



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



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

Në bazë të vendimit me nr. 01-400/01-9519, të dt. 13.03.2026 nga zyra e Kryetarit për formimin e Grupit Punues për hartimin e Planit Komunal për Transport Lokal në Komunën e Drenasit (Gllogocit)(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 „Stacioni i Autobusëve“ Sh.A., Gllogoc;
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
1. Plani Komunal për Transport Lokal	7
2.1 Qëllimi dhe fushëveprimi i planit	7
2.2 Prioritetet e PKTL-së.....	8
2. Baza ligjore dhe instrumentet juridike të planit.....	9
3.1 Korniza ligjore	9
3.2 Korniza institucionale	9
3. Profili i Komunës.....	10
4.1 Infrastruktura rrugore.....	12
4.2 PARKINGJET DHE VENDPARKINGJET	16
4.3 URAT.....	19
4.4 Transporti hekurudhor	19
4.5 Aspekti socio-ekonomik.....	20
4.6 Zhvillimi ekonomik	22
4.6.1 Të dhënat statistikore ndër vite.....	24
4.6.2 Zonat industriale dhe objektet ekonomike.....	24
4.7 Gjendja e përgjithshme mjedisore	24
4. Siguria në trafik	26
5.1 Analizë e rrugëve regjionale dhe lokale.....	29
5.1.1 Rruga regjionale Komoran - Carralevë.....	31
5.1.2 Rruga regjionale Arllat - Malishevë	33
5.1.3 Rruga lokale Drenas – Abri e Epërme	35
5.1.4 Rruga Lokale Drenas – Dobroshec	36
5.1.5 Rruga Lokale Drenas – Gradicë	38
5.2 Dokumentet relevante komunale.....	46
5. TRANSPORTI PUBLIK I UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLLOGOCIT.....	46
6.1 Kompetencat e Komunës në Sektorin e transportit.....	46
6.2 Komuna është përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit brenda territorit të saj si vijon:	47
6.3 Të dhënat për transportin publik të udhëtarëve në Komunë	47
6.3.1 Veprimet e planifikuara për transport lokal publik të udhëtarëve:.....	47
6.4 Numri i vendbanimeve në Komunën e Gllogocit.....	48
6.5 TRANSPORTI NDËRURBAN	48
6.5.1 Vendbanimet e përfshira në transportin lokal publik të udhëtarëve.....	48
6.5.2 Operatorët e licencuar për transportin publik të udhëtarëve në Komunë.....	52
7. LLOJET E TRANSPORTIT RRUGOR TË UDHËTARËVE.....	53
7.1 Tipologjia e ofrimit të shërbimit	53
7.2 Transporti rrugor i udhëtarëve për qëllime të përbashkëta	53
7.3 Përcaktimi i stacioneve për hyrjen dhe daljen e udhëtarëve	54
8. ITINERARI I PROCESIT TRANSPORTUES RRUGOR	55
9. PLANI OPERATIV I RENDEVE TË UDHËTIMEVE ME ORARET E NISJEVE DHE PËRMBARIMEVE TË LINJAVE URBANO-PERIFERIKE PËR TRANSPORTIN PUBLIK TË UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLLOGOCIT.....	57

10.	Vendndaljet e mjeteve të transportit publik lokal të udhëtarëve në Komunën e Glogocit	59
10.2	Vendndalimet e mjeteve të transportit publik të udhëtarëve.....	68
10.3	Vendndodhja, shënjimi dhe pajisja e vendndalimeve	69
11.	Organizimi i Rrjetit të Transportit	71
11.1	Transporti Urban.....	71
11.2	Transporti Rural.....	72
11.3	Integrimi Rajonal	72
11.	Vizioni, Synimi dhe Objektivat e PKTL-së dhe plani operacional	72
12.1	Vizioni i PKTL-së.....	72
12.2	Synimi i PKTL-së.....	73
12.3	Objektivat dhe caqet e Planit	73
13.	Plani financiar i veprimit dhe i monitorimit	78
14.	SWOT ANALIZA E PKTL-së	82
15.	Raportimi dhe Monitorimi i PKTL-së	84
	Raportimi i aktiviteteve	84
	Raporti vjetor	85
	Monitorimi i zbatimit të Planit	85
16.	Dispozitat Përfundimtare	86

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 dhe 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 lidhjen 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 **pesëvjeçar** 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 e grupet e interesit. Besoj fuqishëm se zbatimi i tij do të kontribuojë në zhvillimin ekonomik, social dhe mjedisor të komunës sonë, si dhe do të krijojë kushte më të mira jetesë për të gjithë.

Falënderoj **në veçanti ekipin punues** dhe të gjithë të tjerët 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**

Kryetari i komunës

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, i licencuar nga Ministria me qëllim të ofrimit të shërbimeve për operatorët e transportit rrugor të udhëtarëve dhe udhëtarët;

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

1.5Itinerar – 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 vendndalje brenda kufijve urbanë të një komune – qyteti;

1.8 Linjë urbane-periferike – linja e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vendndalje brenda territorit të një komune;

1.9 Rrugë lokale – nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë lokale, që lidh 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 lidh dy e më tepër qytete dhe e cila mund të shërbejë si lidhje me rajonet jashtë Kosovës;

1.11 Rrugë në lagje – rrugë publike brenda vendbanimit, e cila lidh 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 me plan urbanistik të komunës;

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

1.14 Rrugë rajonale – nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë rajonale, e cila lidh 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.

1. Plani Komunal për Transport Lokal

2.1 Qëllimi dhe fushëveprimi i planit

Transporti publik i udhëtarëve brenda territorit të një komunë luan një rol të rëndësishëm në jetën e përditshme të qytetarëve dhe paraqet një sfidë të veçantë në aspektin e organizimit dhe të 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 sigurta dhe të besueshme. Përmes planifikimit dhe menaxhimit të duhur, transporti publik kontribuon në përmirësimin e mobilitetit të qytetarëve, në zhvillimin ekonomik e social të komunës, si dhe në ngritjen e cilësisë së jetës.

Në territorin e Komunës 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 (PKTL) 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 parashtrojë 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-ja synon të krijojë kushte më të mira të transportit të udhëtarëve dhe të rritë shkallën e mbulueshmërisë me transport më të sigurt për udhëtarët në tërë territorin e Komunës së Glogocit.

2.2 Prioritetet e PKTL-së

1. Zgjerimi i mbulueshmërisë së transportit publik të udhëtarëve në të gjithë territorin e Komunës së Gllogocit.
2. Përmirësimi i cilësisë, sigurisë, efikasitetit dhe qëndrueshmërisë së shërbimeve të transportit publik;
3. Organizimi dhe menaxhimi i transportit publik përmes hartimit, zbatimit dhe monitorimit të rrethave të udhëtimit dhe respektimit të legjislacionit në fuqi;
4. Rritja e sigurisë në transportin publik dhe në komunikacion, përmes respektimit të standardeve teknike dhe operacionale, përfshirë parandalimin e mbingarkesës së mjeteve të transportit;
5. Zhvillimi dhe modernizimi i infrastrukturës së transportit publik, duke përfshirë rrugët, vendndaljet, vendparkimet për autobusë, minibusë dhe autotaksi, si dhe sinjalizimin horizontal e vertikal;
6. Përmirësimi, përshtatja e infrastrukturës dhe shërbimit të transportin publik për qasjen e personave me aftësi të kufizuara dhe grupet e tjera me nevoja të veçanta;
7. Zhvillimi dhe menaxhimi i infrastrukturës së parkimit publik, në funksion të përmirësimit të mobilitetit urban dhe menaxhimit të trafikut;
8. Promovimi i mobilitetit të qëndrueshëm dhe integritetit të mënyrave të ndryshme të transportit, me qëllim uljen e ndikimit në mjedis dhe përmirësimin e cilësisë së jetës së qytetarëve.

2. Baza ligjore dhe instrumentet juridike të planit

3.1 Korniza ligjore

Ligji nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor është akti themelor për menaxhimin e transportit publik të udhëtarëve në Kosovë. Ky ligj ofron parimet bazë mbi kompetencat e Ministrisë dhe të Komunës për mbikëqyrjen dhe menaxhimin e transportit publik të udhëtarëve.

Konkretisht, neni 6 i Ligjit nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor në mënyrë specifike i përcakton kompetencat e komunave sa i përket menaxhimit dhe mbikëqyrjes së 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, përzgjedhjen e operatorëve të licencuar, si dhe përcaktimin e relacioneve – linjave të rregullta të transportit. Komuna, gjithashtu, në bazë të 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 rregullojë 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 dhe të trafikut që zhvillohet në to, si dhe themelimin e Agjencisë së Rrugëve të Kosovës. Në bazë të nenit 16, pika 2, komuna e cila udhëheq me rrugët nën përgjegjësinë 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 kyç sa i përket menaxhimit të transportit publik të udhëtarëve janë të rregulluara me Ligjin për Transportin Rrugor dhe aktet e tjera relevante ligjore dhe nënligjore. Autoriteti kryesor i menaxhimit të transportit brenda territorit të komunave janë vetë komunat.

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

Neni 6 i Ligjit për Transportin Rrugor përcakton kompetencat e komunave dhe këto kompetenca përfshijnë, ndërmjet të 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.

Autoritetet e tjera përgjegjëse për transportin publik të udhëtarëve janë:

- **Ministria e Punëve të Brendshme** – Bën koordinimin në fushën e mbrojtjes dhe shpëtimit nga fatkeqësitë natyrore sipas nevojës, cakton anëtarët pjesëmarrës në komisionin për vlerësimin e dëmeve eventuale nga aksidentet.
- **Policia e Republikës së Kosovës** – Bashkëpunon me agjencitë dhe organizatat e vendeve të 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 dhe monitorimin e punëve të kompanive të licencuara dhe të angazhuara për transport publik të udhëtarëve, në bashkëpunim me Drejtorinë e Inspeksionit (inspektorin e komunikacionit rrugor) dhe njësinë e policisë së trafikut.

3. Profili i Komunës

Komuna e Gllogocit ka një sipërfaqe prej 275, 63 km² me një lartësi mbidetare prej 575 m në pikën më të ulët dhe 1072 m në pikën më të lartë. Gllogoci shtrihet në pjesën e Kosovës qendrore, në luginën e Drenicës, 32 km larg Prishtinës, dhe bën pjesë në grupin e komunave të mesme të vendit. Territori i saj shtrihet mes rrafshit të Kosovës dhe atij të Dukagjinit, duke shërbyer si një urë lidhëse mes këtyre dy rajoneve.

Ajo ka një pozitë të mirë gjeografike dhe kufizohet me gjashtë komuna të tjera: Skenderajn, Obiliqin, Fushë-Kosovën, Lipjanin, Malishevën dhe Klinën. Po ashtu, ka edhe një lidhje hekurudhore të rëndësishme me Fushë-Kosovën, Prishtinën dhe Pejën. Në këtë territor dominojnë terrenet kodrinoro-malore, si dhe ato të rrafshëta.

Territori i Komunës së Gllogocit rrethohet nga Malet e Berishës në pjesën jugperëndimore, Kasmaqi në pjesën perëndimore, Qyqavica në pjesën veriore, si dhe Goleshi dhe Lipovica (Blinaja) në pjesën juglindore. 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 banorësh (sipas të dhënave të fundit nga ASK – Agjencia e Statistikave të Kosovës). Në **tabelën 1** janë paraqitur të dhënat për popullsinë e komunës sipas gjinisë dhe etnive, ndërsa në **tabelën 2** janë paraqitur të dhënat lidhur me numrin e banorëve sipas vendbanimit.

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

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

Tabela 2. Popullsia e Komunes së Glogocit sipas venbanimit

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 Komunes së Glogocit karakterizohet nga 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 nga rrugët magjistrale e deri tek ato lokale.

Komuna e Glogocit ka gjithsej rreth 574.61 km rrugë, prej të cilave 519.86 km janë rrugë të asfaltuara dhe rreth 54.75 km janë rrugë me zhavorr, kryesisht në zonat rurale.

Rrjeti i rrugëve në Komunën e Glogocit përbëhet nga:

- Autoudhë,

- Rrugët Magjistrale: Prishtinë – Pejë,

- Rrugë rajonale: 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 Gllgocit

Më poshtë janë paraqitur harta e rrjetit rrugor të Komunës së Gllgocit, harta me emrat e rrugëve në zonën urbane, si dhe rrugët urbane sipas Planit Rregullues të Hollësishëm në qendër të qytetit dhe pronësia e tyre.

Vendbanimi/Zona kadastrale	Popullsia 2024	Rrugë lokale	Rrugë rajonale	Rrugë magjistrale	Autoudhë	Rrugë të asfaltuara	Rrugë me zhavorr
Gllgoc	7081	34.33	4.06			34.33	1
Komoran	3354	36.47	3.72	2.75		40.71	4
Tërstenik	3017	39.73	4.97			40.3	2.08
Llapushnik	2904	34.23	4.67			25.94	2
Arllat	2348	21.63	5.37	4.94	2.78	24.97	1.3
Nekoc	2498	22.69				17.9	4
Baicë	1965	30.17				14.96	0
Çikatovë e Re	1880	14.08	0.94			19.54	1.19
Poklek	1875	24.79	0.94			22.1	1.5
Abri e Epërme	1027	17.18				13.36	4.88
Gllanasellë	1086	26.77				20.3	3.94
Negroc	960	11.56				8.45	2.81
Gllabar	1378	11.67	1.59			6.01	1.39
Kishnarekë	1194	9.08				4.08	2.86
Dobroshec	1125	19.68	4.76			19.5	2.4
Sankoc	1178	19.63		1.4		14.2	2.13
Çikatovë e Vjetër	1085	19.04	1.78			26.2	2.1
Vërboc	783	16.40				14.3	1.94
Korroticë e Epërme	1158	14.67		3.9		13.1	1.6
Krajkovë	958	9.96				8.5	0.27
Tërdec	678	12.56				12.1	1.16
Shtrubullova	1193	12.80				3.86	0
Zabel i Ulët	1027	6.93	2.19	1.87		42.8	0.65
Fushticë e Ulët	738	10.32	1.72			9.8	0.51
Polluzhë	693	12.31	1.63			10.12	1.14
Fushticë e Epërme	780	6.62				6.24	1.1
Korroticë e Ulët	990	7.38	1.73			6.24	0.12
Shtuticë	614	9.58				8.02	1.06
Gradicë	327	13.15				10.8	0.83
Domanek	517	6.17				0.94	0
Vasilevë	467	12.42				11.2	0.21
Likoshan	332	12.25				7.8	0.25
Zabel i Epërm	421	6.81				1.83	3.27

Vuçak	238	5.58				1.96	0.75
Godanc	210	5.97				6.19	0.71
Totali	48079	574.61	40.07	14.86	2.78	519.86	54.75

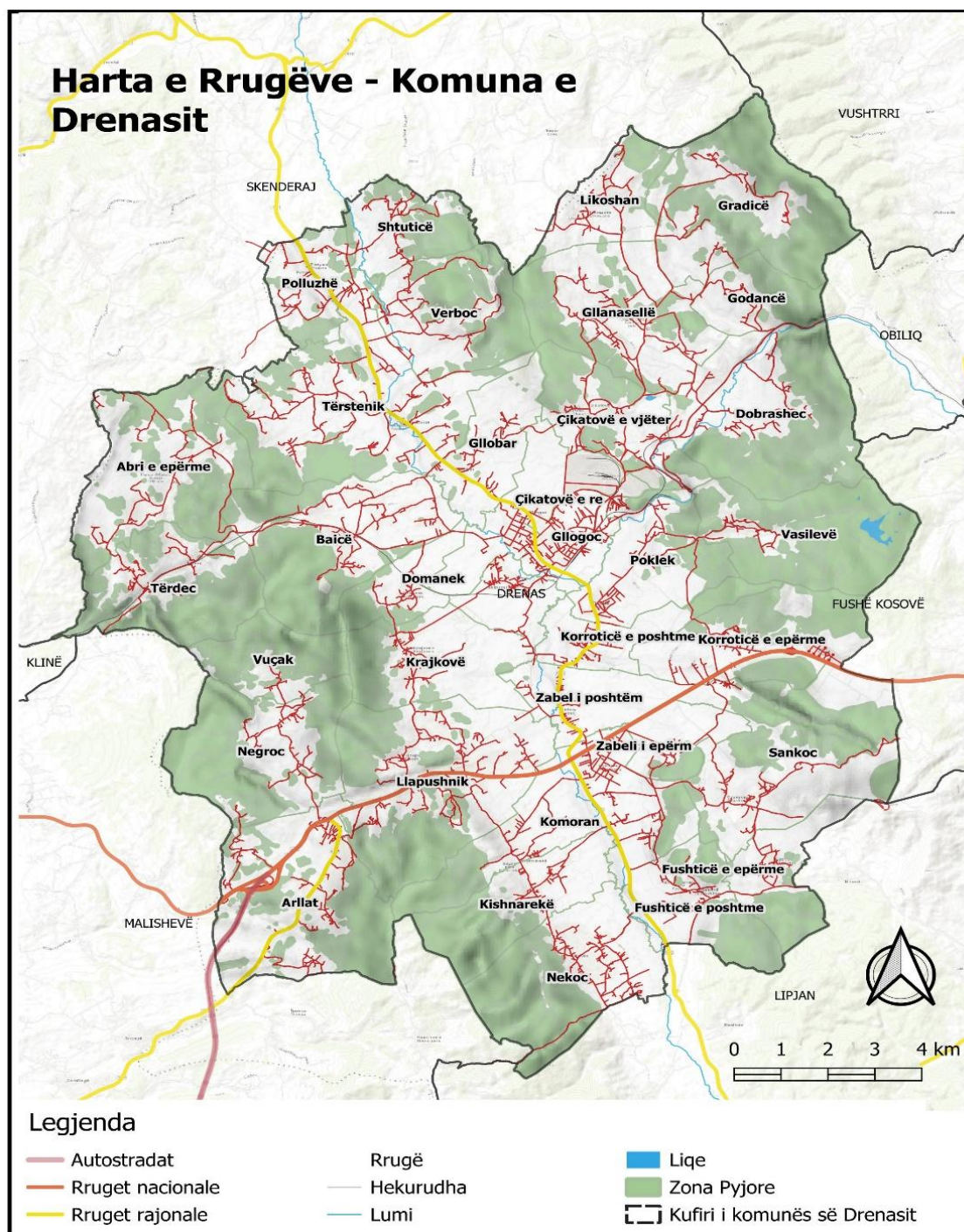


Figura 2. Harta e rrugëve në Komunën e Gllgocit

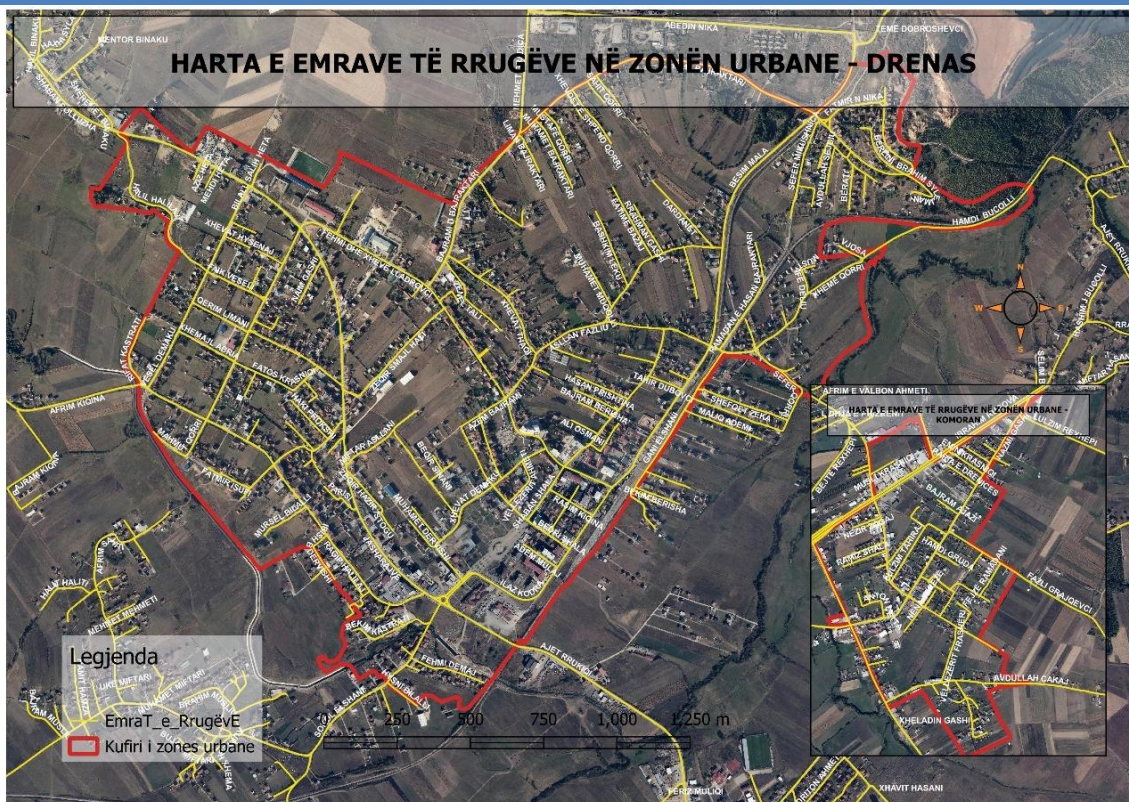


Figura 3. Harta me emra të rrugëve në zonën urbane

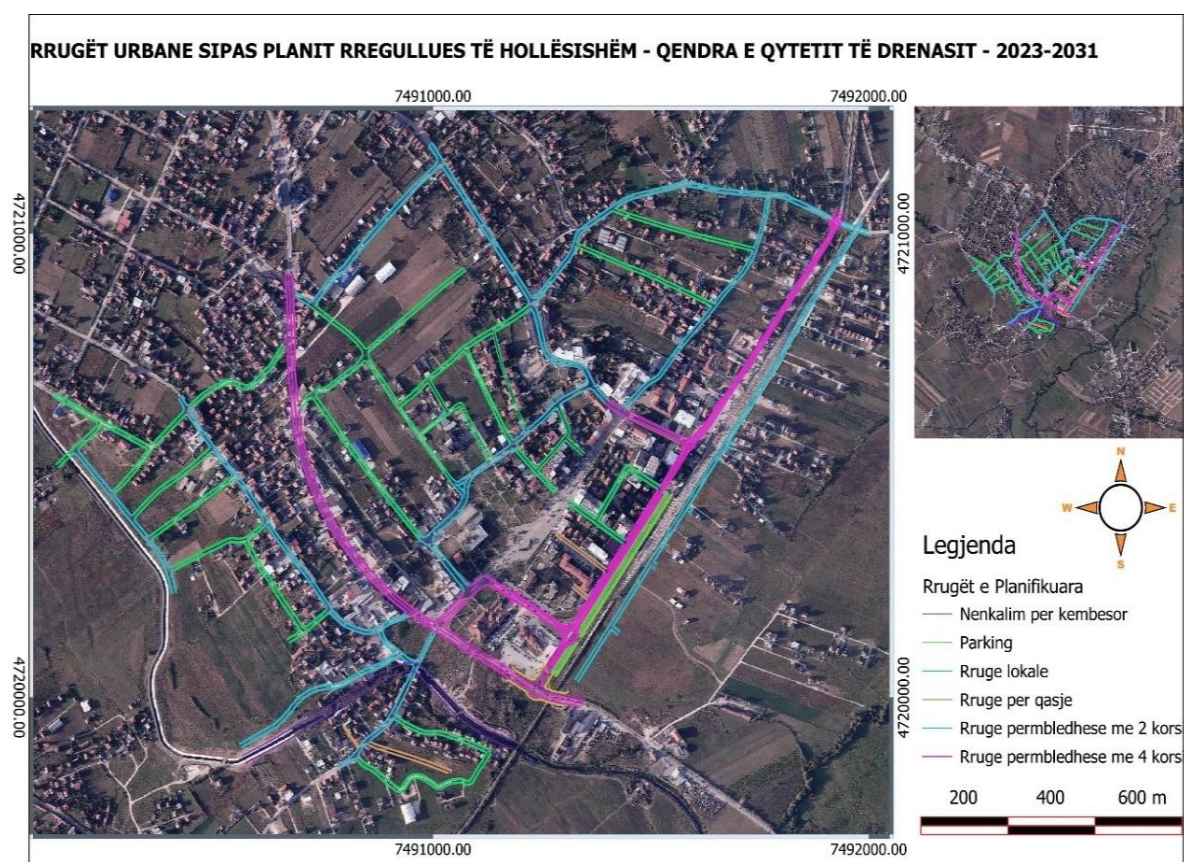


Figura 4. Harta me rrugët urbane sipas Planit Rregullues të Hollësishëm – qendra e qytetit të Gllogocit 2023-

2031

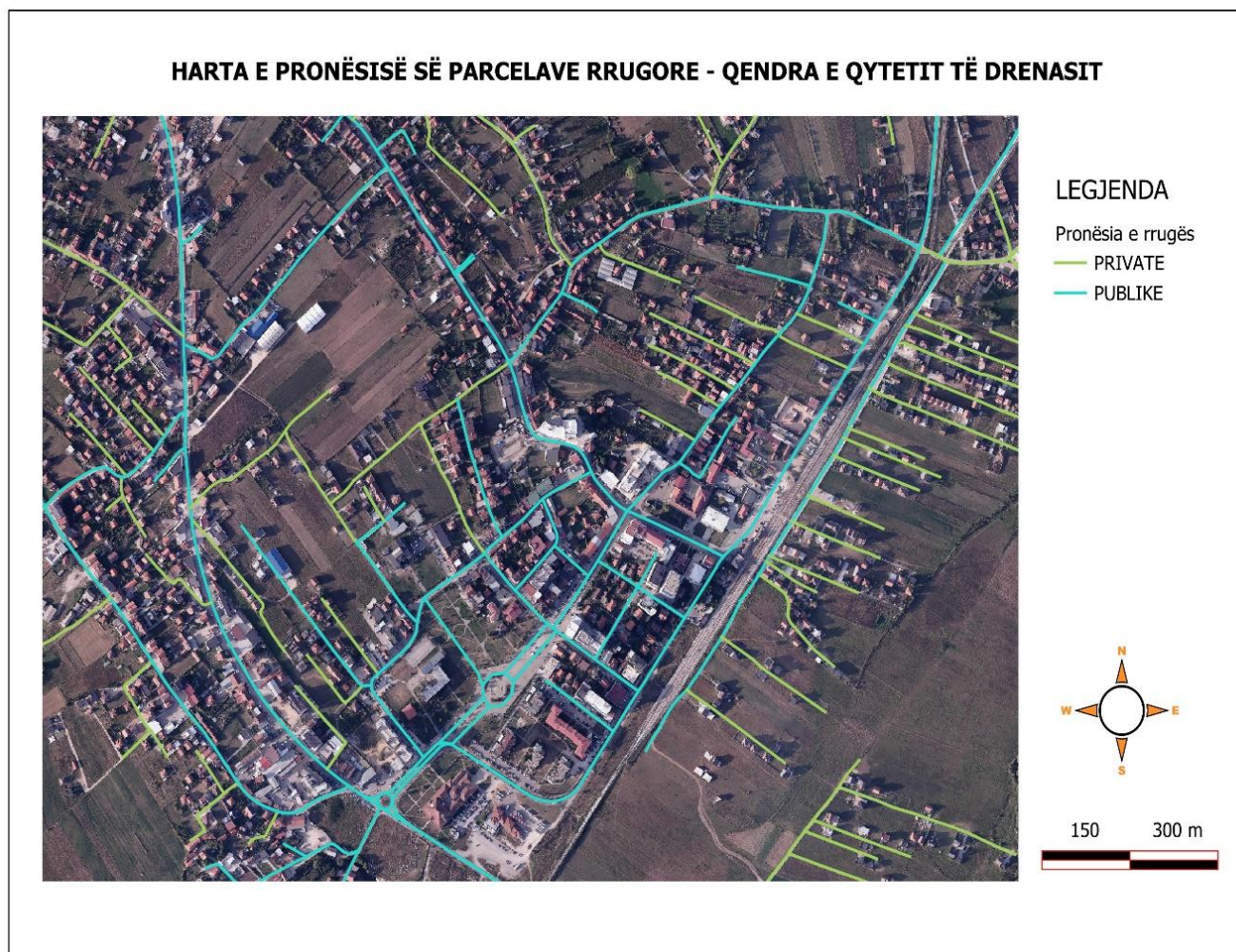


Figura 4. Harta e pronësisë së parcelave rrugore – qendra e qytetit të Glogocit

4.2 PARKINGJET DHE VENDPARKINGJET

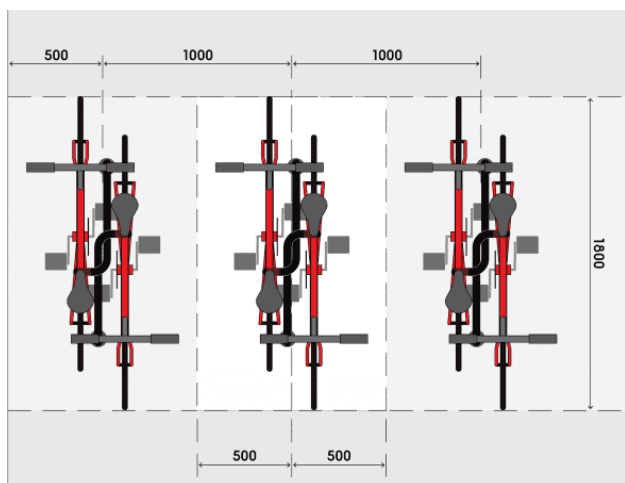
Në Komunën e Glogocit përfshihen hapësira të projektuara për të akomoduar automjetet – parkingjet. Parkingjet ekzistuese të menaxhuara nga Komuna janë gjithësejt 15 me gjithësejt 1584 vendparkingje, prej tyre 1286 për vizitorë, 245 për persona zyrtar dhe 23 për persona me aftësi të kufizuara (PAK) dhe 30 për Çiklistë.

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

Hapësirat publike (sheshet dhe parqet), kapacitetet infrastrukturore- vendparkingjet, 2026				
Hapësira	Vendparkingjet (nr.)			
	Për vizitorë	Për zyrtarë	PAK	Çiklistë
Hapësira 01 Parkingu tek Qendra e re zejtare	59	5	2	6
Hapësira 02 Parkingu përballë rrugës Ilaz Kodra	64	10	2	6
Hapësira 03 Parkingu përballë rrugës Adem Mula(blloku i pest)	46	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”	586	5	4	6
Hapësira 06 Parkingu përballë rrugës "Xhevat Demaku"në	0	25	1	/
Hapësira 07 Parkingu përballë rrugës "Xhevat Demaku"në	15	15	1	/
Hapësira 08 Parkingu përballë rrugës "Fadil Gjoka" Tek Banesat	0	55	1	/
Hapësira 09 Parkingu përballë rrugës " Shaban Shala" në		37	2	/
Hapësira 10 Parkingu përballë rrugës " Besim Mala" , përballë	2	12	1	/
Hapësira 11 Parkingu përballë rrugës " Besim Mala" , përballë	7	10	1	/
Hapësira 12 Parkingu përballë rrugës " Bedri Shala" në QPS	20	8	1	/
Hapësira 13 Parkingu përballë rrugës "Xhevat Demaku" për		24	0	/
Hapësira 14 Parkingu tek Shtëpia Integruese-Gllogoc	13	4	1	/
Hapësira 15 Parkingu në “Fehmi e Xhevë Lladrovci” tek tregu i	124	10	2	6
Total	1584	1286	245	30

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.

Vendparkimet e biçikletave



Disa nga rolet kryesore të parkingjeve në Gllogoc janë:

- **Lehtësimi i trafikut:** Parkingjet publike, të paraqitura në tabelën e mësipërme, 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 një 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 ndalojnë dhe të konsumojnë shërbime në qytet.
- **Përmirësimi i pamjes urbane:** Hapësirat e rregulluara të parkimit në Glllogoc e bëjnë qytetin më funksional dhe më estetik. Sipas projekteve të fundit, Glllogoci po shton qindra vende të reja parkimi publik për të modernizuar qendrën urbane.
- **Reduktimi i stresit dhe i kohës së humbur:** Më shumë parkingje do të thotë më pak kohë e shpenzuar duke kërkuar vend për parkim dhe më pak bllokime në rrugë,
- **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 Glllogocit, sepse ndikojnë në trafikun, ekonominë, sigurinë dhe cilësinë e jetës së qytetarëve.

HARTA E PARKINGJEVE - QENDRA E QYTETIT TË DRENASIT



Figura 5. Harta e parkingjeve në komunën e Glogocit

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 527 m. Kryesisht janë në gjendje të mirë fizike, përveç urës së Shtrubulloves në rr. "Sokol Elshani", e cila është identifikuar me nevojë për intervenim, ku pritet procesi i hartimit të projektit dhe pastaj, në bazë të mundësive buxhetore edhe rregullimi i saj, por si kërkesë e kemi përcjellë edhe në Ministrinë e Infrastrukturës për mundësinë e investimit nga ana e tyre.

4.4 Transporti hekurudhor

Në territorin e Komunës së Glogocit, përpos sistemit rrugor, kalon edhe rrjeti hekurudhor që lidh Prishtinën me qytetin e Pejës. Momentalisht, gjatë viteve 2021–2026, në këtë segment të hekurudhës treni qarkullon vetëm katër herë në ditë në relacionin Prishtinë – Pejë për transportin e banorëve, po ashtu ai përdoret edhe për transportin e mallrave për nevojat e sektorit publik dhe privat. Mirëmbajtja e hekurudhave është në nivel të ulët. Ato po dëmtohen nga mbikalimet e paautorizuara, nga ndërtimet ilegale në brezin hekurudhor dhe hedhja e mbeturinave në afërsi të tyre.

Në Komunën e Glogocit gjenden 15 vendkryqëzime rrugore me hekurudha, ku 14 prej tyre janë në

kompetencë të Komunës për sinjalizim vertikal, të cilat mirëmbahen 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 Gllogocit posedon edhe tunele, të cilat janë:

- **Tuneli i Baicës:** 1050 m.
- **Tuneli i Çikatovës së Vjetër:** 200 m.

Stacioni më i afërt hekurudhor nga komuna fqinje është në territorin e Klinës, në largësi afërsisht 20 km.

4.5 Aspekti socio-ekonomik

Sipas të dhënave të fundit, Gllogoci ka 9,878 ekonomi familjare. Në tabelën në vijim janë paraqitur shpërndarja e popullsisë dhe ekonomitë familjare sipas vendbanimeve në Komunën e Gllogocit, 1991–2024.

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

Nr.		1991		2011		2024	
		Popullsia	Ekonomitë Familjare	Popullsia	Ekonomitë Familjare	Popullsia	Ekonomitë Familjare
	GLLOGOC	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	Gllogoc	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 Glogocit

4.6 Zhvillimi ekonomik

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

Qyteti i Glogocit ka një traditë të hershme manufakturale për përpunimin e materialeve të ndryshme nga guri e druri për ndërtimtari, për shërbime të ndryshme zejtare, si dhe për veprimtari hoteliere. Veprimtaria bazë e ndërmarrjeve private është shkëmborja e Ferronikelit. Komuna e Glogocit ka kushte mjaft të mira edhe për zhvillimin e industrisë ekstraktuese, të ndërtimit, industrisë së ushqimit dhe të përpunimit, që do të mund të ishin një shtesë e rëndësishme për zhvillimin ekonomik, i cili ka potencial ende të pasfrytëzuar nga aspekti i pasurisë mbetëse, nëntokësore, burimeve të ujit, pasurisë malore, bujqësisë, energjisë etj. Burimet kryesore të gjenerimit të të hyrave të qytetarëve të Komunës së Glogocit janë:

Ekonomitë e vogla familjare;

Shërbimet;

Bujqësia;

Tregtia;

Remitencat nga diaspora.

Në përgjithësi, mjedisi për zhvillimin e bizneseve makro ende mbetet i pafavorshëm dhe kërkon mbështetje të fuqishme institucionale.

Tabela 6. Bizneset aktive në Komunën e Glogocit

SEKTORI A - Bujqësia, pylltaria dhe peshkimi	124
SEKTORI B - Minierat dhe guroret (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
Sektori 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 (hoteleria dhe gastronomia)	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 shërbiese	163
SEKTORI T - Veprimtaritë e ekonomive familjare si punëdhënës; mallrat dhe shërbimet e padiferencuara të ekonomive familjare për përdorim vetanak	0
SEKTORI U - Veprimtaritë e trupave dhe organizatave ndërkombëtare	0
Numri i përgjithshëm i bizneseve aktive	2452

Tabela 7: Ndërmarrjet private në Komunën e Glogocit

Nr.	Ndërmarrjet Private		
	Kompania	Lokacioni	Veprimtaria
1	Biznese aktive (2000–2023)	Glogoc	2197
2	Biznes Individual (B.I.)	Glogoc	1301

3	Shoqëri me Përgjegjësi të Kufizuar (Sh.p.k.)	Glllogoc	896
4	Biznese aktive (2000–2024)	Glllogoc	2452
5	Biznes Individual (B.I.)	Glllogoc	1512
6	Shoqëri me Përgjegjësi të Kufizuar (Sh.p.k.)	Glllogoc	940

4.6.1 Të dhënat statistikore ndër vite

Në Komunë janë të regjistruara, deri në vitin 2024, gjithsej 2,452 biznese. Nga bizneset e regjistruara, 1,512 ose 62% janë biznese individuale (B.I.), ndërsa 940 ose 38% janë shoqëri me përgjegjësi të kufizuar (SH.P.K.), shoqëri aksionare, ortakëri, degë të bizneseve të huaja në Kosovë etj. Viteve të fundit vrehet një rritje e bizneseve të tipit SH.P.K.

Ndërsa në vitin 2023, gjithsej 2,197 biznese. Nga bizneset e regjistruara, 1,301 ose 59% janë biznese individuale, ndërsa 896 ose 41% janë biznese SH.P.K., shoqëri aksionare, ortakëri, degë të bizneseve të huaja në Kosovë etj.

4.6.2 Zonat industriale dhe objektet ekonomike

Në këto objekte shkalla e rrezikshmërisë është e theksuar në krahasim me objektet e tjera, sidomos në objektin e Feronikelit, duke pasur parasysh teknologjinë që përdor kjo kompani. Gjithashtu, shkallë të rrezikshmërisë paraqet edhe teknologjia për përpunimin e gurit, e cila në Komunën e Glllogocit është mjaft e theksuar dhe e regjistruar nëpër zona kadastrale. Paraqitja dhe sipërfaqja e këtyre objekteve janë si në vijim:

Tabela 8: Objektet industriale në Komunën e Glllogocit

Objektet industriale	Vendi i objektivit	Sipërfaqja (m ²)
Objekti i Feronikelit	Çikatovë e Vjetër	22,151 m ²
Miniera e Ferronikelit	Çikatovë e Vjetër	1,235 m ²
Objekti i fermës së viçave	Krajkovë	7,649 m ²
Trasing Group	Korroticë e Epërme	8500 m ²
Parku i 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, 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, inventarizimi i të gjithë përbërësve të larmisë biologjike,

gjeologjike e peizazhore (llojet, tipat e vendbanimeve, gjeolokalitetet) dhe paraqitja hartografike e llojeve të kërcënuara bëhen nga ana e Institutit të Kosovës për Mbrojtjen e Natyrës (IKMN). Që nga themelimi i IKMN-së, janë marrë nën mbrojtje ligjore shumë zona, monumente dhe vlera të tjera të natyrës, në mesin e të cilave janë edhe asetet e trashëgimisë natyrore të Komunës së Glogocit.

Në territorin e Komunës së Glogocit shtrihen edhe Liqenet e Vasilevës, që karakterizohen nga një biodiversitet i pasur bimor, shtazor dhe peizazhor. Për shkak të këtyre vlerave që disponon kjo zonë, Instituti i Kosovës për Mbrojtjen e Natyrës ka hartuar një arsyeshmëri dhe ka propozuar shpalljen e kësaj zone si Peizazh i Mbrojtur i Natyrës. Zona e propozuar për mbrojtje e Peizazhit të Mbrojtur “Liqenet e Vasilevës” përfshin një sipërfaqe të përgjithshme prej 320.9 ha. Edhe pse këto janë liqene artificiale, të krijuara nga depozitimi i materialit (dheut) prej mihjeve sipërfaqësore në Bardh dhe Mirash nga Korporata Elektroenergjetike e Kosovës në vitet e 60 të shekullit të kaluar, ato paraqesin një zonë të rëndësishme të natyrës dhe me potencial për zhvillimin e turizmit. Një zonë tjetër natyrore me rëndësi për Komunën e Glogocit janë Bjeshkët e Çyçavicës. Kjo zonë, përmes një memorandumit mirëkuptimi të nënshkruar nga komunat ku shtrihen këto bjeshkë (Glogoc, Obiliq, Skenderaj dhe Mitrovicë), është shpallur si zonë e interesit të përgjithshëm me qëllim menaxhimin e 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 sulfuri) dhe 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 e riciklimit etj. Duke konsideruar praninë e shumicës së faktorëve të lartpërmendur, gjendja e mjedisit në Komunën e Glogocit nuk mund të konsiderohet në nivel të kënaqshëm. Industria e prodhimit të metaleve (NewCo Ferronikeli) 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 tyre. Sektori i transportit dhe i infrastrukturës së tij ka ndikim mjaft negativ në gjendjen e mjedisit, ngase ndikon në fragmentimin dhe degradimin e habitateve (biodiversitetit), ndryshimin e peizazhit, shfrytëzimin e tokës dhe trashëgiminë kulturore. Kjo gjendje e kërcënon mjedisin duke shkaktuar ndotjen e ujit, ujërave nëntokësorë, ajrit dhe dheut. Si pasojë, kemi dëmtimin e resurseve natyrore dhe humbjen e tokës bujqësore. Shfrytëzimi joracional dhe pa kritere i ujit, tokës, si dhe i pyjeve është një tjetër çështje serioze që duhet të konsiderohet në të ardhmen. Është përgjegjësi komunale që të mbrojë dhe të ruajë mjedisin natyror e jetësor (urban dhe rural) nga dëmtimi, degradimi apo ndotja si pasojë e veprimtarisë njerëzore ose e ndikimit natyror.

Ndotja e ajrit – Cilësia e ajrit në Glogoc monitorohet përmes stacionit në Glogoc nga Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës (IHMK), i cili raporton në Agjencinë për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës (AMMK). Stacioni i vendosur në Glogoc është reprezentativ për cilësinë e ajrit në sfondin urban. Matjet

bëhen vetëm në sfondin urban e jo në tërë territorin e komunës. Nga të dhënat për matjen e përqendrimit të 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 – Monitorimin e gjendjes së ujërave (cilësinë, ndotjen dhe sasinë) e bën IHMK/AMMK. IHMK-ja bën monitorimin e sasisë së ujërave, ndërsa monitorimin e cilësisë së ujit të pijshëm e bën IKSHPK. Komuna është kompetente për mbrojtjen e shtretërve, brigjeve të rrjedhave të ujit, kanaleve, tuneleve dhe akumulimeve ujore brenda zonave urbane. Përmes rrjetit hidrometrik, i cili përbëhet nga një numër stacionet matëse nëpër lumenj, kryhen matjet e sasisë së ujit. Në këto stacione maten niveli (h) dhe prurja (Q). Në Gllogoc, sasia minimale e prurjes është 0.02 m³/s, mesatarja 1.52 m³/s dhe ajo maksimale është 32.80 m³/s. Inxhinieria ujore e Komunës së Gllogocit përbëhet nga lumenjtë kryesorë, si Drenica me gjatësi 50 km dhe Vërboci, si dhe nga 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, për shembull, përçueshmëria elektrike rritet për disa qindra njësi si rezultat i shkarkimeve të ujërave të mihjeve sipërfaqësore të KEK-ut.

Në territorin e Komunës së Gllogocit ndodhet Liqeni i Vasilevës, për të cilin ekzistojnë plane për shfrytëzimin e tij në sektorin e turizmit. Gjithashtu, në territorin e komunës gjendet edhe burimi i ujit termal në Poklek, i cili ka pasur këto karakteristika fillestare: temperaturë 13.0 °C, pH 6.3, rrjedhje 1.00 l/s dhe mineralizim 3.52 g/l. Kohëve të fundit (dimri 2018–2019), për shkak të punimeve joadekuate në rrjetin e kanalizimit, ky burim është dëmtuar; si pasojë, ai nuk është më i përshtatshëm për pije dhe ka humbur karakteristikat termale që kishte më parë. Kjo gjendje tregon se nevojiten veprime konkrete për mbrojtjen e të gjitha burimeve ujore në komunë.

Ndotja e tokës – Faktorët që më së shumti dëmtojnë sipërfaqe të tëra të tokës në Gllogoc janë: vendbanimet (përmes ndërtimeve pa leje dhe të paplanifikuara), industria (mbeturinat industriale dhe mihjet sipërfaqësore), mbeturinat komunale, deponitë, eksploatimi i drurit (që shkakton erozion), si dhe përdorimi i plehrave dhe i pesticideve për qëllime bujqësore. Monitorimin e ndotjes së tokave në nivel vendi e bën Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës (IHMK). Deponia industriale e Ferronikelit ndodhet në Çikatovë dhe ka një sipërfaqe prej 24 ha, ndërsa zona e ndikimit të saj shtrihet në 71.37 ha. Ky trend i ndotjes dhe i degradimit të tokës është ende në rritje, përkundër masave të shumta të ndërmarra nga institucionet lokale dhe qendrore.

4. Siguria në trafik

Në sigurinë e pjesëmarrësve në komunikacion kemi shumë faktorë të cilët ndikojnë direkt apo indirekt.

Si faktor kryesor në sigurinë në komunikacionin rrugor është:

- Faktori njeri

Ekzistojnë edhe disa faktorë të tjerë, siç janë:

- Faktori rrugë;
- Faktori automjet;
- Faktori mjedisor apo kushtet atmosferike.

- Faktori njeri

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

- **Mosvlerësimi i kushteve të rrugës** - dhe mospërshtatja me kushtet e 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;
- **Mosrespektimi i rregullave** - dhe i 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 vozitjes, 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)

Në 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 kryesore të cilat ndikojnë në rrugë apo që cilësohen si faktori rrugë janë;

- Rrugët apo trasetë të cilat nuk janë sipas standardeve të kërkuara apo të cilat kërkesa dalin nga udhëzimet administrative dhe standardet teknike (këtu hyjnë gjerësia dhe cilësia e rrugëve);
- Sinjalizimi 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 joadekuate apo që kanë dukshmëri jo të mjaftueshme nga vozitësit;
- Ndriçimi jo i mjaftueshëm i rrugës (në shumë raste jofunksional);
- Rrethrotullimet, kryqëzimet në vende jo të përshtatshme (referuar terrenit në të cilat ndodhen);

- Mirëmbajtja e rrugëve (sezoni i dimrit, ngricat dhe mospastrimi i borës dhe akullit, gropat dhe mosrenovimi 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-i dhe ESP-ja 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

Të gjitha këto që u thonë më lart ndikojnë direkt në parandalimin e aksidenteve dhe sigurinë në komunikacion. Përveç faktorëve të lartcekur, si faktorë 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;
- Të jenë më të kujdesshëm gjatë vozitjes.

Të gjithë këto janë faktorë të cilët janë të lidhur në mënyrë zinxhirore, duke ndikuar direkt në sigurinë e komunikacionit rrugor apo të gjithë pjesëmarrësve në komunikacion. Në disa raste, kur kemi të bëjmë me faktorin rrugë, ndikon frekuentimi më i madh i veturave në disa rrugë. Këtu përfshijmë, për shembull, rrugët regjionale të cilat dallojnë nga rrugët lokale.

Si shembull kemi rrugën Skenderaj – Drenas – Komoran, Arllat – Malishevë dhe Komoran – Carralevë. Këto rrugë kanë ngarkesë më të madhe të automjeteve në komunikacion 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 më e detajuar për të gjitha rrugët të cilat gjenden në zonën e përgjegjësisë së komunës sonë. Rruga e cila shërben si urë lidhëse dhe që ka një rëndësi të veçantë, pasi karakterizohet nga një komunikacion më i dendur që shfaq shqetësime në lëvizjen apo qarkullimin e të gjithë pjesëmarrësve në komunikacion në komunën tonë, është rruga regjionale Polluzhë – 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 Gllogocit, 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 Gllogocit, por edhe nga Komuna e Skenderajt, 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 ndonjëherë);
- 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, Çikatovë e Re, Poklek i Ri, Zabel i Ulët;
- 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 në Poklek i Ri dhe Zabel i Ulët);
- **Shikueshmëria** – e mirë, paksa me vështirësi në fshatin Poklek i Ri dhe Zabel i Ulët;
- **Kryqëzimet** – rrethrotullimi te varrezat e qytetit, udhëkryqi në Çikatovë të Re, udhëkryqi me autostradën "Ibrahim Rugova".

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- **Shenjat vertikale** – në disa raste nuk janë të vendosura siç duhet sipas standardeve (sidomos vendndalesat e autobusëve) dhe nuk janë të dukshme mjaftueshëm; pjesërisht mungojnë shenjat paralajmëruese;
- **Shenjat horizontale** (vijat, zebra) – mungojnë apo janë fshirë pothuajse në disa pjesë të kësaj rruge.

5. Gjendja e rrugës

- **Cilësia e asfaltit** – gropa, rrëshqitje apo pjesërisht e dëmtuar;
- **Drenazhimi** – ujë në rrugë, sidomos të rrethi në Drenas, të trafostacioni kryesor në Drenas dhe në fshatin Gllobar;
- **Mirëmbajtja sezonale** (jo e kënaqshme).

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete të rënda, këmbësorë, autobusë, mjete bujqësore etj.;
- **Çiklistët** (përpos në qytet, nuk kemi shteg për çiklistë);
- **Sjellja e shoferëve** – shpejtësi, tejkalime;
- Kyçjet e shumta të shtëpive dhe dalja direkt në këtë rrugë;
- Pompat e shumta të derivateve përkaj kësaj rruge, marketet;
- Shkollat me dalje direkte në rrugë.

7. Faktorët mjedisorë

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

Pas analizës, të ndërmerren masa si:

- Përmirësimi i gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimi dhe sanimi i gropave) nga Ministria e Infrastrukturës;
- 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 të kontrollit;
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarët.

Përfundim: Pas analizës së kryer në terren, analizimit të shumë faktorëve të tjerë dhe situatës së krijuar në këtë rrugë, vlerësimi i rrezikut për këtë rrugë është i nivelit: **Mesëm – Lartë**.

5.1.1 Rruga regjionale Komoran - Carralevë

Frekuentimi i automjeteve në këtë rrugë nuk është vetëm nga komuna e Drenasit, por edhe nga komuna e Lipjanit dhe e Shtimes. Kjo rrugë 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 ndonjëherë);

- **Llojet e mjeteve** (vetura, autobusë, kamionë, këmbësorë, mjete bujqësore);
- **Shpejtësia mesatare dhe maksimale** – 40 deri në 80 km/h;
- **Orët e ngarkesës në këtë rrugë:** 06:30–08:00 dhe 16:00–18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve:

- **Viti 2023:** 50 aksidente trafiku (përfshirë edhe aksidentet në brendësi të Komoranit);
- **Viti 2024:** 60 aksidente trafiku (përfshirë edhe aksidentet në brendësi të Komoranit);
- **Viti 2025:** 45 aksidente trafiku (përfshirë edhe aksidentet në brendësi të Komoranit);
- **Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”)** – udhëkryqi në rr. "Xheladin Gashi" afër ambulancës, dhe të varrezat e fshatit Fushticë e Poshtme në 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 të varrezat në rr. "Xheladin Gashi";
- **Shikueshmëria** – e mirë;
- **Kryqëzimet** – udhëkryqi në rr. "Xheladin Gashi" afër ambulancës, udhëkryqi i fshatit Kizharekë dhe Nekoc.

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- **Shenjat vertikale** – në disa vende mungojnë;
- **Shenjat horizontale** (vijat, zebra) – mungojnë apo janë fshirë në disa pjesë të kësaj rruge.

5. Gjendja e rrugës

- **Cilësia e asfaltit** (gropa, e dëmtuar pjesërisht);
- **Drenazhimi** – ujë në rrugë, sidomos të ura nga autostrada në drejtim të Carralevës;
- **Mirëmbajtja sezonale** (jo e kënaqshme).

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete të rënda, këmbësorë, makina bujqësore;
- **Çiklistët** (nuk ka shteg për çiklistë).

7. Faktorët mjedisorë

- **Moti** (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë në rrugë);

- **Ndriçimi natën / ndriçimi publik** (mungon në pjesën më të madhe ose është me defekte dhe jofunksional);
- **Pengesat anësore** (objekte dhe lokale në afërsi).

- Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimi i gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimi dhe sanimi i 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 të kontrollit;
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarët.

Pas analizës së kryer në terren, analizimit të shumë faktorëve të tjerë dhe situatës së krijuar në këtë rrugë, vlerësimi i rrezikut për këtë rrugë është i nivelit: **Ulët - Mesëm**.

5.1.2 Rruga regjionale Arllat - Malishevë

Frekuentimi i automjeteve në këtë rrugë nuk është vetëm nga komuna e Drenasit, por edhe nga komuna e Malishevës. Kjo rrugë 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 ndonjëherë);
- **Llojet e mjeteve** (vetura, autobusë, kamionë);
- **Shpejtësia mesatare dhe maksimale** – 40 deri në 50 km/h;
- **Orët e ngarkesës në këtë rrugë:** 06:30–08:00 dhe 16:00–18:00.

2. Analiza e aksidenteve (Historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve:

- **Viti 2023:** 4 aksidente trafiku;
- **Viti 2024:** 8 aksidente trafiku (në këtë vit nuk përfshihen aksidentet me fatalitet);
- **Viti 2025:** 8 aksidente trafiku;

- **Vendndodhjet kritike ("pikat e zeza")** – kyçja e shkollës "Abedin Bujupi" dhe pjesa e rrugës nga lagja Gashi deri të lagja Bytyqi;
- **Shkaqet kryesore** (shpejtësia, mosrespektimi i sinjalizimit etj.).

3. Analiza gjeometrike e rrugës

- Gjerësia e korsive dhe bankinave (sipas standardeve);
- **Kthesat** – kyçja e shkollës "Abedin Bujupi" dhe pjesa e rrugës nga lagja Gashi deri te lagja Bytyqi;
- **Shikueshmëria** – e mirë;
- **Kryqëzimet** – udhëkryqi te lagja Bujupi dhe udhëkryqi te lagja Bytyqi.

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- **Shenjat vertikale** – pjesërisht me mungesa;
- **Shenjat horizontale** (vijat, zebra) – mungojnë apo janë fshirë në shumë pjesë të kësaj rruge.

5. Gjendja e rrugës

- **Cilësia e asfaltit** (gropa, rrëshqitje, e dëmtuar pjesërisht, sidomos te lagja Bujupi dhe Gashi);
- **Drenazhimi** – jo i mirë dhe rrëshqitje e asfaltit te lagja Bujupi dhe Gashi;
- **Mirëmbajtja sezonale** (jo e kënaqshme).
-

6. Analiza e përdoruesve të rrugës

- Vetura, automjete të rënda, këmbësorë, mjete bujqësore;
- **Çiklistët** (nuk ka shteg për çiklistë).

7. Faktorët mjedisorë

- **Moti** (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë në rrugë);
- **Ndriçimi natën / ndriçimi publik** (mungon në pjesën më të madhe ose është me defekte dhe jofunksional);
- **Pengesat anësore** (objekte dhe lokale në afërsi, pompa të derivateve).

- Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimi i gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimi dhe sanimi i 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 të kontrollit;
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarët.

Pas analizës së kryer në terren, analizimit të shumë faktorëve të tjerë dhe situatës së krijuar në këtë rrugë, vlerësimi i rrezikut për këtë rrugë është i nivelit: **Ulët – Mesëm**.

5.1.3 Rruga lokale Drenas – Abri e Epërme

Frekuentimi i automjeteve në këtë rrugë nuk është aq i ngarkuar. Kjo rrugë shfrytëzohet çdo ditë si rrugë lidhëse nga Drenasi (Gllogoci) për fshatrat Çikatovë e Re, Baicë, Tërdec dhe 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 ndonjëherë);
- **Llojet e mjeteve** (vetura, autobusë, kamionë);
- **Shpejtësia mesatare dhe maksimale** – 40 deri në 50 km/h;
- **Orët e ngarkesës në këtë rrugë:** 06:30–08:00 dhe 16:00–18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve:

- **Viti 2023:** 7 aksidente trafiku;
- **Viti 2024:** 8 aksidente trafiku (në këtë vit nuk përfshihen aksidentet me fatalitet);
- **Viti 2025:** 7 aksidente trafiku;
- **Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”)** – rruga nga dalja e qytetit deri tek udhëkryqi i rrugës "Ragip Halilaj" me rrugën "Vesël Demaku" dhe udhëkryqi te 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 të vogla nga shkurret anësore dhe pemët;
- **Kryqëzimet** – udhëkryqet e shumta në rrugën "Ragip Halilaj", si dhe udhëkryqi me hekurudhën në fshatin Baicë te lagja Kiqina.

4. Sinjalizimi dhe pajisjet rrugore

- **Shenjat vertikale** – pjesërisht mungojnë disa, si dhe ka pengesa në dukshmërinë e shenjave nga shkurret anësore dhe pemët;
- Nuk ka stacion të autobusëve në fshatin Çikatovë e Re dhe Abri e Epërme, ndërsa në fshatin Baicë ekzistojnë;
- **Shenjat horizontale** (vijat, zebra) – mungojnë apo janë fshirë pothuajse në çdo pjesë të kësaj rruge.

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 të rënda, mjete bujqësore dhe këmbësorë;
- **Çiklistët** (nuk ka shteg për çiklistë).

7. Faktorët mjedisorë

- **Moti** (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë në rrugë);
- **Ndriçimi natën / ndriçimi publik** (mungesa të pjesshme);
- **Pengesat anësore** (objekte ndërtimi, banimi dhe lokale në afërsi).

-Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimi i gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimi dhe sanimi i 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 të kontrollit;
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarët.

Pas analizës së kryer në terren, analizimit të shumë faktorëve të tjerë dhe situatës së krijuar në këtë rrugë, vlerësimi i rrezikut për këtë rrugë është i nivelit: **Ulët**.

5.1.4 Rruga Lokale Drenas – Dobroshec

Frekuentimi i automjeteve në këtë rrugë nuk është aq i ngarkuar. Kjo rrugë shfrytëzohet çdo ditë si rrugë

lidhëse nga Drenasi (Gllogoci) për fshatin Çikatovë e Vjetër, si dhe lidh fshatrat e komunës së 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 – këtë nuk kemi njësi matëse apo matje e cila është bërë ndonjëherë);
- **Llojet e mjeteve** (vetura, autobusë, kamionë – sidomos kamionët me ngarkesa të zhavorrit);
- **Shpejtësia mesatare dhe maksimale** – 40 deri në 60 km/h;
- **Orët e ngarkesës në këtë rrugë:** 06:30–08:00 dhe 16:00–18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- **Viti 2023:** 00 raste të aksidenteve në trafik;
- **Viti 2024:** 00 raste të aksidenteve në trafik (*Në këto vite nuk përfshihen aksidentet me fatalitet*);
- **Viti 2025:** 01 rast i aksidentit në trafik;
- **Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”):** Pjesa e rrugës që shtrihet nga hekurudha e objektit të Feronikelit deri tek hekurudha kryesore;
- **Shkaqet kryesore:** Shpejtësia e papërshtatshme, mosrespektimi i sinjalizimit rrugor, etj.

3. Analiza Gjeometrike e Rrugës

- **Gjerësia e korsive dhe bankinave:** Sipas standardeve në fuqi;
- **Kthesat:** Pjesa e rrugës nga hekurudha e objektit të Feronikelit deri tek hekurudha kryesore (Lagja Morina);
- **Shikueshmëria:** E mirë, por pjesërisht me pengesa të shkaktuara nga shkurret anësore dhe pemët;
- **Kryqëzimet:** Udhëkryqe të shumta në rrugën „Temë Dobrosheci“, si dhe udhëkryqet për në lagjen Morina, lagjen Hajdari dhe Shishani.

4. Sinjalizimi dhe Pajisjet Rrugore

- **Shenjat vertikale:** Me mungesa të pjesshme, vërehet edhe pengimi i dukshmërisë së shenjave ekzistuese nga shkurret dhe pemët anësore;
- **Shenjat horizontale (vijat, zebra):** Mungojnë ose janë të shlyera pothuajse në çdo pjesë të kësaj rruge.

5. Gjendja e Rrugës

- **Cilësia e asfaltit:** Pjesërisht e dëmtuar;
- **Drenazhimi:** Prania e ujit në rrugë, specifikisht nga hekurudha kryesore deri tek lagja Morina;

- **Mirëmbajtja sezonale:** Në nivel jo të kënaqshëm.

6. Analiza e Përdoruesve të Rrugës

- **Mjetet qarkulluese:** Vetura, automjete të rënda dhe kamionë me ngarkesa të rënda zhavorri;
- **Çiklistët:** Nuk ka shteg të dedikuar për çiklistë.

7. Faktorët Mjedisorë

- **Moti:** Shi, mjegull, borë, ngrica dhe prani e ujit në rrugë;
- **Ndriçimi:** Mungesa të pjesshme të ndriçimit publik gjatë natës;
- **Pengesat anësore:** Objekte dhe lokale në afërsi, shkolla, si dhe kyçjet e shkyçjet e shpeshta nëpër lagje.

• Pas analizës, ndërmerren masa si:

- Përmirësimi i gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimi dhe sanimi i 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 të kontrollit;
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarë.

Analiza e kryer në terren, analizimi i shumë faktorëve të tjerë dhe situatës së krijuar në këtë rrugë, vlerësimi i rrezikut për këtë rrugë është i: **Ulët**.

5.1.5 Rruga Lokale Drenas – Gradicë

Frekuentimi i automjeteve në këtë rrugë nuk është aq i ngarkuar. Kjo rrugë shfrytëzohet çdo ditë si rrugë lidhëse nga Gllogoci për fshatrat: Qikatovë e Vjetër, Gllanasellë, Likoshan, Godanc dhe 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 ndonjëherë);
- **Llojet e mjeteve:** (vetura, autobusë, kamionë);

- **Shpejtësia mesatare dhe maksimale:** 40 deri 50 km/h;
- **Orët e ngarkesës në këtë rrugë:** 06:30 - 08:00 dhe 16:00 - 18:00.

2. Analiza e aksidenteve (historiku)

Numri dhe llojet e aksidenteve

- **Viti 2023:** 07 raste të aksidenteve të trafikut;
- **Viti 2024:** 03 raste të aksidenteve të trafikut;
- **Viti 2025:** 01 rast i aksidentit të trafikut;
- **Vendndodhjet kritike (“pikat e zeza”):** tek objekti i Feronikelit dhe tek lagja Morina – kyçja e shkollës „Dëshmorët e Drenicës“ dhe shkollës „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 Gllanasellë, udhëkryqi me fshatin Likoshan dhe Godanc;
- **Shikueshmëria:** me pengesa nga shkurret anësore dhe pemët;
- **Kryqëzimi:** udhëkryqet e shumta në rrugën „Mehmet Gradica“.

4. Sinjalizimi dhe Pajisjet Rrugore

- **Shenjat vertikale:** me mungesa të pjesshme, si dhe pengesa e dukshme të shenjave nga shkurret anësore dhe pemët;
- Mungojnë disa dhe kjo rrugë ka stacion të autobusëve;
- **Shenjat horizontale:** (vijat, zebra) mungojnë apo janë shlyer pothuajse në çdo pjesë të kësaj rruge.

5. Gjendja e Rrugës

- **Cilësia e asfaltit:** (gropa, e dëmtuar pjesërisht dhe mitur me rrëshqitje nga lagja Morina deri në fshatin Gllanasellë, si dhe rruga për Likoshan në të njëjtën gjendje);
- **Drenazhimi:** (ujë në rrugë nuk ka);
- **Mirëmbajtja sezonale:** (jo e kënaqshme).

6. Analiza e përdoruesve të Rrugës

- Vetura, automjete të rënda, mjete bujqësore dhe këmbësorë ;
- **Çiklistët:** (nuk ka shteg për çiklistë).

7. Faktorët Mjedisorë

- **Moti:** (shi, mjegull, borë, ngrica, ujë në rrugë);
- **Ndriçimi natën, ndriçimi publik:** (mungesa të pjesshme);
- **Pengesat anësore:** (objekte dhe lokale në afërsi, shkolla dhe kyçje/çkyçje në lagje).

• **Pas analizës, ndërmerren masa si:**

- Përmirësimi i gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimi dhe sanimi i 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 të kontrollit;
- Kufizimi i shpejtësisë dhe radarët.

Analiza e kryer në terren, analizimi i shumë faktorëve të tjerë dhe situatës së krijuar në këtë rrugë, vlerësimi i rrezikut për këtë rrugë është i: **Ulët**.

Për të pasur një komunikacion më të sigurt dhe më të përshtatshëm për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, duhet t'i përmbahemi dhe t'i referohemi:

1. Ligji për Rrugët në Kosovë

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

2. Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor

→ Rregullon përdorimin e rrugës dhe sigurinë në trafik, përfshirë ndalesat e autobusëve (por jo dimensionet 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 lart. 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 dimensionet 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 të gjitha këtyre që u thanë më lart dhe analizës së situatës së krijuar në tri vitet e fundit, situata në komunikacionin rrugor në Gllogoc deri diku është e kënaqshme. Për të pasur komunikacion dhe lëvizje të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, rekomandojmë:

- Përmirësimin e gjendjes infrastrukturore të rrugës (intervenimin dhe renovimin e gropave);
- Vendosijen e shenjave paralajmëruese;
- Vendosijen e shenjave vertikale dhe horizontale sipas standardeve;
- Ndërtimin e trotuareve dhe kalimeve për këmbësorë;
- Përmirësimin e kthesave, rrethrotullimeve dhe kryqëzimeve;
- Ndriçim më i mirë;
- Vendosijen e barrierave mbrojtëse;
- Zgjidhjen e ujërave të cilat derdhen në rrugë;
- Vendosijen e radarëve (blicave) statikë;
- Kufizimin e shpejtësisë dhe radarë (vendosjen e shenjave paralajmëruese);
- Vija vibruese tek secila shkollë;
- Mbajtjen e ligjëratave në shkolla.

Bashkëngjitur keni edhe analizën trevjeçare të rasteve të aksidenteve në disa rrugë të komunës së Drenasit. Në këtë analizë nuk përfshihen aksidentet në rrugë të tjera, përveç rrugëve për të cilat është bërë rekomandimi.

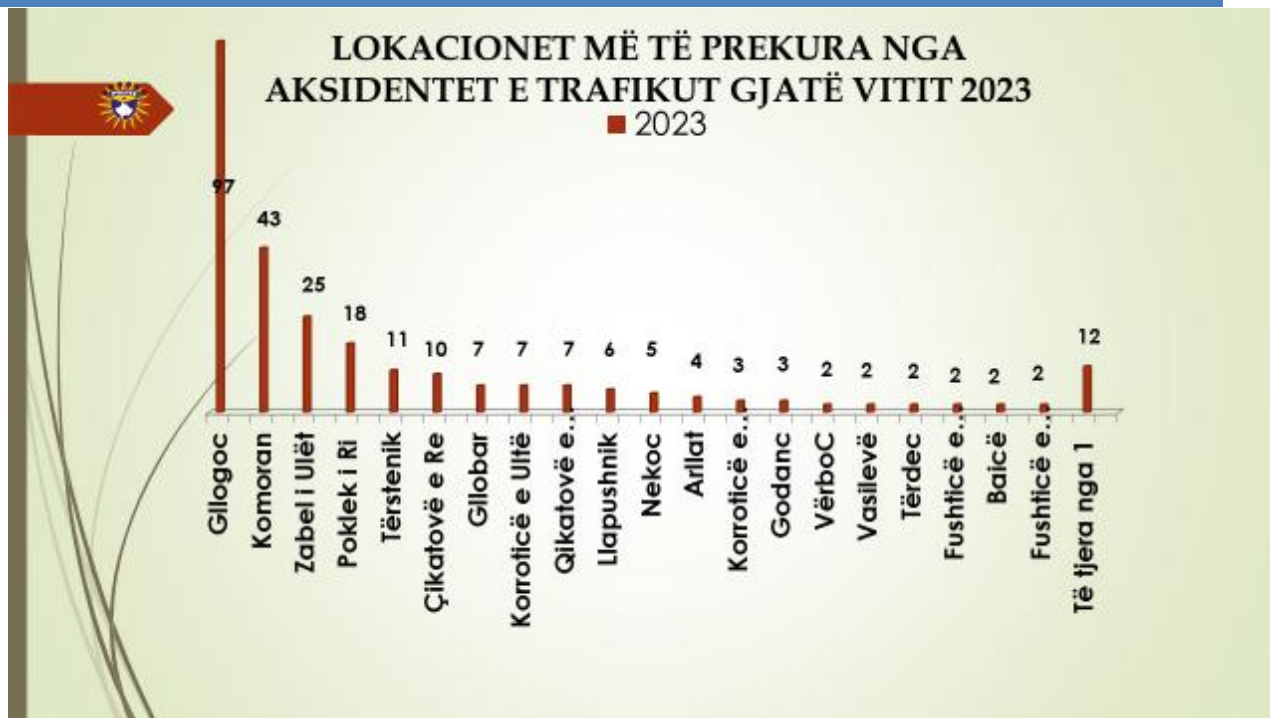


Figura 7. Lokacionet më të prekura nga aksidentet e trafikut gjatë vitit 2023



Figura 8. Shkaktarët e aksidenteve të trafikut 2023



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

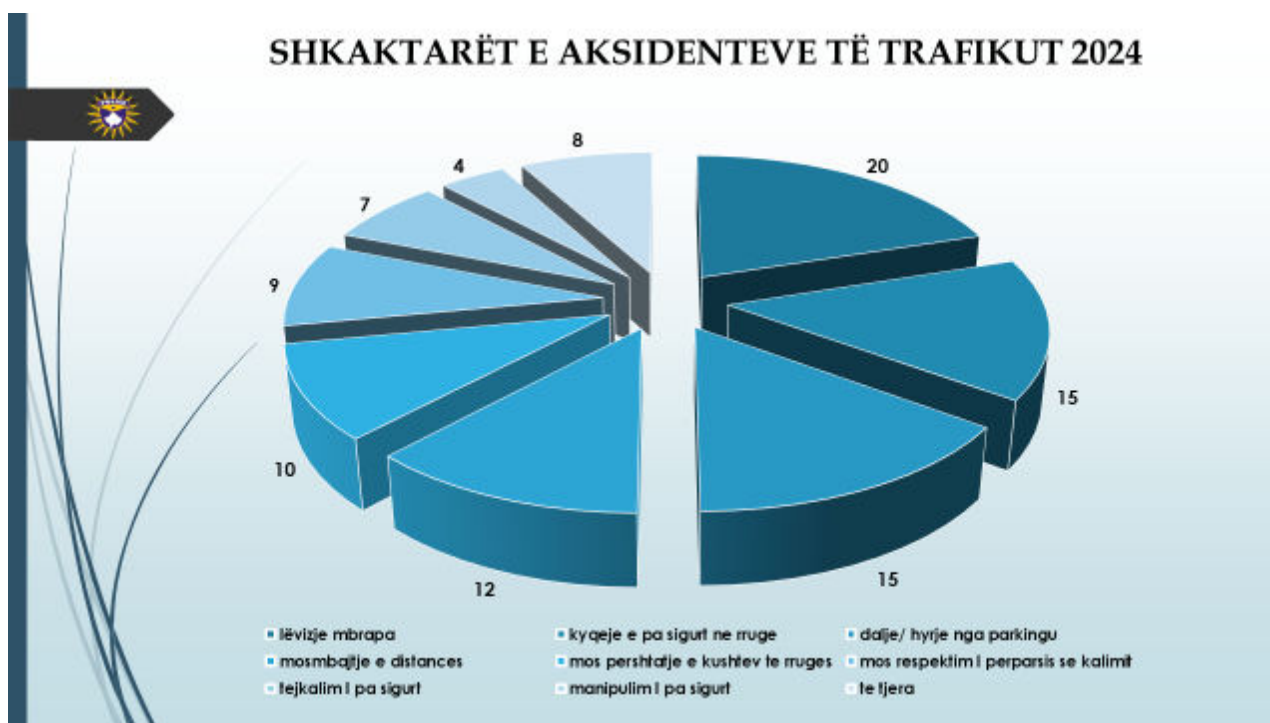


Figura 10. Shkaktarët e aksidenteve të trafikut 2024



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. Në kuadër të këtij plani, si masa për menaxhimin e transportit publik të udhëtarëve janë planifikuar: linjat e transportit ndërrurban dhe urbano-periferik, si dhe përcaktimi i vendndaljeve për autobusë.

Harta Zonale e Komunës 2022-2030:

Harta zonale është dokument i cili përcakton perspektivën e zhvillimit të ardhshëm të komunës. Përmes këtij dokumenti, komuna synon të rregullojë aspektet e planifikimit hapësinor dhe ndarjen e zonave urbane dhe rurale në tërë komunën, sipas standardeve të përcaktuara në Ligjin për Planifikimin Hapësinor.

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

5. TRANSPORTI PUBLIK I UDHËTARËVE NË KOMUNËN E GLLOGOCIT

6.1 Kompetencat e Komunës në Sektorin e transportit

1. Bazuar në Ligjin për transportin, Komuna përcakton politikat e zhvillimit të shërbimeve të transportit rrugor të sigurt, 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 ndërrurbane 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 nxjerrë 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 publikë në rrugë të caktuara ose rajone që kanë lidhje me rrugë;
 - 5.2. marrjen dhe zbritjen e udhëtarëve dhe çështje të tjera lidhur me transportin rrugor të udhëtarëve;
 - 5.3. krijimin dhe mbajtjen (ruajtjen) e regjistrave dhe inspektimin e tyre;
 - 5.4. transportin e bagazhit të udhëtarëve ose udhëtarëve të tjerë;
 - 5.5. rregullimin ose ndalimin e transportit të udhëtarëve që qëndrojnë në këmbë;
 - 5.6. shpejtësinë maksimale të autobusëve publikë;
 - 5.7. dizajnin, pajisjen, mjetet (të brendshme ose të jashtme) e autobusëve publikë;
 - 5.8. pikat e stacioneve dhe vendndaljet në linjat për autobus;
 - 5.9. rregullimin ose ndalimin e shpalljeve, shenjave dhe reklamave brenda apo jashtë autobusëve publikë.
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 taksitë e udhëtarëve;
4. Transportin e udhëtarëve për nevoja vetanake;
5. Transportin e veçantë të udhëtarëve;
6. Transporti urban dhe urban-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 territorin e komunës sonë dhe rrendeve të udhëtimit me afat trevjeçar për operatorët me minibusë me mbi 8+1 ulëse, si dhe lejet e operimit për auto-taksi në afat 5-vjeçar;
3. Inspektimi i transportit publik të udhëtarëve me autobusë dhe minibusë mbi 8+1 ulëse për mbajtjen e linjave dhe mbingarkesën, duke zbatuar Rregulloren për transportin publik të udhëtarëve në Komunën e Gllogocit;
4. Inspektimi i Lejeve të Punës, Rendeve të Udhëtimit të operatorëve me autobus dhe minibus mbi 8+1 ulëse si dhe plotësimin e kushteve për operim të sigurt,
5. Inspektimi i lejeve të operimit për auto-taksi dhe dokumenteve përkatëse;
6. Inspektimi i vendndaljeve të licencuara dhe të palicencuara të autobusëve, peronizimet, sinjalizimi horizontal dhe vertikal i shenjave të komunikacionit, përkatësisht i shenjave për vendndalimin e mjeteve të transportit publik të udhëtarëve dhe vendparkingjeve për auto-taksi;
7. Kontrollimi i mbarëvajtjes së punës në shërbimin e operatorëve transportues publikë 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 mallrave (fletëngarkesa dhe certifikata e automjetit).

6.4 Numri i vendbanimeve në Komunën e Gllogocit

Komuna e Gllogocit 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 vendparkingje për autobusë, i cili menaxhohet nga NPL “Stacioni i Autobusëve” SH.A. Linjat e autobusëve e lidhin Gllogocin me Shqipërinë, qytetet Prishtinë, Skenderaj, Malishevë, si dhe me të gjitha vendbanimet e Gllogocit në drejtimet vajtje dhe ardhje. Frekuentimi bëhet kryesisht me autobusë (shiko shtojcën), por në disa fshatra edhe me minibusë. Ka mungesë të linjave pas orës 19:00 dhe gjatë pushimit veror.

6.5.1 Vendbanimet e përfshira në transportin lokal publik të udhëtarëve

Aktualisht janë të regjistruara gjithsej 24 linja të autobusëve. Prej tyre, 20 janë linja urbano-periferike dhe 3 janë linja ndërurbane që operojnë për relacionet: Gllogoc - Prishtinë, Gllogoc - Malishevë dhe Gllogoc -

Skenderaj, të cilat mbulojnë një numër fshatrash që gravitojnë në rrugët rajonale dhe magjistrale në territorin e komunës së Drenasit, si dhe (1) 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-Komoran-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
13	Glogoc - Vuqak	5	3
14	Glogoc - Terstenikë (L.Kukaj)	9	0
15	Glogoc - Nekoc	13	4
16	Glogoc - Fushticë e Ultë	3	3
17	Glogoc - Vërboc	8	0
18	Glogoc - Polluzhë - Lagja Istogu	7	0
19	Glogoc - Tërdecë	7	0
20	Glogoc - Abri e Eperme	8	0
21	Glogoc - Damanek	3	0
22	Glogoc - Likoshan	5	2
23	Glogoc - Kizharek	7	0
24	Glogoc- Kooroticë e Eperme	7	1



Figura 13. Harta e vendbanimeve të përfshirë në transportin lokal publik të udhëtarëve në Komunën e Glogoci

Nga gjithsej 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 Epërme	5	Çikatov e Re, Baicë, Damanek, Terdec, Abri e Epërme
2	Drenas-Llapushnik	3	Shtrubullova, Krajkovë, Llapushnik
3	Drenas-Tërstenik	2	Gllobar, Tërstenik
4	Drenas-Polluzhë	3	Gllobar, Tërstenik, Polluzhë
5	Drenas-Shtuticë	4	Gllobar, Tërstenik, Verboc, Shtuticë
6	Drenas-Gllanasell	2	Çikatovë e Vjeter, Gllanasellë
7	Drenas-Likoshan	2	Çikatovë e Vjeter, Likoshan
8	Drenas-Gradicë	4	Çikatovë e Vjeter, Gllanasellë, Godanc, Gradicë
9	Drenas-Godanc	3	Çikatovë e Vjeter, Dobroshec, Godanc
10	Drenas-Dobroshec	2	Çikatovë e Vjeter, Dobroshec
11	Drenas-Vasilevë	3	Poklek i Ri, Poklek i Vjeter, Vasilevë
12	Drenas-Korroticë e Epërme	4	Poklek i Ri, Poklek i Vjeter, Vasileve, Korroticë e Eperme
13	Drenas-Fushticë e Epërme	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

Infrastruktura e linjave komunale mbulohet nga gjithsej 8 operatorë, prej të cilëve 6 operatorë me autobusë janë të licencuar me licencë nga MI (Ministria e Infrastrukturës), si dhe 2 operatorë me minibusë 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 operatorë për transport të veçantë të udhëtarëve (personat me dializë), të nxënësve dhe punëtorëve, me autobusë dhe kombi 8+1 ulëse. Karakteri i veprimtarisë është shërbyes.

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	Njësia Matëse	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.	<u>Korroticë e Epërme:</u> Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Korroticë e Eperme-SHFMU,, Shaban Polluzha" në Korroticë e Epërme dhe anasjelltas	Nxënës	18
7.	<u>Gradicë:</u> Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Gradicë- SHFMU,,Mehmet Gradicanë Gradicë dhe anasjelltas	Nxënës	17
8.	<u>Abri e Epërme:</u> Vendi: Transporti i nxënësve ngafshati Abri e Epërme- SHFMU,,Shote Galica”në Abri e Epërme dhe anasjelltas	Nxënës	100
9	<u>Shtuticë:</u> Vendi: Transporti i nxënësve nga fshati Shtutice- SHFMU,,Azem Bejta” në Shtutice dhe anasjelltas	Nxënës	33
10	<u>Terstenik:</u> 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

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);
- Ndërvendor (ndër vendbanime, ndërurban 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;
- Rrjetii infrastrukturës rrugore;
- Konfiguracioni i terrenit;
- Llojet dhe niveli i përsosshmërisë së sistemeve të komunikacionit dhe i mjeteve të qarkullimit të udhëtarëve;
- 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 vendndalesave, 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:

- Vendndalesat brenda linjore;
- Vendndalesat jashtë linjore.

Vendndaljet brendalinjore

Vendndalesat brendalinjore ose vendndalesat 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.

Sipaspërkushtimittëformësorganizativekëto vendndaljemund të jenë:

- Vendndalesa të përhershme;
- Vendndalesa të përkohshme;
- Vendndalesa të kushtëzuara.

Vendndalesat jashtëlinjore

Vendndalesat jashtëlinjore ose vendndalesat skajlinjore janë vendndalesat e organizuara në fillim dhe

në fund të linjës së qarkullimit të mjeteve transportuese të një linje të qarkullimit të udhëtarëve. Në këto vendndalesa, mjetet transportuese të linjës së caktuar rëndom ndalen më gjatë sesa në vendndalesat brendalinjore. Në to bëhet pushimi i personelit, si dhe kontrolli teknik i automjeteve dhe, sipas nevojës, edhe ndonjë intervenim 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 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;
- Itinerari mbledhës ose shpërndarës.

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

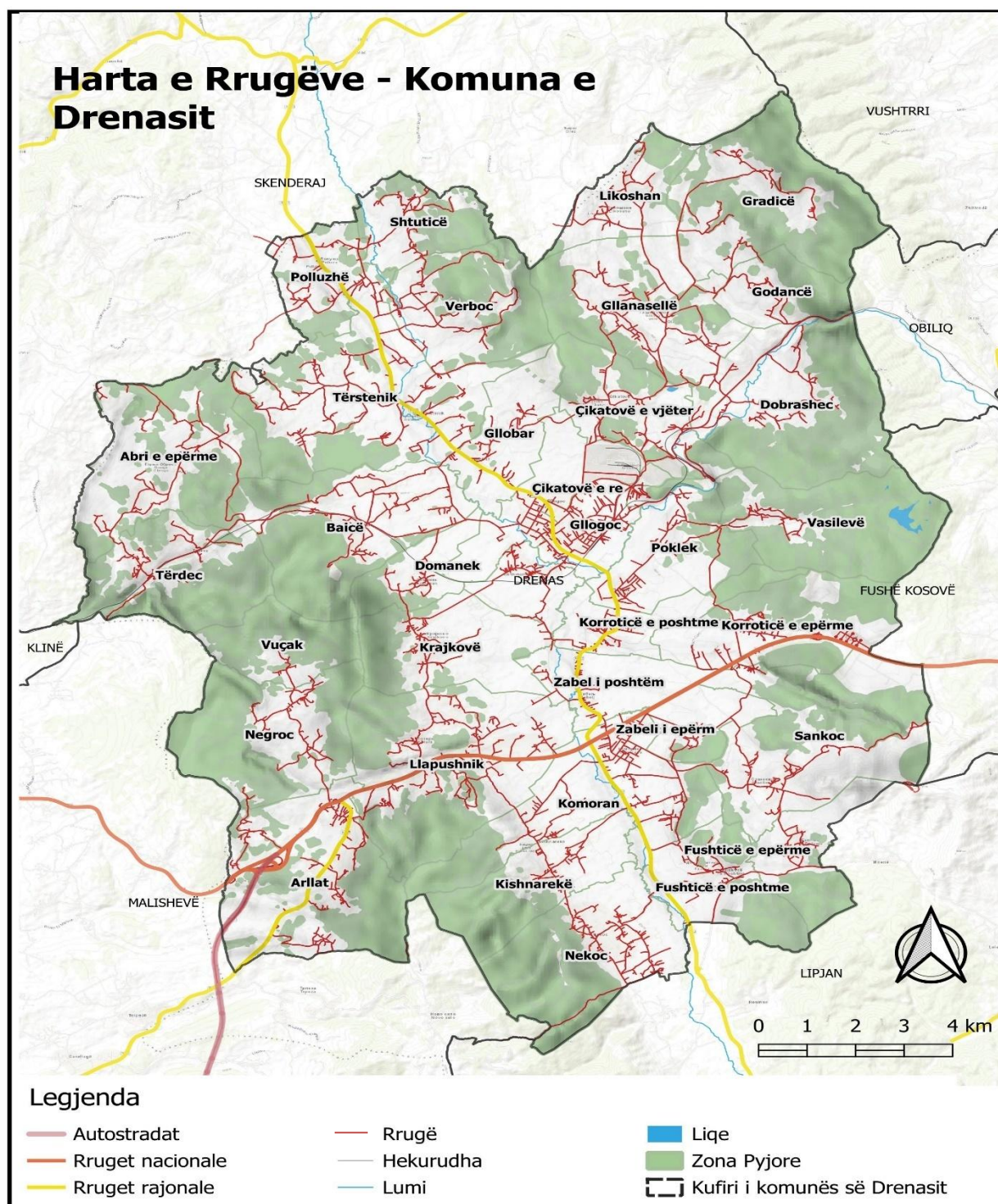


Figura 14. Rrjeti i rrugëve në Komunën e Glogocit

9. PLANI OPERATIV I RENDEVE TË UDHËTIMEVE ME ORARET E NISJEVE DHE PËRMBARIMEVE TË LINJAVE URBANO-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 Epërme	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	17:50	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	17:50	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	10:34	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 Epërme	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 Epërme	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	18:10	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	18:10	19:00				
		Kthimi	07:50	11:50	12:30	14:30	17:40					
19	Drenas-Gjergjicë	Nisja	11:15	13:00	16:00	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	15:10	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	18:10	19:00						
		Kthimi	07:35	12:03	16:03							

10. Vendndaljet e mjeteve të transportit publik lokal të udhëtarëve në Komunën e Gllgocit

Tabela 14. Vendndaljet e mjeteve të transportit publik lokal të udhëtarëve në Komunën e Gllgocit

Relacionet në shkuarje dh eardhje	Numriivend- ndaljeve	Numriivendndaljeve 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	Të Shkolla	V/H
		Të Bardiq	V
Drenas-Likoshan	3+3	Rr. Mehmet Gradica	V
		L. Neziraj/Nebihi/ Avdyli	V/H
		L/Gjeli	V/H
Drenas-Gllanasellë	2+2	Të shkolla	V/H
		L/ Berisha	V
Drenas-Godancë	1+1	Të shkolla	V
Drenas-Çikatovë e Vjetër	3+3	Të Morint	V
		Të shkolla	V/H
		L/Dobofci	V
Drenas-Baicë-Terdec-Abri e Eperme	15+15	L.Topalli	V/H
		Të mali Damanek	V
		Të ura	V
		Të hekurudha	V/H
		L Vrellakt	V
		Stacioni i trenit	V/H
		Të tuneli	V
		L. Ramaj	V/H
		Të shkolla	V
		L. Xhemajli	V
		L. Demaku	V/H
		L. Hysenaj	V
		L. Hajdari	V
		L. Kurtaj	V
Drenas-Verboç	6+6	L. Gllareva	V/H
		Të varrezat	V
		Të shkolla	V
		L. Prokshi	V
		Lagjia Dobra	V/H
		Të ura	V
Drenas-Kishnarekë	2+2	Të 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
		Të Shkolla	V/H
Drenas-Nekoc	2+2	Të Rrethi	V/H
Drenas-Negroc-Vuçak	3+3	Vuçak	V
		L.Shala	V
		Të Shkolla	V
Drenas-Arllat	2+2	Të varrezat	V
		Të Bytyqt	V
Drenas-Sankoc-Fushticë e Epërme	8+8	Të Koperativa	V
		Të shkolla	V
		L. Isufaj	V/H
		Të trafa	V
		Fusha e Butë	V
		Të qukat	V
		Zabel i Lartë	V
		Komorani	V/H
Drenas-Gjurgjicë	1+1	L.Gjergjicë	V
Drenas-Poklek-Vasilevë	4+4	L. Carravadiku	V
		Të rreth-rrotullimi	V
		L. Berisha	V
		Rr. per të liqeni	V
Drenas-Terstenik	3+3	L. Qallapeku	V
		Të 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
		Të Shkolla	V
		Të varrezat	V/h
		L. Tahiraj	V/H
Drenas-Shtrubullova	1+1	L. Sahiti	V
Drenas-Komorani	2+2	Të shkolla	V/H
		L.Mulaku	V
Drenas-Çikatove e Re	1+1	T Ura	V
Drenas-Zabel i Lartë	1+1	Të tregu	V/H
Drenas -Llapushnik	3+3	LLapushnik	V/H

		Te Kroni	V
		L. Thaqi	V
Rrugët magjistrale dhe regjionale në kompetencë të Ministrisë	23	Korroticë e lartë	V/H
		Komoranë	/
		Llapushnikë	V/H
		Zabel	V/H
		Korroticë e Ulët	V/H
		Drenas	V
		Çikatovë 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 vendndale save		Relacionet në ardhje	Numri i vendndale save
Abri e Epërme	8		Qikatov e Re	1
Tërdec	3		Damanek	1
Baicë	4		Baicë	4
Damanek	1		Tërdec	3
Çikatovë e Re	1		Abri e Epërme	8
			Totali	17
Totali	17			

Relacionet në shkuarje	Numri i vendndal esave		Relacionet në ardhje	Numri i vendndal esave
Gradicë	2		Drenas	1
Gllanasellë	2		Qikatovë e Vjetër	3
Godanc	1		Likoshan	1
Likoshan	1		Godanc	1
Çikatovë e Vjetër	3		Gllanasellë	2
Drenas	1		Gradicë	2
			Totali	10
Totali	10			

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalsave
Fushticë e Epërme	4
Sankoc	5
Zabel i Lartë	1
Komorani	1
Zabel i ulet	2
Korroticë e Poshtme	1
Totali	14

Relacionet në ardhje	Numrii vend-ndalesave
Korroticë e Poshtme	1
Zabel i Ulët	2
Komorani	1
Zabel i Lartë	1
Sankoc	5
Fushticë e Epërme	4
Totali	14

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave
Nekoc	2
Fushticë e Ulet	5
Komorani	1
Zabel i Ulet	1
Korroticë e Ulet	2
Poklek i Ri	1
Totali	13

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

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

Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Poklek i Ri	1
Korroticë e Ulët	1
Zabel iUlët	1
Komoran	1
Llapushnikë	1
Arllat	1
Negroc	2
Vuqak	1
Totali	9

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

Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Poklek i Ri	1
Korroticë e Ulet	1
Zabel i ulët	1
Komoran	1
Llapushnikë	2
Arllat	2
Totali	8

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave
------------------------	-----------------------

Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
---------------------	-----------------------

Shtuticë	2		Drenas III	1
Polluzhë	2		Gllobarë	1
Verbocë	6		Tërstenikë	2
Tërstenik	2		Verbovcë	6
Gllobarë	1		Polluzhë	2
Drenas III	1		Shtuticë	2
Totali	14		Totali	14

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave		Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Dobroshec	9		Drenas I	1
Çikatove e Vjeter	2		Çikatove e Vjeter	2
Drenas I	1		Dobroshec	9
Totali	12		Totali	12

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave		Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Damanekë	2		Çikatovë e Re	1
Baicë	1		Baicë	1
Çikatove e Re	1		Damanekë	2
Totali	4		Totali	4

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave		Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
------------------------	-----------------------	--	---------------------	-----------------------

Llapushnikë	3			Shtrubullovë	3
Krajkovë	4			Krajkovë	4
Shtrubullovë	1			Llapushnikë	2
Totali	8			Totali	8

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave			Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Tërstenikë	3			Qikatovë e Re	1
Gllobarë	1			Gllobarë	1
Qikatovë e Re	1			Tërstenikë	3
Totali	5			Totali	5

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave			Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Fushticë e Ulët	3			Korroticë e Ulet	1
Komoran	1			Zabel i Ulët	2
Zabel i Ulët	2			Komoran	1
Korroticë e Ulët	1			Fushticë e Ulët	3
Totali	7			Totali	7

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave			Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
------------------------	-----------------------	--	--	---------------------	-----------------------

Vasileve	2		Drenas I	1
Poklek	2		Poklek	2
Drenas I	1		Vasileve	2
Totali	5		Totali	5

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndalesave		Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndalesave
Polluzhë	2		Çikatovë e Re	1
Tërstenikë	2		Gllobarë	1
Gllobarë	1		Tërstenikë	2
Çikatovë e Re	1		Polluzhë	2
Totali	6		Totali	6

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

Relacionet në shkuarje	Numrii vend-ndaljeve		Relacionetnë ardhje	Numrii vend-ndaljeve
Kizharekë	2		Korroticë e Ulët	1
Komoran	2		Zabel i Ulët	2
Zabel i Ulët	2		Komoranë	2

Korroticë e Ulët	1
Totali	7

Kizharekë	2
Totali	7

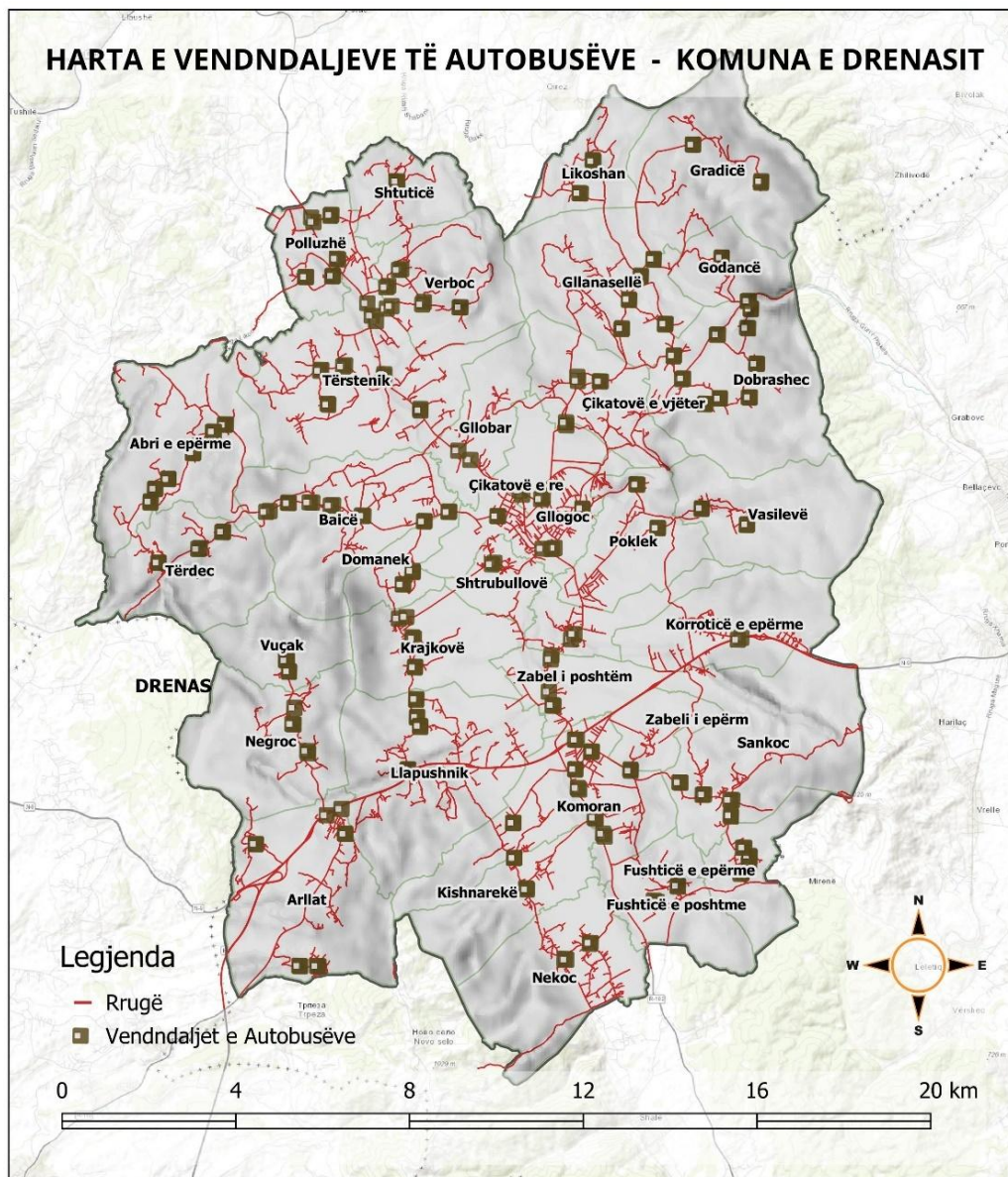


Figura 15. Harta e vendndaljeve të autobuseve –Komuna e Glogocit

Nga tabelat 14 dhe 15 shihet se numri i vendndaljeve për relacionet në shkuarje dhe ardhje është gjithsej 226 vendndalje të transportit publik të udhëtarëve, në tërë territorin e Komunës së Glogocit.

10.2 Vendndalimet e mjeteve të transportit publik të udhëtarëve

Me termin "**vendndalim i autobusëve**" nënkuptohen vendndalimet e ndërtuara, të shënuara 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 vendndalim;
- **Të kushtëzuara** – automjetet duhet të ndalen me kërkesë të udhëtarëve; do të thotë që autobusi ose mjeti tjetër i transportit publik **nuk ndalet automatikisht** në atë vendndalje. Ai ndalet vetëm nëse plotësohet një nga këto kushte:
 - **Një udhëtar brenda mjetit kërkon të zbresë**, zakonisht duke shtypur butonin e ndalimit para se të arrijë në vendndalje.
 - **Një person që pret në vendndalje sinjalizon** se dëshiron të hipë në autobus.

Nëse nuk ka asnjë kërkesë për të hipur ose zbritur, mjeti vazhdon lëvizjen pa u ndalur.

- **Të përkohshme** – mjetet e transportit publik ndalojnë në një periudhë të caktuar kohore të linjës së specifikuar.

10.3 Vendndodhja, shënjimi dhe pajisja e vendndalimeve

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

1. Distanca ndërmjet vendndalimeve;
2. Vendndodhja e vendndalimeve;
3. Pamja e vendndalimeve.

Distanca, vendndodhja dhe pamja e vendndalimeve të autobusëve kanë një ndikim të madh mbi efikasitetin e transportit, domethënë mbi shpejtësinë, sigurinë, disponueshmërinë dhe komoditetin e tij. Distanca mesatare ndërmjet vendndalimeve në qytete nuk duhet të jetë më e shkurtër se **300 metra**, ndërsa në zonat urbano-periferike nuk duhet të jetë më e shkurtër se **500 metra**, sepse ndalimet e shpeshta e ulin cilësinë e udhëtimit dhe e shtrenjojnë transportin për shkak të vendndalimeve të shumta.

Vendndalimet më së shpeshti ndodhen buzë tehut të korsisë (shiritit rrugor). Qëndrimi i autobusëve dhe i mjeteve të tjera të transportit të udhëtarëve në vendndalimet buzë korsisë e rrezikon sigurinë në komunikacionin rrugor, ashtu që me ligj është i domosdoshëm ndërtimi i vendndalimeve në formë xhepi (thellësie) jashtë shiritit rrugor. Ky xhep ndërtohet në një gjatësi prej **30 deri në 50 metra** (por mundet edhe

më shumë, varësisht nga numri i autobusëve të planifikuar që do të qëndrojnë në të njëjtën kohë). Gjerësia e kësaj hapësire është **4 metra** (Fig. 16).

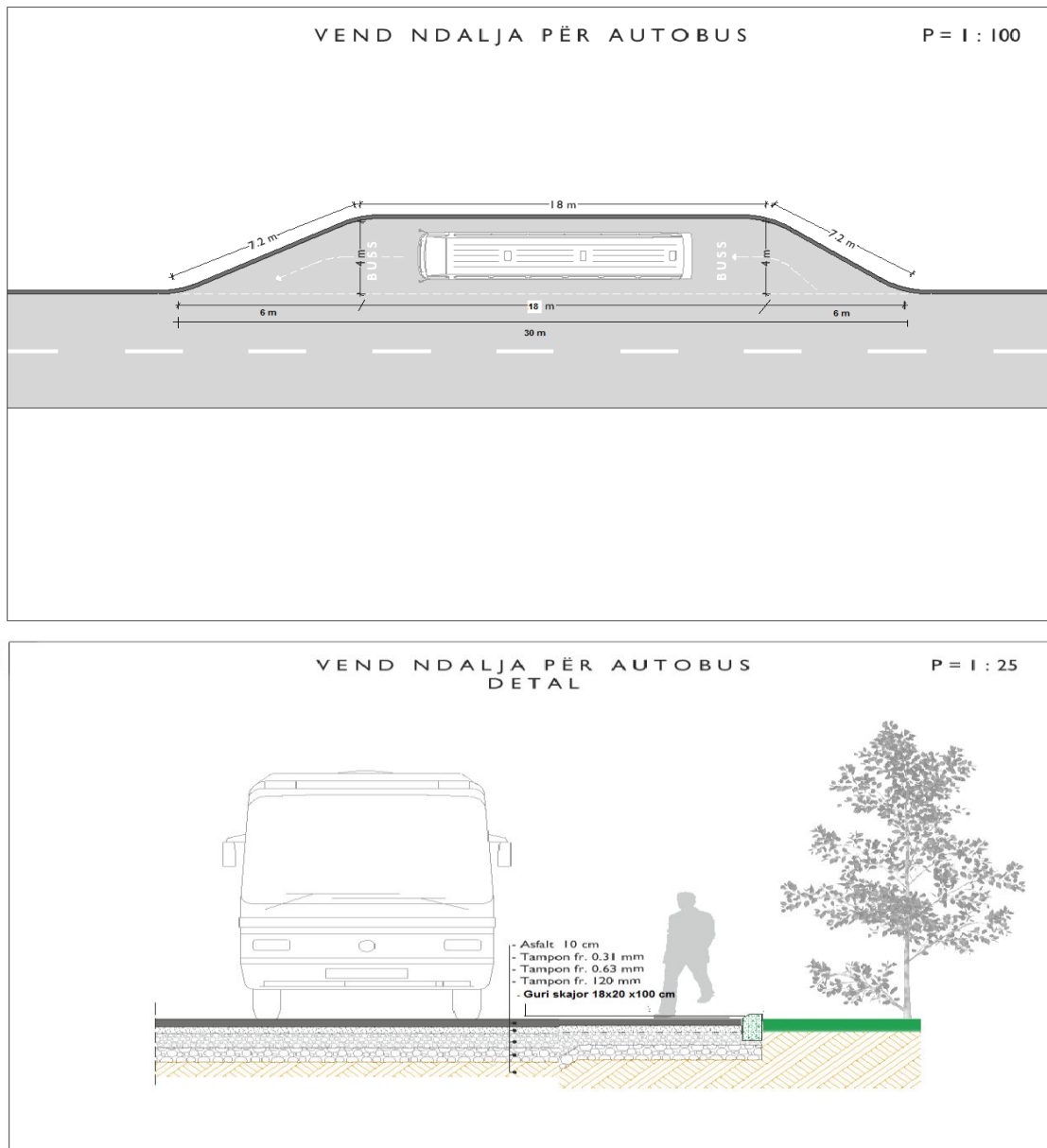


Figura 16. Dimenzionet e vendndalimit të autobusëve

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

Në përcaktimin e tyre ndikojnë këta faktorë:

- Dendësia e udhëtarëve në zonën e gravitacionit;
- Ndikimi i rrjetit të linjës së transportit urban publik;
- Lëvizja e udhëtarëve që vijnë në punë në territorin e dhënë;

- Atraktiviteti i qendrave tregtare ekzistuese ose të planifikuara.

Drejtimi i lëvizjes së mjeteve të transportit publik nuk duhet të ndikojë në mënyrë të konsiderueshme mbi fluksin e komunikacionit dhe mbi sigurinë e pjesëmarrësve të tjerë në rrugë. Sipas Ligjit për transportin rrugor, të gjitha vendndalimet duhet të jenë të shënuara me sinjalizim përkatës (horizontal dhe vertikal), për të njoftuar udhëtarët mbi vendndodhjen e stacionit dhe llojin e linjës. Mënyra e sinjalizimit është paraqitur në Fig. 17.

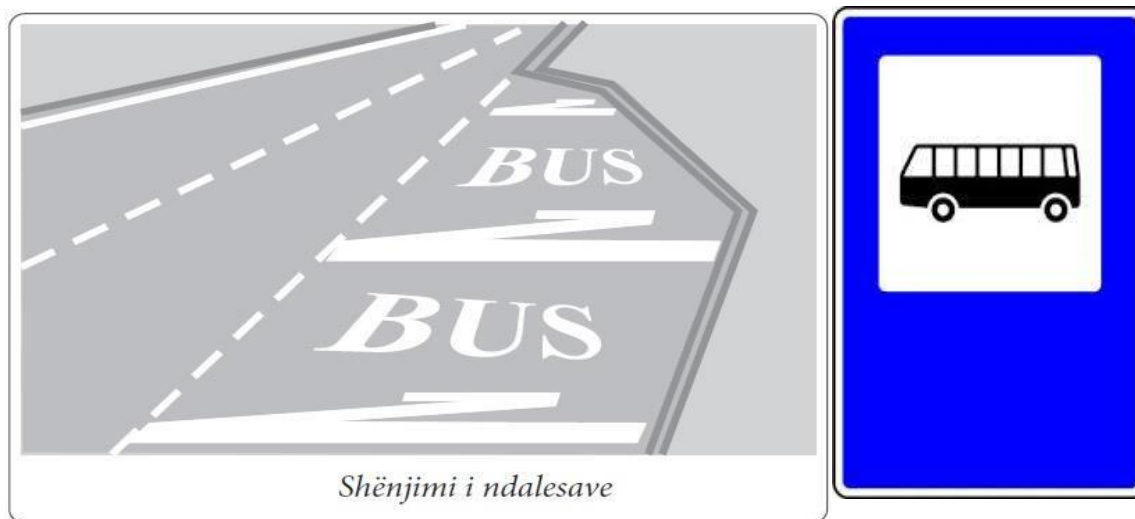


Figura 17. Dukja e vendndaljeve dhe shenjëzimi horizontal dhe vertikal i vendndalimeve të autobusëve

11. Organizimi i Rrjetit të Transportit

11.1 Transporti Urban

Linjat dhe organizimi i qarkullimit të automjeteve në rrugët e qytetit janë paraqitur sipas tabelës së mëposhtme:

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 i peshës 7.5 ton
Besim Mala	2	3	1	2	Kufizimi i peshës 7.5 ton
Xhevat Demaku	2	2	1	1	Kufizimi i peshës 7.5 ton
Fehmi dhe Xheve Lladrovci	2	4	2	2	Prej rrethit të flamurit deri te kryqezimi me rrugën Shaban Shala, pastaj vazhdon me dy korsi dhe shtegu i biçikletave
Shaban Shala	2	2	1	1	Kufizimi i peshës 7.5 ton
Asllan Fazliu	2	2	1	1	Kufizimi i peshës 7.5 ton

Adem Mulaj	2	2	1	1	Rrugë pa dalje; Kufizim i peshës 7.5 ton
Bedri Shala	2	2	1	1	Rrugë pa dalje; Kufizim i peshës 7.5 ton
Rasim Kiçina	2	2	1	1	Rrugë pa dalje; Kufizim i peshës 7.5 ton
Tahir Topilla	2	2	1	1	Kufizimi i peshës 7.5 ton
Bajram Bajraktari	2	2	1	1	
Xhevat Thaqi	2	2	1	1	Kufizimi i peshës 7.5 ton
Vëllëzrit Ahmeti	2	2	1	1	Kufizimi i peshës 7.5 ton

Linjat Urbane dhe Rurale

Linjë qarkore urbane në qytet e bëjnë lidhjen me:

- Shkollat dhe çerdhet;
- Qendrën Kryesore të Mjekësisë Familjare (QKMF);
- Objektet administrative (Komunën, QPS-në, QRA-në, Policinë);
- Zonën industriale (Feronikelin).

11.2 Transporti Rural

Në rrugët urbano-periferike kemi infrastrukturë rrugore të asfaltuar që lidh të gjitha vendbanimet e Komunës së Gllogocit, ku mund të qarkullojnë lirshëm autobusët dhe minibusët me kapacitet 8+1 ulëse, çka nënkupton se të gjitha vendbanimet janë të përfshira në transportin urbano-periferik.

11.3 Integrimi Rajonal

Po ashtu Gllogoci është si qender për linjat rajonale dhe kemi koordinim me linjat drejt:

- Prishtinës;
- Pejës;
- Mitrovicës;
- Lypjanit;
- Malishevës.

11. Vizioni, Synimi dhe Objektivat e PKTL-së 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-ja përmban gjashtë 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 shiritit rrugor për autobusë dhe bus- kabinave për udhëtarë.
Objektivi 4	Forcimi institucional dhe financimi i sektorit të transportit: - 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 Gllogocit është e përkushtuar që të shtojë linjat e transportit për mbulueshmërinë e të gjitha vendbanimeve të saj me transport publik të udhëtarëve. Kjo bëhet për të mundësuar ofrimin e shërbimit të transportit në tërë territorin e komunës, duke siguruar një lëvizshmëri më të qasshme për banorët, edhe në ato vendbanime ku aktualisht nuk ka shërbim.

Tabela 18: Korniza strategjike e Objektivit 1						
Aktiviteti/masa	Treguesi	Vler a 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 mundësojnë matjen e shfrytëzimit të transportit publik	10	15	20	25	30

- Objektivi 2: Shenjëzimi vertikal dhe horizontal i rrugëve, duke përfshirë vendndaljet e autobusëve dhe vendkalimet e rrugëve lokale me hekurudhat.**

Fokusi primar i këtij objekti ka të bëjë me dizajnimin, shenjëzimin dhe mirëmbajtjen e vendkalimeve të hekurudhave me rrugët lokale nën kompetencë komunale, si dhe të vendndaljeve të autobusëve në rrugët lokale.

Edhe pse në Komunën e Gllogocit përfshihen edhe linjat ndërrbane (Gllogoc – Prishtinë, Gllogoc -Skenderaj dhe Gllogoc – Malishevë), të cilat nuk janë në kompetencë komunale, megjithatë, duke iu referuar kornizës ligjore, Komuna do të kërkojë shenjëzimin e tyre në kuadër të kompetencave të ministrisë përkatëse.

Tabela 19: Korniza strategjike e Objektivit 2

Tabela 19: Korniza strategjike e Objektivit 2						
Masat / aktivitetet / 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 shiritat 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 pajisur me sinjalizim vertikal dhe horizontale	60%	70%	80%	90%	100%

Mirëmbajtja e Shenjzimit të rrugvë 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 komponentin 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 te siguria e udhëtarëve gjatë transportit urbano-periferik, si dhe stimulimin e qytetarëve që të udhëtojnë me autobus.

Tabela 20: Korniza strategjike e Objektivit 3

Tabela 20: Korniza strategjike e Objektivit 3						
Aktiviteti / masa	Treguesi	Vlera bazë	synimi			
		2026	2027	2028	2029	2030/31
Përcaktimi i lokacioneve për vendndaljet e autobusëve	Numri i lokacioneve të caktuara për rregullimin 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 ndërinstitucional, synohet rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit dhe zgjerimi i qasjes për qytetarët në të gjitha vendbanimet, duke rregulluar dhe zgjeruar infrastrukturën rrugore.

Tabela 21: Korniza strategjike e Objektivit 4

Aktiviteti / masa	Treguesi	Vler a 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	0 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 infrastrukturës 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	Vler a bazë	Caku				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Fushata sensibilizuese për respektimin e qasjes në trafik.	Numri i fushatave të organizuara. Numri i qytetarëve të përfshirë.	1	1	1	1	1	

	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 shenjësimit 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: Eliminimi i transportit ilegal dhe vendndaljeve ilegale të autobusëve**

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

Aktiviteti/masa	Treguesi	Vler a bazë	Caku				
		2026	2027	2028	2029	2030/31	
Vetëdijëimi i udhëtarëve për shfrytëzimin e vendndaljeve legale	Mos ndalja e operatorëve përshërbim në vendndalimet ilegale	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	10	7	7	5	5	

	komunikacionit					
--	----------------	--	--	--	--	--

Tabela 23: Korniza strategjike e Objektivit 6

13. Plani financiar i veprimit dhe i monitorimit

Tabelat në vijim paraqesin në mënyrë tabelare planin financiar, të veprimit dhe të 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 të monitorimit do të shërbejnë edhe me rastin e revidimit të planit të ri, për të analizuar nivelin e zbatimit të planit paraprak sipas objektivave të përcaktuara.

Plani financiar, i veprimit dhe i monitorimit

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

Masat dhe aktivitetet Afatshkurtër	Njësiti përgjegjës	Afati i implementimit dhe buxheti					Totali: 2026 – 2030/31	Burimi i financimit
		2026	2027	2028	2029	2030/31		
Riorganizimi i shërbimit								
Licencimi i operatorëve (autobusve, minibusve)	DSHPE-ja	0€	0 €	0€	0 €	0€	0 €	Komuna
Vendosja e orarëve fiks për linjat kryesore (Drenas-Prishtinë, Drenas-Malishevë, Drenas-Skenderaj)	NPL „Stacioni i Autobusëve“ + Komuna	0€	0 €	0€	0€	0€	0 €	Stacioni i Autobusve
Përmirësimi i sigurisë rrugore								
Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	DSHPE-ja	40,000	40,000	20,000	15,000	10,000	125,500	Komuna
Ndriqimi publik në rrugët kryesore	DIL	369,301	352,022	10,000	10,000	10,000	751,323	Komuna
Vendosja e vijave vibruese për ngadalsim në zonat e rrezikuara	DSHPE-ja	3,000	2,000	1,000	500	500	7,000	Komuna
Menaxhimi i trafikut në qendër	Policia dhe Inspektori i komunikacionit	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000	Komuna
Organizimi i parkingjeve								Komuna
Kufizimi i vendparkingjeve në parkingje	DSHEP-ja	2,000	1,000	500	500	500	4,500	Komuna
Mirembajtja emergjente e rrugëve	DSHP-ja	13,500	15,000	10,000	10,000	10,000	53,500	komuna
Riparimi i gropave	DSHPE-ja	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	150,000	Komuna
Përmirësim i rrugëve rurale prioritare	DSHPE-DIL	20,000	20,000	10,000	10,000	10,000	70,000	Komuna
Afatmesëm								
Masa Zhvillimore								
Krijimi i një sistemi të strukturuar të transportit publik								
Linja urbano periferike brenda Komunës së Drenasit	Operatorët e licencuar	/	/	/	/	/	//	OE- të licencuar
Linja ndërrurbane të rregullta me Prishtinë dhe qytete të tjera	Operatorët e licencuar	/	/	/	/	/	//	OE- të licencuar

<i>Përdorimi i biletave mujore</i>	<i>Operatorët e licencuar</i>	/	/	/	/	/	//	<i>OE- të licencuar</i>
<i>Renovimi i Stacionit të Autobusëve</i>								
<i>Lokacion strategjik në qytet</i>	<i>NPL „Stacioni i Autobusëve“ + Komuna</i>	/	/	/	/	/	//	<i>Komuna + NPL „Stacioni i Autobusëve“</i>
<i>Integrim me taksi dhe transport urbano-periferik.</i>	<i>NPL „Stacioni i Autobusëve“ + Komuna</i>	/	/	/	/	/	//	<i>Komuna + NPL „Stacioni i Autobusëve“</i>

Infrastrukturë për këmbësorë dhe biçikleta								
Ndërtimi i trotuareve	DIL	50,000	50,000	50,000	30,000	30,000	210,000	Komuna
Korsi për biçikleta në rrugët kryesore	DIL	50,402	200,000	200,000	50,000	50,000	550,040 ₂	Komuna
Rregullimi i vendeve në trotuare, rrugë dhe institucione për qasjen e personave me aftësi të kufizuara	DSHPE	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	50,000	Komuna
Digjitalizimi								
Aplikacion për oraret e autobusëve	NPL „Stacioni i Autobusëve”	0	0	0	0	10,000	10,000	Komuna + NPL „Stacioni i Autobusëve”
Informim në kohë reale për transportin	NPL „Stacioni i Autobusëve”	permanente	permanente	permanente	permanente	permanente	permanente	Komuna + NPL „Stacioni i Autobusëve”
Afatgjatë								
Masa strategjike								
Transport i qëndrueshëm dhe ekologjik								
Furnizimi me autobusëve elektrikë/hibridë	NPL „Stacioni i Autobusëve”+ Komuna	/	/	/	/	150,000	150,000	NPL+ Komuna
Reduktim i ndotjes	NPL „Stacioni i Autobusëve”+ Komuna	permanente	permanente	permanente	permanente	permanente	permanente	NPL+ Komuna
Zgjerimi i rrjetit rrugor								
Rrugë alternative për të shmangur trafikun në qendër	DIL	215,000	247,000	50,000	40,000	40,000	592,000	Komuna
Unazat rreth fshatrave(bypass), qe lidhe dy e me shumë fshatra	DIL	5,000	2,000	100,000	100,000	100,000	300,700 ₀	Komuna-Ministria Inf.
Integrim rajonal i transportit								
Koordinim me komunat fqinjë	Komunat	/	/	/	/	/	//	Komunat

	<i>fqinjë</i>							
<i>Menaxhim inteligjent i trafikut</i>	<i>Komuna+Polici NPL-ja</i>	5,000	5,000	5,000	2,000	2,000	19,000	<i>Komuna+Polici NPL-ja</i>
<i>Semaforë inteligjentë në rrugët rajonale dhe magjistrale</i>	<i>Ministria e Infrastruktues</i>	0	0	0	0		10,000	
<i>Kamera për monitorim</i>	<i>DSHPE-ja</i>	40,000	10,000	10,000	10,000	5,000	75,000	<i>Komuna</i>

14. SWOT ANALIZA E PKTL-së

SWOT Analiza Specifike – Plani Komunal i Transportit Lokal në Glogoc

Përparsitë

- Lidhja direkte me Prishtinën, Aeroportin, Pejën dhe Prizrenin, Lipjanin,** përmes rrugëve kryesore rajonale dhe magjistrale.
 - Mundëson lëvizje të shpejtë për punëtorë, studentë dhe udhëtarë, me fluks të madh ditor.
- Afërsia me korridorin nacional Prishtinë–Pejë**
 - E bën Glogocin nyje të rëndësishme për transit dhe logjistikë.
- Prania e zonave industriale** (si Ferronikeli, bizneset lokale dhe Parku i Biznesit)
 - Krijon kërkesë të qëndrueshme për transport të organizuar të punëtorëve.
- Distanca të shkurtra brenda qytetit**
 - Favorizon zhvillimin e transportit alternativ si ecja dhe ngasja e biçikletës.

Dobësitë

- Transport publik jo i strukturuar (minibusë privatë pa respektim strikt të orarit)**
 - Udhëtarët nuk kanë siguri në orar dhe në cilësi shërbimi.
- Mungesë e hapsirë për parkim të autobusëve në stacionin e autobusëve**
 - Mungesë të trotuarve në disa nga rruget rurale për shkak të mungesës së hapsirave publike.
- Rrugë lokale dhe rurale në gjendje jo të mirë për shkak të krijimit të gropave ((lidhjet me fshatrat Likoshan, Gradicë, Komoran –II))**
 - Vështirësi në qasje për banorët jashtë qendrës.
- Sinjalizim horizontal/vertikal dhe ndriçimit publik i pa mjaftueshëm në disa vendbanime.**
 - Rrezik i shtuar për aksidente, sidomos natën.

	Mungesë e shtigjeve për biçikleta dhe e trotuareve të sigurta ► Përdorimi i makinave private bëhet domosdoshmëri.
Mundësitë • Krijimi i një sistemi të rregullt të transportit publik urban dhe urbano-periferik ► Linja fikse Glllogoc–Prishtinë dhe me qytete të tjera, si dhe në zonat urbano-periferike me orare të digjitalizuara. Krijimi i një sistemi të rregullt sezonal të transportit me autobus ► Linja fikse Drenas–Shqipëri, Mal i Zi, me orare të caktuara gjatë sezonit të verës. Funksionalizimi i plot stacionit të autobusëve në qendër të Glllogocit ► Organizim më i mirë i trafikut dhe shërbimeve në zbatim të Itenerarit. Rregullimi i një stacioni multimodal në Glllogoc ► Stacioni Multimodal -është një qender ose nyje e transportit ku ndërthuren dhe lidhen dy ose më shumë mënyra të transportit, duke mundësuar kalimin e sigurt, të shpejtë dhe efikas të udhëtarëve ose mallrave nga një mënyrë transporti në tjetrën. Stacioni multimodal mund të integrojë transportin publik, transportin hekurudhor, transportin rrugor, lëvizjen e këmbësorëve, çiklizmin, taksitë dhe forma të tjera të mobilitetit, përmes infrastrukturës dhe shërbimeve të përshtatshme që sigurojnë ndërlidhje funksionale dhe mobilitet të qëndrueshëm.	Rreziqet Rritja e shpejtë e automjeteve private ► Bllokime trafiku, sidomos në hyrje-daljet e qytetit tek rrethrotullimi. Urbanizimi i pakontrolluar përgjatë rrugëve kryesore ► Rrit rrezikun dhe vështirëson zgjerimin e rrugëve. Ndotja nga industria dhe trafiku (p.sh. zona e Ferronikelit, gurthyesit, varrezat e automjeteve) ► Ndikim negativ në shëndetin publik. Buxhet i pa mjaftueshëm për mirëmbajtje afatgjate të rrugëve ► Infrastrukturë që degradohet shpejt. Moskoordinimi institucional (komunë – nivel qendror) ► Mungesë e përkrahjes së duhur me projekte të infrastrukturës rrugore, si dhe projekte të vonuara ose joefektive.

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 vonesave dhe aksidenteve. Partneritete publiko-private për transportin ► Investime në autobusë modernë (ekologjikë / elektrikë).	

15. Raportimi dhe Monitorimi i PKTL-së

Për sigurimin e zbatimit efektiv të Planit Komunal, Kryetari i Komunës, me vendim të veçantë, emëron Komisionin për Raportimin e Zbatimit të Planit, ndërsa monitorimi i vazhdueshëm i aktiviteteve kryhet nga Zyrtari për Transport, i cili është përgjegjës për mbikëqyrjen e zbatimit të planit.

Raportimi i aktiviteteve

Raportimi i zbatimit të Planit Komunal realizohet në baza vjetore, në mbështetje të raportit të hartuar nga Komisioni për Raportim. Të gjitha drejtoritë, njësitë organizative dhe zyrtarët përgjegjës për zbatimin e aktiviteteve obligohen t'i ofrojnë Komisionit të gjitha të dhënat dhe informacionet e nevojshme për vlerësimin e progresit të realizimit të aktiviteteve.

Komisioni për Raportim përgatit raportin vjetor të zbatimit të planit dhe e finalizon atë deri në fund të muajit shkurt të vitit pasues.

Raporti vjetor

Raporti vjetor përfshin:

- përshkrimin e aktiviteteve të realizuara gjatë periudhës raportuese;
- nivelin e realizimit të objektivave dhe masave të planifikuara;
- rezultatet e arritura;
- sfidat dhe pengesat e hasura gjatë zbatimit;
- rekomandimet për përmirësimin e procesit të zbatimit dhe për ndërmarrjen e masave korrigjuese.

Raporti vjetor shërben si instrument për vlerësimin e progresit të përgjithshëm të Planit Komunal, për forcimin e llogaridhënies institucionale dhe për informimin e organeve komunale lidhur me shkallën e realizimit të aktiviteteve të planifikuara.

Monitorimi i zbatimit të Planit

Monitorimi i zbatimit të Planit Komunal kryhet në mënyrë të vazhdueshme nga Zyrtari për Transport.

Në kuadër të përgjegjësisë së tij, Zyrtari për Transport:

- monitoron realizimin e aktiviteteve të parapara në plan;
- mbledh, përpunon dhe analizon të dhënat relevante për zbatimin e aktiviteteve;
- vlerëson progresin e arritur në raport me objektivat dhe indikatorët e përcaktuar;
- identifikon pengesat, vonesat dhe rreziqet që mund të ndikojnë në realizimin e planit;
- bashkëpunon me drejtoritë dhe njësitë organizative komunale për të siguruar zbatimin efektiv të aktiviteteve;
- propozon masa korrigjuese dhe rekomandime për tejkalimin e sfidave të identifikuara.

Të gjeturat nga procesi i monitorimit përbëjnë bazën për hartimin 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 monitorimit të vazhdueshëm dhe raportimit vjetor sigurohet një sistem efektiv i menaxhimit, monitorimit, vlerësimit dhe llogaridhënies për zbatimin e Planit Komunal, duke garantuar transparencë, efikasitet dhe përmirësim të vazhdueshëm 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 (Glogocit) 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 ndërmarrin 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 raportimin e aktiviteteve të realizuara në këtë plan, ndërsa monitorimin e këtij e kryen zyrtari për transport.

Ky Plan Lokal i Transportit hyn në fuqi pas miratimit nga Kuvendi Komunal i Glllogocit 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.