



Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU)

30 janar 2019

Komuna e Prishtinës

Narodni 984/15
110 00 Prague 1
Czech Republic
T +420 221 412 800
mottmac.com

Rruga UÇK, Nr. 2
10000 Prishtinë
Kosovë

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU)

30 janar 2019

Ky dokument është përkthyer nga dokumenti origjinal i hartuar në gjuhën angleze.

Komuna e Prishtinës

Të dhënat mbi botimin dhe rishikimin

Rishikimi	Data	Krijuesi	Kontrolluesi	Aprovuesi	Përshkrimi
-	19/12/18	P Dvorak	M Finer	O Kokes	Draft Dokument
01	20/12/18	P Dvorak	M Finer	O Kokes	Dokument Final
02	29/01/19			Komuna e Prishtinës	Dokumenti i rishikuar

Kategoria e informacioneve: Standarde

This document is issued for the party which commissioned it and for specific purposes connected with the above-captioned project only. It should not be relied upon by any other party or used for any other purpose.

We accept no responsibility for the consequences of this document being relied upon by any other party, or being used for any other purpose, or containing any error or omission which is due to an error or omission in data supplied to us by other parties.

This document contains confidential information and proprietary intellectual property. It should not be shown to other parties without consent from us and from the party which commissioned it.

Ky dokument lëshohet për palën që e ka porositur atë dhe për qëllime specifike të lidhura vetëm me projektin e titulluar më sipër. Nuk duhet të përvetësohet nga ndonjë palë tjetër apo të përdoret për ndonjë qëllim tjetër.

Ne nuk marrim asnjë përgjegjësi në rast se ky dokument përvetësohet nga ndonjë palë tjetër apo përdoret për ndonjë qëllim tjetër, apo në rast se përmban ndonjë gabim ose lëshim që është për shkak të ndonjë gabimi ose lëshimi në të dhënat që na janë dhënë nga palët e tjera.

Ky dokument përmban informacione konfidenciale dhe është pronësi intelektuale. Nuk duhet t'u tregohet palëve të tjera pa pëlqimin nga ne dhe nga pala që e ka porositur atë.

Përmbajtja

Përmbledhje ekzekutive	2
1. Hyrje	16
1.1 Hyrje	16
2. Konteksti për Mobilitetin Urban në Prishtinë	18
2.1 Hyrje	18
2.2 Shqyrtimi i të dhënave dhe studimeve (përfshirë legjislacionin dhe strategjitë)	18
2.3 Planet, Politikat dhe Strategjitë relevante	19
2.4 Angazhimi i palëve të interesit dhe opinioni publik në kuadër të PMQU-së së Prishtinës	22
3. Zhvillimi i Strategjisë së re të Mobilitetit Urban për Prishtinën	35
3.1 Hyrje	35
3.2 Zhvillimi i vizionit të ri të mobilitetit urban për Prishtinën	36
4.5 'Pikat e transferimit'	54
4.5.1 Shërbimet e Tranzitit të Shpejtë në Prishtinë	56
4.7 Përmbledhje e masave për transportin publik	59
5 Mënyrave aktive të udhëtimit – rrjetet dhe shërbimet	60
5.1 Hyrje	60
5.2 Përmbledhje e çështjeve kryesore në Prishtinë	61
Burimi: Mott MacDonald	62
Burimi: www.arbresh.info	62
5.3 Strategjia e propozuar – Ecje & çiklizëm	62
5.4 Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Prishtinën	63
5.4.1 Zhvillimi i rrjeteve të shtigjeve për ecje dhe çiklizëm në Prishtinë	63
5.5 Hierarkia e shtigjeve për këmbësorë	65
5.5.1 Siguria	66
5.5.2 Përmirësimi i qasshmërisë	66
5.5.3 Integrimi me mënyrat tjera të lëvizjes	67
5.6 Zhvillimi i një skeme të qytetit për marrje me qira të biçikletave (bike-hire) dhe parkimi për biçikleta	68
5.6.1 Hapësirat për parkimin e biçikletave për çiklistët	69
5.6.2 Rrugët e veçanta të transportit publik dhe ngasja e biçikletës	70
5.6.3 Planifikimi i përdorimit të tokës dhe zhvillimet e reja	71
5.6.4 Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe ngasja e biçikletës	72

5.6.5	Mirëmbajtja e shtigjeve	73
5.7	Zhvillimi i skemave të propozuara për këmbësorë dhe çiklizëm në Prishtinë	73
5.7.1	Skema e zgjeruar për këmbësorë	73
5.7.2	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje	75
5.7.3	Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë	76
5.7.4	Shtigjet e reja për çiklizëm në qytet	77
5.7.5	Përmirësimet në shtigjet ekzistuese të çiklizmit	78
5.8	Përmbledhje e masave	80
6	Sistemi i rrugëve dhe parkimi	81
6.1	Sistemi i rrugëve	81
6.3.3	Zona e parkimit me pagesë / “Zona e kaltër” në zonat e banimit	93
6.4	Funksionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit	94
6.5	Skema e simbolit të kaltër (blue badge) për personat me nevoja të veçanta	95
6.6	Krijimi i shërbimeve dhe objekteve ‘Parko dhe Udhëto’	95
6.6.1	Përzgjedhja e lokacionit për ‘Parko dhe Udhëto’	96
6.6.2	Pagesa për shërbimin ‘Parko dhe Udhëto’	97
6.6.3	Mbështetja potenciale e sektorit privat - Lidhjet me bizneset	97
6.6.4	Plani i lokacionit të ‘Parko dhe Udhëto’	97
6.6.5	Lokacionet e mundshme për ‘Parko dhe Udhëto’ në Prishtinë	98
6.6.6	Parkimi nëntokësor dhe objektet garazhuese	98
6.7	Përmbledhje e masave	100
7	Menaxhimi i trafikut dhe siguria rrugore	101
7.1	Hyrje	101
7.2	Përmbledhje e çështjeve kyçe në Prishtinë	101
7.3	Strategjia e propozuar	101
7.3.1	Zhvillimi i planit të menaxhimit të shpejtësisë	102
7.3.2	Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë	102
7.3.3	Kufizimet e qasjes në qytet	107
7.3.1	Pikë-ndaljet e taksive (‘Pit Stops’)	107
7.3.2	Përmirësimet e logjistikës së qytetit	109
7.4	Trafiku rrugor dhe siguria publike	110
7.4.1	Vizioni dhe objektivat	110
7.4.2	Komponentët e Planit në përputhje me Direktivën e BE-së për sigurinë rrugore	110
7.4.3	Aspektet e përgjithshme të sigurisë, parimet dhe masat	110
7.4.4	Elementet kyçe të projektimit të infrastrukturës së sigurt rrugore	111
7.4.5	Aspektet e sigurisë gjatë ndërtimeve	115
7.4.6	Kërkesat për trafikun rrugor dhe sigurinë publike	115
7.4.7	Synimet e planit të veprimit në fushën e sigurisë	115
7.4.8	Parakushtet institucionale për sigurinë rrugore	116
7.4.9	Menaxhimi i Sigurisë së Infrastrukturës	117
7.5	Hapat e mëtejshëm në fushën e sigurisë	117

7.6 Përmbledhje e Masave të Menaxhimit të Trafikut dhe Sigurisë Rrugore	118
8 Planifikimi i përmirësuar i mobilitetit të qëndrueshëm urban	119
8.1 Hyrje	119
8.2 Planifikimi për të ardhmen dhe projektimi i qëndrueshëm urban	120
8.3 Promovimi i Udhëtimit të Qëndrueshëm	121
8.3.1 Mbështetja e elektromobilitetit për transportin publik dhe taksitë	122
8.3.2 Zhvillimi i iniciativave për zvogëlimin e pronësisë së automjeteve	122
8.3.3 Zhvillimi i masave më të "buta" si planifikimi i udhëtimit dhe trajnimi	123
8.3.4 Planet e udhëtimit për në shkollë	123
8.4 Çështjet gjinore në transport	124
8.5 Mbështetja e Objektivave Mjedisore	126
8.5.1 Organizimi i ditëve pa trafik në Prishtinë	128
8.5.2 Masat për përmirësimin e cilësisë së mjedisit në Prishtinë	128
8.5.3 Fushata e transportit të qëndrueshëm dhe koordinatori	129
8.6 Përmbledhje e masave të planifikimit të mobilitetit të qëndrueshëm	129
9 Investimet dhe financimi i PMQU-së	131
9.1 Përmbledhje e planifikimit të investimeve	131
9.1.1 Të hyrat vetanake të komunës	131
9.1.2 Grantet qeveritare	131
9.1.3 Shpenzimet buxhetore	131
9.2 Përmbledhje e investimit të skemës së PMQU-së	132
9.3 Menaxhimi i projektit dhe programit të PMQU-së	133
9.4 Rolet për sektorin publik dhe privat në ofrimin e shërbimeve	134
9.4.1 Partneritetet publiko-private të transportit	134
9.5 Format e mundshme të PPP	134
9.5.1 Dizajno-ndërto (DN)	134

Këshilli Drejtues i PMQU-së (ang. SUMP)

- Shpend Ahmeti – Kryetar i Komunës së Prishtinës
- Dardan Sejdiu – Deputet i Kuvendit, ish Zëvendës Kryetar i Komunës së Prishtinës
- Elvida Pallaska – Dr.Sc. Planer Hapësinor / Inxhinier i Diplomuar i Arkitekturës
- Yll Rugova – Aktivist i Shoqërisë Civile
- Muhamed Krasniqi – Dr.Sc. Inxhinier i Trafikut dhe Transportit
- Ramadan Duraku – Dr.Sc. Inxhinier i Trafikut dhe Transportit

Grupi punues i PMQU-së (ang. SUMP)

- Genc Bashota – Komuna e Prishtinës, Drejtor i Drejtorisë së Planifikimit Strategjik dhe Zhvillimit të Qëndrueshëm
- Burbuqe Hydaverdi – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Planifikimit Strategjik dhe Zhvillimit të Qëndrueshëm
- Arta Sylejmani – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Planifikimit Strategjik dhe Zhvillimit të Qëndrueshëm
- Florim Krasniqi – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Planifikimit Strategjik dhe Zhvillimit të Qëndrueshëm
- Jehona Mavraj – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Planifikimit Strategjik dhe Zhvillimit të Qëndrueshëm
- Makfired Abdullahu – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Urbanizimit
- Habib Qorri – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Shërbimeve Publike, Mbrojtjes dhe Shpëtimit
- Halil Halili – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Shërbimeve Publike, Mbrojtjes dhe Shpëtimit
- Enver Kadriu – Komuna e Prishtinës, Drejtorja e Shërbimeve Publike, Mbrojtjes dhe Shpëtimit
- Qazim Bajrami – Komuna e Prishtinës, Drejtorja për Investime Kapitale dhe Menaxhim të Kontratave
- Sevdije Drenovci – Komuna e Prishtinës, Drejtorja për Investime Kapitale dhe Menaxhim të Kontratave

Hartuesit e planit: Ekipi Grant Thornton / Mott MacDonald dhe bashkëpunëtorët

- Ondrej Kokes – Drejtor i Projektit
- Mark Finer – Menaxher i Projektit / Udhëheqës i Ekipit
- Petr Dvorak – Konsulet i Komunikacionit / Auditor i Sigurisë Rrugore
- Norbert Dokoupil – Ekspert i Transportit
- Vjollca Podvorica – MSc i Arkitekturës / Inxhinier i Diplomuar i Arkitekturës
- Jan Dytrych – Konsulent i Transportit
- David Turner – Planifikues i Transportit
- Robert Vacha – Ekspert Financiar
- Ilir Gjinolli – Dr.techn./ Inxhinier i Diplomuar i Arkitekturës
- Mevlan Bixhaku – Dr.Sc. Inxhinier i Trafikut dhe Transportit
- Pëllumb Gjinolli – MSc. Inxhinier i Mjedisit
- Mimoza Dushi – Prof.Ass.Dr. / Demografe
- Ermal Sylejmani – MSc. Inxhinier i Trafikut dhe Transportit
- DOTS Research

Përmbledhje Ekzekutive

Është kryer një analizë e thukët e mënyrave të udhëtimit dhe çështjeve të udhëtimit në Prishtinë për të mbështetur strategjinë për mobilitetin e ri urban. Ky hulumtim ka identifikuar një numër sfidash kyçe që kanë të bëjnë me mobilitetin urban në të gjithë qytetin, të cilat janë përmbledhur më poshtë.

Të dhënat demografike të qytetit

- Prishtina ka një popullatë të re e cila ka nevojë për përkrahje në lidhje me opsionet dhe zgjedhjet e mënyrës së udhëtimit.
- Në vitet e fundit Prishtina ka pasur një rritje të shpejtë të popullsisë – ka pasur fluks të madh të migrimit nga zonat rurale në ato urbane.

Mbështetja e rritjes ekonomike dhe punësimit

- Prishtina ka nivel të lartë të papunësisë dhe mungesë të tregjeve të punës.
- Rëndësia e rritjes së rolit të transportit dhe mobilitetit urban në mbështetje të zhvillimit ekonomik.

Nivelet e larta të mbingarkesës në trafik dhe vonesat

- Rrugët kryesore që lidhen me pjesë tjera të Kosovës janë shumë të ngarkuara.
- Shumë udhëkryqe dhe segmente të rrjetit rrugor në Prishtinë janë të ngarkuara mbi kapacitetin e tyre.
- Ka nivel të lartë të aktivitetit të parkimit afatgjatë në qendër të qytetit.

Çështjet e integritetit të mobilitetit urban

- Stacioni i autobusëve i vendosur në zonën urbane, stacioni hekurudhor i vendosur në Fushë Kosovë, 6 km nga Prishtina dhe aeroporti 16 km nga qendra e qytetit. Nevojitet:
 - Një rrjet i ri i integruar i autobusëve që lidhë zonat e qytetit që janë në rritje.
 - Përmirësim i nivelit të ofrimit të transportit publik, mirëpo kërkohet përmirësim i rrjetit.
 - Përmirësim i besueshmërisë së shërbimeve, pasi që është esencial për të tërhequr kërkesa të reja.
- Hapësira të kufizuara për këmbësorë dhe çiklistë në qytet:
 - Mungesë e hapësirave për kalim të rrugëve nga këmbësorët (nënkalime dhe mbikalime).
 - Nivel i kufizuar i çiklizmit në Prishtinë. Kërkohet përmirësim i infrastrukturës për këmbësorë/çiklistë.
 - Çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë në rrugë vazhdojnë të mbesin shqetësuese dhe cenojnë qarkullimin e çiklistëve.

Shfrytëzimi më i mirë i hapësirës në zonat urbane

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

Vizioni i ri për Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm të Prishtinës

Bazuar në këto çështje të mobilitetit urban dhe në komentet e marra nga një numër i madh i palëve të interesit, për të kuptuar problemet kryesore të mobilitetit urban në Prishtinë është hartuar një vizion i ri si më poshtë:

“Prishtina do të jetë një qytet i pastër, i gjelbër dhe dinamik me mobilitet të qëndrueshëm, i cili është i qasshëm dhe i përbalueshëm për të gjithë banorët dhe vizitorët e tij.

Duam ta krijojmë një qytet i cili ka një sistem që mbështet jetën e përditshme për lagjet në mënyrë intime dhe i cili promovon sportin, rekreacionin dhe mënyrat aktive të jetesës.

Prishtina do të jetë vend i kulturës, historisë dhe inovacionit.”

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

- Të menaxhohet rrjeti i transportit në mënyrë efektive për të siguruar efikasitetin e rrjetit, si dhe për të zvogëluar vonesat e panevojshme dhe mbingarkesën në trafik.
- Të menaxhohen në mënyrë më efektive shprehitë e parkimit për të zvogëluar transportin e motorizuar në qendër të qytetit duke promovuar udhëtimin e qëndrueshëm, duke përfshirë transportin publik, ecjen dhe çiklizmin.
- Të mirëmbahet dhe përmirësohet qasja në objektet dhe shërbimet kyçe për të gjithë – duke përfshirë hapësirat e gjelbra të qytetit dhe objektet kulturore.
- Të zvogëlohen viktimat e aksidenteve rrugore, në veçanti përdoruesit e cenusshëm të rrugës, duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit.
- Të përmirësohen kushtet mjedisore për komunitet në Prishtinë duke zvogëluar ndikimet negative të transportit në mjedisin e qytetit.
- Të promovohen mënyrat e shëndetshme të jetesës për njerëzit e Prishtinës, duke përfshirë zvogëlimin e ndikimit negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmës.
- Të inkurajohen njerëzit e Prishtinës që të ndjehen si në shtëpi në qytet – gjithsecili me përgjegjësi për të marrë parasysh nevojat e transportit të të gjithë përdoruesve.

Më poshtë është paraqitur një përmbledhje e propozimeve kryesore strategjike për përmirësimin e mobilitetit urban në Prishtinë.

Ofrimi dhe promovimi i transportit publik

Zhvillimi i një sistemi të integruar të transportit publik qëndron në zemër të strategjisë, që synon përmirësimin e qasjes në të gjithë qytetin dhe përmirësimin e lidhjes ndërmjet vendbanimeve të tjera urbane në partneritet me ofruesit e transportit publik. Ne do të përqendrohemi në përmirësimin e shërbimeve të autobusëve në Prishtinë duke përfshirë zbatimin e më shumë masave për të përmirësuar kohën dhe besueshmërinë e udhëtimit, ofrimin e vendeve të reja për 'Parko dhe Udhëto' ("Park and Ride" – objekte ku parkohen veturat dhe udhëtimi vazhdohet me transport publik, taksit, biçikletë apo në këmbë – shih pjesën mbi parkimin) dhe përmirësimin e transferimit, përmirësimin e cilësisë së automjeteve dhe sigurimin e informatave më të mira dhe rregullimin e biletimit.

Është propozuar që mund të rritet niveli i udhëtimit me autobus përmes rrjetit të ri "kryesor" të autobusëve që do të ofrojë shërbim më të shpejtë dhe më të shpeshtë. Nga ana tjetër, kjo do të tërheqë një numër më të madh të shfrytëzuesëve, të shoqëruar me një qasje të re të projektimit për vendet kryesore të shkëmbimit ('pikat e transferimit' të autobusëve ("bus hubs") – ku kalohet nga linjat urbane në ato periferike apo ndërurbane) për të krijuar kapacitete shtesë dhe lehtësi lëvizjeje për udhëtarët, me vonesë minimale mes shërbimeve. Përveç shërbimeve të reja bazë që janë propozuar, rekomandohet një nivel tjetër shërbimi, të ashtuquajturat shërbime 'dytësore', të cilat do të operojnë me shpeshtësi më të ulët sesa shërbimet kryesore por do të sigurojnë lidhje të rëndësishme me periferitë e qytetit, zonat e banimit dhe qendrat e largëta urbane dhe fshatrat.

Përmbledhje e problemeve kryesore në Prishtinë

- **Rrjeti i fragmentuar i shërbimeve të autobusëve:** Është e rëndësishme të sigurohet se rrjeti i autobusëve lokal do të vazhdojë të përmbushë kërkesën e udhëtimit lokal, duke pasqyruar ndryshimet e ardhshme sa i përket destinimit të sipërfaqeve. Ka shumë shërbime të autobusëve që veprojnë në qytet me disa shërbime që veprojnë në të njëjtat rrugë, si dhe zona ku shërbimet nuk funksionojnë. Aktualisht shërbimet e autobusëve lokal nuk janë të koordinuara në aspektin e tarifave ose orareve dhe udhëtarët të cilëve u duhet të udhëtojnë për në destinacion paguajnë më shumë, harxhojnë më tepër kohë në udhëtim dhe/ose u duhet që një pjesë të rrugës ta bëjnë në këmbë. Një sistem më koheziv do të sillte përfitime për të dy operatorët nëse do të realizohej në mënyrë sistematike.
- **Besueshmëria e shërbimeve të autobusëve:** Rritja e niveleve të mbingarkesës në trafik, sidomos gjatë periudhave kulmore të udhëtimit në mëngjes dhe pasdite, krijon probleme për shërbimet e autobusëve në aspektin e aftësisë për të qarkulluar në kohë sipas orarit të planifikuar. Kjo pasiguri e bën të vështirë për udhëtarët që të planifikojnë udhëtimet e tyre për në shkollë, punë ose pazar, dhe nganjëherë njerëzit që presin në stacionet e autobusëve janë të pasigurt se kur do të arrijë autobusi i radhës. Gjatë periudhave kulmore të udhëtimit shpesh ka pak hapësira të lira në autobusë për shkak të udhëtimeve për në shkolla.
- **Nevoja për informata më të mira për shërbimet e autobusëve:** Për shumë banorë lokal, punonjës dhe vizitorë në Prishtinë është e vështirë të kuptohet rrjeti aktual i autobusëve, me shumë shërbime dhe destinacione të ndryshme, duke përfshirë dhe problemet sa i përket kuptimit të orareve. Ngjashëm, njerëzit që presin në stacionet e autobusëve janë të pasigurt se kur do të arrijë autobusi. Përmirësimi i informatave do të rrisë besimin e njerëzve në përdorimin e shërbimeve.
- **Kërkesa për rregullimin e shërbimeve të taksive:** Megjithëse ka një numër operatorësh të taksive me cilësi të mirë që veprojnë në Prishtinë, ka edhe një numër të madh të taksive të paligjshëm, të cilët shkaktojnë probleme sa i përket konkurrencës me operatorët e tjerë lokal si dhe me operatorët e autobusëve. Është e rëndësishme të rregullohen, monitorohen dhe kontrollohen shërbimet e taksive në mënyrë efektive për të siguruar një cilësi të lartë dhe shërbim të sigurt për udhëtarët.

Strategjia jonë e propozuar

Zhvillimi i transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT)

Ekziston një gamë e gjerë e opsioneve/koncepteve të mundshme për transformimin e cilësisë së ofrimit të transportit publik në Prishtinë, përfshirë zgjidhjet përmes transportit të shpejtë publik.

- Ka potencial për zhvillimin e një linje të re të transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT), duke rehabilituar hekurudhën ekzistuese nga Fushë Kosova deri në Prishtinë, duke zgjatur linjën në veri të qytetit afër Lidhja e Lezhës / Vëllezërit Fazilu / Ilir Konushevci apo edhe më tej në veri.
- Ekziston një opsion për zgjatje të mundshme në të ardhmen deri në aeroport, me qëllim të ofrimit të një lidhje të transportit publik të besueshme dhe me cilësi të lartë.
- Sistemi do të kishte mundësi të integrohej plotësisht me rrjetin e autobusëve të qytetit, si dhe me rrjetet e këmbësorëve dhe çiklistëve.



Futja e një shërbimi të ri të cilësisë së lartë të transportit publik “mbi shina” në Prishtinë do të integrohet me shërbimin e autobusëve dhe do të zvogëlojë mbingarkesën në përfundim të qytetit (Burimi i fotografisë: Eltis)

Koncepti i ri i rrjetit të autobusëve në mbarë qytetin

Koncepti ynë për ofrimin e shërbimeve të planifikuara të autobusëve është ende në zhvillim e sipër por bazohet në thjeshtimin e rrjetit, njëkohësisht duke rritur frekuencën e shërbimit dhe lidhjen me qendrën e qytetit. Bazuar në anketat e transportit publik, linjat e reja të autobusëve të transportit publik janë projektuar për të përmirësuar qasjen e përgjithshme në shërbimet e transportit publik në të gjithë qytetin. Gjersa distancat e ecjes për në disa vendndalje të autobusëve mund të jenë pak më të gjata, koha e përgjithshme e pritjes zvogëlohet, ndërsa kapaciteti rritet si dhe do të rriten mundësitë që njerëzit të udhëtojnë në destinacione në të gjithë qytetin.

Propozimet tona përfshijnë ‘pikat e transferimit’ të autobusëve (“bus hubs” – lokacione ku kalohet nga linjat urbane në ato periferike apo ndërrurbane) ku linjat periferike do të përfundojnë dhe do të lidhen me shërbimet e autobusëve që shërbejnë bërthamën urbane për t’u mundësuar udhëtarëve të arrijnë destinacione kyçe në të gjithë qendrën e qytetit. Ekziston edhe rruga rrethore qendrore përreth bërthamës qendrore urbane, që do të përdoret nga linjat e reja dhe që mbështetet nga infrastruktura me përparësi për autobusët për të përmirësuar besueshmërinë. Plani i ri i rrjetit i përgjigjet kërkesës për transport publik në Prishtinë dhe në zonën përreth. Ky plan do të testohet duke përdorur mjetin e ri të modelimit të transportit që është zhvilluar si pjesë e Planit të Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm. Bërthama e propozuar e qytetit dhe rrugët dytësore janë paraqitur në diagramin e bashkëngjitur.

Zhvillimi i një hierarkie të rrjetit të ri të thjeshtuar të autobusëve:

- Opsionet ekzistojnë për krijimin e një **rrjeti kryesor** të bazuar në mbulueshmërinë e përmirësuar dhe shpeshtësinë e shërbimeve për të ofruar një alternativë atraktive kundrejt përdorimit të makinave për udhëtime në qendrën e qytetit. Për të tërhequr pasagjerë të rinj kërkohet shpejtësi operacionale dhe orare më të besueshme.
- Rrjeti kryesor do të mbështetet nga një **varg linjash dytësore ose ushqyese** që do të lidhnin qendrën kryesore urbane me zonat periferike (të banimit), si dhe më gjerë. Rjeti i tillë do të **lidhë më shumë zona rurale dhe zona periferike** të qytetit me qendrën kryesore urbane.

‘Pikat e reja të transferimit’ të autobusëve

Përveç krijimit të një stacioni të ri qendror të autobusëve në Prishtinë, propozohet të zhvillohen një sërë ‘pikash të transferimit’ më të vogla të ndërrimit të autobusëve që do të lehtësonin një transferim të lehtë dhe pa pengesa ndërmjet shërbimeve të ndryshme të autobusëve, si dhe me mënyrat e tjera të udhëtimit si ciklizmi dhe udhëtimi me taksì. Është identifikuar një numër i lokacioneve potenciale në qytet për këto ‘pika të transferimit’ (“bus hubs”), duke përfshirë lokacionet e ‘Parko dhe Udhëto’ (“Park and Ride” – objekte ku parkohen veturat dhe udhëtimi vazhdohet me transport publik, taksì, biçikletë apo në këmbë) që kanë për qëllim të ndërpresin trafikun e veturave për në qendër të qytetit.

- Zbatimi i ‘pikave kryesore të transferimit’ për ndërrim të autobusëve për të krijuar **zgjedhje dhe shërbime të përmirësuara të udhëtimit për udhëtarët**, me qëllim të koordinimit të orarit të autobusëve për të minimizuar kohën e pritjes ndërmjet shërbimeve.
- Sigurimi i një **mjedisi të sigurt, atraktiv dhe të përshtatshëm për pasagjerët** për të përdorur shërbimet e autobusëve si dhe mundësia e kalimit në mënyra të tjera të udhëtimit, si taksì apo biçikletë, si dhe udhëtimet në këmbë.
- Projektimi i lokacioneve kryesore të ‘pikave të transferimit’ të autobusëve duke marr parasysh kapacitetin dhe **lehtësinë e lëvizjes midis shërbimeve për pasagjerët** dhe hyrje/daljeve të drejtpërdrejta të autobusëve.

Si pjesë e hierarkisë së re të propozuar për linjat e autobusëve, propozohet që si rrugët rurale ashtu edhe ato periferike do të lidhen me këto 'pika të transferimit' dhe do të sigurojnë lidhje të mira me shërbimet e shpeshta që do të ofrohen për në qendër të qytetit. Kjo do të krijojë një rrjet më tërheqës të transportit publik i cili do të ofrojë një alternativë më të mirë në krahasim me transportin e motorizuar privat.

Shtigjet cilësore të këmbësorëve dhe çiklistëve do t'u shërbejnë këtyre 'pikave të transferimit' për të siguruar lidhje shumë-modale dhe do të nxisin përdorim më të madh të këtyre mënyrave më të qëndrueshme.



Masat prioritare për autobusë dhe vendndaljet e përmirësuara të autobusëve

Përmirësimi i sigurisë dhe rregullsisë së shërbimeve të autobusëve nëpër Prishtinë është një nga prioritetet kyçe në qytet për të trajtuar problemet e bllokimit të trafikut dhe për të siguruar që mënyrat e qëndrueshme të udhëtimit janë atraktive dhe të sigurta për përdorim. Futja e prioritetit për autobusë, çiklistë dhe taksi në qendër të qytetit është e rëndësishme për të inkurajuar njerëzit që të marrin parasysh ndërrimit e sjelljes së tyre të udhëtimit, pra kalimin nga përdorimi i veturave në mënyra më të qëndrueshme të udhëtimit.

- **Vendosja e masave prioritare për autobusë** aty ku është e mundshme, kryesisht **në rrugët kryesore në afërsi të qendrës së qytetit**, duke përfshirë ndarjen fizike përmes përdorimit të korsive të autobusëve në seksionet e përzgjedhura të rrugës kryesore. Në kryqëzime, mund të rregullohet kohëzgjatja e sinjaleve në dobi të autobusëve dhe t'u lejohet atyre më shumë prioritet ndaj përdoruesve të tjerë të rrugës.
- **Zhvillimi i vendndaljeve për autobusë**, duke përfshirë përmirësimin e qasjes në vendndalje për autobusë, shtigje të gjera për këmbësorë dhe elemente të reja si streha, ulëset, ndriçimit dhe informacioni.
- **Përmirësimet e sistemeve të informacionit për shërbimet e autobusëve** në strehët/kabinat e autobusëve dhe destinacionet kyçe (p.sh. zonat tregtare / qendrat kryesore të punësimit). Futja e informacioneve në kohë reale për pasagjerë dhe futja e njoftimeve dhe ekraneve brenda në automjete do të rrisë cilësinë e udhëtimit për përdoruesit.



Korsitë e dedikuara për autobusë për të përmirësuar sigurinë



Objektet e shtuara të vendndalimeve për autobusë në dobi të autobusëve dhe pasagjerëve

Përmirësimet e flotës së autobusëve

Është e rëndësishme të rritet cilësia e shërbimeve të transportit publik për t'i ofruar përdoruesve një shërbim të përshtatshëm, të rehatshëm dhe atraktiv. Ekzistojnë një sërë masash në dispozicion për të përmirësuar nivelin e përgjithshëm të shërbimit të ofruar për njerëzit që udhëtojnë, duke përfshirë:

- **Rinovimin e mëtejshëm të flotës së autobusëve**, për të pasur një flotë të tërë të qytetit me standarde dhe tipare moderne. Kjo bazohet në punën ekzistuese që kishte filluar në vitin 2017 me futjen e autobusëve të rinj në disa nga shërbimet kryesore të qytetit.
- Zhvillimi i **biletës së integruar për të lejuar transferimin e lehtë ndërmjet shërbimeve të autobusëve** dhe për të reduktuar kostot e udhëtimit për përdoruesit. Ekziston opsioni për të futur "smartcard" ('kartelë e mençur') të biletave për ta bërë përdorimin e shërbimeve më të lehtë.
- Aparatet për blerjen e bileta të autobusëve në rrugë përdoren në shumë qytete për të përshpejtuar kohën e hipjes në vendndaljet e ngarkuara (me numër të madh të personave duke pritur) të autobusëve. Në anën tjetër, mund të blihen biletat elektronike me anë të një aplikacionit të autobusëve ('Bus App').

Rregullimi dhe Monitorimi i përmirësuar i shërbimeve të taksive

Shërbimet e taksive ofrojnë një mjet të rëndësishëm të transportit në Prishtinë për banorët lokalë, udhëtarët dhe vizitorët në qytet. Këto shërbime plotësojnë shërbimet lokale të autobusëve, duke ofruar mënyra alternative të transportit për udhëtime më të gjata, kundrejt udhëtimeve me veturë private. Ekzistojnë një numër opsionesh për të përmirësuar operimin e taksive në qytet, duke përfshirë ato në vijim:

- Rritja e transparencës së biznesit të taksive **duke krijuar një Kartë të Taksive për Përdorues në Prishtinë, e cila do të rrisë standardet dhe nivelin e shërbimit për përdoruesit**. Është e rëndësishme të **rregullohen, monitorohen dhe kontrollohen shërbimet** e operimit në qytet, duke siguruar që vetëm veturat e licencuara operojnë dhe duke çrrënjësuar sasinë e taksive ilegale në të gjithë qytetin.
- Si pjesë e një sistemi të integruar të transportit publik, është e rëndësishme të **vlerësohet niveli dhe kapaciteti i vendqëndrimeve të taksive në lokacionet kyçe**, duke përfshirë pikat ku integrohen me mënyrat e tjera të transportit, si hapësirat e autobusëve ose këmbësorëve.



Është e rëndësishme që të rregullohen dhe monitorohen shërbimet e taksive në Prishtinë për të zvogëluar nivelin e shërbimeve të operuara ilegalisht

Menaxhimi i Kërkesave dhe Kontrolli i Parkimit

Është e rëndësishme të futen masa të kufizimit të kërkesave dhe të hulumtohen/iniciohen opsione të mëtejshme për zhvillim të ardhshëm, duke përfshirë rritjen e tarifave për parkimit të automjeteve në rrugë dhe jashtë rrugës (parkingje), zhvillimin e kufizimeve të qasjes në qendër të qytetit dhe zvogëlimin e vendparkimeve në dispozicion për qëndrim të gjatë në qendër të qytetit. Menaxhimi efektiv i kërkesave luan një rol kyç në këtë qasje për të ndihmuar menaxhimin e rritjes së vazhdueshme në nivelet e trafikut dhe për të inkurajuar njerëzit të marrin parasysh alternativa tjera dhe në këtë mënyrë të mbështesin opsione më të qëndrueshme të udhëtimit, duke marrë parasysh ndërkohë nevojën për qasje në qendër të banorëve dhe bizneseve lokale. Ekzistojnë një varg opsionesh/konceptesh të mundshme për përfshirje në strategjinë e PQMU-së në Prishtinë, duke përfshirë:

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

Përmbledhje e çështjeve kyçe në Prishtinë

- **Kërkesa e lartë për parkim në qendrën e qytetit:** Hulumtimet kanë treguar kërkesa të larta për parkimin e automjeteve në qendër të qytetit dhe në zonat tjera më shumë të banuara. Në veçanti, kërkesa për parkim është më e madhe për vendparkimet në rrugë se sa për parkimet jashtë rrugës, ku nuk ekzistojnë kufizimet kohore. Hulumtimet tregojnë se përdorimi i parkingut – raporti i numrit të vendparkimeve të zëna për një periudhë kohore në krahasim me hapësirën totale në dispozicion, tregon se më shumë së gjysma e përdoruesve qëndrojnë për periudha të gjata kohore (d.m.th. banorët e periferisë / qyteteve tjera).
- **Shfrytëzim i dobët i hapësirave të parkimit:** Hulumtimet tregojnë se ekzistojnë nivele shumë të ulëta të rotacionit në zonat qendrore urbane, duke theksuar se hapësirat e parkimit nuk janë shumë efikase. Në disa raste, për një periudhë prej 12 orëve, një vendparkim përdoret vetëm nga dy automjete.
- **Kostoja e ulët e parkimit:** Parkimi i automjeteve është relativisht me kosto të ulët në Prishtinë, me shumë hapësira që ofrojnë parkim pa pagesë. Shumë nga parkimet në zonën urbane nuk janë të kufizuara në kohë dhe njerëzit parkojnë automjetet e tyre për periudha të gjata në qendër të qytetit (d.m.th. personat që banojnë në periferi / qytete tjera).
- **Niveli i lartë i parkingjeve private:** Brenda qendrës së qytetit ekziston një numër i madh i parkingjeve private të automjeteve të cilat ofrojnë kosto të ulët të parkimit pa kufizime kohore. Këto hapësira rrisin nivelin e lëvizjes së automjeteve në/nga qendra e qytetit.
- **Mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit:** Zbatimi i rregullave është kërkesë kryesore e çdo strategjie të suksesshme të parkimit dhe ekzistojnë burime të kufizuara në dispozicion në Prishtinë për menaxhimin dhe kontrollimin në mënyrë efektive të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.

Strategjia jonë e propozuar

Kontrollet dhe çmimet e parkimit

Është e rëndësishme të menaxhohen kontrollet e parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës për të zvogëluar konfliktet e trafikut, pengesat dhe vonesat, duke siguruar që ka një regjim të përshtatshëm të zbatimit për të menaxhuar ofertën dhe rregulloret e parkimit në mënyrë efektive.

Një numër opsionesh të kontrollit të parkimit janë në dispozicion në Prishtinë, për të menaxhuar kërkesën për parkim në qytet në mënyrë më efektive. Kjo përfshin:

- Sistemin e parkimit me pagesë në qendër të qytet (çmime relativisht të larta dhe periudha të kufizuara kohore), duke përfshirë krijimin e objekteve të parkimit 'Parko & Udhëto'.
- Kufizimi/rregullimi i hapësirave private të parkimit (në mënyrë legjislative ose nëse nuk është e mundur atëherë me masa të trafikut për infrastrukturë rrugore).
- Krijimi i "zonave të kaltra" rezidenciale në zonat që rrethojnë qendrën e qytetit – për të mbrojtur banorët lokal dhe komunitetet nga aktiviteti parkues i njerëzve të tjerë (personat që banojnë në periferi/vizitorët).

Zbatimi i rregullave të parkimit

Kërkohej operacion i përmirësuar i zbatimit, si në rrugë ashtu edhe nëpërmjet operimit të qendrës së re të kontrollit të trafikut me CCTV dhe kontrollit të koordinuar me një agjenci të re zbatuese. Është thelbësore që politikat e parkimit të implementohen dhe zbatohen në mënyrë efektive, duke rezultuar me përfitim si përmirësimi i qarkullimit të trafikut dhe transportit publik, siguria rrugore, përdorimi i hapësirave të parkimit dhe përfitimet mjedisore.

Dihet se zbatimi i kontrolleve dhe rregulloreve të parkimit është një element kyç i çdo strategjie të suksesshme të parkimit.

Është e rëndësishme të sigurohet që zbatimi i rregullave të parkimit monitorohet dhe shqyrtohet vazhdimisht për të siguruar se burime adekuate i dedikohen zbatimit të masave të menaxhimit të trafikut dhe parkimit.

Ekzistojnë një sërë mundësish teknologjike për të monitoruar rregullat e parkimit duke përfshirë kamerat dhe njësitë e lëvizshme.

Krijimi i objekteve ‘Parko dhe Udhëto’

Në Prishtinë synohet të themelohet koncepti ‘Parko dhe Udhëto’ (“Park & Ride” – P&R), ku parkingjet e makinave që gjenden në distanca më të mëdha nga qendra e qytetit, janë të lidhura përmes një shërbimi tërheqës të transportit publik me qendrën kryesore urbane. Sigurimi i hapësirave të parkimit në periferi të qytetit ka për qëllim të ndërpresë trafikun e udhëtarëve, si dhe të turistëve dhe banorëve lokal dhe t’i transportojë ata në qendër të qytetit përmes lidhjes së shpejtë, të shpeshtë dhe me cilësi të lartë të transportit publik. Kjo do të zvogëlojë nivelin e mbingarkesës në qendër të qytetit dhe do të mundësojë që hapësira të rialokohet për qëllime të tjera.

Një numër i vendeve të mundshme për P&R është identifikuar dhe do të vlerësohet më tej si pjesë e strategjisë së qytetit për mobilitet urban. Lokacioni i P&R në cilëndo anë duhet të optimizojë potencialin për të tërhequr shoferët në atë drejtim. Përveç kësaj, pamja duhet të jetë e pranueshme në aspektet planifikuese, mjedisore dhe politike.

Duke marrë parasysh lokacionin më të mirë për P&R, duhet të arrihet një ekuilibër ndërmjet konsideratave specifike si toka në dispozicion, qasshmëria, peisazhi dhe siguria, si dhe potencialit për ndërlidhje me shërbimet e tjera të transportit publik. Lokacionet në mënyrë ideale duhet të jenë:

- të shenjzuara mirë dhe afër një rruge kryesore të qasjes radiale;
- në skaj të zonës së ndërtuar, jo shumë larg qytetit dhe jo shumë afër qendrës urbane (sa më larg që gjenden vendet nga qendrat urbane, aq më i madh do të jetë zvogëlimi i trafikut potencial); dhe
- të rrethuara nga tokë e mjaftueshme afër për të mundësuar zgjerimin nëse paraqitet nevoja nga nivelet e ardhshme të kërkesës.

Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta

Është me rëndësi që njerëzit me kufizime të lëvizshmërisë të kenë qasje në hapësirat/objektet e parkimit për t’u mundësuar atyre të plotësojnë aktivitetet ditore pa ndonjë pengesë. Kjo mund të arrihet duke krijuar një “Skemë të Simboleve për Personat me Nevoja të Veçanta” në tërë qytetin me hapësira të parkimit për personat me nevoja të veçanta dhe një sistem të lejeve për të mbështetur këtë. Të zhvillohet një skemë e re e parkimit për personat me nevoja të veçanta që ka për synim ofrimin e prioritetit për shoferët me nevoja të veçanta, si dhe hapësira të dedikuara të parkimit në të gjithë qytetin.

Inkurajimi i ecjes dhe çiklizmit

Është e rëndësishme të mbështeten planet e investimit në infrastrukturën e mobilitetit urban përmes promovimit më të fuqishëm dhe reklamimit të sjelljes së qëndrueshme të udhëtimit. Ne do të mbështesim dhe promovojmë masat për të inkurajuar njerëzit që të bëjnë zgjedhje më të qëndrueshme dhe ‘të mençura’ të transportit, duke përfshirë përmirësimin e kushteve për ecje

dhe çiklizëm, përmes ofrimit të rrugëve të sigurta, të qasshme dhe të përshtatshme për këto mënyra jo të motorizuara.

Përmbledhje e çështjeve kryesore në Prishtinë

- **Rrugë me cilësi të dobët për këmbësorë dhe mungesë e hapësirave të sigurta, të përshtatshme të kalimit të rrugës:** Ekziston një përqindje e udhëtimeve të ndërrmarra në këmbë në Prishtinë edhe pse shumica e rrugëve për këmbësorë në qendra urbane shfaqin shenja të gjendjes së dobët si dhe mungesë të hapësirave në aspektin e gjerësisë së shtigjeve për këmbësorë për të akomoduar vëllimin e madh të këmbësorëve, si dhe mungesë të trotuareve të qasshme, sinjalizimit drejtues dhe vendkalimeve. Çiklistët përbëjnë më pak se 1% të përdoruesve të transportit në Prishtinë – shumë më tepër mund të bëhet për të rritur këtë shifër.
- **Çështjet e sigurisë për këmbësorët dhe çiklistët në zonat urbane:** Suksesi i zonës së centralizuar të këmbësorëve në qendër të Prishtinës vazhdon të tërheqë pjesën më të madhe të aktivitetit të këmbësorëve në qendër të qytetit duke siguruar një mjedis të sigurt. Mund të bëhet edhe më shumë për të zgjeruar zonën për të ofruar komoditet më të madh për këmbësorët në qendër të qytetit.
- **Integrim më i madh i shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve me mënyrat tjera të transportit:** Vendosja e lidhjeve të mira me transportin publik, parkingjet për automjetet, taksitë dhe me vendparkimet e çiklistëve është thelbësore sa i përket përmirësimit të qasshmërisë së përgjithshme për njerëzit dhe zhvillimit të “udhëtimit pa ndërprerje” mes modaliteteve. Shtigjet e këmbësorëve në vendndaljet e autobusëve dhe në vendqëndrimet e taksive duhet të identifikohen dhe të zhvillohen më shumë. Përveç kësaj, qasja e këmbësorëve në parkingjet e automjeteve duhet të përmirësohet me qëllim të përmirësimit të atraktivitetit dhe perceptimit të sigurisë.
- **Mungesa e rrjeteve të integruara të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve:** Duke reflektuar gamën e gjerë të mënyrave të udhëtimit në të gjithë qytetin dhe udhëtimin për aktivitete të ndryshme, shkollë dhe punë, duhet të zhvillohen koncepte të reja të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë për të identifikuar shtigjet kyçe për destinacionet kryesore, duke synuar identifikimin dhe zbatimin e masave për të përmirësuar komoditetin, qasjen dhe sigurinë e këmbësorëve.

Ekzistojnë një sërë propozimesh për përmirësimin e kushteve për këmbësorë dhe çiklistë në Prishtinë, duke përfshirë:

- Zhvillimin e koncepteve strategjike të rrjetit rrugor për këmbësorë dhe biçikleta – me standarde të miratuara të dizajnit dhe hapësira përcjellëse për lloje të ndryshme të rrugëve për këmbësorë dhe çiklistë në të gjithë qytetin. Kjo do të përfshijë udhëtimet në qendër të qytetit si dhe ato në lokacione më periferike si lagjet rezidenciale lokale dhe komunitetet periferike.
- Skemën e zgjeruar për këmbësorë në qendër të qytetit, zgjerimin e zonës për të përfshirë rrugët e afërta dhe për të siguruar një zonë më të gjerë për këmbësorët.
- Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje – futja e masave tjera për të ndihmuar personat e verbër / me shikim të pjesshëm (p.sh. përdorimi i sipërfaqeve taktile në vendkalime të këmbësorëve).

Strategjia jonë e propozuar

Qasja jonë është të zhvillojmë skema lokale për këmbësorët dhe çiklistët në mënyrë që të përmirësohet qasja në mjediset kryesore, në shkolla, në vendndaljet e transportit publik dhe në ‘pikat e transferimit’ të autobusëve, në zonat me densitet të lartë të punësimit, si dhe në hapësirat e gjelbra dhe rekreative. Qëllimi është rritja e aktivitetit të ecjes dhe çiklizmit në këto mjedise dhe ngritja e ndërgjegjësimit për rrugët dhe hapësirat e dedikuara për ecje dhe

çiklizëm, në tërë qytetin. Më poshtë janë dhënë një varg masash të propozuara për qytetin e Prishtinës.

Përmirësimi i qasshmërisë së rrjetit të transportit të qytetit është i rëndësishëm për krijimin e kushteve pa barrierë për përdoruesit. Kjo përfshin:

- Krijimin e vendkalimeve të reja, të sigurta dhe të qasshme në të gjithë qytetin.
- Përmirësimin e dizajnit të rrugës për këmbësorë dhe çiklistë me përdorim më të madh të menaxhimit të shpejtësisë për të krijuar mjedis të sigurt.
- Zvogëlimin e “konflikteve” potenciale me përdoruesit e tjerë të rrugës.
- Përmirësimin e sigurisë dhe sigurisë personale (ditën/natën) për këmbësorë dhe çiklistë.

Dizajni i përmirësuar i skemave të ecjes dhe çiklizmit

Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë dhe çiklistë

Një sërë rrjetesh të rrugëve të integruara të këmbësorëve dhe çiklistëve janë propozuar për qytetin që synojnë të ofrojnë:

- Lidhjen e mirë të këmbësorëve/çiklistëve me transportin publik, parkingjet e automjeteve, taksitë dhe vendparkimet e biçikletave.
- Udhëtimet përmes ecjes/çiklizmit/transportit publik – përmirësimi i përvojës së gjithëmbarshme të udhëtimit.
- Hapësira për këmbësorë që marrin parasysh çështjet e mobilitetit – përdorimin e trotuareve me anësore të ulura në nivel të rrugës dhe përmirësimin e vendkalimeve të rrugës dhe lidhjeve me rrugët e transportit publik.
- Përmirësimin e shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve ndërmjet zonave të banuara dhe vendeve të punës/shërbimeve duke adresuar çështjet e përjashtimit në aspekt social.
- Zvogëlimin e pengesave dhe rreziqeve për lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve.
- Integrimin e çiklizmit me transportin publik duke u mundësuar çiklistëve të përdorin autobusë në zonat ku ka terrene të pjerrëta dhe të vështira për çiklizëm.
- Rrugët e veçanta të transportit publik nga qendra e qytetit në drejtim të zonat të pjerrëta përreth që shërbehen rregullisht nga "autobusët që mundësojnë bartjen e biçikletave".

Zhvillimi i një skeme për përdorim të përbashkët të biçikletave dhe vendparkimet e çiklistëve

Zhvillimi i skemës së përdorimit të përbashkët të biçikletave në të gjithë qytetin është propozuar për Prishtinën. Kjo do të:

- Ofrojë tarifë të zbritur për përdoruesit që marrin biçikleta me qira për përdorim në zonat përreth. Operatori i skemës për shpërndarjen e biçikletave, për çdo mbrëmje i lëviz biçikletat nga qendra e qytetit në zonat përreth.
- Lehtësojë qasjen e njerëzve në biçikleta dhe në mjedise të sigurta që ofrohen në të gjithë qytetin.
- Mundësojë lidhjen me një sistem të mundshëm elektrik të përdorimit të përbashkët të biçikletave (sipas mundësive i zhvilluar përmes iniciativës PPP).
- Ofrojë biçikleta dhe mjedise për vendparkim të çiklistëve të gatshme në dispozicion, me cilësi të mirë dhe të mirëmbajtura rregullisht, të cilat mund të merren me qira me kërkesë të përdoruesit.
- Ofrojë transport të lirë (pa pagesë) të biçikletave në sistemin e ri të transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) dhe në linjat e caktuara të autobusëve.

Marketingu dhe promovimi i shtigjeve dhe hapësirave për këmbësorë dhe çiklistë

Të plotësohet gama e gjerë e masave të infrastrukturës të propozuara në plan, përmes zhvillimit të fushatave dhe materialeve promovuese, për të inkurajuar përdorimin aktiv të ecjes dhe ngasjes së biçikletës si mënyra më të shëndetshme të transportit. Të sigurohen sinjalizime të mira për shtigjet e këmbësorëve dhe çiklistëve për t'u mundësuar përdoruesve që të përcaktojnë vendndodhjen e destinacioneve kyçe në këmbë dhe me biçikletë, duke përfshirë shënimin e distancës së udhëtimit dhe sigurimin e elementeve përcjellëse lokale (p.sh. parkim për biçikletat).

Menaxhimi i trafikut dhe siguria rrugore

Është shumë me rëndësi që të menaxhohet rrjedha e trafikut duke përdorur kontrollin e menaxhimit të trafikut urban për të rritur kapacitetin dhe për të menaxhuar dhe ruajtur në mënyrë efektive asetet e qytetit. Infrastruktura e transportit të qytetit duhet të mirëmbahet në mënyrë efektive për të siguruar vlerën për para dhe për të menaxhuar punën e nevojshme të mirëmbajtjes, për të minimizuar ndërprerjet për përdoruesit në rrjet. Është gjithashtu e rëndësishme të merren në konsideratë mundësitë për të përshejtuar përdorimin e "masave të vështira", të tilla si rialokimi i hapësirës rrugore për mënyra më të qëndrueshme të udhëtimit, duke përfshirë masat prioritare për autobusë, korsi për çiklistë dhe shtigje të zgjeruara për këmbësorë. Është e rëndësishme të përmirësohet siguria rrugore në qendër të qytetit, si dhe në lagjet lokale, qendrat periferike, me shtigje të cilësisë së lartë për çiklistë dhe këmbësorë që kanë ndriçim më të mirë rrugor dhe karakteristika të tjera të sigurisë.

Përmbledhje e çështjeve kryesore në Prishtinë

- **Çështjet e sigurisë rrugore në Prishtinë:** Hulumtimet tregojnë se niveli i aksidenteve me lëndime është në rritje të vazhdueshme, pothuajse 3 herë më i lartë në Prishtinë sesa mesatarja e BE-së (për 1000 banorë). Është e rëndësishme të përmirësohet siguria në rrjetin rrugor të qytetit, veçanërisht për përdoruesit e cenuar të rrugëve, siç janë këmbësorët dhe çiklistët.
- **Shumë udhëkryqe në të gjithë qytetin kanë probleme të mbingarkesës dhe sigurisë:** brenda qendrës së qytetit, trafiku më i mbingarkuar në të dy drejtimet ndodh në rrugët "Bill Klinton" 48 000 automjete/12h dhe "Fehmi Lladrovci" 33 000 automjete/12h.

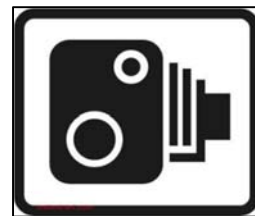


Të dhënat e trafikut të grumbulluara si pjesë e PMQU-së tregojnë rrugët e mbingarkuara në qytet

Strategjia jonë e propozuar

Synimi drejt një Prishtine më të sigurt për të jetuar dhe punuar mbetet një nga temat prioritare për komunën, me theks në menaxhimin e shpejtësisë me qëllim që të zvogëlohen aksidentet dhe ashpërsia e tyre në rrjetin rrugor të qytetit. Ka përfitime të qarta nga kufizimi i shpejtësisë së automjeteve në nivele "të përshtatshme" duke përfshirë:

- Zvogëlimin e "frikës" së përdoruesve më të rrezikuar të rrugëve – çiklistëve, këmbësorëve dhe personave me aftësi të kufizuara të lëvizjes (duke përfshirë skuterët dhe karriget me rrota për personat me aftësi të kufizuara);
- Zvogëlimin e gjasave të aksidenteve me makineritë/pajisjet në punimet e përkohshme të rrugëve; dhe
- Minimizimin e ndikimeve të shkëputjes dhe efekteve anti-sociale në zona të ndjeshme – siç janë shkollat, lagjet e banueshme dhe hapësira e përbashkët publike.



Ne do të konsiderojmë futjen e një numri të caktuar të përmirësimeve në rrjetin rrugor, duke përfshirë përmirësimet e kapaciteteve/sigurisë në kryqëzimet kyçe, si dhe modifikimet rrugore në afërsi të rrugëve/vendndaljeve të autobusëve për të parandaluar pengesat dhe barrierat në lëvizjen e autobusëve.

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

- Zbatimin e kamerave të shpejtësisë dhe monitorimin e kufijve të shpejtësisë për të zvogëluar aksidentet që vijnë si pasojë e shpejtësisë.
- Ndikimin mbi sjelljen e udhëtimit dhe përmirësimin e sigurisë për përdoruesit e cenuar të rrugëve, me trajnime për sigurinë në rrugë.
- Fokusin në iniciativat e inxhinierisë së sigurisë rrugore, zbatimit, edukimit dhe trajnimit.
- Krijimin e zonave me shpejtësi 20 km/h rreth shkollave për të përmirësuar sigurinë dhe për të inkurajuar më shumë fëmijët që të marrin në konsideratë ecjen ose çiklizmin për udhëtim në shkollë.
- Zhvillimin e Planeve të Udhëtimit në Shkollë, duke përfshirë Drejtorinë e Arsimit të qytetit dhe shkollat lokale, që do të synojë të inkurajojë forma më të qëndrueshme të transportit për udhëtime në shkollë, duke zvogëluar trafikun gjatë periudhave kulmore.

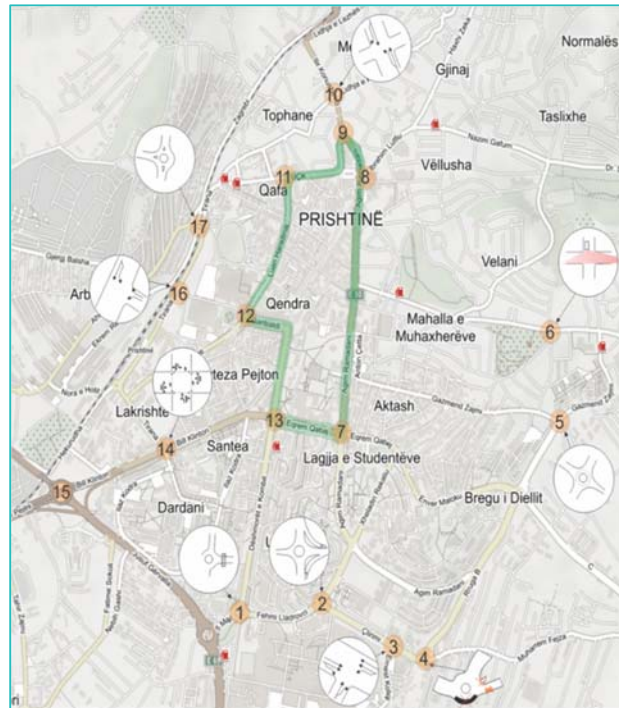
Zhvillimi i planit të menaxhimit të shpejtësisë

Përmirësimi i kapacitetit të kryqëzimeve dhe masave të sigurisë

Rezultatet nga anketa e trafikut të realizuara në qytet zbulojnë se shumë udhëkryqe vuajnë nga mbingarkesa e trafikut dhe përbëjnë rrezik sigurie për përdoruesit e rrugës.

Si pjesë e strategjisë PMQU, janë propozuar një sërë masash të menaxhimit të trafikut, për të përmirësuar efikasitetin e udhëkryqeve dhe rrjetit, në të njëjtën kohë duke përmirësuar sigurinë për përdoruesit, posaçërisht këmbësorët dhe çiklistët.

Skemat do të shqyrtojnë mundësinë e adresimit të një game të gjerë të masave prioritare të transportit të qëndrueshëm, që do të përfshijë prioritetet për këmbësorë, çiklistë dhe autobusë, si dhe vendkalimet e sigurta.



Idetë e konceptit paraprak janë zhvilluar për një numër të udhëkryqeve në të gjithë Prishtinën. Këto do të zhvillohen dhe vlerësohen më tej, duke përfshirë ndërlikohen me palët e interesit, si pjesë e planit të zbatimit të PMQU-së

Kufizimet në qendër të qytetit

Në qendër të qytetit është e rëndësishme të menaxhohen furnizimet brenda zonës për këmbësorë, duke përfshirë:

- Kontrolle të reja të kohës së operimit, qasjes së automjeteve dhe tipit të automjetit;
- Mjedise të përmirësuara dhe shenjëzim të vendndaljeve për ngarkim dhe furnizim; dhe
- Zbatim më të fuqishëm të rregullave për të zvogëluar nivelin e parkimit/ngarkimit të rrëmujshëm nga automjetet komerciale dhe për të minimizuar konfliktet me këmbësorë dhe përdorues tjerë të rrugës në qendër të qytetit.

Zhvillimi dhe planifikimi i qëndrueshëm

Duke marrë parasysh planet zhvillimore të Prishtinës, është e rëndësishme të sigurohet që politikat e ardhshme dhe vendimet për destinim të sipërfaqeve të minimizojnë nevojën për të udhëtuar, të inkurajojnë mos përdorimin e automjeteve dhe të jenë në përputhje me objektivat më të gjera ekonomike, sociale dhe mjedisore.

Duhet të ketë fokus në planifikim dhe gjetje të lokacioneve të duhura për zhvillimet e reja, në veçanti në qendrat e qytetit dhe lokacionet ku ka qasje të mirë në rrjetin e transportit publik, duke u siguruar që aty të lokalizohen më shumë tërheqësit kryesor të udhëtimit.

- **Integrim më i mirë i destinimit të sipërfaqeve dhe planifikimit të transportit:** Planifikimi efektiv i destinimit të sipërfaqeve është i rëndësishëm për ofrimin e zgjidhjeve afatgjata të transportit të qëndrueshëm. Është thelbësore që zhvillimi i ri të mundësojë transport të qëndrueshëm, duke përfshirë ecjen si dhe qasjen e mirë në transportin publik. Zhvillimet e ardhshme në Prishtinë duhet të jenë të qëndrueshme sa i përket mënyrave dhe qasjes së qëndrueshme të transportit.
- **Promovimi i udhëtimit të qëndrueshëm si pjesë e projektimit të transportit:** Është e rëndësishme të sigurohet që zgjidhjet e reja për promovimin e mënyrave të qëndrueshme të transportit janë të përditësuara dhe reflektojnë praktikën dhe projektimin më të mirë. Përpilimi i udhëzuesve të ri të projektimit sa i përket udhëzimit dhe informimit mbi zhvillimin dhe zbatimin e masave lokale është i dobishëm për të ndihmuar standardizimin e skemave dhe për të siguruar që ato marrin parasysh praktikën më të mira ndërkombëtare të cilat mund të aplikohen me sukses, përderisa pasqyrojnë kontekstin lokal.
- **Mbështetja për masat e infrastrukturës me anë të “zgjidhjeve më të lehta” siç janë trajnimi dhe edukimi:** Zbatimi i zgjidhjeve inxhinierike për të nxitur përdorim më të madh të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit duhet të mbështetet nga iniciativat e marketingut, trajnimit dhe edukimit për t'i nxitur njerëzit t'i ndryshojnë sjelljet e tyre të udhëtimit. Zhvillimi i planeve të udhëtimit për shkolla dhe biznese do të ndihmojë në ndalimin e transportit me veturë në shkollë ose punë, ndërsa trajnimi i çiklizmit dhe sigurisë rrugore do të rrisë besimin për pjesëmarrësit në rrugë, gjatë ngasjes së biçikletës ose ecjes.

Integrimi i desinimit të sipërfaqeve dhe planifikimit të transportit

Disa qytete kanë miratuar me sukses një qasje të 'hierarkisë së përdoruesve të transportit' brenda strategjive të tyre të transportit. Ky është një angazhim për një listim prioritar gjatë përpilimit dhe zbatimit të vendimeve në lidhje me destinimin e sipërfaqeve dhe transportin. Nevojat e këmbësorëve, personave me probleme të lëvizshmërisë, çiklistëve dhe përdoruesve të transportit publik konsiderohen si pjesë e të gjitha skemave të reja. Një qasje e tillë do të mund të ndihmonte në transformimin e vendimmarrjes të planifikimit të transportit në Prishtinë.

Zhvillimi i iniciativave për zvogëlimin e pronësisë së veturave

Iniciativa të tilla si zhvillimi i klubeve të veturave për komunitetet, u ofrojnë banorëve lokal dhe bizneseve mundësinë të përdorin automjete private pa pasur nevojë ta posedojnë një automjet

privat. Skema të tilla ndihmojnë në reduktimin e pronësisë së veturave në qendrat urbane dhe si rezultat kontribuojnë në reduktimin e niveleve të mbingarkesës në qytet.

Zhvillimi i masave më të buta si trajnimi

Programet e trajnimit, të tilla si trajnimi i çiklistëve dhe këmbësorëve, si pjesë e planeve të udhëtimit mund të jenë efektive për të ndihmuar ndryshimin e sjelljes së udhëtimit, duke rritur besimin e njerëzve gjatë ecjes ose ngasjes së biçikletës, dhe përmirësimin e sigurisë rrugore në përgjithësi.

Plani i zbatimit të PMQU-së

Bazuar në strategjinë e preferuar për mobilitet urban në Prishtinë, është zhvilluar një plan veprimi i masave të propozuara që mbështesin vizionin dhe objektivat për tërë qytetin. Kjo siguron një program të llojeve të ndryshme të masave për mbulimin afatshkurtër (2019-20), afatmesëm (2021-2025) dhe afatgjatë (2026-2030). Një përmbledhje e planeve të përgjithshme të shpenzimeve për PMQU-në është paraqitur më poshtë duke mbuluar këto periudha kohore. Këto shifra janë indikative në kohën e tashme dhe do t'i nënshtrohen marrëveshjes për financimin në dispozicion të Komunës, në baza vjetore. Programi i përmbledhur i masave të PMQU-së të paraqitura në këtë dokument do të rishikohet dhe përpunohet në baza vjetore për të reflektuar rezultatin e studimeve të mëtejshme të fizibilitetit, si dhe angazhimin me palët e interesit.

Si pjesë e planit të zbatimit, është e rëndësishme të sigurohet që skemat e ofruara të kenë ndikim në reduktimin e mbingarkesës, përmirësimin e sigurisë rrugore dhe promovimin e formave të ndryshme të udhëtimit të qëndrueshëm në të gjithë qytetin. Pasi të miratohet nga Komuna, Plani do të kërkojë shqyrtim dhe monitorim të rregullt për tu siguruar që masat dhe iniciativat vazhdojnë të ofrojnë dhe mbështesin vizionin dhe objektivat e PMQU-së dhe se objektivat janë duke u përmbushur.

1. Hyrje

1.1 Hyrje

Komuna e Prishtinës ka hartuar Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për të kuptuar plotësisht problemet aktuale të rrjetit të transportit dhe për të identifikuar zgjidhjet e mundshme. Qëllimi është që qyteti të lëvizë drejt praktikave më të qëndrueshme të transportit, që do të ndihmojnë në arritjen e objektivave të transportit të qëndrueshëm dhe të cilësisë së ajrit. Plani bazohet në zhvillimin e një modeli të ri të transportit dhe në vlerësimin e opsioneve të ndryshme për përmirësimin e gjendjes aktuale të komunikacionit, transportit dhe parkimit, me qëllim nxitjen e ndryshimit të sjelljes dhe nxitjen e një ndryshimi në transportin modal drejt alternativave më të qëndrueshme. Ashtu si shumë qytete të tjera evropiane, edhe Prishtina vuan nga mbingarkesa në trafik që mund të ketë efekte negative për ekonominë, mjedisin dhe imazhin e qytetit. Cilësia e ajrit është një çështje veçanërisht e rëndësishme, ku qeveria identifikon në mënyrë aktive mënyrat për të përmirësuar nivelet e cilësisë së ajrit, në mënyrë që të përmbushen standardet e EU-së.

Ky dokument përcakton historikun e problemeve të transportit në Prishtinë, i mbështetur nga të dhënat kyçe të fituara përmes një pune të gjerësishme të anketimit, si dhe nga përfshirja dhe komentet e marra nga një numër i madh i grupeve dhe organizatave të palëve të interesit. Më tutje prezantohet një vizion i ri i transportit dhe një kornizë strategjike përpara se të përshkruhen elementet e ndryshme që mbështesin kornizën e re të transportit. Dokumenti përfundon me detajet mbi investimet dhe planet e veprimit të nevojshme për të sjellë vizionin e mobilitetit urban të qytetit dhe me një kornizë të rekomanduar monitorimi që do të vlerësojë se sa mirë intervenimet do t'i realizojnë objektivat e reja të PMQU-së (ang. SUMP).

Struktura e kapitullit është pasqyruar më poshtë.

Tabela 1: Struktura e dokumentit të PMQU-së

	Kapitulli	Përshkrimi
Kapitulli 2	Konteksti për Mobilitetin Urban në Prishtinë	Historiku i fushave kryesore të politikave që kanë të bëjnë me transportin dhe të dhënat e historikut mbi trendet aktuale, mënyrat e udhëtimit dhe problematikat në Prishtinë
Kapitulli 3	Zhvillimi i një Vizioni dhe Strategjie të re të Transportit për Prishtinën	Krijimi i një vizioni të ri të transportit që i përgjigjet sfidave të transportit, si dhe objektivave të politikave dhe elementeve mbështetëse
Kapitulli 4	Transporti Publik	Detajet e problematikave dhe propozimeve të transportit publik
Kapitulli 5	Modalitetet e udhëtimit aktiv	Detajet e problematikave dhe propozimeve për ecje dhe çiklizëm
Kapitulli 6	Sistemi Rrugor dhe Parkimi	Detajet e projekteve përkatëse rrugore, dhe problematikat dhe propozimet e parkimit
Kapitulli 7	Menaxhimi i Trafikut dhe Siguria Rrugore	Detajet e sigurisë rrugore dhe problematikat e menaxhimit të trafikut dhe propozimet për t'i adresuar ato
Kapitulli 8	Planifikimi për Mobilitetin e Qëndrueshëm Urban	Detajet e planifikimit paraprak në lidhje me mobilitetin urban (duke përfshirë planifikimin e udhëtimeve), çështjet gjinore në problematikat dhe propozimet për transport dhe mjedis
Kapitulli 9	Investimet dhe Financimi i PMQU-së	Detajet mbi aspektet e financimit, burimet e financimit dhe draft planin e veprimit (mbështetur nga Shtojcat)
Kapitulli 10	Struktura Institucionale e PMQU-së	Përcaktimi i problematikave dhe rekomandimeve në lidhje me strukturën institucionale për menaxhimin e PMQU-së

Kapitulli 11	Monitorimi i PMQU-së	Përcaktimi i problematikave që lidhen me monitorimin dhe hartimin e treguesve të performancës për të ndihmuar në monitorimin e planit
--------------	----------------------	---

Burimi: Mott MacDonald

PMQU-ja përcakton vizionin e transportit të qëndrueshëm të qytetit dhe objektivat, së bashku me një sërë propozimesh që janë zhvilluar për t'i arritur ato. Përmbajtja e planit i është nënshtruar konsultimeve të gjera, duke përfshirë një shumëllojshmëri të gjerë të çështjeve të ngritura nga palë të ndryshme të interesit. Ky plan ka shqyrtuar përmirësimet e mundshme të transportit për një afat më të gjatë kohor. Prandaj, është identifikuar një gamë e gjerë iniciativash për zbatimin e mundshëm brenda periudhës afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë.

2. Konteksti për Mobilitetin Urban në Prishtinë

2.1 Hyrje

Në mënyrë që të bëhen politika të drejta për të ardhmen në Prishtinë, është me rëndësi thelbësore që të kemi një kuptim të qartë të gjendjes aktuale, në aspektin e transportit urban dhe statistikave të mobilitetit, trendeve dhe të dhënave. Ky informacion dhe kjo analizë sigurojnë bazën e domosdoshme kundrejt së cilës mund të matet progresi. Kuptimi i politikave aktuale dhe masave tashmë të programuara për zbatim është një kusht i domosdoshëm për hartimin e PMQU-së dhe zhvillimin e masave dhe propozimeve të nevojshme për të përmirësuar transportin dhe mobilitetin në Prishtinë. Kjo nuk i referohet vetëm politikave të transportit, por edhe agjendave sektoriale dhe masave që ndikojnë në mobilitet në të ardhmen në mjedisin urban (p.sh. planet hapësinore, strategjitë e zhvillimit ekonomik ose konceptet e turizmit).

Si pjesë e punës për hartimin e PMQU-së së Prishtinës janë përdorur një gamë e gjerë e burimeve të të dhënave për të vlerësuar karakteristikat aktuale të mobilitetit urban dhe për të identifikuar një sërë çështjesh dhe problemesh kyçe që duhet adresuar. Kjo ka përfshirë:

- Shqyrtimin e dokumenteve relevante të politikave që kanë të bëjnë me mobilitetin urban;
- Mbledhjen e të dhënave të trafikut dhe transportit nëpërmjet anketimeve të ndërmarra në gjithë qytetin; dhe
- Angazhimin me palët e interesit të qytetit dhe publikun për të kuptuar perceptimet dhe qëndrimet e ndryshme ndaj shërbimeve të transportit në Prishtinë.

Detaje të mëtejshme janë paraqitur në *“PQMU-ja e Prishtinës – Raporti i Ndërmjetëm i Analizës”*, si dhe janë paraqitur në përmbledhjet e mëposhtme.

2.2 Shqyrtimi i të dhënave dhe studimeve (përfshirë legjislacionin dhe strategjitë)

2.2.1 Korniza ligjore

Kornizat ligjore dhe rregulloret që janë relevante për mobilitetin e qëndrueshëm urban, në nivelin qendror të Kosovës dhe nivelin lokal të Prishtinës, janë si në vijim:

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

- Rregullorja për Transportin Rrugor në Territorin e Komunës së Prishtinës (2013);
- Rregullorja për Organizimin dhe Bashkëpunimin e Komunës me fshatrat, vendbanimet dhe lagjet urbane të Komunës së Prishtinës (2010);
- Rregullorja për caktimin e linjave dhe itinerarit të transportit urban të rregullt të udhëtarëve me autobusë në territorin e komunës së Prishtinës (2006); dhe
- Rregullorja për caktimin e rrjetit të linjave dhe itinerarit të transportit urban dhe urbano-periferik të udhëtarëve me autobusë në territorin e komunës së Prishtinës (2010).

2.3 Planet, Politikat dhe Strategjitë relevante

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

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

Në nivel komunal, dokumentet relevante përfshijnë:

- Plani Zhvillimor Komunal i Prishtinës (PZHK) 2012-2022;
- Plani Zhvillimor Urban i Prishtinës (PZHU) 2012-2022;
- Planet Rregulluese Urbane (PRrU) për Prishtinë; dhe
- Planet Rregulluese të Hollësishme

2.3.1 Plani Zhvillimor Komunal (PZHK) 2012-2022

Ky është një plan multi-sektorial që përcakton qëllimet afatgjatë për qytetin, për të arritur zhvillimin ekonomik, social dhe hapësinor, me një plan që mbulon tërë zonën e komunës, duke përfshirë zonat urbane dhe ato rurale. Elementet kryesore që kanë të bëjnë me mobilitetin urban (dhe rural) janë përmbledhur si në vijim:

- Inter-modaliteti midis transportit rrugor dhe hekurudhor – inkurajon ndërtimin e rrugëve dhe terminaleve hekurudhore pranë njëri-tjetrit;
- Përmirësimi i rrjeteve të transportit publik (linja hekurudhore; linja të dedikuara të autobusëve;) për t'i mundësuar njerëzve të punojnë në kryeqytet, gjersa vazhdojnë të jetojnë diku tjetër; zhvillimi i linjave të rregullta dhe të besueshme të transportit publik dhe modernizimi i automjeteve të transportit publik; realizimi i një sistemi efikas të transportit publik, gjithashtu duke rritur densitetin urban;
- Rritja e qasshmërisë në rrjetet ndërkombëtare të transportit (lidhja me korridoret evropiane);
- Synimi drejt një mobiliteti të qëndrueshëm, gjithëpërfshirës dhe të shëndetshëm, një qytet që është i lehtë në qasje dhe udhëtim;
- Infrastruktura e mobilitetit duhet të zhvillohet me një perspektivë afatgjatë në të cilën merren parasysh nevojat e ardhshme dhe zhvillimet e ardhshme urbane, hapësinore dhe teknologjike;
- Lëvizja e njerëzve dhe mallrave në mënyrë efikase dhe të qëndrueshme;
- Krijimi i një sistemi të plotë dhe efikas të komunikacionit, për qytetin dhe zonën e tij më të gjerë urbane, për të mbajtur komunikacionin transit jashtë qytetit; zbatimi i "unazave" për të organizuar rrjetet e transportit;
- Krijimi i një sistemi efikas të parkimit të veturave në qytet dhe një 'pikë transferimi' për parkimin e veturave në periferi, për të zvogëluar hyrjen e automjeteve në qendrën e qytetit (brenda rrethit të qendrës, qendrës historike);

- Mirëmbajtja e vazhdueshme e rrugëve të vjetra dhe ndërtimi i atyre të reja për një transport më efikas (sidomos në zonat rurale);
- Ruajtja dhe fuqizimi i lidhjeve hekurudhore (ose rrugëve të tramvajit) me drejtime të ndryshme urbane (aeroporti, terminali i autobusëve, qendra e qytetit);
- Zhvillimi i një rrjeti të shtigjeve të çiklizmit dhe përmirësimi i sigurisë së këmbësorëve dhe linjave pa pengesa; një politikë progresive për këmbësorë në zonën qendrore që do të ndërmerret paralelisht me sigurimin e objekteve të reja të parkimit dhe korsive për biçikleta: si parakushte për përmirësimin e mjedisit urban.
- Organizimi i transportit të mallrave brenda qytetit (kohët e kufizuara të qasjes, automjetet e vogla me emetim më të ulët, etj.). Një zhvillim urban policentrik – një model i vendbanimeve multipolare ose policentrike, të parashikuara për të siguruar një nivel të lartë të lehtësive dhe një prani të përhapur të aktiviteteve në zonën më të gjerë urbane, duke reduktuar kështu kërkesën për mobilitet. Tri qendra:
 - Qendra 1 (qendra e vjetër e qytetit), Qendra 2 (qendra e re e qytetit në jug) dhe Qendra 3 (qendra veriore e Prishtinës). Rritja dhe përmirësimi i rrjetit të mobilitetit në Prishtinë: çdo strukturë policentrike ka nevojë për një sistem efikas të mobilitetit, bazuar jo vetëm në rrugë për vetura private, por edhe në transport publik dhe mënyra alternative të transportit.
- Një stacion ndër-modal (inter-modal) me pajisje të tilla si: stacioni i autobusëve, 'pika e transferimit' me kapacitet të madh, lidhja e drejtpërdrejtë me linjën hekurudhore metropolitane dhe lidhja me aeroportin (me linjën metropolitane, me autobus);
- Zona në perëndim të qytetit ka një pozitë qendrore sa i përket të gjitha rrjeteve të transportit kombëtar dhe ndërkombëtar, dhe mund të bëhet një qendër ndër-modale për menaxhimin e transportit të mallrave në Ballkan. Për shpërndarjen e mallrave brenda qytetit, mund të përdoren automjetet elektrike;
- Plani i referohet nevojës për hartimin e një Plani të Mobilitetit përveç PZHK-së, i zhvilluar duke iu referuar orientimeve të mëposhtme:
 - reduktimi i zhurmës dhe ndotjes së ajrit, dhe promovimi i masave për reduktimin e shpenzimit të energjisë, duke përfshirë veprimet që ulin nivelet e ndotjes nga transporti dhe inkurajojnë zëvendësimin e flotës së automjeteve publike dhe private;
 - përmirësimi i sigurisë rrugore, në veçanti në lidhje me sektorët e cënueshëm të shoqërisë (p.sh. fëmijët, të moshuarit, personat me aftësi të kufizuara, këmbësorët, çiklistët, etj.);
 - përmirësimi i qasshmërisë së qëndrueshme në tërë qytetin, duke trajtuar problemet e përjashtimit social;
 - ruajtja e qytetit historik, forcimi i lidhjeve me mënyrat e përshtatshme të mobilitetit dhe zvogëlimi i ndikimit në mjedisin dhe trashëgiminë lokale të qytetit;
 - sigurimi i një hierarkie të rrjetit rrugor, me qëllim të racionalizimit të përdorimit më të mirë të rrjetit, përmirësimi të rrjedhës së komunikacionit dhe adresimit të mbingarkesës në trafik;
 - rritja e ndryshimit modal drejt mënyrave më të qëndrueshme të transportit, përfshirë transportin publik, si dhe çiklizmin dhe ecjen;
 - sigurimi i integritetit midis sistemeve të ndryshme dhe rrjeteve të ndryshme të transportit, përmes një niveli të lartë të dizajnit urban dhe zgjidhjeve ndërtimore;
 - përmirësimi i efikasitetit të transportit publik lokal dhe komoditetit të tij;
 - zhvillimi i sistemeve telematike për të mbështetur mobilitetin urban; dhe
 - vendosja e masave të synuara të menaxhimit të kërkesës (p.sh. menaxhimi i parkimit dhe mobilitetit).

2.3.2 Plani Zhvillimor Urban i Prishtinës (PZHU) 2012-2022

Është plan strategjik multi sektorial i cili përcakton synimet afatgjata për zhvillim dhe menaxhim të zonës urbane. Objektivi i përgjithshëm është përmirësimi i kushteve brenda qytetit përmes identifikimit të problemeve kryesore dhe zhvillimit të një sërë planesh-veprimi sektoriale për t'i adresuar këto probleme. Elementët kryesorë që kanë të bëjnë me mobilitetin urban janë përmbledhur më poshtë:

- Lidhja e nyjave kryesore të transportit midis Prishtinës dhe pjesës tjetër të vendit përmes lidhjeve rrugore, hekurudhore dhe ajrore;
- Investimet në rrjetet rrugore komunale për të përmirësuar kushtet dhe lidhjen midis qendrave urbane dhe fshatrave lokale (p.sh. rrugët lokale);
- Zhvillimi dhe përmirësimi i transportit publik nëpërmjet një sërë iniciativash:
 - Përmirësimi i shërbimeve të autobusëve urban dhe ndërrurban, duke përfshirë linjat/rrjetet e autobusëve;
 - Krijimi i zgjidhjeve afatgjata për një sistem efektiv transiti masiv në lidhje me autobusët-tranzit (Bus Rapid Transit – BRT), duke marr parasysh edhe transportin publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT), tramvajet dhe zhvillimin e transportit të pa-motorizuar me kushte të përmirësuara për lidhjet e këmbësorëve dhe çiklistëve me transportin urban;
 - Krijimi i një terminali multimodal në zonën industriale ndërmjet Prishtinës dhe Fushë Kosovës, në mes të rrugës së unazës së brendshme dhe rrugëve Prishtinë – Fushë Kosovë dhe Prishtinë – Mitrovicë duke përdorur hekurudhën ekzistuese dhe pastaj duke u shtrirë në qendër të qytetit.
- Reduktimi i numrit të mjeteve motorike private që qarkullojnë në bërthamën urbane të qytetit dhe adresimi i çështjeve të trafikut të mbingarkuar në qendër të qytetit;
- Përmirësimi i kushteve në qytet, si për këmbësorët ashtu edhe për çiklistët, me shtigje të përmirësuara të çiklizmit dhe përmirësim të trotuareve për këmbësorë. Sipas nevojës, kjo përfshin riprojektimin e rrugëve, bulevardëve, shesheve për të siguruar lidhje më të mirë dhe qasshmëri për përdoruesit. Do të hiqen të gjitha pengesat për lëvizjen e këmbësorëve dhe të çiklistëve në tërë qytetin dhe synohet që të merren parasysh zgjerimet e zonave ekzistuese të këmbësorëve, duke konvertuar pjesë të autostradës në zona prioritare për këmbësorë;
- Do të bëhen kontrole të rregullta të automjeteve për nivelet e emetimit, si pjesë e kontroleve të rregullta teknike të automjeteve;
- Zhvillimi i nismave për parkim, që mbulon si hapësirat publike ashtu edhe ato private të qytetit. Përveç zonës në qendër të qytetit, objektet për parkim do të sigurohen në rrugët radiale që lidhen me zonën e unazës qendrore të qytetit, për të zvogëluar numrin e automjeteve që shkojnë në qendër të qytetit;
- Në këto lokacione do të sigurohet transporti publik për të ofruar qasje më të lehtë në zona të ndryshme të qytetit duke përdorur rrugët e transportit urban. Krijimi i një sistemi të qarkullimit të trafikut në një drejtim, në pjesën kryesore urbane, do të ndihmojë gjithashtu në përmirësimin e funksionimit komercial të shërbimeve të autobusëve në qytet; dhe
- Sigurimi i mbështetjes dhe promovimit të mënyrave të pa-motorizuara të transportit (ecjes dhe çiklizmit) duke tërhequr të rinjtë për t'u angazhuar në këto mënyra, si dhe mbështetja e aktiviteteve sportive dhe rekreative duke promovuar kështu shëndetin publik. Për qëllime rekreative lokale do të inkurajohet dhe promovohet një shumëllojshmëri e iniciativave në rrugët dhe sheshet e qytetit.

2.3.3 Planet Rregulluese Urbane (PRrU) për Prishtinën

Planet Rregulluese Urbane (PRrU) përcaktojnë kushtet për rregullimin e hapësirës, si dhe rregullat për vendosjen e ndërtesave në parcela të veçanta të tokës urbane. Plani Zhvillimor

Komunal është bazë për çdo PRRU dhe në kuadër të Komunës së Prishtinës janë hartuar plane rregullative për këto zona: Arbëria III, Dardania, Dodona, Kalabria, Lakërishte, Mati I, Mati III, Medrese-Çamëri, Muhaxhirët, Pejton, Prishtinë e Re (3 zona: Lindje, Qendër, Perëndim) Qendra 1, Qendra 2, Ulpiana, Sofalia, Tophane, Zona Ekonomike, Plani rregullues i hollësishëm – Kodra e Trimave 1, Plani rregullues i hollësishëm për Blloqet “B17”, “B18”, “B19”, “B20” të lagjes Mati 1, Plani rregullues i hollësishëm për tërësinë urbane “B” të lagjes Prishtina e Re – Zona Lindje.

2.4 Angazhimi i palëve të interesit dhe opinioni publik në kuadër të PMQU-së së Prishtinës

Identifikimi i palëve relevante të interesit dhe kuptimi i rolit të tyre potencial dhe pjesëmarrja në PMQU janë të rëndësishme për arritjen e qëllimeve të përgjithshme të PMQU-së së Prishtinës. Është hartuar një strategji e angazhimit të palëve të interesit për të përkrahur PMQU-në e Prishtinës, që ka për qëllim të ofrojë një sërë mundësish për palët e interesuara, shoqatat dhe individët në tërë qytetin për të ndarë pikëpamjet dhe idetë e tyre rreth çështjeve dhe temave të ndryshme të mobilitetit urban në Prishtinë.

2.4.1 Angazhimi i palëve të interesit dhe mendimet e adresuara

Si pjesë e procesit të PMQU-së u organizuan një sërë punëtorish me palë të interesit që synonin përfshirjen e një spektri të gjerë organizatash të qytetit në zhvillimin e Planit. Takimi fillestar i palëve të interesit u mbajt në maj të vitit 2017 për të marrë pikëpamjet e palëve të interesuara mbi gjendjen aktuale të mobilitetit në Prishtinë. Palët e interesuara kanë ardhur nga mjediset e ndryshme, duke përfshirë edhe:

- Anëtarët e Këshillit Drejtues
- Anëtarët e Grupit Punues
- Operatorët e transportit publik dhe privat
- Shoqatat e taksive
- Agjencitë rrugore
- Policinë
- Universitetet
- Organizatat e personave me nevoja të veçanta
- OJQ-të
- Zyrtarët e ndryshëm komunal

Problematikat kryesore të ngritura kanë përfshirë probleme në lidhje me rrjetin e transportit publik sa i përket mungesës së integritit të shërbimeve dhe biletave, si dhe lidhjeve të dobëta në disa pjesë të qytetit. Përhapja e taksive të paligjshëm gjithashtu konsiderohej si një problem, shpesh duke guaruar me firmat e regjistruara si dhe me operatorët e autobusëve.

Trafiku i mbingarkuar dhe mungesa e rregullimit të problemit të parkimit u përmendën si probleme kyçe që duhen adresuar në kuadër të PMQU-së. Për sa i përket mënyrave aktive të lëvizjes/udhëtimit, mungesa e infrastrukturës së çiklistëve dhe këmbësorëve dhe rrjeteve rrugore konsiderohej pengesë për tërheqje më të madhe të përdorimit të këtyre mënyrave. Ndotja e ajrit dhe zhurma nga trafiku i mbingarkuar në qendër të qytetit, u konsiderua nga palët e interesit si një problem që duhet adresuar.

Figura 1: Diskutim në grup i palëve të interesit

Burimi: Mott MacDonald

Figura 2: Punëtori e PMQU-së në Prishtinë

Burimi: Mott MacDonald

Palët e interesit kanë marrë në konsideratë një sërë temash specifike të mobilitetit urban, duke përfshirë transportin publik, qarkullimin e automjeteve dhe parkimin, mënyrat aktive të lëvizjes dhe hapësirat publike dhe cilësinë e jetës. Atyre iu kërkua që të shqyrtojnë çështjet kryesore të problemeve në këto tema modale, si dhe aspektet pozitive që ishin gjithashtu të dukshme në Prishtinë. Më poshtë është paraqitur një bashkërendim i çështjeve kryesore.

Figura 3: Përmbledhje e komenteve lidhur me problemet dhe çështjet e transportit në Prishtinë

Çfarë nuk funksionon si duhet në Prishtinë?

Transporti Publik

Taksitë ilegale
Mungesa e informacioneve dhe e sistemit informativ
Qasja e dobët për persona me aftësi të kufizuara
Mungesa e biletës së integruar
Mosbesueshmëria
Mungesa e prioriteteve për transport publik

Mënyrat aktive të lëvizjes dhe hapësirat publike

Automjetet e parkuara në trotuare dhe vende për këmbësorë
Mungesa e infrastrukturës së çiklizmit
Pothuajse nuk ka asnjë komponent për personat me aftësi të kufizuara në hapësirat publike
Përdorimi i papërshtatshëm i hapësirave publike dhe rrugëve
Niveli jo i kënaqshëm i sigurisë së këmbësorëve dhe çiklistëve
Numër i vogël i parqeve dhe zonave të gjelbra, hapësirave për relaksim

Qarkullimi i automjeteve dhe Parkimi

Trafiku i mbingarkuar
Problemet me parkimin, përfshirë problemet me vendparkimet për automjetet e personave me aftësi të kufizuara
Mungesa e rregulloreve për hyrjen e automjeteve të rënda në qendër të qytetit
Aktivitet i ulët i policisë

Cilësia e jetës

Ndotja e ajrit dhe zhurma
Siguria
Jeta kulturore dhe sportive

Burimi: Mott MacDonald

Përderisa janë identifikuar një sërë çështjesh dhe sfidash kryesore të mobilitetit urban, u adresuan dhe aspektet aktuale pozitive të udhëtimit dhe transportit, siç janë përmbledhur më poshtë.

Figura 4: Përmbledhje e komenteve lidhur me atë se çfarë funksionin si duhet në Prishtinë

Çfarë funksionon si duhet në Prishtinë?

Transporti Publik	Qarkullimi i automjeteve dhe Parkimi
<p>Futja e flotës së autobusëve të rinj modern</p> <p>Njerëzit kanë filluar t'i përdorin më shumë autobusë e rinj</p> <p>Çmime të lira të biletave të udhëtimit</p> <p>Mbulueshmëri e mirë e shërbimeve të taksive në tërë qytetin</p> <p>Është vërejtur një përmirësim në disa linja të autobusëve</p>	<p>Vendosja e pengesave për qetësim të komunikacionit dhe anti-parking për të menaxhuar trafikun dhe parkimin</p> <p>Qendra e monitorimit të komunikacionit</p>
Mënyrat aktive të lëvizjes dhe hapësirat publike	Cilësia e jetës
<p>Shfrytëzim i mirë i aseteve natyrore (Parku i Gërmisë)</p> <p>Ekzistojnë hapësira të gjelbra nëpër tërë qytetin (dhe ato po zgjerohen)</p> <p>Sigurimi i ndriçimit në të gjitha vendkalimet e këmbësorëve</p> <p>Niveli i shenjëzimit të rrugëve konsiderohet si mjaft i mirë</p> <p>Kushte të mira për këmbësorë në qendër të qytetit</p>	<p>Është përmirësuar ndriçimi i rrugëve në disa lagje</p> <p>Po bëhet monitorimi i cilësisë së ajrit</p> <p>Brenda qytetit ekzistojnë qendra të mira kulturore</p>

Burimi: Mott MacDonald

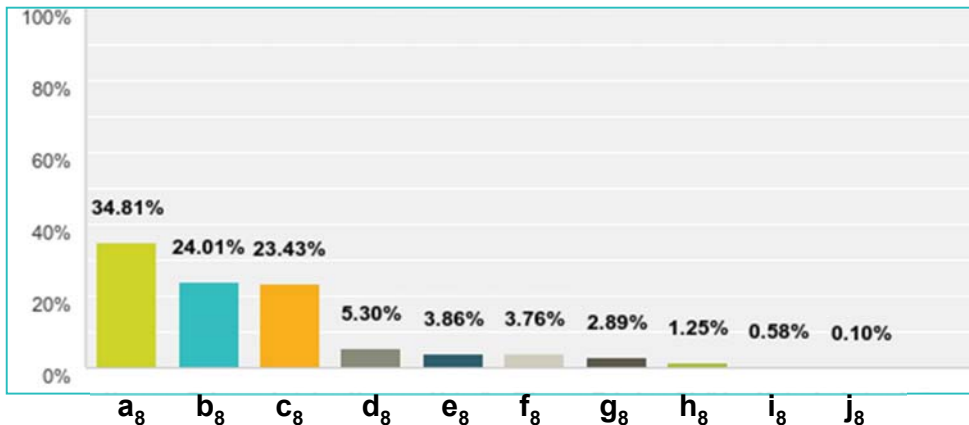
Sa i përket transportit publik (shërbimet e autobusëve dhe taksive), prezenca së fundmi e një flotë të re të autobusëve në disa rrugë, u konsiderua nga palët e interesit të jetë një hap shumë inkurajues përpara, drejt përpjekjes për të krijuar një nivel më tërheqës të shërbimit. Futja graduale e një flote më moderne, së bashku me çmimet relativisht të ulëta, siguron një alternativë tërheqëse të opsioneve të udhëtimit, krahasuar me përdorimin e automjeteve për disa banorë, dhe nivele më të larta të përdoruesve po fillojnë të shihen në shërbimet ku përdoren autobusët të rinj.

Përderisa ekzistojnë probleme në lidhje me rregullimin e kompanive të taksive në Prishtinë, shtrirja e shërbimit të tyre në qytet, ofron një nivel të mirë zgjedhjeje për banorët dhe vizitorët, në aspektin e përbushjes së kërkesës lokale. Sigurimi i lëvizjes së këmbësorëve në qendër të qytetit është përmirësuar ndjeshëm në vitet e fundit, me lëshimin në funksion të hapësirës së gjerë për këmbësorë, si dhe përdorimin e hapësirave të gjelbra që përbëjnë një pjesë kyçe të aseteve rekreative të Prishtinës.

Bulevardi Nënë Tereza ofron një strukturë të shkëlqyeshme për këmbësorët që të shijojnë dyqanet në qendër, si dhe shërben si pikë-takim kulturor, sidomos gjatë mbrëmjeve ku është vërejtur që një numër i madh njerëzish mblidhen në qendër të qytetit. Në gjithë qytetin, një program i ri i përmirësimit të ndriçimit rrugor që po futet në funksion në shumë lagje lokale të qytetit, u vlerësua si shumë pozitive, sa i përket përmirësimit të sigurisë dhe qetësisë gjatë ecjes nëpër qytet gjatë mbrëmjeve.

2.5 Anketimi online i udhëtimit

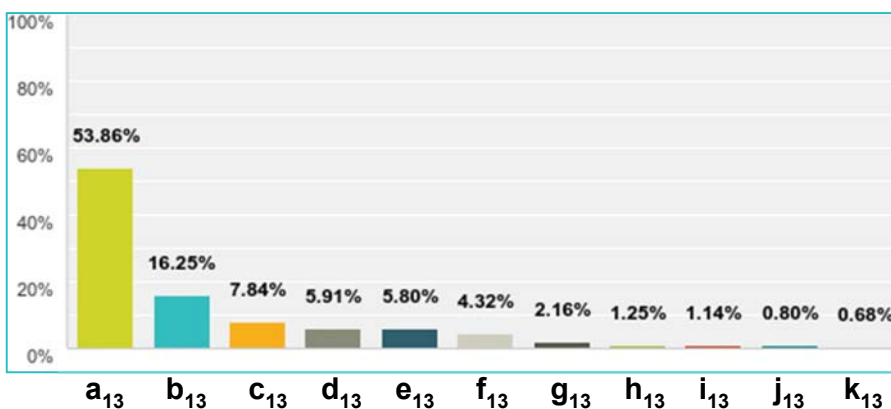
Në mbështetje të aktiviteteve të angazhimit të palëve të interesit për PMQU-në e Prishtinës, u zhvillua një anketim gjithëpërfshirës online për të siguruar një pikëpamje të përgjithshme nga banorët, bizneset dhe vizitorët në Prishtinë në aspekte të ndryshme që kanë të bëjnë me komunikacionin dhe transportin. Ndërmjet muajit maj dhe korrik të vitit 2017, janë plotësuar rreth 1600 pyetësorë me informacione të shumta rreth çështjeve të ndryshme të udhëtimit. Shumica e përgjigjeve janë marrë nga njerëz nën moshën 45 vjeç (gati 85% e përgjigjeve të përgjithshme). Të anketuarit ishin kryesisht meshkuj, duke përbërë më shumë se dy të tretat e pyetësorëve të plotësuar.

Figura 5: Anketimi online i PMQU-së së Prishtinës – mënyra kryesore e transportit

a₈ – Ngas veturë (vetëm) [Car Driver (on your own)]
 b₈ – Ecje (Walk)
 c₈ – Autobus apo tren (Bus or coach)
 d₈ – Ngas veturë (me udhëtarë) [Car Driver (with passenger/s)]
 e₈ – Veturë (si udhëtar) (Car (as passenger))
 f₈ – Të tjera (ju lutemi shpjegoni) [Other (please specify)]
 g₈ – Taksi (Taxi)
 h₈ – B biçikletë (Cycle)
 i₈ – Motoçikletë apo biçikletë e motorizuar (Motorbike or moped)
 j₈ – Automjet transportues i lehtë apo i rëndë [Light or Heavy Goods Vehicle (LGV or HGV)]

Sa i përket mënyrës kryesore të transportit të përdorur nga të anketuarit për udhëtimet e tyre, përgjigjja më e shpeshtë ishte vetura, e cila përbën gati 35% të të gjitha përgjigjeve. Udhëtimet me autobus dhe në këmbë përbënin 24% respektivisht 23.5% të udhëtimeve, gjë që është pozitive sa i përket kërkesës së përgjithshme për udhëtim të qëndrueshëm në qytet. Të anketuarve iu kërkua që të japin arsyen e tyre për zgjedhjen e mënyrës së transportit, me arsyetimin kryesor të dhënë si shpejtësia e udhëtimit (pak më shumë se 33% e të anketuarve). Një e treta e të anketuarve gjithashtu komentuan se nuk kishin asnjë mënyrë alternative të udhëtimit, kështu që, ka pak zgjedhje për ta që të ndryshojnë mënyrat e udhëtimit.

Më shumë se 50% e të anketuarve komentuan se vendosja e pajisjeve dhe infrastrukturës së përmirësuar të çiklizmit (duke përfshirë korsitë e çiklizmit, etj.) do t'i inkurajonte ata ta shfrytëzonin më shumë këtë mënyrë të udhëtimit. Vetëm 16% e të anketuarve mendonin se asgjë nuk do t'i inkurajonte ata që të përdorin këtë mënyrë transporti. Prandaj, ka disa shenja inkurajuese që sigurimi i masave të reja në rrugë, për të përmirësuar kushtet dhe sigurinë për çiklistët, do t'i inkurajonte ata ta konsideronin këtë mënyrë të udhëtimit.

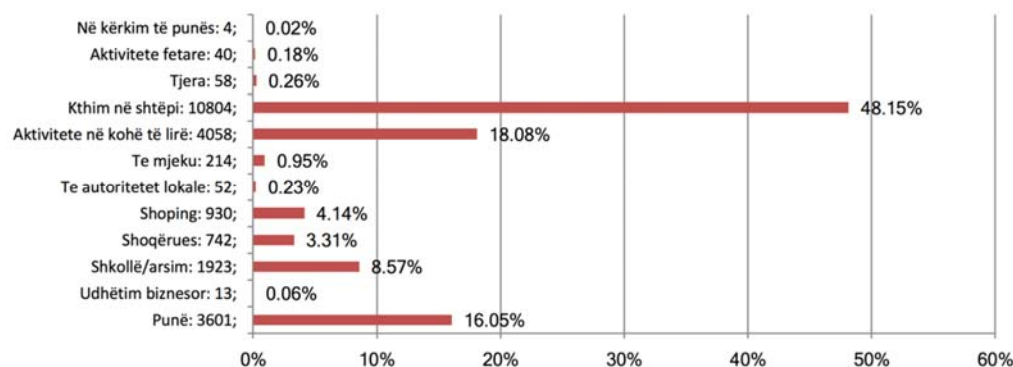
Figura 6: Masat që do t'i inkurajonin njerëzit të udhëtojnë me biçikletë

- a₁₃ – Rritja e mundësive për udhëtim me biçikleta (p.sh. Shirita biçiklete)
- b₁₃ –Asgjë nuk do të më shtynte të ngas biçikletë
- c₁₃ – Të tjera (ju lutem shpjegoni)
- d₁₃ – Vend parkim i sigurt për biçikleta në vendin e arritjes
- e₁₃ – Informata për rrjetin e çiklizmit, bashkë me hartën e shiritave dhe vend parkimeve të biçikletave
- f₁₃ – Vendosja e skemës së huazimit të biçikletave në Prishtinë
- g₁₃ – Promovimi i dobisë shëndetësore të çiklizmit
- h₁₃ – Mundësi dushi e dollapësh për të lënë gjërat personale me të arritur në destinacion
- i₁₃ – Zbritja ose huaja që ofrohet për blerje të biçikletave
- j₁₃ – Inicimi i ngjarjeve dhe fushatave për përdorimin e biçikletave për vajtje-ardhje nga puna
- k₁₃ – Mundësi trajnimi për përdorim të biçikletave për të rritur vetëbesimin

2.6 Anketimi i familjeve lidhur me udhëtimin

Për të marr një pasqyrë më të detajuar të transportit në Prishtinë është ndërmarrë një anketim i plotë i familjeve, për të identifikuar modelet dhe karakteristikat aktuale të udhëtimit në gjithë qytetin. Format i anketimit të familjeve u bazua në një strukturë të pyetësorit të përdorur rregullisht në vendet e tjera të BE-së, veçanërisht në Gjermani dhe në Republikën Çeke. Përmbajtja e pyetësorit që u përpilua kishte për qëllim të grumbullonte informacione rreth mënyrave të udhëtimit, si dhe preferencat specifike të të anketuarve në lidhje me mënyrat e ndryshme të transportit. Ndërmjet 26 majit dhe 27 korrikut janë ndërmarrë gjithsej 3064 intervista të banorëve, të anketuara në një total prej 124 qarqeve regjistruese brenda Prishtinës dhe zonave përreth. Kjo barazohet me një total prej 1274 familjeve ku janë kryer intervistat. Brenda secilit qark regjistruer, është aplikuar një metodë e shpërndarjes së rastësishme të mostrave, në parim të probabilitetit të bazuar në proporcion, për përzgjedhjen individuale të familjeve, me intervista sy me sy të kryera me anëtarët e familjes mbi moshën 15 vjeçare.

Figura 8: Anketimi i familjeve lidhur me udhëtimin – Qëllimi i udhëtimit

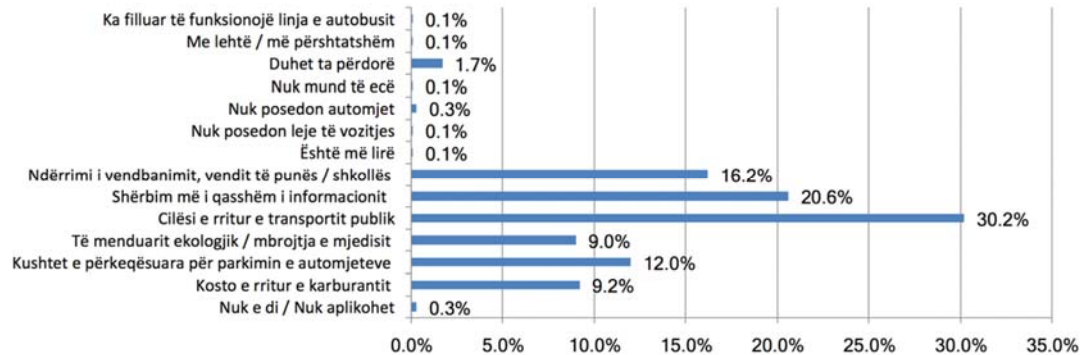


Burimi: Dotsresearch

Sipas anketave rezultoi se 62% e përdoruesve tani udhëtojnë më shumë me autobus se 5 vite më parë, duke treguar rritjen e popullaritetit të kësaj mënyre të transportit brenda Prishtinës. Për ata njerëz që përdorin transportin publik në qytet, arsyeja më e popullarizuar për ta bërë këtë është për shkak të cilësisë së rritur të shërbimeve të transportit publik që janë në dispozicion (që përbëjnë mbi 30% të përgjigjeve). Ky është tregues i qartë i mbështetjes për nisma të tilla, si futja e flotës së autobusëve të rinj që po transformojnë cilësinë e përgjithshme të “ofertës” së transportit publik në Prishtinë. Arsyet tjera pozitive për përdorimin e autobusit përfshijnë ofrimin e më shumë informatave për shërbimet (oraret dhe informacionet mbi shërbimet), si dhe afërsinë e vendeve të punës / shkollave të afërta me shërbimet e transportit publik. Problemet

me mungesën e vendparkimeve në dispozicion (ose kushtet e këqija) përbëjnë 12% të përgjigjeve se përse njerëzit parapëlqejnë të përdorin transportin publik.

Figura 9: Anketimi i familjeve lidhur me udhëtimin – Arsyet për shfrytëzimin e transportit publik në Prishtinë



Burimi: Dotsresearch

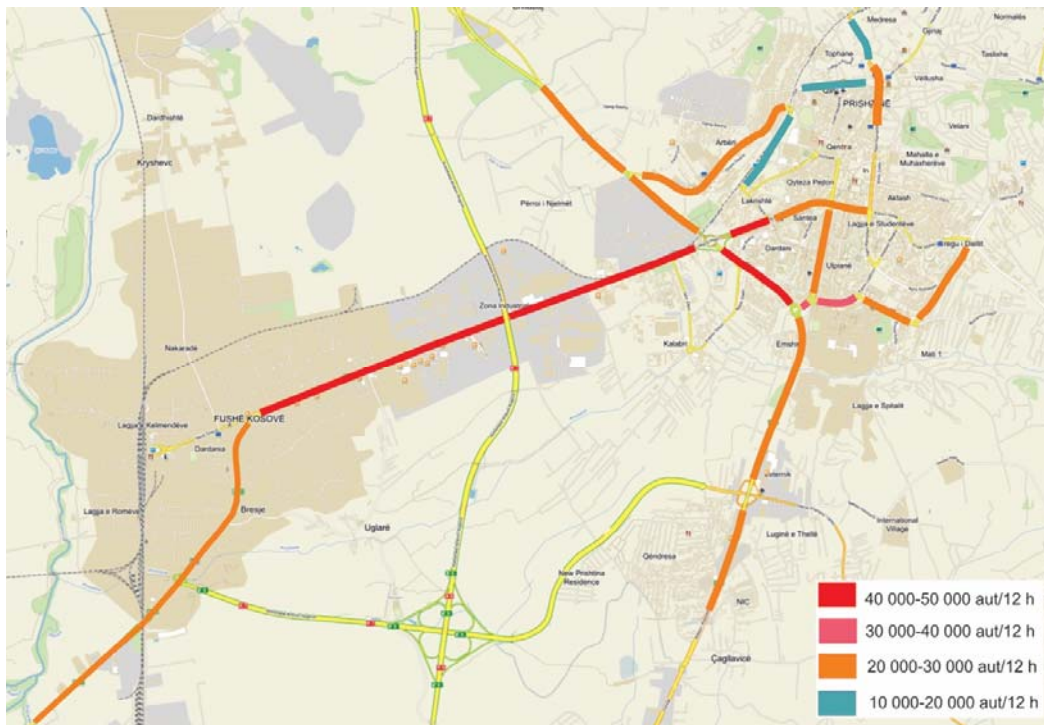
2.7 Anketat e komunikacionit – matjet në trafik

Anketat e komunikacionit, gjegjësisht matjet në trafik, janë kryer në pranverën e vitit 2017. Në kuadër të zonës së anketimit, përveç qytetit të Prishtinës, janë përfshirë edhe komunat e Fushë Kosovës, Graçanicës dhe Kastriotit. Matjet në trafik janë zhvilluar gjatë një periudhe 12 orëshe, nga ora 06:00 deri në orën 18:00, si dhe disa matje gjatë një periudhe 24 orëshe.

Pas analizës së të dhënave të anketës u konstatua se trafiku më i mbingarkuar ndodh në rrugët e mëposhtme:

- Rrugët Magjistrale M9 (që lidhin qytetin e Prishtinës me Fushë Kosovën)
- M2 (që lidh qytetin e Prishtinës me Mitrovicën dhe Ferizajn në drejtim të Shkupit).

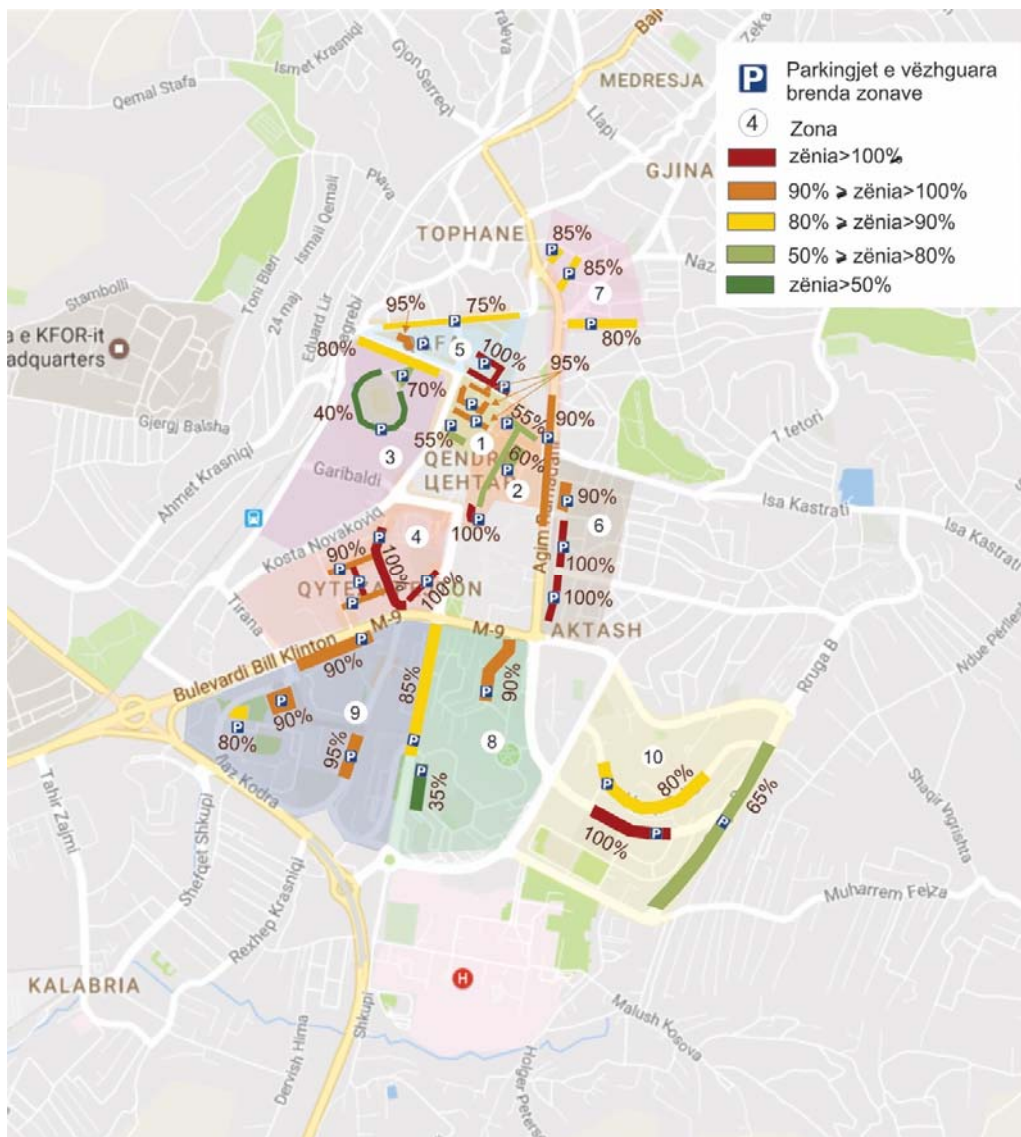
Nëpër këto rrugë, brenda 12 orëve (nga ora 06:00 deri ne ora 18:00) në të dy drejtimet, qarkullojnë rreth 25.000 – 45.000 automjete / 12 orë. Në qendër të qytetit trafiku më i mbingarkuar në të dy drejtimet ndodh në rrugët: "Bill Klinton", në të cilën qarkullojnë rreth 48.000 automjete / 12 orë, dhe "Fehmi Lladrovci", në të cilën qarkullojnë rreth 33.000 automjete / 12 orë. Gjendja e ngarkesës së komunikacionit në qytetin e Prishtinës, është paraqitur në figurat e mëposhtme.

Figura 10: Gjendja e ngarkesës në komunikacion (të gjitha automjetet)

Burimi: HK ZK, Google maps

Anketimet rreth parkimit janë kryer në 10 zona dhe u zhvilluan nga ora 06:00 deri në orën 18:00, me forma të ndryshme të mbledhjes së të dhënave që mbulojnë hapësirat e parkimit jashtë rrugës dhe në rrugë. Pas analizës së të dhënave është konstatuar se rreth gjysma e përdoruesve janë përdorues afatgjatë të hapësirave të parkimit.

Figura 11: Shfrytëzimi i zonave të parkimit



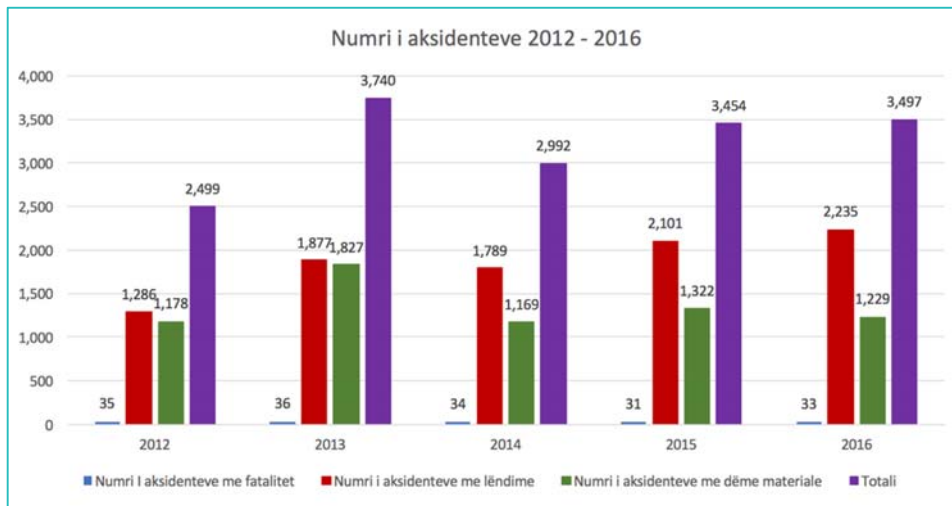
Burimi: MM CZ, Google maps

2.8 Aksidentet në komunikacion në Prishtinë

Brenda zonave urbane, sfida kryesore është trajtimi i mbingarkesës së komunikacionit, zvogëlimi i ndikimeve në mjedis, përmirësimi i cilësisë së jetës për banorët, planifikimi i transportit funksional dhe zvogëlimi i rrezikut nga aksidentet rrugore. Në kuadër të punës për analizën e gjendjes, janë vlerësuar statistikat e aksidenteve në trafikun lokal në rajonin e Prishtinës, duke përfshirë shkaqet dhe pasojat kryesore. Analiza e aksidenteve të trafikut për Prishtinën është paraqitur më poshtë për periudhën ndërmjet vitit 2012 dhe 2016, në bazë të të dhënave në dispozicion nga regjistrat e policisë. Gjithashtu është bërë krahasimi me statistikat për nivelet e aksidenteve në vendet e tjera të BE-së. Është e qartë që gjatë kësaj periudhe ka pasur një rritje të përgjithshme të nivelit të aksidenteve në qytet. Të dhënat e siguruara nga Policia e Kosovës kanë nxjerrë në pah që shkakun kryesor të aksidenteve gjatë kësaj periudhe ka

qenë faktori njeri, ku shumica e incidenteve kanë ardhur si rrjedhojë e mospërshtatjes së shpejtësisë së automjetit ndaj kushteve të rrugëve lokale.

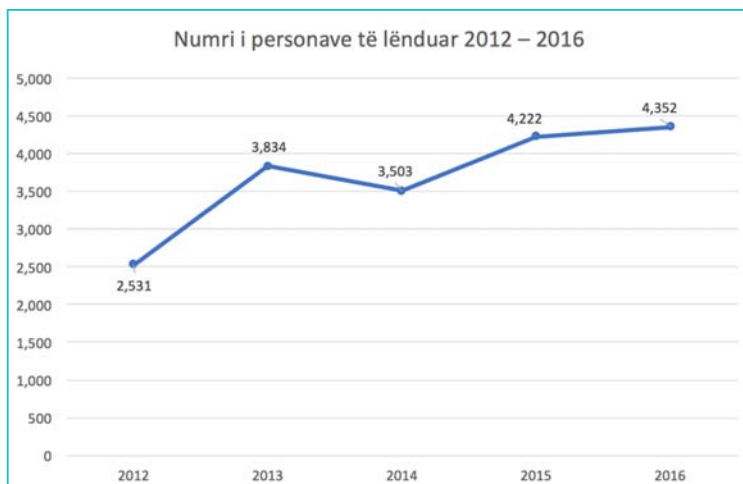
Figura 12: Numri i aksidenteve të trafikut 2012 - 2016



Burimi: Mott MacDonald CZ

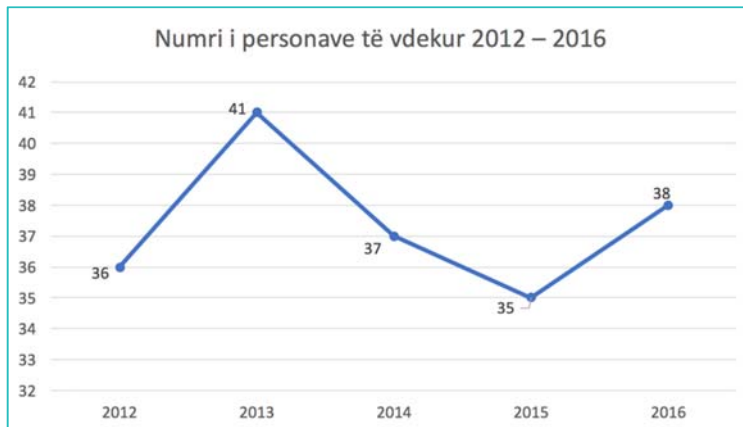
Është e qartë që gjatë periudhës 2012 – 2016 ka pasur një rritje mesatare vjetore të aksidenteve prej 9%. Sa u përket aksidenteve në komunikacion me të lënduar dhe dëme materiale (të automjeteve) në Prishtinë ka pasur një rritje mesatare vjetore prej 13% (tek aksidentet me të lënduar) dhe 5% (tek aksidentet me dëme materiale). Rënie është shënuar vetëm tek aksidentet me fatalitet, të cilët kanë rënë për 1%, gjë që është pozitive. Diagrami në vijim paraqet numrin e personave të lënduar si rrjedhojë e aksidenteve të trafikut ndërmjet viteve 2012 – 2016 që gjithashtu përbën trend në rritje gjatë kësaj periudhe. Numri mesatar i personave të lënduar për 100,000 banorë në BE është 283, ndërsa në Prishtinë ky numër është 3 herë më i lartë në krahasim me numrin mesatar në BE.

Figura 13: Numri i personave të lënduar në aksidente të trafikut 2012 – 2016



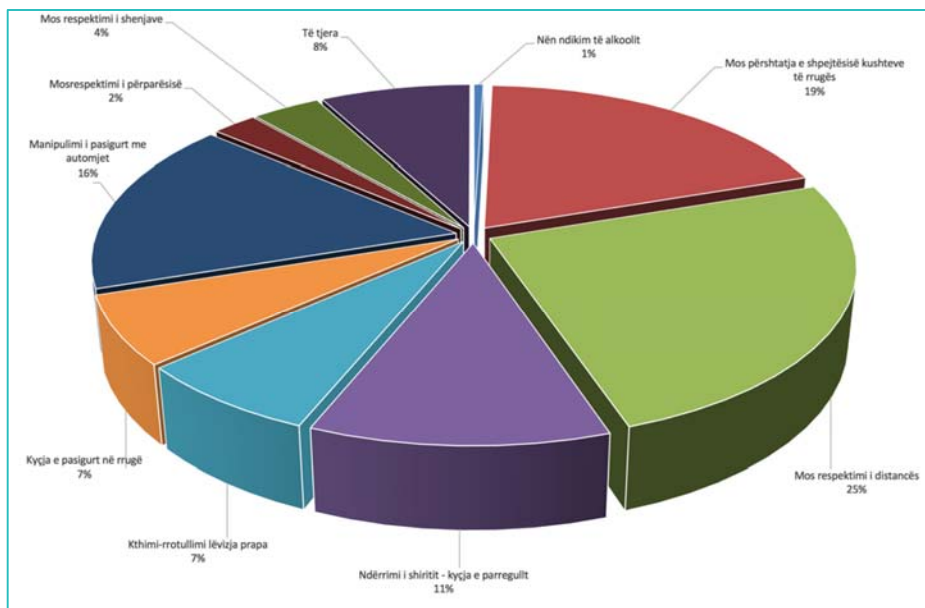
Burimi: Mott MacDonald CZ

Diagrami më poshtë paraqet numrin e personave të vdekur në aksidente të trafikut në Prishtinë. Numri mesatar i vdekjeve në 1,000,000 banorë për qytet është përafërsisht për një të tretën më i madh se numri mesatar për vendet e tjera të BE-së.

Figura 14: Numri i personave të vdekur në aksidente të trafikut 2012 – 2016

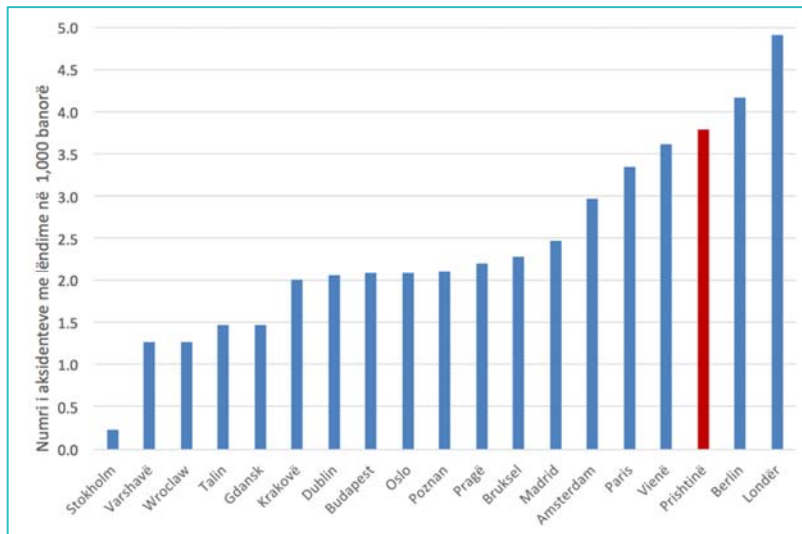
Burimi: Mott MacDonald CZ

Nëse analizohet më nga afër shkaku i aksidenteve të trafikut në Prishtinë, aksidentet në masë të madhe kanë qenë pasojë e faktorit njeri, ku shumica e shoferëve nuk kanë përshtatur shpejtësinë e automjetit të tyre me kushtet e rrugëve lokale.

Figura 15: Faktorët e aksidenteve

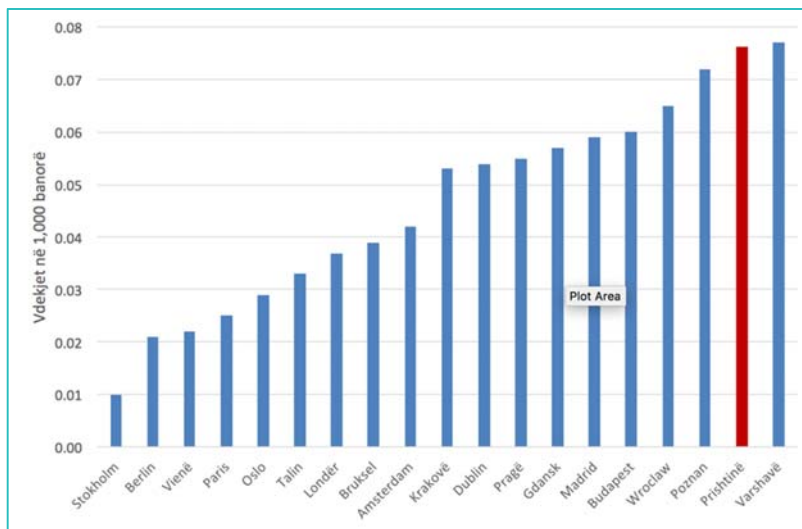
Burimi: Mott MacDonald CZ

Nëse e krahasojmë numrin e aksidenteve me lëndime në qytete të përzgjedhura evropiane, Prishtina radhitet goxha poshtë krahasuar me vendet e tjera të BE-së, me një mesatare prej 3.79 aksidentesh trafiku me lëndime për 1,000 banorë. Prishtina renditet e 17-ta prej qyteteve të mëdha evropiane të përzgjedhura, siç është përmbledhur më poshtë.

Figura 16: Aksidentet e trafikut në qytete të mëdha evropiane – aksidentet me lëndime

Burimi: Mott MacDonald CZ

Ekzistojnë edhe statistika të tjera lidhur me numrin e vdekjeve si pasojë e aksidenteve të trafikut për 1,000 banorë. Në krahasim me numrin e vdekjeve në qytete të tjera evropiane, Prishtina (me 0.076 të vdekur për 1,000 banorë) sërish renditet poshtë karshi qyteteve të tjera të BE-së.

Figure 17: Aksidentet e trafikut në qytete të mëdha evropiane – numri i vdekjeve

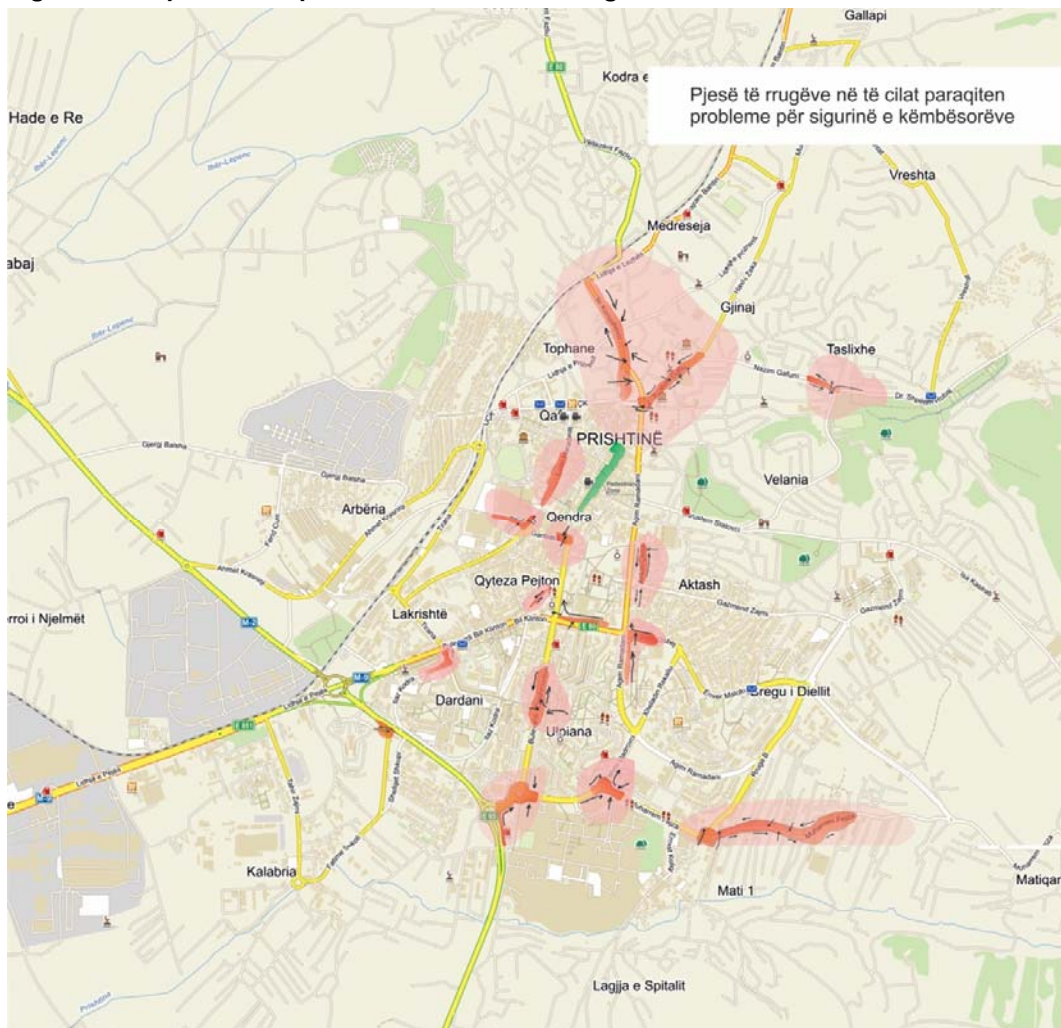
Burimi: Mott MacDonald CZ

Bazuar në analizën e aksidenteve të trafikut në rajonin e Prishtinës, në përgjithësi ka pasur një trend në rritje sipas statistikave të mbledhura për pesë vitet e fundit. Gjithashtu ka pasur rritje të aksidenteve të trafikut me lëndime. Si zhvillim pozitiv në aspektin e sigurisë rrugore në Prishtinë mund të konsiderohet vetëm rënia e lehtë në rritjen mesatare vjetore të aksidenteve me fatalitet. Prandaj, është e rëndësishme që të shqyrtohen opsionet për përmirësimin e sigurisë rrugore në të gjithë Prishtinën dhe në zonat përreth në aspektin e menaxhimit të shpejtësisë dhe zvogëlimit të ekspozimit ndaj rrezikut të aksidenteve për këmbësorët në qendër të qytetit ku aktualisht ka mbingarkesë të lartë të trafikut.

2.8.1 Siguria e këmbësorëve në Prishtinë

Duke pasur parasysh nivelin e lartë të qarkullimit të trafikut në qendrën e qytetit, është bërë vlerësimi i përgjithshëm i hapësirave ku ka rreziqe dhe probleme të mundshme të sigurisë. Diagrami në vijim paraqet ato hapësira ku ka problem me sigurinë e këmbësorëve në qytet. Këto lokacione do të analizohen më nga afër për të identifikuar opsionet për përmirësimin e sigurisë rrugore në kuadër të punës për zhvillimin e strategjisë së re të mobilitetit urban për qytetin.

Figura 18: Hapësirat me probleme ekzistuese të sigurisë së këmbësorëve në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald CZ

2.9 Përmbledhje

Analizat e mobilitetit urban, duke përfshirë rezultatin e anketave të transportit, si dhe komentet e palëve të interesit, nxjerrin në pah një numër sfidash që janë adresuar dhe janë reflektuar në zhvillimin e kornizës së mobilitetit të ri urban për Prishtinën. Sa i përket demografisë së qytetit, Prishtina ka një popullatë të re që duhet mbështetur përmes opsioneve dhe zgjedhjeve të udhëtimit; një sërë çështjesh për gratë që kanë të bëjnë me qasjen në transportin e rregullt privat dhe mundësinë për të përdorur transportin publik; si dhe rritjen e shpejtë të popullsisë me një migrim të lartë nga zonat rurale në ato urbane.

Duke pasur parasysh nivelin e lartë të papunësisë dhe mungesën e tregjeve të punës, është e rëndësishme të rritet roli i transportit dhe mobilitetit urban në mbështetjen e aspiratave për zhvillim dhe rritje ekonomike në të ardhmen. Ndërkohë, nevojitet integrim më i madh i 'pikave kryesore të transferimit' (ku mund të kalohet nga një mënyrë e udhëtimit në tjetrën) në të gjithë qytetin dhe një rrjet i ri i integruar i autobusëve për të zgjeruar mundësitë e udhëtimit nëpër Prishtinë dhe për të përmbushur kërkesat e ardhshme, si dhe për të përmirësuar rregullsinë dhe besueshmërinë.

Sa u përket mënyrave aktive të transportit, ka mungesë të vendkalimeve të sigurta për këmbësorë, ndërsa nevojitet përmirësimi i infrastrukturës së këmbësorëve/çiklistëve për të nxitur shtimin e veprimtarisë së ecjes/çiklizmit. Përjetohen nivele të larta të mbingarkesës në trafik dhe vonesa për shkak të trafikut të lartë në rrugët kryesore, dyndjes dhe mbingarkesës në kryqëzime dhe segmente të rrjetit rrugor, si dhe parkim afatgjatë në qendër të qytetit, me shumë hapësira të parregulluara ose të pa menaxhuara në mënyrë efektive në të gjithë Prishtinën.

Për më tepër, ekziston nevoja për vetëdijesim më të madh se si lidhjet e transportit mund të ndikojnë në shfrytëzimin efikas të trashëgimisë kulturore të qytetit, të pasurive (duke përfshirë qasjen në parqe/hapësira të gjelbëruara si dhe vende të trashëgimisë), si dhe në nevojën për një ekuilibër të përmirësuar të destinimit të sipërfaqeve dhe planifikimit të transportit për të përmirësuar qasjen në vende të tilla, duke përfshirë përmirësimin e kushteve për personat me nevoja të veçanta për të zgjeruar mundësitë e udhëtimit në qytet.

3. Zhvillimi i Strategjisë së re të Mobilitetit Urban për Prishtinën

3.1 Hyrje

Bazuar në analizën e mobilitetit urban në Prishtinë, rezultatet e sondazheve të bëra për të përcaktuar mënyrat dhe karakteristikat e mobilitetit urban dhe komentet nga palët e interesit, sfidat kryesore për qytetin janë përmbledhur si në vijim:

- Veçoritë e rëndësishme demografike të qytetit në raport me karakteristikat dhe shprehitë e udhëtimit:
 - Prishtina ka një popullatë të re e cila duhet të mbështetet në aspektin e opsioneve dhe zgjedhjeve të udhëtimit;
 - Ekzistojnë një sërë problemesh për gratë kur udhëtojnë në Prishtinë sa i përket qasjes në transportin e rregullt privat dhe gjithashtu mundësisë për të përdorur transportin publik;
 - Në vitet e fundit, ka pasur një rritje të shpejtë të popullsisë në Prishtinë, me një migrim të lartë nga zonat rurale në zonën urbane të qytetit.
- Roli i transportit në mbështetjen e rritjes ekonomike dhe punësimit:
 - Prishtina ka nivel të lartë të papunësisë dhe mungesë të tregjeve të punës dhe është e rëndësishme të rritet roli i transportit dhe mobilitetit urban në mbështetjen e aspiratave të zhvillimit dhe rritjes ekonomike në të ardhmen.
- Prishtina ka objekte të fuqishme kulturore dhe të trashëgimisë që duhet të merren parasysh më shumë;
 - Duhet të ketë një vetëdije më të madhe se si lidhjet e transportit mund të shfrytëzojnë më së miri trashëgiminë kulturore të qytetit, pasuritë (duke përfshirë qasjen në parqe/hapësira të gjelbëruara, si dhe vendet e trashëgimisë) dhe të kenë ndikim në zvogëlimin e ndikimeve mjedisore në qytet në tërësi.
- Niveli i mbingarkesës në trafik dhe i vonesave në qytet është i lartë:
 - Trafiku i madh në rrugët kryesore që lidhen me pjesën tjetër të Kosovës, si dhe qendrën e qytetit (shpesh edhe përtej periudhave kumore të udhëtimit);
 - Janë një numër kryqëzimesh dhe segmentesh të rrjetit rrugor që janë të mbingarkuara përtej kapacitetit të tyre në të gjithë Prishtinën; dhe
 - Ka nivele të larta të aktivitetit të parkimit afatgjatë në qendër të qytetit, me shumë hapësira të parregulluara ose të menaxhuara në mënyrë joefektive (çështje të zbatimit).
- Janë një numër çështjesh të integritit të mobilitetit urban që duhet adresuar:
 - Stacioni i autobusëve ndodhet në zonën urbane, stacioni hekurudhor në Fushë Kosovë, 6 km nga Prishtina dhe aeroporti 16 km larg qendrës. Nevojitet integrim më i madh në mes të 'pikave kryesore të transferimit' (ku mund të kalohet nga një mënyrë e udhëtimit në tjetrën) në të gjithë qytetin.
 - Nevojitet një rrjet i ri i integruar i autobusëve që lidh shërbimet me zonat potenciale të rritjes në të gjithë qytetin.
 - Ndërkohë që, ka përmirësime në aspektin e sjelljes së autobusëve të rinj, nevojitet një qasje e re e rrjetit për të integruar më tepër shërbimet për të zgjeruar mundësitë e

- udhëtimit nëpër Prishtinë dhe për të përmbushur kërkesat e ardhshme, si dhe për të përmirësuar rregullsinë dhe besueshmërinë;
- Besueshmëria e përmirësuar e shërbimeve të autobusëve është kritike për të tërhequr kërkesa të reja dhe për të inkurajuar mënyra tjera të udhëtimit kundrejt përdorimit të veturave.
 - Numri aktual i shtigjeve ekzistuese për këmbësorë dhe çiklistë në gjithë qytetin është i kufizuar:
 - Ka mungesë të hapësirave për kalim të këmbësorëve (nëkalime dhe mbikalime) që mundësojnë kalimin e sigurt si për këmbësorët, ashtu edhe për çiklistët;
 - Komentet e palëve të interesit kanë treguar që nevojitet përmirësimi i infrastrukturës së këmbësorëve/çiklizmit për të nxitur shtimin e aktivitetit të ecjes/çiklizmit.
 - Sa i përket çiklizmit, kjo mënyrë transporti përdoret shumë pak si mënyrë e rregullt e udhëtimit në Prishtinë:
 - Problemet me sigurinë në rrugë vazhdojnë të paraqesin shqetësim dhe cenueshmëri për çiklistët, me shtigje të kufizuara të çiklizmit në rrugë dhe mungesë të infrastrukturës për t'i inkurajuar njerëzit të udhëtojnë me biçikleta.
 - Duhet të përdoret më mirë hapësira në zonat urbane për të inkurajuar më shumë përdorimin e objekteve kulturore të qytetit dhe për të mbështetur rritjen ekonomike të qendrës së qytetit:
 - Kjo kërkon ekuilibër më të madh mes planifikimit urban (destinimit të sipërfaqeve) dhe planifikimit të transportit për të shfrytëzuar më mirë pasuritë dhe hapësirat e gjelbëruara të qytetit, krahas përmirësimit të qasjes në vende të tilla;
 - Ekziston dëshira për të përmirësuar kushtet për njerëzit me nevoja të veçanta që të zgjerojnë opsionet e udhëtimit në qytet në kuadër të qëllimit për përmirësimin e qasjes për të gjithë përdoruesit e transportit në qytet.

3.2 Zhvillimi i vizionit të ri të mobilitetit urban për Prishtinën

Bazuar në gjetje kryesore dhe në hulumtimet mbi udhëtimin dhe mobilitetin urban është formuluar një vizion i ri i mobilitetit për Prishtinën. Qëllimi kryesor ishte që të adresoheshin këto gjetje dhe të gjendet një përgjigje e përshtatshme.

Vizioni i ri i mobilitetit për Prishtinën është përkufizuar si më poshtë:

“Prishtina do të jetë një qytet i pastër, i gjelbër dhe dinamik me mobilitet të qëndrueshëm, i cili është i qasshëm dhe i përballueshëm për të gjithë banorët dhe vizitorët e tij.

Duam ta krijojmë një qytet i cili ka një sistem që mbështet jetën e përditshme për lagjet në mënyrë intime dhe i cili promovon sportin, rekreacionin dhe mënyrat aktive të jetesës.

Prishtina do të jetë vend i kulturës, historisë dhe inovacionit.”

Në mbështetje të këtij vizioni të ri janë një numër objektivash strategjike të nivelit të lartë:

- Të menaxhohet rrjeti i transportit në mënyrë efektive për të siguruar efikasitetin e rrjetit, si dhe për të zvogëluar vonesat e panevojshme dhe mbingarkesën në trafik.
- Të menaxhohen shprehitë e parkimit në mënyrë më efektive për të zvogëluar transportin e motorizuar në qendër të qytetit duke promovuar udhëtimin e qëndrueshëm, duke përfshirë transportin publik, ecjen dhe çiklizmin.
- Të mirëmbahet dhe përmirësohet qasja në objektet dhe shërbimet kyçe për të gjithë – duke përfshirë hapësirat e gjelbra të qytetit dhe objektet e tij kulturore.
- Të zvogëlohen viktimat e aksidenteve rrugore, në veçanti përdoruesit e cenueshëm të rrugës, duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit.
- Të përmirësohen kushtet mjedisore për komunitet në Prishtinë duke zvogëluar ndikimet negative të transportit në mjedisin e qytetit.
- Të promovohen mënyrat e shëndetshme të jetesës për njerëzit e Prishtinës, duke përfshirë zvogëlimin e ndikimit negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmës.
- Të inkurajohen qytetarët e Prishtinës që të ndjehen si në shtëpi në qytet – gjithsecili me përgjegjësi për të marrë parasysh nevojat e transportit të të gjithë përdoruesve.

3.3 Zhvillimi i Strategjisë së re të Mobilitetit Urban për Prishtinën

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

Skenari	Qëllimi	Mjetet e përgjithshme
Skenari proaktiv	Skenari proaktiv thekson bashkëpunimin e mënyrave individuale të transportit me qëllim të përzgjedhjes, për secilin rast të kërkesës për transport, së mënyrës më efektive të transportit. Kjo bëhet përmes organizimit aktiv të sistemit mbështetës dhe ndikimit në përzgjedhjen e mënyrës së transportit të njerëzve. Në këtë mënyrë kontrollohet puna e përgjithshme e transportit. Qëllimi i skenarit është që të arrihet cilësi më e lartë e jetës në qytet.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rrjeti rrugor me komfort të shkallëzuar të transportit – komforti i ulët në qendrën e qytetit dhe i lartë në pjesën e unazës së brendshme 2. Politika e re dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi 3. Zhvillimi dhe prioritetet për transportin publik duke përdorur të gjitha mënyrat në dispozicion 4. Përmirësimi i kushteve cilësore për transportin e këmbësorëve dhe të çiklistëve duke përfshirë përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike 5. Teknologjitë informative për zgjedhje të lehtë të mënyrave të transportit ose kombinim të tyre
Skenari liberal	Skenari liberal ia lë plotësisht në dorë	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zhvillimi i rrugëve të reja

Skenari	Qëllimi	Mjetet e përgjithshme
	<p>përdoruesit të vendosë se cilën mënyrë të transportit ta përdorë në qytet dhe nuk ka ambicie të ndikojë në këtë vendim. Ky skenar nuk preferon asnjë mënyrë transporti mbi të tjerat. Qëllimi është që të sigurohet infrastrukturë sa më e mire e mundshme për nevoja të transportit.</p>	<p>për transport individual duke përfshirë rrugët radiale për në qendrën e qytetit</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Nuk përfshin rregullimin e konsiderueshëm të parkimit dhe zhvillimin e objekteve të parkimit në qendër, zbatimi 3. Zhvillimi i transportit publik nëse nuk ndikon negativisht në transportin me vetura 4. Përmirësimi i infrastrukturës së ecjes dhe ciklizmit nëse nuk ndikon negativisht në transportin me vetura 5. Mbështetja e automjeteve elektrike individuale për të përmirësuar cilësinë e ajrit
Skenari i mirëmbajtjes	<p>Skenari i mirëmbajtjes në përgjithësi nuk ndërton infrastrukturë të re. Ai trajton gjendjen e infrastrukturës ashtu siç është tani për të minimizuar rrezikun që infrastruktura e re të tërheqë më tepër vetura. Ky skenar më tepër përqendrohet në përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese dhe në mënyra më të mira për kontrollimin e trafikut.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese dhe sjellja e saj në gjendje të përsosur 2. Politika dhe sistemi i ri i parkimit me rregullim të çmimit në qendrën e qytetit, zbatimi 3. Zhvillimi i transportit publik dhe prioritetet për transportin publik për aq sa lejon rrjeti 4. Rindërtimi i infrastrukturës ekzistuese të ecjes dhe ciklizmit 5. Përdorimi i teknologjive të informacionit për rritjen e kapacitetit të sistemit të transportit

Këta skenarë janë hartuar për të pasqyruar rezultatet e punës analitike për të identifikuar çështjet dhe problemet kyçe të mobilitetit urban në Prishtinë dhe për të zhvilluar një kornizë të re strategjike për t'i adresuar ato. Secili skenar është projektuar për të përmbushur vizionin dhe objektivat e PMQU-së së Prishtinës. Këta skenarë përfshinin një gamë të gjerë të zgjedhjeve dhe masave të ndryshme të mobilitetit urban që u përdorën për të krijuar një numër opsionesh të ndryshme strategjike siç janë paraqitur më poshtë.

U mbajt një punëtori me palët e interesit për të diskutuar skenarët e ndryshëm dhe për të vlerësuar se cili duhet të përdoret për strategjinë e PMQU-së. Të gjitha palët e interesit ishin të mendimit që skenari proaktiv i përshtatej më së miri situatës së Prishtinës. Më tej puna u përqendrua në përcaktimin e masave dhe fokusit strategjik të tre skenarëve të mundshëm të PMQU-së në mënyrë që të bëhet vlerësimi gjithëpërfshirës dhe krahasimi i tyre, duke përdorur një kombinim të modelimit të transportit, analizës së kostos-përfitimit dhe analizës me shumë kritere (AShK). Rezultati i kësaj pune vlerësuese është zgjedhja e një skenari strategjike të preferuar që është shndërruar në një Plan të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Prishtinë.

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

3.3.1 Bëjë diçka 1 – Skenari proaktiv

Ky skenar fokusohet në zhvillimin e transportit publik në të gjithë qytetin me një hierarki të re të rrjetit (linjat kryesore/dytësore), duke i kushtuar vëmendje të veçantë korridoreve kyçe për në Prishtinë dhe ritjen e qasjes në qendrën urbane.

Janë propozuar objekte të reja ‘Parko dhe Udhëto’ (“Park and Ride” – objekte ku parkohen veturat dhe udhëtimi vazhdohet me transport publik, taksi, biçikletë apo duke ecur) në çdo rrugë radiale për në qytet së bashku me një skemë të re të transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT). Do të zbatohen masa prioritare në korridoret kryesore për të mbështetur besueshmërinë e përmirësuar dhe nivelin e shërbimit. Sistemi i integruar i biletimit do të rrisë atraktivitetin e transportit publik.

Për të përforcuar këtë fokus të transportit publik nevojiten masa të fuqishme të menaxhimit të kërkesës, me përmirësim të zbatimit dhe kontrollit të parkimit në korridoret kryesore, zbatimin e masave kontrolluese të parkimit në qendrën urbane, si dhe zbatimin e tarifave të parkimit.

Ekziston gjithashtu një përqendrim i theksuar në rrjetet e reja të qëndrueshme të transportit, ku rrjetet e reja / të zgjeruara të rrugëve për këmbësorë dhe çiklistë integrohen me rrugët e transportit publik të qytetit dhe zhvillimin e ri që është planifikuar në qytet.

Teknologjia e përmirësuar e sistemit të kontrollit të trafikut urban do të përdoret për të kontrolluar dhe përmirësuar lëvizjen nëpër Prishtinë, duke përfshirë menaxhimin e qasjes në objekte garazhuese dhe vendparkimet dhe menaxhimin e hapësirave përcjellëse të transportit publik (duke përfshirë ‘Parko dhe Udhëto’).

Ky opsion strategjik përfshin kombinimin e mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe rregullimin e fuqishëm/rrëptë të lëvizjes së veturave për të inkurajuar kalimin në mënyra të qëndrueshme të transportit.

Veçoritë kryesore:

- Rikonfigurimi i rrjetit të transportit publik në të gjithë qytetin (linjat kryesore dhe dytësore), me infrastrukturë të re dhe të mirëmbajtur të vendndaljeve të autobusëve;
- Përqendrimi në korridoret kryesore për në Prishtinë – transport publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) dhe zhvillimi i modelit ‘Parko dhe Udhëto’ dhe lidhjeve të shpejta të transportit publik për në / në të gjithë qendrën e qytetit;
- Prioritetet për transport publik – futja e shiritave të veçantë për autobusë në korridoret kyçe dhe në qarkoren e brendshëm të qytetit;
- Sistemi i biletës së integruar do të rrisë atraktivitetin e transportit publik;
- Kufizimet e qasjes në qendrën urbane për të inkurajuar ndërrimin e mënyrës së udhëtimit dhe për të promovuar ecjen/çiklizmin;
- Zbatimi i tarifave të parkimit, zona e parkimit të kontrolluar në qendër të qytetit dhe zbatimi më i madh i rregullave të parkimit;
- Përmirësimet selektive të kapaciteteve të kryqëzimeve/rrjetit dhe masat e menaxhimit të shpejtësisë;
- Zhvillimi i rrjeteve mbështetëse të këmbësorëve dhe çiklistëve që lidhin periferitë me qendrën e qytetit; dhe
- Masat kontrolluese të planifikimit urban për të minimizuar përdorimin e makinave në zgjerimet e reja të qytetit, duke përfshirë skemën e klubit të veturave.

3.3.2 Bëjë diçka 2 – Skenari liberal

Ky skenar zbaton një qasje më të balancuar drejt realizimit të përmirësimeve të qëndrueshme të transportit në Prishtinë. Fokusi vazhdon të jetë në zhvillimin e transportit publik në të gjithë qytetin me një hierarki të re të rrjetit (linjat kryesore/sekondare) dhe rritjen e qasjes në transportin publik në qendrën e qytetit. Megjithatë, nevojat e ngasësve të mjeteve motorike pasqyrohen krahas nevojave të përdoruesve të transportit publik. Qëllimi është të sigurohet lëvizja më e mirë e të gjithë përdoruesve të rrugës sipas këtij opsioni strategjik.

Një nivel i kufizuar i masave prioritare për autobusët në qasjet drejt qendrës së qytetit dhe në qarkoren e qendrës së qytetit do të rrisë nivelin e përgjithshëm të shërbimit të transportit publik në të gjithë qytetin. Një nivel i caktuar i zbatimit të rregullorave të trafikut lidhur me parkimin në qendrën e qytetit dhe kufizimet e synuara të qasjes do të inkurajojnë kalimin në mënyra më të qëndrueshme të transportit, duke mos u shkaktuar pengesë ngasësve të tjerë të mjeteve motorike.

Do të zbatohet një përzgjedhje e përmirësimeve të rrjetit të rrugëve të synuara që ka për qëllim zvogëlimin e mbingarkesës (trajtimin e pikave më të shprehura të mbingarkesës) dhe përmirësimin e qarkullimit për të gjitha automjetet. Masat e menaxhimit të shpejtësisë do të zbatohen për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të promovuar më mirë mënyrat e lëvizjes pa mjete motorike.

Ka një fokus në rrjetet e reja të qëndrueshme të transportit, ku këto mund të akomodohen lehtësisht dhe të integrohen me mirë me linjat e transportit publik në qytet dhe me zgjerimin e ri që planifikohet në qytet.

Ky opsion strategjik pasqyron një qasje më të balancuar ndaj zgjidhjeve të qëndrueshme të transportit për të adresuar problemet e transportit në qytet (d.m.th. me përqendrim më të ulët në menaxhimin e fuqishëm të kërkesës dhe investim të synuar në infrastrukturë të re në lokacione strategjike kyçe).

Veçoritë kryesore të këtij skenari përfshijnë:

- Krijimin e rrjetit të ri të transportit publik në gjithë qytetin (ndarja e rrugëve në kryesore dhe dytësore);
- Masat e kufizuara prioritare të transportit publik, në rastet kur një gjë e tillë mund të akomodohet lehtësisht në qytet;
- Menaxhimin selektiv të trafikut në qasjet drejt qendrës së qytetit dhe inkurajimin e mënyrave të ndryshme të transportit për lëvizjet drejt qendrës së qytetit;
- Zbatimin e rregullave për parkim për ta menaxhuar trafikun në zonat e banimit dhe në qendrën e qytetit – por pa zbatuar zonën e kontrollit për parkim ose tarifën e parkimit;
- Zhvillimin e lidhjeve të reja të rrugëve dhe lidhjet në gjithë qytetin për të përmirësuar lëvizjen radiale për në Prishtinë dhe jashtë saj. Kjo përfshin edhe disa përmirësime selektive të kapacitetit të kryqëzimeve/rrjetit ku këto mund të akomodohen;
- Masat për menaxhimin e shpejtësisë dhe zonat e sigurisë në afërsi të shkollave;
- Zhvillimin e rrjeteve mbështetëse për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit; dhe
- Zbatimin e skemës së klubeve të veturave në gjithë qytetin për të ofruar opsion shtesë të udhëtimit për komunitetet dhe bizneset lokale.

3.3.3 Bëj diçka 3 – Skenari i mirëmbajtjes

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

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

Masat prioritare në shkallë të vogël dhe përmirësimet e kryqëzimeve do të përmirësojnë qarkullimin e trafikut dhe do të trajtojnë mbingarkesën në trafik në të gjithë qytetin. Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese do të përforcojë këto masa, ndërsa shërbimet dhe infrastrukturat e përmirësuar për këmbësorë dhe çiklizëm do të tërheqin përdorues të rinj të këtyre mënyrave. Ky opsion përqendrohet më tepër në investimet në infrastrukturë për të trajtuar problemet e transportit në të gjithë qytetin, duke përmirësuar qarkullimin e trafikut dhe lidhjen me zonat e reja të zgjerimit.

Masat e menaxhimit të shpejtësisë do të zbatohen për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të promovuar më mirë mënyrat e pa motorizuara të lëvizjes. Zbatimi i masave të reja kontrolluese të planifikimit do të menaxhojë kërkesën për udhëtime duke synuar të inkurajojë qasje më të mirë dhe më efikase në zonat e reja të zgjerimit dhe zhvillimit nëpër Prishtinë. Shtigjet e përmirësuar të ecjes dhe çiklizmit do të ndihmojnë lidhjen e destinacioneve kyçe për komunitetet lokale.

Ky opsion strategjik është më i harmonizuar me opsionin e mirëmbajtjes të diskutuar paraprakisht me palët e interesit, që pasqyron nevojën për përmirësimin e efektivitetit dhe efikasitetit të infrastrukturës ekzistuese të qytetit me përmirësime të përzgjedhura që nevojiten për përmirësimin e lëvizjes në gjithë qytetin, trajtimin e mbingarkesës dhe lehtësimin e qasjes më të mirë në mënyrat e udhëtimit të qëndrueshëm si transporti publik, ecja dhe çiklizmi.

Veçoritë kryesore të këtij skenari përfshijnë:

- Përmirësimet e vogla të rrjetit të autobusëve, duke u bazuar në shkallë të madhe në rrjetin ekzistues të qytetit;
- Përmirësimin e qasjes në vendndaljet e autobusëve në linjat ekzistuese të autobusëve me prioritete të caktuara për përmirësim të performancës, me futje të shiritit për autobusë në qasjet kyçe të qendrës së qytetit;
- Zbatimin e një politike të re të përmirësuar të parkimit, të mbështetur nga zbatimi më i targetuar i rregullimit të parkimit për të menaxhuar trafikun në qendrën e qytetit dhe zonat e banimit;
- Përmirësimet e synuara të kapacitetit të kryqëzimeve/rrjetit për të përmirësuar rrjedhën e trafikut dhe për të trajtuar problemet e mbingarkesës;
- Masat e menaxhimit të shpejtësisë në të gjithë qytetin për të përmirësuar sigurinë;
- Përmirësimin dhe zhvillimin e mëtutjeshëm të shtigjeve për këmbësorë dhe çikliztë që lidhin periferitë me qendrën e qytetit; dhe
- Përdorimin më të madh të sistemeve inteligjente të kontrollit të trafikut dhe teknologjisë së informacionit për të mbështetur lëvizjen dhe mobilitetin e përmirësuar nëpër qytet.

3.4 Modeli strategjik i transportit për Prishtinën

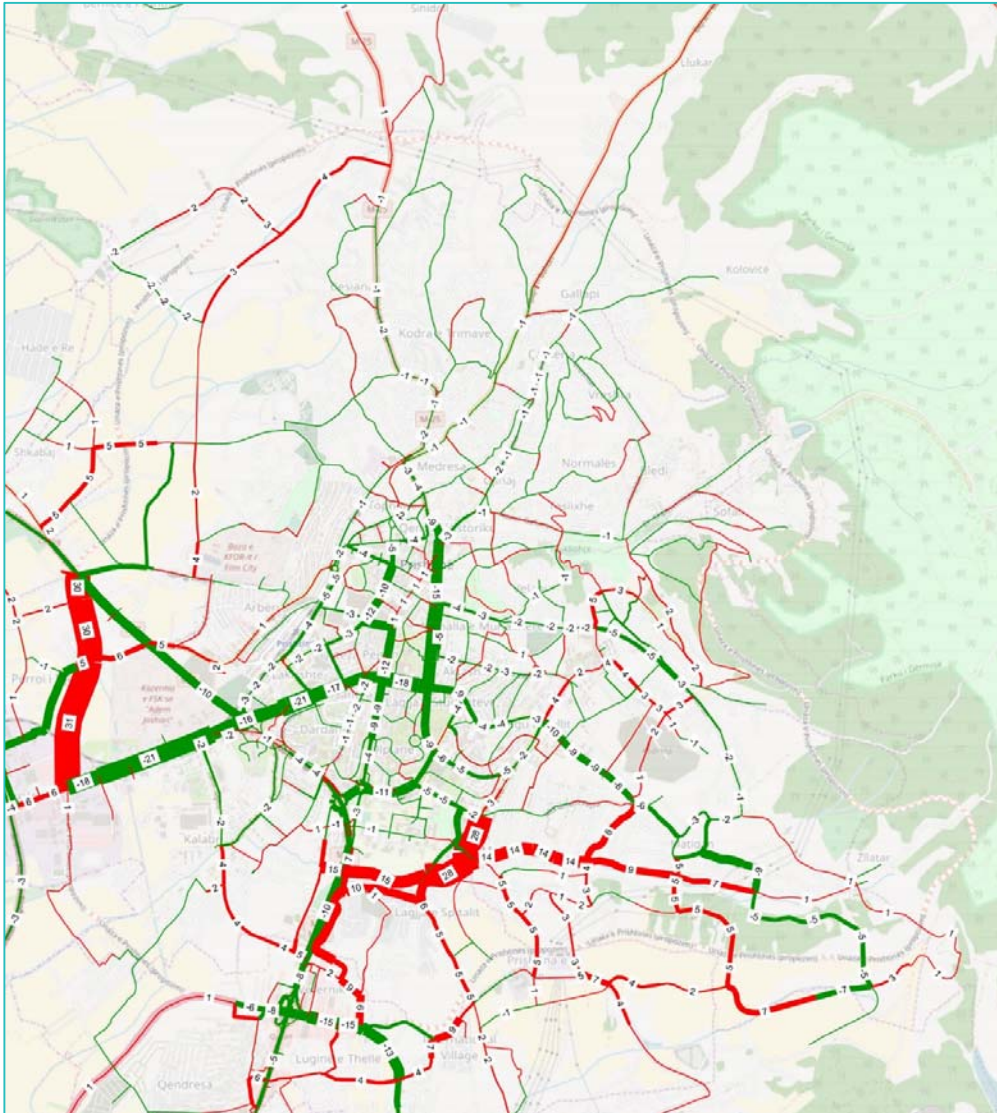
Duke përdorur mjetin e ri (programin softverik) të modelimit të transportit të qytetit, secili prej skenarëve u testua për të kuptuar ndikimin e kërkesës së ardhshme të udhëtimit në rrjetin e qytetit. Modele të veçanta të transportit janë prodhuar për një periudhë 24-orëshe ndërmjet orës 24:00-00:00, si dhe një orë mesatare e paradites nga ora 07:00-10:00. Kjo u bë për të siguruar që karakteristikat e trafikut për periudhat kulmore janë modeluar me saktësi. Këto dy modele periudhash janë krijuar për katër vitet parashikuese, 2020, 2025, 2030 dhe 2055. Zhvillimi i matricave është bazuar në formatin e plotë të prodhimit/shkaktimit të udhëtimit dhe tërheqjes së udhëtimit (production-attraction).

Parashikimet e trafikut u zhvilluan duke marrë parasysh propozimet e ardhshme për zhvillimet rezidenciale dhe ato të punësimit në zonën lokale si dhe ndryshimet e rrjetit përkatës të transportit. Skenarët e parashikimit përbëheshin nga:

- Një grup ndryshimesh në rrjetin e transportit;
- Një grup specifik i supozimeve zhvillimore që janë nxjerrë nga master planet dhe hulumtimet online, si dhe destinimet e sipërfaqeve (shapefiles) për projektet individuale;
- Zbatimi i faktorëve të rritjes së elasticitetit që janë llogaritur duke përdorur të dhënat historike dhe parashikimet e Bruto Prodhimit Vendor (BPV), si dhe trendet e pronësisë së automjeteve të regjistruar, si pengesë për rritjen e numrit të automjeteve për përdorim privat; dhe
- Zbatimi i rritjes së trafikut të mallrave nga rritja e BPV-së.

Informata të mëtejme përmblendhëse dhe hollësi lidhur me qasjen, supozimet dhe rezultatet e modelimit janë dhënë në Raportet “PMQU-ja e Prishtinës – Raporti i Ndërmjetëm 2a - Modeli i Trafikut” dhe “PMQU-ja e Prishtinës – Raporti i Ndërmjetëm 2b - Alternativat e Planit të Trafikut”. Janë ofruar një numër modelesh të rrjetit për të ndihmuar në të kuptuarit e ndikimit të secilit opsion të strategjisë që u testua, siç tregohet më poshtë.

Figura 19: Krahasimi i qarkullimit të transportit privat mes Skenarit Proaktiv dhe mos-ndryshimit, në nivelin e vitit 2030



Burimi: Mott MacDonald

- - Rritje e qarkullimit të automjeteve
- - Rrënie e qarkullimit të automjeteve

3.5 Vlerësimi i opsioneve të ndryshme strategjike

Informata kyçe rreth performancës u mblodhën nga secili testim i modelit për qëllim të krahasimit. Përveç kësaj, u bë edhe analiza e kostos dhe përfitimit me qëllim të vlerësimit të skenarëve të propozuar për të krahasuar kostot investuese dhe ato operative të masave, si dhe përfitimet e përgjithshme. Meqenëse palët e interesit më parë kishin preferuar skenarin proaktiv, kjo u analizua më nga afër në aspektin e efektivitetit të përgjithshëm dhe të krahasimit me skenarin liberal dhe atë të mirëmbajtjes.

Në kuadër të vlerësimit të përgjithshëm të skenarëve të strategjisë së PMQU-së, janë përgatitur Tabelat Përmbledhëse të Vlerësimit (TPV) për secilën prej tri strategjive alternative të PMQU-së që janë marrë parasysh për PMQU-në e Prishtinës. Vlerësimi merr parasysh një kombinim të aspekteve cilësore dhe sasiore për të përfituar një pasqyrë të përgjithshme të ndikimit të tyre të përgjithshëm në sistemin e transportit të qytetit.

Një përmbledhje e aspekteve sasiore të secilit prej skenarëve të testuar të PMQU-së është paraqitur më poshtë.

Pristina SUMP Results			Skenari bazë	Skenari i mos ndryshimit	Skenari proaktiv	Skenari i mirëmbajtjes	Skenari liberal
Rezultatet e modelit të transportit (modeli i vitit 2030)	Përqindja e përdorimit të mënyrave të transportit	Transport publik	18.40%	18.40%	23.10%	21.20%	17.60%
		Automjete	50.90%	50.90%	45.20%	46.60%	53.30%
		Çiklistë	0.70%	0.70%	0.80%	0.80%	0.70%
	Shpejtësia mesatare [km/h]	Transport publik	22.1	21.7	29.2	28.8	24.4
		Automjete	50.8	43.4	50.9	50.8	51.6
	Distanca mesatare e udhëtimit [km]	Transport publik	6.73	6.73	6.64	6.66	6.92
		Automjete	7.20	7.20	7.34	7.42	7.31
	Pasagjerët e kaluar në njësi të kohës [h]	Transport publik	78194	92214	108373	99054	86976
	Kilometrazhi i automjeteve [km]	Automjete	3046095.45	3683578	3415775	3512816	3910904
	Rezultatet e Analizës Kosto-Benefit	Vlera neto aktuale (EUR)	-	-	232 448 192	180 943 749	129 830 199
Norma e brendshme e kthimit (%)		-	-	12.64%	12.64%	9.19%	
Përfitimet e zbritura (EUR)		-	-	401 545 919	314 252 282	322 281 923	
Raporti bruto Benefit/Kosto		-	-	2.846	2.651	2.015	
Kostoja e investimit e zbritur (EUR)		-	-	168 261 264	131 051 663	195 123 500	
Rezultatet e Analizës me Shumë Kriteria (AShK)	Numri i masave të zbatuara në mesin e TOP 10 masave, bazuar në rezultatet e AShK-së	-	-	10	7	7	

Këto tabela së bashku çojnë në përfundimin që skenari proaktiv është opsioni më i mirë për të vazhduar në aspektin e përfitimeve dhe ndikimeve të përgjithshme për Prishtinën. Prandaj, strategjia dhe propozimet kryesore janë zhvilluar në përputhje me këtë skenar, siç përshkruhet më hollësisht në kapitujt në vijim.

3.6 Vlerësimi dhe prioritizimi i masave të PMQU-së

Një element kyç i zhvillimit të PMQU-së është të bëhet vlerësimi i masave të përzgjedhura duke përdorur Analizën me Shumë Kriteria (AShK). Në mënyrë specifike, është me rëndësi që të bëhet vlerësimi i masave të propozuara që do të ndihmojnë në zhvillimin e planit final të veprimit të PMQU-së, duke testuar kontributin e tyre kundrejt objektivave të transportit të qëndrueshëm, vlerës për para, si dhe mundësisë së implementimit dhe rrezikut. Propozimet e skemës duhet të vlerësohen në lidhje me një sërë kriteresh, përfshirë produktet dhe rezultatet që synojnë të arrijnë dhe kontributin e tyre në arritjen e secilit prej synimeve strategjike të identifikuar përmes angazhimit të palëve të interesit për strategjinë e PMQU-së.

Për vlerësimin e secilës prej masave u zhvillua një instrument vlerësimi i cili përfshinte kriteret transparente të vlerësimit, duke treguar qartë lidhjen midis synimeve strategjike, objektivave dhe ndërhyrjeve të propozuara që do të japin rezultatet e kërkuara, të cilat përdoren si standard për analizën me shumë kriteret. Vlerësimi përfundimtar i masave individuale u bë nga ekipi i ekspertëve të konsulencës (në mënyrë të pavarur nga njëri-tjetri) për të siguruar një vlerësim më objektiv të masave të shqyrtuara.

Gjithsej 111 masa dhe ndërhyrje u vlerësuan në katër fusha vlerësimi (vlerësimi i rezultateve të dëshiruara, vlerësimi i temave hapësinore, vlerësimi i parimeve të rrjetit dhe vlerësimi i realizueshmërisë). Secila masë u vlerësua me gjithsej 39 kriteret në këto katër fusha vlerësimi. Ky ishte një vlerësim i ndërlikuar i masave individuale, i cili çoi në përcaktimin e vlerës së

përgjithshme të masave specifike dhe prioritizimin e tyre në lidhje me përfshirjen dhe zbatimin e mëvonshëm si pjesë e PMQU-së së përgjithshme. Ky proces vlerësimi ka ndihmuar zhvillimin e programeve afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata të investimeve si pjesë e planit të përgjithshëm të zbatimit, siç paraqitet në Shtojcat C deri në E.

Më shumë hollësi mbi procesin e vlerësimit të përdorur janë dhënë në raportin *“PMQU-ja e Prishtinës – Raporti i ndërmjetmë 2b - Alternativat e Planit të Trafikut”*.

Kapitulli në vijim diskuton secilën prej mënyrave të transportit në mënyrë më të hollësishme sa u përket çështjeve kyçe, zgjidhjeve dhe masave të propozuara për adresimin e tyre.

4. Transporti publik në Prishtinë

4.1 Hyrje

Zhvillimi i një sistemi të integruar të transportit publik qëndron në zemër të strategjisë, që synon përmirësimin e qasjes në të gjithë qytetin dhe përmirësimin e lidhjes ndërmjet vendbanimeve të tjera urbane në partneritet me ofruesit e transportit publik. Ne do të përqendrohemi në përmirësimin e shërbimeve të autobusëve në Prishtinë duke përfshirë zbatimin e më shumë masave për të përmirësuar kohën dhe besueshmërinë e udhëtimit, ofrimin e vendeve të reja për 'Parko dhe Udhëto' (shih pjesën mbi parkimin) dhe përmirësimin e pikave ku kalohet nga njëra formë e transportit në tjetrën, përmirësimin e cilësisë së automjeteve, ofrimin e informatave më të mira dhe rregullimin e biletimit.

Është propozuar që mund të rritet niveli i shfrytëzimit të transportit publik përmes rrjetit të ri "kryesor" të autobusëve që do të ofrojë shërbim më të shpejtë dhe më të shpeshtë. Nga ana tjetër, kjo do të tërheqë një numër më të madh të shfrytëzuesëve, e shoqëruar me një qasje të re të projektimit për vendet kryesore ku mund të ndërrohet mënyra e transportit ('pikat e transferimit' – "hubs") për të krijuar kapacitete shtesë dhe lehtësi lëvizjeje për udhëtarët, me vonesë minimale mes shërbimeve. Përveç shërbimeve të reja bazë që janë propozuar, rekomandohet një nivel tjetër shërbimi, të ashtuquajturat shërbime 'dytësore', të cilat do të operojnë me shpeshtësi më të ulët sesa shërbimet kryesore por do të sigurojnë lidhje të rëndësishme me zonat e banimit, periferitë e qytetit dhe fshatrat.

4.2 Përmbledhje e problemeve kryesore në Prishtinë

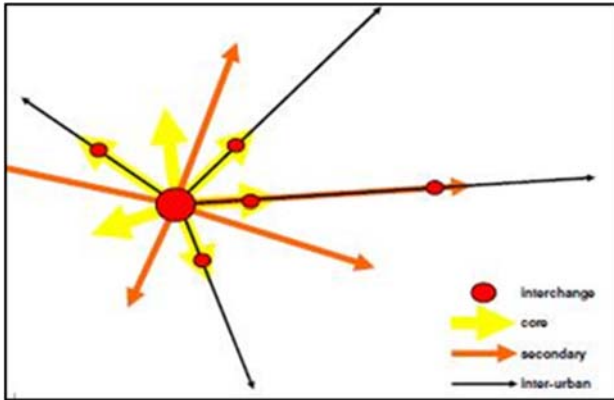
- Rrjeti i fragmentuar i shërbimeve të autobusëve:** Është e rëndësishme të sigurohet se rrjeti i autobusëve lokal përmbush nevojat për udhëtim lokal, duke pasqyruar ndryshimet e ardhshme në destinimin e sipërfaqeve apo zgjerimin e qytetit. Në qytet ka shumë shërbime të autobusëve që veprojnë në të njëjtat rrugë përderisa ka zona ku shërbimet nuk funksionojnë. Aktualisht shërbimet e autobusëve lokal nuk janë të koordinuara në aspektin e tarifave ose orareve dhe udhëtarët të cilëve u duhet të udhëtojnë për në destinacion paguajnë më shumë, harxhojnë më tepër kohë në udhëtim dhe/ose u duhet që një pjesë të rrugës ta bëjnë në këmbë. Një sistem më koheziv do të sillte përfitime për të dy operatorët nëse realizohet në mënyrë sistematike.
- Besueshmëria e shërbimeve të autobusëve:** Rritja e niveleve të mbingarkesës në trafik, sidomos gjatë periudhave kulmore të udhëtimit në mëngjes dhe në mbrëmje, krijon probleme për shërbimet e autobusëve në aspektin e aftësisë për të qarkulluar në kohë sipas orarit të planifikuar. Kjo pasiguri e bën të vështirë për udhëtarët të planifikojnë udhëtimet e tyre për në shkollë, punë ose pazar, dhe nganjëherë njerëzit që presin në stacionet e autobusëve janë të pasigurt se kur do të arrijë autobusi i radhës. Gjatë kohës së pikut të udhëtimit shpesh ka pak hapësira të lira në autobusë për shkak të udhëtimeve për në shkollë.
- Nevoja për informata më të mira për shërbimet e autobusëve:** Për shumë banorë vendas, punonjës dhe vizitorë në Prishtinë është e vështirë të kuptohet rrjeti aktual i autobusëve dhe orareve, me shërbime të ndryshme dhe destinacione të ndryshme. Ngjashëm, njerëzit që presin në vendndaljet e autobusëve janë të pasigurt se kur do të arrijnë autobusët. Përmirësimi i informatave do të rrisë besimin e njerëzve në përdorimin e shërbimeve.
- Kërkesa për rregullimin e shërbimeve të taksive:** Megjithëse ka një numër operatorësh të taksive me cilësi të mirë që veprojnë në Prishtinë, ka edhe një numër të madh të taksive të paligjshëm, të cilët shkaktojnë probleme sa i përket konkurrencës me operatorët e tjerë lokal si dhe me operatorët e autobusëve. Është e rëndësishme të rregullohen, monitorohen dhe kontrollohen shërbimet e taksive në mënyrë efektive për të siguruar një cilësi të lartë dhe shërbim të sigurt për udhëtarët.

Bazuar në hulumtimet e ndërmarra për të zhvilluar PMQU-në, janë identifikuar një numër çështjesh dhe problemesh të rëndësishme lidhur me transportin publik në qytet duke përfshirë ato të renditura më poshtë:

- Shumë autobusë janë të vjetër dhe nuk i plotësojnë kërkesat teknike dhe standardet e kërkuara për transportin modern të udhëtarëve në aspektin e qasjes dhe niveleve të emetimit (standardet e motorit);
- Ka zona të qytetit që aktualisht nuk kanë qasje në një shërbim të rregullt të autobusëve (ose kanë nivel të kufizuar të shërbimit), me disa rrugë aktualisht shumë të ngushta për të akomoduar autobusët standard;
- Oraret e pa-koordinuar dhe mos-integrimi i shërbimeve dhe linjave të autobusëve në të gjithë qytetin, zvogëlojnë mundësitë për shërbime lidhëse për pasagjerët;
- Sistemi i biletimit është jotërheqës dhe jo mirë i integruar, ku për çdo itinerar/shërbim kërkohet një biletë e veçantë;
- Mungojnë të dhënat dhe informatat lidhur me hollësitë e shërbimit të autobusëve/vendndaljeve duke përfshirë emërtimin, shenjat dhe informatat (kryesisht oraret) në vendndaljet e autobusëve;
- Mungesa e masave prioritare të dedikuara për autobusë, duke përfshirë shiritat e veçantë për autobusë dhe “platformat” për të hipur dhe zbritur nga autobusi në vendndalje. Shumë autobusë përballen me problemin e automjeteve të parkuara në vendndalje apo në afërsi të tyre, duke kufizuar kështu qasjen në anësoren e sheshtë të trotuarit;
- Shumë dokumente dhe të dhëna të transportit publik japin informata të ndryshme dhe shpesh kontradiktore. Nuk ka një pasqyrë të plotë të rrugëve dhe operatorëve të autobusëve, të numrit të linjave të autobusëve, itinerareve të linjave të autobusëve, me të dhëna jo të plota të transportit publik në dispozicion;
- Ka gjithashtu mungesë të të dhënave për operatorët e transportit publik sa i përket shfrytëzimit të autobusëve/shërbimeve, si dhe pajisjeve në vendndalje, etj.; dhe
- Shumë shërbime operojnë në rrugë të ngjashme dhe ka dëshmi të dyfishimit të shërbimit që kërkon vëmendje të veçantë në kuadër të rishikimit të përgjithshëm dhe ri-strukturimit të rrjetit të qytetit.

4.3 Strategjia e propozuar – Rrejti i ri i autobusëve në gjithë qytetin

Bazuar në anketat e trafikut të realizuara për të mbështetur zhvillimin e PMQU-së, janë projektuar itinerarë të rinj të autobusëve të transportit publik për të përmirësuar qasjen / ofrimin e përgjithshëm të shërbimeve në të gjithë qytetin. Kjo përfshin krijimin e ‘pikave të transferimit’ të autobusëve (“bus hubs” – për më tepër hollësi shih paragrafin 4.5 më poshtë) ku përfundojnë linjat periferike dhe ku udhëtarët mund të ndërrojnë linjat e autobusëve për të arritur në destinacionin e tyre. Është propozuar edhe një sistem i ri i infrastrukturës qendrore të qarkullimit që synon përmirësimin e besueshmërisë dhe rregullsisë së autobusëve që operojnë në këto linja të reja. Qasja e rrjetit të ri është projektuar në mënyrë që t’u përgjigjet kërkesave në ndryshim për transportin publik në qytet, duke siguruar një mbulueshmëri të mirë, ndërsa në të njëjtën kohë duke zvogëluar mbivendosjen dhe dyfishimin e disa linjave aktuale. Konfigurimi i ri i rrugës pasqyron destinimet aktuale të sipërfaqeve dhe ato të ardhshme, si dhe të dhënat e pasagjerëve të marra nga anketat e transportit publik, për të ndihmuar në përcaktimin e frekuencave të shërbimit dhe rrugëve të mbuluara.



Një rrjet i ri që mbulon tërë Prishtinën dhe zonën përreth dhe që ofron shërbime të rregullta dhe të shpeshta, i mbështetur me shërbime shtesë që lidhin zonat periferike.

Koncepti i propozuar për ofrimin e shërbimeve të planifikuara të autobusëve bazohet në thjeshtimin e rrjetit, njëkohësisht duke rritur frekuencën e shërbimit dhe lidhjen me qendrën e qytetit. Bazuar në anketat e transportit publik, linjat e reja të autobusëve të transportit publik janë projektuar për të përmirësuar qasjen e përgjithshme në shërbimet e transportit publik në të gjithë qytetin.

Gjersa distancat e ecjes për në disa vendndalje të autobusëve mund të jenë pak më të gjata, koha e përgjithshme e pritjes për shërbime është zvogëluar, ndërsa kapaciteti i përgjithshëm i autobusëve është rritur. Si rezultat, do të rriten mundësitë që njerëzit të udhëtojnë në të gjitha zonat e qytetit.

Skema e re e rrjetit të autobusëve është strukturuar si vijon:

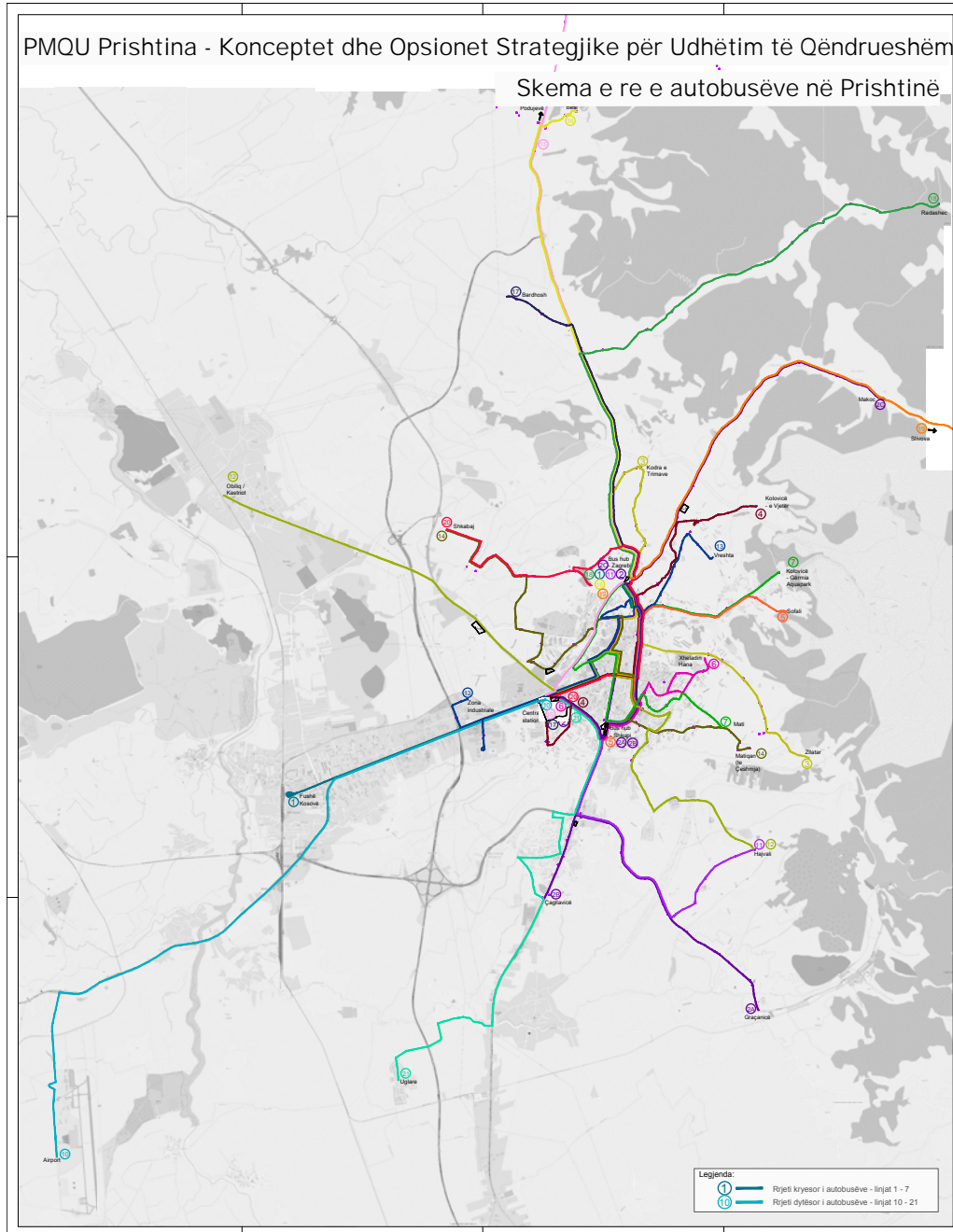
- **Rrjeti kryesor:** bazohet në dëshirën për të rritur mbulueshmërinë dhe frekuencën e shërbimeve të autobusëve si një alternativë tërheqëse krahas përdorimit të automjeteve për udhëtime për në qendrën e qytetit. Një ndër objektivat kryesore të këtyre shërbimeve është sigurimi i shpejtësive më të besueshme operative dhe orareve më të besueshme për të ndihmuar në tërheqjen e pasagjerëve të rinj. Rrjeti kryesor përfshin linjat aktuale të shërbimit të autobusëve 1 - 7.
- **Rrjeti dytësor/plotësues:** Në mbështetje të rrjetit kryesor, janë projektuar një varg rrugësh dytësore ose plotësuese që do të lidhnin qendrën kryesore urbane me zonat periferike (të banimit), si dhe më gjerë. Këto shërbime dytësore gjithashtu do të lidhnin më shumë zona rurale dhe zona periferike të qytetit me qendrën kryesore urbane. Rrjeti plotësues përfshin linjat e shërbimit të autobusëve numër 10 - 21 dhe 2A, 2B dhe 2C.

Rrjeti gjithashtu siguron lidhje të reja me komunën e Podujevës, lagjet Kalabria dhe zonën periferike Shkabaj, ku shpeshtësia e shërbimit të autobusëve bazohet në llojet e destinimit të sipërfaqeve dhe nivelin e përdorimit. Në përgjithësi, rrjeti i ri do të ofrojë një nivel të përmirësuar të shërbimit (ose të paktën të njëjtë në disa zona) në të gjithë qytetin në krahasim me kushtet ekzistuese.

Në përgjithësi, rrjeti i ri i propozuar përfshin gjithsej 22 shërbime të autobusëve me linjat që ofrojnë mbulueshmëri të mirë në të gjithë qendrën e qytetit dhe rrethinat. Asnjë prej shërbimeve ose linjave të autobusëve nuk janë të njëjta me ato ekzistuese dhe koncepti i rrjetit të ri synon të përmirësojë qasjen dhe cilësinë e përgjithshme të shërbimeve të transportit publik. Rrjeti përfshin edhe një qasje të re për shkëmbimin e përmirësuar mes mënyrave të ndryshme të transportit si dhe mes linjave (për shembull, krijimin e 'pikave të reja të transferimit'), ku pjesët e linjave të reja përputhen me shtrirjen ekzistuese të linjave.

Rrjeti i ri i propozuar është paraqitur më poshtë.

Figura 20: Shërbimet e reja të propozuara të transportit urban për Prishtinën



Burimi: Mott MacDonald

Tabela në vijim jep një përmbledhje të linjave të reja të autobusëve / shërbimeve të autobusëve, vendndaljeve të tyre të fundit dhe shpeshtësinë në periudhën kulmore.

Tabela 2: Shërbimet e reja të propozuara të autobusëve për Prishtinën

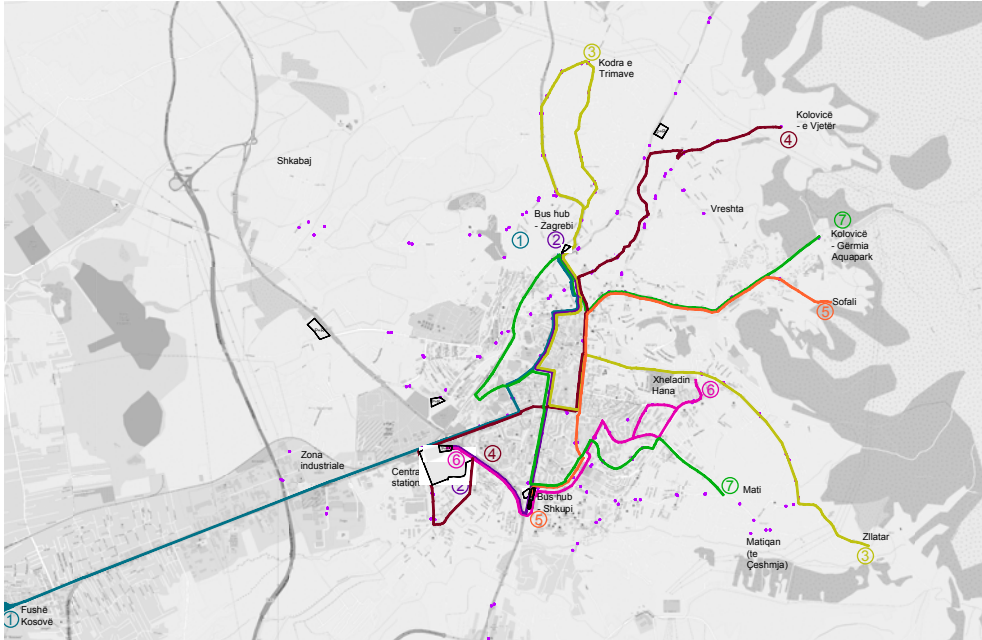
	Linja	Vendndaljet e fundit	Shpeshtësia kulmore (minuta)	
Rrjeti bërthamë	1	Fushë Kosovë	Pika e transferimit – Zagrebi	10
	2	Stacion qendror të autobusëve	Pika e transferimit – Zagrebi	10
	3	Zllatar	Kodra e Trimave – Bardhosh	5
	4	Kolovicë - e Vjetër	Stacion qendror të autobusëve	5
	5	Sofali	Pika e transferimit – Shkupi	10
	6	Xheladin Hana	Stacion qendror të autobusëve	10
	7	Kolovicë – Parku Gërmia	Rrethi te Mati	15
Rrjeti plotësues	2A	Graçanicë	Pika e transferimit – Shkupi	30
	2B	Çagllavicë	Pika e transferimit – Shkupi	30
	2C	Makoc	Pika e transferimit – Zagrebi	30
	10	Aeroport	Stacion qendror të autobusëve	20
	11	Hajvali	Pika e transferimit – Zagrebi	30
	12	Hajvali	Obiliq / Kastriot	15
	13	Zona industriale	Vreshta	15
	14	Shkabaj	Matiçan (te Çeshmja)	20
	15	Podujevë	Stacion qendror të autobusëve	30
	16	Besi	Pika e transferimit – Zagrebi	60
	17	Bardhosh	Stacioni qendror i autobusëve	30
	18	Radashec	Pika e transferimit – Zagrebi	60
	19	Slivova	Pika e transferimit – Zagrebi	60
	20	Shkabaj	Stacion qendror të autobusëve	30
21	Stacion qendror të autobusëve	Uglare	30	

Burimi: Mott MacDonald

Propozimet tona përfshijnë ‘pikat e transferimit’ (“bus hubs”) ku linjat periferike përfundojnë dhe lidhen me shërbimet e autobusëve të rrjetit kryesor që shërbejnë bërthamën urbane për t’u mundësuar udhëtarëve të arrijnë destinacione kyçe në të gjithë qendrën e qytetit. Ekziston edhe rruga qarkore përreth bërthamës qendrore urbane që mbështetet nga infrastruktura që ju jep përparësi autobusëve (korsi e veçantë, prioriteti i ‘dritës së gjelbër’ në semaforë, etj.) që do të përdoret nga linjat e reja për të përmirësuar besueshmërinë. Plani i ri i rrjetit i përgjigjet kërkesës për transport publik në Prishtinë dhe në zonën përreth dhe do të testohet duke

përdorur mjetin e ri të modelimit të transportit që është zhvilluar si pjesë e Planit të Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm. Linjat kryesore dhe dytësore janë paraqitur në figurat e mëposhtme.

Figura 21: Rrjeti kryesor i propozuar i autobusëve në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald

besueshme. Futja e prioriteteve për autobusët, çiklistët dhe taksitë në qendër të qytetit është e rëndësishme për të inkurajuar njerëzit që të fillojnë të ndryshojnë sjelljen e udhëtimit, nga përdorimi i veturës në mënyra më të qëndrueshme të udhëtimit.

Figura 23: Korsitë prioritare për autobusë



Burimi: Mott MacDonald

Figura 24: Prioriteti i tranzitit të shpejtë



Burimi: Swansea City Transport Info

Një sërë propozimesh prioritare për autobusë janë planifikuar brenda qendrës së qytetit, me qëllim përmirësimin e besueshmërisë së shërbimeve të autobusëve. Këto masa prioritare, aty ku është e mundur, do të futen kryesisht në rrugët kryesore që i afrohen qendrës së qytetit, duke përfshirë ndarjen fizike përmes përdorimit të korsive të autobusëve në pjesët e përzgjedhura të rrugës. Masat prioritare për transportin publik, siç është prioriteti i 'dritës së gjelbër' në semaforë ose konvertimi i hapësirës rrugore në korsi të dedikuara për transport publik, mund të kontribuojnë në zvogëlimin e dallimeve kohore mes udhëtimit me vetura private dhe transportit publik dhe të bëjnë transportin publik më tërheqës dhe më efikas sa i përket energjisë për shkak të rrjedhës më të mirë të trafikut. Shembuj të llojeve të masave që janë të përshtatshme për Prishtinën përfshijnë:

- Futja e korsive të dedikuara për autobusë në rrugët kryesore radiale ose në pjesët e rrjetit të rrugëve ku trafiku është i mbingarkuar;
- Rregulla më të mira për parkim dhe kontrollë në zbatim të tyre;
- Përmirësimet dhe rregullimet e vendndaljeve të autobusëve (dizajnimi i 'gjirit' të vendndaljes së autobusëve); dhe
- Përmirësimet në shenjat e trafikut për të lejuar më shumë kohë në dritën e gjelbër për autobusët, përmes përdorimit të Sistemit Inteligjent të Transportit (SIT).

Nëpër udhëkryqe mund të rregullohet kohëzgjatja e sinjaleve ashtu që autobusët të përfitojnë dhe t'u jepet atyre më shumë prioritet ndaj përdoruesve të tjerë të rrugës. Në disa lokacione, do të eksplorohej masa më të thjeshta, të tilla si platformat në vendndaljet e autobusëve për të përmirësuar qasjen e automjeteve në vendndalje.

Përveç përmirësimit të cilësisë së autobusëve në të gjithë Prishtinën dhe ri-dizajnimin të rrjetit të autobusëve në mbarë qytetin, është me rëndësi që të përmirësohen vendndaljet lokale të autobusëve dhe 'pikat e transferimit' të autobusëve që të krijohet një ambient më i mirë për udhëtarët. Si pjesë e zhvillimit të rrjetit të ri të autobusëve, qasja dhe cilësia e vendndaljeve të autobusëve do të rishikohen dhe përmirësohen sipas nevojës, duke përfshirë shtigje më të gjera për këmbësorë, vendosjen e strehëve dhe informatave të përmirësuara për udhëtarët rreth shërbimeve lokale të autobusëve. Është propozuar që këto shërbime të reja të mbështeten me përmirësime të mëtejshme cilësore, të cilat përveç autobusëve të rinj (që janë modern, të

rehatshëm dhe plotësisht të qasshëm), do të përmirësojnë përshtypjet e përdoruesve. Rekomandohet që këto përmirësime të përfshijnë:

- Vendndalje me kapacitete më të mëdha për të akomoduar më shumë autobusë dhe udhëtarë, në veçanti në 'pikat e transferimit' dhe vendndaljet kryesore në rrugët e reja. Është e rëndësishme që të përmirësohet qasja e udhëtarëve dhe automjeteve në vendndalje, me shtigje më të gjera për këmbësorë dhe objekte të reja të tilla si streha, ulëse, ndriçim dhe informacion;
- Modifikimet për të gjitha vendndaljet e autobusëve në përgjithësi, do të bëhen për të përmirësuar qasjen e udhëtarëve në autobusë përmes modifikimeve në lartësinë e gjirit të vendndaljes, aty ku është e nevojshme, si dhe për të krijuar zgjatjet e platformave në vendndalje të autobusëve me qëllim të lehtësimit të qasjes së udhëtarëve me aftësi të kufizuara dhe personave me vështirësi në lëvizje;
- Informim në kohë reale për pasagjerët në lokacione të ndryshme, siç janë tabelat brenda autobusëve, në vendndalje dhe në destinacionet kryesore të udhëtimit, siç janë zonat komerciale (qendrat tregtare) dhe qendrat kryesore të punësimit. Kjo do të ndihmojë në përshpejtimin e kohës për hipje dhe zbritje. Përmirësimi i qasjes në informacionin e udhëtimit do të përmirësojë cilësinë e përgjithshme të udhëtimit për udhëtarët.
- Mundësia e pagesës së biletave me 'smart' kartelë për të përmirësuar kohën e hipjes në autobus dhe nga ana tjetër për të kontribuar drejt përmirësimit të rregullsisë dhe besueshmërisë së shërbimeve në raport me oraret e planifikuara; dhe
- Vendndaljet me kabina (strehë) të reja dhe hapësira të përmirësuara për ndërrimin e autobusit veçanërisht në 'pikat e transferimit' të rrjetit të autobusëve ku udhëtarët dëshirojnë të ndryshojnë shërbimet nga një autobus në tjetrin për të arritur në destinacionin e dëshiruar.

4.5 'Pikat e transferimit'

Propozohet krijimi i një terminali të ri multi-modal në zonën e stacionit të tanishëm të autobusëve në Prishtinë, duke përdorur hekurudhën ekzistuese dhe duke kaluar nëpër qendrën e Prishtinës. Kjo do të ndihmojë në sigurimin e qasjes më të mirë për mënyrat e ndryshme të transportit për lëvizjen e udhëtarëve dhe të mallrave, si dhe lidhjen e bërthamës urbane të qytetit me komunat përreth, qendrat rajonale dhe kryeqytetet e vendeve fqinje dhe më gjerë.

Përveç propozimeve për krijimin e një stacioni të ri qendror të autobusëve në Prishtinë, propozohet të zhvillohen një sërë pikash më të vogla ("hubs") të shkëmbimit/ndërrimit të autobusëve që do të lehtësonin një transferim të lehtë dhe pa pengesa ndërmjet shërbimeve të ndryshme të autobusëve, si dhe me mënyrat e tjera si çiklizmi dhe udhëtimi me taksì.

Çdo udhëtim që bëhet, qoftë për punë, biznes apo për çështje sociale, kalon nëpër një lloj 'pika të transferimit' ("hub") të transportit. 'Pikat e transferimit' ofrojnë pika të hyrjes dhe daljes në rrjetet e ndryshme të transportit brenda një zone si dhe ofrojnë pika ndërrimi mes mënyrave të ndryshme të udhëtimit. Në nivelin më të thjeshtë, pikat e tilla mund të jenë lokacione ku udhëtimi në këmbë shndërrohet në udhëtim me një metodë tjetër. Pikë e tillë mund të jetë vendndalja e autobusit. Në anën tjetër, pikat e mëdha mund të akomodojnë një numër të madh udhëtarësh që lidhen me shumë mënyra të ndryshme të udhëtimit; si p.sh. aeroportet e mëdha.

"Pikat e transferimit" të udhëtimit ("hubs") nuk duhet që domosdoshmërisht të përmbajnë infrastrukturë në shkallë të lartë, shumica prej tyre mund të jenë të përmasave më të vogla, duke siguruar një transferim të thjeshtë mes mënyrave të ndryshme të udhëtimit, ku përdoruesit mund të kenë qasje në një mënyrë tjetër të transportit për udhëtimin e tyre të mëtejshëm. Një nga llojet e 'pikave të transferimit' që kuptohet më së miri është vendndalja e autobusit, në të cilën mund të ofrohen shërbime të linjave të shumëfishta të autobusëve dhe në të cilën mund të sigurohet parkimi i biçikletave ose i veturave. Pikat e tilla të transportit duhet të jenë multi-

modale, edhe nëse kjo nënkupton ndërrimin mes ecjes dhe autobusit. Rritja e ofertës multi-modale në 'pika të transferimit' zgjeron gamën e destinacioneve të qasshme dhe rrit përdorimin dhe rëndësinë e pikës. Çdo hapësirë e 'pikës së transferimit' duhet të karakterizohet nga një numër i madh opsionesh që synojnë lehtësimin e udhëtimit multi-modal dhe rritjen e cilësisë së përvojës së udhëtimit. Plani i propozuar i secilës 'pikë të transferimit' duhet të jetë i dizajnuar sipas standardeve të veçanta të dizajnit, duke mundësuar qasjen e lehtësuar të autobusëve, pritjes së pasagjerëve dhe hipjes/zbritjes, si dhe infrastrukturën përkatëse rrugore (mobilarin urban). Punim i mëtejshme i fizibilitetit do të identifikojë dizajnet specifike të secilës pikë. Përgjithësisht, këto pika do të përfshijnë një varg karakteristikash si:

- Një shtyllë dhe flamur tregues;
- Një strehë cilësore për hipje/zbritje nga autobusët, me ndriçim dhe ulëse;
- Lartësinë e duhur të anësore së sheshtë të gjirit të vendndaljes për të ndihmuar qasjen e përmirësuar në autobusë;
- Informacionet e përditësuara rreth orareve, si dhe ekranet e Informimit të Pasagjerëve në Kohë Reale ("Real-Time Passenger Information – RTPI");
- Hartat e rrjetit të autobusëve si dhe hartat e zonës lokale;
- Parkim për biçikleta / pika të marrjes me qira të biçikletave;
- Kioskat ose tezgat e gazetave ose pijeve; dhe
- Pikat interaktive të informimit.

Figura 25: Rregullimet e 'pikave të transferimit'



Burimi: Mott MacDonald

Figura 26: Hapësirat e përmirësuara në vendndaljet e autobusëve



Burimi: Mott MacDonald

Një numër lokacionesh potenciale për pika të tilla janë identifikuar në të gjithë qytetin, duke përfshirë zonat e mundshme 'Parko dhe Udhëto' ("Park and Ride" – objekte ku parkohen veturat dhe udhëtimi vazhdohet me transport publik, taksi, biçikletë apo duke ecur) të cilat kanë për qëllim ndërprerjen e trafikut të veturave të nisura drejt qendrës së qytetit. Si pjesë e hierarkisë së re të propozuar të linjave së autobusëve, rrugët rurale/periferike do të lidhen me këto qendra dhe do të sigurojnë lidhje të mira me shërbimet e shpeshta në qendër të qytetit. Shtigjet cilësore të këmbësorëve dhe çiklistëve do t'u shërbejnë këtyre qendrave të reja për të siguruar lidhje multi-modale.

Zbatimi i 'pikave kryesore të transferimit' do të krijojë zgjedhje të përmirësuara të udhëtimit për personat që udhëtojnë, me qëllim koordinimin e orarit të autobusëve për të minimizuar kohën e pritjes ndërmjet shërbimeve. Ato gjithashtu do të sigurojnë një mjedis të sigurt, atraktiv dhe të përshtatshëm për pasagjerët për të përdorur shërbimet e autobusëve dhe për t'u transferuar në mënyrat e tjera, si taksi apo biçikleta, si dhe ecje në këmbë. Qëllimi është të krijohen lokacione

të reja të transferimit për të përmirësuar kapacitetet dhe për të lehtësuar lëvizjen e pasagjerëve dhe hyrje/daljet e drejtpërdrejta për autobusët.

4.5.1 Shërbimet e Tranzitit të Shpejtë në Prishtinë

Në aspektin më afatgjatë, propozohet krijimi i një lidhje të re të transportit të shpejtë që shtrihet në mes të pjesës jugore të Prishtinës dhe qendrës së qytetit, duke siguruar një lidhje të re të transportit publik, me kapacitete më të larta, me qendrën urbane. Kjo përfshihet në PZHU-në dhe PRRU-të e Prishtinës, duke mbuluar pjesën perëndimore, qendrore dhe lindore të qytetit. Traseja rrugore do të shtrihet përgjatë afërsisht 8 kilometrave duke siguruar një lidhje nëpërmjet një korridorit hekurudhor të ndarë që shtrihet nga Stacioni Qendror deri te pika që lidhet me unazën e brendshme. Sigurimi i një lidhjeje të re të tranzitit të shpejtë në pjesën juglindore të qytetit do të sigurojë një lidhje të re të transportit publik me kapacitetit të lartë në qytet që do të përmirësojë atraktivitetin e transportit publik dhe do të ndihmojë në zgjidhjen e problemeve të mbingarkesës në trafik që ndodh aktualisht në këtë pjesë të qytetit.

Për këtë lidhje propozohet një sistem tramvaji-treni. Tramvaji-treni është një sistem i lehtë – i shpejtë i transportit publik i cili mundëson kalimin e tramvajeve nga një rrjet urban tramvajesh në hekurudhën kryesore. Automjetet mund të operohen në dy mënyra të transportit, si një tramvaj në rrugë që shërben për qendrat urbane të qytetit, dhe si një tren udhëtarësh duke shfrytëzuar rrjetin hekurudhor ekzistues. Ky operacion i dyfishtë siguron fleksibilitet më të madh, shërbime dhe linja shtesë si dhe lidhje më të mira për pasagjerët. Krijimi i vendndaljeve të tramvajit-trenit mundëson ofrimin më të lehtë të shërbimit të “ndalimit brenda qytetit”, në vend të ndërtimit të një hekurudhe plotësisht të re të tramvajit. Tramvajet-trenat janë projektuar që të punojnë me të dy llojet e infrastrukturës.

Figura 27: Metrolink në Mançester



Burimi: Transport for Greater Manchester

Figura 28: Tramvaji-Treni në Heilbronn, Gjermani



Burimi: CC BY-SA 3.0

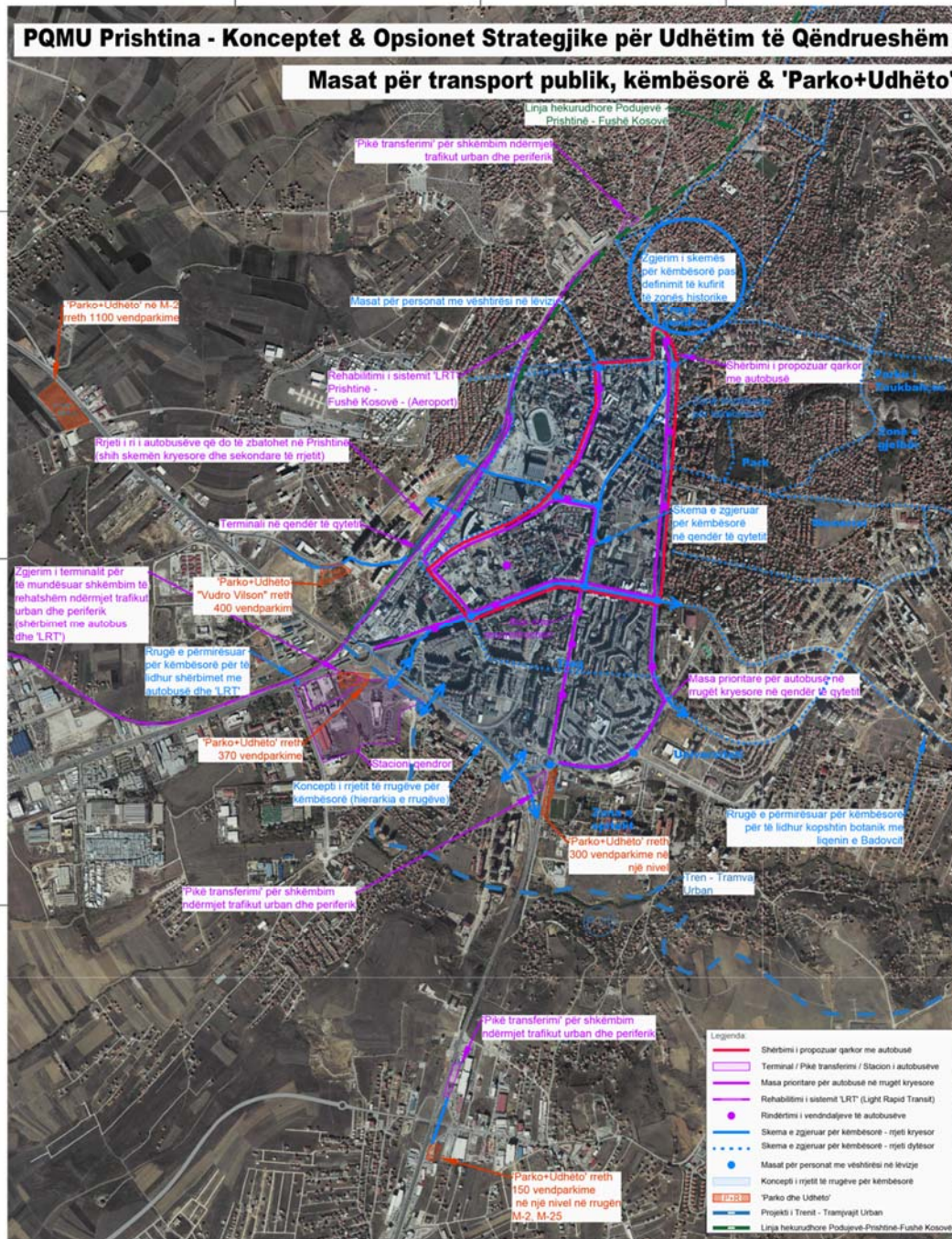
Koncepti i tramvajit-trenit u zhvillua fillimisht në Karlsruhe në Gjermani, ku qyteti ka prezantuar një rrjet tramvajesh rrugorë të lidhur me linjat lokale të udhëtarëve. Në Mbretërinë e Bashkuar ekzistojnë dy shembuj të konceptit tramvaj-tren, Metroja “Tyne” dhe “Wear” në veri-lindje të Mbretërisë së Bashkuar e cila fillimisht ishte e veçuar, por tani funksionon si shërbim lokal në Sunderland në trafik të përzier në shinat e përbashkëta me Rrjetin Hekurudhor. Përveç kësaj, Metrolink i Mançester vepron në shina të zakonshme në qendër të qytetit dhe pastaj lidhet me linjat e rënda hekurudhore të përshtatura nga linjat e mëparshme hekurudhore.

Është propozuar edhe një lidhje afatgjatë e tranzitit të shpejtë, me ngritjen e një shërbimi të rregullt të transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) që shtrihet mes Fushë Kosovës – Prishtinës – Podujevës. Skema do të krijonte një shërbim të ri me kapacitet të lartë

për qytetin dhe zonat përreth, me rehati dhe besueshmëri të përmirësuar nëpërmjet një shërbimi të ndarë të transportit publik. Skema kërkon rindërtimin e shinave të hekurudhës në të gjithë qytetin për të lehtësuar futjen e shërbimeve LRT, por ofron mundësi në afat më të gjatë sa i përket lidhjes me aeroportin dhe sigurimit të lidhjes së drejtpërdrejtë me të (aeroportin) duke zvogëluar nivelin e udhëtimeve me automjet për në aeroport dhe anasjelltas. Një stacion multi-modal/terminal i qendrës së qytetit në vendndaljen ekzistuese të trenit (ish stacioni i trenit) në lagjen Arbëria do të lidhë Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” me qendrën e qytetit dhe do të ofrojë alternativa të tjera të udhëtimit për përdoruesit.

Skema më poshtë ofron një pasqyrë të transportit të propozuar publik, masave për këmbësorë dhe ‘Parko dhe Udhëto’ (“Park and Ride” – të përshkuara më lart) që së bashku formojnë një paketë të integruar masash.

Figura 29: Masat për transportin publik, këmbësorët dhe 'Parko dhe Udhëto'



Burimi: Mott MacDonald

4.7 Përmbledhje e masave për transportin publik

Tabela më poshtë tregon masat për transportin publik të propozuara për Prishtinën për implementim në periudhat afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata të planit.

Tabela 3: Përmbledhje e zbatimit të masës për transportin publik

Afatshkurtër (2019-2020)	Afatmesëm (2021-2025)	Afatgjatë (2026-2030)
P.1.a Pikat e Transferimit - Stacioni qendror	P.1.a Pikat e Transferimit - Stacioni qendror	P.1.c Pikat e Transferimit – Zagrebi dhe Veternik
P.10 Prioritetet për transport publik në udhëkryqet kryesore	P.1.b Pikat e Transferimit - Terminali i qendrës së qytetit dhe Shkupi	P.11 Treni Tramvaji Urban
P.2 Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore	P.1.c Pikat e Transferimit - Zagrebi dhe Veterniku	P.3a Rehabilitimi i sistemit LRT - shërbime të rregullta (Fushë Kosovë - Prishtinë - Podujevë)
P.4 Rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve	P.10 Prioritetet për transport publik në udhëkryqet kryesore	P.3b Rehabilitimi i sistemit LRT – shtrirje përgjatë Prishtinës
P.5 Koncepti i ri i rrjetit të autobusëve në mbarë qytetin	P.2 Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore	P.3c Rehabilitimi i sistemit LRT – shtrirja deri në Aeroport
P.6 Përmirësimi i flotës së autobusëve		P.4 Rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve
P.7 P.7 Rregullimi dhe Monitorimi i përmirësuar i Shërbimeve të Taksive me preferencë për automjetet elektrike të taksive	P.4 Rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve	P.6 Përmirësimi i flotës së autobusëve
	P.6 Përmirësimi i flotës së autobusëve	P.7 Rregullimi dhe Monitorimi i përmirësuar i Shërbimeve të Taksive me preferencë për automjetet elektrike të taksive
P.8 Sistemi i integruar i biletave	P.7 Rregullimi dhe Monitorimi i përmirësuar i Shërbimeve të Taksive me preferencë për automjetet elektrike të taksive	-
P.9 Sistemi i ri i informacionit të transportit publik	P.9 Sistemi i ri i informacionit të transportit publik	-

Burimi: Mott MacDonald

Detajet e mëtejshme për këto masa janë dhënë në planet e propozuara të paraqitura në shtojcën B, si dhe në listat e zbatimit të projektit të paraqitura në shtojcat C, D dhe E.

5 Mënyrave aktive të udhëtimit – rrjetet dhe shërbimet

5.1 Hyrje

Është me rëndësi që të mbështeten planet investuese në infrastrukturën e mobilitetit urban përmes promovimit dhe reklamimit të sjelljes së qëndrueshme të udhëtimit, drejt inkurajimit të përdorimit të mënyrave më aktive të udhëtimit, siç janë ecja dhe çiklizmi. Kjo përfshin përmirësimin e kushteve për ecje dhe çiklizëm, ofrimin e shtigjeve të sigurta, të qasshme dhe të përshtatshme për këto mënyra jo të motorizuara. Ekzistojnë një varg opsionesh/konceptesh të mundshme për përfshirje në strategjinë e PQMU-së në Prishtinë, duke përfshirë:

- Zhvillimin e koncepteve strategjike të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklizëm – me standarde të miratuara të projektimit dhe lehtësira, të ofruara për lloje të ndryshme të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve në të gjithë qytetin. Kjo do të përfshijë udhëtime në qendër të qytetit, si dhe ato në vende më periferike, siç janë lagjet rezidenciale lokale dhe komunitetet periferike;
- Skema e zonës së zgjeruar për këmbësorë në qendër të qytetit, duke zgjeruar zonën që të përfshihen rrugët e afërta, për të siguruar një zonë më të gjerë në të mirë të këmbësorëve; dhe
- Masat për të ndihmuar mobilitetin e personave me nevoja të veçanta – futjen e masave të tjera për të ndihmuar personat e verbër / me të pamur të pjeshëm (p.sh. shtrimi i sipërfaqes me material të dhëmbëzuar në vendkalimet e këmbësorëve).

5.2 Përmbledhje e çështjeve kryesore në Prishtinë

- Shtigjet e këmbësorëve të cilësisë së dobët dhe mungesa e hapësirave të sigurta dhe të përshtatshme të kalimit të rrugës:** Në Prishtinë realizohet një pjesë e madhe e udhëtimeve, megjithëse shumë nga shtigjet e këmbësorëve në qendrat urbane tregojnë shenja të gjendjes së keqe si dhe mungesë të hapësirave sa i përket gjerësisë së shtegut për të përballuar fluksin e madh të këmbësorëve, trotuarët e qasshëm (mungesa në disa vende e anësoreve të ulura në nivel të rrugës), shenjat e drejtimeve dhe pikat e kalimit. Çiklistët përbëjnë më pak se 1% të përdoruesve të transportit në Prishtinë – mund të bëhet shumë më shumë për të rritur këtë shifër.
- Çështjet e sigurisë për këmbësorët dhe çiklistët në zonat urbane:** Suksesi i zonës së centralizuar të këmbësorëve në qendër të Prishtinës vazhdon të ofrojë hapësirën për pjesën më të madhe të aktivitetit të këmbësorëve në qendër të qytetit duke siguruar një mjedis të sigurt. Mund të bëhet edhe më shumë për të zgjeruar zonën, për të ofruar komoditet më të madh për këmbësorët në qendër të qytetit.
- Integrim më i madh i shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve me mënyrat e tjera të transportit:** Vendosja e lidhjeve të mira me transportin publik, parkingjet e automjeteve, vendparkimet e taksive dhe biçikletave, është thelbësore sa i përket përmirësimit të qasshmërisë së përgjithshme të njerëzve dhe zhvillimit të “udhëtimit pa ndërprerje” mes modaliteteve. Shtigjet e këmbësorëve në vendndaljet e autobusëve dhe në vendqëndrimet e taksive duhet të identifikohen dhe të zhvillohen më shumë. Përveç kësaj, qasja e këmbësorëve në parkingjet e automjeteve duhet të përmirësohet me qëllim të përmirësimit të atraktivitetit dhe perceptimit të sigurisë.
- Mungesa e rrjeteve të integruara të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë:** Duke marrë parasysh gamën e gjerë të llojeve të udhëtimit në të gjithë qytetin dhe udhëtimit për aktivitete të ndryshme, shkollë dhe punë, duhet të zhvillohen koncepte të reja të rrjetit të shtigjeve për këmbësorë dhe çiklistë për të identifikuar shtigjet kyçe për destinacionet kryesore, me qëllim identifikimin dhe zbatimin e masave për të përmirësuar komoditetin, qasjen dhe sigurinë e këmbësorëve.

Në Prishtinë në shumicën e rrugëve në qendër të qytetit ekzistojnë trotuare për këmbësorë. Një numër i madh këmbësorësh shpesh shihet brenda zonës qendrore gjatë gjithë ditës, jo vetëm gjatë periudhave të udhëtimit në mëngjes dhe mbrëmje. Ky është funksioni i qendrës së qytetit, duke ofruar udhëtime për mundësi punësimi, blerje dhe udhëtime për aktivitete të ndryshme. Sidoqoftë, shpesh ekzistojnë pengesa të shumta në shtigjet për këmbësorët që shpesh i bëjnë udhëtimet të pakëndshme dhe të pasigurta, sidomos kur këmbësorët detyrohen të përdorin rrugën kryesore (të dedikuar për automjete të motorizuara) për të vazhduar udhëtimin e tyre. Pengesat për lëvizjen e këmbësorëve përfshijnë vetura të parkuara në trotuare, dukuri shumë e zakonshme për fat të keq, vendosjet e reklamave në zonat e këmbësorëve, ose mobilar urban dhe pengesa të tjera.

Në rrugët e vogla brenda qendrës së qytetit shpesh ekziston një hapësirë e përbashkët për makina dhe këmbësorë dhe ka pak ose aspak trotuar gjë që krijon rreziqe për këmbësorët dhe rritë potencialin për konflikte me transportin motorik. Kjo është kryesisht si rezultat i rrugës së ngushtë, e cila në shumë raste nuk lejon ofrimin e shtigjeve, si dhe kërkesës së madhe për parkim në rrugë. Rezultati përfundimtar është sigurimi i një mjedisi të pasigurt e të mbingarkuar (sidomos në peridhuat kulmore të udhëtimit) për këmbësorët me qasje dhe përshkueshmëri të dobët të rrjetit rrugor të qendrës së qytetit për shkak të shumë pengesave. Në disa raste,

qarkullimi i trafikut është shumë i ngadalshëm në qendër të qytetit, i mbingarkuar, dhe kjo mund të ofrojë mundësi që këmbësorët të lëvizin më lirshëm përmes trafikut.

Disa zona në qendër të qytetit ofrojnë një mjedis të cilësisë së dobët dhe i pengojnë njerëzit t'i përdorin ato si pika të takimeve sociale ku mund të relaksohen dhe të kalojnë kohën e tyre. Një shembull i mirë është zona e shtruar afër ndërtesës së vjetër të komunës e cila tregonte një ambient të cilësisë së dobët të hapësirës publike. Megjithatë, Komuna e Prishtinës ka ri-dizajnuar dhe rindërtuar këtë zonë.

Figura 30: Gjendja e dobët e hapësirës publike dhe shtigjeve për këmbësorë në qendër të qytetit



Burimi: Mott MacDonald

Figura 31: Gjendja e hapësirës publike dhe shtigjeve për këmbësorë në qendër të qytetit pas ri-dizajnit dhe rindërtimit



Burimi: www.arbresh.info

5.3 Strategjia e propozuar – Ecje & çiklizëm

Qasja jonë është të zhvillojmë skemat lokale të këmbësorëve dhe të çiklizmit për të përmirësuar qasjen në mjediset kryesore, shkollat, vendndaljet e transportit publik dhe 'pikat e transferimit',

zonat me dendësi të lartë të punësimit, si dhe hapësirat e gjelbra dhe rekreative. Qëllimi është të sjellim rritje në ecje dhe çiklizëm në këto mjedise dhe të përmirësojmë ndërgjegjësimin për shtigjet dhe mjediset e dedikuara për ecje dhe çiklizëm në të gjithë qytetin.

- Krijimi i vendkalimeve të reja, të sigurta dhe të qasshme në të gjithë qytetin;
- Përmirësimi i dizajnit të rrugës në raport me këmbësorët dhe çiklistët; me përdorim më të madh të menaxhimit të shpejtësisë për të krijuar mjedis të sigurt;
- Zvogëlimi i “konflikteve” potenciale me përdoruesit e tjerë të rrugës; dhe
- Përmirësimi i sigurisë dhe sigurisë personale (ditën/natën) për këmbësorë dhe çiklistë.

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

- Lidhjen e mirë të këmbësorëve/çiklistëve me transportin publik, parkingjet e automjeteve, taksitë dhe vendparkimet e biçikletave;
- Fokusimin në udhëtimin e tërë: në këmbë / me biçikletë / transport publik – duke përmirësuar përvojën totale të udhëtimit;
- Sigurimin që mjediset e këmbësorëve të marrin parasysh çështjet e mobilitetit – përdorimin e anësoreve të trotuareve të ulura në nivel të rrugës, përmirësimin e vendkalimeve të rrugës dhe lidhjeve me rrugët e transportit publik;
- Përmirësimin e shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve midis zonave të banuara dhe vendeve të punës/shërbimeve duke adresuar çështjet e përjashtimit social;
- Minimizimin e pengesave dhe rreziqeve për lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve; dhe
- Integrimin e çiklizmit me transportin publik duke u mundësuar çiklistëve të përdorin autobusë në zonat ku ka pjesë të pjerrëta dhe terrene të vështira për çiklizëm.

Detajet e mëtejshme mbi elementet dhe veprimet kryesore që kërkohen për të përmirësuar kushtet e ecjes dhe çiklizmit janë dhënë më poshtë.

5.4 Korniza e politikave mbi ecjen dhe çiklizmin për Prishtinën

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

- **Të lidhura:** në aspektin që shtigjet të jenë të lidhura mirë, të integruara, në mënyrë ideale pa “boshllëqe” në rrjet;
- **Të rehatshme:** shtigjet të jenë të këndshme për t’u përdorur, me hapësirë dhe kapacitet të mjaftueshëm; duke adresuar ndikimet negative të ndotjeve dhe zhurmës të trafikut;
- **Të përshtatshme:** shtigjet e këmbësorëve që sigurojnë lidhje me destinacionet ku njerëzit duan të udhëtojnë, duke ndjekur ‘linjat e dëshiruara’ të përshtatshme;
- **Miqësore:** shtigjet e këmbësorëve duhet të ndihmojnë në nxitjen e bashkëveprimeve sociale sa më shumë që të jetë e mundur; dhe
- **Të dukshme:** shtigjet e këmbësorëve duhet të jenë të sigurta për përdorim dhe gjithashtu të lehta për t’u përdorur me pengesa të pakta për mobilitet.

5.4.1 Zhvillimi i rrjeteve të shtigjeve për ecje dhe çiklizëm në Prishtinë

Është e rëndësishme të zhvillohen shtigje cilësore të ecjes dhe çiklizmit, midis zonave apo vendeve më të frekuentuara, zonave të banimit në të gjithë qytetin dhe vendeve të tjera të

interesit, që do të ofrojnë një mjedis të cilësisë së lartë për këmbësorët dhe çiklistët dhe një mjedis që është i sigurt, i përshtatshëm dhe i këndshëm për t'u përdorur. Kjo kërkon realizimin e kontrolleve të shtigjeve në rrugët kryesore në zonat urbane për të siguruar që standardet e projektimit janë plotësuar. Një numër veprimesh kyçe janë të nevojshme për të arritur këtë, si:

- Zhvillimi i një 'rrjeti' të shtigjeve me cilësi të lartë (si pjesë e një rrjeti të përgjithshëm), që do të ofronte mjedise të cilësisë së lartë për përdoruesit, duke përfshirë rrugët drejt shkollave, kolegjeve dhe vendeve të punës, qendrave të lagjeve/rrethinave, qendrave tregtare, zyrave të ndryshme komunale etj. dhe objekteve të transportit publik;
- Zhvillimi dhe miratimi i parimeve udhëzuese të projektimit për ecje dhe çiklizëm që përmbajnë një sërë standardesh minimale (duke mbuluar sinjalizimin, gjerësinë, sipërfaqen/materializimin dhe sigurinë);
- Kontrolli i cilësisë së shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklizmit në rrugët kryesore dhe qendrat e lagjeve/rrethinave për të identifikuar nevojat për përmirësim;
- Identifikimi i cilësisë së mjedisit për ecje dhe çiklizëm duke përdorur 5 kriteret – të lidhura, të rehatshme, të përshtatshme, miqësore dhe të dukshme – të cilat do të mundësojnë përcaktimin e prioritetëve për ndërhyrje; dhe
- Marrja parasysh e nevojave të grupeve të ndryshme të përdoruesve: udhëtarëve të rregullt, blerësve, atyre që i përdorin këto shtigje për rekreacion / në kohë të lirë, personave me nevoja të veçanta dhe fëmijëve – vende të ndryshme do të dizajnohen sipas nevojës së përdoruesit.

Figura 32: Çiklizmi në Tiranë (Shqipëri)



Burimi: Eltis.org

Figura 33: Çiklizmi në Tiranë (Shqipëri)



Burimi: The Guardian (UK)

Për sa i përket qyteteve të tjera që po përballen me sfidën e inkurajimit të çiklizmit, në Tiranë, Shqipëri, qyteti është duke u munduar të përmirësojë infrastrukturën për përdorimin e biçikletave dhe të rrisë numrin e përdoruesve të biçikletave në qytet përmes nismës Ecovolis, për të futur çiklizmin në Tiranë përmes ofrimit të biçikletave (përdorimit të përbashkët të biçikletave – 'bike share'). Ndërhyrje janë bërë në dymbëdhjetë rrugë kryesore të qytetit, me 20 km korsi të dedikuar për përdoruesit e biçikletave.

Figura 34: Shtigjet e çiklizmit në Jork (UK)

Burimi: City of York Council (UK)

Figura 35: Zhvillimi i çiklizmit në Kembrixh

Burimi: Cambridge Independent (UK)

Shtigjet për çiklistët në Tiranë janë të shënuara me të gjitha shenjat e nevojshme për të garantuar sigurinë e çiklistëve. Është duke u punuar në një numër mbikalimesh dhe kryqëzimesh të biçikletave, si dhe është duke u punuar për ta institucionalizuar çiklizmin në organizimin publik dhe privat si pjesë e strategjisë së tyre.

Në vende të tjera në Evropë, disa qytete tjera janë duke e trajtuar me sukses sfidën e inkurajimit të çiklizmit përmes krijimit të rrjeteve të shtigjeve për biçikleta. Në Mbretërinë e Bashkuar, një numër qytetesh kanë miratuar me sukses rrjetet e shtigjeve për biçikleta për të inkurajuar rritjen e numrit të çiklistëve. Në Kembrixh, një e treta e banorëve të qytetit ngasin biçikletën të paktën tri herë në javë, ku pothuajse gjysma e të rriturve ngasin biçikletën të paktën një herë në javë. Qyteti ka mbi 80 kilometra korsi dhe shtigje të dedikuara për çiklizëm, të mbështetura nga një kulturë pro çiklizmit, ku përparësi kalimi u jepet çiklistëve në zonat kryesore të ngarkuara, si dhe ofrohen stimuj biznesorë për të krijuar skema për marrje me qira të biçikletave dhe për parkim të tyre në qytet. Jorku ka një përqindje të lartë të njerëzve që shkojnë në punë duke ngarë biçikletë (12%) dhe duke ecur (15%), në krahasim me pjesën tjetër të vendit. Për njerëzit që jetojnë dhe punojnë në Jork, përqindjet e ecjes dhe ngasjes së biçikletës janë edhe më të larta, në 15% dhe 18% përkatësisht.

5.5 Hierarkia e shtigjeve për këmbësorë

Duke u bazuar në qasjen e rrjetit, rekomandohet që ky koncept të zhvillohet më tej në një hierarki të llojeve të shtigjeve që bazohet në funksionalitetin dhe shkallën e përdorimit. Rrjeti është ai ku shtigjet përdoren më së shumti nga këmbësorët dhe për këtë arsye ato janë në shënjestër të përmirësimeve cilësore. Në identifikimin e shtigjeve dhe standardeve të caktuara për llojet e ndryshme të shtigjeve duhet të merren parasysh çështjet në vijim: fluksi i këmbësorëve, përdorimi aktual dhe përdorimi i propozuar, vlerësimi i aksidenteve dhe i rreziqeve tjera, vjetërsia dhe lloji i trotuarit (p.sh. për trotuaret e vjetra dhe në rrezik nevojitet inspektim më i shpeshtë sesa për ato që sapo janë shtruar) si dhe karakteri, përdorimi dhe trafiku i rrugës ngjitur me të.

Opsionet për një draft të Klasifikimit të Rrjetit të Shtigjeve për Këmbësorë janë paraqitur më poshtë. Një parim i rëndësishëm i zhvillimit të konceptit të rrjetit të shtigjeve do të ishte përmirësimi i lidhjeve me iniciativat ekzistuese komunale, duke përfshirë punën e bërë për sigurinë rrugore lokale për të siguruar konsistencë të qasjes në të gjithë qytetin. Koncepti i rrjetit të këmbësorëve formohet nga shtigjet e këmbësorëve të cilat veprojnë si lidhje që bashkojnë njerëzit me destinacionet kyçe. Ky rrjet do të shfaqë elemente cilësore siç janë anësoret e trotuareve të ulura në nivel të rrugës, vendkalimet me prioritet, shmangien e rrëmujës në rrugë dhe sinjalizimin e mirë.

Tabela 4: Sugjerimet për një draft të Klasifikimit të Rrjetit të Shtigjeve për Këmbësorë

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

Burimi: Mott MacDonald

5.5.1 Siguria

Objektiv thelbësor i çfarëdo rrjeti të ecjes dhe çiklizmit është krijimi i një ambienti të sigurt në të cilin njerëzit janë në gjendje të ecin / ngasin biçikletë dhe të udhëtojnë pa pasur frikë se do të përfshihen në një aksident rrugor ose në ndonjë formë krimi. Njerëzit janë më të prirë që të zgjedhin të ecin / të ngasin biçikletë nëse ndjejnë se zonat/shtigjet janë të sigurt dhe se nuk janë frikësuese, ndërkohë që hapësirat që nuk mirëmbahen siç duhet shpesh pengojnë këmbësorët dhe çiklistët e mundshëm. Është e rëndësishme që të sigurohet një mjedis i sigurt për ecje/çiklizëm, duke zvogëluar numrin e viktimave-këmbësorë dhe frikën nga krimi. Ekzistojnë një numër veprimesh kyçe që do të përmirësojnë sigurinë gjatë ecjes dhe ngasjes së biçikletës, duke përfshirë edhe këto në vijim:

- Të zvogëlohet numri i viktimave këmbësorë/çiklistë – duke analizuar të dhënat e aksidenteve për të siguruar një mjedis të sigurt dhe pa pengesa për përdoruesit dhe duke vazhduar me zvogëlimin e numrit të viktimave këmbësorë, e sidomos të fëmijëve;
- Të rritet numri i nxënësve që udhëtojnë në këmbë dhe me biçikletë duke promovuar zhvillimin e Planeve të Qëndrueshme të Udhëtimit për në Shkollë;
- Të përmirësohet projektimi i rrugëve në raport me këmbësorët dhe çiklistët duke zvogëluar nevojën për rrethoja mbrojtëse për të përmirësuar kalimin e rrugëve, dhe të zhvillohen masa për qetësimin e trafikut dhe masa të sigurisë brenda zonave lokale për të zvogëluar shpejtësinë e automjeteve; dhe
- Të zvogëlohet krimi dhe të pakësohet frika nga krimi – duke rritur numrin e njerëzve që ecin dhe të atyre që përdorin transportin publik, duke siguruar që të ketë dukshmëri dhe shikueshmëri të mirë në rrugë, duke trajtuar vejetacionin e tepërt dhe parkimin, duke përdorur ndriçim të cilësisë së lartë në rrugë, në 'pikat e transferimit' të transportit publik dhe në vendet ku mblidhen njerëzit.

5.5.2 Përmirësimi i qasshmërisë

Përmirësimi i transportit do t'ua mundësojë njerëzve të zgjedhin mënyrën e udhëtimit dhe rrjedhimisht më shumë njerëz do zgjedhin një opsion të qëndrueshëm. Udhëtimet në këmbë dhe duke ngarë biçikletën mund të ofrojnë një metodë tërheqëse transporti për udhëtime më të shkurtra deri në 2 milje (3.22 km), siç është shkuarja në shkollë. Është gjithashtu e rëndësishme të ketë mundësi dhe hapësira adekuate për këmbësorë dhe çiklistë, ashtu që tu mundësohet të gjithë përdoruesve, madje edhe personave me nevoja të veçanta, t'i përdorin këto mënyra të udhëtimit për të shkuar në punë apo për aktivitete të kohës së lirë. Është e rëndësishme të zhvillohen lidhje të cilësisë së lartë për ecje dhe ngasje të biçikletës midis zonave të banimit dhe qendrës së qytetit, si dhe lidhje me objektet e arsimit, punësimit, kujdesit shëndetësor, pikave

tregtare dhe rekreative, si për udhëtime për shërbime ashtu edhe për udhëtime për aktivitete të kohës së lirë. Të gjitha politikat e qytetit lidhur me transportin duhet t'i marrin parasysh nevojat e llojeve të ndryshme të këmbësorëve dhe çiklistëve në mënyrë që shtigjet të jenë të qasshme për të gjitha grupet e përdoruesve. Ekzistojnë një numër veprimesh kyçe që do të përmirësojnë qasjen, duke përfshirë edhe këto në vijim:

- Të inkurajohet ecja dhe ngasja e biçikletës, si dhe kalimi në mënyra më të qëndrueshme të transportit;
- Të sigurohet projektim i mirë i skemave dhe të përmirësohet mjedisi për këmbësorët dhe çiklistët;
- Të sigurohet që nevojat e këmbësorëve dhe të çiklistëve të merren parasysh si pjesë e skemave të mëdha të transportit dhe të priorizohen këto mënyra në qendrën e qytetit / zonat periferike;
- Të përmirësohen kalimet e rrugës nga ana e këmbësorëve dhe çiklistëve, si dhe lidhjet me shtigjet e transportit publik;
- Nëpërmjet zhvillimit të planeve të udhëtimit dhe fushatave, të promovohen përfitimet në aspektin shëndetësor dhe ate të transportit nga ecja dhe ngasja e biçikletës;
- Përmes Planeve të Qëndrueshme të Udhëtimit për në Shkollë, të promovohet ecja/ngasja e biçikletës për këto lloje të udhëtimit; dhe
- Të minimizohen pengesat dhe rreziqet ndaj lëvizjes së këmbësorëve dhe çiklistëve përgjatë shtigjeve prioritare duke realizuar kontrole të qasjes dhe duke zbatuar tutje të drejtat e tjera të përparësisë nëpër qytet / zona urbane.

5.5.3 Integrimi me mënyrat tjera të lëvizjes

Ecja dhe ngasja e biçikletës është komponent kyç i një sistemi të integruar të transportit në raport me mënyrën se si ndërveprojnë ecja dhe modalitetet e tjera. Vendosja e lidhjeve të mira me hapësirat e transportit publik, parkingjet e automjeteve, taksitë dhe hapësirat për parkimin e biçikletave është thelbësore sa i përket përmirësimit të qasjes së përgjithshme për njerëzit dhe zhvillimit të "udhëtimit pa ndërprerje" mes modaliteteve. Është e rëndësishme të sigurohet që shtigjet dhe hapësirat për këmbësorët dhe çiklistët nëpër qytet / zona urbane të zhvillohen dhe të zbatohen në mënyrë që të integrohen me mënyra të tjera siç janë transporti publik dhe ngasja e biçikletës si dhe me hapësira të tilla siç janë parkingjet e automjeteve.

- Të punohet ngushtë me operatorët e transportit publik të Prishtinës për ta zhvilluar një varg përmirësimesh të qasjes në rrjetin e transportit publik;
- Të kërkohet përmirësimi i cilësisë së hapësirave të vendndaljeve të autobusëve si dhe i shtigjeve deri tek stacionet hekurudhore dhe deri tek 'pikat e transferimit' të transportit publik;
- Të zhvillohet një numër i madh iniciativash për të inkurajuar ecjen dhe ngasjen e biçikletës – për shembull duke përdorur iniciativat e planifikimit të udhëtimit dhe promovimin e shtigjeve të dedikuara për këmbësorë dhe çiklistë;
- Të identifikohen dhe të zhvillohen shtigjet e këmbësorëve dhe të çiklistëve që shpiten tek vendndaljet e transportit publik dhe vendparkimet e taksive; dhe
- Të eksplorohe qasja përmes ecjes dhe përmes ngasjes së biçikletës deri tek parkingjet e automjeteve me qëllim përmirësimin e atraktivitetit dhe sigurisë së tyre.

Figura 36: Vendndalje autobusësh / Hapësira e pasagjerëve në Ostrava (Çeki)

Burimi: Mott MacDonald

Figura 37: Vendndalje autobusësh / Qasja për këmbësorë në Pragë (Çeki)

Burimi: Mott MacDonald

5.6 Zhvillimi i një skeme të qytetit për marrje me qira të biçikletave (bike-hire) dhe parkimi për biçikleta

Ofrimi i më shumë lehtësirave dhe opsioneve që njerëzit të ngasin biçikletën në të gjithë qytetin do të ndihmojë në inkurajimin e më shumë njerëzve që të ngasin biçikletën rregullisht. Ne propozojmë zhvillimin e një skeme të re për marrjen me qira të biçikletave në të gjithë qytetin, skemë e cila do të përfshinte tiparet kryesore të mëposhtme:

- Zhvillimi i një skeme për përdorimin e përbashkët të biçikletave (bike-share) në të gjithë qytetin, duke ofruar çmime të zbritura për përdoruesit që marrin biçikleta për përdorim në zonat përreth / rrethinat e qytetit. Operatori i skemës për ofrimin e biçikletave i lëviz biçikletat çdo mbrëmje nga qendra e qytetit në zonën përreth.
- Ofrim i lehtësirave për njerëzit që të kenë qasje në biçikleta dhe në hapësira të sigurt që ofrohen në të gjithë qytetin;
- Sistem i mundshëm i ofrimit të biçikletave elektrike;
- Biçikleta dhe hapësira për parkim biçikletash, të cilat janë lehtësisht në dispozicion, të cilësisë së mirë dhe të mirëmbajtura rregullisht, dhe të cilat mund të përdoren sipas kërkesave të përdoruesit.
- Transporti i lirë (pa pagesë) i biçikletave në sistemin e ri të transportit publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) dhe në linjat e caktuara të autobusëve.

Ofrimi i biçikletave (përdorimi i përbashkët i tyre) është një mjet i përdorur në të gjithë botën për të promovuar dhe inkurajuar përdorimin më të madh të biçikletave. Ofrimi me qira i biçikletave të cilësisë së lartë për një orë ose për një ditë, që mbështetet nga stacione të dedikuara për kyçje/parkim biçikletash në të gjithë Prishtinën, do të ndihmojë në inkurajimin e një përdorimi më të madh të kësaj mënyre udhëtimi në qytet. Parimi i skemës është relativisht i drejtpërdrejtë – kushdo mund të marrë një biçikletë në një vend dhe ta kthejë atë në një vend tjetër, duke bërë udhëtime nga një pikë në pikën tjetër përmes ngasjes së biçikletës. Në vijim janë karakteristikat tipike të një skeme të suksesshme të ofrimit të biçikletave:

- Sipërfaqja minimale e mbuluar nga sistemi: 10 km²
- Dendësia e stacioneve: 10–16 stacione për km²
- Biçikleta/banorë: 10–30 biçikleta për çdo 1.000 banorë (brenda sipërfaqes së mbuluar)
- Raporti mes stacioneve për kyçje/parkim të biçikletave dhe biçikletave: 2–2.5 vende të parkimit të biçikletave për çdo biçikletë

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

- Realizimi i një studimi të fizibilitetit: Një analizë e nivelit të lartë për mundësinë e realizimit të skemës së ofrimit të biçikletave, që përcakton parametrat kryesorë për planifikimin dhe zhvillimin e një analize fillestare institucionale dhe financiare, e që është themeli i nevojshëm për t'i ndërmarrë hapat e ardhshëm.
- Planifikimi dhe projektimi i hollësishëm: Kjo përcakton lokacionet e sakta të stacioneve, madhësinë e stacioneve dhe llojin e harduerit dhe softuerit të nevojshëm për ta mbështetur skemën.
- Krijimi i planeve biznesore dhe financiare: Kjo fazë përcakton modelet institucionale dhe modelet e të ardhurave, duke përfshirë edhe kontraktimin e një skeme.

Sistemi *Bicing* i Barcelonës është duke funksionuar tash e më shumë se shtatë vjet dhe është dëshmuar të jetë shumë i kërkuar nga banorët e qytetit. Skema e Londrës konsiderohet gjithashtu një sukses duke qenë se përdoruesit janë të kënaqur dhe duke qenë se ka tërhequr përdorimin e biçikletave në krahasim me veturën private. Sistemi gjithashtu ndihmon në lehtësimin e mbingarkesës në rrjetin e transportit publik të qytetit.

Figura 38: Skema për marrjen me qira të biçikletave në Londër (MB)



Burimi: London Bike Hire Scheme

Figura 39: Skema Bicing, Barcelonë (Spanjë)



Burimi: Bicing, Spain

5.6.1 Hapësirat për parkimin e biçikletave për çiklistët

Rekomandohet që vendet prioritare për hapësirat për parkim të biçikletave të jenë të përqendruara pranë ndërtesave publike në qendrën e qytetit, ku ka mundësi të jetë kërkesa më e madhe. Paralelisht, duhet të ketë bashkëveprim me punëdhënësit më të mëdhenj në të gjithë qytetin për të siguruar hapësira për biçikleta për punonjësit dhe konsumatorët. Ekzistojnë shumë lloje të ndryshme të projektimit të parkimit të biçikletave, duke filluar nga standat standarde të biçikletave që përdoren shpesh në zonat tregtare ku ka kërkesa të mëdha për parkim më të përshtatshëm, të mbuluar dhe të siguruar të biçikletave, siç tregohet në figurat më poshtë.

Figura 40: Hapësirë/objekt për parkimin e biçikletave në Berlin

Burimi: Mott MacDonald

Figura 41: Vendparkim i biçikletave në Kembrixh, MB

Burimi: Cityclock.org

5.6.2 Rrugët e veçanta të transportit publik dhe ngasja e biçikletës

Për shkak të shtrirjes dhe relievit të Prishtinës, këshillohet të merret parasysh aplikimi i autobusëve që kanë vend të posaçëm për bartjen e biçikletave, në mënyrë që të sigurohet transporti i udhëtarëve së bashku me biçikletat e tyre në kodrat e Prishtinës. Zhvillimi i çiklizmit, i mbështetur nga zhvillimi i sistemit të transportit publik së bashku me autobusët që kanë vend të posaçëm për bartjen e biçikletave, kontribuon në përmbushjen e vizioneve të mobilitetit të qëndrueshëm. Aplikimi i pajisjeve në autobusë për t'ua mundësuar pasagjerëve që t'i transportojnë biçikletat ndihmon në integrimin më të plotë të udhëtimit me biçikletë dhe autobuse, sidomos në zonat e qytetit ku ka kodra të pjerrëta.

Në Pragë, qyteti ka aplikuar një seri autobusësh që kanë vend të posaçëm për bartjen e biçikletave, e të cilët ua mundësojnë çiklistëve t'i shmangin pjerrësitë në zonat rreth qytetit dhe të udhëtojnë në distanca më të largta, duke bërë një segment të rrugës me autobusë të veçantë (ku mund të fusin biçikletën e tyre) dhe duke vazhduar sërish pastaj udhëtimin e tyre me biçikletë. Në Lisbonë, planifikuesit e qytetit po merren me sfidat e ndotjes së ajrit dhe mbipopullimit, siç është ulja e ndotjes së ajrit dhe mbingarkesa në trafik. Një shërbim i ri publik i biçikletave që ofron 100 biçikleta me qira, dy të tretat e të cilave janë elektrike, është projektuar për t'i inkurajuar përdoruesit të përvetësojnë një formë alternative dhe të pastër transporti për t'u sjellë rreth e përqark qytetit që ka terren kodrinor. Si pjesë e një plani më të gjatë, skema parashikohet të përfshijë 1.410 biçikleta (940 prej tyre elektrike) të lidhura me një rrjet të shtigjeve për çiklistë i cili është i gjatë 100 milje (160.934 km).

Figura 42: Autobusi që ka vend të posaçëm për bartjen e biçikletave, Pragë

Burimi: Mott MacDonald

Figure 43: Sistemi E-biçikleta në Lisbonë

Burimi: Mott MacDonald

Propozohet që të përfshihen disa shtigje të veçanta të transportit publik nga qendra e qytetit, përpjetë deri tek zonat përreth të shërbyera rregullisht nga autobusët që kanë vend të posaçëm për bartjen e biçikletave. Këto shtigje theksohen në skemën e mëposhtme (vijat e gjelbra) së bashku me shtigjet për çiklistët (vijat e kaltra) dhe masat tjera për çiklistët. Sistemi do t'i ofrojë publikut një mënyrë të shpejtë dhe të lehtë të transportit në qendrën e qytetit dhe zonat ngjitur dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra që janë alternative kundrejt transportit me veturë.

5.6.3 Planifikimi i përdorimit të tokës dhe zhvillimet e reja

Destinimi efektiv i sipërfaqeve (planifikimi efektiv i përdorimit të tokës) është i rëndësishëm për ofrimin e zgjidhjeve afatgjata të transportit të qëndrueshëm. Është e domosdoshme që zhvillimet/projektet e reja në qytet të sigurojnë një ofertë të përshtatshme për transport të qëndrueshëm, duke përfshirë ecjen dhe ngasjen e biçikletës, si dhe qasje të mirë në transport publik. Vëmendje duhet t'i kushtohet zvogëlimit të nevojës për të udhëtuar, përmes planifikimit efektiv të përdorimit të tokës, duke u siguruar që zhvillimet e reja të jenë të arritshme përmes ecjes/ngasjes së biçikletës apo që mund të shërbehen nga transporti publik dhe duke ofruar lidhje të drejtpërdrejta, të sigurta dhe të përshtatshme të shtigjeve. Ekzistojnë një numër veprimesh kyçe që do të përmirësojnë çështjet e destinimit të sipërfaqeve në mënyrë më të plotë, duke përfshirë këtu:

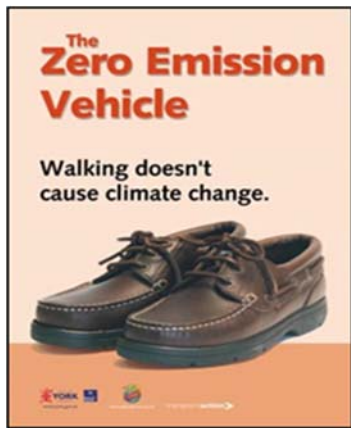
- Të sigurohet që nevojat e këmbësorëve dhe çiklistëve të përfshihen në zhvillimet e reja të planifikuara, duke përdorur teknika të tilla si auditimet për këmbësorë dhe çiklistë, duke i lidhur të gjitha zhvillimet e reja me shtigjet strategjike;
- Të projektohen lidhje për këmbësorët dhe çiklistët brenda dhe përreth zonave të propozuara të zhvillimit që janë të arritshme, të rehatshme dhe të sigurta; dhe
- Të sigurohen kontributet e financimit nga zhvilluesit për të inkurajuar më shumë ecje dhe ngasje të biçikletës përmes një sërë masash projektimi.

5.6.4 Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe ngasja e biçikletës

Promovimi i përfitimeve shëndetësore nga ecja dhe ngasja e biçikletës është mesazh i rëndësishëm për të inkurajuar jo vetëm përdorimin më të madh të këtyre mënyrave të transportit nëpër Prishtinë, por gjithashtu për të inkurajuar një “mënyrë të shëndetshme jetese”. Hulumtimet e shumta kanë treguar se ecja e rregullt dhe ngasja e rregullt e biçikletës mund të luajnë një rol të madh në përfitimet shëndetësore për njerëzit, duke ndihmuar në parandalimin e mbipeshës dhe sëmundjeve të zemrës, veçanërisht për ata që në rrethana të tjera do të bënin pak aktivitet fizik. Nëse kryhen më shumë aktivitete të ecjes dhe ngasjes së biçikletës, atëherë kjo gjithashtu kontribuon në zvogëlimin e mbingarkesës në trafik, zvogëlimin e ndotjes së ajrit dhe ndotjes nga zhurma. Është e rëndësishme të promovohen përfitimet nga ecja dhe ngasja e biçikletës që ndërlidhen me shëndetin, përfshirjen sociale dhe mjedisin, në partneritet me agjencitë e tjera në të gjithë qytetin. Ekzistojnë një numër veprimesh kyçe në lidhje me marketingun dhe promovimin, duke përfshirë edhe këto:

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

Figura 44: Promovimi i ecjes në Jork (MB)



Burimi: Komuna e Jorkut (York Transport Campaign)

Figura 45: Marketingu në Sheffield (MB)



Burimi: Këshilli i Qytetit të Sheffieldit, MB

Është e rëndësishme të punohet me palët e interesit dhe me grupet e komunitetit në zhvillimin e iniciativave që synojnë përmirësimin e mjediseve që janë miqësore për këmbësorët dhe çiklistët, veçanërisht gjatë identifikimit dhe zbatimit të përmirësimeve lokale në destinacionet kyçe. Banorët lokal dhe grupet e komunitetit duhet të konsultohen dhe të përfshihen në vendimet për t'i ndryshuar ose përmirësuar shtigjet lokale të ecjes dhe ngasjes së biçikletës, trotualet ose hapësirat tjera për këmbësorët/çiklistët.

- Promovimi dhe zbatimi i iniciativave për ecje dhe ngasje të biçikletës ofrohet bashkërisht në partneritet me agjencitë tjera përgjegjëse për infrastrukturën dhe shërbimet e transportit (p.sh. operatorët e transportit publik);

- Të konsultohen palët e interesit dhe partnerët kryesorë – kjo do të përfshijë punën me grupet e komunitetit lokal, departamentet e brendshme të qeverisë dhe grupet e tjera në qytet; dhe
- Të promovohen iniciativa duke përdorur një numër të madh të palëve të interesit, përfshirë këtu edhe shpërndarjen e informacionit tek zyrat e turizmit, sinjalizimin e mirë për këmbësorët dhe çiklistët, si dhe vënien në dispozicion të informacioneve në internet dhe në shtyp.

5.6.5 Mirëmbajtja e shtigjeve

Mirëmbajtja e trotuareve, vendkalimeve dhe hapësirave të tjera përcjellëse për këmbësorët, si dhe heqja e pengesave, janë elemente kyçe që kërkohen për të hequr barrierat ndaj ecjes dhe për t'i inkurajuar njerëzit që të ecin më shpesh. Njerëzit janë më të prirë që udhëtimet më të gjata t'i bëjnë në këmbë (dhe më shpesh) kur mjedisi lokal i këmbësorëve është i një cilësie të lartë, i projektuar mirë si dhe i mirëmbajtur. Shtigjet e këmbësorëve dhe çiklistëve duhet të mirëmbahen mirë, duke ofruar qasje të mirë gjatë punimeve në rrugë ose gjatë aktiviteteve të mirëmbajtjes. Ekziston një numër veprimesh kyçe në lidhje me mirëmbajtjen e shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklistëve, duke përfshirë këto në vijim:

- Të largohen pengesat nga trotuaret nëse ato bëhen të rrezikshme për këmbësorët/çiklistët;
- Të drejtat e këmbësorëve dhe të çiklistëve për lëvizje në të gjithë qytetin/zonat urbane të mbahen në një "standard të përshtatshëm": shtigje të sigurta për përdorim dhe pa pengesa;
- Të mirëmbahen rrugët, përfshirë edhe shtigjet e këmbësorëve dhe çiklistëve, duke monitoruar rregullisht kushtet e trotuareve dhe duke kombinuar punën në to kudo që është e mundur me punime të tjera përmirësuese;
- Të përmirësohet dhe mirëmbahet ndriçimi rrugor me qëllim të zvogëlimit të numrit të aksidenteve dhe të krijohet një mjedis më i sigurt;
- Të bëhen përmirësime në mjedisin e rrugëve lokale; dhe
- Të sigurohet heqja e pengesave nga trotuaret nëse konsiderohen se përbëjnë rrezik për këmbësorët dhe çiklistët – kjo përfshin bashkëpunimin me policinë për të zvogëluar parkimin e paligjshëm dhe krijimin e mjeteve shtesë të sigurta për kalimin e rrugëve.

5.7 Zhvillimi i skemave të propozuara për këmbësorë dhe çiklizëm në Prishtinë

5.7.1 Skema e zgjeruar për këmbësorë

Gjatë viteve të fundit është parë zhvillim në një zone të madhe për këmbësorë në qendër të qytetit, ku bulevardi Nëna Terezë lidhet me rrugët Xhorxh Bush dhe Agim Ramadani. Zona ofron një mjedis shumë të sigurt dhe të rehatshëm jo vetëm për këmbësorë por edhe për njerëzit që ulen në kafenetë përgjatë rrugës, dhe prandaj është zonë mjaft e frekuentuar si nga banorët ashtu dhe nga vizitorët. Gjendja aktuale e zonës së këmbësorëve tregohet në figurat në vijim. Ekzistojnë mundësi për të përfituar nga kjo zonë e suksesshme qendrore e këmbësorëve dhe për ta zgjeruar zonën në mënyrë që të përfshijë rrugë shtesë të qendrës së qytetit.

Figura 46: Zona e këmbësorëve në qendër të qytetit

Burimi: Mott MacDonald

Figura 47: Zona e këmbësorëve në qendër të qytetit

Burimi: Mott MacDonald

Rekomandohet studim i mëtejshme i fizibilitetit për të vlerësuar se si sipërfaqja e zonës së këmbësorëve mund të zgjerohet në mënyrë që të përfshijë një zonë më të gjerë përreth skemës aktuale që operon përgjatë bulevardit Nënë Tereza. Në mbështetje të kësaj, propozohen një sërë masash për t'i modifikuar dhe zgjeruar rrugët e këmbësorëve në qendrën e qytetit. Këtu përfshihen modifikime të rrugëve Xhorxh Bush, Eqrem Çabej, Bill Clinton, Garibaldi dhe Dritan Hoxha, si dhe rrugëve që lidhin pikat e reja të propozuara të transferimit të transportit publik / autobusëve. Modifikimi i rrugëve duhet të fokusohet në sipërfaqen e zonës ekzistuese dhe zonës së re të planifikuar të këmbësorëve dhe në lidhjen e terminaleve të reja të propozuara të autobusëve. Rrugët tjera do të adresohen si pjesë e një qasjeje graduale për përmirësime në të gjithë qytetin për këmbësorët.

Figura 48: Zona e këmbësorëve me shërbime të transportit publik në Lovanë (Belgjikë)

Burimi: Mott MacDonald

Figure 49: Zona e këmbësorëve me shërbime të transportit publik në Pardubice (Çeki)

Burimi: Mott MacDonald

Hapësirat kryesore publike në Prishtinë përfshijnë bulevardin Nënë Tereza, sheshin Zahir Pajaziti, sheshin e Pavarësisë, sheshin Adem Jashari (Vllaznim-Bashkimi), platonë përpara Pallatit të Rinisë, Kulturës dhe Sportit dhe zonën e gjelbër në Kampusin Universitar, përreth Bibliotekës Kombëtare. Këtyre më tej i bashkangjiten parku i Gërmisë, parku Taukbaqë, parku i qytetit dhe parku Arbëria. Zonat tjera të gjelbra gjenden në lagje të banimit siç janë Ulpiana, Dardania, Bregu i Diellit, etj. Gjatë viteve të fundit, komuna e Prishtinës ka ridizajnuar disa zona nëpër qytet, duke i shndërruar ato në parqe me gjelbërim dhe zona rekreative. Shembuj të tillë përfshijnë parkun te salla sportive '1 Tetori', parkun te Bregu i Diellit (në afërsi të rrugës Bahri Fazliu), platonë te kopshti i fëmijëve 'Lulevera' në Dardani, etj.

Ekzistojnë një numër veprimesh të rekomanduara për të përmirësuar lidhshmërinë e përcaktuar në planin zhvillimor të qytetit, siç përmbledhet më poshtë. Këto veprime duhet të jenë pjesë e qasjes së përgjithshme për krijimin e një rrjeti strategjik të rrugëve për këmbësorë, që shërben për destinacionet kryesore që njerëzit dëshirojnë t'i vizitojnë.

Tabela 5: Aspiratat për lidhshmërinë e mobilitetit urban në qytet

Elementi	Përshkrimi
Lidhja e rrugëve urbane të qytetit:	<ul style="list-style-type: none"> Duhet konsideruar hapa për rigjallërimin e trafikut urban, ku rrugët kryesore në zonën e qendrës do të lidhen me njëra-tjetrën përmes disa ndërhyrjeve urbane. Rruga Garibaldi do të lidhet me rrugën Agim Ramadani, me disa ndërhyrje të Fakulteti Ekonomik, ku nyjat do të lirohen nga trafiku i mbingarkuar të mensa e studentëve dhe do të mundësohet që të arrihet më lehtë në qendër ose në rrethrotullim të zona e Arbërisë.
Lidhja e trotuareve në qytet:	<ul style="list-style-type: none"> Rrugët, bulevardet, sheshet duhet të ridizajnohen për të lidhur qytetin nëpërmjet trotuareve të këmbësorëve; Të gjitha pengesat që ndajnë qytetin ose e bëjnë të pamundur që qyteti të jetë i arritshëm nga këmbësorët duhet të hiqen; dhe Heqja e gardheve përreth ndërtesave, për t'i arritur objektivat për të lidhur qytetin e Prishtinës.
Lidhja e trotuareve në qendër të qytetit:	<ul style="list-style-type: none"> Lidhja e disa shesheve siç janë: <ul style="list-style-type: none"> Bulevardi Nënë Tereza; Sheshi të Pallati i Rinisë, New Born; Sheshi Zahir Pajaziti; Sheshi i Universitetit (kampusi); Nëpërmjet Hotel Grand (dikur i qasshëm dhe i kalueshëm për këmbësorë); Lidhja e Bulevardit Nënë Tereza me rrugën UÇK, nëpërmjet rrugës ndërmjet ndërtesave të Kuvendit të Kosovës dhe Qeverisë së Kosovës (dikur e qasshme dhe e kalueshme për këmbësorë); dhe Nga qendra nëpërmjet sheshit New Born dhe pastaj nëpërmjet sheshit Hotel Grand, në Bulevardin Nënë Tereza, për të vazhduar në sheshin e Universitetit (kampusin universitar) dhe për të shkuar në parkun e qytetit.

Burimi: Plani Zhvillimor Urban i Prishtinës 2012 - 2022

5.7.2 Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje

Prishtina karakterizohet me trafik të ngarkuar, veçanërisht në qendrën urbane, dhe për shkak të mungesës së hapësirave për parkim në rrugë, shumë automjete parkojnë dhe zënë trotuaret në qendër të qytetit, duke kufizuar kështu lëvizjen e lirë të këmbësorëve. Gjatë viteve të fundit, komuna ka iniciuar një program masash për t'i larguar barrierat dhe pengesat në trotuare nga automjetet e parkuara duke vendosur shtylla anti-parkim dhe duke mbjellë drunjë. Paralelisht është iniciuar një program për punimet në trotuar për t'i bërë shtigjet e këmbësorëve më të qasshme për personat me aftësi të kufizuara dhe është prezantuar një program për ndriçim rrugor që është shtrirë nëpër komunitetet lokale përgjatë qytetit për të përmirësuar sigurinë.

Rekomandohet përdorimi i sipërfaqeve taktile ose "linjave kufitare" në kryqëzime dhe në hyrje të destinacioneve kyçe për të lehtësuar lëvizjen e këmbësorëve të verbër dhe pjesërisht të verbër në rrugë. Sipërfaqet taktile përdoren për t'u ofruar informata personave me shikim të dëmtuar, si dhe shërbejnë si udhëzues për veçori specifike ose për t'i paralajmëruar ata për rreziqe potenciale. Linja kufitare duhet të jetë e prekshme (taktile) dhe të ketë kontrast vizual nga materialet përreth në mënyrë që të jetë e dukshme për këmbësorët pjesërisht të verbër. Përdorimi i trotuareve taktile, duke përdorur një shumëllojshmëri të strukturave sipërfaqësore, i ndihmon këmbësorëve me shikim të dëmtuar t'i dallojnë objektet ose pengesat.

Figura 50: Linjë kufitare natyrale (ndërtesë), shirit sinjalizues dhe paralajmërues në vendkalim (Çeki)



Burimi: Mott MacDonald

Figura 51: Trotuar me anësore të ulur në nivel të rrugës dhe material me kontrast (Çeki)



Burimi: Mott MacDonald

5.7.3 Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë

Sa i përket zhvillimit të një rrjeti të ri të rrugëve për këmbësorë në Prishtinë, në këtë pjesë të PMQU-së vëmendja është përqendruar në përmirësimin e cilësisë dhe largimin e barrierave në trotuare, si dhe në qasjen pa pengesa në ndërtesa administrative publike dhe shtetërore, shërbime shëndetësore dhe sociale, shkolla, dyqane, objekte kulturore dhe ndërtesa tjera. Qëllimi i projektit është krijimi dhe mirëmbajtja e kushteve për lëvizjen pa pengesa të banorëve dhe vizitorëve me lëvizshmëri dhe orientim të kufizuar.

Është e domosdoshme të krijohet një koncept për rrugë gjithëpërfshirëse dhe pa pengesa që u mundësojnë të gjitha grupeve të popullatës lëvizje të lirë dhe të sigurt përgjatë rrugëve të këmbësorëve si dhe në të gjitha mënyrat e transportit. Për më tepër, duhet të sigurohet qasje pa pengesa në shërbime. Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë duhet të formojë një rrjet funksional të rrugëve pa pengesa. Një përmbledhje e masave të propozuara për këmbësorë është paraqitur në pjesën e mëposhtme.

Zona e kaltër e këtij rrjeti do t'i përfshijë tri sheshet kryesore, Bulevardin Nënë Tereza, sheshin Zahir Pajaziti dhe sheshin e Pavarësisë, sheshet më të vogla përpara ndërtesave publike siç janë sheshi Adem Jashari (Vllaznim – Bashkimi) dhe platoja e Pallatit të Rinisë si dhe lagjet Qendra, Dardania, Ulpiana dhe Lakrishte. Për më tepër, nëpërmjet skemës së zgjeruar për këmbësorë, rrjeti do të shtrihet përgjatë rrugëve pa pengesa drejt parkut të qytetit, parkut Taukbahqë dhe parkut të Gërmisë dhe lagjeve tjera të qytetit me qëllim të zgjerimit dhe promovimit të mëtejshëm të këtij koncepti.

Koncepti i rrjetit të rrugëve për këmbësorë duhet të përdoret edhe për qendrën historike të Prishtinës. Zona e tanishme e kaltër e këmbësorëve e PMQU-së është shtrirë edhe në këtë zonë të qytetit, por duke marrë parasysh që Prishtina ende nuk ka një zonë historike me kufij të definuar dhe miratuar zyrtarisht, zgjerimi i mëtejshëm i rrjetit për këmbësorë drejt kësaj zone mbetet për tu definuar.

Komuna aktualisht është duke punuar për përcaktimin zyrtar të zonës historike dhe kufijve të saj dhe sapo të përcaktohet, mund të zbatohet koncepti i rrjetit të këmbësorëve.

Figura 52: Masat e propozuara për këmbësorë në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald

5.7.4 Shtigjet e reja për çiklizëm në qytet

Masat e reja të çiklizmit në Prishtinë përfshijnë një rrjet të shtigjeve të reja të çiklizmit, siç tregohet grafikisht në hartën në fund të këtij kapitulli.

Skema e propozuar e çiklizmit përfshin lagjet Qendra, Tophane – duke u shtrirë drejt Kodrës së Trimave, Medresës, Pejtonit, Lakrishtes, Arbërisë, Kalabarisë, Dardanisë, Ulpianës, Bregut të Diellit, Aktashit, Muhaxherëve, Velanisë (parku) dhe zonës së QKUK-së. Një shteg i ri çiklizmi parashihet nga qendra e qytetit drejt parkut të Gërmisë nëpërmjet rrugëve Haxhi Zeka, Nazim Gafurri dhe Shpëtim Robaj. Rrjeti gjithashtu shtrihet në drejtim të zonave Prishtina e Re dhe Hajvali, nëpërmjet shtigjeve që hyjnë në këto zona dhe çojnë në drejtim të vendbanimit të Zllatarit dhe liqenit të Badovcit.

Skema e propozuar e çiklizmit do të vlerësohet më plotësisht nëpërmjet punës së mëtejshme të fizibilitetit para çdo pune implementimi.

5.7.5 Përmirësimet në shtigjet ekzistuese të çiklizmit

Disa shtigje çiklizmi në Prishtinë duhet përshtatur me qëllim që të përmbushin qëllimin e tyre të lëvizshmërisë së qëndrueshme, duke qenë të sigurta për përdoruesit, pasi që mënyra sesi janë ndërtuar zvogëlon sigurinë e çiklistëve dhe këmbësorëve. Këto shtigje janë ato në rrugën Arbënor dhe Astrit Dehari (e njohur më parë si rruga Çlirimi), rrugën Bahri Fazliu (rruga B) dhe rrugën C.

Figura 53: Të metat (dallimet në nivel) në rrugën për çiklistë në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald

Figura 54: Shembull i praktikës së mirë nga Praga



Burimi: Mott MacDonald

Figura 55: Masat e propozuara të çiklizmit në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald

5.8 Përmbledhje e masave

Tabela në vijim tregon mënyrën aktive dhe masat e propozuara për hapësirat publike në Prishtinë për implementim në periudhat afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata.

Tabela 6: Përmbledhje e masave për mënyrat aktive të lëvizjes dhe masave për hapësirat publike

Afatshkurtër (2019-2020)	Afatmesëm (2021-2025)	Afatgjatë (2026-2030)
A.1 Skema e zgjeruar për këmbësorë	A.1 Skema e zgjeruar për këmbësorë	A.1 Skema e zgjeruar për këmbësorë
A.2 Masat për të ndihmuar personat me aftësi/lëvizje të kufizuara	A.2 Masat për të ndihmuar personat me aftësi/lëvizje të kufizuara	A.2 Masat për të ndihmuar personat me aftësi/lëvizje të kufizuara
A.3 Shtigjet e reja të çiklizmit	A.3 Shtigjet e reja të çiklizmit	A.3 Shtigjet e reja të çiklizmit
A.4 Përmirësimet në shtigjet ekzistuese të çiklizmit	A.4 Përmirësimet në shtigjet ekzistuese të çiklizmit	A.6 Sistemi i ofrimit (marrjes me qira) të biçikletave dhe biçikletave elektrike
A.5 Hapësirë për parkim të biçikletave dhe hapësirë për çiklistë, duke përfshirë stacion intermodal për biçikleta	A.6 Sistemi i ofrimit (marrjes me qira) të biçikletave dhe biçikletave elektrike	A.7 Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë
A.6 Sistemi i ofrimit (marrjes me qira) të biçikletave dhe biçikletave elektrike	A.7 Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë	A.8 Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit
A.7 Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë	A.8 Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit	A.9 Rivitalizimi i hapësirave publike në rrugë që aktualisht përdoren për qarkullim të automjeteve
□A.8 Marketingu dhe promovimi i ecjes dhe çiklizmit	A.9 Rivitalizimi i hapësirave publike në rrugë që aktualisht përdoren për qarkullim të automjeteve	

Burimi: Mott MacDonald

Hollësi të mëtejshme për këto masa ofrohen në planet e propozuara të paraqitura në shtojcën B, si dhe në listat e zbatimit të projekteve të paraqitura në shtojcat C, D dhe E.

6 Sistemi i rrugëve dhe parkimi

6.1 Sistemi i rrugëve

Për shkak të sjelljeve dhe mënyrave të tanishme të udhëtimit të banorëve të Prishtinës, respektivisht për shkak që transporti me automjete private është më i përhapur sesa mënyrat tjera më të qëndrueshme të transportit, kapaciteti i rrjetit rrugor të qendrës së qytetit arrin maksimumin e tij dhe rrjedhimisht ndodh mbingarkesa në trafik. Janë identifikuar një sërë masash për përmirësimin e rrjetit rrugor që do të synojnë përmirësimin e rrjedhës dhe adresimin e mbingarkesës në të gjithë qytetin:

- **Unaza e brendshme 2a** – Është parashikuar nga PZHU dhe PZHK. Sipas planeve: një bulevard i gjerë i qytetit me kapacitet të lartë; lehtëson brendësinë e qytetit nga trafiku. Pjesa e quajtur “rrugë kodrinore” është më e vogël në gjerësi dhe përcjell konturat e pyllit të Gërmisë.
 - nga rrethrotullimin te ETC (F. Kosovë) [42°38'51.1"N 21°07'41.5"E], deri në M-2 (rruga për në Mitrovicë)
- **Unaza e brendshme 2b** – Rruga shtrihet deri në zonat periferike të qytetit, me potencial për zhvillim të qytetit, duke marrë parasysh hartimin dhe zbatimin e planeve rregulluese.
 - nga rrethrotullimi te ETC (F. Kosovë) [42°38'51.1"N 21°07'41.5"E], nëpërmjet tregut të gjelbër, nëpërmjet kolektorit mbi lumin e Prishtinës (lidhja që do të ndërtohet mbi kolektorin) [42°38'14.6"N 21°07'50.1"E] deri te lidhja me autostradën Ibrahim Rugova dhe M-2/M-25, për të vazhduar te Pallati i Drejtësisë [42°38'03.5"N 21°10'24.0"E], nëpërmjet rrugës Nekibe Kelmendi deri në Zllatar.
- **Unaza e brendshme 2c** – Rruga shtrihet deri në zonat periferike të qytetit, me potencial për zhvillim të qytetit, duke marrë parasysh hartimin dhe zbatimin e planeve rregulluese.
 - nga M-2 (rruga për në Mitrovicë) deri në M-25 (rruga Vëllezërit Fazliu) deri në Zllatar.
- **3 Rruga A + Segmenti 3** – Rruga A është pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim, Qendër dhe Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësinë 40.5m. Segmenti 3 është pjesë e PRRU të Kalabrisë: prej lidhjes me Unazën Qendrore, përmes lagjes Kalabria, deri te lidhja me Unazën e Brendshme. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga kryesore 4** – Pjesë e PRRU të Matit 1. Segmenti A i rrugës B (rruga Bahri Fazliu): nga rrethrotullimi ku lidhen rrugët Arbënor dhe Astrit Dehari dhe Muharem Fejza, deri në lidhjen me rrugën A. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga kryesore 5 – Pjesë e Unazës Qendrore të qytetit** – Pjesë e PRRU të Lakrishtes. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësinë 33.0m.
- **Rruga kryesore 5a – Pjesa perëndimore e Unazës Qendrore të qytetit** – Pjesë e PRRU të Lakrishtes. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësinë 33.0m.
- **Rruga dytësore 9** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 22.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 10** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor C-C ka gjerësinë 21.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

- **Rruga dytësore 10a** – Pjesë e PRRU të Matit 2. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 11** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 11a** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 22.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës që nuk financohet nga komuna. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 12** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 13** – Pjesë e PRRU të Matit 2. Profili i njëjtë rrugor me 13a (Prishtina e Re, Zona Qendër): profili B-B, gjerësia 31.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 13a** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 15** – Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar F që lidh Rrugën B (rruga Bahri Fazliu) me Rrugën e planifikuar D. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 17** – Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë në kategorinë II (rrugë e qarkullueshme); profili rrugor 3-3 ka gjerësinë 12.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 18a** – Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar E, nga rrethrotullimi i rrugëve C & D në rrugën A. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 18b** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 19** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 20** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, rruga 5-5 ka gjerësinë 25.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 21** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 7-7 ka gjerësinë 13.0m-17.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 21a** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 5c-5c ka gjerësinë 20.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 21b** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 7-7 ka gjerësinë 13.0m-17.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 21c** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 8-8 ka gjerësinë 13.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

- **Rruga dytësore 22** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 5a-5a ka gjerësinë 24.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 24** – Pjesë e PRRU të Kalabrisë. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësinë 22.2m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 24a** – Pjesë e PRRU të Kalabrisë. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 18.2m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 25** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësinë 15.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 25a** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 3-3 ka gjerësinë 14.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 25b** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 3-3 ka gjerësinë 14.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 26** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësinë 15.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 26a** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 1-1 ka gjerësinë 24.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 27** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësinë 15.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 27a** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 1-1 ka gjerësinë 24.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga dytësore 27b** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësinë 15.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga terciare 28** – Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë në kategorinë III (rrugë grumbulluese); profili rrugor 6-6 ka gjerësinë 11.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga terciare 29** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor D-D ka gjerësinë 18.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga terciare 30** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor D-D ka gjerësinë 18.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga terciare 30a** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor E-E ka gjerësinë 14.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga terciare 31** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor C-C ka gjerësinë 22.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

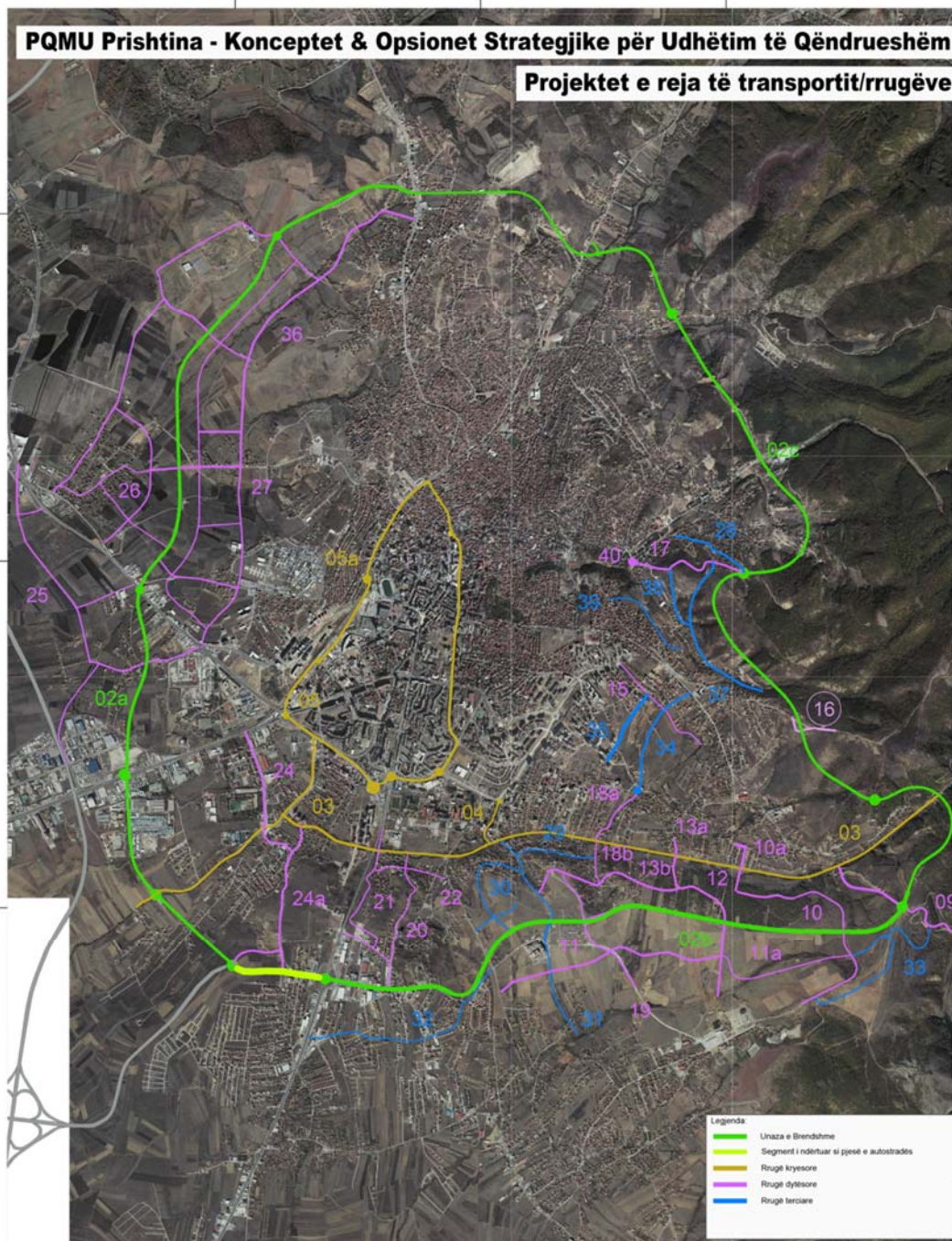
- **Rruga terciare 32** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor 7-7 ka gjerësinë 13.0m-17.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga terciare 33** – Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor D-D ka gjerësinë 11.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rrugë tretësore 34** – Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar G që lidh rrugën C me rrugën Isa Kastrati. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rrugë tretësore 35** – Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar H që lidh rrugën C me rrugën F. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rrugë tretësore 36** – Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili i rrugës 2-2 ka gjerësinë 15.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga 37** – Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë në kategorinë e III-të (rruga grumbulluese); profili i rrugës 4-4 ka gjerësinë prej 12.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rruga 38** – Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë në kategorinë e III-të (rruga grumbulluese); profili i rrugës 4-4 ka gjerësinë prej 12.0m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rrugë 39** – Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë në kategorinë e III-të (rruga grumbulluese); profili i rrugës 5-5 ka gjerësinë prej 11.5m. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Rrrethrotullim 40** – Pjesë e PRRU të Sofalisë. Rrrethrotullimi i vetëm në këtë plan është tek rruga Mbretëresha Teutë / Lec Gradica. Rrugë që varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
- **Unaza Qendrore e qytetit** – (Përveç masës 5 dhe 5a) Gjithashtu edhe kjo masë është marrë parasysh dhe gjendet në rrjetin ekzistues rrugor – rrugët Jusuf Gërvalla/Hekurudha, Tirana, Zagrebi, Ilir Konushevc, Agim Ramadani dhe Fehmi Lladrovci. Janë planifikuar kryesisht modifikime konstruktive të këtyre rrugëve dhe modifikime të pjesërishme që përbëhen nga masat e menaxhimit të trafikut dhe masat e sigurisë rrugore në pjesën perëndimore. Në pjesën lindore dhe jugore ka më shumë rregullime në aspekt të masave të menaxhimit të trafikut dhe masave të sigurisë rrugore.

Shënim: Të gjitha projektet e planifikuara për unazat rrugore (përfshirë Unazën e Jashtme) janë konsideruar si pjesë e studimit të PMQU-së. Bazuar në punën tonë të vlerësimit, kemi ardhur në përfundim se është praktike të mos vazhdohet me ndërtimin e Unazës së Jashtme për shkak të këtyre në vazhdim:

- Mungesa e popullsisë: unaza rrugore është planifikuar përgjatë një zone e cila përgjithësisht shfaq një nivel të ulët të dendësisë së popullsisë;
- Mungesa e kërkesës: ky aspekt është i lidhur ngushtë me densitetin e popullsisë për sa i përket nivelit të kërkesës që do të ndihmonte në justifikimin e ndërtimit. Kjo mungesë e kërkesës ndikohet edhe nga afërsia dhe shtrirja paralele e Unazës së Brendshme e cila po ashtu do të tërheqë udhëtimet.
- Kostoja e investimit: për shkak të fushëveprimit të këtij projekti dhe terrenit përreth, kostoja e përgjithshme e ndërtimit do të jetë shumë e lartë dhe duke pas parasysh nivelin potencial të ulët të kërkesës, vlera e përgjithshme e parasë shfaqet të jetë relativisht e ulët.

Masat e përshkruara më lartë shfaqen në skemën e mëposhtme.

Figura 56: Projekte të reja të rrugëve/transportit në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald

6.2 Parkimi

Është e rëndësishme të vendosen masa që kufizojnë kërkesën si dhe të hulumtohen/iniciohen opsione të tjera për zhvillimet e ardhshme, duke përfshirë edhe rritjen e tarifës për parkim të automjeteve në rrugë dhe jashtë rrugës (parkingje), zhvillimin e kufizimeve për qasje në qendër të qytetit dhe zvogëlimin e mundësisë për parkim në intervale të gjata kohore në qendër të qytetit. Menaxhimi efektiv i kërkesës luan rol kryesor në këtë qasje për të ndihmuar menaxhimin e rritjes së vazhdueshme të nivelit të trafikut, përmes inkurajimit të njerëzve që të konsiderojnë alternativa tjera dhe në këtë mënyrë të mbështesin opsione më të qëndrueshme të udhëtimit; duke mundësuar ndërkohë qasje për disa banorë dhe biznese lokale. Ekzistojnë një varg opsionesh/konceptesh të mundshme për përfshirje në strategjinë e PMQU-së, duke përfshirë:

- Kontrollat e çmimeve dhe rregulloret e reja në qendrat urbane për të menaxhuar dhe kontrolluar kërkesën për parkim në rrugë dhe jashtë rrugës;
- Themelimin e një skeme të re të parkimit në zona të banimit për të kontrolluar aktivitetin e parkimit në zonat e banimit dhe të komunitetit;
- Futjen e rregullave të reja të parkimit aty ku është e nevojshme dhe zbatimin e këtyre rregullave në mënyrë efektive. Është thelbësore të zbatohen kontrole të parkimit në mënyra rutinore për të siguruar se nuk ka abuzime ose aktivitete të paligjshme të parkimit; dhe
- Përdorimi i politikave të planifikimit për të kontrolluar numrin/llojin e parkingjeve për përdorim publik, në të gjithë qytetin.

6.3 Përmbledhje e çështjeve kryesore në Prishtinë

- **Kërkesa e lartë për parkim në qendër të qytetit:** Hulumtimet kanë treguar kërkesa të larta për parkimin e automjeteve në qendër të qytetit dhe në zonat tjera më shumë të banuara. Në veçanti, kërkesa për parkim është më e madhe për vendparkimet në rrugë se sa për parkimet jashtë rrugës (parkingjet), ku nuk ekzistojnë kufizimet kohore. Hulumtimet tregojnë se përdorimi i parkingut – raporti i numrit të vendparkimeve të zëna për një periudhë kohore në krahasim me hapësirën totale në dispozicion, tregon se më shumë së gjysma e përdoruesve qëndrojnë për periudha të gjata kohore (p.sh. banorët e periferisë / banorët e qyteteve tjera).
- **Shfrytëzimi i dobët i hapësirave të parkimit:** Hulumtimet tregojnë se ekzistojnë nivele shumë të ulëta të rotacionit në zonat qendrore urbane, duke theksuar se hapësirat e parkimit nuk janë shumë efikase. Në disa raste, për një periudhë prej 12 orëve, një vendparkim përdoret vetëm nga dy automjete.
- **Kostoja e ulët e parkimit:** Parkimi i automjeteve është relativisht me kosto të ulët në Prishtinë, me shumë hapësira që ofrojnë parkim pa pagesë. Shumë nga vendparkimet në zonën urbane nuk janë të kufizuara në kohë dhe shfrytëzohen për periudha të gjata nga njerëzit që i parkojnë automjetet e tyre në qendër të qytetit (p.sh. personat që banojnë në periferi / në qytete tjera).
- **Niveli i lartë i parkingjeve private jashtë rrugës:** Brenda qendrës së qytetit ekziston një numër i madh i parkingjeve private të automjeteve të cilat ofrojnë kosto të ulët të parkimit pa kufizime kohore. Këto hapësira rrisin nivelin e lëvizjes së automjeteve në/nga qendra e qytetit.
- **Mungesa e zbatimit të rregullave të parkimit:** Zbatimi i rregullave është kërkesë kryesore e çdo strategjie të suksesshme të parkimit dhe në Prishtinë ekzistojnë burime të kufizuara në dispozicion për menaxhimin dhe kontrollimin në mënyrë efektive të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.

Në vitet e fundit Prishtina ka pasur një rritje të konsiderueshme në përdorimin e automjeteve private dhe të dhënat sugjerojnë se kjo rritje është duke vazhduar edhe në ditët e sotme. Dihet se nivelet e larta të përdorimit të automjeteve shpesh krijojnë probleme si mbingarkesa në trafik, e cila shpesh përkeqësohet në periudhat kulmore. Tashmë ka kërkesa të larta për parkim-në-rrugë në qytet nga bizneset, banorët si dhe vizitorët në zonat komerciale, zonat tregtare dhe zonat e rekreacionit. Pjesën më të madhe të ditës, hapësirat e parkimit në dispozicion në Prishtinë nuk mund të plotësojnë kërkesën dhe kështu dihet se ka shumë nevojë që të përmirësohet menaxhimi i hapësirave të kufizuara të parkimit në dispozicion.

Hulumtimi ka zbuluar se qendra e qytetit dhe zonat e banueshme periferike përballen me probleme të parkimit që shpesh rezultojnë në vende të mbingarkuara dhe me probleme të ndërlidhura me sigurinë rrugore. Me rritjen e nivelit të përdorimit të automjeteve në zonat urbane, përfshirë edhe Prishtinën, është e rëndësishme të menaxhohet kërkesa për udhëtime dhe të kontrollohen zonat e parkimit në mënyrë më efektive si pjesë e strategjisë së re të transportit. Duhet të përmirësohet menaxhimi i aktivitetit të parkimit, përfshirë hapësirat në rrugë dhe jashtë rrugës si pjesë e strategjisë holistike për qytetin, që synon balancimin e nevojave të transportit dhe mënyrave tjera të transportit të tilla si transporti publik dhe mënyrat aktive (ecja dhe çiklizmi).

Prishtina nuk ka ndonjë vendim të miratuar që rregullon çështjen e parkimit. Në tërësi, dhe veçanërisht në qendër të qytetit, parkingjet e automjeteve janë në dispozicion në tarifa shumë të ulëta të parkimit. Ekziston pak ose aspak mbikëqyrje nga ana e policisë, ku mbikëqyrja bëhet vetëm nga policia e shtetit. Mbizotërimi i kostos së ulët të parkimit, së bashku me rregullimin dhe zbatimin minimal, shërben vetëm për të përkeqësuar nivelin e aktivitetit të parkimit në qendrën e qytetit siç tregohet nga anketat e parkimit të realizuara si pjesë e programit të anketimit për transportin në mbarë qytetin.

Figura 57: Aktiviteti i paligjshëm i parkimit



Burimi: Mott MacDonald

Figura 58: Zonë e parkimit në qendër të qytetit



Burimi: Mott MacDonald

Në anën tjetër, Prishtina përballen me mungesë të hapësirave për parkim në zonat periferike të qytetit, veçanërisht në zonat e banimit ndërtuara rishtazi, si dhe mungojnë 'Parko dhe Udhëto' ("Park and Ride" – objekte ku parkohen veturat dhe udhëtimi vazhdohet me transport publik, taksi, biçikletë apo duke ecur) në rrethinë të qytetit, ku shërbimet e transportit publik do të mund të integroheshin në mënyrë më efektive për të ofruar lidhje të rregullt dhe të shpejtë për në qendër të qytetit duke zvogëluar presionin në hapësirat e parkimit në qendër të qytetit.

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

Mundësitë për rritjen e kapacitetit të parkimit në Prishtinë janë shqyrtuar më herët, ku është përfshirë edhe zhvillimi i garazheve të parkimit jashtë rrugës. Duke pas parasysh fushëveprimin e kufizuar për rritjen e kapacitetit të parkimit, veçanërisht në qendër të qytetit për shkak të destinimit aktual të sipërfaqeve, së bashku me kërkesat në rritje për parkim, nevoja për menaxhimin e udhëtimeve me automjete në qendër të qytetit asnjëherë nuk ka qenë më e rëndësishme.

Një mjet i rëndësishëm për trajtimin në mënyrë efektive të presioneve në rritje nga përdorimi i automjeteve në qendrat urbane, është përmirësimi i menaxhimit dhe kontrollit të kapacitetit dhe kërkesës për parkim në rrugë. Dihet se ekziston nevoja urgjente dhe reale në Prishtinë për të arritur këtë, prandaj komuna e Prishtinës ka ardhur në përfundim se duhet të zhvillohet një politikë për menaxhimin e parkimit në qytet.

Politika e propozuar e menaxhimit të parkimit që përfshihet si pjesë e PMQU-së, ofron një qasje të strukturuar dhe të koordinuar për të trajtuar shqetësimet dhe çështjet në lidhje me aktivitetin e parkimeve të pakufizuara dhe kontribuon në lehtësimin e mbingarkimit të trafikut.

6.3.1 Zhvillimi i politikës për parkim në Prishtinë

Çdo kush që shfrytëzon rrugët e Prishtinës preket nga çështjet e parkimit edhe nëse nuk përdor ose nuk posedojnë një automjet. Politika për parkim nuk është vetëm për të alokuar dhe menaxhuar hapësirën në rrugë dhe jashtë rrugës, por është gjithashtu edhe për të mundësuar lëvizjen e sigurt dhe efikase të trafikut, veçanërisht të transportit publik, si dhe për të ofruar një mjedis atraktiv rrugor për të gjithë.

Në qendër të Prishtinës ekzistojnë garazhe të pakta publike për parkim dhe shumë pak zona private të parkimit dhe kështu kjo çon në intensitet të lartë të kërkesës për parkim në rrugë për të gjitha rrugët e qendrës së qytetit. Me menaxhimin aktual minimal të kërkesave për parkim, është e qartë se ekzistojnë një numër shqetësimesh në lidhje me natyrën e pakontrolluar të parkimit në qytet dhe në lidhje me pasojat që rezultojnë nga ky aktivitet i pa menaxhuar. Kjo është konfirmuar gjatë diskutimeve me komunën.

Gjithashtu është theksuar se rregullimi i ardhshëm i parkimit (menaxhimi dhe kontrolli) do të lidhet ngushtë me përmirësimet tjera në menaxhimin e transportit të qytetit përfshirë transportin publik, duke mbështetur më tej nevojën për të zhvilluar një politikë koherente të parkimit. Shqetësimet kryesore që u identifikuan janë:

- Parkimi “kudo” rezulton në parkim kaotik;
- Mos respektimi i rregullave rrugore veçanërisht në udhëkryqë;
- Shqetësimet në lidhje me sigurinë rrugore për të gjithë përdoruesit e rrugës;
- Shkatërrim i gjelbërimit dhe trotuarit; dhe
- Mjediset jo atraktive të këmbësorëve.

Politikat e parkimit përdorin një varg mjetesh për të arritur objektivat e dëshiruara të parkimit, të cilat janë siç vijojnë:

- Alokimi i hapësirave në rrugë për kërkesat e duhura lokale
- Sigurimi i disa zonave për parkim që rezervohen për kërkesa specifike, si p.sh. për banorët e lagjes

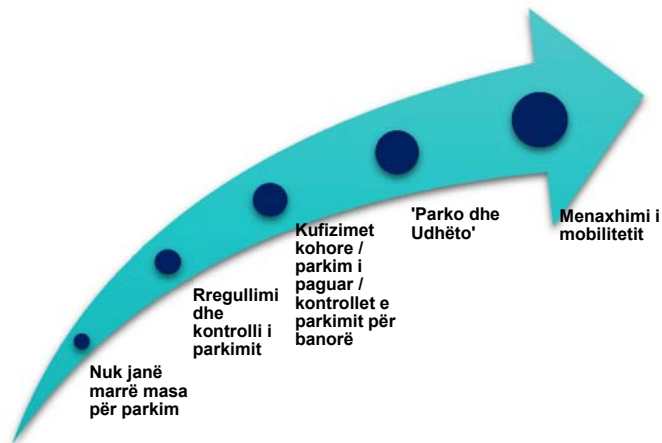
- Përcaktimi i tarifave dhe pagesave për menaxhimin e parkimit në rrugë
- Zbatimi në mënyrë efektive i rregullave të parkimit në mënyrë që të sigurohet përputhshmëri mes aktivitetit dhe rregullave

Prandaj, pesë parimet kryesore për menaxhim të ardhshëm të parkimit në Prishtinë konsiderohen të jenë këto në vazhdim:

- **Prioritizimi:** hapësirat më të dëshirueshme për parkim duhet të menaxhohen për të favorizuar format e përdorimit që kanë prioritet më të lartë.
- **Shfrytëzimi efikas:** hapësirat e parkimit duhet të shfrytëzohen bashkërisht, duke u shërbyer përdoruesve të ndryshëm dhe destinacioneve të shumta dhe duhet të menaxhohen në mënyrë të duhur, kështu që hapësirat e parkimit në qendër të qytetit duhet të përdoren më shpesh dhe të mos abuzohen.
- **Çmimi:** sa më shumë që të jetë e mundur, përdoruesit duhet të paguajnë drejtpërdrejtë hapësirat e parkimit që ata përdorin.
- **Zgjedhja e klientit:** duhet të ofrohen mundësi praktike të parkimit dhe udhëtimit për banorët, vizitorët dhe banorët e periferisë / banorët e qyteteve tjera.
- **Informacioni për përdoruesit:** shoferët duhet të kenë informacione të duhura në dispozicion për opsionet e tyre të parkimit dhe udhëtimit.

Prishtina është destinacioni kryesor për aktivitetet e mëdha komerciale, të banimit, kulturore dhe argëtuese prandaj menaxhimi i parkimit në qytet është thelbësor nëse do të realizohet qasja efikase dhe e qëndrueshme në këto aktivitete. Figura e mëposhtme ilustron renditjen tipike të ngjarjeve që ndiqen në zhvillimin e politikave të menaxhimit të parkimit.

Figura 59: Evolucioni i politikës së menaxhimit të parkimit



Burimi: Mott MacDonald

Zhvillimi i aktiviteteve të parkimit në lidhje me kërkesat, ndjek një numër të fazave kryesore siç janë përmbledhur më poshtë.

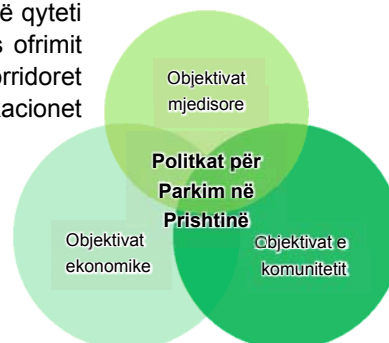
FAZA	PËRSHKRIMI
Nuk kërkohet veprim formal:	Hapësira e parkimit në dispozicion përdoret deri në atë masë ku automjetet e parkuara kanë ndikim negativ në cilësinë e zonës duke e bërë joatraktive.
Rregullimi dhe kontrolli i parkimit do të jenë hapat e parë që do të ndërmerren:	Në disa rrugë parkimi do të ndalohej dhe në vende tjera hapësirat e parkimit do të shënohen qartë, duke mundësuar përdorim më efikas të hapësirave në dispozicion.
Për shkak të mungesës së	Në këtë mënyrë hapësirat në dispozicion përdoren në mënyrë më efikase duke

FAZA	PËRSHKRIMI
vazhdueshme të hapësirave në dispozicion, do të futet parkimi me kohë të kufizuar:	rritur qarkullimin e automjeteve. Kjo masë inkurajon parkuesit afatgjatë (kryesisht ata që udhëtojnë rregullisht nga periferitë apo qytetet tjera) që të kërkojnë hapësira tjera që zakonisht gjenden më larg qendrës së qytetit ose ndonjë mënyrë tjetër transporti. Gjithashtu, inkurajon vizitorët dhe blerësit që të parkojnë automjetet e tyre në mënyrë më efektive sa i përket aspektit kohor. Kjo shpesh mbështetet nga tarifet e parkimit, për të siguruar koston e implementimit dhe zbatimit. Meqenëse kontrolli i parkimit bëhet më rigoroz duke rezultuar me qarkullimin e shoferëve në zonat fqinje – shpesh në zonat e banimit – atëherë me qëllim të lehtësimit të situatës shpesh futen skema për parkim të banorëve të lagjes, që përfshijnë plotësimin e një grupi kriteresh nga banorët dhe pagimin e një tarife për leje të parkimit.
Duke pasur parasysh rritjen e vazhdueshme të numrit të automjeteve, vije në pah koncepti i ofrimit të hapësirave për parkim në distanca më të largëta:	Për shembull, 'Parko dhe Udhëto' është futur si mjet për t'i tërhequr shoferët (fillimisht, banorët e periferisë dhe ata që udhëtojnë çdo ditë nga qytetet tjera, eventualisht edhe vizitorët) që të parkojnë në skajet e një zone urbane. Në Mbretërinë e Bashkuar, hapësirat 'Parko dhe Udhëto' frekuentohen nga autobusë specifik që operojnë me shërbime të shpejta dhe të shpeshta ndërmjet hapësirave 'Parko dhe Udhëto' dhe qendrës së qytetit. Ky është një koncept veçanërisht atraktiv për qytetet historike ku siguri i hapësirave shtesë të parkimit mund të pakësojë vlerën e trashëgimisë arkitekturore të zonës. Ky lloj i shërbimit është tërheqës për banorët e periferisë dhe gjithashtu funksionon për vizitorët dhe blerësit.
Kohët e fundit, në disa vende është futur koncepti i 'menaxhimit të mobilitetit':	Ky koncept përfshin, në lidhje me parkimin, kombinimin e transportit publik dhe privat në mënyrë që të ofrojë një zinxhir të pranueshëm të mobilitetit për udhëtarët. Kjo ka për qëllim të mirëmbajë dhe të përmirësojë qasjen e udhëtarëve në qyteza dhe qytete dhe jo domosdoshmërisht vetëm trafikun e automjeteve. Në kuadër të këtij koncepti, parkimi është element shumë i rëndësishëm. Nëse përdoruesit e automjeteve do të përdorin transportin publik për një pjesë të udhëtimit të tyre atëherë duhet të jetë e mundur që ata të parkojnë automjetet diku gjatë udhëtimit, në mënyrë që të vazhdojnë udhëtimin me transport publik, duke u përpjekur që të arrihet i ashtuquajtur 'udhëtim i pandërprerë'.

6.3.1.1 Vizioni i parkimit dhe politikat

Vizioni për parkim në Prishtinë është promovimi i zhvillimit të një qyteti të qëndrueshëm dhe të qasshëm. Kjo mund të arrihet përmes ofrimit dhe menaxhimit efektiv të parkimit në qytet, veçanërisht në korridoret strategjike radiale, në korridoret e transportit publik dhe në lokacionet me kërkesa të larta.

Tri tema e mbështesin këtë vizion, përkatësisht politikat për komunitetin, ekonominë dhe mjedisin. Një numër objektivash lidhen me këto tema si pjesë e strategjisë më të gjerë të parkimit, siç vijon:



Lloji	Objektivat
Komuniteti / Lagja:	<ul style="list-style-type: none"> Zhvillimi i një qasje efektive për furnizimin dhe menaxhimin e parkimit që plotëson nevojat e komunitetit; Ofrimi, operimi dhe menaxhimi i parkimit në mënyrë të sigurt; dhe Sigurimi se parkimi është i përshtatshëm për përdoruesin.
Ekonomike:	<ul style="list-style-type: none"> Furnizimi dhe menaxhimi i parkimit do të plotësojnë dhe përmirësojnë rritjen ekonomike në Prishtinë; dhe Operimi, menaxhimi dhe ofrimi i hapësirave të parkimit do të jetë efektiv.
Mjedisore:	<ul style="list-style-type: none"> Menaxhimi i parkimit kontribuon në arritjen e

Lloji	Objektivat
	<p>objektivave të komunës për një të ardhme të qëndrueshme; dhe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkimi nuk do të zvogëlojë komoditetin rezidencial dhe mjedisor të Prishtinës.

Temat kyçe që mbështesin vizionin dhe objektivat e politikës së parkimit përfshijnë këto në vazhdim:

- Krijimi i hapësirave për parkimin e automjeteve për të plotësuar nivelin e dëshiruar të kërkesës që mund të akomodohet duke pasur parasysh kapacitetin e rrjetit;
- Ulja e mbingarkesës duke zvogëluar parkimin e paligjshëm në rrugë në korridoret kryesore radiale, veçanërisht në ato vende që kanë rëndësi strategjike dhe në vende të transportit publik;
- Menaxhimi i hapësirave të parkimit dhe përdorimit të tyre në zonat me kërkesë të lartë për t'u siguruar se furnizimi plotëson kërkesën, duke shmangur bllokimin e hapësirave të parkimit;
- Ofrimi i vendparkimit për nevoja specifike të parkimet përgjatë trotuarit në rrugë;
- Inkurajimi i përdorimit të duhur të hapësirave të parkimit në zonat me kërkesa të larta përmes futjes së pagesës për kontrollin e parkimit;
- Duke marrë parasysh zonat me parkim afatgjatë të automjeteve në kohë të caktuara të ditës, zonat larg nga korridoret e transportit publik, rrugët me rëndësi strategjike dhe hapësirat për parkim jashtë rrugës;
- Duke dekurajuar atraktivitetin e udhëtimeve të shkurta me automjet në qendër të qytetit; dhe
- Funksionimi i skemës së parkimit duhet të mundësojë vetë-financimin dhe çdo tepricë duhet të përdoret për përmirësimin e hapësirave të transportit brenda komunës.

6.3.1.2 Përfitimet nga masat e politikës së parkimit

Një numër përfitimesh kryesore do të realizohen nga futja e masave të politikës së parkimit që përfshijnë:

- Gjenerimin e të hyrave: Pritet që masat e politikës së parkimit për qytetin e Prishtinës të gjenerojnë të hyra që do të mbështesin financimin e përmirësimit të hapësirave të parkimit përgjatë qytetit, përmirësime tjera të transportit për të gjitha mënyrat e lëvizjes përfshirë ato për këmbësorë dhe çiklistë, si dhe iniciativa tjera të transportit për qytetin e Prishtinës;
- Mbështetjen e menaxhimit të mobilitetit: Do të formojë një komponent të rëndësishëm të përpjekjeve për të inkurajuar mënyra më efektive të transportit që do të ndihmojnë në zvogëlimin e problemeve të tilla si mbingarkesa në trafik, emetimet e ndotjes, konsumin e energjisë, si dhe në përmirësimin e sigurisë rrugore për gjithë përdoruesit rrugorë;
- Mbështetjen e objektivave të drejtësisë dhe paanshmërisë: Do të përmirësojë opsionet e udhëtimit për personat që nuk ngasin automjet dhe për familjet me të ardhura të ulëta; dhe
- Komunitete më të banueshme: Do të ndihmojë në krijimin e mjediseve urbane më atraktive dhe efektive me anë të zvogëlimin të zonave të përgjithshme të asfaltuara, duke lejuar dizajn më fleksibël të ndërtimit dhe rritje të mundësisë për ecje dhe përmirësim të hapësirave të parkimit.

6.3.1.3 Çështjet kryesore për politikën e suksesshme të parkimit në Prishtinë

Qëllimi i masave të politikës së parkimit që është zhvilluar përfshinë rritjen e vitalitetit ekonomik, duke krijuar mjedis më të mirë dhe duke përmirësuar qasjen në qendrën e qytetit të Prishtinës. Kjo kërkon zhvillimin e strategjisë që menaxhon hapësirën ekzistuese të parkimit në mënyrë

efikase dhe u shërben nevojave të zonës qendrore. Njëri nga mekanizmat për të arritur këtë, veçanërisht në zonat e bizneseve, është të kufizohet koha me qëllim të eliminimit të parkimeve afatgjata, duke rritur kështu qarkullimin në vendet e lira të parkimit. Më specifikisht, qëllimi i kufizimit të kohës është që të:

- mundësojë lehtësinë e parkimit në rrugë për përdoruesit afatshkurtër duke ruajtur vendparkimet e duhura për banorët;
- rritë qarkullimin e hapësirave të parkimit në zonat komerciale dhe tregtare, duke mbështetur kështu shitësit;
- rritë shfrytëzimin e hapësirave të parkimit duke inkurajuar aktivitetin afatshkurtër të parkimit dhe duke mënjeluar parkuesit që e zënë një vendparkim gjatë tërë ditës;
- përmirësojë qasjen e klientëve/publikut; dhe
- përmirësojë sigurinë dhe efikasitetin në trafik.

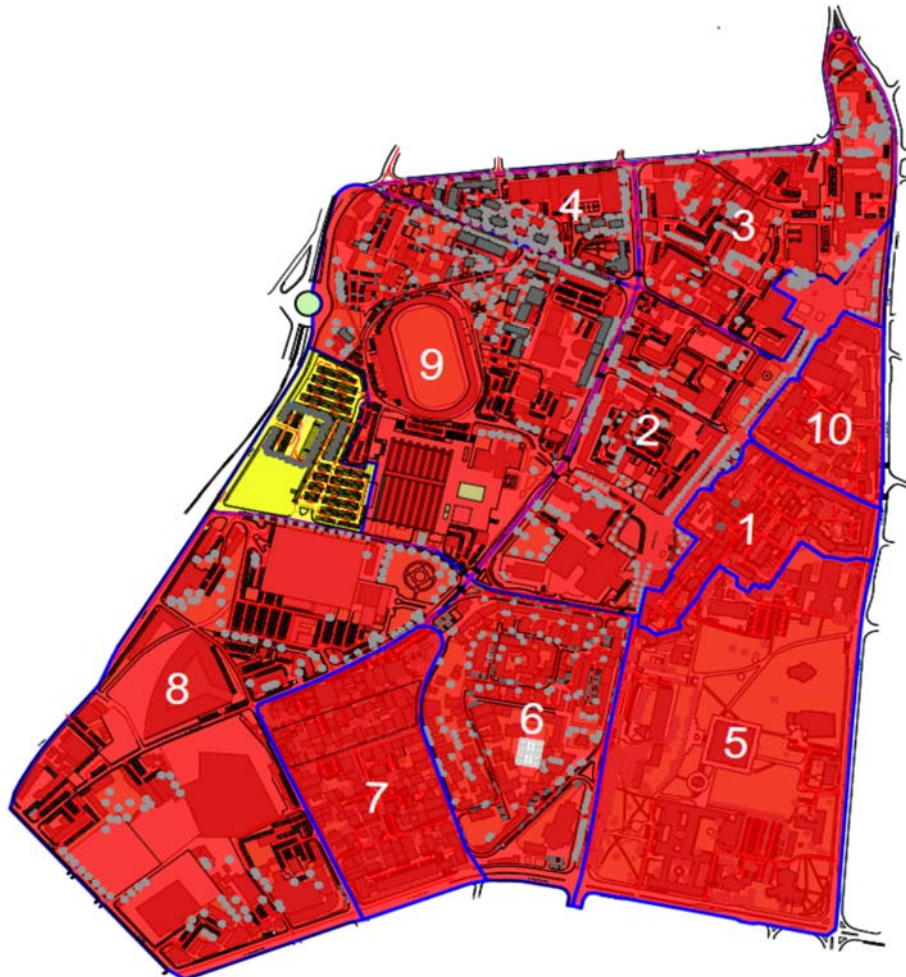
6.3.2 Zona për parkim me pagesë - Prishtinë

Nevoja e përditshme dhe e vazhdueshme për parkim, që shpesh është më e madhe se sa kapaciteti i pjesës qendrore të qytetit të Prishtinës, kërkon masa për plotësimin e nevojave të ndryshme dhe kërkesës për parkim duke marrë parasysh llojet e ndryshme të përdoruesve (banorët / banorët e periferisë / turistët). Komuna ka vendosur të miratojë organizimin dhe kompjuterizimin e parkimit si pjesë e një projekti që përqendrohet në "organizimin e pagesës dhe kontrollit të parkimit në qytetin e Prishtinës". Vendimi i referohet kriterit bazë për dizajnimin dhe zhvillimin e sistemit të pagesës dhe kontrollit të parkimit, duke përdorur masa që nuk kërkojnë shkallë të lartë të investimit, kryesisht, zbatimin e sistemit kompjuterik për pagesa dhe kontroll parkimi.

6.3.2.1 Përcaktimi i zonave të parkimit

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

Figura 60: Zonat e parkimit në qendër të qytetit sipas studimit të “Prishtina Parking SH.A.” – Zona I dhe III



Burimi: Prishtina parking SH.A.

Në zonën I (qendra e qytetit), janë siguruar gjithsej 4,138 hapësira parkimi, gjersa brenda pjesëve periferike ekzistojnë dy zona. Zona III ka gjithsej 885 hapësira parkimi, ku parkimi mund të jetë më i gjatë se sa në zonën I. Numri i përgjithshëm i hapësirave të parkimit të veturave në këto dy zona është 5023 P. Ky numër nuk përfshin hapësirat për taksitë, për personat me lëvizshmëri të kufizuar, për automjetet publike, për zjarrfikësit dhe autoambulancën; të cilat janë renditur si hapësira shtesë për parkim. Hapësirat e përgjithshme të parkimit në zonën I dhe III (përfshirë HP e përshkruar) janë 5309 P. Zona II është projektuar të rregullohet pasi të operohen zonat I dhe III, dhe përfshin zonat fqinje (urbane) përreth zonës I.

6.3.3 Zona e parkimit me pagesë / “Zona e kaltër” në zonat e banimit

Pas autorizimit të futjes së zonës së parkimit me pagesë në qendër të qytetit, fazat e mëtejshme të parkimit me pagesë duhet të futen në zonat e afërta të banueshme, për t'i mbrojtur këto zona nga rritja e aktivitetit të parkimit nga personat që nuk janë banorë. Koncepti i zonave të parkimit me pagesë ofron tre mënyra themelore të parkimit:

- **Banorët** – e përshtatshme për qytetarët që banojnë në Prishtinë (zona me ngjyrë të kaltër);
- **E përzier** – e qasshme për vizitorët dhe për banorët (zona ngjyrë vjollce); dhe

- **Vizitorët** – kur kalojnë nëpër Prishtinë është më mirë të përdorin këtë zonë parkimi (zona ngjyrë portokalli).

Zona e kaltër, e shënuar me një vijë ngjyrë të kaltër (sinjalizimi vertikal dhe horizontal) është e përcaktuar për banorët. Vetëm banorët me leje të vlefshme parkimi dhe parapaguesit mund të parkohen në zonën me ngjyrë të kaltër. Të tjerët mund ta përdorin zonën me ngjyrë të kaltër për parkim vetëm pasi të kenë paguar përmes aplikacionit online të parkimit, pasi që në zonën me ngjyrë të kaltër nuk do të jenë të instaluara aparatet e biletave të parkimit. Kjo mënyrë e përdorimit të zonave lejon një kohë maksimale prej 3 orësh.

Zona ngjyrë vjollce, e shënuar me një vijë të bardhë të ndërprerë dhe një shenjë trafiku me një shirit ngjyrë vjollce është përcaktuar për të ashtuquajturin parkim të përzier. Pronarët e një leje të vlefshme parkimi mund të përdorin zonën ngjyrë vjollce pa kufizime. Të tjerët mund ta përdorin atë për një maksimum prej 24 orësh dhe vetëm pasi të kenë paguar përmes aplikacionit online të parkimit ose duke përdorur aparatet e biletave të parkimit.

Zona ngjyrë portokalli, e shënuar me një vijë të bardhë të ndërprerë dhe një shenjë trafiku me një shirit ngjyrë portokalli është përcaktuar për të ashtuquajturin parkim me kohë të shkurtër. Të gjithë përdoruesit mund të përdorin zonën ngjyrë portokalli për një maksimum prej 3 orësh dhe vetëm pasi të kenë paguar përmes aplikacionit online të parkimit ose duke përdorur aparatet e biletave të parkimit.

Parimet konceptuale/strategjike të zonës së parkimit janë elaboruar në këtë dokument. Identifikimi i saktë i zonave të përshkruara më lart duhet të zhvillohet në studimet pasuese për këtë çështje.

Biletat e parkimit mund të paguhen duke përdorur aparatet e biletave të parkimit (pagesë me anë të kartelës ose parave të gatshme: Euro) ose duke përdorur aplikacionin online të parkimit. Klientët do të identifikohen duke përdorur numrin e targave të automjeteve të tyre. Inspektimi i lejeve të parkimit do të bëhet në mënyrë automatike duke përdorur një sistem monitorues. Në këtë mënyrë nuk ka nevojë të vendoset bileta e parkimit ose leja pas xhamit të automjeteve.

Një pasqyrë e zonës së propozuar, e propozuar për futjen e zonave të parkimit me pagesë / "Zonat me ngjyrë të kaltër" është paraqitur në figurën në fund të këtij kapitulli.

6.4 Funksionimi dhe zbatimi i rregullave të parkimit

Është e rëndësishme të krijohet një organizatë e cila synon të zhvillojë dhe modernizojë pagesën e parkimit në qytet dhe që menaxhon kontrollin e parkimit gjithashtu. Operatori i tillë i parkimit mund të jetë në pronësi të komunës ose të operohet nëpërmjet koncesionarit privat.

Zbatimi i kontrolleve dhe rregulloreve të parkimit është elementi kyç i strategjisë së parkimit. Është propozuar që qasja aktuale e zbatimit të rishikohet dhe të ndryshohet për të forcuar burimet e dedikuara për zbatimin e masave të parkimit dhe menaxhimin e trafikut të propozuara si pjesë e Planit. Suksesi i kontrollit dhe menaxhimit të aktivitetit të parkimit në të gjithë qytetin, veçanërisht në qendrën e qytetit, do të varet shumë nga ekzistenca e një organi të suksesshëm zbatues. Përfitimet e futjes së një organizate të re parkimi në Prishtinë, përgjegjëse për menaxhimin dhe kontrollin operacional të parkimit përfshin si në vijim:

- Sigurimin që politikat e parkimit implementohen dhe zbatohen në mënyrë efektive, me përfitime të ndërlidhura në drejtim të përmirësimit të qarkullimit të trafikut dhe transportit publik, sigurisë rrugore, përdorimit të vendeve të parkimit dhe përfitimeve mjedisore;
- Integrimi i të gjitha politikave të zbatimit dhe parkimit siguron mundësi për monitorim dhe përdorim më të mirë të zbatimit, duke mundësuar politika më të përgjegjshme ndaj nevojave publike; dhe

- Ekzistojnë mundësi afatgjata për përditësimin e sistemit për të akomoduar më tepër sisteme të automatizuara, duke përfshirë mekanizmat e alokimit të hapësirës dhe pagesës.

6.5 Skema e simbolit të kaltër (blue badge) për personat me nevoja të veçanta

Rekomandohet të realizohet një shqyrtim i procesit të qytetit për menaxhimin e parkimit për personat me nevoja të veçanta, si pjesë e strategjisë së parkimit të përgjithshëm. Si pjesë e këtij procesi, duhet të realizohet një anketë e kërkesës në zonat e banuara dhe në qendër të qytetit për të vlerësuar nivelin aktual të ofrimit të parkimit. Është e rëndësishme të kuptohet kërkesa për hapësirat e parkimit për personat me nevoja të veçanta brenda zonave të banuara dhe zonave kryesore të qytetit ku zhvillohen udhëtime, për të përcaktuar një nivel të duhur të vendparkimeve. Një sërë çështjesh do të duhet të shqyrtohen më plotësisht, duke përfshirë rishikimin e sistemit aktual për ndarjen e lejeve, kriteret e dhënies së drejtës për vendparkim, si dhe identifikimin e lokacioneve ku duhet të sigurohen hapësirat e reja të parkimit për personat me nevoja të veçanta. Kjo do të përmirësojë ofrimin e parkimit për përdoruesit me aftësi të kufizuara dhe do të rrisë lëvizshmërinë/qasjen e tyre në të gjithë qytetin.

6.6 Krijimi i shërbimeve dhe objekteve ‘Parko dhe Udhëto’

Në Prishtinë synohet të krijohet koncepti ‘Parko dhe Udhëto’ (Park & Ride – P+R), ku parkingjet e lokalizuara në distanca më të mëdha larg qendrës së qytetit janë të lidhura me një shërbim tërheqës të transportit publik me qendrën kryesore urbane. Sigurimi i hapësirave të parkimit në periferi të qytetit ka për qëllim të ndërpresë trafikun e udhëtarëve, si dhe të turistëve dhe banorëve dhe t’i transportojë ata në qendër të qytetit përmes lidhjes së shpejtë, të shpeshtë dhe me cilësi të lartë të transportit publik. Kjo do të zvogëlojë nivelin e mbingarkesës në qendër të qytetit dhe do të mundësojë rialokim të hapësirës për qëllime të tjera.

Figura 61: P+R i suksesshëm në Jork (MB)



Burimi: Komuna e qytetit të Jork-ut

Figura 62: P+R i suksesshëm në Jork (MB)



Burimi: Komuna e qytetit të Jork-ut

‘Parko dhe Udhëto’ është një nga mjetet në kuadër të një sërë mjeteve të planifikimit të transportit që mund të përdoren për të inkurajuar përdoruesit e automjeteve që të përdorin transportin publik. Në bashkëpunim me masat e tjera të menaxhimit të trafikut, siç është reduktimi i parkimit në zonën qendrore dhe miratimi i masave prioritare për autobusët, një objekt/hapësirë e projektuar mirë dhe e lokalizuar mirë mund të ndihmojë në zvogëlimin e niveleve të trafikut në qendër të qytetit. Kjo siguron qasje më të qëndrueshme, përmirëson atraktivitetin dhe mund të rrisë qëndrueshmërinë ekonomike të qendrës së qytetit. Në mënyrë që të jetë i suksesshëm, ‘Parko dhe Udhëto’ duhet të jetë më tërheqës se udhëtimi që do të bëhej tërësisht me makinë private, në mënyrë që shoferët të vendosin të përdorin këtë mundësi. Prandaj, është e rëndësishme që çdo skemë të përpiqet të arrijë rezultatet e mëposhtme:

- Mundësia e parkimit në qendër të qytetit duhet të kufizohet – kjo është duke u ndjekur në mënyrë aktive nga Komuna si pjesë e një strategjie të re të parkimit me zhvillimin e skemës së “zonës së kaltër” të qendrës së qytetit;

- Lokacioni i 'Parko dhe Udhëto' duhet të jetë i pozicionuar mirë, të arrihet lehtësisht dhe të jetë i dukshëm ose i shenjëzuar mirë nga anët e rrugëve kryesore për qasje;
- Kostoja e përdorimit të shërbimit duhet të jetë shumë më e vogël se sa parkimi në parkingjet e zonës qendrore të qëndrimit afatgjatë;
- Shërbimi transit duhet të jetë i shpejtë, i shpeshtë, i besueshëm dhe i rehatshëm dhe është mëse e rëndësishme që udhëtimi me transportin publik të marrë më pak kohë sesa udhëtimi me makinë – zbatimimi i ndonjë shërbimi të ri të transitit të shpejtë do të ndihmojë në mbështetjen e skemës dhe do të kontribuojë në mënyrë të konsiderueshme në arritjen e një skeme të bazuar në autobusë aty ku në korridoret radiale në Prishtinë ka mbingarkesë të madhe në trafik; dhe
- Lokacioni duhet të ofrojë elemente përcjellëse të mira si strehim, telefona, siguri, ndriçim dhe dukshmëri të mirë.

Gjatë shqyrtimit të sistemit 'Parko dhe Udhëto', ekzistojnë një numër çështjesh specifike që duhet të adresohen në vlerësimin dhe zhvillimin e skemës për Prishtinën duke përfshirë:

- Mundësinë e lokacioneve të ndryshme në pajtim me politikën;
- Vendndodhjen dhe dizajnin e hapësirave;
- Klientelën, ofrimin e mënyrave tjera të lëvizjes dhe kapacitetin për biznes;
- Lidhshmërinë me vendparkimet në dispozicion në zonën qendrore të qytetit dhe kostos së parkimit në zonën qendrore; dhe
- Lidhshmërinë me propozimet e tjera brenda Prishtinës duke përfshirë zhvillimin e itinerareve të linjave kryesore dhe dytësore të autobusëve.

6.6.1 Përzgjedhja e lokacionit për 'Parko dhe Udhëto'

Në mënyrë që sistemi 'Parko dhe Udhëto' të funksionojë në Prishtinë, shërbimi nga ky parking duhet të jetë i shpejtë, i shpeshtë dhe të ketë penetrim të mirë drejt qendrës së qytetit. Kjo ndihmohet më tej nga potenciali për futjen e masave prioritare, siç janë korsitë e autobusëve që janë duke u propozuar në korridoret kryesore në qendër të qytetit. Përveç kësaj, politika për parkim në qendër të qytetit, dispozitat dhe tarifatat do të ndihmojnë në përcaktimin e qëndrueshmërisë ekonomike të çdo lidhjeje të 'Parko dhe Udhëto'. Kriteret e rëndësishme për vlerësimin e lokacioneve të 'Parko & Udhëto' në Prishtinë përfshijnë:

- Përshtatjen me politikën e planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve;
- Gjasat për tokë të mjaftueshme në dispozicion;
- Kohën e udhëtimit për në qendër të qytetit;
- Lokacionin e përshtatshëm në aspektin e qasjes në rrugë, dukshmërisë, qarkullimit të automjeteve pranë lokacionit dhe faktorëve të tjerë të përdorimit; dhe
- Mundësinë e lokacionit për të ofruar qasje të shpejtë me autobusë nga lokacioni direkt në qendër.

Madhësia e duhur për lokacionin 'Parko dhe Udhëto' do të varet pjesërisht nga parashikimet e kërkesës dhe gjithashtu pjesërisht nga toka e mjaftueshme në dispozicion (dhe çdo kufizim tjetër). Në fazat e hershme të planifikimit duhet të merret parasysh edhe qëllimi për zgjerimin e ardhshëm të lokacionit. Lokacionet me kapacitet prej të paktën 500-600 vendparkimeve mundësojnë funksionim me kosto efektive dhe praktike të autobusëve. Sidoqoftë, lokacionet më të vogla prej rreth 250 vendparkimeve mund të jenë të suksesshme kur ekziston parkimi i kufizuar në qendër të qytetit, kur shërbimet ekzistuese të autobusëve lokal arrijnë deri në këtë lokacion dhe kur njerëzit janë të gatshëm të presin disa minuta më gjatë për të udhëtuar drejt qendrës.

6.6.2 Pagesa për shërbimin 'Parko dhe Udhëto'

Pagesa e bërë për shërbimin 'Parko dhe Udhëto' dhe krahasimi me koston e parkimit në zonën qendrore është një faktor i rëndësishëm nëse vlerësohet përdorimi i mundshëm nga ata udhëtarë, të cilët përndryshe do të udhëtonin në qendër të qytetit dhe do të paguanin për parkim. Prandaj, në shqyrtimin e dobive të një strategjie 'Parko dhe Udhëto' për qytetin, është thelbësore të njihet marrëdhënia midis çdo skeme dhe tarifave për parkimin në qendër të qytetit, si dhe aranzhimet e propozuara për skemën e zonës me ngjyrë të kaltër të qytetit, të cilat janë duke u zhvilluar aktualisht. Shumica e skemave kanë për qëllim të vendosin tarifa të cilat do t'i mbajnë udhëtarët që përdorin vendparkimet për kohë të gjatë jashtë zonës qendrore urbane, ndërsa në të njëjtën kohë të ofrojnë furnizim të mirë të parkimit me çmim mesatar për nevojat e udhëtimit afatshkurtër (turistët/blerësit etj.). Strukturat e realizimit të parkimit për 'Parko dhe Udhëto' përfshijnë një tarifë të caktuar gjatë gjithë ditës ose një tarifë që varion nga koha e ditës, e cila mund të përdoret për të inkurajuar pozitivisht udhëtarët që të përdorin shërbimin.

6.6.3 Mbështetja potenciale e sektorit privat - Lidhjet me bizneset

Ekziston mundësia që skemat 'Parko dhe Udhëto' të sigurohen në bashkëpunim me zonat komerciale (zakonisht në skaje të qendrave urbane), shpesh të kushtëzuara përmes kushteve të ndërtimit/planifikimit për të minimizuar ndikimin e trafikut në rrjetin lokal. Vendndodhja e lokacioneve 'Parko dhe Udhëto' pranë një supermarketi gjithashtu ofron përfitime reciproke, ku klientët e dyqanit provojnë një shërbim të ri dhe anasjelltas ku skema 'Parko dhe Udhëto' siguron një burim të dobishëm të konsumatorëve shtesë për dyqanin. Anketat e ndërmarra në Jork, MB (1997) zbuluan se me futjen e shërbimit 'Parko dhe Udhëto' në dy lokacione, 30% e shoferëve që largoheshin nga parkingjet e automjeteve ose kishin vizituar super-marketet e afërt ose kishin për qëllim ta bënin këtë. Ka një sërë përfitimesh të tjera reciproke nga një aranzhim i tillë që përfshin:

- Sektori privat ofron tokën për një lokacion 'Parko dhe Udhëto' si një kontribut (pjesë) që lidhet me zhvillimin privat;
- Dyqanet e reja që ofrojnë shërbimin 'Parko dhe Udhëto' për një periudhë të caktuar në mënyrë që të reklamojnë praninë e tyre; dhe
- Përdorimi i hapësirave të lira të parkimit në dyqan gjatë periudhëve kulmore të udhëtimit nga pasagjerët e shërbimit 'Parko dhe Udhëto' (dhe anasjelltas).

6.6.4 Plani i lokacionit të 'Parko dhe Udhëto'

Për të krijuar një skemë të suksesshme 'Parko dhe Udhëto', është shumë e rëndësishme që të krijohet një mjedis i sigurt për këmbësorët dhe shoferët dhe të krijohet një ndjenjë sigurie dhe besimi në sistem që nga fillimi. Plani i lokacionit duhet të dizajnohet duke pasur në mendje sigurinë dhe mbrojtjen e përdoruesve dhe automjeteve të tyre. Është e rëndësishme t'i kushtohet vëmendje të gjitha aspekteve të shërbimit, duke filluar me distancën nga vetë lokacioni. Shenjëzimi duhet të jetë i një cilësie të mirë, i qartë dhe i lehtë për tu ndjekur; pasi automjetet të hyjnë në vend, vijat e qarkullimit duhet të jenë të qarta pasi që shoferët duhet menjëherë të dinë ku të parkohen, të ketë aranzhime të duhura për pagesë, etj.

Projektimi dhe plani i situacionit për secilin objekt duhet të përfshijë qasje të mirë në lokacion nga rrugët kryesore dhe në përgjithësi kjo duhet të jetë e një standardi më të lartë të projektimit sesa parkimet në zonën qendrore, sepse lokacionet e 'Parko dhe Udhëto' kanë më shumë gjasa të ndërpresin trafikun që lëviz me shpejtësi. Lokacioni duhet të përfshijë pikat me pozita të favorshme të hyrjes dhe daljes nga autobusi, për të minimizuar distancat e ecjes në këmbë në mes të vendeve ku janë parkuar automjetet dhe biçikletat dhe ku ndalen autobusët/automjetet e transitit të shpejtë, si dhe lidhjet e përshtatshme me çdo shteg këmbësorësh ose biçikletash.

6.6.5 Lokacionet e mundshme për 'Parko dhe Udhëto' në Prishtinë

Janë dokumentuar një numër i mundshëm i lokacioneve për shërbimin 'Parko dhe Udhëto' nëpër Prishtinë duke përfshirë vendndodhjet e mëposhtme:

- Në pjesën veriore të Prishtinës, në rrugën Basri Canolli (M9), përkatësisht prapa blloqeve të banimit social në Kolovicë. Objekti P+R me përafërsisht 700 vendparkime;
- Në rrugën M-2, në kufirin e qytetit të Prishtinës, afër udhëkryqit të rrugëve Lekë Matranga dhe Mitrovica, gjendet objekti P+R me përafërsisht 1100 vendparkime;
- Ndërmjet rrugëve Vudro Vilson, Ahmet Krasniqi, 4 Korriku dhe Radovan Zogoviq është propozuar objekti P+R me përafërsisht 400 vendparkime;
- Afër terminalit të ri (Stacionit Qendror) në rrugën M-9 (rruga Lidhja e Pejës) gjendet objekti P+R me përafërsisht 370 vendparkime;
- Në rrugën Shkupi, afër 'pikës së transferimit' të propozuar të autobusëve gjendet një objekt tjetër P+R me përafërsisht 300 vendparkime;
- Në rrugën E 65 në Veternik, rruga Rrafshi i Kosovës (afër udhëkryqit të ndarë në nivele të rrugëve M-2 dhe M-25.2) propozohet objekti P+R me përafërsisht 150 vendparkime.

Vende të tjera alternative për vendndodhjet e 'Parko dhe Udhëto' (P+R) janë identifikuar në rrugët kryesore që lidhen me Prishtinën dhe të gjitha lokacionet e 'Parko dhe Udhëto' (P+R) tregohen në skemën e mëposhtme.

Këto lokacione mund të ndryshojnë varësisht nga analizat gjatë hartimit të dokumenteve të planifikimit në të ardhmen.

6.6.6 Parkimi nëntokësor dhe objektet garazhuese

Disa parkime nëntokësore dhe objekte garazhuese për parkim janë identifikuar në Prishtinë, duke përfshirë vendet e mëposhtme:

- **Parkimi nëntokësor** – Ndërtimi i parkimit nëntokësor dhe zhvendosja e vendparkimeve nga rruga në parkim nëntokësor. Nuk do të krijohen vendparkime të reja.
 - Një parkim nëntokësor midis rrugëve Agim Ramadani dhe Xhemail Prishtina (42°40'02.0"N 21°09'53.9"E).
- **Objekti garazhues** – Ndërtimi i objektit të parkimit dhe zhvendosja e vendparkimeve nga rruga në objektin garazhues. Nuk do të krijohen vendparkime të reja.
 - Objekti garazhues nëntokësor afër katedrales Nënë Tereza (42°39'21.8"N 21°09'36.9"E).

Masat e mësipërme në lidhje me parkimin janë të paraqitura në figurën më poshtë.

Figura 63: Masat e propozuara të parkimit në Prishtinë



Burimi: Mott MacDonald

6.7 Përmbledhje e masave

Tabela më poshtë tregon sistemin e rrugëve kryesore dhe masat e parkimit, të propozuara në Prishtinë për zbatim në periudhat e planifikuara afatshkurta, afatmesme dhe afatgjata. Lista e projekteve nuk përfshin ato projekte të rrugëve të cilat janë të lidhura me lokacionet e zhvillimeve të reja.

Tabela 7: Përmbledhje e sistemit rrugor dhe masave të parkimit

Afatshkurtër (2019-2020)	Afatmesëm (2021-2025)	Afatgjatë (2026-2030)
C.11.2a Unaza e brendshme – Pjesa e parë	C.11.2a Unaza e brendshme – Pjesa e parë	C.10 Objekt garazhues
C.11.4 Rrugë kryesore	C.11.3 Rruga A + Segmenti 3	C.11.2b Unaza e brendshme – Pjesa e dytë
C.11.5 Rrugë kryesore – Pjesë e Unazës Qendrore	C.12 Zbatimi i rregullave të parkimit	C.11.2c Unaza e brendshme – Pjesa e tretë
C.12 Zbatimi i rregullave të parkimit	C.13 Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta	C.12 Zbatimi i rregullave të parkimit
C.6 Zona e parkimit me pagesë	C.7 “Zona e kaltër” e parkimit në zonat e banimit	C.13 Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta
C.8 ‘Parko dhe Udhëto’	C.8 ‘Parko dhe Udhëto’	C.7 “Zona e kaltër” e parkimit në zonat e banimit
	C.11.5a Rrugë kryesore – Pjesa perëndimore e Unazës Qendrore	C.9 Parkim nëntokësor
		C.11.5a Rrugë kryesore – Pjesa perëndimore e Unazës Qendrore

Burimi: Mott MacDonald

Detaje të mëtejshme rreth këtyre masave janë dhënë në planet e propozuara të paraqitura në shtojcën B, si dhe në listat e zbatimit të projektit të paraqitura në shtojcat C, D dhe E.

7 Menaxhimi i trafikut dhe siguria rrugore

7.1 Hyrje

Është shumë me rëndësi që të menaxhohet rrjedha e trafikut duke përdorur kontrollin e menaxhimit të trafikut urban për të shtuar kapacitetin dhe për të menaxhuar dhe ruajtur në mënyrë efektive asetet e qytetit. Infrastruktura e transportit të qytetit duhet të mirëmbahet në mënyrë efektive për të siguruar vlerën për para, duke menaxhuar punët e nevojshme të mirëmbajtjes për të minimizuar ndërprerjet që iu shkaktohen përdoruesve në rrjet. Është gjithashtu e rëndësishme të merren në konsideratë mundësitë për të përsheptuar përdorimin e masave të ashpra, të tilla si rialokimi i hapësirës rrugore për mënyrat më të qëndrueshme të udhëtimit, duke përfshirë masat prioritare për autobusët, shirita të çiklistëve dhe shtigje të zgjeruara për këmbësorë. Është e rëndësishme të përmirësohet siguria rrugore në qendër të qytetit, si dhe në lagjet lokale, qendrat e periferisë, me shtigje të cilësisë së lartë për çiklistë dhe këmbësorë që kanë ndriçim më të mirë rrugor dhe elemente të tjera që ofrojnë siguri.

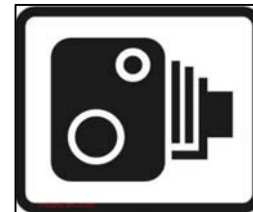
7.2 Përmbledhje e çështjeve kyçe në Prishtinë

- **Çështjet e sigurisë rrugore në Prishtinë:** Hulumtimet tregojnë se niveli i aksidenteve me lëndime është në rritje të vazhdueshme, pothuajse 3 herë më i lartë në Prishtinë sesa mesatarja e BE-së (për 1000 banorë). Është e rëndësishme të përmirësohet siguria në rrjetin rrugor të qytetit, veçanërisht për përdoruesit e cenuar të rrugëve, siç janë këmbësorët dhe çiklistët.
- **Shumë udhëkryqe në të gjithë qytetin kanë probleme të sigurisë dhe mbingarkesës:** Brenda qendrës së qytetit, trafiku më i mbingarkuar në të dy drejtimet ndodh në rrugët "Bill Clinton" 48 000 aut./12h dhe "Fehmi Lladrovci" 33 000 aut./12h

7.3 Strategjia e propozuar

Krijimi i një ambienti të sigurt për të jetuar dhe punuar në Prishtinë mbetet një nga temat prioritare për komunën, me fokus në menaxhimin e shpejtësisë për të zvogëluar aksidentet dhe shkallën e lëndimit në rrjetin rrugor të qytetit. Ka përfitime të qarta nga kufizimi i shpejtësisë së automjeteve, në nivele "të përshtatshme", duke përfshirë:

- Zvogëlimin e "frikës" së përdoruesve më të rrezikuar të rrugëve – çiklistëve, këmbësorëve dhe personave me aftësi të veçanta në lëvizje (duke përfshirë skuterët për personat me nevoja të veçanta dhe karriget me rrota);
- Zvogëlimin e aksidenteve të mundshme me makinat punuese në rrugë;
- Uljen e ndikimeve të shkëputjes dhe efekteve anti-sociale në zona të ndjeshme – siç janë shkollat, lagjet e banueshme dhe hapësira e përbashkët publike.



Ne do të konsiderojmë futjen e një numri të caktuar të përmirësimeve në rrjetin rrugor, duke përfshirë përmirësimet e kapaciteteve/sigurisë në kryqëzimet kyçe, si dhe modifikimet rrugore në afërsi të rrugëve/vendndaljeve të autobusëve për të parandaluar pengesat dhe barrierat në lëvizjen e autobusëve.

7.3.1 Zhvillimi i planit të menaxhimit të shpejtësisë

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

- Instalimin e kamerave të shpejtësisë dhe monitorimin e kufijve të shpejtësisë, duke përfshirë edhe kamerat e shpejtësisë në kryqëzimet me sinjalistikë, për të reduktuar rastet e tejkalimit të shpejtësisë, për të zvogëluar numrin e aksidenteve dhe për të bërë rrjedhën e trafikut më të qëndrueshme;
- Ndikimin mbi sjelljen e udhëtimit dhe përmirësimin e sigurinë për përdoruesit e cenuar të rrugëve, me trajnime për sigurinë në rrugë;
- Fokusin e veçantë në iniciativat e sigurisë rrugore, iniciativat e zbatimit, edukimit dhe trajnimit;
- Krijimin e zonave me shpejtësi prej 20 km/h rreth shkollave për të përmirësuar sigurinë dhe për të inkurajuar më shumë fëmijët që të marrin parasysh ecjen ose çiklizmin për udhëtimin e tyre për në shkollë; dhe
- Zhvillimin e Planeve të Udhëtimit për në Shkollë, duke përfshirë Drejtorinë e Arsimit dhe shkollat lokale, që do të synojnë të inkurajojnë forma më të qëndrueshme të transportit për udhëtime në shkollë, duke zvogëluar trafikun gjatë periudhave kulmore të udhëtimit.

Zhvillimi i zonave me shpejtësi prej 20 km/h rreth shkollave në lagjet lokale përmirëson sigurinë për banorët dhe inkurajon më tepër aktivitetet e ecjes dhe çiklizmit.

Figura 64: Menaxhimi i shpejtësisë në zonat urbane



Burimi: Mott MacDonald

Figura 65: Menaxhimi i shpejtësisë në zonat urbane



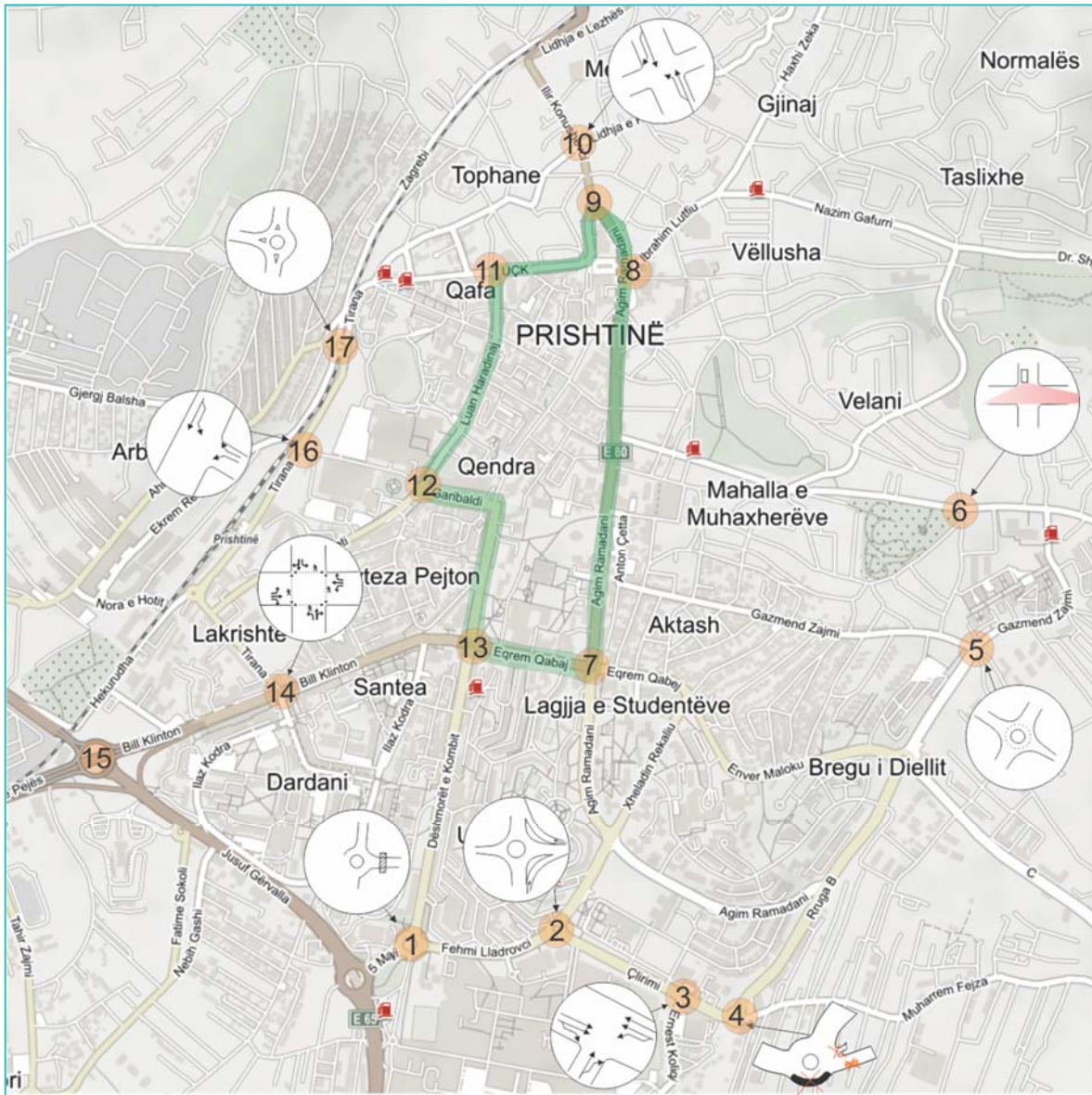
Burimi: Mott MacDonald

7.3.2 Përmirësimi i kapaciteteve të udhëkryqeve dhe masat e sigurisë

Rezultatet nga anketat e trafikut të realizuara në qytet zbulojnë se shumë udhëkryqe vuajnë nga mbingarkesa e trafikut dhe përbëjnë rrezik sigurie për përdoruesit e rrugës. Si pjesë e strategjisë së PMQU-së, janë propozuar një sërë masash të menaxhimit të trafikut, për të përmirësuar efikasitetin e udhëkryqeve dhe rrjetit, duke përmirësuar në të njëjtën kohë sigurinë e përdoruesëve, posaçërisht të këmbësorëve dhe çiklistëve.

Skemat do të shqyrtojnë mundësinë e adresimit të një numri të madh të prioritetëve për transportin e qëndrueshëm, që do të përfshijnë prioritizimin e këmbësorëve, çiklistëve dhe autobusëve, si dhe kalimet e sigurta. Idetë e konceptit paraprak janë zhvilluar për një numër të udhëkryqeve në të gjithë Prishtinën. Këto do të zhvillohen dhe vlerësohen më tej, duke përfshirë ndërlidhjen me palët e ndryshme të interesit, si pjesë e planit të zbatimit të PMQU-së.

Figura 66: Udhëkryqet kyçe në Prishtinë me probleme të kapacitetit



Burimi: Mott MacDonald

Përmbledhja e masave të propozuara në secilin udhëkryq është paraqitur më poshtë.

Tabela 8: Masat e propozuara të përmirësimit të udhëkryqeve në Prishtinë

Udhëkryqi	Përshkrimi i masës
Rrethrotullimi Nr.1	<ul style="list-style-type: none"> Nënkalim për këmbësorët, në rrugën "Fehmi Lladrovci", afër shkollës së mesme (numri i madh i këmbësorëve ndikon drejtpërdrejtë në zvogëlimin e kapacitetit).

Rrethrotullimi Nr.2	<ul style="list-style-type: none"> Rritja e kapacitetit, është e domosdoshme të shtohen korsitë për anashkalim (by-pass) posaçërisht në rrugët kryesore.
Kryqëzimi Nr.3	<ul style="list-style-type: none"> Opsioni I: <ul style="list-style-type: none"> dizajnim i ri i korsive të rrugës, Shtimi i korsive të veçanta për kthimin në të majtë dhe në të djathtë. Opsioni II: kthimi në të majtë duhet të ndalohej për të dy drejtimet.
Rrethrotullimi Nr.4	<ul style="list-style-type: none"> Parkimi duhet të ndalohej në rrethrotullim (për momentin korsa e skajshme përdoret për parkim); Të mbyllet hyrja/dalja nga objektet e biznesit (për objektin e biznesit të gjendet zgjidhje tjetër, sepse shumë hyrje/dalje bëhen drejtpërdrejtë në rrethrotullim); dhe Zhvendosja e vendndaljes së autobusit në rrugën “Muharrem Fejza” (vendndalja e autobusit mund të zhvendoset përpara rrethrotullimit).
Rrethrotullimi Nr.5	<ul style="list-style-type: none"> Projektimi i një rrethrotullimi të ri, me dy korsi trafiku (rrethrotullimi ekzistues ka vetëm një korsi).
Kryqëzimi Nr.6	<ul style="list-style-type: none"> Dukshmëria në udhëkryq duhet të përmirësohet.
Kryqëzimi Nr.10	<ul style="list-style-type: none"> Dizajnimi i ri i korsive të rrugës; dhe Shtimi i korsive të veçanta për kthim në të majtë.
Kryqëzimet Nr. 7,8,9,11,12 dhe 13	<ul style="list-style-type: none"> Mundësitë për ndërhyrje janë të vogla, prandaj përmirësimi i kapacitetit në këto udhëkryqe duhet të analizohet me mundësinë e riorganizimit të trafikut (p.sh. mundësia e rrugëve njëkahore).
Kryqëzimi Nr.14	<ul style="list-style-type: none"> Koordinimi i semaforëve (përcaktimi më i mirë i kohëzgjatjes së ciklit).
Kryqëzimi Nr.15	<ul style="list-style-type: none"> Dizajnimi i ri i kryqëzimit.
Kryqëzimi Nr.16	<ul style="list-style-type: none"> Dizajnimi i ri i korsive të rrugës; dhe Shtimi i korsive të veçanta për kthim në të majtë.
Rrethrotullimi Nr.17	<ul style="list-style-type: none"> Vendosja e ishujve ndarës.

Burimi: Mott MacDonald

Përmbledhja e të gjitha masave që lidhen me menaxhimin e trafikut dhe sigurinë rrugore përfshinë:

- Përmirësime të kapaciteteve në 18 kryqëzime kyçe:** Shtimi i korsive të reja të trafikut / kontrolli më i mirë i trafikut / koordinimi i kontrollit të trafikut / modifikimi i kryqëzimit. Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e vonësive dhe përmirësimin e rrjedhës së trafikut si dhe trajtimin e çështjeve të sigurisë në kryqëzime.
- Përmirësime të sigurisë në 6 kryqëzimet e prekura:** Përmirësimet e korsive të trafikut (siç është modifikimi i korsive, shenjat e trafikut etj.). Rezultat i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe rrjedha më stabile e trafikut.
- Përmirësime të sigurisë në rrugët e prekura:** Përmirësimet e korsive të trafikut (siç është modifikimi i korsive, shenjat e trafikut etj.). Rezultat i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe rrjedha më stabile e trafikut.
- Zbatimi i rregullave të shpejtësisë në rrugët kryesore:** Përmirësimet e korsive të trafikut (modifikimi i korsive, shenjat e trafikut, pengesat për reduktim të shpejtësisë, etj.), Kontrollimi i shpejtësisë (radarët, kamerat e shpejtësisë në kryqëzimet e sinjalizuara – kamerat kanë mundësi të zbulojnë automjetet që kalojnë kufirin e shpejtësisë në çdo kohë, qoftë dritat e semaforit e kuqe, e verdhë ose jeshile, etj.). Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e numrit

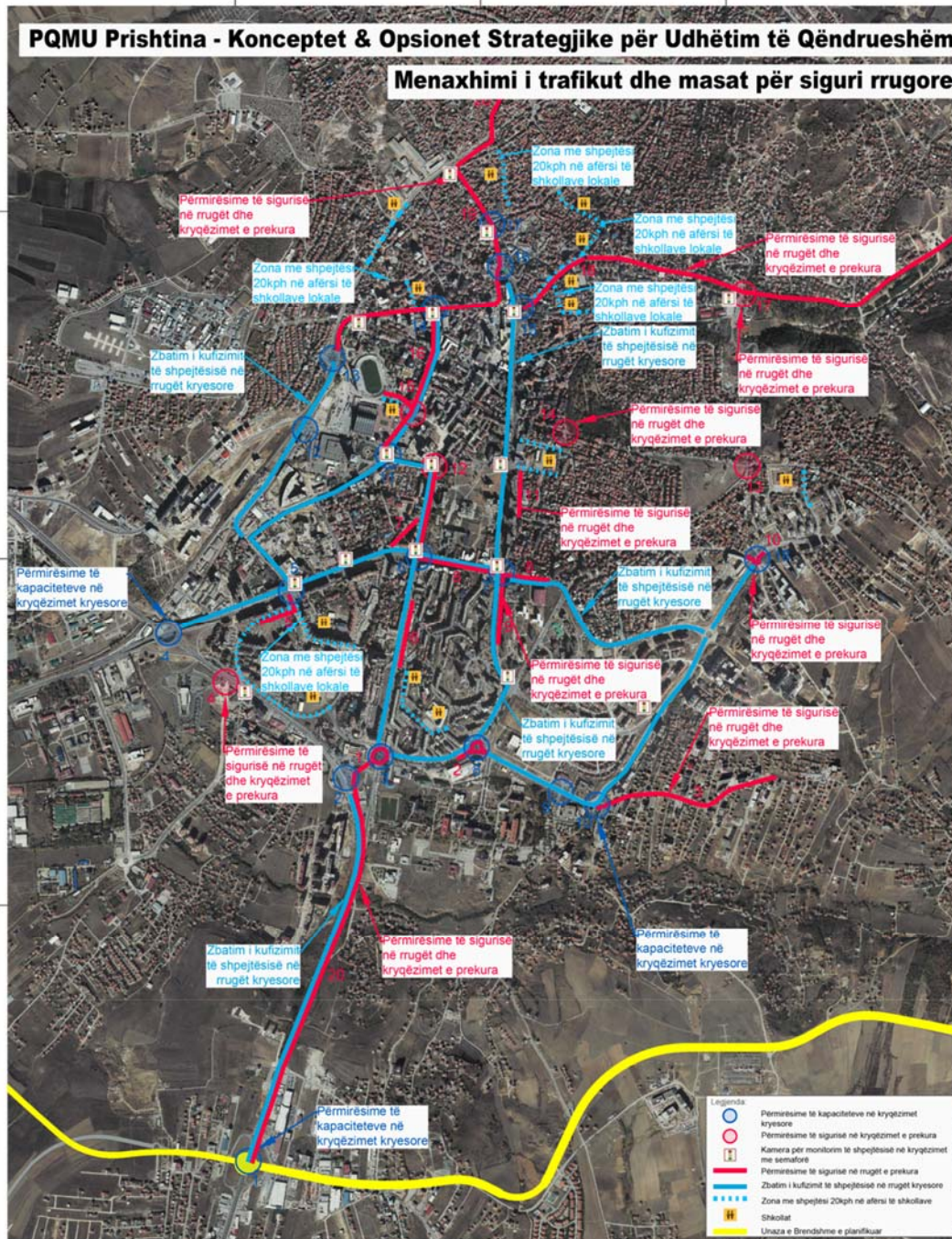
të aksidenteve, si dhe në krijimin e rrjedhës më të qëndrueshme të trafikut në të gjithë qytetin.

- **Zonat 20 km/h pranë shkollave lokale:** Modifikimi i zonës së transportit (rruga dhe shtegu i këmbësorëve, pengesat për reduktim të shpejtësisë, shenjat e komunikacionit dhe vendkalimet e ngritura për rritjen e sigurisë së këmbësorëve gjatë kalimit të rrugës). Kjo masë do të krijojë një mjedis më të sigurt të trafikut afër shkollave, me një numër më të vogël aksidentesh trafiku, si dhe një mjedis më të sigurt për nxënësit dhe studentët.

Parimet konceptuale/strategjike të përmirësimeve të kryqëzimeve janë elaboruar në këtë dokument. Identifikimi i saktë i nevojave të përshkruara më lart në udhëkryqet e prekura duhet të zhvillohet në studimet pasuese për këtë çështje.

Këto lloje të masave janë përfshirë në skemën e mëposhtme.

Figura 67: Menaxhimi i trafikut dhe masat e sigurisë rrugore



Burimi: Mott MacDonald

7.3.3 Kufizimet e qasjes në qytet

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

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

Në afat më të gjatë ekziston mundësia për krijimin e një zone të qartë urbane për të zvogëluar mbingarkesën, ndotjen e ajrit, zhurmën dhe për të përmirësuar ambientin urban brenda qytetit. Kjo do të përfshijë përdorimin e teknologjive inovative dhe masave të qëndrueshme të transportit për të arritur këtë qëllim. Që një skemë e tillë të zhvillohet më tutje, duhet të merren parasysh më plotësisht një numër elementësh kyç, duke përfshirë:

- Kërkesat e procesit ligjor: rishikimi i kufizimeve të rregullave ekzistuese si bazë ligjore për kontrollin e qasjes dhe ndryshimet e mundshme legjislative për të përmirësuar efektivitetin e tyre;
- Vlerësimi i ndikimit mjedisor, ekonomik dhe social: vlerësimi i ndikimeve më të gjera mjedisore, socio-ekonomike të skemave të tilla dhe mënyra sesi pranohen nga njerëzit;
- Fazat, zbatimi dhe mirëmbajtja: rishikimi i mundësisë së përdorimit të teknologjisë së përshtatshme për menaxhimin efikas të trafikut të automjeteve, në lidhje me sinjalizimin, projektimin dhe dizajnimin e pikave të kontrollit të qasjes në përputhje me skemat; dhe
- Rishikimi i mekanizmave të zbatimit: shqyrtimi i proceseve operacionale sa i përket opsioneve për zbatimin dhe kohëzgjatjen e ngritjes së ndonjë infrastrukture të nevojshme.

7.3.1 Pikë-ndaljet e taksive ('Pit Stops')

Si përgjigje ndaj problemeve me të cilat ballafaqohen taksitë në qytet, propozohet që të themelohen një sërë 'pikë-ndaljesh' të taksive në qendër të qytetit në vende të qasshme, ku ato nuk pengojnë përdoruesit e tjerë të rrugës. Këto 'pikë-ndalje' do të sigurojnë vende të përbashkëta ndalimi (në dispozicion të përdoruesve të ndryshëm). p.sh.: Zona 1 – 'pikë-ndaljet' ku taksitë mund të qëndrojnë për një periudhë maksimale prej 5-10 minutash. Është propozuar që organet komunale të përcaktojnë lokacionet e 'pikë-ndaljeve', ndërsa shoqata e taksive ta rregullojë ciklin e përdorimit përmes një urdhri për rregullimin e trafikut, që të lejojë të gjithë kompanitë e licencuara të taksive të përdorin këto hapësira.

Ekziston mundësia e përfshirjes së 'pikë-ndaljeve' si pjesë e projektit “Prishtia Parking”, duke synuar veçanërisht rrugët Agim Ramadani dhe Luan Haradinaj. Programi i 'pikë-ndaljeve' të taksive është propozuar të themelohet në pjesë të ndryshme të qytetit, ku taksitë do të mund të ndalonin më shpesh, por për periudha të shkurtra kohore. Si pjesë e kësaj skeme, është propozuar që të përfshihet zhvillimi i një aplikacioni lidhur me shërbimet e taksive, si dhe sinjalizimi më i mirë, për të theksuar dhe promovuar qartë vendet e përcaktuara. Shoqata e taksive të qytetit është në gjendje të marrë pjesë për të kontribuar në financimin e sinjalizimit dhe “brendimit” për taksitë në mbështetje të një skeme të tillë.

Përveç futjes së 'pikë-ndaljeve' të taksive, nevojiten masa të mëtejshme për të organizuar funksionimin e taksive për të zvogëluar nivelin e aktivitetit të paligjshëm që aktualisht ndodh në Prishtinë. Me rëndësi kritike është krijimi i kushteve të barabarta të punës për të gjithë shoferët e taksive, nëpërmjet krijimit të statutit të taksive dhe protokolleve operative më të forta. Në mbështetje të objektivave mjedisore, do të merret parasysh promovimi i përdorimit më të madh të automjeteve elektrike nga operatorët e taksive, që do të ndihmojnë në adresimin e problemeve të cilësisë së ajrit në qendër të qytetit.

Janë identifikuar një sërë 'pikë-ndaljesh' potenciale të taksive, siç tregohet në figurën më poshtë.

Figura 68: Lokacionet në dispozicion për krijimin e 'pikë-ndaljeve' të taksive

Burimi: Mott MacDonald

7.3.2 Përmirësimet e logjistikës së qytetit

Përmirësimi i marrëveshjeve për furnizim dhe transport të mallrave është i rëndësishëm në aspektin e mbështetjes dhe lehtësimit të aspiratave ekonomike të qytetit dhe rritjes së ardhshme. Masat përfshijnë riorganizimin e lëvizjes së transportit të mallrave në Prishtinë, duke

vendosur hapësira të përshtatshme kohore për qasjen e transportit të mallrave, zvogëlimin e peshave të automjeteve dhe llojit të emetimeve për automjetet e transportit të mallrave në rrjetin rrugor të qytetit. Masat e tilla do të ofrojnë kontroll më të mirë të transportit të mallrave në të gjithë qytetin, duke zhblokuar kapacitetin rrugor për mënyra të tjera të transportit dhe duke zvogëluar emetimet nga automjetet.

Si pjesë e rishikimit të përgjithshëm dhe rritjes së zonës me prioritet për këmbësorë në qendër të qytetit, është e rëndësishme të merret parasysh shqyrtimi/përditësimi i marrëveshjeve të qasjes për automjetet komerciale dhe ato të shërbimit. Në kuadër të zonës së kontrolluar të parkimit të propozuar në qendër të qytetit, mund të ofrohen vendndalje shtesë për ngarkim dhe shkarkim, të kontrolluara për të zvogëluar mundësitë për keqpërdorime dhe për të lehtësuar qarkullimin e automjeteve të furnizimit në mbështetje të ekonomisë komerciale të qytetit. Ekziston mundësia për zhvillimin e një qendre të konsolidimit të mallrave, që do të ndihmojë në menaxhimin e furnizimeve të qëndrueshme brenda zonës së këmbësorëve. Çështje të ndryshme specifike do të duhet të konsiderohen më tërësisht duke përfshirë kohën e operimit, qasjen e automjeteve dhe llojin e automjeteve për një skemë të tillë.

7.4 Trafiku rrugor dhe siguria publike

7.4.1 Vizioni dhe objektivat

Vizioni dhe objektivat përfshijnë të gjitha masat e duhura për të përmirësuar sigurinë e trafikut, në përputhje me Direktivën e BE-së për sigurinë rrugore – ISO standardin 39001: 2012, sistemet e menaxhimit të sigurisë rrugore dhe standardet dhe praktikatat tjera të njohura ndërkombëtarisht.

Gjithashtu, vizioni dhe objektivat janë vlerësuar nga auditori i sigurisë rrugore dhe në rast se ato nuk i kanë përmbushur kërkesat e sigurisë rrugore, atëherë këto vizione dhe objektiva janë propozuar/hartuar nga Auditori i sigurisë rrugore në atë mënyrë që të rrisin sigurinë e trafikut për të gjithë pjesëmarrësit/përdoruesit e trafikut.

Vizioni dhe objektivat, të cilat janë propozuar për projektin PMQU Prishtina, janë rishikuar nga auditori i certifikuar i sigurisë rrugore (anëtar i dhomës së auditimit të sigurisë rrugore në Republikën e Çekisë).

7.4.2 Komponentët e Planit në përputhje me Direktivën e BE-së për sigurinë rrugore

Ka pasur programe kombëtare të sigurisë rrugore të shtjelluara në Kosovë dhe është hartuar një strategji e sigurisë rrugore në përputhje me rekomandimet e Rregullores 2008/96/EC për Kontrollin e Sigurisë Rrugore të Këshillit të Europës me qëllim përmirësimin e sigurisë rrugore. Në vijim të objektivave të strategjisë rrugore, Kosova në ligjin e saj për rrugët dhe në ligjin për transportin rrugor ka ndërmarrë disa rregulla që sigurojnë masa të veçanta të sigurisë rrugore që fillimisht të zvogëlojnë numrin e aksidenteve që është ndër më të lartët në Evropë. Në këtë raport është theksuar rëndësia e auditimit të sigurisë rrugore gjatë fazës së projektimit si një mjet për zvogëlimin e aksidenteve të shkaktuara nga projektimi i papërshtatshëm i rrugëve për nga pikëpamja e sigurisë.

7.4.3 Aspektet e përgjithshme të sigurisë, parimet dhe masat

Planifikimi dhe projektimi i infrastrukturës së sigurt të transportit përfshin fushat e mëposhtme kryesore:

- Inxhinieria – Përkufizimi i mjedisit të ndërtuar duke përfshirë projektimin e rrugëve dhe projektimin e automjeteve;
- Zbatimi – zbatimi i rreptë i ligjit;
- Edukimi – Mësimi i sjelljes së mirë në rrugë përmes fushatave ndërgjegjësuese;

- Inkurajimi – Shpërblimi i njerëzve për sjelljen e mirë në rrugë; dhe
- Kujdesi emergjent – Kujdesi mjekësor pranë rrugës dhe qasja në shërbime mjekësore brenda "Orës së Artë", periudha një orëshe menjëherë pas aksidentit rrugor gjatë të cilës ofrimi i ndihmës së parë mund të rrisë në masë të madhe perspektivat e mbijetesës së viktimës së aksidentit.

Në secilën fazë të procesit të përgatitjes, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës së transportit, është e mundur të bëhen aranzhime për të siguruar që rrugët të jenë sa më të sigurtat që të jetë e mundur:

- Faza e planifikimit: përmes politikave të kontrollit të destinimit të sipërfaqeve (përdorimit të tokës); sigurimi i transitit për qytetet e mbingarkuara dhe lidhja e tyre me degëzime; dhe krijimi i zonave të pavarura për të shmangur trafikun e panevojshëm në lagje.
- Faza e projektimit: projektimi i "rrugëve vetëshpjeguese" dhe "rrugëve që zvogëlojnë aksidente" duke përzgjedhur standardet më të dëshirueshme të projektimit (dhe JO standardet minimale) që përfshijnë:
 - Shpejtësinë e projektuar
 - Gjeometrinë horizontale dhe vertikale
 - Elementet e rrugëve (elementet e prerjes tërthore)
 - Projektimi i kryqëzimeve të ndara në nivel të njëjtë dhe në nivele të ndryshme (disnivel)
 - Sigurimi i rrugëve të shërbimit për ndarjen e trafikut të ngadaltë dhe atij të shpejtë
 - Projektimi i elementeve efektive të rrugës, sa i përket mbrojtësive anësore, shenjave të trafikut, ndriçimit rrugor, etj.
- Faza e ndërtimit: Ndarja e duhur e zonës së ndërtimit përmes barrikadës efektive; ndërtimi i devijimeve të duhura të trafikut; sigurimi i sinjalistikës rrugore; kontrollet mjedisore për zvogëlimin e zhurmës, pluhurit etj.
- Faza e Mirëmbajtjes dhe e Operimit: Sigurimi i një sistemi automatik të menaxhimit të trafikut ("Automated Traffic Management System – ATMS") për funksionimin e sigurt të trafikut dhe menaxhimin e incidenteve. Kjo përfshin sistemet e komunikimit celular (mobil), tabelat të ndryshueshme për shenjëzim, sistemin e matjes së peshës në lëvizje dhe qendrën kryesore të kontrollit.

Çelësi i projektimit të infrastrukturës së sigurt rrugore është konsistenca e standardeve në mënyrë që përdoruesit e rrugës të mos ndeshen me situata të papritura. Megjithëse aksidentet rrugore në mënyrë dërrmuese shkaktohen nga gabimet njerëzore, potenciali më i madh i pashfrytëzuar për parandalimin e vdekjeve dhe dëmtimeve është nëpërmjet vetë rrugëve. Duhet të ketë një dallim të qartë mes rrugëve ndër-urbane për shpejtësi të mëdha dhe rrugëve urbane për shpejtësi më të ulëta të automjeteve, si dhe përparësisë që duhet të kenë përdoruesit e cënueshëm të rrugëve.

Duke i bërë rrugët më të parashikueshme, konsistente dhe "tolerante", ne mund të prodhojmë një zgjidhje afatgjatë që ndihmon në shpëtimin e jetës dhe në zvogëlimin e lëndimeve.


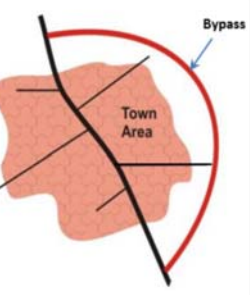
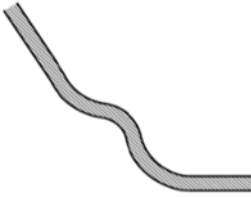
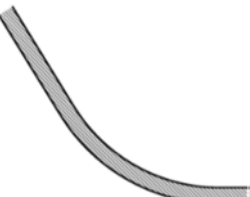

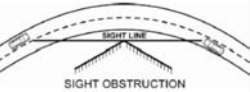
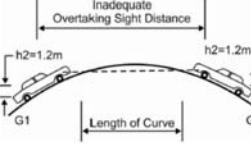
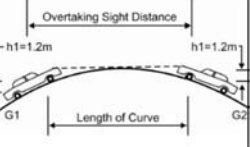
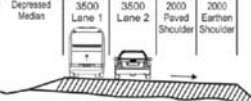
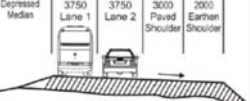
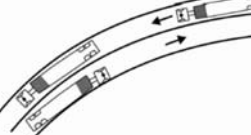
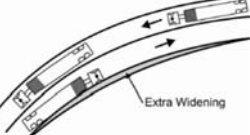
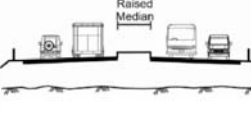
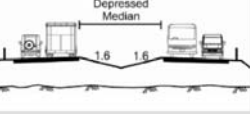

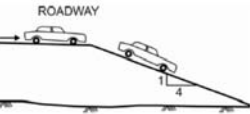
7.4.4 Elementet kyçe të projektimit të infrastrukturës së sigurt rrugore

Disa nga elementet kyçe të projektimit të infrastrukturës së sigurt rrugore janë paraqitur më poshtë dhe janë ilustruar më tej përmes një sërë diagramesh (gjithashtu më poshtë):

- Arteriet dhe autostradat e mëdha duhet të anashkalojnë qytetet kryesore me të cilat duhet të lidhen përmes degëzimeve. Duhet të ekzistojnë zona të qarta të identifikuar për kontrollin linear të destinimit të sipërfaqeve (përdorimit të tokës);
- Konsistenca e gjeometrisë horizontale që shmang vijat e drejta monotone ose ndryshimin e papritur të shpejtësisë;

- Distanca e mjaftueshme për shmangien e elementeve natyrore përgjatë anëve të rrugës;
- Korsi të pandara të projektuara duke pasur parasysh distancën e nevojshme të dukshmërisë për tejkalim;
- Korsi më të gjera dhe korsi anësore për rrugë me shpejtësi të lartë;
- Rritja e rrezës së kthimit në kthesa me rreze të vogël;
- Korsi të qarkullueshme me pjerrësi adekuate, për të mundësuar rikuperimin e automjeteve jashtë kontrollit;
- Ndarja e trafikut të ngadalshëm jo-motorik nga trafiku që lëviz shpejt;
- Sigurimi i shtegut të ngritur për këmbësorët në zonat urbane;
- Barrierat duhet të projektohen për të shmangur automjetet dhe jo për t'i aksidentuar;
- Shenjat rrugore duhet të standardizohen në të gjithë vendin;
- Masat e qetësimit të trafikut, të projektuara siç duhet, si pengesat për reduktimin e shpejtësisë, shiritat dridhës-akustik, rreth-rrotullimet e vogla; dhe,
- Kyçja/shkyçja vetëm përmes korsisë për kyçje anësore, me korsi të duhura për përshpejtim dhe ngadalësim.

Tabela 9: Elementet kyçe të projektimit të infrastrukturës së sigurt rrugore

Elementet e projektimit/ planifikimit	Të padëshirueshme	Të dëshirueshme	Parimi i zbatuar
Përzgjedhja e radhitjes dhe destinimi i sipërfaqeve (përdorimi i tokës)			Arteriet dhe autostradat e mëdha duhet të anashkalojnë qytetet kryesore me të cilat duhet të lidhen përmes degëzimeve. Duhet të jenë zona të qarta, të identifikuar për kontrollin linear të përdorimit të tokës
Gjeometria horizontale			Konsistenca e gjeometrisë horizontale duke shmangur vijat e drejta monotone ose ndryshimin e papritur të shpejtësisë
Gjeometria horizontale			Distanca e mjaftueshme e sigurisë për shmangien e elementeve natyrore përgjatë anëve të rrugës
Gjeometria vertikale			Korsi të pandara të projektuara duke pasur parasysh distancën e nevojshme të dukshmërisë për tejkalim
Elementet e rrugëve			Korsi më të gjera dhe korsi anësore për rrugë me shpejtësi të lartë
Elementet e rrugëve			Rritja e rrezës së kthimit në kthesa me rreze të vogël
Elementet e rrugëve			Mediana e ulur më e gjerë për rrugët me shpejtësi të lartë për të parandaluar shkëlqimin verbues dhe daljen e automjetit nga rruga (humbjen e kontrollit)
Elementet e rrugëve			Korsi të qarkullueshme me pjerrësi adekuate, për të mundësuar rikuperimin e automjeteve jashtë kontrollit

Elementet e projektimit/ planifikimit	Të padëshirueshme	Të dëshirueshme	Parimi i zbatuar
Elementet e rrugëve			Ndarje e trafikut të ngadalshëm jo-motorik (biçikleta, motoçikleta të lehta, etj.) nga trafiku në lëvizje të shpejtë
Kycja/ shkycja			Kycja/shkycja vetëm përmes korsisë për kycje anësore me korsitë e duhura për përsheptim dhe ngadalësim
Transiti i pasagjerëve			Vendndalje e veçantë për autobusët dhe taksitë për të lehtësuar ndarjen dhe për të përmirësuar dukshmërinë
Projektimi i kryqëzimit			Dizajnim i duhur i korsive, sigurimi i korsive rreshtuese, rreze adekuate kthimi
Lehtësirat për këmbësorë në zonat urbane			Sigurimi i shtegut të ngritur për këmbësorët në zonat urbane
Lehtësirat për personat me nivele të ndryshme të aftësisë së kufizuar			Shtegu që përmes pjerrinës shkrihet me rrugë kryqëzuese, vendndalje për autobusë të pajisura me platformë të ngritur për hyrje në autobusë etj.
Pengesat			Pengesat duhet të projektohen për të shmangur automjetin dhe jo për ta aksidentuar atë
Shenjat rrugore			Shenjat rrugore duhet të standardizohen në të gjithë vendin

**Elementet e projektimit/
planifikimit****Të padëshirueshme****Të dëshirueshme****Parimi i zbatuar**

Qetësimi i trafikut



Masat e qetësimit të trafikut, të projektuara siç duhet, si pengesat në rrugë për reduktimin e shpejtësisë, shiritat dridhës-akustik, rrethrotullimet e vogla

Burimi: Auditimet e sigurisë rrugore

7.4.5 Aspektet e sigurisë gjatë ndërtimeve

Në fazën e planifikimit të ndërtimeve, duhet të merret parasysh minimizimi i problemeve në sigurinë rrugore. Prandaj të gjitha masat e propozuara duhet të kontrollohen përmes procesit të auditimit të sigurisë nga një auditor i certifikuar i sigurisë rrugore. Siguria gjatë ndërtimit rregullohet nga rregulloret lokale në fuqi që kanë të bëjnë me shëndetin dhe sigurinë, dhe është thelbësore të parandalohen aksidentet dhe të përmirësohet siguria gjatë ndërtimit, nëpërmjet aplikimit të masave të mëposhtme:

- Menaxhimi i sigurisë, duke përfshirë integrimin e sigurisë si "pjesë e punës";
- Të krijohet llogaridhënia në të gjitha nivelet;
- Të merret parasysh siguria gjatë procesit të planifikimit të projektit;
- Të sigurohet që kontraktuesit janë të para kualifikuar për siguri dhe punëtorët janë të trajnuar në mënyrë të duhur në fushat e përshtatshme;
- Të ketë një sistem mbrojtës ndaj rrëzimeve;
- Të parandalohet dhe trajtohet abuzimi i substancave tek punonjësit;
- Të futet tema e sigurisë si pjesë bisedave të përditshme; dhe
- Të rishikohen aksidentet dhe ngjarjet e rrezikshme, si dhe të ketë inspektime të rregullta

7.4.6 Kërkesat për trafikun rrugor dhe sigurinë publike

Në kontekstin e rritjes së sigurisë në qytet duhet të adresohen dhe të vlerësohen fushat e mëposhtme:

- Përmirësimi i arsimimit dhe trajnimit të pjesëmarrësve në rrugë;
- Rritja e aplikimit të rregullave rrugore;
- Ofrimi i një infrastrukture rrugore më të sigurt, dhe automjete më të sigurta;
- Promovimi i përdorimit të teknologjisë moderne për rritjen e sigurisë rrugore (ITS);
- Përmirësimi i shërbimeve emergjente dhe shërbimeve trajtuese pas lëndimeve; dhe
- Mbrojtja e pjesëmarrësve të cenueshëm në rrugë.

7.4.7 Synimet e planit të veprimit në fushën e sigurisë

Masat e mbulojnë tërë fushën e sigurisë rrugore, ku hyjnë sjellja e njeriut, vënia në zbatim, siguria e infrastrukturës dhe e automjeteve dhe kujdesi pas aksidenteve. Të gjitha masat duhet të marrin parasysh situatën specifike në Prishtinë dhe praktikatat më të mira nga vendet e tjera.

Fushat prioritare në aspektin e sigurisë janë si më poshtë:

- Arsimimi dhe fushatat për komunikacionin
- Arsimimi, trajnimi dhe licencimi për shoferë
- Zbatueshmëria

- Fëmijët dhe të rinjtë pjesëmarrës në komunikacion rrugor
- Pjesëmarrësit e moshuar në komunikacion rrugor
- Këmbësorët
- Bicikletat, mopedët dhe çiklomotorët
- Kamionët dhe autobusët
- Vendkalimet në të njëjtin nivel me hekurudhën
- Kujdesi pas aksidentit
- Infrastruktura
- Siguria e automjetit

7.4.8 Parakushtet institucionale për sigurinë rrugore

Sektori i sigurisë duhet të mbrohet edhe institucionalisht. Siguria duhet të jetë subjekt i institucioneve të mëposhtme në Prishtinë:

(i) Sektori publik

Sipas Strategjisë së Sigurisë Rrugore dhe Planit të Veprimit në Kosovë, Sekretariati i Këshillit të Sigurisë për Komunikacionin Rrugor (SKSKRR) në Ministrinë e Infrastrukturës është institucioni drejtues, përgjegjës për implementimin dhe administrimin e strategjisë dhe planit të veprimit. Kjo strategji liston këto funksione të sekretariatit:

- SKSKRR duhet të administrojë buxhetin e alokuar dhe të menaxhojë të gjitha kontratat për aktivitetet e sigurisë rrugore
- SKSKRR është përgjegjës të mbajë kontakte me menaxhmentin e lartë politik dhe të sigurojë zotimin politik dhe mbështetjen më të lartë të mundshme
- SKSKRR ofron platformën e monitorimit të strategjisë dhe të planit të veprimit
- SKSKRR ndërlidhë kontaktet me dhe në mes të ministrive, administratave rajonale, komunave dhe organizatave tjera publike dhe private
- SKSKRR ndërlidhë kontakte me ekspertët ndërkombëtar dhe merr pjesë rregullisht në aktivitetet ndërkombëtare për siguri rrugore
- SKSKRR duhet të bëjë koordinimin në mënyrë që të gjitha të dhënat e nevojshme dhe informacionet të jenë në dispozicion para se të fillojë vlerësimi
- SKSKRR është përgjegjëse për procesin e monitorimit dhe organizon vlerësimin
- SKSKRR përkushtohet të ofrojë burime të mjaftueshme financiare dhe burime njerëzore të kualifikuara
- SKSKRR do të ofrojë punë efikase në marrëdhënie me publiku

(ii) Sektori privat

Aktualisht në Kosovë siguria rrugore nuk është shumë e pranishme në kuadër të sektorit privat. Është i pritshëm numri i pamjaftueshëm i personave të kualifikuar, apo i personave të pa-kualifikuar mjaftueshëm për punë në siguri rrugore, të cilët mund të vijnë prej sektorit publik. Rekomandohet themelimi i një Instituti të Sigurisë Rrugore që do të ishte pikë e fortë fokale për punës e ekspertizës ekzistuese të sigurisë rrugore dhe që do t'u ofronte ekspertëve të rinj arsimim të duhur dhe trajnim për të përmirësuar shkathtësinë dhe përvojën e tyre. Ky institut duhet të jetë një organizatë jo-profitabile e financuar nga disa prej përfituesve (p.sh. duke nisur me industrinë e sigurimeve) dhe i cili do të kryente projekte për sektorin publik (si hulumtime, studime, sondazhe etj.). Po ashtu, një institut i tillë do të mund të mbulojë arsimimin dhe trajnimin, p.sh. për auditor dhe inspektor të sigurisë rrugore.

Ky institut mund të themelohet në bashkëpunim të ngushtë me Fakultetin Teknik, ku tanimë ekziston ca ekspertizë. Përveç Institutit të Sigurisë Rrugore rekomandohet përkrahja dhe fuqizimi i OJQ-ve të tjera në fushën e transportit. Këtu përfshihet themelimi i një Klubi të Automobilizmit, siç është rasti me vendet evropiane (AAA, ADAC, OEAMTC, ACI etj.). Një klub i tillë do të përfaqësonte interesat dhe brengat e përdoruesve të rrugëve dhe do të ofronte informacione, shërbime, arsimim dhe trajnim. Një shërbim i veçantë i klubit, sikurse në disa shtete tjera, do të ishte që të kujdeset dhe të merret me automjetet e vjetra jashtë përdorimit, nëpërmjet një tarife vjetore të anëtarësisë nga shoferët.

7.4.9 Menaxhimi i Sigurisë së Infrastrukturës

Direktiva e Komisionit Evropian për përmirësimin e sigurisë së rrjetit evropian të rrugëve është dashur të implementohet nga shtetet anëtare të BE-së deri në fund të vitit 2010, duke paraqitur hapin e parë drejt menaxhimit të përbashkët cilësorë në sigurinë e infrastrukturës në Evropë. Direktiva aktualisht aplikohet vetëm në rrjetin e rrugëve Trans – Evropiane (TEN) dhe në këtë mënyrë vetëm për rrugët e kategorizuara të nivelit më lartë, kryesisht auto-udhët dhe autostradat e shpejta të cilat edhe ashtu kanë një nivel të lartë të sigurisë rrugore. Për këtë arsye Komisioni Evropian inkurajon të gjitha shtetet anëtare që të aplikojnë këtë direktivë, përkatësisht për të gjitha rrugët e tjera të cilat bien në përgjegjësinë e shteteve anëtare. Në këtë kuptim direktiva gjithashtu duhet të zbatohet edhe në standardet e sigurisë rrugore në Prishtinë pasi që është njëra ndër opsionet më të mira për fillimin e programeve dhe masave të ndërtimit të kapaciteteve për sigurinë rrugore.

7.5 Hapat e mëtejshëm në fushën e sigurisë

Si rekomandim për Prishtinën sa i përket trafikut dhe sigurisë publike është zbatimi i prioriteteve të mëposhtme:

- Zbatimi i ligjit të miratuar të Strategjisë Kombëtare dhe Autoritetit Kombëtar të Sigurisë Rrugore;
- Sigurimi i fondeve të qëndrueshme për sigurinë rrugore;
- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore - rrugë të sigurta;
- Zbatimi i Direktivës 2008/96/EC për të gjithë rrjetin rrugor;
- Rregullimi efektiv i Auditimit të Sigurisë Rrugore për të gjitha projektimet e reja të rrugëve dhe inspektimi i sigurisë rrugore për linjat kryesore;
- Arsimimi dhe trajnimet periodike lidhur me sigurinë rrugore për të gjitha moshat, riorganizimi i sistemit të trajnimit dhe licencimit;
- Zbatimi efektiv i rregullave të trafikut;
- Sigurimi i mjeteve të sigurta të transportit;
- Ngritja e ndërgjegjësimit të sigurisë rrugore, përmes fushatave informuese dhe nxitjes së sjelljes së sigurt;
- Fokusimi në fushat problematike prioritare në aspektin e përmirësimeve të sigurisë siç janë:
 - Fëmijët;
 - Këmbësorët;
 - Çiklistët;
 - Motoçiklistët;
 - Shoferët e rinj dhe fillestar;
 - Popullsia në plakje;
 - Alkooli dhe substanca të tjera që dobësojnë aftësinë për vozitje;
 - Shpejtësia e papërshtatshme; dhe

- Vozitja agresive.

7.6 Përmbledhje e Masave të Menaxhimit të Trafikut dhe Sigurisë Rrugore

Tabela më poshtë tregon masat kryesore të menaxhimit të trafikut dhe sigurisë rrugore të propozuara për Prishtinën, për implementim në periudhat e planifikimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë. Kjo listë e projekteve nuk përfshin ato projekte rrugore që janë të lidhura me zonat e reja të zhvillimit.

Tabela 10: Përmbledhje e Masave të Menaxhimit të Trafikut dhe Sigurisë Rrugore

Afatshkurtër (2019-2020)	Afatmesëm (2021-2025)	Afatgjatë (2026-2030)
C.1 Rritja e kapaciteteve në 18 kryqëzime kyçe	C.1 Rritja e kapaciteteve në 18 kryqëzime kyçe	C.1 Rritja e kapaciteteve në 18 kryqëzime kyçe
C.14 Zhvillimi i Planit për Menaxhimin e Shpejtësisë		C.4 Zbatimi i kontrollit të shpejtësisë në destinacionet kryesore
C.15 Kufizimet për qasje në qytet	C.15 Kufizimet për qasje në qytet	C.5 Zonat 20km në afërsi të shkollave lokale
C.16 Masat logjistike të qytetit	C.16 Masat logjistike të qytetit	
C.2 Rritja e sigurisë në 6 kryqëzimet e prekura	C.17 Pikë-ndaljet e reja për taksi	
C.3 Rritja e sigurisë në rrugët e prekura	C.2 Rritja e sigurisë në 6 kryqëzimet e prekura	
C.4 Zbatimi i kontrollit të shpejtësisë në destinacionet kryesore	C.3 Rritja e sigurisë në rrugët e prekura	
C.5 Zonat 20km në afërsi të shkollave lokale	C.4 Zbatimi i kontrollit të shpejtësisë në destinacionet kryesore	
	C.5 Zonat 20km në afërsi të shkollave lokale	

Burimi: Mott MacDonald

Detaje të mëtejshme lidhur me këto masa janë dhënë në planet e propozuara në shtojcën B, si dhe në listat e zbatimit të projektit të paraqitura në shtojcat C, D dhe E.

8 Planifikimi i përmirësuar i mobilitetit të qëndrueshëm urban

8.1 Hyrje

Marrë parasysh Planin Zhvillimor të Prishtinës, është me rëndësi që të sigurohet se politikat e ardhshme dhe vendimet për destinimin e sipërfaqeve (shfrytëzimin e tokës) e minimizojnë nevojën për të udhëtuar, inkurajojnë mënyrat e udhëtimit pa makinë dhe janë në përputhje me objektivat më të gjera ekonomike, sociale dhe mjedisore. Duhet të ketë fokus në planifikimin dhe gjetjen e vendeve të duhura për zhvillim, në veçanti në qendër të qytetit dhe në lokacionet ku ka mundësi më të mirë qasjeje në rrjetin e transportit publik, duke u siguruar që aty janë të vendosur më shumë tërheqës të udhëtimit. Gjithashtu ekziston nevoja për t'u siguruar që investimet e transportit mbështesin objektivat më të gjera të politikave duke përfshirë adresimin e përfshirjes sociale dhe çështjeve gjinore, si dhe përmbytjen e qëllimeve mjedisore.

Përmbledhje e çështjeve kryesore në Prishtinë

- **Integrim më i mirë i destinimit të sipërfaqeve (shfrytëzimit të tokës) dhe planifikimit të transportit:** Planifikimi dhe destinimit efektiv i sipërfaqeve është i rëndësishëm për ofrimin e zgjidhjeve afatgjata të transportit të qëndrueshëm. Është thelbësore që zhvillimi i ri të mundësojë transport të qëndrueshëm, duke përfshirë ecjen si dhe qasjen e mirë në transportin publik. Zhvillimet e ardhshme në Prishtinë duhet të jenë të qëndrueshme sa i përket mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe qasjes në to.
- **Promovimi i udhëtimit të qëndrueshëm si pjesë e projektimit të transportit:** Është e rëndësishme të sigurohet që zgjidhjet e reja për promovimin e mënyrave të qëndrueshme të transportit janë të përditësuar dhe reflektojnë praktikën dhe projektimin më të mirë. Përpilimi i udhëzuesve të ri të projektimit sa i përket udhëheqjes, zhvillimit dhe zbatimit të masave lokale është i dobishëm për të ndihmuar standardizimin e skemave dhe për të siguruar që ato marrin parasysh praktikën më të mira ndërkombëtare të cilat mund të aplikohen me sukses, përderisa pasqyrojnë kontekstin lokal.
- **Trajtimi i çështjeve lidhur me përfshirjen sociale, duke përfshirë edhe trajtimin e çështjeve gjinore në transport:** Është e rëndësishme të sigurohet se nuk ka pengesa në përdorimin e sistemit të transportit të qytetit, ku të gjithë pjesëmarrësit kanë zgjedhje të ndryshme të mënyrave të udhëtimit për nevojat e tyre të përditshme, duke përfshirë krijimin e një sistemi të sigurt, të përshtatshëm që ofron një gamë të plotë të opsioneve të udhëtimit për përdorim nga gratë.
- **Mungesa e dispozitave për mënyrat e qëndrueshme të transportit në zhvillimet e reja:** Zvogëlimi i dominimit të automjeteve dhe përmirësimi i mjedisit për ecje dhe çiklizëm në zonat e banuara dhe komunitetet lokale. Përmirësimi i mjedisit për ecje dhe çiklizëm në qasjet kyçe të qendrës së qytetit është thelbësor për të mbështetur ekonominë lokale. Është e rëndësishme që destinimet e ndryshme të sipërfaqeve në zonat e reja të zhvillimit të jenë plotësisht të qasshme dhe të përfshijnë parime të qëndrueshme të projektimit kur merret parasysh qasja e transportit dhe mobiliteti urban.
- **Trajtimi i çështjeve lidhur me cilësinë e ajrit dhe ndikimet mjedisore:** Ofrimi i një sistemi të transportit që nxit dhe inkurajon përdorimin e mënyrave jo ndotëse të transportit, për të trajtuar problemet e cilësisë së ajrit në qytet.
- **Mbështetja për masat e infrastrukturës me anë të “zgjidhjeve më të lehta” siç janë trajnimi dhe edukimi:** Zbatimi i zgjidhjeve inxhinierike për të nxitur përdorim më të madh të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit duhet të mbështetet nga iniciativat e marketingut, trajnimit dhe edukimit për të nxitur njerëzit t'i ndryshojnë sjelljet e tyre të udhëtimit. Zhvillimi i planeve të udhëtimit për shkolla dhe biznese do ndihmojnë në uljen e transportit me veturë në shkollë ose në punë, ndërsa trajnimi i çiklizmit dhe sigurisë rrugore do rrisë besimin për pjesëmarrësit në rrugë gjatë ngasjes së biçikletës ose ecjes.

8.2 Planifikimi për të ardhmen dhe projektimi i qëndrueshëm urban

Projektimi inovativ dhe integrimi i zgjidhjeve të mobilitetit urban si pjesë e të gjitha propozimeve të mëdha për zhvillimin e qytetit do ndihmojë në ofrimin e mënyrave më të qëndrueshme dhe më efikase të transportit, duke ndikuar në sjelljen e udhëtimit në të ardhmen. Planifikimi dhe destinimi efektiv i sipërfaqeve është i rëndësishëm për ofrimin e zgjidhjeve afatgjate të transportit të qëndrueshëm. Është thelbësore që zhvillimi i ri të mundësojë një transport të qëndrueshëm, duke përfshirë ecjen dhe qasjen më të mirë në transportin publik.

Përmirësimet e rrjetit të autobusëve në raport me zhvillimin e qytetit, duke përmirësuar shërbimet e autobusëve në zonat ku ka shumë zhvillime të reja, do ndihmojë në nxitjen e ndryshimit të sjelljes së udhëtimit drejt opsioneve të qëndrueshme dhe krijimit të lidhjeve të mira për banorët e rinj dhe punonjësit në këto pjesë. Gjithashtu është e rëndësishme që nevojat e këmbësorëve dhe çiklistëve të përfshihen në zhvillimet e reja të planifikuara në Prishtinë, duke lidhur të gjitha zhvillimet e reja me rrjetin e rrugëve të identifikuar. Në projektimin e lidhjeve të reja të këmbësorëve dhe çiklistëve, në kuadër dhe përtej zonave të propozuara të zhvillimit, ato duhet të jenë të qasshme, të përshtatshme dhe të sigurt, duke siguruar kurdo që të jetë e mundur kontribute financiare nga zhvilluesit, për të inkurajuar ecjen dhe ciklizmin përmes një sërë masash për përmirësim të infrastrukturës.

Menaxhimi dhe ofrimi i rritjes dhe zhvillimit të komuniteteve të qëndrueshme do të dekurajojë përdorimin e makinave në vendet ku ka mënyra alternative të transportit, dhe do inkurajojë përdorimin e mjeteve të qëndrueshme të transportit siç janë ecja, ciklizmi dhe transporti publik. Ndikimi në vendimet e planifikimit për gjetjen e vendbanimeve që janë në afërsi të vendeve të punës dhe në afërsi të shërbimeve për të zvogëluar nevojën e udhëtimit, do të ndihmojnë në zvogëlimin e numrit të udhëtimeve me makina në rrjetin rrugor. Projektimi i zhvillimeve të reja mund gjithashtu të ndikohet përmes zhvillimit të udhëzuesve të projektimit të qëndrueshëm urbanistik për qytetin, bazuar në parimet e praktikave më të mira të cilat do ndihmojnë në nxitjen e sigurisë në rrugë dhe inkurajimin e udhëtimit me anë të mënyrave më të qëndrueshme të transportit.

Ndryshimi i sjelljes dhe rritjet e kapaciteteve, të propozuara në PMQU të Prishtinës do ndihmojnë në lehtësimin e rritjes së punësimit dhe strehimit të identifikuar në Planin Zhvillimor të Qytetit, dhe do ndihmojnë në minimizimin e ndikimit të rritjes së parashikuar në udhëtime. Për të arritur nivelin e propozuar të rritjes, pa e mbingarkuar rrjetin e transportit, është e rëndësishme që të gjitha zhvillimet e reja të projektohen për të rritur mundësitë e qëndrueshme të transportit për banorët, punonjësit dhe përdoruesit. Shumë zhvillime do ofrojnë mundësi të mira për të përmirësuar dhe futur rrugë të reja dhe më të mira për ecje dhe ciklizëm.

Disa prej qyteteve, siç është Jorku në Britani të Madhe, kanë miratuar me sukses një qasje të "hierarkisë së përdoruesve të transportit" brenda strategjive të tyre të transportit. Ky është angazhim drejt një renditje prioritare të zbatueshme gjatë marrjes dhe zbatimit të vendimeve për destinim të sipërfaqeve dhe transport.

Një "hierarki" e tillë siguron që nevojat e këmbësorëve, personave me probleme në lëvizje, çiklistëve dhe përdoruesve të transportit publik, merren në konsideratë si pjesë e të gjitha skemave të reja. Një qasje e tillë mund të ndihmojë në transformimin e marrjes së vendimeve të planifikimit në Prishtinë.



*Shënim: Këmbësorët me veshtrësi në lëvizje kanë më së shumti orientim

Miratimi i "Hierarkisë së përdoruesve të transportit" ndihmon në shqyrtimin e nevojave të përdoruesve të mënyrave të qëndrueshme të transportit para nevojave të përdoruesve të makinave (Komuna e Qytetit të Jorkut)

Një veprim i rëndësishëm brenda PMQU-së është përmirësimi i integritit të planifikimit dhe destinimit të sipërfaqeve dhe vendimeve të transportit, përmes proceseve të forta/të reja të planifikimit brenda Komunës. Infrastruktura e qëndrueshme e transportit duhet të bëhet kushti thelbësor në kuader të politikave të kontrollit të zhvillimit të qytetit sa i përket të gjitha zonave të reja të zhvillimit. Prandaj, rekomandohet që projektimi i qëndrueshëm i transportit të jetë pjesë përbërëse e të gjitha vendimeve të planifikimit dhe destinimit të sipërfaqeve në qytet.

8.3 Promovimi i Udhëtimit të Qëndrueshëm

Menaxhimi i mobilitetit synon të rrisë udhëtimin e qëndrueshëm duke ndikuar në sjelljen individuale të udhëtimit dhe duke bërë më tërheqëse alternativat tjera kundrejt përdorimit të makinave. Iniciativat përfshijnë inkurajimin e njerëzve të zvogëlojnë udhëtimin e tyre me makinë, ku është e mundur, dhe të përdorin e mënyra të qëndrueshme të udhëtimit, duke ndihmuar kështu në lehtësimin e dyndjes dhe ndikimeve të dëmshme në mjedis. Masat gjithashtu mund të ndihmojnë në përmirësimin e shëndetit të njerëzve duke inkurajuar më shumë mënyra aktive të lëvizjes dhe duke rritur përfshirjen sociale, si nëpërmjet rrjeteve për përdorim të përbashkët të automjeteve.

Ekzistojnë një varg masash të ndryshme të "Menaxhimit të Mobilitetit", duke përfshirë informacionin e qëndrueshme të udhëtimit, fushatat promovuese, zhvillimin e klubeve të makinave dhe iniciativat për përdorim të përbashkët të automjeteve, si dhe planifikimin e udhëtimeve. Planet e udhëtimit janë një mjet shumë i dobishëm për të përcaktuar alternativa të udhëtimit, duke ndikuar kështu në ndryshimin e sjelles së udhëtimit dhe uljes së udhëtimeve me makinë, për tu bërë më pak të varur nga përdorimi i makinave, veçanërisht për transport në punë dhe shkollë.

Dëshmitë nga projektet e tjera të menaxhimit të mobilitetit, të zbatuara me sukses në Britaninë e Madhe, kanë zbuluar se skemat mund të ndihmojnë në përmirësimin e kushteve të udhëtimit dhe të ofrojnë përfitime të qëndrueshmërisë duke përfshirë:

- Uljen e numrit të udhëtimeve me makinë për person;
- Rritjen e përqindjes së udhëtimeve me autobus; dhe
- Rritjen e përqindjes së udhëtimeve duke ecur ose me biçikletë.

Në mënyrë që këto lloj masash të kenë ndikim të madh, është e rëndësishme që përfitimet të jenë pjesë e "një pakoje" me iniciativa të tjera të transportit të qëndrueshëm, siç janë rrugët e përmirësuara të këmbësorëve, hapësirat/objektet e çiklizmit, masat prioritare të autobusëve dhe kontrollet e parkimit.

Pjesë e rëndësishme e PMQU-së të Prishtinës është rritja e përdorimit sa i përket ngasjes së biçikletave, ecjes, udhëtimit "të mençur" dhe transportit publik, si alternativë ndaj përdorimit të makinave. Rekomandohet që aktivitetet promovionale / të marketingut të fuqizohen si pjesë e programit të PMQU-së, në mënyrë që të ofrohen mundësi për njerëzit sa i përket mirëkuptimit dhe vetëdijesimit për opsionet e mundshme të udhëtimit në dispozicion.

Pika kryesore në këtë drejtim është inkurajimi i udhëtimit aktiv dhe zhvillimi i rrjeteve cilësore të çiklizmit dhe ecjes, si dhe ofrimi i informatave dhe këshillave për udhëtim për përdoruesit e të gjitha mënyrave të transportit, me qëllim që t'u mundësojnë atyre të jenë të informuar rreth zgjedhjeve të udhëtimit. Programe të tilla të menaxhimit të mobilitetit kontribuojnë në zvogëlimin e mbingarkesës dhe përmirësimin e besueshmërisë në rrjet (për këtë arsyeje koha e ecjes dhe çiklizmit mund të jetë shpeshherë më e parashikueshme se koha e udhëtimit me veturë gjatë periudhave kulmore të udhëtimit) dhe në reduktimin e emetimeve të karbonit, si dhe në përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Rekomandohet që si pjesë e planit, të zhvillohen më tutje masat e mëposhtme:

- Të merret parasysh një program marketingu që ka për qëllim përmirësimin e planifikimit të udhëtimit dhe informatave të udhëtimit në Prishtinë;
- Të zhvillohet një fushatë e ndryshimit të sjelljes së udhëtimit, duke punuar me agjenci të tjera, përfshirë këtu bizneset dhe shkollat, për të ndikuar në mënyrat e përditshme të udhëtimit tek njerëzit, për të zgjedhur opsione më të qëndrueshme. Shembuj të masave tipike përfshijnë:
 - Inkurajimin e sektorit biznesor të qytetit që të adoptojë lehtësira për punë nga shtëpia, telekomunikim dhe telekonferencë për të minimizuar udhëtimin e panevojshëm me makinë;
 - Inkurajimin që më shumë kompani të fusin orare fleksibile të punës, në mënyrë që t'i mundësoj punonjësve “të përshtasin” udhëtimet e tyre, duke i ndërmarrë ato gjatë periudhave më të qeta në rrjetin rrugor; dhe
 - Lehtësimin dhe inkurajimin e më shumë personave që të përdorin së bashku një automjet nëse udhëtojnë të njëjtin drejtim, dhe t’iu bashkohen “klubeve të veturave” (car-clubs) për të zvogëluar numrin e udhëtimeve me makinë.

8.3.1 Mbështetja e elektromobilitetit për transportin publik dhe taksitë

Mundësia për përdorim më të madh të automjeteve elektrike do kontribuojë për një qendër më të pastër të qytetit në aspektin e cilësisë së ajrit dhe kushteve mjedisore. Qyteti duhet të ndihmojë në sigurimin e mbështetjes financiare, organizative ose tatimore për kompanitë e transportit, që do miratojnë përdorimin e automjeteve elektrike. Kjo përfshin shqyrtimin e përmirësimeve të mëtejshme në flotën e transportit publik të qytetit në favor të automjeteve elektrike, si dhe bashkëpunimin me shoqatën dhe firmat e taksive për të inkurajuar më shumë makina elektrike që punojnë si taksi në Prishtinë.

8.3.2 Zhvillimi i iniciativave për zvogëlimin e pronësisë së automjeteve

“Klubet e veturave” (car-clubs) të qytetit kanë treguar sukses dhe iu ofrojnë komuniteteve lokale qasje në automjete private, pa pasur nevojë të posedojnë një të tillë. Iniciativa të tilla si zhvillimi i “klubeve të veturave” për komunitetet, u ofrojnë banorëve lokalë dhe bizneseve mundësi të përdorin automjete private, pa pasur nevojë ta posedojnë një makinë. Skema të tilla ndihmojnë në reduktimin e pronësisë së makinave në qendrat urbane dhe si rezultat kontribuojnë në reduktimin e niveleve të mbingarkesës në qyteza dhe qytete.

Figura 69: Skemat e “Klubit të veturave”



Burimi: 'City Car Club'

Figura 70: Skemat e “Klubit të veturave”



Burimi: Transporti në Londër

Ekzistojnë shumë shembuj të skemave të suksesshme që janë futur në qytete, përfshirë Londrën. Skema të tilla veprojnë nëpërmjet makinave që rezervohen nga anëtarët për një

periudhë kohore, me fleksibilitetin për të rritur kohëzgjatjen nga një orë deri në një fundjavë të plotë, ose më gjatë. Sa i përket rezervimeve, ka shumë përfitime nga një aranzhim i tillë, përfshirë edhe lehtësimin e qasjes në veturë pa pasur nevojë të posedimit të saj (p.sh. servisimi, sigurimi, parkimi, kontrolli teknik, riparimi). Si rezultat, kjo mund të sjellë kursime financiare si dhe të kontribuojë drejt një ambienti më të pastër, nëpërmjet përdorimit të automjeteve me efikasitet energjetik, dhe gjithashtu duke zvogëluar nevojën për të zotëruar makinë dhe duke dekurajuar udhëtimin e panevojshëm me makina.

8.3.3 Zhvillimi i masave më të “buta” si planifikimi i udhëtimit dhe trajnimi

Programet e trajnimit, të tilla si trajnimi i çiklistëve dhe këmbësorëve, si pjesë e planeve të udhëtimit mund të jenë efektive për të ndihmuar ndryshimin e sjelljes së udhëtimit, duke rritur besimin e njerëzve gjatë ecjes ose ngasjes së biçikletës, si dhe përmirësimin e sigurisë rrugore në përgjithësi. Sukseset në ndryshimin e sjelljes së udhëtimit mund të arrihen vetëm përmes integritetit të iniciativave me përmirësimet e infrastrukturës së transportit, si dhe integritetit dhe ndërlidhjes me akterë të ndryshëm për të rritur shpërndarjen e informacionit dhe praktikave më të mira. Kjo përfshin bizneset lokale dhe kompanitë, shkollat dhe komunitetet lokale në përgjithësi.

Figura 71: Trajnimi i ngasjes së biçikletës për të rriturit



Burimi: Këshilli i qytetit të Jork-ut

Figura 72: Trajnimi i ngasjes së biçikletës për fëmijë



Burimi: Këshilli i qytetit të Jork-ut

Rekomandohet që një sërë iniciativash, që synojnë përmirësimin e sigurisë së të rinjve dhe të rriturve, të zhvillohen dhe ofrohen përgjatë jetëgjatësisë së planit, përfshirë:

- Lehtësimin e ofrimit të programeve të trajnimit për këmbësorë dhe ngasje të biçikletës për fëmijë dhe të rritur, për të inkurajuar dhe promovuar përdorimin e sigurt të këtyre mënyrave;
- Angazhimin e përbashkët me Drejtorinë e Arsimit të Komunës dhe shkollat / kolegjet lokale në zhvillimin e planeve të udhëtimit në shkollë, si dhe zhvillimin e masave të tjera si inkurajimi i ecjeve në rresht dhe ngasjes së biçikletës gjatë shkuarjes në shkollë dhe kthimit nga shkolla;
- Menaxhimin efektiv të shpejtësisë veçanërisht në zonat e banimit, sidomos afër shkollave; dhe;
- Programet edukuese lidhur me sigurinë, që kanë synim shoferët dhe ngasësit e rinj.

Fokusi i këtyre iniciativave është kryesisht arsimor, duke inkurajuar vetëdijesim më të madh për çështjet e sigurisë gjatë udhëtimit në rrjetin e transportit.

8.3.4 Planet e udhëtimit për në shkollë

Udhëtimi në shkollë ndikon në tërë komunitetin e shkollës duke përfshirë familjet, banorët lokalë dhe stafin e shkollës. Zhvillimi i një plani të udhëtimit në shkollë është mundësi për të identifikuar dhe promovuar alternativa praktike të udhëtimit që plotësojnë nevojat e ndryshme të

udhëtimit të komunitetit lokal. Si rezultat, angazhimi për zhvillimin e një plani të udhëtimit në shkollë përmban:

- përfshirjen e gjithë komunitetit të shkollës për promovimin e udhëtimeve më të qëndrueshme në dhe nga shkollat, duke kontribuar në mënyrë aktive në shëndetin e stafit dhe nxënësve; dhe
- përmirësimin e mjedisit lokal dhe demonstrimin, për banorët lokal, se nevojat e udhëtimit lokal janë duke u marrë parasysh si pjesë e një “pako” të përgjithshme të masave.

Një plan tipik i veprimit mund të përfshijë një varg iniciativash që përfshijnë një ose më shumë nga këto:

- iniciativat për ecje / ngasje të biçikletës;
- përfshirjen e udhëtimit të qëndrueshëm në kurrikulë;
- masat e sigurisë dhe skemat për reduktimin e shpejtësisë afër qasjeve në shkolla dhe përtej;
- synimin për të ulur përdorimin e makinave për udhëtimet për në shkollë;
- veprime për të inkurajuar uljen e përdorimit të makinave nga ana e stafit, përdorimi i përbashkët i një automjeti dhe ngasja e biçikletës; dhe
- menaxhimin më të mirë të makinave të shkollave, që i dërgojnë/marrin fëmijët nga shkolla.

Duke pasur parasysh ndjeshmërinë e iniciativave të udhëtimit në shkollë, shpeshherë është e rëndësishme që të iniciohet një qasje e udhëhequr nga komuniteti, për zhvillimin e planeve të udhëtimit në shkollë, duke bashkëpunuar ngushtë me shkollën lokale dhe banorët lokal, si dhe partnerët e tjerë, për të krijuar mjedise urbane me cilësi të lartë, që nxisin udhëtimin e qëndrueshëm dhe janë të sigurt dhe të këndshme për të jetuar në to dhe për t'i vizituar.

8.4 Çështjet gjinore në transport

Transporti ndikon në të gjitha aspektet e jetës së përditshme të njerëzve dhe është e rëndësishme që çdo sistem i transportit urban t'iu përgjigjet nevojave dhe kërkesave të grave dhe burrave. Aftësia për të udhëtuar në destinacione të ndryshme për qëllime pune, shkolle apo argëtimi ndërlihet me opsionet e mënyrave të udhëtimit që janë në dispozicion dhe projektimi i sistemit të transportit ka ndikim të madh në zgjedhjet që bëjnë njerëzit. Si rezultat, është thelbësore që integrimi i çështjeve gjinore në procesin e përgjithshëm të planifikimit dhe ofrimit të shërbimeve të transportit të ndihmojë në krijimin e një mjedisi gjithëpërfshirës të udhëtimit.

Çështjet kryesore që duhet trajtuar përfshijnë përkrahjen e mëtejshme të pjesëmarrjes së grave në vendimmarrje, përmirësimin e qasjes, sigurinë dhe komoditetin e mënyrave të transportit dhe planifikimin e shërbimeve të transportit në përgjigje të nevojave gjinore. Sipas hulumtimeve dhe studimeve, dallimet gjinore në mënyrat e udhëtimit lidhen kryesisht me rolet që luajnë gratë në shoqëri dhe në jetën familjare, gjë që ndikon në kushtet e punësimit, nivelet e të ardhurave dhe gjithashtu nevojat për lëvizje. Hulumtimet kanë zbuluar se mënyrat e udhëtimit të grave ndryshojnë nga ato të burrave në shumë aspekte. Në përgjithësi, gratë kanë më shumë gjasa të:

- Udhëtojnë në distanca më të shkurtra se burrat;
- Përdorin transportin publik si mënyrë kryesore të transportit; dhe
- Angazhohen në më shumë udhëtime jo zyrtare, jashtë periudhës kulmore të udhëtimit, duke bërë udhëtime me shumë ndalesa (p.sh. kryerja e punëve të shtëpisë, së bashku me udhëtime të tjera të shoqëruara (me fëmijë, ose persona të moshuar të vetmuar).

Në planifikimin dhe politikat e transportit, dimensionin e gjinisë në mënyrat e udhëtimit, mobilitetit dhe qëndrueshmërisë, deri më tani ka marrë vëmendje relativisht të vogël. Vëmendja e

pamjaftueshme ndaj çështjeve gjinore ndodh pjesërisht për shkak të mungesës së statistikave të diferencuara gjinore, që e bën të vështirë të kuptojmë dallimet gjinore në mënyrat e lëvizjes/mobilitetit.

Mobiliteti gjinor është pjesë e "Strategjisë për Barazinë midis Grave dhe Burrave 2010-2015". Në nivel të BE-së, janë krijuar një numër veprimesh për të ecur drejt barazisë sociale midis gjinive, me qëllim që të trajtohen disa nga boshllëqet gjinore të mbetura. Veprimet e propozuara ndjekin një qasje të dyfishtë: integrimin gjinor dhe masat specifike. Integrimi gjinor është integrimi i perspektivës gjinore në çdo fazë të procesit të politikave (hartimit, zbatimit, monitorimit, vlerësimit) dhe në të gjitha politikat e Bashkimit Evropian, me qëllim promovimin e barazisë mes grave dhe burrave. Vlera e shtuar e integritit gjinor në planifikim përfshin:

- Sigurimin e cilësisë në proceset e planifikimit: planifikimi i ndjeshëm gjinor konsideron nevojat e personave që shpeshherë anashkalohej;
- Shkëmbimin dhe komunikimin e njohurive: perspektiva e ndjeshme gjinore mbështet një kulturë planifikimi të informuar nga nevojat e përditshme dhe ushqen vetëdijësim më të madh të nevojave të ndryshme të grave dhe burrave lidhur me fazat e jetës, realitetet e jetës, sfondet kulturore dhe sociale.

Perspektiva gjinore në politikat e transportit është e rëndësishme, jo vetëm për të ulur papabarazinë e mobilitetit gjinor, por edhe për të mbështetur një zhvillim më miqësor ndaj mjedisit, pasi që gratë adoptojnë mënyra të lëvizjes më miqësore ndaj mjedisit. Masat specifike për çështjet gjinore në planifikimin e transportit po bëhen më të shpeshta në të gjitha qytetet evropiane. Ekzistojnë shembuj të mirë të qasjeve në Evropë, siç është Vjena dhe Berlina, ku ka përqendrim më të madh në çështjet gjinore në planifikimin urban dhe të transportit. Mundësitë e barabarta të mobilitetit arrihen duke përmirësuar shtigjet e këmbësorëve dhe të çiklistëve, duke siguruar qasje të përshtatshme në zonat përreth dhe në rrjetin e transportit publik, si dhe duke krijuar një mjedis të sigurt për përdoruesit.

Me analizimin e të dhënave nga anketimet e kryera në Prishtinë, respektivisht analizës së gjinisë në transportin publik, rezultatet shfaqin se një përqindje e konsiderueshme e përdoruesve janë femra, me një përqindje të lartë të udhëtimeve që nuk lidhen me punë. Të anketuarit në anketën e familjeve lidhur me udhëtimin komentuan se në përgjithësi shtigjet e këmbësorëve në qendrën urbane të qytetit janë në gjendje të mirë, por ka probleme me trotuaret ku zakonisht përdoren si vende parkimi për vetura. Është shprehur dëshira për zgjerimin e shtigjeve të këmbësorëve në qytet.

Si pjesë e takimeve me palët e interesit, u zhvilluan diskutime me Rrjetin dhe Shoqatën e Grave të Prishtinës, dhe u identifikuan një numër problemesh sa i përket mobilitetit:

- Ka nevojë për organizim / menaxhim më të mirë të transportit brenda qendrës së qytetit;
- Shenjzime të dobëta për qasjet në qendrën e qytetit (menaxhimi dhe drejtimi i trafikut)
- Siguria në rrugë është një çështje e veçantë – për këmbësorët (lehtësira/rregullime të dobëta (rregullime konfuzë të shenjave) në vendkalime) – dhe përmirësimi i sigurisë personale gjatë udhëtimit, për të gjithë përdoruesit;
- Mungesa e kushteve për çiklizëm në qytet – sidomos mungesa e shtigjeve/korsive të dedikuara për çiklizëm, dhe frika nga vëllimi i madh i trafikut dhe rreziqet që mund të paraqiten nga automjetet motorike;
- Shtigjet/hapësirat për këmbësorë bllokohen çdo ditë nga mjetet e parkuara, duke krijuar rreziqe për lëvizjen e këmbësorëve; dhe
- Skemat e paraqitura në qytet në përgjithësi nuk janë të projektuara në atë mënyrë që të përfshijnë lëvizjen e personave me nevoja të veçanta / gratë me karroca për fëmijë. Është e rëndësishme të ketë hapësira të mjaftueshme (trotuare) dhe qasje pa pengesa (trotuare me

anësore të ulura në nivel të rrugës) përgjatë shtigjeve kryesore të këmbësorëve në të gjithë qytetin.

Për shkak të këtyre çështjeve është shprehur dëshira e krijimit të qasjes për të gjithë (shtigjet e këmbësorëve dhe çiklistëve) dhe gjithashtu të shqyrtohen mënyrat për qasje në transport publik. Gama e gjerë e masave të propozuara si pjesë e PMQU-së trajton këto shqetësime sa i përket përmirësimi të qasjes dhe sigurisë së lëvizjes për të gjithë përdoruesit.

8.5 Mbështetja e Objektivave Mjedisore

Në vitin 2015, asokohe Drejtoria për Urbanizëm, Ndërtim dhe Mbrojtje të Mjedisit e Komunës ka krijuar gjashtë stacione për monitorimin e cilësisë së ajrit në të gjithë qytetin. Çdo vit janë hartuar raporte vjetore për përmbledhjen e të dhënave të cilësisë së ajrit, që grumbullohen çdo ditë dhe interpretohen nga sensorët. Kjo gjë kryhet nga një sistem online (<http://air.fara.io>), ku llogaritet mesatarja ditore duke përfshirë matjet në mëngjes, mesditë dhe mbrëmje.

Për çdo stacion, grumbullohen një sërë parametrash mjedisore, të cilët mund të krahasohen me vlerat standarde të cilësisë së ajrit të BE-së. 10 parametrat përfshijnë: Temperaturën (°C), Monoksidin e karbonit (mg/m³), Amoniumin (mg/m³), Sulfurin e hidrogjenit (µg/m³), Dioksidin e sulfurit (ug/m³), Dioksidin e azotit (µg/m³), Dioksidin e karbonit (ppm), Radiacionin (uSv/h), grimcat e pluhurit 2.5M/Vit (µg/m³) dhe Zhurmën (db).

Figura 73: Mesataret e ndotësve dhe lokacionet e tyre – prill 2016

Parametrat Matës	Njësia Matëse	Bregu i Diellit	Dodona	Dardania	Ulpiane	Qender (sheshi)	Kodra e Trimave	Niveli i lejuar sipas BE
Temperatura	(°C)	18.22	18.22	18.22	18.22	18.22	18.22	
Monoksidi i Karbonit	(mg/m ³)	0.13	1.58	7.01	1.59	2.36	1.19	10
Amoniumi	(mg/m ³)	0.08	0.49	0.65	0.49	0.07	0.27	14
Sulfuri i Hidrogjenit	(ug/m ³)	13.92	144.59	176.61	105.84	144.12	152.63	150
Dioksidi i Sulfurit	(ug/m ³)	5.34	158.13	289.19	212.54	62.12	83.17	350
Dioksidi i Azotit	(ug/m ³)	9.16	54.8	164.87	103.82	62.42	72.87	200
Dioksidi i Karbonit	(ppm)	402.13	401.16	402.36	400.13	403.12	401.17	500
Radiacioni	(uSv/h)	0.06	0.20	0.10	0.21	0.18	0.07	10
Pluhuri 2.5M/Vit	(ug/m ³)	13.15	10.13	11.69	12.1	10.7	11.3	25
Zhurma	(db)	57.9	61.5	59.45	60.13	59.7	58.19	85

¹BE (Bashkimi Evropian)

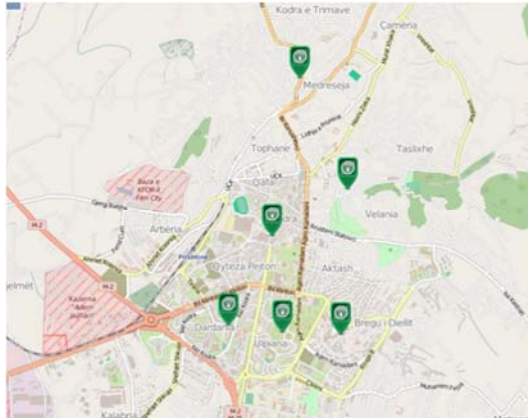
Burimi: Komuna e Prishtinës

Kriteret për përzgjedhjen e lokacioneve ishin: monitorimi i cilësisë së ajrit në rrugët e mbipopulluara, monitorimi i cilësisë së ajrit brenda lagjeve dhe lëvizja e ndotjes nga burimi tek zonat e tjera. Si rezultat, janë vendosur katër stacione monitorimi brenda lagjeve, dhe dy të tjera tek rrugët e mbingarkuara. Stacionet e monitorimit janë vendosur në 6 lagjet/rrugët e mëposhtme:

- Bregu i Diellit – Rr. Enver Maloku
- Ulpiana – Rr. Mujë Krasniqi
- Kodra e Trimave –Rr. Vëllezërit Fazliu
- Dodona – Rr. Afrim Loxha
- Dardania – Rr. Ilaz Kodra
- Qendra – Sheshi Zahir Pajaziti.

Raporti i vitit 2016 ka shfaqur lagjen e Dardanisë si lagjja më e ndotur, kurse Bregu i Diellit si më e pastra, përderisa dallimet e ndotjes së ajrit midis pjesës tjetër të lagjeve konsiderohen si të vogla.

Figura 74: Stacionet për Monitorimin e Cilësisë së Ajrit në Prishtinë



Burimi: Komuna e Prishtinës

Figura 75 Stacionet e IHMK-së dhe IKShPK-së për Monitorimin e Cilësisë së Ajrit



Burimi: www.infokomuna.com

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

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

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

Institucioni përgjegjës për monitorimin e cilësisë së ajrit në Kosovë është Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (MMPH) përmes Institutit Hidrometeorologjik të Kosovës (IHMK). Sipas Ligjit për Mbrojtjen e Mjedisit Nr. 03/L-025, Nr. 03/L-160 dhe Ligjit për Veprimtaritë Hidrometeorologjike Nr. 02/L-79, IHMK-ja është e detyruar të kryejë monitorimin e cilësisë së ajrit në tërë territorin e Kosovës. Në fund të vitit 2009 filloi funksionimin stacioni i parë i IHMK-së për monitorim automatik të cilësisë së ajrit në Prishtinë.

Në vitin 2008, Instituti Kombëtar i Shëndetit Publik në Kosovë (IKShPK) krijoi dy stacione për monitorimin e cilësisë së ajrit në Prishtinë, një në parkun e IHMK-së dhe një në afërsi të kryqëzimit midis rrugës Bill Klinton dhe Bulevardit Dëshmorët e Kombit (Fig. 3). Gjatë vitit 2010, Departamenti i Mbrojtjes së Mjedisit të MMPH-së, në bazë të kriterëve të Direktivës 2008/50/EC, zhvilloi një studim paraprak për përcaktimin e pikave të monitorimit në Prishtinë, si aglomerat të Kosovës.

U morr një vendim për instalimin e dy stacioneve të monitorimit në qytet, të cilat menaxhohen nga Agjencia Kosovare e Mbrojtjes së Mjedisit (AKMM) / IHMK. Këto stacione janë

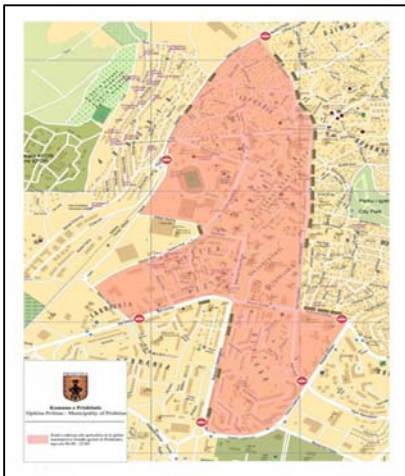
përfaqësuese për monitorimin e cilësisë së ajrit në zonën periferike (stacioni të IHMK-ja) dhe zonën urbane (stacioni të ish ndërtesa e Rilindjes).

8.5.1 Organizimi i ditëve pa trafik në Prishtinë

Më 31 janar 2018, Komuna në bashkëpunim me Ministrinë e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor dhe Policinë e Kosovës, vendosi ta ndalojë lëvizjen e automjeteve nga ora 06:00 deri në orën 22:00 në rrugët e qendrës së qytetit. Zyrtarët komunal ndërmoren këto masa emergjente për të reduktuar ndotjen e ajrit në qendër të qytetit. Vetëm veturat e transportit publik, emergjencës, Policia e Kosovës, FSK-ja, KFORI-i, EULEX-i, Drejtoria e Inspektoratit, taksitë e licencuara dhe automjetet për transferimin e personave me nevoja të veçanta që mbanin shenjat identifikuese, u lejuan të qarkullonin në zonën e kufizuar. Në hyrje të qytetit u siguruan hapësira parkimi, deri në përfundimin e kësaj ndërhyrjeje emergjente. Ky kufizim zgjati dy ditë dhe kishte rezultat në uljen e ndotjes së ajrit, duke e ulur ICA-në (Indeksin e Cilësisë së Ajrit) në 61.

Zonat e kufizuara për lëvizje të trafikut ishin rruga 'Bill Klinton', nga udhëkryqi i rrugëve Idriz Gjilani dhe Bekim Femi, bulevardi Dëshmorët e Kombit nga rreth-rrotullimi i Flamurit, rruga 'Agim Ramadani dhe udhëkryqi të konviktet, rruga Edmond Hoxha te Salla 1 Tetori, rruga Ilir Konushevi në hyrje të qytetit nga drejtimi i Podujevës, si dhe te hyrja në qendër të qytetit nga rreth-rrotullimi në lagjen Arbëria, në rrugët UÇK dhe Fehmi Agani.

Figura 76: Zona e kufizuar për qarkullim të veturave



Burimi: Komuna e Prishtinës

Figura 77: Zona e kufizuar për qarkullim të veturave



Burimi: www.infokomuna.com

8.5.2 Masat për përmirësimin e cilësisë së mjedisit në Prishtinë

Duke pasqyruar sfidën e vazhdueshme të cilësisë së ajrit të identifikuar më sipër, janë përfshirë shumë iniciativa të ndryshme në PMQU të cilat kontribuojnë në zvogëlimin e ndikimeve të ndotjes së ajrit dhe zhurmës. Shumë prej këtyre iniciativave kanë për qëllim të bëjnë ndryshim në mënyrën e udhëtimit drejt opsioneve më të "gjelbra" dhe më të qëndrueshme të udhëtimit. Më konkretisht, në Plan janë përfshirë masat e mëposhtme që do ndihmojnë në përmirësimin e kushteve mjedisore:

- Puna në partneritet me operatorët e autobusëve në qytet, për të sjellë "ndryshim për të mirë" në cilësinë e shërbimeve, duke përfshirë futjen e një rrjeti të ri të transportit të integruar

publik, me automjete moderne me emetime të ulëta, dhe nivel të përmirësuar të shërbimeve dhe mbulueshmëri më të madhe për të tërhequr më shumë pasagjerë;

- Masat për të përmirësuar cilësinë e ajrit në qendër të qytetit përmes futjes së kontrolleve të parkimit në rrugë, duke iu dhënë prioritet automjeteve elektrike / me emetime të ulëta;
- Kryerja e udhëtimeve të pa motorizuara siç janë ecja dhe çiklizmi duke përfshirë investimet në rrjetet e reja me futjen e shtigjeve prioritare për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin lagjet dhe objektet e banueshme me qendrën e qytetit për të ulur nivelin e përdorimit të panevojshëm të makinave. Propozimet përfshijnë përparësi më të madhe për këmbësorët dhe çiklistët në qasjet kyçe të qendrës së qytetit, me skemë të zgjeruar për këmbësorë dhe kushte më të mira për çiklistë për qasje në qendër të qytetit, së bashku me kufizimet në trafik, për të krijuar mjedis më të sigurt dhe atraktiv për ecje dhe çiklizëm;
- Futja e masave të reja të menaxhimit të trafikut për të përmirësuar rrjedhën e trafikut dhe për të zvogëluar bllokimin e "pikave më të mbingarkuara", duke përfshirë zgjerimin e kapacitetit të rrjetit, aty ku është e mundur. Kjo përfshinë përmirësimin e rrjedhës së trafikut në vendet e ku zakonisht ndodh bllokimi i trafikut.
- Zhvillimi i planeve të qëndrueshme të udhëtimit me bizneset lokale, shkollat dhe komunitetet për t'i mundësuar njerëzve të kuptojnë se si mënyrat e tyre të udhëtimit mund të kontribuojnë në arritjen e një mjedisi më të qëndrueshëm, më të pastër dhe tërheqës, duke promovuar më shumë mundësi të qëndrueshme të udhëtimit, siç janë "klubet e veturave" dhe përdorimi i përbashkët i një automjeti (pjesë e strategjisë të përgjithshme të menaxhimit të mobilitetit);
- Zhvillimi i opsionit të qëndrueshëm për transportin e mallrave, që synon zvogëlimin e ndikimit të automjeteve komerciale dhe furnizuese në qendrën e qytetit, përmes krijimit të qendrës së konsolidimit të mallrave në periferi/skaje të qendër të qytetit, dhe përdorimi i automjeteve me emetim të ulët për shpërndarjen e mallrave/shërbimeve në bizneset komerciale/tregtare në qendër;
- Përmirësimi i hapësirave publike përmes mirëmbajtjes së aseteve fizike dhe turistike, si p.sh. shtigjeve, shtigjeve për çiklistë dhe infrastrukturës së transportit publik;
- Zvogëlimi i ndikimit të zonave/projekteve të reja të zhvillimit të qytetit në infrastrukturën ekzistuese të transportit, duke përmirësuar lidhjet e transportit, si dhe transportin publik rreth zonave me sasi të konsiderueshme të zhvillimit të ri; dhe
- Zvogëlimi i ndikimeve negative të skemave të transportit, siç janë nivelet e zhurmës, përmes planifikimit dhe projektimit të kujdesshëm.

8.5.3 Fushata e transportit të qëndrueshëm dhe koordinatori

Për të promovuar plotësisht konceptin e udhëtimit të qëndrueshëm, rekomandohet që të krijohet një fushatë gjithëpërfshirëse për të mbështetur dhe promovuar mënyrat aktive të transportit dhe transportin publik në të gjithë qytetin, me synim banorët, bizneset dhe turistët. Kjo gjë do të ndihmojë në nxitjen dhe inkurajimin e përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe përdorimin më të përgjegjshëm të veturave private sa i përket programit të sjelljes së udhëtimit. Për të lehtësuar dhe koordinuar këto aktivitete, si pjesë e Planit, duhet të caktohet një koordinatori i ri i mobilitetit të qëndrueshëm, për të çuar përpara agjendën e mobilitetit të ri urban në qytet, në mbështetje të qëllimeve dhe vizionit të PMQU-së.

8.6 Përmbledhje e masave të planifikimit të mobilitetit të qëndrueshëm

Tabela më poshtë tregon masat kryesore të planifikimit të mobilitetit të qëndrueshëm të propozuar për Prishtinën, për zbatim në periudhat afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata.

Tabela 11: Përmbledhje e zbatimit të masave

Afatshkurtër (2019-2020)	Afatmesëm (2021-2025)	Afatgjatë (2026-2030)
Q.1 Integrimi i destinimit të sipërfaqeve me planifikimin e transportit	Q.1 Integrimi i destinimit të sipërfaqeve me planifikimin e transportit	Q.4 Mbështetja e elektromobilitetit për transportin publik dhe taksitë
Q.2 Zhvillimi i Iniciativave për Zvogëlimin e Pronësisë së Automjeteve	Q.2 Zhvillimi i Iniciativave për Zvogëlimin e Pronësisë së Automjeteve	Q.6 Koordinatori i mobilitetit të qëndrueshëm
Q.3 Përmirësimi i aktivitetit policor	Q.3 Përmirësimi i aktivitetit policor	
Q.5 Fushata e transportit të qëndrueshëm	Q.5 Fushata e transportit të qëndrueshëm	
Q.6 Koordinatori i mobilitetit të qëndrueshëm	Q.6 Koordinatori i mobilitetit të qëndrueshëm	

Burimi: Mott MacDonald

Detaje të mëtejshme lidhur me këto masa janë dhënë në planet e propozuara në shtojcën B, si dhe në listat e zbatimit të projektit të paraqitura në shtojcat C, D dhe E.

9 Investimet dhe financimi i PMQU-së

9.1 Përmbledhje e planifikimit të investimeve

Plani i investimeve ndjek strukturën e PMQU-së në aspektin e periudhave afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata. Gjatë vlerësimit të planit të investimeve për PMQU janë konsideruar disa aspekte, duke përfshirë nevojën për masa strategjike, radhitje logjike në përputhje me masat plotësuese dhe mundësitë e buxhetit komunal, si parashikim i bazuar në të dhënat financiare në dispozicion. Parashikimi i buxhetit komunal është përcaktuar si në vijim:

9.1.1 Të hyrat vetanake të komunës

Bazuar në të dhënat historike në dispozicion, aspekte të ndryshme të burimeve individuale janë shqyrtuar në kuadër të të hyrave vetanake të komunës për buxhetin komunal dhe kjo është parashikuar në drejtim të rritjes si rezultat i një kombinimi të faktorëve relevant. Ndër faktorët e përbashkët në kuadër të modelit – është përdorur rritja e popullsisë së qytetit (duke marrë parasysh rritjen e popullsisë së Kosovës të marrë nga Agjencia e Statistikave të Kosovës, si dhe duke konsideruar indeksin e urbanizimit të Shqipërisë si pikë referimi kulturor për kryeqytetin), e shoqëruar nga indeksi i çmimeve të konsumit (IÇK) ashtu siç parashihet nga BERZH-i. Në disa nga të ardhurat buxhetore, perspektiva e PBB-së (Prodhimit të Brendshëm Bruto) është përdorur kryesisht për të hyrat vetanake nga licencimi i bizneseve.

9.1.2 Grantet qeveritare

Në kuadër të fushëveprimit të grantit të përgjithshëm, parashikimet janë bërë si një kombinim i qasjeve “poshtë-lart” dhe “lart-poshtë” duke përcaktuar shtytësit në kuadër të pushtetit të komunës (siç janë të ardhurat e lartpërmendura), pas përdorimit të legjislaturës relevante në nivel kombëtar për t’i përcaktuar nivelet përfundimtare të zotërimit (endowment). Komponentët specifik të grantit qeveritar (grant specifik për shëndet dhe arsim) janë vlerësuar në lidhje me legjislaturën ekzistuese dhe në dispozicion si dhe kombinimin e faktorëve makroekonomikë dhe demografikë të paraparë nga institucionet e lartpërmendura.

9.1.3 Shpenzimet buxhetore

Parashikimi i shpenzimeve buxhetore është bazuar (ngjashëm me financimin) në të dhënat e kaluara dhe zbatimin e faktorëve të rritjes në nivelin më të lartë të detajuar të paraqitur në dokumentet zyrtare lidhur me buxhetin. (p.sh. Nëse ndarja ishte në dispozicion në nivelin e llojit të shpenzimeve (pagat, mallrat, etj.) faktorët përkatës të rritjes u aplikuan për komponentët e qëllimit kryesor të fluksit dalës të parasë.)

Mbi këtë bazë është bërë një vlerësim për të përcaktuar buxhetin indikativ të PMQU-së që do të jetë i disponueshëm gjatë periudhës së planit, ndërmjet 2019 dhe 2030. Plani merr parasysh ekzistencën e një numri të projekteve të financuara privatisht gjatë kësaj periudhe, ku kostoja do të plotësohet nga një palë e tretë. Afatet indikative për këtë shpenzim janë përfshirë në programin e investimeve, edhe pse plani i investimeve nuk është absolut për shkak të përshtatjeve të mundshme gjatë periudhës 12 vjeçare, pasi që propozimet për zhvillim dhe kohëzgjatjet e zbatimit diskutohen dhe miratohen nga kuvendi komunal.

Tabelat e mëposhtme japin një pasqyrë të nivelit të lartë të ndikimit të PMQU-së mbi shpenzimet buxhetore në tre periudhat e përshkruara sipas llojeve të ndryshme të masave të propozuara:

Investimet për PQMU		Afatshkurtër	
EUR		2019	2020
Shpenzimet për PQMU			
		9 185 675	10 198 622
Mënyrat aktive të lëvizjes dhe hapësira publike (A)		532 766	607 273
Qarkullimi i automjeteve dhe parkimi (C)		7 242 552	3 327 521
Transporti publik (P)		1 363 190	6 126 662
Cilësia e jetës në qytet (Q)		47 167	137 167

Investimet për PQMU		Afatmesëm				
EUR		2021	2022	2023	2024	2025
Shpenzimet për PQMU						
		8 225 107	9 436 873	8 417 712	9 375 074	8 687 321
Mënyrat aktive të lëvizjes dhe hapësira publike (A)		1 137 086	1 137 086	1 158 859	1 426 717	1 426 717
Qarkullimi i automjeteve dhe parkimi (C)		3 635 065	4 149 378	4 648 884	4 920 953	5 972 822
Transporti publik (P)		3 285 789	4 019 908	2 516 968	2 972 404	1 232 782
Cilësia e jetës në qytet (Q)		167 167	130 500	93 000	55 000	55 000

Investimet për PQMU		Afatgjatë				
EUR		2026	2027	2028	2029	2030
Shpenzimet për PQMU						
		5 788 032	5 878 961	5 028 346	4 530 767	4 687 897
Mënyrat aktive të lëvizjes dhe hapësira publike (A)		1 426 717	1 426 717	1 416 994	1 416 994	1 416 994
Qarkullimi i automjeteve dhe parkimi (C)		3 073 533	4 286 386	3 503 685	3 006 106	2 911 762
Transporti publik (P)		1 232 782	94 191	11 000	11 000	304 140
Cilësia e jetës në qytet (Q)		55 000	71 667	96 667	96 667	55 000

9.2 Përmbledhje e investimit të skemës së PMQU-së

Strategjia e propozuar e PMQU-së vë theksin kryesor në zhvillimin e transportit publik në të gjithë qytetin me një hierarki të re të rrjetit (linja kryesore/dytësore), duke i kushtuar vëmendje të veçantë korridoreve kyçe në Prishtinë dhe duke rritur qasshmërinë në qendrën urbane.

Objektet e reja garazhuese 'Parko dhe Udhëto' propozohen në çdo rrugë radiale në qytet, së bashku me një skemë të re të qytetit për rrugë për transport publik "mbi shina" (Light Rapid Transit – LRT). Masat prioritare do të futen në korridoret kryesore për të mbështetur besueshmërinë e përmirësuar dhe nivelin e shërbimit. Biletat e integruara do të rrisin atraktivitetin e transportit publik.

Për të përforcuar këtë fokus të transportit publik nevojiten masa të fuqishme të menaxhimit të kërkesës, me kontrolle të përmirësuara të zbatimit dhe parkimit në korridoret kryesore, futjen e kontrolleve të parkimit në qendrën urbane, si dhe futjen e tarifave të parkimit. Gjithashtu, theks i veçantë vihet në rrjetet e reja të transportit të qëndrueshëm me rrjete të reja / të zgjeruara të shtigjeve të këmbësorëve dhe çiklizmit që integrohen me shtigjet e transportit publik në të gjithë qytetin dhe zhvillimin e ri që planifikohet në qytet. Teknologjia e përmirësuar e sistemit të kontrollit të trafikut urban do të përdoret për të kontrolluar dhe përmirësuar lëvizjen nëpër Prishtinë, duke përfshirë menaxhimin e qasjes në parkingjet e automjeteve dhe përdorimin e hapësirave/objekteve të transportit publik (përfshirë 'Parko dhe Udhëto'). Tiparet kryesore të propozimeve të përgjithshme të zbatimit përfshijnë:

- Rikonfigurim të rrjetit të transportit publik në të gjithë qytetin (linjat kryesore dhe dytësore), me infrastrukturë të re dhe të mirëmbajtur më mirë të vendndaljeve të autobusëve;
- Fokusim në korridoret kyçe në Prishtinë – transporti publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT) dhe zhvillimi i ‘Parko dhe Udhëto’ dhe lidhjeve të shpejta të transportit publik për në/nëpër të gjithë qendrën e qytetit;
- Prioritet për transportin publik – futja e korsive të autobusëve në korridoret kryesore dhe në rrethin e brendshëm (Unazën Qendrore) të qytetit;
- Biletë të integruar, që do të rrisë atraktivitetin e transportit publik;
- Kufizime në qasje në qendrën urbane për të inkurajuar ndryshimin e mënyrës së udhëtimit dhe për të promovuar më shumë ecjen/çiklizmin;
- Futje të tarifave të parkimit, zonës së kontrolluar të parkimit në qendër të qytetit dhe zbatim më të madh të rregullave të parkimit;
- Përmirësime selektive të kryqëzimeve/kapaciteteve të rrjetit dhe masa të menaxhimit të shpejtësisë;
- Zhvillim të rrjeteve mbështetëse të këmbësorëve dhe çiklizmit që lidhin periferitë me qendër të qytetit; dhe
- Kontrollë të planifikimit urban për të minimizuar përdorimin e makinave në zonat/projektet e reja të zhvillimit të qytetit, duke përfshirë skemën e “klubeve të veturave” (car-clubs).

Lista e plotë e masave është ndarë në grupe indikative të investimeve afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata, ku secila masë ka periudhën e vet të zbatimit dhe “pronarin” përgjegjës për menaxhimin e zbatimit. Këto janë paraqitur në shtojcat B - D.

Në shumë raste, fazat dhe koha e zbatimit pasqyrojnë sinerji dhe lidhje ndërmjet llojeve të ndryshme të masave, siç janë përmirësimet e transportit publik të planifikuara së bashku me zhvillimin e ‘Parko dhe Udhëto’ dhe masat prioritare për autobusë. Fokusi është në sigurimin e vlerës së shtuar nga kombinimet e skemave dhe projekteve plotësuese që ofrojnë përfitime të konsiderueshme kur zhvillohen dhe futen si pjesë e një pakoje të integruar të investimeve. Detaje të mëtejshme mbi aspektet e zbatimit do të trajtohen në planin përfundimtar zbatues të PMQU-së për qytetin.

9.3 Menaxhimi i projektit dhe programit të PMQU-së

Rekomandohet që progresi në zbatimin e përgjithshëm të planit të veprimit të PMQU-së të menaxhohet me kujdes gjatë periudhës së planit. Për çdo skemë duhet të caktohet një kontakt/organizatë udhëheqëse që është përgjegjëse për bashkërendimin dhe shpërndarjen e masës/iniciativës me individin përgjegjës për të identifikuar çdo rrezik që lidhet me skemën përpara zbatimit. Gjithashtu, rekomandohet që për të gjitha skemat të caktohet një menaxher projekti i cili do të jetë përgjegjës për avancimin dhe koordinimin e skemës, për raportimin e progresit, për përditësimin e parashikimeve gjatë tërë jetëgjatësisë së skemës dhe organizimin e vlerësimit të skemës.

Është e rëndësishme që të krijohet një sistem efikas për menaxhim të programeve që mundëson monitorim dhe raportim efektiv dhe konsistent të të gjitha skemave që përfshihen në programin zbatues të PMQU-së. Skemat duhet të shqyrtohen rregullisht për të vlerësuar performancën e përgjithshme kundrejt zhvillimeve relevante kryesore (piketave) dhe alokimeve buxhetore. Rekomandohet që raportet e monitorimit të përgatiten duke përfshirë përmbljedhjen e shpenzimeve, zbatimin e skemës dhe rezultatet e arritura. Kjo do të lejojë që çdo problem dhe vonesë të identifikohet në një fazë të hershme dhe do t’ua lehtësojë veprimeve korrigjuese që të modifikojnë programin në mënyrë që të kthehet në rrugën e duhur.

9.4 Rolet për sektorin publik dhe privat në ofrimin e shërbimeve

9.4.1 Partneritetet publiko-private të transportit

Përvoja nga vendet tjera tregon se transporti urban është një nga fushat më të përshtatshme ku bashkëpunimi ndërmjet sektorit publik dhe atij privat mund të shihet në nivele të shumfishta të përfshirjes. PPP është qeverisje shumë-nivelëshe e një projekti/operacioni, që përfshin marrëdhënie komplekse të qeverisë dhe/ose agjencive, departamenteve dhe sektoreve së bashku me firma të ndryshme të sektorit privat. Firmat private mund të shërbejnë si kontraktorë ndërtimi, këshilltarë projekti, operatorë ose kontraktorë të mirëmbajtjes, palë financiare, etj.

PPP-të mbështesin projekte inovative dhe që sjellin vlera më të mira për para përmes shpërndarjes më efektive të burimeve, shpërndarjes së rrezikut të projektit dhe menaxhimit të financave. Ato inkurajojnë marrëdhënie më produktive të punës duke harmonizuar interesat e partive të shumfishta. PPP-të, përveç efikasitetit të kostos, njihen si platforma që zhvillojnë komunitete përfshirëse në aspektin social. Në tërësi, PPP pretendon marrëdhënie sinergjike, reciprokisht të dobishme ndërmjet partnerëve bazuar në besim dhe interes të përbashkët.

Republika e Kosovës ka eksperiencë të mëparshme me projekte që veprojnë në disa prej modeleve PPP, ndër të cilat është Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari” dhe shërbimet e transportit urban të autobusëve në Pejë.

9.5 Format e mundshme të PPP

Format e PPP-ve dallojnë nga forma bazë e kontraktimit të punëve/operacioneve/detyrave specifike të ndërtimit tek partneri privat, që në këtë rast është përgjegjës për suksesin e projektit, deri në formën më komplekse të PPP-së, ku partneri privat merr përgjegjësi për mirëmbajtjen dhe operimin e projektit, prandaj merr, *de facto*, pronësinë e projektit mbi ndërtesën ose madje edhe punimet ndërtimore. Partneri publik siguron autoritetin e nevojshëm ligjor dhe garanton për të ndihmuar partnerin privat t'i përmbushë detyrimet kontraktuale.

Ekzistojnë skema të shumfishta alternative të financimit të projekteve PPP. Përzgjedhja e skemës më të përshtatshme varet nga preferenca e partnerit publik në lidhje me një kompromis ndërmjet barrës financiare dhe administrative. Një numër i modeleve bazë PPP që përfshijnë ndërtimin dhe funksionimin e infrastrukturës janë në dispozicion si në vijim:

9.5.1 Dizajno-ndërto (DN)

Në këtë mjedis, partneri publik është përgjegjës për financim dhe prokuron ndërtimin e projektit përmes një partneri privat, zakonisht nëpërmjet përdorimit të kontratës fikse. Përgjegjësia për operimin dhe mirëmbajtjen e projektit, përfshirë financimin, mbetet në kuadër të sektorit publik. Partneri privat mbart përgjegjësinë dhe rreziqet që lidhen me ofrimin/zbatimin në kohë, dhe brenda buxhetit të tarifës fikse.

Dallimi, krahasuar me një model tradicional të tenderit të ndërtimit, qëndron në kombinimin e dy kontratave individuale për shërbime inxhinierike dhe ndërtimore në një kontratë të vetme. Kjo nga njëra anë shpie në një kosto më të madhe të shumës së përnjëhershme, por në anën tjetër mbulohet një pjesë e madhe e punëve dhe më shumë rreziqe i transferohen partnerit privat krahasuar me tenderin tradicional të ndërtimit.

Sfida për sektorin publik qëndron në fazën përgatitore të projektit dhe në formulimin e kushteve dhe konditave kontraktuale. “Status quo” dhe rezultati i dëshiruar përshkruhen në një nivel të detajuar në dokumentacionin e tenderit të ofruar për ofertuesit për të marrë propozime të dëshirueshme. Kontratat zakonisht janë të gjera dhe mbulojnë një numër të madh pyetjesh në lidhje me shpërndarjen e të drejtave dhe detyrimeve, prandaj kërkohet hartim më i kujdesshëm. Dokumentacioni i standardizuar FIDIC mund të përdoret si bazë për mjedisin optimal.

Përparësitë kryesore të modelit “projekto-ndërto” janë zgjidhja komplekse e ofruar nga njëra palë, përdorimi i ekspertizës private, mundësitë për kursim sa i përket kostos, niveli i i çmimit dhe kontrollit të cilësisë dhe së paku ndarja e rrezikut financiar me partnerin privat. Në kuadër të PMQU-së, modeli “projekto-ndërto” është përgjithësisht i përshtatshëm për shumicën e projekteve individuale të ndërtimit me mirëmbajtje të ulët, ku nuk ka nevojë të konsiderueshme për menaxhim individual pas zbatimit të projektit të ndërtimit. Sa i përket ndërhyrjeve të propozuara, ne e shohim modelin “projekto-ndërto” të PPP-së veçanërisht të përshtatshme për:

- Rritjen e zonave për këmbësorë dhe zhvillimin e rrjeteve të këmbësorëve (A1, A7);
- Rregullimin e vendeve për një lëvizshmëri të përmirësuar (A2);
- Shtigjet e reja të çiklizmit, përmirësimin e atyre ekzistuese dhe ndërtimin hapësirave për shërbime të çiklizmit (A3-A5);
- Rivitalizimin e hapësirës publike (A19);
- Përmirësime të kapaciteteve të kryqëzimit (C1);
- Zhvillimin e rrugëve dytësore dhe terciare, dhe unazën e brendshme (nën C11); dhe
- Rindërtimin e binarëve të hekurudhës (P3b dhe c).

Avantazhi brenda PMQU-së qëndron në unifikimin e planifikimit/projektimit dhe fazës së ndërtimit, gjë që motivon palën që harton projektin të vlerësojë fizibilitetin dhe barrën e kostos kapitale pasi që disponon (zakonisht) buxhet të fiksuar për ndërtimin e ardhshëm, të kontraktuar me palën publike.

Zgjedhja e palës së duhur private vlerësohet përmes tenderëve publikë dhe transparentë, duke specifikuar karakteristikat e projektit dhe duke marrur parasysh si parametrat cilësorë (p.sh. përvojën e partnerit privat, përdorimin e propozuar të materialeve) por kryesisht edhe parametrat sasiorë (çmimi i propozuar).

9.5.2 Dizajno-Ndërto-Financo (DNF)

Në terma të thjeshtë, DNF është një variant i modelit DN të PPP-së, i cili i shton partnerit privat përgjegjësinë e plotë ose të pjesshme mbi financimin e projektit. Kjo është veçanërisht e dobishme për subjektet publike që janë të kufizuara financiarisht dhe/ose nuk janë në gjendje të përdorin instrumente të borxhit (në rastin e Prishtinës).

Përparësia kryesore është padyshim hapja e rrugëve për burimet e reja të financimit, të cilat përgjithësisht janë të rezervuara për sektorin privat, si linjat kreditore të korporatave, fondet e kapitalit privat dhe pagesat e shtyra (“deferred payments”). Pagesat e shtyra janë veçanërisht tërheqëse nga pikëpamja e kontabilitetit, pasi ato nuk perceptohen si borxh. Për më tepër, përdorimi i pagesave të shtyra mund të shërbejë si një mekanizëm për të siguruar që pala private të realizojë kontratën sipas cilësisë dhe afateve kohore të pritshme.

Vlen të theksohet se niveli i pagesave të shtyra gjithmonë do të pasqyrojë kërkesën për kthim lidhur me paratë e investuara nga partneri privat. Mospërputhja kohore mes realizimit të punëve dhe pagesave për punimet do të pasqyrohet në çmimin përfundimtar në përputhje me rrethanat. Sigurimi i garancisë së komunës ndaj partnerit financues do të jepte rezultate. DNF mund të zbatohet për secilën prej investimeve të përshtatshme për DN bazuar në nevojat buxhetore të komunës.

9.5.3 Nën-kontraktimi i Operimit dhe Mirëmbajtjes

Ky model ka të bëjë kryesisht me nën-kontraktimin e aktiviteteve për të cilat tashmë ekziston infrastruktura, pra ka pasur rrjedhë të mëparshme të shpenzimeve kapitale të mbuluara nga partneri publik. Dobia e këtij modeli për partnerin publik është zvogëlimi i barrës administrative

si dhe zvogëlimi i nevojës për personel në fushat specifike për të cilat sektori privat disponon me ekspertizë dhe/ose kapacitet më të lartë, prandaj paraqet një zgjidhje më efikase.

Në kuadër të PMQU-së, operimi dhe mirëmbajtja mund të kontraktohet me sektorin privat për aktivitetet ku qyteti i Prishtinës duhet të mbajë pozicionin e vet strategjik, ose mundësinë për të ndërhyrë në qoftë se është e nevojshme, ose për aktivitetet që janë pjesë e një aktivitetit më të gjerë të qytetit.

Emëruesi i përbashkët i këtyre projekteve është aftësia e zvogëluar ose paaftësia e një veprimi/funksioni për të gjeneruar fitime, përderisa vazhdimësia e veprimit/funksionit i kontribuon mirëqenies publike. Nëse aplikohet, kontrata duhet të arrihet përmes tenderimit transparent, mundësisht me përsëritjen e konkurrencës për të arritur nivelin e duhur të drejtësisë.

Rimbursimi i partnerit privat duhet të bazohet në rregullat e ndërtuara mbi performancën e ofruar (p.sh. qëndrueshmëria e sistemit të ndriçimit, si bazë, dhe dështimi për ta ofruar atë, si faktor zvogëlues, ose bazuar në një tarifë fikse dhe një shpërblim variabël që rrjedh nga kapaciteti i njësisë së caktuar të përdorur (p.sh. në rast të hapësirave për parkim numri i automjeteve që hyjnë në parking ose në bazë të tarifës së grumbulluar për parkim)) për projektet ku qëllimi është rritja e shfrytëzimit të lokacionit dhe menaxheri i pronës mund të marrë pjesë në marketing nëse është i motivuar financiarisht.

Në kuadër të operimit dhe mirëmbajtjes së PMQU-së, PPP-të janë të përshtatshme për funksionimin dhe mirëmbajtjen e ndriçimit rrugor, menaxhimit të trafikut ose hapësirave të parkimit (masat C.6 – C.10).

Sa i përket ndërhyrjeve të propozuara rishtazi, shumica e tyre përfshijnë punime të ndërtimit, prandaj ka nevojë edhe për tenderim të ndërtimit. Lidhja apo ndarja e tenderit të ndërtimit dhe shërbimet e operimit në fjalë përcaktohen në bazë të njohurive dhe kompetencës së ofruesve të menaxhimit të pronës dhe gjithashtu aftësisë së tyre për të mbështetur ndërtimet. Praktika më e mirë për funksionimin dhe mirëmbajtjen e ndriçimit rrugor është shfrytëzimi i njohurive dhe ekspertizës së kompanive të pranishme në tregjet energjetike, shpërndarjen e energjisë etj., tek të cilët kalon operimi.

Rasti i menaxhimit të trafikut, është subjekt i një nën-kontraktimi të mundshëm. Megjithatë, duhet vënë theksin në përfshirjen e vazhdueshme të qytetit në lidhje me qëllimet strategjike. Duhet të shmanget fragmentimi midis shumë palëve private në mënyrë që të shfrytëzohen ekonomitë e shkallës dhe të maksimizohet unifikimi i sistemeve operative në qytet (qasja e “qytetit të menqur”), p.sh. një palë private duhet të përzgjidhet për mirëmbajtjen e të gjitha hapësirave të parkimit dhe duhet të ekzistojë një sistem operacional i unifikuar që lidh të gjitha hapësirat e parkimit, ose madje edhe të mbivendoset me sistemin e integruar të biletave (P.8 – P.9).

Për çdo zgjidhje të re softuerike të zbatuar nga ndonjë partner privat, transferimi i të drejtave kundrejt një softueri të tillë do t'i garantohet qytetit pas përfundimit të periudhës së kontratës së mirëmbajtjes me qëllim të sigurimit të vazhdimësisë. Grumbullimi i tarifave për shfrytëzimin e hapësirave të parkimit bëhet në llogari të qytetit.

Njësia e menaxhimit të trafikut do të kombinonte në mënyrë ideale kompetencën e komunës mbi punët e saj, ekspertizën dhe zhdërvjelltesinë e sektorit privat. Zgjidhja e rekomanduar do të ishte përfshirja e pjesësme e akademisë, siç janë universitetet relevante në Kosovë, për të ofruar një nivel të njohurive akademike.

9.5.4 Dizajno-Ndërto-Opero-Mirëmbajë (DNOM)

DNOM është një model dukshëm më kompleks në krahasim me dizajno-ndërto (DN) ose dizajno-ndërto (DN) dhe opero-mirëmbajë (OM) të ndara. Aspekti financiar në këtë rast ende qëndron në duart e sektorit publik, zakonisht me barrë financiare (të ardhura gjithëpërfshirëse), si dhe suficit të mundshëm. Megjithatë, dizajnimi, ndërtimi, operimi dhe mirëmbajtja duhet të prokurohen përmes një kontrate të vetme.

Një alternativë e DNOM është modeli Dizajno-Ndërto-Mirëmbajë (DNM), ku operimi i projektit i lihet partnerit publik. Kjo është e përshtatshme për rastet kur nuk ekziston ndonjë partner i përshtatshëm privat për shkak të mungesës së ekspertizës. Zakonisht, modeli i tillë përdoret në rastet e infrastrukturës sociale apo të sigurisë (jo edhe aq në rastin e shumicës së masave brenda PMQU- Prishtinë).

Gjithsesi, DNOM ka përparësitë e modelit të partneritetit DN dhe shton disa përparësi vendimtare në krye. Përparësia kryesore shtesë paraqitet qysh në fazën e dizajnit, ku partneri privat është i motivuar për të dizajnuar projektin në nocionin e mbajtjes së shpenzimeve të mirëmbajtjes dhe operimit, të cilat në përgjithësi mund të jenë më të rëndësishme sesa vetë kostot e ndërtimit. Ky motivim sjell mundësi për zgjidhje efikase që do të përcillet duke ruajtur nivelin e cilësisë së kontraktuar. Për më tepër, mund të krijohet një mbulueshmëri për kompensimin financiar të siguruar nga partneri privat me qëllim të rritjes së motivimit për efikasitet dhe mundësisë për planifikim buxhetor.

Një e metë e mundshme është humbja e kontrollit të drejtpërdrejtë mbi projektin nga aktet publikë tek partneri privat. Kjo është kompensuar me zhvendosjen e riskut të projektit tek partneri privat dhe mund të balancohet duke kërkuar një nivel të caktuar të përfshirjes / kontrollit të funksionit të qytetit.

DNOM është një qasje e përshtatshme për sistemin e integruar të biletave (grumbullimi automatik i biletave - masa P.8), Sistemin e ri të informacionit për mjetet e transportit publik (P.9), ose sistemin e përdorimit të përbashkët të biçikletave (bike-share) dhe biçikletave elektrike (A.6). Në mënyrë të ngjashme si për llojet e lartpërmendura të kontratave, emërimi i palës private duhet të jetë rezultat i një tenderi transparent dhe publik.

Pala private e emëruar do të jetë përgjegjëse për dizajnimin e sistemit, duke e sjellë sistemin në praktikë dhe përmes ruajtjes së funksionalitetit të tij duke përfshirë si vijon:

- Vlerësimin e aftësive softuerike dhe harduerike;
- Përcaktimin e procesit të rimbursimit nga biletat e shitura, tek ofruesit përkatës të transportit publik;
- Zbatimin e sistemit si të tillë;
- Mirëmbajtjen fizike të harduerit dhe mirëmbajtjen e paprekshme të funksionalitetit të softuerit; dhe
- Operimin e sistemit duke përfshirë shërbimin e ndërmjetësimit financiar ndërmjet pasagjerëve dhe ofruesve të ndryshëm të transportit publik.

Rimbursimi financiar i palës private të lartpërmendur, në mënyrë ideale do të duhej të lidhet me të ardhurat nga biletat dhe/ose vëllimin e shitur për të motivuar partnerin privat me qëllim të mirëmbajtjes së sistemit në mënyrë efikase. Pengesa potenciale me aplikimin e modelit DNOM në sistemin e integruar të biletave, mund të shfaqen në përgjegjësinë e kombinuar të partnerit privat dhe vështirësitë e shumta në gjetjen e partnerit me ekspertizën përkatëse në kaq shumë fusha të ndryshme.

Në rast të një problemi të tillë, ekziston mundësia e krijimit të partnerit të kombinuar nga subjektet dhe individët që disponojnë njohuri dhe ekspertizë relevante për të krijuar subjekt me qëllim të posaçëm të dedikuar për projektin.

9.5.5 Dizajno-Ndërto-Financo-Opero-Mirëmbajtë (DNFOM)

DNFOM është forma më komplekse e PPP që është një bashkim i të gjitha modeleve të përshkruara më lartë. Financimi, dizanjimi, ndërtimi, operimi dhe mirëmbajtja konsolidohen në një kontratë të vetme me partnerin privat.

Partneri privat mund të marrë përgjegjësi të plotë ose të pjesshme të financimit. Megjithatë, në këtë rast (d.m.th. në kombinim me operimin dhe mirëmbajtjen) partneri privat merr përgjegjësinë për financimin si tërësi.

Ashtu si në modelin DNOM, operimi dhe mirëmbajtja nuk duhet domosdoshmërisht të shkojnë paralel në rastet kur pala private nuk posedon ekspertizën që zakonisht mbahet nga sektori publik (infrastruktura sociale, siguria etj.)

Zakonisht DNFOM përfundon me palën private që e zotëron projektin përmes kontratave afatgjata të qirasë, përderisa investimi fillestar kompensohet nga të ardhurat nga operimi i projektit, në këtë rast partnerit privat i jepet e drejta për t'i grumbulluar pagesat nga përdoruesit. Rasti tjetër është që partneri privat pranon pagesat për operim dhe mirëmbajtje për të cilën ai ofron pakon e shërbimeve. Në kuadër të PMQU disa masa mund të drejtohen në këtë strukturë dhe praktikisht të bëhen përgjegjësi të sektorit privat.

Në përgjithësi masat/projektet e përshtatshme për DNFOM janë ato që e lejojnë partnerin privat të gjenerojë fitim drejtpërdrejt nga operimi, me ose mundësisht pa subvencionim nga sektori publik. Komercializimi i terminalit të autobusëve (stacionit qendror të autobusëve) është një masë e përshtatshme për zbatimin e këtij modeli.

Partneri privat do të përfitonte nga përqendrimi i njerëzve, prandaj ekziston një motivim për financimin e rindërtimit të mëtejshëm të objektit në zonë tregtare me kusht që funksionaliteti për autobusët të mbahen në masë të plotë. Rasti i tillë është një shembull tipik i sinergjisë që del nga bashkëpunimi i sektorit publik dhe atij privat, ku tejkalimi i të ardhurave të palës private që dalin nga sektori publik kompensohet me ofrimin e një përfitimi publik nga ana e palës private.

10 Struktura institucionale e PMQU-së

10.1 Hyrje

Është e rëndësishme që të krijohet një strukturë e qartë institucionale për të zhvilluar dhe ofruar PMQU-në, me arsyeshmëri që të koordinohet mirë dhe të fokusohet në ofrimin e rezultateve të qëndrueshme të mobilitetit si në nivel strategjik ashtu edhe në atë operacional. Është gjithashtu thelbësore që të sigurohet(n) struktura(t) e nevojshme që do t'u mundësonin planerëve urban, atyre të transportit dhe inxhinierëve fuqizimin e nevojshëm për të realizuar iniciativat në mënyrë efektive. Është gjithashtu thelbësore që të ketë shkëmbim të mjaftueshëm të informatave midis grupeve të ndryshme të krijuara në lidhje me zhvillimin dhe realizimin e skemës, rreziqet në zbatim, progresin drejt objektivave, rezultatet dhe shpenzimet, duke e bërë të mundur marrjen e vendimeve rreth fokuseve të veçanta dhe drejtimin e programit të shpenzimeve.

Seksioni në vijim paraqet opsionet për një marrëveshje të re institucionale për të menaxhuar, zhvilluar dhe mbikëqyrur krijimin e suksesshëm të një procesi të tillë të ri të PMQU-së në Prishtinë.

10.1.1 Krijimi i Bordit Ekzekutiv të PMQU (Këshilli Drejtues)

Një grup i tillë do të siguronte një drejtim strategjik të përgjithshëm dhe 'pronësi' të PMQU-së në Prishtinë pasi që është i lidhur ngushtë me procesin politik dhe shqyrtues. Më konkretisht, Bordi Ekzekutiv / Këshilli Drejtues do të siguronte drejtimin politik të procesit të planifikimit të transportit në Prishtinë me 'pronësinë' dhe qeverisjen e procesit. Me anëtarësimin në nivelin më të lartë vendimmarrës, Bordi duhet të përfshijë drejtorët ekzekutivë dhe jo-ekzekutivë. Sa i përket rolit dhe përgjegjësi të mundshme të këtij Grupi këto mund të përfshijnë:

- Koordinimin e çështjeve strategjike të transportit që ndikojnë në Prishtinë dhe zonën më gjerë (udhëtimi në punë), në përgatitjen, monitorimin, zbatimin dhe rishikimin e strategjisë hapësinore për komunën, si dhe rajonin në tërësi;
- Zotërimin e 'pronësisë' së përgjithshme të zhvillimit dhe zbatimit të PMQU për të siguruar përmirësim të vazhdueshëm në zhvillimin dhe bashkërendimin e strategjisë së mobilitetit të qëndrueshëm me fokus të veçantë në përmirësimin e arritjes së objektivave dhe synimeve të dakorduara (dhe programet e investimeve që i mbështesin këto); dhe
- Veprimin si një forum për të kërkuar zgjidhjen e çdo konflikti interesi që mund të lindë në çështjet që lidhen me zhvillimin dhe ofrimin e PMQU-së.

10.1.2 Krijimi i Lidershipit Strategjik dhe Grupit të Investimeve

Ky grup duhet të mbajë përgjegjësinë për miratimin e programeve të përgjithshme të investimeve dhe monitorimin e progresit të përgjithshëm të ofrimit të PMQU-së në aspektin e monitorimit financiar dhe të performancës. Grupi duhet të bashkërendojë dhe të udhëheq vendimet kyçe të investimeve në mënyrë që të maksimizojë ndikimin në projektet hapësinore dhe transportuese dhe masat në mbështetje të objektivave të PMQU-së. Sa i përket rolit dhe përgjegjësi të mundshme të këtij grupi, këto mund të përfshijnë potencialisht:

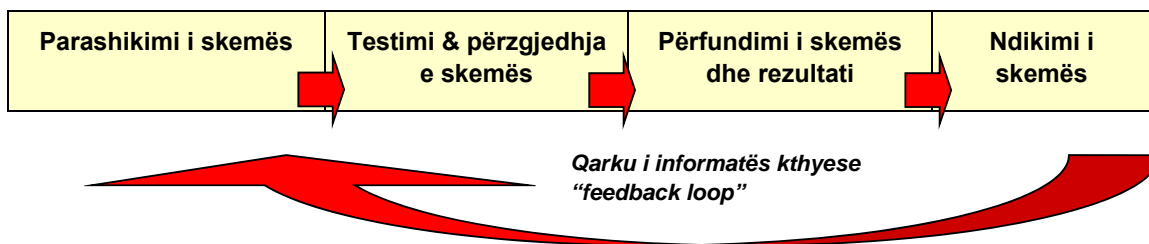
- Mbajtjen e përgjegjësi të përgjithshme për përmbushjen e objektivave të PMQU-së, duke pranuar përditësim të rregullta nga ekipi i hartimit të PMQU-së për progresin në të gjitha fushat e synuara dhe mbështetjen e programeve të investimeve;
- Rishikimin dhe modifikimin e programeve të zbatimit të PMQU-së për të përmbushur objektivat e PMQU-së;

- Mbajtjen e përgjegjësisë për miratimin e skemës strategjike;
- Rishikimin e performancës së përgjithshme për zbatimin e PMQU-së ('realizimin në terren');
- Marrjen e vendimeve të rëndësishme në lidhje me financimin e PMQU-së dhe investimin e masave të programit të PMQU-së;
- Dakordimin me intervenimet e paparashikuara nëse nuk përmbushen objektivat;
- Sigurimin e mekanizmave që fuqizojnë personelin/zyrtarët teknikë për të arritur ofrimin e shërbimeve; dhe
- Koordinimin e aktivitetit të PMQU-së me agjendën më të gjerë të transportit.

Ekzistojnë disa detyra kryesore që duhet të ndërmerren, duke përfshirë aktivitetet e modelimit dhe monitorimit për të vlerësuar ndikimin e masave specifike dhe shqyrtimin e rezultatit të zbatimit të skemës në arritjen e objektivave dhe rezultateve të PMQU-së. Vendimet e ardhshme për ofrimin e programeve duhet të jenë plotësisht të detajuara me informacione të përditësuara mbi menaxhimin financiar dhe të performancës në aspektin e progresit drejt arritjes së objektivave të vendosura të PMQU-së.

Si pjesë e kornizës së rishikuar të monitorimit (siç përcaktohet në Kapitullin 11), do t'i kushtohet më shumë vëmendje prodhimit të 'raporteve të ndikimit' të skemës për të demonstruar efektivitetin e një mase apo grupi masash të caktuar për të kontribuar në objektivat e përgjithshme të PMQU-së. Raportet e tilla do të ndihmojnë në përqendrimin e ofrimit të zgjidhjeve që sigurojnë vlerë për paratë e shpenzuara si pjesë e programeve të përgjithshme të transportit të integruar. Ky proces i shqyrtimit të detajuar gjithashtu mundëson që efektshmëria e masave të demonstron qartë dhe do të ndihmojë në përmirësimin e performancës së intervenimeve të ardhshme.

Figura 78: Procesi i Monitorimit të Skemës PMQU



Burimi: Mott MacDonald

Sa i përket procesit të raportimit për treguesit e performancës së PMQU-së, një opsion për t'u marr parasysh është miratimi i një sistemi të indeksit të semaforëve për të matur performancën e përgjithshme (ngjyra e gjelbër e cila tregon se progresi është në rrugën e duhur për të arritur objektivat, ngjyra e kuqe tregon se progresi nuk është në rrugën e duhur dhe ngjyra e portokalltë e cila nuk tregon dëshmi të qartë).

10.1.3 Monitorimi financiar i PMQU-së

Duhet të krijohet një proces i shqyrtimit financiar për të raportuar mbi përgatitjen, zhvillimin dhe zbatimin e programeve vjetore të kapitalit të PMQU-së. Është e rëndësishme të monitorohen shpenzimet dhe progresi i arritur 'në terren' si pjesë integrale e procesit të zbatimit të PMQU-së.

10.1.4 Planet e biznesit të grupit të PMQU-së

Për të ruajtur një fokus të qartë të zbatimit ku secili grup kupton qartë qëllimet që punojnë për t'i arritur edhe qëllimet që pritet t'i arrijnë, rekomandohet që secili nga grupet e reja të hartojë një plan biznesi, i cili përcakton aktivitetet e propozuara për të përmbushur objektivat e planit për vitin e ardhshëm. Këto plane të biznesit duhet të miratohen çdo vit nga shteti apo qeveria lokale për të cilën hartohet PMQU-ja, përpara fillimit të vitit të ri financiar. Një plan biznesi tipik, i dizajnuar për të caktuar dhe për të rënë dakord për objektivat e punës, përderisa nuk është tepër i vështirë për t'u prodhuar, duhet të përfshijë informata që përcaktojnë synimet dhe objektivat e përgjithshme të secilit Grup të Zbatimit (dhe objektiva më specifike për fushat e punës të cilat përfshijnë programin e punës) si dhe informacionin mbi outputet dhe objektivat kryesore në të cilat çdo fushë e punës kontribuon, si dhe mekanizmat e propozuar për monitorim.

Gjatë përgatitjes së këtyre planeve të biznesit duhet të merret parasysh niveli i burimeve financiare të disponueshme nga secili prej partnerëve të përfshirë dhe burimet e tjera, duke mundësuar kështu një parashikim për arritjen e mundshme të objektivave që do të formojnë një element kyç të procesit vjetor të planifikimit të biznesit të PMQU-së. Informacioni duhet gjithashtu të përfshijë detaje mbi nivelin e burimeve të disponueshme nga organizatat e tjera të jashtme (aty ku dihet), me qëllim që të paraqitet një program me kosto të plotë për secilën fushë të punës sipas mundësisë.

Krahasuar me shqyrtimin e burimeve, është gjithashtu e rëndësishme të kuptojmë më mirë rreziqet kryesore që mund të pengojnë ofrimin e suksesshëm të rezultateve dhe objektivave të PMQU-së. Çdo plan i biznesit duhet të përfshijë informacionin për rreziqet dhe sfidat potenciale që lidhen me zbatimin e elementeve dhe aktiviteteve kryesore në mbështetje të objektivave. Ky informacion do të përfshijë gjithashtu atë që propozohet për të menaxhuar dhe zbutur këto rreziqe ose shpjeguar se si menaxhohen nivele të veçanta të rrezikut për elemente të veçanta të programit të PMQU-së.

10.2 Përmbledhje e Rekomandimeve

Si pjesë e procesit institucional për të krijuar një proces të fuqishëm të PMQU-së në Prishtinë rekomandohet që diskutimet e mëtejshme dhe zhvillimi i strukturave të reja të mundshme të qeverisjes për krijimin dhe zbatimin e një PMQU-je për Prishtinën të ndërmerren bazuar në:

- një strukturë të efektshme me linja të qarta të përgjegjësisë, terma të referencës dhe krijim të planeve të biznesit për të monitoruar dhe rishikuar progresin kundrejt detyrave të rëna dakord; dhe
- vendosjen e përgjegjësive kyçe për menaxhimin e zbatimit të masave të PMQU-së dhe rishikimin e progresit lidhur me arritjen e objektivave të miratuara të PMQU-së. Menaxhimi dhe rishikimi i masave të PMQU-së do të kërkojë mbikëqyrjen e autorizimit dhe zbatimit të mëvonshëm të skemave në terren, shqyrtimin e menaxhimit mbështetës financiar dhe performancës gjatë periudhës së Planit.

Si pikë kryesore për këtë strukturë të re institucionale është nevoja për një përqendrim më të madh në arritjen e rezultateve të PMQU-së dhe garantimi që planifikimi i avancuar efektiv ndodh për të identifikuar programet e investimeve të ardhshme të cilat jo vetëm ofrojnë vlerën për paratë e shpenzuara, por edhe do të sjellin një gamë të gjerë përfitimesh në Prishtinë.

11 Monitorimi dhe Vlerësimi i PMQU-së

11.1 Rëndësia e monitorimit

Monitorimi i rregullt i kushteve të transportit dhe mobilitetit urban do të ndihmojë të vlerësohet nëse problemet në Prishtinë po tejkalohen apo nëse po shfaqen probleme të reja. Monitorimi duhet të bazohet në një grup të dakorduar treguesish të performancës dhe rrjedhimisht është e rëndësishme që këta tregues të maten lehtë dhe të interpretohen lehtësisht. Rekomandohet që komuna të kryejë monitorimin vjetor të treguesve kryesorë për të rishikuar progresin kundrejt objektivave dhe synimeve. Monitorimi ka disa qëllime themelore:

- Të mbështesë planifikimin, procesin e të kuptuarit se ku duam të shkojmë dhe si mund të arrijmë atje;
- Të përmirësojë vendimmarrjen duke na dhënë një kuptim më të qartë të kushteve dhe tendencave aktuale;
- Të mundësojë krahasimin e kushteve dhe performancave; dhe
- Të sigurojë llogaridhënien për veprimet dhe rezultatet.

11.2 Sfidat e monitorimit efektiv të PMQU-së

Ekzistojnë një numër sfidash të mëdha me të cilat ballafaqohen përpjekjet e monitorimit në mbështetje të qëllimeve të qëndrueshme të transportit urban:

- **Kompleksiteti i sistemeve të transportit urban.** Sistemet e transportit urban janë të ndërlikuara me një numër të madh të ndikimeve, duke përfshirë natyrën e paparashikueshme të sjelljes njerëzore. Shpesh është e vështirë të thuash me siguri se në çfarë drejtimi po shkojnë modelet e transportit, cilët janë faktorët nxitës dhe cilat mund të jenë pasojat;
- **Kufizimet e burimeve financiare dhe të stafit:** Grumbullimi, analizimi dhe raportimi i shpeshtë i të dhënave të monitorimit shpeshherë kërkojnë më shumë kohë se sa mund të ofrojnë autoritetet. Madje edhe para fillimit të aktivitetit të monitorimit, identifikimi i kushteve relevante bazë përbën një hap thelbësor, i cili në vetvete mund të jetë një detyrë mjaftë intensive në kuptimin e resurseve; dhe
- **Procedurat jo konsistente të grumbullimit të të dhënave, formatet e të dhënave dhe praktikat e raportimit:** Monitorimi mund të ndihmojë në krahasimin e rezultateve, dallimin e ndryshimeve dhe nxjerrjen e përfundimeve, por kjo kërkon një mjet për krahasim kuptimplotë. Në mungesë të ndjekjes së ndonjë udhëzuesi ose kornize kombëtare të monitorimit, krahasimet e tilla shpesh mund të jenë të vështira. Ekziston nevoja për ngritjen e kapaciteteve për të ngritur vetëdijen dhe aftësinë e personelit në lidhje me monitorimin e qëndrueshëm të transportit dhe përmirësimin e krahasueshmërisë së kornizave monitoruese.

11.3 Krijimi i Strategjisë së Monitorimit të PMQU-së për Prishtinën

Monitorimi dhe vlerësimi janë elemente thelbësore të një PMQU-je, ku sigurohet një mjet esencial i menaxhimit për të ndjekur procesin e planifikimit dhe për të matur progresin. Është e rëndësishme të identifikohen pengesat dhe nxitësit për hartimin dhe zbatimin e masave të PMQU-së. Është gjithashtu e dobishme të mësohet nga përvoja e planifikimit sa i përket aspekteve që funksionojnë mirë dhe atyre që nuk funksionon aq mirë. Duke u bazuar në këtë

përvojë është e mundur të "ripaketohen" masat me qëllim që të arrihen objektivat në mënyrë më efikase. Zhvillimi i një kornize të fuqishëm të monitorimit dhe vlerësimit si pjesë e PMQU-së do të ndihmojë në sigurimin e provave të efektshmërisë së PMQU-së dhe masave të saj.

Zakonisht ekzistojnë 3 faza të ndryshme të përfshira në zhvillimin e një kornize të monitorimit dhe vlerësimit si vijojnë:

(i) Faza e planifikimit:

- Kjo përfshin vendosjen e objektivave dhe synimeve të përshtatshëm që mbështeten nga treguesit e duhur të performancës - këto do të përdoren për të matur suksesin e PMQU-së në fazat kryesore gjatë jetëgjatësisë së Planit; dhe
- Lidhur me vendosjen e objektivave/synimeve është gjithashtu e rëndësishme që në këtë fazë të merren parasysh përgjegjësitë, burimet, shkallët kohore në lidhje me treguesit e ndryshëm të performancës dhe mënyrën se si ato do të monitorohen.

(ii) Plani i Monitorimit dhe Vlerësimit:

- Kjo përfshin krijimin e një faze të zbatimit dhe monitorimit, duke përfshirë matjen e kushteve të mëparshme, si dhe kushteve gjatë/pas, për të matur nivelin e ndryshimit në ndikimin e udhëtimit. Rezultatet e këtij vlerësimi raportohen në këtë fazë.

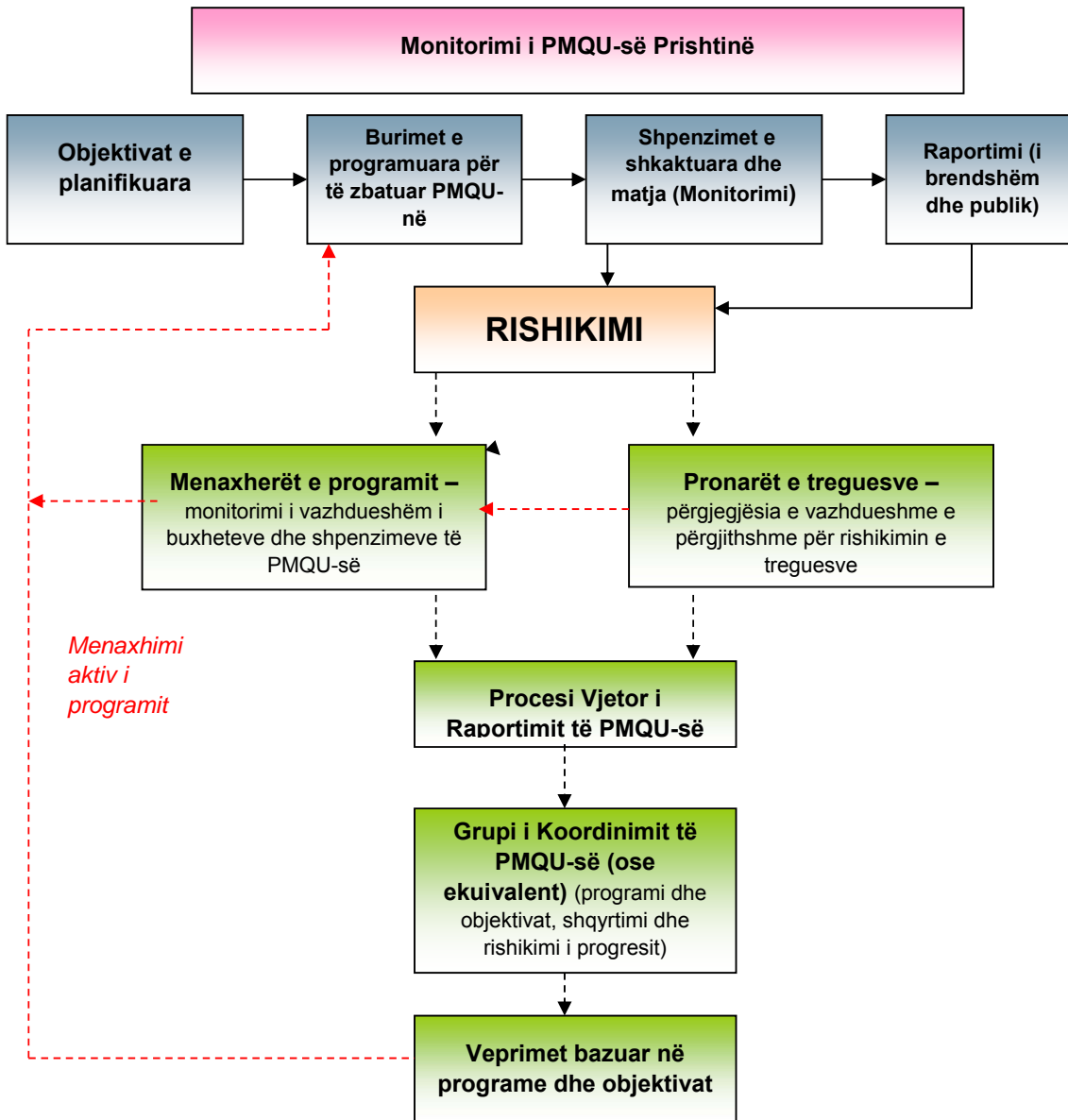
(iii) Faza e vlerësimit:

- Përcaktimi i bazës 'pa', kundrejt së cilës vlerësohet propozimi; dhe
- Analiza, interpretimi dhe, nëse është e përshtatshme, vlerësimi i vlerës për paratë e shpenzuara.

Programet efektive dhe efikase të monitorimit duhet të pasqyrojnë një proces të thjeshtë të grumbullimit të grupeve të të dhënave në dispozicion pa vështirësi. Në zhvillimin e planit dhe objektivave të tij, është e nevojshëm të arrihet një baraspeshë ndërmjet nivelit të ambicies në objektivat e vendosura dhe investimit të nevojshëm në këto fusha që reflektohen në programin financiar. Në mënyrë që plani të prodhojë rezultatet e dëshiruara, kjo baraspeshë duhet të vendoset dhe të mirëmbahet në mënyrë korrekte. Përpunimi i këtij ekuilibri mes programeve dhe synimeve iu nënshtrua përsëritjes së konsiderueshme në hartimin e planit përfundimtar dhe do të jetë një pikë vendimtare për rishikimin në shqyrtimet e ardhshme të progresit.

Një opsion për procesin e vazhdueshëm të monitorimit është paraqitur në figurën më poshtë, e cila përcakton një draft kornizë për shqyrtim, me procesin e vlerësimit të dëshmive (shpenzimet e programit, rezultati i treguesit të performancës) si dhe performancës kundrejt secilit tregues. Ky proces i shqyrtimit dhe rishikimit ndihmon me veprime korigjuese që përdoren për të ndryshuar programet, ose përshtatjet e duhura për objektivat e PMQU-së. Qasja kërkon përfshirje të ngushtë të pronarëve/mbikqyrësve të treguesve dhe menaxherëve të programeve të cilët në rend të parë duhet të punojnë së bashku për të bërë ndonjë rregullim ditor të nevojshëm për programin.

Figura 79: Draft Korniza e Monitorimit të PMQU-së për Prishtinën



Burimi: Mott MacDonald

11.4 Përzgjedhja e treguesve të duhur të PMQU-së

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

- **Pranueshmëria:** Reflektimi i nevojës për pranim nga ata që do t'i përdorin/aplikojnë ato;
- **Informatat në dispozicion:** E rëndësishme nevoja për të marrë të dhënat me lehtësi;
- **Qartësia:** Treguesit duhet të jenë të thjeshtë dhe të qartë;

- **Kufizimi në numër:** Përqendrim më i madh në treguesit që lidhen me disa masa kryesore; dhe
- **Krahasueshmëria:** E rëndësishme të miratohen përkufizime/metoda të cilat janë të mirëfillta, praktikisht të realizueshme dhe konsistente në të gjitha masat.

Tabela 12: Lista e Draft treguesve të performances së PMQU – PMQU Prishtinë

Elementi	Nr. i Ref.	Emri i treguesit	Kontributi drejt arritjes së objektivave të PMQU-së				
			Efikasiteti i Rrjetit	Qasshmëria	Siguria	Mjedisi	Cilësia e jetës
Sistemi i Transportit	1	Kilometrat e trafikut rrugor	✓			✓	
	2	Qarkullimi i trafikut rrugor në qendrën e qytetit dhe niveli i trafikut tranzit	✓		✓	✓	
	3	Përqindja e udhëtimeve për në punë me transport publik		✓			
	4	Rritja e numrit total të udhëtimeve me transport publik		✓			
Kohët e udhëtimit	5	Koha mesatare e udhëtimit për kilometër në orën e pikut të komunikacionit në mëngjes	✓			✓	
	6	Shërbimet e transportit publik që operojnë në kohë dhe shërbimet e transportit publik që vuajnë nga mbingarkesa	✓			✓	✓
Siguria në rrugë	7	Viktimat e trafikut në rrugë (me fatalitet dhe lëndime) dhe fatalitetet për kokë banori (100,000 banorë)			✓		✓
	8	Aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë këmbësorë dhe çiklistë			✓		✓
	9	Monitorimi i shpejtësisë në raport me kufizimin ligjor			✓		✓
Qasshmëria dhe mobiliteti	10	Monitorimi i çiklizmit: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve me biçikletë) dhe nivelet e çiklizmit		✓		✓	✓
	11	Monitorimi i këmbësorëve: Përqindja modale (përqindja e udhëtimeve në këmbë) dhe nivelet e ecjes		✓		✓	✓
Parkimi	12	Shkalla e shfrytëzimit të hapësirës së parkimit	✓	✓			
	13	Sjellja në parkim (sipas rregulloreve)	✓		✓		
	14	Sjellja në parkim sipas rregulloreve	✓			✓	
	15	Numri i njerëzve që përdorin shërbimin 'Parko dhe Udhëto' (nëse shërbimi 'Parko dhe Udhëto' është pjesë e qasjes së menaxhimit të kërkesës)	✓	✓			
Mjedisi	16	Monitorimi i cilësisë së ajrit: përqendrimi i dioksidit të azotit (NO ₂) dhe PM ₁₀				✓	✓
	17	Nivelet e zhurmave gjatë ditës që lidhen me trafikun				✓	✓
Sociale	18	Niveli i kënaqshmërisë publike me shërbimet e transportit publik					✓

19	Pronësia e veturave	✓		✓
20	Kënaqshmëria me cilësinë e mjedisit për këmbësorë dhe çiklizëm	✓	✓	✓

Burimi: Mott MacDonald

11.5 Përqëndrimi në rezultatet e PMQU-së

Në lidhje me kornizën e monitorimit dhe vlerësimit është e rëndësishme që të përqendrohemi në **rezultatet** e PMQU-së, e jo në **outputet**. Ekziston një ndryshim i dallueshëm midis dy termave si vijon:

- Outputi i referohet një veprimi të ndërmarrë, siç është zbatimi i infrastrukturës së ndërtuar rishtazi, ose 10 km shirit të ri për biçikletë ose futja e 5 shërbimeve të reja të autobusëve në veprim; dhe
- Rezultati i referohet ndikimit të veprimit, siç janë përmirësimet reale dhe të matshme në cilësinë e jetës / shërbimeve të transportit ose për shembull një ndryshim në nivelin e mbingarkesës (vonesat e veturave) ose numri i udhëtimeve të reja me biçikletë.

11.6 Vendosja e objektivave të PMQU-së

Vendosja e objektivave për PMQU-në e Prishtinës është e rëndësishme për të demonstruar një dëshirë të qartë për arritjen e një shkalle të ndryshimit në mënyrat ose sjelljet e transportit brenda një afati të caktuar kohor. Në mënyrë specifike vendosja dhe monitorimi i objektivave do të ndihmojnë për:

- Vlerësimin nëse një masë e adoptuar arrin rezultatet e dëshiruara;
- Zhvillimin e aktiviteteve të monitorimit dhe vlerësimit në aspektin e matjes së nivelit të suksesit sa i përket përmbushjes së objektivave: dhe
- Sigurimin e transparencës dhe qartësisë në atë që PMQU synon të arrijë në aspektin e transportit dhe mobilitetit të ardhshëm të qytetit.

Është e rëndësishme të përcaktohen dhe të miratohen objektiva që lejojnë monitorimin e progresit drejt arritjes së synimeve. Kjo përcakton një pikë reference kryesore për vlerësimin e efikasitetit dhe efektivitetit të masave. Çështje të tjera kryesore që lidhen me vendosjen e objektivave përfshijnë:

- Përfshirjen e palëve kryesore të interesit në zhvillimin e objektivave sasiore dhe cilësore – a janë përfshirë ato?
- Është gjithashtu e rëndësishme të vlerësohet nëse janë përfshirë objektiva të lokalizuara urbane në PMQU që pasqyrojnë mënyra/mundësi të ndryshme të transportit (një pjesë e qytetit etj.); dhe
- Trajektoret ose pikat e referimit për të monitoruar progresin ndihmojnë në kuptimin e planit për atë se çfarë pritet të ndodhë.

Objektivat specifike për aspekte të ndryshme të mobilitetit do të vendosen sapo të finalizohet plani i investimeve për PMQU-në, duke përcaktuar shpenzimet vjetore dhe fillimin e zbatimit të masave.

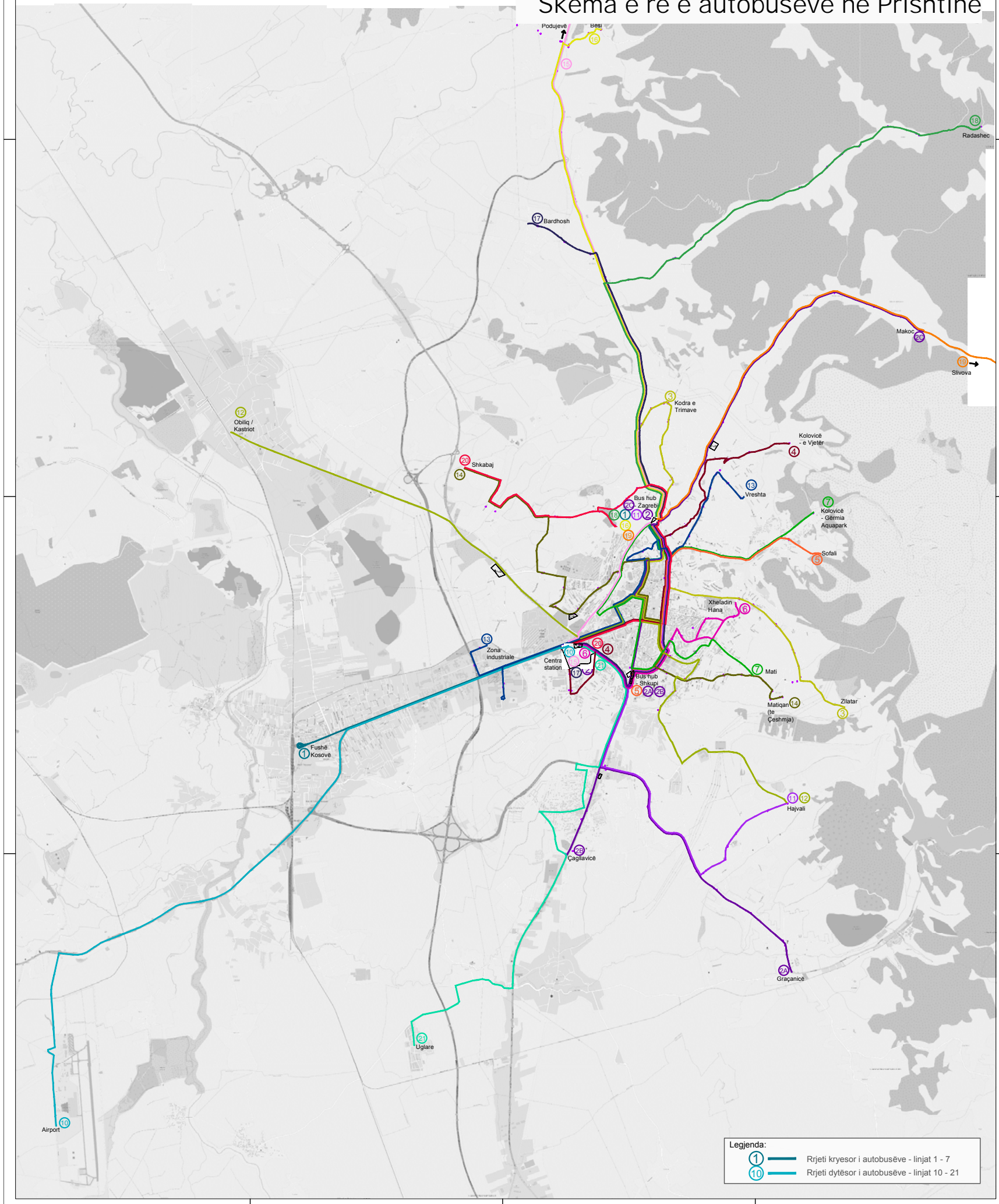
Shtojcat

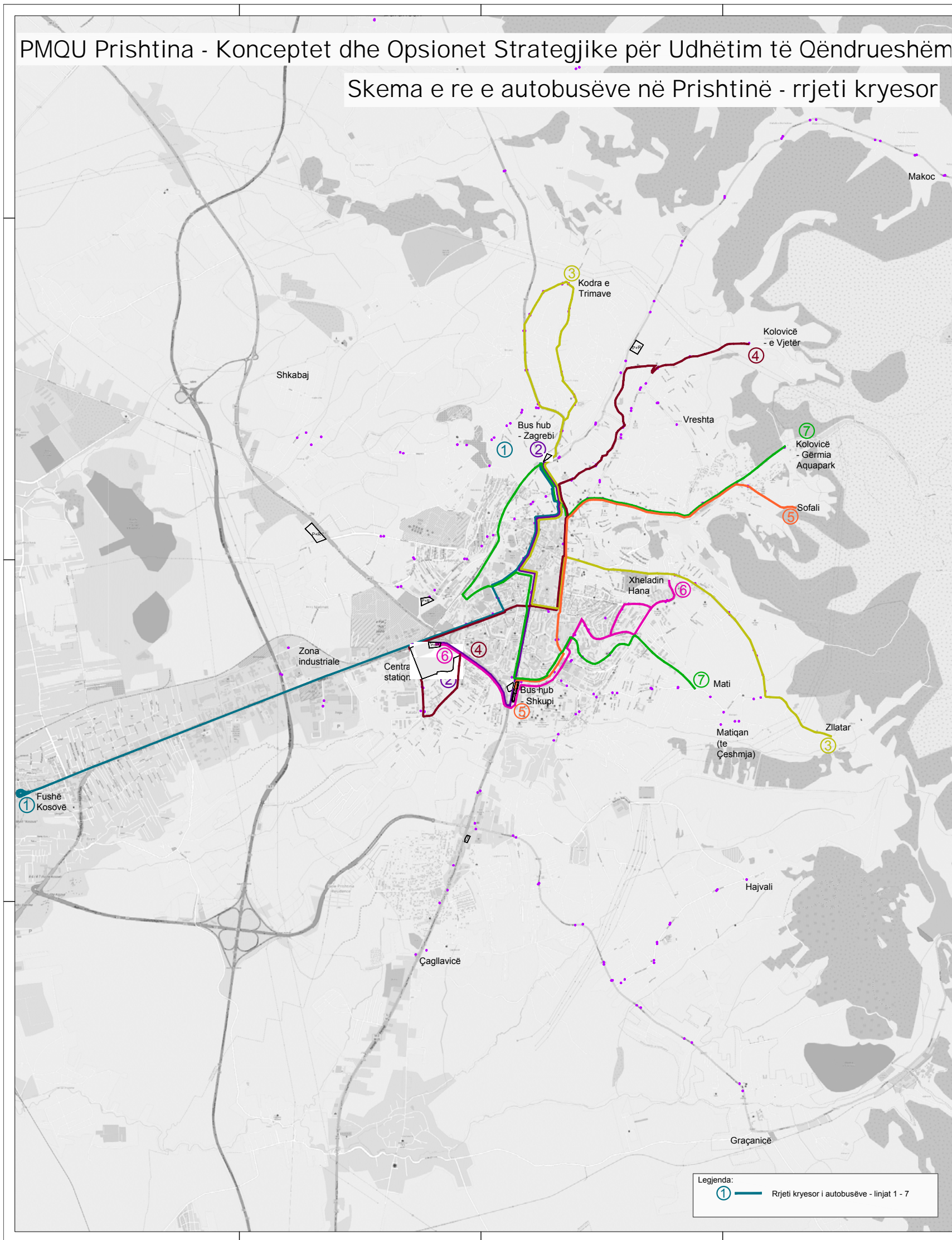
A. <u>Skema e re e rrjetit të autobusëve për Prishtinën</u>	148
B. <u>Planet e propozuara të PMQU-së për Prishtinën</u>	152
C. <u>Projekt Plani i Veprimit të PMQU-së – periudha afatshkurtër</u>	159
D. <u>Projekt Plani i Veprimit të PMQU-së – periudha afatmesëm</u>	178
E. <u>Projekt Plani i Veprimit të PMQU-së – periudha afatgjatë</u>	200

A. Skema e re e rrjetit të autobusëve për Prishtinën

PMQU Prishtina - Konceptet dhe Opsionet Strategjike për Udhëtim të Qëndrueshëm

Skema e re e autobusëve në Prishtinë

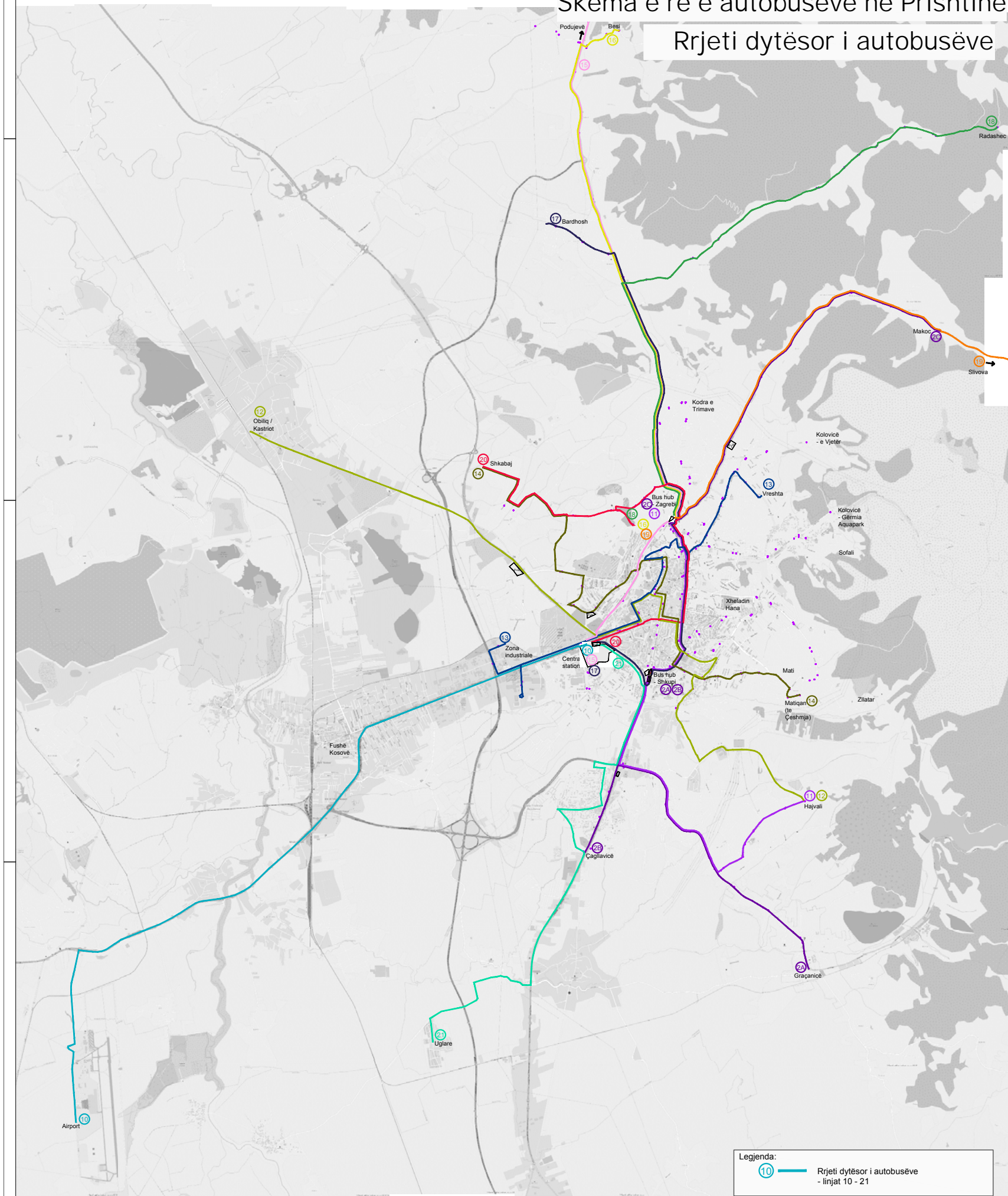




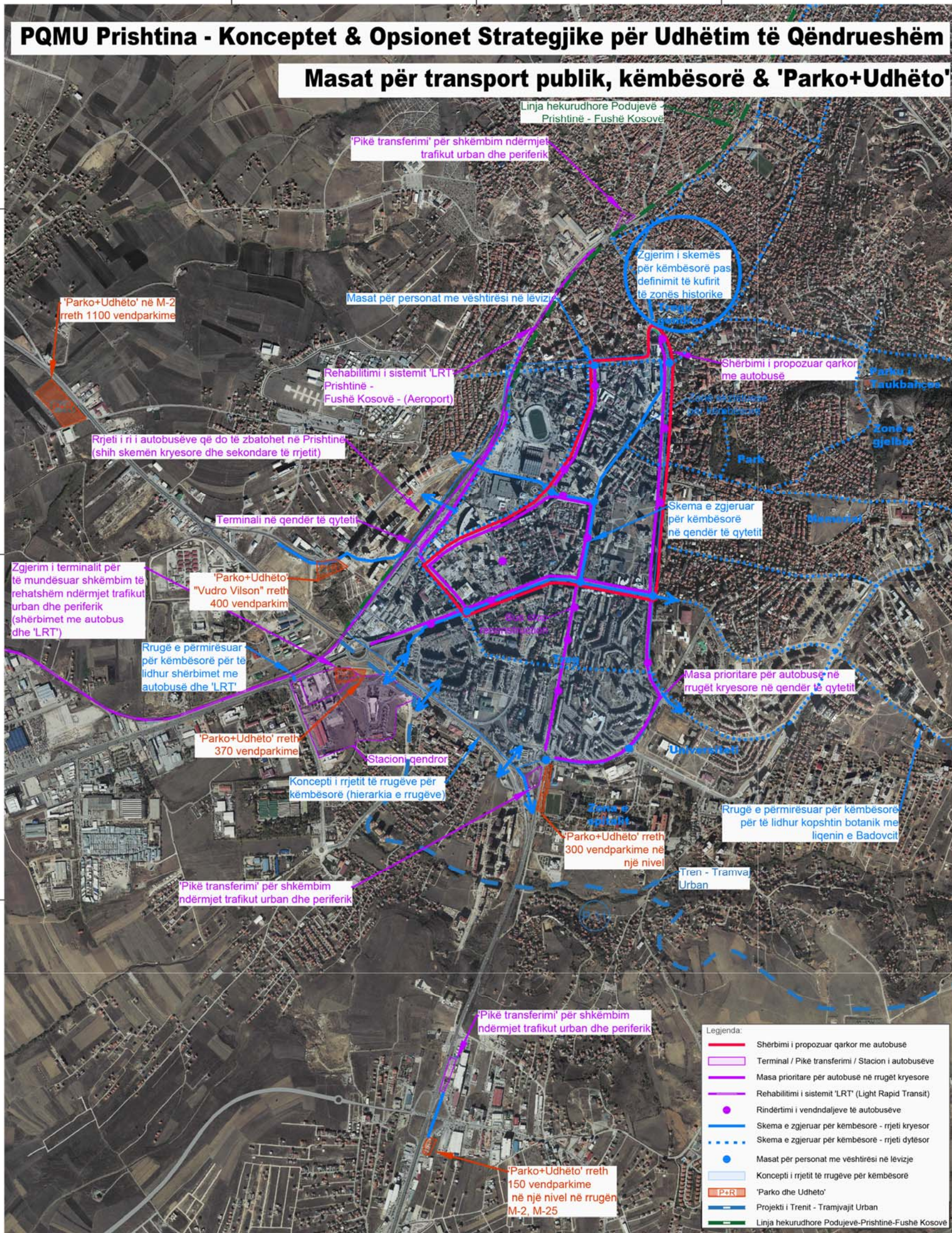
PMQU Prishtina - Konceptet dhe Opsionet Strategjike për Udhëtim të Qëndrueshëm

Skema e re e autobusëve në Prishtinë

Rrjeti dytësor i autobusëve



B. Planet e propozuara të PMQU-së për Prishtinën

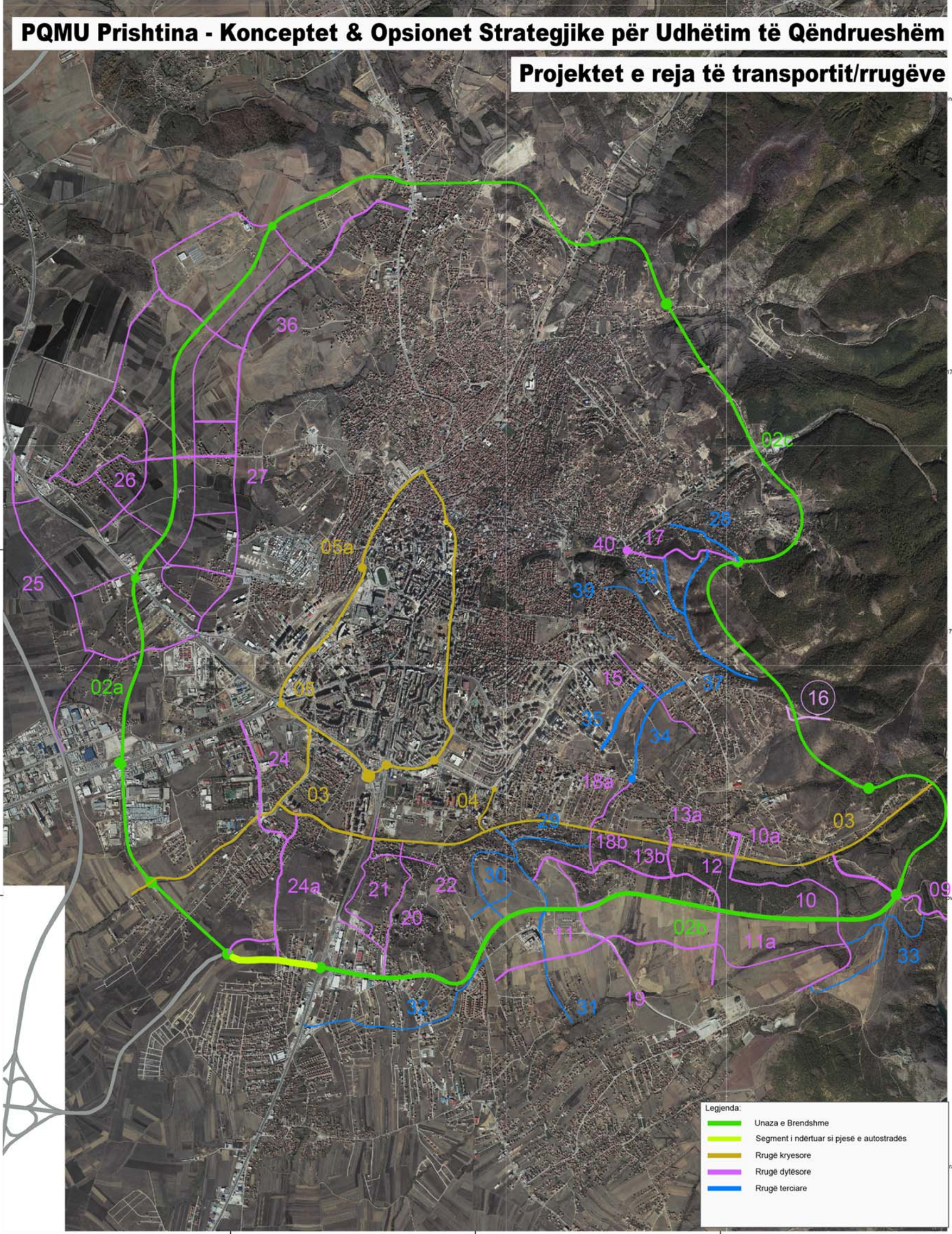




PQMU Prishtina - Konceptet & Opsionet Strategjike për Udhëtim të Qëndrueshëm

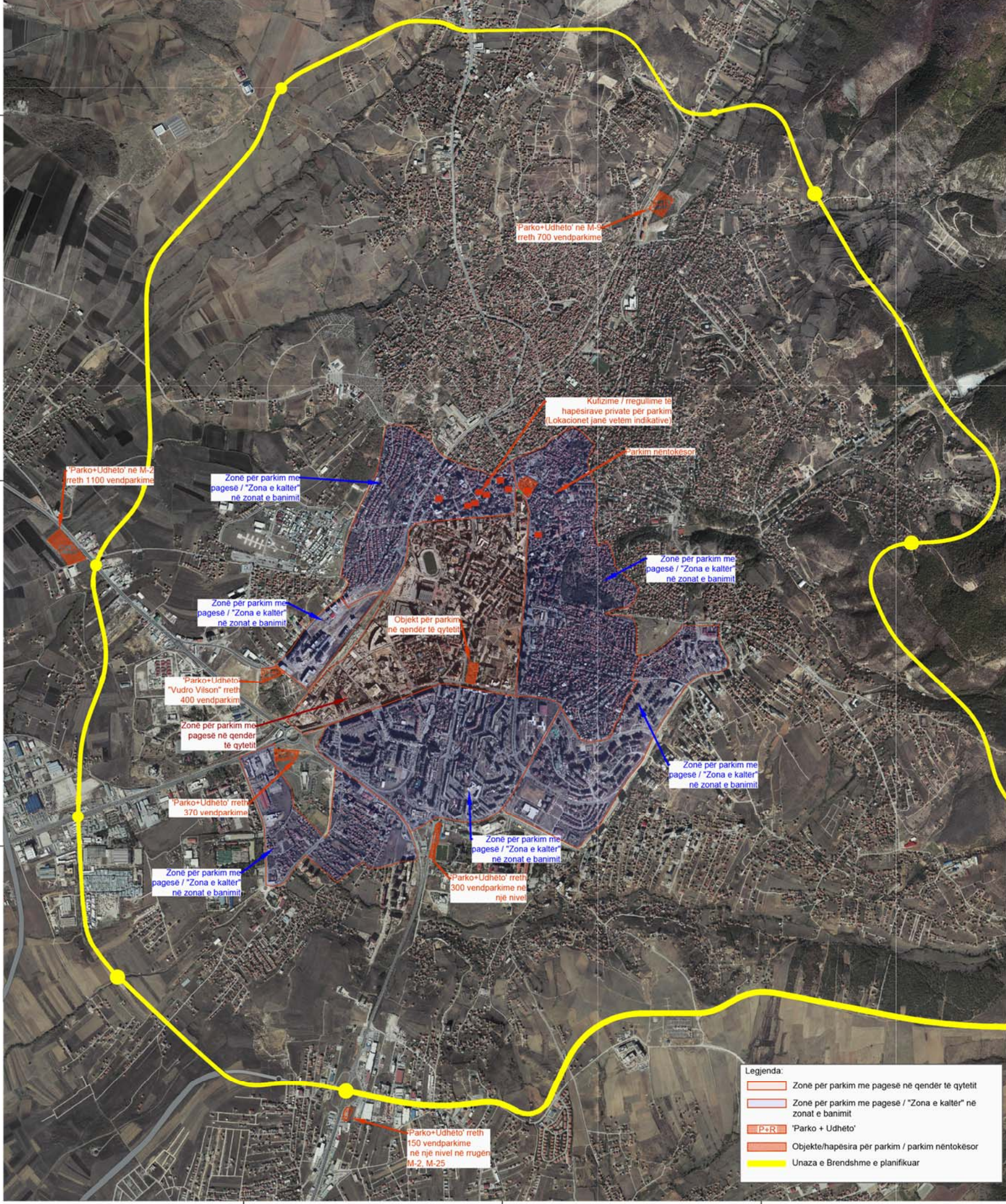
Masat për çiklizëm





PQMU Prishtina - Konceptet & Opsionet Strategjike për Udhëtim të Qëndrueshëm

Masat për parkim





C. Projekt Plani i Veprimit të PMQU-së – periudha afatshkurtër

MASAT E PROPOZUARA TË PMQU-SË PËR PERIUDHËN AFATSHKURTËR 2019 – 2020

Nr.	Emri i intervenimit	Përshkrimi i investimit	Kostoja e investimit të Komunës (EUR) për periudhën	Viti i fillimit të periudhës	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (vitet)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)	Masat / ndërvarësitë	Përmirësimi
A.1	Skema e zgjeruar për këmbësorë	Modifikimi i zonës së shtegut të këmbësorëve (përfshirë punimet e ndërtimit dhe elementet e reja të rrugës), plus ndërtimin e zonave prioritare për këmbësorë. Kjo masë do të krijojë një ambient të sigurt për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të transportit në vend të automjeteve private.	445 000	2019	2	Komuna	A.2	Masat për modifikimin / përmirësimin e rrugëve të këmbësorëve në qendër të qytetit. Këto përfshijnë modifikimet e rrugëve Xhorxh Bush, Eqrem Çabej, Bill Klinton, Garibaldi, Dritan Hoxha, si dhe rrugët që lidhin 'pikat e transferimit' të autobusëve. Modifikimi i rrugëve duhet të fillojë të përqendrohet në zonën ekzistuese dhe të planifikuar të këmbësorëve dhe lidhjen e terminaleve të reja të propozuara të autobusëve. Rrugë të tjera do të trajtohen si pjesë e një qasje me fazë, për përmirësimet për këmbësorë në të gjithë qytetin.
A.2	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje	Përmirësimet në shtegun e këmbësorëve për të ndihmuar mobilitetin. Masa do të rezultojë në një ambient të sigurt dhe të qasshëm për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të transportit në vend të automjeteve.	121 190	2019	2	Komuna	A.1	Kjo masë duhet së pari të adresojë problemet e qasjes dhe lëvizshmërisë së dobët në rrugët për në qendrën e qytetit, si dhe përmirësimet për t'u lidhur me 'pikat e transferimit' të autobusëve dhe me vendndaljet e autobusëve për të përmirësuar lidhshmërinë / qasjen në shërbimet e transportit publik.
A.3	Shtigjet e reja për çiklistë	Ndërtimi i shtigjeve të reja për çiklistë. Masa do të ofrojë infrastrukturë të re dhe të sigurt në përdorim të publikut dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra aktive të lëvizjes, miqësore me mjedisin, në vend të automjeteve private.	199 126	2019	2	Komuna	A.5, A.6	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të territorit të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.
A.4	Përmirësimi i shtigjeve ekzistuese për çiklistë	Modifikimi i shtigjeve ekzistuese për çiklistë në të gjithë qytetin. Shtigjet ekzistuese të çiklistëve do të përmirësohen për të siguruar rrugë dhe infrastrukturë të sigurt dhe komode për çiklistë për të tërhequr më shumë njerëz për të provuar çiklizmin.	79 446	2019	2	Komuna	A.5, A.6	Masa që adresojnë modifikimin e rrjetit ekzistues të shtigjeve të çiklizmit, veçanërisht në pjesën juglindore të qytetit.
A.5	Hapësira për parkim të biçikletave dhe hapësira e çiklizmit për çiklistë, përfshirë stacionin intermodal për biçikleta	Vendmbajtëset e biçikletave dhe hapësira/objekte tjera në afërsi të vendndaljeve të autobusëve dhe hekurudhave, shesheve publike dhe ndërtesave tjera publike. Masa do t'i motivojë njerëzit të përdorin biçikletën si mjetin e tyre të transportit.	75 000	2019	2	Komuna	A.3, A.4	Masa duhet të lidhet (koha dhe vendi) me rrjetin e shtigjeve të çiklizmit.

A.6	Sistemi i përdorimit të përbashkët të biçikletave (bike-share) dhe biçikletave elektrike	Ndërtimi dhe funksionimi i këtij sistemi për Prishtinën. Sistemi do t'i ofrojë publikut një mënyrë të shpejtë dhe të lehtë të transportit në qendrën e qytetit dhe në zonat e afërta, si dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin alternativa tjera kundrejt transportit me automjete.	Projekt PPP	2019	2	Komuna (përgjegjësia financiare – operatori privat)	A.3, A.4	Masat e duhura për projektin e PPP-së. Së pari, mund të ndërtohet një sistem për të mbuluar vetëm qendrën e qytetit me zgjerim gradual duke mbuluar zona më të mëdha të qytetit.
A.7	Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë	Ndërtimi i trotuareve të reja dhe rindërtimi i trotuareve ekzistuese dhe zonave për këmbësorë si pjesë e qasjes së integruar të rrjetit në të gjithë qytetin. Hapësirat e këmbësorëve dhe trotualet do të jenë më cilësore dhe më të qasshme pa vetura të parkuara duke i motivuar njerëzit të ecin në qytet dhe duke përmirësuar sigurinë po ashtu dhe komoditetin e këmbësorëve.	208 334	2019	2	Komuna	C.12	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të territorit të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.
A.8	Marketingu dhe promovimi i transportit të këmbësorëve dhe të biçikletave	Promovimi i ecjes dhe përdorimit të transportit të biçikletave. Masa do të ndihmojë në promovimin e mënyrave aktive të udhëtimit dhe do të rezultojë në përdorim më të madh të këtyre mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit.	11 944	2019	2	Komuna		
C.1	Përmirësime të kapaciteteve në 18 kryqëzimet kryesore	Shtimi i korsive të reja të komunikacionit / kontrolli më i mirë i komunikacionit / koordinimi i kontrollit të komunikacionit / modifikimi i kryqëzimeve. Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e vonesave dhe përmirësimin e rrjedhës së komunikacionit, si dhe adresimin e çështjeve të sigurisë në kryqëzime.	77 143	2019	2	Komuna	P.2	Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.11 .24	Rruga dytësore	Pjesë e PRrU Kalabria. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësi 22.2m. Kjo lidhje e re / rrugë e re do të sjellë kapacitete të reja dhe lidhje më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2019	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11 .24a	Rruga dytësore	Pjesë e PRrU Kalabria. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësi 18.2m. Kjo lidhje e re / rrugë e re do të sjellë kapacitete të reja dhe lidhje më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2019	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11 .2a	Unaza e brendshme	Parashikuar nga PZHU dhe PZHK. Sipas planeve: një bulevard i gjerë i qytetit me kapacitet të lartë; shkarkon brendësinë e qytetit nga trafiku. Pjesa e quajtur "Kodrina" është më e vogël në gjerësi dhe përcjell linjat e pyllit të Gërmisë. – Nga rrethrotullimi te ETC (F. Kosovë) [42 ° 38'51.1 "N 21 ° 07'41.5" E], deri në M-2 (rruga drejt Mitrovicës). Lidhja e re / rruga e re sjellë kapacitet të ri dhe lidhje më të sigurt për shoferët.	97 306	2020	1	Ministria e Infrastrukturës / Komuna		
C.11 .4	Rruga kryesore	Pjesë e PRRU Mati 1. Segmenti i Rugës B (Rruga "Bahri Fazliu"): nga rrethrotullimi me rrugën "Muharem Fejza" deri tek lidhja me Rrugën A. Kjo lidhje e re / rrugë e re do të sjellë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një lidhje më të sigurt për shoferët.	341 111	2020	1	Ministria e Infrastrukturës / Komuna		
C.11 .5	Rruga kryesore – Pjesë e unazës qendrore	Pjesë e PRRU Lakrishtë. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësi 33.0m. Kjo lidhje e re / rrugë e re do të sjellë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një lidhje më të sigurt për shoferët.	432 489	2019	2	Komuna		
C.12	Zbatimi i rregullave të parkimit	Do të krijohet një ekip i ri për zbatimin e parkimit, i cili do të sigurojë zbatimin e rregullave dhe hapësirave të parkimit në të gjithë qytetin në mënyrë më efektive. Hapësirat e këmbësorëve dhe hapësirat publike do të pastrohen nga automjetet e parkuara në mënyrë jo ligjore. Parkimi në rrugë do të lejohet vetëm në hapësirat e rregullta për parkim. Masa do të përmirësojë sigurinë e këmbësorëve dhe cilësinë e hapësirës publike. Numri i automjeteve në qendër të qytetit dhe vëllimi i trafikut do të reduktohen dhe përdoruesit e automjeteve do të inkurajohen të kalojnë në transport publik të cilësisë së lartë.	390 909	2019	2	Komuna	C.6, C.7, C.9, C.10, C.13, A.8, Q.3	

C.14	<p>Zhvillimi i Planit të Menaxhimit të Shpejtësisë</p>	<p>Zhvillimi i një plani të ri që çon në përmirësimin e sigurisë rrugore dhe menaxhimit e shpejtësisë në rrjetin rrugor të qytetit duke përfshirë:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zbatimin e kamerave të shpejtësisë dhe monitorimin e limiteve të shpejtësisë për të reduktuar incidentet si pasojë e shpejtësisë. • Ndikimin në sjellje të udhëtimit dhe përmirësimin e sigurisë për përdoruesit e cenueshëm të rrugës, me trajnime të sigurisë së përmirësuar në rrugë; • përqendrimin në iniciativa të projektimit, zbatimit, edukimit dhe trajnimit të sigurisë rrugore; • Zhvillimi i zonave 20km/h përreth shkollave për të përmirësuar sigurinë dhe për të inkurajuar më shumë fëmijë të konsiderojnë ecjen ose çiklizmin për udhëtimin e tyre në shkollë (masa të veçanta të identifikuar për këtë gjë). • Zhvillimi i Planeve të Udhëtimit në Shkollë, duke përfshirë Drejtorinë e Arsimit të qytetit dhe shkollat vendore, do të synojë të inkurajojë forma më të qëndrueshme të transportit për udhëtime në shkollë, duke reduktuar trafikun gjatë periudhave të pikut. Masa do të rrisë sigurinë e komunikacionin rrugor në rrugët e Prishtinës. 	200 000	2019	1	Komuna
C.15	<p>Kufizimet e qasjes në qytet</p>	<p>Menaxhimi i kufizimeve të qasjes në zonën e qytetit për këmbësorë duke përfshirë:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle të reja të përdorimit të automjeteve, të qasjes së automjeteve dhe llojeve të automjeteve; • Objekte të avancuara dhe shenjzim i vendndaljeve për ngarkim dhe shkarkim; dhe • Zbatim më i fuqishëm për të reduktuar nivelin e parkimit jodiskriminues dhe për të minimizuar konfliktet me këmbësorët dhe përdoruesit e tjerë të rrugës në qendër të qytetit. Kjo masë do të ndihmojë në reduktimin e emetimeve të automjeteve, rritjen e sigurisë në komunikacion, rritjen e kapacitetit rrugor dhe 	49 500	2020	1	Komuna

		besueshmërinë e sistemit të transportit, si dhe mbrojtjen e zonave me prioritet për këmbësorët.						
C.16	Masat logjistike të qytetit	Masat që çojnë në riorganizimin e lëvizjes së mallrave në Prishtinë, përmes krijimit të orareve për qasje, reduktimit të peshave të automjeteve dhe llojeve të emetimit të automjeteve që transportojnë mallra në rrjetin rrugor të qytetit. Kjo masë do të sjellë kontroll më të mirë të transportit të mallrave në Prishtinë, duke zhbllokuar kapacitetin rrugor për mënyra të tjera të transportit dhe duke ulur emetimet e automjeteve në qytet.	116 667	2019	2	Komuna		
C.2	Përmirësimet e sigurisë në 6 kryqëzimet e prekura	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjat e komunikacionit etj.). Ndikimi i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe një qarkullim më stabil i komunikacionit.	230 384	2019	2	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të udhëkryqeve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohet masa.
C.3	Përmirësimet e sigurisë në rrugët e prekura	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjat e komunikacionit etj.). Ndikimi i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe një qarkullim më stabil i komunikacionit.	243 044	2019	2	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohet masa.
C.4	Zbatimi i kontrollit të shpejtësisë në rrugët kryesore	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjat e komunikacionit, pengesat e shpejtësisë etj.), Kontrolli i shpejtësisë (radarët, kamerat e tejkallimit të shpejtësisë në dritën e kuqe në kryqëzimet e sinjalizuara - Kamerat janë në gjendje të identifikojnë automjetet që tejkalojnë kufirin e shpejtësisë në çdo kohë, nëse drita e semaforit është e kuqe, portokalli ose e gjelbër etj.). Kjo masë do të ndihmojë në uljen e numrit të aksidenteve, si dhe në krijimin e qarkullimit më stabil të trafikut në të gjithë qytetin.	38 623	2020	1	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohet masa.

C.5	Zonat 20km/h në afërsi të shkollave lokale	Modifikimi i zonës së transportit (rruga + shtegu, pengesat e shpejtësisë, shenjat e komunikacionit dhe zonat e tjera të ngritura të rrugës/vendkalimeve). Kjo masë do të krijojë një mjedis më të sigurt të trafikut nëpër shkolla, me një numër më të vogël të aksidenteve të komunikacionit, mjedis lokal më të sigurt për nxënësit dhe studentët.	67 415	2020	1	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.6	Zona e parkimit me pagesë	Ndërtimi i një zone të re parkimi të kontrolluar (punime ndërtimi) dhe i një sistemi për qytetin. Masat do të përmirësojnë kontrollin e kërkesës së komunikacionit dhe do të ndihmojnë në menaxhimin e nivelit të aktivitetit të parkimit në qendër të qytetit.	6 210 925	2019	1	Komuna	C.12	
C.8	Objektet 'Parko + Udhëto'	Ndërtimi i objekteve 'Parko & Udhëto' do të ofrojë kapacitet parkimi në терминаlet e transportit publik në drejtimet kryesore radiale në qytet dhe do t'i motivojë shoferët për të kaluar në shërbime të shpejta dhe të shpeshta të transportit publik për në qendër të qytetit. Do të sjellë vëllime më të ulëta të komunikacionit në drejtimet radiale dhe do të ndihmojë në reduktimin e nivelit të mbingarkesës së komunikacionit në qendër të qytetit.	2 074 557	2019	2	Komuna	P.1	Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat. Masat duhet të lidhen në mënyrë të veçantë me ndërtimin e 'pikave të transferimit' të autobusëve.
P.1.a	'Pikat e transferimit' të autobusëve – Stacioni qendror	Zhvillimi dhe ndërtimi i 'pikës së transferimit' të autobusëve, me strehë/kabinë të re për vendndalje të autobusëve, objekte për pritje të pasagjerëve dhe elemente përkatëse për informim. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më efektiv, përmes prezantimit të objekteve/hapësirave të reja moderne. Ndërtimi i autobusëve do të jetë i lehtë dhe i shpejtë në 'pikat e transferimit' të autobusëve.	3 279 142	2019	2	Komuna / PPP	C.8, P.5	Ndërtimi i një 'pikë të transferimit' (stacioni qendror i planifikuar) afër rrugëve Lidhja e Pejës dhe Jusuf Gërvalla. Përgjegjësia financiare e kombinuar me operatorin privat.
P.10	Prioritetet për transport publik në kryqëzimet kryesore	Masat teknologjike për t'i dhënë përparësi transportit publik në kryqëzimet kryesore të qytetit. Autobusët do të kenë përparësi në kryqëzimet kryesore për ta bërë transportin publik më të shpejtë, më të besueshëm dhe më	37 500	2020	1	Komuna	P.2, P.5	Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat Masat duhet të lidhen me masat prioritare të autobusëve në rrugët kryesore për/nga qendra e qytetit.

		tërheqës krahasuar me veturat.						
P.2	Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore	Korsitë prioritare për autobusë dhe masat e ndërlidhura në vendndaljet e autobusëve dhe në kryqëzime për të përmirësuar rregullsinë dhe besueshmërinë e shërbimeve të autobusëve që operojnë në të gjithë qytetin. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më të besueshëm. Autobusët do të kenë një epërsi dhe hapësirë/korsi e cila ju jep prioritet në korridoret dhe drejtimet kryesore për të shmangur pjesët e mbingarkuara të rrjetit rrugor. Do të bëjë transportin publik më tërheqës dhe do të ndihmojë në tërheqjen e më shumë pasagjerëve.	41 092	2020	1	Komuna	P.10, P.5	Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat. Masat duhet të lidhen në mënyrë të veçantë me preferencat e transportit publik te masa e udhëkryqeve kryesore.
P.4	Rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve	Përmirësimet e vendndaljeve dhe të kabinave të autobusëve (përfshirë ofrimin e kabinave të reja, rindërtimin e vendndaljeve të autobusëve (rindërtimi i rrugës, anësorëve të shtegut/trotuarit, etj.)). Masa do të rrisë cilësinë e sistemit të transportit publik, duke përfshirë qasje më të mirë në vendndalje të cilat do të tërheqin më shumë pasagjerë.	18 785	2020	1	Komuna	P.5	Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat. Masat duhet të lidhen në mënyrë të veçantë me preferencat e transportit publik te masa e udhëkryqeve kryesore dhe masat kryesore të autobusëve në masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore në qendër të qytetit.
P.5	Koncepti i ri i rrjetit të autobusëve në të gjithë qytetin	Projektimi i përgjithshëm dhe prezantimi i linjave të reja të autobusëve në të gjithë qytetin për të siguruar rrjet tërheqës të shërbimeve të transportit publik të përshtatshëm, të shpejtë dhe të besueshëm. Qyteti do të mbulohet nga linjat e transportit publik që i përgjigjen kërkesave të udhëtarëve, të cilat do të tërheqin njerëzit për të përdorur shërbimet e autobusëve në vend të veturave.	2 000 000	2019	2	Komuna	P.1, P.2, P.8, P.9	

P.6	Përmirësimi flotës së autobusëve	Përqendrimi në blerjen e flotës së re të autobusëve, ku preferohen autobusët elektrik me norma të ulëta të emetimit. Autobusët do t'u ofrojnë udhëtarëve një transport publik të rehatshëm dhe të besueshëm, i lehtë për t'u përdorur dhe i përshtatshëm edhe për njerëzit me aftësi të kufizuara.	1 663 714	2019	2	Komuna		
P.7	Përmirësimi i Rregullimit dhe Monitorimit të Shërbimeve të Taksive duke preferuar automjetet elektrike	Masa organizative për të trajtuar problemin e vazhdueshëm të taksive të paligjshme që veprojnë në të gjithë qytetin. Taksitë e paligjshme do të eliminohen dhe të gjithë shoferët e taksive zyrtare do të kenë kushte të barabarta operimi. Automjetet elektrike të taksive do të favorizohen për të përmirësuar mjedisin e qytetit.	5 000	2020	1	Komuna		
P.8	Sistemi i integruar i biletave	Prezantimi i një sistemi të ri të integruar të biletave të transportit publik do t'u mundësojë përdoruesve të udhëtojnë lehtë përmes shërbimeve dhe operatorëve të ndryshëm të autobusëve duke përmirësuar komoditetin dhe përvojën e udhëtimit për përdoruesit. Kjo masë do të rrisë komoditetin e shfrytëzuesve të shërbimeve të transportit publik dhe do të tërheqë pasagjerë të rinj (që do të gjenerojnë më shumë të ardhura). Sistemi i transportit publik do të veprojë në mënyrë më efektive, me rritje të besueshmërisë së shërbimeve për të rritur atraktivitetin krahasuar me përdorimin e veturave private.	2 000 000	2019	2	Komuna	P.9	Kostoja varet nga kontributi relativ i operatorëve privatë drejt kostos totale të skemës për të siguruar një sistem plotësisht të integruar dhe gjithëpërfshirës të biletimit në qytet.
P.9	Sistemi i ri i informacionit i transportit publik	Një sistem i ri i informacionit i transportit publik, brenda automjeteve, vendndaljeve të autobusëve dhe gjithashtu në internet. Kjo masë do të rrisë komoditetin e përdoruesve të shërbimeve të transportit publik dhe do të tërheqë pasagjerë të rinj (që do të gjenerojnë më shumë të ardhura). Rritja e informacionit për linjat dhe oraret e shërbimeve të transportit publik do të ndihmojë në tërheqjen e më shumë përdoruesve në sistem.	108 333	2019	2	Komuna	P.8	

Q.1	Integrimi i planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve dhe planifikimit të transportit	Integrimi i avancuar i planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve dhe vendimeve të transportit përmes proceseve të përforuara / të reja të planifikimit brenda Komunës. Infrastruktura adekuate e transportit do të bëhet kusht themelor si pjesë e politikave të kontrollit të zhvillimit të qytetit për të gjitha destinimet e sipërfaqeve në zonat e reja të zhvillimit. Projektimi i qëndrueshëm i transportit do të jetë pjesë përbërëse e të gjitha vendimeve të planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve.	43 333	2019	2	Komuna	
Q.2	Zhvillimi i iniciativave për reduktimin e zotërimit të veturave	Fushata synon ndryshimin e mendjes së banorëve të Prishtinës lidhur me sjelljet e udhëtimit dhe tërheqjen më të madh të përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit. Në bashkëpunim me fushatën e transportit të qëndrueshëm, popullata do të përdorë mënyra më të qëndrueshme të transportit dhe më pak vetura.	23 000	2019	2	Komuna	Q.5
Q.3	Përmirësimi i aktivitetit policor	Qyteti do të krijojë ekipin ekzekutiv komunal për të zbatuar rregulloret e parkimit dhe të komunikacionit. Parkimi ilegal do të eliminohet, siguria e komunikacionit në qytet do të përmirësohet dhe do të ketë një numër më të vogël të taksive ilegale që operojnë në qytet.	45 000	2019	2	Komuna	C.12
Q.5	Fushata e transportit të qëndrueshëm	Zhvillimi i një fushate për të mbështetur dhe promovuar mënyrat aktive të transportit dhe transportin publik në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Kjo masë do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe të inkurajojë përdorimin më të përgjegjshëm të veturës private në lidhje me programin e sjelljes së udhëtimit.	23 000	2019	2	Komuna	Q.2

Q.6	Koordinatori i mobilitetit të qëndrueshëm	Koordinimi dhe menaxhimi i zbatimit të "Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm në Qytetin e Prishtinës" për të arritur qëllimet dhe vizionin e strategjisë së PMQU-së, sidomos përmirësimin e situatës së komunikacionit në Prishtinë, duke përfshirë mjedisin dhe duke e bërë qytetin më tërheqës.	50 000	2019	2	Komuna		
-----	--	---	--------	------	---	--------	--	--

Shënim: **Lexoni tekstin - Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.**

D. Projekt Plani i Veprimit të PMQU-së – periudha afatmesme

MASAT E PROPOZUARA TË PMQU-SË PËR PERIUDHËN AFATMESME 2021 – 2025

Nr.	Emri i intervenimit	Përshkrimi i investimit	Kostoja e investimit të Komunës (EUR) për periudhën	Viti i fillimit të periudhës	Kohëzgjatja e financimit për periudhën (Vite)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimit)	Masat e ndërlidhura / ndërvarësitë	Përmirësimi
A.1	Skema e zgjeruar për këmbësorë	Modifikimi i zonës së shtegut të këmbësorëve (përfshirë punimet e ndërtimit dhe elementet e reja të rrugës), plus ndërtimin e zonave prioritare për këmbësorë. Kjo masë do të krijojë një ambient të sigurt për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të transportit në vend të automjeteve private.	2 447 500	2021	5	Komuna	A.2	Masat për modifikimin / përmirësimin e rrugëve të këmbësorëve në qendër të qytetit. Këto përfshijnë modifikimet e rrugëve Xhorxh Bush, Eqrem Çabej, Bill Clinton, Garibaldi, Dritan Hoxha, si dhe rrugët që lidhin 'pikat e transferimit' të autobusëve. Modifikimi i rrugëve duhet të fillojë të përqendrohet në zonën ekzistuese dhe të planifikuar të këmbësorëve dhe lidhjen e terminaleve të reja të propozuara të autobusëve. Rrugë të tjera do të trajtohen si pjesë e një qasje me faza, për përmirësimet për këmbësorë në të gjithë qytetin.
A.2	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje	Përmirësime në shtegun e këmbësorëve për të ndihmuar mobilitetin. Masa do të rezultojë në një ambient të sigurt dhe të qasshëm për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të transportit në vend të automjeteve.	666 540	2021	5	Komuna	A.1	Kjo masë duhet të adresojë problemet e qasjes dhe lëvizshmërisë së dobët në rrugët për në qendrën e qytetit, si dhe përmirësimet për t'u lidhur me 'pikat e transferimit' të autobusëve dhe me vendndaljet e autobusëve për të përmirësuar lidhshmërinë / qasjen në shërbimet e transportit publik.
A.3	Shtigjet e reja për çiklistë	Ndërtimi i shtigjeve të reja për çiklistë. Masa do të ofrojë infrastrukturë të re dhe të sigurt në përdorim të publikut dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra aktive të lëvizjes, miqësore me mjedisin, në vend të automjeteve private.	1 095 190	2021	5	Komuna	A.5, A.6	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të territorit të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.
A.4	Përmirësimi i shtigjeve ekzistuese për çiklistë	Modifikimi i shtigjeve ekzistuese për çiklistë në të gjithë qytetin. Shtigjet ekzistuese të çiklistë do të përmirësohen për të siguruar rrugë dhe infrastrukturë	112 704	2021	2	Komuna	A.5, A.6	Masa që adresojnë modifikimin e rrjetit ekzistues të shtigjeve të çiklizmit, veçanërisht në pjesën juglindore të qytetit.

		të sigurt dhe komode për çiklistë për të tërhequr më shumë njerëz për të provuar çiklizmin.						
A.6	Sistemi i përdorimit të përbashkët të biçikletave dhe biçikletave elektrike	Ndërtimi dhe funksionimi i këtij sistemi për Prishtinën. Sistemi do t'i ofrojë publikut një mënyrë të shpejtë dhe të lehtë të transportit në qendrën e qytetit dhe në zonat e afërta, si dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin alternativa tjera kundrejt transportit me automjete.	Projekt PPP	2021	5	Komuna	A.3, A.4	Masat e duhura për projektin e PPP-së. Së pari, mund të ndërtohet një sistem për të mbuluar vetëm qendrën e qytetit me zgjerim gradual duke mbuluar zona më të mëdha të qytetit.
A.7	Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë	Ndërtimi i trotuareve të reja dhe rindërtimi i trotuareve ekzistuese dhe zonave për këmbësorë si pjesë e qasjes së integruar të rrjetit në të gjithë qytetin. Hapësirat e këmbësorëve dhe trotualet do të jenë më cilësore dhe më të qasshme pa vetura të parkuara duke i motivuar njerëzit të ecin në qytet dhe duke përmirësuar sigurinë po ashtu dhe komoditetin e këmbësorëve.	1 145 833	2021	5	Komuna	C.12	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të territorit të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.
A.8	Marketingu dhe promovimi i transportit të këmbësorëve dhe të biçikletave	Promovimi i ecjes dhe përdorimit të transportit të biçikletave. Masa do të ndihmojë në promovimin e mënyrave aktive të udhëtimit dhe do të rezultojë në përdorim më të madh të këtyre mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit.	48 611	2021	5	Komuna		
A.9	Rivitalizimi i hapësirave publike në rrugë që përdoren aktualisht nga transporti me vetura	Qetësimi i komunikacionit në rrugët kryesore i lidhur me rivitalizimin e hapësirës publike. Hapësira publike do të rivalizohet për t'u siguruar njerëzve një mjedis të sigurt, të pastër dhe komod për t'i inkurajuar ata që të kalojnë kohë	770 089	2023	3	Komuna		

		në zonat publike, dhe për të ndihmuar në përmirësimin e atraktivitetit të qytetit.						
C.1	Përmirësime të kapaciteteve në 18 kryqëzimet kryesore	Shtimi i korsive të reja të komunikacionit / kontrolli më i mirë i komunikacionit / koordinimi i kontrollit të komunikacionit / modifikimi i kryqëzimeve. Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e vonesave dhe përmirësimin e rrjedhës së komunikacionit, si dhe adresimin e çështjeve të sigurisë në kryqëzime.	424 284	2021	5	Komuna	P.2	Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.11.10	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor C-C ka gjerësinë 21.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2024	2	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.10a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Matit 2. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.11	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.11a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 22.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11.12	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2024	2	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.13a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.15	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar F që lidh Rrugën B (rruga Bahri Fazliu) me Rrugën e planifikuar D. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.17	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë në kategorinë II (rrugë e qarkullueshme); Profili rrugor 3-3 ka gjerësinë 12.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.18a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar E, nga rrethrotullimi në Rrugët C & D për në Rrugën A. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.18 b	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

		kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.						
C.11.19	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësinë 31.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.20	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, rruga 5-5 ka gjerësinë prej 25.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.21	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 7-7 ka gjerësi 13.0m-17.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.21a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 5c-5c ka gjerësi 20.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.21 b	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 7-7 ka gjerësi 13.0m-17.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11.21c	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 8-8 ka gjerësi 13.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.22	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, Zona Perëndim. Sipas këtij plani, profili rrugor 5a-5a ka gjerësi 24.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.25	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësi 15.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.25a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 3-3 ka gjerësi 14.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.25b	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 3-3 ka gjerësi 14.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.26	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësi 15.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11.26a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 1-1 ka gjerësi 24.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.27	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësi 15.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2024	2	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.27a	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 1-1 ka gjerësi 24.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.27 b	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësi 15.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.28	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë e Kategorisë III (rrugë mbledhëse); Profili rrugor 6-6 ka gjerësi 11.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2024	2	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.29	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Prishtinës së Re, zona qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor D-D ka gjerësinë 18.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11.2a	Unaza e brendshme	Parashikuar nga PZHU dhe PZHK. Sipas planeve: një bulevard i gjerë i qytetit me kapacitet të lartë; shkarkon brendësinë e qytetit nga trafiku. Pjesa e quajtur "Kodrina" është më e vogël në gjerësi dhe përcjell linjat e pyllit të Gërmisë. - Nga rrethrotullimi te ETC (F. Kosovë) [42 ° 38'51.1 "N 21 ° 07'41.5" E], deri në M-2 (rruga drejt Mitrovicës). Lidhja e re / rruga e re sjellë kapacitet të ri dhe lidhje më të sigurt për shoferët.	1 848 823	2021	4	Ministria e Infrastrukturës / Komuna	
C.11.3	Rruga A dhe Segmenti 3	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, zonat perëndim, qendër, lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor A-A ka gjerësi 40.5m. Segmenti 3 është pjesë e PRRU Kalabria: nga lidhja me unazën e brendshme, nëpër lagjen Kalabria, deri te lidhja me unazën e jashtme. Sipas këtij plani, profili rrugor Z-Z ka gjerësi 31.2m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	4 552 878	2024	2	Ministria e Infrastrukturës / Komuna	
C.11.30	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor E-E ka gjerësi 14.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja për autostradë dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.30a	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor E-E ka gjerësi 14.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja për autostradë	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

		dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët						
C.11.31	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor C-C ka gjerësi 22.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja për autostradë dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.32	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, Zona Qendër. Sipas këtij plani, profili rrugor 7-7 ka gjerësi 13.0m-17.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja për autostradë dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.33	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor D-D ka gjerësi 11.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.34	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar G që lidh rrugën C me Rrugën Isa Kastrati. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.35	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Matit 1. Rruga e planifikuar H që lidh rrugën C me rrugën F. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët	Projekt PPP	2025	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11.36	Rruga terciare	Pjesë e PRRU të Zonës Ekonomike. Sipas këtij plani, profili rrugor 2-2 ka gjerësinë 15.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.37	Rruga	Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë e Kategorisë III (rrugë mbledhëse); profili i rrugës 4-4 ka gjerësi 12.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.38	Rruga	Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë e Kategorisë III (rrugë mbledhëse); profili i rrugës 4-4 ka gjerësi 12.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.39	Rruga	Pjesë e PRRU të Sofalisë. Sipas këtij plani, është rrugë e Kategorisë III (rrugë mbledhëse); profili i rrugës 5-5 ka gjerësi 11.5m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja për autostradë dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.11.40	Rrethrotullimi	Pjesë e PRRU të Sofalisë. Rrethrotullimi i vetëm në këtë plan, në rrugën Mbretëresha Teutë / rrugën Lec Gradica. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

C.11.9	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Prishtina e Re, Zona Lindje. Sipas këtij plani, profili rrugor B-B ka gjerësi 22.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2025	1	Komuna	Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.
C.12	Zbatimi i rregullave të parkimit	Do të krijohet një ekip i ri për zbatimin e parkimit, i cili do të sigurojë zbatimin e rregullave dhe hapësirave të parkimit në të gjithë qytetin në mënyrë më efektive. Hapësirat e këmbësorëve dhe hapësirat publike do të pastrohen nga automjetet e parkuara në mënyrë jo ligjore. Parkimi në rrugë do të lejohet vetëm në hapësirat e rregullta për parkim. Masa do të përmirësojë sigurinë e këmbësorëve dhe cilësinë e hapësirës publike. Numri i automjeteve në qendër të qytetit dhe vëllimi i trafikut do të reduktohen dhe përdoruesit e automjeteve do të inkurajohen të kalojnë në transport publik të cilësisë së lartë.	2 171 717	2021	5	Komuna	C.6, C.7, C.9, C.10, C.13, A.8, Q.3
C.13	Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta	Sigurimi i hapësirës për parkim të dedikuar për përdoruesit me nevoja të veçanta. Masa do të ofrojë hapësira parkimi të dedikuara për përdoruesit me nevoja të veçanta dhe do të rrisë lëvizshmërinë/qasjen e tyre në të gjithë qytetin.	262 500	2023	3	Komuna	Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.

C.15	Kufizimet e qasjes në qytet	<p>Menaxhimi i kufizimeve të qasjes në zonën e qytetit për këmbësorë duke përfshirë:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle të reja të përdorimit të automjeteve, të qasjes së automjeteve dhe llojeve të automjeteve; • Objekte të avancuara dhe shenjzim i vendndaljeve për ngarkim dhe shkarkim; dhe • Zbatim më i fuqishëm për të reduktuar nivelin e parkimit jodiskriminues dhe për të minimizuar konfliktet me këmbësorët dhe përdoruesit e tjerë të rrugës në qendër të qytetit. Kjo masë do të ndihmojë në reduktimin e emetimeve të automjeteve, rritjen e sigurisë në komunikacion, rritjen e kapacitetit rrugor dhe besueshmërinë e sistemit të transportit, si dhe mbrojtjen e zonave me prioritet për këmbësorët. 	130 500	2021	1	Komuna		
C.16	Masat logjistike të qytetit	<p>Masat që çojnë në riorganizimin e lëvizjes së mallrave në Prishtinë, përmes krijimit të orareve për qasje, reduktimit të peshave të automjeteve dhe llojeve të emetimit të automjeteve që transportojnë mallra në rrjetin rrugor të qytetit. Kjo masë do të sjellë kontroll më të mirë të transportit të mallrave në Prishtinë, duke zhbllokuar kapacitetin rrugor për mënyra të tjera të transportit dhe duke ulur emetimet e automjeteve në qytet.</p>	83 333	2021	1	Komuna		

C.17	<p>‘Pikë-ndaljet’ e reja për taksi</p>	<p>Krijimi i ‘pikë-ndalejeve’ (pit-stops) në lokacionet e qytetit ku nuk i pengojnë mënyrat e tjera të transportit. Vende të përbashkëta ndalimi (në dispozicion për përdorues të ndryshëm). d.m.th.: Zona 1 – ‘pikë-ndalje’ ku taksitë mund të qëndrojnë më së shumti 5-10 minuta. Organet komunale përcaktojnë lokacionet e ‘pikë-ndaljeve’, ndërsa shoqata e taksive e menaxhon ciklin e përdorimit përmes një rregulloreje që i lejon të gjitha kompanitë e taksive të licencuara t’i përdorin këto hapësira. Ekziston mundësia e përfshirjes së këtyre ‘pikë-ndaljeve’ në projektin "Prishtina Parking Sh.A. " (veçanërisht rrugët Agim Ramadani dhe Luan Haradinaj, por edhe rrugë të tjera). Kjo, në mënyrë që të ketë ‘pikë-ndalje’ për taksi të shpërndara në pjesë të ndryshme të qytetit ku këto janë të nevojshme dhe ku taksitë mund të ndalojnë më shpesh, por për periudha më të shkurtra kohore. Masa do të përfshijë edhe zhvillimin e një aplikacioni të ri lidhur me shërbimet e taksive dhe sinjalizimin më të mirë (të projektuar më mirë, më vizual, më tërheqës) - Shoqata e taksive është e gatshme të marrë pjesë në financimin për sinjalizim dhe ‘brendim’. (Një</p>	350 000	2022	3	Komuna	<p>Prioritizimi i lokacioneve për pikë ndalesa do të përcaktohet përmes studimit të fizibilitetit që duhet të realizohet.</p>
------	---	---	---------	------	---	--------	---

		shembull i mirë veçse ekziston në Tiranë, Shqipëri). Përmirësimi i kushteve dhe infrastrukturës së transportit për transport alternativ krahas transportit publik në Prishtinë.						
C.2	Përmirësimet e sigurisë në 6 kryqëzimet e prekura	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjat e komunikacionit etj.). Ndikimi i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe një qarkullim më stabil i komunikacionit.	756 977	2021	4	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të kryqëzimeve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të realizohet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare për këtë masë.
C.3	Përmirësime të sigurisë në rrugët e prekura	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjat e komunikacionit etj.). Ndikimi i kësaj mase do të jetë numri më i vogël i aksidenteve dhe një qarkullim më stabil i komunikacionit.	798 572	2021	4	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të realizohet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare për këtë masë.
C.4	Zbatimi i kontrollit të shpejtësisë në rrugët kryesore	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjat e komunikacionit, pengesat e shpejtësisë etj.), Kontrolli i shpejtësisë (radarët, kamerat e tejkallimit të shpejtësisë në dritën e kuqe në kryqëzimet e sinjalizuara - Kamerat janë në gjendje të identifikojnë automjetet që tejkallojnë kufirin e shpejtësisë në çdo kohë, nëse drita e semaforit është e kuqe, portokalli ose e	381 941	2021	5	Komuna		Kjo rrugë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të realizohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.

		gjelbër etj.). Kjo masë do të ndihmojë në uljen e numrit të aksidenteve, si dhe në krijimin e qarkullimit më stabil të trafikut në të gjithë qytetin.						
C.5	Zonat 20km/h në afërsi të shkollave lokale	Modifikimi i zonës së transportit (rruga + shtegu, pengesat e shpejtësisë, shenjat e komunikacionit dhe zonat e tjera të ngritura të rrugës/vendkalimeve). Kjo masë do të krijojë një mjedis më të sigurt të trafikut nëpër shkolla, me një numër më të vogël të aksidenteve të komunikacionit, mjedis lokal më të sigurt për nxënësit dhe studentët.	1 492 755	2021	5	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim duhet të realizohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.7	“Zona e kaltër” në zonën e banimit	Ndërtimi i një zone dhe sistemi të ri të parkimit (punime ndërtimi) për Prishtinën. Masa do të sigurojë hapësira të parkimit të dedikuara për banorët dhe do të reduktojë ndjeshëm parkimin e shfrytëzuesve të tjerë të rrugëve në zonat lokale të banimit.	3 328 219	2022	4	Komuna	C.12	
C.8	Objektet ‘Parko + Udhëto’	Ndërtimi i objekteve ‘Parko & Udhëto’ do të ofrojë kapacitet parkimi në терминаlet e transportit publik në drejtimet kryesore radiale në qytet dhe do t'i motivojë shoferët për të kaluar në shërbime të shpejta dhe të shpeshta të transportit publik për në qendër të qytetit. Do të sjellë vëllime më të ulëta të komunikacionit në drejtimet radiale dhe do të ndihmojë në reduktimin e nivelit të	5 141 294	2021	3	Komuna	P.1	Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat. Masat duhet të lidhen në mënyrë të veçantë me ndërtimin e ‘pi’kave të transferimit’ të autobusëve.

		mbingarkesës së komunikacionit në qendër të qytetit.						
P.1.a	'Pikat e transferimit' të autobusëve – Stacioni qendror	Zhvillimi dhe ndërtimi i 'pikës së transferimit' të autobusëve, me strehë/kabinë të re për vendndalje të autobusëve, objekte për pritje të pasagjerëve dhe elemente përkatëse për informim. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më efektiv, përmes prezantimit të objekteve/hapësirave të reja moderne. Ndërrimi i autobusëve do të jetë i lehtë dhe i shpejtë në 'pikat e transferimit' të autobusëve.	5 465 237	2021	2	Komuna	C.8, P.5	Ndërtimi i një 'pikë të transferimit' (stacioni qendror i planifikuar) afër rrugëve Lidhja e Pejës dhe Jusuf Gërvalla.
P.1.b	'Pikat e transferimit' të autobusëve – Terminali në qendër të qytetit dhe 'Pika e transferimit' Shkupi	Zhvillimi dhe ndërtimi i 'pikës së transferimit' të autobusëve, me strehë/kabinë të re për vendndalje të autobusëve, objekte për pritje të pasagjerëve dhe elemente përkatëse për informim. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më efektiv, përmes prezantimit të objekteve/hapësirave të reja moderne. Ndërrimi i autobusëve do të jetë i lehtë dhe i shpejtë në 'pikat e transferimit' të autobusëve.	4 918 713	2022	3	Komuna	C.8, P.5	Ndërtimi i 'pikave të transferimit': "Terminali në qendër të qytetit" afër rrugës Tirana dhe 'Pika e Transferimit – Shkupi' afër rrugëve Shkupit, Fehmi Lladrovci dhe 5 Maji.
P.1.c	'Pikat e transferimit' të autobusëve – Zagrebi dhe Veterniku	Zhvillimi dhe ndërtimi i 'pikës së transferimit' të autobusëve, me strehë/kabinë të re për vendndalje të autobusëve, objekte për pritje të pasagjerëve dhe elemente përkatëse për informim. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më efektiv, përmes	1 594 027	2024	2	Komuna	C.8, P.5	Ndërtimi i 'pikave të transferimit': 'Pika e transferimit – Zagrebi' afër rrugës Zagrebi dhe 'Pika e Transferimit – Veternik' afër rrugëve M-2 dhe M-25.2.

		prezantimit të objekteve/hapësirave të reja moderne. Ndërrimi i autobusëve do të jetë i lehtë dhe i shpejtë në "pikat e transferimit" të autobusëve.						
P.2	Masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore	Korsitë prioritare për autobusë dhe masat e ndërlidhura në vendndaljet e autobusëve dhe në kryqëzime për të përmirësuar rregullsinë dhe besueshmërinë e shërbimeve të autobusëve që operojnë në të gjithë qytetin. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më të besueshëm. Autobusët do të kenë një epërsi dhe hapësirë/korsi e cila ju jep prioritet në korridoret dhe drejtimit kryesore për të shmangur pjesët e mbingarkuara të rrjetit rrugor. Do të bëjë transportin publik më tërheqës dhe do të ndihmojë në tërheqjen e më shumë pasagjerëve.	780 751	2021	4	Komuna	P.10, P.5	<p>Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.</p> <p>Masat duhet të lidhen në mënyrë të veçantë me preferencat e transportit publik të masa e udhëkryqeve kryesore.</p>
P.4	Rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve	Përmirësimet e vendndaljeve dhe të kabinave të autobusëve (përfshirë ofrimin e kabinave të reja, rindërtimin e vendndaljeve të autobusëve (rindërtimi i rrugës, anësorëve të shtegut/trotuarit, etj.)). Masa do të rrisë cilësinë e sistemit të transportit publik, duke përfshirë qasje më të mirë në vendndalje të cilat do të tërheqin më shumë pasagjerë.	415 957	2021	5	Komuna		<p>Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.</p> <p>Masat duhet të ndërlidhen në mënyrë të veçantë me preferencat e transportit publik të masa e udhëkryqeve kryesore dhe masat kryesore të autobusëve në masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore në qendër të qytetit.</p>
P.6	Përmirësimi i flotës së autobusëve	Përqendrimi në blerjen e flotës së re të autobusëve, ku preferohen autobusët elektrik me norma të ulëta të emetimit. Autobusët do të ofrojnë udhëtarëve një	9 242 854	2021	5	Komuna		

		transport publik të rehatshëm dhe të besueshëm, i lehtë për t'u përdorur dhe i përshtatshëm edhe për njerëzit me aftësi të kufizuara.						
P.7	Përmirësimi i Rregullimit dhe Monitorimit të Shërbimeve të Taksive duke preferuar automjetet elektrike	Masa organizative për të trajtuar problemin e vazhdueshëm të taksive të paligjshme që veprojnë në të gjithë qytetin. Taksitë e paligjshme do të eliminohen dhe të gjithë shoferët e taksive zyrtare do të kenë kushte të barabarta operimi. Automjetet elektrike të taksive do të favorizohen për të përmirësuar mjedisin e qytetit.	49 000	2021	5	Komuna		
P.9	Sistemi i ri i informacionit i transportit publik	Një sistem i ri informacioni i transportit publik, brenda automjeteve, vendndaljeve të autobusëve dhe gjithashtu në internet. Kjo masë do të rrisë komoditetin e përdoruesve të shërbimeve të transportit publik dhe do të tërheqë pasagjerë të rinj (që do të gjenerojnë më shumë të ardhura). Rritja e informacionit për linjat dhe oraret e shërbimeve të transportit publik do të ndihmojë në tërheqjen e më shumë përdoruesve në sistem.	36 667	2021	1	Komuna	P.8	
P.10	Prioritetet për transport publik në kryqëzimet kryesore	Masat teknologjike për t'i dhënë përparësi transportit publik në kryqëzimet kryesore të qytetit. Autobusët do të kenë përparësi në kryqëzimet kryesore për ta bërë transportin publik më të shpejtë, më të besueshëm dhe më tërheqës krahasuar me veturat.	712 500	2021	4	Komuna	P.2, P.5	Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat Masat duhet të lidhen me masat prioritare të autobusëve në rrugët kryesore për/nga qendra e qytetit.

Q.1	Integrimi i planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve dhe planifikimit të transportit	Integrimi i avancuar i planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve dhe vendimeve të transportit përmes proceseve të përforcuara / të reja të planifikimit brenda Komunës. Infrastruktura adekuate e transportit do të bëhet kusht themelor si pjesë e politikave të kontrollit të zhvillimit të qytetit për të gjitha destinimet e sipërfaqeve në zonat e reja të zhvillimit. Projektimi i qëndrueshëm i transportit do të jetë pjesë përbërëse e të gjitha vendimeve të planifikimit urban / destinimit të sipërfaqeve.	36 667	2021	1	Komuna		
Q.2	Zhvillimi i iniciativave për reduktimin e zotërimit të automjeteve	Fushata synon ndryshimin e mendjes së banorëve të Prishtinës lidhur me sjelljet e udhëtimit dhe tërheqjen më të madh të përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit. Në bashkëpunim me fushatën e transportit të qëndrueshëm, popullata do të përdorë mënyra më të qëndrueshme të transportit dhe më pak automjete.	57 000	2021	3	Komuna	Q.5	
Q.3	Përmirësimi i aktivitetit policor	Qyteti do të krijojë ekipin ekzekutiv komunal për të zbatuar rregulloret e parkimit dhe të komunikacionit. Parkimi ilegal do të eliminohet, siguria e komunikacionit në qytet do të përmirësohet dhe do të ketë një numër më të vogël të taksive ilegale që operojnë në qytet.	75 000	2021	2	Komuna	C.12	

Q.5	Fushata e transportit të qëndrueshëm	Zhvillimi i një fushate për të mbështetur dhe promovuar mënyrat aktive të transportit dhe transportin publik në të gjithë qytetin, duke synuar banorët, bizneset dhe turistët. Kjo masë do të ndihmojë në promovimin dhe inkurajimin e përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe të inkurajojë përdorimin më të përgjegjshëm të veturës private në lidhje me programin e sjelljes së udhëtimit.	57 000	2021	3	Komuna	Q.2	
Q.6	Koordinatori i mobilitetit të qëndrueshëm	Koordinimi dhe menaxhimi i zbatimit të "Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm në Qytetin e Prishtinës" për të arritur qëllimet dhe vizionin e strategjisë së PMQU-së, sidomos përmirësimin e situatës së komunikacionit në Prishtinë, duke përfshirë mjedisin dhe duke e bërë qytetin më tërheqës.	275 000	2021	5	Komuna		
C.11.5a	Rruga kryesore - Pjesa perëndimore e unazës qendrore	Pjesë e PRRU të Lakrishtes. Sipas këtij plani, profili i rrugës A-A ka gjerësinë 33.0 m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	1 603 310	2022	4	Komuna		

Shënim: Teksti në ngjyrë të kuqe - Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.

E. Projekt Plani i Veprimit të PMQU-së – periudha afatgjatë

MASAT E PROPOZUARA TË PMQU-SË PËR PERIUDHËN AFATGJATË 2026 – 2030

Nr.	Emri i i intervenimit	Përshkrimi i investimit	Kostoja e investimit (EUR) të Komunës për periudhën	Viti i fillimit të periudhës	Kohëzgjatja e financimit të periudhës (vite)	Përgjegjësia (përgjegjësia e menaxhimitt)	Masat e ndërlidhura / ndërvaresitë	Përmirësimi
A.1	Skema e zgjeruar për këmbësorë	Modifikimi i zonës së shtegut të këmbësorëve (përfshirë punimet e ndërtimit dhe elementet e reja të rrugës), plus ndërtimin e zonave prioritare për këmbësorë. Kjo masë do të krijojë një ambient të sigurt për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të transportit në vend të automjeteve private.	2 447 500	2026	5	Komuna	A.2	Masat për modifikimin / përmirësimin e rrugëve të këmbësorëve në qendër të qytetit. Këto përfshijnë modifikimet e rrugëve Xhorxh Bush, Eqrem Çabej, Bill Klinton, Garibaldi, Dritan Hoxha, si dhe rrugët që lidhin "pikat e transferimit" të autobusëve. Modifikimi i rrugëve duhet të fillojë të përqendrohet në zonën ekzistuese dhe të planifikuar të këmbësorëve dhe lidhjen e terminaleve të reja të propozuara të autobusëve. Rrugë të tjera do të trajtohen si pjesë e një qasje me faza, për përmirësimet për këmbësorë në të gjithë qytetin.
A.2	Masat për të ndihmuar personat me vështirësi në lëvizje	Përmirësime në shtegun e këmbësorëve për të ndihmuar mobilitetin. Masa do të rezultojë në një ambient të sigurt dhe të qashtëm për këmbësorët dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra tjera të transportit në vend të automjeteve.	666 540	2026	5	Komuna	A.1	Kjo masë duhet së pari të adresojë problemet e qasjes dhe lëvizshmërisë së dobët në rrugët për në qendrën e qytetit, si dhe përmirësimet për t'u lidhur me 'pikat e transferimit' të autobusëve dhe me vendndaljet e autobusëve për të përmirësuar lidhshmërinë / qasjen në shërbimet e transportit publik.
A.3	Shtigjet e reja për çiklistë	Ndërtimi i shtigjeve të reja për çiklistë. Masa do të ofrojë infrastrukturë të re dhe të sigurt në përdorim të publikut dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin mënyra aktive të lëvizjes, miqësore me mjedisin, në vend të automjeteve private.	1 095 190	2026	5	Komuna	A.5, A.6	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të territorit të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.
A.6	Sistemi i përdorimit të përbashkët të biçikletave dhe biçikletave elektrike	Ndërtimi dhe funksionimi i këtij sistemi për Prishtinën. Sistemi do t'i ofrojë publikut një mënyrë të shpejtë dhe të lehtë të transportit në qendrën e qytetit dhe në zonat e afërta, si dhe do t'i motivojë njerëzit që të përdorin alternativa tjera kundrejt transportit me automjete.	Projekto PPP	2026	5	Komuna	A.3, A.4	Masat e duhura për projektin e PPP-së. Së pari, mund të ndërtohet një sistem për të mbuluar vetëm qendrën e qytetit me zgjerim gradual duke mbuluar zona më të mëdha të qytetit.
A.7	Zhvillimi i rrjetit për këmbësorë	Ndërtimi i trotuareve të reja dhe rindërtimi i trotuareve ekzistuese dhe zonave për këmbësorë si pjesë e qasjes së integruar të rrjetit në të gjithë qytetin. Hapësirat e këmbësorëve dhe trotuaret do të jenë më cilësore dhe më të qashta pa vettura të parkuara duke i motivuar njerëzit të ecin në qytet dhe duke përmirësuar sigurinë po ashtu dhe komoditetin e këmbësorëve.	1 145 833	2026	5	Komuna	C.12	Kjo masë përfshinë një pjesë të madhe të territorit të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat specifike.
A.8	Marketingu dhe promovimi i transportit të këmbësorëve dhe të	Promovimi i ecjes dhe përdorimit të transportit të biçikletave. Masa do të ndihmojë në promovimin e mënyrave aktive të	19 444	2026	2	Komuna		

	biçikletave	udhëtimit dhe do të rezultojë në përdorim më të madh të këtyre mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit.						
A.9	Rivitalizimi i hapësirave publike në rrugë që përdoren aktualisht nga transporti me vetura	Qetësimi i komunikacionit në rrugët kryesore i lidhur me rivitalizimin e hapësirës publike. Hapësira publike do të rivalizohet për t'u siguruar njerëzve një mjedis të sigurt, të pastër dhe komod për t'i inkurajuar ata që të kalojnë kohë në zonat publike, dhe për të ndihmuar në përmirësimin e atraktivitetit të qytetit.	1 729 911	2026	5	Komuna		
C.1	Përmirësime të kapaciteteve në 18 kryqëzimet kryesore	Shtimi i korsive të reja të komunikacionit / kontrolli më i mirë i komunikacionit / koordinimi i kontrollit të komunikacionit / modifikimi i kryqëzimeve. Kjo masë do të ndihmojë në zvogëlimin e vonësive dhe përmirësimin e rrjedhës së komunikacionit, si dhe adresimin e çështjeve të sigurisë në kryqëzime.	424 284	2026	5	Komuna	P.2	Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.10	Objekt garazhues	Ndërtimi i një objekti të ri garazhues dhe transferimi i hapësirave të parkimit në rrugë në këtë hapësirë. (Nuk do të krijohen hapësira të reja parkimi - kjo është një zhvendosje e parkimit nga rruga në parkim jashtë rrugës). Rrugët dhe hapësirat publike do të përmirësohen në aspekt të reduktimit të vëllimit të parkimit në rrugë (sidomos në trajtimin e nivelit të automjeteve të parkuara në mënyrë jologjore).	504 000	2026	2	Komuna	C.11	Ofrimi i një objekti garazhues afër rrugëve Bill Clinton dhe Xhorxh Bush.
C.11 .13	Rruga dytësore	Pjesë e PRRU të Matit 2. Profili i njëjtë i rrugës me 13b (Prishtina e Re, zona qendër): profili B-B, gjerësia 31.0m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	Projekt PPP	2030	1	Komuna		Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet me zhvillimin e zonës.
C.11 .2b	Unaza e brendshme	Rruga unazore shtrihet në zonat periferike të qytetit, me potencial për zhvillimin e qytetit, duke marrë parasysh edhe hartimin dhe zbatimin e planeve rregulluese. - kjo do të zgjatej nga rrethrotullimi te ETC (F. Kosova) deri në Zllatar. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	5 258 949	2026	5	Ministria e Infrastrukturës / Komuna		

C.11 .2c	Unaza e brendshme	Rruga unazore shtrihet në zonat periferike të qytetit, me potencial për zhvillimin e qytetit, duke marrë parasysh edhe hartimin dhe zbatimin e planeve rregulluese. - nga Zllatari deri në rrugën M-2. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	2 444 192	2030	1	Ministria e Infrastrukturës / Komuna		
C.12	Zbatimi i rregullave të parkimit	Do të krijohet një ekip i ri për zbatimin e parkimit, i cili do të sigurojë zbatimin e rregullave dhe hapësirave të parkimit në të gjithë qytetin në mënyrë më efektive. Hapësirat e këmbësorëve dhe hapësirat publike do të pastrohen nga automjetet e parkuara në mënyrë jo ligjore. Parkimi në rrugë do të lejohet vetëm në hapësirat e rregullta për parkim. Masa do të përmirësojë sigurinë e këmbësorëve dhe cilësinë e hapësirës publike. Numri i automjeteve në qendër të qytetit dhe vëllimi i trafikut do të reduktohen dhe përdoruesit e automjeteve do të inkurajohen të kalojnë në transport publik të cilësisë së lartë.	1 737 374	2026	4	Komuna	C.6, C.7, C.9, C.10, C.13, A.8, Q.3	
C.13	Parkimi për përdoruesit me nevoja të veçanta	Sigurimi i hapësirës për parkim të dedikuar për përdoruesit me nevoja të veçanta. Masa do të ofrojë hapësira parkimi të dedikuara për përdoruesit me nevoja të veçanta dhe do të rrisë lëvizshmërinë/qasjen e tyre në të gjithë qytetin.	237 500	2026	2	Komuna	C.12	Kjo masë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.4	Zbatimi i kontrollit të shpejtësisë në rrugët kryesore	Përmirësime të korsive të komunikacionit (si: modifikimi i korsive, shenjatat e komunikacionit, pengesat e shpejtësisë etj.), Kontrolli i shpejtësisë (radarët, kamerat e tejkallimit të shpejtësisë në dritën e kuqe në kryqëzimet e sinjalizuara - Kamerat janë në gjendje të identifikojnë automjetet që tejkalojnë kufirin e shpejtësisë në çdo kohë, nëse drita e semaforit është e kuqe, portokalli ose e gjelbër etj.). Kjo masë do të ndihmojë në uljen e numrit të aksidenteve, si dhe në krijimin e qarkullimit më stabil të trafikut në të gjithë qytetin.	429 147	2026	5	Komuna		Kjo rrugë përfshinë një numër të rrugëve/lokacioneve të Prishtinës. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të realizohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.

C.5	Zonat 20km/h në afërsi të shkollave lokale	Modifikimi i zonës së transportit (rruga + shtegu, pengesat e shpejtësisë, shenjat e komunikacionit dhe zonat e tjera të ngritura të rrugës/vendkalimeve). Kjo masë do të krijojë një mjedis më të sigurt të trafikut nëpër shkolla, me një numër më të vogël të aksidenteve të komunikacionit, mjedis lokal më të sigurt për nxënësit dhe studentët.	298 551	2026	1	Komuna		Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim duhet të realizohet një studim i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.
C.7	“Zona e kaltër” në zonën e banimit	Ndërtimi i një zone dhe sistemi të ri të parkimit (punime ndërtimi) për Prishtinën. Masa do të sigurojë hapësira të parkimit të dedikuara për banorët dhe do të reduktojë ndjeshëm parkimin e shfrytëzuesve të tjerë të rrugëve në zonat lokale të banimit.	5 760 380	2026	5	Komuna	C.12	
C.9	Parkim nëntokësor	Ndërtimi i një objekti të parkingut nëntokësor dhe zhvendosja e hapësirave të parkimit nga rruga në vendparkim. Niveli i parkingut të ri nuk do të rritet - thjesht do të bëhet transferimi nga rruga në jashtë rrugës). Rrugët dhe hapësirat publike do të përmirësohen duke e hequr nivelin e parkimit në rrugë duke përfshirë automjetet e parkuara në mënyrë jo ligjore.	340 000	2030	1	Komuna	C.11	Duhet të theksohet që kjo masë nuk është në harmoni me skenarin e qëndrueshëm për PMQU – në këtë rast me skenarin e preferuar proaktiv. Kjo masë i referohet tri lokacioneve të objekteve për parkim nëntokësor në qendrën e qytetit afër rrugëve Xhorxh Bush, Eqrem Çabej dhe Agim Ramadani.
P.1.c	‘Pikat e transferimit’ të autobusëve – Zagrebi dhe Veterniku	Zhvillimi dhe ndërtimi i ‘pikës së transferimit’ të autobusëve, me strehë/kabinë të re për vendndalje të autobusëve, objekte për pritje të pasagjerëve dhe elemente përkatëse për informim. Masa do ta bëjë transportin publik më të shpejtë dhe më efektiv, përmes prezantimit të objekteve/hapësirave të reja moderne. Ndërrimi i autobusëve do të jetë i lehtë dhe i shpejtë në ‘pikat e transferimit’ të autobusëve.	1 138 591	2026	1	Komuna	C.8, P.5	Ndërtimi i ‘pikave të transferimit’: ‘Pika e transferimit – Zagrebi’ afër rrugës Zagrebi dhe ‘Pika e Transferimit – Veternik’ afër rrugëve M-2 dhe M-25.2.
P.11	Treni - tramvaji urban	Sigurimi i një lidhjeje të re të tramvajit në pjesën jugore të Prishtinës, duke siguruar një lidhje të re të transportit publik me kapacitet të lartë në qytet. Pjesë e PZHU-së dhe PRRU-së Prishtina e Re në zonat Perëndim, Qendër dhe Lindje. Gjatësia 7.7km nga Stacioni Qendror deri në pikën ku kufiri i Prishtinës së Re, Zona Lindje, prek Unazën e Brendshme; Gjerësia 7m (3.5m një drejtim dhe 3.5m drejtimi tjetër); Trotuar prej 3m (1.5m + 1.5m). Sipas PRRU-së Prishtina e Re Zona Perëndimore, tramvaji shtrihet përgjatë një korridorit të veçantë të	293 140	2030	1	Komuna		

		ndarë nga rruga. Kryqëzimet janë planifikuar në të njëjtin nivel me semaforë. Sigurimi i një lidhjeje të re të tramvajit në pjesën jugore të Prishtinës do të sigurojë një lidhje të re me kapacitet të lartë të transportit publik në qytet, i cili do të përmirësojë atraktivitetin e transportit publik dhe do të ndihmojë në zgjidhjen e problemeve të mbingarkesës së komunikacionit në qytet.						
P.3a	Rehabilitimi i sistemit 'LRT' – shërbime të rregullta (Fushë Kosovë - Prishtinë - Podujevë)	Krijimi i një shërbimi të rregullt të transportit publik "mbi shina" (Light Rapid Transit – LRT) ndërmjet Fushë Kosovës - Prishtinës - Podujevës. Masa do të krijojë shërbim të ri të kapacitetit të lartë në Prishtinë dhe në zonat përreth me komoditet dhe besueshmëri të përmirësuar, përmes një shërbimi të ndarë të transportit publik.	Projekti i financuar nga një tjetër autoritet	2030	1	Infrakos		
P.3b	Rehabilitimi i sistemit 'LRT' – zgjerim nëpër Prishtinë	Rindërtimi i binarëve të hekurudhës në të gjithë qytetin për të lehtësuar prezantimin e shërbimeve të transportit publik "mbi shina" (Light Rapid Transit – LRT). Masa do të krijojë shërbim të ri me kapacitet të lartë në Prishtinë dhe në zonat përreth me komoditet dhe besueshmëri të përmirësuar, përmes një shërbimi të ndarë të transportit publik.	Projekti i financuar nga një tjetër autoritet	2030	1	Infrakos		
P.3c	Rehabilitimi i sistemit 'LRT' – zgjerimi deri tek aeroporti	Rindërtimi i binarëve të hekurudhës dhe zgjerimi nga Fushë Kosova deri te Aeroporti i Prishtinës. Masa do të krijojë një lidhje të re me kapacitet të lartë në Prishtinë me komoditet të përmirësuar dhe besueshmëri të lartë të shërbimit, përmes një lidhjeje të ndarë të transportit publik.	Projekti i financuar nga një tjetër autoritet	2030	1	Infrakos		
P.4	Rindërtimi i vendndaljeve të autobusëve	Përmirësimet e vendndaljeve dhe të kabinave të autobusëve (përfshirë ofrimin e kabinave të reja, rindërtimin e vendndaljeve të autobusëve (rindërtimi i rrugës, anësorëve të shtegut/trotuarit, etj.)). Masa do të rrisë cilësinë e sistemit të transportit publik, duke përfshirë qasje më të mirë në vendndalje të cilat do të tërheqin më shumë pasagjerë.	166 383	2026	2	Komuna	<p>Kjo masë përfshinë një numër të lokacioneve në Prishtinë. Prandaj, në fillim të kësaj mase duhet të bëhet studimi i fizibilitetit për të përcaktuar zonat/lokacionet prioritare ku do të zbatohen masat.</p> <p>Masat duhet të ndërlihen në mënyrë të veçantë me preferencat e transportit publik të masa e udhëkryqeve kryesore dhe masat kryesore të autobusëve në masat prioritare për autobusë në rrugët kryesore në qendër të qytetit.</p>	

P.6	Përmirësimi flotës së autobusëve	Përqendrimi në blerjen e flotës së re të autobusëve, ku preferohen autobusët elektrik me norma të ulëta të emetimit. Autobusët do t'u ofrojnë udhëtarëve një transport publik të rehatshëm dhe të besueshëm, i lehtë për t'u përdorur dhe i përshtatshëm edhe për njerëzit me aftësi të kufizuara.	7 394 283	2026	4	Komuna		
P.7	Përmirësimi i Rregullimit dhe Monitorimit të Shërbimeve të Taksive duke preferuar automjetet elektrike	Masa organizative për të trajtuar problemin e vazhdueshëm të taksive të paligjshme që veprojnë në të gjithë qytetin. Taksitë e paligjshme do të eliminohen dhe të gjithë shoferët e taksive zyrtare do të kenë kushte të barabarta operimi. Automjetet elektrike të taksive do të favorizohen për të përmirësuar mjedisin e qytetit.	55 000	2026	5	Komuna		
Q.4	Mbështetja e automjeteve elektrike për transportin publik dhe automjetet e taksive	Qyteti do të ofrojë mbështetje financiare, organizative ose tatimore për kompanitë e transportit që do të miratojnë përdorimin e automjeteve elektrike. Masa do të ndihmojë në përmirësimin e mjedisit të qytetit, sidomos të cilësisë së ajrit në qytet duke reduktuar emetimet nga automjetet.	100 000	2027	3	Komuna		
Q.6	Koordinatori i mobilitetit të qëndrueshëm	Koordinimi dhe menaxhimi i zbatimit të "Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm në Qytetin e Prishtinës" për të arritur qëllimet dhe vizionin e strategjisë së PMQU-së, sidomos përmirësimin e situatës së komunikacionit në Prishtinë, duke përfshirë mjedisin dhe duke e bërë qytetin më tërheqës.	275 000	2026	5	Komuna		
C.11 .5a	Rruga kryesore - Pjesa perëndimore e Unazës Qendrore	Pjesë e PRRU të Lakrishtes. Sipas këtij plani, profili i rrugës A-A ka gjerësinë 33.0 m. Lidhja e re/rruga e re do të krijojë kapacitete të reja dhe do të sigurojë një rrugë lidhëse më të sigurt për shoferët.	1 492 737	2026	3	Komuna		

Shënim: Teksti në ngjyrë të kuqe - Rrugët të cilat varen nga zhvillimi i planifikuar i zonës. Ndërtimi i këtyre rrugëve/lidhjeve kushtëzohet nga zhvillimi i zonës.