



Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova



Komuna e Vitisë



Plani i mobilitetit urban për Komunën e Vitisë

**Plani i mobilitetit urban
për komunën e Vitisë
2016-2020**

Falënderimet

Ky plan është përgatitur nga grupi punues i komunës së Vitisë, në bashkëpunim të ngushtë me grupin koordinues dhe me mbështetjen e konsulentëve profesional dhe zyrtarëve të projektit DEMOS.

Projekti DEMOS zbatohet nga organizata Helvetas-Swiss Intercooperation dhe financohet nga Zyra Zvicerane për Bashkëpunim (SCO).

Grupi punues dhe koordinues për hartimin e planit të mobilitetit në komunën e Vitisë, kanë bërë analizën e gjendjes në terren dhe kanë propozuar planin e mobilitetit me qëllim të përmirësimit të çasjes dhe lëvizjes së lirë për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Grupi Punues

- 1. Bushat Zuka, kryesues i grupit**
- 2. Alban Sokoli, anëtar**
- 3. Bulent Zenuni, anëtar**

Grupi Kordinues

- 1. Hasan Aliu, nënkryetar i komunës së Vitisë**
- 2. Naim Pira, kryesues i Kuvendit Komunal Viti**
- 3. Nexhmedin Jakupi, drejtor i Drejtorisë për Shërbime Publike**
- 4. Qahil Sinani, drejtor i Drejtorisë për Arsim**
- 5. Ibrahim Rama, drejtor i Drejtorisë për Financa, Ekonomi dhe Zhvillim**

Ekipi përkrahës nga projekti DEMOS

- 1. Mevlan Bixhaku - ekspert lokal për mobilitet, Ekoinvest/DEMOS**
- 2. Mentor Rexhepi - ekspert lokal për financa, Recura Financials/DEMOS**
- 3. Erëmira Salihu- zyrtare e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation**
- 4. Majlinda Jupolli zyrtare e projektit DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation**

Tabela e përmbajtjes

1. FUSHËVEPRIMI I PLANIT	5
1.1. Profili i komunës nga këndvështrimi i mobilitetit	5
1.2. Parimet bazë të planeve dhe dokumenteve komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës...	6
1.3. Korniza ligjore	7
2. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE.....	9
2.1. Siguria në trafik.....	9
2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal.....	11
2.3. Trafiku për këmbësorë	11
2.4. Trafiku për çiklist.....	13
2.5. Parkimi.....	13
2.6. Transporti kolektiv (Publiko-privat).....	14
2.7. Ngarkesa e trafikut	15
2.8. Infrastruktura rrugore për persona me nevoja të veçanta	16
3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE	17
3.1. Elementet e vizionit.....	17
4. PLANI I MOBILITETIT URBAN	20
4.1. Siguria në trafik në afërsi të shkollave	20
4.2. Sinjalizimi në trafik.....	23
4.3. Rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe.....	24
4.4. Dislokimi i parkingjeve dhe krijimi i hapësirës për lëvizje të lirë në sheshin “Nijazi Azemi”	25
4.4.1. Caktimi i parkingjeve.....	28
4.5. Trotualet për lëvizje të këmbësorëve	28
4.6. Shtigjet për çiklist	30
4.6.1. Krijimi i shtigjeve për çiklist.....	30
4.7. Transporti kolektiv	32
4.5.1. Përcaktimi i vendndaljeve për autobusë.....	32
4.8. Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta.....	33
5. PLANI I VEPRIMIT.....	35
6. PLANI FINANCIAR 2016 - 2020.....	36
6.1. Kapacitetet buxhetore të komunës	36
6.2. Investimet	39
6.3. Mirëmbajtja.....	41
7. PLANI I MONITORIMIT	45
SHTOJCAT	46

1. FUSHËVEPRIMI I PLANIT

Plani i mobilitetit urban është plan strategjik lidhur me fushën e trafikut dhe ka për qëllim përmirësimin dhe harmonizimin e nevojave për lëvizje për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Duke marrë parasysh rritjen e vullshme të shkallës së motorizimit, infrastrukturën rrugore jo funksionale, sigurinë e pamjaftueshme për lëvizje të pamotorizuara dhe kushtet mjedisore, atëherë zhvillimi i një plani të mobilitetit urban nuk mund të kuptohet vetëm si një objektiv i thjeshtë, por si prioritet.

Plani i mobilitetit mbështetet në planet aktuale të zhvillimeve komunale, mirëpo është shumë më i detajuar dhe më specifik në fushën e trafikut dhe transportit në përgjithësi.

Qëllimi i planit të mobilitetit urban është krijimi i një sistemi të qëndrueshëm të sistemit të transportit dhe lëvizjeve tjera (lëvizjeve të motorizuara dhe të pamotorizuara) me qëllim të:

- Sigurimit të qasjes sa më të lehtë për lëvizjet ditore dhe shërbime të tjera,
- përmirësimin të shkallës së sigurisë,
- zvogëlimin të ndotjes së ambientit,
- rritjes së efikasitetit dhe ekonomicitetit gjatë transportit të njerëzve dhe të mallrave,
- rritjes së atraktivitetit dhe cilësisë së mjedisit urban.

Përfshirja e qytetarëve dhe pjesëmarrësve tjerë në hartimin e planit të mobilitetit është një ndër principet themelore. Përfshirja dhe mendimet e tyre janë kontribut i rëndësishëm, sepse ndërlidhen me nevojat e biznesit, organizimin dhe dinamikën e qytetit si dhe me cilësinë e jetesës.

1.1. Profili i komunës nga këndvështrimi i mobilitetit

Popullsia

Popullsia në komunën e Vitisë sipas publikimit të Entit të Statistikave të Kosovës¹, është 46,987 banorë. Pjesa më e madhe e popullsisë apo 42,063 banorë jetojnë në fshatra ndërsa 4,924 banorë jetojnë në qytet.

Pozita gjeografike

Komuna e Vitisë gjendet në pjesën juglindore të Kosovës, respektivisht është e përfshirë në rajonin e Anamoravës me një sipërfaqe prej 297 km². Pozita e mirë gjeografike në të cilën shtrihet komuna e Vitisë i mundëson lidhje të mira me qendrat e tjera të Kosovës dhe të rajonit.

Qyteti shtrihet në një fushëgropë të gjerë. Ka kushte të mira për bujqësi dhe njihet si qytet agro-industrial. Në veri-lindje kufizohet me komunën e Gjilanit, në perëndim me komunën e Ferizajt, në jug-perëndim me komunën e Kaçanikut dhe krejtësisht në jug-lindje me ish Republikën Jugosllave të Maqedonisë. Komuna e Vitisë lidhjet e komunikacionit rrugor automobilistik i ka kryesisht me qytetet e Gjilanit dhe Ferizajt, të cilët i ka në largësi të barabartë prej 21 km.

¹ Enti i Statistikave të Kosovës, 2011

Qendra komunale e Vitisë ka një specifikë të veçantë, sepse ndodhet në mesin e të gjitha fshatrave të saj dhe distanca më e largët nga qendra komunale është vetëm 12 km. Gjithashtu, struktura e qendrave institucionale është e rregulluar me qasje të mirë si p.sh. shtëpia e shëndetit ndodhet afër qendrës për punë sociale. Gjykata dhe Policia në rrugën “Adem Jashari”, ndërtesa e komunës, Shtëpia e Kulturës dhe shumë shërbime institucionale gjenden në qendër të qytetit.

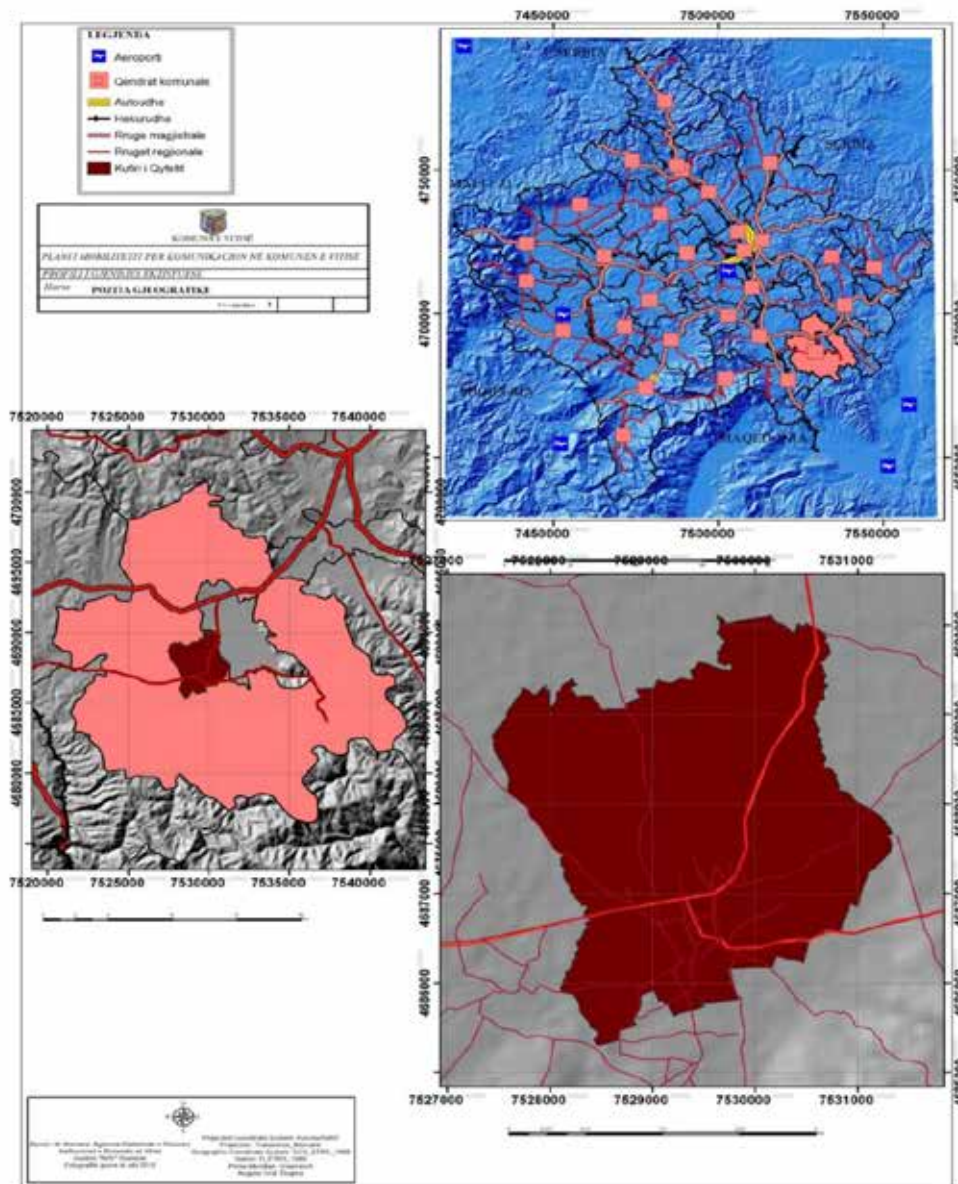


Fig.1: Pozita gjeografike e komunës së Vitisë

1.2. Parimet bazë të planeve dhe dokumenteve komunale dhe objektivat e përgjithshme të komunës

Komuna e Vitisë ka miratuar Planin Zhvillimor Komunal (PZHK), Planin Zhvillimor Urban (PZHU), si dhe Planin Rregullues Urban (PRRU) për zonën “Qendër, Lumi dhe Zonën Jugore”, dhe për “Zonën Veriore”. Në secilin prej këtyre dokumenteve është trajtuar problemi i komunikacionit dhe mobilitetit në përgjithësi, gjithashtu është bërë edhe planifikimi i rrugëve, shtigjeve për çiklist dhe llojet e ndryshme të transportit. Në kuadër të këtyre planeve janë trajtuar edhe vendndaljet e autobusëve dhe parkingjet për lokalitete të ndryshme.

Në vijim janë paraqitur disa nga objektivat komunale të cilat janë paraparë në kuadër të këtyre planeve të cilat e trajtojnë hapësirën në përgjithësi:

Objektivat sipas PZHK-së:

- Mbështetja me infrastrukturë teknike të zhvillimit policentrik dhe lehtësim të qasjes së nënqendrave,
- Ndërtimi i infrastrukturës që do të ofrojë siguri dhe rregullim të komunikacionit urban dhe ndër-urban,
- Zhvillimi i infrastrukturës funksionale të projektuar në qytet,
- Vendosja e pikës monitoruese të ajrit në vendet më të frekuentuara nga komunikacioni në Viti;
- Ndërtimi i shtigjeve për çiklistë dhe këmbësorë për gjatë rrugëve Viti – Sodovinë e Jerlive, Viti –Pozheran dhe Viti-Kllokot;
- Ndërtimi i shiritave të gjelbër për gjatë gjitha rrugëve.

Objektivat sipas PZHU-së:

- Trajtimi i rrugëve unazore me përmbajtje përcjellëse,
- Përmirësimi i rrjetit rrugor me infrastrukturë përcjellëse,
- Siguria dhe rregullimi i transportit urban,
- Përrjashtimi i trafikut të rëndë nga zona qendrore urbane,
- Inkurajimi i ndërlidhjes dhe depërtueshmërisë në mes të rrugëve,
- Përparimi i infrastrukturës dhe menaxhimit të transportit urban,
- Projektimi i rrugëve të cilat i përshtaten kërkesave të këmbësorëve, duke qetësuar trafikun me zgjerimin e trotuareve apo me kufizimin e qarkullimit të automjeteve,
- Planifikimi i vendparkimeve për një numër optimal të veturave,
- Sigurimi i një sistemi ambientalisht të qëndrueshëm të lëvizjes duke dekurajuar përdorimin e automjeteve private dhe duke inkurajuar ecjen dhe çiklizmin.

1.3. Korniza ligjore

Plani i mobilitetit urban për komunën e Vitisë, është dokument i cili duhet të promovojë interesat e përbashkëta të banorëve të Vitisë, për lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, për përmirësimin e cilësisë së jetës, krijimin e ambientit të pastër dhe të shëndoshë mjedisor dhe social.

Plani i mobilitetit urban për komunën e Vitisë bazohet në kornizën ligjore në fuqi në Kosovë, si dhe parimet dhe konventat ndërkombëtare të cilat janë të ndërlidhura me mobilitetin e qëndrueshëm urban, si:

- Ligji Nr. 02/L-70 për sigurinë në komunikacionin rrugor.
- Ligji nr. 2004/1 dhe Ligji Nr. 04/L-179, 16 maj 2013 për transportin rrugor,
- Ligji Nr. 2003/11 për rrugët,
- Ligji Nr. 03/L-040 për vetëqeverisje lokale,
- Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë
- Ligjin Nr. 2012/04-L-174 për planifikim hapësinor
- Ligji nr. 03/l-160 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja
- Ligji nr. 03/l-025 për mbrojtjen e mjedisit

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

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

Ligji për Planifikim Hapësinor, ka për qëllim rregullimin e të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me planifikimin hapësinor dhe urban. Në kuadër të këtij ligji, planifikimi hapësinor duhet t'i respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe ta përkrahë zhvillimin e qëndrueshëm, po ashtu duhet t'i përkrahë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse dhe duhet t'i përfshijë të gjitha palët e interesuara dhe komunitetet.

Sipas Ligjit për Planifikim Hapësinor, parashikohet që ekspertiza profesionale të integrohet në sistemin e planifikimit duke e themeluar komisionin e ekspertëve të planifikimit (në nivel lokal). Në Kosovë ekzistojnë dy nivele të planifikimit (kombëtar dhe lokal) dhe llojet e planeve janë: plani hapësinor i Kosovës, planet hapësimore për zona të posaçme, plani zhvillimor komunal, plani për zhvillim urban dhe planet rregulluese urbane.

Ligji për mbrojtjen e mjedisit përkufizon, shfrytëzimin racional të resurseve natyrore dhe kufizimin e ndotjes së mjedisit, parandalimin e dëmtimit, rehabilitimin dhe përmirësimin e mjedisit të dëmtuar, përmirësimin e kushteve mjedisore, që lidhen me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut.

Ligji për vetëqeverisjen lokale përkrahë bazën ligjore për një sistem të qëndrueshëm të vetëqeverisjes lokale në Republikën e Kosovës si dhe përcakton funksionet, kompetencat, të drejtat dhe detyrat e tyre si dhe të organeve përkatëse.

Në kuadër të Ligjit për vetëqeverisje lokale, janë caktuar të drejtat në nivel lokal, si e drejta për:

- zhvillimin lokal ekonomik;
- planifikimin urban dhe rural;
- shfrytëzimin e tokës dhe zhvillimin;
- zbatimin e rregulloreve të ndërtimit dhe standardeve për kontrollimin e ndërtimit;
- mbrojtjen e mjedisit lokal;

2. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE

Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese në trafik, në komunën e Vitisë janë trajtuar problemet kryesore nga fusha e trafikut dhe transportit.

Nuk ka të dhëna të kompletuara mbi kushtet e tërë rrjetit për të ofruar një pasqyrë objektive të kushteve të rrjetit rrugor në komunën e Vitisë. Pas daljes në terren dhe analizës së pjesëve kryesore të rrugëve dhe udhëkryqeve, është evidentuar se disa pjesë të rrugëve kanë nevojë për mirëmbajtje dhe rehabilitim. Këto rrugë për momentin mirëmbahen me fonde të kufizuara, sidomos mirëmbajtja e sinjalizimit të rrugëve. Mund të pritet, që gjendja e tyre të përkeqësohet shumë shpejt dhe të ulët shkalla e sigurisë rrugore, nëse në vitet e ardhshme nuk vihen në dispozicion fonde të mjaftueshme për këtë qëllim.

2.1. Siguria në trafik

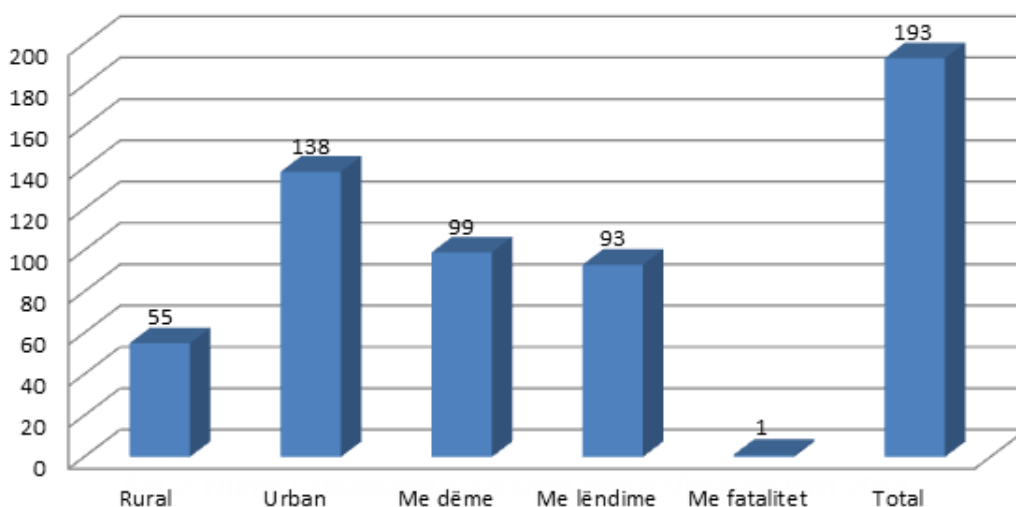
Sipas të dhënave zyrtare të Policisë së Kosovës (Stacionit Policor në Viti), siguria në trafik është relativisht e kënaqshme, por në tentativë për rritje të mëtejme të shkallës së sigurisë në trafik. Me qëllim të rritjes së shkallës së sigurisë, vëmendje e veçantë i është kushtuar më tepër pjesëve të rrugës, respektivisht pikave të cilat konsiderohen me rrezikshmëri më të lartë, sidomos në afërsi të shkollave, kulteve (objekteve) fetare, palestrave sportive, çerdheve si dhe pikave më të frekuentuara. Në afërsi të këtyre objekteve përpos sinjalizimeve adekuate, në disa raste janë vendosur edhe pengesa në rrugë për qetësimin e trafikut, të ashtuquajtura (policë të shtrirë), me qëllim që të rritet siguria për këmbësorë në trafik.

Gjithnjë, duke u bazuar në të dhënat e Policisë së Kosovës, numri i përgjithshëm i aksidenteve në komunën e Vitisë gjatë vitit 2014, është 193 aksidente. Prej tyre, 99 kanë qenë aksidente vetëm me dëme materiale dhe 1 me fatalitet. Ndërsa, sipas lokacionit ku kanë ndodhur, në pjesët urbane janë shkaktuar 138 aksidente, ndërsa në pjesët rurale 55 aksidente.

Numri i përgjithshëm i aksidenteve dhe llojet e aksidenteve gjatë vitit 2014 në komunën e Vitisë janë dhënë në Fig.2².

² Burimi: Policia e Kosovës, Stacioni i Policisë në Viti

Nr. i aksidenteve 2014



Me qëllim të përshkrimit sa më të detajuar të pikave me rrezik potencial për shkaktimin e aksidenteve në vijim janë paraqitur disa vende të cilat konsiderohen me rrezik për këmbësorë (Fig.3).

Fig.3 (a-j): Identifikimi i pikave të rrezikut në pjesët e rrugëve në komunën e Vitisë

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal



a) Pjesa e rrugës, Sadovinë



b) Rruga e Sllatinës, Viti



c) Udhëkryqi i Pozhoranit, Viti



e) Pjesa e rrugës, Ramnishtë



f) Pjesa e rrugës, Ramjan



g) Pjesa e rrugës, Radivojcë



h) Pjesa e rrugës, Pozhoran



i) Pasqyra, Viti



j) Pjesë të rrugës, Gërmovë

Pas një periudhe kohore, aplikimi i sinjalistikës rrugore në komunën e Vitisë ka filluar sërish nga viti 2003 me sinjalizimin vertikal, me qëllim që të përfshihet i tërë territori i komunës së Vitisë.

Në fillim janë vendosur emërtimet e të gjitha vendbanimeve, pastaj janë hartuar edhe projektet për udhëtregues me distanca të parapara, por gjithherë buxheti komunal ishte i kufizuar dhe nuk ka qenë e mundur që të përmbushen nevojat e sinjalizimit të përgjithshëm.

Gjendja ekzistuese e sinjalizimit rrugor në komunën e Vitisë është si në vijim:

- Rreth 70% e qytetit të Vitisë është i pajisur me sinjalizim vertikal, ndërsa rreth 30% me sinjalizim horizontal,
- Fshatrat Pozheran, Skifteraj, Smirë, Kabash, Beguncë dhe Sllatinë, janë të pajisura me rreth 60% të sinjalizimit vertikal, ndërsa me atë horizontal me vetëm 20%.

Problem mjaft i theksuar është sinjalistika përkatëse për transportin publik, respektivisht nuk janë të shënuara vendndaljet për autobus, me ç'rast në të shumtën e rasteve ndaljet bëhen pa kurrfarë sigurie në rrugë.

2.3. Trafiku për këmbësorë

Sipërfaqet për lëvizje të këmbësorëve në qytetin e Vitisë janë relativisht të kënaqshme. Përpos trotuareve, në zonën më atraktive të qendrës së qytetit janë sipërfaqet me gjerësi të mjaftueshme të cilat mundësojnë lëvizje grupore. Ndërsa, ndarjet fizike nga pjesa e rrugës në të cilën lëvizin automjetet mundësojnë lëvizje të lirë dhe të sigurt.

Nga ana tjetër, në zonat periferike të qytetit të Vitisë dhe ato rurale mungojnë trotuaret dhe bankinat e rrugës, ashtu që gjendja në disa pjesë të rrugës konsiderohet me rrezikshmëri mjaft të lartë. Gjendja ekzistuese e trotuareve në komunën e Vitisë është dhënë në tabelën e mëposhtme:

Qyteti/Fshati	Siperfaqet e trotuareve (m ²)
Viti	8.000.00 m ²
Pozheran	8.000.00 m ²
Smirë	4.000.00 m ²
Beguncë	4.500.00 m ²
Radivojcë	2.000.00 m ²
Novosellë	1.330.00 m ²
Sllatinë e Epërme	4.000.00 m ²
Sadovinë e Qerkezve	1.300.00 m ²
Gërmovë	500.00 m ²
Dobresh	4.500.00 m ²
Kabash	1.000.00 m ²
Ramnishtë	3.500.00 m ²

Tabela 1. Gjendja ekzistuese e trotuareve në komunën e Vitisë

Në të gjitha rastet, trotualet janë në nivel të ngritur kundrejt rrugës, por të gjithë janë të ndërtuar bri rrugës pa pasur pjesën e bankinës, apo ndonjë ndarje tjetër fizike me rrugët.

Mungesa e pjerrinave dhe përshtatja e trotuareve për personat me nevoja të veçanta është një nga problemet e evidentuara.

Pas matjeve të realizuara në terren, për karakteret e ndryshme të rrugës, gjendja ekzistuese e trotuareve dhe sipërfaqeve tjera për lëvizje të këmbësorëve është dhënë në Fig.4.



Fig.4. Gjendja e trotuareve në kategori të ndryshme të rrugëve në komunën e Vitisë

2.4. Trafiku për çiklist

Megjithëse komuna e Vitisë ka një konfiguracion mjaft të përshtatshëm të terrenit për zhvillimin e çiklizmit, një formë e tillë e lëvizjes nuk është promovuar aq sa duhet. Në kuadër të Planit Zhvillimor Komunal është paraparë krijimi i shtigjeve për çiklist, por ende nuk është arritur që të ndërtohet as edhe një metër shteg për çiklist.

2.5. Parkimi

Gjendja aktuale e parkingjeve në qytetin dhe vendbanimet e Vitisë, është relativisht e kënaqshme, duke pasur parasysh vendimin e Kuvendit Komunal të Vitisë me Nr. 01-013/2886 të datës 13.06.2008 për rregullimin e komunikacionit në qytetin e Vitisë.

Nga ky vendim janë krijuar parkingjet publike me pagesë dhe pa pagesë. Në qendër të qytetit parkingjet janë vendosur përgjatë rrugëve "Adem Jashari" dhe Rr. "Xhemajl Ademi" dhe numri i tyre është 161 vend-parkime me pagesë prej të cilave 2 (dy) janë të rezervuara për personat me nevoja të veçanta.

Vendparkingjet për automjete janë të vendosura edhe në rrugët: "Rruga e Preshevës", rruga "UÇK", "Brigada 173".

Gjithashtu për nevoja të shërbimeve "TAXI" me 4+1, janë të rezervuara parkingjet në rrugët: "Adem Jashari", "Rruga e Preshevës", "2 Korriku" dhe "Isa Boletini".

Përpos parkingjeve publike, në qytetin e Vitisë janë tri parkingje private me pagesë. Dy lokacione të parkingjeve private janë të vendosura në rrugën "28 Nëntori" dhe një parking në rrugën "Hoxhë Jonuzi".

Përpos parkingjeve publike dhe atyre private, në afërsi të objekteve afariste janë të vendosura parkingjet e bizneseve, kryesisht për nevoja të bizneseve të "Viva-Fresh", "Mediteran", "ETC". Gjithashtu, edhe institucionet tjera publike si shërbimi ambulantor, Gjykata, Policia, Posta, Institucionet komunale etj. kanë parkingjet të cilat janë dedikuar për shërbimet e këtyre institucioneve.

Gjendja ekzistuese e parkingjeve dhe forma e tyre në qytetin e Vitisë është dhënë në tabelën 2.

Parkingjet publike për shërbime të qytetarëve		
Rruga	Forma e parkimit	Nr. i vendeve për parkim
Adem Jashari	Nën këndin 60°	161 + 2 vend parkime për persona me nevoja të veçanta
Xhemajl Ademi	Nën këndin 60°	
Rruga e Preshevës	Gjatësor	-
UÇK-së	Gjatësor	-
Brigada 173	Gjatësor	-
Parkingjet për shërbime TAXI (4+1)		
Adem Jashari	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Rruga e Preshevës	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
2 Korriku	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Isa Boletini	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Parkingjet private		
28 Nëntori (parkingje)	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Hoxhë Jonuzi	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Parkingjet institucionale		
Kuvendi Komunal i Vitisë	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Policia e Kosovës	Nën kënd 90° dhe gjatësore	
Gjykata themelore-dega Viti	Nën kënd 90° dhe gjatësore	

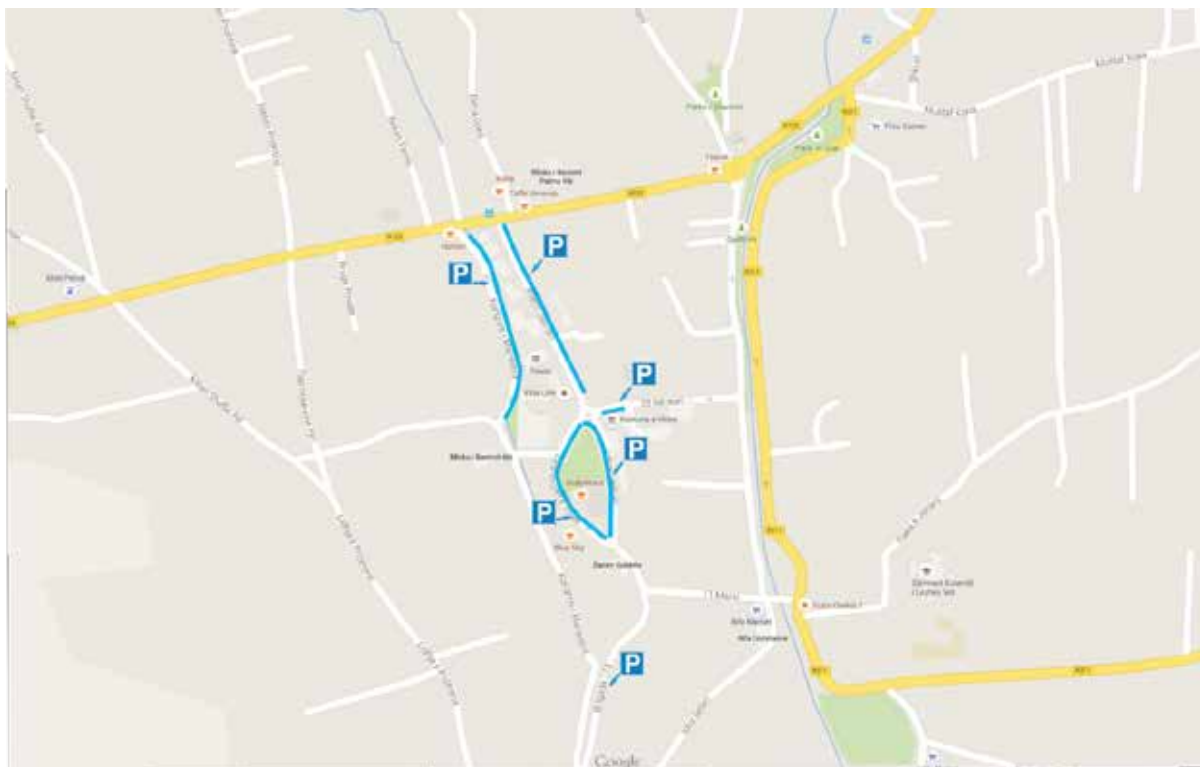


Fig.5. Lokacionet e parkingjeve në qytetin e Vitisë

2.6. Transporti kolektiv (Publiko-privat)

Menjëherë pas vitit 1999 në komunën e Vitisë, transporti publik ishte organizuar përmes dy kompanive publike për transportin publik, me ato mjete që kishin mbetur nga N.T.P. “Kosovatransi” Ferizaj dhe Gjilan, deri në privatizimin e këtyre kompanive, pastaj në mënyrë graduale filluan që të operojnë edhe transportuesit privat.

Sot, në komunën e Vitisë operojnë nëntë kompani të transportit publik, të cilat mbulojnë të gjithë territorin e komunës së Vitisë.

Transporti publik me autobus, organizohet në disa forma dhe atë: transport ndërkombëtar, transport ndërrurban dhe transport urbano-periferik.

Këto kategori janë të ndara edhe sipas menaxhmentit, ku transporti ndërkombëtar dhe ndërrurban menaxhohet nga Ministria e Infrastrukturës, kurse transporti urbano-periferik menaxhohet nga komuna e Vitisë.

Sa i përket linjave ndërkombëtare nga Vitia, në funksion janë linjat e rregullta me qytetin e Shkupit dhe linjat transite me Nishin dhe Beogradin, si dhe linjat sezonale për bregdetin shqiptar.

Në kuadër të linjave ndërrurbane, linjat me qytetin e Ferizajt janë shumë të rregullta dhe operojnë me dy operatorë. Me qytetin e Gjilanit është vetëm linja e kontraktuar për transportin e nxënësve dhe studentëve, ndërsa me qytetin e Prishtinës edhe pse para lufte kanë qenë dy linja të rregullta tani nuk ekziston asnjë linjë direkte.

Transporti urbano-periferik është mjaft mirë i organizuar, ku përfshihen të gjitha vendbanimet e komunës së Vitisë, me përjashtim të atyre vendbanimeve me pozita malore ku nuk mund të organizohet ky lloj i transportit.

2.7. Ngarkesa e trafikut

Për verifikimin e saktë të gjendjes ekzistuese të një pjese të rrugës, duke përfshirë këtu edhe format dhe nivelet e ndryshme të kryqëzimeve është e nevojshme njohja e jolinearitetit të qarkullimit, respektivisht ngarkesa e trafikut.

Për nevoja praktike, karakteristikat e jolinearitetit kohorë të qarkullimit të automjeteve në periudha të ndryshme kohore janë të rëndësishme së veçantë. Periudha dhe zgjatja e numërimit varet nga qëllimet dhe mënyra e planifikimit. Rezultatet më të mira do të fitohen kur numërimi të bëhet përmes numëruesve automatik, në periudha më të gjata kohore (12 ose 24 orë në tërësi).

Në mungesë të kohës dhe kufizimeve tjera, për nevoja të ngarkesës së trafikut në komunën e Vitisë, është bërë numërimi manual.

Janë përpiluar edhe formularët e numërimit, në të cilët është bërë ndarja e intervaleve kohore 15 minutëshe dhe ndarja e mjeteve varësisht nga struktura.

Është zgjedhur një ditë karakteristike brenda javës (një ditë më e ngarkuar), dhe matjet janë realizuar në periudha të ndryshme kohore brenda ditës: nga ora 7.00-8.00 dhe nga ora 12.00-13.00.

Me qëllim të mbledhjes së të dhënave për fluksin e automjeteve në qytetin e Vitisë, janë zgjedhur katër pika karakteristike, në të cilat është bërë matja e numrit të automjeteve në rrugë dhe në hyrje të udhëkryqeve. Përpos automjeteve motorike, me qëllim të caktimit të strukturës së qarkullimit, janë bërë edhe matjet e numrit të këmbësorëve dhe biçikletave të cilat qarkullojnë brenda orës.

Pikat karakteristike, në të cilat janë bërë matjet e fluksit të qarkullimit janë dhënë në fig. 6.



Fig.6. Pikat karakteristike në të cilat janë bërë matjet e fluksit të qarkullimit

Rezultatet e ngarkesës së trafikut në udhëkryqe dhe pjesë të rrugës janë dhënë në Fig. 7.

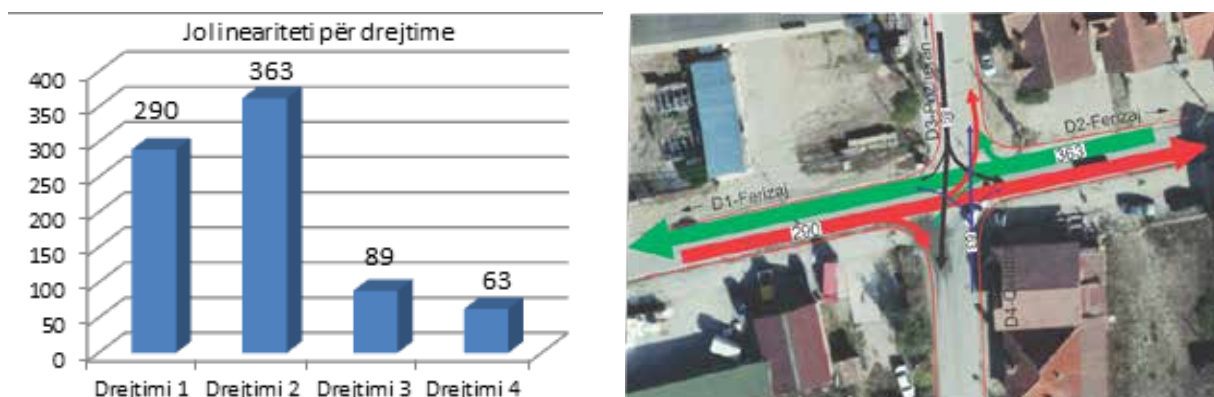
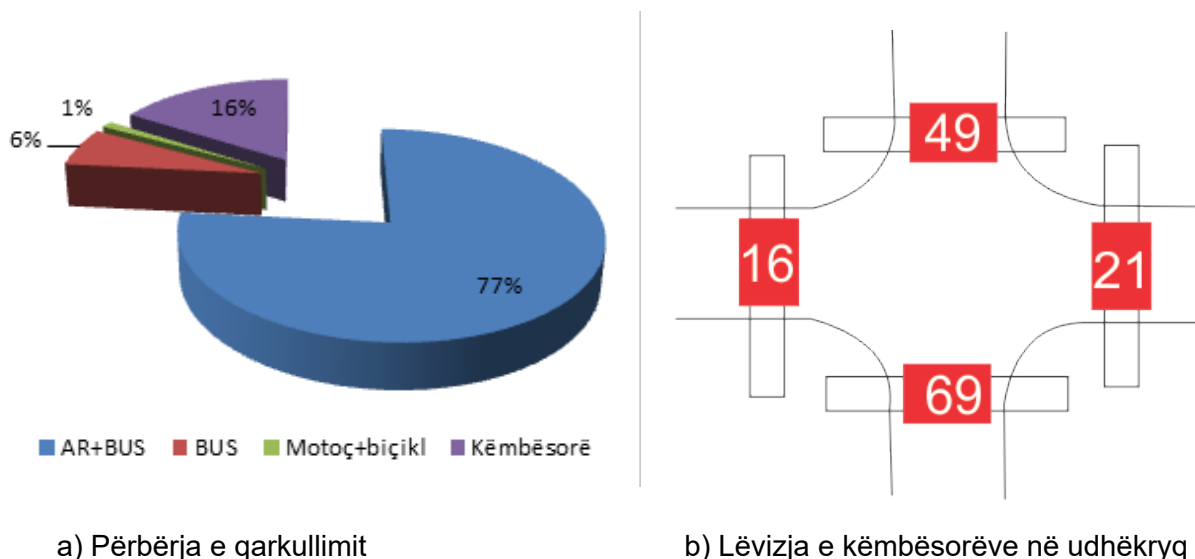


Fig. 7: Ngarkesa e trafikut



a) Përbërja e qarkullimit

b) Lëvizja e këmbësorëve në udhëkryq

Fig. 8: Struktura e qarkullimit

Sa i përket strukturës së qarkullimit, me rreth 77% dominojnë automjetet e udhëtarëve, ndërsa automjetet e rënda dhe autobusët përbëjnë rreth 16%. Nga lëvizjet e pamotorizuara, lëvizjet kryesisht realizohen duke ecur këmbë (6% këmbësorë) dhe vetëm 1% e lëvizjeve realizohen me biçikleta (Fig. 8)

2.8. Infrastruktura rrugore për persona me nevoja të veçanta³

Një sfidë e vazhdueshme që e vështirëson kërkimin në këtë fushë, është mungesa e të dhënave të sakta për personat me nevoja të veçanta. Të dhënat lidhur me personat me nevoja të veçanta janë të mangëta, jo të standardizuara dhe jo të kategorizuara sipas gjinisë, moshës, kategorisë së aftësisë së kufizuar, kohës së gjendjes, etj. Të dhënat ekzistuese nuk mundësojnë një analizim më të detajuar të këtij grupi për shkak të numrit të kufizuar të përfaqësimit në përmbledhjen e të dhënave zyrtare. Gjithashtu mungesa e një qasjeje të standardizuar për mbledhjen e të dhënave nuk jep mundësi për informata të nevojshme.

³ "Persona me nevoja të veçanta" në këtë plan i referohet personave me aftësi të kufizuar siç është e përcaktuar me Ligj, si dhe personave të tjerë me nevoja të veçanta (si p.sh. prindërve me karroca, të moshuarve, fëmijëve, çiklistëve, etj.)

Megjithëse, Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, ka nxjerr një udhëzim administrativ me anë të të cilit obligohet rregullimi i kushteve teknike dhe mënyra e sigurimit të qasjes së papenguar, lëvizjes, qëndrimit dhe punës së personave me nevoja të veçanta, prapë se prapë në komunën e Vitisë nuk janë plotësuar këto kushte.

Mungesa e pjerrinave, lartësia e trotuareve, respektivisht guri skajor në afërsi të vendkalimeve për këmbësorë nuk i plotëson kushtet për këtë kategori të njerëzve.

Vlen të theksohet se në komunën e Vitisë, për nevoja të njerëzve me nevoja të veçanta, janë vendosur dy vendparkime në rrugën “Adem Jashari”.

3. VIZIONI - OBJEKTIVAT STRATEGJIKE

Trafiku dhe transporti ndikojnë dukshëm në jetën e përditshme të qytetarëve të Vitisë. Kërkesa për lëvizje, përpos që është nevojë jetësore, është gjithashtu edhe rekreacion.

Plani i mobilitetit urban, do të ofrojë zgjidhje të problemeve të trafikut dhe do të mundësojë në mënyrën më të mirë të mundur lëvizje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Bazuar në gjendjen ekzistuese, të përshkruar në kapitullin e dytë, ku janë identifikuar problemet të cilat ndërlidhen me shkallën e sigurisë, strukturën e qarkullimit, funksionalitetin dhe përshtatjen e infrastrukturës rrugore të pjesëmarrësve në komunikacion, është hartuar strategjia, respektivisht vizioni se si do të jetë qyteti i Vitisë në aspektin e mobilitetit.

3.1. Elementet e vizionit

Në përshtatje me vizionet e planeve paraprake (PZHK dhe PZHU), për nevoja të hartimit të planit të mobilitetit, janë marrë në konsideratë elementet e vizionit si në vijim:

- Vizionet e planeve paraprake të qytetit të Vitisë, në të cilat është përshkruar identiteti i qytetit.
- Qasje e lirë dhe e sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, siç janë lëvizjet për në punë, shkollë, objektet e rëndësisë së veçantë, shërbimet e nevojshme ditore etj.
- Siguria në trafik, ku qytetarët duhet të ndihen plotësisht të sigurt gjatë lëvizjes në hapësirat publike, rrugë, sheshe, parqe, vende rekreative etj.
- Ruajtja e ambientit: zhvillimi dhe promovimi i lëvizjeve të pamotorizuara, do të ndikojë në uljen e shkallës së motorizimit dhe mbrojtjen e ambientit.

Prandaj, në bazë të elementeve të vizionit të cekura më lart, lidhur me planin e mobilitetit urban, komuna e Vitisë ka këtë vizion:

VITIA, QYTET ATRAKTIV, FUNKSIONAL DHE I QËNDRUESHËM, qytet i cili siguron qasje të lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Qytet në të cilin sheshet dhe rrugët janë vendtakim dhe atraksion për banorët; me ambient të pastër dhe kushte të mira për jetë të shëndetshme.

Mobiliteti urban është një vizion afatgjatë i çdo komune/qyteti. Arritja e këtij vizioni do të ishte thjeshtë e paimagjinueshme pa objektiva të përcaktuara qartë dhe masa adekuate për arritjen e këtyre hapave për mobilitetin dhe integrimin e qytetit.

Në kuadër të plotësimit të vizionit, për komunën e Vitisë, janë përcaktuar pesë objektiva strategjike kryesore. Secila prej objektivave strategjike shtjellohet në kapitullin pasardhës me anë të politikave përkatëse të cilat do të drejtojnë hartimin e planit të mobilitetit.

Realizimi i vizionit dhe realizimi i planit të mobilitetit urban, mund të arrihet përmes këtyre objektivave:

Objektivi 1 - Rritja e sigurisë në afërsi të shkollave

Pas evidentimit të vendeve në afërsi të shkollave, të cilat konsiderohen me rrezikshmëri të lartë, do të përdoren metodat për qetësimin e trafikut. Në këto vende do të zbatohen kriteret më të avancuara teknike për rritjen e shkallës së sigurisë:

- Pengesat në rrugë (të vendosura sipas kriterëve dhe standardeve teknike),
- Vendosja e sinjalistikës adekuate, në përshtatje me kushtet e lëvizjes në afërsi të shkollave,
- Ndriçimi i vendkalimeve për këmbësorë.

Ndërsa, për shkak të karakterit të rrugës, fluksit të madh të nxënësve dhe moshës së tyre, në fshatin Drobesh, për shkak të rrezikut shumë të madh, është vlerësuar se ka nevojë për masa të kombinuara për qetësimin e trafikut.

- Të mundësohen kushte për një zhvillim të qëndrueshëm të trafikut në të cilin të gjithë qytetarët, e posaçërisht ata të cilët konsiderohen pjesëtarë të rrezikuar në trafik, do të jenë pjesë e sigurisë në trafik,
- Të vendoset një sistem efikas i sigurisë në trafik, në të cilin do të jenë të kyçur të gjitha subjektet (Ministritë, Policia, Drejtoria e rrugëve, organet e pushtetit lokal, sektorët civil, sektori i arsimit etj)
- Adresimi i përgjegjësive për numrin e aksidenteve.

Objektivi 2 - Dislokimi i parkingjeve dhe krijimi i hapësirës për lëvizje të lirë në sheshin “Nijazi Azemi”

Pjesa më atraktive e qytetit të Vitisë, është e stërmbushur me automjete dhe parkingje. Forma e organizimit të tyre ka zënë një pjesë të konsiderueshme të sipërfaqes së sheshit “Nijazi Azemi”.

Me qëllim të krijimit të sipërfaqeve për lëvizje të lira, është analizuar mundësia e krijimit të sheshit “Nijazi Azemi” pa automjete në qendër të qytetit.

Plani synon rikualifikimin urban të të gjithë qendrës së qytetit. Ai synon kthimin e qendrës në hapësirë për lëvizje të lirë të këmbësorëve dhe çiklistëve duke zhvendosur parkimin në sheshin “Nijazi Azemi”.

Objektivi 3 - Rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe dhe përmirësimi i sinjalizimit të trafikut

Rregullimi i sinjalistikës horizontale dhe vertikale do të rregullohet me qëllim të rritjes së shkallës së sigurisë dhe lajmërimit të pjesëmarrësve në trafik për gjendjen në komunikacion.

Përpos vendosjes së shenjave të nevojshme në lokacionet adekuate, rëndësi e veçantë do t'i kushtohet nivelit të informimit.

Pas analizës së kapacitetit në udhëkryqe dhe pikave konfliktuoze, është konstatuar se në kryqëzimin e rrugëve “Lidhja e Prizrenit” dhe “2 Korriku” (Udhëkryqi i Pozhoranit), për shkak të pikave konfliktuoze, sidomos për nevoja të kthimeve majtas nga rruga e Pozhoranit, në orët kulmore krijohen vargje të pritjes dhe ulet siguria në trafik. Prandaj, ky udhëkryq do të analizohet me qëllim të rritjes së kapacitetit dhe sigurisë në udhëkryq.

Objektivi 4- Krijimi i shtigjeve për çiklist

Krijimi i shtigjeve për çiklist është një nga objektivat më të rëndësishme në kuadër të këtij plani dhe ka për qëllim rritjen e përdoruesve të biçikletave në qytetin e Vitisë dhe ndërlidhjen funksionale të shtigjeve për çiklist me fshatrat përgjatë rrugëve rajonale dhe magjistrale.

Me këtë objektiv synohet reduktimi i trafikut, rritja e cilësisë së ajrit, ulja e kërkesës për parkim dhe përmirësimi i shëndetit publik.

Kjo do të arrihet duke krijuar shtigje të reja për çiklist, duke përmirësuar sigurinë e çiklizmit, të kalimit të biçikletave mbi ura dhe kryqëzime dhe institucionalizimin e çiklizmit.

Objektivi 5- Përshtatja e infrastrukturës rrugore për persona me nevoja të veçanta

Në kuadër të këtij plani, vëmendje e veçantë i është kushtuar më tepër përshtatjes së infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta, sidomos në kalimet në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë.

4. PLANI I MOBILITETIT URBAN

4.1. Siguria në trafik në afërsi të shkollave

Aksidentet rrugore janë një shqetësim i madh shoqëror dhe siguria e nxënësve në afërsi të shkollave ka vazhduar të dominojë si njëra prej brengave kryesore në komunën e Vitisë.

Me qëllim të rritjes së sigurisë në afërsi të shkollave, në kuadër të këtij plani janë paraparë metodat fizike për kontrollin e trafikut, respektivisht pengesat fizike të cilat ndikojnë në qetësimin e trafikut.

Me nocionin metoda fizike për kontrollin e trafikut, nënkuptojmë të gjitha ato procedura të cilat në thelb janë veprime të trafikut dhe të cilat ndikojnë në sjelljen e drejtuesve të automjeteve. Ato përfshijnë edhe qetësimin e trafikut në udhëkryqe dhe në akse rrugore, si dhe përparësitë për këmbësorë dhe për çiklistë.

Njëra nga masat për udhëheqje ekologjike të trafikut është qetësimi i trafikut (traffic calming). Ky është kombinim i një numri më të madh masash, që kanë për qëllim zvogëlimin e efekteve negative nga përdorimi i automjeteve motorike dhe që çojnë deri te ndryshimi i sjelljes së ngasësve dhe zvogëlimi i shpejtësisë maksimale të lëvizjes në trafik.

Qëllimet kryesore për qetësimin e trafikut janë:

- Zvogëlimi i shpejtësisë në afërsi të shkollave dhe në zonat e tjera të rëndësishme;
- Krijimi i kushteve në rrugë për paralajmërimin dhe detyrimin e ngasësve që të ngasin në mënyrë të qetë dhe me kujdes;
- Përmirësimin dhe zbukurimin e mjedisit;
- Zvogëlimin e numrit të aksidenteve të trafikut.

Masat e propozuara për kontrollimin e trafikut:

Në rrjetin rrugor të komunës së Vitisë, janë identifikuar pika të rrezikut në pjesët e rrugëve magjistrale, rajonale dhe atyre lokale.

Krahas karakterit të rrugëve, janë konstatuar masat adekuate për përmirësimin e gjendjes së sigurisë, veçanërisht në pjesët e rrugëve në afërsi të shkollave, dhe në vazhdim do të propozohen rekomandimet si në vijim:

Për rrugët magjistrale dhe rajonale:

- Masat e qetësimit të trafikut, me aplikimin e ishujve ndarës përgjatë rrugës në të dy anët e vendkalimit për këmbësorë,
- Vendosja e sinjalizimit adekuat horizontal dhe vertikal, me qëllim të paralajmërimit të afërsisë së zonës së shkollës.

Zgjidhja e propozuar ka të bëjë kryesisht me vendet kritike në të cilat ekziston konflikti ndërmjet trafikut të automjeteve dhe këmbësorëve. Siguria e këmbësorëve është e rrezikuar për shkak të shpejtësisë së madhe por edhe për shkak të gjeometrisë joadekuate të rrugës në vendin e konfliktit. Zgjidhja për këto pjesë të rrugëve, është bazuar nga përvojat e mira të vendeve tjera.

Zgjidhja teknike bazohet në:

- Ndërtimin e ishullit qendror në rrugën kryesore në të dy anët e vendkalimit për këmbësorë, secili me gjatësi 10m – 15m dhe me gjerësi nga 1,5 – 2,0 m, ndërsa lartësia e skajorit të ishullit $h = 12$ cm (Fig. 9). Kjo zgjidhje parashihet për pjesët e rrugës në të cilat shpejtësia është e kufizuar nga 40-50 km/h, e cila i përgjigjet edhe shpejtësisë së kufizuar në zonat e banuara.

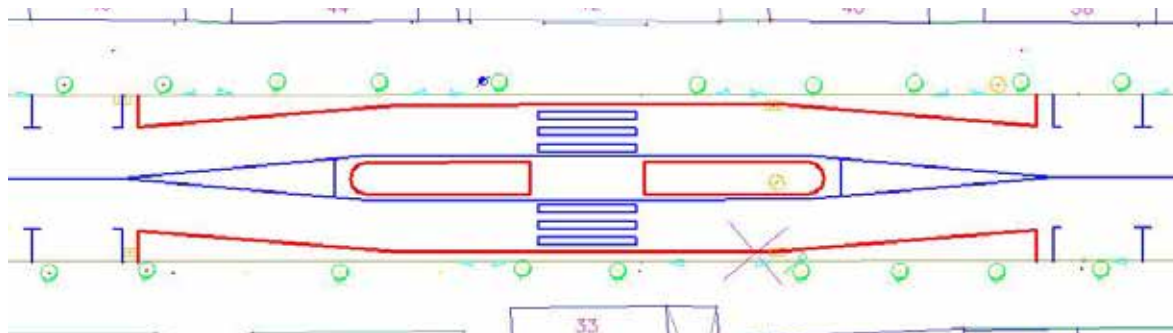


Fig. 9. Ishulli qendror në vendkalimin për këmbësorë

Me qëllim të rritjes së shkallës së sigurisë, atëherë kur numri i këmbësorëve është i madh, rekomandohet që në afërsi të vendkalimit të këmbësorëve të vendosen edhe shiritat vibrues si masë shtesë. Për shkak të gjerësisë së shiritave vibrues (15-40 cm) dhe lartësisë së ulët (5 – 12 mm), nuk ndikojnë në komoditetin e lëvizjes, por paralajmërojnë ngasësit e automjeteve se po afrohen në zonën në afërsi të së cilës duhet rritur kujdesi (Fig. 10).

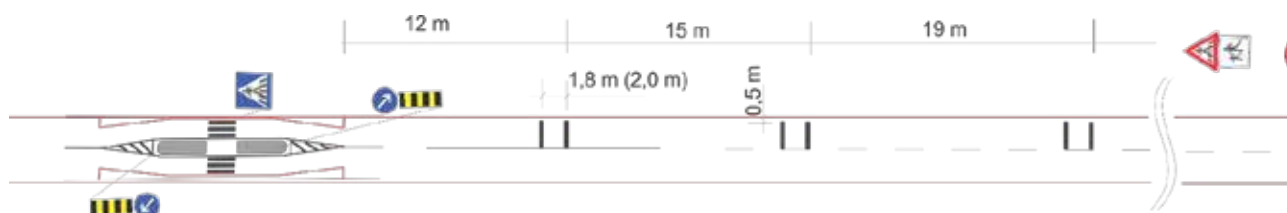


Fig. 10. Masat e kombinuara për qetësimin e trafikut

Nga ana e grupit punues është vlerësuar se, në pjesën e rrugës rajonale, respektivisht në fshatin Drobesh të vendoset një model i tillë si pilot projekt (Fig.11).

Përzgjedhja e lokacionit të bëhet gjatë përpilimit të projektit detal. Nëse vendkalimet për këmbësorë vendosen në hyrje të udhëkryqit, atëherë mund të ndahen në dy pjesë (Fig.12).

Nëse vlerësohet se ky model i qetësimit të trafikut tregohet efikas, atëherë të njëjtat masa të përdoren edhe në pjesët e rrugës magjistrale, respektivisht në fshatrat Pozhoran dhe Radivojcë.



Fig.11. Vendkalimi me ishull ndarës në pjesën e rrugës



Fig.12. Vendkalimi me ishull ndarës në hyrje të udhëkryqit

Për rrugët lokale:

Në pjesët e rrugëve lokale në të cilat konsiderohet se ekziston rrezik potencial nga shpejtësia joad-ekuante e automjeteve motorike, sidomos në afërsi të zonave të shkollës, atëherë për shkak të elementeve gjeometrike të këtyre rrugëve, mund të vendosen pengesa fizike (Fig.4.5), si:

- Gunga në rrugë,
- Shirita vibrues,
- Sipërfaqe (platformë) e ngritur në rrugë,
- Disqet nga goma

Masat shtesë për qetësimin e trafikut janë dhënë në Shtojcën 1.

4.2. Sinjalizimi në trafik

Sinjalizimet e rrugëve rregullojnë qarkullimin rrugor. Ato kanë një rëndësi të madhe, si për sigurinë e lëvizjes në rrugë ashtu edhe për aspektet që lidhen me kontrollin e trafikut dhe sjelljet e drejtuesve të automjeteve në trafik.

Aktualisht sinjalizimi horizontal dhe vertikal në komunën e Vitisë nuk është homogjen, me përjashtim të një pjese të sinjalizimit në qytetin e Vitisë.

Sinjalizimi horizontal është i dukshëm në masë të vogël dhe janë evidentuar shumë probleme të shtrirjes dhe mirëmbajtjes. Këto probleme janë shkaktuar nga qëndrueshmëria e dobët e mbulesës së rrugëve dhe nga prezenca e pluhurit e shkaktuar nga rrugët e pa asfaltuara dhe nga trotualet e pa shtruara ose gjendja jo e mirë e rrugëve. Nga kjo situatë rezulton se është shumë e vështirë të vendoset ngjyra për sinjalizim horizontal në një bazë jo solide dhe të pa qëndrueshme, sepse kjo shkakton një pamje të dobët dhe jetëgjatësi të vogël të sinjalizimit horizontal.

Me qëllim të rritjes së jetëgjatësisë së sinjalizimit horizontal, rekomandohet:

- përdorimi i materialeve të cilësisë së lartë dhe
- sigurimi në kohë i fondeve për mirëmbajtje për një periudhë disa vjeçare.

Sinjalizimi vertikal, duhet të kenë një afat teknik përdorimi prej jo më pak se shtatë vjet. Gjithashtu sinjalet vertikale duhet të jenë homogjene, duke mënjanuar fenomenet ku janë vendosur sinjale të vogla dhe të mëdha pa ndonjë kriter të veçantë, shpesh lartësitë e tyre nuk janë në përputhje me rregullat e vendosjes, janë shumë të pakta dhe disa herë jo në vende shumë të dukshme.

Me qëllim të përmirësimit të sinjalizimit vertikal në rrugët magjistrale dhe rajonale të komunës së Vitisë, rekomandohet që:

- shenjat në trafik të jenë uniforme (forma, ngjyra, mbishkrimet, etj)
- paraqitje të qartë të shenjës (gjë që varet nga madhësia, numri dhe gjatësia e mbishkrimit si dhe nga forma e shkronjave dhe simboleve),
- me rastin e vendosjes së udhëtreguesve të përdoren dy nivele të informimit, respektivisht niveli i parë dhe i tretë,
- Në rast se përdoret vetëm niveli i tretë i informimit (udhëtreguesit), atëherë shenja të vendoset në vendin e kthimit.

Nivelet e informimit të sinjalizimit vertikal janë dhënë në Shtojcën 2.

4.3. Rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe

Udhëkryqet sipërfaqësore janë sipërfaqe në të cilat automjetet kyçen, kryqëzohen, bashkohen ose gërshetohen, prandaj është e nevojshme të projektohen në atë mënyrë që konfliktet mes pjesëmarrësve në trafik të jenë sa më të vogla dhe njëkohësisht humbjet kohore në hyrje të udhëkryqit të jenë sa më të vogla. Këto dy kushte të lartcekura duhet të plotësohen me investime sa më të vogla, por pa ulur rolin dhe funksionalitetin e udhëkryqit.

Nëse realizohet riorientimi i fluksit të qarkullimit, respektivisht ndalimi i qarkullimit për automjete në sheshin “Nijazi Azemi”, atëherë udhëkryqi i cili lidhë Pozhoranin me qytetin e Vitisë, i njohur edhe si “udhëkryqi i Pozhoranit” mund të ngarkohet me një fluks më të madh të automjeteve.

Në kuadër të planit rregullues është paraparë që ky udhëkryq të ri-projektohet dhe të vendoset një rrethrotullim. Pas analizës së fluksit dhe krahasimit të fluksit të automjeteve në orët kulmore, është vlerësuar se projektimi i rrethrotullimit i përmbushë kërkesat për kapacitetin e automjeteve në hyrje të rrethrotullimit, por kërkon investime të mëdha, përfshirë këtu edhe rrënimin e disa objekteve (Fig. 13).

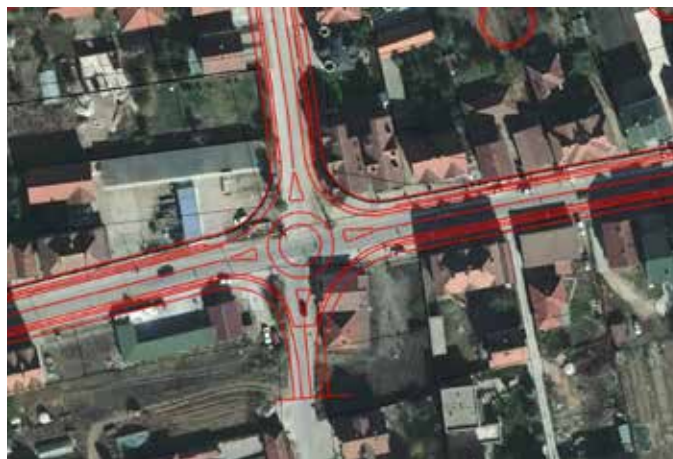


Fig. 13. Mundësia e rregullimit të udhëkryqit me rrethrotullim

Prandaj, deri sa të krijohen kushtet për realizimin e rrethrotullimit, dhe me qëllim të përmirësimit të qarkullimit në këtë udhëkryq, në kuadër të këtij plani është propozuar ri-rregullimi i udhëkryqit ekzistues duke vendosur ishuj kahëzues në rrugët dytësore dhe krijimi i shiritave shtesë për kthime majtas në rrugën kryesore. Në këtë mënyrë zvogëlohet numri i pikave të konfliktit, zhvillimi i pandërprerë i qarkullimit në rrugën kryesore dhe rritet siguria e lëvizjes në tërë udhëkryqin (Fig. 14).



Fig. 14. Mundësia e rregullimit të udhëkryqit me ishuj kahëzues

4.4. Dislokimi i parkingjeve dhe krijimi i hapësirës për lëvizje të lirë në sheshin “Nijazi Azemi”

Pjesa më atraktive e qytetit të Vitisë, është e stërbushur me automjete dhe parkingje. Forma e organizimit të tyre ka zënë një pjesë të konsiderueshme të sipërfaqes së sheshit “Nijazi Azemi”. Planifikimi i sheshit “Nijazi Azemi” pa automjete në qendër të qytetit ka një vlerë të shumëfishuar për qytetin e Vitisë.

Së pari, ky është një planifikim mjedisor, pasi që e shndërron qendrën e qytetit në një zonë të pastër, pa pluhurin dhe zhurmën e makinave.

Së dyti, nga aspekti ekonomik, krijohet një infrastrukturë e përshtatshme për ta kthyer qendrën e qytetit në një zonë biznesi. Ka shumë eksperiencë në vende të ndryshme, ku frekuentimi i madh i këmbësorëve dhe lëvizja e lirë në këto zona ka ndikuar direkt në rritjen e bizneseve.

Së treti, është planifikim për një projekt estetik dhe sheshi “Nijazi Azemi” që kryesisht rrethohet nga makinat e parkuara, do të kthehet në zonë për evenimente dhe aktivitete festive dhe takim për qytetarët (Fig. 15).



Fig. 15. Dislokimi i parkingjeve në sheshin “Nijazi Azemi”

Me qëllim të krijimit të sipërfaqeve për lëvizje të lira, janë analizuar dy variante, të cilat janë paraqitur në vijim.

Varianti 1

Në Variantin 1 - Rruga “Adem Jashari” për nga mënyra e qarkullimit të automjeteve, mbetet rrugë njëkahore, por vetëm një pjesë e saj është në dispozicion për përdorim të automjeteve, respektivisht në pjesën ku janë të vendosura kiosqet, rruga devijon djathtas dhe lidhet me rrugën “Kongresi i Manastirit”. Ndërsa, parkingjet ekzistuese në këtë pjesë të rrugës mbesin në shërbim të qytetarëve (Fig. 16).



Fig. 16. Varianti i parë

“Strength” - Përparësitë	“Weakness” - Dobësitë
<ul style="list-style-type: none"> Krijimi i hapësirave të lira për lëvizje të pa-motorizuara në sheshin “Nijazi Azemi” Rritja e shkallës së sigurisë për këmbësorë dhe çiklist. 	<ul style="list-style-type: none"> Kufizimi i lëvizjes për disa nga bizneset që ndodhen në këtë pjesë të rrugës
“Opportunities” - Mundësitë	“Threats” Kërcënimet/ rreziqet
<ul style="list-style-type: none"> Dislokimi i një pjese të parkingjeve nga rruga “Adem Jashari”, zvogëlimi i numrit të automjeteve në këtë pjesë të rrugës. 	<ul style="list-style-type: none"> Mundësia e ngarkesës në rrugën “Kongresi i Manastirit” Vështirësi në dislokimin e kiosqeve dhe realizimin e një ure për lidhje me rrugën “Kongresi i Manastirit”

Varianti 2

Në Variantin 2 - Rruga “Adem Jashari” ndërron destinimin vetëm në një pjesë të rrugës, nga qarkullimi ekzistues njëkahorë, në qarkullim dykahorë. Ndërsa, mbyllet në vend të caktuar për automjete motorike. Sipas këtij varianti, qarkullimi në këtë pjesë të rrugës, është në shërbim vetëm për automjete të institucioneve që ndodhen në këtë pjesë të rrugës (Policisë, Gjykatës dhe Postës) si dhe ekskluzivisht për banorët e kësaj lagjeje të cilët nuk kanë alternativa tjera. Sipas këtij varianti, qarkullimi në rrugën “Adem Jashari” duhet të jetë i qasshëm vetëm për banorët e lagjes dhe institucionet në këtë rrugë (Fig. 17).

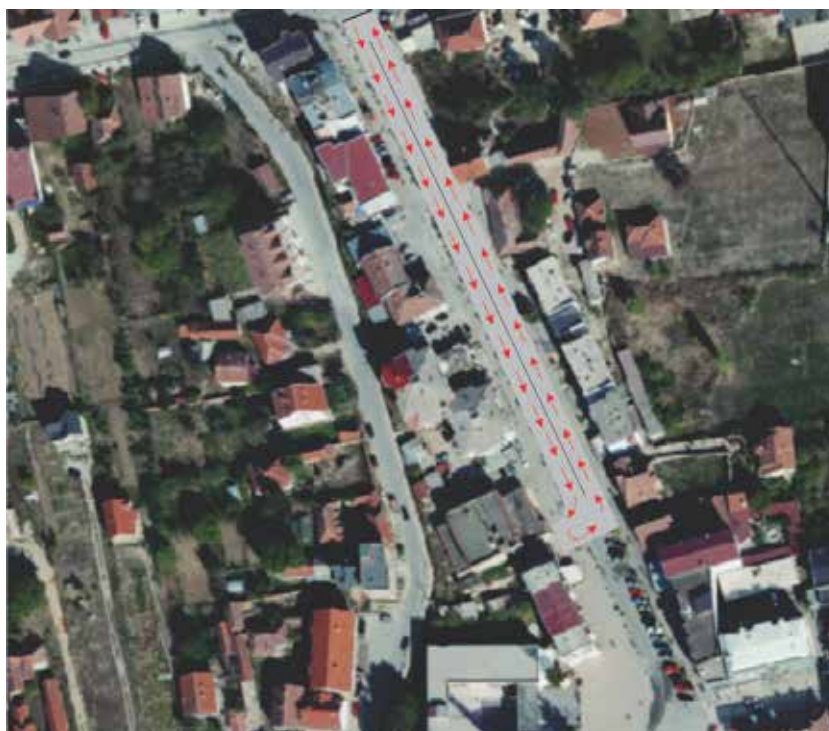


Fig. 17. Varianti i dytë

“Strength” - Përparësitë	“Weakness” - Dobësitë
<ul style="list-style-type: none"> • Krijimi i hapësirave të lira për lëvizje të pa-motorizuara në sheshin “Nijazi Azemi” • Rritja e shkallës së sigurisë për këmbësorë dhe çiklist. • Nuk ka nevojë për dislokimin e kiosqeve dhe ndërtimin e urës. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kufizimi i lëvizjes për disa nga bizneset që ndodhen në këtë pjesë të rrugës
“Opportunities” - Mundësitë	“Threats” Kërcënimet/ rreziqet
<ul style="list-style-type: none"> • Dislokimi i parkingjeve në rrugën “Adem Jashari”, • zvogëlimi i numrit të automjeteve në këtë pjesë të rrugës. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vështirësitë në realizimin e kthimeve gjysmërrethore.

Pas analizës së dy varianteve më lartë, është vlerësuar se varianti i parë është më i mirë dhe më funksional. Në variantin e parë, në një pjesë të caktuar të rrugës ruhet gjendja ekzistuese e qarkullimit dhe vend parkingjet për automjete.

4.4.1. Caktimi i parkingjeve

Me dislokimin e parkingjeve ekzistuese nga sheshi "Nijazi Azemi", janë caktuar lokacione të reja të cilat do t'i përmbushin kërkesat e qytetarëve për parkingje publike. Duke marrë parasysh se, në të ardhmen institucionet e komunës së Vitisë do të zhvendosen nga objekti ekzistues (ndërtesa e re e Kuvendit Komunal është në ndërtim e sipër), atëherë janë planifikuar lokacione të cilat do të jenë në përshtatje të nevojave të lokacionit të ri dhe atraktivitetit të kësaj zone në të ardhmen. Lokacionet e parapara për parkingje janë prona publike dhe në përputhje me kriteret e lëvizjes në këmbë nga pikat më të rëndësishme të komunës (Fig. 18).

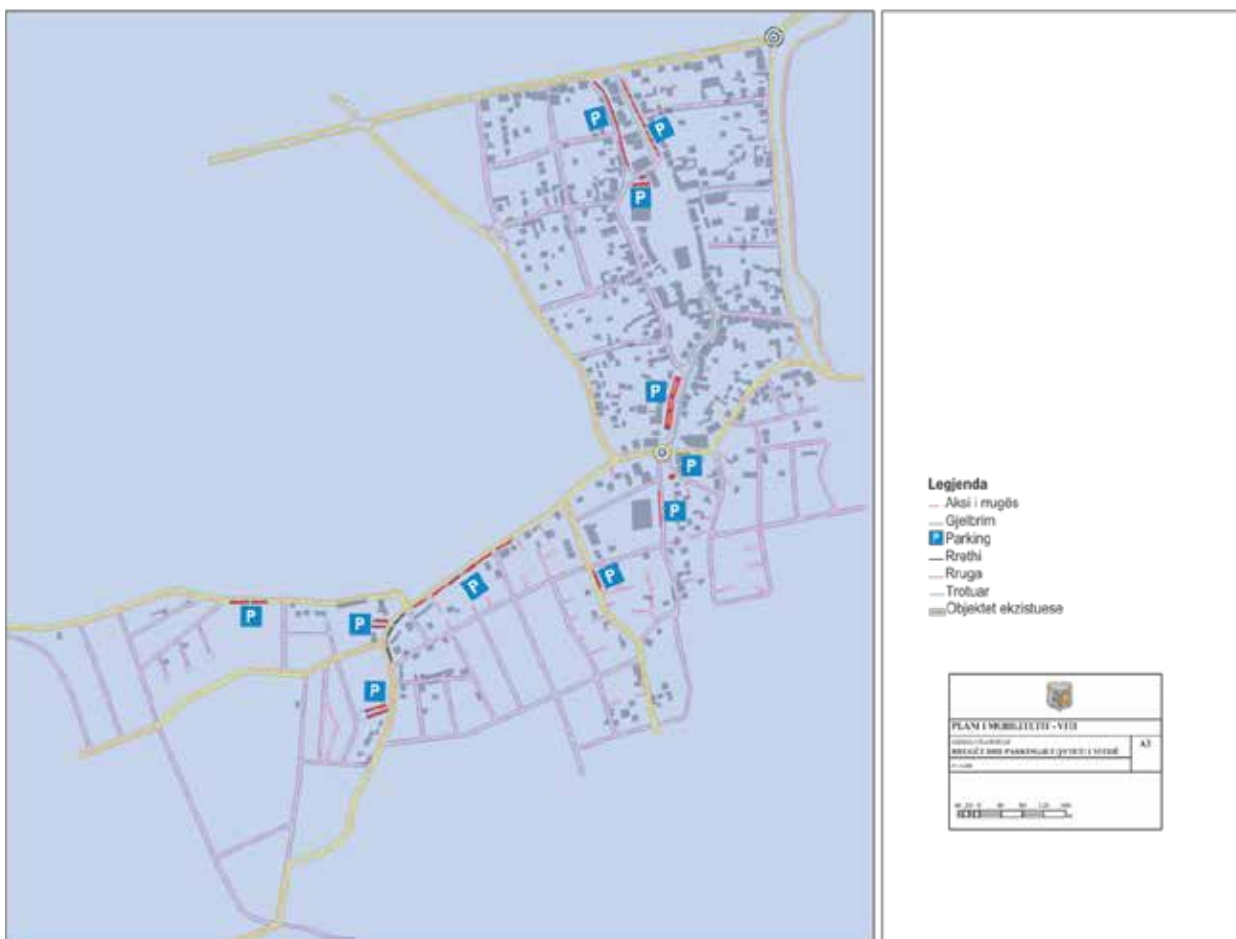


Fig. 18. Planifikimi i parkingjeve

4.5. Trotuaret për lëvizje të këmbësorëve

Për distanca të shkurtra në distancë rreth 10 min. ecje, lëvizja në këmbë paraqet zgjedhjen më të mirë. Ndërsa në distancë rreth 5 km lëvizja me biçikletë është mënyra më e lehtë dhe më optimale për lëvizje, sepse paraqet rrugëtimin më të shpejtë dhe direkt nga burimi deri në destinacionin e dëshiruar. Lëvizjet e pamotorizuara nuk e ndotin ambientin dhe infrastruktura e trafikut e nevojshme për këto lëvizje nuk kërkon hapësira sikur që është e nevojshme për automjetet motorike. Nga ana tjetër lëvizjet ditore në këmbë kanë ndikim pozitiv në shëndetin e qytetarëve.

Komuna e Vitisë me madhësinë dhe konfiguracionin e terrenit, ofron kushte ideale për zhvillimin e lëvizjeve të pamotorizuara për përmbushjen e kërkesave ditore për lëvizje, pasi që në intervalin kohorë prej 10-15 minuta ofron qasje në të gjitha objektet e rëndësishme në të cilat ofrohen shërbime për qytetarët (Fig. 19)

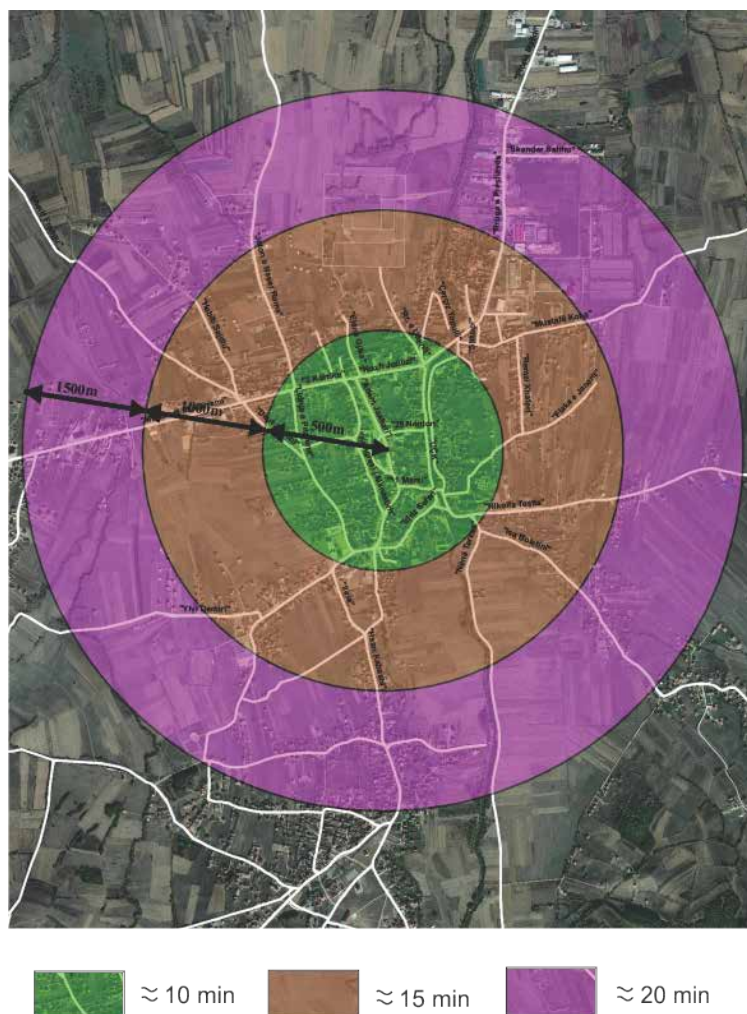


Fig. 19. Koha e lëvizjes së këmbësorëve varësisht nga rrezja e lëvizjes

Me qëllim që trafiku për këmbësorë të avancohet dhe të jetë një nga format më atraktive për lëvizje, është e nevojshme që të sigurohet infrastruktura e nevojshme e cila para së gjithash u mundëson këmbësorëve lëvizje të sigurt dhe nivel të mirë të shërbimit.

Me rastin e përmirësimit të shtigjeve ekzistuese dhe planifikimin e shtigjeve të reja për lëvizje të këmbësorëve duhet pasur parasysh:

- Trotualet për këmbësorë të planifikohen në atë mënyrë që mundësojnë distancën sa më të shkurtër nga burimi deri te destinacioni,
- Trotualet të mundësojnë lëvizje të lirë, të shpejtë dhe të sigurt nga burimi deri në destinacion,
- Të rregullohet sinjalizimi horizontal dhe vertikal që tregon sipërfaqet ku do të lëvizin këmbësorët,
- Të vendoset sinjalizimi adekuat horizontal dhe vertikal, në vendkalimet e këmbësorëve.

Për përmirësimin e trafikut për këmbësorë në komunën e Vitisë, rekomandohen këto veprime (masa) përgjatë rrugëve kryesore dhe atyre dytësore:

Në trotuaret përgjatë rrugëve kryesore:

- vendosja dhe përmirësimi i rrjetit për lëvizjen e këmbësorëve, respektivisht përmirësimi dhe plotësimi i trotuareve për lëvizje të këmbësorëve, i cili rrjet me karakteristikat teknike të trafikut do t'i përmbush kriteret e nevojshme të sigurisë dhe nivelin më të mirë të shërbimit. Funkzioni themelor i trotuareve të këmbësorëve përgjatë rrugëve kryesore do të ishte lidhja direkte e të gjitha pikave të rëndësishme me interes për qytetarët brenda qytetit të Vitisë dhe ndërlidhja e qytetit me fshatrat të cilat frekuentojnë në qytet.

Në trotuaret përgjatë rrugëve dytësore:

- vendosja dhe përmirësimi i rrjetit për lëvizje të këmbësorëve në rrugët dytësore, respektivisht ndërlidhja dhe funksionalizimi i rrjetit primar me rrjetin sekondar me qëllim të përmbushjes së kërkesave për lëvizje të këmbësorëve.

Trotuaret përgjatë rrugëve kryesore për lëvizjen e këmbësorëve të cilët përbëjnë rrjetin kryesor për lëvizjen e këmbësorëve dhe lidhin qytetin e Vitisë me fshatrat për rreth janë:

- Trotuaret në të gjitha rrugët kryesore në brendi të qytetit të Vitisë,
- Trotuaret në rrugën magjistrale të cilat kalojnë nëpër fshatrat e komunës së Vitisë,
- Trotuaret në rrugën rajonale të cilat kalojnë nëpër fshatrat e komunës së Vitisë.

4.6. Shtigjet për çiklist

Konfiguracioni i përshtatshëm i terrenit, i mundëson komunës së Vitisë kushte plotësisht të favorshme për zhvillimin e çiklizmit. Por, për këtë është e nevojshme të bëhen ndërhyrje të planifikuara infrastrukturore që të krijohen shtigje të biçikletave të cilat mundësojnë krijimin e një rrjeti unik, dhe ç'është më kryesorja, edhe pa angazhuar fonde të rëndësishme publike.

4.6.1. Krijimi i shtigjeve për çiklist

- Ndërhyrje përmirësuese në rrjetin rrugor duke marrë parasysh krijimin e shtigjeve për çiklist dhe duke siguruar, jo vetëm zgjerimin e tyre, por edhe vazhdimësinë e tyre.
- Krijimi i vend parkimeve për biçikleta më pranë akseve kryesore të shtigjeve për çiklist, si dhe pranë objekteve të rëndësishme të veçantë, duke siguruar përdorimin e disa llojeve të transportit. Njerëzit mund të lënë biçikletat pranë strukturave përkatëse të parkimit dhe të përdorin forma të tjera të udhëtimit në distanca më të gjata.
- Krijimi i programeve për edukimin e fëmijëve dhe të rinjve për përdorimin e biçikletave si një mënyrë e shëndetshme dhe argëtuese udhëtimi.
- Forcimi i zbatimit të ligjit për të garantuar qarkullimin e biçikletave në korsitë e caktuara dhe për të shmangur vjedhjen e biçikletave në vend parkimet e tyre.
- Krijimi i shtigjeve për çiklist për në parqe dhe brenda parqeve të reja që do të shfrytëzohen përreth qytetit të Vitisë siç është zona e lumit Morava, parku i qytetit etj.

Krijimi i shtigjeve të reja për çiklist është paraparë të realizohet në katër faza.

FAZA E PARË

Planifikohet të jetë nga qendra e qytetit deri në hyrje të fshatit Drobesh. Në këtë pjesë të rrugës ekziston trotuari në një gjatësi rreth 700 metra. Kjo pjesë e trotuarit duhet të rregullohet në përshtatje me kriteret dhe standardet e shtigjeve për çiklist dhe të vazhdohet deri në fshatin Verban.

FAZA E DYTË

Në fazën e dytë, është parashikuar krijimi i rrjetit të ri për çiklist i cili do të lidhë Pozhoranin me qytetin e Vitisë.

Për këtë pjesë të rrugës, ekziston gjerësia adekuate e rrugës, por duhet të ndërtohet shtegu i ndarë nga pjesa e rrugës për qarkullim të makinave.

FAZA E TRETË

Edhe në fazën e tretë, është paraparë krijimi i rrjetit të ri për çiklist i cili do të jetë vazhdimësi e shtegut në fazat paraprake dhe do të shtrihet në drejtim të fshatit Letnicë. Në një pjesë të rrugës në të cilën parashihet krijimi i shtegut në fazën e tretë është rrugë rajonale, prandaj me qëllim të krijimit të kushteve për lëvizje të sigurt, është paraparë ndarje fizike e shtegut për çiklist nga pjesa e rrugës për qarkullim të automjeteve motorike.

FAZA E KATËRT

Në fazën e katërt, është paraparë krijimi i rrjetit të ri për çiklist i cili do të lidhë fshatrat Pozhoran dhe Radivojc. Pjesa e rrugës në të cilën parashihet krijimi i shtegut në fazën e katërt është rrugë magjistrale, prandaj me qëllim të krijimit të kushteve për lëvizje të sigurt, duhet të ketë ndarje fizike të shtegut për çiklist nga pjesa e rrugës për qarkullim të automjeteve motorike.

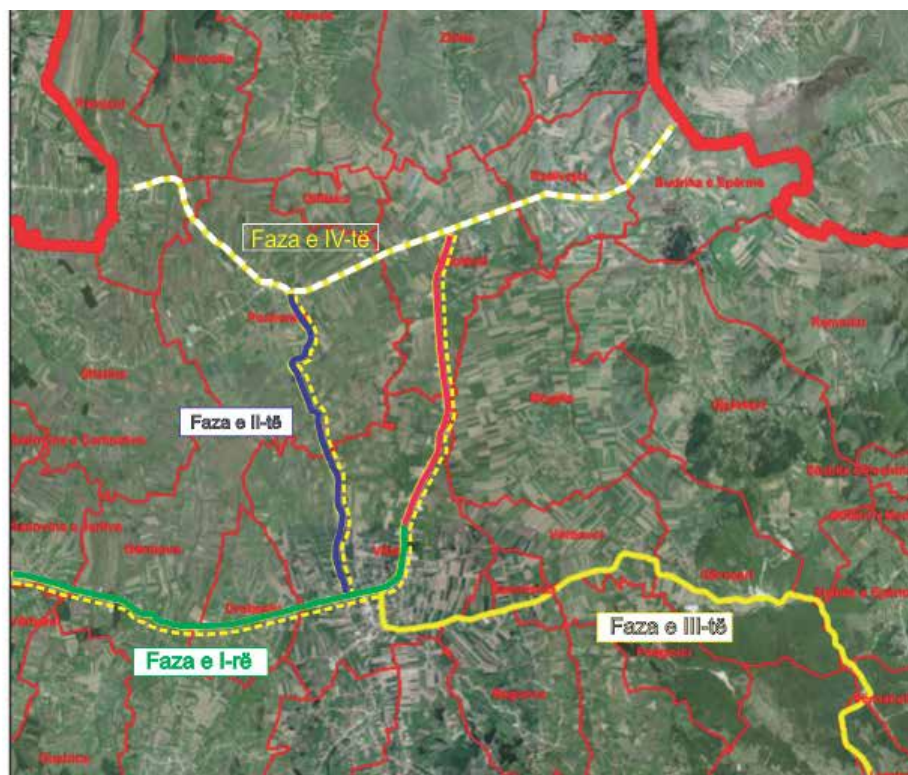


Fig. 20. Fazat e parapara të ndërtimit të shtigjeve për çiklist

4.7. Transporti kolektiv

Linjat ndërrurbane, përmes së cilave rregullohet transporti publik janë në kompetencë të Ministrisë së Infrastrukturës. Në kuadër të linjave ndërrurbane, linjat me qytetin e Ferizajt janë shumë të rregullta dhe operojnë me dy operatorë.

Ndërsa, me qytetin e Gjilanit është vetëm linja e kontraktuar për transportin e nxënësve dhe studentëve, ndërsa me qytetin e Prishtinës edhe pse para lufte kanë qenë dy linja të rregullta tani nuk ekziston asnjë linjë direkte.

Transporti urbano-periferik me të cilin qyteti i Vitisë lidhet me fshatra, është mjaft mirë i organizuar, ku përfshihen të gjitha vendbanimet e komunës së Vitisë, me përjashtim të atyre vendbanimeve me pozita malore ku nuk mund të organizohet ky lloj i transportit.

4.5.1. Përcaktimi i vendndaljeve për autobusë

Pas analizës së gjendjes ekzistuese, është konstatuar se, në qytetin e Vitisë nuk janë të caktuara si duhet vendndaljet për autobusë. Në udhëkryqin i cili lidh rrugën “Adem Jashari” me rrugën rajonale (vend i njohur si “te pasqyra”), autobusët të cilët qarkullojnë në drejtim të qytetit të Ferizajt dhe anasjelltas, ndalen te vendi i quajtur “te pasqyra” duke krijuar tollovi në trafik dhe njëkohësisht rrezikojnë edhe sigurinë e pjesëmarrësve në trafik.

Prandaj, pas analizës së gjerësisë së rrugës dhe kriterëve teknike për vendosjen e vendndaljeve për autobusë, është vlerësuar se në vendin e quajtur “te pasqyra”, ka mundësi teknike për vendosjen e vendndaljeve për autobusë në të dy anët e rrugës.

Meqenëse, në këtë pjesë të rrugës deri më tash kanë qenë të vendosur parkingjet për shërbimet TAXI, është e nevojshme të gjendet lokacioni i ri për parkimin e shërbimeve TAXI.

Pas analizës së rrjetit rrugor dhe mundësisë që shërbimet TAXI të kenë qasje direkte në rrugën kryesore, janë caktuar dy lokacione të reja në afërsi me njëra tjetrën. Njëri lokacion është caktuar në rrugën “Adem Jashari”, ndërsa lokacioni tjetër në rrugën “Kongresi i Manastirit” (Fig. 21).



Fig. 21. Caktimi i vendndaljeve për autobusë

4.8. Përshtatja e infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta

Sipas Ligjit nr. 04/L-110 për Ndërtime (LN), komunat janë përgjegjëse për implementimin e ligjeve dhe udhëzimeve administrative lidhur me përshtatshmërinë e infrastrukturës për persona me nevoja të veçanta. Ato gjithashtu janë përgjegjëse për zhvillimin e POK (Planin Operativ Kombëtar) për implementimin e SKDPAPK (Strategjisë Kombëtare për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara), që do të aprovohet në Kuvendin Komunal.

Sipas planit të veprimit për zbatimin e strategjisë kombëtare për personat me nevoja të veçanta, komunat duhet të ndërmarrin aktivitete të caktuara që ndërlidhen me objektivin e pestë të strategjisë.

Drejtoria për planifikim urban është përgjegjëse për dhënien e lejes së ndërtimit, si dhe për verifikimin nëse objektet e ndërtuara i plotësojnë kushtet që parashihen në ligjet dhe rregulloret në fuqi duke konfirmuar këtë nëpërmes lëshimit të certifikatës për banim.

Në kuadër të këtij plani, vëmendje e veçantë i është kushtuar më tepër përshtatjes së infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta, sidomos kalimet në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë.

Me qëllim të përshtatjes së infrastrukturës rrugore për personat me nevoja të veçanta, rekomandohen këto masa:

- Disniveleli optimal mes rrafshit rrugor dhe rrafshit të terrenit ose të vendeve të rezervuara ngjitur me to duhet të jetë 2,5 cm,
- Ishulli për këmbësorë duhet të mundësoj përmbushjen e këtyre kushteve:
- Në rast se ishulli i këmbësorëve ndodhet në nivel me rrugën ose niveli i tyre në vendkalim bëhet i njëjtë me nivelin e rrugës, atëherë 15 cm nga fillimi dhe 15 cm nga fundi shënohet vija relievoze paralajmëruese me gravurë normale në drejtim të lëvizjes, me gjerësi jo më të vogël se 40 cm (Fig. 22).

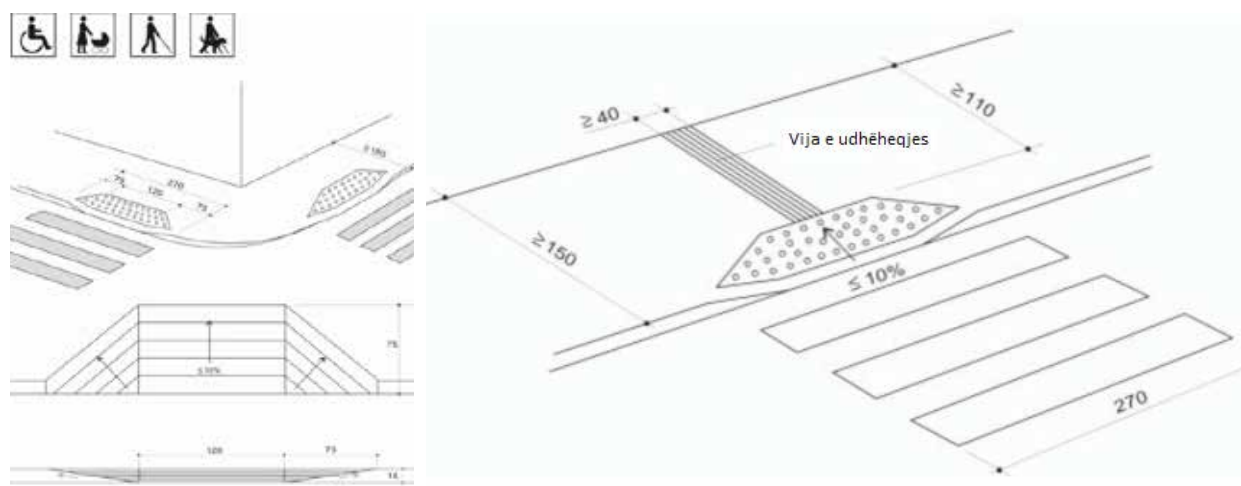


Fig. 22. Përshtatja e vendkalimeve për këmbësorë

Parkimet duhet të vendosen në masën minimale, 1 vendparkim për persona me nevoja të veçanta në çdo 50 vende për parkimin e automjeteve, me gjerësi jo më të vogël se 320 cm dhe e rezervuar falas për makinat e personave me nevoja të veçanta. Madhësia e vendparkimit për automjete, kur parkimi bëhet pjerrtas apo për së gjati në raport me trotuarin për këmbësorët, duhet të jetë 370 x 500cm. Nëse vendparkimi është për dy makina, atëherë madhësia e tij duhet të jetë 590 x 500 cm me distancë ndërmjet tyre 150 cm. Dalja nga vendparkimi dhe hyrja në trotuaret e këmbësorëve kryhet me një pjerrtësi 10% dhe gjerësi 120 cm (Fig. 23).

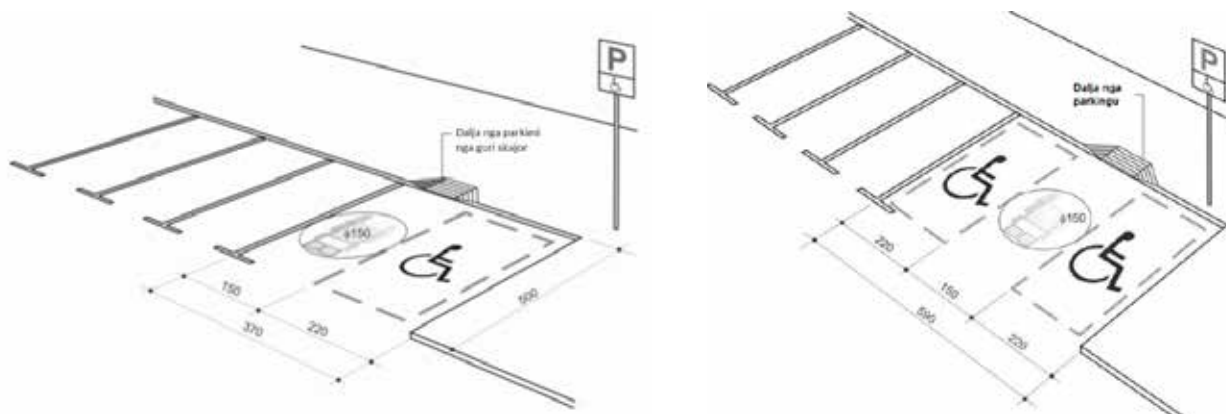


Fig. 23. Parkingjet për personat me nevoja të veçanta

Lidhur me përshtatjen e infrastrukturës për personat me nevoja të veçanta, për komunën e Vitisë, rekomandohet që:

- Në të gjitha vendet e kalimeve në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë, të merren masa adekuate në përputhje me kriteret teknike të lartcekura, që vendkalimet e këmbësorëve t'u mundësojnë qasje edhe personave me nevoja të veçanta.

5. PLANI I VEPRIMIT

Nëse analizohen faktorët kyç që çuan shumë qytete evropiane në hartimin e planeve të mobilitetit urban, këtë alternativë për lëvizje mund ta kuptojmë po kaq të vlefshme edhe për komunën e Vitisë. Njerëzit sot, shumë herë më tepër se më parë janë të varur nga makinat, rrugët e Vitisë janë plot e për plot me makina. Ndryshimi i idesë për lëvizshmërinë, për sigurinë e lëvizjes për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, për qytetin e qetë dhe mjedisin e pastër janë objektivat e këtij plani.

Sfida është të gjenden mënyra për të promovuar dhe ruajtur kulturën e ecjes, ngasjen e biçikletës, qasjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe transferimin e praktikave inovative të përshtatshme në shërbim të mobilitetit në komunën e Vitisë.

Veprimi 1: Caktimi i zyrtarit për mobilitet urban

Në kuadër të drejtorisë për shërbime publike është e nevojshme të caktohet një zyrtar për mobilitet urban, i cili ka për detyrë të përgatis një program për menaxhimin e mobilitetit urban që përfshinë më shumë informata, fushata ndërgjegjësimi, promovion, marketing, koordinim dhe organizim.

Veprimi 2: Rritja e sigurisë në trafik - siguria në rend të parë

Edukimi lidhur me rregullat e trafikut dhe pjesëmarrjen e sigurt në trafik. Drejtorja për Shërbime Publike së bashku me Drejtorinë e Arsimit dhe Policinë, duhet të përgatisin materialin e nevojshëm dhe të organizojnë ligjërata për edukimin në trafik në komunën e Vitisë. Ligjëratat kryesisht duhet të mbahen nga profesionistë të fushës dhe të organizohen në shkollat fillore dhe të mesme.

Veprimi 3: Promovimi i lëvizjeve të pamotorizuara

Të organizohen fushata ndërgjegjësimi dhe promovimi i lëvizjeve të pamotorizuara. Të bëhet promovim mediatik në nivel lokal (TV lokale, media elektronike etj). Të shfrytëzohen ngjarje të caktuara për promovimin e lëvizjeve të pamotorizuara, si java evropiane e mobilitetit (16-22 shtator), dita pa makina etj. Gjatë kësaj jave në shumë vende, mbahen me mijëra aktivitete për promovimin e lëvizjeve të pamotorizuara. Është i nevojshëm krijimi i partneriteteve ndërmjet komunës dhe shkollave (mundësisht edhe me përfshirjen edhe të ndonjë OJQ-je) me qëllim të krijimit të politikave më të përshtatshme dhe promovimin e lëvizjeve të pamotorizuara.

Veprimi 4: Përshtatja e infrastrukturës për personat me nevoja të veçanta

Drejtorja e Shërbimeve Publike në bashkëpunim me Drejtorinë e Urbanizmit dhe në partneritet me organizatat përkatëse për personat me nevoja të veçanta, duhet që në të gjitha vendkalimet në rrugë dhe në vendkalimet për këmbësorë, të merr masa adekuate në përputhje me kriteret teknike, që vendkalimet e këmbësorëve t'u mundësojnë qasje edhe personave me nevoja të veçanta.

6. PLANI FINANCIAR 2016 - 2020

Ky plan financiar analizon kapacitetet buxhetore të komunës në periudhën 2016- 2020, në bazë të dokumenteve kryesore afat-shkurtra dhe afat-mesme të komunës (buxheti i komunës për vitin 2016 dhe Korniza Afatmesme Buxhetore 2016-2018), si dhe trendët finaciare të komunës në të ardhmen. Gjithashtu, plani jep edhe kalkulimet e nevojshme sa i përket buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtjen e investimeve të planifikuara 2016-2020, si dhe investimeve të deritanishme në fushën e mobilitetit.

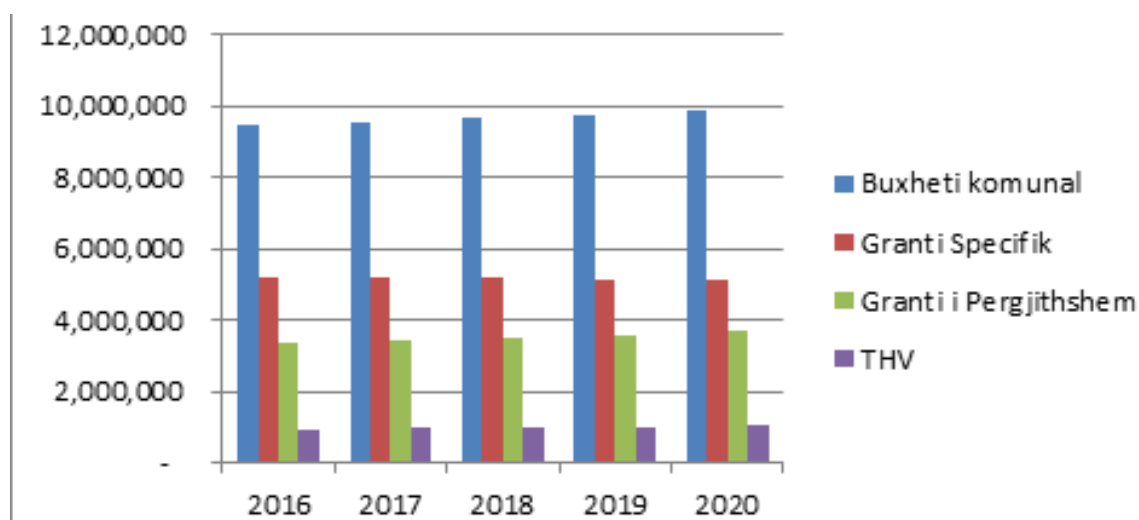
Propozimet për investime në fushën e mobilitet janë të bazuara në prioritetet e komunës në periudhën 2016- 2020, si dhe në kapacitetet buxhetore të komunës duke marrë parasysh trendët buxhetore; trendin e grantit qeveritar si dhe trendin e Të Hyrave Vetanake (THV). Në financimin e projekteve të propozuara, është marrë parasysh edhe mundësia e financimit nga donatorët e huaj përmes bashkë-financimit së bashku me komunën.

Sidoqoftë, në mënyrë që ky plan të realizohet plotësisht, i mbetet komunës që propozimet për investime dhe mirëmbajtje në fushën e mobilitetit t'i përfshijë në planifikimet buxhetore në vitet në vijim.

6.1. Kapacitetet buxhetore të komunës

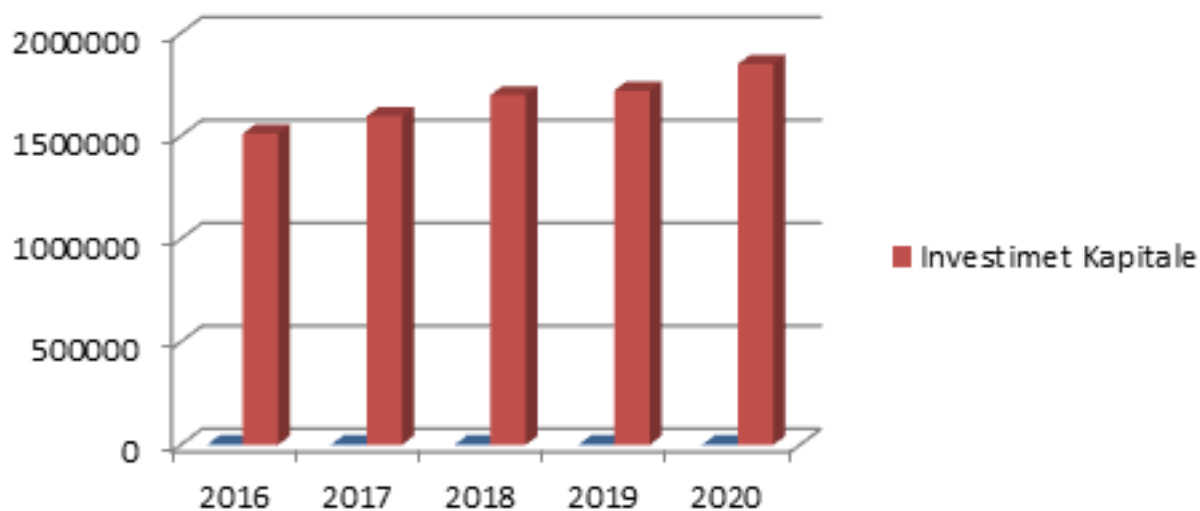
Buxheti i Komunës së Vitisë në bazë të Kornizës Afatmesme Buxhetore 2016- 2018 është si më poshtë:

Viti	Buxheti komunal	Granti Specifik	Granti i Përgjithshëm	THV
2016	9,487,984	5,166,848	3,381,636	939,500
2017	9,572,617	5,166,848	3,446,269	959,500
2018	9,674,523	5,166,845	3,523,178	984,500
2019	9,720,135	5,105,535	3,602,100	1,012,500
2020	9,856,362	5,146,362	3,680,000	1,030,000



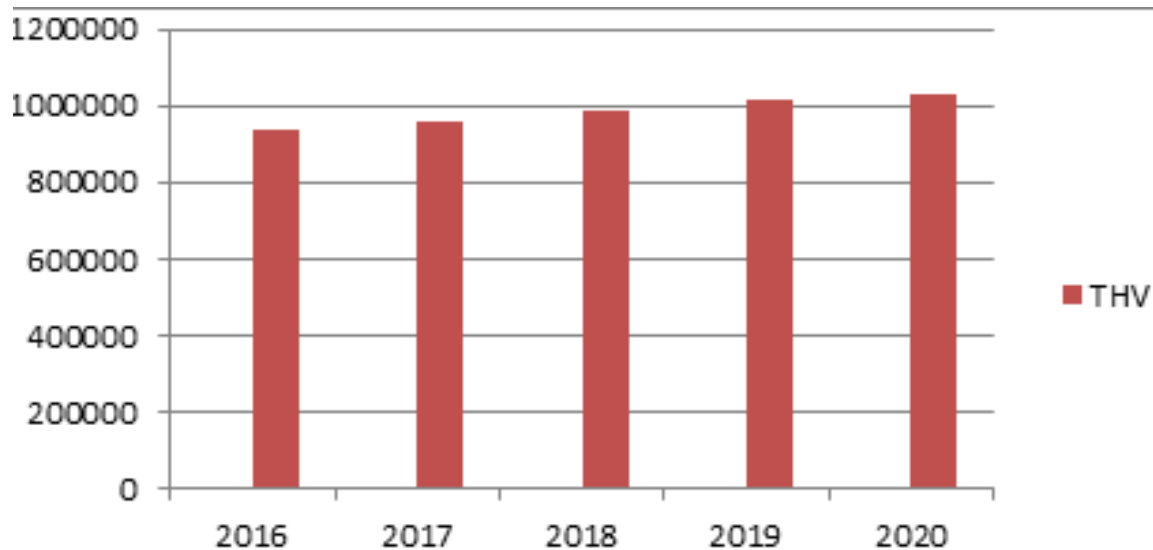
Në mënyrë që projektet e propozuara në plan të realizohen, është me rëndësi që komuna të ketë buxhet të mjaftueshëm të dedikuar për investimet kapitale. Planifikimet e komunës për investime kapitale për vitet 2016- 2020, janë si më poshtë:

Viti	Investimet Kapitale
2016	1,511,937.00
2017	1,596,570.00
2018	1,698,479.00
2019	1,720,360.00
2020	1,850,369.00

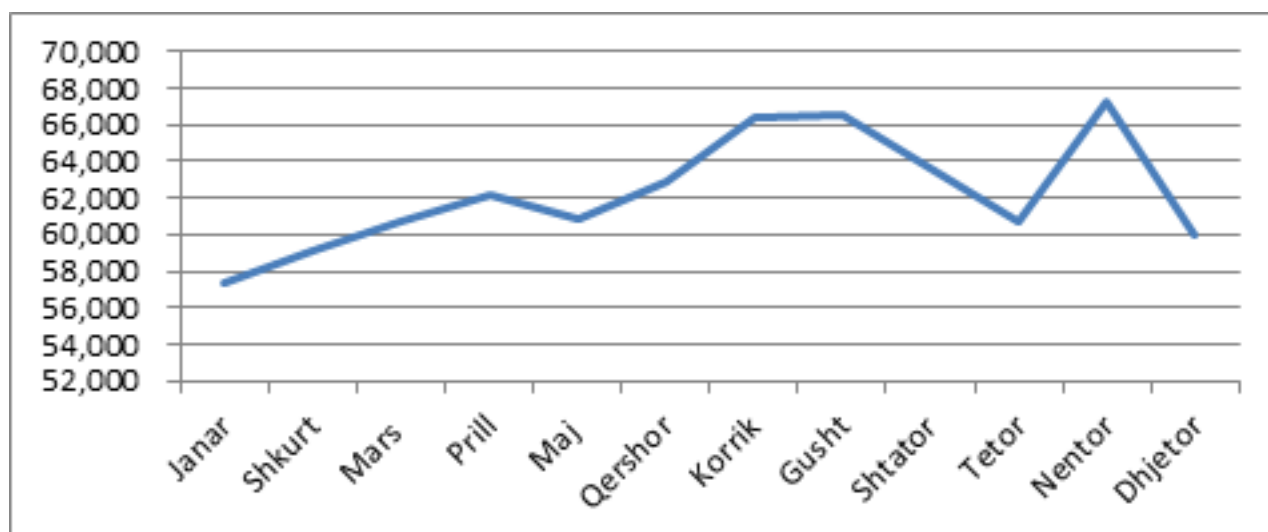


Trendi i rritjes së investimeve kapitale në komunë ndërlidhet edhe me trendin e rritjes së Të Hyrave Vetanake, të cilat gjithashtu do të kenë rritje në periudhën 2016- 2020, siç shihet nga tabela dhe grafiku më poshtë.

Viti	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nentor	Dhjetor	Total
2016	57,295	59,065	60,705	62,115	60,855	62,915	66,453	66,494	63,605	60,645	67,295	60,036	850,000
2017													875,000
2018													885,000
2019													1,005,500
2020													1,025,560
TOT.													4,641,060



Ndërsa në grafikun më poshtë është dhënë edhe trendi mujor i Të Hyrave Vetanake (THV), gjatë vitit 2016.



6.2. Investimet

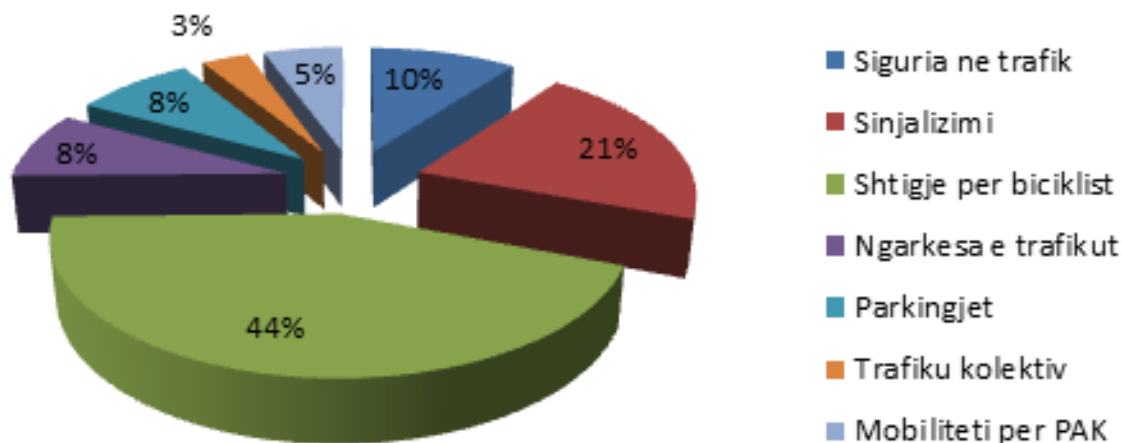
Siç u cek edhe më lart, propozimet për investime në mobilitet për periudhën 2016- 2020, janë bërë në bazë të prioriteteve afat-mesme të komunës si dhe kapaciteteve buxhetore të saj. Vlerat e investimeve të propozuara janë dhënë në bazë të paramasave dhe paralogarive të përafërta, të cilat edhe mund të ndryshojnë nëse bëhet një kalkulim më i përafërt i tyre.

Në periudhën 2016- 2020 parashihen gjithsejtë 10 projekte, masa ose intervenime në vlerën totale 364,000.00 €. Propozimet për investime janë dhënë në tabelën si më poshtë.

Nr.	Projekti-Përshkrimi	Kategoria	Data e Fillimit	Data e Përfundimit	Kohëzgjatja e Investimit (në dite)	Prioriteti	Burimet e Financimit	Viti i Investimeve	Vlera Investimit	%
1	Qetësimi i trafikut në afërsi të shkollave	Siguria në trafik	01.04.2016	31.06.2016	90	I lartë	THV/Grant Qeveritar	2016	7,000	1.92%
2	Rregullimi i udhëkryqit	Siguria në trafik	01.05.2016	15.07.2016	75	I ulët	THV/Grant Qeveritar	2016	30,000	8.24%
3	Vendosja e vendqëndrimeve-stacioneve për autobus	Trafiku kolektiv	01.06.2016	31.07.2016	61	I mesëm	THV	2016	12,000	3.30%
4	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Sinjalizimi	01.07.2016	15.08.2016	75	I lartë	THV	Çdo vit	75,000	20.60%
5	Rorientimi i qarkullimit dhe ndërtimi i urës	Ngarkesa e trafikut	01.05.2017	30.08.2017	155	I ulët	THV	2017	30,000	8.24%
6	Infrastruktura rrugore për personat me nevoja të veçanta	Mobiliteti për PAK	01.04.2017	15.05.2017	45	I lartë	THV	2017	20,000	5.49%
7	Projektimi dhe menaxhimi i parkingjeve publike	Parkingjet	01.05.2017	31.08.2017	120	I ulët	THV	2017	30,000	8.24%
8	Faza e parë e shtigjeve për çiklist	Shtigje për çiklist	01.05.2018	30.08.2018	120	I ulët	THV/Granti Qeveritar	2018	40,000	10.99%
9	Faza e dytë e shtigjeve për çiklist	Shtigje për çiklist	01.05.2019	30.08.2019	120	I ulët	THV/Granti Qeveritar	2019	60,000	16.48%
10	Faza e tretë e shtigjeve për çiklist	Shtigje për çiklist	01.05.2020	30.08.2020	120	I ulët	THV/Granti Qeveritar	2020	60,000	16.48%
									364,000	100 %

Në bazë të kategorive të mobilitetit, këto investime duken si më poshtë.

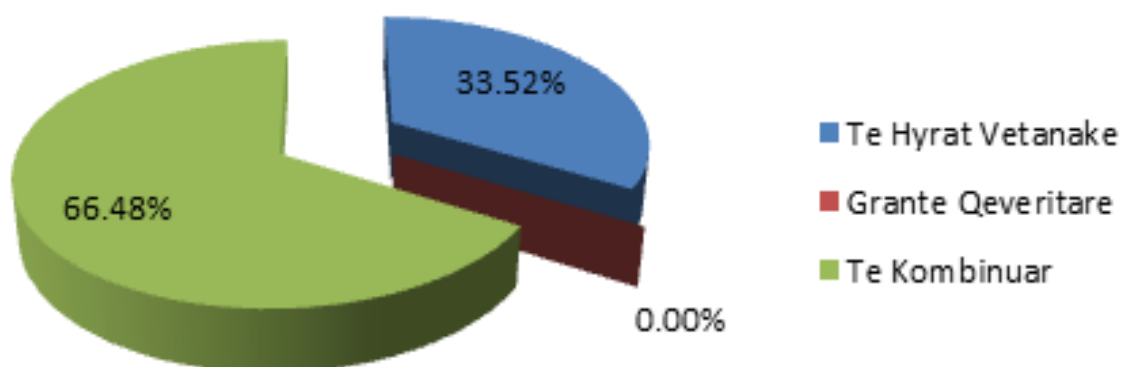
Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Vlera e investimit	%
Siguria në trafik	37,000	-	-	-	-	37,000	10%
Sinjalizimi	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	75,000	21%
Shtigjet për çiklist			40,000	60,000	60,000	160,000	44%
Ngarkesa e trafikut		30,000				30,000	8%
Parkingjet		30,000				30,000	8%
Trafiku kolektiv	12,000					12,000	3%
Mobiliteti për PAK		20,000				20,000	5%
TOTALI	64,000	95,000	55,000	75,000	75,000	364,000	100%



Në realizimin e projekteve të propozuara, komuna mund të bazohet në këto burime të financimit: të hyrat vetanake (THV), grantit qeveritar, bashkëfinancimit me donatorët e huaj si dhe përmes Partneritetit Publiko-Privat (PPP).

Mënyra e bashkëfinancimit të projekteve të propozuara është dhënë si më poshtë:

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Total	%
Te Hyrat Vetanake	27,000	95,000	0	0	0	122,000	33.52%
Grante Qeveritare	0	0	0	0	0	0	0.00%
Te Kombinuar	37,000	0	55,000	75,000	75,000	242,000	66.48%
Total	64,000	95,000	55,000	75,000	75,000	364,000	100.00%



Si shtojcë e planit të mobilitetit është dhënë edhe planifikimi i rrjedhës së parasë (cash flow) që nevojitet për realizimin e projekteve të propozuara.

6.3. Mirëmbajtja

Është e rëndësishë së veçantë që komuna të bëjë edhe planifikimin e duhur buxhetor në lidhje me mirëmbajtjen jo vetëm të projekteve të propozuara por edhe të investimeve të mëhershme që janë bërë në fushën e mobilitetit.

Si rezultat i mos-planifikimit të duhur të buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtje, shumë investime të mëhershme të komunës po shkatërrohen. Në mënyrë që të arrihet kjo, komuna duhet paqetër të bëjë inventarizimin e aseteve në fushën e mobilitetit si dhe të ketë një bazë të dhënash të saktë të digjitalizuar sa i përket investimeve të bëra më herët në mobilitet.

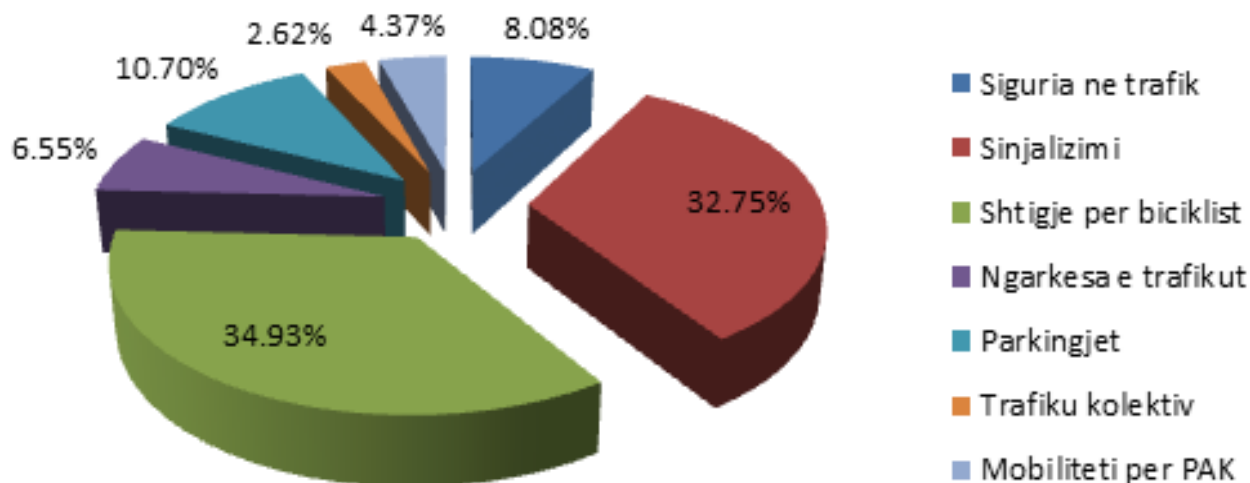
Si pasojë e mungesës së një inventari të aseteve si dhe një buxhetimi të saktë të mëhershëm për mirëmbajtje në fushën e mobilitetit, me rastin e kalkulimit të buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtje është përdorur norma vjetore e amortizimit si dhe çmimi për njësi në bazë të të gjeturave në komunat tjera. Normat vjetore të mirëmbajtjes për kategori të ndryshme të mobilitetit janë paraqitur më poshtë:

Kategoritë	Amortizimi vjetor (%) / Çmimi për njësi	Vlera e Investimit €	Vlera Totale Vjetore €
Siguria në trafik	10%	37,000	3,700
Sinjalizimi	20%	75,000	15,000
Shtigjet për çiklist	10%	160,000	16,000
Ngarkesa e trafikut	10%	30,000	3,000
Parkingjet ⁴	1.02 €	30,000	4,902
Trafiku kolektiv	10%	12,000	1,200
Mobiliteti për PAK	10%	20,000	2,000
TOTAL		364,000.00	45,802.00

Duke marrë parasysh supozimet si më lart, tabela përmbledhëse e mirëmbajtjes vjetore nëpër kategori duket si më poshtë:

Ndarja e mirëmbajtjes në kategori	Njësia	Sasia aktuale	Investimet / Njësi	Total njësi	Vlera e Investimit Euro	Amortizimi vjetor (%) / Çmimi për njësi	Vlera Totale Vjetore Euro	Vlera për Njësi	% Euro
Siguria në trafik	cope	0	2	2	37,000	10%	3,700	2,350	8.08%
Sinjalizimi	cope	NA	250	250	75,000	20%	15,000	60	32.75%
Shtigje për çiklist	m	0	15,000	1,500	160,000	10%	16,000	10	34.93%
Ngarkesa e trafikut	cope	NA	2	2	30,000	10%	3,000	3,250	6.55%
Parkingjet	m ²	4,606	200	4,806	30,000	1.02 €	4,902	1.02	10.70%
Trafiku kolektiv	m ²	NA	1	1	12,000	10%	1,200	500	2.62%
Mobiliteti për PAK	m ²	0	10	10	20,000	10%	2,000	200	4.37%
Total					364,000		55,147		100.00%

⁴ Kategoritë e parkingjeve, përveç mirëmbajtjes së investimit të planifikuar (30,000€) përfshin edhe mirëmbajtjen e të gjitha parkingjeve publike të identifikuar në komunë në sipërfaqe prej 4,606 m².



Buxheti për mirëmbajtje vjetore në raport me investimet e planifikuara nëpër vite është dhënë si më poshtë:

Kategoria	2016		2017		2018		2019		2020		TOTAL	
	Vlera e investimit	Vlera e mirëmbajtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmbajtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmbajtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmbajtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmbajtjes	Vlera e investimit	Vlera e mirëmbajtjes
Siguria në trafik	37,000	3,700	-	-	-	-	-	-	-	-	37,000	3,700
Sinjalizimi	15,000	3,000	15,000	3,000	15,000	3,000	15,000	3,000	15,000	3,000	75,000	15,000
Shtigje për çiklist	-	-	-	-	40,000	4,000	60,000	6,000	60,000	6,000	160,000	16,000
Ngarkesa e trafikut	-	-	30,000	3,000	-	-	-	-	-	-	30,000	3,000
Parkingjet	-	-	30,000	3,000	-	-	-	-	-	-	30,000	3,000
Trafiku kolektiv	12,000	1,200	-	-	-	-	-	-	-	-	12,000	1,200
Mobiliteti për PAK	-	-	20,000	2,000	-	-	-	-	-	-	20,000	2,000
TOTAL	64,000	7,900	95,000	11,000	55,000	7,000	75,000	9,000	75,000	9,000	364,000	43,900

Ndërsa më poshtë është dhënë edhe buxheti i përgjithshëm sa i përket mirëmbajtjes së përgjithshme në fushën e mobilitetit për vitet 2016-2020.

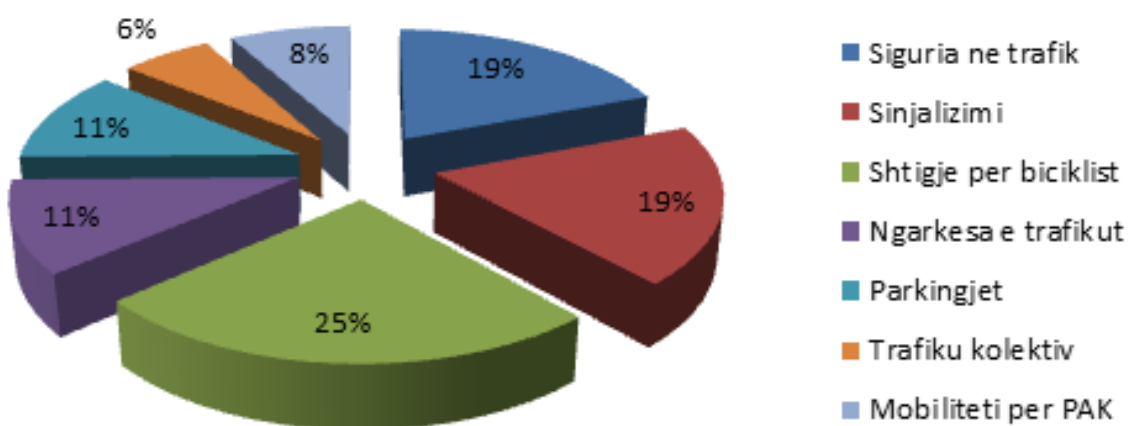
Kategoria	Projekti- përshkrimi	Viti i investimit	Vlera e investimit	Mirëmbajtja vjetore	Buxheti për mirëmbajtje					TOTAL
					2016	2017	2018	2019	2020	
Siguria në trafik	Qetësimi i trafikut në afërsi të shkollave	2016	7,000	700		700	700	700	700	2,800
	Rregullimi i udhëkryqit	2016	30,000	3,000		3,000	3,000	3,000	3,000	12,000
Sinjalizimi	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	çdo vit	75,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000
Shtigje për çiklist	Faza e parë e shtigjeve për çiklist	2018	40,000	4,000				4,000		8,000
	Faza e dytë e shtigjeve për çiklist	2019	60,000	6,000					6,000	6,000
	Faza e tretë e shtigjeve për çiklist	2020	60,000	6,000					6,000	6,000
Ngarkesa e trafikut	Riorientimi i qarkullimit dhe ndërtimi i urës	2017	30,000	3,000			3,000	3,000	3,000	9,000
Parkingjet	Projektimi dhe menaxhimi i parkingjeve publike	2017	30,000	3,000			3,000	3,000	3,000	9,000
Trafiku kolektiv	Vendosja e vendqëndrimeve-stacioneve për autobus	2016	12,000	1,200		1,200	1,200	1,200	1,200	4,800
Mobiliteti për PAK	Infrastruktura rrugore për personat me nevoja të veçanta	2017	20,000	2,000			2,000	2,000	2,000	6,000
78,600										

Siç shihet nga tabela, buxheti total për mirëmbajtje në fushën e mobilitetit për vitet 2016- 2020, është 78,600 €. Më poshtë janë dhënë edhe ndarjet detale nëpër kategori të mobilitetit dhe gjithashtu edhe nëpër vite në mënyrë që komuna të bëjë planifikimet e nevojshme buxhetore vjetore për mirëmbajtje.

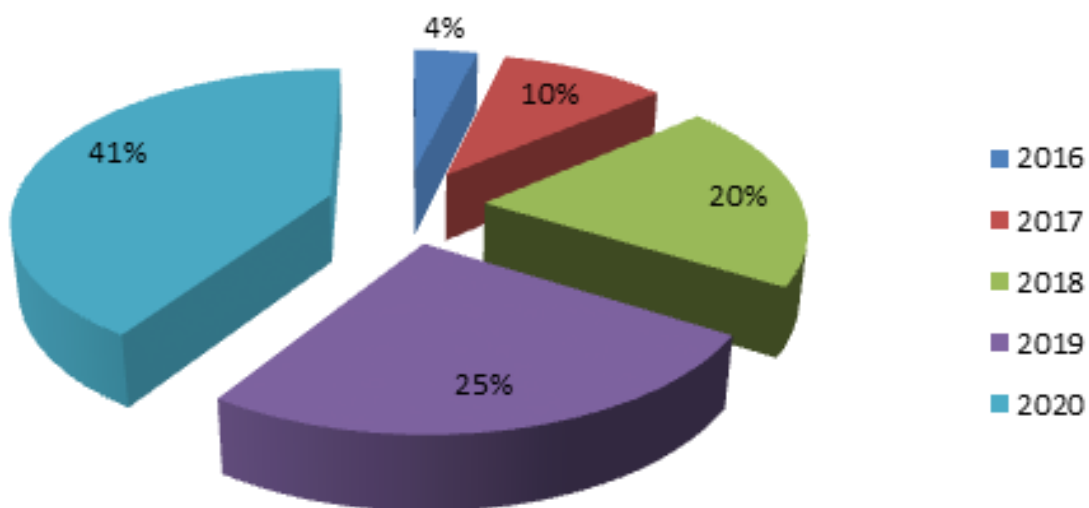
I ndarë nëpër vite dhe në bazë të kategorive, buxheti duket si më poshtë:

Viti	Siguria në trafik	Sinjalizimi	Shtigje për çiklist	Ngarkesa e trafikut	Parkingjet	Trafiku kolektiv	Mobiliteti për PAK	TOTAL	%
2016	0	3,000	0	0	0	0	0	3,000	4%
2017	3,700	3,000	-	-	-	1,200	0	7,900	10%
2018	3,700	3,000	-	3,000	3,000	1,200	2,000	15,900	20%
2019	3,700	3,000	4,000	3,000	3,000	1,200	2,000	19,900	25%
2020	3,700	3,000	16,000	3,000	3,000	1,200	2,000	31,900	41%
TOTAL	14,800	15,000	20,000	9,000	9,000	4,800	6,000	78,600	100%
	19%	19%	25%	11%	11%	6%	8%	100%	

Ndarja e buxhetit për mirëmbajtje 2016- 2020, në bazë të kategorive duket si më poshtë:



Ndërsa ndarja e buxhetit për mirëmbajtje 2016- 2020, nëpër vite duket si vijon:



7. PLANI I MONITORIMIT

Plani i monitorimit është një dokument me të cilin monitorohet realizimi i masave të propozuara në kuadër të planit të mobilitetit urban. Për përcjelljen e realizimit të planit të mobilitetit përgjegjës është Kuvendi komunal i komunës së Vitisë, respektivisht Drejtoria për Shërbime Publike.

Meqenëse, Plani i mobilitetit urban për komunën e Vitisë është një dokument strategjik dhe realizimi i tij varet nga përshtatja dhe dinamika e realizimit të planeve tjera në nivel komunal (PZHK dhe PZHU), si dhe duke pasur parasysh faktin se, planet e mobilitetit urban janë dokumente të reja të cilat deri më tash nuk janë punuar ose realizuar në komunat e Kosovës, atëherë në monitorimin dhe realizimin e këtij plani është e nevojshme mbështetja jo vetëm nga drejtoritë tjera në nivel komunal por edhe në nivel qendror.

Me miratimin e planit të mobilitetit urban, drejtoria për shërbime publike, respektivisht zyrtari përgjegjës për monitorimin e mobilitetit urban nga kjo drejtori, së paku dy herë brenda vitit (çdo gjashtë muaj) i raporton Drejtorisë për Shërbime Publike dhe Kuvendit Komunal lidhur me realizimin e masave të parapara për periudhën e caktuar. Plani i monitorimit zgjat 5 vjet, aq sa është paraparë realizimi i planit të mobilitetit urban në tërësi.

Formularët për monitorimin e Planit të mobilitetit urban për komunën e Vitisë, sipas planit të veprimit nëpër vite, janë dhënë në **SHTOJCËN 3**.

SHTOJCA 1

Rëndom para gungës së parë të serisë ka shenjë për parandalim ose shenjë në rrugë. Sipas rregullave, këto elemente artificiale vihen nëpër gjysmën apo tërë gjerësinë e shiritit qarkullues të rrugës.

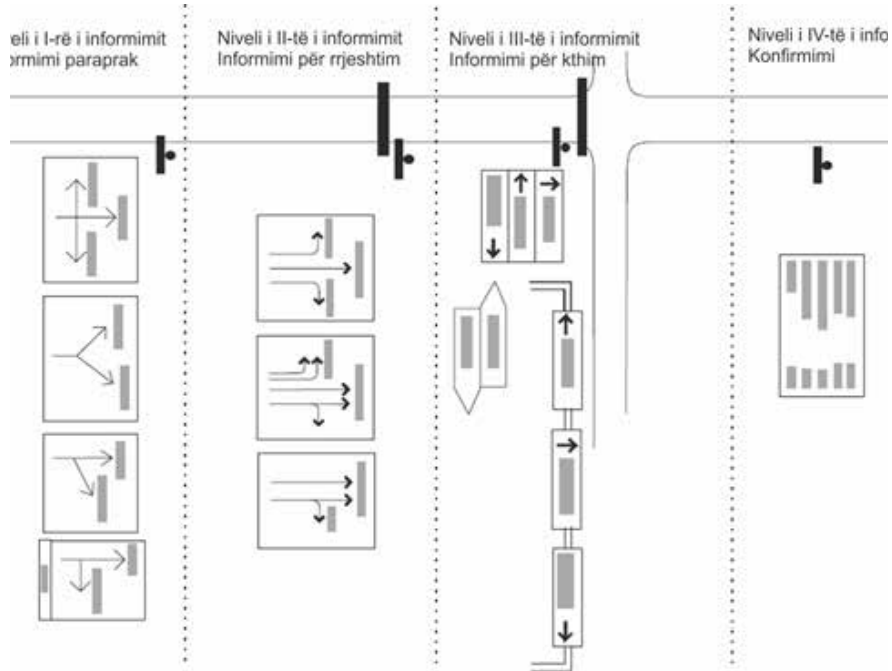
Sipas rregullave, këto elemente artificiale vihen nëpër gjysmën apo tërë gjerësinë e shiritit qarkullues të rrugës.

Nëse vihen radhazi, distanca ndërmjet tyre mund të jetë prej 20 deri me 60 m, varësisht nga situata. Varësisht nga kufizimi i shpejtësisë, të njëjtat janë me dimensione siç vijon:

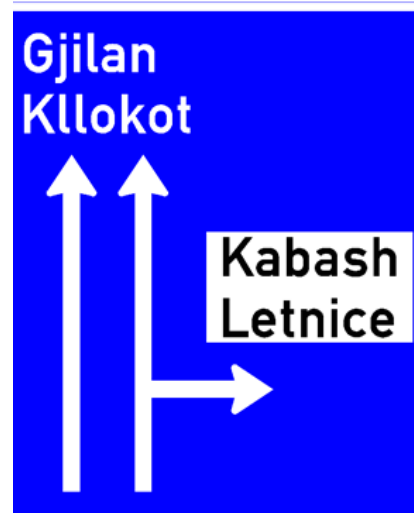
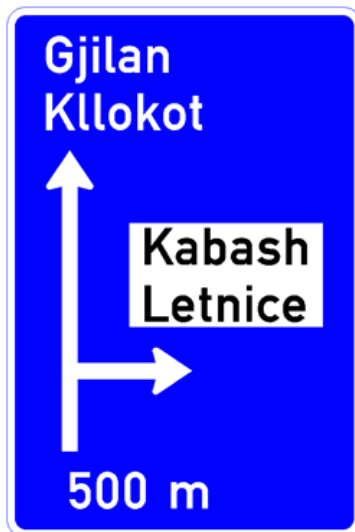
- Deri me 50 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 60 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të jetë më shumë se 3cm;
- Deri me 40 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 90 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të kalojë në 5 cm dhe
- Deri me 30 km/h, gjerësia e tyre nuk guxon të jetë më e vogël se 120 cm, ndërsa lartësia nuk guxon të kalojë në 7 cm.



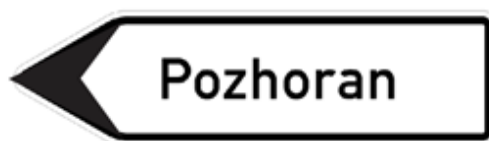
SHTOJCA 2



Niveli i parë i informimit



Niveli i dytë i informimit



Niveli i dytë i informimit

SHTOJCA 3

MONITORIMI I PLANIT TË MOBILITETIT URBAN PËR VITIN 2016

Masat	SIGURIA NË TRAFIK - Masat për qetësimin e trafikut	
Lokacioni	Rruga	
Karakteri	magjistrale/rajonale	lokale
1	Veprimet e pritura - Ishujt në vendkalim për këmbësorë - Masat tjera _____ _____	- gunga në rrugë - shirita vibrues - platforma - disqe nga goma - vetëm sinjalizim
Real-izimi	PO	
	JO	
	PJESËRISHT	
A është e nevojshme të përdoren masa tjera shtesë për qetësimin e trafikut		
	PO	JO

Masat	SIGURIA NË TRAFIK – Rregullimi i udhëkryqit	
Lokacioni	Udhëkryqi i Pozhoranit	
Karakteri	magjistrale/rajonale	lokale
1	Veprimet e pritura	Ri-projektimi i udhëkryqit- vendosja e shiritave shtesë në rrugën kryesore dhe ishujve kahëzues në rrugët dytësore
Real-izimi	PO	
	JO	
	PJESËRISHT	
A është e nevojshme të përdoren masa tjera për rregullimin e udhëkryqit		
	PO	JO
2	Veprimet e pritura	Vendosja e stacioneve të autobusëve në rrugën rajonale-lokacioni “Te pasqyra”
Real-izimi	PO	
	JO	
	PJESËRISHT	
A është e nevojshme të përdoren masa tjera		
	PO	JO

Shënime shtesë:

Viti, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

MONITORIMI I PLANIT TË MOBILITETIT URBAN PËR VITIN 2017

	Masat	Sinjalizimi i trafikut	
	Lokacioni	Komuna e Vitisë	
	Karakterit	Magjistrale/rajonale	Lokale
		1. _____	1. _____
		2. _____	2. _____
		3. _____	3. _____
		4. _____	4. _____
	Sinjalizimi	Horizontal	Vertikal
1	Veprimet e pritura	Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal	
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera			
		PO	JO

	Masat	Riorientimi i qarkullimit- Dislokimi i parkingjeve	
	Lokacioni	Rruga: Adem Jashari	
		Sheshi: Nijazi Azemi	
1	Veprimet e pritura	8. Ndërtimi i urës-lidhja me rrugën "Kongresi i Manastirit"	Dislokimi i parkingjeve nga sheshi "Nijazi Azemi"
Realizimi	PO		
	JO		
	PJESËRISHT		
A është e nevojshme të përdoren masa tjera shtesë			
		PO	JO

Shënime shtesë:

Viti, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

Masat	Parkingjet publike	
Lokacioni	Rruga: 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ 5. _____	
1	Veprimet e pritura	9. Projektimi i parkingjeve publike
Real-izimi	PO	
	JO	
	PJESËRISHT	
A është e nevojshme të përdoren lokacione tjera/ndërrimi i lokacioneve		
PO		JO

Masat	Sinjalizimi i trafikut	
Lokacioni	Komuna e Vitisë	
Karakterit	Magjistrale/rajonale	Lokale
	1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____	1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____
Sinjalizimi	Horizontal	Vertikal
1	Veprimet e pritura	Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal
Realizimi	PO	
	JO	
	PJESËRISHT	
A është e nevojshme të përdoren masa tjera		
PO		JO

Shënime shtesë:

Viti, më _____

Përgjegjësi i monitorimit të PMU:

DEKLARATË E ARSYETIMIT PËR PËRCAKTIMIN PËR MOSPËRGATITJEN E RAPORTIT TË VLERË-SIMIT STRATEGJIK PËR MJEDIS, PËR PLANIN E MOBILITETIT (PM) NË KOMUNËN E VITISË

1. PËRMBLEDHJE E PM

Komuna e Vitisë, duke iu falënderuar mbështetjes së DEMOS, ka përgatitur Planin e Mobilitetit të Urban (PMU). Fillimisht, është krijuar Grupi Punues i përbërë nga përfaqësues të palëve të ndryshme të interesit dhe përfaqësues të drejtorive relevante nga Komuna e Vitisë.

Një rol të rëndësishëm në procesin e përgatitjes së PMU kanë luajtur ekspertët e angazhuar nga DEMOS, të cilët kanë bashkëpunuar ngushtë me ekspertët komunal, në identifikimin dhe përshkrimin e situatës aktuale lidhur me qarkullimin rrugor, analizën financiare dhe mundësitë ekonomike financiare për përmirësimin dhe mundësimin e një mobiliteti të qëndrueshëm, përkufizimin e objektivave, përkufizimin e veprimeve dhe aktiviteteve që duhet të ndërmerren për një mobilitet gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm.

Plani i Mobilitetit Urban përfshin:

- Rritjen e sigurisë në afërsi të shkollave,
- Dislokimin e parkingjeve dhe krijimin e hapësirave për lëvizje të lirë në sheshin “Nijazi Azemi”,
- Rregullimin e qarkullimit në udhëkryqe dhe përmirësimin e sinjalizimit të trafikut,
- Krijimin e shtigjeve për çiklist,
- Përshtatjen e infrastrukturës për personat me nevoja të veçanta

Plani i Mobilitetit nuk përfshinë:

- Ndërtimin e rrugëve të reja,
- Ndërtimin e infrastrukturës përcjellëse siç janë: rrethrotullimet, nënkalimet apo mbikalimet,
- Projekte të tjera, për të cilat sipas ligjit do të kërkohej vlerësimi i ndikimit në mjedis;

2. REFERENCA LIGJORE E KONSULTUAR PËR KËTË PËRCAKTIM

Ligji Nr. 03/L-230 për Vlerësim Strategjik Mjedisor,

Neni 3

1. VSM për planet dhe programet bëhet atëherë kur ekziston mundësia që realizimi i tyre të shkaktojë dëme të konsiderueshme në mjedis.
2. Hartimi i raportit për VSM është i detyrueshëm për planet dhe programet nga fusha e planifikimit hapësinor dhe urbanistik, në shfrytëzimin e tokës, bujqësisë, pylltarisë, peshkatarisë, energjetikës, industrisë, minierave, komunikacionit, menaxhimit e mbeturinave, menaxhimit e ujërave, telekomunikacionit, turizmit, të cilat japin kornizën për zhvillimin e ardhshëm të projekteve të cilat i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis në përputhje me Ligjin për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis si dhe për planet dhe programet të cilat, duke marrë parasysh lokacionin në të cilin realizohen, mund të ndikojnë në zonat e mbrojtura, në habitatet natyrore dhe në florën e faunën e egër.

Vendimi për të mos përgatitur raport të VSM për Planin e Mobilitetit Urban (PMU), në komunën e Vitisë është në përputhje me nenin e lartpërmendur. Pika 2 e këtij neni potencon se “... **VSM është i detyrueshëm për planet nga fusha e ... komunikacionit...**”; Por, në pjesën e dytë të po këtij paragrafi vazhdohet “... **të cilat japin kornizën për zhvillimin e ardhshëm të projekteve të cilat i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis për përputhje me ligjin...**”

Neni 5 Përcaktimi i nevojës për VSM

1. Autoriteti përgjegjës duhet që të përcaktojë nga hulumtimi i secilit rast veç e veç, mbështetur në kriteret e Shtojcës 1, për planet ose programet referuar në nenin 3, paragrafi 3. dhe 4. i këtij ligji, se a kanë ndikim të theksuar në mjedis në mënyrë që ti nënshtrohen VSM.

Grupi punues për përgatitjen e PMU, duke iu referuar dispozitës së lartpërmendur, ka shqyrtuar PM duke krahasuar atë me kriteret e shtojcës 1 të ligjit për VSM, dhe nga ku gjithashtu është konstatuar se PM nuk pritet të ketë ndikime të mëdha në mjedis, dhe si i tillë nuk i nënshtrohet procedurës së VSM.

3. ANALIZA KRAHASUESE SIPAS KRITEREVE TË SHTOJCËS 1 TË LIGJIT Nr. 03/L-230 PER VSM, SI DHE AKTIVITETEVE TË PM TË KOMUNËS SË VITISË

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të ligjit të VSM	Efektet e Planit të Mobilitetit Urban në Komunën e Vitisë (PMU)
1. Karakteristikat e planeve dhe të programeve, duke pasur parasysh në veçanti:	
1.1. shkallën në të cilën një plan ose program përcakton kuadrin e projekteve dhe të aktiviteteve të tjera, ose lidhja e tyre me vendndodhjen, natyrën, madhësinë dhe kushtet operuese ose me burimet e përcaktuara,	PM nuk parasheh zhvillimin e projekteve (për infrastrukturë, objekte përcjellëse në komunikacion etj.) të cilat do t'i nënshtroheshin procedurës sipas ligjit për VSM. Megjithatë, PM në njërën nga masat e propozuara (nr. 5) parasheh ndërtimin e një ure e cila është në gjatësi rreth 6-7 m dhe gjerësi për dy korsi ku për ndërtimin e një ure të tillë duhet t'i nënshtrohet ligjit për VSM. Kurse objektivat më kryesore do të jenë lehtësimi i qarkullimit rrugor duke marrë masa lehtësuese në mënyrë që të gjithë pjesëmarrësve në trafik t'i mundësohet një qarkullim sa më i sigurt.
1.2. shkallën në të cilën plani ose programi influencon plane dhe programe të përfshira dhe ato në hierarki,	Ky plan është në përputhshmëri me Planin Zhvillimor Komunal dhe nuk ndikon në planet e tjera ekzistuese qoftë ato komunale apo kombëtare.
1.3. lidhjen e planit ose programit për integrimin e konsideratave mjedisore në veçanti në lidhje me promovimin e një zhvillimi të qëndrueshëm,	Në përgjithësi, plani është në harmoni me parimet e zhvillimit të qëndrueshëm, duke propozuar masa lehtësuese për promovimin e lëvizjeve jo-motorike (p.sh. çiklizmin) në këtë komunë që do të kontribuonte në përmirësimin e cilësisë së ajrit në njërën anë dhe në përgjithësi të shëndetit të banorëve të kësaj komune në tjetrën anë.
1.4. probleme mjedisore që lidhen me planin ose programin,	Në objektivat e parapara në Planin e Mobilitetit të Komunës, nuk është hasur në probleme të mundshme mjedisore që mund të lindin si pasojë e realizimit të objektivave të cekura më lartë. Megjithatë duhet thënë që parashihet ndërtimi i një ure që do të lehtësonte komunikacionin por bëhet fjalë për një urë e cila e bënë të mundshëm kalimin e një kanali ujitës (jaz) dhe nuk pretendohet të ketë ndikime të mëdha në mjedis dhe si rezultat propozohet që ky projekt t'i nënshtrohet procesit të VNM si projekt i vetëm.
1.5. përputhshmërinë e një plani ose programi për zbatimin e legjislacionit të Komunitetit mbi mjedisin (p.sh planet dhe programet e lidhura me menaxhimin e mbetjeve dhe mbrojtjen e ujit).	Duhet thënë se plani si plan nuk kërkohet sipas legjislacioneve qoftë mjedisore apo ato të vetëqeverisjes lokale, por që mund të ndërlihet me shumë ligje të cilat e promovojnë zhvillimin e qëndrueshëm, përmirësimin e cilësisë së jetës, lëvizjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, etj. Gjithashtu mund të thuhet se si i tillë bëhet në mënyrë vullnetare nga Komunitat dhe duke pasur parasysh kërkesat që rrjedhin nga ligji për VSM për skanimin e çdo plani apo programi të hartuar nga komunitat në këtë rast, për ndikime të mundshme në mjedis, është parë e arsyeshme që t'i nënshtrohet këtij procesi. Ndër të tjera, vlen të ceket se ky plan dhe të gjitha objektivat e përfshira në këtë plan janë në harmoni të plotë me Planin Zhvillimor Komunal.

2. Karakteristika të efekteve dhe të zonave që ka të ngjarë të ndikohen, duke pasur parasysh, në veçanti:

2.1. probabilitetin, kohëzgjatjen, frekuencën dhe natyrën e efekteve,	PM përfshinë periudhën 5 vjeçare (2015-2020). Gjatë këtyre viteve pritet të ketë rritje të efekteve të cilat do të jenë pozitive. (shih pikën 1.3)
2.2. natyrën kumulative të efekteve,	Plani nuk parasheh efektet cilat në kontekstin kumulativ do të rezultojnë me pasoja mjedisore. Përkundrazi me ri-orientimin e trafikut, shtimin e shtigjeve për çiklist, rritja e sigurisë në rrugë do të ketë efekte pozitive në ngritjen e cilësisë së ajrit në përgjithësi dhe sigurisë në trafik, në veçanti për të gjithë pjesëmarrësit.
2.3. natyrën ndërkufitare të efekteve,	Nuk do të ketë efekte negative ndërkufitare. Plani i Mobilitetit është i karakterit lokal. Priten efekte pozitive, por që do të jenë indirekte. Kjo do të rezultojë nga përmirësimi i qarkullimit rrugor dhe rritja e sigurisë në trafik, mundësimin e qasjes për personat me nevoja të veçanta etj.
2.4. rrezikun e shëndetit të njeriut mbi mjedis (psh si shkak i aksidenteve),	
2.5. shkallën dhe shtrirjen hapësinore të efekteve (zona gjeografike dhe madhësia e popullsisë që mund të preken),	Efektet pozitive mjedisore të këtij plani, deri në fund të vitit 2020 do të prekin pjesë më të madhe të zonës urbane, dhe banorët e qytetit të komunës së Vitisë
2.6. vlerën dhe çënueshmërinë e zonës që ka të ngjarë të ndikohet si rezultat i:	Nuk është relevante për PM Viti.
2.6.1. karakteristikave të veçanta natyrore ose trashëgimisë kulturore,	Duke qenë se PM nuk parasheh ndërhyrje fizike (përveç ndërtimit të urës), ndërtim të objekteve, infrastrukturës, prerje të pyjeve, zënie tokash, gërmime etj, nuk do të ketë dëmtim/degradim të zonave natyrore apo trashëgimisë kulturore.
2.6.2. standardeve mjedisore të tepërta dhe vlerave limit,	PM nuk parasheh projekte të cilat do të rezultojnë me emisione, qoftë në ajër qoftë në ujë, të cilat do të ishin subjekt i shqyrtimit në kontekstin e tejkallimit të standardeve apo vlerave kufitare.
2.6.3. përdorimit intensiv të tokës.	PM nuk parasheh zënie, apo përdorim të tokave, të gjitha veprimet sipas objektivave do të bëhen në gjendjen ekzistuese, me përjashtim të ndërtimit të urës së lartcekur, por që nuk do të ketë përdorim intensiv të tokës.
2.7. efektet mbi zonat ose sipërfaqet që kanë një status të njohur kombëtar, Komunitar ose ndërkombëtar mbrojtës.	Komuna e Vitisë gjendet në pjesën juglindore të Kosovës, respektivisht është e përfshirë në rajonin e Anamoravës me një sipërfaqe prej 297 km ² . Pozita e mirë gjeografike në të cilën shtrihet Komuna e Vitisë i mundëson lidhje të mira me qendrat tjera të Kosovës dhe të rajonit. Qyteti shtrihet në një fushëgropë të gjerë. Ka kushte të mira për bujqësi dhe njihet si qytet agro-industrial. Në veri-lindje kufizohet me komunën e Gjilanit, në perëndim me komunën e Ferizajt, në jug-perëndim me komunën e Kaçanikut dhe krejtësisht në jug-lindje me IRJM. Në territorin e komunës së Vitisë nuk ka ndonjë zonë apo sipërfaqe e cila ka status mbrojtës të njohur kombëtar, komunitar apo ndërkombëtar. Në anën tjetër edhe objektivat e caktuara në PMU janë me efekt të karakterit pozitiv.



HELVETAS
Swiss Intercooperation

KOSOVO



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo