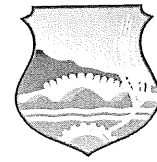
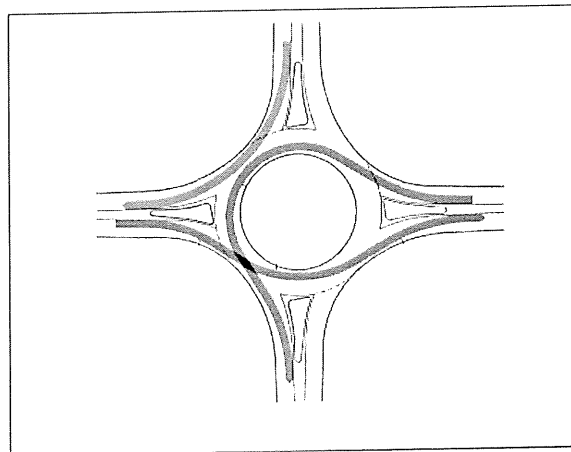




REPUBLIKA E KOSOVËS



KUVENDI I KOMUNËS- VUSHTRRI



PLANI I VEPRIMIT PËR PËRMIRËSIMIN E SHËRBIMIT

Shërbimi: Mobiliteti në Trafik 2017 - 2019

Korrik, 2017

Shkurtesa:

USAID – Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Zhvillim Ndërkombëtar

USAID AKT – Programi i USAID-it Avancojmë Kosovën së Bashku

PVPSH / SIAP – Plani i Veprimit për Përmirësim të Shërbimit

DSHP – Drejtoria për Shërbime Publike

PZHK – Plani Zhvillimor Komunal

PZHU – Plani Zhvillimor Urban

DUMM – Drejtoria e Urbanizmit dhe Mbrojtjes së Mjedisit

AKP – Agjencioni Kosovar i Privatizimit

MI – Ministria e Infrastrukturës

GP – Grupi punues

ZKKK – Zyra Komunale për Komunitete dhe Kthim

INFORMACION PARAPRAK

Në kuadër të prioriteteve dhe kompetencave, me qëllim të përmirësimit të shërbimit të mobilitetit në trafik në territorin e Komunës së Vushtrrisë, kryetari i komunës z. Bajram Mulaku më datë 23.10.2015 ka nxjerrë vendimin 02. Nr. 1095/15 për themelimin e grupit punues për hartimin e Planit të Veprimit për Përmirësim të Shërbimit (PVPSH) të Mobilitetit në Trafik në territorin e Komunës së Vushtrrisë.

Grupi punues ka përdor metodologjinë e hartimit të planit të veprimit për përmirësimin e shërbimit të paraqitur nga zyrtarët e programit të USAID-it "Avancojmë Kosovën së Bashku" (AKT).

Komuna e Vushtrrisë në këtë dokument ka dhënë drejtimet e zhvillimit dhe përmirësimit të shërbimit të mobilitetit në trafik.

Grupi punues për hartimin e Planit të veprimit për zhvillim dhe përmirësim të shërbimit të mobilitetit në trafik në Komunën e Vushtrrisë, përmes këtij plani ka pas për qëllim:

1. Të paraqesë analizë të detajuar të gjendjes aktuale të gjendjes në trafik (rrugët, lëvizshmëria, udhëkryqet, parkingjet, trotualet, shtigjet për biçikleta, sinjalizimi horizontal dhe vertikal, vendndaljet e autobusëve, parkingjet për taxi, etj;
2. të paraqesë mundësitë për përmirësim të shërbimit;
3. të caktojë prioritetet dhe objektivat kryesore, të cilat komuna dëshiron t'i realizojë;
4. të paraqesë mënyrat e arritjes së caqeve dhe prioritetëve të përcaktuara.

Grupin punues për hartimin e Planit të veprimit për përmirësim të shërbimit të mobilitetit në trafik në Komunën e Vushtrrisë e përbëjnë:

GRUPI I PUNËS		Detyra/ Organizata
Nr.	Emri	
1	Islam Latifi, inxh. i. dipl.	Koordinator i GP – udhëheqës i sektorit për komunikacion, DSHP
2	Idriz Ismajli, inxh. i. dipl.	Anëtar – zyrtar për projekte me donatorë
3	Fatmir Shala, inxh. i. dipl.	Anëtar – inspektor i komunikacionit
4	Arben Mlinaku	Anëtar – zyrtar në DSHP
5	Bajram Lahu, inxh. i. dipl.	Anëtar – ekspert nga shoqëria civile
6	Selim Rrustemi	Anëtar – anëtar i kuvendit të komunës
7	Branislav Vuksanovic	Anëtar – shef i ZKKK-së
8	Hamdi Vojvoda	Anëtar – përfaqësues i komunitetit
9	Bratislav Kostic	Anëtar – përfaqësues i komunitetit

Grupi ndihmës:		
1	Shaban Salihu	Anëtar – zëvendës komandant i Stacionit Policor në Vushtrri
2	Avni Zahiti	Anëtar - polic i trafikut
3	Blerim Zhabari	Anëtar – zyrtar për informim Komuna e Vushtrrisë
4	Avdi Ahmeti	Anëtar - qytetar

Përfaqsesit e programit USAID AKT, të cilët ndihmuan në zhvillimin e planit:

- **Agim Salihu** – USAID AKT, udhëheqës i komponentës për qeverisje lokale dhe ekspert për zhvillim të komunave
- **Nenad Talic** – USAID AKT, këshilltar i lartë për zhvillim të komunave

Kontribut të rëndësishëm në hartimin e këtij plani të veprimit kanë dhënë i gjithë personeli i DSHP-së, por edhe i gjithë personeli i komunës, i cili ka qenë i involvuar në formë direkte apo edhe indirekte në zhvillimin e tij, përfaqësuesit e Policisë së Kosovës, ndërsa në veçanti USAID-i përmes përfaqësuesve të programit AKT, të cilët ndihmuan grupin si me trajnime ashtu edhe me asistencë në përdorimin e një metodologjie të re e cila bazohet në menaxhimin e performancës për përmirësim të shërbimeve.

HYRJE

Jeta bashkohore ekonomike, si dhe standardi i njeriut bashkohor, më nuk mund të mendohet pa komunikacionin. Komunikacioni paraqet njërin ndër faktorët më të rëndësishëm për zhvillimin e një regjioni dhe për shfrytëzimin e resurseve të shumta që i posedon një regjion.

Politikat e mobilitetit kanë qenë një prej elementeve dhe udhëzimeve për hulumtim dhe hartim nga Plani zhvillimor komunal. Përmes hartimit të Planit të mobilitetit, Komuna e Vushtrrisë synon të krijojë një rrjet funksional dhe të integruar, duke akomoduar të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, pra krijimin e kushteve për lëvizje të motorizuara dhe të pamotorizuara.

Përmes ndihmës së projektit për ngritje të kapaciteteve profesionale nga ana e USAID-it kemi përfituar përvoja të reja në qasjen e re të komunikimit me qytetarë dhe grupe të ndryshme të interesit, njëkohësisht përcaktim të prioriteteve që dalin nga kërkesat e tyre e para së gjithash në përcaktim të indikatorëve që do të përmirësojnë performancën e shërbimeve ndaj qytetarëve, sidomos një qasje serioze në kuadër të përmirësimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane.

Ndërkohë, me punën e ekspertëve të grupit punues, është analizuar situata aktuale e mobilitetit në territorin e komunës, si dhe janë marrë disa këshilla mbi aktivitetet dhe aksionet e nevojshme që duhet të ndërmerret Komuna e Vushtrrisë, si pjesë e një vendi në zhvillim që është ballafaquar me rritjen enorme të numrit të mjeteve motorike, duke synuar të ruajë dhe të promovojë më tepër kulturën e ciklizimit, ecjes dhe zhvillimit të transportit kolektiv.

1. FUSHËVEPRIMI I PLANIT

Plani i mobilitetit është plan strategjik nga fusha e trafikut dhe ka për qëllim përmirësimin e kushteve për lëvizje për të gjithë pjesëmarrësit në trafik. Duke pasur parasysh rritjen enorme të shkallës së motorizimit, revitalizimin e infrastrukturës rrugore që deri tani ka qenë jo funksionale,

sigurinë e pamjaftueshme për lëvizje të këmbësorëve, çiklistëve dhe kushtet mjedisore, zhvillimi i Planit të mobilitetit urban nuk mund të jetë vetëm si një objektiv i thjeshtë, por si prioritet.

Ky Plan i mobilitetit mbështetet në planet aktuale zhvillimore komunale, është shumë i detajuar, dhe më specifik në fushën e trafikut dhe të transportit në përgjithësi.

1.1 Shërbimi prioritar

Komuna e Vushtrrisë ka zgjedhur si prioritet hartimin e Planit të mobilitetit, përmes të cilit synojmë rritjen e shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion

1.2 Parimet bazë të planit

Parimet bazë të planit korrespondojnë me planet zhvillimore komunale, planet zhvillimore urbane, rregullative, si dhe objektivat e përgjithshme të komunës.

Komuna e Vushtrrisë ka të miratuar Planin Zhvillimor Komunal, Planin Zhvillimor Urban, si dhe Planin Rregullues Urban për tri zona, zona I – Qendra, zona e II-të Ura e Gurit dhe zona e III-të Tërstena. Në secilën nga këto dokumente është trajtuar problemi i mobilitetit në përgjithësi, pastaj është bërë planifikimi i rrugëve për zhvillimin e transportit, shtigjeve për çiklistë, etj. Në vijim janë paraqitur disa nga objektivat komunale, të cilat janë paraparë në kuadër të këtyre planeve:

Objektivat në fushën e mobilitetit sipas PZHK-së dhe PZHU-së:

- Planifikimi i infrastrukturës urbane dhe rurale;
- trajtimi i rrugëve unazore me përmbajtje përcjellëse;
- projektimi i rrugëve, të cilat i plotësojnë kërkesat e këmbësorëve, me tendencë të qetësisë të trafikut, zgjerimit të trotuareve dhe kufizimin e qarkullimit të mjeteve motorike;
- ndërtimi i shtigjeve për biciklistë dhe këmbësorë përgjatë rrugëve;
- ndërtimi i shiritave të gjelbërta për gjatëgjithë rrugëve;
- rregullimi i trotuareve për qasje nga personat me nevoja të veçanta;
- ngritja e kapaciteteve aktuale për nevoja të transport publik;
- transporti (sinjalizimi, trotuaret, nënkalimet, mbikalimet, barrierat metalike, qasja për persona me nevoja të veçanta);
- përjashtimi i trafikut të rëndë nga zona qendrore e qytetit;
- krijimi i shesheve, hapësirave të gjelbra, parkingjeve në raport me numrin e popullsisë, mirëmbajtja e këtyre strukturave;
- zgjerimi i rrugëve nëpër lagjet periferike të qytetit nuk kanë infrastrukturë adekuate, nuk kanë dimensionet adekuate;
- vendosja e shenjave të komunikacionit (sinjalistikës rrugore) dhe ndriçimi i rrugëve;
- 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 Vushtrrisë, 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:

- Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor nr.02/L-70.
- Ligji nr.04/L-179,16 maj 2013 për transportin rrugor.
- Ligji nr. 2003/11 mbi rrugët.
- Ligji për vetëqeverisje lokale nr. 03/L-040.
- Ligji nr. 04/L-076 për policinë.
- Ligjin për planifikim hapësinor nr.2012/04-L-174.
- Ligji nr. 03/l-160 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja.
- Ligji nr. 03/l-025 për mbrojtjen e mjedisit.
- Rregulloret komunale.

1.4 Profili i komunës

1.4.1 Pozita gjeografike e komunës

Komuna e Vushtrrisë shtrihet në pjesën veriore të Kosovës. Në veri kufizohet me Mitrovicën, në lindje me Podujevën, në jug me Obiliqin, në jugperëndim me Drenasin dhe në perëndim me Skënderajin.

Territori i Komunës së Vushtrrisë shtrihet në një sipërfaqe prej 345 km² dhe zë afro 3.2 % të territorit të Kosovës. Komuna e Vushtrrisë shtrihet ndërmjet dy qendrave të mëdha urbane Prishtinës dhe Mitrovicës.

Relievi i komunës është i ulët fushor dhe kodrinor, të cilat janë pjesë përbërëse e masës malore të Kopaonikut dhe Qyçavicës.

Klima e komunës është e butë dhe kontinentale.

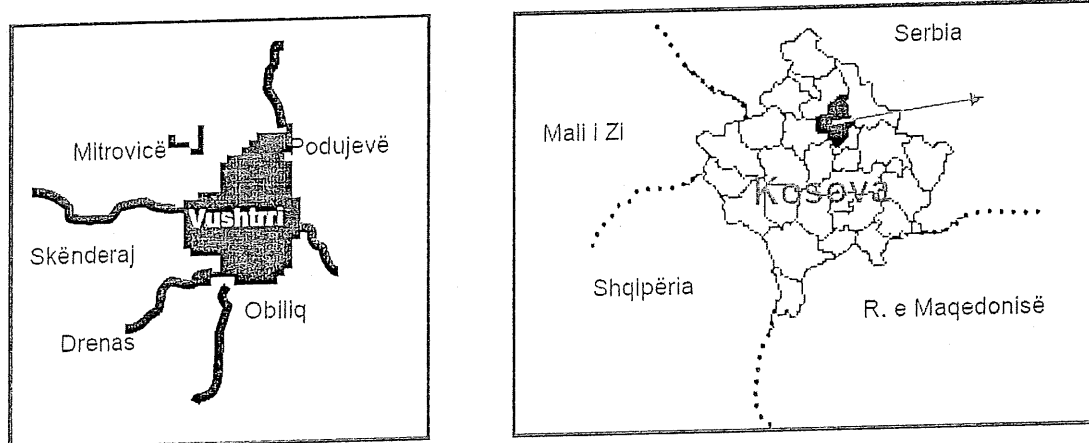


Fig.1 Pozita gjeografike e Komunës së Vushtrrisë

1.4.2 Popullsia

Numri i banorëve në Komunën e Vushtrisë në bazë të regjistrimit të fundit të Entit të statistikave të Kosovës vlerësohet 69 800 banorë, ndërsa duke marrë parasysh rritjen mesatare vjetore të popullsisë në qytet jetojnë 29868 banorë, kurse në fshatra jetojnë 45132 banorë.

Dendësia mesatare e popullsisë është rreth 214 ban/km², rritja mesatare vjetore e popullsisë në këtë komunë është 0.21%. Ekziston dallim i vogël në strukturën gjinore (51 % meshkuj dhe 49% femra). Etnitetet që jetojnë në këtë komunë janë: shqiptarë ~92%; serbë ~4 %; malazezë ~3%; turq; ashkalinj; romë ~1%. Vlerësohet se në Komunën e Vushtrisë ka 49 200 pjesëtarë të popullsisë aktive, prej tyre 40% femra dhe 60% meshkuj.

Mundësia e rritjes së popullsisë aktive, vlerësohet në 3% për një vit. Gjithsej në këtë komunë janë afër 16117 familje, me mesataren 4.6 anëtarë. Numri i bizneseve që veprojnë në territorin e Komunës së Vushtrisë janë 1359.



Fig. 2. Shtrirja territoriale e Komunës së Vushtrisë

2. Gjendja ekzistuese

2.1 Gjendja e shërbimit të zgjedhur për përmirësim

Problemet e komunikacionit në rrugët e Komunës së Vushtrrisë kanë qenë të mëdha, por në kohët e fundit ka tendenca të dukshme të përmirësimit.

Rrjeti ekzistues i rrugëve nuk ka mjaftuar për numrin aq të madh të automjeteve që banorët i poseduan dhe po i përdorin sidomos pas çlirimit të Kosovës, në shumë kohë kulmore qarkullimi ishte i ngopur me mjete motorike.

Shumë qytetarë kishin pengesa nga komunikacioni, pasiguri, zhurmë dhe ngulfatje si rezultat i qarkullimit të ngopur. Për të pasur një qarkullim më të sigurt brenda në qytet dhe viset rurale nevojitej ndërtimi dhe rregullimi i tërë infrastrukturës rrugore në viset rurale, si dhe zgjerimi i rrugëve brenda qytetit të Vushtrrisë dhe po ashtu një kontroll më i lartë i komunikacionit në udhëkryqe, e cila do të arrihet me vendosjen e sinjalizimit nëpër të gjitha rrugët.

Për nga atraktiviteti Komuna e Vushtrrisë është shndërruar në një zonë me shkallë të lartë të motorizimit dhe strukturë të përzier të automjeteve në të cilën dominojnë automjetet e udhëtarëve me një përqindje shumë më të madhe, gjithashtu në udhëkryqet e lartpërmendura ka frekuentim të madh edhe të këmbësorëve ku pjesa më e madhe e tyre janë nxënës.

Prandaj për të punuar këtë Plan të mobilitetit kemi përcjellë nga afër informatat dhe raportet për ndërtimin dhe rregullimin e rrjetit rrugor të komunës, pastaj gjendjen e këtyre udhëkryqeve përmes numërimit të automjeteve gjatë 7 ditëve për secilin shirit qarkullues.

Duke qenë të vetëdijshëm për rëndësinë dhe rolin e pakrahasuar që luan faktori njeri në shfrytëzimin e rrugëve në kohën e njeriut modern, rritjes së shkallës së motorizimit, fluksit të madh të automjeteve në gjendje teknikisht jo të mirë për, shkak të tranzicionit, si dhe dukurisë së popullimit që po ngjan në vendin tonë, është dashur t'i kushtohet kujdes i veçantë shtrirjes së rrjetit rrugor modern deri në viset më të larta rurale, si dhe zgjidhjes organizative në formën sa më racionale dhe funksionale, mënyrës së lëvizjes, komoditetit të saj dhe sigurisë si një faktor i veçantë. Gjatë analizës së gjendjes ekzistuese në trafik, janë trajtuar problemet kryesore nga fusha e trafikut dhe transportit në Komunën e Vushtrrisë.

Grupi punues duke u bazuar dhe bashkërenditur aktivitetet me Policinë e Kosovës për numrin e aksidenteve dhe mospërshtatjes së shpejtësisë së automjeteve, kërkesave të vazhdueshme të qytetarëve dhe personelit arsimor, identifikuan domosdoshmërinë e hartimit të strategjisë për siguri në komunikacion përmes krijimit të kushteve për qarkullim të papenguar për qytetarë dhe automjete. Komuna e Vushtrrisë tashmë ka të dhëna të kompletuara mbi kushtet e tërë rrjetit për të ofruar një pasqyrë objektive të kushteve të rrjetit rrugor të komunës. 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 pritët, që gjendja e tyre të përkeqësohet në vazhdim dhe të ulët shkalla e sigurisë rrugore, nëse në vitet e ardhshme nuk vihen në dispozicion fonde të mjaftueshme për këtë qëllim.

2.2 Infrastruktura rrugore në Komunën e Vushtrrisë

Rëndësia e zhvillimit të infrastrukturës dhe shërbimeve të saj, në bazë të ndikimit që ka në vete zhvillimin e një vendbanimi dhe banorëve, të cilët jetojnë në atë vend, shtrohet si një çështje e rëndësishme për analizë. Shkalla e zhvillimit të infrastrukturës flet edhe për shkallën e zhvillimit të shërbimeve, të cilat u ofrohen banorëve të atij vendbanimi.

Analiza e shkallës së zhvillimit të infrastrukturës ngërthen në vete analizën e nivelit të rrjetit rrugor derivat i së cilës janë shkalla e transportit rrugor dhe hekurudhor, furnizimi me energji elektrike, sistemi i furnizimit të ujësjellësit dhe sistemit të kanalizimit dhe ujërave fekale, shërbimi i telekomunikimit dhe të sistemit të grumbullimit të mbeturinave.

Të gjitha këto lëmi janë shqyrtuar në analizën hapësinore për Komunën e Vushtrrisë dhe në strategjinë zhvillimore të kësaj komune, të cilat janë të bazuara në të dhënat e marra nga vet institucionet komunale të komunës, ndërsa fokusimi ynë primar gjatë punimit të këtij plani është ekskluzivisht rrjeti rrugor i Komunës e Vushtrrisë, si dhe mobiliteti.

2.2.1 Ndarja e rrugëve sipas rëndësisë

Në bazë të literaturës ekzistuese bëhet ndarja e rrugëve sipas rëndësisë në ç'rast kemi:

- **Rrugët me një kalim** - janë rrugët në të cilat lejohet kalimi i automjeteve vetëm në njërin drejtim, pavarësisht se për cilin drejtim shenja e qarkullimit rrugor ndalon apo lejon kalimin.
- **Rrugët me dy kalime** - janë rrugët në të cilat lejohet kalimi në të dy drejtimet.
- **Rrugët me të drejtë kalimi** - janë rrugët në të cilën shenjat e qarkullimit rrugor të japin të drejtë kalimi në raport me automjetet tjetra të drejtimit përballë.
- **Rrugët e nivelit të parë** ku kjo shkallë e kategorizimit të rrugëve është një lloj nivelimi ku një rrugë merr vlerat mbi një rrugë tjetër e që të dyja lidhen në një vend për të mbajtur vazhdueshmërinë e komunikacionit. Nivelimi i rrugëve mund të bëhet në bazë të strukturës së rrugëve ose në bazë të shenjave të qarkullimit rrugor. Rruga e dorës së parë ose e nivelit të parë gjithmonë ka përparësi në raport me rrugën e nivelit të dytë.
- **Rrugët e nivelit të dytë** për sa i përket rrugëve të nivelit të dytë nëpër qytete zakonisht janë të ndara me shenja të komunikacionit ose sipas gjerësisë së tyre, këto rrugë janë më të ngushta sesa rrugët e nivelit të parë.
- **Rrugët e mbyllura T** - janë rrugë, balli i të cilave është i mbyllur, pra rruga e drejtë përfundon, vazhdimi i komunikacionit mund të bëhet në dy drejtime tjera, në të djathtë apo në të majtë.
- **Rrugët e kufizuara** - janë rrugë në të cilat janë bërë kufizime. Për sa i përket rrugëve të kufizuara ekzistojnë lloje të ndryshme kufizimesh, pra në një rrugë të caktuar mund të kemi një ose disa kufizime të caktuara pavarësisht nga ajo se çfarë shenje e qarkullimit rrugor kemi në atë rrugë.

2.2.2 Ndarja e rrugëve sipas ligjit për rrugët

Në bazë të Ligjit për rrugët nr. 2003-11, rrugët kategorizohen në:

- Rrugë magjistrale,

- Rrugë regjionale,
- Rrugë lokale, dhe
- Rrugë në vendbanime.

Në bazë të infrastrukturës ligjore ekzistuese, për rrugët magjistrale dhe regjionale autoriteti i vetëm është Ministria e Infrastrukturës, ndërsa për rrugët lokale autoritet është komuna respektive.

2.2.3. Rrjeti i rrugëve magjistrale dhe regjionale në Komunën e Vushtrrisë

Në territorin e Komunës së Vushtrrisë kalojnë rrugë magjistrale rreth 20 km dhe rrugë regjionale rreth 80 km.

Rruga magjistrale M2 që kalon nëpër territorin e Komunës së Vushtrrisë e bën lidhjen e kësaj komune dhe të kryeqendrës së saj me komunat tjera, atë të Prishtinës në pjesën jug-lindore dhe atë të Mitrovicës në pjesën veri-perëndimore, si qendra më të mëdha, dhe njëkohësisht ndikon në zhvillimin e vet komunës, duke i ofruar popullatës qasje në vendet tjera. Në veçanti duhet të veçohet afrimi i kësaj komune me Rrugën e Kombit e cila ndikon dukshëm në rritjen e efikasitetit në transportin e mallrave. Aktualisht kjo rrugë është në ndërtim dhe modernizim e sipër dhe do të ketë katër korsi në ç'rast do të kemi një qarkullim shumë normal të komunikacionit dhe një shkurtim enorm të kohës së arritjes nga qyteti i Vushtrrisë në kryeqendrën e Kosovës e në këtë kontest edhe me Rrugën e Kombit.

Duhet veçuar në këtë rast se me insistimin e organeve komunale, rruga magjistrale M2 Prishtinë – Mitrovicë e cila kalonte brenda zonës së qytetit të Vushtrrisë dhe e ndante zonën urbane në dy pjesë, tani në rastin e ndërtimit do të devijojë në pjesën perëndimore të qytetit, në mënyrë që të mos kemi ndërhyrje të shumta në këtë rrugë ku edhe do t'i ulj nivelin e rrugës nacionale.

2.2.3.1 Rrugë magjistrale

Brenda territorit të Komunës së Vushtrrisë siç u tha më lartë janë 20 [km] rrugë magjistrale, ndërsa vendbanimet nëpër të cilat kalon rruga magjistrale Prishtinë-Vushtrri-Mitrovicë janë: Graca, Stanoci i Poshtëm, Lumadhi, Dumnica e Poshtme, Maxhunaj, Pestova, Nedakoci, Dobërlluka dhe Smrekonica.

Vendbanimet nëpër të cilat kalojnë rrugët e asfaltuara dhe të cilat gravitojnë në magjistralen Prishtinë-Vushtrri-Mitrovicë, janë: Prelluzha, Dumnica e Mesme, Dumnica e Epërme Maxhunaj, Pestova, Ropica, Vilanci, Samadrexha, Sfarçaku, Studime e Poshtme, Studime e Epërme, Begaj, Gojbula, Miraça, Karaça, Skroma, Gumnishta, Sllatina, Banjska, Smrekonica dhe Pasoma. Janë të gjitha këto fshatra të pjesës lindore të Komunës së Vushtrrisë, të cilat përmes rrugëve të asfaltuara gravitojnë në rrugën magjistrale M2.

Përmes rrugës magjistrale M2, Prishtinë – Vushtrri – Mitrovicë, zhvillohet transporti rrugor i udhëtarëve dhe mallrave përmes së cilës mundësohet lidhja edhe me rrugët tjera regjionale dhe rrugëve tjera lokale apo sekondare që kryesisht janë të asfaltuara.

2.2.3.2 Rrugë regjionale

Në territorin e Komunës së Vushtrrisë kalojnë rreth 80 km rrugë regjionale të cilat janë:

- Rruga R220 Mitrovicë-Bukosh dhe Bukosh-Obiliq,
- Rruga R105 Polac-Bukosh dhe
- Rruga R128 Podujevë-Samadrexhë.

Rruga R220 ka një gjatësi prej rreth 38 km dhe është e ndarë në dy pjesë, pjesa Mitrovicë – Bukosh është e asfaltuar pas luftës dhe është në gjendje të mirë teknike, e cila është paraqitur në fig. 3. Pjesa Bukosh – Obiliq është rrugë e asfaltuar në vitet 80-ta dhe është në gjendje mjaft të rëndë. Aktualisht Ministria e Infrastrukturës është duke hartuar projektin për zgjerimin dhe rikonstruimin e plotë të kësaj rruge me rëndësi vitale për banorët e pjesës perëndimore të Komunës së Vushtrrisë.

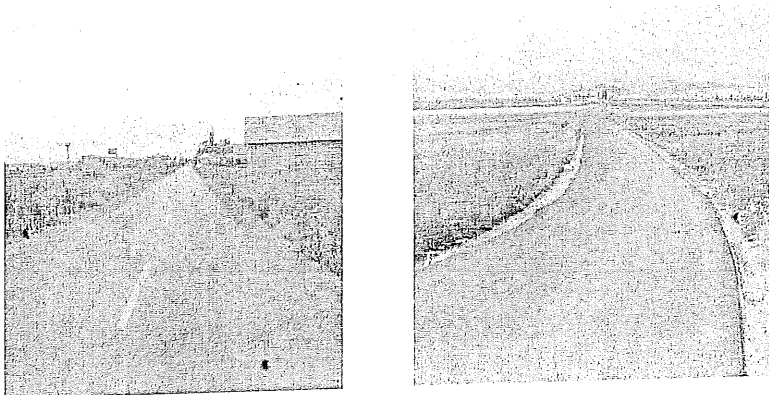


Fig. 3 Gjendja e rrugës R220

Fshatrat e kësaj komune nëpër të cilat kalon kjo rrugë dhe të cilat i kanë rrugët lokale të asfaltuara janë: Pantina, Akrashtica, Shtitarica, Dolaku, Bukoshi, Novolani, Vërrnica, Druari, Mihaliqi, Gllavatini.

Vendbanimet, të cilat kanë rrugët e asfaltuara dhe gravitojnë në këtë rrugë janë: Ashlani, Balinci, Liqej, Taraxha, Galica, Beçiqi, Duboci, Brusniku, Kolla, Shallci, Resniku, Bivolaku, Beçuku, Stroci dhe Zhilivoda.

Rruga regjionale R105 është rruga Polac-Bukosh me gjatësi 19 km projekti i së cilës ka qenë i hartuar që nga viti 1979, ndërsa është implementuar në vitet 2008-2009. Kjo rrugë ka një rëndësi të veçantë për banorët në të dy anët e Qyçavicës, sepse lidh regjionin e Drenicës me regjionin e Rrafshit të Kosovës. Gjendja e kësaj rruge shihet në fig. 4.

Kjo rrugë në territorin e Komunës së Vushtrrisë kalon përmes fshatrave Duboc, Galicë, Brusnik dhe Novolan dhe lidhet me rrugën regjionale R220 Bukosh-Obiliq. Kjo rrugë regjionale do të duhej të lidhej me rrugën magjistrale M2 pa kaluar brenda qytetit të Vushtrrisë dhe në këtë mënyrë të lidhej edhe me rrugën regjionale R128 Samadrexhë-Podujevë dhe të krijohej një nyje e një rëndësie

të veçantë për këto regjione. Mirëpo për shkak të nevojës së ndërtimit edhe të tri urave si: ajo mbi hekurudhën, mbi lumin “Silnica” dhe “Lumin e Studimes”, të cilat kanë një kosto të lartë të ndërtimit, kjo rrugë aktualisht është e lidhur vetëm me rrugën regjionale R220.

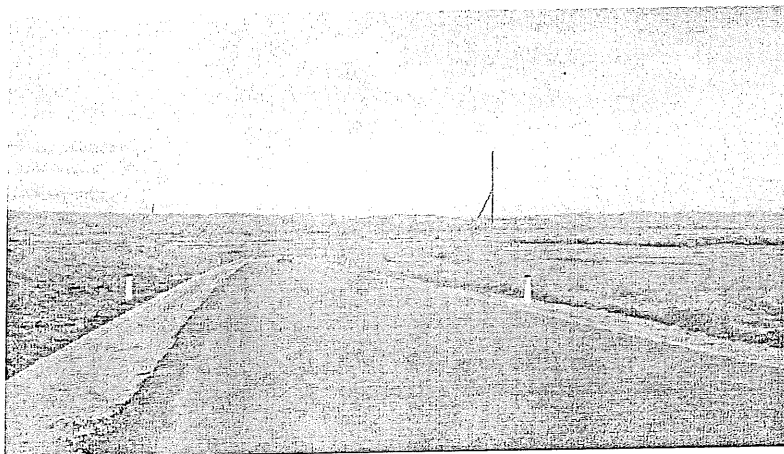


Fig. 5 Pamje e rrugës regjionale R105 Bukosh - Polac

Rruga regjionale R128 është rruga Samadrexhë-Podujevë, pjesa e parë e së cilës lidhet nga rruga magjistrale M2 kalon nëpër fshatin Samadrexhë deri në fshatin Sllakoc, gjendja e së cilës është e paraqitur në figurën 6. ku shihet që është rrugë e asfaltuar, ndërsa pjesa tjetër nga fshati Sllakoc deri në fshatrat e Podujevës është rrugë dheu ende e pahapur apo e patrajtuar. Nëpër këtë rrugë kalojnë fshatrat Kunovik, Sllakoc, Ceceli, Zagori, Samadrexhë, Ropicë dhe Vilanc.

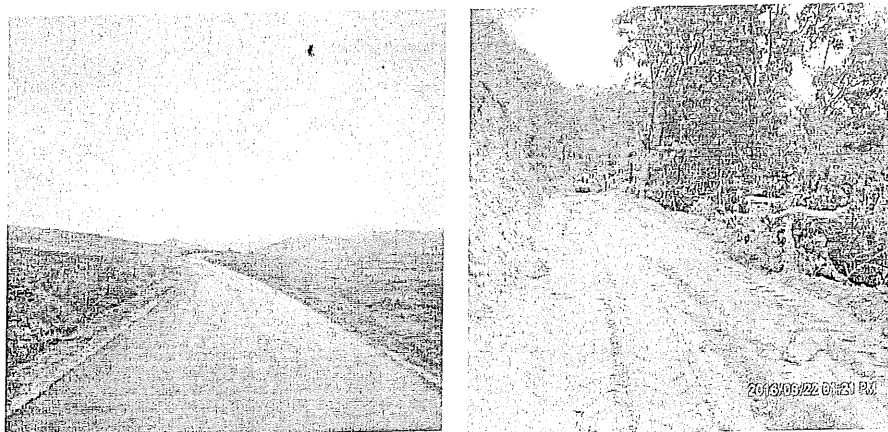


Fig. 6 Pamje e rrugës regjionale R128 Samadrexhë – Podujevë

2.2.3.3. Rrugë lokale

Infrastruktura rrugore lokale e Komunës së Vushtrrisë aktualisht është në gjendje relativisht të mirë. Sipas të dhënave të marra nga institucionet komunale të Vushtrrisë, të cilat kanë ndërtuar të

ashtuquajturin Sistem për menaxhimin e performancës, nga gjithsej 66 vendbanime të komunës, duke mos përfshirë qytetin, në 61 vendbanime kalojnë rrugët e asfaltuara, apo shprehur në përqindje i bie të jetë 92.42%.

Në bazë të këtij sistemi dhe sistemit të adresave rrjeti rrugor lokal në qytet dhe fshatra përfshin rreth 695 km. Prej 695 km, 495 km janë të asfaltuara që shprehur në përqindje i bie të jetë 71.2 %, ndërkaq nëse shprehemi në raport të numrit të banorëve, 90% të popullatës jetojnë në vendbanime që i kanë rrugët e asfaltuara krahasuar me numrin e përgjithshëm të popullatës së komunës. Po ashtu duhet të potencohet edhe fakti se Komuna e Vushtrrisë në kuadër të sistemit të adresave dhe në përpjekje të digjitalizimit të tyre, tashmë ka bërë emërtimin e të gjitha rrugëve të komunës, duke përfshirë rrugët e qytetit dhe të gjitha fshatrave. Gjithsej janë emërtuar 1380 rrugë.

Është realizuar projekti për vendosjen e rreth 2400 tabelave me këto emërtime, projekt ky i financuar nga shteti norvegjez dhe i mbështetur nga Agjencioni Kadastral i Kosovës, vlera e të cilit arrin në 90 000 euro, ndërsa aktualisht është duke u bërë vendosja e numrave të shtëpive për të gjitha ekonomitë familjare në tërë territorin e Komunës së Vushtrrisë.

Rrugët lokale ndahen në:

- rrugë lokale urbane dhe
- rrugë lokale rurale

2.2.3.4 Rrugët urbane brenda qytetit të Vushtrrisë

Brenda zonës kadastrale të qytetit të Vushtrrisë përfshihen rreth 58 km rrugë lokale prej të cilave 55 km janë të asfaltuara apo të ndërtuara me kubëza betoni. Një pjesë e qytetit apo më mirë të themi për tri zona të qytetit është hartuar plani rregullativ i cili parasheh ndërtimin e unazës së brendshme dhe të jashtme të qytetit. Zgjerimi i rrugës “Kruja” shihet në fig. 10.



Fig. 7. Pamje nga zgjerimi i rrugës „Kruja” si pjesë e unazës së brendshme të qytetit

Rrugët brenda qytetit janë në një gjendje të mirë teknike sidomos pas investimeve të fundit në projektin trevjeçar për ndërtimin dhe rikonstruimin e plotë të infrastrukturës nëntokësore dhe

sipërfaqësore të rrugës „Dëshmorët e Kombit”, sheshit të qytetit „Adem Jashari” dhe rrugës „Skënderbeu”, i cili projekt ka kushtuar rreth 3 milionë euro. Po ashtu investimi në ndërtimin e rrugëve me kubëza ka qenë mjaft i madh ku tashmë thuajse në qytet të gjitha rrugët janë të trajtuara dhe të rregulluara.

Për ilustrim po i paraqesim disa foto në fig. 8 dhe fig. 9 nga gjendja e këtyre rrugëve pas këtyre investimeve.

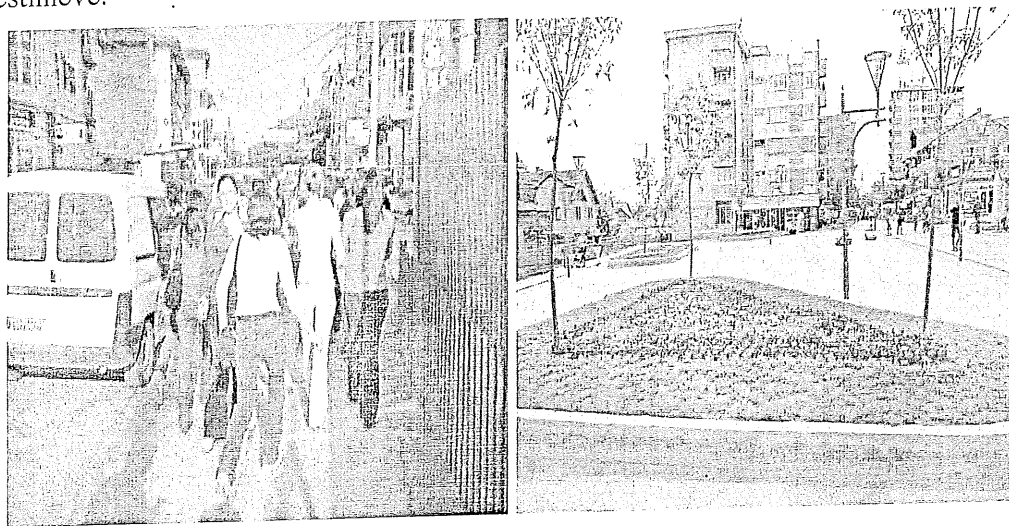


Fig. 8 Pamje nga sheshi „Adem Jashari” që gjendet në qendër të qytetit

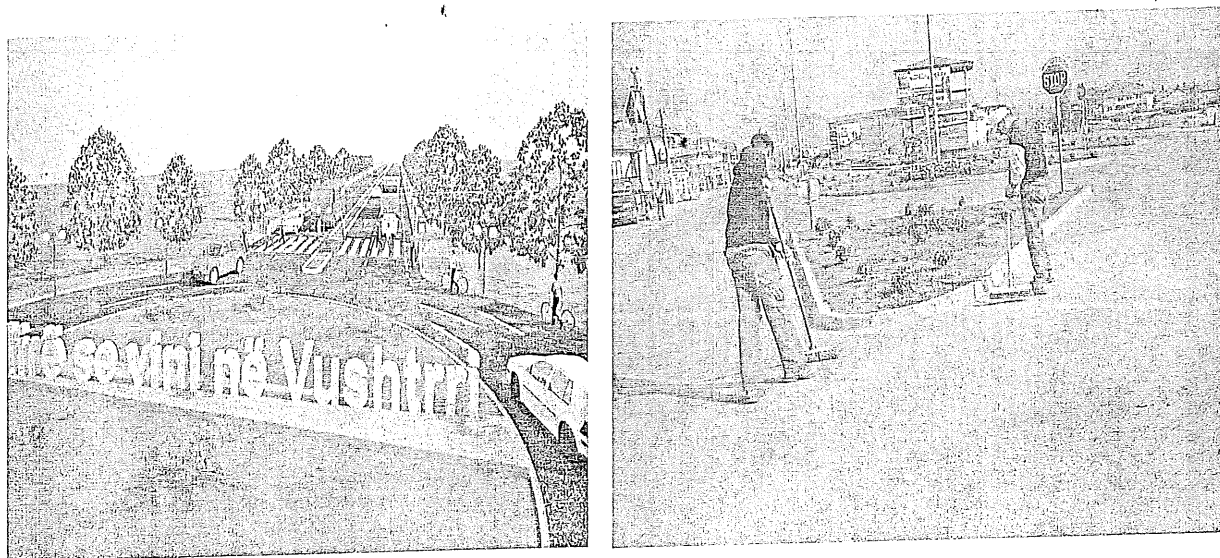


Fig. 9 Pamje nga rregullimi i qarkullimit me rrethrotullim, i udhëkryqit të një segmenti në rr. „Dëshmorët e Kombit” me rr. „Faruk Beqiri” (projekt i përfunduar).

3.2.12. Rrugët rurale të Komunës së Vushtrrisë

Komuna e Vushtrrisë siç e thamë më lartë ka një shtrirje gjeografike mjaft të gjerë me gjithsej 66 fshatra, prej të cilave 61 posedojnë rrugët e asfaltuara. Pra në viset rurale kemi rreth 609 [km] rrjet rrugor, prej të cilave rreth 440 [km] janë të asfaltuara. Fillimisht orientimet programore të organeve komunale kanë qenë në ndërtimin e rrjetit rrugor në bashkësitë lokale, qasja e qytetarëve në shkolla dhe ambulanca.

Në vitet e fundit kemi pasur shtrirje të rrjetit rrugor pra asfaltimin edhe të rrugëve sekondare dhe terciare apo thënë më drejt lidhjen e fshatrave në mes veti, si dhe rregullimin e rrugëve brenda lagjeve. Prandaj mund të themi se infrastruktura rrugore në viset rurale të kësaj komune është në gjendje mjaft të mirë dhe mundëson zhvillimin e papengueshëm të bujqësisë edhe në viset më të largëta. Problem me të cilin do të preokupohen organet komunale dhe qytetarët e kësaj komune është asfaltimi i rrugëve ekzistuese me gjerësi jo të duhur, pra në shumë lokalitete kemi ndërtim të rrugëve të ngushta jashtë standardeve të ndërtimit.

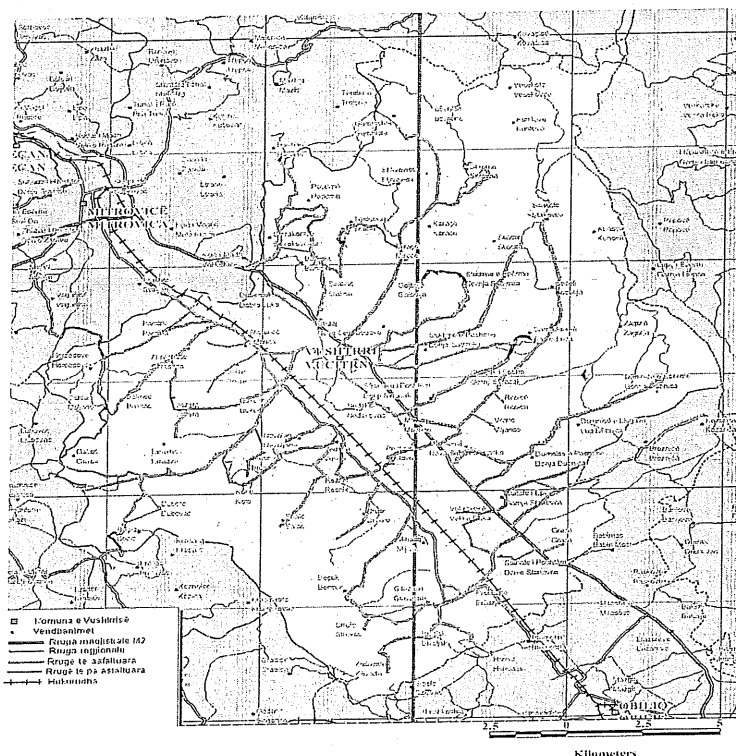


Fig. 10. Rrjeti i rrugëve të Komunës së Vushtrrisë

Në figurën e mësipërme (fig. 10) është paraqitur harta e qytetit të Vushtrrisë në të cilën është prezantuar i tërë rrjeti rrugor i kësaj komune. Nga kjo hartë shihet qartë se rrjeti i rrugëve në të dy anët e lumit “Silnica”, ka pësuar një ndryshim rrënjësor sepse kemi të përfunduara mëse 92% të rrugëve ekzistuese primare, duke mundësuar kështu shkurtim të kohës së udhëtimit, komoditet të plotë gjatë udhëtimit, zvogëlimin e shkallës së migrimit të popullatës nga fshati në qytet, si dhe mundësinë e zhvillimit të ekonomive në të gjitha zonat e kësaj komune.

2.3 Ngarkesa e trafikut

Për të përcaktuar saktë madhësinë e qarkullimit të mjeteve motorike në udhëkryqe dhe rrugë brenda qytetit të Vushtrisë, fillimisht janë identifikuar objektet me frekuentim më të madh të qytetarëve, e që janë: objekti i komunës, gjykata komunale, stacioni policor, spitali, shkollat fillore dhe të mesme, palestra e sporteve „Jeton Tërstena”, stadioni i qytetit „Ferki Aliu”, Kalaja e qytetit, Ura e Gurit etj., të cilat shihen në fig. 11.

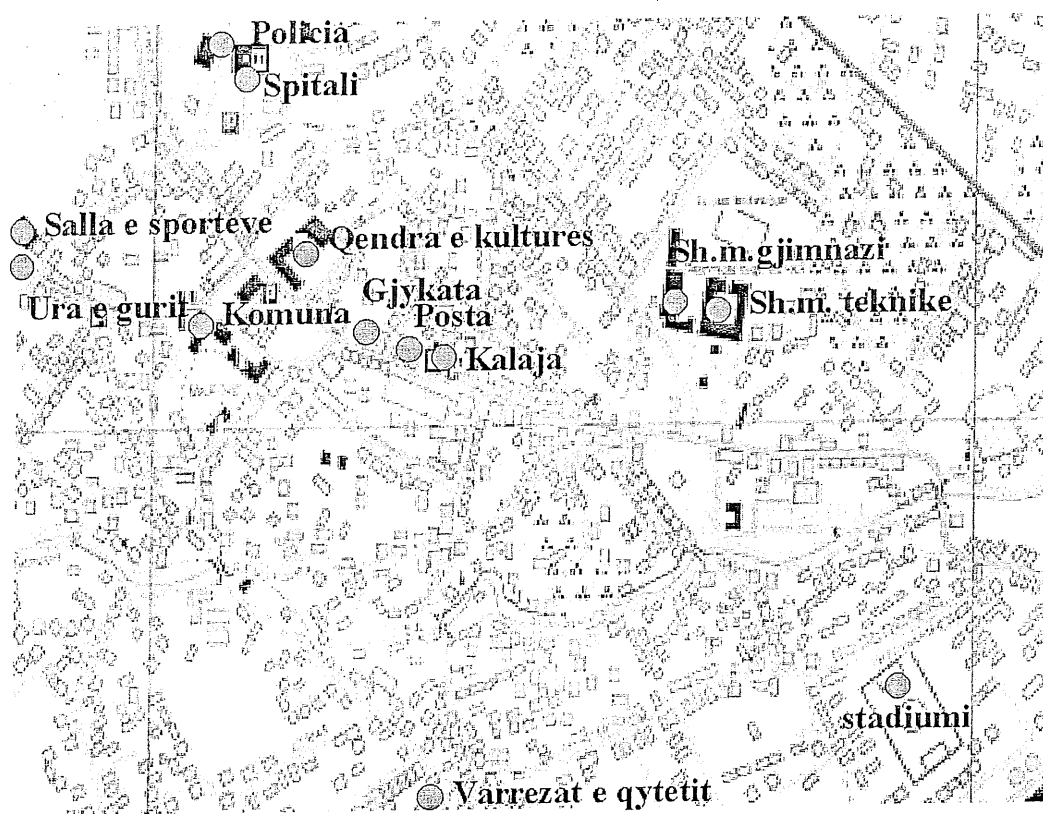


Fig. 11. Objektet me frekuentim më të madh

Po ashtu 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 rëndësi të veçantë kanë karakteristikat e jolinearitetit kohor të qarkullimit të mjeteve motorike në periudha të ndryshme kohore. Rezultatet më të sakta dhe më të plota do të fitoheshin kur numërimi të bëhet përmes numëruesve automatik, në periudha më të gjata kohore (12 ose 24 orë në tërësi).

Në mungesë të pajisjeve dhe kufizimeve tjera, për të përcaktuar ngarkesën e trafikut në Komunën e Vushtrisë, është bërë numërimi manual përmes angazhimit të nxënësve të

shkollës së mesme teknike „Lutfi Musiqi” drejtimi i komunikacionit. Matjet janë bërë duke u nisur nga këmbësorët, çiklistët, automjetet e rënda dhe të lehta për secilin shirit qarkullues, si dhe përpilimi i formularëve për secilin udhëkryq.

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 8:00-9:00 dhe nga ora 10:00-11:00.

Me qëllim të mbledhjes së të dhënave për fluksin e automjeteve në qytetin e Vushtrrisë, janë zgjedhur 8 pika karakteristike, në të cilat është bërë matja e numrit të mjeteve motorike në rrugë dhe në hyrje të udhëkryqeve.

Pikat karakteristike, në të cilat janë bërë matjet e fluksit të qarkullimit janë dhënë në fig. 12.

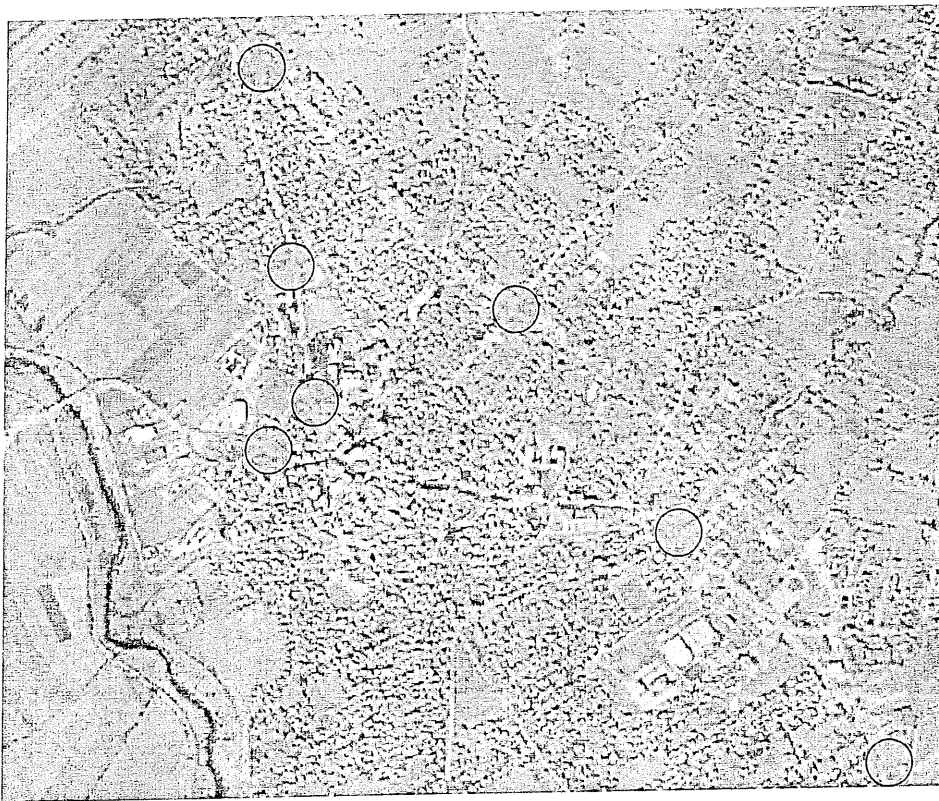


Fig.12. Pikat karakteristike në të cilat janë bërë matjet e fluksit të qarkullimit

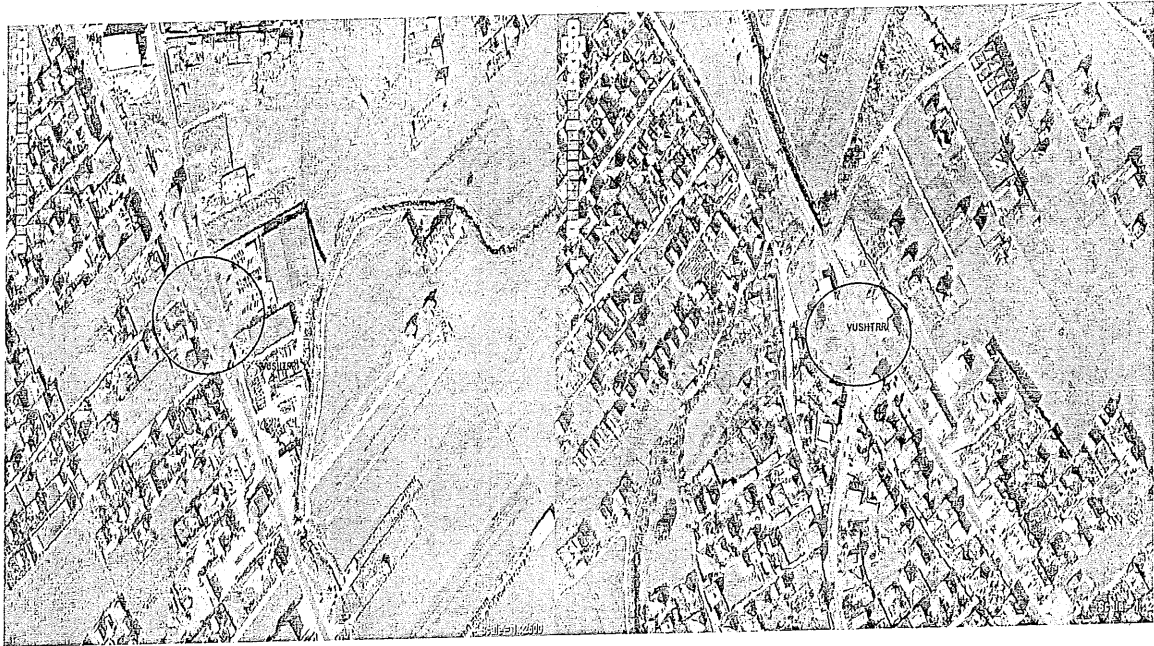


Fig. 13 Udhëkryqet në të cilat janë bërë matjet, hyrja në qytet nga drejtimi i Prishtinës dhe hyrja në qytet nga drejtimi i Mitrovicës.

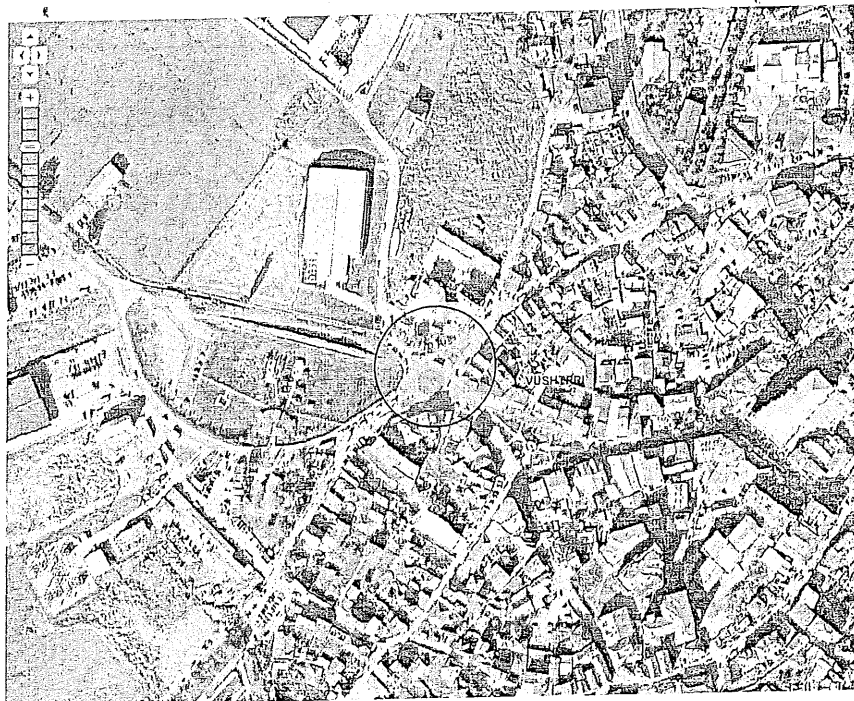


Fig. 14 Udhëkryqi, hyrja në qytet nga drejtimi i fshatrave perëndimore të komunës

2.3.1 Të dhënat mbi fluksin e automjeteve, jolineariteti i qarkullimit të automjeteve, analiza e kapacitetit dhe niveli i shërbimit

Numërimi është bërë gjatë tri ditëve të javës, përkatësisht ditën e hënë, e premte dhe ditën e diele. Në fig.15 është paraqitur qarkullimi i mjeteve motorike në udhëkryq.

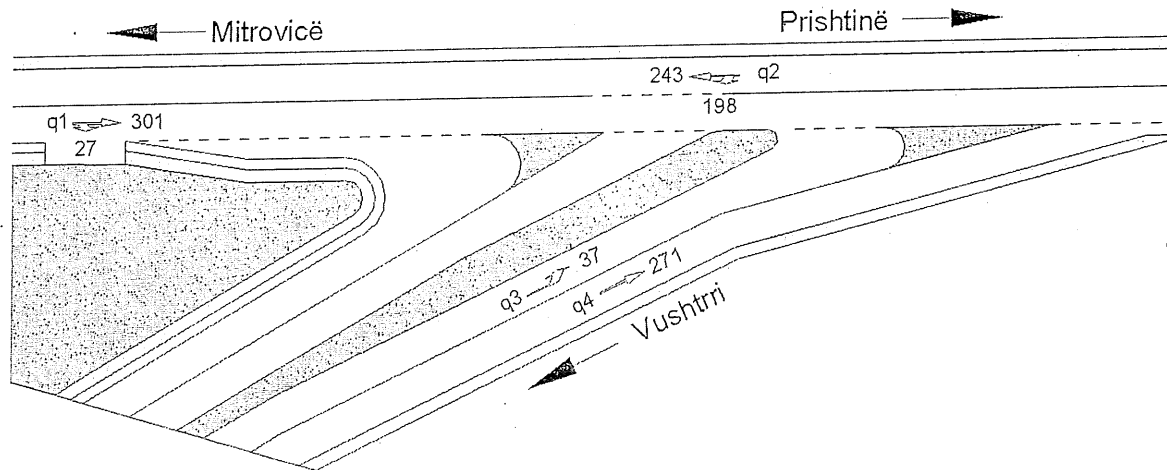


Fig. 15 Qarkullimi i automjeteve në udhëkryq.

Numërimet janë bërë tri orë në ditë gjatë orëve kulmore dhe atë prej orës 07:00 – 8:00, 12:00 - 13:00, 16:00-17:00.

Qarkullimi maksimal i automjeteve ka qenë në ditën e hënë prej orës 07:00 - 08:00.

Ky jolineariteti në intervale njëorëshe na shërben për aplikimin paraprak në projektimin dhe udhëheqjen e këtij trafiku në këtë udhëkryq.

Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur matjet e qarkullimit të automjeteve.

Tabela 1.1. Matjet e bëra në udhëkryq e qarkullimit të automjeteve

Shiriti	1 (q ₁)		2 (q ₂)		3 (q ₃)	4 (q ₄)
	Drejt	Djathtas	Drejt	Majtas	Majtas	Drejt
Kahja						
Aut/h	291	21	229	176	25	245
AK/h	5	3	7	11	6	13
AU/h	301	27	243	198	37	271

Numërimi është bërë me anë të metodës së shënimit në formular, duke bërë numërimin në degët e udhëkryqit në veçanti dhe është paraqitur jolineariteti i qarkullimit të automjeteve në një orë në kuadër të orës kulmore nga ora 07:00-08:00 për një orë kulmore në këtë periudhë kohore.

Jolineariteti për tri ditë, tri herë në ditë është dhënë përmes diagrameve vijuese, ku është dhënë numri i automjeteve për çdo hyrje të udhëkryqit.

Tabela 1.2. Numri i automjeteve për hyrjen 1 (q_1):

E hënë – 07:00 – 08:00		
Shirit i përbashkët	1 (q_1)	
	Drejt	Djathtas
Kahja e shiritit		
Automjetet e udhëtarëve (Aut)	291	21
Automjetet e rënda dhe autobusët (komerciale AK)	5	3
AU/h	301	27

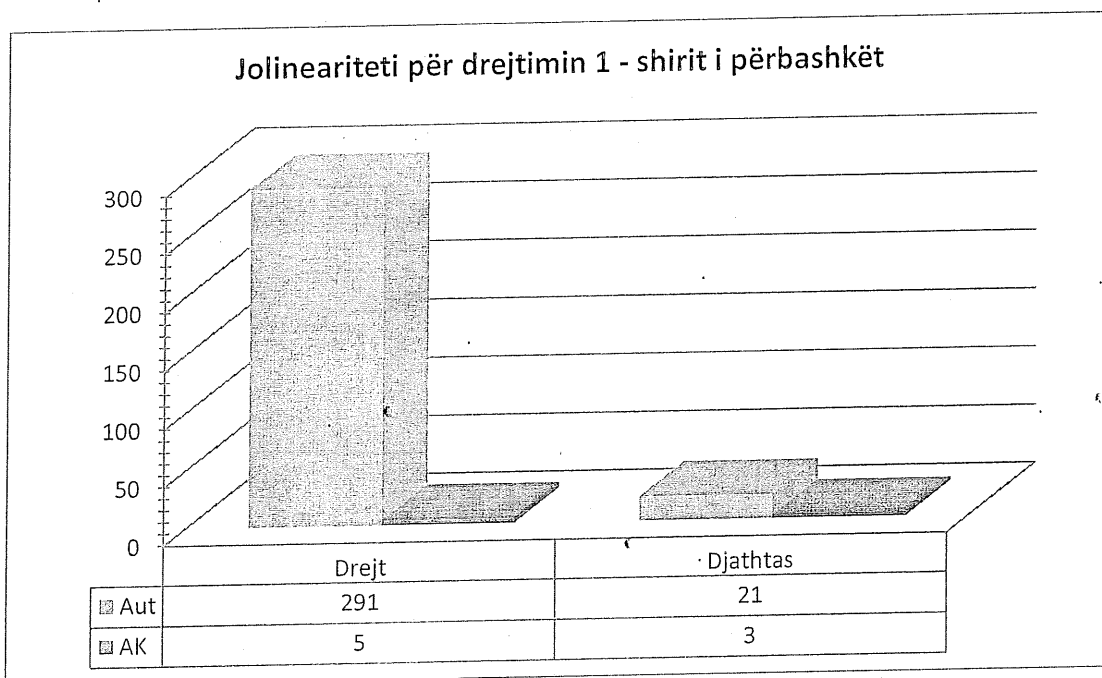


Fig. 1.3. Paraqitja grafike e jolinearitetit për hyrjen 1.

Jolineariteti i qarkullimit të automjeteve për hyrjen 2 (q_2) është dhënë në tabelën 1.4 dhe përmes diagramit në figurën 5.4:

Tabela 1.4. Numri i automjeteve për hyrjen 2 (q_2):

E hënë – 07:00 – 08:00		
Shirit i përbashkët	2 (q_2)	
	Drejt	Majtas
Kahja e shiritit		
Automjetet e udhëtarëve (Aut)	229	176
Automjetet e rënda dhe autobusët (komerciale AK)	7	11
AU/h	243	198

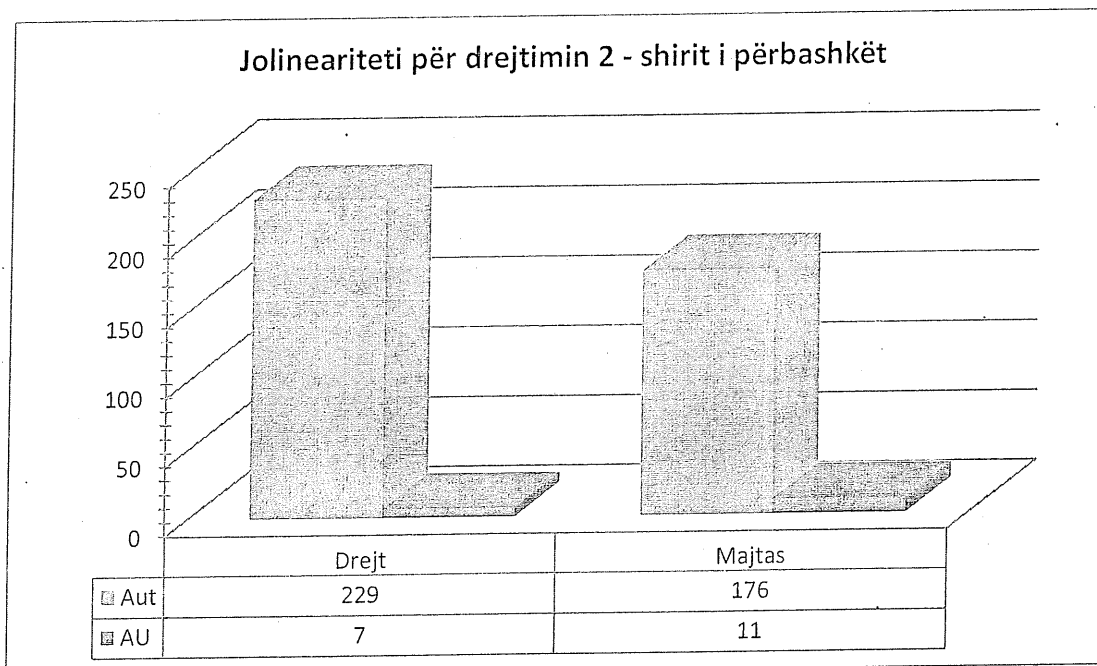


Fig. 1.4. Paraqitja grafike e jolinearitetit për hyrjen 2.

Jolineariteti i qarkullimit të automjeteve për hyrjen 3 (q_3) është dhënë në tabelën 1.5 dhe përmes diagramit në figurën 1.5:

Tabela 1.5. Numri i automjeteve për hyrjen 3 (q_3):

E hënë – 07:00 – 08:00	
Shirit i veçantë	3 (q_3)
Kahja e shiritit	<i>Majtas</i>
Automjetet e udhëtarëve (Aut)	25
Automjetet e rënda dhe autobusët (komerciale AK)	6
AU/h	37

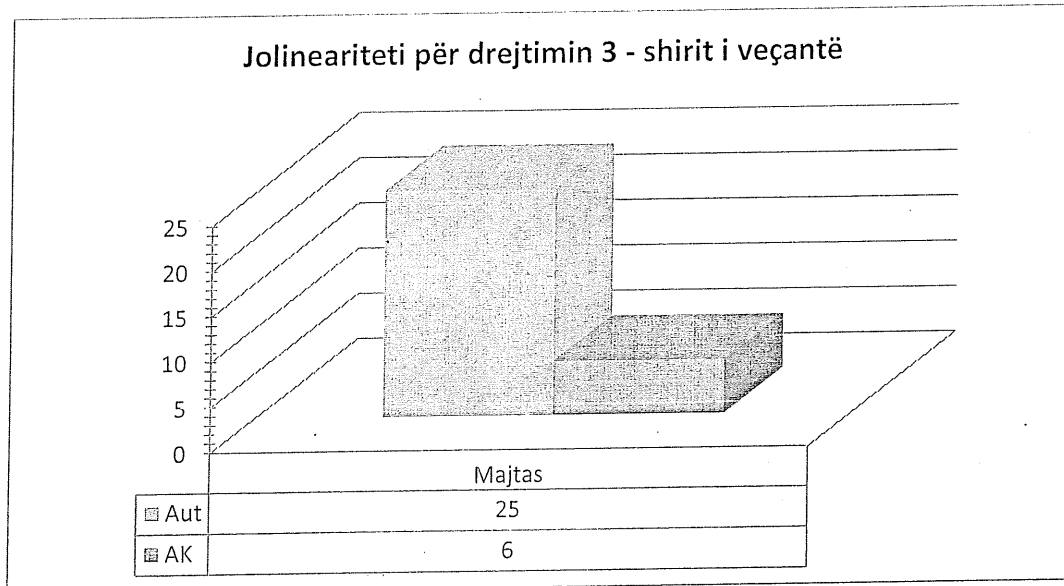


Fig. 1.5. Paraqitja grafike e jolinearitetit për hyrjen 3.

Jolineariteti i qarkullimit të automjeteve për hyrjen 4 (q_4) është dhënë në tabelën 1.6 dhe përmes diagramit në figurën 1.6:

Tabela 1.6. Numri i automjeteve për hyrjen 4 (q_4):

E Hënë – 07:00 – 08:00	
Shirit i drejtë	4 (q_4)
Kahja e shiritit	<i>Drejt</i>
Automjetet e udhëtarëve (Aut)	245
Automjetet e rënda dhe autobusët (komerciale AK)	13
AU/h	271

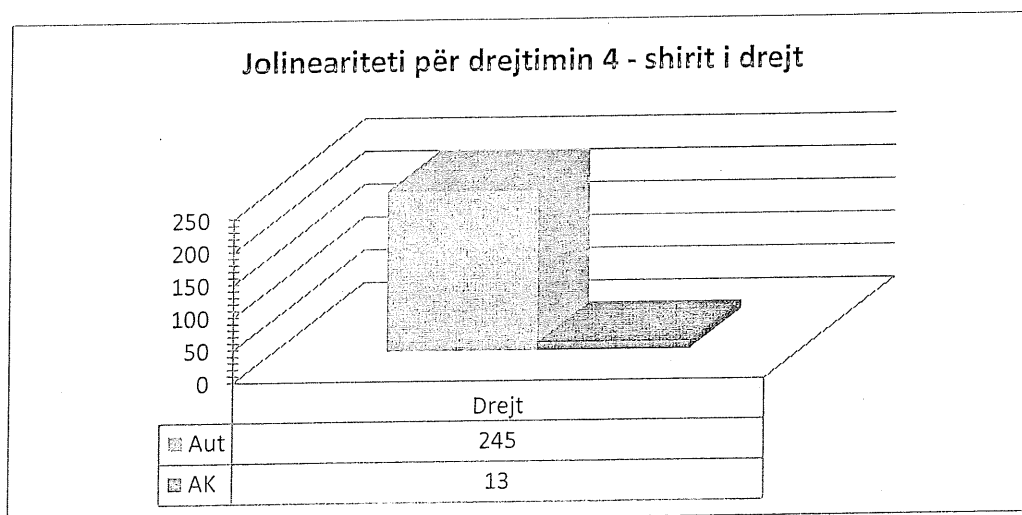


Fig. 1.6. Paraqitja grafike e jolinearitetit për hyrjen 4.

Sa i përket strukturës së qarkullimit, me rreth 73% dominojnë automjetet e udhëtarëve, ndërsa automjetet e rënda dhe autobusët përbëjnë rreth 18%. Nga lëvizjet e pamotorizuara, lëvizjet kryesisht realizohen duke ecur këmbë (8% këmbësorë) dhe vetëm 1% e lëvizjeve realizohen me biçikleta (fig.16).

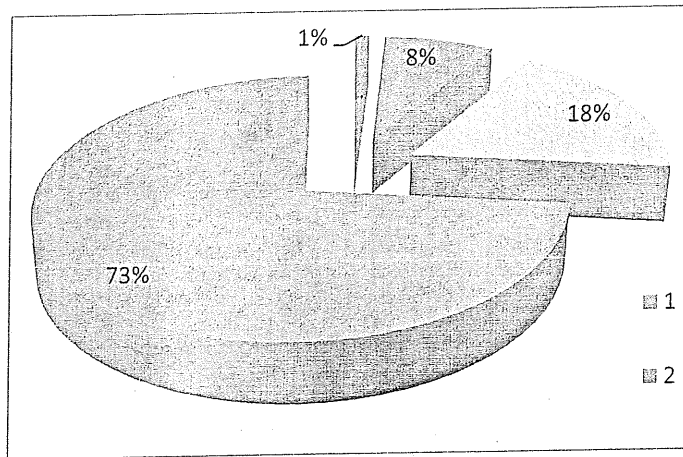


Fig.16. Struktura e qarkullimit

2.4 Siguria në trafik

Sipas të dhënave zyrtare të Policisë së Kosovës (Stacioni Policor në Vushtrri), siguria në trafik është lënë për të dëshiruar. Me qëllim të rritjes së shkallës së sigurisë, vëmendja është përqëndruar më tepër në pjesët e rrugës, respektivisht në pikat të cilat konsiderohen me rrezikshmëri më të lartë, siç domos në afërsi të shkollave, çerdheve, objekteve sportive, objekteve fetare, 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.

Gjithnjë, duke u bazuar nga të dhënat e Policisë së Kosovës, numri i përgjithshëm i aksidenteve në Komunën e Vushtrrisë janë dhënë në figurat në vijim.

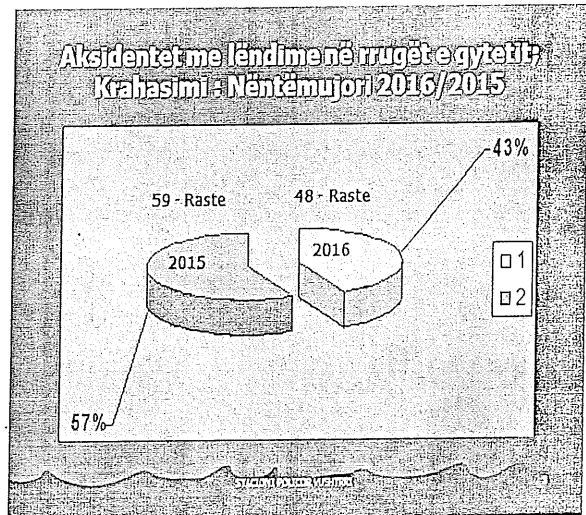
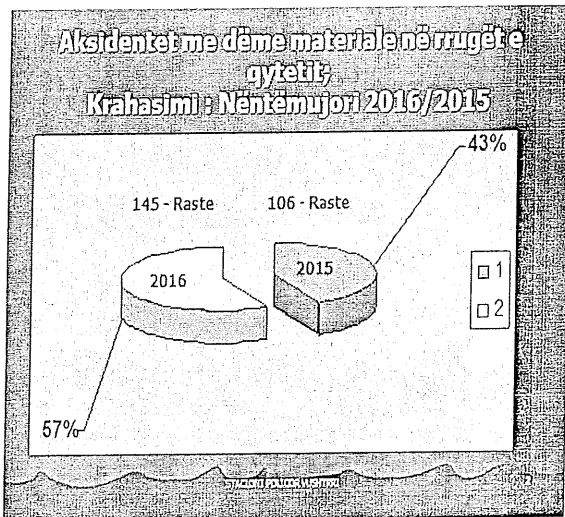


Fig. 17 Aksidentet me lëndime dhe dëme materiale në rrugët e qytetit,

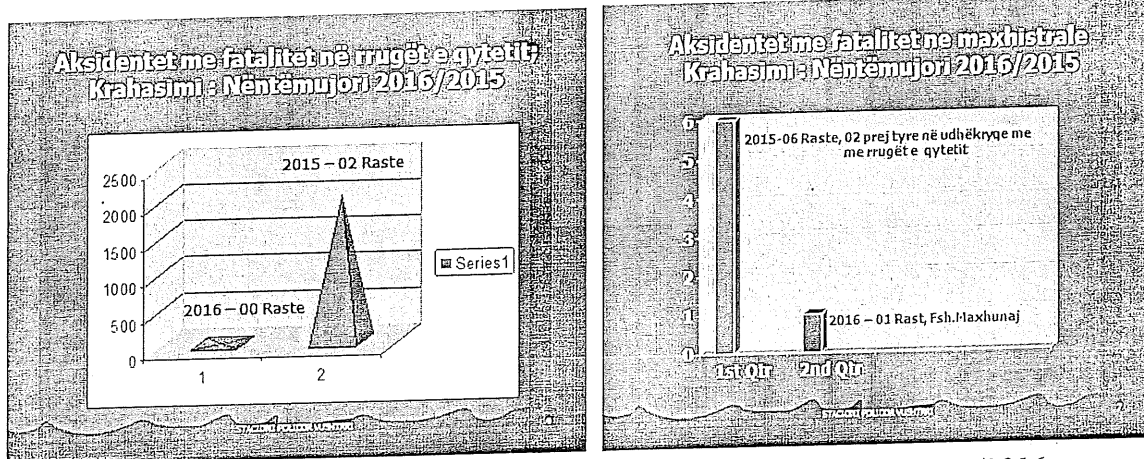


Fig.18. Numri i aksidenteve me fatalitet në Komunën e Vushtrrisë në vitin 2015/2016

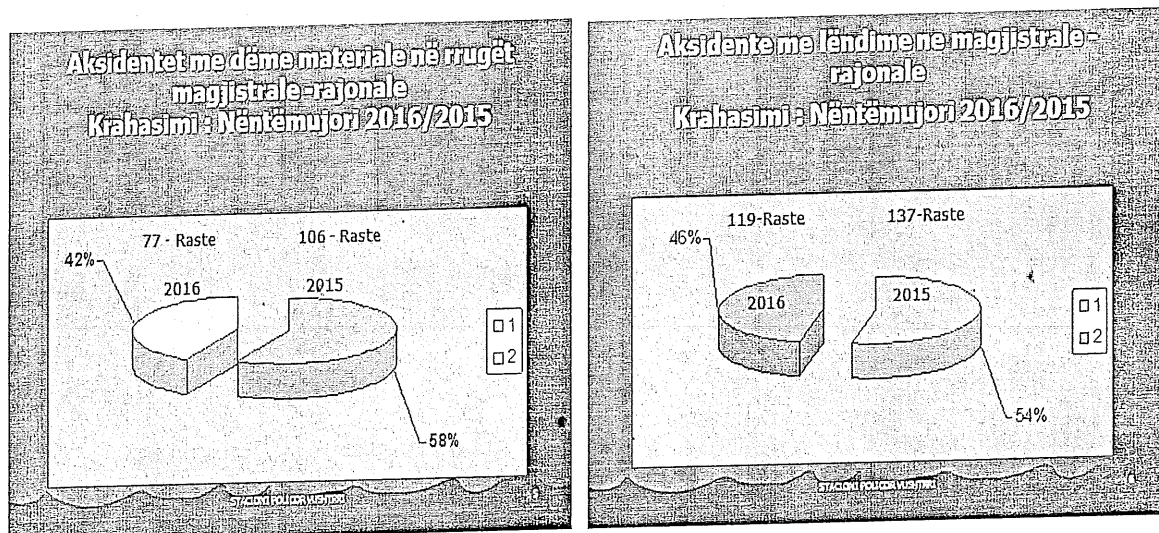


Fig. 19. Aksidentet me lëndime dhe dëme materiale në rrugët magjistrale dhe rajonale, krahasimi nëntëmuji 2016/2015

2.5 Sinjalizimi horizontal dhe vertikal

Furnizimi dhe vendosja e sinjalistikës rrugore në Komunën e Vushtrrisë ka filluar menjëherë pas luftës, fillimisht nga Policia e Kosovës, ndërsa hovin më të madh e ka marrë në vitin 2005 kur nga zyrtarët përgjegjës të sektorit për komunikacion në Drejtorinë e Shërbimeve Publike është bërë përcaktimi i kahjeve të lëvizjes për një numër të konsiderueshëm të rrugëve, si dhe sinjalizimi i tyre. Këtë proces e kanë ndihmuar shumë projektet e zgjerimit dhe rikonstruimit të disa rrugëve kryesore të qytetit siç është ndërtimi me tërë infrastrukturën përcjellëse të arteries kryesore brenda qytetit që njihet si rruga „Dëshmorët e Kombit” dhe rruga „Gjergj Kastrioti Skënderbeu” në të cilat ka qenë i paraparë edhe sinjalizimi horizontal dhe vertikal i tyre. Po ashtu planifikimi i një vlere sado simbolike për çdo vit, për furnizim, vendosje dhe mirëmbajtje të

sinjalizimit kanë ndikuar dukshëm në përmirësimin e gjendjes, përkundër që nuk ka qenë e mjaftueshme për përmbushjen e nevojave për sinjalizim të përgjithshëm të të gjitha rrugëve.

Gjendja ekzistuese e sinjalizimit rrugor në Komunën e Vushtrrisë është si në vijim:

- Rrugët brenda qytetit të Vushtrrisë, janë të pajisura me rreth 74 % të sinjalizimit vertikal, ndërsa me 32 % me sinjalizim horizontal.
- Viset rurale janë pjesërisht të sinjalizuara me sinjalizim vertikal.

Problem mjaft i theksuar është mungesa e sinjalistikës përkatëse për transportin publik, sepse nuk janë të ndërtuara vendndaljet jashtë shiritave rrugor për autobus, respektivisht nuk janë të shënuara këto vendndalje, në ç'rast në të shumtën e rasteve ndaljet bëhen pa kurrfarë sigurie në rrugë.

2.6 Trotuaret - Trafiku për këmbësorë

Sipërfaqet për lëvizje të këmbësorëve në qytetin e Vushtrrisë janë relativisht të kënaqshme. Përveç bulevardit "Adem Jashari" i cili është i dedikuar ekskluzivisht për lëvizje të këmbësorëve edhe disa rrugë brenda qytetit posedojnë trotuare me gjerësi të mjaftueshme, të cilat mundësojnë lëvizje të lirë.

Zonat periferike të qytetit të Vushtrrisë dhe ato rurale pjesërisht posedojnë trotuaret, dhe bankinat e rrugës, prandaj në disa zona gjendja në disa pjesë të rrugës konsiderohet me rrezikshmëri mjaft të lartë.

Prej gjithsej 495 km rrugë të asfaltuara, 42 km posedojnë trotuare.

Në të gjitha rastet trotuaret janë në nivel të ngritur kundrejt rrugës, por të gjitha janë të ndërtuara përgjatë rrugës pa pasur pjesën e bankinës apo ndo një ndarje tjetër fizike me rrugët.

Mungesa e pjesëve të pjerrëta dhe përshtatja e trotuareve për persona me aftësi të kufizuara është një nga problemet e evidentuara.

2.7 Shtigjet për biçiklistë

Disa rrugë të ndërtuara në kohët e fundit posedojnë shtigjet për biçikleta, siç është rr. „Dëshmorët e Kombit” dhe rr. „Gjergj Kastrioti Skënderbeu”, mirëpo në raport me rjetin e tërësishëm rrugor ende kemi një përqindje të ulët. Me qëllim të zhvillimit të turizmit malor, Komuna e Vushtrrisë në bashkëpunim me IADK-në dhe në mbështetje nga Bashkësia Evropiane ka bërë ndërtimin e shtegut për këmbësorë dhe biçikleta në zonën e Shalës. Këto shtigje janë duke u shfrytëzuar në masë të madhe nga çiklistët, ndërsa për vizitorët janë rregulluar edhe disa kroje dhe bujtina. Dukja e këtyre shtigjeve është paraqitur në figurat e mëposhtme (fig. 17.)

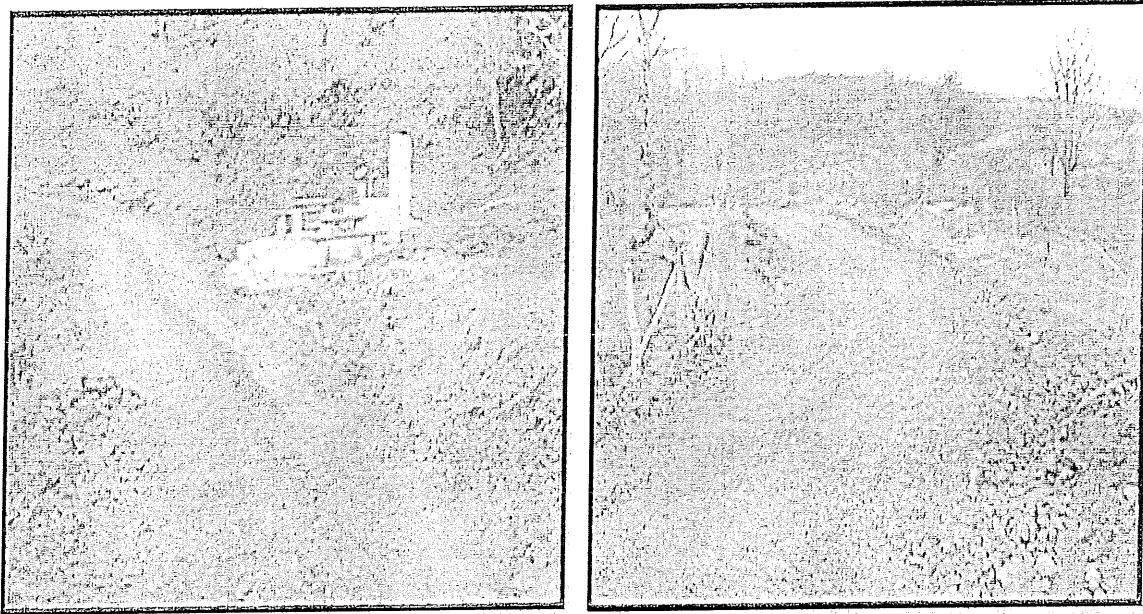


Fig.17 Shtigjet për biçikleta në viset rurale

2.8 Parkingjet

Gjendja aktuale e parkingjeve në qytetin e Vushtrisë, nuk është e kënaqshme përkundër që kemi bërë miratimin e Rregullores 01 nr. 62/16 të datës 31.03.2016 për menaxhimin e parkingjeve si dhe vendimin e Kuvendit 01 Nr.74/16 të datës 28.04.2016 për caktimin e lokacioneve për parkingje publike, si dhe dhënien në shfrytëzim të përkohshëm.

Nga ky vendim janë krijuar parkingjet publike, të cilat pritet të jepen në shfrytëzim me pagesë. Në qendër të qytetit parkingjet janë vendosur përgjatë rrugëve “Dëshmorët e Kombit” me kapacitet prej 69 vendeve „Gjergj Kastrioti Skënderbeu” me kapacitet prej 92 vendeve „Kruja” me kapacitet prej 10 vendeve „Halit Quka” me kapacitet prej 12 vendeve, pastaj hapësira te ish-stadioni i hendbollit me kapacitet prej 40 vendeve.

Gjithashtu për nevoja të shërbimeve “TAXI” dhe „RADIOTAXI” me 4+1, janë të rezervuara parkingjet në rrugët: “Ramadan Fazliu”, “Hasan Prishtina” dhe “Dëshmorët e Kombit”.

Përpos parkingjeve publike, në qytetin e Vushtrisë janë 10 hapësira për parkingje private me pagesë. Këto lokacione janë të shpërndara në pjesë të ndryshme të qytetit.

Gjithashtu përveç parkingjeve publike dhe atyre private, në afërsi të objekteve afariste janë të vendosura vendparkingjet e bizneseve, kryesisht për nevoja të bizneseve te “Emona”, “Edona Market”, “ETC“. Po ashtu edhe institucionet tjera publike si shërbimi ambulator, policia, posta, institucionet komunale etj. kanë parkingjet, të cilat janë dedikuar për shërbimet e këtyre institucioneve.

2.8 Transporti rrugor kolektiv

Menjëherë pas vitit 2000 në Komunën e Vushtrrisë, transporti publik ishte organizuar përmes kompanisë publike për transportin publik „Kosovatrans”, me ato mjete që kishin mbetur nga N.T.P. “Kosovatransi”. Kjo kompani prej pas luftës menaxhohej nga AKP dhe me dekada kishte probleme pronësore, të cilat e kanë rënduar jashtëzakonisht shumë organizimin e transportit publik të udhëtarëve. Dhe si rezultat i kësaj aktualisht autobusët parkohen kryesisht në rrugë në ç’rast janë duke shkaktuar qarkullim të ngopur në atë zonë. Kështu në mënyrë graduale filluan që të operojnë edhe transportuesit privat të cilët pajiseshin me licencë nga Ministria e Infrastrukturës. Me miratimin e ligjit të ri për transportin rrugor, shumë kompetenca i janë deleguar komunave, dhe në këtë rast Komuna e Vushtrrisë ka hartuar dhe miratuar Rregulloren për organizimin e transportit rrugor brenda territorit të komunës. Kjo rregullore parasheh licencimin e operatorëve transportues të cilët i plotësojnë kriteret.

Transporti publik me autobus, organizohet në disa forma dhe atë: transport urbano-periferik, transport ndërrurban dhe transport ndërkombëtar (kryesisht turizëm sezonal). Sa i përket transportit ndërrurban kemi linja të rregullta Mitrovicë-Prishtinë dhe të cilat mbulojnë edhe qytetin dhe një varg fshatrash të Komunës së Vushtrrisë. Ndërsa sa i përket transportit urbano-periferik, aktualisht në Komunën e Vushtrrisë operojnë shtatë kompani të transportit rrugor, të cilat prej 66 vendbanimeve që posedon komuna, mbulojnë 37 apo rreth 56% të territorit të Komunës së Vushtrrisë.

2.9 Infrastruktura rrugore për persona me nevoja të veçanta

Përkundër faktit se Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, ka nxjerrë një udhëzim administrativ më anë të të cilit obligohen institucionet për rregullimin e kushteve teknike dhe mënyra e sigurimit të qasjes së papenguar, lëvizjes, qëndrimit dhe punës së personave me aftësi të veçanta, prapëseprapë në Komunën e Vushtrrisë nuk janë plotësuar këto kushte. Në bazë të incizimeve kemi konstatuar lartësi të trotuareve me mungesë të pjerrinave.

Deri më tani institucionet nuk kanë poseduar statistika të sakta për personat me nevoja të veçanta, kanë poseduar të dhëna jo të standartizuara dhe jo të kategorizuara sipas gjinisë, moshës, kategorisë të aftësisë së kufizuar, kohës së gjendjes, etj.

3 Sfondi-vizioni

Plani i mobilitetit i Komunës së Vushtrrisë i cili është hartuar me ndihmën e USAID-it, synon të krijojë një rrjet funksional dhe të integruar, të ofrojë zgjidhje të problemeve të trafikut, duke akomoduar të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, pra krijimin e kushteve për lëvizje të motorizuara dhe të pamotorizuara. Duke u bazuar në gjendjen ekzistuese, të përshkruar në hollësi, janë identifikuar probleme të cilat ndëlidhen me sigurinë në trafik, madhësinë e qarkullimit, struktura e qarkullimit, funksionalitetin dhe përshtatjen e infrastrukturës rrugore të gjithë

pjesëmarrësve në komunikacion. Në këtë kuadër është hartuar plani, respektivisht vizionin se si do të funksionalizohet mobiliteti në qytetin e Vushtrrisë.

Vizioni:

“Vushtrria qytet me komunikacion të sigurt dhe të planifikuar për lëvizje të motorizuar dhe pamotorizuar”

OBJEKTIVAT

Objektiva 1.

1. Ndriçimi i vendkalimeve të këmbësorëve, përcaktimi i shpejtësisë së lëvizjes dhe vendosja e shtyllave antiparking.

REZULTATET

- Lëvizja e lirë dhe siguria e qytetarëve dhe fëmijëve në komunikacion, pranë institucioneve shkollore;
- Rregullimi i përparësisë së kalimit në vendkalime të këmbësorëve;
- Lirimi i trotuareve dhe eliminimi i mundësisë së ndaljes dhe parkimit të mjeteve motorike në trotuare;
- Fuksionalizimi, eliminimi i parregullsive dhe qarkullimi më i mirë i qytetarëve dhe automjeteve.

Objektiva 2

- Vendosja e shenjave horizontale dhe vertikale bazuar në standarde

REZULTATET

- Rregullimi i komunikacionit bazuar në planet rregullative;
- Eliminimi i parregullsive dhe qarkullimit të ngopur në qytet;
- Sigurimi i lirë i qarkullimit të automjeteve dhe qytetarëve;
- Shtimi i rrugëve, të cilat i plotësojnë kushtet për zhvillim të komunikacionit bazuar në standarde të përcaktuara.

REZULTATET

Objektiva 3.

- Rregullimi i udhëkryqeve - ndërtimi i rrethqarkullimeve në udhëkryqet ekzistuese të rr. „Dëshmorët e Kombit” me rrugën magjistrale M2 dhe rrugës „Skënderbeu” po ashtu me rr. magjistrale M2.

REZULTATET

- Rregullimi i qarkullimit të mjeteve motorike dhe këmbësorëve;
- Eliminimi i qarkullimit të ngopur në këto udhëkryqe;
- Rritja e nivelit të shërbimit;
- Rritja e shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit.

Objektiva 4.

- Rirregullimi i shtresës sipërfaqësore dhe sinjalizimi i udhëkryqit me rrethrotullim te Ura e Gurit.

REZULTATET

- Rregullimi i qarkullimit të mjeteve motorike dhe këmbësorëve;
- Eliminimi i qarkullimit të ngopur në këto udhëkryqe;
- Rritja e nivelit të shërbimit;
- Rritja e shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit.

Objektiva 5. Ndërtimi i shtigjeve për biçiklistë përgjatë rrugës Vushtri- Shtitaricë dhe në magjistralen M2 Nedakoc – Smrekonicë

REZULTATET

- Rritja e shkallës së përdorimit të biçikletave si mjete të pamotorizuara;
- Rritja e shkallës së sigurisë për këtë lloj qarkullimi;
- Zvogëlimi i shkallës i ndotjes së ambientit.

Objektiva 6. Ndërtimi i parkingjeve

REZULTATET

- Rritja e hapësirave për parkim të mjeteve të motorike;
- Eliminimi i parkingjeve ilegale në rrugë dhe trotuare;
- Krijimi i të hyrave financiare, përmes menaxhimit të tyre.

Objektiva 7. Ndërtimi i infrastrukturës për persona me nevoja të veçanta

REZULTATET

- Krijimi i mundësive për lëvizje të lirë të personave me nevoja të veçanta
- Eliminimi i rreziqeve për këtë kategori të shoqërisë

4 HARTIMI I PLANIT

Me qëllim të përmirësimit të ofrimit të shërbimit të mobilitetit duhet të ndërmerren një varg hapash si rezultat i të gjeturave gjatë analizës së gjendjes ekzistuese.

Këta hapa janë:

- Rritja e shkallës së sigurisë në tërë rrjetin rrugor;

- Rregullimi i qarkullimit në udhëkryqe;
- Sinjalizimi i trafikut;
- Ndërtimi i trotuareve për lëvizje të këmbësorëve dhe lirimi i trotuareve ekzistuese nga pengesat e ndryshme;
- Krijimi i hapësirave të mjaftueshme për parkingje;
- Rregullimi i shtigjeve për çiklistë;
- Rregullimi dhe përshtatja e infrastrukturës rrugore për lëvizje të personave me nevoja të veçanta;
- Organizimi i transportit kolektiv.

4.1 Rritja e shkallës së sigurisë në rrjetin rrugor

Siguria në trafik paraqet një prej sfidave kryesore për shkak të aksidenteve të shumta rrugore si rezultat i shkallës së lartë të motorizimit, infrastrukturës joadekuate etj.

Me qëllim të rritjes së sigurisë në afërsi të shkollave, duhet patjetër të ndikohet në vetëdijen e ngasësve të mjeteve motorike, prandaj në kuadër të këtij plani janë paraparë metodat për kontrollin e trafikut, përmes vendosjes së pengesave fizike, të cilat ndikojnë dhunshëm në qetësimin e trafikut.

Njëra nga masat për ngasje ekologjike të trafikut është qetësimi i trafikut. Ky është kombinim i një numri më të madh masash, që kanë për qëllim zvogëlimin e efekteve negative nga përdorimi i mjeteve motorike dhe 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 vlera të caktuara në afërsi të shkollave dhe në zonat tjera të rëndësishme, dhe*
- *Zvogëlimi i numrit të aksidenteve të trafikut në ato zona.*

Në rrjetin rrugor të Komunës së Vushtrrisë, 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 udhëkryqeve dhe në vazhdim do të propozohen rekomandimet si në vijim.

Për rrjetin rrugor, rrugët magjistrale dhe rajonale:

- Masat e qetësimit të trafikut, përmes aplikimit të 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.

Për rrjetin rrugor lokal propozohen masat e qetësimit si:

- Gungat në rrugë;

- Shiritat vibrues;
- Sipërfaqe (platformë) e ngritur në rrugë;
- Disqet nga goma.

Këto zgjidhje të propozuara kanë të bëjnë kryesisht me vendet kritike në të cilat ekziston konflikti ndërmjet trafikut të mjeteve motorike dhe pjesëmarrjes së këmbësorëve.

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.

Po ashtu 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. Këta shiritat vibrues për shkak të gjerësisë jo të madhe (15-40 cm) dhe lartësisë së ulët (5 – 12 mm), nuk ndikojnë në komoditetin e lëvizjes së mjeteve motorike.

4.2 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.

Në bazë të analizës të gjendjes së shërbimit të ofruar, kemi konstatuar se në qytetin e Vushtrrisë një prej hyrjeve kryesore në qytet është udhëkryqi te Ura e Gurit i cili ka karakter regional dhe absorbon mjetet motorike të një numri të konsiderueshëm të fshatrave të pjesës perëndimore të Komunës së Vushtrrisë dhe i cili është i rregulluar me rrethrotullim ku edhe shihet në figurën e mëposhtme.

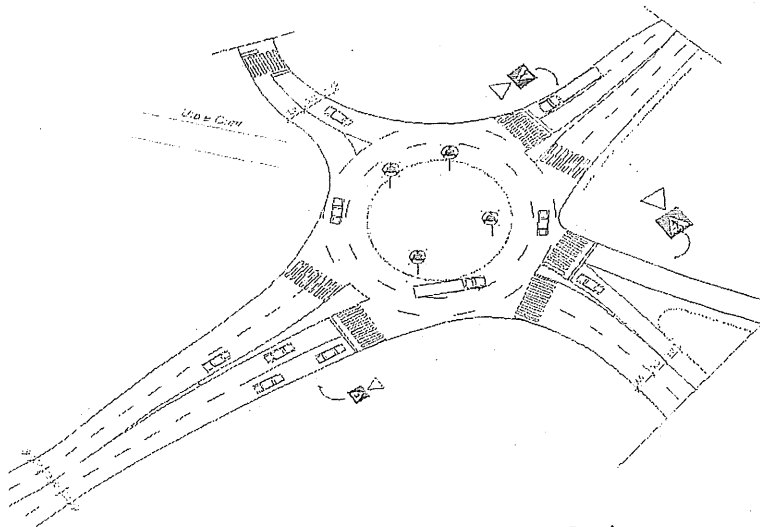


Fig. 19. Rrethi te Ura e Gurit.

Në këtë figurë shihet se udhëkryqi i projektuar në këtë mënyrë i përgjigjet hapësirës (vendit të vendosjes) dhe ka mundësi t'i përballojë edhe automjetet komerciale dhe transportuese, ndërsa për automjete të udhëtarëve është mjaft komod. Mirëpo me kalimin e kohës vërehet një dëmtim i shtresës së asfaltit dhe për pasojë edhe dëmtimin e sinjalizimit horizontal, prandaj është urgjente që të rishtrësohet dhe të vendoset sinjalistika adekuate

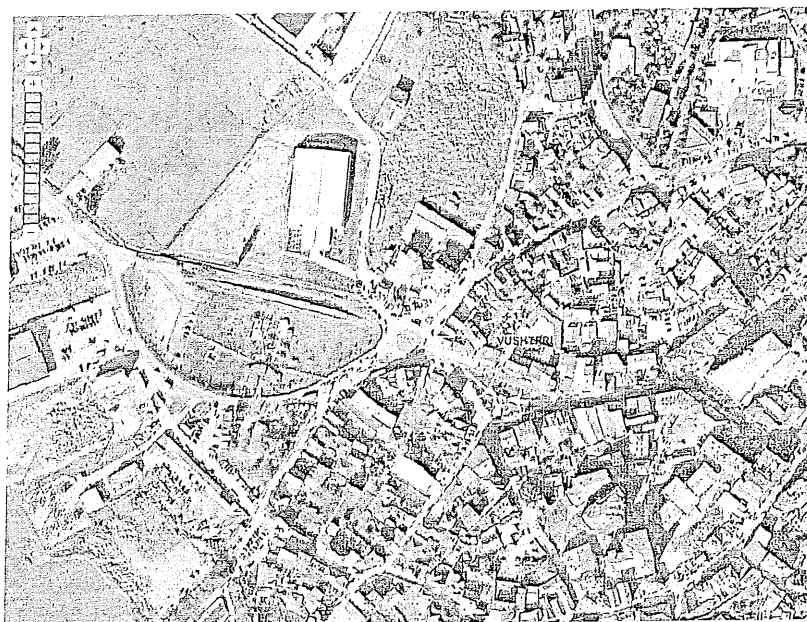


Fig. 20. Rrethi te Ura e Gurit

Ndërkaq nyjet tjera që lidhen drejtpërdrejtë me rrugën magjistrale për të cilën autoritet është Ministria e Infrastrukturës, kësaj ministrie i janë propozuar zgjidhjet me rrethrotullim më së paku tre udhëkryqe, ndërsa në dy udhëkryqe tjera me qëllim të qetësimit të rrjedhës së qarkullimit i është propozuar rregullimi përmes sinjalizimit ndriçues. Në këtë kuadër pasi që rruga nacionale Prishtinë-Mitrovicë është planifikuar të devijojë në pjesën lindore të qytetit, kemi propozuar që rruga magjistrale M2, prej vendit ku devijon rruga nacionale në fsh. Nedakoc dhe deri në vendin ku prapë kthehet në korridorin ekzistues në fsh. Smrekonicë, të projektohet dhe t'i përmbushë kriteret teknike krahas ngritjes së shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion.

Është dhënë ideja që kjo rrugë që i bie përmes qytetit të Vushtrrisë të ketë një profil prej 19.5 m e cili do të përmbajë katër shirita qarkullues, shtigjet për biçiklistë dhe trotuaret e ndriçuara. Ndërsa për katër udhëkryqet në segmentet e kësaj rruge brenda qytetit po i paraqesim zgjidhjet e mundshme të cilat do të ishin pjesë e infrastrukturës rrugore të kësaj komune dhe do të mundësonin një qarkullim normal për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion.

Udhëkryq i një rëndësie të veçantë është ai me hyrje nga drejtimi i Prishtinës i cili i përket korridorit M2.

Në rrugën "Dëshmorët e Kombit", e cila lidhet me magjistralen Prishtinë – Mitrovicë në këtë udhëkryq, zgjerimi i kësaj rruge në katër shirita të komunikacionit, ka mundësuar teknikisht

zhvillimin e shpejtësive të mëdha, përkundër kufizimit të shpejtësisë nga organet kompetente, prandaj si rezultat i mosrespektimit të këtyre shenjave kemi pasur një numër të konsiderueshëm të aksidenteve në këtë aks rrugor.

Në figurën e mëposhtme shihet gjendja ekzistuese e udhëkryqit dhe propozimi për ndërtimin e një udhëkryqi me rrethrotullim.

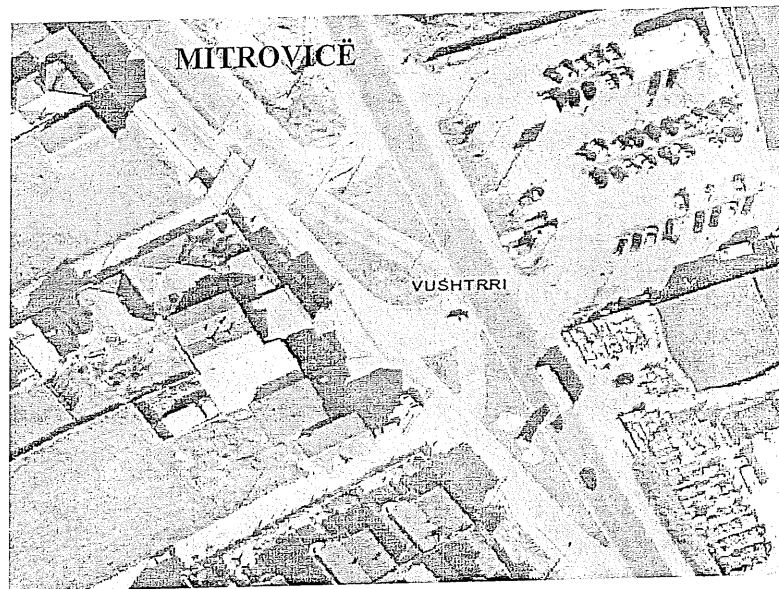


Fig. 21. Gjendja aktuale e udhëkryqit

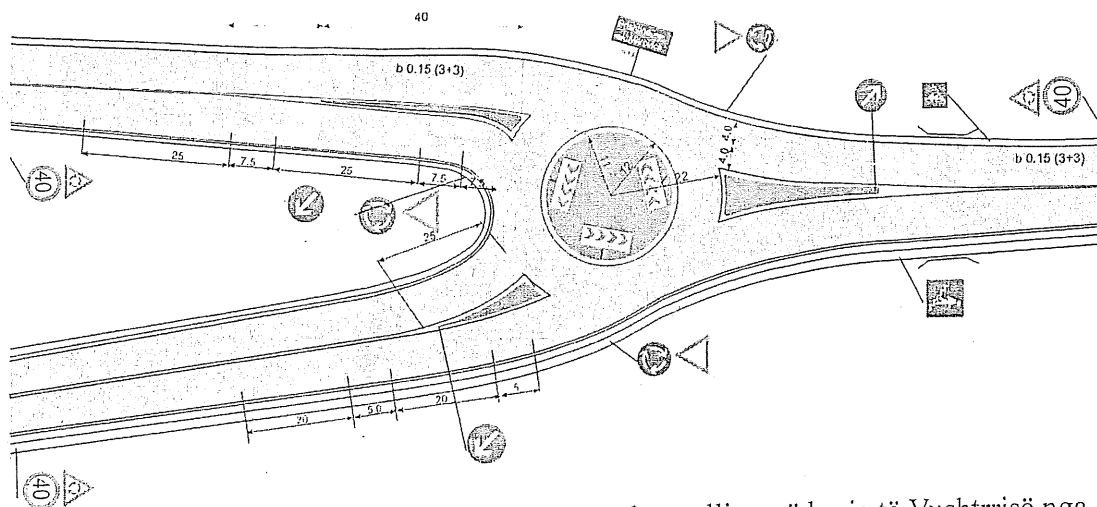


Fig. 22. Opsioni i rregullimit të udhëkryqit me rrethrotullim në hyrje të Vushtrrisë nga drejtimi i Prishtinës.

Udhëkryq tjetër i një rëndësie të veçantë është udhëkryqi i rrugës magjistrale M2 Prishtinë – Mitrovicë me rrugën „Gjergj Kastrioti Skënderbeu”. Nga analizimi i situatës del se niveli i

shërbimit në udhëkryqin aktual është i mirë në rrugën magjistrale M2 Prishtinë – Mitrovicë, kurse në drejtim të qendrës saktësisht në rrugën "Gjergj Kastrioti Skënderbeu", niveli i shërbimit nuk është fare i mirë, ka mangësi të cilat janë vërejtur gjatë hulumtimit dhe se këto mangësi duhet eliminuar për të rritur shkallën e sigurisë, nivelin më të mirë të shërbimit dhe eliminimin e situatave konfliktuoze. Dhe për të eliminuar të gjitha këto mangësi është propozuar zgjidhja me rrethrotullim e cila shihet në figurën e mëposhtme.

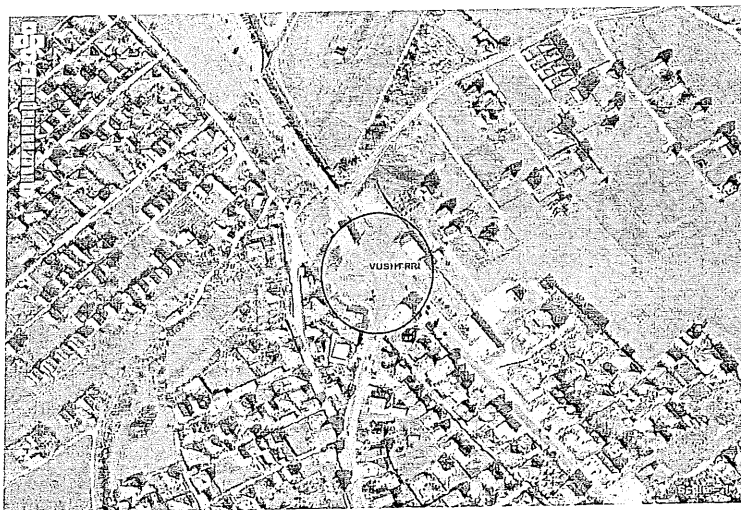


Fig. 23 Gjendja ekzistuese e udhëkryqit të ish-jugopetroli

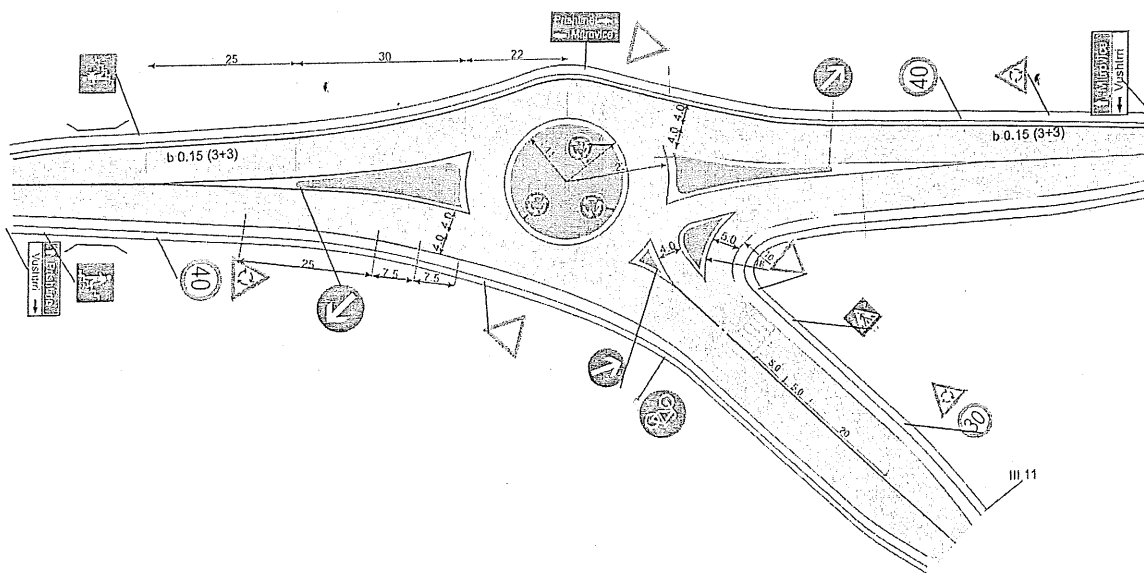


Fig.24. Opcioni i rregullimit të udhëkryqit me rrethrotullim

Udhëkryq tjetër në këtë segment rrugor është udhëkryqi i cili lidh këtë rrugë magjistrale me rrugën „Ismail Qemajli” dhe rr. „Bahri Kuqi”.

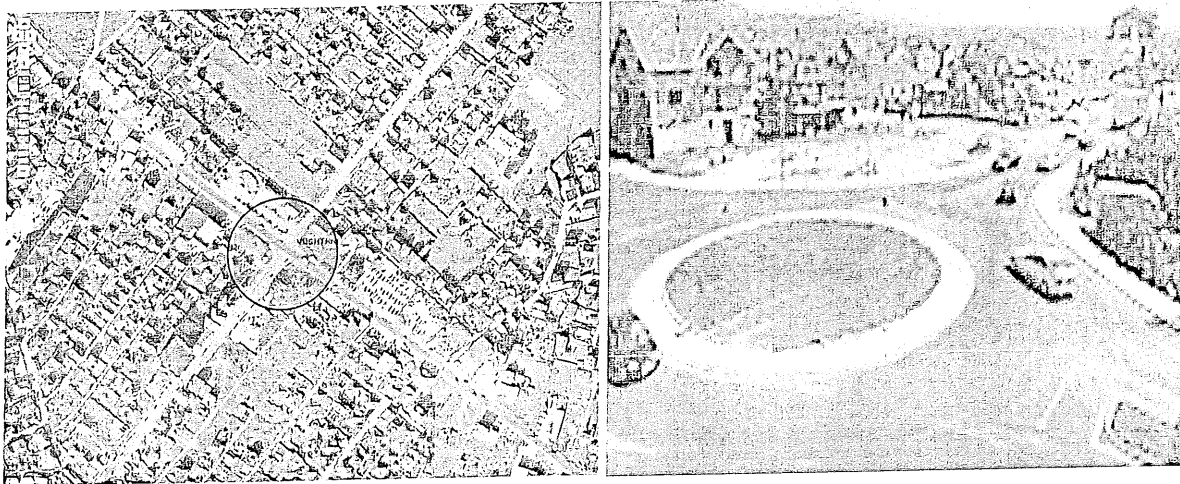


Fig. 25. Rregullimi i udhëkryqit me rrethrotullim

Ky udhëkryq tashmë është rregulluar me rrethrotullim, mirëpo nevojitet plotësimi i sinjalizimit horizontal dhe vertikal, si dhe qetësimi i trafikut përmes shiritave vibrues në hyrje nga të dy anët e rrugës M2 sepse ende kemi numër të madh të aksidenteve në këtë udhëkryq. Ndërsa sa i përket udhëkryqit të tretë i cili lidh rrugën magjistrale M2 me rrugën e fshatit Studime aktualisht kemi të vendosur sinjalizimin ndriçues, mirëpo kjo formë e rregullimit është duke shkaktuar qarkullim të ngopur për shkak se posedon vetëm dy shirita qarkullues, pra si rezultat i mungesës së zgjerimit të rrugës dhe krijimit të dy shiritave për çkyqje nga ky udhëkryq.

4.3 Menaxhimi i parkingjeve dhe krijimi i parkingjeve të reja

Parkingjet ekzistuese të përcaktuara me vendim të kuvendit sadopak do t'i përmbushin kërkesat e qytetarëve për parkingje publike, mirëpo kërkohet menaxhim i tyre në mënyrë që ato të mos shëndrohen në garazhe ku mjetet motorike nuk lëvizin me ditë të tëra. Po ashtu duhet insistuar që në kuadër të Planit komunal zhvillimor të parashihet ndërtimi i parkingjeve tjera publike, sepse numri aktual i tyre në raport me numrin e mjeteve motorike të regjistruara nuk i përmbush as përsëafërmi nevojat e qytetarëve. Pra kërkohet zbatimi i tërësishëm i Rregullores për menaxhimin e parkingjeve, si dhe vendimi për dhënie në shfrytëzim të përkohshëm.

Lokacionet e parapara për parkingje mund të jenë prona publike, por edhe ndonjë formë e PPP-së.

4.4 Trotuaret për lëvizje të këmbësorëve

Qendra e qytetit të Vushtrrisë duke qenë mjaft e koncentruar në një hapësirë prej rreth 3 km, në të cilën zonë janë të koncentruara objektet vitale, duke përfshirë institucionet, objektet shkollore, objektet sportive dhe kulturore, 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, sepse paraqet rrugëtimin më të shpejtë dhe direkt nga burimi deri në destinacionin e dëshiruar. Lëvizjet e tilla të 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. Prandaj sugjerohet që të vazhdohet me pajisjen e rrugëve me trotuare në mënyrë që të mundësohet një lëvizje e tillë. Prandaj me qëllim që qarkullimi për këmbësorë të jetë një nga format më atraktive për lëvizje, është e nevojshme që të sigurohet infrastruktura e nevojshme e cila para së gjithash këmbësorëve u mundëson lëvizje të sigurt.

Për të përmirësuar trotualet ekzistuese dhe për të bërë planifikimin e trotuareve të reja për lëvizje të këmbësorëve duhet pasur parasysh që:

- Trotoaret për këmbësorë të planifikohen në atë mënyrë që mundësojnë distancën sa më të shkurtër nga burimi deri te destinacioni;
- Të rregullohet sinjalizimi horizontal dhe vertikal që tregon sipërfaqet ku do të lëvizin këmbësorët, në vendkalimet e këmbësorëve;
- Vendosja dhe përmirësimi i rrjetit për lëvizje të këmbësorëve në rrugët dytësore, respektivisht ndërlihdja dhe funksionalizimi i rrjetit primar me rrjetin sekondar me qëllim të përmbushjes së kërkesave për lëvizje të këmbësorëve, dhe
- Të bëhet vendosja e pajisjeve të ashtuquajtura shtylla antiparking në trotuare për të penguar ndaljen dhe parkimin e mjeteve motorike.

4.5 Shtigjet për biçiklistë

Komuna e Vushtrrisë ka një konfiguracion të përshtatshëm të terrenit, i cili mundëson Komunës së Vushtrrisë kushte të favorshme për zhvillimin e çiklizmit. Mirëpo për këtë është e nevojshme të bëhen ndërhyrje të planifikuara në infrastrukturën ekzistuese që të realizohen shtigje të biçikletave, të cilat mundësojnë krijimin e një rrjeti unik dhe të integruar.

Për të krijuar mundësitë e përdorimit në masë sa më masovike dhe me qëllim të promovimit të kësaj lëvizjeje të pamotorizuar kërkohet:

- Ndërhyrje në rrjetin rrugor për të krijuar shtigjet për çiklistë dhe mundësuar vazhdimësinë e tyre;
- Krijimi i vendparkimeve për biçikleta në zona të caktuara, pranë objekteve të rëndësishme të veçantë;
- Krijimi i programeve vetëdijësuese për edukimin e fëmijëve dhe të rinjve për përdorimin e biçikletave si një mënyrë e shëndetshme udhëtimi etj.

Krijimi i shtigjeve të reja për çiklistë është paraparë të realizohet në disa faza.

FAZA E I-rë

Rregullimi-sinjalizimi i shtegut për biçiklistë nga qyteti deri në hyrje të fashtit Shtitaricë. Në këtë pjesë të rrugës ekziston një gjerësi e mjaftueshme e rrugës dhe e trotuarit në një gjatësi rreth 2 km.

FAZA E II-të

Krijimi i rrjetit të ri për çiklistë së bashku me rrugën e cili do të fillojë nga fshati Nedakoc brenda qytetit të Vushtrisë dhe deri në fshatin Smrekonicë.

FAZA E III-të

Zgjerimi i rrjetit të ri të shtigjeve për çiklistë brenda qytetit të Vushtrisë

4.6 Planifikimi dhe organizimi i transportit rrugor

Një sistem i transportit i planifikuar dhe i ndërtuar mirë është esencial për një zhvillim të drejtë dhe efikas të komunës dhe vendbanimeve të saj. Fshatrat në zonat e largëta malore tashmë i kanë rrugët e asfaltuara. Vendet e reja të punës afër vendbanimeve, mund të zvogëlojnë varësinë e banorëve nga automjetet dhe inkurajojnë shfrytëzimin e llojeve alternative të transportit, siç janë biçikleta, ecja dhe transporti publik.

Transporti rrugor siç e kemi thënë në analizën e mësipërme përfshin rreth 56% të vendbanimeve, prandaj kërkohet krijimi i hapësirës dhe kushteve për funksionalizimin e transportit rrugor publik edhe në fshatrat tjera të mbetura, të cilat aktualisht mbulohen nga transportuesit ilegal me mjete të palicencuara. Organizimi i mirëfilltë dhe mbulimi i të gjitha linjave me mjete me më shumë se 17+1 ulëse dukshëm do të ndikojë në shkarkimin e qytetit, për faktin që shkalla e shfrytëzimit është në raport 1 bus = 8 automjete të udhëtarëve, ndotje më të vogël e ambientit, zvogëlim i kohës së udhëtimit etj.

Po ashtu respektimi i një orari për shërbimin e transportit publik, në ç'rast shërbimi duhet të fillojë prej orës 06:00 të mëngjesit e deri në ora 20:00 të mbrëmjes në çdo vendbanim në çdo 30 minuta. Në çdo linjë do të angazhohen kompani të licencuara. Konstruksioni i automjeteve duhet të jetë ekskluzivisht për transport urban, përveç ulëseve të kenë mbajtëse për qëndrim në këmbë, si dhe modeli i tyre dhe sasia e ulëseve do të përcaktohet prej 17 ulëse deri në 52 ulëse.

4.6.1. Përcaktimi i vendndaljeve për autobusë

Komuna e Vushtrisë duhet patjetër të posedojë stacion të autobusëve, i cili duhet të plotësojë të gjitha kriteret për ushtrimin e veprimtarisë, pra duhet të jetë i licencuar. Kjo do të ndikonte në masë të madhe në stabilizimin e gjendjes së transportuesve, të cilët janë duke u ndalur dhe parkuar në zona të ndryshme në rrugë periferike. Pas analizës të gjendjes ekzistuese, është konstatuar se në qytetin e Vushtrisë është i caktuar një numër i vogël i vendaljeve për këto mjete të transportit. Prandaj, pas analizës së gjendjes dhe kriterëve teknike për vendosjen e vendndaljeve për autobusë, është vlerësuar se duhet të gjenden mundësitë teknike për vendosjen e vendndaljeve për autobusë në të gjitha fshatrat e komunës. Sa i përket shërbimeve me TAXI ata e kanë të përcaktuar vendparkimin dhe kanë qasje direkte në rrugën kryesore „Gjergj Kastrioti Skënderbeu”.

4.6.2 Përcaktimi i rrugëve për lëvizjen e mjeteve të rënda të transportit

Nëse nisemi nga drejtimi i Prishtinës, mjetet e rënda të transportit duhet të lëvizin përgjatë magjstrales dhe në qytet të futen vetëm përmes rrugës “Skënderbeu” dhe rr. „Dëshmorët e Kombit”, të cilat rrugë do t'i sjellin në stacionin e vjetër të autobusëve, prej nga mund të vazhdojnë në drejtimin e Qyçavicës dhe mund të largohen në drejtim të Prishtinës përgjatë rrugëve “Nexhip dhe Ferat Draga”, “Enver Musa”, “Faruk Beqiri”, të kalojnë në magjistrale. Në këtë mënyrë krijohet një unazë përreth qytetit të Vushtrrisë, ndërsa lëvizja e mjeteve të rënda të transportit në qendër të qytetit do të lejohej vetëm me leje të veçantë nga komuna.

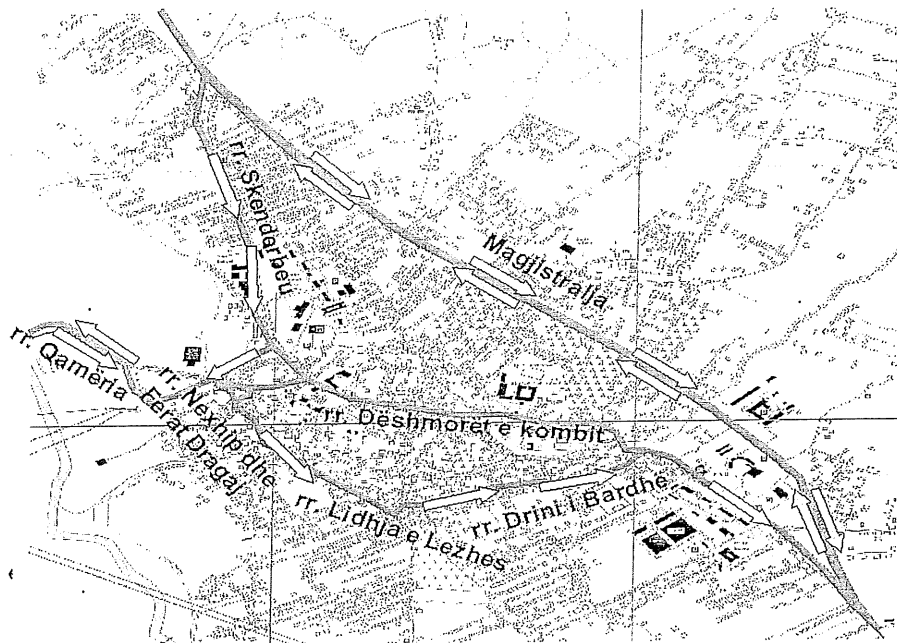


Fig. 26 Rrugët dhe kahjet që duhet të përcaktohen për qarkullimin e mjeteve të rënda të transportit.

4.7. Rregullimi i infrastrukturës për lëvizjen e personave me nevoja të veçanta

Në bazë të legjislaturës në fuqi dhe me qëllim të përmbushjes së direktivave të Bashkimit Evropian, gjatë implementimit të të gjitha projekteve, të gjitha udhëkryqet e këtyre segmenteve rrugore në të cilat janë paraparë të vendosen vendkalimet e shënuara për lëvizjen e këmbësorëve, duhet të ulet niveli i trotuareve në nivel me sipërfaqen e shiritit qarkullues. Sipas Ligjit për Ndërtim (LN) nr. 04/L-110, 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 Planit Operativ Kombëtar për implementimin e Strategjisë Kombëtare për të Drejtat e Personave me Nevoja të Veçanta, që duhet të hartohet dhe të aprovohet në Kuvendin Komunal.

Ulja do të mundësojë një lëvizje komode për të gjithë këmbësorët që frekuentojnë këto rrugë e në veçanti lëvizjen e personave me aftësi të veçanta, duke përfshirë personat e verbër, personat në karrocë etj.

Në figurën 23 është paraqitur skica në të cilën kemi paraqitur udhëkryqet me vendkalimet e shënuara për këmbësorë në të cilat trotuaret duhet të jenë në nivel me sipërfaqen e rrugës.

Trotuaret në vendkalimet e shënuara për këmbësorë duhet të jenë në nivel me sipërfaqen e shiritit të qarkullimit

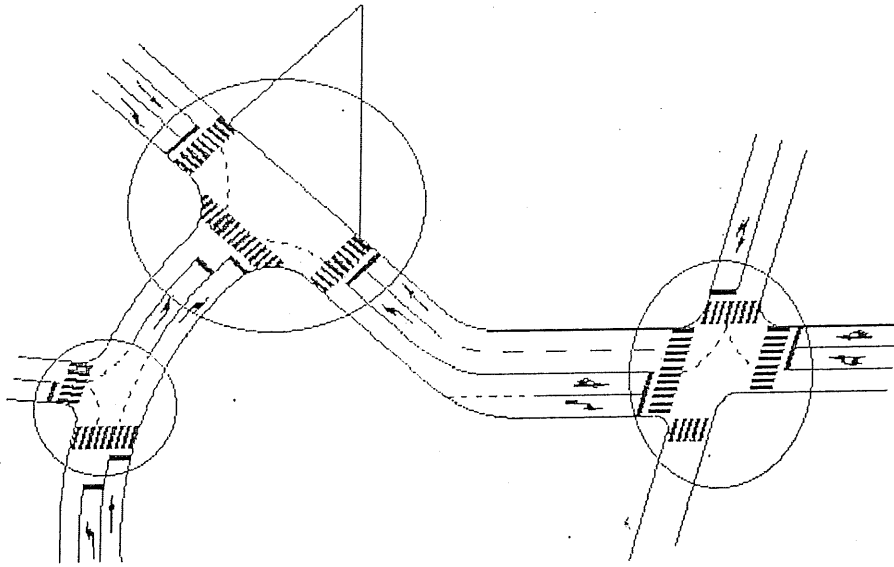


Fig. 23. Udhëkryqet me vendkalimet e shënuara për këmbësorë

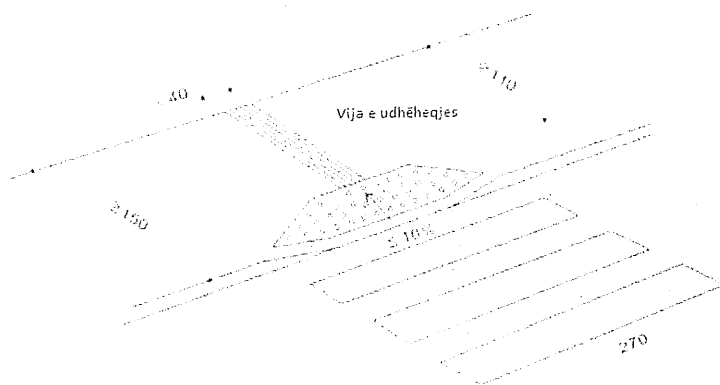


Fig.4.14. Përshtatja e vendkalimeve për këmbësorë

Personat me nevoja të veçanta po ashtu duhet të posedojnë hapësira të mjaftueshme për parkimin e mjeteve motorike. Në çdo 50 vende për parkime të mjeteve motorike, 1 vendparkim duhet të rezervohet për persona me nevoja të veçanta, gjerësia e të cilëve nuk lejohet të jetë më e vogël se 320 cm dhe e rezervuar falas për makinat e personave me aftësi të veçanta. Vendparkimi për

automjete, kur parkimi bëhet pjerrtas apo për së gjati në raport me trotuarin për këmbësorë, madhësia e tij duhet të jetë 500 x 370cm. Nëse vendparkimi është për dy makina madhësia e tij duhet të jetë 500x 590 cm me distancë ndërmjet tyre 150 cm.

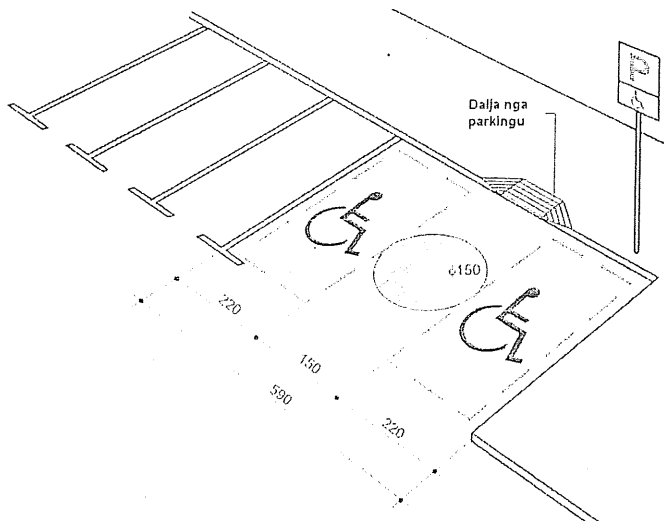


Fig. 4.15: Parkingjet për persona me aftësi të veçanta

4.8 Opinioni qytetar

Komuna përmes planit të ri të veprimit synon që të hartojë një qasje të re të veprimit duke ndërtuar relacione direkte e të vazhdueshme me qytetarët jo vetëm në ngritjen e vetëdijes, por edhe qytetarët nëpërmjet të opinioneve të tyre të jenë direkt të kyçur në procesin e vendimmarrjes për ngritjen e nivelit dhe performances për këtë shërbim. Nxitja e opinionit të shëndoshë për përgjegjësit e komunitetit dhe biznesit në realizimin e detyrimeve ndaj komunës me anën e fushatave vetëdijësuese të organizuara nga komuna, media lokale, mendohet të mundësojë përmirësimin e tregueseve ekonomiko-financiar të shërbimit për mirëmbajtje.

Në vitet e mëhershme USAID-i ka financuar një sondazh lidhur me kënaqshmërinë e qytetarëve për këtë shërbim. Në përgjigje të opinionit të qytetarëve, komuna synon për të realizuar një fushatë ndërgjegjësimi ndaj qytetarëve, duke siguruar një fond të nevojshëm minimal për investime për të shtuar përmirësimin e shërbimit në qendër të qytetit, por edhe në pjesë tjera në qytet. Po ashtu përmes aktiviteteve, kontakteve dhe vlerësimit të qytetarëve ka mundësi gjithashtu të aplikohet mundësia e një tarife për shërbimin nga qytetarët, pasi që jo të gjithë qytetarët përfitojnë drejtpërdrejt nga ky shërbim në zonat ku ato jetojnë.

Grupi punues bazuar në konceptin e pasqyrimin të aktiviteteve bëri përmbledhjen e rezultateve të anketës me qytetarë për shërbimin e përzgjedhur "rritja e sigurisë në komunikacion" dhe ka zgjedhur disa prej këtyre tregueseve për të matur rezultatin e zbatimit të këtij plani veprimi.

4.9 Ide për përmirësimin e shërbimit

Aktivitetet dhe investimet kapitale në këtë fushë janë në përputhshmëri me vizionin e qytetit të paraparë në planet zhvillimore dhe urbane, duke e shndërruar qytetin më joshës, më të sigurt dhe më atraktiv për qytetarë dhe për të gjithë vizitorët. Përmes programit të aprovuar nga kryetari i komunës për përmirësim të shërbimeve për qytetarë do të jenë dhe janë të involvuar të gjithë akterët, prej qytetarëve, Policisë së Kosovës, shoqërisë civile dhe grupeve të ndryshme të interesit që janë involvuar në mënyrë direkte dhe indirekte gjatë procesit të zhvillimit në hartimin e planit për përmirësim të shërbimeve.

Realizimi i planit të veprimit do të mundësojë:

- Ngritjen e performancës së shërbimeve në rregullimin e komunikacionit;
- Rregullimin e qarkullimit në udhëkryqe;
- Krijimi i hapësirave të reja për parkingje të automjeteve bazuar në numrin e automjeteve të regjistruara;
- Qetësimi i komunikacionit dhe eliminimi i aksidenteve në komunikacion;
- Lëvizja e lirë e qytetarëve dhe siguria e fëmijëve në komunikacion;
- Shtimi i rrugëve të cilat i plotësojnë kushtet për zhvillim të komunikacionit bazuar në standarde të përcaktuara;
- Ndërtimi i shtigjeve të reja për biçiklistë;
- Rregullimi i infrastrukturës për qasje më të lehtë të personave me nevoja të veçanta.

4.10 Propozimi për përmirësimin e shërbimit

1. Rritja e shkallës së sigurisë përmes ndriçimit të vendkalimeve të këmbësorëve, përcaktimit të shpejtësisë së lëvizjes dhe vendosja e shtyllave antiparking.
2. Sinjalizimi i rrugëve.
3. Ndërtimin e rrethqarkullimeve në udhëkryqet ekzistuese të rr. „Dëshmorët e Kombit” me rrugën magjistrale M2 dhe rrugës „Skënderbeu” po ashtu me rr. magjistrale M2.
4. Rirregullimi i shtresës sipërfaqësore dhe sinjalizimi i udhëkryqit me rrethrotullim te Ura e Gurit.
5. Vendosjen e sinjalizimit ndriçues (semaforëve) në udhëkryqin e rrugëve „Gjon Buzuku” me rr. M2.
6. Krijimi i mekanizmave për mirëmbajtjen e rrugëve dhe rrugicave, sinjalizimit vertikal dhe horizontal dhe mirëmbajtjen e parkingjeve publike.
7. Ndërtimi i shtigjeve për biçiklistë përgjatë rrugës Vushtri- Shtitaricë dhe në magjistralen M2 Nedakoc – Smrekonicë.
8. Ndërtimi i parkingjeve.
9. Zhvillimi i fushatës për edukim, duke përfshirë grupet e ndryshme të interesit për të arritur nivelin e vetëdijesimit të qytetarëve për një menaxhim më të mirë të shërbimit.
10. Ngritja profesionale e zyrtareve e cila do të mundësojë komunikim më të lehtë me qytetarë dhe Policinë e Kosovës në lidhje me përmirësimin e shërbimeve.

11. Funksionimi i sistemit të monitorimit, krijimi i infrastrukturës ligjore-rregulloreve, përcaktimi i indikatorëve bazë për të matur performancën e shërbimeve.
12. Identifikimi dhe trajnimi i vëzhguesve të trajnuar për shërbime.

Në këtë koncept komuna ka planifikuar:

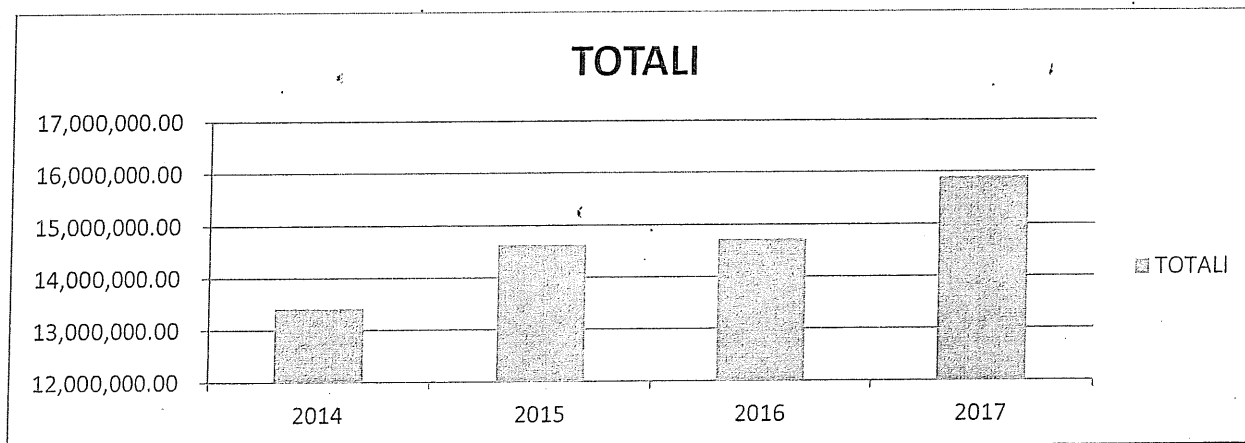
- Anketim publik periodik – mjet i I-rë i cili do të shërbejë si bazë për të marrë opinionin e qytetarëve lidhur me gjendjen e shërbimeve.
- Përcaktimi i indikatorëve të cilët mbështeten në rezultatet e vlerësimit të vëzhguesve të trajnuar për shërbime.

4.11 Plani financiar

Aktivitetet dhe investimet kapitale në këtë fushë janë në përputhshmëri me vizionin e qytetit të paraparë në planet zhvillimore dhe urbane.

Të hyrat e Komunës së Vushtrrisë nga dy burimet e saj kryesore – grantet qeveritare, si dhe të hyrat vetanake komunale kanë shënuar rritje nga viti në vit në përjashtim të vitit 2016 ku kemi pasur një stagnim

Buxheti total i komunës në vite, milion euro



Në bazë të planifikimit të bërë nga viti 2014, grantet qeveritare për Komunën e Vushtrrisë, si tërësi do të shënojnë rritje graduale. Rritja e granteve qeveritare do të jetë përafërsisht 8 % në krahasim me vitin 2016. Sipas të dhënave të prezantuara në tabelën më poshtë, kjo rritje kryesisht bazohet në të dhënat e përgjithshme për rritjen buxhetore që planifikohet në nivel të Qeverisë nacionale, siç parashihet me Kornizen Afatmesme të Shpenzimeve 2017-2019. Rritja kryesisht është reflektuar në Grantin e përgjithshëm të komunës, si dhe në masë të madhe nga ngritja e planifikimit për të hyrat vetanake

	2014	2015	2016	2017
Grantet qeveritare	11,767,233.00	12,950,092.00	13,018,417.00	14,172,353.00
Të hyrat	1,652,000.00	1,675,327.00	1,703,418.00	1,730,000.00

vetanake				
TOTALI	13,419,233.00	14,625,419.00	14,721,835.00	15,902,353.00

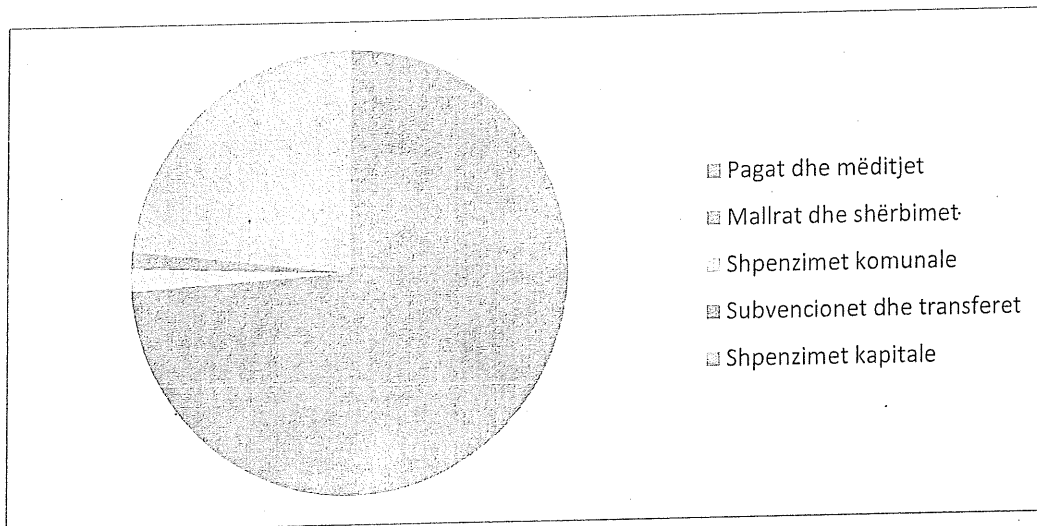
Të hyrat vetanake komunale, në anën tjetër, kanë shënuar rritje të ndjeshme nga viti në vit, mirëpo ngritja e të hyrave vetanake komunale sipas formulës ka ndikuar në rritjen e planifikimit për të hyra vetanake e cila nuk është në përputhje me trendin real të ngritjes të të hyrave vetanake. Projektioni i të hyrave vetanake me Qarkoren Buxhetore 2017/01 është 2,316,735 ose shprehur në përqindje 36% më i lartë krahasuar me vitin 2016.

Planifikimi i të hyrave vetanake komunale sipas burimit për periudhën 2017-2019, në euro

Komuna: Vushtrri	Grante dhe të hyra vetanake (HV) – 2016	Grante dhe të hyra vetanake – 2017	Grante dhe të hyra vetanake – 2018	Grante dhe të hyra vetanake - 2019
	në euro	në euro	në euro	në euro
Burimet e të hyrave				
Granti i përgjithshëm	5,075,275	6,069,037	5,682,184	5,964,153
Granti për arsim	6,291,206	6,372,875	6,372,875	6,372,875
Granti për shëndetësi	1,651,936	1,730,441	1,730,441	1,730,441
Gjithsej grantet	13,018,417.00	14,172,353.00	13,785,500.35	14,067,469.35
Të bartura	459,100.00			
Viti aktual	1,703,418	1,730,000	2,316,735	2,316,735
Gjithsej të hyra vetanake	2,162,518.00	1,730,000.00	2,316,735.00	2,316,735.00
GJITHSEJ TË HYRA KOMUNALE	15,180,935.00	15,902,353.00	16,102,235.35	16,384,204.35

Si rezultat Komuna e Vushtrrisë prezanton këtë ndarje të shpenzimeve në mes të kategorive të lejuara buxhetore:

Shpenzimet komunale në kategori ekonomike, 2017-2019 (vitin e 1- vitin e 3)



Korniza Buxhetore Komunale, në euro

Komuna: Vushtrri	Grante dhe të hyra vetanake (HV) – 2016	Grante dhe të hyra vetanake – 2017	Grante dhe të hyra vetanake – 2018	Grante dhe të hyra vetanake – 2019
	në Euro	në Euro	në Euro	në Euro
Burimet e të hyrave				
Granti i përgjithshëm	5,075,275.00	5,482,302.00	5,682,184.13	5,964,153.38
Granti për arsim	6,291,206.00	6,372,875.00	6,372,875.23	6,372,875.23
Granti për shëndetësi	1,651,936.00	1,730,441.00	1,730,441.00	1,730,441.00
Gjithsej Grantet	13,018,417.00	13,585,618.00	13,785,500.36	14,067,469.61
Të bartura	459,100.00			
Viti aktual	1,703,418.00	2,316,735.00	2,316,735.00	2,346,060.76
Gjithsej të hyra vetanake	2,162,518.00	2,316,735.00	2,316,735.00	2,346,060.76

GJITHSEJ TË HYRA KOMUNALE	15,180,935.00	15,902,353.00	16,102,235.36	16,413,530.37
--	---------------	---------------	---------------	---------------

5.1 Mënyra e dhënies së shërbimit

Rregullimi i komunikacionit në nivel lokal është përgjegjësi e komunës dhe ushtrohet nga Drejtoria e Shërbimeve Publike. Investimet kapitale, mirëmbajtja dhe vendosja e shenjave të komunikacionit janë kompetencë e DSHP, ndërsa Drejtoria për Urbanizëm dhe Ambient është përgjegjëse për hartimin e planeve rregullative, të cilat janë bazë për rregullimin e komunikacionit përmes vendosjes së shenjave të komunikacionit dhe përcaktimin e kaheve të qarkullimit. Mirëmbajtja dhe investimet realizohen me kontratë nga subjektet private përmes procesit të tenderit publik.

5.2 Ndërtimi dhe mirëmbajtja e rrjetit rrugor

Mirëmbajtja e rrugëve, trotuareve dhe sinjalistikës kryhet për çdo vit, me anë të kontratave që nënshkruhen përmes zhvillimit të procedurave të tenderit publik që bëhet nga Drejtoria e Prokurimit. Rrugët, trotualet e reja planifikohen nga sektori i planifikimit në DUMM në bashkëpunim me zyrën e projekteve.

- Sinjalizimi horizontal dhe vertikal i rrugëve, shenjave të lajmërimit të vendbanimeve 15 000 euro;
- Ndërtimi i segmentit të rrugës magjistrale M2 Nedakoc-Smrekonicë së bashku me dy rrethrotullime në dy hyrjet e qytetit në vlerën rreth 3 000 000 euro;
- Asfaltimi i rrugëve të reja për vitin 2017 me vlerë rreth 488,311.64 euro;
- Ndërtimi i rrugëve me kubëza betoni për vitin 2017 me vlerë rreth 200 000 euro;
- Rregullim të trotuareve 150 000 euro;
- Mirëmbajtja e rrugëve dhe sanimi i trotuareve në gjithë komunën për vitin 2017 rreth 70 000 euro;
- Ndërtimi dhe mirëmbajtja e ndriçimit publik rreth 10 000 euro;
- Mirëmbajtja dimërore e rrugëve të qytetit dhe të fshatrave 42 000 euro;
- Menaxhimin dhe mirëmbajtjen e hapësirave publike – rrugëve, shesheve, trotuareve, parqeve 30 000 euro;
- Vendosja e numrave të objekteve të banimit në realizim për vitin 2016 rreth 9 000 euro.

5.3 Financimi i shërbimeve

Komuna aktualisht nuk aplikon ndonjë tarifë për shërbimet në rregullimin e komunikacionit në qytet, kurse shërbimi financohet nga buxheti i komunës dhe menaxhohet nga DSHP. Për vitin 2016 ky buxhet ka qenë 25,000 dhe është shpenzuar kryesisht për vendosjen e shenjave horizontale dhe

vertikale të komunikacionit dhe mirëmbajtjen e tyre. Për vitin 2017 komuna mendon të planifikojë një buxhet po ashtu prej 15,000 euro për të mbuluar kategoritë e mëposhtme të shpenzimeve:

- ✓ vendosjen e shenjave vertikale dhe horizontale dhe
- ✓ mirëmbajtje e shenjave.

5.4 Lista e projekteve

Siç u cek edhe më lartë, propozimet për investime në mobilitet për periudhën 2017- 2019 janë bërë në bazë të prioriteteve afat-mesme të komunës, si dhe kapaciteteve buxhetore të saj. Vlerat e investimeve të propozuara janë caktuar në bazë të paramasave dhe parallogarive të përafërta, të cilat edhe mund të ndryshojnë nëse bëhet një projekt i detajuar dhe një kalkulim më i përafërt i tyre.

Në periudhën 2017-2019 parashihen gjithsej 10 projekte, masa ose intervenime në vlerën totale 364,000.00 €.

Këto 10 projekte, por edhe shumë projekt ide të tjera, të cilat janë evidentuar në këtë plan, çdo vit gjatë procesit të hartimit të buxhetit për vitin vijues do të analizohen dhe një pjesë e tyre do të inkorporohet në ato planifikime.

5 PLANI I VEPRIMIT

Arritja e objektivave
Objektiva 1. <ul style="list-style-type: none">• Ndriçimi i vendkalimeve të këmbësorëve, përcaktimi i shpejtësisë së lëvizjes dhe vendosja e shtyllave antiparking.
REZULTATET <ul style="list-style-type: none">• Lëvizja e lirë, siguria e qytetarëve dhe fëmijëve në komunikacion, pranë institucioneve shkollore;• Rregullimi i përparësisë së kalimit në vendkalime të këmbësorëve;• Lirimi i trotuareve dhe eliminimi i mundësisë së ndaljes dhe parkimit të mjeteve motorike në trotuare;• Fuksionalizimi, eliminimi i parregullsive dhe qarkullimi më i mirë i qytetarëve dhe automjeteve.

Objektiva 2

- Vendosja e shenjave horizontale dhe vertikale bazuar në standarde

REZULTATET

- Rregullimi i komunikacionit bazuar në planet rregullative;
- Eliminimi i parregullsive dhe qarkullimit të ngopur në qytet;
- Sigurimi i lirë i qarkullimit të automjeteve dhe qytetarëve;
- Shtimi i rrugëve të cilat i plotësojnë kushtet për zhvillim të komunikacionit bazuar në standarde të përcaktuara.

Objektiva 3.

- Rregullimi i udhëkryqeve - ndërtimi i rrethqarkullimeve në udhëkryqet ekzistuese të rr. „Dëshmorët e Kombit” me rrugën magjistrale M2 dhe rrugës „Skënderbeu” po ashtu me rr. magjistrale M2.

REZULTATET

- Rregullimi i qarkullimit të mjeteve motorike dhe këmbësorëve;
- Eliminimi i qarkullimit të ngopur në këto udhëkryqe;
- Rritja e nivelit të shërbimit;
- Rritja e shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit.

Objektiva 4.

- Rirregullimi i shtresës sipërfaqësore dhe sinjalizimi i udhëkryqit me rrethrotullim te Ura e Gurit

REZULTATET

- Rregullimi i qarkullimit të mjeteve motorike dhe këmbësorëve;
- Eliminimi i qarkullimit të ngopur në këto udhëkryqe;
- Rritja e nivelit të shërbimit;
- Rritja e shkallës së sigurisë për të gjithë pjesëmarrësit.

Objektivi 5.

Rritja e cilësisë dhe ndërgjegjësimi i qytetarëve në respektimin e rregullave të përcaktuara

Rezultatet:

- përmirësimi i cilësisë së shërbimit përmes investimeve kapitale;
- eliminimi i parregullsive dhe aksidenteve në komunikacion;
- qytetarët të kënaqur me cilësinë e shërbimit;
- implementimi, mirëmbajtja dhe monitorimi i realizuar.

Objektiva 6. Ndërtimi i shtigjeve për biciklistë përgjatë rrugës Vushtri- Shtitaricë dhe në magjistralen M2 Nedakoc – Smrekonicë

REZULTATET

- Rritja e shkallës së përdorimit të biçikletave si mjete të pamotorizuara;
- Rritja e shkallës së sigurisë për këtë lloj qarkullimi;
- Zvogëlimi i shkallës së ndotjes së ambientit.

Objektiva 7. Ndërtimi i infrastrukturës për persona me nevoja të veçanta

REZULTATET

- Krijimi i mundësive për lëvizje të lirë të personave me nevoja të veçanta
- Eliminimi i rreziqeve për këtë kategori.

Objektiva 8. Ndërtimi i parkingjeve

REZULTATET

- Rritja e hapësirave për parkim të mjeteve të motorike;
- Eliminimi i parkingjeve ilegale në rrugë dhe trotuare;
- Krijimi i të hyrave financiare, përmes menaxhimit të tyre.

PLANI I VEPRIMIT PËR 2017

<i>Veprimet/hapat/projektet</i>	<i>Hapat e procesit dhe ndarja e përgjegjësisë</i>	<i>Afati kohor dhe kosto (€)</i>
1. Aprovimi i SIAP	Hartimi i versionit final të SIAP nga grupi punues dhe pranimi nga USAID-i, Aprovimi i Kryetarit dhe paraqitja në Kuvend, Aprovimi i Kuvendit	Korrik 2017
2. Hartimi i projekteve kryesore për investimet gjatë vitit 2017	Hartimi i projektit dhe pranimi nga organet kompetente	Janar – qershor 2017
2.1 Tenderimi dhe kontraktimi i kompanive për projektet	Zbatimi dhe monitorimi i kontratës	Mars – shtator 2017

3. Mbikëqyrja e projektit	Zbatimi dhe monitorimi i kontratës	Prill-dhjetor 2017
4. Vlerësimi i opinionit qytetar dhe raportimi i rezultateve	Përgatitja e pyetësorit për anketimin e qytetarëve, Realizimi i anketimit, Përpunimi i të dhënave dhe publikimi	Dhjetor 2017

Projektet të cilat planifikohen të realizohen gjatë vitit 2017 - 2019 janë:

Nr	Përshkrimi i projektit	Kategoria	Prioriteti	Burimet e financimit	Viti i investimit	Vlera e investimit
1	Furnizimi, vendosja e paneleve ndriçuese në vendkalimet e këmbësorëve për rritjen e sigurisë së këmbësorëve dhe shtyllat antiparking	Siguria në trafik	I lartë	Bashkëfinancim USAID+Komuna	2017	47,000
2	Furnizimi dhe vendosja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal	Siguria në trafik	I lartë	Buxheti Komunal	2017	22,000
3	Rregullimi me rrethrotullim i udhëkryqit të rr. „Dëshmorët e Kombit” me rrugën magjistrale M2	Ngarkesa-siguria në trafik	I lartë	Bashkëfinancim Ministria e Infrastrukturës / Buxheti Komunal	2017	76,000
4	Rregullimi me rrethrotullim i udhëkryqit të rr. „Skënderbeu” me rrugën magjistrale M2	Ngarkesa-siguria në trafik	I lartë	Bashkëfinancim Ministria e Infrastrukturës / Buxheti Komunal	2017	84,000
5	Rirregullimi i shtresës sipërfaqësore dhe sinjalizimi i udhëkryqit me rrethrotullim te Ura e Gurit	Siguria në trafik	I mesëm	Buxheti Komunal	2017	26,000
6	Vendosja e sinjalizimit ndriçues (semaforëve) në udhëkryqin e rrugëve „Gjon Buzuku” me rr. M2	Siguria në trafik	I mesëm	Ministria e Infrastrukturës	2018	30,000

7	Ndërtimi i parkingjeve	Menaxhim I parkingjeve	I mesëm	Buxheti Komunal	2018	60,000
8	Ndërtimi i shtigjeve për biciklistë përgjatë rrugës Vushtri- Shtitaricë dhe në magjistralen M2 Nedakoc – Smrekonicë	Shtigje për biçiklista	I ulët	Bashkëfinancim MI-Buxheti Komunal	2018	40,000
9	Infrastruktura rrugore për personat me nevoja të veçanta	Mobiliteti për PNV	I lartë	Buxheti Komunal	2018	30,000
10	Ndërtimi i vendndaljeve për autobusë dhe kabinat për pritje të udhëtarëve	Transporti rrugor	I mesëm	Donatorë /Buxheti Komunal	2019	60,000
	TOTALI					475 000 €

6.1 Plani për komunikim me publikun

- Informimi i qytetarëve
- Fushatë ndërgjegjësimi e qytetarëve lidhur me ruajtjen dhe mirëmbajtjen e sinjaleve rrugore;
- Kërkesë, krijimi i grupit dhe trajnimi për vlerësues vullnetarë për vlerësimet me vëzhgues të kualifikuar.

Mjetet e informimit/burimi i të dhënave	Hapat e mbledhjes të të dhënave/informimit	Përgjegjësia	Afatet kohore
Informimi i qytetarëve për Planin e Veprimeve	Nëpërmjet medias lokale, (deklaratë e kryetarit) komuna do të informojë qytetarët për Planin e veprimeve për përmirësimin e shërbimit të zgjedhur	Kryetari i Komunës, Kryetari i GP, Zyra e informimit	Janar 2017
Përgatitja dhe shpërndarja e fletëpalosjeve informative, posterave	Hartimi i planit dhe përcaktimi i mjeteve të informimit dhe komunikimit	Grupi punues për SIAP, USAID	Njëherazi dhe në përfundim të punimeve për përmirësimin e gjendjes në komunikacion
	Përgatitja, shtypja dhe shpërndarja e fletëpalosjeve, posterave informative	DSHP, Zyra e informimit,	
Anketimi i qytetarëve	a. Hartimi i pyetësorit, planifikimi dhe realizimi i anketës, b. Përpunimi, vlerësimi i opinionit qytetar dhe publikimi i rezultateve, c. Raportimi i rezultateve dhe informimi i qytetarëve	Grupi punues për SIAP, USAID-programi	Shtator 2017
Vlerësimi i gjendjes në komunikacion me vëzhgues të kualifikuar	a. Planifikimi i aktivitetit, b. Përzgjedhja e grupit të vëzhguesve, trajnimi dhe ekzekutimi i vëzhgimit, c. Përpunimi dhe raportimi i të dhënave	DSHP, USAID - projekti	Shtator – nëntor 2017
Mbledhja e të dhënave për indikatorët e rezultateve	Mbledhja e informatave për numrin e aksidenteve	DSHP, Policia e Kosovës	Qershor-shtator 2017
Rishikimi i SIAP	Përdorimi i të dhënave për rishikimin e SIAP	Grupi punues	Dhjetor 2017

6.2 Plani i monitorimit dhe raportimit

Plani i monitorimit synon:

1. Aprovimin e SIAP nga Kuvendi;
2. Ndjekjen e zbatimit të realizimit të Planit të veprimeve për zbatimin e SIAP;
3. Monitorimi i shpenzimeve buxhetore të destinuar për SIAP;
4. Monitorimi i realizimit të produktit të parashikuar sipas treguesve sasior të planit;
5. Vlerësimi i treguesve të rezultatit dhe opinionit qytetar;
6. Në vijim të aprovimit të SIAP nga Kuvendi, grupi punues do të mbledhet sipas nevojës (në çdo 3 muaj) për të monitoruar progresin e realizimit të Planit të Veprimeve, shpenzimet buxhetore, ecurinë e aktiviteteve fizike në terren, mbledhjen e të dhënave për produktin;
7. Në vijim të aprovimit të SIAP nga Kuvendi, grupi punues do të përgatisë një raport monitorimi çdo 6 muaj, i cili do të raportohet nga kryetari i grupit punues në mbledhjen e radhës të Kuvendit. Raportimi do të ketë si bazë realizimin e Planit të veprimeve dhe matjen e indikatorëve për produkt dhe të rezultatit.

6.3 Për zbatimin e këtij plani obligohen: Drejtoria e Shërbimeve Publike, Drejtoria e Inspektiveve, si dhe drejtoritë tjera kompetente komunale.

Shpëtim Zhegrova
Kryesues i Kuvendit

