

**VLERËSIMI STRATEGJIK MJEDISOR I PLANIT TË MOBILITETIT TË
QËNDRUESHËM URBAN
PRISHTINË**

**PLANI I MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM URBAN
(PMQU-së)**



Shkurt 2019, Prishtinë

1 Përmbajtja

HYRJE.....	4
1. KORNIZA LIGJORE PËR HARTIMIN E PMQU-së.....	5
1.1 Planet relevante qe ndërlidhën me PMQU-ën	5
1.2 Plani zhvillimor komunal (PZHK) 2012-2022	6
1.3 Plani zhvillimor urban (PZHU) 2012-2022	7
1.4 Plani Rregullues Urban (PRRU).....	9
1.5 Plani i mobilitetit të qëndrueshem urban (PMQU-Ja)	9
2 MASAT LIGJORE DHE LEGJISLACIONI MJEDISOR	10
2.1 Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit.....	10
2.2 Ligji për planifikim hapësinor	11
2.3 Ligji për vlerësimin e ndikimit ne mjedis.....	12
2.4 Ligji për vlerësimin strategjik mjedisor	12
2.5 Ligji për vetëqeverisjen lokale.....	13
3 KONVENTAT NDERKOMBETARE MJEDISORE DHE DIREKTIVAT	14
3.1 Vlerësimi i shpenzimeve të dëmtimit mjedisor	14
3.2 Direktivat e BE-se	15
3.2.1 Direktiva e BE-së, VSM -ja	15
3.3 Direktivat e tjera të BE-së	15
3.4 Konventa Århus, Konventa Espoo dhe Protokolli i Kievit	16
3.5 Konventa Espoo dhe Protokolli i Kievit	17
3.6 Organizatat Jo-Qeveritare.....	17
3.7 DOKUMENTET STRATEGJIKE PER MBROJTJEN E MJEDISIT	18
4 GJENDJA MJEDISORE NË PRISHTINË	19
4.1 Gjendja e tanishme	19
4.2 Problemet mjedisore dhe zhvillimi ekonomik	20
5 VSM-JA DHE ANALIZA DHE VLERËSIMI I NDIKIMIT NË MJEDIS E PMQU-se	24
5.1 Nevoja për VSM-ën	26
5.2 Objektivat e VSM për Planit Mobilitetit të Qendrueshem Urban.....	26

5.3	METODOLOGJIA E VSM-së	27
5.3.1	Metodologjia	27
5.3.2	Takime dhe Biseda me Perfaqshues te Institucioneve	27
5.4	Struktura e Raporti Përfundimtar të VSM-se.....	28
5.5	Problematikat të Zhvillimit dhe PQMU-se	28
5.6	Faktorët te cilet ndikojne ne zhvillimin e planeve dhe demografia.....	30
5.6.1	Skenarët lidhur me zhvillimin e demografise.....	30
5.7	KONSIDERATA MJEDISORE E PMQU- SË	31
5.7.1	Skenaret sipas PMQU-se, per Mobilitet.....	34
5.7.2	Masat për realizimin e skenareve si dhe VSM-ja	36
5.8	Përmbledhje e problemeve kryesore në Prishtinë	40
5.9	Mjedisi ,Transport dhe Shëndeti.....	43
5.9.1	Automjete të pastra dhe lëndë djegëse alternative	43
5.9.2	Levizshmëria elektrike.....	44
5.9.3	Ndotja e ajrit dhe ndotja e zhurmës që vjen nga transporti.....	44
5.9.4	Lëvizshmëria dhe shëndeti	45
6	VSM-ja - NDIKIMI I MASAVE NË MJEDIS-	46
7	MONITORIMI.....	55
8	PERFUNDIME.....	63
9	LITERATURA	65
10	Shtojca 1: Lista e Shkurtimeve	67

HYRJE

Komuna e Prishtinës ka hartuar Planin e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për të kuptuar plotësisht problemet aktuale të rrjetit të transportit dhe për të identifikuar zgjidhjet e mundshme. Qëllimi është që qyteti të lëvizë drejt praktikave më të qëndrueshme të transportit, që do të ndihmojnë në arritjen e objektivave të transportit të qëndrueshëm dhe të cilësisë së ajrit. Plani bazohet në zhvillimin e një modeli të ri të transportit dhe në vlerësimin e opsioneve të ndryshme për përmirësimin e gjendjes aktuale të komunikacionit, transportit dhe parkimit, me qëllim nxitjen e ndryshimit të sjelljes dhe nxitjen e një ndryshimi në transportin modal drejt alternativave më të qëndrueshme. Ashtu si shumë qytete të tjera evropiane, edhe Prishtina vuan nga mbingarkesa në trafik që mund të ketë efekte negative për ekonominë, mjedisin dhe imazhin e qytetit. Cilësia e ajrit është një çështje veçanërisht e rëndësishme, ku qeveria/MMPH-ja në bashkëpunim me komunën e Prishtinës, identifikon në mënyrë aktive mënyrat për të përmirësuar nivelet e cilësisë së ajrit, në mënyrë që të përmbushen standardet e EU-së.

Ky dokument përcakton historikun e problemeve të transportit në Prishtinë, i mbështetur nga të dhënat kyçe të fituara përmes një pune të gjerësishme të anketimit, si dhe nga përfshirja dhe komentet e marra nga një numër i madh i grupeve dhe organizatave të palëve të interesit. Më tutje prezantohet një vizion i ri i transportit dhe një kornizë strategjike përpara se të përshkruhen elementet e ndryshme që mbështesin kornizën e re të transportit.

Në mënyrë që të bëhen politika të drejta për të ardhmen në Prishtinë, është me rëndësi thelbësore që të kemi një kuptim të qartë të gjendjes aktuale, në aspektin e transportit urban dhe statistikave të mobilitetit, trendeve dhe të dhënave. Ky informacion dhe kjo analizë sigurojnë bazën e domosdoshme kundrejt së cilës mund të kemi rezultate konkrete. Kuptimi i politikave aktuale dhe masave tashmë të programuara për zbatim është një kusht i domosdoshëm për hartimin e PMQU-së dhe zhvillimin e masave dhe propozimeve të nevojshme për të përmirësuar transportin dhe mobilitetin në Prishtinë. Kjo nuk i referohet vetëm politikave të transportit, por edhe agjendaves sektoriale dhe masave që ndikojnë në mobilitet në të ardhmen në mjedisin urban (p.sh. planet hapësinore, strategjitë e zhvillimit ekonomik ose konceptet e zhvillimit të turizmit). Si pjesë e punës për hartimin e PMQU-së së Prishtinës janë përdorur një gamë e gjerë e burimeve të të dhënave për të vlerësuar karakteristikat aktuale të mobilitetit urban dhe për të identifikuar një sërë çështjesh dhe problemesh kyçe që duhet adresuar. Kjo ka përfshirë: Shqyrtimin e dokumenteve relevante strategjike të politikave zhvillimore që kanë të bëjnë me mobilitetin urban; mbledhjen e të dhënave të trafikut dhe transportit nëpërmjet anketimeve të ndërmarra në gjithë qytetin; angazhimin me palët e interesit të qytetit dhe publikun për të kuptuar perceptimet dhe qëndrimet e ndryshme ndaj shërbimeve të transportit në Prishtinë dhe kompletimi i materiali dhe finalizimi i PMQU-së.

2 KORNIZA LIGJORE PËR HARTIMIN E PMQU-së

Legjislacioni dhe rregulloret relevante për mobilitetin e qëndrueshëm urban, në nivelin qendror të Kosovës dhe nivelin lokal të Prishtinës, janë si në vijim:

- Ligji Nr. 2012/04-L-174 për Planifikimin Hapësinor;
- Ligji Nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit;
- Ligji Nr. 03/L-040 për Vetëqeverisjen Lokale;
- Ligji Nr. 2004/1 dhe Ligji Nr. 04/L-179, 16 maj 2013, për Transportin Rrugor;
- Ligji Nr. 2003/11 për Rrugët;
- Ligji Nr. 02/L-70 për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor;
- Ligji Nr. 03/L-160 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja;
- Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë;
- Ligji Nr. 04/L-010 për Bashkëpunim Ndërkomunal;
- ✓ Plani i Masave për Përmirësimin e Cilësisë së Ajrit dhe Gjendjes së Mjedisit në Kosovë (Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor – 2016);
- ✓ Rregullorja për Transportin Rrugor në Territorin e Komunës së Prishtinës (2013);
- ✓ Rregullorja për Organizimin dhe Bashkëpunimin e Komunës me fshatrat, vendbanimet dhe lagjet urbane të Komunës së Prishtinës (2010);
- ✓ Rregullorja për caktimin e linjave dhe itinerarit të transportit urban të rregullt të udhëtarëve me autobusë në territorin e komunës së Prishtinës (2006); dhe
- ✓ Rregullorja për caktimin e rrjetit të linjave dhe itinerarit të transportit urban dhe urbano-periferik të udhëtarëve me autobusë në territorin e komunës së Prishtinës (2010).

3 Planet relevante që ndërlidhën me PMQU-ën

Në nivelin kombëtar ekzistojnë disa dokumente përkatëse të rëndësishme, duke përfshirë këtu:

- Plani Hapësinor i Kosovës 2010 – 2020+;
- Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit 5 vjeçar; dhe Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2015 - Versioni 1.6).

Në nivel komunal, dokumentet relevante përfshijnë:

- Plani Zhvillimor Komunal i Prishtinës (PZHK) 2012-2022;
- Plani Zhvillimor Urban i Prishtinës (PZHU) 2012-2022;
- Planet Rregulluese Urbane (PRrU) për Prishtinën; dhe
- Planet Rregulluese të Hollësishme

3.1 Plani zhvillimor komunal (PZHK) 2012-2022

Ky është një plan multi-sektorial që përcakton qëllimet afatgjatë për qytetin, për të arritur zhvillimin ekonomik, social dhe hapësinor, me një plan që mbulon tërë zonën e komunës, duke përfshirë zonat urbane dhe ato rurale. Elementet kryesore që kanë të bëjnë me mobilitetin urban (dhe rural) janë përmbledhur si në vijim:

- ✓ Inter-modaliteti midis transportit rrugor dhe hekurudhor – inkurajon ndërtimin e rrugëve dhe terminaleve hekurudhore pranë njëri-tjetrit;
- ✓ Përmirësimi i rrjeteve të transportit publik (linja hekurudhore; linja të dedikuara të autobusëve;) për t'i mundësuar njerëzve të punojnë në kryeqytet, gjersa vazhdojnë të jetojnë diku tjetër; zhvillimi i linjave të rregullta dhe të besueshme të transportit publik dhe modernizimi i automjeteve të transportit publik; realizimi i një sistemi efikas të transportit publik, gjithashtu duke rritur densitetin urban;
- ✓ Rritja e qasshmërisë në rrjetet ndërkombëtare të transportit (lidhja me korridoret evropiane);
- ✓ Synimi drejt një mobiliteti të qëndrueshëm, gjithëpërfshirës dhe të shëndetshëm, një qytet që është i lehtë në qasje dhe udhëtim;
- ✓ Infrastruktura e mobilitetit duhet të zhvillohet me një perspektivë afatgjatë në të cilën merren parasysh nevojat e ardhshme dhe zhvillimet e ardhshme urbane, hapësinore dhe teknologjike;
- ✓ Lëvizja e njerëzve dhe mallrave në mënyrë efikase dhe të qëndrueshme;
- ✓ Krijimi i një sistemi të plotë dhe efikas të komunikacionit, për qytetin dhe zonën e tij më të gjerë urbane, për të mbajtur komunikacionin transit jashtë qytetit; zbatimi i "unazave" për të organizuar rrjetet e transportit;
- ✓ Krijimi i një sistemi efikas të parkimit të veturave në qytet dhe një 'pikë transferimi' për parkimin e veturave në periferi, për të zvogëluar hyrjen e automjeteve në qendrën e qytetit (brenda rrethit të qendrës, qendrës historike);
- ✓ Mirëmbajtja e vazhdueshme e rrugëve të vjetra dhe ndërtimi i atyre të reja për një transport më efikas (sidomos në zonat rurale);
- ✓ Ruajtja dhe fuqizimi i lidhjeve hekurudhore (ose rrugëve të tramvajit) me drejtime të ndryshme urbane (aeroporti, terminali i autobusëve, qendra e qytetit);
- ✓ Zhvillimi i një rrjeti të shtigjeve të çiklizmit dhe përmirësimi i sigurisë së këmbësorëve dhe linjave pa pengesa; një politikë progresive për këmbësorë në zonën qendrore që do të ndërmerret paralelisht me sigurimin e objekteve të reja të parkimit dhe korsive për biçikleta: si parakushte për përmirësimin e mjedisit urban.
- ✓ Organizimi i transportit të mallrave brenda qytetit (kohët e kufizuara të qasjes, automjetet e vogla me emetim më të ulët, etj.). Një zhvillim urban policentrik – një model i vendbanimeve multipolare ose policentrike, të parashikuara për të siguruar një nivel të lartë të lehtësive dhe

një prani të përhapur të aktiviteteve në zonën më të gjerë urbane, duke reduktuar kështu kërkesën për mobilitet. Tri qendra:

- Qendra 1 (qendra e vjetër e qytetit), Qendra 2 (qendra e re e qytetit në jug) dhe Qendra 3 (qendra veriore e Prishtinës). Rritja dhe përmirësimi i rrjetit të mobilitetit në Prishtinë: çdo strukturë policentrike ka nevojë për një sistem efikas të mobilitetit, bazuar jo vetëm në rrugë për vetura private, por edhe në transport publik dhe mënyra alternative të transportit.
- ✓ Një stacion ndër-modal (inter-modal) me pajisje të tilla si: stacioni i autobusëve, ‘pika e transferimit’ me kapacitet të madh, lidhja e drejtpërdrejtë me linjën hekurudhore metropolitane dhe lidhja me aeroportin (me linjën metropolitane, me autobus);
- ✓ Zona në perëndim të qytetit ka një pozitë qendrore sa i përket të gjitha rrjeteve të transportit kombëtar dhe ndërkombëtar, dhe mund të bëhet një qendër ndër-modale për menaxhimin e transportit të mallrave në Ballkan. Për shpërndarjen e mallrave brenda qytetit, mund të përdoren automjetet elektrike;
- ✓ Plani i referohet nevojës për hartimin e një Plani të Mobilitetit përveç PZHK-së, i zhvilluar duke iu referuar orientimeve të mëposhtme:
- ✓ Reduktimi i zhurmës dhe ndotjes së ajrit, dhe promovimi i masave për reduktimin e shpenzimit të energjisë, duke përfshirë veprimet që ulin nivelet e ndotjes nga transporti dhe inkurajojnë zëvendësimin e flotës së automjeteve publike dhe private;
- ✓ Përmirësimi i sigurisë rrugore, në veçanti në lidhje me sektorët e cenueshëm të shoqërisë (p.sh. fëmijët, të moshuarit, personat me aftësi të kufizuara, këmbësorët, çiklistët, etj.);
- ✓ Përmirësimi i qasshmërisë së qëndrueshme në tërë qytetin, duke trajtuar problemet e përjashtimit social;
- ✓ Ruajtja e qytetit historik, forcimi i lidhjeve me mënyrat e përshtatshme të mobilitetit dhe zvogëlimi i ndikimit në mjedisin dhe trashëgiminë lokale të qytetit;
- ✓ Sigurimi i një hierarkie të rrjetit rrugor, me qëllim të racionalizimit të përdorimit më të mirë të rrjetit, përmirësimit të rrjedhës së komunikacionit dhe adresimit të mbingarkesës në trafik;
- ✓ Rritja e ndryshimit modal drejt mënyrave më të qëndrueshme të transportit, përfshirë transportin publik, si dhe çiklizmin dhe ecjen;
- ✓ Sigurimi i integritetit midis sistemeve të ndryshme dhe rrjeteve të ndryshme të transportit, përmes një niveli të lartë të dizajnit urban dhe zgjidhjeve ndërtimore;
- ✓ Përmirësimi i efikasitetit të transportit publik lokal dhe komoditetit të tij;
- ✓ Zhvillimi i sistemeve telematike për të mbështetur mobilitetin urban; dhe
- ✓ Vendosja e masave të synuara të menaxhimit të kërkesës (p.sh. menaxhimi i parkimit dhe mobilitetit).

3.2 Plani zhvillimor urban (PZHU) 2012-2022

Është plan strategjik multi sektorial i cili përcakton synimet afatgjata për zhvillim dhe menaxhim të zonës urbane. Objektivi i përgjithshëm është përmirësimi i kushteve brenda qytetit përmes identifikimit të problemeve kryesore dhe zhvillimit të një sërë planesh-veprimi sektoriale për t'i

adresuar këto probleme. Elementët kryesorë që kanë të bëjnë me mobilitetin urban janë përmbledhur më poshtë:

- ✓ Lidhja e nyjave kryesore të transportit midis Prishtinës dhe pjesës tjetër të vendit përmes lidhjeve rrugore, hekurudhore dhe ajrore;
- ✓ Investimet në rrjetet rrugore komunale për të përmirësuar kushtet dhe lidhjen midis qendrave urbane dhe fshatrave lokale (p.sh. rrugët lokale);
- ✓ Zhvillimi dhe përmirësimi i transportit publik nëpërmjet një sërë iniciativash:
 - Përmirësimi i shërbimeve të autobusëve urban dhe ndërurban, duke përfshirë linjat/rrjetet e autobusëve;
 - Krijimi i zgjidhjeve afatgjata për një sistem efektiv transiti masiv në lidhje me autobusët-tranzit (Bus Rapid Transit – BRT), duke marr parasysh edhe transportin publik “mbi shina” (Light Rapid Transit – LRT), tramvajet dhe zhvillimin e transportit të pa-motorizuar me kushte të përmirësuara për lidhjet e këmbësorëve dhe çiklistëve me transportin urban;
 - Krijimi i një terminali multimodal në zonën industriale ndërmjet Prishtinës dhe Fushë Kosovës, në mes të rrugës së unazës së brendshme dhe rrugëve Prishtinë – Fushë Kosovë dhe Prishtinë – Mitrovicë duke përdorur hekurudhën ekzistuese dhe pastaj duke u shtrirë në qendër të qytetit.
- ✓ Reduktimi i numrit të mjeteve motorike private që qarkullojnë në bërthamën urbane të qytetit dhe adresimi i çështjeve të trafikut të mbingarkuar në qendër të qytetit;
- ✓ Përmirësimi i kushteve në qytet, si për këmbësorët ashtu edhe për çiklistët, me shtigje të përmirësuara të çiklizmit dhe përmirësim të trotuareve për këmbësorë. Sipas nevojës, kjo përfshin riprojektimin e rrugëve, bulevardeve, shesheve për të siguruar lidhje më të mirë dhe qasshmëri për përdoruesit. Do të hiqen të gjitha pengesat për lëvizjen e këmbësorëve dhe të çiklistëve në tërë qytetin dhe synohet që të merren parasysh zgjerimet e zonave ekzistuese të këmbësorëve, duke konvertuar pjesë të autostradës në zona prioritare për këmbësorë;
- ✓ Do të bëhen kontrole të rregullta të automjeteve për nivelet e emetimit, si pjesë e kontrolleve të rregullta teknike të automjeteve;
- ✓ Zhvillimi i nismave për parkim, që mbulon si hapësirat publike ashtu edhe ato private të qytetit. Përveç zonës në qendër të qytetit, objektet për parkim do të sigurohen në rrugët radiale që lidhen me zonë unazës qendrore të qytetit, për të zvogëluar numrin e automjeteve që shkojnë në qendër të qytetit;
- ✓ Në këto lokacione do të sigurohet transporti publik për të ofruar qasje më të lehtë në zona të ndryshme të qytetit duke përdorur rrugët e transportit urban. Krijimi i një sistemi të qarkullimit të trafikut në një drejtim, në pjesën kryesore urbane, do të ndihmojë gjithashtu në përmirësimin e funksionimit komercial të shërbimeve të autobusëve në qytet; dhe
- ✓ Sigurimi i mbështetjes dhe promovimit të mënyrave të pa-motorizuara të transportit (ecjes dhe çiklizmit) duke tërhequr të rinjtë për t'u angazhuar në këto mënyra, si dhe mbështetja e aktiviteve sportive dhe rekreative duke promovuar kështu shëndetin publik. Për qëllime

rekreative lokale do të inkurajohet dhe promovohet një shumëllojshmëri e iniciativave në rrugët dhe sheshet e qytetit.

3.3 Plani Rregullues Urban (PRRU)

Planet rregulluese urbane (PRRU), përcaktojnë kushtet për rregullimin e hapësirës, si dhe rregullat për vendosjen e ndërtesave në parcela të veçanta të tokës urbane. Plani Zhvillimor Komunal është bazë për çdo PRRU dhe në kuadër të Komunës së Prishtinës janë hartuar plane rregullative për këto zona: Arbëria III, Dardania, Dodona, Kalabria, Lakërishte, Mati I, Mati III, Medrese-Çamëri, Muhaxhirët, Pejton, Prishtinë e Re (3 zona: Lindje, Qendër, Perëndim) Qendra 1, Qendra 2, Ulpiana, Sofalia, Tophane, Zona Ekonomike, Plani rregullues i hollësishëm – Kodra e Trimave 1, Plani rregullues i hollësishëm për Blloqet “B17”, “B18”, “B19”, “B20” të lagjes Mati 1, Plani rregullues i hollësishëm për tërësinë urbane “B” të lagjes Prishtina e Re – Zona Lindje.

3.4 Plani i mobilitetit të qëndrueshem urban (PMQU-ja)

Bazuar në hulumtimet si dhe bazuar në zhvillimet e planit të mobilitetit urban është formuluar një vizion i ri i mobilitetit për Prishtinën.

Qëllimi kryesor ishte që të adresoheshin këto gjetje dhe të gjendet një përgjigje e përshtatshme.

Vizioni i ri i mobilitetit për Prishtinën është përkufizuar si më poshtë:

“Prishtina do të jetë një qytet i pastër, i gjelbër dhe dinamik me mobilitet të qëndrueshëm, i cili është i qasshëm dhe i përballueshëm për të gjithë banorët dhe vizitorët e tij.

Duam ta krijojmë një qytet i cili ka një sistem që mbështet jetën e përditshme për lagjet në mënyrë intime dhe i cili promovon sportin, rekreacionin dhe mënyrat aktive të jetesës”.

- *Prishtina do të jetë vend i kulturës, historisë dhe inovacionit.*
- *Të menaxhohet rrjeti i transportit në mënyrë efektive për të siguruar efikasitetin e rrjetit, si dhe për të zvogëluar vonesat e panevojshme dhe mbingarkesën në trafik.*
- *Të menaxhohen shprehitë e parkimit në mënyrë më efektive për të zvogëluar transportin e motorizuar në qendër të qytetit duke promovuar udhëtimin e qëndrueshëm, duke përfshirë transportin publik, ecjen dhe çiklizmin.*
- *Të mirëmbahet dhe përmirësohet qasja në objektet dhe shërbimet kyçe për të gjithë – duke përfshirë hapësirat e gjelbra të qytetit dhe objektet e tij kulturore.*
- *Të zvogëlohen viktimat e aksidenteve rrugore, në veçanti përdoruesit e cënueshëm të rrugës, duke përfshirë përmirësimin e sigurisë së komunitetit.*
- *Të përmirësohen kushtet mjedisore për komunitet në Prishtinë duke zvogëluar ndikimet negative të transportit në mjedisin e qytetit.*
- *Të promovohen mënyrat e shëndetshme të jetesës për njerëzit e Prishtinës, duke përfshirë zvogëlimin e ndikimit negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmës.*

4 MASAT LIGJORE DHE LEGJISLACIONI MJEDISOR

4.1 Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit

Shfrytëzimin racional të resurseve natyrore dhe kufizimin e emisioneve shkarkimeve të 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 eshëndetit të njeriut;

Ruajtjen dhe mirëmbajtjen e resurseve natyrore, të përitshme dhe të papëritshme, si dhe menaxhimin e qëndrueshëm të tyre;

Bashkërendimin e veprimtarive shtetërore për të përmbushur kërkesat për mbrojtjen e mjedisit;

Bashkëveprimin rajonal dhe ndërkombëtar në fushën e mjedisit;

Nxitjen dhe pjesëmarrjen e publikut në veprimtaritë për mbrojtjen e mjedisit.

Të sigurohet se zhvillimi në Kosovë është i qëndrueshëm në mënyrë që dheu, ajri, uji dhe burimet e jetesës në Kosovë të mbrohen dhe ruhen në të mirë të gjeneratave të ardhshme;

Të promovohen masa regjionale dhe ndërkombëtare për ruajtje, mbrojtje dhe përmirësim të cilësisë së mjedisit; dhe të bëhet përshtatja e ligjeve, akteve nënligjore, procedurave dhe institucioneve të Kosovës me legjislacionin e Bashkimit Evropian.

Parimet kryesore, të cilat rregullojnë legjislacionin mjedisor në Kosovë, janë të përafërta me ato të Bashkimit Evropian.

-Zhvillimi i qëndrueshëm;

-Parimi i parandalimit dhe marrja e masave paraprake

-Parimi i ruajtjes së burimeve natyrore

-Parimi i zëvendësimit dhe/ose kompensimit

-Parimi i përafrimit të integruar

-Parimi i përgjegjësisë së ndërsjellë dhe bashkëpunimit

-Parimi i nxitjes së veprimtarive për mbrojtjen e mjedisit

-Ndotesi pagan;

-Ndergjegjesimi publikut dhe pjesëmarrja në vendim marrje

Lidhur me Planet Zhvillimore Komunale, Urbane dhe Planet Rregulluese Urbane duke ju referuar dhe Ligjit për Planifikimin Hapësinor dhe atij të mjedisit, kerkohet që në hartimin e planeve të merret parasysh ndjeshmëria e mjedisit, kapaciteti bartës i saj, lidhja dhe harmonia e vlerave të peizazhit natyror, lidhja ndërmjet burimeve natyrore të përitshme dhe të papëritshme, trashëgimia kulturore, si dhe tërësia e ndërveprimeve ndërmjet zhvillimeve ekzistuese në mjedis dhe atyre të planifikuara, ku bëhet fjalë ekskluzivisht për VSM, theksohet ndër të tjera se këtij vlerësimi inenshtohen projektet e planifikimit të territorit, si dhe planet e programet e zhvillimit kombëtar, rajonal e vendor;

Legjislacioni për mbrojtjen e mjedisit, është përgjithësisht përafrim me direktivat dhe standardet mjedisore të Bashkimit Evropian. Të cilat direktiva kërkojnë

“Për Vlerësimin Strategjik Mjedisor”;

“Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”;

“Për menaxhimin e integruar të mbetjeve;
“Për mbrojtjen e biodiversitetit”;
“Për trajtimin e ujrave të ndotur”;
“Për substancat dhe preparatet kimike”;
“Për administrimin e zhurmave në mjedis”;
“Për zonat e mbrojtura”;

4.2 Ligji për planifikim hapësinor

Ligji për Planifikim Hapësinor, Ligji nr. 03/L-106, si qëllim kryesor i këtij ligji është rregullimin e të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me planifikimin hapësinor dhe urban. Sipas këtij akti ligjor, planifikimi hapësinor duhet t'i respektojë parimet e mbrojtjes së burimeve natyrore të Kosovës dhe ta përkrahë zhvillimin e qëndrueshëm, po ashtu duhet t'i përkrahë proceset gjithëpërfshirëse dhe pjesëmarrëse dhe duhet t'i përfshijë të gjitha palët e interesuara dhe komunitetet. Në mesin e parimeve është po ashtu edhe përkrahja e zhvillimeve hapësimore evropiane që janë duke ndodhur.

Parashikohet që ekspertiza profesionale të integrohet në sistemin e planifikimit duke e themeluar Komisionin e Ekspertëve të Planifikimit (në nivelin lokal) dhe Këshillin për Planifikim Hapësinor (në nivel kombëtar). Në Kosovë ekzistojnë 2 nivele të planifikimit (kombëtare dhe lokale) dhe llojet e planeve janë Plani Hapësinor i Kosovës, Planet Hapësimore për Zona të Posaçme, Planet Zhvillimore Komunale (PZHK), Planet për Zhvillim Urban, Planet Rregulluese Urbane. Për të gjitha ato lloje të planeve është i obligueshëm rishikimi dhe mundësitë për pjesëmarrje të opinionit. PZHK si lloji më i rëndësishëm për detyrën aktuale është plani multi-sektorial për gjithë territorin e komunës që i përcakton objektivat afatgjata për zhvillimin ekonomik, shoqëror dhe hapësinor. Ai duhet ta përfshijë periudhën prej së paku 5 vjetëve dhe ta përfshijë një plan për zhvillimin e hapësirave urbane dhe fshatrave brenda komunës. Po ashtu duhet ta përfshijë një përmbledhje të shkurtër të ndikimeve shoqëro-ekonomike dhe mjedisore. Raporti i VSM, identifikon që institucioni kryesor që është përgjegjës për zbatimin e ligjit të sipërpërmendur në nivel kombëtar është Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (MMPH) e cila në pajtim me Ligjin për Planifikimin Hapësinor është përgjegjëse për bashkërendimin e planifikimit hapësinor në Kosovë dhe për propozimin për politikën për zhvillim hapësinor në fushën e planifikimit hapësinor. MMPH është po ashtu përgjegjëse për hartimin e dokumenteve dhe të raporteve përkatëse për planifikimin hapësinor, shqyrtimin dhe monitorimin e të gjitha dokumenteve planifikuese në mbarë territorin. Në kuadër të sistemit të Kosovës të planifikimit në dy nivele, niveli i qeverisjes lokale ka rol të rëndësishëm në zbatimin e parimeve dhe të kërkesave planifikuese të përcaktuara nga Ligji për Planifikimin Hapësinor. Komunitatet e Kosovës luajnë një rol të rëndësishëm në udhëheqjen e komuniteteve të tyre, duke krijuar pasuri dhe duke imponuar identitetin lokal. Shoqëria duhet të ketë udhëheqje të fuqishme që i bashkon të gjitha palët e interesuar relevante, përfaqësuesit e komunitetit dhe të biznesit, organizatat e shoqërisë civile dhe ato ndërkombëtare të cilat mund të kontribuojnë në zhvillimin e strategjisë duke u bazuar në një vizion të përgjithshëm. Ky është njëri nga aktivitetet kryesore që pritet ta kryejnë komunitatet.

“Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja”;
“Për taksën e karbonit e të ambalazhit plastik”;

Krahas hartimit të ligjeve, vitet e fundit, është punuar për plotësimin me akte nenligjore të ligjeve të miratuara, me qëllim që të lehtësohet zbatimi praktik i tyre: Drejtim tjetër të rendesishëm në plotësimin e kuadrit ligjor, kanë përberë hartimi dhe miratimi i njesore rregulloresh dhe udhëzimesh të karakterit organizativ apo teknik dhe që synojnë mirëfunksionimin e institucioneve përkatëse dhe bashkërendimin institucional të veprimtarive përmbrojtëse të mjedisit. Hartimi dhe miratimi i këtyre akteve, zgjeron dhe forcon bazën ligjore përmbrojtëse të mjedisit dhe menaxhimin e qëndrueshëm të mjedisit.

4.3 Ligji për vlerësimin e ndikimit në mjedis

Ky ligj ka për qëllim: Parandalimin ose zvogëlimin e ndikimeve negative të projekteve të propozuara publike dhe private dhe në këtë mënyrë të kontribuojë në ruajtjen dhe përmirësimin e mjedisit, mbrojtjen e shëndetit të njeriut si dhe përmirësimin e cilësisë së jetës.

Ky ligj gjithashtu përcakton rregullimin e procedurave për identifikimin, vlerësimin dhe raportimin e ndikimeve të projekteve të caktuara në mjedis dhe për procedurat shoqërore administrative, gjatë procesit të vendimmarrjes nga ana e Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor për lëshimin e Pëlqimit Mjedisor, dhe siguron që të gjitha informatat relevante lidhur me mjedisin janë ofruar dhe janë marrë parasysh. (Neni 1)

Dhe si Fushëveprim i këtij ligji janë Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis -VNM, identifikimi, përshkruarja dhe vlerësimi në mënyrë të duhur të rrethanave të secilit rast individual, efektet e drejtpërdrejta dhe të tërthorta të ndonjë projekti në:

Njeriun, botën bimore dhe shtazore;

Tokë, ujë, ajër, klimë dhe peisazh;

Të mirat materiale dhe trashëgiminë kulturore;

Ndikimet e ndërsjella të elementeve të cekura më lartë. (Neni 3)

Ligji i VNM është një nga aktet ligjore me të rendesishëm për parandalimin e ndotjes apodemitimit të mjedisit nga aktivitetet humane. Ky ligj kërkon berjen e një vlerësimi të përgjithshëm, të integruar dhe në kohë të ndikimeve mjedisore, të projekteve ose veprimtarive që kërkojnë të zbatohen, duke parandaluar dhe zbutur ndikimet negative në mjedis.

4.4 Ligji për vlerësimin strategjik mjedisor

Qëllimi i këtij ligji është që: Me vlerësim strategjik mjedisor të planeve dhe programeve, të sigurojë shkallë të lartë të mbrojtjes së mjedisit dhe shëndetit të njeriut.

Ky ligj gjithashtu përcakton kushtet, mënyrën dhe procedurat e vlerësimit të ndikimit në mjedis, të planeve dhe programeve të caktuara, (në tekstin e mëtutjeshëm VSM) për integritet të parimeve të mbrojtjes së mjedisit në procedurën e përgatitjes, miratimit dhe realizimit të planeve dhe programeve, me synim të promovimit të zhvillimit të qëndrueshëm.

(Neni 1) Fushëveprimi - VSM për planet dhe programet bëhet atëherë kur ekziston mundësia që realizimi i tyre të shkaktojë dëme të konsiderueshme në mjedis.

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, menaxhimin e mbeturinave, menaxhimin e ujërave, telekomunikacionit, turizmit, të cilat japin kornizën për zhvillimin e ardhshëm të projekteve të

cilat i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis nëpërputhje 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 embrojtura, në habitatet natyrore dhe në florën e faunën e egër.

Për planet dhe programet nga paragrafi 1. i këtij neni, me të cilat parashihet edhe shfrytëzimi sipërfaqeve të vogla në nivel lokal ose në rastet e modifikimeve të vogla të planeve ose programeve, të cilat nuk kërkojnë procedurë të rregullt për miratim si dhe për planet ose programet të cilat nuk janë të cekura në paragrafin 2. të këtij neni, vendimin për VSM e merr autoriteti përgjegjës i planit ose programit, nëse sipas kriterëve të përcaktuara në këtë ligj, vërteton se ekziston mundësia e ndikimit të theksuar në mjedis.

VSM nuk bëhet për planet dhe programet të cilat i dedikohen mbrojtjes së vendit, evitimit të pasojave nga katastrofat natyrore dhe për planet financiare dhe buxhetore. (Neni 3)

4.5 Ligji për vetëqeverisjen lokale

Ky ligj (Ligji Nr. 03/L-040), themelon 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. E drejta për :

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

Në faktë hartimi i VSM-së për Planin e Mobilitetit të Qendrueshëm urban të Prishtinës duhet të merrë në konsideratë edhe ligjet tjera që kanë ndikim ose rregullojnë fushat e ndryshme të mbuluara nga PMQU-ja e Prishtinës siç janë:

Ligjin për mbrojtjen e natyrës (ligji nr. 03/L-233)

Ligji për mbrojtjen e ajrit nga ndotja (ligji nr. 03/L-160)

Ligji për mbrojtjen nga zhurma (ligji nr. 02/L-102)

Për mbrojtje nga fatkeqësitë natyrore dhe fatkeqësitë tjera (ligji nr. 04/L-027)

Ligji për mbrojtje nga rrezatimi jo-jonizues, jonizues dhe sigurinë nukleare (ligji nr. 03/L-104)

Ligji për ujërat e Kosovës

Ligji për mbeturina (2011/04-L-060)

Ligji për bujqësinë dhe zhvillimin rural (2009/03-L-98)

Ligji për Pesticidet 2003/20

Ligji për ndryshimet dhe plotësimet e ligjit Nr. 2003/3 për pyjet e Kosovës (2004/29)

Ligji për Rrugët (2003/11)

Ligji për tokat bujqësore (2005/02-L26)

Ligji për zonat e veçanta të mbrojtura (2008/03-L039)

5 KONVENTAT NDERKOMBETARE MJEDISORE DHE DIREKTIVAT

Në kontekstin e këtij raporti të VSM-se, janë disa nga konventat mjedisore të cilat duhet marrë parasysh gjatë hartimit të VMS janë renditur me poshte.

Konventa e Bernes; “Per ruajtjen e flores dhe faunes se eger dhe mjedisit natyror te Europes”

Konventa e Bazelit; “Per kontrollin e levizjeve nderkufitare te mbetjeve te rrezikshme dhe asgjесimin e tyre”.

Konventa e Vjenes; “Per Mbrojtjen e Shtreses se Ozonit” dhe Protokolli i Montrealit “Persubstancat qe hollojne shtresen e ozonit”.

Konventa e Aarhus-it; “Per te drejten e publikut per te pasur informacion, per te marre pjesene vendim-marrje dhe per t’iu drejtuar gjykates per çeshtjet e mjedisit”.

Konventa e Espoo-s “Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis ne Kontekst Nderkufitar”.

Konventa Kuader e Kombeve te Bashkuara Per ndryshimet klimatike,

Konventa e Kombeve te Bashkuara per Biodiversitetin,

Konventa per ruajtjen e flores dhe faunes se eger te mjedisit natyror te Europes

Konventa per mbrojtjen e specieve shteguese te kafsheve te egra

Konventa per ndotjen atmosferike ne distanca te medha

Konventa per vleresimin e ndikimit ne mjedis ne kontekstin nderkufitar

Konventa per rivleresimin e ndikimit ne mjedis ne kontekstin nderkufitar

Konventa e Bazelit mbi kontrollin e levizjeve nderkufitare

Konventa e mbetjeve te rrezikshme dhe asgjесimin e tyre,

Konventa e Stokholmit; “Mbi ndotesit organike te qendrueshem”,

5.1 Vlerësimi i shpenzimeve të dëmtimit mjedisor

Një analizë gjithëpërfshirëse dhe e azhurnuar e përgatitur nga Banka Botërore është prezantuar në qershor 2012. Objektivi i kësaj analize është të raportojë lidhur me gjendjen e mjedisit dhe çështjet kryesore mjedisore dhe ta vlerësojë koston shëndetësore dhe ekonomike të këtyre çështjeve. Kostot maten si për shembull ndikimet në shëndet (sëmundjet dhe vdekshmëria e hershme) dhe pastaj shprehen si kosto vjetore të dëmit ekonomik në euro dhe si pjesë e bruto prodhimit vendor (GDP). Duke i caktuar vlera monetare të degradimit të mjedisit, analiza (Banka Botërore, 2012) këtu arrin katër rezultate kryesore: `siguron një mekanizëm të dobishëm për renditjen e shpenzimeve relative sociale të formave të ndryshme të degradimit dhe ofron një mjet për dhënien prioritet problemeve të mjedisit. Ai ju ofron krijuesve të politikave një instrument për integrimin e mjedisit në vendimmarrjen ekonomike. Ai shpreh shpenzimet e dëmeve si pjesë e GDP, duke e mundur krahasimin me indikatorët e tjerë ekonomikë. Ju ofron aktorëve të ndryshëm një mjet për diskutimin e rëndësisë së mbrojtjes së mjedisit në aspektin ekonomik – të dobishme për të vendosur lidhur me mënyrën e ndarjes së burimeve të pakta dhe për ta ngritur vetëdijen e “çmimit të të bërit asgjë” lidhur me problemet urgjente të mjedisit.

Sipas raportit (Banka Botërore, 2012) kostoja vjetore e degradimit të mjedisit në Kosovë vlerësohet të jetë 123 milionë €– 323 milionë € më 2010, me një vlerësim mesatar prej 221 milionë €. Kjo kosto është e barasvlershme me 2.9–7.7 për qind të GDP, me një mesatare prej 5.3 për qind. Kostot janë tregues dhe jo shifra të sakta, meqë ka mungesa të mëdha të të dhënave, disa të dhëna nuk janë azhurnuar së fundi – për shkak të historisë së trazuar të vendit – dhe nuk

mund të jepen shifra në para të të gjitha ndikimeve. Me kostot vjetore prej 221 milionë € të degradimit të mjedisit, Kosova ballafaqohet me ndikime serioze shoqërore dhe ekonomike për shkak të aktiviteteve të menaxhuara dobët dhe do të mund të arrinte përfitime të mëdha nga veprimet riparuese për mbrojtjen dhe ruajtjen e cilësisë së mjedisit. Kostoja e ndotjes së jashtme të ajrit në zonat urbane, ku ndikimet më domethënëse të cilat i shkaktohen shëndetit vlerësohen të jenë çështje mjedisore me ndikimin më të madh – kostot e vlerësuara të dëmit sillen prej 37 milionë euro në 158 milionë euro në vit (0.89-3.76 për qind e GDP). Vlerësohet se ndotja e ajrit shkakton 835 të vdekjeve të parakohshme, 310 raste të reja të bronkitit kronik, 600 pranime në spital dhe 11,600 vizita urgjente çdo vit. Çështje të tjera të rëndësishme mjedisore në Kosovë të cilat janë analizuar dhe vlerësuar më tepër në Kosovë në kuadër të shqyrtimit janë cilësia e ujit, mbeturinat e ngurta, burimet e pyjeve/të tokës dhe minierat/energja e prodhimit.

5.2 Direktivat e BE-se

5.2.1 Direktiva e BE-së, VSM -ja

Direktiva e Këshillit 2001/42/EC mbi vlerësimin e efekteve të planeve dhe të programeve të caktuara në mjedis (Direktiva VSM) u aprovua më 27.06.2001. Direktiva VSM vlen për një varg të gjerë të planeve dhe të programeve publike (p.sh. mbi shfrytëzimin e tokës, transportin, energjinë, mbeturinat, bujqësinë, etj.). Direktiva VSM nuk ju referohet politikave. Direktiva (Parlamenti Evropian ..., 2001) thotë që 'planet dhe programet në kuptim të Direktivës VSM duhet të përgatiten dhe të aprovohen nga një autoritet (në nivel kombëtar, rajonal apo lokal) dhe të urdhërohen nga dispozitat legislative, rregulluese ose administrative'.

Një VSM është i obligueshëm për planet/programet të cilat janë të shënuara në Direktivë si vijon: 'përgatiten për bujqësi, pylltari, peshkim, energjetikë, industri, transport, menaxhim të mbeturinave/ ujit, telekomunikim, turizëm, planifikimin të qytetit & vendit ose shfrytëzim të tokës dhe të cilat vendosin kornizën për miratimin e zhvillimit të ardhshëm të projekteve të shënuara në listën e Direktivës për Vlerësimin e Ndikimit Mjedisor (VNM); janë përcaktuar për të kërkuar një vlerësim sipas Direktivës së Vendbanimeve'.

Gjerësisht, për planet/programet që nuk janë të përfshira më lart, shtetet anëtare duhet ta kryejnë një procedurë të shoshitjes për ta përcaktuar nëse planet/programet ka mundësi të kenë efekte domethënëse mjedisore. Nëse kanë efekte domethënëse nevojitet një VSM. Procedura e shoshitjes bazohet në kriteret e përcaktuara në Shtojcën II të Direktivës.

Procedura VSM mund të përmblihet si vijon: raporti VSM përgatitet dhe në të identifikohen efektet domethënëse të mundshme në mjedis dhe alternativat e arsyeshme të planit ose të programit të propozuar. Autoritetet publike dhe mjedisore informohen dhe konsultohen lidhur me projektin e planit ose të programit dhe përgatitet raporti VSM. Raporti VSM dhe rezultatet e konsultimeve merren parasysh para aprovimit. Kur të aprovohet plani ose programi, informohen autoritetet mjedisore dhe opinioni dhe informatat përkatëse vihen në dispozicion të tyre. Në mënyrë që të identifikohen efektet e paparashikueshme të pafavorshme në një fazë të hershme, efektet domethënëse mjedisore të planit ose të programit duhet të monitorohen.

5.3 Direktivat e tjera të BE-së

Ekzistojnë shumë direktiva të tjera të BE-së me të cilat Direktiva VSM-se, ka lidhje të qarta dhe të cilat janë të rëndësishme nëse janë duke u shqyrtuar çështjet mjedisore dhe të qëndrueshmërisë. Sipas Marsden (2008) 'VSM ja ka lidhje të ngushta procedurale me Direktivën VNM, në veçanti meqë vlerësimi i mjedisit për sektorët e shënuar nën këtë të fundit duhet ta vendosë kornizën për projektet e shënuara nën këtë të parën. Po ashtu ka lidhje të ngushta procedurale me Direktivën për Vendbanimet, e cila përmendet qartë në direktivën VSM. Direktiva Kornizë për Ujërat bashkërisht me Direktivën për Vendbanimet përmban kërkesat e veta jo vetëm për paraqitjen e planeve (dhe të programeve) por po ashtu edhe të vlerësimit, duke nxitur nevojën për procedura të bashkërenduara ndërmjet ligjeve të ndryshme'.

5.4 Konventa Århus, Konventa Espoo dhe Protokollin e Kievit

Kjo Konventë (Konventa për qasje në informata, pjesëmarrje publike në vendimmarrje dhe qasje në drejtësi për çështjet mjedisore) është aprovuar më 25 qershor 1998 në qytetin danez të Aarhus (Århus) në Konferencën e Katërt Ministrore si pjesë e procesit "Mjedisi për Evropën". Ajo hyri në fuqi më 30 tetor 2001.

Objekti i Konventës Me qëllim që të kontribuojmë në mbrojtjen e të drejtës së çdo individi të brezave të sotme të ardhshëm, për të jetuar në një mjedis të përshtatshëm për shëndetin dhe mirëqënien e tij, çdo Palë do të garantojë të drejtën e publikut, për të patur informacion për mjedisin, për të marrë pjesë në marrjen e vendimeve mjedisore dhe për t'iu drejtuar gjykatës, në lidhje me çështje të mjedisit, në përputhje me klauzolat e kësaj Konvente.

Konventa Århus vendosë një numër të të drejtave të opinionit në lidhje me mjedisin. Sipas konventës (Konventa UNECE mbi Qasjen ..., 1998) 'Nga palët në këtë Konventë kërkohet t'i hartojnë dispozitat e nevojshme ashtu që autoritetet publike (në nivel kombëtar, rajonal apo lokal) do të kontribuojnë që këto të drejta të bëhen efektive. Konventa parashikon: të drejtën e secilit që të marrë informata për mjedisin të cilat i mbajnë autoritetet publike. Këtu mund të përfshihen informatat lidhur me gjendjen e mjedisit, por po ashtu edhe politikat ose masat e ndërmarra. Kërkuesit kanë të drejtë t'i marrin këto informata brenda një muaji pas bërjes së kërkesës dhe pa treguar arsyen pse ju nevojiten ato. Përveç kësaj, sipas Konventës autoritetet publike janë të obliguara që në mënyrë aktive t'i shpërndajnë informatat për mjedisin të cilat i posedojnë;

të drejtën për të marrë pjesë në vendimmarrjen për mjedisin. Autoritetet publike duhet t'i bëjnë përgatitjet që t'ia mundësojnë opinionit të influencuar dhe organizatave joqeveritare për mjedisin që të bëjnë komente, për shembull, lidhur me propozimet për projektet të cilat ndikojnë në mjedis, ose për planet dhe programet që kanë të bëjnë me mjedisin, që këto komente të merren parasysh në vendimmarrje dhe informatat të ofrohen në vendimet përfundimtare dhe në arsyet për atë vendim; të drejtën për rishikimin e procedurave për kundërshtimin e vendimeve publike të cilat janë marrë pa i respektuar dy të drejtat e sipërpërmendura ose të drejtën mjedisore në përgjithësi.'

5.5 Konventa Espoo dhe Protokoli i Kievit

Konventa Espoo (EIA) (Konventa UNECE mbi Mjedisor, 1991) përcakton 'obligimet e palëve për ta vlerësuar ndikimin në mjedis të aktiviteteve të caktuara në një fazë të hershme të planifikimit'. Po ashtu i formulon 'obligimet e përgjithshme të shteteve për ta njoftuar njëra tjetrën dhe për t'u këshilluar me njëra tjetrën lidhur me të gjitha projektet e mëdha që janë në shqyrtim dhe që ka gjasa të kenë ndikim të rëndësishëm të pafavorshëm në mjedis përtej kufijve'. Konventa u aprovua më 1991 dhe hyri në fuqi më 10 shtator 1997.

Siç thekson Marsden (2008), 'Protokolli i Kievit është i rëndësishëm për t'u përmendur në kontekst të vlerësimit strategjik të mjedisit, meqë do të mund të konsiderohej si njëri prej instrumenteve më të rëndësishme ndërkombëtare që parashtron kushte për vlerësimin e propozimeve strategjike (Marsden, 2008)'. Protokolli është aprovuar në një takim të jashtëzakonshëm të Palëve pjesëmarrëse në Konventën Espoo, të mbajtur më 21 maj 2003 dhe kërkon nga Palët e saj që t'i vlerësojnë pasojat mjedisore të projekteve të planeve dhe të programeve të tyre zyrtare. Vlerësimi strategjik i mjedisit (VSM) ndërmerret shumë më herët në procesin vendimmarrës se sa vlerësimi i ndikimit mjedisor të projektit (NMP) dhe prandaj konsiderohet si mjet kryesor për zhvillimin e qëndrueshëm. Protokolli po ashtu parashikon pjesëmarrje të gjerë publike në vendimmarrjen qeveritare në shumë sektorë të zhvillimit. Protokolli kërkon që vlerësimi strategjik i mjedisit të kryhet për planet dhe programet të cilat përgatiten për bujqësi, pylltari, peshkim, energjetikë, industri përfshirë minierat, transport, zhvillim rajonal, menaxhim të mbeturinave, menaxhim të ujërave, telekomunikim, turizëm, planifikimi të qytetit ose të fshatit ose shfrytëzim të tokës, dhe të cilat vendosin kornizën për miratimin e zhvillimit të ardhshëm për projektet. Sugjerimet për promovimin e pjesëmarrjes publike dhe përfshirja e aktorëve po ashtu janë në përputhje me protokollin.

5.6 Organizatat Jo-Qeveritare

Organizatat mjedisore në Prishtinë por edhe nëpër komunat tjera të Kosovës janë krijuar kryesisht pas luftës, kur u vendosen edhe bazat e në demokraci dhe u krijuan kushtet e favorshme për formimin dhe zgjerimin e organizatave jo qeveritare (OJQ). Tashmë në Kosovë ka një numër të konsiderueshëm të OJQ-ve mjedisore, por vetëm një pjesë e tyre janë aktive.

Organizatat mjedisore të Kosovës por edhe ndërkombëtare që operojnë në Kosovë kanë ndërmarrë aktivitete sensibilizuese dhe ndërgjegjësuuese për mbrojtjen e mjedisit ndër të cilat mund të përmendim fushat si: Mbrojtja e biodiversitetit, vlerësimi i habitateve, depozitimi i mbeturinave të ngurta, studim i problemeve të lidhura me ndotjen rurale dhe urbane, etj. Përfshirje e komunitetit në vendim marrje, diskutime në tryeza të rrumbullaketa, nenshkrimin e vendimeve, etj.

Edukimi mjedisor i komunitetit nëpërmjet workshopeve dhe trajnimeve, programeve në media, publikim të materialeve të ndryshme, aktivitete të lidhura me shkollat dhe studentet, etj. Për realizimin e objektivave të tyre, ato kanë synuar kryesisht në sensibilizimin e opinionit publik.

Protestat publike janë shfaqur kryesisht në formën e peticioneve të firmosura të drejtuara strukturave të qeverisjes qendrore dhe lokale

5.7 DOKUMENTET STRATEGJIKE PËR MBROJTJEN E MJEDISIT

Strategjia për Mbrojtjen e Mjedisit 2013- 2022

Strategjia për Administrimin e Mbeturinave 2013-2022

Strategjia dhe Plan i Veprimit për Cilësinë e Ajrit 2013-2022

Strategjia për Biodiversitetin 2010-2020

Strategjia për zhvillim Hapësinor të Prishtinës

Strategjia e zhvillimit hapësinor është një ndër kapitujt më të cilën ipen përgjigje në pyetjet se “si të arrihen” objektivat e specifikuar, më parë së bashku me programet, projektet dhe masat. Në këtë kaptinë do të detajohen mënyrat se si do të mbërrihet deri tek zbatimi I objektivave SMART, të cilat duhet të jenë : Specifike, të Matshme, të Arritshme, Reale dhe të specifikuar në kohë. Kjo kaptinë do të përfundojë me:

I) Listën e përgjithshme të projekteve të dalë nga lista e synimeve, objektivave, programeve e projekteve të definuara në kohë dhe kosto;

II) Listën e projekteve prioritare të specifikuar në kohë dhe kosto, me specifikim të përgjegjësve në zbatim dhe mbështetje të programit, projektit, masës apo të veprimit.

Temat e elaboruara do të jenë të strukturuar sipas rradhitjes së synimeve, të paraqitura dhe në tabelën e mësipërme, përderisa shqyrtimi i tyre do të bëhet përmes tri grupacioneve tematike për elaborim:

Aspekt fizik dhe hapësinor – Se çfarë do të duhej të akomodohej dhe mundësohej në aspekt të locimit

apo dhe përcaktimit fizik të tyre në hapësirën e qytetit;

Aspekt institucional – Se çfarë nevojitet të themelohet, mbështetet për të funksionuar zbatimi I projektit për mbërritjen e objektivës, synimit për vizionin e përbashkët;

Aspekt financiar – Se çfarë nevojitet në aspekt të sigurimit të financimit fillestar apo dhe të vazhdueshëm për të mundësuar zbatimin

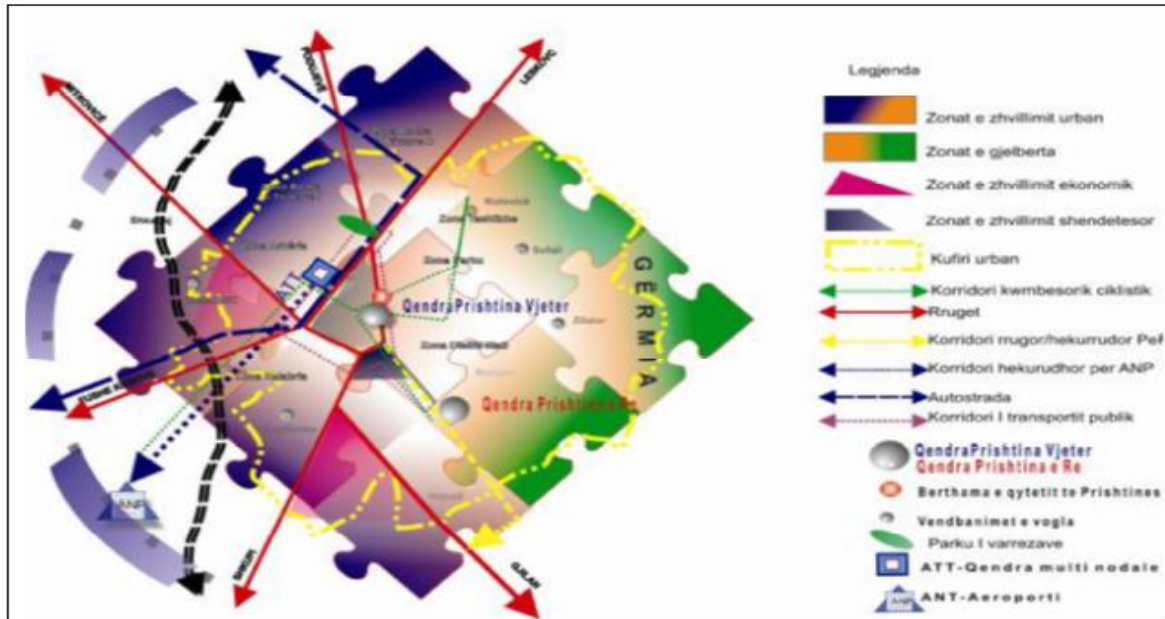
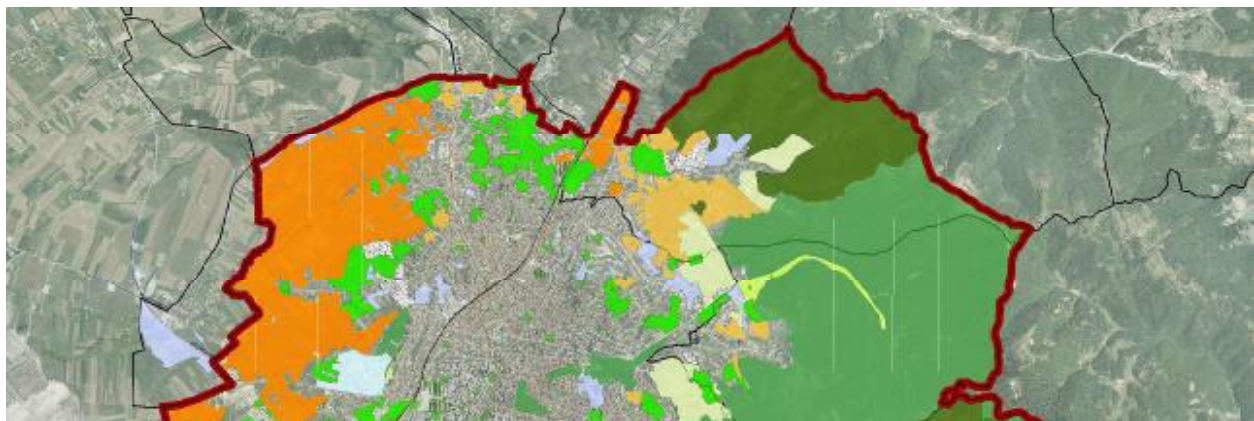


Fig. nr.1.Harta e zhvillimit urban të Prishtinës

6 GJENDJA MJEDISORE NË PRISHTINË

6.1 Gjendja e tanishme

Gjendja e përgjithshme mjedisore e qytetit të Prishtinës nuk mund të cilësohet ndryshe, veçse një gjendje jo e kënaqshme si në gjithë Republikën e Kosovës, qoftë në pjesët urbane, rurale apo përreth zonave industriale. Qasja akoma e ultë në kanalizime, rreth 66 %, furnizimi me ujë të pijshëm sanitar, rreth 88%, ujërat urbane, rurale e industriale pa trajtim adekuat, menaxhim i kufizuar i mbeturinave, ndotja enorme e ajrit , zhurma e lartë, antena të telefonisë mobile, kujdes jo i duhur ndaj gjelbërimit në qendër të qytetit dhe mungesa e vendeve për pushim e rekreacion, janë indikator kyç që alarmojnë për veprime të ngutshme në financim dhe përmirësim të performancës mjedisore.



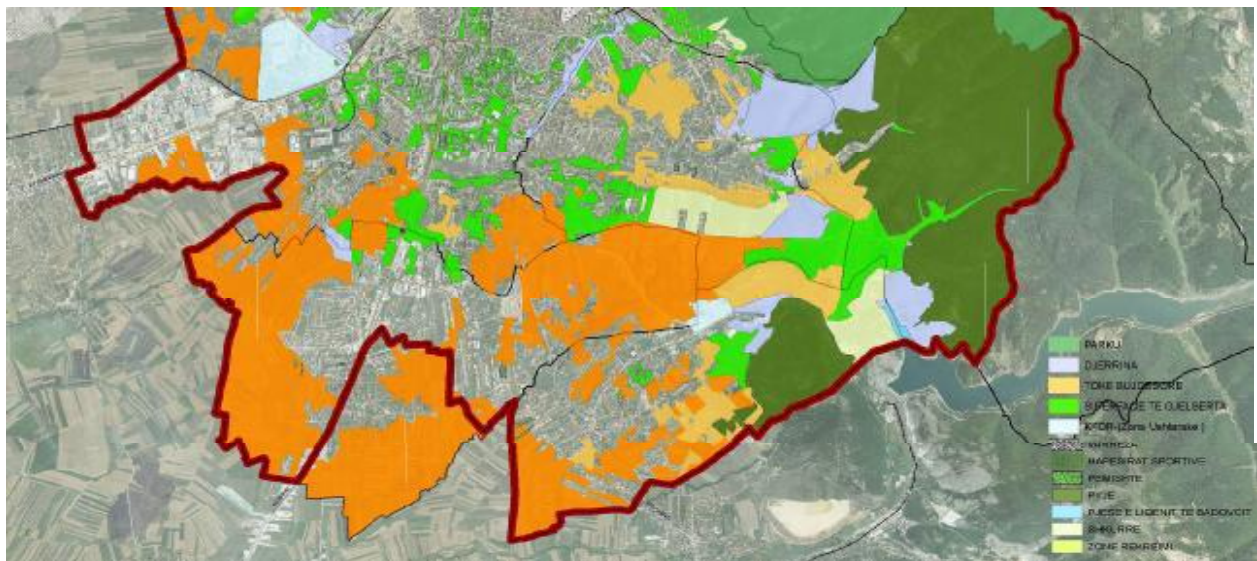


Fig.1. Harta e mjedisit dhe natyrës së Prishtinës

Qytetin e Prishtinës e karakterizon një trafik shumë i dendur, me numër të madh makinash, vende të pakta për parkim dhe cilësi jo e duhur e karburanteve, që drejtpërdrejt ndikojnë në ndodhjen e ajrit dhe rrezikimin e shëndetit të popullatës. Aplikimi i burimeve alternative të energjisë po shënon rritje të ngadaltë. Instalimi i paneleve solare në disa ndërtesa të qytetit QKUK-së e gjetiu është shembull nismëtar ku duhet përqendruar iniciativa tjera për të zbutur sadopak funrizimin e vëshirësuar me energji elektrike dhe rritjen e efikasitetit energjetik.

Nxemje jo e mjaftueshme nga Ngrohtorja e qytetit dhe përdorimi i rrymës elektrike dhe drunjëve për ngrohje e rëndojnë gjithnjë e më shumë situatën mjedisore dhe jetën e qytetarit e bëjnë më të vështirë.

Përdorimi i gazit natyral në amvisëri është i kufizuar. Në sfondin e ndërtimeve dhe ndërhyrjeve përmirësim të izolimeve të objekteve ekzistuese nuk ka ndonjë përparim të duhur. Mungesa e sipërfaqeve të gjelbra dhe dominimi i ndërtimeve të forta pa respektuar kriterin në fjalë ngelin sfida që vështirë mund të riparohen.

Problemet ekzistuese, dhe jo vetëm këto që u përmendën, kërkojnë një vetëdijësim institucional dhe individual për të krijuar sadopak kushte më të pranueshme për një mirëqenie modeste në Prishtinë. Akoma po dominon logjika e mbajtjes së gjendjes status quo me arsyetim se zgjidhja e problemeve mjedisore është e kushtueshme dhe jo profitabil. Në fakt kjo sintagmë është një paradoks i patolerueshëm që po e shton çmimin e sanitimit të pasojave (sëmundjeve) pa eliminuar shkaktarët e tyre. Qyteti palumenjë, qofshin ata edhe të vegjël, po zhvillohet në aglomerat të thatë, mëndërtesa të shumta dhe planifikime të pakoordinuara me konceptin e mbrojtjes së mjedisit dhe shëndetit të popullatës. Për këtë moment gjendja në Prishtinë reflekton si jo në përputhje me parimet e zhvillimit të qëndrueshëm: zhvillim ekonomik, përkujdesje sociale dhe ruajtje të mjedisit.

6.2 Problemet mjedisore dhe zhvillimi ekonomik

Zhvillimi ekonomik i cili po shoqërohet me rritje të vazhdueshme të numrit të ndërmarrjeve operuese, sirrjedhojë ka edhe rritjen e ndikimit në mjedis. Varësisht prej veprimtarisë, ndikimi i operatorëve ekonomikështë i shprehur në të gjithë përbërësit e mjedisit si në ajër, ujë dhe në tokë. Mungesa e filtrave në oxhaqete operatorëve ekonomik, lirimi i gazrave të ndryshme nga gjeneratorët (numri i përdorimit të tyre momentalisht në Prishtinë është mjaft i madh), ndikon në ndotjen e ajrit. Mungesa e impianteve për trajtimin e ujërave të zeza komunale dhe industriale ka ndikim në ndotjen e ujërave sipërfaqësore dhenëntokësore. Deponitë komunale, industriale, mbeturinat mlike dhe të automjeteve, si dhe shkarkimi i ujërave të zeza individuale dhe industriale, janë burim i ndotjes.

Lista e problemeve mjedisore nuk duhet të përfshijë vetëm shqetësimet aktuale por edhe problemet e së ardhmes (zhvillimi ekonomik)

- ✓ Ndikimi i madh i trafikut në cilësi të ajrit
- ✓ Trafik i dendur . Makinat e vjetra dhe jofunksionale te transportit publik. Intensiteti i lartë i makinave nëbrendësi të qytetit
- ✓ Ndotje e lartë e ajrit në brendi të qytetit
- ✓ Rrezikim i shëndetit të popullatës
- ✓ Perkeqësim i gjendjes së ndërtesave të banimit dhe kosto e lartë e mirëmbajtjes së tyre;
- ✓ Kosto e larte e kujdesit shëndetësor, sëmundje që ndërlidhen me cilësinë e ajrit (bronhiti ,alergjitë endryshme)
- ✓ Mungesa e sistemit të ngrohjes nga ngrohtorja e qytetit
- ✓ Nuk ka lidhje të furnizimit me gaz natyror
- ✓ Monitorim i mangët i cilësisë së ajrit (benzeni , mni, mlet e rënda, komponimet organike tëavullueshme, radioaktiviteti , zhurma etj)
- ✓ Ujërat e zeza
- ✓ Mbulueshmëri e ulët me sistem të kanalizimit, mungesa e trajtimit të ujërave
- ✓ Mungesa e monitorimit te cilesisë së ujërave të zeza (detergjentet , sapunet , vajërat, pesticidet , mlete renda, radioaktiviteti etj)
- ✓ Nuk dihet per ujëra nëntokësore
- ✓ Mungesa e ujit të pijes në cilësi dhe sasi
- ✓ Mungesa e kadastrit të ndotjes se mjedisit nga ndërmarrjet prodhuese
- ✓ Kontrollë e dobët e Lejeve Ujore dhe Pëlqimeve Mjedisore
- ✓ Mbeturinat (komunale, komerciale , farmaceutike, materiet e rrezikshme, makinat e vjetra, gomat eperdorura etj)
- ✓ Sistem jo efikas i grumbullimit të mbeturinave nga amvisëritë
- ✓ Numër jo i mjaftueshem i konteinerëve
- ✓ Deponitë e vogla ilegale
- ✓ Mungese e sistemit të trajtimi te mbetjeve
- ✓ Zhurma
- ✓ Antenat e operatorëve telefonik dhe perdoruesve tjerë
- ✓ Gjelbërim jo i mjaftueshëm

***Tabela nr. 1. Mjediti sipas SWOT - Analizes
PËRPARSITË***

DOBËSITË

· Burime natyrore kryesisht të mjaftueshme në komunën e Prishtinës · Biodiversiteti i pasur me lloje të ndryshme ; · Rritje e interesit publik për mjedisin; · Mungesë e industrive që ndotin mjedisin në mënyrë intensive · Ekzistimi i një pjese të madhe të natyrës dhe pejsazhit të paprekur. · Regjioni i komunës së Prishtinës është i rrethuar me pyje me një hidrografi interesante, me prezencë të drunjëve me gjethë, Klimë e përshtatshme; · Prezenca e zonave natyrore të mbrojtura: Parku rajonal natyror i Gërmisë, i pasur me florë, vegjetacion dhe faunë; -Zhvillimi i planeve të ndryshme bazuar në studime -Planifimi dhe investimet në projekte kapitale duke marrë parasysh levizshmërinë -Konsiderata të mjedisore me rëndësi të vqante	· Mungesë e sundimit të ligjit; · Ndotje e ajrit në zonat urbane / me trafik; · Mungesë e Impianteve të Trajtimin të Plehrave të ngurtadhe të ujërave të zeza; · Mungesë e financimeve për parqet; · Mungesa e aftësive mbi çështjet mjedisore; · Taksë e ulët mbi mjedisin; · Mungesa e hapësirave të hapura publike në zonat urbane; · Mungesë e Profesionistëve në fushën e Mjedisit · Nivel i ulët i ndërgjegjësimin / informimit; · Rrjet monitorues i përshtatshëm · Administrim i dobët i mbeturinave dhe hedhje të pakontrolluar të tyre · Ndotje e ujit të shkaktuar nga mungesa e trajtimit të ujit, mungesë e infrastruktures së duhur nëpër ndërtesa, · Ndotja e ajrit shkaktohet nga djegia e linjitet (KEK), ngatrafiku i motorizuar (shume makina të vjetra), nga sistemi Ingrohjes qëndrore me mazut (Termokos), veçanërisht në zonën urbane. · Humbje të tokës për të ndërtimeve pa leje, ndërtimi i rrugëve dhe autostradave, erozioni, gërmim i Pakontrolluar i tokës. · Ndërtime të paligjshme. · Mungesë e vetëdijësimin publik në aspektin e mbrojtjes së mjedisit.
--	--

MUNDËSITË

· Modernizimi i infrastruktures rrugore dhe ngritja e nivelit të shërbimit të transportit publik; · Zhvillimi i sistemit të informimit publik; mundësitë e shfrytëzimit të transportit publik · Shtigje për lëvizje për biçikleta dhe këmbësor -Ngritja e nivelit të sigurisë në rrugë - Menaxhimi dhe shfrytëzimi i biodiversitetit në mënyrë sensitive; · Ruajtja dhe menaxhimi i natyrës · Më shumë hapësira të hapura publike / hapësira për paqesh; · shfrytëzimi i alternativave për lëvizje me pake apo “zero ndotje “. · Ruajtja dhe mbrojtja e Peisazheve - Sa me shumë “eko-shtigje në Prishtinë” -Zbatimi i planit të mobilitetit dhe ndikimi i tij pozitiv në mjedis -Planifikimi i ndërtimeve me leje dhe vlerësimi i ndikimit të planeve në mjedis _ Ndërtimi i rrugëve për mobilitet sipas standardeve të BE-se
--

RREZIQET

· Vazhdimi i shpërndarjes urbane; · Përkeqësimi i natyrës / mjedisit / biodiversitetit · Kërcënime të shëndetit prej mbeturinave johigjienike ujoredhe solide; · Menaxhim jo i mirë i transportit publik; · Ndryshimi i klimës; · Mbipopullimi i qytetit · Termocentralet ekzistuese dhe të planifikuara dhe ndikimi i tyre në mjedis. -Ngrohja me thegjill si dhe me materialet tjera të cilat shkaktojnë ndotje mjedisore · Vazhdimi i coptëzimit të hapësirave të hapura · Thatësira – konsiderohet si kërcënim për furnizimin me ujë gjatë sezonit të verës kur temperaturat janë më të larta dhe reshjet e shiut më të rralla. -Sistemi i ujitjes së hapësirave gjelberuese si dhe drunjeve dekorative përgjatë rrugëve
--

7 VSM-JA DHE ANALIZA DHE VLERËSIMI I NDIKIMIT NË MJEDIS E PMQU-se

Skema e Procesit te VSM-se

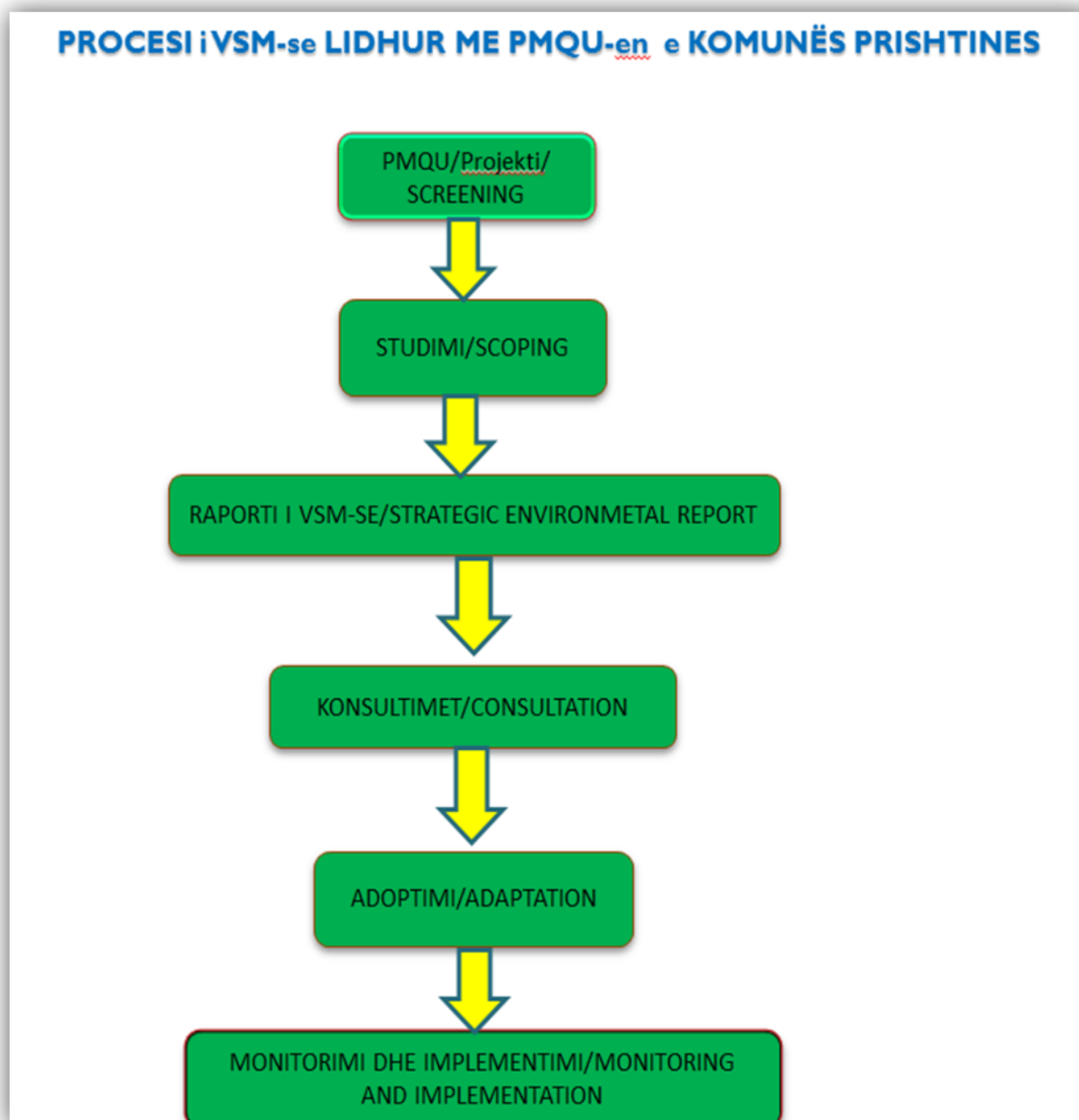


Tabela e mesiperme paraqet procesin e zhvillimit të raportit sa i përket VSM-së për PMQU-në, duke filluar me projektin , studimin, raportin , konsultimet , integrimin e materialeve – adaptimin e tyre si dhe më në fund edhe monitorimin e këtij plani gjate implementimit te tij.

Skema e zhvillimit te Mobilitetit Urban

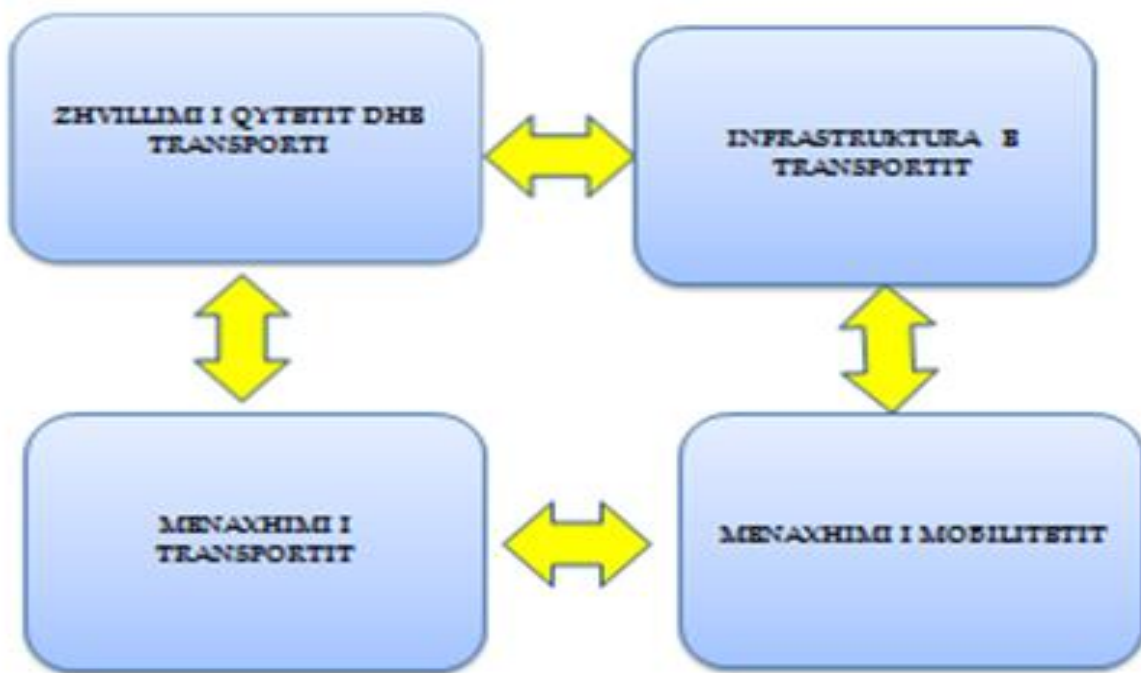


Tabela e mësipërme ka të bëjë me menyren gjegjësisht ciklin e zhvillimit të PMQU-së, duke marrë në konsideratë së pari zhvillimin e qytetit të Prishtinës, pastaj gendjena e infrastrukturës së transportit, menaxhimi i transportit dhe më në fund edhe menaxhimi i mobilitetit të tij.

7.1 Nevoja për VSM-ën

Pothuajse nuk ka asnjë zhvillim me origjinë njerëzore që mos të shkaktojë ndikim mjedisor, në shkallë të ndryshme. Kjo është arsyeja se pse tashmë i është dhënë gjithmonë e më shumë rëndësi aspekteve mjedisore të zhvillimit dhe qëndrueshmërisë në tërësi të investimeve të propozuara. Bazuar në parimin mjedisor të “parandalimit” sipas të cilit çdo ndërhyrje e planifikuar duhet të provojë paraprakisht që nuk do të ketë pasoja negative në mjedis, të gjitha vendet me legjislacion mjedisor bashkëkohor kryejnë atë që quhet Vlerësim i Ndikimit në Mjedis (VNM) për çdo ndërhyrje apo investim konkret.

Po ashtu, edhe politikat, planet, dhe programet mund të kenë ndikime mjedisore. Nëse nuk hartohen mbi baza të shëndosha parimore edhe mjedisore, planet apo strategjitë mund të përfundojnë duke shkaktuar dëme mjedisore afatgjata dhe të llojit strategjik. Për këtë specifikë, ato i nënshtrohen një procedure të veçantë dhe të ndryshme nga VNM-ja, siç është Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM).

Procesi i VSM-se është një detyrim ligjor për politikat, planet apo programet të cilat zhvillohen në nivel lokal apo kombëtar. VSM është një instrument i rëndësishëm për të integruar konsiderata mjedisore në përgatitjen dhe në miratimin e planeve dhe të programeve të caktuara, të cilat kanë të ngjarë që të kenë efekte domethënëse mbi mjedisin. Vlerësimi Strategjik Mjedisor është procesi dhe sistemi i përfshirjes së konsideratave mjedisore brenda politikave, planeve, programeve, apo strategjive

7.2 Objektivat e VSM për Planit Mobilitetit të Qendrueshëm Urban

Objektivi kryesor i VSM-së, është orientimi i PMQU-se, sa i përket zvogëlimit/ minimizimit e çdo ndikimi të mundshëm mjedisor me efekt negativ që mund të ketë gjatë implementimit të këtij plani.

VSM-ja, identifikon ndikimet e mundshme mjedisore të PMQU, dhe njëkohësisht analizon dhe vlerëson ndikimet e mundshme, si dhe rekomandon se cilat janë opsionet për minimizimin e efekteve negative në mjedis në përgjithësi. VSM-ja analizon disa skenarë. Skenari “0”, Skenari bazë apo i mos ndryshimit, pra i “të mos bërit asgjë”, skenar i cili ka ndikimet e veta në mjedis dhe vetëm shkon drejt përqendrimit të gjendjes mjedisore.

Mirepo, VSM-ja synon të orientojë PMQU-në, drejt realizimit të objektivave për një zhvillim të qëndrueshëm.

Për PMQU-jaës, vlerësimi merret veçanërisht me ndikimin mjedisor që mund të ketë zbatimi i planit. Siç u tha në paragrafin më sipër, skenari “0” nuk është zgjidhja e duhur, pasi gjendja aktuale mjedisore në Prishtinën nuk është e kënaqshme dhe nuk korrespondon aspak me standardet e BE-se.

Gjendja mjedisit urban në tërësi – sa i përket mjedisit duhet të merren masa sa më shpejtë që është e mundur për përmirësimin e gjendjes mjedisore përmes projekteve të ndryshme duke pasur në konsideratë ujin, tokën, ajrin, biodiversitetin si dhe infrastrukturën rrugore duke zhvilluar një infrastrukturë konform standarteve si dhe ngritjen e nivelit të shërbimeve duke krijuar alternativa për lëvizje më të mirë dhe miqësore ndaj mjedisit.

7.3 METODOLOGJIA E VSM-së

7.3.1 Metodologjia

Kryerja e VSM-së, për programe, plane zhvillimore dhe projekte të mëdha është detyrim ligjor. Qëllimi i raportit të VSM-së për PMQU-në, është që të beje identifikimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të rëndësishme që mund të rezultojnë nga zbatimi i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU-se), si dhe të japë alternativën më të favorshme për zhvillimin e tij nga pikëpamja mjedisore. Në raportin e VSM-së duhet të përfshihen edhe propozimi i masave për mënjanimin dhe zbutjen e ndikimeve të dëmshme nga zhvillimi i PMQU-se.

Metodologjia e ndjekur është në përputhje me Direktivën e BE: 2001/42/EC “Mbi Vlerësimin e Efekteve të disa Planeve dhe Programeve në Mjedis dhe ligjin për VSM”, i cili është transpozimi i direktivës së BE. Mbështetur në këtë VSM-ja, do të përfshijë pikat e mëposhtme:

- a) Procesi i VSM-së për PMQU-në;
- b) Objektivat kryesore të PMQU-se, si dhe planet dhe programet e tjera që kanë ndërlidhje me PMQU-ën;
- c) përshkrim të aspekteve të gjendjes aktuale të mjedisit si edhe zhvillimin e pritur të tij në rast se nuk zbatohet plani ;
- d) Ndikimi i PMQU-së në Mjedis;
- e) Efektet të cilat mund të kanë lidhje me rastin e implementimit të planit;
- f) Vlerësimi i Skenarëve
- g) Komentet - Përshkrim të ndikimeve të mundshme dhe të konsiderueshme në mjedis duke përfshirë Popullatën - shëndetin publik, florën, faunën, biodiversitetin, tokën, klimën, ajrin, ujin, peizazhin, zonat natyrore, vlerat materiale, trashëgiminë kulturore si dhe ndërveprimin ndërmjet këtyre faktorëve.;
- h) Përshkrim të masave të parashikuara për të parandaluar, reduktuar ose lehtësuar ndikimet negative në mjedis, të cilat mund të rezultojnë nga zbatimi i planit.
- i) Rezultatet sipas PMQU-së.
- j) Monitorimi dhe Implementimi i PMQU-së.

7.3.2 Takime dhe Biseda me Përfaqësues të Institucioneve

Autorët e raportit të VSM-se, kanë zhvilluar konsultime të ndryshme me përfaqësues të institucioneve të ndryshme në kuadër të hartimit të PMQU-së.

Takime kanë zhvilluar edhe me përfaqësues të institucioneve profesionale të nivelit komunal dhe qendror, si edhe me ekspertë dhe përfaqësues të profesorëve universitarë si dhe eksperte të pavarur ku kanë zhvilluar një materialë të mjaftueshëm për të përcaktuar ecurinë e PMQU-se.

Materialet janë përmbledhur analizuar mire dhe janë vlerësuar gjatë shqyrtimit nga autorët e involvuar në kuadër të përgatitjes së raportit të VSM-se.

Ku dhe gjatë prezantimeve të zhvilluara sipas planit të raportimit në komunë, zakonisht kanë marrë pjesë një numër i konsiderueshëm i eksperteve, anëtarë të grupit punues të cilët kanë

marre pjesë në hartimin e PMQU-se, përfaqësues të institucioneve të qeverisjes qendrore dhe lokale, përfaqësues të shoqërisë civile dhe sektorit privat gjatë disa takimeve kanë diskutuar për problematikat me të cilat ndikojnë në mjediset gjatë zbatimit në praktike të këtij plani - PMQU-se të komunës në nivel me të gjere.

Zakonisht ekspertët e VSM- së, kanë marrë shënime gjatë këtyre takimeve dhe pastaj janë shqyrtuar nga ekspertët e involvuar në hartimin e VSM-se për PMQU-në.

Gjithashtu takime janë zhvilluar edhe me përfaqësues të Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor lidhur me problematiken mjedisore sa i përket këtij plani/PMQU-se, i cili është hartuar nga komuna e Prishtinës, si dhe do të zhvillohen takime edhe me ekspert tjerë nga botë akademike dhe ekspert tjerë nga fusha e komunikacionit sa i përket PMQU-se.

7.4 Struktura e Raporti Përfundimtar të VSM-se

Raporti përfundimtar do të jetë i ndarë në kapituj, kështu që secili kapitull do të përmbajë në vetë materialin i cili në mënyrë të qartë dhe specifike ka shtjellime dhe sqarime lidhur me VSM.

Kapitulli I^{re}, ka të bëjë me hyrjen, kornizën legjislative, planët relevante, të cilat janë marrë për baze gjatë hartimit të PMQU-se

Kapitulli II^{te}, Masat ligjore dhe legjislacioni mjedisor

Kapitulli III^{te}, Konventat nderkombetare dhe Direktivat

Kapitulli IV^{te}, Gjendja mjedisore në Prishtinë

Kapitulli V^{te}, VSM-ja, nevojat për vlerësim, metoda, faktorët, skenarët demografik, masat për realizimin e tyre

Kapitulli i VI^{te}, VSM-ja, Vlerësimi i masave dhe ndikimi në mjedisë

Kapitulli i VII^{te}, aspektet e monitorimit afatgjatë për verifikimin e qëndrueshmërisë së zbatimit të planit. Do të monitorohen treguesit e objektivave të mbrojtjes së mjedisit me qëllim që realizimi i objektivave të bëhet i matshëm për çdo element mjedisor. Qëllimi i monitorimit të PMQU-së, është identifikimi në kohë të efekteve të padëshiruara që mund të shfaqen në fazat e hershme të zbatimit të PMQU-së, për të mundësuar masat e nevojshme për parandalim apo zbutjen të këtyre efekteve.

Kapitulli i VIII^{te}, raporti përfundon me një përmbledhje dhe shkurtesat

Kapitulli i IX –te Përmbledhje

Kapitulli i X –te - Shkurtesat

7.5 Problematikat të Zhvillimit dhe PMQU-se

Prishtina në ditët e sotme përballë me një seri problemesh që rrjedhin nga një mungesë planifikimi konsiston ndër vite. Rajoni i Prishtinës vuan një zhvillim të pa balancuar rajonal. Me të vërtetë nuk është arritur që të koordinohen politika për zhvillimin urban në rajon. Për këtë shkak politikat urbanizuese kanë qenë jo efektive. Nëse Prishtina ka përjetuar një intensifikim të pjesës ekzistuese të qytetit, rajoni ka përjetuar dhe fenomenin të ashtuquajtur si shtrirje e paplanifikuar, sidomos në pjesën lindore, perëndimore veriore dhe jugore të saj. Zhvillimi i pjesëve të ndryshme të këtij rajoni ka qenë spontan dhe i pa udhëhequr nga investimet publike. Qyteti i Prishtinës gjithashtu vuan një mungesë balance edhe midis zhvillimeve private dhe interesave publike. Gjatë procesit të intensifikimit të qytetit si pasojë e një urbanizimi pa plan,

përveç fenomenit të zënies së tokës bujqësore në mënyrë jo eficientë (me dendësi të ulëta ndërtimore), ka prevaluar dhe fenomeni i zënies së hapësirave publike me ndërtime me leje dhe pa leje. Në fakt edhe zhvillimet e reja urbane bazuar në të ashtuquajturit plane pjesore kanë zënë vend në kurriz të hapësirave publike dhe shoqërore.

Në vitet e fundit Prishtina ka humbur strukturën urbane të fituar ndër vite. Për shkak se planet kanë theksuar vetëm dimensionin ndërtimor, është humbur njësia strukturore urbane e qytetit. Kjo ka ndikuar për keq edhe në përlllogaritjet dhe sigurimin e hapësirave të nevojshme për funksione publike. Gjithashtu kjo ka ndikuar për keq edhe në organizimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike.

Ky model zhvillimi urban ka qenë bazuar në principin e zhvillimit të pronës private. Por për shkak se në vitet e fundit është përjetuar fragmentarizmi i pronës si dhe për shkak se Kosova nuk ka një traditë të hershme të ekzistencës së rregullave të ekonomisë së lirë dhe pronës private, edhe zhvillimi urban është karakterizuar nga fragmentarizmi. Është evidente që projektet e zhvillimit urban nuk kanë qenë të përmasave të një blloku a kompleksi banimi. Përkundrazi zhvillimet kanë qenë aq të fragmentarizuar sa që secili zhvillues/pronar toke të synojë maksimizimin e përfitimeve afatshkurtër të parcelës, duke komprometuar zhvillimin afatgjatë të të gjithë zonës.

Për shkak të këtij modeli të fragmentarizuar zhvillimi ka mbijetuar dhe fenomeni i pabarazisë së shpërndarjes së përfitimeve të zhvillimit. Në fakt modeli i planifikimit nuk ka ofruar asnjë formulë se si vlera e përfituar nga zhvillimi urban të shpërndahet proporcionalisht dhe në mënyrë të drejtë midis pronarëve të tokës. Kjo pabarazi ka çuar në një presion të ç balancuar mbi tokën, duke bërë që çdo parcele të jetë nën presionin e zhvillimit privat, pa arritur të sigurojë hapësirat e duhura për aktivitete publike, ose pa arritur formula kompensimi për hapësirat ku zhvillohen aktivitete publike.

Modeli i zhvillimit dhe planifikimit urban nuk ka arritur të sigurojë më shumë se sa një zhvillim të ndërprerë dhe të pa konsoliduar. Është e zakonshme pamja ku shihen se si ngrihen ndërtime të reja shumëkatëshe megjithëse zona nuk është përgatitur për urbanizim. Shpesh herë për shkak të këtij modeli bashkëjetojnë për vite me radhë zhvillime të vjetra me densitet të ulët ngjitur me zhvillime të reja shumëkatëshe që kërkojnë tjetër intensitet infrastrukture. Kjo ndikon për keq në pamundësinë e autoriteteve publike për të planifikuar investime publike të duhura si dhe pamundësinë për të taksuar siç duhet zhvillimet.

Vetë sektori i ndërtimit, për shkak të këtij modeli përballet me vështirësitë e veta. Sektori i ndërtimit nuk është i strukturuar. Nuk është e qartë ndarja midis zhvilluesit, investitorit, financuesit, ndërtuesit, kontraktorit. Këto role i gjen të mishëruara brenda secilit projekt dhe kjo e ve në vështirësi sektorin dhe nuk e le që të specializohet në secilin drejtim. Në këtë kuadër mungon raporti dhe partneriteti midis sektorit privat dhe atij publik në realizimin e projekteve të konsoliduara, të qëndrueshme dhe cilësore që do bëjnë të mundur realizimin e projekteve në kompleksitetin e tyre si dhe do rriste siguronë e realizimit të projekteve.

7.6 Faktorët te cilet ndikojne ne zhvillimin e planevedhe demografia

Vazhdimi i procesit të urbanizimit: Është e qartë që procesi i urbanizimit do të vazhdojë të jetë një faktor kyç në dinamikën e rajonit të Prishtinës. Ky rajon vazhdon të jetë magneti tërheqës për zhvillimin ekonomik të vendit. Pre supozohet që përqendrimi i popullatës rreth këtij rajoni do të vazhdojë edhe në vitet në vijim, pavarësisht se besohet që ritëm e demografisë mekanike do të vijë duke u ulur duke qenë se procesi i urbanizimit është drejt një stabilizimi të tij.

Rritja natyrore: Kosova shquhet si vend me ritëm të lartë të rritjes natyrore si dhe për prezencën e një popullate të re në moshë. Megjithatë besohet që edhe Kosova do t'i përafrohet trendit të përgjithshëm evropian (pavarësisht se në nivele më të buta) të uljes së ritmeve të rritjes natyrale të popullsisë. Natyrshëm kjo mund të çojë edhe drejt uljes së profilit të një popullate me moshë mesatare të re. Një fenomen i tillë është i natyrshëm dhe pasojë e ndryshimeve të formatit ekonomik të vendit.

7.6.1 Skenarët lidhur me zhvillimin e demografise

Skenari optimist

Në skenarin optimist pre supozohet që ritmet e urbanizimit do të jenë në nivelin e 5%. Sipas këtij skenari në 20 vitet e ardhshme qyteti i Prishtinës kalon ndjeshëm prapun e 400.000 banorëve dhe i gjithë rajoni mund të kapë nivelin e 600.000 banorëve.

Skenari pesimist

Në skenarin pesimist, procesi i urbanizimit bie ndjeshëm, nën nivelin 2%. Në një rast të tillë qyteti i Prishtinës nuk do kalonte 200.000 banorët në 20 vitet e ardhshme dhe rajoni nuk do kalonte prapun e 300.000 banorëve.

Skenari i moderuar

Skenari i moderuar që ka shanse më të mëdha për të qenë afër reales merr parasysh faktorët e sipërpërmendur dhe pranon që ritmet e urbanizimit do të vazhdojnë të jenë, por në masë më të moderuar me një tendencë të lehtë në rënie. Sipas këtij skenari Prishtina do të projektohet në nivelin e 500.000- 600.000 banorëve në 15-20 vitet e ardhshme ndërkohë që rajoni mund të rritet deri në nivelin e 700.000 banorëve. Ndikimi i problemeve mjedisore në Prishtinë ende nuk është studiuar mire sa i përket efekteve, sociale, ekonomike, shëndetësore dhe mjedisore. Për këtë arsye, është e vështirë që të matet saktësisht nga pikëpamja sasiore shkalla e ndikimit që do të ketë PMQU-ja, mbi mjedisin apo shëndetin. Megjithatë, prirjet e këtij ndikimi, të cilat janë edhe objekt i VSM, janë të parashikueshme dhe masat të cilat do të ndërmerren do të sigurojnë efekte pozitive në mjedis duke përfshirë edhe biodiversitetin. Për të siguruar vlerësimin e plotë të ndikimit të mundshëm mjedisor të planit, fillimisht është e nevojshme të përcaktohen të gjithë faktorët të cilët mund të ndikohen nga ky plan.

7.7 KONSIDERATA MJEDISORE E PMQU- SË

Tabela.nr.2.Konsiderata Mjedisore e PMQU- së

Tabela; shërben si një check-list e kriterëve mjedisore sipas të cilave është bërë vlerësimi i këtij plani. Kjo listë tregon nëse PMQU-ja, ka marrë në konsideratë problemin, e po të jetë kështu, nëse i ka dhënë pë Atje ku PMQU-ja, jep përgjigje të plotë problemit është vendos rgjigje. Kolona e fundit shpjegon nepermjet shenjave si meposhte: ur treguesi V; Nëse PMQU-ja e ka trajtuar problemin, por ka nevojë për masa të mëtejshme vendoset treguesi ?; Nëse ka problem i cili duhet të trajtohet nga PMQU-ja, vendoset treguesi X.			
Kriteri përkatës	A është marrë parasysh në PMQU?	Trajtimi i problemi sipas PMQU-se?	Treguesi
Përfshirja e konsideratave mjedisore	Po	Përfshihen nje numer i konsideruar ku dhe jane te elaboruara si ne vijim;	V
Problemet e evolucionit demografik	Jo	Njeh faktin se kjo është ende e vështirë për t'u parashikuar saktë, pasi të dhënat kundërshtojnë njëra-tjetrën. Megjithatë, mund të ketë nevojë për më shumë fleksibilitet, për t'i lënë hapësirë ndryshimeve të mundshme.	x
Skenarët e evolucionit demografik	Jo	Duhet marre ne konsiderat faktin që popullsia ne Prishtine mund të rritet deri 2030. Mban larg presionit demografik zonat me ndjeshmëri mjedisore.	V
Planifikimi Urban dhe Drejtimi i Zhvillimit	Po	Njeh nevojën për pranimin e zhvillimit aktual,përveç zonave ku mund të shkaktohen probleme mjedisore	V
Kapacitetet mjedisore në zonat e propozuara për zhvillim	Po	Vlerësohet se Prishtina ka një gjurmë të lartë te cenimit ekologjik, duke e tejkaluar kapacitetin e saj mjedisor. Zonat e mëdha të propozuara për zhvillim urban apo ekonomik kanë qenë më parë të kategorisë “tokë bujqësore” të konvertuara vonë në zona informale, siç është rasti i shtrirjes së Prishtinës drejt Veriut dhe Lindjes .	V
Rreziqet natyrore në tërësi	Jo	Ka nevoje te trajtohen, si dhe ka nevojë për vëmendje më të madhe.	?
Rrëshqitjet e tokës	jo	Ka nevoje te trajtohen, si dhe ka nevojë për vëmendje më të madhe.	?

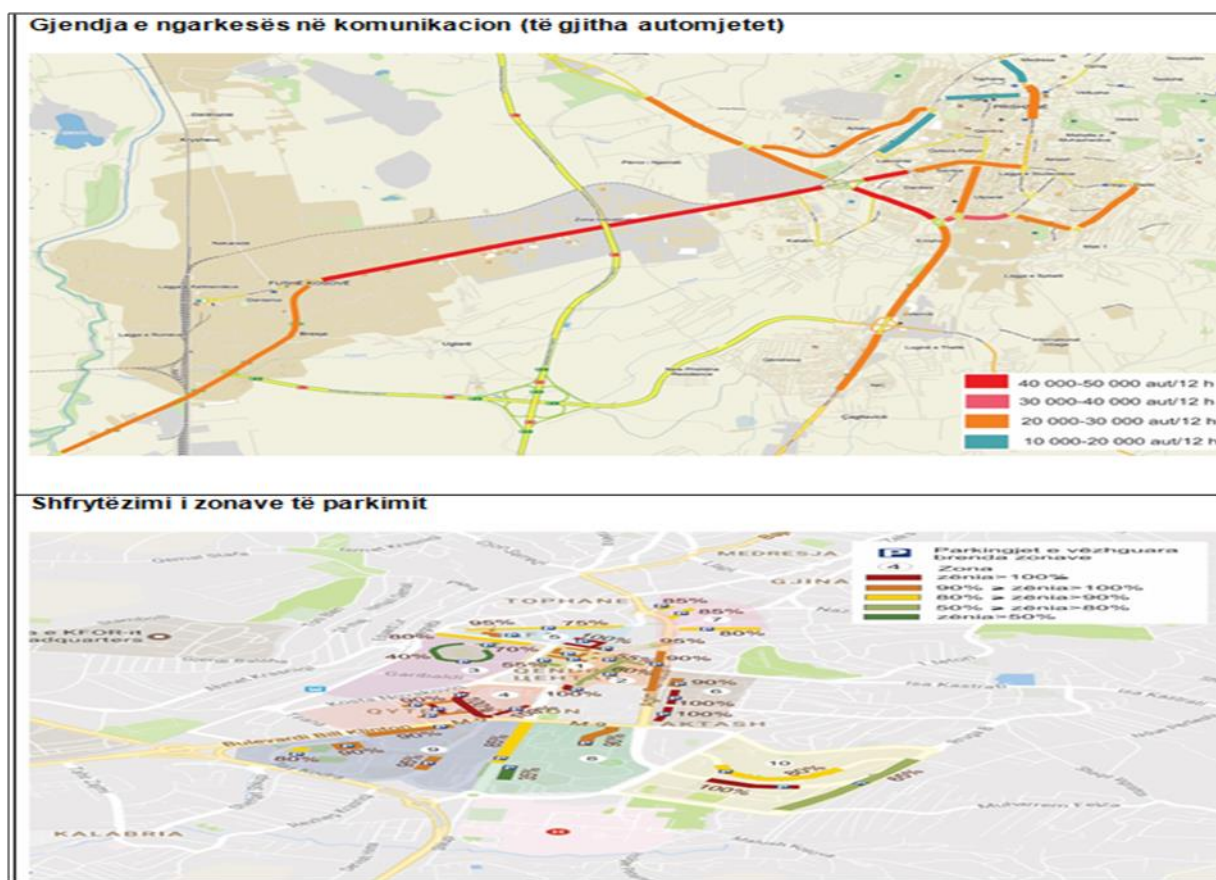
Tërmetet	Jo	Ka nevojë të trajtohen në përgjithësi, si dhe ka nevojë për vëmendje më të madhe.	?
Zjarret	Jo	Duhet trajtuar problemi i dendësisë së ndërtimit në mënyrë që të jenë të menaxhueshme rastet e rënies aksidentale të zjarreve në banesa.	?
Energjia & Telekomunikacioni	Po	Pjesërisht e trajtuar , por kërkon trajtim më të hollesishëm	?
Energjia (efiçensa dhe energjitë e ripërtëritshme)	Jo	Mund të bënte sugjerime për projekte ndërtimi më efikase nga pikëpamja e konstruksioneve që kursejnë energjinë. Mund të sugjeronte dhe vendoste koncepte urbanistike dhe arkitektonike që promovojnë energjitë e ripërtëritshme në qytet.	✓
Rrugët	Po	Po, bën rekomandime të detajuara në lidhje me hierarkinë e rrugëve. Zonat e propozuara për përdorim të kufizuar janë shumë të vogla në plan paraprak dhe mund të zgjerohen me qëllim që të mundësojë aktivitete gjelbëruese dhe të lejojë ndërtimin e rrugës atje ku ka tokë të disponueshme, pra që nuk duhet të blihet dhe ku kushtet e tokës të jenë të tilla që të reduktojnë kostot e ndërtimit..	X
Qarkullimi i trafikut	Po	Synon të bëjë shpërndarjen e trafikut dhe të lehtësojë përqendrimin e tij në qendrën e qytetit si dhe ka skenaret se si do të zhvillohen këta skenare	✓
Parkimi	Po	Propozim i detajuar i përfshirë në kodin e zonimit. Megjithatë njihet problemi i mungesës së vendeve të parkimit në qendrën e qytetit, duhet të trajtohet me priritet	?
Siguria në rrugë	Po	Hierarkia më e mirë e rrugëve do të ulë numrin e aksidenteve, duhet të trajtohet me priritet	?
Transporti publik	Po	Duhet të ishte prioritet, është me se e nevojshme zhvillimi i infrastruktures së transportit publik.Ka nevojë për më tepër lobim dhe investime. Propozon një transport të shumëllojshëm dhe qarkullim më të sigurtë të këmbësorëve në qytet.	✓
Transporti alternativ	Po	Një nevojë për promovimin e mënyrave alternative të transportit. Veçanërisht planifikon adoptimin e një rrjeti korsi biçikletash në zonën urbane ekzistuese. Por duhet bërë më shumë në këtë drejtim. PMQU-ja , duhet të vendosë kritere të tilla që asnjë rrugë e re të ndërtuar rishtaz apo të rikonstruktuar mos të bëhet pa pasur edhe korsinë përkatëse të biçikletave në rrugë apo në trotuar sipas rastit dhe mundësisë. Vetëm kriteret detyruese për infrastrukturën mund të krijojnë mundësinë për një rrjet korsish biçikletash në	✓

		Prishtinë	
Cilësia e Ajrit	Po	Në qytetin e Prishtinës, problem të vaçantë paraqet prezenca e pluhurit, në formë të PM10 dhe PM2,5, vlerat e të cilëve parametra tejkalojnë Vlerat e Lejuara Maximale(VML), përderisa VML e lejuar është 40µg/m3. Vërehet se koncentrimi më i lartë i ndotjes së ajrit me PM10 ka qenë gjatë muajve të sezonit dimëror. Ka nevojë për sistem e modulim të ajrit, janë duke u bërë përpjekje lidhur me këtë çështje – ka nevojë për një trajtim më të mirëfillt.	?
Cilësia e Ujërave Sipërfaqësore	jo	Ka nevojë për trajtim kjo çështje	?
Konsiderata për ekologjinë dhe biodiversitetin	Pjesërisht	Nuk përfshihen në raport, por ngadalësimi i rritjes urbane dhe mbrojtja e ujërave e pyjeve do të ndihmonin në përteritjen dhe ruajtjen e biodiversitetit.	√
Plani Zhvillimor Strategjik i Prishtinës	Po	Përgjithësisht po është marrë në konsideratë	?
Standardet Mjedisore	Po	Pjesërisht, duhet të trajtohen	?
Standardet ndërkombëtare	Po	Të mjaftueshme për parametrat e planit dhe nuk ka konflikt, ka pasur ekspert ndërkombëtarë dhe lokale gjatë zhvillimit të këtij plani..	√
Legjislacioni mbi Mjedisin	Po	Po, është marrë në konsideratë	√
Monitorimi dhe vlerësimi i planit të zbatimit	Po	Monitorimi mbulohet sipas legjislacionit në fuqi	√
Treguesit (paraprakë)	Po	Ofron tregues indikativë.	√

Bazuar në analizën e mësipërme ky seksion bën rekomandime të mëtejshme. Kriteret që janë shënuar me √ nuk diskutohen më tej, pasi nuk konsiderohen si problematike. Tabela e mësipërme përmban një përmbledhje të të gjitha problemeve mjedisore dhe shkallën në të cilën plani u jep përgjigje secilit prej tyre.

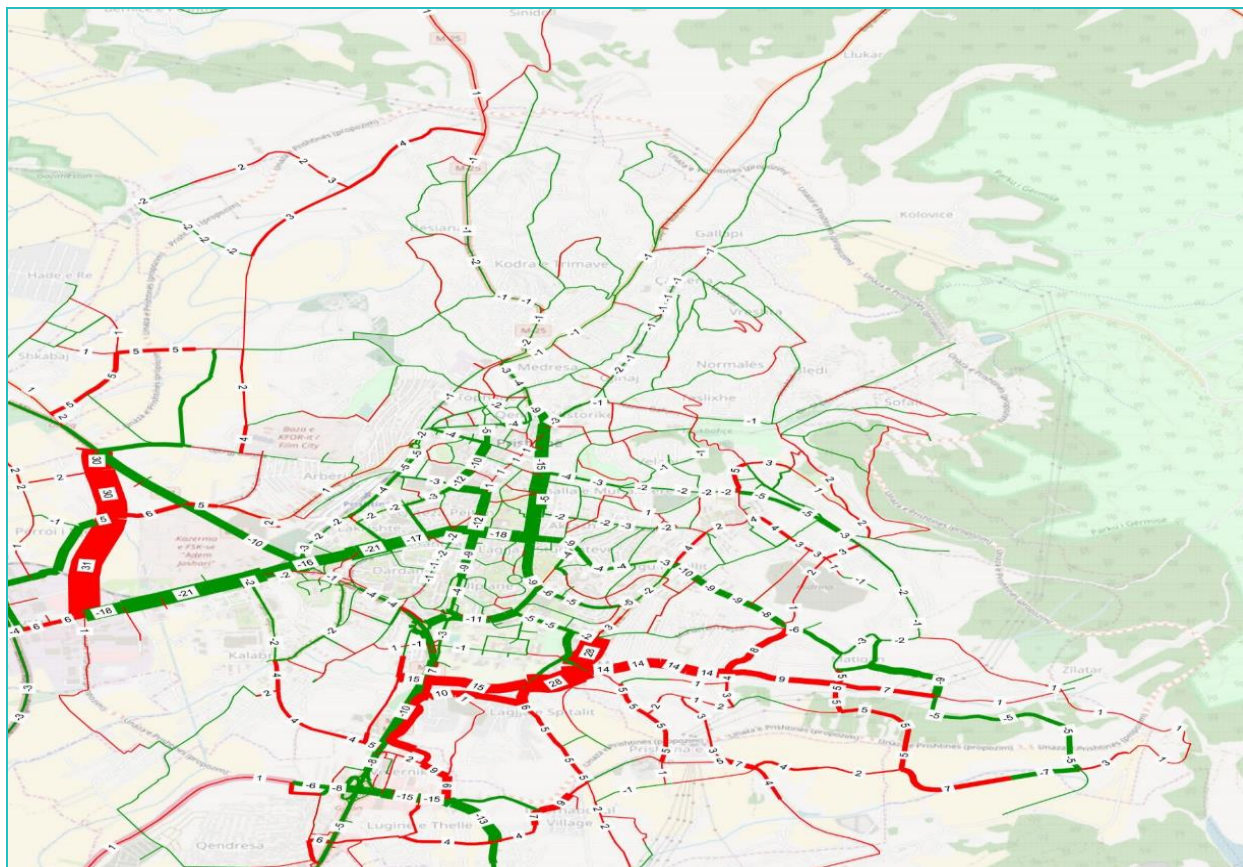
7.7.1 Skenaret sipas PQMU-se, per Mobilitet

Gjendja në komunikacion dhe shfrytëzimi i zonave të Parkimeve dhe VSM- Komente lidhur me SKENARET



Harta nr.1.Hulumtimet tregojnë se niveli i aksidenteve me lëndime është në rritje të vazhdueshme, pothuajse 3 herë më i lartë në Prishtinë sesa mesatarja e BE-së (për 1000 banorë).

Komenti- Është e rëndësishme të përmirësohet siguria në rrjetin rrugor të qytetit, veçanërisht për përdoruesit e cenuar të rrugëve, siç janë këmbësorët dhe çiklistët. Integrim më i mirë i destinimit të sipërfaqeve dhe planifikimit të transportit, promovimi i udhëtimit të qëndrueshëm, ngritja e edukimit dhe ndërgjegjësimit të popullatës , përmirësimi i infrastrukturës së transportit publik, ngritja e hapësirave për parkingje, si dhe planet e udhëtimit , informimi i drejt dhe përmirësimi i kushteve të lëvizjes së lirë , ngritja e niveli në rrugë dhe ulja e nivelit të ndotjes mjedisore .



Harta nr.2..Krahasimi i qarkullimit të transportit privat mes Skenarit Proaktiv dhe mos-ndryshimit, në nivelin e vitit 2030

Në hartën e mësipërme shifet qartë rritja e qarkullimit të eautomjeteve me ngjyre të kuqe , ndërsa renje e qarkullimit të eautomjeteve me ngjyre të gjelbër, edhe ndikimi mjedisor është me ndikim pozitiv ngase ulet niveli i ndotjes së mjedisit, mirëpo duhet të kushtohet me shumë rëndësi vendeve gjegjësisht lagjeve ku ka me shumë banor si dhe frekuentimit të tyre që të krijohen kushte nga periferia në drejtim të qendrës si dhe anasjelltas në mënyrë që të krijohet një lëvizje e qëndrueshme , në vijim kemi edhe masat për realizimin e skenarëve si dhe Vlerësimin Strategjik sipas ndikimeve të këtyre skenarëve .

7.7.2 Masat për realizimin e skenareve si dhe VSM-ja

Tabela nr.3.- Skenaret e PMQ-së, masat për realizimin e skenareve si dhe VSM-ja

Skenarët e PMQU-se	Masat për realizimin e këtij Skenarëve	VSM-ja për Skenarët
Skenari Pro Aktivë	Rrjeti rrugor i transportit – komforti i ulët në qendrën e qytetit dhe i lartë në pjesën e unazës së brendshme Sistemi i ri i parkimit Zhvillimi i transportit publik duke përdorur të gjitha mënyrat në dispozicion Përmirësimi i kushteve cilësore për transportin e këmbësorëve dhe të çiklistëve dhe përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike Teknologjitë informative të transportit	1. Komenti – Është një Skenarë i cili është fokusuar në zhvillimin e transportit publik në të gjithë qytetin me një hierarki të re të rrjetit (linjat kryesore/dytësore), duke i kushtuar vëmendje të veçantë korridoreve kyçe për në Prishtinë dhe rritjen e qasjes në qendrën urbane. Propozimi e reja ‘Parko dhe Udhëto’ ku parkohen veturat dhe udhëtimi vazhdohet me transport publik, taksi, biçikletë apo edhe duke ecur) në çdo rrugë me një skemë të Sistemit i integruar i transportit publik. Kontrollit të parkimit në korridoret kryesore rrjetet e reja të qëndrueshme të transportit, ku rrjetet e reja / të zgjeruara të rrugëve për këmbësorë dhe çiklistë integrohen me rrugët e transportit publik Teknologjia e përmirësuar e sistemit të kontrollit të trafikut urban, ndërtimi i objekteve garazheve dhe vend parkimet Skenar pro aktiv kryesisht është i fokusuar në zhvillimin e transportit publik , duke përfshirë linjat kryesore dhe dytësore duke zbatuar termi “ PARKO dhe UDHETO”, ngritja e kontrolleve të parkimeve si dhe ngritja e rrjeteve të qëndrueshme të transportit publik. Ky Skenar kryesisht ka ndikim pozitiv në mjedis si në ajër , ujë, tokë, si dhe ulë nivelin e zhurmës e njëkohësisht ulët edhe nivelin e ndotjes në përgjithësi si dhe krijohen , kushte më të lehta ,me të mira dhe me miqësorë ndaj mjedisit dhe ndikon direkt në menaxhimin e qëndrueshëm dhe zhvillimin ekonomik të Prishtinës
Skenari Liberal	➤ Zhvillimi i rrugëve të reja për transport individual ➤ zhvillimin e objekteve të parkimit në qendër, ➤ Zhvillimi i transportit publik ➤ Përmirësimi i infrastrukturës së ecjes dhe çiklizmit ➤ Mbështetja e automjeteve elektrike	2.Komenti – Ky skenar ndikon në përmirësimeve të qëndrueshme të transportit në Prishtinë, gjithashtu në fokus ka . zhvillimin e transportit publik dhe rritjen e qasjes në transportin publik në qendrën e qytetit.. Ka për qëllim zvogëlimi e mbingarkesës (trajtimin e pikave më të shprehura të mbingarkesës) dhe përmirësimin e qarkullimit për të gjitha automjetet. Ky opsion strategjik pasqyron një qasje më të balancuar ndaj zgjidhjeve të qëndrueshme të transportit për të adresuar problemet e transportit në qytet. Edhe ky Skenar ka të bëjë me përmirësimin e qëndrueshëm të transportit publik si dhe zgjidhjen e mbingarkesave në rrugë gjegjësisht trajtimin e këtyre pikave të cilat pas aplikimit të këtij skenari i cili ka

		<i>kryesisht ndikim pozitiv ne mjedis si në ajër , ujë, tokë, ngase ulët niveli zhurmës si dhe ulet niveli i ndotje mjedisore , krijohen , kushte me te lehta ,me te mira dhe me miqësorë ndaj mjedisit mw përmirësimin e infrastrukturës se ecjes dhe çiklizmit, pra te gjitha këto veprime kane ndikim pozitiv per mjedisin dhe shëndetin</i>
Skenari i Mirëmbajtjes	➤ Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese ➤ Politika dhe sistemi i ri i parkimit ➤ Zhvillimi i transportit publik ➤ Rindërtimi i infrastrukturës ekzistuese të ecjes dhe çiklizmit ➤ Përdorimi i teknologjive të informacionit për qytetaret	2.Komenti – Ky skenar përmirëson performancën e përgjithshme të rrjetit të rrugëve të qytetit. Ekziston një kufi për sigurimin e infrastrukturës së re të transportit dhe rrugëve, për të zvogëluar rrezikun e rritjes së nivelit të përdorimit të automjeteve në të ardhmen. Elementi kryesor i strategjisë është të përmirësohet fluksi i trafikut (për të gjithë përdoruesit e rrugës) duke përmirësuar performancën e kryqëzimeve Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese do të përforcojë këto masa, ndërsa shërbimet dhe infrastrukturat e përmirësuara për këmbësorë dhe çiklizëm do të tërheqin përdorues të rinj të këtyre mënyrave. Ky opsion përqendrohet më tepër në investimet në infrastrukturë për të trajtuar problemet e transportit në të gjithë qytetin, duke përmirësuar qarkullimin e trafikut dhe lidhjen me zonat e reja të zgjerimit. Masat e menaxhimit të shpejtësisë do të zbatohen për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të promovuar më mirë mënyrat e pa motorizuara të lëvizjes.. Ky opsion strategjik është më i harmonizuar me opsionin e mirëmbajtjes të diskutuar paraprakisht me palët e interesit, që pasqyron nevojën për përmirësimin e efektivitetit dhe efikasitetit të infrastrukturës ekzistuese të qytetit me përmirësime të përzgjedhura që nevojiten për përmirësimin e lëvizjes në gjithë qytetin, trajtimin e mbingarkesës dhe lehtësimin e qasjes më të mirë në mënyrat e udhëtimit të qëndrueshëm si transporti publik, ecja dhe çiklizmi Ky Skenar ka te beje me mirëmbajtjen , përmirësimin dhe sigurimin e një infrastrukturës ekzistuese dhe infrastrukturës se re përmirësimin e fluksit te automjeteve ne rruge gjithashtu ka kryesisht ndikim pozitiv ne mjedis si në ajër , ujë, tokë, ngase ulet niveli i ndotjes se ajrit dhe parandalon nivelin e rritje se ndotjes , krijohen , kushte me te lehta ,me te mira dhe me miqësorë ndaj mjedisit dhe krijohen edhe mundësi me te mëdha per lëvizje te qëndrueshme te transportit publik , ecjes dhe çiklizmit ne përgjithësi . Shfrytëzimi i teknologjive te reja sa i përket mënyrës se informimit te qytetareve per mundësit e shfrytëzimit t lëvizshmërisë – mobilitetit te qëndrueshëm urbane ne Prishtinë .

Tabela nr. 4. Rezultati i PMQU-se Prishtinës

Rezultati i PMQU-se Prishtinës			Skenari bazë	Skenari i mos ndryshimit	Skenari proaktiv	Skenari i mirëmbajtjes	Skenari liberal
Rezultatet e modelit të transportit (modeli i vitit 2030)	Përqindja e përdorimit të mënyrave të transportit	Transport publik	18.40%	18.40%	23.10%	21.20%	17.60%
		Automjete	50.90%	50.90%	45.20%	46.60%	53.30%
		Çiklistë	0.70%	0.70%	0.80%	0.80%	0.70%
	Shpejtësia mesatare [km/h]	Transport publik	22.1	21.7	29.2	28.8	24.4
		Automjete	50.8	43.4	50.9	50.8	51.6
	Distanca mesatare e udhëtimit [km]	Transport publik	6.73	6.73	6.64	6.66	6.92
		Automjete	7.20	7.20	7.34	7.42	7.31
	Pasagjerët e kaluar në njësi të kohës [h]	Transport publik	78194	92214	108373	99054	86976
	Kilometrazhi i automjeteve [km]						
		Automjete	3046095.45	3683578	3415775	3512816	3910904

Nga këto tabela të mësipërme shifet qartë se skenari proaktiv është opsioni më i mirë për të vazhduar në aspektin e përfitimeve dhe ndikimeve të përgjithshme në mjedis, duke marrë parasysh edhe masat të cilat janë planifikuar për mbrojtjen e Mjedisit, si dhe duke u bazuar edhe në % e shfrytëzimit të transportit publik, automjetet, ciklistet, transporti publik etj .

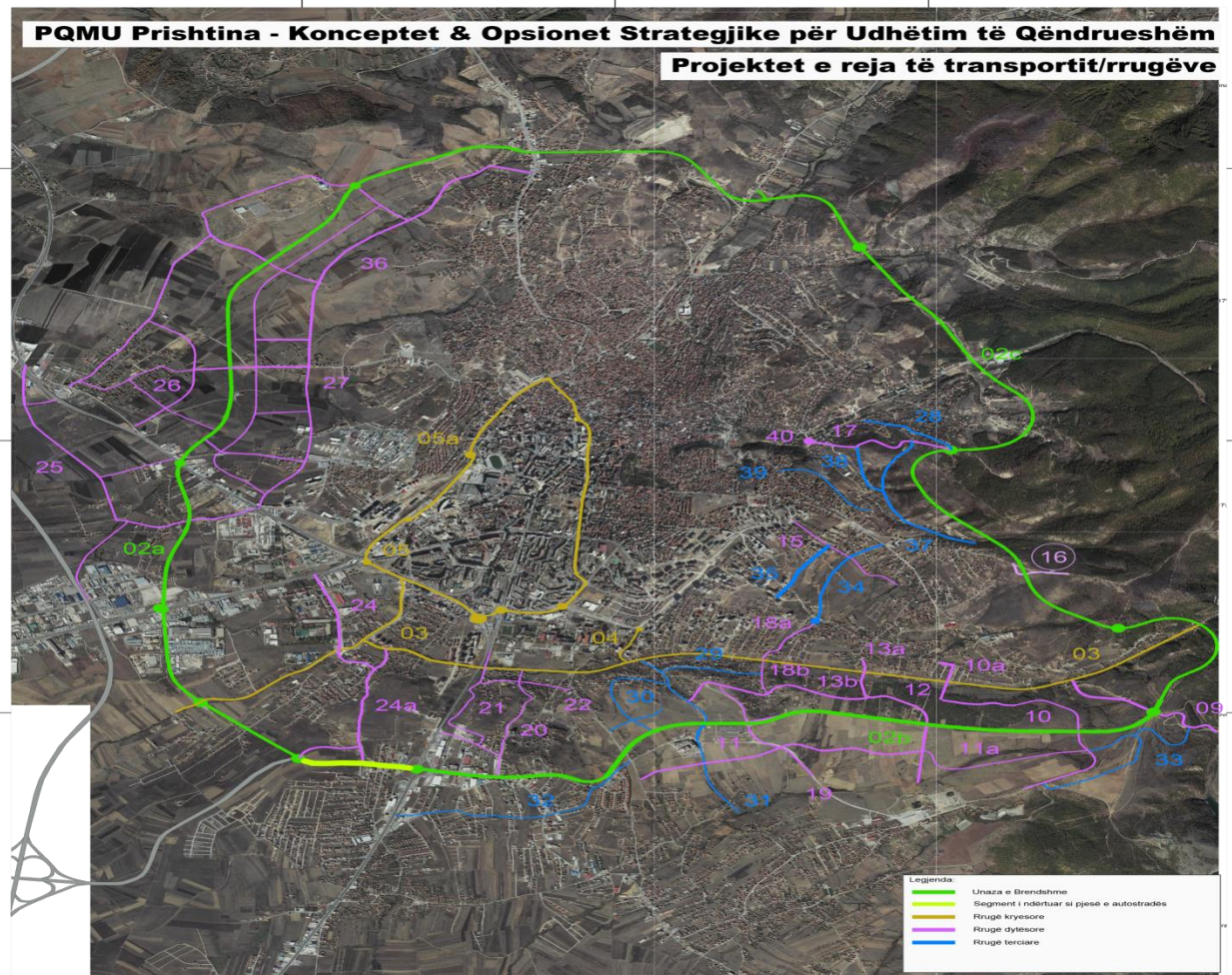


Fig. nr. 3. Harta e projekteve të reja sipas PMQU-se- duhet të marrë në konsiderat edhe këto gjera si ne vijim;

- Parko dhe udhëto
- Masat për këmbësor
- Masat për çiklizëm
- Projektet e reja të transportit
- Masat për parkim
- Menaxhimi i trafikut dhe masat për siguri

Si dhe mundësinë e lëvizjes së sigurt nga periferia e qytetit për në qendër dhe anasjelltas si dhe marrjen në konsiderat të lagjeve duke marrë parasysh numrin e banorëve si dhe mundësitë për zhvillimin e infrastrukturës sipas standarteve, duke marrë në konsiderat edhe çështjet si në vijim; Parko dhe udhëto, Masat për këmbësor; Masat për çiklizëm; Projektet e reja të transportit; Masat për parkim; Menaxhimi i trafikut dhe masat për siguri

7.8 Përmbledhje e problemeve kryesore në Prishtinë

Rrjeti i fragmentuar i shërbimeve të autobusëve: Është e rëndësishme të sigurohet se rrjeti i autobusëve lokal përmbush nevojat për udhëtim lokal, duke pasqyruar ndryshimet e ardhshme në destinimin e sipërfaqeve apo zgjerimin e qytetit. Në qytet ka shumë shërbime të autobusëve që veprojnë në të njëjtat rrugë përderisa ka zona ku shërbimet nuk funksionojnë. Aktualisht shërbimet e autobusëve lokal nuk janë të koordinuara në aspektin e tarifave ose orareve dhe udhëtarët të cilëve u duhet të udhëtojnë për në destinacion paguajnë më shumë, harxhojnë më tepër kohë në udhëtim dhe/ose u duhet që një pjesë të rrugës ta bëjnë në këmbë. Një sistem më koheziv do të sillte përfitime për të dy operatorët nëse realizohet në mënyrë sistematike.

Besueshmëria e shërbimeve të autobusëve: Rritja e niveleve të mbingarkesës në trafik, sidomos gjatë periudhave kulmore të udhëtimit në mëngjes dhe në mbrëmje, krijon probleme për shërbimet e autobusëve në aspektin e aftësisë për të qarkulluar në kohë sipas orarit të planifikuar. Kjo pasiguri e bën të vështirë për udhëtarët të planifikojnë udhëtimet e tyre për në shkollë, punë ose pazar, dhe nganjëherë njerëzit që presin në stacionet e autobusëve janë të pasigurtse kur do të arrijë autobusi i radhës. Gjatë kohës së pikut të udhëtimit shpesh ka pak hapësiratë lira në autobusë për shkak të udhëtimeve për në shkollë.

Nevoja për informata më të mira për shërbimet e autobusëve: Për shumë banorë vendas, punonjës dhe vizitorë në Prishtinë është e vështirë të kuptohet rrjeti aktual i autobusëve dhe orareve, me shërbimetë ndryshme dhe destinacione të ndryshme. Ngjashëm, njerëzit që presin në vendndaljet e autobusëve janë të pasigurt se kur do të arrijnë autobusët. Përmirësimi i informatave do të rrisë besimin e njerëzvenë përdorimin e shërbimeve.

Kërkesa për rregullimin e shërbimeve të taksive: Megjithëse ka një numër operatorësh të taksive me cilësi të mirë që veprojnë në Prishtinë, ka edhe një numër të madh të taksive të paligjshëm, të cilët shkaktojnë probleme sa i përket konkurrencës me operatorët e tjerë lokal si dhe me operatorët e autobusëve. Është e rëndësishme të rregullohen, monitorohen dhe kontrollohen shërbimet e taksive në mënyrë efektive për të siguruar një cilësi të lartë dhe shërbim të sigurt për udhëtarët.

Bazuar në hulumtimet e ndërmarra për të zhvilluar PMQU-në, janë identifikuar një numër çështjesh dhe problemesh të rëndësishme lidhur me transportin publik në qytet duke përfshirë ato të renditura më poshtë:

- Shumë autobusë janë të vjetër dhe nuk i plotësojnë kërkesat teknike dhe standardet e kërkuara për transportin modern të udhëtarëve në aspektin e qasjes dhe niveleve të emetimit (standardet e motorit);
- Ka zona të qytetit që aktualisht nuk kanë qasje në një shërbim të rregullt të autobusëve (ose kanë nivel të kufizuar të shërbimit), me disa rrugë aktualisht shumë të ngushta për të akomoduar autobusët standard;

- Orarete pa-koordinuar dhe mos-integrimi i shërbimeve dhe linjave të autobusëve në të gjithë qytetin, zvogëlojnë mundësitë për shërbime lidhëse për pasagjerët;
- Sistemi i biletimit është jotërheqës dhe jo mirë i integruar, ku për çdo itinerar/shërbim kërkohet një biletë e veçantë;
- Mungojnë të dhënat dhe informatat lidhur me hollësitë e shërbimit të autobusëve/vendndaljeve duke përfshirë emërtimin, shenjat dhe informatat (kryesisht oraret) në vendndaljet e autobusëve;
- Mungesa e masave prioritare të dedikuara për autobusë, duke përfshirë shiritat e veçantë për autobusë dhe “platformat”përtë hipur dhe zbritur ngaautobusi në vendndalje. Shumë autobusë përballen me problemin e automjeteve të parkuara në vendndalje apo në afërsi të tyre, duke kufizuar kështu qasjen në anësoren e sheshtë të trotuarit;
- Shumë dokumente dhe të dhëna të transportit publik japin informata të ndryshme dhe shpesh kontradiktore. Nuk ka një pasqyrë të plotë të rrugëve dhe operatorëve të autobusëve, të numrit të linjave të autobusëve, itinerareve të linjave të autobusëve, me të dhëna jo të plota të transportit publik në dispozicion;
- Ka gjithashtu mungesë të të dhënavepër operatorët e transportit publik sa i përket shfrytëzimit të autobusëve/shërbimeve, si dhe pajisjeve në vendndalje, etj.; dhe
- Shumë shërbime operojnë në rrugë të ngjashme dhe ka dëshmi të dyfishimit të shërbimit që kërkon vëmendje të veçantë në kuadër të rishikimit të përgjithshëm dhe ri-strukturimit të rrjetit të qytetit.

Tabela. nr.5. e Indikatoreve të transportit

<u>INDIKATORET</u> Përshtatshmëria e treguesve të transportit tregues bazë ↓ dhe tregues shtesë dhe ↓↓	Reduktimi i nevojës për të udhëtuar	Zvogëlimi i përdorimit të makinave	Përmirësimi i përdorimit të hapësirës rrugore	Përmirësimi i përdorimit të transportit publik	Përmirësimi i ecjes dhe çiklizmit	Përmirësimi i qarkullimit mallrave
Numri i Automjeteve		↓		↓	↓	
Totali i pasagjerëve / ton km (sipas mënyrës)	↓	↓	↑↑	↑	↑	
Numri total i udhëtimeve sipas mënyrës	↓	↓↑	↑↑	↑	↑	
Karakteristikat e sjelljes së udhëtimit		↑	↑	↑		
Pjesa e transportit publik		↑	↑		↑	
Pjesa e ecjes dhe çiklizmit	↓	↓	↓			↓
Intensiteti i transportit		↓	↓↑			↓↑
Fluksi i trafikut në rrugë specifike			↓↑			↓↑
Shpejtësitë e komunikacionit në rrugë specifike			↓			↓
Shfrytëzimi i kapacitetit rrugor që tejkalon pragun			↑			
Shfrytëzimi i hapësirave të parkimit tejkalon pragjet e dëshiruara		↑	↑			
Vlera mesatare e makinave			↑	↑		
Vlera mesatare e transportit publik				↑		
Kënaqësia e shfrytëzuesit të transportit publik				↑		
Pranimi i përdoruesve të sistemeve të reja të transportit / trafikut			↑	↑		↑
Perceptimi i cilësisë së infrastrukturës për ecje dhe çiklizëm					↑	
Vlerësimi i gjendjes së infrastrukturës së transportit sipas mënyrës			↑	↑	↑	

7.9 Mjedisi, Transporti dhe Shëndeti

Kjo fushë ka të bëjë me zvogëlimin e ndotjes dhe ndikimin që lëvizshmëria urbane në qytetin e Prishtinës ka në mjedis dhe mundësit e përmirësimit dhe mundësia e parandalimit të ndotjes së mjedisit dhe ruajtjes shëndetit të botes bimore dhe shtazore.

Si masa parandaluese të cilat mund të ndërmerren në këtë aspekt janë si ne vijim;

Efekti serrë dhe ndikimi tyre në ndryshimet e klimës: trajtimi i shkarkimeve të gazrave serrë (veçanërisht CO₂) nga trafiku urban në kryeqytet dhe rrethinë për të zvogëluar ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike globale.

Automjete më të reja dhe karburantet alternative (duke përfshirë elektromobilitetin) për të dekarbonizuar transportin urban në qytet dhe rrethinë gjegjësisht territorin e komunës së Prishtinës dhe me duke zvogëluar emetimet lokale.

Shfrytëzimi i çiklizmit dhe ecja për të lehtësuar dhe ndihmuar lëvizshmërinë në mjedis dhe për një shëndet më të mirë si dhe njohjen e rolit të mobilitetit si mënyra më e rëndësishme të për lëvizjen urbane.

Parandalimi dhe ndërmarrja e masave efikase në zvogëlimin të ndotjes së ajrit dhe ndotja e zhurmës që rrjedhin nga transporti i makinave të ndryshme duke marrë parasysh vjetësinë e tyre, cilësinë e karburantit dhe faktor tjerë.

Eshtë me se e nevojshme ti kushtohet kujdes menaxhimit të problemeve mjedisore duke pasur në konsiderat edhe ndikimin në shëndet që lidhen me ndotjen e ajrit dhe zhurmës, në përgjithësi për shkak të mungesës së ecjes apo shfrytëzimit të mjeteve alternative me me pake ndotje apo zero ndotje si rezultat i varësisë nga makina dhe stilit të jetesës.

Kekohet një menaxhim i mobilitetit për të inkurajuar më shumë sjellje të udhëtimit miqësor ndaj mjedisit.

Këto tema mbulohen nga politikat e nivelit vendimmarrës nëpërmjet takimeve të grupeve punuese, projekteve nacionale dhe përmes aktiviteteve të politikave për të komunikuar opinionet e qytetareve në komunën përkatëse.

Meqenëse transporti përbën një pjesë të konsiderueshme të emetimeve totale të gazrave serrë (sidomos CO₂), duhet të ndërmerren veprime specifike në sektorin e transportit nëse ndonjë qytet dëshiron të zvogëlojë ndikimin e ndryshimeve klimatike.

7.9.1 Automjete të pastra dhe lëndë djegëse alternative

Përdorimi i automjeteve alternative të cilat shkaktojnë më ndotje apo shfrytëzimin e karburanteve alternative si biokarburantet, hidrogjeni, gazi natyror dhe energjia elektrike mund të ndihmojnë në zvogëlimin e varësisë nga nafta dhe gjithashtu mund të ndihmojnë në reduktimin e ndotësve të ajrit, emetimet e CO₂ dhe ndotjen e zhurmës.

Autoritetet lokale dhe rajonale mund të luajnë një rol të rëndësishëm në futjen e lëndëve djegëse alternative, për shembull nëpërmjet aktiviteteve të tyre të prokurimit, përjashtimet nga makinat 'të pastra' që hyjnë në një zonë të caktuar në një qytet apo aktivitete promovuese.

7.9.2 Levizëshmeria elektrike

Zhvillimi i politikave nga niveli qendror apo edhe niveli lokal për mbështetje të përdorimit të automjeteve, tramvajit , trenit të cilët funksionojnë me energji elektrike .

Sipas praktikave te vendeve të zhvilluara përdorimi i mjeteve me energji elektrike, janë të gjitha ato mjete që mund të kontribuojë në një sistem më të qëndrueshëm të lëvizjes urbane me kusht që automjetet elektrike të jenë pjesë e një politike të qëndrueshme të lëvizjes urbane.

Kjo sugjeron që një tranzicion teknologjik duhet të shoqërojë një tranzicion drejt sjelljeve më të qëndrueshme të lëvizjes dhe shërbimeve të lëvizshmërisë inovative.

Autoritetet lokale në Kosovë kanë një rol të madh për të luajtur në vendosjen e automjeteve elektrike. Ata janë lojtarët kryesorë të nevojshëm për të stimuluar tregun e automjeteve elektrike, nëpërmjet përcaktimit të një politike të lëvizshmërisë urbane që siguron futjen efikase dhe të qëndrueshme të automjeteve elektrike në përdorim sa me efikas dhe të efektshëm

- Vendosjen dhe zbatimin e një infrastrukture të shfrytëzueshme dhe miqësore ndaj mjedisit ;

- Përcaktimi i politikave lokale sa i përket mobilitetit dhe energjisë;

- Ndikimi i tyre në krijimin kushteve dhe mundësive të përbashkët alternative

shfrytëzimi i çiklizmit dhe ecja për të lehtësuar lëvizshmërinë në mjedis dhe ndikimi i saj në shëndet , njohjen e rolit të lëvizshmërisë në qytetin e Prishtinës.

Kur është fjala për ciklizimin lirisht mund të thuhet se ka përfitime në aspektin e shëndetit, parandalimit e ndotjes së ajrit lokal, uljes së kontributit të transportit në ndryshimet klimatike, si dhe ndikimi pozitiv në përmirësimin gjendjes së mjedisit etj.

Autoritetet lokale dhe rajonale luajnë një rol të rëndësishëm në ndihmën për të rritur pjesëmarrjen e çiklizmit. Politikat vendimmarrëse duhet dhe është me se e nevojshme të mbështetën shkëmbimin e formave se si të arrijë një përqindje më të lartë modale të çiklizmit duke ofruar një nivel të lartë të sigurisë dhe mbajtjen e një ekuilibri me mënyrat e tjera të transportit.

7.9.3 Ndotja e ajrit dhe ndotja e zhurmës që vjen nga transporti

Transporti përbën një pjesë të madhe të ndotjes së ajrit në zonat urbane, autoritetet lokale dhe rajonale është me se e nevojshme të ndërmarrin masa parandaluese për të reduktuar ndotjen e ajrit në përputhje me legjislacionin nacional në fuqi për territoret e tyre. Komuna e Prishtinës ka vështirësi në përmbushjen e normave të cilësisë së ajrit, mirëpo është me se e nevojshme të ndërmarrjen e masave urgjente për zvogëlimin e ndotjes dhe ruajtjen e shëndetit të qytetareve duke bërë hulumtime të thella , përmes gjetjes së faktorëve kryesorë të cilët ndikojnë në cilësinë e ajrit si dhe masave të menjëhershme sa i përket lëvizjes së kombinuar urbane dhe parandalimit apo zvogëlimin të ndotjes së ajrit nga transporti brenda qytetit.

Edhe një faktor tjetër i ndotjes i cili duhet të merret në konsideratë është edhe zhurma nga e cila shkaktohet nga transporti shkakton probleme shëndetësore mendore dhe fizike në qytetin e Prishtinës.

Komuna e Prishtinës mund të luaj një rol të rëndësishëm në reduktimin e ndotjes së zhurmës përmes zhvillimit dhe zbatimit të planeve të veprimtari për zvogëlimin e ndotjes nga zhurma.

7.9.4 Lëvizshmëria dhe shëndeti

Është me se e rëndësishme se si lëvizin njerëzit dhe mallrat dhe çfarë planifikimi ka infrastruktura e transportit e cila ka një ndikim në shëndetin tonë.

Nëse Dizajni i infrastrukturës është i hartuar për favorizimin apo përdorimin e automjeteve zvogëlon, kjo sjell kufizim të madhe në ecjen dhe çiklizmin, dhe njëherë rrisin rreziqet e aksidenteve dhe vdekjeve.

Promovimi i mënyrave aktive të transportit (ecje dhe çiklizëm) mund të përmirësojë shëndetin e njerëzve dhe zvogëlimi i ndotjes së ajrit zvogëlon aksidente, njëkohësisht parandalohen problemet shëndetësore të cilat shkaktohen nga ndotja.

Menaxhimi i Mobilitetit (MM) është një koncept për promovimin e transportit të qëndrueshëm dhe menaxhimin e kërkesës për përdorim të makinave duke ndryshuar qëndrimet dhe sjelljet e udhëtarëve.

Në thelbin e Menaxhimit të Lëvizshmërisë janë masat "e buta", si informacioni dhe komunikimi, organizimi i shërbimeve dhe koordinimi i aktiviteteve të partnerëve të ndryshëm. Masat "Soft" shpesh rrisin efektivitetin e masave "të vështira" brenda transportit urban (p.sh. linjat e reja të autobusëve, rrugët e reja për këmbësorë, nënkalime apo mbikalime, shtigje të reja të biçikletave).

- Automjete të pastra dhe lëndë djegëse alternative

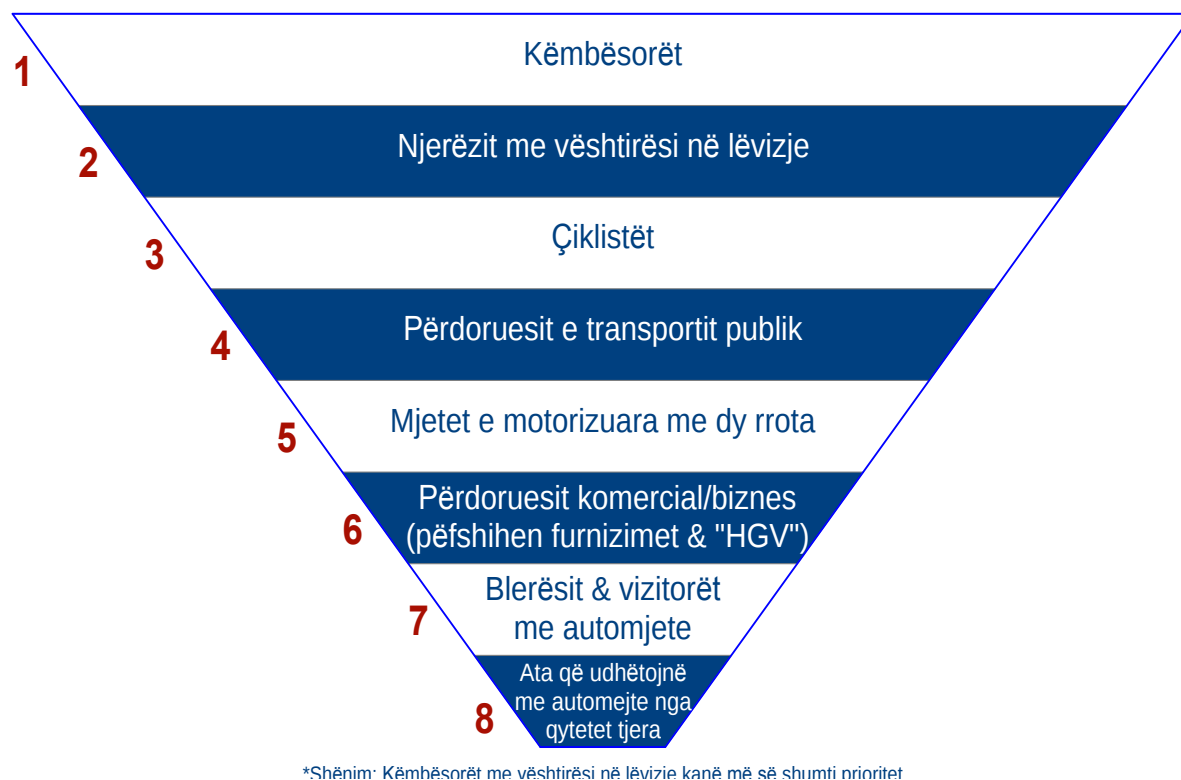


Fig.nr.3. Prioriteti sipas PQMU-se

8 VSM-ja - NDIKIMI I MASAVE NË MJEDIS

Tabela nr.6. Ndikimi i masave në mjedis

<i>Elementet e përfshira në vsm</i>	<i>Kategoritë e përdorura gjatë vlerësimit strategjik mjedisor per pqmu</i>
<i>Popullsia -shëndetësia e popullsisë</i>	<i>Popullsia (përfshirë efektet socio-ekonomike dhe çasja)/shëndeti i banoreve - komunitetit</i>
<i>Biodiversiteti, bota bimore dhe bota Shtazore</i>	<i>Ruajtja e biodiversitetit dhe natyrës(që përfshinë botën bimore Dhe shtazore, dhe funksionimi i ekosistemeve)</i>
<i>Toka</i>	<i>Toka(përfshirë shfrytëzimin e tokës, zona të rëndësishme Geologjike, ndotja e tokës</i>
<i>Uji</i>	<i>Burimi dhe cilësia e ujit (përfshirë ujërat e freskët të sipërfaqes Dhe ujërat nëntokësor)</i>
<i>Ajri</i>	<i>Cilësia e ajrit</i>
<i>Faktorët klimatikë</i>	<i>Ndryshim i klimës (përfshirë emetimet e gasit të serrave, Efektet e parashikuara nga ndryshimi i klimës sikur: përmbytjet Dhe aftësitë për t'u përshtatur</i>
<i>Asetet materiale dhe energjia</i>	<i>Menaxhimi i mbeturinave dhe mineraleve; dhe i energjisë</i>
<i>Trashëgimia kulturore, përfshirë atë Arkeologjike dhe arkitektonike</i>	<i>Trashëgimia kulturore (përfshirë trashëgiminë arkologjike dhe Arkitektonike)</i>
<i>Peizazhi</i>	<i>Peizazhi dhe pamja e qytetit</i>

Tabela nr.7. VSM-ja

NDIKIMI I MASAVE TE PMQU-SE NE MJEDIS																										
VSM-JA																										
Afatet kohore të shkurtra, të mesme dhe të gjata																										
Kur konsiderohet koha e efekteve potenciale në plan, ajo klasifikohet si “e shkurtër”, “e mesme” ose “e gjatë”. Kjo reflekton qëllimin për të kapur ndryshimet që mund të dalin nga plani për shkak të kohës. Është gjithashtu konsekuent me drejtimin e përfshirë në Aneksin II të Direktivës VSM-se, ku karakteristikat e efekteve duhet të kenë parasysh: probabilitetin, kohëzgjatjen, frekuencën dhe kthyeshmërinë e efekteve).																										
Periudha e “shkurtë” (S) përcaktohet < 5 vjet;																										
Periudha e “mesme” (M) përcaktohet mbi 5 vjet dhe jo më shumë se 10 vjet;																										
Periudha e “gjatë” (G) përcaktohet mbi 10 vjet.																										
SISTEMI I NJË RRJETI TË RI TË TRANSPORTIT TË INTEGRUAR PUBLIK, ME AUTOMJETE MODERNE ME EMETIME TË ULËTA																										
Popullsia dhe shëndeti			Bidiversiteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshimet Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trashigemia natyrore			Peizazhi		
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G
+	+	++	?	+	+	-	+	+	+	++	++	+	+	+	?	+	+	-	+	+	0	0	0	+	+	+
														+												
Komentimi																										
Përmirësimi i rrjetit t transport publik dhe mobilitetI i këmbësorëve, kompletimi i sistemit përmirësimit te infrastrukturës rrugore,ndërtimi i qendrave të shërbimit dhe hapësirat për zhvillime shoqërore në të gjitha rrethet, do t“a përmirësojë dukshëm cilësinë e jetës së banorëve dhe qytetasve.E gjithë puna në rrjetin e një transporti te integruar publik do te ketë ndikim shume te madhe ne ruajtjen e mjedisit dhe zvogëlimin enorm te ndotjes se ajrit, ujit, tokës dhe parandalimin ne shkatërrimin e botes bimore dhe shtazeve-Diversitetin biologjik.Ndërhyrjet në transportin publik dhe atë të këmbësorëve dhe të rrjetit të ciklit qarkullues do të promovojë përdorimin e mobilitetit të qëndrueshëm, me efekte pozitive në cilësinë e ajrit dhe në reduktimin e emetimeve te gazrave serre,si dhe një ndryshim pozitiv ndaj ndryshimeve klimatike.Këto efekte pozitive do të theksohen në afat të gjatë kohor me kompletimin e aksit. Ruajtja e korridoreve të gjelbërta mund të ketë efekt pozitiv në biodiversitet në zonat urbane, përderisa rehabilitimi dhe fortësimi i rrjetit teknologjik do të ketë ndikim pozitiv në cilësinë e ujit.																										

Komentimi

Përmirësimi i rrjetit të transport publik dhe mobilitetit i këmbësorëve, kompletimi i sistemit përmirësimit të infrastrukturës rrugore, ndërtimi i qendrave të shërbimit dhe hapësirat për zhvillime shoqërore në të gjitha rrethet, do të përmirësojë dukshëm cilësinë e jetës së banorëve dhe qytetasve. E gjithë puna në rrjetin e një transporti të integruar publik do të ketë ndikim shumë të madhe në ruajtjen e mjedisit dhe zvogëlimin enorm të ndotjes së ajrit, ujit, tokës dhe parandalimin në shkatërrimin e botes bimore dhe shtazëve-Diversitetin biologjik. Ndërhyrjet në transportin publik dhe atë të këmbësorëve dhe të rrjetit të ciklit qarkullues do të promovojë përdorimin e mobilitetit të qëndrueshëm, me efekte pozitive në cilësinë e ajrit dhe në reduktimin e emetimeve të gazrave sërre, si dhe një ndryshim pozitiv ndaj ndryshimeve klimatike. Këto efekte pozitive do të theksohen në afat të gjatë kohor me kompletimin e aksit. Ruajtja e korridoreve të gjelbërta mund të ketë efekt pozitiv në biodiversitetin në zonat urbane, përderisa rehabilitimi dhe fortësimi i rrjetit teknologjik do të ketë ndikim pozitiv në cilësinë e ujit.

Tabela nr.8. VSM-ja

SHTIMI I KONTROLLEVE TË PARKIMIT NË RRUGË, DUKE IU DHËNË PRIORITET AUTOMJETEVE ELEKTRIKE/ME EMETIME TË ULËTA, PËRMIRËSIMI I CILËSISË SE AJRIT																										
Popullsia dhe shëndeti			Bidiversiteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësi a e ajrit		Ndryshimet klimatike		Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore				Peizazhi			
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G			
0	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	?	+	+	0	0	0	0	+	+
		+			+							+	+	+			+		+						+	+

Komentimi

Duke i forcuar, konsoliduar dhe përmirësuar parkimet eshë e ditur edhe për problemet me efekte negative, mirëpo nëse shtohen kontrollet dhe përdoren sa me shume automjete elektrike menjëherë vërehen edhe efektet j efekte pozitive mbi cilësinë e jetës në këto qendra urbane si dhe në zona bujqësore dhe të peizazhit. Afërsia e popullatës me pajisje kontribuon në reduktimin e kërkesave për mobilitet, me efekte pozitive në cilësinë e ajrit, ujit, tokës dhe në reduktimin e ndotjes. Ruajtja e njohjes së qendrave të ndryshme do të ketë ndikim pozitiv në ruajtjen e vlerave kulturore dhe identitetin e komuniteteve lokale. Jo të sigurta janë ende efektet në ujë, konsumimi i energjisë dhe prodhimi i mbetjeve, sikur do të jetë mbi PZHU dhe PRrU të definojnë zonat e reja urbanistike dhe zonat e rigjeneruara në qytete më të vogla.

Tabela nr.9. VSM-ja

LËVIZJA/ ECJA DHE ÇIKLIZMI DUKE PËRFSHIRË INVESTIMET NË RRJETET E REJA ME FUTJEN E SHTIGJEVE PRIORITARE PËR KËMBËSORË DHE ÇIKLISTË QË LIDHIN LAGJET DHE OBJEKTET E BANUESHME ME QENDRËN E QYTETIT PËR TË ULUR NIVELIN E PËRDORIMIT TË PANEVOJSHËM TË MAKINAVE.																										
Popullsia dhe shendeteti			Bidiveziteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilsia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshim et Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Traseheg emia natyrore			Peizazhi		
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G
+	+	+	?	+	+	?	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	?	+	+	0	0	0	+	+	+
+	+	+			+				+	+	+	+	+			+	+									

Komentimi

PQMU-ja përfshinë investimet e saja ne rrjetet e reja me futjen e shtigjeve prioritare , duke marre parasysh edhe vendbanimet te e cila nuk kanë shtigje, vlerësimi i zonës qendrore të Prishtinës ose krijimi i korridoreve të aksesueshme të gjelbërta mund të rrisin cilësinë e kushteve jetësore duke krijuar mjedise komode, me një gamë të gjerë të vendeve komerciale, lokacione rekreative, lëvizje me efekte pozitive sipas standardeve te bashkimit evropian duke filluar me ruajtjen dhe mbrojtjen e ujit, tokës,biodiversitetin, cilësinë e ajrit përmes (“rrypave thithës të gjelbër” që kontribuojnë në ruajtjen cilësisë se ujit dhe ajrit dhe kane apo luajnë rol pastrues,(mbrojtjen nga pluhuri dhe funksionin e ruajtjes nga ndotje e CO2).

Parandalon përdorimin e mjeteve motorike dhe krijohen efektet pozitive ne mjedisit dhe ekonomi mund të paraqiten si lidhje për të rritur tërheqjen e turistike të Prishtinës .

Tabela nr.9. VSM-ja

ZHBLLOKIMIN E "PIKAVE MË TË MBINGARKUARA", DUKE PËRFSHIRË ZGJERIMIN E KAPACITETIT TË RRJETIT, ATY KU ËSHTË E MUNDUR.																									
Popullsia dhe shëndeti			Bidiveziteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshimet Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore			Peizazhi	
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M
+	++	++	?	+	++	+	+	++	+	+	++	+	++	++	?	+	++	0	+	++	0	0	0	+	+
Komentimi PMQU-ja, ofron përfitimet mjedisore më të mëdha në periudhë të shkurtë, të mesme dhe të gjatë kohore,përmes zgjerimit te kapaciteteve te rrjetit, duke ndikuar ne uljen e bllokimeve te rrugëve sidomos gjate ditëve te punës duke filluar ne mëngjes nga ora 7 30 AM deri 8 30 AM , dhe nga ora 16 00 PM deri 17 30 PM, me rastin e zgjerimit te kapacitete kemi uljen e ndotjes , zhbllokimin e rrugëve si dhe një lëvizje me te koordinuar . Përveç zhbllokimit te rrugëve mundësia e lëvizjes do te jete me e madhe dhe do t efete efekte pozitive edhe për mjedisin																									

Tabela nr.10. VSM-ja

ZHVILLIMI I PLANEVE TË QËNDRUESHME TË UDHËTIMIT ME BIZNESET LOKALE, SHKOLLAT DHE KOMUNITETET PËR T'I MUNDËSUAR NJERËZVE TË KUPTOJNË SE SI MËNYRAT E TYRE TË UDHËTIMIT MUND TË KONTRIBUOJNË NË ARRITJEN E NJË MJEDISI MË TË QËNDRUESHËM, MË TË PASTËR DHE TËRHEQËS, DUKE PROMOVUAR MË SHUMË MUNDËSI TË QËNDRUESHME TË UDHËTIMIT, SIÇ JANË “KLUBET E VETURAVE” DHE PËRDORIMI I PËRBASHKËT I NJË AUTOMJETI																										
Popullsia dhe shëndeti			Bidiveziteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshime t Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore			Peizazhi		
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G
+	+	+	+	++	++	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	?	+	+	0	0	0	?	+	+
	+	+															+		+							

Komentimi

Mënyra e planifikimit dhe planifikimit te planeve ka rendësin e vet duke përfshi edhe mobilitetin si mënyrë me e mire me e shpejt dhe me produktive sa I përket realizimit te planeve ditore,Bashkëpunimi është I një rëndësie te veçante e posaçërisht te ne si vend ne transicion i cili kërkon me shume pune ne realizimin e prioriteteve , planeve dhe programeve.

Mënyra e shfrytëzimit t enje automjeti është shume I rëndësishme ngase zvogëlon numrin e veturave ne komunikacion si dhe ule ndotjen e mjedisit dhe ka ndikim pozitiv ne efektin serre.Ndikon ne uljen apo zvogëlimin e ndotjes se ujit , ajrit , tokës dhe biodiversitetit

Tabela nr.11. VSM-ja

TRANSPORTIN E MALLRAVE, QË SYNON ZVOGËLIMIN E NDIKIMIT TË AUTOMJETEVE KOMERCIALE DHE FURNIZUESE NË QENDRËN E QYTETIT, PËRMES KRIJIMIT TË QENDRËS SË KONSOLIDIMIT TË MALLRAVE NË PERIFERI/SKAJE TË QENDËR TË QYTETIT, DHE PËRDORIMI I AUTOMJETEVE ME EMETIM TË ULËT PËR SHPËRNDARJEN E MALLRAVE/SHËRBIMEVE NË BIZNESET KOMERCIALE/TREGTARE NË QENDËR;																										
Popullsia dhe shëndeti			Bidiveziteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshimet Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore			Peizazhi		
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G
+	+	+	+	+	++	0	+	+	0	+	++	+	+	++	0	0	++	0	+	+	0	0	0	0	?	?
		+																								

Komentimi

Krijimi i një qendrën për konsolidimin transportit , krijon mundësit te mesha , ngase planifikohet te ndërtohet ne periferi dhe transporti i mallrave do te behet përmes automjeteve me te vogla te cilat shkaktojnë me me pak ndotje n mjedis, duke ruajtur cilësinë e elementeve mjedisor si ajrit, ujit dhe tokës e ne veçanti edhe biodiversitetit. Vendosja e funksioneve të reja terciare, me efekte pozitive në cilësinë e ajrit dhe reduktimin e emetimeve. Këto efekte pozitive do të theksohen në afat të gjatë kohor me kompletimin e aksit. Ruajtja e korridoreve të gjelbërta mund të ketë efekt pozitiv në biodiversitet në zonat urbane, përderisa rehabilitimi dhe fortësimi i rrjetit teknologjik do të ketë ndikim pozitiv në cilësinë e ujit.

Tabela nr.12. VSM-ja

PËRMIRËSIMI I HAPËSIRAVE PUBLIKE PËRMES MIRËMBAJTJES SË ASETEVE FIZIKE DHE TURISTIKE, SI P.SH. SHTIGJEVE, SHTIGJEVE PËR ÇIKLISTË DHE INFRASTRUKTURËS SË TRANSPORTIT PUBLIK;																											
Popullsia dhe shëndeti			Bidivezitet i flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshime t Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore			Peizazhi			
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M					
+	+	+	0	+	++	0	+	+	+	+	++	0	+	++	0	+	++	0	+	+	+	0	0	0	0	?	

Komentimi

Krijimi i Përmirësimit i hapësirave publike përmes një menaxhimi të qëndrueshëm , shtigjeve dhe transportit publik në përgjithësi është i një rëndësie të madhe dhe ka masa afatgjate të zbatimit , ku përveç përmirësimit të gjendjes mjedisore kanë edhe ndikim pozitiv në zbatimin e PMQU-se, ngase infrastruktura për një mobilitet sa më të mirë dhe më të qëndrueshëm ka vlera për një shoqëri në tranzicion , siç jemi në tani për momentin .

Përveç efekteve pozitive në mjedis si ; ajër, ujë , toke dhe Biodiversitet ka efekte pozitive edhe në zhvillimin dhe prosperimin e turizmit në Prishtinë.

Tabela nr.13. VSM-ja

ZVOGËLIMI I NDIKIMIT TË ZONAVE/PROJEKTEVE TË REJA TË ZHVILLIMIT TË QYTETIT NË INFRASTRUKTURËN EKZISTUESE TË TRANSPORTIT, DUKE PËRMIRËSUAR LIDHJET E TRANSPORTIT, SI DHE TRANSPORTIN PUBLIK RRETH ZONAVE ME SASI TË KONSIDERUESHME TË ZHVILLIMIT TË RI																											
Popullsia dhe shëndeti			Bidiveziteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshimet Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore			Peizazhi			
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	
+	+	+	+	+	++	0	+	+	0	+	++	+	+	++	0	+	++	0	+	+	+	0	0	0	0	?	?

Komentimi

PMQU-ja , duhet te ketë ne konsideratë ndikimin e projekteve ne ato te cilat janë zhvilluar deri me tani, ngase infrastruktura e deri tanishme është zhvilluar e bazuar ne projekte studimore dhe kane vlerën e tyre , mirëpo aty ku ka mundësi le te ndërmerren masa dhe te kemi sa me pak qe është e mundur ndikimi i këtyre projekteve te reja ne mjedis, duke ruajtur trashëgiminë natyrore dhe resurset natyrore .

Si dhe gjate zhvillimit te këtyre projekteve te ketë sa me pak ndikime negative ne mjedis si ne vijim ; ajër, ujë , toke dhe Biodiversitet ka efekte pozitive edhe ne zhvillimin dhe prosperimin e turizmit ne Prishtine.

Tabela nr14. VSM-ja

ZVOGËLIMI I NDIKIMEVE NEGATIVE TË SKEMAVE TË TRANSPORTIT, SIÇ JANË NIVELET E ZHURMËS, PËRMES PLANIFIKIMIT DHE PROJEKTIMIT TË KUJDESSHËM																											
Popullsia dhe shëndeti			Bidiveziteti flora dhe fauna			Toka dhe gjeologjia			Cilësia e ujit dhe burimet			Cilësia e ajrit			Ndryshimet Klimatike			Asetet material dhe Energjia			Trasehegemia natyrore			Peizazhi			
S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	S	M	G	
+	+	+	0	+	++	0	-	-	+	+	++	+	+	++	0	+	++	0	+	+	+	0	0	0	0	?	?
Komentimi																											
PMQU-ja , duhet te ketë ne konsideratë ndikimin e projekteve te cilat shkaktojnë zhurme, sidomos gjate ndërtimeve te ndryshme, komunikacioni, infrastruktura e mobilitetit , lokalet e natës etj.																											
Te respektojnë ligjin e zhurmës dhe te krijojnë zona mbrojtëse për parandalimin e përhapjes se zhurmës për ruajtjen e qetësie dhe mos pengimin e jetës se komuniteti.																											
Si dhe te respektohet të gjitha e standardet e BE-se.																											

9 MONITORIMI

Suksesi i PMQU-së dhe VSM përkatëse do percaktohen nga respektimi gjate zbatimit te masave dhe monitorimit te ketyre masave.

Monitorimi i elementeve të mjedisit është aspekt kryesor për të mbajtur nën kontroll zbatimin e strategjive si planeve te veprimit, programeve dhe projekteve. Në ligjin e “Vleresimit Strategjik Mjedisor”, kerkohet monitorimi i pasojave të ndjeshme mjedisore ose shendetesore të zbatimit të planit apo programit, në menyre që të identifkohen në fazë të hereshme pasojat negative të paparshikuara dhe me qellim marjen e masave rregulluese.

E njejta kerkese eshte parashikuar ne nenin 10 te Direktives se BE per VSM-n. Sipas po kesaj direktive, me qellim qe te shmangen dublikimet ne procesin e monitorimit, mund te perdoret sistemi aktual i monitorimit, nëse konsiderohet i pershtatshem.

Institucioni përgjegjës për monitorimin e mjedisit në vendin tonë është MMPH-ja nëpërmjet AMMK–Agjensia për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës, e cila zbaton Monitorimin në bashkepunim me institucionet perkatese të Ministrive të tjera dhe institucioneve në nivel qendror dhe lokal .

Si dhe nje ndikim jashte zakonisht të madh në këtë drejtim luan edhe Inspektorati në nivel qendror dhe lokal sa i përket zbatimit të legjislacionit mjedisor.

Me qëllim që PMQU-ja të zbatohet me efektivitet dhe të realizohen objektivat dhe synimet që janë përcaktuar në Plan, është e domosdoshme dhe sic e parashtruar edhe më sipër; është kërkesë ligjore, që të monitorohet zbatimi i Planit, për të shmangur që në fazat fillestare ndikimet eventuale negative në mjedis.

Për të qene sa më racional dhe mv efektiv në monitorimin e mjedisit, do ti referohemi atyre treguesevë që kanë rezultuar nga objektivat dhe synimet që janë përcaktuar për mbrojtien e mjedisit dhe kapitullin mbi ndikimet dhe masat zbutese të PMQU-së. Plani Monitorimit permbledh shumë treguesë që perfaqësojnë një numer të konsiderueshem të elementeve të mjedisit.

Mbeshtetur në Ligjin për mbrojtien e mjedisit, Ligjin për VSM dhe VNM, Komuna e Prishtinës ka për detyrë të kryej monitorimin e aktiviteteve që kryen në kuadrin e zbatimit te PMQU-së. Këtu përfshihen qoftë planet, projektet e Infrastrukturës që po hartohen ndërkohë edhe detajimi i PMQU-së .

Komuna e Prishtinës ka karakter administrativ dhe pa struktura të plota dhe të afta për të kryerveprimtari si monitorimi mjedisor dhe për rrjedhojë, nuk mund te mbuloje me kapacitetet dheburimet e saj njerezore dhe financiare te gjithë kete veprimtari. Megjithate ajo, duke angazhuar drejtorinë perkatese dhe struktura te tjera në vartesi te saj mund te kryej nje pjese tëprogramit të monitorimit si cilesine e ndertimeve, zgjerimit të parqeve dhe siperfaqeve te gjelbra, ecurinë ndërtimit të rrugëve të reja përfshire ato për qarkullimin me bicikleta si dhe shtigjeve për ecje duke marrë në konsideratë edhe sigurinë e qytetarëve

Rezultatet e monitorimit, komuna e Prishtinës sipas ligjit për VSM-n, duhet ti publikoj në menyre periodike çdo vit. Per elementet e tjerë të mjedisit duhet te procedohet sipas ligjeve që mbulojnë fushën e VSM dhe VNM, për monitorimin dhe rezultatet ti percillen komunës së Prishtinës dhe Agjensisë për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës. Kjo e fundit ka detyrimin ligjor ti publikoj ne kuadër të Raportit Vjetor për Gjendjen e Mjedisit në Republikën e Kosovës.

Tabela nr.15.Monitorimi

<i>Mjedisi</i>	<i>Objektivat</i>	<i>Synimi</i>	<i>Indikatore</i>	<i>Raportimi</i>	<i>Institucioni Përgjegjës</i>
<i>Ajri</i>	<i>1.Permiresimi i cilesise se ajrit</i> <i>2. Rregullimi Iinfrastruktures rrugore</i> <i>3. Ulja e nivelt te zhurmave ne zonat problematike te Komunes</i> <i>4. Aplikimi i masave mbrojtje për mbrojtje nga zhurma –ndotja akustike</i> <i>5. Monitorimi monitorimit te cilesise se ajrit</i>	<i>1. Ulja e niveli te ndotjes se ajrit per: NO2; NOx; CO2, PM10; PM2.5;</i> <i>2.Permiresimi i infrastruktures se transportit</i> <i>3. Respektimi i nivelit te zhurmes</i> <i>4. Ulja e nivelit te zhurmës</i> <i>5.Ngritja e pikave te monitorimit te cilesise se ajrit</i>	<i>1. Arritja e vlerave te standardit per cilesin e ajrit lidhur me tregusit mbi norme</i> <i>2. Rregullimi i infrastruktures se rrugëve</i> <i>3. Respekt i niveleve te lejuara te zhurmes gjate dites dhe nates</i> <i>4. Ulja e niveli te zhurmave ne mjediste e banimit</i>	<i>1. Raportim1 here ne 6 Muaj</i> <i>2. Raportim 1 here ne vit</i> <i>3. Raportim 1 here ne 6 muaj</i> <i>4. Raportim 1 here ne vit</i>	<i>AMMK dhe Komuna e Prishtinës</i> <i>2. komuna e Prishtinës</i> <i>3. komuna e Prishtinës</i> <i>4. komuna e Prishtinës</i>
<i>Uji</i>	<i>Cilesia e ujrave sip.ne perputhje me kerkesat e legjislacionit te Kosoves dhe Direktives në kuader per ujin te BE</i>	<i>1.Shmangia e shkarkimeve te ujrave te ndotura ne ne ujërat siperfaqesor</i> <i>2. Sigurimi i hudhjeve te mbeturinave ne</i>	<i>1a. Kualiteti dhe Kuantiteti i ujrave qe shkarkohen ne ujërat siperfaqesor;</i> <i>1b. Vellimi i ujrave mbi normat e lejuara qe</i>	<i>1.Dy here ne vit</i> <i>2. Dy here ne vit</i>	<i>1.Komuna e Prishtinës, AMMK.</i> <i>2. Komuna e Prishtinës, AMMK.</i>

		ujërat siperfaqesor . me qellim ruajtien e niveleve minimal te ndotjes	shkarkohen ne ujërat siperfaqesor;m3. 2. Siperfaqia e ndotjes (m2) vllimi i mbeturinave (kg ose m3) ,lloji mbeturinave si dhe mbeturiant e fundosura dhe koha e zberthimit mbesin sin je problem mjedsior		
Faktoret klimatik	Kursimi i energjise	1. Promovimi i objekteve me izolim adekuat 2. Promovimi i paneleve diellor per gjenerim energjie ne ndertesat residenciale dhe sociale dhe energjia e krijuar nga era	1. Siperfaqja e objekteve (m2) me izolim adekuat 2. Siperfaqja (m2)e paneleve te instaluar dhe siperfaqja e ngrohur nga energjia e erez (m2)	1. 1 here ne vit 1. 1 here ne vit	1.Komuna e Prishtinës 1.Komuna e Prishtinës
Biodiversiteti	Identifikimi dhe krijimi i habitetve te reja, dhe korridoreve te gjelber	1. Zgjerimi dhe permirsimi I parkut “Regional Germia” dhe	1. Siperfaqet e reja te krijuara, sip. m2 2. Siperfaqe te reja, m2	1. Raportim 1 here vit 2. Raportim 1 here ne vit. 3. Raportim 1here	1. Komuna e Prishtinës dhe MMPH 2. Komuna e Prishtinës dhe MMPH 3. Komuna e Prishtinës

		Krijimi i parqeve tokesor te reja neper disa vendbanime 2. Krijimi i mjedisve te gjelbra ne Vendbanime 3.Rehabilitimi i siperfaqeve te pyjore ne zonat pyjore dhe ato te gjelbra ne zonat e banimit 4. Mbjellja e druveve,pemeve dhe shkurreve dekorative pergjate rrugeve regjionale, shtratit te lumejve 5. Krijimi i korridoreve te gjelbera dhe tampon zonave	3.Siperfaqet te rehabilituara, m2 4. Numri i druveve,pemeve dhe shkurreve dekorativete mbjella 5. Siperfaqe te kthyer ne zone te gjelber, pjese e koridorrit dhe tampon zona; m2	ne vit 4. Raportim 1 here ne vit 5. Raportim 1 here ne vit	dhe MMPH 4. Komuna e Prishtinës dhe MMPH &MBPZHR 5. Komuna e Prishtinës dhe MMPH &MBPZHR dhe Ministria e Infrastruktures
Peizazhi, pyjet dhe	1.Konservimi dhe shtimi i zonave dhe elementeve peizazhistik 2. Mbrojtja e	1. Shtimi i hapsirave te reja dhe numurit te pemeve e shkurreve.	1. Siperfaqet ne m2 dhe numuri i pemeve te mbjella 2.Progresi i zbatimit te	1. Nje here ne vit 2. Nje here ne vit 3. Nje here	1. Komuna e Prishtinës 2. Komuna e Prishtinës 3. Komuna e Prishtinës

<i>toka</i>	<i>mjedisit natyror ne hapësirat per rreth vendbanimeve 3. Riperdorimi i tokave te ndotura 4.Mirmbajtje dhe zhvillim i pyjeve 5.Kultivim I pyjeve te reja</i>	<i>2. Dhenie e statusi mbrojtje dhe hartimi i nje plani manaxhimi Mjedisor i ktyre hapësirave. 3. Rehabilitimi i tokave te ndotura(pikat e nxehta mjedisore) dhe venia ne eficiense per zona te gjelbera/parqe ose rezidenciale 4.Zhvillimi i pyjeve ekzistuese 5. Pyllezimi i hapësirave te zhveshura</i>	<i>planit 3. Siperfaqe toke e ndotur e e rehabilituar (m2) dhe e vene ne perdorim sipas PZHK. 4. Siperfaqe toke se zhvilluar pyjore (ha) 4. Siperfaqe toke se re pyjore (ha)</i>	<i>ne vit 4. Nje here ne vit 5. Nje here ne vit</i>	<i>4. Komuna e Prishtinës dhe MBPZHR 5. Komuna e Prishtinës dhe MBPZHR</i>
<i>Trashegimia kulturore</i>	<i>Shtimi dhe mbrojtia e vlerave kulturore, perfshire ato arkeologjike dhe Shtimi dhe mbrojtia e vlerave te kulturore, perfshire ato arkeologjike</i>	<i>Rehabilitimi, mirembajtia dhe ruajtja e objekteve te trashegimise kulturore</i>	<i>1.Numri i objekteve/ndertesa ve me status mbrojtjes 2. Numri i objekteve/ndertesa ve te restauruara</i>	<i>1. 1 here ne vit 2. 1 here ne vit</i>	<i>1. Komuna e Prishtinës Instituti per mbrojtjen e Monumenteve ende i pa themeluar por pritet 2. Komuna e Prishtinës Instituti per mbrojtjen e Monumenteve (Pritet të themelohet).</i>
<i>Rrugët dhe Transporti</i>	<i>Reduktimi i intesnsitetit te trafikut nepermjet</i>	<i>1.Zgjerimi i rrjetit rrugor per trafikun publik 2. Zgjerimi i</i>	<i>1. Km rrugë shtese qe mbulohen nga trafiku urban. 2. Km korsit shtese</i>	<i>1.1 here ne vit 2. 1 here ne vit 3. 1 here ne vit 4. 1 here ne vit</i>	<i>1. Komuna e Prishtinës, Ministria e nfrastrukture dhe MMPH</i>

	<i>promovimit te transportit publik, qarkullimi me bicikleta ku mundet me ndodhe</i>	<i>rrjetit te korsive per bicikleta 3. Ndertimi i rrugeve te reja me hapsira te pershtatshme trotuaresh (perfshire korsite e bicikletave). Zgjerimi i trotuareve gjate rehabilitimit te rrugeve ekzistuese. 4.Rehabilitim/asfaltimi i rrugeve lokale</i>	<i>per levizje me bicikleta. Numuri i bicikletave ne qarkullim. 3. Km rruge te reja dhe te rehabilituara. m2trotuarre dhe korsi bicikletash te shtuara. 4. Km rruge lokale te rehabilituara ose/dhe asfaltuara</i>		<i>2. Komuna e Prishtinës. 3. Komuna e Prishtinës, Ministria e infrastruktures dhe MMPH 4. Komuna e Prishtinës.</i>
<i>Shendeti banoreve</i>	<i>Promovimi per krijimin e nje komune te qendrueshem dhe te shendetshme</i>	<i>1. Cilesia e burimeve te ujit te pijshem konform stand. te BE ujrato siperfaqsores dhe nentokesore destinuara per uje te pishem 2. Cilesia e ujit te pijshem konform standardit 3. Dendesia e</i>	<i>1. Cilesia e burimeve te ujit te pishem, kundrejt standardit te BE. 2. Cilesia e ujit te pishem ne perputhje me standardin 3. Dendesia mestare per keto vendbanime</i>	<i>1. Rap.Vjetor 2. Rap.Vejtor 3.Rap.Vjetor</i>	<i>1. Drejt. Sherbimeve Publike Prishtinë dhe Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapesinor. 2. Drejt. Sherbimeve Publike Prishtinë 3. Komuna e Prishtinë</i>

		<i>popullsisë e qendrueshme në vendbanimet me trend të rritjes së popullsisë</i>			
--	--	--	--	--	--

10 PERFUNDIMI

Hartimi dhe zbatimi rigoroz i PMQU-së në përgjithësi do të ketë ndikime pozitive në ruajtjen dhe mbrojtjen e mjedisit. Ai do të orientojë rritjen e mundëshme dhe të parashikuar të popullsisë në disa vendbanime të komunës së Prishtinës me qëllim dendësimin në zonat që janë të pastabilizuara ende dhe të zhvillojë zona të reja banimi dhe shërbimesh të qëndrueshme rreth ktyre vendbanimeve aktuale në komunën e Prishtinës. Ai gjithashtu do të ruajë trashëgiminë e ndërtimit, krahas nxitjes së një peizazhi me pamje më të këndshme. PMQU-ja do të sjellë përmirësime në mjedis, do të kontribojë në mbrojtjen dhe zhvillimin e pyjeve në të gjitha zonat pyjore dhe parqeve brenda dhe rreth vendbanimeve, si dhe rritjen e hapësirave të reja gjelbëruese duke respektuar edhe standardet e BE-se. Përfitimet kryesore të këtij plani lidhen kryesisht me përdorimin në mënyrë me efikase të tokës. Ndër alternativat e paraqitura të mundëshme, zhvillimi i deri tanishëm në aspektin e problematikes së zonave ndërtimore, shoqerore dhe mjedisore të Prishtinës nuk ka pasur një zhvillim të qëndrueshem.

Ai gjithashtu shoqerohet me pjesëmarrje të gjere publike në nivelin teknik dhe strategjik, me VSM, me disa strategji e plane të më hershme, me GIS, Vlersim të Kapaciteteve Investive, si dhe mundesine e publikut të gjere të konsultohet dhe të shprehet për projekt-Planin. PMQU-së -së lejon mundesine e qartesimit dhe detajimit me të hollesishem gjate hartimit të Planeve dhe projekteve tjera lokale (planeve rregulluese). Si e tille, alternativa e paraparë me PMQU, vlersohet e mirë dhe adekuate në kuptimin mjedisor dhe aspektet tjera. Jane marre ne kosiderat parimet e pergjithshme për planifikimin hapësinor të bazuar mbi eksperiencat nderkombetare, si nxitja e zhvillimit të qëndrueshëm, parandalimi i ndikimit të dëmshëm në mjedisin natyror, ruajtja e tipareve karakteristike natyrore, pejsazhere, zhvillim ekologjikisht i shëndetshëm, informimi dhe përfshirja e komunitetit në vendimmarrje, etj. Objektivat strategjike të mësipërme synojnë përmirësimin e cilësisë së jetës në Prishtinës, rritjen esigurisë, shtim të mundësive për mënyrë aktive të jeteses, shtim i siperfaqeve të gjelbra, përmirësimi cilësisë së ajrit, etj. dhe duhen shoqeruar me veprime operationale konkrete që çojnë nëpërmbyshjen e objektivave strategjike të planit.

VSM sugjeron disa veprime operationale konkrete për shtimin e hapësirave të gjelbra në Prishtinës

Më konkretisht, në Plan janë përfshirë masat e mëposhtme që do ndihmojnë në përmirësimin e kushteve mjedisore:

- ✓ Zhvillimi i transportit të integruar publik, me automjete moderne me emetime të ulëta, dhe nivel të përmirësuar të shërbimeve dhe mbulueshmëri më të madhe për të tërhequr më shumë pasagjerë;
- ✓ Masat për të përmirësuar cilësinë e ajrit në qendër të qytetit përmes futjes së kontrolleve të parkimit në rrugë, duke iu dhënë prioritet automjeteve elektrike / me emetime të ulëta;
- ✓ Kryerja e udhëtimeve të pa motorizuara siç janë ecja dhe çiklizmi duke përfshirë investimet në rrjetet e reja me futjen e shtigjeve prioritare për këmbësorë dhe çiklistë që lidhin lagjet dhe objektet e banueshme me qendrën e qytetit për të ulur nivelin e përdorimit të panevojshëm të makinave. Propozimet përfshijnë përparësi më të madhe për këmbësorët dhe çiklistët në qasjet kyçe të qendrës së qytetit, me skemë të zgjeruar për këmbësorë dhe kushte më të mira për çiklistë për qasje në qendër të qytetit, së bashku me kufizimet në trafik, për të krijuar mjedis më të sigurt dhe atraktiv për ecje dhe çiklizëm;
- ✓ Futja e masave të reja të menaxhimit të trafikut për të përmirësuar rrjedhën e trafikut dhe për të zvogëluar bllokimin e "pikave më të mbingarkuara", duke përfshirë zgjerimin e kapacitetit të rrjetit, aty ku është e mundur. Kjo përfshinë përmirësimin e rrjedhës së trafikut në vendet e ku zakonisht ndodh bllokimi i trafikut.
- ✓ Zhvillimi i planeve të qëndrueshme të udhëtimit me bizneset lokale, shkollat dhe komunitetet për t'i mundësuar njerëzve të kuptojnë se si mënyrat e tyre të udhëtimit mund të kontribuojnë në arritjen e një mjedisi më të qëndrueshëm, më të pastër dhe tërheqës, duke promovuar më shumë mundësi të qëndrueshme të udhëtimit, siç janë "klubet e veturave" dhe përdorimi i përbashkët i një automjeti (pjesë e strategjisë të përgjithshme të menaxhimit të mobilitetit);
- ✓ Zhvillimi i opsionit të qëndrueshëm për transportin e mallrave, që synon zvogëlimin e ndikimit të automjeteve komerciale dhe furnizuese në qendrën e qytetit, përmes krijimit të qendrës së konsolidimit të mallrave në periferi/skaje të qendrës së qytetit, dhe përdorimi i automjeteve me emetim të ulët për shpërndarjen e mallrave/shërbimeve në bizneset komerciale/tregtare në qendër;
- ✓ Përmirësimi i hapësirave publike përmes mirëmbajtjes së aseteve fizike dhe turistike, si p.sh. shtigjeve, shtigjeve për çiklistë dhe infrastrukturës së transportit publik;
- ✓ Zvogëlimi i ndikimit të zonave/projekteve të reja të zhvillimit të qytetit në infrastrukturën ekzistuese të transportit, duke përmirësuar lidhjet e transportit, si dhe transportin publik rreth zonave me sasi të konsiderueshme të zhvillimit të ri; dhe
- ✓ Zvogëlimi i ndikimeve negative të skemave të transportit, siç janë nivelet e zhurmës, përmes planifikimit dhe projektimit të kujdesshëm.

11 LITERATURA

- ❖ Beder S. 2006. *Environmental principles and policies. An interdisciplinary introduction*, Earthscan.
- ❖ Casamonti M., Giberti M. 2012. *Abitare la comunità. Strategie di intervento nei sistemi urbani spontanei. Forma edizioni, Poggibosi (Italy).*
- ❖ American Planning Association (Steiner Frederick and Butler Kent eds.). 2010. *Standartet e planifikimit dhe projektimit urban*, Ufo University Press.
- ❖ IC consulenten / Witteveen+Bos / SE consulting engineers. 2008. *Identification and Prioritization of Environmental Hot Spots. Report prepared with UNDP asistance.*
- ❖ Millennium Development Goals Global Targets-Local Approaches.
- ❖ Qendra Rajonale e Mjedisit. REC- zyra në Kosovë
- ❖ AMMK- Raportet Zyrtare mbi Gjendjen e Mjedisit- ammk-rks.org
- ❖ Renewable & Appropriate Energy Laboratory Energy & Resources Group , University of California, (2012). *Sustainable Energy Options for Kosovo. An analysis of resource availability and cost . Berkeley, 2012*
- ❖ [WWW document] URL:
<http://coolclimate.berkeley.edu/sites/all/files/Kosovo20May2012.pdf>
- ❖ European Commission (2010). *Communication from the Commission EUROPE 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. COM(2010) 2020 final. Brussels.*
- ❖ [WWW document] URL:
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:EN:PDF>
- ❖ Dalal-Clayton, D., Sadler, B. (2005). *Strategic environmental assessment: a sourcebook and reference guide to international experience. Earthscan, USA*
- ❖ Marsden, S. (2008). *Strategic Environmental Assessment in International and European Law. Earthscan, USA*
- ❖ *Plani zhvillimor komunal (PZHK) 2012-2022*
- ❖ *Plani zhvillimor urban (PZHU) 2012-2022*
- ❖ Ministria e Mjedisit dhe e Planifikimit Hapësinor (2011). *Strategjia për Mjedisin 2013-2022*. Prishtinë, 2013
- ❖ Ministria e Mjedisit dhe e Planifikimit Hapësinor (2011). *Strategjia për Menaxhimin e Mbeturinave 2013-2022*. Prishtinë, 2013
- ❖ Legjislacioni Mjedisor – mmph-rks.org
- ❖ Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Departamenti për Mbrojtje të Mjedisit (2011). *Strategjia dhe Plani i Veprimit për Biodiversitet 2011 – 2020. Prishtinë.*
- ❖ Nushi, L. (2011). *Përmirësimet për Sistemin e Planifikimit Hapësinor të Kosovës. Projekti Capstone. Tema e masterit, AUK & RIT. [dokumenti WWW] URL: https://ritdml.rit.edu/bitstream/handle/1850/13686/LuanNushi_CapstoneProject_Report_5-06-2011.pdf?*

- ❖ *The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, REC. (2000). Strategic Environmental Analysis of Kosovo. REC field office in Kosovo, Pristina. [WWW document] URL: <http://archive.rec.org/REC/Publications/CountryReports/Kosovo.PDF>*
- ❖ *Therivel, R.; Wilson, E.; Thompson, S.; Heaney, D. and D. Pritchard (1992) . Strategic Environmental Assessment. London, Earthscan.*
- ❖ *United Nations Economic Commission for Europe. (2008) Spatial Planning. Key Instrument for Development and Effective Governance. [WWW document] URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/spatial_planning.e.pdf*
- ❖ *United Nations General Assembly (2000). United Nations Millennium Declaration*
- ❖ *[WWW document] URL: <http://www.un.org/millennium/declaration/ares552e.pdf>*
- ❖ *World Bank (2012). Kosovo Country Environmental Analysis. Cost Assessment of Environmental Degradation, Institutional Review and Public Environmental Expenditure Review.*
- ❖ *WWW document] URL: <http://siteresources.worldbank.org/INTKOSOVO/Resources/KosovoCEA.pdf>*
- ❖ *Legal Acts: European Parliament/Council SEA Directive, 2001. [WWW document] URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0042:EN:NOT>*
- ❖ *European Parliament/Council Habitats Directive, 1992. [WWW document] URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0043:EN:NOT>*
- ❖ *European Parliament/Council Water Framework Directive, 2000. [WWW document] URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0060:EN:NOT>*
- ❖ *The UNECE Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters (Aarhus Convention), 1998. [WWW document] URL: <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/documents/cep43e.pdf>*
- ❖ *The UNECE Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention), 1991. [WWW document] URL: http://www.unece.org/env/eia/about/eia_text.html*
- ❖ *UNECE Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Kiev Protocol), 2003. [WWW document] URL: http://www.unece.org/env/eia/about/sea_text.html*
- ❖ *Ligji i Kosovës për Planifikim Hapësinor. [dokumenti WWW] URL:*
- ❖ *Ligji i Kosovës për Vlerësimin Strategjik të Mjedisit. [dokumenti WWW] URL*
- ❖ *Legjislacioni Mjedisor - <http://www.kuvendikosoves.org/common/docs/ligjet/2010-230-eng.pdf>*

12 Shtojca 1: Lista e Shkurtimeve

- ❖ MMPH- Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor
- ❖ AKMM - Agjencia Kosovare për Mbrojtjen e Mjedisit
- ❖ PZHU – Plani Zhvillimor Urbanistik
- ❖ PZHK - Plani Zhvillimor Komunal
- ❖ BE - Bashkimi Evropian
- ❖ GIS - Sistemi i Informacionit Gjeografik
- ❖ OBSH - Organizata Botërore e Shëndetësisë
- ❖ OJQ - Organizata Jo Qeveritare
- ❖ ToR - Termat e Referencës
- ❖ UNDP - Programi i Zhvillimit të Kombeve të Bashkuara
- ❖ UNEP - Programi për Mjedis të Kombeve të Bashkuara
- ❖ VNM - Vlerësim i Ndikimit në Mjedis
- ❖ VSM - Vlerësim Strategjik Mjedisor
- ❖ LMM- Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit
- ❖ IPH – Instituti i Planifikimit Hapësinor
- ❖ PLVM – Planet Lokale të Veprimit në Mjedis
- ❖ PRRU- Plani i Rregullues Urban