



Republika e Kosovës – Republika Kosova – Republic of Kosova
KOMUNA JUNIK – OPŠTINA JUNIK – MUNICIPALITY OF JUNIK



PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN PËR KOMUNËN E JUNIKUT

Shkurt, 2016

Hyrje

1.1 Fushëveprimi i planit

Shumë vende evropiane kanë ndërmarrë veprimet e nevojshme dha kanë hartuar politika adekuate për të përmirësuar kualitetin e jetës urbane, duke përdorur mes tjerash planifikimin e mobilitetit të qëndrueshëm urban. Ndërsa, qytetet e mëdha dhe qytetet tjera në Kosovë, nuk janë në gjendje të përballen lehtë me shkallën e lartë të motorizimit, e cila ka pësuar një rritje të vrullshme, duke mos qenë aspak në harmoni me gjendjen ekzistuese të infrastrukturës rrugore. Tentimet për ndërtimin dhe modernizimin e rrjetit të infrastrukturës rrugore kanë pasur për qëllim, në rend të parë akomodimin e automjeteve motorike, duke kufizuar hapësirën e lirë dhe të sigurt për pjesëmarrësit tjerë në trafik, kryesisht hapësirën për lëvizje të këmbësorëve dhe biçikletave.

Duke pasur parasysh këtë gjendje, mobiliteti urban është bërë një çështje shumë e rëndësishme për të gjitha komunat e Kosovës. Përmirësimi i mobilitetit në zona urbane është i lidhur ngushtë me gjetjen e mënyrave për të promovuar dhe ruajtur kulturen e lëvizjes së këmbësorëve, biçikletave dhe transportit publik.

Planet e mobilitetit mbështeten në planet aktuale të zhvillimeve komunale, mirëpo janë shumë më të detajuar dhe më specifike në fushën e trafikut dhe të transportit në përgjithësi.

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

- Sigurimin e qasjes së më të lehtë për lëvizjet ditore dhe shërbime tjera,
- përmirësimin e shkallës së sigurisë,
- zvogëlimin e ndotjes së ambientit,
- rritjen e efikasitetit dhe ekonomikitetit gjatë transportit të njerëzve dhe të mallrave,
- rritjen e atraktivitetit dhe kualitetin e mjedisit urban.

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

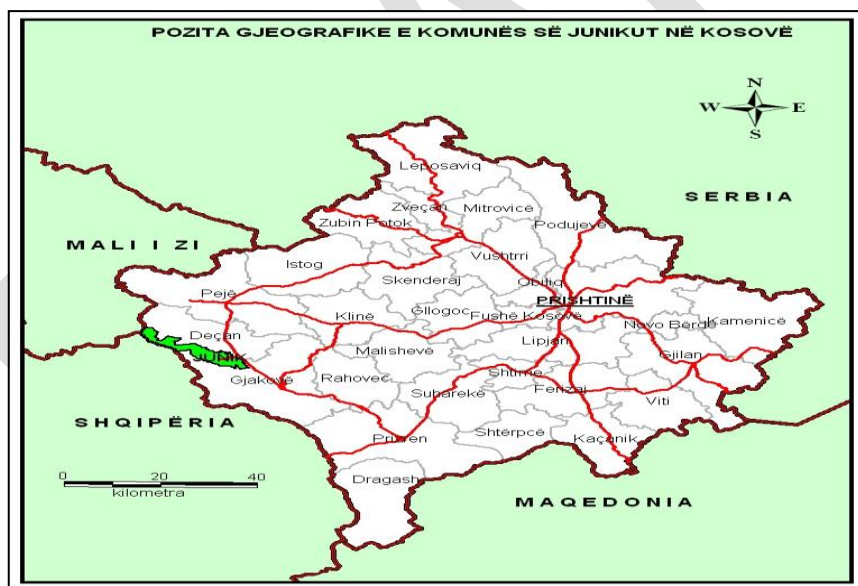
Në kuadër të projektit DEMOS, të financuar nga HELVETAS Swis Intercooperation, Komuna e Junikut është bërë një nga Komunat partnere, që hartimin e planit të mobilitetit e ka marrë me seriozitet me qëllim të përmirësimit të jetës së qytetarëve.

Me hartimin e planit të mobilitetit, Komuna e Junikut tenton të jetë një komunë funksionale dhe e integruar, duke akomoduar të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe krijimin e kushteve për lëvizje të motorizuara dhe të pa motorizuara.

1.2. Profili i komunës për nga perspektiva e mobilitetit

Juniku ndodhet në pjesën perëndimore të Kosovës, pranë bjeshkëve të Nemuna. Ka një territor me sipërfaqe prej 77.77 km² dhe shtrihet në një gjerësi gjeografike prej 42,22° dhe në gjatësi gjeografike prej 20,26°.

Komuna e Junikut ka një pozicion të përshtatshëm gjeografik, sepse shtrihet deri në veri-perëndim të fushës së Dukagjinit, përballë grykës së lumit Erenik, i cili buron nga liqejt e Gjeravicës dhe dredhon nëpër luginat e Alpeve Shqiptare.



Komuna e Junikut ka pozitë të përshtatshme gjeografike para grykës piktoreske të lumit Erenik. Lartësia mbidetare e Junikut shkon nga 450 deri në 600 metra mbi nivelin e detit.

Juniku ka lloje të ndryshme peisazhesh, nga ai hidrografik (lumenjtë Erenik dhe Travë), peisazhe fushore (fusha e Junikut) dhe peisazhe kodrinore apo malore (Gjeravica, Moronica).

Popullsia

Sipas regjistrimit të popullsisë të vitit 2011, Komuna e Junikut ka 6,078 banorë dhe rreth 770 ekonomi familjare. Megjithatë, numri nuk përfshin edhe banorët në diasporë. Numri i banorëve të regjistruar në Junik, duke përfshirë diasporën, vlerësohet të jetë rreth 9500.

Rreth gjysma e popullsisë është nën moshën 26 vjeqare. Rreth 12.5% e tyre konsiderohet se jetojnë në varfëri. E gjithë popullsia është shqiptare.

1.3. Parimet bazë nga planet dhe dokumentat komunale (PZHK, PZHU, PRRU, etj.) dhe objektivat e përgjithshme të komunës

Komuna e Junikut ka të miratuar Planin Zhvillimor Komunal, Planin Zhvillimor Urban, si dhe Planin Rregullues Urban për zonat njësia “Gacaferr-Pepsh” dhe “Krasniq dhe Bajraktar”.

Në kuadër të planit zhvillimor urban është trajtuar strategjia për sistemin e trafikut dhe të transportit. Në vijim janë paraqitur disa nga strategjitë komunale të cilat janë paraparë në kuadër të këtyre planeve të cilat e trajtojnë problemet e trafikut dhe të transportit në përgjithësi:

- Në kuadër të planit zhvillimor janë theksuar korridoret rrezore¹, si korridoret më të rëndësishme të zhvillimit të mëtejshëm, për ti dhënë qytetit shtrirje dhe “frymëmarrje” më të mirë në lidhje me polaritetet e ndërvaruara dhe vlerat territoriale natyrore përreth Junikut. Por duhet të ketë kujdes që fluksi i lëvizjes të mos “përplaset” në qendër duke e mbingarkuar atë, por të gjendet mënyra për ta lehtësuar atë nëpërmjet rrugëve lidhëse.
- Gjithashtu duhet të ripërcaktojë dhe të bëjë më të qartë destinacionet e rrugëve lidhëse në mënyrë që ato të pajisen me identitet specifik dhe të mundësojnë shkarkimin e lëvizjes nga njëra rrezore te tjetra, duke krijuar ndoshta edhe unaza rreth qendrës së ngarkuar. Nga planimetria vërehet se disa rrugë fundore tentojnë të bashkohen për të krijuar kështu rrugë “lidhëse”. Plani Zhvillimor duhet t’i bëjë më të qarta këto “rrugë lidhëse”² edhe në drejtim të vazhdimësisë se tyre me parametra të njejtë fizik si edhe elemente të dizajnit urban si trotuare, gjelbërim, ndriçim, si edhe elemente të tjerë të nevojshëm.
- Ndërsa në lidhje me rrjetat tretësore ti kthejë ato nga “tentativa për të krijuar rrjet” në rrjet të mirëfilltë lidhës. Për këtë duhet të eksplorojë si elementet “lidhës” ashtu edhe elementet “fundore”, dhe mundësitë për të kthyer elementet fundore, të cilët përfundojnë në një banesë, në një objekt të caktuar, ose në terren të lirë, në rrjet shpërndarës të

¹ Janë rrugët më kryesore të qytetit dhe që mblidhen të gjitha në qendër, me përjashtim të rrugëve R-09, R-10, R-11 dhe R-12, që mbyllen në rrezoren R 01 dhe depërtojnë në hapësirën bujqësore.

² Rrugët lidhëse janë korridore të mbrendshme që përshkojnë Junikun dhe lagjet e tij, duke bërë lidhjen e tyre me njëra tjetrën, dhe duke lehtësuar kështu lëvizjen e mjeteve motorrike.

brendshëm. Këto mundësi ekzistojnë dhe duhen trajtuar sipas çdo njësie në mënyrë specifike.

- Duhet të bëhet i mundur krijimi i lidhjeve për të mundësuar "fluiditetin" midis hapësirave dhe funksioneve kryesore të Junikut, pikave "kyçe", objekteve me frekuentim këmbësor më të madh si tregje, shkolla, parqe, etj.
- Rëndësi marrin itineraret periferik për të garantuar lidhje me pikat tërheqëse panoramike jashtë Junikut apo "korridore panoramike" si p.sh: kreshta kodrash panoramike, zona potencialisht peizazhe si korridoret lumore apo shtigje përrenjsh, apo elemente natyrore të veçanta etj. Kjo mund të realizohet përmes krijimit të shtigjeve për këmbësorë, duke filluar nga niveli i lumit deri në kodrat panoramike.
- Përmirësimi i korridoreve rrugore në ato raste kur funksionet e Junikut do të ndryshohen apo shtohen.
- Përmirësimet të "rrjetit fundor"³ dhe kthimin e tij në rrjet rrugor të mirëfilltë, të pajisur me gjerësitë dhe elementet e nevojshëm rurale dhe urbane (sipas vendndodhjes së zonës në njësi) si: minimal dy shirita të qarkullimit, trotuar anësor, gjelbërim rrugor (që mund të jenë edhe pemë frutore të zonës), ndriçim nate, etj. duke lehtësuar kështu ndjeshëm funksionimin dhe jetën e banorëve të këtyre zonave.
- Krijimi i një shëtitoreje në anën perëndimore të lumit Erenik

1.4. Korniza ligjore

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

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

- **Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor (Ligji Nr. 02/L-70).**
- **Ligji nr. 2004/1, dhe Ligji Nr. 04/L-179, 16 maj 2013 për transportin rrugor,**
- **Ligji Nr. 2003/11 mbi rrugët,**
- **Ligji për vetëqeverisje lokale Nr. 03/L-040**

³ Rrugët fundore janë segmente që fillojnë nga "rrugët lidhëse" ose nga "koridoret rrezoret" dhe përfundojnë nëpër ndërtesa, në brendësi të hapësirës urbane.

- **Kuvendi i Kosovës (2012), Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë**
- **Ligjin për planifikim hapësinor Nr. 2012/04-L-174**
- **Ligji nr. 03/I-160 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja**
- **Ligji nr. 03/I-025 për mbrojtjen e mjedisit**

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

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

Ligjit për Planifikim Hapësinor, ka për qëllim rregullimin e të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me planifikimin hapësinor dhe urban. Në kuadër të këtij ligji, planifikimi hapësinor duhet ti respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe ta përkrahë zhvillimin e qëndrueshëm, po ashtu duhet ti përkrahë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse dhe duhet ti përfshijë të gjitha palët e interesuara dhe komunitetet.

Sipas Ligjit për Planifikim Hapësinor, parashikohet që ekspertiza profesionale të integrohet në sistemin e planifikimit duke e themeluar komisionin e ekspertëve të planifikimit (në nivelin lokal). Në Kosovë ekzistojnë dy nivele të planifikimit (kombëtare dhe lokale) dhe llojet e planeve janë: plani hapësinor i Kosovës, planet hapësinore për zona të posaçme, planet zhvillimore komunale (PZHK), planet për zhvillim urban, planet rregulluese urbane.

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

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

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

- zhvillimin lokal ekonomik;
- planifikimin urban dhe rural;
- shfrytëzimin e tokës dhe zhvillimin;
- zbatimin e rregulloreve të ndërtimit dhe standardeve për kontrollimin e ndërtimit; mbrojtjen e mjedisit lokal; janë kompetencat vetanake, të plota dhe ekskluzive, për sa i përket interesit lokal, duke i respektuar standardet e përcaktuar në legjislacionin e zbatueshëm, këto kompetenca janë përcaktuar me nenin 17 të ligjit për vetëqeverisjen lokale.

2. Gjendja e tanishme

Komuna e Junikut gjendet ne pjesen perendimore te Kosoves, ku korridoret dominuese rrugore jane rruget rexhionale te cilat e lidhin Junikun me qendrat e medha si Peja, Deçani dhe Gjakova. Ne kete komune eshte i zhvilluar vetem transporti rrugore per arsye se nuk ka te zhvilluar forma tjera te transportit. Staconi me i afert hekurudhore eshte ne qytetin e Pejes, ndersa qasja nga ajri mund te behet vetem ne aeroportine Prishtines.

Komuna ka nje konfiguracion te pershtashem per zhvillimin e levizjeve te pamotorizuara, si levizjet ne kembe apo ato ciklistike. Sa i perket kesaj te fundit e kane te zhvilluar edhe kane filluar ndertimin e infrastruktures percjellese, aq me shume asaj turistike. Ne disa pjese te qytetit jane nderuar shtigje per cikliste per nevoja ditore, ndersa ka edhe prej atyre qe jane bere pergjate lumit per nevoja rekreative turistike.

Komuna e Junikut karakterizohet me nje trafik automobilistik me fluks jo shume te madhe, si dhe me rrjete te trafikut rrugore te qendrueshem. Sidomos viteve te fundit jane bere investime te mjaftueshme ne kete rrjete.

2.1. Siguria në trafik

Juniku si vendbanim me numer relativisht te vogel te banoreve, karakterizohet me siguri ne nivel te mire, kjo si rezultat i fluksit te vogel te automjeteve. Realisht ekzistojne disa rruge te cilat nuk i plotesojne kriteret teknike gjeometrike per te ofruar siguri per te gjithë pjesemarrësit. Eshte bere asfaltimi i vazhdueshem i disa rrugeve mirepo ne shumicen prej tyre neper lagje te Junikut nuk kane trotuare per levizjen e kembesoreve, edhe pse jane te parapara ne PRRU. Kjo njeherit eshte edhe problemi kryesore qe kjo komune ka me aspektet e sigurise. Për të kontribuar edhe me tepër patjeter që duhet ta permendim edhe mungesen e sinjalizimit si atij horizontal ashtu edhe vertikal.

Gjatë analizes së sigurisë kemi arritur në përfundim se ekzistojnë disa rrugë që konsiderohen me siguri të ulët, për arsye se nuk e kanë gjerësinë e duhur për tu zhvilluar komunikacioni në dy kahje, e aq më e rrezikshme bëhet ku në keto shirita të qarkullimit të automjeteve levizin edhe kembesoret.

Nje nder problemet kryesore eshte edhe rruga rexhinale 109, rruga nga qendra ne drejtim te shkolles fillore.

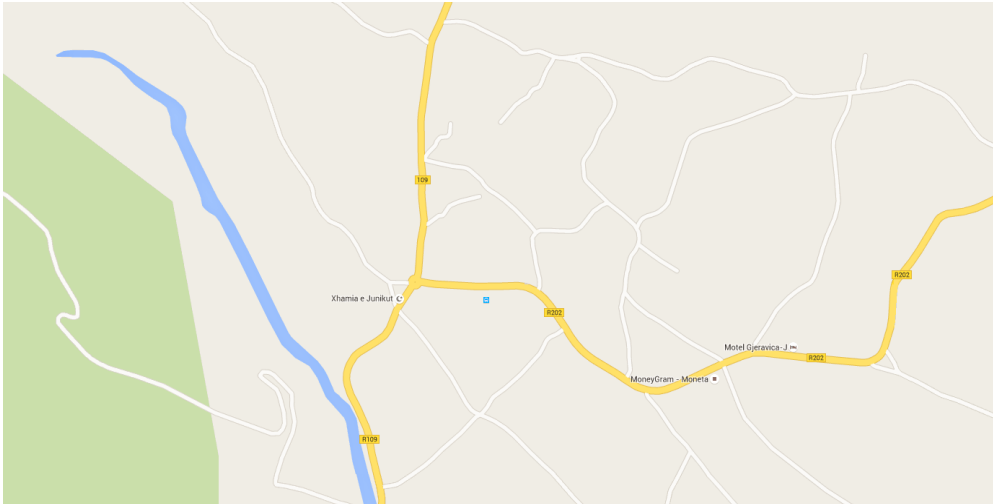


Fig.1.

Kjo njeherit edhe eshte problemi kryesor ne qytet, sidomos gjate periudhes kur shkojne edhe vijne nxenesit ne shkolle.



Ketu behet fjale per nje segment rrugore me gjatesi 200 m, ne te cilin zhvillohet trafiku per automjete ne te dy kahjet dhe ne te njejten kohe shfrytezohet edhe per levizjen e kembesore perkatesisht nga nxenesit.

Edhe nga fotografite e meposhtme shihet qarte se rruga eshte shume e ngushte per levizjen e mjeteve e sidomos ne rastet kur kemi perballe kalim te mjeteve te renda. Kjo njeherit eshte edhe arteria kryesore ne te cilen qarkullojne mjete, ku shpeshtesia e tyre eshte si pasoje e gurthyeseve qe gjinden ne ate pjese te qytetit.



Fig.2.



Fig.3.

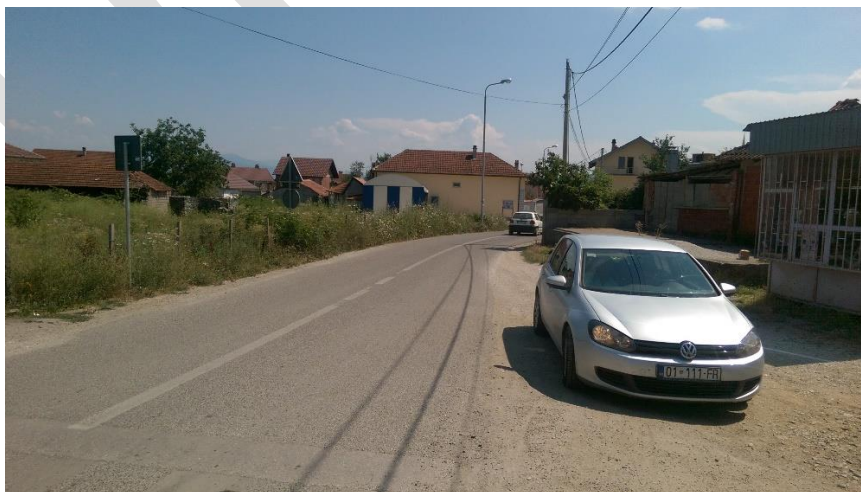
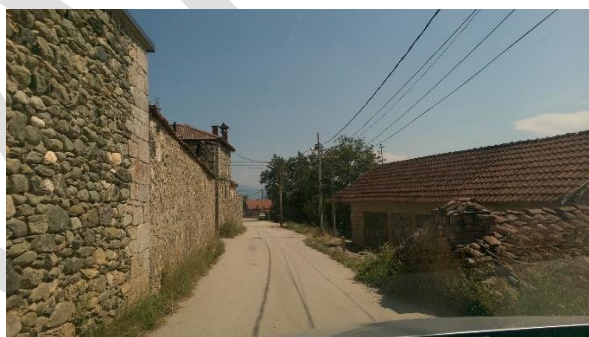


Fig.4.

Duhet te permendim edhe disa fakte tjera qe kane te bejne direkt me sigurine rrugore ku shumica e rrugeve neper qytet kane mungese te trotuareve, dhe kembesoret detyrohen ta shfrytezojne shiritin e automjeteve per levizje ne kembe apo ne vende ku ka bankien e shfrytezojne ate.



Nga vizita ne teren ashtu edhe nga fotografite shihet qarte se ka mungese te sinjalizimit ne te gjitha rruget e qytetit, gje e cila ndikon drejtperse drejti ne sigurine ne komunikacion.

2.2. Sinjalizimi horizontal dhe vertikal

Te gjitha problemet e sigurise te permendura te kaptullin paraprak drejtepersedrejt jane te lidhura edhe nivelin e sinjalizimit qoft ai horizontal, vertikal. Ne komunen e Junikut rrugët kryesore mirembahen nga ministria, mirepo eshte nje gjendje jo e mire e sinjalizimit. Ne rrugët e reja ka sinjalizim, mirepo ne ato te brenda lagjeve mungon te teresi, qe njeherit eshte edhe shqetesim i banoreve te qytetit. Shume rruge jane te ngushta dhe qasja ne to eshte shume e veshtire sepse ka dukshmeri te zvogeluar, ky eshte nje problem i cili mund te evitohet me vendosjen e disa pasqyrave te komunikacionit.

2.3. Trafiku për këmbësore

Rrugët e brendshme janë asfaltuar shumica prej tyre, si dhe ndriqimi publik eshte ne rritje e siper, për të gjithë qytetin. Karakteristike është mungesa e hapësirave të kalimit për këmbësorët. Ato pak trotuare janë te shtrira vetëm në zonën e qendrës së qytetit, bile edhe këtu pjesërisht. Kjo ndikon që rreziku për aksidente që rrezikon kalimtarët, sidomos nxënësit e shkollës, të rritet. Karakteristike për Junikun është edhe prania e vijave të ujit (jazeve) përbri rrugëve në formën e kanaleve të hapura, të cilat depërtojnë nëpër qytet dhe përdoren për ujitje.

Në nivel ndërkomunal, rrugët e vogla komunale, rrugët e joklasifikuara dhe rrugët e thjeshta bujqësore ose këmbësorike, kanë kontribut të rëndësishëm në infrastrukturën e transportit intern (ecja apo ngasja e biçikletës nëpër qytezë) dhe si atraksion turistik. Nga vrojtimi dhe diskutimi me grupin punues dhe nga vizita në vendbanim, shihet qartë se lëvizshmëria interne është e lartë dhe e shpejtë me orare, dhe investime tërësore në këtë fushë janë të mirëseardhura, përderisa ecja në mal (hiking) dhe çiklizmi malor si zhvillim turistik mund të shihet vetëm si një strategji afatgjate që do të zhvillohet hap pas hapi. Komuna e Junikut ka punuar një segment të shtegut për biçikleta dhe pritet të fillojë punimet në zbatimin e projektit për shtigje të çiklistëve të përcjellura edhe me trotuare aty ku infrastruktura dhe çështja e pronësisë ka lejuar një gjë të tillë. Mirëpo kjo iniciativë pozitive nuk mund të ketë efekt nëse nuk zgjidhet edhe çështja e mirëmbajtjes (shtegu i biçikletave nuk duhet të pushtohet nga veturat që kalojnë, pasi që akumulon pluhur dhe copëza, gjë që e bëjnë të papërshtatshme për ngasje).

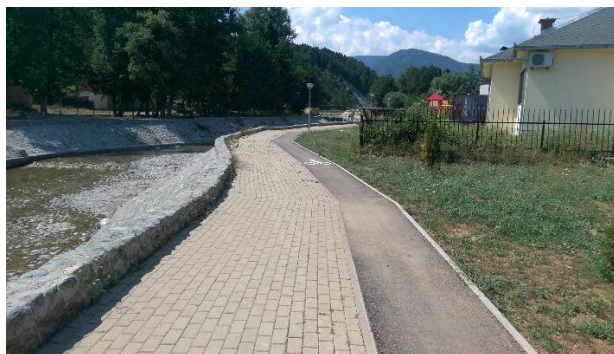
Te dhena te detajuara ne lidhje me gjatesine e trotuareve gjenden ne ankes.

2.4. Trafiku për ciklistë

Në komunene e Junikut ekziston infrastrukture per cikliste, eshte e pakte mirepo si nisme per zhvillimin e kesaj forme te transportit eshte shume e mire. Ne rrugen kryesore eshte nje shirit per cikliste i cili eshte vetem i shenjejuar me sinjalizim horizontal, nuk eshte i ndare fizikisht. Fig.



Ndersa shtigje per cikliste te ndara fizikisht ka te nderuara pergjate bregut te lumit i cili eshte i ndertuar per arsye rekreative me nje gjatesi prej 700 m.



2.5. Parkingjet

Komuna e Junikut ka shumë pak hapsira Publike që të shfrytëzohen për parkingje të automjeteve.

Ka vetëm një parking privat i cili as për së afërmi nuk i plotëson kushtet për funksionim.

Kemi një parking për Auto-Taxi, i cili gjendet në qendër të Qytetit. Ky parking nuk është në vend të duhur, por në të ardhmen mendohet të vendoset diku tjetër.

Kemi ndërtuar Stacionin e Ri të Autobusëve së bashku me parking, i cili është gati në përfundim të ndërtimit.

2.6. Transporti kolektiv (publiko - privat)

Në komunën e Junikut transporti publik i brendshëm nuk funksionon. Por këtë komunë e përshkon linja e autobusëve ndërkomunalë të cilët stacionohen në Stacionin e Ri të autobusëve nën qendër të qytezës në anën e djathtë të rrugës Junik Rasravicë. Përmes këtyre autobusëve udhëtarët lëvizin në drejtime të ndryshme si të fshatrave për rreth ashtu edhe në qytetet tjera. Pra ka linje të rregullta udhëtimi për Deçan, Gjakovë, Pejë e Prishtinë.

Lidhje të drejtpërdrejta dhe të shpejta janë të orientuara drejt Deçanit dhe Pejës. Ndërsa, edhe Gjakova mund të arrihet më shpesh, duke pasur parasysh që shërbimet për në Deçan edhe më tutje veprojnë përmes rrugës magjistrale ku udhëtarët mund të lidhen me shërbimet e rregullta që udhëtojnë në drejtimin mes Pejës dhe Gjakovës.

Në Junik janë të regjistruar 9 vetura taksi. Kemi miratuar Rregulloren komunale të Trafikut në të cilën parashihen tarifat për Taxi. Taxi-te ende janë të vendosur afër Xhamisë në Qendër. Mendohet që të caktohet lokacioni i tyre afër Stacionit të ri të Autobusëve.

2.7. Lëvizja e personave me nevoja të veçanta

Komuna e Junikut nuk ka një infrastrukturë adekuate e cila do të ia mundësonte njerezve me nevoja të veçanta një qasje të lehtë dhe një lëvizje të lire. Në disa pjesë të qytetit perkatesisht investimet për gjatë brigjeve të lumit jemi mundur që të bëjmë një infrastrukturë adekuate për qasje me të lehtë mirepo edhe kjo nuk është bërë me standarde.

Objektet zyrtare komunale si dhe ndërtimet e reja e kanë një infrastrukturë të tillë.

**DEKLARATË E ARSYETIMIT PËR PËRCAKTIM PËR MOS PËRGATITJEN E RAPORTIT
TË VLERËSIMIT STRATEGJIK PËR MJEDIS, PËR PLANIN E MOBILITETIT (PM) NË
KOMUNËN E JUNIKUT.**

1. PËRMBLEDHJE E PM

Komuna e Junikut, duke ju falënderuar mbështetjes së projektit DEMOS, ka përgatitur Planin e Mobilitetit të Qendrueshëm (PM). Fillimisht është krijuar Grupi Punues i përbërë nga përfaqësues të palëve të ndryshme të interesit, përfaqësues të drejtorive relevante nga Komuna e Junikut.

Një rol të rëndësishëm në procesin e përgatitjes së PM kanë luajtur ekspertët e angazhuar nga DEMOS, të cilët kanë bashkëpunuar ngushtë me ekspertët komunal, në identifikimin dhe përshkrimin e situatës aktuale lidhur me gjendjen, strukturën dhe kushtet e zhvillimit të trafikut, analizën financiare dhe mundësitë ekonomike financiare për realizimin e mobilitetit të qëndrueshëm, caktimin e objektivave, caktimin e veprimeve dhe aktiviteteve që duhet të ndërmerren për një mobilitet gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm.

Plani i Mobilitetit përfshinë:

- Rritjen e sigurisë në trafik
- Përmirësimin e sinjalizimit dhe rregullimit të qarkullimit,
- Rregullimin dhe menaxhimin e parkingjeve,
- Krijimin e shtigjeve për çiklist dhe rekracion
- Përshtatjen e infrastrukturës rrugore për persona me aftësi të veçanta

Plani i mobilitetit nuk përfshinë:

- Projekte dhe intervenime të mëdha inxhinierike të cilat ndikojnë në mjedis
- Ndërtimin e rrugëve të reja
- Ndërtimin e infrastrukturës përcjellëse, siç janë urat, rrethrotullimet, nënkalimet apo mbikalimet
- Projekte të tjera, për të cilat sipas ligjit do të kërkohej vlerësimi i ndikimit në Mjedis;

2. REFERENCA LIGJORE E KONSULTUAR PËR PËRCAKTIM

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

Neni 3

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

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

Neni 5. Përcaktimi i nevojës për VSM.

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

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

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

Kriteret e vlerësimit sipas shtojcës 1 të ligjit të VSM	Efektet e Planit të Mobilitetit në Komunën e Junikut (PM)
1. Karakteristikat e planeve dhe të programeve, duke pasur parasysh në veçanti	
1.1. shkallën në të cilën një plan ose program përcakton kuadrin e projekteve dhe të aktiviteteve të tjera, ose lidhja e tyre me vendndodhjen, natyrën, madhësinë dhe kushtet operuese ose me burimet e përcaktuara,	PM nuk parasheh zhvillimin e projekteve (infrastruktura, objekte përcjellëse në komunikacion etj) të cilat do t'i nënshtroheshin procedurës sipas ligjit për VNM. Objektivat kryesor do të jenë lehtësimi i qarkullimit rrugor duke marrë masa lehtësuese në mënyrë që ti mundësohet të gjithë pjesëmarrësve në trafik një qarkullim sa më i sigurt.
1.2. shkallën në të cilën plani ose programi influencon plane dhe programe të përfshira dhe ato në hierarki,	Ky plan është në përputhshmëri me Planin Zhvillimor Komunal të cilit po ashtu i është bërë VSM, dhe nuk influencon, planet tjera ekzistuese qoftë ato komunale apo kombëtare
1.3. lidhjen e planit ose programit për integrimin e konsideratave mjedisore në veçanti në lidhje me promovimin e një zhvillimi të qëndrueshëm,	Në përgjithësi, plani është në harmoni me parimet e zhvillimit të qëndrueshëm, duke propozuar masa lehtësuese për promovimin e lëvizjeve jo-motorike në këtë komunë që do të kontribuonte në përmirësimin e kualitetit të ajrit në njërin anë dhe në përgjithësi të shëndetit të banorëve të kësaj komune.
1.4. probleme mjedisore që lidhen me planin ose programin,	Në objektivat e parapara në kuadër të Planit të Mobilitetit për komunën e Junikut, nuk është hasur në probleme të mundshme mjedisore që mund të paraqiteshin si pasojë e realizimit të objektivave të cekura më lartë.
1.5. përputhshmërinë e një plani ose programi për zbatimin e legjislacionit të Komunitetit mbi mjedisin (p.sh planet dhe programet e lidhura me menaxhimin e mbetjeve dhe mbrojtjen e ujit).	Duhet thënë se plani si plan nuk kërkohet sipas legjislacioneve qoftë mjedisore apo ato të vetëqeverisjes lokale, por që mund të ndërlidhet me shumë ligje të cilat e promovojnë zhvillimin e qëndrueshëm, përmirësimin e kualitetit të jetës, lëvizjen e lirë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik, etj. Dhe mund të thuhet se si i tillë bëhet në mënyrë vullnetare nga Komuniteti dhe duke pasur

	parasysh kërkesat që rrjedhin nga ligji për VSM për skanimin e çdo plani apo programi të hartuar nga komunat në këtë rast, për ndikime të mundshme në mjedis, është parë e arsyeshme që ti nënshtrohet këtij procesi. Ndër të tjera vlen të ceket se ky plan dhe të gjitha objektivat e përfshira në këtë plan janë në harmoni të plotë me Planin e Zhvillimor Komunal i cili ka kaluar nëpër procesin e VSM.
2. Karakteristika të efekteve dhe të zonave që ka të ngjarë të ndikohen, duke pasur parasysh, në veçanti;	
2.1. probabilitetin, kohëzgjatjen, frekuencën dhe natyrën e efekteve,	PM përfshinë periudhë 5 vjeçare (2016-2020). Gjatë këtyre viteve pritet të ketë rritje të efekteve të cilat do të jenë pozitive. (shih pikën 1.3)
2.2. natyrën kumulative të efekteve,	Plani nuk parasheh efektet cilat në kontekstin kumulativ do të rezultonin me pasoja mjedisore. Përkundrazi me ri-orientimin e trafikut, shtimin e shtigjeve për çiklist dhe për rekreacion, rritja e sigorisë në rrugë do të ketë efekt pozitiv në ngritjen e kualitetit të ajrit.
2.3. natyrën ndërkufitare të efekteve, 2.4. rrezikun e shëndetit të njeriut mbi mjedis (psh si shkak i aksidenteve),	Nuk do të ketë efekte negative ndërkufitare. Plani i Mobilitetit është i karakterit lokal. Priten efekte pozitive, por që do të jenë indirekte. Kjo do të rezultojë nga përmirësimi i qarkullimit rrugor dhe rritja e sigorisë në trafik, mundësimin e qasjes për persona me aftësi të kufizuara në rrjetin e infrastrukturës rrugore etj.
2.5. shkallën dhe shtrirjen hapësinore të efekteve (zona gjeografike dhe madhësia e popullsisë që mund të preken),	Efektet pozitive mjedisore të këtij plani , deri në fund të vitit 2020 do të prekin 50 % të territorit, dhe 6083 banorë të komunës së Junikut.
2.6. vlerën dhe cënueshmërinë e zonës që ka të ngjarë të ndikohet si rezultat i:	Nuk është relevante për PM Junik.
2.6.1. karakteristikave të veçanta natyrore ose trashëgimisë kulturore,	Duke qenë se PM nuk parasheh ndërhyrje fizike, ndërtim të objekteve, infrastrukturës, prerje të pyjeve, zënie tokash, gërmime etj, nuk do të ketë dëmtim/degradim të zonave natyrore apo trashëgimisë kulturore.
2.6.2. standardeve mjedisore të tepërta	PM nuk parasheh projekte të cilat do të rezultonin me

dhe vlerave limit,	emisione qoftë në ajër qoftë në ujë, e të cilat do të ishin subjekt i shqyrtimit në kontekstin e tejkalimit të standardeve apo vlerave kufitare.
2.6.3. përdorimit intensiv të tokës.	PM nuk parasheh zënie apo përdorim të tokave, të gjitha veprimet sipas objektivave do të bëhen në gjendjen ekzistuese.
2.7. efektet mbi zonat ose sipërfaqet që kanë një status të njohur kombëtar, etnik ose ndërkombëtar mbrojtës.	Komuna e Junikut ndodhet në pjesën perëndimore të Kosovës, pranë Bjeshkëve të Nemuna. Ka një territor me sipërfaqe prej 77.77 km ² dhe shtrihet në një gjerësi gjeografike prej 42,22° dhe në gjatësi gjeografike prej 20,26°. Në komunën e Junikut, sipas hartës së zonave të mbrojtura (AKMM), rezulton të jetë zona e mbrojtur me status të njohur kombëtar, e cila është Parku Kombëtar “Bjeshkët e Nemuna”, por vetë plani nuk sheh intervenime jashtë zonës urbane të komunës dhe atë intervenime për të rritur sigurinë e pjesëmarrësve në trafik siç edhe mund të shihet nga objektivat e caktuara në PM të cilat janë me efekt të karakterit pozitiv.

6. Plani Financiar 2016- 2020

6.1 Hyrje

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

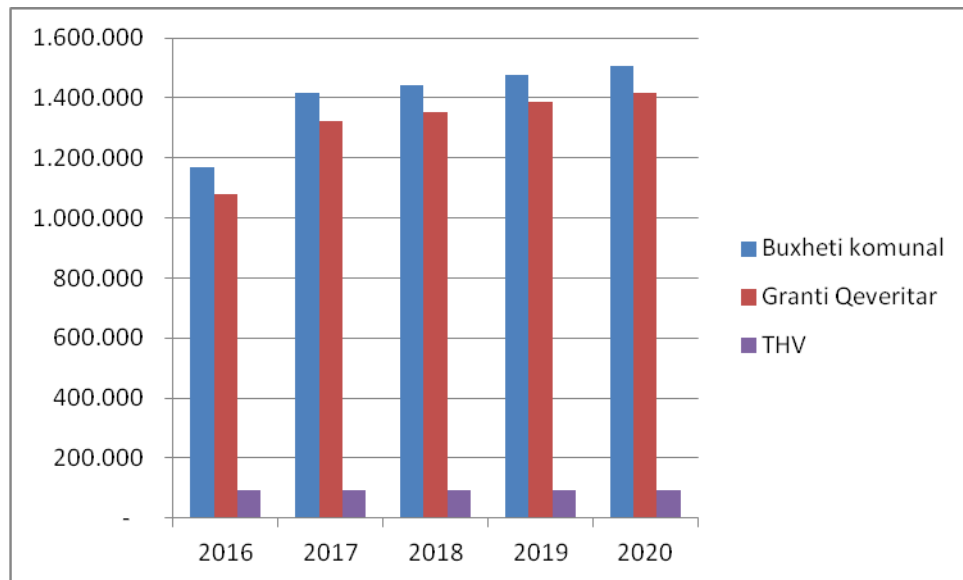
Propozimet për investime në fushën e mobilitet janë të bazuara në prioritetet e komunës në periudhën 2016- 2020 si dhe në kapacitete buxhetore të komunës duke marrë parasysh trendet buxhetore; trendin e grantit qeveritar si dhe trendin e Të Hyrave Vetanake (THV). Në financimin e projekteve të propozuara,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

Sidoqoftë, në mënyrë që ky plan të realizohet në plotni, i mbetet komunës që propozimet për investime dhe mirëmbajtje në fushën e mobilitetit të përfshihen në planifikimet buxhetore në vitet në vijim.

6.2 Kapacitetet buxhetore të komunës

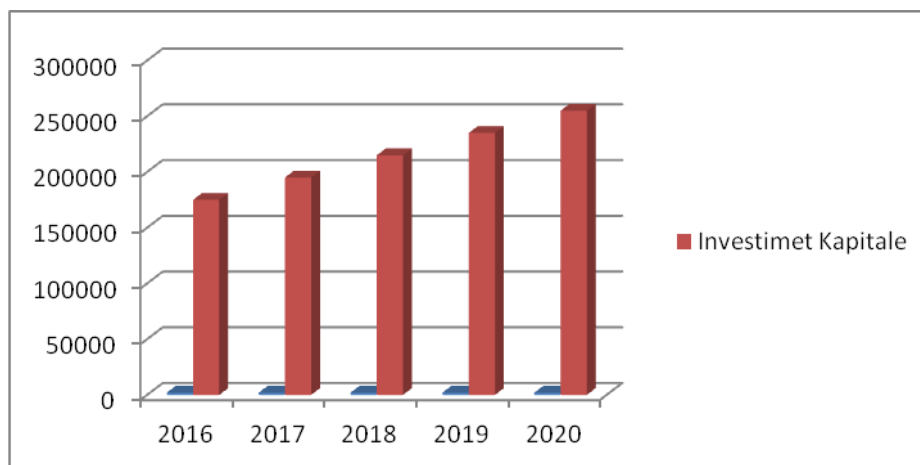
Buxheti i Komunës së Junikut në bazë të Kornizës Afatmesme Buxhetore 2016- 2018 është si më poshtë:

Viti	Buxheti komunal	Granti Qeveritar	THV	Vërejtje:
2016	1,170,878	1,079,878	91,000	
2017	1,415,298	1,323,798	91,500	
2018	1,444,598	1,352,598	92,000	
2019	1,475,636	1,386,357	92,500	Buxhet i parashikuar
2020	1,506,985	1,415,689	93,000	Buxhet i parashikuar



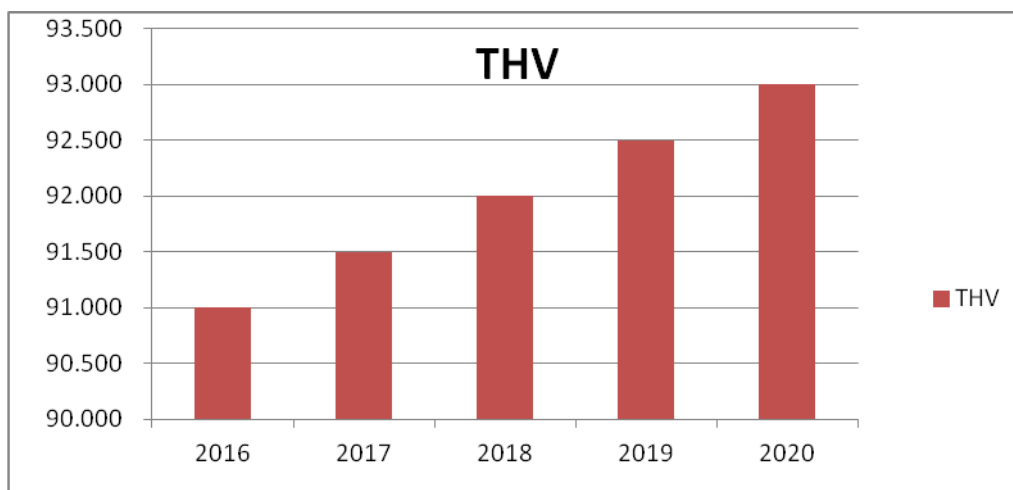
Në mënyrë që projektet e propozuara në plan të realizohen, është me rëndësi që komuna të ketë buxhet të mjaftueshëm të dedikuar për investimet kapitale. Planifikimet e komunës për investime kapitale për vitet 2016- 2020 janë si më poshtë:

Viti	Investimet kapitale	Vërejtje:
2016	175,000.00	Buxheti komunal+donacione
2017	195,000.00	Buxheti komunal+donacione
2018	215,000.00	Buxheti komunal+donacione
2019	235,000.00	Buxheti komunal+donacione
2020	255,000.00	Buxheti komunal+donacione

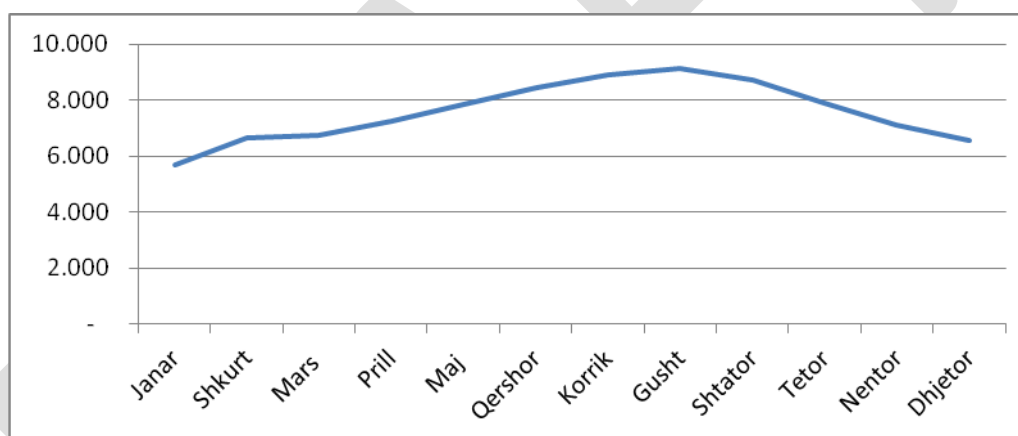


Trendi i rritjes së investimeve kapitale në komunë ndërlidhet edhe me trendin e rritjes së të hyrave vetanake, të cilat po ashtu do të shohin rritje në periudhën 2016- 2020, siç shihet edhe nga tabela dhe grafikoni më poshtë.

Viti	Jan	Shku	Mars	Prill	Maj	Qer	Korr	Gush	Shtat	Tetor	Nën	Dhjet	Total
2016	5,700	6,650	6,750	7,260	7,860	8,435	8,890	9,150	8,730	7,900	7,115	6,560	91,000
2017													91,500
2018													92,000
2019													92,500
2020													93,000
TO													460,000



Ndërsa në grafikonin më poshtë është dhënë edhe trendi mujor i të hyrave vetanake (THV) gjatë vitit 2016



6.3 Investimet

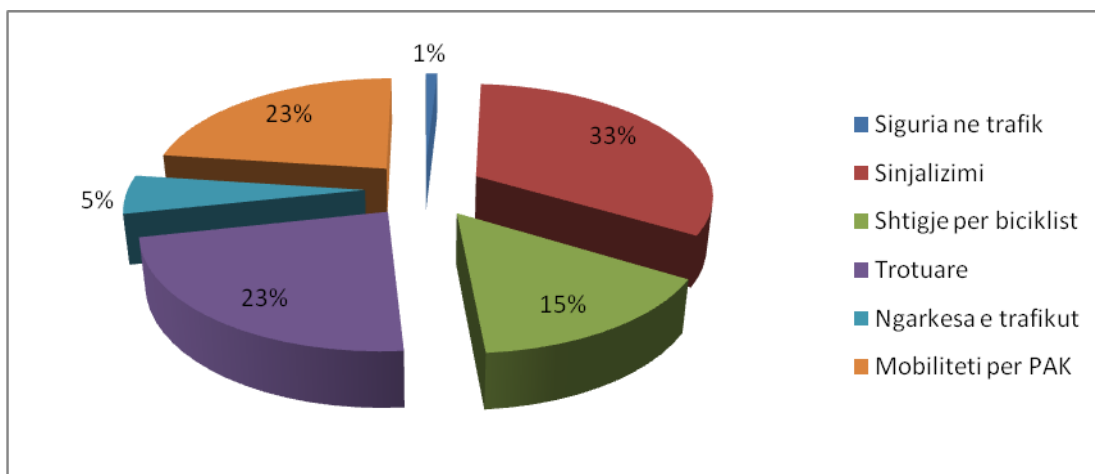
Siç u cek edhe më lartë, propozimet për investime në mobilitet për periudhën 2016- 2020 janë bërë në bazë të prioriteteve afat-mesme të komunës si dhe kapaciteteve buxhetore të saj. Vlerat e investimeve të propozuara janë dhënë në bazë të paramasave dhe parallogarive të përafërta, të cilat edhe mund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

Në periudhën 2016- 2020 parashihen gjithsejtë 10 projekte, masa ose intervenime në vlerën totale 218,500.00 €. Propozimet për investime janë dhënë në tabelën si më poshtë.

Nr.	Projekti-Pershkrimi	Kategoria	Data e Fillimit	Data e Përfundimit	Kohëzgjatja e Investimit (ne dite)	Prioriteti	Burimet e Financimit	Viti i Investimeve	Vlera Investimit	%
1	Rregullimi i trafikut ne rrugen rexhionale 109 – Shkolla fillore	Siguria ne trafik	01.05.2016	31.06.2016	60	I Larte	THV	2016	2,000	0.92%
2	Sinalizimi si dhe shenimi i vendkalimeve te kembesoreve	Sinalizimi	01.06.2016	30.07.2016	60	I Mesem	THV	2016	1,500	0.69%
3	Rifunksionalizimi i shtigjeve per cikliste	Shtigje per ciklist	01.06.2016	31.07.2016	61	I Mesem	THV	2016	1,000	0.46%
4	Sinalizimi horizontal dhe vertikal	Sinalizimi	01.07.2016	15.08.2016	45	I Larte	THV/Granti Qeveritar	Cdo vit	20,000	9.15%
5	Ndertimi dhe mirembajtja e trotuareve	Trotuare	01.05.2017	30.08.2017	155	I Mesem	THV/Granti Qeveritar	Cdo vit	50,000	22.88%
6	Infrastruktura rrugore per personave me aftësi të kufizuara	Mobiliteti per PAK	01.04.2017	15.05.2017	45	I Mesem	THV	Cdo vit	50,000	22.88%
7	Ndertimi – asfaltimi i rrugeve alternative – te shkolla me qellim te riorientimit te qarkullimit	Ngarkesa ne trafik	01.05.2017	31.07.2017	90	I Mesem	THV/Granti Qeveritar	2017	12,000	5.49%
8	Ndertimi i shtigjeve rekreative per kembesore - Moronice	Shtigje per ciklist	01.05.2018	30.07.2018	90	I Ulet	THV/Granti Qeveritar	Cdo vit	20,000	9.15%
9	Ndertimi i shtigjeve rekreative per Cikliste - Moronice	Shtigje per ciklist	01.05.2019	30.07.2019	90	I Ulet	THV	2018	12,000	5.49%
10	Kahezimi i rrugeve	Sinalizimi	01.05.2020	30.06.2020	60	I Ulet	THV	Cdo vit	50,000	22.88%
									218,500	100.00%

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

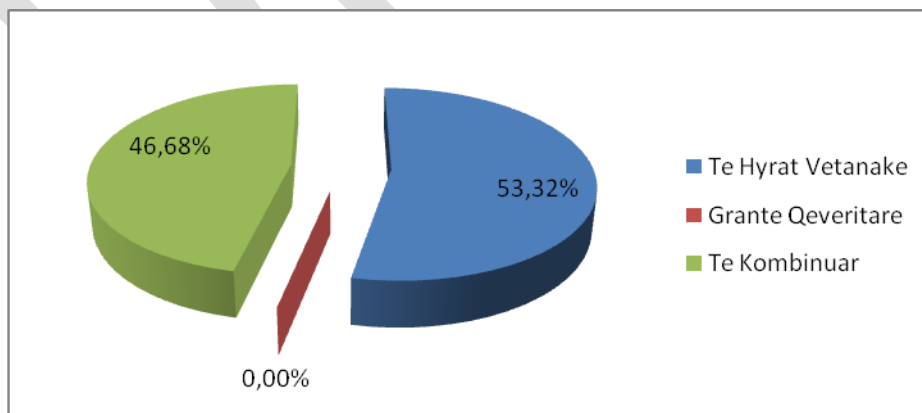
Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Vlera e investimit	%
Siguria ne trafik	2,000	-	-	-	-	2,000	1%
Sinalizimi	15,500	14,000	14,000	14,000	14,000	71,500	33%
Shtigje per biciklist	5,000	4,000	16,000	4,000	4,000	33,000	15%
Trotuare	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	50,000	23%
Ngarkesa e trafikut	-	12,000	-	-	-	12,000	5%
Mobiliteti per PAK	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	50,000	23%
TOTAL	42,500	50,000	50,000	38,000	38,000	218,500	100%



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

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

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	Total	%
Te Hyrat Vetanake	24,500	20,000	32,000	20,000	20,000	116,500	53.32%
Grante Qeveritare	0	0	0	0	0	0	0.00%
Te Kombinuar	18,000	30,000	18,000	18,000	18,000	102,000	46.68%
Total	42,500	50,000	50,000	38,000	38,000	218,500	100.00%



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

6.4 Mirëmbajtja

Është e rëndësishë së veçantë që komuna të bëjë edhe planifikimin e duhur buxhetor në lidhje me mirëmbajtjen e jo vetëm projekteve të propozuara por edhe të investimeve të mëhershme që janë bërë në fushën e mobilitetit. Si rezultat i mos planifikimit të duhur të buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtje, shumë investime të mëhershme të komunës po shkatërrohen. Në mënyrë që të arrihet kjo, komuna duhet patjetër të bëjë inventarizimin e aseteve në fushën e mobilitetit si dhe të ketë një databazë të saktë të digjitalizuar saj përket investimeve të bëra më herët në mobilitet.

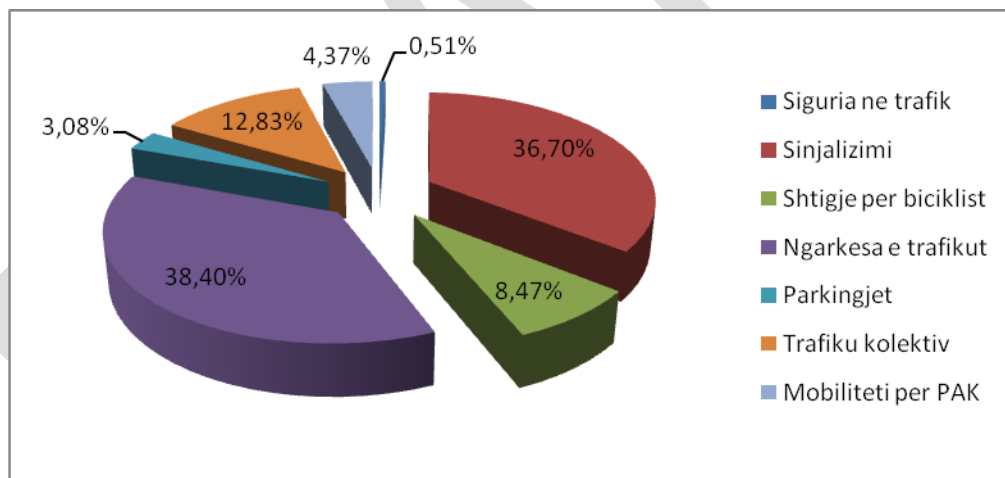
Si pasojë e mungesës së një inventari të aseteve si dhe një buxhetimi të saktë të mëhershëm për mirëmbajtje në fushën e mobilitetit, me rastin e kalkulimit të buxhetit të nevojshëm për mirëmbajtje është përdorë norma vjetore e amortizimit si dhe çmimi për njësi në bazë të të gjeturave në komunat tjera.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

Kategoritë	Amortizimi vjetor (%) / Çmimi per njesi	Vlera e Investimit €	Vlera Totale Vjetore €
Siguria ne trafik	10%	2,000	200
Sinjalizimi	20%	71,500	14,300
Shtigje per biciklist	10%	160,000	33,000
Trotuare ⁴	0.88 €	50,000	4,400
Ngarkesa e trafikut	10%	12,000	1,200
Mobiliteti per PAK	10%	50,000	5,000
TOTAL		345,500	58,100

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

⁴ Kategoria e trotuareve, përveç mirëmbajtjes së investimit të planifikuar (50,000€) përfshin edhe mirëmbajtjen e të gjitha trotuareve të identifikuar në komunë në sipërfaqe prej 12,000 m².

Ndarja e mirëmbajtjes ne kategori	Njesia	Sasia aktuale	Investimet /Njesi	Total njesi	Vlera e Investimit Euro	Amortizimi vjetor (%) /Cmimi per njesi	Vlera Totale Vjetore Euro	Vlera per Njesi	% Euro
Siguria ne trafik	cope	0	1	1	2,000	10%	200	200	0.51%
Sinjalizimi	cope	NA	250	250	71,500	20%	14,300	57	36.70%
Shtigje per biciklist	m	0	15,000	1,500	33,000	10%	3,300	2	8.47%
Trotuare	m2	12,000	5,000	17,000	50,000	0.88 €	14,960	1	38.40%
Ngarkesa e trafikut	cope	-	200	200	12,000	10%	1,200	6.00	3.08%
Mobiliteti per PAK	cope	0	1	1	50,000	10%	5,000	5,000	12.83%
Total					218,500		38,960		100.00%



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

	2016		2017		2018		2019		2020	
Kategoria	Vlera e Investimit	Vlera e Mirembajtjes	Vlera e Investimit	Vlera e Mirembajtjes	Vlera e Investimit	Vlera e Mirembajtjes	Vlera e Investimit	Vlera e Mirembajtjes	Vlera e Investimit	Vlera e Mirembajtjes
Siguria ne trafik	2,000	200	-	-	-	-	-	-	-	-
Sinjalizimi	15,500	1,550	14,000	1,400	14,000	1,400	14,000	1,400	14,000	1,400
Shtigje per biciklist	5,000	500	4,000	400	16,000	1,600	4,000	400	4,000	400
Trotuare	10,000	1,000	10,000	1,000	10,000	1,000	10,000	1,000	10,000	1,000
Ngarkesa e trafikut	-	-	12,000	1,200	-	-	-	-	-	-
Mobiliteti per PAK	10,000	1,000	10,000	1,000	10,000	1,000	10,000	1,000	10,000	1,000
TOTAL	42,500	4,250	50,000	5,000	50,000	5,000	38,000	3,800	38,000	3,800

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

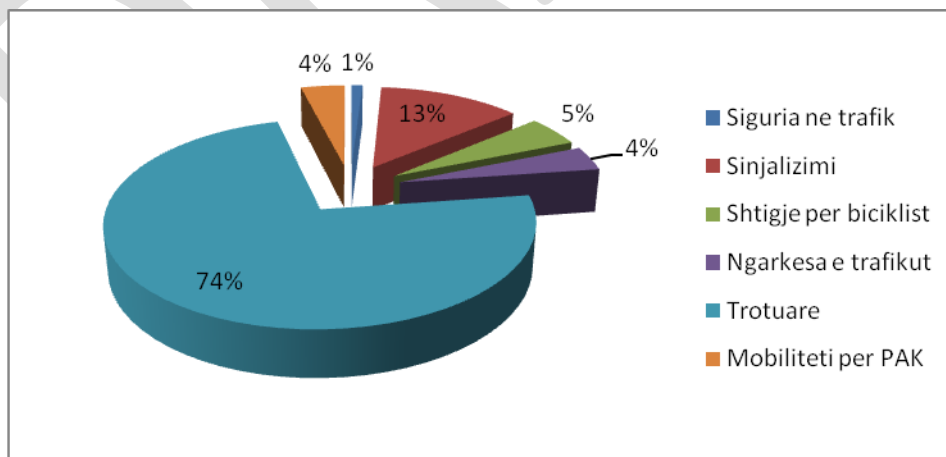
Buxheti per mirembajtje										
Kategoria	Projekti- pershkrimi	Viti i Investimit	Vlera e Investimit	Mirembajtja vjetore	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Siguria ne trafik	Rregullimi i trafikut ne rrugen rehxionale 109 – Shkolla fillore	2016	2,000	200		200	200	200	200	800
Sinjalizimi	Sinjalizimi si dhe shenimi i vendkalimeve te kembesoreve	2016	1,500	300		300	300	300	300	1,200
	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal	Cdo vit	20,000	800	800	800	800	800	800	4,000
	Kahezimi i rrugeve	Cdo vit	50,000	2,000		2,000	2,000	2,000	2,000	8,000
Shtigje per biciklist	Rifunksionalizimi i shtigjeve per cikliste	2016	1,000	100		100	100	100	100	400
	Ndertimi ishtigjeve rekreative per kembesore - Moronice	Cdo vit	20,000	400	400	400	400	400	400	2,000
	Ndertimi ishtigjeve rekreative per Cikliste - Moronice	2018	12,000	1,200			1,200	1,200		2,400
Ngarkesa e trafikut	Ndertimi – asfaltimi i rrugeve alternative – te shkolla me qellim te riorientimit te qarkullimit	2017	12,000	1,200			1,200	1,200	1,200	3,600
Trotuare	Ndertimi dhe mirembajtja e trotuareve	Cdo vit	50,000	14,960	14,960	14,960	14,960	14,960	14,960	74,800
Mobiliteti per PAK	Infrastruktura rrugore për personave me aftësi të kufizuara	Cdo vit	50,000	1,000		1,000	1,000	1,000	1,000	4,000

Siç po shihet nga tabela, buxheti total për mirëmbajtje në fushën e mobilitetit për vitet 2016-2020 është 101,200 €. Më poshtë janë dhënë edhe ndarjet detale nëpër kategori të mobilitetit dhe po ashtu edhe nëpër vite në mënyrë që komuna të bëjë planifikimet e nevojshme buxhetore vjetore për mirëmbajtje.

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

Viti	Siguria ne trafik	Sinjalizimi	Shtigje per biciklist	Ngarkesa e trafikut	Trotuare	Mobiliteti per PAK	TOTAL	%
2016		800	400		14960		16,160	16%
2017	200	3,100	500		14960	1000	19,760	20%
2018	200	3,100	500	1,200	14960	1000	20,960	21%
2019	200	3,100	1,700	1,200	14960	1000	22,160	22%
2020	200	3,100	1,700	1,200	14960	1000	22,160	22%
TOTAL	800	13,200	4,800	3,600	74,800	4,000	101,200	100%
	1%	13%	5%	4%	74%	4%	100%	

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



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

