



Komuna e Podujevës



**PLANI I MOBILITETIT  
TË QËNDRUESHËM URBAN  
KOMUNA E PODUJEVËS  
2025-2029**



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



Mbështetur nga:

- Drejtoria e Shpërbimeve Publike Mbrojtjes dhe Shpëtimit
- Drejtoria e Planifikimit Urban dhe Mbrojtjes së Mjedisit
  
- Bartës i hartimit të dokumentit: Komuna e Podujevës
- Miratuar në Kuvendin e Komunës

### **Lista e kontribuesve:**

Nxënësit e shkollës IAAP "Fan S. Noli" drejtimi: Transport dhe trafik rrugor  
Qendra e rigjistrimit të automjeteve Podujevë  
QKMF Podujevë  
Stacioni policor Podujevë

Bazuar në nenet 13 dhe 58, shkronja g) të Ligjit për Vetëqeverisje Lokale nr. 03/L-040, nenet 16 dhe 61 paragrafi 1.7 të statutit të komunes nr. 01-020/01-0050862 kryetari i komunës prof. Dr. Shpejtim Bulliqi me datë 26.08.2024 nxjerrë vendimin për themelimin e grupit punues për hartimin e draft planit të mobilitetit për periudhen 2025-2029, në komunën e Podujevës me këtë përbërje:

Msc. Fatmir Emini	kryesues
Msc. Bujar Blaku	anëtar
Msc. Nexhat Kastrati	anëtar
Mirlinda Zulfaj, zyrtare për transp.	anëtare
Mirlinda Arifi, zyrtare ligjore	anëtare

## Përmbajtja

HYRJE .....	5
Qëllimet dhe objektivat e PMQU .....	7
Fushëveprimi i PMQU.....	8
KORNIZA LIGJORE .....	12
METODOLOGJIA E PUNËS.....	19
2.ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE .....	22
2.1. Profili i komunës së Podujevës për nga perspektiva e mobilitetit .....	22
2.2. Shkalla e motorizimit.....	24
2.3. Pozita gjeografike .....	25
2.4. Rrjeti rrugor në Komunën e Podujevës .....	26
2.4.1. Autorruga .....	28
2.4.2. Rrugët nacionale dhe rajonale .....	29
2.4.3. Rrugët Rajonale .....	30
2.4.4. Rrugët lokale (urbane) .....	31
2.5. Gjendja e udhëkryqeve .....	33
2.6. Transporti publik.....	35
2.7. Parkingjet.....	36
2.8. Rrjeti hekurudhor.....	38
2.9. Siguria në trafik .....	40
2.10.Ngarkesa e trafikut.....	41
2.11. Analiza e ngarkesës së kryqëzimeve .....	44
3. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ ZHVILLIMI I KORNIZES .....	52
3.1. Objektivat afatshkurtëra dhe afatgjata – Objektivat SMART.....	52
3.1.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i transportit ndërurban .....	53
3.1.2. Sistemi i transportit publik urban.....	53
3.1.2.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i ri transportit publik urban.....	56
3.1.2.2. Transporti publik dhe shërbimet e taksive-lokacionet.....	57
3.1.3. Koncepti për qendrën e qyteti .....	57
3.1.4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut.....	58
3.1.4.1. Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë.....	60
3.1.4.2. Masat e sigurisë ne lokacionet në afërsi te shkollave .....	62
3.1.4.3. Përmirësimi i logjistikes së trafikut në qytet .....	65

3.1.4.4. Trafiku tranzit, bypass-i lokal dhe kushtet e rrugës .....	66
3.1.5. Lëvizjet aktive .....	67
3.1.5.1. Strategjia e propozuar për ecje dhe çiklizëm- koncepti strategjik .....	68
3.1.5.2. Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe çiklizmi.....	70
3.1.5.3. Hapësirat për parkimin e biçikletave.....	73
3.1.5. 4. Mbrojtja e ambientit .....	75
3.1.5.5. Përmirësimi i planifikimit të qëndrueshëm urban .....	75
3.1.5.6. Ngritja e ndërgjegjësimit për mbrojtjen e mjedisit dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm .....	75
3.1.6. Menaxhimi i parkingjeve .....	76
3.1.6.1..... Strategjia e propozuar për menaxhimin e parkingjeve në Podujevë .....	76
3.1.6.2. Zhvillimi i politikës së parkimit për qytetin e Podujevës .....	76
3.1.6.3. Menaxhimi i parkingjeve dhe zbatimi i Ligjit .....	77
3.1.7. Siguria në trafik .....	77
3.1.7.1. Strategjia e propozuar për sigurinë e trafikut .....	77
3.1.7.2..... Planifiki mi dhe ndërtimi i terminalit multimodal.....	77
3.1.7.3..... Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë .....	78
4.1. Përmbledhje e masave dhe plani i implementimit.....	81
4.1.2. Përmbledhje e masave për transportin publik urban.....	81
4.1.3. Përmbledhje e masave për infrastrukturën rrugore.....	83
4.1.4. Përmbledhje e masave për lëvizjet aktive.....	84
4.1.5. Përmbledhje e masave për mbrojtjen e mjedisit.....	86
4.1.6. Përmbledhje e masave për menaxhimin e parkingjeve.....	87
4.1.7. Përmbledhje e masave për sigurinë në trafik.....	90
4.1.8. Përmbledhje e masave për transportin hekurudhor.....	91
5.0. Paramasa dhe parallogaria.....	94

## **HYRJE**

Në këtë hyrje, do të përqendrohemi në objektivat kryesore të planit, përfitimet e tij për qytetarët dhe rolin kyç të teknologjisë dhe inovacionit në transformimin e mobilitetit urban.

Plani i mobilitetit urban është një dokument strategjik që synon të përmirësojë sistemin e transportit në qytet, duke ofruar zgjidhje të qëndrueshme dhe efikase për lëvizjen e njerëzve dhe mallrave. Ky plan përqendrohet në krijimin e një sistemi transporti të integruar, të sigurt, të gjelbër dhe të aksesueshëm për të gjithë, duke marrë parasysh zhvillimin ekonomik dhe mbrojtjen e mjedisit.

Mobiliteti urban është një aspekt kyç për përmirësimin e cilësisë së jetës në qytetet moderne. Me rritjen e popullsisë dhe intensifikimin e urbanizimit, sfidat për lëvizjen janë bërë më të theksuara, duke përfshirë trafikun e rënduar, ndotjen e ajrit, mungesën e hapësirave për këmbësorë dhe çiklistë, si dhe aksesin e kufizuar në transportin publik.

Plani synon të adresojë këto sfida përmes një qasjeje të integruar dhe afatgjatë, duke promovuar përdorimin e transportit publik, krijimin e infrastrukturës për lëvizje të qëndrueshme (si biçikleta dhe këmbësorët), si dhe përmirësimin e kushteve për përdoruesit e automjeteve private.

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 funksionon si një strategji gjithëpërfshirëse që synon të përmirësojë mënyrën se si qytetet menaxhojnë dhe planifikojnë lëvizjen e njerëzve dhe mallrave. Ai përfshin disa komponentë kryesorë dhe funksione për të siguruar një sistem transporti më efikas, të qëndrueshëm dhe të përballueshëm.

Ja se si funksionon në thelb:

1. **Analiza e Situatës Aktuale** - Fillimisht, bëhet një analizë e detajuar e situatës aktuale të transportit në qytet. Kjo përfshin studimin e infrastrukturës ekzistuese, trafikut, përqindjes së përdorimit të llojeve të ndryshme të transportit (privat, publik, biçikleta, këmbësorë), si dhe identifikimin e sfidave kryesore si ndotja e ajrit, trafiku i rënduar, dhe siguria rrugore.
2. **Vendosja e Objektivave** - Bazuar në analizën fillestare, vendosen objektiva të qarta dhe të matshme për përmirësimin e mobilitetit.
  - Këto objektiva mund të përfshijnë:
    - ✓ Reduktimin e ndotjes së ajrit dhe emetimeve të karbonit.
    - ✓ Uljen e përdorimit të automjeteve private dhe nxitjen e transportit publik dhe mjeteve të qëndrueshme si biçikletat dhe ecja.
    - ✓ Përmirësimin e sigurisë rrugore dhe zvogëlimin e aksidenteve.
    - ✓ Rritjen e aksesibilitetit dhe përfshirjes për të gjitha grupet shoqërore.
3. **Zhvillimi i Politikave dhe Masave Konkretizuese**- Plani harton masa konkrete për të arritur objektivat e tij.
  - Këto masa mund të përfshijnë:
    - ✓ Zhvillimi i Infrastrukturës së Transportit Publik: Krijimi ose përmirësimi i rrjetit të transportit publik (autobusë, tramvaj, metro), duke siguruar frekuencë dhe kosto të përballueshme.
    - Promovimi i Transportit Aktiv: Krijimi i korsive për biçikleta, zgjerimi i hapësirave për këmbësorë dhe krijimi i rrugëve të sigurta për këto kategori.
    - ✓ Menaxhimi i Trafikut: Zbatimi i sistemeve inteligjente për menaxhimin e trafikut, përfshirë semaforët inteligjentë dhe monitorimin në kohë reale të rrugëve.
    - ✓ Zonat pa Automjete: Krijimi i zonave ku automjetet private janë të ndaluara, siç janë qendrat historike të qyteteve ose zona të dedikuara për këmbësorë.
    - ✓ Zhvillimi i Automjeteve Elektrike dhe Karikimi: Vendosja e pikave të karikimit për automjetet elektrike dhe nxitja e përdorimit të tyre.
4. **Përdorimi i Teknologjisë dhe Inovacionit** - Teknologjia luan një rol të rëndësishëm në funksionimin e planit të mobilitetit urban. Kjo përfshin përdorimin e platformave dixhitale për transportin publik (si aplikacione për oraret e autobusëve), sistemet inteligjente të menaxhimit të trafikut dhe përdorimin e të dhënave për të monitoruar dhe përmirësuar lëvizshmërinë në kohë reale.
5. **Monitorimi dhe Vlerësimi i Progresit** - Për çdo hap të planit, bëhet monitorimi i rregullt për të siguruar që masat e ndërmarra janë efektive dhe po përmbushin objektivat e vendosura. Ky monitorim ndihmon në adaptimin e politikave sipas nevojave dhe sfidave të reja që mund të shfaqen.
6. **Përfshirja e Publikut dhe Bashkëpunimi** - Një pjesë thelbësore e funksionimit të planit është përfshirja e qytetarëve dhe aktorëve të ndryshëm në procesin e hartimit dhe zbatimit. Kjo përfshin konsultimet publike, përfshirjen e komuniteteve lokale dhe bashkëpunimin me sektorin privat për të gjetur zgjidhje të qëndrueshme. Në thelb, plani i mobilitetit urban është një mekanizëm që balancon nevojat e lëvizjes së qytetarëve me qëllimet afatgjata të qëndrueshmërisë, sigurisë dhe zhvillimit urban.

## 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 mundësojë lidhjen e qytetit duke bërë sistemin e mobilitetit urban më të qëndrueshëm.

Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban synon të krijojë një sistem transporti efikas dhe të qëndrueshëm, duke përmirësuar cilësinë e jetës së qytetarëve në tërë territorin e komunës dhe duke reduktuar ndikimet negative në mjedis.

Qëllimet dhe objektivat kryesore të këtij plani përfshijnë:

1. Reduktimi i Ndikimeve Mjedisore
  - ✓ Reduktimi i emetimeve të gazeve serrë dhe ndotjes së ajrit përmes nxitjes së përdorimit të transportit publik, automjeteve elektrike dhe lëvizjeve aktive (si ecja dhe çiklizmi).
  - ✓ Përmirësimi i cilësisë së ajrit në zonat urbane duke zvogëluar trafikun e automjeteve private dhe promovimin e zgjidhjeve alternative të transportit që përdorin energji të pastër
2. Promovimi i Transportit të Qëndrueshëm
  - ✓ Nxitja e transportit publik si opsioni parësor i lëvizjes për banorët, përmes përmirësimit të infrastrukturës dhe shërbimeve.
  - ✓ Promovimi i transportit aktiv (ecja dhe biçikletat) duke zgjeruar korsi të për biçikleta, krijuar trotuare të sigurta dhe lidhje të mira midis këtyre formave të transportit dhe transportit publik.
3. Reduktimi i Trafikut dhe Përmirësimi i Sigurisë Rrugore
  - ✓ Zvogëlimi i përdorimit të automjeteve private, veçanërisht në zonat e dendura urbane, duke krijuar zona të dedikuara pa makina dhe nxitjen e përdorimit të automjeteve me kapacitet të lartë ose transport të përbashkët.
  - ✓ Përmirësimi i sigurisë rrugore për të gjithë përdoruesit e rrugës, duke reduktuar aksidentet dhe rreziqet për këmbësorët dhe çiklistët përmes masave inxhinierike, edukative dhe zbatimit të ligjit.
4. Rritja e Aksesibilitetit dhe Përfshirjes Sociale
  - ✓ Sigurimi i aksesit të barabartë në transport për të gjithë qytetarët, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara, të moshuarit dhe ata që jetojnë në zona të largëta urbane ose me qasje të kufizuara në transport.
  - ✓ Ulja e varësisë nga automjetet private për qytetarët me të ardhura më të ulëta përmes zhvillimit të alternativave të përballueshme të transportit.
5. Përmirësimi i Efikasitetit të Sistemit të Transportit
  - ✓ Optimizimi i rrjeteve të transportit për të minimizuar bllokimet dhe për të rritur efikasitetin e transportit publik, përmes sistemeve të menaxhimit të trafikut dhe përdorimit të teknologjive të avancuara (p.sh., sistemet e transportit inteligjent).
  - ✓ Koordinimi i transportit urban dhe zhvillimit të qëndrueshëm urbanistik, duke planifikuar qytetet në mënyrë që të reduktohet nevoja për lëvizje të gjata dhe të nxisin përdorimin e mënyrave të qëndrueshme të transportit.

#### 6. Rritja e Vetëdijes dhe Edukimit mbi Mobilitetin e Qëndrueshëm

- ✓ Nxitja e ndryshimit të sjelljeve përmes fushatave të edukimit dhe ndërgjegjësimit për përfitimet e lëvizjes së qëndrueshme dhe mjedisore.
- ✓ Angazhimi i komunitetit në proceset e planifikimit dhe zbatimit të masave të mobilitetit të qëndrueshëm për të krijuar një ndjenjë pronësie dhe përgjegjësie mbi ndryshimet.

#### 7. Integrimi i Teknologjisë së Avancuar

- ✓ Përdorimi i teknologjive të transportit inteligjent për menaxhimin e trafikut, oraret e transportit publik dhe informimin e qytetarëve në kohë reale për opsionet më të mira të lëvizjes.
- ✓ Zhvillimi i infrastrukturës për automjete elektrike dhe promovimi i përdorimit të energjisë së rinovueshme për transport.

#### 8. Zhvillimi Ekonomik dhe Konkurrueshmëria e Qytetit

- ✓ Nxitja e zhvillimit ekonomik të qytetit përmes krijimit të një sistemi transporti të integruar dhe efikas, që ndihmon në rritjen e aksesit në tregje dhe shërbime.
- ✓ Përmirësimi i cilësisë së jetës për banorët dhe atraktiviteti për turistët dhe investitorët përmes përmirësimit të infrastrukturës së transportit dhe reduktimit të ngarkesave në rrugë. Këto qëllime dhe objektiva ndihmojnë në ndërtimin e një sistemi transporti që mbështet zhvillimin urban të qëndrueshëm, përmirëson mirëqenien e qytetarëve dhe mbron mjedisin për gjeneratat e ardhshme.

### 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 çiklizëm). 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.

Megjithatë 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 planit të mobilitetit të qëndrueshëm urban përfshin një gamë të gjerë elementësh dhe aspektesh të lidhura me lëvizjen dhe transportin brenda zonave urbane. Ky plan adreson nevojat aktuale dhe të ardhshme për transport, duke marrë parasysh zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik, social dhe mjedisor të qytetit.

Fushëveprimi përfshin disa shtylla kryesore:

#### 1. Transporti Publik

- ✓ Zhvillimi dhe zgjerimi i rrjeteve të transportit publik, duke përfshirë autobusat, tramvajet, trenat urbanë dhe metro.
- ✓ Përmirësimi i shërbimeve të transportit publik për të bërë ato më efikase, të përballueshme, të aksesueshme dhe me frekuencë më të madhe.

- ✓ Integrimi i sistemeve të ndryshme të transportit për të krijuar një rrjet të pandërprerë që lehtëson lëvizjen ndërmjet formave të ndryshme të transportit (p.sh., lidhjet ndërmjet autobusëve dhe trenave).
2. Transporti Aktiv
- ✓ Inkurajimi i ecjes dhe çiklizmit si forma të qëndrueshme të transportit. Kjo përfshin zhvillimin e korsive për biçikleta, zgjerimin e hapësirave për këmbësorë dhe krijimin e infrastrukturës që rrit sigurinë dhe komoditetin e përdoruesve të këtyre mjeteve.
  - ✓ Krijimi i hapësirave të dedikuara për këmbësorë dhe çiklistë, duke përmirësuar sigurinë rrugore dhe përjetimin e mjedisit urban.
3. Infrastrukturë për Automjete Elektrike dhe të Gjelbërta
- ✓ Promovimi i automjeteve me energji të pastër si makina elektrike dhe hibride përmes zgjerimit të pikave të karikimit dhe krijimit të incentivave për qytetarët që përdorin këto mjete.
  - ✓ Zhvillimi i një rrjeti të qëndrueshëm të karikimit për automjetet elektrike në vendet strategjike urbane.
4. Menaxhimi i Trafikut
- ✓ Përdorimi i sistemeve inteligjente të menaxhimit të trafikut për të monitoruar dhe rregulluar rrjedhën e automjeteve, duke zvogëluar ngarkesat në rrugë dhe ulur kohën e udhëtimit.
  - ✓ Zhvillimi i zonave me trafik të kufizuar (p.sh., zona pa makina ose zona me hyrje të kufizuara të automjeteve) për të ulur ndotjen dhe për të krijuar mjedise më të qeta dhe të sigurt për këmbësorët dhe çiklistët.
5. Reduktimi i Përdorimit të Automjeteve Private
- ✓ Nxitja e përdorimit të transportit të përbashkët (car-sharing, ride-sharing) për të ulur numrin e automjeteve private në qytet dhe për të zvogëluar trafikun.
  - ✓ Krijimi i parkingjeve park & ride që lejojnë qytetarët të parkojnë automjetet e tyre në periferi dhe të përdorin transportin publik për të hyrë në qendrat e qyteteve.
6. Zhvillimi Urban i Qëndrueshëm
- ✓ Koordinimi i politikave të mobilitetit me planifikimin urban, duke krijuar një strukturë qyteti ku banesat, shërbimet dhe vendet e punës janë më të afërta dhe më lehtë të arritshme përmes lëvizjeve të qëndrueshme.
  - ✓ Zhvillimi i zonave urbane të përziara (zona ku kombinohen banesa, tregti dhe shërbime), duke reduktuar nevojën për udhëtime të gjata me automjete private.
7. Mbrojtja e Mjedisit dhe Ndikimi në Shëndet
- ✓ Zvogëlimi i ndotjes së ajrit dhe zhurmës përmes masave që reduktojnë përdorimin e automjeteve private dhe promovojnë transportin me ndikim të ulët mjedisor.
  - ✓ Inkurajimi i një mjedisi më të shëndetshëm urban për qytetarët, përmes krijimit të më shumë hapësirave të gjelbra dhe përmirësimit të aksesit në zona për rekreacion dhe lëvizje të sigurt.
8. Përfshirja Sociale dhe Aksesueshmëria
- ✓ Zhvillimi i një sistemi transporti të aksesueshëm për të gjithë, përfshirë personat me aftësi të kufizuara, të moshuarit dhe familjet me të ardhura të ulëta.
  - ✓ Ulja e përjashtimit social përmes përmirësimit të aksesit në transport për të gjitha shtresat shoqërore dhe zonat e largëta urbane.

9. Rritja e Ndërgjegjësimit dhe Edukimit

- ✓ Zhvillimi i fushatave për ndërgjegjësimin e qytetarëve mbi përfitimet e përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të transportit dhe ndikimet pozitive në mjedis dhe shëndet.
- ✓ Përfshirja e komunitetit në proceset e planifikimit dhe vendimmarrjes për masat e mobilitetit, duke siguruar që zgjidhjet të reflektojnë nevojat e tyre.

10. Koordinimi Ndër-Institucional dhe Financimi

- ✓ Bashkëpunimi ndërmjet institucioneve publike dhe private për të zbatuar politika dhe masa të koordinuara që mbështesin mobilitetin e qëndrueshëm.
- ✓ Sigurimi i burimeve financiare nga fondet publike dhe private për zbatimin e projekteve të infrastrukturës dhe zhvillimit të mobilitetit të qëndrueshëm. Në përgjithësi, fushëveprimi i planit të mobilitetit të qëndrueshëm urban mbulon të gjitha aspektet e transportit dhe lëvizjes brenda një qyteti, duke integruar zhvillimin ekonomik, shoqëror dhe mjedisor për të ndërtuar një sistem transporti të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës.

# PLANIFIKIMI TRADICIONAL I TRANSPORTIT

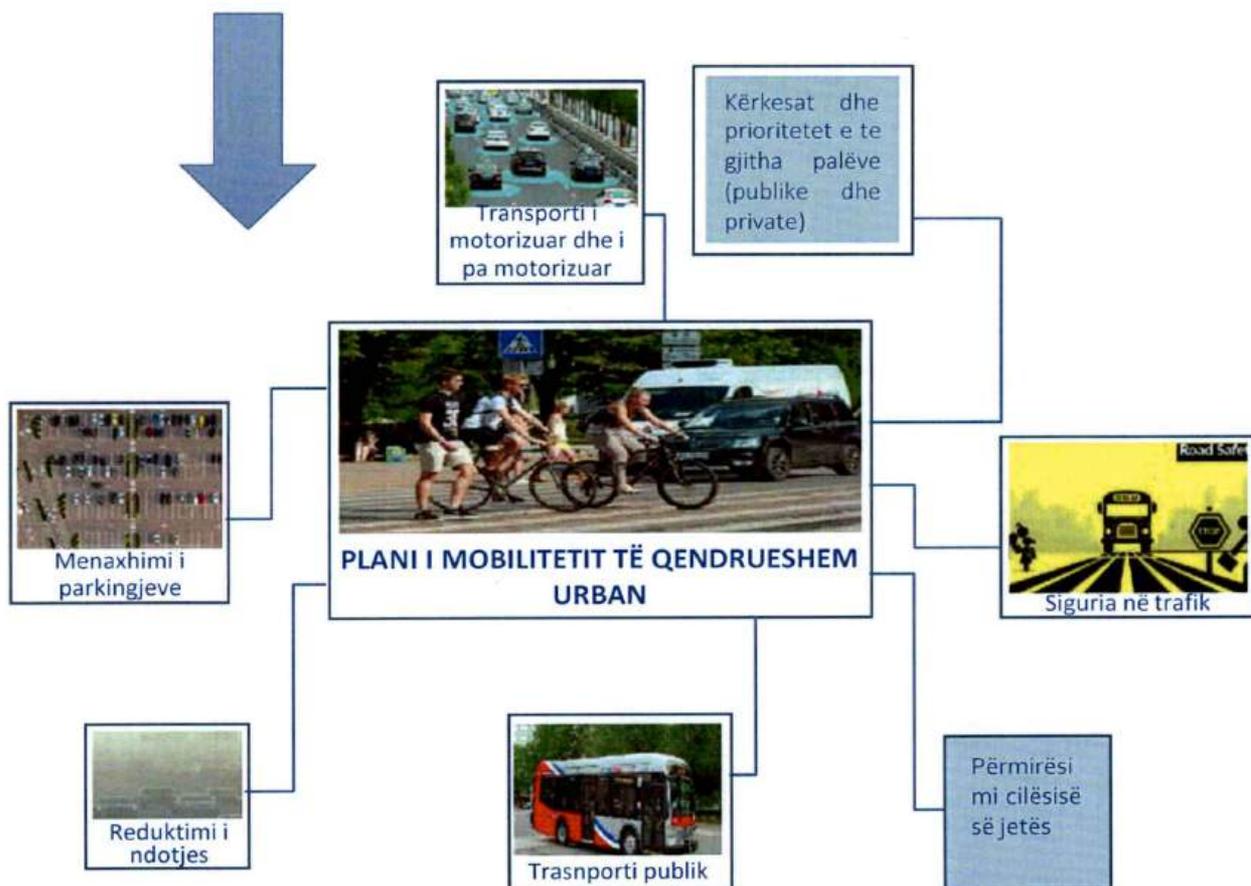


Fig.1. Fushëveprimi i PMQU

## KORNIZA LIGJORE

Kushtetuta e Republikës së Kosovës e përkufizon komunën si njësi themelore territoriale të vetëqeverisjes lokale dhe përcakton që kompetencat e komunës përcaktohen me Ligj.<sup>1</sup> Në bazë të Kushtetutës, komuna gëzon shkallë të lartë të vetëqeverisjes lokale. Kushtetuta i garanton shprehimisht komunës të drejtën për bashkëpunim ndërkomunal dhe ndërkufitar, të drejtën e mbledhjes dhe shpenzimit të hyrave vetanake dhe të drejtën e pranimit të fondeve qeveritare.<sup>2</sup>

Rrjedhimisht, Kushtetuta ka përcaktuar që kompetencat e Komunës përcaktohen më konkretisht përmes ligjeve. Lidhur me këtë, në fushën e mobilitetit apo menaxhimit të transportit, Komunës i janë dhënë kompetencat përmes ligjeve të ndryshme, prej të cilëve më të rëndësishmit janë:

1. Ligji Nr. 03/L-040 për Vetëqeverisje Lokale;
2. Ligji Nr. 08/L-275 për Rrugët;
3. Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor, ndryshuar dhe plotësuar me anë të Ligjit Nr. 06/L-070;
4. Ligji Nr. 08/L-186 për Rregullat e Trafikut Rrugor;
5. Ligji Nr. 04/L-174 për Planifikim Hapësinor;
6. Ligji Nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit.

### 1. Ligji për Vetëqeverisje Lokale

Ligji për Vetëqeverisje Lokale ka përcaktuar kompetencat e komunës të cilat mund të jenë vetanake (ekskluzive) dhe të deleguara. Kompetencat të cilat i janë dhënë komunës në fushën e menaxhimit të transportit janë të gjitha kompetenca vetanake apo ekskluzive dhe për ushtrimin e këtyre kompetencave komuna ka përgjegjësi të drejtpërdrejtë dhe autonomi të plotë të veprimit. Përmes Ligjit për Vetëqeverisje Lokale, komunës i janë dhënë këto kompetenca vetanake dhe ekskluzive në fushën e menaxhimit të transportit:

- Kompetenca për planifikim urban dhe rural;<sup>3</sup>
- Kompetenca për menaxhimin e rrugëve lokale dhe transportit lokal<sup>4</sup>
- Kompetenca për licencimin e shërbimeve publike dhe objekteve lidhur me transportimin publik dhe taksitë<sup>5</sup>
- Kompetenca për emërtimin e rrugëve, rrugicave dhe vendeve tjera publike<sup>6</sup>
- Kompetenca për mbrojtjen e mjedisit lokal.<sup>7</sup>

### 2. Ligji për Rrugët

Ligji për Rrugët ka përcaktuar kompetencat e komunës lidhur me menaxhimin e rrugëve të cilat gjenden brenda territorit të komunës. Ky Ligj i jep kompetencë komunës që të menaxhojë të gjitha rrugët publike lokale brenda territorit të saj, t'i mirëmbaj rrugët, t'i ndërtojë dhe riparoj rrugët, t'i

<sup>1</sup> Kushtetuta e Republikës së Kosovës, Neni 12

<sup>2</sup> Ibid, Neni 124

<sup>3</sup> Ligji për Vetëqeverisje Lokale, Neni 17, pika b)

<sup>4</sup> Ibid, Neni 17, pika f)

<sup>5</sup> Ibid, Neni 17, pika n)

<sup>6</sup> Ibid, Neni 17, pika o)

<sup>7</sup> Ibid, Neni 17, pika e)

vendos dhe t'i mirëmbaj shenjat e trafikut rrugor, si dhe të mbikëqyr zbatimin e dispozitave të Ligjit për Rrugët përmes inspektorëve komunal.

Përmes Ligjit për Rrugët, komunës i janë dhënë këto kompetenca:

- Komuna është autoritet për rrugë publike lokale;<sup>8</sup>
- Komuna mund të propozoj që një rrugë publike lokale t'i hiqet statusi i rrugës publike<sup>9</sup>;
- Komuna mund të kategorizojë rrugët lokale përmes akteve nënligjore të saj<sup>10</sup>;
- Komuna jep leje për ndërtimin dhe rindërtimin e rrugëve lokale dhe objekteve tjera përcjellëse në to<sup>11</sup>;
- Komuna ka kompetencë të përcaktojë përshkrimin e punëve të sinjalizimit, pajisjeve dhe ndriçimit rrugor, specifikimin e punëve të caktuara dhe afateve për realizimin e këtyre punëve, rregullat dhe kushtet teknike për ekzekutimin e punëve dhe të gjitha çështjet tjera lidhur me to përmes rregullores së veçantë<sup>12</sup>;
- Komuna ka kompetencë të përcaktojë përshkrimin e punëve të mirëmbajtjes së rrugëve publike lokale, specifikimin e punëve të caktuara dhe afateve për realizimin e këtyre punëve, rregullat dhe kushtet teknike për ekzekutimin e punëve dhe të gjitha çështjet tjera lidhur me to, përmes rregullores së veçantë<sup>13</sup>;
- Komuna është përgjegjëse që t'ia përcjell të dhënat lidhur me rrugët të cilat i menaxhon Agjencisë së Rrugëve të Kosovës<sup>14</sup>;
- Komuna është kompetente të përcaktojë kushtet, kriteret dhe procedurat për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e lejes për ndërtim dhe përdorim të kyçjes për rrugët nën përgjegjësinë e komunave përmes aktit nënligjor<sup>15</sup>;
- Komuna përcakton kushtet për projektimin dhe ndërtimin e vendeve për ndaljen e autobusëve në rrugët të cilat janë nën menaxhimin e Komunës<sup>16</sup>;
- Komuna nxjerr vendimin për zhvendosjen e rrugës publike e cila është nën menaxhimin e Komunës<sup>17</sup>;
- Komuna lëshon lejen e ndërtimit për ndërtimet të cilat bëhen në parcelat që gjenden ngjitur me rrugën publike të cilën e menaxhon Komuna;<sup>18</sup>
- Komuna mbikëqyr rregullsinë e vendosjes së reklamave pranë rrugëve publike të cilat gjenden në menaxhim të Komunës përmes rregullores së veçantë;<sup>19</sup>
- Komuna rregullon Sistemin Inteligent të Transportit (SIT) përmes rregullores së veçantë për rrugët të cilat i ka në menaxhim<sup>20</sup>;

<sup>8</sup> Ligji për Rrugët, Neni 4, paragrafi 1, nënparagrafi 1.2

<sup>9</sup> Ibid, Neni 6, paragrafi 2

<sup>10</sup> Ibid, Neni 7, paragrafi 2

<sup>11</sup> Ibid, Neni 10, paragrafi 3

<sup>12</sup> Ibid, Neni 13

<sup>13</sup> Ibid, Neni 14

<sup>14</sup> Ibid, Neni 16

<sup>15</sup> Ibid, Neni 19

<sup>16</sup> Ibid, Neni 21

<sup>17</sup> Ibid, Neni 22

<sup>18</sup> Ibid, Neni 23, paragrafi 6 dhe 7

<sup>19</sup> Ibid, Neni 26

<sup>20</sup> Ibid, Neni 44, paragrafi 5

- Komuna bën identifikimin, shqyrtimin dhe vlerësimin e vendeve me rrezikshmëri të lartë në infrastrukturën rrugore<sup>21</sup>;
- Komuna është përgjegjëse për mbikëqyrjen administrative në zbatimin e Ligjit për Rrugët dhe akteve të cilat rregullojnë statusin e rrugëve të pakategorizuara dhe lokale<sup>22</sup>;
- Komuna është përgjegjëse për punët e inspektimit në rrugët publike lokale dhe të pakategorizuara përmes Inspektoratit Komunal<sup>23</sup>;
- Komuna, me akt nënligjor rregullon organizimin, kompetencat, të drejtat, përgjegjësitë e inspektoratit dhe të inspektorit si dhe procedurat për zbatimin e Ligjit për Rrugët<sup>24</sup>;
- Komuna, përmes Kryetarit të Komunës detyrohet të themeloj Komisionin e Ankesave i cili është përgjegjës të trajtoj ankesat ndaj vendimeve të cilat i merr Komuna në kuadër të zbatimit të Ligjit për Rrugët.<sup>25</sup>

### 3. Ligji për Transportin Rrugor

Ligji për Transportin Rrugor i jep më së shumti kompetenca Komunës në lidhje me menaxhimin e transportit. Në këtë Ligj buron e drejta e Komunës që të hartoj planin e mobilitetit dhe të përcaktojë politikat dhe strategjitë e zhvillimit të shërbimeve publike në fushën e transportit rrugor në atë mënyrë që këto të shërbime të jenë të sigurta, efikase dhe ekonomike brenda territorit të komunës. Ky Ligj përcakton që plani i mobilitetit të jetë në harmoni me rrjetin e linjave ndërurbane të aprovuara nga Ministria dhe politikat e zhvillimit të gjithëmbarshtëm të transportit rrugor në Kosovë të cilat miratohen nga Ministria përgjegjëse për Planifikim Hapësinor dhe Infrastrukturë.

Ligji për Transportin Rrugor i jep të drejtën Komunës që të nxjerr akte administrative për rregullimin e operimit të autobusëve, taksive dhe të gjitha mjeteve të cilat përdoren për transportin e udhëtarëve brenda komunës. Ky Ligj përcakton të drejtën e komunës që të përcaktojë linjat e transportit dhe të drejtën që të licencojë operatorët të cilët merren me transportin e udhëtarëve brenda komunës. Përveç kësaj, Ligji për Transportin Rrugor i jep të drejtë komunës që të lidh marrëveshje me komuna të tjera për organizimin e përbashkët të transportit të udhëtarëve, me kusht që një marrëveshje e tillë të aprovohet nga Ministria përkatëse për Infrastrukturë. Gjithashtu, Ligji për Transportin Rrugor ka përcaktuar kompetencën e komunës që të inspektoj zbatimin e legjislacionit për transport rrugor të udhëtarëve dhe mallrave përmes inspektorëve të transportit rrugor të cilët këtë kompetencë e ushtrojnë në bashkëpunim me policinë.

Kompetencat të cilat i janë dhënë komunës me anë të Ligjit për Transportin Rrugor janë:

- Komuna përcakton politikat e zhvillimit të shërbimeve të transportit rrugor të sigurta, efikase dhe ekonomike brenda kufijve administrativë të komunës;<sup>26</sup>
- Komuna 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 ndërurbane të aprovuar dhe publikuar nga Ministri<sup>27</sup>. Komuna ndryshon atë plan jo më vonë së pesë

<sup>21</sup> Ligji për Rrugët, Neni 49, paragrafi 2

<sup>22</sup> Ligji për Rrugët, Neni 52

<sup>23</sup> Ibid, Neni 53

<sup>24</sup> Ibid, Neni 54, paragrafi 2, nën-paragrafi 2.7

<sup>25</sup> Ibid, Neni 57, paragrafi 3, nën-paragrafi 3.3

<sup>26</sup> Ligji për Transportin Rrugor, Neni 6.1

<sup>27</sup> Ibid, Neni 6.2, 6.3 dhe 6.4

vite nga data e nxjerrjes së tij, i cili duhet të jetë në përputhshmëri me politikën e zhvillimit të tërësishëm të transportit rrugor në Kosovë. Komuna, publikon planin apo planin e ndryshuar dhe një kopje të tij ia dërgon Ministrisë;

- Komuna mund të nxjerr akte administrative përmes të cilave cakton rregullat lidhur me operimin e operatorëve/autobusëve me kusht që këto rregulla të mos paragjykojnë/ dëmtojnë të drejtat dhe interesat e asnjërës prej bashkësive, të cilat respektohen mirëfilli dhe të cilat përfshijnë: rregullimin ose ndalimin e përdorimit të autobusëve publik në rrugë të caktuara ose rajone që kanë lidhje me rrugë, marrja dhe zbritja e udhëtarëve dhe çështje tjera lidhur me transportin rrugor të udhëtarëve, krijimi dhe mbajtja (ruajtja) e regjistrave dhe inspektimi i tyre, transporti i bagazhit të udhëtarëve ose mallrave tjera; rregullimin ose ndalimin e transportit të udhëtarëve që qëndrojnë në këmbë, shpejtësia maksimale e autobusëve publik, dizajni, pajisja, mjetet (të brendshme ose të jashtme) të autobusëve publik, pikat e stacioneve dhe vend-ndaljet në linjat për autobus dhe rregullimin ose ndalimin e shpalljeve, shenjave dhe reklamave brenda apo jashtë autobusëve publik;<sup>28</sup>
- Komuna ka kompetencë të certifikojë automjetet me më shumë se tetë plus një (8 + 1) ulëse për transportin urban dhe urbano-periferik;<sup>29</sup>
- Komuna me akt nënligjor përcakton kriteret për dhënien dhe revokimin e licencës për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor të udhëtarëve në territorin e komunës së saj;<sup>30</sup>
- Komuna me akt nënligjor do të përcaktoj kushtet dhe kriteret teknike-ekspluatuese dhe higjienike të automjeteve të transportit rrugor të udhëtarëve;<sup>31</sup>
- Komuna është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit brenda territorit të saj si: transportin e rregullt të udhëtarëve, transportin e lirë të udhëtarëve; transportin taksit të udhëtarëve; transportin e udhëtarëve për nevoja vetanake;<sup>32</sup>
- Komuna mund të subvencionojë transportin urban dhe urban-periferik;<sup>33</sup>
- Komuna me akt nënligjor do të përcaktoj kushtet, procedurat, mënyrën e përzgjedhjes së relacioneve, tarifave si dhe do të përcaktoj linjat të cilat mund të subvencionohen;<sup>34</sup>
- Komuna nxjerr akt të veçantë juridik me anë të cilit rregullon transportin e rregullt urban dhe urban-periferik të udhëtarëve me autobus, si transport i udhëtarëve në qarkullimin rrugor publik;<sup>35</sup>
- Rrjeti i linjave urbane dhe urban-periferik si dhe numri i orareve në to miratohet nga Komuna<sup>36</sup>
- Dy komuna mund të arrijnë marrëveshje për rregullimin reciprok të transportit të udhëtarëve në mes veti. Marrëveshja është e plotfuqishme nëse aprovohet nga Ministria<sup>37</sup>

<sup>28</sup> Ligji për Transportin Rrugor, Neni 6.5

<sup>29</sup> Ibid, Neni 6.6

<sup>30</sup> Ibid, Neni 7.8

<sup>31</sup> Ibid, Neni 12.2

<sup>32</sup> Ibid, Neni 15.2

<sup>33</sup> Ibid, Neni 17.3

<sup>34</sup> Ibid, Neni 17.5

<sup>35</sup> Ibid, Neni 17.6

<sup>36</sup> Ibid, Neni 17.7

<sup>37</sup> Ibid, Neni 17.10

- Komuna rregullon transportin e veçantë të udhëtarëve i cili është transporti i grupeve të caktuar udhëtarësh duke përjashtuar udhëtarët tjerë në relacion të caktuar dhe në bazë të lejes së veçantë. Me transport të veçantë të udhëtarëve kryhet transporti: nxënësve dhe studentëve nga vendbanimi deri të destinacion dhe anasjelltas. punëtorëve nga vendbanimi deri në punë dhe anasjelltas. invalidëve dhe personave me përkujdesje të veçantë. Lejet për transport të veçantë lëshohen në bazë të kontratës e cila duhet të ketë: relacionin; listën e udhëtarëve; çmimin e transportit; vendet për marrje dhe zbritje të udhëtarëve; kohën gjatë së cilës kryhet transporti.<sup>38</sup> Lejen për këtë lloj transporti e lëshon organi kompetent komunal nëse transporti kryhet brenda një komune respektivisht Ministria nëse ky transport kryhet në territorin e dy e më tepër komunave<sup>39</sup>
- Komuna do të nxjerr rregullore të veçantë për mënyrën e kryerjes së transportit të udhëtarëve me “taksi”;<sup>40</sup>
- Veprimtaria e transportit për nevoja vetanake i nënshtrohet marrjes së një autorizimi/certifikate, të lëshuar nga Ministria respektivisht Komuna, varësisht nga kompetencat që ushtrojnë në bazë të ligjit;<sup>41</sup>
- Licencën për kryerjen e veprimtarisë së shërbimeve të stacionit të autobusëve e lëshon Ministri, nëse stacioni i autobusëve është i destinuar për kryerjen e shërbimeve në transportin ndër-urban dhe të jashtëm. Ndërsa për stacionet që janë të destinuara për kryerjen e shërbimeve të transportit urban licencën e lëshon Komuna.<sup>42</sup>
- Komuna, krahas Ministrisë dhe Policisë bën mbikëqyrjen dhe kontrollin mbi zbatimin e Ligjit për transportin rrugor dhe të akteve nënligjore të nxjerra mbi bazë të tij, përmes inspektorëve rrugorë, bazuar në kompetencat që i janë dhënë me ligj;<sup>43</sup>
- Punët e inspektimit në transportin rrugor urban, urban periferik, mallrave dhe transportin auto taksi brenda territorit të komunës i bënë inspektori i transportit rrugor komunal dhe Policia e Kosovës (policia e trafikut) në kuadër të kompetencave të veta të përcaktuara me ligj.<sup>44</sup>

#### 4. Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor

Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor parasheh kompetenca të rëndësishme për Komunën në çështjet e rregullimit të trafikut rrugor. Ky Ligj i jep të drejtën Komunës që të përcaktoj edhe rregullat e trafikut dhe të bëj mbikëqyrjen e këtyre rregullave në rrugët të cilët i administron Komuna, mirëpo këto rregulla duhet t’i vendos dhe t’i mbikëqyr në bashkëpunim me Policinë e Kosovës. Kompetencat të cilat i njihen Komunës përmes Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor janë:

- Komuna, në bashkëpunim me Policinë e Kosovës dhe në konsultim me komunitetin, bëjnë rregullimin teknik të trafikut nëpër rrugët publike nën administrimin përkatës të tyre. Rregullimi teknik i trafikut i përfshinë të gjitha masat dhe aktivitetet që merren për të ofruar qarkullim të

<sup>38</sup> Ligji për Transportin Rrugor, Neni 25, paragrafi 1

<sup>39</sup> Ibid, Neni 25, paragrafi 5

<sup>40</sup> Ibid, Neni 32

<sup>41</sup> Ibid, Neni 35

<sup>42</sup> Ibid, Neni 39, paragrafi 5

<sup>43</sup> Ibid, Neni 49

<sup>44</sup> Ibid, Neni 50, paragrafi 2

sigurt në trafikun rrugor, e të cilat përfshijnë: rrugën me përparësi kalimi; trafikun me një apo dy kahje; mbylljen e rrugës ose një pjese të rrugës për qarkullim të mjeteve, me kohë të caktuar ose të pacaktuar; sistemin teknik të rregullimit të trafikut; kufizimin e shpejtësisë së lëvizjes; lëvizjen e këmbësorëve, të biçikletave, të mopedëve, të trotineteve, të qerreve, grahjen dhe tërheqjen e kafshëve; hapësirën dhe mënyrën e parkimit, zonën e trafikut të qetë, zonën e shkollës, zonën e kufizimit të shpejtësisë, pajisjet teknike për ngadalësim të shpejtësisë; bllokimin e autobusëve, të mjeteve transportuese, të mjeteve të bashkëngjitura dhe makinave të punës në vende të cilat nuk janë të paracaktuara për parkim, si dhe mënyrën e zhbllokimit; vendosjen dhe mirëmbajtjen e rrethojës mbrojtëse për këmbësorë në vende të rrezikshme; zonën e këmbësorëve, drejtimet e sigurta për lëvizje të fëmijëve shkollorë, masat e veçanta teknike për siguri të këmbësorëve dhe biçiklistëve në afërsi të institucioneve mësimore, shëndetësore dhe institucioneve të tjera, të fushave sportive, të çerdheve të fëmijëve, të kinemave e të ngjashme; largimin e automjeteve të vjetruara, të dëmtuara, të paregjistruara ose të braktisura; largimin e automjeteve për qëllim biznesi që pengojnë mbarëvajtjen e trafikut, si shitblerjen në vende publike, rrugë dhe trotuar; hapësirat në të cilat kryhen testime të drejtimit të mjetit rrugor, drejtimi në terren, drejtimi jashtë rrugës, garat sportive dhe të ngjashme; kushtet e lëvizjes së mjeteve për furnizim në zonat e trafikut të qetë dhe në zonat e këmbësorëve; sistemin e rregullimit teknik të qarkullimit rrugor përmes sistemit elektronik dhe të video mbikëqyrjes.<sup>45</sup>

- Zona e shkollës përcaktohet nga Ministria dhe Komuna, në konsultim me Ministrinë përkatëse të Arsimit;<sup>46</sup>
- Mbikëqyrjen e parkimit të mjeteve në vendet në të cilën është e kufizuar kohëzgjatja, e kryejnë përfaqësuesit e autorizuar nga Komuna<sup>47</sup>;
- Mbikëqyrjen e kohëzgjatjes së përgjithshme të të drejtuarit të mjetit, pushimin e shoferit, tahografit, pajisjeve, mjeteve në pikëpamje të masës më të madhe të lejuar, dimensionet dhe ngarkesat boshtore, mjetet të cilat kryejnë transportin publik të udhëtarëve dhe mallit, mjeteve të cilat bartin materiet e rrezikshme, mjetet që transportojnë kafshët, veturat taksi e të ngjashme, përveç personit të autorizuar nga Policia e kryejnë edhe inspektori i autorizuar nga Komuna në kuadër të kompetencave të tij të përcaktuara me ligj<sup>48</sup>;
- Mbikëqyrjen dhe rregullimin e trafikut e bëjnë punëtorët e subjektit të kontraktuar nga Komuna, pas marrjes së pëlqimit nga Komuna, në segmentin e rrugës ku zhvillohen punimet.<sup>49</sup>
- Pjesa e rrugës në të cilën janë paraqitur pengesa që nuk mund të mënjanohen menjëherë ose aty ku kryhen punime, duhet të shënohet në mënyrë të dukshme përmes materialeve retro-reflektuese, me qëllim që të sigurohen pjesëmarrësit në trafik. Nëse largimi i pengesave nga rruga është i pamundshëm, ato duhet të shënohen në mënyrë të tillë që të jenë të dukshme ditën dhe natën. Vendosjen e shenjave përkatëse në rrugë e bën personi i autorizuar nga Komuna,<sup>50</sup>

<sup>45</sup> Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor, Neni 4, paragrafi 1 dhe 2

<sup>46</sup> Ibid, Neni 4, paragrafi 3

<sup>47</sup> Ibid, Neni 7

<sup>48</sup> Ibid, Neni 8, paragrafi 2

<sup>49</sup> Ibid, Neni 8, paragrafi 5

<sup>50</sup> Ibid, Neni 10, paragrafi 1 dhe 2

- Komuna mund të lejojë shfrytëzimin e pjesës së trotuarit me rrethojë, vendosje të tavolinave, ulëseve, qoshqeve ose të ngjashme, me kusht që nuk kufizohet ose pengohet fushëpamja e rrugës dhe që lëvizja e këmbësorëve të jetë e papenguar dhe e sigurt, duke lënë hapësirë të trotuarit me gjerësi prej së paku një pikë gjashtë (1.6) metrash;<sup>51</sup>
- Komuna, në bashkëpunim me Policinë e Kosovës, mund ta zvogëlojë ose ta rrisë shpejtësinë e kufizuar brenda vendbanimit me anë të shenjave përkatëse të trafikut<sup>52</sup>
- Komuna, në bashkëpunim me Policinë, me anë të shenjave përkatëse të trafikut mund ta zvogëlojë shpejtësinë e kufizuar jashtë vendbanimit, në rrugë ose në një segment të saj, nëse kushtet e trafikut e kërkojnë këtë<sup>53</sup>
- Komuna i përcakton me akt nënligjor rregullat e lëvizjes së kafshëve, ndalimin e drejtimit të kafshëve në rrugë të caktuara apo në zona të caktuara brenda një kohe specifike, si dhe qarkullimin e qerreve për transport të mallrave dhe njerëzve apo të ngjashme, si dhe çështje të tjera lidhur me to<sup>54</sup>;
- Për mbajtje të manifestimeve sportive dhe manifestimeve të tjera ose aktivitete të ngjashme në rrugë, organizatori duhet të marrë leje nga Komuna, në bashkëpunim me policinë;<sup>55</sup>
- Komuna, me qëllim të mbrojtjes së ambientit mund ta ndalojë ose ta kufizojë qarkullimin në rrugët që i ka nën administrim, për lloje apo kategori caktuara të mjetit, apo për të gjitha mjetet.

## 5. Ligji për Planifikim Hapësinor

Ligji për Planifikim Hapësinor parasheh kompetencat e Komunës lidhur me nxjerrjen e planeve hapësinore, planeve rregulluese të hollësishme, planeve zhvillimore dhe hartave zonale, të cilat duhet të rregullojnë edhe çështjet e transportit publik, përkatësisht mobilitetit brenda Komunës.

## 6. Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit

Me anë të Ligjit për Mbrojtjen e Mjedisit parashihen kompetencat e Komunës për mbrojtjen e mjedisit dhe këto kompetenca kanë të bëjnë edhe me veprimtaritë e transportit të cilat mund të kenë ndikim në mjedis. Ky Ligj i jep të drejtën Komunës që varësisht nga vlerësimi i ndikimit në mjedis të lëshoj leje mjedisore komunale për një aktivitet të caktuar i cili mund të rrjedh nga fusha e transportit, të bëjë vlerësimin e ndikimit në mjedis për projekte që kanë të bëjnë me fushën e transportit, të hartojë planet e veprimit lokal në mjedis, të hartojë planet e intervenimit në rast të shkakut të aksidenteve mjedisore, paralajmërimin dhe njoftimin e publikut lidhur me ndotjen e ambientit që mund të shkaktohet si pasojë e transportit, shpalljen e statusit të mjedisit të rrezikuar, shpalljen e gjendjes së rrezikshmërisë, si dhe monitorimin dhe mbikëqyrjen inspektuese lidhur me zbatimin e masave për mbrojtjen e mjedisit të cilat parashihen me anë të Ligjit për Mbrojtjen e Mjedisit.

### Aktet komunale në fushën e transportit

Komuna e Podujevës duke u bazuar në kompetencat e saj të cilat i njihen me anë të ligjeve të

<sup>51</sup> Ibid, Neni 32, paragrafi 3

<sup>52</sup> Ibid, Neni 55, paragrafi 1

<sup>53</sup> Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor, Neni 55, paragrafi 5

<sup>54</sup> Ibid, Neni 140, paragrafi 6

<sup>55</sup> Ibid, Neni 218, paragrafi 1

lartpërmendura deri më tani ka nxjerrë disa akte nënligjore me qëllim të zbatimit të këtyre kompetencave. Aktet më të rëndësishme komunale në rregullimin e transportit të cilat janë nxjerrë deri më tani nga Komuna e Podujevës janë:

1. Rregullorja (K.PD.) Nr.01-345/01-0008882/23 për Transportin e Udhëtarëve me Automjete Taksi;
2. Rregullorja(K.PD.) Nr.01-345/01-0008883/23 për Transportin Rrugor në Territorin e Komunës së Podujevës;
3. Rregullorja (K.PD) Nr.01-352/11-0084560/19 për Mbrojtjen e Mjedisit në Komunën e Podujevës;dhe
4. Rregullorja (K.PD) Nr.01-431/04-0014941/18 për Tarifa dhe Gjoha Komunale;

### **METODOLOGJIA E PUNËS**

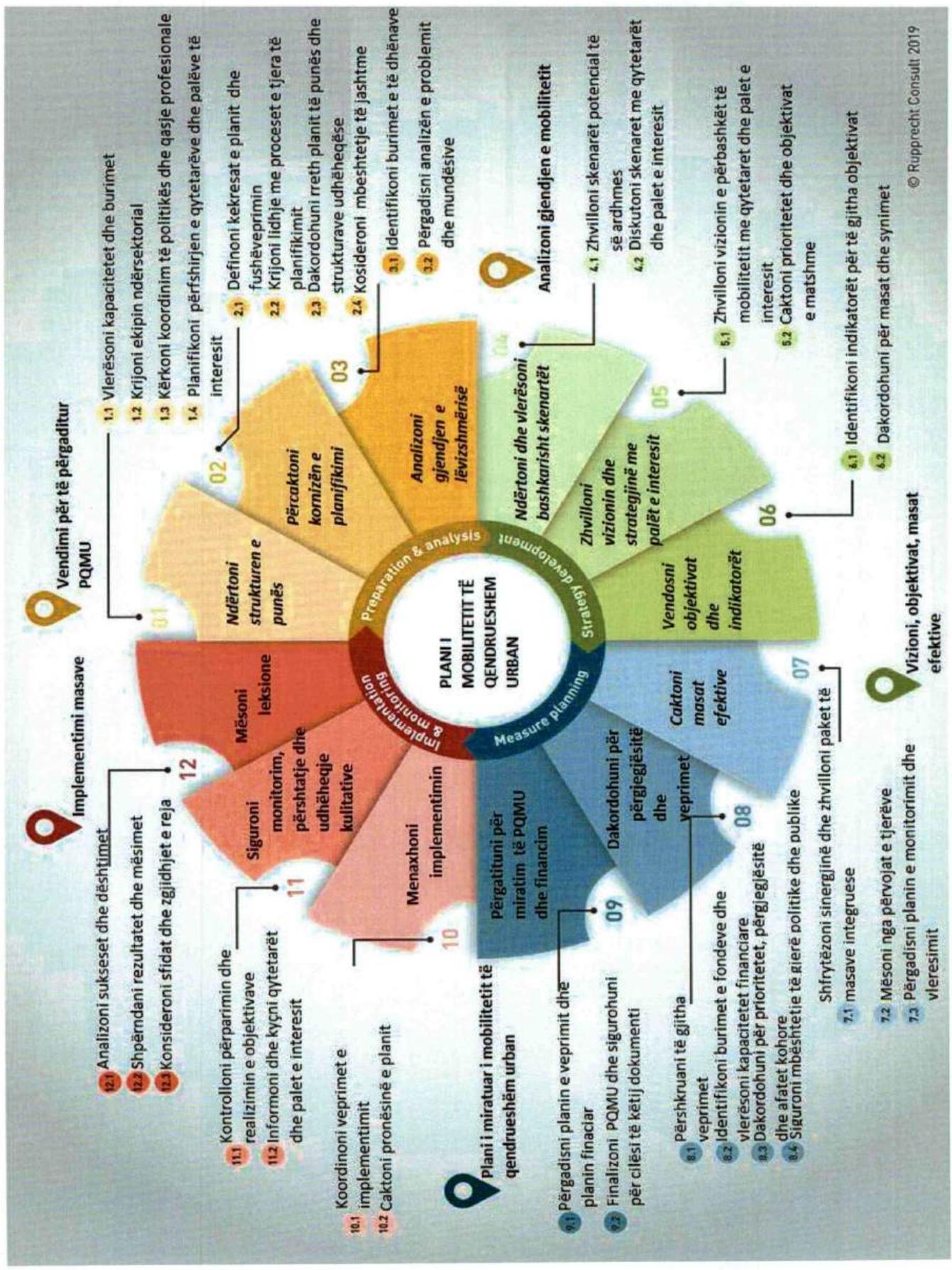
Analizimi i gjendjes së tanishme të lëvizjes urbane në Komunën e Podujevës është bërë mbi bazën e të dhënave të përfituara nga një proces i gjatë i mbledhjes së tyre. Matjet e fluksit të qarkullimit janë bërë për hyrjet e zonës urbane dhe udhëkryqet të ndryshme .Të dhënat janë sasiore dhe cilësore.

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.2.

---

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



**Vendimi për të përgaditur PQMU**

- 1.1 Vlerësoni kapacitetet dhe burimet
- 1.2 Krijoni ekipin ndërsëktorial
- 1.3 Kërkonte koordinim të politikës dhe qasje profesionale
- 1.4 Planifikoni përfshirjen e qytetarëve dhe palëve të interesit

**02 Përcaktimi i komitëve dhe planifikimi**

- 2.1 Definin i kërkesat e planit dhe fushëveprimin
- 2.2 Krijoni lidhje me proceset e tjera të planifikimit
- 2.3 Dakordohuni rreth planit të punës dhe strukturave udhëheqëse
- 2.4 Kosideroni mbështetje të jashtme

**03 Analiza dhe vlerësimi i lëvizshmërisë**

- 3.1 Identifikoni burimet e të dhënave
- 3.2 Përgadisni analizën e problemit dhe mundësitë

**04 Ndërtimi dhe vlerësimi bashkërisht skenarët**

- 4.1 Zhvilloni skenarët potencial të së ardhmes
- 4.2 Diskutoni skenarët me qytetarët dhe palët e interesit

**05 Zhvillimi i vizionit dhe strategjive me palët e interesit**

- 5.1 Zhvilloni vizionin e përbashkët të mobilitetit me qytetarët dhe palët e interesit
- 5.2 Caktoni prioritetet dhe objektivat e matshme

**06 Vendosja e objektivave dhe indikatorëve**

- 6.1 Identifikoni indikatorët për të gjitha objektivat
- 6.2 Dakordohuni për masat dhe synimet

**07 Caktimi i masave efektive**

- 7.1 Masave integruese
- 7.2 Mësoni nga përvojat e tjerëve
- 7.3 Përgadisni planin e monitorimit dhe vlerësimit

**Vizioni, objektivat, masat efektive**

**Implementimi masave**

- 12.1 Analizoni sukseset dhe dështimet
- 12.2 Shpërndani rezultatet dhe mësimet
- 12.3 Konsideroni sfidat dhe zgjidhjet e reja

**11 Sigurimi i monitorimit dhe përshtatjeve udhëheqje kultitative**

- 11.1 Kontrolloni përparimin dhe realizimin e objektivave
- 11.2 Informoni dhe kyçni qytetarët dhe palët e interesit

**10 Menaxhimi i implementimit**

- 10.1 Koordinoni veprimet e implementimit
- 10.2 Caktoni pronësinë e planit

**09 Dakordohuni për përgjegjësi dhe veprimet**

- 9.1 Përgadisni planin e veprimit dhe planin financiar
- 9.2 Finalizoni PQMU dhe sigurohuni për cilësi të këtij dokumenti

**08 Dakordohuni për përgjegjësi dhe veprimet**

- 8.1 Përkrahuni të gjitha veprimet
- 8.2 Identifikoni burimet e fondeve dhe vlerësoni kapacitetet financiare
- 8.3 Dakordohuni për prioritetet, përgjegjësitë dhe afatet kohore
- 8.4 Siguroni mbështetje të gjerë politike dhe publike

**Plani i miratuar i mobilitetit të qendrueshëm urban**

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 thjeshtë 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.3.).



Fig.3. Karakteristikat kryesore të PQMU<sup>56</sup>

## 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 2024 ka rreth 71018 banorë (tabela 1).

Territori i komunës së Podujevës përbehet prej 78 vendbanimeve (fshatra).

Numri i banorve rezident në qytetin e Podujevës në bazë të statistikave të më hershme është (23453 banorë) që përbën rreth 27% të popullsisë së përgjithshme të komunës.

**Vërejtje:** Në mungesë të të dhënave regjistrimi të fundit të banorëve rezidentë në komunë e Podujevës janë marr numri statistikave të më hershme.

<sup>56</sup> Plani i qendrueshëm i mobilitetit urban

Tab.1. Popullsia në komunën e Podujevës

	Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë- Lindjet / Nataliteti	Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë Vdekjet / Mortaliteti	Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë- Shtimi natyror	Gjithsej popullsia dhe shtimi natyror
Podujevë 31.12.2017	1.346	365	981	84.223
Prishtinë 01.01.2023 deri 30.07.2024	244	/	/	/
Marteniteti në Podujevë 01.09.2023- 01.09.2024	10	/	/	/

Vërejtje: Në mungesë të të dhënave për numrin e lindjeve dhe mortalitetit nuk kemi mundur ti paraqesim të dhënat e kompletuara në tabel.

Në mungesë të të dhënave të statistikave të fundit të popullësisë, më poshtë janë paraqitur numri i popullësisë për vendbanime nga statistikat e vjetëra.

Sipas PZHK, dendësia më e lartë e popullsisë është në qytetin e Podujevës ku mesatarisht jetojnë rreth 2635 banorë në një km<sup>2</sup>. Gjithashtu ekzistojnë edhe disa vendbanime të tjera të cilat kanë dendësi të madhe siç janë: Letanc (660 b/km<sup>2</sup>), Obrancë (529 b/km<sup>2</sup>), Surkish (500 b/km<sup>2</sup>), Lluge (444 b/km<sup>2</sup>), Gllamnik (405 b/km<sup>2</sup>) etj.

Vendbanimet me shkallë më të vogël të dendësisë së popullsisë janë: Rakinice (3 b/km<sup>2</sup>), Murgulle, Pollatë dhe Tërnavicë (4 b/km<sup>2</sup>), Metergoc (5 b/km<sup>2</sup>) etj, derisa Muhazobi, Përpellaci, Radujevci dhe Reçica nuk janë të populluara.

## 2.2. Shkalla e motorizimit

Sipas të dhënave statistikore nga viti 2020 deri në vitin 2024 në komunën e Podujevë janë të regjistruara mjete motorike dhe jo motorike, si në tab. 2.

Në Tabelën 4 janë dhënë mjetet motorike dhe jomotorike të regjistruara në Podujevë për vitet 2020 deri më 24.09.2024.

Tab.2. Automjete të regjistruara në Komunën e Podujevës

	2020	2021	2022	2023	24.09.2024
<b>Automjete</b>	11969	13333	13981	15251	12201
<b>Transportuese 3.5 dhe mbi 3.5t</b>	651	714	731	778	687
<b>Transportuese nen 3.5t</b>	1344	1630	1816	2110	1768
<b>Kombi</b>	111	112	105	97	52
<b>Autobus</b>	117	151	181	187	140
<b>Motocikleta</b>	13	19	40	40	74
<b>Traktor</b>	48	59	94	136	77
<b>Rimorkio nen 3.5t</b>	19	21	29	32	39
<b>Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t</b>	143	163	178	182	179
<b>Total</b>	14405	16202	16995	18813	15217

Të dhëna nga Agjensioni civil, drejtoria e regjistrimit te automjeteve , 2020/ 24.09.2024

### 2.3. Pozita gjeografike

Komuna e Podujevës shtrihet në pjesën veriore të Kosovës, rajoni i Llapit. Komuna e Podujevës ka sipërfaqe prej: 632.97.km<sup>2</sup>.

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.

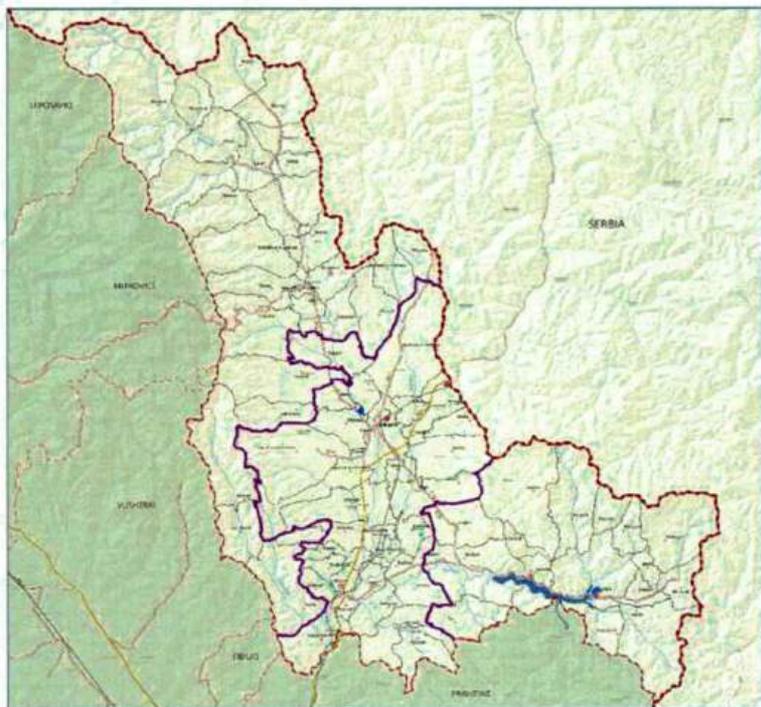


Fig.4. Pozita gjeografike e komunës së Podujevës

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

Pozita strategjike Podujevës i mundëson linjë të mirë me rrjetin e rrugëve të karakterit ndërkombëtar përmes pikës kufitare në Merdare dhe gjithëashtu ofron qasje të mirë dhe lidhje të lehtë me qytetin e Prishtinës, ku sipas të dhënave të stacionit të autobusëve në Podujevë për vitin 2024 operojnë 18 operator me 86 nisje ditore.

Rrjeti rrugor i Podujevës shtrihet në një sipërfaqe prej rreth 632.67 m<sup>2</sup> 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.

Tab.3. Hierarkia e rrugëve në komunën e Podujevës

	Kategoria	Përgjegjësi
1	Autoudhë	Ministria e Infrastrukturës
2	Rrugë nacionale	Ministria e Infrastrukturës
3	Rrugë rajonale	Ministria e Infrastrukturës
4	Rrugë lokale	Komuna
5	Rrugë urbane	Komuna
6	Rrugë lidhëse	Komuna
7	Rrugët e vendbanimeve	Komuna
8	Rrugë e pa kategorizuara	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) 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.

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, R128 dhe R129. Rruga rajonale R125 mundëson qasjen në zonën e kalimit kufitar Mutivodë dhe njeherit 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 Komunitat: Mitrovicë dhe Vushtrri, si dhe qasje në rrjetin rrugor të Serbisë.

Tab.4. Rrjeti rrugor i komunës së Podujevës<sup>57</sup>

Kategoria	Drejtimi	Gjatësia		Sipërfaqja			Tërësitë hapësinore		
		Km	%	A	B	Total	AQ	NT	MP
Autoudha	Prishtinë – Merdare								
Rrugë Nacionale	Rruga nacionale N25	18.8	1.53	16.54	4.51	21.05	18.8	0.00	0.00
Rrugë rajonale	R129 Podujevë-Shala e Bajgorës-Mitrovicë R128 Podujevë-Lupq-Majac-Vushtrri R126 Podujevë – Pollatë-Reçicë 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 kategorizu.	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

<sup>57</sup> Harta Zonale-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.5.).

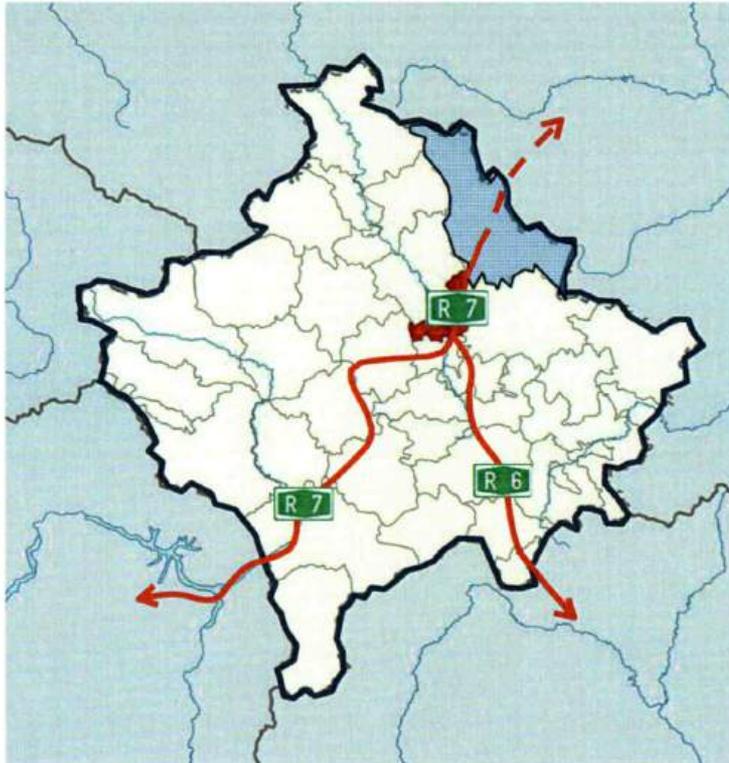


Fig.5. Pjesë e trasesë së autorrugëve "Ibrahim Rugova" dhe "Arber Xhaferi"

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 fshatin 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 korridorët pan evropiane (korridorin e XIII dhe X). Gjithashtu përmes autoudhës "Ibrahim Rugova" edhe territorit të Podujevës i 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 përfundimtare të zgjerimit nga dy në katër shirita të komunikacionit, me nga dy shirita komunikacionit 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 në nivel, disnivel dhe kryqëzimet e formës klasike në nivel. Në këto nyje në të kaluarën janë paraqitë probleme në aspektin e sigurisë.

Parametrat teknik të rrugëve nacionale me nga dy shirita të komunikacionit për kahje dhe me ndarje fizike (ishull) në përgjithësi i plotësojnë kriteret e projektimit dhe në aspektin infrastrukturor ofrojnë siguri më të lartë për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion.

### 2.4.3. Rrugët Rajonale

Rrjeti i rrugëve të Podujevës përfshin rrugët 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 në kuadër të rrjetit rrugor të komunës së Podujevës është rreth 80 km.

Tabela.5. Rrjeti i rrugëve rajonale në komunën e Podujevës

	Rrugët rajonale	Gjatësia [km]
1	R125 (Lluzhan - Batllavë – Orllan –deri në kufirin me Serbinë)	25.3
2	R126 (Batllav-Podujevë – Pollatë - Reçicë)	28.1
3	R127 (Llapashticë e Poshtme - Podujevë – Perpelac)	14.6
4	R128 (Podujevë – Llapashticë 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.

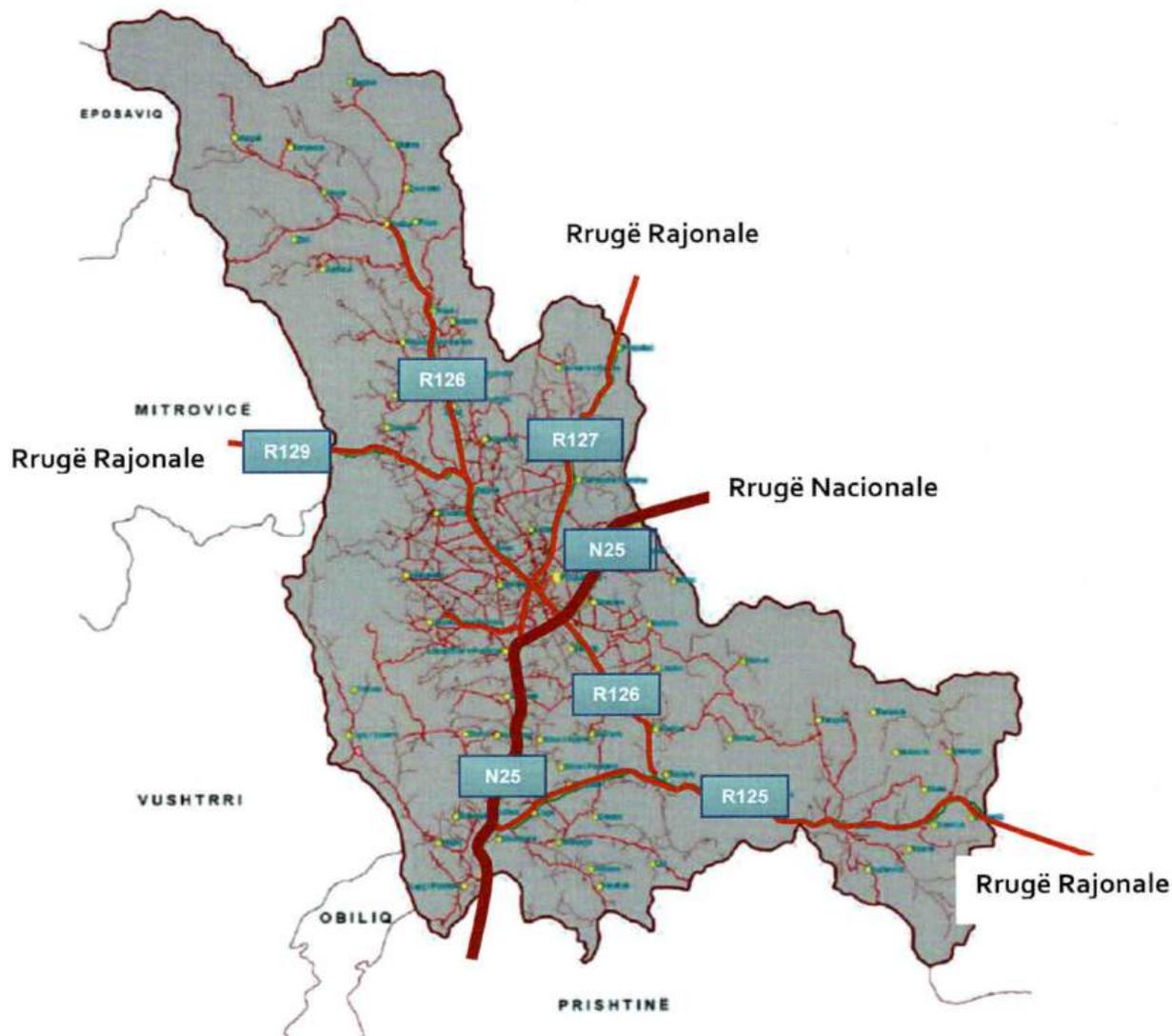


Fig.6. Rrugët nacionale dhe rajonale

#### 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 një shirit qarkullues për kahe.

Rrugët urbane brenda qytetit kryesisht në aspektin e funksionalitetit ofrojnë qasje të mirë për mjetet motorike, shtigje për biçikleta, si dhe me hapsira të dedikuara (tretuare) për personat e verbër dhe këmbësorët. 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.

Tabela.6. Gjatësia e kategorive të rrugëve, të asfaltuara dhe të pa asfaltuara në komunën e Podujevës

Kategoritë e rrugëve	Gjatësia [km]	Gjendja e rrugës		Kushtet e qarkullimit
		Asfaltuar [km]	Pa asfaltuar [km]	
Rr. Nacionale	18.8	18.8	0	Mesatarisht te favorshme
Rr. Rajonale	80	80	0	Mesatarisht te favorshme
Rr. Lokale Rr. të pa kategorizuara	1047.9551	1047.9551	Nuk ka informacion	Te mira

Emri dhe gjatësia e secilës rrugë dhe përmbledhja e llojeve dhe gjatësive respektive në komunën e Podujevës, të marra nga zyrtari në drejtorin e urbanizmit, gjithsej gjatësia e segmenteve rrugore (m): 1.146,751.11 m ose 1,146.75111 km. Për rrugë të pa asfaltuara nuk kemi informacion me gjatësi të rrugëve.

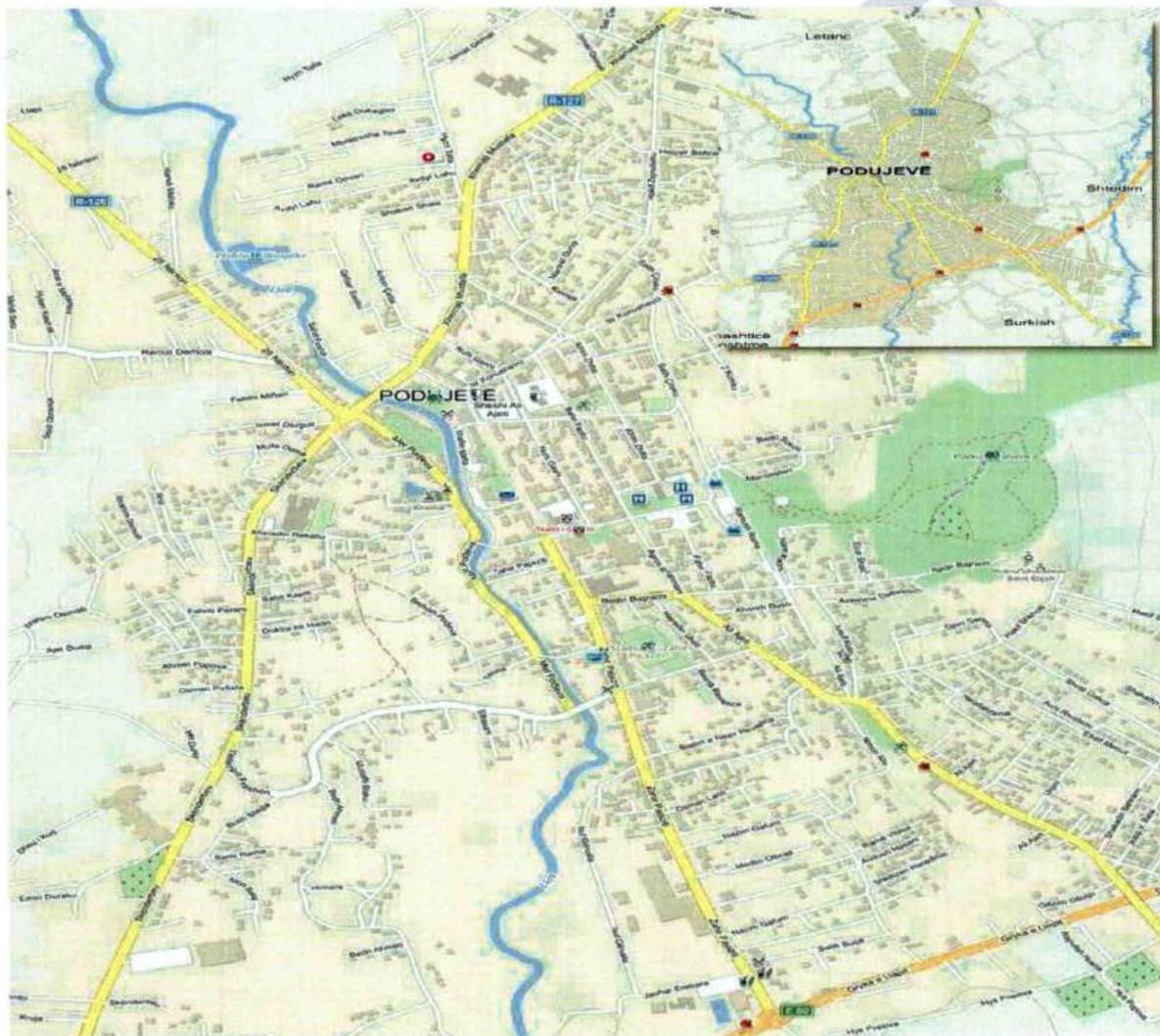


Fig.7. Rrjeti i rrugëve urbane të qytetit të Podujevës

Ne vitet e fundit Komuna e Podujevës ka bërë investime të mira në përmirësimin e rrugëve në qytet, fshatra duke investuar në asfaltimin, ndertimin e disa rrugëve te reja dhe përmirësimin e qarkullimit të lëvizjes së pjesëmarrësve në komunikacion.

## 2.5. Gjendja e udhëkryqeve

Ne baze të analizave të bëra në disa nga udhëkryqet në komunën e Podujevës kemi ngulfatje, kjo diktohet me shume në periudha të ndryshme kohore brenda vitit siq janë; jolinearitetet në periudhën e muajve sezonale dhe jo sezonale e cila rezultojnë në rritjen dhe ngritjen e nivelit të shërbimit si:

- Niveli i shërbimit në periudhën sezonale ku e kemi ngarkesën më të madhe (qarkullim i ngopur) varjon në muajt: Dhjetor – Janar, Qershor – Korrik – Gusht. Në këta muaj niveli i shërbimit për dalje nga udhëkryqet rezultojnë me humbje kohore më shumë se 45 sec/auto., që i takon nivelit të shërbimit "F", si në tab.7.
- Niveli i shërbimit në periudhën jo sezonale në disa udhëkryqe është më i mirë se që i takon NSH. "C", përveç kohëve të pikut ku ngarkesa e automjeteve në udhëkryqe rritet si pasojë e orareve të punetoreve dhe nxënëseve që frekuentojnë.

Në aspektin funksional të kryqëzimeve është shumë 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 të Podujevës janë kryesisht në të njëjtin nivel dhe për nga forma i përkasin kryqëzimeve të formës klasike (+, T) dhe rrethrotullimeve, ndërsa kohën e fundit janë aplikuar si forma të kontrollit të trafikut edhe kryqëzimi me sinjalizim ndriçues.

Tabela.7. Niveli i shërbimit në udhëkryq për humbje mesatare kohore sec/aut

Niveli i Shërbimit	Humbjet mesatare kohore (sec/aut)
A	≤ 5
B	>5 dhe ≤ 10
C	>10 dhe ≤ 20
D	> 20 dhe ≤ 30
E	> 30 dhe ≤ 45
F	> 45

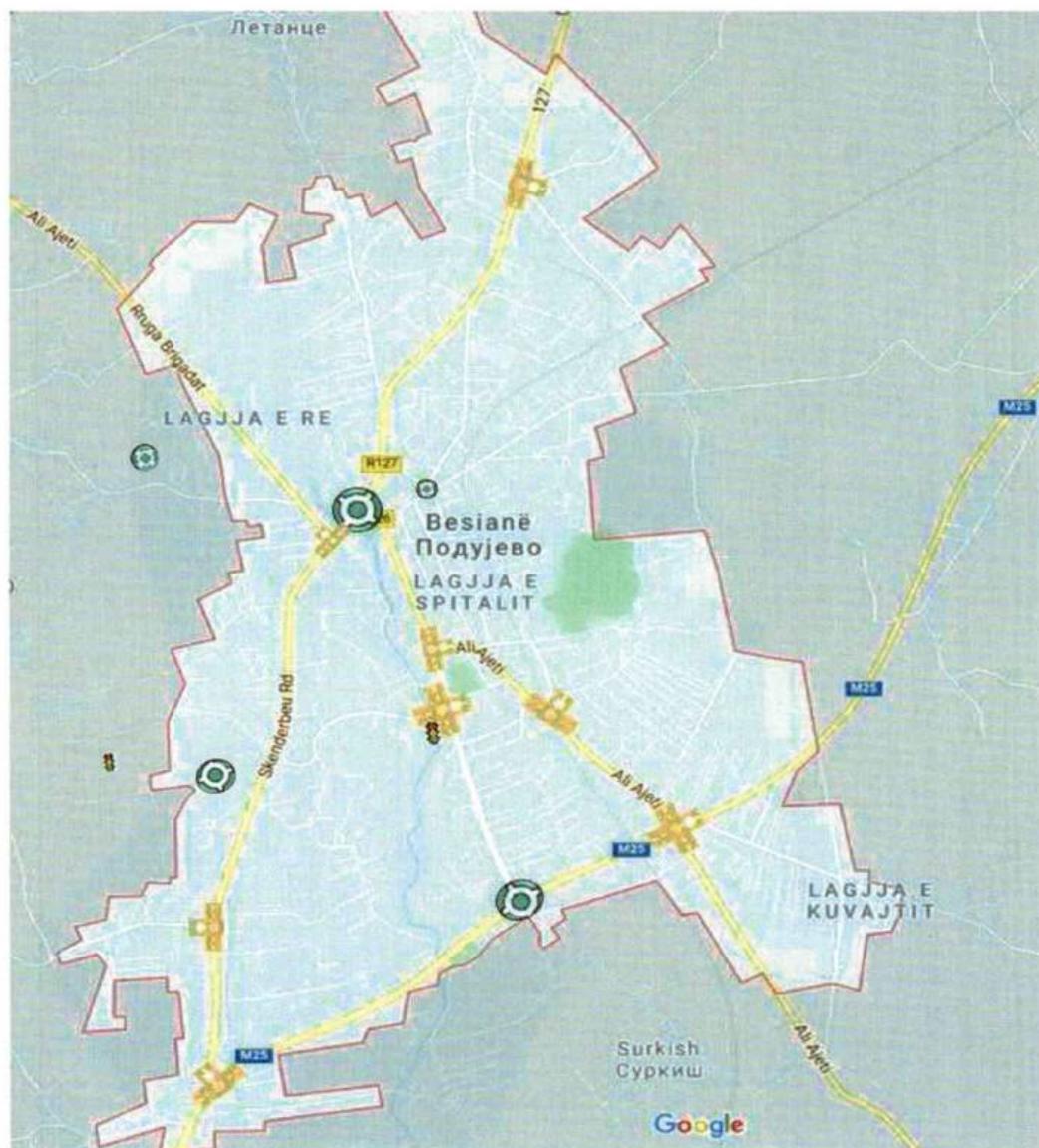


Fig.8. Udhëkryqet kryesore në rrjetin rrugor të Podujevës

## 2.6. Transporti publik

Në komunën e Podujevës organizohet transporti në linjat: urbano – periferike, urbano – periferike në vendbanimet rurale, ndërsa transporti urban në qytet ende nuk është funksional, edhe pse që janë përcaktuar linjat.

Zhvillimi i transportit urbane, urbano – periferike, urbano – periferike në vendbanimet rurale, është bazuar në Ligjin për transportin rrugor dhe të rregullores për organizimin e transportit brenda Komunës së Podujevës Nr. Prot. 01-345/01-0008883/23 të datës 31.01.2023.

Transporti urbano-periferik organizohet në linjat urbano-periferike nga disa kompani private të licencuara brenda komunës, me linja të ndara që i shërbejnë rreth 78 vendbanimeve. Funksionaliteti i operimit në këto linja mundësohet nga rreth 45 autobusëve dhe kombi-busëve, 30 taksive dhe radio-taksive.

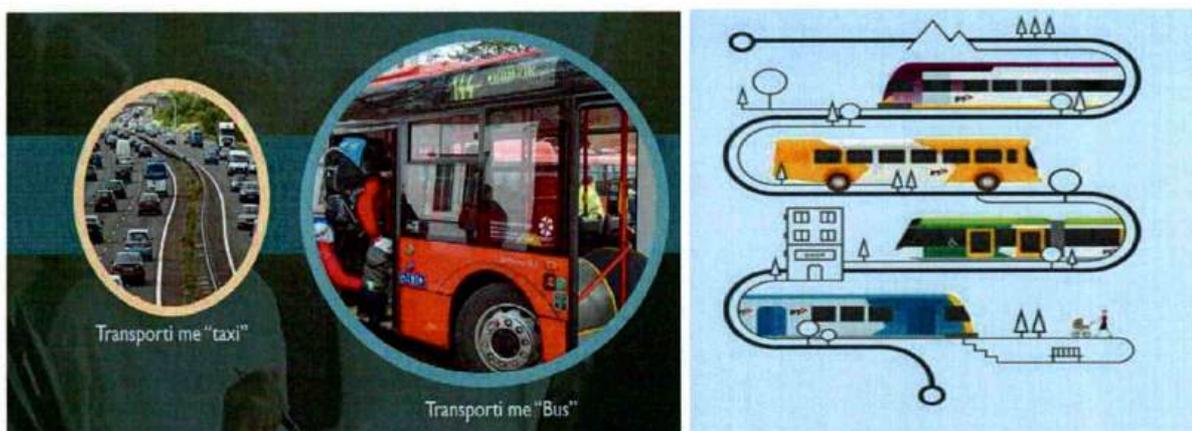


Fig.9. Rrjeti i transportit publik<sup>58</sup>

Në nivel rajonal transporti publik organizohet nga Ministria e Infrastrukturës (MI) dhe lidhë qytetin e Podujevës me kryeqytetin (nga komuna e Podujevës ka kërkesa të shumta që të gravitojnë në kryeqendër-Prishtinë).

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.

<sup>58</sup> [Public transport Victoria- travelling-on-the-network/accessibility](https://www.victoria.gov.au/public-transport/travelling-on-the-network/accessibility)

## 2.7. Parkingjet

### - Parkim dhe Zgjidhje për Menaxhimin e Hapësirave Publike

**Parkim i menaxhuar mirë:** Zhvillimi i parkimeve të organizuara dhe përdorimi i teknologjisë për të drejtuar automjetet drejt vendeve të lira për parkim. Kjo zvogëlon kohën e harxhuar në kërkim të parkimit dhe shmang bllokimet.

**Park & Ride:** Krijimi i hapësirave të parkimit jashtë qendrave urbane ku qytetarët mund të parkojnë automjetet e tyre dhe të përdorin transportin publik për të hyrë në qytet.

Në Podujevë parkingjet janë të organizuara dhe menaxhohen nga Ndërmarrja Publike Lokale- NPL "Eko Llap" Sh.a. Bazuar në të dhënat nga KK i Podujevës, hapësirat që shfrytëzohen për parkingje në Komunën e Podujevës janë dhënë në tabelën.8.

Tab.8. Parkingjet publike në 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 Konushevc" (Përballë stacionit Policor)	70
Rruga "Nuhi Gashi" (Përballë komunës së Podujevë)	15
Ruga "Bahri Fazliu" (Mbrapa komunës)	23
Ruga "Afrim Zhitia" (në mes shkollave fillore "N.F dhe Sh.Sh")	20
<b>Totali</b>	<b>240</b>

Tab.9. Parkingjet private në komunën e Podujevës

Parkingjet private	
Lokacioni – Vendndodhja	Nr. i vend parkingjeve
Rruga "Zahir Pajaziti" (Parkingu pranë Caffè 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 perballe 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" (Parkingu 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
<b>Totali</b>	<b>491</b>

Bazuar në të dhënat e mësipërme, oferta e parkingjeve në qytetin e Podujevës është rreth 240 vend parkingje publike, 491 vend parkingje private . Pra, oferta e përgjithshme e parkingjeve publike është rreth 731 vend parkingje.

Me ndërtimin e parkingut nëntokësor i cili është planifikuar në sheshin "Ali Ajeti", do të plotësohen kërkesat e qytetarve për parkime të mjaftueshme të automjeteve.

Vend parkingjet e super marketeve, marketeve, dyqaneve afariste etj., në qytetin e Podujevës janë me kapacitet shumë të madha në adaptimin e automjeteve për qëndrim, të cilat e rrisin numrin e vendeve për parking në total dhe i përmirësojnë nevojat e qytetarëve.

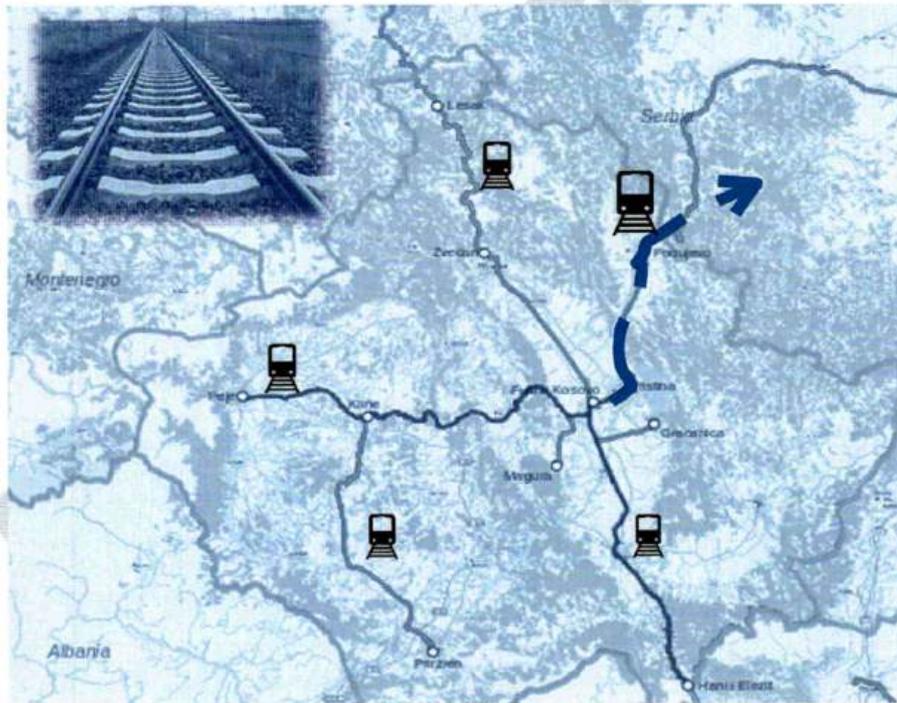
Referuar numrit të automjeteve të regjistruara në komunën e Podujevës si dhe kërkesave për parkingje në zonat urbane, janë të mjaftueshme lokacionet me vende për parkime të automjeteve.

## 2.8. Rrjeti hekurudhor

Rrjeti hekurudhor që kalon nëpër territorin urban të Podujevës ka shtrirje veri-jug, përkatësisht i takon kategorisë së komunikacionit nacional e cila e lidhë Podujevën me Prishtinën, por njikohësisht ka edhe karakter internacional. Segmenti që kalon nëpër zonën urbane të Podujevës është me gjatësi 4.9 km dhe zë sipërfaqen prej 2.9 ha. Sigurisht se shtrirja e rrjetit hekurudhor ka rëndësi shumë të madhe për zonën urbane, sepse ka ndikuar pozitivisht në zhvillimin socio-ekonomik të saj.

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 lidhen edhe me qendrat tjera të cilat përfshihen në rrjetin hekurudhor. Kjo linje gjithashtu mundëson qasje në rrjetin hekurudhor të Serbisë (fig.10.).



*Fig.10. 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).

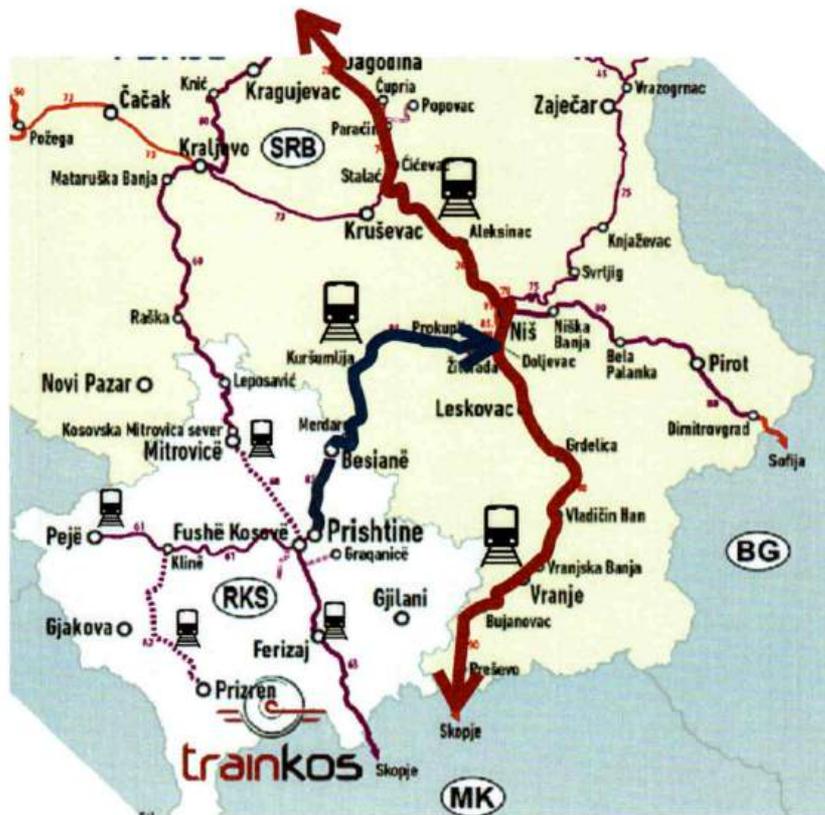


Fig.11. Lidhja e rrjetit hekurudhor të Kosovës me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar (korridorin 10)

Ne kuadër të 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 në territorin e komunës së Podujevës<sup>59</sup>:

- 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 në kuadër të qëllimeve të përcaktuara me HZ të Kosovës përfshihet rehabilitimi/funksionalizimi i linjës hekurudhore lindje-perëndim (Podujevë-F.Kosovë-Pejë-Prizren)<sup>60</sup>.

<sup>59</sup> Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025

<sup>60</sup> Harta zonale e Kosovës 2020 – 2028+

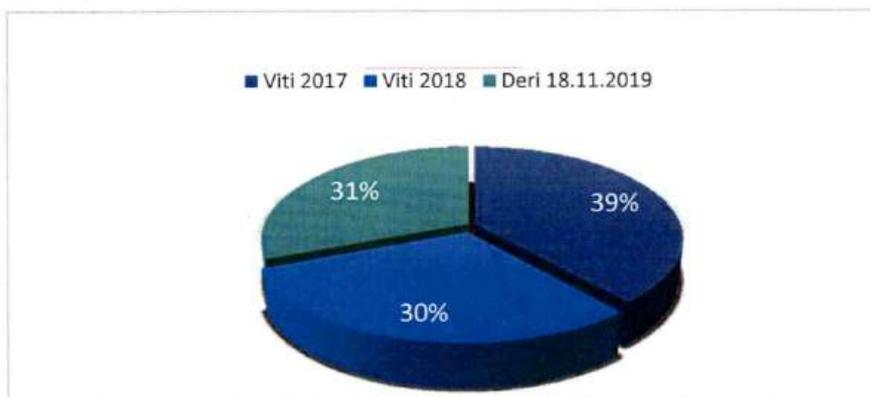
## 2.9. Siguria në trafik

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.

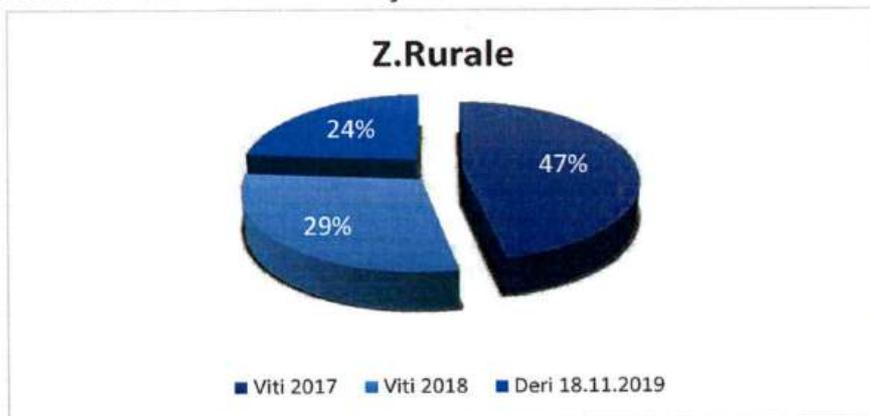
Tabela 10. Krahasimi i të dhënave të aksidenteve për periudhën Janar-Dhjetor 2017-2018 në regjionin e Podujevës

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

Diag.1. Paraqitja grafike me përqindje e aksidenteve me dëme materiale për vitet 2017,2018 dhe 2019 në zonën urbane të territorit të komunës së Podujevës



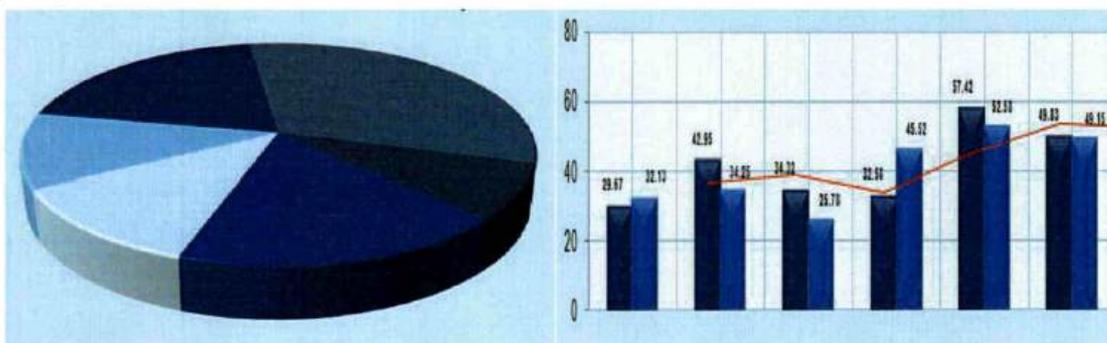
Diag.2. Paraqitja grafike me përqindje e aksidenteve me dëme materiale për vitet 2017,2018 dhe 2019 në zonat rurale të territorit të komunës së Podujevës



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..."

Diag.3. 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  
Vërejtje: Me datën 17.09.2024 përmes email adresë ju kemi drejtuar stacionit policor në Podujevë me kërkesë për të dhënat e aksidenteve për vitet 2020 – 2024, e që akoma nuk janë përgjigjur!

## 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 11. e më poshtme në varësi nga rezultatet e matjeve)".

Tab.11. Të dhënat lidhur me kërkesën për trafik të motorizuar dhe të pa motorizuar T

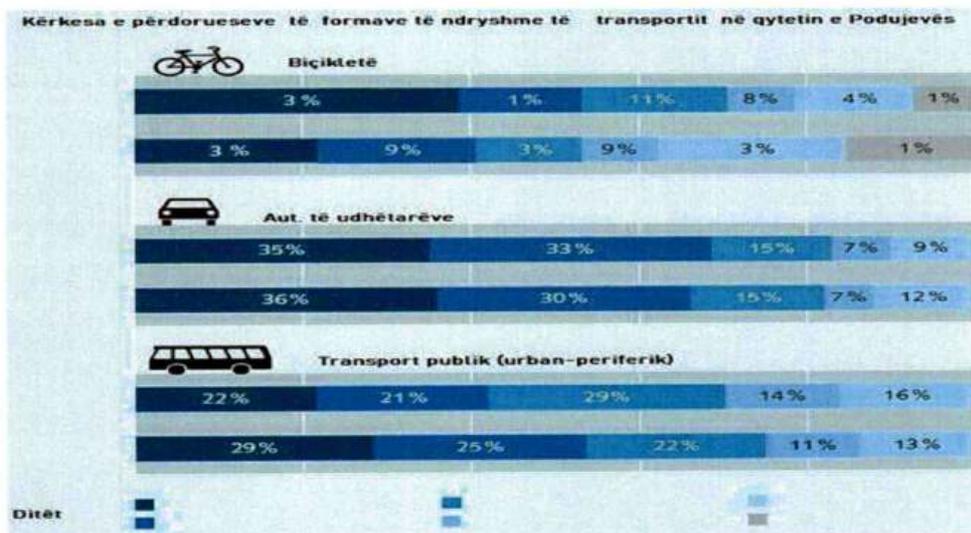


Tabela 12. Ndryshimi i qarkullimit të automjeteve në rrugët kryesore të Podujevës nga viti 2020-2024

Vitet	Qarkullimi	N25 Prishtine - Podujeve	R125 (Lluzhan- kufiri me Serbinë)	R126(Batllavë Podujevë )	R128(Podujevë- Llappashticë e Epërme)	R129 (Bajçinë – Mitrovicës)
	Njësia	aut/vit	aut/vit	aut/vit	aut/vit	aut/vit
2020	TMDV	-	-	-	-	-
2021	TMDV	-	-	-	-	-
2022	TMDV	-	-	-	-	-
2023	TMDV	-	-	-	-	-
2024	TMDV	-	-	-	-	-
Rritja mesatare	(%)	-	-	-	-	-
Rritja e përgj. mesatare	%	%	%	%	%	%

Ndërsa, ndryshimet sezonale të fluksit të automjeteve në Komunën e Podujevas, janë dhënë në Tabelën 13.

Tabela 13. Ndryshimet e qarkullimit të automjeteve në rrugët kryesore të Podujevës përgjatë muajve te vitit

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

	N25 Prishtine - Podujeve	R125 (Lluzhan- kufiri me Serbinë)	R126(Batllavë Podujevë )	R128(Podujevë– Llapashticë 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	-	-	-	-	-	

Ndërsa, ndryshimi i qarkullimit në orë brenda ditës (24 orëve), Tabela 14.

*Tabela 14. Ndryshimi i qarkullimit në orë brenda ditës në rrugët kryesore të Podujevës*

Në tabelat e paraqitura më lartë nr. 12, 13 dhe 14, ku duhet të plotësohen me të dhënat e TMDV e të cilat nuk kemi mundur ti marrim për arsye se në rrugët nacionale N25 dhe rajinale R125, R126, R128 dhe R129 nuk posedojnë detektor të numrimit të automjeteve.

## 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.15., Tab...., Tab ).

Tab.15. Të dhënat e matjeve nga flukset e trafikut të motorizuar në kryqëzimet

Të dhënat e matjeve të flukseve të trafikut në kryqëzime -Podujevë					
Kategorizimi					N.SH.
Ora	8 <sup>00</sup> : 9 <sup>00</sup>				
<b>Udhëkryqi te Pranvera 99 Forma "T"</b>					
Drejtimet	Drej. Emergjen.	Drej. Sheshit	Drej. Lumi		
Numri	128 [auto/h]	352 [auto/h]	344 [auto/h]		NSH- (C)
<b>Udhëkryqi te Spitali Forma "+"</b>					
Drejtimet	Drej. I emergjences	Drej. I pranvera 99	Drej. IAAP ekonomi	Drej. Barnatoreve	
Numri	145 [auto/h]	164 [auto/h]	152 [auto/h]	66 [auto/h]	NSH-(B)
<b>Udhëkryqi te shkolla Ekonomike Forma "T"</b>					
Drejtimet	Drej. I sheshit	Drej. Interex	Drej. udhekryqit		
Numri	236 [auto/h]	316 [auto/h]	168 [auto/h]		NSH-(C)
<b>Udhëkryqi te Zena Forma "+"</b>					
Drejtimet	Nga Zena drejtimi i pishave	Nga Ilmi Maqani drejtimi Ekonomi	Nga Pishat drej. Te Zena	Nga Ekonomia drej. Ilmi maqani	
Numri	92 [auto/h]	126 [auto/h]	58 [auto/h]	128 [auto/h]	NSH-(B)
<b>Udhëkryqi te Intereksi Forma "+"</b>					
Drejtimet	Nga sheshi ne drejtim te rrethit	Nga rrethi drejtimi i ekonomise	Ne rrugen "Vllezerit Frasherit"	Ne rruegen "Besnik Restelica	
Numri	360 [auto/h]	220[auto/h]	128 [auto/h]	148 [auto/h]	NSH (C)
<b>Udhëkryqi te Kutlesht Forma "T"</b>					
Drejtimet	Drejtimi "Ilmi Maqani"	Drej. I dyqanit te "Luta"	Rruga "Besnik Restelica"	/	
Numri	132 [auto/h]	140 [auto/h]	135 [auto/h]	/	NSH (B)

<b>Rrethërotullimi te rruga për Kërpimeh</b>					
<b>Drejtmet</b>	Rruga nga Lumi Llap drej. I rrethit	Ura e Fushalive drej. I rrethit	Nga Kerpimehi ne drej. Te rrethit	Shkolla "Ibrahim Rugova" drejtimi i rrethit	
<b>Numri</b>	184 [auto/h]	152 [auto/h]	168 [auto/h]	198 [auto/h]	NSH (B)
<b>Udhëkryqi te Egzonita e vjetër Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Ne drejtim te shkolles "Fan s. Noli"	Ne drejtim te ures se fushalive	Nga stacioni i policise ne drejtim te taxi dumnice		
<b>Numri</b>	168 [auto/h]	172 [auto/h]	155 [auto/h]		NSH (B)
<b>Udhëkryqi te Policia Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Taxat e dumnces drej. I stacionit policor	Ne drejtim te sheshit			
<b>Numri</b>	76 [auto/h]	141 [auto/h]	/	/	NSH (B)
<b>Udhëkryqi te Gjykata Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Nga Shf. "Shaban Shala" drej. kimi	Nga stacioni Policor ne drej. gjykates			
<b>Numri</b>	102 [auto/h]	122 [auto/h]	/	/	NSH (B)
<b>Rrethërotullimi te kafja e Majacve</b>					
<b>Drejtmet</b>	Nga shaban shala drej. kafja e majacve	Nga stacioni i policis te rrethi	Nga rrethi ne drejtim te kafes se majacve		
<b>Numri</b>	140 [auto/h]	168 [auto/h]	145 [auto/h]	/	NSH (B)
<b>Udhëkryqi te Shkolla "Shaban Shala" Forma "+"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Nga QKMF ne drejtim te udhekryqi	Kafja e majacve drej. I udhekryqit	Nga gjykata drej. udhekryq	Nga shkolla "Naim Frasheri" drej. Udhekryqit	
	145 [auto/h]	163 [auto/h]	154 [auto/h]	138 [auto/h]	NSH (B)

<b>Ora</b>	<b>12<sup>00</sup> : 13<sup>00</sup></b>				
<b>Udhëkryqi te Pranvera 99 Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Drej. Emergjenc.	Drej. Sheshit	Drej. Lumi		
<b>Numri</b>	198 [auto/h]	304 [auto/h]	308 [auto/h]		NSH- (C)
<b>Udhëkryqi te Spitali Forma "+"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Drej. I emergjences	Drej. I pranvera 99	Drej. IAAP ekonomi	Drej. Barnatoreve	
<b>Numri</b>	508 [auto/h]	120 [auto/h]	152 [auto/h]	576 [auto/h]	NSH(F)
<b>Udhëkryqi te shkolla Ekonomike Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Drej. I sheshit	Drej. Interex	Drej. udhekryqit		
<b>Numri</b>	544 [auto/h]	600 [auto/h]	120 [auto/h]		NSH – (C)
<b>Udhëkryqi te Zena Forma "+"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Nga Zena drejtimi i pishave	Nga Ilmi Maqani drejtimi Ekonomi	Nga Pishat drej. Te Zena	Nga Ekonomia drej. Ilmi maqani	
<b>Numri</b>	122 [auto/h]	300 [auto/h]	36 [auto/h]	188 [auto/h]	NSH (C)
<b>Udhëkryqi te Intereksi Forma "+"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Nga sheshi ne drejtim te rrethit	Nga rrethi drejtimi i ekonomise	Ne rrugen "Vllezerit Frasherit"	Ne rruegen "Besnik Restelica	
<b>Numri</b>	366 [auto/h]	728 [auto/h]	152 [auto/h]	288 [auto/h]	NSH (F)
<b>Udhëkryqi te Kutlesht Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Drejtimi "Ilmi Maqani"	Drej. I dyqanit te "Luta"	Rruga "Besnik Restelica"	/	
<b>Numri</b>	722 [auto/h]	404 [auto/h]	150 [auto/h]	/	NSH (C)
<b>Rrethërotullimi te rruga për Kërpimeh</b>					
<b>Drejtmet</b>	Rruga nga Lumi Llap drej. I rrethit	Ura e Fushalive drej. I rrethit	Nga Kerpimehi ne drej. Te rrethit	Shkolla "Ibrahim Rugova" drejtimi i rrethit	
<b>Numri</b>	804 [auto/h]	352 [auto/h]	768 [auto/h]	798 [auto/h]	NSH (F)
<b>Udhëkryqi te Egzonita e vjetër Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Ne drejtim te shkolles "Fan s. Noli"	Ne drejtim te ures se fushalive	Nga stacioni i policise ne drejtim te taxi dumnice		
<b>Numri</b>	342 [auto/h]	222 [auto/h]	355 [auto/h]		NSH (C)
<b>Udhëkryqi te Policia Forma "T"</b>					
<b>Drejtmet</b>	Taxat e dumnices drej. I stacionit policor	Ne drejtim te sheshit			
<b>Numri</b>	260 [auto/h]	340 [auto/h]	/	/	NSH (C)

Udhëkryqi te Gjykata Forma "T"					
Drejtmet	Nga Shf. "Shaban Shala" drej. kimi	Snga stacioni Policor ne drej. gjykates			
Numri	192 [auto/h]	134 [auto/h]	/	/	NSH (B)
Rrethërrrotullimi te kafja e Majacve					
Drejtmet	Nga shaban shala drej. kafja e majacve	Nga stacioni i policis te rrethi	Nga rrethi ne drejtim te kafes se majacve		
Numri	640 [auto/h]	268 [auto/h]	458 [auto/h]	/	NSH (C)
Udhëkryqi te Shkolla "Shaban Shala" Forma "+"					
Drejtmet	Nga QKMF ne drejtim te udhekryqit	Kafja e majacve drej. udhekryqit	Nga gjykata drej. udhekryq	Nga shkolla "Naim Frasher" drej. udhekryqit	
Numri	404 [auto/h]	143 [auto/h]	165 [auto/h]	104 [auto/h]	NSH (C)
Ora	16 <sup>00</sup> : 17 <sup>00</sup>				
Udhëkryqi te Pranvera 99 Forma "T"					
Drejtmet	Drej. Emergjens.	Drej. Sheshit	Drej. Lumi		
Numri	223 [auto/h]	314 [auto/h]	287 [auto/h]		NSH- (C)
Udhëkryqi te Spitali Forma "+"					
Drejtmet	Drej. I emergjences	Drej. I pranvera 99	Drej. IAAP ekonomi	Drej. Barnatoreve	
Numri	355 [auto/h]	178 [auto/h]	252 [auto/h]	276 [auto/h]	NSH-(F)
Udhëkryqi te shkolla Ekonomike Forma "T"					
Drejtmet	Drej. I sheshit	Drej. Interex	Drej. udhekryqit		
Numri	584 [auto/h]	623 [auto/h]	324 [auto/h]		NSH-(C)
Udhëkryqi te Zena Forma "+"					
Drejtmet	Nga Zena drejtimi i pishave	Nga Ilmi Maqani drejtimi Ekonomi	Nga Pishat drej. Te Zena	Nga Ekonomia drej. Ilmi maqani	
Numri	322 [auto/h]	334 [auto/h]	136 [auto/h]	288 [auto/h]	NSH (C)
Udhëkryqi te Intereksi Forma "+"					
Drejtmet	Nga sheshi ne drejtim te rrethit	Nga rrethi drejtimi i ekonomise	Ne rrugen "Vllezerit Frasher"i	Ne rruegen "Besnik Restelica	
Numri	566 [auto/h]	788 [auto/h]	252 [auto/h]	298 [auto/h]	NSH (F)

Udhëkryqi te Kutlesht Forma "T"					
Drejtmet	Drejtimi "Ilmi Maqani"	Drej. I dyqanit te "Luta"	Rruga "Besnik Restelica"	/	
Numri	234 [auto/h]	269 [auto/h]	189 [auto/h]	/	NSH (B)
Rrethërotullimi te rruga për Kërpimeh					
Drejtmet	Rruga nga Lumi Llap drej. I rrethit	Ura e Fushalive drej. I rrethit	Nga Kerpimehi ne drej. Te rrethit	Shkolla "Ibrahim Rugova" drejtimi i rrethit	
Numri	206 [auto/h]	289 [auto/h]	368 [auto/h]	498 [auto/h]	NSH (C)
Udhëkryqi te Egzonita e vjetër Forma "T"					
Drejtmet	Ne drejtim te shkolles "Fan s. Noli"	Ne drejtim te ures se fushalive	Nga stacioni i policise ne drejtim te taxi dumnice		
Numri	280 [auto/h]	260 [auto/h]	285 [auto/h]		NSH (C)
Udhëkryqi te Policia Forma "T"					
Drejtmet	Taxat e dumnces drej. I stacionit policor	Ne drejtim te sheshit			
Numri	301 [auto/h]	243 [auto/h]	/	/	NSH (C)
Udhëkryqi te Gjykata Forma "T"					
Drejtmet	Nga Shf. "Shaban Shala" drej. kimi	Snga stacioni Policor ne drej. gjykates			
Numri	142 [auto/h]	167 [auto/h]	/	/	NSH (B)
Rrethërotullimi te kafja e Majacve					
Drejtmet	Nga shaban shala drej. kafja e majacve	Nga stacioni i policis te rrethi	Nga rrethi ne drejtim te kafes se majacve		
Numri	630 [auto/h]	368 [auto/h]	449 [auto/h]	/	NSH (C)
Udhëkryqi te Shkolla "Shaban Shala" Forma "+"					
Drejtmet	Nga QKMF ne drejtim te udhekryqit	Kafja e majacve drej. udhekryqit	Nga gjykata drej. udhekryq	Nga shkolla "Naim Frasheri" drej. udhekryqit	
Numri	324 [auto/h]	343 [auto/h]	265 [auto/h]	204 [auto/h]	NSH (C)

Të dhënat e matjeve e kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne kryqëzimet ne zonën urbane te Podujevës janë paraqitur me tabelat vijuese Tab.16.,Tab.17., Tab.18., Tab.19.

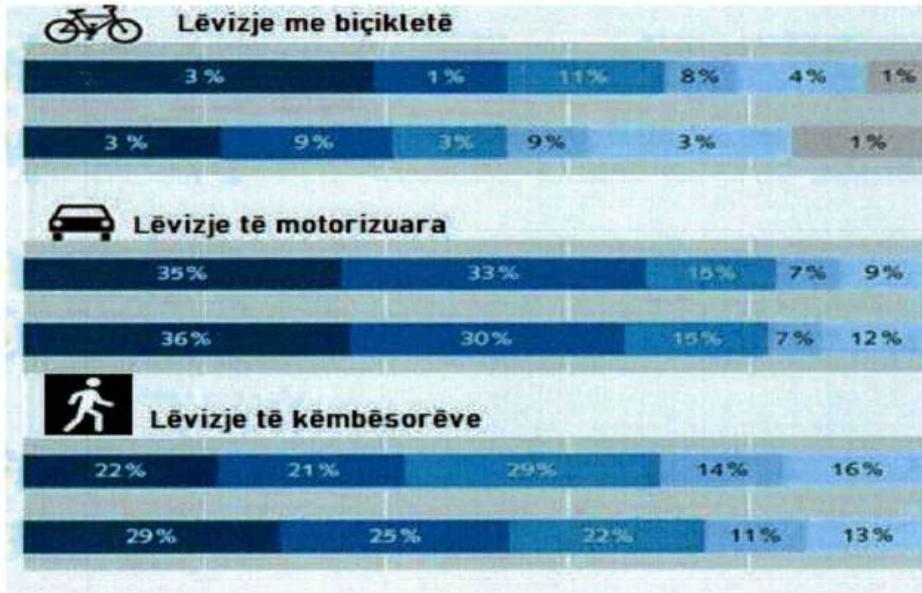
Tab.16.Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne kryqëzimet ... Podujeve

Të dhënat e matjeve te kërkesave për lëvizje te pa motorizuara ne kryqëzime												
												
Ora	08 <sup>00</sup> : 09 <sup>00</sup>						08 <sup>00</sup> : 09 <sup>00</sup>					
Drejtimit												
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	12 <sup>00</sup> : 13 <sup>00</sup>						12 <sup>00</sup> : 13 <sup>00</sup>					
Drejtimit												
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ora	16 <sup>00</sup> : 17 <sup>00</sup>						16 <sup>00</sup> : 17 <sup>00</sup>					
Drejtimit												
Hyrja I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyrja IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



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")

Tab.20. Raporti i kërkesave për lëvizje të motorizuara dhe lëvizje të pa motorizuara



Referuar matjeve të mësipërme lidhur me kërkesën për trafik të motorizuar dhe të pa motorizuar në kryqëzime si dhe vlerësimin të 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 rezultoi i jetë 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**

Vendosja e objektivave SMART për transportin në një zonë specifike si Podujeva duhet të përshtatet me nevojat lokale, infrastrukturën aktuale dhe burimet në dispozicion. Këtu janë disa shembuj të objektivave afatshkurtër dhe afatgjatë për transportin në Podujevë, duke përdorur metodën SMART.

##### **❖ Objektivat Afatshkurtra SMART në Transportin në Podujevë:**

###### **1. Përmirësimi i sistemit të transportit dhe publik lokal:**

- **Specifik:** Të funksionalizohet sistemi i transportit publik brenda qytetit të Podujevës.
- **Matshëm:** Të caktohet numëri i nevojshëm i autobusëve urban në qytetin e Podujevës.
- **Arritshëm:** Me një analizë të nevojave aktuale dhe përdorimin e fondeve komunale ose të donatorëve, kjo është e mundshme.
- **Realist:** Me një investim të arsyeshëm dhe në bashkëpunim me operatorët e transportit publiko-privatë, transporti urban mund të realizohet.
- **Kohë:** Ky objektivi mund të arrihet brenda një periudhe të shkurtër kohore.

###### **2. Korrigjimi i sinjalizimit në disa kryqëzime:**

- **Specifik:** Të instalohen sinjalizime të reja për të lehtësuar qarkullimin në kryqëzimet e ngarkuara.
- **Matshëm:** Të instalohen sinjalizime në kryqëzimet më të ngarkuara të qytetit.
- **Arritshëm:** Bashkëpunimi me autoritetet lokale dhe kompanitë e infrastrukturës e bëjnë të mundur këtë përmirësim.
- **Realist:** Investimi për sinjalizim është i mundur duke përdorur buxhetin për infrastrukturë.
- **Kohë:** Ky projekt mund të realizohet brenda një periudhe të shkurtër kohore.

##### **❖ Objektivat Afatgjata SMART në Transportin në Podujevë:**

###### **1. Zgjerimi i infrastrukturës rrugore:**

- **Specifik:** Të zgjerohet rrjeti rrugor për të përmirësuar lidhjet me fshatrat përreth dhe qytetet e afërta.
- **Matshëm:** Të ndërtohen rrugë të reja dhe të rehabilitohen rrugët ekzistuese brenda komunës.
- **Arritshëm:** Duke siguruar fonde nga qeveria dhe organizatat ndërkombëtare për investime në infrastrukturë.
- **Realist:** Duke analizuar kërkesat aktuale dhe nevojat e popullatës, zgjerimi i rrjetit rrugor është i realizueshëm.
- **Kohë:** Ky objektivi do të arrihet brenda 4 viteve.

###### **2. Implementimi i një sistemi të transportit të qëndrueshëm:**

- **Specifik:** Të krijohet një sistem transporti i qëndrueshëm që redukton ndotjen dhe përmirëson efikasitetin.
- **Matshëm:** Të integrohen autobusë elektrikë në sistemin e transportit publik dhe të reduktohen emetimet e CO<sub>2</sub>.
- **Arritshëm:** Me mbështetjen e programeve për mbrojtjen e mjedisit dhe investimeve të BE-së, ky objektivi është i realizueshëm.

- **Realist:** Përmirësimet teknologjike dhe financimi i qeverisë të Republikës së Kosovës për infrastrukturën e gjelbër e bëjnë këtë objektiv të mundshëm.
- **Kohë:** Ky objektiv është i mundur të arrihet.

Këto objektiva SMART për transportin në Podujevë janë të dizajnuara për të adresuar sfidat lokale dhe për të përmirësuar infrastrukturën dhe shërbimet e transportit në afatshkurtër dhe afatgjatë.

### 3.1.1. Strategjia e propozuar – Rrjeti i transportit ndërrurban

Për të zhvilluar një strategji efektive për rrjetin e transportit ndërrurban, mund të shqyrtohen disa aspekte kyçe:

**Integrimi i Mjeteve të Transportit:** Sigurimi i një sistemi të integruar që përfshin autobusa, trena, dhe mjete të tjera transporti për të lehtësuar lëvizjen.

**Zhvillimi i Infrastrukturës:** Investimi në rrugë, stacione dhe terminale për të përmirësuar qasje dhe efikasitetin e shërbimeve.

**Sistemet e Teknologjisë së Informacionit:** Përdorimi i aplikacioneve dhe sistemeve të menaxhimit të transportit për të ofruar informacion të saktë dhe në kohë për udhëtarët.

**Monitorimi dhe Vlerësimi:** Krijimi i mekanizmave për të monitoruar performancën e rrjetit dhe për të bërë përmirësime të vazhdueshme.

Implementimi i këtyre aspekteve mund të ndihmojë në ndërtimin e një sistemi transporti ndërrurban që është më efikas, i qëndrueshëm dhe tërheqës për përdoruesit.

### 3.1.2. Sistemi i transportit publik urban

Në komunën e Podujevës organizohet transporti urbano-periferik, urbano-periferik me vendbanim rural me autobus dhe mjete të kombinuara (kombibus dhe taksi), ndërsa transporti urban në qytet është në proces të funksionalizimit.

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

Funksionaliteti i operimit në këto linja mundësohet me anë të rreth 31 autobusëve lokal dhe 14 kombi-busëve si dhe 30 taksive dhe radio - taksi.

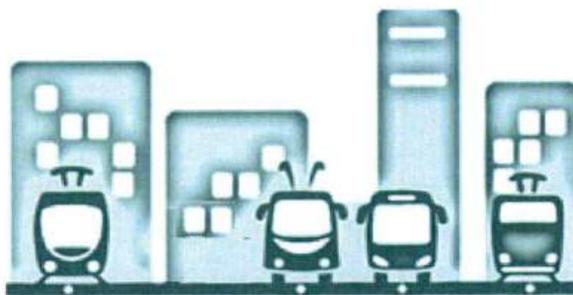


Fig.12. Forma të transportit publik

Në rrugët nacionale transporti organizohet nga Ministria e Infrastrukturës (MI) dhe lidhë qytetin e Podujevës me kryeqytetin, (nga komuna e Podujevës ka frekuentim të shumta që të gravitojnë në kryeqendër-Prishtinë).

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.

Përdorimi i transportit publik manifestohet me efekte te shumanshme si :

- për lëvizje me makina; Menaxhimi më i lehtë i rritjes së kërkesave
- jetës; Nga perspektiva sociale- rritje e cilësisë se
- Lehtësimi i jetës së përditshme dhe lëvizjes ;
- Efekte ekologjike ne mjedis-ulje e nivelit te
- ndotjes
- Zvogëlim i kostove të udhëtimit;
- Përmisimi i kualitetit të trafikut dhe rritje e
- nivelit të siguris;
- Transport efikas pa vonesa kohore.
- Mundësia e përdorimit (për të gjithë);
- Zvogëlim të kërkesave për qarkullim me
- automjete motorike ;
- Konektivitet 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 familjaret 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 të 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 të 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 personave 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.13.<sup>61</sup> Qasje për personat me nevoja të veçanta në autobus

<sup>61</sup> 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.

Ne komunën e Podujevës organizohet transporti në linjat: urbano – periferike, urbano – periferike në vendbanimet rurale, të cilat nisjen dhe kthimin e kan nga stacioni i autobusave në Podujevë, që lidhë edhe me linjat tjera.

Ndërsa transporti urban ne qytet pritet të funksionalizohet në tri linja urbane e cila do ta lidhë qytetin me qendrat, bizneset, shkollat dhe stacioni i autobusave për të mundur të vazhdoj më tutje.

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.

Me qëllim të plotësimit te kërkesave te banoreve ne brendi te qytetit, zonave periferike si dhe fshatrave përreth Podujevës për transport dhe qasje me te lehte ne qytetin e Podujevës, është hartuar plani i linjave.

### 3.1.2.2. Transporti publik dhe shërbimet e taksive-lokacionet

Për të kuptuar më mirë transportin publik dhe shërbimet e taksive, këtu janë disa informacione rreth lokacioneve dhe opsioneve të disponueshme:

#### Transporti Publik

##### Stacionet e Autobusëve:

- Shumë qytete kanë stacione kryesore autobusi, zakonisht në qendrat e qyteteve. Këto stacione shërbejnë si pikë nisjeje për linjat e ndryshme.

#### Shërbimet e Taksive

##### Taksive:

- Mund të kapen në rrugë ose të kërkohen nga stacionet e taksive të vendosura në zona strategjike si aeroportet, stacionet e autobusëve dhe stacionet e trenave.

##### Radio-Taksive:

- Shërbime si Uber, Bolt, dhe Lyft ofrojnë mundësinë e porosisë përmes aplikacioneve, duke përdorur GPS për të gjetur vendndodhjen tuaj. Për informacione specifike mbi lokacionet e transportit publik dhe shërbimeve të taksive në qytetin tuaj, kontrolloni faqet zyrtare ose aplikacionet përkatëse.

### 3.1.3. Koncepti për qendrën e qytetit

Koncepti për qendrën e qytetit përfshin një vizion të gjithanshëm që mundëson zhvillimin dhe integrimin e infrastrukturës, shërbimeve dhe aktiviteteve shoqërore në një hapësirë të centralizuar. Kjo mund të përfshijë shumë elemente që lidhen me urbanizimin, mbrojtjen e mjedisit dhe përmirësimin e cilësisë së jetës për qytetarët. Disa ide kryesore për një koncept të suksesshëm të qendrës së qytetit janë:

#### 1. Përmirësimi i Infrastrukturës dhe Mobilitetit

- **Transporti publik:** Ndërtimi dhe përmirësimi i sistemeve të transportit publik (autobusë, tramvajë, metro) për të ulur përdorimin e makinave private dhe për të siguruar lëvizshmëri më të lehtë.
- **Hapësira për këmbësorët dhe biçiklistët:** Rritja e hapësirave për ecje dhe përdorim të biçikletave, me mundësi parkimi dhe shtigje të sigurta.
- **Parkimi dhe hapësirat e automjeteve:** Zgjidhje inovative për parkimin e makinave për të zvogëluar trafikun dhe ndotjen.

#### 2. Integrimi i Hapësirave të Gjelbëra dhe Mjedisit

- **Parka dhe sheshet publike:** Krijimi i hapësirave për pushim dhe aktivitete shoqërore si parqe, sheshe dhe vende të gjelbra ku njerëzit mund të shijojnë natyrën dhe të mblidhen.
- **Zhvillimi i qëndrueshëm:** Përdorimi i materialeve të qëndrueshme dhe burimeve të rinovueshme (energia solare, mbledhja e ujërave të shiut), për të krijuar një ambient miqësor për mjedisin.
- **Hapësira për aktivitete kulturore dhe sociale:** Teatri në natyrë, hapësira për ekspozita dhe aktivitete kulturore që krijojnë mundësi për komunitet.

#### 3. Rritja e Aktivitetit Tregtar dhe Komercial

- **Qendra tregtare dhe dyqane lokale:** Dizenjimi i hapësirave komerciale për dyqane, restorante, kafe, dhe tregje, duke u fokusuar tek bizneset lokale për të mbështetur ekonominë dhe tërhequr turistët.
- **Kultura e konsumit lokal dhe artizanatit:** Nxitja e tregjeve të artizanatit dhe produkteve të punuara në vend, që ofrojnë produkte të cilësisë së lartë dhe mbështesin traditat lokale.

#### 4. Zhvillimi i Teknologjisë dhe Infrastrukturës Digjitale

- **Qyteti inteligjent:** Përdorimi i teknologjisë për menaxhimin e trafikut, ndriçimin publik dhe shërbimet digjitale për qytetarët.
- **Wi-Fi i hapur dhe infrastrukturë digjitale:** Sigurimi i mundësive për qytetarët dhe vizitorët për t'u lidhur me internetin përmes Wi-Fi në hapësira publike, duke krijuar një qytet të lidhur dhe modern.

#### 5. Mbrojtja e Trashëgimisë Kulturore dhe Identitetit

- **Restaurimi dhe mbrojtja e monumenteve historike:** Pjesë e rëndësishme e konceptit është ruajtja dhe restaurimi i ndërtesave historike dhe monumenteve kulturore që përfaqësojnë identitetin e qytetit.
- **Aktivitete kulturore dhe festivale:** Organizimi i ngjarjeve kulturore dhe festivaleve që tërheqin vizitorët dhe përforcojnë lidhjet e komunitetit me traditat dhe historinë e tij.

#### 6. Siguria dhe Rendi

- **Masa për sigurinë publike:** Sigurimi i ndriçimit të mjaftueshëm në rrugë dhe hapësira publike, si dhe përmirësimi i masave të sigurisë për të mbajtur qytetin të sigurt për të gjithë qytetarët.
- **Përmirësimi i shërbimeve të emergjencës:** Përshtatja e infrastrukturës për shërbime emergjente (shëndetësorë, zjarrfikës, policore) për t'u siguruar që qyteti mund të reagojë shpejt ndaj çdo rreziku.

#### 7. Hapësira për Arsim dhe Shërbime Sociale

- **Krijimi i hapësirave për arsimin dhe trajnim:** Krijimi i hapësirave edukative dhe trajnimi që do të kontribuonin në zhvillimin e njohurive dhe aftësive për qytetarët.
- **Shërbime shëndetësore dhe sociale:** Sigurimi i shërbimeve shëndetësore të përparuara dhe hapësirave për aktivitete sociale që mundësojnë integrimin dhe mirëqenien e qytetarëve.

Ky koncept i qendrës së qytetit mund të ndërtohet si një eko-sistem i integruar që ofron mundësi për të jetuar, punuar, dhe shijuar një cilësi të jetesës më të lartë për të gjithë qytetarët dhe vizitorët.

### 3.1.4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut

Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut janë dy aspekte të rëndësishme për zhvillimin e një qyteti të qëndrueshëm dhe efikas. Ato ndikojnë drejtpërdrejt në cilësinë e jetës së qytetarëve, duke siguruar lëvizshmëri të lehtë dhe të sigurt, si dhe reduktimin e ngarkesës trafiku dhe ndotjes së ajrit. Ja disa aspekte të rëndësishme për këtë fushë:

#### 1. Përmirësimi i Infrastrukturës Rrugore

##### a) Ndërtimi dhe Rikonstruksioni i Rrugëve

- **Rrugë të sigurt dhe të qëndrueshme:** Rrugët duhet të jenë të ndërtuara me materiale të qëndrueshme dhe të përputhshme me normat e sigurisë, për të mundësuar një lëvizje të sigurt për makinat, këmbësorët dhe biçiklistët.
- **Rrugë me shumë shiritë:** Zgjerimi i rrugëve kryesore për të mundësuar qarkullim më të shpejtë dhe më të lehtë, duke reduktuar ngarkesat e trafikut.
- **Rrugë me kalime të sigurt për këmbësorët:** Përfshirja e kalimeve të sigurta për këmbësorët, si kalime në nivel, mbi nivel apo nënkalime për të rritur sigurinë e ecësve.

#### **b) Rrugë të Tjera për Lëvizshmëri Alternativë**

- **Stigje për biçikleta:** Ndërtimi i rrugëve speciale për biçikleta dhe mundësia për parkim të sigurt për biçikleta, për të nxitë përdorimin e biçikletave si mjet transporti.
- **Këmbësorët dhe trotuaret:** Zgjerimi i trotuareve dhe mundësimi i hapësirave për këmbësorët, duke u siguruar që ato të jenë të përshtatshme dhe të sigurt për të gjithë përdoruesit, përfshirë ata me aftësi të kufizuara.

#### **c) Infrastruktura e Transportit Publik**

- **Ndërtimi i linjave të transportit publik:** Krijimi i një rrjeti të gjerë linjash për autobusa, tramvajë dhe metro, që lidhin lagjet dhe zonat e ndryshme të qytetit.
- **Stacione dhe terminale moderne:** Zhvillimi i stacioneve dhe terminaleve të reja për transportin publik, të cilat janë të pastra, të sigurta dhe të lehta për t'u përdorur nga qytetarët.

### **2. Menaxhimi i Trafikut**

#### **a) Përdorimi i Teknologjisë për Menaxhimin e Trafikut**

- **Semaforë inteligjentë:** Instalimi i semaforëve të mençur që rregullojnë fluksin e trafikut në kohë reale, bazuar në ndihmën e sensorëve dhe analizës së të dhënave.
- **Sistemi i monitorimit dhe kontrollit të trafikut:** Përdorimi i kamerave dhe sensorëve për të monitoruar trafikun dhe për të identifikuar ngjarjet si bllokime, aksidente, apo ndotje. Ky informacion mund të përdoret për menaxhimin e trafikut në kohë reale.
- **Aplikacione për navigim dhe menaxhim trafiku:** Përdorimi i aplikacioneve si Google Maps, Waze, etj., që mundësojnë udhëzime për drejtimin e makinave dhe ndihmojnë në shmangien e ngarkesave të trafikut.

#### **b) Rregullimi dhe Organizimi i Trafikut**

- **Ndërhyrje në orët e pikut:** Zhvillimi i strategjive për rregullimin e trafikut gjatë orëve të pikut, si ndarjen e rrugëve, kontrolli i fluksit të automjeteve, dhe koordinimi i semaforëve për të lehtësuar kalimin e trafikut.
- **Zonat e ngarkuara dhe parkimi:** Krijimi i sistemeve për menaxhimin e parkimit dhe krijimi i zonave me tarifë për të inkurajuar përdorimin e transportit publik dhe për të ulur ngarkesën në qendrat urbane.

#### **c) Zhvillimi i Zonave pa Trafik dhe Përmirësimi i Lëvizshmërisë**

- **Zonat e ecës:** Krijimi i zonave ku automjetet nuk lejohen, si në qendrat e qytetit apo zona historike, duke inkurajuar përdorimin e këmbësorëve dhe transportit publik.

- **Lëvizshmëria e qëndrueshme:** Inkurajimi i përdorimit të biçikletave dhe transportit publik përmes krijimit të mundësive dhe infrastrukturës për këto mjete.

### 3. Mbrojtja e Mjedisit dhe Reduktimi i Ndotjes

- **Rrugë të "qëndrueshme" dhe të pastra:** Implementimi i masave që të mbajnë rrugët të pastra dhe të shëndetshme, si përdorimi i materialeve të riciklueshme për ndërtimin e rrugëve dhe vegla për pastrimin automatik.
- **Ulja e emisioneve të karbonit:** Inkurajimi i përdorimit të mjeteve që shfrytëzojnë energjinë e pastër (elektrike, hibride) dhe zhvillimi i infrastrukturës për mbushjen e tyre.

### 4. Siguria Rrugore

- **Trafiku i sigurt për këmbësorët dhe biçiklistët:** Përmirësimi i kalimeve për këmbësorët dhe hapësirave për biçikletat për të ulur aksidentet dhe për të siguruar një mjedis të sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës.
- **Trajnimi dhe edukimi i përdoruesve të rrugës:** Implementimi i fushatave edukative për sigurinë rrugore, përfshirë fushata për uljen e shpejtësisë, përdorimin e helmetave dhe mbrojtësve, dhe shmangien e ngarjes nën ndikimin e alkoolit.

Në përgjithësi, një qasje integruese që përfshin këto elemente do të kontribuonte në krijimin e një sistemi të qëndrueshëm dhe efikas për menaxhimin e trafikut dhe zhvillimin e infrastrukturës rrugore. Kjo do të ndihmojë për të ulur stresin urban, për të rritur sigurinë dhe për të mbrojtur mjedisin, duke siguruar një qytet të mençur dhe të qëndrueshëm.

#### 3.1.4.1. Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë

Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë janë aspekte të rëndësishme për një sistem rrugor efikas dhe të sigurt. Udhëkryqet janë pika ku mbliidhen shumë rrugë, dhe ndihmojnë për të menaxhuar fluksin e trafikut dhe sigurinë e përdoruesve të rrugës. Ja disa masa që mund të merren për përmirësimin e këtyre aspekteve:

##### 1. Përmirësimi i Kapaciteteve të Udhëkryqeve

###### a) Përditësimi dhe Ndërtimi i Udhëkryqeve të Reja

- **Rrugë me më shumë shirita dhe shtesë rrugësh:** Zgjerimi i udhëkryqeve që lidhin rrugë kryesore dhe ndihmës për të mundësuar më shumë hapësirë për lëvizjen e automjeteve. Për këtë mund të përdoren shumë shiritë për automjetet, si dhe ndarje të qarta për këmbësorët dhe biçikletat.
- **Kryqëzime të rregulluara me semaforë inteligjentë:** Instalimi i semaforëve që menaxhojnë trafikun në kohë reale, bazuar në fluksin e automjeteve dhe këmbësorëve. Këto semaforë mund të adaptohen në varësi të ngarkesës së trafikut.
- **Kryqëzime me rrethrotullim:** Zgjerimi dhe ndërtimi i rrethrotullimeve për të zvogëluar ndalesat dhe për të siguruar një lëvizshmëri më të lartë dhe të sigurt. Kjo është një alternativë e efektshme për kryqëzimet tradicionale që kanë semaforë dhe mund të krijojnë vonesa të mëdha.

## **b) Menaxhimi i Fluksit të Trafikut**

- **Rregullimi i ndaleseve dhe kalimeve:** Vendosja e sinjalistikës dhe rregullave të qarta që udhëzojnë përdoruesit e rrugës për kalime të sigurta dhe për të shmangur bllokimet e trafikut.
- **Mikro menaxhimi i trafikut në kohë reale:** Përdorimi i sistemeve inteligjente për menaxhimin e trafikut, ku kamera dhe sensorë mund të përcaktojnë lëvizshmërinë dhe mund të njoftojnë për vonesat në kohë reale.

## **2. Masat e Sigurisë në Udhëkryqe**

### **a) Rritja e Sigurisë për Këmbësorët dhe Bëçiklistët**

- **Kalime të sigurta për këmbësorët:** Sigurimi i kalimeve të qarta dhe të dukshme për këmbësorët, me ndriçim të mjaftueshëm gjatë natës dhe sinjalizim të përshtatshëm.
- **Shiritat për bëçiklistët:** Ndërtimi i shtigjeve të dedikuara për bëçikletat dhe ndarësve të sigurt që ndihmojnë në ndarjen e hapësirës për automjetet dhe bëçikletat, për të parandaluar aksidentet.
- **Mbikalime dhe nënkalime për këmbësorët:** Krijimi i mbikalimeve dhe nënkalimeve për këmbësorët, sidomos në udhëkryqe të ngarkuara, për të shmangur kalimin nëpër rrugë me automjete që lëvizin me shpejtësi.

### **b) Siguria e Trafikut për Automjetet**

- **Rregullimi i shpejtësisë në zona të caktuara:** Vendosja e kufizimeve të shpejtësisë për të parandaluar aksidentet dhe për të siguruar një lëvizshmëri të kontrolluar. Kjo mund të bëhet përmes sinjalistikës dhe semaforëve që paralajmërojnë ngarkesën e trafikut.
- **Shënime për drejtuesit e automjeteve:** Sigurimi i shenjave të qarta të sinjalistikës rrugore dhe udhëzimeve për drejtuesit e automjeteve për t'u dhënë mundësinë të bëjnë manovra të sigurtë dhe të parandalojnë aksidentet.

### **c) Përdorimi i Teknologjisë për Siguri**

- **Kamerat dhe sensorët për monitorim:** Vendosja e kamerave dhe sensorëve që mund të monitorojnë lëvizjen e automjeteve dhe të njoftojnë autoritetet për ngjarjet e mundshme të rrezikshme, si aksidente apo ndërhyrje në rrugë.
- **Sisteme të alarmimit për aksidentet:** Përdorimi i sistemeve automatike që mund të dërgojnë sinjale alarmi nëse ndodh një aksident, si dhe mundësimi i reagimit të shpejtë të shërbimeve të emergjencës.

### **d) Mirëmbajtja dhe Inspektimi i Udhëkryqeve**

- **Kontrolle të rregullta të rrugëve dhe shenjave:** Inspektimi i vazhdueshëm i rrugëve dhe strukturave të udhëkryqeve për të siguruar që ato janë në gjendje të mirë dhe pa defekte.
- **Rregullimi i kushteve atmosferike:** Sigurimi i një pastrimi të duhur të rrugëve nga bora, ngricat dhe papastërtitë, veçanërisht në udhëkryqe të rëndësishme, për të parandaluar aksidentet në kushte të vështira klimatike.

Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë janë kritike për krijimin e një sistemi rrugor që funksionon pa probleme, që ka një fluks efikas të trafikut, dhe që minimizon rrezikun e aksidenteve, duke siguruar një ambient të sigurt dhe të qëndrueshëm për të gjithë përdoruesit e rrugës.

### 3.1.4.2. Masat e sigurisë ne lokacionet në afërsi te shkollave

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

- Kërkesa e madhe për trafik te motorizuar ne pjesën qendrore te qytetit.
- Qendra e qytetit mbulon një zonë e cila përmbush funksione të ndryshme, nga ofrimi i banorëve për realizim biznesi, realizim te aktiviteteve kulturore, shërbime, zyra, mjekësi etj;
- Parkime gjatësore te automjeteve përgjatë rrugëve kryesore, për prindërit që i çojnë fëmijët e tyre në shkollë me makina;
- Kërkesa te mëdha te lëvizjeve te këmbësoreve ne zonën qendrore dhe mungese e hapësirave te mjaftueshme te cilat ofrojnë akomodim te sigurt te këtyre përdoruesve te rrugës;
- Niveli jo i kënaqshëm i sigurisë gjate përdorimit te rrugës nga ana e këmbësorëve fëmijë, sidomos ne afërsi te shkollave.

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

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

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

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

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

Plani strategjik i implementimit te masave përfshinë lokacionet (fig.1.4.) në afërsi të shkollave :



Plani strategjik i implementimit te masave përfshinë lokacionet ne fig.14.

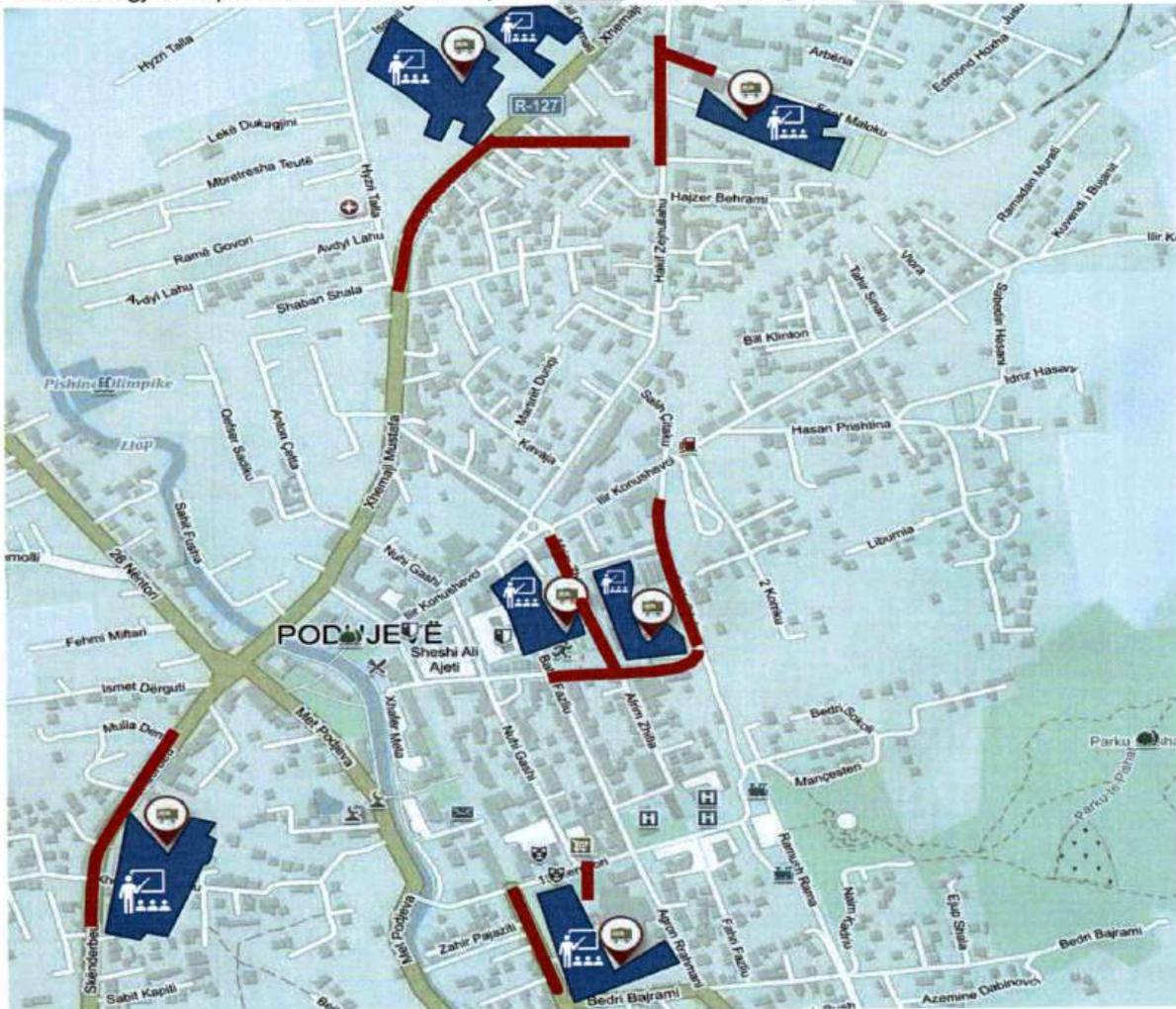


Fig.15.Lokacionet për implementimin e masave për qetësimin e trafikut

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: Revieë and comparison of traffic calming solutions

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

Modele te mundshme<sup>62</sup>



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

Modele te mundshme<sup>63</sup>



- 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.

<sup>62</sup> Smart City Pedestrian Safety and Guidance Solutions

<sup>63</sup> The Traffic Calmed School: Safer and More Inviting Ealking

- **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**
  - **Ndriçimi 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 sigurte te fëmijët dhe këmbësorët në përgjithësi.

### 3.1.4.2. Përmirësimi i logjistikës së trafikut në qytet

Përmirësimi i logjistikës së trafikut në qytet është thelbësor për të zvogëluar bllokimet, për të rritur efikasitetin e lëvizjes dhe për të përmirësuar cilësinë e jetës së banorëve urbanë. Kjo përfshin planifikimin dhe menaxhimin më të mirë të rrjeteve rrugore, përdorimin e teknologjisë për të optimizuar rrjedhën e trafikut dhe integrimin e politikave që nxisin përdorimin e transportit të qëndrueshëm. Disa masa konkrete për përmirësimin e logjistikës së trafikut në qytet përfshijnë:

#### 1. Zbatimi i Sistemeve Inteligjente të Menaxhimit të Trafikut (ITS)

- **Sisteme semaforësh inteligjentë:** Semaforët inteligjentë përdorin sensorë dhe algoritme për të menaxhuar rrjedhën e trafikut në mënyrë më efektive. Ata përshtatin kohën e ndaljes dhe kalimit të automjeteve në kohë reale, duke minimizuar vonesat dhe bllokimet.
- **Monitorimi në kohë reale:** Përdorimi i kamerave dhe sensorëve për të monitoruar trafikun në kohë reale, duke informuar autoritetet dhe qytetarët për zonat me trafik të rënduar ose aksidente.
- **Aplikacione për informim:** Përdorimi i aplikacioneve për smartphone që informojnë shoferët për rrugët më të mira, vonesat, bllokimet dhe aksidentet, duke i ndihmuar ata të zgjedhin rrugë alternative.

#### 2. Parkim dhe Zgjidhje për Menaxhimin e Hapësirave Publike

- **Parkim i menaxhuar mirë:** Zhvillimi i parkimeve të organizuara dhe përdorimi i teknologjisë për të drejtuar automjetet drejt vendeve të lira për parkim. Kjo zvogëlon kohën e harxhuar në kërkim të parkimit dhe shmang bllokimet.
- **Park & Ride:** Krijimi i hapësirave të parkimit jashtë qendrave urbane ku qytetarët mund të parkojnë automjetet e tyre dhe të përdorin transportin publik për të hyrë në qytet.

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

Trafiku tranzit dhe bypass-et janë masa të rëndësishme për përmirësimin e rrjedhës së trafikut në qytete dhe zona të dendura urbane, veçanërisht për të shmangur bllokimet e shkaktuara nga automjetet që kalojnë përmes qytetit pa destinacion aty. Gjithashtu, "kushtet e rrugës" luajnë një rol kyç në efikasitetin dhe sigurinë e qarkullimit. Më poshtë janë disa detaje për këto koncepte dhe lidhjen mes tyre:

#### 1. Trafiku Tranzit

- **Përkufizimi:** Trafiku tranzit përfshin automjetet që kalojnë përmes një qyteti apo zone urbane pa qëllim të ndalojnë aty, por që kalojnë për të arritur në një destinacion të largët. Ky trafik mund të rrisë ndjeshëm ngarkesën rrugore dhe bllokimet brenda një qyteti, veçanërisht në zonat e qendrave urbane.

#### 2. Bypass-et dhe Rrugët Rrethore

- **Përkufizimi i bypass-it:** Një bypass është një rrugë e krijuar për të devijuar trafikun tranzit nga qyteti. Ajo kalon rreth qytetit, duke e shmangur trafikun e brendshëm dhe duke siguruar që automjetet që nuk kanë qëllim të ndalojnë në qytet, të mos ndikojnë në rrjedhën e trafikut të brendshëm.

- **Rrugët rrethore (ring roads):** Këto janë rrugë të ndërtuara rreth një qyteti për të menaxhuar më mirë trafikun tranzit. Ato lidhen me rrugë nacionale ose autostrada, duke siguruar një rrugë të drejtë për automjetet që kalojnë përmes, pa hyrë në qendrën e qytetit.

- **Përfitimet e bypass-eve:**

- **Zvogëlimi i bllokimeve në qendrat urbane:** Automjetet e rënda dhe trafiku që nuk ka nevojë të ndalojë në qytet, drejtohen jashtë zonave të dendura urbane.

- **Rritja e sigurisë rrugore:** Duke devijuar automjetet e mëdha, reduktohet rreziku për aksidente në zonat me shumë këmbësorë dhe çiklistë.

- **Përmirësimi i cilësisë së jetës urbane:** Bypass-et ndihmojnë në uljen e ndotjes së ajrit dhe zhurmës në qytet, duke e bërë mjedisin më të shëndetshëm dhe të jetueshëm.

- **Efikasitet më i madh për transportin komercial:** Rrugët bypass ofrojnë një rrugë më të shpejtë dhe më të sigurt për transportin komercial, duke reduktuar kohën e udhëtimit dhe koston e karburantit.

#### 3. Kushtet e Rrugës

- **Rëndësia e mirëmbajtjes së rrugës:** Kushtet e rrugës janë kritike për sigurinë dhe efikasitetin e trafikut. Rrugët me sipërfaqe të dëmtuar, gropa, sinjalistikë të dobët ose mungesë ndriçimi mund të shkaktojnë aksidente dhe të ngadalësojnë trafikun. Përmirësimi i rrugëve dhe mirëmbajtja e rregullt janë thelbësore për të mbajtur rrjetin rrugor funksional dhe të sigurt.

- **Asfaltimi dhe riparimet e shpejta:** Investimi në asfalt cilësor dhe riparimet e shpejta të dëmtimeve rrugore janë të domosdoshme për të shmangur përkeqësimin e rrugëve. Gropat dhe plasaritjet jo vetëm që dëmtojnë automjetet, por krijojnë edhe situata të rrezikshme për drejtuesit e mjeteve.

- **Sinjalistika dhe ndriçimi:** Sinjalistika e qartë dhe e mirëmbajtur është thelbësore për një trafik të sigurt. Kjo përfshin tabelat e orientimit, kufizimet e shpejtësisë, ndriçimin në rrugët e natës, dhe sinjalet e paralajmërimit për kushtet e rrugës.

- **Drenazhi dhe qëndrueshmëria e rrugës:** Rrugët duhet të kenë sisteme të mira të drenazhimit për të

shmangur përmytjet dhe dëmtimet gjatë reshjeve të shiut. Kjo ndikon në jetën e rrugës dhe në sigurinë e përdoruesve të saj.

#### 4. Rrjedha më e Mirë e Trafikut dhe Planifikimi i Qytetit

- **Zhvillimi i infrastrukturës rrugore më të zgjuar:** Projektimi i rrugëve të gjera dhe bypass-eve që mund të përballojnë një volum të madh trafiku pa krijuar bllokime.

- **Koordinimi me transportin publik:** Përdorimi i bypass-eve duhet të koordinohet me transportin publik, duke siguruar që njerëzit të kenë alternativa për udhëtim dhe të mos mbështeten vetëm në automjetet private. Në përfundim, "përmirësimi i trafikut tranzit dhe bypass-eve", së bashku me "mirëmbajtjen e duhur të rrugëve", janë thelbësore për një sistem të sigurt dhe efikas transporti. Këto masa ndihmojnë në reduktimin e ngarkesave, përmirësimin e sigurisë dhe nxitjen e përdorimit të zgjidhjeve të qëndrueshme të lëvizjes.

#### 3.1.5. Lëvizjet aktive

**Lëvizjet aktive** janë një komponent i rëndësishëm i transportit të qëndrueshëm dhe të shëndetshëm, që përfshin ecjen, bicikletat, dhe mënyra të tjera të transportit pa përdorimin e makinave. Këto lëvizje jo vetëm që ndihmojnë në përmirësimin e shëndetit të individëve, por gjithashtu kontribuojnë në uljen e ndotjes, ngarkesës së trafikut dhe përmirësimin e cilësisë së jetesës në qytet.

Komuna e Podujevës deri tani ka ofruar infrastrukturën e nevojshme për lëvizjet e pa motorizuara/çiklistet. Në mënyrë që t'i promovoj dhe akomodoj këto lëvizje në mënyrë të sigurt është e nevojshme që komuna të ofroj mjedise komode dhe të sigurta 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 në 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 në nxitjen e çiklizmit dhe përmirësimin e mjediseve urbane për ecje dhe çiklizëm. Ridizajnimi i mjediseve urbane, krijimi i qasjes së lehtë dhe krijimi i një mjedisi të sigurt për këto lloje të lëvizjeve ka impakt të rëndësishëm në sigurinë e trafikut dhe kualitetin e formave të trafikut në 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, si:

- **Ndërtimi i rrugëve dhe shtigjeve të dedikuara për këmbësorët dhe çiklistët:** Zhvillimi i infrastrukturës që i ndan këmbësorët dhe çiklistët nga trafiku i automjeteve është thelbësor për sigurinë dhe rritjen e përdorimit të këtyre mënyrave të transportit.
- **Siguria dhe ndriçimi:** Sigurimi i ndriçimit të mjaftueshëm gjatë natës dhe krijimi i kushteve për siguri për këmbësorët dhe çiklistët, duke përfshirë sinjalistikë dhe mbrojtje nga automjetet, është një element kyç.
- **Pikat e lidhjes me transportin publik:** Krijimi i lidhjeve me stacionet e transportit publik dhe mundësitë për parkimin e biçikletave ose depozitimin e pajisjeve të ecjes mund të inkurajojnë përdorimin e këtyre mjeteve të transportit në kombinim me transportin publik.

Për shkak të specifikave gjeometrike të rrjetit rrugor në zonën urbane si dhe kërkesave më të mëdha për lëvizje aktive në zona të caktuara, është propozuar projektimi dhe ndërtimi sipas normave teknike për projektim dhe ndërtim të shtigjeve të reja që lidhin me shigjet ekzistuese.

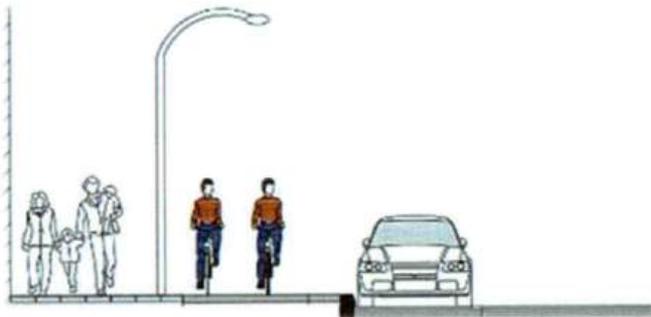


Fig.16. Profili i shtegut për çiklist <sup>64</sup>

Në këtë mënyrë këto zona do të shndërrohen në zona atraktive dhe mjedise të sigurta, ku këmbësorët dhe çiklistët mund të ndihen komod dhe të sigurt për lëvizje të shkurtra.



Fig.17. Forma të ndarjes fizike <sup>65</sup>

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



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

<sup>64</sup> More biking in small and medium sized towns of Central and Eastern Europe by 2020

<sup>65</sup> National association of city transportation officials -Tëo-ëay cycle tracks (also known as protected bike lanes)

Intensiteti i madh i trafikut të motorizuar dhe shpejtësia e lëvizjes së tyre krijojnë pasiguri të çiklistëve kur lëvizin në këto mjedise.

Prandaj, me qëllim të akomodimit të sigurt të këtyre lëvizjeve është e rëndësishme që të zbatohen masat e nevojshme që këto shtigje të planifikohen sipas standardeve të projektimit dhe ndërtimit dhe me trafikun e motorizuar të ndahen përmes ndarësve fizik (fig.18.) apo formave tjera të shënimit të ndarjes me shiritin qarkulluese të mjeteve motorike.



Fig.18<sup>66</sup> Ndarja fizike e shtegut të çiklistëve me shiritin e automjeteve

Strategjia e propozuar për ecje dhe çiklizëm duhet të përfshijë një qasje gjithëpërfshirëse dhe të koordinuar që përfshin investime në infrastrukturë, politika mbështetëse, edukim dhe angazhim të qytetarëve, si dhe vlerësim të vazhdueshëm për të siguruar suksesin afatgjatë të këtyre aktiviteteve. Kjo strategji mund të kontribuojë në përmirësimin e cilësisë së jetës për qytetarët dhe të ndihmojë në krijimin e qyteteve më të qëndrueshme dhe të pastra.

Në aspektin e sigurisë dhe kualitetit të operimit në kryqëzime, është e rëndësishme gjithashtu t'i kushtohet rëndësi rregullimit të vendkalimeve të çiklistëve<sup>67</sup> në kryqëzime në mënyrë që të kenë dukshmëri të mjaftueshme nga drejtuesit e mjeteve.

<sup>66</sup> NACT -Tëo-ëay cycle tracks (also known as protected bike lanes)



- Të mundesohet lidhshmëri e rrjetit të shtigjeve të çiklistëve (duke përfshirë edhe kryqëzimet).
- Dizajnimi 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 ciklisteve në kryqezime.



- Dizajnimin e 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 lëvizje e këmbësorëve në kryqëzime.



- Infrastruktura për çiklist duhet të mirëmbahet në vazhdimësi.
- Përmes formave të ndryshe të ishujve krijohen mjedise komode ku çiklistët krijojnë ndjesinë e sigurisë.
- Në kushtet e dukshmerisë 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 ndërlidhen me shëndetin, përfshirjen sociale dhe mjedisin, në partneritet me agjencitë e tjera në të gjithë qytetin.

<sup>67</sup> 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.19.<sup>68</sup> “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.



<sup>68</sup> Smart Bike Sharing System to Make the City Even Smarter, <https://ëëë.researchgate.net/publication>, Jan 2017

Nga praktikat më të mira të sistemit "Bike-share", rekomandohet<sup>69</sup>:

- Sipërfaqja minimale e mbuluar nga sistemi: 10 km<sup>2</sup>;
- Dendësia e stacioneve: 10–16 stacione për km<sup>2</sup> ;
- 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. Përrjashtimisht, 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:  $\geq 0.75$  m përgjatë kufizimit me korsi të rrugës, por vetëm nëse ajo është e ndare me sipërfaqe të ngritur dhe  $\geq 0.75$  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.

<sup>69</sup> CIVITAS ëebpage on bike sharing: <https://civitas.eu/car-independent/bike-sharing>

Tabela 21. 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.22.

Tabela 22. Gjerësia e sipërfaqeve për lëvizje të biçikletave

Lloji i sipërfaqes për biçikleta	Gjerësia (m)	
	Optimale	Minimale
Shiriti 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

### 3.1.5.3. 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 m<sup>2</sup>/ biçiklete dhe hapësira qaseshe ne 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 23.).

Tabela.23.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 <sup>2</sup> të bruto sipërfaqes se ndërtuar (BSN) për vizitor
Përmbajtjet e bizneseve dhe publike	1 VPB/ 100 m <sup>2</sup> 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.

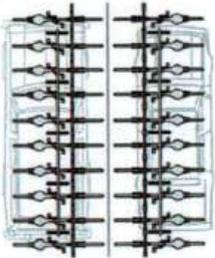


Fig.20. 70

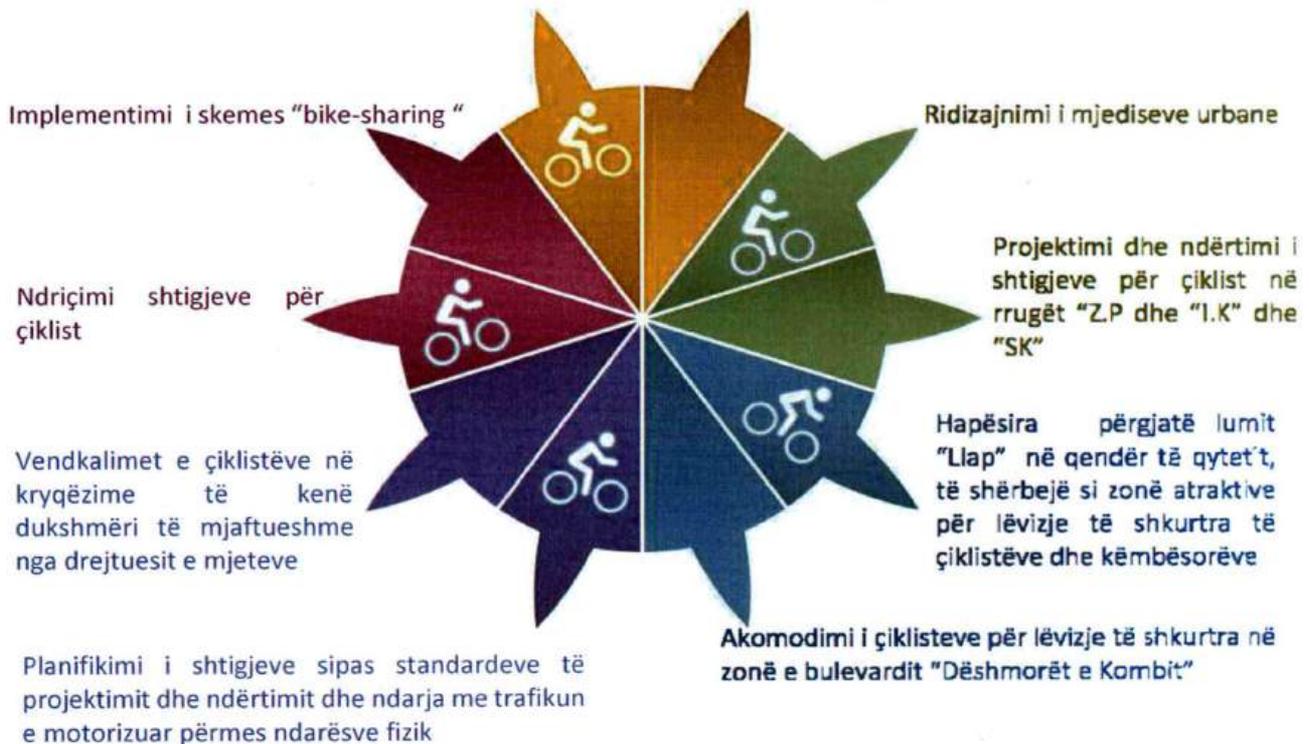


Fig.21. 71

<sup>70</sup> Guidelines for the Design and Management of Bicycle Parking Facilities

<sup>71</sup> Bicycle parking guidelines

## Përmbledhje e masave të propozuara për çiklist



### 3.1.5.4. Mbrojtja e ambientit

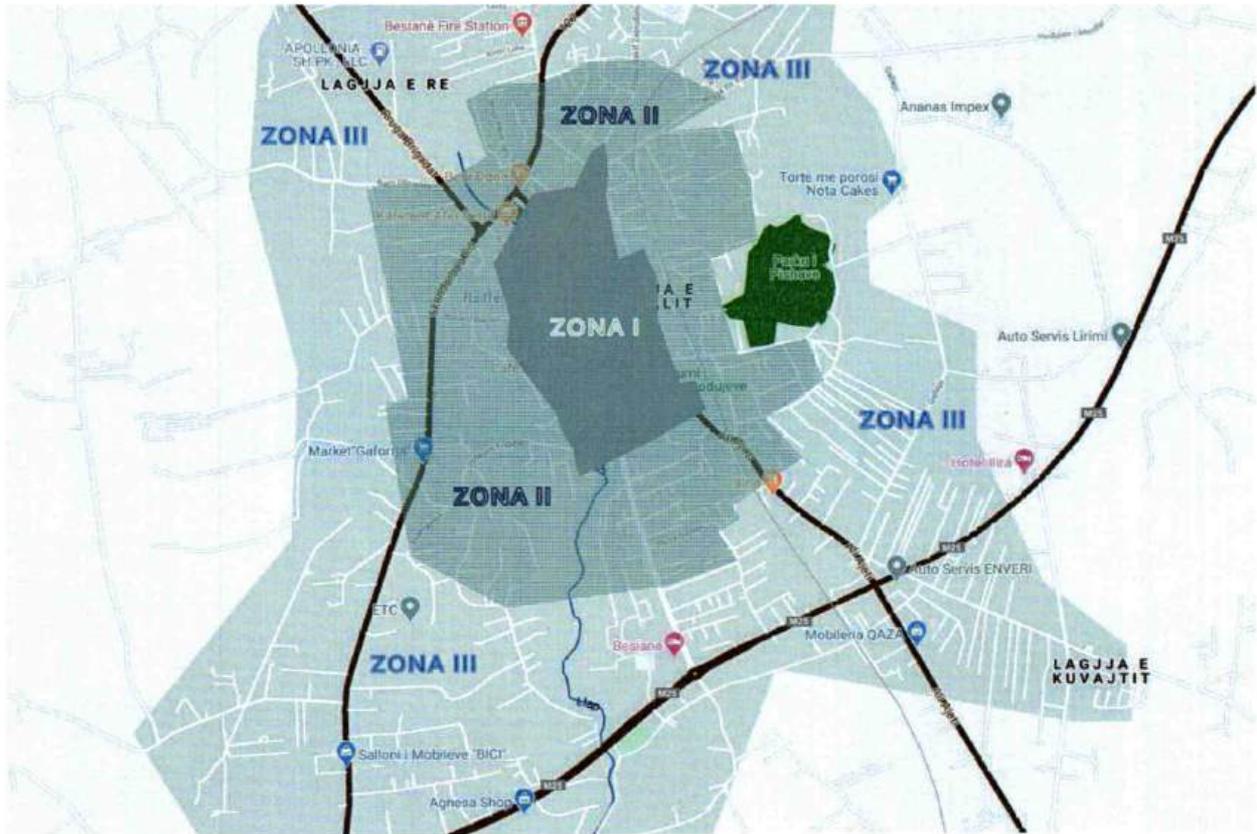
Mbrojtja e ambientit është një çështje kyçe që lidhet me ruajtjen e natyrës, menaxhimin e burimeve natyrore dhe parandalimin e ndotjes, me qëllim që të sigurohet një mjedis i shëndetshëm dhe i qëndrueshëm për brezat e ardhshëm. Kjo përfshin një gamë të gjerë masash, aktivitets, dhe politika që kanë për qëllim të zvogëlojnë ndikimin negativ të aktiviteteve njerëzore në mjedis.

### 3.1.5.5. Përmirësimi i planifikimit të qëndrueshëm urban

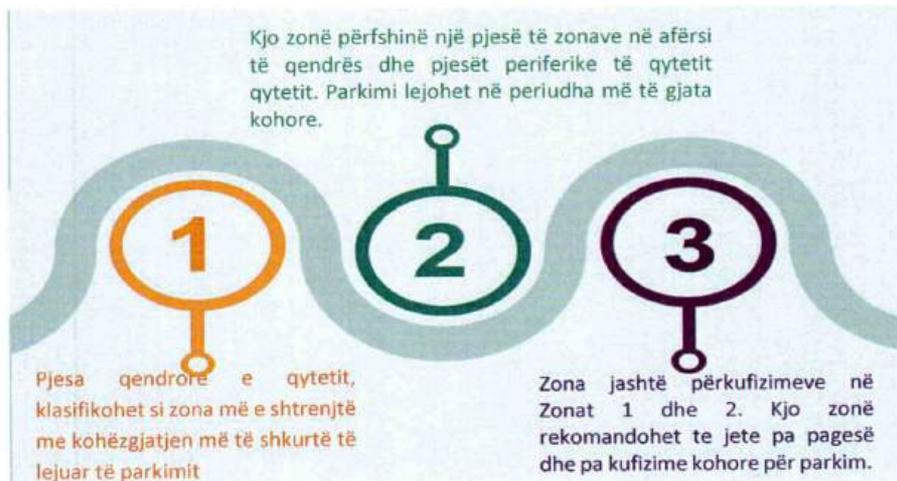
### 3.1.5.6. Ngritja e ndërgjegjësimit për mbrojtjen e mjedisit dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm

### 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

3.1.6.3. 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

3.1.7.2. 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 një e transportit publik lokal dhe rajonal dhe mund të shërbejë po ashtu për transport kombëtar dhe ndërkombëtar.



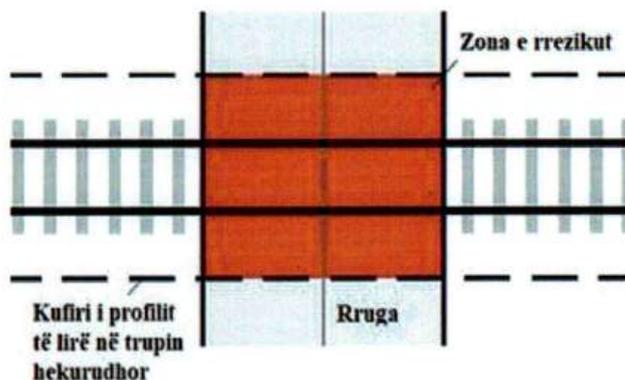
Integrimi i rrjetit hekurudhor të Podujevës në rrjetin hekurudhor të Kosovës dhe korridorin e X ndërkombëtar do të krijojë një transport hekurudhor efikas do të sigurojë përmirësimin e kapacitetit hekurudhor të udhëtarëve dhe ngarkesave si dhe zvogëlimin e kohës së udhëtimit.

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

### 3.1.7.3. 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 ashtuquajtur i "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.

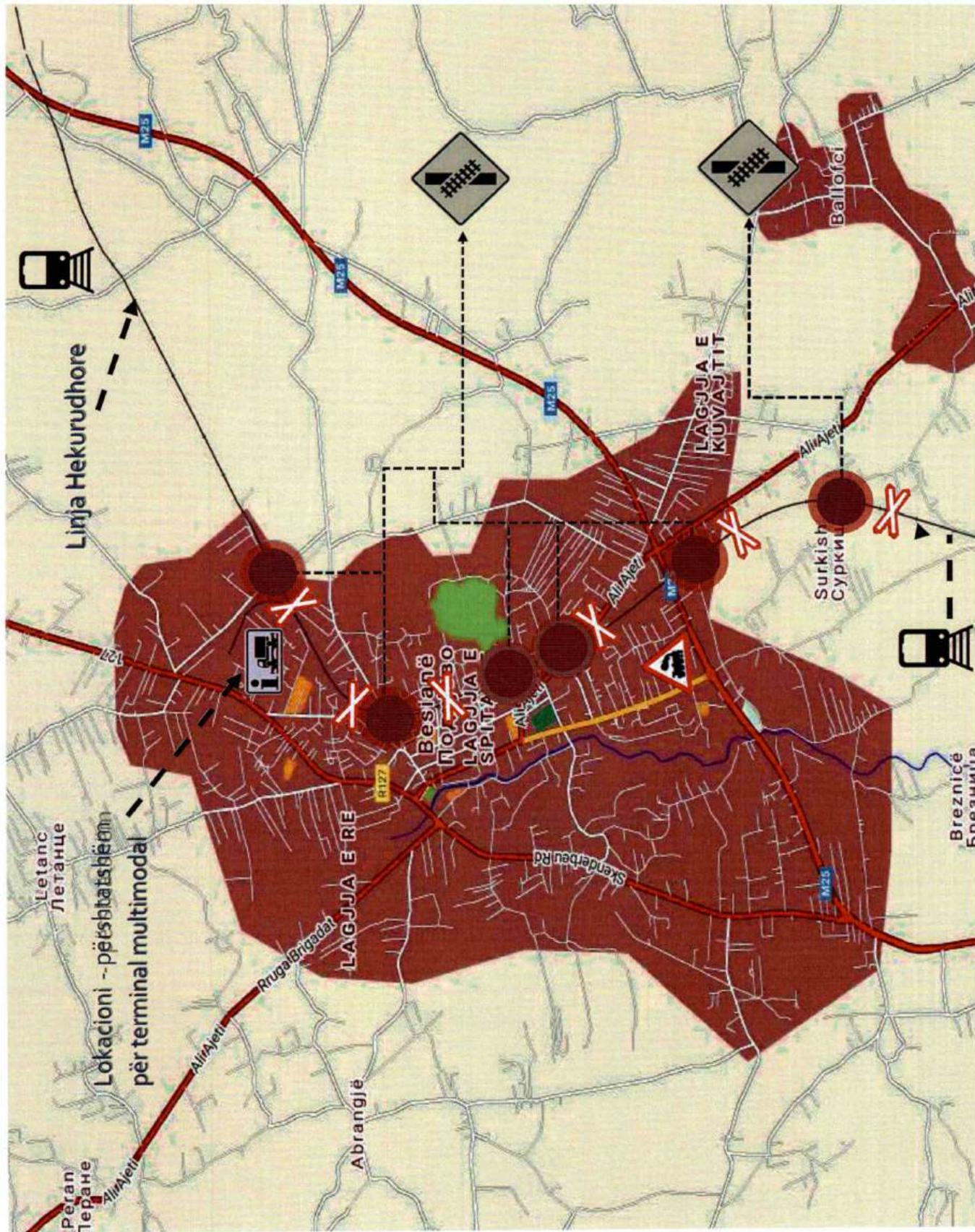
Për shkak të rrugës më të gjatë për ndalje dhe frekuencës më të vogël të kalimeve, prioritet gjithnjë i jepet hekurudhës. Ndonëse gjithnjë insistohet që kalimet rrugore në nivel të eliminohen plotësisht. Është e qartë se kjo nuk është gjithnjë e mundur, prandaj tentohet në zvogëlimin e numrit të tyre,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

Linja hekurudhore e cila kalon për gjatë qytetit në distanc prej 4 km të jetë nënëtoksore sepse; liron hapsirën publike dhe mundëson shfrytëzim më të mirë, rrit sigurin e linjës, ulë ndotjen e ajrit dhe zhurmës e cila krijohet gjatë qarkullimit të trenit.

Koncepti strategjik i sigurimit të vendkalimeve rrugë-hekurudhë



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

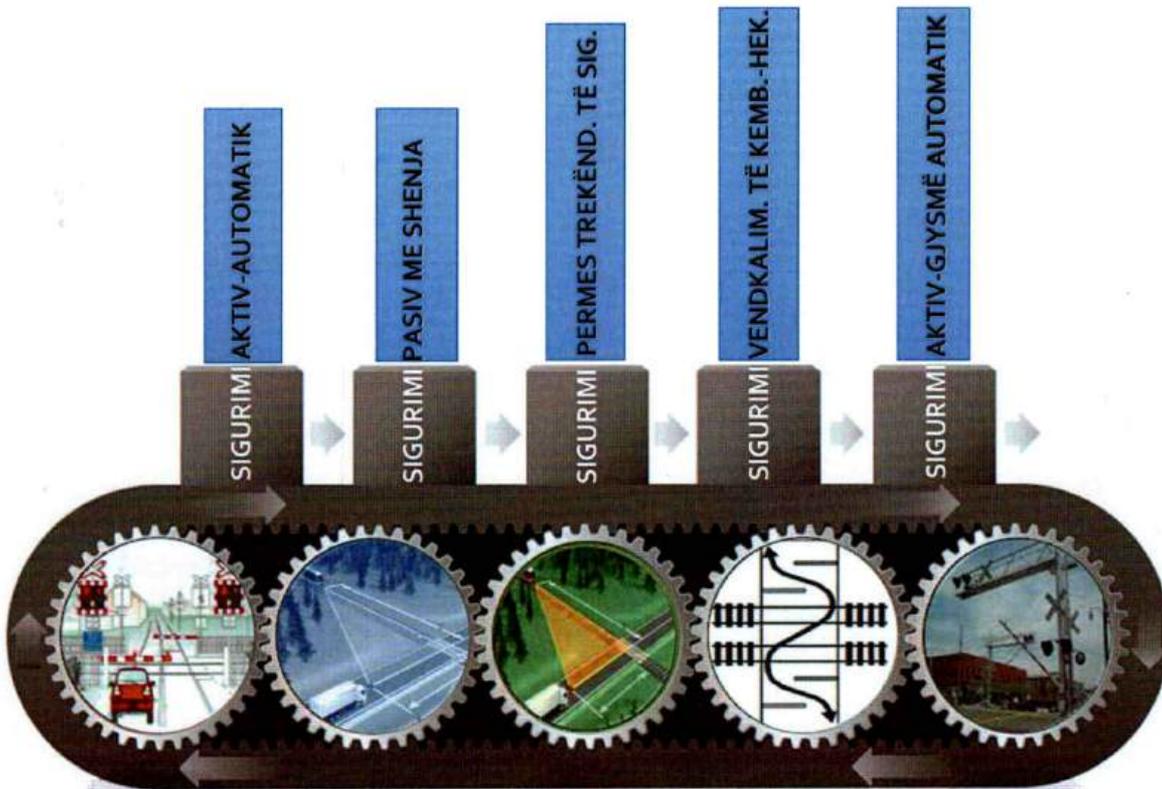


Fig.22. Format e aplikueshme për sigurimin e kalimeve rrugë-

## 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 në komunën e Podujevës, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, janë dhënë në tabelën vijuese (tab.24.).

Tabela 24. Përmbledhja e masave për sistemin e transportit publik urban

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)	Përshkrimi i masës	Kostoja e përafërt e investimit
Rregullimi institucional dhe operativ për funksionalizimin e transportit urban		Zgjerimi i rrugës duke bërë shirita të veçant për autobuset 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 numëri i autobusëve dhe elementet statike të linjave numëri i vendndaljeve për autobus urban)	Shtimi i rrjetit të linjave urbane 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>	
Aplikimi i formave smart të biletave	Sistemi i integruar i biletave		Kostoja varet nga kontributi relativ i operatorëve privatë drejt kostos 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 përmes Internetit.	

Fizibiliteti terminalin multimodal për				
	Identifikimi i burimeve për financimin e projektit e ndërtimit të terminalit multimodal		Lidhja e terminalit hekurudhor me terminalin e ri të autobuseve	

#### 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.25.).

Tabela 25. Përmbledhja e masave për infrastrukturën rrugore

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)	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.	
Fizibiliteti për rrugën qarkore – ByPass-i në pjesën veri-perëndimore të qytetit	Rrugë qarkore – By Pass-i në pjesën veri-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).	
Vendosja e detektoreve për incizimin e e numerimit të automjeteve në hyrjet e qytetit			Keta detektor mbledhin të dhëna në kohë reale mbi qarkullimin e trafikut	

#### 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.26.).

Tabela 26. Përmbledhja e masave për lëvizje aktive (këmbësore dhe çiklist)

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)	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			
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 te lehte dhe te sigurt për	Masat për të përmirësuar qasjen me te lehte dhe te 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	
	Shirita/ Shtigje të reja për biçikleta (Faza e I-rë)		Kjo masë përfshinë rrugët kryesore në Fazën e I-rë	
	Shirita/ 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 trotinetëve		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.	
		Shirita/ 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.27.).

Tabela 27. Përmbledhja e masave për mbrojtje të mjedisit

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)	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.28.).

Tabela 28. Përmbledhja e masave për menaxhimin e parkingjeve

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)	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 duke u bazuar ne rregulloren e parkingjeve.</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 garazhe shumëkatëshe të parkimit publiko-privat.	Ndërtimi i objekteve të reja garazhuese dhe zhvendosja e hapësirave të parkimit në rrugë dhe 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.29.).

Tabela.29. Përmbledhja e masave për përmirësimin e sigurisë në trafik.

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)
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
Mirëmbajtja e sinjalizimit të trafikut	Mirëmbajtja e sinjalizimit të trafikut	Mirëmbajtja e 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	
Rritja e kontrollit në trafik-Zbatimi i ligjit		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.30.).

Tabela 30. Përmbledhja e masave për sistemin e transportit hekurudhor

Afatshkurtër (2025)	Afatmesëm (2026-2027)	Afatgjatë (2028-2029)	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 së lehtë 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 sinjalistikës adekuate në kalimet rrugore.			
	Vendosja e pengesave anashkaluese në kryqëzimet në nivel, shtigjet e këmbësorëve dhe ato të çikletave, 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 mjetet hekurudhore.	

		Linja hekurudhore e cila kalon për gjatë qytetit në distanc prej 4 km të jetë nënëtoksore	linjat hekurudhore nentokesore jane projekte madhore te cilat perdoren ne zonat e dendura urbane per te reduktuar trafikun dhe per te liruar hapësirat e trafikut	
--	--	---	---	--

## 4.0. Paramasat dhe Parallogaria

Tabela 31. Paramasa dhe parallogaria për vitin 2025

<b>PARAMASA DHE PARALLOGARIA</b>				
<b>Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban</b>				
<b>VËREJTJE:</b>				
Në çmim njësi duhet të parashihet blerja, furnizimi, punimi/montimi i çdo materiali me pozicionim sipas projektit dhe testimi i materialeve para lëshuarjes në punë. Sistemimi i materialeve, pastrimi i punishtes nga mbeturinat gjatë dhe pas kryerjes së punimeve. Për të gjitha materialet dhe produkte ndërtimore që përdoren, paraprakisht të ofrohen certifikatat mbi kualitetin e tyre të cekura edhe në pozicion. Materialet dhe produktet ndërtimore siç janë dhënë në pozicion nuk duhet të ndryshohen apo zëvendësohen pa aprovim nga projektuesi.				
<b>4.1.2. Përmbledhje e masave për transportin publik urban</b>				
<b>PËRSHKRIMI I PUNËVE (2025)</b>	<b>NJËSIA</b>	<b>SASIA</b>	<b>ÇMIMI/NJËSI</b>	<b>SHUMA</b>
Rregullimi institucional dhe operativ për funksionalizimin e transportit urban				23.000,00 €
Fizibiliteti për rrjetin e ri të transportit publik urban				12.000,00 €
Identifikimi i Burimeve për Financimin e projektit për rrjetin e ri të transportit publik urban				4.500,00 €
Zhvillimi i projektit për rrjetin e ri të transportit publik urban (elementet dinamike të linjave numëri i autobusëve dhe elementet statike të linjave numëri i vendndaljeve për autobus urban)				125.000,00 €
Tenderimi për realizimin e punëve (përmes partneritetit publiko-privat PPP)				2.150,00 €
Përmirësimi dhe rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve				55.000,00 €
Aplikimi i formave smart të biletave				2.500,00 €
Fizibiliteti për terminalin multimodal				14.550,25 €
<b>4.1.3. Përmbledhje e masave për infrastrukturën rrugore</b>				
Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në udhëkryqe				7.000,00 €
Fizibiliteti për rrugën qarkore – ByPass-i në pjesën veri-perëndimore të qytetit				17.000,00 €
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut				35.000,00 €
Riorganizimin e lëvizjes së transportit varësisht nga struktura e qarkullimit				7.500,00 €
Vendosja e detektorev për incizimin e numerimit të automjeteve në hyrje të qytetit				73.000,00 €
<b>4.1.4. Përmbledhje e masave për lëvizjet aktive</b>				
Largimi i pengesave nga trotualet ekzistuese				5.000,00 €
Përmirësimi i trotuareve ekzistuese				23.000,00 €
Masat për të përmirësuar qasjen me të lehtë dhe të sigurt për personat me aftësi				17.000,00 €

të veçanta				
Skema e zgjeruara për këmbësorë				12.000,00 €
Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit				4.500,00 €
<b>4.1.5 Përmbledhje e masave për mbrojtjen e mjedisit</b>				
Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të matësve të cilësisë së ajrit.				45.000,00 €
Zhvillimi i iniciativave për zvogelimin e pronesisë së automjeteve – uljen e shkallës së motorizimit				4.500,00 €
Permirësimi i aktiviteteve policore-zbatimi i ligjit				00.00 €
Fushata e transportit të qendrueshem				1.500,00 €
<b>4.1.6 Përmbledhja e masave për menaxhimin e parkingjeve</b>				
Zhvillimi i kapacitetit zonal për parkim me kufizim dhe tarifa të parkingjeve për secilen zonë duke u bazuar në rregulloren e parkingjeve				2.600,00 €
Organizimi dhe mbajtja e fushatave publike për kufizime parkimi të rrugëve përkatëse				1.350,00 €
Hartimi i të gjitha rregulloreve për ndërtesat e reja dhe ndërtimin e garazhave të reja private dhe publike në përputhje të plotë me normat teknike të planifikimit				00.00 €
Zona e parkimit me pagesë për zonën e I-rë				3.500,00 €
<b>4.1.7 Përmbledhja e masave për sigurinë në trafik</b>				
Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryqe				15.400,00 €
Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave				13.000,00 €
Mirëmbajtja e sinjalizimit të trafikut				6.500,00 €
Përmirësimi i ndriçimit të rrugëve				15.350,00 €
Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore				2.700,00 €
Rritja e kontrollit në trafik- Zbatimi i ligjit				00.00 €
<b>4.1.8 Përmbledhja e masave për transportin hekurudhor</b>				
TOTAL:				551.100,25 €

Tabela 32. Paramasa dhe paralogaria për vitin 2026-2027

<b>PARAMASA DHE PARALLOGARIA</b>				
<b>Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban</b>				
<b>VËREJTJE:</b>				
Në çmim njësi duhet të parashihet blerja, furnizimi, punimi/montimi i çdo materiali me pozicionim sipas projektit dhe testimi i materialeve para lëshuarjes në punë. Sistemimi i materialeve, pastrimi i punishtes nga mbeturinat gjatë dhe pas kryerjes së punimeve. Për të gjitha materialet dhe produkte ndërtimore që përdoren, paraprakisht të ofrohen certifikatat mbi kualitetin e tyre të cekura edhe në pozicion. Materialet dhe produktet ndërtimore siç janë dhënë në pozicion nuk duhet të ndryshohen apo zëvendësohen pa aprovim nga projektuesi.				
<b>4.1.2. Përmbledhje e masave për transportin publik urban</b>				
<b>PËRSHKRIMI I PUNËVE (2026-2027)</b>	<b>NJËSIA</b>	<b>SASIA</b>	<b>ÇMIMI/NJËSI</b>	<b>SHUMA</b>
Shtimi i rrjetit të linjave urbane në mbarë qytetin				355.000,00 €
Sistemi i integruar i biletave				8.500,00 €
Sistemi i ri i informacionit të transportit publik				16.800,00 €
Identifikimi burimeve për financimin e projektit të ndërtimit të terminalit multimodal				60.300,00 €
				€
<b>4.1.3. Përmbledhje e masave për infrastrukturën rrugore</b>				
Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në udhëkryqe				14.000,00 €
Rrugë qarkore – By Pass- i në pjesën veriperindimore të qytetit				750.000,00 €
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut				71.000,00 €
				€
				€
<b>4.1.4. Përmbledhje e masave për lëvizjet aktive</b>				
Planifikimi dhe ndërtimi i trotuareve të reja				155.000,00 €
Planifikimi dhe ndërtimi i shtigjeve për ciklist sipas konceptit strategjik				110.000,00 €
Përmirësimi i trotuareve ekzistuese				70.000,00 €
Masat për të përmirësuar qasjen me te lehtë dhe të sigurt për personat me aftësi të veçanta				34.000,00 €
Skema e zgjeruara për këmbësorë				24.000,00 €
Shirita/shtigje për bicikleta (Faza I-rë, II - të)				55.000,00 €
Sistemi i ofrimit (marrjes me qira) të bicikletave dhe trotinetëve				78.000,00 €
Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe ciklizmitë				4.650,00 €
<b>4.1.5 Përmbledhje e masave për mbrojtjen e mjedisit</b>				

Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të matësve të cilësisë së ajrit.				50.000,00 €
Permiresimi i aktiviteteve policore-zbatimi i ligjit				00.00 €
Fushata e transportit te qendrueshem				3.500,00 €
<b>4.1.6 Përmbledhja e masave për menaxhimin e parkingjeve</b>				
Zona e parkimit me pagesë për zonën e II-të				7.500,00 €
Zhvillimi i një vizioni afatgjatë për zhvillimin e hapësirave të parkimit në qendrën e qytetit (tarifa shumë të larta)				15.700,00 €
<b>4.1.7 Përmbledhja e masave për sigurinë në trafik</b>				
Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryqe				31.400,00 €
Zhvillimi i planit për menaxhimin e shpejtësisë				30.000,00 €
Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave				28.000,00 €
Mirëmbajtja e sinjalizimit të trafikut				13.500,00 €
Përmirësimi i ndriçimit të rrugëve				30.350,00 €
Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore				5.700,00 €
<b>4.1.8 Përmbledhja e masave për transportin hekurudhor</b>				
Përmirësimi i infrastrukturës që mundëson qasje në terminalin multimodal të transportit rrugor dhe hekurudhor				60.000,00 €
Mbrojtja e trafikut rrugor nga trafiku hekurudhor.				14.000,00 €
Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë, te 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				26.000,00 €
Vendosja e pajisjeve të sinjalistikës adekuate në kalimet rrugore.				7.300,00 €
Vendosja e pengesave anashkaluese në kryqëzimet në nivel, shtigjet e këmbësorëve dhe ato të çikletave, të cilat kalojnë linjën hekurudhore.				11.000,00 €
<b>TOTAL:</b>				<b>2.132.700,00 €</b>

Tabela 33. Paramasa dhe paralogaria për vitin 2028-2029

<b>PARAMASA DHE PARALOGARIA</b>				
<b>Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban</b>				
<b>VËREJTJE:</b>				
Në çmim njësi duhet të parashihet blerja, furnizimi, punimi/montimi i çdo materiali me pozicionim sipas projektit dhe testimi i materialeve para lëshuarjes në punë. Sistemimi i materialeve, pastrimi i punishtes nga mbeturinat gjatë dhe pas kryerjes së punimeve. Për të gjitha materialet dhe produkte ndërtimore që përdoren, paraprakisht të ofrohen certifikatat mbi kualitetin e tyre të cekura edhe në pozicion. Materialet dhe produktet ndërtimore siç janë dhënë në pozicion nuk duhet të ndryshohen apo zëvendësohen pa aprovim nga projektuesi.				
<b>4.1.2. Përmbledhje e masave për transportin publik urban</b>				
<b>PËRSHKRIMI I PUNËVE (2028-2029)</b>	<b>NJËSIA</b>	<b>SASIA</b>	<b>ÇMIMI/NJËSI</b>	<b>SHUMA</b>
Zgjerimi i rrugës duke bërë shirita të veçant për autobuset urban				185.000,00 €
Realizimi i projektit nëpër faza				75.000,00 €
Sistemi i ri i informacionit të transportit publik				13.400,00 €
				€
<b>4.1.3. Përmbledhje e masave për infrastrukturën rrugore</b>				
Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në udhëkryqe				15.000,00 €
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut				70.000,00 €
				€
<b>4.1.4. Përmbledhje e masave për lëvizjet aktive</b>				
Përmirësimi i trotuareve ekzistuese				47.000,00 €
Skema e zgjeruara për këmbësorë				25.000,00 €
Shirita/Shtigje të reja për biçikleta (Faza e III-të)				60.000,00 €
Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit				9.500,00 €
<b>4.1.5 Përmbledhje e masave për mbrojtjen e mjedisit</b>				
Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të matësve të cilësisë së ajrit.				50.000,00 €
				€
<b>4.1.6 Përmbledhja e masave për menaxhimin e parkingjeve</b>				
Hulumtimi i mundësive për ndërtimin dhe administrimin e një garazhe shumëkatëshe të parkimit publiko- privat				40.000,00 €
				€
<b>4.1.7 Përmbledhja e masave për sigurinë në trafik</b>				
Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryqe				31.400,00 €
Qetësimi i trafikut në zonat në afërsi të shkollave				27.000,00 €

Mirëmbajtja e sinjalizimit të trafikut				14.500,00 €
Përmirësimi i ndriçimit të rrugëve				33.500,00 €
Kampanja për përmirësimin e sigurisë rrugore				7.500,00 €
				€
<b>4.1.8 Përmbledhja e masave për transportin hekurudhor</b>				
Sigurimi i vendkalimeve rrugë-hekurudhë jashtë zonës urbane, përmes aplikimit të "Trekëndëshit të sigurisë"				5.000,00 €
Linja hekurudhore e cila kalon për gjatë qytetit në distanc prej 4 km të jetë nënëtoksore				6.787.980,00 €
TOTAL:				7.463.280,00 €

Podujevë  
29 janar 2025



Kryesuesi i Kuvendit  
Him Hoxha