

PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN

Udhëzuesi
për PMQU

Udhëzues për
Zhvillimin dhe
Zbatimin
e PMQU-ve në
qytetet kosovare

Rastet e studimit:
Mitrovica Jugore
dhe Mitrovica Veriore
BOTIMI I PARË



INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

Program i implementuar nga:



dhe i financuar nga:



MOHIM I PËRGJEGJËSISË

Emërtimet e përdorura dhe paraqitja e materialit në të gjithë këtë botim nuk nënkuptojnë shprehjen e asnjë mendimi nga ana e Sekretariatit të Kombeve të Bashkuara në lidhje me statusin ligjor të asnjë vendi, territori, qyteti apo zone apo për autoritetet drejtuese të tyre, e as për përcaktimin e kufijve apo vijave ndarëse të tyre. Idetë dhe mendimet e shprehura në këtë botim nuk janë domosdoshmërisht mendimet e Programit të Kombeve të Bashkuara mbi Vendbanimet Njerëzore, të Kombeve të Bashkuara dhe as të Shteteve Anëtare të saj. Megjithatë, pjesë nga ky botim mund të ripridhohen pa autorizim, me kusht që të tregohet burimi.

Për UN-Habitatin, të gjitha referencat që i bëhen Kosovës duhet të kuptohen se janë në kontekstin e rezolutës 1244 (1999) të Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara.

Të gjitha të drejtat e rezervuara © 2021

Fotografitë, hartat dhe diagramet e përdorura në këtë raport janë pronë e UN-Habitat Kosova, përveç nëse paraqiten ndryshe. Lejohet riprodhimi i tyre me kusht që së bashku me fotografitë, hartat ose diagramet, të shtypet edhe burimi.

Programi i Kombeve të Bashkuara mbi Vendbanimet Njerëzore (UN-Habitat) Kosovë,
Ndërtesa e Ministrive "Rilindja", Kati i 10-të,
10000 Prishtinë, Kosovë
www.unhabitat.org,
www.unhabitat-kosovo.org

FALËNDERIMET

Zyra e UN-Habitat në Kosovë ka hartuar Udhëzuesit për Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Komunitetet e Kosovës. Ato u përgatiten nën udhëheqjen dhe rishikimin e Omar Siddique, Udhëheqës i Zyrës dhe Këshilltar Kryesor Teknik i UN-Habitat në Kosovë.

Kurse autorët kryesorë të udhëzuesit nga ekipi i UN-Habitat në Kosovë ishin Fjollë Caka dhe Zana Sokoli, dhe kontribut të konsiderueshëm dhanë edhe Modest Gashi dhe Dragana Milutinovic.

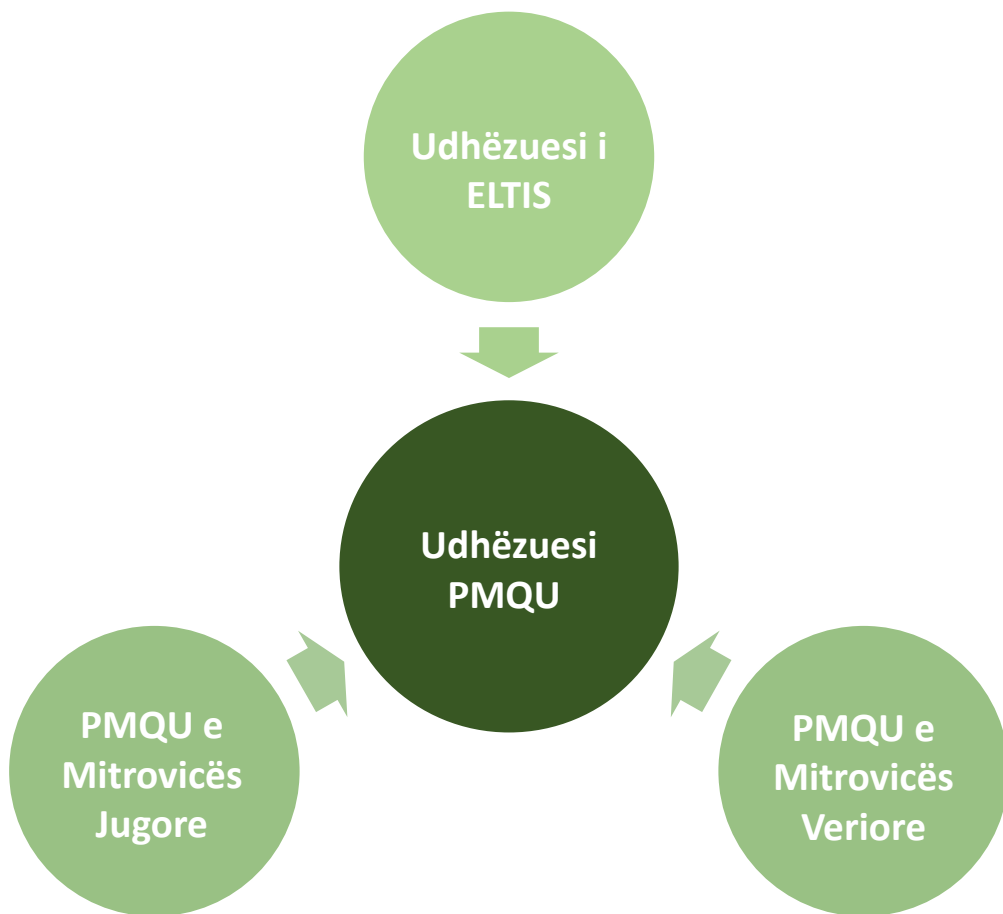
UN-Habitat Kosovë u janë mirënjohës ekspertit ndërkombëtar dhe atij vendor të mobilitetit urban, Niklas Sieber dhe Mevlan Bixhaku, për këtë udhëzues dhe kontributin e dhënë dhe rishikimin kolegial të realizuar gjatë hartimit të PMQU-ve.

Dizajni dhe faqosja u realizuan nga Zana Sokoli dhe Blerina Boshnjaku.



UDHËZUESI PËR PLANIN E MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN (PMQU)







PARATHËNIE



Qytetet dhe qendrat urbane shërbejnë si përshpejtues të progresit social dhe ekonomik të Kosovës. Përgjatë historisë, qytetet kanë qenë qendra të inovacionit pasi që përqendrimi i njerëzve, burimeve dhe ideve mundësoi që transformimet të ndodhin me shpejtësi të jashtëzakonshme, duke krijuar aktivitet ekonomik dhe përfshirje sociale. Sidoqoftë, qytetet janë gjithashtu “shtëpi” ku ka përqendrim të theksueshëm të të varfërve dhe grupeve të marginalizuara dhe kanë ndikim të konsiderueshëm në mjedis dhe mirëqenien e njerëzve. Përfshirja e transportit të qëndrueshëm urban në Objektivin për Zhvillim të Qëndrueshëm 11 konfirmon edhe më tej se, për komunitetin ndërkombëtar,

transporti është komponent thelbësor i Agjendës 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm në përgjithësi. Gjithashtu, është thelbësore që t’i jepet fund varfërisë dhe të ketë rritje ekonomike (qasje në tregje dhe vende të punës), përmirësim të arsimit (qasje në shkolla), mbrojtje të shëndetit (qasje në shërbimet mjekësore) dhe rritje të qëndrueshmërisë së mjedisit dhe sigurisë së trafikut. Në mënyrë të ngjashme, Agjenda e Re Urbane e miratuar në Konferencën e Tretë të Kombeve të Bashkuara për Strehim dhe Zhvillim të Qëndrueshëm Urban (Habitat III) përfshiu angazhimin drejt një transporti të qëndrueshëm dhe efikas, në mënyrë që të arrihen përfitimet nga lidhshmëria dhe të zvogëlohen kostot financiare, mjedisore dhe të shëndetit publik të shkaktuara nga mbipopullimi dhe ndotja e ajrit. Si pjesë e rimëkëmbjes së qëndrueshme nga pandemia COVID-19, këto vendime kritike për t’i zgjedhur rrugët e qëndrueshme të mobilitetit duhet të jetësohen sot. Udhëzuesi Kombëtar për Planifikimin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) ka një qasje të re, me vështrim nga e ardhmja, për një fushë relativisht të re të veprimit nga komunat dhe partnerët e tyre në Kosovë. Duke marrë parasysh udhëzuesit ekzistues nga Bashkimi Evropian dhe përvojat tona reale nga zbatimi i PMQU-ve në Komunën e Mitrovicës së Jugut dhe Komunën e Mitrovicës së Veriut, qëllimi i këtij botimi është të ofrojë udhëzime për zhvillimin e sistemeve të qëndrueshme të transportit urban.

Pse është e rëndësishme kjo për Kosovën? Planifikimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban mund të përmirësojë cilësinë e jetës, barazinë sociale, qasjen në transport, integrimin intermodal, qëndrueshmërinë ekonomike, atraktivitetin urban, qëndrueshmërinë dhe cilësinë e mjedisit duke siguruar që të gjithë njerëzit, bizneset dhe palët e tjera të prekura të përfshihen dhe të përfitojnë nga ky proces. Zbatimi i një PMQU-je do t’i përmirësonte dhe harmonizonte nevojat e të gjithë pjesëmarrësve në trafik për lëvizje të lirë dhe të sigurt duke rritur komoditetin e jetesës së qytetarëve dhe duke siguruar një cilësi më të mirë të jetës. PMQU-ja paraqet një strategji për lëvizjen efikase të njerëzve dhe transportin e mallrave dhe burimet e mundshme të financimit drejt zbatimit të investimeve të mobilitetit duke marrë parasysh dimensionet e ndërlidhjes sociale, mjedisore dhe ekonomike.

Mobiliteti urban, nëse planifikohet në mënyrë të duhur, mund të luajë një rol kryesor në mbështetjen e një të ardhme më të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse në Kosovë. Sidoqoftë, kjo varet nga veprimi vendimtar në dhe nga komunat, veprim i cili shpresoj se do të informohet dhe mbështetet nga këta udhëzues.

Z. Omar Siddique

Udhëheqës i Zyrës dhe Këshilltar Kryesor Teknik

Programi i Kombeve të Bashkuara mbi Vendbanimet Njerëzore (UN-Habitat) Kosovë

PËRMBAJTJA

| | |
|--|-----------|
| Shkurtesat | i |
| Lisa e figurave | ii |
| Lista e tabelave | iv |
| HYRJE | 2 |
| TRANSPORTI I QËNDRUESHËM | 5 |
| QASJA | 6 |
| PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN (PMQU) | 9 |
| PMQU-TË PËR MITROVICËN E JUGUT DHE MITROVICËN E VERIUT | 11 |
| METODOLOGJIA | 13 |
| 1. FAZA PËRGATITORE | 16 |
| 1.1 Vendosja e strukturave të punës | 16 |
| 1.1.1. Marrja e vendimit/angazhimit zyrtar për të përgatitur PMQU | 16 |
| 1.1.2. Krijimi i një ekipi ndërdikasterial | 17 |
| 1.1.3. Identifikimi i palëve përkatëse të interesit | 19 |
| 1.2 Vlerësimi i kapaciteteve dhe burimeve | 21 |
| 1.2.1. Vlerësimi i kapaciteteve të komunës për të kryer PMQU | 21 |
| 1.2.2. Identifikimi dhe adresimi i boshllëqeve dhe nevojave për zhvillimin e PMQU | 22 |
| 1.2.3. Përcaktoni rolet dhe përgjegjësitë e planifikimit | 23 |
| 1.3 Përcaktoni kornizën e planifikimit | 26 |
| 1.3.1. Vlerësoni kërkesat e planifikimit që ndikojnë në PMQU | 26 |
| 1.3.2. Përcaktoni shtrirjen gjeografike | 27 |
| 1.3.3. Pajtohuni për qasjen e planifikimit të PMQU, metodologjinë dhe planin e punës | 28 |
| 2. FAZA E HULUMTIMIT | 32 |
| 2.1 Përcaktoni metodologjinë e hulumtimit | 32 |
| 2.1.1. Identifikoni burimet e informacionit dhe të dhënave | 33 |
| 2.1.2. Përcaktoni qasjen dhe metodologjinë e grumbullimit të të dhënave | 33 |
| 2.2 Kryeni matjet në terren | 34 |
| 2.2.1. Përcaktoni planin e regjistrimit dhe përgatituni për aktivitetin | 35 |
| 2.2.1.1. Pikat e numërimit të trafikut | 36 |
| 2.2.1.2. Periudhat, ditët dhe kohët e numërimit të trafikut | 37 |
| 2.2.2. Përpiloni materiale për grumbullimin e të dhënave (formularët e regjistrimit në terren) | 38 |
| 2.2.3. Trajtoni Ekipin Operacional dhe kryeni një test pilot | 39 |
| 2.2.4. Kryeni dhe monitoroni veprimtarinë e numërimit të trafikut | 41 |
| 2.3 Kryeni anketat për popullsinë (anketa online) | 43 |
| 2.3.1. Përcaktoni grupet e synuara | 43 |
| 2.3.2. Përcaktoni madhësinë e mostrës | 44 |
| 2.3.3. Hartoni përmbajtjen e pyetësorëve (për popullatën e përgjithshme dhe grupet e synuara) | 46 |
| 2.3.4. Lansimi i pyetësorit dhe inkurajimi i pjesëmarrjes së qytetarëve | 47 |
| 2.3.5. Mbajtja e intervistave shtesë ose fokus grupe me palët e interesit (nëse është e nevojshme) | 48 |
| 2.4 Përpunimi dhe analizimi i të dhënave | 49 |
| 2.4.1. Mbledhja dhe klasifikimi i të dhënave | 49 |
| 2.4.2. Përpunimi dhe shpërndarja e të dhënave për analizë | 50 |

| | |
|--|-----------|
| 3. ANALIZA E SITUATËS SË MOBILITETIT | 56 |
| 3.1. Vlerësoni situatën aktuale | 56 |
| 3.1.1. Rishikoni gjetjet e lidhura me mobilitetin | 56 |
| 3.1.2. Identifikoni problemet dhe mundësitë e ndërlidhura | 58 |
| 3.2. Vendosni një bazë | 62 |
| 3.2.1. Vendosni një bazë për matjen e progresit në të ardhmen | 62 |
| | |
| 4. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ZHVILLIMI I SKENARËVE | 64 |
| 4.1. Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve me qytetarët dhe palët e interesit | 65 |
| 4.1.1. Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve | 65 |
| 4.1.2. Përfshirja e qytetarëve dhe palëve të interesit | 65 |
| 4.2. Vlerësimi i skenarëve të zhvillimit | 67 |
| 4.2.1. Vlerësimi i rreziqeve dhe përfitimeve për sa i përket qëndrueshmërisë financiare, mjedisore dhe sociale | 69 |
| 4.2.2. Konsultimi i skenarëve të zhvillimit me grupet e interesit | 71 |
| 4.3. Zhvillimi i PMQU dhe qëllimet dhe objektivat e tij | 71 |
| 4.3.1. Zhvillimi i një propozim plani të mobilitetit për qytetin, përfshirë qëllimet dhe objektivat | 71 |
| 4.3.2. Konsultimi i propozimit përfundimtar për konceptin e zhvillimit të planit të mobilitetit të qëndrueshëm me grupet e interesit | 72 |
| | |
| 5. MASAT, PËRGJEGJËSITË DHE PLANI I AKTIVITETIT | 74 |
| 5.1. Zhvillimi i planit të aktiviteteve, treguesve dhe caqeve | 74 |
| 5.1.1. Identifikimi i treguesve për të gjitha objektivat | 75 |
| 5.1.2. Dakordimi i caqeve të matshme | 76 |
| 5.2. Prioritizimi i aktiviteteve | 76 |
| 5.2.1. Dakordimi i prioriteteve, përgjegjësi dhe afateve kohore | 77 |
| 5.3. Konsultimi i planit të aktiviteteve me grupet e interesit | 78 |
| 5.3.1. Informacionet dhe mundësitë për informata kthyesë të dhëna vendimmarrëseve, qytetarëve dhe akterëve të tjerë dhe informatat kthyesë të dhëna që shqyrtohen për miratim të veprimeve | 78 |
| 5.4. Sigurimi i pronësisë politike dhe institucionale | 78 |
| 5.4.1. Zotimi i marrë nga subjektet relevante publike për të alokuar buxhet të mjaftueshëm publik për plotësimin e boshllëqeve në financim | 79 |
| | |
| 6. IMPLEMENTIMI/ DISPOZITAT | 82 |
| 6.1. Dakordimi i veprimeve dhe përgjegjësi | 83 |
| 6.1.1. Të gjitha veprimet janë identifikuar, përcaktuar dhe përshkruar | 84 |
| 6.2. Menaxhimi i implementimit | 84 |
| 6.2.1. Koordinimi i implementimit të veprimeve | 84 |
| 6.2.2. Prokurimi i mallrave dhe shërbimeve | 85 |
| 6.3. Monitoroni, përshtatni dhe komunikoni | 85 |
| 6.3.1. Monitorimi i progresit dhe përshtatja | 86 |
| 6.3.2. Informimi dhe angazhimi i qytetarëve dhe akterëve | 87 |
| 6.4. Rishikimi dhe mësimet e nxjerra | 88 |
| 6.4.1. Analiza e sukseseve dhe dështimeve | 88 |
| 6.4.2. Ndarja e rezultateve dhe mësimet e nxjerra | 88 |
| 6.4.3. Shqyrtimi i sfidave të reja dhe zgjidhjet | 89 |
| | |
| PËRFUNDIME | 90 |
| REFERENCAT | 92 |
| SHTOJCAT | 94 |
| Shtojca A: Korniza ligjore (ligjet përkatëse dhe udhëzimet administrative) | 94 |

SHKURTESAT

| | |
|-----------------|--|
| AKK | Asociacioni i Komunave të Kosovës |
| APK | Analiza e përfitimit të kostos |
| ASK | Agjencia e Statistikave të Kosovës |
| BE | Bashkimi Evropian |
| CBM | Community Building Mitrovica |
| CO ₂ | Dioksid karboni |
| DA | Departamenti për Arsim |
| DAP | Departamenti për Administratë të Përgjithshme |
| DBF | Departamenti për Buxhet dhe Financa |
| DBZHR | Departamenti për Bujqësi dhe Zhvillim Rural |
| DFZHE | Departamenti për Financa dhe Zhvillim Ekonomik |
| DGJKP | Departamenti për Gjeodezi, Kadastër dhe Pronë |
| DI | Departamenti për Inspektim |
| DIEMS | Departamenti për Integrim Evropian dhe Mirëqenie Sociale |
| DK | Dogana e Kosovës |
| DKLKMP | Departamenti për Komunitete Lokale, Kthim dhe Marrëdhënie me Publikun |
| DKRS | Departamenti për Kulturë, Rini dhe Sport |
| DMM | Departamenti për Mbrojtje të Mjedisit |
| DPSH | Departamenti për Mbrojtje dhe Shpëtim |
| DPU | Departamenti për Planifikim dhe Urbanizëm |
| DSH | Departamenti për Shëndetësi |
| DSHPI | Departamenti për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë |
| DSHPIIE | Departamenti për Shërbime Publike, Infrastrukturë, Inspektim dhe Emergjencja |
| DUGC | Departamenti për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër |
| DHSP | Departamenti për Shëndetësi dhe Mbrojtje Sociale |
| EKP | Ekipi Komunal i Planifikimit |
| GIS | Sistemi informativ gjeografik |
| KB | Kombet e Bashkuara |
| KE | Komisioni Evropian |
| KEDS | Shpërndarja dhe furnizimi i energjisë elektrike në Kosovë |
| MAPL | Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal |
| MJ | Mitrovica e Jugut |
| MMPHI | Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës |
| MV | Mitrovica e Veriut |
| NSH | Niveli i Shërbimit |
| OJQ | Organizatrat joqeveritare |
| OSHC | Organizatrat e Shoqërisë Civile |
| OZHQ | Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm |
| PBK | Planifikimi i Bazuar në Lagje/Komunitet |
| PK | Policia e Kosovës |
| PKMU | Plani Kombëtar i Mobilitetit Urban |
| PMQU | Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban |
| PRRU | Plani Rregullues Urban |
| PZHK | Plani Zhvillimor Komunal |
| PZHU | Plani i Zhvillimit Urban |
| SHKK | Shfrytëzimi i Kapacitetit të Kryqëzimit |
| TK | Telekomi i Kosovës |
| UA | Udhëzim Administrativ |
| ZAQ | Zyra e Administratës Qendrore |

LISTA E FIGURAVE

- Figura 1. Parimet kryesore për planifikimin e suksesshëm të mobilitetit të qëndrueshëm urban
- Figura 2. Procesi i PMQU-së në krahasim me planifikimin tradicional të transportit
- Figura 3. Punëtorja e parë e akterëve (tetor 2019), pjesëmarrësit në punëtori
- Figura 4. Punëtorja e dytë e akterëve (nëntor 2019), pjesëmarrësit në punëtori
- Figura 5. Cikli i zhvillimit dhe implementimit të PMQU-së
- Figura 6. Procesi i PMQU-së dhe fazat përkatëse për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Figura 7. Faza përgatitore
- Figura 8. Thirrje për shprehje interesi për një ekspert ndërkombëtar të mobilitetit
- Figura 9. Thirrje për shprehje të interesit për partnerë zbatues: Numërimi i trafikut dhe procesimi i të dhënave në mbështetje të PMQU-së në Mitrovicën e Veriut (UN-Habitat, 2018)
- Figura 10. Harta e zonave urbane, periferike dhe rurale në Mitrovicën e Jugut (Mitrovica e Veriut (e gjithë pjesa urbane) në pjesën e sipërme me ngjyrë të bardhë) (UN-Habitat, 2020)
- Figura 11. Grupi punues tematik mbi politikën e çiklizmit - Zyrtarë komunalë nga Mitrovica e Veriut dhe Zveçani, OJQ, Policia, UN-Habitat
- Figura 12. Grupi punues i PMQU-së që përcakton kronologjinë për aktivitetet e ndërlidhura në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2018)
- Figura 13. Shembull i kalendarit për punët përgatitore në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2018)
- Figura 14. Faza e hulumtimit
- Figura 15. Metodologjia e mbledhjes dhe procesimit të të dhënave (WBCSD, 2014)
- Figura 16. Të dhëna mbi trafikun ditor (07:00-19:00), volumi ditor i trafikut dhe struktura e automjeteve në Broboniq (UN-Habitat, 2020)
- Figura 17. Grupi punues i PMQU-së që përcakton pikat e regjistrimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2018)
- Figura 18. Pikat e numërimit të trafikut në Mitrovicën e Veriut
- Figura 19. Pikat e numërimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut
- Figura 20. Shembull nga udhëzuesi i numërimit të trafikut në një pikë të përzgjedhur në Mitrovicën e Jugut
- Figura 21. Shembull nga udhëzuesi i numërimit të trafikut në një pikë të përzgjedhur në Mitrovicën e Veriut
- Figura 22. Shembull i modelit të numërimit të trafikut
- Figura 23. Skema e bashkëpunimit
- Figura 24. Fotografitë nga aktivitetet e trajnimit të numërimit të trafikut në Mitrovicën e Veriut (në të majtë) dhe Mitrovicën e Jugut (në të djathtë)
- Figura 25. Modeli i përdorur për organizimin e burimeve operacionale në Mitrovicën e Jugut
- Figura 26. Fotografi nga aktivitetet e numërimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut (në të majtë dhe mes) dhe Mitrovicën e Veriut (në të djathtë)
- Figura 27. Procesi i numërimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut
- Figura 28. Ekipi Operacional në Mitrovicën e Veriut
- Figura 29. Madhësia e mostrave bazuar në madhësinë e popullsisë (WBCSD, 2015)
- Figura 30. Popullsia e Mitrovicës sipas gjinisë dhe moshës (ASK, 2011)
- Figura 31. Fillimi i anketës online për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut (UN-Habitat, 2020)
- Figura 32. Ekstraktet nga përgjigjet e marra në pyetësorët online – Mitrovica e Jugut
- Figura 33. Fokus grupi me autoritetet lokale dhe ofruesit e shërbimeve në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2019)
- Figura 34. Grupi punues tematik për mbrojtjen e mjedisit - Mitrovica e Veriut, UN-Habitat.
- Figura 35. Ekstraktet nga të dhënat e procesuara (Mitrovica e Jugut)
- Figura 36. Përbërja e të anketuarve pjesëmarrës në anketë për Mitrovicën e Jugut
- Figura 37. Përbërja e të anketuarve pjesëmarrës në anketë për Mitrovicën e Veriut
- Figura 38. Ngarkesa e rrjetit rrugor në Mitrovicën e Jugut - të dhënat e marra përmes

- numërimet të trafikut
- Figura 39. Fluksi i këmbësorëve në Mitrovicën e Veriut - të dhënat e marra përmes numërimit të trafikut
- Figura 40. Problemet kryesore që shoferët e automjeteve/motorëve kanë në Mitrovicën e Veriut
- Figura 41. Problemet kryesore që shoferët e automjeteve/motorëve kanë në Mitrovicën e Jugut
- Figura 42. Mënyra kryesore e udhëtimit në Mitrovicën e Jugut
- Figura 43. Analiza e situatës së mobilitetit
- Figura 44. Punëtorja e parë e akterëve (tetor 2019)
- Figura 45. Takimi i grupit punues të mobilitetit si pjesë integrale e Ekipit Komunal të Planifikimit me ekspertin Niklas Siebber (Mitrovica e Veriut- UN-Habitat)
- Figura 46. Shembull i analizës fillestare
- Figura 47. Propozimi i konceptit/ Zhvillimi i skenarëve
- Figura 48. Procesi i vizionimit, UN-Habitat Kosovë
- Figura 49. Përmbledhje e hapave kryesorë (skenarët, vizioni, objektivat, synimet) e Fazës 2, (Rupprecht Consult, 2019)
- Figura 50. Ndarja e platformave të BE-së mbi PMQU në të cilat komunat mund të bashkohen (në të majtë), duke ndarë përvojën nga PMQU-ja e Prishtinës (në të djathtë) gjatë Punëtorisë së dytë të akterëve të PMQU-së
- Figura 51. Shpalsja e draft planit dhe hapja e konsultimit publik. Konferenca e PMQU-së, Mitrovicë e Jugut, 2020
- Figura 52. Masat, përgjegjësitë dhe plani i aktivitetit
- Figura 53. Synimet SMART
- Figura 54. Baza për përgatitjen e projekteve të PMQU-së – (PMQU 2020- 2028 Mitrovicë e Jugut)
- Figura 55. Parkingu në Prishtinë si masë zbatuese që vjen nga PMQU-ja e Prishtinës, Burimi: prishtinaparking.com
- Figura 56. Pasqyrë e financimit dhe instrumenteve të financimit (Fondet dhe financimi i masave të mobilitetit të qëndrueshëm urban, ELTIS 2019)
- Figura 57. Zbatimi/ dispozitat
- Figura 58. Fondet strukturore dhe të Investimeve Evropiane dhe mundësi të tjera financiare
- Figura 59. Autobusët e Prishtinës, Fotografi: (@MZV)
- Figura 60. Monitorimi i PMQU - (PMQU 2020- 2028 Mitrovicë e Jugut)
- Figura 61. Ndarja e Procesit të PMQU-së të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut (në të majtë) dhe kontributi drejt përditësimit të udhëzuesve të PMQU-së, Konferenca e 6-të Evropiane mbi Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, Groningen 2019
- Figura 62. AKK - Kolegjiumet për Planifikim Hapësinor, Vlerësimi i GIS në komunat e Kosovës, UN-Habitat 2019

LISTA E TABELAVE

- Tabela 1. Dallimet ndërmjet planifikimit tradicional të transportit dhe planifikimit të mobilitetit të qëndrueshëm urban
- Tabela 2. Grupi Koordinues i PMQU-së në Mitrovicë të Jugut
- Tabela 3. Grupi Koordinues i PMQU-së në Mitrovicë të Veriut
- Tabela 4. Grupi Punues i PMQU-së në Mitrovicë të Jugut
- Tabela 5. Grupi Punues i PMQU-së në Mitrovicë të Veriut
- Tabela 6. Identifikimi i akterëve
- Tabela 7. Analiza e akterëve
- Tabela 8. Aftësitë e kërkuara për zhvillimin e PMQU-së
- Tabela 9. Palët e përfshira dhe roli i tyre në proceset e zhvillimit të PMQU-së në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 10. Roli dhe përgjegjësitë e OJQ-ve të angazhuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 11. Lista e udhëzuesve përkatës ndërkombëtar të PMQU-së
- Tabela 12. Shembuj të burimeve të të dhënave (WBCSD, 2015)
- Tabela 13. Plani i regjistrimit për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 14. Madhësia e mostrës për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 15. Punonjësit që udhëtojnë nga shtëpia tek vendi i punës dhe anasjelltas, të ndara sipas gjinisë dhe vendit të punës (ASK, 2011)
- Tabela 16. Grupet e synuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 17. Struktura e pyetësorëve dhe lloji i të dhënave të mbledhura për popullatën e përgjithshme të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut
- Tabela 18. Lloji i të dhënave të mbledhura përmes pyetësorëve për grupet e synuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 19. Gjetjet kryesore në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut
- Tabela 20. Shablloni i raportimit i përdorur për identifikimin e problemeve kryesore dhe opsioneve të mundshme për përmirësim gjatë punëtorisë së parë të akterëve
- Tabela 21. Përmbledhje e problemeve dhe mundësive në Mitrovicën e Jugut
- Tabela 22. Përmbledhje e problemeve dhe mundësive në Mitrovicën e Veriut
- Tabela 23. Përfshirja e qytetarëve në procesin e PMQU-së, (Rupprecht Consult, 2019)
- Tabela 24. Shembull: Çështjet e grupit punues dhe prezantuesit e mundshëm
- Tabela 25. Qëllimet afatgjata në Mitrovicën e Jugut - Shembull: Transporti jo i motorizuar (Skicë nga punëtorja dhe ushtrimet e zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)
- Tabela 26. Qëllimet afatshkurtra në Mitrovicën e Veriut - Shembull: Transporti Publik (Përmbledhje punëtorie dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)
- Tabela 27. Rezultatet nga grupet punuese gjatë Punëtorisë së dytë të akterëve. Shembull: Strategjia e Çiklizmit (Skicë nga punëtorja dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)
- Tabela 28. Piketat dhe aktivitetet drejt arritjes së tyre. Shembull: Strategjia e Çiklizmit (Skicë nga punëtorja dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)
- Tabela 29. Renditni aktivitetet e nevojshme për të arritur secilën piketë. Shembull: Strategjia e Çiklizmit (Skicë nga punëtorja dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)
- Tabela 30. Lista e Treguesve të Performancës të PMQU-së – (PMQU 2020- 2028 Mitrovicë e Jugut)
- Tabela 31. Shembull lidhur me përmbledhjen e zbatimit të masës së infrastrukturës rrugore (PMQU Mitrovicë e Jugut, 2020-2028)
- Tabela 32. Procedura e prokurimit. Burimi: Udhëzuesi i BE-së për Prokurim Publik për Praktikuesit (KE 2018)



 **emona**
center



HYRJE

Programi për Zhvillim Gjithëpërfshirës ka për qëllim ta lehtësojë procesin e afrimit të shtatë komunave veriore të Kosovës (Leposaviq, Mitrovicë e Jugut, Mitrovicë e Veriut, Zubin Potok, Zveçan, Skenderaj dhe Vushtrri) me kornizën e planifikimit në nivel të Kosovës, për të forcuar kontratën sociale përmes mobilizimit të shoqërisë civile dhe dialogut publik, si dhe për të nxitur integrimin duke rritur dialogun dhe bashkëpunimin ndërmjet nivelit lokal e qendror dhe atij ndërkomunal (përfshirë përmirësimin e infrastrukturës praktike dhe ofrimit të shërbimeve). Programi është zhvilluar me kërkesë të Qeverisë së Kosovës dhe është financuar nga Agjencia Suedeze për Bashkëpunim. Si i tillë, programi është duke u zbatuar bashkërisht nga UN-Habitat, PAX dhe Community Building Mitrovica (CBM), sidhe Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI), Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal (MAPL) dhe autoritetet përkatëse komunale.

Në kuadër të Programit për Zhvillim Gjithëpërfshirës në Komunën e Mitrovicës së Jugut dhe Komunën e Mitrovicës së Veriut, UN-Habitat ofron mbështetje, asistencë teknike dhe udhëzime gjatë procesit të hartimit të dokumenteve përkatëse të planifikimit hapësinor (siç janë Planet Zhvillimore Komunale dhe Vlerësimet Strategjike Mjedisore), zhvillimit të planeve me bazë në komunitet (Planifikimet e Bazuara në Lagje/Komunitet – PBK), krijimit dhe funksionalizimit të bazës së të dhënave të integruara (në nivel lokal), si dhe zhvillimit të Planeve të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban.

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është një plan strategjik në fushën e transportit, i cili synon t'i përmirësojë dhe harmonizojë nevojat e të gjithë pjesëmarrësve në trafik për lëvizje të lirë, efikase dhe të sigurt, duke përmirësuar mjedisin e jetesës dhe duke siguruar një cilësi më të mirë të jetës. Për dallim nga qasjet tradicionale të planifikimit të transportit, planifikimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban është një proces afatgjatë, i fokusuar në njerëz, gjithëpërfshirës dhe multi-sektorial. Edhe pse PMQU-të janë një praktikë e zakonshme në shumë qytete në Evropë dhe në botë, ato mbeten një koncept relativisht i ri në Kosovë. Deri vonë, planifikimi i transportit dhe mobilitetit në qytetet e Kosovës është përqendruar kryesisht në transportin e motorizuar; megjithatë, disa qytete tashmë kanë filluar të orientohen drejt politikave më të qëndrueshme të mobilitetit, duke përfshirë Prishtinën (PMQU e miratuar në 2019), Mitrovicën e Jugut (2020), Mitrovicën e Veriut (2021), si dhe Ferizajin, Gjilanin, Podujevën dhe Graçanicën (në proces).

Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe ajo e Mitrovicës së Veriut filluan hartimin e PMQU-ve përkatëse në mënyrë paralele, me synimin për t'i përmirësuar çështjet e tyre përkatëse të mobilitetit. PMQU-ja e Mitrovicës së Jugut ka dalë si prioritet nga vlerësimi bazë (gjatë fazës së parë të Programit për Zhvillim Gjithëpërfshirës) dhe është rezultat i një procesi gjithëpërfshirës të ndërtuar mbi partneritetin me komunën, nivelin qendror, palët e interesit dhe komunitetin. Ndërsa kërkesa për hartimin e PMQU-së së Mitrovicës së Veriut ka ardhur nga vetë institucioni lokal, duke ndjekur iniciativën e Mitrovicës së Jugut si një shembull i mirë.

Meqenëse PMQU-të janë dokumente strategjike, të cilat duhet të jenë holistike dhe gjithëpërfshirëse, procesi i hartimit të tyre është po aq i rëndësishëm sa përmbajtja e tyre. Për këtë qëllim, ky dokument synon të shpjegojë qasjen dhe metodologjinë e ndjekur nga të dy komunat drejt kompletimit të PMQU-ve të tyre përkatëse. Bazuar në udhëzimet ndërkombëtare dhe praktikatat më të mira (në veçanti Udhëzuesit Evropian për Zhvillimin dhe Zbatimin e PMQU-së dhe udhëzimeve të UN-Habitat për Planifikimin dhe Dizajnimin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban), dhe duke iu përshtatur kontekstit lokal, ky dokument paraqet dy raste studimore të ndryshme (të Komunës së Mitrovicës së Jugut dhe Komunës së Mitrovicës së Veriut), që mund të shërbejnë si udhëzime për komunat e tjera në Kosovë gjatë përgatitjes së PMQU-ve përkatëse.





TRANSPORTI I QËNDRUESHËM

Rritja e popullsisë urbane dhe gjithashtu rritja e mobilitetit (si për mallra ashtu edhe për udhëtarë) kanë shkaktuar shumë sfida për sistemet e mobilitetit urban, veçanërisht në vendet në zhvillim (UN-Habitat, 2013). Shkalla e lartë e pronësisë së veturave dhe e motorizimit, favorizuar nga investimet e mëdha të bëra në infrastrukturën rrugore dhe zgjerimi urban, kanë rritur aksidentet dhe fatalitetet në rrugë, bllokimin e trafikut, ndotjen e ajrit dhe atë akustike, si dhe emetimin e gazrave serë në shumë qytete të botës (KE, 2007; KE, 2009; UN-Habitat, 2013). Rrjedhimisht, ekziston nevoja për të rishikuar mobilitetin urban dhe për të kaluar në sisteme më të qëndrueshme të mobilitetit në nivel botëror (UN-Habitat, 2015).

Transporti i qëndrueshëm mbështet zhvillimin ekonomik duke e respektuar mjedisin, përmirëson barazinë shoqërore, shëndetin, rezilencën e qyteteve, lidhjet urbane-rurale dhe produktivitetin e zonave rurale, si dhe kontribuon drejt zhvillimit me shputë të karbonit më të ulët. Sistem i qëndrueshëm i transportit konsiderohet ai sistem i cili i plotëson nevojat aktuale të lëvizjes së njerëzve, pa e kompromentuar aftësinë e brezave të ardhshëm për t'i përmbushur nevojat e tyre. Një sistem i tillë është i integruar mirë, ekuilibron dhe u përgjigjet kërkesave të ndryshme për mobilitet dhe shërbime transporti (të banorëve, bizneseve, industrisë), optimizon efikasitetin dhe efektivitetin e kostos, rrit atraktivitetin urban dhe cilësinë e jetës, zvogëlon ndotjen dhe emetimet e gazeve serë, dhe siguron qasje më të lartë në transport, përbalueshmëri, besueshmëri, efikasitet dhe siguri për të gjithë përdoruesit (Rupprecht Consult, 2019; KE, 2009; EC, 2013).

Roli i transportit dhe mobilitetit njihet si nxitës i rëndësishëm drejt zhvillimit të qëndrueshëm dhe vazhdon të përmirësohet më tej nga liderët botërorë dhe komuniteti ndërkombëtar, të cilët kërkojnë të përdorin zgjidhje inovative dhe ambicioze të transportit urban (KE, 2007; KE, 2009; OZHQ-të e KB, nuk ka datë). Agjenda 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm promovon transportin e qëndrueshëm përmes disa Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) dhe synimeve, duke përfshirë zvogëlimin e numrit të vdekjeve dhe lëndimeve në nivel botëror nga aksidentet e trafikut rrugor (OZHQ 3.6), zhvillimin e një infrastrukture cilësore, të besueshme, të qëndrueshme dhe rezilente (OZHQ 9.1) dhe sigurimin e qasjes në sisteme të sigurt, të përbalueshme, të qasshme dhe të qëndrueshme të transportit për të gjithë (OZHQ 11.2) (OZHQ-të KB, nuk ka datë).

Planifikimi i transportit dhe mobilitetit deri vonë në qytetet e Kosovës është drejtuar kryesisht nga transporti i motorizuar; megjithatë, disa qytete kanë filluar tashmë të zhvendosin orientimin e tyre drejt politikave më të qëndrueshme të mobilitetit.



QASJA



Për dallim nga qasjet tradicionale të planifikimit të transportit (siç tregohet në Tabelën 1), planifikimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban është proces afatgjatë, me fokus njerëzit, gjithëpërfshirës dhe multisektorial, i cili kërkon një koordinim të mirë të departamenteve të ndryshme të qeverisjes lokale dhe qendrore, dhe monitorim dhe vlerësim të rregullt (Rupprecht Consult, 2019). Kur bëhet planifikimi për një

sistem të mobilitetit të qëndrueshëm urban, duhet të ketë një koordinim të mirë të politikave ndërmjet sektorëve të transportit, përdorimit të tokës, mjedisit, zhvillimit ekonomik, politikave sociale, shëndetit, sigurisë dhe energjisë, si dhe një përfshirje të vazhdueshme të qytetarëve dhe akterëve në të gjitha proceset e planifikimit (UN-Habitat, 2015).

| Planifikimi tradicional i transportit | Planifikimi i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban |
|---|--|
| Fokus i jepet trafikut; | Fokus i jepet njerëzve; |
| Objektivat kryesore: Kapaciteti dhe shpejtësia e fluksit të trafikut; | Objektivat kryesore: Qasja dhe cilësia e jetës, përfshirë barazinë shoqërore, shëndetin dhe cilësinë e mjedisit, si dhe qëndrueshmërinë ekonomike; |
| Fokus në vetëm një formë (mënyrë); | Zhvillimi i integruar i të gjitha mënyrave të transportit dhe zhvendosja drejt mobilitetit të qëndrueshëm; |
| Infrastruktura si temë kryesore; | Kombinimi i infrastrukturës, tregut, rregullave, informacionit dhe promovimit; |
| Dokumenti i planifikimit sektorial; | Dokumenti i planifikimit në përputhje me fushat e politikave përkatëse; |
| Plan afatshkurtër dhe afatmesëm i ofrimit të shërbimeve; | Plani afatshkurtër dhe afatmesëm i ofrimit të shërbimeve i përfshirë brenda një vizioni dhe strategjie afatgjate; |
| Mbulueshmëri e një zone administrative; | Mbulimi i zonës funksionale urbane i bazuar në fluksin e udhëtimit për në punë; |
| Domen i inxhinierëve të trafikut; | Ekipe endërdisciplinore të planifikimit; |
| Planifikim nga ekspertët; | Planifikimi me përfshirjen e akterëve dhe qytetarëve duke përdorur një qasje transparente dhe pjesëmarrëse; |
| Vlerësim i kufizuar i ndikimit. | Vlerësimi sistematik i ndikimeve për të lehtësuar mësimnxënien dhe përmirësimin. |

Tabela 1. Dallimet ndërmjet planifikimit tradicional të transportit dhe planifikimit të mobilitetit të qëndrueshëm urban

Parimet kryesore drejt krijimit të një sistemi të mobilitetit/transportit urban modern dhe të qëndrueshëm (treguar në Figurën 1) përfshijnë mbulueshmërinë dhe planifikimin për mobilitet të qëndrueshëm për të gjithë zonën funksionale urbane (bazuar në dendësinë e popullsisë dhe fluksin e udhëtimit për në punë), duke adresuar të gjitha aspektet e mobilitetit (për njerëz dhe mallra), llojet dhe shërbimet në një mënyrë të integruar përmes qasjeve transparente dhe pjesëmarrëse, vizionimin dhe proceset e vendimmarrjes (duke përfshirë në mënyrë aktive qytetarët dhe akterë të tjerë dhe duke i adresuar nevojat e tyre), dhe nivelin e lartë të bashkëpunimit, koordinimit dhe konsultimit ndërmjet niveleve të ndryshme të qeverisë, institucioneve dhe palëve të tjera zbatuese (Rupprecht Consult, 2019; KE, 2013). Një sistem i qëndrueshëm i transportit bazohet në planifikimin e bazuar në fakte (që kërkon

vlerësime të hollësishme të situatës aktuale dhe trendeve të ardhshme) i drejtuar nga një vizion i qëndrueshëm afatgjatë, mbështetur me objektiva strategjike (me synime realiste) dhe një grup i integruar i masave të qarta të zbatimit. Zbatimi i një PMQU-je duhet të monitorohet dhe vlerësohet nga afër drejt arritjes së synimeve (bazuar në treguesit e zgjedhur të performancës), rishikimin e tyre ose ndërmarrjen e veprimeve korrigjuese nëse është e nevojshme, si dhe sigurimin e cilësisë dhe pajtueshmërisë me kërkesat e qëndrueshmërisë (Rupprecht Consult, 2019).

Para hartimit të një PMQU-je, është e rëndësishme të siguroheni që parimet e qëndrueshmërisë (vitaliteti ekonomik, barazia sociale, shëndeti dhe cilësia e mjedisit) janë kuptuar mirë nga të gjitha palët e përfshira dhe se ato merren parasysh gjatë gjithë procesit të planifikimit.

PLANIFIKIMI PËR QYTET TË QËNDRUESHËM

TETË PARIME PËR PLANIFIKIM TË QËNDRUESHËM URBAN PËR MITROVICËN E JUGUT DHE MITROVICËN E VERIUT

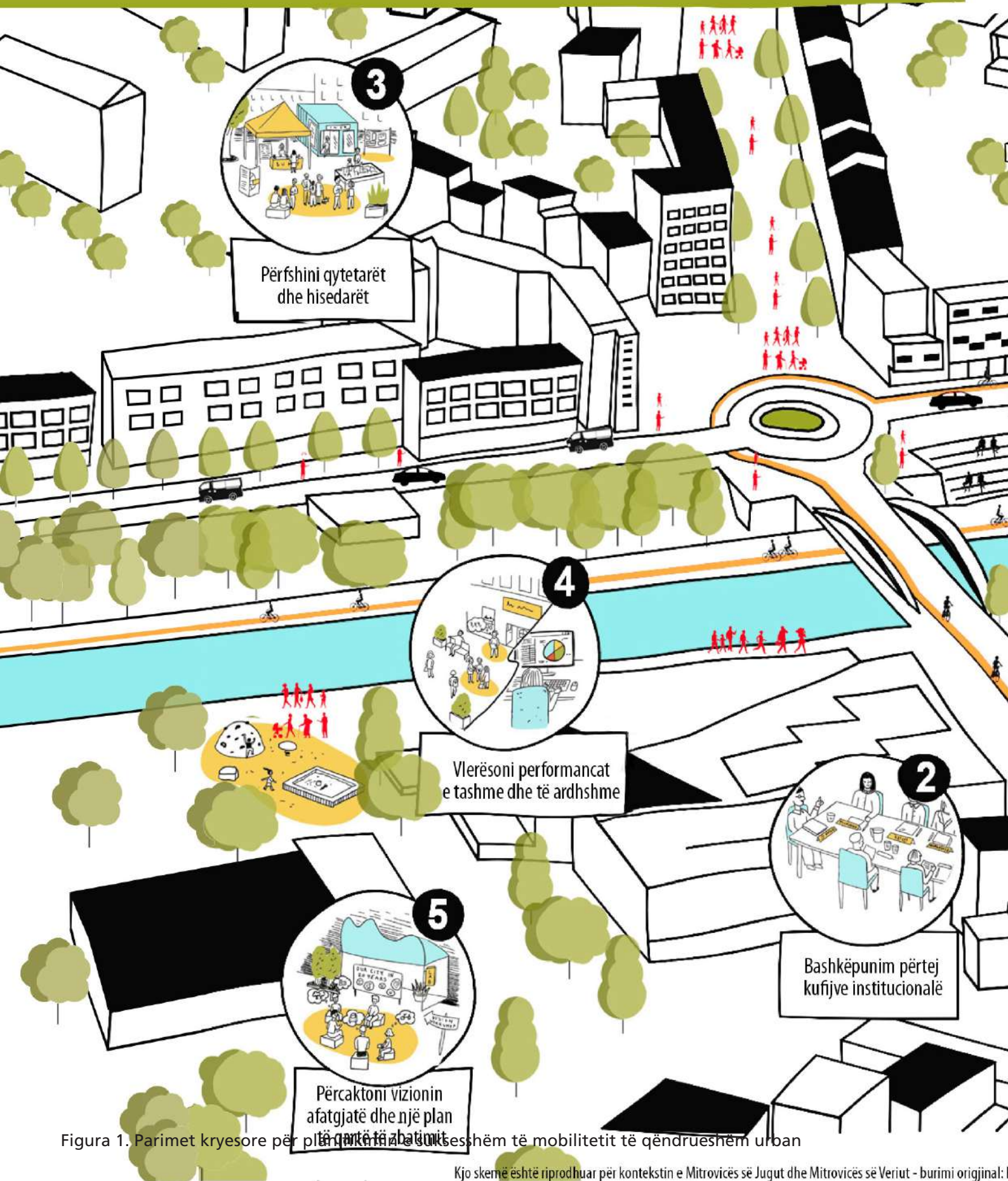


Figura 1. Parimet kryesore për planifikimin e suksesshëm të mobilitetit të qëndrueshëm urban



8

Siguroni cilësinë

MITROVICA E VERIUT



1

Planifikoni për mobilitet të qëndrueshëm në zonën funksionale urbane



7

Arranzhoni për monitorim dhe vlerësim

MITROVICA E JUGUT



6

Zhvilloni të gjitha llojet e transportit në formë të integruar

PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN (PMQU)



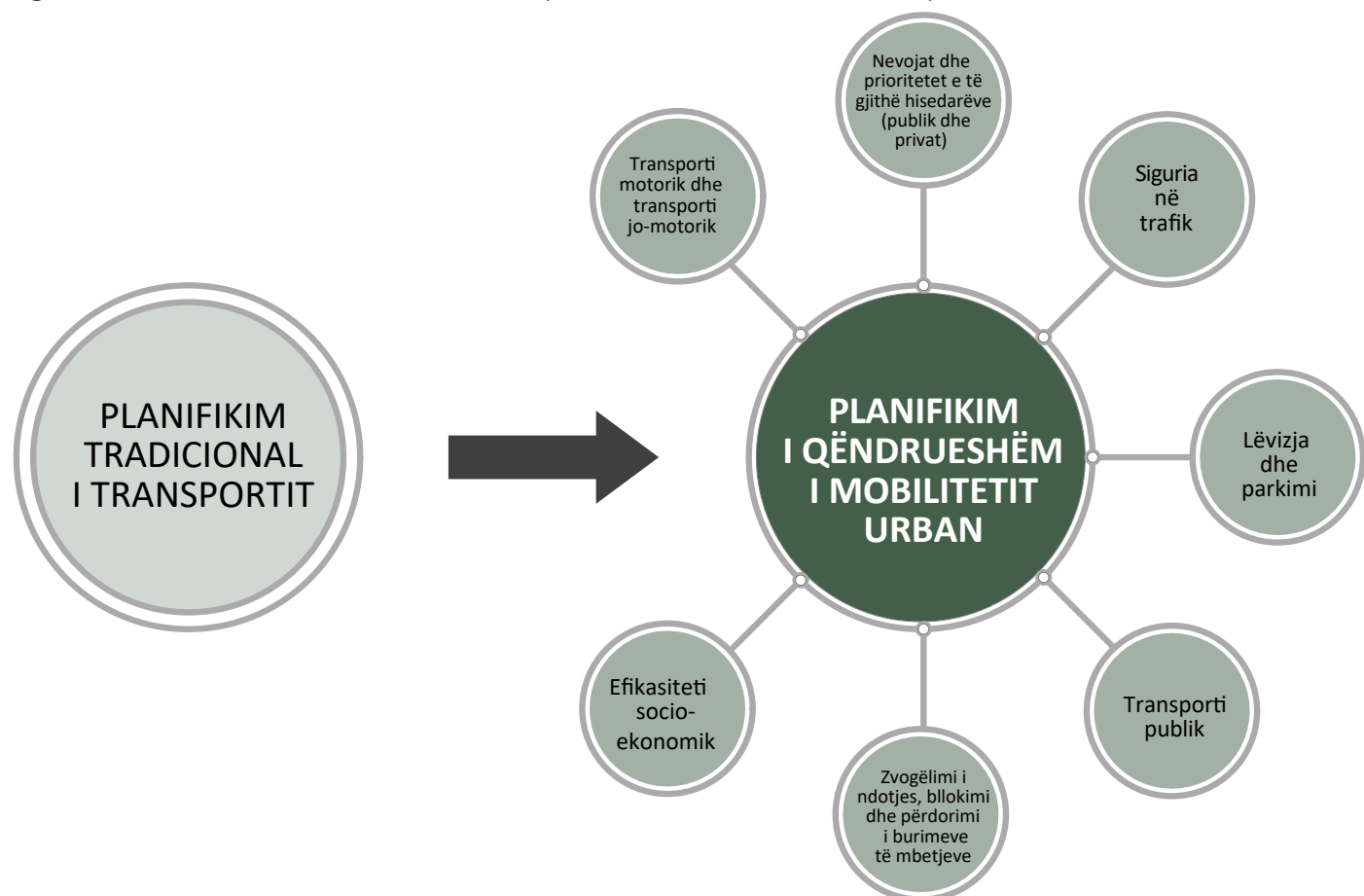
Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) është një plan strategjik në fushën e transportit, i krijuar për t'i "përmbushur nevojat e mobilitetit për njerëzit dhe bizneset në qytete dhe rrethinë, për një cilësi më të mirë të jetës" (Rupprecht Consult, 2019). Ky plan synon të përmirësojë sistemet e mobilitetit urban përmes rritjes së lidhshmërisë dhe menaxhimit efikas të kërkesës së lëvizjes, duke u bazuar në praktikatat ekzistuese të planifikimit dhe duke marrë parasysh çështjet sociale, mjedisore dhe të kursimit të energjisë (KE, 2009).

PMQU-ja duhet t'i adresojë të gjitha mënyrat dhe format e transportit brenda një "zone funksionale urbane" (përcaktuar nga dendësia e popullsisë dhe fluksi i udhëtimit për në punë, që në varësi të kontekstit lokal mund të përfshijë zonën urbane dhe pjesën periferike përreth, një rajon të tërë policentrik,

ose ndonjë grup tjetër të komunave). Në të përfshihet transporti i motorizuar (vetura, autobusë, automjete të lehta komerciale dhe të rënda, motoçikleta) dhe jo i motorizuar (ecje dhe çiklizëm), transporti i udhëtarëve dhe mallrave, transporti publik dhe privat, lëvizja dhe parkimi (Rupprecht Consult, 2019; KE, 2013). Për më tepër, në PMQU vlerësohen nevojat dhe prioritetet e të gjithë akterëve (si publik ashtu edhe privat), duke synuar siguri në trafik, efikasitet socio-ekonomik dhe zvogëlim të bllokimit të trafikut, ndotjes, përdorimit të burimeve të mbeturinave (të tilla si energjia, gazi) dhe emetimet e gazrave serë (UN-Habitat, 2015; Rupprecht Consult, 2019).

PMQU-të janë "koncepti de facto i planifikimit të transportit urban i Evropës", të cilat janë zhvilluar në mënyrë sistematike që nga viti 2005 (Rupprecht Consult, 2019). Në ditët e

Figura 2. Procesi i PMQU-së në krahasim me planifikimin tradicional të transportit



sotme, ato zbatohen në të gjithë Evropën dhe më gjerë; për këtë arsye, ekzistojnë udhëzues praktik të zgjeruar dhe praktika të mira që mund të ndiqen kur bëhet planifikimi për një sistem transporti më të qëndrueshëm, konkurrues dhe më efikas në aspektin e burimeve.

Edhe pse PMQU-të në shumë qytete të Evropës dhe në të gjithë botën janë praktikë e zakonshme drejt zhvillimit të qëndrueshëm, ato mbeten koncept relativisht i ri në Kosovë. Meqenëse PMQU-të nuk janë plane të detyrueshme, ato nuk janë shumë të përhapura. Disa qytete, përfshirë Pejën, Junikun, Shtimen dhe Vitinë, kanë hartuar plane dhe politika të mobilitetit të qëndrueshëm, me mbështetjen e donatorëve ndërkombëtarë. Qyteti i Prishtinës, Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut kanë ndjekur udhëzimet më të fundit ndërkombëtare për hartimin e PMQU-ve të tyre. Prishtina dhe Mitrovica e Jugut kanë aprovuar PMQU-të e tyre në asambltetë e tyre përkatëse komunale në vitin 2019 dhe 2020 respektivisht, kurse Mitrovica e Veriut për momentin është duke punuar drejt finalizimit të planit.

PMQU duhet të ofrojë një strategji afatgjate dhe zbatimi i tij duhet të rishikohet dhe përditësohet rregullisht (çdo 5-10 vjet). Afati kohor i hartimit të një PMQU-je varet nga përvoja lokale me proceset e planifikimit strategjik, strukturat institucionale, konteksti politik dhe 'kultura lokale e planifikimit' (Rupprecht Consult, 2019).¹ Masat e planifikuara janë caktuar për periudhën afatshkurtër, afatmesme ose afatgjatë. Masat e 'fitimit të shpejtë', të cilave ju nevojitet më pak kohë për t'u zbatuar (p.sh., brenda një viti), por të cilat kanë një ndikim të dukshëm (duke e rritur mundësinë e marrjes së një mbështetje më të përgjithshme përmes zhvillimit të një PMQU-je), mund të realizohen edhe kur janë akoma në procesin e planifikimit. Ndërsa, masave afatmesme dhe afatgjata mund t'iu nevojitet rreth 3 deri në 10 vjet për t'u zbatuar. Të dyja këto PMQU ofrojnë masa deri në vitin 2030, duke mbuluar kështu një kornizë kohore 10 vjeçare (Mott MacDonald, 2019; UN-Habitat, 2020).



Burimi: Agon Nimani

¹ Mund të nevojiten 1 deri në 3 vjet për të vendosur një kornizë strategjike dhe operative dhe rreth 1.5 vjet për ta përfunduar procesin e planifikimit.

PMQU-TË PËR MITROVICËN E JUGUT DHE MITROVICËN E VERIUT



Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe e Mitrovicës së Veriut filluan hartimin e PMQU-ve përkatëse në mënyrë paralele, me synimin për t'i përmirësuar çështjet e tyre përkatëse të mobilitetit. PMQU-ja e Mitrovicës së Jugut ka dalë si prioritet nga vlerësimi bazë (gjatë fazës së parë të Programit për Zhvillim Gjithëpërfshirës) dhe është rezultat i një procesi gjithëpërfshirës të ndërtuar mbi partneritetin me komunën, nivelin qendror, palët e interesit dhe komunitetin. Ndërsa kërkesa për hartimin e PMQU-së në Mitrovicën e Veriut ka ardhur nga vetë institucioni lokal, duke ndjekur iniciativën e Mitrovicës së Jugut si një shembull i mirë.

PMQU-të e Mitrovicës së Jugut (2020-2028) dhe e Mitrovicës së Veriut (2021-2029) synojnë ta përmirësojnë lidhshmërinë e tyre duke i bërë sistemet përkatëse të mobilitetit urban më të qëndrueshme. Prandaj, objektivat kryesore të këtyre PMQU-ve përfshijnë përmirësimin e cilësisë së jetës, barazisë sociale, qasjen në transport, integrimin ndërmodal, qëndrueshmërinë ekonomike, atraktivitetin urban, qëndrueshmërinë dhe cilësinë e mjedisit në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut duke siguruar që të gjithë njerëzit, bizneset dhe palët e tjera të prekura janë të përfshira dhe përfitojnë nga ky proces. Meqenëse një sistem i mobilitetit të qëndrueshëm urban nuk bazohet veçanërisht në një zonë administrative por në një "zonë funksionale urbane" të bazuar në fluksin e udhëtimit në punë, PMQU-të e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut adresojnë sistemet e mobilitetit në qytetet përkatëse, së bashku me zonat periferike urbane. Për më tepër, të dy komunat gjithashtu kanë adresuar lidhjet e transportit të cilat i ndajnë me komunat fqinje.

Në të dy planet përfshihet:

- Transporti hekurudhor dhe infrastruktura (për udhëtarë dhe mallëra);
- Transporti rrugor (i motorizuar) dhe infrastruktura:
 - o Transporti individual;
 - o Transporti i udhëtarëve:
 - Operatorët publikë (autobusët);
 - Operatorët privatë (minibusët dhe

taksitë);

- o Transporti i mallrave;
- o Dizajni i rrugës (kategorizimi dhe profili i rrugëve dhe udhëkryqeve);

- Transporti jo i motorizuar:
 - o Ecja;
 - o Çiklizmi;
 - o Dizajnimi dhe lidhja me hapësirat publike;
 - o Qasja për personat me aftësi të kufizuara;
- Parkimi (publik dhe privat);
- Ndikimet (bllokimi i trafikut, siguria e trafikut, ndotja);
- Përfitimet (ekonomike, sociale, mjedisore).

Zhvillimi i tyre është bërë përmes proceseve multisektoriale dhe pjesëmarrëse, bazuar në hulumtimin e dokumenteve/literaturës, matjet në terren, anketat me popullatën, intervistat me akterë dhe punëtoritë. Akterët kryesorë për të dy komunat përfshijnë Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, komunat fqinje (Vushtrri, Skenderaj, Zveçan, Zubin Potok dhe Leposaviq), dhe organizatat përkatëse lokale të shoqërisë civile, shoqatën e stacionit të autobusëve dhe të hekurudhave, çiklistët dhe ofruesit e shërbimeve të transportit. Për një koordinim më të mirë dhe planifikim dhe vendimmarrje të përbashkët, u organizuan dy punëtori në mes të grupeve përkatëse punuese të PMQU-së të të dy komunave, UN-Habitat dhe ekspertëve të mobilitetit dhe akterëve kryesorë:

1. Punëtorja e parë e akterëve (tetor 2019), e cila synonte një diskutim më të gjerë të gjetjeve dhe problemeve kryesore që dalin nga analiza e situatës përkatëse (e detajuar në Kapitullin 3), dhe zhvillimin e përbashkët të vizionit për sistemin e ardhshëm të transportit dhe qëllimet relevante afatshkurtra dhe afatgjata (Kapitulli 4), dhe;

2. Punëtorja e dytë e akterëve (nëntor 2019), e cila synonte zhvillimin e përbashkët të skenarit më të përshtatshëm të PMQU-së (Kapitulli 4), marrjen e vendimeve për masat afatshkurtra që do të zbatohen në të ardhmen e afërt, dhe dakordimin mbi hapat drejt arritjes së qëllimeve afatgjata (Kapitulli 5).

MBANI NË MEND

Lista e dokumenteve që duhet të përgatiten kur organizoni një punëtori:

- Përmbledhja e punëtorisë;
- Lista e pjesëmarrësve (institucioni, roli, përgjegjësitë);
- Përmbledhje e shkurtër e aktiviteteve të punëtorisë;
- Ndarja e detyrave (rolet dhe përgjegjësitë e organizatorëve);
- Ftesa;
- Agjenda e punëtorisë;
- Përgatitja e materialeve të punëtorisë;
- Vendi dhe detaje të tjera;
- Raporti i punëtorisë.



Figura 3. Punëtorja e parë e akterëve (tetor 2019), pjesëmarrësit në punëtori



Figura 4. Punëtorja e dytë e akterëve (nëntor 2019), pjesëmarrësit në punëtori

METODOLOGJIA



Planifikimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban nuk është koncept teorik ose libër i recetave i cili duhet të ndiqet me përpikëri. Përkundrazi, ai është mjet për menaxhim të qëndrueshëm dhe inovativ të ndryshimeve, i zhvilluar përmes një qasje nga lart-poshtë në varësi të konteksteve specifike lokale, kërkesave dhe proceseve të vendimmarrjes, siç janë kornizat qendrore për planifikim dhe financimi, konstelacionet e pushtetit politik, ndikimi i akterëve etj.

Bazuar në përvojën e shumë qyteteve në Evropë dhe më gjerë, Udhëzuesit e BE-së për PMQU sugjerojnë një cikël prej dymbëdhjetë hapave dhe aktivitete përkatëse (treguar në Figurën 5) të cilat duhet të ndiqen gjatë zhvillimit dhe zbatimit të PMQU-ve. Sidoqoftë, hapat dhe aktivitetet e rekomanduara nuk synojnë të ekzekutohen "fjalë për fjalë"

ose njëra pas tjetrës, pasi që në realitetin e praktikave të planifikimit, për shkak të konteksteve të ndryshme lokale, disa prej tyre mund të vijnë të parët ose të ekzekutohen në mënyrë paralele. Prandaj, cikli i planifikimit të PMQU sugjerohet të përshtatet në varësi të kontekstit specifik lokal, duke marrë parasysh reagimet/komentet kthyesë për përmirësim të vazhdueshëm.

Metodologjia për zhvillimin dhe zbatimin e PMQU-së për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut bazohet në udhëzuesit ndërkombëtarë (kryesisht në Platformën Evropiane për Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban dhe udhëzuesit e UN-Habitatit) dhe në praktikën më të mira, të përshtatura varësisht nga kontekstet, nevojat dhe realitetet konkrete urbane të komunave përkatëse. Përveç udhëzuesve ndërkombëtarë,

Figura 5. Cikli i zhvillimit dhe implementimit të PMQU-së



proceset e zhvillimit të PMQU-së në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut bazohen në hulumtimin e dokumenteve/literaturës përkatëse (të legjislacionit kombëtar, planeve dhe politikave lokale të planifikimit hapësinor dhe mobilitetit), shkëmbimin qytet me qytet, vlerësimin e situatës aktuale të mobilitetit lokal dhe identifikimin e çështjeve/problemeve kryesore (përmes numërimit dhe modelimit të trafikut, anketave në komunitet, konsultimit me akterë), vizionimin pjesëmarrës dhe gjithëpërfshirës dhe përcaktimin e qëllimeve, synimet SMART dhe planin e qartë të veprimit, dhe identifikimin e agjencive përkatëse zbatuese dhe detyrave të tyre.

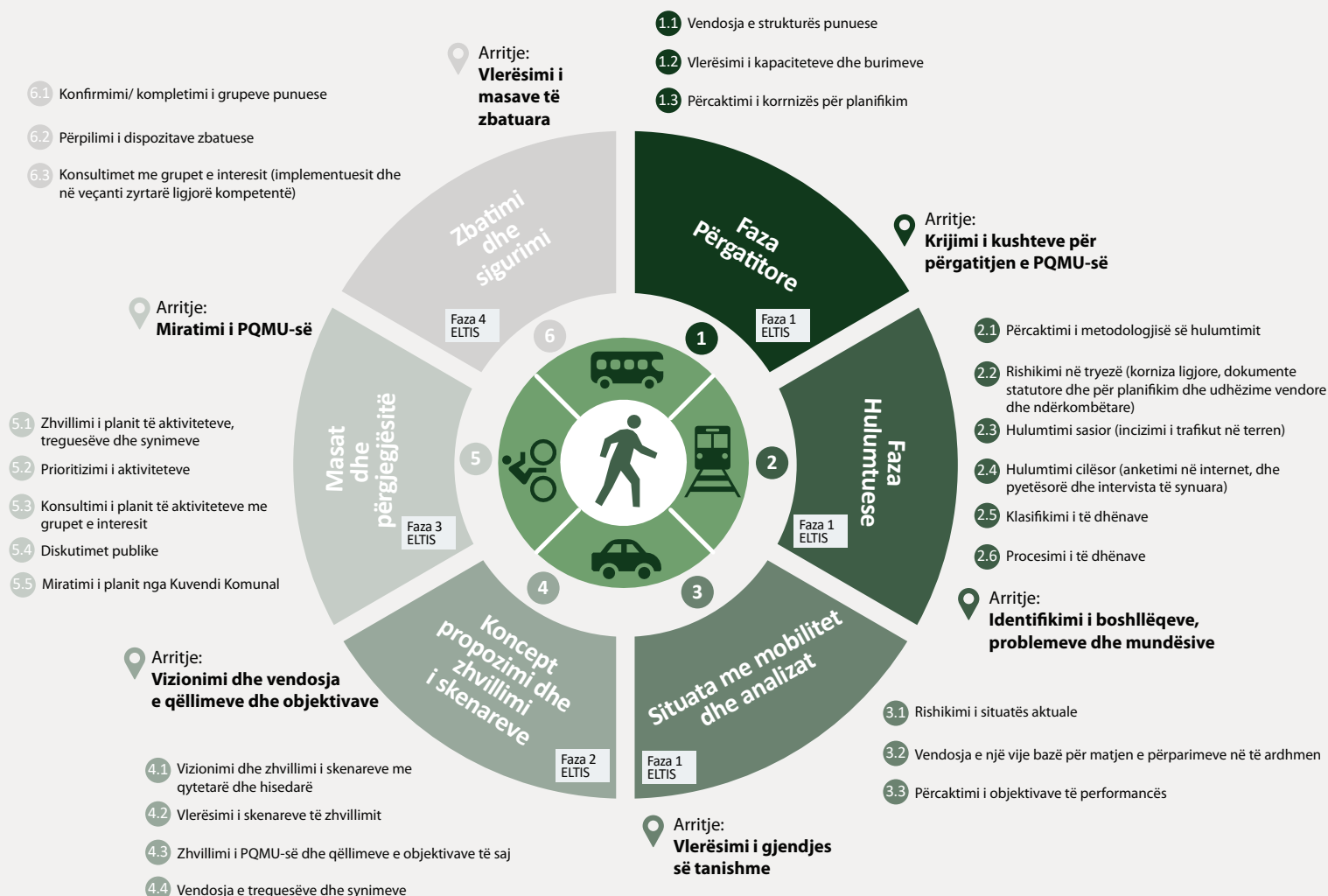
4. Propozimi i konceptit/ Zhvillimi i skenarëve;
5. Masat, përgjegjësitë dhe plani i aktiviteteve;
6. Zbatimi/Dispozitat.

Secila fazë në këtë cikël ka hapa dhe aktivitete specifike, me synim arritjen e pikave kyçe përkatëse (që ndërlidhen me një vendim ose një rezultat). Komponentët e këtyre gjashtë fazave dhe proceset e ndërmarra në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut janë shpjeguar në seksionet e tyre përkatëse përgjatë dokumentit.

Procesi i përgatitjes së PMQU-së për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut është strukturuar në gjashtë faza, të cilat janë plotësuar nga Udhëzuesit e BE-së si në vijim:

1. Faza përgatitore;
2. Faza e hulumtimit (përfshirë numërimin e trafikut dhe anketat);
3. Analiza e situatës së mobilitetit;

Figura 6. Procesi i PMQU-së dhe fazat përkatëse për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut





1. FAZA PËRGATITORE



Faza e parë ndihmon në krijimin e terrenit për procesin e planifikimit të PMQU-së, duke përfshirë marrjen e mbështetjes institucionale dhe politike drejt zhvillimit të tij dhe punëve të tjera përgatitore, siç janë krijimi i strukturave të punës, hartëzimi i akterëve, vlerësimi i kapaciteteve dhe burimeve (përfshirë boshllëqet dhe nevojat), përcaktimi i roleve dhe përgjegjësi, dhe përkufizimi i kornizës së planifikimit (qasja, metodologjia, afati kohor dhe plani i punës). Hapat dhe aktivitetet kryesore në lidhje me këtë fazë janë paraqitur në Figurën 7.

1.1. Vendosja e strukturave të punës

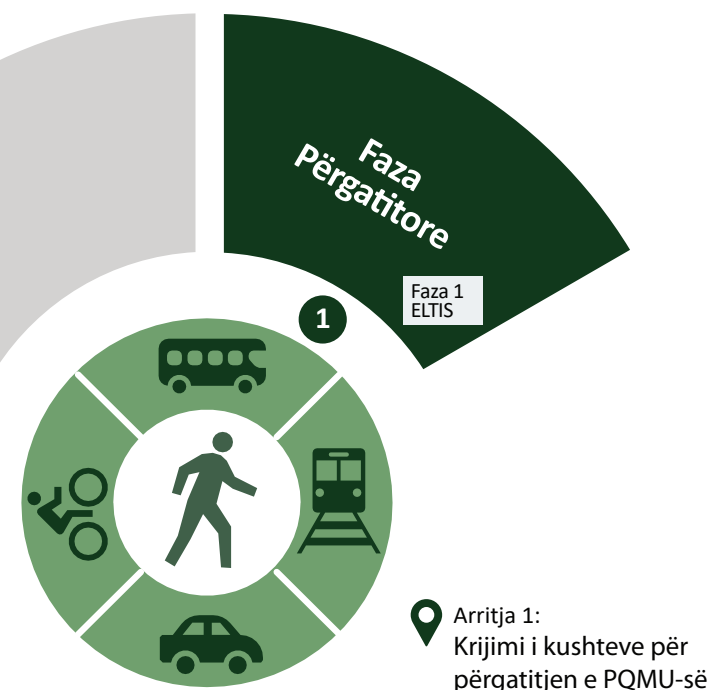
1.1.1. Marrja e vendimit/angazhimit zyrtar për të përgatitur PMQU

Pika fillestare për zhvillimin e një PMQU është zotimi për ta përmirësuar situatën aktuale të mobilitetit dhe për ta bërë atë më të qëndrueshëm. Vendimi për ta përgatitur PMQU duhet të iniciohet nga qeveria lokale, bazuar në studimet e vlerësimit të nevojave të mobilitetit, koordinimin e projekteve kapitale të infrastrukturës, kërkesën e qytetarëve për

rritjen e sigurisë në trafik, ose vullnetin e mirë politik dhe angazhimet drejt përshtatjes së qasjeve të planifikimit të qëndrueshëm dhe përmirësimit të performancës së komunës. Qeveria lokale është forca kryesore shtytëse për zhvillimin e një PMQU, megjithatë, marrja e angazhimit të plotë politik nganjëherë mund të jetë sfiduese meqë përfitimet e plota të një plani shpesh arrihen pas një kohe më të gjatë se një cikël i zakonshëm zgjedhor (Rupprecht Consult, 2019). Një qasje e dobishme drejt rritjes së vullnetit politik është theksimi i sfidave kryesore të mobilitetit dhe problemet që një qytet mund t'i hasë duke ndjekur trendin e zhvillimit të biznesit-si-zakonisht (përfshirë bllokimet/mbingarkesën e trafikut, fatalitetet në rrugë, ndotjen e ajrit), për të elaboruar se si ato mund të adresohen përmes zhvillimit të një PMQU (duke iu referuar planeve të zbatuara me sukses në të gjithë botën), dhe për të sugjeruar masa në shkallë të vogël me vizibilitet të lartë dhe angazhim publik (rezultatet e të cilave mund të shihen më shpejt, por gjithashtu të testohen në praktikë).

Kryetari i Komunës së Mitrovicës së Jugut, z. Agim Bahtiri, filloi procesin për Zhvillimin

Figura 7. Faza përgatitore



1.1.1. Vendosja e strukturave të punës

1.1.1. Marrja e vendimit/angazhimit zyrtar për të përgatitur PMQU

1.1.2. Krijimi i një ekipi ndërdisiplinor

1.1.3. Identifikimi i palëve përkatëse të interesit, OShC-të, përfaqësuesit e komunitetit dhe palët e tjera të interesuara dhe planifikimi përfshirjen e tyre (hartoni Matricën e Hisedarëve)

1.1.2. Vlerësimi i kapaciteteve dhe burimeve

1.2.1. Vlerësimi i kapaciteteve të komunës për të kryer PMQU

1.2.2. Identifikimi dhe adresimi i boshllëqeve dhe nevojave për zhvillimin e PMQU

1.2.3. Përcaktimi i rolit dhe përgjegjësi të planifikimit për Ekipin Operacional, ekspertët dhe palët e tjera të përfshira

1.1.3. Përcaktimi i kornizës së planifikimit

1.3.1. Vlerësoni kërkesat e planifikimit (kornizën ligjore, dokumentet statutare dhe të planifikimit) që ndikojnë në PMQU

1.3.2. Përcaktimi i shtrirjes gjeografike

1.3.3. Pajtohuni për qasjen e planifikimit të PMQU, metodologjinë dhe planin e punës

e Planit të Veprimit për Përmirësimin e Shërbimeve të Mobilitetit dhe Transportit Publik (PMQU) për qytetin e Mitrovicës së Jugut në vitin 2018, përmes Vendimit nr. 01-030/01 -0010576/18, nën kompetencat e dhëna nga Ligji nr. 03/L-040 për Vetëqeverisjen Lokale. Grupi Koordinues i PMQU i caktuar në Mitrovicën e Jugut përbëhet nga Nënkryetari i Komunës, z. Faruk Mujka (udhëheqës i grupit) dhe drejtorët e tri drejtorive të tjera komunale, përfshirë Drejtorinë për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë (DSHPI), Drejtorinë për Financa dhe Zhvillim Ekonomik (DFZHE), dhe Drejtorinë e Inspeksionit (DI).

Grupi Koordinues i PMQU në Mitrovicën e Veriut është produktsektorial i Ekipit Komunal të Planifikimit (EKP), i cili drejtohet nga

Procesi i hartimit të PMQU për Mitrovicën e Jugut ka filluar pas vlerësimit fillestar (gjatë fazës së parë të Programit për Zhvillim Gjithëpërfshirës), me një marrëveshje të përbashkët ndërmjet Komunës së Mitrovicës së Jugut dhe qytetarëve të saj për përmirësimin e sistemit të mobilitetit dhe për ta bërë atë më të qëndrueshëm. Ndërsa për Mitrovicën e Veriut, kjo kërkesë ka ardhur direkt nga Komuna e Mitrovicës së Veriut duke marrë si një shembull të mirë iniciativën e Komunës së Mitrovicës së Jugut drejt përmirësimit të mobilitetit urban.

| Përfaqësuesi | Drejtoria/Institucioni |
|--------------|--|
| Faruk Mujka | Nënkryetari i Komunës |
| Naser Muja | Drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë |
| Shukri Gashi | Drejtor i Drejtorisë për Financa dhe Zhvillim Ekonomik |
| Hysni Ahmeti | Drejtori i Drejtorisë të Inspeksionit |

Tabela 2. Grupi Koordinues i PMQU-së në Mitrovicë të Jugut

| Përfaqësues | Drejtoria/Institucioni |
|---------------------|---|
| Dejan Krsmanovic | Drejtori i Drejtorisë për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër |
| Bora Markovic | Zyrtar i Inspeksionit në Drejtorinë për Shërbime Publike, Infrastrukturë, Inspeksion dhe Emergjencë |
| Danijela Spasojevic | Zyrtar për Kadastër në Drejtorinë për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër |
| Dejan Miljkovic | Zyrtar i lartë për norma dhe planifikim hapësinor, Drejtoria për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër |

Tabela 3. Grupi Koordinues i PMQU-së në Mitrovicë të Veriut

Drejtori i Drejtorisë për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër (DUGJK), z. Dejan Krsmanovic, i cili është gjithashtu udhëheqës i EPK-së. Përfaqësues të tjerë përbëhen nga zyrtarë të lartë nga Drejtoria për Shërbime Publike, Infrastrukturë, Inspeksion dhe Emergjencë (DSHPIIE) dhe Departamenti për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër (DUGJK).

1.1.2. Krijimi i një ekipi ndërdikasterial

Si një proces planifikimi multi-sektorial, PMQU duhet të përfshijë drejtorin dhe njësi të ndryshme të qeverisjes lokale (dhe qendrore)

që merren me transportin (planifikimin dhe infrastrukturën), shfrytëzimin e tokës (planifikimin hapësinor dhe urban), mbrojtjen e mjedisit, zhvillimin ekonomik, gjithëpërfshirjen sociale, barazinë gjinore, shëndetin dhe mirëqenien sociale, arsimin, sigurinë dhe inspeksionin (Rupprecht Consult, 2019).

Rrjedhimisht, Grupet Punuese të të dy komunave të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut përbëheshin nga përfaqësues të ndryshëm të drejtorive përkatëse lokale dhe institucioneve qendrore

(përfshirë Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, Policinë e Kosovës dhe Doganën e Kosovës), Programin për Zhvillim Gjithëpërfshirës (UN-Habitat dhe CBM), si dhe palë të tjera të përfshira (të tilla si shkollat e mesme lokale dhe përfaqësuesit e OSHC-ve). Secili grup kishte koordinatorin e tyre përkatës (i cili duhet të jetë një zyrtar i lartë komunal që zotëron aftësi menaxheriale dhe teknike), i cili ofroi mbështetjen e nevojshme të nivelit të lartë dhe kishte përgjegjësinë dhe mandatin për ta lehtësuar dhe çuar përpara procesin e planifikimit.

Grupi Punues i PMQU në Mitrovicën e Jugut u emërua nga Kryetari i Komunës z. Agim Bahtiri, ndërsa në Mitrovicën e Veriu brenda EPK-së janë formuar grupe punuese për zhvillimin e politikave sociale, zhvillimin ekonomik, mjedisin dhe shfrytëzimin e tokës, infrastrukturën teknike dhe mobilitetin. Prandaj, e gjithë puna e procesit të hartimit të PMQU për Mitrovicën e Veriut është deleguar në grupin punues për infrastrukturën teknike dhe mobilitetin me ndihmën e grupeve të tjera punuese si pjesë integrale të EPK-së.

| Drejtorja/Institucioni | Përfaqësues |
|---|--|
| Drejtorja për Shërbime Publike dhe Infrastrukturë | Mehmet Bajrami (koordinator) Fisnik Ibrahim Hajrush Salihu Gjylferije Ademi-Kadriu Fellona Hasani (praktikante) |
| Drejtorja për Planifikim dhe Urbanizëm | Nexhmi Hasani Florent Abrashi |
| Drejtorja për Arsim | Skofiar Sylja |
| Drejtorja për Mbrojtje dhe Shpëtim | Bahtir Maxhuni |
| Drejtorja e Inspeksionit | Agron Sylejmani Artan Ibishi (Intern) |
| Drejtorja për Mbrojtjen e Mjedisit | Irfan Peci |
| Drejtorja për Gjeodezi, Kadastër dhe Pronë | Ruzhdi Ujkani |
| Policia e Kosovës | Ramiz Isufi |
| Shkolla e Mesme Teknike "Arkitekt Sinani" | Sejdi Berisha Nijazi Gërguri |
| Ministria e Infrastrukturës | Skender Sadiku |
| UN-Habitat | Zana Sokoli Fjollë Caka Modest Gashi |
| CBM | Kenan Beqiri |

Tabela 4. Grupi Punues i PMQU-së në Mitrovicë të Jugut

| Drejtorja/Institucioni | Përfaqësues |
|---|--|
| Drejtorja për Shërbime Publike, Infrastrukturë, Inspeksion dhe Emergjencë | Bora Markovic Valentina Djerkovic |
| Drejtorja për Urbanizëm, Gjeodezi dhe Kadastër | Danijela Spasojevic Dejan Miljkovic Hamit Mripa |
| Drejtorja për Buxhet dhe Financa | Gordana Sugic Sadudin Maksuti |
| Drejtorja për Komunitete Lokale, Kthim dhe Marrëdhënie me Publikun | Suada Hajdarpasic Sandra Radoncic Marina Raftovski |
| Drejtorja e Administratës së Përgjithshme | Ivana Mitrov Asdren Peci |

| Drejtoria/Institucioni | Përfaqësues |
|-----------------------------|---|
| Policia e Kosovës | Nebojsa Nedeljkovic |
| YEC "Sinergija" | Stefan Veljkovic |
| Ministria e Infrastrukturës | Skender Sadiku |
| UN-Habitat | Modest Gashi Dragana Milutinovic Sanja Lazarevic Zana Sokoli |
| CBM | Kenan Beqiri |

Tabela 5. Grupi Punues i PMQU-së në Mitrovicë të Veriut

1.1.3. Identifikimi i palëve përkatëse të interesit

Planifikimi strategjik dhe proceset e vendimmarrjes duhet të përfshijnë një shumëllojshmëri të palëve të interesit (UN-Habitat, 2012; UN-Habitat, 2001). Krijimi i mekanizmave për pjesëmarrje është thelbësor për të siguruar se vendimmarrja është gjithëpërfshirëse dhe përfaqëson të gjitha segmentet e shoqërisë (UN-Habitat, 2013). Në këtë mënyrë, institucionet lokale duhet t'i angazhojnë në mënyrë aktive palët përkatëse të interesit dhe qytetarët, duke maksimizuar rolet dhe kontributin e tyre përgjatë proceseve të zhvillimit dhe zbatimit të PMQU (UN-Habitat, 2001; EC, 2013).

Palë të interesit janë të gjithë individët, grupet ose organizatat që preken dhe/ose mund të ndikojnë në çështjen specifike (përkatësisht aktivitetet e lidhura me PMQU), posedojnë informacionin, burimet dhe ekspertizën e nevojshme për zhvillimin e PMQU, si dhe kontrollojnë zbatimin e tij (UN-Habitat, 2001). Ato përfshijnë autoritetet publike, partitë politike, qytetarët dhe grupet e komunitetit (përfshirë grupet e marginalizuara dhe të cenueshme), organizatat e biznesit, operatorët e transportit, ekspertët dhe institucionet kërkimore ose arsimore (Rupprecht Consult, 2019). Aftësitë që palët e interesit duhet t'i kenë përfshijnë kapacitetin për të fituar mbështetje politike, kompetencën mbi rrjetin dhe shërbimet e transportit, përsosmërinë teknike në zhvillimin e PMQU dhe aftësinë për të fituar mbështetje publike ose për t'i kuptuar nevojat e qytetarëve, të shtjelluara tutje në Tabelën 6.

Pas hartëzimit të palëve përkatëse të interesit (bazuar në parimet e përfshirjes, rëndësisë

dhe ndjeshmërisë gjinore) duhet analizuar marrëdhëniet e tyre në aspektin e ndikimit dhe interesave për t'i kuptuar më tej koalicionet e mundshme ose konfliktet e interesit (UN-Habitat, 2001). Të dy komunat identifikuan dhe angazhuan palë të ndryshme të interesit gjatë proceseve përkatëse të zhvillimit dhe zbatimit të PMQU, duke përfshirë autoritetet lokale dhe qendrore, OSHC-të, institucionet arsimore dhe bizneset.

Komuna e Mitrovicës së Jugut angazhoi përfaqësues të fshatrave dhe lagjeve urbane, ndërmarrje dhe organizata të ndërlidhura me transportin (Ndërmarrja Publike "Stacioni i Autobusëve" në Mitrovicën e Jugut, Shoqata Hekurudhore "Infrakos", Shoqata e Transportit, Shoqata e Çiklistëve, Shoqata e Shoferëve, Shoqata e Personave me Shikim të Dëmtuar, HANDIKOS, dhe klubet automobilistike), ofrues të shërbimeve (Kompania për Distribuim dhe Furnizim me Energji Elektrike në Kosovë, Posta dhe Telekomunikacioni i Kosovës dhe furnizimi rajonal me ujë), dhe mediat lokale. Ndërsa Mitrovica e Veriut përfshinte policinë e trafikut, Brigadën e Zjarrfikësve, Shoqatën për Persona të Verbër dhe me Shikim të Dëmtuar, dhe Shoqatën e Prindërve të Fëmijëve me Vështirësi në Zhvillim "Më përkras". Kompanitë e taksive dhe shoqatat ishin të përfshira në të dy komunat, ku Mitrovica e Jugut përfshiu makinat me qira, parkingun privat dhe publik, transportin lokal dhe ndërkombëtar të mallrave dhe kompanitë e sigurimeve gjithashtu. Për më tepër, OSHC-të lokale luajtën rol të rëndësishëm në aktivizimin e të rinjve lokalë në çështjet e lidhura me mobilitetin, ku angazhuan nxënës të shkollave të mesme (nga Shkolla e Mesme Teknike "Arkitekt Sinani" dhe Gjimnazi "Frang Bardhi" në Mitrovicën e Jugut dhe Shkolla

e Mesme Teknike "Mihajlo Petrovic Alas" në Mitrovicën e Veriut) në mbledhjen (përmes numërimit të trafikut dhe pyetësorëve) dhe përpunimin e të dhënave, të mbikëqyrur dhe të mbështetur teknikisht nga UN-Habitat.

Analiza e palëve të interesit për komunat e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut paraqitet në matricën e ndikimit-interesit më poshtë.

| Çfarë? | Pse? | Kush? |
|--------------------------------------|--|--|
| Mbështetje politike. | Sigurimi i mbështetjes dhe burimeve politike, dhe sigurimi i vizionit, udhëheqjes, dhe fuqisë. | <ul style="list-style-type: none"> • Kryetarët e komunave (ose kryetarët e zonave metropolitane, provincave, rajoneve, kur është e zbatueshme); • Përfaqësuesit e këshillit të qytetit ose të komunës (të partive të ndryshme politike); • Përfaqësues të qyteteve fqinje. |
| Kompetencë e rrjetit të transportit. | Menaxhimi i rrjeteve përkatëse të transportit dhe sigurimi i fizibilitetit teknik. | <ul style="list-style-type: none"> • Kompanitë e transportit publik; • Pronarët e infrastrukturës së transportit (p.sh. parkingut); • Kompanitë hekurudhore kombëtare • Autoritetet e portit dhe aeroportit (kur është e zbatueshme); • Ofruesit e shërbimeve të reja të mobilitetit (p.sh. ndarja e biçikletave). |
| Ekspertizë teknike. | Sigurimi i të dhënave dhe aftësive përkatëse drejt një plani teknikisht të qëndrueshëm. | <p>Ekspertë teknikë nga:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drejtoritë e qytetit ose administrata publike; • Universitete dhe institucione të tjera hulumtuese; • Kompani të kualifikuara; • OJQ dhe shoqata të kualifikuara. |
| Mbështetje publike. | Kuptimi i opinioneve, vlerave dhe prioriteteve të publikut dhe palëve të interesit. | <p>Organet qeveritare që sigurojnë qasje për qytetarët, palët e tjera të interesit dhe mediat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drejtoria e komunikimit; • Drejtoria për zhvillim ekonomik; • Drejtoria e arsimit; • Avokati i popullit në qytet; • Këshillat këshillëdhënës; • Forcat e policisë. |

Tabela 6. Identifikimi i akterëve

Kush është palë e interesit

Një palë e interesit përcaktohet si kushdo që (aktualisht, ose në të ardhmen):

- Ka ndikim në Projekt (përfshirë procesin dhe rezultatet e tij);
- Ka interes në Projekt;
- Ndikohet drejtpërdrejt nga Projekti (Draft Plani i Konsultimit dhe Angazhimit të Palëve të Interesit, 2016).

| | Ndikim i ulët | Ndikim i lartë |
|-----------------|--|--|
| Interes i ulët | <p>Grupi i palëve të interesit me përparësi më të ulët (mundësi e ulët përfshirjeje)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mediat lokale. | <p>E dobishme për formulimin e vendimeve dhe opinioneve, ndërmjetësim</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ndërmarrjet Publike (stacioni i autobusëve); • Ofruesit e shërbimeve publike (KEDS, TK, UNITETI, furnizimi rajonal i ujit); • Policia e Kosovës; • Zjarrfikësit (MN). |
| Interes i lartë | <p>Grup i rëndësishëm i palëve të interesit që ndoshta kanë nevojë për fuqizim</p> <ul style="list-style-type: none"> • Përfaqësuesit e qytetarëve (lagjet, fshatrat); • Shoqatat (Shoqata Hekurudhore "Infrakos", Shoqata e Transportit, Shoqata e Çiklistëve, Shoqata e Motoristëve, HANDIKOS, Shoqata për Personat me Shikim të Dëmtuar, klubet e automjeteve); • OJQ-të (Me dorë në zemër, 7 Arte, CDO, Mitrovica Guide në MJ; Sinergija, CWD, CODACDC, Aktiv në MV); • Bizneset (kompanitë e taksive, makinat me qira, parkingjet private, transporti lokal dhe ndërkombëtar i mallrave, kompanitë e sigurimeve); • Shkollat (Shkolla e Mesme Teknike "Arkitekt Sinani" dhe Gjimnazi "Frag Bardhi" në MJ; Shkolla Teknike "Mihajlo Petrovic Alas", "IBCM Mitrovica e Veriut" në MV). | <p>Grupet më kritike të palëve të interesit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drejtoritë përkatëse komunale; • MMPHI; • MAPL. |

Tabela 7. Analiza e akterëve

1.2. Vlerësimi i kapaciteteve dhe burimeve

1.2.1. Vlerësimi i kapaciteteve të komunës për të kryer PMQU

Çdo komunë që fillon një proces të zhvillimit të PMQU duhet të vlerësojë nëse ka kapacitete të mjaftueshme profesionale/teknike, operacionale dhe financiare për ta realizuar atë. Ajo duhet t'i vlerësojë aftësitë në dispozicion brenda organizatës (organizatave) udhëheqëse dhe palëve të interesit (Rupprecht Consult, 2019). Aftësitë e kërkuara për zhvillimin e PMQU janë paraqitur në Tabelën 8.

Përveç vlerësimit të burimeve njerëzore, është gjithashtu e rëndësishme të përcaktohet (një vlerësim i përafërt) buxheti i kërkuar për procesin e zhvillimit të PMQU. Kosto të tilla varen nga fushëveprimi, disponueshmëria e planeve dhe studimeve ekzistuese, dhe asistencë e jashtme e kërkuar (Rupprecht Consult, 2019). Elementet më të kushtueshme përfshijnë mbledhjen e të dhënave dhe modelimin e transportit; prandaj, duhet të jetë e qartë se çfarë lloji dhe sasi e të dhënave dhe nivelit të kompleksitetit të modelimit të transportit kërkohet. Qytetet më të vogla shpesh mund të vendosin të mos përdorin një model transporti për shkak të kostove të tij të larta, në këtë rast ato mund të ndjekin masa të suksesshme të aplikuara në kontekste të

Aftësitë për menaxhim

- Menaxhimi i projektit (ndërtimi i ekipit, zhvillimi i procesit, moderimi dhe dokumentimi);
- Menaxhimi financiar (planifikimi i buxhetit);
- Menaxhimi i stafit (përfshirë menaxhimin e ekipeve multidisiplinare të përbëra nga stafi i brendshëm dhe i jashtëm).

Aftësitë teknike

- Planifikimi urban dhe planifikimi i transportit (përfshirë kornizën rregullatore);
- Ekspertizë në politikat e rëndësishme sektoriale (ekonomike, sociale, mjedisore);
- Moderimi, ndërmjetësimi;
- Metodatat e mbledhjes së të dhënave dhe analiza empirike (sondazhe, intervista dhe modelim);
- Njohja e masave të mobilitetit dhe vlerësimi i ndikimit;
- Aftësitë për të shkruar dhe hartuar për marrëdhëniet me publikun;
- Analiza ekonomike, financimi dhe ekspertiza e investimeve;
- Ekspertiza e prokurimit ligjor.

Tabela 8. Aftësitë e kërkuara për zhvillimin e PMQU-së ngjashme (Rupprecht Consult, 2019). Nëse vlerësohet se komuna nuk ka fonde për të përfunduar procesin e zhvillimit të PMQU vetë, ajo duhet të konsiderojë sigurimin e fondeve të jashtme, të cilat mund të jenë në dispozicion përmes platformave kombëtare dhe ndërkombëtare.

1.2.2. Identifikimi dhe adresimi i boshllëqeve dhe nevojave për zhvillimin e PMQU

Në varësi të boshllëqeve të identifikuara të aftësive, komuna duhet të zhvillojë një strategji drejt mbulimit të tyre, e cila mund të përfshijë trajnimin (e stafit të përfshirë), bashkëpunimin (me departamentet e tjera ose partnerët e tjerë të jashtëm siç janë

Kapacitetet ekzistuese komunale në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut u vlerësuan nga Grupet e tyre përkatëse Punuese, të cilët zbuluan se asnjë nga komunat nuk kishte kapacitete të mjaftueshme teknike dhe operacionale për të zhvilluar PMQU-të vetvetiu. Për më tepër, të dy komunat kishin burime të kufizuara financiare, prandaj vendosën të mbështeten në mbledhjen dhe përpunimin e të dhënave alternative në vend që t'i përdorin modelet e trafikut.

Figura 8. Thirrje për shprehje interesi për një ekspert ndërkombëtar të mobilitetit



WE ARE HIRING

**International Expert for Mobility Assessment
in support of Sustainable Urban Mobility Plan
for Mitrovica South and Mitrovica North**

INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

Hendeqet e identifikuara të aftësive për komunat e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut përfshinin mungesën e njohurive teknike dhe ekspertizës për hartimin e PMQU (të tilla si vlerësimi i situatës së mobilitetit dhe planifikimi i qëndrueshëm i transportit) dhe burime të pamjaftueshme njerëzore për kryerjen e proceseve përkatëse (të tilla si grumbullimi i të dhënave të trafikut dhe procesimi). Rrjedhimisht, partnerë të jashtëm u angazhuan për t'i mbështetur këto procese në të dy komunat.

Sa i përket sjelljes së njohurive dhe ekspertizës teknike, UN-Habitat angazhoi dy ekspertë të mobilitetit, një vendor dhe një ndërkombëtar, për të ndihmuar në analizimin e situatës aktuale të mobilitetit, identifikimin e çështjeve kryesore dhe udhëzimin e procesit të hartimit të PMQU (përfshirë propozimin e konceptit, zhvillimin e skenarëve, caktimin e masave, përgjegjësi dhe planit të aktivitetit, si dhe dispozitat e zbatimit) (UN-Habitat, 2020).

Lidhur me aktivitetet e grumbullimit dhe procesimit të të dhënave, të dy komunat me mbështetjen e UN-Habitat angazhuan OJQ lokale, studentë të shkollave të mesme dhe vullnetarë të tjerë. Komuna e Mitrovicës së Jugut bashkëfinancoi angazhimin e OJQ-së lokale. Për shkak të mungesës së kapaciteteve të OJQ-ve lokale në kryerjen e veprimtarive të numërimit të trafikut, ekipi UN-Habitat, së bashku me përfaqësuesit e komunave, ofruan trajnime përkatëse për anëtarët e tyre dhe nxënësit e shkollave të mesme në të dy komunat. Kjo kontribuoi në drejtim të rritjes së kapaciteteve lokale në numërimin e trafikut, duke aftësuar kështu OJQ-të përkatëse për të kryer aktivitete të ngjashme në të ardhmen.

universitetet), rekrutimin ose nënkontraktimin (p.sh., konsulentë ose ekspertë përkatës) (Rupprecht Consult, 2019).

1.2.3. Përcaktimi i rolet dhe përgjegjësitë e planifikimit

Përgjegjësi për sektorin e transportit urban (përfshirë hartimin e PMQU) po decentralizohen në të gjithë botën, duke u udhëhequr kryesisht nga qeveritë lokale (ose rajonale) (UN-Habitat, 2013). Si nxitësit kryesorë të proceseve përkatëse, komunat duhet të dëshmojnë vullnet të fortë politik, udhëheqje të shëndoshë, transparencë dhe përgjegjësi drejt zbatimit të suksesshëm të politikave, planeve ose ideve të tjera inovative. Duke marrë parasysh natyrën shumë-sektoriale të një PMQU, një gamë e gjerë akterësh duhet të përfshihen në procesin e planifikimit të tij. Pavarësisht nga niveli dhe modaliteti i përfshirjes, të gjithë akterët e përfshirë duhet të kenë role të përcaktuara qartë dhe të kuptuara mirë gjatë gjithë procesit (ose disa pjesë të tij, në varësi të modalitetit të angazhimit) për të shmangur mbivendosjen e përgjegjësi, konfliktin ose mungesën e tij (UN -Habitat, 2013).

Edhe pse procesi i hartimit të PMQU drejtohet kryesisht nga akterët lokalë ose rajonalë, qeveria qendrore luan një rol vendimtar në promovimin e planifikimit të integruar dhe sigurimin e asistencës teknike ose financiare për zbatimin e masave të tyre (UN-Habitat, 2013). Prandaj, institucionet e nivelit qendror gjithashtu ishin të përfshira në të gjitha proceset e zhvillimit të SUMP në Mitrovicën Jugore dhe Mitrovicën Veriore.

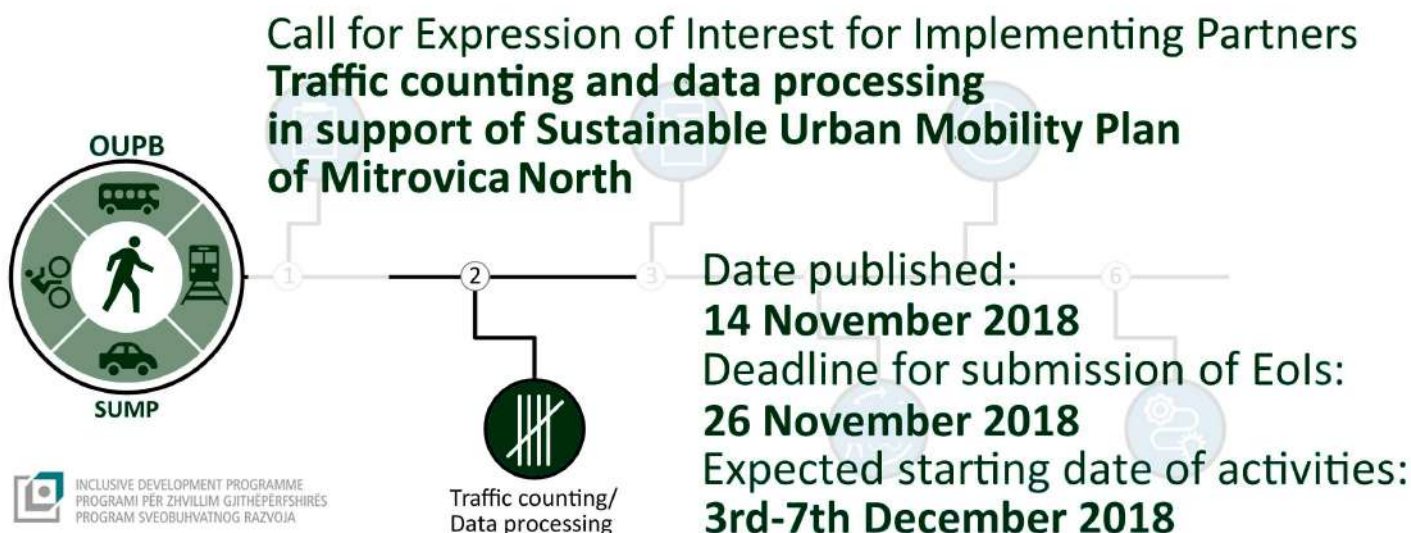
Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe komuna e Mitrovicës së Veriut janë organet kryesore kompetente për zhvillimin dhe zbatimin e PMQU-ve të tyre përkatëse, me mbështetjen e partnerëve zbatues të Programit të Zhvillimit Gjithëpërfshirës (UN-Habitat dhe CBM). Për shkak të kapaciteteve të pamjaftueshme teknike dhe operacionale lokale në të dy komunat, është siguruar asistencë e jashtme në faza të ndryshme të proceseve të tyre të hartimit të PMQU. Ndërsa aftësitë teknike janë siguruar përmes angazhimit të ekspertëve shtesë të trafikut / mobilitetit (si vendas ashtu edhe ndërkombëtar), aftësitë operacionale për proceset e grumbullimit të të dhënave (numërimi i trafikut dhe pyetësorët) janë siguruar përmes angazhimit (thirrjes së hapur) të OSHC-ve lokale dhe shkollave të mesme, të cilat bashkërisht përbëjnë Ekipin Operacional.

| Institucioni / entiteti | | Faza 1 | Faza 2 | Faza 3 | Faza 4 | Faza 5 | Faza 6 |
|-------------------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Lokal | Komuna e Mitrovicës së Jugut (MJ) | | | | | | |
| | Komuna e Mitrovicës së Veriut (MV) | | | | | | |
| Qendror | Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës | | | | | | |
| | Policia e Kosovës | | | | | | |
| | Dogana e Kosovës | | | | | | |
| Akademia | Shkolla e Mesme Teknike "Arkitekt Sinani" (MJ) | | | | | | |
| | Gjimnazi "Frang Bardhi" (MJ) | | | | | | |
| | Shkolla e Mesme Teknike "Mihajlo Petrovic Alas" (MV) | | | | | | |
| | Universitetet (fakultetet teknike) (MJ & MV) | | | | | | |
| OSHC-të | Community Building Mitrovica (MJ & MV) | | | | | | |
| | Me dorë në zemër (MS) | | | | | | |
| | Qendra Edukative për të Rinj - Sinergija (MV) | | | | | | |
| | OJQ të tjera lokale (MJ & MV) | | | | | | |
| Experts | UN-Habitat (MJ & MV) | | | | | | |
| | Ekspertë të trafikut / mobilitetit (MJ & MV) | | | | | | |

| | | | | |
|----------|--|----------------------------|--|--------------------|
| LEGJENDA | | Kontribut i konsiderueshëm | | Kontributi dytësor |
|----------|--|----------------------------|--|--------------------|

Tabela 9. Palët e përfshira dhe roli i tyre në proceset e zhvillimit të PMQU-së në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

Figura 9. Thirrje për shprehje të interesit për partnerë zbatues: Numërimi i trafikut dhe procesimi i të dhënave në mbështetje të PMQU-së në Mitrovicën e Veriut (UN-Habitat, 2018)



Ekipi Operacional në Mitrovicën e Jugut përbëhej nga 102 anëtarë, përfshirë vullnetarë nga OJQ lokale “Me dorë në zemër” (e angazhuar për të kryer aktivitetin e numërimit të trafikut), “Qendra Rinore” dhe iniciativa “Zgjatma Dorën” dhe studentë të shkollës së mesme nga Shkolla e Mesme Teknike “Arkitekt Sinani” dhe Gjimnazi “Frang Bardhi”. Ndërsa ajo e Mitrovicës së Veriut përfshinte 65 anëtarë (me një përbërje gjinore gati 50/50), vullnetarë të OJQ-së lokale “Qendra Edukative për të Rinj – Sinergija” dhe nxënës të shkollave të mesme nga Shkolla e

Mesme Teknike “Mihajlo Petrovic Alas”.² OJQ-të lokale ishin përgjegjëse për mbështetjen e aktiviteteve përgatitore, kryerjen e procesit të numërimit të trafikut, grumbullimin dhe procesimin e të dhënave (e elaboruar më tej në Tabelën 10). Nxënësit e shkollave të mesme nga të dy komunat, të cilët ishin të angazhuar me pëlqimin e dhënë me shkrim nga prindërit e tyre, ishin përgjegjës për ndërmarrjen e procesit të numërimit të trafikut.

| Aktivitetet | Detyrat |
|--|---|
| Aktivitete përgatitore | <ul style="list-style-type: none"> • Të gjitha logjistikat (agjenda, vendet e takimeve, ftesat, etj.); • Organizimi i takimeve përgatitore (ndarja e grupeve, emërimi i udhëheqësve të grupeve, monitoruesit, etj.); • Identifikimi dhe mobilizimi i grupit të numërimit; • Organizimi i trajnimeve të numërimit për grupin; • Organizimi i një vizite në terren dhe testimi i formave të numërimit; • Përgatitja e paketës së numërimit (që përfshin formatin e paracaktuar të numërimit të shtypur në formatin A4, lapsa, kalkulatorë, veshje fluoreshente për pjesëmarrësit, fletë të bardha A4, portofol për futjen e të dhënave, ushqime, pije, etj.); |
| Numërimi i trafikut | <ul style="list-style-type: none"> • Kryerja e numërimit të trafikut duke ndjekur orarin dhe treguesit e matjes, bazuar në orientimin e ofruar nga UN-Habitat dhe komuna; |
| Monitorimi / Kontrolli i cilësisë | <ul style="list-style-type: none"> • Monitorimi i zbatimit dhe efektivitetit të veprimtarisë së numërimit dhe vlerësimi i nevojës për veprim të mëtejshëm; |
| Grumbullimi dhe klasifikimi i materialit të grumbulluar | <ul style="list-style-type: none"> • Grumbullimi dhe klasifikimi i të dhënave nga pikat e regjistrimit në dosje të ndara; • Rregullimi dhe klasifikimi i të dhënave duhet të bëhet duke ndjekur orët, ditët dhe pikët e numërimit për secilin grup; |
| Procesimi i të dhënave | <ul style="list-style-type: none"> • Grumbullimi, plotësimi dhe procesimi i të dhënave në format excel dhe letër për të gjitha artikujt; • Grumbullimi, plotësimi dhe gjeo-referencimi (në formatin GIS) i të dhënave dixhitale hartografike për të gjitha pikat; • Siguroni një raport përfundimtar narrativ të shkruar. |

Tabela 10. Roli dhe përgjegjësitë e OJQ-ve të angazhuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

² Numri i anëtarëve të Ekipit Operacional midis dy komunave dallon për shkak të fushëveprimit të punës (p.sh., numri i pikave të regjistrimit të trafikut).

1.3. Përcaktoni kornizën e planifikimit

1.3.1. Vlerësoni kërkesat e planifikimit që ndikojnë në PMQU

PMQU është inkorporuar në një kornizë më të gjerë të planifikimit rajonal dhe kombëtar; prandaj, planifikuesit dhe palët e tjera të përfshira në procesin e përgatitjes së tij duhet të jenë të vetëdijshëm për kërkesat ligjore të planifikimit dhe strategjitë dhe proceset përkatëse që ndikojnë në të (Rupprecht Consult, 2019). Ky hap është i rëndësishëm sa i përket lidhjes së planifikimit të transportit me procese të tjera të planifikimit (në lidhje me planifikimin e shfrytëzimit të tokës, investimet në infrastrukturë, mbrojtjen e mjedisit, përfshirjen sociale, barazinë gjinore, zhvillimin ekonomik, sigurinë dhe shëndetin, etj.), koordinimin e qëllimeve dhe objektivave, identifikimin e mundësive, dhe shmangien e konflikteve.

Në lidhje me këtë, gjatë përgatitjes për hartimin e PMQU-ve të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut, korniza ligjore përkatëse dhe dokumentet përkatëse ligjore dhe të planifikimit (politikat, strategjitë dhe planet përkatëse) janë vlerësuar si në nivelin e qeverisjes qendrore ashtu edhe në atë lokale. Ligjet dhe udhëzimet administrative (UA) përkatëse që rregullojnë drejtpërdrejt ose në mënyrë të tërthortë sektorin e transportit në Kosovë janë përmbledhur shkurtimisht në Shtojcën A (PIPS, 2019; GIZ, 2018).

Sipas kornizës ligjore të Kosovës, komunat janë përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit urban dhe peri-urban brenda kufijve të tyre administrativë. Përveç kompetencave të tyre në rrugët lokale, në raste specifike, komunat mund të marrin pëlqimin nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës për mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve nacionale ose rajonale që kalojnë nëpër zonat urbane, planifikimin e zhvillimit të rrugëve ose planeve të rindërtimit, planifikimin dhe zbatimin e sigurisë rrugore dhe masat e mbrojtura mjedisore përkatëse, si dhe mbajtjen e të dhënave përkatëse.

Dokumentet e lidhura me planifikimin dhe transportin në nivelin qendror përfshijnë Planin Hapësinor të Kosovës (2010-2020+),

Strategjinë Sektoriale dhe të Transportit Multimodal (2015-2025) dhe Planin 5-vjeçar të Veprimit, Strategjinë e Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit në Kosovë (2015 - Versioni 1.6), si dhe Raporti i Zhvillimit Hapësinor për Sektorin e Transportit (2004).

Dokumentet e rishikuara lokale të planifikimit hapësinor dhe transportit dhe mobilitetit për Mitrovicën Jugore përfshijnë:

- Planin Zhvillimor Komunal (PZHK) 2020-2028+;
- Vlerësimin Strategjik Mjedisor të PZHK-së (2019);
- Planin e Zhvillimit Urban (PZHU) 2009-2025,
- Planet Rregulluese Urbane (PRRU) për Qendrën (2010-2025+), Fidanishte (2010-2025+), Ilirida (2010-2025+), Bair (2012-2025+), Ura e Gjakut (2014) dhe Sitnica (2014);
- Planin Lokal të Veprimit në Mjedis (2012-2017);
- Rregulloren Komunale Nr. 17/2013 për Parkimin Publik;
- Rregulloren Komunale Nr. 01/2013 për Kriteret për Kategorizimin e Rrugëve Komunale;
- Rregulloren Komunale Nr. 04/2012 për Rrugët Komunale dhe Rrugët e pakategorizuara;
- Rregulloren Komunale Nr. 02/2012 për Organizimin, Kompetencat dhe Përgjegjësitë e Administratës Komunale;
- Rregulloren Komunale Nr. 04/2011 për Organizimin dhe Bashkëpunimin e Komunës me Fshatrat, Vendbanimet dhe Lagjet Urbane në Komunën e Mitrovicës;
- Rregulloren Komunale Nr. 05/2006 për Përcaktimin e Linjave të Udhëtimit, Marrëdhëniet dhe Renditjen e Transportit të Rregullt të Pasagjerëve në kuadër të Trafikut Urban dhe Urban-Periferik në Komunën e Mitrovicës.

Ndërsa për Mitrovicën e Veriut:

- Planin Zhvillimor Komunal (PZHK) *2009-2025 (hartuar para themelimit të Komunës së MV);
- Draftin – e Planit Zhvillimor Komunal (PZHK) 2019-2029+;
- Planin Zhvillimor Urban (PZHU) *2009-2025 (hartuar para themelimit të Komunës së MV);
- Draftin – e Planit Lokal të Veprimit në Mjedis 2015-2020;
- Draftin – e Planit të Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta 2018-2022.

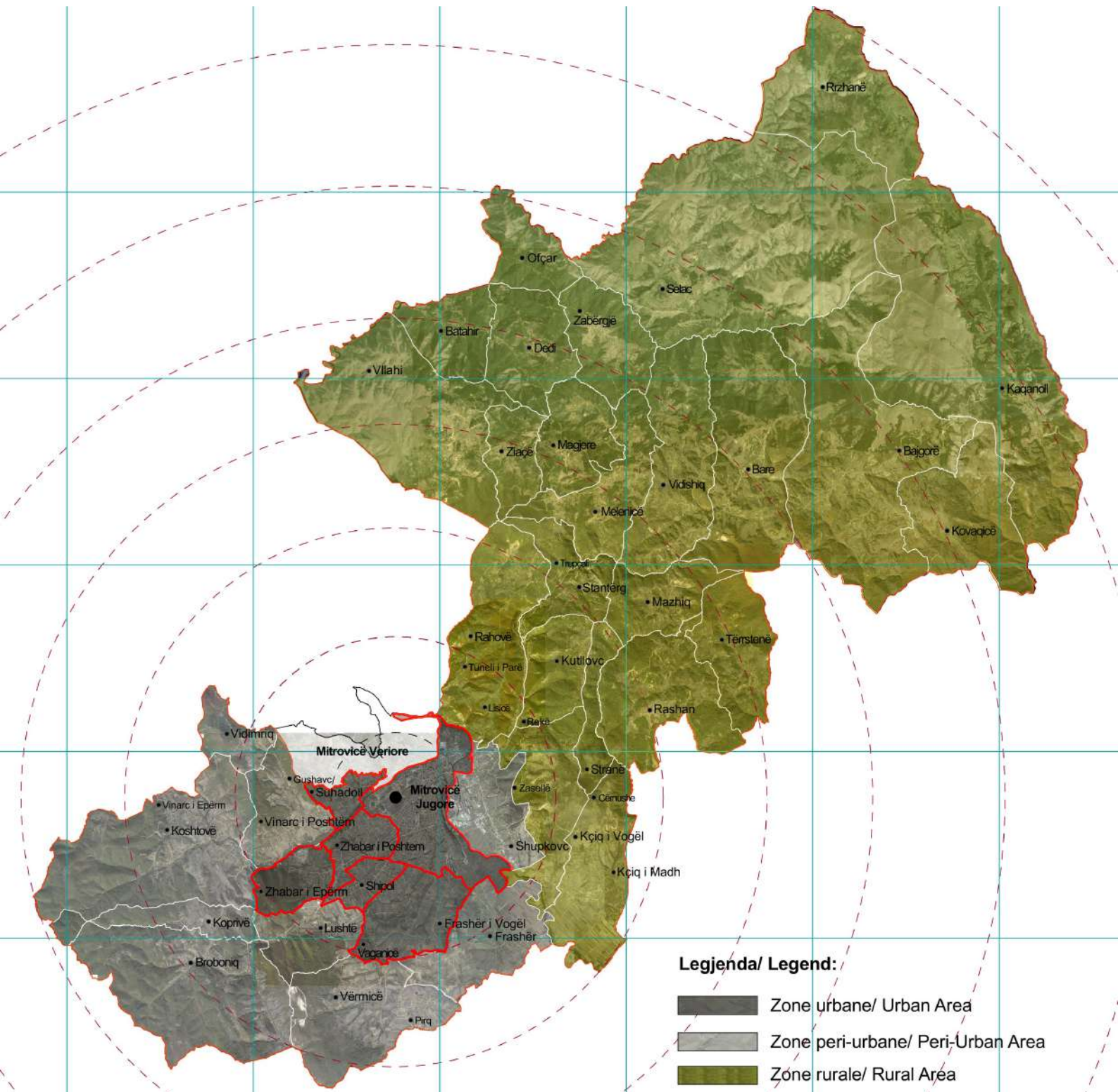
1.3.2. Përcaktimi shtrirjen gjeografike

PMQU duhet të mbulojë një “zonë funksionale urbane” bazuar në flukset e udhëtimit në punë, e cila në varësi të kontekstit lokal (p.sh., dendësia e popullsisë, tregu i punës, zona periferike e punëtorëve) mund të përfshijë një qytet dhe zonën e tij periferike përreth, një

rajon të tërë policentrik, ose një grup tjetër të komunave (Rupprecht Consult, 2019).

PMQU-të e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut adresojnë sistemet e mobilitetit në qytetet përkatëse së bashku me zonat e tyre peri-urbane përreth.

Figura 10. Harta e zonave urbane, periferike dhe rurale në Mitrovicën e Jugut (Mitrovica e Veriut (e gjithë pjesa urbane) në pjesën e sipërme me ngjyrë të bardhë) (UN-Habitat,2020)



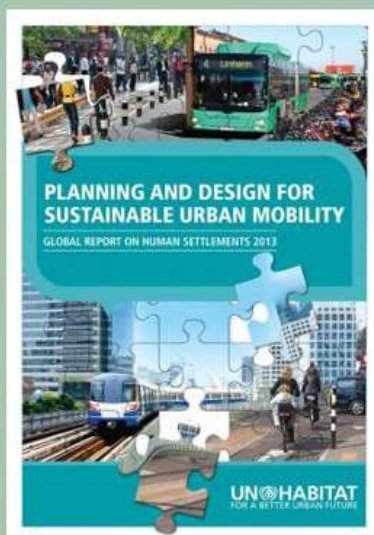
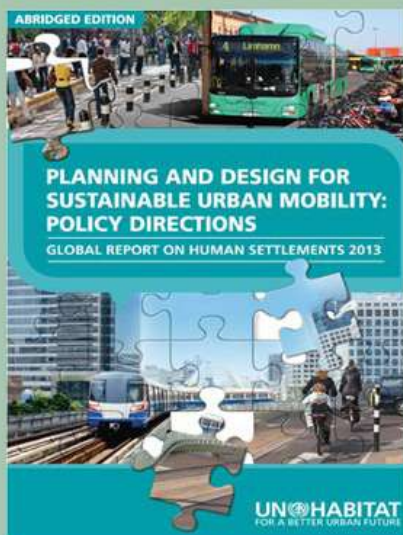
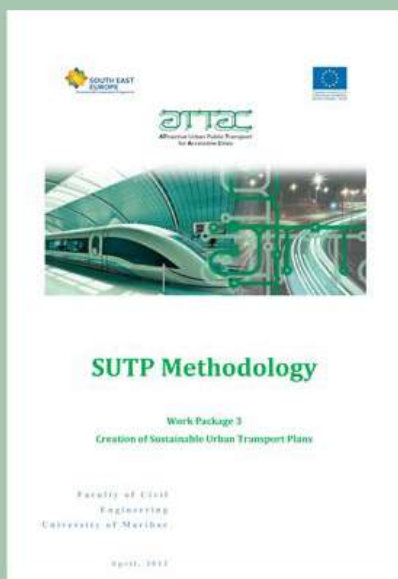
1.3.3. Pajtohuni për qasjen e planifikimit të PMQU, metodologjinë dhe planin e punës

PMQU-të zbatohen gjerësisht në të gjithë Evropën dhe më gjerë; prandaj, ekzistojnë udhëzime të gjera praktike dhe praktika të mira që mund të ndiqen kur planifikoni për

një sistem transporti më të qëndrueshëm, konkurrues dhe me burime më të efektshme. Disa nga dokumentet udhëzuese të disponueshme, të cilat gjithashtu janë shqyrtuar gjatë përgatitjes së PMQU-ve të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut, paraqiten në Tabelën 11.

Tabela 11. Lista e udhëzuesve përkatës ndërkombëtar të PMQU-së

- ATTAC. (2012). Metodologjia e SUTP. Paketa e Punës 3 - Krijimi i Planeve të Transportit të Qëndrueshëm Urban.
- Komisioni Evropian (KE). (2013). Një koncept për planet e mobilitetit të qëndrueshëm urban.
- UN-Habitat. (2013). Planifikimi dhe dizajni për mobilitetin e qëndrueshëm urban: Drejtime të politikave.
- UN-Habitat. (2013). Planifikimi dhe dizajni për mobilitetin e qëndrueshëm urban.
- Këshilli Botëror i Biznesit për Zhvillim të Qëndrueshëm (WBCSD). (2015). Metodologjia dhe metoda e llogaritjes së treguesit për mobilitetin e qëndrueshëm urban.
- Rupprecht Consult. (2019). Udhëzuesi për Hartimin dhe Zbatimin e Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, Botimi i dytë.



Sapo të kuptohen mirë parimet e PMQU (shpjeguar në fillim të këtij dokumenti), udhëzimet ndërkombëtare për qasjen dhe metodologjinë përkatëse duhet të përshtaten me kontekstin, nevojat dhe kërkesat specifike lokale.

Për hartimin e PMQU-ve për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut, UN-Habitat përgatiti një Draft Metodologji, e

cila përfshinte qasjen e përgjithshme drejt përmirësimit të sistemeve përkatëse të mobilitetit dhe caktimin e qëllimeve dhe objektivave, zhvillimin e vizionit afatgjatë dhe masat zbatuese afatshkurtra, për përfshirjen e palëve të interesit, metodologjitë e kërkimit dhe vlerësimit, strukturat organizative dhe rolet përkatëse, si dhe planin indikativ të punës dhe afatet kohore.



Figura 11. Grupi punues tematik mbi politikat e çiklizmit - Zyrtarë komunalë nga Mitrovica e Veriut dhe Zveçani, OJQ, Policia, UN-Habitat.



Figura 12. Grupi punues i PMQU-së që përcakton kronologjinë për aktivitetet e ndërlidhura në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2018)

Draft Metodologjia me kronologjinë përkatëse është elaboruar dhe përmirësuar më tej në bashkëpunim me Grupet Punuese të komunave përkatëse dhe palët kryesore të interesit, dhe më vonë iu prezantua vendimmarrësve (Bordit të Drejtorëve në Mitrovicën e Jugut dhe Grupit për

infrastrukturën teknike dhe mobilitetin në Mitrovicën e Veriut) për aprovim. Pas miratimit të Metodologjisë së PMQU filloi procesi i përgatitjes së numërimit të trafikut dhe anketave për identifikimin e nevojave dhe boshllëqeve që lidhen me transportin dhe mobilitetin që duhet të adresohen.

Plani i mobilitetit të qendrueshem urban për Mitrovicën Jugore

Kalendari/Punët përgaditore / Shtirja kohore e aktiviteteve e përcaktuar me date 27/02/2018

| Mars 2018 | | | | | Prill 2018 | | | | | | | | | |
|-----------|---------------------------------------|---|----|-------------------------------------|---|--|-----------|---|--|----|----|----|----------|--------|
| H | M | M | E | P | H | M | M | E | P | SH | D | | | |
| | Punetoria ditore 28 | | 1 | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | | | | |
| 5 | 6 | Përgatitja e formatit të incizimit Përpilimi/Hartimi i materialeve përcellose/udhëzimi me për incizimet në terren | 8 | 9 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | | | | | |
| 12 | Takimi i grupit 13 punues | 14 | 15 | 16 | 16 | Printimi i materialit (Paketa për incizim) | 18 | 19 | Njoftimi i Policisë për aktivitetet (Kërkesë për mbështetje) | 20 | | | | |
| 19 | Kontraktimi i OJQ | Takimi me nxenes/mates potencial | | 23 | Takimi përgaditor -Ndaja e materialeve -Testimi në terren | 24 | E merkure | 25 | INCIZIMI I PARË | 26 | 27 | 28 | E shtune | E dite |
| 26 | Lista përfundimtare e e matesve (OJQ) | Takimi njoftues me shkollën e mesme dhe grupet tjera të interesit | 28 | TAKIMI informues me grupin operativ | 30 | Raporti i takimeve të përpiluar nga OJQ | 30 | Monitorimi nga grupi punues dhe policia e Kosoves | | | | | | |



Figura 13. Shembull i kalendarit për punët përgatitore në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2018)

REALIZIMI I HAPIT TË RËNDËSISHËM

Terreni i përgatitur për hartimin e SUMP.



4.2

| | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Logo of the Ministry of Urban Planning and Construction of Kosovo



2. FAZA E HULUMTIMIT



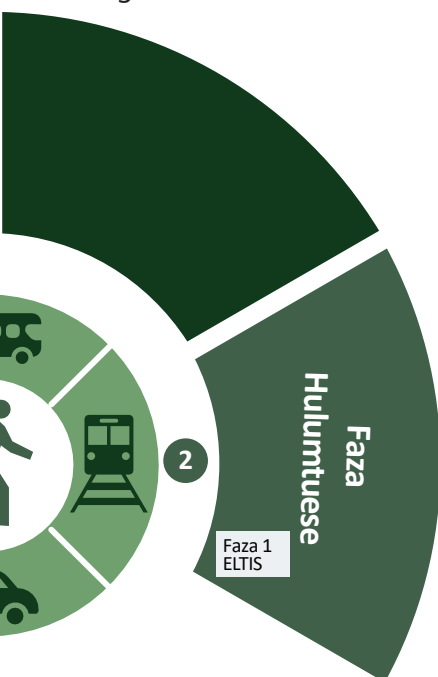
Informatat rreth kornizës ligjore, modeleve të mobilitetit, flukset e trafikut, flotës së automjeteve, si dhe të dhënat demografike e të dhënat tjera socio-ekonomike janë të nevojshme gjatë vlerësimit të situatës së mobilitetit, zhvillimit të skenarëve të mundshëm dhe vendosjes së synimeve për politikën e ardhshme. Informacionet dhe të dhënat e tilla shpesh janë të fragmentuara ose jo të harmonizuara (për sa i përket afateve kohore ose mbulueshmërisë hapësinore), prandaj ato duhet të përmbliidhen siç duhet për të kuptuar më mirë situatën në fjalë (Rupprecht Consult, 2019). Kjo fazë shtjellon hapat kryesorë të hulumtimit dhe aktivitetet përkatëse drejt grumbullimit të informacionit të nevojshëm për hartimin e një PMQU-i, siç paraqitet në Figurën 14.

2.1. Përcaktimi metodologjik e hulumtimit

Të dhënat e nevojshme për zhvillimin e një PMQU janë të ndryshme, duke përfshirë aspekte të ndryshme, të tilla si ndotja e ajrit,

Figura 14. Faza e hulumtimit

emetimet, bllokimet e trafikut, zhurma, përdorimi i hapësirës, aksidentet dhe fatalitetet, qasja, përballueshmëria dhe sjelljet e tjera të mobilitetit. Disa nga të dhënat e kërkuara për zhvillimin e një PMQU-je veçse mund të gjinden në bazat e të dhënave ekzistuese, megjithatë, të dhëna të tjera mund të duhet të nxjerren përmes studimeve shtesë, matjeve në terren (përmes pajisjeve të numërimit të trafikut) ose anketave të popullsisë (WBCSD, 2015). Prandaj, boshllëqet e të dhënave dhe informacionit për çështjet aktuale të mobilitetit duhet të identifikohen herët. Grumbullimi i saktë i të dhënave dhe analizimi i duhur i tyre janë të rëndësishme në hartimin e një PMQU-je realiste dhe të bazuar në të dhëna; mirëpo përvetësimi i tyre duhet të pasohet nga një identifikim i duhur i të dhënave të kërkuara dhe burimeve të tyre, si dhe një metodologji kërkimore e përcaktuar mirë. Boshllëqet e të dhënave dhe informacionit duhet të identifikohen herët. Prandaj, është e nevojshme të ketë bashkëpunim të ngushtë me pronarët e të dhënave dhe palët e tjera të interesit përmes proceseve pjesëmarrëse (Rupprecht Consult, 2019).



2.1 Përcaktimi metodologjik e hulumtimit

- 2.1.1. Identifikoni burimet e informacionit dhe të dhënave
- 2.1.2. Përcaktimi qasjen dhe metodologjinë e grumbullimit të të dhënave

2.2 Kryeni matjet në terren (incizime/numërime të trafikut)

- 2.2.1. Përcaktimi planin e regjistrimit (përfshirë pikat dhe periudhat e numërimit të trafikut) dhe përgatituri për aktivitetin
- 2.2.2. Përpiloni materiale për grumbullimin e të dhënave (formularët e regjistrimit në terren)
- 2.2.3. Trajtoni Ekipin Operacional dhe kryeni një test pilot
- 2.2.4. Kryeni dhe monitoroni veprimtarinë e numërimit të trafikut

2.3 Kryeni anketat për popullsinë (anketa online, pyetësor dhe intervista të synuara)

- 2.3.1. Përcaktimi grupet e synuara
- 2.3.2. Përcaktimi madhësinë e mostrës
- 2.3.3. Hartoni përmbajtjen e pyetësorëve (për popullatën e përgjithshme dhe grupet e synuara)
- 2.3.4. Lansimi i pyetësorit dhe inkurajimi i pjesëmarrjes së qytetarëve
- 2.3.5. Mbajtja e intervistave shtesë ose fokus grupe me palët e interesit (nëse është e nevojshme)

2.4 Përpunimi dhe analizimi i të dhënave

- 2.4.1. Mbledhja dhe klasifikimi i të dhënave (nga incizimet në terren dhe anketimet e popullsisë)
- 2.4.2. Përpunimi dhe shpërndarja e të dhënave për analizë

Arritja 2:
Incizimi i situatës ekzistuese,
sjelljeve dhe nevojave

2.1.1. Identifikoni burimet e informacionit dhe të dhënave

Të dhënat hyrëse për hartimin e PMQU bazohen në matje specifike në terren ose anketat e popullsisë (të dizajnuara për kontekstin specifik), ose informacione të tjera në dispozicion të ruajtura në bazat e të dhënave ekzistuese (WBCSD, 2015). Meqenëse informacioni dhe të dhënat specifike që lidhen me transportin dhe mobilitetin urban janë shpesh të paplota, është thelbësore të fillohet me identifikimin e të dhënave që nevojiten për hartimin e PMQU, çfarë është në dispozicion dhe çfarë mungon, si dhe se ku mund të gjenden të dhëna të tilla (burimet e të dhënave) (Rupprecht Consult, 2019).

Të dhënat ekzistuese mund të rrjedhin nga bazat e të dhënave ndërkombëtare ose kombëtare (p.sh., emetimet e ndotjes së ajrit, emetimet e gazrave serrë dhe eficientia e energjisë) dhe nga njësitë vendore (ose rajonale), siç janë departamentet komunale të ndërlidhura me planifikimin urban ose mobilitetin, ose organet e tjera kompetente (p.sh., statistikat socio-ekonomike, aksidentet e trafikut dhe fatalitetet, vëllimet e trafikut, financat publike që lidhen me transportin, etj.) (WBCSD, 2015). Disa të dhëna mund të jenë në pronësi të operatorëve tregtarë, të cilët mund të hezitojnë t'i ndajnë ato (duke kërkuar një pagesë të lartë ose konfidencialitet tregtar). Prandaj, identifikimi dhe përfshirja e hershme

e pronarëve të të dhënave të brendshme dhe të jashtme është e rëndësishme në rritjen e gatishmërisë së tyre për të bashkëpunuar (Rupprecht Consult, 2019). Tabela 12 tregon një shembull të identifikimit të burimeve të të dhënave për informacionin e kërkuar të nevojshëm për përcaktimin e treguesve gjatë hartimit të PMQU (WBCSD, 2015).

2.1.2. Përcaktimi i qasjes dhe metodologjinë e grumbullimit të të dhënave

Kur mungojnë të dhënat e kërkuara për hartimin e PMQU, ato duhet të grumbullohen përmes mjeteve/studimeve shtesë, të kryera përmes metodologjive të përcaktuara mirë që ndjekin qasje sasiore e cilësore (Adell & Ljungberg, 2014). Të dhënat që rrjedhin nga bazat ekzistuese të të dhënave publike, matjet në terren dhe anketat e popullsisë konsiderohen të dhëna të paprocesuara. Pasi të grumbullohen të gjitha të dhënat e paprocesuara, ato duhet të analizohen dhe llogariten (procesohen) përmes softuerit specifik (siç është GIS) ose modeleve të trafikut, të interpretuara nga ekspertët përkatës të fushës (WBCSD, 2015). Përmbledhja e lidhjeve logjike midis metodologjive të grumbullimit të të dhënave paraqitet në Figurën 15.

Për shkak të mungesës së të dhënave të disponueshme dhe të përditësuara shpesh të lidhura me mobilitetin, hulumtimi për hartimin e PMQU për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën

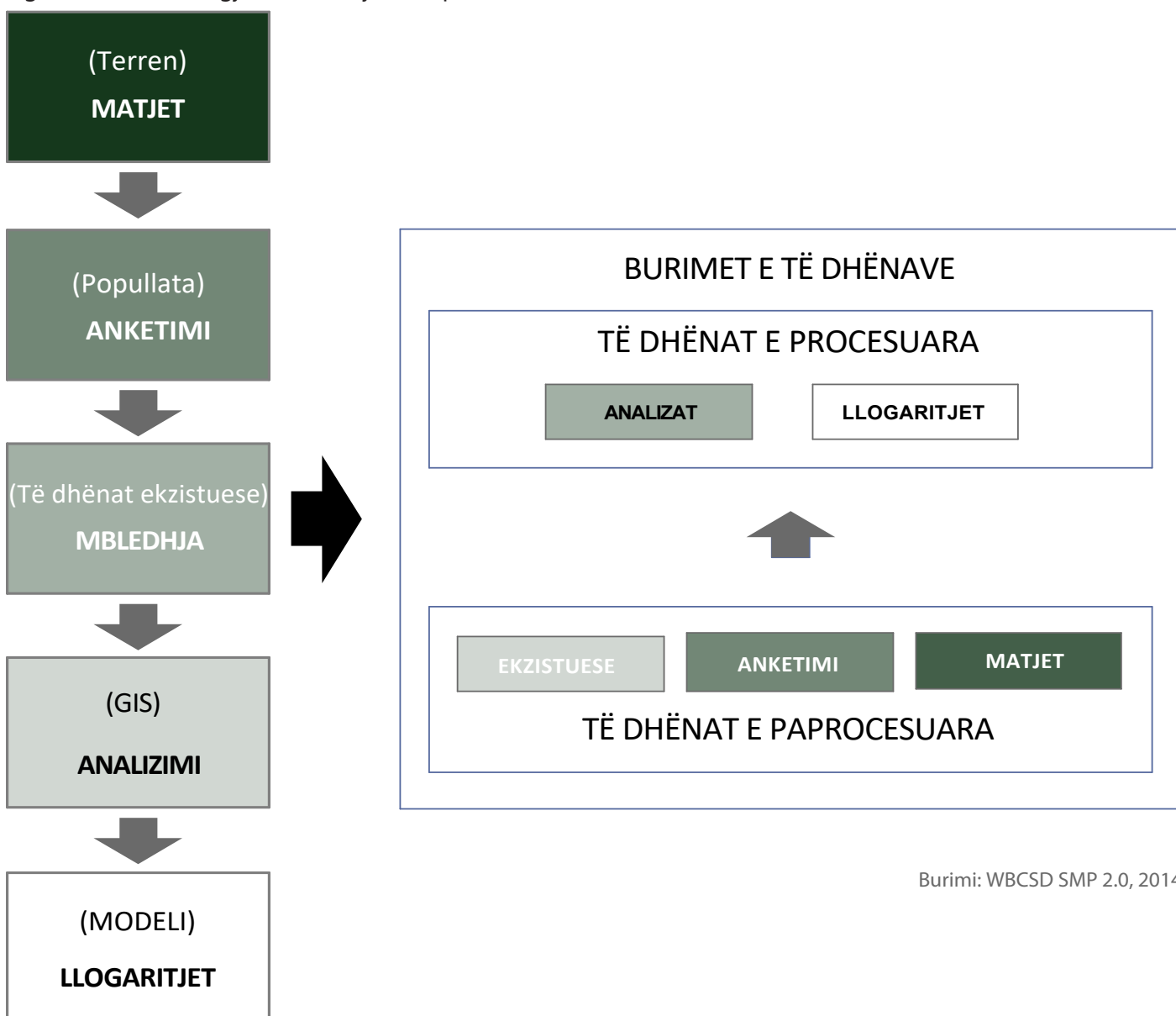
Tabela 12. Shembuj të burimeve të të dhënave (WBCSD, 2015)

| Treguesit | Shembuj të burimeve të të dhënave |
|--|--|
| Përballueshmëria | Raporti i ndërmarrjeve të transportit publik; Regjistrimi kombëtar / në nivel qyteti; |
| Ndotja e ajrit; gazrat serrë; eficientia e energjisë | Të dhënat e qytetit mbi parkingjet; Agjencitë mjedisore; Raporti i emetimeve Kombëtare / Qytet; Rregulloret standarde për emetimet / km; |
| Bllokimi i trafikut | (nëse jo matja në terren) Aplikacioni online ose pajisjet e navigimit; |
| Zhurma | (nëse jo matja në terren) Zyra e statistikave; |
| Fatalitetet | Statistikat e aksidenteve të trafikut rrugor; Regjistrimi kombëtar / në nivel qyteti; Baza e të dhënave të treguesve global të Bankës Botërore / KB; |
| Qasja | Regjistrimi kombëtar / në nivel qyteti; Zyra e statistikave; |
| Diversiteti funksional | Zyra e planifikimit urban; |
| Financat publike | Raporti i qëndrueshmërisë së ndërmarrjeve të transportit publik; Buxhetet e qytetit; |
| Shfrytëzimi i hapësirës | Zyra e planifikimit urban; |
| Mobiliteti aktiv | Zyra e planifikimit urban; Zyra e mobilitetit. |

e Veriut është bazuar në hulumtimin sasior dhe cilësor, si dhe në rishikimin e kornizës ligjore, si dhe dokumenteve të tjera staturore dhe të planifikimit. Hulumtimi sasior përfshiu numërimin e trafikut (regjistruar në disa pika matëse brenda zonës funksionale të përcaktuar urbane, si dhe rrugëve rajonale dhe nacionale), ndërsa hulumtimi cilësor u krye përmes anketave specifike në internet (për popullatën e përgjithshme dhe grupet e synuara), si dhe intervistat (me palët përkatëse të interesit).

Qytetet që kanë burime të kufizuara financiare për të kryer modele të trafikut, siç është rasti i Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut, mund të duhet të mbështeten në të dhënat e paprocesuara (WBCSD, 2015). Prandaj, grumbullimi i të dhënave të sakta dhe adresimi i tyre në mënyrë objektive dhe profesionale është thelbësore në hartimin e një PMQU real dhe të bazuar në të dhëna.

Figura 15. Metodologjia e mbledhjes dhe procesimit të të dhënave (WBCSD, 2014)



Burimi: WBCSD SMP 2.0, 2014

2.2. Kryeni matjet në terren

Disa të dhëna të nevojshme për hartimin e PMQU, siç janë vëllimet ose bllokimet/ngarkesa e trafikut, mund të mos jenë të disponueshme (në nivelin e kërkuar) në bazat ekzistuese të të dhënave, prandaj, ato zakonisht nxirren përmes matjeve në terren. Matjet në terren mund të kryhen përmes instrumenteve teknike ose veprimtarive të numërimit/regjistrimit të trafikut në vendet përfaqësuese (WBCSD, 2015).

Vëllimet e trafikut në Kosovë maten nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës në rrugët rajonale dhe nacionale. Sa i përket Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut, të dhëna të tilla ishin në dispozicion vetëm për vendet (siç janë Broboniq dhe Kushtova) jashtë zonës urbane. Prandaj, kërkoheshin matje shtesë në terren për ta kuptuar kontekstin e mobilitetit urban.

2.2.1. Përcaktimi i planit të regjistrimit dhe përgatituri për aktivitetin

Procesi i regjistrimit të trafikut ka nevojë për një plan regjistrimi/matjeje, i cili përfshin përcaktimin e vendeve përfaqësuese dhe pikave të matjes, periudhave të matjes dhe modeleve/formularëve të regjistrimit që duhet të zhvillohen përmes diskutimeve të përbashkëta dhe bashkëpunimit midis zyrtarëve të përfshirë të komunës, ekspertëve, palëve të interesit dhe palëve të tjera të përfshira.

Aktivitetet e matjes në terren në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut drejtohen nga Grupet Punuese përkatëse për PMQU dhe ekipi i UN-Habitat, në bashkëpunim të ngushtë me Ekipet Operacionale në fjalë (OJQ-të e angazhuara dhe nxënësit e shkollave të mesme). Për përcaktimin e procesit të

numërimit të trafikut, matjen e pikave dhe periudhave, formatet e regjistrimit dhe përdorimin e tyre, si dhe rolet dhe përgjegjësitë përkatëse në kryerjen e veprimtarive të matjes në terren janë mbajtur disa takime informuese, koordinuese, përgatitore si dhe punëtori. Ekipi Operacional (i përbërë nga 102 anëtarë në Mitrovicën e Jugut dhe 65 në Mitrovicën e Veriut) gjithashtu u trajnuar për përdorimin e formularëve të regjistrimit, pasuar nga një test pilot, i shtjelluar më tej në seksionin përkatës.

Leja për kryerjen e aktiviteteve të tilla duhet të merret edhe nga organet kompetente, siç është Policia e Kosovës. Meqenëse të dy komunat përfshinin nxënës të shkollave të mesme në aktivitetet e tyre të numërimit të trafikut, pëlqimi i prindërve të tyre gjithashtu kërkohet para përfshirjes së tyre.

Figura 16. Të dhëna mbi trafikun ditor (07:00-19:00), volumni ditor i trafikut dhe struktura e automjeteve në Broboniq (UN-Habitat, 2020)

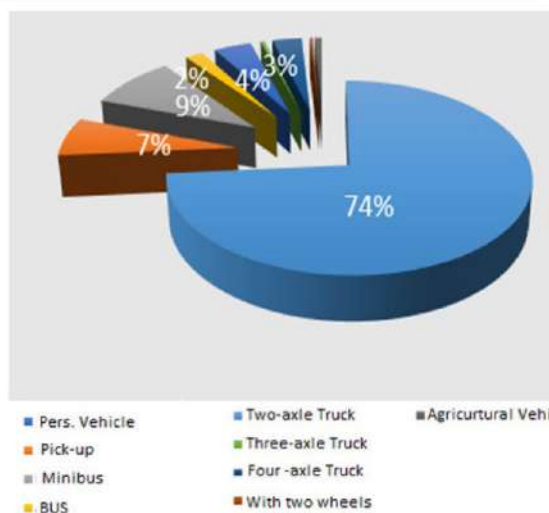
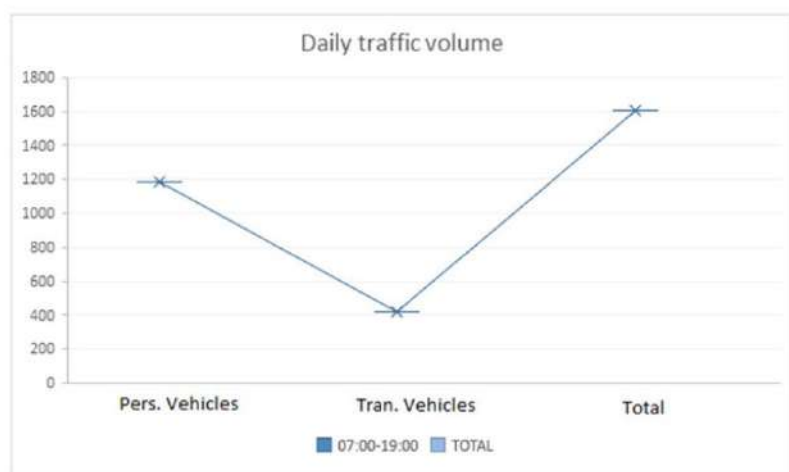
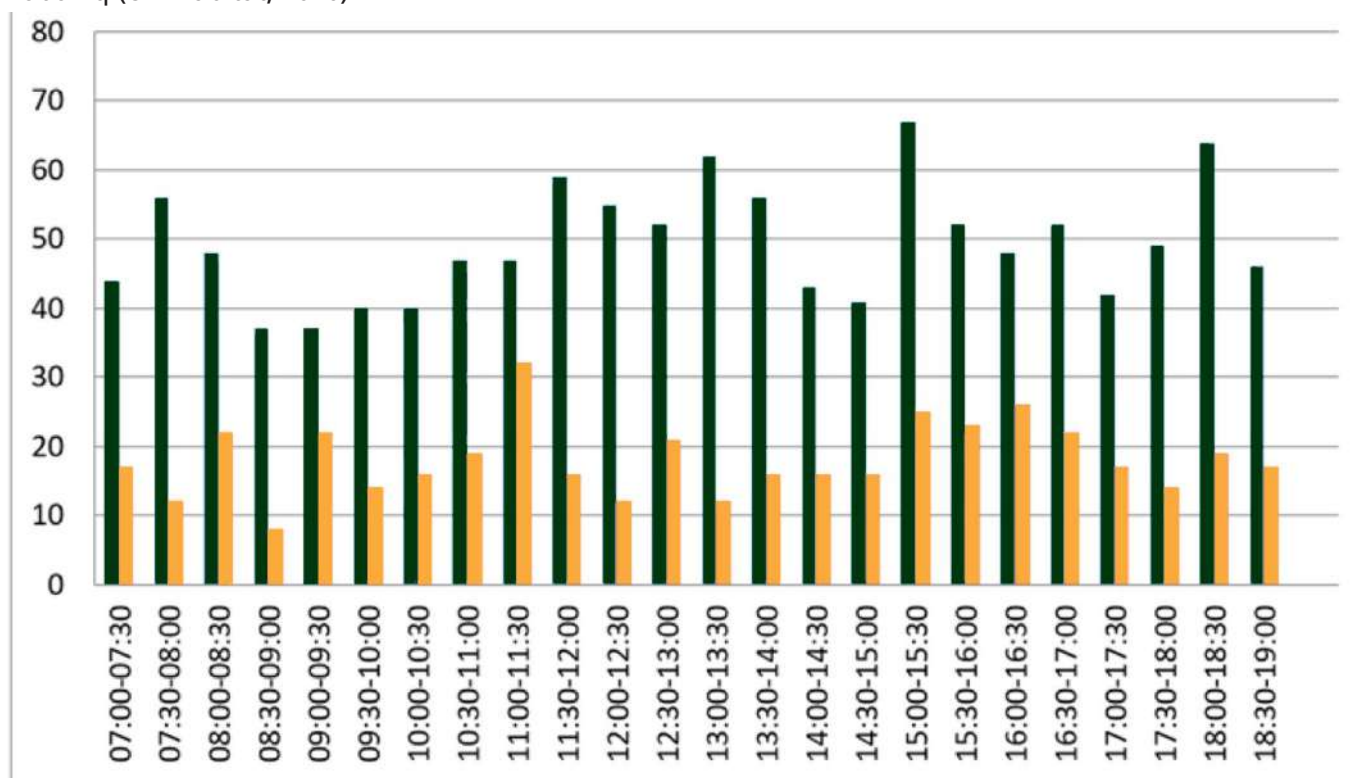




Figura 17. Grupi punes i PMQU-së që përcakton pikat e regjistrimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2018)

2.2.1.1. Pikat e numërimit të trafikut

Pikat e matjes/regjistrimit duhet të përzgjidhen në korridoret përfaqësuese urbane, si dhe rrugët e tjera kritike përreth qytetit. Numërimi i trafikut motorik dhe jo-motorik në Mitrovicën e Jugut është bërë në

27 pika regjistrimi (shih Figurën 19), 18 prej të cilave ndodheshin brenda qendrës së qytetit, 4 në unazat e qytetit dhe 5 në rrugët tranzite. Ndërsa matjet në terren në Mitrovicën e Veriut janë bërë në 19 pika regjistrimi, 15 prej të cilave ishin të vendosura brenda qendrës së qytetit dhe 4 në pikat hyrëse të tij (Figura 18).

Figura 18. Pikat e numërimit të trafikut në Mitrovicën e Veriut



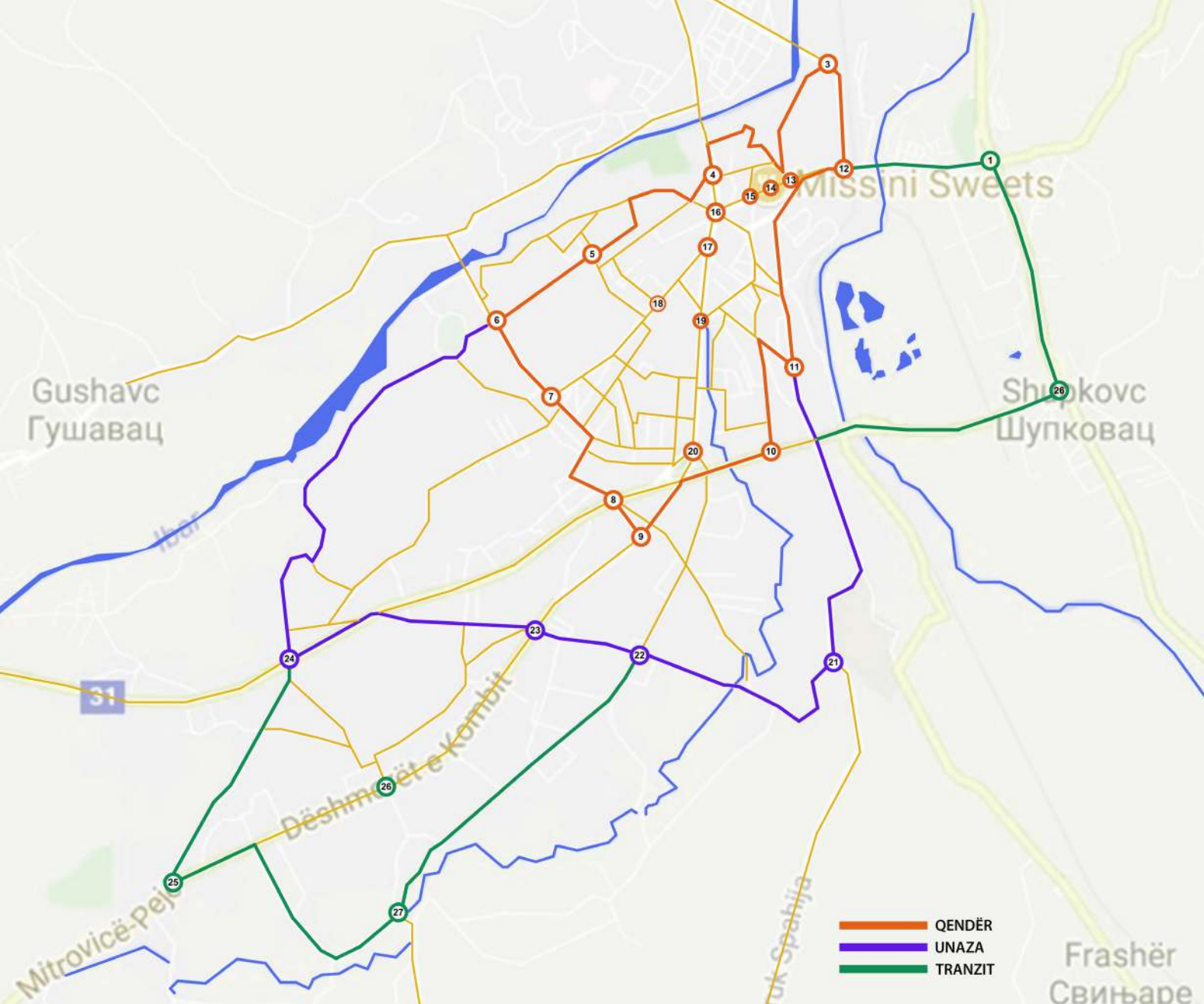


Figura 19. Pikat e numërimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut

2.2.1.2. Periudhat, ditët dhe kohët e numërimit të trafikut

Matjet në terren për pikat e përzgjedhura të regjistrimit zakonisht bëhen disa herë në ditë, përgjatë një periudhe më të zgjatur. Prandaj, është e rëndësishme të kuptohet dinamika dhe modelet/paternat e mobilitetit të popullatës për kohë të ndryshme brenda ditës (orët e pikut), të javës (ditë pune, ditë lokale të blerjes/tregut, ose fundjava) dhe të muajve (në varësi të sezonit).

Për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut, aktiviteti i regjistrimit të trafikut është organizuar në bashkëpunim me Policinë e Kosovës dhe Doganat e Kosovës, bazuar në sugjerimet e tyre në lidhje me periudhat më të ngarkuara të trafikut dhe fluksin më të lartë të tij nga pikat kufitare Bërnjak dhe

Jarinje (bazuar në të dhënat për periudhën 2015-2018). Periudhat e rekomanduara për matjet në terren përfshijnë: 25 prill - 05 maj, 15 - 30 korrik dhe 20 - 31 dhjetor 2018.

Mitrovica e Jugut organizoi aktivitetin e saj të numërimit të trafikut në dy periudha të ndryshme (prill dhe korrik 2018), ku secila përfshinte tri ditë të ndryshme të javës dhe tre periudha të ndryshme kohore brenda ditës. Ditët e përzgjedhura përfshinin të mërkurën (e cila është ditë tregu në Mitrovicën e Jugut), të shtunën dhe të dielën (kur ndodhin aktivitete rekreative më të mëdha kryesisht në zonën e liqenit). Ndërsa Mitrovica e Veriut ka kryer matjet në terren vetëm në një periudhë (mars 2019), në dy ditë të ndryshme të javës, siç janë e hëna dhe e premtja, të përzgjedhura në bazë të fluksit të popullsisë për qëllime shkollimi ose pune.

| Komuna | Periudhat | Ditët | Orët |
|--------------------|---|---------------------------------|---|
| Mitrovica e Jugut | Periudha e parë: 25, 28 & 29 prill, 2018 Periudha e 2-të: 25, 28 & 29 korrik, 2018 | E mërkurë E shtunë E diel | 07:00 – 08:00 12:00 – 13:00 15:00 – 18:00 |
| Mitrovica e Veriut | Periudha e parë: 11 dhe 15 mars 2019 | E hënë E premte | 07:00 – 08:00 12:00 – 13:00 17:00 – 18:00 |

Tabela 13. Plani i regjistrimit për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

2.2.2. Përpiloni materiale për grumbullimin e të dhënave (formularët e regjistrimit në terren)

Për një proces më të saktë dhe objektiv të grumbullimit të të dhënave në të gjitha pikat e regjistrimit duhet të përdoren mjete/materiale të standardizuara dhe të

paracaktuara për grumbullimin e të dhënave (siç janë modelet/formularët e regjistrimit).

Regjistrimi i trafikut në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut është bërë përmes dy formularëve të regjistrimit (përpiluar nga Grupi Punues i PMQU), ku secili përfshinë pjesët grafike (ortofoton) dhe

Figura 20. Shembull nga udhëzuesi i numërimit të trafikut në një pikë të përzgjedhur në Mitrovicën e Jugut

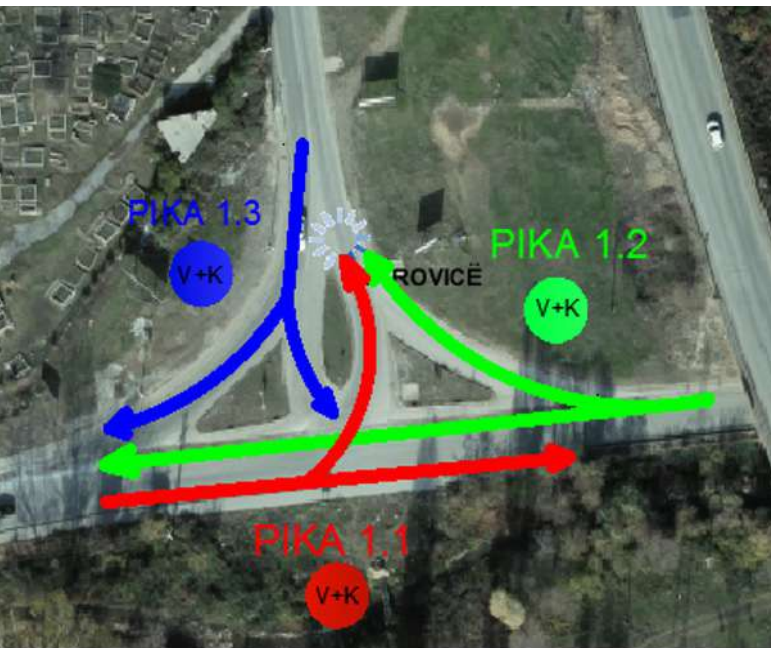
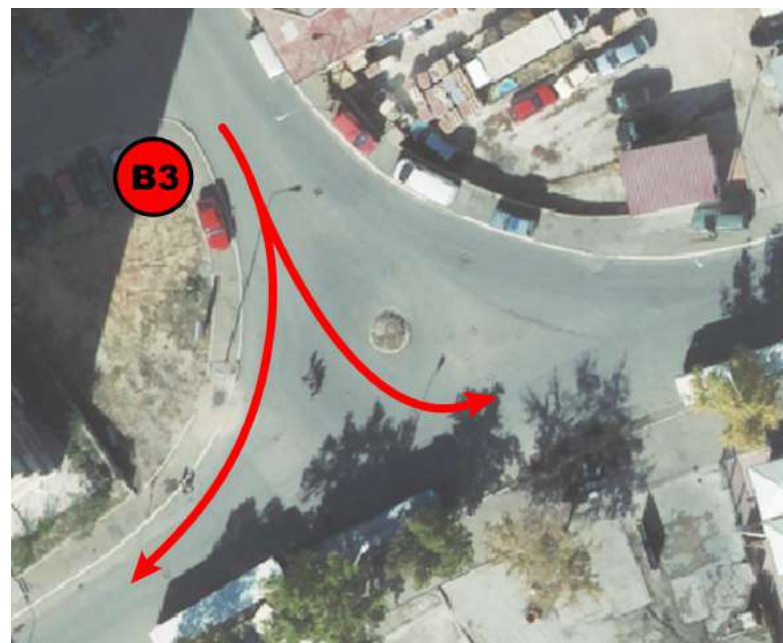
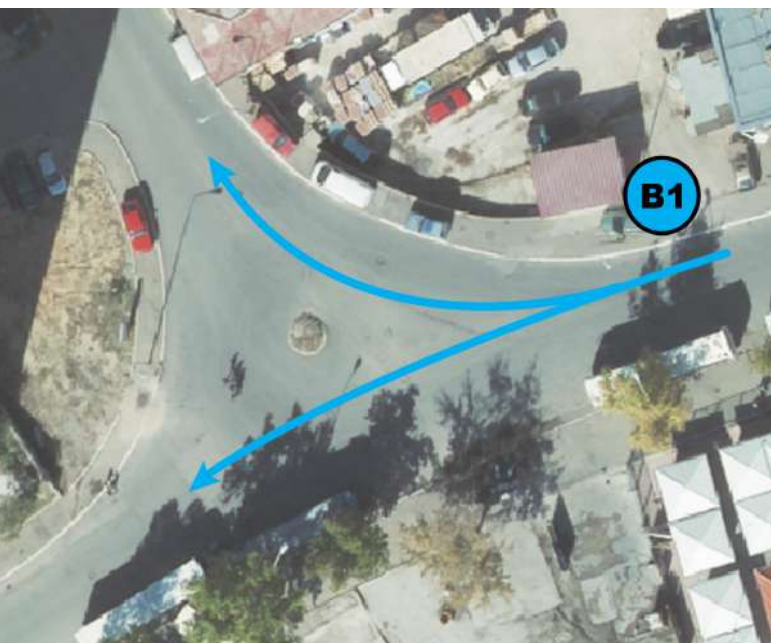


Figura 21. Shembull nga udhëzuesi i numërimit të trafikut në një pikë të përzgjedhur në Mitrovicën e Veriut















tekstuale (matricën) për secilën nga pikat e përzgjedhura. Formulari i parë përbëhet nga dy ortofoto të vendit specifik, me ortofoton e parë që përmban numrin dhe emrin e pikës së numërimit, skemën e qarkullimit të trafikut dhe pozicionet e personave që do të bëjnë regjistrimin, dhe të dytën që përfshinë pozicionin e çdo numëruesi, si dhe drejtimin(-et) dhe llojin e trafikut që do të regjistrohet (d.m.th. numërimi i automjeteve dhe këmbësorëve së bashku ose veçmas).


Nga ana tjetër, formulari i dytë përbëhet nga një matricë/tabelë me 9 mënyra të ndryshme të mobilitetit dhe drejtimet e trafikut që do të analizohen, të përshtatura me skemën e qarkullimit të trafikut në formatin e parë. Pjesa e saj tekstuale përmban emrin dhe mbiemrin e personit që numëron, datën, kohën, afatin kohor të matur (për çdo 15 minuta) dhe kushtet e motit.

Ora: **07:00**

0-15 min: **X** 15 - 30 min: _____ 30 - 45 min: _____ 45 - 60 min: _____

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|--|---|---|---|
| 15.1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |

Kushtet atmosferike:

 Diell, shi, bore, mjegull

Data :

---/---/---

Emri dhe mbiemri :

Figura 22. Shembull i modelit të numërimit të trafikut

2.2.3. Trajtoni Ekipin Operacional dhe kryeni një test pilot

Për shkak të burimeve të kufizuara operacionale komunale, procesi i regjistrimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut është bërë duke angazhuar palë të jashtme, siç janë OJQ-të lokale, studentë të shkollave të mesme dhe vullnetarë të tjerë, të cilët së bashku përbënin Ekipin Operacional.

Ekipi Operacional në Mitrovicën e Jugut përbëhej nga 102 anëtarë, përfshirë vullnetarë nga OJQ lokale "Me dorë në zemër" (e angazhuar për të kryer aktivitetin e numërimit të trafikut), "Qendra Rinore" dhe iniciativa "Zgjatma Dorën", si dhe studentë të shkollës së mesme nga Shkolla e Mesme

Teknike "Arkitekt Sinani" dhe Gjimnazi "Frang Bardhi". Ndërsa ajo e Mitrovicës së Veriut përfshinte 65 anëtarë, vullnetarë të OJQ-së lokale "Qendra për Edukimin Rinor - Sinergija" dhe nxënës të shkollave të mesme nga Shkolla e Mesme Teknike "Mihajlo Petrovic Alas".

Përderisa komunat janë nxitësit kryesorë të procesit, ato janë gjithashtu përgjegjëse për organizimin e tij dhe marrjen e lejeve të nevojshme nga organet kompetente (siç është Policia e Kosovës) për kryerjen e veprimtarive të lidhura në mënyrë të sigurt. UN-Habitat ishte përgjegjës për lehtësimin e të gjithë bashkëpunimit midis Ekipeve Operacionale dhe komunave të tyre përkatëse.

Nxënësit e shkollave të mesme (të angazhuar me pëlqimin e dhënë nga prindërit e tyre) ishin përgjegjës për kryerjen e veprimtarisë së numërimit të trafikut në terren, ndërsa OJQ-të ishin përgjegjëse për mobilizimin dhe monitorimin e nxënësve për të kryer procesin e numërimit të trafikut, dhe për të siguruar grumbullimin, klasifikimin dhe procesimin e saktë të të dhënave (në Excel dhe QGIS për secilën pikë të numërimit) për komunat e tyre përkatëse.

Meqenëse asnjë nga Ekipet Operacionale nuk kishin përvojë të mëparshme në aktivitetet e numërimit të trafikut, ato ishin informuar në lidhje me procesin e hartimit të PMQU në përgjithësi dhe proceset e numërimit të trafikut në veçanti (p.sh. pikat e përzgjedhura të numërimit të trafikut, periudhat dhe kohët), dhe u trajnuan për grumbullimin e të dhënave përkatëse (numërimi i trafikut) qasjet, metodat (p.sh. cilat lëvizje, drejtime ose mënyra transporti duhet analizuar për detyrat e tyre përkatëse) dhe dokumentacionin (si t'i plotësoni formatet e regjistrimit) dhe janë udhëhequr (dhe monitoruar) gjatë zbatimit të detyrave të tyre në terren nga Anëtarët e Grupit Punues për PMQU të komunave përkatëse dhe stafi i UN-Habitat.

Para kryerjes së aktiviteteve të planifikuara të numërimit të trafikut, rekomandohet të zhvillohet një test pilot për të vlerësuar të kuptuarit e Ekipit Operacional për rolet e tij gjatë gjithë procesit të regjistrimit dhe zbatimit në praktikë të modeleve të

Figura 24. Fotografitë nga aktivitetet e trajnimit të numërimit të trafikut në Mitrovicën e Veriut (në të majtë) dhe Mitrovicën e Jugut (në të djathtë)

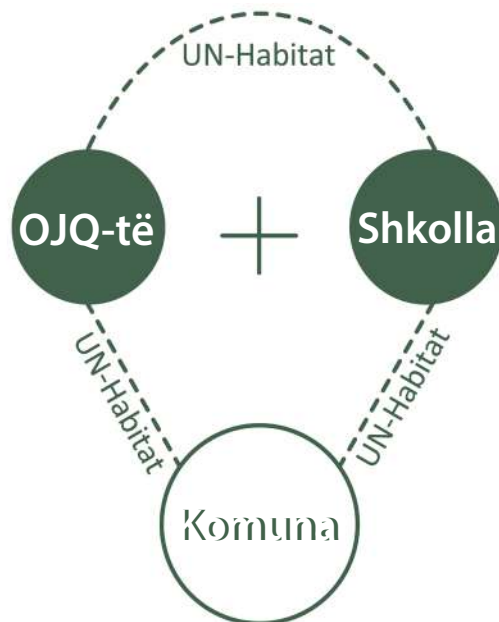


Figura 23. Skema e bashkëpunimit regjistrimit, të cilat, nëse është e nevojshme, duhet të rishikohen në përputhje me rrethanat.

Organizimi i burimeve operacionale në përputhje me kompleksitetin e detyrës është thelbësor për një proces më efikas të matjes në terren. Për shembull, pikat e regjistrimit (vendndodhjet) mund të ndryshojnë nga njëra-tjetra në varësi të madhësisë së tyre, kapaciteteve të rrugës, llojeve të kryqëzimeve ose rrjedhës së trafikut, prandaj disa prej tyre mund të kërkojnë më shumë numërues (nxënës) të trafikut sesa të tjerët. Modeli i përdorur në Mitrovicën e Jugut (Figura 23) është një shembull i dobishëm që tregon se kush (cili nxënës) është përgjegjës për çfarë (pika e caktuar e regjistrimit).

| Nr. | Lokacioni | Pika | Numërues | Emri dhe Mbiemri | |
|---|-------------------------------------|------------------------------|----------|---------------------------------|--|
| 1 | Udhekryqi te varrezat ortodokse | 1.1 | 3 | | |
| | | 1.2 | | | |
| | | 1.3 | | | |
| 2 | Udhekryqi para tunelit | 2.1 | 3 | | |
| | | 2.2 | | | |
| | | 2.3 | | | |
| 3 | Udhekryqi te ETC-ja | 3.1 | 3 | | |
| | | 3.2 | | | |
| | | 3.3 | | | |
| 4 | Udhekryqi te komuna | 4.1 | 3+3 | | |
| | | 4.2 | | | |
| | | 4.3 | | | |
| 5 | Udhekryqi te lagjia e romeve | 5.1 | 3 | | |
| | | 5.2 | | | |
| | | 5.3 | | | |
| 6 | Udhekryqi te Bamesi | 6.1 | 4 | | |
| | | 6.2 | | | |
| | | 6.3 | | | |
| | | 6.4 | | | |
| 7 | Udhekryqi te shkola Migjeni | 7.1 | 3 | | |
| | | 7.2 | | | |
| | | 7.3 | | | |
| 8 | Udhekryqi te shelinjet-Zhabar | 8.1 | 4 | | |
| | | 8.2 | | | |
| | | 8.3 | | | |
| | | 8.4 | | | |
| 9 | Udhekryqi te shelinjet-Shipol | 9.1 | 3 | | |
| | | 9.2 | | | |
| | | 9.3 | | | |
| 10 | Udhekryqi te tuneli | 10.1 | 2 | | |
| | | 10.2 | | | |
| 11 | Udhekryqi te fabrika e duhanit-Bajr | 11.1 | 3 | | |
| | | 11.2 | | | |
| | | 11.3 | | | |
| 12 | Udhekryqi te hekurudha | 12.1 | 3 | | |
| | | 12.2 | | | |
| | | 12.3 | | | |
| 13 | Udhekryqi te bunari-Qender | 13.1 | 3 | | |
| | | 13.2 | | | |
| | | 13.3 | | | |
| 14 | Numërimi te sheshi-Qender | 14.1 | 0+2 | | |
| | | 14.2 | | | |
| 15 | Udhekryqi te Ipko-Qender | 15.1 | 3+3 | | |
| | | 15.2 | | | |
| | | 15.3 | | | |
| 16 | Udhekryqi te xhamia e madhe-Qender | 16.1 | 3+3 | | |
| | | 16.2 | | | |
| | | 16.3 | | | |
| | | 16.3 | | | |
| 17 | Udhekryqi te Teferiqi-Qender | 17.1 17.2 17.3 | 3+3 | | |
| 18 | Udhekryqi te xhamia e Haxhi Veselit | 18.1 18.2 18.3 | 3 | | |
| 19 | Udhekryqi rrethi te banesa e kuqe | 19.1 19.2 19.3 | 3+3 | | |
| 20 | Udhekryqi te stacioni i autobusave | 20.1 20.2 20.3 | 3+3 | | |
| 21 | Udhekryqi te ambulanta-Bajr | 21.1 21.2 21.3 | 3 | | |
| 22 | Udhekryqi te trafoja-Vaganice | 22.1 22.2 22.3 22.4 | 4 | | |
| 23 | Udhekryqi te kiwi-Shipol | 23.1 23.2 23.3 23.4 | 4 | | |
| 24 | Udhekryqi te mullini-Zhabar | 24.1 24.2 24.3 24.4 | 4 | | |
| 25 | Udhekryqi te varrezat-Shipol | 25.1 25.2 25.3 | 3 | | |
| 26 | Udhekryqi te ambulanta-Shipol | 26.1 26.2 26.3 26.4 | 4 | | |
| 27 | Udhekryqi te ura Vaganice-Verrnice | 27.1 27.2 27.3 27.4 | 2 | | |
| Numërues vetem automjete | | Numërues vetem këmbësor | | Numërues automjete dhe këmbësor | |
| 18 | | 20 | | 64 | |
| $N_{n,a} + N_{n,k} + N_{n,a+k} = 18 + 20 + 64 = 102$ [numërues] | | | | | |

Figura 25. Modeli i përdorur për organizimin e burimeve operacionale në Mitrovicën e Jugut

2.2.4. Kryeni dhe monitoroni veprimtarinë e numërimit të trafikut

Aktivitetet e numërimit të trafikut duhet të kryhen në përputhje me planin e miratuar të regjistrimit, në të gjitha pikat e përzgjedhura të regjistrimit në periudhat kohore të përcaktuara. Për të rritur efektivitetin e

këtij aktiviteti, puna operacionale në të dy komunat e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut u monitorua nga Grupet përkatëse Punuese për PMQU dhe stafi i UN-Habitat, të cilët siguruan që të gjithë ishin në vendin e tyre të caktuar dhe se ishin duke e realizuar procesin e numërimit në mënyrë korrekte.

Figura 26. Fotografi nga aktivitetet e numërimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut (në të majtë dhe mes) dhe Mitrovicën e Veriut (në të djathtë)





MITROVICË JUGORE



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



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



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

Figura 27. Procesi i numërimit të trafikut në Mitrovicën e Jugut

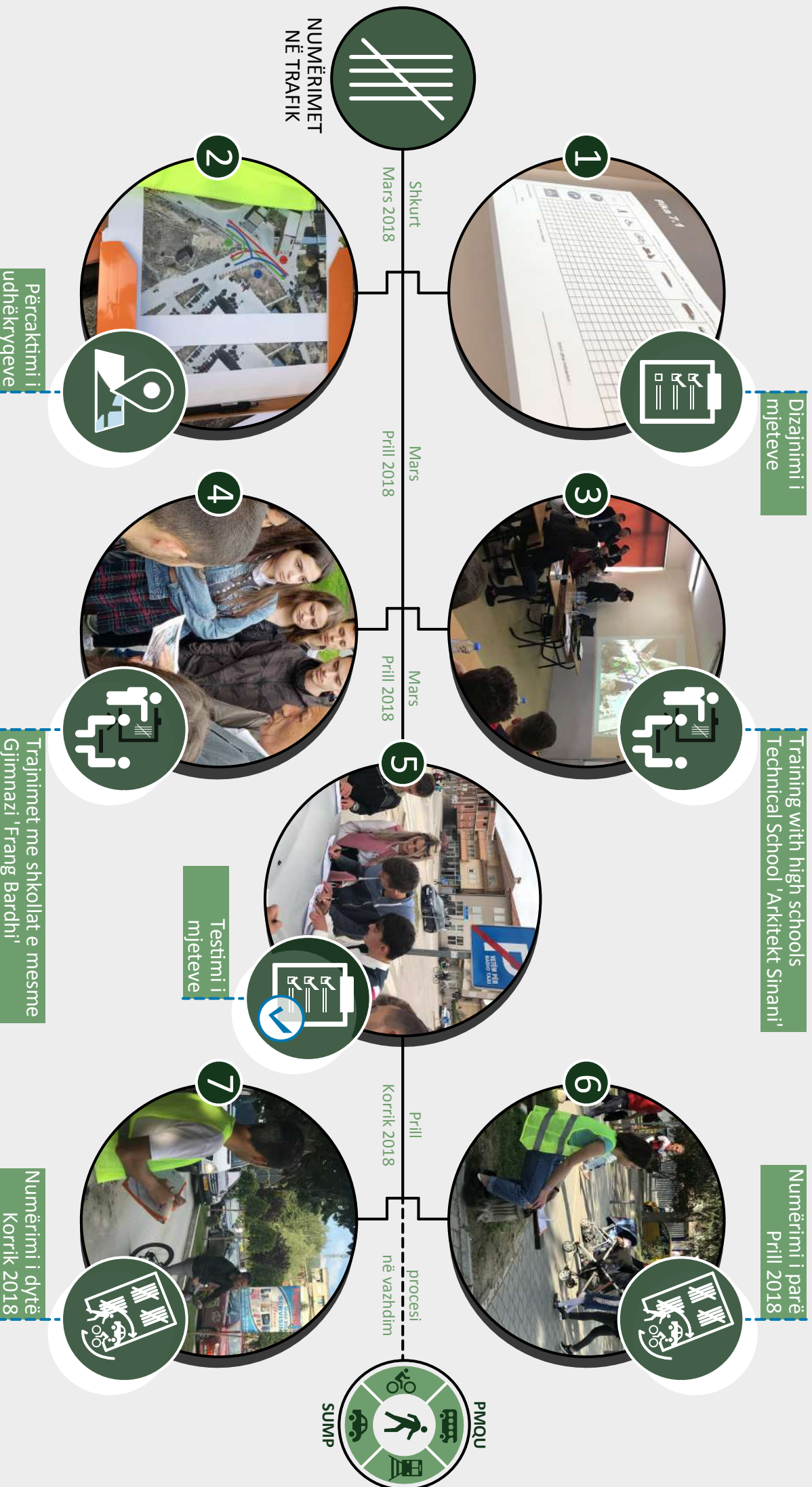




Figura 28. Ekipi Operacional në Mitrovicën e Veriut

2.3. Kryeni anketat për popullsinë (anketa online)

Përveç të dhënave të grumbulluara nga matjet në terren (numërimi i trafikut), anketat e popullsisë janë gjithashtu një mjet i rëndësishëm për grumbullimin e informacionit cilësor drejt vlerësimit më të mirë të situatës aktuale të transportit dhe mobilitetit, identifikimin e problemeve dhe kuptimin e sjelljeve dhe nevojave të përdoruesve. Shembuj të llojit të informacionit ose të dhënave të grumbulluara përmes anketave përfshijnë kohën e udhëtimit, integrimin intermodal, qasshmërinë e grupeve me mobilitet të dëmtuar, cilësinë e zonës publike, komoditetin dhe kënaqësinë, sigurinë, si dhe të dhëna përkatëse demografike (WBCSD, 2015).

Anketat lidhur me mobilitetin duhet të hartohen dhe të kryhen në mënyrë të përshtatshme për kulturën lokale. Disa studime tregojnë se anketat anonime në internet gjenerojnë rezultate më të mira; përveç kësaj, ato janë të lira, lehtësisht të riprodhueshme për vlerësimet në të ardhmen dhe mundësojnë grumbullimin dhe analizimin automatik të përgjigjeve (WBCSD, 2015).

Për komunitetin e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut, stafi i UN-Habitat ndihmoi në përgatitjen e pyetësorëve online të bazuar në tematikë (për popullatën e përgjithshme dhe fokus grupet), të cilat gjithashtu u rishikuan dhe miratuan nga Grupet përkatëse Punuese për PMQU në të dy komunitetet para se të fillonin. Proceset përkatëse për kryerjen e këtij hulumtimi, siç janë identifikimi i grupeve të synuara dhe madhësia e mostrës, përgatitja e pyetësorëve, lansimi dhe shtrirja e informacionit (për të inkurajuar pjesëmarrjen më të gjerë të qytetarëve) janë shtjelluar më poshtë.

2.3.1. Përcaktimi i grupeve të synuara

Shumica e pyetjeve të lidhura me mobilitetin në një studim i drejtohen popullatës më të gjerë, jo vetëm banorëve, por udhëtarëve, vizitorëve dhe turistëve gjithashtu, për të pasur një pasqyrim më të mirë të dinamikës së qytetit. Sidoqoftë, fokusi specifik duhet t'u jepet gjithashtu grupeve me mobilitet të cënuar, të cilat përfshijnë të moshuarit, gratë shtatzëna dhe personat me aftësi të kufizuara fizike dhe vizuale (WBCSD, 2015).

Në këtë drejtim, grupi i synuar duhet ta përfaqësojë të gjithë popullatën (për sa i përket përzgjedhjes së rastësishme sipas gjinisë, grupmoshave, arsimit, etj.).

Anketa është kryer me:

- Popullsinë e Përgjithshme;
- Grupet e synuara;
- Institucionet.

Anketa e popullsisë është propozuar për treguesit e mëposhtëm:

- Qasshmëria për grupet me mobilitet të cënuar;
- Cilësia e hapësirave publike;
- Koha e udhëtimit;
- Integrimi intermodal (nëse ekziston);
- Komoditet dhe kënaqësi;
- Mbrojtje dhe siguri;
- Mundësi ekonomike;
- Emetimet e ndotjes së ajrit;
- Emetimet e gazrave serrë;
- Bllokimet e trafikut dhe vonesat;
- Eficienca e energjisë.

2.3.2. Përcaktoni madhësinë e mostrës

Madhësia e mostrës së anketimit duhet të përcaktohet duke marrë parasysh madhësinë e popullsisë (e cila nuk ndryshon shumë për popullatat më të mëdha se 20,000), nivelin e besueshëm të tolerancës (me 95% që përdoret më shpesh), marzhin e pranueshëm të gabimit (zakonisht 5%) dhe shpërndarjen e arsyeshme të përgjigjeve (konsideruar 50% kur përgjigjet e pritura për secilën pyetje janë të panjohura) (WBCSD, 2015). Figura 29 tregon madhësitë e mostrave bazuar në madhësinë e popullsisë dhe variablave të tjera të elaboruara.

Madhësitë e mostrave për anketat e Mitrovicës e Jugut dhe Mitrovicës së Veriut janë përzgjedhur në bazë të madhësive të

| Marzhi i gabimit 5%; niveli i besimit 95%; shpërndarja e përgjigjes 50% | |
|---|--------------------|
| Madhësia e popullsisë | Madhësia e mostrës |
| 1000 | 278 |
| 5000 | 357 |
| 10000 | 370 |
| 50000 | 382 |
| 100000 | 383 |
| 500000 | 384 |
| 1000000 | 384 |
| 1500000 | 385 |
| 2000000 | 385 |
| 5000000 | 385 |
| 10000000 | 385 |

Figura 29. Madhësia e mostrave bazuar në madhësinë e popullsisë (WBCSD, 2015)

tyre të popullsisë, vlerësimet për vitin 2017 (të dhënat më të fundit të disponueshme të popullsisë para fillimit të procesit të anketimit). Për Mitrovicën e Jugut, që ka një popullsi prej rreth 70,000 (ndërmjet 50,000 - 100,000), madhësia e mostrës është 383 të anketuar. Ndërsa për Mitrovicën e Veriut, me një popullsi prej rreth 20,000, madhësia e zgjedhur e mostrës ka qenë 382.

Të dhënat aktuale mbi ndarjen e gjinisë dhe grupmoshave nuk janë në dispozicion, dhe as nuk vlerësohen, për asnjë nga komunat. Të dhënat më të fundit rrjedhin nga regjistrimi i popullsisë i kryer në vitin 2011, kur territoret aktuale të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut ishin bashkë nën Komunën e Mitrovicës. Në vitin 2011, Komuna e Mitrovicës kishte 71,909 banorë, nga të cilët 36,275 (50,44%) ishin meshkuj dhe 35,634 (49,55%) ishin femra.⁶ Popullsia e përgjithshme ishte popullsi e re, me më shumë se gjysma e saj ishin nën moshën 30 vjeç. Figura 30 tregon përbërjen gjinore midis grupeve të moshave në Mitrovicë në vitin 2011.

Siç shihet në figurë, grupmosha më e madhe ishte ajo 0-14 vjeç, që përfaqëson rreth 28% të popullsisë së përgjithshme. Fuqia punëtore

| Komuna | Popullsia totale (2017) | Madhësia e mostrës |
|--------------------|-------------------------|--------------------|
| Mitrovica e Jugut | 69,346 ³ | 383 |
| Mitrovica e Veriut | 12,211 ^{4 5} | 382 |

Tabela 14. Madhësia e mostrës për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

³ Agjencia e Statistikave të Kosovës. (2018) Popullsia e vlerësuar në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut (me 31 dhjetor 2017).

⁴ Agjencia e Statistikave të Kosovës. (2018) Popullsia e vlerësuar në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut (me 31 dhjetor 2017).

⁵ Sipas Komunës së Mitrovicës së Veriut, vlerësohet se popullsia e saj është dy herë më e madhe se e të dhënave zyrtare; pra, rreth 20,000.

⁶ Agjencia e Statistikave të Kosovës. (2011). Regjistrimi i popullsisë 2011: Popullsia sipas gjinisë, moshës dhe komunës 2011.

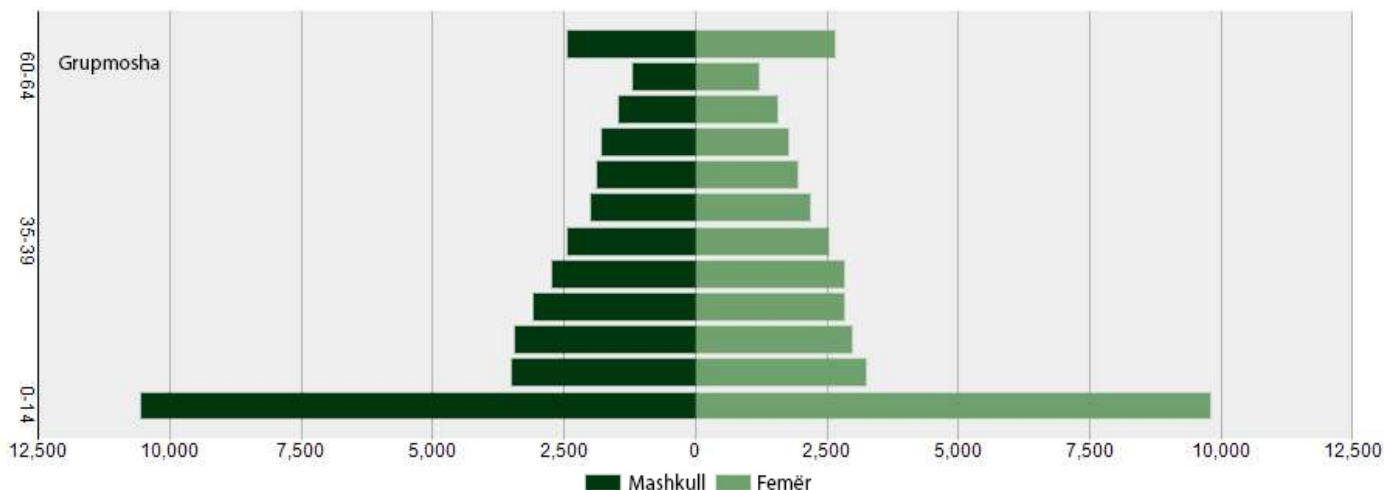


Figura 30. Popullsia e Mitrovicës sipas gjinisë dhe moshës (ASK, 2011)

| Vendi i punës | Mashkull | Femër | Total |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| E njëjta komunë dhe vendbanim si vendbanimi aktual i zakonshëm (brenda Mitrovicës) | 5,531 | 1,947 | 7,478 (71.5%) |
| E njëjta komunë me vendbanimin aktual të zakonshëm, por vendbanime të ndryshme (brenda Mitrovicës) | 523 | 138 | 661 (6.3%) |
| Komunë e ndryshme nga ajo e vendbanimit aktual të zakonshëm (një komunë tjetër brenda Kosovës) | 987 | 346 | 1,333 (12.7%) |
| Shtete të tjera | 75 | 15 | 90 (1%) |
| E panjohur | 685 | 209 | 894 (8.5%) |
| Total | 7,801 (74.6%) | 2,655 (25.4%) | 10,456 (100%) |

Tabela 15. Punonjësit që udhëtojnë nga shtëpia tek vendi i punës dhe anasjelltas, të ndara sipas gjinisë dhe vendit të punës (ASK, 2011)

(15-64 vjeç) përfaqëson rreth 65% (46,484) të popullsisë së përgjithshme, ndërsa të moshuarit (65+ vjeç) përfaqësonin 7% të popullsisë së përgjithshme.

Sidoqoftë, vetëm 22.5% (10,456)⁷ e popullsisë së përgjithshme në moshë pune ishte e punësuar, nga të cilat 74.6% meshkuj dhe 25.4% femra. Shumica e të punësuarve (71.5%) jetojnë dhe punojnë në të njëjtin vendbanim brenda Mitrovicës, pasuar nga një numër i atyre (12.7%) të cilët udhëtojnë në komuna të tjera brenda Kosovës siç paraqitet në Tabelën 15. Për shkak të mungesës së të

dhënave të tjera, përbërja aktuale e popullsisë sipas gjinisë dhe moshës për të dy komunat veç e veç është supozuar të jetë e njëjtë me atë të përfaqësimit të tyre të përbashkët në vitin 2011. Bazuar në përbërjen e supozuar të popullsisë, të dy komunat synuan popullatat e tyre të përgjithshme (përmes një pjesëmarrje të ekuilibruar gjinore), me një fokus më specifik në popullsinë në moshë pune (pavarësisht nëse janë të punësuar ose të papunë), si dhe të rinjtë, të moshuarit dhe njerëzit me aftësi të kufizuara fizike dhe dëmtime të shikimit. Tabela 16 tregon madhësinë e mostrës për grupet e synuara.

| Komuna / Kategoria | Mitrovica Jugore | Mitrovica Veriore |
|--|------------------|-------------------|
| Të rinjtë | 100 | 15 |
| Të moshuarit | 50 | 12 |
| Me aftësi të kufizuara fizike | 25 | 7 |
| Me shikim të dëmtuar | 25 | 10 |
| Gratë shtatzëna dhe prindërit me karroca | x ⁸ | 10 |

Tabela 16. Grupet e synuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

⁷ Agjencia e Statistikave të Kosovës. (2011). Regjistrimi i popullsisë 2011: Të punësuarit që udhëtojnë shtëpi-punë dhe anasjelltas sipas vendit të punës, gjinisë dhe komunës 2011.

⁸ Përfshihet në anketën online me popullatën e përgjithshme në Mitrovicën e Jugut.

Sidoqoftë, duhet të theksohet se nëse qytetet vazhdojnë të monitorojnë situatën e mobilitetit përmes anketave vjetore, atëherë madhësia e mostrës së synuar duhet të modifikohet në përputhje me ndryshimet e përgjithshme të popullsisë, mundësisht të bazohet në të dhënat zyrtare të matura.

2.3.3. Hartoni përmbajtjen e pyetësorëve (për popullatën e përgjithshme dhe grupet e synuara)

Anketat zakonisht hartohen në dy seksione kryesore, grumbullimi i parë që lidhet me të dhënat demografike të të anketuarve dhe informacioni i dytë mbi sjelljet, sfidat, nevojat dhe preferencat e tyre (varësisht se çfarë dëshiron të arrin hulumtimi).

Ekzistonin dy lloje të pyetësorëve të dizajnuar për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e

Veriut, njëra duke synuar popullsinë e tyre të përgjithshme dhe tjetra duke u përqendruar në grupet e synuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut, mblodhën të dhëna dhe informacione mbi demografinë, udhëtimet/udhëtimet për në punë (përfshirë transportin publik dhe sigurinë), automjetet private, çiklizmin, ecjen dhe hapësirat publike.

Përmbajtja e pyetësorëve për grupet e synuara (të rinjtë, të moshuarit, personat me aftësi të kufizuara fizike dhe me shikim të dëmtuar) për të dy komunat paraqitet në Tabelën 17.

Pyetësorët duhet të rishikohen nga Grupet Punuese për PMQU dhe palët e tjera të interesit dhe të rishikohen sipas nevojës para se të nisin.

| Seksionet | Të dhënat/informacionet e mbledhura |
|--|--|
| <i>Informacionet demografike</i> | Zona e banimit (p.sh., urban, rural), gjinia, grupmosha, kualifikimi arsimor, statusi i punësimit, madhësia dhe përbërja e ekonomisë familjare, numri i automjeteve (p.sh. makinat, motorët, biçikletat), posedimi dhe lloji i patentë shoferit. |
| <i>Udhëtim il udhëtimi për në punë</i> | Flukset dhe qëllimet e mobilitetit në qendër të qytetit, mënyra kryesore (me makinë, motor, transport publik, transport privat, biçikletë, ecje) e udhëtimit për në punë sipas shpeshtësisë, kohës mesatare të udhëtimit dhe distancës, orëve të udhëtimit për në punë, ndikimi i rrjeteve të mobilitetit në zgjedhjen e punës ose shkollës, çështjet dhe nevojat në lidhje me transportin publik, perceptimi i sigurisë. |
| <i>Transporti publik</i> | Cili është aspekti më i rëndësishëm i transportit publik - cili është ai që inkurajon njerëzit të përdorin ose jo transportin publik. |
| <i>Automjetet private</i> | Shpeshtësia e ngasjes së makinës, motorit ose skuterit, çështjet kryesore për shoferët (përfshirë bllokimin dhe parkimin), perceptimi i sigurisë, gjasat e zëvendësimit të ngasjes me transport publik. |
| <i>Çiklizmi</i> | Pronësia e biçikletës, shpeshtësia e udhëtimit (dhe arsyet për të mos ngasur biçikletë më shpesh, përfshirë disponueshmërinë dhe modelimin e korsive të çiklizmit), sfidat kryesore për çiklizmin, perceptimi i sigurisë, preferencat e çiklizmit. |
| <i>Ecja dhe hapësirat publike</i> | Shpeshtësia e ecjes (dhe arsyet kryesore për të mos ecur më shpesh), preferenca ndaj ecjes në përgjithësi, vlerësimi i komoditetit të ecjes, shqetësimet fizike dhe pengesat e tjera (përfshirë disponueshmërinë e trotuareve dhe cilësinë e hapësirave publike), perceptimi i sigurisë, përdorimi i hapësirave publike, kënaqshmëria me hapësirat ekzistuese publike, perceptimi i ndërlidhjes së hapësirave publike, nevojat e popullatës për përdorimin e shtuar të hapësirave publike (përfshirë qasshmërinë, dizajnet miqësore për fëmijët, shtimin e zonave të gjelbra, aktivitete ekonomike dhe kulturore). |

Tabela 17. Struktura e pyetësorëve dhe lloji i të dhënave të mbledhura për popullatën e përgjithshme të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut

| Grupi i synuar | Të dhënat/informacionet e mbledhura |
|---|--|
| <i>Të rinjtë</i> | Mënyra kryesore e shkuarjes në shkollë/universitet/punë, preferenca për udhëtim, perceptimi mbi përputhshmërinë e shoferëve me kufijtë e lejuar të shpejtësisë, prezenca e zonave me shpejtësi të ngadaltë, sinjalizimi horizontal dhe vertikal, trotualet përreth shkollave/universiteteve. |
| <i>Të moshuarit</i> | Kënaqshmëria me parkingun (numri i vendeve, vendndodhja, qasja), qasja në stacionet e autobusëve, numri i ulëseve në transportin publik, cilësia e trotuareve. |
| <i>Personat me aftësi të kufizuara fizike</i> | Kënaqshmëria me parkingun (numri i vendeve, vendndodhja, qasja), qasja në ndalesat e transportit publik dhe automjete, sigurimi i hapësirës për karriget me rrota në transportin publik, cilësia e trotuareve, lehtësia e kalimit të rrugës. |
| <i>Personat me shikim të dëmtuar</i> | Kënaqshmëria me qasjen në ndalesat e transportit publik dhe automjete, cilësia e trotuareve, sistemet udhëzuese dhe paralajmëruese për personat me shikim të dëmtuar përgjatë trotuareve, sinjalet në vendkalimet e këmbësorëve. |
| <i>Gratë shtatzëna dhe prindërit me karroca</i> | Kënaqshmëria me cilësinë e trotuareve dhe shëtitoreve, qasja në këmbë në vendet e parkimit dhe stacionet e autobusëve, disponueshmëria e stolave dhe karrigeve në stacionet e autobusëve dhe hapësirave publike, numri i ulëseve në transportin publik. |

Tabela 18. Lloji i të dhënave të mbledhura përmes pyetësorëve për grupet e synuara në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

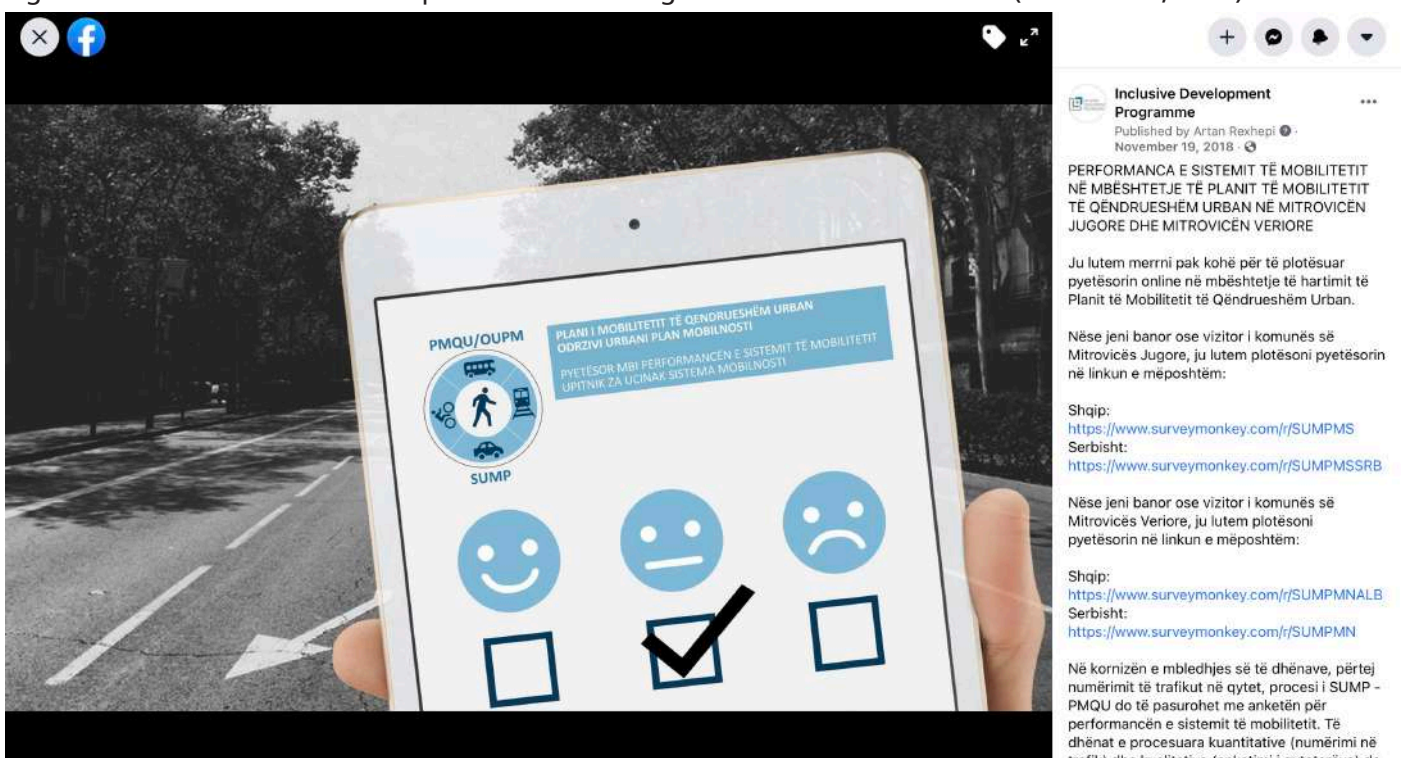
2.3.4. Lansimi i pyetësorit dhe inkurajimi i pjesëmarrjes së qytetarëve

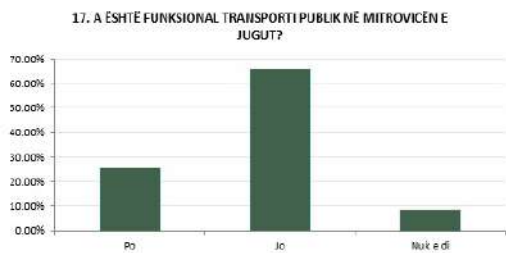
Anketat e lidhura me mobilitetin e popullsisë duhet të kryhen gjatë muajve në të cilët fluksi mesatar ditor i trafikut është brenda një diapazoni prej +/- 2% të fluksit mesatar vjetor të trafikut (WBCSD, 2015). Ato nuk duhet të zhvillohen në pushime (kombëtare ose shkollore) ose ngjarje të veçanta (p.sh. koncerte dhe festivale, ngjarje sportive,

parada), ditën pas ndryshimit të kohës së verës dhe dimrit, ose gjatë kushteve ekstreme të motit (WBCSD, 2015).

Anketat online për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut filluan në nëntor 2018 dhe qëndruan të hapura deri në shkurt 2019. Postimet e lidhura në rrjete sociale (posaçërisht në Facebook) që promovojnë anketat arritën rreth 11,500 persona.

Figura 31. Fillimi i anketës online për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut (UN-Habitat, 2020)





- Tjetër:
- Nuk ka transport publik (të organizuar) në qytet
 - Nuk kam njohuri nëse ekziston transporti publik
 - Ndalon vend e pa vend, ndalon midis rrugës, ndalon shpesh (p.sh. itinerari Prishtinë-Vushtrri-Mitrovicë) dhe kështu zgjatet koha e udhëtimit
 - Infrastruktura rrugore nuk është e rregulluar për transport publik, rrugët e qytetit janë të ngarkuara shumë, parkingu i veturave është jo i rregullt, intervenimet e zjarrfikësve apo policisë nuk mund të bëhen shpejtë
 - Nuk funksionin sic duhet (nuk arrijn asnjëherë në kohë)
 - Nuk ka kapacitet të mjaftueshëm (njerëzsisë e madhe në kombi, udhëtarët: mbesin në këmbë)
 - Ulëset janë të ngushta dhe është i parëhatshëm
 - Nuk kam arsye
 - Nuk më duhet

Figura 32. Ekstraktet nga përgjigjet e marra në pyetësorët online – Mitrovica e Jugut

2.3.5. Mbajtja e intervistave shtesë ose fokus grupe me palët e interesit (nëse është e nevojshme)

Intervistat e drejtpërdrejta dhe fokus grupet u mbajtën gjithashtu me palët e përfshira të interesit, të tilla si institucionet dhe palët e interesit, gjatë gjithë periudhës së hulumtimit. Mitrovica e Veriut zhvilloi dy intervista me përfaqësues të institucioneve të tilla si Stacioni Policor dhe Stacioni i Zjarrfikësve dhe gjashtë të tjera me bizneset lokale, dy shoqata, kompanitë e taksive, kompanitë private të autobusëve dhe profesorët e shkollës teknike.

Ndërsa Grupi Punues i PMQU i Mitrovicës së Jugut mbajti fokus grupe me autoritetet lokale, të tilla si Stacioni i Autobusëve, Qendra Kryesore e Mjekësisë Familjare, Policia e Kosovës (Regjioni i Mitrovicës), Telekom i Kosovës, si dhe subjekte të tjera të ofrimit të shërbimeve, për t'i kuptuar më mirë pengesat e tyre gjatë operacioneve në terren dhe për të marrë sugjerimet e tyre për adresimin e këtyre problemeve. Takime dhe konsultime pasuese shtesë u mbajtën gjithashtu me ofruesit e shërbimeve (kompania për grumbullimin e mbeturinave "UNITETI", furnizimi rajonal i ujit, KEDS), Doganën e Kosovës dhe kompanitë e taksive.

Figura 33. Fokus grupi me autoritetet lokale dhe ofruesit e shërbimeve në Mitrovicën e Jugut (UN-Habitat, 2019)





Figura 34. Grupi punues tematik për mbrojtjen e mjedisit - Mitrovica e Veriut, UN-Habitat

2.4. Përpunimi dhe analizimi i të dhënave

2.4.1. Mbledhja dhe klasifikimi i të dhënave

Të dhënat nga hulumtimi sasior (numërimi i trafikut) dhe cilësor (anketat dhe intervistat) duhet të mbliidhen, klasifikohen dhe të përpunohen në përputhje me rrethanat para se të dorëzohen për analiza të mëtejshme. Të dhënat nga matjet në terren duhet të përpunohen numerikisht dhe hartografikisht

Figura 35. Ekstraktet nga të dhënat e procesuara (Mitrovica e Jugut)

për secilin vend të numërimit (27 pika vëzhgimi brenda Mitrovicës së Jugut dhe 19 pika vëzhgimi brenda Mitrovicës së Veriut) dhe të klasifikohen në dosje specifike sipas pikave të regjistrimit, periudhës, ditës dhe hapësirave kohore.

Ndërsa të dhënat nga procesi i anketimit online mund të arrihen online drejtpërdrejt nga secila komunë dhe stafi i UN-Habitat, për secilin grup të synuar.

| Matja e numrit të autometeve në udhëkryqin 1 [E merkure - 25.07.2018] | | | | | | | | | | |
|---|-----|--------|--------|-----|--------|--------|----|--------|--------|------------------------------|
| ora | AU | BUS+AK | Biçikl | AU | BUS+AK | Biçikl | AU | BUS+AK | Biçikl | Nr. i përgjithshëm m.15 min. |
| drejtimi 1.1 | | | | | | | | | | |
| 17.00-17.15 | 70 | 4 | 6 | 25 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 107 |
| 17.15-17.30 | 120 | 6 | 6 | 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 197 |
| 17.30-17.45 | 131 | 7 | 3 | 57 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 203 |
| 17.45-18.00 | 85 | 4 | 3 | 37 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 111 |
| Gjithashtu | 386 | 31.5 | 9 | 184 | 7.5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 629 |

| Qarkullimi i përgjithshëm në udhëkryq | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----|--------|--------|-----|--------|--------|-----|--------|--------|------------------------------|
| ora | AU | BUS+AK | Biçikl | AU | BUS+AK | Biçikl | AU | BUS+AK | Biçikl | Nr. i përgjithshëm m.15 min. |
| 17.00-18.00 | | | | | | | | | | |
| Drejtimi 1.1 | 386 | 31.5 | 9 | 184 | 7.5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 629 |
| Drejtimi 1.2 | 0 | 0 | 0 | 131 | 6 | 1.5 | 42 | 25.5 | 0 | 206 |
| Drejtimi 1.3 | 18 | 4.5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 367 | 19.5 | 3 | 400 |
| Drejtimi 1.4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gjithashtu | 404 | 36 | 9 | 315 | 13.5 | 3.5 | 409 | 36 | 3 | 1229 |

| Këmbësoret + Njerëzit me aftësi të kufizuara | | | | | | | | | | |
|--|-------|----------|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| matja | drejt | djalltas | Nr. i përgjithshëm m.15 min. | | | | | | | |
| 0 | 0 | 5 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 10 | 10 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 10 | 10 | | | | | | | |
| 8 | 0 | 25 | 33 | | | | | | | |

| Këmbësoret + Njerëzit me aftësi të kufizuara | | | | | | | | | | |
|--|-------|----------|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| matja | drejt | djalltas | Nr. i përgjithshëm m.15 min. | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |

| Këmbësoret + Njerëzit me aftësi të kufizuara | | | | | | | | | | |
|--|-------|----------|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| matja | drejt | djalltas | Nr. i përgjithshëm m.15 min. | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 2 | 2 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 11 | 11 | | | | | | | |
| 2 | 0 | 3 | 5 | | | | | | | |
| 2 | 0 | 16 | 18 | | | | | | | |

| Këmbësoret + Njerëzit me aftësi të kufizuara | | | | | | | | | | |
|--|-------|----------|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| matja | drejt | djalltas | Nr. i përgjithshëm m.15 min. | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |

- Pika 13 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 14 vetem kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 15 Vetura dhe PIKA 15 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 16 Vetura dhe PIKA 16 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 17 Vetura dhe PIKA 17 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 18 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 19 Vetura dhe PIKA 19 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM

- Pika 15 K (25_04_18)_dhe_ (25_07_18)
- Pika 15 K (28_04_18)_dhe_ (28_07_18)
- Pika 15 K (29_04_18)_dhe_ (29_07_18)
- Pika 15 V (25_04_18)_dhe_ (25_07_18)
- Pika 15 V (28_04_18)_dhe_ (28_07_18)
- Pika 15 V (29_04_18)_dhe_ (29_07_18)

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| numerim_sheshit1 4.1.qpj | numerim_sheshit1 4.1.shp | numerim_sheshit1 4.1.stx | numerim_sheshit1 4.2.dbf |
| numerim_sheshit1 4.2.prj | numerim_sheshit1 4.2.qpj | numerim_sheshit1 4.2.shp | numerim_sheshit1 4.2.stx |



Figura 36. Përbërja e të anketuarve pjesëmarrës në anketë për Mitrovicën e Jugut

2.4.2. Përpunimi dhe shpërndarja e të dhënave për analizë

Të dhënat numerike janë përpunuar në Excel dhe të dhënat hartografike në QGIS, gjeoreferencuar në sistemin KosovaRef, nga OJQ-të lokale të angazhuara për kryerjen e procesit të matjes në terren. Ata i dorëzuan të gjitha të dhënat në kopje fizike dhe format digjital në Grupet Punuese të PMQU (përkatësisht koordinatorëve), së bashku me raportet e vëzhgimit të (për secilën pikë të numërimit).

Të dhënat e marra nga anketat u vizualizuan në tabela dhe grafika, të ndara gjithashtu me publikun e gjerë përmes platformave të rrjeteve sociale. Një shembull i infografive të tilla për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut është paraqitur në Figurat 40-42.



Figura 37. Përbërja e të anketuarve pjesëmarrës në anketë për Mitrovicën e Veriut

Të gjitha të dhënat e mbledhura nga matjet në terren dhe anketat e popullsisë, të papërpunuara dhe të përpunuara, u dorëzohen ekspertëve të trafikut ose palëve të tjera të përfshira në procesin e analizimit të situatës së mobilitetit.

Figura 38. Ngarkesa e rrjetit rrugor në Mitrovicën e Jugut - të dhënat e marra përmes numërimit të trafikut

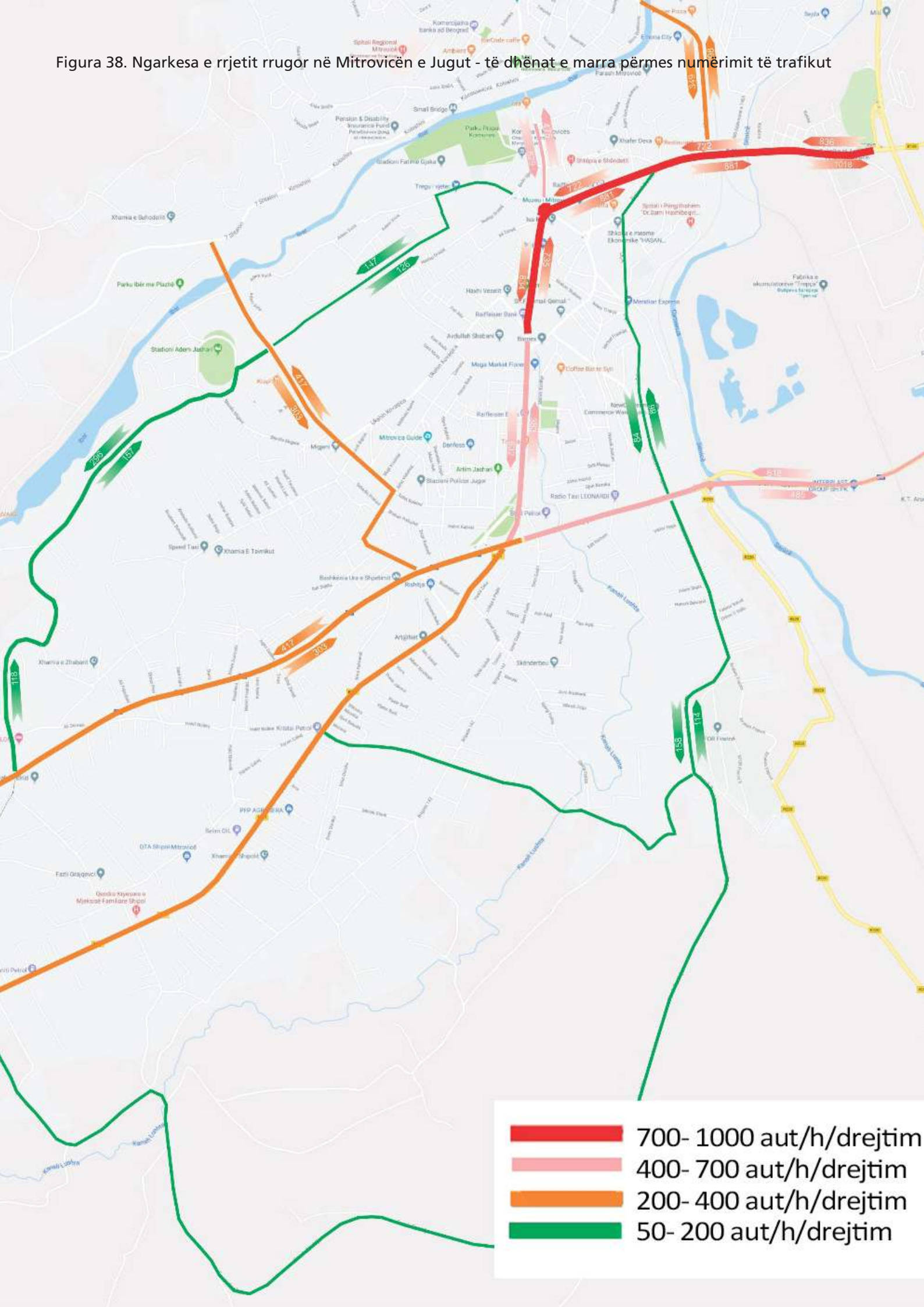
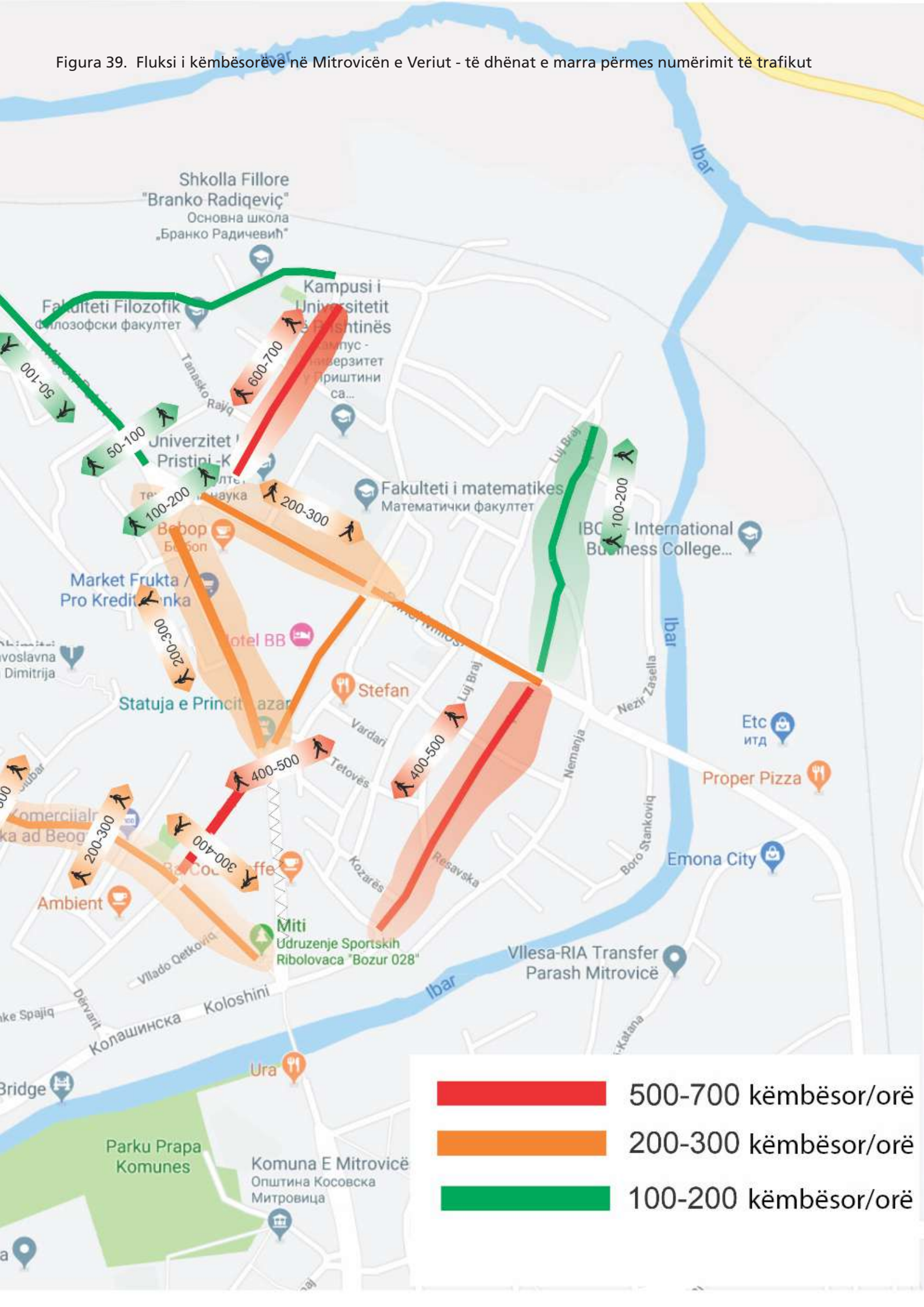


Figura 39. Fluksi i këmbësorëve në Mitrovicën e Veriut - të dhënat e marra përmes numërimit të trafikut



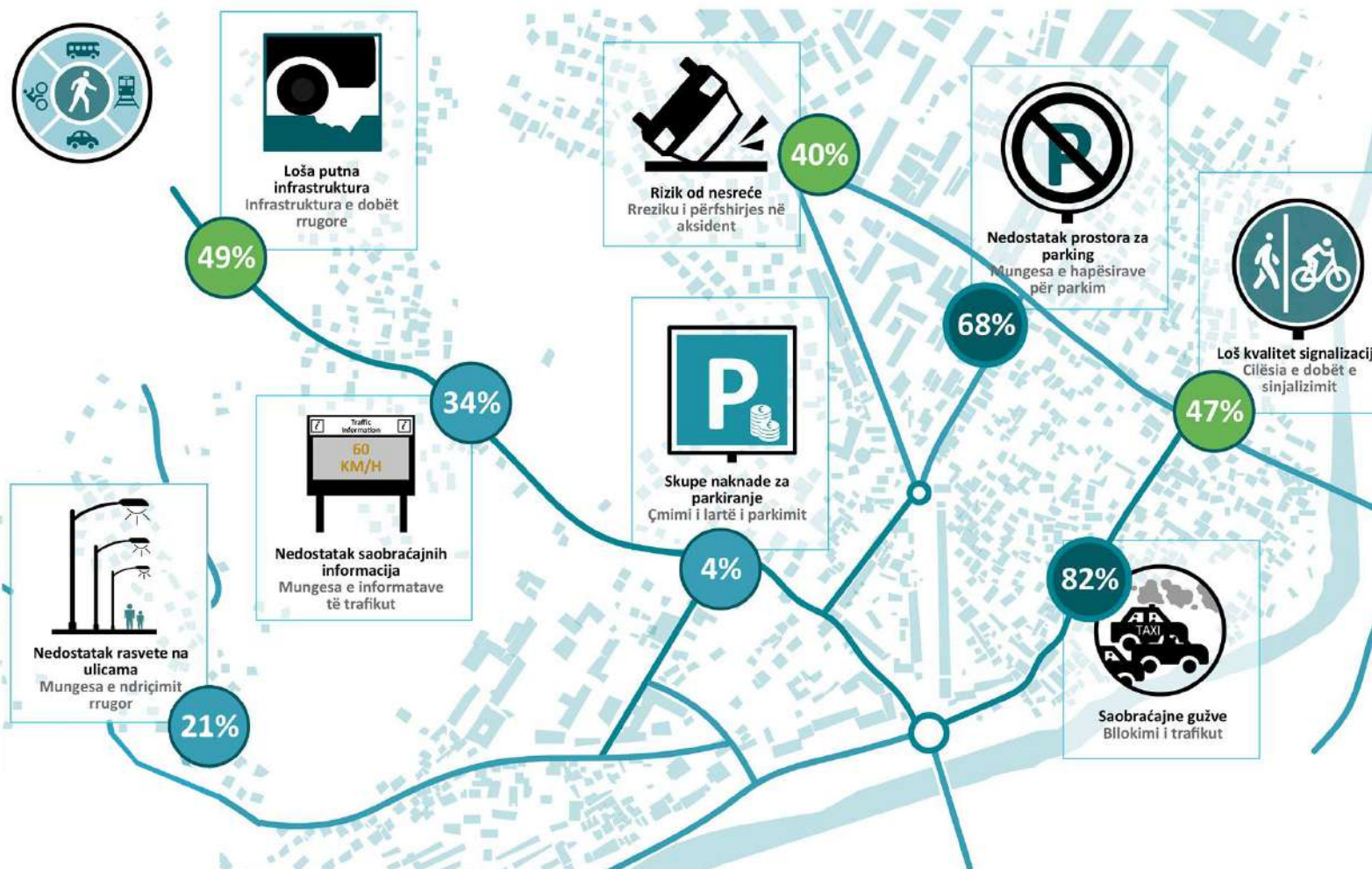
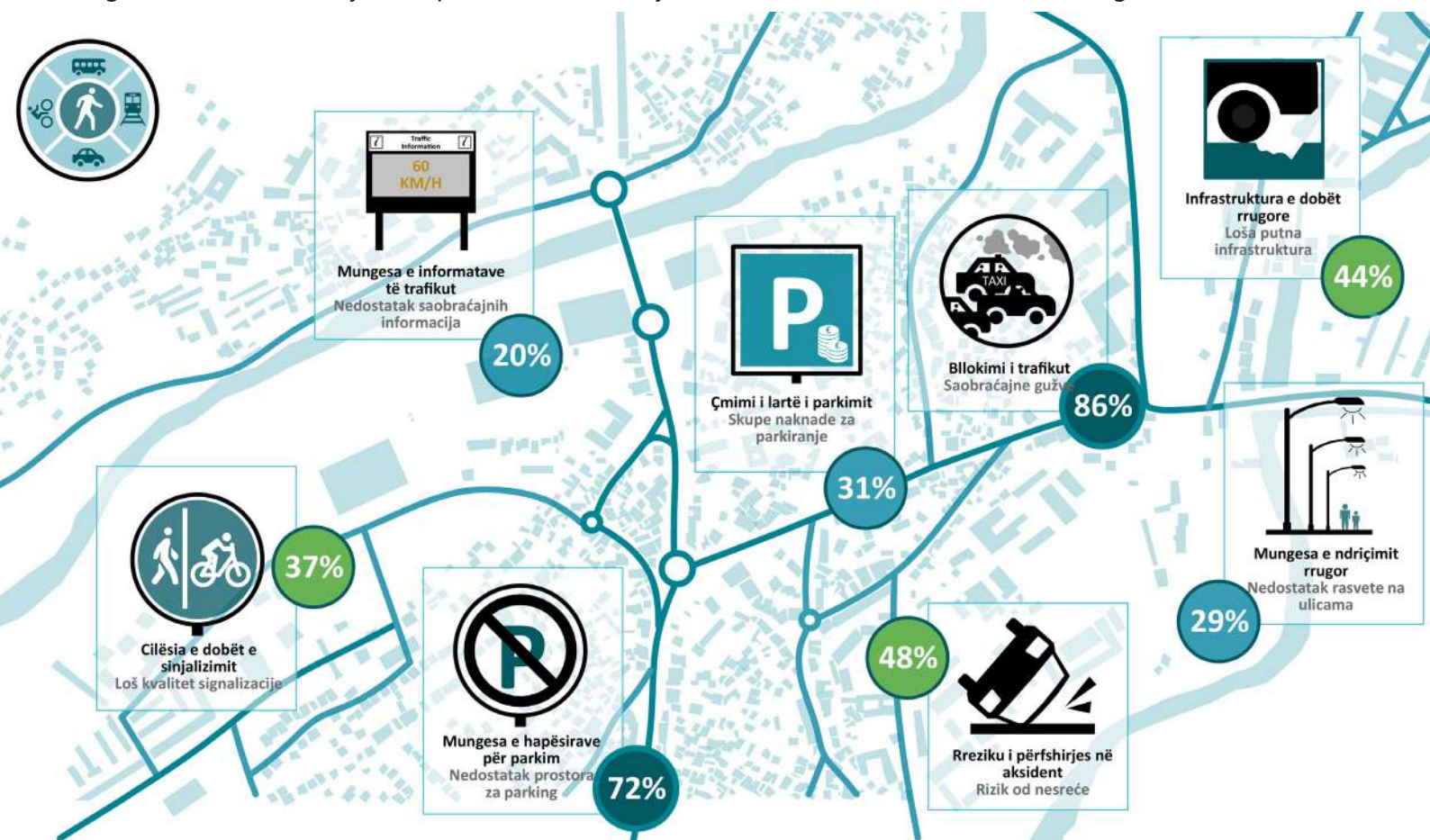


Figura 40. Problemet kryesore që shoferët e automjeteve/motorëve kanë në Mitrovicën e Veriut

Figura 41. Problemet kryesore që shoferët e automjeteve/motorëve kanë në Mitrovicën e Jugut



Asnjëherë/Nikada
Never

Nganjëherë/Ponekad
Sometimes

Shumicën e kohës/Uglavnom
Most of the time

Gjithmonë/Uvek
Always

MËNYRA KRYESORE E UDHËTIMIT TË QYTETARËVE NË KOMUNËN E MITROVICËS JUGORE
GLAVNI NAČIN PREVOZA GRAĐANA JUŽNE MITROVICE
PRIMARY MODE OF COMMUTING IN THE MUNICIPALITY OF MITROVICA SOUTH

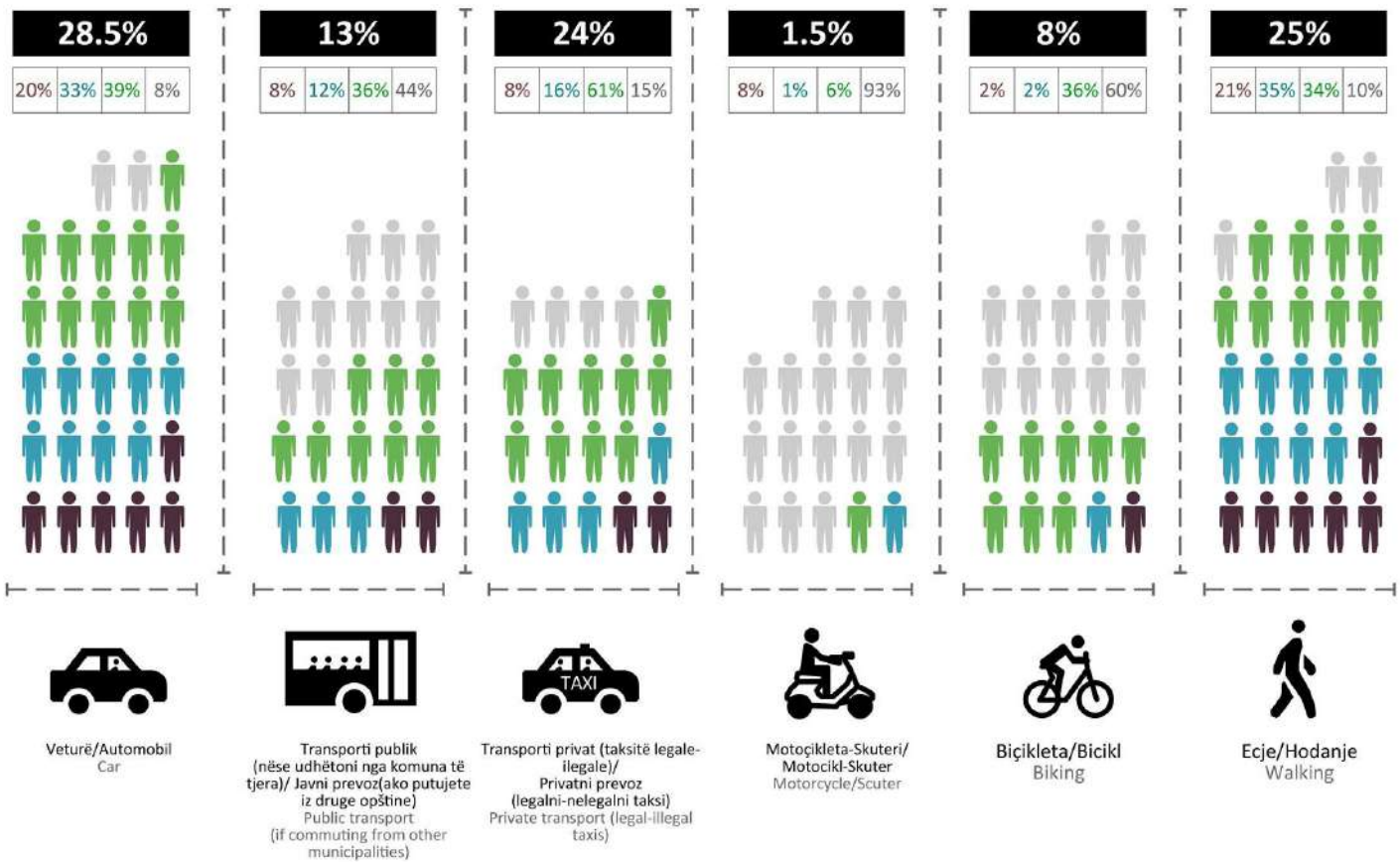


Figura 42. Mënyra kryesore e udhëtimit në Mitrovicën e Jugut

REALIZIMI I HAPIT TË RËNDËSISHËM

Situata ekzistuese, sjelljet dhe nevojat e regjistruara.



3. ANALIZA E SITUATËS SË MOBILITETIT



Analiza e Mobilitetit është vlerësim gjithëpërfshirës i mobilitetit që ndihmon në identifikimin e deficiteve të lidhura të mobilitetit, problemet kryesore dhe mundësitë drejt përmirësimit të sistemit të mobilitetit. Duhet të jetë proces shumësektorial, i bazuar në të dhëna (të mbledhura përmes bazave ekzistuese të të dhënave, matjeve në terren dhe anketave të popullsisë në bashkëpunim të ngushtë me pronarët e të dhënave), proces gjithëpërfshirës dhe pjesëmarrës, në mënyrë që të kuptojë më mirë si kontekstin e përgjithshëm, ashtu edhe çështjet specifike dhe nevojat. Qytetarët duhet të përfshihen në vlerësimin e situatës aktuale duke marrë pjesë në procesin e anketimit, takimet e komunave dhe proceset e tjera vendimmarrëse për t'u

siguruar që zëri i tyre është dëgjuar, dhe nevojat e tyre janë të përfaqësuara dhe të adresuara siç duhet. Si e tillë, analiza e situatës së mobilitetit është thelbësore në përcaktimin e politikave të përshtatshme të mobilitetit që duhet të ndërmerren, dhe në të njëjtën kohë shërben si bazë ndaj së cilës mund të matet progresi (Rupprecht Consult, 2019).

3.1. Vlerësoni situatën aktuale

Analiza e mobilitetit është analizë gjithëpërfshirëse e planeve dhe strategjive ekzistuese të transportit dhe mobilitetit, rrjeteve, (të gjitha) mënyrave dhe aspekteve të tjera të lidhura me qëndrueshmërinë, e cila ndihmon për t'i identifikuar problemet kryesore të mobilitetit dhe mundësitë për përmirësim në të ardhmen brenda kontekstit dhe burimeve të dhëna (Rupprecht Consult, 2019).

3.1.1. Rishikoni gjetjet e lidhura me mobilitetin

Situata e lëvizjes duhet të bazohet në gjetjet që rrjedhin nga planifikimi përkatës (p.sh., përdorimi i tokës, energjia, mjedisi, zhvillimi ekonomik, përfshirja sociale, shëndeti dhe siguria) dhe strategjitë dhe planet sektoriale të mobilitetit (p.sh., për ecjen, çiklizmin, transportin publik, transportin rrugor, parkingun, transportin e mallrave), operatorët lokalë të transportit, si dhe matjet specifike në

Figura 43. Analiza e situatës së mobilitetit



Arrija 3:
Vlerësimi i gjendjes
së tanishme

3.1 Vlerësoni situatën aktuale

- 3.1.1. Rishikoni gjetjet e lidhura me mobilitetin
- 3.1.2. Identifikoni problemet dhe mundësitë e ndërlidhura

3.2 Vendorsni një bazë

- 3.2.1. Prioritizoni problemet kryesore dhe nevojat për adresim
- 3.2.2. Vendorsni një bazë për matjen e progresit në të ardhmen

| Mitrovica e Jugut | Mitrovica e Veriut |
|---|---|
| <p>Matjet në terren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafik i dendur në rrugët kryesore të lidhura me qendrën e qytetit (bllokimi i trafikut shpesh zgjat gjatë periudhave normale të pikut të udhëtimit); • Kryqëzimet e rrugëve të bllokuara (me ICU variojnë nga 70-80%) për shkak të kontrollit joadekuat të trafikut (shenja YIELD ose STOP të pakontrolluara dhe të përdorura në mënyrë jo të duhur) dhe konflikteve të tepërta brenda ose pranë tyre (sidomos ndërmjet automjeteve që kthehen dhe këmbësorëve që kalojnë); • Mungesa e sinjalizimit adekuat të trafikut (veçanërisht e shenjave të navigimit dhe shenjave në kryqëzime); • Parkimi joadekuat në zonat e banuara, rrugë kryesore dhe kryqëzime (duke zvogëluar nivelin e shërbimeve (LOS) të rrugëve). | <p>Matjet në terren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Këmbësorizimi i rrugës kryesore të qytetit (edhe pse promovon lëvizjen aktive dhe krijimin e një hapësire të sigurt për këmbësorët) ka krijuar efekte negative në fluksin e trafikut të motorizuar; • Rrjeti aktual rrugor i reziston ngarkesës së automjeteve në rrugë dhe kryqëzime, por nuk do të jetë në gjendje të përballojë rrjedhën e parashikuar të trafikut në të ardhmen. Dy rrugët kryesore dhe kryqëzimi kryesor kanë filluar t'i tregojnë shenjat e para të rritjes së dendësisë së trafikut ku shkalla e dendësisë është 0,5-0,6. (ICU ekzistuese varion nga 50-60%). Situata në pjesët e tjera të kryqëzimit është më e mirë dhe dendësia varion nga 0.2-0.5 (ICU ekzistuese varion nga 20-50%); • Çështje të lidhura me trafikun: parkimi i paligjshëm, qarkullimi i ngadaltë i trafikut, zaptimi i hapësirave publike nga automjetet motorike dhe mallrat, mungesa e hapësirës për shëtitje falas, qasja në trotuare e bllokuar ose joekzistente, numri i vogël i parkingjeve (private ose publike), semaforë jo-funksional, investime të pakoordinuara dhe as bashkëpunuese të trafikut janë nga sistemi i Kosovës dhe ai i Serbisë, etj. |
| <p>Sondazhet e popullsisë</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mënyra kryesore e udhëtimit të shumicës së të anketuarve është me automjete private (28.5%), ecje (25%) dhe transport privat (të tilla si taksit, 24%); • 32.85% e të anketuarve përdorin makinat e tyre çdo ditë dhe 37.96% disa herë në javë; • 2.4% e të anketuarve ngasin biçikletën çdo ditë dhe 6.4% disa herë në javë; • 73.33% e të anketuarve ecin rregullisht; • 65.77% e të anketuarve deklaruan se transporti publik nuk është funksional (për shkak të kohëzgjatjes së udhëtimit të gjatë, mungesës së rehatisë, mungesës së mirëmbajtjes, mungesës së informacionit për itineraret dhe oraret, mungesës së shpeshtësisë dhe fleksibilitetit etj.). | <p>Sondazhet e popullsisë</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mënyra kryesore e udhëtimit të shumicës së të anketuarve është me automjete private (27%), ecje (30%), transport privat (të tilla si taksit, 18%) etj.; • 36,36% e të anketuarve përdorin makinat e tyre çdo ditë dhe 28% disa herë në javë; • 1.02% e të anketuarve ngasin biçikletën çdo ditë dhe 4.08% disa herë në javë; • 83,16% e të anketuarve ecin rregullisht; • 59% e të anketuarve deklaruan se transporti publik nuk është funksional (duke e konsideruar shumë të ndotur, jo të rehatshëm (ulëset, zhurma, temperatura), pa informacione për itineraret dhe oraret, jo mjaft të shpeshtë ose fleksibël, kohëzgjatja e udhëtimit, jo të besueshëm, jo të sigurt, shumë të shtrenjtë, etj.). |
| <p>Gjetje të tjera</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesë e transportit publik urban; • Mungesë e fondeve për financimin e politikave të PMQU; • Mungesë e burimeve njerëzore të profesionalizuara; • Mungesë e bashkëpunimit ndërinstitucional; • Mungesë e rrjetit të hapësirave publike (pasuar me infrastrukturë të dobët të ecjes dhe çiklizmit dhe qasje të dobët për personat me aftësi të kufizuara). | <p>Gjetje të tjera</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuk ka vende të mjaftueshme të parkimit në qytet; • Numër i madh i automjeteve të vjetra; • Mungesë e trotuareve dhe shtigjeve për biçikleta dhe e infrastrukturës së përshtatshme për njerëzit me nevoja të veçanta; • Mungesë e fondeve për financimin e politikave të PMQU; • Mungesë e burimeve njerëzore të profesionalizuara; • Mungesë e dukshme e sinjalizimit të trafikut horizontal dhe vertikal; • Gjendje e keqe e hekurudhës. |

Tabela 19. Gjetjet kryesore në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

teren dhe sondazhet e popullsisë. Rishikimi i zhvillimeve aktuale të transportit dhe mobilitetit duhet të përfshijë planifikimin dhe situatën e trafikut, qasshmërinë e shërbimeve dhe pajisjeve, sigurinë e trafikut dhe shërbimet e transportit publik si për pasagjerët ashtu edhe për transportin e mallrave brenda zonës funksionale urbane.

Analiza e situatës së mobilitetit në Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut u bë nga dy ekspertë me përvojë në fushën e mobilitetit, njëri vendor dhe tjetri ndërkombëtar, bazuar në informacionet dhe të dhënat që burojnë nga rishikimi i planeve dhe dokumenteve të lidhura me transportin dhe mobilitetin, numërimin e trafikut, anketat e lëvizjes, intervistat dhe punëtoritë. Gjetjet kryesore për të dy komunat janë paraqitur në tabelën më poshtë.

3.1.2. Identifikoni problemet dhe mundësitë e ndërlidhura

Problemet dhe mundësitë kryesore duhet të identifikohen bazuar në informacionet ekzistuese dhe vlerësimet e ekspertëve, të gjetjeve nga shqyrtimi i dokumenteve ekzistuese, matjet në terren dhe anketat e popullsisë, në bashkëpunim të ngushtë (diskutim dhe analizë) me palët kryesore të interesit dhe qytetarët. Ato duhet të adresojnë qasshmërinë në shërbime dhe mundësitë për punë, sociale, sigurinë rrugore, ndotjen, mbrojtjen e ajrit, modelet e përdorimit të tokës dhe qëndrueshmërinë e rrjetit.

Bazuar në gjetjet kryesore, ekspertët e mobilitetit që mbështesin zhvillimin e PMQU-ve në komunat e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut identifikuan problemet dhe mundësitë kryesore të lidhura me mobilitetin në të dy komunat. Problemet e identifikuar për secilën komunë u diskutuan dhe shtjelluan më tej ndërmjet strukturave përkatëse lokale të planifikimit të komunave (Grupet Punuese të PMQU) dhe palëve të tyre kryesore të interesit (përfshirë Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, përfaqësuesit e komunave fqinje, OSHC-të lokale, shoqatat dhe ofruesit e shërbimeve të lidhura me transportin) gjatë Punëtorisë së Parë të Palëve të Interesit (tetor 2019). Përmes diskutimit në grup dhe punës, anëtarët e punëtorisë identifikuan shkaqet themelore, ndikimet dhe zgjidhjet (mundësitë) e mundshme alternative të problemeve kryesore, duke përdorur modelin e treguar në Tabelën 20.

Fushat tematike mbuluan transportin publik brenda zonës urbane, transportin rajonal dhe qasjen rurale, trafikun tranzit dhe gjendjen e rrugëve, transportin me automjete jomotorike, ndotjen e ajrit (shkaqet dhe mjetet rregulluese, si dhe menaxhimin e ndryshimeve klimatike), sigurinë rrugore dhe zbatimin e ligjit si dhe menaxhimin e parkimit. Problemet dhe mundësitë e përmbledhura për komunat përkatëse janë paraqitur në Tabelën 21 dhe Tabelën 22.

Tabela 20. Shablloni i raportimit i përdorur për identifikimin e problemeve kryesore dhe opsioneve të mundshme për përmirësim gjatë punëtorisë së parë të akterëve

| Problemi | Ndikimi | Zgjidhje alternative |
|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| Problemi kryesor 1: ... | | |
| Nënproblemi 1.1: | Ndikimi 1.1 Ndikimi 1.2 | Zgjidhja 1.1.1 Zgjidhja 1.1.2 |
| Nënproblemi 1.2: | ... | Zgjidhja 1.2.1 Zgjidhja 1.2.2 |
| ... | | ... |
| Problemi kryesor 2:... | | |
| Nënproblemi 2.1: | Ndikimi 2.1 Ndikimi 2.2 | Zgjidhja 2.1.1 Zgjidhja 2.1.2 |
| ... | ... | ... |
| | | |



Figura 44. Punëtorja e parë e akterëve (tetor 2019)

Tabela 21. Përmbledhje e problemeve dhe mundësive në Mitrovicën e Jugut

| Problemet | Mundësitë |
|--|--|
| <p>Transporti publik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e transportit publik (transporti i udhëtarëve i ofruar nga operatorët privatë - jo konkretisht për zonën urbane); • Shërbimet aktuale të transportit në gjendje të keqe - konsiderohen jo funksionale, jo të besueshme, të parehatshme, të rralla dhe me mungesë të informacioneve (orarit) nga 66% e të anketuarve në anketë; • Nuk ka trena funksionale dhe lidhjet rajonale janë të dobëta. | <ul style="list-style-type: none"> • Sistem i mirë-organizuar i autobusëve që mbulon të gjithë zonën urbane (dhe pjesën më të madhe të rajonit); • Përmirësimi i efikasitetit të sistemit të transportit; • Krijimi i një Autoriteti të Transportit Publik për menaxhimin e transportit; • Mundësia e përdorimit të hekurudhave të lehta (duke përdorur rrugën hekurudhore ekzistuese); • Funksionimi i linjave dhe përmirësimi i hekurudhave. |
| <p>Trafiku tranzit, bypass-i lokal dhe gjendja e rrugëve</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e një inventari të plotë rrugor (në lidhje me rrjetin rrugor, kategorizimin, trotuarin); • Deficitet e trafikut rrugor (bllokime të trafikut, mungesë e sigurisë rrugore, infrastrukturë e dobët rrugore sidomos në zonat rurale, cilësi e dobët e sinjalizimit të trafikut, mungesë e ndriçimit rrugor, mungesë e informacionit për trafikun); • Kryqëzime të ngarkuara të trafikut (për shkak të seksioneve të trafikut, elementeve gjeometrike të kryqëzimeve, numrit të korsive dhe rregullimit të trafikut në hyrjen e kryqëzimit). | <ul style="list-style-type: none"> • Mos e rrisni kapacitetin e rrugës në qendër të qytetit; • Përmirësoni qasshmërinë për fshatrat që nuk janë të lidhura me një rrjet rrugor të asfaltuar; • Merrni masa të qetësimit të trafikut, hapësirë të përbashkët, zona pa makina ose zona për këmbësorë; • Merrni masa shtesë në lidhje me menaxhimin e parkimit, përmirësimin e sistemit të transportit publik të menaxhimit inteligjent të trafikut, hapësirat publike tërheqëse. |
| <p>Trafiku i automjeteve jomotorike</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e shtigjeve të çiklizmit dhe trotuareve; • Mungesa e qasshmërisë së duhur për personat me aftësi të kufizuara; • Deficitet: keqpërdorimi i trotuareve si hapësira parkimi, trotuar/ hapësirat për këmbësorë të zëna, (me shtylla elektrike, shtylla, vazo lulesh prej betoni, hapësira të shitjeve ambulatorë, tavolina kafeje etj.), trotuare të dëmtuara, mungesë mirëmbajtjeje, mungesë ndriçimi; • Përdorimi i pakët i biçikletave (për shkak të mungesës së infrastrukturës, sigurisë së keqe rrugore, mungesës së pajisjeve për biçikleta. | <ul style="list-style-type: none"> • Përmirësimi i infrastrukturës së ecjes dhe çiklizmit (përfshirë qasjen për personat me aftësi të kufizuara); • Fushata që promovojnë ecjen dhe çiklizmin; • Krijimi i hapësirave publike tërheqëse dhe të përshtatshme për jetesë, duke ftuar banorët dhe vizitorët të qëndrojnë më gjatë dhe të shijojnë qytetin (përfshirë përmirësimin e ndriçimit dhe të hapësirave të gjelbra); • Krijimi i zonave pa makina. |

| Problemet | Mundësitë |
|---|---|
| <p>Ndotja e ajrit dhe zbutja e ndryshimeve klimatike</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cilësi e dobët e ajrit (veçanërisht gjatë dimrit - mungesa e hapësirave të hapura të gjelbra, përdorimi i automjeteve të vjetra të transportit dhe mungesa e kontrollit adekuat); • Emetimet e lidhura me transportin nuk mund të vlerësohen (nuk ka të dhëna të matshme); • Ndryshimi i klimës nuk konsiderohet si çështje kryesore (për shkak të çështjeve të tjera socio-ekonomike). | <ul style="list-style-type: none"> • Me synimin për të zvogëluar emetimet e CO₂ (duke ndjekur objektivat e BE-së për uljen e emetimeve të CO₂ nga transporti me 60% deri në vitin 2050); • Rritja e hapësirës së gjelbër. |
| <p>Siguria në trafik/zbatimi i ligjit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e sigurisë së trafikut rrugor (91% e të anketuarve pohojnë se nuk respektohen kufijtë e shpejtësisë, veçanërisht nëpër shkolla); • Mungesa e shenjave të qetësimit dhe sinjalizimit të trafikut. | <ul style="list-style-type: none"> • Zbatimi i kufijve të shpejtësisë dhe rritja e kontrollit policor; • Ndriçimi i rrugëve i përmirësuar. |
| <p>Menaxhimi i parkimit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e hapësirave për parkim (dhe çmimet e larta për parkim në qytet). | <ul style="list-style-type: none"> • Krijimi i vendeve të reja të parkimit dhe menaxhimi i duhur i parkimit. |

Tabela 22. Përmbledhje e problemeve dhe mundësive në Mitrovicën e Veriut

| Problemet | Mundësitë |
|--|--|
| <p>Transporti publik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e transportit publik brenda qytetit (ka autobusë, por vetëm për trafik ndërkomunal); • Stacioni i autobusëve jofunksional; • Numër i madh i automjeteve taksis; • Funksionimi i dobët i trafikut hekurudhor, infrastruktura e keqe, trenat e këqij, orari i parregullt; • Mungesa e kushteve për transport publik me automjete pa motor dhe mungesa e vetëdijes për rëndësinë e lëvizjes aktive. | <ul style="list-style-type: none"> • Regjistrimi i stacionit të autobusëve, operatorëve të autobusëve dhe linjave të transportit publik (minivanë); • Rregullimi i shërbimeve të taksive me vendim të autoriteteve lokale - stacionet e taksive; • Modernizimi i rindërtimit të hekurudhës; • Ndërtimi i infrastrukturës për transportin me automjete pa motor dhe promovimi përmes shampanjës. |
| <p>Trafiku tranzit, bypass-i lokal dhe gjendja e rrugëve</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuk ka bajpas dhe trafiku ekzistues nuk i plotëson kërkesat e trafikut lokal dhe tranzit; • Konfigurimi i terrenit (2/3 e rrugëve ekzistuese janë të ngushta); • Shpronësimi i pronave private për qarkullim më të mirë dhe të lehtë; • Mungesa e dokumentacionit - rregulloret e brendshme. | <ul style="list-style-type: none"> • Krijimi i bypass-it në lindje dhe urës së re që lidh qendrën e mobilitetit (stacioni i autobusëve dhe stacioni hekurudhor) me rrugën nacionale M.2.2; • Rrugë me një drejtim në hyrje dhe dalje të lagjeve; • Miratimi i PMQU ku adresohet parkingu, sinjalizimi i trafikut, siguria e trafikut, qarkullimi i trafikut; • Buxhet i dedikuar për shpronësim; • Hartimi, miratimi dhe monitorimi i zbatimit të planeve hapësinore. |
| <p>Trafiku i automjeteve jomotorike</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qyteti i Mitrovicës së Veriut nuk është plotësisht i kalueshëm për transportin me automjete jomotorike (këmbësorët, personat me aftësi të kufizuara, biçikletat, mobiliteti elektrik); • Parkim jo i duhur i automjetit; • Ndriçim publik pjesërisht jofunksional; • Qentë endacakë. | <ul style="list-style-type: none"> • Ndërtimi i shtigjeve të biçikletave dhe promovimi i politikave të biçikletave, vendosja e biçikletave me qira, promovimi i stilit të jetës së shëndetshme, krijimi i transportit publik në qytet duke krijuar zona të reja për këmbësorë dhe ngritja e vetëdijes për mbrojtjen e mjedisit; • Ndërtimi i infrastrukturës dhe rrjetit të shtigjeve taktile, sinjalizimi me zë, rampat dhe trotualet më të ulëta për njerëzit me aftësi të kufizuara. |

| Problemet | Mundësitë |
|--|---|
| <p>Ndotja e ajrit dhe zbutja e ndryshimeve klimatike</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ndikimi i aktiviteteve njerëzore në cilësinë e ajrit, ndryshimet klimatike dhe moszbatimi i ligjit dhe mungesa e vetëdijes për mbrojtjen e mjedisit; • Mungesa e korsive për biçikleta, hapësirave të gjelbra publike dhe kushteve për të zbatuar lëvizjen aktive. | <ul style="list-style-type: none"> • Zbatimi i ligjit, udhëzimeve administrative dhe rregulloreve lokale, procesi i rregullt i monitorimit për cilësinë e ajrit, promovimi i qytetit eko-miqësor • Subvencione për automjete të teknologjisë blu, hibride dhe elektrike; • Hartimi i strategjive (lidhjeve) midis planifikimit hapësinor, mjedisit (plani i hapësirës publike) dhe PMQU; • Promovimi i sportit, rekreacionit dhe sigurimi i kushteve më të mira në lagje. |
| <p>Siguria në trafik/zbatimi i ligjit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura joadekuate e trafikut; • Mungesa e sinjalizimit horizontal dhe vertikal, dhe mosrespektimi i sinjalizimit ekzistues të trafikut; • Numri i deficitit të vendeve të parkimit; • Trotuare joadekuate dhe uzurpuese (gjendje e dobët e trotuareve); • Infrastruktura inekzistente për biçikleta; • Mungesa e ndriçimit rrugor; • Ngasja e shpejtë, tejkalimi i shpejtësisë, ngasja e papërshtatshme për shkak të kushteve të motit; • Ngasja nën ndikimin e substancave psikotrope dhe pa patentë shofer; • Përdorimi i telefonit (nga shoferi si dhe nga këmbësorët); • Automjete me defekte teknike. | <ul style="list-style-type: none"> • Zbatimi i ligjit; • Vendosja e sinjalizimit të trafikut; • Rregullimi i hapësirave të parkimit; • Trotuare të lira dhe të rikonstruara; • Ndërtimi i pistave të biçikletave; • Instalimi dhe mirëmbajtja e ndriçimit rrugor; • Rritja e ndërgjegjësimit të të gjithë akterëve në trafik; • Kontroll i shtuar i trafikut. |
| <p>Menaxhimi i parkimit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numër i madh makinash, vende parkimi jo të mjaftueshme, parkim falas (pa pagesë); • Transporti publik i parregulluar; • Ndërtimi i ndërtesave pa parkim për banorët e ndërtesave; • Lëvizja e vështirë e automjeteve të emergjencës, zjarrfikësve dhe policisë. | <ul style="list-style-type: none"> • Themelimi i ndërmarrjes publike për menaxhimin e parkingjeve; • Krijimi i zonave të parkimit dhe ngarkimi i tarifës së parkimit, numri i rezervuar i vendeve dhe ngarkimi simbolik i tarifës për banorët, ndalimi i parkimit në disa rrugë, heqja e automjeteve të parkuara në mënyrë të parregullt nga rrugët; • Regjistrimi i shoqatës së taksive (numër i kufizuar) dhe rregullimi i ndalesave së taksive (sanksionimi i automjeteve të taksive ilegale); • Ndryshimi i drejtimeve të lëvizjes në disa rrugë. |

Figura 45. Takimi i grupit punues të mobilitetit si pjesë integrale e Ekipit Komunal të Planifikimit me ekspertin Niklas Siebber (Mitrovica e Veriut- UN-Habitat)



3.2. Vendosni një bazë

3.2.1. Vendosni një bazë për matjen e progresit në të ardhmen

Gjetjet nga analiza e situatës së mobilitetit shërbejnë si bazë ndaj të cilës mund të matet progresi. Baza duhet të përfshijë statusin, trendet dhe zonat problematike të të gjitha mënyrave të transportit të përdorura në kontekstin e dhënë dhe nivelin e multimodalitetit (integrimin të mënyrave), si dhe aspektet përkatëse të mobilitetit të qëndrueshëm (të tilla si ndotja e ajrit, zhurma nga trafiku, siguria rrugore, mundësia për jetesë e hapësirave publike etj.).

Një shembull i analizës bazë është treguar në Figurën 46. Ajo paraqet një mënyrë për të përcaktuar statusin e sistemit të transportit në aspektin e mënyrës mbizotëruese të transportit, cilësinë e infrastrukturës, sigurinë dhe mundësinë për jetesë, mjedisin dhe shëndetin, qasshmërinë e barabartë, zbatimin e masës, si dhe rekomandimet paraprake (Rupprecht Consult, 2019).

Viti bazë për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut ishte viti 2018 dhe 2019, gjatë të cilëve u mbledhën të dhënat përkatëse nga matjet në terren dhe anketimi i popullsisë për analizën e situatës së mobilitetit.

Figura 46. Shembull i analizës fillestare

| FUNKSIONET / MËNYRAT E TRANSPORTIT | NDARJA MODALE | CILËSIA E INFRASTRUKTURËS | SIGURIA DHE MUNDËSIA PËR JETESË | MJEDISI DHE SHËNDETI | QASSHMËRIA E BARABARTE | STATUSI I MASES | REKOMANDIMET KRYESORE |
|--|---|---|--|--|--|--|--|
| Ecje | 12% | E dobët | Shumë aksidente në vendkalimet rrugore pranë shkollave | Gjithnjë e më pak nxënës që ecin për në shkollë | Disa zona nuk kanë qasje për ecje në parqe dhe ambiente sportive | Aktivitet i ulët. Fushatë e re 'shkoni në shkollë në këmbë' | Nevojiten masa të sigurisë në komunikacion |
| Çiklizëm | 7% | Mesatare | Çiklistët shpesh ndjehen të pasigurt, shtigje tërheqëse të çiklizmit në parqe | Përdorimi i ulët jep përfitime të vogla | Pak shtigje të çiklizmit përgjatë rrugëve kryesore | Përpjekjet për hartëzimin e rrjetit të biçikletave në progres. Buxhet i ulët për masa të reja. | Rritja e buxhetit të administratës së qytetit për masat e çiklizmit |
| Transport publik (autobusi, tramvaji, metro, treni, etj.) | 16% | E mirë | Disa stacione autobusi kanë nevojë për riparim, njerëzit ndjehen të pasigurt në mbrëmje | Është instaluar flota e re e autobusëve, duke ulur ndikimin në cilësinë e ajrit | Çmimi i ulur i biletës për të papunët, por autobusët të rrallë për në periferi të varfra | Aktivitet i lartë, strategjia e transportit publik e planifikuar. | Progres në drejtimin e duhur, të vazhdohet kështu |
| Ndarja e automjeteve (makinë, biçikletë, skuter elektronik, etj) | 0.5% | Mesatare | Skuterët elektrikë bllokohen shtigjet e këmbësorëve | Përdorimi i ulët jep përfitime të vogla | Ofertat e shkëmbimit ofrohen vetëm në qendër | Nuk ka aktivitet, fushë e drejtuar krejtësisht privatisht | Nevojiten rregullimi dhe njohuritë e duhura |
| Transport privat i motorizuar (vetura, motoçikleta, etj.) | 64.5% | E mirë | Shumë aksidente me njerëz që ecin ose ngasin biçikletën | Përdorimi i lartë i veturave ndikon fuqishëm në cilësinë e ajrit dhe nivelet e zhurmës | Rrjetet rrugore mbulojnë mirë të gjitha pjesët e qytetit | Aktivitet i lartë, bajpasi i ri është në ndërtim e sipër. | Futni masa për të zvogëluar trafikun e makinave në qendër të qytetit kur të përfundojë bajpasi |
| Multimodaliteti (stacioni i trenit, transferimi) | n/a | E mirë | Stacioni i ri i trenit është tërheqës. Ndryshimet e pasigurta jashtë orarit stimulojnë përdorimin e makinave | Stacioni kryesor i autobusit është jashtë distancës që mund të kalohet në këmbë nga stacioni kryesor i trenit. | Nuk ka ofertë Park&Ride në periferi. Mungesa e parkimit të sigurt të biçikletave për biçikletat elektronike në vendkalimet kryesore. | Aktivitet i ulët | Përfshini vendndodhjen e vendkalimeve dhe P+R dhe B+R në strategjinë e transportit publik |
| Transport mallrash | n/a | E mirë | Trafiku i dendur i kamionëve në qendër shkakton rrezik për sigurinë | Kamionët në qendër shkaktojnë ndotje të ajrit dhe zhurmës | Të gjitha zonat industriale të lidhura mirë | Aktivitet i ulët | Zhvilloni strategji për të larguar trafikun e mallrave të rënda nga qendra |
| ANALIZË | Vetura është mënyra dominuese e transportit | Infrastruktura e ecjes dhe çiklizmit ka nevojë për përmirësim | Nevojat e sigurisë në trafik duhet të prioritetizohen | Ndotja e ajrit nga makinat dhe kamionët është problemi më i madh | Përmirësoni lidhjet e autobusëve me periferinë | Kapaciteti duhet të forcohet në disa fusha | |

REALIZIMI I HAPIT TË RËNDËSISHËM

Situata aktuale e vlerësuar.

| Problem | Utica | Alternativno resenje | Crta |
|---------|-------|----------------------|------|
|---------|-------|----------------------|------|

Glavni problem 1
Nepostojanje gradskog prevoza unutar grada

Pod-problem 1.1:
Nefunkcionalna autobuske stаницe

Utica 1.1
Nepostojanje informacija o polascima i redovima vožnje

Resenje 1.1.1
Registracija prevoznika

Pod-problem 1.2:
Preveliki broj TAXI vozila

Utica 1.2
Stvara probleme u saobraćaju i ometa istog

Resenje 1.1.2
Registracija autobuske stаницe

Resenje 1.2.1
Regulacija taxi službi odlukom lokalnih vlasti

Resenje 1.2.2
Uvođenje ličnog javnog prevoza (kovi)

Problem br. 2

Pod-problem 2.1
Loše funkcionisanje železničkog saobraćaja

Loša infrastruktura

Utica
Loše funkcionisanje železničkog saobraćaja



4. PROPOZIMI I KONCEPTIT/ZHVILLIMI I SKENARËVE

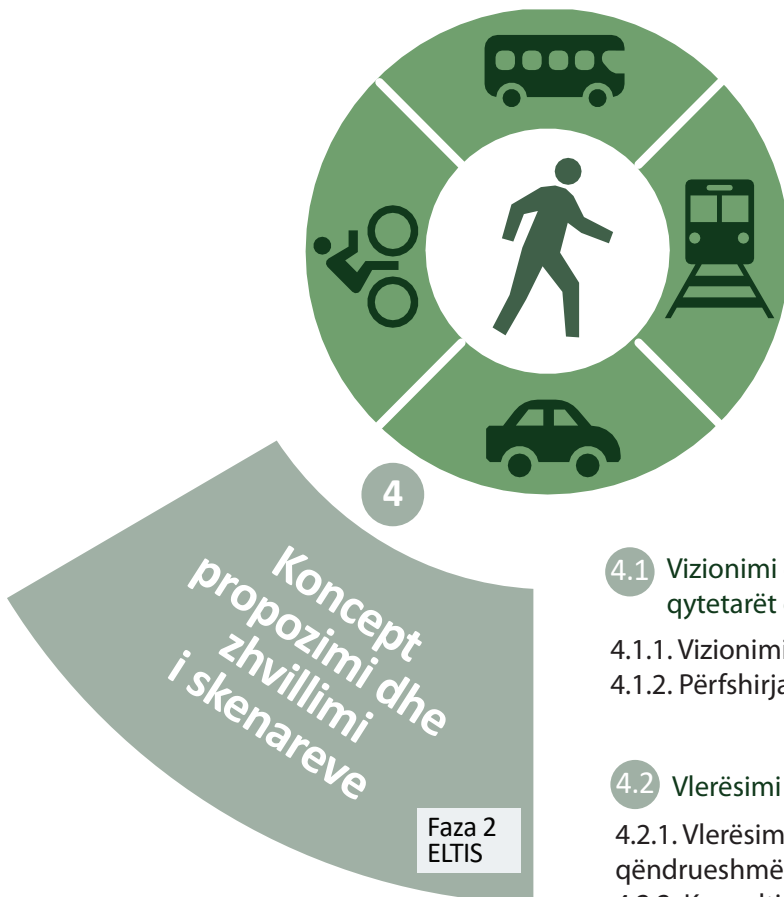


Drejtimi strategjik i një PMQU përcaktohet bazuar në analizën e problemeve dhe mundësive, përmes zhvillimit të skenarëve të ndryshëm, së bashku me qytetarët dhe palët e interesit. Këta skenarë ndihmojnë në përmirësimin e të kuptuarit se si mund të duket mobiliteti urban në një qytet në të ardhmen; pra informojnë dhe frymëzojnë zhvillimin pasues të vizionit të një qyteti (Rupprecht Consult, 2019).

Ndërsa komunave u mungojnë burimet e mjaftueshme financiare për të zbatuar të gjitha masat e mundshme për t'i bërë sistemet e mobilitetit më të qëndrueshme, ato duhet të identifikojnë dhe priorizojnë sfidat më

të ngutshme që duhet adresuar brenda kontekstit të caktuar të PMQU (përparësitë strategjike lokale, situata e mobilitetit, burimet njerëzore) dhe afatit kohor. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet përfshirjes së nevojave që lidhen me mobilitetin e grupeve në nevojë, përfshirë fëmijët, gratë, njerëzit me mobilitet të reduktuar, të moshuarit, familjet me të ardhura të ulëta dhe grupet e pakicave; prandaj, vizionimi, synimet dhe përcaktimi i synimeve, si dhe planifikimi i masave (si për periudhën afatshkurtër ashtu edhe për atë afatgjatë) për zhvillimin e një PMQU duhet të bëhet përmes proceseve gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse.

Figura 47. Propozimi i konceptit/ Zhvillimi i skenarëve



Arritja 4:
Vizionimi dhe vendosja e qëllimeve dhe objektivave

4.1 Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve me qytetarët dhe palët e interesit

4.1.1. Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve

4.1.2. Përfshirja e qytetarëve dhe palëve të interesit

4.2 Vlerësimi i skenarëve të zhvillimit

4.2.1. Vlerësimi i rreziqeve dhe përfitimeve për sa i përket qëndrueshmërisë financiare, mjedisore dhe sociale

4.2.2. Konsultimi i skenarëve të zhvillimit me grupet e interesit

4.3 Zhvillimi i PMQU dhe qëllimet dhe objektivat e tij

4.3.1. Zhvillimi i një propozim plani të mobilitetit për qytetin, përfshirë qëllimet dhe objektivat

4.3.2. Konsultimi i propozimit përfundimtar për konceptin e zhvillimit të planit të mobilitetit të qëndrueshëm me grupet e interesit

4.3.3. Përfundimi i konceptit të zhvillimit të PMQU-së

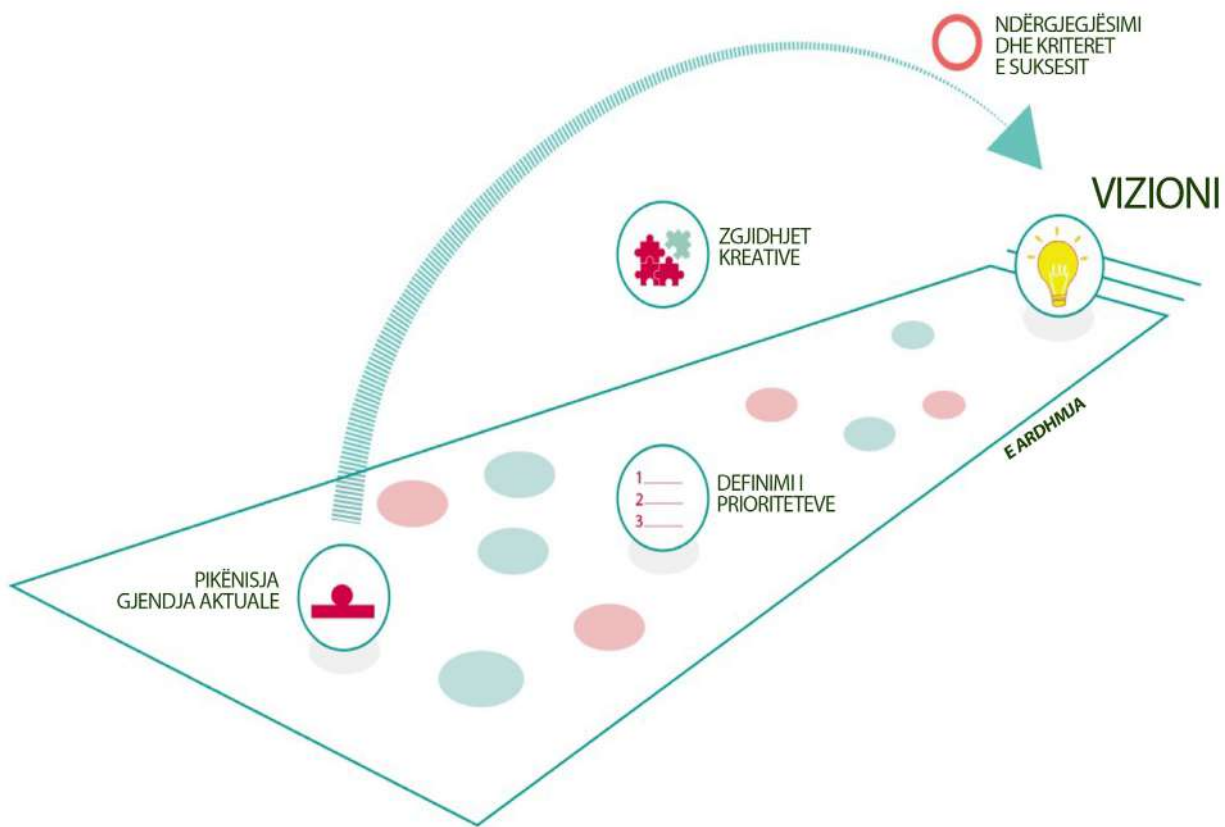


Figura 48. Procesi i vizionimit, UN-Habitat Kosovë

4.1. Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve me qytetarët dhe palët e interesit

4.1.1. Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve

Çfarë është një 'Vizion'

Vizioni është përshkrim cilësor i një të ardhme të dëshiruar urbane që shërben për të drejtuar zhvillimin e objektivave, treguesve strategjikë dhe synimeve dhe zgjedhjen e masave të përshtatshme gjatë gjithë procesit të PMQU. Zakonisht ka një horizont afatgjatë - që madje mund të shkojë përtej afatit kohor të PMQU, duke parashikuar situata në 20-30 vjet. (Rupprecht Consult, 2019).

Ndërsa synohet një vizion i mobilitetit të pranuar gjerësisht, është thelbësore të diskutohen skenarë të ndryshëm dhe ndikimet e tyre me qytetarët dhe palët e interesit. Paraqitja e të ardhmeve të ndryshme potenciale dhe reflektimi mbi to së bashku do të krijojë një kuptim të përbashkët të opsioneve të ardhshme. Ndhmon gjithashtu për të krijuar vetëdijen për ndërvarësitë dhe shkëmbimet ndërmjet politikave dhe sektorëve të ndryshëm, kompleksitetin e vendimeve strategjike që do të merren dhe rreziqet e hasura. Qëllimi është të diskutohet dhe të punohet drejt një kuptimi të përbashkët se cilët skenarë ose elementë të lidhur janë të dëshirueshëm. Prandaj, angazhimi i qytetarëve dhe palëve të interesit

mbështetë ndërtimin e një pronësie më të gjerë dhe pranimin e objektivave dhe masave që do të përzgjidhen më vonë (Rupprecht Consult, 2019).

4.1.2. Përfshirja e qytetarëve dhe palëve të interesit

Përfshirja e qytetarëve duhet të bëhet gjatë gjithë ciklit të PMQU, por niveli i tyre i përfshirjes ndryshon ndërmjet hapave. Tabela 23 sugjeron hapat dhe aktivitetet gjatë të cilave duhet të merren vendime të rëndësishme dhe procesi i planifikimit do të përfitonte nga idetë, vizionet dhe angazhimi i banorëve lokalë. Siç shihet, theksi vihet kryesisht në identifikimin e përbashkët të

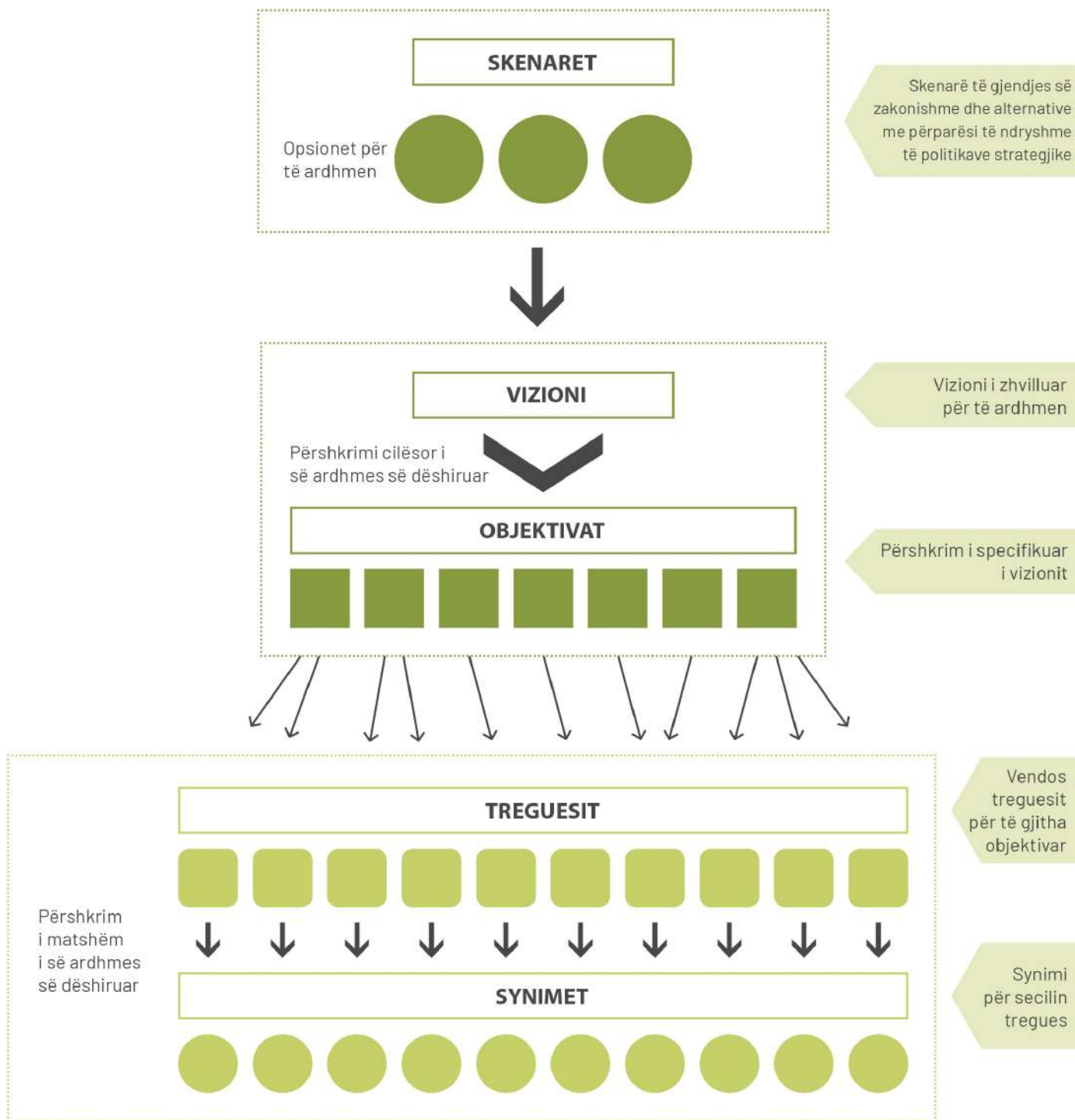


Figura 49. Përmbledhje e hapave kryesorë (skenarët, vizioni, objektivat, synimet) e Fazës 2, (Rupprecht Consult, 2019)

problemeve të mobilitetit, diskutimin e skenarëve të mundshëm në të ardhmen, vizionimin, përcaktimin e prioriteteve strategjike dhe validimin e pakove të masave, si dhe në proceset e zbatimit.

Gjatë organizimit të punëtorisë së palëve të interesuara, punëtorja duhet të ketë sa më shumë pjesëmarrës që është e mundur. Kjo ka dy përparësi kryesore: Së pari, pjesëmarrësit ndihen të përfshirë dhe kanë një ndjenjë pronësie në lidhje me rezultatet. Së dyti, vendosen lidhje personale ndërmjet njëri-

tjetrit, gjë që ndihmon në uljen e konflikteve të tanishme dhe të ardhshme. Dëshirohet një pjesëmarrje e fortë e palëve të interesuara të ftuara. Kjo mund të arrihet duke u dhënë atyre rol në punëtori. Ata mund të jenë moderatorë të Grupit Punues, ekspertë lokalë ose prezantues në seancat plenare (siç tregohet në Tabelën 24). Përfshirja e palëve të interesuara do të krijojë një atmosferë kreative dhe ndjenjë pronësie në lidhje me rezultatet (Sieber Niklas, First Stakeholder Workshop Outline, 2019).

| Aktiviteti | Roli i qytetarit |
|--|--|
| Situata dhe analiza e mobilitetit; | Identifikoni problemet e rëndësishme me qytetarët; |
| Propozimi i konceptit dhe zhvillimi i skenarëve; | Diskutoni skenarët e mundshëm të së ardhmes; |
| Zhvillimi i vizionit, qëllimeve dhe objektivave të PMQU; | Bashkë-krijoni vizion të përbashkët për qytetin; |
| Zhvillimi i një plani të aktiviteteve, treguesve dhe synimeve; | Merrni komente vlerësuese nga qytetarët për përparësitë strategjike; |
| Masat dhe përgjegjësitë; | Validoni pakot e masave me qytetarët; |
| Miratimi i PMQU; | Përfshini qytetarët në miratim dhe festoni; |
| Zbatimi dhe dispozitat; | Informoni dhe angazhoni qytetarët gjatë zbatimit; |
| Vlerësimi i masave të zbatuara. | Nxirrni mësimet dhe përmbylleni ciklin me qytetarët. |

Tabela 23. Përfshirja e qytetarëve në procesin e PMQU-së, (Rupprecht Consult, 2019)

| GP | Çështja | Prezantimi nga |
|----|---|---|
| 1 | Transporti publik; | Përfaqësuesi i stacionit të autobusëve; |
| 2 | Trafiku tranzit, bajpasi lokal, gjendja e rrugës; | Udhëheqësi i Shërbimeve Publike dhe Infrastrukturës; |
| 3 | Transporti rajonal dhe qasja rurale; | Grupi për Infrastrukturën Teknike; |
| 4 | Transporti jo i motorizuar; | Grupi i studentëve/OJQ-të /njerëzit me mobilitet të kufizuar; |
| 5 | Ndotja e ajrit: Shkaqet dhe mjetet korigjuese; | Departamenti i Mjedisit; |
| 6 | Siguria në komunikacion/zbatimi i ligjit; | Departamenti i Policisë dhe/ose Inspektimit; |
| 7 | Menaxhimi i Parkimit; | Departamenti i Shërbimeve Publike/Zyrtari i Trafikut; |
| 8 | Zbutja e Ndryshimeve Klimatike. | Përfaqësuesit e OJQ-ve. |

Tabela 24. Shembull: Çështjet e grupit punues dhe prezantuesit e mundshëm

4.2. Vlerësimi i skenarëve të zhvillimit

Vizionimi dhe zhvillimi i skenarëve duhet të jenë procese pjesëmarrëse të bazuara në prioritetet strategjike dhe situatën e mobilitetit në komunë. Skenarët ndihmojnë për të kuptuar më mirë faktorët që ndikojnë në mobilitetin urban dhe rreziqet dhe mundësitë që lidhen me trendet aktuale, si dhe ndryshimet e mundshme të rrethanave. Hartimi i skenarëve të ndryshëm ndihmon për të vlerësuar trendet aktuale, ndryshimin e mundshëm dhe prioritetet e politikave. Skenari i zgjedhur ndihmon drejt zhvillimit të vizionit, objektivave dhe synimeve dhe treguesve realistë.

Çfarë është një 'Skenar'

Skenari është përshkrim i një grupi specifik të zhvillimeve në të ardhmen që janë të rëndësishme për mobilitetin urban, përfshirë efektet e mundshme të faktorëve të jashtëm (të tilla si rrethanat demografike dhe ekonomike), si dhe ato të prioriteteve të politikave strategjike (të tilla si një fokus i fortë në mobilitetin aktiv ose elektromobilitet). (Rupprecht Consult, 2019).

Gjatë Punëtorisë së Parë të Palëve të Interesuara, pasi identifikuan problemet dhe mundësitë, grupet punuese të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut kanë zhvilluar konceptet e tyre të para të PMQU, qëllimet afatgjata dhe ato afatshkurtra, synimet SMART, si dhe kanë përcaktuar afërsisht hapat e ardhshëm.

Qëllimet afatshkurtra janë ndërhyrje që mund të financohen përmes fondeve të siguruar nga Komuna.

Qëllimet afatgjata janë ndërhyrje që kërkojnë përgatitje afatgjatë dhe financim të mundshëm të jashtëm.

| Gr. | Zgjidhja | Synimi SMART | Hapat e ardhshëm |
|----------------------------|---|--|---|
| Transporti jo i motorizuar | <ul style="list-style-type: none"> - Krijimi i zonave pa makina; - Rindërtimi i trotuareve; - Trotuare speciale. | <ul style="list-style-type: none"> - Krijimi i rrjetit të hapësirave të sigurta publike; - Rrjeti i linjave të biçikletave; - Rrjeti i linjave për këmbësorë. | <ul style="list-style-type: none"> - Hartimi i planeve për rrjetin gjithëpërfshirës; - Marrja e përgjegjësisë se kush: <ol style="list-style-type: none"> 1. Do të hartojë planin e rrjetit të hapësirave publike; 2. Do të hartojë planin e rrjetit të linjave të biçikletave; 3. Do të hartojë rrjetin e linjave për këmbësorë. |

Tabela 25. Qëllimet afatgjata në Mitrovicën e Jugut - Shembull: Transporti jo i motorizuar (Skicë nga punëtorja dhe ushtrimet e zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)

| Qëllimet afatshkurtra (Mitrovica e Veriut) | | | | |
|--|---|--|---|--|
| Gr. | Zgjidhja | Synimi SMART | Hapat e ardhshëm | |
| Transporti publik | Rregullimi i ndalesave të taksive. | Regjistrimi dhe kufizimi i automjeteve të taksive me futjen në kornizën ligjore deri në vitin 2021. | <ul style="list-style-type: none"> - Analizimi; - Rregullimi; - Zbatimi; - Përcaktimi i aktiviteteve (hapave) vijuese. | |
| | | Përcaktimi i vendndodhjeve të reja për ndalesat e taksive. | | |
| | Fushata për rëndësinë e përdorimit të transportit publik. | | | |
| | Regjistrimi i transportuesit. | | Grumbullimi i të ardhurave. | <ul style="list-style-type: none"> - Informimi i transportuesve ekzistues për të gjitha proceset për të përmbushur kërkesat për regjistrim. |
| | | | Lehtësimi i trafikut. | |
| | Kufizimi i numrit të transportuesve sipas nevojave të qytetarëve në komunë. | | | |
| Regjistrimi i Stacionit të Autobusëve. | | Përmbushja e të gjitha kushteve/ kriterëve në mënyrë që stacioni i autobusëve të jetë plotësisht funksional. | <ul style="list-style-type: none"> - Marrja e lejes për përdorim. - Njohja e të gjitha tarifave dhe përmbushja e kushteve për funksionimin brenda kornizës ligjore. | |
| Vendosja e linjave të transportit. | | Hapja e linjave të transportit në nivel rajonal, pamundësia për linja lokale. | <ul style="list-style-type: none"> - Gjetja e mënyrave për të pasur linja të rregullta. | |

Tabela 26. Qëllimet afatshkurtra në Mitrovicën e Veriut - Shembull: Transporti Publik (Përmbledhje punëtorie dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)

Në tabelat më poshtë (Tabelat 25 dhe 26) janë ilustruar shembuj të zhvilluar gjatë punëtorisë së parë të qëllimeve afatgjata për Mitrovicën e Jugut, përkatësisht qëllimeve afatshkurtra për Mitrovicën e Veriut. Gjatë këtij ushtrimi janë përcaktuar Synimet SMART si dhe hapat e ardhshëm në lidhje me zgjidhjet e ofruara. Këto tabela të cilat janë zhvilluar gjatë punëtorive janë gjithmonë idetë e para të diskutuara së bashku nga një grup më i gjerë i palëve të interesuara, të cilat duhet të konsultohen përsëri në më shumë detaje nga institucionet komunale për të parë rëndësinë dhe realizueshmërinë e tyre.

4.2.1. Vlerësimi i rreziqeve dhe përfitimeve për sa i përket qëndrueshmërisë financiare, mjedisore dhe sociale

Gjatë Punëtorisë së Parë të Palëve të Interesuara u zhvilluan një numër i madh qëllimesh dhe synimesh SMART. Këto duhet të filtrohen në mënyrë që të prodhohen rezultate të qarta për fazat e ardhshme. Në rastin e të dy Mitrovicave, ky filtrim është

bërë nga një ekspert ndërkombëtar i trafikut. Për të diskutuar qëndrueshmërinë financiare, mjedisore dhe sociale, janë zhvilluar pako ushtrimesh (shih shembullin më poshtë). Qëllimi në këtë rast ka qenë (për të gjitha fushat e prioritizuara) të përcaktohen personat përgjegjës për kryerjen e aktiviteteve, burimin e mundshëm të financimit, kufizimet dhe rreziqet e mundshme, nevojat për trajnim të stafit etj.

Gjatë Punëtorisë së Dytë të Palëve të Interesuara, grupet e punës nga të dy komunat zhvilluan objektivat, piketat dhe aktivitetet drejt arritjes së tyre.

Grupet tematike përfshinin:

- Transportin rajonal publik;
- Konceptin për qendrën e qytetit;
- Infrastrukturën rrugore dhe menaxhimin e trafikut;
- Strategjinë për biçikleta;
- Mbrojtjen e mjedisit;
- Sistemin e transportit publik urban;
- Menaxhimin e parkimit;
- Sigurinë në komunikacion.

Tabela 27. Rezultatet nga grupet punuese gjatë Punëtorisë së dytë të akterëve. Shembull: Strategjia e Çiklizmit (Skicë nga punëtorja dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)

| Pako | Strategjia e Biçikletave | | | | | | |
|---|---|------------|----------------|-----------------|------------------|--------------------|---------------|
| Synimi 1 | Realizimi i rrjetit të biçikletave në vitin 2025; | | | | | | |
| Synimi 2 | Promovimi i biçikletave në vitin 2020;; | | | | | | |
| Synimi 3 | | | | | | | |
| Agjencia Përgjegjëse për Zbatimin | Departamenti i punimeve; | | | | | | |
| Organet vendimmarrëse | Kuvendi Komunal; | | | | | | |
| Autorizimi i nevojshëm nga | Ministria: Tjetër: Kuvendi Komunal; | | | | | | |
| Dokumentet që do t'i paraqiten organit vendimmarrës | Plani për një rrjet të biçikletave; Plani për aktivitete promovuese; | | | | | | |
| Mjetet financiare të kërkuara (Vlerësimi) | Nuk dihet | >10,000 \$ | 10 – 50,000 \$ | 50 – 100,000 \$ | 100 - 250,000 \$ | 250 - 1,000,000 \$ | >1,000,000 \$ |
| Burimet e mundshme të financimit | Buxheti komunal 2020 -2025; | | | | | | |
| Nevojat për trajnim për stafin | Modul trajnimi online për të gjithë anëtarët e stafit të përfshirë; | | | | | | |
| Kufizimet/rreziqet potenciale | Kuvendi Komunal nuk e percepton prioritetin për çiklizëm; | | | | | | |
| Masat për të zvogëluar rreziqet | Përfshirja e argumenteve të mira për çiklizëm në dokumentin e vendimit. | | | | | | |

| Nr. | Piketa | Data | Përshkrimi |
|-----|---------------------|--------|--|
| 1 | Masa kritike | 7/2020 | Demonstrimi i masës kritike me biçikleta |
| 2 | Koncepti i aprovuar | 9/2020 | Koncepti për një rrjet biçikletash i miratuar nga Këshilli i Qytetit (kuvendi komunal) |

Tabela 28. Piketat dhe aktivitetet drejt arritjes së tyre. Shembull: Strategjia e Çiklizmit (Skicë nga punëtorja dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)

| Numri i piketës | Aktiviteti | Afati i fundit | Personi përgjegjës |
|-----------------|--|----------------|--------------------|
| 1 | Zhvillimi i një plani për ngjarjen e biçikletave | 1/2020 | Leonardo DiCaprio |
| 1 | Organizimi i mjeteve financiare për ngjarjen | 2/2020 | George Sorrows |
| 2 | Zhvillimi i një koncepti për një rrjet biçikletash | 8/2020 | John Lennon |

Tabela 29. Renditni aktivitetet e nevojshme për të arritur secilën piketë. Shembull: Strategjia e Çiklizmit (Skicë nga punëtorja dhe ushtrime të zhvilluara nga eksperti i trafikut Niklas Sieber)

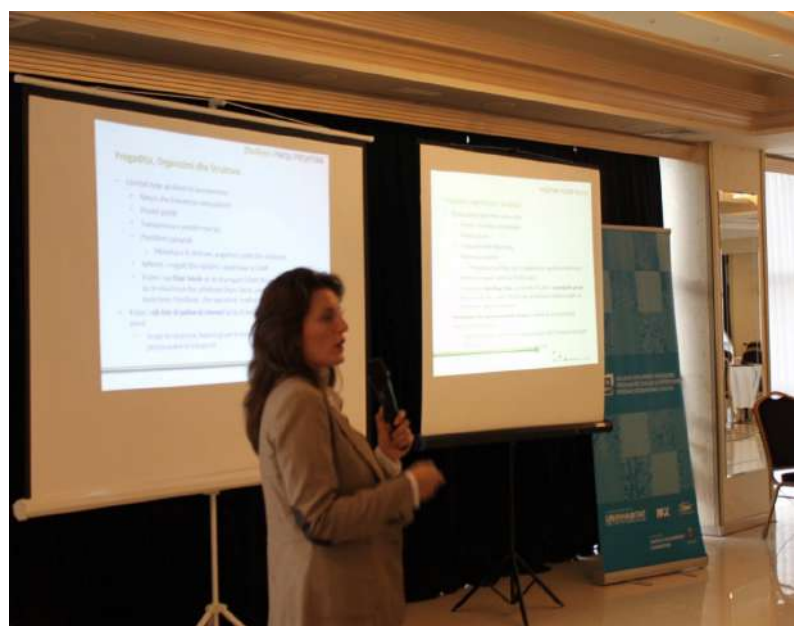


Figura 50. Ndarja e platformave të BE-së mbi PMQU në të cilat komunitat mund të bashkohen (në të majtë), duke ndarë përvojën nga PMQU-ja e Prishtinës (në të djathtë) gjatë Punëtorisë së dytë të akterëve të PMQU-së

Komponentët thelbësorë të mëposhtëm duhet të merren parasysh gjatë organizimit të punëtorive dhe takimeve brenda procesit të PMQU:

- Pjesëmarrje e fortë e palëve të interesuara gjatë punëtorive, ku palët e interesuara informohen vazhdimisht dhe u jepet mundësia të marrin pjesë në proces;
- 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;
- Mbështetje e fortë politike e PMQU e cila arrihet përmes pjesëmarrjes në punëtori dhe vendimet e marra në asambljetë komunale, veçanërisht në lidhje me zotimet e ardhshme buxhetore;
- Zhvillimi i një plani të investimit për një periudhë prej 10 deri në 20 vjet që jep direktiva të ardhshme për buxhetet publike;
- Zhvillimi i institucioneve të qëndrueshme administrative që sigurojnë qëndrueshmëri, p.sh., një autoritet i transportit publik.

4.2.2. Konsultimi i skenarëve të zhvillimit me grupet e interesit

Përveç grupeve punuese komunale (të emëruara nga kryetari i komunës) si udhëheqës të procesit të PMQU, takimeve dhe punëtorive me palë të ndryshme të interesuara, zgjidhjet e ofruara në bazë të planit gjithmonë duhet të konsultohen me një grup më të gjerë të njerëzve përfshirë popullatën e përgjithshme. Konsultimi i këtyre skenarëve mund të bëhet në disa mënyra duke përfshirë hapjen e një ekspozite në sallën komunale me të gjithë skenarët e mundshëm, votimin e skenarëve nga qytetarët, shpërndarjen në internet dhe marrjen e komenteve vlerësuese, organizimin e konferencave për shtyp dhe media, etj. Është e rëndësishme që në një proces të tillë gjithëpërfshirës, skenari i zgjedhur të pasqyrojë zgjidhjen e pranueshme për shumicën e palëve të interesuara, përfshirë qytetarët.

4.3. Zhvillimi i PMQU dhe qëllimet dhe objektivat e tij

Një vizion dhe objektiva të përbashkëta janë themeli i çdo PMQU. Ushtrimet e vizionimit me palët e interesuara dhe qytetarët të elaboruara këtu (ju lutemi shihni kapitujt e mëparshëm), hapin rrugën për të ardhmen e dëshiruar bazuar në rezultatet e situatës së mobilitetit dhe ndikimet e skenarëve.

Ndjekja e procesit është përgjegjësi e koordinatorit të PMQU si dhe grupeve komunale të punës që pasi të kenë mbajtur të gjitha punëtoritë, të kenë marrë kontributet nga palët e interesuara dhe qytetarët, për të zhvilluar përfundimisht qëllimet dhe objektivat e PMQU që duhet të adresojnë problemet e rëndësishme dhe duhet të mbulojnë të gjitha mënyrat e transportit në zonën funksionale urbane.

Çfarë është 'Objektivi'

Një deklaratë e gjerë që përshkruan përmirësimin që një qytet kërkon. Objektivat specifikojnë udhëzimet për përmirësim dhe fushat prioritare, por jo mjetet për arritjen e tij. (Rupprecht Consult, 2019).

4.3.1. Zhvillimi i një propozim plani të mobilitetit për qytetin, përfshirë qëllimet dhe objektivat

Pas përfundimit të Punëtorisë së Dytë të Palëve të Interesuara, të dy Mitrovicat vazhduan me procesin e PMQU, duke u mbështetur më tej në rezultatet kryesore nga punëtoritë. Nga të gjitha ushtrimet e përdorura në punëtori (të shpjeguara në këtë dokument) është e mundur të krijohet një bazë e mirë për të punuar më tej drejt përcaktimit përfundimtar të qëllimeve dhe objektivave, planit të aktiviteteve, treguesve dhe synimeve. Bazuar në këtë proces, Mitrovica e Jugut si dhe Mitrovica e Veriut me ndihmën e ekspertëve vendorë dhe ndërkombëtarë të trafikut kanë zhvilluar Koncept Propozimet e tyre/ Zhvillimin e Kornizave përkatëse duke përfshirë objektivat afatshkurtra dhe ato afatgjata.

Në përmbledhje, ky është procesi që duhet të ndiqet pas kësaj faze:

— Përcaktimi i objektivave afatgjatë dhe atyre afatshkurtër për të gjitha fushat tematike prioritare (Në rastin e të dy Mitrovicave ato ishin: Transporti Publik Rajonal, Transporti Publik Urban, Koncepti për Qendrën e Qytetit, Infrastruktura Rrugore, Mënyrat Aktive të lëvizjes, Mbrojtja e Mjedisit, Menaxhimi i Parkimit dhe Siguria e Trafikut).

**Shënim: Këto fusha mund të ndryshojnë në përkufizim, renditje ose prioritet në varësi të profilit të qyteteve të ndryshme dhe situatës së tyre përkatëse të mobilitetit;*

— Strukturimi i ardhshëm dhe vazhdimi i procesit të PMQU;

— Rrjetëzimi dhe Mbështetja e Jashtme (Në çdo rast, asnjë qytet nuk funksionon më vete, veçanërisht kur bëhet fjalë për mobilitetin dhe rrjetin e transportit. Prandaj, në këtë pikë duhet të merret parasysh bashkëpunimi me komunat e tjera fqinje. Përveç planifikimit të përbashkët për proceset e ndërhyrjes në të ardhmen, ju duhet të siguronit që ky bashkëpunim ekziston gjatë gjithë procesit të zhvillimit të planit);

— Pako e masave për të gjitha fushat tematike me përparësi, përfshirë afatet kohore, institucionet përgjegjëse dhe kostot e përafërta të investimeve.

4.3.2. Konsultimi i propozimit përfundimtar për konceptin e zhvillimit të planit të mobilitetit të qëndrueshëm me grupet e interesit

Sa i përket skenarëve, e njëjta procedurë konsultimi e konceptit përfundimtar të planit duhet t'i nënshtrohet informatave dhe komenteve kthyesë nga qytetarët dhe grupet e interesit. Konsultimi i konceptit përfundimtar dhe vizionit mund të bëhet në disa mënyra duke përfshirë hapjen e një ekspozite në sallën komunale me të gjithë skenarët e mundshëm, votimin e skenarëve nga qytetarët, shpërndarjen në internet dhe marrjen e komenteve kthyesë, organizimin e konferencave për shtyp dhe media, etj. Është e rëndësishme që në një proces të tillë gjithëpërfshirës, skenari i zgjedhur të pasqyrojë zgjidhjen e pranueshme për shumicën e palëve të interesuara, përfshirë qytetarët. Rezultatet e Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban mund të jenë të suksesshme vetëm nëse qytetarët e kuptojnë vizionin dhe nëse mbështesin qëllimet e tij më të gjera (Rupprecht Consult, 2019).

**Sqarim:* Në fund të vitit 2019 dhe gjatë vitit 2020, Mitrovica e Jugut ka zhvilluar koncept propozimin dhe zhvillimin e fazës së skenarëve. Përfshirja e drejtpërdrejtë e publikut, takimet dhe punëtoritë me ta nuk kanë qenë fizikisht të mundshme për shkak të masave për mbrojtje nga pandemia. Figura 51 tregon mbajtjen e konferencës në gusht të vitit 2020 ku Nënkryetari i Komunës, Drejtori i Shërbimeve Publike dhe Infrastrukturës, koordinatori i PMQU dhe përfaqësuesit e UN-Habitat kanë zbuluar para mediave (për të arritur publikun) planin dhe kanë hapur diskutimin publik për të marrë komentet kthyesë nga qytetarët.

Sidoqoftë, në situata normale rekomandohet shumë që qytetarët, përtej palëve të tjera të interesuara, të përfshihen në procesin e hartimit të dokumentit (Tabela 23). Krijimi i një pronësie të gjerë dhe pranimi të PMQU janë thelbësore për të siguruar që plani të pasqyrojë zgjidhjet adekuate që adresojnë kërkesat dhe nevojat e të gjithë pjesëmarrësve në trafik.



Figura 51. Shpalosja e draft planit dhe hapja e konsultimit publik. Konferenca e PMQU-së, Mitrovicë e Jugut, 2020

REALIZIMI I HAPIT TË RËNDËSISHËM

VIZIONI i përcaktuar, qëllimet dhe objektivat e vendosura.



5. MASAT, PËRGJEGJËSITË DHE PLANI I AKTIVITETIT



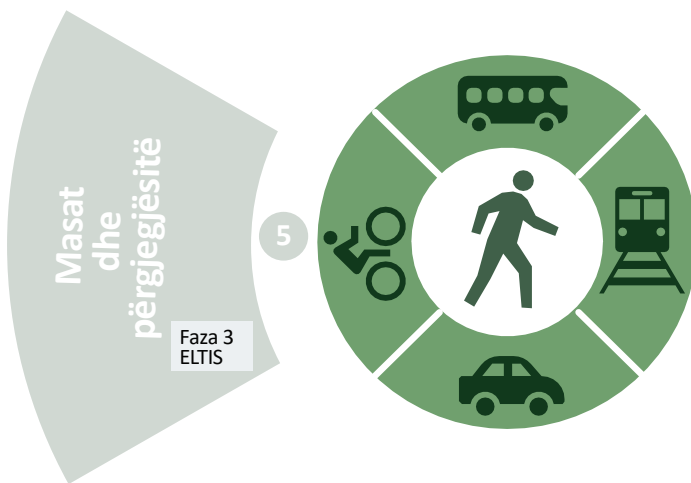
Zbatimi i procesit të zhvillimit të PMQU, i karakterizuar nga një element i fortë pjesëmarrës dhe një qasje hap pas hapi për të trajtuar fushat mësfiduese të mobilitetit urban - rezultojnë në një strategji gjithëpërfshirëse të zhvillimit të mobilitetit urban. Prandaj, rekomandohet që të zhvillohet dhe dorëzohet PMQU, me arsyetimin e ofrimit të koordinuar mirë dhe të përqendruar të rezultateve të mobilitetit të qëndrueshëm si në nivelin strategjik, ashtu edhe në atë operacional.

Pas vizionit dhe qëllimeve dhe objektivave të përcaktuara, procesi i planifikimit lëviz nga niveli strategjik në atë operacional. Kjo fazë përqendrohet në masat për të arritur objektivat dhe synimet e rëna dakord. Në këtë fazë PMQU finalizohet dhe zbatimi i tij përgatitet duke iu përgjigjur pyetjeve të mëposhtme:

**Çfarë do të bëjmë konkretisht?
Çfarë do të duhet dhe kush do të bëjë çfarë?
A jemi gati të fillojmë?**

Zhvillimi i pakove të masave efektive është në thelb të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm

Figura 52. Masat, përgjegjësitë dhe plani i aktivitetit



Arritja 5:
Miratimi i PQMU-së

Urban. Vetëm masat e zgjedhura mirë do të sigurojnë përmbushjen e objektivave dhe synimeve të përcaktuara. Përzgjedhja duhet të bazohet në diskutimin me akterët kyç, të vlerësojë në mënyrë transparente masat për fizibilitetin dhe kontributin në objektivat dhe të marrë parasysh përvojën nga vendet e tjera me politika të ngjashme. Në mënyrë që të maksimizohen sinergjitë dhe të ndihmohet në kapërcimin e pengesave, duhet të përcaktohen pakot e masave të integruara. Vlerësimi dhe monitorimi i hershëm i planifikimit të secilës masë (ose pakos së masës) siguron që ajo të merret parasysh më vonë kur të diskutohen përgjegjësitë dhe buxhetet (Rupprecht Consult, 2019).

5.1. Zhvillimi i planit të aktiviteteve, treguesve dhe caqeve

Hapi tjetër konsiston në përcaktimin e një grupi treguesish strategjikë që lejojnë monitorimin e progresit të bërë drejt arritjes së secilit prej objektivave. Treguesit kryesorë duhet të jenë të matshëm, të kuptueshëm dhe të lidhur me objektivat.

- 5.1 Zhvillimi i planit të aktiviteteve, treguesve dhe caqeve
 - 5.1.1. Identifikimi i treguesve për të gjitha objektivat
 - 5.1.2. Dakordimi i caqeve të matshme
- 5.2 Prioritizimi i aktiviteteve
 - 5.2.1. Dakordimi i prioriteteve, përgjegjësi dhe afateve kohore
- 5.3 Konsultimi i planit të aktiviteteve me grupet e interesit
 - 5.3.1. Informacionet dhe mundësitë për informata kthyesë të dhëna vendimmarrëseve, qytetarëve dhe akterëve të tjerë dhe informatat kthyesë të dhëna që shqyrtohen për miratim të veprimeve
- 5.4 Përfundimi i planit të aktiviteteve
 - 5.4.1. Përcaktoni rolet dhe përgjegjësitë e zbatimit (për departamentet lokale komunale, institucionet qendrore dhe palët e tjera të përfshira)
- 5.5 Sigurimi i pronësisë politike dhe institucionale
 - 5.5.1. Zotimi i marrë nga subjektet relevante publike për të alokuar buxhet të mjaftueshëm publik për plotësimin e boshllëqeve në financim

5.1.1. Identifikimi i treguesve për të gjitha objektivat

Në zhvillimin e listës/përzgjedhjes së treguesve për PMQU, ka një numër parimesh kryesore që duhet të merren parasysh:

- **Pranueshmëria:** Reflektimi i nevojës për pranim nga ata që do t'i zbatojnë ato;
- **Disponueshmëria:** Nevoja për të marrë lehtësisht të dhënat është e rëndësishme;
- **Qartësia:** Treguesit duhet të jenë të thjeshtë dhe të qartë;
- **Të kufizuar në numër:** Fokus më i madh në treguesit e lidhur me disa masa kryesore;
- **Krahasueshmëria:** E rëndësishme të miratohen përkufizimet /metodat të cilat janë të shëndosha, praktikisht të realizueshme dhe të qëndrueshme në të gjithë masat.

Çfarë është 'Treguesi'

Treguesi është një grup i përcaktuar qartë i të dhënave që përdoret për të monitoruar progresin në arritjen e një objekti ose një caku të veçantë. Treguesit strategjikë mundësojnë matjen e performancës së përgjithshme të PMQU dhe për këtë arsye ofrojnë një bazë për vlerësimin e tij. Në një nivel më të detajuar, treguesit e masave mundësojnë monitorimin e performancës së masave individuale. (Rupprecht Consult, 2019).

Tabela 30. Lista e Treguesve të Performancës të PMQU-së – (PMQU 2020- 2028 Mitrovicë e Jugut)

| 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 fatalitetet dhe lëndime) dhe fatalitetet për 100,000 banorë. | | | ✓ | | ✓ |
| | | Aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë këmbësorë dhe çiklistë. | | | ✓ | | ✓ |
| | | Monitorimi i shpejtësisë -zbatimi i Liigjit | | | ✓ | | ✓ |
| Qasshmëria & mobiliteti | 3 | Monitorimi i çiklizmit: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve me biçikletë) dhe nivelet e çiklizmit. | | ✓ | | ✓ | ✓ |
| | | 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. | | ✓ | | ✓ | ✓ |

Treguesit ndihmojnë në matjen e performancës së përgjithshme të PMQU. Do të jetë në dorën e ekipit të zhvillimit dhe mbikëqyrjes dhe politikanëve lokalë që gradualisht të përgatiten për projektet që janë të nevojshme dhe më të përshtatshme për zbatimin e PMQU. Krahas objektivave të planifikimit, Asambleja Komunale gjithashtu do të mbikëqyrë zhvillimet aktuale. Zhvillimi i një kornize të fuqishme monitorimi dhe vlerësimi si pjesë e PMQU do të ndihmojë në sigurimin e provave të efektivitetit të PMQU dhe masave të tij.

5.1.2. Dakordimi i caqeve të matshme

Pas përcaktimit të treguesve, caqet duhet të vendosen për secilin prej tyre. Caqet përfaqësojnë një formë konkrete të angazhimit në një PMQU, duke theksuar se çfarë doni të arrini dhe kur. Vendosja e caqeve të qarta ka dy qëllime kryesore. Së pari, kjo siguron transparencë dhe udhëzime të qarta se si doni të ndryshoni transportin dhe mobilitetin në qytet. Së dyti, u lejon qyteteve të kuptojnë shkallën në të cilën duhet të arrihen objektivat. Nëse treguesit dhe caqet kryesore strategjike janë të përcaktuara mirë, vendimmarrësit dhe publiku do të jenë në gjendje t'i kuptojnë ato lehtësisht, dhe ato mund të jenë një nxitje për të arritur rezultate më të mira (Rupprecht Consult, 2019).

Caqet brenda pakove të masave për Mitrovicën e Jugut dhe Mitrovicën e Veriut

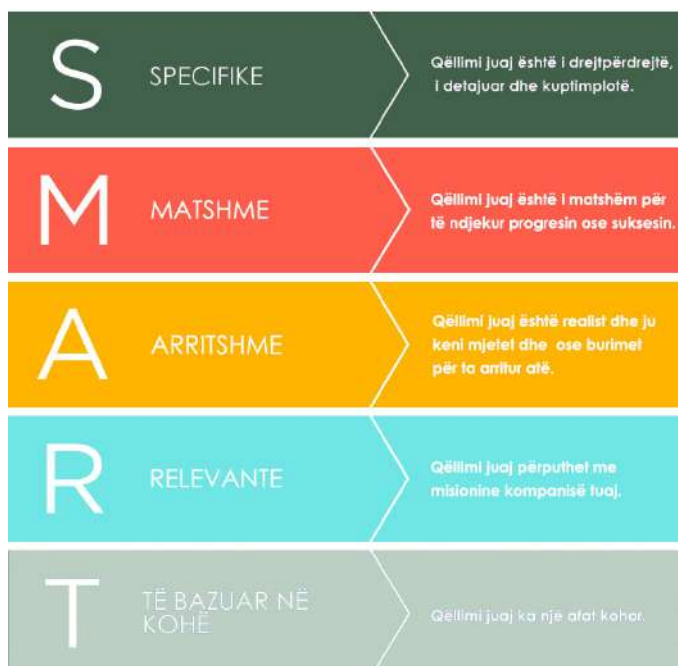


Figura 53. Synimet SMART

Çfarë është 'Caku'

Caqet janë shprehja e një vlere të synuar për një tregues strategjik. Më konkretisht, ato përcaktojnë se çfarë duhet të arrihet, në krahasim me situatën aktuale, për një vit specifik. Caqet duhet të jenë 'SMART' (Rupprecht Consult, 2019).

Gjatë vendosjes së caqeve, këshillohet të përfshihen edhe palët e interesuara, në mënyrë që të sigurohet që ato mbështeten gjerësisht. Duhet të jeni të kujdesshëm në vendosjen e caqeve pasi ato duhet të jenë realiste. Kjo nuk do të thotë që ju nuk mund të jeni ambicioz, por duhet të vlerësoni me kujdes dhe sinqeritet se çfarë mund të arrihet duke marrë parasysh burimet e dhëna financiare dhe profesionale që keni.

fillimisht ishin përcaktuar si Caqe SMART gjatë Punëtorisë së parë të palëve të interesuara për t'u përcaktuar më pas gjatë Punëtorisë së dytë të palëve të interesuara së bashku me piketat dhe aktivitetet (shpjeguar në kapitullin 4.2.1, shih shembujt). Në këtë rast, pjesëmarrësve të punëtorisë iu është dhënë një listë e rezultateve të mundshme për të orientuar punën e tyre dhe për të qenë sa më realistë në lidhje me vendosjen e caqeve. Shembulli i mëposhtëm ilustron listën e mundshme nën Mbrojtjen e Mjedisit. Duhet të theksohet se kjo listë është përpiluar nga eksperti ndërkombëtar i trafikut bazuar në ushtrimet e mbajtura gjatë Punëtorisë së parë të palëve të interesuara.

5.2. Prioritizimi i aktiviteteve

Grupi i punës i PMQU me miratimin e grupit politik, duhet të vazhdojë me prioritizimin e aktiviteteve brenda pakove të masave. Prioritizimi duhet të bëhet bazuar në interesat e komunës për ndërhyrje të caktuara, projekte të nevojshme për qytetarët, projekte me një rol strategjik për komunën etj. Renditja duhet të marrë parasysh kapacitetin komunal për të zbatuar projekte, në këtë rast ato projekte që mund të mbulohen financiarisht nga

Caqet e mundshme

Ju lutemi zgjidhni një ose më shumë caqe që mendoni se janë më të përshtatshmet për t'u zbatuar në qytetin tuaj. Ju lutemi shtoni caqe të tjera nëse është e nevojshme:

- Lobimi me qeverinë qendrore për rregullore më të rrepta mjedisore;
- Rritja e ndërgjegjësimit në lidhje me mbrojtjen e mjedisit dhe ndryshimet klimatike.

Piketat e mundshme

Ju lutemi zgjidhni një ose më shumë piketa që mendoni se janë më të përshtatshmet për t'u zbatuar në qytetin tuaj. Ju lutemi shtoni piketa të tjera nëse është e nevojshme:

- Takimi me Ministrinë e Transportit për të lobuar për rregulloret mjedisore;
- Zhvillimi i fushatave ndërgjegjësuese për transport të qëndrueshëm;
- Kufizimet e qasjes për automjetet e vjetra dhe ndotëse të pranuar nga Këshilli i Qytetit.

Aktivitetet e mundshme

Ju lutemi zhvilloni aktivitete dhe caktoni një afat kohor dhe një person përgjegjës. Këtu janë disa propozime. Ju lutemi shtoni idetë tuaja gjithashtu:

- Lobimi me qeverinë qendrore për rregullore më të rrepta mjedisore, të tilla si:
 - Matja e rregullt e cilësinë e ajrit; vendosja e stacioneve për matjen e cilësisë së ajrit;
 - Monitorimi i cilësisë së karburantit;
 - Kontrolli i rregullt i detyrueshëm i automjeteve në lidhje me nivelet e emetimit dhe sigurinë;
 - Përmirësimi i pajisjeve dhe kapaciteteve të njësive të inspektimit të automjeteve;
 - Subvencionimi i pajisjes së makinave më të vjetra me konvertues katalitikë;
 - Sigurimi i stimujve financiarë për blerjen e automjeteve me emetime të ulëta;
- Zhvillimi i një fushatë të marrëdhënive me publikun për të promovuar rregullore më të rrepta mjedisore;
- Organizimi i ditës pa makina;
- Organizimi i ngjarjeve të rregullta me biçikleta, të tilla si Masa Kritike;
- Organizimi i ngjarjeve *Parklet*;
- Rregullimi i hyrjes së automjeteve të vjetra në qendër të qytetit. Shqyrtimi i kufizimeve ligjore paraprakisht.

Nevojat e koordinimit:

- Biçikleta;
- Qetësimi i trafikut në Qendrën e Qytetit.

komuna. Për projekte të tjera që nuk mund të mbulohen nga komuna, duhet të përgatiten aplikacione për të marrë fonde nga donatorë të jashtëm. Për masat e identifikuar dhe projektet vijuese, duhet të kryhen studime të caktuara ekonomike dhe teknike (studim para-fizibiliteti), studimi i fizibilitetit, analiza kosto-përfitim (AKP), dhe pastaj projektet duhet të përgatiten me dokumentacionin e nevojshëm. Disa projekte dhe përgatitje kërkojnë bashkëpunim të ngushtë dhe përpjekje të përbashkëta me më shumë njësi të nivelit lokal ose kombëtar. Fillimi i

këtyre projekteve duhet të përfshijë fillimisht nënshkrimin e një Marrëveshjeje Partneriteti.

5.2.1. Dakordimi i prioriteteve, përgjegjësi dhe afateve kohore

Nga drejtoritë përkatëse brenda Komunës (Drejtoria për shërbime publike dhe infrastrukturë, Drejtoria për planifikim dhe urbanizëm, Drejtoria për financa dhe zhvillim ekonomik, Drejtoria për gjeodezi, kadastër dhe pronë), rekomandohet krijimi i një ekipi të zhvillimit dhe mbikëqyrjes së PMQU.

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

- Koordinimin e çështjeve strategjike të transportit që prekin qytetin dhe zonën e gjerë (udhëtimi për në punë), në përgatitjen, monitorimin, zbatimin dhe rishikimin e strategjisë hapësinore për Komunën si tërësi;
- Zhvillimin dhe zbatimin e PMQU për të siguruar përmirësimin e vazhdueshëm në zhvillimin dhe bashkërendimin e strategjisë së mobilitetit të qëndrueshëm me një fokus të veçantë në përmirësimin e shpërndarjes së objektivave dhe caqeve të rëna dakord (dhe programeve të investimeve që mbështesin këto);
- Veprimin si një forum që kërkon për të zgjidhur çdo konflikt interesi që mund të

lindë në çështjet që lidhen me zhvillimin dhe shpërndarjen e PMQU;

- Rishikimin dhe modifikimin e programeve të zbatimit të PMQU për të përmbushur objektivat e PMQU;
- Dhëni e propozimeve për vendimmarrësit në lidhje me financimin e PMQU dhe investimin e masave të programit PMQU;
- Marrëveshjen për ndërhyrjet e parashikuara nëse objektivat nuk përmbushen;
- Sigurimin e mekanizmave që fuqizojnë stafin/zyrtarët teknikë për të arritur ofrimin e shërbimeve;
- Koordinimin e aktivitetit të PMQU me agjendën më të gjerë të transportit;
- Monitorimin e progresit të zbatimit të PMQU dhe raportimin tek Kuvendi Komunal/ Kryetari i komunës.

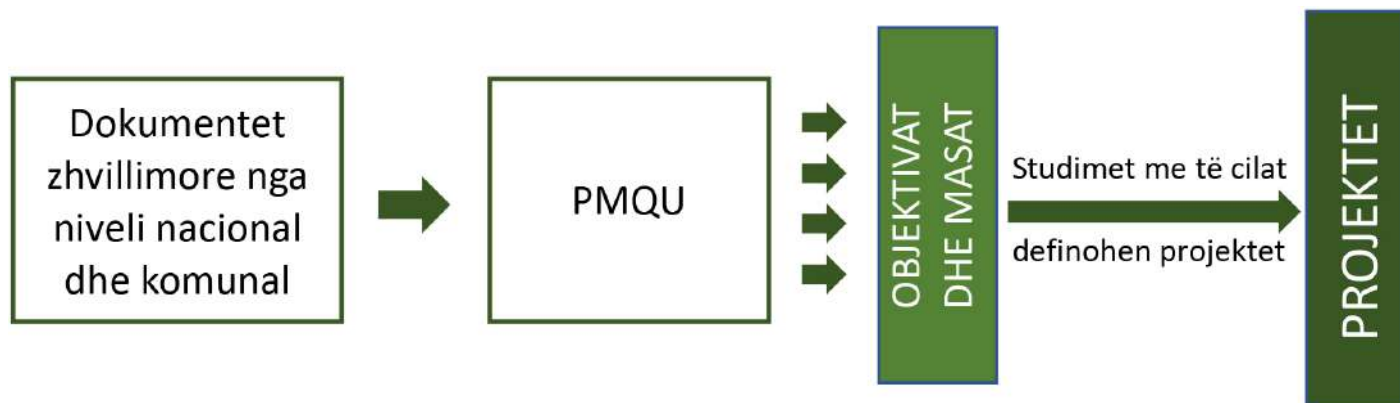


Figura 54. Baza për përgatitjen e projekteve të PMQU-së – (PMQU 2020- 2028 Mitrovicë e Jugut)

5.3. Konsultimi i planit të aktiviteteve me grupet e interesit

Një dialog i planit të aktivitetit duhet t'i nënshtrohet komenteve dhe informatave kthyesë nga grupet e interesit, qytetarët dhe akterë të tjerë. Konsultimi i planit të aktivitetit mund të bëhet në disa mënyra duke përfshirë takime ose punëtori, seanca publike, shkëmbim dhe marrje të informatave kthyesë në internet, anketa, platforma të mediave sociale etj. Është e rëndësishme që në një proces kaq gjithëpërfshirës, plani i aktivitetit të pasqyrojë zgjidhjet më të realizueshme.

5.3.1. Informacionet dhe mundësitë për informata kthyesë të dhëna vendimmarrëseve, qytetarëve dhe akterëve të tjerë dhe informatat kthyesë të dhëna që shqyrtohen për miratim të veprimeve

Për të siguruar përfundimisht që veprimtaritë e parashikuara brenda pakove të masave janë

të përshtatshme, për të adresuar problemet e grupeve të ndryshme të interesit në qytet dhe për të përmirësuar kushtet për shumicën e tyre, angazhimi i tyre është thelbësor kur konsolidohet plani i aktiviteteve. Për më tepër, angazhimi i tyre mund të jetë i nevojshëm në proces për të zbatuar masa të caktuara. Për shembull, autoritetet rajonale, pronarët privatë të tokave, autoritetet e transportit publik etj. Palët e jashtme të interesit mund t'i shtojnë vlerë shtesë masës ose do të lehtësojnë zbatimin e saj. Shembuj të tillë janë shoqatat e biçiklistëve, shoqatat e biznesit ose qytetet fqinje (CIVITAS, 2018).

5.4. Sigurimi i pronësisë politike dhe institucionale

Gjatë trajtimit të problemeve dhe synimit të zbatimit në sistemet e mobilitetit urban dhe të transportit nevojitet mbështetja politike. Qeverisja urbane dhe institucionet përgjegjëse janë të rëndësishme për atë

se sa mirë vlerësohet, planifikohet dhe implementohet infrastruktura dhe shërbimet urbane.

Pavarësisht sa të mira janë rekomandimet e politikave, zbatimi i tyre varet nga ajo se sa të përshtatshme për qëllimin janë këto korniza institucionale dhe qeverisëse, për t'i drejtuar, menaxhuar, furnizuar dhe shpërndarë ato. Në shumë qytete, institucionet formale që ndikojnë në sektorin e transportit funksionojnë shpesh në një mënyrë më pak se të dëshirueshme, veçanërisht në vendet në zhvillim (UN-Habitat, 2013).

5.4.1. Zotimi i marrë nga subjektet relevante publike për të alokuar buxhet të mjaftueshëm publik për plotësimin e boshllëqeve në financim

Mobiliteti i qëndrueshëm urban është një sferë e re e veprimit të qeverisë lokale në Kosovë. Për më tepër, nuk është një plan i kërkuar nga korniza aktuale ligjore e Kosovës dhe komunat e pakta që e kanë hartuar këtë plan e kanë bërë atë me mbështetjen e tyre vetanake ose të jashtme. Kjo gjithashtu ndikon në mbështetjen dhe shtytjen përpara të këtyre planeve dhe veçanërisht në mbështetjen e dhënë politike. Për më tepër, autoritetet komunale karakterizohen nga burime të pamjaftueshme (njerëzore, teknike dhe financiare), mungesë e financave, kufizime procedurale (për plane jo standarde dhe jo sipas ligjit siç është PMQU), etj.

Prandaj, financimi i masave që rezultojnë nga ky plan është një fushë e re në Kosovë dhe mënyra të reja inovative duhet të hulumtohen

Figura 55. Parkingu në Prishtinë si masë zbatuese që vjen nga PMQU-ja e Prishtinës, Burimi: prishtinaparking.com



më tej nga niveli lokal dhe qendror. Ndoshta kjo do të rregullohej nëse në nivelin qendror do të krijohej një NUMP (Plani Kombëtar i Mobilitetit Urban) nga i cili do të buronin PMQU-të për komunat dhe ndërlihdja e tyre do të mundësonte një bashkëpunim më të mirë financiar midis dy niveleve të qeverisjes (lokale dhe qendrore).

Figura 56 ilustron se si PMQU mund të financohet me politikat lokale komunale. Përtej kësaj dhe financimit kombëtar, ekzistojnë alternativa të tjera financimi, siç janë mekanizmat e financimit të Bashkimit Evropian, mekanizmat e borxhit dhe financimi i jashtëm, përfshirja e sektorit privat (PPP në zhvillimin e infrastrukturës dhe angazhimi i kompanive private si ofrues të shërbimeve).

Mitrovica e Jugut pas miratimit të PMQU ka filluar hartimin e tre rregulloreve komunale:

- Draft Rregullorja për linjat e transportit urban dhe urban-periferik;
- Draft Rregullorja për menaxhimin e parkimit;
- Draft Rregullorja për transportin.

Përmes këtyre rregulloreve, do të krijohen mekanizma për përfshirjen e sektorit privat si ofrues të shërbimeve duke përcaktuar rregulla të rrepta për operimin e tyre në qytet. Për shembull, ato kompani që do të marrin përsipër operimin e linjave të trafikut urban do të kenë kushte të veçanta për automjetet që do të përdorin, parkingjet do të kenë rregulla të rrepta për vendndodhjen e tyre, orarin, çmimin, kushtet, etj.

| Shërbimet | Çmimet | | | | | |
|---|----------|------------|---------|----------|---------|----------|
| | ZONA 1 | | ZONA 2 | | ZONA 3 | |
| | Për orë | Ditore | Për orë | Ditore | Për orë | Ditore |
| Parkim me kohë të caktuar | € 1.00 | € 7.50 | € 0.50 | € 5.00 | € 0.30 | € 1.50 |
| Parkim me Laura | € 0.30 | € 1.50 | € 0.30 | € 1.50 | € 0.30 | € 1.50 |
| | Majore | Vjetore | Majore | Vjetore | Majore | Vjetore |
| Parkim të rezervuar për persona fizik dhe juridik | € 100.00 | € 1,000.00 | € 70.00 | € 700.00 | € 50.00 | € 500.00 |
| Parkim për banorët resident - Vetura 1 | € 10.00 | € 100.00 | € 7.00 | € 70.00 | € 5.00 | € 50.00 |
| Parkim për banorët resident - Vetura 2 | € 30.00 | € 300.00 | € 15.00 | € 150.00 | € 10.00 | € 100.00 |
| Parkim për banorët resident - Vetura 3+ | € 45.00 | € 450.00 | € 30.00 | € 300.00 | € 15.00 | € 150.00 |

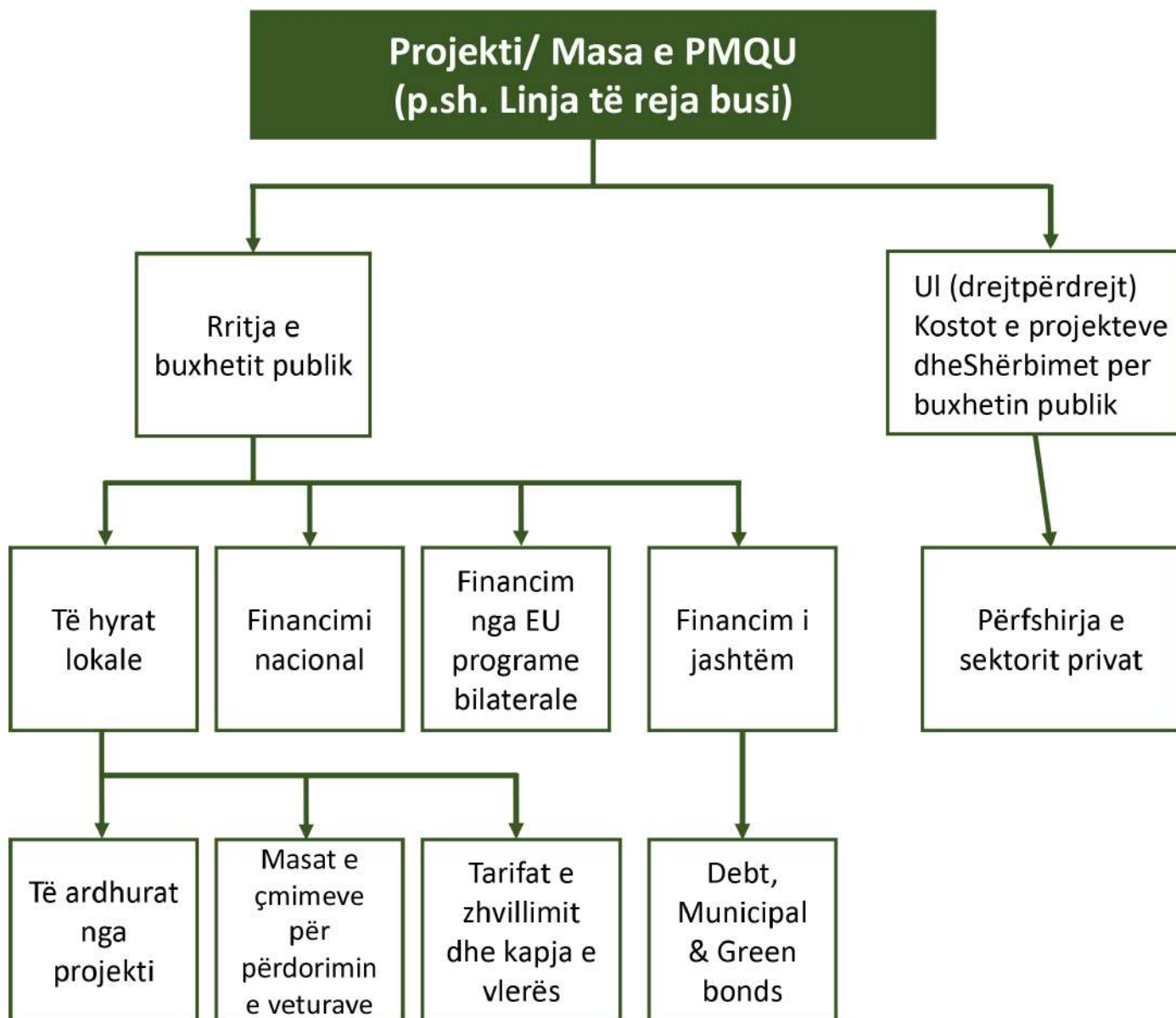


Figura 56. Pasqyrë e financimit dhe instrumenteve të financimit (Fondet dhe financimi i masave të mobilitetit të qëndrueshëm urban, ELTIS 2019)

REALIZIMI I HAPIT TË RËNDËSISHËM

PMQU i miratuar në Kuvendin Komunal.



6. IMPLEMENTIMI/ DISPOZITAT



Pasi PMQU të miratohet nga kuvendi juaj komunal, ju filloni me fazën e implementimit. Kjo është gjithashtu faza më e gjatë e këtij procesi, pasi që zhvillohet paralelisht me gjatësinë e parashikuar të planit. Kështu që monitorimi, vlerësimi dhe komunikimi duhet të jenë sistematik.

Meqenëse PMQU është një dokument strategjik, ai nuk specifikon në detaje se si do të zbatohet secili veprim. Ky proces i përket zyrtarëve komunalë, departamenteve përgjegjëse (Shërbimet Publike dhe Infrastruktura, Financat, Mbrojtja e Mjedisit, Prokurimi) si dhe palëve të përfshira në proces si partnerë zbatues të komunës. Partnerë zbatues në këtë rast mund të jenë kompani që kryejnë studime të fizibilitetit, organizata ndërkombëtare dhe lokale që ndihmojnë komunat në hartimin e rregulloreve të brendshme për çështje të caktuara të trafikut, palë të tjera të përfshira në konfigurimin e partneritetit publiko-privat (për shembull

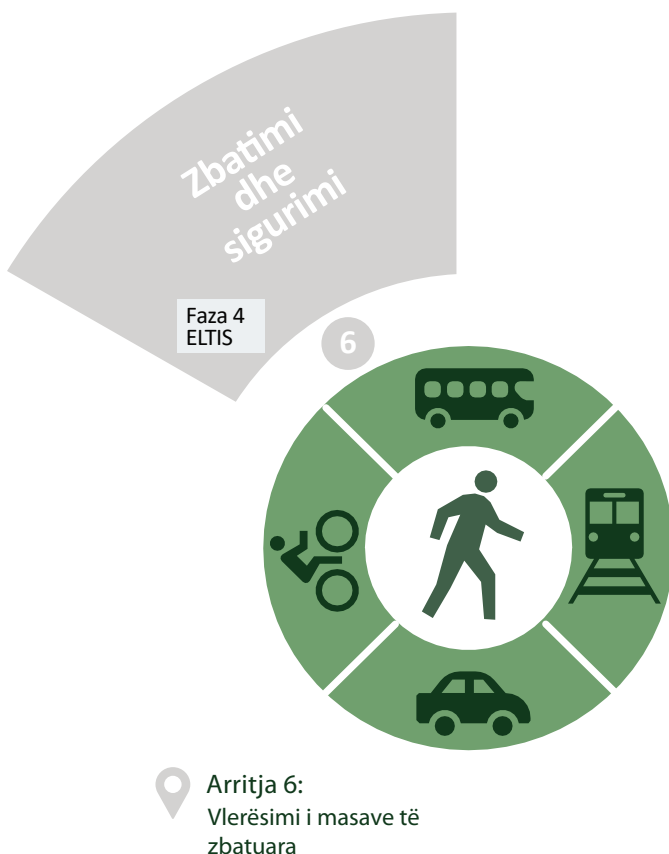
linjat e transportit publik në qytet ose edhe menaxhimi i parkimit), etj.

Miratimi dhe implementimi i PMQU krijon parakushte për qasje në burimet financiare të BE-së, përkatësisht mundësinë e aplikimit për tenderë për zgjidhje inovative të transportit, mjedisit dhe energjisë, gjë që rrit konkurrencën dhe kapacitetin e burimeve të disponueshme financiare të komunave të Kosovës.

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

- Zhvillimin e infrastrukturës për kompanitë e transportit publik, të përqendruar në zbatimin e zgjidhjeve eficiente të energjisë;
- Zhvillimin e infrastrukturës dhe sistemeve të parkimit që plotësojnë transportin publik;
- Prokurimin dhe modernizimin e parkut me karbon të ulët për mjetet lëvizëse për pasagjerë për transportuesit në transportin publik;
- Implementimin e sistemeve për kontrollin dhe menaxhimin e trafikut (ITS) brenda zonave urbane;
- Futjen e një sistemi unik të hartave dhe sistemeve moderne të informacionit për pasagjerët;

Figura 57. Zbatimi/ dispozitat



6.1 Dakordimi i veprimeve dhe përgjegjësi

6.1.1. Të gjitha veprimet janë identifikuar, përcaktuar dhe përshkruar

6.2 Menaxhimi i implementimit

6.2.1. Koordinimi i implementimit të veprimeve

6.2.2. Prokurimi i mallrave dhe shërbimeve

6.3 Monitoroni, përshtatni dhe komunikoni

6.3.1. Monitorimi i progresit dhe përshtatja

6.3.2. Informimi dhe angazhimi i qytetarëve dhe akterëve

6.4 Rishikimi dhe mësimet e nxjerra

6.4.1. Analiza e sukseseve dhe dështimeve

6.4.2. Ndarja e rezultateve dhe mësimet e nxjerra

6.4.3. Shqyrtimi i sfidave të reja dhe zgjidhjet

| | | |
|--|--|---|
| <p>Mobilise your City</p> <p>Sasank Vemuri</p> <p>Coordinator of the Secretariat</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: Sasank.Vemuri@giz.de</p> <p>I: http://mobiliseyourcity.net</p> | <p>GIZ Office Kosovo</p> <p>Director</p> <p>David Oberhuber</p> <p>Rr. Anton Çetta Nr. 1</p> <p>10000 Pristina</p> <p>+381 38 233 002 100</p> <p>giz-kosovo-buero@giz.de</p> | <p>EBRD Kosovo</p> <p>Arianit Blakaj</p> <p>blakaj@ebrd.com</p> <p>+38345 270 300</p> <p>World Bank</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>wbg-kosovo@worldbank.org</p> |
| <p>Horizon 2020 - Research and Innovation Program</p> <p>Mobility for growth – urban (CIVITAS 2020)</p> <p>-https://civitas.eu/</p> | <p>INTERREG program - projects for sustainable regional development</p> <p>http://www.interreg4c.eu/interreg-europe</p> | <p>URBACT III program</p> <p>knowledge sharing projects.</p> <p>http://www.urbact.eu</p> |

Figura 58. Fondet strukturore dhe të Investimeve Evropiane dhe mundësi të tjera financiare

- Ndërtimi dhe përmirësimi i rrugëve dhe shtigjeve të çiklizmit;
- Instalimin pilot të stacioneve për mbushjen e makinave elektrike dhe infrastrukturës tjetër të vogël që lidhet me të;
- Futjen e zgjidhjeve të tjera të pastra të mobilitetit dhe teknologjive inovative nëse identifikohen sipas planeve të mobilitetit të qëndrueshëm urban.

6.1. Dakordimi i veprimeve dhe përgjegjësi

Sapo të vendosen veprimet dhe aktivitetet brenda pakove të masave, hapi tjetër do të jetë emërimi i akterëve përgjegjës për

implementim. Ndonjëherë zbatuesi mund të jetë më shumë se një akter ose institucion dhe në këtë rast përgjegjësia do të bie mbi të dy palët për të zbatuar detyrat për të cilat ata janë caktuar përgjegjës. Ndonjëherë në disa komuna, si në rastin e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut, identifikimi i donatorëve të mundshëm të jashtëm si zbatues shihet si një pikë hyrëse për marrjen e fondeve të jashtme dhe mbështetjes.

Ndonjëherë përveç drejtorive të qytetit, akterë edhe të tjerë janë të nevojshëm për të zbatuar një masë, p.sh., autoritetet rajonale, pronarët e tokave private, autoriteti i transportit publik. Akterët e jashtëm mund

t'i shtojnë vlerë shtesë masës ose do të lehtësojnë zbatimin e saj. Shembuj të tillë janë shoqatat e biçiklistëve, shoqatat e biznesit ose qytetet fqinje. Me përfshirjen e akterëve të jashtëm dhe shoqërisë civile, komunat mund të fitojnë informacione të reja në të njëjtën kohë kur këto grupe integrohen në procesin e planifikimit, duke bërë që ndryshimet e propozuara të pranohen më gjerësisht (CIVITAS, 2018).

6.1.1. Të gjitha veprimet janë identifikuar, përcaktuar dhe përshkruar

Rekomandohet të paraqiten masat në planin e veprimit në një mënyrë që jep një përmbledhje të portofolit. Tabela 31 mund të përdoret si model për këtë qëllim, duke paraqitur një përshkrim të masave dhe pakove të masave.

Vlerësimi i buxhetit të përafërt për secilën nga masat është shumë i rëndësishëm në këtë fazë, pasi më pas ndihmon institucionet komunale të përcaktojnë masat dhe projektet që komuna do të përfshijë në linjat e saj buxhetore dhe të tjerat për të cilat do të duhet të shohin mundësi të financimit të jashtëm.

6.2. Menaxhimi i implementimit

Suksesi përfundimtar i një dokumenti planifikimi qëndron gjithmonë në

Tabela 31. Shembull lidhur me përmbledhjen e zbatimit të masës së infrastrukturës rrugore (PMQU Mitrovicë e Jugut, 2020-2028)

| 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-transi që do të rritnin qarkullimin në qytet. | Komuna e Mitrovicës së Jugut dhe MI | 600 000 |

implementimin efektiv të tij. Edhe nëse PMQU është zhvilluar me sukses deri në këtë fazë, suksesi i tij do të matet në fazën e implementimit të tij. Grupi kryesor i punës i PMQU, palët e interesuara dhe palë të tjera të përfshira duhet të vazhdojnë të angazhohen vazhdimisht në mënyrë që të lehtësojnë një proces efektiv të implementimit.

Në kohën kur u zhvilluan këto udhëzime, Mitrovica e Jugut ishte në fillim të organizimit të fazës së implementimit pas miratimit të dokumentit, ndërsa Mitrovica e Veriut ishte në prag të miratimit të planit në kuvendin e saj komunal. Prandaj, ashtu si në disa pjesë të kapitujve të mëparshëm, përvoja e tyre këtu mungon. Në këtë pikë ne do të përpiqemi të sigurojmë udhëzime të përgjithshme, bazuar edhe në udhëzuesin e BE-së në mënyrë që t'u ofrojmë komunave në Kosovë një cikël të përgjithshëm të këtij procesi.

6.2.1. Koordinimi i implementimit të veprimeve

Për të menaxhuar me sukses fazën e implementimit, rolet dhe përgjegjësitë e secilit person/ institucion të përfshirë në proces duhet të dihen saktësisht. Koordinatori komunal në këtë rast duhet të veprojë në bazë të një hierarkie detyrash të cilat duhet të monitorohen dhe vlerësohen gjatë gjithë

procesit. Roli dhe përgjegjësia e personave/ institucioneve të përfshira në proces duhet të formalizohet dhe aprovohet në mënyrë që në rast të dështimit eventual të një projekti, të dihet adresa ku duhet kërkuar përgjegjësia. Në rast se disa projekte zbatohen paralelisht, përtej koordinatorit kryesor duhet të ketë

një udhëheqës për secilin projekt i cili duhet të ketë një plan të qartë pune me aktivitete dhe afat kohor të cilin ai/ajo duhet ta ndajë me të gjithë ekipin e përfshirë në atë projekt. Koordinator i PMQU duhet të mbajë kontakte të ngushta me këta drejtues dhe të caktojë takime me ta sipas nevojës.



Figura 59. Autobusët e Prishtinës, Fotografi: (@MZV)

6.2.2. Prokurimi i mallrave dhe shërbimeve

Prokurimi i shërbimeve dhe mallrave është thelbësor për zbatimin e PMQU. Procesi standard i prokurimit në administratën publike rregullohet gjithashtu me ligj në Kosovë. Prokurimi publik në Kosovë rregullohet me Ligjin nr. 04/L-042 të miratuar nga Kuvendi i Kosovës në vitin 2011. Sipas këtij ligji mbeten dy organe qendrore të prokurimit në Kosovë: Komisioni Rregullativ i Prokurimit Publik dhe Organi Shqyrtues i Prokurimit, ndërsa Agjencia Qendrore e Prokurimit i kalon Ministrisë së Financave, Punës dhe Transfereve. Në përgjithësi, legjislacioni i prokurimit është në përputhje me standardet evropiane, por megjithatë pajtueshmëria është rritur ndjeshëm vetëm në versionin e fundit të ligjit. Kosova ende duhet të përmirësojë kornizën ligjore në fushën e prokurimit publik dhe procesi i ndryshimit duhet të jetë më i gjerë, duke përfshirë mendimin e të gjithë akterëve (Instituti RIINVEST, 2014). Sidoqoftë, mund të lindin sfida në idenë që PMQU parashikon masa që kërkojnë 'prokurim të gjelbër' dhe mungesa e shërbimeve dhe bizneseve inovative dhe të gjelbra në treg mund të shkaktojë vështirësi në zbatimin 'e duhur' të masave.

Komuna e Prishtinës ka filluar një nga masat zbatuese të PMQU me reformën madhore të transportit publik. Si pjesë e kësaj në vitin 2017 ishte pajisja me autobusë të rinj, për të ofruar shërbime të qëndrueshme dhe moderne dhe për të zvogëluar ndotjen. Financimi për projektin u sigurua nga një hua nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH).

6.3. Monitoroni, përshtatni dhe komunikoni

Do të jetë në dorën e ekipit të zhvillimit dhe mbikëqyrjes dhe politikanëve lokalë që të përgatiten gradualisht për projektet që janë të domosdoshme dhe më të përshtatshme për t'u zbatuar në qytetin e tyre. Zhvillimi i një kornize të fortë monitorimi dhe vlerësimi si pjesë e PMQU do të ndihmojë në sigurimin e provave të efektivitetit të PMQU dhe masave të tij.

6.3.1. Monitorimi i progresit dhe përshtatja

Shpesh ndodh që masat e parashikuara në letër të hasin vështirësi në procesin e zbatimit të tyre në terren. Prandaj, me fillimin e zbatimit të secilës masë, duhet të krijohen mekanizmat e monitorimit dhe, nëse është e nevojshme, mekanizmi i përshtatjes. Kjo do të thotë që nëse gjatë procesit, zbatimi i masës has vështirësi dhe ndonjëherë edhe zbatimi i saj është i pamundur, atëherë ekipi i saj përgjegjës duhet të rishikojë masën dhe të bëjë ndryshimet e nevojshme. Nga praktika, mbyllja e disa rrugëve në qytet konsiderohet si një nga masat më të vështira për t'u zbatuar, sepse ato hasin kundërshtim të fortë

| Fazat e procesit të prokurimit | Elementet që duhen konsideruar |
|---|--|
| Hapi 1: Përgatitja dhe planifikimi | <ul style="list-style-type: none"> • Përcaktimi i nevojës për sa i përket funksioneve; • Procedurë e hapur dhe e kufizuar; • Dialog konkurrues dhe negociim; • Përdorimi i prokurimit të përbashkët. |
| Hapi 2: Publikimi dhe transparenca | <ul style="list-style-type: none"> • Qasja e tregut; • Përdorimi i specifikimeve të bazuara në performancë; • Specifikime shtesë të produkteve, shërbimeve dhe punëve. |
| Hapi 3: Dorëzimi i tenderëve dhe përzgjedhja e tenderuesve | <ul style="list-style-type: none"> • Përdorimi i kriterëve të përzgjedhjes dhe dhënies. |
| Hapi 4: Vlerësimi dhe dhënia e tenderëve | <ul style="list-style-type: none"> • Kostoja e ciklit jetësor. |
| Hapi 5: Zbatimi dhe menaxhimi i kontratës | <ul style="list-style-type: none"> • Monitorimi dhe raportimi i detyrimeve; • Standardet e cilësisë dhe skemat bonus/malus. |

Tabela 32. Procedura e prokurimit. Burimi: Udhëzuesi i BE-së për Prokurim Publik për Praktikuesit (KE 2018)

Modelet e kriterëve për Prokurimin e Gjellbër Publik

Kriteret e PGjP të BE-së janë zhvilluar për të lehtësuar përfshirjen e kërkesave të “gjellbra” në dokumentet e tenderit publik. Ndërsa kriteret e miratuara të PGjP-së të BE-së synojnë arritjen e një ekuilibri të mirë midis performancës mjedisore, konsideratave të kostos, disponueshmërisë së tregut dhe lehtësisë së verifikimit, autoritetet e prokurimit mund të zgjedhin, në përputhje me nevojat e tyre dhe nivelin e ambicies, të përfshijnë të gjitha ose vetëm disa kërkesa në dokumentet e tyre të tenderit.

Për mobilitetin urban ekzistojnë modelet e kriterëve për fushat e mëposhtme. Secila prej tyre përbëhet nga disa nënkategori, p.sh., prokurimi i autobusëve, makinave, automjeteve të tjera, etj. në dokumentin për transportin rrugor. Ato janë në dispozicion në të gjitha gjuhët e BE-së:

- Projektimi, Ndërtimi dhe Mirëmbajtja e Rrugëve;
- Ndriçimi rrugor dhe sinjalet e trafikut;
- Transporti Rrugor.

Për më shumë informacion:

https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

nga banorët dhe veçanërisht bizneset në katet e para të ndërtesave përgjatë rrugëve, një masë e cila ndikon drejtpërdrejt në punën e tyre. Prandaj, nëse implementimi i masës bëhet i pamundur, duhet të gjenden mundësi alternative të komunikimit dhe marrëveshjes me akterët dhe qytetarët, dhe në raste të tilla duhet të bëhen kompromiset e nevojshme për të mirën e të gjitha palëve.

6.3.2. Informimi dhe angazhimi i qytetarëve dhe akterëve

Është theksuar disa herë në këtë udhëzues që angazhimi i qytetarëve në procesin e PMQU është jetik. Sidoqoftë, angazhimi i tyre nuk duhet të konsiderohet vetëm në fazën e planifikimit, por edhe gjatë gjithë procesit të zbatimit.

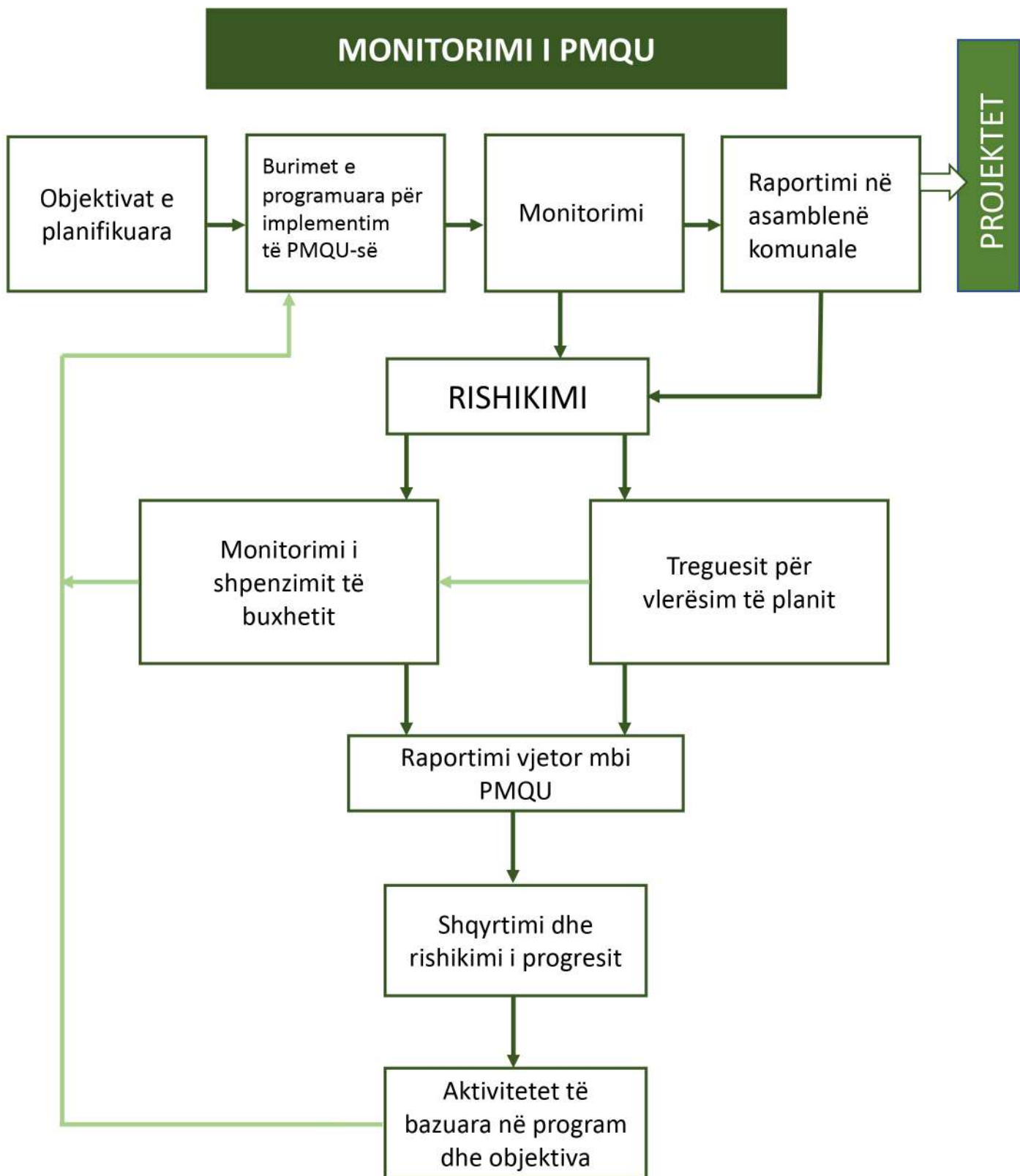


Figura 60. Monitorimi i PMQU - (PMQU 2020- 2028 Mitrovicë e Jugut)

Ndryshimet që dotë ndodhin në infrastrukturë, transport, mbylljet e rrugëve, shtigjet e biçikletave ndikojnë në jetën e përditshme të qytetarëve dhe zakonisht studimet kanë treguar se ata janë të prirur që fillimisht të kundërshtojnë ndryshimet e mëdha në qytet dhe veçanërisht ato që ndikojnë në jetën e tyre të përditshme. Në mënyrë që ata të

bëhen pjesë e ndryshimit, për të kuptuar si duhet përfitimin e përgjithshëm të këtyre ndryshimeve, ata duhet të jenë një pjesë e rëndësishme e fazave të zbatimit dhe kontributi i tyre duhet të jetë jetik, veçanërisht në situatat ku jeta e tyre e përditshme, të ardhurat dhe sjelljet e tyre do të preken më tepër.

6.4. Rishikimi dhe mësimet e nxjerra

Hartimi i PMQU është një proces i gjatë dhe i kushtueshëm si në terma njerëzorë/profesionistë ashtu edhe financiarë. Në të vërtetë, procese të tilla karakterizohen nga ngjarje të papritura, me sfida gjatë rrugës, me mobilizimin e shumë akterëve, etj. Asnjë proces, veçanërisht i kësaj madhësie, nuk shkon pa probleme, veçanërisht pasi PMQU është një cikël i vazhdueshëm, kështu që në faza të caktuara ne duhet të ndalemi dhe të reflektojmë mbi ato që kemi mësuar nga procesi, dhe cili është sukcesi që ne po arrijmë në zbatimin e tij.

6.4.1. Analiza e sukseve dhe dështimeve

Në fazën e 4-të, gjatë përcaktimit të vizionit, objektivave dhe pakove të masave, ishim të bindur dhe entuziastë për ditën kur do të jemi në gjendje të përmbushim pritjet ndaj tyre. Prandaj, pas përfundimit të ciklit të planifikimit dhe implementimit të PMQU, ne duhet të analizojmë sukseset dhe dështimet që kemi pasur. Përmes kuptimit të asaj që shkoi mirë dhe asaj që shkoi keq, ne do të krijojmë një bazë të re, në mënyrë që

mësimet e mbledhura të jenë një bazë e re në gjeneratën e ardhshme të PMQU.

Për të kuptuar më mirë se cilat kanë qenë sukseset dhe dështimet tona në procesin e planifikimit dhe implementimit (ndonjëherë njëra mund të jetë e suksesshme dhe tjetra jo) ne duhet të krijojmë mekanizma vlerësimi dhe matjeje. Për shembull, nëse gjatë procesit të planifikimit gjithçka ishte në rregull me përcaktimin e vizionit, objektivave dhe masave, ato mund të kenë ndryshuar në proces, mund të mos kenë pasur efektin e duhur, mund të mos jenë pranuar nga qytetarët, etj. Në matjen e ndikimit që PMQU ka pasur, ne duhet të jemi të kujdesshëm që gjithmonë të përfshijmë qytetarët dhe palët e interesuara, sepse ajo që ata kanë për të thënë në lidhje me procesin dhe rezultatet e tij është thelbësore për përmirësimin e ciklit të ardhshëm të planifikimit.

6.4.2. Ndarja e rezultateve dhe mësimet e nxjerra

Megjithëse ne gjithmonë përgatisim plane të detajuara të punës dhe aktivitete pasuese në letër, proceset e planifikimit karakterizohen gjithmonë nga ngjarje dhe sfida të papritura.

SHEMBULL I PRAKTIKËS SË MIRË

Lubjanë, Slloveni: Mbyllja e Përkohshme e Rrugës që çon në ridizajnimin e përhershëm të hapësirës urbane

Qyteti i Lubjanës përfitoi nga Java Evropiane e Mobilitetit në vitin 2013 për të filluar një mbyllje të përkohshme katërmujore të Rrugës qendrore Slovenska për të gjitha automjetet e motorizuara. Ky ishte një hap drejt transformimit të hapësirës urbane në një rrugë të re publike për këmbësorë, e cila është e arritshme vetëm me transport publik, çiklizëm dhe ecje. Kjo përfshin mobilimin e ri urban dhe hapësirën e gjelbër. Katër muaj më vonë, në fund të janarit të vitit 2014, niveli i CO₂ kishte rënë me 70%, duke përmirësuar cilësinë e jetës, cilësinë e ajrit dhe nivelin e zhurmës. Bazuar në rezultatet pozitive dhe reagimet nga publiku i gjerë, Lubjana e bëri mbylljen të përhershme të rrugës në shtator të vitit 2015.



Autor: Matic Sopotnik, Qyteti i Lubjanës, marrë nga EURO CITIES

Fotografia: Qyteti i Lubjanës
Burimi: (Rupprecht Consult, 2019).



Figura 61. Ndarja e Procesit të PMQU-së të Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut (në të majtë) dhe kontributi drejt përditësimit të udhëzuesve të PMQU-së, Konferenca e 6-të Evropiane mbi Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, Groningen 2019

Ne nxjerrim mësimet më të mëdha nga procese të tilla. Përvojat, sfidat dhe mësimet e nxjerra nga procesi juaj i zhvillimit të PMQU është mirë të ndahen me të tjerët (qytete të tjera në Kosovë, rajon apo edhe Evropë). Dhe ky është qëllimi kryesor i këtij udhëzuesi, për të ndarë përvojën e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut me komuna të tjera në Kosovë, në mënyrë që hartimi i dokumenteve të tilla të bëhet më i lehtë për ta.

Përveç bashkëpunimit tuaj personal që mund të keni me komuna të tjera në Kosovë, në këto raste është mirë të përdoren platformat ekzistuese, në mënyrë që sa më shumë komuna të përfshihen në proces dhe të shkëmbejnë

me njëra-tjetrën. Në Kosovë, një platformë e tillë është AKK - Asociacioni i Komunave të Kosovës dhe Kolegji i Planifikimit Hapësinor brenda saj. Platforma ELTIS (<http://www.eltis.org/discover/case-studies>) ofron mundësinë e ndarjes së rasteve studimore në lidhje me përvojën e PMQU të qytetit tuaj, pastaj portali CIVITAS për të ndarë dhe shkëmbyer me të tjerët që punojnë në PMQU (<https://civitas.eu>), etj.

6.4.3. Shqyrtimi i sfidave të reja dhe zgjidhjet

Pasi të keni identifikuar sukseset dhe dështimet, të keni rishikuar dhe vlerësuar zbatimin e PMQU tuaj, ju keni krijuar një bazë të mirë për përgatitjen e zgjidhjeve të mobilitetit të gjeneratës së ardhshme. Me kalimin e viteve sigurisht (duke marrë parasysh ciklin mbi 10-vjeçar të PMQU) zhvillimi i ri teknologjik evoluon, ne krijojmë aftësi të reja dhe sistemet tona të transportit ndryshojnë. Prandaj, në ciklet e reja të planifikimit, ne duhet të marrim parasysh zhvillimet dhe mundësitë e reja në mënyrë që të ofrojmë zgjidhje të reja dhe inovative në sistemet tona të transportit urban. Për më tepër, nëse cikli ynë i parë i PMQU na ka shërbyer për të përmirësuar infrastrukturën rrugore, cikli i tij i ardhshëm mund të ketë të bëjë me automatizimin e mjeteve të transportit, zëvendësimin e autobusëve nga trolejbusë ose zgjidhje të tjera më efikase dhe miqësore me mjedisin.



Figura 62. AKK - Kolegji i Planifikimit Hapësinor, Vlerësimi i GIS në komuna të Kosovës, UN-Habitat 2019

REALIZIMI I HAPIT TË RËNDËSISHËM

Masat e zbatuara janë vlerësuar.

PËRFUNDIME



Rritja e shpejtë, e pakoordinuar dhe e paplanifikuar e qyteteve në Kosovë ka ndikuar pa dyshim në rrjetin ekzistues të transportit, duke krijuar kështu probleme të mëdha me mbingarkesën, ndotjen e ajrit, sigurinë, etj. Investimet në infrastrukturën rrugore kanë qenë të shumta në 20 vitet e fundit dhe pasi që qëllimi i tyre për të lidhur komunat ndërmjet tyre, Kosovën dhe rajonin, kanë ndikuar në ekonomi dhe zhvillim, në të njëjtën kohë kanë pasur ndikim negativ mjedisor dhe shoqëror të lidhur drejtpërdrejt me cilësinë e jetës. Rritja e numrit të veturave, përqendrimi i banorëve në zonat qendrore urbane, përqendrimi i vendeve kryesore të punës në zonat qendrore urbane, i ka sjellë qytetet kosovare në një problem serioz të trafikut. Mbingarkesa, ndotja e ajrit, mungesa e zonave të parkimit, mungesa e hapësirave të gjelbra, mungesa e trotuareve dhe korsive të biçikletave e kanë bërë të pamundur misionin e qyteteve tona për t'iu nënshtruar tranzicionit të qëndrueshëm të transportit. Prandaj, trajtimi i çështjeve të transportit urban është një çështje prioritare e komunave të Kosovës dhe si e tillë duhet të adresohet nga një proces i duhur dhe i qëndrueshëm i planifikimit në mënyrë që të përmbushen kërkesat e mobilitetit në kontekstet e reja urbane të Kosovës.

Edhe pse PMQU-të janë një praktikë e zakonshme në shumë qytete në Evropë dhe në botë, ato mbeten një koncept relativisht i ri në Kosovë. Deri vonë, planifikimi i transportit dhe mobilitetit në qytetet e Kosovës është drejtuar kryesisht nga transporti i motorizuar; megjithatë, disa qytete tashmë kanë filluar të zhvendosen drejt politikave më të qëndrueshme të mobilitetit, duke përfshirë Prishtinën (PMQU miratuar në 2019), Mitrovicën e Jugut (2020), Mitrovicën e Veriut (2021), si dhe Ferizajn, Gjilanin, Podujevën dhe Graçanicën (në vazhdim) dhe disa komuna të tjera që kanë hartuar plane specifike veprimi për të përmirësuar performancën e trafikut në zonat e tyre urbane.

Meqenëse Kosova është e re në këtë fushë dhe komunat nuk kanë ekspertizë në hartimin e dokumenteve të tilla, UN-Habitat Kosova ka përdorur procesin e hartimit të PMQU të ndjekur nga komunat e Mitrovicës së Jugut dhe Mitrovicës së Veriut për të zhvilluar një udhëzues të kontekstualizuar i cili mund të shërbejë si udhëzim për komunat e tjera në Kosovë në aspektin e përgatitjes së PMQU-ve të tyre përkatëse. Pavarësisht nga qasja dhe metodologjia e ndjekur nga të dy komunat, ky dokument bazohet gjithashtu në udhëzime ndërkombëtare dhe praktikë më të mira (në veçanti Udhëzuesi Evropian për Zhvillimin dhe Zbatimin e PMQU dhe udhëzuesit e UN-Habitat drejt Planifikimit dhe Projektimit për Mobilitetin e Qëndrueshëm Urban) dhe është rregulluar për t'u përshtatur me kontekstet lokale.





Rupprecht consult. 2019. Guidelines for developing and implementing a sustainable urban Mobility Plan, second edition. Horizon 2020 Research and Innovation programme, European Union. Link:

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Rupprecht consult. 2019. Funding and financing options for sustainable urban mobility. Horizon 2020 Research and Innovation programme, European Union. Link:

https://www.eltis.org/sites/default/files/funding_and_finance_of_sump_v2.pdf

Rupprecht consult. 2019. Public Procurement of Sustainable Urban Mobility Measures.

Horizon 2020 Research and Innovation programme, European Union. Link: https://www.eltis.org/sites/default/files/public_procurement_of_sump_v2.pdf CIVITAS. 2018.

Standards for developing a Sump Action Plan. Link:

https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/SUMP_Action_Plan/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

Prishtina Institute for Political Studies (PIPS). 2019. SUMP – A joint commitment! Towards an overarching institutional coordination and policy development in drafting and implementing SUMPs. Link:

https://balkangreenenergynews.com/wp-content/uploads/2020/02/Policy-brief-for-MPs-Kosovo-on-urban-mobility_en.pdf

Commission of the European Communities (EC). 2007. Green Paper: Towards a new culture for urban mobility. Link:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>

Commission of the European Communities (EC). 2009. Action Plan on Urban Mobility. Link:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>

European Commission (EC). 2013. A concept for Sustainable Urban Mobility Plans. Link:

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF

UN-Habitat. 2020. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) Mitrovica South 2020-2028. Link:

<https://unhabitat-kosovo.org/wp-content/uploads/2020/08/SUMP-Mitrovica-South-2020.pdf>

UN-Habitat. 2015. The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations. Link:

https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/20161129_Role_of_Transport_Corridors.pdf

UN-Habitat. 2013. Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Policy Directions. Link:

<https://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3499>

UN-Habitat. 2012. Visioning as Participatory Planning Tool. Learning from Kosovo practices.

Link:

<https://unhabitat.org/visioning-as-participatory-planning-tool>

UN-Habitat. 2001. Tools to Support Participatory Urban Decision Making. Link:

<https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Tools%20to%20Support%20Participatory%20Urban%20Decision%20Making.pdf>

Mott MacDonald. 2019. Prishtina Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Link:

https://prishtinaonline.com/uploads/sump_prishtina_final_report_en_a.pdf

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2018. Sustainable Urban Mobility in South East European Countries (SUMSEEC). Link:

https://balkangreenenergynews.com/wp-content/uploads/2018/11/SUMSEEC-Roadmap-for-SEE_en.pdf

United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs). n.d. Sustainable transport. Link:

<https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport>

Adell, E. & Ljungberg, T. 2014. The Poly-SUMP Methodology. How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region. Link:

<https://poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP-SUMP-guidelines-FINAL.pdf>

World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). 2015. Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility. Link:

http://docs.wbcsd.org/2015/12/SMP2.0_Sustainable-Mobility-Indicators_ENG.pdf

Ministry of Environment and Spatial Planning (MESP). (2010). Kosovo Spatial Plan 2010 – 2020+

Ministry of Infrastructure (MI). (2015). Sectorial and Multimodal Transport Strategy 2015 – 2025 and the 5-year Action Plan.

Ministry of Infrastructure (MI). (2015). Road Safety Strategy and Action Plan in Kosovo. Version 1.6.

Ministry of Environment and Spatial Planning (MESP) & Ministry of Transport and Post-Telecommunication (MTPT). (2004). Spatial Development Report for the Transport Sector.

Shtojcat

Shtojca A: Korniza ligjore (ligjet përkatëse dhe udhëzimet administrative)

| Ligji | Fushëveprimi |
|--|---|
| Ligji Nr. 06 / L-070 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 04 / L-179 për Transportin Rrugor | Qëllimi i këtij ligji është rregullimi dhe zhvillimi i sektorit të transportit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave, qasja e hapur dhe jo diskriminuese në treg, ofrimi i shërbimeve në tregun e sektorit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave si dhe rregullimin e regjimit të ngasjes dhe pushimit. |
| UA Nr. 02/2015 për ndryshimin dhe plotësimin e UA Nr. 07/2013 për Licencimin e Operatorëve të Transportit Rrugor të Mallrave | Qëllimi i këtij UA është të përcaktojë kriteret, procedurat për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e licencës-certifikatës për operatorët e transportit të cilët ushtrojnë veprimtarinë e transportit rrugor të mallrave për nevoja vetanake, për palë të tretë me qira dhe pagesë në transportin rrugor ndërkombëtar, rregullimi dhe zhvillimi i sektorit të transportit rrugor të mallrave, qasja e hapur dhe jo-diskriminuese në treg, ofrimi i shërbimeve në tregun e sektorit rrugor të mallrave. |
| UA Nr. 07/2015 për Licencimin e Operatorëve të Transportit Rrugor të Udhëtarëve me Autobus | Me këtë UA përcaktohen kërkesat, procedurat për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e licencës dhe certifikatës për operatorët e transportit të cilët ushtrojnë veprimtarinë e transportit rrugor (vendas dhe ndërkombëtar) të udhëtarëve me autobus. |
| UA Nr. 06/2016 për ndryshimin dhe plotësimin e UA Nr. 09/2013 për Rrjetin e Linjave dhe Rendin e Udhëtimit në Transportin Ndërrurban të Udhëtarëve me Autobus | Qëllimi i këtij UA është të përcaktohen kriteret dhe procedurat e përcaktimit të rrjetit të linjave ndër-urbane linjë ekspres, linjë direkt, orarin e rendit të udhëtimit në rrugët publike të cilat lidhin dy e më shumë komuna, regjistrimin, vërtetimin, revokimin vazhdimin e rrendeve të udhëtimit, lejet për transport të veçantë, leje të transportit për nevoja vetanake dhe caktimin e tarifave. |
| UA Nr. 26/2017 për Subvencionimin e Linjave Ekonomike të paqëndrueshme në Transportin Ndër-urban | Ky UA ka për qëllim të përcaktojë kushtet dhe kriteret, procedurat, mënyrën e përzgjedhjes së relacioneve, tarifave si dhe linjat që mund të subvencionohen përderisa janë ekonomikisht të paqëndrueshme por të domosdoshme për realizimin e shërbimeve të transportit ndër-urban për qytetarët. |
| Ligji Nr. 06 / L-069 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 05 / L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor | Ky ligj ka për qëllim t'i përcaktojë rregullat bazë të sjelljes së pjesëmarrësve dhe subjekteve të tjera në trafikun rrugor, kushtet bazë që duhet t'i plotësojnë rrugët nga aspekti i sigurisë rrugore, sistemin e sinjalizimit të trafikut rrugor, shenjat që i japin personat e autorizuar zyrtarë, detyrat në rast aksidenti në trafikun rrugor, kushtet për drejtim të mjetit, pajisjet dhe pajimet të cilat duhen t'i kenë mjetet, dimensionet, masën më të madhe të lejuar, ngarkesën boshtore të mjetit, si edhe kushtet të cilat duhet t'i plotësojë mjete në trafikun rrugor. |
| UA Nr. 09/2017 për Sinjalizimin dhe Rregullat e Trafikut Rrugor | Ky UA ka për qëllim të përcaktojë rregullat, llojet, kuptimin, formën, ngjyrën, dimensionet, materialin, vendosjen dhe karakteristikat teknike të sinjalizimit rrugor, si dhe sinjalet dhe urdhrat që i jep personi i autorizuar - polici. |
| UA Nr. 22/2017 për Shënjimin e Mjetit të Personit me Aftësi të Kufizuara | Ky UA përcakton pamjen e shenjës së veçantë, e cila vendoset në mjetin të cilin e drejton personi me aftësi të kufizuara, apo për transport të personit me aftësi të kufizuara, kushtet për marrjen e shenjës së veçantë, mënyrën e shënjimit të vendeve për parking dhe të drejtat të cilat merren në bazë të shenjës së veçantë. |
| Ligji 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 | Me këtë ligj rregullohet statusi ligjor i rrugëve publike, ndërtimi, mirëmbajtja e rrugëve publike, masat mbrojtëse, qeverisja, financimi dhe mbikëqyrja e rrugëve publike. |
| UA Nr. 08/2018 për Përcaktimin e Kriteve dhe Procedurave për Kategorizimin e Rrugëve | Ky UA ka për qëllim të përcaktojë rregullat, kriteret dhe procedurat për kategorizimin e rrugëve të reja ose ekzistuese publike për Autoudhë, Rrugët nacionale dhe Rrugët Regjionale, si dhe Rrugët Lidhëse (nën kompetencën e nivelit qendror). |

| Ligji | Fushëveprimi |
|---|---|
| Ligji Nr. 06 / L-066 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 05 / L-064 për patentë shoferi | Ky ligj ka për qëllim që t'i përcaktojë kushtet dhe kriteret për marrje të patentë shoferit, për licencim të autoshkollave, për ligjërues profesionalë, për instruktorë të shoferëve, për pyetësit, për aftësim të kandidatëve për shoferë, për dhënie të provimit për patentë shoferi, për programin e trajnimit për trajnerë nga fusha e patentë shoferit, për trajnimet periodike për shoferë profesionistë të cilët i drejtojnë automjetet e transportit për mallra dhe udhëtarë, për kushtet për të fituar të drejtën për drejtim të automjetit, për kategoritë e automjeteve, për kushtet shëndetësore, për procedurat për aplikim, për marrje, për vazhdim dhe ndërrim të patentës së shoferit, si dhe për çështje të tjera lidhur me to. |
| Ligji Nr. 04 / L-076 për Policinë | Ky ligj rregullon autorizimet dhe detyrat e Policisë së Republikës së Kosovës, organizimin e saj dhe çështje të tjera lidhur me aktivitetet dhe veprimet e Policisë së Republikës së Kosovës. Siguria në trafik, rendi publik dhe ndihma gjatë katastrofave natyrore dhe emergjencave të tjera janë ndër përgjegjësitë kryesore të Policisë. |
| Ligji Nr. 03 / L-040 për Vetëqeverisjen Lokale | Ky ligj përcakton bazën ligjore për një sistem të qëndrueshëm të vetëqeverisjes lokale në Kosovë. Ky ligj përkufizon statusin ligjor të komunave, kompetencat dhe parimet e përgjithshme të financave Komunale, organizimin dhe funksionimin e organeve komunale, marrëdhëniet brenda komunale dhe bashkëpunimin ndërkomunal, duke përfshirë bashkëpunimin ndërkufitar dhe marrëdhëniet ndërmjet komunave dhe pushtetit qendror. Ligji rendit mbrojtjen e mjedisit dhe fushat e lidhura me të, siç janë zhvillimi ekonomik, planifikimi hapësinor dhe menaxhimi i territorit, shërbimet publike, kujdesi shëndetësor parësor etj. ndër kompetencat vetanake komunale. |
| Ligji Nr. 04 / L-010 për Bashkëpunimin Ndër-Komunal | Qëllimi i këtij ligji është rregullimi i bashkëpunimit ndër-komunal dhe i bashkëpunimit të komunave të Republikës së Kosovës me komuna dhe institucione të tjera të qeverisjes lokale jashtë Republikës së Kosovës, në përputhje me Kushtetutën e Republikës së Kosovës, ligjin në fuqi si dhe me Kartën Evropiane për Vetëqeverisje lokale të Këshillit të Evropës. Ligji përcakton parimet, procedurat dhe format kryesore për fillimin dhe vendosjen e bashkëpunimit ndër-komunal në nivelin kombëtar dhe ndërkombëtar. |
| Ligji Nr. 03 / L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit | Qëllimi i këtij ligji është të promovojë krijimin e mjedisit të shëndetshëm për popullin e Kosovës me sjelljen graduale të standardeve për mjedis të Bashkimit Evropian. Me këtë ligj harmonizohen zhvillimi ekonomik dhe mirëqenia sociale me parimet themelore për mbrojtjen e mjedisit sipas konceptit të zhvillimit të qëndrueshëm. Ai mbështet shfrytëzimin racional të resurseve natyrore dhe kufizimin shkarkimeve të ndotjes në mjedis, parandalimin e dëmtimit, rehabilitimin dhe përmirësimin e mjedisit të dëmtuar; përmirësimin e kushteve mjedisore që lidhen me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut; ruajtjen dhe mirëmbajtjen e resurseve natyrore, të ripërtëritshme dhe të papërtëritshme, si dhe menaxhimin e qëndrueshëm të tyre; bashkërendimin e veprimtarive shtetërore për të përmbushur kërkesat për mbrojtjen e mjedisit; bashkëveprimin rajonal dhe ndërkombëtar në fushën e mjedisit; nxitjen dhe pjesëmarrjen e publikut në veprimtaritë që lidhen me mbrojtjen e mjedisit; të sigurohet se zhvillimi në Kosovë është i qëndrueshëm në mënyrë dheu, ajri, uji, burimet e jetesës në Kosovë të mbrohen dhe të ruhen në të mirë të gjeneratave të ardhshme. |
| Ligji Nr. 03 / L-160 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja | Ky ligj ka për qëllim të rregulloj dhe garantoj të drejtën e qytetarëve për të jetuar në një mjedis me ajër të pastër, duke mbrojtur shëndetin e njeriut, faunën, florën dhe vlerat natyrore e kulturore të mjedisit. Ligji trajton treguesit bazë mjedisore, përcakton burimet e ndotjes dhe klasifikimin e tyre, përgjegjësitë sa i përket menaxhimit të burimeve të ndotjes, dispozitat kryesore në lidhje me impiantet e djegies, vlerat kufitare të emisionit, përbërjet organike të paqëndrueshme, gazrat serë, masat e sistemeve speciale rregullatore të paralajmërimit të gjendjes së smogut, monitorimin e shkarkimeve të ndotësve në ajër dhe menaxhimin e të dhënave përkatëse, masat për zhvillimin e pastër, provizionet për zonat speciale të mbrojtura, mekanizmat e financimit etj. |

| Ligji | Fushëveprimi |
|--|---|
| Ligji Nr. 04 / L-174 për Planifikimin Hapësinor | Ky Ligj përcakton parimet bazë të planifikimit hapësinor, metodologjinë e rregullimit hapësinor dhe rregullat, llojet, procedurat dhe përmbajtjen, si dhe përgjegjësitë e subjekteve administrative të nivelit qendror dhe lokal për hartimin dhe zbatimin e dokumenteve të planifikimit hapësinor, mbikëqyrjen administrative për zbatimin e këtij ligji, si dhe aktivitetet të cilat ndërmerren në planifikim hapësinor dhe rregullim territorial në Republikën e Kosovës. |
| UA Nr. 08/2017 për Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor | Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor përcaktojnë një kornizë rregullatore për të siguruar zbatimin e Ligjit për Planifikimin Hapësinor, në veçanti hartimin dhe zbatimin e dokumenteve të planifikimit hapësinor në Kosovë. Ai përfshin një kapitull të dedikuar për infrastrukturën e transportit, duke vendosur normat minimale për planifikimin dhe projektimin e infrastrukturës rrugore, hekurudhore dhe asaj të transportit ajror duke përfshirë hapësirën e automjeteve, zonat tampon dhe hapësirën e parkimit. Këto norma gjithashtu propozojnë zhvillimin e akteve speciale kushtuar terminaleve rrugore dhe hekurudhore, përkatësisht hapësirave të dedikuara për transportin e pasagjerëve dhe mallrave, duke përfshirë hapësira për ngarkimin dhe shkarkimin e mallrave, etj. |





INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

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



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

