UNIVERSITETI I PRISHTINES
"HASAN PRISHTINA"
UNIVERSITY OF PRISHTINA

Rr. Xhorxh Bush Ndërtesë e Rektoratit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 244 183 • E-mail: rektorati@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

Nr. Prot.: 427
Date: 02/03/2022

RAPORTI I VLERËSIMIT PËR DORËSHKRIMIN E PUNIMIT TË DIPLOMËS SË MASTER-it

Fakulteti	**i Inxhinierisë Mekanike**
Departamenti/Programi	**Komunikacionit/Trafik dhe transport**
Projektpropozimi	***Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim***
Kandidati	**Artan Ibishi**
Mentori	**Prof.Ass.dr. Ramadan Duraku**
Aprovimi i projekt propozimit në Këshillin e fakultetit	Datë: 31/08/2020
	Vendimi me nr.: 679/2-8, Datë: 28/05/2021, dhe Vendimi me nr.: 333/2-11, Datë:16/02/2022

Vlerësimi i dorëshkrimit:

Në bazë të vendimit të Dekanit të Fakultetit, nr. 679/2-8 të datës: 28/05/2021 është formuar komisioni me këtë përbërje:

1. Prof.dr.sc. Sadullah Avdiu, kryetar,
2. Prof.ass.dr. Ramadan Duraku, mentor.
3. Prof.dr.sc. Naser Lajqi, anëtar.

për vlerësimin e punimit Master me titull ***"Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim"*** (*Public transport in the municipality of South Mitrovica and the proposal for improvement*), të kandidatit BSc. Artan Ibishi.

Pas kontrollimit të punimit të lartpërmendur Komisioni jep këtë:

RAPORT

Punimi me titull ***"Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim"*** (*Public transport in the municipality of South Mitrovica and the proposal for improvement*), është hartuar në 10 kapituj dhe është ilustruar përmes 73 figurave dhe 18 tabelave.

Në kapitullin **e parë** si hyrje janë shënuar të dhënat lidhur me poziten gjeografike të Komunës së Mitrovicës së Jugut si dhe karakteristikat e transportit për këtë qytet si përparësitë ashtu edhe mangësitë e tij duke ngritur pyetjet lidhur me hulumtimin dhe hipotezat që do të merren në konsideratë gjatë punimit.

Në kapitullin **e dytë** është treguar roli dhe rëndësia e transportit publik në përgjithësi, pra si funksionon sistemi i transportit, pastaj për historikun e transportit publik, krahasimin e mënyrave të transportit, organizimin e sistemit si dhe përparësitë e përdorimit të transportit publik.

Në kapitullin **e tretë** është përshkruar gjendja ekzistuese e transportit publik në Komunën e Mitrovicës së Jugut me të gjitha elementet që karakterizohet transporti, ku gjithashtu është diskutar për ndërmarrjen publike "Stacioni i Autobusëve" dhe mënyren e funksionimit të saj, stacionet e ndaljes, si dhe i kemi trajtuar po ashtu edhe format e ndryshme të udhëtimit. Përfundimet e nxjerra nga Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban po ashtu janë diskutuar. Në

fund janë dhënë rezultatet në formë analitike dhe grafike në lidhje me anketimin që e kemi zhvilluar ku pastaj përmes softuerit SPSS kemi analizuar rezultatet e fituara.

Në kapitullin **e katër** është dhënë propozimi jonë për linjat urbane dhe urbano-periferike, itinerarin që ndjekin si dhe stacionet e vendaljeve të tyre. Duke pasur parasysh që në Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është dhënë gjithashtu një propozim, i kemi krahasuar dhe është dhë mendim në bazë të disa faktorëve se pse propozimi jonë është më i duhur.

Në kapitullin e **pestë** është treguar për organizimin dhe menaxhimin e sistemit të transportit publik duke përfshirë burimet njerëzore, mjetet e transportit që do të shfrytëzohen, stacionet e pritjes, si dhe menaxhimin e informatave të udhëtarëve përmes një qendre monitoruese që do të na ndihmonte shumë në këtë rast.

Në kapitullin **e gjashtë** është folur për politikën e tarifave dhe sistemin e biletimit. Janë marr disa shembuj për mënyren e organizimit të kësaj qështje siç është Komuna e Zadarit dhe Komuna e Prishtinës. Ndërsa në fund është dhënë një mendim se si duhet të funksionoj sistemi i biletimit në komunën tonë.

Në kapitullin e **shtatë** është diskutuar për shërbimet e taksive dhe problemet që po shkaktojnë në bllokimin e trafikut duke munguar një mirë organizim dhe dhe menaxhim i tyre. Gjithashtu është dhënë një propozim për mënyren e organizimit të tyre që do të përmirësonte gjendjen aktuale.

Në kapitullin **e tetë** është treguar procedura për përgatitjen e dokumentacionit për licencimin, pezullimin, revokimin apo edhe ndërprerjen e licencës, për transportin ndërurban, urban dhe urbano-periferik, auto-taksi.

Në kapitullin **e nëntë** janë dhënë përfundimet lidhur me caktimin e problematikave kryesore në transportin publik urban dhe urbano-periferik në Komunën e Mitrovicës së Jugut, problemet e shfaqura si dhe propozimet për përmirësim.

Kapitulli **i dhjetë** – Literatura e shfrytëzuar

PËRFUNDIM

Në bazë të shqyrtimit të punimit Master, Komisioni për vlerësim konsideron se punimi është hartuar në nivel të duhur, i shtjelluar përmes figurave dhe tabelave.

Prandaj, Komisioni për vlerësimin e punimit Master, të kandidates BSc.Artan Ibishi, me titull ***"Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim"*** (*Public transport in the municipality of South Mitrovica and the proposal for improvement*), mendon se i plotëson ë gjitha kriteret për punim Master, prandaj i propozon Këshillit të Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike në Prishtinë, që ta aprovoj si punim për Master dhe ta jep në diskutim publik.

Prishtinë, 02.03.2022

Komisioni:

1. _____
(Prof.dr.sc. Sadullah Avdiu, kryetar)

2. _____
(Prof.dr.sc. Naser Lajqi, anëtar)

3. _____
(Prof.ass.dr. Ramadan Duraku,mentor)

P.S.: Numri i faqeve shtohet sipas nevojës. Vendi, data dhe nënshkrimet vijnë në fund.

UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"

FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

DEPARTAMENTI: KOMUNIKACION

PROGRAMI: KOMUNIKACION RRUGOR

PUNIMI I DIPLOMËS MASTER

Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim

Mentori:

Prof. Ass. Dr. Ramadan Duraku

Kandidati:

Bsc. Artan Ibishi

Prishtinë, 2022

UNIVERSITETI I PRISHTINËS“HASAN PRISHTINA”

FAKULTETI I INXHINIERISËMEKANIKE

DEPARTAMENTI: KOMUNIKACION

PROGRAMI: KOMUNIKACION RRUGOR

PUNIMI I DIPLOMES MASTER

Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim

Lënda: Teknologjia e transportit të udhëtarëve në trafikun rrugor

Mentori:

Prof. Ass. Dr. Ramadan Duraku

Kandidati:

BSc. Artan Ibishi

Prishtinë, 2022

DEKLARATË E STUDENTIT PËR PUNË ORIGJINALE

Me anë të kësaj deklarate, unë **Artan Ibishi,** me përgjegjësi, deklaroj se ky punim nuk është prezantuar për vlerësim apo botuar më parë, pjesërisht apo në tërësi, pranë këtij apo ndonjë institucioni tjetër. Më tej, deklarojse:

a) punimi i paraqitur këtu është origjinal dhe është punuar në tërësi nga unë*

b) punimi nuk është marrë nga studentë të tjerë apo nga punime të tjera në Universitetin e Prishtinës 'HasanPrishtina' ose nga ndonjë universitet tjetër;

c) punimi nuk është kopje e ndonjë punimi të marrë në internet apo në bibliotekë;

ç) punimi nuk përmban modifikim të dhënash, duke i paraqitur ato si kontribut origjinal;

d) punimi i respekton të gjitha kërkesat për të drejtat e autorit, duke i saktësuar dhe cituar të gjitha kontributet nga burime të tjera.

Ky punim i diplomës vlen për nivelin e studimeve master dhe e mban titullin:

"Transporti publik në komunën e Mitrovicës së Jugut dhe propozimi për përmirësim"

Dëshmoj se jam vënë në dijeni që vërtetimi ndryshe i atyre që u thanë më sipër do të rezultojë me tërheqjen e titullit të fituar bazuar në këtë punim.

Prishtinë,më: 24/02/2022

Studenti/ja-nënshkrimi

Artan Ibishi

* Në rastin kur punimi BA ose MA punohet nga më shumë kandidatë sipas nenit 117, përkatësisht 118, të statutit të UP-së, duhet të shënohet: a) punimi i paraqitur këtu është origjinal dhe është punuar në tërësi në bashkëpunim me X-in dhe Y-in, sipas vendimit nr. _____ , dt.__/__/____, të Këshillit të Fakultetit.

Abstrakti

Transporti publik i udhëtarëve është një faktorë shumë i rëndësishëm i cili ndikon në masë të konsiderueshme për kualitetin dhe gjendjen e transportit në përgjithësi brenda një qyteti dhe më gjerë. Prandaj realizimi i hulumtimeve në këtë fushë është i domosdoshëm për të krijuar sisteme sa më të qëndrueshme të transportit. Hulumtimi i ynë për qytetin e Mitrovicës së Jugut do të bazohet në një metodologji shkencore, ku do të fokusohemi në mbledhjen e të dhënave sa më të sakta në terren e po ashtu edhe analizimin dhe përpunimin e tyre. Kjo e gjitha me qëllim që të japim apo propozojmë zgjidhje optimale në kuadër të transportit publik të udhëtarëve në këtë qytet. Ndërlidhja e shumë komponentëve të cilat e përcaktojnë kualitetin dhe nivelin e shërbimit të transportit publik e bën këtë analizë mjaft komplekse dhe të ndërlikuar, megjithatë qasja profesionale dhe korrekte në kuadër të trajtimit të detajizuar të parametrave të ndryshëm do të ndikoj që ky hulumtim të dalë me disa propozime konkrete në funksion të përmirësimit të gjendjes ekzistuese.

Gjendja ekzistuese në komunën e Mitrovicës së Jugut sa i përket transportit publik të udhëtarëve është e padefinuar, ku aktualisht janë vetëm disa linja urbano-periferike, të cilat nuk kanë kapacitetet dhe shtrirjet adekuate që të ndërlidhin pjesët e rëndësishme të qytetit dhe hapësirës përreth. Ky hulumtim me anë të aplikimit të një strategjie mirë të organizuar do të ndikoj që të krijohet një sistem mirë i menduar i transportit publik të udhëtarëve, duke përfshirë të gjitha hapësirat kryesore të qytetit dhe duke i lidhë ato në mënyrë strategjike me hapësirat e nevojshme përreth. Hulumtimi do të trajtojë transportin publik të udhëtarëve në funksion të propozimit të linjave optimale, vendndaljeve dhe vendosjes strategjike të tyre, menaxhimit dhe organizimit të transportit publik të udhëtarëve si dhe të parametrave të tjerë me rëndësi në këtë kontekst.

Fjalët kyçe : *transporti publik i udhëtarëve, Komuna e Mitrovicës së Jugut, organizimi i transporti.*

Abstract

Public passenger transport is a very important factor which significantly affects the quality and condition of transport in general within a city and beyond. Therefore, conducting research in this area is necessary to create the most sustainable systems Our research for the city of South Mitrovica will be based on a scientific methodology, where we will focus on collecting the most accurate data in the field as well as their analysis and processing. to provide or propose optimal solutions in the context of public passenger transport in this city. The interconnection of many components which determine the quality and level of public transport service makes this analysis quite complex and complicated, yet professional and correct approach to framework of detailed treatment of various parameters will influence this research to come up with some concrete proposals in order to improve the existing situation.

The current situation in the municipality of South Mitrovica in terms of public passenger transport is quite undefined, where currently there are only a few urban-suburban lines, which do not have adequate capacity and reach to connect important parts of the city and the surrounding area. . This research through the application of a well-organized strategy will influence the creation of a well-thought-out system of public passenger transport, including all the main spaces of the city and connecting them strategically with the necessary spaces around The research will address public passenger transport in order to propose optimal lines, stops and their strategic location, management and organization of public passenger transport and other parameters important in this context.

Keywords: public passenger transport, Municipality of South Mitrovica, organization of transport.

PËRMBAJTJA

1. HYRJE 1

1.1. IDENTIFIKIMI DHE PËRSHKRIMI I PROBLEMIT 1
1.2. QËLLIMI I HULUMTIMIT 2
1.3. PYETJET E HULUMTIMIT DHE HIPOTEZA 3
1.4. STRUKTURA E PUNIMIT 4

2. ROLI DHE RENDËSIAE TRANSPORTIT PUBLIK 5

2.1. TRANSPORTI PUBLIK 5
2.2. HISTORIKU I TRANSPORTIT PUBLIK 6
2.3. KRAHASIMI I MËNYRAVE TË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE 8
2.3.1. Transporti ajror 9
2.3.2. Transporti rrugor me autobus 10
2.3.3. Transporti hekurudhor 10
2.3.4. Transporti ujor 11
2.4. INFRASTRUKTURA E TRANSPORTIT PUBLIK 12
2.4.1. Stacionet e ndërrimit të udhëtarëve 12
2.4.2. Oraret në transportin publik 13
2.4.3. Siguria në transportin publik 14
2.4.4. Mundësia e hyrjes në transportin publik 14
2.4.5. Ndikimi i transportit publik në mjedis 15

3. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE TË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE 17

3.1. INFRASTRUKTURA RRUGORE NË KOMUNËN E MITROVICËS SË JUGUT 17
3.2. GJENDJA E TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE NË PËRGJITHËSI NË KOMUNËN E MITROVICËS JUGORE 18
3.2.1. Historiku i Ndërmarrjes "Stacioni i Autobusëve" 19
3.2.2. Gjendja e inventarit dhe infrastrukturës së stacioneve (stacionit kryesor dhe stacioneve tjera) 20
3.2.3. Gjendja e mjeteve transportuese 24
3.3. ORGANIZIMI DHE MENAXHIMI EKZISTUES I TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE NË MITROVICËN JUGORE 24
3.3.1. Transporti publik urban dhe urbano-periferik 30
3.3.2. Shërbimet e taksive individual dhe operatorëve 31
3.3.3. Transporti hekurudhor në komunën e Mitrovicës së Jugut 33
3.3.4. Transporti ajror në komunën e Mitrovicës së Jugut 34
3.4. PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN PËR KOMUNËN E MITROVICËS JUGORE 34
3.4.1. Përfundimet e nxjerra në PMQU 36
3.5. ANKETIMI 37
3.5.1. Përpunimi i të dhënave përmes SPSS 56

4. PROPOZIMI PËR RRJETIN E TRANSPORTIT PUBLIK URBAN DHE URBANO-PERFERIK 63

4.1. LINJAT URBANE DHE URBANO-PERIFERIKE 64
4.2. PROPOZIMI I LINJAVE URBANE DHE URBANO-PERIFERIKE NË PLANIN E MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN (PMQU) 64
4.3. PROPOZIMI I LINJAVE TË BAZUARA NË STUDIMIN TONË 66

5. ORGANIZIMI DHE MENAXHIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK 69

5.1. MENAXHIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK NGA ASPEKTI I PERSONELIT DHE BURIMEVE NJERËZORE 70
5.2. MUNDËSIA E APLIKIMIT TË MJETEVE TË TRANSPORTIT PUBLIK NË SISTEM 72

5.2.1. Siguria si komponent e rëndësishme e transportit publik 75
5.3. STACIONET E AUTOBUSËVE DHE MENAXHIMI I TYRE 76
5.3.1. Menaxhimi i informimit të udhëtareve 76
5.4. PROPOZIMI PËR HAPJEN E QENDRËS MONITORUESE PËR MENAXHIM MË EFIKAS TË SISTEMIT TË PROPOZUAR TË TRANSPORTIT PUBLIK 77
5.4.1. Rëndësia e qendrës monitoruese 77
6. POLITIKA E TARIFAVE DHE SISTEMI I BILETIMIT 80
6.1. POLITIKAT E TARIFAVE 80
6.2. SISTEMI I BILETIMIT 82
6.2.1. Format e sistemit të biletimit 82
6.2.2. Sistemi i biletimit në qytetin e Zarës 83
6.3. POLITIKA E TARIFAVE PËR SISTEMIN E PROPOZUAR TË TRANSPORTIT PUBLIK TË KOMUNËS SË MITROVICËS SË JUGUT 85
6.3.1. Përcaktimi i lartësisë së tarifës 85
6.3.2. Tarifa për kategori të veçanta 86
7. TRANSPORTI I UDHËTARËVE DHE SHËRBIMET E TAKSIVE 87
7.1. PROPOZIMI LIDHUR ME PËRSHTATJEN E SISTEMIT TË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE NË KOMUNËN E MITROVICËS SË JUGUT ME SHËRBIMET E TAKSIVE 88
8. DOKUMENTACIONI MBESHTETËS PËR IMPLEMENTIM TË SISTEMIT 90
8.1. DOKUMENTACIONI MBËSHTETËS PËR IMPLEMENTIMIN E SISTEMIT TË TRANSPORTI NDËRURBAN 90
8.2. DOKUMENTACIONI MBËSHTETËS PËR IMPLEMENTIMIN E SISTEMIT TË TRANSPORTIT URBAN DHE URBANO-PERIFERIK 95
8.3. DOKUMENTACIONI MBËSHTETËS PËR IMPLEMENTIMIN E SISTEMIT TË TRANSPORTIT AUTO-TAKSI 98
9. PËRFUNDIMI 103
10. LITERATURA 106

Lista e figurave

FIG. 2.1. FORMAT E NDRYSHME TË SHËRBIMIT TË TRANSPORTIT 6
FIG. 2.2. PËRDORIMI I FORMAVE TË NDRYSHME TË TRANSPORTIT NË FILLIM 7
FIG. 2.3. KRITERET E PËRDORIMIT SË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE 8
FIG. 2.4. TRANSPORTI AJROR 10
FIG. 2.5. TRANSPORTI RRUGOR ME AUTOBUS 10
FIG. 2.6. TRANSPORTI HEKURUDHOR 11
FIG. 2.7. TRANSPORTI UJOR 11
FIG. 2.8. INFRASTRUKTURA E TRANSPORTIT PUBLIK 12
FIG. 2.9. STACIONET E NDËRRIMIT TË UDHËTARËVE 13
FIG. 2.10. ORARET NË TRANSPORTIN PUBLIK 14
FIG. 2.11. MUNDËSIA E HYRJES NË TRANSPORTIN PUBLIK 15
FIG. 2.12. KRAHASIMI I NDOTJES SË AMBIENTIT NGA AUTOMJETET DHE TRANSPORTI PUBLIK 16

FIG. 3.1. GJENDJA E STACIONIT TË AUTOBUSËVE 19
FIG. 3.2. MJETI TRANSPORTUES I NDËRMARRJES KOSOVATRANS 20
FIG. 3.3. PAMJA HAPËSINORE E STACIONIT NË GJEOPORTAL 21
FIG. 3.4. BIZNESET AFARISTE NË STACIONIN E AUTOBUSËVE 22
FIG. 3.5. GJENDJA E PERONAVE 22
FIG. 3.6. GJENDJA E STACIONEVE TË VENDNDALJEVE 23
FIG. 3.7. ORGANOGRAMI I NDËRMARRJES “STACIONI I AUTOBUSËVE” 25
FIG. 3.8. INSPEKTIMI AUTOMJETIT PËR VEPRIMTARINË AUTO-TAKSI 32
FIG. 3.9. GJENDJA E HEKURUDHËS NË MITROVICË 34
FIG. 3.10. FAZAT NËPËR TË CILAT KA KALUAR PMQU 35
FIG. 3.11. PLANIFIKIMI TRADICIONAL I TRANSPORTIT PËRKUNDREJT PLANIFIKIMIT TË QËNDRUESHËM TË MOBILITETIT URBAN 36
FIG. 3.12. HARTA E VENDBANIMEVE 37
FIG. 3.13. VENDBANIMI I PERSONAVE TË ANKETUAR 38
FIG. 3.14. GJINIA E PERSONAVE TË ANKETUAR 39
FIG. 3.15. MOSHA E PERSONAVE TË ANKETUAR 40
FIG. 3.16. NIVELI I SHKOLLIMIT I PERSONAVE TË ANKETUAR 40
FIG. 3.17. STATUSI I PUNËSIMIT I PERSONAVE TË ANKETUAR 41
FIG. 3.18. TË DHËNAT PËR NUMRIN E FAMILJARËVE 42
FIG. 3.19. NUMRI I MJETEVE QË POSEDOJNË 43

FIG. 3.20. PATENTË SHOFERI 44
FIG. 3.21. ITINERARI I ZAKONSHËM I UDHËTIMIT 44
FIG. 3.22. KOHA E FILLIMIT TË UDHËTIMIT PARADITE 45
FIG. 3.23. KOHA E FILLIMIT TË UDHËTIMIT PASDITE 46
FIG. 3.24. UDHËTIMI NË QYTET PËR ARSYET E CEKURA 47
FIG. 3.25. MËNYRAT KRYESORE TË UDHËTIMIT 48
FIG. 3.26. DISTANCA MESATARE E UDHËTIMIT TË ZAKONSHËM 48
FIG. 3.27. KOHA MESATARE E UDHËTIMIT TË ZAKONSHËM 49
FIG. 3.28. NIVELI I KËNAQËSISË PËR ARSYET E CEKURA 50
FIG. 3.29. PROBLEMET KRYESORE GJATË NGASJES 51
FIG. 3.30. NUMRI I TAKSIVE NË QYTET 51
FIG. 3.31. KUFIZIMI I NUMRIT/ORGANIZIMI MË I MIRË I TAKSIVE 52
FIG. 3.32. PËRDORIMI MË PAK I VETURAVE NË RASTIN KUR TPU I PLOTËSON NEVOJAT 53
FIG. 3.33. KRITERET PËR PËRDORIMIN E TPU 54
FIG. 3.34. NDËRRIMI I LOKACIONIT TË STACIONIT TË AUTOBUSËVE 55
FIG. 3.35. ARSYET E MOS PËRDORIMIT TË TPNU 56

FIG. 4.1. LINJAT E PROPOZUARA NË PMQU 65
FIG. 4.2. LINJAT E PROPOZUARA NË STUDIMIN TONË 66
FIG. 4.3. STACIONET E NDALJES 68

FIG. 5.1. BURIMET NJERËZORE 70
FIG. 5.2. ORGANOGRAMI I NDËRMARRJES 71
FIG. 5.3. MJETET TRANSPORTUESE 72
FIG. 5.4. PJESA BRENDA MJETEVE TRANSPORTUESE 73
FIG. 5.5. NUMRI I PERSONAVE QË MUND TË E SHFRYTËZOJNË MOBI CITY L8 74
FIG. 5.6. NUMRI I PERSONAVE QË MUND TË E SHFRYTËZOJNË MOBI CITY L7 74
FIG. 5.7. SIGURIA NË TRANSPORTIN PUBLIK 75
FIG. 5.8. STACIONI I PRITJES ME INFORMACIONE PËR UDHËTARËT 77
FIG. 5.9. QENDRA MONITORUESE 78
FIG. 5.10. INFORMIMI NË KOHË REALE I ARRITJES SE AUTOBUSIT 79

FIG. 6.1. HARTA E LINJAVE TË QYTETIT TË ZARËS 84
FIG. 6.2. ÇMIMI I BILETËS SË UDHËTIMIT 86

FIG. 8.1. FORMULARI I APLIKIMIT PËR LICENCIM 91
FIG. 8.2. LICENCA PËR USHTRIMIN E VEPRIMTARISË SË TRANSPORTIT RRUGOR 92
FIG. 8.3. FORMULARI PËR APLIKIMIN PËR CERTIFIKATË TË AUTOBUSIT 93
FIG. 8.4. CERTIFIKATA E AUTOBUSIT 94
FIG. 8.5. FORMULARI PËR KTHIMIN E CERTIFIKATËS SË AUTOBUSIT 95
FIG. 8.6. VENDIMI PËR VAZHDIMIN E VIJËS DHE ORARIT TË NISJES 97
FIG. 8.7. KËRKESA PËR DHËNIEN E PËLQIMIT PËR TAKSI 98
FIG. 8.8. VENDIMI PËR DHËNIEN E PËLQIMIT PËR TAKSI 99
FIG. 8.9. LEJA E PUNËS PËR TAKSI 100
FIG. 8.10. PROCESVERBALI I INSPEKSIONIT 101
FIG. 8.11. KËRKESA PËR FILLIMIN DHE ZHVILLIMIN E PROCEDURËS KUNDËRVAJTËSE 102

Lista e tabelave

TAB. 3.1. ORARI I NISJEVE MITROVICË– PRISHTINË 26
TAB. 3.2. ORARI I NISJEVE MITROVICË – PEJË 26
TAB. 3.3. ORARI I NISJEVE MITROVICË– PRIZREN 26
TAB. 3.4. ORARI I NISJEVE MITROVICË - ÇABËR 27
TAB. 3.5. ORARI I NISJEVE MITROVICË–SKENDERAJ 27
TAB. 3.6. ORARI I NISJEVE MITROVICË–LUBOVEC 27
TAB. 3.7. ORARI I NISJEVE MITROVICË – PREKAZ I EPËRM 28
TAB. 3.8. ORARI I NISJEVE MITROVICË–VUSHTRRI 28
TAB. 3.9. ORARI I NISJEVE MITROVICË–BROBONIQ 28
TAB. 3.10. ORARI I NISJEVE MITROVICË–BAJGORË 29
TAB. 3.11. ORARI I NISJEVE MITROVICË–VLLAHI 29
TAB. 3.12. ORARI I NISJEVE MITROVICË–SARAJEVË 29
TAB. 3.13. ORARI I NISJEVE MITROVICË–NOVI PAZAR 29
TAB. 3.14. ORARI I NISJEVE MITROVICË–BEOGRAD 30
TAB. 3.16. TABELA NË SPSS PËR KËNAQËSINË E QARKULLIMIT NË TRAFIK 59
TAB. 3.17. TABELA NË SPSS PËR ULJEN E PËRDORIMIT TË AUTOMJETIT 61
TAB. 3.18. TABELA NË SPSS PËR DISLOKIMIN E STACIONIT TË AUTOBUSËVE 62

Lista e shkurtesave

Shkurtesa	Kuptimi i plotë
DSHPI	-Drejtoria për shërbime publike dhe infrastrukturë
DI	- Drejtoria e inspeksionit
PMQU	- Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban
PZHK	- Plani zhvillimor komunal
TPU	- Transporti publik urban
TPNU	-Transporti publik ndërurban
SPSS	- Softuer për statistika

Kapitulli

1

1. HYRJE

Mitrovica e Jugut është, pa dyshim, një ndër qytetet më të rëndësishme jo vetëm në Kosovë, por edhe në gjithë rajonin. Shtrihet në fushën aluviale të lumenjve: Ibër, Sitnicë dhe Lushtë si dhe në shpatet e kodrave që e rrethojnë. Mitrovica e Jugut shtrihet në shkallën 42,53° të gjerësisë gjeografike veriore dhe në atë 25,52° të gjerësisë gjeografike lindore si dhe në lartësinë mbidetare 508–510 m.

Pozita gjeografike është e volitshme për shkak të relievit. Korridori veri – jug përmes luginave Ibër – Sitnicë ka rëndësi ekonomike kulturore, pasi e lidh atë me shumë vende të ndryshme. Qyteti kufizohet nga shpatet e Kreshbardhës (Kopaonikut), Rogoznës, Moknës dhe Qyqavicës. Territori i kësaj komune kufizohet me komunën e Zveçanit (në pjesën veriore), me komunën e Podujevës (në pjesën lindore), me komunën e Vushtrrisë (në pjesën jugore), me komunën e Skenderajt (në pjesën perëndimore) dhe me komunën e Zubin Potokut (në pjesën veriperëndimore). Në drejtim të Sitnicës lidhet me Rrafshin e Kosovës.

1.1. Identifikimi dhe përshkrimi i problemit

Nevojat e ndryshme për lëvizje kanë sjellë problemet e shumta të cilat i shqetësojnë qytetarët jo vetëm në qytetin e Mitrovicës së Jugut por edhe në qytetet e tjera të Republikës së Kosovës. Çdo ditë qytetarët ballafaqohen me probleme të ndryshme në trafikun rrugor siç janë: numri i madh i automjeteve në rrugët kryesore, mungesa e parkingjeve në qytet, transporti i udhëtarëve joadekuat dhe i pamjaftueshëm

(transporti publik urban brenda qytetit nuk ekziston), zvogëlimi i kapacitetit dhe nivelit të shërbimit rrugor për shkak të parkimit të paligjshëm, bllokimi i hapësirave nga numri i madh i taksive, mungesa e trotuareve në disa pjesë, mungesa e sinjalizimit adekuat e shumë probleme tjera. Edhe pse rrjeti rrugor në qendrën e qytetit përbëhet nga dy shirita për kahe prapë çdo ditë hasen kolonat e gjata me automjete e sidomos në orët kulmore, të cilat në vazhdimësi shkaktojnë pakënaqësi te ngasësit e automjeteve. Problemi më i madh në këtë pjesë qëndron në atë se në mungesë të parkingjeve gjatë gjithë kohës njëri shirit është i zënë nga parkimet ilegale të automjeteve pasi që me shenjë një gjë e tillë është e ndaluar.

Gjithashtu problem shumë i madh në këtë komunë konsiderohet mungesa e transportit publik urban ku në vend të saj ka një numër shumë të madh të auto-taksive që operojnë në këtë komunë, e me këtë rast edhe bëjnë bllokimin e shumë hapësirave publike gjë që i shqetëson si dhe i pengon qytetarët gjatë lëvizjes.

1.2. Qëllimi i hulumtimit

Është e qartë se nuk mund të rregullojmë një problem apo të gjejmë zgjidhje pa bërë një analizë fillimisht për të parë fluksin e automjeteve, orientimin e kërkesave për qarkullim, arsyet e lëvizjes në atë pjesë, mjetet që shfrytëzohen për lëvizje etj. Me fjalë të tjera duhet të bëhen matje dhe intervista për të ardhur në përfundim që të japim propozim për linjat urbane dhe urbano-periferike.

Qëllimi kryesor i temës së masterit është të bëjë identifikimin e gjendjes ekzistuese në transportin publik si dhe dhënia e propozimeve adekuate për përmirësim ne funksion të rritjes së sigurisë, rritjes së kërkesave për transport dhe zvogëlimit të numrit të automjeteve që e frekuentojnë qendrën e qytetit

Në këtë punim do të trajtohen kryesisht këto pika:

- Gjendja ekzistuese të transportit publik,
- Rëndësia e transportit publik,
- Sistemi i tarifave në transportin publik,
- Rendi i udhëtimit,
- Transporti i udhëtarëve dhe shërbimet e taksive-vendndodhjet,
- Intramodaliteti mes transportit rrugor dhe hekurudhor,

- Organizimi dhe menaxhimi i sistemit, etj.

1.3. Pyetjet e hulumtimit dhe hipoteza

Në punim do të realizohet hulumtimi i të gjitha të dhënave për transportin publik në komunën e Mitrovicës së Jugut

Pas çdo hulumtimi rrjedhin dhe pyetjet që dëshirojmë të marrim përgjigje, në mënyrë që të japim propozimin për përmirësimin e gjendjes nëse ka nevojë.

- Si është gjendja ekzistuese e transportit publik?
- Cilat janë përparësitë dhe mangësitë e transportit publik?
- Sa ndikon mungesa e transportit publik urban në fluksin e automjeteve?
- Në cilat pjesë kemi fluks më të madh të udhëtarëve?
- Cilat linja duhet të propozohen në mënyrë që të përmirësohet gjendja?
- Si ta bëjmë Mitrovicën e Jugut të qasshme nga trafiku hekurudhor dhe rrugor shpejtë dhe me lehtësi?
- Si të shmangim trafikun e mbingarkuar, ngarkesat e trafikut në orët kulmore dhe zënien e hapësirave publike në qendër nga automjetet?
- Si ta pajisim Mitrovicën e Jugut me mjete të transportit publik urban të cilat janë të përshtatshme për mjedisin dhe në përputhje me standardet evropiane?
- Si do të bëhet organizimi dhe menaxhimi i transportit publik urban dhe urbano-periferik në Mitrovicën e Jugut

Këto dhe disa pyetjeve tjera do të merren në konsideratë gjatë hartimit të këtij punimi të diplomës.

Hipoteza që do të merren në konsideratë në ketë punim janë si në vijim:

- Përmirësimi i gjendjes aktuale mund të arrihet me funksionalizimin e transportit publik urban dhe urbano-periferik.
- Vendosja e një sistemi të transportit publik urban, bazuar në besueshmërinë dhe rregullsinë e shërbimeve do të ulte numrin e automjeteve në qendër të qytetit.
- Lidhja adekuate ne mes te formës se transportit rrugor dhe hekurudhor do ta rriste shfrytëzimin e transportit publik.

1.4. Struktura e punimit

Ky punim masteri përbëhet nga dhjetë kapituj. Në fillim është prezantuar përmbajtja e punimit, lista e figura, tabelave si dhe shkurtesave të cilat janë përdorur.

Në kapitullin e parë është dhënë hyrja me elementet përbërëse të punimit si qëllimi i hulumtimit, hipotezat dhe struktura e punimit.

Në kapitullin e dytë janë dhënë njohurit e përgjithshme për transportin publik dhe llojet e ndryshme të transportit të udhëtarëve, roli dhe rëndësia e transportit të udhëtarëve.

Në kapitullin e tretë është bërë analiza e gjendjes aktuale të transportit të udhëtarëve në komunën e Mitrovicës së Jugut.

Në kapitullin e katërt është dhënë propozimi për rrjetin e transportit publik urban dhe atij urbano-periferik.

Në kapitullin e peste është folur për organizimin dhe menaxhimin e sistemit të transportit publik.

Në kapitullin e gjashtë është dhënë propozimi për politikat e transportit dhe sistemin e tarifave.

Në kapitullin e shtatë është diskutuar kryesisht për shërbimet e taksive dhe formën e organizimit të tyre.

Në kapitullin e tetë është folur për dokumentacionin mbështetës për implementimin e sistemit të propozuar

Përfundimi, puna hulumtuese dhe të arriturat janë paraqitur në kapitullin e nëntë.

Në fund të punimit është dhënë literatura dhe referencat e përdorura në punim.

Kapitulli

2

2. ROLI DHE RENDËSIAE TRANSPORTIT PUBLIK

2.1. Transporti publik

Transporti publik është një sistem transporti për udhëtar të cilët përdorin sistemin e udhëtimit në grup, që është në dispozicion për përdorimin e publikut të gjerë, ku zakonisht kanë një orar, operojnë në itinerare të përcaktuara dhe kanë një tarifë për çdo udhëtim.[1] Në transportin publik përfshihen autobus të qytetit, trolejbus, tramvaj, trena të udhëtarëve, transit të shpejtë dhe tragete, ku më poshtë (fig. 2.1) janë dhënë disa nga këto forma. Transporti i udhëtarëve ndërmjet qyteteve dominohet nga linjat ajrore, transporti ndërurban dhe hekurudha ndërurbane.

Shumica e sistemeve të transportit publik lëvizin përgjatë rrugëve fikse ku janë të vendosura stacionet për hyrje/daljen e udhëtarëve në një kohë të përcaktuar, sigurisht në frekuencë më të shpeshtë që kalojnë në rrugët kryesore (p.sh. "çdo 15 minuta" përveç për ndonjë kohë specifike të ditës). Sidoqoftë, shumica e udhëtimeve me transportin publik përfshijnë mënyra tjera të udhëtimit, të tilla si udhëtarë që ecin ose përdorin shërbimin e autobusit për të hyrë në stacionin e trenit. (McLeod, 2017)

Pastaj taksitë e përbashkët që ofrojnë shërbime sipas kërkesës në shumë pjesë të botës, të cilat mund të konkurrojnë me linjat fikse të transportit publik ose t'i plotësojnë ato duke sjellë udhëtar në pikat shkëmbyese.

[1] *"public transport"*. English Oxford Living Dictionaries. Oxford University Press.

Fig. 2.1. Format e ndryshme të shërbimit të transportit

2.2. Historiku i transportit publik

Transportimet e krijuara për qira publike janë po aq të vjetra sa tragetet e para, dhe transporti publik më i hershëm ishte transporti ujor, ndërsa në tokë njerëzit ecnin ose kalëronin një kafshë. Disa forma historike të transportit publik (fig. 2.2) përfshijnë karrocat, duke udhëtuar në një rrugë fikse midis hoteleve dhe anijeve që transportonte udhëtar që paguanin, e cila ishte një tipar i kanaleve evropiane me origjinë nga shekulli i XVII.

Autobusi, sistemi i parë i transportit publik të organizuar brenda një qytetit, duket të ketë origjinën në Paris, Francë në vitin 1662 edhe pse ky shërbim dështoj vetëm disa muaj më vonë. Më pas autobusi u shfaq në Nantes, Francë në vitin 1826. Autobusi në Londër u prezantua në vitin 1829.

Në vitin 1825 George Stephenson ndërtoi lokomotivën për hekurudhën e Stockton dhe Darlington në verilindje të Anglisë, hekurudha e parë publike me avull në botë.[2]

Tramvaji elektrik i parë i suksesshëm u ndërtua për rrugë 12 milje për hekurudhën e udhëtarëve të bashkuar në Richmond, Virginia 1888. Tramvajet elektrik mund të

[2]Public transport- https://en.wikipedia.org/wiki/Public_transport#cite_note-1

bartnin më shumë udhëtar se sa paraprakët, si dhe ulte çmimin dhe stimulonte përdorimin më të madh të tyre. Tramvajet elektrik në rrugë gjithashtu hapën rrugën për sistemin e parë të metrosë në Amerikë. Ne vitin 1894, në Boston u ndërtua metro e parë në Shtetet e Bashkuara, një linjë elektrike e tramvajit në një tunel 1.5 milje nën lagjen e shitjes me pakicë të Rrugës Tremont. Qytetet tjera si New Yorku e ndoqën shpejt, duke ndërtuar qindra milje metro në dekadat në vijim. (Young, 2015)

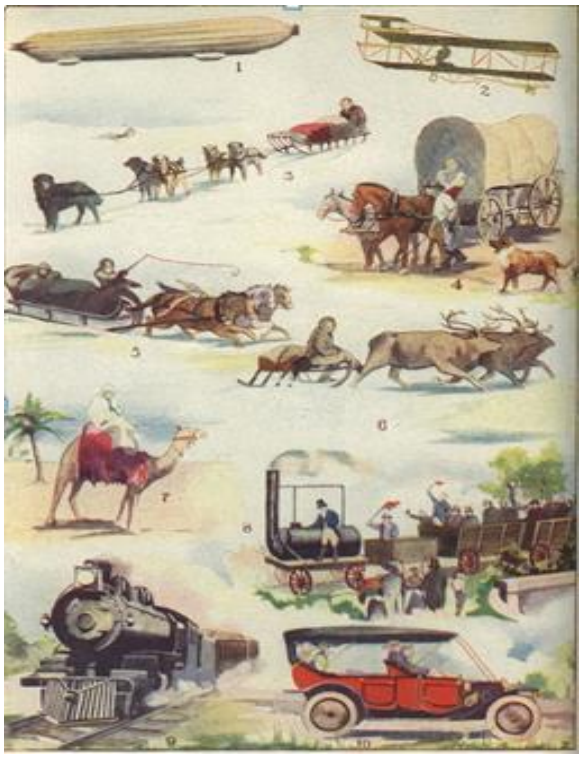


Fig. 2.2. Përdorimi i formave të ndryshme të transportit në fillim

Transporti publik u siguron njerëzve lëvizshmëri dhe qasje në punësim, burime të komunitetit, dhe mundësi rekreative në komunitetet. Transporti publik siguron një shërbim themelor të lëvizjes për personat pa qasje në makinë.

Përfshirja e opsioneve të transportit publik në përdorimin më të gjerë ekonomik të zhvillimit dhe planifikimit, gjithashtu mund të ndihmojë një komunitet të zgjerojë mundësitë e biznesit, të zvogëlojë përhapjen dhe të krijojë një qasje të komunitetit përmes zhvillimit të orientuar drejt transportit publik. Duke krijuar një vend për aktivitetet publike, një zhvillim i tillë kontribuon në të mirën e komunitetit. Për këto arsye, zonat me sistem të mirë të transportit të udhëtarëve janë vende të lulëzuara ekonomikisht dhe ofrojnë përparësi në vend bizneset dhe individët që zgjedhin të punojnë ose të jetojnë në to. Dhe në kohë emergjence, transporti publik është

thelbësore për evakuimin e sigurt dhe efikas, duke siguruar qëndrueshmërinë e nevojave në rast emergjence.[3]

Pra nga kjo e vërejmë se transporti i udhëtarëve që nga fillet e tij të para e deri më sot gjithmonë ka pasur rendësi te madhe për jetën e njerëzve, ai është pothuajse jetik për të zhvilluar një jetë normale në qytete e sidomos ne qytete te mëdha ku kemi forma dhe lloje te ndryshme te transportit të udhëtarëve dhe nevoja për aplikimin e një sistemi sa më efikas publik është më se e domosdoshme .Transporti i udhëtarëve duhet te analizohet dhe të përshtatet me kërkesën adekuate në mënyrë që ai të jetë sa me efikas dhe të përdoret në mënyrë sa më të madhe nga përdoruesit. Përveç përshtatjes me kërkesën, transporti publik duhet që të ofroj edhe karakteristikat e tij në formë sa më të mirë në mënyrë që përdoruesit ta ndjejnë veten sa më mirë në të , sa më të sigurt dhe sa më komod gjatë përdorimit të tij.

2.3. Krahasimi i mënyrave të transportit të udhëtarëve

Ekzistojnë shtatë kritere të cilat e masin përdorimin e llojeve të ndryshme të transportit të udhëtarëve në formën e përgjithshme. Kriteret janë shpejtësia, komoditeti, siguria, kostoja, afërsia, koha dhe drejtimi (fig. 2.3). (Humphreys, 2016)

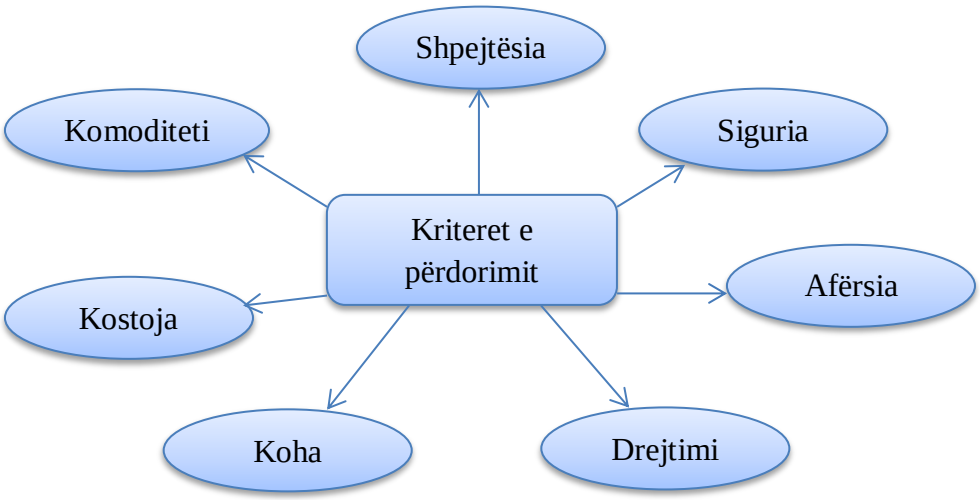


Fig. 2.3. Kriteret e përdorimit së transportit të udhëtarëve

[3] The Importance of Public Transportation https://www.fhwa.dot.gov/policy/2002cpr/pdf/ch14.pdf

Shpejtësia e arritjes deri në destinacion llogaritet nga koha totale e udhëtimit duke përfshirë transferimet. Afërsia do të thotë se sa larg duhet të ecin ose të udhëtojnë udhëtarët para se të fillojnë udhëtimin me transportin e udhëtarëve dhe sa afër kjo i lë ata në destinacionin e tyre të dëshiruar. Kriteri i kohës paraqet kohën që duhet udhëtarët të presin automjetin transportues të udhëtarëve. Drejtimi regjistron se sa një udhëtim me transportin të udhëtarëve shmanget nga rruga nga pikënisja deri në destinacion.

Në zgjedhjen ndërmjet mënyrave të transportit, shumë individë motivohen fuqishëm nga kostoja direkte (çmimi i biletës së udhëtimit) dhe komoditeti. I njëjti individ mund të pranojë kohën e humbur dhe rrezikun statistikor më të lartë të aksidenteve në transportin privat, se bashku me kostot fillestare, të lëvizshmërisë dhe të parkimit. Në kohën e tashme udhëtimi me transportin publik vjen në konsideratë sidomos kur parashikohet dhe kur vetë udhëtimi është më i rehatshëm(vende, tualete, shërbime), si dhe planifikohet dhe mund të përdoret në mënyrë të kënaqshme, produktive dhe për pushim(gjatë natës). Lëvizja me shofer paraqet një tjetër pikë pozitive kur është relaksuese, e sigurt, dhe jo monotone.

2.3.1. Transporti ajror

Transporti ajror (fig. 2.4) ofron shërbim të planifikuar me aeroplan ndërmjet aeroporteve. Udhëtimet ajrore kanë shpejtësi të lartë, por humbin kohë të madhe pritje para dhe pas udhëtimit, dhe për këtë arsye shpesh janë të realizueshme vetëm në distance më të gjata ose në zona ku mungesa e infrastrukturës tokësore i bën mënyrat tjera të transportit të pamundura. Ekzistojnë gjithashtu edhe disa linja ajrore që punojnë më shumë si stacionet e autobusëve ku një avion pret udhëtarët dhe ngrihet kur avioni është i mbushur.

Fig. 2.4. Transporti ajror

2.3.2. Transporti rrugor me autobus

Transporti rrugor me autobus (fig. 2.5), përdoret në rrugë linjat e të cilave janë caktuar paraprakisht për të transportuar udhëtar në udhëtime më të shkurtra. Autobusët operojnë në kapacitet më të ulët (krahasuar me tramvajet ose trenat) prandaj përdoren zakonisht në qytete më të vogla, si dhe plotësojnë mjetet e tjera transiti në qytete të mëdha.

Fig. 2.5. Transporti rrugor me autobus

2.3.3. Transporti hekurudhor

Transporti hekurudhor për udhëtarë paraqet bartjen e udhëtarëve me anë të mjeteve të cilat janë të dizajnuara posaçërisht për të lëvizur në hekurudha. Trenat (fig. 2.6)

lejojnë kapacitet të lartë në distancë të shkurtër ose të gjatë, por kërkojnë ndërtimin dhe mirëmbajtjen e binarëve, sinjalizimit, infrastrukturës dhe stacioneve.

Fig. 2.6. Transporti hekurudhor

2.3.4. Transporti ujor

Trageti (fig. 2.7) është një varkë që përdoret për të transportuar udhëtar, dhe nganjëherë automjetet e tyre. Një traget me udhëtar me shumë ndalesa nganjëherë quhet autobus uji. Tragetet formojnë një sistem te transportit të udhëtarëve të disa qyteteve dhe ishujve bregdetare, duke lejuar një qarkullim ndërmjet pikave me një kosto shumë më të ulët se sa urat dhe tunelet, megjithëse me një shpejtësi më të ulët.

Fig. 2.7. Transporti ujor

2.4. Infrastruktura e transportit publik

I gjithë transporti i udhëtarëve funksionon në infrastrukturë rrugore, hekurudhore, ajrore ose detare. Infrastruktura (fig. 2.8) mund të ndahet edhe në mënyra tjera, si për transport privat ose mund të jetë i dedikuar për transport publik. Kjo e fundit ka rëndësi në rastet kur ka problem të kapacitetit për transportin privat. Investimet në infrastrukturë janë të shtrenjta dhe përbejnë një pjesë të konsiderueshme të kostove totale në sistemet që janë të reja ose në zgjerim. Pasi të ndërtohet, infrastruktura do të kërkojë kosto operative dhe mirëmbajtjeje, duke shtuar koston totale të transportit të publik. Ndonjëherë qeveritë subvencionojnë infrastrukturën duke e siguruar atë falas, ashtu si është e zakonshme me rrugët për automjetet.

Fig. 2.8. Infrastruktura e transportit publik

2.4.1. Stacionet e ndërrimit të udhëtarëve

Stacionet e ndërrimit (fig. 2.9) janë vendet ku udhëtarët mund të kalojnë nga një formë e transportit në një tjetër. Kjo mund të jetë midis automjeteve të së njëjtës mënyrë (si ndërrimi i autobusit) ose p.sh. midis autobusit dhe trenit. Gjithashtu mund të jetë ndërmjet transportit urban dhe ndërurban (të tilla si në një stacion qendror ose aeroport).

Fig. 2.9. Stacionet e ndërrimit të udhëtarëve

2.4.2. Oraret në transportin publik

Oraret (fig. 2.10) sigurohen nga operatori i transportit për të lejuar përdoruesit të planifikojnë udhëtimet e tyre. Ato shpesh plotësohen nga hartat dhe skemat e tarifave për të ndihmuar udhëtarët të koordinojnë udhëtimin e tyre. Planifikuesit online të rrugëve të transportit publik ndihmojnë në lehtësimin e planifikimit. Aplikacionet mobile janë të disponueshme për sisteme të shumta të transportit që ofrojnë orare dhe informacione të tjera të shërbimit dhe në disa raste lejojnë blerjen e biletave, disa lejojnë të planifikoni udhëtimin tuaj, me zona të tarifave kohore etj. Shërbimet shpesh rregullohen për të funksionuar në interval të rregullta gjatë gjithë ditës ose një pjesë të ditës. Shpesh, shërbimet më të shpeshta ose madje edhe linjat shtesë operohen gjatë orëve të pikut të mëngjesit ose mbrëmjes. Koordinimi i shërbimeve në pikat e këmbimit është i rëndësishëm për të zvogëluar kohën totale të udhëtimit për udhëtarët.

SITA PT

Route 402 East Melbourne via North Melbourne

Service operates from 28.04.2013 until further notice

Monday to Friday																	
Wheelchair Accessible Services	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿
Morning (am) / Afternoon (pm)	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am
Hopkins St/Leeds St (Footscray)	5:50	6:00	6:15	6:25	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:35	7:45	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:55
Kensington Railway Station/Macaulay Rd (Kensington)	6:00	6:10	6:25	6:35	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:45	7:55	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:05
Royal Melbourne Hospital/Grattan St (Parkville)	6:10	6:20	6:35	6:45	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:55	8:05	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:15
St Vincents Hospital/Victoria Pde (East Melbourne)	6:30	6:40	6:55	7:05	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:15	8:25	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:35

Monday to Friday																	
Wheelchair Accessible Services	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿
Morning (am) / Afternoon (pm)	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	am	pm	pm
Hopkins St/Leeds St (Footscray)	9:05	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:15	10:25	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:35	11:45	12:00	12:10
Kensington Railway Station/Macaulay Rd (Kensington)	9:15	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:25	10:35	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:45	11:55	12:10	12:20
Royal Melbourne Hospital/Grattan St (Parkville)	9:25	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:35	10:45	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:55	12:05	12:20	12:30
St Vincents Hospital/Victoria Pde (East Melbourne)	9:45	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:55	11:05	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:15	12:25	12:40	12:50

Monday to Friday																	
Wheelchair Accessible Services	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿
Morning (am) / Afternoon (pm)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Hopkins St/Leeds St (Footscray)	12:20	12:30	12:40	12:55	1:05	1:20	1:30	1:40	1:50	2:00	2:15	2:25	2:40	2:50	3:00	3:10	3:20
Kensington Railway Station/Macaulay Rd (Kensington)	12:30	12:40	12:50	1:05	1:15	1:30	1:40	1:50	2:00	2:10	2:25	2:35	2:50	3:00	3:10	3:20	3:30
Royal Melbourne Hospital/Grattan St (Parkville)	12:40	12:50	1:00	1:15	1:25	1:40	1:50	2:00	2:10	2:20	2:35	2:45	3:00	3:10	3:20	3:30	3:40
St Vincents Hospital/Victoria Pde (East Melbourne)	1:00	1:10	1:20	1:35	1:45	2:00	2:10	2:20	2:30	2:40	2:55	3:05	3:20	3:30	3:40	3:50	4:00

Monday to Friday																	
Wheelchair Accessible Services	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿
Morning (am) / Afternoon (pm)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Hopkins St/Leeds St (Footscray)	3:35	3:45	4:00	4:10	4:20	4:30	4:40	4:55	5:05	5:20	5:30	5:40	5:50	6:00	6:15	6:25	6:40
Kensington Railway Station/Macaulay Rd (Kensington)	3:45	3:55	4:10	4:20	4:30	4:40	4:50	5:05	5:15	5:30	5:40	5:50	6:00	6:10	6:25	6:35	6:50
Royal Melbourne Hospital/Grattan St (Parkville)	3:55	4:05	4:20	4:30	4:40	4:50	5:00	5:15	5:25	5:40	5:50	6:00	6:10	6:20	6:35	6:45	7:00
St Vincents Hospital/Victoria Pde (East Melbourne)	4:15	4:25	4:40	4:50	5:00	5:10	5:20	5:35	5:45	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:55	7:05	7:20

Monday to Friday							
Wheelchair Accessible Services	♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿
Morning (am) / Afternoon (pm)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Hopkins St/Leeds St (Footscray)	6:50	7:00	7:10	7:35	8:00	8:20	8:55
Kensington Railway Station/Macaulay Rd (Kensington)	7:00	7:10	7:20	7:45	8:10	8:30	9:05
Royal Melbourne Hospital/Grattan St (Parkville)	7:10	7:20	7:30	7:55	8:20	8:40	9:15
St Vincents Hospital/Victoria Pde (East Melbourne)	7:30	7:40	7:50	8:15	8:40	9:00	9:35

Fig. 2.10. Oraret në transportin publik

2.4.3. Siguria në transportin publik

Për dallim nga format e tjera, transporti publik është i sigurt me një rrezik më të ulët përplasje dhe më nivel më të ulët të krimit. Shkalla e dëmtimit dhe e vdekjes për transportin publik është afërsisht një e dhjeta e asaj të udhëtimit me automjet personal. Një studim i vitit 2014 tregon se “bashkësitë e banorëve të orientuara drejt transportit publik kanë rreth një të pestën e shkallës së aksidenteve për kokë banori për dallim nga komunitetet e orientuara nga automjetet personale” dhe se “Transporti publik ka tendencë të ketë nivele më të ulëta të krimit se sa udhëtimet me automjete, dhe përmirësimet e transportit publik mund të ndihmojnë në uljen e rrezikut të përgjithshëm të krimit duke përmirësuar mbikëqyrjen dhe mundësitë ekonomike për popullatat në rrezik”.(Litman, A New Transit Safety Narrative, 2014)

2.4.4. Mundësia e hyrjes në transportin publik

Transporti publik është transport i pavarur për individë siç janë fëmijët që janë të rinj për të drejtuar automjetin, të moshuarit pa qasje në vetura dhe të sëmurët siç janë

përdoruesit e karrocave. Gjithashtu përparësi e transportit publik është edhe qasja më e lehtë për personat me aftësi të kufizuar për lëvizje (fig. 2.11) pasi që në dizajne modern është e përfshirë edhe hyrja me dysheme të ulët .

Fig. 2.11. Mundësia e hyrjes në transportin publik

2.4.5. Ndikimi i transportit publik në mjedis

Ekzistojnë debate të vazhdueshme për efikasitetin e vërtetë të përdorimit të mënyrave të ndryshme të transportit, ku transporti publik konsiderohet dukshëm më efikas sa i përket efiçiencës së energjisë për dallim nga format tjera. Siç dihet transporti publik zëvendëson një numër mjaft të madh të automjeteve (varësisht nga lloji i transportit publik që shfrytëzohet) dhe si e tillë ndihmon në zvogëlimin e automjeteve në trafik e që njëkohësisht do të zvogëlonte ndotjen e mjedisit. Pavarësisht nga lloji i karburantit që përdor një automjet i transportit publik, udhëtimi më autobus ose tren ndihmon në uljen e ndotjes së ajrit. Për çdo person që lë veturën në shtëpi dhe vendos të udhëtoj me autobus ose tren, sasia e ndotësve të dëmshëm që hyjnë në ajër zvogëlohet (fig.2.12). Kur krahasohet me automjetet personale, transporti publik prodhon 95% më pak monoksid karboni (CO), 92% më pak përbërje organike të paqëndrueshme (VOCs), 48% më pak oksid të azotit (NOx) dhe 45% më pak dioksid të karbonit

(CO2). Kur këta ndotës hyjnë në atmosferën tonë, ato kontribuojnë në ngrohjen globale, mjegullën, depozitimin e acideve dhe problemet shëndetësore.[4]

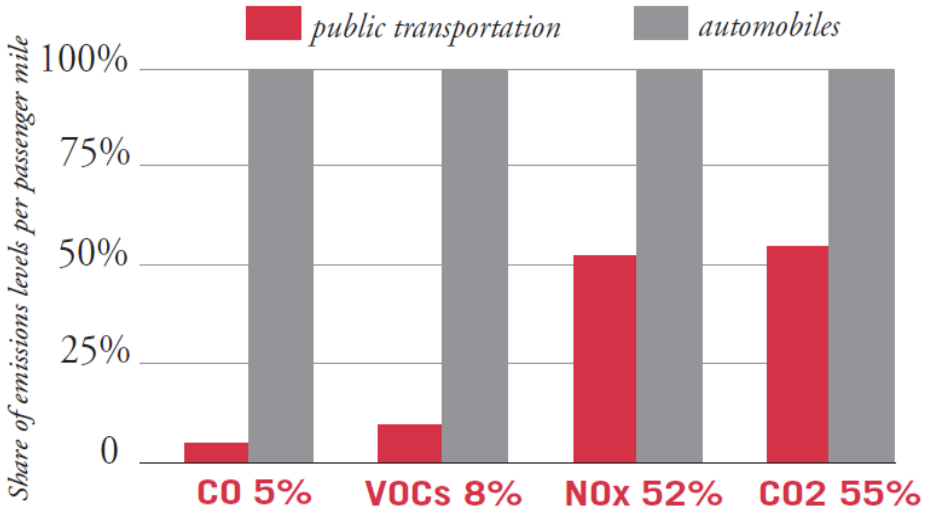


Fig. 2.12. Krahasimi i ndotjes së ambientit nga automjetet dhe transporti publik

[4] Why Transit Matters: The Environmental Benefits of Public Transportationhttps://www.acogok.org/why-transit-matters-environment/

Kapitulli

3

3. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE TË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE

3.1. Infrastruktura rrugore në komunën e Mitrovicës së Jugut

Komuna gjendet në kryqëzimin e rrugëve nacionale dhe magjistrale (Adriatikut dhe Ibrit) dhe regjionale si dhe në vijën hekurudhore magjistrale, që e bënë këtë hapësirë të rëndësishme për regjionin verior të Kosovës dhe lidhjet ndërkombëtare përmes korridoreve ndërkombëtare VIII dhe X.

Rrugët magjistrale

- Magjistralja e Adriatikut (M 2), që lidh Mitrovicën me Vushtrri – Prishtinë (në pjesën jugore) dhe me Zubin Potok dhe më tutje lidhjet me Novi Pazar (Serbi) dhe me Rozhajë – Berane (Mali i Zi)
- Magjistralja e Ibrit (N 22.3) duke filluar nga nyja në Shupkovc –Zveçan – Leposaviq – Rashkë (Serbi) (drejtimi verior).

Rrjetin e rrugëve regjionale në komunën e Mitrovicës e përbëjnë

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

Infrastruktura rrugore është zhvilluar vetëm në qytetin e Mitrovicës, ndërsa te disa vendbanimet në pjesën rurale është në ndërtim e sipër dhe në shumicën e fshatrave nuk ekziston fare në nivelin nevojshëm. Vendbanimet përgjatë rrugëve magjistrale dhe rajonale janë mirë të lidhura në infrastrukturën rrugore. Rrugët kryesore të qytetit janë të asfaltuara. Një numër i madh i rrugicave si dhe rrugëve lidhëse private, nuk janë të asfaltuara fare ose janë në një gjendje të keqe.

3.2. Gjendja e transportit të udhëtarëve në përgjithësi në komunën e Mitrovicës Jugore

Shërbimet e transportit të udhëtarëve ofrohen nga operatorët e transportit privat. Në komunën e Mitrovicës Jugore gjendja e transportit publik lë për të dëshiruar. Nëse fillimisht flasim për transportin urban, atëherë e vërejmë se i mungon kësaj komune pasi që si të regjistruara pranë kësaj komune respektivisht në DSHPI janë vetëm 4 operator për transportin urbano-periferik që shërbejnë për lidhjen e qytetit me fshatrat. Pjesa tjetër e qytetit është e varur prej taksive të cilët janë në një numër të lartë si dhe nga autmjetet personale ku me këtë rast shkaktojnë një trafik mjaft të dendur dhe shkaktojnë tollovi në trafik. Një problem i madh për këtë komunë shihet edhe operimi i një numri të madh të operatorëve të transportit joformal të cilat lëvizin në pjesë të ndryshme të qytetit. Ndërsa sa i përket transportit ndërurban gjendja është më e mirë edhe pse jo në nivel mjaft të kënaqshëm pasi që edhe këtu ekzistojnë probleme. Kryesisht linjat nga stacioni i autobusëve (fig. 3.1) janë të orientuara ne linjën Mitrovicë-Vushtrri-Prishtinë dhe anasjelltas që në bazë të orareve lëvizin me interval çdo 15 minuta, ndërsa në drejtim të disa qyteteve tjera lëvizin më rrallë. Sa i përket transportit hekurudhor në qytetin e Mitrovicës Jugore siç dihet në territorin e saj kalon hekurudha me rëndësi të veçantë që kalon nëpër Zveçan-Leposaviq-Beograd (Serbi) dhe në pjesën jugore me qytetet Vushtrri-Fushë Kosovë-Shkup (Maqedoni), por që aktualisht është jashtë funksionit Ndërsa format tjera të transportit nuk janë të zhvilluara në këtë komunë.

Fig. 3.1. Gjendja e stacionit të autobusëve

3.2.1. Historiku i Ndërmarrjes "Stacioni i Autobusëve"

Stacioni i Autobusëve është themeluar në vitin 1968, dhe që nga atëherë gjendet ne Rr. Mbretëresha Teutë në Mitrovicë, ku si veprimtari themelore ka transportin. Aktualisht ky stacion është nën menaxhimin e Kuvendit Komunal mirëpo paraprakisht ishte quajtur K.T.U "KOSOVATRANS". Gjatë periudhës së themelimit kjo ndërmarrje ka pasur trendin e punës dhe zhvillimit të hovshëm ku në pronësi ka pasur shumë linja për transporti publik, si atë urban, ndërurban dhe ndërkombëtar. K.T.U "KOSOVATRANS" përbëhej prej Stacionit të Autobusëve, njësisë së transportit të udhëtarëve (fig 3.2), garazhës (punëtorisë për mirëmbajtje) dhe auto-larjes si dhe njësisë në Skënderaj. Ndërmarrja kishte rreth 230 punëtor.[5]

[5] Kosovatrans - stacioni i autobusëve, Mitrovicë, 2020 https://kk.rks-gov.net/mitroviceejugut/wp-content/uploads/sites/18/2020/06/0184_200605140211_001.pdf

Fig. 3.2. Mjeti transportues i ndërmarrjes Kosovatrans

Në vitin 2008 bëhet miratimi i ligjit për Ndërmarrje Publike nga Kuvendi i Kosovës, me që rast edhe Stacioni i Autobusëve në Mitrovicë, asetet përcjellëse kalojnë në pronësi të Komunës së Mitrovicës ndërsa në vitin 2012 në bazë të ligjit Nr. 04/L-111 për Ndërmarrjet Publike, pastaj ndryshimit dhe plotësimit të ligjit Nr.03/L-087 bëhet pranim dorëzimi tek Kuvendi Komunal i Mitrovicës, ku si aksionar dhe mbikëqyrës merr përsipër të funksionalizojë Ndërmarrjen Kosovatrans-Stacioni i Autobusëve.[6]

3.2.2. Gjendja e inventarit dhe infrastrukturës së stacioneve (stacionit kryesor dhe stacioneve tjera)

Stacioni i Autobusëve gjendet në hyrje të qytetit dhe ka një sipërfaqe prej rreth 8000 m^2 (fig. 3.3) ku posedon infrastrukturën e saj përcjellëse për pranim dhe përcjelljen e autobusëve sipas rendit të udhëtimit, hyrjen dhe zbritjen e udhëtarëve, shitjen e biletave për operatorët, pajisjet për informimin e udhëtarëve dhe operatorëve të transportit, si dhe shërbimet tjera që kanë të bëjnë me transportin e udhëtarëve dhe operatorët e transportit rrugor. Ky stacion posedon 19 perona të autobusëve.

[6] Kosovatrans - stacioni i autobusëve, Mitrovicë, 2020 https://kk.rks-gov.net/mitroviceejugut/wp-content/uploads/sites/18/2020/06/0184_200605140211_001.pdf

Ndërmarrja është e licencuar nga Ministria e Infrastrukturës që të ushtroj veprimtarinë për shërbime të udhëtarëve për transport në bazë të ligjit për Transportin Rrugor, ku janë të përcaktuar edhe kriteret dhe rregullat, procedurat dhe tarifat për dhënien dhe revokimin e licencës për ushtrimin e veprimtarisë. Licencimi ka qenë në vitin 2013, dhe ky proces përsëritet çdo pesë vite.

Fig. 3.3. Pamja hapësinore e stacionit në gjeoportal

Duke e pasur parasysh hapësirën që e posedon kjo ndërmarrje përveç shërbimeve të transportit urban, ndërurban, ndërkombëtar, posedon edhe hapësira (lokale) për afarizëm (fig 3.4), biznese që zhvillojnë veprimtarinë brenda pjesës së stacionit si dhe një parking privat. Në këtë hapësirë po ashtu është e vendosur edhe qendra e testimit për patent-shofer si dhe pjesa e poligonit e kësaj qendre.

Fig. 3.4. Bizneset afariste në stacionin e autobusëve

Mirëpo, duhet theksuar se për shkak te vjetërsimit mjaft të madh dhe gjendjes jo të mirë të peronave (fig. 3.5), ky stacioni nuk i plotëson kushtet për ditët dhe nevojat e sotme.

Fig. 3.5. Gjendja e peronave

Sa i përket stacioneve të ndaljes (vendndaljeve) në qytet vërehet një mungesë e tyre pasi që përveç 3 stacioneve (2 funksionale dhe 1 jofunksional), për ndalje tjera

autobusët e shfrytëzojnë shiritin rrugor ku ndodh pengesa e qarkullimit por edhe rrezikimi i pjesëmarrësve tjerë në trafik. Në përgjithësi gjendja e stacioneve të vendndaljes (fig. 3.6) nuk është shumë e kënaqshme pasi vërehet se janë të dëmtuara.

Fig. 3.6. Gjendja e stacioneve të vendndaljeve

Në stacionin e parë problem kryesor paraqesin taksitë individual të cilët lëvizin në linjën Mitrovicë-Vushtrri dhe në linjën Mitrovicë-Tunel i Parë pasi që gjatë gjithë kohës janë të parkuar në këtë stacion edhe pse një gjë e tillë është e ndaluar me ligj. Në stacionin e dytë problem paraqesin kombi-busat që lëvizin në relacione të ndryshme edhe pse nuk posedojnë leje pune pasi një gjë e tillë nuk është e lejueshme

me rregulloren komunale për transport. Gjithashtu një tjetër pengesë vërehet parkimi i operatorëve taksi, ku në një rast është lëshuar edhe një leje për njërin nga operatorët e që është në kundërshtim me ligjin pasi që nuk lejohet parkimi në stacionin e ndaljes të autobusëve. Stacioni i tretë nuk është funksional dhe si i tillë gjithashtu shfrytëzohet si parking nga automjetet taksi individual. Ekzistojnë edhe disa stacione tjera që gjenden në shiritin rrugor dhe janë të pajisur vetëm me shenjën e stacionit të autobusëve dhe si të tilla nuk i plotësojnë kushtet. Gjatë kohës së kryerjes së këtij punimi janë vendosur edhe dy stacione tjera. Njëri stacion afër objektit të ish fakultetit kurse tjetri afër hekurudhës që është veprim i duhur por që mendojmë që stacionet e vendosura të jenë të pajisura me sisteme inteligjente që informojnë për linjat, kohën e arritjes së autobusit si dhe nëse dëshirojmë të jenë më të sofistikuara të informojnë edhe vendndodhjen e autobusit, e të mos jenë vetëm konstruksioni dhe ulëset ashtu siç janë vendosur tani.

3.2.3. Gjendja e mjeteve transportuese

Gjendja e mjeteve transportuese luan një rol të rëndësishëm në përdorimin sa më të madh të transportit të udhëtarëve. Shumica e operatorëve posedojnë autobus të vjetër që nuk përkojnë me nevojat e ditëve të sotme. Tani nuk është e nevojshme vetëm transporti prej një vendi në një tjetër por që kjo lëvizje të jetë sa më e rehatshme rol luan pjesa e komoditetit dhe e sigurisë. Disa nga autobusët e vjetruar nuk posedojnë klimë ku sidomos gjatë verës paraqet një pengesë duke pas parasysh temperaturat e larta. Këtu shtohet fakti edhe numri i madh i udhëtarëve që i pranojnë e që ndodh që të jetë afër i dyfishuar me numrin e ulëseve që i posedojnë. Po ashtu ndodh që edhe gjendja teknike nuk është e mirë duke pasur parasysh se ka raste që disa herë që të kenë defekte gjatë rrugës.

3.3. Organizimi dhe menaxhimi ekzistues i transportit të udhëtarëve në Mitrovicën Jugore

“Stacioni i Autobusëve” menaxhohet nga K.E. (Kryeshefi Ekzekutiv) që është edhe anëtar i Bordit, që mbikëqyret nga Bordi i Drejtorëve. Në bazë organogramit (fig. 3.7) numri i punëtorëve në ndërmarrje është 29 përfshirë edhe Bordin e Drejtorëve. Ndërmarrja nuk posedon autobus për transport, por transporti i udhëtarëve bëhet nga operatorët privat. Numri i operatorëve që e frekuentojnë Stacionin e Autobusëve në

bazë të dokumentacionit të ndërmarrjes është rreth 24 operator, duke përfshi transportin urban, ndërurban dhe ndërkombëtar të cilat licencohen nga Ministria e Infrastrukturës dhe në bazë të rendit të udhëtimit kryejnë transportin publik.[7]

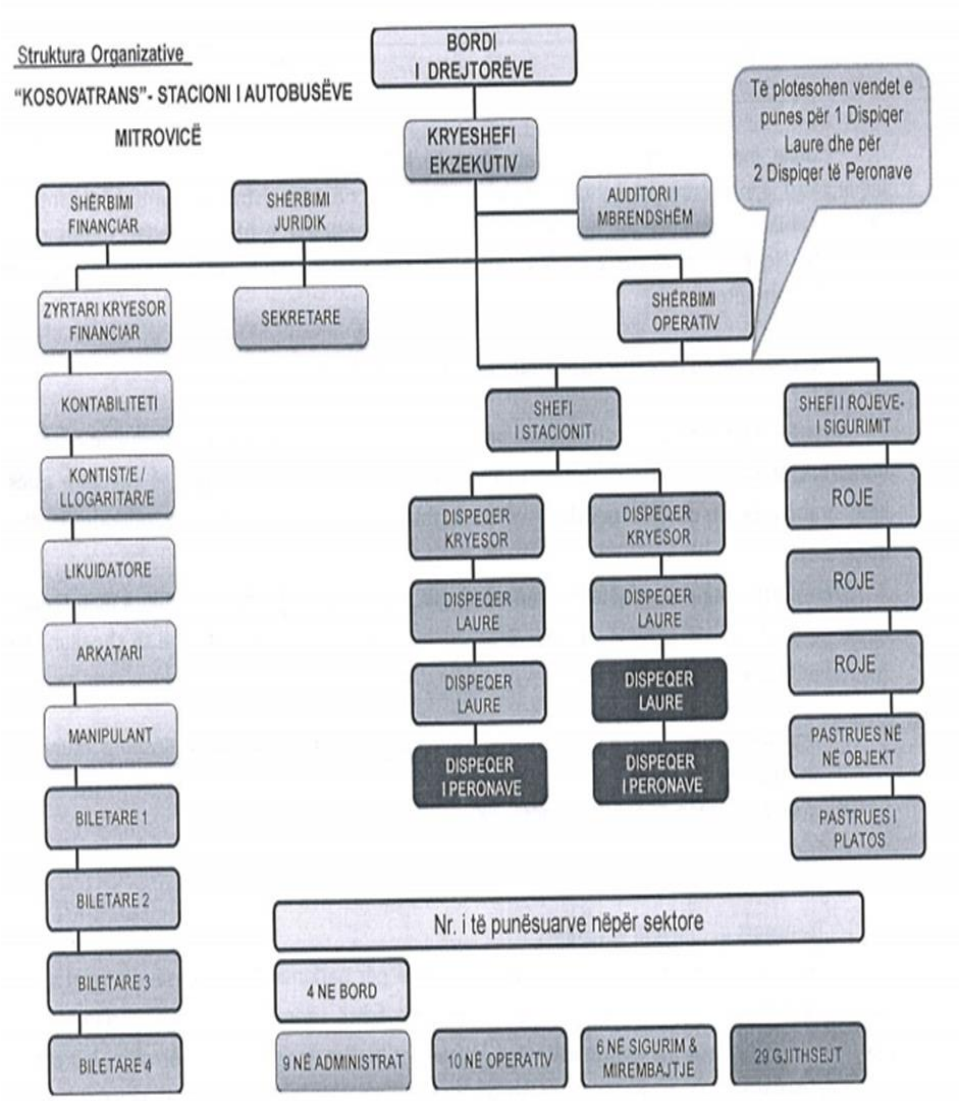


Fig. 3.7. Organogrami i ndërmarrjes "Stacioni i autobusëve"

[7] Kosovatrans - stacioni i autobusëve, Mitrovicë, 2020 https://kk.rks-gov.net/mitroviceejugut/wp-content/uploads/sites/18/2020/06/0184_200605140211_001.pdf

Orari dhe kompanitë që i mbajnë relacionet e ndryshme janë dhënë në mënyrë të pjesshme në tabelat e mëposhtme.

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Prishtinë				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	05:45	07:00	3 dhe 4	Sion Tours
2	06:00	07:15	3 dhe 4	Shkëndija
3	06:15	7:30	3 dhe 4	Bare Tours
...	...	...	...	...
54	19:00	20:45	3 dhe 4	Lindi
55	19:15	---	3 dhe 4	Qëndresa

Tab. 3.1. Orari i nisjeve Mitrovicë– Prishtinë

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Pejë				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	06:00	08:15	7	Sion Tours
2	07:05	09:25	7	Shkëndija
3	08:30	11:00	7	Bare Tours
...	...	...	...	...
11	03:30	09:00	7	P.P.31 Maj
12	15:30	23:00	7	P.P.31 Maj

Tab. 3.2. Orari i nisjeve Mitrovicë – Pejë

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Prizren				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	07:45	---	8	Benko Tours
2	16:30	---	8	Amalfi Tours

Tab. 3.3. Orari i nisjeve Mitrovicë– Prizren

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Çabër				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	08:00	08:30		Labinoti
2	12:00	12:30		Labinoti
3	15:30	16:00		Labinoti
4	18:00	18:30		Labinoti

Tab. 3.4. Orari i nisjeve Mitrovicë - Çabër

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Skenderaj				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	06:00	18:50	2	NP Balli
2	08:00	09:00	2	NP Balli
3	08:40	09:40	2	Qendrimi
...	...	...	...	...
15	18:00	---	2	NP Balli
16	19:40	---	2	Balli Trans

Tab. 3.5. Orari i nisjeve Mitrovicë–Skenderaj

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Lubovec				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	07:45	---	5	Fationi Bus
2	12:10	---	5	Fationi Bus
3	15:15	---	5	Fationi Bus
4	18:30	---	5	Fationi Bus

Tab. 3.6. Orari i nisjeve Mitrovicë–Lubovec

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Prekaz i Epërm				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	07:40	---	5	Fationi Bus
2	12:15	---	5	Fationi Bus
3	15:30	---	5	Fationi Bus
4	18:15	---	5	Fationi Bus

Tab. 3.7. Orari i nisjeve Mitrovicë – Prekaz i Epërm

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Vushtrri				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	11:40	---	1	Hajra Tours
2	14:10	---	1	Hajra Tours
3	17:10	---	1	Hajra Tours

Tab. 3.8. Orari i nisjeve Mitrovicë–Vushtrri

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Broboniq				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	07:28	07:35	9	Fationi Bus
2	08:48	09:05	9	Fationi Bus
3	10:48	11:05	9	Fationi Bus
...	...	...	...	...
9	17:35	11:00	9	Fationi Bus
10	19:05	---	9	Fationi Bus

Tab. 3.9. Orari i nisjeve Mitrovicë–Broboniq

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Bajgorë				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	10:00	11:00	8	Bare Tours
2	12:00	13:00	8	Bare Tours
3	15:00	16:00	8	Bare Tours
4	18:00	19:00	8	Bare Tours

Tab. 3.10. Orari i nisjeve Mitrovicë–Bajgorë

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Vllahi				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	07:00	08:00	5 dhe 6	Shala Trans
2	09:00	10:30	5 dhe 6	Shala Trans
3	12:00	13:00	5 dhe 6	Shala Trans
4	16:00	17:00	5 dhe 6	Shala Trans
5	18:00	19:30	5 dhe 6	Shala Trans

Tab. 3.11. Orari i nisjeve Mitrovicë–Vllahi

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Sarajevë				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	19:30	---	8	Benko Tours

Tab. 3.12. Orari i nisjeve Mitrovicë–Sarajevë

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Novi Pazar				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	09:00	---	8	Amalfi Tours

Tab. 3.13. Orari i nisjeve Mitrovicë–Novi Pazar

Orari i nisjeve				
Relacioni: Mitrovicë-Beograd				
Nr. rendor	Koha e nisjes	Koha e kthimit	Peroni	Operatori
1	09:00	15:30	8	P.P.31 Maj
2	23:00	03:30	8	P.P.31 Maj

Tab. 3.14. Orari i nisjeve Mitrovicë–Beograd

Problem kryesor për qytetarët mbetet mosrespektimi i orareve dhe vonesat nëpër stacionet e ndaljes e që shkakton vonesa në udhëtim, duke i shtuar edhe faktin që hyjnë edhe në qytetin e Vushtrrisë. Edhe pse në një distancë prej 36 [km], nevojitet më shumë se një orë për të arritur në Prishtinë, gjë që shkakton nervozizëm dhe irritim edhe nga qytetarët, Për këtë arsye disa udhëtar kërkojnë forma tjera duke shfrytëzuar kombi-busat që kanë vijën direkte Mitrovicë-Prishtinë dhe anasjelltas. Por që kjo formë e transportit është ilegale pasi që nuk janë të licencuar për këtë veprimtari, duke e ditur që një gjë e tillë nuk lejohet me ligj. Po ashtu edhe taksitë individual llogariten si pengesë pasi që kanë krijuar linjën Mitrovicë-Vushtrri e që kjo nuk lejohet me rregulloren komunale për transportin rrugor, pasi që në bazë të saj "Automjetet taksi të regjistruara për transportin taksi të udhëtarëve në territorin e komunave tjera mund të kryejnë transportin e udhëtarëve taksi në territorin e Komunës së Mitrovicës në rastin kur sjellin udhëtarë nga komunat tjera, por në kthim nuk guxojnë të marrin udhëtarë të rinj, ndërkaq vetëm mund t'i kthejnë udhëtarët që i kanë sjellë".[8]

3.3.1. Transporti publik urban dhe urbano-periferik

Për transportin publik urban dhe urbano-periferik përgjegjëse është DSHPI e cila lëshon lejen për ushtrimin e veprimtarisë transportuese në trafikun rrugor të udhëtarëve në relacionet urbane dhe urbano-periferike. Aktualisht në komunë nuk ka linja urbane funksionale mirëpo aktive dhe të pajisur me leje janë 4 linja urbano periferike, të cilat lidhin qytetin me pjesët periferike. Këto linja janë në relacionet:

Mitrovicë-Vinarc i Epërm që e bën kompania RINA N.SH.T

[8]Rregullorja komunale Nr.04/2014, për auto-taksi transport të udhëtarëve në territorin e qytetit të Mitrovicës, neni 8, paragrafi 5

Mitrovicë-Broboniq që e bën kompania N.P.T FATION BUS

Mitrovicë-Vllahi që e bën kompania SHALA TRANS

Mitrovicë-Bajgorë-Kaqandollë që e bën kompania N.T BARE TOURS

Pra siç e kemi cekur më lart vendimin për këto linja e lëshon Komuna e Mitrovicës Jugore më saktësisht DSHPI.

3.3.2. Shërbimet e taksive individual dhe operatorëve

Siç theksuam më lartë në komunën e Mitrovicës Jugore ka një numër mjaft të madh të taksive të cilët funksionojnë dhe janë të pajisur me leje pune në bazë të rregullores për auto-taksi, transport të udhëtarëve në territorin e qytetit të Mitrovicës. Drejtoria e Inspeksionit më saktësisht sektori i transportit rrugor merret me pajisjen dhe kontrollimin e palëve me leje pune për taksi.

Me leje pune mund të pajisen personat fizik apo personat që posedojnë vetëm një automjet dhe subjektet juridike apo firmat (operatorët) të cilët duhet t'i posedojnë së paku 5 automjete.

Për marrjen e pëlqimit për regjistrimin e kësaj veprimtarie automjeti duhet te jetë në gjendje të rregullt dhe i plotëson të gjitha kushtet e parapara ligjore:

-Automjeti ka mbishkrimin "TAXI" të vendosur lart,

-Ndihmën e pare dhe pajisjet tjera të nevojshme,

-Aparatin për zjarr fikje,

-Shoferi posedon patentë shoferin në kategorinë e duhur për këtë automjet,

-Taksimetrin e kalibruar për auto-taksi.

Kësaj kërkese ia bashkëngjit:

-Fotokopjen e certifikatës së biznesit,

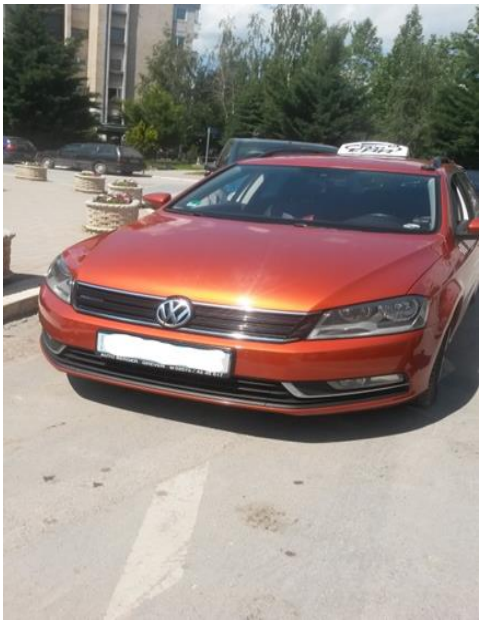
-Fotokopjen e patentë shoferit, i cili nuk mund të jetë më i ri së 5 vite,

-Fotokopjen e certifikatës së regjistrimit të automjetit,

-Fotokopjen e letërnjoftimit,

-Dëshminë mbi pagesën e shpenzimeve në shumë prej 15 euro.

Pasi që bëhet kërkesa inspektorati del për të kontrolluar se a i plotëson automjeti kushtet higjieno-sanitare (fig. 3.8), ku në rast se i plotëson atëherë e lëshon aktvendimin për t'u pajisur me leje.



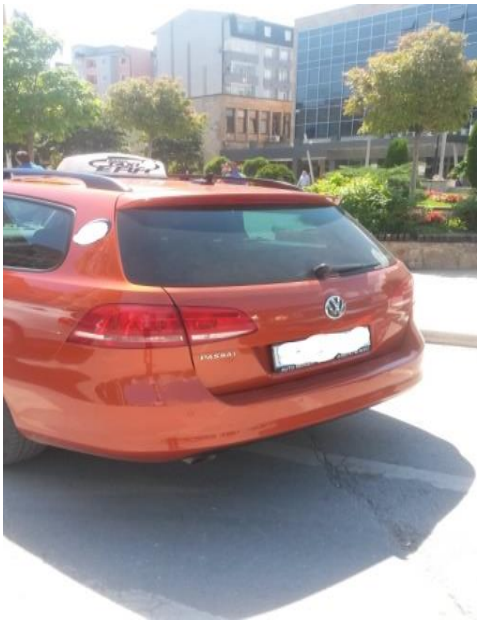


Fig. 3.8. Inspektimi automjetit për veprimtarinë auto-taksi

Pasi që kryhet procedura e inspektimit, inspektori në fjalë lëshon vendimin për t'ia mundësuar palës pajisjen me lejen e punës.

Kur merr vendimin për plotësimin e kushteve higjieno-sanitare nga inspektorati i transportit rrugor fiton të drejtën të aplikoj për leje ne Drejtorin për Zhvillim dhe Ekonomi.

Gjatë inspektimit është i nevojshëm procesverbali i cili shërben që të paraqitet gjendja faktike gjatë një inspektimi.

Ky procesverbal duhet të plotësohet kur ndalet dhe kontrollohet një automjet taksi nga inspektori në fjalë në prezencën e palës. Këtu dëshmohet gjendja si dhe masat që do të ndërmerren në këtë rast. Nëse gjatë inspektimit pala nuk posedon leje për ushtrimin e veprimtarisë taksi atëherë automjeti mund të konfiskohet për një periudhë prej 48 ore, dhe lënda të dërgohet për gjykatë, kjo e fundit vendos për shumën e dënimit të palës. Aktualisht, në këtë komunë ka një numër të madh të taksive të cilët shpesh herë edhe e ngulfatin trafikun në qytet për shkak se janë lëshuar leje pune por që nuk u janë siguruar parkingje për ato automjete. Në bazë të të dhënave janë rreth 220 taksi individual dhe rreth 190 taksi operator të 13 firmave të cilët janë të pajisur me leje pune. Numri i saktë nuk dihet për arsye që ndryshon nga dita në ditë sepse nuk ekziston një limit se sa leje mund të lëshohen. Mirëpo përveç këtyre ka një numër mjaft të madh edhe të taksive ilegal që nuk janë të pajisur me leje mirëpo e zhvillojnë këtë veprimtari.

3.3.3. Transporti hekurudhor në komunën e Mitrovicës së Jugut

Në territorin e Komunës së Mitrovicës Jugore në pjesën veriore kalon hekurudha nëpër Zveçan-Leposaviq-Beograd kurse në pjesën jugore kalon nëpër Vushtrri-Fushë Kosovë-Shkup. Në bazë të dhënave kjo hekurudhë u lëshua në përdorim në vitin 1874 ne segmentin Hani i Elezit – Mitrovicë, e pastaj në vitin 1931 u ndërtua pjesa tjetër Mitrovicë-Kralevë. Stacioni hekurudhor në Mitrovicë është i pajisur me 8 binarë me gjatësi të përgjithshëm prej 3692 m.[9] Mirëpo pavarësisht që ky lloj transportit do të ishte i mirëseardhur dhe i duhur për qytetin dhe për vendin në përgjithësi, aktualisht është jashtë funksionit dhe nuk dihet se kur do të funksionalizohet, e që do të ishte ndihmes e madhe operimi i kësaj linje pasi do ta shkarkonte edhe trafikun rrugor për arsye që një pjesë do të orientoheshin nga kjo formë e transportit. Gjendja e hekurudhës (fig. 3.9) gjithashtu është e keqe si pasojë e mungesës së investimeve dhe integrimi i tyre në sistemin integral të transportit të udhëtarëve dhe mallrave në Kosovë.

[9]Plani Zhvillimor Komunal (PZHK) Mitrovica Jugore 2019-2027

Fig. 3.9. Gjendja e hekurudhës në Mitrovicë

3.3.4. Transporti ajror në komunën e Mitrovicës së Jugut

Sa i përket transportit ajror në komunën e Mitrovicës Jugore nuk ka aeroport. Qytetarët e kësaj komune aeroportin më të afërt e kanë aeroportin e Prishtinës, i cili është në distancë rreth 55 [km]. Në këtë kohë nuk parashihet ndërtimi i ndonjë aeroporti në Mitrovicën Jugore, prandaj edhe më tutje qytetarët do të orientohen në aeroportin e Prishtinës.[10]

3.4. Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për komunën e Mitrovicës Jugore

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

[10]Plani Zhvillimor Komunal (PZHK) Mitrovica Jugore 2019-2027

parapara duke marrë parasysh çështjet sociale, mjedisore dhe të kursimit të energjisë.[11]

Ky plan përmban një punë rreth dy vjeçare deri në finalizimin e draft planit, unë për këto vite si student kam pas rastin të jem pjesë e grupit punues që prej fillimit. Gjatë kësaj kohe është bërë një punë shumë e mirë dhe kam pasur mundësin të mësoj shumë gjëra.

Sigurisht për të ardhur në disa përfundime sa i përket gjendjes aktuale të trafikut dhe transportit në komunën e Mitrovicë së Jugut ka qenë e nevojshme që të bëhet një incizim, procesim dhe analizë e të dhënave të mbledhura nga terreni (fig. 3.10).

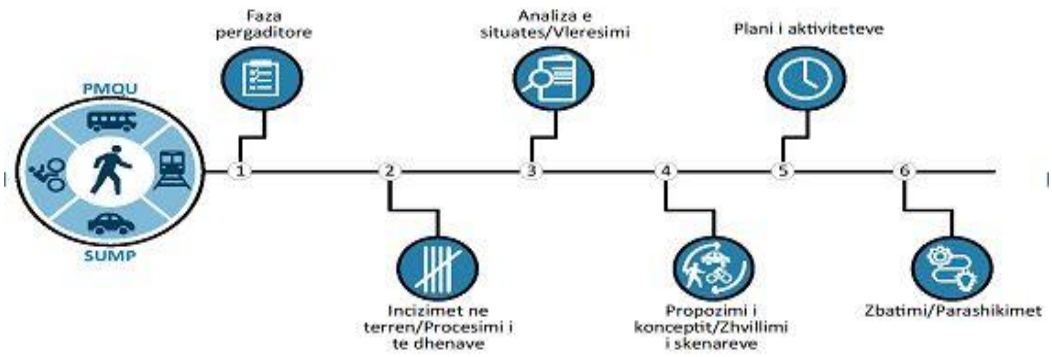


Fig. 3.10. Fazat nëpër të cilat ka kaluar PMQU

Në këtë plan janë diskutuar disa pika si dhe janë nxjerr disa rekomandime (fig. 3.11) siç janë:

- Sistemi rajonal i transportit publik
- Koncepti për Qendrën e qytetit
- Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut
- Strategjia për biçikleta
- Sistemi i transportit publik urban
- Menaxhimi i parkingjeve
- Siguria në trafik

[11]Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) Mitrovica Jugore 2020-2028

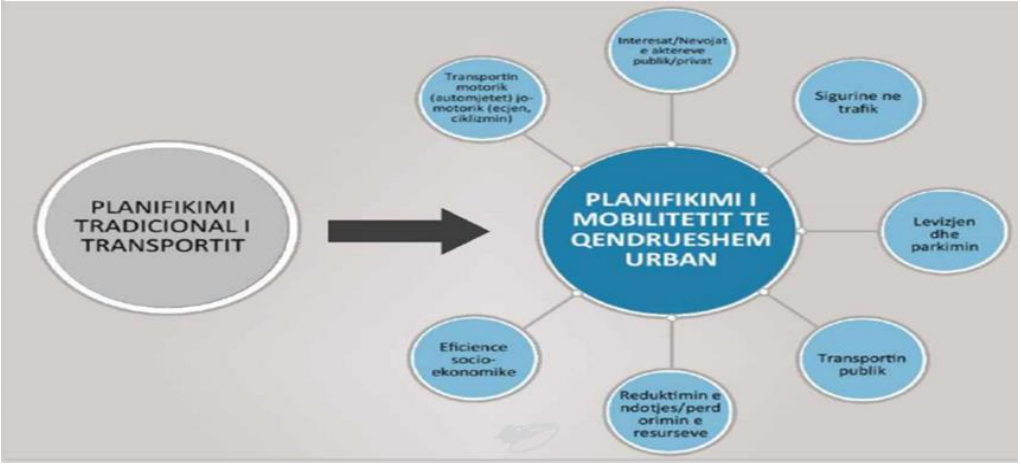


Fig. 3.11. Planifikimi Tradicional i Transportit përkundrejt Planifikimit të Qëndrueshëm të Mobilitetit Urban

3.4.1. Përfundimet e nxjerra në PMQU

Në bazë të dhënave gjatë mbledhjes dhe analizës e cila është bërë në Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban në numërimet të cilat janë bërë në 27 pika kryesore matëse janë arritur disa përfundime:

- Trafiku i rënduar në rrugët kryesore që lidhen me qendrën e qytetit. Mbingarkimi i trafikut është bërë problem i madh për rrugët kryesore në qendër të qytetit (shpesh duke tejkaluar periudhat normale të pikut te trafikut);

- Disa kryqëzime dhe seksione rrugore janë të mbingarkuara, aktualisht me shfrytëzim të kapacitetit të kryqëzimit (SHKK) që varion nga 70-80%;

- Kontrolli i pamjaftueshëm i trafikut në kryqëzim. I pakontrolluar, ku shenjat e KRYQËZIMIT (YIELD) me rrugën me përparësi kalimi dhe të NDALIMIT (STOP)

përdoren në mënyrë jo të duhur, duke marrë parasysh kushtet mbizotëruese në lidhje me vëllimin e trafikut, shpejtësinë dhe faktorë të tjerë;

- Pika të konfliktit të tepërta brenda ose afër kryqëzimit, sidomos midis automjeteve që kthehen dhe këmbësorëve që kalojnë;

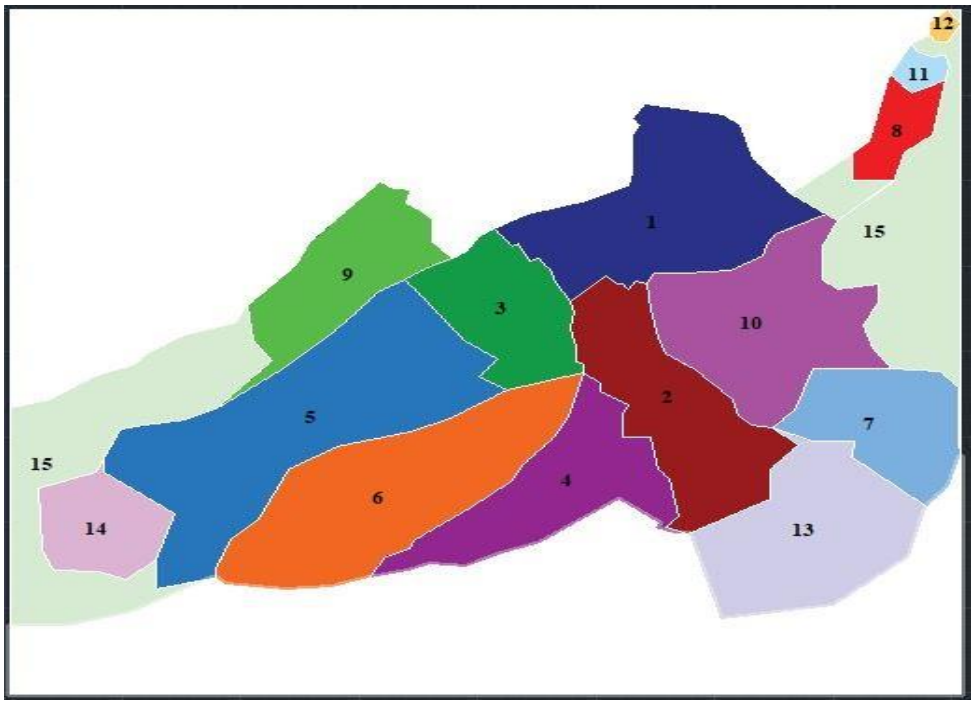
- Informacion joadekuat për shoferët (mungesa e sinjalizimit të trafikut), veçanërisht e shenjave dhe shënjimeve të navigimit në kryqëzime;

- Parkim joadekuat në zonat e banuara, veçanërisht në hyrjet e tyre, rrugët kryesore dhe kryqëzimet, gjë që gjithashtu ka zvogëluar kapacitetin e trafikut të kryqëzimeve.

3.5. Anketimi

Me qëllim që të fitohet një pasqyrë më e mirë e mendimeve të banorëve në lidhje me transportin e udhëtarëve dhe në mënyrë që të kemi një punim sa më cilësor është bërë një anketim.

Anketimi ka qenë online përmes Google Forms dhe banorët e qytetit të Mitrovicës Jugore kanë pasur mundësinë të përgjigjen në 23 pyetje. Të dhënat pastaj janë gjeneruar dhe janë paraqitur në diagrame dhe tabela. Po ashtu më qëllim që të rezultatet të i argumentojmë se a kanë arritur të i plotësojnë hipotezat tona të ngritura në fillim, do të tentojmë që të paraqesim përmes softuerit për statistika SPSS ku përmes opsionit të regresionit linear do të shohim se a kanë lidhshmëri përgjigjet e të anketuarve. Në këtë anketim janë përgjigjur 196 persona. Më poshtë kemi paraqitur një hartë me vendbanimet kryesore në formën që kanë pasur mundësi të zgjedhën nga të anketuarit për pyetjen e vendbanimit. Siç shihet janë marr vetëm vendbanimet që kanë qenë në anketim, ndërsa pjesa tjetër është lënë si "Tjetër".



1 - Qendra 2 - Bair 3 - Ilirida 4 - Vaganicë 5 - Zhabar
6 - Shipol 7 - Kçiq 8 - Tunel i Parë 9 - Suhodoll 10 - Shupkovc
11 - Stantërg 12 - Bajgorë 13 - Frashër 14 - Koshtovë 15 - Tjetër

Fig. 3.12. Harta e vendbanimeve

VENDBANIMI I TË ANKETUARËVE NË KOMUNËN E MITROVICËS SË JUGUT (*Nëse vendbanimi nuk gjendet në njërin nga opsionet e mëposhtme, është zgjedhur opsioni "Other"*)

Fillimisht i kemi pyetur të anketuarit në lidhje me vendbanimin e tyre, pra që të marrim informata të sakta në lidhje me vendbanimin e pjesëmarrësve në hulumtim. Kjo pjesë është shumë e rëndësishme në këtë fazë të hulumtimit, pasi që me anë të saj ne do të shohim se nga cila pjesë kemi kërkesë më të lartë për lëvizje. Në vazhdim me anë të diagramit e kemi paraqitur me anë të përqindjes se nga cili vendbanim i komunës së Mitrovicës së Jugut i kemi pjesëmarrësit në hulumtim. Nga grafiku vërejmë se pjesëmarrës më së shumti kemi nga Shipoli me 19.39%, ku më pastaj e kemi Vaganica me 9.19%.Pas këtyre dy vendbanimeve e kemi Kçiqin me 8.67%, Tuneli i parë me 8.17% si dhe Zhabarin me 8.16%.Vendbanimet e tjera sipas kërkesës për lëvizje i kemi paraqitur me anë të përqindjes në diagram.

Nga diagrami të cilin e kemi paraqitur në këtë pjesë shohim se kemi një shpërndarje të lartë të pjesëmarrësve në hulumtim, ku kemi një numër të konsiderueshëm të vendbanimeve me dallime të vogla nga aspekti i numrit të udhëtarëve të cilët janë anketuar në këtë hulumtim.

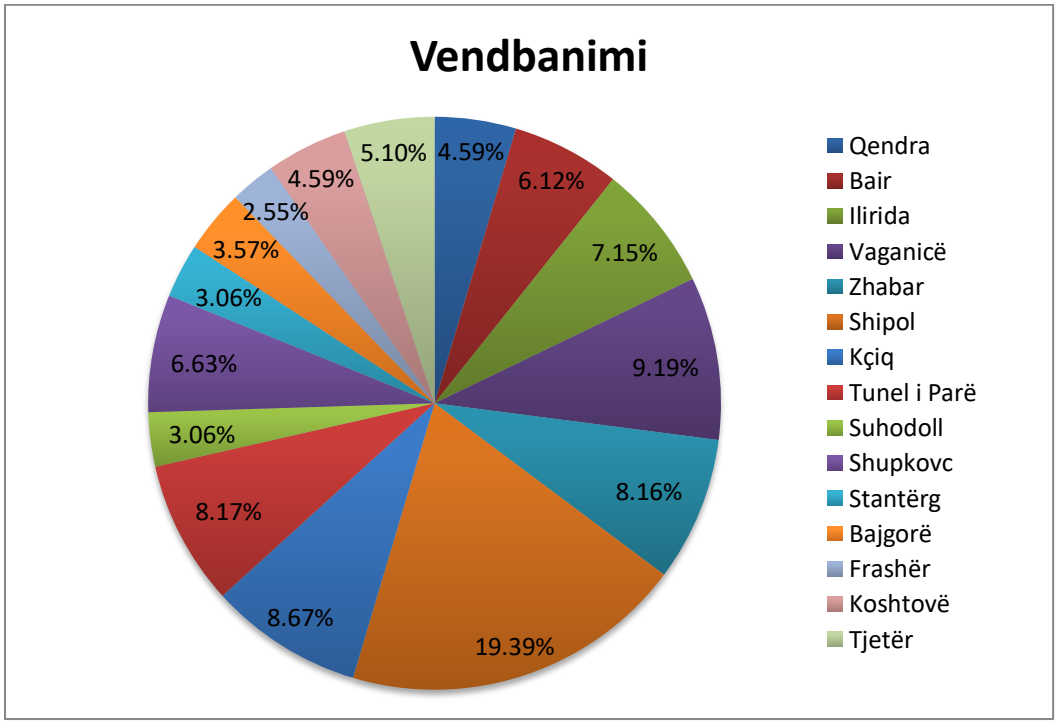


Fig. 3.13. Vendbanimi i personave të anketuar

GJINIA

Përveç vendbanimit, që na interesoj në mënyrë që të realizojmë hulumtimin në mënyrë sa më të saktë dhe të propozojmë zgjidhje duke u bazuar në kërkesa të cilat na imponojnë forma të caktuara të aplikimit të zgjidhjeve, ne i kemi pyetur pjesëmarrësit në anketim edhe në lidhje me gjinitë e tyre që të shohim se sa përqind nga të anketuarit ishin të gjinisë femërore dhe sa nga ta ishin të gjinisë mashkullore. Sikurse tek të gjitha pyetjet të cilat janë realizuar në këtë hulumtim dhe tek kjo pyetje , rezultatet do të i paraqesim në mënyrë grafike që të shohim në mënyrë sa më konkrete se sa ishte ndarja në gjini të pjesëmarrësve në hulumtim.

Nga grafiku i paraqitur më poshtë shohim se 63.27% ishin të gjinisë mashkullore, ndërsa pjesa e tjetër pra 36,73% ishin të gjinisë femërore.

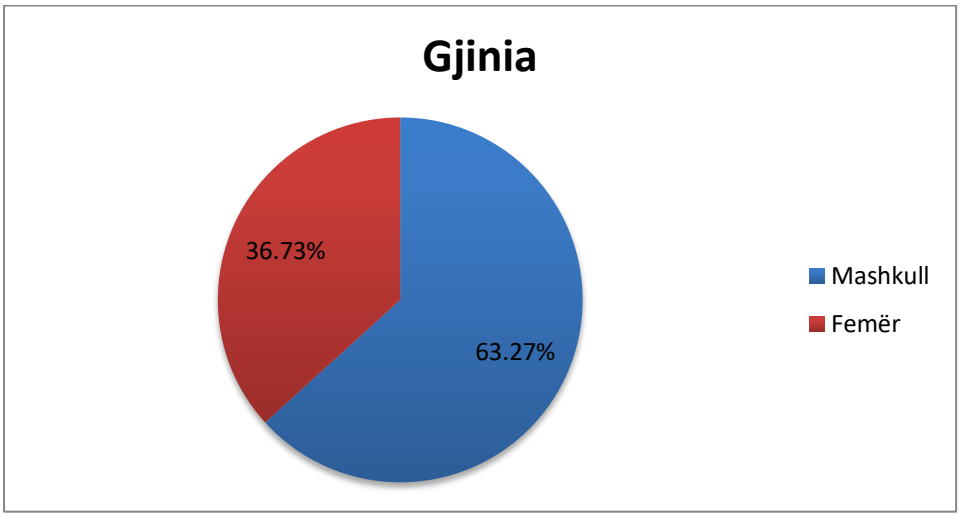


Fig. 3.14. Gjinia e personave të anketuar

MOSHA

Në vazhdim i kemi paraqitur grafikisht përqindjet në lidhje me moshën e pjesëmarrësve në këtë hulumtim. Siç shihet më poshtë kemi pasur mosha të ndryshme që janë përgjigjur anketës tonë, ndërsa ajo që më së shumti ka marr pjesë është ajo e nga 19-31 vjeçare me 47.45%.

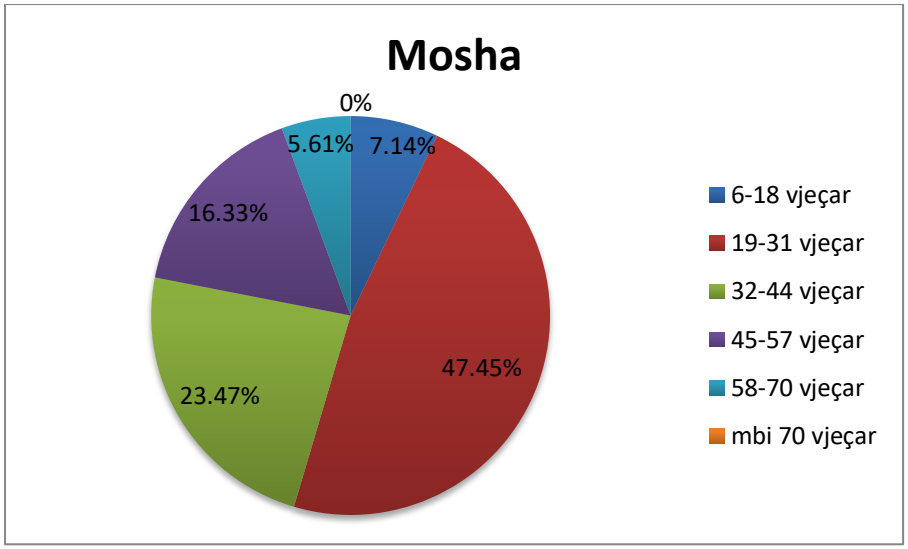


Fig. 3.15. Mosha e personave të anketuar

NIVELI I SHKOLLIMIT

Niveli i shkollimit është paraqitur më poshtë. Pjesa më e madhe e të anketuarve kanë përgatitje universitare me rreth 48.47%.

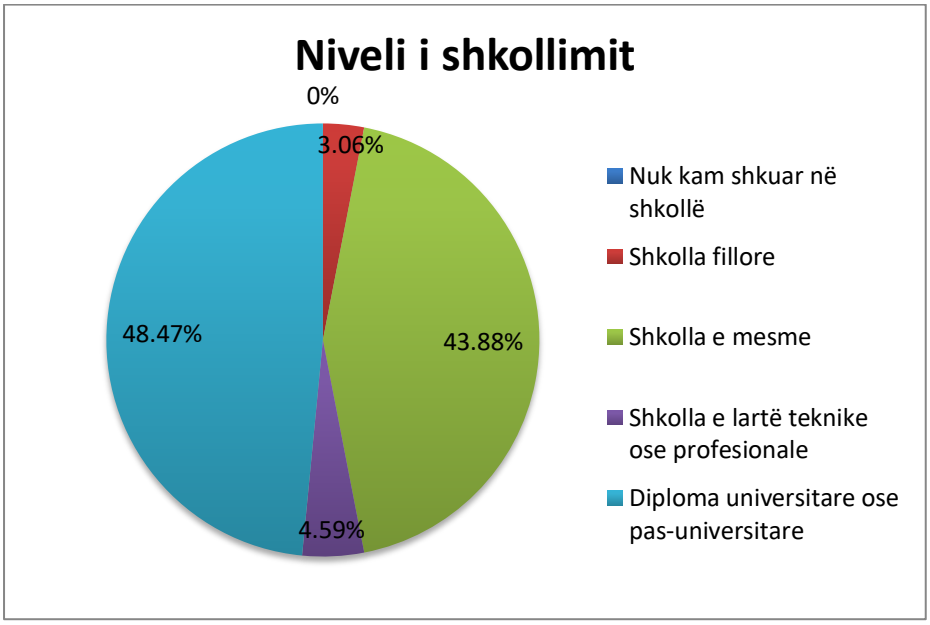


Fig. 3.16. Niveli i shkollimit i personave të anketuar

STATUSI I PUNËSIMIT

Një element i rëndësishëm gjatë hulumtimeve në trafik është edhe niveli i gjendjes ekonomike të banorëve, pasi që shumë faktorë janë të ndërlidhur me gjendjen sociale dhe të ardhurat familjare të banorëve të cilat janë të ndërlidhura me kërkesën për të

shfrytëzuar transportin e udhëtarëve apo jo. Për këtë arsye të anketuarit në këtë hulumtim i kemi pyetur edhe në lidhje me gjendjen e tyre ekonomike, me saktësisht me punësimin, se a janë të punësuar apo jo dhe në çfarë forme janë të punësuar.

Nga grafiku në vazhdim shohim se 30.11% nga të anketuarit ishin nxënës apo student, 26.53% ishin të papunë, 22.45% ishin të punësuar (me orar të plotë). 11.22% të punësuar (me gjysmë orari), 6.12% ishin me punë në ekonomi familjare (bujk, amvise etj.) ndërsa 3.57% ishin pensionist. Nga grafiku shohim se kemi një përqindje të lartë të kategorive pa të ardhura personale (studentë, nxënës dhe të papunë) dhe kjo na e bën me dije se duhet të kemi parasysh në masë të konsiderueshme aspektin ekonomik të propozimit të sistemit të transportit publik në qytetin e Mitrovicës së Jugut.

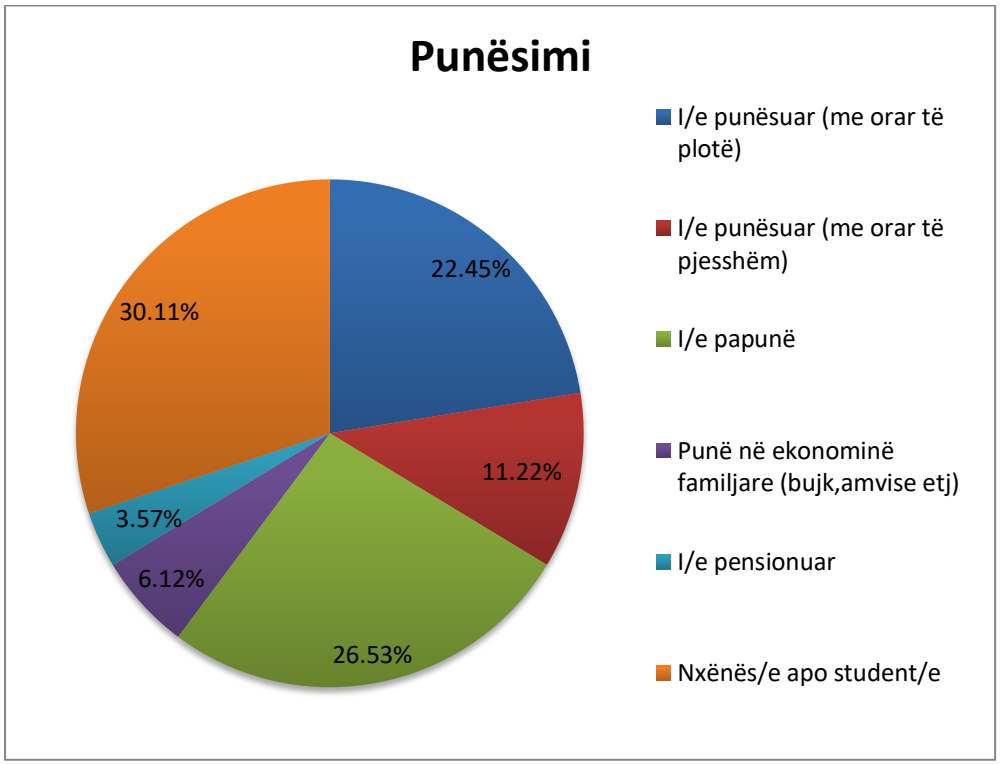
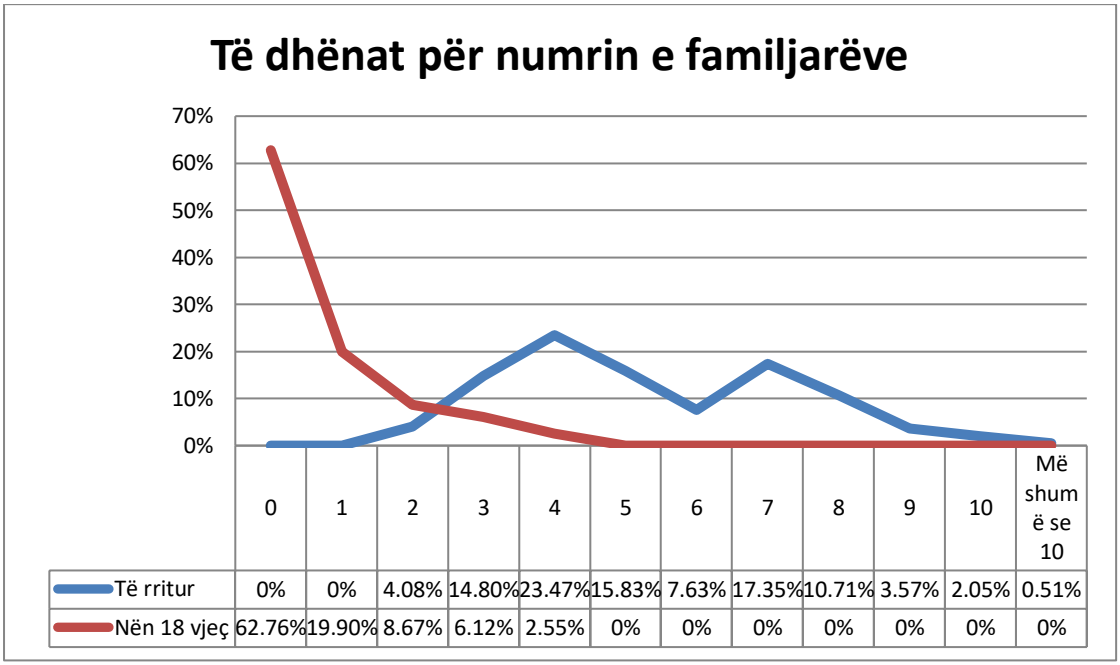


Fig. 3.17. Statusi i punësimit i personave të anketuar

NUMRI I ANËTARËVE TË FAMILJES

Numri i anëtarëve është faktorë tjetër i cili ndërlidhet me kërkesën për ta shfrytëzuar transportin e udhëtarëve, në vazhdim në grafik kemi paraqitur rezultatet të cilat i kemi marrë për këtë pyetje. Nga diagrami shohim se kryesisht kemi të bëjmë me familje 4 anëtarësh, e cila e përfaqëson përqindjen me të lartë në diagram. Nga diagrami

vërejmë se kemi familje me numër edhe me të lartë të anëtarëve, mirëpo ato janë në përqindje me të ulëta. Gjithmonë duhet pasur parasysh që kur kemi familje me numër më të lartë të anëtarëve, gjithmonë është nevoja me e madhe për lëvizje dhe si pasojë ose është e nevojshme që të ketë numër më të madh të mjeteve transportuese apo të shfrytëzohet transporti publik për kryerjen e nevojave familjare, shoqërore etj.



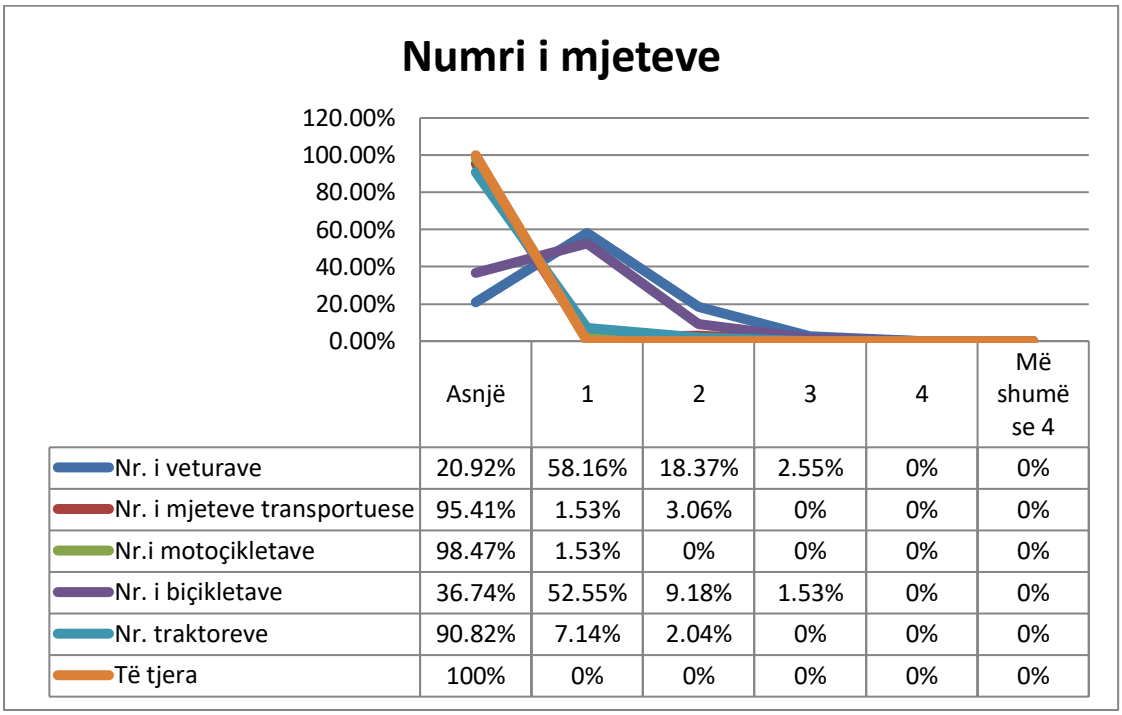
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Më shumë se 10
Të rritur	0%	0%	4.08%	14.80%	23.47%	15.83%	7.63%	17.35%	10.71%	3.57%	2.05%	0.51%
Nën 18 vjeç	62.76%	19.90%	8.67%	6.12%	2.55%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fig. 3.18. Të dhënat për numrin e familjarëve

NUMRI I MJETEVE

Numri i mjeteve që posedon një familje është e nevojshme të dihet në mënyrë që të kemi një pasqyrë më të mirë sa i përket ngarkesës që mund të e shkaktojnë në trafik si dhe për të shikuar kategorinë e mjeteve që e posedojnë. Në bazë të grafikut 58.16% e posedojnë një veturë, 18.37% posedojnë dy vetura, 2.55% posedojnë 3 vetura ndërsa pjesa tjetër 20.92% nuk kanë vetura. Sa i përket numrit të mjeteve transportuese 1.53% posedojnë një mjet transportues, 3.06% posedojnë dy mjete transportuese ndërsa pjesa tjetër nuk kanë. Në diagram mund të shihen edhe mjetet tjera mirëpo ajo që bie në sy është numri i madh i familjeve që posedojnë biçikleta por që sipas mendimit tim dhe ajo që shihet në terren nuk është që shfrytëzohen në nivel mjaft të kënaqshëm.

Rregullimi i shtegut për çiklizëm si dhe organizimi më i mirë i transportit të udhëtarëve mendojë që do të ndikonte direkt të zvogëlohej numri i automjeteve dhe të rritej shfrytëzimi i formave më ekologjike të lëvizjes.



	Asnjë	1	2	3	4	Më shumë se 4
Nr. i veturave	20.92%	58.16%	18.37%	2.55%	0%	0%
Nr. i mjeteve transportuese	95.41%	1.53%	3.06%	0%	0%	0%
Nr.i motoçikletave	98.47%	1.53%	0%	0%	0%	0%
Nr. i biçikletave	36.74%	52.55%	9.18%	1.53%	0%	0%
Nr. traktoreve	90.82%	7.14%	2.04%	0%	0%	0%
Të tjera	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Fig. 3.19. Numri i mjeteve që posedojnë

A POSEDONI PATENTË SHOFER - ZGJIDHNI KATEGORITË PËRKATËSE

Siç shihet në grafik sa i përket patentë shoferit 68.37% e posedojnë kategorinë B, 3.57% kategorinë C, 1.53% kategorinë A kurse pjesa tjetër e të anketuarve 26.53% nuk posedojnë patentë shofer.

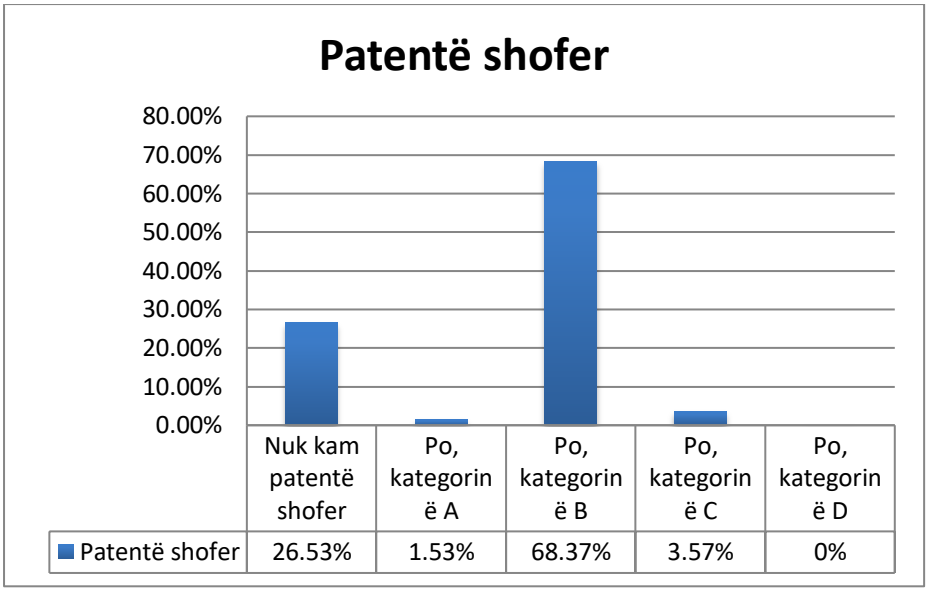


Fig. 3.20. Patentë shoferi

ITINERAR I ZAKONSHËM I UDHËTIMIT

Itinerari që ndjekim zakonisht ka rëndësi që të shohim pjesën e qytetit që ka kërkesën më të madhe. Në bazë të grafikut 47.96% itinerarin e zakonshëm e kanë në drejtimin qytet-fshat brenda komunës së Mitrovicës së Jugut, 34.69% brenda qytetit të Mitrovicës së Jugut, 12.76% e të anketuarve itinerarin e zakonshëm e kanë nga qyteti i Mitrovicës së Jugut në qytete të tjera si dhe 4.59% nga fshatrat e Mitrovicës në drejtim të fshatrave të komunave tjera.

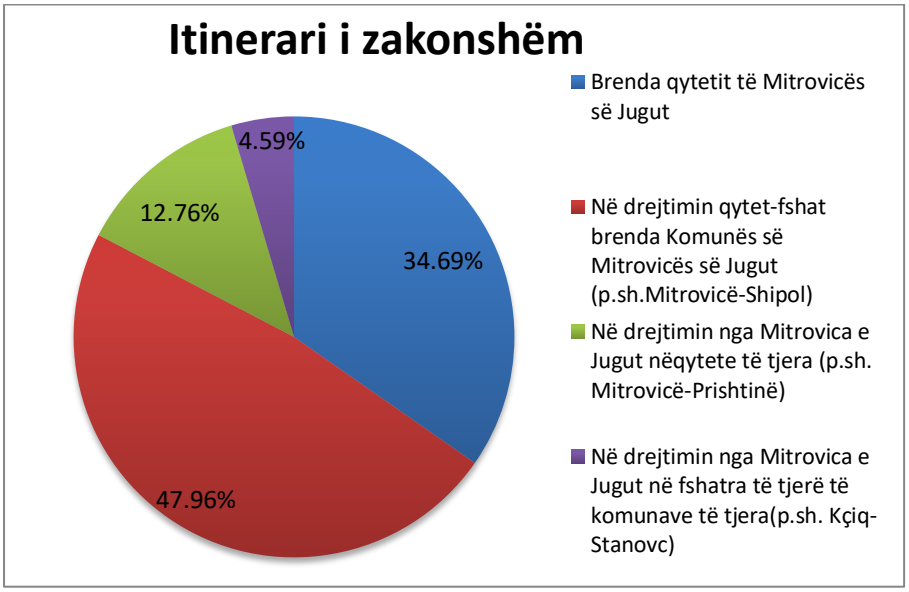


Fig. 3.21. Itinerari i zakonshëm i udhëtimit

KOHA NË MËNGJES KUR FILLON ZAKONISHT UDHËTIMI

Koha se kur e fillojmë udhëtimin në mëngjes është një faktor mjaft me rëndësi për të caktuar se kur kemi kërkesën më të madhe në mënyrë që orari pas propozimit të linjave në atë kohë të jetë në distancë kohore më të shkurtër që do të ndikonte edhe në rritje të përdorimit të transportit publik urban dhe urbano-periferik. Koha e cila është më e frekuentuar në bazë të anketës shihet se është nga ora 07:00-08:00.

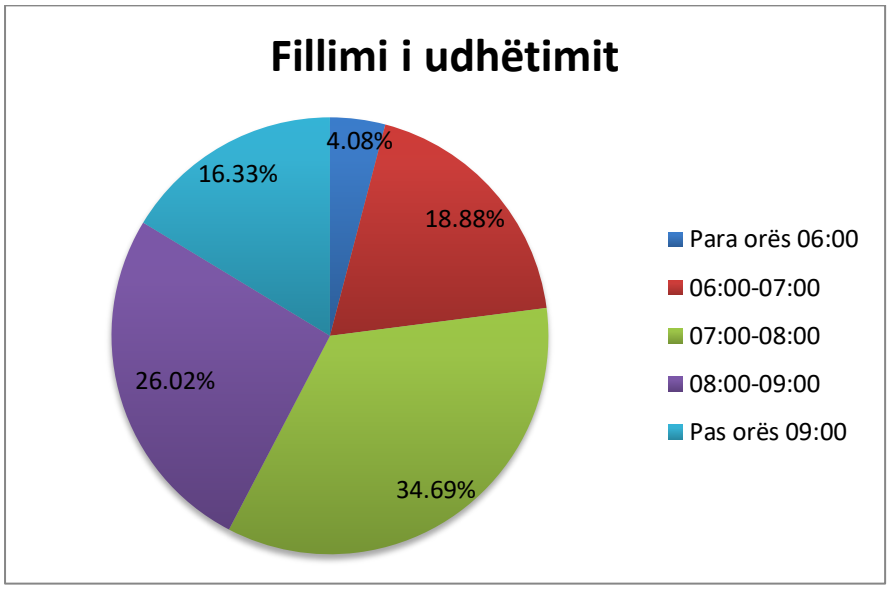


Fig. 3.22. Koha e fillimit të udhëtimit paradite

KOHA E PASDITËS KUR FILLON UDHËTIMI PËR T'U KTHYER NË SHTËPI

Çdo udhëtim që ndodh në mëngjes është e kuptueshme që pritet të ndodh edhe në pjesën e pasdites kur fillon kthimi për në shtëpi. Ajo që mund të ndryshojë është ora se kur ndodh ky kthim. Siç e shohim në diagram 36.22% e të anketuarve kohen që e kanë kthimin është nga ora 16:00-17:00. Kjo mund të ndodh ndoshta për shkak se zakonisht në këtë kohë përfundon orari i punës në institucione të ndryshme.

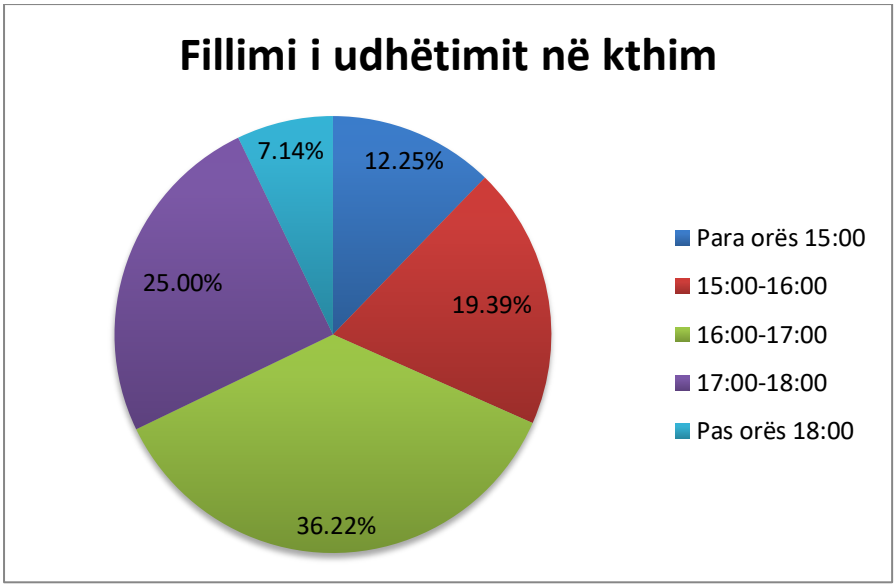
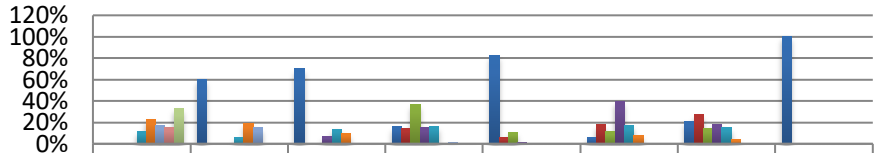


Fig. 3.23. Koha e fillimit të udhëtimit pasdite

NUMRI I UDHËTIMEVE PËR NË QYTET GJATË JAVËS - ARSYET

Shpesh herë ndodh që për arsye të ndryshme të kemi udhëtime në drejtim të qytetit. Udhëtime këto që në një formë apo tjetrën janë të domosdoshme. Nga kjo pyetje jemi përpjekur të kuptojmë se cila është arsyeja më e zakonshme e këtyre udhëtimeve. Në diagramin e mëposhtëm shihen se arsyeje si: kthimi në shtëpi, shkuarja në punë, shkuarja në shkollë, punë private, vizitë zyrtare, për blerje, argëtim si dhe tjera janë opsionet që janë dhënë. Ndërsa sa i përket frekuencës se sa herë ka ndodh udhëtimi për arsyen e caktuar është dhënë mundësia të zgjidhet nga asnjëherë deri në më shumë se 7 herë.

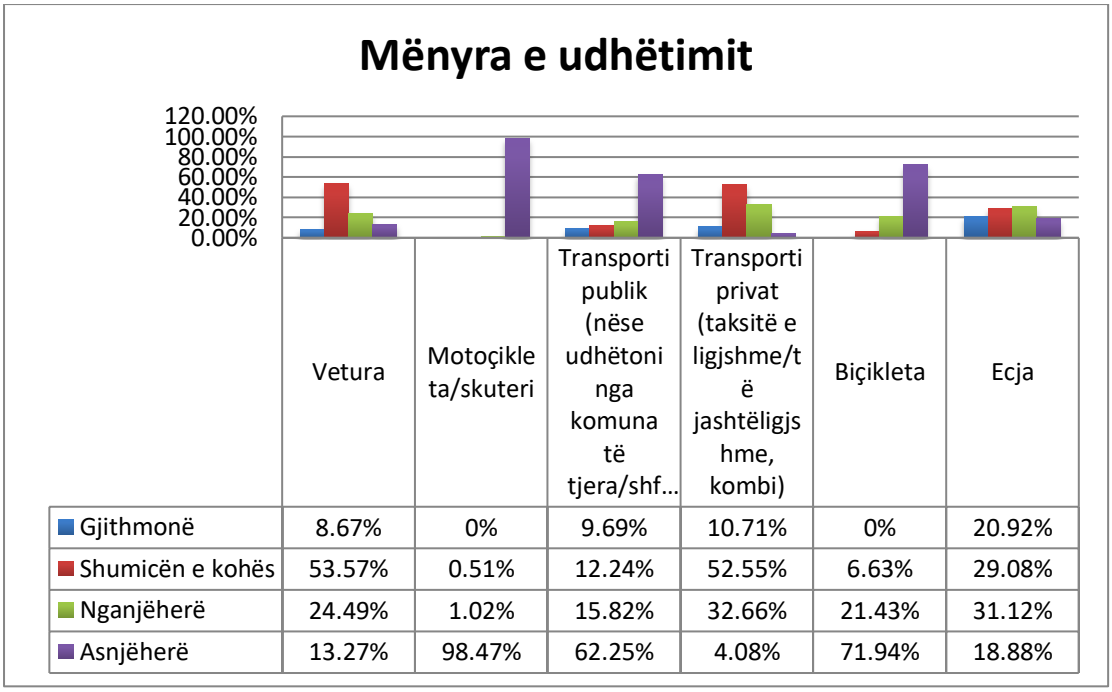


	Kthimi në shtëpi	Shkuarja në punë	Shkuarja në shkollë	Punë private	Vizitë zyrtare	Për blerje	Argëtim	Tjera
AsnjëherëAsnjëherë	0%	60.21%	69.90%	15.82%	82.15%	6.12%	20.92%	100%
1 herë	0%	0%	0%	14.29%	5.61%	17.86%	27.04%	0%
2 herë	0%	0%	0%	36.73%	10.71%	11.22%	14.28%	0%
3 herë	0%	0%	6.63%	14.80%	1.53%	39.80%	18.37%	0%
4 herë	11.73%	6.12%	13.78%	16.32%	0%	16.84%	14.80%	0%
5 herë	22.96%	18.87%	9.69%	0.51%	0%	8.16%	4.08%	0%
6 herë	17.35%	14.80%	0%	1.53%	0%	0%	0.51%	0%
7 herë	14.80%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Më shumë se 7 herë	33.16%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fig. 3.24. Udhëtimi në qytet për arsyet e cekura

MËNYRA KRYESORE E UDHËTIMIT

Mënyrat kryesore të udhëtimit që i shfrytëzojnë të anketuarit tonë tregojnë se çfarë forme të transportit përdorin aktualisht të anketuarit për të udhëtuar në relacionet e tyre. Siç po e shohim nga grafiku pjesa e madhe e tyre shfrytëzojnë veturën si opsionin më të përdorur mirëpo ajo që vërehet është një përdorim mjaft i madh edhe i transportit privat (taksitë e ligjshme/të jashtë ligjshme, kombi) që na jep të kuptojmë se është shumë i nevojshëm një sistem i mirëfilltë transporti që do t'i plotësonte nevojat e qytetarëve. Transporti publik i duhur do të bënte të zvogëlohej përdorimi i automjeteve dhe do ta eliminonte transportin e jashtëligjshëm që funksionon aktualisht.

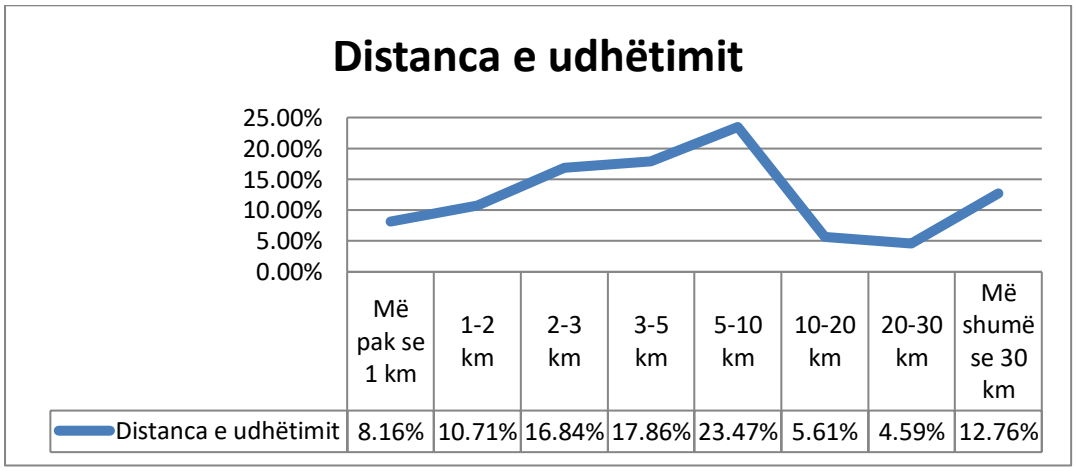


	Vetura	Motoçikleta/skuteri	Transporti publik (nëse udhëtoni nga komuna të tjera/shf...	Transporti privat (taksitë e ligjshme/të jashtëligjshme, kombi)	Biçikleta	Ecja
Gjithmonë	8.67%	0%	9.69%	10.71%	0%	20.92%
Shumicën e kohës	53.57%	0.51%	12.24%	52.55%	6.63%	29.08%
Nganjëherë	24.49%	1.02%	15.82%	32.66%	21.43%	31.12%
Asnjëherë	13.27%	98.47%	62.25%	4.08%	71.94%	18.88%

Fig. 3.25. Mënyrat kryesore të udhëtimit

DISTANCA MESATARE E UDHËTIMIT (NJË DREJTIM) NGA PIKËNISJA(SHTËPIA)-DESTINACIONI (Në kilometra)

Distanca e udhëtimit është një faktor i rëndësishëm që tregon gjatësinë mesatare të udhëtimit që e kemi zakonisht deri në destinacion. Në bazë të përgjigjeve shohim se shumica prej tyre e kanë një distancë prej 5-10 [km]. Kjo për arsye se shumica udhëtojnë nga vendet periferike të qytetit që përputhet me distancën e dhënë.



	Më pak se 1 km	1-2 km	2-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20-30 km	Më shumë se 30 km
Distanca e udhëtimit	8.16%	10.71%	16.84%	17.86%	23.47%	5.61%	4.59%	12.76%

Fig. 3.26. Distanca mesatare e udhëtimit të zakonshëm

KOHA MESATARE E UDHËTIMIT DERI NË DESTINACION (Në minuta)

Në ditët e sotme është shumë e nevojshme që në një vend të caktuar të arrijmë me kohë. Fluksi i madh i automjeteve dhe vështirësitë në qarkullim bëjnë që jo çdo herë të mund të arrijmë në kohë. Të anketuarit tonë janë përgjigjur se koha mesatare e udhëtimit të tyre është: Më pak se 5 minuta - 5.61%, 5-10 minuta – 13.77%, 10-15 minuta- 22.45%, 15-20 minuta – 20.41%, 20-30 minuta – 20.41%, 30-45 minuta – 4.59%, më shumë se 45 minuta – 12.76%.

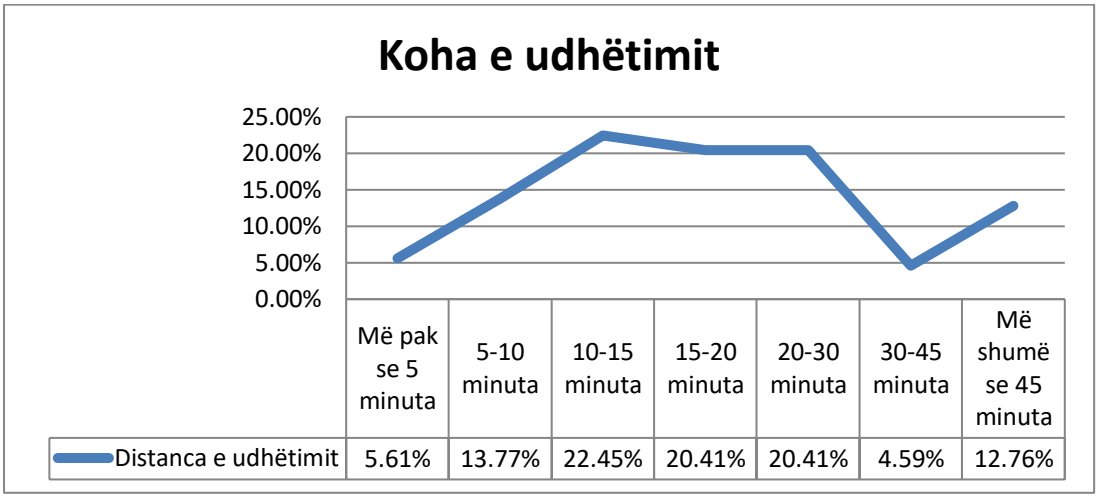
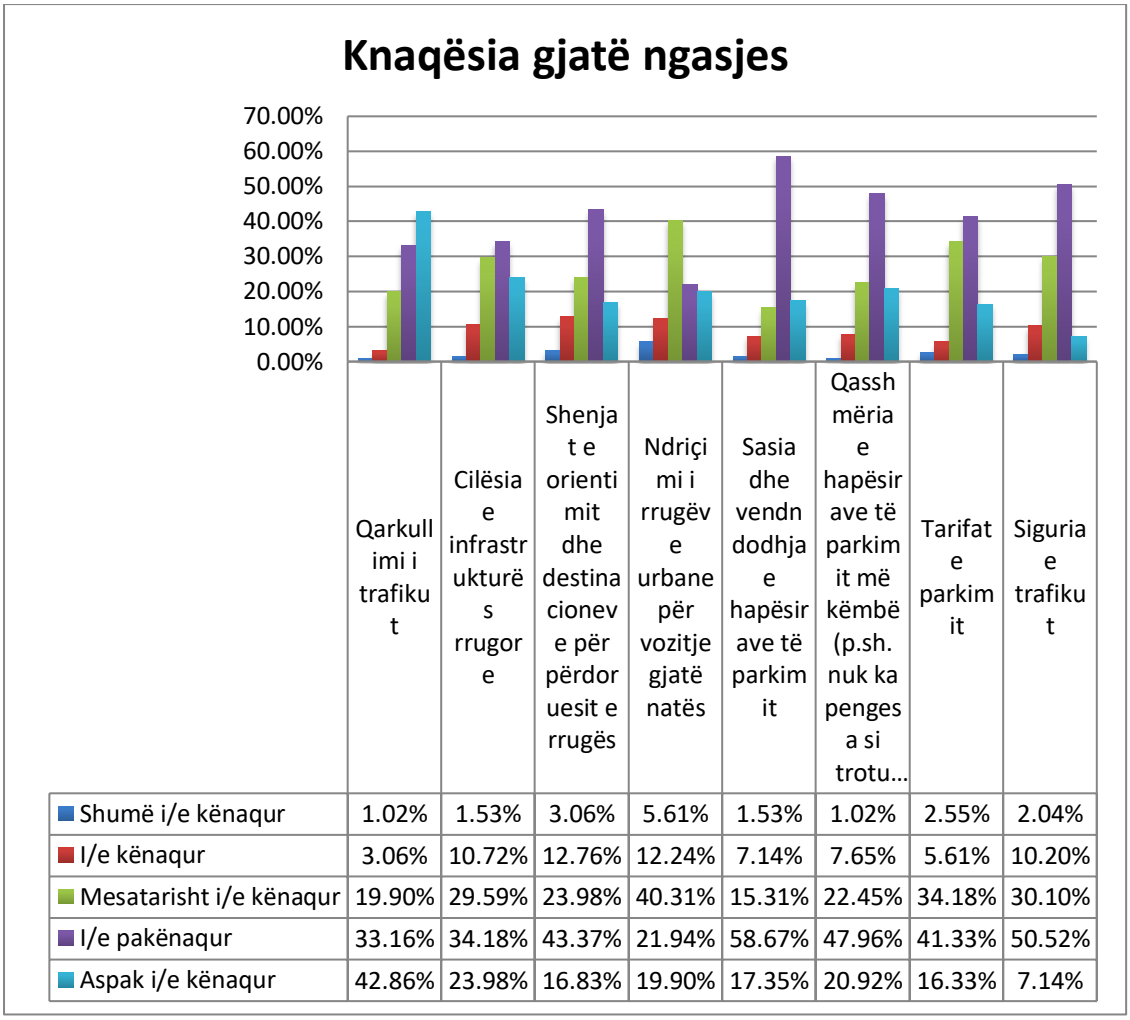


Fig. 3.27. Koha mesatare e udhëtimit të zakonshëm

KËNAQËSIA GJATË NGASJES NË QYTET

Sigurisht gjatë lëvizjes në qytet i kemi ato pakënaqësitë tona në disa faktorë që ndikojnë që mos të kemi ngasje të rehatshme. Nga diagrami vërejmë se personat e anketuar në këtë pyetje janë të pakënaqur me parkingjet dhe me trafikun. Sa i përket parkingjeve pakënaqësitë më të mëdha janë me numrin dhe vendndodhjen e hapësirave te parkimit, qasshmërinë e hapësirave të parkimit në këmbë, tarifat e parkimit. Ndërsa sa i përket trafikut vërehet se siguria në trafik, shenjat orientuese, cilësia e infrastrukturës rrugore, qarkullimi në trafik si dhe ndriçimi i rrugëve gjatë ngasjes natën janë disa nga pakënaqësitë kryesore.



	Qarkullimi i trafikut	Cilësia e infrastrukturës rrugore	Shenjat e orientimit dhe destinacionev e për përdoruesit e rrugës	Ndriçimi i rrugëve urbane për vozitje gjatë natës	Sasia dhe vendndodhja e hapësirave të parkimit	Qasshmëria e hapësirave të parkimit më këmbë (p.sh. nuk ka pengesa si trotu...	Tarifat e parkimit	Siguria e trafikut
Shumë i/e kënaqur	1.02%	1.53%	3.06%	5.61%	1.53%	1.02%	2.55%	2.04%
I/e kënaqur	3.06%	10.72%	12.76%	12.24%	7.14%	7.65%	5.61%	10.20%
Mesatarisht i/e kënaqur	19.90%	29.59%	23.98%	40.31%	15.31%	22.45%	34.18%	30.10%
I/e pakënaqur	33.16%	34.18%	43.37%	21.94%	58.67%	47.96%	41.33%	50.52%
Aspak i/e kënaqur	42.86%	23.98%	16.83%	19.90%	17.35%	20.92%	16.33%	7.14%

Fig. 3.28. Niveli i kënaqësisë për arsyet e cekura

PROBLEMET KRYESORE QË SHIHNI GJATË NGASJES SË VETURËS/ MOTOÇIKLETËS/ BIÇIKLETËS NË QYTET (Mund të zgjedhet më shumë se një)

Shpesh herë gjatë ngasjes hasim në disa probleme që nganjëherë bëhen edhe monotone. Bllokimi i trafikut, mungesa e parkingjeve, mungesa e informatave në trafik janë vetëm disa nga problemet që shkaktojnë një gjendje të padëshiruar. Të gjitha këto janë të lidhura me njëra tjetrën dhe sigurisht problemi te njëra e ndërlidhë problemin tjetër. Përmes kësaj pyetje jemi munduar të kuptojmë se cila nga këto probleme është më e pranishme te ngasësit. Shumica prej tyre mendojnë se bllokimi i trafikut është problemi kryesor me të cilin hasen shumicën e kohës.

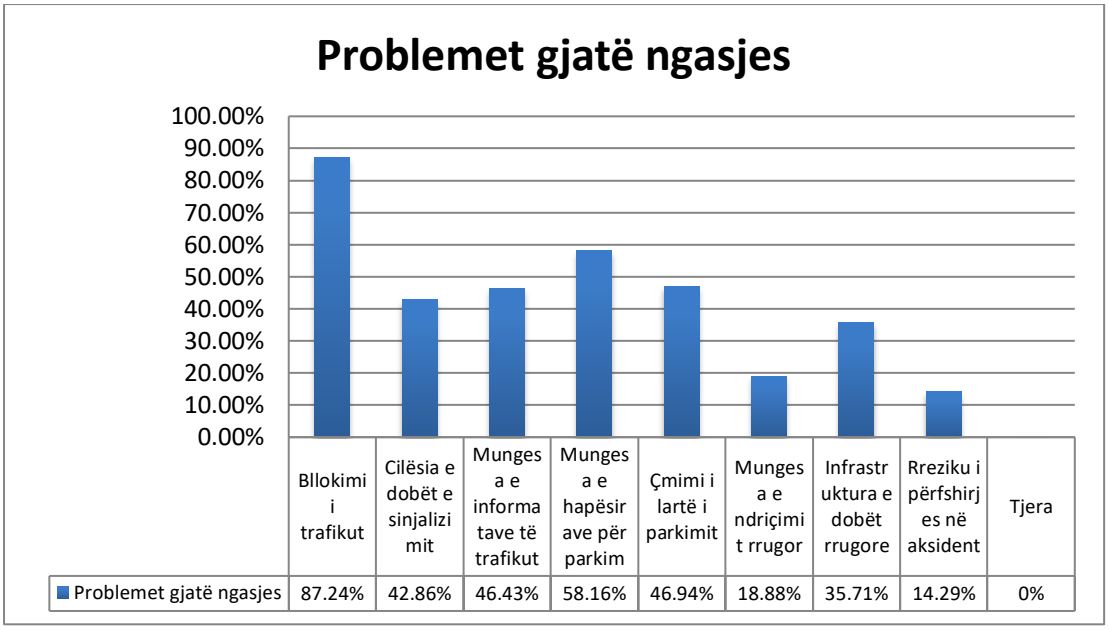


Fig. 3.29. Problemet kryesore gjatë ngasjes

NUMRI I TAKSIVE NË KOMUNEN E MITROVICËS SË JUGUT ËSHTË SHUMË I MADH DHE PO SHKAKTON BLLOKIM TË TRAFIKUT

Ashtu siç kemi folur më lartë për numrin e madh të taksive që zhvillojnë veprimtarinë e tillë dhe duke pasur parasysh se një numër i madh i tyre nuk posedojnë parking me që rast parkimin e bëjnë në shirit të trafikut duke shkaktuar bllokim të trafikut, është e rrugës që kjo çështje të trajtohet në mënyrën e duhur. Shumica e të anketuarve mendojnë gjithashtu në këtë mënyrë dhe siguristh presin që të krijohet një strategji për t'i plotësuar nevojat e tyre për transport por edhe për të mos shkaktuar tollovi.

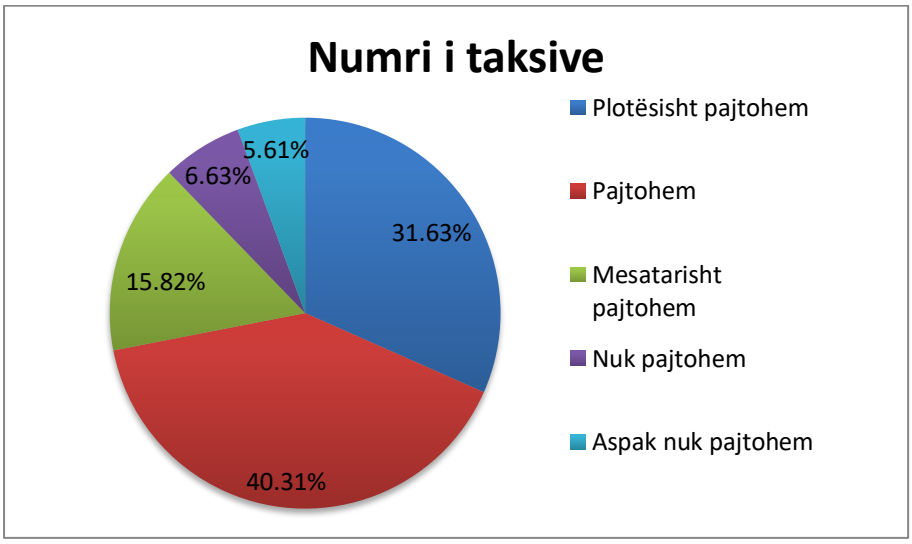


Fig. 3.30. Numri i taksive në qytet

TË KUFIZOHET NUMRI I TAKSIVE DHE TË BËHET NJË ORGANIZIM MË I MIRË I TYRE

Kjo pyetje është vazhdimësi e pyetjes së kaluar ku sigurisht të anketuarit kanë pasur të drejtë të japin mendimin e tyre se a mendojnë se duhet të kufizohet numri i tyre dhe te bëhet një organizim më i mirë i tyre. Rreth 74.49% prej tyre janë pajtuar për një gjë të tillë dhe mendojnë se një gjë e tillë duhet të ndodh.

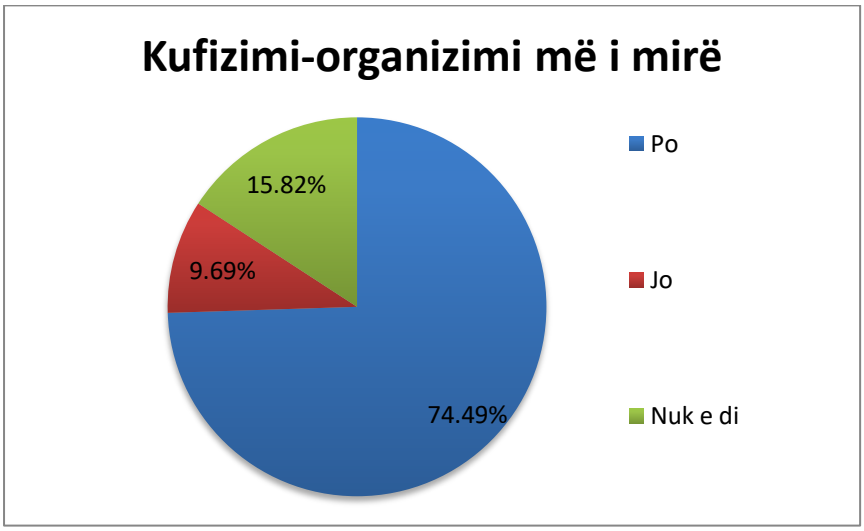


Fig. 3.31. Kufizimi i numrit/organizimi më i mirë i taksive

PËRDORIMI MË PAK I VETURËS NËSE TRANSPORTI PUBLIK URBAN (TRANSPORTIN BRENDA QYTETIT) DO TË PLOTËSONTE NEVOJAT TUAJA

Sigurisht ajo që ne na intereson më shumë është se çka pasi të kemi një organizim më të mirë të transportit publik. A do të përdorej më shumë transporti publik nëse plotësohen nevojat e qytetarëve, a do të largohen veturat nga përdorimi për relacione të shkurtra? Ajo çka mund të kuptojmë nga përgjigjet e të anketuarve del se shumë nga ta vlerësojnë se një gjë e tillë do të bënte që të e shfrytëzonin më pak veturën.

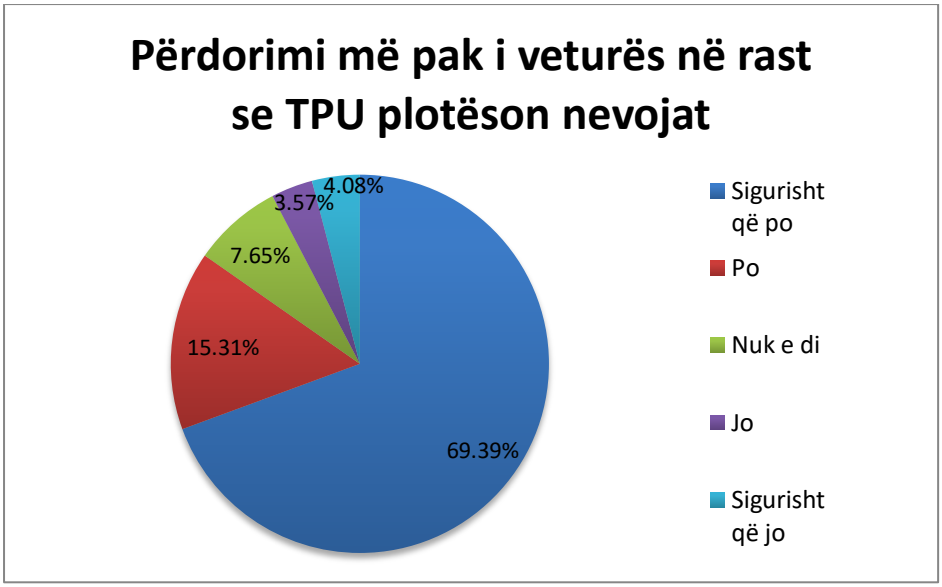
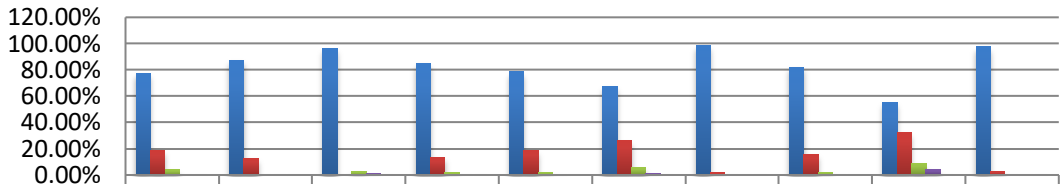


Fig. 3.32. Përdorimi më pak i veturave në rastin kur TPU i plotëson nevojat

RËNDITJA E KRITEREVE TË TRANSPORTIT PUBLIK NGA MË I RËNDËSISHMI QË DO T'JU SHTYNIN TA PËRDORNIT TRANSPORTIN PUBLIK URBAN (Renditni nga 1 deri 5 (1-më e rëndësishmja, 5-e parëndësishme))

Se cilat do të ishin kriteret më të rëndësishme që do të bënin të shfrytëzohej transporti publik urban më shumë janë dhënë në pyetjen e mëposhtme. Nga ajo që shihet ndër kriteret më të rëndësishme për të anketuarit janë saktësia, ndjenja e sigurisë dhe çmimi. Siguristht që gjatë implementimit të sistemit duhet të pasur parasysh të gjitha këto kritere në mënyrë të kemi një shfrytëzim sa më të kënaqshëm të transportit publik urban.



	Pastërtia	Disponueshmëria e ulëseve dhe rehatia	Çmimi	Informimi në kohë reale (për itinerarin, orarin dhe vonesat)	Biletimi i lehtë	Hapësira më e madhe në dispozicion	Saktësia e transportit publik	Rehatia e stacionave gjatë pritjes (ulëset, ndriçimi, streha)	Qasshmëria në automjet, vendndalimet dhe stacionet e transp...	Ndjenja e sigurisë gjatë udhëtimit me transport publik
1	77.55%	87.24%	96.43%	85.20%	78.57%	67.35%	98.47%	82.14%	55.10%	97.45%
2	18.37%	12.76%	0	13.27%	18.88%	26.02%	1.53%	15.82%	32.15%	2.55%
3	4.08%	0%	2.55%	1.53%	2.04%	5.61%	0%	2.04%	8.67%	0%
4	0%	0%	1%	0%	0.51%	1.02%	0%	0%	4.08%	0%
5	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fig. 3.33. Kriteret për përdorimin e TPU

NDËRRIMI I LOKACIONIT TË STACIONIT TË AUTOBUSËVE NË MËNYRË QË TË KRIJOHET NJË LIDHSHMËRI MË E MIRË ME TRANSPORTIN HEKURUDHOR NË TË ARDHMEN

Në mënyrë që të kemi një lidhshmëri më të mirë të transportit të udhëtarëve në sistemin rrugor me atë hekurudhor është e preferuar që stacionet e nisjes të jenë afër njëra-tjetrës. Sigurisht shumë vende e praktikojnë këtë gjë dhe ka rezultuar me sukses në rritjen e shfrytëzimit të transportit të udhëtarëve. Në këtë pyetje kemi dashur të kuptojmë se sa përkrahet ideja për ndryshimin e lokacionit të stacionit të autobusëve, e cila gjithashtu ekziston që një kohë të gjatë nëpër PZHK mirëpo mungon ndoshta guximi për konkretizim. Nga përgjigjet e të anketuarve vërejmë që shumica apo 65.82% e të anketuarve e përkrahin një ide të tillë që për mendimin tim është e qëlluar dhe do të ndihmonte jo vetëm ne pjesën e transportit por edhe në pjesën e trafikut që linjat ndërurbane të mos kalonin nëpër qendër të qytetit.

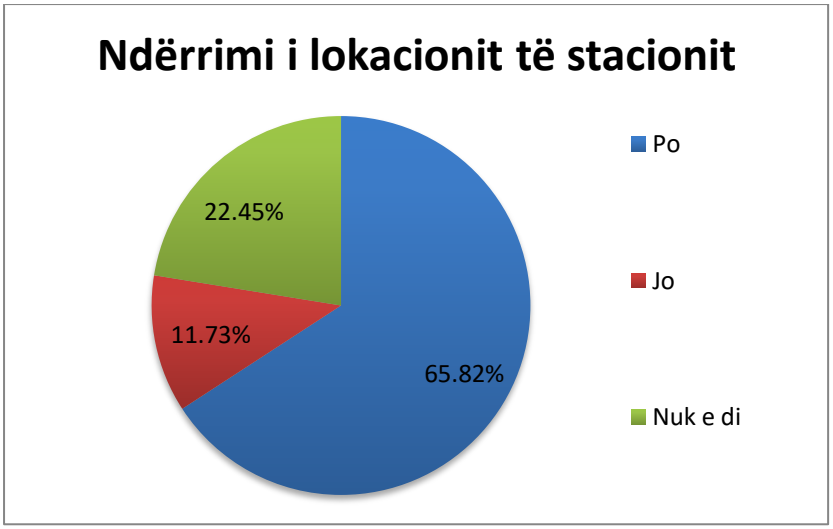


Fig. 3.34. Ndërrimi i lokacionit të stacionit të autobusëve

ARSYET KRYESORE QË NUK DO E PËRDORNIT RREGULLISHT TRANSPORTIN PUBLIK NDËRURBAN (TRANSPORTIN NË MES DY QYTETEVE) (Mund të selektoni më shumë se një)

Për një periudhë të gjatë diskutohet se pse kemi një ulje të numrit të udhëtarëve që e shfrytëzojnë transportin publik ndërurban. Ankesat kryesore të kompanive janë për shkak të disa kombi-busave ilegal që qarkullojnë në relacionet e ndryshme me që rast tërheqin një numër të madh të udhëtarëve. Ndërsa ajo çka kuptojmë nga të anketuarit është se ndër arsyet kryesore që ndikojnë në mos shfrytëzimin e TPNU janë kohëzgjatja e udhëtimit, është i parehatshëm (sa i përket ulëseve, zhurmës, temperaturës), si dhe nuk ka informata mbi itinerarin dhe orarin. Sigurisht me përmirësimin e këtyre dhe kritereve tjera të përmendura më poshtë do të rritej shfrytëzimi i TPNU.

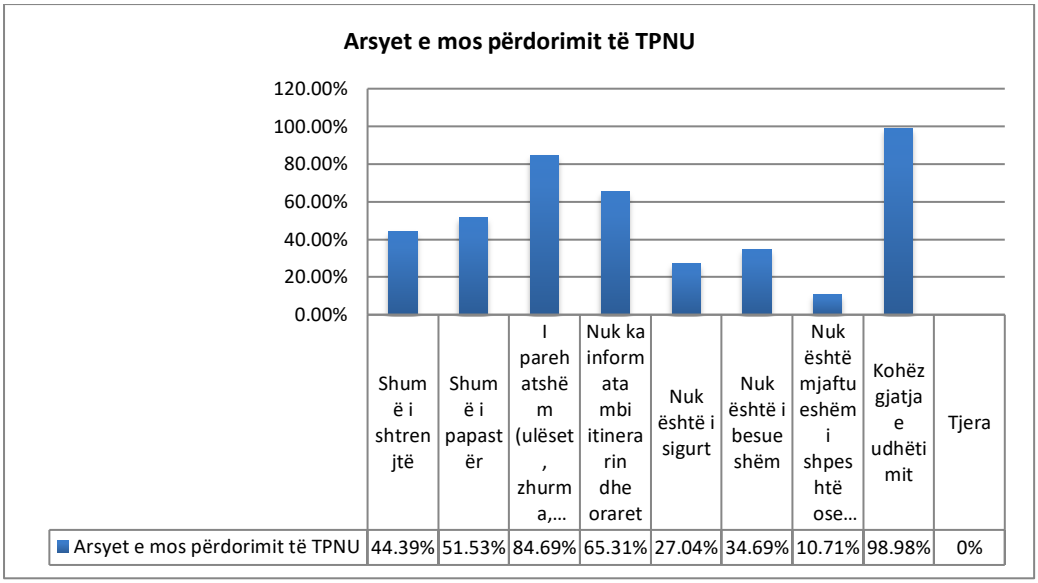


Fig. 3.35. Arsyet e mos përdorimit të TPNU

3.5.1. Përpunimi i të dhënave përmes SPSS

Në mënyrë që ta shohim në mënyrë më të detajuar dhe të arrijmë të nxjerri përfundime më të qarta nga anketimi të dhënat e grumbulluara do t'i vendosim në softuerin SPSS. Pas vendosjes së të dhënave do ta shfrytëzojmë analizën e regresionit linear. Analiza e regresionit paraqet procesin e shpjegimit të lidhjes ndërmjet një ndryshoreje të varur dhe një të pavarur (regresioni i thjeshtë) apo lidhjen ndërmjet një ndryshoreje të varur dhe më shumë se një ndryshoreje të pavarur me një barazim matematikor (regresioni i shumëfishtë).(Kalayci, 2017)

Analiza e regresionit

Regresioni në thelb është procesi i përcaktimit të funksionit matematikor që i përshtatet më së miri të dhënave aktuale. Mund të jetë një funksion linear me një variabël (i ashtuquajturi regresion i thjeshtë) ose disa variabla (i ashtuquajturi regresion i shumëfishtë) si dhe një funksion kompleks gjithashtu me një ose më shumë variabla (ndryshore). Bazat teorike të regresionit janë trajtuar gjerësisht nëpër shumë literatura të publikuara, mirëpo këtu janë bërë përmbledhjet e nevojshme me një orientim themelor mbi mundësitë e aplikimit në procesin e planifikimit hapësinor dhe trafikut. Për të prezantuar dhe sqaruar më qartë konceptin bazë, janë përdorur shembujt më të thjeshtë. Në një numër të madh disiplinash shkencore dhe profesionale, të dhënat mblidhen përmes vëzhgimeve eksperimentale, incizimit të gjendjes aktuale,

regjistrimit, etj. kështu që mund të formohen çifte (palë) vlerash për të dhëna të ndryshme (p.sh. popullsia dhe numri i veturave për një pjesë të qytetit, fluksi i automjeteve në rrugë, etj.). Kur çiftet e të dhënave (Xi;Yi) të një pikë të përcaktuar janë vizatuar në një grafik, ato kurrë nuk do të formojnë një lakore të lëmuar (p.sh. për shkak të gabimeve të pashmangshme të matjes, karakteristikave të ndryshme në pjesë të caktuara të hapësirës, etj.), dhe detyra është e trefishtë: (Duraku, 2020)

- hipotetizojnë ekzistencën e ligjit matematikor Y = f (x),
- përcaktimi i parametrave të funksionit (d.m.th. kalibrimi i modelit),
- përcaktimi se sa mirë modeli i kalibruar shpjegon të dhënat aktuale në tërësi.

Regresioni

Regresioni i thjeshtë linear (Y = a + b·X) i përdorur për të shpjeguar metodën e katrorëve të vegjël ka një variabël të pavarur (X). Shumë shpesh është e nevojshme të prezantohen dy ose më shumë ndryshore të pavarura (X1, X2, ... Xp) ku secila prej të cilave interpreton pjesërisht vlerën e ndryshores së varur (Y), në mënyrë që shprehja e përgjithshme për regresionin linear të shumëfishtë është:

$Y= a+ b1\cdot X1 +b2 \cdot X2 +\ldots+bj \cdot Xj +\ldots+bm \cdot Xm$

ku janë:

m - numri i variablave të pavarura X,

bj - koeficientet pranë variablave të pavarura Xj.

Siç u tha më parë, kushti i përgjithshëm është që S = (Yi-Yi0)2 të jetë minimale dhe, analoge me një regresionin e thjeshtë linear për funksionin Y = a + b•X, kemi shprehjen për regresionin linear të shumëfishtë:

$S=\sum ni=1(Yi - a – b1 \cdot X1,i – b2 \cdot X2,i -...- bj \cdot Xj,i -...- bm \cdot Xm,j)2 =min$

ku janë:

n - numri i vëzhgimeve,

Xj,i - vlera e “i-të” vëzhgimeve për variablin e pavarur X,

Yj - vlera e “i-të” vëzhgimeve për variablin e varur Y.

Kusht për minimumin δC / δa = 0, δS / δb1 = 0, δS / δb2 = 0, δS / δbj = 0, .. δS / δbm = 0 formon një sistem të ekuacioneve të rendit m + 1 me të panjohurat m + 1, ku zgjidhjet e të cilëve janë koeficientet pranë variablave a dhe bj.

Një sqarim më i detajuar i këtij modeli tejkalon qëllimin e këtij studimi dhe këtu tregohen vetëm disa nga karakteristikat e tij:

• numri i vëzhgimeve (matjeve) duhet të jetë më i madh ose i barabartë me numrin e koeficienteve të panjohur, d.m.th., i ≥(m + 1),

• në rastin e një regresioni linear të shumëfishtë, të gjitha variablat e pavarura (X) duhet të jenë në një lidhje lineare me ndryshoren e varur (Y), në rastin e një marrëdhënie jolineare, te variablat e pavarura (X) duhet të aplikohen transformimet e nevojshme (log, sqrt etj),

• të gjitha variablat e pavarura (Xj) duhet të kenë një shkallë të lartë korrelacioni me ndryshoren e varur (Y) sepse përndryshe ato nuk ndikojnë dukshëm në vlerën e variablit të varur; prandaj është gjithmonë e nevojshme të përcaktohet lidhja midis secilës variabël të pavarur (Xj) dhe të varur (Y),

• variablat e pavarura (Xj) nuk duhet të kenë një shkallë të lartë korrelacioni me njëri- tjetrin pasi atëherë nuk është e mundur të përcaktohen ndikimet individuale të secilës prej tyre mbi vlerën e variablës së varur (Y) sepse ndryshimi i njërit shkakton një ndryshim të variablës tjetër të pavarur; aprovimi i variablave të pavarur është i mundur vetëm pas formimit të një matrice të korrelacioneve të pjesshme midis të gjitha variablave të pavarur (Xj),

• numri i përgjithshëm i variablave të pavarur (Xj) gjithmonë duhet të kontrollohet në lidhje me koston dhe kohën e nevojshme për mbledhjen e të dhënave.

Regresioni linear i shumëfishtë është një nga modelet që përdoret gjerësisht për shkak të faktit se është relativisht e lehtë të përcaktohet marrëdhënia midis ndryshoreve të pavarura (Xj) dhe ndryshoreve të varura (Y) dhe të kontrollohet besueshmëria e parashikimit. Një nga avantazhet e këtij modeli është aftësia për të përfshirë si ndryshore të pavarura, ndër të tjera, të ashtuquajturat. "variabla fiktive" (p.sh. X = 1 nëse përgjigjja është pozitive, d.m.th. dhe X = 0 nëse përgjigjja nuk është pozitive), që paraqet ndikimin e karakteristikave të caktuara të ofertës mbi kërkesën për shërbime ose përcaktimin e politikës së komunikacionit.

Zbatimi i regresionit të shumëfishtë linear për analizën dhe parashikimin e udhëtimit i përket të ashtuquajturit modele të parashikimit të drejtpërdrejtë të kërkesës për shërbime të komunikacionit. Për shembull, nëse modeli zbatohet në parashikimin e lëvizjeve në korridorin e komunikacionit në qendrën e qytetit, ndryshore të tilla si p.sh. të ardhurat e ekonomive, numri i automjeteve për familje, numri i personave të punësuar, etj. (X1, X2. ... Xj) me një variabël fiktiv (p.sh. Xj + 1 = 1 nëse banesa (shtëpia) është më pak se 500 m larg stacionit të linjës së autobusëve në drejtim të qendrës, dhe Xj + 1 = 1 = 0 nëse jo. Apo Xj + 2 = 1 nëse qyteti zbaton një politikë të stimulimit të transportit publik, p.sh. sigurimit të përparësisë së lëvizjes së mjeteve nëpër rrjet, subvencionimit të çmimit të transportit publik, etj.). Pra, është e mundur të përfshihen në të njëjtin model ndikimet e politikës së ofertës dhe /ose komunikacionit bashkë me ndikimet që janë objektive të pavarura nga këta elementë. (Duraku, 2020)

Më poshtë do të bëjmë parashikimin e modelit në SPSS përmes regresionit linear. Pyetjet e marra me regresion linear do të jenë në lidhje me hipotezat e ngritura në fillim të punimit, ku secila prej tyre i përgjigjet njërës hipotezë.

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
7	(Constant)	3.089	0.516		5.991	0.000	2.072	4.105					
	16.2 GJATË VOZITJES NË QYTET, SA JENI TË KËNAQUR ME: Cilësia e infrastrukturës rrugore	0.276	0.056	0.305	4.911	0.000	0.165	0.387	0.374	0.337	0.284	0.869	1.150
	17.1 CILAT JANË PROBLEMET KRYESORE QË SHIHNI SA I PËRKET NGASJES SË VETURËS/ MOTOÇIKLETËS/ BIÇIKLETËS NË QYTET? Bllokimi i trafikut	-0.908	0.162	-0.334	-5.608	0.000	-1.227	-0.589	-0.362	-0.379	-0.325	0.945	1.058
	16.7 GJATË VOZITJES NË QYTET, SA JENI TË KËNAQUR ME: Tarifat e parkimit	0.175	0.059	0.175	2.954	0.004	0.058	0.292	0.179	0.211	0.171	0.950	1.053
	13.2 CILA ËSHTË MËNYRA JUAJ KRYESORE E UDHËTIMIT? Motoçikleta/skuteri	-1.023	0.311	-0.196	-3.293	0.001	-1.637	-0.410	-0.115	-0.233	-0.191	0.945	1.058
	17.6 CILAT JANË PROBLEMET KRYESORE QË SHIHNI SA I PËRKET NGASJES SË VETURËS/ MOTOÇIKLETËS/ BIÇIKLETËS NË QYTET? Mungesa e ndriçimit rrugor	0.341	0.145	0.147	2.358	0.019	0.056	0.627	0.274	0.170	0.137	0.860	1.163
	23.5 CILAT DO TË ISHIN ARSYET KRYESORE QË JU NUK DO E PËRDORNIT RREGULLISHT TRANSPORTIN PUBLIK NDËRURBAN (TRANSPORTIN NË MES DY QYTETEVE)? Nuk është i sigurt	0.282	0.122	0.138	2.322	0.021	0.042	0.522	0.181	0.167	0.134	0.946	1.057
	17.8 CILAT JANË PROBLEMET KRYESORE QË SHIHNI SA I PËRKET NGASJES SË VETURËS/ MOTOÇIKLETËS/ BIÇIKLETËS NË QYTET? Rreziku i përfshirjes në aksident	-0.359	0.156	-0.139	-2.306	0.022	-0.667	-0.052	-0.115	-0.166	-0.134	0.928	1.078

a. Dependent Variable: 16.1 GJATË VOZITJES NË QYTET, SA JENI TË KËNAQUR ME: Qarkullimi i trafikut

Tab. 3.15. Tabela në SPSS për kënaqësinë e qarkullimit në trafik

Në pyetjen se gjatë ngasjes në qytet sa jeni të kënaqur me qarkullimin e trafikut për ta përmbledhur rezultati i parashikimit të modelit është si më poshtë (për vlerat p>0.05):

$$\hat{y} = 3.089 + 0.276X_1 - 0.908X_2 + 0.175X_3 - 1.023X_4 + 0.341X_5 + 0.282X_6 - 0.359X_7$$

ku:

$\hat{y}$ – kënaqësia e qarkullimit në trafik,

X_1 – kënaqësia me cilësinë e infrastrukturës rrugore,

X_2 – problemi gjatë ngasjes me bllokimin e trafikut,

X_3 – kënaqësia me tarifat e parkimit,

X_4 – mënyra e udhëtimit motoçikleta/skuteri,

X_5 – problemi gjatë ngasjes mungesa e ndriçimit rrugor,

X_6 – arsyet e mospërdorimit të TPNU nuk është i sigurt,

X_7 – problemi gjatë ngasjes rreziku i përfshirjes në aksident.

Sa i përket çështjes së parë kemi arritur në përfundim se kënaqësia në qarkullimin e trafikut rritet nëse fillimisht rritet cilësia e infrastrukturës rrugore e cila vlerësohet si e dobët, zvogëlohet bllokimi i trafikut për arsye se si dihet kemi një kapacitet dhe nivel të shërbimit të ulët si pasojë e bllokimit të njërit shirit qarkullues, kënaqësia me tarifat e parkimit me arsyetimit që do të mund të ndikonte që të mos kemi parkim në shiritin qarkullues, për shkaqe të sigurisë të ulet mënyra e udhëtimit me motoçikletë/skuter, ndriçimi publik duhet të rritet pasi që mungesa e tij po shkakton rrezik gjatë ngasjes natën, rritet siguria sa i përket TPNU në mënyrë që të përdoret më shumë, si dhe të zvogëlohet rreziku i përfshirjes në aksident duke i përmirësuar faktorët tjerë.

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
	(Constant)	1.245	0.381		3.269	0.001	0.494	1.997					
	23.1 CILAT DO TË ISHIN ARSYET KRYESORE QË JU NUK DO E PËRDORNIT RREGULLISHT TRANSPORTIN PUBLIK NDËRURBAN (TRANSPORTIN NË MES DY QYTETEVE)? Shumë i shtrenjtë	-0.332	0.147	-0.157	-2.251	0.026	-0.622	-0.041	-0.175	-0.160	-0.156	0.989	1.011
	21.8 A MUND TË RENDISNI ASPEKTET E MËPOSHTME TË TRANSPORTIT PUBLIK NGA MË I RËNDËSISHMI QË DO T'JU SHTYNIN TA PËRDORNIT TRANSPORTIN PUBLIK URBAN? Rehatia e stacioneve gjatë pritjes (ulëset, ndriçimi, streha)	0.344	0.163	0.147	2.109	0.036	0.022	0.665	0.158	0.150	0.146	0.996	1.004
	23.4 CILAT DO TË ISHIN ARSYET KRYESORE QË JU NUK DO E PËRDORNIT RREGULLISHT TRANSPORTIN PUBLIK NDËRURBAN (TRANSPORTIN NË MES DY QYTETEVE)? Nuk ka informata mbi itinerarin dhe oraret	0.323	0.154	0.147	2.097	0.037	0.019	0.627	0.172	0.150	0.146	0.986	1.014

a. Dependent Variable: 20. A DO TA PËRDORNIT MË PAK VETURËN NËSE TRANSPORTI PUBLIK URBAN (TRANSPORTIN BRENDA QYTETIT) DO TË PLOTËSONTE NEVOJAT TUAJA?

Tab. 3.16. Tabela në SPSS për uljen e përdorimit të automjetit

Në pyetjen se a do ta përdornit më pak veturën nëse transporti publik urban do të i plotësonte nevojat tuaja për ta përmbledhur rezultati i parashikimit të modelit është si më poshtë (për vlerat p>0.05):

$$\hat{y} = 1.245 - 0.332X_1 + 0.344X_2 + 0.323X_3$$

ku:

$\hat{y}$ – përdorimi më pak i veturës nëse TPU i plotëson nevojat,

X_1 – arsyeja e mos përdorimit të TPNU shumë i shtrenjtë,

X_2 – arsyeja e përdorimit të TPU rehatia e stacioneve gjatë pritjes (ulëset, ndriçimi, streha),

X_3 – arsyeja e mos përdorimit të TPNU nuk ka informata mbi itinerarin dhe oraret.

Në këtë pyetje nga shprehja në fjalë kuptojmë se shumica e të anketuarve e kanë lidhur transportin publik ndërurban me atë urban që na jep të kuptojmë se janë persona që udhëtojnë drejt qyteteve tjera dhe për ta përdorur më shumë transportin publik urban duhet të zvogëlohet çmimi i transportit publik ndërurban, të rritet rehatia e stacioneve të pritjes(ulëset, ndriçimi, streha) në transportin publik urban, si dhe të rriten informatat mbi itineraret dhe oraret në transportin publik ndërurban. Të gjithë këta faktor do të bënin që të shfrytëzohej më shumë transporti i udhëtarëve.

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
	(Constant)	0.927	0.287		3.234	0.001	0.362	1.492					
	23.4 CILAT DO TË ISHIN ARSYET KRYESORE QË JU NUK DO E PËRDORNIT RREGULLISHT TRANSPORTIN PUBLIK NDËRURBAN (TRANSPORTIN NË MES DY QYTETEVE)? Nuk ka informata mbi itinerarin dhe oraret	0.371	0.121	0.212	3.080	0.002	0.133	0.609	0.238	0.218	0.207	0.955	1.047
	17.4 CILAT JANË PROBLEMET KRYESORE QË SHIHNI SA I PËRKET NGASJES SË VETURËS/ MOTOÇIKLETËS/ BIÇIKLETËS NË QYTET? Mungesa e hapësirave për parkim	-0.265	0.115	-0.157	-2.304	0.022	-0.492	-0.038	-0.167	-0.164	-0.155	0.975	1.025
	10. NË ÇFARË KOHE NË MËNGJES FILLON ZAKONISHT UDHËTIMI JUAJ I PËRDITSHËM (DERI NË DESTINACIONIN TUAJ)?	0.133	0.054	0.172	2.477	0.014	0.027	0.239	0.221	0.176	0.167	0.933	1.071
	13.5 CILA ËSHTË MËNYRA JUAJ KRYESORE E UDHËTIMIT? Biçikleta	0.213	0.094	0.153	2.270	0.024	0.028	0.399	0.138	0.162	0.153	0.991	1.009

a. Dependent Variable: 22. A MENDONI SE DUHET T'I NDËRROHET LOKACIONI STACIONIT TË AUTOBUSËVE NË MËNYRË QË TË KRIJOHET NJË LIDHSHMËRI MË E MIRË ME TRANSPORTIN HEKURUDHOR

Tab. 3.17. Tabela në SPSS për dislokimin e stacionit të autobusëve

Në pyetjen se a mendoni se duhet t'i ndërrohet lokacioni stacionit të autobusëve në mënyrë që të krijohet një lidhshmëri më e mirë me transportin hekurudhor për ta përmbledhur rezultati i parashikimit të modelit është si më poshtë (për vlerat p>0.05):

$$\hat{y} = 0.927 + 0.371X_1 - 0.265X_2 + 0.133X_3 + 0.213X_4$$

ku:

$\hat{y}$ – mendimi për ndërrimin e lokacionit të stacionit të autobusëve që të krijohet një lidhshmëri më e mirë me trasportin hekurudhor në të ardhmen ,

X_1 – arsyeja e mos përdorimit të TPNU nuk ka informata mbi itinerarin dhe oraret,

X_2 – problemi gjatë ngasjes mungesa e hapësirave për parkim,

X_3 – koha në mëngjes kur fillon udhëtimi,

X_4 – mënyra e udhëtimit biçikleta.

Lidhshmëria e transportit publik rrugor me atë hekurudhor është shumë më rëndësi gjithashtu. Që të përmirësohet kjo lidhje kërkohet që të rriten informatat mbi itinerarin dhe oraret, të zvogëlohet mungesa e hapësirave për parkim për ata që dëshirojnë që deri të stacioni të shkojnë me veturë dhe nga aty të vazhdojnë me transport publik, të rritet orari i nisjeve në mëngjes duke pasur parasysh që është fluksi më i madh i udhëtarëve, si dhe të rritet numri i përdoruesve të biçikletave të cilët do të e shfrytëzonin atë për të shkuar deri në stacion, të kishin hapësirën për parkim të biçikletave dhe nga aty të vazhdonin me transportin publik.

Kapitulli

4

4. PROPOZIMI PËR RRJETIN E TRANSPORTIT PUBLIK URBAN DHE URBANO-PERFERIK

Në kapitullin e tretë e kemi realizuar mbledhjen e të dhënave dhe analizën e tyre në mënyre që të dalim me disa përfundime lidhur me nevojat e transportit të udhëtarëve në komunën e Mitrovicës së Jugut, kjo analizë është mbështetur në të dhëna të sakta të mbledhura në terren dhe po ashtu analiza e tyre është realizuar në mënyrë profesionale. Pas çdo analizë për diçka atëherë duhet të dalim me disa përfundime përmes te cilave ne duhet te intervenojmë në mënyre që të tentojmë që ti përmbushim kërkesat apo mangësitë aktuale ose të propozojmë mënyra të reja të zgjidhjeve në rastin tonë për linjat e transportit publik në komunën ë Mitrovicës së jugut.

Në këtë kapitull ne do të fokusohemi në dhënien e propozimeve për format e linjave urbane dhe urbano-periferike për këtë komunë, këto propozime do të ndërtohen duke u bazuar në analizë profesionale sa i përket transportit publik. Së pari do ti japim disa propozime lidhur me linjat urbane brenda hapësirës së qytetit të Mitrovicës se jugut e më pastaj do të vazhdojmë edhe më dhënien e propozimeve për linjat urbano-periferike për këtë komunë.

4.1. Linjat urbane dhe urbano-periferike

Fillimisht para se të vazhdojmë tutje për të dhënë format e përshtatshme të linjave urbane është e arsyeshme të i japim disa nocione ne bazë të ligjit mbi transportin rrugor **nr.04/L-179** për çështjet e ngritura.

"Linjë" - relacioni ose tërësia e relacioneve të kryerjes së transportit në komunikacionin rrugor, prej stacionit fillestar deri në stacionin, përkatësisht deri në vend-ndaljen përfundimtare, në të cilën transportohen udhëtarët sipas rendit të udhëtimit të regjistruar dhe të publikuar me një ose me më shumë nisje.

"Linjë ndërurbane"- linjë e cila zhvillohet në rrugët publike magjistrale dhe regjionale të Kosovës dhe që lidhë dy apo më shumë Komuna.

"Linja urbane" -linja e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vend ndalje brenda kufijve urban të një Komune – qyteti.

"Linja e urbano-periferike": linjë e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vend ndalje brenda territorit të një Komune.

4.2. Propozimi i linjave urbane dhe urbano-periferike në Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU)

Gjatë hulumtimit për transportin të udhëtarëve në komunën e Mitrovicës së Jugut hasim edhe në një projekt propozim për linjat e transportit publik dhe urbano-periferik për komunën e Mitrovicës jugore të propozuara në Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU). Në vazhdim do të paraqesim këtë projekt propozim në pika të shkurtra në mënyre që te shohim se prej çfarë aspekti e kanë shikuar këta propozimin e linjave për komunën e Mitrovicës së Jugut e që lidhet edhe më tematiken e hulumtimit tonë, pastaj do të japim një krahasim ndërmjet propozimeve nga ana e jonë dhe propozimit në PMQU në mënyrë që te shohim se cila do të ishte më e përshtatshme në kuadër të përshtatjes me kërkesën dhe faktorët që ndërlidhen me transportin publik në këtë komunë.

Pas analizimit të këtyre parametrave, vlerësohet se, për një rrjet funksional të transportit urban, për qytetin e Mitrovicës së Jugut janë paraparë 3 linja me intervale të shpeshtë të operimit, ndërsa 1 linjë ndihmëse do të operojë me një interval më të

shkurtër, përkatësisht në përshtatje, madje edhe me kërkesat e transportit publik për këtë linjë (fig. 4.1). Për të përmbushur kërkesat për transportin urban, linjat e mëposhtme janë paraparë për qytetin e Mitrovicës së Jugut:

Linja nr. 1 " Qendër-Iliridë-Gushavc",

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

Rrjeti i autobusëve do t'i përshtatet vendimit për vendndodhjen e qendrës multimodale siç përshkruhet më lart. Harta në vijim mbulon pjesën perëndimore të Mitrovicës së Jugut.[12]

Në foton në vazhdim do të paraqesim linjat të cilat janë propozuar në plan, në kuadër të shtrirjes hapësinore të tyre.

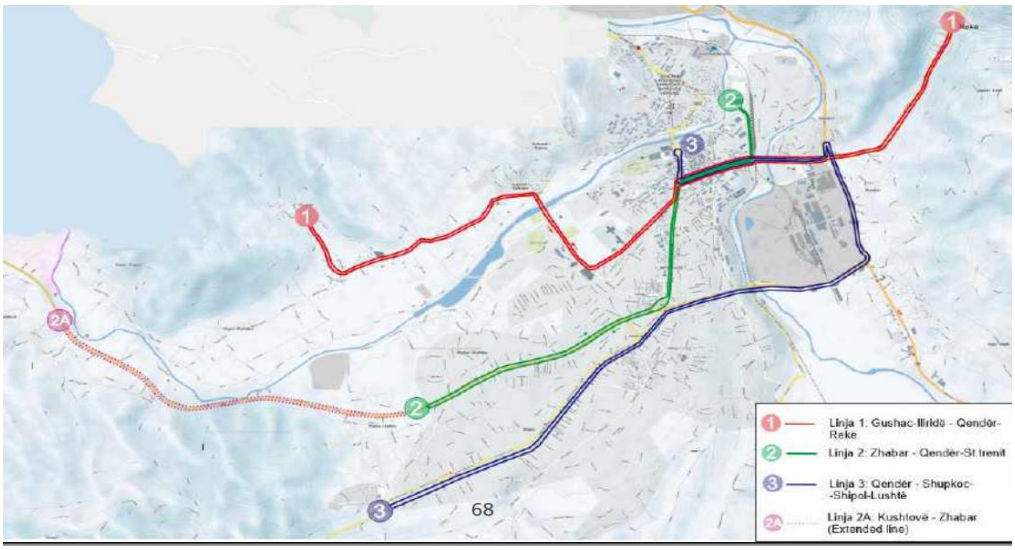


Fig. 4.1. Linjat e propozuara në PMQU

Ajo çka vërejmë në hartë është mungesë e informacionit për itineraret më të kërkuar të lëvizjes. Fillimisht nuk do të ishte e arsyeshme që linja e Shipolit të kalonte nëpër Shupkovc pasi që në këtë mënyrë do të ju mundësohej që të qarkullonin kombit ilegal që e shfrytëzojnë qendrën e qytetit për të arritur në destinacionin e kërkuar në kohë më të shkurtër. Pastaj pjesa e Gushavcit është e lidhur me një linjë që veç se është aktive që kalon nëpër at pjesë deri në Vinarc. Një linjë e tillë do të ishte e

[12] Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) Mitrovicë Jugore 2020-2028

panevojshme dhe jo e arsyeshme për mendimin tim. Për këto që u thanë më lart dhe për arsye te tjera nuk mund të bindem që kjo është forma më e mirë e organizimit të linjave urbane në qytet. Një lidhje më e mirë e të gjitha pjesëve kryesore të qytetit sigurisht që është shumë e nevojshme dhe e duhur.

4.3. Propozimi i linjave të bazuara në studimin tonë

Sigurisht pas studimit që kemi bërë më sipër mendojmë se mund të japim një propozim sa i përket organizimit të linjave kryesore urbane dhe urbano-periferike. Këto linja synojmë që t'i organizojmë në një ndërmarrje publike komunale. Për organizimin dhe menaxhimin e kësaj ndërmarrje mund ta marrim si shembull ndërmarrjen "Trafiku Urban" të Prishtinës.

Duke i pasur parasysh karakteristikat e qytetit dhe koncentrimin më të madh të banorëve ne besojmë që nevojiten 6 linja për të e mbuluar pjesën më të madhe të qytetin ku kërkohet më shumë lëvizja për qëllime të ndryshme (fig. 4.2). Pjesa tjetër ku kanë më pak banorë varësisht prej kërkesës dhe nevojës mbulohet me mënyra tjera. Këto mënyra përfshijnë përmes linjave ndërurbane ose përmes linjave tjera që mund të u jepen operatorëve privat për operim. Më poshtë është paraqitur harta e linjave që përfshinë pikën fillestare dhe përfundimtare të secilës linje.

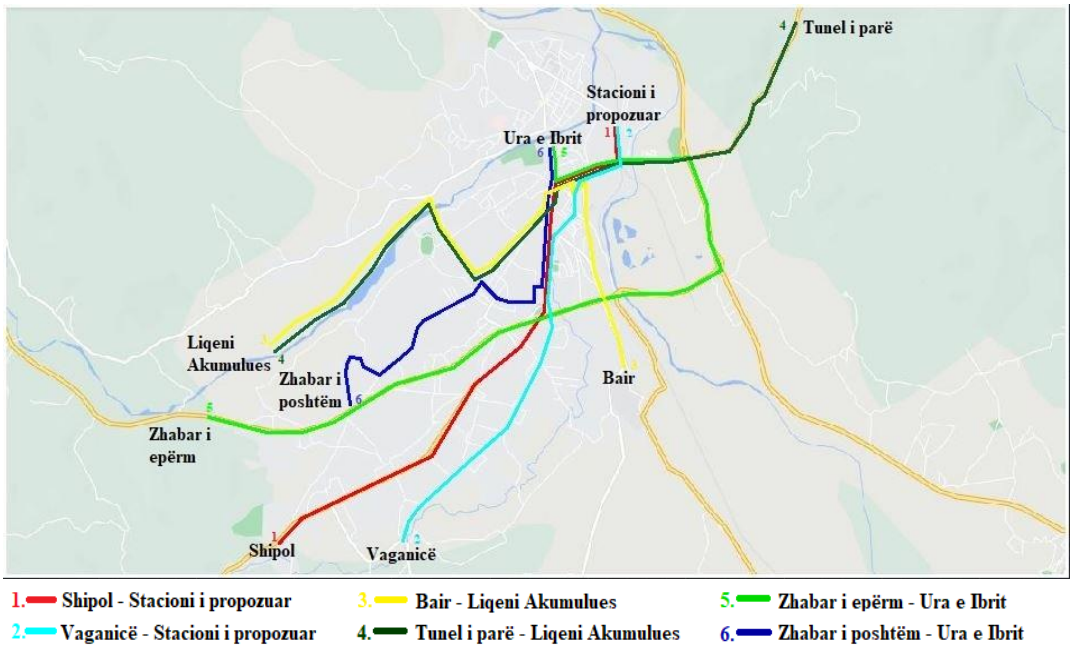


Fig. 4.2. Linjat e propozuara në studimin tonë

Linja 1. **Shipol – Stacioni i propozuar** – Kjo linjë fillon në Shipol kalon nëpër rrugën Mbretëresha Teutë deri në qendër të qytetit. Nga atu vazhdon në rrugën Shemsi Ahmeti deri të hekurudha. Kjo linjë mbaron te stacioni i propozuar i cili parashihet të ndërtohet afër stacionit të hekurudhës.

Linja 2. **Vaganicë – Stacioni i propozuar** – Kjo linjë fillon në Vaganicë kalon nëpër rrugën Mbretëresha Teutë deri te rrethi i parë (afër banesës së kuqe siç njihet në Mitrovicë). Nga atu vazhdon në rrugën Ahmet Selaci (Bair) deri të Ipko, për të vazhduar pastaj për të hekurudha. Kjo linjë mbaron te stacioni i propozuar i cili parashihet të ndërtohet afër stacionit të hekurudhës.

Linja 3. **Bair – Liqeni Akumulues**– Kjo linjë fillon në lagjen Bair kalon nëpër rrugën Ibrahim Pupovci, rrugën UÇK ku në këtë pjesë gjenden spitali rajonal i Mitrovicës një shkollë fillore si dhe shkollat e mesme(gjimnazi, ekonomia, mjekësia). Nga aty vazhdon në rrugën Shemsi Ahmeti dhe Mbretëresha Teutë. Përmes rrugës Ukshin Kovaqica shërben për tu lidhur me pjesën e kampusit të Universitetit të Mitrovicës. Me këtë linjë krijon lidhje edhe me pjesën e Iliridës duke vazhduar në rrugën Driton Veliu për të përfunduar te Liqeni Akumulues.

Linja 4. **Tunel i Parë – Liqeni Akumulues**– Kjo linjë fillon në Tunelin e Parë kalon nëpër Rekë. Nga aty vazhdon në rrugën Shemsi Ahmeti dhe Mbretëresha Teutë. Përmes rrugës Ukshin Kovaqica shërben për tu lidhur me pjesën e kampusit të Universitetit të Mitrovicës. Me këtë linjë krijon lidhje edhe me pjesën e Iliridës duke vazhduar në rrugën Driton Veliu për të përfunduar te Liqeni Akumulues.

Linja 5. **Zhabar i Epërm – Ura e Ibrit**– Kjo linjë fillon në Zhabar të epërm kalon nëpër rrugën e Ulqinit dhe rrugën Minatorët e Trepçës (pjesë të magjistrales M2) deri në Shupkovc. Nga aty vazhdon për te varrezat ortodokse për të u lidhur në rrugën Shemsi Ahmeti për të vazhduar për në qendër të qytetit. Përfundimi i kësaj linje është në afërsi të Urës së Ibrit. Siç dihet në këtë pjesë gjenden institucionet si Komuna e Mitrovicës, QKMF si dhe Gjykata Themelore.

Linja 6. **Zhabar i Poshtëm – Ura e Ibrit**– Kjo linjë fillon në Zhabar të poshtëm kalon nëpër pjesën kryesore të lagjes Iliridë. Përmes rrugës Driton Veliu vazhdon për të stacioni aktual. Nga aty përmes rrugës Mbretëresha Teutë vazhdon deri të Ura e Ibrit.

Nga ajo që shihet më lart kemi arritur që të krijojmë një lidhje mjaft të mirë të qytetit ku në stacionet e pritjes mund të bëhen lehtësisht ndërrimet e udhëtarëve duke plotësuar të gjitha nevojat pa marr parasysh destinacionin brenda këtyre linjave. Përmes biletës së integruar sigurisht që kjo gjë do të bëhet më e lehtë ku një biletë do të mund të shfrytëzohej për një kohë të caktuar.

Sqarim: Në rast të hapjes së rrugëve të reja në qytet sigurisht që mund të ndryshoj edhe itinerari i linjave por që qëllimi i lidhjes se këtyre pjesëve do të jetë i njëjtë.

Stacionet e ndaljes (fig. 4.3) gjithashtu i kemi caktuar varësisht prej vendbanimeve. Siç dihet i kemi disa stacione aktuale të pritjes ku nuk janë në gjendjen më të mirë të mundshme dhe sigurisht mendojmë se duhet të rregullohen dhe gjithashtu të vendosen edhe disa tjera se bashku me disa pika të ndaljes ku nuk ka fluks shumë të madh të udhëtarëve dhe do të pajisen vetëm me shenjën e duhur që i informon udhëtarët. Në pjesët e rrugëve "Mbretëresha Teutë" dhe "Shemsi Ahmeti" do të vendosen stacione të pritjes së bashku me informatat tjera për linjat ndërsa në pjesët jashtë këtyre varësisht nga faktorët si fluksi i udhëtarëve, konstruksioni i rrugës etj. do të jenë vetëm stacione të ndaljes. Në figurën e mëposhtme e kemi paraqitur se si do të duken këto stacione.

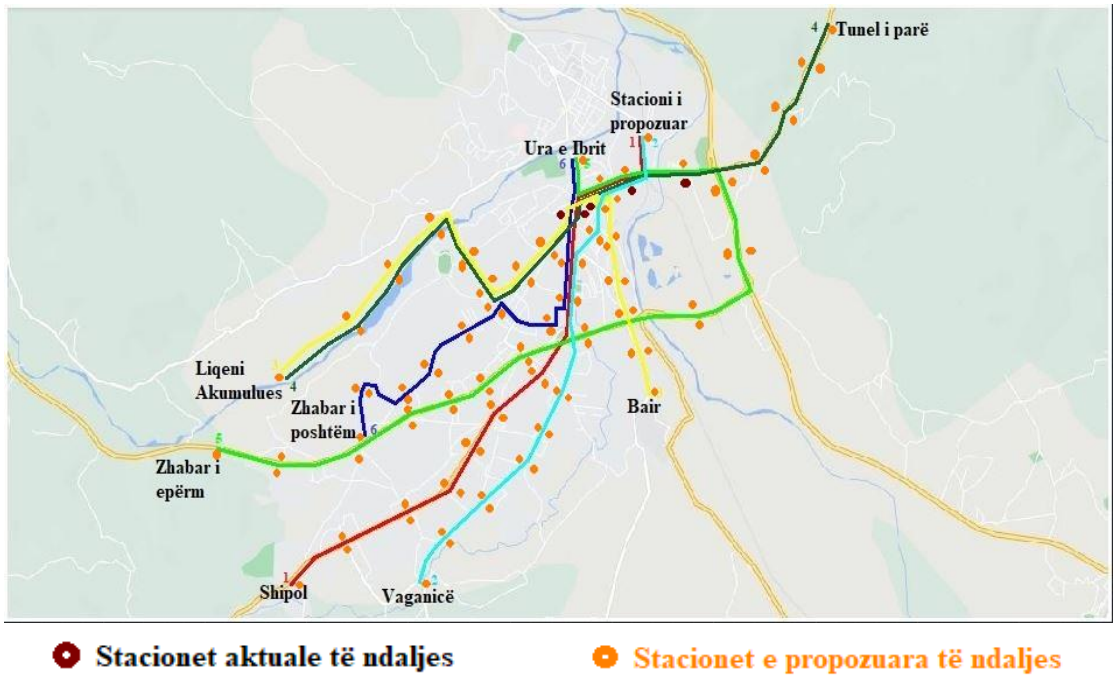


Fig. 4.3. Stacionet e ndaljes

Kapitulli

5

5. ORGANIZIMI DHE MENAXHIMI I SISTEMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK

Se sa efikas do të jetë një sistem transporti publik varet në masë të madhe nga mënyra e organizimit të tij dhe po ashtu nga menaxhimi i sistemit . Prandaj këto dy karakteristika do ti trajtojmë më një fokus të veçante tek propozimet tona lidhur me linjat e transportit urban në komunën e Mitrovicës jugore.

Menaxhimi i transportit publik është një term i përgjithshëm për strategjitë që rezultojnë në përdorimin më efikas të burimeve të transportit, në krahasim me rritjen e sistemit të transportit furnizimi duke zgjeruar rrugët, objektet e parkimit, aeroportet dhe objektet e tjera të mjeteve motorike. Menaxhimi i transportit urban fokusohet në lëvizjen e njerëzve , jo vetëm mjetet motorike, dhe kështu që i jep përparësi transportit publik, ndarjes së udhëtimeve dhe mënyrat jo të motorizuara, veçanërisht nën kushtet e mbingarkuara urbane.(Litman, Mobility Management, 2003)

Prandaj edhe për rastin tonë do të tentojmë që qëllimi i jonë të jetë që organizimi dhe menaxhimi i sistemit të transportit të ndikoj që transporti të realizohet ne mënyrë sa më të saktë, të menaxhohet mirë dhe të jetë sa me i qasshëm dhe më i përdorshëm nga ana e qytetareve. Këtu përfshihen të gjitha elementet dhe karakteristikat të cilat e veçojnë një transport publik .

5.1. Menaxhimi i sistemit të transportit publik nga aspekti i personelit dhe burimeve njerëzore

Në këtë pjesë do të paraqesim disa elemente të rëndësishme nga aspekti i menaxhimit të sistemit transportues publik, duke përfshirë formën se si do të organizohet dhe elementet e rëndësishme me anë të cilëve synohet që të ofrohen shërbime efikase transportuese.

Në kuadër të këtyre elementeve ne do të i paraqesim disa në vazhdim të cilët konsiderohen si elemente kyçe në aspektin e organizimit dhe menaxhimit të transportit publik.

Çdo projekt për të u realizuar ka nevojë edhe për personel dhe profesionistë të cilët do të kryejnë punën e tyre në formë profesionale. Edhe për sistemin tonë të propozuar propozojmë që të angazhohet personel profesional në mënyrë që efikasiteti i sistemit transportues të jetë qëllimi kryesor. Kryerja e punëve nga ana e profesionistëve është në qëllimin tonë dhe duhet ta kemi parasysh që ajo është bazë për të ndërtuar një sistem të qëndrueshëm të transportit publik për qytetin e Mitrovicës Jugore. Burimet njerëzore (fig. 5.1) janë të nevojshme si në fazën e aplikimit fillestar të sistemit e po ashtu edhe në faza të tjera të organizimit dhe menaxhimit të sistemit transportues, pasi që është e nevojshme që të kemi profesionistë të cilët e njohin punën e tyre dhe kontribuojnë që sistemi të zhvillohet sipas parashikimeve dhe me ngecje minimale të mundshme.

Fig. 5.1. Burimet njerëzore

Sa i përket organizimit mendojë se duhet të themelohet një ndërmarrje transportuese publiko-private e cila do të e lehtëson menaxhimin e transportit. Nëse bazohemi në burimet njerëzore që ka ndërmarrja publike e trafikut urban në Prishtinë (fig. 5.2) mendojë që do të i shërbente edhe komunës tonë për ta pasur një organizim më të mirë

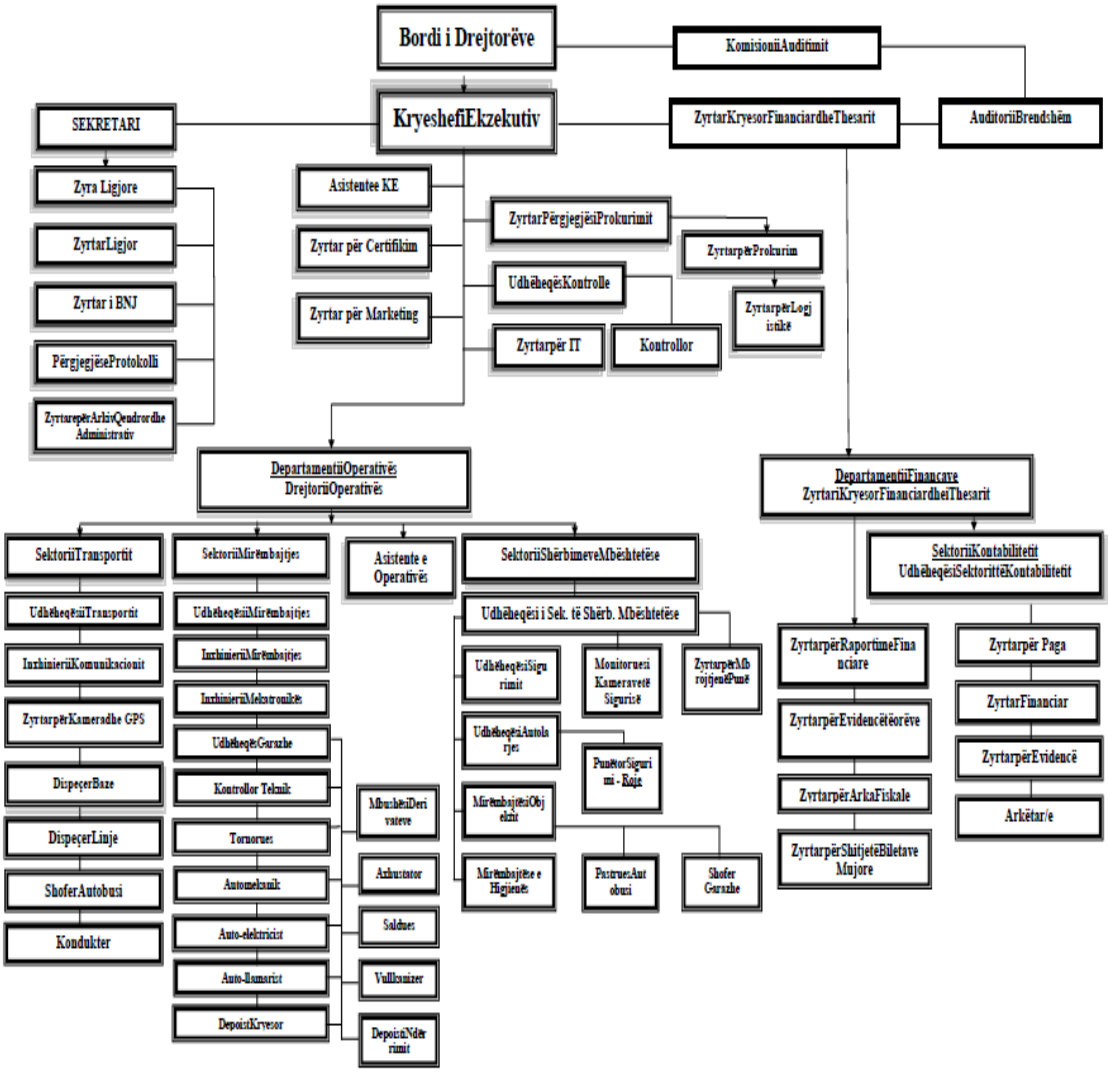


Fig. 5.2. Organogrami i ndërmarrjes[13]

[13] Organogrami i ndërmarrjes "Trafiku Urban" Prishtinë https://trafikurban-pr.com/rreth-nesh/4/organogrami

5.2. Mundësia e aplikimit të mjeteve të transportit publik në sistem

Duke i njohur karakteristikat e qytetit të Mitrovicës së Jugut sigurisht që është e nevojshme të zgjedhen mjetet e duhura të cilat mund të qarkullojnë në qytet dhe t'i plotësojnë nevojat e qytetarëve ku shumica e banorëve janë të koncentruar në zonën urbane. Një planifikim jo i duhur ka bërë që në disa pjesë rrjeti i rrugëve të mos jetë shumë i përshtatshëm për organizimin e transportit publik. Duke u bazuar në këtë mendoj që mjetet të cilat do të shfrytëzohen duhet përshtatur zonat ku janë të koncentruar banorët, me rrjetin e rrugëve, si dhe faktorët tjerë.

Automjetet që i përshtaten terrenit dhe pozitës së qytetit mendojmë që duhet të jenë të tipit Iveco. Kjo për arsye së janë më të qëndrueshme dhe kanë performancë më të mirë që e bëjnë transportin më të lehtë, më të rehatshëm dhe më të sigurt. Ajo çfarë duhet pasur parasysh është të i sigurohet qasje edhe personave me karroca.

Mobi City (fig. 5.3) ka hapësirë të mjaftueshme për çdo nevojë të udhëtarëve. Dera e pasme mund të jetë e dyfishtë ose e thjeshtë, por ka akses me rampën. Pjesa për karroca mund të aktivizohet në mënyrë automatike ose manuale.

Fig. 5.3. Mjetet transportuese

Dizajni karakterizohet me një mjet kompakt nga jashtë dhe me hapësirë të mjaftueshme në pjesën e brendshme. Fal dy hyrjeve mundësohet që koha e ndaljes në stacione të jetë më e shkurtër. Udhëtarët që qëndrojnë në këmbë posedojnë mbajtëset (fig. 5.4), që mundësojnë qëndrim të sigurt në rast të frenimit apo kthesës.

Fig. 5.4. Pjesa brenda mjeteve transportuese

E mira e këtyre automjeteve është se vijnë në forma dhe në dimensione të ndryshme.

MOBI CITY L8 – CLASS I- deri në 41 udhëtar me gjatësi 8037 [mm], lartësi 3100 [mm] dhe gjerësi 2350 [mm]. Ky është modeli *IVECO DAILY 70C18 EURO 6* me këto karakteristika:

Fuqia: 180 PS/132 kW

Vëllimi i cilindrit të motorit: 2998 cm^3 4-cilindra

Frenim elektrik TELMA

Marshi: Hi-matic (automatik)

Goma: 225/75 R 16

Pesha totale: 7200 kg

Këto automjete janë të përshtatshme për rrjetin e rrugëve më kryesore që lidhin qytetin e Mitrovicës. Kjo marrë parasysh që keto rrugë janë më të zgjeruara dhe mundësohet kalim i lirë për këto automjete. Në figurën e mëposhtme (fig. 5.5) është dhënë numri i ulëseve dhe personave që kanë të drejtë të qëndrojnë në këmbë. Dyshemeja e ulët në anën e pasme mundëson po ashtu që ta kenë të rezervuar vendin edhe personat me aftësi të kufizuar.

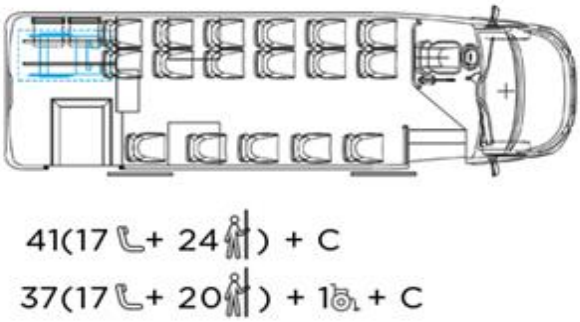


Fig. 5.5. Numri i personave që mund të e shfrytëzojnë MOBI CITY L8

Ashtu siç kemi thënë më lartë sa i përket rrjetit të rrugëve që në disa pjesë është i papërshtatshëm për automjete me dimensione të mëdha qëndron dhe duke pasur parasysh këtë, Iveco ofron edhe minibus me dimensione më të vogla që e bëjnë më të lehtë qarkullimin në këto pjesë (fig. 5.6).

MOBI CITY L7 – CLASS I - deri në 44 vende me një hyrje të ulët me gjatësi 6997 [mm], lartësi 3100 [mm] dhe gjerësi 2200 [mm]. Ky është modeli *IVECO DAILY 70C18 EURO 6* me këto karakteristika:

Fuqia: 180 PS/132 kW

Vëllimi i cilindrit të motorit: 2998 cm^3 4-cilindra në vijë

Frenim elektrik TELMA

Marshi: Hi-matic (automatik)

Goma: 225/75 R 16

Pesha totale: 7200 kg

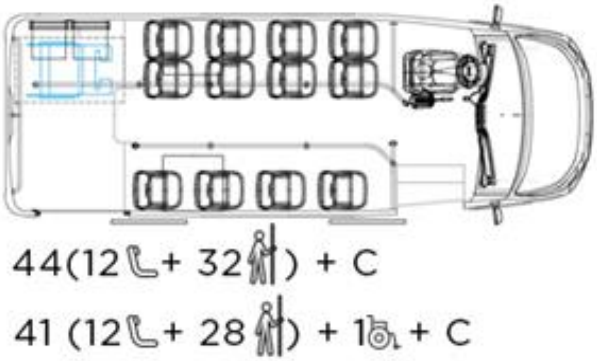


Fig. 5.6. Numri i personave që mund të e shfrytëzojnë MOBI CITY L7

Në performanca të dy këta minibus janë të njëjtë. Dallimi i vetëm është në numrin e ulëseve dhe në dimensione që e bënë të mundur të qarkullojnë më lehtë dhe të lidhin fshatrat dhe lagjet ku rrugët janë më të ngushta me qytetin e Mitrovicës. Ajo që bie në sy është se minibusi L7 edhe pse sa i përket dimensioneve është më i vogël pranon udhëtar më shumë për faktin se ka më pak ulëse dhe më shumë persona që qëndrojnë në këmbë.

5.2.1. Siguria si komponent e rëndësishme e transportit publik

Tjetër element mjaft i rëndësishëm në këtë kontekst është edhe siguria e trafikut për transportin urban, si dhe ndikimi i përgjithshëm i këtij niveli të sigurisë në trafikun në përgjithësi. Synim i yni është që të ndërtojmë një sistem të transportit urban ku do të kemi më pak aksidente, dhe rritje të shkallës së sigurisë duke ju përshtatur elementeve në të gjitha aspektet e mundura (fig. 5.7).

Aplikimi i sistemeve të ndryshme inteligjente të identifikimit të lokacionit të autobusëve, informimit të udhëtarëve si dhe pajisja e me autobusë në gjendje të mirë teknike dhe mirëmbajtja e tyre padyshim që është një element i rëndësishëm sa i përket sigurisë së trafikut në aspektin e shqyrtuar. Nga aspekti i sigurisë elementi kryesor përveç faktorit njeri është edhe fakti se në çfarë gjendje i kemi mjetet transportuese .

Pra, kombinimi e komponentëve të paraqitura në grafikun e mëposhtëm nënkupton se ne do të jemi në gjendje që të ofrojmë një sistem të sigurt të transportit urban.

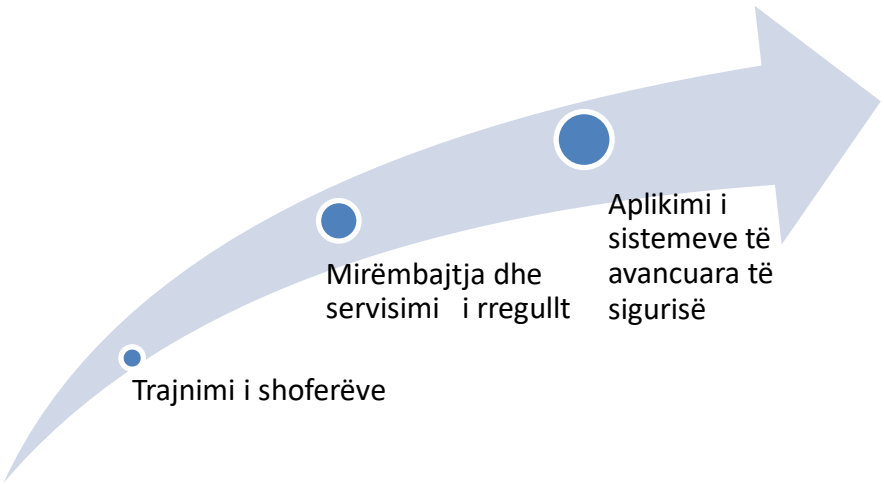


Fig. 5.7. Siguria në transportin publik

5.3. Stacionet e autobusëve dhe menaxhimi i tyre

Nëse propozojmë një sistem të mirë të transportit publik, duhet të propozojmë një organizim të mirë të vendndaljeve të autobusëve. Kjo është një arsye e cila ndikon në masë të madhe në efikasitetin e transportit publik apo e kundërta. Në hulumtim tonë ne përveç se jemi fokusuar në propozime konkrete të linjave nga aspekti i efikasitetit të transportit publik, po ashtu jemi fokusuar që të i vendosim vendndaljet e autobusëve në vende strategjik ku kemi numër më të madh të udhëtarëve dhe mund të shfrytëzohen nga shumë pika.

Lokacioni i tyre si faktorë i rëndësishëm në këtë aspekt nuk është i vetëm, pasi që ne do të propozojmë edhe të i pajisim ato vendndalje me disa elemente të cilat do të lehtësojnë qasjen e udhëtarëve dhe informimin e tyre sa më të lehtë për orarin e autobusëve, lokacionin e tyre e kështu me radhë të cilat do të i paraqesim në vazhdim.

5.3.1. Menaxhimi i informimit të udhëtareve

Për ta realizuar një sistem sa më të mirë dhe efikas të transportit publik duhet që të përfshihen të gjithë parametrat të cilët e karakterizojnë këtë efikasitet. Pra ndër këto veçori të cilat duhet të trajtohen me kujdes duhet të jetë edhe informimi dhe mënyra e informimit të udhëtarëve për stacionet, oraret, vonesat apo ndonjë informacion tjetër me rendësi për ta (fig. 5.8). Kur udhëtari informohet me kohe dhe në mënyrën e duhur për këto informata ai e ndjen veten me të sigurt dhe me komod për të përdorur transportin publik. Në propozimin e dhënë nga ana e jonë parashohim që këtë element të rëndësishëm ta trajtojmë me seriozitet ku parashohim që stacionit te cilat do te ndërtohen te pajisen sa më mire me informata për udhëtarët në mënyrë qe udhëtarët te informohen sa me mire për linjat,për oraret dhe për informacione të tjera siç i cekem edhe më lartë. Në vazhdim do të paraqesim një rast konkret të pajisjes së stacionit të transportit publik me informatat e duhura pra me hartën e cila i shpjegon linjat se ka gravitojnë si dhe oraret e lëvizjes se autobusëve gjate ditëve të javës si dhe ditëve të vikendit.

Fig. 5.8. Stacioni i pritjes me informacione për udhëtarët

Edhe tek rasti i jonë konkret parashohim që stacionet të cilat do ti vendosim në lokacionet e caktuara të parashikuara në njërin nga nënkapitujt e mëparshëm të i pajisim me informatat e nevojshme në shërbim të udhëtareve . Pra ne parashohim në këtë propozim që për secilin stacion të vendosim një hartë orientuese në të cilën janë të paraqitura linjat të cilat kalojnë apo gravitojnë nëpër atë stacion si dhe një tabelë me oraret e lëvizjes së autobusëve .Kjo do të ndikon në masë të madhe në informimin sa më të mirë të udhëtareve gjë e cila do të ndikon që të plotësohet dhe të bëhej më efikas komplet sistemi i transportit publik për komunën e Mitrovicës së jugut.

5.4. Propozimi për hapjen e qendrës monitoruese për menaxhim më efikas të sistemit të propozuar të transportit publik.

5.4.1. Rëndësia e qendrës monitoruese

Qendra e monitorimit të trafikut (fig. 5.9) është element mjaft i rëndësishëm në menaxhimin e trafikut publik, në vendet e zhvilluara pothuajse nuk mund të paramendohet një qytet pa një qendër monitoruese të trafiku ku monitorohet trafiku me anë të pajisjeve teknologjike siç janë kamerat, senzorët etj.

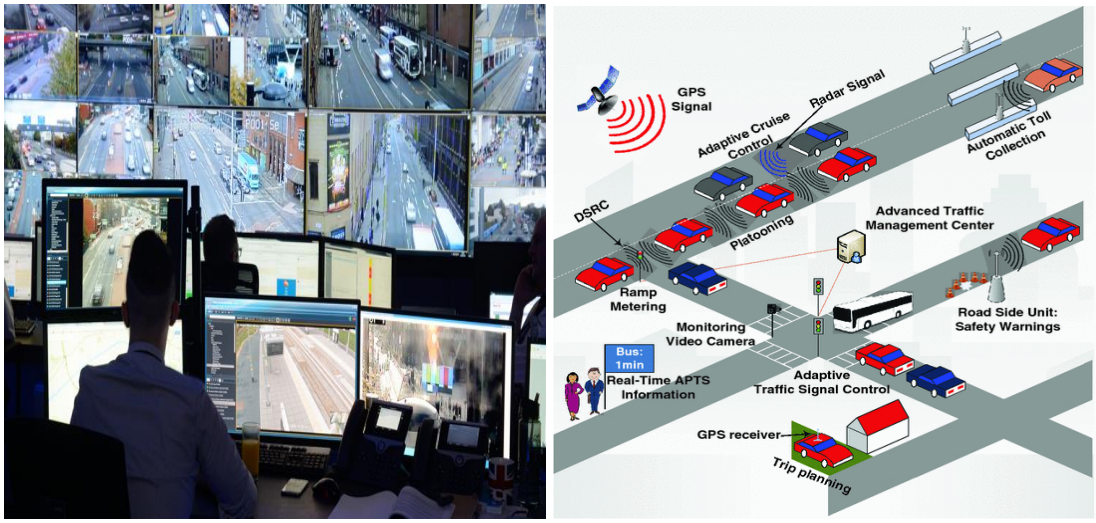


Fig. 5.9. Qendra monitoruese

Me anë të kësaj qendre monitoruese do të mundësohej që të menaxhohej në një mënyrë më të mirë si pjesa e trafikut ashtu edhe ajo e transportit. Sistemet Inteligjente të Transportit (ITS) mund të kenë një rol jetik në rritjen e përdorimit të infrastrukturës ekzistuese të transportit duke integruar teknologjitë elektronike, sensore, informacioni dhe komunikimi në një sistem transporti. Megjithatë, një integrim i tillë imponon sfida të mëdha në monitorimin, kontrollin dhe sigurinë e sistemeve të transportit. (Stelios Timotheou, Christos G. Panayiotou, Marios M. Polycarpou, 2014)

Si rrjedhojë e këtyre që është thënë më lartë mendojmë që edhe qytetit tonë to të i shërbente shumë një qendre e tillë monitoruese që në aspektin e trafikut do të përmirësonte nivelin e shërbimit duke krijuar qarkullim më të mirë të automjeteve ndërsa në aspektin e transportit përveç se do të merrej me monitorimin dhe respektimin e linjave, orarin e transportit publik urbane dhe urbano-periferike do të shërbente edhe si bazë për transmetimin e informatave në kohë reale (fig. 5.10).

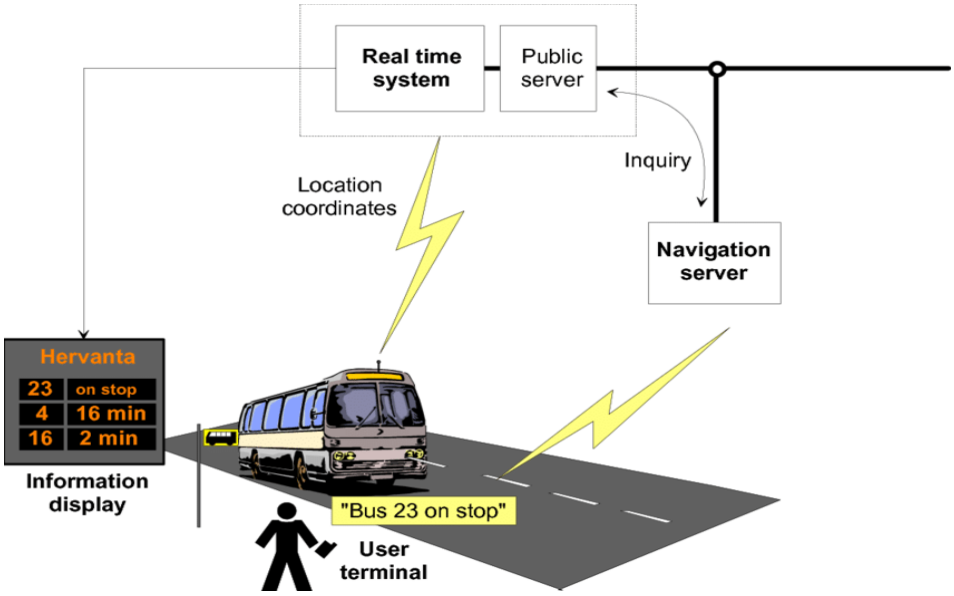


Fig. 5.10. Informimi në kohë reale i arritjes se autobusit

Nëse të dhënat në kohë reale përfshijnë koordinatat e autobusit, është e mundur të informoni udhëtarët në rast se autobusi ndodhet larg tij. Kjo kërkon një pajisje pozicionimi GPS. Pozicionimi i tregon gjithashtu softuerit personal të navigimit që përdoruesi është duke qëndruar në ndalesë (koordinatat, shpejtësia dhe drejtimi). Në momentin që autobusi kur është ndalur në një vendndalje, koordinatat e tij i përcillen navigatorit personal për të llogaritur distancën relative. Nga numri i linjës dhe orari ne marrim numrin e saktë të autobusit për rrugën që dëshirojmë të ndjekim. Mbërritja në stacion tjetër pra mund të zbulohet nga koordinatat dhe shpejtësia e autobusit, nëse mbërritja nuk pengohet nga faktorë tjerë të pa parashikuar. Kjo metodë kërkon që vonesat e transferimit të dhënave autobusi në qendrën monitoruese të mos jenë shumë të gjata. Një informatë e tillë duhet të merret në kohën e duhur përpara se autobusi të largohet nga ndalesa.(Koskinen Sami, Virtanen Ari, 2014)

Kapitulli

6

6. POLITIKA E TARIFAVE DHE SISTEMI I BILETIMIT

6.1. Politikat e tarifave

Përveç parametrave të cilat i kemi përcaktuar deri më tash të sistemit të propozuar të transportit publik për komunën e Mitrovicës së jugut, tjetër element të cilit i kemi dhënë rendësi të madhe është edhe ekonomia dhe aspekti financiar apo i organizimit ekonomik të sistemit të transportit. Pra ndër këto hyjnë si më kryesoret politika e tarifave dhe sistemi i biletimit. Padyshim se niveli dhe mënyra e organizimit të tarifave dhe sistemit të biletimit janë faktorë të rëndësishëm të cilët ndikojnë ne atë se sa do të përdoret transporti publik, kjo duke u nisur se jemi një vend me gjendje jo të mirë ekonomike dhe për këtë arsye ky është një faktor mjaft me rendësi. Prandaj për te organizuar një politik sa më të mire të tarifave dhe për te propozuar një sistem sa më të mire të biletimit ne kemi bërë analizë dhe hulumtime ne kuadër te këtyre sistemeve në mënyre që kur te japim propozimin ai propozim të jetë sa më i përshtatshëm për sistemin tonë të transportit dhe të këtë ndikim sa më pozitiv nga aspekti ekonomik për sistemin.

Investimet në transport ndikojnë në ekonomi përmes dy mekanizmave :

1. ndikimet e shpenzimeve - akti i investimit të parave në publik, objektet dhe operacionet e transportit mbështesin vendet e punës dhe të ardhurat për atë

industri, si dhe vendet e punës dhe të ardhurat në industritë furnizuese dhe elementë të tjerë të prekur të ekonomisë;

2. kostot dhe ndikimet në produktivitet – shërbimet e transportit publik që mundësohen nga ai investim sigurojnë lëvizshmëri të shtuar, kohë dhe kursimet e kostos; që çon në rritje më të gjerë ekonomike cila ndodh si rezultat i ndryshimeve në të ardhurat e disponueshme të familjes, produktiviteti i biznesit dhe qasja në treg.(Glen Weisbrod, Arlee Reno, 2009)

Pra qëllimi i jonë është që këto ndikime të ekuilibrohen në mënyre sa më të mirë që të kemi pozitivitet edhe nga aspekti ekonomik e financiar të sistemit transportues e po ashtu edhe nga aspekti i kursimit të shportës së udhëtareve. Nëse ne vendosim për shembull tarifa të larta të udhëtimit atëherë padyshim që do të kemi përdorim më të ulet të transportit publik , dhe e kundërta nëse kemi tarifa shumë të ulëta atëherë do të kemi përdorim më të lartë të transportit publik, mirëpo do të kemi mangësi nga aspekti financiar dhe ekonomik i sistemit. Për këtë arsye duhet te gjendet një ekuilibër sa më i mirë ndërmjet dy rasteve që të arrijmë përdorim sa më të madh të transportit publik e po ashtu edhe stabilitet sa më të madh financiar.

Përveç lartësisë së tarifës janë edhe disa elemente të tjera të cilat ndikojnë direkt në këtë aspekt e këta janë :

- Si do ta organizojmë lartësinë e tarifës për distanca të caktuara, pra a do të jetë çmimi fiks apo do të jete i ndryshueshëm me zbritje për një rrugë më të lartë të udhëtimit
- Për cilat kategori do të ketë zbritje apo lehtësi për pagesë
- A do të organizojmë edhe pagesa javore, mujore, vjetore për kategori të caktuar të cilët mund të konsiderohen si udhëtarë të rregullt
- Çfarë sistemi të biletimit do të aplikohet në sistemin e propozuar të transportit publik
- Mënyra e pajisjes me bileta
- Mundësia e pagesës dhe qasshmëria e saj etj

6.2. Sistemi i biletimit

Tjetër element i rëndësishëm për transportin publik është edhe sistemi i biletimit i cili do te aplikohet. Prandaj këtij elementi duhet të i kushtojmë rëndësi të madhe pasi që nëse aplikojmë një sistem të dështuar të biletimit edhe nëse linjat janë efikase prapë se prapë efikasiteti i transportit publik pritet të jetë i mangët. Pra sistemi i biletimit duhet te ndërtohet mbi një studim i cili për linjat adekuate pritet ti përshtatet rrethanave dhe formave dhe tipave të linjave. Për këtë arsye kemi marr edhe sistemin e biletimit te propozuar në planin e mobilitetit në mënyre që te shohim se si pritet te ndikoj ai në transportin publik në këtë komunë.

Ideja kryesore është të sigurohet vetëm një biletë për tërë udhëtimin, përfshirë të gjitha mjetet e transportit që shfrytëzohen për udhëtim. Zbatimi i sistemit bashkëkohor elektronik për bileta do t'i zgjidhte problemet e udhëtimit që paraqiten në sistemin tradicional të biletave. Prandaj, udhëtimi në një drejtim mund të mundësohet në kohën e caktuar për tërë rrjetin e transportit urban. Në sistemin e biletave elektronike, kategoritë që kualifikohen për udhëtim falas dhe studentët që e shfrytëzojnë shërbimin me çmim me zbritje duhet të personalizohen dhe të bazohen në legjislacionin në fuqi dhe rregulloret komunale.[14] Sigurisht me qenë se për një ide e tillë nevojitet kohë për të u realizuar fillimisht do të operojmë në mënyrën e thjeshtë duke u pajisur me biletë për secilin udhëtim.

6.2.1. Format e sistemit të biletimit

Biletat dhe sistemet e pagesave janë elementet kryesore të sistemit të transportit publik. Përparimi teknologjik ka ndihmuar sistemet të evoluojnë në mënyrë dramatike gjatë dekadave të fundit . Sidoqoftë, gjërat janë ndërlikuar për operatorët dhe autoritetet e transportit publik. Njëzet vjet më parë, ishte thjesht çështje zgjedhjeje skema tarifore, teknologjia, për të hartuar sistemi varet nga fluksi i udhëtarëve dhe nga faktorë të tjerë të cilët lidhen ngushtë me sistemin e biletimit.(UITP, 2020)

Kemi forma të ndryshme të sistemit të biletimit mirëpo në përgjithësi sistemi i biletimit mund te jetë ne dy mënyra :

- Sistemi klasik i biletimit

[14]Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) Mitrovicë Jugore 2020-2028

- Sistemi i avancuar apo modern i biletimit përmes formave të avancuara

6.2.2. Sistemi i biletimit në qytetin e Zarës

Zara është një nga qytetet më të mëdha në bregdetin e Adriatikut, kështu që ka transportin e vet lokal me autobus. Qendra historike e qytetit është e lidhur mirë me të gjitha pjesët e tjera të qytetit. Kompania e ngarkuar me transportin publik në Zara është Liburnija d.o.o.

Autobusët e Liburnija lëvizin në 12 linja të autobusëve të qytetit në të gjithë qytetin e Zarës. Autobusët operojnë nga ora 5:00 e mëngjesit deri në mesnatë dhe zgjaten deri në orën 1:00 të mëngjesit gjatë verës. Autobusët largohen nga stacioni kryesor i autobusëve çdo 20 minuta drejt blloqeve të qytetit dhe çdo 15 minuta drejt qendrës së qytetit.

Biletat lokale të autobusit mund të blihen:

- në autobus nga shoferi i autobusit
- në stacionin e autobusëve
- në stendën e Liburnija
- në një stendë "Tisak"

Çmimi i rregullt i biletës është 10 kuna për një udhëtim dhe 16 kuna për dy udhëtime (i quajtur gjerësisht karta "karnet"), i cili ofron një normë të zbritur prej 8 kuna për udhëtim.

Ju gjithashtu mund të blini një bllok të përbërë nga 10 bileta të cilat zgjasin për 20 udhëtime për çmimin 160 kuna

Kur hyni në autobus, duhet të vërtetoni biletën në pajisjen prapa shoferit. Pasi të vuloset, bileta është e vlefshme për 50 minuta. Ju mund të transferoheni në një linjë tjetër autobusi gjatë udhëtimit, për sa kohë që po shkoni në të njëjtin drejtim me vlerësimin e parë.[15]

Përveç biletës standarde pay-as-you-go, ju gjithashtu mund të blini biletat e mëposhtme mujore:

- Për punonjësit për çmimin 250 kuna

[15]Liburnija – Zadar's Public Bus System- https://www.expatincroatia.com/liburnija-zadar-public-bus-system/

- Për studentët për çmimin 135 kuna
- Për personat në pension për çmimin 135 kuna

Grupet e mëposhtme kanë të drejtë për një udhëtim falas në transportin publik të Zarës:

- Fëmijët deri në 5 vjet (deri në 3 fëmijë)
- Personat e verbër nëse kanë një kartë anëtarësie të Shoqatës së të Verbërve
- Anëtarët e MUP (nëse kanë veshur uniformën)
- Punëtorët e komunës

Shërbimi i autobusëve bëhet përmes transportit të qytetit, periferik dhe pjesës së ishullit (fig. 6.1). Shërbimi i autobusëve në Zarë menaxhohet nga kompania komunale Liburnija d.o.o., e cila është shumicë në pronësi të qytetit të Zarës. Numri i autobusëve në vitin 2017 ishte 87, që është një rritje krahasuar me 2003 me 11 autobusë. Vjetërsia mesatare e autobusëve zvogëlohet nga viti në vit, dhe në 2017 është 9.7 vjet për autobusët e qytetit, dhe 16 vjet për autobusët periferikë. Numri i udhëtarëve gjithashtu rritet vit pas viti me më pak lëkundje, dhe në vitin 2012është 7.418.000 një rritje prej 37.4% që nga viti 2003. Numri total i udhëtarëve në 2017 është afërsisht 10.000.000. Numri i përgjithshëm i linjave të autobusëve janë 50, 10 brenda qytetit, dhe 40 në zonën periferike / rurale. Liburnija është kompania e vetme që operon brenda qytetit të Zarës.[16]

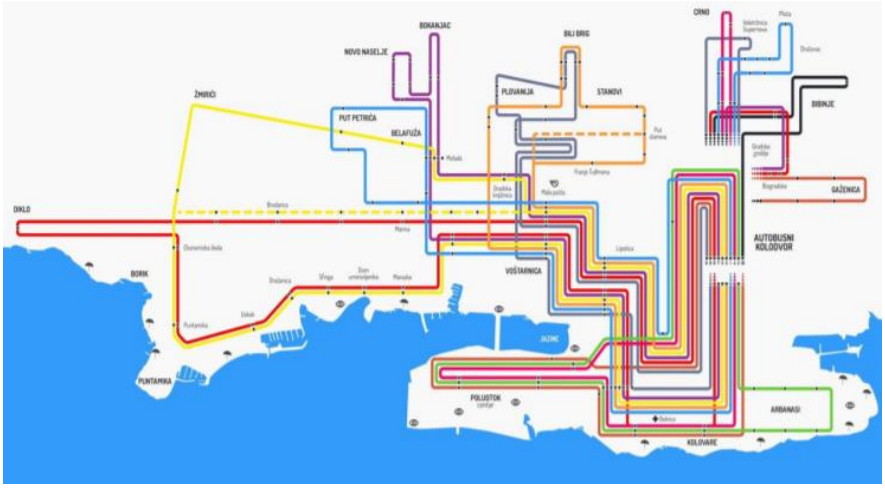


Fig. 6.1. Harta e linjave të qytetit të Zarës

[16]Public Transport City of Zadar

https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1537878144.pdf

6.3. Politika e tarifave për sistemin e propozuar të transportit publik të komunës së Mitrovicës së jugut

6.3.1. Përcaktimi i lartësisë së tarifës

Përveç elementeve të propozuara nga aspekti profesional i trafikut dhe i elementeve përcjellëse, në këtë hulumtim do të fokusohemi edhe në disa pjesë të cilat janë të ndërlidhura në mënyrë direket me cilësinë e shërbimit të ofruar të transportit publik në komunën e Mitrovicës së Jugut. Këtu përfshihet edhe propozimi i pjesës ekonomike të sistemit siç janë :

- Politikat e tarifave
- Sistemi i biletimit

Politika e tarifave do të jetë e ndarë në disa pjesë pasi që kemi pjesëmarrje të kategorive të ndryshme të pjesëmarrësve në sistemin e trafikut urban të propozuar. Për shembull kemi tek lartësia e tarifës apo përcaktimi i saj. Përcaktimi i lartësisë së tarifës duhet që të jetë e lidhur me shumë faktorë të cilët janë të ndërlidhur dhe e determinojnë një lartësi të tarifës së caktuar.

Në rastin tonë ne do të fokusohemi në hulumtimin me anë të anketimit ku do të paraqesim gjendjen ekonomike të anketuarve dhe në atë të fokusohemi në një lartësi të tarifës. Ky është njëri nga faktorët të cilët do të i marrim për bazë, përveç kësaj do të shohim edhe leverdinë ekonomike të sistemit.

Lartësia e tarifës (fig. 6.2) mendojmë që të jetë 0.40 € e cila pritet që të jetë fikse, pra për të gjitha relacionet të cilat do të shfrytëzohen nga ana e udhëtarëve. Arsyeja që mendojmë se kjo tarifë duhet të jetë e tillë është për dy arsye. Së pari shumica e linjave aktuale që funksionojnë në mënyrë jo të rregullt e kanë tarifën 0.50 € dhe mendojmë se ky ndryshim do të bënte që të zgjidhej transporti publik para atij jo të rregullt. Së dyti nga grafiku i anketës në pyetjen e statusit të punësimit shohim se qytetarët e anketuar kanë gjendje jo të qëndrueshme ekonomike dhe sociale dhe si pasojë duhet që të përshtatim edhe lartësinë e tarifës.

Fig. 6.2. Çmimi i biletës së udhëtimit

Bileta për një drejtim të kushtojë 0.40 Euro

- Bileta për një drejtim, brenda territorit të Mitrovicës së Jugut
- Pagesa te konduktori

Bileta mujore e linjës. Përdoret për një linje të caktuar

- Për nxënës/student është 10 €/muaj
- Për qytetarët tjerë është 12€/muaj

6.3.2. Tarifa për kategori të veçanta

Përveç pjesës së përgjithshme të tarifave në sistemin e propozuar kemi paraparë që të kemi edhe tarifa të veçanta për disa kategori të veçanta. Nëse bazohemi edhe nga komunat tjera(në rastin konkret Prishtinën) në këto grupe mund të hyjnë:

- fëmijët deri në moshën 7 vjeçare,
- personat me nevoja të veçanta,
- veteranët me status "Veteran Luftëtarë i UÇK",
- familjarët e dëshmorëve dhe të zhdukurve të luftës të UÇK-së,
- pensionistët e komunës së Mitrovicës së Jugut.

Për këto kategori në rast se është e nevojshme komuna do e subvencionon transportin urban dhe urbano-periferik, duke e pasur parasysh se një gjë e tillë lejohet edhe me ligj.

Kapitulli

7

7. TRANSPORTI I UDHËTARËVE DHE SHËRBIMET E TAKSIVE

Sa i përket shërbimeve të taksive siç e kemi përmendur edhe më lart komuna e Mitrovicës së Jugut ka një numër të madh të taksive të cilët operojnë në këtë qytet dhe si pasojë shkaktojnë një bllokim mjaft të madh të qarkullimit duke pasur parasysh pjesën urbane mjaft të vogël dhe mungesës së parkingjeve për ta. Duke e ditur që qyteti posedon vetëm dy rrugë kryesore që janë rruga "Mbretëresha Teutë" dhe "Shemsi Ahmeti" dhe përgjatë këtyre rrugëve orientohen pothuajse të gjitha këto automjete të taksive për të pasur një vend parkim gjë që shkakton bllokim të trafikut. Në bazë të dhënave qyteti i Mitrovicës së Jugut ka rreth 220 automjete të regjistruar si taksi individual dhe 14 operator me gjithsej rreth 210 automjete të regjistruara. Problemi në këtë komunë qëndron në atë se nuk ka ende ndonjë rregullim ligjor sa i përket numrit të nevojshëm të taksive për këtë komunë dhe si rrjedhojë çdo person që i përmbush kriteret që janë cekur me lart në fillim mund të pajiset me leje pune. Sipas mendimit tim komuna duhet të bëjë plotësim-ndryshim në rregulloren aktuale dhe në një pikë të parashoh numrin total të lejeve të lejuara. Për bazë në këtë pikë do të duhej të merrej numri i banorëve, dhe duke i shikuar vendet e rajonit dhe të Evropës të merrej një mesatare e preferuar e numrit të banorëve për një taksi ku më që rast do ta bënte një organizim dhe menaxhim me të mirë dhe më të lehtë për komunën.

7.1. Propozimi lidhur me përshtatjen e sistemit të transportit të udhëtarëve në komunën e Mitrovicës së jugut me shërbimet e taksive

Duke pasur parasysh që jemi duke tentuar që komunën ta bëjmë me transport urban dhe urbano-periferik atëherë edhe nevoja për të përdorur një taksi do të zvogëlohej dukshëm. Ajo çka ne kemi nevojë është që numrin e taksive që mendojmë që është i nevojshëm të ju sigurohet edhe vendparkimi dhe mos të shfrytëzojnë hapësirat ku nuk lejohen dhe ku i pengojnë pjesëmarrësit tjerë në trafik. Nëse shikojmë rregulloren komunale nr.02/2019 për taksat, tarifat dhe gjobat komunale në nenin 10 ku flitet për tarifat e automjeteve transportuese, pika 7 thotë: Operatorët taksi nuk mund të shfrytëzojnë më shumë se dy vendndalime të lejuara për automjete. Me anë të kësaj pike kuptojmë se një kompani nuk mund të ketë vendparkim për më shumë se 10 automjete. Ajo çka ka nevojë komuna është vetëm një bashkëpunim më i mirë në mes të DSHPI dhe DI, pasi që njëra lëshon vendimin për parkim (DSHPI) ndërsa tjetra vendimin për plotësimin e kushteve për operim.

Nëse flasim për Kroacinë numri i licencave të taksive ndryshon nga një qytet në tjetrin duke qenë se legjislacioni kombëtar u lejon atyre të lëshojnë licenca sa të dëshirojnë. Qasja në treg në sektorin e taksive është jashtëzakonisht e vështirë për shkak të rregulloreve të ndryshme të aplikueshme dhe konkurrencës kufizuar nga masat e marra në nivel lokal për të ruajtur status quo-në[17].

Nëse i shikojmë vendet tjera se si e kanë të rregulluar këtë çështje shohim se në Serbi nëse nuk është e rregulluar ndryshe me ndonjë udhëzim të veçantë për qytete të ndryshme parashihet që në ato pjesë që kanë mbi 100.000 banorë, për të fituar numrin e përcaktuar të lejeve taksi numri i banorëve pjesëtohet me 400. Kurse për vendet me më pak se 100.000 banorë, për të fituar numrin e përcaktuar të lejeve taksi numri i banorëve pjesëtohet me 600. (Popović, 2019)

Marr parasysh këto dhe raste tjera mund të shikojmë që qoftë përmes rregulloreve ose përmes rritjes së kritereve për pajisje me licencë të bëjë një organizim më të mirë të kësaj forme të transportit.

[17]Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EUhttp://www.astrid-online.it/static/upload/2016/2016-09-26-country-reports.pdf

Një formë e rregullimit të transportit taksi do të ishte për automjetet taksi individual të ndahen në dy grupe në bazë të numrit të licencës çift/tek të operojnë para/pas dite. Për të mos pasur pakënaqësi nga njëra palë do të bëhej ndërrimi i orarit javor/mujor. Kurse sa i përket taksi operatorëve në bazë të rregullores të kenë 2 vendndalim me gjithsej 10 parkingje për automjete kurse pjesën tjetër të flotës së automjeteve do të ishte e detyruar të siguronte vendndalim në pronë private apo në bazë pasi nuk do të kishte mundësi të kishte më shumë parkingje. Sigurisht kriteret rreth organizimit dhe menaxhimit të kësaj forme të transportit do të bëheshin nga niveli lokal përmes zyrtarëve të transportit dhe drejtorisë së inspeksionit.

Kapitulli

8

8. DOKUMENTACIONI MBESHTETËS PËR IMPLEMENTIM TË SISTEMIT

Në këtë kapitull do të fokusohemi më shumë te pjesa e dokumentacionit që është e nevojshme për të funksionuar një sistem i mirëfilltë i transportit. Pra, këtu do të shpjegohen pjesa e dokumenteve dhe mënyra që duhet të ndiqet për tu pajisur me leje qarkullimi në mënyrat e ndryshme të transportit i udhëtarëve ku do të përfshihen transporti ndërurban, urban apo urbano-periferike si dhe transportit auto-taksi.

8.1. Dokumentacioni mbështetës për implementimin e sistemit të transporti ndërurban

Sa i përket kësaj forme të transportit duke e pasur parasysh që përgjegjëse është ministria do e trajtojmë në formë të shkurtër me qëllim të informimit më të mirë për mënyrën dhe hapat e duhur për tu pajisur me licencë. Në foton e mëposhtme (fig.8.1) shihet forma e aplikacionit që duhet plotësuar për këtë qëllim. Përveç të dhënave te kompanisë si: numri i biznesit, emri i biznesit, adresa, adresa e zyrës, adresa e parkingut, adresa e servisit, telefoni, e-maili, lloji i licencës. Në pjesën e fundit plotësohen të dhënat që i përkasin menaxherit të biznesit. Së bashku me këtë aplikacion duhet të bashkëngjiten edhe dokumentacioni i kërkuar sipas ligjit dhe udhëzimit administrativ mbi licencimin.

APLIKIMI PER LINCENCË

Nr. Prot._____

Numri i biznesit:	
Emri i biznesit:	
Adresa:	
Adresa e zyrës:	
Adresa e parkingut:	
Adresa e servisit:	
Telefon/Faks:	
E-mail/www	
Loji i licencës:	

Aplikacionit ia bashkangjes tërë dokumentacionin e kërkuar sipas ligjit dhe Udhëzimit Administrativ mbi Licencim

Vërejtje:
I gjithë dokumentacioni duhet të sillet i vërtetuar nga origjinali nga Kuvendi Komunal përkatës si dhe në momentin e dorëzimit të jenë në zarf të mbyllur.

Menaxheri:

Emri_____ Mbiemri:_____ Nr.I.nj._____

Prishtinë më,_____ Nënshkrimi_____

Hapja më ---------- ora 14.00 h

Fig. 8.1. Formulari i aplikimit për licencim

Më poshtë është paraqitur një model i licencës (fig. 8.2) e cila merret pasi që biznesi ka aplikur në formen që e diskutuam më lartë. Në këtë dokument janë të përshkruar të dhënat e biznesit dhe e deshmojnë që kjo e fundit është e pajisur me licensë për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor të rregullt të udhëtarëve me autobus dhe transport të lirë brenda Kosovës.

Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government
Ministria e Infrastrukturës
Ministarstvo Infrastrukture
Ministry of Infrastructure

Në mbështetje të Ligjit Nr.04/L-179/ Na osnovu zakona Br.04/L-179
Ministri i MI-së lëshon këtë - /Ministar MI izdaje ovu / :

Licencë - Licencu

Për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor të rregullt të udhëtarëve me autobus dhe transport të lirë brenda Kosovës
Za obavljanje redovnog prevoza putnika autobusem i slobodnog prevoza na unutrasnjem transportu Kosovo

Operatori / Prevoznik: XXXXXXX"
Adresa / Adresa: XXXXXX
Komuna / Opština: XXXXXXXXX
Nr. i Licensës / Br. Licence: XX/XX
Nr. i Biznesit / Br.Biznisa: XXXXXXXX
Licenca vlen prej / Licenca važi od/do XX.XX.XXXX deri më XX.XX.XXXX
Lëshuar më /Izdato: XX.XX.XXXX

Ministri/Ministar/Minister
XXXXXXXXXXXX

MODEL

Fig. 8.2. Licenca për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor

Në momentin që pajisemi me licensë nuk ka përfunduar e tërë puna. Kjo pasi që pas saj duhet të bëhet aplikimi për certifikatë të autobusit bazuar në licensë. Formulari për këtë qëllim (fig. 8.3), përmban të dhënat për operatorin, të dhënat për autobusin. Këtij aplikacionit ia bashkëngjesim fletëpagesën prej 50€, fotokopjen e librezës (të vërtetuar), certifikatën e vjetër (nëse disponon), fotokopjen e kartonit të kontrollimit teknik (jo më të vjetër se 6 muaj), fotokopjen e polises së sigurimit. Në fund të aplikacionit janë të dhënat për menaxherin.

Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government
Ministria e Infrastrukturës
Ministarstvo Infrastrukture
Ministry of Infrastructure

DEPARTAMENTI I TRANSPORIT RRUGOR

APLIKIM PËR ÇERTIFIKATË TË AUTOBUSIT BAZUAR NË LICENCË

Nr.Prot._____

Operatori:_____**Licenca nr.**_____**Iloji:**_____

•Adresa _____

•Komuna _____

•Nr.tel-fax _____ **E-mail:** _____

Autobusi: _____**KS**_____

1.Marka/tipi:_____**viti i prodhimit:**_____ **nr.uleseve:**_____

Nr. I shasisë:_____ **VDR**_____

Aplikacionit ia bashkangjesë:

1. **Fletëpagesën prej 50 Eurove**
2. **Fotokopjen e librezës te vërtetuar.**
3. **Certifikatën e vjetër /nëse disponon**
4. **Fotokpojen e kartonit te kontrollimit teknik jo me te vjetër se 6-muaj**
5. **Fotokopjen e polices valide të sigurimit**

A disponon certifikatë të lëshuar nga M.I-së: PO / JO

/Nëse PO: nr_____ **Operatori:**_____/

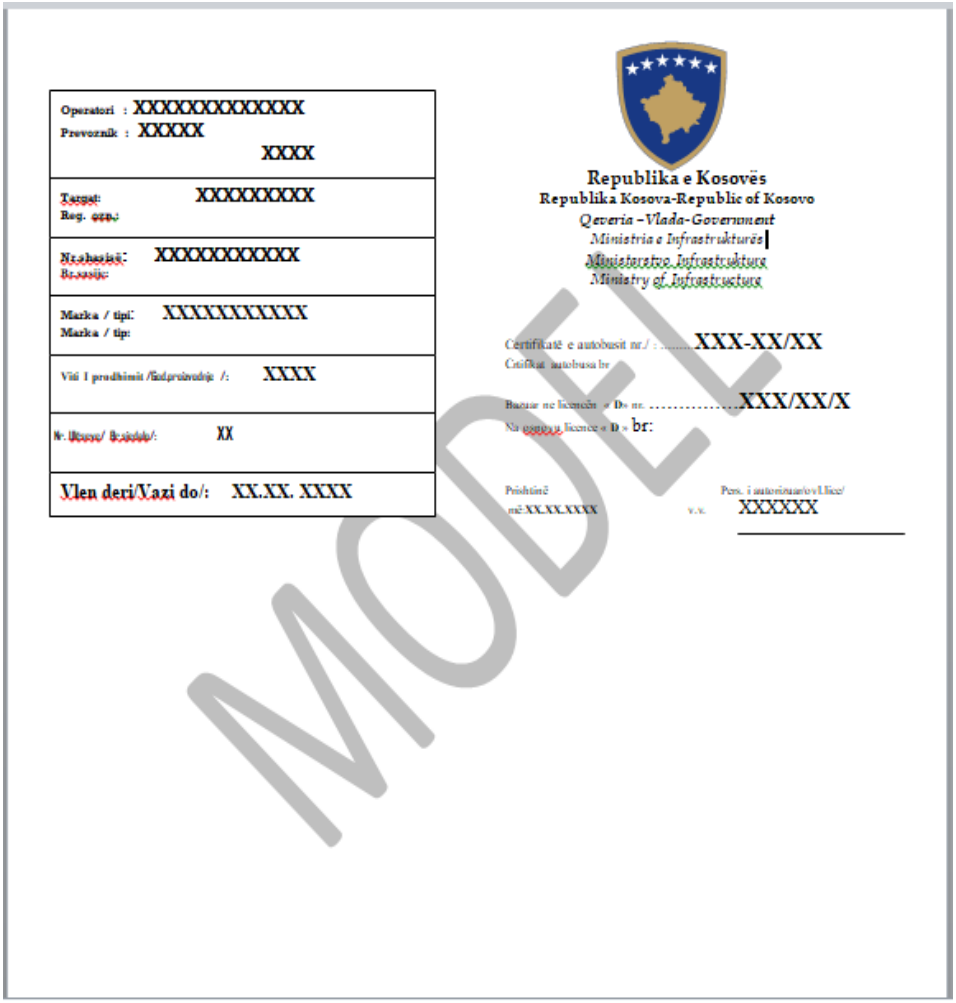
Menaxheri : Emri_____

Mbiemri:_____ **v.v.** **nënshkrimi** _____

Pranuar nga zyrtari:_____ **data**_____

Fig. 8.3. Formulari për aplikimin për certifikatë të autobusit

Pasi të ketë përfunduar aplikimi sigurisht pritet paisja me certifikatë të autobusit, nëse i plotëson kushtet për një gjë të tillë. Forma e kësaj certifikate është dhënë në pjesën e mëposhtme me të dhënat kryesore për autobusin (fig. 8.4).



Operatori : XXXXXXXXXXXXXX
Prevoznik : XXXXX
XXXX

Targat: XXXXXXXXX
Reg. ora:

Nr.shasisë: XXXXXXXXXXXX
Br.vozila:

Marka / tipi: XXXXXXXXXXXX
Marka / tip:

Viti I prodhimit /God.proizvodnje /: XXXX

Nr. Ulesve/ Br.sedala/: XX

Vlen deri/Vazi do/: XX.XX. XXXX

Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada-Government
Ministria e Infrastrukturës
Ministarstvo Infrastrukture
Ministry of Infrastructure

Certifikatë e autobusit nr./ : ..... XXX-XX/XX
Ctifikat autobusa br

Bazuar ne licencën « D» nr. ..... XXX/XX/X
Na osnovu licence « D » br:

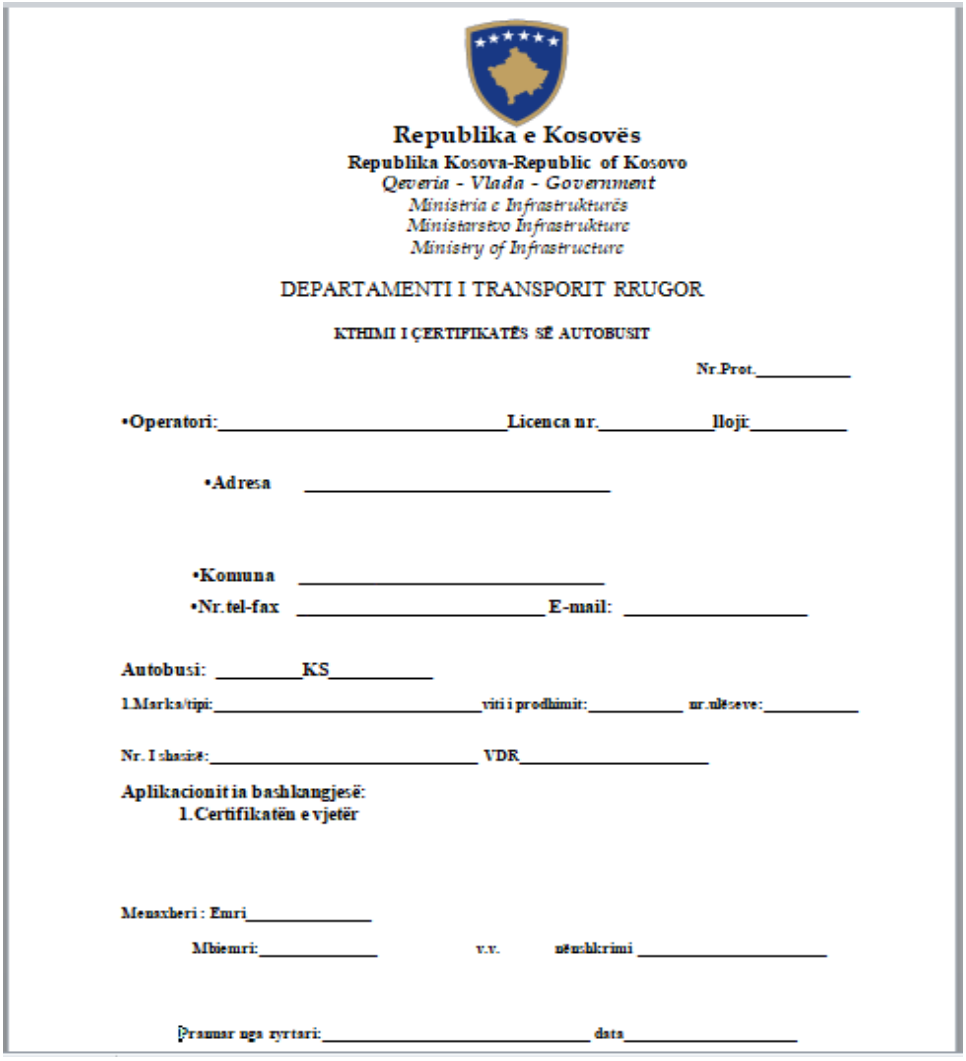
Prishtinë
më XX.XX.XXXX

Pers. i autorizuar/ovlašćeno/
v.v. XXXXXX

MODEL

Fig. 8.4. Certifikata e autobusit

Nëse për çfarëdo arsye bëhet kthimi i certifikates së autobusit plotësohet formulari i mëposhtëm (fig. 8.5) me të dhënat për: operatorin, autobusin, menaxherin. Sigurisht, këtij aplikacioni i'a bashkangjesim edhe certifikatën e vjetër.



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government
Ministria e Infrastrukturës
Ministarstvo Infrastrukture
Ministry of Infrastructure

DEPARTAMENTI I TRANSPORIT RRUGOR

KTHIMI I ÇERTIFIKATËS SË AUTOBUSIT

Nr.Prot._____

•Operatori:_____Licenca nr._____llojit:_____

•Adresa _____

•Komuna _____

•Nr.tel-fax _____E-mail: _____

Autobusi: _____KS_____

1.Marka/tipi:_____viti i prodhimit:_____ nr.ulëseve:_____

Nr. I shasisë:_____ VDR_____

Aplikacionit ia bashkangjesë:
1.Certifikatën e vjetër

Menaxheri : Emri_____

Mbiemri:_____ v.v. nënshkrimi _____

Pranuar nga zyrtari:_____ data_____

Fig. 8.5. Formulari për kthimin e certifikatës së autobusit

8.2. Dokumentacioni mbështetës për implementimin e sistemit të transportit urban dhe urbano-periferik

Në vazhdim do të diskutojmë në lidhje me transportin urban dhe urbano-periferik duke përfshirë pjesën e dokumentacionit që duhet të pajiset kompania për të pasur të drejtën e organizimit të linjës. Në bazë të dhënave kjo mënyrë e transportit është mjaft e mangët sa i përket rregulloreve komunale. Kjo për arsye se funksionimit e bënë në bazë të disa rregulloreve mjaft të vjetra të vitit 2005/2006. Dy rregulloret komunale që shfrytëzohen për këtë qëllim janë:

- Rregullore komunale nr. 03/2005 mbi organizimin e transportit rrugor brenda territorit të komunës së Mitrovicës.

- Rregullore komunale nr. 05/2006 mbi përcaktimin e linjave, relacioneve dhe rendeve të udhëtimit në transportin e rregullt të udhëtarëve në trafikun urban edhe urbano-periferik në komunën e Mitrovicës.

Në bazë të rregullores komunale nr. 03/2005 mbi organizimin e transportit rrugor brenda territorit të komunës së Mitrovicës në nenin 8 shpjegohet mënyra për tu pajisur me leje pune:

8.1. Transporti i rregullt urban dhe urbano-periferik ushtrohet në bazë të licencës dhe rendit të udhëtimit.

8.2. Ndalohet çdo ushtrim i veprimtarisë me transport të rregullt urban dhe urbano-periferik pa u pajisur me licencë, rend të udhëtimit dhe nëse automjetet nuk janë të regjistruara dhe siguruara në Kosovë.

8.3. Për t'u pajisur me licencë duhet të plotësohen këto kushte:

- Të ketë biznesin e regjistruar pranë Ministrisë së Tregtisë dhe Industrisë,
- Të jetë i licencuar nga Ministria e Transportit dhe Postë Telekomunikacionit,
- Të ketë selinë e kompanisë të regjistruar në territorin e Komunës së Mitrovicës,
- Të ketë auto-parkun e vet,
- Të ketë në pronësi së paku 2 (dy) autobusë,
- Të ketë të punësuar së paku tre punëtorë, prej tyre:

- Së paku 2 shofer profesional (me kategori "D"),

- Kontrollor teknik, mekanik, elektricist apo profil tjetër për mirëmbajtje, ose këto shërbime do t'i kryej ndonjë kompani e autorizuar me kontratë të posaçme.

- Një punëtor administrativ.

8.4. Të gjitha vijat (urbane, urbano-periferike, sezonale, ndërkombëtare) që fillojnë dhe mbarojnë në territor të Komunës së Mitrovicës duhet të fillojnë dhe mbarojnë në stacionin e autobusëve.

8.5. Operatorët e transportit që zhvillojnë transportin e udhëtarëve në vijat kontraktuese (transporti i nxënësve dhe vijat tjera kontraktuese) janë të obliguar ta informojnë inspeksionin e trafikut rrugor 48 orë para fillimit të organizimit të vijave kontraktuese.

8.6. Kushtet teknike të autobusëve, procedurat dhe kriteret tjera të veçanta i përcakton me vendim të veçantë organi administrativ kompetent për shërbime publike.

Siç po shihet më lartë ekziston një ndryshim i madh në këtë rregullore pasi që disa nga Ministritë e linjës kanë ndryshuar emërtim ashtu sikur se kanë ndryshuar edhe obligimet e mbikëqyrjes brenda Komunës. Duke u bazuar në këta faktorë dhe në bisedat që kemi pasur me stafin komunal kam kuptuar që shumë shpejtë pritet miratimi i një rregullore të re mbi organizimin e transportit rrugor urban dhe urbano-periferik e cila do e trajtonte këto çështje në mënyrë më të duhur. Deri në atë kohë DSHPI do i vazhdojë linjat në bazë të rregulloreve aktuale që u prezantuan më lartë. Forma se si duket një vendim mbi vazhdimin e ushtrimit të veprimtarisë transportuese së bashku me orarin e nisjeve për një linjë të caktuar është dhënë më poshtë (fig. 8.6).

Republika e Kosovës
Republika Kosova – Republic of Kosovo
Komuna e Mitrovicës
Opština Mitrovica – Municipality of Mitrovic
DREJTORIA PËR SHËRBIME PUBLIKE DHE INFRASTRUKTURE

Nr. të dt.

Mbështetur në nenin 17 pika , f, dhe n te Ligjit mbi Vetqeverisjën Lokale Nr.03 / L-040 , nenit 10 paragrafi 10.1pika "e" dhe "k" të Statutit të Komunës së Mitrovicës, neni 10, neni 18 ,nenit 30 dhe nenit 31 paragrafi 4 dhe 5 të Ligjit për Transportin rrugor nr.04/L179; dhe nenit 10 paragrafi 10.6 të Rregullorës Komunale Nr.01/2012 për Taksa ,Tarifa dhe Gjobat Komunale, dhe në bazë të kërkesës me Nr.09/346/07-1799 drejtori I DSHPI lëshon këtë :

VENDIM

I lejohet me pronar nga Mitrovica me seli në rr."Mbretresha Teutë"në Mitrovicë,ushtrimi I veprimtarisë transportuese në Trafikun rrugor të udhëtarëve në relacionin
Orari I nisjeve për relacionin është pjesë
përbërse e këtij Vendimi,dhe është dhënë si shtojcë e **Vendimit.**

ARSYETIM

pronar i me seli në Mitrovicë është drejtuar me kërkesën me **nr.** të **dt.** për vazhdimin e vijës dhe orarit të nisjeve për relacionin
Bazuar në të lartëcekurat DSHPI vendosi si në dispozitiv të këtij Vendimi.

Vendimi vlen deri më kur skadon afati I regjistrinit të vijës dhe orarit të nisjeve për relacionin

Drejtori I DSHPI së

Republika e Kosovës
Republika Kosova – Republic of Kosovo
Komuna e Mitrovicës
Opština Mitrovica – Municipality of Mitrovica

ORARI I NISJEVE
TË UDHËTIMIT NË RELACIONIN
(Për)
Orari I nisjeve fillon më dhe **vlenë gjerë më**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Stacionet
6.25	07.25	08.30	10.00	11.00	12.40	14.40	16.00	17.30	18.40	
6.30	07.30	08.35	10.05	11.05	12.45	14.45	16.05	17.35	18.45	
6.40	07.40	08.40	10.10	11.10	12.50	14.50	16.10	17:40	18.50	
6.50	07.50	08.50	10.20	11.20	12.55	14.55	16.15	17.45	18.55	
7.00	08.00	09.00	10.30	11.30	13.00	14.00	16.20	18.00	19.00	

Stacionet	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	07.05	08.10	09.30	10.30	12.10	15.30	17.00	18.10	19.30
	07.10	08.15	09.35	10.35	12.15	15.35	17.05	18.15	19.35
	07.15	08.20	09.40	10.40	12.20	15.40	17.10	18.20	19.40
	07.20	08.25	09.50	10.50	12.30	15.50	17.20	18.25	19.45
	07.25	08.30	10.00	11.00	12.40	16.00	17.30	18.30	19.50

Vërejtje :Të gjitha nisjet duhet të fillojnë dhe të mbarojnë nga Stacioni I Autobuseve.Nisja e parë nga është në ora 06:25 ndërsa nisja e parë nga është në ora 07:05
(Kohëzgjatja e ndalimit të Autobusve nëpër vendalime është më së tepërmi 2-3 min) .

Zyrtar për Transport Publik:

Fig. 8.6. Vendimi për vazhdimin e vijës dhe orarit të nisjes

8.3. Dokumentacioni mbështetës për implementimin e sistemit të transportit auto-taksi

Transporti auto-taksi organizohet kryesisht në baze të *rregullores nr.04/2014 për auto-taksi transport të udhëtarëve në territorin e qytetit të Mitrovicës.* Forma e kërkesës për dhënien e pëlqimit (fig. 8.7) duket si më poshtë ku janë të paraqitura të dhënat e automjetit si dhe të pronarit. Automjeti duhet t'i plotësojë kushtet e parapara ligjore të cilat janë sqaruar në kapitullin e tretë. Së bashku me kërkesën bashkëngjiten edhe dokumentet tjerë të kërkuar. Foto më poshtë e sqaron këtë procedurë.

DREJTORISE PËR INSPEKSION
-Inspeksionit për Transportin Rrugor
MITROVICË

LËNDA : Kërkesë për dhenjen e pelqimit për " TAKSI."

Lus titullin e lartëpërmendur që të më lëshon pëlqimin për AUTO "TAXI" për Automjetin e markës _____, prone e_____ i regjistruar me targa regjistrimi nr._____ me të cilin do të ushtrojë veprimtarinë e transportit të udhëtarve-mallrave , në transportin rrugor.

Automjeti me të cilin mendoi të kryaj transportin e udhëtarëve-mallrave, është pronë e imja, teknikisht në gjendje të rregullt dhe i plotëson të gjitha kushtet e parapara ligjore:

-Automjeti ka mbishkrimin "TAXI" të vendosur mbi karroseri,
-Ndihmën e parë dhe pajisjetë tjera të nevojshme,
-Aparatin për zjarrfikje,
-Vozitësi posedon patent shoferin në kategorinë e duhur për këtë automjet.
-Taksimetrin për auto-taxsi.

Kësaj kërkese ia bashkangjes:

-Fotokopjen e çertifikates së biznisit,
-Fotokopjen e patent shoferit, i cili duke mundë të jetë më i ri se pesë (5) vite.
-Fotokopjen e certifikates së regjistrimit të automjetit,
-Fotokopjen e letërnjoftimit, ,
-Dëshminë mbi pagesën e shpenzimeve në shumë prej_____Euro.

Shpreheësoi se kjo kërkesë do të shqyrtohet dhe të vendoset pozitivisht.

Më,_____/2020

Mitrovicë

Paraqitësi i kërkesesë,

_____
Nga_____
Rr._____nr._____

Telefoni _____

Fig. 8.7. Kërkesa për dhënien e pëlqimit për taksi

Sigurisht pasi që e kemi përfunduar kërkesën dhe nëse i plotësojmë të gjitha kushtet pas kontrollimit që bëhet nga inspeksioni i transportit rrugor ne do të pajisemi me vendim mbi plotësimin e kushteve e parapara në rregullore (fig. 8.8).

REPUBLIKA E KOSOVËS
Republika Kosova – Republic of Kosovo

KOMUNA E MITROVICËS
Opstina Mitrovica – Municipality of Mitrovica

DREJTORIA E INSPEKSIONIT
Sektori i transportit rrugor Nr.XXXXXX, Datës XXXXXX

Në bazë të nenit 44 të Ligjit Nr. 05/L-031 Për Procedurën e Përgjithshme Administrative ,si dhe nenit 11 dhe 35 të Rregullores nr. 04/2014 për Auto-Taxi Transportin të Udhëtarve në Mitrovicë, dhe kërkesës së,XXXXXX Nr.XXXXXX, Datës XXXXXX inspektori i Inspeksionit të Transportit Rrugor, bie këtë:

VENDIM

I. JEPET PËLQIMI: XXXXXX, nga Komuna e Mitrovicës, pronar i automjetit me targa regjistrimi nr. XXXXXX, i markës "XXXXXX", me 5 ulëse, ngjyrë XXXXXX, për ushtrimin e veprimtarisë së transportit të udhëtarëve, AutoTAXI, pasi që automjeti i plotëson kushtet e parapara me dispozitat e Ligjit nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor.

II. Pagesa në shumë prej 15 euro, është paguar në bazë të nenit 16. paragrafi 16.1. pika 6. të Rregullores Komunale nr. 01/2012 për taksat ,tarifat dhe gjoba komunale.

Ky vendim vlen vetëm si dokument për t`u pajisë me leje pune nga Drejtoria për Ekonomi dhe Zhvillim, ndërsa për qëllime tjera nuk mund të përdoret.

ARSYETIM

XXXXXX, nga Komuna e Mitrovicës, me datën XXXXXX ka parashtruar kërkesë pranë Drejtorisë së Inspeksionit për tu pajisur me pëlqimin për marrjen e lejes së punës për zhvillimin e veprimtarisë së transportit të udhëtarëve, si Auto-Taxi me automjetin me targa regjistrimi XXXXXX, i markës "XXXXX", me 5 ulëse, ngjyrë XXXXXX.
Pas shqyrtimit të kësaj kërkese, inspektori komunal i transportit rrugor, me datën XXXXXX ka kryer inspektimin e këtij automjeti dhe me proçesverbal zyrtar ka konstatuar se automjeti i cekur në kërkesë, është pronë e paraqitësit të kësaj kërkese, dhe se i njëjti I PLOTËSON KUSHTET teknико – eksploatuese, stabilimentet, shenjat, mbishkrimet dhe paisjet e parapara, me rregulloren nr. 04/2014 për kryerjen e veprimtarisë së transportit të udhëtarëve, AutoTAXI.
Për këto arsye u vendos si në dispozitiv të këtij vendimi.

KËSHILLË JURIDIKE: Kundër këtij vendimi, mund të ushtrohet ankesë në afatin prej 8. ditësh, nga dita e pranimit te Kryetari i Komunës në Mitrovicë.

Inspektori :

XXXXX XXXXX

Fig. 8.8. Vendimi për dhënien e pëlqimit për taksi

Me marrjen e vendimit nga drejtoria e inspeksionit dhe me dokumentacionit e kompletuar aplikojmë për leje pune (fig. 8.9) pranë Drejtorisë për Financa dhe Zhvillim Ekonomik. Kjo leje përmban të dhënat si: numrin e lejes, emrin e taksitë,

vendbanimin, institucionin që e lëshon lejen, numrin e biznesit, datën e regjistrimit, numrin e tabelave, markën e makinës, numrin e karrigeve, vitin e prodhimit dhe kohën deri kur vlen leja.

Komuna e Mitrovicës
Opstina Mitrovica

Leje Pune për Taxi

Numri i lejës
Broj dozvolle

Emri i Taxit
Taksi Ime

Vendbanimi
Prebivaliste

Lëshuara me
Izdato

Numri i Biznesit
Broj Posla

Data e regj.
Datum Registracije

Numri i tabelave
Broj tablice

Marka e makinës
Marka

Numri i karikave
Broj sedista

Viti i prodhimit
Godina proizvodnje

Leja vlenë deri me
Dozvola vazi do

Nënshkrimi i drejtorit pos.t-mp

REPUBLIKA E KOSOVËS
KOMUNA E MITROVICËS
OPSTINA MITROVICA
REPUBLIKA KOSOVO

Fig. 8.9. Leja e punës për taksi

Inspektori i transportit rrugor është i pajisur me procesverbal (fig. 8.10), me anë të cilit tregohet gjendja faktike gjatë inspektimit të një automjeti. Ky procesverbal në pjesën e sipërme përmban të dhënat e pronarit dhe të automjetit. Pastaj fillon pjesa ku shpjegohet në mënyrë të detajuar gjendja faktike gjatë inspektimit. Në bazë të ligjit dhe rregullores tregohet masa që merret ndaj pronarit. Për gjendjen e shpjeguar nga inspektori dhe për masat e ndërmarra pala ka të drejtë të deklarohet në pjesën e fundit të procesverbalit. Procesverbali është i përpiluar në tri kopje identike ku njëra duhet t'i dorëzohet palës.

Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosovo

Komuna e Mitrovicës Jugore
Opština Južna Mitrovica - Municipality of South Mitrovica

DREJTORIA E INSPEKSIONIT
Sektori i transportit rrugor

Nr. 01069

PROCESVERBAL

Datë ___/___/_____ Ora: _____

Subjekti / personi _____
(Emri, adresa e subjektit)

Pronari_____, adresa _____
(Emri, emri i prindit, mbiemri)

NRB_____, me numër personal _____

Lloji i automjetit_____ nr. regjistrimit _____

Me këtë inspektim u konstatua kjo gjendje faktike: _____

Propozimi i masave:_____

Lidhur me gjendjen e konstatuar nga Inspektori-ët dhe masat e urdhëruara pala deklaron:

Procesverbali është përpiluar në tri kopje identike, njëra nga të cilat i dorëzohet palës.

Pala prezente:
1._____
2._____

Inspektori:
1._____
2._____
3._____

Fig. 8.10. Procesverbali i inspeksionit

Nëse gjatë inspektimit vërehet ndonjë parregullësi apo nëse automjeti nuk është i pajisur me leje pune atëherë inspektori mund të ngrisë çështjen për në gjykatë me anë të një kërkese për fillimin dhe zhvillimin e procedurave kundërvajtëse (fig. 8.3).

REPUBLIKA E KOSOVËS
Republika Kosova – Republic of Kosovo
KOMUNA E MITROVICË JUGORE
Opstina juzna Mitrovica – Municipality of south Mitrovica

DREJTORIA E INSPEKSIONIT

Inspeksioni i Transportit Rrugorë

Nr.**05/346/**_____
Me datë:__/__/**2018**

GJYKATËS THEMELORE NË MITROVICË. Departamenti i Përgjithshëm-Divizioni për Kundërvajtje

Në bazë të nenit 86 të Ligji , nr.05/L-087 Për Kundravajtje, dhe nenit 35 dhe 36. të Rregullorës komunale Nr. 04/2014 per auto-taxi transport te udhtarëve në territorrine qytetit te mitrovices, imspektorii inspekcionit paraqet kete :

K Ë R K E S Ë

Për fillimin dhe zhvillimin e procedurës kundërvajtëse

KUNDËR: XXXXX nga komuna e Mitrovices bartes i leternjoftimit me nr: XXXXX.

PËR SHKAK SE me datën XXXXXX, ka kryer kundërvajtje:nga **neni** 4 paragrafi 4.1

Lidhur me nenin 37 paragrafi 37.1 te rregullores komunale Nr. 04/2014 për auto-taxi transport të udhëtarëve në territorrin e qytetit të Mitrovices,

PROVË: Procesverbali mbi inspektimin e bërë i datës XXXXX Nr.XXXXX

A r s y e t i m i

Inspektori i Inspekcionit të Transportit Rrugor, së bashku me policinë e Kosoves me datën. XXXXX, në rrugën XXXXX komuna e Mitrovicës, ka bërë inspektimin e automjetit të markës "XXXXX" me 4+1 uleše, me targa të regjistrimit nr. XXXXX, gjatë inspektimi është konstatuar se automjeti është pronë e të lartëcekurit , dhe se nuk posedon certifikatw biznesi por jo edhe leje pune për zhvillimin e veprimtaris taxi , për bartjen e udhtarëve.

Me këtë veprim i paraqituri, ka kryer kundërvajtje nga **neni** 4 paragrafi 4.1

Lidhur me nenin 37 paragrafi 37.1 te rregullores komunale Nr. 04/2014 për auto-taxi transport të udhëtarve në territorrin e qytetit të Mitrovicës,

Andaj propozoj që Gjykata kompetente themelore në Mitrovicë, që ndaj të paraqiturit, të caktohet dhe të mbahet shqyrtimi, në të cilin do të nxjerren provat e propozuara, , të shpall fajtor dhe t'i shqiptohet denimin i paraparë me dispozitat e Rregullores komunale të përmendur më lartë.

Ju lusim që për rrjedhen e procedures, sipasë kësaj kërkese të na informoni me një kopje të Aktvendimit tuaj,Drejtorin e Inspeksionit në Mitrovicë.

I n s p e k t o r i:

XXXXX XXXXX

_____

Fig. 8.11. Kërkesa për fillimin dhe zhvillimin e procedurës kundërvajtëse

Kapitulli

9

9. PËRFUNDIMI

Qëllimi i transportit të udhëtarëve është që të ofrojë zgjidhje të qëndrueshme për lëvizjen e njerëzve duke përmirësuar faktorët tjerë që ndikojnë në problemet e ndryshme që hasen në komunikacionin rrugor. Kriteret e përdorimit të transportit të udhëtarëve si shpejtësia, komoditeti, siguria, kostoja, koha, afërsia dhe drejtimi mundësojnë që të bëhet një vlerësim nga ana e udhëtarëve se sa i përshtatshëm dhe i duhur është përdorimi i transportit publik.

Gjatë hulumtimit tonë në qytetin e Mitrovicës Jugore janë evidentuar shumë problem sa i përket transportit të udhëtarëve. Mungesa e linjave urbane, operimi i disa linjave në mënyrë të jashtëligjshme me anë të kombi-busave, gjendja e transportit publik ndërurban, gjendja e stacioneve të pritjes numri i madh i taksive që operojnë në qytet janë vetëm disa nga qështjet që janë trajtuar në këtë punim. Mungesa e një sistemi adekuat dhe të mirëfilltë të transportit të udhëtarëve bën që shumë banor të kërkojnë forma tjera për të lëvizur në mënyrë që t'i plotësojnë nevojat e tyre. Në rastin tonë kjo gjë po shkakton që në rrugët kryesore të qytetit të kemi një numer të madh të automjeteve ku në mungesë të parkingjeve detyrohen që të parkojnë në njërin shirit rrugor me që rast përveç tjerash rezulton me zvogëlim të kapacitetit dhe nivelit të shërbimit. Sigurisht një lidhshmëri e tillë e të gjithë këtyre formave tregon për rëndësinë që ka transporti publik urban për një qytet. Me anë të anketimit kemi arritur që të kuptojmë se cilat janë kërkesat më të nevojshme për banorët, që të ndikojnë që të kthehen kah përdorimi i transportit të udhëtarëve dhe të e zvogëlojnë përdorimin e veturave. Me anë të SPSS-it është bërë një analizë më e detajuar sa i përket anketimit.

Me anë të këtij softueri jemi fokusuar kryesisht në 4 qështje: nivelin e kënaqshmerisë të qarkullimit në trafik, problemet e bllokimit të trafikut, përdorimin më të ulët të veturave nëse TPU i plotëson nevojat, si dhe lidhëshmërinë e transportit rrugor me atë hekurudhor. Secili nga faktorët e mësipërm ka një rol dhe një rëndësi të caktuar në organizimin dhe menaxhimin më të mirë të sistemit të transportit.

Organizimin e transportit publik urban do ta bëjmë më anë të një ndërmarrje publike. Me anë të 6 linjave të propozuar synojmë të krijojmë një lidhëshmëri të pjesëe kryesore të qytetit ku në këto vendbanime janë të koncentruar pjesa më e madhe e banorëve. Sigurisht nga kjo presim që t'i kemi plotësuar nevojat e tyre më qellim që të e ulim shfrytëzimin e veturave. Organizimin synojmë ta bëjmë më mjete minibus ku varësisht prej linjës dhe infrastrukturës rrugore synojmë që të i shfrytëzojmë dy lloje te këtyre mjeteve: Mobi City L7 dhe Mobi City L8. Në mënyrë që të kemi një shfrytëzim sa më të mirë të kapacitetit të minibusit por edhe të mos lejojmë të shkaktohet tollovi nga ta në qytet mendojmë se koordinimin e duhur ta kemi në pikënisje të linjave që në pjesën e rrugëve "Mbretresha Teutë" dhe "Shemsi Ahmeti" ku dihet që kërkesa është më e madhe për lëvizje të kemi qarkullim çdo 5 minuta. Së bashku me dislokimin e stacionit të autobusëve një rëndësi e veqantë do të i kushtohet edhe stacioneve të pritjes, të cilat synojmë që t'i pajisim me harta të linjave dhe orarin e tyre si dhe me sisteme informuese të cilat tregojnë në kohë reale arritjen mjetit të transportit publik, informatë kjo që vjen nga një qendër monitoruese. Sistemi i biletimit po ashtu synojmë ta bejmë sa më të thjeshtë dhe të lehtë. Çmimin e biletës mendojmë që duhet të jetë 0.40[€] për një udhëtim për fillim, ndërsa me kalimin e kohës do t'i shikojmë mundësitë për sistemin e biletës integrale që do të vlejë për një kohë të caktuar me qëllim që me një biletë të mund të udhëtohet deri në destinacionin e fundit. Po ashtu mund të merret edhe bileta mujore si dhe disa kategori të caktuara do të jenë të liruar nga pagesa. Shërbimet e taksive do të trajtohen me prioritet poashtu. Caktimi i vendparkingjeve për taksi, respektimi i rregulloreve komunale sa i përket taksive dhe plotësimi i tyre me qëllim të organizimit dhe monitroimit sa më të mirë. Pjesa e fundit por jo më pak e rëndësishmë ka të bëjë me dokumentacionin e nevojshëm për implementimin e sistemit. Në këtë pjesë duhet t'i kushtohet rëndësi më të madhe nxjerrjes së rregullores komunale të re për transportin

public urban të qytetit të Mitrovicës por edhe të bëhet plotësimi i rregullores komunale për auto-taksi transport të udhëtarëve në territorin e qytetit të Mitrovicës.

Në këtë mënyrë gjithashtu mund të themi se arrijmë që të i plotësojmë hipotezat e ngritura në fillim të këtij punimi ku përmirësimi i gjendjes aktuale mund të arrihet me funksionalizimin e transportit publik urban dhe urbano-periferik, bazuar në besueshmërinë dhe rregullsinë e shërbimeve do të ulte numrin e automjeteve në qendër të qytetit si dhe do të rritej përdorimi transportit të udhëtarëve nëse kemi lidhjen adekuate në mes të formës së transportit rrugor dhe hekurudhor.

Të gjitha këto që u diskutuan më lart besojmë që do të e përmirësojnë sistemin e transportit të udhëtarëve dhe do të bëjnë që shumë banor të e shohin si zgjedhje të parë shfrytëzimin e tij, i cili ndikon në forma të ndryshme si në aspektin ekonomik, zhvillimor, mjedisor si dhe të trafikut rrugor në qytetin tone.

Kapitulli

10

10. LITERATURA

Duraku, R. (2020). *Planifikimi ne komunikacion.*

Glen Weisbrod, Arlee Reno. (2009). *ECONOMIC IMPACT OF PUBLIC TRANSPORTATION INVESTMENT*. American Public Transportation Association.

Humphreys, P. (2016). City Transport in the 2020s. *Transport and Travel*.

Kalayci, S. (2017). *TEKNIKAT STATISTIKORE ME SHUMË NDRYSHORE ME APLIKIM NË SPSS.*

Koskinen Sami, Virtanen Ari. (2014). Public transport real time information in Personal navigation systems for special user groups.

Litman, T. (2003). Mobility Management. *GTZ Transport and Mobility Group*.

Litman, T. (2014). A Neë Transit Safety Narrative. *Journal of Public Transportation*.

McLeod, S. (2017). Urban Public Transport: Planning Principles and Emerging Practice. *Journal of Planning Literature*, 223-239.

Popović, V. (2019). *RAZVOJ MODELA ZA ORGANIZACIJU TAKSI TRANSPORTA PUTNIKA.* Novi Sad.

Stelios Timotheou, Christos G. Panayiotou, Marios M. Polycarpou. (2014). *Transportation Systems: Monitoring, Control, and Security.*

UITP. (2020). *DEMYSTIFYING TICKETING AND PAYMENT IN PUBLIC TRANSPORT*. International Association of Public Transport.

Young, J. (2015). Infrastructure: Mass Transit in 19th- and 20th-Century Urban America. *Oxford Research Encyclopedia of American History*.

Public transport- https://en.wikipedia.org/wiki/Public_transport#cite_note-1

Plani Zhvillimor Komunal (PZHK)-https://kk.rks-gov.net/mitroviceejugut/wp-content/uploads/sites/18/2019/11/Mitrovica-PZhK-2019.11.15.pdf

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU)- https://kk.rks-gov.net/mitroviceejugut/wp-content/uploads/sites/18/2020/08/PMQU-Mitrovica-Jugore-2020.pdf

Kosovatrans - stacioni i autobusëve, Mitrovicë, 2020

https://kk.rks-gov.net/mitroviceejugut/wp-content/uploads/sites/18/2020/06/0184_200605140211_001.pdf

Ligji nr. 04/L-179 –https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=8688

Rregullore komunale nr. 03/2005 mbi organizimin e transportit rrugor brenda territorit të komunës së Mitrovicës

Rregullore komunale nr. 05/2006 mbi përcaktimin e linjave, relacioneve dhe rendeve të udhëtimit në transportin e rregullt të udhëtarëve në trafikun urban edhe urbano-periferik në komunën e Mitrovicës.

Rregullorja komunale Nr.04/2014, për auto-taksi transport të udhëtarëve në territorin e qytetit të Mitrovicës- https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=11503

Ndërmarrja "Trafiku Urban" Prishtinë - https://trafikurban-pr.com/

https://www.expatincroatia.com/liburnija-zadar-public-bus-system/

https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1537878144.pdf

http://www.astrid-online.it/static/upload/2016/2016-09-26-country-reports.pdf

https://indcar.es/en/urban-minibus-mobi-city/

https://www.acogok.org/why-transit-matters-environment/