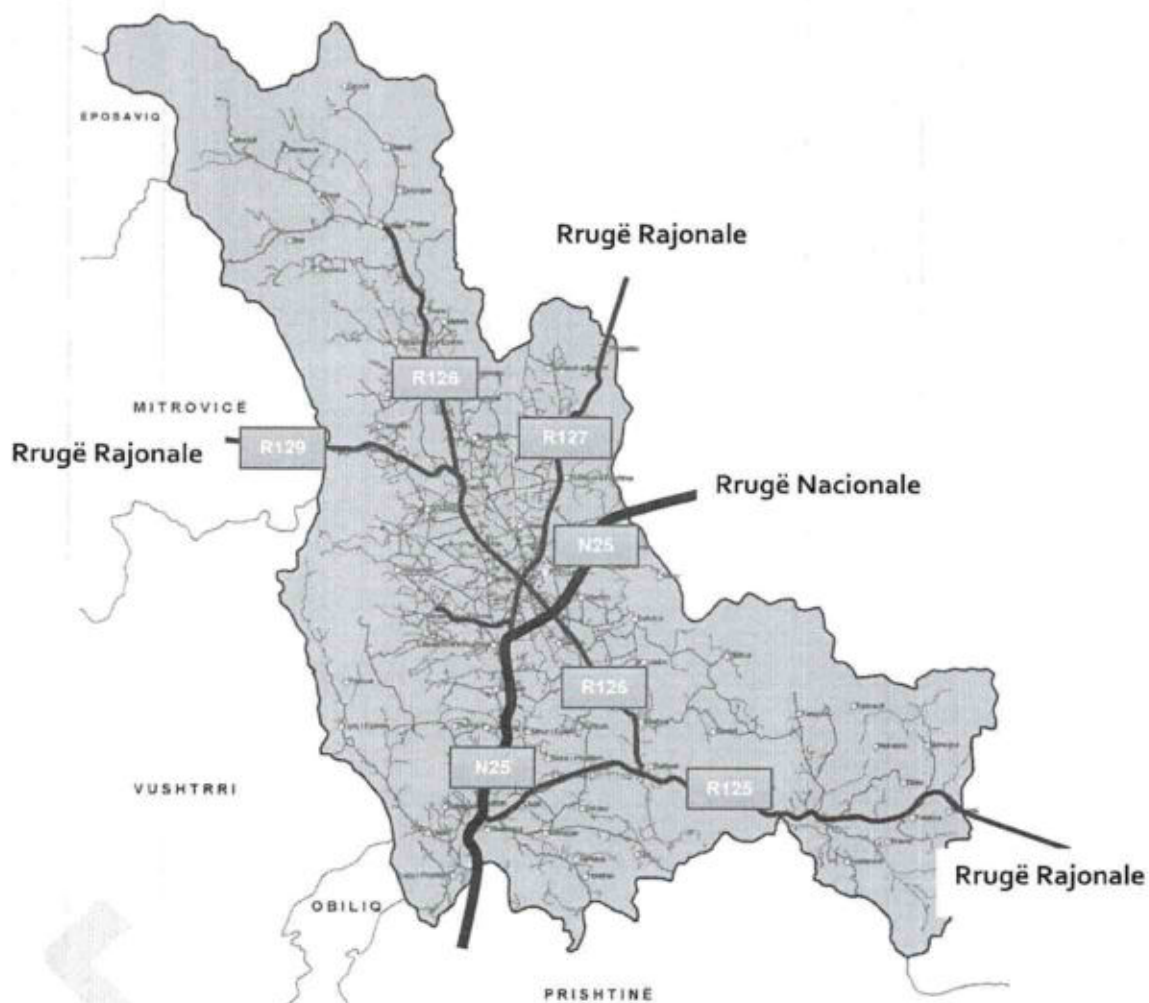


Fig.5. Rrugët nacionale dhe rajonale

2.4.4. Rrugët lokale (urbane)

Rrugët lokale ku përfshihen edhe rrugët urbane, kryesisht janë dy shiritore (me nga një shirit qarkullues për kahe), përveç një pjese të rrugëve të qytetit të cilat kanë nga dy shirita qarkullues për kahe.

Rrugët urbane brenda qytetit kryesisht në aspektin e funksionalitetit ofrojnë qasje të mirë për pjesëmarrësit në trafik, përveç çiklistëve. Në kuadër të rrejtit rrugor urban, mungojnë shtigjet e parapara për lëvizjes e çiklistëve. Shumica e rrugëve janë projektuar dhe ndërtuar në harmoni me kriteret teknike të projektimit dhe ndërtimit. Rrugët urbane kryesisht janë të sinjalizuara me sinjalizime përkatëse rrugore, përveç në zonat periferike dhe në fshatra.

Rrugët tjera lokale te cilat mundësojnë lidhjen me fshatrat e komunës së Podujevës, por edhe disa rrugë në brendi të qytetit, në disa raste nuk kanë gjerësinë e mjaftueshme dhe elementet gjeometrike të tyre nuk ofrojnë kushte të mira për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, sidomos mungesa e trotuareve dhe shtigjeve për çiklist shkakton vështirësi për këmbësorë dhe çiklist.

Kategoritë e rrugëve	Gjatësia [km]	Gjendja e rrugës		Kushtet e qarkullimit
		Asfaltuar [km]	Pa asfaltuar [km]	
Rr. Nacionale	18.8	18.8	0	Mesatarisht të favorshme
Rr. Rajonale	80	80	0	Mesatarisht të favorshme
Rr. Lokale	370	257.7	112.3	Te mira
Rr. të pa kategorizuara	756	0	756.3	Jo të mira

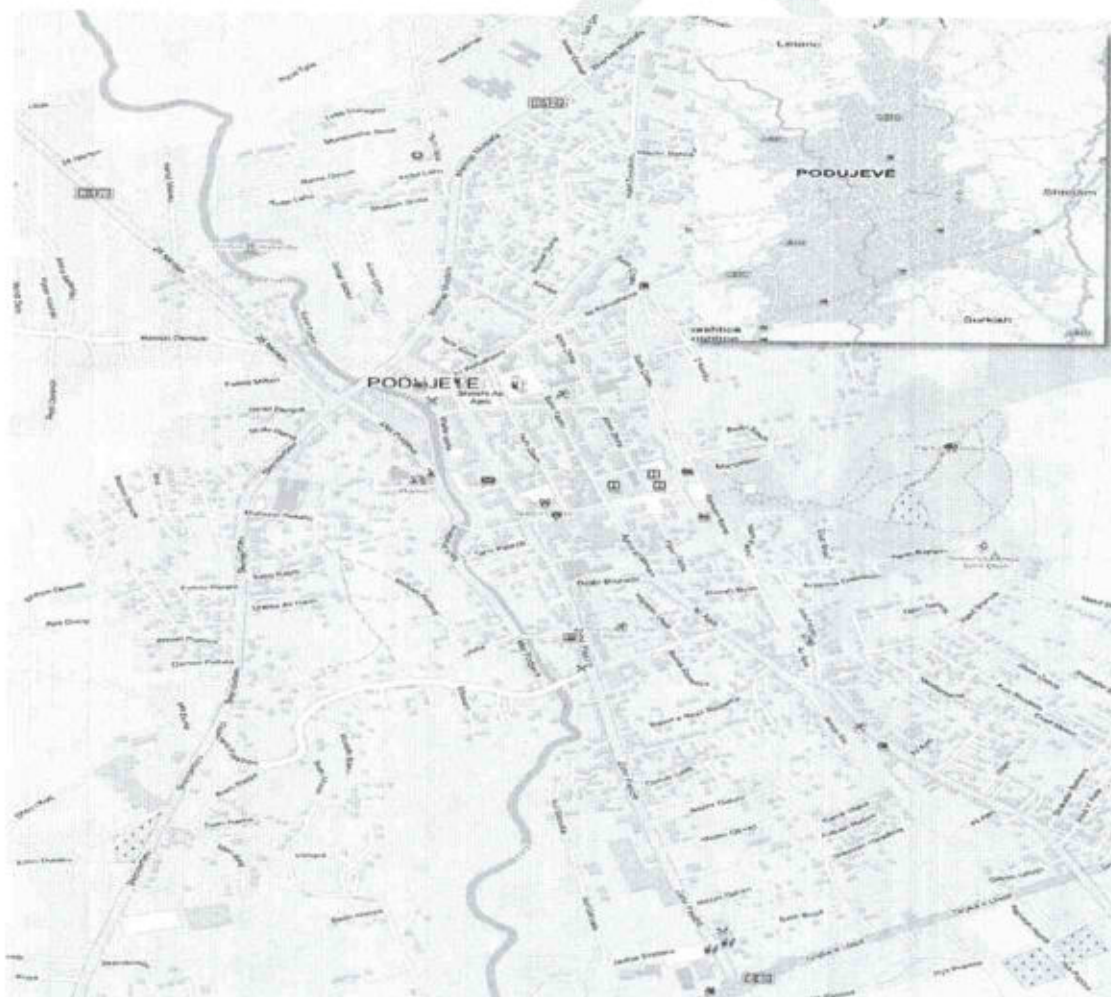


Fig...Rrjeti i rrugëve urbane të qytetit të Podujevës

Referuar te dhënave nga PZHK, një pjese e madhe e rrugë ne territorin e komunës se Podujevës(kryesisht ne zonat periferike dhe malore) janë te pa kategorizuara dhe ne gjendje jo te mire për qarkullim. Po ashtu një pjese e madhe e rrugëve lokale janë te pa asfaltuara (rreth 30%) dhe me parametra teknik te cilët nuk mund te sigurojnë qarkullim pa pengesa dhe te sigurt te mjeteve motorike.

Përgjatë viteve të fundit Komuna e Podujevës ka bërë investime të mira në përmirësimin e rrugëve nëpër fshatra, duke investuar në asfaltimin e disa rrugëve dhe përmirësimin e kushteve te trasesë qarkulluese, por ne mungese edhe te fondeve te mjaftueshme nuk është arritur te përmirësohet ne tërësi rrjeti rrugor dhe te plotësohen kërkesat për lëvizje nga ana e te gjithë përdoruesve te rrugës.

Përmirësimi i parametrave teknik te ndërtimit te rrugëve, sinjalizimet adekuate te rrugëve, përmirësimi i kushteve te qarkullimit si dhe plotësimi i kërkesave për lëvizje te lire dhe te sigurte nga ana e përdoruesve tjerë të rrugës (përfshirë kërkesat për lëvizje të pa motorizuara), është kërkesë imediate e cila duhet plotësuar nga komuna e Podujevës në mënyrë qe te rritet kualiteti ne aspektin mobilitetit dhe te përmirësohet niveli i sigurisë.

2.5. Gjendja e udhëkryqeve

Për shkak te problemeve te paraqitura ne operimin e trafikut pa vonesa kohore, niveli i shërbimit dhe ne përgjithësi treguesit kualitativ te funksionalitetit te trafikut kane rezultuar jo te pranueshëm ne pjesën qendrore te qarkullimit ne qytetin e Podujevë . Ne disa prej kryqëzimeve ne orët e pikut te trafikut, për shkak te kapacitetit jo te mjaftueshëm, krijohen vonesa ne qarkullim dhe bllokime trafik. Ne disa raste zgjedhja e formave te kontrollit te trafikut është jo adekuate dhe nuk i përgjigjet kërkesës reale për trafik te motorizuar.

Në aspektin funksional të kryqëzimeve është shume e rëndësishme përzgjedhja e tipit adekuat të kryqëzimit. Varësisht nga kërkesa e trafikut, cila prej zgjidhjeve do të plotësonte kushtet e pranueshme të nivelit të shërbimit dhe kapacitetit do të jetë zgjidhja e cila duhet të merret në konsiderim.

Kryqëzimet e rrugëve te Podujevës janë kryesisht ne te njëjtin nivel dhe për nga forma i përkasin kryqëzimeve te formës klasike (+, T) dhe rrethrotullimeve, ndërsa kohen e fundit jane aplikuar si forma te kontrollit te trafikut edhe kryqëzimi me sinjalizim ndriçues (figura...).

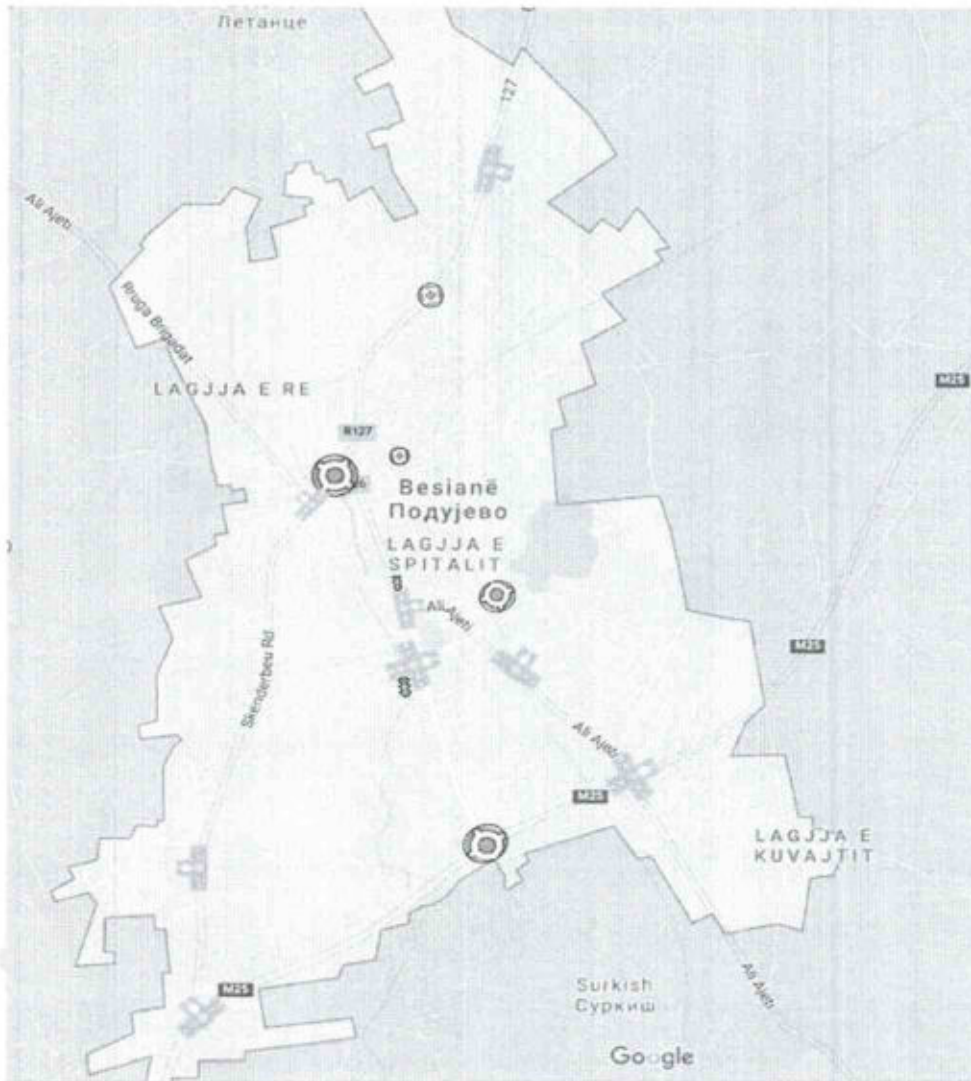


Fig.5. Udhëkryqet kryesore në rrjetin rrugor të Podujevës

2.6. Transporti publik

Ne komunën e Podujevës organizohet transporti urbano-periferik, ndërsa transporti urban ne qytet nuk është funksional.

Zhvillimi i transportit urbano-periferik, është bazuar në Ligjin për transportin rrugor dhe të rregullores për organizimin e transportit brenda Komunës së Podujevës Nr. 4827 të datës 29.04.2009.

Transporti urbano-periferik organizohet ne linjat urbano-periferike nga disa kompani private te licencuara brenda komunës, me linja të ndara që i shërbejnë rreth 78 vendbanimeve. Funkcionaliteti i operimit ne këto linja mundësohet nga rreth 40 autobusëve dhe 21 kombi-busëve dhe taksive. Referuar te dhënave nga PZHK, jashtë qasjes ne transportin urbano-periferik kane mbetur rreth 17 vendbanime te komunës se Podujevës, te cilat përbëjnë rreth 6% te qytetarëve pa këtë shërbim.

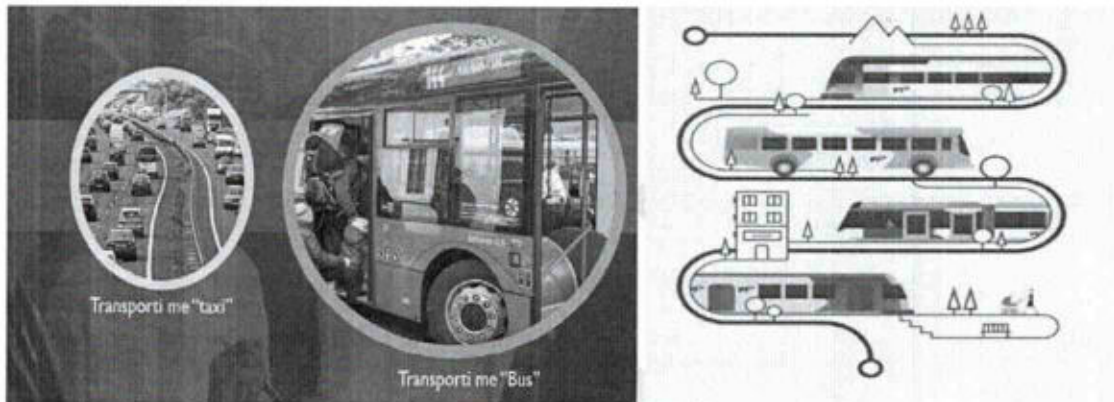


Fig..⁷....Rrjeti i transportit publik

Në nivel rajonal transporti publik organizohet nga Ministria e Infrastrukturës (MI) dhe lidhë qytetin e Podujevës me kryeqytetin (nga komuna e Podujevës ka kërkesa te shumta qe te gravitojnë ne kryeqendër-Prishtine) .

Për pjesëmarrje në jetën shoqërore dhe ekonomike mund të thuhet se mobiliteti është kushti kryesorë për të gjithë njerëzit. Ky mobilitet duhet të planifikohet në atë mënyrë që të minimizojë ndikimet negative në ambient në njërin anë, ndërsa nga ana tjetër duhet ta rrisë qasshmërinë e qytetarëve në destinacione të dëshiruara duke ndikuar pozitivisht edhe në sigurinë në trafik dhe kualitetin e jetës.

Podujeva nuk ka një stacion te autobusëve i cili i plotëson kushtet teknike dhe kërkesat reale udhëtarëve dhe ofruesve te shërbimeve te transportit.

Rekomandohet ndërtimi i një terminali multimodal ku ofrohen edhe shërbimet e transportit hekurudhor (i cili është specifike e veçantë e komunës se Podujevës) në pjesën veri-lindore të qytetit. Kjo mund ta bëjë stacionin që të arrihet lehtë nga qendra, shkolla, dhe qëllimet tjera të rëndësishme.

Lokacioni duhet te jete afër linjës hekurudhore dhe rrugës anësore të qendrës së qytetit, i cili mundëson t'i qasen lehtë nga rrjeti i rrugëve dhe hekurudhës te gjitha kërkesave për shërbime transporti.

⁷ Public transport Victoria- travelling-on-the-network/accessibility

2.7. Parkingjet

Në Podujevë parkingjet janë të organizuara nga sektori publiko- privat. Bazuar në të dhënat nga KK i Podujevës, hapësirat që shfrytëzohen për parkingje në Komunën e Podujevës janë dhënë në tabelën....

Tab... Parkingjet publike ne komunën e Podujevës

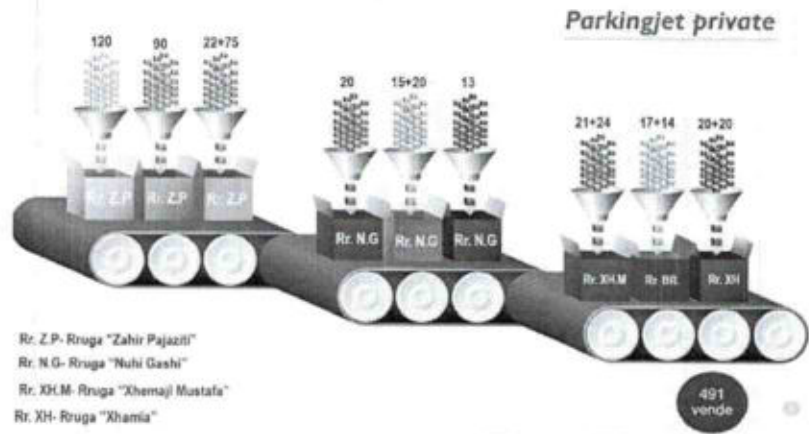
Parkingjet publike	
Lokacioni – Vendndodhja	Nr. i vend parkingjeve
Rruga "Zahir Pajaziti"(Parkingu-I-prapa banesave, pranë Lumit Llap)	77
Rruga "Zahir Pajaziti" (Parkingu-II-prapa banesave, pranë Lumit Llap)	35
Rruga "Ilir Konushevci" (Përballë objektit të Kuvendit Komunal)	70
Totali	182

Tab... Parkingjet private ne komunën e Podujevës

Parkingjet private	
Lokacioni – Vendndodhja	Nr. i vend parkingjeve
Rruga "Zahir Pajaziti" (Parkingu pranë Caffe Bar "Pranvera")	120
Rruga "Zahir Pajaziti" (Parkingu në objektin e Malësisë)	90
Rruga "Zahir Pajaziti" (Parkingu te Qendra Tregtare "Blaku")	22
Rruga "Zahir Pajaziti" (Parkingu perballë SHME "Isa Boletini")	75
Rruga "Nuhi Gashi" (Parkingu te Sabiti)	20
Rruga "Nuhi Gashi"(Parkingu te Kaqanollët)	15
Rruga "Nuhi Gashi" (Parkingu afer UniverTrade djathtas)	20
Rruga "Nuhi Gashi" (Parknigu afer UniverTrade majtas)	13
Rruga "Xhemajl Mustafa" (Parkingu afer Market Egzonita)	21
Rruga "Xhemajl Mustafa" (Parkingu te Dushkollët)	24
Rruga "Brigadat" (Parkingu 1 pranë Bashkësisë Islame)	17
Rruga "Brigadat" (Parkingu 2 pranë Bashkësisë Islame)	14
Rruga kah Xhamia (Parkingu 1 pranë qerdhes)	20
Rruga kah Xhamia (Parkingu 2 pranë qerdhes)	20
Totali	491

Tabela 2. Parkingjet private

Bazuar në të dhënat e mësipërme, oferta e parkingjeve në qytetin e Podujevës është rreth 182 vend parkingje publike, 491 vend parkingje private . Pra, oferta e përgjithshme e parkingjeve publike është rreth 673 vend parkingje.



Referuar numrit te automjeteve te regjistruara e komunën e Podujeve si dhe kërkesave për parkingje ne zonën urbane te Podujevës , është e nevojshme te planifikohen lokacione shtese për parkime te automjeteve.

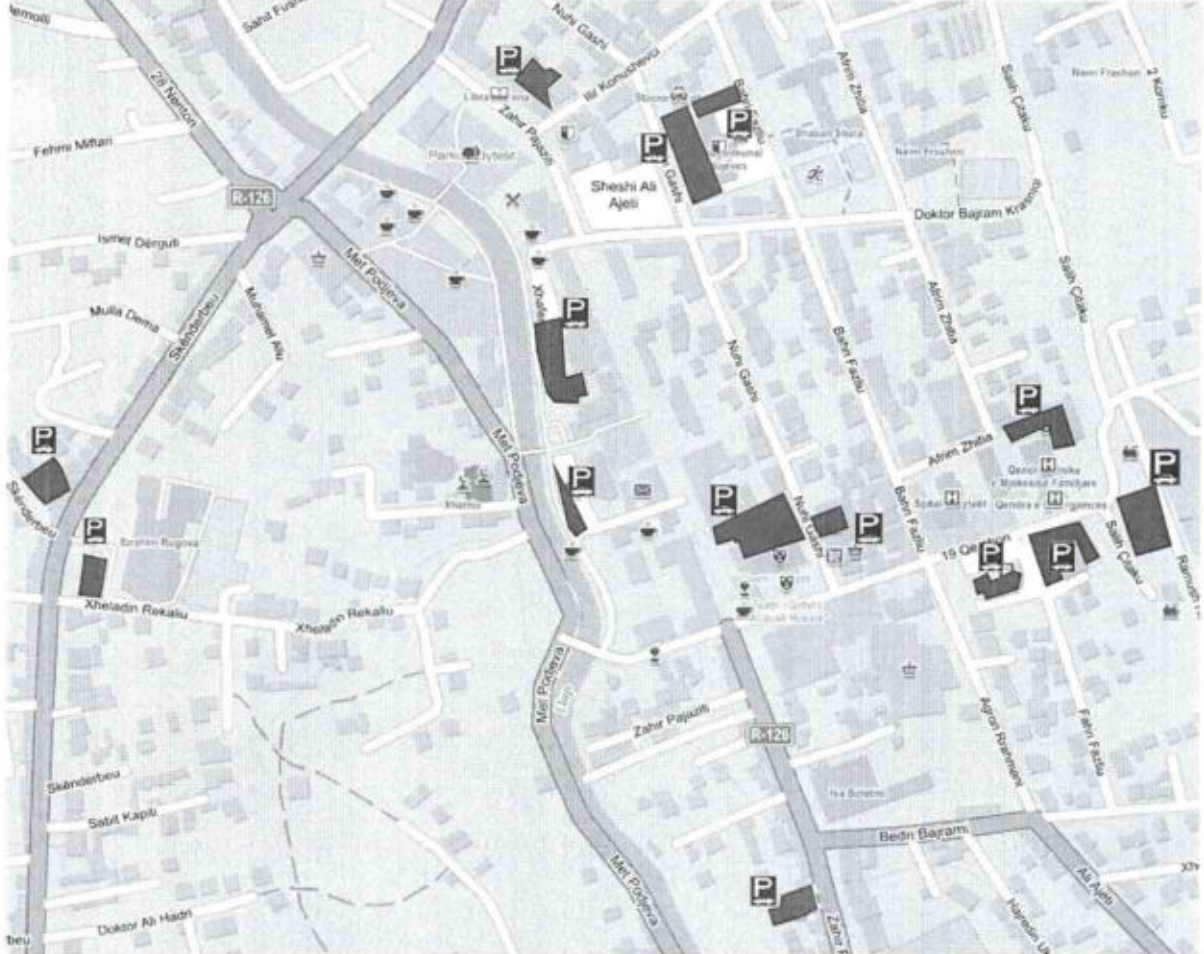


Fig...Vend parkimet aktuale te lokalizuara ne zonën urbane te qytetit te Podujevës

2.8. Rrjeti hekurudhor

Karakteristike e veçantë e rrjetit të transportit në komunën e Podujevës është zhvillimi i transportit hekurudhor. Edhe pse aktualisht linja hekurudhore nuk është funksionale, me planin strategjik kombëtar është planifikuar rehabilitimi dhe funksionalizimi i kësaj linje.

Kjo linjë kalon në pjesën qendrore të komunës së Podujevës, është një binarësh me gjatësi prej 22 km. Funksionalizimi i kësaj linje dhe shtrirja e rrjetit hekurudhor në nivel nacional ka një rëndësi shumë të madhe për komunën, si në aspektin e zhvillimit të transportit po ashtu.

Përmes kësaj linje mundësohet lidhja me qytetin e Prishtinës dhe Fushe Kosovës, përmes së cilës mandej lidhja me qendrat tjera të cilat përfshihen në rrjetin hekurudhor. Po ashtu kjo linje mundëson qasje në rrjetin hekurudhor të Serbisë (fig...).

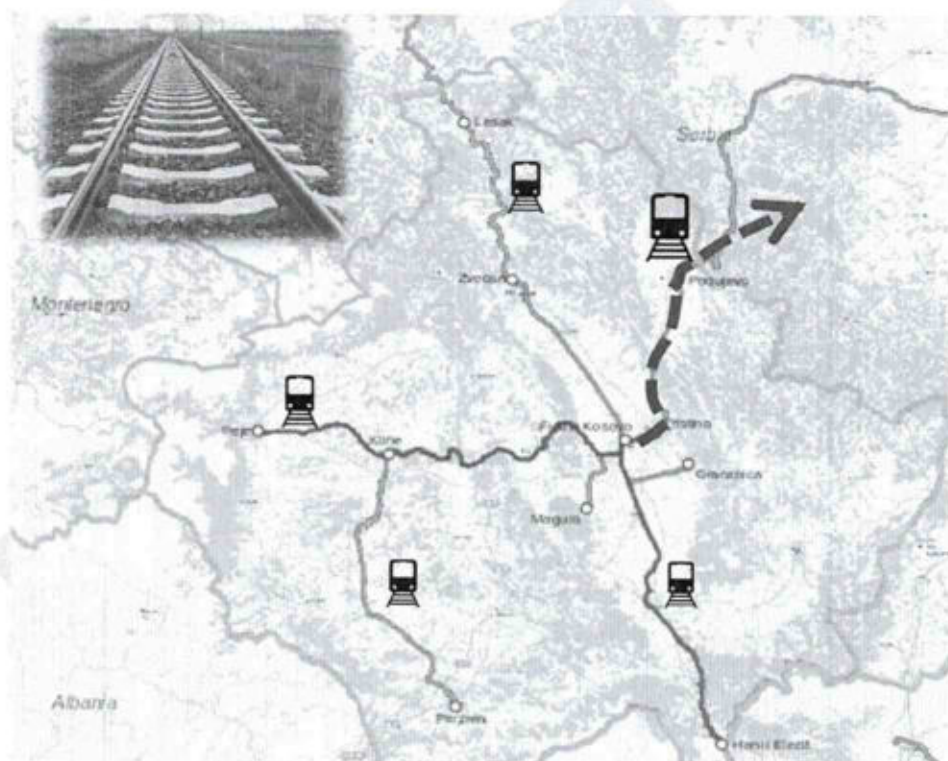


Fig..... Qasje e rrjetit hekurudhorë të Kosovës (nëpërmjet Podujevës) në rrjetin hekurudhor të Serbisë

Linja hekurudhore e cila kalon në territorin e Komunës së Podujevës është e rëndësishme veçanësisht sepse përmes saj mund të sigurohet qasje në korridoret evropiane, siç është korridori 10 (linja e cila përfshinë territorin e Serbisë, nga pjesa kufitare me Hungarinë deri në pjesën kufitare me Maqedoninë e Veriut dhe vazhdon lidhjen me Greqinë dhe Bullgarinë).

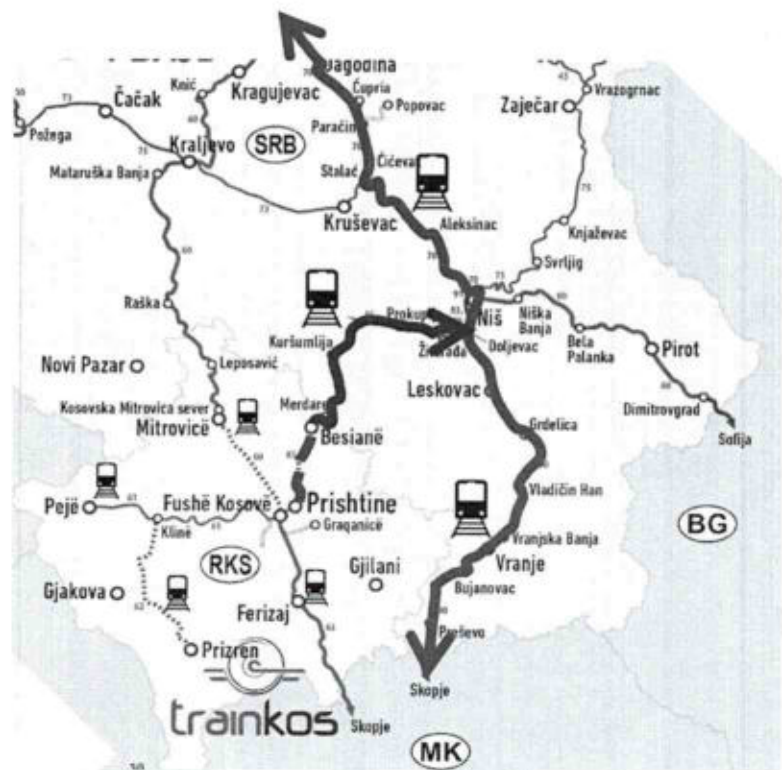


Fig... Lidhja e rrjetit hekurudhor te Kosovës me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar (korridorin 10)

Ne kuadër te objektivave operacionale të përfshira në “Strategjinë Sektoriale dhe Transporti Multimodal” (Objektiva 1- Integrimi në korridoret pan evropiane), parashihet funksionalizimi e linjës hekurudhore e cila kalon ne territorin e komunës se Podujevës⁸:

- Lidhja e propozuar e sistemit të transportit multimodal me rrjetet e rëndësishme TMM të BE-së, nëpërmjet vendosjes së bashkëpunimit me subjektet lokale, rajonale, ndërkombëtare, me aleancat strategjike dhe me kompanitë simotra. Linja hekurudhore 10 dhe Rruga R6 dhe R7 seksioni i mbetur Besi-Merdare, sigurojnë, në të ardhmen, rrugë alternative për korridoret hekurudhore X dhe VIII.
- Zbatimi progresiv i rekomandimeve nga studimi i parafizibilitetit për Linjën 10 hekurudhore, që kjo rrugë të kthehet në gjendje të mirë operacionale.

Po ashtu me ne kuadër te qëllimeve te përcaktuara me HZ te Kosovës përfshihet rehabilitimi/funksionalizimi i linjës hekurudhore lindje-perëndim (Podujevë-F.Kosovë-Pejë-Prizren)⁹.

⁸ Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025

⁹ Harta zonale e Kosovës 2020 – 2028+

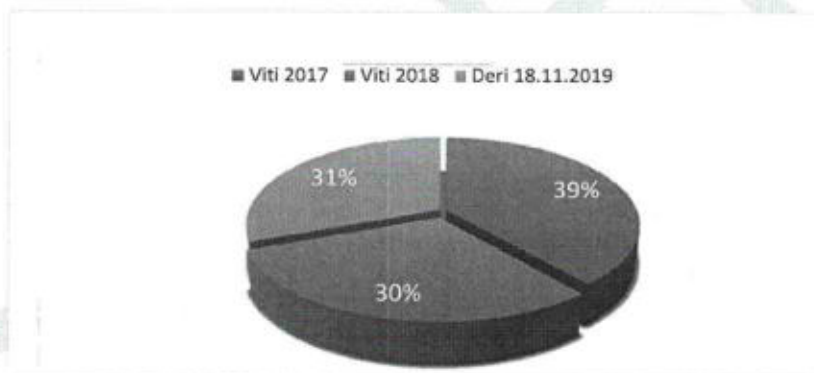
2.9. Siguria në trafik

Kjo analizë ofron të dhëna analitike për nivelin e sigurisë së trafikut rrugor në regjionin e Podujevës. Të dhënat janë paraqitur për vitin 2018 dhe për qëllim krahasimi janë përdorur të dhënat nga viti 2017. Gjatë vitit 2018 në regjionin e Podujevës ka ndodhur gjithsej 1256 aksidente trafiku, të ndara sipas pasojave.

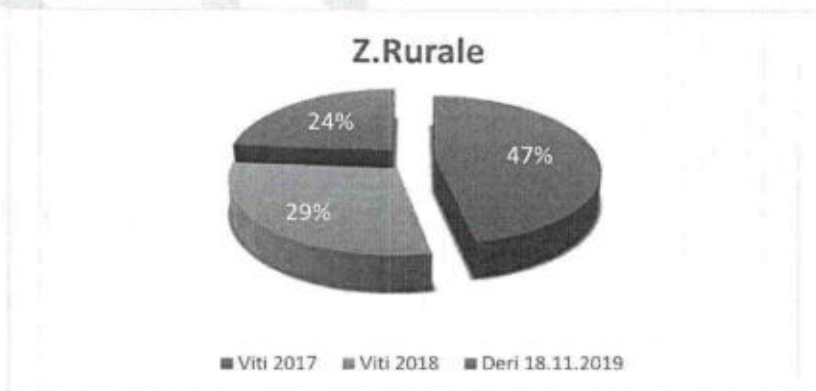
Tabela 11. Krahasimi i të dhënave të aksidenteve për periudhën Janar-Dhjetor 2017-2018 në regjionin e Podujevës

Aksidente me dëme materiale pa lëndime për vitet 2017-2018 dhe 2019 në podujevë			
	Viti 2017	Viti 2018	Deri 18.11.2019
Z.Urbane	118	92	94
Z.Rurale	83	52	42
	201	145	136

Paraqitja grafike me përqindje e aksidenteve me dëme materiale për vitet 2017,2018 dhe 2019 ne zonën urbane te territorit te komunës se Podujevës



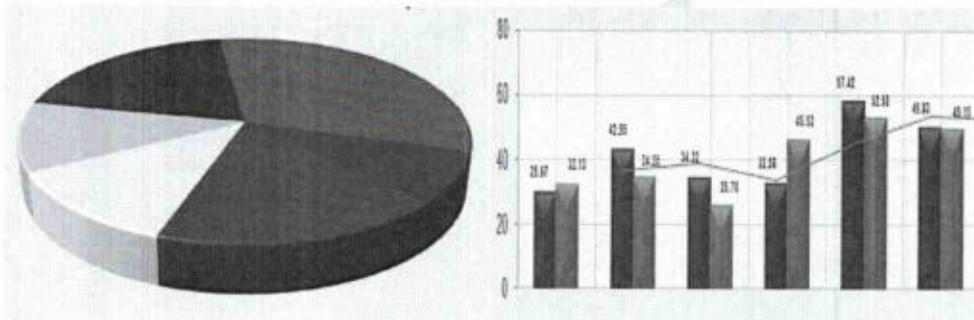
Paraqitja grafike me përqindje e aksidenteve me dëme materiale për vitet 2017,2018 dhe 2019 ne zonat rurale te territorit te komunës se Podujevës



Të dhënat e aksidenteve tregojnë për rritje të numrit të aksidenteve nga viti 2018 në 2019 për rreth 1% në zonat urbane, ndërsa është shënuar rënie për rreth 5% në zonat rurale. Në krahasim me vitin 2017, në dy vitet e fundit 2018/19 është shënuar rënie e lehtë e numrit të aksidenteve me dëme materiale.

"...Mbetet të plotësohet me të dhëna të aksidenteve sipas lokacioneve të ndryshme në kuadër të territorit të komunës së Podujevës, sipas llojit dhe pasojave (me lëndime trupore apo me fatalitet) të aksidenteve, mandej do të bëhet vlerësimi i masave të nevojshme apo të domosdoshme në pjesët e ndryshme të rrugëve në kuadër të rrjetit rrugor të Podujevës..."

Të dhënat e aksidenteve me lëndime trupore për vitet 2017, 2018 dhe 2019 në territorin e komunës së Podujevës (të plotësohen dhe modifikohen paraqitjet grafike në varësi nga rezultatet e matjeve)"



Të dhënat e aksidenteve me fatalitet për vitet 2017, 2018 dhe 2019 në territorin e komunës së Podujevës

2.10. Ngarkesa e trafikut

"Mbetet të plotësohet(të dhënat lidhur me kërkesën për trafik të motorizuar dhe të pa motorizuar kanë mbetur në proces të plotësimit nga grupi punues..., të plotësohen dhe modifikohet tabela e më poshtme në varësi nga rezultatet e matjeve)".

Kërkesa e përdorueseve të formave të ndryshme të transportit në qytetin e Podujevës

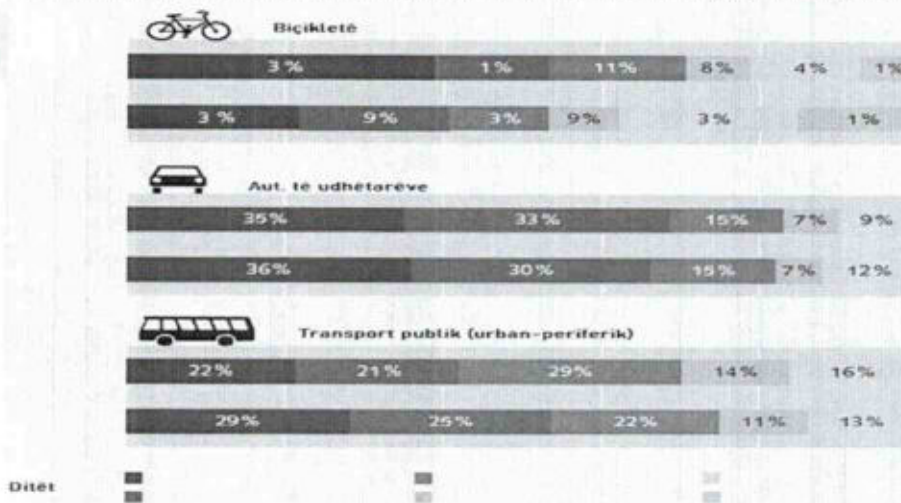


Tabela ... Ndryshimi i qarkullimit të automjeteve në rrugët kryesore të Podujevës nga viti 2010-2020

Vitet	Qarkullimi	N25	R125	R126(Batllavë	R128(Podujevë–	R129
		Prishtine - Podujeve	(Lluzhan-kufiri me Serbinë)	Podujevë)	Llapashticë e Epërme)	(Bajçinë – Mitrovicës)
	Njësia	aut/ditë	aut/ditë	aut/ditë	aut/ditë	-
2010	TMDV	-	-	-	-	-
2011	TMDV	-	-	-	-	-
2012	TMDV	-	-	-	-	-
2013	TMDV	-	-	-	-	-
2014	TMDV	-	-	-	-	-
2015	TMDV	-	-	-	-	-
2016	TMDV	-	-	-	-	-
2017	TMDV	-	-	-	-	-
2018	TMDV	-	-	-	-	-
2019	TMDV	-	-	-	-	-
2020	TMDV	-	-	-	-	-
Rritja mesatare (%)		-	-	-	-	-
Rritja e përgj. mesatare	%	%	%	%	%	%

Ndërsa, ndryshimet sezonale të fluksit të automjeteve në Komunën e podujevas, janë dhënë në Tabelën 9.

Tabela 9. Ndryshimet e qarkullimit të automjeteve në rrugët kryesore të Podujevës përgjatë muajve te vitit

	N25	R125	R126(Batllavë	R128(Podujevë–	R129
	Prishtine - Podujeve	(Lluzhan-kufiri me Serbinë)	Podujevë)	Llapashticë e Epërme)	(Bajçinë – Mitrovicës)
Muaji	-	-	-	-	-
Janar	-	-	-	-	-
Shkurt	-	-	-	-	-
Mars	-	-	-	-	-
Prill	-	-	-	-	-
Maj	-	-	-	-	-
Qershor	-	-	-	-	-
Korrik	-	-	-	-	-
Gusht	-	-	-	-	-
Shtator	-	-	-	-	-
Tetor	-	-	-	-	-
Nëntor	-	-	-	-	-
Dhjetor	-	-	-	-	-
Gjithsej	-	-	-	-	-
TMDV	-	-	-	-	-

Pas analizës së të dhënave për ndryshimin te qarkullimit të automjeteve në rrugët kryesore të Podujevës, është vlerësuar se ngarkesa më madhe e rrugëve nga qarkullimi i automjeteve është kryesisht gjatë muajve qershor dhe korrik (Fig...).

Ndërsa, ndryshimi i qarkullimit në orë brenda ditës (24 orëve), është paraqitur në Tabelen 10.

Tabela 10. Ndryshimi i qarkullimit në orë brenda ditës në rrugët kryesore të Podujevës


























































	N25 Prishtine - Podujeve	R125 (Lluzhan- kufiri me Serbinë)	R126(Batllavë Podujevë)	R128(Podujevë- Llapiçicë e Epërme)	R129 (Bajçinë – Mitrovicës)
24:00-01:00	-	-	-	-	-
01:00-02:00	-	-	-	-	-
02:00-03:00	-	-	-	-	-
03:00-04:00	-	-	-	-	-
03:00-04:00	-	-	-	-	-
04:00-05:00	-	-	-	-	-
05:00-06:00	-	-	-	-	-
06:00-07:00	-	-	-	-	-
07:00-08:00	-	-	-	-	-
08:00-09:00	-	-	-	-	-
09:00-10:00	-	-	-	-	-
10:00-11:00	-	-	-	-	-
11:00-12:00	-	-	-	-	-
12:00-13:00	-	-	-	-	-
13:00-14:00	-	-	-	-	-
14:00-15:00	-	-	-	-	-
15:00-16:00	-	-	-	-	-
16:00-17:00	-	-	-	-	-
17:00-18:00	-	-	-	-	-
18:00-19:00	-	-	-	-	-
19:00-20:00	-	-	-	-	-
21:00-22:00	-	-	-	-	-
22:00-23:00	-	-	-	-	-
23:00-24:00	-	-	-	-	-
Gjithsej	-	-	-	-	-

Fig.... Ndryshimi i qarkullimit brenda ditës

2.11. Analiza e ngarkesës së kryqëzimeve

Të dhënat e matjeve nga flukset e trafikut të motorizuar në kryqëzimet e zonës urbane të Podujevës, të mbledhura në intervale të ndryshme kohore brenda ditës dhe në ditët e ndryshme brenda javës, janë paraqitur në vijim (Tab., Tab..., Tab...).

Tab...Te dhënat e matjeve nga flukset e trafikut te motorizuar ne kryqëzimet.....

Të dhënat e matjeve të flukseve të trafikut në kryqëzime -Podujevë																	
	Kryqëzimi "Z.P"						Kryqëzimi "I.K"						Kryqëzimi "SK"				
																	
Ora	08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰				
Drejtimit																	
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰				
Drejtimit																	
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰				
Drejtimit																	
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Të dhënat e matjeve e kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne kryqëzimet ne zonën urbane te Podujevës janë paraqitur me tabelat vijuese Tab...,Tab..., Tab...

Tab...Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne kryqëzimet.....Podujeve

Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne kryqëzime																	
	Kryqëzimi "Z.P"						Kryqëzimi "I.K"						Kryqëzimi "SK"				
																	
Ora	08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰				
Drejtimit																	
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰				
Drejtimit																	
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰				
Drejtimit																	
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Drejtimet	↖	↑	↗	↖	↑	↗	↖	↑	↗	↖	↑	↗	↖	↑	↗	↖	↑	↗
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Të dhënat e matjeve e kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne rrugën "Zahir Pajaziti, "Skënderbeu", "Ilir Konushevi" dhe rrugët janë paraqitur me tabelën vijuese Tab....

Tab...Te dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne rrugët dhe trotualet

	Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te këmbësorëve në segmente rrugore dhe trotualet																	
	Rruga/trotuari "Z.P"						Rruga/trotuari "I.K"						Rruga/trotuari "SK"					
																		
Ora	08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰						19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰						19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tab...Te dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara në rrugët dhe trotualet

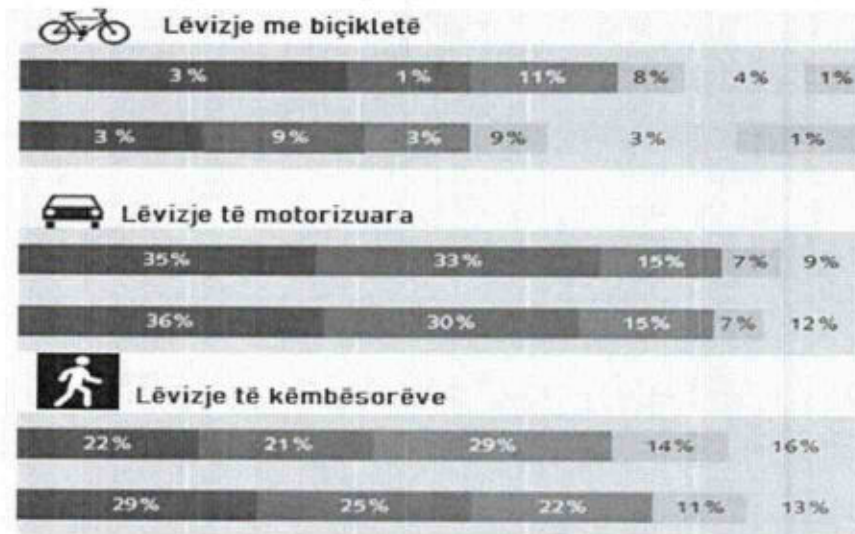
	Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te këmbësorëve në segmente rrugore dhe trotualet																	
	Rruga/trotuari "....."						Rruga/trotuari "....."						Rruga/trotuari "...."					
																		
Ora	08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰						16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰						19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰						19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tab...Te dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara në rrugët dhe trotualet

	Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te këmbësorëve në segmente rrugore dhe trotualet																	
	Rruga/trotuari "....."						Rruga/trotuari "....."						Rruga/trotuari "...."					
																		
Ora	08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰						08 ⁰⁰ : 09 ⁰⁰					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰						12 ⁰⁰ : 13 ⁰⁰					

Ora	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰	16 ⁰⁰ : 17 ⁰⁰	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰	19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰	19 ⁰⁰ : 20 ⁰⁰	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Raporti i kërkesave për lëvizje të motorizuara dhe lëvizje të pa motorizuara ("te plotësohen dhe modifikohet tabela e më poshtme në varësi nga rezultatet e matjeve")



Referuar matjeve të mësipërme lidhur me kërkesën për trafik të motorizuar dhe të pa motorizuar në kryqëzime si dhe vlerësimin e funksionimit të trafikut në këto kryqëzime, është konstatuar kualitet jo i mirë i operimit të trafikut. Në orët e pikut të trafikut, krijohen vonesa kohore të automjeteve në trafik të cilat shpeshherë manifestohen edhe me bllokime trafiku. Si rezultat i kapacitetit të pa mjaftueshëm të kryqëzimeve dhe formave jo adekuate të kontrollit të trafikut të aplikuar në këto kryqëzime, pa mundësohet funksionimi normal i trafikut. Po ashtu nuk ofrohet akomodim i pranueshëm i kërkesave për lëvizje të pa motorizuara (këmbësorëve dhe çiklistëve) dhe në këtë aspekt niveli i sigurisë rezulton i tejet i pa pranueshëm.

Në këto rrethana, është e nevojshme marrja e masave adekuate në mënyrë që të aplikohen forma kontrolli të trafikut cilat i përgjigjen kërkesës reale për qarkullim dhe mundësojnë rritjen e nivelit të kualitetit të operimit të trafikut. Regjimet e trafikut dhe parametrat gjeometrik të kryqëzimeve duhet të rishikohen dhe përmirësohen me qëllim të akomodimit komod dhe me të sigurt të kërkesave për qarkullim. Duhet të ofrohet infrastruktura e nevojshme për lëvizjet e këmbësorëve dhe çiklistëve me qëllim të ofrimit të një mjedisi të sigurt dhe komod për këto lëvizje ...

3. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ ZHVILLIMI I KORNIZES

3.1. Objektivat afatshkurtëra dhe afatgjata – Objektivat SMART

3.1.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i transportit ndërurban

3.1.2. Sistemi i transportit publik urban

Ne komunën e Podujevës organizohet transporti urbano-periferik me autobus dhe mjete te kombinuara (kombibus dhe taksi), ndërsa transporti urban ne qytet nuk është funksional.

Transporti urbano-periferik organizohet ne linjat urbano-periferike nga disa kompani private te licencuara brenda komunës, me linja të ndara që i shërbejnë rreth 78 vendbanimeve.

Funksionaliteti i operimit ne këto linja mundësohet me anë te rreth 40 autobusëve lokal dhe 21 kombi-busëve si dhe taksive.

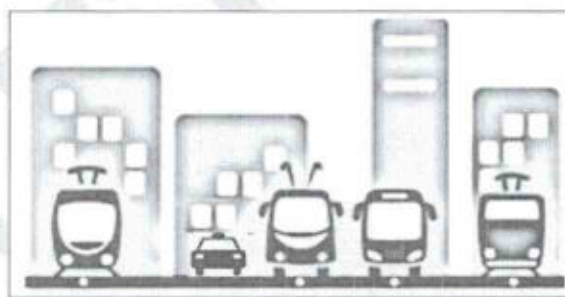


Fig....¹⁰ Forma të transportit publik

Në nivel rajonal transporti publik organizohet nga Ministria e Infrastrukturës (MI) dhe lidhë qytetin e Podujevës me kryeqytetin (nga komuna e Podujevës ka kërkesa te shumta qe te gravitojnë ne kryeqendër-Prishtine).

Për pjesëmarrje në jetën shoqërore dhe ekonomike mund të thuhet se mobiliteti është kushti kryesorë për të gjithë njerëzit. Ky mobilitet duhet të planifikohet në atë mënyrë që të minimizojë ndikimet negative në ambient në njërin anë, ndërsa nga ana tjetër duhet ta rrisë qashtërinë e qytetarëve në destinacione të dëshiruara duke ndikuar pozitivisht edhe në sigurinë në trafik dhe kualitetin e jetës.

Përdorimi i transportit publik¹¹ manifestohet me efekte te shumanshme si :



Fia¹¹.... Transporti i aëndrueshëm urban me autobus

- Menaxhimi më i lehtë i rritjes së kërkesave për lëvizje me makina;
- Nga perspektiva sociale- rritje e cilësisë se jetës;
- Lehtësimi i jetës së përditshme dhe lëvizjes ;
- Efekte ekologjike ne mjedis-ulje e nivelit te ndotjes
- Zvogëlim i kostove të udhëtimit;
- Përmirësimi i kualitetit te trafikut dhe rritje e nivelit të sigurisë ;

¹⁰ ENISA -Intelligent Public Transport, DECEMBER 2015

¹¹ <https://www.globalgoals.org/11-sustainable-cities-and-communities>

- Mundësia e përdorimit (për të gjithë);
- Zvogëlim të kërkesave për qarkullim me automjete motorike ;
- Konektivitetin në të gjithë zonën.

Inkurajimi i përdoruesve të rrugës që të përdorin transportin publik dhe format tjera të lëvizjeve të pa motorizuara, mund të arrihet me anë të :

- Përmirësimin të qasjes në hapësirat publike dhe transportin publik lokal;
- Plotësimin të nevojave të përdoruesve të rrugës, veçanërisht për personat më të vjetër, personat me aftësi të kufizuara dhe familjarët me fëmijë të vegjël;
- Krijimin të lehtësirave për forma tjera të lëvizjeve duke ofruar infrastrukturë të mjaftueshme dhe komode;
- Krijimin të qasjes së lehtë në vend ndalje të autobusëve;
- Ofrimin e transportit efikas me mbulueshmëri të zonave kryesore;
- Ofrimin të shërbimeve me kosto të arsyeshme;
- Aplikimin të lehtësirave për kategori të caktuara për bileta;
- Aplikimin të formave smart të biletimit;
- Dizajnimin tërheqës të hapësirave publike dhe vend ndaljeve të autobusëve;
- Konektivitetin në të gjithë zonën;
- Përmirësimin të kushteve të lëvizshmërinë lokale në përgjithësi;
- Sigurimin e qasjes së integruar gjithëpërfshirëse dhe në veçanti përshtatjes së infrastrukturës dhe krijimit të lehtësirave për qasje në autobus të personave me nevoja të veçanta.



Me qëllim të krijimit të kushteve të barabarta për të gjithë përdoruesit, është me rëndësi të mundësohet qasje e lehtë dhe e sigurt për personat me nevoja të veçanta. Në këtë aspekt duhet të përshtatet infrastruktura në vend ndalje të autobusëve si dhe autobusët të plotësojnë kushtet teknike për qasje të lehtë për këta persona. Platformat e stacionit dhe dyert e autobusëve duhet të jenë në të njëjtin nivel duke mundësuar hyrjen dhe daljen e lehtë, ose të kenë të instaluar platforma shtesë të cilat lehtësojnë qasjen për këta persona.



Fig...¹² Qasje për personat me nevoja të veçanta në autobus

¹² Safe and accessible public transport for all, International Association of Public Transport, 2019 May

3.1.2.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i ri transportit publik urban

Qyteti i Podujevës ka një shtrirje gjeografike dhe rrjet rrugor te përshtatshëm për organizimi te transportit publik urban ne qytet, përmes te cilit mund te lidhen edhe fshatrat periferike ne afërsi te zonës urbane të Podujevës.

Qëllimi i përgjithshëm i sistemit të transportit publik urban për qytetin e Podujevës është:

- Përbushja e kërkesave për lëvizje ditore për qytetarët, duke krijuar ndërlidhje funksionale të zonave periferike urbane me qytetin;
- Ulja e shkallës së motorizimit në qytetin e Podujevës duke promovuar forma të pastra dhe eficiente të transportit si, transporti urban dhe lëvizjet tjera aktive;
- Rritja e shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe krijimi i kushteve për qarkullim të lirë dhe pa ngarkesë nëpër rrugët e qytetit,
- Krijimi i kushteve për zhvillimin e sektorit privat dhe rritjen e numrit të të punësuarve
- Krijimin e mundësive për menaxhimin efikas të projekteve përmes partneritetit publiko – privat.

Krijimi i sistemit të transportit publik urban, i mbështetur në besueshmëri dhe rregullsi të shërbimeve të autobusëve nëpër komunën e Podujevës, duhet të jetë një nga prioritetet kryesore në qytet sa i përket trajtimit të problemeve të mbingarkesës në trafik dhe ofrimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit si opsione atraktive dhe të besueshme.

Mundësimi konektivitetit përmes transportit urban ndërmjet zonave periferike dhe fshatrave në afërsi të qytetit (fig...) me qendrën e qytetit të Podujevës, si: 1-Llapashtice e Poshtme, 2-Llapashtice e Epërme, 3-Orançë, 4-Peran, 5-Letanc, 6-Pjeses periferike ne drejtim te rrugës R127, 7- Pjesës periferike ne drejtim te rrugës "Ilir Konushevc", 8-Surkish (rr."Mehmet Visoka", R126) dhe 9- Surkish (rr."Besiana"), janë esenciale për funksionimin efikas te këtij lloji te transportit dhe plotësimin e nevojave për qasje ne pjesën qendrore te qytetit nga këto zona.

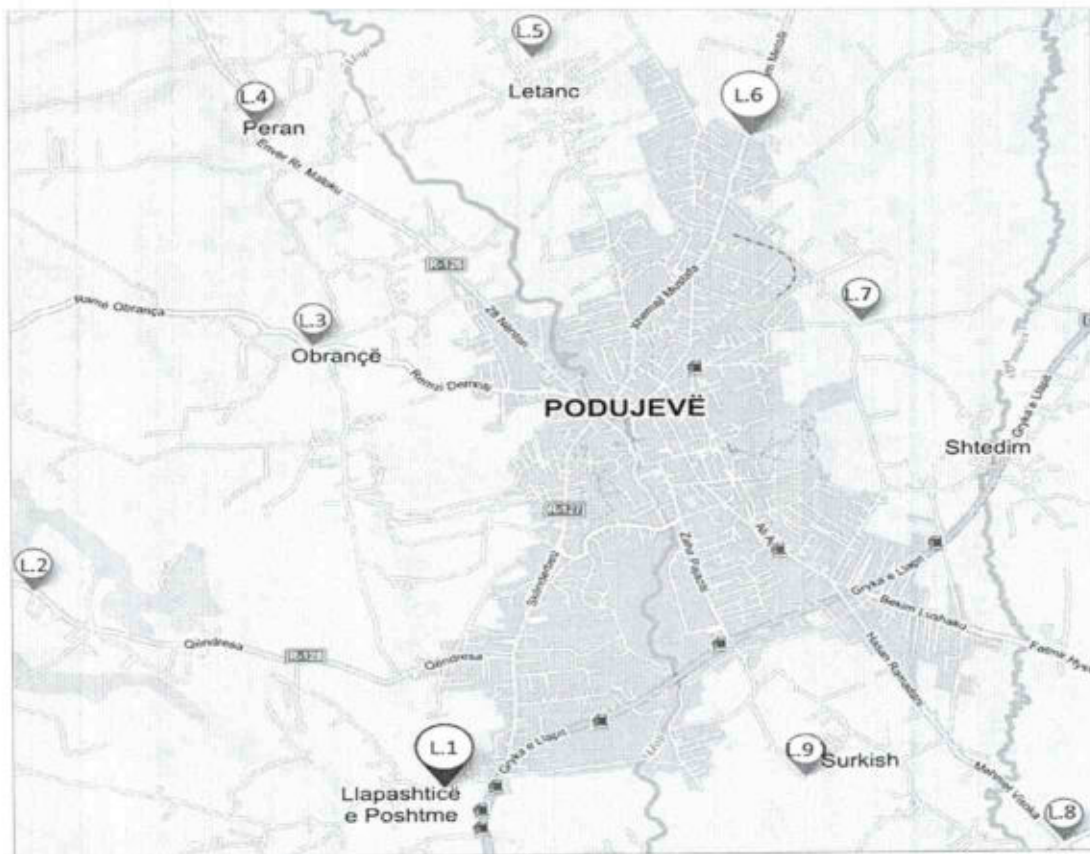


Fig....Lidhshmëria ndërmjet zonave kryesore periferike dhe fshatrave ne afërsi te qytetit me qendrën e Podujevës

Gjatë analizën dhe planifikimin e transportit urban te Podujevës, janë marrë në konsideratë parametrat bazë për planifikimin e linjave urbane, si: mbulueshmëria, udhëtimi direkt- shtrirja direkte e linjave, ndërlidhja funksionale me linjat tjera, shpejtësia e lëvizjes, koha e qarkut dhe intervali i përcjelljes.

Me qëllim të plotësimit të kërkesave të banorëve në brendi të qytetit, zonave periferike si dhe fshatrave përreth Podujevës për transport dhe qasje me të lehtë në qytetin e Podujevës, është hartuar plani i linjave, kryesisht radiale, duke përfshirë mbulueshmëri si në vijim (fig...):

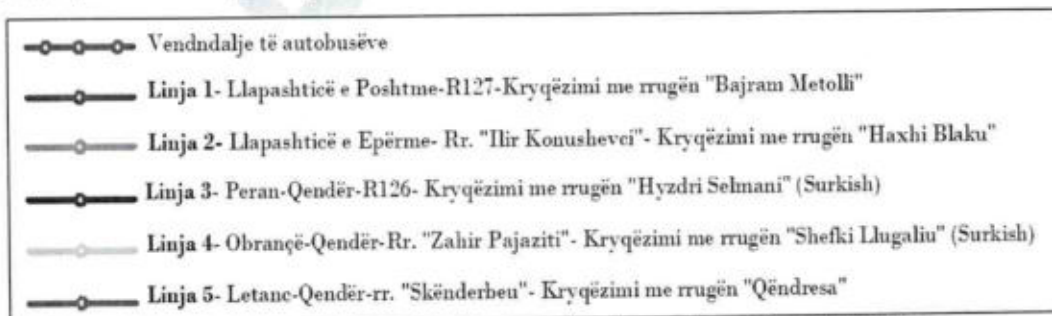
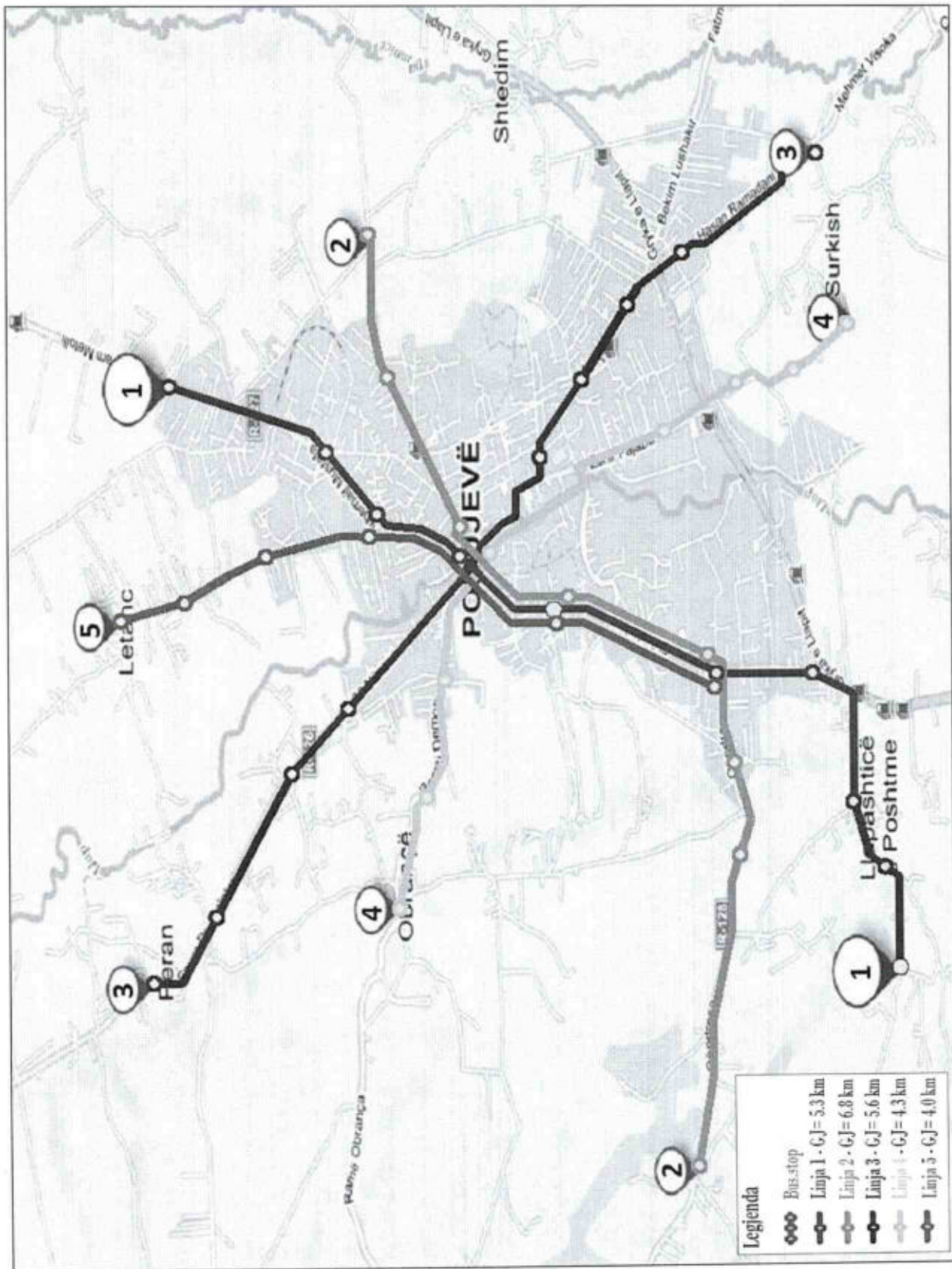


Fig....Linjat e propozuara të transportit urban ne komunën e Podujevës



Legjenda

	Bus stop
	Linja 1 - Gj = 5.3 km
	Linja 2 - Gj = 6.8 km
	Linja 3 - Gj = 5.6 km
	Linja 4 - Gj = 4.3 km
	Linja 5 - Gj = 4.0 km

3.1.2.2. Transporti publik dhe shërbimet e taksive-lokacionet

3.1.3. Koncepti për qendrën e qyteti

3.1.4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut

3.1.4.1. Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë

3.1.4.2. Masat e sigurisë në lokacionet në afërsi të shkollave

Referuar numrit të aksidenteve të regjistruara në komunën e Podujevës si dhe analizave dhe vlerësimit të nivelit të sigurisë në trafik, në Komunën e Podujevës janë identifikuar problemet si :

- Kërkesa e madhe për trafik të motorizuar në pjesën qendrore të qytetit.
- Qendra e qytetit mbulon një zonë e cila përmbush funksione të ndryshme, nga ofrimi i banorëve për realizim biznesi, realizim të aktiviteteve kulturore, shërbime, zyra, mjekësi etj;
- Parkime gjatësore të automjeteve përgjatë rrugëve kryesore;
- Kërkesa të mëdha të lëvizjeve të këmbësoreve në zonën qendrore dhe mungesa e hapësirave të mjaftueshme të cilat ofrojnë akomodim të sigurt të këtyre përdoruesve të rrugës;
- Mungesa e një "bypass" përmes të cilit do të mundësohej orientimi i trafikut jashtë zonën qendrore të qytetit;
- Mungesa shtigjeve për çiklistë;
- Niveli jo i kënaqshëm i sigurisë gjatë përdorimit të rrugës nga ana e këmbësorëve fëmijë, sidomos në afërsi të shkollave.
- Probleme në operimin e trafikut, të shkaktuara nga prindërit që i çojnë fëmijët e tyre në shkollë me makina.

Problemet e identifikuar në Komunën e Podujevës imponojnë nevojën e implementimit të masave të domosdoshme me qëllim të ofrimit të një mjedisi me komfort dhe të sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës, në veçanti për lëvizjet e pa motorizuara (këmbësorë dhe çiklistë).

Përfshirja e një sërë masave të nevojshme për përmirësimin e nivelit të sigurisë, në veçanti në afërsi të shkollave dhe zonave ku ka kërkesa më të mëdha për lëvizje të pa motorizuara, është kërkesa e domosdoshme për implementim. Në kuadër të këtyre masave p.sh. mund të përfshihen masat për qetësimin e trafikut në afërsi të shkollave dhe zonën qendrore të qytetit.

Ulja e shpejtësisë së mjeteve kontribuon ndjeshëm në një rritje të sigurisë së trafikut. Kufizimi i shpejtësisë, p.sh. "Zonat 30 km/h" ka rezultuar si mase mjaft efektive në përmirësimin e nivelit të sigurisë.

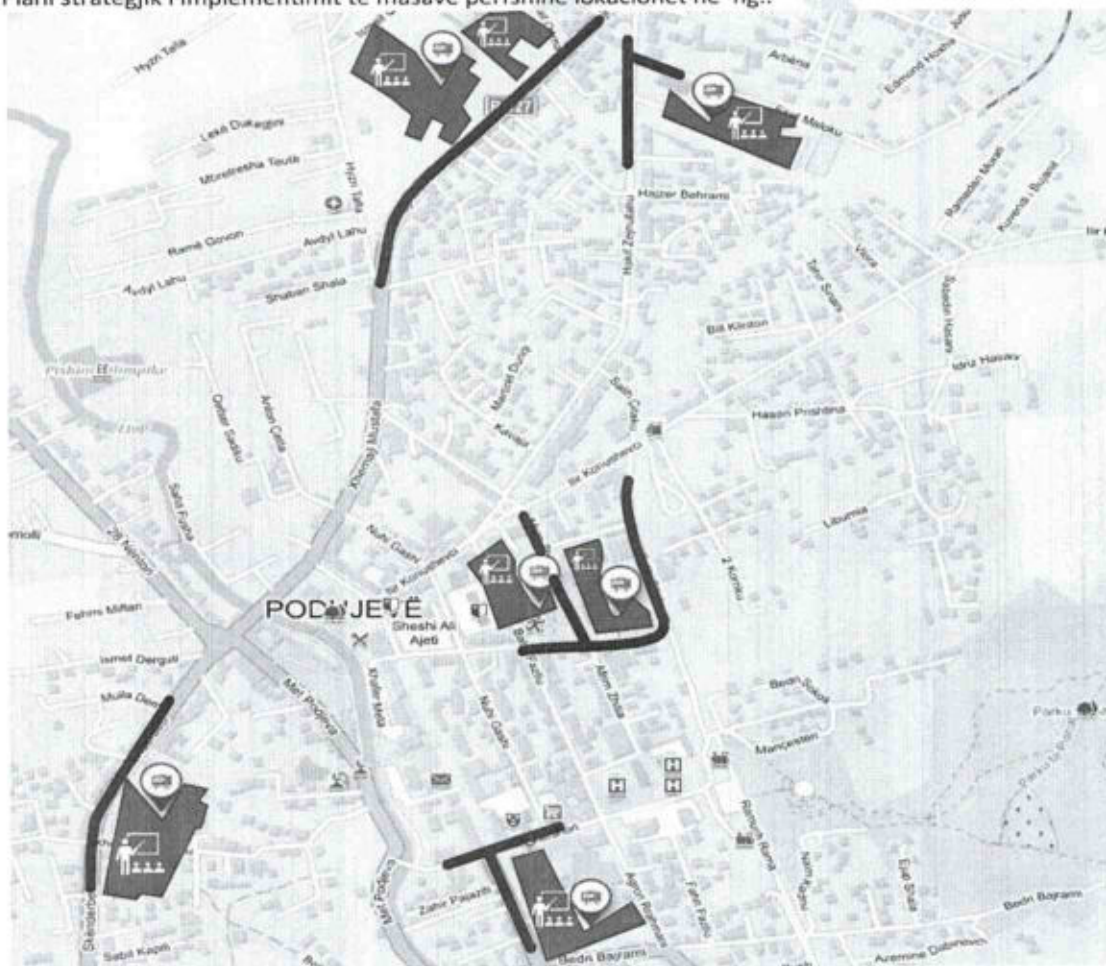
Masat për qetësimin e trafikut rrugor konsiderohen qenësore për zonat në afërsi të shkollave, në lidhje me mënyrën e operimit të trafikut dhe kushtet e rrugës të cilat lidhen me aspektin e sigurisë, përkatësisht rreziqet e mundshme për fëmijët gjatë përdorimit të rrugës.

Fëmijët e vegjël nuk janë të vetëdijshëm për rreziqet dhe mënyrën e duhur të përdorimit të rrugës, prandaj shpeshherë janë të pirur që të marrin veprime të cilat mund të rezultojnë të rrezikshme për ta.

Plani strategjik i implementimit te masave përfshinë lokacionet (fig....) në afërsi të shkollave :



Plani strategjik i implementimit te masave përfshinë lokacionet ne fig..



Plani i masave ka te beje me përmirësimin e kushteve te sigurisë ne afërsi te shkollave dhe ne zonën qendrore te qytetit duke ju dhënë përparësi lëvizjeve te pa motorizuara.

Masat e përfshira:

- Aplikimi i teknikave të qetësimit të trafikut



Burimi: Review and comparison of traffic calming solutions

- Sinjalizimi i vendkalimeve te këmbësoreve dhe ndriçimi ne kushtet e dukshmërisë se kufizuar (gjate natës)

Modele te mundshme¹³



- Ndryshime infrastrukturore në zonat në të cilat ka kërkesa për lëvizje të këmbësoreve apo çiklistëve

Modele të mundshme¹⁴



- Zvogëlimi i shpejtësisë se lëvizjes se mjeteve motorike përmes sinjalizimit te mjaftueshëm dhe adekuat



Qëllimi

- Përdorimi i sigurt i hapësirës publike nga të gjithë përdoruesit e rrugës.
- "Rrugë të sigurta për në shkolla.
- Përmirësimi i kushteve te sigurisë për lëvizjet e pa motorizuara, ne veçanti këmbësoret fëmije ne afërsi te shkollave.
- Paralajmërimi dhe ndërgjegjësimi i shofereve për këmbësorët në mënyrë që ata të zvogëlojnë shpejtësinë me kohe përpara se të arrijnë ne vendkalim.
- Zvogëlimi i shpejtësisë se mjeteve motorike .
- Identifikimi me i lehte i hapësirave për lëvizje te këmbësorëve apo çiklistëve nga ana e drejtuesve të mjeteve.
- Te arrihet një dizajn i qartë, i dallueshëm dhe uniform për të gjitha rrethinat e shkollave apo zonave te këmbësorëve.
- Përmirësimi i sigurisë ne vendkalime.
- Ulja e shkalles se rrezikshmërisë për lëvizjet e pa motorizuara (këmbësorë).
- Përmirësimi i nivelit te sigurisë .
- Zvogëlimi i numrit te aksidenteve.

¹³ Smart City Pedestrian Safety and Guidance Solutions

¹⁴ The Traffic Calmed School: Safer and More Inviting Walking

- Orientimi i trafikut ne segmente rrugore te cilat nuk kalojnë ne afërsi te shkollave
- Zbatimi i një disipline më të madhe rrugore për të gjithë përdoruesit
- Ndrërimi i dhe sinjalizimi i shtigjeve për çiklistë, i zonave ne afërsi te shkollave dhe shtigjeve për këmbësorëve
- Ulja e intensitetit te trafikut ne zonat shkollore dhe ulja e nivelit te rrezikut për fëmijët dhe këmbësorët ne përgjithësi.
- Përmirësimi i sjelljes në rrugë. Përmes kësaj përmirësimi i sigurisë rrugore në zonat e shkollës dhe në zonat banuese përreth.
- Rritja e sigurisë rrugore rreth shkollave.
- Rritja e vetëdijes për lëvizshmëri të qëndrueshme dhe te sigurt te fëmijët dhe këmbësorët në përgjithësi.

3.1.4.2. Përmirësimi i logjistikës së trafikut në qytet

3.1.4.3. Trafiku tranzit, bypass-i lokal dhe kushtet e rrugës

3.1.5. Lëvizjet aktive

Komuna e Podujevës nuk ka ofruar deri tani infrastrukturën e nevojshme për lëvizjet e pa motorizuara/çiklistet. Ne mënyrë që t'i promovoj dhe akomodoj këto lëvizje ne mënyrë të sigurt është e nevojshme që komuna të ofroj mjedise komode dhe të sigurt për këta përdorues të rrugës.

Promovimi i çiklizmit si një formë e transportit luan një rol të rëndësishëm në jetën urbane në qytet dhe planifikimin e transportit të së ardhmes ne zona urbane.

Në përputhje me rëndësinë e lartë të çiklizmit si një mënyrë atraktive e transportit, përmes planit të qëndrueshëm të mobilitetit duhet të adresohen objektiva të cilat qojnë ne nxitjen e çiklizmit dhe përmirësimin e mjediseve urbane për ecje dhe çiklizëm. Ridizajnimi i mjediseve urbane, krijimi i qasjes se lehte dhe krijimi i një mjedisi të sigurt për këto lloje te lëvizjeve ka impakt të rëndësishëm ne sigurinë e trafikut dhe kualitetin e formave te trafikut ne përgjithësi.

Çiklizmi kontribuon në uljen e vazhdueshme të efekteve negative të trafikut mbi njerëzit, mjedisin dhe shëndetin.

3.1.5.1. Strategjia e propozuar për ecje dhe çiklizëm- koncepti strategjik

Plani i masave dhe strategjia e propozuar për akomodimin e lëvizjeve aktive përfshin zonën urbane të qytetit të Podujevës, respektivisht rrugën “Zahir Pajaziti”, “Ilir Konusheci” dhe “Skenderbeu”, ndërsa mjediset tjera si: zona përgjatë lumit “Llap” dhe “Bulevardit të Dëshmorëve” mund të shërbejnë si mjedise atraktive për lëvizje të shkurtra të çiklisteve si dhe lëvizje të këmbësorëve. Për shkak të specifikave gjeometrike të rrjetit rrugor në zonën urbane si dhe kërkesave me të mëdha për lëvizje aktive në zona të caktuara, është propozuar projektimi dhe ndërtimi sipas normave teknike për projektim dhe ndërtim të shtegut kryesor përgjatë rrugës “Zahir Pajaziti” dhe “Ilir Konusheci”.



Fig. Zona qendrore e qytetit- Rr. “Z. P.”¹⁵

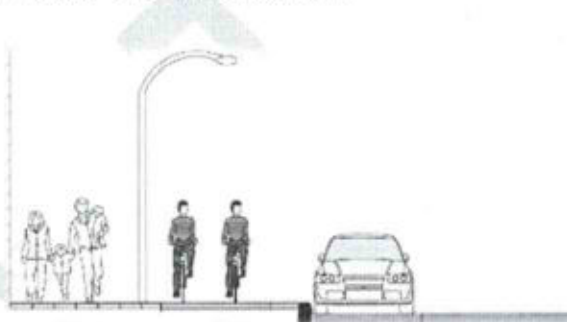


Fig... Profili i shtegut për çiklist¹⁶

Me qëllim të krijimit të kontinuitetit të lëvizjes dhe promovimit të çiklizmit në një zone më të gjere të territorit të Komunës së Podujevës, është propozuar shtegu për çiklist përgjatë rrugës “Skenderbeu” i cili në pjesën qendrore të qytetit lidhet me shtegun kryesor (rr. “Z.P”).

Parametrat gjeometrik të këtyre rrugëve mundësojnë që krahas mjedisëve për këmbësorë të përfshijnë edhe shtigjet për çiklist.

Në pjesët tjera brenda zonës urbane mund të ridizajnohen hapësirat për përdorim të përbashkët për këmbësorë dhe çiklist, siç janë zona përgjatë lumit “Llap” në pjesën qendrore të qytetit si dhe zona të bulevardit “Dëshmorët e Kombit”. Në këtë mënyrë këto zona do të shndërrohen në zona atraktive dhe mjedise të sigurta, ku këmbësorët dhe çiklistet mund të ndihen komod dhe të sigurt për lëvizje të shkurtra.



Fig.. Forma të ndarjes fizike¹⁷

Mjediset të cilat u shërbejnë çiklisteve duhet të ofrojnë siguri dhe komoditet për këto lloje të lëvizjeve. Infrastruktura e këtyre mjedisëve duhet të plotësojë kërkesën themelore për ofrimin e sigurisë së mjaftueshme.



Çiklistet shpeshherë ndjehen të rrezikuar dhe jo komod në rastet kur përdorin rrugën dhe shfrytëzojnë të njëjtën korsi me automjetet motorike.

¹⁵ kk.rks-gov.net/Podujeve

¹⁶ More biking in small and medium sized towns of Central and Eastern Europe by 2020

¹⁷ National association of city transportation officials -Two-way cycle tracks (also known as protected bike lanes)

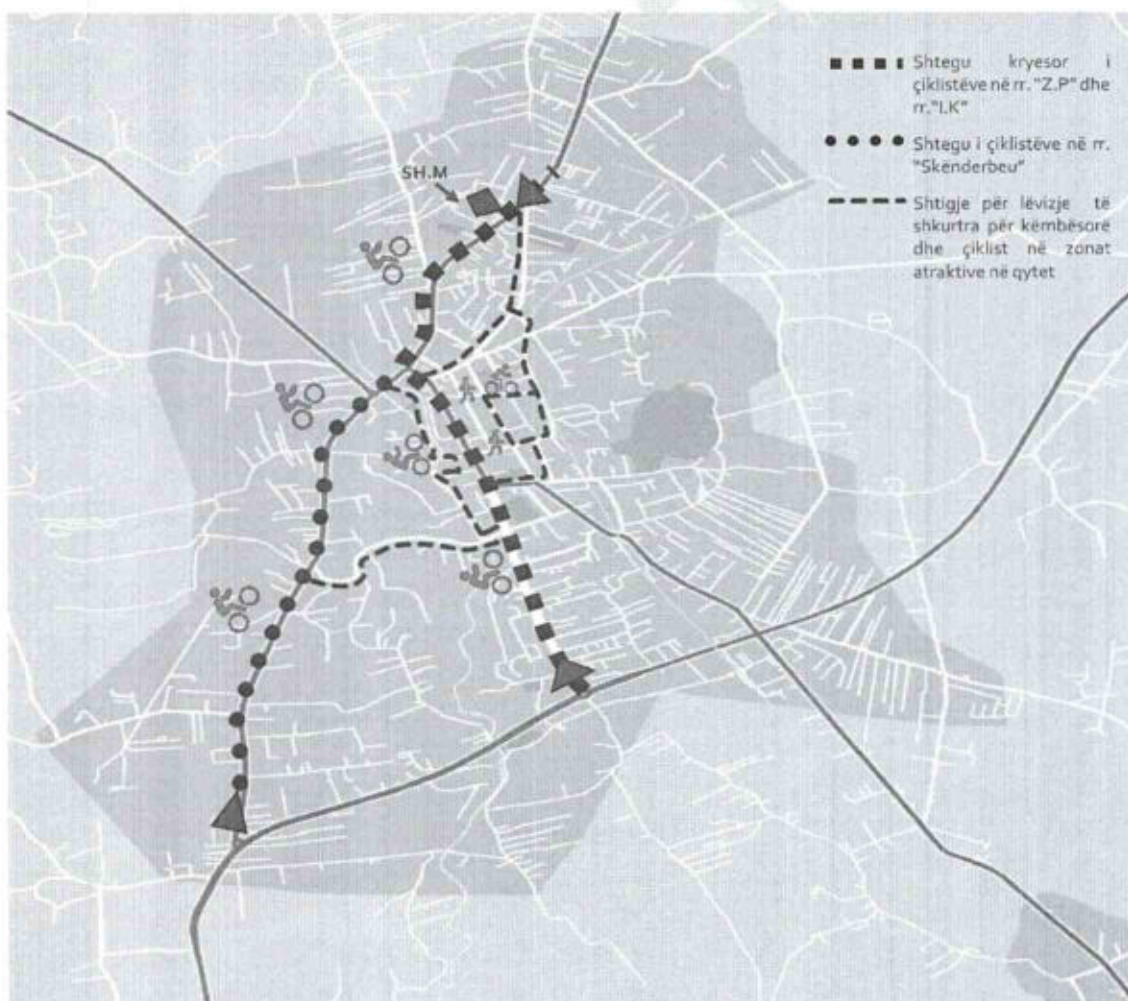
Intensiteti i madh i trafikut te motorizuar dhe shpejtësia e lëvizjes se tyre krijoje pasiguri te çiklistet kur lëvizin ne këto mjedise.

Prandaj, me qellim te akomodimit te sigurt te këtyre lëvizjeve është e rëndësishme qe te zbatohen masat e nevojshme qe këto shtigje te planifikohen sipas standardeve te projektimit dhe ndërtimit dhe me trafikun e motorizuar te ndahen përmes ndarësve fizik (fig...) apo formave tjera te shënimit te ndarjes me korsinë qarkulluese te mjeteve motorike.



Fig¹⁸...Ndarja fizike e shtegut të çiklisteve me korsinë e automjeteve


Koncepti strategjik për çiklizëm



¹⁸ NACT -Two-way cycle tracks (also known as protected bike lanes)


Ne aspektin e sigurisë dhe kualitetit të operimit në kryqëzime, është e rëndësishme gjithashtu t'i kushtohet rëndësi rregullimit të vendkalimeve të çiklistëve¹⁹ në kryqëzime në mënyrë që të kenë dukshmëri të mjaftueshme nga drejtuesit e mjeteve.

1




- Të mundësohet lidhshmëri e rrjetit të shtigjeve të çiklistëve (duke përfshirë edhe kryqëzimet).
- Dizajnim i vendkalimeve të çiklistëve në kryqëzime duhet të mundësoj dukshmëri të mjaftueshme të çiklistëve nga drejtuesit e mjeteve motorike.
- Duhet të sigurohet mbrojtje maksimale e çiklisteve në kryqëzime.

2



- Dizajnim i shtigjeve të çiklisteve dhe infrastruktura e rregulluar duhet të mundësoj përparësi kalimi çiklistëve në kryqëzime.
- Shtigjet e çiklistëve duhet të mundësojnë shmangien e konflikteve me lëvizjet e këmbësorëve në kryqëzime.

3



- Infrastruktura për çiklist duhet të mirëmbahet në vazhdimësi.
- Përmes formave të ndryshme të lshujve krijohen mjedise komode ku çiklistët krijojnë ndjesinë e sigurisë.
- Në kushtet e dukshmërisë së kufizuar (gjatë natës) duhet të sigurohet ndriçimi i vendkalimeve të çiklistëve në kryqëzime.

3.1.5.2. Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe çiklizmi

Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe ngasja e biçikletës është mesazh i rëndësishëm për të inkurajuar jo vetëm përdorimin më të madh të këtyre mënyrave të transportit në qytetin e Podujevës, por gjithashtu për të inkurajuar një “mënyrë të shëndetshme të jetesës”.



Hulumtimet e shumta kanë treguar se ecja e rregullt dhe ngasja e rregullt e biçikletës mund të luajnë një rol të madh në përfitimet shëndetësore për njerëzit, duke ndihmuar në parandalimin e mbipeshës dhe sëmundjeve të zemrës, veçanërisht për ata që në rrethana të tjera do të bënin pak aktivitet fizik. Nëse kryhen më shumë aktivitete të ecjes dhe ngasjes së biçikletës, atëherë kjo gjithashtu kontribuon në zvogëlimin e mbingarkesës në trafik, zvogëlimin e ndotjes së ajrit dhe ndotjes nga zhurma. Është e rëndësishme të promovohen përfitimet nga ecja dhe ngasja e biçikletës që ndërliken me shëndetin, përfshirjen sociale dhe mjedisin, në partneritet me agjencitë e tjera në të gjithë qytetin.

¹⁹ Identifying the Safest Intersection Designs for Cyclists
Protected Intersection
<https://altaplanning.com/separated-bike-lanes/>

Ekzistojnë një numër veprimesh kyçe në lidhje me marketingun dhe promovimin, duke përfshirë edhe këto:

- Të promovohen përfitimet shëndetësore nga ecja dhe çiklizmi;
- Të promovohen mënyra më të shëndetshme jetesës duke zbatuar nismat e sigurisë për të inkurajuar aktivitete – siç janë planet e qëndrueshme të udhëtimit për në shkollë.
- Të zhvillohen fushata dhe materiale promovuese për të inkurajuar përdorimin aktiv të ecjes dhe ngasjes së biçikletës si mënyra më të shëndetshme të transportit.
- Të sigurohen sinjalizime të mira për shtigjet e këmbësorëve dhe të çiklistëve për t'ua mundësuar përdoruesve që të përcaktojnë vendndodhjen e destinacioneve kyçe në këmbë dhe me biçikletë, duke përfshirë distancën e udhëtimit dhe sigurimin e hapësirave përcjellëse (p.sh. parkim për biçikletat).

Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë-koncepti strategjik

Implementimi i skemës i skemës "bike-sharing" si forme e transporti publik

Mundësia e përdorimit të biçikletave me qera si forme e transportit publik, kryesisht për përdorim me kohëzgjatje të shkurtër, ka rezultuar të jete efektive për menaxhimin e kërkesave për trafik të pa motorizuar. 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.

Implementimi i kësaj skeme mundëson :

- Sistem të disponueshëm 24/7 (përmes "smart booking");
- Forcim të multimodalitetit ;
- Inkurajimin e formave të lëvizjes me biçikletë për udhëtime në shkollë, punë dhe udhëtime në lidhje me aktivitetet e shërbimeve të caktuara si dhe kohës së lirë;
- Inkurajimin e çiklizmit, përmes përdorimit të biçikletave "E-Bike", për grupmoshat jo shumë aktive



Fig..²⁰ "Smart bike Sharing"

Biçikleta mund të merret për përdorim në lokacione të caktuara brenda zonës urbane dhe pas përfundimit të shërbimit nuk ka nevojë të kthehet në lokacionin paraprak. Përdoruesi i radhës përmes sistemit të navigimit, aplikacioneve në mundësi të marrë informacion në hartën e lokacioneve të biçikletave për vendndodhjen dhe numrin e tyre në dispozicion për përdorim. Përmes formës "Smart booking, mundësohet rezervim i lehtë dhe përdorim me një kosto mjaftë të lirë të biçikletave.



²⁰ Smart Bike Sharing System to Make the City Even Smarter, <https://www.researchgate.net/publication>, Jan 2017

Nga praktikat më të mira të sistemit "Bike-share", rekomandohet²¹:

- Sipërfaqja minimale e mbuluar nga sistemi: 10 km²;
- Dendësia e stacioneve: 10–16 stacione për km²;
- B 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.

Kriteret për planifikimin e infrastrukturës për biçikleta

Sipas standardeve të projektimit dhe normave të planifikimit (Udhëzimit administrativ të MMPH) për përmirësimin e sipërfaqeve për lëvizje të biçikletave në rrugët ekzistuese dhe për rrugët e reja të planifikuara, duhet që:

- Shtigjet për biçikleta jashtë vendbanimeve duhet të planifikohen si të ndara, me një brez të gjelbër të gjerësisë adekuate dhe pa pengese mbrojtëse, nga profili i tërthor i rrugës. Përjashtimisht, për shkak të mungesës së hapësirës për planifikim të një brezi të gjelbër, shtegu për biçikleta duhet të sigurohet me një pengese mbrojtëse nga çeliku.
- Gjerësia optimale / minimale dhe lartësia e shtegut për biçikleta jashtë vendbanimit: shteg njëdrejtimësh, në të dyja anët e rrugës:
 - me gjerësi: 1.50/ 1.00 m,
 - me lartësi: 2.50 m.
- Për arsye të sigurisë nuk rekomandohet zbatimi i korsive për biçikleta jashtë vendbanimeve.
- Në pjesët e rrugëve në të cilat shpejtësia e lëvizjes planifikohet të jetë më e madhe se 50 km/h, atëherë duhet të planifikohet shtigje të ndara për çiklist dhe brezin mbrojtës.
- Gjerësia minimale e brezit mbrojtës shtigjeve për çiklist duhet të jetë: ≥ 0.75 m përgjatë kufizimit me korsin e rrugës, por vetëm nëse ajo është e ndare me sipërfaqe të ngritur dhe ≥ 0.75 m përgjatë kufizimit me shtigje për këmbësor apo vend-parkingje gjatësore, por vetëm nëse ajo është e ndare me sipërfaqe të ngritur, të gjelbër apo me elemente standarde ose të ngjashme.
- Parkimi i biçikletave duhet të vendoset ashtu që të mos pengojë qarkullimin e këmbësorëve si dhe aty ku mund të sigurohet kontrolli,
- Kriteret teknike për vendosjen e sipërfaqeve për parkim të biçikletave të jenë në përputhje me normat teknike të planifikimit dhe standardet teknike,

Me rastin e planifikimit ose përmirësimit të infrastrukturës për biçikleta në kushte urbane, duhet të merren parasysh kriteret teknike dhe të sigurisë për infrastrukturën për biçikleta. Kriteret teknike për përdorimin, respektivisht mospërdorimin e sipërfaqes së përbashkët nga këmbësorët dhe çiklistët është dhënë në Tabelën.....

²¹ CIVITAS webpage on bike sharing: <https://civitas.eu/car-independent/bike-sharing>

Tabela..... Kriteret për shfrytëzimin e infrastrukturës së përbashkët nga çiklistët dhe këmbësorët

Këmbësorë/h nëse gjerësia e shtegut është 1 metër	Planifikimi i shtegut
< 100	Sipërfaqe e përbashkët
100-160	Vetëm ndarje vizuale
160 - 200	Ndarje vizuale dhe ndarje në nivel
>200	Nuk mund të shfrytëzohet sipërfaqja e njëjtë (përbashkët)

Ndërsa, gjerësia optimale dhe minimale e infrastrukturës për biçikleta, është dhënë në Tabelen.....

Tabela..... Gjerësia e sipërfaqeve për lëvizje të biçikletave

Lloji i sipërfaqes për biçikleta	Gjerësia (m)	
	Optimale	Minimale
Korsia për biçikleta	1,50	1,00
Shtegu njëkahorë për biçikleta	2,00	1,50
Shtegu dykahorë për biçikleta	2,50	2,00
Rruga për biçikleta	3,50	2,50

3.1.4.4. Hapësirat për parkimin e biçikletave

Rekomandohet që vendet prioritare për hapësirat për parkim të biçikletave të jenë të përqendruara pranë ndërtesave publike në qendrën e qytetit, 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.

Vend-parkimet për biçikleta duhet të përbehen nga: hapësira e vend-parkimit prej 1.20 m²/ biçiklete dhe hapësira qaseshe në vend-parkim, me gjerësi: 1.50/ 1.80 m.

- Në vendet ku ka mundësi të vendosjes së parkingjeve për biçikleta, të respektohen normat dhe standardet teknike për parkingje të biçikletave (Tabela....).

Tabela....5.Numri i vend-parkingjeve për biçikleta

Numri i vend-parkimeve për biçikleta në varësi nga përmbajtja	
Përmbajtja/ Lloji i ndërtesës, përshkrimi i përmbajtjes së ndërtesës	Numri minimal i vend-parkimeve për biçikleta (VPB)
Përmbajtjet tregtare dhe komunale	5 VPB/ 100 m ² të bruto sipërfaqes se ndërtuar (BSN) për vizitor
Përmbajtjet e bizneseve dhe publike	1 VPB/ 100 m ² të bruto sipërfaqes se ndërtuar (BSN) për të punësuar
Përmbajtjet arsimore	1 VPB/ 5 nxënës, për vizitor + 1 VPB/ 10 të punësuar
Përmbajtjet kulturore- teatro dhe muze	10 VPB/ 100 ulëse, për vizitor
Përmbajtjet shëndetësore- spitale	10 VPB/ 100 shtretër, për vizitor
Përmbajtjet sportive dhe rekreative	10 VPB/ 100 ulëse, për vizitor

Ekzistojnë shumë lloje të ndryshme të projektimit të parkimit të biçikletave, duke filluar nga parkingjet standarde të biçikletave që përdoren shpesh në zonat tregtare ku ka kërkesa të mëdha për parkim më të përshtatshëm, të mbuluar dhe të siguruar të biçikletave, siç tregohet në figurat më poshtë.

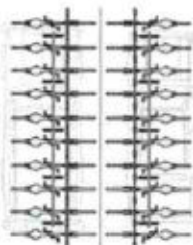


Fig...²²

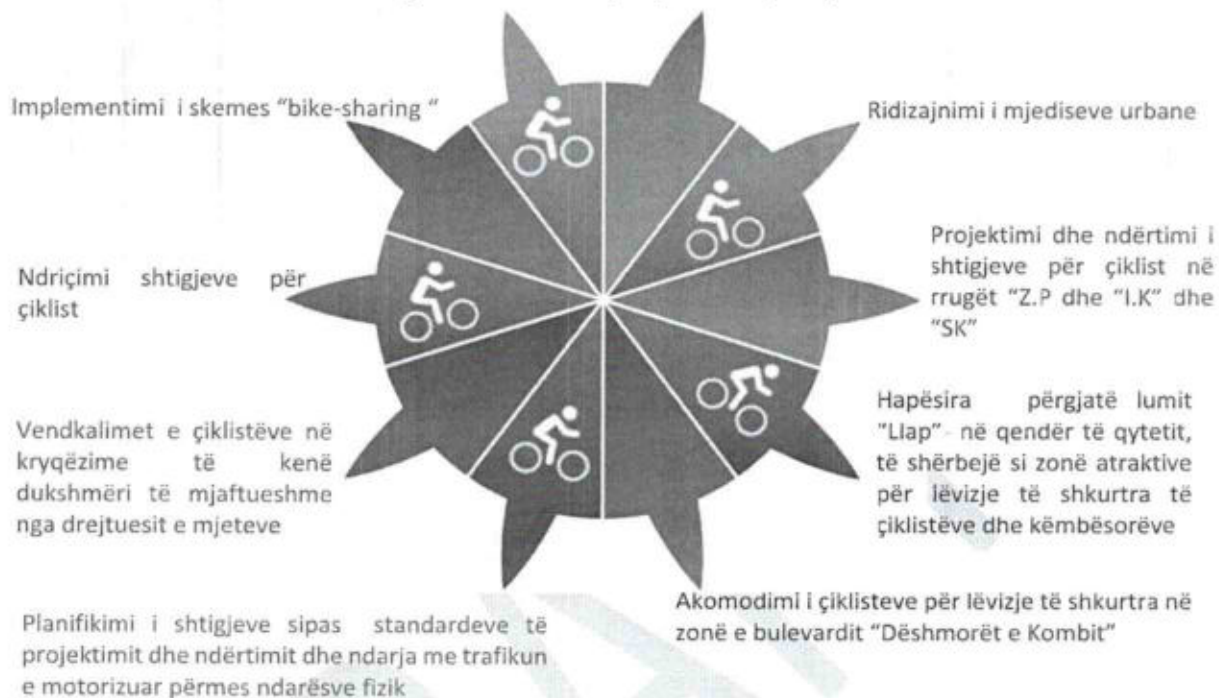


Fig...²³

²² Guidelines for the Design and Management of Bicycle Parking Facilities

²³ Bicycle parking guidelines

Përmbledhje e masave të propozuara për çiklist



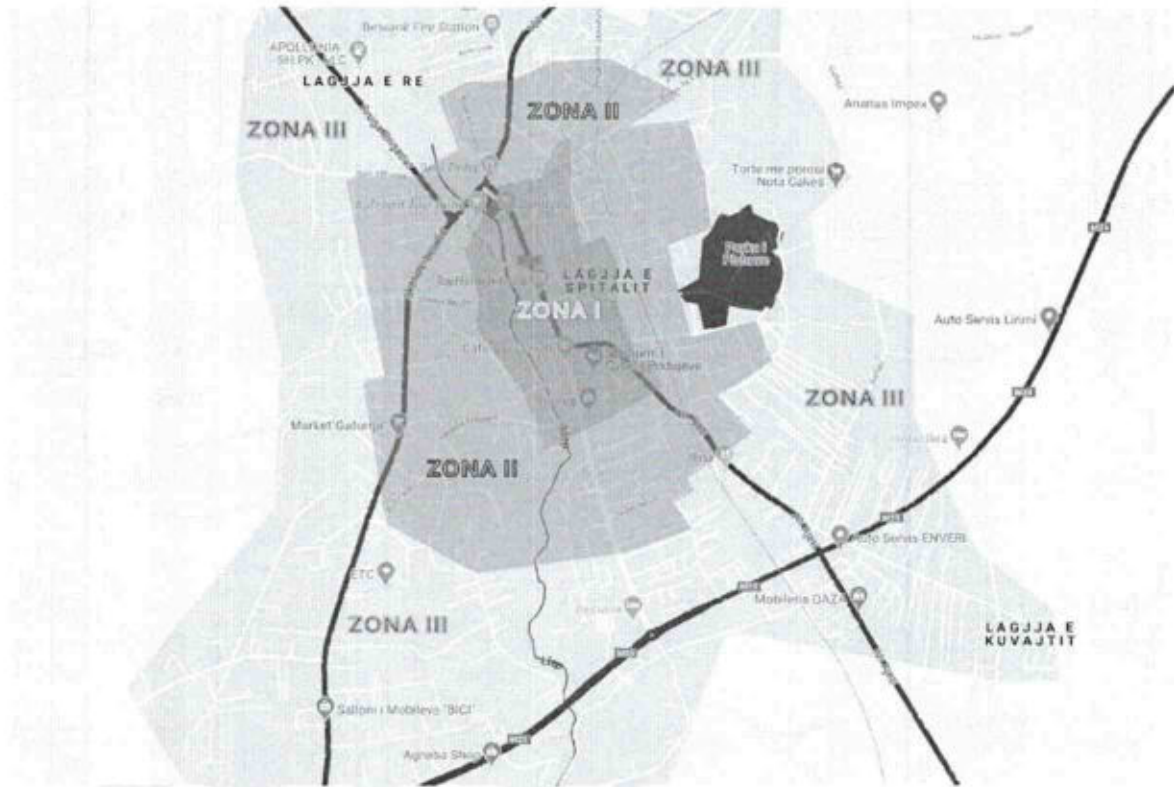
3.1.5. Mbrojtja e ambientit

3.1.5.1. Përmirësimi i planifikimit të qëndrueshëm urban

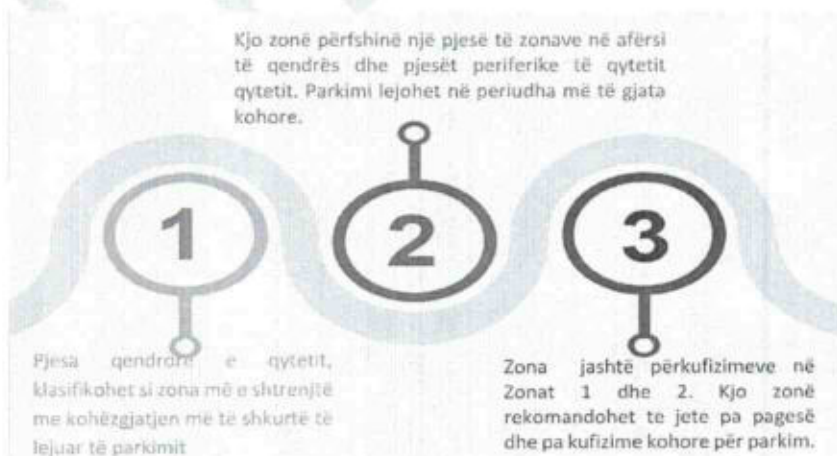
3.1.5.2. Ngritja e ndërgjegjësimit për mbrojtjen e mjedisit dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm

3.1.6. Menaxhimi i parkingjeve

3.1.6.1. Strategjia e propozuar për menaxhimin e parkingjeve në Podujevë



3.1.6.2. Zhvillimi i politikës së parkimit për qytetin e Podujevës



Përfitimet nga masat e politikës së parkimit

3.1.6.4. Menaxhimi i parkingjeve dhe zbatimi i Ligjit

3.1.7. Siguria në trafik

3.1.7.1. Strategjia e propozuar për sigurinë e trafikut

Rritja e ndërgjegjësimit të publikut për sigurinë në komunikacion

3.7.1. Planifikimi dhe ndërtimi i terminalit multimodal

Rrjeti i transportit në komunën e Podujevës përveç transportit rrugor, përfshinë edhe transportin hekurudhor, i cili pavarësisht se për momentin nuk është funksional, planifikohet të funksionalizohet në një afat të afërt. Funksionalizimi i kësaj pjese të hekurudhës (e cila kalon në territorin e komunës së Podujevës) është strategji kombëtare për zhvillim e transportit multimodal, sepse mundëson lidhjen me transportin ndërkombëtar hekurudhor përmes korridorit X.

Është shumë e rëndësishme që plani i masave në kuadër të planit të mobilitetit për komunën e Podujevës të përfshijë planifikimin dhe ndërtimin e një terminali multimodal në pjesën periferike verilindore të qytetit të Podujevës (*lokacioni i përcaktuar në hartën strategjike, fig...*), i cili do të shërbente kërkesave të kombinuara për transport të pasagjerëve dhe mallra për të dy format e transportit rrugor dhe hekurudhor.

Në mungesë të terminalit të transportit rrugor në qytetin e Podujevës, lokacioni i përcaktuar për terminalin multimodal, është i përshtatshëm si për transportin rrugor ashtu edhe për transportin hekurudhor, sepse plotëson kushtet për qasje të lehtë (*nuk ka distancë të madhe nga qendra, shkollat dhe qendra biznesore, si dhe në atë pjesë ekziston një degëzim hekurudhor i cili lidhet me linjën kryesore hekurudhore*) për të dy këto forma transporti.

Terminali i mund të shërbejë si nyje e transportit publik lokal dhe rajonal dhe mund të shërbejë po ashtu për transport kombëtar dhe ndërkombëtar.



Source: Station design by Shao-En Huang

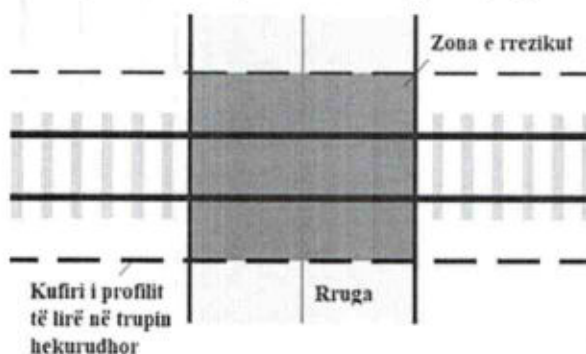
Integrimi i rrjetit hekurudhor të Podujevës në rrjetin hekurudhor të Kosovës dhe korridorin e X ndërkombëtar do të krijojë një transport hekurudhor efikas do të sigurojë përmirësimin e kapacitetit hekurudhor të udhëtarëve dhe ngarkesave si dhe zvogëlimin e kohës së udhëtimit.

Qasja e lehtë në terminal (në shkallë lokale, regjionale) është e rëndësishme dhe do të ketë impakt të pa shmangshëm edhe në zhvillimin ekonomik.

3.7.2. Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë

Funksionalizimi i linjës hekurudhore ne territorin e komunës se Podujevës përben sfide në aspektin e sigurisë për format tjera të transportit, sepse linja hekurudhore kalon ne nëpërmjet zonës urbane te qytetit dhe përfshinë një numër te madh te fshatrave te komunës se Podujevës. Prandaj, ne planin e mobilitetit duhet të përfshihen masa konkrete ne mënyrë qe te sigurohen vendkalimet rrugë-hekurudhë.

Me planin strategjik kombëtar dhe strategjinë evropiane për konektivitet, është planifikuar rehabilitimi linjës hekurudhore e cila kalon ne territorin e Podujevës. Kjo linjë kalon në pjesën qendrore të komunës së Podujevës, është një binarësh me gjatësi prej 22 km.



Detyra më e rëndësishme në sigurimin e kalimit të nivelit është mbrojtja e trafikut rrugor nga trafiku hekurudhor. Vendkalimet te cilat përfshijnë zonën urbane, ne te cilat ka kërkesa mesatare apo te mëdha për lëvizje të automjeteve apo këmbësorëve dhe çiklistëve, është e obligueshme të sigurohen përmes formave teknike siguroese. Ndërsa, në vendkalimet rrugë-hekurudhë jashtë zonës urbane është e mjaftueshme të aplikohet i ashtuquajrturi "Trekëndëshi i sigurisë".

Shkalle e mjaftueshme e sigurisë ne zonat jashtë urbane, arrihet me vendosjen e pajisjeve sinjalistike, të cilat lajmërojnë pjesëmarrësit më qarkullimin rrugor mbi afrimin e mjetit hekurudhor.

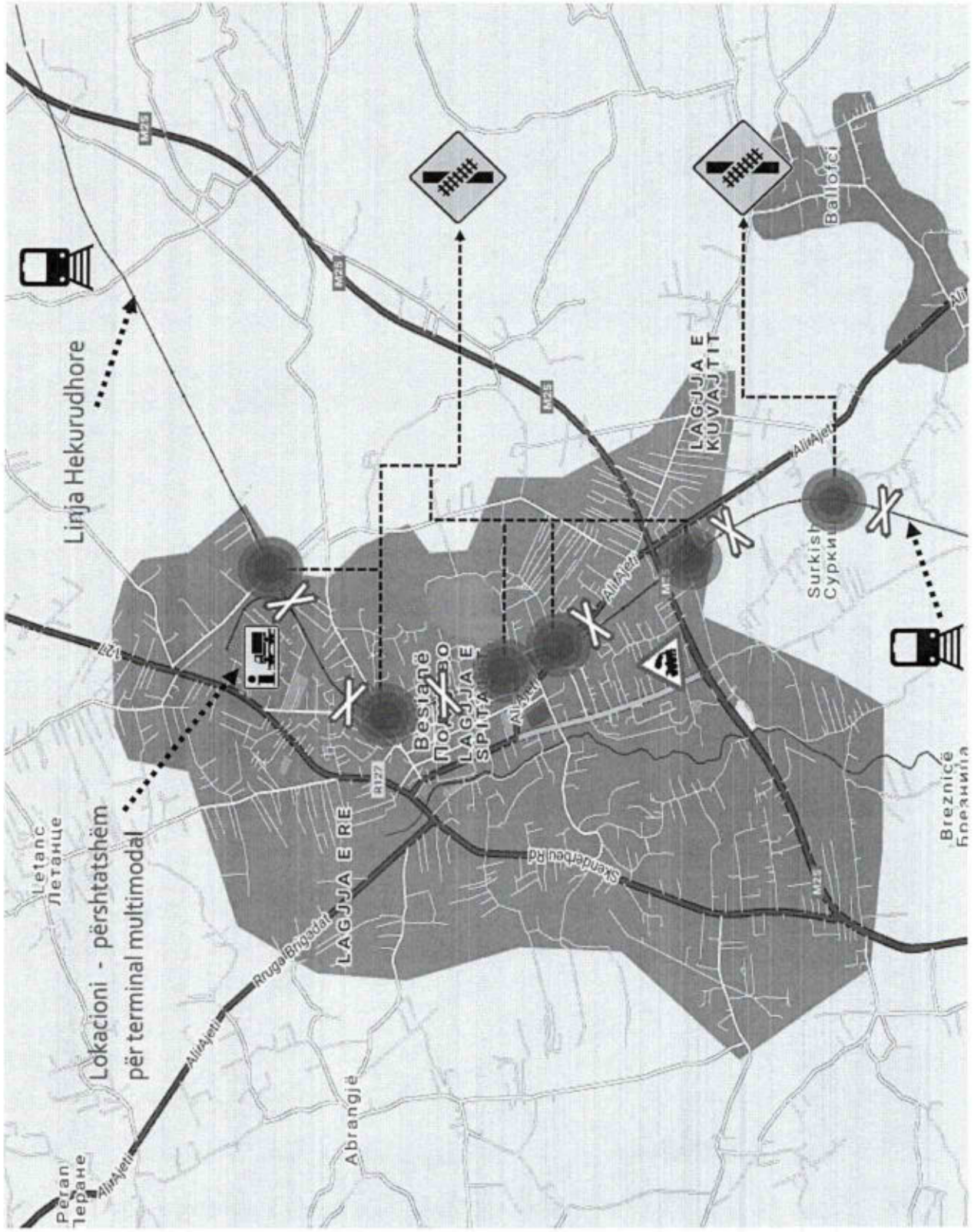
Vendosja e pajisjeve te sinjalistikes adekuate në kalimet rrugore, paraqet sigurimin e kalimeve rrugore në nivel.

Për shkak të rrugës më të gjatë për ndalje dhe frekuencës më të vogël të kalimeve, prioritet gjithnjë i jepet hekurudhës. Ndonëse gjithnjë insistohet që kalimet rrugore në nivel të eliminohen plotësisht. Është e qartë se kjo nuk është gjithnjë e mundur, prandaj tentohet në zvogëlimin e numrit të tyre, gjë që bëhet e mundur në këto mënyra:

- me zëvendësimin e kalimeve me mbikalime dhe nënkalime,
- më zëvendësimin e dy apo më tepër kalimeve fqinje me vetëm një kalim,
- sigurimin e kalimeve rrugore në nivel nëpërmjet mjeteve bashkëkohore teknike,
- në kalimet teknikisht të pasiguruara me mundësimin e shikueshmërisë së nevojshme

Pengesat anashkaluese mund të implementohen po ashtu në kryqëzimet në nivele, shtigjet e këmbësorëve dhe ato të cikliteve te cilat kalojnë linjën hekurudhore. Qëllimi i këtyre lehtësirave është të rritet ndërgjegjësimi i përdoruesve të rrugës në mënyrë që të perceptojnë më mirë mjetet hekurudhore.

Koncepti strategjik i sigurimit të vendkalimeve rrugë-hekurudhë



Sigurimi i kalimeve rrugore mund të përfshijë këto forma të sigurimit (fig....)

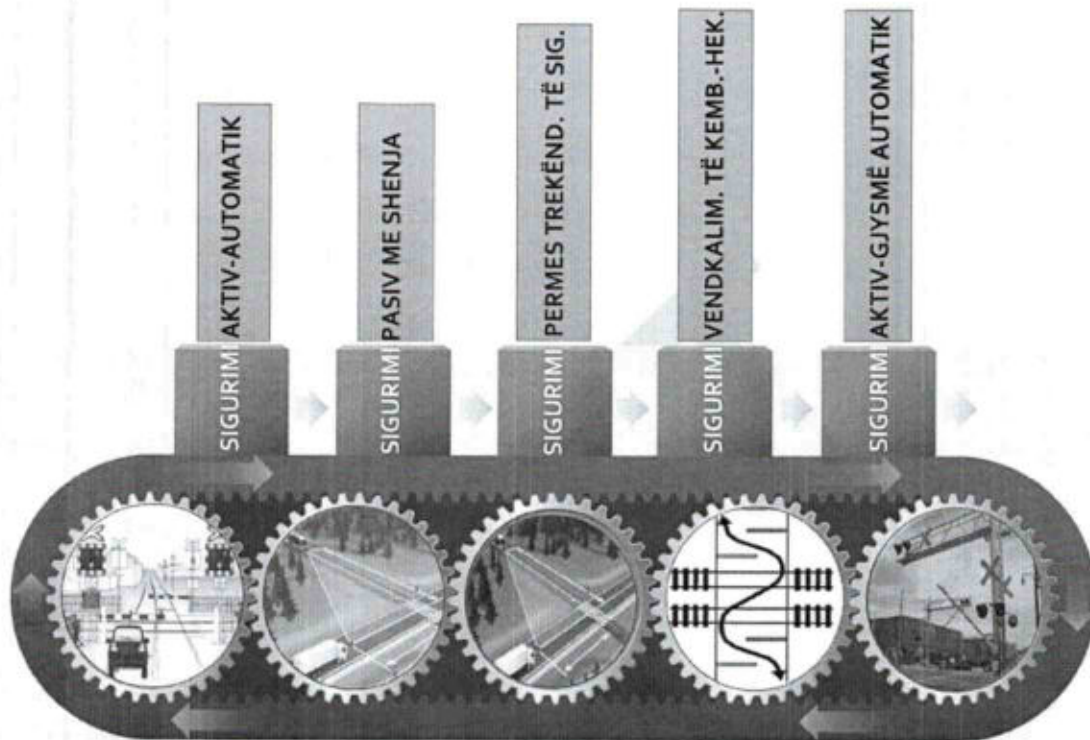


Fig... Format e aplikueshme për sigurimin e kalimeve rrugë-hekurudhë

4.1. Përmbledhje e masave dhe plani i implementimit

4.1.2. Përmbledhje e masave për transportin publik urban

Masat kryesore të sistemit të transportit publik urban të propozuara për Podujevën, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për sistemin e transportit publik urban

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
Rregullimi institucional dhe operativ për funksionalizimin e transportit urban				
Fizibiliteti për rrjetin e ri transportit publik urban				
Identifikimi i burimeve për financimin e projektit për rrjetin e ri transportit publik urban	Zhvillimi i projektit për rrjetin e ri transportit publik urban (elementet dinamike të linjave -nr. i autobusëve dhe elementet statike të linjave -nr. i vendndaljeve për autobus urban)			
	Koncepti i ri i rrjetit të autobusëve në mbarë qytetin			
	Tenderimi për realizimin e punëve (përmes partneritetit publiko-privat PPP)			
		Realizimi i projektit nëpër faza		

	Përmirësimi dhe rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve		<p>Përmirësimet e vendndaljeve dhe të kabinave të autobusëve (përfshirë ofrimin e kabinave të reja, rindërtimin e vendndaljeve të autobusëve (rindërtimi i rrugës, anësorëve të shtegut/trotuarit, etj.).</p> <p>Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve që duhet të caktohen dhe ndërtohen nga fillimi. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.</p>	
	Sistemi i integruar i biletave		Kostoja varet nga kontributi relativ i operatorëve privatë drejt koston totale të skemës për të siguruar një sistem plotësisht të integruar dhe gjithëpërfshirës të biletimit në qytet.	
	Sistemi i ri i informacionit të transportit publik	Sistemi i ri i informacionit të transportit publik	Një sistem i ri informacioni i transportit publik, brenda automjeteve, vendndaljeve të autobusëve dhe gjithashtu në internet.	

Fizibiliteti për terminalin multimodal				
	Identifikimi i burimeve për financimin e projektit e ndërtimit të terminalit multimodal	Zhvillimi i projektit për terminalin e ri		

4.1.3. Përmbledhje e masave për infrastrukturën rrugore

Masat kryesore për infrastrukturën rrugore të propozuara për Komunën e Podujevës, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për infrastrukturën rrugore

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në udhëkryqe	Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në udhëkryqe	Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në udhëkryqe	Kjo masë përfshinë një numër të udhëkryqeve në qendër të qytetit. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohet masa.	
Rrugë qarkore – By Pass-i në pjesën perëndimore të qytetit				
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut		
Riorganizimin e lëvizjes së transportit varësisht nga			Varësisht nga struktura e qarkullimit do të bëhet shpërndarja e lëvizjeve nëpër akse të ndryshme	

struktura e qarkullimit			rrugore (në aspektin e përdorimit).	
-------------------------	--	--	-------------------------------------	--

4.1.4. Përmbledhje e masave për lëvizjet aktive

Masat kryesore për lëvizje aktive të propozuara për Podujevën, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për lëvizje aktive (këmbësore dhe çiklist)

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
	Planifikimi dhe ndërtimi i trotuareve të reja			
	Planifikimi dhe ndërtimi i shtigjeve për çiklist sipas konceptit strategjik të propozuar			
Largimi i pengesave nga trotuaret ekzistuese			Masa që adresojnë përmirësimin e rrjetit ekzistues të trotuareve, veçanërisht në pjesën qendrore të qytetit.	
Përmirësimi i trotuareve ekzistuese	Përmirësimi i trotuareve ekzistuese	Përmirësimi i trotuareve ekzistuese	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të qytetit të Podujevës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.	
Masat për të përmirësuar qasjen me të lehte dhe të sigurt për	Masat për të përmirësuar qasjen me të lehte dhe të sigurt për		Kjo masë duhet së pari të adresojë problemet e qasjes dhe lëvizshmërisë në rrugët për në qendrën e qytetit, si dhe	

personat me aftësi të veçanta	personat me aftësi të veçanta		përmirësimet për t'u lidhur me vendndaljet e autobusëve për të përmirësuar qasjen në shërbimet e transportit publik.	
Skema e zgjeruar për këmbësorë	Skema e zgjeruar për këmbësorë	Skema e zgjeruar për këmbësorë	Modifikimi i zonës së shtegut të këmbësorëve (përfshirë punimet e ndërtimit dhe elementet e reja të rrugës) dhe ndërtimin e zonave prioritare për këmbësorë. Kjo masë do të krijojë një ambient të sigurt për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të lëvizjes në vend të automjeteve private	
	Korsi/ Shtigje të reja për biçikleta (Faza e I-rë)		Kjo masë përfshinë rrugët kryesore në Fazën e I-rë	
	Korsi/ Shtigje të reja për biçikleta (Faza e II-të)		Kjo masë është paraparë në Fazën e II-të dhe përfshinë kryesisht plotësimin e rrjetit të çiklizimit me shtigje rekreative.	
	Sistemi i ofrimit (marrjes me qira) të biçikletave dhe biçikletave elektrike		Masat e duhura për projektin e PPP-së. Së pari, mund të ndërtohet një sistem për të mbuluar vetëm qendrën e qytetit me zgjerim gradual duke mbuluar zona më të mëdha të qytetit.	
		Korsi/ Shtigje të reja për biçikleta (Faza e III-të)	Kjo masë është paraparë në Fazën e III-të dhe përfshinë	

			kryesisht plotësimin e rrjetit	
Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit	Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit	Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit	Promovimi i ecjes dhe përdorimit 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 qëndrueshme të udhëtimit.	

4.1.5. Përmbledhje e masave për mbrojtjen e mjedisit

Masat kryesore të mbrojtjes së mjedisit të propozuara për Komunën e Podujevës, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për mbrojtje të mjedisit

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të matësve të cilësisë së ajrit.	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të matësve të cilësisë së ajrit.	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të matësve të cilësisë së ajrit.		
Zhvillimi i iniciativave për zvogëlimin e pronësisë së automjeteve-uljen e shkallës së motorizimit			Fushata synon ndryshimin e shprehive të banorëve të lidhur me mënyrën e udhëtimit dhe tërheqjen më të madh të përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit. Në bashkëpunim me fushatën e transportit të qëndrueshëm, popullata do të përdorë mënyra më të	

			qëndrueshme të transportit dhe më pak vetura.
Përmirësimi i aktivitetit policor-zbatimi i Ligjit	Përmirësimi i aktivitetit policor-zbatimi i Ligjit		Parkimi ilegal do të eliminohet, siguria e trafikut në qytet do të përmirësohet dhe do të ketë një numër më të vogël të taksive ilegale që operojnë në qytet.
Fushata e transportit të qëndrueshëm	Fushata e transportit të qëndrueshëm		Zhvillimi i një fushate për të mbështetur dhe promovuar mënyrat aktive të transportit dhe transportin publik në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Kjo masë do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe të inkurajojë përdorimin më të përgjegjshëm të veturës private në lidhje me programin e sjelljes së udhëtimit.

4.1.6. Përmbledhje e masave për menaxhimin e parkingjeve

Masat kryesore për menaxhimin e parkingjeve të propozuara për Komunën e Podujevës, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për menaxhimin e parkingjeve

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
Zhvillimi i konceptit zonal për parkim me kufizim dhe tarifa të			Brenda drejtorive përkatëse në kuadër të Komunës, të	

<p>parkingjeve për secilën zonë.</p>			<p>krijohet një ekip për zbatimin e parkimit sipas ndarjes zonale, i cili do të sigurojë zbatimin e rregullave dhe hapësirave të parkimit në të gjithë qytetin në mënyrë më efektive. Hapësirat e këmbësorëve dhe hapësirat publike do të pastrohen nga automjetet e parkuara në mënyrë jo ligjore. Parkimi në rrugë do të lejohet vetëm në hapësirat e rregullta për parkim.</p>	
<p>Organizimi dhe mbajtja e fushatave publike për kufizime parkimi të rrugëve përkatëse</p>			<p>Zhvillimi i një fushate për të mbështetur dhe promovuar mënyrat e rregullta dhe kufizimet e parkimit në të gjithë qytetin.</p>	
<p>Hartimi i të gjitha rregulloreve për ndërtesat e reja dhe ndërtimin e garazheve të reja private dhe publike në përputhje të plotë me normat teknike të planifikimit</p>				

Zona e parkimit me pagesë për zonën e I-rë			Masa do të sigurojë hapësira të parkimit të dedikuara për banorët në Zonën e I-rë dhe do të reduktojë ndjeshëm parkimin e shfrytëzuesve të tjerë të rrugëve në zonat lokale të banimit.	
	Zona e parkimit me pagesë për zonën e II-të		Masa do të sigurojë hapësira të parkimit të dedikuara për banorët në Zonën e II-të.	
	Zhvillimi i një vizioni afatgjatë për zhvillimin e hapësirave të parkimit në qendrën e qytetit (tarifa shumë të larta)			
		Hulumtimi i mundësive për ndërtimin dhe administrimin e një garazhave shumëkatëshe të parkimit dhe kompani publike/private (PPP)	Ndërtimi i objekteve të reja garazhuese dhe zhvendosjen e hapësirave të parkimit në rrugë në garazha për parkim.	

4.1.7. Përmbledhje e masave për sigurinë në trafik

Masat kryesore të sistemit të sigurisë rrugore të propozuara për Komunën e Podujevës, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për përmirësimin e sigurisë në trafik.

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)
Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryqe	Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryqe	Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryqe
	Zhvillimi i planit për menaxhimin e shpejtësisë	
Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave	Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave	Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut
Përmirësimi i ndriçimit të rrugëve	Përmirësimi i ndriçimit të rrugëve	Përmirësimi i ndriçimit të rrugëve
Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore	Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore	Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore
Rritja e kontrollit në trafik-Zbatimi i ligjit	Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore	Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore

4.1.8. Përmbledhje e masave për transportin hekurudhor

Masat kryesore të sistemit të transportit hekurudhor të propozuara për Podujevën, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë janë dhënë në tabelën vijuese (tab...).

Tabela... Përmbledhja e masave për sistemin e transportit hekurudhor

Afatshkurtër (2020-2021)	Afatmesëm (2022-2025)	Afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
	Përmirësimi i infrastrukturës që mundëson qasje në terminalin multimodal të transportit rrugor dhe hekurudhor.		Mundësimi i qasjes se lehte për të gjitha format e transportit në terminalin multimodal (në shkallë lokale, regjionale) do të ketë impakt të pamangshëm, shumë të rëndësishme për zhvillimin ekonomik të Podujevës.	

	Mbrojtja e trafikut rrugor nga trafiku hekurudhor.		Detyra më e rëndësishme në sigurimin e kalimit të nivelit është mbrojtja e trafikut rrugor nga trafiku hekurudhor.	
	Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë, të cilat përfshijnë zonën urbane, në të cilat ka kërkesa mesatare apo të mëdha për lëvizje të automjeteve apo këmbësorëve dhe çiklistëve, është e obligueshme të sigurohen përmes formave teknike siguruese.	Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë jashtë zonës urbane, përmes aplikimit të "Trekëndëshit të sigurisë".		
	Vendosja e pajisjeve të sinjali stikës adekuate në kalimet rrugore.			
	Vendosja e pengesave anashkaluese në kryqëzimet në nivel, shtigjet e këmbësorëve dhe ato të cikliteve, të cilat kalojnë linjën hekurudhore.		Pengesat anashkaluese mund të implementohen në kryqëzimet në nivele, shtigjet e këmbësorëve dhe ato të cikliteve të cilat kalojnë linjën hekurudhore. Qëllimi i këtyre lehtësirave është të rritet ndërgjegjësimi i përdoruesve të rrugës në mënyrë që të perceptojnë më mirë mjettet hekurudhore.	