

UDHËZUES PËR TRANSPORTIN URBAN NË PRIZREN  
**TRANSPORTI PUBLIK I QASSHËM PËR TË GJITHË**

“QYTETI GJITHËPËRFSHIRËS – PLANIFIKIM ME PJESËMARRJE PËR ZHVILLIM  
TË QËNDRUESHËM URBAN NË PRIZREN”





*Ky hulumtim/produkt u realizua në kuadër të projektit "Qytetet Gjithëpërfshirëse" - promovimi dhe përhapja e metodologjisë së planifikimit urban me pjesëmarrje" përkrahet financiarisht nga Olof Palme International Center, që përkrahet nga Qeveria e Suedisë.*

Përmbajtja është përgjegjësi e autores dhe EC Ma Ndryshe dhe nuk pasqyron doemos pikëpamjet e Olof Palme International Center.



# UDHËZUES PËR TRANSPORTIN URBAN NË PRIZREN

# TRANSPORTI PUBLIK I QASSHËM PËR TË GJITHË

Autore: Flaka Xërxa Beqiri

Botues: EC Ma Ndryshe  
Rr. Saraçët 5, 20000/Prizren  
Bulevardi Nënë Tereza, H 30 B1 Nr. 5, 10000/Prishtinë  
[www.ecmandryshe.org](http://www.ecmandryshe.org) & [info@ecmandryshe.org](mailto:info@ecmandryshe.org)  
029-222-771 & 038-224-967

# **PËRMBAJTJA**

## **1. HYRJE**

## **2. PËRKUFIZIM I TRANSPORTIT TË QASSHËM URBAN**

## **3. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE**

## **4. PRINCIPET E TRANSPORTIT TË QASSHËM PËR TË GJITHË**

### **4.1 AUTOBUSËT E QASSHËM URBAN**

### **4.2 PARAMETRAT NË PLANIFIKIMIN E VENDNDALESAVE TË AUTOBUSËVE**

### **4.3 LOKACIONET E AUTOBUSËVE LOKAL**

### **4.4 HAPËSIRAT E PRITJES**

### **4.5 HAPËSIRAT E NDALJES SË AUTOBUSËVE LOKAL**

### **4.6 PLATFORMA E AUTOBUSËVE LOKAL**

### **4.7 "GJIRI" I NDALESAVE TË AUTOBUSEVE LOKAL**

### **4.8 PARAMETRAT E SKAJOREVE TË TROTUAREVE**

### **4.9 FAZAT E DIZAJNIMI DHE IMPLEMENTIMI**

## **5. REKOMANDIMET**

## **6. REFERENCAT**

## **8. ANEKS**

## 1. HYRJE

Transporti Publik Urban cilësohet të rris vlerën e jetës kualitative në qytet. Përveç mundësisë për të arritur nga një destinacion në një tjetër, transporti publik krijon idenë e gjithëpërfshirjes, ku të gjithë qytetarët pa dallim do të kishin mundësi të shfrytëzonin një shërbim të caktuar komunal me qëllim të lehtësimit të përditshmërisë së tyre. Transporti Publik Urban është para së gjithash një hap drejt një jete më të shëndetshme. Janë disa nga përparësitë e egzistimit të Transportit Publik Urban, duke filluar nga mundësia për të arritur në destinacion të caktuar për të gjitha kategoritë e komunitetit (përfshirë këtu personat me aftësi të kufizuara, të moshuarit, të rinjtë në shfrytëzim të transportit urban për të shkuar në shkollë/universitete, të punësuarit për të shkuar në pune etj), eliminimi i numrit të madh të automjeteve, zvogëlimi i stresit të përditshëm etj.<sup>1</sup> Ndër përparësitë kryesore mund të vlerësohet:

- Ndikon që shfrytëzuesit/qytetarët të jenë fizikisht më aktiv
- Ngasja me autobusë është më e sigurtë se sa me automjetet e veçanta
- Zvogëlon stresin e shfrytëzuesve/qytetarëve
- Stimulon zvogëlimin e numrit të automjeteve
- Zvoglon koston e shpenzimeve ditore
- Ofron mundësi të kryerjes së kërkesave/nevojave ditore

Transporti Publik Urban në Prizren rezulton të mbetet ndër qështjet që nuk plotësojnë pritshmëritë e qytetarëve. Ndonëse cilësohet si arritje e digasterëve komunalë funksionalizimi i transportit aktual, sërish transporti publik mbetet ndër qështjet që kërkojnë shqyrtim, bazuar në hulumtimet e ndryshme. Grupe të caktuara të komunitetit, përfshirë këtu të moshuarit, gratë dhe posaqërisht personat me aftësi të kufizuara, përgjatë analizave të ndryshme kanë deklaruar që transporti publik të mos jetë i përshtatshëm në përditshmërinë e tyre. Poashtu transporti publik ekzistues mbetet brengje edhe për pjesën dërmuese të qytetarëve, dhe atë bazuar në disa shqetësime të caktuara. Ndër problemet e identifikuara janë këto: mungesa e materialeve informuese, mungesa e stacioneve urbane, mungesa e shenjëzimeve rrugore, ndalesat jo të rregullta të arobuseve, pengesat në qasje të personave me aftësi të kufizuara, etj.<sup>2</sup>

Lidhur me këto shqetësime të ngritura, EC dhe OPDMK në kuadër të projektit "Prizreni - qytet pa barriera", në bashkëpunim me një grup të ekspertëve dhe

1. <http://blog.transloc.com/blog/6-health-benefits-of-public-transportation>

2. [http://www.ecmandryshe.org/repository/docs/150126113634\\_Qyteti\\_Gjithepershires\\_2014.pdf](http://www.ecmandryshe.org/repository/docs/150126113634_Qyteti_Gjithepershires_2014.pdf)

Drejtorinë e Shërbimeve Publike, ka inicuar përmirësimin e parametrave të transportit publik egzistues, duke synuar:

- Definimin dhe emërimin e sakt të stacioneve lokale
- Dizajnimin e të gjitha materialeve grafike informuese (harta e linjave urbane, orari i shërbimit të këtyre linjave, shenjëzimet e stacioneve urbane dhe shenjëzimet brenda autobusëve)
- Hartimin e projektit arkitektonik dhe ndërtimin e një pike të "Stacionit Urban Mode" në bazë të rregulloreve ndërkombëtare për stacionet urbane, me fokus të veçant në standardet për personat me aftësi të kufizuar
- Dizajnimi i tabelës (shtyllës) shtyllës informuese që përcakton lokacionin e stacionit lokal me të gjitha informatat përcjellëse si dhe
- Hartimi i manualit për transportin urban të Prizrenit

Dokumenti i mëposhtëm paraqet manualin e transportit urban, i cili synon rritjen e efikasitetit të shërbimit të transportit urban, duke dhënë shembuj konkret lidhur me mundësinë e planifikimit të ndalesave të stacionëve urban bazuar në linjat aktuale, llojet e autobusëve për përshtatshmërinë e tyre për të gjitha kategoritë e komunitetit, stacionet urban të dizajnuara për kërkesat e të gjitha grupeve të komunitetit si dhe ofrimin e shërbimeve gjithëpërfshirëse.

## 2. PËRKUFIZIMI I TRANSPORTIT TË QASSHËM URBAN

Transporti i qasshëm urban nënkupton ofrim të shërbimeve dedikuar një shoqërie gjithëpërfshirëse. Qëllimi i përpilimit të këtij udhëzuese është ofrimi i praktikave konkrete gjatë procesit të dizajnit dhe implementimit të transportit të qasshëm urban për të gjithë.

Disa janë komponentet përcaktuese të një transporti urban të qasshëm për të gjithë. Ky udhëzues shpalos rëndësinë e komponenteve më të rëndësishme, përfshirë linjat e qasshme dhe me informacione të mjaftueshme për shfrytëzuesit, vendet e ndalesave të stacionëve urban, stacionet e autobusëve urban, llojet e autobusëve urban si dhe shërbimet të cilat ofrohen. (Fig.1)

Rrjeti i linjave urban mëton krijimin e lehtësisë në qarkullim për të gjithë qytetarët, pamvarësisht prej lokacionit të tyre. Si i tillë duhet të analizohet në bazë të fluksit të shfrytëzimit dhe përqëndrimit të objekteve të banimit si dhe objekteve që përkohjnë me shfrytëzueshmëri të qytetarëve. Një rrjet i qasshëm urban nënkupton analizat e vazhdueshme lidhur me shtimin e linjave urbane varësisht nga nevojat e qytetarëve, shtrimin e vazhdueshëm të qytetit si dhe përfshirjen e përmbajtjeve të reja të cilat janë në interes të shfrytëzimit të qytetarëve.

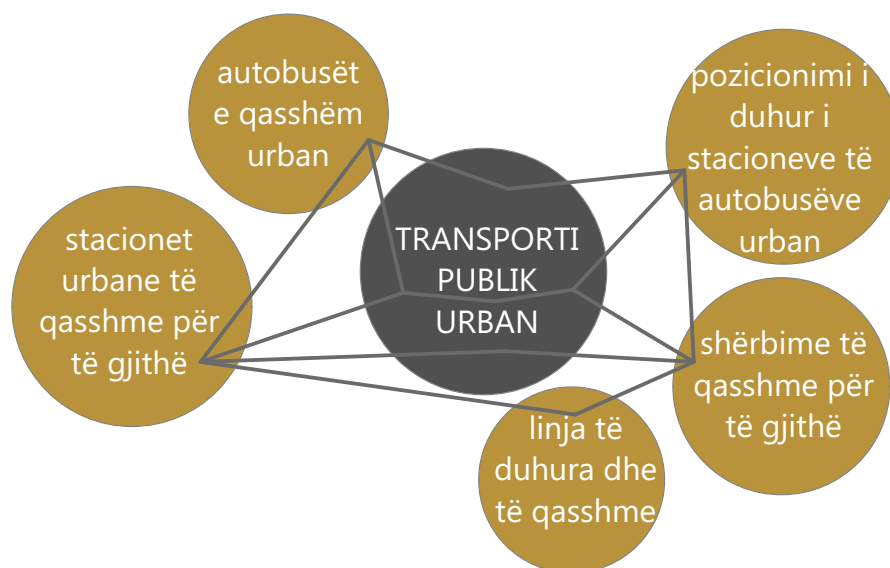


Fig.1. Skema e transportit të qasshëm urban

Hapësirat e dedikuara për stacione urban dhe stacionet urbane duhet të mendohen para së gjithash si hapësira ndërvepruese dhe ftuese për të gjitha grupet e komunitetit, të cilat promovojnë shoqëri gjithëpërfshirëse. Ky udhëzues ka për fokus pikërisht mënyrën e trajtimit të vendeve të pozicionimit të autobusëve dhe stacionet urbane, me qëllim të promovimit të shfrytëzimit të transportit publik për të gjithë, duke eliminuar pengesat në dizajn dhe në shërbimet të cilat ofrohen. Këto hapësira përbejnë elementet më kritike të funksionimit të transportit publik, duke patur parasqysh që shfrytëzuesit e transportit publik urban janë para së gjithash këmbësorë të cilët para dhe pas shfrytëzimit të ngasjes me autobus, vazhdojnë rrugëtimin e tyre në këmbë. Limitet e tyre në shfrytëzim dhe qasje për në vendndalesën e autobusit apo stacionin urban, nënkuptojnë pamundësi të shfrytëzimit të transportit publik urban. (Fig.2)

Eliminimi i pengesave deri në arritjen e qasshmërisë për në stacionin urban, nënkupton mundësi shfrytëzimi nga të gjithë. Ndërlidhur me këtë, edhe tipi i autobusëve dhe përshtatshmëria e paisjeve përcjellëse (në këtë rast rampës mobile) me situatën përkatëse të skajoreve të trotuareve, paraqet një element shumë të rëndësishëm. Ky manual promovon arritjen e qasshmërisë për të gjitha stacionet urbane, me qëllim që secili qytetar të mund t'i shfrytëzojë ato pa marrë parasysh pikave të interesit.

Përpos attributeve fizike, një transport i qëndrueshëm urban nënkupton edhe shërbime të përshtatshme për të gjithë qytetarët. Rrjedhimisht ky udhëzues përfundon me rekomandime konkrete lidhur me llojin e shërbimeve si dhe trajnimin e personave përgjegjës.

Përfundimisht, arritja e një transporti publik urban dhe të qasshëm për të gjithë, nënkupton një angazhim shumëdimensional që nga koha e planifikimit e deri në

implementimin dhe menaxhimit të vazhdueshëm të shërbimeve të ofruara. Rrjedhimisht palët të cilat kanë rëndësinë të posaqme në këtë proces janë:

1. planerët, arkitektët dhe inxhinierët në arritjen e zgjidhjeve funksionale lidhur me trajtimin e lokacionit dhe dizajnimin e linjave, vendeve për pozicionimin e stacioneve urbane si dhe dizajnimin e stacioneve urbane
2. shfytëzuesit e automjeteve dhe respektimi i rregullave të komunikacionit, me qëllim të mundësitë të qarkullimit të lirë të autobusëve dhe mbajtjes lirë të vendndalesave të autobusëve dhe hapësirës para stacioneve urbane
3. stafi i autobusëve lokal dhe qasja e tyre lidhur me trajtimin e qytetarëve në raport me shërbimet të cilat i ofrojnë

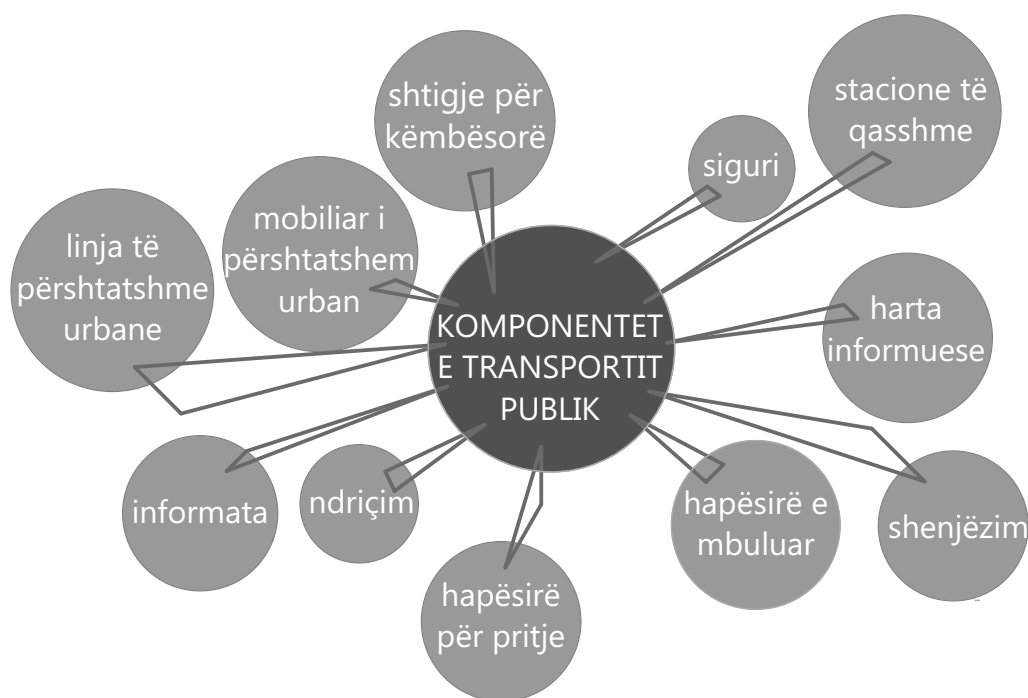


Fig.2. Përcaktimi i komponenteve të rëndësishme të transportit publik

### 3. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE

Me shtuarjen e vendbanimeve dhe objekteve të karakterit utilitar dhe ekonomik, Prizreni pësoi zgjerim sidomos në pjesën veriore dhe perëndimore. Ky zgjerim vazhdon të ndodh edhe në pjesët e tjera, me tempo jo të ngadaltë. Si rezultat i shtrirjes së vazhdueshme të qytetit, është ardhur deri te nevoja e ideimit dhe implementimit të transportit urban. Krahasuar me kryeqendrën dhe disa qytetet të tjera të Kosovës, transporti urban në Prizren rrezulton të jetë relativisht i vonshëm.

Komuna e Prizrenit, varësisht nga kërkesat e qytetarëve, fillimisht ka propozuar një rrjet urban shumë më të zgjeruar se sa ky ekzistues. Disa linja kanë rrezultuar të mos





Nga analiza e linjave ekzistuese, vërehet qartë se bazuar në pikën startuese, në afërsi të Spitalit të qytetit, shumica e linjave kalojnë në pika të njejta ndaluese, përtej Zonës Historike, duke u katalizuar në lagje të caktuara në pjesën veriore të qytetit. Rrjedhimisht koncentrimi më i madh i tyre është në pjesën jugore dhe atë perëndimore të tyre, duke e ngarkuar unazën kryesore të qytetit. (Fig.5)

Nga analizat në terren në kuadër të projekteve të EC Ma Ndryshe dhe OPMDK, si dhe një sërë punëtorish dhe takimesh me grupe te komunitetit është vërtetuar se qytetarët e kanë të vështirë orientimin në linjat ekzistuese, kjo sepse nuk kanë ekzistuar informata të mjaftushme lidhur me oraret dhe shtrirjen e linjave. Para së gjithash ka munguar një hartë e transportit urban e cila do të informonte qytetarët lidhur me linjat ekzistuese dhe lagjet në të cilat ato depërtojnë.

Rrjedhimisht në bashkëpunim me një grup ekspertësh, në kuadër të Platformës për Transport Urban në Prizren, EC ka dizajnuar materialet grafike informuese përkatësisht hartat e linjave urbane, orarin e shërbimit të këtyre linjave, shenjëzimet e stacioneve urbane dhe shenjëzimet brenda autobusëve, pasi paraprakisht ka definuar lokacionet dhe emërtimet e stacioneve lokale. Përmes performansës "Harta e Transportit Urban të Prizrenit dhe shenjëzimi i autobusëve" ato janë vënë në shërbim të publikut me synimin që të lehtësohet informimi i qytetarëve që e shfrytëzojnë këtë shërbim.<sup>3</sup>



Fig.4. Vendosja e materialeve informuese në autobusët ekzistues në Prizren



Fig.5. Harta e Transportit Publik Urban në Prizren, punuar nga EC Ma Ndryshe dhe OPMDK

Mirëpo, përkundër këtyre përpjekjeve, të cilat kanë përmirsuar dukshëm situatën sa i përket mungesës së informacioneve lidhur me linjat si dhe oraret e operimit të tyre, Transporti Urban në Prizren lë shumë për tu dëshiruar. Ndër problemet aktuale janë mungesa e stacioneve urbane në pikat e ndalesave të linjave ekzistuese. Qytetarët vazhdojnë të presin në rrugë, në kushte të ndryshme atmosferike, për autobusin i cili i drejton në një destinacion të caktuar. Këtu duhet shtuar faktin se përveç mbulesës në kushte të rreshjeve atmosferike, mungojnë vendet për tu ulur, duke krijuar vështirësi në shfrytëzim të këtij shërbimi sidomos nga ana e të moshuarve, përsoneve me aftësi të kufizuara si dhe prindërve me fëmijë.

Mungesa e ndriçimit publik është poashtu ndër problemet kryesore që lidhet direkt me shfrytëzimin e transportit publik. Qështja e sigurisë ka dalë të jetë problematike sidomos për gratë dhe vajzat, të cilat kanë shprehur shqetësimet e tyre lidhur me pamundësinë që të shfrytëzojnë transportin publik gjatë orëve të mbrëmjes. Ky shqetësim lidhet direkt me zonat më pak të frekuentuara, ku në mungesë të stacioneve urbane dhe të ndriçimit publik, ky grup i komunitetit kushtëzohet në mos shfrytëzimin e transportit publik.<sup>4</sup> Të rinjtë e shkollave të mesme poashtu shprehin shqetësimet e tyre gjatë pritjeve në hapësira të hapura, pa mbrojtje dhe pa vend për ulje. Poashtu ata janë deklaruar ta kenë pengesë edhe koston e shfrytëzimit të transportit publik.<sup>5</sup>



Fig.6. Gjendja aktuale e vendeve të ndalesave të autobusëve urban  
Rasti i stacionit përballë Hamamit "Gazi Mehmet Pasha"

3. <http://www.ecmandryshe.org/?page=1,17,435#.Wiv81a2ZNPM>

4. [http://www.ecmandryshe.org/repository/docs/170929112136\\_SIGURIA\\_E\\_HAPESIRAVE\\_PUBLIKE\\_compressed.pdf](http://www.ecmandryshe.org/repository/docs/170929112136_SIGURIA_E_HAPESIRAVE_PUBLIKE_compressed.pdf)

5. [http://www.ecmandryshe.org/repository/docs/150126113634\\_Qyteti\\_Gjithperfshires\\_2014.pdf](http://www.ecmandryshe.org/repository/docs/150126113634_Qyteti_Gjithperfshires_2014.pdf)



Mungesa e stacioneve lokale vazhdon të mbetet problemi kryesor sa i përket shfrytëzimit të transportit publik në Prizren. Lidhur me këtë EC ka shkuar në fazën tjetër të shqyrtimit të problematikës, atë të dizajnit dhe dhënjes së propozimeve konkrete. Bazuar në rastet e mira të realizuara, në takime me komunitetin dhe në konsulta me ekspertët, është ideuar realizimi për 'stacionin model', një model ky i stacionit urban të dizajnuar në bazë të rregulloreve ndërkombëtare për stacionet urbane. Ky propozim konsiston në ideimin dhe realizimin e një stacioni urban i cili do t'i përmbushte kërkesat e të gjitha grupeve të komunitetit, me theks në personat me aftësi të kufizuara.

Stacioni model është propozuar që fillimisht të aplikohet në vend-ndalesën më të frekuentuar sa i takon ndalesave të autobusëve të trafikut urban, përballë Hamamit të Gazi Mehmet Pashës në Prizren.

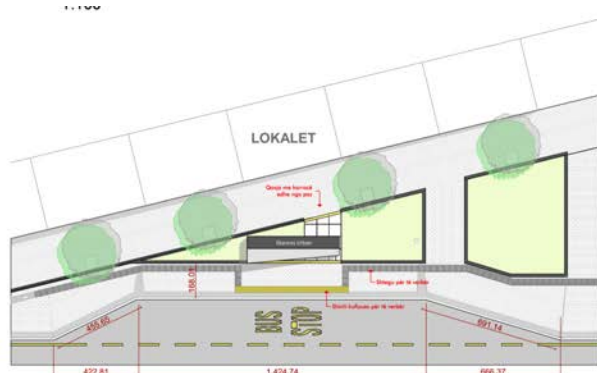


Fig.7. Propozimi i stacionit model, përballë Hamamit "Gazi Mehmet Pasha"

Sipërfaqja mbi të cilën është propozuar insertimi i stacionit model është në sipërfaqe  $S = 8.2 \text{ m}^2$ . Aktualisht kjo vend-ndalesë e autobusëve paraqet vetëm një shteg të këmbësorëve, në të cilën qytetarët presin linjat e trafikut urban, në ambient të hapur. Veç tjerash, për arsyë të lartësisë së skajores së trotuarit, kjo hapësirë është e pashfrytëzueshme nga PAK të cilët nuk e kanë mundësinë e qasjes. Rrjedhimisht, në këtë stacion propozohen dy qasje, një në anën perëndimore dhe një në atë lindore, ku qasja e PAK është e mundshme. Gabariti i shqyrtuar për vendosjen e stacionit ka dimensionet  $4.5 \text{ m} \times 1.3 \text{ m}$ , dhe lartësia e stacionit të propozuar është  $2.6 \text{ m}$ .

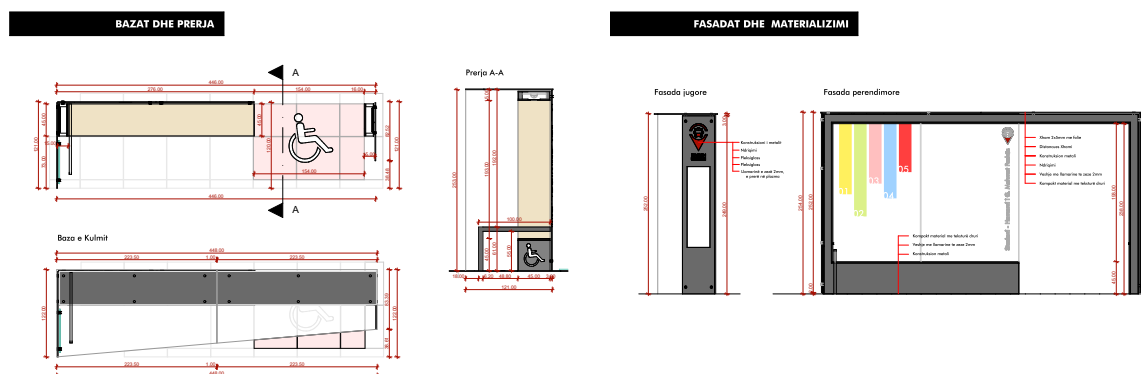


Fig.8. Parametrat e dizajnit të stacionit model

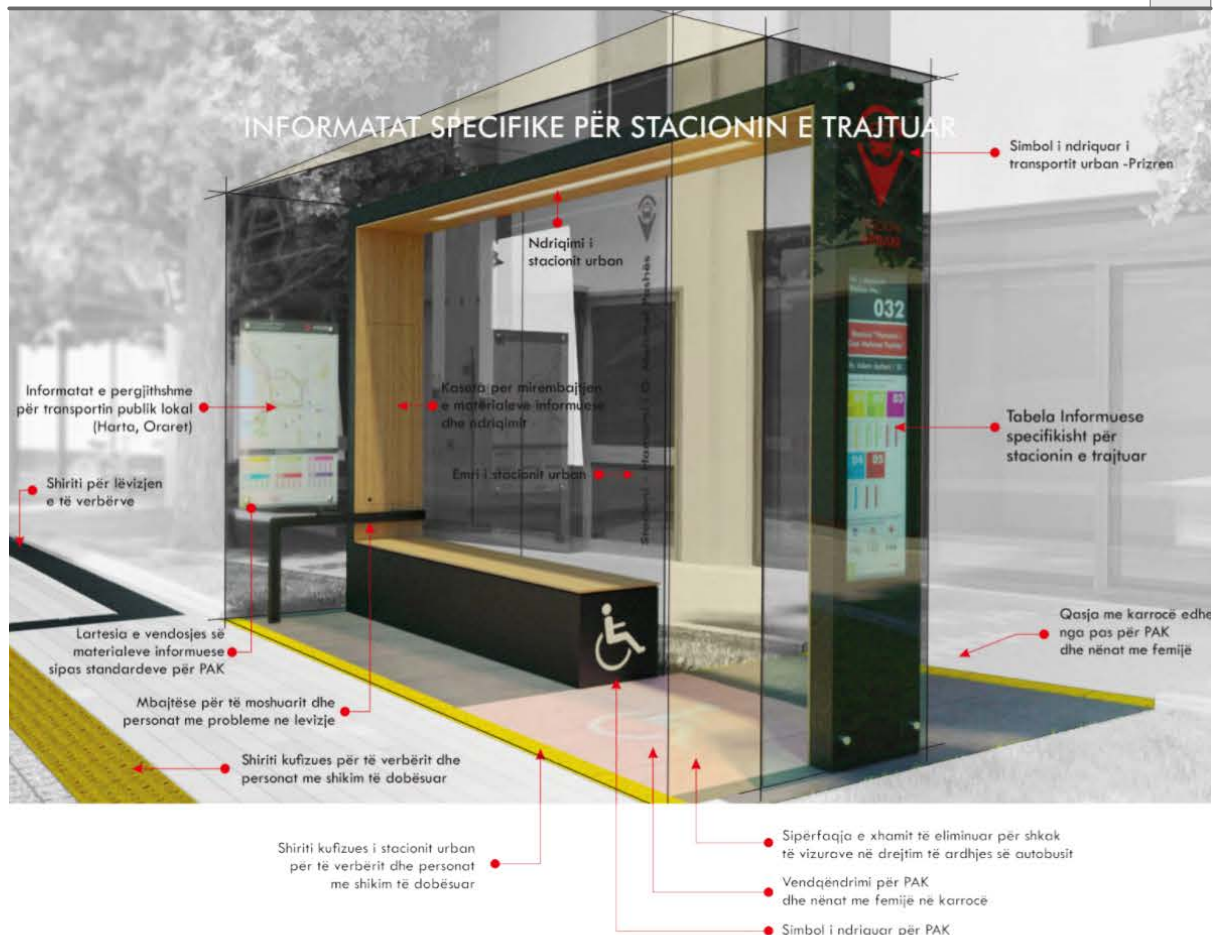


Fig.9. Elementet përmbajtëse të stacionit model

Stacioni model i propozohet të jetë këtë përmbajtje:

1. Qasje në të dy anët, nga ana perëndimore dhe lindore
2. Shiratat taktore për të verbërit dhe personat me shikim të dobësuar
3. Hapësirën për qëndrim / ulje
4. Vendqëndrimin për PAK (persona me aftësi të kufizuara) dhe karrocën me fëmijë
5. Mbulesën për mbrojtje nga të reshurat dhe era
6. Mbajtësen për personat me pengesa në lëvizje dhe të moshuarit
7. Ndriqimin për siguri gjatë natës
8. Simbolin identifikues të stacionit lokal
9. Materialet specifike informuese për stacionin e ndërtuar dhe linjat përkatëse
10. Matërialet e përgjithshme informuese për transportin publik të qytetit

## 4. PRINCIPET E TRANSPORTIT TË QASSHËM PËR TË GJITHË

Ky udhëzues synon përmirësimin e gjëndjes aktuale të Transportit Publik Urban në Prizren, përmes dhënjes së praktikave konkrete lidhur me plotësimet e domosdoshme që ky shërbim duhet t'i praktikojë në mënyrë të rritjes së efikasitetit dhe funksionalitetit. Këtu përfshihen normativat lidhur me autobusë të qasshëm urban, stacionet urbane të qasshme si dhe shërbime adekuate të transportit urban.

### 4.1 AUTOBUSËT E QASSHËM URBAN

Lloji i autobusëve urban determinon në masë të madhe shfrytëzimin e transportit urban. Në bazë të hulumtimeve nga Transport Research Laboratory (<https://trl.co.uk>), autobusët me dysheme të ulët kanë rrezultuar të ndikojnë në rritjen e shfrytëzueshmërisë së transportit publik nga të gjitha grupet e komunitetit, me theks në personat me aftësi të kufizuar, të moshuarit dhe prindërit me fëmijë në karrocë. Kushtimisht të gjithë pasagjerët përfitojnë nga kjo tipologji e autobusëve, meqenëse bëhet amortizimi i diferencës në mes të dyshemesë së autobusit dhe skajores së trotuarit. Autobusët me dysheme të ulët posedojnë mundësinë e uljes në momentin e stacionimit në një vend-ndalesë të caktuar, ku dyshemeja ekzistuese ulët për disa centimetra.



Fig.10. Grupet e komunitetit përfitues të autobusëve me dysheme të ulët



Fig.11. Shembuj të autobusëve me dysHEME të ulët

Në këtë tipologji të autobusëve me qëllim të monitorimit të hyrje-daljeve, zakonisht dera e parë determinohet si derë hyrëse, përderisa dera e mesme dhe e fundit shfytëzohet për dalje. Zakonisht pjerrina e cila vepron në tërheqje mekanike ose shtrirje elektronike, është e pozicionuar në derën e mesme. Personat me nevoja të veçanta duhet të kenë në afërsi pullën njoftuese për zbritjen e tyre në stacionin respektiv.

#### 4.2 PARAMETRAT NË PLANIFIKIMIN E NDALESAVE TË AUTOBUSËVE

Funksionimi i transportit publik lidhet direkt me vend-ndalesat e autobusëve dhe mënyrën e dizajnit të stacioneve urbane. Lokacionet e përcaktuara për ndalesat e autobusëve, rrjedhimisht vendosjen e stacioneve të autobusëve urbane, duhet paraprakisht të plotësojnë parametrat e paraqitura skematikisht në Fig.12.



Fig.12. Parametrat e planifikimit të vend-ndalesave të autobusëve



Me qëllim të përshtatshmërisë për pasagjerë, autobusi duhet të pozicionohet paralel me vend-ndalesën, duke minimizuar hapësirën në mes të skajores së trotuarit dhe autobusit. Poashtu dimension i rëndësishëm është edhe lartësia nga dyshemeja e autobusit deri në skajorene trotuarit. Rrjedhimisht një stacion i duhur duhet të dizajnojë dhe përshtas këto dy dimensione në relacion me llojin e autobusit.

Lartësia në mes të dyshemesë së autobusit dhe skajores së trotuarit determinon edhe përqindjen e pjerrinës, gjithmonë duke patur parasysh përshtatshmërinë për të gjitha kategoritë e personave me nevoja të veçanta e në veçanti personat në karrocë invalide.

Në një lartësi të trotuarit prej 125 mm, maksimumi i përqindjes së lejuar për pjerrinën mobile lejohet të jetë 12%. Përqindja e pjerrinës varion bazuar në disa faktorë, si:

- llojin e pjerrinës
- gjatësinë e pjerrinës
- distancës së autobusit nga trotuari
- ngarkesës së autobusit
- amortizimin e lartësisë së shkëlës etj.

Edhe pse shumica e prodhuesve të autobusëve punojnë në përshtatshmëri me lartësinë e trotuarit prej 125 mm, ajo mund të varioj maksimalisht deri në 140 mm.

Varësisht nga mundësia e amortizimit të lartësisë së shkëlës ose jo (që varet nga tipi i prodhuesit dhe parametrat e autobusit), duhet të theksohet se amortizimi i lartësisë mund të mos ndodhë në mënyrë uniforme në tërë autobusin. Rëndom është më shumë prezente në derën e parë.

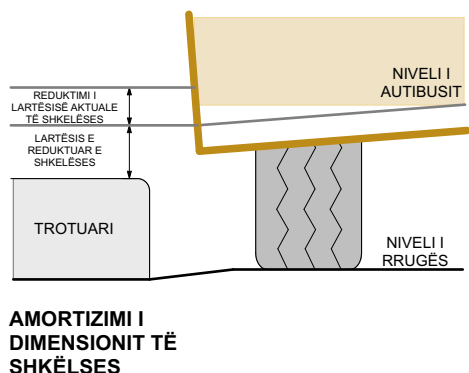
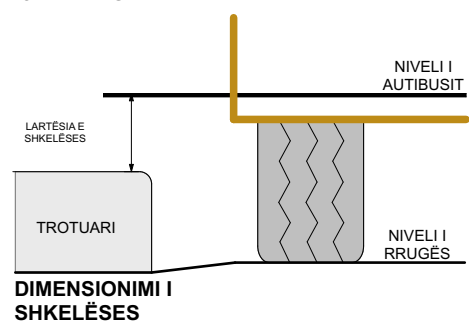
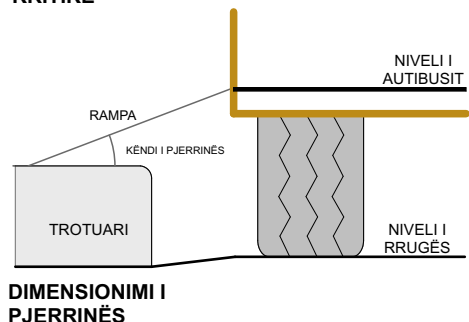
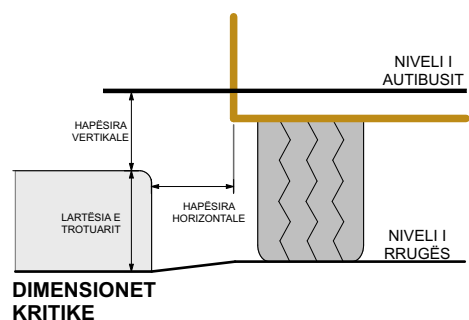


Fig.13. Dimensionet kritike dhe menaxhimi i tyre

### 4.3 LOKACIONET E AUTOBUSËVE LOKAL

Duke synuar një transport publik të qasshëm për të gjithë, lokacionet e autobusëve lokal duhet të zgjedhen kujdesshëm. Ato janë paralelisht të planifikuar me linjat e transportit urban, dhe duhet të jenë të ideuara në atë mënyrë që të jenë lehtë të qasshme për të gjithë. Idealisht është mirë të jenë në afërsi të zonave me shfrytëzueshmëri më të madhe të qytetarëve, si psh: afër lokaleve të ndryshme afariste, banimit të koncentruar, shërbimeve shëndetsore, bibliotekave, afër përmbajtjeve të ndryshme në përdhese etj. Disa nga parametrat e rëndësishëm në përcaktimin e lokacionit të autobusëve lokal janë dhënë në Fig. 14.



Fig.14. Parametrat e rëndësishëm gjatë përzgjedhjes së lokacioneve të autobusëve lokal

Gjatë përcaktimit të lokacioneve, duhet patur parasysh rrugën që pasagjerët marrin deri te autobusi dhe pas zbritjes nga autobusi. Kjo sepse është jo e mjaftueshme të ideohet një stacion i qasshëm urban, kur deri në atë destinacion nuk mund të arrijnë personat me aftësi të kufizuara për shkak të barrierave të ndryshme fizike.

Një komponentë tjetër e rëndësishme gjatë përzgjedhjes dhe planifikimit të autobusëve lokalë është edhe numri i autobusëve që ndalojnë në të njejtën pikë për gjatë një ore. Duke qenë se planifikimi ndodh gjithmonë për të përmubushur

kërkesat edhe të së ardhmes, është e nevojshme të mirret parasysh mundësia e shtuarjes së fluksit të qarkullimit në të ardhmen, dhe rrjedhimisht shtimi i linjave të autobusëve që do të qarkullojnë në po të njëjtën pikë.

Momentalisht, transporti publik i Prizrenit operon me 5 linja, të cilat qarkullojnë me nisje çdo një orë. Kjo rrezulton që secili stacion (në rastet e stacioneve me shfytëzueshmëri nga të gjitha linjat, si p.sh. stacioni tek Rrethi i Spitalit) të ketë maksimum 5 ndalesa të autobusëve në çdo orë. Përfundim në këtë skemë të llogaritjes bën Stacioni te Hamami "Gazi Mehmet Pasha", ku përveç transportit urban ka ndalesa të linjave për qytetet tjera.

Nisur nga fakti që kjo situatë në të ardhmen mund të ndryshojë si rezultat i shtuarjes së linjave, apo shtuarjes së fluksit të qarkullimit të një linje të caktuar (p.sh. një linjë të funksionojë me nisje çdo gjysmë ore), duhet të parashihen skenarë të ndryshme të ndalesave të autobusëve. Kjo determinon direkt përzgjedhjen e lokacioneve për ndalesa të autobusëve, të cilat duhet të parashihen me mundësi zgjerimi në të ardhmen.

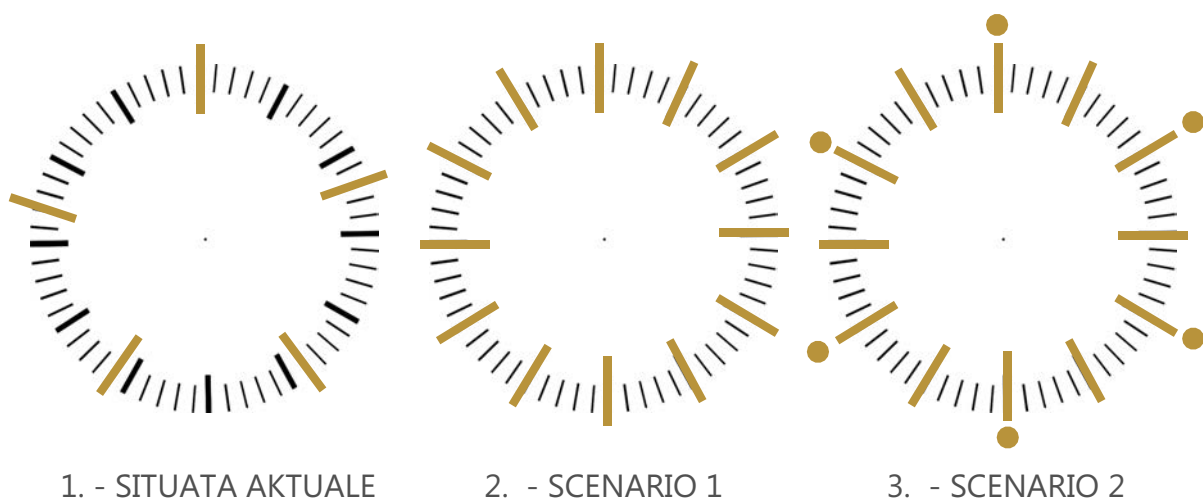


Fig.15. Fluksi i ndalesave të autobusëve në relacion një orësh

Në situatën e parë është prezentuar fluksi i ndalesave të autobusëve sipas linjave ekzistuese në qarkullim. Scenario A prezenton situatën kur do të mund të shtohet një linjë autobusi, ndërsa Scenario B shkon mëtej, nëse përveç shtuarjes së një linje, ndonjëra nga linjat ekzistuese do të shtonin qarkullimin nga një herë brenda një orë, në çdo gjysmë ore.

E rëndësishme në fazën e dimensionimit të lokacioneve të stacioneve urbane është poashtu mënyra e blerjes së biletave dhe kartelave të qarkullimit. Varësisht nëse blerja e biletave bëhet ose jo nga personeli në hyrje të autobusit, kjo mund të zgjas qëndrimin e një autobusi në një stacion të caktuar urban. Në përmirësim të kësaj situatë do të shërbenin aparatet për blerjen e biletave të stacionuara në afërsi të

stacioneve urbane, kur paraprakisht pasagjerët do të bënin blerjen e biletës apo rimbushjen e kartelave të qarkullimit.

Me qëllim të qarkullimit efektiv të linjave urbane, shërbejnë detektorët të cilët preferohen të pozicionohen afërsisht 80cm para ndalesës së autobusit, që nënkupton 10-15 sekonda kohë e lëvizjes.

Pozita më e favorshme e ndalimit të autobusëve, në bazë të hulumtimeve të bëra me pasagjerë, është në afërsi dhe pas udhëkryqeve.

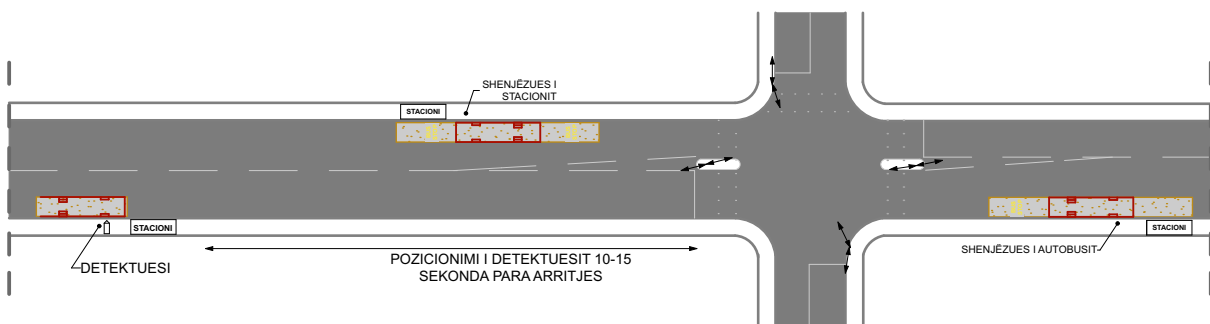


Fig.16. Pozicionimi i vend-ndalesës në afërsi të udhëkryqit

#### 4.4 HAPËSIRAT E PRITJES

Hapësirat e pritjes së pasagjerëve janë të definuara fillimisht me tabelën shenjëzuese të lokacionit të dedikuar për ndalesa të autobusëve urban. Ky shenjëzues konsiston në një tabelë në lartësi dukshëm të identifikuar nga pritësit dhe nga ngasësit e autobusit, e cila posedon informatat bazike mbi emërtimin e stacionit dhe linjat të cilat operojnë aty. Pozicionimi i këtij shenjëzuesi është ngusht i lidhur me derën e pare (hyrëse) të autobusit.



Fig. 17  
Parametrat në dizajnimin e tabelës shenjëzuese



Fig.18  
Pozita e tabelës shenjëzuese në raport me derën e parë të autobusit

Për një transport të qasshëm urban është e nënkuptueshme prania e pjerrinave mobile në derën e parë ose të mesme të autobusit. Lidhur me këtë fakt, hapësira e pritjes duhet të dizajnohet në atë mënyrë që të mos ketë elemente të cilat e pengojnë pozicionimin e rapmës në momentet e nevojshme. Elementet si: shporta të mbeturinave, elemente të ndriqimit apo elemente të tjera shenjzuese duhet të pozicionohen në largësi të derës së parë dhe të mesme të autobusit dhe në përgjithësi pa penguar rrugën e ecjes së pasagjerëve. Hapësira e lirë e lëvizjes definohet në bazë të dimensioneve të karrocës invalide, duke patur parasysh dimensionin bazik të diametrit 150 cm, i cili i mundëson kthim në 360° personit në karrocë invalide. Poashtu mobiliari urban, përfshirë këtu ulëset e hapësirave publike, nuk rekomandohet të jenë të vendosura në distance të afërt të hapësirës së planifikuar për autobusë lokal.

Për arsye të karakteristikave të ndryshme të lokacioneve në të cilat propozohen vend-ndalesat e autobusëve, është e vështirë të ipen standarde uniforme për trajtimin e tyre, bazuar në faktin që rrethanat që ndikojnë në dizajnimin e tyre mund të jenë të ndryshme. Megjithatë, disa nga dimensionet minimale të cilat kushtimisht do të ndikojnë në arritjen e dizajnit të hapësirave të qasshme për të gjithë. (Fig.19 & 20)

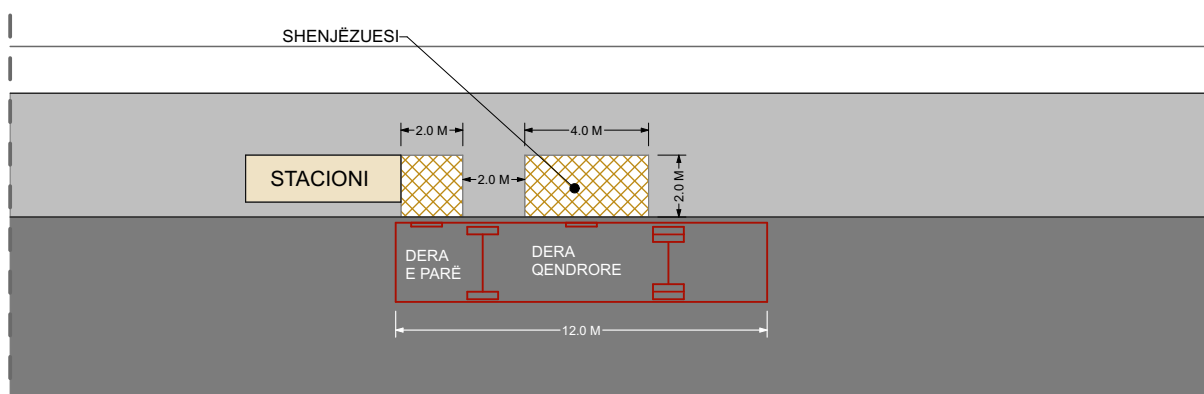


Fig. 19 Dimensionet minimale në rastin e stacionit të distancuar nga vendndalesa e autobusit

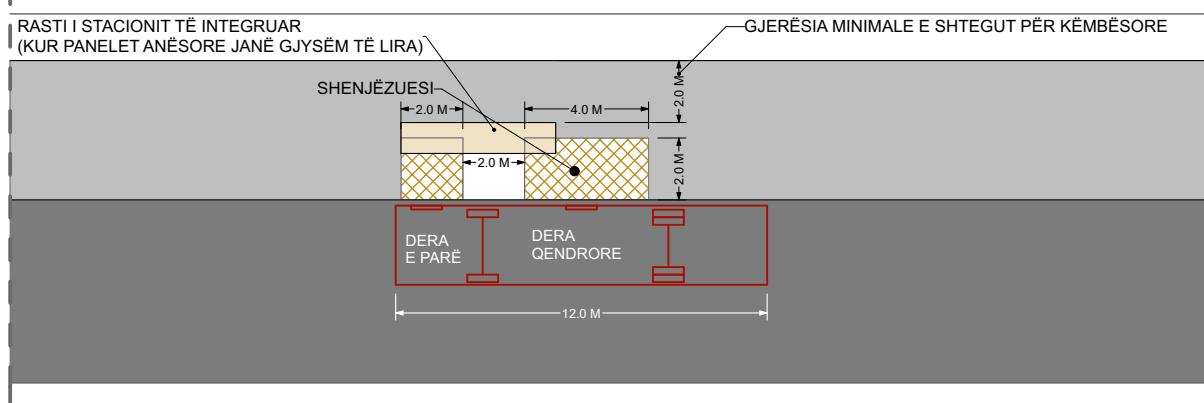


Fig. 20 Dimensionet minimale në rastin e stacionit të integruar në vendndalesën e autobusit

Parë nga skemat paraprake, pozicionimi i stacioneve të autobusëve lokal përbën një komponentë shumë të rëndësishme në definimin e 'hapësirë së pritjes'. Më poshtë prezentohen tri skema të pozicionimit të stacioneve urbane në raport me shtegun e këmbësorëve dhe vend-ndalesën e autobusëve lokal.

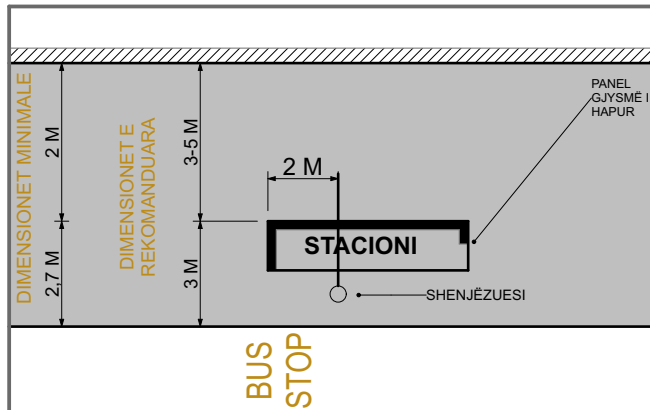


Fig. 21 Stacion i pozicionuar në qendër të shtegut

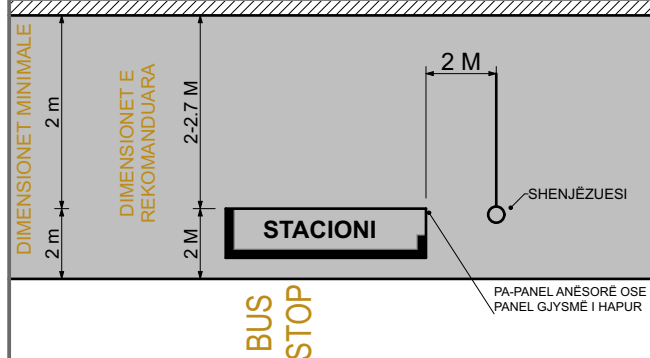


Fig. 22 Stacion i kthyer prapa skajores së trotuarit

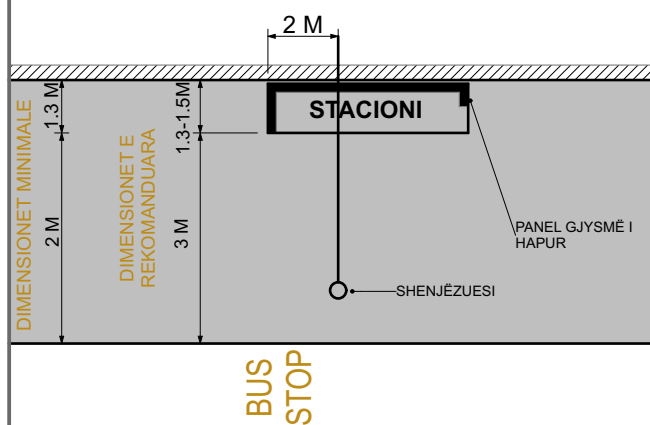


Fig. 23 Stacion i kthyer prapa përfundimit të shtegut

Rasti kur kabina e stacionit pozicionohet në qendër të shtegut, u mundëson pasagjerëve që të identifikojnë autobusët në ardhje, dhe lehtësisht tu qasen atyre. Kjo skemë lehtëson qëndrimin e personave me aftësi të kufizuara nën hapësirën e mbuluar, duke u lehtësuar shfrytëzimin e transportit urban gjatë stinës me rreshje atmosferike.

Rasti kur kabina e stacionit është e kthyer prapa skajores së trotuarit aplikohet në raste shumë të veçanta, të determinuara nga karakteristikat e lokacionit. Rëndom atëherë kur shtegu i këmbësorëve është shumë i ngushtë.

Kabina e stacionit sugjerohet të vendoset në fund të shtegut të këmbësorëve, vetëm atëherë kur kërkohet kushtimisht nga rrethanat e vend-ndalesës së autobusit, rrjedhimisht për të liruar qasjen në ndonjë objekt në afërsi apo të përmbajtjeve të tjera të pranishme në lokacion.



Në të gjitha rastet shenjësuesi i autobusit duhet të vendoset 2,0 m në largësi të kabinës së autobusit.

Komponentë e rëndësishme në dizajnimin e hapësirave të pritjes mbeten stacionet e autobusëve, të cilët rekomandohen të jenë të ideuar me panele gjysmë të hapura, të materialeve transparente me qëllim të rritjes së vizibilitetit për ngasësin e autobusit si dhe për pasagjerët në pritje. Stacionet me mbulesë të ndrikuar rekomandohen për shkak të kushteve atmosferike si dhe rritjes së sigurisë gjatë shfrytëzimit të tyre në mbrëmje. Në shtuarjen e sigurisë në komunikacion rekomandohet edhe shtuarja e një brezi të diferencuar në materializim (dhe ngjyrë) nga skajorja e trotuarit, e cila do të shërbente në orientim ngasësve të autobusëve në njërin anë, dhe pasagjerëve në anën tjetër për tu distancuar nga vija e pritjes e cila paraqet rrezik në vehte.



Fig. 24 Diferencimi i zonës së pritjes



Fig. 25 Shembull i kompozicionit të hapësirës së pritjes

Disa nga elementet tjera të cilat rekomandohet të shqyrtohen në rastin e dizajnit të hapësirave të pritjes, dhe konceptimit të tyre si tërësi janë:

### 1. NDRIQIMI

Mungesa e ndriqimit publik mund të ndikoj në rritjen e pa-sigurisë, dhe rrjedhimisht në mos shfrytëzim të hapësirës për pritje

### 2. HIGJENA PUBLIKE DHE SHËRBIMET KOMUNALE

Hapësira e pritjes rekomandohet të jetë nën mbikqyrje të shërbimeve komunale sa i përket pastërtisë. Në rastin e pranisë së shportave të mbeturinave në afërsi, rekomandohet që të pastrohen shpesh dhe me kujdes që të mos vije deri të kundërmimi apo arsye të tjera të cilat do të irritonin pritësit.

### 3. DRENAZHIMI

Është shumë e rëndësishme që gjatë dizajnit dhe imlementimit të elementeve që e karakterizojnë hapësirën për pritje, t'i kushtohet kujdes largimit të ujërave atmosferike, të cilat në të kundërtën mund të mbliidhen në afërsi të vend-ndalesës së autobusit, duke shkaktuar probleme për pasagjerët në pritje (rasti i spërkatjes së tyre nga automjetet).

## 4.5 HAPËSIRAT E NDALJES SË AUTOBUSËVE

Me qëllim të funksionimit të mirë të transportit urban, është e nevojshme që të markohen hapësirat e dedikuara për ndalesat e autobusëve. Dimensionet e tyre kushtimisht bazohen në dimensionet dhe llojet e autobusëve. Sidoqoft për arsye se specifikat e lokacionit jo çdo herë mund të ofrojnë mundësinë e realizimit të hapësirave sipas normativave normale, sugjerohen skema funksionale të cilat i reduktojnë dimensionet optimale në ato minimale, pa e ulur performancën e operimit të transportit urban.

Me qëllim të potencimit të hapësirës së dedikuar për vend-ndalesën e autobusëve, preferohet që përpos të markohet si hapësirë, edhe të ngjyroset me ngjyrë lehtë të identifikueshme. Ngjyrë sinjalizuese për vend-ndalesën e autobusëve internacionalisht aplikohet ngjyra e kuqe. Identifikimi i kësaj hapësire me një ngjyrë të caktuar ndikon edhe në ndalim parkimin jo të ligjshëm të automjeteve të tjera përmos autobusëve.

Idealisht gjerësia e hapësirës së ndalesës së autobusëve preferohet të jetë 3.0 m, mirëpo kjo gjerësi mund edhe të reduktohet në 2.7m. Ndërsa gjerësia në qytetet dhe lokacionet me fluks të madh të qarkullimit të automjeteve brenda një ore, preferohet të jetë deri në 37.0 m (Fig.26), e cila do të akomodonte autobusët me gjatësi 12.0m. Në rastet më pak optimale kjo gjatësi reduktohet në 23.0 m (Fig. 27).

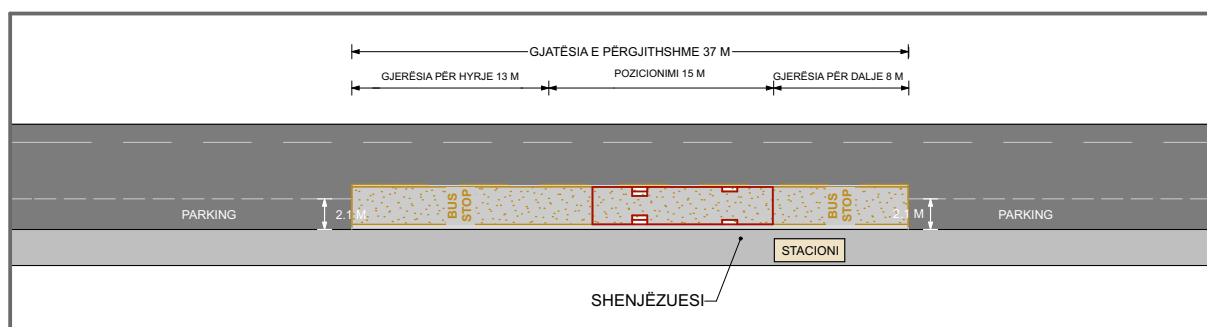


Fig. 26 Gjatësia optimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

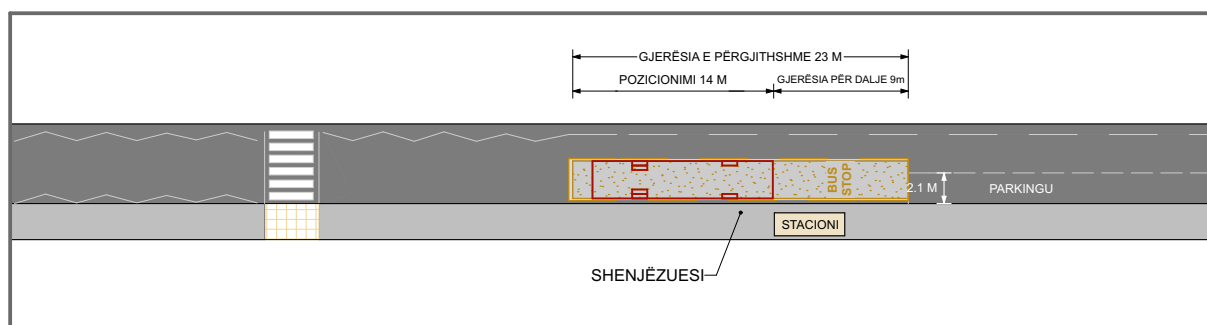


Fig. 27 Mundësia e zvogëlimit të hapësirës së ndaljes së autobusëve

Reduktimi në rastin e fundit ndodh në afërsi të policëve të shtrirë, ndërsa si mundësi më optimale për reduktimin e mëturjes së gjatësisë së hapësirës për ndalimin e autobusit konsiderohet pozicionimi i tij në afërsi të udhëkryqeve (menjëherë pas tejkalimit të tyre). Të dyja këto raste (Fig. 27 dhe Fig. 28) jo vetëm që mundësojnë zvogëlimin e hapësirës së ndalesës së autobusëve, por edhe mundësojnë qasjen më të lehtë të pasagjerëve për destinacionet e tyre. Kjo sepse në afërsi të udhëkryqeve dhe zebrave ndodh edhe shpërndarja e pasagjerëve për pika të ndryshme të interesit, sipas destinacionit të tyre.

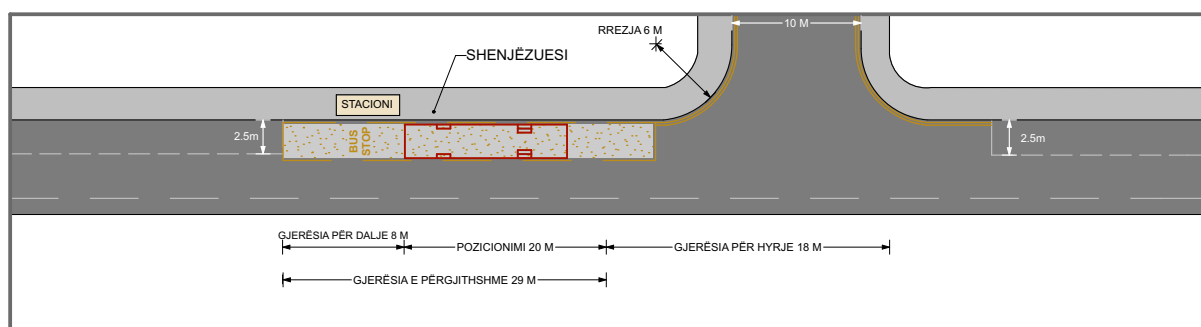


Fig. 28 Gjerësia minimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

Me qëllim të evitimit të aksidenteve potenciale dhe lirimit të hapësirës për pozicionim të autobusit pas kalimit të udhëkryqit, ndalim-parkimi i automjeteve të tjera duhet të aplikohet rreptësisht. Poashtu hapësira e ndalesës duhet të jetë lehtë e evidentueshme, dhe mundësia e ndalimit të autobusit të bëhet në mënyrë graduale. (Fig.24)

Pas marrjes së pasagjerëve, gjatësia minimale e nevojshme që autobusi të rikthehet në trafik varion nga 7.0 m - 9.0 m.



Fig. 29 Hapësira e ndalesës së autobusëve: identifikimi dhe qasja

## 4.6 PLATFORMA E AUTOBUSËVE LOKAL

Platformat e autobusëve konsistojnë në hapësirën e veçantë pritëse, e cila dallon nga shtegu i lëvizjes së këmbësorëve, dhe rëndom paraqet një hapësirë tërësisht të nxjerrur jashtë gabaritit të shtegut, e njohur si 'platformë e plotë'. Në raste të caktuara si zgjidhje paraqitet edhe 'platforma e pjesshme', e cila përbën gjysmën e gjerësisë së platformës së plotë. Përparësitë e aplikimit të platformave për pritjen e autobusëve (ku përfshihet vendosja e kabinës së stacionit), qëndrojnë në faktin që lirojnë shtigjet e këmbësorëve nga mundësia e koncentrimit të pasagjerëve në pritje si dhe bëjnë amortizimin e diferencës së lartësisë në mes të skajores së trotuarit dhe dyshemesë së autobusit. Përparësi tjetër konsiderohet eliminimi i parkingjeve ilegale, apo edhe ndalesave disa minutëshe të automjeteve në kalim, mundësi më e përshtatshme për pozicionimin e autobusëve (në qëndrim paralel me platformën etj.

Qëllimi parësor i aplikimit të platformave të autobusëve konsiderohet ofrimi i qasjes më të lehtë për të gjitha kategoritë e komunitetit, pa penguar qarkullimin vijor të shtegut të këmbësorëve.

Gjatësitë e platformave determinohen nga lloji i autobusëve të cilët llogaritet ta shfrytëzojnë platformën e trajtuar (Fig.30 & Fig.31). Ndërsa sa i takon gjerësinë ajo dallon nga profili i platformës së plotë dhe platformës së pjesshme. Gjerësia te rasti i platformës së plotë varion nga 2.0 m - 2.7 m, ndërsa të platforma e pjesshme ajo prezantohet me gjerësinë 1.0 m - 1.5 m. (Fig.32)

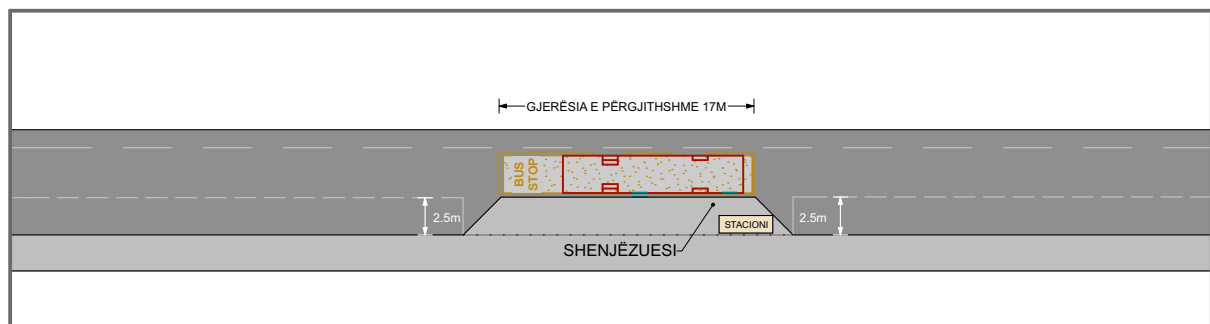


Fig.30 Gjerësia minimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

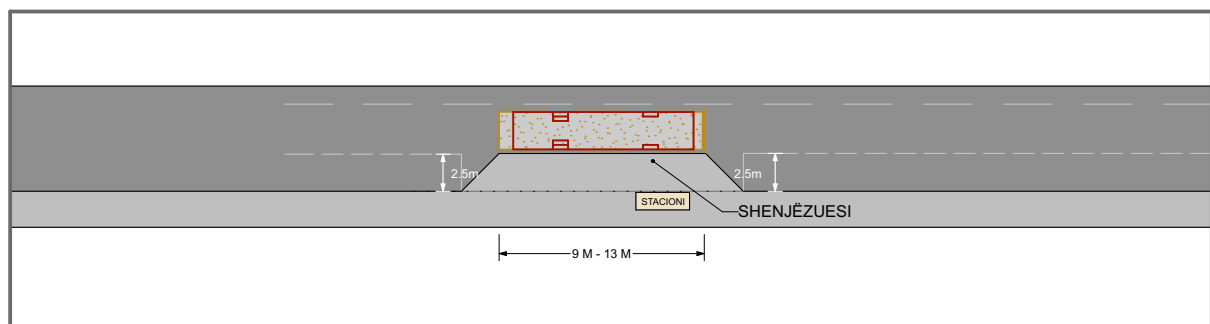


Fig.31 Gjerësia minimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve





Fig.32 Dallimi në mes të platformës së plotë (A) dhe asaj të pjesshme (B)

Gjatë dizajnit të platformave të autobusëve urban duhet të mirren parasysh pozicionimi i kabinës së stacionit urban në kuadër të platformës. Poashtu është e rëndësishme të analizohen parametrat e trafikut urban dhe qarkullimit të automjeteve të tjera, në mënyrë që të mos vie deri te krijimi i barrierave fizike të cilat do të ndikonin në rrjedhën normale të trafikut. Në rastet kur platforma dizajnohet të akomodojë dy autobusë, duhet të krijohen mundësitë e pozicionimit të dy autobusëve përgjatë gjatësisë së platformës, si dhe mundësisë që të gjitha dyert e të dy autobusëve të jenë të lira për pasagjerë (Fig.33 & Fig.34).

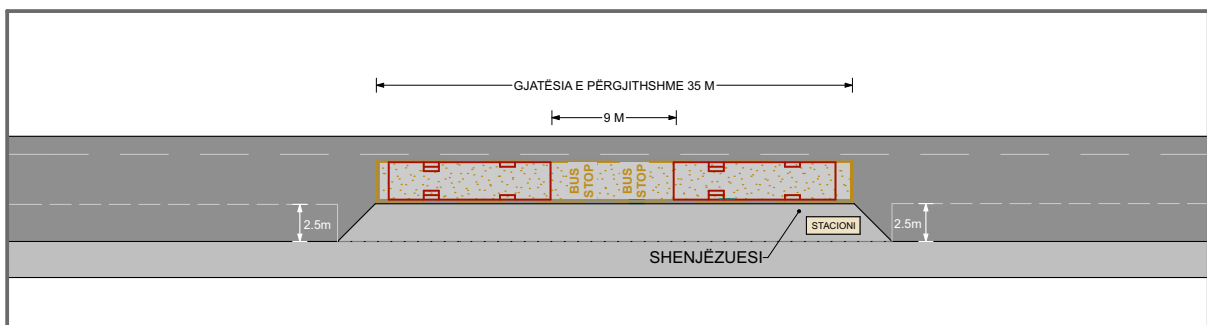


Fig.33 Rasti i platformës së plotë të dizajnuar për pozicionimin e dy autobusëve

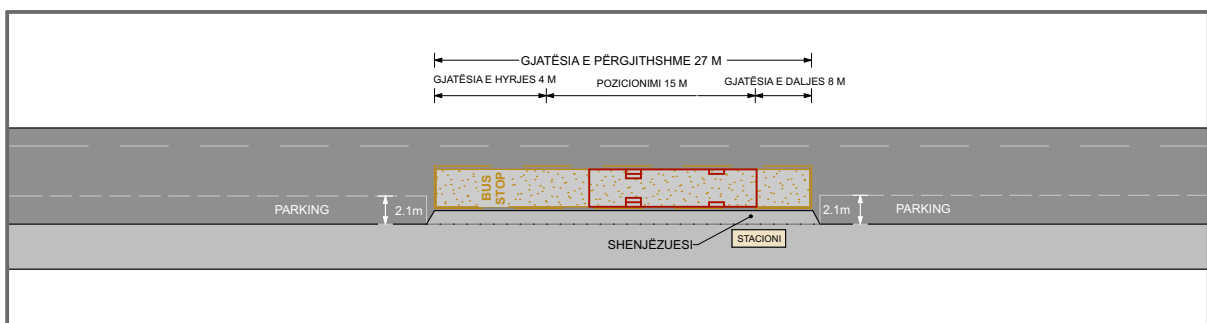


Fig.34 Rasti i platformës së pjesshme deri ne 27.0 M

Në raste të veçanta mund të aplikohen edhe platformat e formës këndore, të cilat mund të jenë më të përshtatshme për pozicionimin e autobusëve në momentin që i qasen hapësirës për vend-ndalim, sidomos nëse kjo e fundit ndodhet në afërsi të udhëkryqit. Sidoqoft dizajni i tyre ndikohet nga gjerësia e rrugës së qarkullimit të automjeteve, nëse dimensionet e saj lejojnë ose jo realizimin e kësaj tipologjie të platformave urbane (Fig.35).

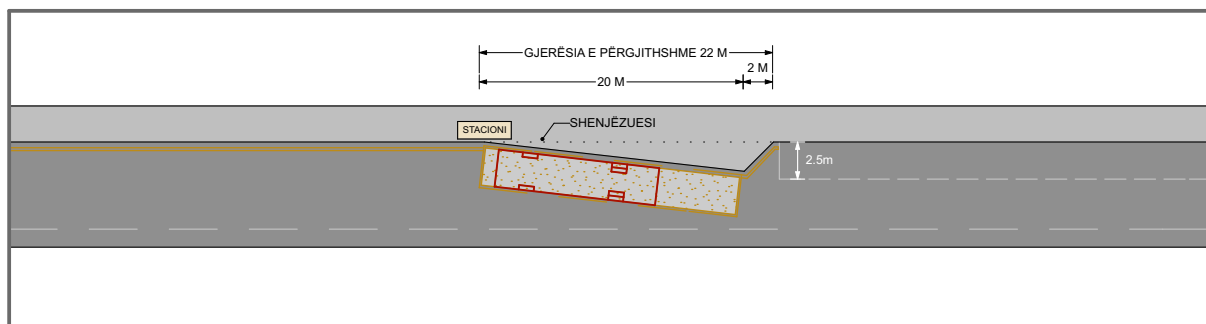


Fig.35 Platformë e formës këndore

#### 4.7 "GJIRI" I NDALESAVE TË AUTOBUSËVE LOKAL

Në raste të caktuara, varësisht nga dimensionet e hapësirës së vend-ndalesave të autobusëve urban, praktikohet "gjiri" i ndalesave të autobusëve urban. E rëndësishme është që të bëhet dizajni i duhur i tij, në mënyrë që të eliminohet mundësia e parkingjeve dhe ndalesave të automjeteve të tjera, të cilat do të pengonin autobusët në momentin e kyqjes dhe pozicionimit. Poashtu është e rëndësishëm dizajni i kësaj tipologjie të ndalesave të autobusëve urban në raport me shtigjet për këmbësorë dhe pozicionimin e kabinës së stacionit urban. Rastet e mëposhtme tregojnë mundësinë e ri-dizajnit të hapësirës përreth stacionit urban, me qëllim të zgjerimit të qarkullimit të këmbësorëve (Fig.35 & Fig.36).

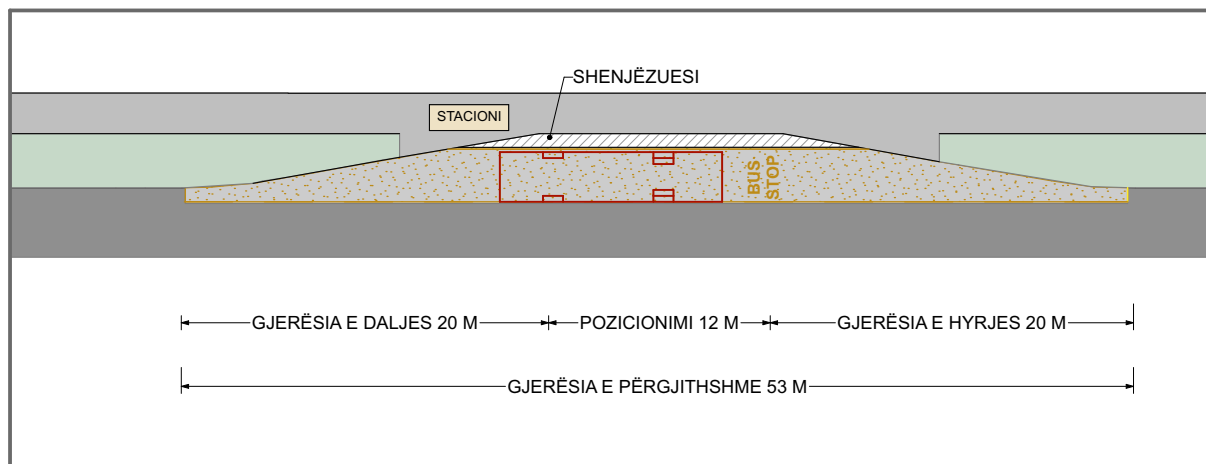


Fig.36 "Gjiri" i ndalesave të autobusëve urban në gjerësi deri në 53 M



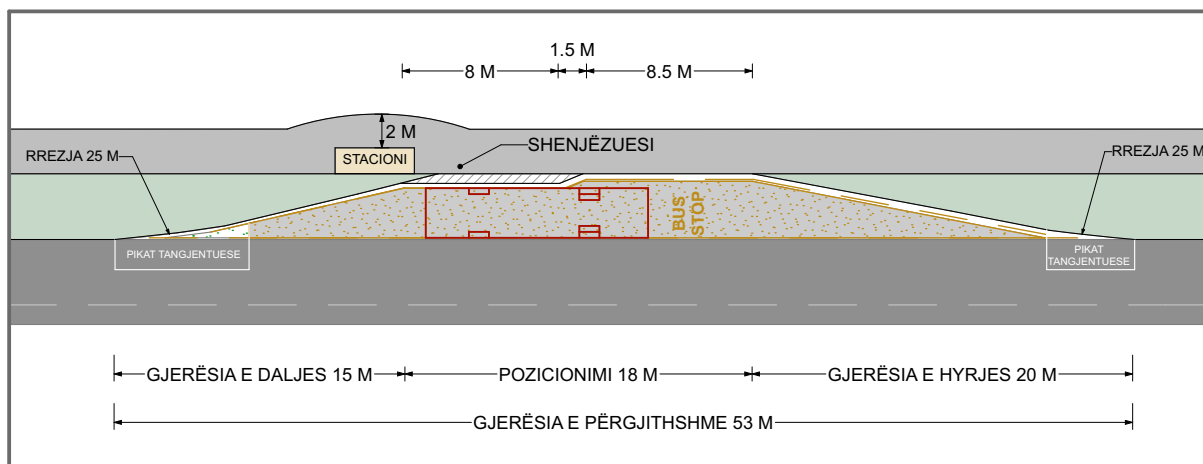


Fig.37 "Gjiri" i ndalesave të autobusëve urban në gjerësi deri në 53 M - rasti i zgjerimit të hapësirës përreth stacionit urban

#### 4.8 PARAMETRAT E SKAJOREVE TË TROTUAREVE

Skajoret e trotuareve janë determinues poashtu shumë i rëndësishëm i transportit të qasshëm urban për të gjithë. Lartësia e skajoreve është ngusht e lidhur me tipologjinë e autobusëve të aplikuar për një transport të caktuar publik. Sidoqoft lartësia e skajoreve rekomandohet të jetë në mes 125 mm - 140 mm. Skajoret më të larta se ky dimension ndikojnë drejtpërdrejtë në rritjen e lartësisë vertikale, në mes të trotuarit dhe dyshemesë së autobusit.

Sipas Udhëzuesit të Transportit Urban në Londër (Accesibl bus stop design guidance, Transport for London), preferohet aplikimi i 'skajoreve speciale' me qëllim të reduktimit të lartësisë së shkëljes nga niveli i shtegut të këmbësorëve (ose platforma urbane) deri në dyshemenë e autobusit. Kjo sepse me skajoret tradicionale ngasësit e autobusëve e kanë të vështirë pozicionimin e autobusëve mjaftueshëm afër skajores tradicionale të trotuarit, duke mënjeluar mundësinë e dëmtimit të saj. Aplikimi i 'skajoreve speciale' pamundëson dëmtimet eventuale, bazuar në materialin dhe dizajnin e tyre.

Preferohet që një tipologji e skajoreve të aplikohet në nivel të përgjithshëm të qytetit. Kjo sepse gjatë qarkullimit të autobusit të njejtë përgjatë linjës së caktuar urbane, është e dëshirueshme që ndalesat të jenë të përcaktuara në bazë të parametrave të njejtë. Këtu njëri ndër determinuesit konsiderohet lartësia e skajores së trotuarit. (Fig. 38).

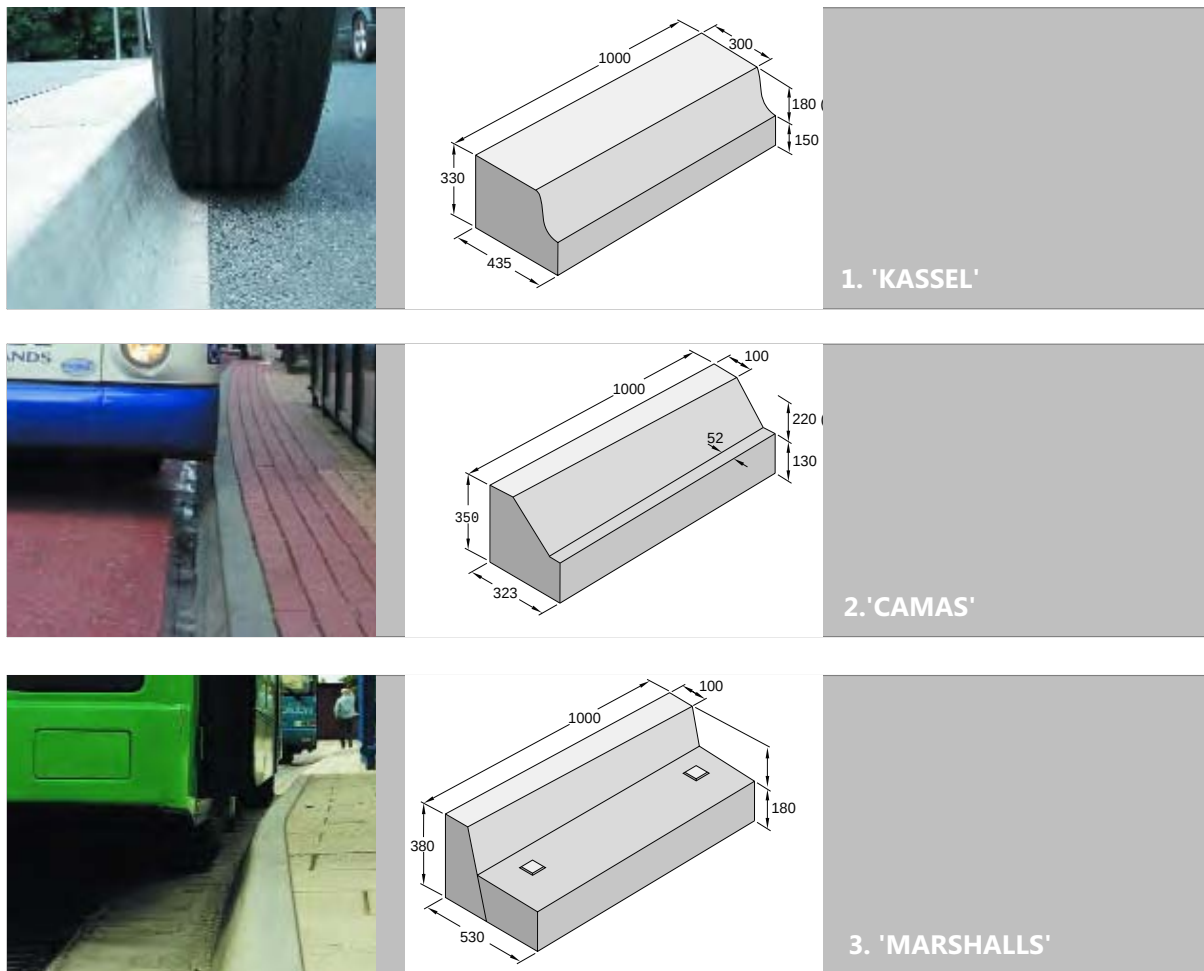


Fig.38 Llojet e "skajoreve speciale" të trotuareve

#### 4.9 FAZAT E DIZAJNIMIT DHE IMPLEMENTIMI

Dizajnimi i Transportit të Qasshëm Urban është një proces i gjatë dhe shumë dimensional. Ky udhëzues, bazuar në udhëzues dhe dokumente të tjera relevante tashmë të implementuara në vendet më të zhvilluara të rajonit, rekomandon që për akterët e përfshirë në dizajnimin e Transportit të Qasshëm Urban të shqyrtojnë paralelisht këta faktorë të cilët mund të ndikojnë direkt procesin: komunikacionin rrugor, shtigjet e këmbësorëve, pozicionimin e mobiliarit urban, pozicionimin e vendndalesave të autobusëve, pozicionimin e autobusëve dhe materialeve të tjera informuese si dhe shërbimet e ofruara.

Të gjitha këto rekomandohet të bëhen në konsultë të vazhdueshme me qytetarët, shfrytëzuesit potencial të transportit publik, të cilët domosdoshmërisht përfaqësojnë të gjitha kategoritë e komunitetit. (Fig.39 )

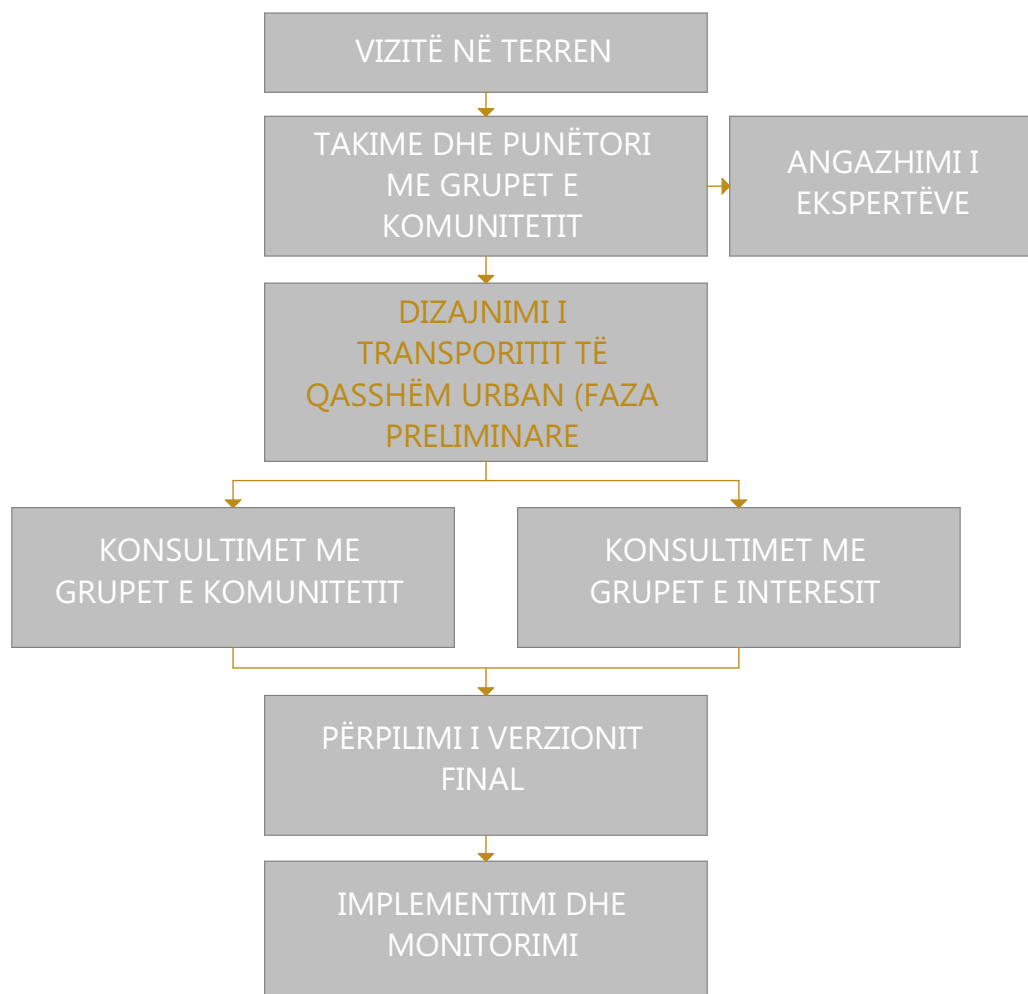


Fig.39 Fazat e dizajnit të transportit të qasshëm urban

Meqenëse dizajni i transportit të qasshëm urban paraqet një proces të ndikuar nga shumë elemente (të paraqitura në nën-pikat e këtij udhëzuesi), rekomandohet që faza e dizajnit të jetë e ndarë në disa etapa të cilat do t'i ndihmonin procesit të përgjithshëm (Fig.40). Komponentet e veçanta të ndara në etapa, do të shqyrtonin në veçanti linjat e transportit publik, lokacionet e vend-ndalesave të autobusëve urban, llojin e autobusëve në qarkullim, dizajnimin e stacioneve urbane, dizajnimin e aplikimit të informatave për shfrytëzuesit, dizajnimin e shërbimeve për pasagjerë etj.

Ky proces mund të jetë i gjatë dhe i ri-kthyes, deri në arritjen e pritshmërive të paracaktuara, e që janë arritja e një transporti të qasshëm urban për të gjitha kateforitë e komunitetit, në veçanti për personat me aftësi të kufizuara (PAK).

E rëndësishme është që pas fillimit të implementimit, të eksperimentohen pika të caktuara në kuadër të rrjetit të transportit publik urban. Nëse gjatë kësaj faze vërehen mangësi në vijueshmërinë e transportit publik, atëherë intervenohet në të

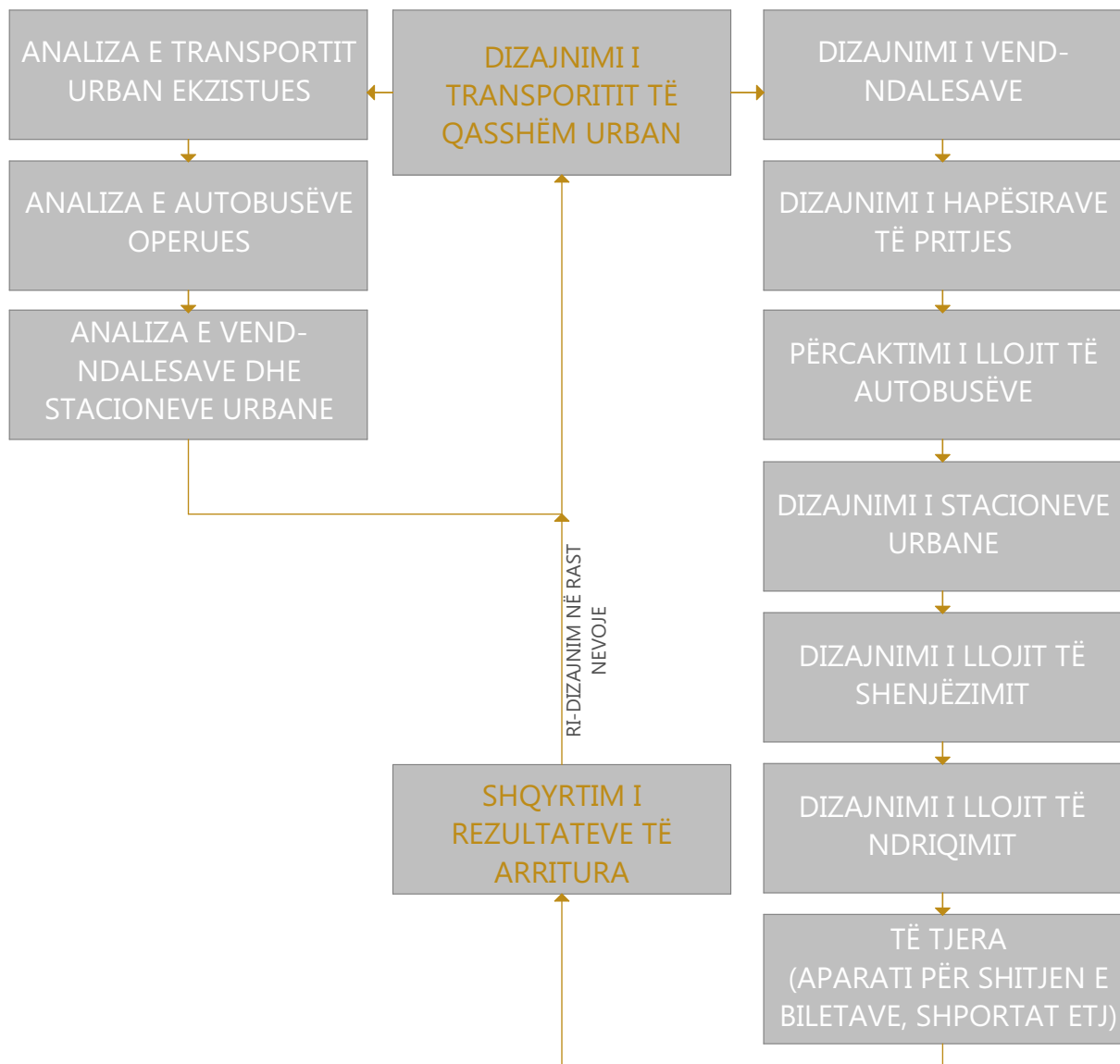


Fig.40 Fazat e dizajnit të transportit të qasshëm urban

gjithë rrjetin dhe ndaras në kategorinë në të cilën është paraqitur problemi i mos funksionimit

Pas fazës së implementimit, dy janë qështjet tjera më të rëndësishme: mirëmbajtja dhe ofrimi i shërbimeve të knaqshme të transportit urban. Lidhur me mirëmbajtjen, është e rëndësishme që shërbimet komunale të jenë jashtëzakonisht të kujdesshme sa i takon mirëmbajtjes së rrugëve, shtigjeve për këmbësorë dhe pastërtisë së përgjithshme rreth hapësirës së pritjes. Ndërsa sa i takon shërbimeve të ofruara në kuadër të qarkullimit të transportit urban, ato duhet të jenë konform standardeve ndërkombëtare dhe të përditësuara çdo herë në raport me kërkesat e qytetarëve. Trajnimi adekuat i ngasësve të autobusëve është shumë i rëndësishëm.

## 5. REKOMANDIMET

Ky udhëzues është bazuar në praktikat e mira dhe udhëzues të tjerë të aplikuar ndërkombëtarisht, të cilët janë treguar të suksesshëm në fazën e ideimit, ri-strukturimit dhe implementimit të transportit të qasshëm urban. Si i tillë, rekomandon që Komuna e Prizrenit të fillojë aplikimin ndaras të elementeve që ndikojnë në transportin e qasshëm urban, në ndarë në nën kapitull në këtë udhëzues, në mënyrë që të arrihet funksionalizimi i transportit publik që do të shërbente të gjitha kategorive të komunitetit, me theks në grupet e nënpërfaqësuar, përfshirë këtu PAK, të moshuarit, të rinjtë dhe gratë. Udhëzuesi jep parametra të gjeneralizuar, duke nënkuptuar që ato duhet të shqyrtohen në rastet konkrete, bazuar në karakteristikat e secilit lokacion në veçanti.

Rrjedhimisht ky udhëzues rekomandon:

1. Të shqyrtohen linjat ekzistuese të transportit publik urban dhe të bëhet përditësimi i tyre në bazë të kërkesave të banorëve të lagjeve të caktuara

2. Të analizohen lokacionet e përshtatshme në relacion me linjat e transportit urban për vendosjen e venndalesave të autobusëve lokal (Fig.40)

3. Të analizohen autobusët në dispozicion dhe të propozohet lloji i autobusëve për përvetsim në rastin e shtuarjes së kapaciteteve

4. Të dizajnohen hapësirat e pritjes (përfshirë këtu të gjitha komponentet) bazuar në udhëzimet e shpalosura në këtë udhëzues dhe në standardet e tjera ndërkombëtarisht të aplikuara

5. T'i kushtohet rëndësi e posaqme grupeve të nënpërfaqësuar të komunitetit, me theks të veçantë kërkesave të personave me aftësi të kufizuara (PAK)

6. Të përvetësohet një gjuhë dizajnuese dhe informuese e cila do të aplikohet për tërë rrjetin e transportit publik urban

7. Të detajohet plani i menaxhimit dhe i mbikqyrjes

8. Të përditësohen shërbimet e ofruara të bazuara në kërkesat e vazhdueshme të komunitetit



Fig.41 Lokacionet e vend-ndalesave të autobusëve urban dhe vendosjes së stacioneve urbane në raport me linjat ekzistuese



## 6. REFERENCAT

'Accessible Bus Stop Design Guidance'; Transport of London; 2006

'A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities'; UNDP; Malaysia; 2010

'Improving Transport Accessibility for All, Guide to Good Practice'; ECMT; France; 2006

'Designing Sidewalks and Trails for Access, Best Practices Design Guide' ; B.McMillen, J.Kirschbaum, P.Axelson, P.Longmuir, K.Mispagel, J.Stein, D.Yamada; 2001

'Bus Stop Design & Accessibility Guidelines' ; Memphis Urban Area Metropolitan Planning Organization (MPO) & Memphis Area Transit Authority (MATA); 2017

'Bus Stop Accessibility Study'; Roanoke Valley Area Metropolitan Planning Organization; 2013

## 7. ANEKS

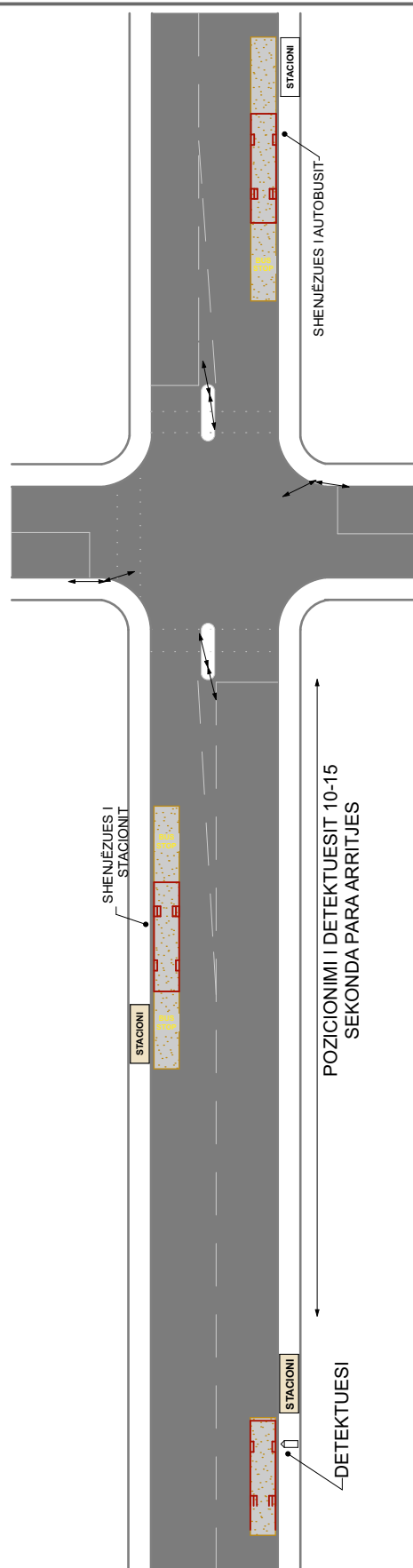
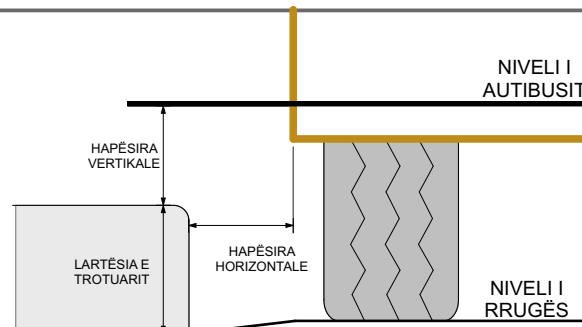
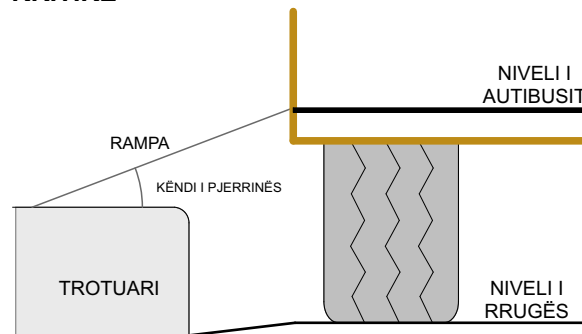


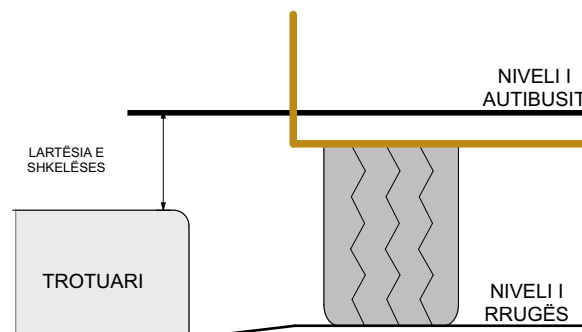
Fig.16. Pozicionimi i vend-ndalesës në afërsi të udhëkryqit



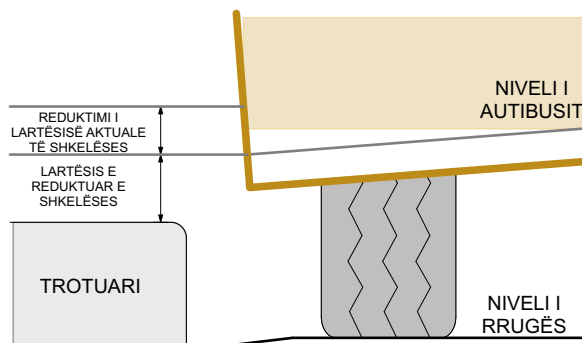
### DIMENSIONET KRITIKE



### DIMENSIONIMI I PJERRINËS



### DIMENSIONIMI I SHKELËSES



### AMORTIZIMI I DIMENSIONIT TË SHKELËSES

Fig.13. Dimensionet kritike dhe menaxhimi i tyre

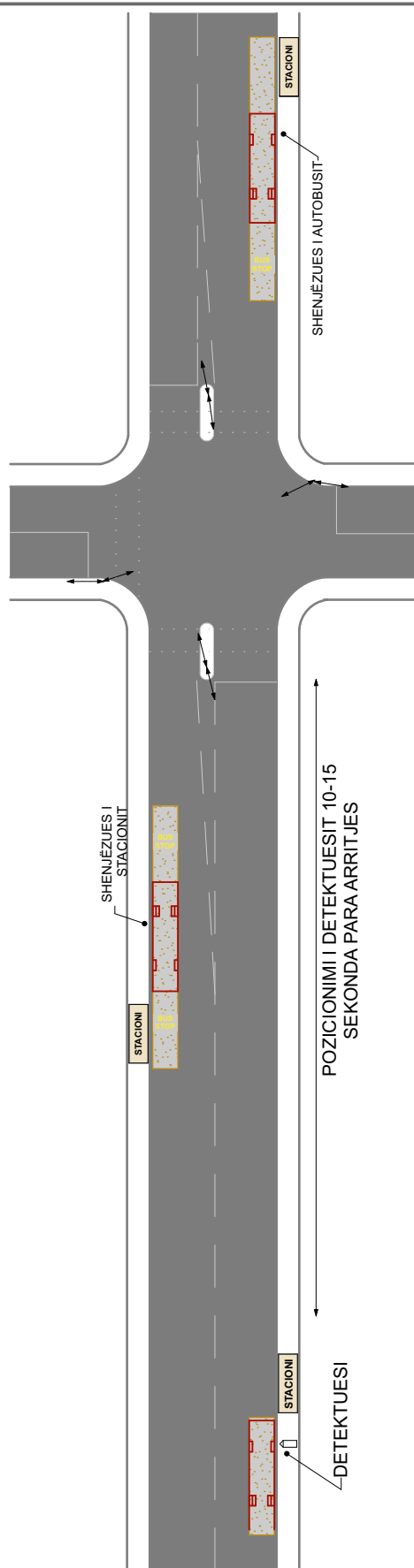


Fig.16. Pozicionimi i vend-ndalesës në afërsi të udhëkryqit

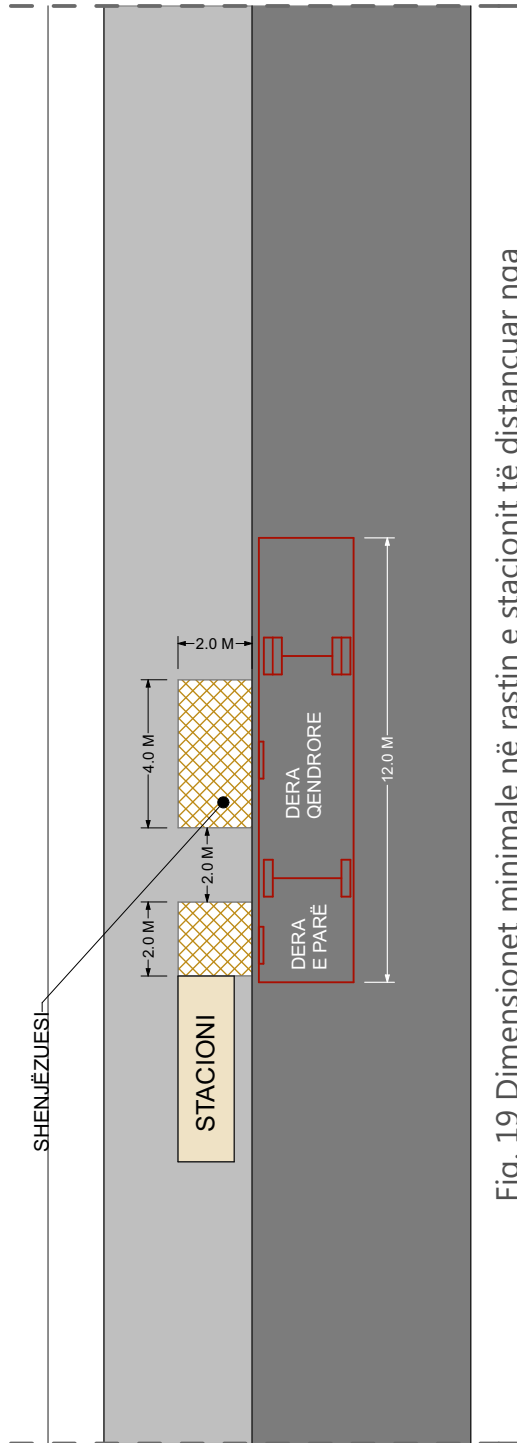


Fig. 19 Dimensionet minimale në rastin e stacionit të distancuar nga vendndalesa e autobusit

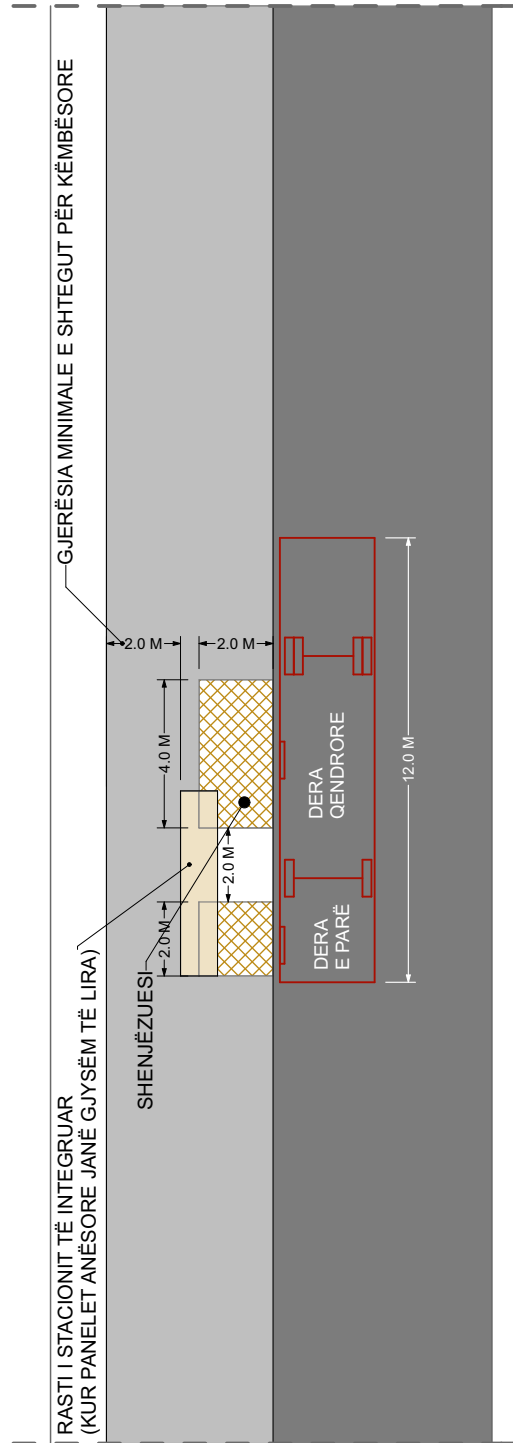


Fig. 20 Dimensionet minimale në rastin e stacionit të integruar në vendndalesën e autobusit



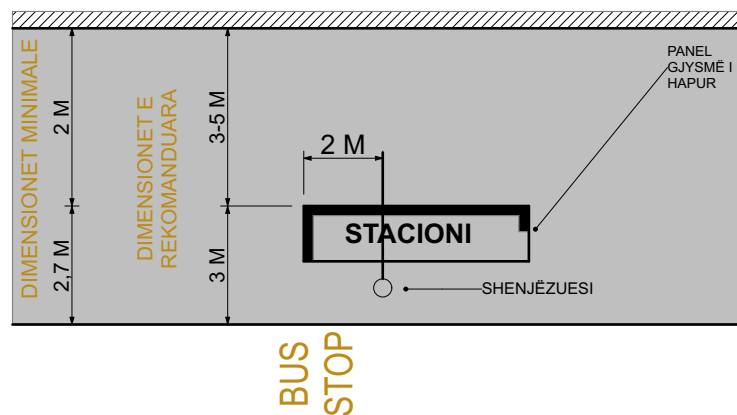


Fig. 21 Stacion i pozicionuar në qendër të shtegut

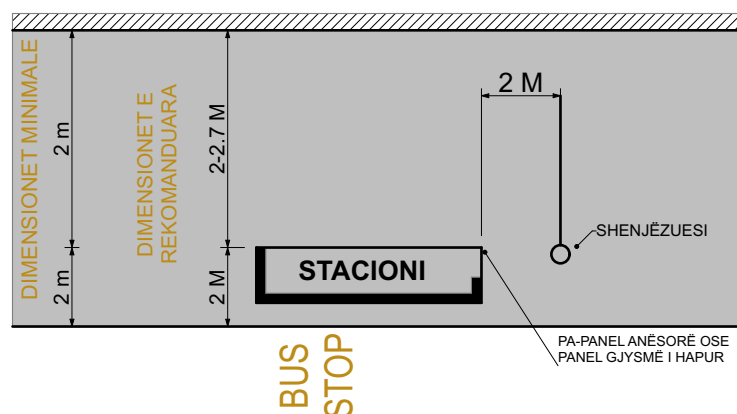


Fig. 22 Stacion i kthyer prapa skajores së trotuarit

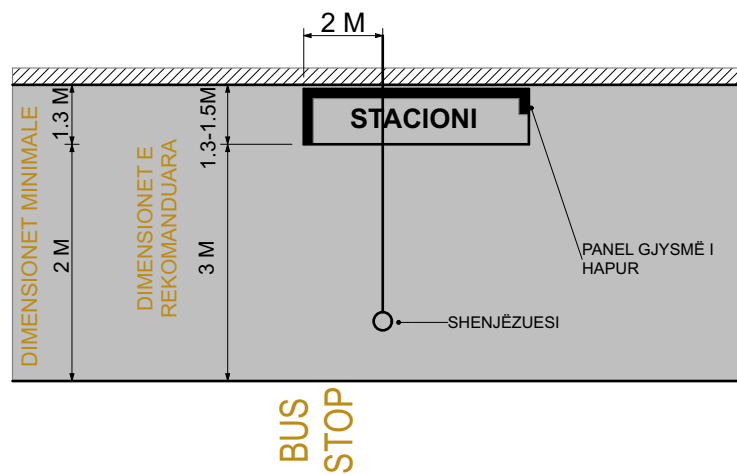


Fig. 23 Stacion i kthyer prapa përfundimit të shtegut

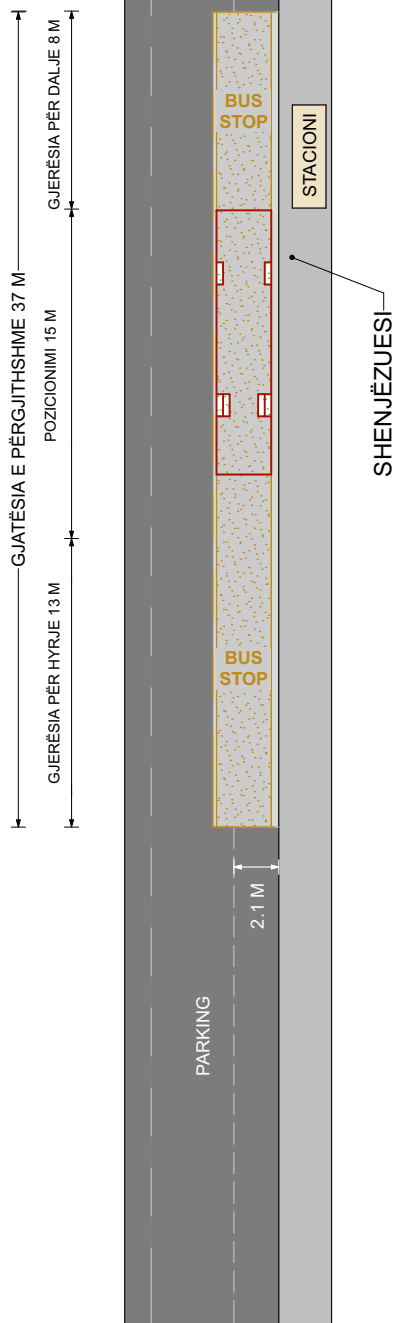


Fig. 26 Gjatësia optimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

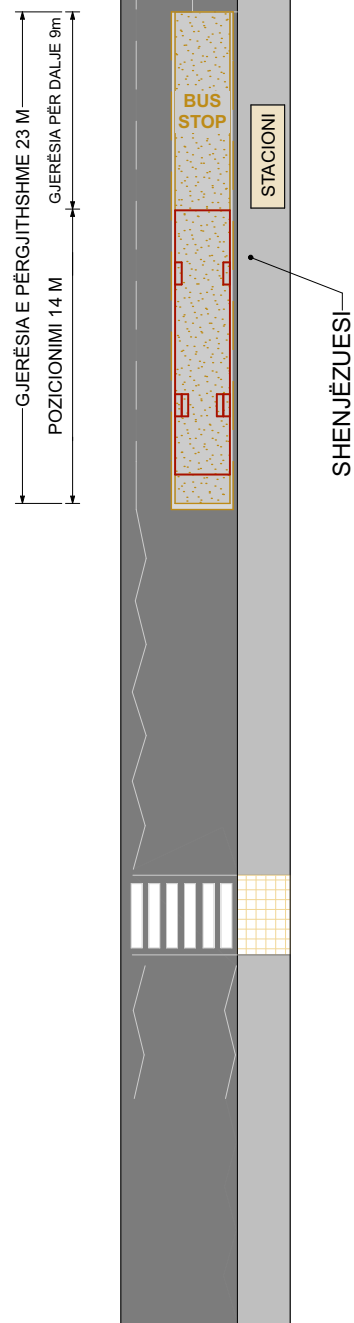


Fig. 27 Mundësia e zvogëlimit të hapësirës së ndaljes së autobusëve

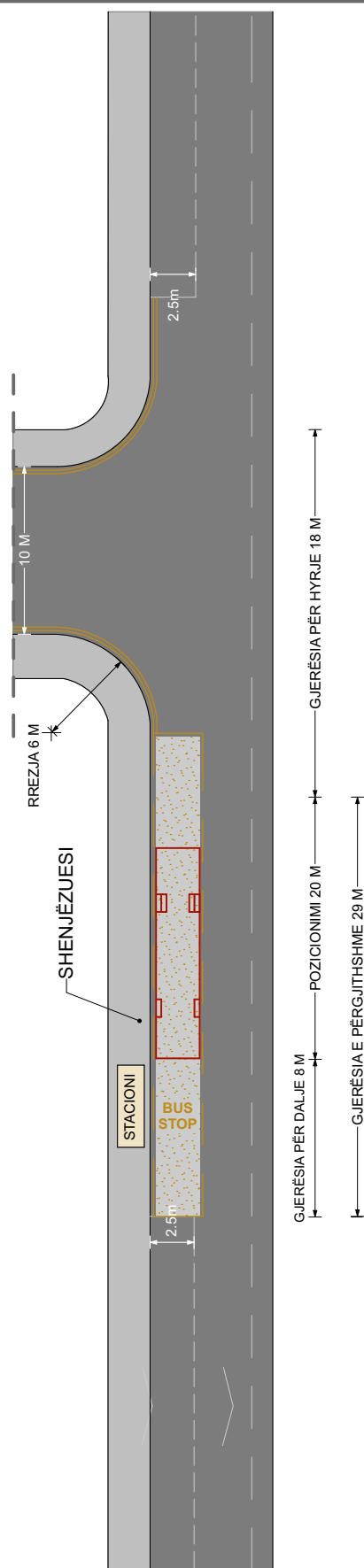


Fig. 28 Gjerësia minimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

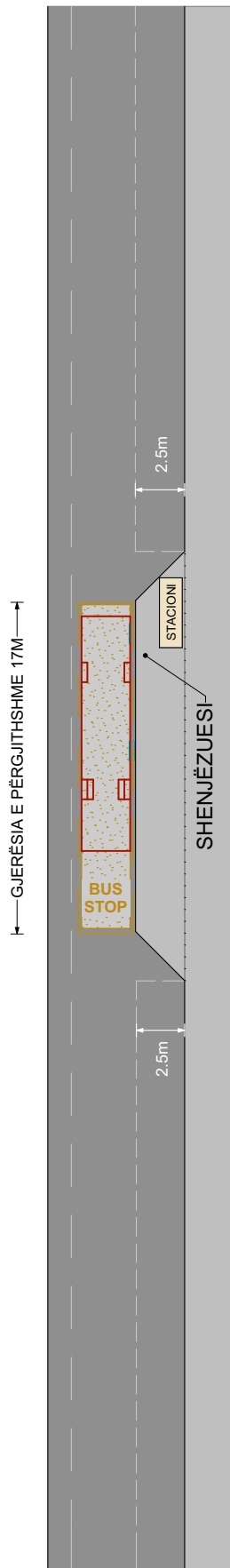


Fig.30 Gjerësia minimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

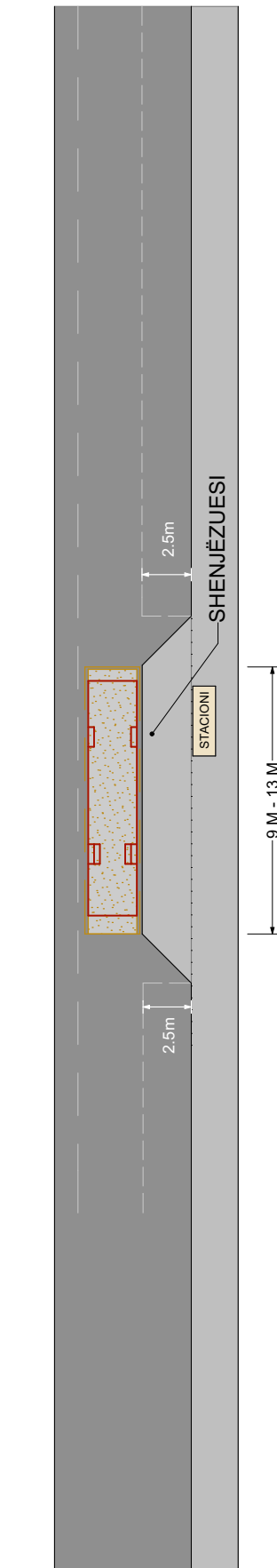


Fig.31 Gjerësia minimale e hapësirës së ndaljes së autobusëve

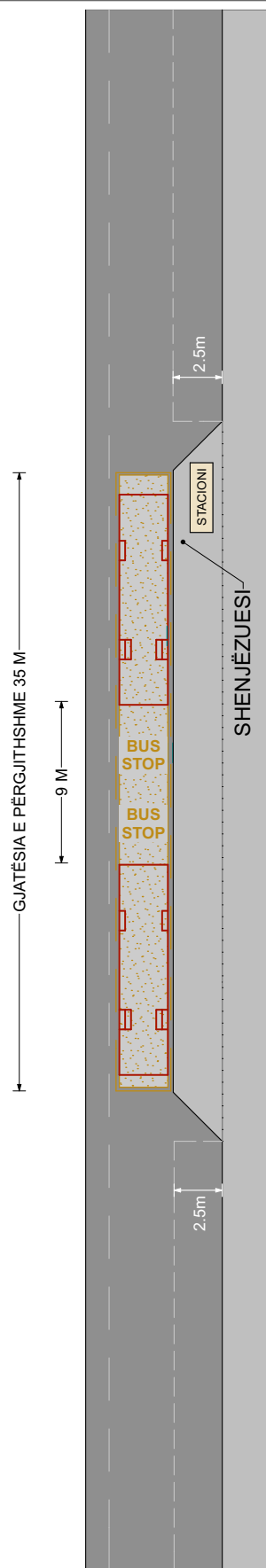


Fig.33 Rasti i platformës së plotë të dizajnuar për pozicionimin e dy autobusëve

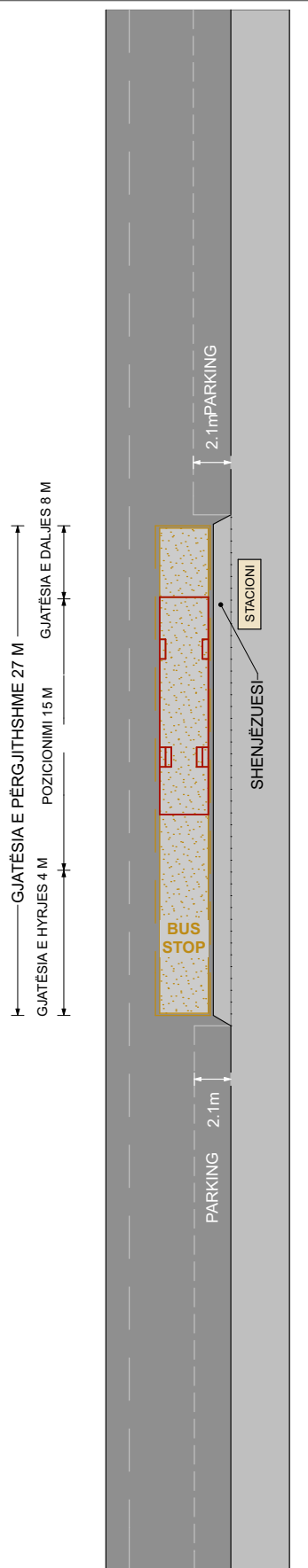


Fig.34 Rasti i platformës së pjesshme deri ne 27.0 M

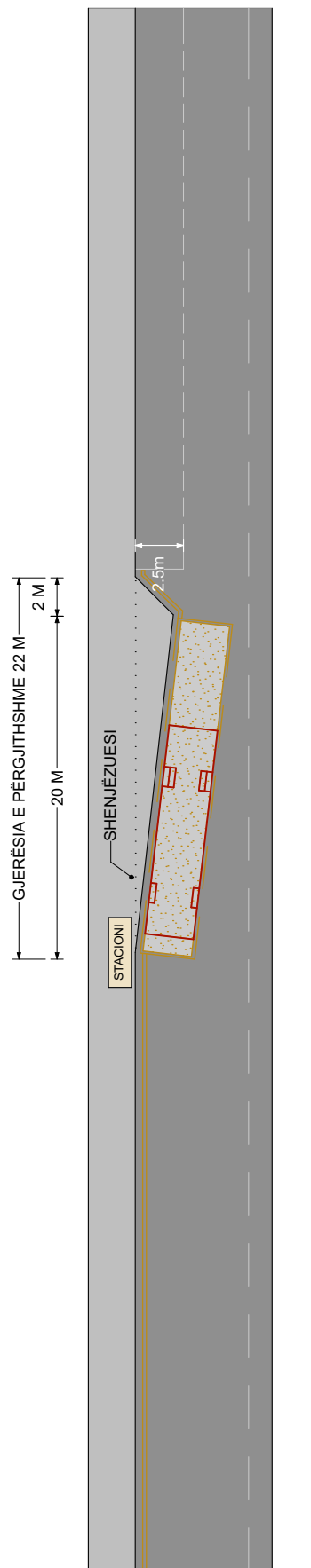


Fig.35 Platformë e formës këndore

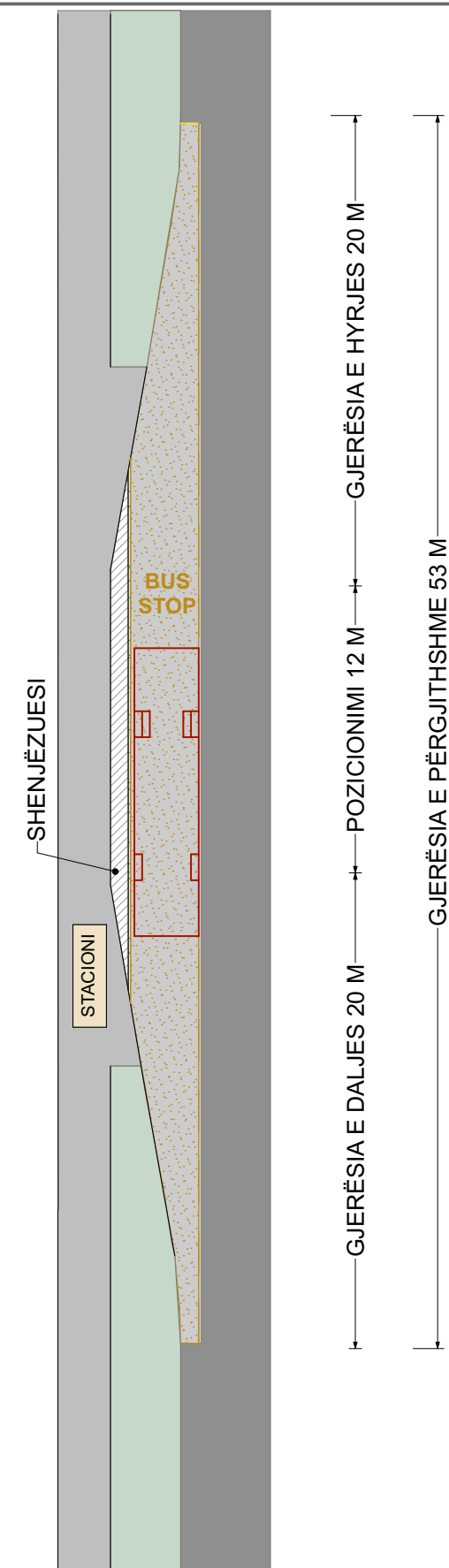


Fig.36 "Gjiri" i ndalesave të autobusëve urban në gjerësi deri në 53 M



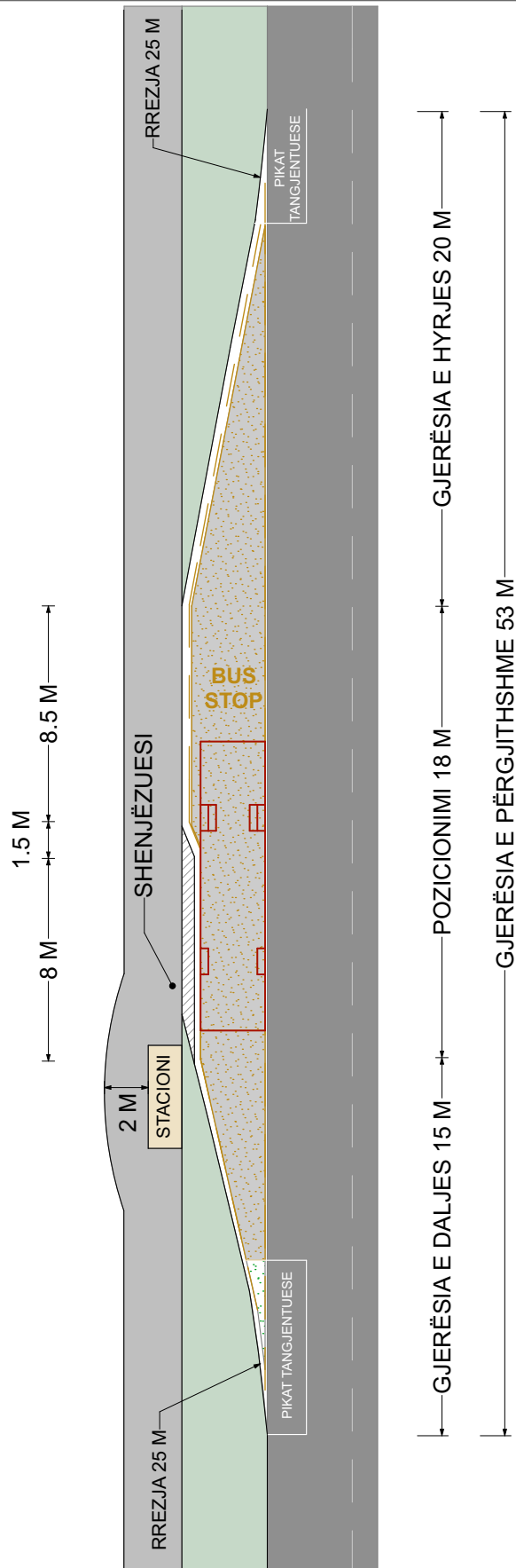


Fig.37 "Gjiri" i ndalesave të autobusëve urban në gjerësi deri në 53 M - rasti i zgjerimit të hapësirës përreth stacionit urban

Janar, 2018

