

# PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN

PMQU  
2020-2028  
MITROVICË JUGORE



INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME  
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS  
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

Program i implementuar nga:



dhe financiar nga

SWEDISH DEVELOPMENT  
COOPERATION





United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat)  
Programi për Zhvillim Gjithëpërfshirës  
Ndërtesa e Qeverisë "Rilindja" Kati 10, 10000 Prishtinë, Kosovë  
[www.unhabitat.org](http://www.unhabitat.org)  
[www.unhabitat-kosovo.org](http://www.unhabitat-kosovo.org)  
Komuna e Mitrovicës Jugore  
<https://kk.rks-gov.net/mitrovicëejugut/>

Fotografitë, hartat dhe diagramet e përdorura në këtë raport janë pronë e UN-Habitat Kosova, nëse nuk është cituar ndryshe. Ato mund të riprodhohen me kushtin që burimi të shtypet me fotografitë, hartat ose diagramet.

©UN-Habitat Kosovo.  
Të gjitha të drejtat e rezervuara © 2020  
Kopertinat ©UN-Habitat

## FALËNDERIMET

### AUTORË KRYESORË:

Mevlan Bixhaku, Niklas Sieber, Zana Sokoli

### RECESIONI:

Gwendoline Mennetrier

### KONTRIBUESE KRYESORE:

Fjollë Caka

### KONTRIBUES TJERË:

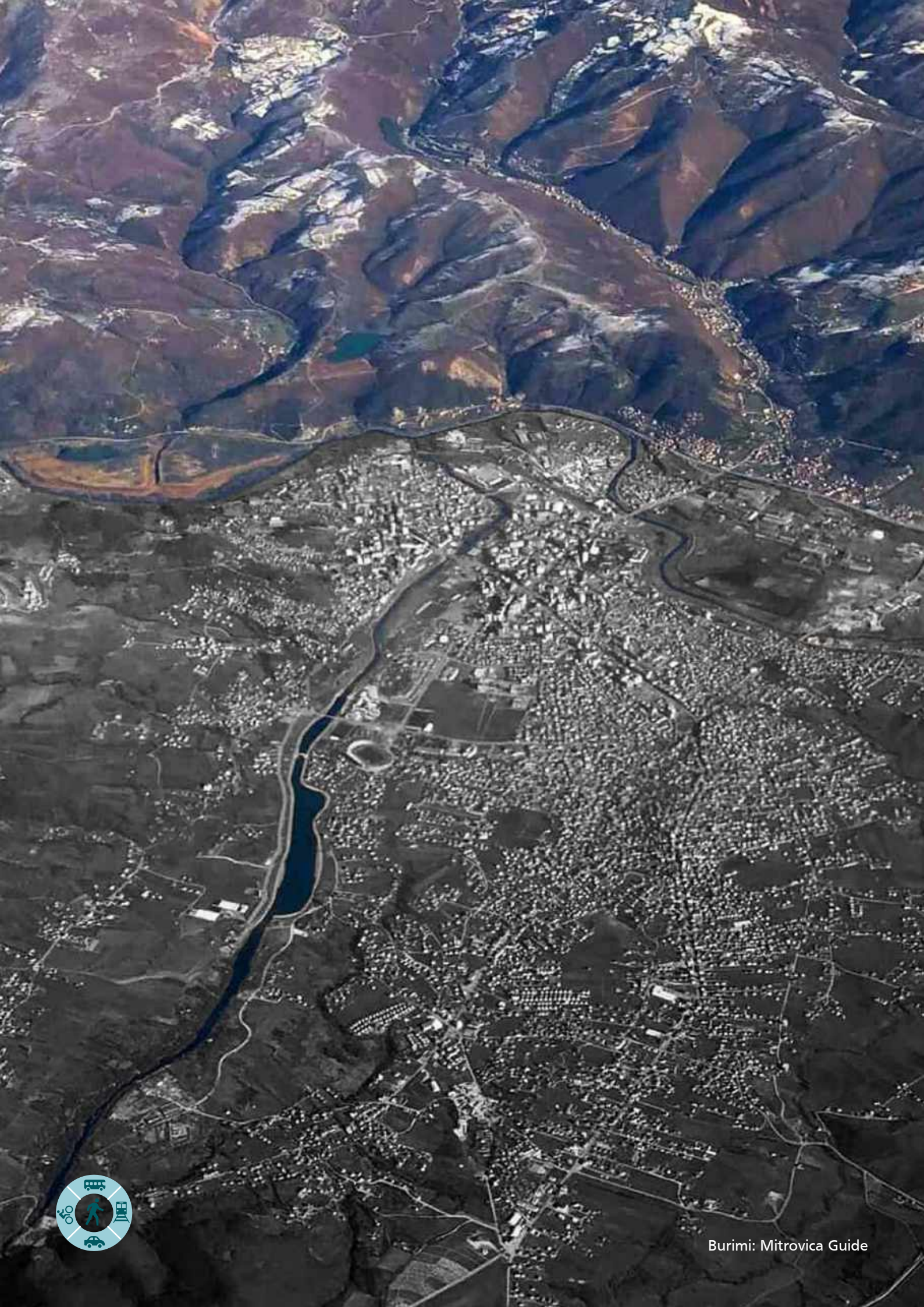
Mehmet Bajrami, Gjylferije Ademi, Fisnik Ibrahim, Hajrush Salihu, Nexhmi Hasani, Florent Abrashi, Sebahate Tahiri, Bahtir Maxhuni, Blerim Mehulli, Agron Sylejmani, Irfan Peci, Ruzhdi Ujkani, Ramiz Isufi, Sejdi Berisha, Nijazi Gërguri, Skender Sadiku, Artan Ibishi, Modest Gashi, Kenan Beqiri

### DIZAJNI DHE FAQOSJA:

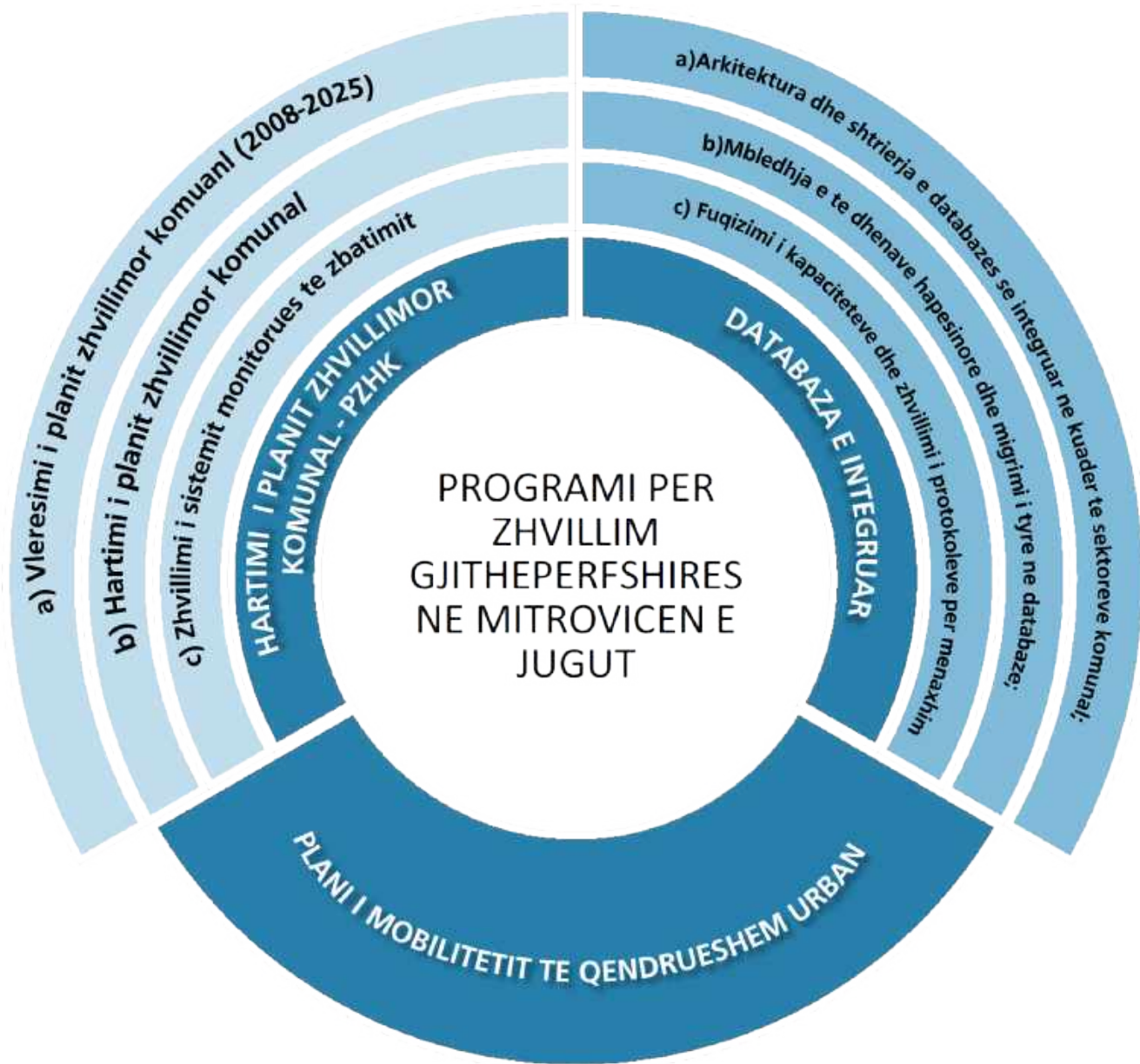
Zana Sokoli



## PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN (PMQU) Mitrovicë Jugore, 2020



PROGRAMI PER  
ZHVILLIM  
GJITHEPERFSHIRE  
NE MITROVICEN E  
JUGUT





# PËRMBAJTJA

LISTA E SHKURTESAVE	i
LISTA E FIGURAVE	ii
LISTA E TABELAVE	iii
HYRJE	17
QËLLIMET DHE OBJEKTIVAT	18
PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE	19
<b>1. METODOLOGJIA E PLANIT TË MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN PËR MITROVICËN JUGORE</b>	<b>31</b>
<b>1.1 Përgatitja dhe analizat</b>	<b>31</b>
1.1.1. Organizimi i strukturave të punës	31
1.1.2. Përcaktimi i kornizës së planifikimit	32
<b>1.2 Procesi i PMQU-së</b>	<b>33</b>
1.2.1. Shtrirja kohore	33
1.2.2. Formulimi i objektivave	33
1.2.3. Zhvillimi i skenareve	34
1.2.4. Përshtatja e procesit të PMQU-së për Mitrovicën Jugore/ Mitrovicën Veriore	34
<b>2. ANALIZA E SITUATËS/ VLERËSIMI</b>	<b>37</b>
<b>2.1 Rishikimi i të dhënave mbi mobilitetin (përfshirë ligjet dhe strategjitë) dhe rolin e institucioneve</b>	<b>37</b>
2.1.1. Rishikimi i ligjeve relevante për PMQU	37
2.1.2. Planet, politikat dhe strategjitë përkatëse në nivel kombëtar	38
<b>2.2 Gjetjet kryesore nga analiza e situatës në Mitrovicën Jugore</b>	<b>39</b>
2.2.1. Informata themelore	39
a. Popullsia	39
b. Ekonomia	41
c. Edukimi	41
<b>2.3 Modal Split</b>	<b>42</b>
2.3.1. Mënyrat kryesore të transportit të përdorura në Mitrovicën e jugut	42
<b>2.4 Transporti publik</b>	<b>43</b>
2.4.1. Transporti Publik	43
a. Rrjeti i autobusëve	43
b. Hekurudhat	43
<b>2.5 Mënyrat aktive</b>	<b>45</b>
2.5.1. Trafiku i këmbësorëve	46
2.5.2. Përdorimi i biçikletave	47
<b>2.6 Trafiku rrugor</b>	<b>48</b>
2.6.1. Makinat	48
2.6.2. Rrjeti rrugor	49
2.6.3. Trafiku tranzit	51
2.6.4. Vëllimi i trafikut në rrugët rajonale dhe nacionale	51
2.6.5. Mbingarkesa në qendrën e qytetit të Mitrovicës Jugore	53
2.6.6. Parkimi	56
2.6.7. Siguria në trafik	58

<b>2.7 Mjedisi</b>	<b>59</b>
2.7.1. Mjedisi dhe ndryshimet klimatike	59
<b>3. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ ZHVILLIMI I KORNIZËS- Objektivat afatshkurtra dhe afatgjata</b>	<b>61</b>
<b>3.1. Transporti Publik Regjional</b>	<b>61</b>
3.1.1. Transporti publik - çështjet prioritare dhe propozime	61
3.1.2. Sistemi rajonal i transportit publik	61
3.1.3. Strategjia e propozuar - Rrjeti i ri rajonal i autobusëve, vendosja e një shërbimi të rregullt të autobusëve	62
3.1.4. Re vitalizimi i transportit hekurudhor Prishtinë - Mitorovicë- Leshak	63
<b>3.2. Sistemi i transportit publik urban</b>	<b>66</b>
3.2.1. Strategjia e propozuar - Rrjeti i ri i Transportit Publik Urban	66
3.2.2. Partneriteti publiko-privat: Tenderimi dhe financimi	66
3.2.3. Mbulimi i zonës urbane të qytetit me transport urban	67
a. Korsitë e autobusëve me përparësi	67
3.2.4. Sistemi i biletave	70
a. Kryerja e studimeve të fizibilitetit	70
3.2.5. Transporti publik dhe shërbimet e Taksive - vendndodhjet	70
3.2.6. Intramodaliteti mes transportit rrugor dhe hekurudhor	72
<b>3.3 Koncepti për Qarkun Qendror të Biznesit</b>	<b>73</b>
3.3.1. Qasja e përgjithshme	73
3.3.2. Kufizimet e qasjes në qytet	74
3.3.3. Riorganizimi i rrjetit ekzistues rrugor brenda zonës qendrore (konceptim i ri i zonimit përfshirë menaxhimin e parkimit)	75
3.3.4. Përmirësimet në logjistikën e qytetit	77
<b>3.4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut</b>	<b>77</b>
3.4.1. Tipologjitë e menaxhimit të rrugës dhe shpërndarja e trafikut	77
a. Trafiku tranzit - automjete të rënda	78
b. Trafiku Urban dhe mjetet motorrike	79
c. Trafiku urban dhe mënyrat aktive (biçikletat dhe këmbësorët)	79
d. Mënyrat aktive (këmbësorët dhe çiklistët)	79
3.4.2. Masat për përmirësimin e kapacitetit dhe sigurisë së kryqëzimeve	80
3.4.3 Trafiku tranzit, bypass-i dhe kushtet e rrugëve lokale	81
a. Trafiku tranzit	81
b. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore për zhvillimin e transportit regjional	82
<b>3.5. Menaxhimi i parkingjeve</b>	<b>82</b>
3.5.1. Strategjia e propozuar për menaxhimin e parkingjeve	82
3.5.2. Zhvillimi i politikave të parkimit në Mitrovicën Jugore	84
3.5.3. “Zonë për banorët e ndërtesave kolektive” në zonat e banuara	85
a. Rregullimi i zonave të parkimit për ndërtimet e reja	85
3.5.4 Përfitimet e masave të politikave për parkim	86
a. Funkionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit	86
3.5.5. Menaxhimi i parkingjeve dhe zbatimi i ligjit	86
<b>3.6.Përmirësimi i mënyrave aktive të transportit</b>	<b>87</b>
3.6.1. Strategjia e propozuar - Rrjeti dhe infrastruktura e ecjes dhe çiklizmit	88
3.6.2. Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve dhe çiklistëve - koncept strategjik	88
3.6.3. Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve- koncept strategjik	88
3.6.4. Zhvillimi i rrjetit të çiklistëve- koncept strategjik	90
a. Kriteret për planifikimin e infrastrukturës së biçikletave	91



b. Klasifikimi i korsive dhe shtigjeve të biçikletave	91
c. Korsi dhe shtigje biçikletash brenda vendbanimeve	91
d. Shtigjet e biçikletave jashtë vendbanimit	91
3.6.5. Hapësira parkimi për biçikleta	93
3.6.6. Zhvillimi i një skeme "bike-share" - për marrjen me qira të biçikletave	94
3.6.7. Promovimi i përfitimeve shëndetësore të ecjes dhe çiklizmit	95
<b>3.7. Siguria në trafik</b>	<b>96</b>
3.7.1. Strategjia e propozuar për sigurinë në trafik	96
3.7.2. Zhvillimi i Planit të Menaxhimit të Shpejtësisë - Në përputhje me BE-në	97
3.7.3. Qetësimi i trafikut	99
3.7.4. Ndërgjegjësimi i publikut për sigurinë në trafik	99
<b>3.8. Mbrojtja e mjedisit</b>	<b>100</b>
3.8.1. Monitorimi i kushteve mjedisore	100
a. Përcaktimi i vendndodhjeve të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit	101
3.8.2. Planifikimi i përmirësuar i mobilitetit urban	101
3.8.3. Ngritja e vetëdijes mjedisore dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm	102
<b>4. PLANI I VEPRIMIT, DISPOZITAT E ZBATIMIT/ PARASHIKIMET (PËRFSHIRË IMPLIKIMET FINANCIARE)</b>	<b>105</b>
<b>4.1 Strukturimi i ardhshëm i procesit të PMQU-së</b>	<b>105</b>
4.1.1. Krijimi i një ekipi të zhvillimit dhe mbikëqyrjes së PMQU-së	105
4.1.2. Baza e përgatitjes së projekteve të PMQU-së	106
<b>4.2 Vazhdimi i procesit të PMQU-së</b>	<b>106</b>
4.2.1. Monitorimi dhe Vlerësimi i PMQU-së	106
4.2.2. Indikatorët e PMQU-së	107
<b>4.3 Rrjetëzimi dhe Mbështetja e Jashtme</b>	<b>108</b>
4.3.1. Niveli i bashkëpunimit/ koordinimit ndërmjet Mitrovicës Jugore dhe Mitrovicës Veriore	110
<b>4.4 Pako e Masave (veprimet dhe përgjegjësitë e miratuara)</b>	<b>112</b>
4.4.1. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Regjional	112
4.4.2. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Urban	113
4.4.3. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Qendrës së qytetit	115
4.4.4. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Infrastrukturës rrugore	116
4.4.5. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mënyrave aktive të transportit	117
4.4.6. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mbrojtjes së mjedisit	119
4.4.7. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të menaxhimit të parkingjeve	120
4.4.8. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të sigurisë në trafik	122
<b>REFERENCAT</b>	<b>123</b>

## LISTA E SHKURTESAVE

ASK - Agjensia e Statistikave të Kosovës  
BE- Bashkimi Evropian  
BERZH- Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim  
DPU- Drejtoria për Planifikim dhe Urbanizëm  
DSHPI- Drejtoria për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë  
EKP- Ekipi Komunal i Planifikimit  
KE - Komisioni Evropian  
KIBP- Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor  
MEA- Ministria e Ekonomisë dhe Ambientit  
MI- Ministria e Infrastrukturës  
OJQ- Organizata Joqeveritare  
PPP- Partneriteti Publiko-Privat  
PRrU- Plani Rregullues Urban  
PZHK - Plani Zhvillimor Komunal  
PZHU- Plani Zhvillimor Urban  
QQB- Qarku Qendror i Biznesit  
OZHQ- Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm  
RrTET- Rrjeti Trans-Evropian i Transportit  
SHKK- Shfrytëzimi i Kapacitetit të kryqëzimit  
PMQU- Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban

## LISTA E FIGURAVE

Figura 1. Planifikimi Tradicional i Transportit përkundrejt Planifikimit të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban  
Figura 2. Udhëzues - Hartimi dhe Zbatimi i një Plani të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban; Komisioni Evropian  
Figura 3. Objektivat SMART  
Figura 4. Komuna e Mitrovicës Jugore  
Figura 5. Harta e Shfrytëzimit të Tokës- PZHK e Mitrovicës Jugore (2020 - 2028), fq. 135  
Figura 6. Pozicioni gjeografik i Mitrovicës Jugore në kontekstin rajonal dhe kosovar  
Figura 7. Mënyrat kryesore të transportit që përdoren në Mitrovicën e Jugut  
Figura 8. Propozimi i linjave të transportit publik brenda qytetit të Mitrovicës së Jugut (DSHPI)  
Figura 9. Rrjeti hekurudhor në Kosovë - Burimi: kosovorailway.com. 2014-03-02  
Figura 10. Stacioni hekurudhor në Mitrovicë rreth vitit 1900- Burim: <https://www.wikiwand.com/sq/Treni>  
Figura 11. Trafiku i këmbësorëve në rrugët kryesore në qendër të qytetit  
Figura 12. Këmbësorët në qendër të qytetit  
Figura 13. Këmbësorët në Mitrovicën Jugore  
Figura 14. Cilat janë arsyet kryesore që të mos ngasni biçikletën në qytet më shpesh?  
Figura 15. Problemet kryesore të perceptuara në lëvizshmëri- Burimi: të dhënat e anketës në Mitrovicën e Jugut  
Figura 16. Numri i automjeteve të regjistruara në Mitrovicën Jugore, Burimi: DSHPI  
Figura 17. Korridori Pan-Evropian (VIII, X) Burimi: Axhenda e Mitrovicës për Zhvillimin Ekonomik Lokal, 2004  
Figura 18. Rrugët nacionale dhe rajonale  
Figura 19. Harta e rrjetit rrugor në Komunën e Mitrovicës së Jugut, PZHK 2020-2028, fq. 83  
Figura 20. Rrugët kryesore të tranzitit në Mitrovicë  
Figura 21. Broboniq: Trafiku ditor (07:00-19:00)

Figura 22. Broboniq: Struktura e automjeteve  
Figura 23. Broboniq: Vëllimi i trafikut ditore  
Figura 24. Kushtova: Rrjedha mujore e trafikut brenda vitit  
Figura 25. Kushtova: Struktura e automjeteve  
Figura 26. Ngarkesa e rrjetit rrugor në qytetin e Mitrovicës Jugore  
Figura 27. Rrjedha e trafikut të automjeteve në hyrje të kryqëzimit kryesor në rrjetin rrugor të Mitrovicës Jugore  
Figura 28. Shfrytëzimi i Kapaciteteve të Kryqëzimit (ICU) në kryqëzimet kryesore  
Figura 29. Parkim ilegal në "Isa Boletini"  
Figura 30. Parkingjet në Mitrovicë Jugore- Burimi: DSHPI  
Figura 31. Perceptimi mbi sigurinë në trafik- ekstrakte nga Anketa e Mitrovicës Jugore  
Figura 32. Emetimet e karbonit për pasagjer- Burimi: TUMI  
Figura 33. Planifikimi rajonal për rajonin verior të Kosovës  
Figura 34. Skema e propozuar për organizimin e asociacionit rajonal të transportit publik  
Figura 35. Opsione për shërbimet rajonale të autobusëve në rajonin verior të Kosovës  
Figura 36. BERZH- Përmirësimi i lidhjes së vetme hekurudhore ndërkombëtare në Kosovë  
Figura 37. Ndalesa të mundshme të lehta hekurudhore  
Figura 38. Trenat e lehtë S-Bahn në Berlin  
Figura 39. Linjat prioritare të autobusëve (Burimi: Busspur und Haltestelle in Mannheim)  
Figura 40. Transporti Publik Urban - Linjat e propozuara të autobusëve për Mitrovicën Jugore  
Figura 41. Komuna e Mitrovicës Jugore - Zona rurale, periferike dhe urbane  
Figura 42. Hapësira e nevojshme për të transportuar të njëjtin numër të udhëtarëve me makinë, autobus ose biçikletë- [www.tobinbennett.com](http://www.tobinbennett.com)  
Figura 43. Stenda e Taksive në Pragë në Malá Strana (Qyteti i Vjetër) Reciprocity Images Editorial/ Alamy Stock Photo  
Figura 44. Vende të mundshme taksi në qytetin e Mitrovicës Jugore  
Figura 45. Stacioni i ri i propozuar në Mitrovicën Jugore  
Figura 46. Kocepti CBD  
Figura 47. Koncepti për qendrën e qytetit të Mitrovicës Jugore  
Figura 48. Kufizimet e hyrjes për jo-rezidentët në CBD  
Burimi: Modeli i superbllloqeve të Barcelonës  
Figura 49. Rrugë njëdrejtimëshe: "Ukshin Kovaqica", "Bedri Gjinaj" and "Kemal Atatürk"  
Figura 50. Rrugë njëdrejtimëshe shembull- Urban Street Design Guide National Association of City Transportation Officials  
Figura 51. Transporti ushqimor me biçikletë  
Figura 52. Shpërndarja e lëvizjeve në akse të ndryshme rrugore në varësi të strukturës së trafikut  
Figura 53. Kryqëzimet kryesore në Mitrovicën Jugore që kanë probleme me kapacitetin dhe sigurinë  
Figura 54. Unaza- By-Pass në jug të Bairit dhe lidhja me Shupkovc  
Figura 55. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore - Komuna e Mitrovicës së Jugut 2020  
Figura 56. Zhvillimi i organizuar i politikës së parkimit urban (Burimi: Push&Pull Training Material "Setting the framework for parking policy" by Prof. G.Mingardo)  
Figura 57. Ndarja e qytetit në zona, në varësi të përparësisë dhe atraktivitetit të zonave  
Figura 58. Rruga Longfellow, Rrugë banimore në konceptin 'Share street', Santa Monica, CA  
Figura 59. Shembull i kufizimit të kohës në Bree (Belgjikë): zonat blu max. 2 orë parkim, zona portokalli max. parkimi 1-orësh dhe zonat e gjelbërta, parkim i pakufizuar  
Figura 60- 61. Shembuj të shtigjeve të biçikletave- Burimi: [altaplanning.com](http://altaplanning.com)  
Figura 62. Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve - koncept strategjik  
Figura 63. Mitrovica Jugore (rruga Isa Boletini) rrugë joadekuate e çiklizmit  
Figura 64. Shembull i praktikës së mirë (Burimi: Ken Lambert/ The Seattle Times)  
Figura 65. Korsitë e biçikletave dhe profilet e shtigjeve  
Figura 66. Skema e propozuar e çiklizmit në Mitrovicë Jugore  
Figura 67. Parkim për biçikleta (Burimi: Presto- Bicycle parking and storage solution)

- Figura 68. Sistemi "Bike-share" në Tiranë  
 Figura 69. Bike- Share" sistemi në Helsinki  
 Figura 70- 71. Qyteti i Dublinit (Promovimi i ecjes dhe çiklizmit) (Zero Emissions - Let's Bike Boston)  
 Figura 72. Menaxhimi i shpejtësisë në varësi të dimensioneve të rrugës, rëndësisë së zonave dhe strukturës së trafikut  
 Figura 73. OZHQ-të dhe objektivat e lidhura me sigurinë rrugore  
 Figura 74. Qasja e Sistemit të Sigurt - Burimi: Save Lives - Një paketë teknike për sigurinë në rrugë  
 Figura 75. Bllokimi i trafikut në disa pjesë të rrugëve afër shkollave në Mitrovicën Jugore  
 Figura 76. Stacioni i monitorimit të cilësisë së ajrit në Mitrovicën Jugore (Indeksi i Cilësisë së Ajrit në kohë reale)  
 Figura 77. DisobeyArt/iStock Kampanjë për ndryshime klimatike (NEW YORK)  
 Figura 78. 'Dita pa makina' Paris- [www.thelocal.fr](http://www.thelocal.fr)  
 Figura 79. Baza e përgatitjes së projekteve të PMQU-së  
 Figura 80. Punëtorja e parë e PMQU-së, Tetor 2019- Mitrovica Jugore dhe Mitrovica Veriore  
 Figura 81. Punëtorja e dytë e PMQU-së, Nëntor 2019-Mitrovica Jugore dhe Mitrovica Veriore- Rezultatet e përbashkëta të ushtrimeve

## LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Përcaktimi i objektivave, pikave kyce dhe aktiviteteve drejt arritjes së tyre gjatë punëtorisë së dytë me hisedarë.

Shembull: Menaxhimi i parkingjeve

Tabela 2. Popullsia në Mitrovicën Jugore dhe Veriore në vitin 2011

Tabela 3. Struktura e moshës në Mitrovicën Jugore, ASK

Tabela 4. Numri i automjeteve të regjistruara në Mitrovicën Jugore, burimi: DSHPI

Tabela 5. Klasifikimi i rrugës, gjatësia dhe trotuari- Burimi: DSHPI

Tabela 6. Prezenca e automjeteve në rrugët regjionale dhe nacionale

Tabela 7. Parkimi publik (sipas Departamentit të Shërbimeve Publike dhe Infrastrukturës)

Tabela 8. Aksidentet e pa dëme materiale dhe të lënduar për 2017-2018 (DRP Mitrovicë, 2019)

Tabela 9. Shumica e aksidenteve në Mitrovicë kanë ndodhur në kryqëzimet e rrugëve më të frekuentuara të qytetit (DRP Mitrovicë, 2019)

Tabela 10. Numri i aksidenteve me fatalitet në Komunën e Mitrovicës Jugore (2014 - 2018) (DRP Mitrovica, 2019)

Tabela 11. Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë së trafikut

Tabela 12. Kriteret për përdorimin e infrastrukturës së përbashkët nga çiklistët dhe këmbësorët

Tabela 13. Gjerësia e sipërfaqeve për lëvizjen e biçikletave

Tabela 14. Numri i hapësirave të parkimit për biçikleta

Tabela 15. Ndarja e detyrave

Tabela 16. Monitorimi i PMQU-së, Mitrovicë Jugore

Tabela 17. Lista e Indikatorëve të Performancës të PMQU-së- Mitrovicë Jugore

Tabela 18. Fondet Strukturore Evropiane dhe Investuese dhe mundësi të tjera financiare

Tabela 19. Fushat e bashkëpunimit në të cilat Mitrovica Jugore ka shprehur gatishmëri për bashkëpunim

Tabela 20. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Regjional

Tabela 21. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Urban

Tabela 22. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Qendrës së qytetit

Tabela 23. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Infrastrukturës rrugore

Tabela 24. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mënyrave aktive të transportit

Tabela 25. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mbrojtjes së mjedisit

Tabela 26. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të menaxhimit të parkingjeve

Tabela 27. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të sigurisë në trafik



**Grupi Koordinues i caktuar për Përmirësimin e Shërbimit të Mobilitetit dhe Transportit Publik (Grupi Koordinues i PMQU-së) për qytetin e Mitrovicës Jugore, i përbërë nga:**

1. Faruk Mujka, nenkryetar i komunës
2. Naser Muja, Drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë
3. Shukri Gashi, Drejtor i Drejtorisë për Ekonomi dhe Financa
4. Hysni Ahmeti, Drejtor i Drejtorisë së Inspektionit

**Grupi Punues i PMQU-së për zhvillimin e Planit të Veprimit për Përmirësimin e Shërbimit të Mobilitetit dhe Transportit Publik (Grupi Punues i PMQU-së) në qytetin e Mitrovicës Jugore, i përbërë nga:**

**Drejtoria për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë:**

1. Mehmet Bajrami- Koordinator i PMQU
2. Fisnik Ibrahimimi
3. Hajrush Salihu
4. Gjylferije Ademi-Kadriu
5. Fellona Hasani (praktikante)

**Drejtoria për Planifikim dhe Urbanizëm:**

6. Nexhmi Hasani
7. Florent Abrashi
8. Sebahate Tahiri

**Drejtoria a Arsimit:**

9. Skofiar Syla

**Drejtoria për Mbrojtje dhe Shpëtim:**

10. Bahtir Maxhuni

**Drejtoria e Inspektionit:**

11. Agron Sylejmani
12. Artan Ibishi (praktikant)

**Drejtoria për Mbrojtjen e Mjedisit:**

13. Irfan Peci

**Drejtoria për Gjeodezi, Kadastër dhe Pronë:**

14. Ruzhdi Ujkani

**Policia e Kosovës:**

15. Ramiz Isufi
16. Arsim Idrizi

**Shkolla e Mesme Teknike 'Arkitekt Sinani':**

17. Sejdi Berisha
18. Nijazi Gërguri

**Ministria e Infrastrukturës:**

19. Skender Sadiku

**UN-Habitat:**

20. Zana Sokoli
21. Fjollë Caka
22. Modest Gashi

**CBM:**

23. Kenan Beqiri

Hisedarët e pushtetit vendor dhe qendror të përfshirë në PMQU dhe roli i tyre ne Mitrovicën Jugore.		
Niveli i qev.	Departmenti/Institucioni	Roli
Lokale	Drejtoria e Shërbimeve Publike dhe Infrastrukturës	Koordinues i projektit
	Drejtoria e Gjeodezisë, Kadastrës dhe Pronës	Kontribut thelbësor
	Drejtoria e Financave dhe Zhvillimit Ekonomik	Kontribut thelbësor
	Drejtoria e Mbrojtjes së Mjedisit	Kontribut thelbësor
	Drejtoria e Planifikimit dhe Urbanizmit	Kontribut thelbësor
	Drejtoria e Arsimit	Kontribut thelbësor
	Drejtoria e Shëndetësisë	Kontribut sekondar
	Drejtoria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural	Kontribut sekondar
	Drejtoria e Mbrojtjes dhe Shpëtimit	Kontribut sekondar
	Drejtoria e Kulturës, Rinisë dhe Sportit	Kontribut sekondar
	Drejtoria e Inspektimit	Kontribut sekondar
	Drejtoria e Integritimit Evropian dhe Mirëqenies Sociale	Kontribut sekondar
Qendrore	Ministria e Infrastrukturës	Kontribut sekondar
	Ministria e Ekonomisë dhe Ambientit	Kontribut sekondar
	Policia e Kosovës	Kontribut sekondar
	Doganat e Kosovës	Kontribut sekondar

Hisedarët tjerë për Mitrovicën Jugore përfshijnë:		
Niveli i qev.	Departmenti/Institucioni	Roli
Shoqëria Civile	OJQ 'Me dorë në zemër'	Partnerë në fazën e numërimit të trafikut
	OJQ '7arte'	Pjesëmarrës të punëtorive
	OJQ 'CDO'	Pjesëmarrës të punëtorive
	OJQ 'Mitrovica Guide'	Kontribues
Instituc. e biznesit	Veturat me qira, Parkingjet private dhe publike, Transporti vendor dhe ndërkombëtar i mallrave, dhe kompanitë e sigurimeve.	Kontribues Pjesëmarrës të punëtorive Pjesëmarrës të punëtorive
Organet komunale	Policia e Kosovës, Kryetarët e fshatrave	Kontribues Pjesëmarrës të punëtorive
Ndërmarrjet organizatat që lidhen me transportin	Ndërmarrja Publike "Stacioni i Autobusëve" në Mitrovicën Jugore, Shoqata Hekurudhore "Infrakos", Shoqata e Transportit, Shoqata e ciklistëve, Shoqata e shoferëve, Shoqata e te verbërve, HANDIKOS, dhe auto-klubet.	Kontribues Pjesëmarrës të punëtorive
Ofertuesit e shërbimeve publike	(KEDS), Posta dhe Telekom i Kosovës, Ndërmarrja Publike 'UNITETI' dhe ujësjellësi regjional.	Kontribues Pjesëmarrës të punëtorive
Shkollat	Shkolla e Mesme Teknike 'Arkitekt Sinani' dhe Gjimnazi 'Frang Bardhi'	Partnerë në fazën e numërimit të trafikut







## HYRJE

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është një plan strategjik në fushën e transportit, i cili synon të përmirësojë dhe harmonizojë nevojat e të gjithë pjesëmarrësve në trafik për lëvizje të lirë dhe të sigurt, ndërsa rrit rehatinë e të jetuarit të qytetarëve dhe siguron një cilësi më të mirë të jetës. Ai paraqet një strategji për lëvizje efikase të njerëzve dhe transportim të mallrave (menaxhimi i kërkesës së lëvizjes), si dhe burimet e mundshme të financimit drejt zbatimit të aktiviteteve të parapara duke marrë parasysh çështjet sociale, mjedisore dhe të kursimit të energjisë.

Aktivitetet e lidhura me PMQU-në bazohen në modelin e shpenzimeve optimale dhe inovacionit, duke kontribuar në drejtim të rritjes së qasshmërisë dhe mobilitetit urban, përmirësimit dhe ngritjes së atraktivitetit të mjedisit jetësor, si dhe përmirësimit të shëndetit publik. Ato bazohen në vendime të bazuara në informata dhe të mbështetura nga qytetarët dhe hisedarët tjerë të përfshirë. Gjetjet theksojnë nevojën e rritjes së sipërfaqes së hapësirave publike dhe të gjelbra dhe për përmirësimin e trafikut publik, prioritizimin e sigurimit të kushteve për përdorim të biçikletave, vendosjen e zonave të kufizuara të trafikut, përdorimin e hapësirave të parkimit etj.

Mobiliteti i qëndrueshëm urban është një sferë e re e veprimit të qeverisjes lokale në Kosovë, megjithëse kjo është një praktikë e zakonshme në Bashkimin Evropian (BE). Deri më tani, shumë qytete evropiane kanë zbatuar plane të tilla urbane dhe kanë ndërmarrë një sërë aktivitete në këtë drejtim. Komisioni Evropian (KE) mbështet në mënyrë aktive zhvillimin e PMQU-së dhe ofron udhëzime për përgatitjen e këtij lloji të planifikimit duke siguruar promovimin e praktikave të mira dhe duke mbështetur arsimin e profesionistëve në këtë fushë. Ka zotime gjithnjë e më të mëdha në Bashkimin Evropian për PMQU-të (të hartuara në përputhje me standardet kombëtare bazuar në Udhëzimet e BE-së) që do të jenë të nevojshme për qytete me madhësi të caktuar, duke eksploruar në ndërkohë mundësi për zhvillimin e një kornize të BE-së që mbështet zbatimin e tyre progresiv.

## QËLLIMET DHE OBJEKTIVAT

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) i Mitrovicës së Jugut ka për qëllim të përmirësojë lidhshmërinë e qytetit duke e bërë sistemin e mobilitetit urban më të qëndrueshëm. Një sistem i mobilitetit të qëndrueshëm urban është ai që plotëson nevojat aktuale të njerëzve rreth mobilitetit, pa kompromentuar aftësinë e brezave të ardhshëm për t'i përmbushur nevojat e tyre. Një sistem i tillë është i integruar mirë dhe siguron qasshmëri më të lartë në transport, efikasitet dhe cilësi për të gjithë. Është gjithashtu më i besueshëm, më i sigurt, më i përbalueshëm dhe më pak ndotës.

Prandaj, objektivat kryesorë të këtij PMQU përfshijnë përmirësimin e cilësisë së jetës, barazinë sociale, qasshmërinë në transport, integrimin intermodal, qëndrueshmërinë ekonomike, atraktivitetin urban, qëndrueshmërinë dhe cilësinë mjedisore në Mitrovicën e Jugut duke siguruar që të gjithë njerëzit, bizneset dhe palët e tjera të prekura të përfshihen dhe përfitojnë nga ky proces. Meqenëse një sistem i mobilitetit të qëndrueshëm urban nuk është i bazuar veçanërisht në një zonë administrative por në një "zonë funksionuese të bazuar në modelet e udhëtimit në punë", ky PMQU adreson sistemet e mobilitetit në Mitrovicën e Jugut, bazuar në të cilat gjetje përpiqet të sigurojë zgjidhje afatgjatë dhe të qëndrueshme.



# PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE



STRENGTHS



WEAKNESSES

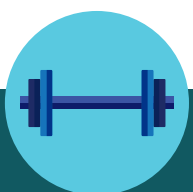


OPPORTUNITIES



THREATS

Situata ekzistuese e trafikut në Mitrovicë Jugore, përparësitë, dobësitë dhe një përmbledhje e mundësive dhe rreziqeve të mundshme



## Përparësitë

- Trafiku rrugor i lidhur mirë me pjesën tjetër të Kosovës, me rrugë dhe trafik hekurudhor;
- Vendndodhja gjeografike e pozicionuar mirë për të siguruar një shkëmbim tregtar midis veriut dhe jugut. Një linjë hekurudhore midis Beogradit dhe Prishtinës përshkon Mitrovicën e Jugut, e cila kalon në Shkup dhe vazhdon deri në Detin Mesdhe e në Selanik;
- Sektori i trafikut dhe transportit shihet si prioritet nga institucionet lokale;
- Qasja e shpejtë në pjesën qendrore të qytetit përmes rrugëve me karakter më të lartë ("Shemsi Ahmeti", "Mbretëresha Teutë" dhe "Isa Boletini").



## Dobësitë

- Rrugët kryesore të mbingarkuara në qendër të qytetit;
- Kushtet e dobëta rrugore, veçanërisht rrugët që lidhin lagjet e qytetit;
- Kryqëzimet e trafikut të ngarkuara në rrugët kryesore (SHKK-ja ekzistuese varion nga 70-80%);
- Numri i lartë i automjeteve që kalojnë nëpër qendër të qytetit, përdorin rrugët në periferi të qytetit (rrugët unazore) përdoren rrallë;
- Gjendja e keqe hekurudhore;
- Transporti publik joadekuat dhe i pamjaftueshëm (transporti publik urban brenda qytetit nuk ekziston);
- Kushtet e papërshtatshme për këmbësorët dhe përdoruesit e biçikletave (mungesa e trotuareve, rrugëve të shtruara dhe shtigjeve të biçikletave);
- Vendparkime të pamjaftueshme në qytet;
- Zvogëlimi i kapacitetit dhe i nivelit të shërbimit rrugor për shkak të parkimit të paligjshëm,
- Mungesa e konsiderueshme e sinjalizimit horizontal dhe atij vertikal të trafikut,
- Mungesa e qetësimit të trafikut, veçanërisht pranë shkollave,
- Mungesa e infrastrukturës adekuate për njerëzit me nevoja të veçanta,
- Menaxhimi i dobët i trafikut urban (moszbatimi i Ligjit ka bërë që automjetet të parkojnë pa kontroll në të gjitha pjesët e rrugëve);
- Afërsia e ndërtesave me rrugën, duke mos lënë asnjë mundësi për zgjerimin e rrugës.



## Mundësitë

- Projekte të reja infrastrukturore, përfshirë ndërtimin e rrugës nacionale "M2 Prishtinë –Mitrovicë" (Plani i Veprimit të Vizionit Ekonomik të Kosovës 2011-2014);
- Përmirësim i kapacitetit dhe sigurisë rrugore, duke larguar parkingjet e paligjshme nga trotuaret dhe rrugët,
- Rrjet i integruar i autobusëve, që lidh vendbanimet në të dy Mitrovicat,
- Planifikim i balancuar i shfrytëzimit të tokës dhe transportit drejt përmirësimit të qasjes në pasuritë e qytetit dhe hapësirat e gjelbra.



## Rreziqet

- Rritja e trafikut të motorizuar për shkak të mungesës së zhvillimit të transportit publik dhe sistemit të keq të rrugëve;
- Integrimi i pamjaftueshëm i investimeve të transportit në projektet zhvillimore;
- Mosdisponueshmëria dhe pamjaftueshmëria e granteve dhe buxhetit komunal.



## Gjetjet kryesore nga numërimet në trafik për Mitrovicën Jugore

Gjetjet kryesore të identifikuar që rrjedhin nga analiza e të dhënave të trafikut (motorik dhe jomotorik, të mbledhura në 27 pika regjistrimi) në kryqëzimet kryesore në Mitrovicën e Jugut përfshijnë:

- **Trafiku i rënduar në rrugët kryesore që lidhen me qendrën e qytetit.** Mbingarkimi i trafikut është bërë problem i madh për rrugët kryesore në qendër të qytetit (shpesh duke tejkaluar periudhat normale të pikut të trafikut);
- **Disa kryqëzime dhe seksione rrugore janë të mbingarkuara,** aktualisht me shfrytëzim të kapacitetit të kryqëzimit (SHKK) që varion nga 70-80%;
- **Kontrolli i pamjaftueshëm i trafikut në kryqëzim.** I pakontrolluar, ku shenjat e KRYQËZIMIT (YIELD) me rrugën me përparësi kalimi dhe të NDALIMIT (STOP) përdoren në mënyrë jo të duhur, duke marrë parasysh kushtet mbizotëruese në lidhje me vëllimin e trafikut, shpejtësinë dhe faktorë të tjerë;
- **Konflikte të tepërta brenda ose afër kryqëzimit,** sidomos midis automjeteve që kthehen dhe këmbësorëve që kalojnë;
- **Informacion joadekuat për shoferët (mungesa e sinjalizimit të trafikut),** veçanërisht e shenjave dhe shënjimeve të navigimit në kryqëzime;
- **Parkim joadekuat në zonat e banuara,** veçanërisht në hyrjet e tyre, rrugët kryesore dhe kryqëzimet, gjë që gjithashtu ka zvogëluar kapacitetin e trafikut të kryqëzimeve.



## Gjetjet kryesore nga sondazhet dhe aketimet

Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut për ekonomi familjare është kryer online me 410 qytetarë që jetojnë në Mitrovicën e Jugut dhe në rrethinë. Karakteristikat e të anketuarve janë si ato të popullatës për sa i përket moshës, gjinisë dhe veçorive të tjera demografike.

Në mesin e 202 intervistave të përfunduara, pjesëmarrja sipas gjinisë është pothuajse e barabartë, ku të anketuarat femra janë në numër pak më të lartë (50,59%) sesa të anketuarit meshkuj (49,11%). Përqindja e të anketuarve sipas grupmoshave është si vijon: 10-19 vjeç 23,21%; 20-29 vjeç 41,96%; 30-39 vjeç 17,86%; 40-49 vjeç 13,39%; 50-59 vjeç 2,68%; 60-69 vjeç 0,89% dhe 70-79 vjeç 0,5%. Shumica e të anketuarve kanë përfunduar shkollimin e mesëm (47,97%), pasuar nga ata me diplomë universitare ose arsim të lartë (37,17%), zanate/kurse teknike/profesionale (11,50%) dhe shkollim fillor (3,54%). Për më tepër, shumica e të anketuarve janë studentë (të rregullt) (40,71%), të punësuar me orar të plotë (33,63%), të papunë (28,32%), të punësuar me orar të pjesshëm (5,31%) dhe persona me aftësi të kufizuara ose të paaftë për të punuar (0,88%). 200 anketime shtesë u kryen me prezencë fizike, duke synuar grupe specifike, të tilla si të moshuarit, nxënësit e shkollave fillore dhe të mesme, dhe njerëzit me aftësi të kufizuara fizike (në HANDIKOS) dhe me dëmtime në shikim.

Instrumenti anketues ishte i përbërë nga tri pjesë, duke mbledhur informacione për të intervistuarit dhe ekonominë familjare për 1) demografinë, 2) sjelljen e udhëtimit, si në udhëtime tipike ashtu edhe në ato atipike, dhe 3) gatishmërinë dhe aftësinë për të ndryshuar sjelljen e tyre të udhëtimit. Ai ishte krijuar për të kuptuar mobilitetin dhe sjelljen e udhëtimit të popullatës së Mitrovicës së Jugut. Informacioni në lidhje me mobilitetin bazohej në udhëtime që bëhen në një ditë tipike/të zakonshme dhe udhëtime që jo domosdoshmërisht bëhen çdo ditë. Qëllimi i udhëtimit, koha e kaluar në një udhëtim dhe mënyrat e transportit të përdorura gjatë një udhëtimi ishin midis të dhënave të mbledhura për secilin të anketuar.

Në përgjithësi, dy mënyrat më të preferuara të transportit në një udhëtim tipik janë ecja dhe udhëtimi me veturë, ndërsa në udhëtimet atipike, modaliteti më i përdorur i transportit është me veturë. Tri qëllimet më të përmendura në udhëtime tipike janë: shkuarja në punë, shkuarja në një udhëtim gjatë kohës së lirë dhe shkuarja në shkollë. Udhëtimet atipike bëhen kryesisht për qëllime të kohës së lirë dhe për të shoqëruar dikë tjetër.

Përveç udhëtimeve, të anketuarit iu përgjigjën një seri pyetjesh në lidhje me sjelljen e tyre të udhëtimit me fokus në biçikleta, transport publik dhe vetura private. Në mesin e këtyre modaliteteve, biçikleta përdoret më së paku. Dallimi në transportin publik dhe përdorimin e veturave qëndron në shpeshësinë e përdorimit. Transporti publik përdoret maksimum disa herë në javë, ndërsa vetura private në shumicën e rasteve përdoret në baza ditore, pasuar nga ata që përdorin vetura disa herë

në javë.

Arsyet më të shpeshta të deklaruara nga të anketuarit për mospërdorimin e biçikletës janë mungesa e infrastrukturës për çiklistët (p.sh. cilësia e dobët e rrugëve për biçikleta, mungesa e korsive të biçikletave, mungesa e vendparkimeve etj.). Sa i përket ecjes, problemet kryesore kanë të bëjnë me sigurinë në trafik (p.sh. trotuaret e zëna nga vetura të parkuara, cilësia e dobët e trotuareve, mungesa e trotuareve të mjaftueshme etj.).



#### Udhëtimet tipike - Modaliteti parësor i lëvizjes

Kur u pyetën për modalitetin/mjetin parësor të transportit në udhëtime tipike/ të zakonshme, 28,50% e të anketuarve deklaruan lëvizjen me makina, 25,0% ecjen, dhe 28.5% transportin privat (taksi të ligjshëm/të paligjshëm). Mjete më pak të përmendura të transportit janë transporti publik (13%), biçikletat (8%) dhe motoçikletat (1,50%).



#### Çiklizmi

Shumica e të anketuarve (48,0%) deklaruan se kurrë nuk kanë përdorur biçikletë si mjet transporti. Rreth 27,20% deklaruan se përdorin biçikletën disa herë në vit, 16,00% prej tyre disa herë në muaj, 6,40% disa herë në javë, dhe vetëm 2,40% se e përdorin atë çdo ditë.



#### Ecja

Shumica e të anketuarve (73,33%) deklaruan se ecin rregullisht, ndërsa pjesa tjetër prej 26,67% deklaruan se nuk ecin rregullisht. Arsyet kryesore për këta të fundit përfshijnë trotuaret e zëna nga veturat e parkuara (67,62%), dyqanet dhe shitja e artikujve të vendosur jashtë (57,14%), trotuaret e pamjaftueshme (38,10%), zonat e pamjaftueshme pa vetura (34,29%), cilësia e dobët e trotuareve (19,52%), dhe të tjera (10,48%).



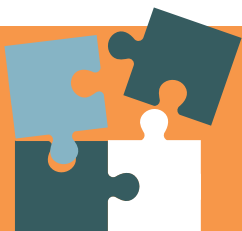
#### Transporti publik

65,77% deklaruan se transporti publik nuk është funksional, ndërsa 25,50% deklaruan se është funksional. Arsyet kryesore për mospërdorimin e transportit urban përfshijnë kohën e gjatë të udhëtimit (47,55%), mungesën e rehatisë (ulëset, zhurmën, temperaturën) (41,26%), mungesën e mirëmbajtjes/pastrimit (39,36%), mungesën e informacionit për linjat dhe itinerarin (37,76%), mungesën e shpeshtësisë dhe fleksibilitetit (36,36%), etj.



#### Automjetet private

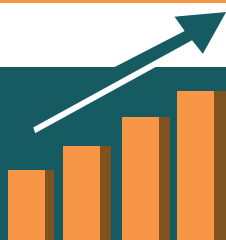
Sa i përket përdorimit të veturave, 4,38% deklaruan se kurrë nuk kanë përdorur veturë private si mjet transporti, ndërsa 32,85% deklaruan se e përdorin çdo ditë, pasuar nga ata që e përdorin disa herë në javë (37,96%), disa herë në muaj (18,98%) dhe ata që e përdorin rrallë (5,84%).



## Sfidat në Infrastrukturën dhe Transportin Rrugor në Mitrovicën Jugore

Ky seksion adreson sfidat e mëposhtme të transportit dhe mobilitetit urban:

- Si ta bëjmë Mitrovicën e Jugut të qasshme nga trafiku hekurudhor dhe rrugor shpejt dhe me lehtësi?
- Si ta bëjmë Mitrovicën e Jugut të qasshme përbrenda? Si të shmangim trafikun e mbingarkuar, ngarkesat e trafikut në orët e pikut dhe mungesën e vendparkimeve? Zënia e trotuareve nga veturat.
- Si t'i bëjmë të gjitha rrugët të qasshme për të gjithë, pavarësisht nga statusi social?
- Si ta bëjmë transportin publik më efektiv?
- Si t'i zgjidhim problemet e parkimit përkohësisht derisa përfundimisht të gjendet një zgjidhje e përhershme?
- Si të zvogëlojmë numrin e automjeteve që qarkullojnë në rrugët më të frekuentuara të qytetit?
- Si të përgatisni një dizajn themelor dhe të detajuar për shtigjet e biçikletave dhe trotuaret për këmbësorë?
- Si ta pajisim Mitrovicën e Jugut me mjete të transportit publik masiv të cilat janë të përshtatshme për mjedisin dhe në përputhje me standardet evropiane?



## Qëllimet kryesore, objektivat, objektivat SMART dhe masat për Mitrovicën Jugore



**Sistemi rajonal i transportit publik**

- Themelimi i një Shoqate të Përbashkët Rajonale të Transportit dhe krijimi i një shërbimi të rregullt të autobusëve për të gjitha komunat veriore.
- Rivitalizimi i transportit hekurudhor Prishtinë-Mitrovicë-Leshak.
- Rifunksionalizimi i stacioneve ekzistuese hekurudhore dhe shtimi i tyre në Mitrovicë (të Veriut/të Jugut), Zveçan, Banjë, Sllatinë, Leposaviq, Leshak, Vushtrri, Prilluzhë, Obiliq, Fushë Kosovë.
- Krijimi i një stacioni të ri multimodal (duke ndërtuar një stacion të ri autobusësh afër stacionit hekurudhor).
- Lobimi me qeverinë qendrore për krijimin e një sistemi hekurudhor të lehtë në shinat ekzistuese hekurudhore. Tramvajet ose mjetet e lehta hekurudhore mund të shërbejnë për disa ndalesa brenda qytetit që nuk shërbehen nga trenat e distancave të gjata.



### Koncepti për Qendrën e qytetit (QQB)

- Krijimi i një koncepti të ri për qendrën e qytetit përmes një sistemi të ri rregullash. Është e rëndësishme të sigurohet që politikat dhe vendimet e ardhshme minimizojnë nevojën për të udhëtuar, inkurajojnë ecjen dhe çiklizmin, zvogëlojnë nevojën për automjete individuale dhe janë në përputhje me objektivat më të gjera ekonomike, sociale dhe mjedisore.
- Ruajtja dhe zhvillimi i mëtejshëm i karakterit multifunksional të qendrës së qytetit.
- Menaxhimi i parkimit me një sistem udhëzues për të zvogëluar trafikun dhe hapësirat e parkimit falas.
- Përmirësimi i sistemit të transportit publik i cili do të zvogëlonte ndjeshëm numrin e automjeteve të udhëtarëve me destinacion drejt qendrës së qytetit.
- Vendosja e stacioneve të autobusëve afër qendrës së qytetit.
- Zhvillimi dhe rregullimi i rrjetit rrugor duke krijuar rrugë të reja dhe duke zgjeruar dhe përmirësuar ato ekzistuese.
- Menaxhimi inteligjent i trafikut duke parandaluar trafikun transit për të kaluar qendrën e qytetit në rrugët e mbingarkuara. Kufizimi i qasjes së automjeteve në qendrën e qytetit dhe zonat urbane.
- Ruajtja e hapësirave ekzistuese të gjelbra dhe publike brenda qytetit dhe krijimi i hapësirave publike shtesë.
- Zgjerimi dhe forcimi i korridoreve ekologjike për këmbësorë dhe çiklistë përgjatë lumenjve "Ibër" dhe "Sitnicë".
- Përmirësimet e Logjistikës së Qytetit. Përmirësimi i furnizimit/organizimit/rregulloreve të transportit është i rëndësishëm për sa i përket mbështetjes dhe lehtësimit të aspektit ekonomik të qytetit.



### Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut

- Shpërndarja e lëvizjeve në akse të ndryshme rrugore në varësi të strukturës së trafikut, si p.sh.:  
trafiku transit - automjetet e rënda;  
trafiku urban dhe automjetet motorike;  
trafiku urban dhe modalitetet aktive (biçikleta dhe këmbësorë); dhe modalitetet aktive (këmbësorët dhe çiklistët).
- Përmirësimi i Kapacitetit të Kryqëzimeve dhe Masave të Sigurisë, sepse disa kryqëzime në rrugët kryesore kanë probleme mbingarkimi gjatë orëve të pikut dhe paraqesin rrezik për sigurinë e përdoruesve të rrugës.
- Në planin afatshkurtër, propozohet të krijohet një lidhje e re transporti përmes një rruge unazore - rrugë qarkore, që shtrihet në pjesën jugore të Mitrovicës së Jugut dhe në qendrën e qytetit, duke siguruar një lidhje të re të trafikut transit midis rrugëve të rrugës rajonale R-101 dhe autostradës M2 në Shupkocv.
- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore për zhvillimin e transportit rajonal përmes:  
mirëmbajtjes së rregullt të rrugëve;  
rehabilitimit të rrugëve ekzistuese në rajonin perëndimor; dhe  
ndërtimit të rrugëve të reja (vetëm nëse vërehen pengesa të mëdha ose lidhje që mungojnë).





### Strategjia e biçikletave

- Zhvillimi i konceptit strategjik për krijimin e rrjetit të çiklizmit të qytetit, përfshirë rregullimet në korsitë ekzistuese të biçikletave, investimet në ndërtimin e korsive tashmë të planifikuara të biçikletave, dhe dizajnimin e korsive të reja të biçikletave.

- Prioritizimi i zonave për hapësirat e parkimit të biçikletave të përqendruara pranë ndërtesave publike në qendër të qytetit, ku ka më shumë gjasa për kërkesë më të madhe.

- Zhvillimi dhe zbatimi i përbashkët i një skeme "bike-share" (të përdorimit të përbashkët të biçikletave) për marrjen me qira të biçikletave.

- Zhvillimi i fushatave dhe materialeve promovuese për të inkurajuar përdorimin e modaliteteve aktive, të tilla si ecja dhe çiklizmi, si modalitetet më të shëndetshme të transportit.



### Sistemi i Transportit Publik Urban

- Vendosja e një sistemi të transportit publik urban, bazuar në besueshmërinë dhe rregullsinë e shërbimeve të autobusëve në të gjithë Mitrovicën e Jugut, duhet të jetë një nga prioritetet kryesore për adresimin e problemeve të mbingarkimit dhe për sigurimin e mënyrave të qëndrueshme të transportit si opsione atraktive dhe e besueshme.

- Rrjeti i transportit urban për qytetin e Mitrovicës e Jugut do të arrihet me katër linja funksionale:

Linja nr. 1 "Qendër-Iliridë-Gushac";

Linja nr. 2 "Zhabac-Qendër-Stacioni i Trenit";

Linja nr. 3 "Qendër-Shupkoc-Shipol-Lushtë"; dhe

Linja nr. 2A "Kushtovë-Zhabar" (që shërben si linjë ndihmëse dhe që operon në interval më të gjatë);

- Vendosja e një sistemi të integruar të biletave;

- Përmirësimi i funksionimit të taksive në qytet;

- Krijimi i një stacioni të ri multimodal (duke ndërtuar një stacion të ri autobusësh afër stacionit hekurudhor) i cili do të shërbejë si nyje ndërlidhëse jo vetëm për qytetin e Mitrovicës së Jugut, por edhe për rajone të tjera.



### Menaxhimi i parkingjeve

- Zhvillimi i një politike për parkim për Mitrovicën e Jugut (zbatimi i një koncepti të menaxhimit të parkimit);

- Ndarja e qytetit në zona parkimi (në varësi të atraktivitetit dhe rëndësisë së zonave) dhe krijimi i rregulloreve dhe kushteve të reja për parkimin e automjeteve për zonat përkatëse. Tri zona parkimi janë paraparë për qytetin e Mitrovicës e Jugut:

Zona e Parkimit 1 - Pjesa qendrore e qytetit;

Zona e Parkimit 2 - Pjesa periferike e qytetit;

Zona e Parkimit 3 - Jashtë përkufizimeve në Zonat 1 dhe 2, e destinuar për parkim falas dhe të pakushtëzuar të automjeteve.

- Hartimi i një rregulloreje të re për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për parkim në rrugë dhe jashtë rrugës;

- Hartimi i një rregulloreje të veçantë për parkim në zonat e banimit dhe në banesat kolektive;

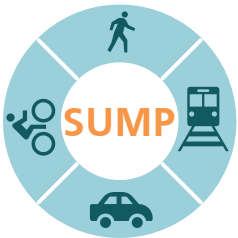
- Vendosja e "Zonës për banorët e ndërtesave kolektive" në zonat e banuara;

- Funksionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit.



## Siguria në trafik

- Hartimi i një strategjie për sigurinë në trafik për të krijuar një mjedis të sigurt në të cilin të gjithë pjesëmarrësit në trafik janë në gjendje të vozisin, të ngasin/çiklojnë dhe të udhëtojnë pa frikë se mos përfshihen në një aksident rrugor ose rrezikohen në ndonjë mënyrë nga pjesëmarrja në trafik;
- Ulja e aksidenteve në trafik;
- Rritja e numrit të nxënësve që shkojnë në shkollë në këmbë dhe me biçikletë, duke promovuar kështu zhvillimin e qëndrueshëm të planeve të udhëtimit në shkollë;
- Përmirësimi i dizajnit të rrugës për këmbësorë dhe çiklistë;
- Zhvillimi i masave të qetësimit të trafikut dhe sigurisë brenda zonave lokale për të zvogëluar shpejtësinë e automjeteve;
- Ndryshimi i sjelljes së shoferëve dhe përmirësimi i sigurisë së përdoruesve të rrezikuar të rrugëve (këmbësorët dhe çiklistët);
- Ndërmarrja e nismave për sigurinë rrugore, si dhe të atyre të zbatimit të ligjit, edukimit dhe trajnimit;
- Ndërmarrja e fushatave të ndërgjegjësimit publik (veprime të koordinuara midis institucioneve për të arritur ndikim më të lartë);
- Qetësimi i trafikut duke krijuar zona shpejtësie 20-30 km/orë rreth shkollave, institucioneve arsimore dhe zonave të banimit;
- Përmirësimi i sinjalizimit horizontal dhe atij vertikal të trafikut;
- Rritja e aftësive profesionale të stafit për sigurinë në trafik;
- Instalimi i kontrolleve automatike të shpejtësisë dhe rritja e kontrolleve me stacionet mobile me radar.



## Strukturimi i ardhshëm i PMQU-së

- Arritja e një rezultati të koordinuar dhe të përqendruar të mobilitetit si në nivelin strategjik, ashtu edhe në atë operacional.
- Zhvillimi dhe zbatimi i PMQU-së për të siguruar përmirësimin e vazhdueshëm në zhvillimin dhe koordinimin e strategjisë së mobilitetit të qëndrueshëm, me fokus në përmirësimin e realizimit të objektivave dhe caqeve të dakorduara (dhe programet e investimeve që mbështesin këto).
- Krijimi i një ekipi për zhvillimin dhe mbikëqyrjen e PMQU-së (i përbërë nga: Drejtoria për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë, Drejtoria për Planifikim dhe Urbanizëm, Drejtoria e Financave dhe Zhvillimit Ekonomik, Drejtoria e Gjeodezisë dhe Kadastrës dhe Pronës).
- Ofrimi i këshillave/propozimeve për vendimmarrësit në lidhje me financimin e PMQU dhe investimin e masave të programit të PMQU-së.
- Aplikimi për burimet financiare të BE-së, përkatësisht mundësinë për tenderë për zgjidhje inovative të transportit, mjedisit dhe energjisë, gjë që rrit konkurrencën dhe kapacitetin e burimeve financiare në dispozicion të Mitrovicës së Jugut.
- Monitorimi dhe vlerësimi i progresit të zbatimit të PMQU-së dhe raportimi tek Kuvendi Komunal/Kryetari i Komunës.
- Bashkëpunimi/koordinimi me Mitrovicën e Veriut dhe komunat e tjera fqinje për çështje me interes të përbashkët dhe në zbatimin e përbashkët të masave.
- Sigurimi i mjeteve të parapara financiare për zbatimin e pakos së masave të parapara në këtë plan.



# PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN PMQU



MITROVICË JUGORE



Periudha e parë e numërimeve  
(25, 28, 29 Prill)



Dizajnimi i mjeteve



NUMËRIMET NË TRAFIK

Shkurt  
Mars 2018

Mars  
Prill 2018

Mars  
Prill 2018



Përcaktimi i udhëkryqeve



**Periudha e dytë e numërimeve**  
(25, 28, 29 Korrik)



**102 numërues të trajnuar**  
Shkolla të mesme, Qendra rinore, anëtarë të OJQ-ve

Training with high schools  
Technical School 'Arkitekt Sinani'

Numërimi i parë  
Prill 2018



6



5

Testimi i mjeteve

Prill  
Korrik 2018

procesi  
në vazhdim

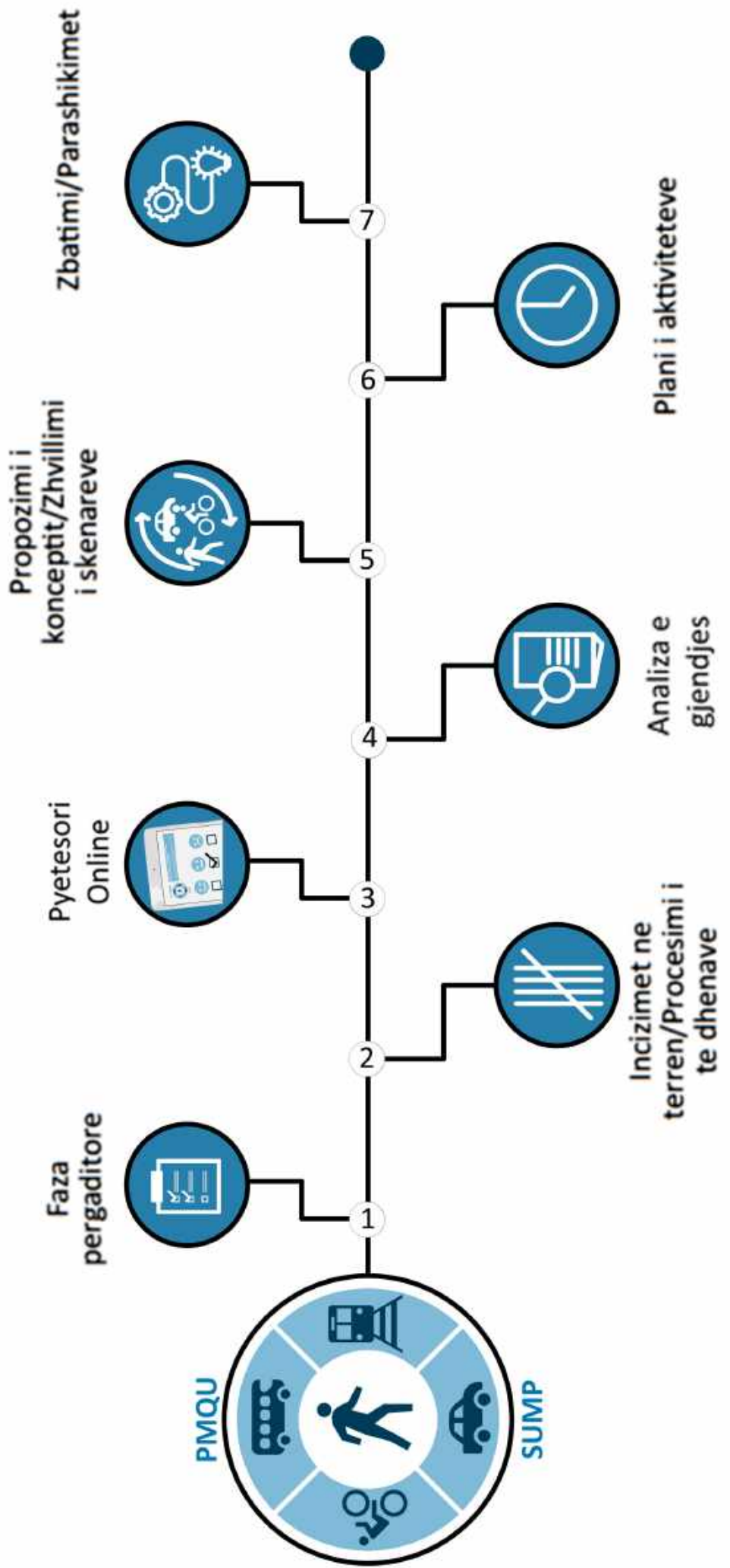


7

Numërimi i dytë  
Korrik 2018

Trajnimet me shkollat e mesme  
Gjimnazi 'Frang Bardhi'

- 7 Maj 2020 dhe tutje
- 6 Maj 2020 dhe tutje
- 5 Nëntor 2019 deri Prill 2020
- 4 Mars 2019 deri Tetor 2019
- 3 Janar 2019 deri Mars 2019
- 2 Prill 2018 deri Dhjetot 2018
- 1 Janar 2018 deri Prill 2018



# 1. METODOLOGJIA E PLANIT TË MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN PËR MITROVICËN JUGORE



## 1.1 Përgatitja dhe analizat

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) i Komunës së Mitrovicës së Jugut ka dalë si prioritet nga vlerësimi fillestar, dhe është iniciuar nga Kryetari i Komunës, Agim Bahtiri, (përmes vendimit nr. 01-030/01-0010576/18) me qëllim të përmirësimit të sistemit të mobilitetit të komunës dhe bërjen e tij më të qëndrueshëm. Objektivat e tij kryesorë përfshijnë përmirësimin e cilësisë së jetës, barazimin social, qasshmërinë në transport, integrimin intermodal, qëndrueshmërinë ekonomike, atraktivitetin urban, qëndrueshmërinë dhe cilësinë e mjedisit në Mitrovicën e Jugut, duke siguruar që të gjithë njerëzit, bizneset dhe palët e tjera të prekura janë të përfshira dhe përfitojnë nga ky proces.

Është një dokument strategjik gjithëpërfshirës, që mbulon një "zonë funksionuese të bazuar në modelet e udhëtimit në punë" (jo të gjithë zonën administrative të komunës), i hartuar përmes një procesi gjithëpërfshirës të ndërtuar mbi partneritetin me komunën, nivelin qendror, hisedarët, shoqërinë civile dhe komunitetin e gjerë, bazuar në udhëzimet ndërkombëtare dhe praktikatat më të mira.

Metodologjia e hartimit të PMQU-së të Mitrovicës së Jugut u bazua në shqyrtimin e literaturës së praktikave më të mira ndërkombëtare, shqyrtimin e udhëzimeve të BE-së (ELTIS) dhe UN-Habitat-it, shqyrtimin e legjislacionit që lidhet me planifikimin hapësinor dhe mobilitetin, planet lokale dhe politikatat, shkëmbimin qytet me qytet, identifikimin e hisedarëve, vlerësimin e kushteve aktuale të mobilitetit lokal (përmes numërimit të trafikut dhe anketimeve), identifikimin e problemeve, vizionimin përcaktimin e qëllimeve përmes procesve participuese/pjesëmarrëse, si dhe identifikimin e agjencive zbatuese përkatëse dhe të detyrave të tyre.

### 1.1.1. Organizimi i strukturave të punës

Procesi filloi me krijimin e strukturave të punës të komunës, përfshirë sigurimin e pronësisë politike dhe institucionale, krijimin e grupeve të përbashkëta punuese mes drejtorive dhe hartëzimit të hisedarëve dhe palëve të interesit. Meqenëse komuna nuk kishte të gjitha kapacitetet profesionale dhe operative për të realizuar PMQU-në së brendshmi, u angazhuan disa palë të jashtme, mes tyre OJQ lokale dhe nxënës të shkollave të mesme që mbështetën procesin e numërimit të trafikut, si dhe dy ekspertë të mobilitetit (një vendor dhe një ndërkombëtar) duke ndihmuar përmes analizës së situatës aktuale të mobilitetit (përfshirë identifikimin e çështjeve kryesore) dhe procesit

të zhvillimit të PMQU-së (përfshirë propozimin e konceptit, zhvillimin e skenarëve, përcaktimin e masave, përgjegjësitë dhe planit të aktiviteteve, si dhe dispozitat e zbatimit). Një PMQU duhet të adresojë të gjitha modalitetet dhe format e transportit brenda një zone urbane, duke përfshirë ato motorike (automobila, autobusë, automjete të lehta tregtare dhe të rënda, motoçikleta) dhe jomotorike (ecje dhe çiklizëm), publike dhe private, për udhëtarë dhe mallra, që janë në lëvizje dhe që parkohen (ELTIS, 2014). Ai gjithashtu duhet të vlerësojë nevojat dhe prioritetet e të gjithë hisedarëve (publikë dhe privatë), duke synuar sigurinë dhe mbrojtjen në trafik, efikasitetin socio-ekonomik dhe uljen e ndotjes, bllokimeve dhe përdorimin e burimeve të shpenzueshme (të tilla si energjia, gazi).

PMQU-ja e Mitrovicës së Jugut ka për qëllim të krijojë një sistem të transportit urban duke adresuar – si minimum – objektivat e mëposhtëm:

- Sigurimi që të gjithë qytetarëve u ofrohen mundësi transporti që mundësojnë qasje në destinacionet dhe shërbimet kryesore;

- Përmirësimi i sigurisë në trafik;

- Ulja e ndotjes së ajrit dhe ndotjes nga zhurma, emetimet e gazrave serë dhe konsumi i energjisë;

- Përmirësimi i efikasitetit dhe kost-efektivitetit të transportit të personave dhe mallrave;

- Kontribuimi në rritjen e atraktivitetit dhe cilësisë së mjedisit urban dhe dizajnit urban për të mirën e qytetarëve, ekonomisë dhe shoqërisë në tërësi.

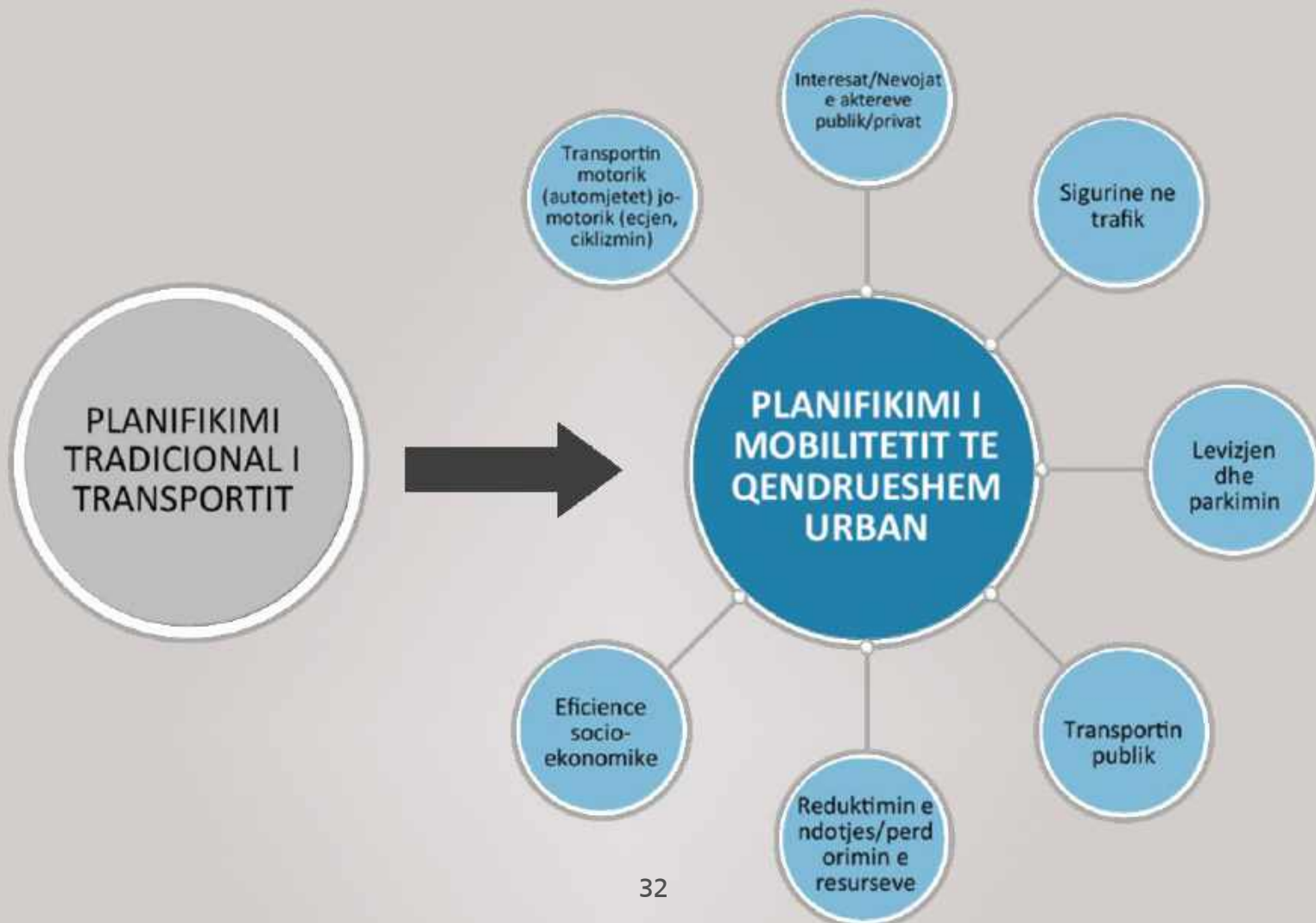
### 1.1.2. Përcaktimi i kornizës së planifikimit

Për dallim nga qasjet tradicionale të planifikimit të transportit, planifikimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban është një proces afatgjatë, i orientuar kah njerëzit, gjithëpërfshirës dhe multisektorial, i cili kërkon një koordinim të mirë

të drejtorive të ndryshme të qeverisjes lokale dhe monitorim dhe vlerësim të rregullt. Kur planifikoni një sistem të mobilitetit të qëndrueshëm urban, duhet të ketë koordinim të mirë politikash ndërmjet sektorëve të transportit, përdorimit të tokës, mjedisit, zhvillimit ekonomik, politikës sociale, shëndetit, sigurisë dhe të energjisë dhe përfshirje të vazhdueshme të qytetarëve dhe akterëve në të gjitha proceset e planifikimit. Para hartimit të një PMQU-je, është e rëndësishme të siguroheni që parimet e qëndrueshmërisë kuptohen mirë nga të gjitha palët e përfshira dhe merren parasysh gjatë gjithë procesit të planifikimit.

Kjo fazë do të përcaktojë kornizën për zhvillimin e PMQU-së bazuar në Udhëzimet e Planit të Mobilitetit. Kjo ndjek udhëzimet e BE për zhvillimin e PMQU-së që ndiqen gjerësisht nga komunat në të gjithë Evropën. Procesi i përgjithshëm dhe fazat vijuese për zhvillimin e një PMQU-je të suksesshme janë paraqitur në Figurën 1. Metodologjia e hartimit të SUMP për Mitrovicën Jugore bazohet në rishikimin e literaturës, praktikave më të mira

Figura 1. Planifikimi Tradicional i Transportit përkundrejt Planifikimit të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban





ndërkombëtare, rishikimi i udhëzimeve të BE-së dhe UN-Habitat, rishikimi i legjislacionit në lidhje me mobilitetin dhe planeve dhe politikave lokale, shkëmbimi i qytet-qytet, identifikimi i palëve të interesit, vlerësimi i kushteve aktuale të mobilitetit lokal (përmes numërimit të trafikut dhe sondazheve), identifikimi i problemeve, vizionimi pjesëmarrës dhe përcaktimi i qëllimit, dhe identifikimi i agjencive zbatuese përkatëse dhe detyrat e tyre.

## 1.2 Procesi i PMQU-së

### 1.2.1. Shtrirja kohore

Zakonisht, investimet në sektorin e transportit kanë një jetëgjatësi prej 20 vjetësh dhe rrjedhimisht studimet e fizibilitetit ndërmerren për, të paktën, këtë kornizë kohore. Prandaj, Udhëzimet për Metodologjinë e PMQU-së me të drejtë propozojnë një "strategji zhvillimi për 20-30 vitet e ardhshme, me rishikime të rregullta (2-5 vjet) dhe matje të rregullta (3-10 vjet) të procesit të zbatimit". Meqenëse skenarët për PMQU do të bazohen në vitin 2040 ose edhe në vitin 2050, parashikimet e të dhënave janë të nevojshme për të dhënat socio-ekonomike të

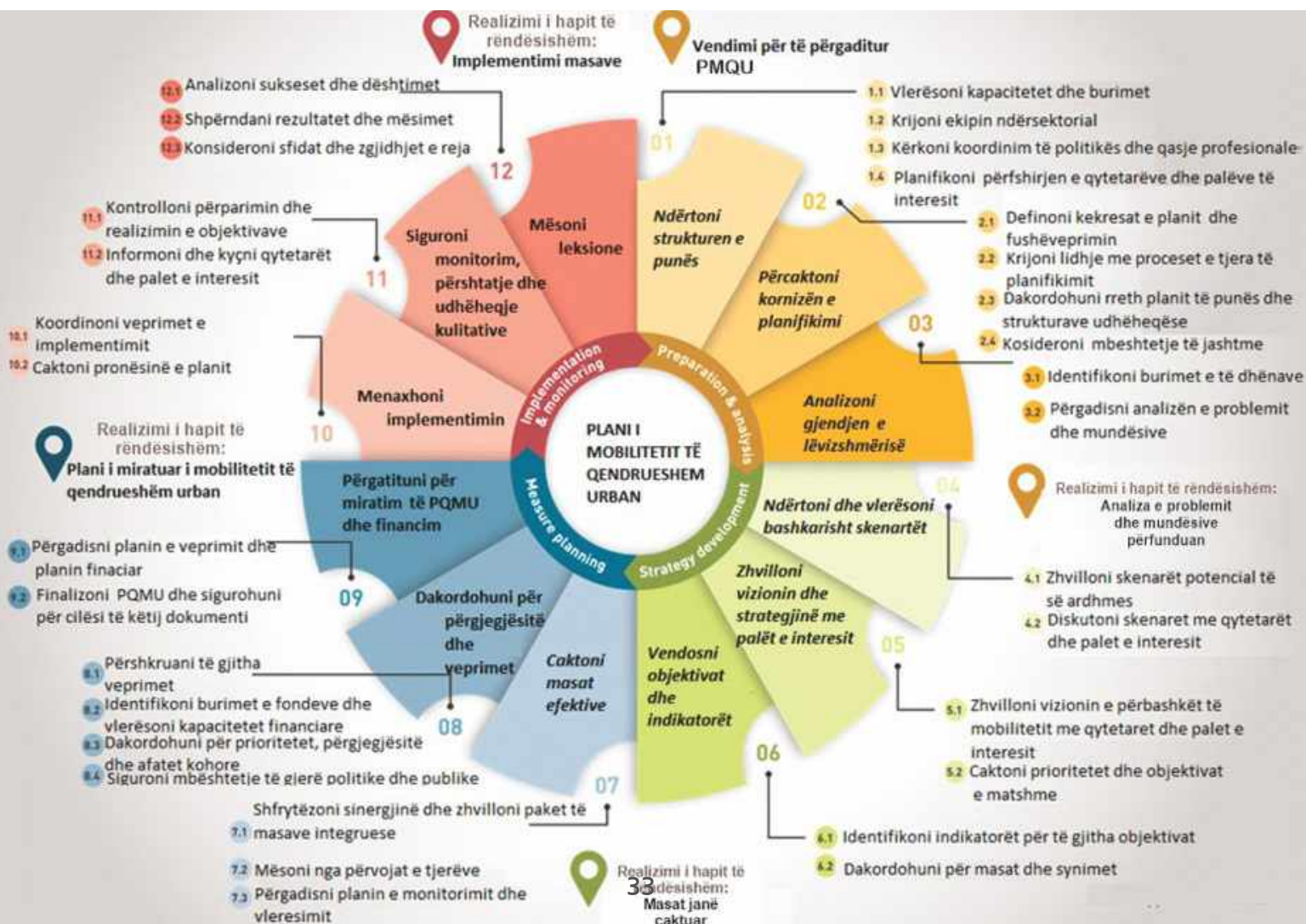
popullatës, flotën e automjeteve dhe zhvillimin ekonomik. Këto të dhëna janë të nevojshme si një input për llogaritjet e modelit, si dhe për studime të mundshme të fizibilitetit që do të bëhen për investime të mëdha. Të dhënat duhet të zhvillohen në bazë të Planit Zhvillimor Komunal (PZH) që pritet të përfundojë në fund të këtij viti.

### 1.2.2. Formulimi i objektivave

Objektivat formulohen në mënyrë që të përshkruajnë të ardhmen e dëshiruar. Për shembull:

- Ne dëshirojmë që, deri në vitin 2025, t'i shërbejmë të gjitha fshatrat me shërbim transporti publik çdo orë.
- Ne dëshirojmë që, deri në vitin 2030, të zvogëlojmë kohën mesatare të kaluar në trafik të mbingarkuar për 20% dhe që, deri në vitin 2040, ta zvogëlojmë këtë për 60%.
- Ne dëshirojmë që, deri në vitin 2030, ta ulim numrin e fataliteteve rrugore për 80%.
- Ne dëshirojmë që, deri në vitin 2050, t'i ulim emetimet e CO2 nga transporti për 60%.

Figura 2. Udhëzues - Hartimi dhe Zbatimi i një Plani të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban; Komisioni Evropian



Objektivat duhet të jenë specifike, të matshme, të arritshme, relevante si dhe të bazuara në kohë të matshme.



Figura 3. Objektivat SMART

### 1.2.3. Zhvillimi i skenareve

Meqenëse e ardhmja është e vështirë të parashikohet, metodologjia e skenareve ndihmon për të konceptuar skica të ndryshme të zhvillimeve të ardhshme. Zakonisht zhvillohen tre skenarë:

I. Skenari normal (ang.: Business as Usual BAU), i cili parashikon zhvillimin e ardhshëm nëse aktivitetet e tanishme vazhdojnë dhe nuk paraqiten ndryshime të mëdha të politikave.

II. Një skenar që zbaton masat për optimizimin e transportit individual të motorizuar dhe për zvogëlimin e efekteve të tyre negative. P.sh. automjete 100% elektrike, menaxhim inteligjent i trafikut, ndërtime të rrugëve të mëdha, hapësira të mëdha parkimi etj.

III. Një skenar për të përmirësuar përdorimin e transportit publik, çiklizmit dhe ecjes.

Këta skenarë gjithashtu mund të përshtaten për kushtet lokale të Mitrovicës së Jugut. A do të kishte kuptim të zhvillohen skenarë për korniza të ndryshme politike që reflektojnë

- i) rritjen e bashkëpunimit administrativ ose
- ii) mungesën e bashkëpunimit mes komunave?

Në çdo rast, secili skenar duhet t'i atribuohet grupeve të masave (p.sh. zbatimi i një rrjeti të transportit publik, etj.), që i përshtaten skenarit.

### 1.2.4. Përshtatja e procesit të PMQU-së për Mitrovicën Jugore/ Mitrovicën Veriore

Procesi i PMQU-së për Mitrovicën e Jugut (i treguar në Tabelën 1 së bashku me një plan kohor të përafërt) është strukturuar në dy procese, Procedura e PMQU-së dhe Plani i Veprimit, të zhvilluara paralelisht. Procedura e PMQU-së përbëhet nga një sfond racional i planifikimit për investime të mëdha në sistemin e transportit, i dizajnuar përmes punëtorive me hisedarë. Ndërsa, Plani i Veprimit parasheh zbatimin e masave të menjëhershme të rena dakord gjatë Punëtorisë së 2-të me Hisedarë në nëntor të vitit 2019. Një plan kohor i përafërt por optimist parasheh që zbatimi i masave të fillojë në gusht të vitit 2020. Përderisa ekziston vullneti politik në Mitrovicën e Jugut për të zhvilluar shpejt masa për zgjidhjen e problemeve aktuale të transportit brenda një plani aktiviteteve në vitin 2020, procesi i PMQU-së zhvillohet për një periudhë prej 20 deri në 30 vjetësh (përfshirë këtu procedurat e investimeve më të mëdha, duke nënkuptuar financime shtesë të donatorëve, të cilat janë shumë më të ngadalta).

Komponentët thelbësorë përfshijnë:

- Një **pjesëmarrje** e fuqishme e **hisedarëve** gjatë katër punëtorive, ku akterët informohen vazhdimisht dhe u jepet mundësia të marrin pjesë në proces.
  - Një **proces racional i vendimmarrjes** i cili arrihet përmes llogaritjeve të bazuara në model dhe prioritizimit racional të masës sipas efikasitetit të kostos së parimeve të efektivitetit të kostos. Kjo është thelbësore për të marrë fonde nga donatorët për investime të mëdha.
  - Një **mbështetje** e fuqishme **politike** për PMQU-në e cila arrihet përmes pjesëmarrjes në punëtoritë dhe vendimet e marra në këshillat komunalë, veçanërisht në lidhje me zotimet e ardhshme buxhetore.
  - Zhvillimi i një **plani investimi** përgjatë një periudhe prej 10 deri në 20 vjet që japin direktiva të ardhshme për buxhetet publike.
  - Zhvillimi i **institucioneve të qëndrueshme administrative** që sigurojnë qëndrueshmërinë, p.sh. një autoritet i transportit publik.
- Dy punëtoritë e para me hisedarë shtruan themelet e zhvillimit të PMQU-së për Mitrovicën e Jugut.

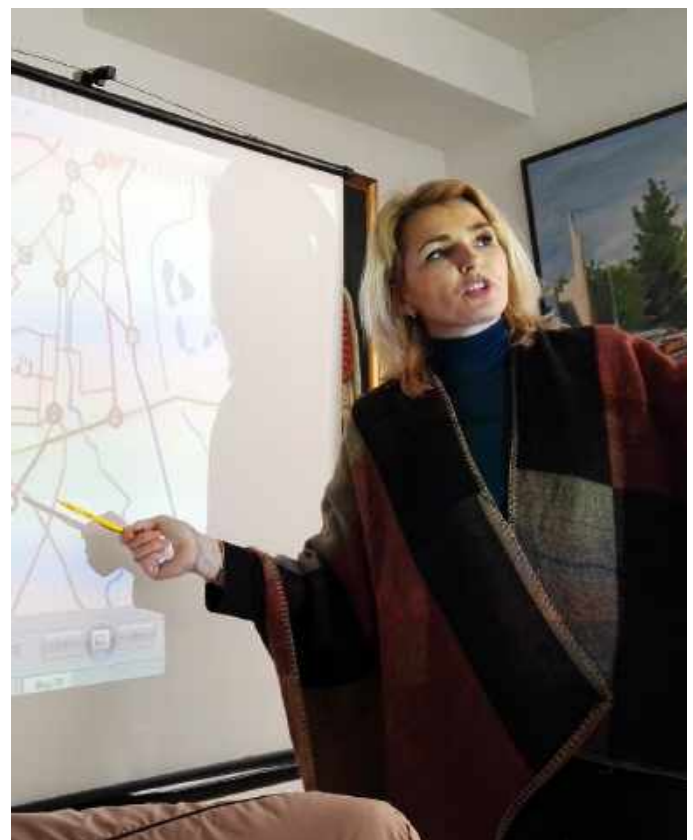
Pako	Menaxhimi i parkingjeve						
Objektivi 1	Implementimi i një Koncepti të Menaxhimit të Parkimit						
Objektivi 2	Rregullimi i zonave të parkimit për ndërtesat e reja						
Objektivi 3	-						
Agjencioni përgjegjës për zbatim	O1: Kuvendi komunal, DSHPI, DPU O2: DPU						
Organet vendimmarrëse	O1: Kuvendi komunal, DSHPI O2: Kuvendi Komunal, DPU						
Autorizimi nevojitet nga:	Ministri: Tjetër: Kuvendi Komunal						
Dokumentet që duhet t'i paraqiten organit vendimmarrës	O1: Plan- koncepti i detajuar O2: Plani rregullues urban (Plan rregullues te lagjeve)						
Mjetet financiare të kërkuara (përafërsisht)	Nuk e di	>10,000 €	10 – 50,000 € O1	50 – 100,000 € O2	100 - 250,000 €	250 - 1,000,000 €	>1,000,000 €
Burimet e mundshme të financimit	O1: Kuvendi Komunal O2: Kuvendi Komunal						
Nevojat për trajnim të stafit	O1: Nevoja per trajnim te stafit dhe zgjerim te stafit ekzistues						
Kufizimet/Rreziqet e mundshme	O1: Aspekti politik dhe financiar O2: Mosperfillja e kriterëve sipas planeve rregulluese						
Masat për të ulur rreziqet	O1: Raportimi i vazhdueshem tek organet vendimmarrese O2: Vendosja e kriterëve strikte per numrin e parkingjeve						

. Gjatë Punëtorisë së 1-rë me Hisedarë (16-17 tetor 2019), pjesëmarrësit i'u ekspozuan çështjeve kryesore paraprakisht të vlerësuara të mobilitetit, të cilat ata i pasuruan më tej duke identifikuar bashkërisht ndikimet e ndërlidhura dhe zgjidhjet alternative. Për më tepër, atyre iu treguan disa praktika dhe përfitime më të mira të PMQU-ve në mbarë botën, të cilat drejtuan zhvillimin e vizionit të ardhshëm të sistemit të transportit të Mitrovicës së Jugut dhe qëllimeve SMART afatshkurtra dhe atyre afatgjata.

Gjatë Punëtorisë së 2-të me Hisedarë, pjesëmarrësve iu prezantuan mësimet e nxjerra nga PMQU-ja e Prishtinës; pas kësaj, ata vazhduan me zhvillimet e skenarëve përkatës dhe caktimin e caqeve, momenteve kyçe dhe aktivitete drejt arritjes së tyre. Në të dy punëtoritë, puna në grup është bërë në fusha të ndryshme tematike, duke përfshirë transportin publik urban dhe rajonal, konceptin për qendrën e qytetit, infrastrukturën rrugore dhe menaxhimin e trafikut, menaxhimin e parkimit, strategjinë e biçikletave (dhe formave tjera të trafikut jomotorik), sigurinë në trafik dhe mbrojtjen e mjedisit (përfshirë masat për zvogëlimin e ndotjes së ajrit dhe zbutjen e ndryshimeve klimatike).

Tabela 1. Përcaktimi i objektivave, pikave kyce dhe aktiviteteve drejt arritjes së tyre gjatë punëtorisë së dytë me hisedarë.

Shembull: Menaxhimi i parkingjeve





## 2. ANALIZA E SITUATËS/ VLERËSIMI



### 2.1 Rishikimi i të dhënave mbi mobilitetin (përfshirë ligjet dhe strategjitë) dhe rolin e institucioneve

Kornizat ligjore dhe rregulloret përkatëse për mobilitetin e qëndrueshëm urban, në nivelin qendror të Kosovës dhe nivelin lokal të Mitrovicës së Jugut, janë si më poshtë:

- Ligji nr. 02/L-70 për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor;
- Ligji nr. 2003/11 për Rrugët;
- Ligji nr. 2004/1 dhe Ligji nr. 04/L-179, 16 maj 2013, për Transportin Rrugor;
- Ligji nr. 2012/04-L-174 për Planifikim Hapësinor;
- Ligji nr. 03/L-160 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja;
- Ligji nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit;
- Ligji nr. 03/L-040 për Vetëqeverisjen Lokale;
- Ligji nr. 04/L-076 për Policinë;
- Ligji nr. 04/L-010 për Bashkëpunim Ndërkomunal;
- Plani i masave për përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe gjendjes së mjedisit në Kosovë (Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor – 2016).

#### 2.1.1. Rishikimi i ligjeve relevante për PMQU

Siguria në trafik rregullohet me Ligjin nr. 02/L-70 për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor. Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë të drejtat dhe detyrimet në sistemin e trafikut rrugor. Përveç Ligjit për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, Ligji për Policinë, i miratuar në vitin 2012, rregullon çështjet e trafikut. Në anën tjetër, Ligji për Vetëqeverisjen Lokale, Rregullorja për Shërbimet Komunale, si dhe aktet nënligjore të tjera të komunave të Kosovës mbulojnë fushën e sigurisë në trafik, duke kompletuar kështu bazën ligjore në këtë fushë. Sipas Ligjit nr. 06/L-068 (për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit nr. 2003/11 për Rrugët, i ndryshuar dhe plotësuar me Ligjin nr. 03/L-120), rrugët

publike, në varësi së tyre sociale, ekonomike dhe qarkullimit/trafikut, klasifikohen si më poshtë:

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

Ministria e Infrastrukturës (MI) është përgjegjëse për menaxhimin, mirëmbajtjen dhe ndërtimin e autoudhëve, rrugëve nacionale dhe rrugëve rajonale, ndërsa Komuna është përgjegjëse për rrugët lokale.

Përfundimisht, me pëlqimin e Ministrisë dhe të komunave në zonat urbane nga të cilat kalojnë rrugët nacionale dhe ato rajonale, mund të transferohen disa aktivitete dhe përgjegjësi, si p.sh:

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

Sipas Ligjit nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor, Ministria e Infrastrukturës është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e:

- transportit rrugor brenda territorit të Kosovës;
- transportit të udhëtarëve jashtë territorit të Kosovës;
- transportit të udhëtarëve për hyrje dhe transit që kalojnë në territorin e Kosovës.

Ndërsa, Komuna është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit urban dhe urban-ndërrurban brenda kufijve

administrativë të komunës. Sipas këtij ligji, dy komuna mund të përfundojnë një marrëveshje për rregullimin e ndërsjellë të transportit të udhëtarëve ndërmjet tyre. Marrëveshja është efektive nëse miratohet nga Ministria.

Ligji për Planifikimin Hapësinor ka për qëllim rregullimin e të gjitha çështjeve që lidhen me planifikimin hapësinor dhe urban. Sipas këtij ligji, planifikimi hapësinor duhet të respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe të mbështesë zhvillimin e qëndrueshëm, dhe gjithashtu të mbështesë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse duke përfshirë të gjitha palët e interesit dhe komunitetet.

Sipas Ligjit nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit, Qeveria, konkretisht Ministria e Ekonomisë dhe Ambientit (MEA, më herët Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor), është përgjegjëse për përmirësimin e kushteve mjedisore në lidhje me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut.

Komunat bashkëpunojnë me Ministrinë:

- për mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda territorit të tyre sipas këtij ligji;
- për të zbatuar ligjet dhe për të inspektuar zbatimin e ligjeve në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda territorit të tyre;
- për të përgatitur dhe për të siguruar informacione në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm për qytetarët;
- plani për mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda territorit të komunës miratohet nga Kuvendi Komunal përkatës.

### **2.1.2. Planet, politikat dhe strategjitë përkatëse në nivel kombëtar**

Në nivelin kombëtar, ekzistojnë disa dokumente të rëndësishme përkatëse, që përfshijnë si më poshtë:

- Planin Hapësinor të Kosovës 2010 – 2020+;
- Strategjinë sektoriale dhe transportin multimodal 2015-2025 dhe Planin e Veprimit për 5 vjet; dhe
- Strategjinë e Kosovës për Sigurinë Rrugore dhe Planin e Veprimit (2015 - Versioni 1.6).

Në nivelin komunal, dokumentet përkatëse përfshijnë sa vijon:

- Planin Zhvillimor Komunal (PZHK) 220020-2028+;
- Planin Zhvillimor Urban (PZHU) 2009-2005+; (i hartuar me kornizën e vjetër ligjore - i vjetërsuar)
- Planet Rregulluese Urbane për Mitrovicën e Jugut (PRRU) - (të vjetërsuara - disa prej tyre janë ende në përdorim)
- Planin Lokal i Veprimit për Mjedisin 2012/2017 për Komunën e Mitrovicës.

### **Planin Zhvillimor Komunal (PZHK) 20020-2028+**

Ky është një plan multisektorial që përcakton qëllimet afatgjata që qyteti të arrijë zhvillim ekonomik, shoqëror dhe hapësinor, me planin që përfshin tërë zonën e komunës, përfshirë këtu zonat urbane dhe rurale.

### **Planin Zhvillimor Urban (PZHU) 2009-2005+ (i hartuar me kornizën e vjetër ligjore - i vjetërsuar)**

Ky plan është një plan strategjik multisektorial që përcakton qëllimet afatgjata për menaxhimin dhe zhvillimin e zonës urbane. Qëllimi i përgjithshëm është përmirësimi i kushteve brenda qytetit përmes identifikimit të problemeve kryesore dhe zhvillimit të një game të planeve sektoriale të veprimit për adresimin e këtyre.

### **Planet Rregulluese Urbane për Mitrovicën e Jugut (PRRU) (të vjetërsuara - disa prej tyre janë ende në përdorim)**

Planet Rregulluese Urbane (PRRU) përcaktojnë kushte për rregullimin e hapësirës, si dhe rregullat për vendndodhjen e ndërtesave në parcela specifike të tokës urbane. Planin Zhvillimor Komunal është baza për çdo PRRU.

### **Planin Lokal i Veprimit për Mjedisin 2012/2017 për Komunën e Mitrovicës**

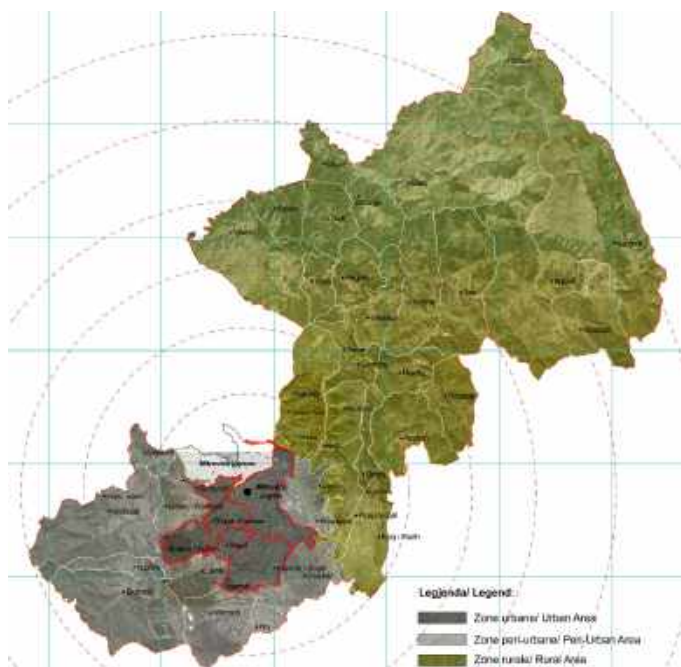
Studimet tregojnë se në Mitrovicë ka kontaminim të konsiderueshëm mjedisor me plumb dhe metale të rënda për shkak të deponive të mbetjeve industriale nga e kaluara dhe shtresimit të pluhurit në tokë. Arrin në formën e ndotjes dhe ndot tokën, ajrin, ujin, dhe rrjedhimisht zinxhirin e prodhimit të ushqimit. Ekziston rrezik i madh për shëndetin e popullsisë, veçanërisht për fëmijët nën moshën gjashtë vjeç dhe gratë shtatzëna.

## 2.2 Gjetjet kryesore nga analiza e situatës në Mitrovicën Jugore

### 2.2.1 Informata themelore

Figura 4 tregon çështjet kryesore të Komunës së Mitrovicës së Jugut. Së pari, pjesa e Mitrovicës së Veriut është prerë nga harta, e cila tregon qartë se gjeografia e Mitrovicës është një entitet unik që ishte ndarë artificialisht. Së dyti, komuna mbulon një sipërfaqe prej 350 km<sup>2</sup>, ku zonat rurale përbëjnë pjesën më të madhe, ndërsa vetëm pjesa jugperëndimore ku ndodhet qyteti ka mjedis urban. Harta e dhënë në Figurën 5 tregon përdorimin e tokës në qendër të qytetit të Mitrovicës. Qendra e qytetit në ngjyrë portokalli dhe një zonë industriale në lindje të qytetit janë karakteristikat thelbësore..

Figura 4. Komuna e Mitrovicës Jugore

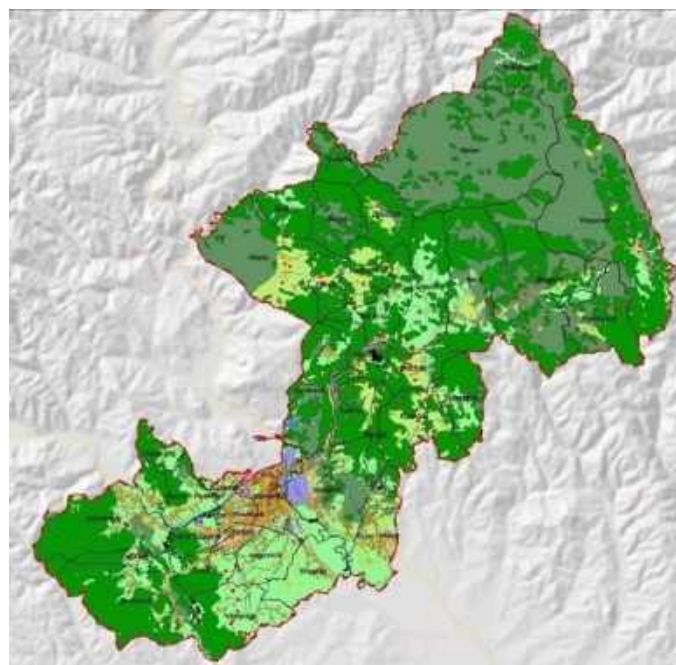


#### a. Popullsia

Popullsia në Zonën Metropolitane të Mitrovicës (Veri dhe Jug) arrin në 84.000 banorë, me rreth 69% të popullsisë që jeton në mjedisin urban. Karakteristika kryesore demografike është një ulje e popullsisë për 23% nga viti 1991 për shkak të migracionit jashtë vendit. Vlerësimet e transportit pengohen nga ndryshimet sezonale të popullsisë. Shumë banorë të mërguar kthehen me makinat e tyre që gjatë verës të kalojnë pushimet në Mitrovicë.

Mitrovica është burim kryesor i punësimit, ofrues i shërbimeve dhe destinacion për blerje, tërheq një numër të madh të udhëtarëve dhe trafik

Figura 5. Harta e Shfrytëzimit të Tokës- PZHK e Mitrovicës Jugore (2020 - 2028), fq. 135



tjetër në destinacionet brenda rrjetit. Zona e gravitimit është padyshim më e madhe se dy komunat. Këshillohet që PMQU-ja të përfshijë komunat të tjera përreth që kanë lidhje transporti me Mitrovicën. Kjo mund të jetë me rëndësi nëse sistemet e transportit publik arrijnë në rajon, p.sh. duke ndjekur shembullin e Karlsruhe1, Gjermani. Komunat e Leposaviqit, Mitrovicës së Jugut, Mitrovicës së Veriut, Zubin Potokut, Zveçanit, Skenderajt dhe Vushtrrisë treguan interes në projekt. Përfshirja e komunave të tjera do të rrisë numrin e banorëve shumë më shumë se 100.000.

Mitrovica	Zona urbane	Komuna	% urbane
Veriore	12,326	12,326	100%
Jugore	46,123	71,909	64%
<b>Total</b>	<b>58,449</b>	<b>84,235</b>	<b>69%</b>

Burimi: Agjensia e Statistikave të Kosovës

Tabela 2. Popullsia në Mitrovicën Jugore dhe Veriore në vitin 2011

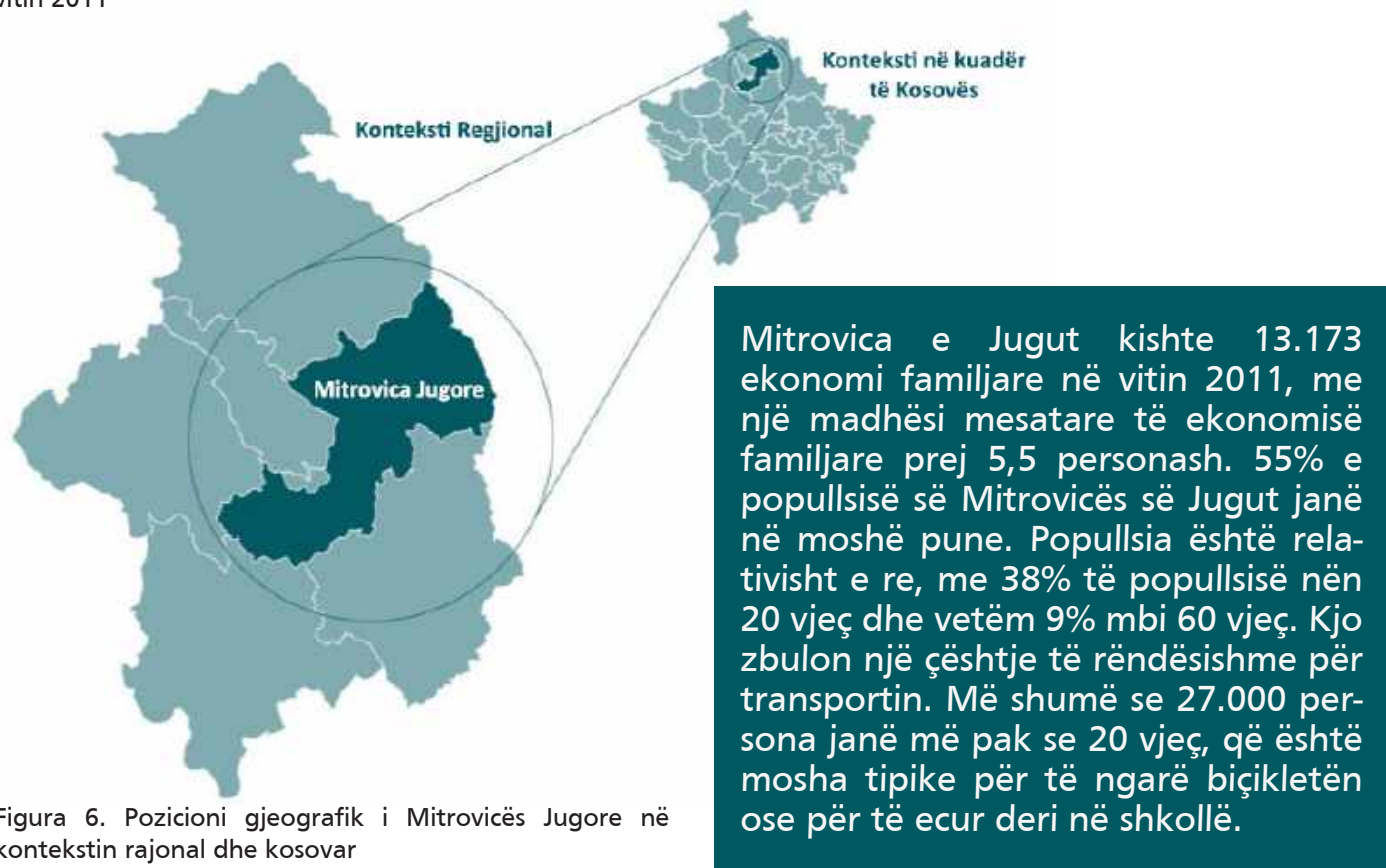


Figura 6. Pozicioni gjeografik i Mitrovicës Jugore në kontekstin rajonal dhe kosovar

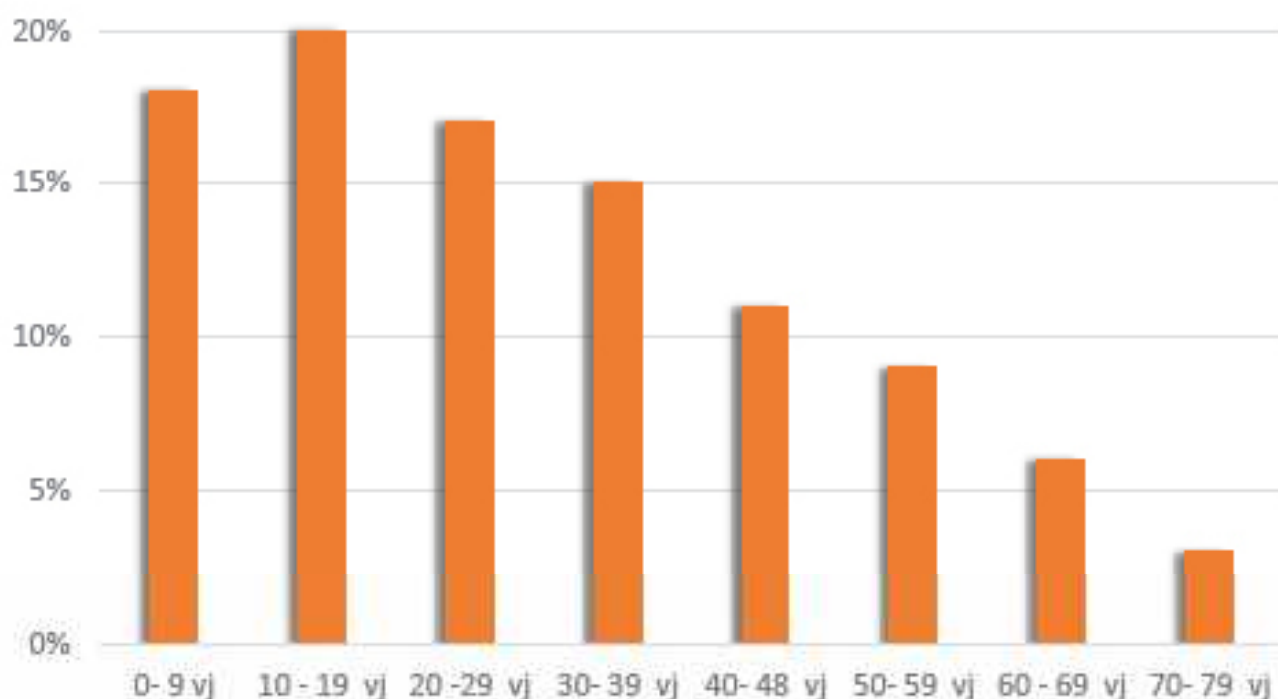


Tabela 3. Struktura e moshës në Mitrovicën Jugore, ASK



## b. Ekonomia

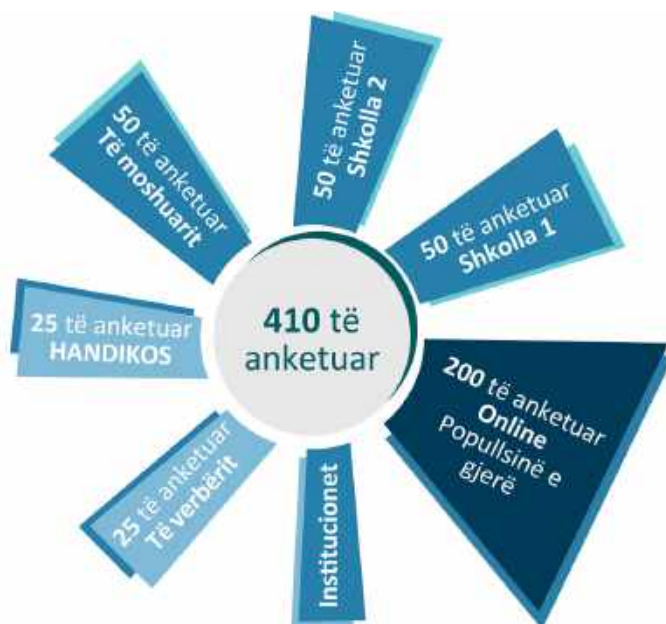
Ekonomia e komunës së Mitrovicës së Jugut kryesisht bazohet në bujqësi, tregti dhe biznese të vogla. Kompleksi i madh i minierave Trepça, që funksionon me një kapacitet të kufizuar, mbetet punëdhënësi më i madh. E ardhmja e kompanisë është plotësisht e pasigurt. Ka afërsisht 7.000 biznese të regjistruara private që operojnë në komunë, kryesisht në tregti dhe shërbime, dhe afërsisht. Bujqësia ka humbur rëndësinë e saj të mëparshme, por ende ekziston në pjesët rurale të Mitrovicës së Jugut. Mitrovica e Jugut dukshëm është një qytet në tranzicion nga industritë e stilit të vjetër në një ofrues modern të shërbimeve. Çështja kryesore është se si mundet zhvillimi i ardhshëm i Mitrovicës së Jugut të ndikohet nga aktivitetet e planifikimit? A ka ndonjë vizion apo skenar për të ardhmen? Duke pasur parasysh numrin e madh të të rinjve në qytet, si mund të përdoret inteligjenca kolektive për të krijuar punësime në të ardhmen? Cili sektor do të ishte më premtues: industritë prodhuese si furnizues të kompanive ndërkombëtare, teknologjitë e informacionit, ndërmarrjet e reja krijuese, ndërmarrjet e lidhura me internetin, ekobujqësia moderne etj.? Si mund të stimulohen investimet?

Për PMQU-në, pyetja kryesore është se si një sistem transporti mund të mbështesë zhvillimin e ri. Si mund të kontribuojë një sistem i qëndrueshëm i transportit në krijimin e një qyteti të banueshëm, me sheshe publike që të tërheqin të qëndrosh aty, me pak shqetësime nga trafiku, me zona tërheqëse të gjelbra dhe me qasje të mirë?

## c. Edukimi

Siç u përmend më lart, të rinjtë janë potenciali i ardhshëm i zhvillimit të Mitrovicës. Sipas Profileve Komonale të OSBE-së (2018) ekzistojnë 27 shkolla fillore me 12.049 nxënës dhe 1.162 mësime dhe staf teknik, katër (4) shkolla të mesme me 4.526 nxënës dhe 335 mësime dhe staf teknik dhe një (1) kopsht me 339 fëmijë dhe 42 mësime dhe staf teknik. Mitrovica e Jugut gjithashtu është nikoqire e universitetit publik "Isa Boletini", me gjashtë 6 fakultete, duke

ofruar arsimim për rreth 4.000 studentë. Numri i nxënësve dhe i studentëve mund të përafrohet në 20.600. Ky është një potencial i madh për përdorimin e biçikletave dhe skuterëve. Për të parandaluar migrimin e studentëve jashtë pas studimeve të tyre, është e rëndësishme të krijohet një mjedis jetësor tërheqës në qytet. Sistemi i qëndrueshëm i transportit është pjesë e rëndësishme e kësaj.



Në vitin 2018 u realizua një anketë mbi situatën e transportit/mobilitetit në Mitrovicën e Jugut. Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut u realizua me 410 të anketuar, nga të cilët 200 u intervistuan online. Përzgjedhja e të anketuarve nuk është bërë sipas kriterëve sociodemografike dhe rrjedhimisht mostra nuk pasqyron një përfaqësim statistikor të popullatës në Mitrovicën e Jugut. Për shembull, numri i studentëve pjesëmarrës duket të jetë tejte i mbipërfaqësuar. 69% e të anketuarve pretendojnë se kanë diplomë universitare. Prandaj, anketa më shumë pasqyron pikëpamjen e një grupi të ri, urban dhe të arsimuar në nivel universitar. Sidoqoftë, për shkak të mungesës së të dhënave më të besueshme, anketa do të citohet këtu, por duhet të interpretohet me kujdes. Intervistat me grupet e synuara janë me siguri më të besueshme për nga ana statistikore.

## 2.3 Modal Split

### 2.3.1. Mënyrat kryesore të transportit të përdorura në Mitrovicën e jugut

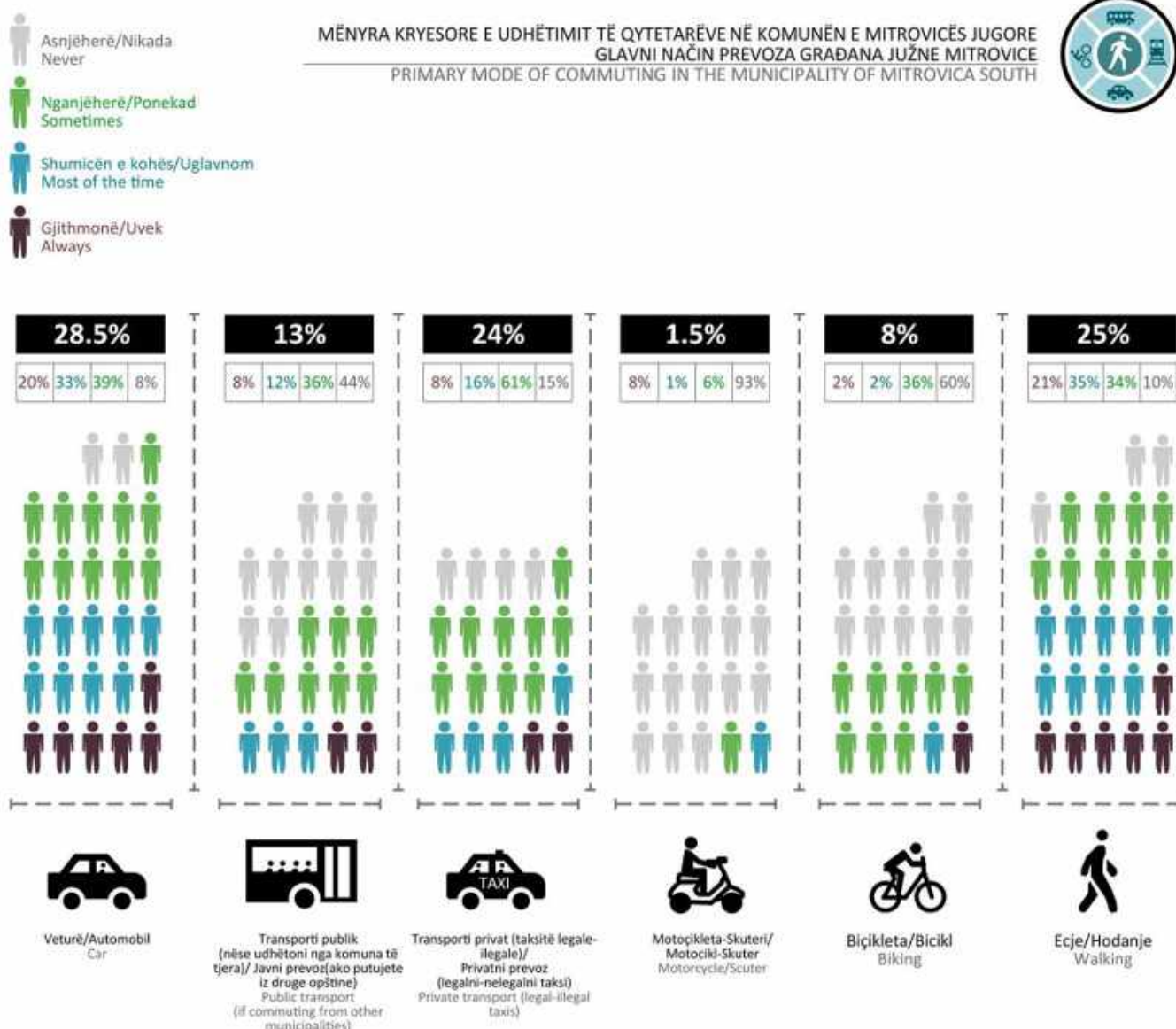
**Modal split** është një nga treguesit më domethënës për një sistem transporti. Modalitetet miqësore me mjedisin përbëjnë 46% të udhëtimeve të ndërmarra në Mitrovicën e Jugut. Meqenëse pronësia e makinave është relativisht e ulët, makinat dhe motoçikletat përbëjnë vetëm 30% të udhëtimeve. Nëse taksitë konsiderohen si transport publik, përqindja do të ishte 37% e tërësisë së mënyrave të transportit. Megjithatë, taksitë përbëjnë përqindjen më të madhe me 24%. Numri i madh i taksive është një tregues për potencialet për përmirësim. **Një sistem i mirë i transportit publik do të rriste efikasitetin e përgjithshëm duke qenë në gjendje të transportojë më shumë udhëtarë për automjetet.**

Përdorimi i hapësirës rrugore do të binte dhe kështu mbingarkimi do të zvogëlohej. Duhet përmendur që të dhënat rrjedhin nga anketa që nuk është përfaqësuese për Mitrovicën.



**Makinat mbesin mjeti më i përdorur i transportit në Mitrovicën Jugore**

Figura 7. Mënyrat kryesore të transportit që përdoren në Mitrovicën e Jugut



## 2.4 Transporti publik

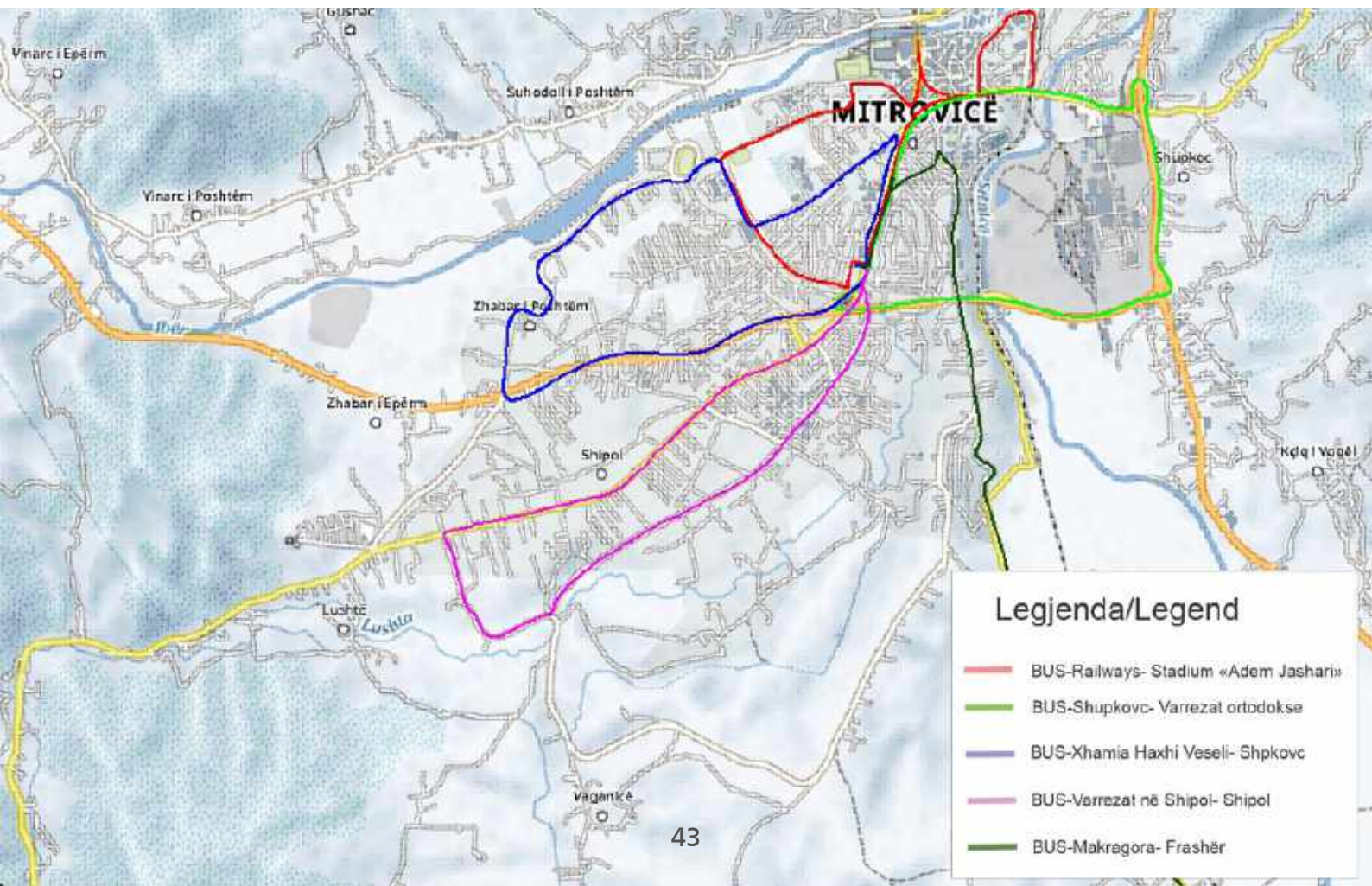
### 2.4.1. Transporti Publik

#### a. Rrjeti i autobusëve

Shërbimet e transportit publik të udhëtarëve ofrohen nga operatorët e transportit privat. Komuna e Mitrovicës së Jugut përcakton linjat, rrugët dhe itineraret për transport të rregullt të udhëtarëve në territorin e saj urban dhe ndërurban. Aktualisht nuk ka autobusë që operojnë në qendër të Mitrovicës së Jugut, megjithatë ekzistojnë disa rrugë që lidhin fshatrat fqinje. Këto rrugë plotësojnë boshllëkun vetëm pjesërisht. Operimi joformal i këtyre autobusëve shkakton probleme të mëdha në transportin e udhëtarëve të cilat rriten nga mosfunksionimi i linjës hekurudhore. Perceptimi i publikut lidhur me sistemin e transportit publik është përgjithësisht negativ. Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut zbuloi se 66% mendojnë se transporti publik nuk është funksional. Raporti i Vlerësimit Fillestar i Programit të UN Habitat-it për Zhvillimi Gjithëpërfshirës (Përmbledhje 2017 f. 10) thotë se “transporti publik ose nuk ekziston ose është në gjendje të dobët. Si gratë ashtu dhe burrat kanë vështirësi t’i qasen shërbimeve

publike. Ata gjithashtu përballen me qasje të dobët në transportin publik. Kjo ndikon ndjeshëm në nivelin e mobilitetit të grave, pasi ato kanë më pak qasje në vozitje dhe vetura, veçanërisht gratë nga zonat rurale”. Kritikat e përmendura në Anketën e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut janë të shumta: nuk ka informacione, nuk ka orare, të papërshtatshme, frekuenca është e ulët, nuk ka besueshmëri, autobusët janë të mbingarkuar dhe koha e pritjes para se të niset autobusi është e gjatë. Ndërsa, sikur transporti publik t’i përmbushte nevojat, rreth 90% të të intervistuarve u shprehen të gatshëm të përdorin transportin publik në vend të automjeteve personale. Mobiliteti urban është i dëmtuar rëndë në mungesë të një sistemi të transportit publik. Prandaj, banorët e qytetit varen nga transporti individual dhe taksitë që përbëjnë më shumë se gjysmën e udhëtimeve. Harta e linjave urbane brenda qytetit të Mitrovicës së Jugut është përpiluar në kuadër të Drejtorisë së Shërbimeve Publike. Ky plan është një propozim që është në pritje të zbatimit. Plani përfshin pesë rrugë urbane dhe ka për qëllim transportin brenda qytetit të Mitrovicës së Jugut.

Figura 8. Propozimi i linjave të transportit publik brenda qytetit të Mitrovicës së Jugut (DSHPI)



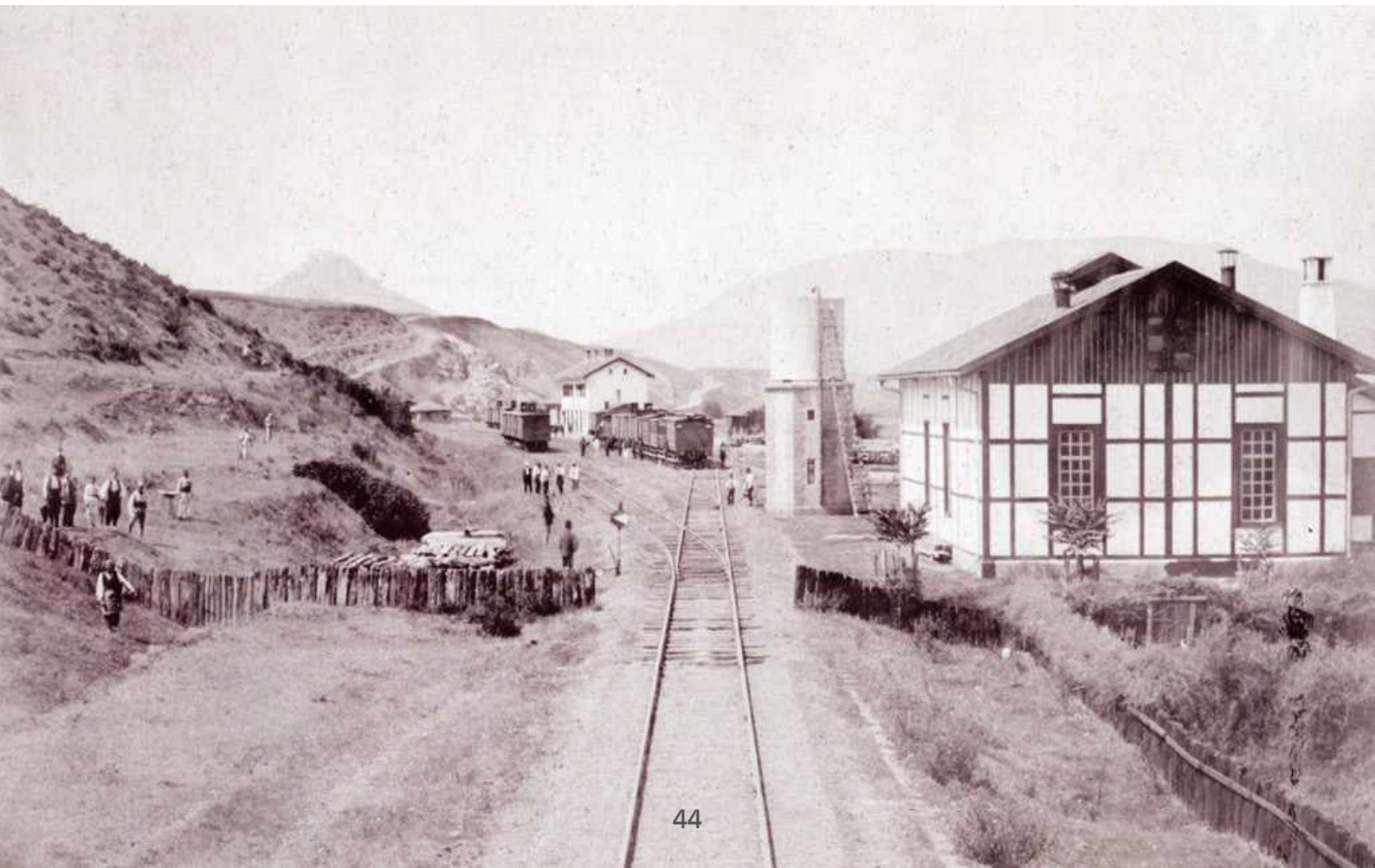
## b. Hekurudhat

Një linjë kryesore hekurudhore përshkon qytetin dhe çon në drejtim të veriut në Zvečan - Leposaviq - Beograd (Serbi) dhe në drejtim të jugut në Vushtrri - Fushë Kosovë - Shkup (Maqedonia e Veriut). Kjo është një rrugë e vetme, jo e elektrizuar, që lejon një shpejtësi maksimale prej 80 km/orë. Stacionet hekurudhore ekzistojnë në Mitrovicën e Veriut dhe në Mitrovicën e Jugut siç, tregohet në hartën e dhënë në shtojcë. Aktualisht operojnë vetëm dy trenat udhëtarësh çdo ditë në drejtim të jugut. Asnjë tren udhëtarësh nuk operon në drejtim të veriut. Meqenëse hekurudha prek vetëm rrethinat lindore të Mitrovicës së Jugut, rëndësia për transportin urban është e papërfillshme. Sidoqoftë, mund të ketë rëndësi në të ardhmen duke lidhur fshatrat përgjatë linjës me qytetin: Vushtrri, Zvečan dhe Leposaviq. Për transportin e mallrave, hekurudhat lidhin zonat industriale ngjitur me industrinë e baterive dhe atë kimike (me gjatësi 7428 m) dhe një fabrikë çimentoje (me gjatësi 1559 m). Për shkak të rënies së prodhimit industrial dhe minerar, trafiku i mallrave në këtë linjë hekurudhore ra në pothuajse në zero.



Figura 9. Rrjeti hekurudhor në Kosovë - Burimi: kosovorailway.com. 2014-03-02

Figura 10. Stacioni hekurudhor në Mitrovicë rreth vitit 1900- Burim: <https://www.wikiwand.com/sq/Treni>

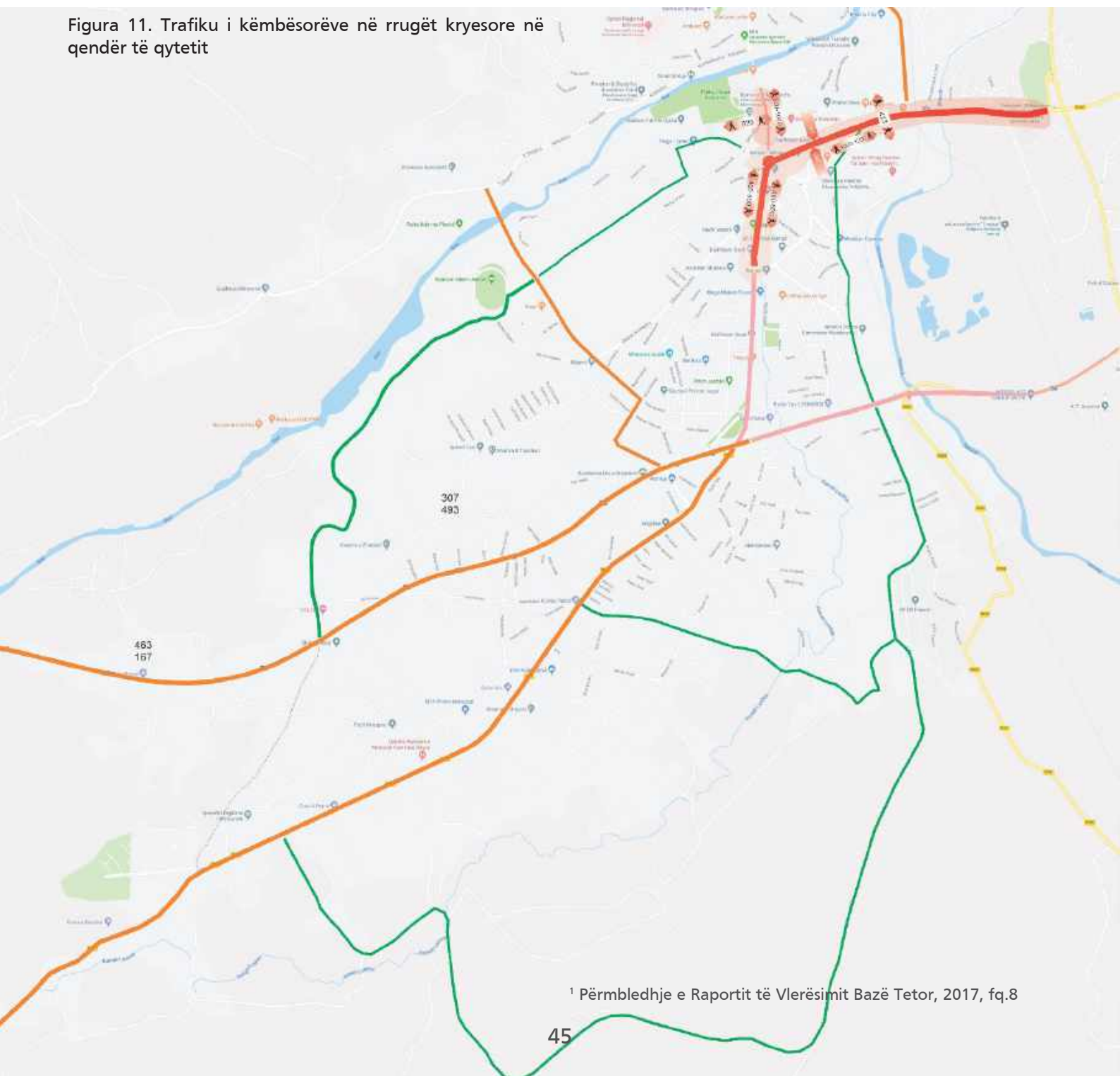


## 2.5 Mënyrat aktive

Të gjitha rrugët në qytet si dhe rrugicat në zonat e banuara përdoren gjerësisht nga këmbësorët dhe nga një përqindje e mirë e çiklistëve. Shkuarja në shkollë gjithashtu bëhet kryesisht në këmbë. Rëndësia e transportit jomotorik në Mitrovicën e Jugut mund të vlerësohet duke marrë parasysh numrin e madh të nxënësve/studentëve dhe banorëve nën 20 vjeç. Këto grupe të popullsisë kanë shumë më shumë mundësi që të ecin dhe të çiklojnë. Këmbësorët dhe çiklistët aktualisht përbëjnë shumë pjesëmarrës në trafik. Vlerësimet e ofruara nga klienti variojnë nga 60 - 80% e pjesëmarrësve në trafik. Sidoqoftë, anketa

vlerëson se kjo pjesë është rreth një e treta. Banorët e Mitrovicës së Jugut dhe të Mitrovicës së Veriut, Leposaviqit dhe Zubin Potokut, të gjithë e konsideruan "mobilitetin jo të motorizuar" si një nga shërbimet komunale më pak të kënaqshme. Çështjet që adresuan të anketuarit ishin mungesa e shtigjeve çiklizmit dhe trotuareve; keqpërdorimi i trotuareve si hapësira parkimi; problemi i qasshmërisë për personat me aftësi të kufizuara; dhe mobiliteti i kufizuar jomotorik<sup>1</sup>. Kushtet në Mitrovicën e Jugut nuk janë të favorshme: Një rrjet i ngadaltë i trafikut nuk ekziston. Vendkalimet e këmbësorëve në akset kryesore janë të shënjuara vetëm në zonën e qytetit.

Figura 11. Trafiku i këmbësorëve në rrugët kryesore në qendër të qytetit



<sup>1</sup> Përmbledhje e Raportit të Vlerësimet Bazë Tetor, 2017, fq.8

## 2.5.1. Trafiku i këmbësorëve

Ekzistojnë tri zona kryesore të këmbësorëve në qendër të qytetit të Mitrovicës së Jugut: i) Një zonë ecjeje në një zonë parku përgjatë brigjeve të lumit, siç përshkruhet në Shtojcë. ii) Një zonë tjetër rreth sheshit kryesor të qytetit që vazhdon në anën tjetër të lumit në iii) Mitrovicën e Veriut. Një analizë e trafikut të këmbësorëve zbuloi se vëllimi më i madh i trafikut të këmbësorëve është përgjatë rrugëve "Shemsi Ahmeti", "Isa Boletini" dhe "Bulevardi Mbretëresha Teutë".

- Përgjatë rrugës "Shemsi Ahmeti", numri i këmbësorëve varion prej 1000 deri në 1200 këmbësorë/h/ në të dy drejtimet.

- Përgjatë rrugës "Isa Boletini", numri i këmbësorëve varion prej 800 deri në 1000 këmbësorë/h/ në të dy drejtimet.

- Përgjatë rrugës "Mbretëresha Teutë", numri i këmbësorëve varion prej 400 deri në 800 këmbësorë/h/ në të dy drejtimet.

Pikërisht këto janë rrugët për të cilat pretendohet se janë më të mbingarkuarat me vetura. Trafiku i këmbësorëve përgjatë këtyre rrugëve dhe në vendkalimet e shënuara për këmbësorë është paraqitur më poshtë. Të pyetur pse nuk preferojnë të ecin shpesh, 68% e të intervistuarve në Anketën e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut theksuan se trotuaret janë të zëna nga veturat e parkuara dhe 58% nga dyqanet, 38% pretenduan se nuk ka trotuare të mjaftueshme. Në anketë pretendohen deficitet e mëposhtme:

- Mungesa e hapësirës për të ecur
- Parkimi i automjeteve dhe kamionëve në trotuare
- Prania e shtyllave të energjisë elektrike, shtyllave antiparking, vazove të betonit për lule, zinxhirëve të parkimit dhe kontejnerëve të mbeturinave në trotuare
- Prania e vendeve shitëse ambulatorë (d.m.th. ekspozimi i frutave dhe perimeve), çadrave dhe tavolinave nga kafenetë, dhe ekspozimi i artikujve dhe reklamave të dyqaneve në hapësirat për këmbësorë
- Trotuari i dëmtuar, gropat dhe mungesa e kapakëve të pushtave në trotuare
- Prania e mbeturinave në trotuare dhe e gurëve në rrugë
- Prania e materialeve ndërtimore në trotuare gjatë ndërtimit të rrugëve ose ndërtesave
- Rreziku i lartë nga makinat në rrugë
- Rreziku i lartë nga biçikletat në trotuare
- Mosrespektimi i këmbësorëve në vendkalim
- Mungesa e barrierave
- Mungesa e vendeve të përshtatshme për të qëndruar
- Mungesa e ndriçimit

Sidoqoftë, potenciali është shumë i lartë pasi 95% e të anketuarve pëlqejnë ecjen dhe 90% e tyre ecin rregullisht për kënaqë



Figura 12. Këmbësorët në qendër të qytetit



Figura 13. Këmbësorët në Mitrovicën Jugore

Shtirja e qytetit është me afërsisht 5 km x 5 km ideale për përdorimin e biçikletave. Distanca më e gjatë nga Stacioni Hekurudhor i Mitrovicës së Veriut deri në fundin e jugperëndimit është vetëm 6,6 km dhe mund të përshkohet për 20-25 minuta. Pjesë të mëdha të qytetit janë mjaft të sheshta me një pjerrësi lindje-perëndim prej 500 deri në 550 m dhe një pjerrësi veri-jug prej 500-600. Edhe pse kushtet gjeografike janë të favorshme, përdorimi i biçikletave është i kufizuar. Është konstatuar se në qytetin e Mitrovicës së Jugut biçikletat përdoren me një shkallë shumë të ulët prej rreth 1%. Anketa vlerësoi këtë përqindje në 8%. 16% e të intervistuarve ngasin biçikletë disa herë në muaj, 6% disa herë në javë dhe vetëm 2% çdo ditë. Sidoqoftë, 55% e të intervistuarve posedojnë biçikletë, por vetëm rreth 2,4% e të anketuarve deklaruan se përdorin biçikletën çdo ditë si një mjet udhëtimi.

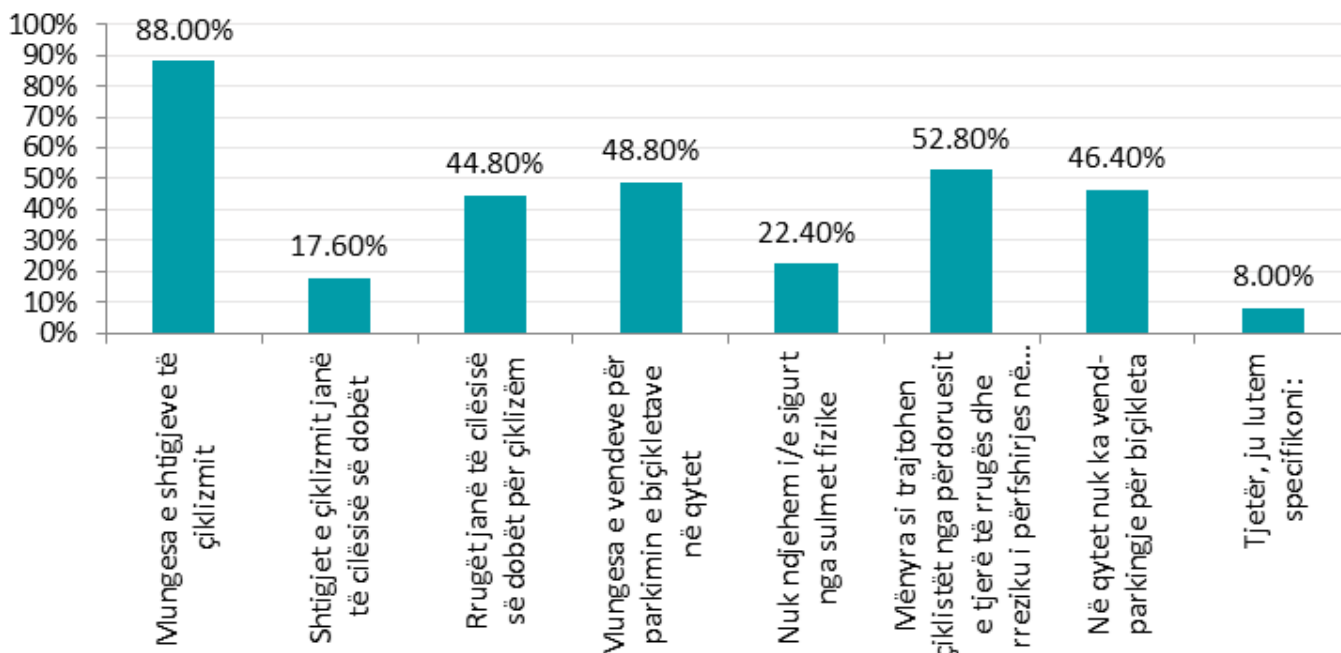
Arsyet kryesore pse nuk përdoren biçikletat janë mungesa e infrastrukturës (88%), siguria e vogël në rrugë (53%), cilësia e dobët e rrugëve (45%) dhe mungesa e strukturave për biçikleta (48%). Sidoqoftë, potenciali është i lartë: 64% e të intervistuarve deklaruan se u pëlqen të ngasin biçikletën.

Si pasojë, ekzistojnë dy çështje kundërthënëse që lidhen me modalitetet e transportit jomotorik. Nga njëra anë, ekziston një prirje e lartë drejt ecjes dhe çiklizmit, e cila shprehet në

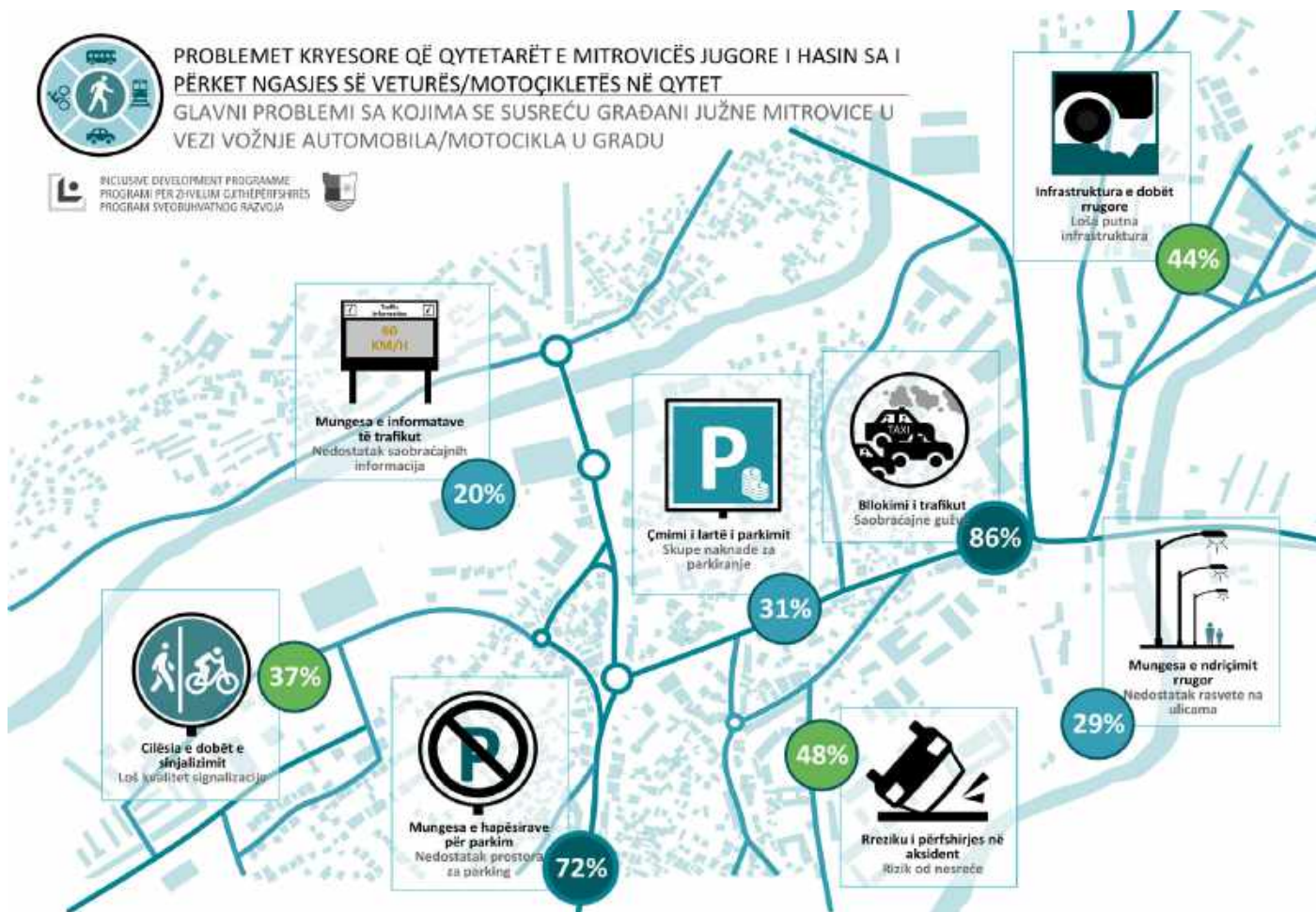
Figura 14. Cilat janë arsyet kryesore që të mos ngasni biçikletën në qytet më shpesh?

deklaratat e anketës që shkojnë së bashku me një gjeografi të favorshme të qytetit. Sidoqoftë, për një gamë të gjerë të popullsisë, pavarësisht situatës së dobët financiare, posedimi i një automjeti përbën prioritet shumë të lartë, duke e bërë të qartë se trafiku i këmbësorëve dhe çiklistëve ka reputacion të ulët si një mjet për të varfrit. Prandaj, përmirësimi i infrastrukturës nuk është i mjaftueshëm për të rritur përdorimin e modaliteteve aktive. Nevojitet një fushatë imazhi si për ecjen ashtu dhe për çiklizmin.

Një mënyrë tjetër për të ndikuar në opinionin publik për këto modalitete është krijimi i hapësirave publike, rrugicave dhe shtigjeve për ecje për t'i tërhequr banorët dhe vizitorët të kalojnë më shumë kohë në qytet dhe ta shijojnë atë. Shtigjet për ecje që tërheqin më shumë njerëzit janë zakonisht rreth trupave ujorë ose përgjatë tyre, siç janë liqenet, lumenjtë ose bregdeti. Në Mitrovicë mund të jetë rrjeti për këmbësorë dhe çiklistë në të dy anët e Ibrit, rrjet ky që mund të sjellë efekt relaksues. Zona përgjatë brigjeve të Ibrit mund të shndërrohet në pikë takimi e lidhur mirë dhe lehtësisht e qasshme, me karakter të parkut të qytetit dhe ofrime të ndryshme kulturore dhe rekreative. me krijimin e një qyteti të banueshëm që është tërheqës për investitorët dhe sipërmarrësit e rinj. Është anakronizëm që Mitrovica nuk ka zona të mëdha pa vetura për këmbësorë, përderisa mijëra qytete në Evropë kanë krijuar dhe zgjeruar zonat e tyre pa vetura me ndikime të jashtëzakonshme pozitive jo vetëm për vizitorët, por edhe për tregtarët.



## 2.6 Trafiku rrugor



Anketa e lartpërmendur mbi sfidat e transportit në Mitrovicën e Jugut shpalosi deficitet e mëposhtme në lidhje me trafikun rrugor, siç përshkruhet më poshtë. Këto pyetje do të hulumtohen në detaje më tej në këtë kapitull.

### 2.6.1. Makinat

Midis vitit 2011 dhe vitit 2018, numri i automjeteve të regjistruara në Kosovë është rritur për 67%. Mbetet e paqartë se cila përqindje e këtyre automjeteve vozit brenda Kosovës ose në vendet e huaja. Sidoqoftë, statistika në Mitrovicën e Jugut tregon ngecje në 11.000 automjete që nga viti 2016. Rritja e papritur në vitin 2014 mund të shpjegohet me një rregullore të re qeveritare për regjistrimin e automjeteve. Raporti llogarit 150 automjete për 1.000 banorë<sup>2</sup>. Kjo vlerë e ulët pasqyron gjendjen ekonomike të Mitrovicës së Jugut. Në Kosovë, 82% e automjeteve janë vetura për udhëtarë, 10% janë automjete të rënda për mallra mbi 3,5 tonë dhe 6% janë automjete të lehta për mallra. Furgonët, autobusët dhe motoçikletat sillen nën 1%. Nëse përqindja e veturave për udhëtarë supozohet për Mitrovicën, vetëm 12% e banorëve posedojnë veturë për udhëtarë. Nëse analiza bëhet në nivel të ekonomive familjare,

Figura 15. Problemet kryesore të perceptuara në lëvizshmëri- Burimi: të dhënat e anketës në Mitrovicën e Jugut

mesatarisht 68% e ekonomive familjare kanë qasje në një veturë për udhëtarë. Sidoqoftë, kjo vlerë mund të jetë më e ulët, pasi disa ekonomi familjare më të pasura posedojnë më shumë se një automjet.

Analiza tregon se 88% e banorëve nuk posedojnë automjet dhe 32% e ekonomive familjare nuk kanë qasje në ndonjë veturë për udhëtarë. Kjo e rrit nevojën për një sistem të mirë të transportit publik dhe potencialet për përdorimin e biçikletave.

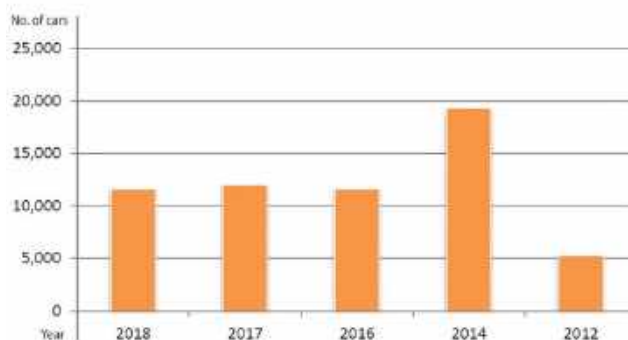


Tabela 4. Numri i automjeteve të regjistruara në Mitrovicën Jugore, burimi: DSHPI

<sup>2</sup> Raporti për Gjermaninë do të ishte më shumë se trefish



## 2.6.2. Rrjeti rrugor

I gjithë territori i Mitrovicës së Jugut dhe rrethinës ka pozitë të rëndësishme, veçanërisht për trafikun transit. Komuna është e vendosur në kryqëzimin e autostradave (Adriatik dhe Ibër) dhe lidhjeve rajonale, si dhe linjës kryesore hekurudhore, gjë që e bën këtë zonë të rëndësishme për rajonin verior të Kosovës, si dhe lidhjeve ndërkombëtare përmes korridoreve ndërkombëtare VIII dhe X. Në Mitrovicë të Jugut, rrjeti rrugor është i gjatë 430 km, nga i cili 81% janë rrugë lokale nën përkujdesjen e Komunës. 54% e rrjetit rrugor është e asfaltuar, 37% ka trotuare të shtruara me kalldrëm dhe 9% janë rrugë të pashtuara. Vetëm infrastruktura rrugore është zhvilluar

Tabela 5. Klasifikimi i rrugës, gjatësia dhe trotuari- Burimi: DSHPI

Tipologjia e rrugës	Gjatësia e rr. (km)	%	Sipërfaqe	Gjatësia e rr. (km)	%
Rrugë nacionale	31	7%	Asfalt	232	54%
Rrugë regjionale	50	12%	Kubëza	158	37%
Rrugë lokale	350	81%	E pashtuar	40	9%
<b>Gjatësia totale e rrugës</b>	<b>430</b>			<b>430</b>	



Figura 17. Korridori Pan-Evropians (VIII, X) Burimi: Axhenda e Mitrovicës për Zhvillimin Ekonomik Lokal, 2004

mirë në qytetin e Mitrovicës së Jugut, ndërsa disa rrugë që lidhin vendbanimet rurale janë në ndërtim e sipër, por shumica e fshatrave janë të lidhura vetëm me rrugë rurale të pashtuara. Ndërsa vendbanimet përgjatë rrugëve kombëtare dhe atyre rajonale janë të lidhura mirë me infrastrukturën rrugore, ka deficite të mëdha të qasshmërisë në fshatrat në veri dhe në lindje të komunës, ku shumica e rrugëve nuk janë të shtruara. Rrugët lokale brenda zonës urbane përbëjnë 16 km. Rrugët kryesore të qytetit janë të asfaltuara. Shumë rrugica, si dhe rrugët me qasje private, nuk janë të shtruara ose janë në gjendje jo të mirë. Për shkak të këtij vlerësimi, rrjeti rrugor vlerësohet si jo i plotë. Të tri urat mbi lumin Ibër paraqesin pengesa për rrjetin rrugor, por për shkak të tensioneve etnike, ato aktualisht përdoren shumë pak. Ura më jugore



Figura 18. Rrugët nacionale dhe rajonale

që lidh Suhadollin me Fidanishten është urë e përkohshme njëkatëshe. Informata kundërthënëse jepen sa i përket cilësisë së rrjetit rrugor. Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut identifikoi rrugët jo të mira, veçanërisht ato në viset rurale, si problemi kryesor për mobilitet. Sidoqoftë, kjo deklaratë është në kundërshtim me Profilet Komunale të OSBE-së (2018 f. 44) ku "gjendja e përgjithshme e infrastrukturës në komunë vlerësohet si e mirë. Të gjitha rrugët kryesore që lidhin fshatrat me qendrën urbane janë të asfaltuara". Për shkak të mungesës së inventarit të rrugëve, kjo kundërthënie nuk mund të zgjidhet, dhe kështu një sërë çështjesh mbeten të hapura:

- A përqendrohet kjo kritikë te rrugët në përgjithësi apo në ato rurale në veçanti?
- Për cilat lloje të rrugëve bëhet fjalë?
- A është kjo për shkak të mungesës së mirëmbajtjes apo infrastrukturës së vjetruar?
- Kush është përgjegjës për mirëmbajtjen?
- A është e kufizuar qasshmëria në rrugët e paasfaltuara ose ato të shtruara me pllaka/kalldrëm?
- Sa ditë në vit ndodhë kjo?
- Si ndikon kjo në kostot e transportit dhe

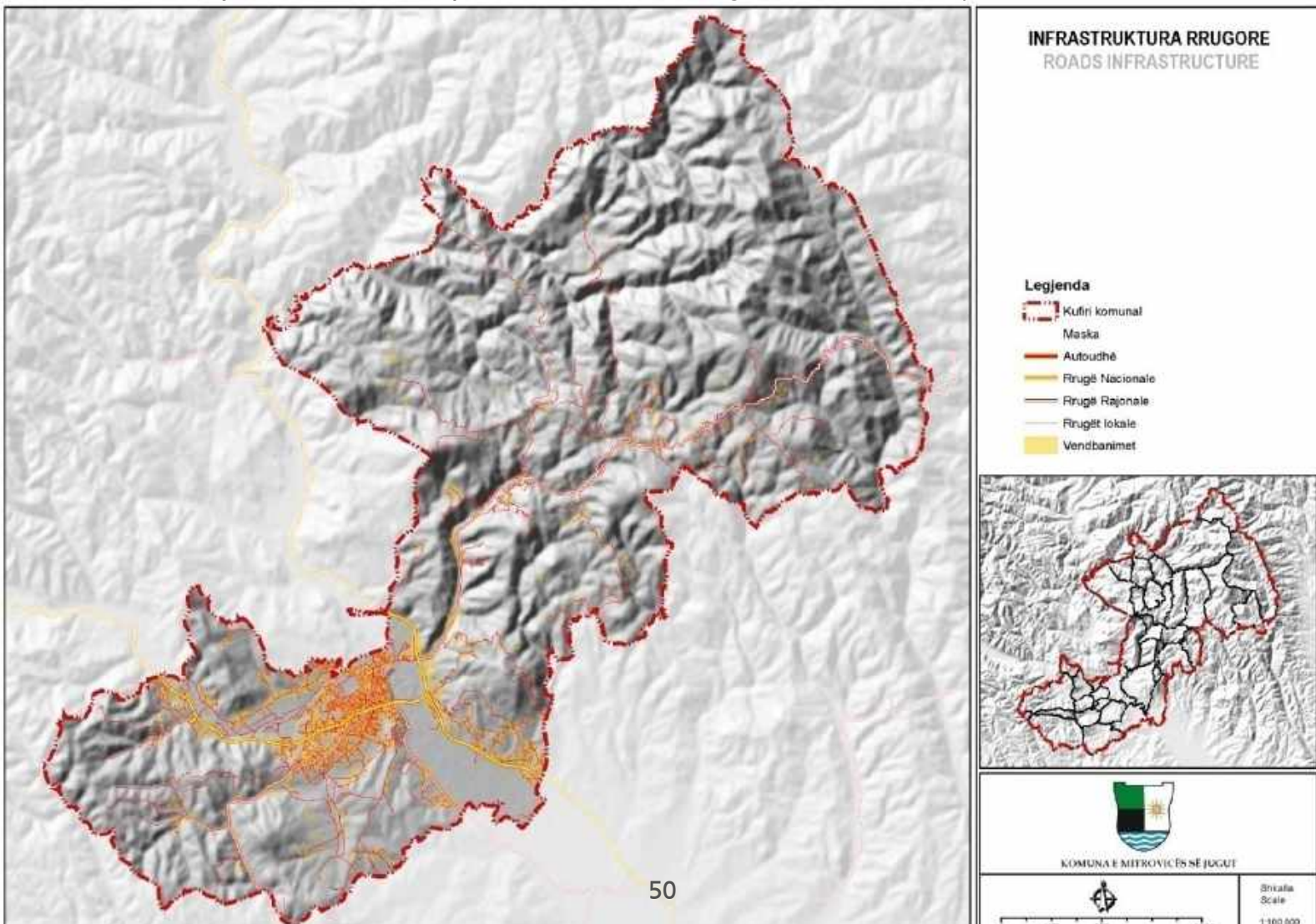
aktivitetet ekonomike dhe sociale të banorëve?

Përgjatë territorit të Mitrovicës së Jugut kalon Autostrada e Adriatikut (N2) që lidh Mitrovicën me Vushtrrinë - Prishtinën (në jug) dhe Zubin Potokun dhe më tej e lidh me Novi Pazarin (Serbi) dhe Rozhajën - Beranën (Mal i Zi). Rrugë tjetër e rëndësishme është rruga nacionale N 22.3, përkatësisht - autostrada e Ibrit e cila nga Mitrovica mundëson lidhje me drejtimin - Zveçan - Leposaviq - Rashkë (drejtimi verior).

Ndërsa, rrjeti i rrugëve rajonale në komunën e Mitrovicës së Jugut përbëhet nga:

- Rruga Mitrovicë - Pejë (R101), e cila paraqet lidhjen kryesore me pjesën perëndimore të Kosovës;
- Rruga Mitrovicë - Stan Terg - Bajgorë - Kërpimeh (R129) e cila lidh pjesën verilindore të komunës me komunën e Podujevës;
- Rruga Mitrovicë - Frashër - Vushtrri (R220) e cila lidh vendbanimet jugore me komunën e Vushtrrisë.

Figura 19. Harta e rrjetit rrugor në Komunën e Mitrovicës së Jugut, PZH 2020-2028, fq. 83



### 2.6.3. Trafiku tranzit

Mitrovica e Jugut luan rol të rëndësishëm për trafikun transit. Komuna është e vendosur në kryqëzimin e autostradave (Adriatik dhe Ibër) dhe lidhjeve rajonale që e bëjnë këtë zonë të rëndësishme për rajonin verior të Kosovës dhe lidhjet ndërkombëtare përmes korridoreve ndërkombëtare VIII dhe X. Nëpër territorin e Mitrovicës kalon Autostradës e Adriatikut (N2), që lidh Mitrovicën me Vushtrrinë - Prishtinën (në jug) dhe Zubin Potokun dhe më tej e lidh me Novi Pazarin (Serbi) dhe Rozhajën - Beranën (Mal i Zi). Rrugë tjetër e rëndësishme është rruga nacionale N 22.3, përkatësisht - autostrada e Ibrit e cila nga Mitrovica e mundëson lidhje me drejtimin - Zveçan - Leposaviq - Rashkë (Serbi) (drejtimi verior).

Figura 20 tregon rrugët kryesore transit në Mitrovicën e Jugut duke përfshirë një rrugë qarkore, e cila mundëson që trafiku transit t'i shmangët qytetin në një rrugë jugore. Pjesa e fundit e rrugës qarkore (e shënuar me pika të kuqe dhe të zeza) nuk është përfunduar ende për shkak të kufizimeve buxhetore.

### 2.6.4. Vëllimi i trafikut në rrugët rajonale dhe nacionale

Numërimet e trafikut për transit jepen për dy pika matëse (të paraqitura në Figurën 20) të cilat

ndodhen jashtë qytetit të Mitrovicës së Jugut.

**a) Pika matëse I:** Broboniqi është pjesë e rrugës rajonale R101 përmes së cilës sigurohet qasja në qytetin e Mitrovicës, pikë kjo që rrjedh nga Komuna e Pejës, Komuna e Istogut dhe ajo e Skenderajt.

**b) Pika matëse II:** Kushtova është pjesë e rrugës nacionale M2 e cila siguron qasje në qytetin e Mitrovicës së Jugut, pikë kjo që rrjedh nga Komunitat e Zubin Potokut dhe shteti fqinj i Serbisë. Analiza nuk tregon asnjë pikë të konsiderueshëm të trafikut, gjë që është e pazakontë. Kjo mund të nënkuptojë që trafiku nga njerëzit që udhëtojnë çdo ditë (ang.: commute traffic) nuk po mbizotëron në këtë rrugë. Një shpjegim tjetër mund të jetë që anketa u realizua brenda një dite të vetme me vëllime të jashtëzakonshme të trafikut. Luhatja vjetore e flukseve të trafikut (shih Figurat 21-25) tregon rezultate shumë të ndryshme. Në pikën matëse 1 vërehet një pik vjetor ekstrem në shtator, ku vëllimet e trafikut janë më të larta se dyfish krahasuar me muajt e tjerë dhe katër herë më të larta se në dhjetor. Pika matëse 2 tregon një situatë krejtësisht tjetër. Këtu, shtatori varion mes vëllimeve mesatare të trafikut, ndërsa prilli ka dyfish më shumë trafik. Asnjë shpjegim nuk mund të jepet, përveç nëse ka deficite të mëdha në mbledhjen e të dhënave.

Figura 20. Rrugët kryesore të tranzitit në Mitrovicë



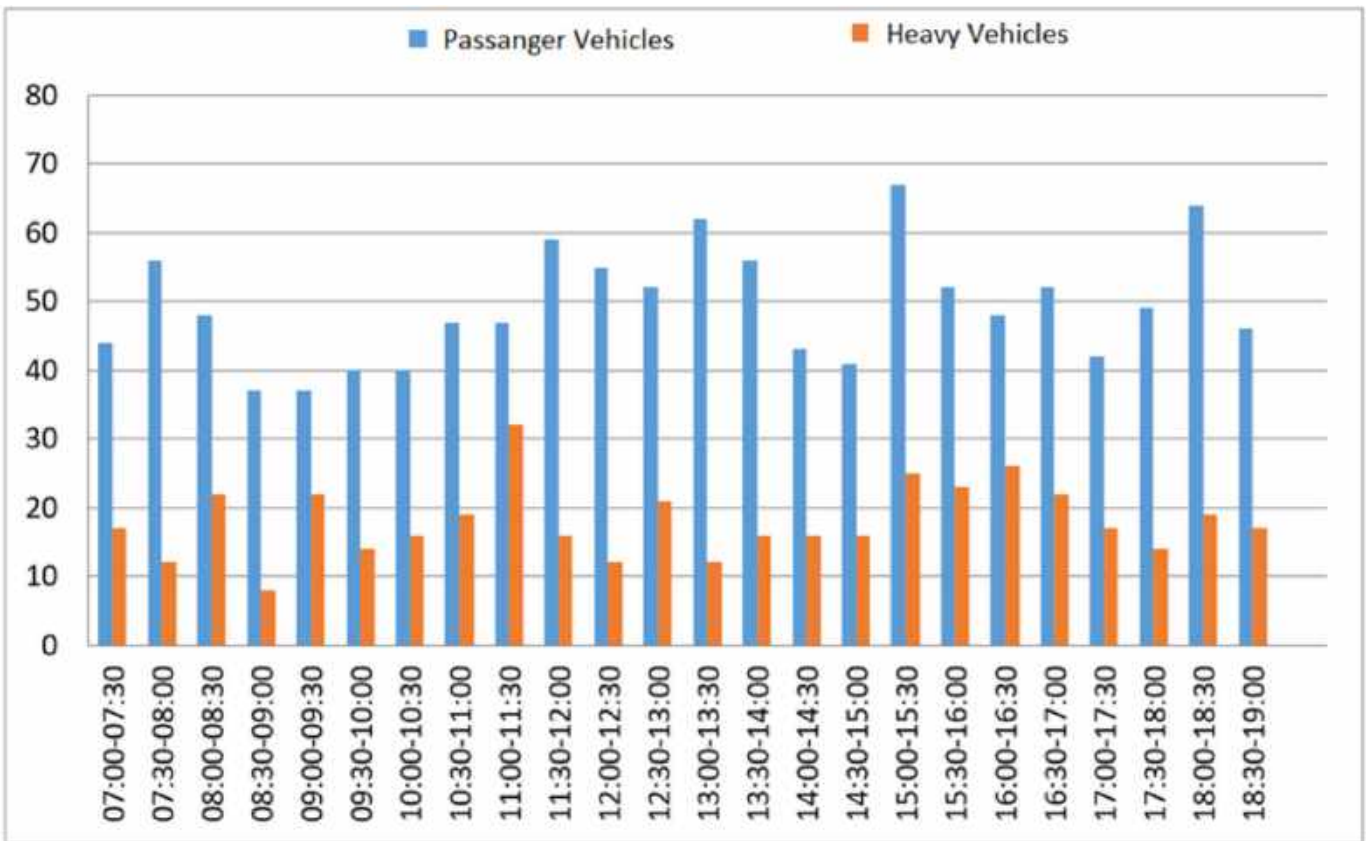


Figura 21. Broboniq: Trafiku ditor (07:00-19:00)



Figura 23. Broboniq: Vëllimi i trafikut ditor

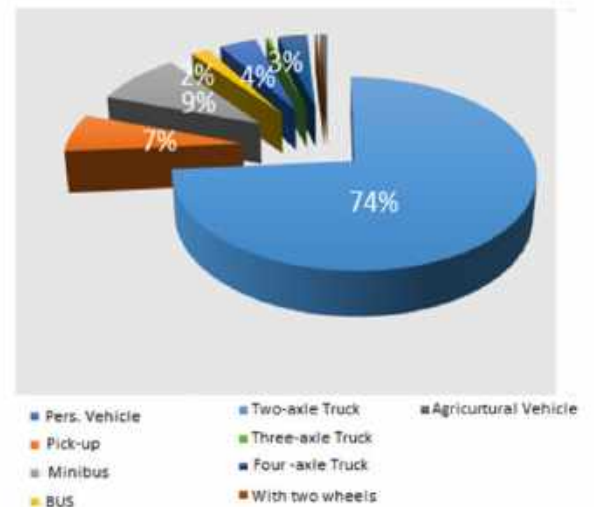


Figura 22. Broboniq: Struktura e automjeteve

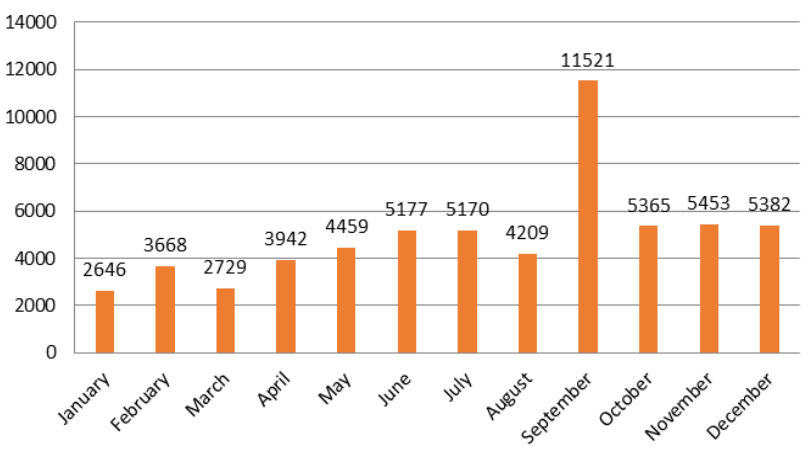


Figura 24. Kushtova: Rrjedha mujore e trafikut brenda vitit

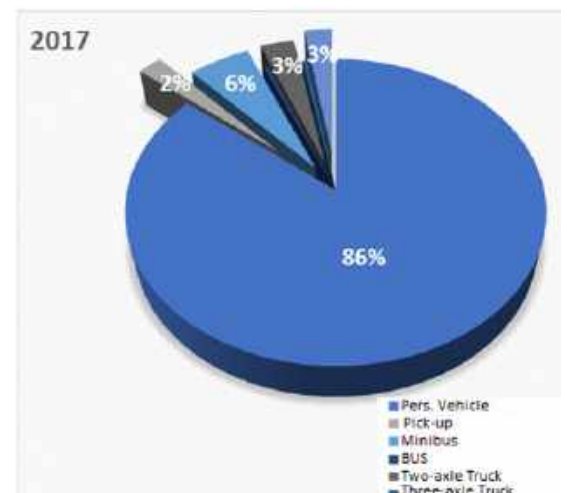


Figura 25. Kushtova: Struktura e automjeteve

Më shumë se 4/5 e automjeteve janë automjete për udhëtarë ndërsa autobusët variojnë mes 6-11%. Automjetet e rënda të mallrave përbëjnë 6-8% të vëllimit të trafikut. Përqindja e kamionëve është brenda një game normale. Sidoqoftë, kjo duket se bie në kundërshtim me numrat e dhënë në Figurën 20, të cilët tregojnë përqindje më të lartë të automjeteve të rënda të mallrave. Shpjegimi mund të jetë që anketa u realizua brenda një dite të vetme. Meqenëse nuk është ofruar asnjë anketë mbi Origjinën/Destinacionin, asnjë deklaratë nuk mund të jepet për përqindjen e trafikut transit nëpër qytet.

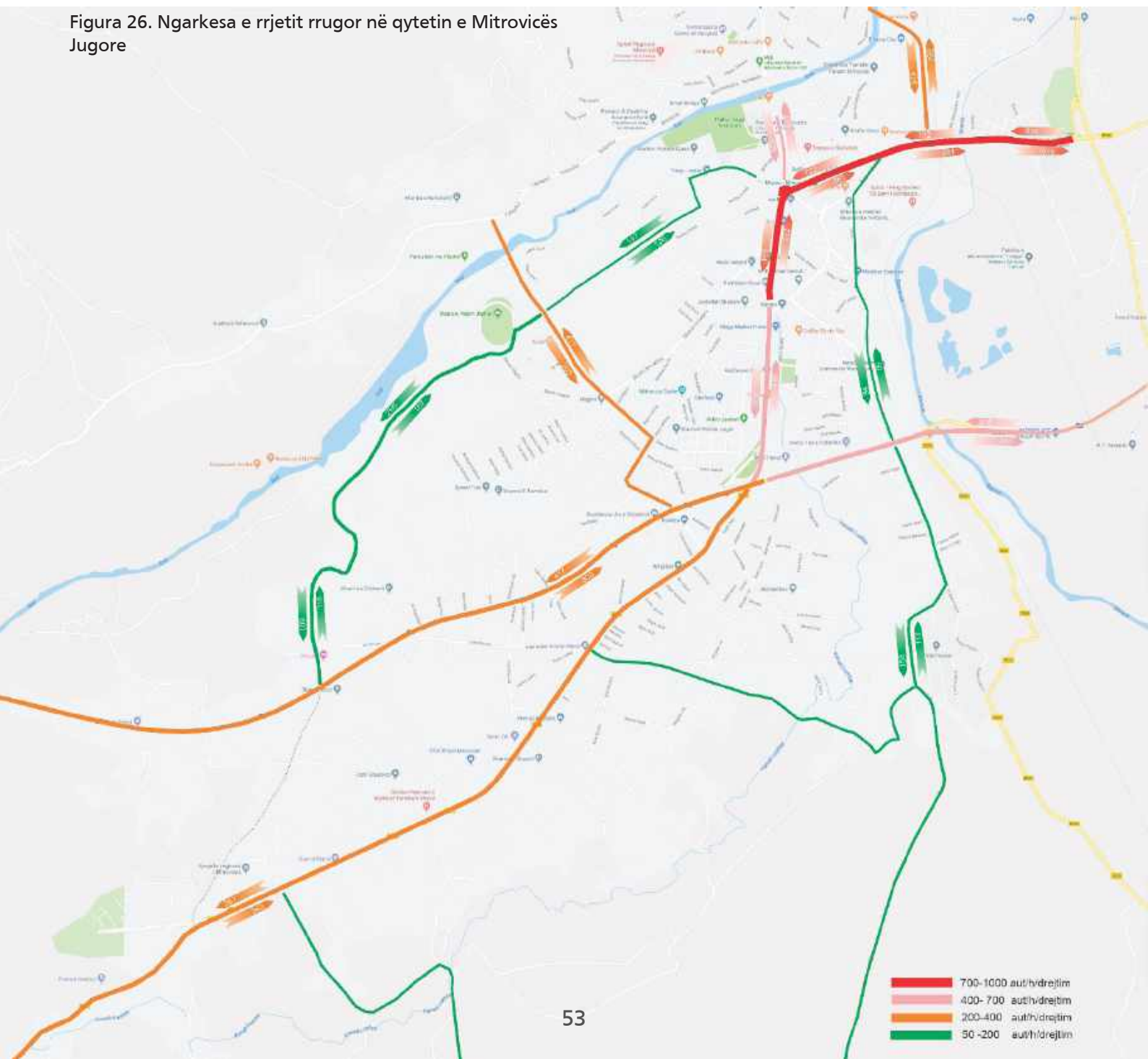
Sipas dokumenteve të paraqitura, “në mungesë të transportit hekurudhor të mallrave, rrugët janë të mbingarkuara me trafik të automjeteve të rënda dhe rrjedhimisht janë të dëmtuara”. Meqenëse të dhënat e mësipërme tregojnë vetëm një përqindje të vogël të automjeteve të rënda, kjo deklaratë duhet të verifikohet.

Pika matëse	Automjetpa sagjerësh	Bus	Mjete të rënda bartëse
1	81%	11%	8%
2	88%	6%	6%

Tabela 6. Prezenca e automjeteve në rrugët regjionale dhe nationale

### 2.6.5. Mbingarkesa në qendrën e qytetit të Mitrovicës Jugore

Figura 26. Ngarkesa e rrjetit rrugor në qytetin e Mitrovicës Jugore



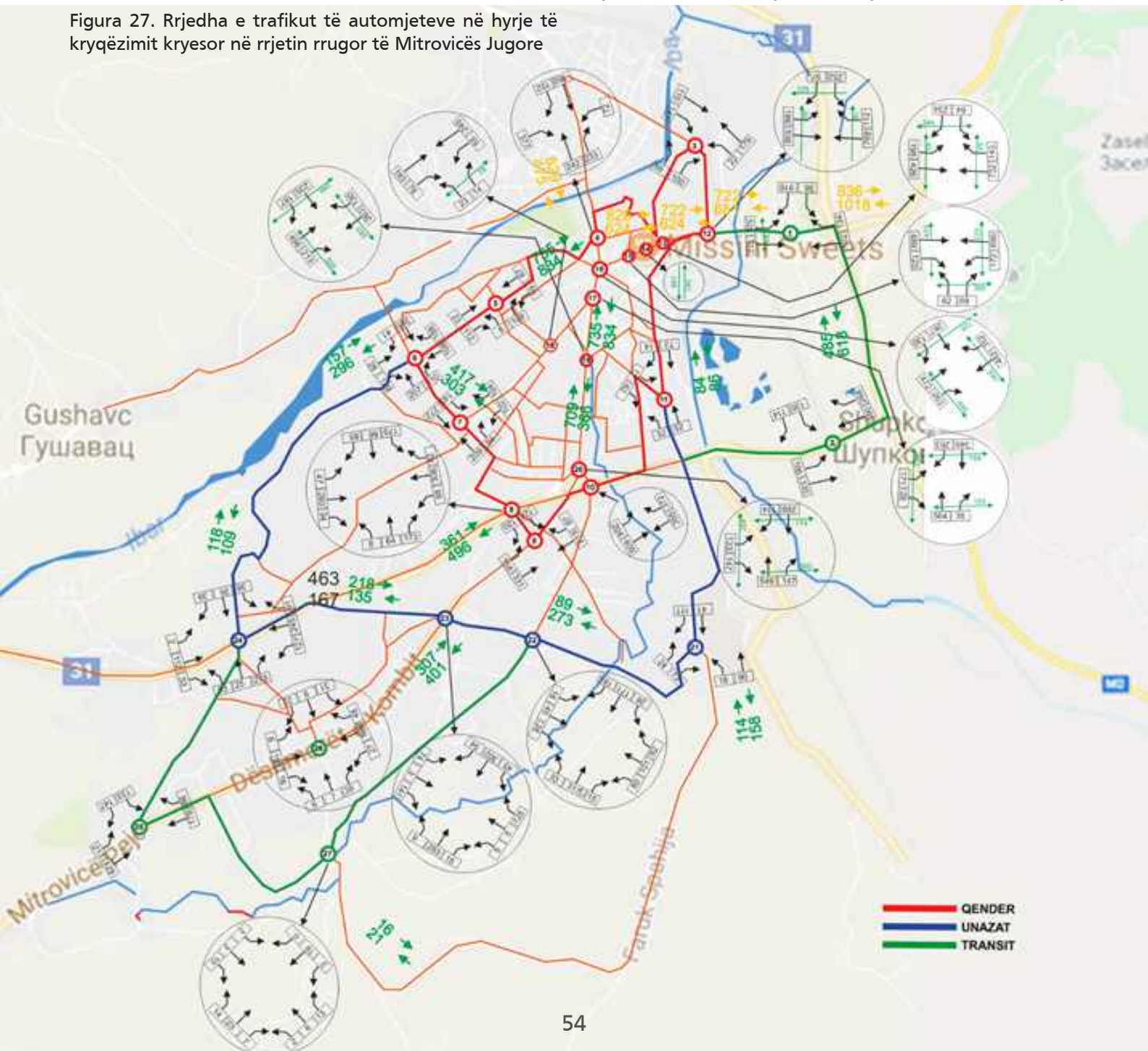
Seksioni Rrugor / Kryqëzimi	Min	Max	Kapaciteti i përdorur i kryqëzimit
Shemsi Ahmeti dhe Bulevardi Mbretëresha Teutë	700	1000	70-80%
Boletini, Minierat e Trepcës dhe një pjesë e Bulevardit Mbretëresha Teutë	400	700	50-70%
Faruk Spahia dhe Ibrahim Popoci	50	200	20-50%

Tabela 6. Prezenca e automjeteve në rrugët regionale dhe nacionale

Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut e vlerësoi mbingarkesën si një nga pengesat kryesore në Mitrovicën e Jugut. Numërimet e trafikut, që janë kryer për gjashtë ditë në prill dhe korrik të vitit 2018, zbuluan se mbingarkesa kryesisht vërehet në qendër të qytetit të Mitrovicës, siç përshkruhet në Figurën 26 dhe në Tabelën 7.

Figura 27. Rrjedha e trafikut të automjeteve në hyrje të kryqëzimit kryesor në rrjetin rrugor të Mitrovicës Jugore

Kjo është zona në qendër të qytetit ku gjenden shumë dyqane, muze, bare dhe banka. Nuk është për t'u habitur që këto janë të njëjtat rrugë që janë identifikuar me vëllime të larta të këmbësorëve. Këtu jepet përdorim kundërt nga modalitetet e ndryshme. Analiza e kryqëzimeve zbuloi që vëllimet e trafikut janë shumë më poshtë se kapacitetet maksimale. Mund të arrihet në përfundim se "problemi në lidhje me kapacitetet ka të bëjë

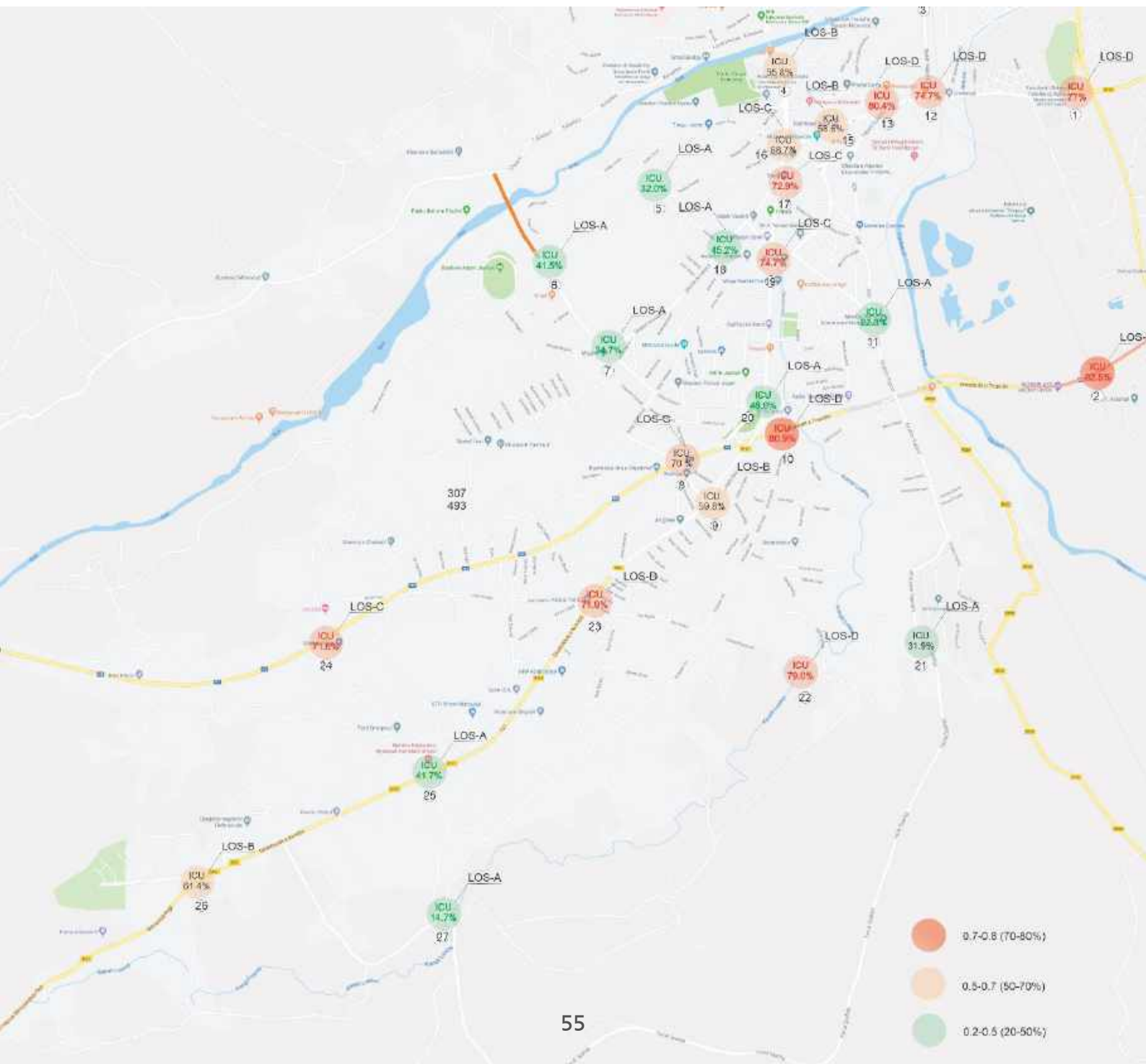


kryesisht me seksionet e trafikut, përkatësisht elementet gjeometrike të kryqëzimeve, numrin e korsive dhe rregullimin e trafikut në hyrje të kryqëzimit”.

CPërfundime - Nuk është për t’u habitur që qarku qendror i biznesit të një qyteti të rëndësishëm rajonal tërheq numër më të madh vizitorësh. Kjo ndodh edhe në Mitrovicë, ku vëllimet e trafikut arrijnë deri në 1000 automjete në orë dhe drejtim. Shkaku i mbingarkesës me siguri nuk është trafiku transit, por më shumë vizitorët që kërkojnë vendparkime ose bllokojnë rrugën përmes parkimit të paligjshëm ose shitësit që ndërhyjnë në hapësirën rrugore, apo edhe numri i madh i këmbësorëve që kalojnë rrugën.

**Rritja e kapaciteteve rrugore në qendër të qytetit përfundimisht nuk është zgjidhja e duhur,** pasi kjo do të shkaktonte efekte të mëdha negative. Para së gjithash, kostoja e përmirësimit të rrugëve është e konsiderueshme dhe paratë do të mund të përdreshin më mirë për ta përmirësuar qasshmërinë e fshatrave që nuk lidhen me ndonjë rrjet rrugor të asfaltuar. Së dyti, përvoja ndërkombëtare tregon se rritja e kapaciteteve në rrugët e mbingarkuara krijon trafik shtesë (të imponuar) dhe kështu pas disa vitesh kjo rrit vëllimin duke i kufizuar kapacitetet përsëri. Së treti, numri i shtuar i automjeteve e zvogëlon atraktivitetin e qendrës së qytetit.

Figura 28. Shfrytëzimi i Kapaciteteve të Kryqëzimit (ICU) në kryqëzimet kryesore



Zgjidhjet për këto lloje të problemeve janë testuar në mijëra qytete evropiane: qetësimi i trafikut, hapësira e përbashkët, zonat pa vetura ose zonat e këmbësorëve janë masa të qëndrueshme për një qendër qyteti të banueshëm, që krijojnë hapësira tërheqëse publike për të kaluar më shumë kohë, për të komunikuar dhe për të bërë blerje. Kjo do t'u sjellë dobi jo vetëm vizitorëve, por edhe të gjithë komunitetit të biznesit.

Ekzistojnë një numër masash shtesë për të kontribuar në qëndrueshmëri:

- **Menaxhimi i parkimit përmes një sistemi udhëzues për ta zvogëluar trafikun në kërkim të një vendparkimi rreth qendrës.**

- **Menaxhimi inteligjent i trafikut i cili bën që trafiku të mos kalojë përmes qendrës së qytetit në rrugët e mbingarkuara.**

- **Përmirësimi i sistemit të transportit publik i cili do ta zvogëlonte ndjeshëm numrin e automjeteve për udhëtarë me destinacion drejt qendrës së qytetit.**

- **Vendosja e stacioneve të autobusëve afër qendrës së qytetit.**

- **Krijimi i hapësirave tërheqëse publike përmes planifikimit urban.**

## 2.6.6. Parkimi

Në Mitrovicën e Jugut parkimi ekziston vetëm në qendër të qytetit, ku ofrohen 846 parkingje. Kritikat për parkimin përqendrohen në dy çështje: i) hapësirat jo të mjaftueshme në dispozicion për parkim dhe ii) parkimi i paligjshëm, bllokimi i trafikut rrugor, veçanërisht i ecjes dhe çiklizmit. Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut zbuloi gjithashtu se 88% e të intervistuarve me aftësi të kufizuara e konsiderojnë qasjen në hapësirat e parkimit si problem të madh. Meqenëse problemet e parkimit ndodhen kryesisht në Qendrën e Qytetit, duhet të ofrohet një zgjidhje për këtë çështje së bashku me zgjidhjet për

problemet e mbingarkesës.

- Kërkohet menaxhimi i sistemit modern të parkimit përfshirë vendosjen e çmimeve në hapësirat e parkimit publik.

- Sistemi efektiv i autobusëve do ta zvogëlonte nevojën për hapësira parkimi.

- Zbatimi i shtuar i ligjit nga policia zvogëlon problemin. Parkingjet ekzistuese në qytetin e Mitrovicës së Jugut kryesisht shtrihen në afërsi të institucioneve komunale, objekteve arsimore, të kujdesit shëndetësor dhe atyre tregtare, duke ua mundësuar kështu qytetarëve që t'i kryejnë me efikasitet shërbimet dhe aktivitetet e tyre të përditshme.

Pas analizës së rrjetit rrugor, është konstatuar se parkimi i parregullt pengon trafikun dhe zvogëlon kapacitetin. Seksionet në rrugët kryesore në të cilat parkimi i parregullt ndikon në uljen e kapacitetit janë:

- Në rrugën "Shemsi Ahmeti",

- Në rrugën "Mbretëresha Teutë",

- Në rrugën "Isa Boletini"- kryesisht seksioni pranë Kuvendit Komunal dhe afër rrugës "Bedri Gjinaj".

Parkimi i parregullt në pjesë të ndryshme të rrugës, veçanërisht në trotuare, ndërpret lëvizjen e lirë të këmbësorëve duke rrezikuar sigurinë e tyre. Ky fenomen është më i dukshëm sidomos në qendër të qytetit, në rrugët "Shemsi Ahmeti" dhe "Isa Boletini", duke marrë parasysh që në këtë pjesë të qytetit nevoja për lëvizje aktive është e madhe.



Figura 29. Parkim ilegal në "Isa Boletini"



Parkingjet publike (sipas drejtorisë për shërbime publike dhe infrastrukturë)		
Nr.	Lokacioni	Nr. i parkingjeve
1	Rr .“Pajazit Boletin”	90
2	Rr .“ Pajazit Boletin”	54
3	Rr .“ Pajazit Boletin”	10
4	Rr .“Bedri Gjina” - afër objektit të komunës	16
5	Rr .“Bedri Gjina” - mbrapa objektit të komunës	120
6	Rr .“Afrim Zitija” - tek QKMF	48
7	Rr .“Afrim Zitija” mbrapa QKMF-së	10
8	Rr .“Nexhip Draga”	150
9	Rr .“Shemsi Ahmeti” - objekti i ish-armatës	30
10	Rr .“Shemsi Ahmeti” - afër shkollës së muzikës	48
11	Rr .“Shemsi Ahmeti” - afër hotel Adriatik (Radio Taxi)	5
12	Rr .“Shemsi Ahmeti” përballë hotel Adriatik (Radio Taxi)	10
13	Rr .“Shemsi Ahmeti” - në afërsi të sheshit	15
14	Rr .“Shemsi Ahmeti”	87
15	Rr .Agim-Ramadani Katana	48
16	Rr .“Meh Uka” - tek shtëpia e Xhafer Devës	24
17	Rr .Pajazit Boletini	43
18	Rr .“Mbretresha Teutë” tek “Teferixhi” (individual - Taxi)	20
19	Rr .“Mbretresha Teutë”- tek “Teferixhi” (Radio - Taxi)	5
<b>Total</b>		<b>833</b>

Tabela 7. Parkimi publik (sipas Departamentit të Shërbimeve Publike dhe Infrastrukturës)

Figura 30. Parkingjet në Mitrovicë Jugore- Burimi: DSHPI



## 2.6.7. Siguria në trafik

Siguria në rrugë duket se është shqetësim kryesor i të intervistuarve nga Anketa e Mobilitetit për Mitrovicën e Jugut. 91% e të anketuarve pohojnë se kufijtë e shpejtësisë nuk respektohen dhe shpejtësia rreth 69% të shkollave nuk është më e ulët. Kjo çështje mund të trajtohet përmes kontrollit të shtuar policor dhe respektimit të kufijve të shpejtësisë. Probleme të tjera janë mungesa e qetësisë të trafikut dhe mungesa e shenjave sinjalizuese.

Gjithashtu, bazuar në të dhënat nga Stacioni Policor në Mitrovicën e Jugut, aksidente fatale kanë ndodhur kryesisht jashtë zonës urbane të Mitrovicës së Jugut.

Tabela 8. Aksidentet pa dëme materiale dhe të lënduar për 2017-2018 (DRP Mitrovicë, 2019)

Aksidentet pa lëndime dhe pa dëme materiale 2017-2018 (DRP Mitrovica, 2019)		
Viti 2017	Viti 2018	+ - %
291	210	-27.84%

Tabela 9. Shumica e aksidenteve në Mitrovicë kanë ndodhur në kryqëzimet e rrugëve më të frekuentuara të qytetit (DRP Mitrovicë, 2019)

Rrugët lokale me më shumë aksidente pa lëndime dhe pa dëme materiale 2017-2018 (DRP Mitrovica, 2019)				
#	Rruga	Viti 2017	Viti 2018	+ - %
1.	Mbretëresha Teutë	59	34	-42.37 %
2.	Shemsi Ahmeti	51	35	-31.37 %
3.	Dëshmorët e Kombit	21	13	-38.10 %
4.	Bislim Bajgora	10	6	-40 %
5.	Fadil Deliqi	7	5	-28.57%
6.	Ahmet Selaci	5	8	+60 %
7.	Driton Veliu	5	4	-20 %
<b>Rrugët tjera përfshirë ato në fshatra</b>		<b>133</b>	<b>105</b>	<b>-21.05%</b>

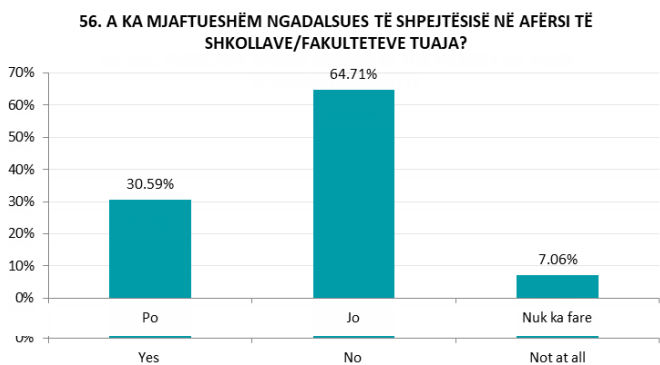
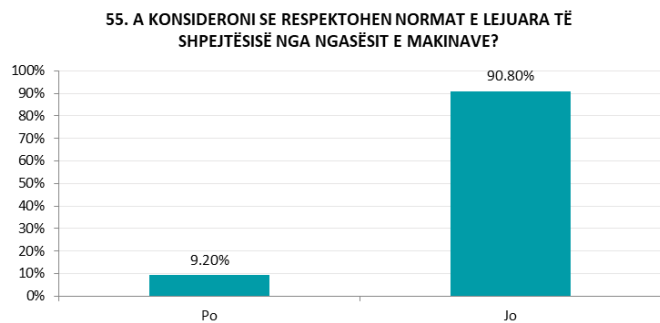


Figura 31. Perceptimi mbi sigurinë në trafik- ekstrakte nga Anketa e Mitrovicës Jugore

## Numri i aksidenteve me fatalitet ne Mitrovicen Jugore (2014- 2018)

(DRP Mitrovica, 2019)

Viti	Numri i aksidenteve me fatalitet
2014	7
2015	14
2016	8
2017	14
2018	9

## 2.7 Mjedisi

### 2.7.1. Mjedisi dhe ndryshimet klimatike

Matjet e cilësisë së ajrit të zhvilluara gjatë muajve janar dhe shkurt, përmes një ankete që përfshinte 12 qytete të Kosovës të përfshira, zbuluan se Mitrovica e Jugut renditet e 11-ta. Është e dukshme që zjarret e hapura të thëngjillit ose drurit e përcaktojnë cilësinë e dobët të ajrit në dimër. Kontributi i transportit në cilësinë e ajrit nuk mund të vlerësohet për shkak të mungesës së të dhënave.

Sipas Ligjit nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit, Qeveria, gjegjësisht Ministria e Ekonomisë dhe Ambientit, është përgjegjëse për përmirësimin e kushteve mjedisore në lidhje me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut.

Komunat bashkëpunojnë me Ministrinë:

- për mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda territorit të tyre, sipas këtij ligji;
- për t'i zbatuar ligjet dhe inspektuar zbatimin e ligjeve në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda territorit të tyre;
- për të përgatitur dhe siguruar informata në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm për qytetarët;
- plani për mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda territorit të komunës miratohet nga Kuvendi Komunal përkatës.

Tabela 10. Numri i aksidenteve me fatalitet në Komunën e Mitrovicës Jugore (2014 - 2018) (DRP Mitrovica, 2019)

### Emetimet e karbonit për pasagjer

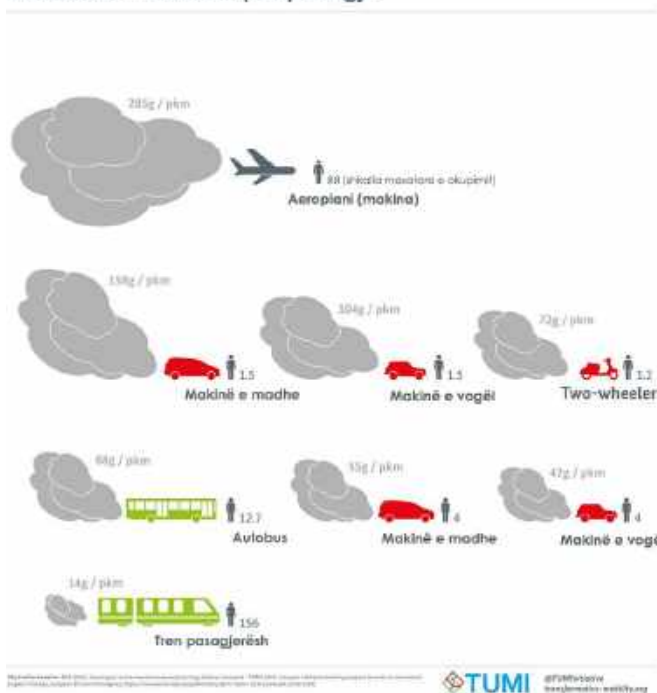
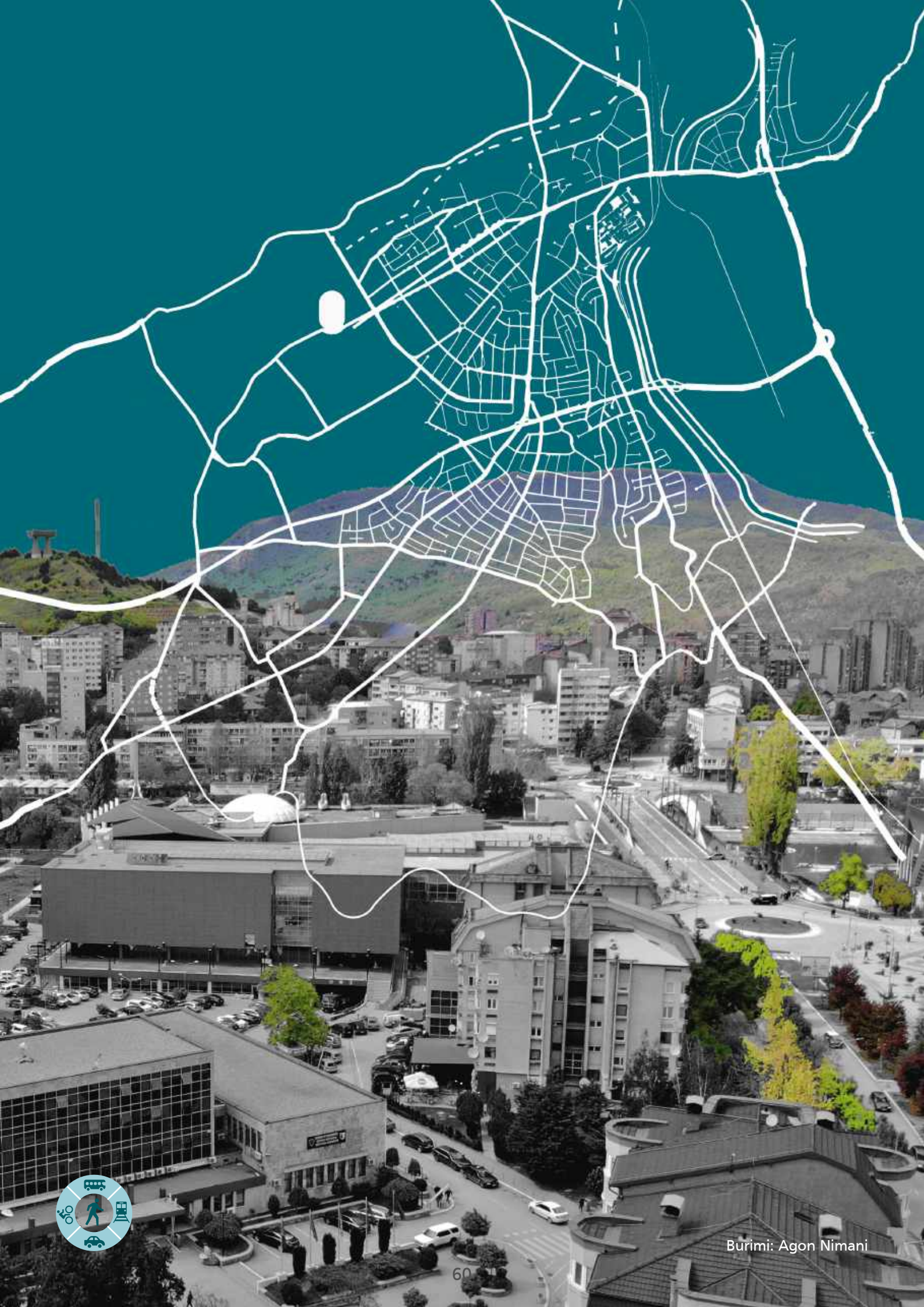


Figura 32. Emetimet e karbonit për pasagjer- Burimi: TUMI

Ndryshimet klimatike nuk janë konsideruar si çështje madhore në Mitrovicën e Jugut, pasi çështje të tjera ekonomike, sociale dhe politike kanë qenë më të rëndësishme. Sidoqoftë, diskutimi i tanishëm në lidhje me mënyrën e zvogëlimit të emetimeve të gazeve serrë nuk duhet të harrohet, pasi BE-ja ka për qëllim t'i zvogëlojë emetimet e CO2 nga sektori i transportit për 60% deri në vitin 2050. PMQU-ja duhet t'i marrë parasysh këto qëllime gjithashtu.



Burimi: Agon Nimani

### 3. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ ZHVILLIMI I KORNIZËS-Objektivat afatshkurtra dhe afatgjata



#### 3.1. Transporti Publik Regjional

Transporti publik rajonal në pjesën veriore të Kosovës, për sa i përket lidhshmërisë rajonale, është ende në zhvillim e sipër. Ende ekzistojnë pengesa për këtë proces, pengesa këto të cilat e kanë bërë jofunksional transportin publik rajonal, siç janë: pengesat e vendimmarrjes së brendshme (çështjet prioritare dhe të informatave), pengesat e zbatimit (organet koordinuese sektoriale, kapacitetet dhe strukturat rregullatore) si dhe pengesat rajonale (mosmarrëveshjet ekonomike dhe politike) e kanë penguar drejtpërdrejt pjesën e këtij procesi në zbatimin e transportit publik në nivel rajonal.

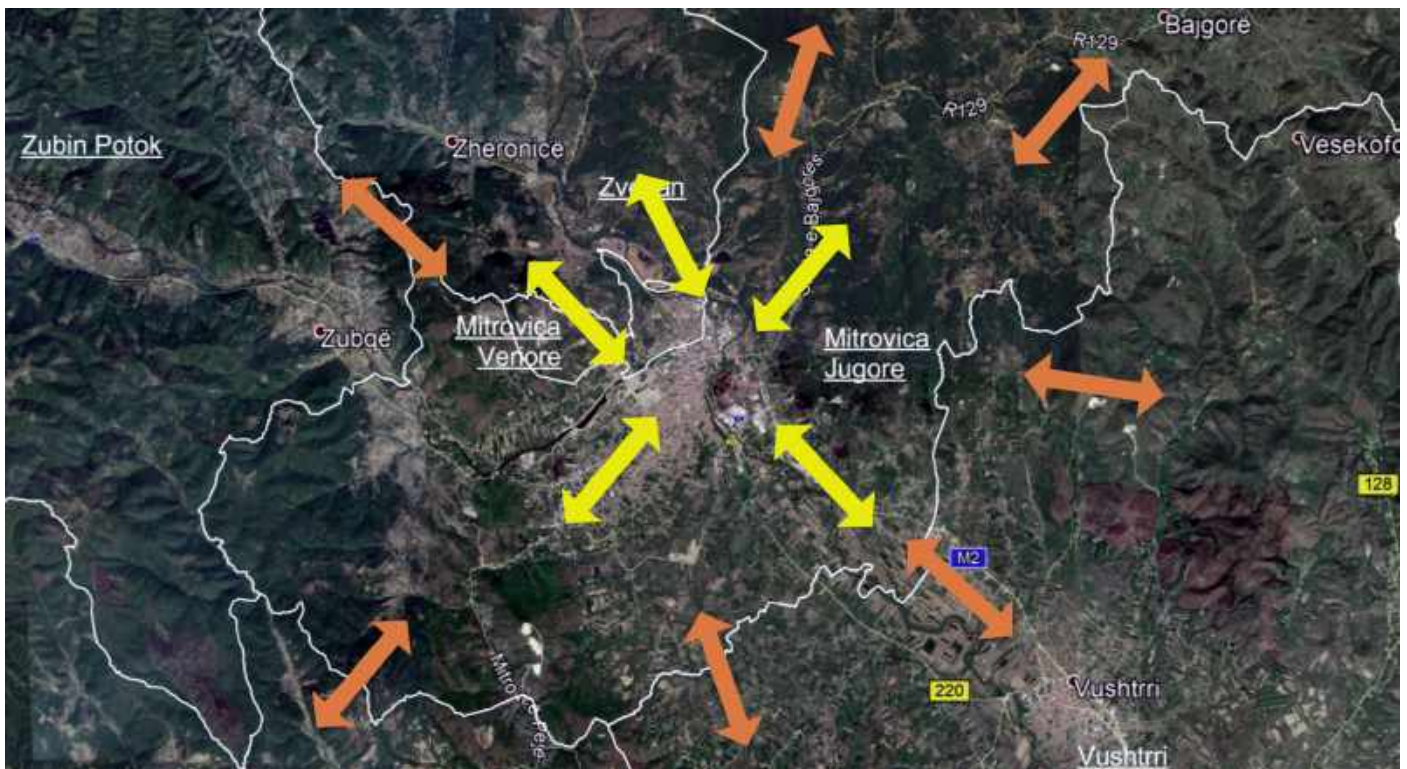


Figura 33. Planifikimi rajonal për rajonin verior të Kosovës

#### 3.1.2. Sistemi rajonal i transportit publik

##### 3.1.1. Transporti publik - çështjet prioritare dhe propozime

Figura 33 paraqet një hartë hipotetike me flukset e trafikut brenda dhe jashtë Mitrovicës së Jugut. Fotografia qartëson se Mitrovica e Jugut dhe Mitrovica e Veriut paraqesin një sistem të vetëm trafiku. Zhvillimi i një sistemi të qëndrueshëm të transportit kërkon nivel të lartë koordinimi midis dy komunave.

Për ta krijuar një shërbim të rregullt të autobusëve në nivel rajonal, është propozuar një Marrëveshje Ndër-komunale për krijimin e një organi të përbashkët për transportin rajonal. Këto opsione janë diskutuar fillimisht në punëtoritë e përbashkëta të Mitrovicës Jugore dhe asaj Veriore mirëpo mbetet për t'u diskutuar më tej me te gjitha komunat e përmendura të rajonit verior të Kosovës.

## Propozim mbi Asociacionin e Transportit Publik

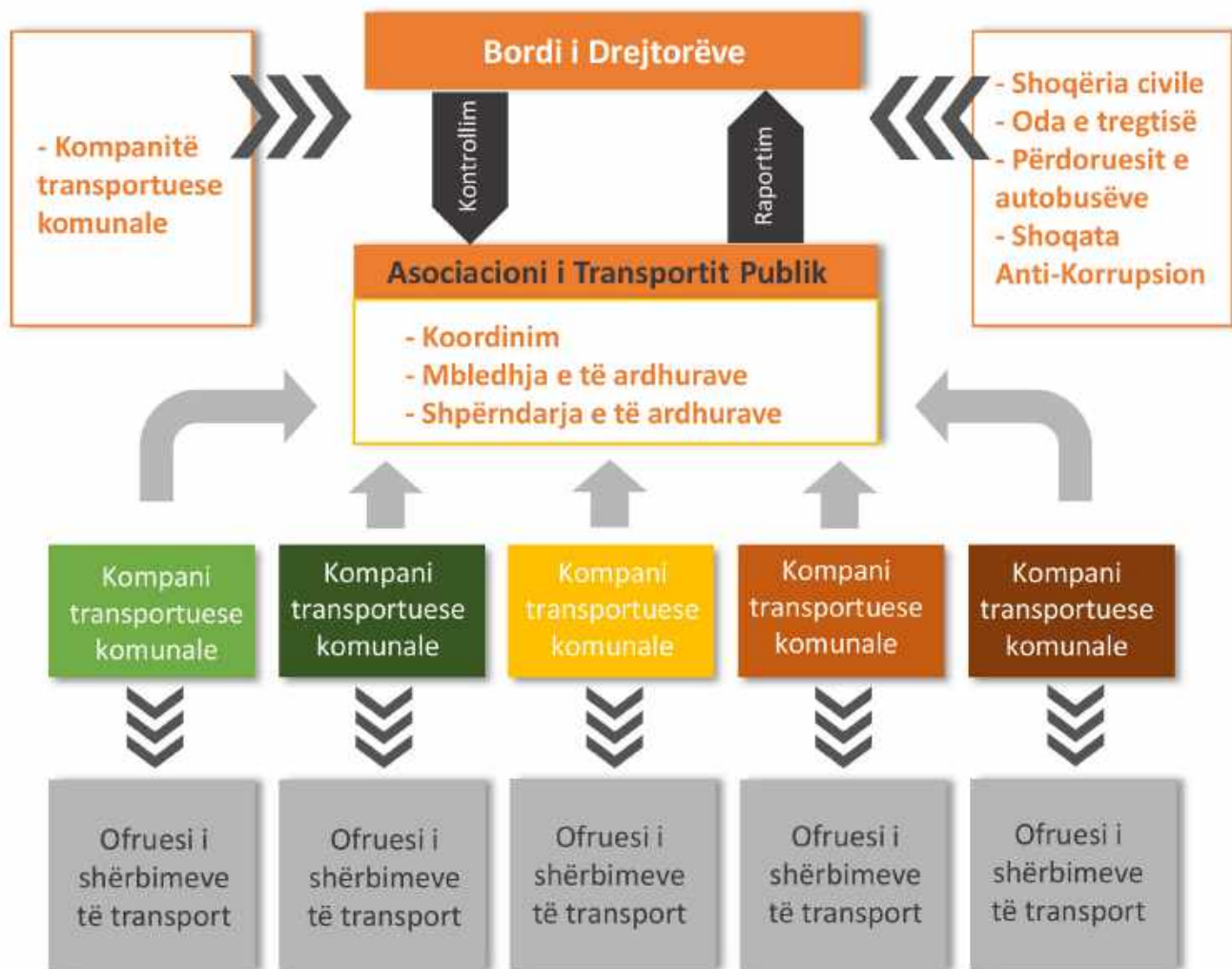


Figura 34. Skema e propozuar për organizimin e asociacionit rajonal të transportit publik

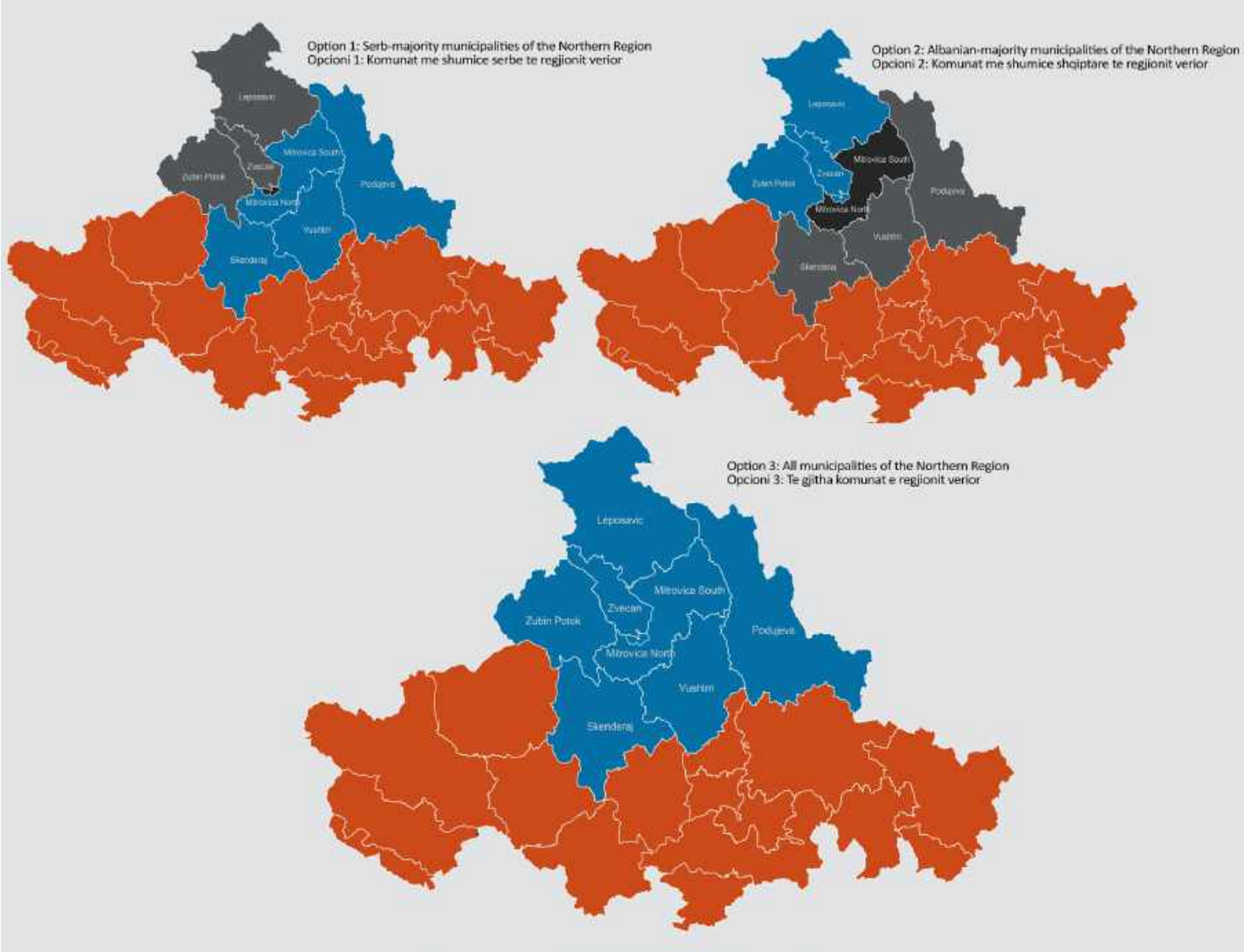
Organi i Përbashkët i Transportit Rajonal do të krijohet në dakordim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe do të përfaqësohet nga të gjitha Komunat e Rajonit Verior të Kosovës. Struktura e këtij këshilli do ta ketë përbërjen e mëposhtme:

- Një anëtar nga secila nga shtatë komunat e Rajonit Verior (Mitrovica e Jugut, Mitrovica e Veriut, Leposaviqi, Zubin Potoku, Zveçani, Vushtrria dhe Skenderaj) të emëruara nga komunat përkatëse;
- Një anëtar zëvendësues nga secila nga shtatë komunat e rajonit të emëruar nga Kryetarët e Komunave përkatëse, me qëllim të funksionimit efikas të Organit të Transportit Rajonal, anëtar ky që do të emërohet si Zëvendëskoordinator Komunal për Transport;

- Një anëtar nga Policia e Trafikut (Zyra Rajonale);
- Pjesëmarrja e sektorit privat dhe shoqërisë civile në punën e këshillit do të parashikohet, sipas rastit, në varësi të temave që shqyrtohen;
- Një anëtar i përhershëm si përfaqësues i shfrytëzuesve të autobusëve.

### 3.1.3. Strategjia e propozuar - Rrjeti i ri rajonal i autobusëve, vendosja e një shërbimi të rregullt të autobusëve

Ekzistojnë tri opsione se si mund të strukturohet shërbimi rajonal i autobusëve, siç përshkruhet në Figurën 3. Duke pasur parasysh faktin që të dy komunat janë pjesë e një sistemi të vetëm transporti, opsioni në hartën në të djathtë do të ishte më i përshtatshëm.



### 3.1.4. Revitalizimi i transportit hekurudhor Prishtinë - Mitrovicë- Leshak

- Linja në Kosovë do të rehabilitohet në tri faza:
- Faza 1: Fushë Kosovë-kufiri me Maqedoninë e Veriut;
  - Faza 2: Fushë Kosovë-Mitrovicë;
  - Faza 3: Mitrovicë-kufiri me Serbinë.

Në shkurt të vitit 2018, institucionet e Kosovës nënshkruan një nga marrëveshjet e para për grante të miratuar në kuadër të Agjendës së Konvektivitetit në Samitin e Vjenës 20151, me qëllim të përmirësimit të lidhjes së vetme ndërkombëtare hekurudhore të Kosovës. Linja hekurudhore 10 e Kosovës është pjesë e rrjetit kryesor hekurudhor të Ballkanit Perëndimor, një shtrirje e Korridoreve të Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (RrTET)<sup>4</sup>.

Figura 35. Opsione për shërbimet rajonale të autobusëve në rajonin verior të Kosovës

Infrastruktura hekurudhore në Mitrovicën e Jugut është e vjetruar dhe nuk është në gjendjen e duhur për t'i përmbushur nevojat e udhëtarëve dhe transportuesve të mallrave dhe, si e tillë, ajo nuk siguron lidhje adekuat me vendet fqinje. Për këtë arsye, nevoja për modernizim dhe zhvillim është urgjente, me qëllim plotësimin e nevojave dhe ofrimin e shërbimeve të qëndrueshme të transportit.

<sup>3</sup> Bashkëfinancimi i Projekteve të Investimeve në Ballkanin Perëndimor në vitin 2015

<sup>4</sup> Komisioni Evropian - "CONNECTIVITY AGENDA", Bashkëfinancimi i Projekteve të Investimeve në Ballkanin Perëndimor në vitin 2016 <https://goo.gl/T8XRGy>

Projekti R10, i cili lidh Kosovën, Serbinë dhe Maqedoninë e Veriut, përfshin tri seksione - hekurudha nga Fushë Kosova për në jug - drejt kufirit me Maqedoninë e Veriut, nga Fushë Kosova deri në veri të Mitrovicës dhe nga Mitrovica deri në kufirin me Serbinë. Rehabilitimi i hekurudhës siguron përmirësim të konsiderueshëm në transportin hekurudhor midis Kosovës dhe vendeve fqinje, si dhe një rrjet më të gjerë evropian përmes Korridoreve VIII dhe X Pan-Evropiane.

Në shkurt të vitit 2018, Kosova pranoi bashkëfinancim të granteve prej 38,5 milionë euro nga BE-ja përmes KIBP-së (Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor) për fazën e parë të punimeve. Punimet ndërtimore filluan në korrik të vitit 2019 dhe pritet të përfundojnë deri në mesin e vitit 2021.<sup>5</sup>

Dizajni i detajuar dhe dosja e tenderit për Fazën 2 janë në prag të përfundimit dhe kështu ndërtimet mund të fillojnë që në tremujorin e tretë të vitit 2019 dhe të përfundojnë deri në fund të vitit 2024. Sapo të përfundohet, projekti do të sigurojë transport hekurudhor të sigurt dhe efikas për afërsisht 50% të popullsisë së Kosovës<sup>6</sup>. Faza e tretë është në përgatitje të TeR-ve për dizajnin. Për të rivitalizuar transportin hekurudhor në relacionin Prishtinë-Mitrovicë-

Leshak, është e nevojshme që:

- Të zbatohen gradualisht rekomandimet e dhëna në bazë të Studimit të Fizibilitetit të Linjës 10 (realizuar nga Konsulenti i BERZH-it) i mbështetur për ta sjellë të paktën këtë linjë në gjendje të mirë pune. Pjesa jugore e Linjës 10 duhet të konsiderohet si prioritet dhe në të ardhmen e afërt duhet të rishqyrtohet mundësia e funksionalizimit të pjesës veriore të Linjës X. Bazuar në studimin e fizibilitetit për modernizimin e linjës 106.
- Të rifunksionalizohen stacionet hekurudhore ekzistuese dhe të shtohen stacione të reja hekurudhore në: Mitrovicë (Veri/Jug), Zveçan, Banjskë, Sllatinë, Leposaviq, Leshak, Vushtrri, Prilluzhë, Obiliq, Fushë Kosovë.
- Të llobohet me qeverinë qendrore për krijimin e një sistemi hekurudhor të lehtë në shinat ekzistuese hekurudhore. Tramvajet ose hekurudhat e lehta mund t'i shërbejnë një numri stacionesh brenda qytetit të cilat nuk pranojnë shërbime nga trenat për destinacione të largëta.
- Për më tepër, hekurudhat e lehta mund të përdoren nga udhëtarët që udhëtojnë çdo ditë për në Prishtinë. Stacionet e mundshme brenda Mitrovicës përshkruhen më poshtë. Për këtë qëllim, opsionet e strukturave për parkim të automjetit dhe udhëtim me mjete të tjera transporti (ang.: park & ride facilities) janë paraqitur gjithashtu në hartë.



Figura 36. BERZH- Përmirësimi i lidhjes së vetme hekurudhore ndërkombëtare në Kosovë

<sup>5</sup> <https://www.wbif.eu/project/PRJ-KOS-TRA-001>

<sup>6</sup> <https://www.railwaypro.com/wp/a-eu-funding-for-kosovo-rail-route-10/>

<sup>7</sup> Strategjia dhe Transporti Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit për 5 vjet, 2015





Figura 37. Ndalesa të mundshme të lehta hekurudhore

### Vendndodhja e stacionit hekurudhor

### Administrimi i infrastrukturës hekurudhore

Sipas Ligjit Nr. 04/L-063 për Hekurudhat e Kosovës (Neni 9), Infrastrukturën aktuale në Kosovë e menaxhon Infrastruktura e Hekurudhave të Kosovës Sh.A (INFRAKOS). Ndërsa, vendimet strategjike lidhur me qëndrueshmërinë e infrastrukturës hekurudhore në pronësi të shtetit në Kosovë, me mbylljen e linjave, modernizimet dhe zhvillimet, duhet të diskutohen në nivel të qeverisë para se të merret çfarëdo vendimi.

Nga ana tjetër, Ministria e Infrastrukturës dhe Ambientit, së bashku me autoritetet e tjera kompetente publike është përgjegjëse për specifikimin dhe për kontratat që lidhen me ndërmarrjet hekurudhore që kryejnë shërbime hekurudhore në interes të publikut.

Pra, të gjitha nevojat dhe kërkesat të cilat rrjedhin nga niveli lokal, paraprakisht duhet të adresohen në INFRAKOS (Infrastrukturën e Hekurudhave të Kosovës) dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Ambientit.

Ministria e Infrastrukturës, përgatitë dhe freskon programin nacional të infrastrukturës së transportit i cili duhet t'i plotësojë nevojat e shoqërisë dhe ekonomisë, përfshirë këtu edhe vendndodhjen e stacionit hekurudhor në Mitrovicën e Jugut. Ndërsa, infrastruktura hekurudhore aktuale në pronësi shtetërore në Kosovë menaxhohet nga INFRAKOS.

Pra, kompetenca për caktimin e lokacionit të stacionit hekurudhor është në nivelin e programeve nacionale për zhvillimin e infrastrukturës hekurudhore.

Figura 38. Trenat e lehtë S-Bahn në Berlin



## 3.2. Sistemi i transportit publik urban

Qyteti i Mitrovicës së Jugut nuk ka transport publik funksional. Shërbimet e transportit publik brenda zonës urbane ofrohen nga operatorët e transportit privat përmes linjave ndërurbane. Stacioni i autobusëve daton nga vitet e 1970-ta dhe atij i mungojnë strukturat moderne, siç janë sistemet e informacionit dhe itineraret e publikuara në internet. Stacioni ndodhet në lagjen "Ilirida" përgjatë rrugës "Mbretëresha Teutë" dhe ka 19 perona autobusësh. Përveç autobusëve ndërurban, qytetarët varen nga transporti individual ose nga minibusët dhe taksitë.

### 3.2.1. Strategjia e propozuar - Rrjeti i ri i Transportit Publik Urban

Strategjia e propozuar synon përbushjen e kërkesave të udhëtimeve që zhvillohen çdo ditë, uljen e shkallës së motorizimit dhe rrjedhimisht uljen e mbështetjes dhe promovimin e transportit publik urban për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Qëllimi i përgjithshëm i sistemit të transportit publik urban për Mitrovicën e Jugut është:

- Përbushja e kërkesave për lëvizjen e përditshme të qytetarëve duke krijuar ndërlikime funksionale të zonave më të rëndësishme urbane të qytetit, me theks të veçantë në qendrën e qytetit dhe zonat tërheqëse të qytetit (objektet komunale, arsimore, shëndetësore dhe rekreative të qytetit);
- Ulja e shkallës së motorizimit në qytetin e Mitrovicës së Jugut duke promovuar forma të pastra dhe efikase të transportit, siç janë transporti urban dhe lëvizjet e tjera aktive;
- Rritja e nivelit të sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe krijimi i kushteve për trafik të hapur dhe të pangarkuar në rrugët e qytetit,
- Krijimi i kushteve për zhvillimin e sektorit privat dhe rritja e numrit të të punësuarve,
- Krijimi i mundësive për menaxhim efikas të projektit përmes partneriteteve publiko-private. Kjo mund të arrihet përmes tenderimit të linjave të transportit publik për sektorin privat.

### 3.2.2. Partneriteti publiko-privat: Tenderimi dhe financimi

Përderisa është mjaft e zakonshme t'i jepet operatorëve privatë përgjegjësia për ofrimin e shërbimeve në qytete, rajone ose në nivel të vendit, përbërësit e investimeve të këtyre përgjegjësive shpesh janë subjekt i formave specifike kontraktuale. Këto forma specifike të kontratave që mbështesin investimet janë të drejtuara nga aftësia për të bashkuar skemat e financimit rreth projektit specifik të investimeve. Financimi i projektit në të vërtetë përdoret në ato sektorë që kërkojnë shpenzime të mëdha kapitale, që kanë asete jetëgjata, dhe që kërkojnë periudha të gjata për të amortizuar kostot e investimeve dhe për të gjeneruar normat e kërkuara të kthimit si për kreditorët ashtu edhe për mbajtësit e kapitalit.

Partneritetet publike-private (PPP) mund të jenë një mënyrë efektive për të ndërtuar dhe zbatuar infrastrukturë të re ose për të rinovuar, operuar, mirëmbajtur ose menaxhuar objektet ekzistuese të infrastrukturës së transportit. Në të dy fushat PPP-të mund të jenë një mënyrë e dobishme për të zgjidhur problemet kritike të transportit.



### 3.2.3. Mbulimi i zonës urbane të qytetit me transport urban

Pas analizimit të infrastrukturës rrugore në Mitrovicën e Jugut, duke pasur parasysh planin urbanistik të qytetit, strukturat dhe lokacionet më të rëndësishme në qytet dhe shpërndarjen e trafikut, vlerësohet se mbulueshmëria e rrjetit të transportit urban për qytetin e Mitrovicës së Jugut do të arrihej me tri linja funksionale (shiko më poshtë figurën 40).

#### a. Korsitë e autobusëve me përparësi

Në përgjithësi, korsitë ku u jepet përparësi autobusëve ekzistojnë në mjedise urbane ku qëllimi i përmirësimit të mobilitetit për vozitësit e autobusëve duhet të balancohet kundrejt nevojave të qasjes dhe mobilitetit të përdoruesve të tjerë të sistemit të transportit. Ky "balancim" mund të arrihet në mënyra të shumta, si p.sh. përmes lejimit që automjetet e tjera të hynë në korsinë e autobusit nën kushte të përcaktuara, përcaktimit të përdorimeve të ndryshme të korsisë gjatë pjesëve të ndryshme të ditës, dhe pozicionimit të korsisë së autobusit në mënyra të ndryshme për ta ndryshuar përzierjen e përdoruesve të cilët ndikon prania e korsisë së autobusit. Disa qytete i autorizojnë biçikletat dhe taksitë që të ngasin edhe në korsi të autobusit. Përfshirjet e tjera janë më të pazakonta.

Shembuj të llojeve të masave që janë të përshtatshme për Mitrovicën e Jugut përfshijnë:

- Vendosijen e masave për dhënien e përparësisë autobusëve aty ku është e mundur, kryesisht në rrugët kryesore që i afrohen qendrës së qytetit. Në kryqëzimet në trafik, koha e sinjalizimit mund të rregullohet për t'i sjellë përfitime autobusëve dhe për t'u dhënë atyre më shumë përparësi ndaj përdoruesve të tjerë të rrugës;

- Zhvillimin e stacioneve të autobusëve përfshirë përmirësimin e qasjes në stacione për autobusët, shtigjet e gjera për këmbësorë dhe strukturat e reja të tilla si pritore, ulëse, ndriçim dhe informim.

- Përmirësimet e sistemeve të informacionit të shërbimeve të autobusëve në pritoret e autobusëve dhe destinacionet kryesore (p.sh. zonat e tregtisë me pakicë/qendrat kryesore të punësimit). Futja e informacioneve për udhëtarët në kohë reale si dhe e njoftimeve dhe ekraneve brenda automjeteve do ta përmirësojë cilësinë e udhëtimit për përdoruesit. Ndërlidhja funksionale e zonave tërheqëse të qytetit me periferitë, gjurmimi i intervalit dhe mbulueshmërisë së rrjetit urban sipas kriterëve të lëvizjes përgjatë linjave janë marrë në konsideratë gjatë planifikimit të zgjatjes së linjave.

Gjatë planifikimit të linjave të autobusëve për transportin urban në qytetin e Mitrovicës së Jugut janë marrë në konsideratë parametrat themelorë për planifikimin e linjave urbane, siç janë: mbulueshmëria, udhëtimi i drejtpërdrejtë - zgjatja e linjës direkte, ndërlidhja funksionale me linjat e tjera, lëvizja e shpejtë dhe gjurmimi i intervalit. Udhëtimi i drejtpërdrejtë ka të bëjë me shtrirjen gjatësore të linjave, për t'i shmangur mbivendosijen e panevojshme dhe për ta zgjatur kohën e udhëtimit.

Sistemi radial i linjave urbane korrespondon me qytetin e Mitrovicës së Jugut, i cili, përveç mundësisë së linjave direkte, shtrihet edhe në rrugë me karakter më të lartë - me elemente gjeometrike të përshtatshme për transport urban. Nuk është kryer asnjë studim lidhur me shpejtësinë mesatare të kushteve urbane. Por nëse shpejtësia minimale e automjeteve urbane vlerësohet të jetë rreth 15 km/h, atëherë parametrat tjerë siç janë koha e qarkullimit dhe intervali kohor i gjurmimit do të varen nga kjo shpejtësi. Gjatë analizës së mbulueshmërisë (dendësisë së linjave në rrjetin e përgjithshëm) janë marrë parasysh kriteret minimale teknike për ecje nga pikat karakteristike të linjës (distanca midis ndalesave të autobusëve).

Pas analizimit të këtyre parametrave, vlerësohet se, për një rrjet funksional të transportit urban, për qytetin e Mitrovicës së Jugut janë paraparë 3 linja me intervale të shpeshtë të operimit, ndërsa një linjë ndihmëse do të operojë me një interval më të shkurtër, përkatësisht në përshtatje, madje edhe me kërkesat e transportit publik për këtë linjë.



Figura 39. Linjat prioritare te autobusëve (Burimi: Busspur und Haltestelle in Mannheim)

Për të përmbushur kërkesat për transportin urban, linjat e mëposhtme janë paraparë për qytetin e Mitrovicës së Jugut:

- Linja nr. 1 " Qendër-Iliridë-Gushavc",**
- Linja nr. 2 "Zhabar-Qendër-Stacioni i Trenit"**
- Linja nr. 3 "Qendër-Shupkovc-Shipol-Lushtë"**
- Linja nr. 2A "Koshtovë-Zhabar" (do të shërbejë si një linjë ndihmëse dhe do të operojë në një interval më të gjatë)**

Rrjeti i autobusëve do t'i përshtatet vendimit për vendndodhjen e qendrës multimodale siç përshkruhet më lart. Harta në vijim mbulon

pjesën perëndimore të Mitrovicës së Jugut.

Për vendbanimet me dendësi të vogël që vështirë mund të shërbehen me transporti publik. Për këtë lloj vendbanimi janë të mundshëm tri opsione:

- Shërbime fleksibile (autobusë për të palëvizshmit, taksi i përbashkët, taksi rural për një person)
- Ulëse publike të përbashkëta për njerëzit që dëshirojnë të udhëtojnë deri në qytet
- Më bashkëkohor, por me parim të njëjtë: zhvillimi i aplikacionit lokal për udhëtim të përbashkët.

Figura 40. Transporti Publik Urban - Linjat e propozuara të autobusëve për Mitrovicën Jugore



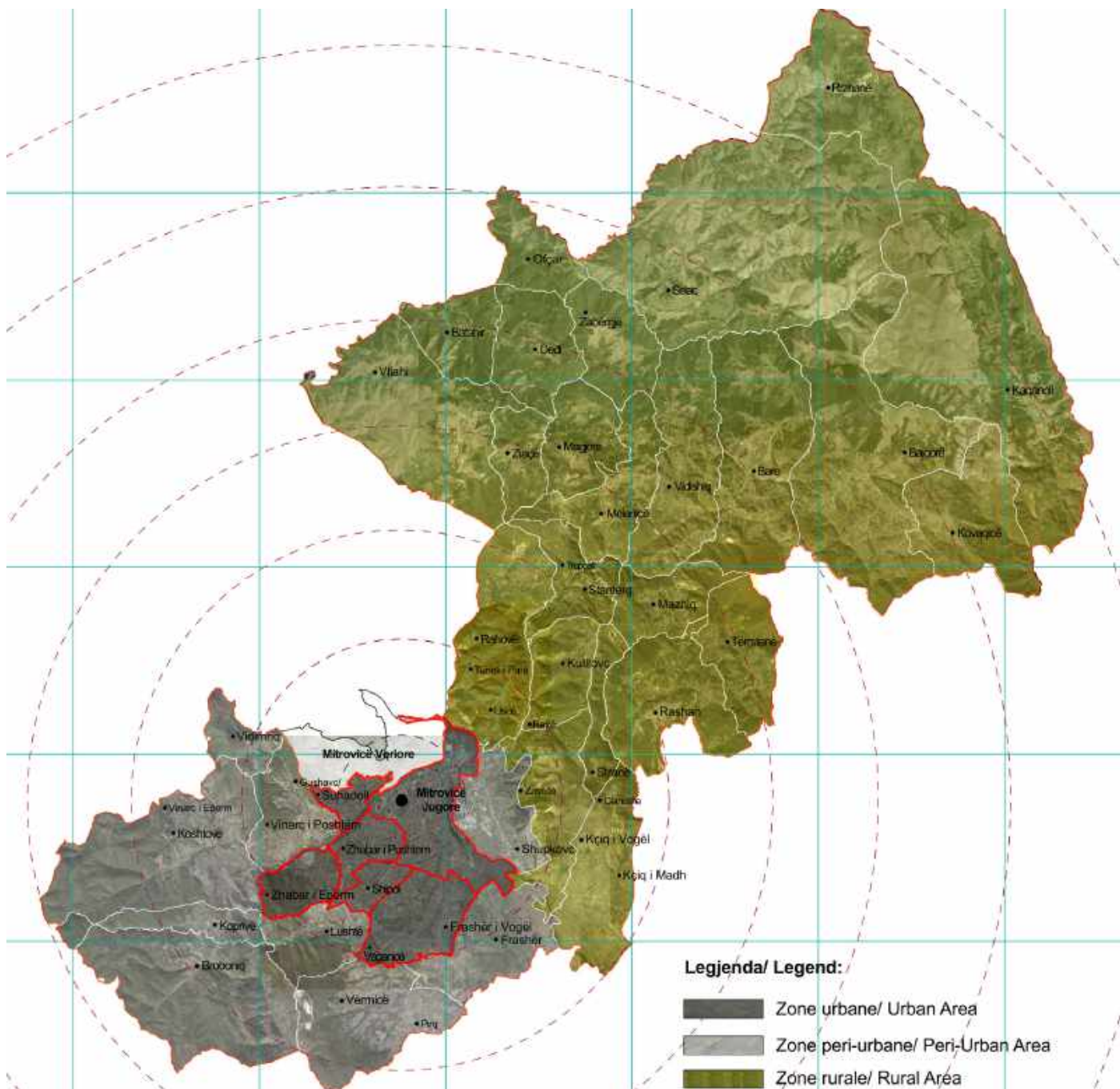


Figura 41. Komuna e Mitrovicës Jugore - Zona rurale, periferike dhe urbane

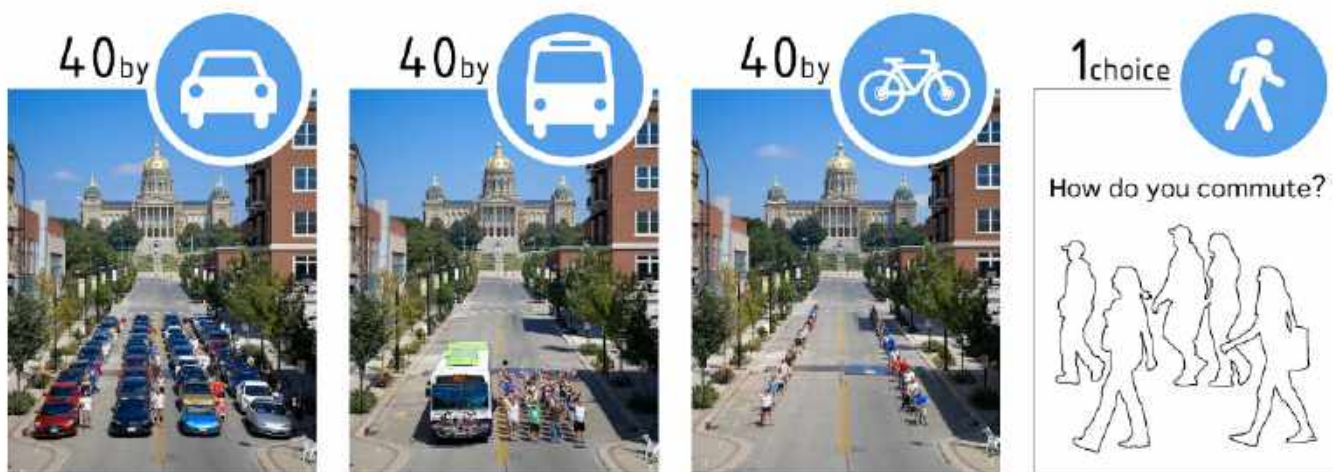


Figura 42. Hapësira e nevojshme për të transportuar të njëjtin numër të udhëtarëve me makinë, autobus ose biçikletë- [www.tobinbenett.com](http://www.tobinbenett.com)

### 3.2.4. Sistemi i biletimit

Ideja kryesore është të sigurohet vetëm një biletë për tërë udhëtimin, përfshirë të gjitha mjetet e transportit që shfrytëzohen për udhëtim. Zbatimi i sistemit bashkëkohor elektronik për bileta do t'i zgjidhte problemet e udhëtimit që paraqiten në sistemin tradicional të biletave. Prandaj, udhëtimi në një drejtim mund të mundësohet në kohën e caktuar për tërë rrjetin e transportit urban. Në sistemin e biletave elektronike, kategoritë që kualifikohen për udhëtim falas dhe studentët që e shfrytëzojnë shërbimin me çmim me zbritje duhet të personalizohen dhe të bazohen në legjislacionin në fuqi dhe rregulloret komunale.

#### a. Kryerja e studimeve të fizibilitetit

Kur bëhet fjalë për transport publik/zgjidhje të transportit publik, kryerja e studimit të fizibilitetit financiar kërkon ndërtim të modelit, përfshirë supozime të sakta, përmes të cilave arrihet qëllimi dhe caktohet kostoja financiare për zbatimin e projektit. Nëse projekti mund të gjenerojë të ardhura të mjaftueshme ashtu që të jetë i vetëqëndrueshëm, duhet që të dëshmohet edhe se është në gjendje që t'i kalojë kriteret e vendimit për investime siç janë vlera aktuale pozitive dhe e madhe neto si dhe shkalla e brendshme e kthimit. Këto projekte gjithashtu duhet të kenë supozime të nivelit të shkallës së zbritjes që ndikon me të madhe në kriteret e vendimit për investime. Skenarët financiarë gjithashtu mund të plotësohen për të treguar se si do të funksiononte projekti nën kufizime të ndryshme. Nëse niveli i rrezikut është i pranueshëm për investim, ky projekt duhet ta dëshmojë fizibilitetin financiar gjatë gjithë periudhës së projektit.

Studimi i fizibilitetit ekonomik është më shumë studim i ndikimit të transportit publik/zgjidhjeve të transportit publik në sektorin publik duke peshuar dobite që do t'i kishte në situatën e tanishme. Këto ndikime të dobishme ndonjëherë vështirë maten pasi është fjala për matjet siç janë koha, disponueshmëria, efikasiteti, jeta e njeriut, masat mjedisore. Çdo gjë është e mundur të matet nëse i është caktuar numri asaj që rrjedh nga metodologjia ose burimi i duhur.

Është gjithashtu e rëndësishme të përmendet që edhe pse projekti nuk ishte financiarisht i realizueshëm, do të mund të ishte i realizueshëm ekonomikisht, e që mund të ndikojë në vendimin për zbatimin e projektit për shkak të përfitimeve ekonomike që u sjell përfituesve.

### 3.2.5. Transporti publik dhe shërbimet e Taksive - vendndodhjet

Shërbimet e taksive janë shërbime të rëndësishme transporti jo vetëm për qytetarët e Mitrovicës së Jugut, por edhe për ata që udhëtojnë për në qytet dhe për ata që e vizitojnë atë. Këto shërbime plotësojnë shërbimet lokale të autobusëve, duke ofruar modalitete alternative të transportit për udhëtime më të gjata ndaj udhëtimit me veturë private. Ekzistojnë disa mundësi për ta përmirësuar operimin e taksive në qytet, përfshirë këtu:

- Rritjen e transparencës së afarizmit të taksive duke krijuar hartën e vendqëndrimeve të taksive për shfrytëzuesit në Mitrovicën e Jugut, që do t'i rriste standardet dhe nivelet e shërbimeve për shfrytëzuesit. Është e rëndësishme të rregullohen, të monitorohen dhe të kontrollohen shërbimet që operojnë në qytet, duke siguruar që të operojnë vetëm automjetet e licencuara dhe që të largohen operatorët e paligjshëm të taksive në tërë qytetin.

- Si pjesë e sistemit të integruar të transportit publik, është e rëndësishme të vlerësohet niveli dhe kapaciteti i taksive në vendet kyçe,



Figura 43. Stenda e Taksive në Pragë në Malá Strana (Qyteti i Vjetër) Reciprocity Images Editorial/ Alamy Stock Photo

përfshirë pikat e takimit me modalitetet tjera të transportit, siç janë vendet për autobusë ose këmbësorë.

- Lejimin e kompanive të taksive të ofrojnë shërbime zyrtare të transportit publik (taksi kolektivë) në vendet ku nuk mbulohen me sistemin e lëvizjes së autobusëve.

- Zhvillimin e aplikacionit për udhëtimin e përbashkët për taksitë kolektivë. Ky aplikacion është veçanërisht i rëndësishëm për zonat që nuk përfshihen nga shërbimet e rregullta të autobusëve.

- Formalizimin e taksive që aktualisht punojnë në mënyrë të paligjshme.

Si përgjigje ndaj problemeve me të cilat përballen taksitë në qytet, propozohet të caktohen taksi në pjesët e qytetit në vende të qasme, ku nuk i pengojnë shfrytëzuesit tjerë të rrugës. Rekomandohet që autoritetet komunale t'i caktojnë vendndalesat për shërbimet taksive.

Përzgjedhja e vendeve dhe rregullimet tjera për shërbimet e taksive duhet të bëhet në bashkëpunim me shoqatat e taksive, për t'ua mundësuar të gjitha kompanive të licencuara të taksive të përdorin hapësirat e përshtatshme të dedikuara për ta.

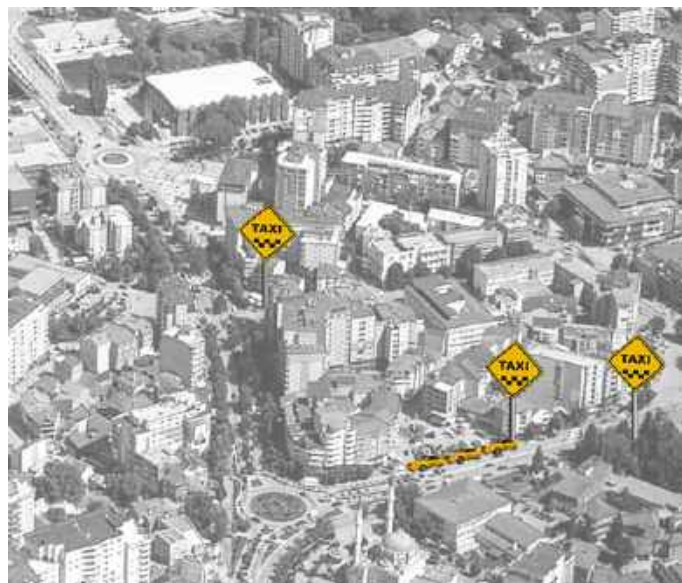
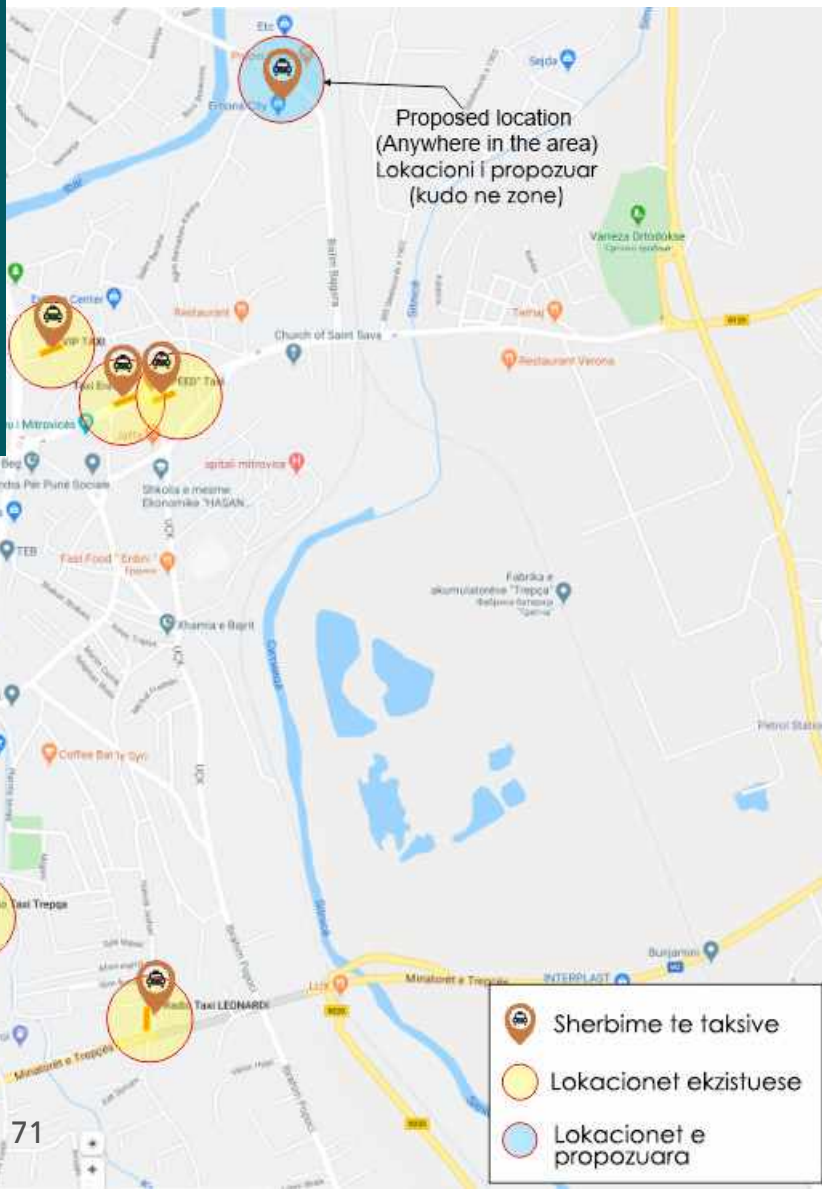


Figura 44. Vende të mundshme taksi në qytetin e Mitrovicës Jugore

Përveç caktimit të vendqëndrimeve për taksi, duhen masa të mëtejme për organizimin e operimit të taksive për ta zvogëluar nivelin e aktivitetit të paligjshëm që po zhvillohet aktualisht në Mitrovicën e Jugut. Është e rëndësishme të krijohen kushte të barabarta pune për të gjitha kompanitë që ofrojnë shërbime taksive. Si pjesë e kësaj skeme, është e rëndësishme të përfshihet zhvillimi i aplikacionit për shërbimet taksi si dhe sinjalizim më i mirë, për t'i dalluar qartë dhe promovuar vendet e dedikuara.



### 3.2.6 Intramodaliteti mes transportit rrugor dhe hekurudhor

Pozita e qytetit të Mitrovicës së Jugut, me ndërlidhje të mira jo vetëm në pikëpamjen lokale, por edhe atë ndërkombëtare që ndikohet nga vendndodhja e hekurudhës, ka ofruar mundësi të mëdha për zhvillimin ekonomik të komunës së Mitrovicës së Jugut. Në këtë drejtim, komuna e Mitrovicës së Jugut duhet ta ketë parasysh krijimin e stacionit të ri multimodal që do të shërbejë si nyje ndërlidhëse jo vetëm për qytetin e Mitrovicës së Jugut por edhe për rajone tjera. Stacion multimodal është më se i domosdoshëm për Mitrovicën e Jugut e gjithashtu edhe për ndarjen e flukseve të ndryshme të transportit.

Terminali intermodal do t'i kombinonte këto modalitete të transportit:

- Autobusët e linjave të gjata, autobusët e linjave rajonale, autobusët e linjave urbane;
- Trenat e linjave të gjata, linjat hekurudhore të lehta;
- Taksitë, taksitë e përbashkëta, taksitë për persona të palëvizshëm ose minibusët;

- Biçikletat (nevojiten vendndalime të sigurta), skemat për marrjen me qira të biçikletave;
- Vendparkim për parkim të automjetit dhe udhëtim me mjete të tjera transporti (ang.: park and ride) ose vend për ndalim të shkurtër për shkarkim të udhëtarëve (ang.: kiss and ride);
- Qasje e mirë për këmbësorë.

Stacioni i tanishëm i autobusëve në Mitrovicën e Jugut gjendet afër qendrës së qytetit (në lagjen "Ilirida"), por është rreth 3,0 km larg stacionit të trenit. Në këtë aspekt, Komuna e Mitrovicës së Jugut duhet ta ketë parasysh ndërtimin e stacionit të ri të autobusëve që do të ishte afër stacionit aktual të trenit, duke krijuar kështu një stacion multimodal. Ky stacion, që pritet të jetë në pikën hyrëse në Mitrovicën e Jugut, do të shërbente edhe si stacion autobusi për t'ua mundësuar udhëtarëve që të lidhen pastaj me stacionin e trenit. Gjithashtu, për ta vendosur një ndërlidhje funksionale mes stacionit të propozuar të autobusëve dhe stacionit hekurudhor, është parashikuar linjë autobusi urbane që lidh këto dy stacione me pjesët tjera të qytetit dhe plotëson kushtet e trafikut.

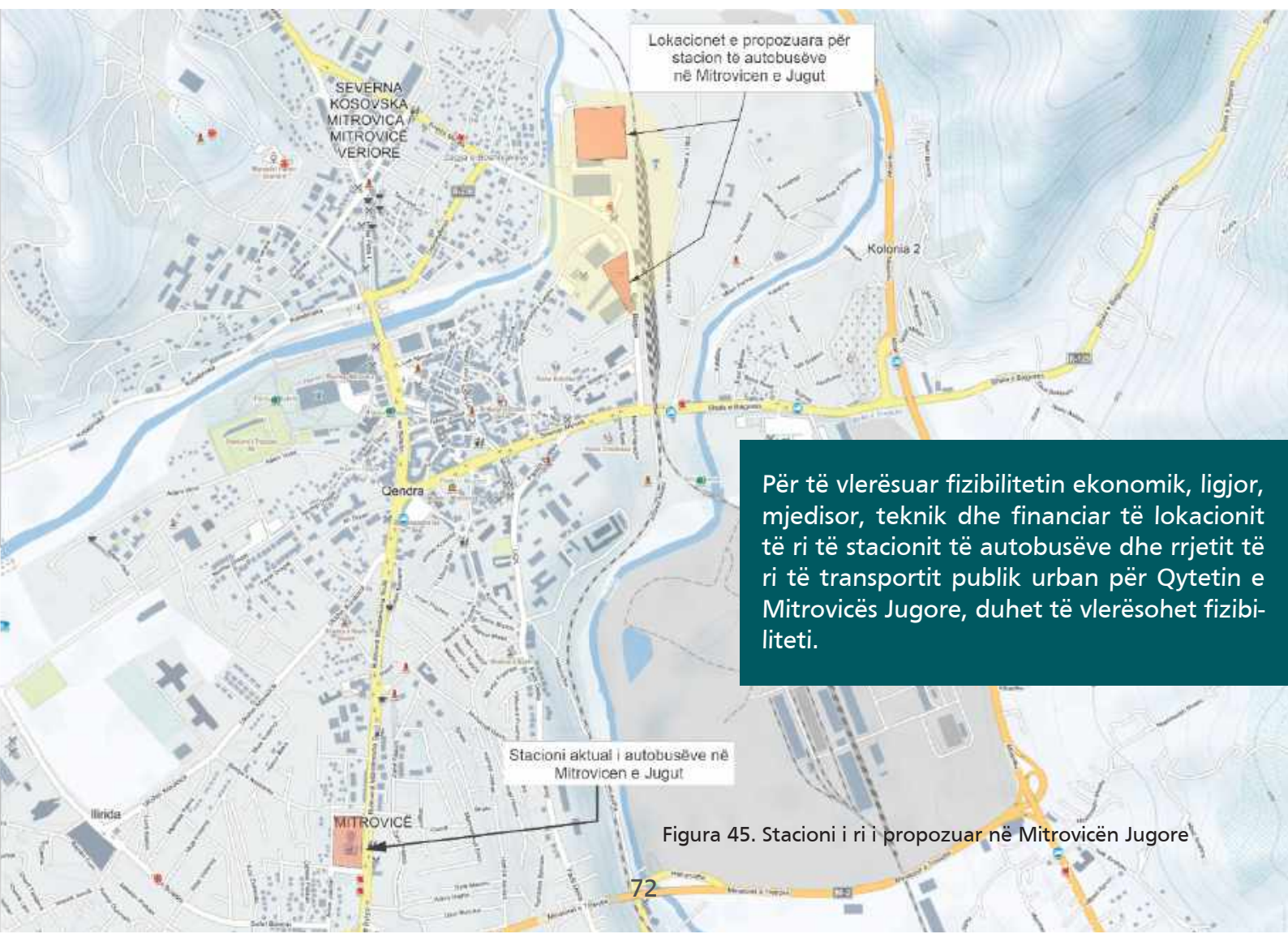


Figura 45. Stacioni i ri i propozuar në Mitrovicën Jugore





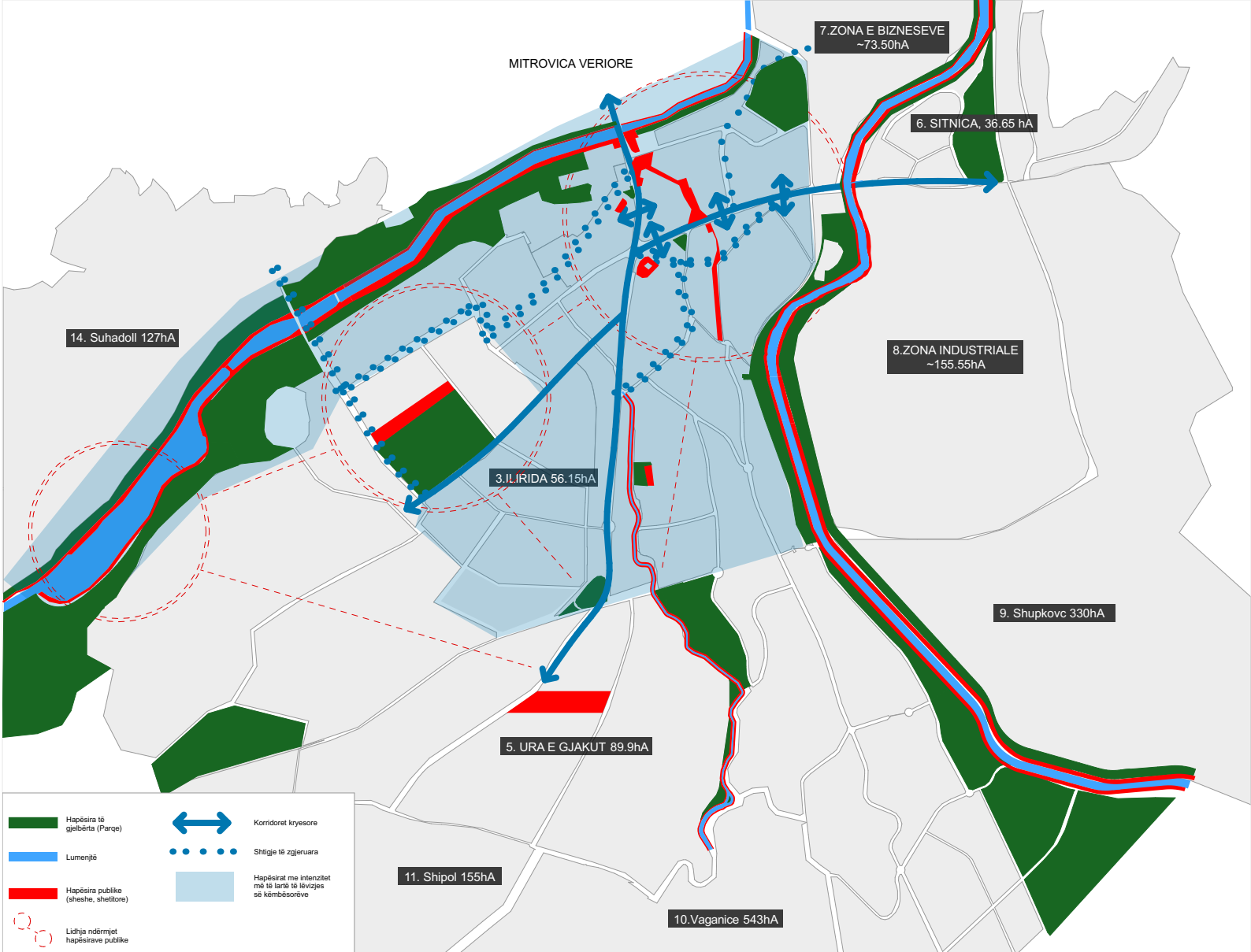


Figura 47. Koncepti për qendrën e qytetit të Mitrovicës Jugore

### 3.3.2. Kufizimet e qasjes në qytet

Kufizimi i qasjes së automjeteve në qendrën e qytetit dhe zonat urbane mund të luajë rol të madh në krijimin e zonave më të "banueshme" dhe zvogëlimin e ndikimit të transportit rrugor, menaxhimit të cilësisë së ajrit, promovimit të transportit të qëndrueshëm dhe mbështetjes së objektivave të politikave për rigjenerimin urban.

Brenda qendrës së qytetit është e rëndësishme të menaxhohen furnizimet brenda zonave të këmbësorëve në qytet, përfshirë:

- kontrollet e reja të kohës së operimit, qasjes së automjeteve dhe llojit të automjeteve;
- strukturat e avancuara dhe shenjzimet në vendndaljet për ngarkim dhe furnizim; dhe
- zbatimin më të rreptë për zvogëlimin e nivelit të parkimit ngarkimit të rrëmujshëm nga automjetet komerciale dhe zvogëlimin e konflikteve me këmbësorët dhe shfrytëzuesit tjerë të rrugës në qendër të qytetit. Për këtë qëllim, Kuvendi Komunal do ta zhvillojë një kornizë rregulluese.

### Zvogëlimi i trafikut të automjeteve në QQB duke:

- lejuar vetëm automjetet e banorëve rezidencialë të hyjnë në QQB (shiko hartën poshtë), përjashtim bëjnë taksitë dhe autobusët
- mbyllur për automjete pjesën nga 'Isa Boletin' prej urës e deri tek 'Shemsi Ahmeti'. Ose të bëhet hapësirë e përbashkët me lëvizje me shpejtësi të ulët (10 km/orë) ku këmbësorët dhe automjetet kanë të drejta të njëjta.
- mundësuar vendparkim vetëm për banorët rezidencialë të QQB-së
- braktisur të gjitha planet për ndërtimin e rrugëve të reja në QQB
- zgjeruar zonat e këmbësorëve në zonë me kufizime të qasjes: p.sh. Agim Hajrizi, Kemal Atatürk, Mehë Uka, Bedri Gjinaj, Nëna Tereze, etj.
- vazhduar me maturi në të ardhmen me zgjatje në drejtim të jugut rreth xhamisë 'Isa Beg'.



## Modeli Aktual



 Transporti Publik

 Veturat e banoreve

 Kontrolle e qasjes

## Modeli i propozuar

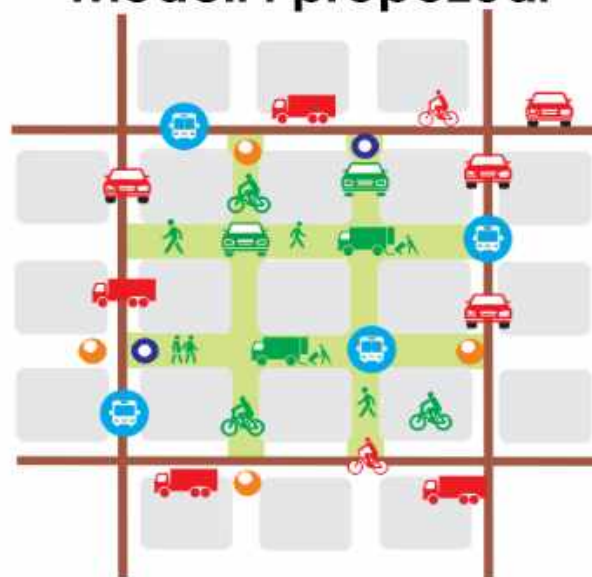


Figura 48. Kufizimet e hyrjes për jo-rezidentët në CBD Burimi: Modeli i superbloqeve të Barcelonës

### 3.3.3. Riorganizimi i rrjetit ekzistues rrugor brenda zonës qendrore (konceptim i ri i zonimit përfshirë menaxhimin e parkimit)

Qyteti i Mitrovicës së Jugut që në fillin e vet është zhvilluar sipas modelit koncentrik, me trafik të përqendruar në qendër. Rrjeti kryesor rrugor në qytet është formuar përgjatë rrugëve kryesore me karakter nacional dhe rajonal, i ndarë në rrugë rrezore dhe rrethore. Ashtu që infrastruktura e transportit dhe transporti të menaxhohen siç duhet si dhe të zvogëlohen vonesat dhe mbingarkimet e panevojshme, nevojitet:

- menaxhim më efektiv i parkingjeve, për zvogëlim të transportit të motorizuar në qendër të qytetit duke promovuar udhëtim të

qëndrueshëm, përfshirë transportin publik, ecjen dhe çiklizmin.

- rrjeti i transportit rrugor i matshëm dhe i rehatshëm – me rehati të ulët në qendër të qytetit (të favorizohen lëvizjet jomotorike) dhe të lartë në zonat periferike - jashtë zonës qendrore, (ndalesë qasjeje për të gjitha automjetet përveç banorëve rezidentë të QQB-së, parkim vetëm për banorët).

- riorganizim trafiku - të bëhen rrugë njëkahore pjesët e rrugëve që nuk kanë gjerësi të duhur dhe për shkak të kërkesës së madhe për këmbyes (ang.: switchgear) dhe kthim (ang.: lid terurn) shkaktojnë shumë pika konflikti. Mundësitë për ndërhyrje janë të vogla, kështu që përmirësimet e kapaciteteve në këto kryqëzime duhet të analizohen që të mundësohet

riorganizimi i trafikut (p.sh. qasja në rrugë njëkahore: "Ukshin Kovaqica", "Bedri Gjinaj" dhe "Kemal Ataturk" - Figura 49).

- mirëmbajtje dhe përmirësim i qasjes në objektet dhe shërbimet kryesore për të gjithë - përfshirë hapësirat e gjelbra të qytetit dhe objektet kulturore.

- përmirësim i sigurisë në kryqëzimet kryesore me ngarkesa të mëdha trafiku.

- përmirësim i kushteve mjedisore për qytetarët duke zvogëluar ndikimet negative të transportit në mjedisin e qytetit.

- promovim i mënyrës së jetesës së shëndetshme për qytetarët, përfshirë zvogëlimin e ndikimit negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmës.

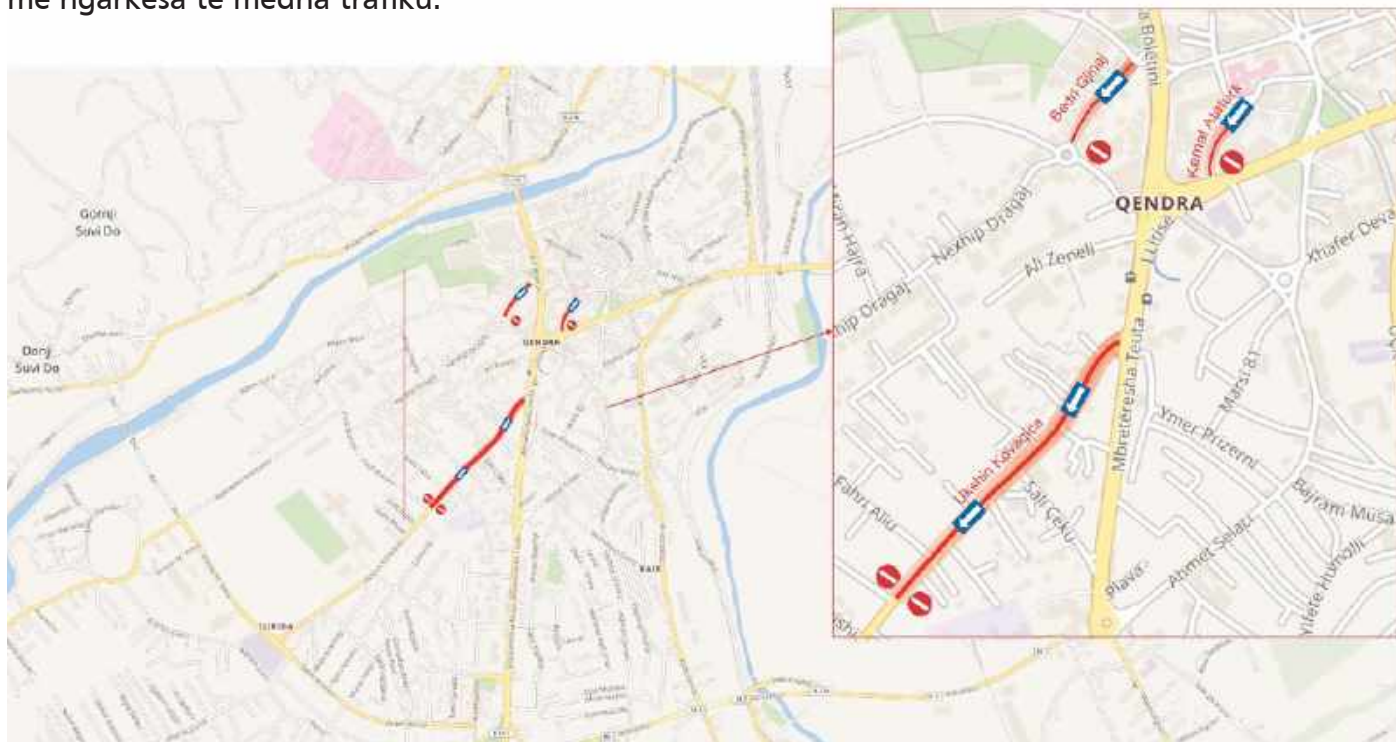


Figura 49. Rrugë njëdrejtimëshe: "Ukshin Kovaqica", "Bedri Gjinaj" and "Kemal Ataturk"



Figura 50. Rrugë njëdrejtimëshe shembull- Urban Street Design Guide National Association of City Transportation Officials

### 3.3.4. Përmirësimet në logjistikën e qytetit

Përmirësimi i marrëveshjeve/rregulloreve për furnizim/transport është i rëndësishëm sa i përket mbështetjes dhe ndihmës në aspektin ekonomik të qytetit. Masat për përmirësimin e shërbimeve të logjistikës në qytet përfshijnë:

- riorganizimin e lëvizjes së transportit të mallrave në Mitrovicën e Jugut, duke vendosur orare të caktuara për qasjen e mallrave,
- zvogëlimin e peshave të automjeteve dhe llojin e emetimeve për automjetet që bëjnë transportin e mallrave në rrjetin rrugor të qytetit.
- shfrytëzimin më të madh të transportit të mallrave me "Pedicels".

Këto masa sigurojnë kontroll më të mirë të transportit të rëndë nëpër qytet, zhblokimin e kapacitetit rrugor për modalitetet tjera të

transportit dhe zvogëlimin e emetimeve të gazrave ndotës nga automjetet. Si pjesë e shqyrtimit të përgjithshëm dhe përmirësimit të zonës me përparësi për këmbësorë në qendër të qytetit, me rëndësi është të merret në konsideratë shqyrtimi/azhurnimi i marrëveshjeve për qasje për automjete komerciale dhe ato shërbyese. Brenda zonës së propozuar të parkimit të kontrolluar në qendër të qytetit, vendet shtesë për ngarkim dhe shkarkim, të kontrollohen për ta zvogëluar mundësinë e keqpërdorimit dhe lehtësuar qarkullimin e automjeteve të furnizimit në mbështetje të ekonomisë komerciale të qytetit. Çështje të ndryshme specifike duhet të merren parasysh më shumë duke përfshirë kohën e operimit, qasjen e automjetit dhe llojin e automjetit për atë skemë.



Figura 51. Transporti ushqimor me biçikletë

## 3.4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut

Për shkak të mënyrave dhe modaliteteve të tanishme të udhëtimit të qytetarëve të Mitrovicës së Jugut, gjegjësisht për shkak se transporti me automjete private është më i përhapur se sa modalitetet tjera më të qëndrueshme të transportit, kapaciteti i rrjetit rrugor në qendër të qytetit arrin maksimumin e vet dhe si pasojë vjen deri tek bllokimi i trafikut.

### 3.4.1. Tipologjitë e menaxhimit të rrugës dhe shpërndarja e trafikut

Për sqarimin e problemeve që ndërliken me zhvillimin e rrjetit të tanishëm rrugor në Mitrovicën e Jugut, varësisht strukturës së trafikut, parashihet edhe shpërndarja e lëvizjeve nëpër akse të ndryshme rrugore (sa i përket që

shfrytëzimit) në Mitrovicën e Jugut. Varësisht funksionit që i është caktuar rrugës dhe përtej hierarkisë në fuqi, shpërndarja e trafikut nëpër rrugët e Mitrovicës së Jugut varësisht strukturës së trafikut (lloji dhe përbërja e automjeteve) është e rëndësishme jo vetëm për sigurinë në trafik, por edhe për rrugët me trafik të bllokuar shkaktohet nga automjetet e rënda.

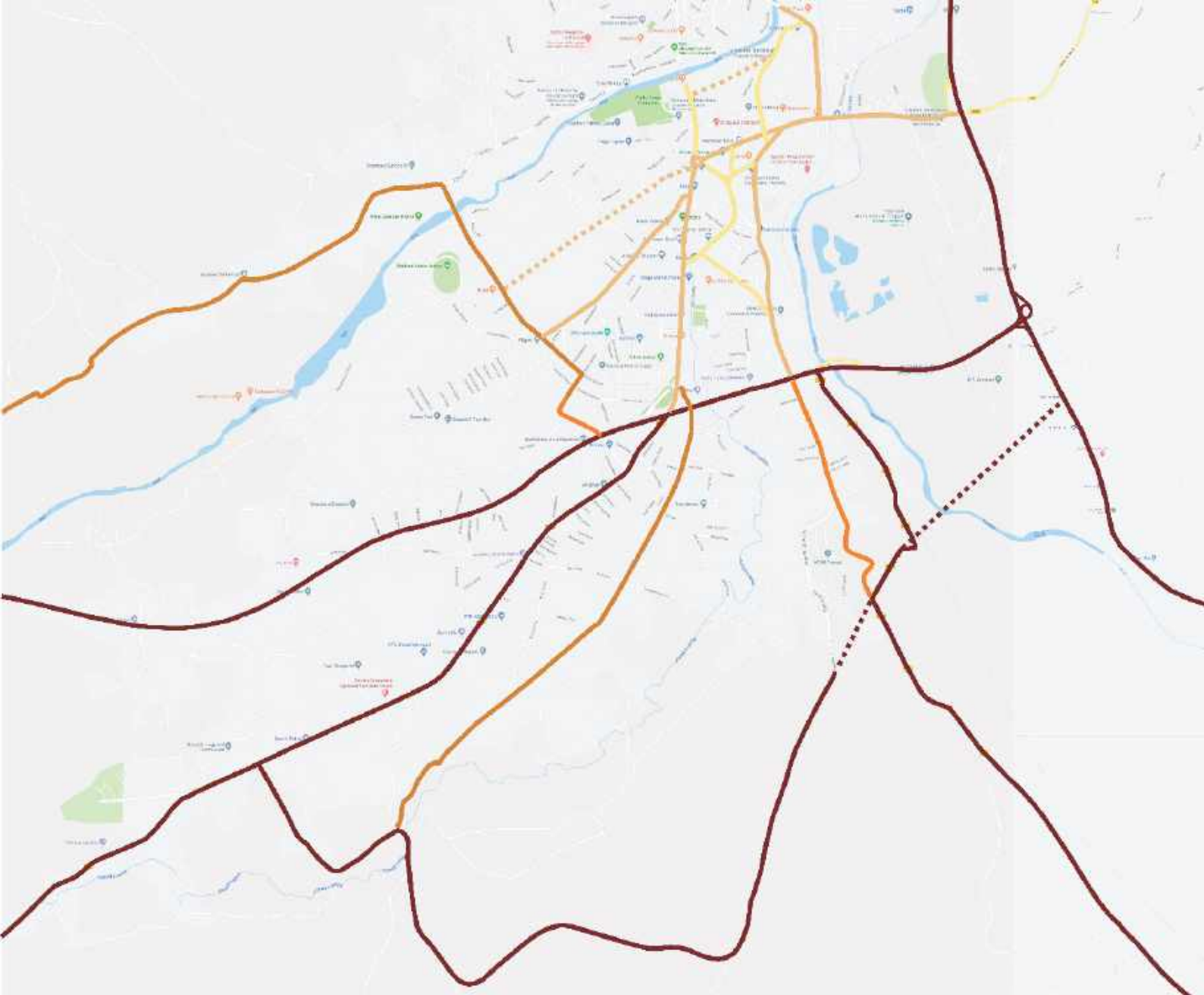
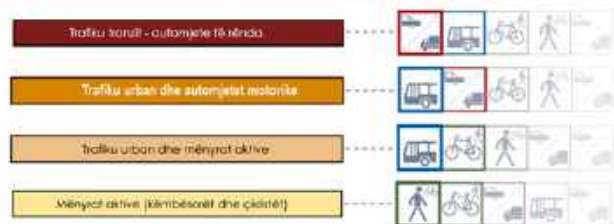


Figura 52. Shpërndarja e lëvizjeve në akse të ndryshme rrugore në varësi të strukturës së trafikut

Në varësi të strukturës së trafikut, më poshtë është një formë e rekomanduar e shpërndarjes së trafikut për mënyrat e ndryshme të transportit:



### a. Trafiku tranzit - automjete të rënda

Funksioni kryesor i akseve të trafikut tranzit është shpërndarja e trafikut të motorizuar të rëndë jashtë zonave qendrore urbane. Këto rrugë ndjekin një logjikë të kapacitetit të rëndë të orientuar drejt trafikut në rrugët me karakter më të lartë. Prandaj, këto pjesë të rrugëve janë të vendosura në sektorë ku nevoja për lëvizje jomotorike është e kufizuar.



## Trafiku urban dhe automjetet motorike



### b. Trafiku Urban dhe mjetet motorrike

Akset e këtyre rrugëve bëjnë të mundur shpërndarjen e udhëtimeve në hyrje të zonave të dendura të aglomeracionit. Logjika e shpërndarjes së trafikut në këto rrugë drejtohet nga transporti publik, por edhe nga automjetet personale. Sa i përket transportit të rëndë, aranzhimet duhet të jenë në përputhje me rregulloret komunale për transportin e rëndë, duke iu nënshtruar kërkesave të furnizimit në kohë.



## Trafiku urban dhe mënyrat aktive



### c. Trafiku urban dhe mënyrat aktive (biçikletat dhe këmbësorët)

Akset e këtyre rrugëve bëjnë të mundur shpërndarjen e udhëtimeve në një shkallë të mesme në zona më të dendura. Nëse logjika e kapacitetit mbetet multimodale dhe e orientuar nga transporti publik, zhvillimi i rrjetit rrugor duhet të favorizojë gjithashtu mënyrat e lëvizjes aktive (biçikleta dhe këmbësorë). Funkzioni i trafikut të këtyre akseve rrugore duhet të jetë më i kufizuar, veçanërisht për automjetet që priren të përdorin këto pjesë të rrugëve për tranzit.



## Mënyrat aktive (këmbësorët dhe çiklistët)



### d. Mënyrat aktive (këmbësorët dhe çiklistët)

Akset e këtyre rrugëve duhet të japin përparësi në lëvizjet aktive, me theks në lëvizjen e këmbësorëve. Funkzioni i trafikut të motorizuar në këto akse rrugore duhet të jetë më i kufizuar, dhe me masa adekuate (qetësimi i trafikut ose "hapësira e përbashkët") që favorizon lëvizjet aktive.



### 3.4.2. Masat për përmirësimin e kapacitetit dhe sigurisë së kryqëzimeve

Rregullimi i trafikut në hyrje të kryqëzimit ka ndikim të drejtpërdrejtë në sigurinë e trafikut dhe është bazë për përmirësimin e kapacitetit të kryqëzimeve. Përmirësimi i kapacitetit dhe mirëmbajtja e sinjalizimit në trafik në kryqëzime është parakusht për zvogëlimin e fatkeqësive në trafik dhe përmirësimin e sigurisë në trafik për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Pas analizës së kryqëzimeve kryesore në Mitrovicën e Jugut,

është vlerësuar se disa kryqëzime në rrugët kryesore kanë problem me bllokim në kohën e tollovisë më të madhe në trafik dhe paraqet rrezik për sigurinë e shfrytëzuesve të rrugës. Si pjesë e strategjisë PMQU, është propozuar një numër i masave për menaxhimin e trafikut për ta përmirësuar kapacitetin e kryqëzimeve e njëkohësisht ta përmirësojnë edhe sigurinë e shfrytëzuesve, veçanërisht këmbësorëve dhe çiklistëve. Në disa kryqëzime kryesore në pjesën qendrore të qytetit është propozuar një numër i kapaciteteve dhe masave të sigurisë.

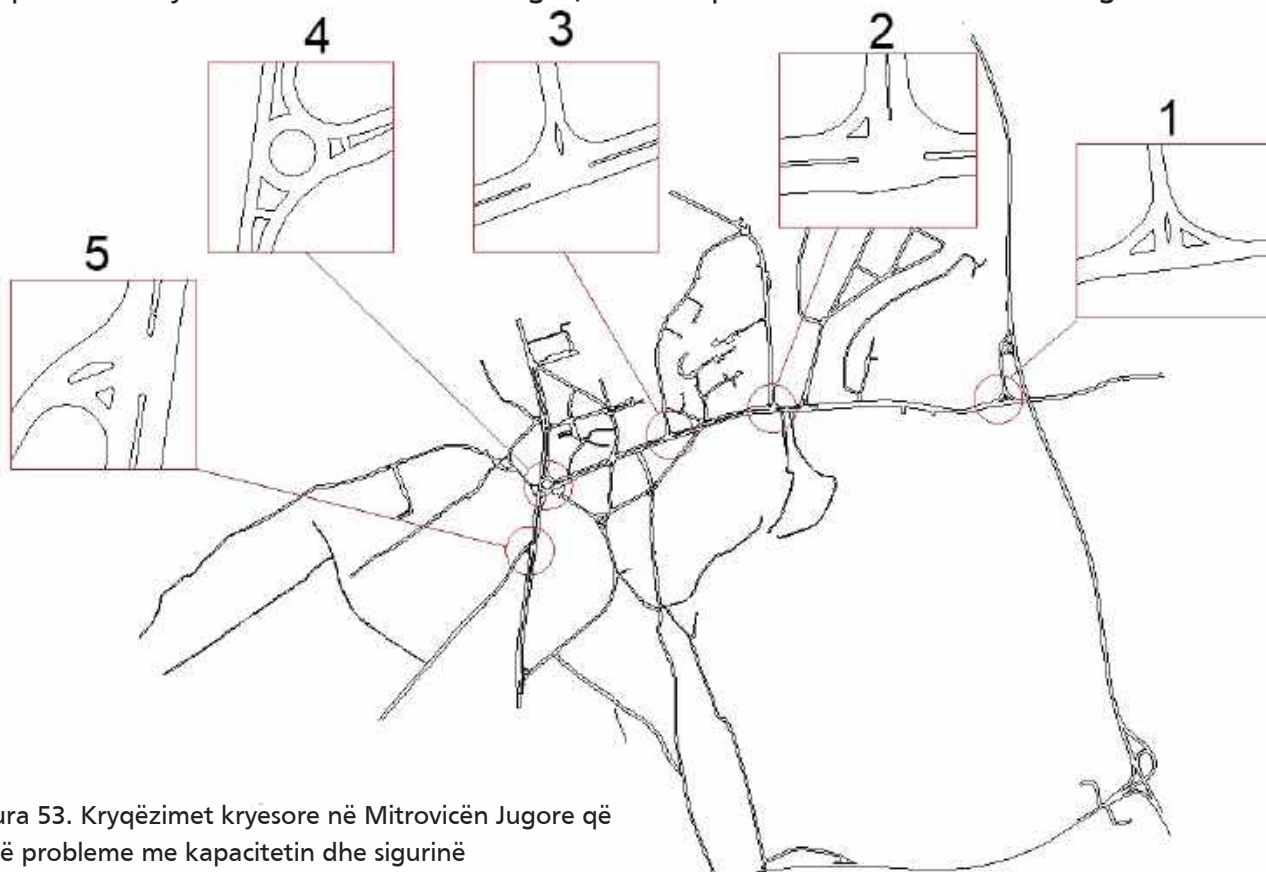


Figura 53. Kryqëzimet kryesore në Mitrovicën Jugore që kanë probleme me kapacitetin dhe sigurinë

Kryqëzimi	Rekomandime për përmirësimin e kapacitetit dhe sigurisë së trafikut
<b>Kryqëzimi nr.1</b>	Forma e re e kryqëzimit - shtimi i korsive speciale për kthesë në të majtë
<b>Kryqëzimi nr.2</b>	Vendosja e ishujve ndarës dhe përmirësimi i sinjalistikës në trafik
<b>Kryqëzimi nr.3</b>	Përmirësimi i sinjalistikës në trafik
<b>Rrethrotullimi nr.4</b>	Përmirësimi i sinjalistikës në trafik
<b>Rrethrotullimi nr.5</b>	Mundësitë për ndërhyrje janë të vogla, prandaj përmirësimi i kapacitetit në këto udhëkryqe duhet të analizohet me mundësinë e rirregullimit të trafikut (p.sh. mundësia e rrugëve me një drejtim) dhe përmirësimi i sinjalistikës në trafik.

Tabela 11. Përmirësimi i kapacitetit dhe sigurisë së trafikut





## b. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore për zhvillimin e transportit regional

Njëri nga objektivat kryesore të sistemit rajonal të transportit publik është përmirësimi dhe zhvillimi i infrastrukturës rrugore. Krijimi i rrjetit rajonal të transportit për njerëz dhe mallra, përveç plotësimit të nevojave për lëvizje, gjithashtu do të ketë ndikim në zhvillimin ekonomik duke stimuluar investimet në zhvillimin e infrastrukturës rrugore në nivelin rajonal.

Objektivi i përmirësimit të infrastrukturës rrugore për zhvillimin e transportit rajonal mund të arrihet duke realizuar këto aktivitete sipas prioriteteve:

1. Mirëmbajtja e rregullt e rrugëve,
2. Rehabilitimi i rrugëve ekzistuese në rajonin perëndimor,
3. Ndërtimi i rrugëve të reja (vetëm nëse vërehen ngushtica të mëdha ose lidhje që mungojnë).

### 3.5. Menaxhimi i parkingjeve



Figura 55. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore - Komuna e Mitrovicës së Jugut 2020

Menaxhimi jo i duhur i parkimit në Mitrovicën e Jugut jo vetëm që shkakton vështirësi në lëvizjen e automjeteve, por ndikon ndjeshëm edhe në lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve, duke penguar lëvizjen e lirë nëpër trotuare, pasi që shumica e hapësirës kushtuar këmbësorëve është shndërruar në parkingje për vetura.

#### 3.5.1. Strategjia e propozuar për menaxhimin e parkingjeve

Menaxhimi i parkimit është i rëndësishëm, në hapësirat e dedikuara, në rrugë dhe jashtë rrugës ashtu që të zvogëloni konfliktet, pengesat dhe vonesat në trafik, duke siguruar regjim adekuat për menaxhim efikas të rregulloreve për furnizim dhe parkim në zonë.

Sipas kornizës së shtytjes dhe tërheqjes (push and pull) për politika të parkimit, shumica e qyteteve ndjekin modelin e njëjtë kur bëhet fjalë për politikën e parkimit (Figura 21). Brenda këtij shablloni dallojmë tri faza, ku secila prej tyre përbëhet nga një ose më shumë faza. Njëra nga strategjitë më efektive të shtytjes (push) është zvogëlimi i hapësirave në dispozicion për parkim publik në QQB. Për shembull, Kopenhaga ka zvogëluar hapësirat e parkimit mesatarisht 3% çdo vit.

Sidoqoftë, zvogëlimi e vendparkimeve për banorët me siguri se nuk do të pranohej. Prandaj, strategjia duhet t'i përmbajë këto pika:

1. Të identifikohen nevojat për parkim nga banorët rezidentë
  2. Të zvogëlohet numri i parkingjeve në rrugë që nuk janë rezervuar për banorët rezidentë. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për rrugët që bllokohen gjatë kohës së tollovisë në trafik.
  3. Të klasifikohen hapësirat e parkimit për banorë rezidentë dhe ata jo-rezidentë
  4. Të lëshohen leje parkimi për banorët rezidentë. Banorët rezidentë ta paguajnë tarifën vjetore për marrjen e lejes së parkimit. Të paguhen kontrollet e parkimit përmes të hyrave
  5. Të caktohen tarifa për parkim në hapësirat e parkimit për banorë jo-rezidentë
  6. Të zvogëlohet çdo vit numri i hapësirave për parkim për banorë jo-rezidentë në QQB.
- Rregullimi i parkimit është shpesh përgjegjësi e

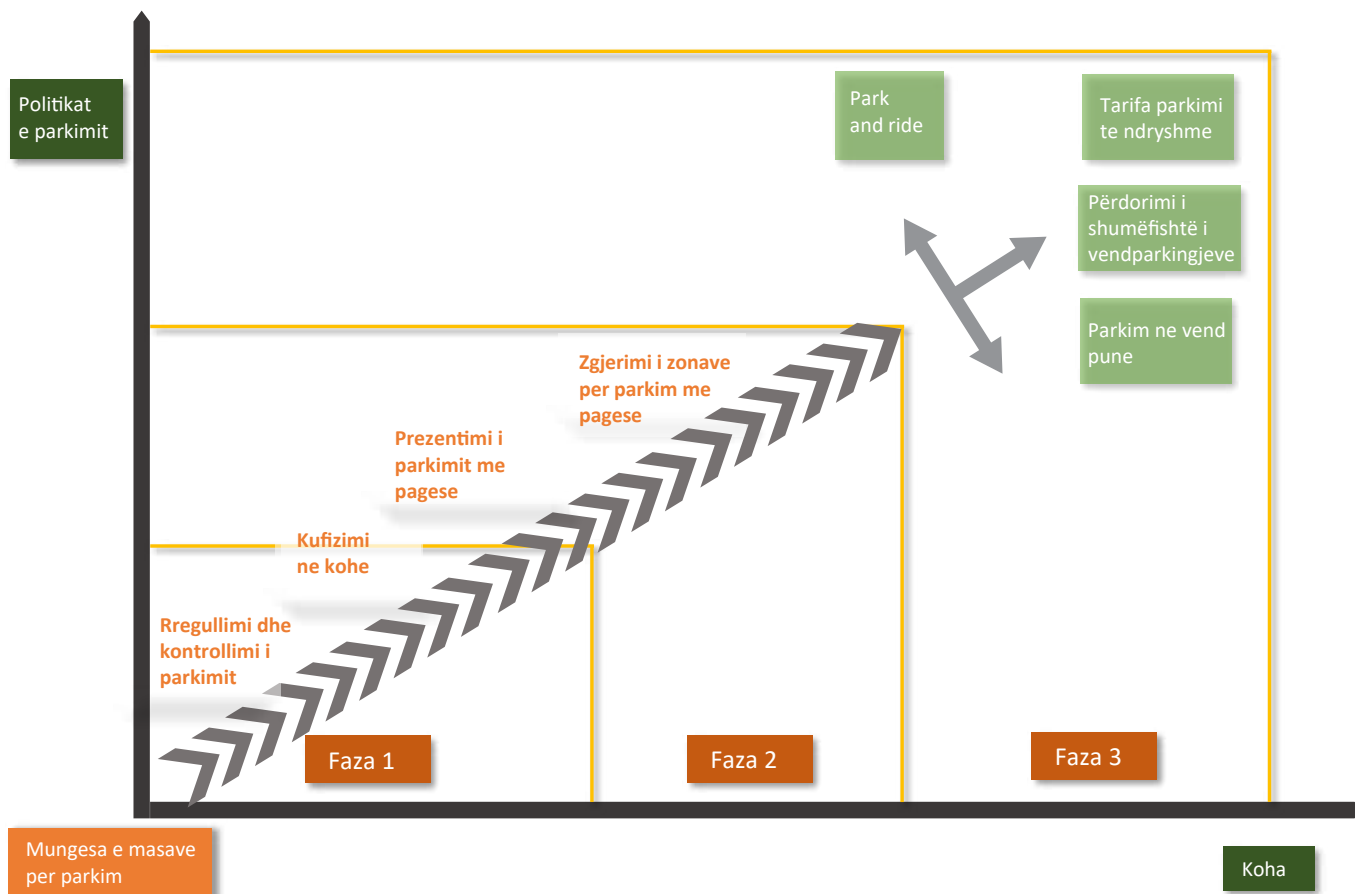


Figura 56. Zhvillimi i organizuar i politikës së parkimit urban (Burimi: Push&Pull Training Material "Setting the framework for parking policy" by Prof. G.Mingardo)

komunës në shumicën e vendeve evropiane përfshirë edhe Kosovën. Zakonisht, secili qytet është përgjegjës t'i zhvillojë dhe hartojë objektivat e politikës për parkim dhe të zgjedhë instrumentet për ekzekutimin e tyre. Në përgjithësi, pushtetet qendrore ofrojnë udhëzime, shpesh për kërkesat për parkim (normat teknike të Ministrisë së Ekonomisë dhe Mjedisit), por rrallë kyçen në vendimmarrje. Kryesisht kjo bëhet për shkak të ngritjes së vetëdijes se parkimi është çështje lokale dhe organet lokale janë përgjegjëse për zgjidhjen e çështjes në nivel lokal. Bazuar në kornizën e shtytjes dhe tërheqjes (push and pull) për politikën e parkimit, ekzistojnë katër objektiva kryesore<sup>8</sup>:

1. Të kontribuojë në qasje dhe mobilitet më të mirë në zonën urbane;
2. Të kontribuojë në cilësi më të mirë të jetës në qytet (kryesisht cilësi më të mirë të ajrit dhe mjedisit jetësor);
3. Ta mbështesë ekonominë lokale;
4. Të rriten të hyrat komunale.

Disa mundësi për kontroll të parkimit janë në dispozicion në Mitrovicën e Jugut për

menaxhimin e nevojës për parkim efektiv në qytet. Kjo përfshinë:

- Sistemin e parkimit me pagesë, duke ndarë qytetin në dy zona, ashtu që qendra e qytetit (zona e parë) t'i ketë çmimet më të larta dhe periudha të kufizuara kohore, e në zonën e dytë çmimet më të lira dhe pa kufizime kohore, ndërsa jashtë këtyre zonave parkimi falas dhe pa kufizime kohore;
- Kufizimin/rregullimin e hapësirave për parkim privat (nëse nuk është e mundur ligjërisht atëherë me masa trafiku për infrastrukturën rrugore);
- Rregullimin e "Zonave rezidenciale për ndërtesat kolektive" në zonat rezidenciale - për t'i mbrojtur banorët rezidentë dhe komunitetet nga parkimi nga njerëzit tjerë (nga periferia/vizitorët).

<sup>8</sup>Bazuar në Push dhe Pull, Përmbledhje Ekzekutive - Vendorsja e kornizës për politikën e parkimit –Dhjetor. 2016, fq.2

### 3.5.2. Zhvillimi i politikave të parkimit në Mitrovicën Jugore

Në përputhje me objektivat e përgjithshme të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) për Mitrovicën e Jugut, monitorimi dhe menaxhimi i parkimit gjithashtu mund të ketë ndikim pozitiv në zhvillimin e mobilitetit të qëndrueshëm urban. Nëse sigurohet parkim i mjaftueshëm në vendet e duhura dhe bëhet ndarja e qytetit në zona parkimi, do të eliminohet vozitja e panevojshme, si dhe nevoja për të kërkuar vendparkim falas. Kjo zvogëlon shpenzimet në karburant dhe emetim të ndotësve.

Nevoja në rritje për parkim, shpesh më e madhe se kapaciteti i pjesës qendrore të qytetit të Mitrovicës së Jugut, kërkon masa për plotësimin e nevojave të ndryshme dhe kërkesës për parkim duke marrë parasysh lloje të ndryshme të shfrytëzuesve (banorët e qytetit, banorët e periferisë/ vizitorët). Komuna e Mitrovicës së Jugut duhet të hartojë rregullore të re si pjesë

e projektit duke u përqendruar në "menaxhimin dhe kontrollin e kërkesës për parkim për qytetin e Mitrovicës së Jugut". Kjo rregullore duhet të ketë si kriter themelor krijimin dhe zhvillimin e sistemit të kontrollit të pagesës dhe parkimit, duke përdorur masa që nuk kërkojnë shkallë të lartë investimi, në veçanti, zbatimin e sistemit të kompjuterizuar të pagesës dhe kontrollit të parkimit.

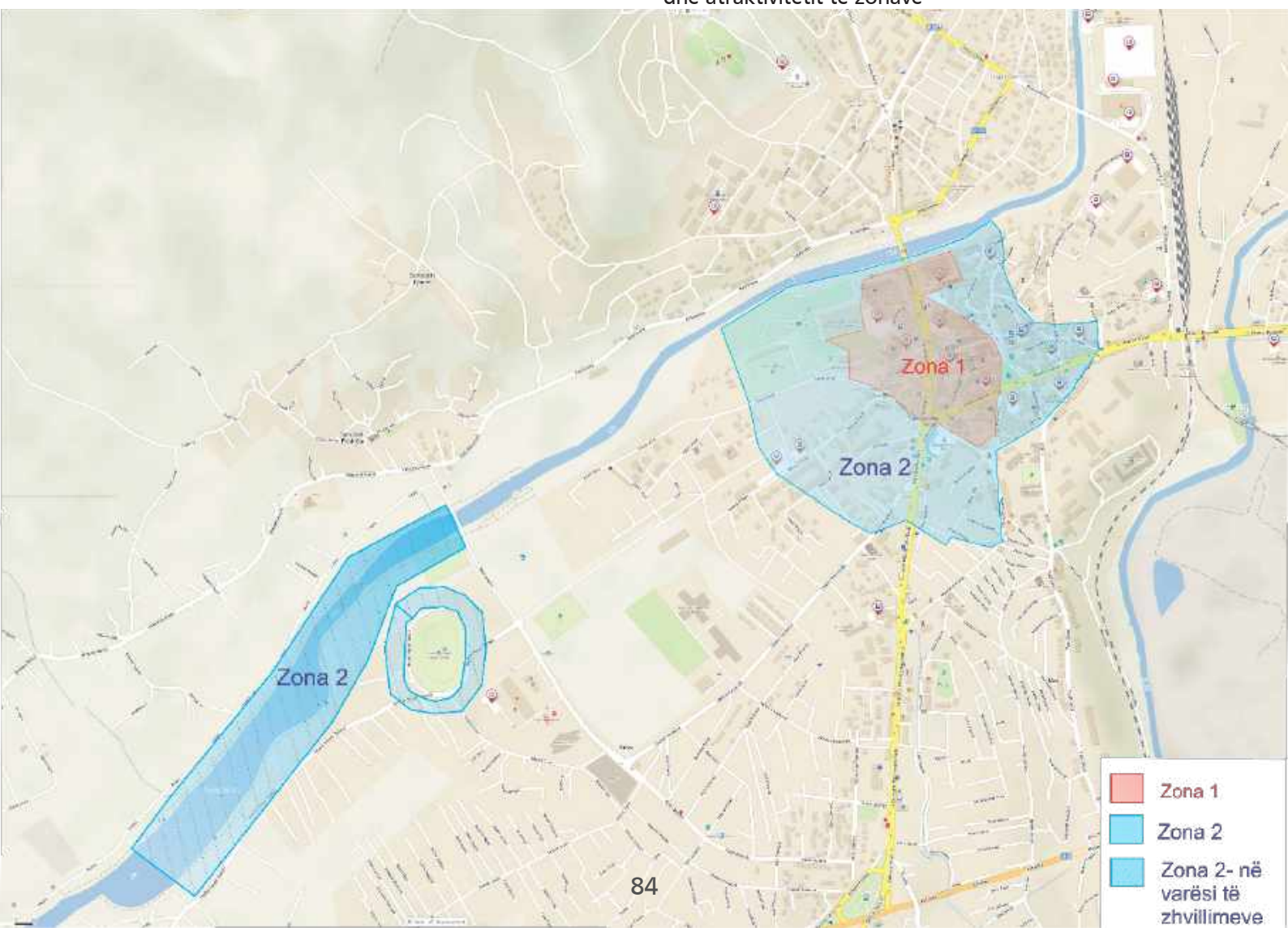
#### - Zona e Parkimit 1

Pjesa qendrore e qytetit të klasifikohet si zona më e shtrenjtë me kohëzgjatjen më të shkurtër të lejuar për parkim.

#### - Zona e Parkimit 2

Pjesa periferike e qytetit që lejon parkimin për periudha më të gjata kohore me çmime më të ulëta. Kjo zonë do të përfshijë parkimin rreth stadiumit të qytetit dhe rreth liqenit. Përfshirja e parkingjeve të planifikuara në Zonën 2 do të rivlerësohet dhe varet nga zhvillimet dhe atraktiviteti i këtyre zonave.

Figura 57. Ndarja e qytetit në zona, në varësi të përparësisë dhe atraktivitetit të zonave



### - Zona e Parkimit 3

Shtrihet jashtë perimetrit të caktuar për Zonat 1 dhe 2, dhe kjo zonë është me parkim falas dhe të pakushtëzuar të automjeteve.

Në Figurën 57 janë dhënë parimet ideore/strategjike për ndarjen e qytetit në zona, varësisht prioritetit dhe atraktivitetit të zonave. **Kurse, identifikimi i saktë i zonave të përshkuara më lart duhet të bëhet në studimet vijuese në lidhje me këtë çështje.**

#### 3.5.3. "Zonë për banorët e ndërtesave kolektive" në zonat e banuara

Në banimin kolektiv në qytetin e Mitrovicës së Jugut ka parkingje publike që shfrytëzohen nga banorët e banesave kolektive. Pas autorizimit për futjen e zonave të parkimit falas në zona të ndara të qytetit, në faza të mëtejme për parkim falas duhet të futen për parkingjet e banesave kolektive. Përveç menaxhimit dhe mirëmbajtjes së këtyre hapësirave, futja e masave për pagesën e këtyre parkingjeve ka për qëllim edhe mbrojtjen e këtyre hapësirave nga parkimi çdo herë e më i madh nga banorët jo-rezidentë.

Zona për banorët e ndërtesave kolektive duhet të rregullohet me rregullore të veçantë dhe marrëveshje mes komunës dhe banorëve, e shënjuar me sinjalizim përkatës që tregon se është e caktuar për banorët e ndërtesave kolektive. Vetëm banorët me leje të vlefshme parkimi dhe parapaguesit mund të parkohen në këto hapësira.

#### a. Rregullimi i zonave të parkimit për ndërtimet e reja

Parkingu është hapësirë e projektuar, e shënjuar dhe teknikisht e pajisur për ta akomoduar dhe lënë automjetin. Si pjesë e objektivave për menaxhimin e parkimit në Mitrovicën e Jugut, është paraparë rregullimi i zonave të parkimit për ndërtesat e reja. Rregullimi i zonave të parkimit për ndërtesat e reja duhet të bëhet në përputhje me normat teknike të planifikimit hapësinor që përcaktojnë standarde në lidhje me numrin e parkingjeve, varësisht nga kapaciteti.

Figura 58. Rruga Longfellow, Rrugë banimore në konceptin 'Share street', Santa Monica, CA



### 3.5.4 Përfitimet e masave të politikave për parkim

Disa përfitime kyçe do të realizohen me futjen e masave të politikave të parkimit e që përfshijnë:

- Realizimin e të hyrave: pritet që nga masat e politikës së parkimit për qytetin e Mitrovicës së Jugut të gjenerohen të ardhura që do ta mbështesin financimin për përmirësimin e hapësirave të parkimit në qendër të qytetit, përmirësime tjera të transportit për të gjitha modalitetet e transportit, përfshirë trafikun e këmbësorëve dhe çiklistët;
- Mbështetjen për Menaxhimin e Mobilitetit: Do të formojë një komponent të rëndësishëm të përpjekjeve për të inkurajuar modalitete më të efektshme të transportit që do të ndihmojnë në zvogëlimin e problemeve, siç janë bllokimet, emetimet e ndotjes, konsumi i energjisë dhe përmirësimi i sigurisë rrugore për të gjithë përdoruesit e rrugës;
- Kushte më të mira për mobilitetin urban: Do të ndihmojë në krijimin e mjediseve urbane më atraktive dhe më efikase duke zvogëluar në përgjithësi hapësirat e shtruara, duke lejuar një dizajn më fleksibil të ndërtimeve dhe rritje të mundësive për ecje dhe përmirësim të hapësirave të parkimit.

#### a. Funkcionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit

Është e rëndësishme të krijoni një organizatë që synon të zhvillojë dhe modernizojë pagesat për parkim të qytetit dhe që menaxhon gjithashtu kontrollin e parkimit. Një operator i tillë parkimi mund të jetë nën menaxhim të Komunës ose të operohet përmes një koncesionari privat. Zbatimi i kontrolleve dhe rregulloreve për parkim është një element kryesor i strategjisë së parkimit. Është propozuar që qasja aktuale e zbatimit të rishikohet dhe modifikohet për të forcuar burimet e dedikuara për zbatimin e masave të propozuara për menaxhimin e parkimit dhe trafikut, si pjesë e Planit. Suksesi i kontrollit dhe administrimit të veprimtarisë së parkimit në të gjithë qytetin, veçanërisht në qendër të qytetit, do të varet shumë nga ekzistenca e një organi të suksesshëm zbatues. Përfitimet e krijimit të një organizate të re parkimi në Mitrovicën e Jugut përgjegjëse për menaxhimin dhe kontrollin

operacional të parkimit duhet të përfshijnë aktivitetet e mëposhtme:

- Sigurimi që politikat e parkimit janë implementuar dhe zbatuar në mënyrë efektive, me përfitime të lidhura për të përmirësuar trafikun dhe transportin publik, sigurinë rrugore, përdorimin e hapësirave të parkimit dhe përfitimet mjedisore;
- Integrimi i të gjitha politikave të zbatimit dhe parkimit ofron mundësi për monitorim dhe zbatim më të mirë, duke mundësuar politikat më të përgjegjshme ndaj nevojave publike; dhe
- Ekzistojnë opsione afatgjata të përditësimit të sistemit për të akomoduar më shumë sisteme të automatizuara, duke përfshirë ndarjen e hapësirës dhe mekanizmat e pagesave.
- Përmirësimi i zbatimit të ligjit  
Meqenëse policia aktualisht është e mbingarkuar me detyrën e kontrollit të parkimit të paligjshëm, mund të merren masat e mëposhtme:
- Krijimi i një njësie të policisë përgjegjëse për parkim në Mitrovicë. Lobimi me pushtetin qendror për të lejuar përjashtimet ligjore siç ishte bërë tashmë në Prishtinë.
- Ngritja e dënimeve të trafikut në një nivel që zyrtarët e njësisë së policisë përgjegjëse për parkim të financohen plotësisht përmes të hyrave të realizuara.

#### 3.5.5. Menaxhimi i parkingjeve dhe zbatimi i ligjit

Zbatimi i një koncepti të menaxhimit të parkimit synon të rrisë efikasitetin e hapësirës së dedikuar për parkim, domethënë t'u sigurojë qytetarëve të Mitrovicës së Jugut mundësi parkimi dhe lehtësim përmes menaxhimit efikas të zonave të parkimit publik. Menaxhimi efektiv i kërkesës për parkim luan një rol kryesor në këtë qasje, duke menaxhuar me kujdes rritjen e fluksit të trafikut, duke inkurajuar njerëzit të përdorin alternativa të tjera dhe duke mbështetur në këtë mënyrë mundësi më të qëndrueshme të udhëtimit; ndërsa siguron qasje për disa banorë dhe bizneset lokale **Zbatimi i një koncepti të menaxhimit të parkimit mund të realizohet duke marrë në parasysh opsionet në vijim:**

- Hartimi i një rregulloreje të re për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për parkim në rrugë dhe jashtë rrugës,
- Hartimi i një rregulloreje të veçantë (në marrëveshje midis Komunës dhe banorëve)

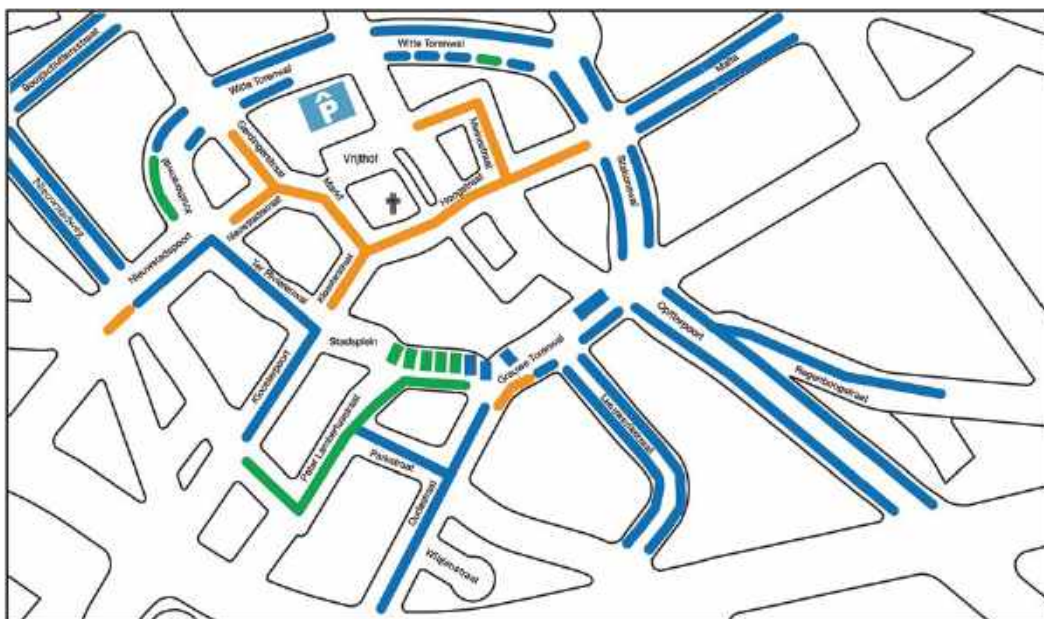
për parkimin në zona rezidenciale dhe banim kolektiv;

- Ndarja e qytetit në zona, në varësi të atraktivitetit dhe rëndësisë së zonave, krijimin e kushteve dhe rregulloreve të reja për parkimin e automjeteve për zonat përkatëse;
- Krijimi i një skeme të re parkimi për banorët rezidentë për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat rezidenciale dhe ato komunitare;
- Kërkonte për ndërtimet e reja numrin e hapësirave të parkimit ose garazheve bazuar në Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor<sup>9</sup>;
- Prezantoni rregulla të reja parkimi kur është e

nevojshme dhe zbatoni këto rregulla në mënyrë efektive. Është thelbësore të kryhen kontrolle parkimi në mënyrë rutinore për të siguruar që nuk ka abuzime ose aktivitete të paligjshme parkimi; dhe

- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkimit publik në të gjithë qytetin.

Figura 59. Shembull i kufizimit të kohës në Bree (Belgjikë): zonat blu max. 2 orë parkim, zona portokalli max. parkimi 1-orësh dhe zonat e gjelbërta, parkimi i pakufizuar



### GRATIS PARKEREN

**BLAUWE ZONE**  
**Max. 2 uren**  
 Parkeren met SCHIJF van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur, niet op zon- en feestdagen  
 Bewoners van de blauwe zone & oranje zone parkeren met BEWONERSKAART in de blauwe zone, onbeperkt in tijd

**ORANJE ZONE**  
**Max. 1 uur**  
 Parkeren met SCHIJF van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur, niet op zon- en feestdagen

**GROENE ZONE**  
**Onbeperkt parkeren voor IEDEREEN!!!**

### 3.6. Përmirësimi i mënyrave aktive të transportit

Banorët e Mitrovicës së Jugut, Mitrovicës së Veriut, Leposaviqit dhe Zubin Potokut të gjithë theksuan “mobilitetin jomotorik” si një nga shërbimet më pak të kënaqshme komunale. Çështjet që adresuan të anketuarit ishin mungesa e shtigjeve çiklizmit dhe trotuareve; keqpërdorimi i trotuareve si hapësira parkimi; problemi i qasjes për personat me aftësi të kufizuara; dhe mobiliteti i kufizuar i pa motorizuar. Kushtet në Mitrovicë nuk janë të favorshme: Nuk ka rrjet të trafikut të ngadaltë. Vendkalimet e këmbësorëve në akset kryesore janë shënuar vetëm në zonën e qendrës së qytetit.

Ecja dhe çiklizmi njihen dhe promovohen si modalitete të qëndrueshme të transportit, me efekte pozitive në shëndetin, mjedisin dhe cilësinë e përgjithshme të jetës në qytet, duke ndihmuar në uljen e zhurmës dhe kërkesës për modalitete ndotëse, përfshirë ndotjen e ajrit dhe ndotjen akustike, duke zbatuar politikën për ripërdorimin e hapësirave urbane dhe krijimin e një mjedisi urban më miqësor ndaj njeriut. Sidoqoftë, në mënyrë që ecja dhe çiklizmi të pranohen nga qytetarët dhe të përkrahen nga

autoritetet komunale dhe institucionet e tjera lokale, infrastruktura duhet të sigurojë një mjedis të sigurt dhe efektiv për këmbësorët dhe çiklistët. Për të favorizuar këmbësorët dhe përdorimin e biçikletave në rrugë, si dhe për të promovuar një kulturë të re të trafikut të pa motorizuar, së pari duhet të vendosen kushte për lëvizje të lirë dhe të sigurt.

<sup>9</sup> Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Udhëzimet administrative/ MMPH-08/2017-UA

### 3.6.1. Strategjia e propozuar - Rrjeti dhe infrastruktura e ecjes dhe çiklizmit

Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese dhe zhvillimi i infrastrukturës shtesë dhe funksionale për këmbësorët dhe çiklistët për të përmirësuar qasjen në zonat kryesore, siç janë: shkollat, institucionet, objektet me rëndësi të veçantë, vendet e transportit publik, zonat me densitet të lartë të punësimit dhe hapësirat e gjelbra dhe rekreative. Qëllimi është që të rritet shfrytëzimi i ecjes dhe çiklizmit në këto zona dhe të rritet ndërgjegjësimi për shtigjet dhe zonat e dedikuara për ecje dhe çiklizëm në të gjithë qytetin.

### 3.6.2. Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve dhe çiklistëve - koncept strategjik

Për të rritur atraktivitetin e ecjes dhe çiklizmit midis përdoruesve është e rëndësishme të përmirësoni cilësinë e përgjithshme të të gjitha shtigjeve dhe atyre në destinacionet kryesore, duke identifikuar destinacionet kryesore, si qendra e qytetit, zonat e punësimit, kryqëzimet kryesore të transportit dhe qendrat e lagjeve/periferitë. Më konkretisht, kur merret parasysh cilësia e mjediseve të këmbësorëve dhe çiklizmit, është e rëndësishme që shtigjet të jenë si në vijim:



### 3.6.3. Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve- koncept strategjik

Për të favorizuar përdorimin e rrugëve nga këmbësorët dhe biçikletat, si dhe për të promovuar një kulturë të re të trafikut të pa motorizuar, së pari duhet të krijohen kushte për lëvizje të lirë dhe të sigurt. Qëllimi kryesor i zhvillimit të infrastrukturës për këmbësorë

është përmirësimi i cilësisë së lëvizjes dhe heqja e barrierave nga trotuaret, si dhe qasja e papenguar në ndërtesat e administratës publike, shërbimet shëndetësore dhe sociale, shkollat, dyqanet, objektet kulturore dhe ndërtesat e tjera.

Ekzistojnë disa propozime për përmirësimin e kushteve për këmbësorë në Mitrovicë të Jugut, duke përfshirë:

#### Të lidhura:

Për sa i përket shtigjeve që lidhen mirë, atyre të integruara, në mënyrë ideale pa 'boshllëqe' në rrjet;

#### Të rehatshme:

Shtigjet janë të lehta për t'u përdorur, me hapësirë dhe kapacitet të mjaftueshëm; adresimi i ndikimeve negative të ndotjes së trafikut dhe zhurmës;

#### Të përshtatshme:

Shtigjet e këmbësorëve që ofrojnë lidhje me destinacionet ku njerëzit duan të udhëtojnë, duke ndjekur "linjat e duhura" të përshtatshme;

#### Të favorshme:

Shtigjet e këmbësorëve duhet të ndihmojnë në forcimin e bashkëveprimit shoqëror sa më shumë që të jetë e mundur; dhe

#### Të dukshme:

Shtigjet e këmbësorëve duhet të jenë të sigurt për t'u përdorur dhe gjithashtu të lehta për t'u përdorur me pengesa të



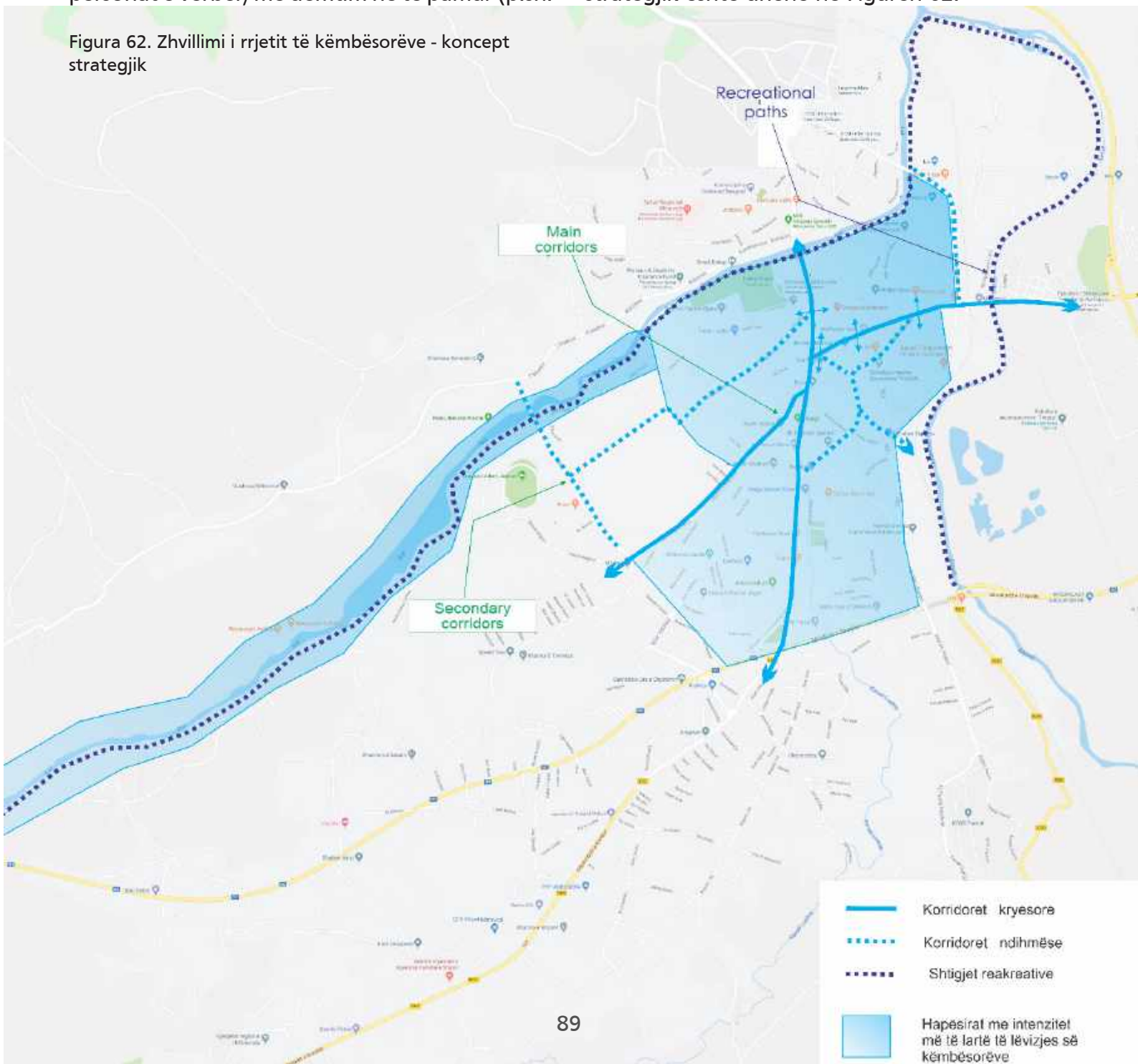
Figura 60- 61. Shembuj të shtigjeve të biçikletave- Burimi: [altaplanning.com](http://altaplanning.com)



- Zhvillimi i koncepteve strategjike të rrjetit rrugor për këmbësorë - me standarde adekuate të projektimit dhe hapësira shoqëruese për lloje të ndryshme të rrugëve të këmbësorëve në të gjithë qytetin.
- Skema e zgjeruar në qendër të qytetit për këmbësorë dhe çiklistë, duke zgjeruar zonën për të përfshirë rrugët ngjitur dhe duke siguruar një zonë më të gjerë të këmbësorëve. Kjo do të përfshijë rrugën deri në qendrën e qytetit, në zona afër shkollave dhe në më shumë lokacione periferike si liqeni ose zonat e tjera argëtuese të qytetit.
- Masat për të ndihmuar personat me mobilitet të dëmtuar.
- Prezantoni masa të tjera për të ndihmuar personat e verbër/me dëmtim në të pamur (p.sh.

- përdorimi i zonave speciale-të detektueshme pranë vendkalimeve për këmbësorë);
  - Përdorimi i alarmit adekuat të trafikut pa motiv;
  - Lidhje e mirë e këmbësorëve/çiklistëve me transportin publik, parkimin e makinave, taksive dhe parkimin e biçikletave;
  - Përmirësimi i kushteve në qytet për këmbësorët. Kur është e përshtatshme, kjo përfshin riprojektimin e rrugëve, bulevardeve, shesheve për të siguruar një lidhje më të mirë dhe qasje më të mirë për përdoruesit;
  - Të gjitha pengesat në lëvizjen e këmbësorëve në të gjithë qytetin duhet të hiqen dhe të konsiderohen zgjerimet e zonave ekzistuese të këmbësorëve;
- Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve - koncepti strategjik është dhënë në Figurën 62.

Figura 62. Zhvillimi i rrjetit të këmbësorëve - koncept strategjik



### Hapësira me intensitet më të lartë të lëvizjes së këmbësorëve:

Zona me cilësi të lartë në qendër të qytetit, me shumë përdorues dhe që shërbejnë për të përmbushur kërkesat e lëvizjes në qendrat kryesore të punësimit, qendrat tregtare dhe qendrat e transportit publik.

### Korridoret kryesore:

Shtigjet e këmbësorëve me shumë përdorues dhe që shërbejnë për punësim parësor, shkolla, qendra tregtare dhe qendra të transportit publik.

### Korridoret dytësore:

Shtigje dytësore në zonat lokale që çojnë në shtigje parësore, qendra lagje etj.

### Shtigjet rekreative për këmbësorë:

Shtigjet të cilat përdoren kryesisht për lëvizje rekreative përgjatë brigjeve të lumenjve Ibër, Sitnica dhe liqeni artificial.

### 3.6.4. Zhvillimi i rrjetit të çiklistëve- koncept strategjik

Rrugët dhe shtigjet ekzistuese të çiklistëve në Mitrovicën e Jugut duhet të adaptohen në mënyrë që të përmbushin qëllimin e tyre për mobilitet të qëndrueshëm duke qenë të sigurt për përdoruesit pasi mënyra e tyre e ndërtimit zvogëlon sigurinë e çiklistëve dhe këmbësorëve. Këto shtigje janë pjesë e rrugëve "Isa Boletini", "Mbretresha Teuta" dhe "Agim Hajrizi", ndërsa shtigjet për çiklistët janë përgjatë liqenit.

Sidoqoftë, shtigjet/korsitë ekzistuese nuk i plotësojnë standardet dhe kërkesat e sigurisë për çiklistët. Përveç ndarjes së korsisë nga trotuari për lëvizjen e këmbësorëve, mungon edhe shenja adekuate për shënjimin e shtigjeve/korsive për çiklistët.

Mitrovica e Jugut ka një konfigurim të përshtatshëm për zhvillimin e çiklizmit. Por, përkundër këtij terreni jashtëzakonisht të përshtatshëm për zhvillimin e çiklizmit, një formë e tillë lëvizjeje nuk është promovuar sa duhet. Skema e propozuar e çiklizmit përfshin lagjet "Qendër", "Ilirida", "Bair", "Zabar i Poshtëm" që shtrihen përgjatë rrugës kryesore për në Shupkovac dhe "Kolonja 2". Ndërsa, një rrugë e re rekreative për çiklizëm është paraparë nga liqeni dhe si vazhdim i shtigjeve ekzistuese drejt Ibrit dhe hekurudhave. Skema e propozuar e çiklizmit do të vlerësohet më plotësisht përmes punës së mëtejshme të fizibilitetit para çdo pune zbatimi.



Figura 63. Mitrovica Jugore (rruga Isa Boletini) rrugë joadekuate e çiklizmit



Figura 64. Shembull i praktikës së mirë (Burimi: Ken Lambert/ The Seattle Times)

## a. Kriteret për planifikimin e infrastrukturës së biçikletave

Bazuar në Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor, përkufizimi, klasifikimi dhe dimensionet e korsive të biçikletave dhe shtigjeve të biçikletave janë dhënë më poshtë.

Korsitë e biçikletave janë pjesë e rrugicës/rrugës, të përcaktuara për biçikleta, të shënuara me shenja të përshtatshme trafiku.

**Korsitë për biçikleta** planifikohen në rrugët në të cilat kufiri maksimal i shpejtësisë nuk tejkalon 50 km/orë.

**Shtigjet për biçikleta** janë hapësira qarkullimi të përcaktuara për trafikun e biçikletave, të realizuara në profilin tërthor të rrugicës/rrugës të shënuar me shenja të përshtatshme trafiku. Shtigjet për biçikleta dhe këmbësorë mund të bashkohen.

- Siguria përmirësohet me korsitë të veçanta nëse shpejtësitë e automjeteve janë mbi 30km/orë.

- Në fazën e dytë planifikoni edhe korsitë e çiklizmit në jug.

- Udhëzimet për zhvillimin e rrjetit të çiklizmit mund të merren këtu: <https://www.sutp.org/principles/encouraging-walking-and-cycling>.

## b. Klasifikimi i korsive dhe shtigjeve të biçikletave

1. Korsi dhe shtigje të biçikletave brenda vendbanimit;

2. Shtigje të biçikletave jashtë vendbanimit.

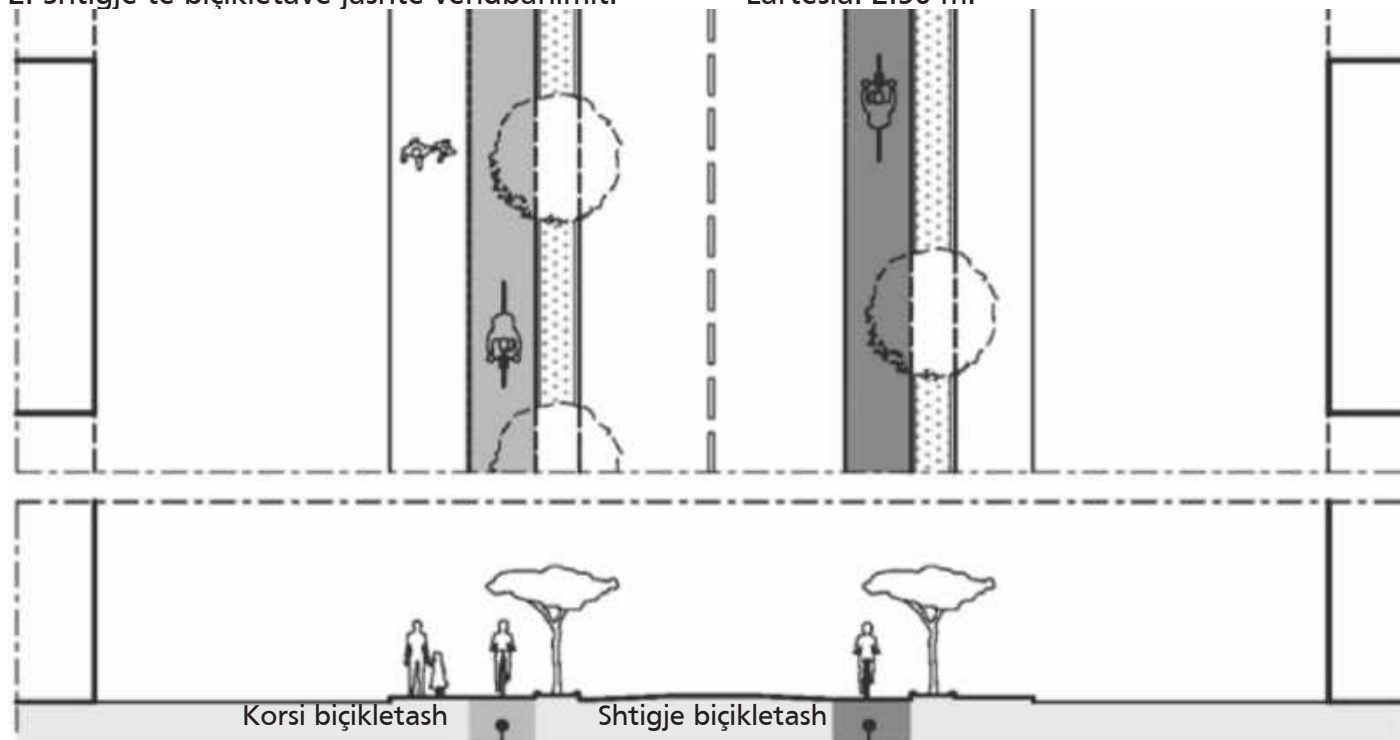


Figura 65. Korsitë e biçikletave dhe profilet e shtigjeve

## c. Korsi dhe shtigje biçikletash brenda vendbanimeve

Gjerësia dhe lartësia optimale/minimale e korsisë/shtegut të biçikletave brenda vendbanimit është:

1. Korsi/shtegu njëkahor i biçikletave, në të dy anët e rrugicës/rrugës:

- Gjerësia: 2.00 (1.50) m;

- Lartësia: 2.50 m.

2. Korsi/shtegu dykahor i biçikletave, në njërin anë të rrugicës/rrugës:

- Gjerësia: 2.50 (2.00) m;

- Lartësia: 2.50 m.

## d. Shtigjet e biçikletave jashtë vendbanimit

Shtigjet e biçikletave jashtë vendbanimit planifikohen si të ndara, me një shirit të gjelbër me gjerësi adekuate dhe pa pengesa për mbrojtje të sigurisë, nga profili i tërthor i rrugicës/rrugës. Përjashtimisht, për shkak të mungesës së hapësirës për planifikimin e një shiriti të gjelbër, shtegu i biçikletave duhet të sigurohet me një pengesë mbrojtëse prej çeliku.

Gjerësia dhe lartësia optimale/minimale e korsisë/shtegut të biçikletave jashtë vendbanimit është:

1. Korsi/shtegu njëkahor i biçikletave, në të dy anët e rrugës:

- Gjerësia: 1.60 (1.00) m;

- Lartësia: 2.50 m.

Gjatë planifikimit ose përmirësimit të infrastrukturës së biçikletave në kushte urbane duhet të merren parasysh kriteret teknike dhe ato të sigurisë për infrastrukturën e biçikletave.

Tabela 12. Kriteret për përdorimin 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 disnivel
>200	Nuk mund të shfrytëzohet sipërfaqja e njejtë (përbashkët)

Tabela 13. Gjerësia e sipërfaqeve për lëvizjen e biçikletave

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

Tabela 14. Numri i hapësirave të parkimit 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

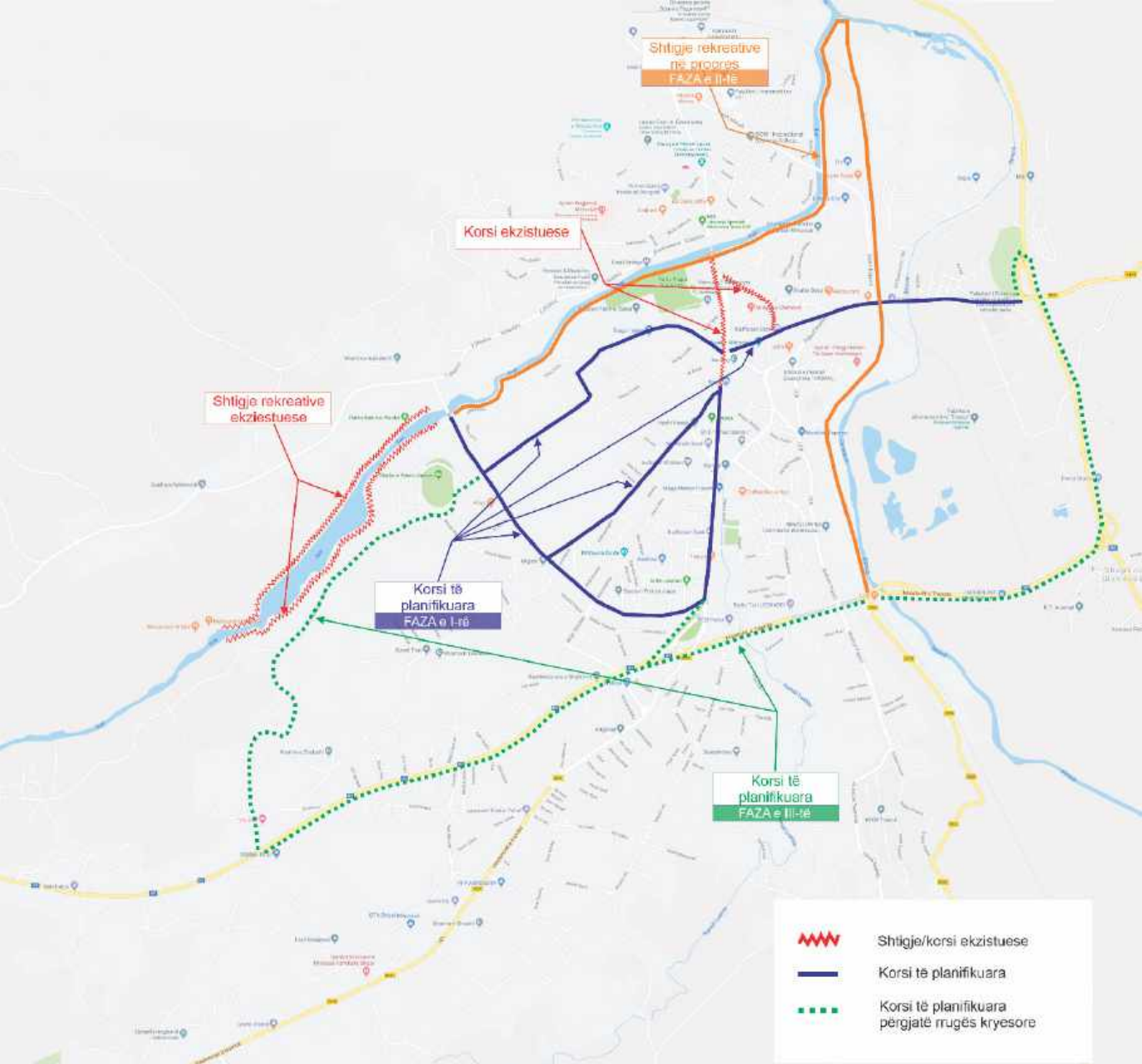


Figura 66. Skema e propozuar e çiklizmit në Mitrovicë Jugore

### 3.6.5. Hapësira parkimi për biçikleta

Rekomandohet që zonat me përparësi për hapësira të parkimit të biçikletave të përqendrohen pranë ndërtesave publike në qendër të 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. Hapësirat e parkimit për biçikleta duhet të përbëhen nga: 1.20m<sup>2</sup> hapësirë parkimi/biçikletë

dhe hapësirë për qasje në parkim, gjerësia: 1.50/1.80 m.

- Kur objektet e parkimit të biçikletave janë në dispozicion, respektoni normat dhe standardet teknike për parkimin e biçikletave (Tabela 14):

Ekzistojnë shumë lloje të ndryshme të projektimit të parkimit të biçikletave, duke filluar nga parkingjet standarde të biçikletave që zakonisht përdoren në zona tregtare ku ka kërkesë të lartë për parkim më të përshtatshëm, të mbuluar dhe të siguruar të biçikletave, siç tregohet në Figurën 67.



Figura 67. Parkim për biçikleta (Burimi: Presto- Bicycle parking and storage solution)

### 3.6.6. Zhvillimi i një skeme "bike-share" - për marrjen me qira të biçikletave

Sistemi "për përdorimin e përbashkët të biçikletave (bike-share)" iu mundëson përdoruesve të marrin me qira biçikleta nga qendrat e përcaktuara, të cilat luajnë rolin e një stacioni të shpërndarjes së biçikletave me kosto të ulët. Zakonisht ekzistojnë shumë stacione të ndryshme brenda qytetit (vendndodhja e të cilave mund të mësohet përmes platformave) ku mund të merren biçikletat me qira. Parimi i skemës është relativisht i drejtpërdrejtë - çdokush mund të marrë një biçikletë në një vend dhe ta kthejë atë në një tjetër, duke bërë udhëtime nga një pikë në tjetrën përmes ngasjes me biçikletë. Për Mitrovicën e Jugut propozohet të hartohet një skemë e re e marrjes me qira të biçikletave në të gjithë qytetin, duke përfshirë:

- Zhvillimi i një skeme "për përdorimin e përbashkët të biçikletave (bike-share)" në të gjithë qytetin, duke ofruar çmime të ulëta për përdoruesit që marrin biçikleta për përdorim në zonat përreth/periferitë;
- Ofrimi i lehtësirave për njerëzit që të kenë qasje në biçikleta dhe hapësira të sigurta të ofruara në të gjithë qytetin;
- Një sistem i mundshëm i shpërndarjes së biçikletave elektrike;
- Biçikleta dhe hapësira parkimi për biçikleta, të cilat janë lehtësisht të qasshme, me cilësi të mirë dhe mirëmbahen rregullisht, dhe të cilat mund të përdoren siç kërkohet nga përdoruesi, Rekomandohen praktikat më të mira të sistemit "për përdorimin e përbashkët të biçikletave (bike-share)" <sup>11</sup> ;
- Sipërfaqja minimale e mbuluar nga sistemi: 10 km<sup>2</sup>

<sup>10</sup> CIVITASfaqe në internet për ndarjen e biçikletave: <https://civitas.eu/car-independent/bike-sharing>



Figura 68. Sistemi "Bike-share" në Tiranë

- Densiteti i stacioneve: 10–16 stacione për km<sup>2</sup>  
 - Biçikleta/Banor: 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.

Në shumicën e rasteve nevojitet mbështetje financiare pasi që shumica e skemave nuk vetëm mbështeten financiarisht. Shumica e skemave "për përdorimin e përbashkët të biçikletave (bike-share)" duhet të mbështeten nga një operator i madh transporti ose nga burime publike, qoftë përmes financimit të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë përmes Partneriteteve Publiko-Private (PPP). Shumica e shërbimeve ofrohen nga PPP-të por ka edhe operatorë të tjerë si organizata jofitimprurëse, transport publik dhe qeveri lokale. Shumë nga sistemet e bazuara në anëtarësi operohen përmes Partneritetit Publiko-Privat. Mekanizmat e financimit përfshijnë tarifën e paguar nga përdoruesit, buxhetet komunale dhe Partneritetet Publiko-Private.

PPP-të mund të hartohen në mënyra të ndryshme, për shembull në lidhje me atë se kush e bën investimin dhe kush i mbledh të hyrat/përballet me rrezikun. Ndarja e detyrave ndërmjet komunës dhe operatorit është vendimi qendror në funksion të thirrjes për tender dhe kontratës së operatorit. Modelet e kontratës janë të shumëllojshme dhe si pasojë janë unike për secilin qytet ose rajon.

	Infrastruktura	Operatori
<b>Opcion A1</b>	Kontraktori	
<b>Opcion A1</b>	Kontraktori A	Kontraktori B
<b>Opcion B</b>	Kontraktori	Komuna
<b>Opcion C</b>	Komuna	Kontraktori

Tabela 15. Ndarja e detyrave<sup>11</sup>



Figura 69. Bike-Share" sistemi në Helsinki

### 3.6.7. Promovimi i përfitimeve shëndetësore të ecjes dhe çiklizmit

Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe çiklizmi është një mesazh i rëndësishëm për të inkurajuar jo vetëm përdorimin më të madh të modaliteteve aktive të transportit nëpër Mitrovicën e Jugut, por edhe për të inkurajuar një "mënyrë jetese më të shëndetshme". Studime të shumta kanë treguar që ecja e rregullt dhe çiklizmi i rregullt 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 kryejnë shumë pak aktivitete fizike. Realizimi i më shumë aktivitete me biçikleta dhe ecje gjithashtu kontribuon në zvogëlimin e bllokimeve të trafikut dhe zvogëlimin e ndotjes së ajrit dhe zhurmës. Është e rëndësishme t'i promovoni përfitimet nga ecja dhe çiklizmi në lidhje me shëndetin, përfshirjen sociale dhe mjedisin, në partneritet me agjenci të tjera në të gjithë qytetin dhe vendin.

Ekzistojnë një sërë veprimesh kryesore që lidhen me marketingun dhe promovimin, përfshirë:

- Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe çiklizmi;
- Promovimi i stileve më të shëndetshme të jetesës duke zbatuar iniciativë në lidhje me sigurinë për të inkurajuar aktivitete - siç janë planet e qëndrueshme të udhëtimit për në shkollë;
- Zhvillimi i fushatave dhe materialeve promovuese për të inkurajuar përdorimin aktiv të ecjes dhe çiklizmit si modalitete më të shëndetshme të transportit;

<sup>11</sup> Optimizimi i shkëmbimit të biçikletave në qytetet evropiane, OBIS, Qerahor 2011

- Siguroni sinjalizime të mira për këmbësorët dhe çiklistët për t'iu mundësuar përdoruesve të përcaktojnë vendndodhjen e destinacioneve kryesore të ecjes dhe çiklizmit, përfshirë distancën e udhëtimit dhe sigurimin e hapësirave shoqëruese (p.sh. parkimi i biçikletave).



Figura 70- 71. Qyteti i Dublinit (Promovimi i ecjes dhe çiklizmit) (Zero Emissions - Let's Bike Boston)

### 3.7. Siguria në trafik

Siguria në rrugë duket se është një shqetësim i madh i të anketuarve në Mitrovicën e Jugut. 91% e të anketuarve pohojnë se kufijtë e shpejtësisë nuk respektohen dhe shpejtësia në rrethinën e 69% të shkollave nuk është më e ngadaltë. Sipas të dhënave nga Stacioni i Policisë në Mitrovicën e Jugut, numri i dëmeve materiale dhe numri i të pa lënduarve në rrugët lokale të Mitrovicës së Jugut është ulur me 27.84% nga viti 2017 deri në vitin 2018. Shumica e aksidenteve në Mitrovicë kanë ndodhur në kryqëzimet e rrugëve më të frekuentuara të qytetit (DRP Mitrovica, 2019). Gjithashtu, bazuar në të dhënat nga Stacioni Policor, aksidente fatale kanë ndodhur kryesisht jashtë pjesës urbane të Mitrovicës së Jugut.

#### 3.7.1. Strategjia e propozuar për sigurinë në trafik

Krijimi i një mjedisi të sigurt për të jetuar dhe punuar në Mitrovicën e Jugut mbetet një nga

çështjet me përparësi për komunën, me fokus në menaxhimin e shpejtësisë për të zvogëluar aksidentet dhe shkallët e lëndimeve në rrjetin rrugor të qytetit. PMQU promovon lëvizje të sigurt përmes të gjitha modaliteteve, duke



krijuar kështu një mjedis të sigurt ku të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion mund të drejtojnë, ngasin biçikletën dhe të udhëtojnë pa frikën e përfshirjes në një aksident rrugor ose të ekspozohen ndaj ndonjë rreziku tjetër të trafikut. Qytetarët kanë më shumë mundësi të zgjedhin të ecin/ngasin një biçikletë nëse mendojnë se zonat/shtigjet janë të sigurta dhe jo të rrezikshme, ndërsa hapësirat me mirëmbajtje të dobët shpesh i pengojnë këmbësorët dhe çiklistët potencialë.

Ekzistojnë një numër veprimesh kryesore që do të përmirësojnë sigurinë e të gjithë pjesëmarrësve në trafik, siç janë:

- Reduktimi i aksidenteve në trafik - analizimi i të dhënave të aksidenteve për të siguruar një mjedis të sigurt dhe të papenguar për përdoruesit dhe vazhdimi i reduktimit të numrit të viktimave këmbësorë, veçanërisht fëmijëve;

- Rritja e numrit të nxënësve që udhëtojnë në këmbë dhe me biçikletë përmes promovimit të zhvillimit të planeve të qëndrueshme të udhëtimit për në shkollë;

- Përmirësimi i modelit të rrugës për këmbësorët dhe çiklistët duke zvogëluar nevojën për rrethoja mbrojtëse për të përmirësuar vendkalimet rrugore dhe zhvillimin e masave të qetësimit të trafikut dhe sigurisë brenda zonave lokale për të zvogëluar shpejtësinë e automjeteve;

- Lobimi me pushtetin qendror për një regjistër të shkeljeve të trafikut, duke përfshirë një sistem pikësh me dënime për shkelje të shumta.

### 3.7.2. Zhvillimi i Planit të Menaxhimit të Shpejtësisë - Në përputhje me BE-në

Objektivat përfshijnë të gjitha masat e duhura për të përmirësuar sigurinë në trafik, në përputhje me Direktivën e BE për Sigurinë në Rrugë - standardin ISO 39001: 2012, sistemet e menaxhimit të sigurisë rrugore dhe standardet dhe praktikën e tjera të njohura ndërkombëtarisht.

Kufizimi i shpejtësisë së automjeteve sjell përfitime të qarta, duke përfshirë:

- Krijimin e një ambienti të sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës, veçanërisht për përdoruesit më të rrezikuar të rrugës - çiklistët, këmbësorët dhe njerëzit me aftësi të kufizuara;

- Zvogëlimin e mundësisë për aksidentet që përfshijnë makineri/pajisje gjatë punimeve të përkohshme rrugore, dhe

- Minimizimin e efekteve të shkëputjes dhe efekteve anti-sociale në zona të ndjeshme - siç janë shkollat, lagjet e banimit dhe hapësirat publike.

- Menaxhimi i shpejtësisë në trafik është i rëndësishëm për të përmirësuar sigurinë e trafikut në rrjetin rrugor të qytetit, përfshirë:

- Zbatimi i masave për qetësimin e trafikut (<https://www.ite.org/technical-resources/>)

- Qetësimin e trafikut - krijimi i zonave të shpejtësisë 20-30 km/orë rreth shkollave dhe institucioneve të tjera arsimore për të përmirësuar sigurinë dhe për të inkurajuar më shumë fëmijë që të konsiderojnë ecjen ose çiklizmin për udhëtimin e tyre për në shkollë; dhe

- Përmirësimin e sinjalizimit horizontal dhe vertikal të trafikut.

Rrugët në qytetin e Mitrovicës së Jugut ndryshojnë në karakter, dimensione dhe ngarkesë të trafikut. Prandaj, rekomandohet që administrimi i shpejtësisë të bëhet në varësi të dimensioneve të rrugëve, rëndësisë së zonave nëpër të cilat kalojnë rrugët dhe strukturës së trafikut. Në Figurën 72 janë dhënë rekomandimet për menaxhimin e shpejtësisë në varësi të dimensioneve të rrugëve, rëndësisë së zonave nëpër të cilat kalojnë rrugët dhe strukturës së trafikut.

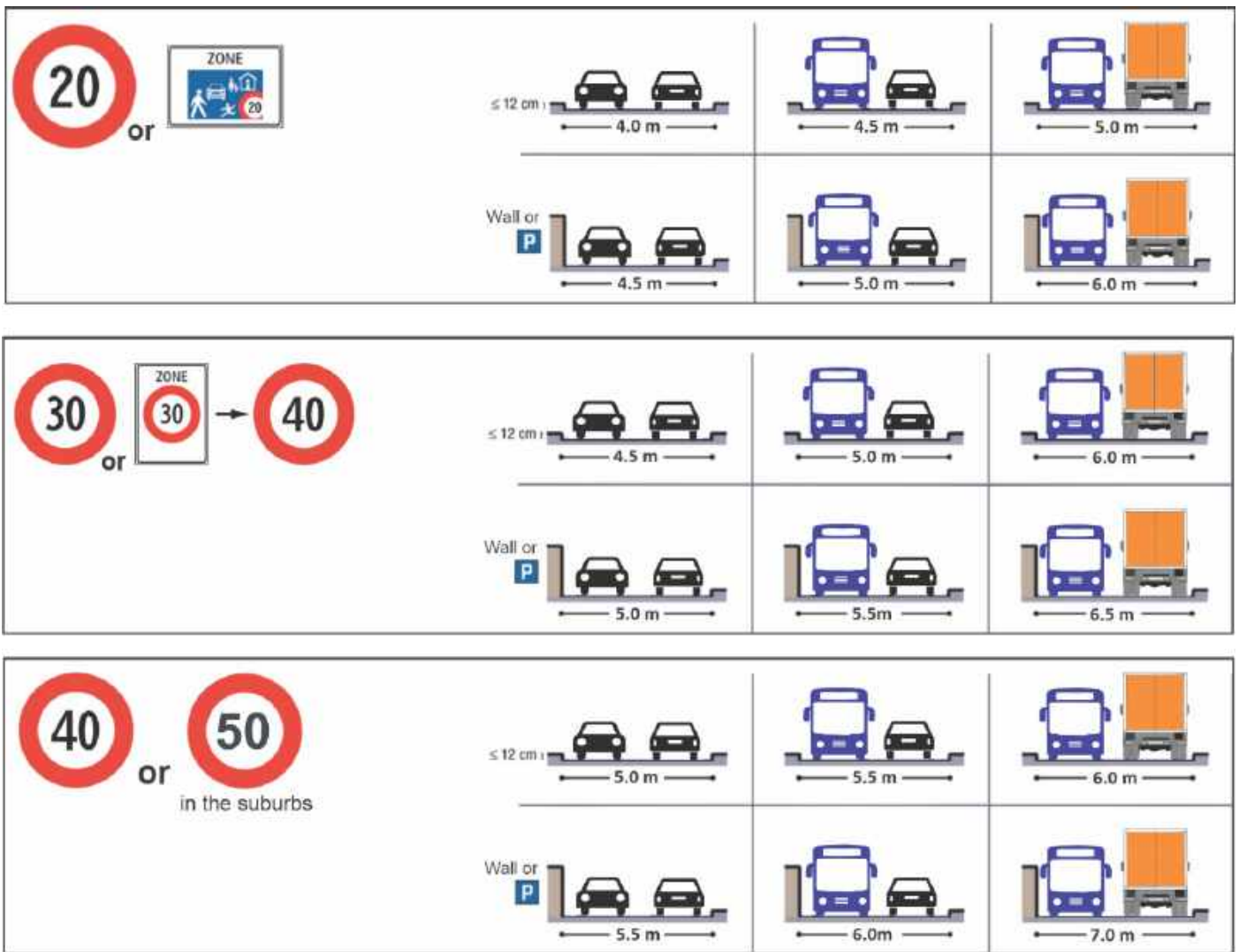


Figura 72. Menaxhimi i shpejtësisë në varësi të dimensioneve të rrugës, rëndësisë së zonave dhe strukturës së trafikut



Figura 73. OZHQ-të dhe objektivat e lidhura me sigurinë rrugore  
 Figura 74. Qasja e Sistemit të Sigurt  
 Burimi: Save Lives - Një paketë teknike për sigurinë në rrugë

Box 1.1

Road safety-related SDGs and targets



**SDG Goal 3: Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages**

Target 3.6: By 2020, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents



**SDG Goal 11: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable**

Target 11.2: By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons



- Vendosja e një bashkëpunimi të mirë ndërmjet administratës komunale (Drejtoria për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë, Drejtoria e Arsimit) dhe institucioneve të ndryshme (siç është Ministria e Infrastrukturës dhe Policia e Kosovës) për të organizuar edukimin e vazhdueshëm për nxënësit dhe pjesëmarrësit e tjerë në trafik me qëllim garantimin e fushatave të specializuara në shkollat për të rritur nivelin e sigurisë në trafik;
- Monitoron drejtuesit e automjeteve nga Policia e Kosovës dhe, në rast të shkeljeve të rregullave

- të trafikut, forcon zbatimin e ligjit;
- Fushatat e Ndërgjegjësimit të Publikut. Për të forcuar efektin, fushatat duhet të koordinojnë veprimet e të gjitha institucioneve;
- Fushatat periodike për sigurinë rrugore duhet të zhvillohen në intervale periodike në mënyrë që të rritet ndërgjegjësimi i publikut (për tërë shoqërinë) për problemet e aksidenteve rrugore;
- Trajnim profesional për stafin e sigurisë në trafik;
- Instaloni kontrole automatike të shpejtësisë dhe rritni kontrollet me stacione mobile me radar.

### 3.8. Mbrojtja e mjedisit

Matjet e cilësisë së ajrit të ndërmarra në fillim të vitit 2020 zbuluan se Mitrovica renditet e 11 nga 12 qytetet e anketuara në Kosovë. Meqenëse nuk janë dhënë të dhëna të tjera, asnjë analizë e mëtejshme nuk mund të bëhet për komunën. Është e ditur që zjarret e hapura nga qymyri dhe drunjtë e përcaktojnë cilësinë e dobët të ajrit gjatë dimrit. Kontributi i transportit në cilësinë e ajrit nuk mund të vlerësohet. Ndryshimet klimatike nuk janë konsideruar si çështje kryesore në Mitrovicë, pasi çështjet e tjera ekonomike, sociale dhe politike kanë qenë më të rëndësishme. Sidoqoftë, diskutimi i tanishëm se si t'i zvogëloni emetimet e gazrave serrë nuk do të harrohet, pasi BE-ja ka si qëllim të ulë emetimet e CO2 nga sektori i transportit me 60% deri në vitin 2050.

#### 3.8.1. Monitorimi i kushteve mjedisore

Ndotja e ajrit është një problem kritik mjedisor në zonat urbane, megjithëse më pak i tillë për vendin. Cilësia e ajrit të ambientit është veçanërisht e keqe në Prishtinë, zonën e Obiliqit, zonën e Drenasit dhe Mitrovicën e Jugut<sup>12</sup>. Mitrovica e Jugut ndodhet afër kompleksit industrial "Trepça". Edhe pse industria minerare-metalurgjike është e mbyllur në Mitrovicën e Jugut, plumbi (si elementi më i lartë ndotës) dhe metale të tjera vazhdojnë të jenë të pranishme, duke shkaktuar kështu problemet kryesore të ndotjes së mjedisit, me implikime serioze në shëndetin e popullatës.

Burimet kryesore të ndotjes janë grimcat (PM ose pluhur), dioksidi i squfurit (SO<sub>2</sub>), oksidet e azotit NO dhe NO<sub>2</sub> (NO<sub>x</sub>), ozoni (O<sub>3</sub>), plumbi (Pb), dioksid karboni (CO<sub>2</sub>) dhe dioksina. Ministria e Ekonomisë dhe e Mjedisit e Kosovës ka vite që matë cilësinë e ajrit në tetë vende në të gjithë vendin, përfshirë qendrat urbane të Prishtinës, Mitrovicës, Pejës, Gjilanit dhe Prizrenit.

Aktualisht, 12 stacione monitorimi të cilësisë së ajrit ekzistojnë në Kosovë, njëra prej të cilave është e vendosur në Komunën e Mitrovicës së Jugut.



Figura 76. Stacioni i monitorimit të cilësisë së ajrit në Mitrovicën Jugore (Indeksi i Cilësisë së Ajrit në kohë reale)

<sup>12</sup> Plani Lokal i Veprimit në Mjedis 2012/2017

Sistemet moderne të monitorimit të cilësisë së ajrit kryesisht mbështeten në analizuesit automatikë të cilët ofrojnë informacion të vazhdueshëm në kohë reale lidhur me përqendrimit e ndotësve në ajrin e ambientit. Këto pajisje përdoren për të monitoruar ndotësit më të rëndësishëm në ajër: dioksidin e squfurit, dioksidin e azotit dhe monoksidin e azotit, monoksidin e karbonit, ozonin dhe grimcat.

#### a. Përcaktimi i vendndodhjeve të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit

Institucionet përgjegjëse për përcaktimin e vendndodhjeve të stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit duhet të marrin parasysh një numër të kriterëve kur lokalizojnë stacionet. Gjatë përcaktimit të vendndodhjes së këtyre stacioneve duhet të merren parasysh aspektet e mëposhtme:

- gjenerimi i të dhënave për zonat me përqendrim të larta të ndotësve të ajrit (ku popullata është e ekspozuar ndaj këtyre ndotësve);
- pozicionimi në atë mënyrë që niveli i ndotjes të mos preket vetëm nga një burim i veçantë i ndotjes, por nga një kontribut i integruar i të gjitha burimeve të mundshme të ndotjes (me përjashtim të rasteve me një burim të vetëm ndotjeje, i cili është tipik për zonën e caktuar);
- mbrojtja e bimësisë dhe ekosistemeve natyrore.

Pavarësisht se ka aprovuar ligje për mbrojtjen e ajrit dhe ka një kornizë të ngjashme legjislative, Kosova është ende larg standardeve të BE-së. Gjendja e ajrit në rajon është dëshmuar të jetë shumë e dëmshme si për popullatën ashtu edhe për mjedisin. Për të arritur përmirësime në lidhje me këtë çështje, Kosova mund të ndërmarrë disa zgjidhje të zbatueshme.

Më poshtë kemi një listë të rekomandimeve konkrete për përmirësimin e politikave të cilësisë së ajrit dhe gradualisht përafrimin me standardet e BE-së:

- Vendosni stacione matëse të ajrit përgjatë aksit kryesor të transportit dhe funksionalizoni plotësisht rrjetin e monitorimit të cilësisë së ajrit duke servisuar të gjitha stacionet;
- Informoni publikun të paktën një herë në muaj përmes mediave elektronike dhe të shkruara në

lidhje me cilësinë e ajrit në secilën komunë dhe përgjithësisht për tërë Kosovën;

- Merrni të dhëna sipas standardeve të BE-së për cilësinë e ajrit<sup>13</sup>;
- Vendosni sistem të centralizuar të mbledhjes dhe përpunimit të të dhënave të gjeneruara nga stacionet e monitorimit, si dhe një sistem që është në gjendje të gjenerojë automatikisht raporte përmbledhëse për secilin nga stacionet e monitorimit;
- Intensifikoni bashkëpunimin me nivelin qendror për sa i përket monitorimit, raportimit dhe informimit të tyre për situatën e cilësisë së ajrit, i cili gjenerohet nga rrjeti i centralizuar i monitorimit të cilësisë së ajrit.
- Monitoroni vazhdimisht, në veçanti, tejkalimin e vlerave kufitare të parametrave që ndotin ajrin (veçanërisht PM10 dhe PM2.5), dhe merrni masa adekuate dhe të menjëhershme për të përmirësuar situatën;
- Loboni për zbatim dhe kontroll të automjeteve nga pushteti qendror.

#### 3.8.2. Planifikimi i përmirësuar i mobilitetit urban

Duke pasur parasysh planet zhvillimore të Mitrovicës së Jugut, është e rëndësishme të sigurohet që politikat e ardhshme dhe vendimet e përdorimit të tokës minimizojnë nevojën për të udhëtuar, duke inkurajuar mos përdorimin e automjeteve dhe që këto politika janë në përputhje me objektiva më të gjerë ekonomike, sociale dhe mjedisore. Fokusi duhet të jetë në planifikimin dhe gjetjen e lokacioneve të duhura për zhvillime të reja, në veçanti në qendrat e qytetit dhe lokacionet ku ka qasje të mirë në rrjetin e transportit publik, duke u siguruar që tërheqësit kryesorë të udhëtimit janë vendosur atje. Prandaj, për të përmirësuar planifikimin e qëndrueshëm urban, është i nevojshëm:

- **Integrimi më i mirë i shfrytëzimit të tokës dhe planifikimit të transportit:** Planifikimi efektiv i shfrytëzimit të tokës është i rëndësishëm për arritjen e zgjidhjeve të qëndrueshme afatgjate të transportit. Është thelbësore që zhvillimi i ri të sigurojë parashikimin e duhur për transport të qëndrueshëm, përfshirë ecjen, si dhe qasjen e mirë në transportin publik.

<sup>13</sup>(<https://ec.europa.eu/environment/air/quality/standards.htm>)

Zhvillimi i ardhshëm në Mitrovicën e Jugut duhet të jetë i qëndrueshëm në aspektin e modaliteteve të qëndrueshme të transportit dhe qasjes.

- Më e rëndësishmja, është e domosdoshme të ndaloni shpërndarjen urban, siç mund të vërehet në të gjithë zonën. Shërbimi i vendbanimeve me dendësi të ulët me transport publik është i vështirë dhe si pasojë banorët janë të detyruar të përdorin makina private. Në këtë mënyrë, zhvillimet e reja duhet të rrisin dendësinë e vendbanimeve ekzistuese. Duke pasur parasysh migrimin në shkallë të gjerë në dekadat e kaluara, nuk duhet planifikuar zhvillim i ri.

- **Promovimi i udhëtimit të qëndrueshëm si pjesë e modelimit të transportit:** Është e rëndësishme të sigurohet që zgjidhjet e reja për të promovuar mënyra të qëndrueshme të transportit janë azhurnuar dhe reflektojnë praktikën dhe modelin më të mirë. Krijimi i udhëzuesve me dizajn të ri për të ndihmuar në drejtimin dhe informimin e zhvillimit dhe zbatimit të masave lokale është i dobishëm për të ndihmuar në standardizimin e skemave dhe për të siguruar që ata marrin parasysh praktikën më të mira ndërkombëtare që mund të aplikohen me sukses ndërsa reflektojnë kontekstin lokal.

- **Mbështetja e masave të infrastrukturës me 'zgjidhje më të buta' siç janë trajnimi dhe edukimi:** Zbatimi i zgjidhjeve inxhinierike për të inkurajuar përdorimin më të madh të modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit duhet të mbështetet nga iniciativat e marketingut, trajnimit dhe edukimit për të inkurajuar njerëzit të ndryshojnë sjelljen e tyre të udhëtimit. Zhvillimi i planeve të udhëtimit për shkollat dhe bizneset do të ndihmojë në trajtimin e udhëtimeve me vetura për në shkollë dhe punë, ndërsa trajnimi për sigurinë rrugore dhe çiklizmit do të rrisin besimin për përdoruesit e rrugës kur ngasin biçikletën dhe ecin.

Strategjia e mbrojtjes së mjedisit ndikon jo vetëm në zhvillimin e përgjithshëm socio-ekonomik të vendit, por edhe në mirëqenien e të gjithë qytetarëve të saj. Ndonëse është arritur përparim i konsiderueshëm në vitet e fundit në drejtim të ngritjes së kapaciteteve dhe harmonizimit të legjisllacionit me standardet e BE-së, zbatimi i legjisllacionit është akoma i vështirë dhe mbetet në një nivel jo të kënaqshëm; prandaj, është i domosdoshëm ndërveprimi me institucionet

qendrore për t'i përmbushur rregullat mjedisore. Për qytetin e Mitrovicës së Jugut, problemi është se vetë qyteti ndodhet afër kompleksit industrial Trepça. Sidoqoftë, ndotja e ajrit shkaktohet edhe nga bllokimet brenda qytetit, përdorimi i karburanteve me cilësi të ulët dhe përdorimi i automjeteve të vjetra.

Prandaj, është e rëndësishme të bashkëvepronim me pushtetin qendror dhe organet tjera përgjegjëse në mënyrë që të kryeni aktivitetet e mëposhtme:

- Përfundimi dhe avancimi i rregullimit ligjor për monitorimin e cilësisë së ajrit në përputhje me direktivat e BE-së;
- Aktivizimi i sistemit për monitorimin e cilësisë së ajrit;
- Krijimi i sistemit të informacionit të cilësisë së ajrit;
- Reduktimi i emetimit të substancave të dëmshme në ajër dhe
- Ngritja e ndërgjegjësimit dhe njohurive të sipërmarrësve dhe qytetarëve për cilësinë e ajrit.

### 3.8.3. Ngritja e vetëdijes mjedisore dhe promovimi i transportit të qëndrueshëm

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

- Programet e ndërgjegjësimit publik mbi ndryshimin klimatik dhe si të merren me ndikimet e tij;
- Promovimi dhe ndërgjegjësimi për efikasitet të energjisë;
- Promovimi i transportit rrugor publik;
- Promovimi i ecjes dhe çiklizmit;
- Masat për përmirësimin e cilësisë së ajrit në qendër të qytetit duke futur kontrolle për parkim në rrugica, duke i dhënë përparësi automjeteve me emetim të ulët;
- Hartimi i planeve të qëndrueshme të udhëtimit me bizneset, shkollat dhe komunitetet lokale

për t'iu mundësuar qytetarëve të kuptojnë se si modalitetet e tyre të udhëtimit mund të kontribuojnë në arritjen e një mjedisi më të qëndrueshëm, më të pastër dhe tërheqës duke promovuar mundësi më të qëndrueshme të udhëtimit, siç janë "klubet e veturave" dhe përdorimi i përbashkët i automjeteve (pjesë e strategjisë së përgjithshme të menaxhimit të mobilitetit) etj.;

- Programet e ndërgjegjësimit të punëtorëve të shëndetit publik dhe praktikuesit mjekësorë mbi ndryshimin klimatik dhe çështjet shëndetësore.



Figura 77. DisobeyArt/iStock Kampanjë për ndryshime klimatike (NEW YORK)



Figura 78. 'Dita pa makina' Paris- [www.thelocal.fr](http://www.thelocal.fr)





## 4. PLANI I VEPRIMIT, DISPOZITAT E ZBATIMIT/ PARASHIKIMET (PËRFSHIRË IMPLIKIMET



### 4.1 Strukturimi i ardhshëm i procesit të PMQU-së

Aplikimi i procesit të hartimit të PMQU - siç karakterizohet nga një element i fortë pjesëmarrës dhe qasje hap pas hapi për t'i trajtuar fushat më sfiduese të mobilitetit urban - rezultoi në strategji gjithëpërfshirëse të zhvillimit të mobilitetit urban. Prandaj, rekomandohet që PMQU të hartohet dhe zbatohet, me arsyetim të koordinuar mirë dhe arritje të përqendruar të rezultateve të mobilitetit të qëndrueshëm si në nivelin strategjik, ashtu edhe në atë operacional.

#### 4.1.1. Krijimi i një ekipi të zhvillimit dhe mbikëqyrjes së PMQU-së

Nga drejtoritë përkatëse në kuadër të Komunës së Mitrovicës së Jugut (Drejtoria për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë, Drejtoria për Planifikim dhe Urbanizëm, Drejtoria e Financave dhe Zhvillimit Ekonomik, Drejtoria e Gjeodezisë, Kadastrës dhe Pronës) rekomandohet krijimi i ekipit për hartimin dhe mbikëqyrjen e PMQU.

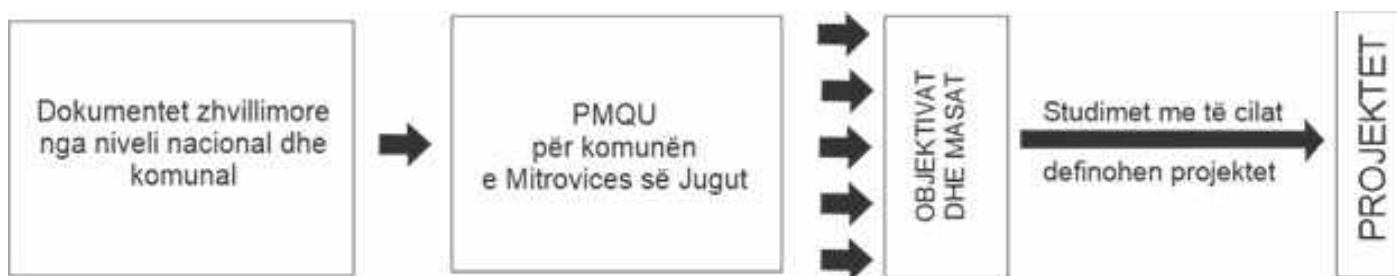
Sa i përket rolit dhe përgjegjësi të mundshme, ky grup kryesisht do të merret me:

- Koordinimin e çështjeve strategjike të transportit që prekin Mitrovicën e Jugut dhe zonën më të gjerë (udhëtimi për në punë), në përgatitjen, monitorimin, zbatimin dhe rishikimin e strategjisë hapësinore për Komunën e Mitrovicës së Jugut në tërësi;
- Zhvillimin dhe zbatimin e PMQU për të siguruar përmirësim të vazhdueshëm në zhvillimin dhe koordinimin e strategjisë për mobilitet të qëndrueshëm, me fokus në përmirësimin e

arritjes së objektivave dhe çaqeve të dakorduara (dhe programet e investimeve që mbështesin ato);

- Veprimin si forum për të kërkuar zgjidhjen e çdo konflikti interesi që mund të lind për çështje që lidhen me zhvillimin dhe zbatimin e PMQU;
- Rishikimi dhe modifikimi i programeve të zbatimit të PMQU për t'i përmbushur objektivat e PMQU;
- Dhënia e propozimeve për vendimmarrësit në lidhje me financimin e PMQU dhe investimin e masave të programit të PMQU;
- Dakordimin mbi intervenimet e parashikuara nëse nuk përmbushen objektivat;
- Sigurimin e mekanizmave që fuqizojnë personelin teknik/zyrtarët për të arritur ofrimin e shërbimeve; dhe
- Koordinimin e aktivitetit të PMQU me axhendën më të gjerë të transportit.
- Monitorimin e progresit të zbatimit të PMQU dhe raportimin te Kuvendi Komunal/Kryetari.

Figura 79. Baza e përgatitjes së projekteve të PMQU-së



#### 4.1.2. Baza e përgatitjes së projekteve të PMQU-së

Për masat e identifikuar në kuadër të PMQU duhet të bëhen studime të caktuara ekonomike dhe teknike (studimi i para-fizibilitetit), studimi i fizibilitetit, analiza e kosto-përfitimit

(CBA) dhe më pas projekti duhet të përgatitet me dokumentacionin e nevojshëm. Për disa projekte dhe përgatitje nevojitet bashkëpunim i ngushtë dhe përpjekje të përbashkëta me më shumë njësi të nivelit lokal ose kombëtar. Para fillimit të këtyre projekteve duhet të nënshkruhet Marrëveshja e Partneritetit.

#### 4.2 Vazhdimi i procesit të PMQU-së

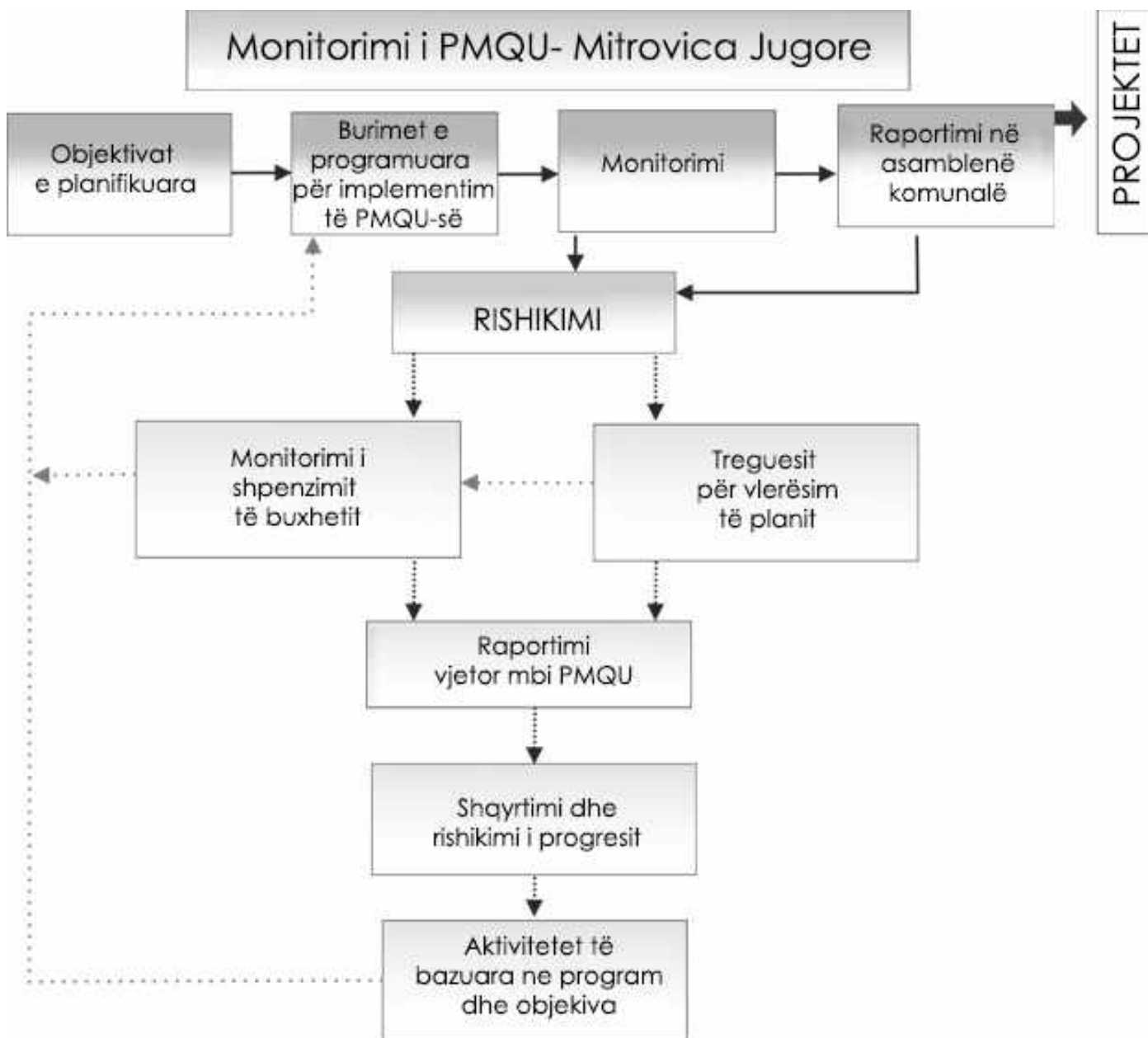


Tabela 16. Monitorimi i PMQU-së, Mitrovicë Jugore

#### 4.2.1. Monitorimi dhe Vlerësimi i PMQU-së

Ekipi për zhvillim dhe mbikëqyrje, si dhe nga politikanët lokalë janë përgjegjës që gradualisht të përgatiten për projektet që janë të nevojshme dhe më të përshtatshme për zbatimin e PMQU

për Mitrovicën e Jugut. Krahas objektivave të planifikimit, Kuvendi Komunal i Mitrovicës së Jugut gjithashtu do të vëzhgojë zhvillimet e tanishme. Zhvillimi i një kornize të fortë monitorimi dhe vlerësimi si pjesë e një PMQU do të ndihmojë në sigurimin e provës së efektivitetit të PMQU-së dhe masave të tij.

## 4.2 Vazhdimi i procesit të PMQU-së

Në zhvillimin e listës/përzgjedhjes së treguesve për PMQU për Mitrovicën e Jugut duhet të merren parasysh një numër parimesh kryesore:

**Pranueshmëria:** Reflektimi i nevojës për pranim nga ata që do t'i zbatojnë ato;

**Disponueshmëria:** Nevoja për të marrë me lehtësi të dhënat është e rëndësishme;

**Qartësia:** Treguesit duhet të jenë të thjeshtë dhe të qartë;

**Kufizuar në numër:**

Fokus më i madh në tregues që lidhen me disa masa kryesore;

**Krahasueshmëria:**

Është e rëndësishme të miratohen përkufizime/metoda të cilat janë të qëndrueshme, praktikisht të realizueshme dhe në përputhje me masat.

Tabela 17. Lista e Indikatorëve të Performancës të PMQU-së- Mitrovicë Jugore

Elementi	Nr.	Emri i treguesit	Kontributi drejt arritjes së Objektivave të PMQU-së				
			Efikasiteti i rrjetit	Qasshmëria	Siguria	Mjedisi	Cilësia e jetës
Sistemi i transportit	1	Qarkullimi i trafikut rrugor në qendrën e qytetit dhe niveli i trafikut tranzit	✓			✓	
		Përqindja e udhëtimeve për në punë me transport publik.	✓		✓	✓	
		Rritja e numrit total të udhëtimeve me transport publik.		✓			
Siguria rrugore	2	Viktimat e trafikut në rrugë (me fatalitet dhe lëndime) dhe fatalitetet për 100,000 banorë.			✓		✓
		Aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë këmbësorë dhe çiklistë.			✓		✓
		Monitorimi i shpejtësisë -zbatimi i Ligjit			✓		✓
Qasshmëria & mobiliteti	3	Monitorimi i ciklizmit: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve me biçikletë) dhe nivelet e ciklizmit.		✓		✓	✓
		Monitorimi i këmbësorëve: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve në këmbë) dhe nivelet e ecjes.		✓		✓	✓
Parkimi	4	Shkalla e shfrytëzimit të hapësirës së parkimit	✓	✓			
		Sjellja në parkim (sipas rregulloreve).	✓		✓		
Mjedisi	5	Monitorimi i cilësisë së ajrit: përqendrimi i dioksidit të azotit (NO2) dhe PM10.				✓	✓
Sociale	6	Niveli i kënaqshmërisë publike me shërbimet e transportit publik.					✓
		Pronësia e veturave.		✓			✓
		Kënaqshmëria me cilësinë e mjedisit për këmbësorë dhe çiklizëm.		✓		✓	✓

### 4.3 Rrjetëzimi dhe Mbështetja e Jashtme

Miratimi dhe zbatimi i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) krijon parakushte për qasje në burimet financiare të BE-së, gjegjësisht mundësinë e aplikimit për tenderë për zgjidhje inovative të transportit, mjedisit dhe energjisë, gjë që rrit konkurrencën dhe kapacitetin e burimeve financiare të disponueshme të Mitrovicës së Jugut.

Projektet që mund të financohen nga fonde të ndryshme që mbështesin mobilitetin e qëndrueshëm urban përfshijnë:

- Zhvillimin e infrastrukturës për ndërmarrjet e transportit publik, me fokus në zbatimin e zgjidhjeve me efikasitet të energjisë;
- Zhvillimin e infrastrukturës dhe sistemeve të

- parkimit që plotësojnë transportin publik;
- Prokurimin dhe modernizimin e parkimit të mjeteve hekurudhore për pasagjerë me emetim të ulët të karbonit për transportuesit në transportin publik;
- Zbatimi i sistemeve për kontrollin dhe menaxhimin e trafikut (ITS) brenda zonave urbane,
- Futja e sistemit unik të hartave dhe sistemeve moderne të informimit për pasagjerët, ndërtimin dhe përmirësimin e rrugëve dhe shtigjeve të ciklizmit;
- Pilot instalimi i stacioneve të karikimit (mbushjes) elektrik të veturave dhe infrastrukturës tjetër të vogël të ndërlidhur;
- Paraqitja e zgjidhjeve të tjera të mobilitetit të pastër dhe teknologjive inovative në qoftë se identifikohen sipas planeve të mobilitetit të qëndrueshëm urban.

<p><b>Mobilise your City</b></p> <p>Sasank Vemuri</p> <p>Koordinator i Sekretariatit</p> <p>MobiliseYourCity Partnership</p> <p>Rue Archimède 61</p> <p>1000 Brussels – Belgium</p> <p>M: +32 4 560 46 158</p> <p>E: <a href="mailto:Sasank.Vemuri@giz.de">Sasank.Vemuri@giz.de</a></p> <p>I: <a href="http://mobiliseyourcity.net">http://mobiliseyourcity.net</a></p>	<p><b>GIZ Office Kosovo</b></p> <p>Drejtor</p> <p>David Oberhuber</p> <p>Rr. Anton Çetta Nr. 1</p> <p>10000 Prishtine</p> <p>+381 38 233 002 100</p> <p><a href="mailto:giz-kosovo-buero@giz.de">giz-kosovo-buero@giz.de</a></p>	<p><b>BERZH Kosova</b></p> <p>Arianit Blakaj</p> <p><a href="mailto:blakaj@ebrd.com">blakaj@ebrd.com</a></p> <p>+38345 270 300</p> <p><b>World Bank</b></p> <p>Country Office Contacts</p> <p>Pristina, Kosovo</p> <p>Rruga Prishtinë - Fushë</p> <p>Kosovë 10060 Pristina</p> <p>+383-38-224-454-1100</p> <p><a href="mailto:wbg-kosovo@worldbank.org">wbg-kosovo@worldbank.org</a></p>
<p><b>Horizon 2020 - Research and Innovation Program</b></p> <p>Mobility for growth – urban (CIVITAS 2020)</p> <p><a href="https://civitas.eu/">https://civitas.eu/</a></p>	<p><b>INTERREG program -</b></p> <p>projekte për zhvillim të qëndrueshëm rajonal</p> <p><a href="http://www.interreg4c.eu/interreg-europe">http://www.interreg4c.eu/interreg-europe</a></p>	<p><b>URBACT III program</b></p> <p>knowledge sharing projects.</p> <p><a href="http://www.urbact.eu">http://www.urbact.eu</a></p>

Tabela 18. Fondet Strukturore Evropiane dhe Investuese dhe mundësi të tjera financiare



### 4.3.1. Niveli i bashkëpunimit/ koordinimit ndërmjet Mitrovicës Jugore dhe Mitrovicës Veriore

Mitrovica e Jugut dhe Mitrovica e Veriut kanë hartuar veçmas Plane të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban. Por edhe pse planet janë të veçanta, zyrtarët komunalë e të dyja komunave kanë demonstruar gatishmëri për bashkëpunim dhe koordinim të aktiviteteve të përbashkëta, në mënyrë që disa projekte të mund të zbatohen së bashku.

Komuna e Mitrovicës së Jugut ka shprehur gatishmërinë e saj të plotë për bashkëpunim në të gjitha fushat. Gatishmëria për bashkëpunim është dhënë në Tabelën vijuese.

Koordinimi është realizuar dhe është diskutuar së bashku me Mitrovicën e Jugut dhe me Mitrovicën e Veriut gjatë punëtorisë së dytë me hisedarë për PMQU, të mbajtur në nëntor. Tabela tregon fushat ku Mitrovica e Jugut do të pajtohej për të bashkëpunuar me Mitrovicën e Veriut në zbatimin e masave të PMQU bashkërisht si qytetet fqinje. Natyrisht, për koordinimin e mëtutjeshëm përtej punës së përbashkët në punëtori do të nevojitej angazhimi i të dyja palëve në mënyrë që t'i përzgjedhin mekanizmat e funksionimit, fondet e përbashkëta, etj.

Fusha	Informimi i përbashkët	Koordinimi	Financimi	Vendim-marrja
a. Sistemi rajonal i transportit publik	Po	Po	Po	Po
b. Koncepti për Qendrën e Qytetit	Po	Po	Jo	Jo
c. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut	Po	Po	Jo	Jo
d. Strategjia e biçikletave	Po	Po	Jo	Jo
e. Mbrojtja e Mjedisit	Po	Po	Po	Po
f. Sistemi i transportit publik urban	Po	Po	Jo	Jo
g. Menaxhimi i parkimit	Po	Po	Jo	Jo
h. Siguria në komunikacion	Po	Po	Po	Po

Tabela 19. Fushat e bashkëpunimit në të cilat Mitrovica Jugore ka shprehur gatishmëri për bashkëpunim

Figura 80. Punëtorja e parë e PMQU-së, Tetor 2019- Mitrovica Jugore dhe Mitrovica Veriore



**a. Sistemi regional i transportit publik::**

**Vendimmarrja:** Themelimi i agjencisë rajonale të transportit publik dhe marrja e vendimeve të përbashkëta në bordin e kësaj agjencie.

**Financimi:** Subvencione të përbashkëta qeveritare dhe komunale.

**b. Koncepti për Qendrën e Qytetit (QQB):**

**Koordinimi:** Takime joformale dhe profesionale.

**c. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut:**

**Koordinimi dhe informimi i ndërsjellë:** Shkëmbimi i praktikave, informimi i ndërsjellë i komunave për ndërhyrjen në infrastrukturë dhe menaxhimin e trafikut.

**d. Strategjia për biçikleta:**

**Koordinimi:** Gjatë zhvillimit të planit të rrjetit të biçikletave të ketë

dhe bashkëpunim.

**e. Mbrojtja e mjedisit:**

**Koordinim në të gjitha nivelet:** Mjedisi është në interes të përbashkët, dhe në këtë rast, organizimi i të gjitha aktiviteteve duhet të jetë i përbashkët, madje edhe në nivelin rajonal.

**f. Sistemi urban i transportit publik:**

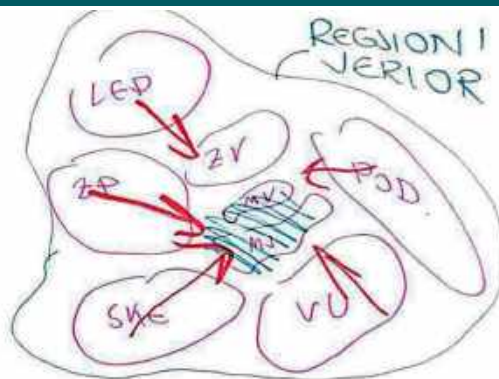
**Informimi i ndërsjellë:** Shkëmbimi i informacionit gjatë planifikimit të transportit publik.

**g. Menaxhimi i parkingjeve:**

**Informimi i ndërsjellë:** Shkëmbimi i informacionit për menaxhimin e parkimit, përfshirë zonimin dhe tarifrat.

**h. Siguria në trafikun:**

**Informimi i ndërsjellë dhe mundësitë e financimit të përbashkët.**



**MITROVICA JUGORE**

Në cilat pako të PMQU-ve doni të punoni së bashku?

	Informimi i përbashkët	Koordinimi	Financimi	Vendim-marrja
1 Sistemi rajonal i transportit publik	✓	✓	✓	✓
2 Koncepti për Qendrën e Qytetit	✓	✓	—	—
3 Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut	✓	✓	—	—
4 Strategjia e biçikletave	✓	✓	—	—
5 Mbrojtja e mjedisit	✓	✓	✓	✓
6 Sistemi i transportit publik urban	✓	✓	—	—
7 Menaxhimi i parkingut	✓	✓	—	—
8 Siguria në komunikacion	✓	✓	✓	✓

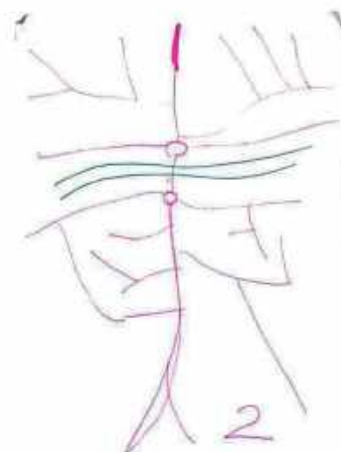


Figura 81. Punëtorja e dytë e PMQU-së, Nëntor 2019-Mitrovica Jugore dhe Mitrovica Veriore- Rezultatet e përbashkëta të ushtrimeve

## 4.4 Pako e Masave (veprimet dhe përgjegjësitë e miratuara)

### 4.4.1. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Regjional

Tabela më poshtë tregon masat e Transportit Publik Regjional të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate.

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatim	Kostoja e përafërt e investimit
Marrëveshja për krijimin e agjencisë (ORGANIT Rajonal)				Komunat në bashkëpunim me MI	
Marrja e pëlqimit nga Ministria e Infrastrukturës (MI)				Komunat në bashkëpunim me MI	
	Riorganizimi i rrjetit rajonal të sistemit të transportit publik		Riorganizimi i rrjetit të sistemit rajonal të transportit publik. Ky planifikim duhet të parashikojë që secila komunë ka stacionin e saj të autobusëve dhe se stacionet ekzistuese duhet të zgjerohen e modernizohen në mënyrë që të sigurojnë komunikim më të mirë me rrjetin rajonal të autobusëve të transportit publik.	Komunat në bashkëpunim me MI	PPP
	Riaktivizimi i transportit hekurudhor Prishtinë - Mitrovicë		Projekti synon rehabilitimin e pjesës jugore të hekurudhës 10 në Republikën e Kosovës. Është strukturuar në 3 faza: seksioni kufitar Fushë Kosovë - Maqedoni e Veriut (faza I); seksioni Fushë Kosovë - Mitrovicë (faza II); dhe seksioni kufitar Mitrovicë — Serbi (faza III).	INFRAKOS, i mbikëqyrur nga rregullatori hekurudhor dhe i aprovuar nga Qeveria e Kosovës. Ky është një bashkëfinancim nga Bashkimi Evropian përmes Kornizës së Investimeve në Ballkanin Perëndimor (WBIF) dhe BERZH do të zbatojnë grantin e BE-së.	Projekt i financuar nga një autoritet tjetër

Tabela 20. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Regjional



#### 4.4.2. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Urban

Tabela më poshtë tregon masat e Transportit Publik Urban të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate.

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja e përafërt e investimit
Përmirësimi i rregullimit dhe monitorimit të shërbimeve të taksive			Masat organizative për të trajtuar problemin e vazhdueshëm të taksive ilegale që operojnë në të gjithë qytetin do të eliminojnë taksitë ilegale dhe taksistët zyrtarë të gjithë do të kenë kushte të barabarta operimi.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	Dokumenti i brendshëm
Fizibiliteti për rrjetin e ri të transportit publik urban	TeR-të që duhet të përgatiten për studimin e fizibilitetit.  Afati kohor duhet të përcaktohet.  Temat kryesore duhet të hulumtohen.		Në fillim të kësaj mase, duhet të hartohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare për këtë masë.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	200.000
	Ndërtimi i një stacioni të ri të autobusëve		Ndërtimi i një stacioni të ri të autobusëve (stacioni qendror i planifikuar) afër stacionit të trenit.  Përgjegjësia e kombinuar financiare me operatorin privat.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	PPP  300 000 (komuna)
	Përmirësimi dhe rindërtimi i ndalesave për autobusë	Përmirësimi dhe rindërtimi i ndalesave për autobusë	Përmirësimet e ndalesave dhe kabinave për autobusë (përfshirë sigurimin e kabinave të reja, rindërtimin e stacioneve të autobusëve, rindërtimin e rrugëve, trotuareve, etj.).	Komuna e Mitrovicës së Jugut	100.000

			Kjo masë përfshin një numër lokacionesh në të tërë Mitrovicën e Jugut. Prandaj, në fillim, duhet të		
			hartohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet me prioritet ku do të zbatohen masat.		
		Sistemi i integruar i biletave	<p>Futja e një sistemi të ri të integruar të biletave të transportit publik do t'iu mundësojë përdoruesve të udhëtojnë me lehtësi nëpër shërbime të ndryshme dhe operatorët e autobusëve për të përmirësuar komoditetin dhe përvojën e udhëtimit për përdoruesit.</p> <p>Kostoja varet nga kontributi relativ i operatorëve privatë në drejtim të kostos totale të skemës për të siguruar një sistem biletash plotësisht të integruar dhe gjithëpërfshirës për qytetin.</p>	Komuna e Mitrovicës së Jugut	500.000
	Sistemi i ri i informacionit për transportin publik	Sistemi i ri i informacionit për transportin publik	Një sistem i ri informacioni për transportin publik, përfshirë automjetet, në stacionet e autobusëve dhe gjithashtu online.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	100.000

Tabela 21. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Transportit Publik Urban

#### 4.4.3. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Qendrës së qytetit

Tabela më poshtë tregon masat e Qendrës së qytetit të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate.

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja e përafërt e investimit
	Kufizimet e qasjes në qytet	Kufizimet e qasjes në qytet	<p>Menaxhimi i kufizimeve të qasjes në qytet brenda zonave të këmbësorëve të qytetit duke përfshirë:</p> <p>Kontrollet e reja të funksionimit të automjetit, qasjes së automjetit dhe llojit të automjetit;</p> <p>Mjedise të përmirësuara dhe shenjzim të vendndaljeve për ngarkim dhe furnizim; dhe</p> <p>Zbatim më të fuqishëm të rregullave për të zvogëluar nivelin e parkimit/ngarkimit të rrëmujshtëm nga automjetet komerciale dhe për të minimizuar konfliktet me këmbësorë dhe përdorues tjerë të rrugës në qendër të qytetit.</p>	Komuna e Mitrovicës së Jugut	40.000

Tabela 22. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Qendrës së qytetit

#### 4.4.4. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Infrastrukturës rrugore

Tabela më poshtë tregon masat e Infrastrukturës rrugore të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate.

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja e përafërt e investimit
Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në 5 pikat e prekura	Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në 5 pikat e prekura	Rritja e sigurisë dhe përmirësimi i kapacitetit në 5 pikat e prekura	Masa përfshin një numër kryqëzimesh në qendër të qytetit. Prandaj, duhet të bëhet një studim në fillim të kësaj mase për të identifikuar fushat/vendet me prioritet ku do të zbatohet masa.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	80. 000
Rrugë unazore - rrugë qarkore në pjesën jugore të qytetit			Paraparë me PZHU dhe PZHK. Lidhja e re/rruga e re qarkore sjell kapacitete të reja dhe lidhje më të sigurt për vozitësit. Lokacioni i Parkut Industrial është i lidhur ngushtë me ndërtimin dhe funksionalizimin e rrugës së re qarkore juglindore, sepse bizneset e reja të vendosura atje do të siguronin lidhje funksionale me rrugën nacionale "N2" dhe me ato rajonale R-101 dhe R-220.	Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe MI	2 000 000
Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut	Përmirësimi i sinjalizimit të trafikut		Komuna e Mitrovicës së Jugut	50 000
Riorganizimi i lëvizjes së transportit në varësi të strukturës së trafikut			Në varësi të strukturës së trafikut, do të ketë një shpërndarje të lëvizjeve nëpër akse të ndryshme rrugore (për sa i përket përdorimit).	Komuna e Mitrovicës së Jugut	50 000
Ndërtimi i rrugës 'Ali Zeneli'			Parashikuar nga PZHU dhe PZHK. Rrugë rezidenciale, jo-transi që do të rritnin qarkullimin në qytet.	Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe MI	700 000
Ndërtimi i rrugëve 'Lah Nimani' dhe 'Agim Ramadani'			Parashikuar nga PZHU dhe PZHK. Rrugë rezidenciale, jo-transit që do të rritnin qarkullimin në qytet.	Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe MI	600 000

Tabela 23. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të Infrastrukturës rrugore

#### 4.4.5. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mënyrave aktive të transportit

Tabela më poshtë tregon masat e mënyrave aktive të transportit të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate.

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja e përafërt e investimit
Heqja e pengesave nga trotuaret ekzistuese			Masat që adresojnë heqjen e barrierave që pengojnë lëvizjen e lirë në shtigjet ekzistuese të këmbësorëve dhe biçikletave, veçanërisht në pjesën qendrore të qytetit.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	50 000
Përmirësimi i trotuareve dhe shtigjeve ekzistuese për çiklizëm	Përmirësimi i trotuareve dhe shtigjeve ekzistuese për çiklizëm	Përmirësimi i trotuareve dhe shtigjeve ekzistuese për çiklizëm	Kjo masë përfshin një pjesë të madhe të Mitrovicës së Jugut. Prandaj, në fillim, duhet të hartohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare për zbatimin e masave specifike.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	500 000
Masat për të përmirësuar mobilitetin për përdoruesit me kufizime në mobilitet	Masat për të përmirësuar mobilitetin për personat me aftësi të kufizuara		Masa duhet së pari t'i adresojë problemet e qasjes dhe mobilitetit në rrugët e qendrës së qytetit, si dhe përmirësimet për t'u lidhur me stacionet e autobusëve për të përmirësuar qasjen në shërbimet e transportit publik për përdoruesit me nevoja të veçanta.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	100 000
	Skema e zgjeruar e këmbësorëve - Korridoret kryesore	Skema e zgjeruar e këmbësorëve - Korridoret kryesore	Modifikimi i zonës së shtigjeve të këmbësorëve (përfshirë punimet ndërtimore dhe mobilarin e ri urban në rrugë), si dhe ndërtimin e zonave/lokacioneve me përparësi për këmbësorët. Kjo masë do të krijojë mjedis të sigurt për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit të përdorin modalitete transporti tjera nga veturat private.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	500 000
		Skema e zgjeruar e këmbësorëve - korridore ndihmëse dhe shtigje rekreative të këmbësorëve		Komuna e Mitrovicës së Jugut	400 000

Përmirësimet e shtegut ekzistues të çiklizmit			Modifikimi i shtigjeve ekzistuese të çiklizmit në të gjithë qytetin. Shtigjet ekzistuese të çiklizmit do të përmirësohen për të siguruar rrugë dhe infrastrukturë të sigurt dhe të rehatshme çiklizmi për të tërhequr një numër më të madh të çiklistëve.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	100 000
	Ndërtimi i korsive / shtigjeve të reja të biçikletave (Faza I)		Kjo masë përfshin rrugët kryesore në fazën I (përgjatë rrugëve "Shemsi Ahmeti", "M. Teuta", "Ukshin Kovacica", "Safet Boletini" dhe "Adem Voca").	Komuna e Mitrovicës së Jugut	300 000
	Ndërtimi i korsive / shtigjeve të reja të biçikletave (Faza II)		Kjo masë përfshin përfundimin e rrjetit të çiklizmit dhe rrugët rekreative për biçikleta.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	250 000
	Sistemi i përdorimit të përbashkët të biçikletave dhe biçikletave elektrike	Sistemi i përdorimit të përbashkët të biçikletave dhe biçikletave elektrike	Masat e duhura për një projekt PPP. Së pari, një sistem mund të ndërtohet për të mbuluar vetëm qendrën e qytetit me zgjerim gradual dhe që mbulon zona më të mëdha të qytetit.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	PPP Kompanitë e interesuara
		Ndërtimi i korsive/ shtigjeve të reja të biçikletave (Faza III)	Kjo masë është parashikuar në fazën III dhe kryesisht përfshin përfundimin e rrjetit përgjatë rrugës kryesore M2 dhe rrugën "Hoxha Hasan Tasini"	Komuna e Mitrovicës së Jugut	450 000
Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe transportit me biçikleta	Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe transportit me biçikleta	Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe transportit me biçikleta	Promovimi i ecjes dhe përdorimit të transportit me biçikleta. Masa do të ndihmojë në promovimin e modaliteteve aktive të transportit dhe do të rezultojë në përdorimin më të madh të këtyre modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	30 000
Objekti i parkimit të biçikletave dhe objekti i çiklizmit për çiklistët	Objekti i parkimit të biçikletave dhe objekti i çiklizmit për çiklistët		Vendmbajtëset për biçikleta dhe objekte të tjera në afërsi të stacioneve të autobusëve dhe hekurudhave, shesheve publike dhe ndërtesave të ndryshme publike. Masa duhet të lidhet (koha dhe vendi) me rrjetin e rrugëve të çiklizmit.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	40 000

Tabela 24. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mënyrave aktive të transportit

#### 4.4.6. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mbrojtjes së mjedisit

Tabela më poshtë tregon masat e mbrojtjes së mjedisit të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate.

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja e përafërt e investimit
Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit	Matja e rregullt e cilësisë së ajrit dhe rritja e numrit të Stacioneve të Monitorimit të Cilësisë së Ajrit	Duhet të vendosen stacione matëse.	Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe MEA	
Zhvillimi i iniciativave për të zvogëluar pronësinë e veturave			Fushata synon të ndryshojë zakonet e banorëve të lidhur me modalitetin e udhëtimit dhe të tërheqë më shumë përdorim të modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit. Në bashkëpunim me fushatën për transport të qëndrueshëm, popullata do të përdorë modalitete më të qëndrueshme të transportit dhe më pak automjete.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	20 000
Përmirësimi i veprimtarisë policore-zbatimi i ligjit	Përmirësimi i veprimtarisë policore-zbatimi i ligjit		Në bashkëpunim me Policinë, Komuna e Mitrovicës së Jugut duhet të insistojë në zbatimin e rregullave të parkimit dhe trafikut në përgjithësi.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	10 000
Fushata për transportin e qëndrueshëm	Fushata për transportin e qëndrueshëm		Zhvillimi i një fushatë për të mbështetur dhe promovuar modalitetet aktive të transportit dhe transportit publik në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Kjo masë do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të modaliteteve të qëndrueshme të udhëtimit dhe inkurajimin e përdorimit më të përgjegjshëm të veturës private në lidhje me programin e sjelljes së udhëtimit.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	20 000

Tabela 25. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të mbrojtjes së mjedisit

#### 4.4.7. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të menaxhimit të parkingjeve

Tabela më poshtë tregon masat e menaxhimit të parkingjeve të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja përafërt e investimit
Përcaktimi i zonave për kufizimet e parkimit dhe tarifave të parkimit për secilën zonë			Brenda drejtorive përkatëse në kuadër të Komunës, duhet të themelohet një ekip për ndarje të saktë në zonat e parkimit, i cili do të sigurojë zbatimin e rregullave të parkimit dhe hapësirave në të gjithë qytetin në mënyrë më efektive.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	150 000
Fushata publike për kufizime parkimi në rrugët përkatëse				Komuna e Mitrovicës së Jugut	10 000
Hartimi i të gjitha rregulloreve për ndërtesat e reja dhe ndërtimin e garazheve të reja private dhe publike në përputhje të plotë me normat e planifikimit teknik				Komuna e Mitrovicës së Jugut	Dokument i brendshëm
Zona e parkimit me pagesë (Zona I)			Ndërtimi i një zone dhe sistemi të ri të kontrolluar të parkimit (punimet ndërtimore) për qytetin. Masat do të përmirësojnë kontrollin e kërkesës së trafikut dhe do të ndihmojnë në menaxhimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit	Komuna e Mitrovicës së Jugut	PPP



Parkim për përdoruesit me nevoja të veçanta			Kjo masë përfshin një numër rrugësh/lokacionet në Mitrovicën e Jugut. Prandaj, në fillim të kësaj mase, duhet të hartohet një studim fizibiliteti për të përcaktuar zonat/lokacionet me përparësi ku do të zbatohen masat.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	PPP
	Zona e parkimit me pagesë (Zona II)		Masat do të përmirësojnë kontrollin e kërkesës së trafikut dhe do të ndihmojnë në menaxhimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	PPP
	Ndalesa të reja për taksi		Komuna do të përcaktojë lokacionet, ndërsa Shoqata e Taksive pastaj do t'i menaxhojë këto hapësira përmes një rregulloreje për t'i lejuar të gjitha ndërmarrjet e taksisë t'i përdorin ato ndalesa.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	PPP
	Hapësira parkimi në zonën e banimit		Masa do të sigurojë hapësira parkimi të dedikuara për banorët dhe do të zvogëlojë ndjeshëm parkimin nga përdoruesit e tjerë në rrugë në zonat lokale të banimit.  Zona për banorët e ndërtesave kolektive duhet të rregullohet me një rregullore të veçantë në një marrëveshje midis Komunës dhe banorëve.	Komuna e Mitrovicës së Jugut, Investitorët e mundshëm	30 000
Përmirësimi i zbatimit të ligjit	Lobimi për të lejuar një ekip të zbatimit të ligjit të parkimit me qeverinë qendrore	Krijimi i ekipit për zbatimin e ligjit të parkimit	Masa do të lejojë një kontroll më të rreptë të rregullimit të parkimit.	Emri i personit përgjegjës	Dënimet do të mbulojnë kostot e njësisë përmbartimore

Tabela 26. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të menaxhimit të parkingjeve

#### 4.4.8. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të sigurisë në trafik

Tabela më poshtë tregon masat e sigurisë në trafik të propozuara për Mitrovicën Jugore për zbatim në periudha afatshkurtëra, afatmesme dhe afatgjate

Periudha afatshkurtër (2020-2021)	Periudha afatmesme (2022-2025)	Periudha afatgjatë (2026-2030)	Përshkrimi i masës	Institucioni përgjegjës për zbatimin	Kostoja e përafërt e investimit
Zbatimi i rregullave të shpejtësisë në rrugët kryesore	Zbatimi i rregullave të shpejtësisë në rrugët kryesore	Zbatimi i rregullave të shpejtësisë në rrugët kryesore	Kjo masë përfshin një numër rrugësh / vendesh në Mitrovicën e Jugut (shenja trafiku, gunga, radarë etj.). Prandaj, në fillim të kësaj mase, duhet të hartohet një studim për të përcaktuar fushat/vendet me përparësi ku do të zbatohen masat.	Komuna e Mitrovicës së Jugut	200 000
Qetësimi i trafikut përmes zonave 20 km/h pranë shkollave lokale	Qetësimi i trafikut përmes zonave 20 km/h pranë shkollave lokale	Qetësimi i trafikut përmes zonave 20 km/h pranë shkollave lokale	Modifikimi i zonës së transportit (rruga + shtegu për këmbësorë, pengesat e shpejtësisë, shenjat e trafikut dhe zonat e tjera të ngritura të trotuarit.). Kjo masë përfshin një numër vendesh në të gjithë Mitrovicën e Jugut. Prandaj, në fillim, duhet të hartohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet me përparësi ku do të zbatohen masat. Administrata duhet të përcaktojë cilat masa për të zbatuar. Shih më poshtë  <a href="https://www.ite.org/technical-resources/traffic-calming/traffic-calming-measures/">https://www.ite.org/technical-resources/traffic-calming/traffic-calming-measures/</a>  <a href="https://www.sutp.org/publications/car-free-development/">https://www.sutp.org/publications/car-free-development/</a>  <a href="https://www.sutp.org/publications/inua-4-enhancing-road-safety/">https://www.sutp.org/publications/inua-4-enhancing-road-safety/</a>	Komuna e Mitrovicës së Jugut	80 000
Përmirësimi i sinjalistikës në trafik	Përmirësimi i sinjalistikës në trafik	Përmirësimi i sinjalistikës në trafik		Komuna e Mitrovicës së Jugut	150 000
Ndriçim i përmirësuar i rrugës	Ndriçim i përmirësuar i rrugës	Ndriçim i përmirësuar i rrugës		Komuna e Mitrovicës së Jugut	200 000
Fushatë për të përmirësuar sigurinë në rrugë	Fushatë për të përmirësuar sigurinë në rrugë	Fushatë për të përmirësuar sigurinë në rrugë		Komuna e Mitrovicës së Jugut	60 000
Rritja e Kontrollit të Trafikut - Zbatimi i Ligjit	Rritja e Kontrollit të Trafikut - Zbatimi i Ligjit	Rritja e Kontrollit të Trafikut - Zbatimi i Ligjit		Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe Policia e Kosovës	

Tabela 27. Përmbledhje e pakos për Zbatimin e masave të sigurisë në trafik

## REFERENCAT



- 1 Përmbledhje e Raportit të Vlerësimit Bazë Tetor, 2017, p8
- 2 Raporti për Gjermaninë do të ishte më shumë se trefish
- 3 Bashkëfinancimi i Projekteve të Investimeve në Ballkanin Perëndimor në vitin
- 4 Komisioni European - "CONNECTIVITY AGENDA", Bashkëfinancimi i Projekteve të Investimeve në Ballkanin Perëndimor në vitin 2016 <https://goo.gl/T8XRGy>
- 5 <https://www.wbif.eu/project/PRJ-KOS-TRA-001>
- 6 <https://www.railwaypro.com/wp/a-eu-funding-for-kosovo-rail-route-10/>
- 7 Strategjia dhe Transporti Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimt për 5 vjet, 2015
- 8 Bazuar në Push dhe Pull, Përmbledhje Ekzekutive - Vendosja e kornizës për politikën e parkimit –Dhjetor. 2016, p.2
- 9 Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Udhëzimet administrative/ MMPH-08/2017-UA
- 10 CIVITASfaqe në internet për ndarjen e biçikletave: <https://civitas.eu/car-independent/bike-sharing>
- 11 Optimizimi i shkëmbimit të biçikletave në qytetet evropiane, OBIS, Qerahor 2011
- 12 Plani Lokal i Veprimt në Mjedis 2012/2017
- 13 (<https://ec.europa.eu/environment/air/quality/standards.htm>)

Përmbledhje e Raportit të Vlerësimit Bazë, UN-Habitat/ Programi për Zhvillim Gjithëpërfshirës 2017  
Raporti i Vlerësimit të PZHK-së, UN-Habitat/ Programi për Zhvillim Gjithëpërfshirës 2018  
PZHK- Mitrovica e Jugut 2020-2028, Komuna e Mitrovicës Jugore/ INSI/ UN-Habitat 2020

[www.unhabitat.org](http://www.unhabitat.org)  
[www.unhabitat-kosovo.org](http://www.unhabitat-kosovo.org)  
<https://kk.rks-gov.net/mitrovicjeejugut/>  
[www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Falënderime të posaçme për Mitrovica Guide, Komunën e Mitrovicës Jugore dhe Agon Nimanin për ofrimin e disa prej fotografive pjesë e këtij plani.









INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME  
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS  
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

**UN HABITAT**

Ministries Building "Rilindja"  
10000 Prishtina, Kosovo  
Tel.: +383 38 200 32611  
info@unhabitat-kosovo.org

**PAX**

Sint Jacobsstraat 12  
3511 BS Utrecht, The Netherlands  
Tel.: +31 (0)30 233 33 46  
info@paxforpeace.nl

**CBM**

Bulevardi Isa Boletini 11-12  
40000 Mitrovica, Kosovo  
Tel.: +383 28530335  
info@cbmitrovica.org

