



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government
Komuna e Glllogocit
Drejtoria për Shërbime Publike dhe
Emërgjencë



Plani Komunal për Transport Lokal në Komunën e Glllogocit 2026-2031

Ne bazë të vendimit me nr. 01-400/01-9519 të datës 13.03.2026 nga zyra e kryetarit për formimin e Grupit Punues për hartimin e Planit Komunal për Transport Lokal në Komunën e Glogocit (2026-2031) me këtë përbërje:

1. Nexhmedin Gruda – Kryesues i grupit, DshPE;
2. Afrim Prokshi – Koordinator, DshPE;
3. Antigona Durmishi – Anëtare, DshPE;
4. Kushtrim Kastrati – Anëtar, DI;
5. Besart Bajrami – Anëtar, DUMM;
6. Arianit Bala – Anëtar, DBF;
7. Ilir Berisha – Anëtar, DBZhR;
8. Shaban Dobra – Anëtar, DUMM;
9. Safet Hoxha - Anëtar, DGjKP;
10. Valdete Ramaj – Anëtare, DIL;
11. Arbenita Berisha- Bylykbashi – Anëtare, DzhE;
12. Vlora Zuqaku – Anëtare, ZK;
13. Bahtije Spahiu – Anëtare, DshPE;
14. Bekim Halilaj – Anëtar, NPL "Statcioni i Autobusëve" Sh.A., Glogoc;
15. Florim Geci – Anëtar, Policia e Kosovës;
16. Fisnik Sopjani – Anëtar, Përfaqësues nga Hekurudhat e Kosovës;
17. Nazmi Gashi – Anëtar, Përfaqësues nga Drejtoria e Rrugëve;

Përmbajtja

Fjala e Kryetarit të Komunës	5
1. Përkufizime	6
2. Plani Komunal për Transport Lokal	7
2.1 Qëllimi dhe fushëveprimi i planit	7
2.2 Prioritetet e PKTL	7
3. Baza ligjore dhe instrumentet juridike të planit	8
3.1 Korniza ligjore	8
3.2 Korniza institucionale.....	8
4. Profili i komunës.....	9
4.1 Infrastruktura rrugore.....	10
4.2 PARKINGJET DHE VENDPARKINGJET	14
4.3 URAT	16
4.4 Transporti Hekurudhor.....	16
4.5 Aspekti socio – ekonomik	17
4.6 Zhvillimi Ekonomik	19
4.6.1 Të dhënat statistikore ndër vite	20
4.6.2 Zonat industriale dhe objektet ekonomike	21
4.7 Gjendja e përgjithshme mjedisore	21
5. Siguria në trafik.....	23
5.1 Analizë e rrugëve regjionale dhe lokale	25
5.1.1 Rruga regjionale Komoran - Carralevë.....	26
5.1.2 Rruga regjionale Arllat - Malishevë	27
5.1.3 Rruga lokale Drenas – Abri e Epërme	29
5.1.4 Rruga lokale Drenas – Dobroshec.....	30
5.1.5 Rruga lokale Drenas – Gradicë.....	31
5.2 Dokumentet relevante komunale	37
6. TRANSPORTI PUBLIK I UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLOGOCIT	38
6.1 Kompetencat e Komunës në sektorin e transportit.....	38
6.2 Komuna është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit brenda territorit të saj si vijon: ..	38
6.3 Të dhënat për transportin publik të udhëtarëve në komunë	38
6.3.1 Veprimet e planifikuara për transport lokal publik të udhëtarëve:	38
6.4 Numri i vendbanimeve në Komunën e Glogocit	39
6.5 TRANSPORTI NDËRRURBAN.....	39
6.5.1 Vendbanimet të përfshira në transportin lokal publik të udhëtarëve	39
6.5.2 Operatorët e licencuar për transportin publik të udhëtarëve në komunë	42
7. LLOJET E TRANSPORTIT RRUGOR TË UDHËTARËVE	43
7.1 Tipologjia e ofrimit të shërbimit:.....	43
7.2 Transporti rrugor i udhëtarëve për qëllime të përbashkëta.....	43
7.3 Përcaktimi i stacioneve për hyrjen dhe daljen e udhëtarëve.....	44
8. ITINERARI I PROCESIT TRANSPORTUES RRUGOR.....	44
9. PLANI OPERATIV I RENDEVE TË UDHËTARËVE ME ORARËT E NISJEVE DHE PËRMBARIMEVE TË LINJAVE URBANE PERIFERIKE PËR TRANSPORTIN PUBLIK TË UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLOGOCIT	46
10. Vendndalimet e mjeteve të Transportit Publik Lokal të Udhëtarëve në Komunën e Glogocit	48
10.1 Vendndalimet e mjeteve të Transportit Publik Lokal të Udhëtarëve në Komunën e Glogocit	48
10.2 Vendndalimet e mjeteve të transportit publik të udhëtarëve	58

10.3 Vendndodhja, shënjimi dhe pajisja e vendndalimeve	58
11. Organizimi i Rrjetit të Transportit	60
11.1 Transporti Urban	60
11.2 Transporti Rural.....	61
11.3 Integrimi Rajonal	61
12. Vizioni, Synimet dhe Objektivat e PKTL dhe plani operacional.....	61
12.1 Vizioni i PKTL-së	61
12.2 Synimi i PKTL-së	61
12.3 Objektivat dhe caqet e Planit.....	61
13. Plani financiar i veprimit dhe i monitorimit	66
14. SWOT ANALIZA E PKTL-së	70
15. Monitorimi dhe Raportimi.....	71
16. Dispozitat Përfundimtare.....	72

Fjala e Kryetarit të Komunës

Të nderuar qytetarë,

Kam kënaqësinë t'ju prezantoj Planin e Transportit Lokal, një dokument strategjik i rëndësishëm që synon të përmirësojë lëvizjen, sigurinë dhe cilësinë e jetës në komunën tonë. Ky plan paraqet vizionin tonë për një sistem transporti modern, funksional, të sigurt dhe të qëndrueshëm, i cili u përgjigjet nevojave të qytetarëve dhe zhvillimit të ardhshëm urban e rural.

Zhvillimi i komunës sonë, rritja e zonave të banuara kanë sjellë nevojën për një organizim më efikas të transportit publik dhe infrastrukturës rrugore. Në këtë kuadër, vëmendje e veçantë i është kushtuar edhe zhvillimit dhe funksionalizimit të linjave urbano-periferike, me qëllim të lidhjes më të mirë të vendbanimeve periferike me qendrën urbane dhe shërbimet publike.

Përmes këtij plani synojmë të sigurojmë transport publik më të qasshëm, më cilësor dhe më të rregullt për të gjithë qytetarët, duke përfshirë nxënësit, studentët, punëtorët dhe banorët e zonave rurale e periferike. Përmirësimi i linjave urbano-periferike do të ndikojë drejtpërdrejt në lehtësimin e lëvizjes së përditshme, reduktimin e përdorimit të automjeteve private dhe krijimin e një sistemi më të qëndrueshëm të mobilitetit.

Po ashtu, ky plan pesë vjeçar adreson nevojat për rritjen e sigurisë në komunikacion, përmirësimin e kushteve për këmbësorët dhe çiklistët, menaxhimin më të mirë të trafikut dhe uljen e ndikimit negativ në mjedis.

Ky dokument është rezultat i bashkëpunimit institucional, ekspertizës profesionale dhe konsultimeve me qytetarët dhe grupet e interesit. Besoj fuqishëm se zbatimi i tij do të kontribuojë në zhvillimin ekonomik, social dhe mjedisor të komunës sonë dhe do të krijojë kushte më të mira jetese për të gjithë.

Falënderoj në veqanti ekipen punuese dhe të gjithë të tjeret që kanë kontribuar në hartimin e këtij plani dhe ftoj qytetarët që të vazhdojnë të jenë pjesë aktive në ndërtimin e një sistemi transporti më efikas dhe më të qëndrueshëm për komunën tonë.

Me respekt,

Ramiz Lladrovci

Kryetar i Komunës së Glogocit

1. Përkufizime

1.1 Ministria – Ministria përkatëse për transport;

1.2 Komunë - njësi themelore territoriale e vetëqeverisjes lokale në Kosovë, e përcaktuar sipas Ligjit përkatës për Vetëqeverisje Lokale;

1.3 Stacion i autobusëve - objekti me infrastrukturën përcjellëse të licencuar nga Ministria me qëllim të ofrimit të shërbime për operatorët e transportit rrugor të udhëtareve dhe udhëtarët;

1.4 Vend-ndalje - sipërfaqe e ndërtuar dhe të shënuar posaçërisht, e caktuar për ndaljen e autobusëve e që mundëson hyrjen, përkatësisht daljen e sigurt të udhëtarëve dhe bagazheve;

1.5 Itinerar - akti i cili përcakton kahun e lëvizjes së automjeteve në linjë;

1.6 Lëshues i licencës - organi i cili sipas dispozitave të këtij ligji është kompetent për lëshimin e licencës;

1.7 Linjë urbane - linja e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vend ndalje brenda kufijve urban të një Komune - qyteti;

1.8 Linjë urbane-periferike - linjë e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vend ndalje brenda territorit të një Komune;

1.9 Rrugë lokale - nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë lokale, që lidhë hapësirat e banueshme brenda vendbanimeve të një komune ose pjesë të dy komunave të ndryshme;

1.10 Rrugë nacionale - nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë nacionale e cila lidhë dy e më tepër qytete dhe e cila mund të shërbej si lidhje me rajonet jashtë Kosovës;

1.11 Rrugë në lagje - rrugë publike brenda vendbanimit e cila lidhë pjesë të vendbanimit;

1.12 Rrugë në vendbanim - pjesë e rrugës publike brenda kufijve të vendbanimit, karakteristikat e së cilës përcaktohen me plan hapësinor, përkatësisht plan urbanistik të komunës;

1.13 Rrugë publike - rrugë e kategorizuar si rrugë publike shtetërore ose komunale ku secili pa pengesa mund ta përdorë sipas kushteve të parapara me këtë ligj;

1.14 Rrugë rajonale - nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë rajonale e cila lidhë qendrat me rëndësi ekonomike të dy apo më tepër komunave;

1.15 Rrugë qarkore - është pjesë e rrugës publike e kategorizuar si pjesë e rrugës nacionale, rajonale ose lokale e cila zëvendëson rrugën nëpër vendbanim ose segmentin rrugor nëpër qytet;

2. Plani Komunal për Transport Lokal

2.1 Qëllimi dhe fushëveprimi i planit

Transporti publik i udhëtarëve brenda territorit të një komune luan një rol të rëndësishëm në jetën e përditshme të qytetarëve dhe paraqet një sfidë të veçantë në aspektin e organizimit dhe menaxhimit. Për këtë arsye, është e nevojshme të sigurohet një organizim efikas i transportit rrugor, me synim rritjen e nivelit të kënaqshmërisë së qytetarëve ndaj këtyre shërbimeve.

Një sistem i mirëfilltë i transportit publik mundëson qasje më të madhe të qytetarëve në të gjitha pjesët e territorit komunal, rrit mbulueshmërinë e rrjetit të transportit dhe garanton ofrimin e shërbimeve cilësore, të sigurt dhe të besueshme. Përmes planifikimit dhe menaxhimit të duhur, transporti publik kontribuon në përmirësimin e mobilitetit të qytetarëve, zhvillimin ekonomik dhe social të komunës, si dhe në ngritjen e cilësisë së jetës.

Në territorin e Komunes së Glogocit, transporti publik i udhëtarëve organizohet si transport urbano-periferik, duke siguruar lidhjen ndërmjet qendrës urbane dhe vendbanimeve periferike të komunës. Ky organizim synon të plotësojë nevojat e lëvizjes së qytetarëve në mënyrë efikase dhe të qëndrueshme.

Plani Komunal për Transport lokal të udhëtarëve (PKT) është një dokument udhëzues dhe planifikues, i cili mundëson zbatimin e politikës kombëtare të transportit të udhëtarëve në nivel komunal. Plani mundëson orientimin strategjik të komunës së Glogocit drejt një menaxhimi të qëndrueshëm të transportit publik të udhëtarëve. Qëllimi i këtij plani është të parashtrijë një orientim të qartë të politikave të menaxhimit të transportit të udhëtarëve në nivel lokal dhe të kontribuojë në përmirësimin e shërbimit të kryerjes së transportit publik të udhëtarëve në nivel komunal.

PKTL synon të krijoj kushte më të mira të transportit të udhëtarëve, të rrisë shkallën e mbulueshmërisë me transport më të sigurt të udhëtarëve në tërë territorin e Komunës së Glogocit.

2.2 Prioritetet e PKTL

Prioritetet e Planit Komunal të Transportit Lokal janë:

1. Shtrirja e shërbimit të transportit të udhëtarëve me autobus dhe autotaksi në të gjithë territorin e Komunës së Glogocit;
2. Përmirësimi i ofrimit të shërbimit në transportin publik të udhëtarëve, në vijat e rregullta dhe ato jashtë linjore sipas ligjeve në fuqi dhe Rregullores komunale **nr.06-7086 dt.19.02.2014** për transport publik të udhëtarëve;
3. Hartimi i rrethave të udhëtimit respektimi i tyre për ofrim të shërbimit më efikas në transportin publik të udhëtarëve;
4. Ndalimi i mbingarkesës për operatorët me autobusë, minibus dhe auto taksis;
5. Ndërtimi dhe sinjalizimi horizontal e vertikal i vendndaljeve për autobus si dhe mirëmbajtja e tyre, përkatësisht të vendparkimeve të autobusëve dhe minibusëve dhe auto taksive;
6. Përmirësimi i qasjes për persona me aftësi të kufizuara (PAK);
7. Ndërtimi , zgjerimi dhe mirëmbajtja e Parkingjeve publike.

3. Baza ligjore dhe instrumentet juridike të planit

3.1 Korniza ligjore

Ligji Nr.04/L-179 për Transport Rrugor është akti themelor për menaxhimin e transportit publik të udhëtarëve në Kosovë. Ky Ligj ofron parimet bazë mbi kompetencat e Ministrisë dhe Komunës për mbikqyrjen dhe menaxhimin e transportit publik të udhëtarëve.

Konkretishtë **neni 6 i Ligjit Nr.04/L-179 për Transport rrugor**, në mënyrë specifike i përcakton kompetencat e komunave sa i përket menaxhimit dhe mbikqyrjen e Transportit Publik të udhëtarëve. Sipas nenit 6 pika 2 komunat, janë përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e Planeve Komunale për Transport Publik të Udhëtarëve, ndërtimin e një sistemi të qëndrueshëm të menaxhimit të transportit, përzgjedhjes së operatorëve të licencuar si dhe përcaktimin e relacioneve – linjave të rregullta të transportit. Komuna gjithashtu në bazë nenit 6 pika 8 e këtij ligji mund të licencojë operatorë të transportit për ushtrimin e veprimtarisë brenda territorit të saj.

Ligji Nr.08/L-275 për Rrugët, ka për qëllim të rregulloj pozitën juridike, mënyrën e përdorimit të rrugëve publike të kategorizuara dhe të pakategorizuara, planifikimin, ndërtimin, financimin, kategorizimin, menaxhimin, mirëmbajtjen, mbikëqyrjen, masat për mbrojtjen e rrugëve, trafikut që zhvillohet në to dhe themelimin e Agjencisë së Rrugëve të Kosovë dhe në bazë të nenit **16, pika 2**. Komuna e cila udhëheqë me rrugët nën përgjegjësin e saj është e obliguar që të dhënat nga baza e tyre mbi rrugët publike t’ia përcjellë Agjencisë për vendosjen e tyre në SIRrK(Sistemin Informativ të Rrugëve të Kosovës).

3.2 Korniza institucionale

Rolet dhe përgjegjësitë e akterëve kyq, sa i përket menaxhimit të Transportit Publik të Udhëtarëve janë të rregulluara me Ligjin për Transport Rrugor dhe aktet tjera relevante ligjore dhe nënligjore. Autoritet kryesor i menaxhimit të transportit brenda territorit të komunave janë vetë komunat.

Sipas Ligjit të Transportit rrugor, Ministria administron me Transportin ndërrurban të udhëtarëve dhe mallrave. Komunat nga ana tjetër menaxhojnë me transportin urban, urbano-periferik, auto taksi dhe mallrave brenda territoreve të tyre.

Neni 6 i Ligjit të Transportit rrugor përcakton kompetencat e komunave dhe këto kompetenca përfshijnë ndërmjet tjerash:

- (i) Krijimin e sistemit për menaxhimin e transportit;
- (ii) Hartimin e planit lokal të veprimit për transport publik të udhëtarëve;
- (iii) Përzgjedhjen e operatorëve të licencuar për kryerjen e transportit publik të Udhëtarëve.

Autoritet tjera përgjegjës për transportin publik të udhëtarëve janë:

- **Ministria e Punëve të Brendshme** – Bën koordinimin në fushën e mbrojtjes dhe shpëtimit nga fatkeqësitë natyrore e të tjera dhe sipas nevojës cakton anëtarët pjesëmarrës në komisionin për vlerësimin e dëmeve eventuale nga aksidentet.
- **Policia e Republikës së Kosovës** - bashkëpunon me agjencionet dhe organizatat e vendeve tjera për identifikimin, luftimin dhe parandalimin e veprimeve të ndaluara dhe keqpërdorimit të Transportit.

Rolet dhe përgjegjësitë e organeve komunale në menaxhimin e transportit të udhëtarëve janë paraqitur si në vijim:

- **Drejtoria e Shërbimeve Publike (DSHP)** - është përgjegjëse për menaxhimin, monitorimin e punëve të kompanive të licencuara dhe angazhuara për Transport Publik të Udhëtarëve në bashkpunim me Drejtorinë e Inspeksionit (Inspektorin e Komunikacionit rrugor) dhe njësin e policisë së trafikut.

4. Profili i komunës

Komuna e Glogocit ka një sipërfaqe prej 275,63 km² me një lartësi mbidetare prej: 575 m, pika më e ulët, dhe 1072 m, pika më e lartë. Glogoci shtrihet në pjesën e Kosovës qendrore, dhe bënë pjesë në grupin e komunave të mesme të vendit.

Komuna e Glogocit shtrihet në pjesën e Kosovës qendrore, në luginën e Drenicës, 32 km nga Prishtina. Territori i saj, shtrihet në mes të rrafshit të Kosovës dhe atij të Dukagjinit që është një urë lidhëse në mes të këtyre dy rajoneve.

Ka një pozitë të mirë gjeografike dhe kufizohet me shtatë komuna të tjera: Komunën e Skenderajt, Glogocës, Obiliqit, Fushë Kosovës, Lipjanit, Malishevës dhe Klinës. Po ashtu, ka edhe një lidhje hekurudhore të rëndësishme me Fushë-Kosovën, Prishtinën dhe Pejen. Dominojnë terrenet kodrinore malore si dhe terrenet e rrafshëta.

Territori i Komunës së Glogocit rrethohet me Malet e Berishës në pjesën Jug- Perëndimore, Kasmaqit në pjesën perëndimore, Qyqavicës në pjesën Veriore, Goleshit dhe Lipovicës (Blinajës) në pjesën Jug- Lindore. Këto male shtrihen në të dy anët e Luginës së Lumit Drenica.



Figura 1. Harta e Pozitës gjeografike të Komunës së Glogocit

Komuna e Glogocit ka një popullsi prej 48,079 banorë (sipas të dhënave të fundit nga ASK-Agjencia e Statistikave të Kosovës). Në tabelen 1 janë paraqitur të dhënat për popullsinë e komunës sipas gjinisë dhe etnive, ndërsa në tabelen 2 janë paraqitur të dhënat lidhur me numrin e banoreve sipas vendbanimit.

Tabela 1. Popullsia e Komunës së Glogocit sipas gjinisë dhe etnive 2024

Gjithsej	Gjinia		Etnia									Preferon të mos përgjigjen
	Meshkuj	Femra	Shqiptarë	Serbë	Turq	Boshnjak	Rom	Ashkali	Egjiptas	Goran	Të tjerë	
48079	24134	23945	48036	0	3	13	0	1	0	0	15	11

Tabela 2. Popullsia e Komunës së Glogocit sipas vendbanimit

Komuna e Glogocit	Popullsia		
	Gjithsej	Meshkuj	Femra
Gjith.	48079	24134	23945
Urban	12315	6088	6227
Rural	35764	18046	17718

4.1 Infrastruktura rrugore

Pozita Gjeografike e Komunës së Glogocit karakterizohet me lidhje shumë të mira të komunikacionit rrugor, të cilat ndihmojnë në zhvillimin e transportit të udhëtarëve dhe të mallrave. Në komunën e Glogocit ekzistojnë katër nivele të kategorive të rrugëve (të klasifikuara në Kosovë), duke filluar prej rrugëve magjistrale e deri tek ato lokale.

Komuna e Glogocit ka gjithësej rreth **575.01 km** rrugë, ku prej tyre **519.86 km** janë rrugë të asfaltuara dhe rreth **55.15 km** janë rrugë me zhavor kryesisht në vendet rurale.

Rrjeti i rrugëve në komunën e Glogocit përbëhet nga:

- Autoudhë
- Rrugët Magjistrale Prishtinë – Pejë
- Rrugë regionale. Komoran – Glogoc - Skenderaj që lidhë pjesën veriore të Kosovës dhe Komoran - Grykë e Carralevës që lidhë Glogocin me pjesën Jug - perendimore të Kosovës.
- Rrugë lokale.

Rrugët të cilat i lidhin 35 zona kadastrale

Tabela 3. Gjatësia e rrugëve Lokale, Rajonale dhe Magjistrale në komunën e Glllogocit

Vendbanimi/Zona kadastrale	Popullsia 2024	Rrugë lokale	Rrugë rajonale	Rrugë magjistrale	Autoudhë	Rrugë të asfaltuara	Rrugë me zhavorr
Glllogoc	7081	26.54	4.06			25.54	1
Komoran	3354	44.71	3.72	2.75		40.71	4
Tërstenik	3017	42.38	4.97			40.3	2.08
Llapushnik	2904	27.94	4.67			25.94	2
Arllat	2348	26.27	5.37	4.94	2.78	24.97	1.3
Nekoc	2498	21.9				17.9	4
Baicë	1965	14.96				14.96	0
Çikatovë e Re	1880	20.73	0.94			19.54	1.19
Poklek	1875	23.6	0.94			22.1	1.5
Abri e Epërme	1027	18.24				13.36	4.88
Gllanasellë	1086	24.24				20.3	3.94
Negroc	960	11.26				8.45	2.81
Gllabar	1378	7.4	1.59			6.01	1.39
Kishnarekë	1194	6.94				4.08	2.86
Dobroshec	1125	21.9	4.76			19.5	2.4
Sankoc	1178	16.33		1.4		14.2	2.13
Çikatovë e Vjetër	1085	28.3	1.78			26.2	2.1
Vërboc	783	16.24				14.3	1.94
Korroticë e Epërme	1158	14.7		3.9		13.1	1.6
Krajkovë	958	8.77				8.5	0.27
Tërdec	678	13.26				12.1	1.16
Shtrubullova	1193	3.86				3.86	0
Zabel i Ulët	1027	43.45	2.19	1.87		42.8	0.65
Fushticë e Ulët	738	10.31	1.72			9.8	0.51
Polluzhë	693	11.26	1.63			10.12	1.14
Fushticë e Epërme	780	7.34				6.24	1.1
Korroticë e Ulët	990	6.36	1.73			6.24	0.12
Shtuticë	614	9.08				8.02	1.06
Gradicë	327	11.63				10.8	0.83
Domanek	517	0.94				0.94	0
Vasilevë	467	11.41				11.2	0.21
Likoshan	332	8.05				7.8	0.25
Zabel i Epërm	421	5.1				1.83	3.27
Vuçak	238	2.71				1.96	0.75
Godanc	210	6.9				6.19	0.71
Totali	48079	575.01	40.07	14.86	2.78	519.86	55.15

Më poshtë është paraqitur harta e rrjetit rrugor të komunës së Glogocit, harta me emra të rrugëve në zonën urbane si dhe rrugët urbane sipas planit rregullues të hollësishëm në qendër të qytetit dhe pronësia e tyre.

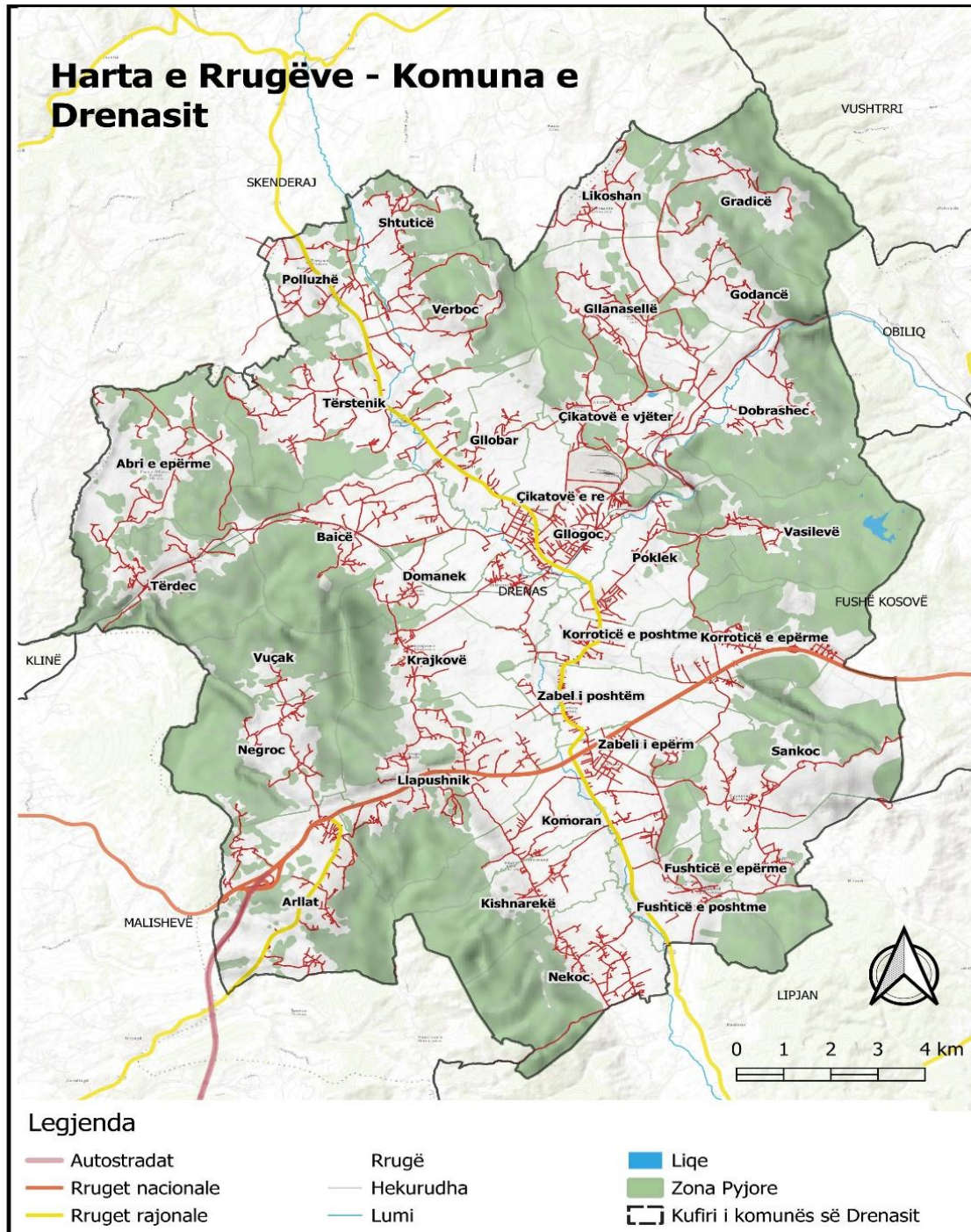


Figura 2. Harta e rrugëve në komunën e Glogocit

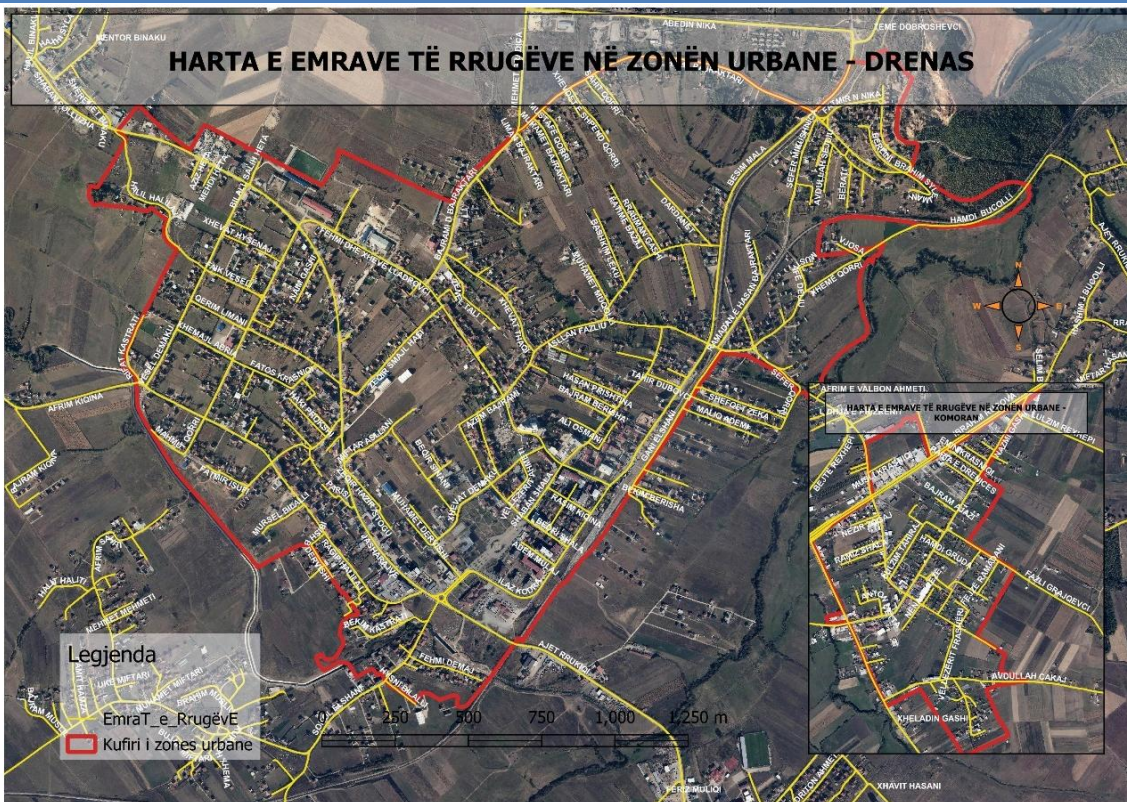


Figura 3. Harta me emra të rrugëve në zonën urbane

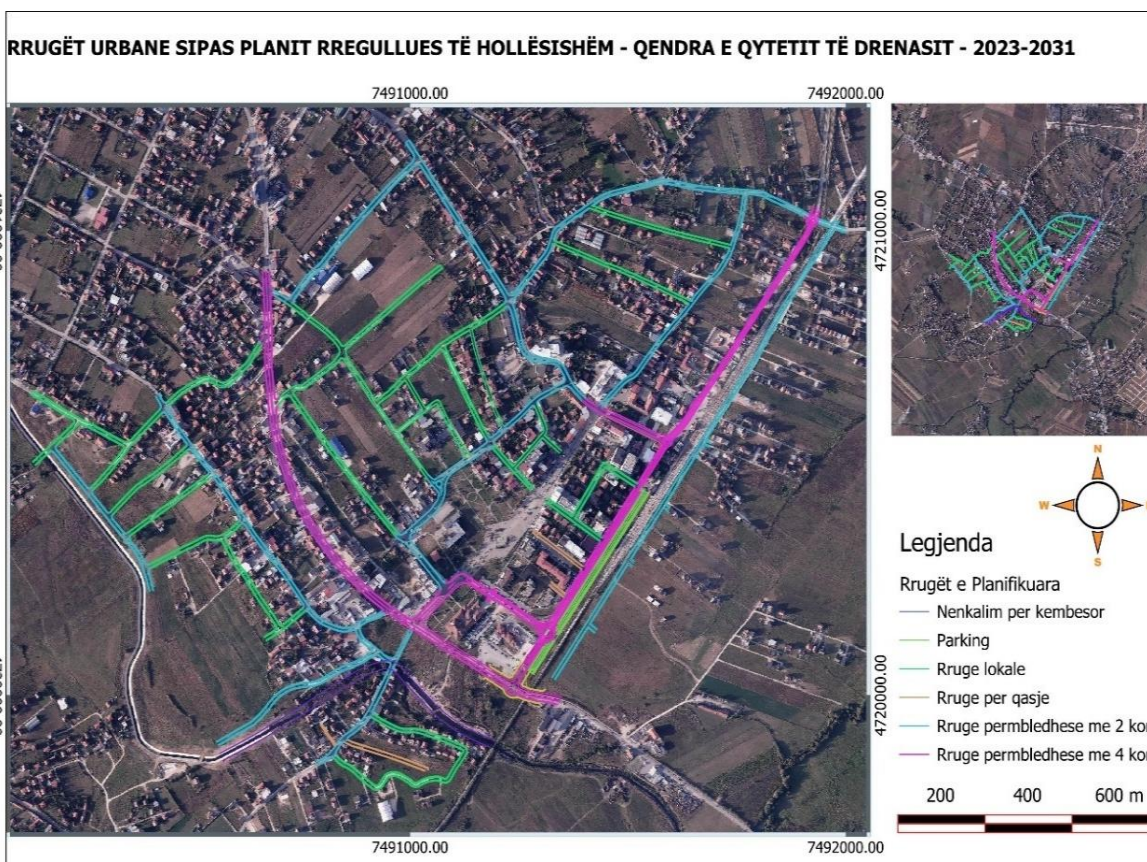


Figura 4. Harta me rrugët urbane sipas planit rregullues të hollësishëm – qendra e qytetit të Glogocit 2023-2031

HARTA E PRONËSISË SË PARCELAVE RRUGORE - QENDRA E QYTETIT TË DRENASIT



Figura 4. Harta e pronësisë së parcelave rrugore – qendra e qytetit të Glogocit

4.2 PARKINGJET DHE VENDPARKINGJET

Në komunën e Glogocit përfshihen hapësira të projektuara për të akomoduar automjetet – parkingjet. Parkingjet ekzistuese të menaxhuara nga Komuna janë gjithësejt 15 me gjithësejt 1584 vendparkingje, prej tyre 1316 për vizitor, 245 për persona zyrtar dhe 23 për persona me aftësi të kufizuara (PAK).

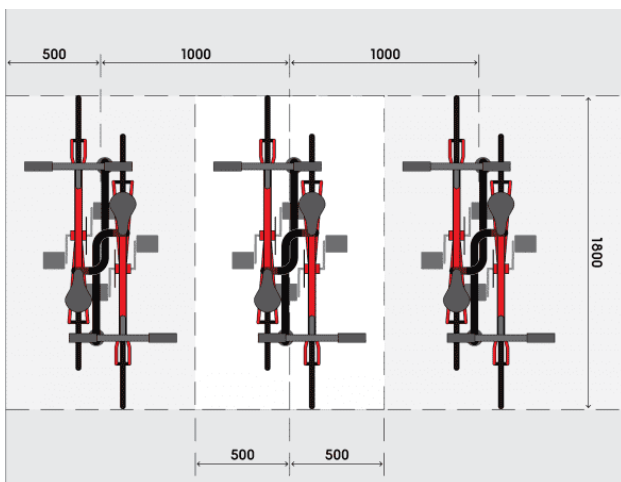
Tabela 4. Hapsirat publike (sheshet dhe parqet), kapacitetet

Hapësirat publike (sheshet dhe parqet), kapacitetet infrastrukturore- vendparkingjet, 2026				
Hapësira	Vendparkingjet (nr.)			
	Për vizitorë	Për zyrtarë	PAK	Biciklist
Hapësira 01 Parkingu tek Qendra e re zejtare	65	5	2	6
Hapësira 02 Parkingu përballë rrugës Ilaz Kodra	70	10	2	6
Hapësira 03 Parkingu përballë rrugës Adem Mula(blloku i pest)	52	10	2	6
Hapësira 04 Parkingu në stacionin e autobusëve i përkohshëm)	350	25	2	/

Hapësira 05 Parkingu përballë rrugës " Ilaz Kodra"(prone e Hekurudhes), ka qasje në rrugën Magjistrale " Ajet Rrukiqi"	592	5	4	6
Hapësira 06 Parkingu përballë rrugës "Xhevat Demaku"në SHFMU "Rasim	0	25	1	/
Hapësira 07 Parkingu përballë rrugës "Xhevat Demaku"në QKMF" Hafir Shala"	15	15	1	/
Hapësira 08 Parkingu përballë rrugës "Fadil Gjoka" Tek Banesat e reja- Glogoc	0	55	1	/
Hapësira 09 Parkingu përballë rrugës " Shaban Shala" në Komunën e vjetër		37	2	/
Hapësira 10 Parkingu përballë rrugës " Besim Mala" , përballë komunës se re	2	12	1	/
Hapësira 11 Parkingu përballë rrugës " Besim Mala" , përballë QRA	7	10	1	/
Hapësira 12 Parkingu përballë rrugës " Bedri Shala" në QPS	20	8	1	/
Hapësira 13 Parkingu përballë rrugës "Xhevat Demaku" për Autotaksi		24	0	/
Hapësira 14 Parkingu tek Shtëpia Integruese-Glogoc	13	4	1	/
Hapësira 15 Parkingu në "Fehmi e Xhevë Lladrovci" tek tregu i gjelbert	130	10	2	6
Total	1584	1316	245	23

Parkingjet në Drenas kanë rol shumë të rëndësishëm në funksionimin e qytetit dhe në lehtësimin e trafikut urban. Me rritjen e numrit të automjeteve dhe zhvillimin e qendrës së qytetit, nevoja për hapësira parkimi është bërë gjithnjë më e madhe.

Vendparkim i bicikletave



Disa nga rolet kryesore të parkingjeve në Glogoc janë:

- **Lehtësimi i trafikut** – Parkingjet publike të paraqitura na tabelen e me sipërme, ndihmojnë që veturat të mos parkohen në rrugë apo trotuare, duke përmirësuar dhe lehtësuar qarkullimin e automjeteve në qendër të qytetit.
- **Rritja e sigurisë në komunikacion** – Shenjëzimi dhe organizimi i parkingjeve ndikon drejtpërdrejt në sigurinë e shoferëve dhe këmbësorëve. Komuna ka vazhduar projektet për shenjëzimin e rrugëve dhe parkingjeve për orientim më të mirë dhe më pak aksidente.
- **Mbështetja e zhvillimit ekonomik** – Parkingjet ndihmojnë bizneset lokale, qendrat tregtare dhe restorantet, sepse qytetarët dhe vizitorët kanë më shumë mundësi të ndalen dhe të konsumojnë shërbime në qytet.

- **Përmirësimi i pamjes urbane** – Hapësirat e rregulluara të parkimit në Gllgoc e bëjnë qytetin më funksional dhe më estetik. Sipas projekteve të fundit, Gllgoc i po ,,shton qindra vende të reja parkimi publik për të modernizuar qendrën urbane.
- **Reduktimi i stresit dhe kohës së humbur** – Më shumë parkingje do të thotë më pak kohë duke kërkuar vend për parkim dhe më pak bllokime në rrugë.

Në përgjithësi, parkingjet janë pjesë e rëndësishme e infrastrukturës së Gllgoc sepse ndikojnë në trafikun, ekonominë, sigurinë dhe cilësinë e jetës së qytetarëve.

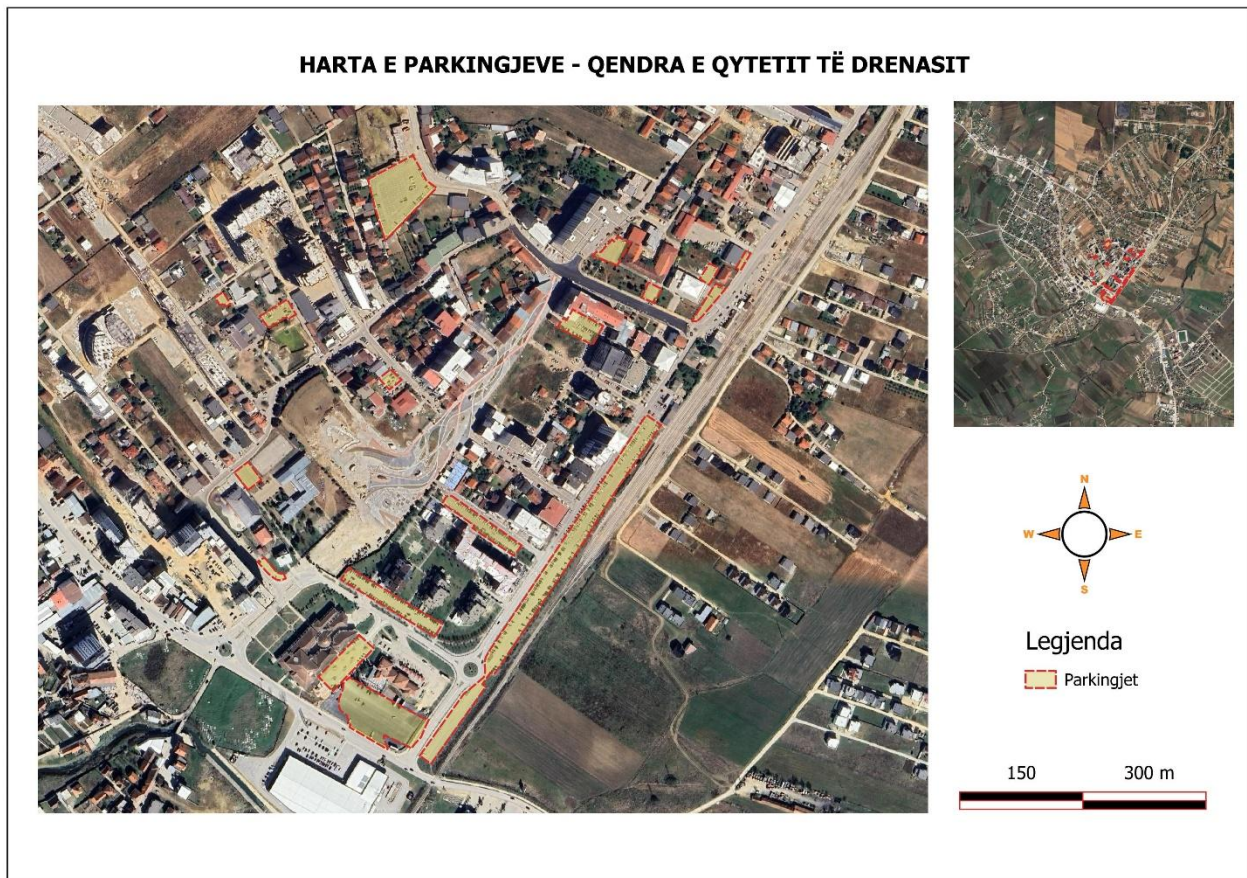


Figura 5. Harta e parkingjeve në komunën e Gllgocit

4.3 URAT

Në territorin e komunës janë të identifikuar në total 70 ura, në përgjithësi ura të vogla përmbi rrjedha të lumenjve e kanale të ujitjes. Gjatësia totale e urave arrin në 920 metra dhe gjerësia 527m. Kryesisht janë në gjendje të mirë fizike, përveç urës së Shtrubulloves në Rr. "Sokol Elshani" e cila është identifikuar me nevojë për intervenim ku pritët procesi i hartimit të projektit dhe pastaj në bazë të mundësive buxhetore edhe rregullimi i saj, por si kërkesë e kemi percjellë edhe në Ministrinë e Infrastrukturës për mundësin e investimit nga ana e tyre.

4.4 Transporti Hekurudhor

Në teritorin e Komunës së Gllgocit përpos sistemit rrugor kalon edhe rrjeti hekurudhor që lidhë Prishtinën me qytetin e Pejës. Momentalisht gjatë vitit 2021-2026, në këtë segment të hekurudhës qarkullon treni vetëm katër here në ditë në relacionin Prishtinë – Pejë, për transportin e banorëve, po ashtu përdoret edhe

për transportin e mallrave për nevojat e sektorit publik dhe privat. Mirëmbajtja e hekurudhave është në nivel të ultë, ato po dëmtohen nga mbikalimet e pa autorizuara, nga ndërtimet ilegale në brezin hekurudhor dhe hedhja e mbeturinave në afërsi të tyre.

Në komunën e Glllogocit gjindet **15** vendkryqzime rrugore me hekurudha, ku **14** prej tyre janë në kompetencë të komunës për sinjalizim Vertikal, të cilat mirëmbahet rregullisht nga Komuna, ndërsa vendkryqëzimi në rrugën magjistrale Drenas- Komoran është në kompetencë të Ministrisë së Infrastrukturës për sinjalizim Vertikal, kurse vendosja e laurave para këtyre vendkryqëzimeve është në kompetencë të Hekurudhave.

Komuna e Glllogocit posedon edhe tunele që janë:

- **Tuneli i Baicës 1050 m' dhe**
- **Tuneli i Çikatovës së Vjetër 200 m'**

Stacioni më i afërt hekurudhor nga komuna fqinjë është në teritorin e Klinës në largësin afërsisht 20 km.

4.5 Aspekti socio – ekonomik

Sipas të dhënave të fundit Glllogoci ka 9878 ekonomi familjare. Në tabelën në vijim janë paraqitur shpërndarja e popullsisë dhe ekonomitë familjare sipas vendbanimeve në komunën e Glllogocit, 1991-2024.

Tabela 5. Shpërndarja e popullsisë dhe ekonomitë familjare sipas vendbanimeve në komunën e Glllogocit, 1991-2024

Nr.	GLOGOC	1991		2011		2024	
		Popullsia	Ekonomitë Familjare	Popullsia	Ekonomitë Familjare	Popullsia	Ekonomitë Familjare
	GLOGOC	53618	5906	58531	8786	48079	9878
1	Abri e Epërme	1943	197	1776	249	1027	197
2	Arllat	3000	283	3134	413	2348	454
3	Baicë	2135	241	2307	326	1965	382
4	Çikatovë e Re	1431	167	2026	331	1880	373
5	Çikatovë e Vjetër	1305	151	1261	188	1085	211
6	Dobroshec	1580	163	1457	215	1125	238
7	Domanek	680	90	706	99	517	109
8	Fushticë e Epërme	728	78	984	125	780	157
9	Fushticë e Ulët	729	85	1066	130	738	150
10	Gllabar	1453	164	1526	228	1378	296
11	Gllanasellë	1814	189	1591	243	1086	219
12	Glllogoc	4499	560	6143	1047	7081	1569
13	Godanc	608	71	358	57	210	44
14	Gradicë	1131	130	842	131	327	72
15	Kishnarekë	1396	165	1504	216	1194	231
16	Komoran	3080	364	4393	803	3354	711
17	Korroticë e Epërme	1304	166	1240	184	1158	228
18	Korroticë e Ulët	808	85	972	151	990	204

19	Krajkovë	1215	117	1181	181	958	189
20	Likoshan	971	103	600	88	332	71
21	Llapushnik	3165	326	3433	511	2904	590
22	Negroc	1351	117	1540	191	960	196
23	Nekoc	2688	304	3118	453	2498	512
24	Poklek	1345	150	1967	312	1875	380
25	Polluzhë	1119	118	1017	136	693	137
26	Sankoc	1338	151	1437	205	1178	232
27	Shtrubullojë	982	110	1102	175	1193	242
28	Shtuticë	852	90	934	139	614	126
29	Tërdec	1254	109	1121	159	678	140
30	Tërstenik	3525	382	3903	541	3017	615
31	Vasilevë	744	84	634	89	467	90
32	Vërboc	1377	132	1247	180	783	164
33	Vuçak	376	35	369	48	238	52
34	Zabeli Epërm	598	67	565	72	421	91
35	Zabeli Ulët	1094	162	1077	170	1027	206



Figura 6. Harta e vendbanimeve në Komunën e Gllgocit

4.6 Zhvillimi Ekonomik

Gjatë viteve '80-të, pati disa lëvizje pozitive për sa i përket zhvillimit ekonomik, kur u ngritën disa kapacitete industriale, siç ishin: fabrika e Fereronikelit, fabrika e konfeksionit, etj. Në këtë periudhë funksiononin edhe dy ndërmarrje publike, si dhe një ndërtimore.

Qyteti i Gllgocit ka një traditë të hershme manufakturale dhe për përpunimin e materialeve të ndryshme nga guri, druri, për ndërtimtari dhe shërbime të ndryshme zejtare si dhe veprimtari hoteliere. Veprimtari bazë e ndërmarrjeve private është shkëmborja e FerroNikelit. Komuna e Gllgocit ka kushte mjaftë të mira edhe për zhvillimin e industrisë ekstraktuese, ndërtimit, industrisë së ushqimit dhe përpunimit, që do të mund të ishin shtesë e rëndësishme për zhvillimin ekonomik e cila ka potencial ende të pa shfrytëzuar nga aspekti i pasurisë mbitokësore, nëntokësore, burimet e ujit, malore, bujqësia, energjia, etj. Burimi kryesor i gjenerimit të hyrave të qytetarëve të komunës së Gllgocit janë: Ekonomitë e vogla familjare, shërbimet, bujqësia, tregtia dhe remitencat nga Diaspora. Në përgjithësi, mjedisi për zhvillimin e bizneseve makro, ende mbetet i pafavorshëm dhe kërkon mbështetje institucionale të fuqishme.

Tabela 6. Bizneset aktive në Komunën e Gllgocit

SEKTORI A -BUJQËSIA, PYLLTARIA DHE PESHKIMI	124
SEKTORI B - MINIERAT DHE GURORËT (INDUSTRIA NXJERRËSE)	7
SEKTORI C - INDUSTRIA PËRPUNUESE	300
SEKTORI D - FURNIZIMI ME RRYMË, GAZ, AVULL DHE AJËR TË KONDICIONUAR	4
SEKTORI E - FURNIZIMI ME UJË; KANALIZIMI, VEPRIMTARITË E MENAXHIMIT DHE TË TRAJTIMIT TË MBETURINAVE	12
F - NDËRTIMTARIA	445
SEKTORI G- TREGTIA ME SHUMICË DHE PAKICË; RIPARIMI I MJETEVE MOTORIKE DHE MOTOÇIKLETAVE	729
SEKTORI H - TRANSPORTI DHE MAGAZINIMI	100
SEKTORI I - AKOMODIMI DHE SHËRBIMI USHQIMOR	153
SEKTORI J - INFORMIMI DHE KOMUNIKIMI	61
SEKTORI K -VEPRIMTARITË FINANCIARE DHE TË SIGURIMIT	4
SEKTORI L - VEPRIMTARITË E PATUNDSHMËRISË	6
SEKTORI M - VEPRIMTARITË PROFESIONALE, SHKENCORE DHE TEKNIKE	110
SEKTORI N - SHËRBIMET ADMINISTRATIVE DHE MBËSHTETËSE	107
SEKTORI O - ADMINISTRIMI PUBLIK DHE MBROJTJA; SIGURIMI SOCIAL I DETYRUESHËM	2
SEKTORI P - ARSIMI	25
SEKTORI Q - VEPRIMTARITË E SHËNDETIT TË NJERIUT DHE TË PUNËS SOCIALE	60
SEKTORI R - ARTET, ARGËTIMI DHE REKREACIONI	40
SEKTORI S - VEPRIMTARITË E TJERA SHËRBYESE	163
SEKTORI T - VEPRIMTARITË E EKONOMIVE FAMILJARE SI PUNËDHËNËS; MALLRAT DHE SHËRBIMET E PADIFERENCUARA, VEPRIMTARITË E EKONOMIVE FAMILJARE PËR PËRDORIM VETANAK	0
SEKTORI U - VEPRIMTARITË E TRUPAVE DHE ORGANIZATAVE NDËRKOMBËTARE	0
GJETHSEJ BIZNESET JANË	2452

Tabela 7: Ndërmarrjet private në Komunën e Gllgocit

Nr.	Ndërmarrjet Private		
	Kompania	Lokacioni	Veprimtaria
1	Biznese aktive 2000-2023	Gllgoc	2197
2	B.I		1301
3	SH.P.K		896
4	Biznese aktive 2000-2024	Gllgoc	2452
5	B.I		1512
6	SH.P.K		940

Në komunë janë të regjistruara deri në vitin 2024 gjithësej **2452** biznese. Nga bizneset e regjistruara ,**1512** ose 62% biznese janë individuale ndërsa **940** ose 38% janë biznese SHPK, Shoqëri Aksionare – Ortakëri, bizneset e huaja dega në Kosovë, etj. Viteve të fundit ka rritje te bizneseve të tipit SH.P.K

4.6.1 Të dhënat statistikore ndër vite

Në Komunë janë të regjistruara deri në vitin 2023 gjithsej **2197** biznese. Nga bizneset e regjistruara , **1301** ose 61% biznese janë individuale ndërsa **896** ose 39% janë biznese SHPK, Shoqëri Aksionare – Ortakëri,

bizneset e huaja dega në Kosovë, etj.

4.6.2 Zonat industriale dhe objektet ekonomike

Në këto objekte, shkalla e rrezikshmërisë është e theksuar, në krahasim me objektet të tjera, sidomos objekti i Ferronikelit duke e pasur parasysh teknologjinë që e përdorë kjo kompani. Gjithashtu shkallë të rrezikshmërisë paraqet edhe teknologjia për përpunimin e gurit, e që në Komunën e Glllogocit është mjaftë e theksuar, të cilat janë të regjistruara në zona katastrale. Paraqitja dhe sipërfaqja e këtyre objekteve është si në vijim.

Tabela 8: Objektet industriale në Komunën e Glllogocit

Objektet industrial	Vendi i objktit	Siperfaqja m ²
Objekti i Feronikelit	Qikatovë e Vjetër	22,151 m ²
Minjera e Feronikelit	Qikatovë e Vjetër	1,235 m ²
Objekti i fermes së Viqave	Krajkovë	7,649 m ²
Trasing Group	Korroticë e Epërme	8500 m ²
Parku e biznesit	Korroticë e Epërme	47,983 m ²
Qendra tregtare	Glllogoc	

4.7 Gjendja e përgjithshme mjedisore

Natyra dhe biodiversiteti - Trashëgimia natyrore i referohet biodiversitetit duke përfshirë florën dhe faunën, ekosistemet dhe strukturat gjeologjike. Mbrojtja dhe shfrytëzimi i natyrës është i rregulluar sipas ligjit Nr. 03/L-233 për Mbrojtjen e Natyrës. Sipas këtij ligji, inventarizimin e të gjithë përbërësve të larmisë biologjike, gjeologjike e peizazheve - llojet, tipit të vendbanimeve, gjeolokaliteteve dhe të peizazheve paraqitjen hartografike të llojeve të kërcënuara, gjeolokaliteteve dhe tipat e vendbanimeve etj. bëhet nga ana e Instituti i Kosovës për Mbrojtjen e Natyrës. Që nga themelimi i Institutit të Kosovës për Mbrojtjen e Natyrës (IKMN) janë marrë nën mbrojtje ligjore shumë zona, monumente dhe vlera tjera të natyrës në mesin e të cilave janë edhe asetet e trashëgimisë natyrore të komunës së Glllogocit.

Në territorin e Komunës së Glllogocit shtrihen edhe Liqejt e Vasilevës, që karakterizohen me një biodiversitet të pasur bimor, shtazor dhe peisazhor. Për shkak të këtyre vlerave që disponon kjo zonë, Instituti për Mbrojtjen e Natyrës së Kosovës, ka hartuar një arsyeshmëri dhe ka propozuar shpalljen e kësaj zone si Peisazh i Mbrojtur i Natyrës. Zona e propozuar për mbrojtje e Peisazhit të Mbrojtur "Liqejt e Vasilleves" përfshin një sipërfaqe të përgjithshme prej 320.9 ha. Edhe pse këto janë liqene artificiale të krijuara me depozitimi i materialit (dheut) nga mihjet sipërfaqësore në Bardh dhe Mirash nga Korporata Elektroenergjetike e Kosovës në vitet e '60 të shekullit të kaluar, ato paraqesin zonë të rëndësishme të natyrës dhe me potencial për zhvillimin e turizmit. Një zonë tjetër natyrore me rëndësi për Komunën e Glllogocit janë Bjeshkët e Çyçavicës. Kjo zonë përmes një memorandumit të mirëkuptimit të nënshkruar nga komunat ku shtrihen këto bjeshkë (Glllogoc, Obiliq, Skenderaj, Mitrovicë dhe Glllogoc) është shpallur si zonë e interesit të përgjithshëm me qëllim të menaxhimit të qëndrueshëm të resurseve natyrore të kësaj zone.

Ndotja e mjedisit është rezultat i shumë faktorëve si: industria, ndërtimet ilegale, infrastruktura joadekuate, shtimi i numrit të automjeteve, importimi i automjeteve të vjetruara në Kosovë, importi i vajrave dhe

derivateve të kualitetit të dobët (me sasi të lartë të sulfurit), deponimi joadekuat i tyre, ndotja e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore, mungesa e trajtimit të ujërave të zeza, prerja e pakontrolluar e pyjeve, akumulimi i plehrave urbane si pasojë e menaxhimit të dobët, mungesa së riciklimit, etj. Duke konsideruar prezencën e shumicës së faktorëve të lartpërmendur, gjendja e mjedisit në komunën e Glllogocit nuk mund të konsiderohet në nivel të kënaqshëm. Industria e prodhimit të metaleve (NEË Co Feronikeli) është një nga industritë me ndikim më të madh mjedisor në Kosovë, edhe pse vërehet ulje e emisioneve që vijnë si rezultat i aktiviteteve të tyre¹. Sektori i transportit dhe infrastrukturës së tij është një ndër sektorët që ka ndikim mjaft negativ në gjendjen e mjedisit ngase ndikon në fragmentimin dhe degradimin e habitateve (biodiverzitetit), ndryshimin e peizazhit, shfrytëzimin e tokës dhe trashëgiminë kulturore. Kjo gjendje e kërcënon mjedisin duke shkaktuar ndotjen e ujit, ujërave nëntokësore, ajrit dhe dheut. Si pasojë kemi dëmtimin e resurseve natyrore dhe humbje të tokës bujqësore. Shfrytëzimi joracional dhe pa kritere të ujit, tokës si dhe pyjeve është një tjetër çështje që duhet të konsiderohet si çështje serioze në të ardhmen. Është përgjegjësi komunale që të mbrojtë dhe ruaj mjedisin natyror dhe jetësor (urban dhe rural) nga dëmtimi, degradimi apo ndotja si pasojë e veprimtarisë njerëzore ose të ndikimit natyror.

Ndotja e ajrit - Cilësia e ajrit në Glllogoc monitorohet përmes stacionit në Glllogoc nga Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës, i cili raporton në Agjencinë për mbrojtjen e mjedisit të Kosovës. Stacioni i vendosur në Glllogoc është reprezentativ për cilësinë e ajrit në sfondin urban. Matjet behën vetëm në sfondin urban e jo në tërë territorin e komunës. Nga të dhënat për matjen e përqendrimit SO₂, CO, NO₂, dhe O₃ shihet se nuk janë regjistruar tejkalime të vlerave mesatare vjetore (VML) në stacionin monitorues për vitin 2024.

Ndotja e ujit - Monitorimi i gjendjes së ujërave (cilësinë - ndotjen dhe sasinë) e bënë IHMK/AKMM, IHMK bënë monitorimin e sasisë së ujërave ndërsa monitorimin e cilësisë së ujit të pijshëm e bënë IKSH. Komuna është kompetente për mbrojtjen e shtretërve, brigjeve të ujë rrjedhave, kanaleve, tuneleve dhe akumulimeve ujore brenda zonave urbane. Përmes rrjetit hidrometrik i cili përbëhet nga një numër i stacioneve matëse nëpër lumenj kryhen matje të sasisë së ujit. Në këto stacione matet Niveli (h) dhe Prurja (Q). Në Glllogoc sasia minimale e prurjes është 0.02 m³/s, mesatarja 1.52 m³/s dhe ajo maksimale është 32.80 m³/s. Në komunën e Glllogocit lumenjtë kryesor janë Drenica me gjatësi 50km dhe Vërboci dhe në anën tjetër kanali i Ibër-Lepencit i cili nuk është lum. Monitorimi i lumit Drenica bëhet nga Pjetërshtica dhe para bashkimit me Sitnicën në Vragoli. Gjatë pranverës në stacionin e parë ka një cilësi më të mirë përderisa në stacionin e dytë në Vragoli gjendja pëson ndryshime të theksuara p.sh. përçueshmëria elektrike rritet për disa qindra njësi si rezultat i shkarkimeve të ujërat të mihjeve sipërfaqësore të KEK-ut.

Në territorin e komunës së Glllogocit ndodhet Liqeni i Vasilevës. Ka plane² për shfrytëzimin e tij për turizëm. Gjithashtu, në territor të komunës gjendet edhe burimi i ujit termal në Poklek me temperaturë 13.0°C, pH 6.3., rrjedhje 1.00l/sec dhe mineralizim 3.52 g/l. Kohëve të fundit (dimri 2018-19) për shkak të punimeve joadekuate në kanalizim, burimi është dëmtuar dhe më nuk është i përshtatshëm për pije dhe nuk ka karakteristikat termale që i ka pasur. Nevojiten veprime konkrete në mbrojtjen e të gjithë ujërave në komunë.

Ndotja e tokës - Faktorët që më së shumti dëmtojnë sipërfaqe të tëra të tokës në Glllogoc janë: Vendbanimet (ndërtimet pa leje dhe të pa planifikuara), Industria (mbeturinat industriale, mihjetsipërfaqësore), Mbeturinat komunale, Deponitë, Eksploatimi i drurit (erozionet), Përdorimi i plehrave dhe i pesticideve për qëllime bujqësore. Monitorimin e ndotjes së tokave në nivel vendi e bënë Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës. Deponia Industriale e Feronikelit ndodhet në Çikatovë dhe

¹Draft raporti i Gjendjes së Mjedisit 2017, AMMK

²IDENTIFIKIMI I PRODUKTIT TURISTIK NË RAJONIN E PRISHTINËS, MTI 2017

ka një sipërfaqe prej 24ha, ndërsa zona e ndikimit të saj është 71.37 ha. Ky trend i ndotjes dhe degradimit të tokës akoma është në rritje, përkundër shumë masave të ndërmarra nga institucionet lokale dhe qendrore.

5. Siguria në trafik

Ne sigurinë e pjesëmarrësve në komunikacion kemi shumë faktor të cilët ndikojnë direkt apo indirekt. Si faktor kryesor në sigurinë në komunikacionin rrugorë është :

- **Faktori njeri.**

Ekzistojnë edhe disa faktor tjerë siç janë:

- **Faktori rrugë,**
- **Faktori automjet,**
- **Faktori mjedisor apo kushtet atmosferike.**

➤ Faktori njeri

Faktori njeri është njëri ndër faktorët kryesor i cili ndikon në sigurinë e komunikacionit rrugor. Si arsyetim i kësaj dhe sipas shumë rrethanave të krijuara dhe të analizuara në teren tek faktori njeri ndikojnë:

- **Mosvlerësimi i kushteve të rrugës** ,mos përshtatje kushteve të rrugës (infrastrukturës),– si moti i keq, rruga e lagësht apo dukshmëria e dobët.
- shpejtësia e tepërt ,
- **Përvoja dhe edukimi në trafik** – shoferët me më pak përvojë bëjnë më shumë gabime.
- mos respektimi i rregullave të komunikacionit dhe shenjave të komunikacionit,
- **Alkooli dhe përdorimi i substancave psikotropike,**
- **Pakujdesia dhe shpërqendrimi** përdorimi i telefonit (dekoncentrimi nga rruga dhe automjeti - mjaft shqetësues kohëve të fundit) dhe mungesa e përqendrimit,
- **Gjendja emocionale** – nervozizmi, stresi apo agresiviteti mund të çojnë në sjellje të rrezikshme,
- **Lodhja** (kotja apo fjetja gjatë vozitje, përqendrimi jo i duhur, reflekset etj).

Prandaj, siguria në komunikacion varet shumë nga vetëdija, disiplina dhe përgjegjësia e çdo pjesëmarrësi në trafik.

➤ Faktori rrugë (infrastruktura rrugore)

Ne qoftë se i referohemi situatës së kohëve të fundit, shtimi i hovshëm i automjeteve në rrugë, ngarkesa apo shtimi i automjeteve në rrugë me peshë, ndikojnë direkt në infrastrukturën rrugore.

Elementet më kryesoret të cilat ndikojnë në rrugë apo që cilësohet si faktori rrugë janë:

- rrugët apo trasetë të cilat nuk janë sipas standardeve të kërkuara apo të cilat kërkesa dalin nga udhëzimet administrative dhe standardeve teknike(këtu hyjnë gjerësia dhe cilësia e rrugëve)
- sinjalizim vertikal dhe horizontal sipas standardeve të kërkuara dhe rregullave (kemi hasur në rrugë ku vendosja e shenjave nuk përshtatet me rrugën apo kryqëzimin e rrugëve). Shenjat e vendosura në vende jo adekuate apo që kanë dukshmëri jo të mjaftueshme nga vozitësit
- ndriçimi jo i mjaftueshëm i rrugës (në shume raste jo funksional)
- rreth rrotullimet, kryqëzimet në vende jo të përshtatshme (referuar terrenit në të cilat ndodhen)
- mirëmbajtja e rrugëve (sezoni i dimrit ngricat dhe mos pastrimi i bores dhe akullit, gropat dhe mos renovimi i tyre, derdhja e ujërave dhe qëndrimi i ujit në rrugë).

Pra, infrastruktura rrugore ka rol të madh në parandalimin e aksidenteve dhe në sigurimin e një komunikacioni të sigurt dhe efikas.

➤ Faktori automjet

Faktori i automjetit ndikon drejtpërdrejt në sigurinë dhe funksionimin e komunikacionit rrugor. Gjendja teknike dhe pajisjet e automjetit mund të ndihmojnë në parandalimin e aksidenteve ose, nëse janë të dëmtuara, të bëhen shkak për to.

Ndikimet kryesore të faktorit të automjetit janë:

- **Gjendja teknike e automjetit** – frenat, timoni, dritat dhe sistemi i gomave duhet të jenë në gjendje të rregullt për vozitje të sigurt.
- **Gomat e automjetit** – gomat e konsumuara ose të papërshtatshme zvogëlojnë kapjen me rrugën dhe rrisin rrezikun e rrëshqitjes.
- **Sistemi i frenimit** – frenat e dëmtuara rrisin distancën e ndalimit dhe mund të shkaktojnë aksidente.
- **Ndriçimi dhe sinjalizimi** – dritat dhe treguesit e kthimit ndihmojnë komunikimin mes pjesëmarrësve në trafik.
- **Siguria pasive dhe aktive** – pajisje si airbagët, rripat e sigurisë, ABS dhe ESP ndihmojnë në mbrojtjen e udhëtarëve dhe shmangien e aksidenteve.
- **Mirëmbajtja e rregullt** – kontrolli teknik dhe servisi periodik sigurojnë funksionim të sigurt të automjetit.
- **Ngarkesa e automjetit** – mbingarkesa mund të ndikojë në stabilitetin dhe frenimin e automjetit.

Prandaj, një automjet i mirëmbajtur dhe teknikisht në rregull është faktor shumë i rëndësishëm për sigurinë në komunikacionin rrugor.

➤ Kushtet atmosferike

Te gjitha këto që u than me larte ndikojnë direkt në parandalimin e aksidenteve dhe sigurinë në komunikacion. Përveç faktorëve të lartcekur si faktor me rëndësi janë edhe kushtet atmosferike.

Ndikimet kryesore të kushteve atmosferike janë:

- **Shiu** – e bën rrugën të rrëshqitshme dhe zvogëlon kontrollin e automjetit.
- **Bora dhe akulli** – vështirësojnë frenimin dhe manovrimin, duke rritur mundësinë e rrëshqitjes.
- **Mjegulla** – ul dukshmërinë dhe e bën më të vështirë vërejtjen e automjeteve, këmbësorëve dhe shenjave rrugore.
- **Era e fortë** – mund të ndikojë në stabilitetin e automjeteve, sidomos të kamionëve dhe motoçikletave.
- **Temperaturat e larta ose të ulëta** – mund të ndikojnë në gjendjen e rrugës dhe funksionimin e automjetit.
- **Dukshmëria e dobët** – gjatë natës ose motit të keq, shoferët kanë kohë më të vogël reagimi.

Për shkak të kushteve atmosferike, shoferët duhet të:

- zvogëlojnë shpejtësinë,
- mbajnë distancë më të madhe,
- përdorin dritat e nevojshme,
- dhe të jenë më të kujdesshëm gjatë vozitjes.

Te gjitha këto janë faktorë të cilat janë të lidhur në mënyrë zingjirore, ndikojnë direkt në sigurinë e komunikacionit rrugor apo te gjithë pjesëmarrësve në komunikacion.

Në disa raste kur kemi të bëjmë me faktorin rrugë, ndikon frekuentimi me i madh i veturave në disa rrugë.

Këtu përfshijmë psh. rrugët regjionale të cilat dallojnë me rrugët rajonale.

Si shembull kemi rrugën Skenderaj – Drenas – Komoran, Arllat – Malishevë dhe Komoran – Carralevë. Këto rrugë kanë ngarkesë me të madhe të automjeteve në komunikacionit sepse këto rrugë janë rrugë lidhëse që lidhin jo vetëm komuna por edhe regjione.

Për parandalimin e aksidenteve në trafik, duhet të bëhet një analizë me e detajuar për të gjitha rrugët të cilat gjenden në zonën e përgjegjësisë së komunës sonë.

Rruga e cila është si urë lidhëse dhe që ka një rëndësi të veçantë e që ka komunikacion me të dendur dhe që shfaq shqetësime në lëvizje apo qarkullim të gjithë pjesëmarrësve në komunikacion në komunën tonë, është rruga regjionale Polluzhe - Drenas – Komoran – Prishtinë.

5.1 Analizë e rrugëve regjionale dhe lokale

➤ Rruga regjionale Polluzhë – Drenas - Komoran

Kjo rrugë për nga rëndësia dhe pesha ekonomike për komunën e Glogocit, ka rëndësi të veçantë dhe pothuajse është si urë lidhëse apo arterie kryesore për komunën tonë dhe më gjerë. Frekuentimi i automjeteve në këtë rrugë, nuk është vetëm nga komuna e Glogocit, por edhe nga komuna Skenderajit e cila shfrytëzohet çdo ditë si rrugë lidhëse me autostradën Ibrahim Rugova.

Për të parandaluar aksidentet në këtë rrugë, bëhet një analizë e plotë e sigurisë në disa drejtime kryesore:

1. Analiza e trafikut

- Vëllimi i trafikut (automjete/ditë këtu nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjë here)
- Llojet e mjeteve (vetura, autobusë, kamionë, pesha të rënda të ndryshme)
- Shpejtësia mesatare dhe maksimale – 40 deri 80
- Orët e ngarkesës në këtë rrugë 06:00-09:00, 12:00-13:30 dhe 16:00-18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- Viti 2023 raste 71 aksidente trafiku
- Viti 2024 raste 63 aksidente trafiku
- Viti 2025 raste 66 aksidente trafiku
- Vendndodhjet kritike ("pikat e zeza")– Tërstenik , Gllobar, Qikatovë e Re, Poklek i Ri, Zabel i Ulet
- Shkaqet kryesore (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit, pjesërisht mungesa e shenjave paralajmëruese etj.)

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardëve)
- Kthesat (rrezja, pjerrësia Poklek i Ri, Zabel i Ulët)
- Shikueshmëria – e mirë paksa me vështirësi në fshatin Poklek i Ri dhe Zabel i Ulët
- Kryqëzimet - Rreth rrotullimi tek varrezat e qytetit, udhëkryqi Qikatovë e Re, udhëkryqi me autostradën "Ibrahim Rugova".

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- Shenjat vertikale - ne disa raste nuk janë te vendosura siç duhet sipas standardeve (sidomos vend ndalimet e autobusëve) dhe nuk janë të dukshme mjaftueshëm, pjesërisht mungesa e shenjave paralajmëruese
- Shenjat horizontale (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer pothuajse ne disa pjesë te kësaj rruge.

5. Gjendja e rrugës

- Cilësia e asfaltit - gropa, rrëshqitje, apo pjesërisht e dëmtuar
- Drenazhimi - ujë në rrugë sidomos tek rrethi ne Drenas, tek trafo stacioni kryesor ne Drenas dhe ne fshatin Gllobar
- Mirëmbajtja sezonale (jo e kënaqshme)

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete te renda, këmbësorët, autobusë, mjete bujqësore etj,
- Çiklistët (përpos ne qytet nuk kemi shteg për çiklistë)
- Sjellja e shoferëve - shpejtësi, tejkalime
- Kyqjet e shumta te shtëpive dhe daljen direkt ne këtë rrugë
- Pompat e shumta te derivateve përskaaj kësaj rruge, marketet
- Shkollat me dalje direkte ne rrugë

7. Faktorët mjedisorë

- Moti (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë ne rruge)
- Ndriçimi natën, ndriçimi publik - ne shumë pjesë mungon shumica por edhe me defekte e jo funksional,
- Pengesat anësore (objekte banesore, objektet e banimit dhe lokale ne afërsi)

● Pas analizës, të ndërmerren masa si:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukture te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave), nga Ministria e Infrastruktures.
- Vendosja e shenjave paralajmëruese
- Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë
- Përmirësimi i kthesave dhe kryqëzimeve
- Ndriçim më i mirë
- Vendosja e barrierave mbrojtëse
- Vendosja e pikave te kontrolli
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë

Analiza e kryer ne teren, analizimin e shumë faktorëve tjerë dhe situatës se krijuar ne këtë rrugë, vlerësimi I rrezikut për këtë rruge është i : **Mesëm – Lartë**

5.1.1 Rruga regjionale Komoran - Carralevë

Frekuentimi i automjeteve ne këtë rruge nuk është vetëm nga komuna Drenas, por edhe nga komuna Lipjan dhe Shtime. Kjo rrugë shfrytëzohet qdo dite si rruge lidhëse me autostradën Ibrahim Rugova.

Për të parandaluar aksidentet në këtë rrugë, bëhet një analizë e plotë e sigurisë në disa drejtime kryesore:

1. Analiza e trafikut

- Vëllimi i trafikut (automjete/ditë këtu nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjë here)
- Llojet e mjeteve (vetura, autobusë, kamionë, këmbësor, mjete bujqësore)
- Shpejtësia mesatare dhe maksimale – 40 deri 80
- Orët e ngarkesës ne këtë rruge 06:30-08:00, dhe 16:00-18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- Viti 2023 raste 50 aksidente trafiku (përfshi aksidentet edhe ne brendësi te Komoranit)
- Viti 2024 raste 60 aksidente trafiku (përfshi aksidentet edhe ne brendësi te Komoranit)
- Viti 2025 raste 45 aksidente trafiku (përfshi aksidentet edhe ne brendësi te Komoranit)
- Vendndodhjet kritike ("pikat e zeza")– udhëkryqi ne rr. Xheladin Gashi afër ambulantes, dhe tek varrezat e fshatit Fushticë e Poshtme ne rr. Xheladin Gashi
- Shkaqet kryesore (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit, etj.)

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardëve)
- Kthesat - Fushticë e Poshtme tek varrezat ne rr. Xheladin Gashi
- Shikueshmëria - e mirë
- Kryqëzimi - udhëkryqi ne rr. Xheladin Gashi afër ambulantes, udhëkryqi i fshatit Kizharek dhe Nekoc

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- Shenjat vertikale ne disa vende mungojnë
- Shenjat horizontale (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer ne disa pjesë te kësaj rruge

5. Gjendja e rrugës

- Cilësia e asfaltit (gropa, e dëmtuar pjesërisht)
- Drenazhimi - ujë në rrugë sidomos tek ura nga autostrada ne drejtim te Carralevës
- Mirëmbajtja sezonale (jo e kënaqshme)

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete te rënda, këmbësorë, makina bujqësore
- Çiklistët (nuk ka shteg për çiklistë)

7. Faktorët mjedisorë

- Moti (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë ne rruge)
- Ndriçimi natën, ndriçimi publik (mungon shumica apo edhe me defekte e jo funksional)
- Pengesat anësore (objekte dhe lokale ne afërsi)

• Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukturore te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave)
- Vendosija e shenjave paralajmëruese
- Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë
- Përmirësimi i kthesave dhe kryqëzimeve
- Ndriçim më i mirë
- Vendosija e barrierave mbrojtëse
- Vendosija e pikave te kontrolli
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë

Analiza e kryer ne teren, analizimin e shumë faktorëve tjerë dhe situatës se krijuar ne këtë rrugë, vlerësimi I rrezikut për këtë rrugë është i : **Ultë - Mesëm**

5.1.2 Rruga regjionale Arllat - Malishevë

Frekuentimi i automjeteve ne këtë rrugë nuk është vetëm nga komuna Drenas, por edhe nga komuna Malishevë . Kjo rrugë shfrytëzohet qdo dite si rrugë lidhëse me autostradën Ibrahim Rugova.

Për të parandaluar aksidentet në këtë rrugë, bëhet një analizë e plotë e sigurisë në disa drejtime kryesore:

1. Analiza e trafikut

- Vëllimi i trafikut (automjete/ditë këtu nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjë here)
- Llojet e mjeteve (vetura, autobusë, kamionë)
- Shpejtësia mesatare dhe maksimale – 40 deri 50
- Orët e ngarkesës ne këtë rrugë 06:30-08:00, dhe 16:00-18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- Viti 2023 raste 04 aksidente trafiku
- Viti 2024 raste 08 aksidente trafiku (ne këtë vite nuk përfshihen aksidentet me fatalitet)
- Viti 2025 raste 08 aksidente trafiku
- Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”)– Kyqja e shkollës „Abedin Bujupi” dhe pjesa e rrugës nga lagja Gashi deri tek lagja Bytyqi
- Shkaqet kryesore (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit, etj.)

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardeve)
- Kthesat - kyqja e shkollës „Abedin Bujupi” dhe pjesa e rrugës nga lagja Gashi deri tek lagja Bytyqi
- Shikueshmëria - e mirë
- Kryqëzimi udhëkryqi – lagja Bujupi dhe udhëkryqi lagja Bytyqi

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- Shenjat vertikale - pjesërisht me mungesa
- Shenjat horizontale (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer në shumë pjesë të kësaj rrugë

5. Gjendja e rrugës

- Cilësia e asfaltit (gropa, rrëshqitje, e dëmtuar pjesërisht sidomos tek lagja Bujupi dhe Gashi)
- Drenazhimi jo i mir dhe rrëshqitje e asfaltit tek lagja Bujupi dhe Gashi
- Mirëmbajtja sezonale (jo e kënaqshme)

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete te rënda, këmbësorë, mjete bujqësore
- Çiklistët (nuk ka shteg për çiklistë)

7. Faktorët mjedisorë

- Moti (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë ne rrugë)
- Ndriçimi natën, ndriçimi publik (mungon shumica apo edhe me defekte e jo funksional)
- Pengesat anësore (objekte dhe lokale ne afërsi. Pompa te derivateve)

• Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukturore te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave)
- Vendosja e shenjave paralajmëruese
- Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë
- Përmirësimi i kthesave dhe kryqëzimeve
- Ndriçim më i mirë
- Vendosja e barrierave mbrojtëse

- Vendosja e pikave te kontrolli
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë

Analiza e kryer ne teren, analizimin e shumë faktorëve tjerë dhe situatës se krijuar ne këtë rrugë, vlerësimi I rrezikut për këtë rrugë është i : **Ultë – Mesëm**

5.1.3 Rruga lokale Drenas – Abri e Epërme

Frekuentimi i automjeteve ne këtë rrugë nuk është aq i ngarkuar. Kjo rrugë shfrytëzohet çdo dite si rrugë lidhëse nga Glligoci për fshatrat Qikatove e Re, Baicë, Terdec, Abri e Epërme.

Për të parandaluar aksidentet në këtë rrugë, bëhet një analizë e plotë e sigurisë në disa drejtime kryesore:

1. Analiza e trafikut

- Vëllimi i trafikut (automjete/ditë këtu nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjë here)
- Llojet e mjeteve (vetura, autobusë, kamionë)
- Shpejtësia mesatare dhe maksimale – 40 deri 50
- Orët e ngarkesës ne këtë rrugë 06:30-08:00, dhe 16:00-18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- Viti 2023 raste 07 aksidente trafiku
- Viti 2024 raste 08 aksidente trafiku (ne këtë vite nuk përfshihen aksidentet me fatalitet)
- Viti 2025 raste 07 aksidente trafiku
- Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”)– rruga nga dalja e qytetit deri tek udhëkryqi i rrugës „Ragip Halilaj” me rrugën „Vesel Demaku” dhe udhëkryqi tek çerdhja „Yjet”
- Shkaqet kryesore (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit, etj.)

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardeve)
- Kthesat (pjesa e rrugës nga lagja Vrellaku deri te fshati Abri e Epërme)
- Shikueshmëria – e mirë me disa pengesa te vogla nga shkurret anësore dhe pemët.
- Kryqëzimi udhëkryqet e shumta ne rrugën „Ragip Halilaj” si dhe udhëkryqi me hekurudhë ne fshatin Baicë tek lagja Kiqina.

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- Shenjat vertikale pjesërisht mungojnë disa si dhe pengesa e dukshmërisë se shenjave nga shkurret anësore dhe pemët
- Nuk ka stacion te autobusëve ne fshatin Qikatovë e Re dhe Abri e Epërme ndërsa ne fshatin Baicë ekzistojnë,
- Shenjat horizontale (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer pothuajse ne çdo pjesë te kësaj rrugë

5. Gjendja e rrugës

- Cilësia e asfaltit (gropa, e dëmtuar pjesërisht)
- Drenazhimi (ujë në rrugë nuk ka)
- Mirëmbajtja sezonale (jo e kënaqshme)

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete te rënda, mjete bujqësore dhe këmbësorë
- Çiklistët (nuk ka shteg për çiklistë)

7. Faktorët mjedisorë

- Moti (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë ne rruge)
- Ndriçimi natën, ndriçimi publik (mungesa te pjesshme)
- Pengesat anësore (objekte ndërtimi, banimi dhe lokale ne afërsi)

- Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukturore te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave)
 - Vendosja e shenjave paralajmëruese
 - Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë
 - Përmirësimi i kthesave dhe kryqëzimeve
 - Ndriçim më i mirë
 - Vendosja e barrierave mbrojtëse
 - Vendosja e pikave te kontrolli
 - Kufizimi i shpejtësisë dhe radar
- Analiza e kryer ne teren, analizimin e shumë faktorëve tjerë dhe situatës se krijuar ne këtë rrugë, vlerësimi I rrezikut për këtë rrugë është i : **Ulët**

5.1.4 Rruga lokale Drenas – Dobroshec

Frekuentimi i automjeteve ne këtë rrugë nuk është aq i ngarkuar. Kjo rrugë shfrytëzohet qdo dite si rrugë lidhëse nga Gllogoci për fshatrat Qikatovë e Vjetër, si dhe lidh fshatrat e komunës se Obiliqit dhe Fushë Kosovës.

Për të parandaluar aksidentet në këtë rrugë, bëhet një analizë e plotë e sigurisë në disa drejtime kryesore:

1. Analiza e trafikut

- Vëllimi i trafikut (automjete/ditë këtu nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjë here)
- Llojet e mjeteve (vetura, autobusë, kamionë sidomos kamionët me ngarkesa te zhavorit)
- Shpejtësia mesatare dhe maksimale – 40 deri 60
- Orët e ngarkesës ne këtë rrugë 06:30-08:00, dhe 16:00-18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- Viti 2023 raste 00 aksidente trafiku
- Viti 2024 raste 00 aksidente trafiku (ne këto vite nuk përfshihen aksidentet me fatalitet)
- Viti 2025 raste 01 aksidente trafiku
- Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”)– pjesa e rrugës nga hekurudha e objektit te Feronikelit deri tek hekurudha kryesore
- Shkaqet kryesore (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit, etj.)

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardeve)
- Kthesat - pjesa e rrugës nga hekurudha e objektit te Feronikelit deri tek hekurudha kryesore, lagja Morina.
- Shikueshmëria – e mirë dhe pjesërisht me pengesa nga shkurret anësore dhe pemët.
- Kryqëzimi - udhëkryqet e shumta ne rrugën „Temë Dobrosheci”, udhëkryqit për tek lagja Morina, lagja Hajdari dhe Shishani

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- Shenjat vertikale – me mungesa te pjesshme si dhe pengesa e dukshmërisë se shenjave nga shkurret anësore dhe pemët
- Shenjat horizontale (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer pothuajse ne çdo pjesë te kësaj rruge.

5. Gjendja e rrugës

- Cilësia e asfaltit (e dëmtuar pjesërisht)
- Drenazhimi (ujë ne rruge nga hekurudha kryesore deri tek lagja Morina)
- Mirëmbajtja sezonale (jo e kënaqshme)

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete te rënda, kamion me ngarkesa te renda zhavori
- Çiklistët (nuk ka shteg për çiklistët)

7. Faktorët mjedisorë

- Moti (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë ne rruge)
- Ndrëçimi natën, ndrëçimi publik (mungesa te pjesshme)
- Pengesat anësore (objekte dhe lokale ne afërsi, shkolla dhe kyqje dhe qkyqjet ne lagje)

- Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukturore te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave)
- Vendorsja e shenjave paralajmëruese
- Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë
- Përmirësimi i kthesave dhe kryqëzimeve
- Ndrëçim më i mirë
- Vendorsja e barrierave mbrojtëse
- Vendorsja e pikave te kontrolli
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë

Analiza e kryer ne teren, analizimin e shumë faktorëve tjerë dhe situatës se krijuar ne këtë rrugë, vlerësimi I rrezikut për këtë rruge është i : **Ulët**

5.1.5 Rruga lokale Drenas – Gradicë

Frekuentimi i automjeteve ne këtë rruge nuk është aq i ngarkuar. Kjo rrugë shfrytëzohet qdo dite si rruge lidhëse nga Glllogoci për fshatrat Qikatove e Vjetër, Glllanasell, Likoshan, Godanc Gradicë.

Për të parandaluar aksidentet në këtë rrugë, bëhet një analizë e plotë e sigurisë në disa drejtime kryesore:

1. Analiza e trafikut

- Vëllimi i trafikut (automjete/ditë këtu nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjë here)
- Llojet e mjeteve (vetura, autobusë, kamionë)
- Shpejtësia mesatare dhe maksimale – 40 deri 50
- Orët e ngarkesës ne këtë rruge 06:30-08:00, dhe 16:00-18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- Viti 2023 raste 07 aksidente trafiku
- Viti 2024 raste 03 aksidente trafiku
- Viti 2025 raste 01 aksidente trafiku
- Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”)– tek objekti i Feronikelit dhe tek lagja Morina kyqja e shkollës „Dëshmorët e Drenicës” shkolla „Xhevë Lladrovci”

- Shkaqet kryesore (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit, etj.)

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardeve)
- Kthesat - lagja Morina, fshati Gllanasell, udhëkryqi me fshatin Likoshan dhe Godanc
- Shikueshmëria – me pengesa nga shkurret anësore dhe pemët.
- Kryqëzimi - udhëkryqet e shumta ne rrugën „Mehmet Gradica”

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- Shenjat vertikale me mungesa te pjesshme si dhe pengesa e dukshmerisë se shenjave nga shkurret anësore dhe pemët
- mungojnë disa dhe kjo rruge ka stacion te autobusëve.
- Shenjat horizontale (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer pothuajse ne çdo pjesë te kësaj rruge

5. Gjendja e rrugës

- Cilësia e asfaltit (gropa, e dëmtuar pjesërisht dhe me rrëshqitje nga lagja Morina deri ne fshatin Gllanasell si dhe rruga për Likoshan ne te njëjtën gjendje)
- Drenazhimi (ujë në rrugë nuk ka)
- Mirëmbajtja sezonale (jo e kënaqshme)

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete te rënda, mjete bujqësore dhe këmbësorë
- Çiklistët (nuk ka shteg për çiklistë)

7. Faktorët mjedisorë

- Moti (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë ne rruge)
- Ndryçimi natën, ndryçimi publik (mungesa te pjesshme)
- Pengesat anësore (objekte dhe lokale ne afërsi, shkolla dhe kyqj, qkyqje ne lagje)

• Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukturore te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave)
- Vendosja e shenjave paralajmëruese
- Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë
- Përmirësimi i kthesave dhe kryqëzimeve
- Ndryçim më i mirë
- Vendosja e barrierave mbrojtëse
- Vendosja e pikave te kontrolli
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë

Analiza e kryer ne teren, analizimin e shumë faktorëve tjerë dhe situatës se krijuar ne këtë rrugë, vlerësimi I rrezikut për këtë rruge është i: **Ulët**

Për te pasur një komunikacion me te sigurt dhe me te përshtatshëm për te gjithë pjesëmarrësit ne komunikacion duhet ti përmbahemi dhe ti referohemi:

1. Ligji për Rrugët në Kosovë

- Përcakton klasifikimin e rrugëve, përgjegjësitë dhe parimet e ndërtimit/mirëmbajtjes (por jo dimensione të detajuara teknike).

2. Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor

→ Rregullon përdorimin e rrugës dhe sigurinë në trafik, përfshirë ndalesat e autobusëve (por jo dimensione inxhinierike).

3. Udhëzime administrative dhe standarde teknike

→ Dimensionet konkrete si:

- gjerësia e korsive
- dimensionet e ndalesave të autobusëve
- rrezet e kthesave

Përmbledhje

Ligjet → japin kornizën dhe rregullat

Udhëzimet teknike / standardet → japin dimensionet konkrete

Standardet orientuese për dimensionet e rrugëve, të përdorura gjerësisht në inxhinieri rrugore bazohen në ligjet dhe rregulloret e cekura më lartë.

Këto mund të ndryshojnë pak sipas terrenit, trafikut dhe projektit konkret si:

4. Rrugët regjionale

Zakonisht lidhin qytete më të vogla dhe zona të rëndësishme.

- Gjerësia e korsisë: 3.0 – 3.5 m
- Numri i korsive: 2 (nga një për çdo drejtim)
- Gjerësia totale e asfaltit: 6.0 – 7.0 m
- Bankinat (anash rrugës): 1.0 – 2.5 m secila
- Gjerësia totale me bankina: 8.0 – 12.0 m
- Shpejtësia projektuese: ~60 – 100 km/h

Në zona malore, këto dimensione shpesh zvogëlohen për shkak të terrenit

4.7 Rrugët lokale

Shërbejnë për qarkullim brenda qyteteve/fshatrave.

- Gjerësia e korsisë: 2.5 – 3.0 m
- Numri i korsive: 1 ose 2
- Gjerësia totale e asfaltit: 3.0 – 6.0 m
- Bankina/trotuare:
- Trotuar: 1.0 – 2.0 m (në zona urbane)
- Bankina: 0.5 – 1.5 m (në zona rurale)
- Shpejtësia projektuese: ~30 – 60 km/h

Shtesa të rëndësishme

Kanalet anësore (drenazh): zakonisht 0.5 – 1.0 m

Rrethi, kthesave (rrezja): më e madhe për rrugë regjionale, më e vogël për lokale

Trotuaret dhe korsitë për biçikleta.

❖ Konstatim

Prej te gjitha këtyre qe u tha me lart dhe analizës se situatës se krijuar ne tri vitet e fundit, situata ne

komunikacion rrugor në Gllgoc deri diku është e kënaqshme. Për te pasur komunikacion dhe lëvizje te sigurt për të gjithë pjesëmarrësit ne komunikacion **rekomandojmë**:

- Përmirësimin e gjendej infrastrukurore te rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave)
 - Vendosja e shenjave paralajmëruese;
 - Vendosjen e shenjave vertikale dhe horizontale sipas standardeve;
 - Ndërtimi i trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë;
 - Përmirësimi i kthesave, rreth rrotullimeve dhe kryqëzimeve;
 - Ndriçim më i mirë;
 - Vendosja e barrierave mbrojtëse;
 - Zgjidhjen e ujërave te cilat derdhen ne rrugë;
 - Vendosjen e radarëve (blicave) statik;
 - Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë (vendosjen e shenjave paralajmëruese);
 - Vija vibruese tek secila shkollë;
 - Mbajtjen e ligjëratave në shkolla.
- ❖ Bashkangjitur keni edhe analizën tre vjeçare te rasteve te aksidenteve ne disa rruge te komunës Drenas. Ne këtë analize nuk përfshihen aksidentet ne rruge tjera përveç rrugëve për te cilat është bërë rekomandim.



Figura 7. Lokacionet më të prekura nga aksidentet e trafikut gjatë vitit 2023



Figura 8. Shkaktarët e aksidenteve të trafikut 2023



Figura 9. Lokacionet më të prekura nga aksidentet e trafikut gjatë vitit 2024

SHKAKTARËT E AKSIDENTEVE TË TRAFIKUT 2024

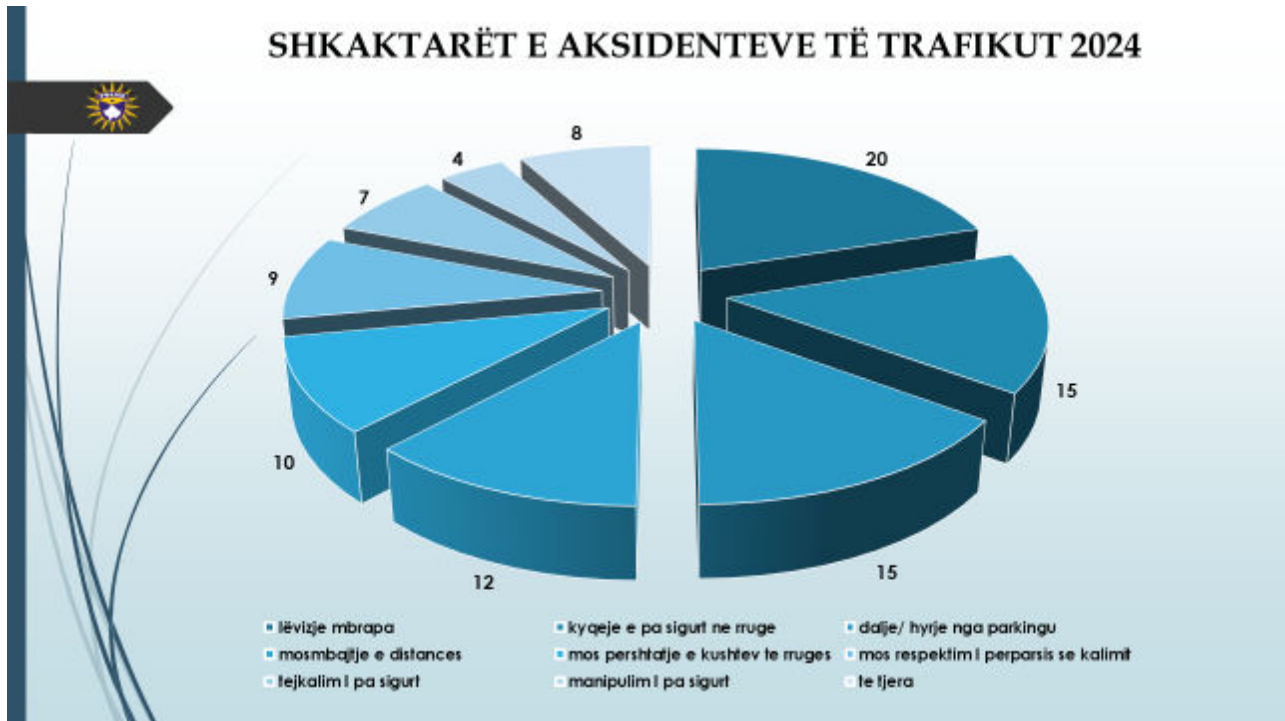


Figura 10. Shkaktarët e aksidenteve të trafikut 2024

LOKACIONET MË TË PREKURA NGA AKSIDENTET E TRAFIKUT GJATË VITIT 2025



Figura 11. Lokacionet më të prekura nga aksidentet e trafikut gjatë vitit 2025



Figura 12. Shkaktarët e aksidenteve të trafikut 2025

5.2 Dokumentet relevante komunale

Dokumentet relevante të cilat ndërlidhen me Planin Komunal të Transportit janë:

Plani Zhvillimor Komunal 2020-2028- Ky dokument i rëndësishëm komunal që është bazë për zhvillim të qëndrueshëm të komunës është në proces të hartimit. Në kuadër të këtij Plani, si masa për menaxhimin e Transportit publik të udhëtarëve janë planifikuar: linjat e transportit urban dhe urbano – periferik, dhe përcaktimi i vendkalimeve për autobusë.

Harta Zonale e Komunës 2021-2029- Harta Zonale, është dokument i cili përcakton perspektivën e zhvillimit të ardhshëm të komunës. Përmes këtij dokumenti, komuna synon të rregullojë aspektet e planifikimit hapësinorë dhe ndarjen e zonave urbane dhe rurale në tërë komunën, sipas standardeve të përcaktuara në ligjin për Planifikimin Hapësinorë. Aktualisht komuna së bashku me Un-Habitat ka hartuar Draftë Hartën Zonale, mirëpo ky dokument pritet të harmonizohet me Planin Zhvillimor Komunal i cili është në hartim e sipër.

Rregullorja për transportin rrugor brenda territorit të Komunës së Glogocit nr.06-7086 dt.19.02.2014 - Komuna e Glogocit ka hartuar Rregulloren për transportin rrugor përmes së cilës synon të rregullojë dhe zhvillojë sektorin e transportit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave brenda kufijve administrativ të Komunës së Glogocit.

6. TRANSPORTI PUBLIK I UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLLOGOCIT

6.1 Kompetencat e Komunës në sektorin e transportit

1. Bazuar në Ligjin për transportit, komuna përcakton politikat e zhvillimit të shërbimeve të transportit rrugor të sigurta, efikase dhe ekonomike brenda kufijve administrativë të komunës.
2. Harton dhe aprovon planin e transportit rrugor lokal dhe e ndryshon atë sipas nevojës varësisht nga rrethanat e krijuara, i cili nuk duhet të jetë në kundërshtim me rrjetin e linjave ndër-urbane të aprovuar dhe publikuar nga Ministria.
3. Ndryshon atë plan jo më vonë se pesë vite nga data e nxjerrjes së tij, i cili duhet të jetë në përputhshmëri me politikën e zhvillimit të tërësishëm të transportit rrugor në Kosovë.
4. Publikon planin apo planin e ndryshuar dhe një kopje të tij ia dërgon Ministrisë.
5. Komuna mund të nxjerr akte administrative përmes të cilave cakton rregullat lidhur me operimin e operatorëve / autobusëve me kusht që këto rregulla të mos paragjykojnë / dëmtojnë të drejtat dhe interesat e asnjërës prej bashkësive, të cilat respektohen mirëfilli dhe të cilat përfshijnë:
 - 5.1. rregullimin ose ndalimin e përdorimit të autobusëve publik në rrugë të caktuara ose rajone që kanë lidhje me rrugë,
 - 5.2. marrja dhe zbritja e udhëtarëve dhe çështje tjera lidhur me transportin rrugor të udhëtarëve,
 - 5.3. krijimi dhe mbajtja (ruajtja) e regjistrave dhe inspektimi i tyre,
 - 5.4. transporti i bagazhit të udhëtarëve ose udhëtareve tjera,
 - 5.5. rregullimin ose ndalimin e transportit të udhëtarëve që qëndrojnë në këmbë,
 - 5.6. shpejtësia maksimale e autobusëve publik,
 - 5.7. dizajni, pajisja, mjetet (të brendshme ose të jashtme) të autobusëve publik,
 - 5.8. pikat e stacioneve dhe vend-ndaljet në linjat për autobus dhe
 - 5.9. rregullimin ose ndalimin e shpalljeve, shenjave dhe reklamave brenda apo jashtë autobusëve publik.
6. Komuna ka kompetencë të certifikojë automjetet me më shumë se tetë plus një (8 + 1) ulëse për transportin urban dhe urbano-periferik.

6.2 Komuna është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit brenda territorit të saj si vijon:

1. transportin e rregullt të udhëtarëve,
2. transportin e lirë të udhëtarëve,
3. transportin taksit të udhëtarëve,
4. transportin e udhëtarëve për nevoja vetanake.
5. transport i veçantë i udhëtarëve;
6. transporti urban dhe urbano-periferik mund të kryhet si transport i rregullt dhe i njëjti mund të subvencionohet nga Komuna.

6.3 Të dhënat për transportin publik të udhëtarëve në komunë

6.3.1 Veprimet e planifikuara për transport lokal publik të udhëtarëve:

1. Shpallja Publike për ndarjen e vijave të transportit Publik të udhëtarëve për vitin vijues,
2. Vazhdimi i vijave të transportit publik të udhëtarëve në teritorin e komunës tonë dhe Rendeve të Udhëtimit me afat tre vjeçar, për operatorët me minibusë me mbi 8+1 ulëse dhe lejte oprimit për Auto Taksi në afat 5 vjeçar.
3. Inspektim të transportit Publik të udhëtarëve me autobus, minibus mbi 8+1 ulëse, në mbajtjen e linjave,

mbingarkesën – duke zbatuar Rregulloren për transport publik të udhëtarëve në Komunën e Glogocit,

4. Inspektimi i Lejeve të Punës, Rendeve të Udhëtimit të operatorëve me autobus dhe mini-bus mbi 8+1 ulëse si dhe plotësimin e kushteve për operim të sigurt,
5. Inspektim i Lejeve të Operimit për auto taksi dhe dokumentave përkatëse,
6. Inspektimi i vend ndaljeve të licencuara dhe të pa licencuara të autobusëve, peronizimet, sinjalizimim horizontal dhe vertikal i shenjave të komunikacionit, përkatësisht i shenjave për vendalimin e mjeteve të transportit publik të udhëtarëve dhe vendparkingjeve për auto taksi.
7. Kontrollimi i mbarëvajtjes së punës në shërbimin e operatorëve transportues publik të Udhëtarëve, në linjat urbano – periferike.
8. Bashkëpunimi dhe Inspektimi – me Policinë e Kosovës për sigurinë e trafikut rrugor, ku përfshihen edhe inspektimet e transportit të mallarave(fletengarkesa dhe certifikata e automjetit).

6.4 Numri i vendbanimeve në Komunën e Glogocit

Komuna e Glogocit përbëhet prej 42 fshatrave - vendbanimeve dhe lagjeve urbane.

6.5 TRANSPORTI NDËRURBAN

Transporti ndërurban i udhëtarëve ka për shërbim një stacion të autobusëve me 12 vend parkingje për autobus i cili menaxhohet nga NPL “Stacioni i Autobusve”SH.A. Linjat e autobusëve e lidhin Glogocin me Shqipëri, qytetet Prishtinë ,Skenderaj, Malishevë si dhe me të gjitha vendbanimet e Glogocit në drejtimet vajtje dhe ardhje. Frekuentimi bëhet kryesisht me autobus (shiko shtojcën) por në disa fshatra edhe me minibus. Ka mungesë të linjave pas orës 19:00 dhe gjatë pushimit veror.

6.5.1 Vendbanimet të përfshira në transportin lokal publik të udhëtarëve

Aktualisht janë të regjistruara gjithësejt 24 linja të autobusve prej tyre 20 janë linja urbane periferike dhe 3 linjat ndërurbane që operojnë për relacionet: Glogoc- Prishtinë, Glogoc-Malishevë dhe Glogoc-Skenderaj të cilat mbulojnë një numër të fshatrave që gravitojnë në rrugët rajonale dhe magjistrale në territorin e komunës së Drenasit dhe një linjë e rregullt për Shqipëri.

Tabela 9. Vendbanimet në Komunën e Glogocit të përfshira në transportin ndërurban dhe urbano – periferik

Nr	Linja e autobusëve	Numri ditor i operimeve	
		E Hënë - e Premte	Fundjavë
1	Glogoc - Shqipëri	3	3
2	Glogoc - Prishtinë	33	12
3	Glogoc- Prishtinë - Skenderaj	15	5
4	Glogoc-komorani-Malishevë	15	2
5	Glogoc - Dobroshec (Operatori I)	6	2
6	Glogoc- Dobroshec - (Operatori II)	6	0
7	Glogoc - Fushticë Epërme	8	3
8	Glogoc - Gjergjicë	5	0
9	Glogoc - Bytyq	8	0
10	Glogoc - Vasilevë	3	0
11	Glogoc - Krajkovë	4	0
12	Glogoc - Gradicë	8	0

Nga gjithësej 42 vendbanime të Komunës së Gllogocit 40 prej tyre janë të përfshira në transportin e rregullt të udhëtarëve.

Tabela 10. Rrjeti i linjave – relacioneve komunale dhe urbane periferike

Nr.	Linjat - relacionet	Nr.	Vendbanimet e përfshira në transport nga Linjat - relacionet
1	Drenas-Abri e Eperme	5	Qikatov e Re, Baicë, Damanek, Terdec, Abri e Eperme
2	Drenas-Llapushnik	3	Shtrubullova, Krajkovë, Llapushnik
3	Drenas-Terstenik	2	Gllobar, Terstenik
4	Drenas-Polluzhë	3	Gllobar, Terstenik, Polluzhë
5	Drenas-Shtuticë	4	Gllobar, Terstenik, Verboc, Shtuticë
6	Drenas-Gllanasell	2	Qikatovë e vjeter, Gllanasellë
7	Drenas-Likoshan	2	Qikatovë e vjeter, Likoshan
8	Drenas-Gradicë	4	Qikatovë e Vjeter, Gllanasellë, Godanc, Gradicë
9	Drenas-Godanc	3	, Qikatovë e Vjeter, Dobroshec, Godanc
10	Drenas-Dobroshec	2	Qikatovë e Vjeter, Dobroshec
11	Drenas-Vasilevë	3	Poklek i Ri, Poklek i Vjeter, Vasilevë
12	Drenas-Korroticë e Eperme	4	Poklek i Ri, Poklek i Vjeter, Vasileve, Korrotic e Eperme
13	Drenas-Fushticë e Eperme	7	Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Komoran, Zabel i Larte, Sankoc, Fushticë e Eperme
14	Drenas-Fushticë e Poshtme	5	Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Komoran, Fushticë e Poshtme
15	Drenas-Nekoc	5	Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Komoran, Nekoc
16	Drenas-Kizharekë	5	Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Komoran, Nekoc
17	Drenas-Arllat	5	Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Llapushnik, Arllat
18	Drenas-Vuqak	6	Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Llapushnik, Negroc, Vuqak
19	Drenas -Gjurgjicë		Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Llapushnik, Arllat, Gjurgjicë
20	Drenas- Fshati Bytyq		Poklek i Ri, Korroticë e Poshtme, Zabel i Ulet, Llapushnik, Arllat, Fshati Bytyq

6.5.2 Operatorët e licencuar për transportin publik të udhëtarëve në komunë

Nëpër linjat komunale operojnë gjithsej 8 operator prej të cilëve 6 operator me autobusë janë të lincensuar me licencë nga MI ku 2 prej operatorve me minibus mbi 8+1 ulëse.

Tabela 11. Operatorët në linjat e transportit të rregullt

Nr.	Operatorët me autobus:
1	N.T.U "Geci Trans"
2	N.T.U "Abria Tours"
3	N.T "Naimi Tours"
4	N.T.U "Kujtim Prenku" B.I
5	N.T.T "Kujtimi Tours"
6	Milazim Dibrani B.I
7	N.T.U "Albi Tours"
8	B.I "Metush Thaqi", Vëllëzrit Thaqi 3"

Gjithashtu në Komunën e Gllogocit operojnë edhe disa operator për transport të veçant të udhëtarëve (personat me dializë), të nxënësve dhe punëtorëve, me autobusë dhe Kombi 8+1 ulëse. Karakteri i veprimtarisë është shërbyese.

Tabela 12. Transporti i nxënësve në Komunën e Gllogocit për vitin shkollor 2026/27

Transporti i nxënësve në Komunën e Drenasit për vitin shkollor 2026/27			
Vërejtje: Transporti për nxënës dhe parafillor bëhet nga fshati apo lagjia në shkollë dhe anasjelltas për të dy ndrrimet(Paradite dhe pasdite) sipas orarit të shkollës			
Nr.	Transporti i nxënësve në Relacionin	Njesia Matese	Numri i nxënësve për një ditë
1	Llapushnikë: Transporti i nxënësve nga fshati Llapushnikë-SHF MU,,Hasan Prishtina" në Llapushnikë dhe anasjelltas	Nxënës	140
2	Komoran: Transporti i nxënësve nga Komoran-SHF MU,,Xheladin Gashi" në Komoran dhe anasjelltas	Nxënës	80
3	Arllat: Transporti i nxënësve nga fshati Arllat-SHF MU ,,Abedin Bujupi" në Arllat dhe anasjelltas	Nxënës	105
4	Dritan: Transporti i nxënësve nga Dritani -Rilindja" në Dritan dhe anasjelltas	Nxënës	20
5	Gllanasellë: Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Gllanasellë- SHF MU ,,Xheva Lladrovci" në Gllanaselle dhe anasjelltas	Nxënës	28

6.	Korroticë e Eperme: Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Korroticë e Eperme- SHFMU „Shaban Polluzha" në Korroticë e Eperme dhe anasjelltas	Nxënës	18
7.	Gradicë: Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Gradicë- SHFMU „Mehmet Gradica në Gradicë dhe anasjelltas	Nxënës	17
8.	Abri e Epërme: Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Abri e Epërme- SHFMU „Shote Galica” në Abri e Eperme dhe anasjelltas	Nxënës	100
9	Shtuticë: Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Shtutice- SHFMU „Azem Bejta” në Shtutice dhe anasjelltas	Nxënës	33
10	Terstenik: Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Terstenik- SHFMU „Zenel Hajdini” në Terstenik dhe anasjelltas	Nxënës	141

7. LLOJET E TRANSPORTIT RRUGOR TË UDHËTARËVE

7.1 Tipologjia e ofrimit të shërbimit:

Për të organizuar më lehtë dhe më mirë transportin rrugor të udhëtarëve, duhet bërë klasifikimin e llojeve të bartjes së udhëtarëve sipas përkushtimit. Në praktikën transportuese të komunikacionit të zhvilluar bashkëkohor të udhëtarëve, dallohen:

- *transporti rrugor i udhëtarëve për qëllime të përbashkëta (Urban dhe urban-periferik),*
- *transporti rrugor i udhëtarëve për qëllime vetanake (private),*
- *transporti rrugor i udhëtarëve sipas territorit ku zhvillohet,*
- *transporti i i veçant i udhëtarëve,*
- *transporti rrugor i udhëtarëve sipas mënyrës së organizimit, dhe*
- *transporti rrugor i udhëtarëve sipas porosisë.*

Në vazhdim, do të njihemi me veçoritë themelore të këtyre llojeve të organizimit të komunikacionit rrugor të udhëtarëve.

7.2 Transporti rrugor i udhëtarëve për qëllime të përbashkëta

Ky lloj i transportit rrugor të udhëtarëve, sipas numrit të mjeteve të komunikacionit dhe udhëtarëve të planifikuar për bartje, hyn në organizimin e përgjithshëm të transportit të udhëtarëve. Transporti rrugor i udhëtarëve për qëllime të përbashkëta, mund të jetë:

- *vendor (vendbanim, urban),*
- *pranëvendor (pranë vendbanimit, pranë urban), dhe*
- *ndërvendor (ndër vendbanimit, ndër urban dhe urbano periferik).*

Transporti vendor rrugor i udhëtarëve. Ky është transporti i udhëtarëve nëpër vendbanime të urbanizuara (qytete, qendra industriale, qendra argëtuese, sportive, turistike, etj.),

Në shkallën e frekuentimit të udhëtarëve ndikojnë:

- Dendësia e popullimit të vendbanimeve dhe qytetit,
- Lartësia e standardit jetësor dhe punues,

- Pozicionimi reciprok i lagjeve të banuara dhe i lagjeve të punës,
- Orari i punës së sistemit të shkollimit dhe orari i punës së sistemeve prodhuese dhe joprodhuese,
- Rrjeti i infrastrukturës rrugore,
- Konfiguracioni i terrenit,
- Llojet dhe niveli i përsosshmërisë së sistemeve të komunikacionit dhe i mjeteve të qarkullimit të udhëtarëve, dhe
- Çmimi i kushtimit të udhëtimit (lartësia e tarifave transportuese), etj.

7.3 Përcaktimi i stacioneve për hyrjen dhe daljen e udhëtarëve

Përgjatë linjës transportuese duhet të parashikohen vendet ku ndalen mjetet transportuese të udhëtarëve për hyrjen dhe daljen e tyre – stacionet. Numri i vendndaljeve, përkatësisht distancat ndërmjet tyre dhe mënyra e organizimit të stacioneve të një linje të caktuar të qarkullimit të udhëtarëve varet nga rrjedha e udhëtarëve në to (ardhja dhe shkuarja e udhëtarëve).

Sipas mënyrës së organizimit dhe kohëqëndrimit të mjeteve transportuese, dallohen:

- *vendndaljet brenda linjore, dhe*
- *vendndaljet jashtë linjore.*

Vendndaljet brenda linjore ose **vendndaljet përgjatë linjës** së qarkullimit të udhëtarëve janë vendqëndrimet ose vendndalesat e mjeteve transportuese të cilat organizohen për hyrjen ose daljen e sigurt të udhëtarëve. Kohëzgjatja e ndaljeve të mjeteve transportuese në to është sipas nevojës, - derisa të kryhen operacionet transportuese të hyrjes dhe të daljes së udhëtarëve.

Sipas përkushtimit të formës organizative këto vendndalje mund të jenë:

- vendndalje të përhershme,
- vendndalje të përkohshme, dhe
- vendndalje të kushtëzuara.

Vendndaljet jashtë linjore ose **vendndaljet skaj linjore**, janë vendndaljet e organizuara në fillim dhe në fund të linjës së qarkullimit të mjeteve transportuese të një linje të qarkullimit të udhëtarëve. Në këto vendndalje, mjetet transportuese të linjës së caktuar rëndom ndalen më gjatë sesa në vendndaljet brenda linjore. Në to, bëhet pushimi i personelit, si dhe kontrolli teknik i *automjeteve* dhe, sipas nevojës, edhe intervenimi i vogël servisor për evitimin e prishjes eventuale teknike, para kyçjes së tyre në komunikacionin e linjës.

8. ITINERARI I PROCESIT TRANSPORTUES RRUGOR

Për organizimin racional të procesit transportues rrugor të udhëtarëve, me qëllim që të arrihet efektshmëria maksimale e punëve transportuese, duke shpenzuar sa më pak energji të gjitha llojeve – me shpenzime sa më të ulëta, dhe që çmimi i shërbimeve transportuese të jetë konkurrent në tregun e ofertës së tyre, nevojitet, mes të tjerash, edhe zgjedhja e itinerarit sa më të volitshëm (optimal) të qarkullimit të mjeteve transportuese.

Në praktikën e zhvillimit të proceseve transportuese përdoren kryesisht këto lloje të itinerareve:

- **itinerari përsëritës,**
- **itinerari yllor,**

- itinerari unazor , dhe
- itinerari mbledhës ose shpërndarës.

Në vazhdim është paraqitur harta e rrjetit rrugor dhe linjat e transportit të udhëtarëve në Komunën e Drenasit.

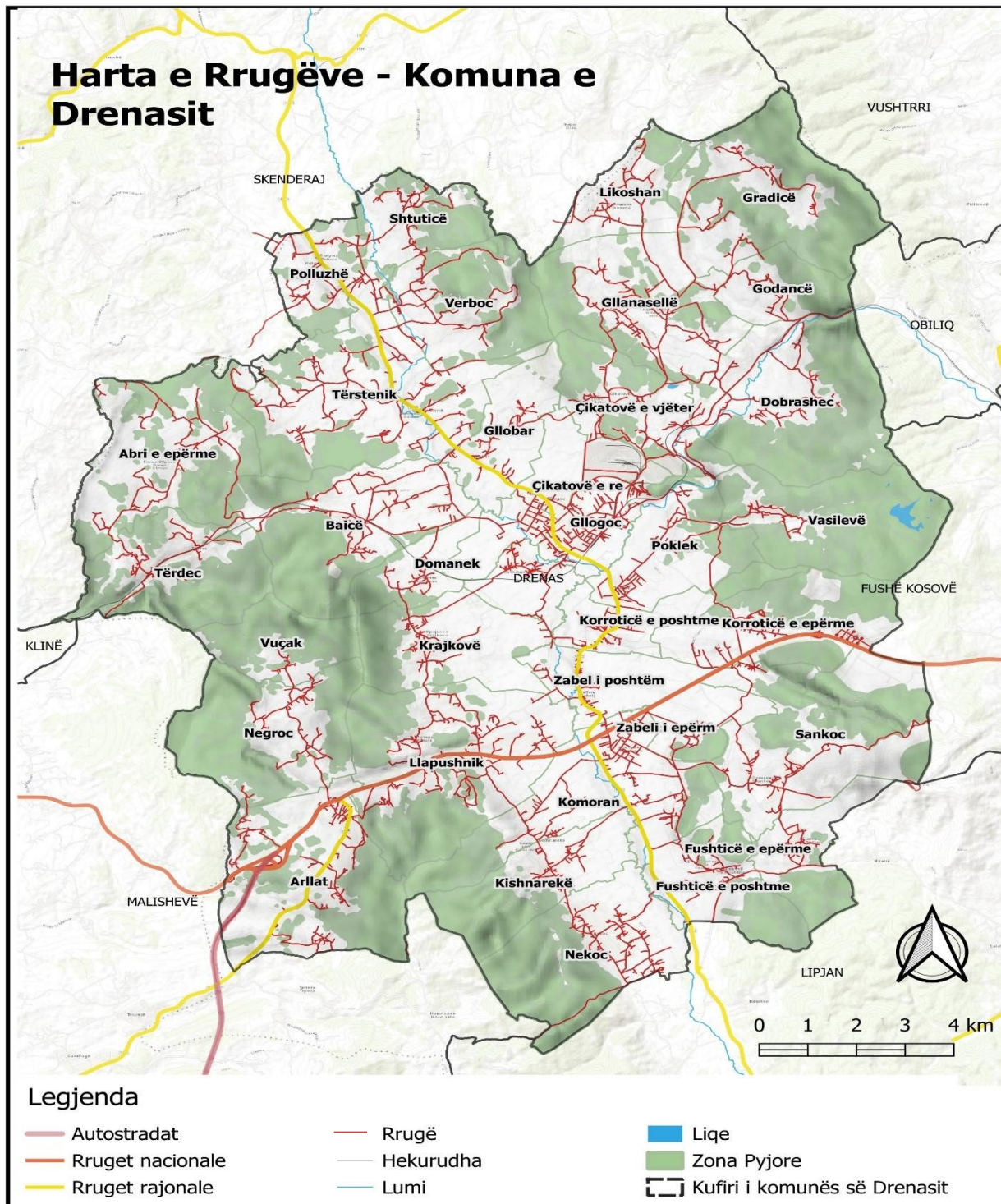


Figura 14. Rrjeti i rrugëve në Komunën e Glllogocit

9. PLANI OPERATIV I RENDEVE TË UDHËTIMEVE ME ORARËT E NISJEVE DHE PËRMBARIMEVE TË LINJAVE URBANE PERIFERIKE PËR TRANSPORTIN PUBLIK TË UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLLOGOCIT

Tabela 13. Oraret e nisjeve të Operatorëve të transportit me Autobus

Nr.	Linjat - relacionet		Koha e nisjes dhe kthimit të linjave të Autobusve										
1	Drenas-Abri Eperme	Nisja	08:10	10:00	11:35	13:00	14:00	16:00	18:15	19:00			
		Kthimi	07:37	09:37	11:37	12:37	14:37	16:37	17:37				
2	Drenas-Llapushnik	Nisja	11:30	13:15	19:00								
		Kthimi	07:25	12:10	14:00								
3	Drenas-Terstenik	Nisja	08:00	10:25	11:15	13:15	14:00	16:30	18:15	19:00			
		Kthimi	07:50	10:20	11:50	12:35	14:35	16:35	17:45				
4	Drenas-Polluzhë	Nisja	08:00	10:25	11:15	13:15	14:00	16:30	18:15	19:00			
		Kthimi	07:50	10:20	11:50	12:35	14:35	16:35	17:45				
5	Drenas-Shtuticë	Nisja	09:25	11:35	13:15	16:45	18:15	19:15					
		Kthimi	07:40	10:20	12:25	14:50	17:55	18:19					
7	Drenas-Likoshan	Nisja	09:25	11:35	13:15	16:45	18:15	19:15					
		Kthimi	07:40	10:20	12:25	14:50	17:55	18:19					
8	Drenas-Gradicë	Nisja	07:30	08:30	11:15	13:45	16:00	17:00	18:00	19:00			
		Kthimi	06:35	07:35	08:00	10:35	11:35	12:35	14:45	17:20			
9	Drenas-Godanc	Nisja	07:30	08:30	11:15	13:45	16:00	17:00	18:00	19:00			
		Kthimi	06:35	07:35	08:00	10:35	11:35	12:35	14:45	17:20			
10	Drenas-Dobroshec	Nisja	09:00	11:00	13:45	16:00	18:00	19:15					

		Kthimi	07:28	10:30	12:14	14:14	16:58	18:58				
11	Drenas-Vasilevë	Nisja	09:00	11:00	13:45	16:00	18:00	19:15				
		Kthimi	07:30	10:30	12:14	14:14	16:58	18:58				
12	Drenas-Korroticë e Eperme	Nisja	09:00	11:00	13:45	16:00	18:00	19:15				
		Kthimi	07:28	10:30	12:14	14:14	16:58	18:58				
13	Drenas-Fushticë E Eperme	Nisja	10:00	10:30	12:40	13:50	14:10	15:00	16:30	19:00		
		Kthimi	07:40	08:05	10:15	11:45	12:10	12:40	13:10	16:20		
14	Drenas-Fushticë e Poshtme	Nisja	08:00	08:45	11:30	13:00	13:15	15:15	16:30	18:15	18:45	
		Kthimi	07:30	07:45	10:30	12:30	12:45	14:30	16:30	18:00		
15	Drenas-Nekoc	Nisja	08:00	08:45	11:30	13:00	13:15	15:15	16:30	18:15	18:45	
		Kthimi	07:30	07:45	10:30	12:30	12:45	14:30	16:30	18:00		
16	Drenas-Kizharekë	Nisja	08:15	13:15	18:15	19:30						
		Kthimi	07:55	12:55	17:25	17:55						
17	Drenas-Arllat-Vuqak	Nisja	07:55	10:45	13:15	16:10	18:15	19:00				
		Kthimi	07:50	10:10	12:20	14:40	17:40					
18	Drenas-Verboc	Nisja	08:00	11:15	13:15	16:30	18:15	19:00				
		Kthimi	07:50	11:50	12:35	14:35	17:45					
19	Drenas-Gjergjicë	Nisja	11:15	13:00	16:05	18:00	19:00					
		Kthimi	07:38	12:28	14:28	17:13	18:48					
20	Drenas-Arllat-Bytyq	Nisja	09:00	10:15	13:00	15:15	18:00	19:00				
		Kthimi	07:21	09:57	11:41	14:40	16:55	18:51				
22	Drenas-Damanek	Nisja	08:00	13:50	18:15	19:00						
		Kthimi	07:35	12:03	16:03							

10. Vendndalimet e mjeteve të Transportit Publik Lokal të Udhëtarëve në Komunën e Gllogocit

10.1. Vendndalimet e mjeteve të Transportit Publik Lokal të Udhëtarëve në Komunën e Gllogocit

Tabela 14. Vendndaljet e mjeteve të Transportit Publik Lokal të Udhëtarëve në Komunën e Gllogocit

Relacionet në shkuarje dhe ardhje	Numri i vend-ndaljeve	Numri i vend ndaljeve të Sinjalizuara me shenjzim horizontal dhe vertikal	
Drenas-Drenas I dhe II	2+2	L. Seferi	V
		rr. Besim Mala	V
Drenas-Gradicë	2+2	Te Shkolla	V/H
		Te Bardiqt	V
Drenas-Likoshan	3+3	Rr. Mehmet Gradica	V
		L. Neziraj/Nebih/Avdyli	V/H
		L/Gjeli	V/H
Drenas-Gllanasellë	2+2	Te shkolla	V/H
		L/ Berisha	V
Drenas-Godancë	1+1	Te shkolla	V
Drenas-Çikatovë e Vjetër	3+3	Te Morint	V
		Te shkolla	V/H
		L/Dobofci	V
Drenas-Baicë-Terdec-Abri e Eperme	15+15	L.Topalli	V/H
		Te mali Damanek	V
		Te ura	V
		Te hekurudha	V/H
		L Vrellakt	V
		Stacioni i trenit	V/H
		Te tuneli	V
		L. Ramaj	V/H
		Te shkolla	V
		L. Xhemajli	V
		L. Demaku	V/H
		L. Hysenaj	V
		L. Hajdari	V
L. Kurtaj	V		
Drenas-Verboc	6+6	L. Gllareva	V/H
		Te varrezat	V
		Te shkolla	V

		L. Prokshi	V
		Lagjia Dobra	V/H
		Te ura	V
Drenas-Kishnarekë	2+2	Te Shkolla	V/H
		L. Bajraktari	V
Drenas-Polluzhë	2+2	L. Istogu	V
		Te rrethi Polluzhe	V
Drenas-Shtuticë	2+2	Te shkolla	V/H
		L. Hajdari	V
Drenas-Damanek	2+2	L. Hoxha	V
		L. Bytyqve	V/H
Drenas-Dobroshecë	11+11	L.Ademi	V
		L.Prenku	V
		L.Shehu	V
		L.Caraku	V
		L.Fejza	V
		L.Morina	V
		L.Kastrati	V
		L.Hajdaraj	V
		Te Shkolla	V
		L.Lladrovci	V
		L.Avdyli	V
Drenas-Nekoc	2+2	Te Shkolla	V/H
		Te Rrethi	V/H
Drenas-Negroc-Vuçak	3+3	Vuçak	V
		L.Shala	V
		Te Shkolla	V
Drenas-Arllat	2+2	Te varrezat	V
		Te Bytyqt	V
Drenas-Sankoc-Fushticë e Epërme	8+8	Te Koperativa	V
		Te shkolla	V
		L. Isufaj	V/H
		Te trafa	V
		Fusha e Butë	V
		Te qukat	V
		Zabel i Lartë	V
		Komorani	V/H
Drenas-Gjurgjicë	1+1	L.Gjergjicë	V
Drenas-Poklek-Vasilevë	4+4	L. Carravadiku	V
		Te rreth rrotullimi	V

		L. Berisha	V
		rr. per te liqeni	V
Drenas-Terstenik	3+3	L. Qallapeku	V
		Te shkolla	V
		L. Spahiu	V/H
Drenas –Fushticë e Ulët	2+2	L. Fushticë 1	V
		L. Fushticë 2	V
Drenas-Krajkovë	4+4	Xhamia	V
		Te shkolla	V
		Te varrezat	V/h
		L. Tahiraj	V/H
Drenas-Shtrubullojë	1+1	L. Sahiti	V
Drenas-Komoran	2+2	Te shkolla	V/H
		L.Mulaku	V
Drenas-Çikatove e Re	1+1	Te Ura	V
Drenas-Zabel i Lartë	1+1	Te tregu	V/H
Drenas -Llapushnik	3+3	LLapushnik	V/H
		Te Kroni	V
		L. Thaqi	V
Rrugët magjistrale dhe regjionale në kompetencë të ministrise	23	Korroticë e lartë	V/H
		Komoranë	/
		Llapushnikë	V/H
		Zabel	V/H
		Korroticë e Ulët	V/H
		Drenas	V
		Qikatovë e Re	V
		Gllobarë	V
		Tërstenik	V/H
		Polluzhë	V/H
Totali	113+113=226		

Tabela 15. Numri i vendndaljeve për relacionet në shkuarje dhe ardhje në vendbanime

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Abri e Eperme	8
Terdec	3
Baicë	4
Damanek	1
Qikatovë e re	1
Totali	17

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Qikatov e Re	1
Damanek	1
Baicë	4
Terdec	3
Abri e Eperme	8
Totali	17

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Gradicë	2
Gllanasellë	2
Godanc	1
Likoshan	1
Qikatovë e Vjetër	3
Drenas	1
Totali	10

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Drenas	1
Qikatovë e Vjetër	3
Likoshan	1
Godanc	1
Gllanasellë	2
Gradicë	2
Totali	10

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Fushticë e Eperme	4
Sankoc	5
Zabel i Lartë	1
Komorani	1
Zabel i ulet	2
Korroticë e Poshtme	1
Totali	14

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Korroticë e Poshtme	1
Zabel i Ulet	2
Komorani	1
Zabel i Lartë	1
Sankoc	5
Fushticë e Eperme	4
Totali	14

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Nekoc	2
Fushtic e Ulet	5
Komorani	1
Zabel i Ulet	1
Korroticë e Ulet	2
Poklek i Ri	1
Totali	13

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Poklek i Ri	1
Korroticë e Ulët	2
Zabel iUlët	1
Komorani	1
Fushticë e Ulët	5
Nekoc	2
Totali	13

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Vuqak	1
Negroc	2
Arllat	1
LLapushnikë	1
Komoran	1
Zabel i Ulët	1
Korroticë e Ulët	1
Poklek i Ri	1
Totali	9

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Poklek i Ri	1
Korroticë e Ulët	1
Zabel i Ulët	1
Komoran	1
Llapushnikë	1
Arllat	1
Negroc	2
Vuqak	1
Totali	9

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Arllat	2
LLapushnikë	2
Komoran	1
Zabel i Ulet	1
Korroticë e Ulet	1
Poklek i Ri	1
Totali	8

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Poklek i ri	1
Korroticë e Ulet	1
Zabel i ulët	1
Komoran	1
Llapushnikë	2
Arllat	2
Totali	8

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Shtuticë	2
Polluzhë	2
Verbocë	6
Terstenik	2
Gllobarë	1
Drenas III	1
Totali	14

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Drenas III	1
Gllobarë	1
Terstenikë	2
Verbovcë	6
Polluzhë	2
Shtuticë	2
Totali	14

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Dobroshec	9
Qikatove e Vjeter	2
Drenas I	1
Totali	12

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Drenas I	1
Qikatove e Vjeter	2
Dobroshec	9
Totali	12

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Damanekë	2
Baicë	1
Qikatove e Re	1
Totali	4

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Qikatovë e Re	1
Baicë	1
Damanekë	2
Totali	4

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Llapushnikë	3
Krajkovë	4
Shtrubullovë	1
Totali	8

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Shtrubullovë	3
Krajkovë	4
Llapushnikë	2
Totali	8

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Terstenikë	3
Gllobarë	1
Qikatovë e Re	1
Totali	5

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Qikatovë e Re	1
Gllobarë	1
Terstenikë	3
Totali	5

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Fushticë e Ulët	3
Komoran	1
Zabel i Ulët	2
Korroticë e Ulet	1
Totali	7

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Korroticë e Ulet	1
Zabel i Ulët	2
Komoran	1
Fushticë e Ulët	3
Totali	7

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Vasileve	2
Poklek	2
Drenas I	1
Totali	5

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Drenas I	1
Poklek	2
Vasileve	2
Totali	5

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Polluzhë	2
Terstenikë	2
Gllobarë	1
Qikatovë e Re	1
Totali	6

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Qikatovë e Re	1
Gllobarë	1
Terstenikë	2
Polluzhë	2
Totali	6

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve
Gjergjicë	1
Llapushnikë	1
Komoranë	1
Zabel i Ulët	2
Korroticë e Ulët	1
Totali	6

Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Korroticë e Ulët	1
Zabel i Ulët	2
Komoranë	1
Llapushnikë	1
Gjergjicë	1
Totali	6

Relacionet në shkuarje	Numri i vend - ndaljeve	Relacionet në ardhje	Numri i vend - ndaljeve
Kizharekë	2	Korroticë e Ulët	1
Komoran	2	Zabel i Ulët	2
Zabel i Ulët	2	Komoranë	2
Korroticë e Ulët	1	Kizharekë	2
Totali	7	Totali	7

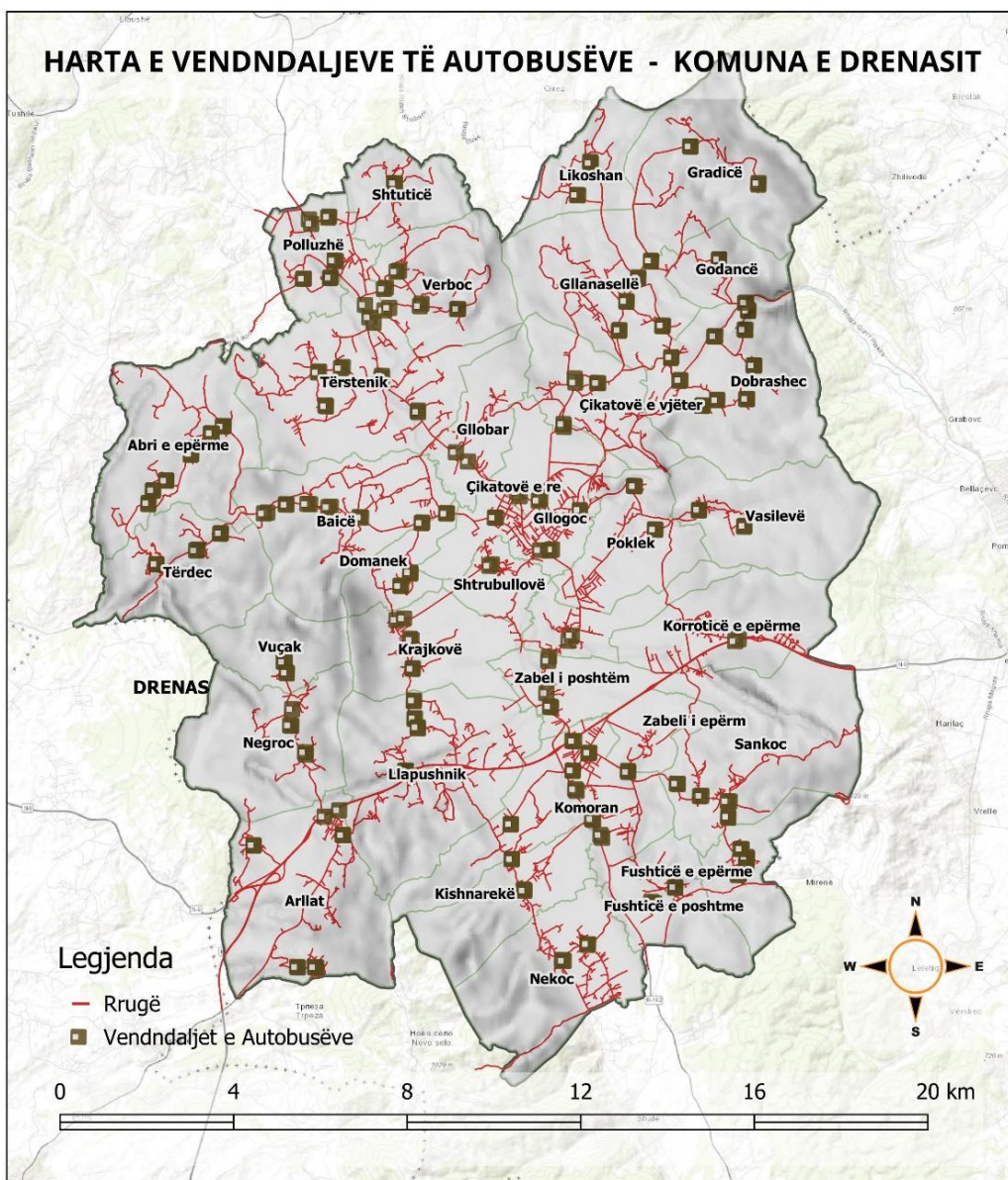


Figura 15. Harta e vendndaljeve të autobuseve - Komuna e Glogocit

Nga tabelat 7.1 dhe 7.2. shihet se numri i vendndaljeve për relacionet në shkuarje dhe ardhje është gjithësej **226 vendndalje** të transportit publik të udhëtarëve, në tërë territorin e Komunës së Gllogocit.

10.2 Vendndalimet e mjeteve të transportit publik të udhëtarëve

Me termin vendndalim i autobusëve, nënkuptohet vendndalimet të ndërtuara, shënjëzuara dhe të mirëmbajtura nga ndërmarrjet për mirëmbajtjen e rrugëve, në funksion të transportuesve të udhëtarëve me interes të përgjithshëm të organizuar, si dhe me pëlqimin paraprak të komunës.

Vendndalimet mund të jenë:

- të vazhdueshme - (mjetet duhet të ndalen në kohët e caktuara në çdo vendndalje;
- të kushtëzuara - (automjetet duhet të ndalen me kërkesë të udhëtarëve);
- të përkohëshme – (mjetet e transportit publik ndalin në periudhë kohore të linjës së caktuar).

10.3 Vendndodhja, shënjimi dhe pajisja e vendndalimeve

Planifikimi dhe vendndalimet përgjatë linjës së autobusëve përfshijn tre faktorë themelore:

- distanca ndërmjet vendndalimeve;
- vendndodhja e vendndalimeve dhe
- pamja e vendndalimeve.

Distanca, vendndodhja dhe pamja e vendndalimeve të autobusëve kanë një ndikim të madh mbi efikasitetin e transportit, d.m.th mbi shpejtësinë, sigurinë, dispozicionin dhe komforin e transportit. Distanca mesatare ndërmjet vendndalimeve në qytete nuk duhet të jenë më të shkurtra se 300 metra, ndërsa në zonat urbano periferike nuk duhet të jenë më të shkurtra se 500 m, sepse ndalimet e shpeshta e ulin cilësinë e udhëtimit dhe e shtrejtjnë transportin për shkak të vendndalimeve të shumta. Vendndalimet më së shpeshti ndodhen buzë tehut të korsisë (shiritit rrugor). Qëndrimi i autobusëve dhe mjeteve të tjera të transportit të udhëtarëve në vendndalesat buzë korsisë (shiritit rrugor) e rrezikon sigurinë në komunikacionin rrugor, ashtu që me ligj është i dodmosdoshëm ndërtimi i vendndalimeve në formën e thellësisë së rrugës jashtë korsisë (shiritit rrugor). Thellësia kryhet në gjatësi prej 30 deri 50 metra, por mundet edhe më shumë, në varësi të numrit të autobusëve të planifikuar të cilat në të njëjtën kohë do të qëndrojnë në të. Gjerësia e thellësisë është 4 metra (fi g.6.)

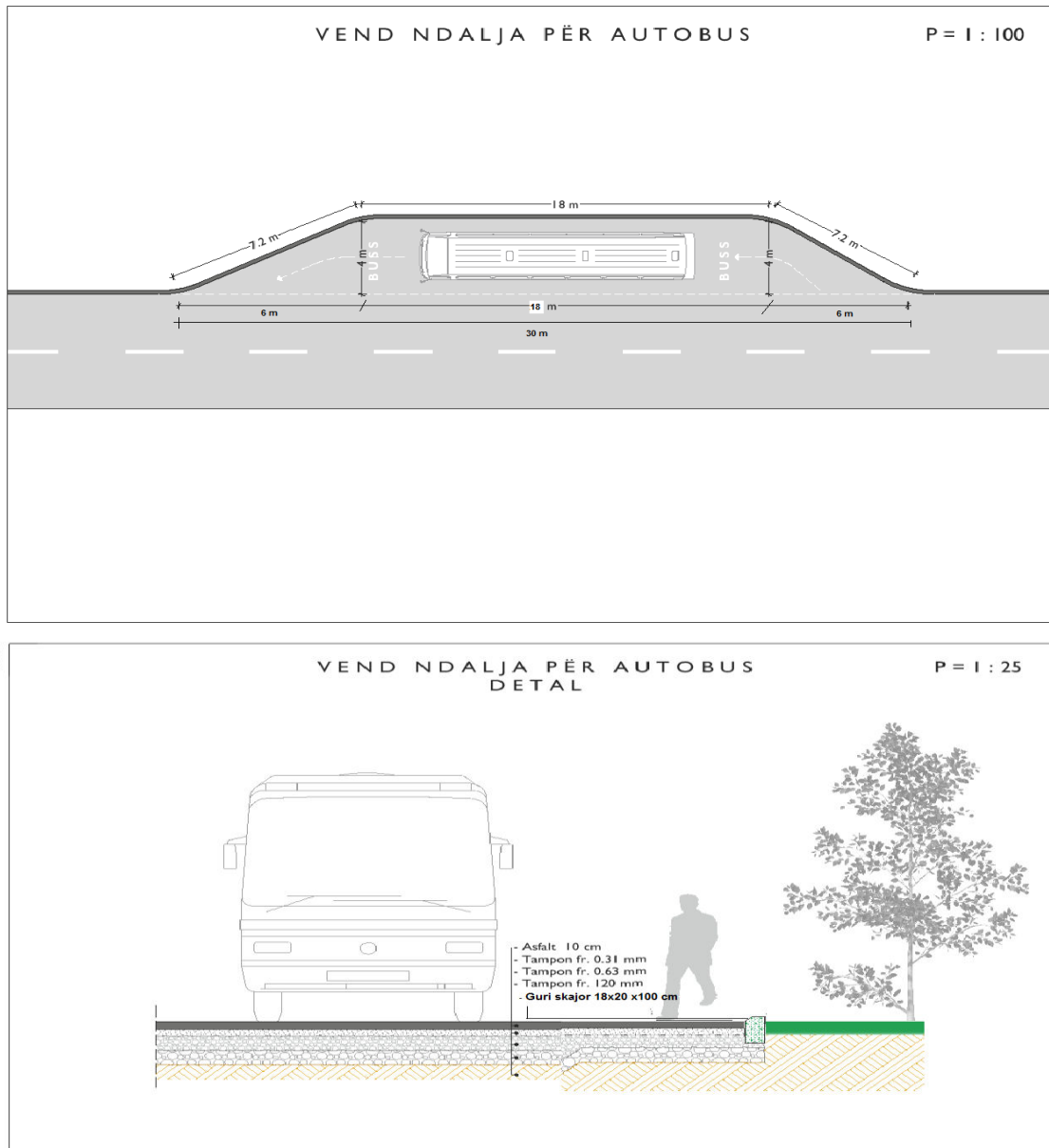


Figura 16. Dimenzionet e vendndalimit të autobusëve

Vendndalimet e autobusëve zakonisht ndodhen në zonën e kryqëzimit të rrugëve të rangut më të ulët.

Në përcaktimin e vendndalimeve të autobusëve ndikojnë faktorët e më poshtëm:

- dendësia e udhëtarëve në zonën e gravitacionit,
- ndikimi i rrjetit të linjës të transportit urban publik,
- lëvizja e udhëtarëve që vjen në punë në territorin e dhënë,
- atraktiviteti i qendrave tregtare ekzistuese ose të qendrave tregtare të planifikuara.

Drejtimi i lëvizjes së mjeteve të transportit publik të udhëtarëve nuk duhet në mënyrë të konsiderueshme të ndikojë mbi fluksin e komunikacionit dhe mbi sigurinë e pjesëtarëve të tjerë në komunikacion. Sipas Ligjit për transport rrugor, të gjithë vendndalimet duhet të jenë të shenjzuara me sinjalizim përkatës të komunikacionit (horizontal dhe vertikal) për të lajmëruar udhëtarët për vendndodhjen e vendndalimeve dhe llojit të linjës së transportit. Mënyra sinjalizimit të vendndalesave duket si në fig.8

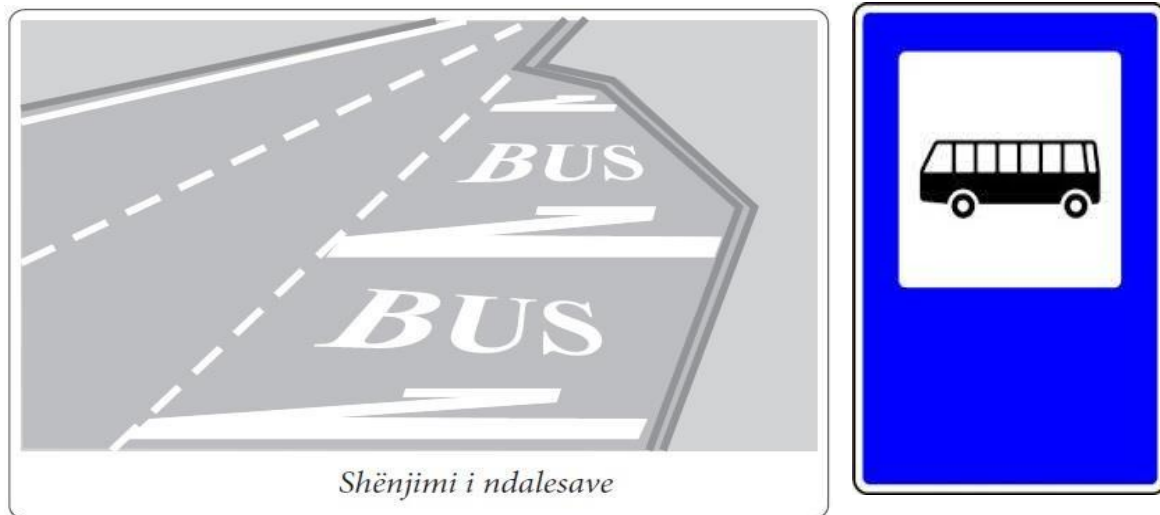


Figura 17. Dukja e vendndaljeve dhe shenjzimi horizontal dhe vertikal i vendndalimeve të autobusëve

11. Organizimi i Rrjetit të Transportit

11.1 Transporti Urban

Linjat dhe organizimi i qarkullimit të automjeteve të rrugëve në qytet është sipas tabelës:

Tabela 16. Linjat dhe organizimi i qarkullimit të rrugëve në qytet

Emri i rrugës	Numri i korsive	Numri i shiritave	Shirita për hyrje	Shirita për dalje	Koment
Ilaz Kodra	2	3	2	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Besim Mala	2	3	1	2	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Xhevat Demaku	2	2	1	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Fehmi dhe Xheve Lladrovci	2	4	2	2	Prej rrethit të flamurit deri te kryqezimi me rrugen Shaban Shala, pastaj vazhdon me dy korsi dhe shtegu i biçikletave
Shaban Shala	2	2	1	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Asllan Fazliu	2	2	1	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Adem Mulaj	2	2	1	1	Rruge pa dalje dhe Kufizimi me peshë 7.5 ton
Bedri Shala	2	2	1	1	Rruge pa dalje dhe Kufizimi me peshë 7.5 ton
Rasim Kiqina	2	2	1	1	Rruge pa dalje dhe Kufizimi me peshë 7.5 ton
Tahir Topilla	2	2	1	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Bajram Bajraktari	2	2	1	1	
Xhevat Thaqi	2	2	1	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton
Vëllëzrit Ahmeti	2	2	1	1	Kufizimi me peshë 7.5 ton

Linjë qarkore urbane në qytet e bëjnë lidhjen me:

- Shkollat, Qerdhet
- Qendrën Kryesore të Mjeksësis Familjare ,
- Objektet Administrative (kumunen, QPS,QRA,Policinë),
- Zonën industriale (Feronikelin)

11.2 Transporti Rural

Në rrugët Urbano-periferike kemi infrastruktur rrugore të asfaltura që lidhe të gjitha të gjitha venbanimet e komunës se Gllogocit, dhe lirshem mund të qarkullojn Autobuset dhe Minibuest 8+1 ulese, qka nënkuptoon se të gjitha vendbanimet janë të përfshiara në Transporti Urbanoperiferik.

11.3 Integrimi Rajonal

Po ashtu Gllogoci është si qender për linjat Rajonale dhe kemi Koordinim me linjat drejt:

- Prishtinës
- Pejës
- Mitrovicës,
- Lypjanit,
- Malishevës.

12. Vizioni, Synimi dhe Objektivat e PKTL dhe plani operacional

12.1 Vizioni i PKTL-së

“Gllogoci me një sistem transporti lokal të integruar dhe të sigurt, me rrugë funksionale, transport publik efikas, infrastrukturë për këmbësorë dhe biçikleta, që redukton trafikun, ndotjen dhe kohën e udhëtimit ndërmjet fshatrave dhe qendrës urbane.”

12.2 Synimi i PKTL-së

Synimi i këtij Plani është zhvillimi i një sistemi të qëndrueshëm, të sigurt dhe efikas të transportit në Gllogoc, i cili përmirëson qasjen dhe lëvizshmërinë për qytetarët, rrit sigurinë në komunikacion, lehtëson lidhjen ndërmjet zonave urbane dhe rurale, si dhe mbështet zhvillimin ekonomik dhe mbrojtjen e mjedisit.”

12.3 Objektivat dhe caqet e Planit

PKTL përmban pesë objektiva të paraqitur në tabelën e mëposhtme.

Tabela 17: Lista e objektivave të planit	
Numri objektivit	Emërtimi
Objektivi 1	Mbulueshmëria e vendbanimeve të komunës me transport publik të udhëtarëve
Objektivi 2	Shenjëzimi dhe mirëmbajtja e vendndalimeve ekzistuese të autobusëve

Objektivi 3	Ndërtimi i vendndalimeve jashtë shiritt rrugor për autobusë dhe bus kabinave për udhëtarë
Objektivi 4	Forcimi institucional dhe financimi i sektorit të transportit <ul style="list-style-type: none"> • Partneritete publiko-private. • Plan investiv për infrastrukturë të transportit rrugor. • Koordinim komunë–nivel qendror për projekte prioritare.
Objektivi 5	Përmirësimi i qasjes për persona me aftësi të kufizuara
Objektivi 6	Eliminimi i transportit ilegal dhe vendndaljeve ilegale të autobusëve

• **Objektivi 1: Mbulueshmëria e vendbanimeve të komunës me transport publik të udhëtarëve**

Komuna e Glogocit, është e përkushtuar që të shtoj linjat e transportit për mbulueshmërin e të gjitha vendbanimeve të saj me transport publik të udhëtarëve për të mundësuar ofrimin e shërbimit të transportit të udhëtarëve në tërë teritorin e komunës, për lëvizshmëri më të qasshme për banorët edhe në vendbanimet ku aktualisht nuk ka shërbim.

Tabela 18: Korniza strategjike e Objektivit 1

Aktiviteti / masa	Treguesi	Vlera bazë	synimi				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Mbulueshmëria vendbanimeve me transport publik të udhëtarëve	Mbulimi i relacioneve të pa mbuluara	85 %	90 %	95 %	97 %	100 %	
Organizimi i shërbimit për të mundësuar shfrytëzim sa më cilësor të transportit	Numri i inspektimeve të realizuara që mundësoj matjen e shfrytëzimit të transportit publik	10	15	20	25	30	

• **Objektivi 2: Shenjzimi vertikal dhe horizontal i rrugëve duke përfshirë vendndaljet e autobusëve dhe vendkalimeve të rrugëve lokale me hekurudhat**

Fokusi primar i këtij objektivi ka të bëjë me shenjzimin dhe mirëmbajtjen e vendkalimeve të hekurudhave me rrugët lokale nën kompetencë komunale dhe vendndaljeve të autobusëve në rrugët lokale.

Edhe pse Komunën e Glogocit e përfshinjë edhe linjat ndërrurbane, Glogoc – Prishtinë, Glogoc-Skenderaj dhe Glogoc –Malishevë, që nuk janë kompetencë komunale, megjithatë duke iu referuar kuadrit ligjorë, komuna do të kërkoj shenjzimin në kuadër të kompetencave të Ministrisë.

Tabela 19: Korniza strategjike e Objektivit 2

Masat / aktivitet / treguesi i performancës	Treguesi	Vlera bazë	synimi				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Shenjëzimi vertikal i vendndalimeve	Përcaktimi i vendndalimeve më të përshtatshëm jashtë shiritave dhe në shirita rrugor	60%	70%	80%	85%	100%	
Shenjëzimi horizontal i vendndalimeve	Përqindja e shenjëzimit vendndalimeve jashtë shiritit rrugor dhe shiritit rrugor	50%	55%	60%	80%	90%	
Shenjëzimi horizontal dhe vertikal i rrugëve lokale dhe vendbanimeve	Numri i rrugëve të pajisuar me sinjalizim vertikal dhe horizontale	60%	70%	80%	90%	100%	
Mirëmbajtja e Shenjëzimit të rrugëve lokale në vendkalimet me hekurudha	Numri i vendkalimeve të hekurudhve me rrugët lokale të pajisura me sinjalizim vertikal	82%	88%	90%	95%	100%	

• **Objektivi nr. 3: Ndërtimi i vendndalimeve për autobusë dhe kabinave të pritjes për udhëtarë**

Objektivi 3, ka të bëjë me komponentën e ndërtimit të vendndalimeve të autobusëve të transportit të udhëtarëve jashtë shiritit rrugor në nivel komunal. Ky objektivi synon përmirësimin e cilësisë së shërbimeve me theks të veçantë të sigurtisë së udhëtarëve gjatë transportit urbano-periferik, dhe stimulimin e qytetarëve që të udhëtojnë me autobus.

Tabela 20: Korniza strategjike e Objektivit 3

Aktiviteti / masa	Treguesi	Vlera bazë	synimi			
		2026	2027	2028	2029	2030/31
Përcaktimi i lokacioneve për vendndaljet për autobusë	Numri i lokacioneve të caktuara për rregullimn e vendndaljeve për autobus	26	30	35	39	45
Ndërtimi i vendndaljeve për autobusë jashtë shiritit rrugor	Numri i vendndaljeve të rregulluara për autobus në rruget lokale të vendbanimeve të komunës	26	30	35	39	45
Orientimi i udhëtarëve për pritje të autobusëve	Ngritja e nivelit për qasje të sigurt për udhëtarët që e shfrytëzojnë transportin lokal të autobusëve.	55%	65%	75%	85%	100%

• **Objektivi nr. 4: Forcimi institucional dhe financimi i sektorit të transportit**

Forcimi institucional dhe sigurimi i financimit të qëndrueshëm paraqesin parakusht për zhvillimin e një sistemi funksional dhe efikas të transportit publik në komunë. Përmes përmirësimit të kapaciteteve institucionale, planifikimit strategjik të investimeve dhe koordinimit ndër-institucional synohet rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit dhe zgjerimi i qasjes për qytetarët në të gjitha vendbanimet duke rregulluar dhe zgjeruar infrastrukturen rrugore.

Tabela 21: Korniza strategjike e Objektivit 4

Aktiviteti / masa	Treguesi	Vlera bazë	Caku				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Hartimi i planit investiv për infrastrukturën e transportit rrugor	Plani investiv i miratuar	Plani investiv i miratuar	1	1	1	1	1

Zhvillimi i partneriteteve publiko-private për transportin publik	Numri i marrëveshjeve / partneriteteve të realizuara	0	0	1	1	1
Koordinimi me nivelin qendror për projekte prioritare të infrastruktures rrugore	Numri i projekteve të përbashkëta të koordinuara	1	1	1	1	1
Fuqizimi i kapaciteteve institucionale në sektorin e transportit	Numri i trajnimeve dhe ngritjes së kapaciteteve të stafit	1	1	1	1	1
Krijimi i mekanizmave për monitorim dhe menaxhim të transportit publik	Sistemi funksional i monitorimit dhe raportimit	1	1	1	1	1
Përmirësimi i infrastrukturës mbështetëse të transportit	Numri i stacioneve / ndalesave të përmirësuara	1	3	3	4	4

Objektivi nr. 5: Përmirësimi i qasjes për persona me aftësi të kufizuara (PAK)

Objektivi 5, ka për qëllim të sigurohet lëvizje e sigurt dhe pavarur për personat me aftësi të kufizuara (PAK) duke eliminuar barrierat fizike në trotuare, kalime për këmbësorë dhe transport publik.

Tabela 22: Korniza strategjike e Objektivit 5

Aktiviteti / masa	Treguesi	Vlera bazë	Caku				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Fushata sensibilizuese për respektimin e qasjes në trafik.	Numri i fushatave të organizuara.	1	1	1	1	1	
	Numri i qytetarëve të përfshirë.						
	Numri i materialeve informuese të shpërndara.	1	1	1	1	1	
Transporti Publik i PAK	Numri i stacioneve të qasshme për PAK	15	20	25	30	35	
	Përqindja e transportit publik me qasje për persona me aftësi të kufizuara.	25%	30%	40%	45%	50%	

Zgjerimi dhe rregullimi i trotuareve për qasje me karroca.	Numri i kalimeve për këmbësorë të përshtatura. Numri i pengesave fizike të larguara.	0	10	5	5	5
Shënjimi i parkingjeve të rezervuara dhe monitorimi i tyre.	Numri i shenjave të shenjimit vertikal dhe horizontal të vendosura në parkingjet e qytetit	15	10	10	10	10
	Numri aksidenteve/ankesave të raportuara nga personat me aftësi të kufizuara	/	/	/	/	/

• **Objektivi nr. 6: Eleminimi i transportit ilegal dhe vendndaljeve ilegale të autobusëve**

Objektivi 6, ka të bëjë me ndaljen e transportit ilegal dhe komponentën e vendndalimeve të sigurta të autobusëve. Synimi kryesor i këtij objektivi është eliminimi i transportit ilegal, vendndaljeve ilegale dhe parandalimi i krijimit të vendndaljeve të reja ilegale. Përmes këtij objektivi komuna do të fokusohet në rehabilitimin e vendndaljeve për të arritur standardet e shfrytëzimit sa më racional të vendndaljeve të autobusëve.

Tabela 23: Korniza strategjike e Objektivit 6

Aktiviteti / masa	Treguesi	Vlera bazë	Caku				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Vetëdijëimi i udhëtarëve për shfrytëzimin e vendndaljeve legale	Mosndalja e operatorëve për shërbim në vendndalimet ilegale	1	1	1	1	1	1
Mbikqyrja e operatorëve në shfrytëzimin e vendndalimeve ilegale	Marrja e masave adekuate në parandalimin e shfrytëzimit të vendndalimeve ilegale nga Inspektori komunal i Komunikacionit	10	7	7	5	5	5

13. Plani financiar i veprimit dhe i monitorimit

Tabelat në vijim paraqesin në mënyrë tabelare planin financiar, të veprimit dhe monitorimit sipas objektivave përkatëse. Tabela prezanton objektivat dhe aktivitetet e planit, përgjegjësit për zbatimin e këtyre aktiviteteve, afatet kohore të implementimit, buxhetin e planifikuar, treguesit, vlerën bazë, caqet dhe realizimin. Këto tabela të vlerësimit dhe monitorimit do të shërbejnë edhe me rastin e revidimit të planit të ri, për të analizuar nivelin e zbatimit të planit paraparak sipas objektivave të parcaktuara.

Plani financiar, i veprimit dhe i monitorimit

Tabela 24: Plani financiar, veprimit dhe monitorimit për vitet 2026-2031

Masat dhe aktivitetet Afat shkurtër	Njësi përgjegjëse	Afati i implementimit dhe buxheti					Totali: 2026 – 2030/31	Burimi i financimit
		2026	2027	2028	2029	2030/31		
<i>Riorganizimi i shërbimit</i>								
<i>Licencimi i operatorëve(Autobusve, Minibusve)</i>	DSHPE-ja	0€	0 €	0€	0 €	0€	0 €	Komuna
<i>Vendosja e orarëve fiks për linjat kryesore(Drenas-Prishtinë, Drenas-Malishevë, Drenas-Skenderaj)</i>	NPL „Stacioni i Autobusve“+ Komuna	0€	0 €	0€	0€	0€	0 €	Stacioni i Autobusve
<i>Përmirësimi i sigurisë rrugore</i>								
<i>Sinjalizimi Horizontal dhe Vertikal</i>	DSHPE-ja	40,000	40,000	20,000	15,000	10,000	125,500	Komuna
<i>Ndriqimi Publik në rrugët kryesore</i>	DIL	369,301	352,022	10,000	10,000	10,000	751,323	Komuna
<i>Vendosja e vijave vibruese për ngadalsim ne zonat e rrezikuara</i>	DSHPE-ja	3,000	2,000	1,000	500	500	7,000	Komuna
<i>Menaxhimi i trafikut në qendër</i>	Policia dhe Inspektori i komunikacionit	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000	Komuna
<i>Organizimi i parkingjeve</i>								Komuna
<i>Kufizimi i vendparkingjeve në parkingje</i>	DSHPE-ja	2,000	1,000	500	500	500	4,500	Komuna
<i>Mirembajtja emergjente e rrugëve</i>	DSHP-ja	13,500	15,000	10,000	10,000	10,000	53,500	komuna
<i>Riparimi i gropave</i>	DSHPE-ja	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	150,000	Komuna
<i>Përmirësim i rrugëve rurale prioritare</i>	DSHPE-DIL	20,000	20,000	10,000	10,000	10,000	70,000	Komuna
Afatmesëm								
<i>Masa Zhvillimore</i>								
<i>Krijimi i një sistemi të strukturuar të transportit publik</i>								
<i>Linja urbano-Periferike brenda komunës së Drenasit</i>	Operatorët e licencuar	/	/	/	/	/	//	OE- te licencuar
<i>Linja ndërrurbane të rregullta me Prishtinë dhe qytete të tjera</i>	Operatorët e licencuar	/	/	/	/	/	//	OE- te licencuar
<i>Përdorimi i biletave mujore</i>	Operatorët e licencuar	/	/	/	/	/	//	OE- te licencuar
<i>Renovimi i Stacionit të Autobusëve</i>								
<i>Lokacion strategjik në qytet</i>	NPL „Stacioni i Autobusve“+Komuna	/	/	/	/	/	//	Komuna + NPL „Stacioni i Autobusve“
<i>Integrim me taksi dhe transport urbano-periferik.</i>	NPL „Stacioni i	/	/	/	/	/	//	Komuna + NPL

	<i>Autobusve“+Komuna</i>								<i>„Stacioni i Autobusve“</i>
--	--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	-------------------------------

<i>Infrastrukturë për këmbësorë dhe biçikleta</i>								
<i>Ndërtimi i trotuareve</i>	DIL	50,000	50,000	50,000	30,000	30,000	210,000	Komuna
<i>Korsi për biçikleta në rrugët kryesore</i>	DIL	50,402	200,000	200,000	50,000	50,000	550,0402	Komuna
<i>Rregullimi i vendeve në trotuare ,rrugë dhe institucione për qasje të përsoneve me aftësi të kufizuara</i>	DSHPE	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	50,000	Komuna
<i>Digjitalizimi</i>								
<i>Aplikacion për oraret e autobusëve</i>	NPL „Stacioni i Autobusve	0	0	0	0	10,000	10,000	Komuna + NPL „Stacioni i Autobusve“
<i>Informim në kohë reale për transportin</i>	NPL „Stacioni i Autobusve	permanent	permanent	permanent	permanent	permanent	permanent	Komuna + NPL „Stacioni i Autobusve“
<i>Afatgjatë</i>								
<i>Masa strategjike</i>								
<i>Transport i qëndrueshëm dhe ekologjik</i>								
<i>Furnizimi me autobusëve elektrikë/hibrid</i>	NPL „Stacioni i Autobusve“+ Komuna	/	/	/	/	150,000	150,000	NPL+ Komuna
<i>Reduktim i ndotjes</i>	NPL „Stacioni i Autobusve“+ komuna	permanent	permanent	permanent	permanent	permanent	permanent	NPL+ Komuna
<i>Zgjerimi i rrjetit rrugor</i>								
<i>Rrugë alternative për të shmangur trafikun në qendër</i>	DIL	215,000	247,000	50,000	40,000	40,000	592,000	Komuna
<i>Unazat rreth fshatrave(bypass), qe lidhe dy e me shumë fshatra</i>	DIL	5,000	2,000	100,000	100,000	100,000	300,7000	Komuna- Ministria Inf.
<i>Integrim rajonal i transportit</i>								
<i>Koordinim me komunat fqinjë</i>	Komunat fqinjë	/	/	/	/	/	//	Komunat
<i>Menaxhim inteligjent i trafikut</i>								
<i>Semaforë inteligjentë në rrugët rajonale dhe magjistrale</i>	Komuna+Polici NPL-ja	5,000	5,000	5,000	2,000	2,000	19,000	Komuna+Polici NPL-ja
<i>Kamera për monitorim</i>	Ministria Infrastruktures							
	DSHPE-ja	40,000	10,000	10,000	10,000	5,000	75,000	Komuna

14. SWOT ANALIZA E PKTL-së

SËOT Analiza Specifike – Plani Lokal i Transportit në Glogoc	
<p>Përparsitë</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lidhja direkte me Prishtinën, Aeroportin, Pejën dhe Prizrenin, Lipjanin, përmes rrugëve kryesore rajonale dhe magjistrale. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mundëson lëvizje të shpejtë për punëtorë, studentë dhe udhëtarë, me fluks të madh ditor. • Afërsia me korridorin nacional Prishtinë–Pejë <ul style="list-style-type: none"> ➤ E bën Glogocin nyje të rëndësishme për transit dhe logjistikë. • Prania e zonave industriale (si Ferronikeli, bizneset lokale dhe Parku i Biznesit) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Krijon kërkesë të qëndrueshme për transport të organizuar të punëtorëve. • Distanca të shkurtra brenda qytetit <ul style="list-style-type: none"> ➤ Favorizon zhvillimin e transportit alternativ si ecja dhe biçikleta.. 	<p>Dobësitë</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport publik jo i strukturuar (minibusë privatë pa respektim strik të orarit) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Udhëtarët nuk kanë siguri në orar dhe cilësi shërbimi. • Mungesë për hapsirë për parkim të autobusve në stacionin e autobusve <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mungesa të trotuarve në disa nga rruget rurale. • Rrugë lokale dhe rurale në gjendje jo të mirë për shkak krijimit të gropave ((lidhjet me fshatrat (likoshan, Gradicë, komoran –II)) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vështirësi në qasje për banorët jashtë qendrës. • Sinjalizim horizontal/vertikal dhe ndriçimit publik i pa mjaftueshem në disa vendbanime. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Rrezik i shtuar për aksidente, sidomos natën. • Mungesë e shtigjeve për biçikleta dhe trotuareve të sigurta <ul style="list-style-type: none"> ➤ Përdorimi i makinave bëhet domosdoshmëri.
<p>Mundësitë</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krijimi i një sistemi të rregullt të transportit publik urban dhe urbano-periferik <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linja fikse Glogoc–Prishtinë dhe qytete të tjera dhe në zonat urbano- periferike me orare të digjitalizuara. • Krijimi i një sistemi të rregullt sezonal të transportit me autobus <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linja fikse Drenas–Shqipëri, Mali i Zi me orare të caktura gjatë sezonit të Verës. 	<p>Rreziqet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rritja e shpejtë e automjeteve private <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bllokime trafiku, sidomos në hyrje/dalje të qytetit tek rreth-rrrotullimi. • Urbanizimi i pakontrolluar përgjatë rrugëve kryesore <ul style="list-style-type: none"> ➤ Rrit rrezikun dhe e vështirëson zgjerimin e rrugëve. • Ndotja nga industria dhe trafiku (p.sh. zona e Ferronikelit, gurthyesve, varrezat e automjeteve), <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndikim negativ në shëndetin publik.

- **Funksionalizimi i plot stacionit të autobusëve në qendër të Gllogocit**
 - Organizim më i mirë i trafikut dhe shërbimeve në zbatim të Itenerarit.

- **Rregullimi i një stacioni multimodal në Gllogoc,**

Stacion Multimodal është një qender transporti ku lidhen dhe integrohen dy ose me shumë mënyra te transporti, duke u mundësuar pasagjerëve ose mallrave të kalojnë lehtësisht nga një mjet transporti në tjetrin, pra Stacioni ku lidhen autobusi, treni dhe taksit.

- **Rregullimi i shtigjeve për biçikleta dhe trotuareve**
 - Ulje e trafikut dhe përmirësim i cilësisë së jetës.
- **Menaxhim inteligjent i trafikut (semaforë, kamera, aplikacione)**
 - Reduktim i vonësive dhe aksidentëve.
- **Partneritete publiko-private për transportin**
 - Investime në autobusë modernë (eco / elektrik).

- **Buxhet i pa mjaftueshëm për mirëmbajtje afatgjate të rrugëve**
 - Infrastrukturë që degradohet shpejt.
- **Moskoordinimi institucional (komunë – nivel qendror)**
 - Mospërkrahje e duhur me projekte të infrastrukturës rrugore dhe të vonuara ose joefektive.

15. Monitorimi dhe Raportimi

Për qëllime të zbatimit efektiv të Planit Komunal, Kryetari i Komunës, me vendim të veçantë, cakton komisionin për raportimin e realizimit të aktiviteteve kurse për monitorimin e tyre përgjegjësi është Zyratari për Transport.

Raportimi i aktiviteteve

Raportimi i zbatimit të Planit Komunal realizohet në baza vjetore, në bazë të raportit të komisionit për raportim. Të gjitha drejtoritë, njësitë organizative dhe zyrtarët përgjegjës për zbatimin e aktiviteteve obligohen të ofrojnë të dhënat dhe informacionet e nevojshme për hartimin e raportit të vlerimit të aktiviteteve.

duhwt tw dwrgohwn tw komisioni I caktuar nga Kryetari I Komunws. Ky komision raportin duhwt tw kryej raportin pwrfundimtar deri nw fund tw muajit shkurt.

Raporti vjetor përfshin përshkrimin e aktiviteteve të realizuara gjatë periudhës raportuese, nivelin e arritjes së objektivave të planit, rezultatet e arritura, sfidat e hasura gjatë zbatimit, si dhe rekomandimet për përmirësimin e mëtejshëm të procesit të zbatimit. Raporti shërben si instrument për vlerësimin e progresit të përgjithshëm të planit dhe për informimin e organeve komunale lidhur me shkallën e realizimit të aktiviteteve të planifikuara.

Monitorimi i Zbatimit të Planit

Monitorimi i aktiviteteve të Planit Komunal kryhet në mënyrë të vazhdueshme nga Zyrtari për Transport, i cili është caktuar si person përgjegjës për mbikëqyrjen e zbatimit të planit.

Në kuadër të detyrave të tij, Zyrtari për Transport përcjell realizimin e aktiviteteve të parapara në plan, mbledh dhe analizon të dhënat relevante, vlerëson progresin e arritur në raport me objektivat e përcaktuara dhe identifikon pengesat apo vonesat e mundshme në zbatim. Gjithashtu, ai bashkëpunon me drejtoritë dhe njësitë përkatëse komunale për të siguruar zbatimin efektiv të aktiviteteve dhe për të propozuar masa për adresimin e sfidave të identifikuara.

Të gjeturat nga procesi i monitorimit shërbejnë si bazë për përgatitjen e raportit vjetor dhe për ndërmarrjen e veprimeve korrigjuese, me qëllim të sigurimit të realizimit të objektivave dhe prioriteteve të përcaktuara në Planin Komunal.

Përmes raportimit vjetor dhe monitorimit të vazhdueshëm sigurohet një sistem efektiv i menaxhimit, llogaridhënies dhe vlerësimit të zbatimit të Planit Komunal, duke garantuar transparencë dhe efikasitet në realizimin e aktiviteteve të planifikuara.

16. Dispozitat Përfundimtare

Me përfundimin e procesit të hartimit të Planit Lokal të Transportit për territorin e Komunës së Glogocit, konstatohet se ky dokument përfaqëson bazën strategjike dhe operative për zhvillimin e një sistemi të integruar, të qëndrueshëm, funksional dhe të sigurt të transportit dhe infrastrukturës rrugore në komunë.

Plani është hartuar në përputhje me nevojat aktuale të qytetarëve dhe perspektivat afatgjata të zhvillimit komunal, duke marrë në konsideratë:

- rritjen e mobilitetit urban dhe rural;
- përmirësimin e sigurisë në komunikacion;
- lehtësimin e qarkullimit të qytetarëve, bizneseve dhe shërbimeve publike;
- integrimin e transportit publik me zonat ekonomike, institucionale dhe rurale;

- mbrojtjen e mjedisit përmes promovimit të formave të qëndrueshme të transportit.

Përmes këtij plani, Komuna e Drenasit synon:

- modernizimin gradual të rrjetit rrugor lokal;
- organizimin dhe përmirësimin e efikasitetit të transportit publik të udhëtarëve;
- krijimin e kushteve për lëvizje të sigurt dhe të qasshme për këmbësorët dhe biçiklistët;
- reduktimin e ngarkesës në nyjat dhe akset kryesore të trafikut;
- ngritjen e cilësisë së jetesës dhe zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik e social të komunës.

Institucionet komunale obligohen që, në bashkëpunim me institucionet qendrore, operatorët ekonomikë, organizatat përkatëse dhe komunitetin lokal, të ndër marrin masat e nevojshme për zbatimin gradual të objektivave, prioriteteve dhe projekteve të parapara në këtë plan, në përputhje me kompetencat dhe burimet financiare në dispozicion.

Institucionet komunale obligohen që të formojnë komisione për raportim të aktiviteteve të realizuar në këtë plan, ndërsa monitorimin e këtij plani e kryen zyrtari për transport

Ky Plan Lokal i Transportit hyn në fuqi pas miratimit nga Kuvendi Komunal i Glogocit dhe do të shërbejë si dokument orientues për planifikimin, menaxhimin dhe investimet në sektorin e transportit gjatë periudhës së përcaktuar planifikuese, duke u rishikuar sipas nevojës në përputhje me ndryshimet zhvillimore dhe kërkesat e komunitetit

