

UNIVERSITETI I PRISHTINËS “HASAN PRISHTINA”

FAKULTETI INXHINIERISË MEKANIKE

DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT



PUNIM DIPLOME

MASTER

Kandidati:

Bsc. Kushtrim Kastrati

Mentori:

Prof. Dr. Naser Lajqi

PRISHTINË 2018

UNIVERSITETI I PRISHTINËS “HASAN PRISHTINA”
FAKULTETI INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT



PUNIM DIPLOME
MASTER

TEMA: “ IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT ”

LËNDA: AUTOBAZAT DHE AUTOSTACIONET

Kandidati:
Bsc. Kushtrim Kastrati

Mentori:
Prof. Dr. Naser Lajqi

PRISHTINË 2018

PËRMBAJTJA

PËRMBLEDHJA (ABSTRAKTI)	7
1. HYRJE	8
1.1. Identifikimi dhe përshkrimi i problemit	9
1.2. Qëllimi i hulumtimit	10
2. NJOHURI TË PËRGJITHSHME PËR PARKINGJET	12
2.1. Problemet e parkimit në Kosovë.....	12
2.1.1. Parkimi i automjeteve në trotuar.....	14
2.1.2. Parkimi i automjeteve në afërsi të vendbanimeve	15
2.1.3. Ngufatjet e shkaktuara nga parkimi jo adekuat i automjeteve	15
2.2. Zonat e parkimit jashtë rrugës.....	17
2.3. Parking garazhet	18
2.4. Parking garazhet e mekanizuara	19
3. KONSTATIMI I NEVOJËS PËR PARKIM NË QYTETIN E DRENASIT	20
3.1. Metodatat për mbledhjen e të dhënave nga terreni.....	21
3.1.1. Metoda e vëzhgimit në terren	21
3.1.2. Metoda e anketës	22
3.2. Parkingu A	24
3.3. Parkingu B	27
3.4. Parkingu C	30
3.5. Parkingu D.....	33
3.6. Parkingu E	36
3.7. Parkingu F.....	39
3.8. Parkingu G.....	42
3.9. Parkingu G.....	45
3.10. Rezultatet e fituara nga anketimi i ngasësve në terren	47
3.10.1. Rezultatet e anketës më datën 16.04.2018	49
3.10.2. Rezultatet e anketës më datën 19.04.2018	50
3.10.3. Rezultatet e anketës më datën 23.04.2018	51
3.10.4. Rezultatet e anketës më datën 26.04.2018	52

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

3.10.5.	Rezultatet e anketës më datën 30.04.2018	53
3.10.6.	Rezultatet e anketës më datën 02.05.2018	54
3.10.7.	Rezultatet e anketës më datën 03.05.2018	55
3.10.8.	Rezultatet e anketës më datën 04.05.2018	56
3.10.9.	Rezultatet e anketës më datën 07.05.2018	57
3.11.	Rezultatet e përgjithshme nga anketimi i ngasësve në terren	58
3.11.1.	Shfrytëzuesit e parkingjeve të klasifikuar sipas gjinisë	59
3.11.2.	Shfrytëzuesit e parkingjeve vinin apo dilnin nga parkingu	60
3.11.3.	Nga vijnë apo ku shkonin ngasësit e automjeteve.....	60
3.11.4.	Arsyet e parkimit të shfrytëzuesve të parkingjeve	61
3.11.5.	Sa shpesh shfrytëzohet parkingu nga ngasësit e automjeteve.....	61
3.11.6.	Specifikat e parkingjeve në qytetin e Drenasit	62
3.11.7.	Po të ishte me pagesë, do parkoni përsëri... ..	62
3.11.8.	Vërejtjet e ngasësve për parkingjet në qytetin e Drenasit	63
4.	KARAKTERISTIKAT E PARKIMIT	64
4.1.	Shkaku i parkimit.....	64
4.2.	Koncentrimi i parkimit	66
4.2.1.	Koncentrimi në parkimin A	67
4.2.2.	Koncentrimi në parkimin B	69
4.2.3.	Koncentrimi në parkimin C.....	71
4.2.4.	Koncentrimi në parkimin D	74
4.2.5.	Koncentrimi në parkimin E.....	76
4.2.6.	Koncentrimi në parkimin F.....	79
4.2.7.	Koncentrimi në parkimin G	81
4.2.8.	Koncentrimi në parkimin H	83
4.3.	Kohëzgjatja e parkimit	86
4.3.1.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun A	88
4.3.2.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun B	90
4.3.3.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun C	92
4.3.4.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun D.....	94
4.3.5.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun E	96
4.3.6.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun F.....	98

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

4.3.7.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun G.....	100
4.3.8.	Kohëzgjatja e parkimit në parkingun H.....	102
4.4.	Gjatësia e ecjes në këmbë.....	104
5.	LLOGARITJA E DIMENSIONEVE GABARITE DHE GJATËSISË SË KALIMIT PËR AUTOMJETET MË TË FREKUENTUARA.....	106
5.1.	Dimensionet gabarite të automjeteve në zonën qendrore të Drenasit	109
5.1.1.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun A.....	109
5.1.2.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun B.....	110
5.1.3.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun C.....	111
5.1.4.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun D.....	112
5.1.5.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun E.....	113
5.1.6.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun F.....	114
5.1.7.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun G.....	115
5.1.8.	Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun H.....	116
5.2.	Përcaktimi i gjerësisë së kalimit	117
5.2.1.	Llogaritja e gjerësisë së kalimit në vend parkimet për secilin kënd dhe formë të parkimit 118	
6.	METODA PËR LLOGARITJEN E SIPËRFAQES OPTIMALE TË VEND PARKINGJEVE PËR ZONËN QËNDRORE NË QYTETIN E DRENASIN.....	120
6.1.	Caktimi i dimensioneve optimale në vend parkim	120
6.1.1.	Llogaritja e shpenzimeve të objektit.....	121
6.1.2.	Llogaritja e humbjeve të përfitimeve gjatë ditës.....	121
6.1.3.	Llogaritja e sipërfaqes optimale për një vend parkim	121
6.1.4.	Llogaritja e gjatësisë së vend parkimit.....	122
6.2.	Llogaritja e dimensioneve optimale për një vend parkim	122
6.2.1.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun A.....	122
6.2.2.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun B.....	125
6.2.3.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun C.....	127
6.2.4.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun D.....	129
6.2.5.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun E.....	131
6.2.6.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun F.....	133
6.2.7.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun G.....	135

6.2.8.	Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun H.....	137
7.	VARIANTET E PROPOZUARA PËR ORGANIZIMIN E PARKINGJEVE	139
7.1.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun A – projektimi I.....	140
7.2.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun A – projektimi II.....	141
7.3.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun B	142
7.4.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun C – projektimi I.....	143
7.5.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun C – projektimi II.....	144
7.6.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun D – projektimi I.....	145
7.7.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun D – projektimi II.....	146
7.8.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun E – projektimi I.....	147
7.9.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun E – projektimi II	148
7.10.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun F.....	149
7.11.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun G	150
7.12.	Projektimi i vend parkingjeve në parkingun H	151
8.	PËRFUNDIMI.....	152
9.	LITERATURA.....	155

PËRMBLEDHJA (ABSTRAKTI)

Problemi i parkimit nuk është një problem i ri, ky problem ka filluar të shfaqet qysh prej fillimit të zhvillimit të hovshëm të teknologjisë së automjeteve. Problemi i parkimit është një problem i cili është shfaqur si rezultat i rritjes së qyteteve, rritjes së numrit të automjeteve motorike, mos përgatitja paraprake dhe efikase e qyteteve për pranimin e të gjitha mjeteve motorike dhe rritjes së standardit të jetesës tek popullata. Në situata të tilla ekipet profesionale domosdoshmërisht duhet ti qasen problemit të parkimit në mënyrë të organizuar dhe të planifikuar.

Për dallim nga shumë qytete tjera qyteti i Drenasit ka një aktivitet më të vogël sidomos të aktiviteteve shtetërore siç janë aktivitetet qeveritare, universitare dhe administrative edhe ato pak aktivitete që zhvillohen në qytetin e Drenasit janë të përqendruara në zonën qendrore të qytetit.

Për dallim nga zonat tjera, zona qendër e qytetit të Drenasit ka një atraktivitet më të lartë pasi që të gjithë qytetarët e qytetit të Drenasit pikë referimi e kanë zonën qendër për qëllime të ndryshme ditore si punë, aktivitete biznesore, shërbime të ndryshme administrative komunale, blerje apo thjeshtë për aktivitete të lira argëtuese.

Kapitulli I

1. HYRJE

Njerëzit udhëtojnë vazhdimisht nga një vend në vendin tjetër me qëllim të realizimit të aktiviteteteve të tyre ditore në një destinacion të caktuar. Udhëtimet e tilla realizohen duke përdorur forma të ndryshme të transportit të cilat konsiderohen si forma të motorizuara dhe të pa motorizuara.

Në formën e transportit të motorizuar realizohen tipe të ndryshme të udhëtimeve: me automjete, me autobus, me trena, me tramvaja etj, ndërsa në formën e transportit të pa motorizuar realizohen tipet e udhëtimeve në këmbë dhe me biçikletë. Secila formë e transportit i ka përparësitë dhe mangësitë e veta, por me kombinimin e këtyre formave të transportit mund të arrihet që të ngrihen përparësitë e të shmangen mangësitë e shfaqura gjatë udhëtimit.

Viteve të pas luftës si shumë qytete tjera edhe qyteti i Drenasit ka pësuar një ndryshim në çdo aspekt duke filluar nga përmirësimi i infrastrukturës rrugore, rregullimit të qendrës së qytetit dhe zhvendosjen e qytetarëve nga fshatrat drejt qytetit. Problemi i parkingjeve si në çdo qytet tjetër është shndërruar si një problem serioz dhe shumë shqetësues pasi që trendi i zhvillimit të teknologjisë së automjeteve është çdoherë në rritje.

Arsyet e kaosit të parkimit në çdo vend brenda qytetit të Drenasit janë të shumta dhe ndikohet nga shumë arsye e të cilat në mes vete janë të lidhura në formë zinxhirore: mungesa e transportit urban dhe mungesa e parkingjeve në zonën qendrore të qytetit.

1.1. Identifikimi dhe përshkrimi i problemit

Si në çdo qytet tjetër ngjashëm edhe në qytetin e Drenasit shqetësim i përditshëm për ngasësit mbetet problemi i parkimit të automjeteve. Për të siguruar një vend parkim ngasësit shpesh herë detyrohen të parkojnë automjetet e tyre në zona të cilat nuk janë të destinuara për parkimin e automjeteve siç janë trotuaret apo aty ku gjejnë një vend të lirë.

Fenomeni i parkimit të veturave nëpër trotuare është mjaftë shqetësues edhe për këmbësorët të cilët në shumicën e rasteve detyrohen të lëvizin nëpër rrugën e destinuar për lëvizjen e automjeteve duke rrezikuar të goditen nga ndonjë automjet. Në bazë të ortofotos më konkretisht e kemi ilustruar edhe zonën qendrore të qytetit të Drenasit, të cilën e kemi marr si zonë konkrete për hulumtim:



Figura 1.1. Zona Qendër në Qytetin e Drenasit.

Zona qendrore e qytetit të Drenasit i ka gjithsej dhjetë zona të parkimit të cilat i kemi identifikuar si parkingu A, B, C, D, E, F, G, H, I dhe J. Tetë zona të parkingut janë zona publike që shfrytëzohen nga qytetarët ndërsa dy zona të parkingut janë me destinim specifik. Parkingu I është në shërbim të automjeteve zyrtare të komunës së Drenasit dhe kuvendit komunal ndërsa parkingu J është në shërbim të automjeteve të Policisë së Kosovës.



Figura 1.2. Identifikimi i zonave të parkingut.

1.2. Qëllimi i hulumtimit

Qëllimi i këtij punimi shkencor është identifikimi i nevojës për parkim dhe ofrimi i zgjidhjes së problemit të parkimit me qëllim të akomodimit të sa më shumë automjeteve në zonën qendër të qytetit të Drenasit. Për të arritur deri te zgjidhja ideale janë realizuar matje dhe incizime në terren duke përfshirë objektet banesore, bizneset, institucionet shtetërore dhe veprimtaritë tjera që zhvillohen në zonën qendrore të qytetit të Drenasit. Përveç parametrave të lartë përmendur janë hulumtuar edhe numri i popullsisë, numri i automjeteve të banorëve rezidentë, numri i automjeteve të qytetarëve që e frekuentojnë zonën qendrore në intervalin kohor prej orës 07:00 deri në ora 19:00, koha e qëndrimit të automjeteve në zonën e parkimit, qëllimi i ardhjes në zonën qendrore të qytetit dhe gjatësia e ecjes në këmbë.

Kërkesat për një vend parkim në qendër të qytetit të Drenasit janë më të larta në krahasim me zonat tjera të qytetit pasi që numri i aktiviteteve që zhvillohen në qendër është shumë më i madh se sa në pjesët tjera. Shkaqet e kërkesave për një vend parkim janë të ndryshme por më të rëndësishme janë: vendi i punës, tregtia që zhvillohet afër zonës qendrore (supermarkete, qendrat tregtare, restorantet, kafiteritë etj.), posta, bankat e ndryshme, shërbimet administrative e komunale, shëndetësia, policia, shkollat, bibliotekat dhe banimi.

Pasi që të realizohen të gjitha matjet dhe incizimet në terren është e domosdoshme të bëhet organizimi i vendeve të parkimit, duke përfshirë vijëzimin e vendeve të parkimit të automjeteve, format e parkimit, këndet e parkimit, kohëzgjatja e parkimit, vendosja e sinjalizimit horizontal dhe vertikal në zonat e parkimit. Organizimi i parkingjeve në zonën qendër të qytetit të Drenasit do të ndikonte në:

- *menaxhimin më të mirë të sipërfaqes ekzistuese të parkingjeve,*
- *lehtësimin e trafikut,*
- *përmirësimin e cilësisë së përgjithshme të operacioneve të transportit dhe*
- *përmirësimin e jetës së qytetarëve të Drenasit.*

Kapitulli II

2. NJOHURI TË PËRGJITHSHME PËR PARKINGJET

Në kohën e sotme bota moderne është duke u zhvilluar në kuptimin social, ekonomik dhe kulturor. Me këtë zhvillim dinamik, trafiku rrugor si integruet i të gjitha llojeve të transportit është theksuar komponenti i zhvillimit të saj. Me rritjen e shkallës së motorizimit, nevoja për lëvizshmëri të popullsisë vetëm sa i ka thelluar dallimet që ekzistojnë në mes kërkesave të përhershme, nevojat e konsumatorëve dhe mundësitë për trajtimin e tyre.

Numri i madh i automjeteve në zona të kufizuara të qyteteve rezultojnë me problemin e parkimit. Mos përputhjet në mes të numrit të automjeteve dhe zonave për parkim janë të dukshme, pasi që automjetet e parkuara mund të qëndrojnë në kohë të gjatë në zonën e parkimit pa lëvizur fare duke shkaktuar një problem i cili i ka rrënjët që një kohë të gjatë. Parkimi i automjeteve në qytete është rritur paralelisht me avancimin e teknologjive automobilistike duke u shndërruar në një problem të madh për mjedisin hapësinor.

Rritja e numrit të automjeteve në qytetet e urbanizuara ka imponuar nevojën shtesë për studimet e saj, monitorimin, aplikimin e sistemeve moderne, metodat të cilat të dërgojnë në një udhëheqje të kontrolluar dhe mirë menaxhuar.

2.1. Problemet e parkimit në Kosovë

Në dekadën e fundit në Republikën e Kosovës ndodhën shumë ndryshime politike, shoqërore dhe ekonomike. Zhvendosja e popullatës nga zonat rurale në ato urbane (posaçërisht pas luftës së fundit) ka ndodhur paralelisht me ndryshimet shoqërore dhe ekonomike. Si rrjedhojë e kësaj kemi rritjen e pa kontrolluar të hapësirës së banueshme të qyteteve dhe popullatës, shtimin e numrit të automjeteve dhe ndryshimeve të pa kontrolluara në strukturën e përdorimit të sipërfaqeve të ambientit jetësor.

Pas përfundimit të luftës së fundit në Kosovë dhe krijimit të institucioneve përkatëse, kërkesat e popullatës për strehim, të nevojës për investime kapitale në zonat

urbane, ndërtimet për banim apo për biznese private filluan të ngritën edhe në zonat e gjelbëruara, në parqe dhe hapësira tjera publike duke sjellë kështu dëmtime të mjedisit dhe duke ulur ndjeshëm cilësinë e jetesës publike sidomos në qytete.

Zonat e reja ndërtimore vazhduan shtrirjen e tyre pa asnjë kufizim duke shkaktuar shfrytëzimin e tokës në formë jo racionale, humbjen e sipërfaqeve bujqësore, çrregullime të mëdha të infrastrukturës etj.

Transporti urban i qytetit mbet në një pozitë të pa lakmueshme sepse nuk ishte në gjendje ti plotësoj nevojat e qytetarëve për udhëtim duke mos ofruar as komoditet e as siguri gjatë udhëtimit, kështu që numri i automjeteve personale u rrit në mënyrë enorme. Kjo rritje e numrit të automjeteve sipas statistikave të vitit 2002 që kishte Ministria e Transportit dhe Post Telekomunikacionit, në Kosovë ishin rreth 250.000(automjete) duke mos llogaritur automjetet e KFOR-it, organizatave të ndryshme joqeveritare si dhe rreth 25(%) të automjeteve që nuk janë të regjistruara apo që hyjnë gjatë një viti në Kosovë për doganim dhe regjistrim. Nevojat për të përmbushur obligimet personale dhe familjare brenda ditës janë detyruar shumë banorë të përdorin automjetet e tyre private për të udhëtuar nga njëra zonë në tjetrën dhe në mungesë të një vend parkimi ka detyruar ngasësit që të parkohen në ato vende ku nuk lejohet fare parkimi. Me parkimin në zonat jo adekuate janë shkaktuar pengesa të shumta për zhvillimin e jetës normale dhe të lirë në ato zona banimi.

Duke u bazuar në këto statistika të nxjerra nga Ministria e Transportit vihet në pah fakti se në Kosovë sipërfaqja e dedikuar për parkimin e automjeteve nuk i plotëson nevojat e popullatës ku ngasësit e automjeteve shpesh duhet të gjejnë një zgjidhje edhe në kundërshtim me dispozitat ligjore të komunikacionit, p.sh. një dukuri mjaftë e shpeshtë është parkimi i automjeteve në trotuare ku me këtë rast vështirësohet lëvizja e këmbësorëve e në shumicën e rasteve në mënyrë indirekte vihet në rrezik jeta e këmbësorëve, sepse detyrohen të lëvizin në shiritat e komunikacionit të cilat janë të destinuar për qarkullimin e automjeteve.

2.1.1. Parkimi i automjeteve në trotuar

Një ndër dukuritë më të shpeshta që hasim nëpër rrugët e Kosovës është parkimi i automjeteve nëpër trotuare. Një veprim i tillë bie ndesh me rregullat e komunikacionit dhe përveç kësaj në mënyrë direkte apo indirekte rrezikon jetën e këmbësorëve.

Pasojat e një veprimi të tillë shihen në figurën 2.1., e marr në disa rrugë të qytetit të Drenasit ku shihen automjetet e parkuara në trotuare dhe këmbësorët që detyrohen të lëvizin në shiritin e destinuar për ngasjen e automjeteve.



Figura 2.1. Parkimi i automjeteve në trotuare.

Siç shihet edhe nga figura e mësipërme problemi i parkimit të automjeteve nëpër trotuare është një problem mjaftë i madh në ditët e sotme. Për të parandaluar një dukuri të tillë iu mbetet ekspertëve të komunikacionit që të gjejnë një zgjidhje adekuate të këtij problemi me krijimin e kushteve të volitshme për parkim. Si vlerësim i një situatë të tillë të krijuar nëpër komunat tona mund të merren parasysh si faktor:

- *mungesa e planeve hapësinore e komunale për parkim,*
- *mungesa e buxhetit komunal për ofrimin e infrastrukturës përcjellëse dhe shërbimeve komunale për ndërtimin e vend parkimeve të reja,*
- *mos efikasiteti i organeve kompetente për plotësimin e kërkesave të parashtruara për parkim,*
- *mungesa e iniciativës së organeve kompetente për përpilimin e planeve me zona të reja të parkimit dhe*
- *pengesat në menaxhimin e pronës shoqërore.*

2.1.2. Parkimi i automjeteve në afërsi të vendbanimeve

Një ndër dukuritë e shpeshta të cilat i hasim pas luftës së fundit në Kosovë janë edhe tollovitë e shpeshta që krijohen rreth vendbanimeve në zonat urbane nga parkimi i automjeteve përreth objekteve të banimit. Në mungesë të një parkingu të caktuar të banorëve rezidentë, ata janë të detyruar që automjetet e tyre ti parkojnë aty ku mundën shpesh herë edhe në vende ku parkimi i automjeteve është i ndaluar duke penguar rrjedhën normale të jetesës për qytetarët e rëndomtë. Kjo dukuri e tillë në mënyrë urgjente duhet të ndalohet, por paraprakisht banorëve rezidentë duhet ti ofrohet një zgjidhje adekuate dhe afatgjate për parkimin e automjetit.



Figura 2.2. Parkimi i automjeteve në afërsi të vendbanimeve.

2.1.3. Ngufatjet e shkaktuara nga parkimi jo adekuat i automjeteve

Si pasojë e parkimit të automjeteve në vende jo adekuate për parkim shpesh ndodhë që të jemi dëshmitarë i ngufatjeve të mëdha në komunikacion në rrugët tona. Bllokimi i trotuareve nga automjetet shpesh sjellë rrezik për jetën e këmbësorëve sepse nga automjetet e parkuara në trotuare këmbësorët janë të detyruar të lëvizin në shiritin e rrugës së dedikuar për komunikacion është që pengojnë rrjedhën normale të komunikacionit dhe në të njëjtin rast rrezikohet edhe jeta e tyre.

Nga automjetet e parkuara në vende jo adekuate vjen deri te ngushtimi i shiritit të dedikuar për lëvizjen e automjeteve kështu që krijohen ngufatje të mëdha në rrugë.



Figura 2.3. Ngufatjet e shkaktuara në komunikacion nga parkimi jo adekuat i automjeteve

Zgjidhjet e problemeve të parkimit për të përmbushur këto nevoja janë po aq të ndryshme:

- *parkingjet në rrugë,*
- *parkingjet jashtë rrugës,*
- *parking garazhet mbi tokësore (parkingjet shumëkatëshe) dhe*
- *parking garazhet nëntokësore.*

E përbashkët e këtyre problemeve të parkimit është një koncept i integruar për menaxhimin e trafikut të përgjithshëm dhe të infrastrukturës e cila është e bazuar në një ekuilibër mes cilësisë, sasisë dhe komoditetit. Shoqata Evropiane e Parkimit – (EPA) nuk është shoqatë e profilizuar në fushën e transportit publik por ne e konsiderojmë se transporti publik si një komponent i rëndësishëm kontribuon në një zgjidhje të integruar për lëvizshmërinë në qytet. Kjo është një nga alternativat që kontribuojnë në krijimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme. Si pjesë e menaxhimit të tyre të përgjithshëm të lëvizjes, menaxherët urban duhet të vendosin politikat e tyre në drejtim të qendrës së qytetit dhe sa për arritjen e tyre. Nga ana tjetër po ashtu varet edhe nga zhvillimi historik i infrastrukturës urbane dhe sistemit të tij rrugor i cili është shpesh në konflikt me nevojat e botës moderne. Shfrytëzimi optimal i rrugëve ekzistuese mund të bëjë të nevojshme për të zëvendësuar parkingjet e rrugëve me parkingje jashtë rrugës, për të kufizuar qasjen e këmbësorëve dhe çiklistëve ose automjeteve për të lejuar qasje.

2.2. Zonat e parkimit jashtë rrugës

Në kohët e fundit format e parkimit në skaj të rrugës gjithnjë e më shumë po kufizohen sidomos në qytetet e mëdha prandaj çdoherë e më shumë po bëhet përpjekje që të gjenden hapësira adekuate për parkim jashtë rrugës. Për këtë qëllim shfrytëzohen çdo hapësirë e përdorshme si: hapësirat e zbrazëta të cilat kanë rezultuar nga rrënimi i ndërtesave, shesheve, hapësirat ndërmjet blloqeve të ndërtesave, hapësirat para ndërtesave etj. Te planifikuesit çdoherë është prezent mendimi se parkimi është një problem serioz i trafikut dhe i qytetit, i cili duhet të zgjidhet paraprakisht para fillimit të zbatimit të planit urbanistik për objektet e banimit apo objektet biznesore duhet të planifikohen hapësirat e parkimit në rrethinën e objektit apo nën objekt të ndërtohen parking garazhet.

Përparësia e parkingjeve jashtë rrugës është se e lirojnë rrugën nga automjetet e parkuara dhe me këtë eliminohen shumë të meta të cilat janë vërejtura te parkimi skaj rrugës. Kapaciteti i parkingut mund të jetë prej 20 deri në 500 e më shumë vende të parkimit. Kapaciteti i parkingut para së gjithash varet prej hapësirës disponuese. Megjithatë ekzistojnë objekte të cilat i tërheqin numrin e madh të ngasësve dhe të cilët rreth vetes kanë hapësirë të mjaftueshme për parkim si: stadiumet, qendrat e mëdha tregtare, aeroportet dhe terminallet e tjera transportuese.

Te këto objekte duhet të bëhet llogaritja e numrit të nevojshëm të vend parkimeve. Llogaritja e numrit të vend parkimeve për parking paraprakisht kërkon që të dihen karakteristikat e veturave të cilat e frekuentojnë më së shumti atë hapësirë të parkimit. Para së gjithash duhet të dihet shpërndarja e kohës së qëndrimit në parking e cila mund të jetë e ndryshme në bazë të shumë faktorëve dhe zonës ku gjendet objekti. Sipas lokacionit ku gjenden parkingjet, ato mund të klasifikohen në dy kategori:

- *parkingjet me pozita relative në raport me qytetin dhe*
- *parkingjet që gjenden në kuadër të një objekti.*

Parkingjet në raport me qytetin mund të klasifikohen si në vijim:

- *në qendër* – në mungesë të vendeve të mjaftueshme për parkim në qendër e gjithë hapësira e përdorshme shfrytëzohet për parkim si p.sh: sheshet, placet e zbraztë, sipërfaqet e parkut dhe të ngjashme. Këto parkingje janë atraktive për shfrytëzuesit

mirëpo pasi që shtrihen në sipërfaqe me destinim tjetër atëherë këto parkingje janë të përkohshme,

- *në periferi të zonës qendrore të qytetit*– këto parkingje gjenden në afërsi të drejtimit për hyrje dhe dalje në qendër dhe pasi që parkingjet gjenden në afërsi të qendrës konsiderohen shumë të përshtatshme për shfrytëzim nga të punësuarit të cilët i parkojnë në periudha më të gjata dhe
- *në periferi*– këto parkingje gjenden në stacionet fundore të Transportit Publik të Qytetit dhe këto parkingje i shfrytëzojnë kryesisht ata të cilët vijnë në punë me automjete nga vendbanimet e afërta të cilat nuk janë të përfshira nga rrjeti i transportit publik. Ngasësit në këto zona të parkimit i lënë automjetet e tyre, ndërsa lëvizjen e mëtutjeshme në drejtim të qendrës bëhet me automjetet transportuese të TPQ-së.

2.3. Parking garazhet

Objektet për parkim apo parking garazhet në mënyrën më të mirë e shfrytëzojnë hapësirën e cila parashihet për këtë qëllim. Parkimi në shumë nivele në një hapësirë të njëjtë e mundëson një shfrytëzim të madh të kësaj hapësire dhe në këtë mënyrë mundësohet plotësimi i kërkesave për parkim për një numër më të madh të shfrytëzuesve.

Parking garazhet e para kanë qenë objekte të mbyllura me ngrohje, hapësira për parkim nuk ka qenë e shfrytëzuar në mënyrë racionale, megjithatë me rritjen e nevojave për parkim dhe nevojën për ndërtimin e një numri sa më të madh të parking garazheve në plan të parë kanë dal kushtet teknologjike dhe financiare. Ndërtohen parking garazhe të cilat relativisht pak kushtojnë dhe të cilat me përmbajtjen e tyre, organizimin dhe zgjedhjen e komunikacionit plotësisht të kënaqin të gjithë shfrytëzuesit. Çdo hapësirë e lirë shfrytëzohet për ndërrimin e parking garazhit, shpesh shfrytëzohen hapësirat nën tokësore, të cilat pastaj shfrytëzohen në mënyrë racionale për ndërtimin e objektit tjetër ose të sipërfaqes së parkut. Nuk është rast i rrallë që edhe kulmet e objekteve të ndryshme përdoren në parkim.

2.4. Parking garazhet e mekanizuara

Parking garazhet e mekanizuara rrjedhin prej nevojës që çdo hapësirë e mundshme e parkimit të shfrytëzohen. Parking garazhet e mekanizuara mund të ndërtohen në një hapësirë të vogël e sidomos kur kemi në dispozicion me gjerësi të vogël, parkingje të cilat mund të ndërtohen në sipërfaqet e nëntokës, pjesërisht nën dhe mbi tokë. Kursimet në hapësirë të cilat mund të realizohen me ndërtimin e këtyre parking garazheve janë në llogari të rampave dhe gjerësisë së kalimit.

Nëse automjeti në parking garazh përshkon një pjesë të rrugës nën ndikimin e forcës së jashtme, atëherë në këtë rast kemi të bëjmë me parking garazhe gjysmë të mekanizuara. Në rastin më të thjeshtë, në vend të rampave ekzistojnë ashensorët me ndihmën e të cilëve automjetet barten nga kati në kat, vozitësi ngjashëm si te rampat e vozitë automjetin e tij në platformën e ashensorit e cila e dërgon deri tek kati ku ka vende të lira dhe lëvizja e mëtutjeshme bëhet me automjet. Te ashensorët janë të mundshme kabinat e thjeshta apo të dyfishta si dhe mjetet e ndryshimeve për ngasje dhe dirigjim. Nga pikëpamje e shfrytëzimit të hapësirës ka rëndësi përcaktimi i vendit të ashensorit, ku mbi të gjitha qëllimi kryesor është për të siguruar rrugë të shkurtër për vozitje nëpër kate. Në parim, ashensorët përdoren në të dyja drejtimet (hyrje apo dalje), që përcaktimin e pozitës së hyrjes apo daljes, për rregullimin e rrjedhës së komunikacionit para tyre dhe ka rëndësi të veçantë.

Veçanërisht nga orientimi i hyrjes apo daljes, ekzistojnë disa vende për vendosjen e pajisjeve për ngritjen e automjeteve ku kryesisht ashensorët mund të jenë të vendosur nga ana e jashtme apo nga ana e brendshme. Vendosja varet nga forma e ndërtesës, hyrjes apo daljes dhe pastaj nga organizimi i vend parkimeve brenda parking garazheve. Gjatë kësaj, duhet respektuar parimi që automjeti mund të hyjnë në ashensor duke lëvizur përpara ndërsa dalja prej tij të realizohet me lëvizje prapa.

Kapitulli III

3. KONSTATIMI I NEVOJËS PËR PARKIM NË QYTETIN E DRENASIT

Në qendrën e qytetit të Drenasit si në çdo qytet tjetër është në rritje disproporcioni ndërmjet nevojës për parkim dhe sipërfaqes disponuese për parkim. Duke pas parasysh nevojat për parkim janë më të mëdha për arsye të numrit të madh të aktiviteteve të ndryshme që zhvillohen në këtë pjesë të qytetit dhe mungesa e vendeve të parkimit janë të theksuara, në një situatë të tillë ngasësit çdoherë kërkojnë që automjetet e tyre ti parkojnë sa më afër vendit të qëllimit, prandaj parkohen në skaj të rrugës ku është i ndaluar parkimi apo në zonat ku nuk paguhet shërbimi i parkimit. Kjo problematikë e tillë ka shkaktuar vështirësi shumë serioze jo vetëm për banorët rezidentë që jetojnë në këtë pjesë të qytetit të Drenasit por edhe për subjektet biznesore, organet e rendit dhe rregullit publik e veçanërisht për qarkullimin e rregullt të komunikacionit. Për zgjidhjen e këtij problemi në situata të tilla, patjetër duhet të qasemi në mënyrë profesionale duke organizuar dhe planifikuar disa opsione të reja si p.sh:

- *ndërtimin e vend parkingjeve apo parking garazheve publike në qendër të qytetit,*
- *dekoncetrimin e aktiviteteve të ndryshme nga qendra e qytetit në pjesët më periferike të qytetit,*
- *ndërtimi i parkingjeve të reja në periferi të qytetit,*
- *të gjitha parkingjet publike në qendër të qytetit të bëhen me pagesë dhe*
- *të bëhet lidhja zinxhirore me transport publik nga vend parkingjet periferike në drejtim të qytetit dhe anasjelltas.*

3.1. Metodatat për mbledhjen e të dhënave nga terreni

Ekzistojnë disa metoda të cilat mund të përdoren për mbledhjen e të dhënave në terren, por varësisht nga volumi i të dhënave të kërkuara mund të përdoren dy apo më shumë metoda.

Por në kuadër të punimit tonë gjatë hulumtimit në terren në zonën përkatëse kemi përdorur metoda të cilat janë:

- *metoda e vëzhgimit në terren,*
- *metoda e anketës dhe*
- *metoda e shkurtër.*

3.1.1. Metoda e vëzhgimit në terren

Periudha dhe zgjatja e numërimeve varet nga qëllimet e numërimit dhe mënyra e planifikimit të numërimeve. Rezultatet më të mira dhe më të sakta do të fitohen me ndihmën e numëruesve automatikë (kamerave vëzhguese) në periudha të gjata kohore prej 12(h) ose 24(h). Por në mungesë të numëruesve automatikë jemi munduar të fitojmë rezultate sa më të sakta në formë manuale duke qëndruar 12(h) në terren. Gjatë kohës së numërimit jemi fokusuar në grumbullimin e disa të dhënave si p.sh: të dhënat lidhur me automjetet e parkuara, frekuentimin në këtë zonë të parkimit, kohëzgjatjen e parkimit, kërkesat dhe ofertat për parkimin e automjeteve si dhe llojet e automjeteve të parkuara, të dhëna të cilat janë të fituara nga numërimet të cilat kanë zgjatur deri në 12(h).

Matjet janë realizuar brenda një intervali kohor 12(h) në tri ndërrime, ku ndërrimet janë ndarë në bazë të orarit si në vazhdim:

- *ndërrimi i parë nga ora 07:00 deri në ora 11:00,*
- *ndërrimi i dytë nga ora 11:00 deri në ora 15:00 dhe*
- *ndërrimi i tretë nga ora 15:00 deri në ora 19:00.*

Për realizimin e metodës së vëzhgimit në terren është përpiluar formulari i paraqitur në fig. 3.1.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Për realizimin e metodës së anketës është përpiluar formulari i paraqitur në fig. 3.2.

ANKETA ME QYTETAR		
1.	Gjinia e të anketuarit:	a) mashkull
		b) femër
2.	Ardhje apo dalje nga parkingu	a) ardhje
		b) dalje
3.	Koha e anketimit:	_____
4.	Prej nga vini....	_____
5.	Cila është arsyeja që parkoheni këtu:	a) banim
		b) blerje
		c) punë
		d) rekreacion
		e) punë private
		f) biznes
		g) punë tjera
6.	Sa shpesh parkoheni këtu:	a) shpesh
		b) nganjëherë
		c) rrallë
7.	Specifikat e parkingjeve në këtë zone:	a) gjeni vende të lira
		b) gjendet afër qëllimit
		c) nuk ka pagesë
		d) vetura është e sigurtë
8.	Nëse do bëheshin parkingjet me pagesë do të parkonit përsëri:	a) PO
		b) JO
9.	Vërejtjet tuaja për këtë zonë të parkimit:	_____
10.	Faleminderit për kohën tuaj:	_____

P.S. te pyetja 5 dhe 7 qytetarët japim më shumë alternativa të përgjigjes

Figura 3.2. Formulari i përdorur gjatë anketimit në terren.

3.2. Parkingu A

Parkingu A, ka qasje në rrugën “14 Qershori” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Lokacioni ku shtrihet parkingu A, konsiderohet një zonë mjaftë e frekuentuar pasi që në afërsi të këtij parkingu aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë qendra tregtare e qytetit, restorante, kafiteri e shumë biznese e lokale tjera afariste. Prandaj edhe koncentrimi i automjeteve për parkim është mjaft i lartë.



Figura 3.3. Gjendja ekzistuese e parkingut A.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në terren për ditën e parë është realizuar më 16.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 24.04.2018.

Hulumtimet në terren për parkingun A për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 16.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun A, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.1) dhe përmes diagramit (fig. 3.4), meqë rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 3.1. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun A – 16.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun A - 16.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	20	20
07:00 – 08:00	13	4	16	29
08:00 – 09:00	16	7	22	38
09:00 – 10:00	25	10	28	53
10:00 – 11:00	27	14	39	66
11:00 – 12:00	39	23	43	82
12:00 – 13:00	19	21	61	80
13:00 – 14:00	27	24	56	83
14:00 – 15:00	31	28	55	86
15:00 – 16:00	22	25	61	83
16:00 – 17:00	28	36	47	75
17:00 – 18:00	31	31	44	75
18:00 – 19:00	21	23	52	73
---	Σ299	Σ246	---	843

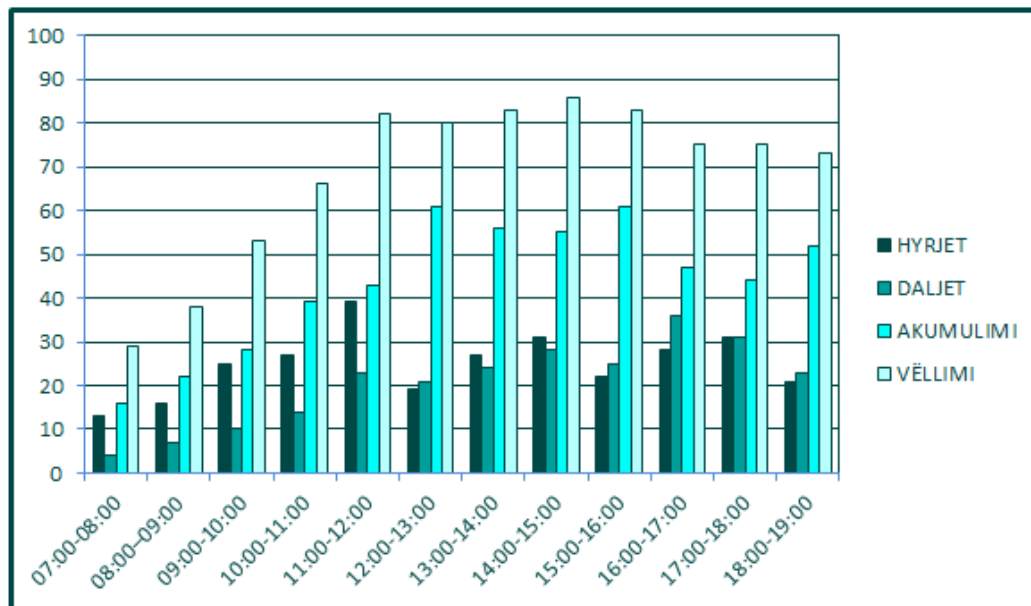


Figura 3.4. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

Hulumtimet në terren për parkingun A për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 24.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun A, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.2) dhe përmes diagramit (fig. 3.5), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 3.2. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun A – 24.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun A - 24.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	24	24
07:00 – 08:00	20	8	16	36
08:00 – 09:00	21	10	26	47
09:00 – 10:00	23	11	36	59
10:00 – 11:00	26	21	38	64
11:00 – 12:00	29	19	45	74
12:00 – 13:00	30	22	52	82
13:00 – 14:00	32	22	60	92
14:00 – 15:00	24	28	64	88
15:00 – 16:00	29	25	63	92
16:00 – 17:00	16	31	61	77
17:00 – 18:00	27	30	47	74
18:00 – 19:00	32	27	47	79
---	Σ309	Σ254	---	878

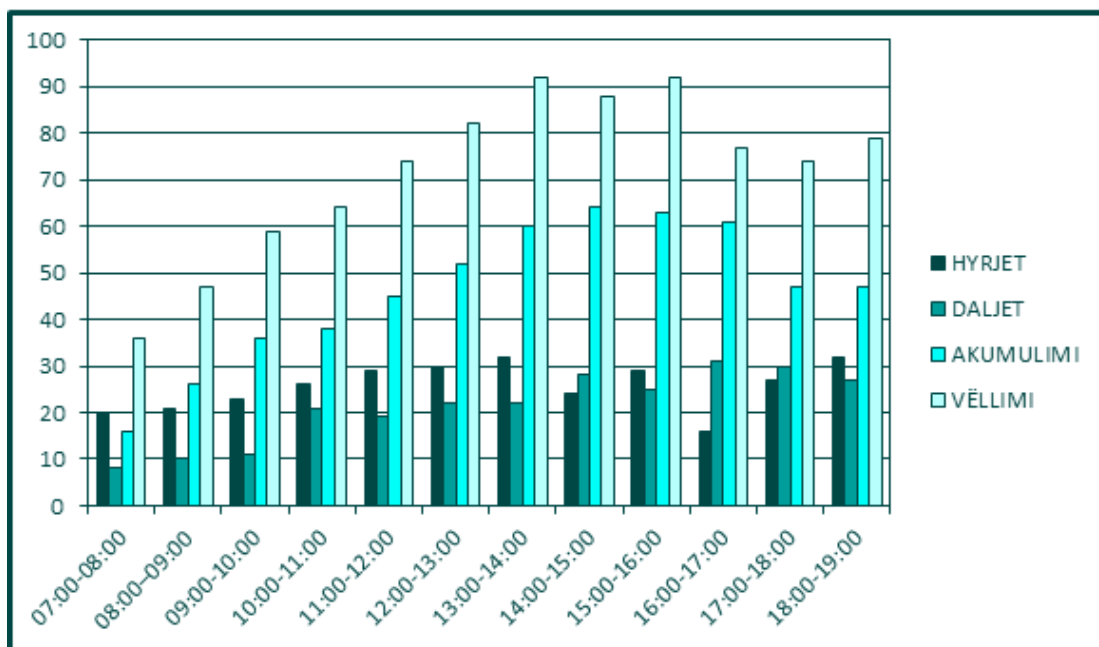


Figura 3.5. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.3. Parkingu B

Parkingu B, ka qasje në rrugën regjionale R102 me hyrje dhe dalje të përbashkët. Lokacioni ku shtrihet parkingu B, konsiderohet një zonë mjaftë e frekuentuar pasi që në afërsi të këtij parkingu gjendet rruga regjionale R102 që lidh qytetin e Drenasit me qytetin e Skenderajt po ashtu në afërsi të këtij parkingu gjenden varrezat e qytetit, e në raste të caktuara kemi numër të madh të kërkesave për parkim. Në afërsi të zonës së parkimit aktivitetin e tyre ditore e zhvillojnë biznese të ndryshme si markete, furra, barnatore, kafiteri e lokale tjera afariste. Por duhet theksuar se kjo zonë e parkimit shfrytëzohet edhe nga kombit ilegal që qarkullojnë në drejtim të Prishtinës dhe Skenderajt. Për dallim nga parkingjet tjera në parkingun B, koncentrimi i automjeteve për parkim në këtë zonë është më i vogël pasi që kyçja dhe shkyçja nga zona e parkimit është mjaftë e pa përshtatshme gjatë kyçjes në rrugën regjionale.



Figura 3.6. Gjendja ekzistuese e parkingut B.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në teren për ditën e parë është realizuar më 19.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 24.04.2018.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun B për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 19.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun B, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.3) dhe përmes diagramit (fig. 3.7), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.3. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun B – 19.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun B-19.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	18	18
07:00 – 08:00	17	6	12	29
08:00 – 09:00	24	11	18	42
09:00 – 10:00	29	18	24	53
10:00 – 11:00	19	16	37	56
11:00 – 12:00	23	12	44	67
12:00 – 13:00	23	19	48	71
13:00 – 14:00	15	23	48	63
14:00 – 15:00	17	24	39	56
15:00 – 16:00	14	18	38	52
16:00 – 17:00	26	24	28	54
17:00 – 18:00	22	31	23	45
18:00 – 19:00	18	25	20	38
----	Σ247	Σ227	----	644

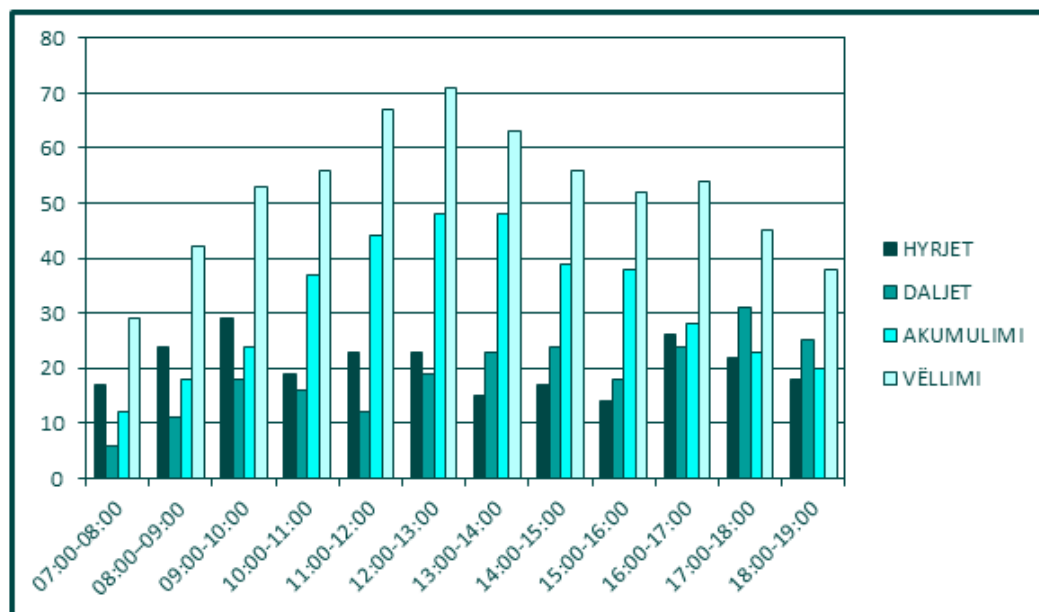


Figura 3.7. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun B për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 24.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun B, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.4) dhe përmes diagramit (fig. 3.8), meqë rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.4. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun B – 24.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun B - 24.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	14	14
07:00 – 08:00	11	4	10	21
08:00 – 09:00	20	7	14	34
09:00 – 10:00	28	13	21	49
10:00 – 11:00	29	20	29	58
11:00 – 12:00	15	22	36	51
12:00 – 13:00	28	19	32	60
13:00 – 14:00	16	25	35	51
14:00 – 15:00	29	20	31	60
15:00 – 16:00	25	23	37	62
16:00 – 17:00	22	24	38	60
17:00 – 18:00	20	28	32	52
18:00 – 19:00	20	26	26	46
----	Σ263	Σ231	----	618

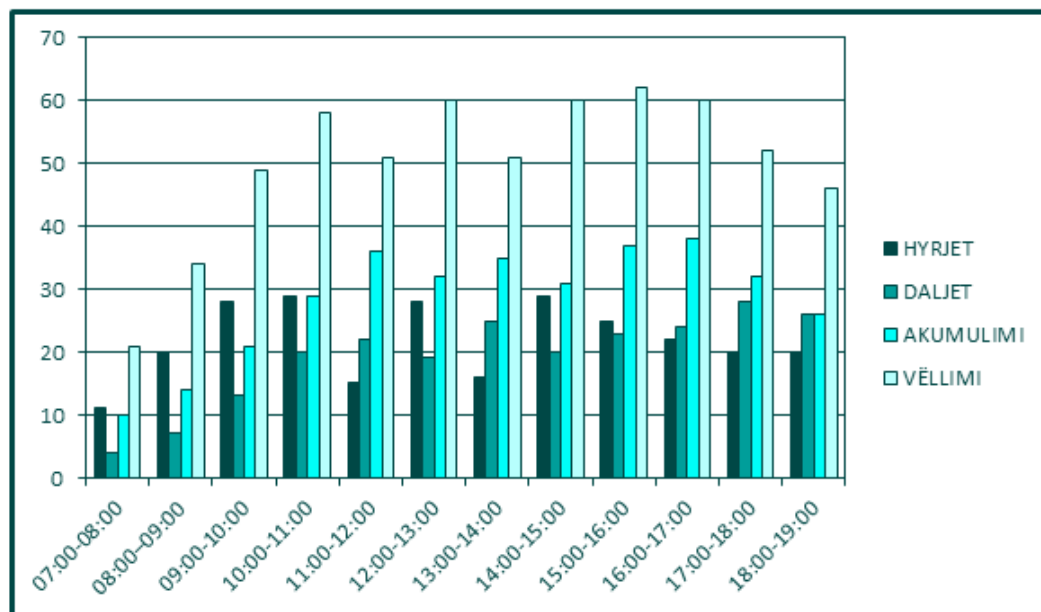


Figura 3.8. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.4. Parkingu C

Parkingu C, ka dy kycje nga rruga “14 Qershori” që të dy kycjet me hyrje dhe dalje të përbashkët. Lokacioni ku shtrihet parkingu C, konsiderohet një zonë mjaftë e frekuentuar pasi që në afërsi të këtij parkingu gjendet sheshi qendror i qytetit të Drenasit. Po ashtu përballë kësaj zone të parkimit gjendet qendra tregtare e qytetit dhe stacioni i autobusëve. Në afërsi gjenden edhe disa objekte banimi që rezulton se një pjesë e kësaj sipërfaqe shfrytëzohet nga banorët rezidentë si dhe aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë biznese të ndryshme si markete, kafiteri e lokale të tjera afariste. Koncentrimi i automjeteve për parkim në këtë zonë është shumë i lartë dhe në shumicën e rasteve mundësia për të gjetur një vend të lirë është shumë e vogël.



Figura 3.9. Gjendja ekzistuese e parkingut C.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në teren për ditën e parë është realizuar më 20.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 24.04.2018.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun C për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 20.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun C, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.5) dhe përmes diagramit (fig. 3.10), meqë rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.5. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun C – 20.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun C – 20.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	50	50
07:00 – 08:00	26	8	42	68
08:00 – 09:00	40	21	47	87
09:00 – 10:00	29	30	57	86
10:00 – 11:00	34	32	54	88
11:00 – 12:00	35	35	53	88
12:00 – 13:00	26	35	53	79
13:00 – 14:00	40	30	49	89
14:00 – 15:00	33	43	46	79
15:00 – 16:00	39	37	42	81
16:00 – 17:00	38	33	48	86
17:00 – 18:00	40	47	39	79
18:00 – 19:00	38	29	50	88
----	Σ418	Σ380	----	1048

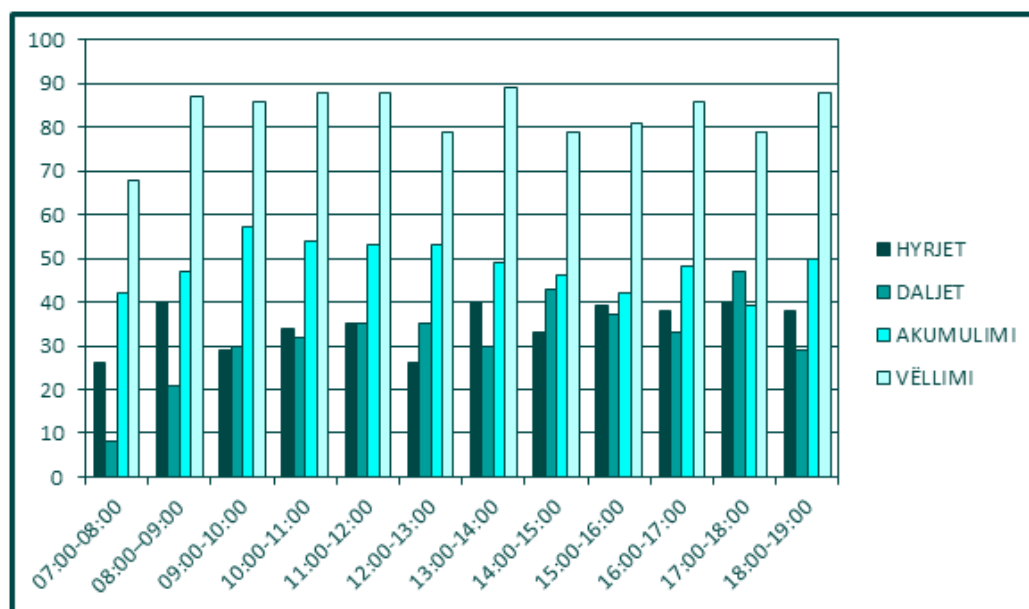


Figura 3.10. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun C për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 24.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun C, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.6) dhe përmes diagramit (fig. 3.11), meqë rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.6. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun C – 24.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun C - 24.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	58	58
07:00 – 08:00	20	11	47	67
08:00 – 09:00	31	18	49	80
09:00 – 10:00	25	23	57	82
10:00 – 11:00	26	27	55	81
11:00 – 12:00	27	28	53	80
12:00 – 13:00	31	27	53	84
13:00 – 14:00	30	26	58	88
14:00 – 15:00	39	41	47	85
15:00 – 16:00	27	33	52	79
16:00 – 17:00	33	35	44	77
17:00 – 18:00	43	34	43	86
18:00 – 19:00	21	17	69	90
----	Σ353	Σ320	----	1037

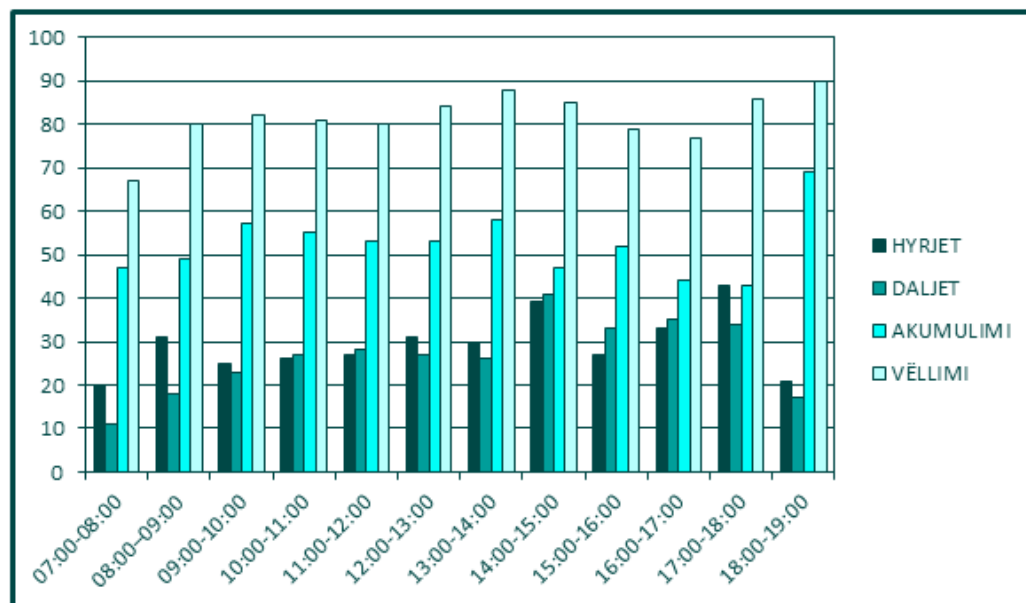


Figura 3.11. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.5. Parkingu D

Parkingu D, ka qasje në rrugën “14 Qershori” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Lokacioni ku shtrihet parkingu D, konsiderohet si një zonë mjaftë e frekuentuar pasi që në afërsi të këtij parkingu gjendet sheshi qendror i qytetit të Drenasit dhe shfrytëzohet nga qytetar të shumtë që vijnë për qëllime rekreacioni dhe argëtimi në qytet. Në afërsi të zonës së parkimit gjendet objekti banesor që në terren njihen si banesat e kuqe dhe shpesh banorët rezidentë ballafaqohen me probleme të shumta rreth parkimit të veturave të tyre personale. Aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë biznese të ndryshme si markete, kafiteri e lokale tjera afariste. Koncentrimi i automjeteve për parkim në këtë zonë të parkimit është shumë i lartë dhe në shumicën e rasteve mundësia për të siguruar një vend të lirë është shumë e vogël.



Figura 3.12. Gjendja ekzistuese e parkingut D.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në teren për ditën e parë është realizuar më 20.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 24.04.2018.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun D për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 20.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun D, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.7) dhe përmes diagramit (fig. 3.13), meqë rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.7. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun D – 20.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun D – 20.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	51	51
07:00 – 08:00	19	4	47	66
08:00 – 09:00	26	15	51	77
09:00 – 10:00	21	18	59	80
10:00 – 11:00	19	23	57	76
11:00 – 12:00	20	24	52	72
12:00 – 13:00	17	21	51	68
13:00 – 14:00	25	23	45	70
14:00 – 15:00	28	22	48	76
15:00 – 16:00	21	24	52	73
16:00 – 17:00	17	25	48	65
17:00 – 18:00	35	32	33	68
18:00 – 19:00	27	19	49	76
----	Σ275	Σ250	----	918

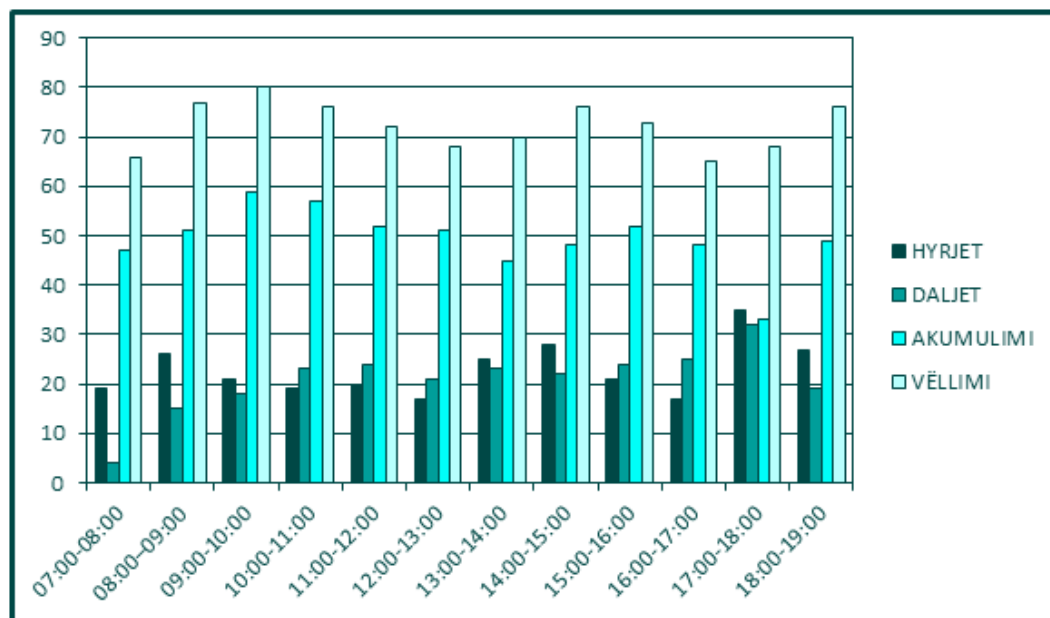


Figura 3.13. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun D për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 24.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun D, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.8) dhe përmes diagramit (fig. 3.14), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.8. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun D - 24.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun D - 24.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	56	56
07:00 - 08:00	18	7	49	67
08:00 - 09:00	21	15	52	73
09:00 - 10:00	17	18	55	72
10:00 - 11:00	18	18	54	72
11:00 - 12:00	19	23	49	68
12:00 - 13:00	32	18	50	82
13:00 - 14:00	35	34	48	83
14:00 - 15:00	28	29	54	82
15:00 - 16:00	22	29	53	75
16:00 - 17:00	28	28	47	75
17:00 - 18:00	27	32	43	70
18:00 - 19:00	23	21	49	72
----	Σ288	Σ272	----	947

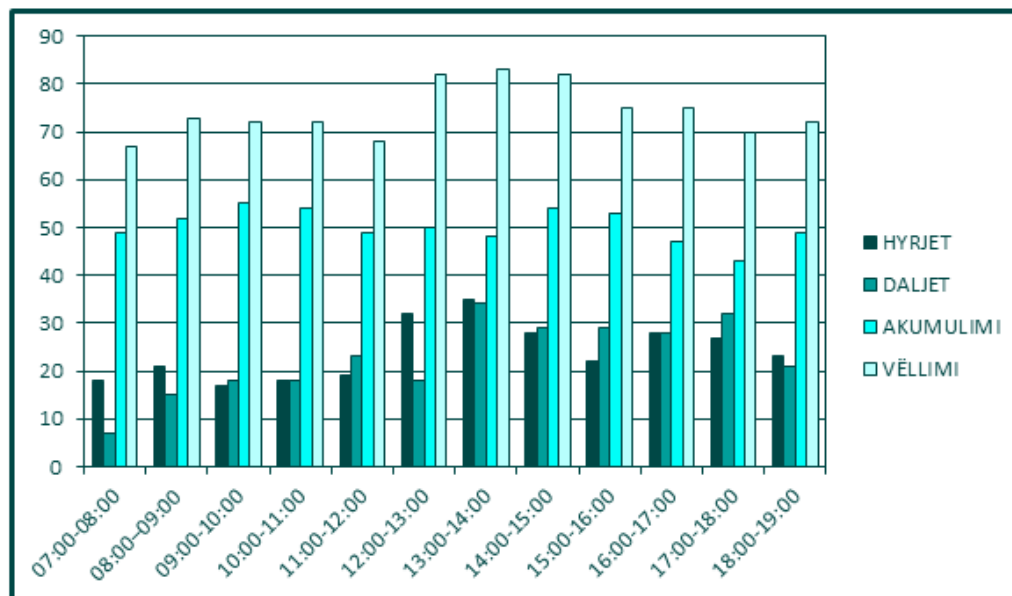


Figura 3.14. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.6. Parkingu E

Parkingu E ngjashëm si parkingu C dhe D ka qasje në rrugën “14 Qershori” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Lokacioni ku shtrihet parkingu E është shumë afër sheshit qendror të qytetit të Drenasit apo më konkretisht prapa banesës së kuqe. Sipërfaqja e parkingut E është një zonë e cila nuk i plotëson as kriteret minimale të një parkingu standard dhe si i tillë shfrytëzohet nga qytetarët që qëllim e kanë argëtimin por në disa raste shfrytëzohet edhe nga banorët rezident të banesës së kuqe. Siç e theksuam edhe më lartë aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë disa biznese private si kafiteri, markete e lokale tjera afariste por duhet theksuar se në afërsi të parkingut aktivitetin e tij ditor e zhvillon edhe Kryqi i Kuq i Kosovës – Dega e Drenasit. Pavarësisht sipërfaqes minimale që e posedon parkingu E, koncentrimi i automjeteve për parkim në këtë zonë të parkimit është mjaftë i lartë dhe mundësia për të siguruar një vend të lirë është shumë e vogël.



Figura 3.15. Gjendja ekzistuese e parkingut E.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në teren për ditën e parë është realizuar më 24.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 30.04.2018.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun E për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 24.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun E, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.9) dhe përmes diagramit (fig. 3.16), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.9. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun E – 24.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun E – 24.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	5	5
07:00 – 08:00	17	3	2	19
08:00 – 09:00	21	9	10	31
09:00 – 10:00	18	16	15	33
10:00 – 11:00	15	13	20	35
11:00 – 12:00	19	18	17	36
12:00 – 13:00	17	15	21	38
13:00 – 14:00	13	18	20	33
14:00 – 15:00	15	17	16	31
15:00 – 16:00	13	16	15	28
16:00 – 17:00	19	13	15	34
17:00 – 18:00	19	15	19	38
18:00 – 19:00	11	16	22	33
----	Σ197	Σ169	----	394

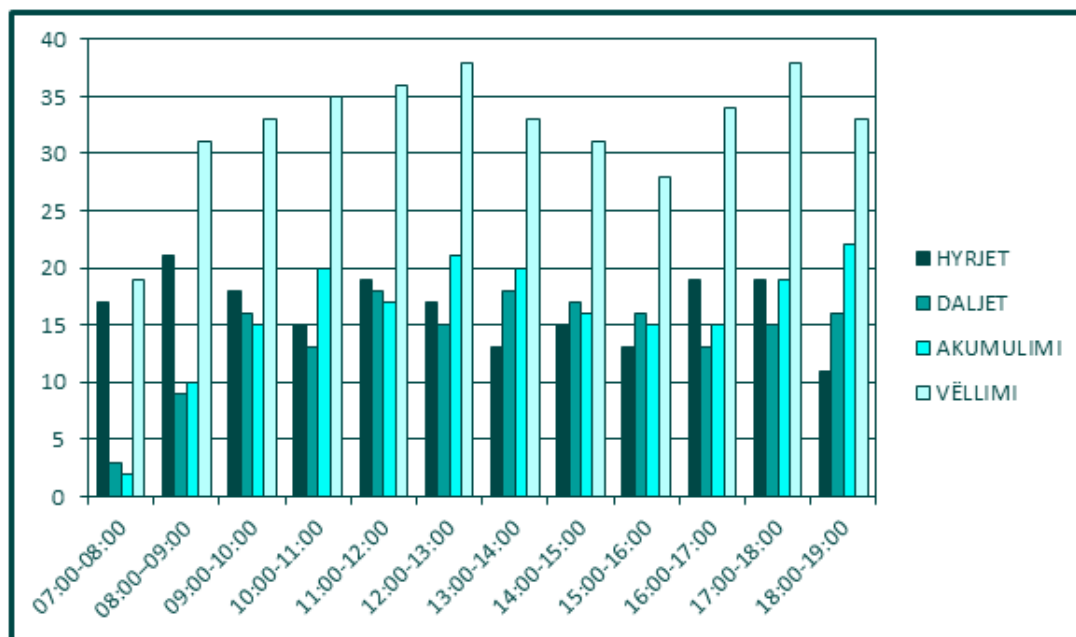


Figura 3.16. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun E për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 30.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun E, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.10) dhe përmes diagramit (fig. 3.17), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.10. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun E – 30.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun E - 30.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	3	3
07:00 – 08:00	10	2	1	11
08:00 – 09:00	9	3	8	17
09:00 – 10:00	9	10	7	16
10:00 – 11:00	13	8	8	21
11:00 – 12:00	11	8	13	24
12:00 – 13:00	10	12	12	22
13:00 – 14:00	16	12	10	26
14:00 – 15:00	19	15	11	30
15:00 – 16:00	16	16	14	30
16:00 – 17:00	16	14	16	32
17:00 – 18:00	25	20	12	37
18:00 – 19:00	19	12	25	44
----	Σ173	Σ132	----	313

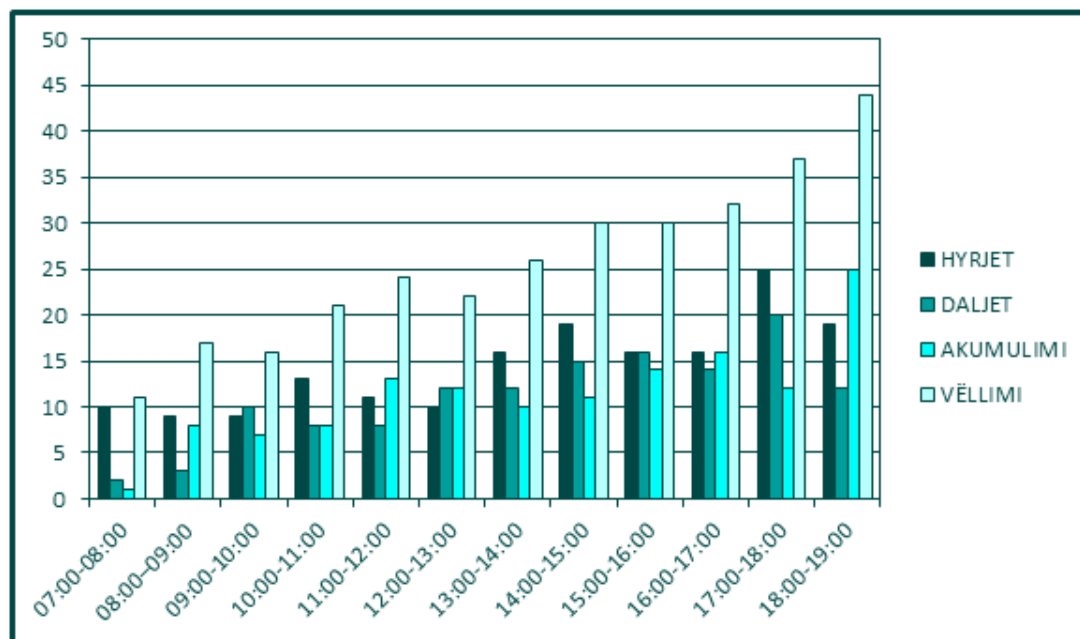


Figura 3.17. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.7. Parkingu F

Parkingu F, për dallim nga parkingjet tjera është parking i cili shtrihet përgjatë rrugës apo i njohur si parking gjatësor. Njëra pjesë e parkingut gjatësor shtrihet përgjatë rrugës “Fehmi e Xhevë Lladrovci” ndërsa pjesa tjetër shtrihet në rrugën “Rasim Kiqina”. Ndërsa në afërsi të këtij parkingu aktivitetin e tyre ditur e zhvillojnë biznese të ndryshme si banka, posta, zyre avokatësh, zyre noterësh, butiqe, markete e kafiteri të ndryshme. Kjo pjesë e parkingjeve shfrytëzohet nga qytetarë të ndryshëm të komunës së Drenasit dhe më gjerë sepse kjo pjesë konsiderohet si pjesa qendrore e qytetit pasi që shumë afër zonës së parkingut gjendet edhe objekti i komunës së Drenasit, biblioteka e qytetit “Ymer Elshani” dhe stacioni hekurudhor i qytetit.

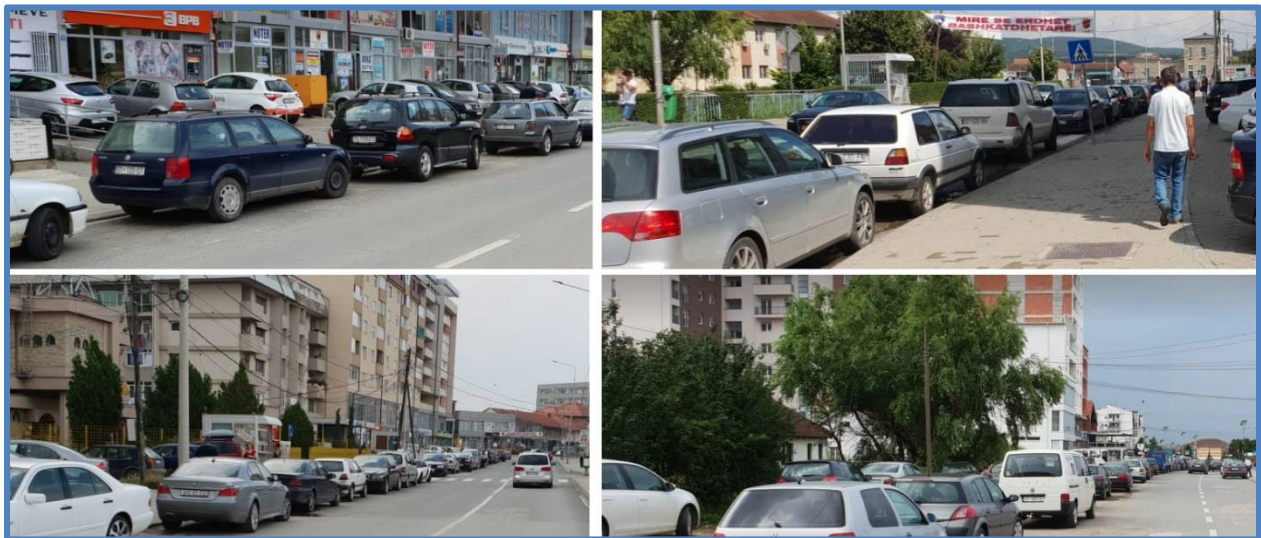


Figura 3.18. Gjendja ekzistuese e parkingut F.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në teren për ditën e parë është realizuar më 30.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 11.05.2018.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun F për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 30.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun F, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.11) dhe përmes diagramit (fig. 3.19), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.11. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun F – 30.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun F – 30.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	6	6
07:00 – 08:00	24	3	3	27
08:00 – 09:00	25	12	15	40
09:00 – 10:00	26	18	22	48
10:00 – 11:00	24	22	26	50
11:00 – 12:00	30	19	31	61
12:00 – 13:00	20	30	31	51
13:00 – 14:00	29	23	28	57
14:00 – 15:00	29	32	25	54
15:00 – 16:00	26	33	21	47
16:00 – 17:00	29	20	27	56
17:00 – 18:00	28	29	27	55
18:00 – 19:00	27	18	37	64
----	Σ317	Σ259	----	616

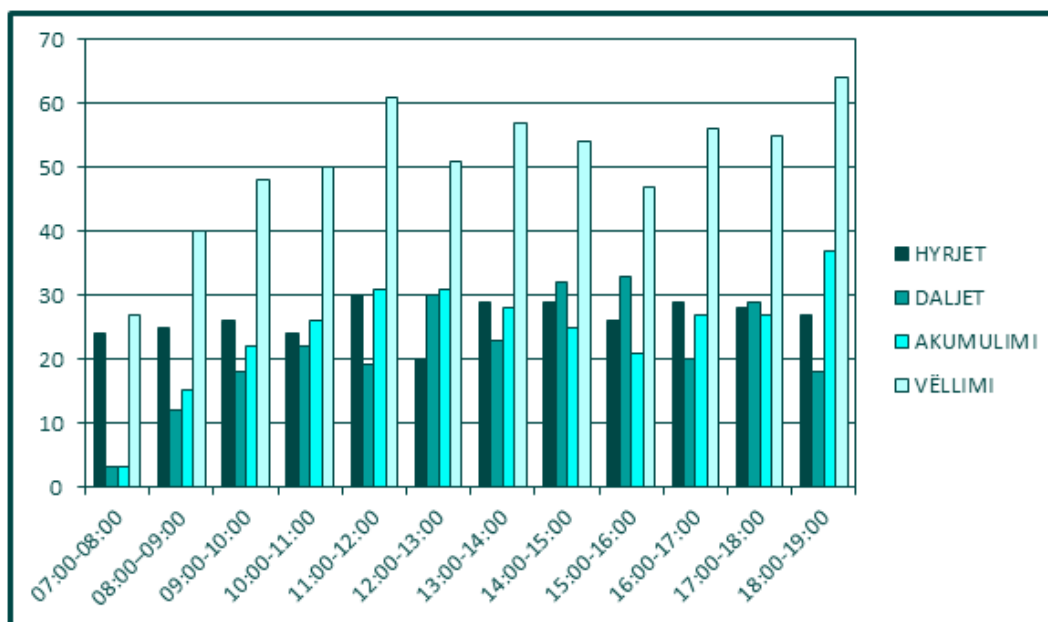


Figura 3.19. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun F për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 11.05.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun F, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.12) dhe përmes diagramit (fig. 3.20), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.12. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun F – 11.05.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun F – 11.05.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	14	14
07:00 – 08:00	22	4	10	32
08:00 – 09:00	28	15	17	45
09:00 – 10:00	20	17	28	48
10:00 – 11:00	17	16	32	49
11:00 – 12:00	27	19	30	57
12:00 – 13:00	20	21	36	56
13:00 – 14:00	18	15	41	59
14:00 – 15:00	16	21	38	54
15:00 – 16:00	19	23	31	50
16:00 – 17:00	16	20	30	46
17:00 – 18:00	18	18	28	46
18:00 – 19:00	19	10	36	55
----	Σ240	Σ199	----	611

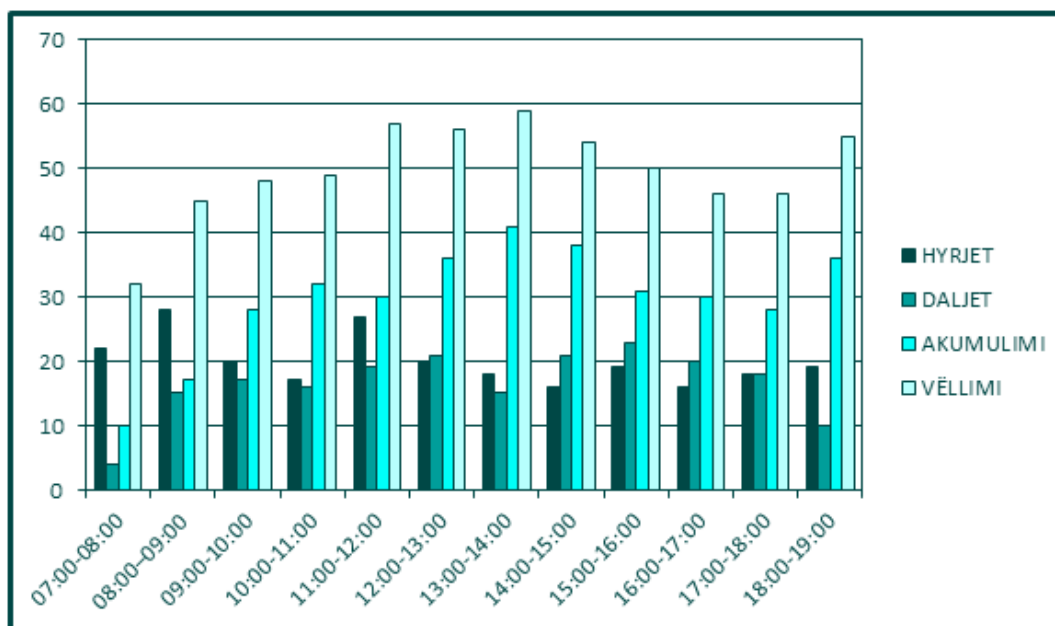


Figura 3.20. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.8. Parkingu G

Parkingu G, ka qasje në rrugën “Rasim Kiqina” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Lokacioni ku shtrihet parkingu G, konsiderohet një zonë mjaftë e frekuentuar pasi që në afërsi të këtij parkingu realizohen aktivitete të ndryshme shtetërore dhe private pasi që në afërsi të parkingut gjenden biznese të ndryshme si banka, zyre avokatësh e noterësh, butiqe, kompani turistike, markete e kafiteri të ndryshme. Po ashtu në afërsi të parkingut G gjendet edhe sheshi qendror i qytetit të Drenasit dhe gjendet përballë parkingut F. Ngjashëm si në parkingjet tjera, koncentrimi i automjeteve për parkim në këtë zonë të parkimit është mjaftë i lartë dhe mundësia për të siguruar një vend të lirë është shumë e vogël.



Figura 3.21. Gjendja ekzistuese e parkingut G.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në teren për ditën e parë është realizuar më 19.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 24.04.2018.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun G për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 19.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun G, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.13) dhe përmes diagramit (fig. 3.22), meqë rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.13. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun G – 19.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun G – 19.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	4	4
07:00 – 08:00	11	2	2	13
08:00 – 09:00	18	4	9	27
09:00 – 10:00	15	9	18	33
10:00 – 11:00	15	15	18	33
11:00 – 12:00	14	15	18	32
12:00 – 13:00	12	12	20	32
13:00 – 14:00	14	16	16	30
14:00 – 15:00	14	14	16	30
15:00 – 16:00	14	14	16	30
16:00 – 17:00	19	12	18	37
17:00 – 18:00	17	19	18	35
18:00 – 19:00	14	10	25	39
----	Σ177	Σ142	----	375

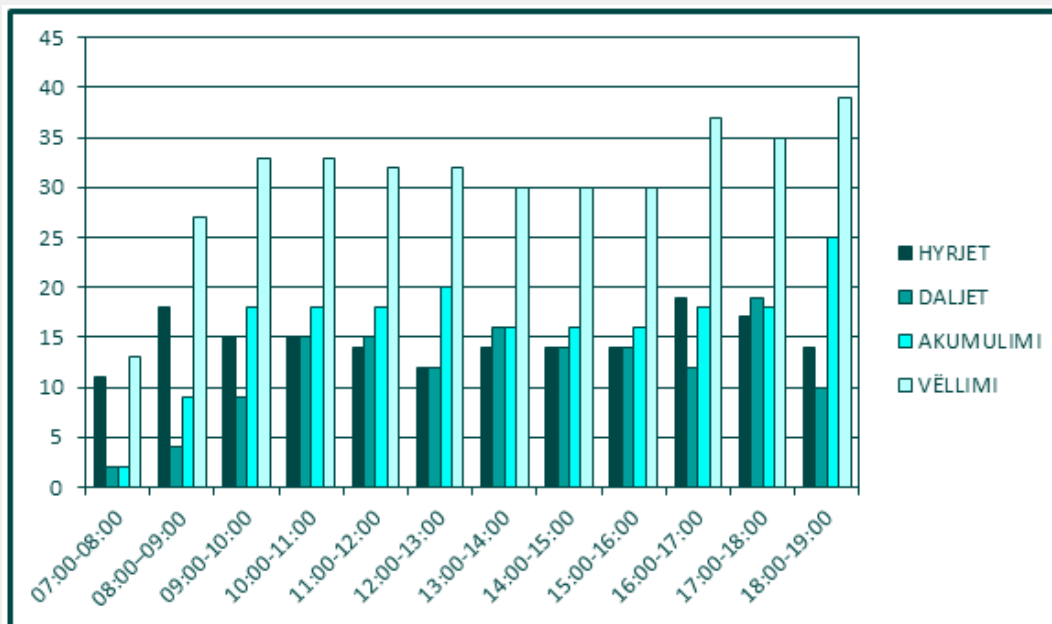


Figura 3.22. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Hulumtimet në terren për parkingun G për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 24.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun G, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.14) dhe përmes diagramit (fig. 3.23), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.14. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun G – 24.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun G – 24.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	5	5
07:00 – 08:00	11	1	4	15
08:00 – 09:00	16	3	12	28
09:00 – 10:00	12	9	19	31
10:00 – 11:00	14	12	19	33
11:00 – 12:00	13	13	20	33
12:00 – 13:00	14	13	20	34
13:00 – 14:00	10	17	17	27
14:00 – 15:00	17	13	14	31
15:00 – 16:00	9	14	17	26
16:00 – 17:00	11	14	12	23
17:00 – 18:00	15	11	12	27
18:00 – 19:00	16	8	19	35
----	Σ158	Σ128	----	348

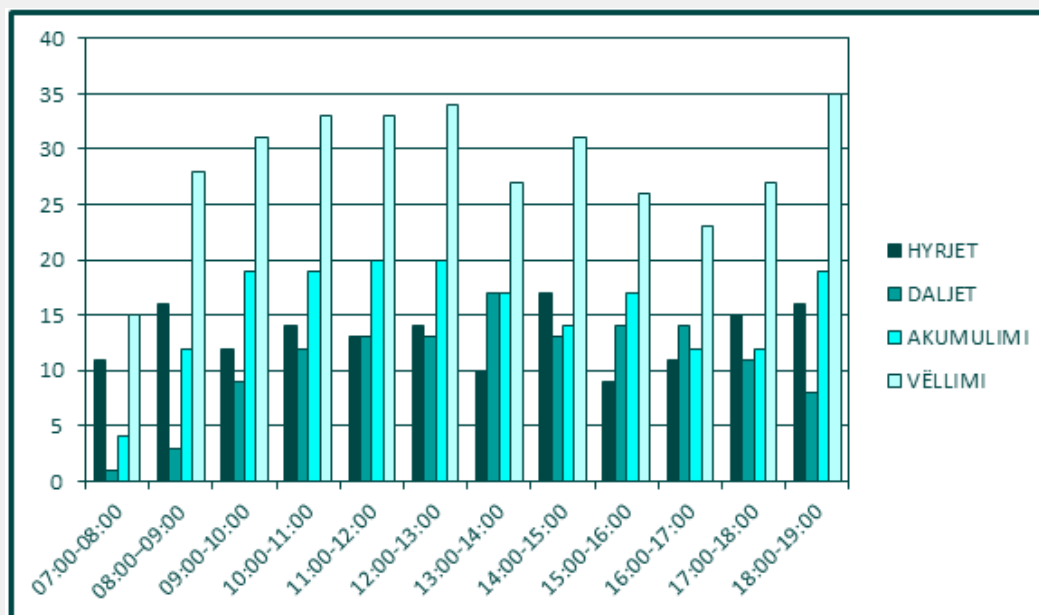


Figura 3.22. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.9. Parkingu G

Parkingu H, ka qasje në rrugën “Hasan Prishtina” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Ngjashëm si për parkingjet tjera lokacioni ku shtrihet parkingu H, konsiderohet një zonë mjaftë e frekuentuar pasi që në afërsi të këtij parkingu realizohen aktivitete të ndryshme atraktive gjenden biznese të ndryshme si banka, zyre të ndryshme afariste, markete kafiteri e restorante të ndryshme. Por duhet theksuar se në afërsi të parkingut gjenden objektet banesore dhe si e tillë kryesisht shfrytëzohet nga banorët rezident por edhe nga qytetarë tjerë të cilët e shfrytëzojnë këtë zonë të parkingut për realizimin e qëllimeve të tyre ditore për aktivitetet e lartë përmendura dhe rekreacion.



Figura 3.23. Gjendja ekzistuese e parkingut H.

Numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme pune, në intervalin kohor prej 12(h) duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Hulumtimi në terren për ditën e parë është realizuar më 30.04.2018 ndërsa për ditën e dytë më 11.05.2018.

Hulumtimet në terren për parkingun H për ditën e parë të numërimit janë regjistruar më datën 30.04.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun H, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.15) dhe përmes diagramit (fig. 3.24), me ç'rast do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 3.15. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun H – 30.04.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun H – 30.04.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	16	16
07:00 – 08:00	9	2	14	23
08:00 – 09:00	16	8	15	31
09:00 – 10:00	14	10	21	35
10:00 – 11:00	18	17	18	36
11:00 – 12:00	16	13	23	39
12:00 – 13:00	23	16	23	46
13:00 – 14:00	23	17	29	52
14:00 – 15:00	16	18	34	50
15:00 – 16:00	16	22	28	44
16:00 – 17:00	17	17	27	44
17:00 – 18:00	19	16	28	47
18:00 – 19:00	16	12	35	51
---	Σ203	Σ168	---	514

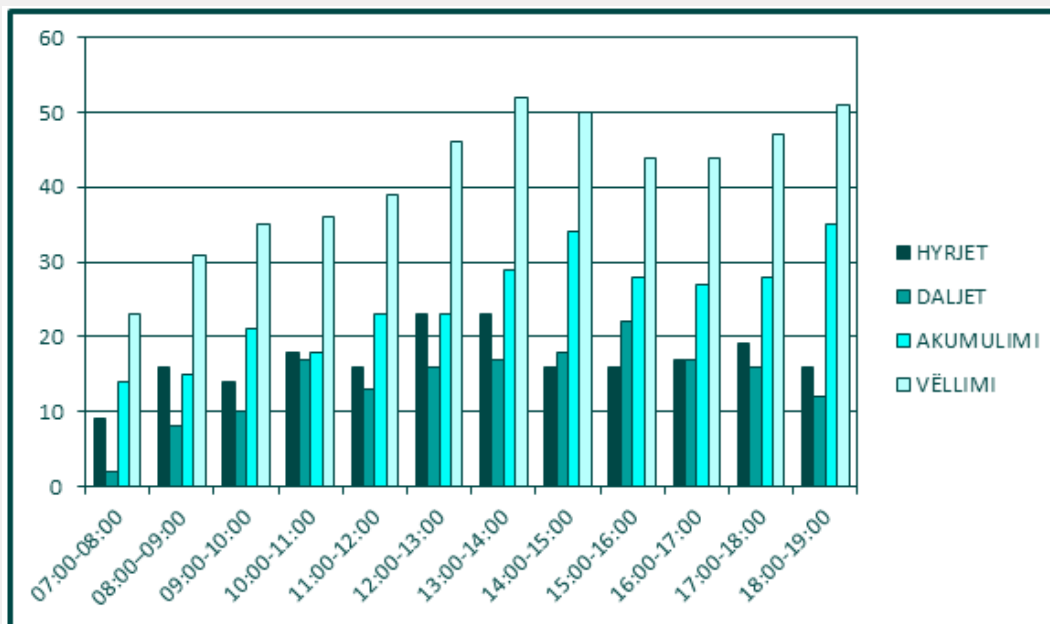


Figura 3.24. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

Hulumtimet në terren për parkingun H për ditën e dytë të numërimit janë regjistruar më datën 11.05.2018 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun H, do të paraqiten në formë tabelore (tab. 3.15) dhe përmes diagramit (fig. 3.25), me ç'rast do të prezantohen disa

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

karakteristika themelore si: hyrjet, daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe rezultatet e fituara të akumulimit e vëllimit.

Tabela 3.15. Rezultatet e akumulimit dhe vëllimit për parkingun H – 11.05.2018.

Llogaritja e akumulimit dhe vëllimit për parkingun H – 11.05.2018				
Koha e numërimit	HYRJET	DALJET	AKUMULIMI	VËLLIMI
07:00	---	---	22	22
07:00 – 08:00	9	4	18	27
08:00 – 09:00	12	7	20	32
09:00 – 10:00	15	10	22	37
10:00 – 11:00	13	14	23	36
11:00 – 12:00	14	13	23	37
12:00 – 13:00	18	14	23	41
13:00 – 14:00	15	10	31	46
14:00 – 15:00	17	17	29	46
15:00 – 16:00	15	16	30	45
16:00 – 17:00	24	16	29	53
17:00 – 18:00	18	18	35	53
18:00 – 19:00	19	12	41	60
----	Σ189	Σ151	----	535

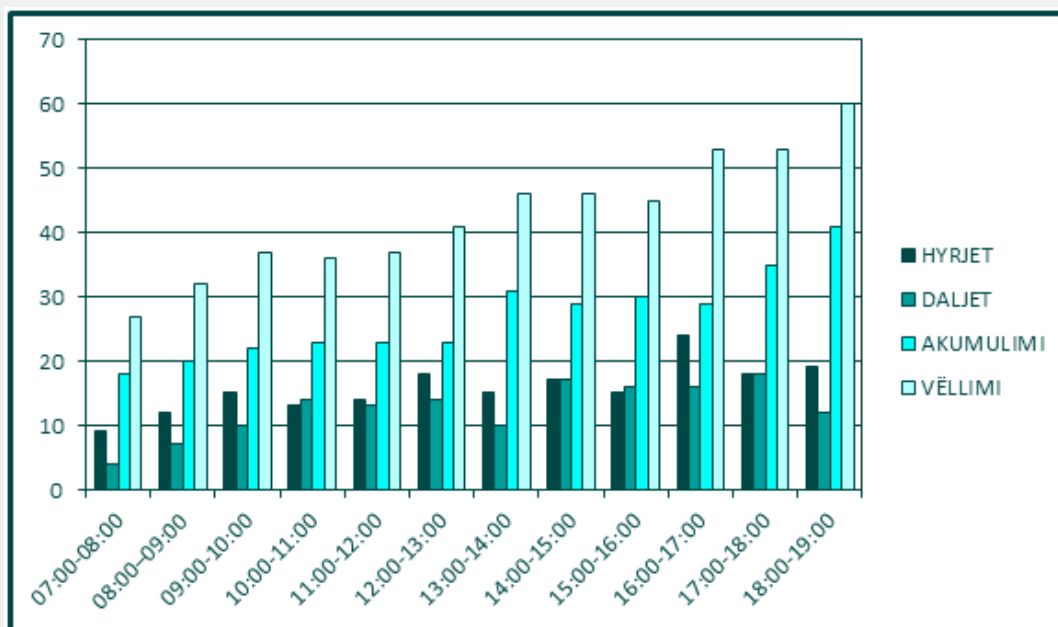


Figura 3.25. Rezultatet grafike të akumulimit dhe vëllimit.

3.10. Rezultatet e fituara nga anketimi i ngasësve në terren

Metoda e anketimit kryesisht realizohet brenda zonës së sipërfaqes së parkimit, merret një numër i caktuar i ngasësve që do të anketohen, në orare të ndryshme. Por duke

u bazuar se qyteti i Drenasit është një qytet më i vogël atëherë kemi zgjedhur një metodë të anketimit pak më ndryshe duke mos u fokusuar vetëm në shfrytëzuesit e parkingjeve por kemi anketuar ngasës të ndryshëm të automjeteve brenda zonës qendrore të qytetit të Drenasit.



Figura 3.26. Pamje nga dita e anketimit.

Anketimin e kemi shtrirë në pjesë të ndryshme të qytetit, në ditë të ndryshme pune dhe kohë të ndryshme duke anketuar rreth 20 – 25 ngasës të automjeteve. Për dhjetë ditë angazhimi në tërësi kemi anketuar rreth 192 ngasës me ç'rast rezultatet e fituara nga terreni do ti prezantojmë në formë tabelore për secilën ditë kur është realizuar anketimi.

3.10.1. Rezultatet e anketës më datën 16.04.2018

Tabela 3.16. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 16.04.2018.

Anketimi i realizuar më 16.04.2018 – e hënë			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	13 meshkuj	
		7 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	11 ngasës
		dalje:	9 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Korroticë e ultë	1 ngasës
		fshati Krajkovë	2 ngasës
		nga qyteti	3 ngasës
		fshati Llapushnikë	2 ngasës
		fshati Nekovc	4 ngasës
		fshati Dobroshevcë	2 ngasës
		fshati Fushticë e Poshtme	3 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për banim	2 ngasës
		për punë	11 ngasës
		për punë private	4 ngasës
		për blerje	5 ngasës
		për biznes	6 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	8 ngasës
		nganjëherë	10 ngasës
		rrallë	2 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	8 ngasës
		gjendet afër qëllimit	7 ngasës
		nuk ka pagesë	7 ngasës
		vetura është e sigurtë	5 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkonit	Po, do e parkoj	16 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	4 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	nuk ka hapësirë	4 ngasës
		nuk kam vërejtje	7 ngasës
		mungon ndriçimi	2 ngasës
		siguria zero në parkingje	4 ngasës
		infrastrukturë e dobët	3 ngasës

3.10.2. Rezultatet e anketës më datën 19.04.2018

Tabela 3.17. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 19.04.2018.

Anketimi i realizuar më 19.04.2018 – e enjëte			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	15 meshkuj	
		5 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	16 ngasës
		dalje:	4 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Vërbovc	4 ngasës
		fshati Negrovç	3 ngasës
		nga qyteti	4ngasës
		fshati Gllanasellë	2 ngasës
		fshati Polluzhë	2 ngasës
		fshati Qikatovë e vjetër	2 ngasës
		fshati Fushticë e Poshtme	1 ngasës
		fshati Terstenikë	2 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për banim	1 ngasës
		për punë	4 ngasës
		për punë private	8 ngasës
		për rekreacion	4 ngasës
		për blerje	5 ngasës
		për biznes	1 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	5 ngasës
		nganjëherë	12 ngasës
		rrallë	3 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	6 ngasës
		gjendet afër qëllimit	8 ngasës
		nuk ka pagesë	7 ngasës
		vetura është e sigurtë	3 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkonit	Po, do e parkoj	13 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	7 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	nuk kam vërejtje	5 ngasës
		nuk ka vende të lira	5 ngasës
		siguria zero në parkingje	3 ngasës
		infrastrukturë e dobët	7 ngasës

3.10.3. Rezultatet e anketës më datën 23.04.2018

Tabela 3.18. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 23.04.2018.

Anketimi i realizuar më 23.04.2018 – e hënë			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	17 meshkuj	
		3 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	13 ngasës
		dalje:	7 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Zabel i Ultë	2 ngasës
		fshati Abri e Epërme	3 ngasës
		nga qyteti	2 ngasës
		fshati Komoran	3 ngasës
		fshati Kishnarekë	2 ngasës
		fshati Gllobar	2 ngasës
		fshati Qikatovë e Re	2 ngasës
		fshati Fushticë e Poshtme	2 ngasës
		fshati Negroc	2 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për banim	3 ngasës
		për punë	9 ngasës
		për punë private	7 ngasës
		për blerje	7 ngasës
		për biznes	3 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	10 ngasës
		nganjëherë	4 ngasës
		rrallë	6 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	10 ngasës
		gjendet afër qëllimit	7 ngasës
		nuk ka pagesë	5 ngasës
		vetura është e sigurtë	3 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkoniit	Po, do e parkoj	14 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	6 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	mungon pastërtia, pluhur	3 ngasës
		nuk ka vende të lira	9 ngasës
		tollovi e madhe	3 ngasës
		siguria zero në parkingje	3 ngasës
		infrastrukturë e dobët	2 ngasës

3.10.4. Rezultatet e anketës më datën 26.04.2018

Tabela 3.19. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 26.04.2018.

Anketimi i realizuar më 26.04.2018 – e enjëte			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	18 meshkuj	
		2 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	14 ngasës
		dalje:	6 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	nga Vushtëria	1 ngasës
		nga qyteti	6 ngasës
		fshati Komoran	3 ngasës
		fshati Dobroshevc	2 ngasës
		fshati Gllanasellë	2 ngasës
		fshati Qikatovë e Re	3 ngasës
		fshati Tendecë	1 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për banim	2 ngasës
		për punë	6 ngasës
		për punë private	12 ngasës
		për blerje	6 ngasës
		për rekreacion	4 ngasës
		për biznes	3 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	11 ngasës
		nganjëherë	5 ngasës
		rrallë	4 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	13 ngasës
		gjendet afër qëllimit	7 ngasës
		nuk ka pagesë	4 ngasës
		vetura është e sigurtë	4 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkonit	Po, do e parkoj	11 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	9 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	nuk ka vërejtje	5 ngasës
		nuk ka vende të lira	4 ngasës
		mungon ndriçimi	1 ngasës
		siguria zero në parkingje	2 ngasës
		infrastrukturë e dobët	8 ngasës

3.10.5. Rezultatet e anketës më datën 30.04.2018

Tabela 3.20. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 30.04.2018.

Anketimi i realizuar më 30.04.2018 – hënë			
1.	Numri i të anketuarve	26 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	14 meshkuj	
		12 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	10 ngasës
		dalje:	16 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Korrotica	4 ngasës
		nga qyteti	6 ngasës
		fshati Komoran	3ngasës
		fshati Dobroshevc	2 ngasës
		nga Lipjani	2 ngasës
		fshati Gllanasellë	2 ngasës
		fshati Bainscë	3 ngasës
		nga Skenderaji	1 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për banim	3 ngasës
		për punë	8 ngasës
		për punë private	9 ngasës
		për blerje	11 ngasës
		për rekreacion	3 ngasës
		për biznes	4 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	7 ngasës
		nganjëherë	11 ngasës
		rrallë	8 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	10 ngasës
		gjendet afër qëllimit	14 ngasës
		nuk ka pagesë	1 ngasës
		vetura është e sigurtë	4 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkonit	Po, do e parkoj	12 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	14 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	nuk ka vërejtje	14 ngasës
		mungon pastërtia, pluhur	5 ngasës
		mungon ndriçimi	2 ngasës
		nuk ka vende të lira, tollovi	5 ngasës

3.10.6. Rezultatet e anketës më datën 02.05.2018

Tabela 3.21. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 02.05.2018.

Anketimi i realizuar më 02.05.2018 – e mërkurë			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	13 meshkuj	
		7 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	7 ngasës
		dalje:	13 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Korrotica	3 ngasës
		nga qyteti	3 ngasës
		fshati Komoran	2 ngasës
		fshati Polluzha	2 ngasës
		fshati Likoshanë	2 ngasës
		fshati Negroc	3 ngasës
		fshati Bainsë	2 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	nga Skenderaji	3 ngasës
		për banim	3 ngasës
		për punë	3 ngasës
		për punë private	4 ngasës
		për blerje	11 ngasës
		për rekreacion	2 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	për biznes	10 ngasës
		shpesh	6 ngasës
		nganjëherë	11 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	rrallë	3 ngasës
		gjeni vende të lira	9 ngasës
		gjendet afër qëllimit	11 ngasës
		nuk ka pagesë	3 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkoniit	vetura është e sigurtë	7 ngasës
		Po, do e parkoj	6 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	Jo, nuk do e parkoj	14 ngasës
		nuk ka vërejtje	11 ngasës
		mungon pastërtia, pluhur	4 ngasës
		nuk ka vende të lira, tollovi	5 ngasës

3.10.7. Rezultatet e anketës më datën 03.05.2018

Tabela 3.22. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 03.05.2018.

Anketimi i realizuar më 03.05.2018 – e enjete			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	17 meshkuj	
		3 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	8 ngasës
		dalje:	12 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Krajkova	2 ngasës
		nga qyteti	8 ngasës
		fshati Terstenikë	2 ngasës
		fshati Morinë	1 ngasës
		fshati Kishnarekë	3 ngasës
		fshati Bainsë	2 ngasës
		fshati Zabel	2 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për banim	3 ngasës
		për punë	3 ngasës
		për punë private	4 ngasës
		për blerje	2 ngasës
		për rekreacion	7 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	9 ngasës
		nganjëherë	11 ngasës
		rrallë	0 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	9 ngasës
		gendet afër qëllimit	3 ngasës
		nuk ka pagesë	8 ngasës
		vetura është e sigurtë	0 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkoniit	Po, do e parkoj	10 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	10 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	nuk ka vërejtje	2 ngasës
		infrastrukturë e dobët	6 ngasës
		mungon pastërtia, pluhur	3 ngasës
		nuk ka vende të lira, tollovi	9 ngasës

3.10.8. Rezultatet e anketës më datën 04.05.2018

Tabela 3.23. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 04.05.2018.

Anketimi i realizuar më 04.05.2018 – e premte			
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	12 meshkuj	
		8 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	10 ngasës
		dalje:	10 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	nga Skenderaji	1 ngasës
		nga qyteti	5 ngasës
		fshati Komoran	2 ngasës
		fshati Abri	2 ngasës
		fshati Qikatovë e Re	3 ngasës
		fshati Zabel	3 ngasës
		fshati Gradicë	2 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për punë	3 ngasës
		për punë private	8 ngasës
		për blerje	6 ngasës
		për rekreacion	3 ngasës
		për biznes	2 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	6 ngasës
		nganjëherë	9 ngasës
		rrallë	5 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	4 ngasës
		gendet afër qëllimit	9 ngasës
		nuk ka pagesë	7 ngasës
		vetura është e sigurtë	2 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkoniit	Po, do e parkoj	7 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	13 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	mungon ndriçimi	2 ngasës
		mungon pastërtia, pluhur	6 ngasës
		nuk ka vende të lira, tollovi	12 ngasës

3.10.9. Rezultatet e anketës më datën 07.05.2018

Tabela 3.24. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës më datën 07.05.2018.

Anketimi i realizuar më 07.05.2018 – e hënë			
1.	Numri i të anketuarve	26 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	21 meshkuj	
		5 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	10 ngasës
		dalje:	16 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	fshati Polluzhë	1 ngasës
		nga qyteti	7ngasës
		fshati Qikatovë e Re	3 ngasës
		fshati Morinë	2 ngasës
		fshati Negroc	3 ngasës
		fshati Baincë	4 ngasës
		fshati Terstenikë	2 ngasës
		fshati Krajkovë	2 ngasës
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për punë	3 ngasës
		për punë private	8 ngasës
		për blerje	5 ngasës
		për rekreacion	6 ngasës
		për banim	3 ngasës
		për biznes	1 ngasës
6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	14 ngasës
		nganjëherë	12 ngasës
		rrallë	0 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	7 ngasës
		gjendet afër qëllimit	8 ngasës
		nuk ka pagesë	6 ngasës
		vetura është e sigurtë	6 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkoniit	Po, do e parkoj	12 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	14 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	mungon pastërtia, pluhur	5 ngasës
		infrastrukturë e dobët	4 ngasës
		nuk kam vëretje	1 ngasës
		nuk ka vende të lira, tollovi	16 ngasës

3.11. Rezultatet e përgjithshme nga anketimi i ngasësve në terren

Tabela 3.25. Rezultatet e përgjithshme të fituara nga metoda e anketës.

1.	Numri i të anketuarve	192 qytetar	
2.	Gjinia e të anketuarve	140 meshkuj	
		52 femra	
3.	Ardhje/dalje nga parkingu:	ardhje:	99 ngasës
		dalje:	93 ngasës
4.	Prej nga vini Ku shkoni	nga Skenderaji	5 ngasës
		fshati Zabel i Ultë	7 ngasës
		fshati Korroticë	8 ngasës
		fshati Krajkovë	5 ngasës
		fshati Llapushnikë	3 ngasës
		Nga qyteti	44 ngasës
		fshati Nekovc	4 ngasës
		fshati Dobroshecë	6 ngasës
		fshati Fushticë e Poshtme	9 ngasës
		fshati Komoran	14 ngasës
		fshati Vërbovc	5 ngasës
		fshati Negroc	10 ngasës
		fshati Gllanasellë	7 ngasës
		fshati Qikatovë e Vjetër	15 ngasës
		fshati Polluzhë	5 ngasës
		fshati Terstenikë	5 ngasës
		fshati Kishnarekë	5 ngasës
		fshati Gllobar	4 ngasës
		nga Vushtërria	3 ngasës
		fshati Likoshan	7 ngasës
nga Lipjani	5 ngasës		
fshati Bainscë	11 ngasës		
fshati Morinë	5 ngasës		
5.	Arsyeja e parkimit Arsyeja e ardhjes në këtë zonë	për punë	50 ngasës
		për punë private	64 ngasës
		për blerje	58 ngasës
		për rekreacion	29 ngasës
		për biznes	31 ngasës
		për banim	20 ngasës

Tabela 3.25. Rezultatet e përgjithshme të fituara nga metoda e anketës (vazhdim).

6.	Sa shpesh e parkoni veturën këtu	shpesh	76 ngasës
		nganjëherë	85 ngasës
		rrallë	31 ngasës
7.	Specifikat e parkimit	gjeni vende të lira	76 ngasës
		gjendet afër qëllimit	74 ngasës
		nuk ka pagesë	48 ngasës
		vetura është e sigurtë	34 ngasës
8.	Nëse bëhet me pagesë a do e parkoniit	Po, do e parkoj	101 ngasës
		Jo, nuk do e parkoj	91 ngasës
9.	Vërejtjet e juaja për parkingjet në Drenas	mungon pastërtia, pluhur	26 ngasës
		nuk ka vende të lira	49 ngasës
		infrastrukturë e dobët	30 ngasës
		mungon ndriçimi	10 ngasës
		siguria zero në parkingje	12 ngasës
		nuk kam vëretje	34 ngasës
		tollovi e madhe	31 ngasës

3.11.1. Shfrytëzuesit e parkingjeve të klasifikuar sipas gjinisë

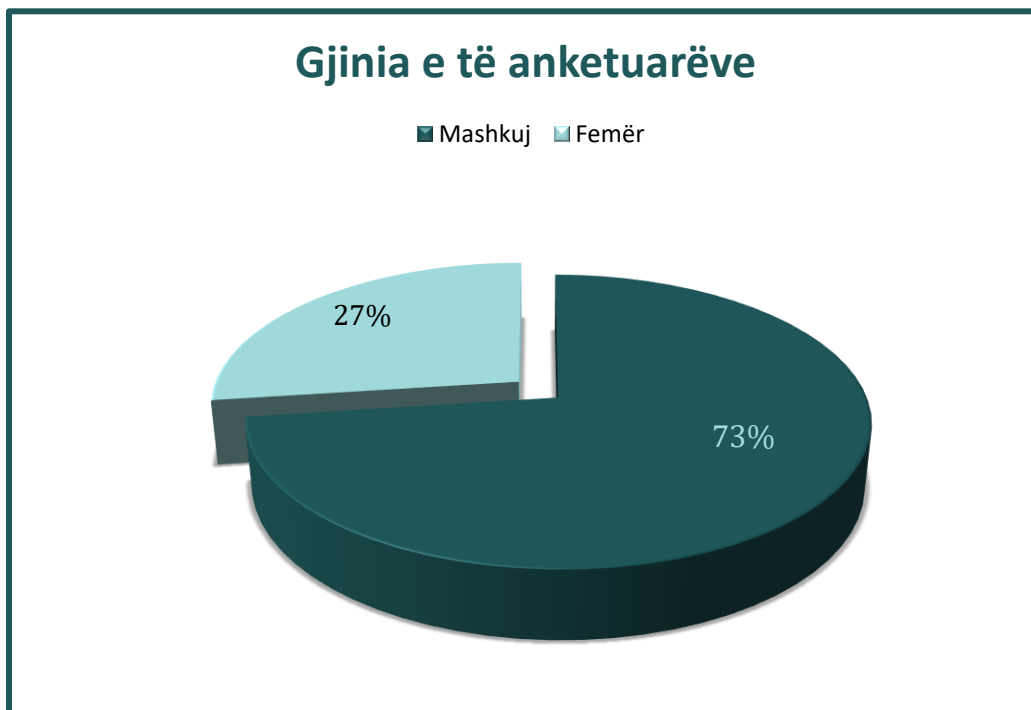


Figura 3.27. Diagrami i statistikave të gjinisë së të anketuarëve.

3.11.2. Shfrytëzuesit e parkingjeve vinin apo dilnin nga parkingu



Figura 3.28. Diagrami i statistikave të ardhjes apo daljes nga parkingu.

3.11.3. Nga vijnë apo ku shkonin ngasësit e automjeteve



Figura 3.29. Diagrami i statistikave se nga vijnë apo ku shkojnë ngasësit e automjeteve.

3.11.4. Arsyet e parkimit të shfrytëzueseve të parkingjeve

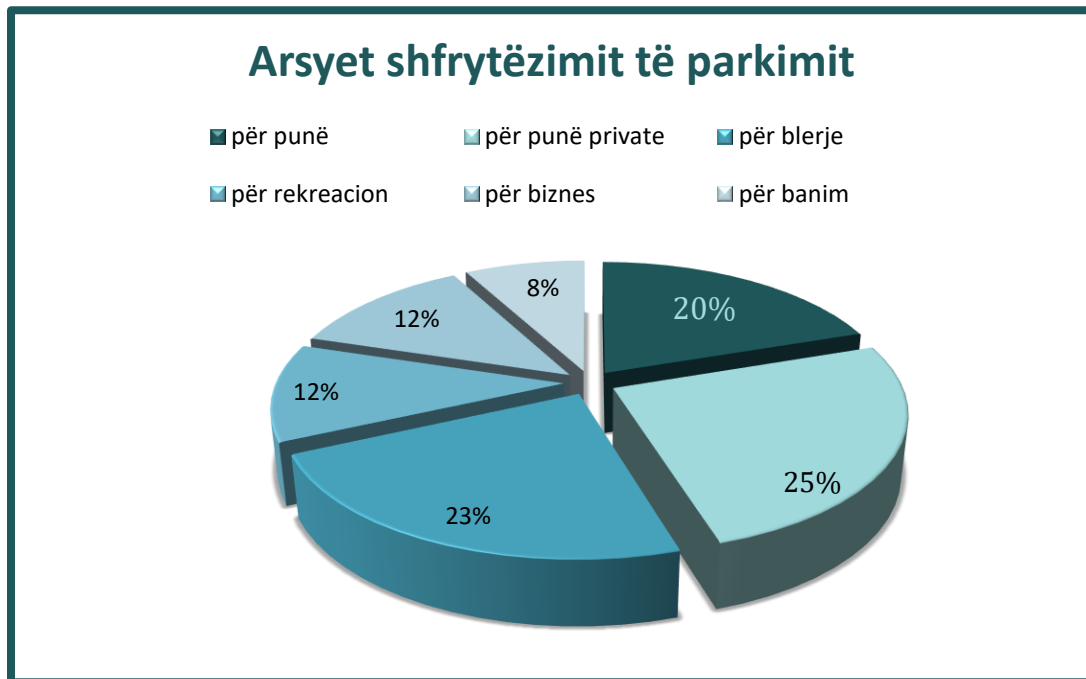


Figura 3.30. Diagrami i statistikave për arsyet e shfrytëzimit të parkimit.

3.11.5. Sa shpesh shfrytëzohet parkingu nga ngasësit e automjeteve

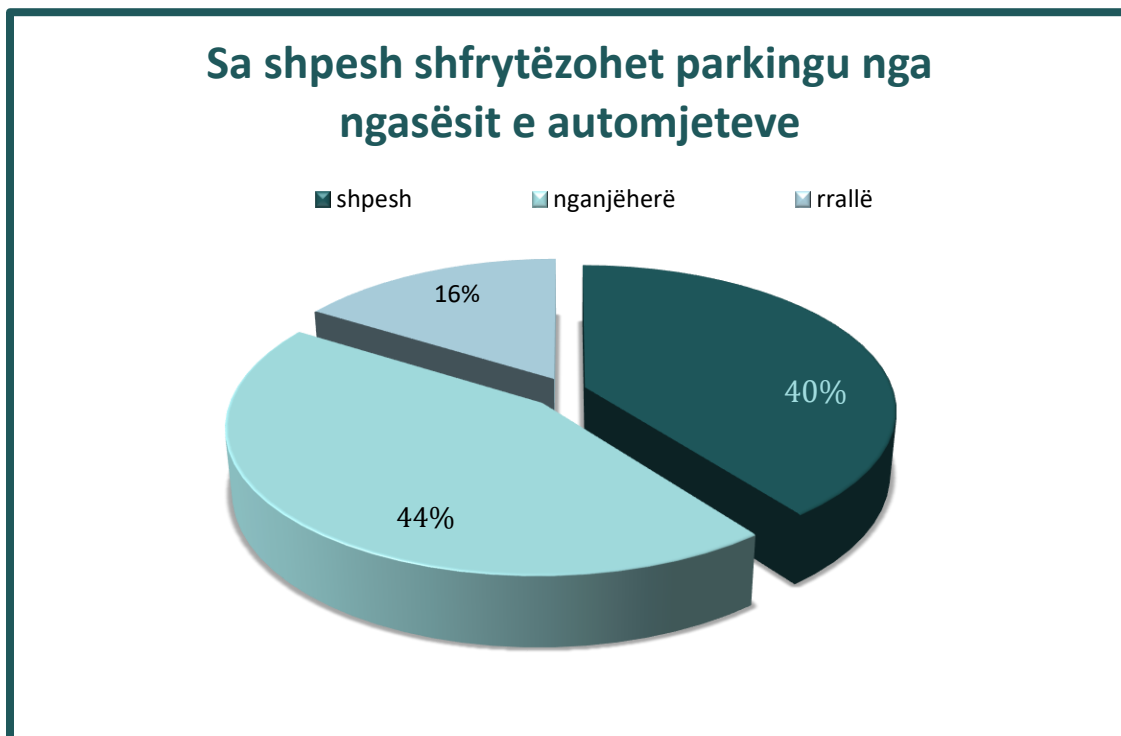


Figura 3.31. Diagrami i statistikave se sa shpesh shfrytëzohet parkingu nga ngasësit e automjeteve.

3.11.6. Specifikat e parkingjeve në qytetin e Drenasit



Figura 3.32. Diagrami i statistikave për specifikat e parkingjeve.

3.11.7. Po të ishte me pagesë, do parkoni përsëri...



Figura 3.33. Diagrami i statistikave se a do të parkonin përsëri nëse do të ishte me pagesë.

3.11.8. Vërejtjet e ngasësve për parkingjet në qytetin e Drenasit

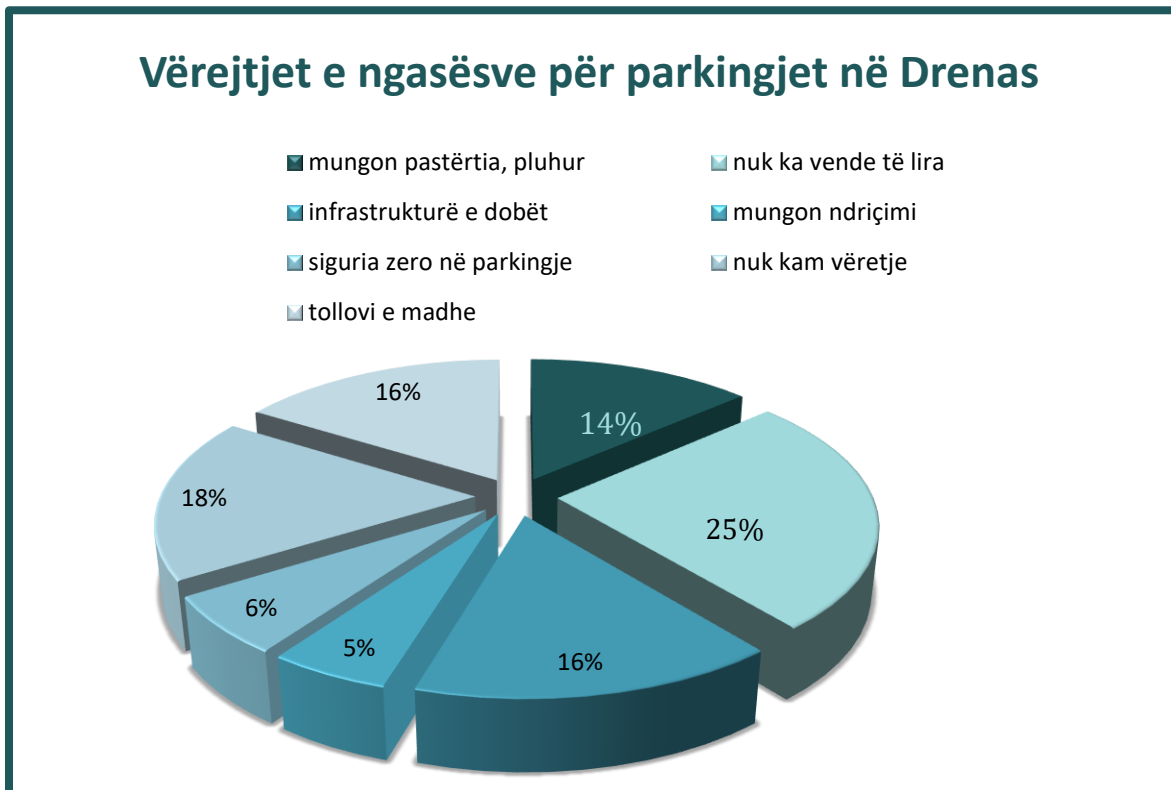


Figura 3.44. Diagrami i statistikave rreth vërejtjet e ngasësve për parkingjet në qytetin e Drenasit.

Kapitulli IV

4. KARAKTERISTIKAT E PARKIMIT

Për zgjidhjen e problemit të parkimit paraprakisht është e nevojshme të studiohen dhe planifikohen karakteristikat të cilat për së afërmi përcaktojnë parkimin dhe në bazë të dhënave të fituara mund ti qasemi zgjidhjes së problemit të parkimit. Karakteristikat e parkimit janë: shkaku i parkimit, koncentrimi, kohëzgjatja, qarkullimi (frekuentimi) i automjeteve, ecja në këmbë dhe hapësira për parkimin e një automjeti.

4.1. Shkaku i parkimit

Me konceptin shkaku i parkimit nënkuptojmë arsyen për ardhjen e automjeteve në zonën qendrore të qytetit apo në një territor tjetër të qytetit. Shkaqet e parkimit në zonat e trajtuara janë të ndryshme të cilat më gjerësisht janë shqyrtuar me ndihmën e metodës së anketës (metodë e cila është shqyrtuar në kapitullin paraprak). Në bazë të rezultateve të anketave të realizuara për secilin parking veç e veç janë identifikuar shkaqet respektivisht arsyet e parkimit të automjeteve. Shkaqet e shfrytëzimit të automjeteve për transport deri në qytet që varet nga këta faktorë:

- *madhësia e qytetit,*
- *koncentrimi i aktiviteteve në qendër të qytetit,*
- *mënyra e banimit,*
- *zhvillimi, frekuenca, komoditeti dhe mungesa transportit publik brenda qytetit,*
- *kushtet e trafikut dhe*
- *niveli i standardit të jetesës.*

Me rritjen e qytetit, distanca mesatare e lëvizjes së njerëzve rritet dhe kështu nga lëvizja në këmbë në qytetet më të vogla kalohet në forma të ndryshme të lëvizjes si biçikletë, veturë, transport publik dhe forma të tjera të transportit. Shkaqet e nevojave për parkim janë të ndryshme si: vendi i punës, tregtia, bizneset, postat, bankat, ndërtesat e ndryshme administrative, gjykatat, shëndetësia, teatrot, restaurantet si dhe vendbanimi.

Në qytetin e Drenasit një përqindje relativisht e madhe e parkimit shfrytëzohet për shkak të banimit në qendër të qytetit e që në realitet është karakteristik thujse e të gjitha qyteteve të Kosovës. Forma e banimit në masë të madhe mund të ndikoj në nevojën e përdorimit të veturave për transport deri në qytet, duke u bazuar se qytetari i cili posedon veturë personale e ka më të lehtë alternativën e lëvizjes në destinacione të ndryshme. Kjo kategori e qytetarëve ka kërkesa të veçanta në raport me transportin dhe krijimin e linjave të rregullta në mes qytetit e fshatrave, prandaj zhvillimi i transportit publik si në çdo qytet tjetër ngjashëm edhe për qytetin e Drenasit ka një rëndësi të veçantë sa që të arrij të ndikoj deri tek pronarët e veturave se a do të përdorin veturat personale apo transportin publik.

Duke e ditur se qyteti i Drenasit nuk e ka të zhvilluar fare transportin publik, përveç disa linjave private që organizojnë transportin e qytetarëve në mes fshatit e qytetit dhe që organizohet në itinerare të rralla brenda ditës. Si pasojë e këtij dështimi komunal rreth organizimit të transportit publik kemi një numër të madh të automjeteve në qendër të qytetit. Po të organizohen linja të rregullta transportuese në itinerare më të shpeshta dhe organizimin e parkingjeve me pagesë besoj që shumica e qytetarëve do përdornin transportin publik për të ardhur në pikën e destinimit sidomos ata qytetarë që vijnë për punë në qytet. Shkaqet e përbashkëta në të gjitha zonat e parkimit të zonës qendrore të qytetit të Drenasit janë të ndryshme po me një shkallë të lartë janë për arsye të punës pasi si zonë qendrore e qytetit zhvillohet një aktivitet i lartë i punës, shërbimeve të ndryshme komunale, administrative, shëndetësore, shkolla fillore, vende të ndryshme të punës, tregti të llojllojshme si supermarkete, qendra tregtare, lokale afariste si posta, banka, zyra avokatore, ambulanca shëndetësore e barnatore, objekte banesore e shumë biznese me qëllim rekreacioni si bare, kafiteri e restaurante.

Duke u bazuar në rezultatet e fituara të anketimit, gjegjësisht në tabelën 3.25., arrijmë në përfundimin se shkaqet e shfrytëzimit të parkingjeve në qytetin e Drenasit më së shumti janë punë dhe blerje, ku nga 192 ngasës të anketuar, 64 e shfrytëzojnë për punë private dhe 58 për blerje ndërsa pjesa tjetër e ngasësve e shfrytëzojnë për biznes, rekreacion, banim etj.

4.2. Koncentrimi i parkimit

Koncentrimi i parkimit nënkupton numrin e automjeteve të parkuara në një sipërfaqe të qytetit, e përcjell brenda një periudhe kohore. Studimi i koncentrimit të parkimit luan një rol të rëndësishëm për fitimin e të dhënave për kërkesat momentale të parkimit në zonën e vëzhguar dhe këto të dhëna janë të domosdoshme për fitimin e informacioneve për gjendjen ekzistuese, ku këto të dhëna paraqesin bazën për hulumtimin e kërkesave në të ardhmen përkatësisht për llogaritjen e nevojës për parkim.

Duke i marr parasysh këto të dhëna nga hulumtimi i kërkesave për të ardhmen mund të llogaritet nevoja për numërimin e vend parkimeve në zonën e vëzhguar. Ekzistojnë dy masa për koncentrimin e parkimit:

- Akumulimi i parkimit – numri i automjeteve të parkuara në ndonjë hapësirë të vëzhguar në një interval të caktuar kohor e shprehur në njësinë (aut/min) dhe
- Volumi i parkimit – numri i automjeteve që paraqiten gjatë ditës e shprehur me njësinë (aut/ditë).

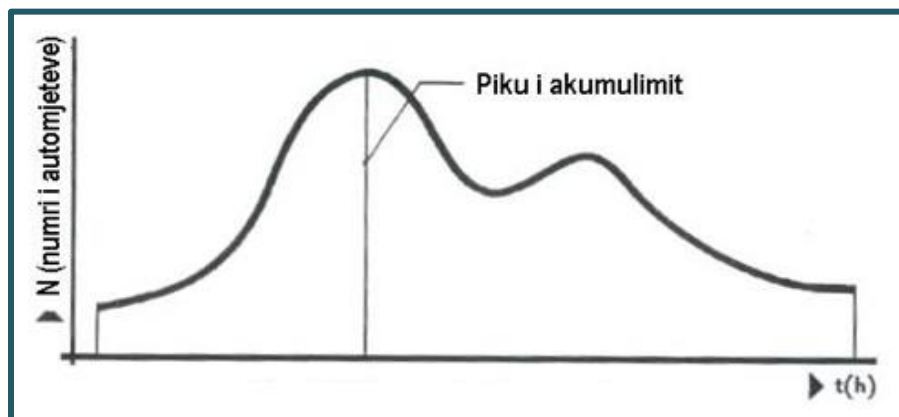


Figura 4.1. Koncentrimi i parkimit.

Koncentrimi i parkimit varet nga shkalla e atraktivitetit të zonës së vëzhguar, orarit të punës dhe motivit për arritje drejtë qytetit. Koncentrimi më i madh i parkimit është në qendër të qytetit për shkak të aktiviteteve të ndryshme që zhvillohen në ato zona.

Zonën qendrore të një qyteti përveç të punësuarve e vizitojnë edhe kategori të tjera të qytetarëve të cilët vijnë për blerje, biznes, argëtim dhe takime të ndryshme.

Ashtu siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy ditë të ndryshme në intervalin e njëjtë kohor me qëllim që të arrihen rezultate sa më reale për gjendjen aktuale në parkingjet e qytetit të Drenasit.

4.2.1. Koncentrimi në parkimin A

Në figurat 4.2. dhe 4.3., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun A për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 60 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit.

Numërimet e ditës së parë – 16.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 16:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 15:00 me 86 automjete të parkuara.

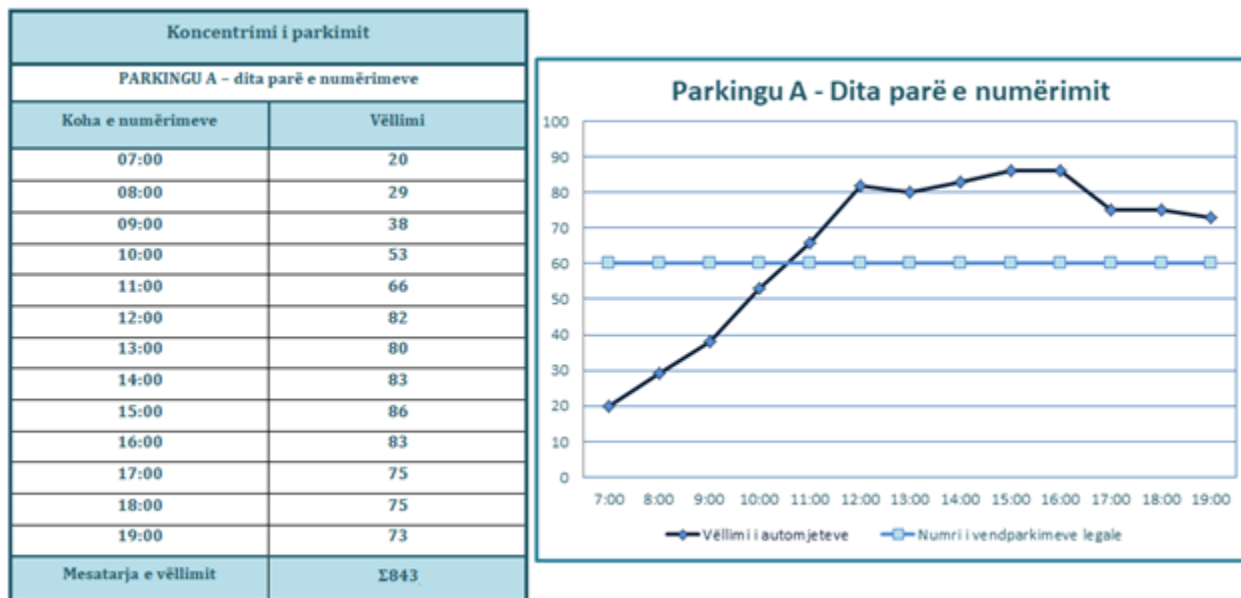


Figura 4.2. Koncentrimi i parkimit në parkingun A – dita e parë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut A, për ditën e parë është 843(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 10:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-10} = \frac{140}{60 \cdot 4(h)} = 0.583$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Ndërsa pas orës 10:00 numri i automjeteve të parkuara ka qenë më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 11:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{11-19} = \frac{703}{60 \cdot 9(h)} = 1.302$$

Numërimet e ditës së dytë – 24.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 17:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 14:00 dhe në ora 16:00 me 92 automjete të parkuara.

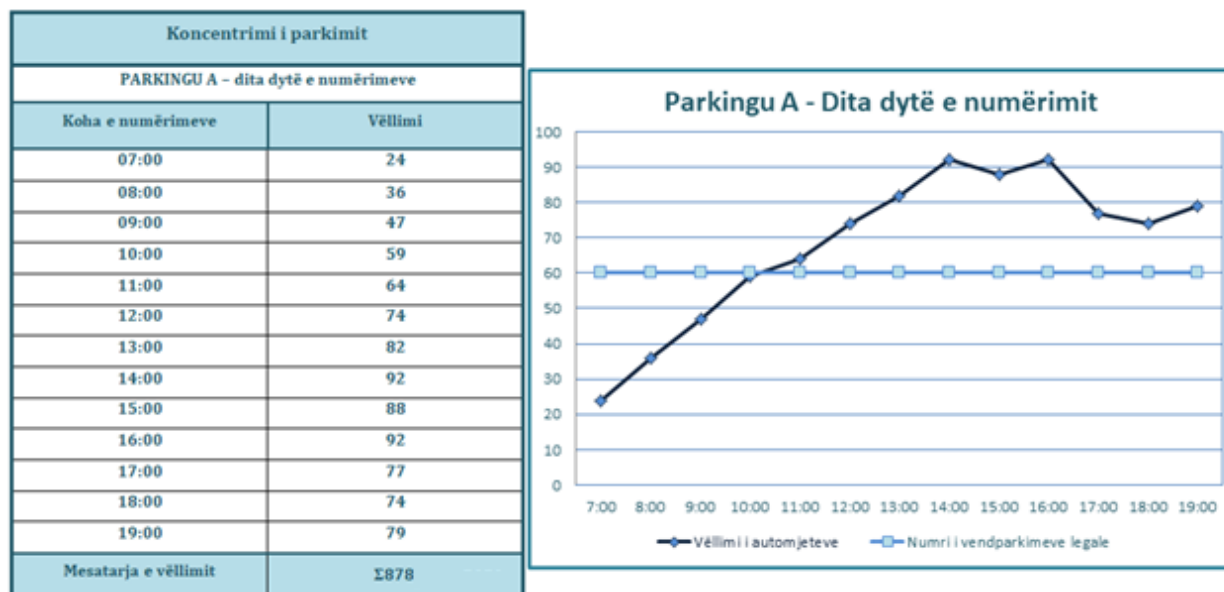


Figura 4.3. Koncentrimi i parkimit në parkingun A – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut A, për ditën e dytë është 878(aut*h) ngjashëm si në rastin e parë indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 10:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-10} = \frac{166}{60 \cdot 4(h)} = 0.692$$

Ndërsa pas orës 10:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 11:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{11-19} = \frac{712}{60 \cdot 9(h)} = 1.319$$

4.2.2. Koncentrimi në parkimin B

Në figurat 4.4. dhe 4.5., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun B për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 50 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 19.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në ora 15:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 13:00 me 71 automjete të parkuara.

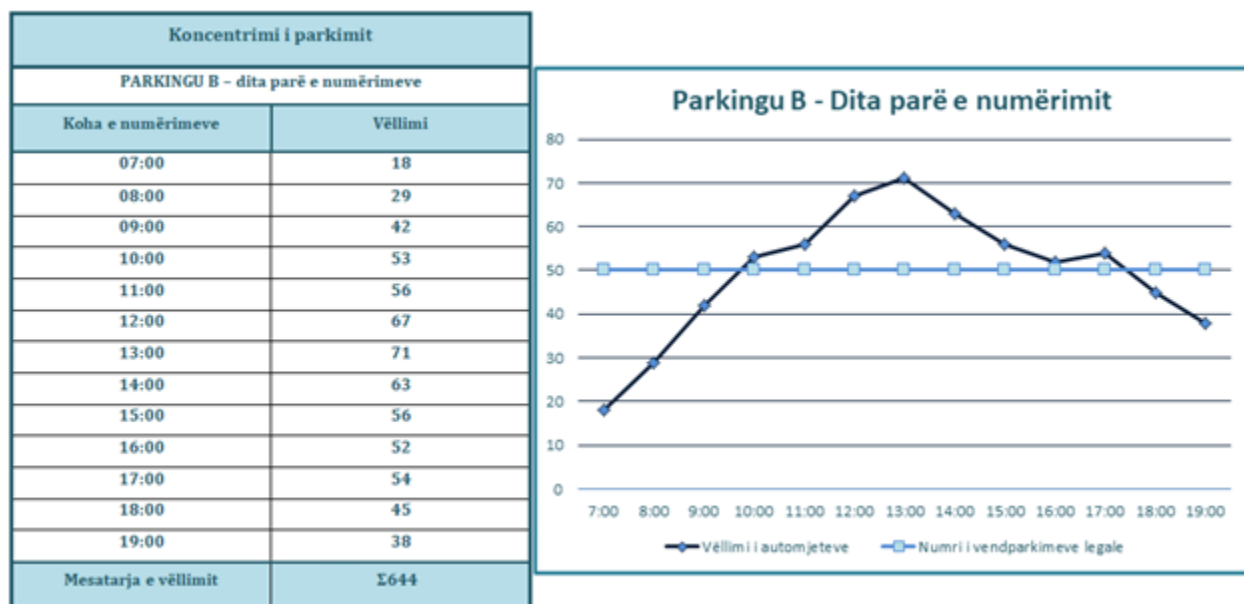


Figura 4.4. Koncentrimi i parkimit në parkingun B – dita e parë e numërimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Ngarkesa e parkingut B, për ditën e parë është 644(aut*h) indeksi total i ngarkesës llogaritet në tri faza pasi që në orët e para të mëngjesit numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve e cila llogaritet përmes formulës:

$$ITA_{7-9} = \frac{89}{50 \cdot 3(h)} = 0.593$$

Prej orës 10:00 deri në ora 17:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve dhe llogaritim:

$$ITA_{10-17} = \frac{472}{50 \cdot 8(h)} = 1.180$$

Ndërsa në dy orët e fundit të hulumtimit numri i automjeteve të parkuara prapë ishte më i vogël se numri i vendeve të parkimit:

$$ITA_{18-19} = \frac{83}{50 \cdot 2(h)} = 0.830$$

Numërimet e ditës së dytë – 24.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në ora 17:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 16:00 me 62 automjete të parkuara.

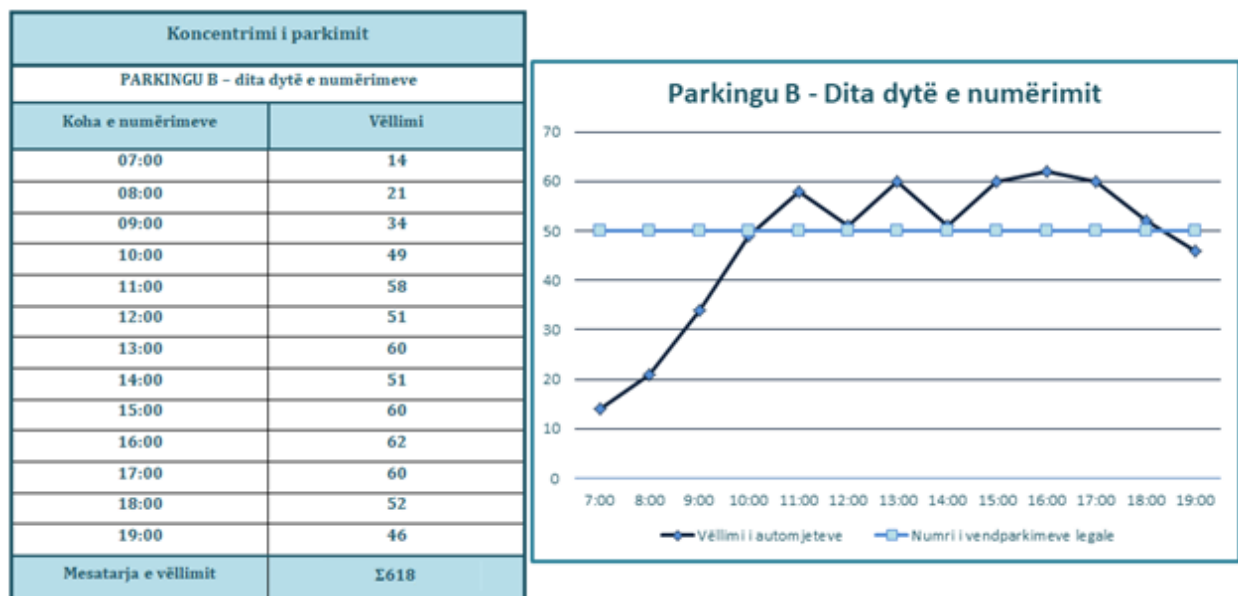


Figura 4.5. Koncentrimi i parkimit në parkingun B – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut B, për ditën e dytë është 618(aut*h) indeksi total i ngarkesës llogaritet në tri faza pasi që në orët e para të mëngjesit numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve e cila llogaritet përmes formulës:

$$ITA_{7-10} = \frac{118}{50 \cdot 4(h)} = 0.590$$

Prej orës 11:00 deri në ora 18:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve dhe llogarisim:

$$ITA_{11-18} = \frac{454}{50 \cdot 8(h)} = 1.135$$

Në ora 19:00 numri i automjeteve të parkuara prapë ishte më i vogël se numri i vendeve të parkimit:

$$ITA_{19} = \frac{46}{50 \cdot 1(h)} = 0.920$$

4.2.3. Koncentrimi në parkimin C

Në figurat 4.6. dhe 4.7., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun C për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 75 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 20.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 14:00me 89 automjete të parkuara .

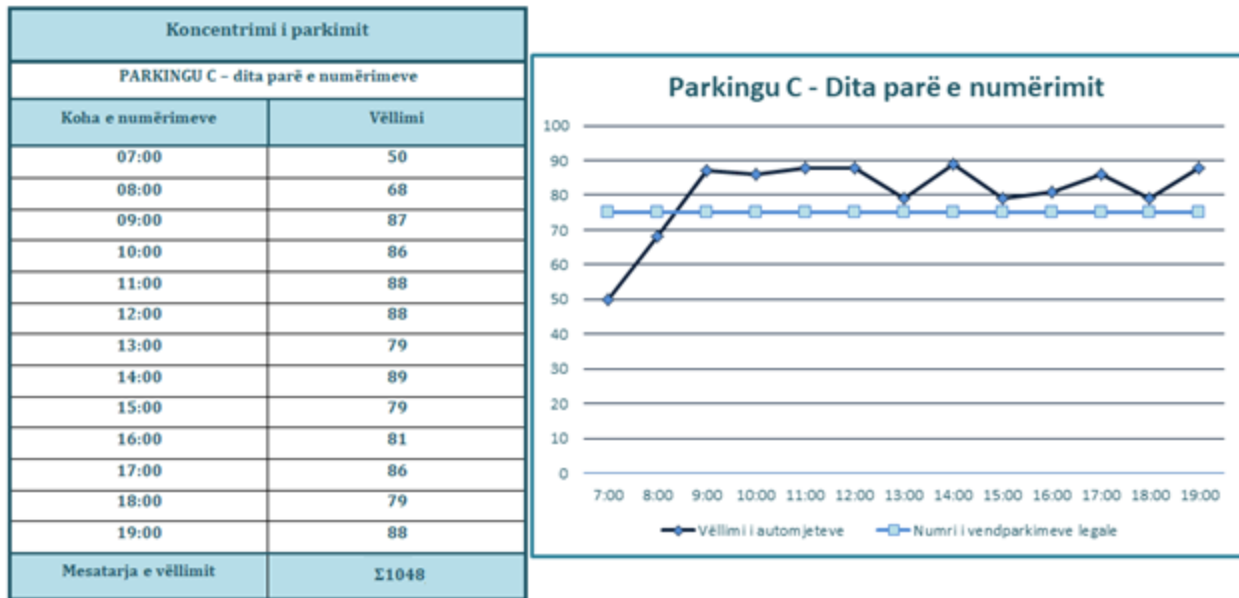


Figura 4.6. Koncentrimi i parkimit në parkingun C – dita e parë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut C, për ditën e parë është 1048(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 08:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve.

$$ITA_{7-8} = \frac{118}{75 \cdot 2(h)} = 0.787$$

Ndërsa pas orës 09:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 09:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{9-19} = \frac{930}{75 \cdot 10(h)} = 1.240$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Numërimet e ditës së dytë – 24.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 19:00 me 90 automjete të parkuara.

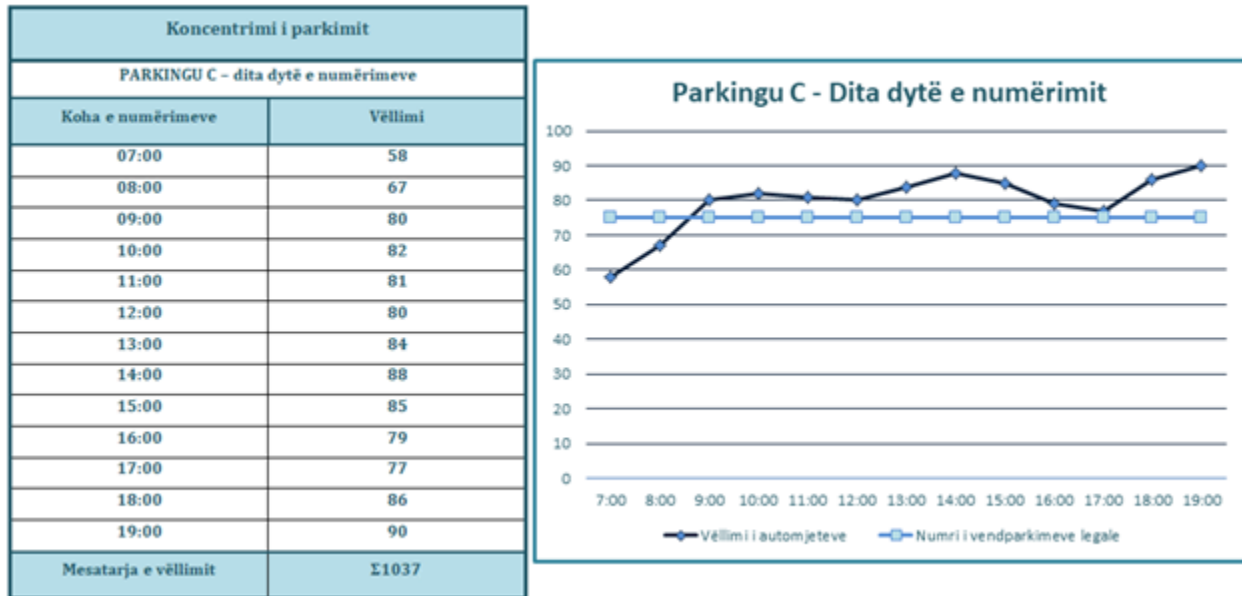


Figura 4.7. Koncentrimi i parkimit në parkingun C – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut C, për ditën e dytë është 1037(aut*h) ngjashëm si në rastin e parë indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 08:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-8} = \frac{125}{75 \cdot 2(h)} = 0.833$$

Ndërsa pas orës 09:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 09:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{9-19} = \frac{912}{75 \cdot 10(h)} = 1.216$$

4.2.4. Koncentrimi në parkimin D

Në figurat 4.8. dhe 4.9., në vijim janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun D për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 70 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 20.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 10:00 deri në ora 16:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 10:00 me 80 automjete të parkuara.

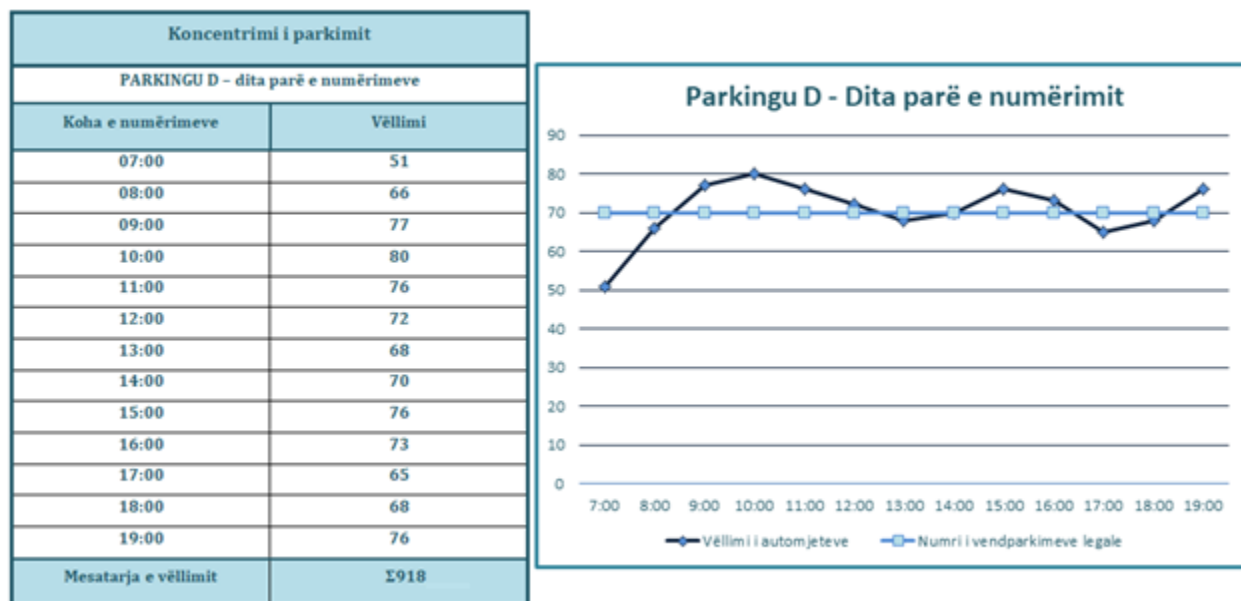


Figura 4.8. Koncentrimi i parkimit në parkingun D – dita e parë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut D, për ditën e parë është 918(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 08:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-8} = \frac{117}{70 \cdot 2(h)} = 0.836$$

Për dallim nga rezultatet e fituara në parkingjet paraprake, te parkingu D numri i automjeteve të parkuara thuhet se është çdoherë më i madh se numri i vend parkingjeve duke

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

theksuar disa raste kur numri i automjeteve të parkuara në ora 13:00 ishte 68(automjete) dhe në ora 17:00 ishte 65(automjete). Ashtu siç e theksuam edhe më lartë se prej orës 09:00 deri në ora 19:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë indeksin total të ngarkesës e llogarisim si të përgjithëshme për këtë interval kohor:

$$ITA_{9-19} = \frac{801}{70 \cdot 10(h)} = 1.144$$

Numërimet e ditës së dytë – 24.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në ora 17:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 14:00 me 83 automjete të parkuara.

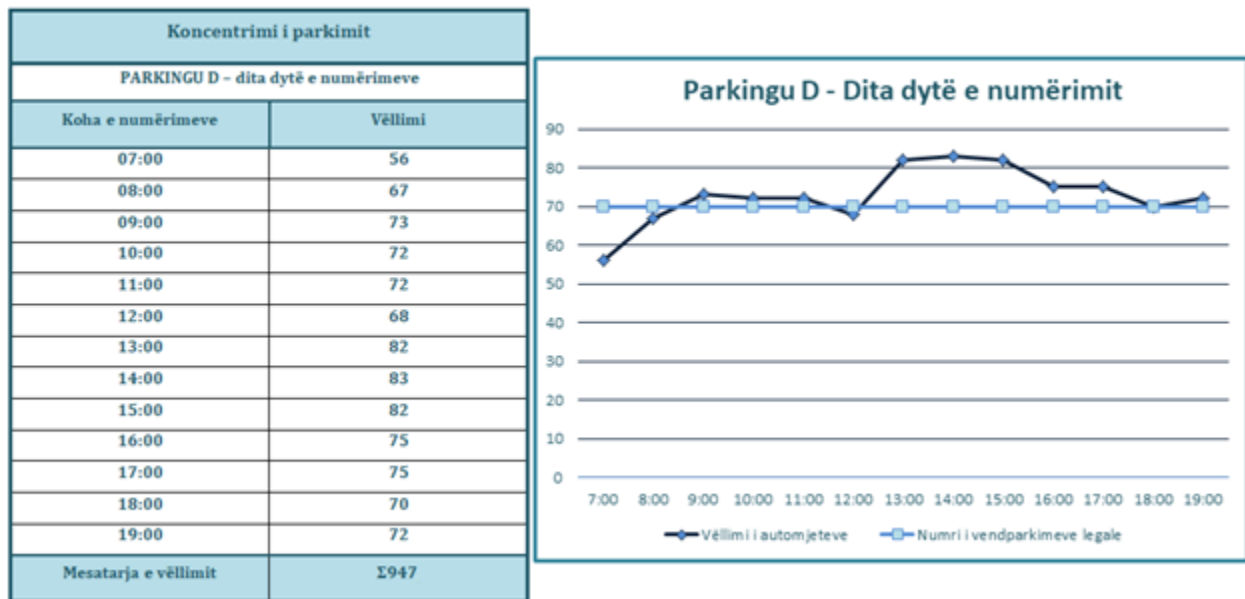


Figura 4.9. Koncentrimi i parkimit në parkingun D – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut D, për ditën e dytë është 947(aut*h) ngjashëm si në rastin e parë indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 08:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-8} = \frac{123}{75 \cdot 2(h)} = 0.820$$

Për dallim nga rezultatet e fituara në parkingjet paraprake, te parkingu D numri i automjeteve të parkuara thuhet se është çdoherë më i madh se numri i vend parkingjeve duke theksuar rastin e vetëm kur numri i automjeteve të parkuara në ora 12:00 ishte 68(automjete). Ashtu siç e theksuam edhe më lartë se prej orës 09:00 deri në ora 19:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë indeksin total të ngarkesës e llogarisim si të përgjithëshme për këtë interval kohor:

$$ITA_{9-19} = \frac{824}{70 \cdot 10(h)} = 1.177$$

4.2.5. Koncentrimi në parkimin E

Në figurat 4.10. dhe 4.11., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun E për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 25 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 24.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 13:00 dhe në ora 18:00 me 38 automjete të parkuara.

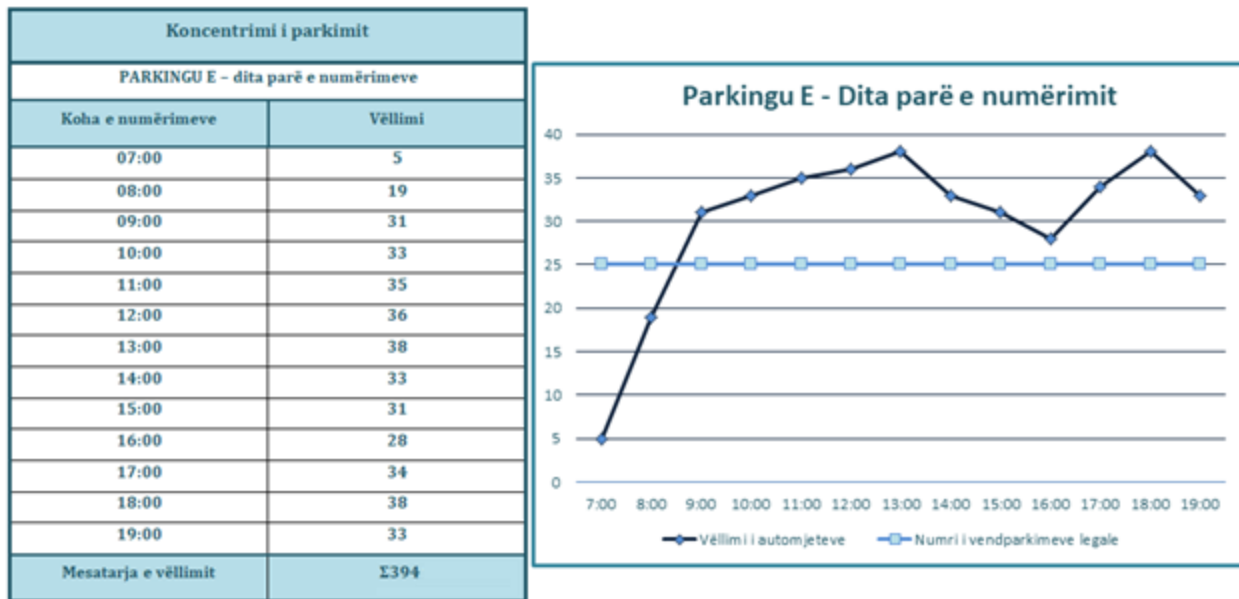


Figura 4.10. Koncentrimi i parkimit në parkingun E – dita e parë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut E, për ditën e parë është 394(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 08:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-8} = \frac{24}{25 \cdot 2(h)} = 0.480$$

Ndërsa pas orës 09:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 09:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{9-19} = \frac{370}{25 \cdot 10(h)} = 1.480$$

Numërimet e ditës së dytë – 30.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 14:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 19:00 me 44 automjete të parkuara.

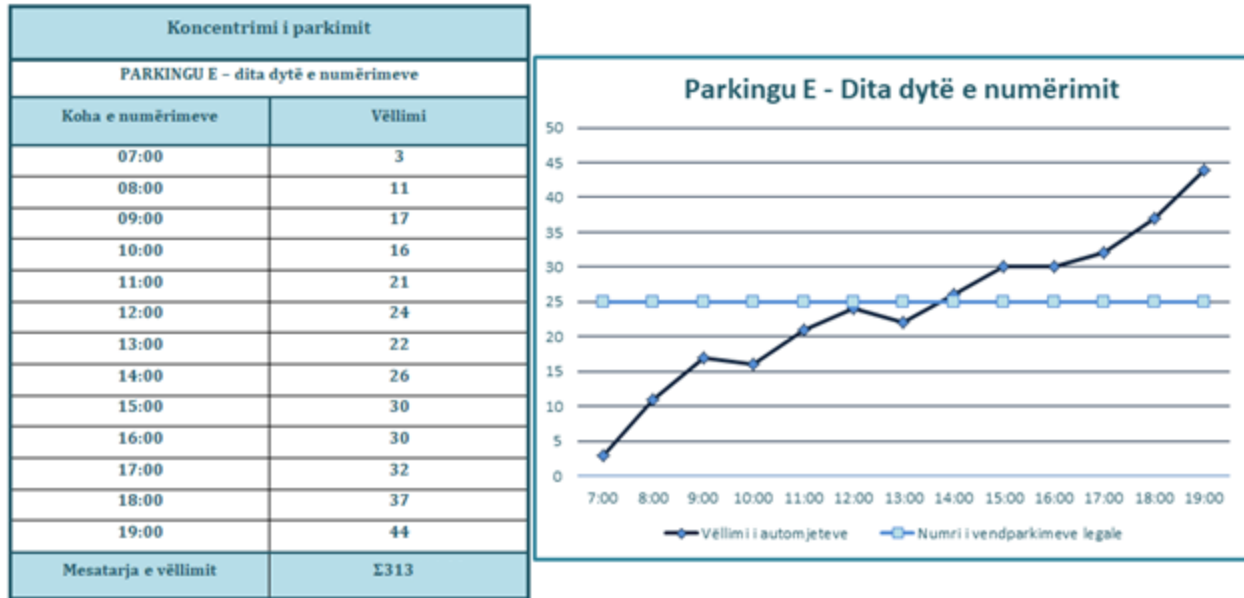


Figura 4.11. Koncentrimi i parkimit në parkingun E – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut E, për ditën e dytë është 313(aut*h) por për dallim nga dita e parë e numërimeve numri i automjeteve të parkuara prej orës 07:00 deri në ora 13:00 ishte më i vogël se numri i vendeve të parkingjeve, indeksi total i ngarkesës:

$$ITA_{7-13} = \frac{114}{25 \cdot 7(h)} = 0.651$$

Ndërsa pas orës 14:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 14:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{14-19} = \frac{199}{25 \cdot 5(h)} = 1.592$$

4.2.6. Koncentrimi në parkimin F

Në figurat 4.12. dhe 4.13., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun F për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 50 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 30.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 19:00 me 64 automjete të parkuara.

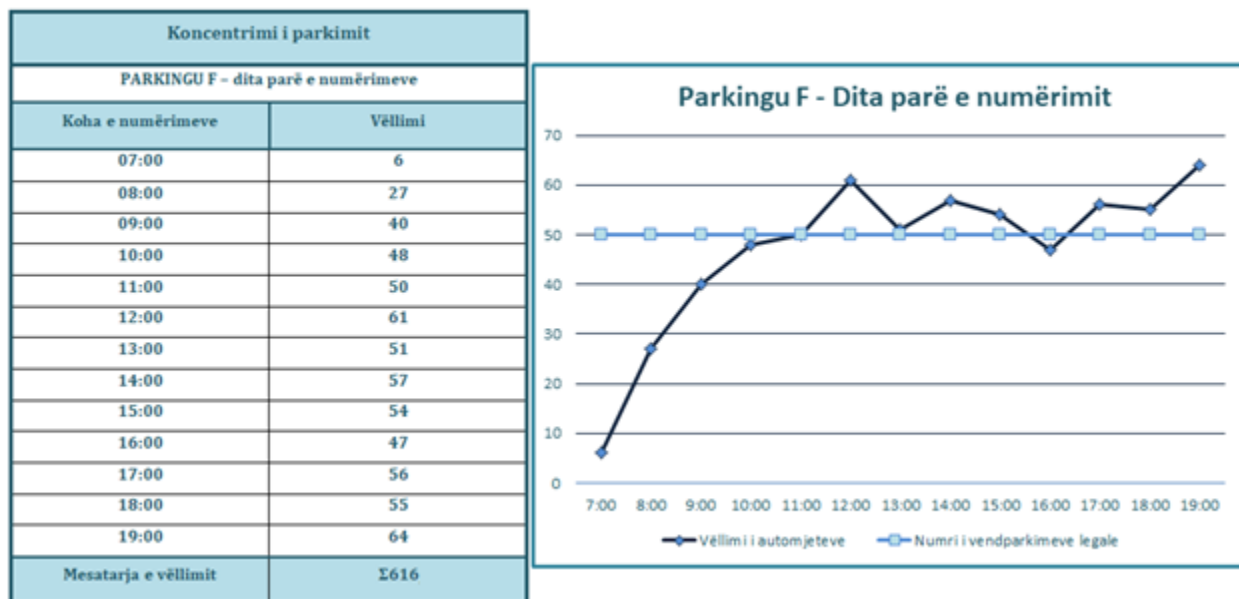


Figura 4.12. Koncentrimi i parkimit në parkingun F – dita e parë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut F, për ditën e parë është 616(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 11:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-11} = \frac{171}{50 \cdot 5(h)} = 0.684$$

Ndërsa pas orës 11:00, numri i automjeteve të parkuara thuhet se është çdoherë më i madh se numri i vend parkingjeve duke theksuar rastin e vetëm kur numri i automjeteve të parkuara në ora 16:00 ishte 47(automjete). Ashtu siç e theksuam edhe më lartë se prej orës 12:00 deri në ora 19:00

numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë indeksin total të ngarkesës e llogarisim si të përgjithëshme për këtë interval kohor:

$$ITA_{12-19} = \frac{445}{50 \cdot 7(h)} = 1.271$$

Numërimet e ditës së dytë – 11.05.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 16:00 ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 14:00 me 59 automjete të parkuara.

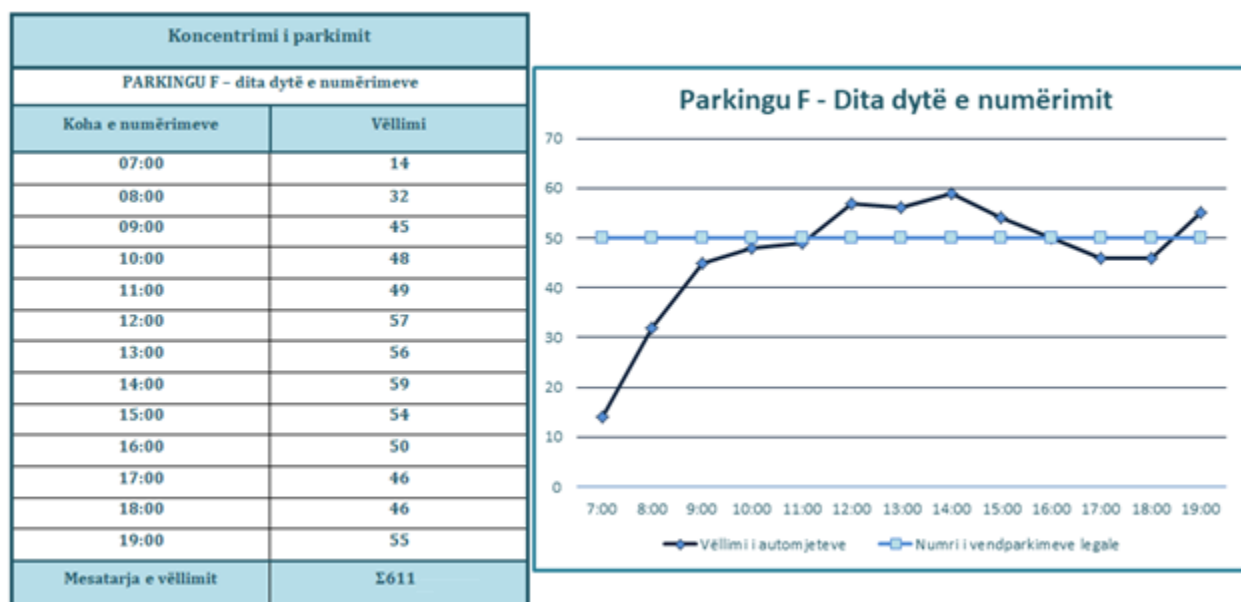


Figura 4.13. Koncentrimi i parkimit në parkingun F – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut F, për ditën e dytë është 611(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 11:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-11} = \frac{188}{50 \cdot 5(h)} = 0.752$$

Ndërsa pas orës 11:00, numri i automjeteve të parkuara thuhet se është çdoherë më i madh se numri i vend parkingjeve duke theksuar disa raste kur numri i automjeteve të parkuara është më i vogël si në ora 17:00 dhe ora 18:00 që ishin të parkuara 46(automjete). Ashtu siç e theksuam edhe

më lartë se prej orës 12:00 deri në ora 19:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë indeksin total të ngarkesës e llogarisim si të përgjithëshme për këtë interval kohor:

$$ITA_{12-19} = \frac{423}{50 \cdot 7(h)} = 1.208$$

4.2.7. Koncentrimi në parkimin G

Në figurat 4.14. dhe 4.15., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun G për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 30 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 19.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 10:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 19:00 me 39 automjete të parkuara.

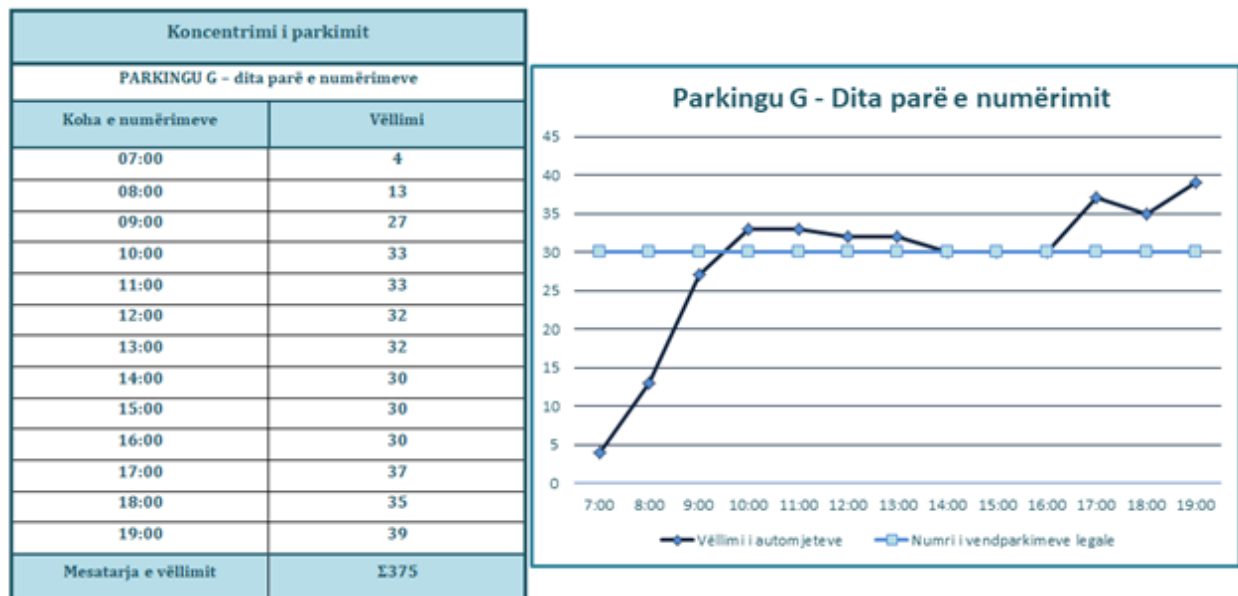


Figura 4.14. Koncentrimi i parkimit në parkingun G – dita e parë e numërimit.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Ngarkesa e parkingut G, për ditën e parë është 375(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 09:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-9} = \frac{44}{30 \cdot 3(h)} = 0.489$$

Ndërsa pas orës 10:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 10:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{10-19} = \frac{331}{30 \cdot 9(h)} = 1.226$$

Numërimet e ditës së dytë – 24.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 19:00 me 35 automjete të parkuara.

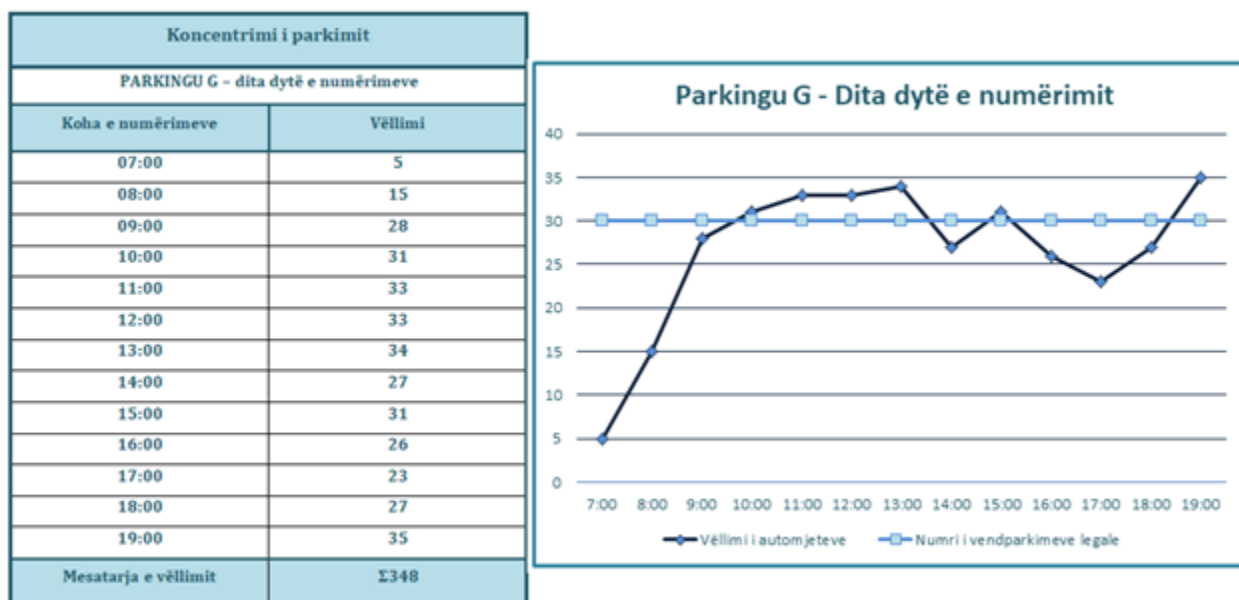


Figura 4.15. Koncentrimi i parkimit në parkingun G – dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut G, për ditën e dytë është 348(aut*h) indeksi total i ngarkesës llogaritet në katër faza pasi që në orët e para të mëngjesit numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve e cila llogaritet përmes formulës:

$$ITA_{7-9} = \frac{48}{30 \cdot 3(h)} = 0.533$$

Prej orës 10:00 deri në ora 13:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve dhe llogaritim:

$$ITA_{10-13} = \frac{131}{30 \cdot 4(h)} = 1.092$$

Pastaj prej orës 14:00 deri në ora 18:00 prapë numri i automjeteve të parkuara është më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{14-18} = \frac{134}{30 \cdot 4(h)} = 1.117$$

Në ora 19:00 numri i automjeteve të parkuara prapë ishte më i madh se numri i vendeve të parkimit:

$$ITA_{19} = \frac{35}{30 \cdot 1(h)} = 1.167$$

4.2.8. Koncentrimi në parkimin H

Në figurat 4.16. dhe 4.17., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për koncentrimin e automjeteve që parkohen në parkingun H për ditën e parë dhe ditën e dytë të numërimit. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 40 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa e lartë për parkim duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit të banorëve rezident.

Numërimet e ditës së parë – 30.04.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 13:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 14:00 me 52 automjete të parkuara.

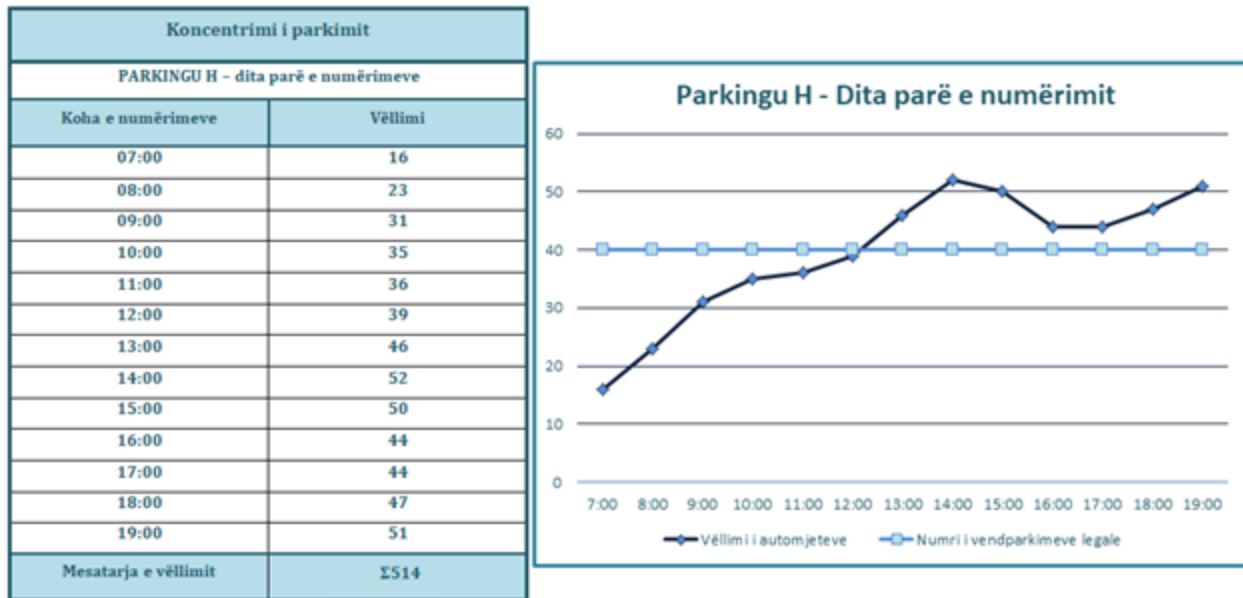


Figura 4.16. Koncentrimi i parkimit në parkingun H - dita e parë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut H, për ditën e parë është 514(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 12:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-12} = \frac{180}{40 \cdot 6(h)} = 0.750$$

Ndërsa pas orës 13:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisimin indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 13:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{13-19} = \frac{288}{40 \cdot 6(h)} = 1.200$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Numërimet e ditës së dytë- 11.05.2018

Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 14:00 deri në mbrëmje ndërsa koncentrimi maksimal shfaqet në ora 19:00 me 60 automjete të parkuara.

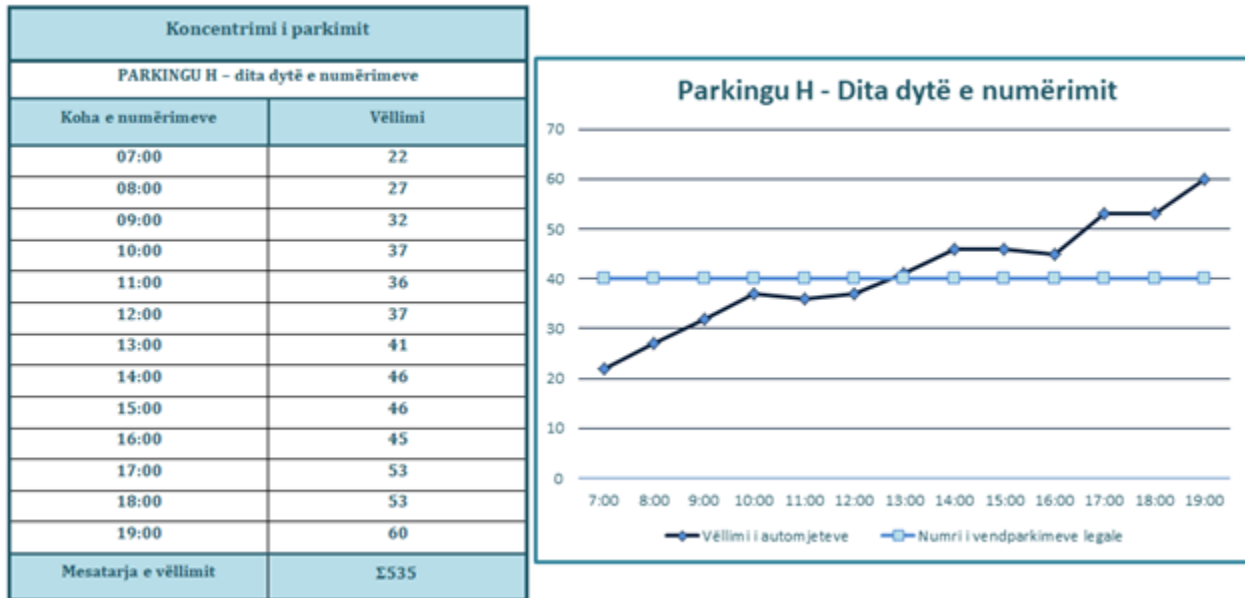


Figura 4.17. Koncentrimi i parkimit në parkingun H - dita e dytë e numërimit.

Ngarkesa e parkingut H, për ditën e dytë është 535(aut*h) indeksi total i ngarkesës fillimisht llogaritet për intervalin kohor prej 07:00 deri në ora 12:00 pasi që numri i automjeteve të parkuara ishte më i vogël se numri i vend parkingjeve:

$$ITA_{7-12} = \frac{191}{40 \cdot 6(h)} = 0.796$$

Ndërsa pas orës 13:00 numri i automjeteve të parkuara ishte më i madh se numri i vend parkingjeve atëherë llogarisim indeksin total të ngarkesës për intervalin kohor prej orës 13:00 deri në ora 19:00.

$$ITA_{13-19} = \frac{344}{40 \cdot 6(h)} = 1.433$$

4.3. Kohëzgjatja e parkimit

Koha e qëndrimit të automjetit në parking paraqet kohëzgjatjen e parkimit dhe nëse shfrytëzuesit e parkimit vëzhgohen për një interval të caktuar kohor ku sipas kohëzgjatjes së qëndrimit paraqiten dy kategori të shfrytëzuesve të parkimit të cilat janë:

- *shfrytëzuesit e parkimit për një kohë të shkurtër dhe*
- *shfrytëzuesit e parkimit për një kohë të gjatë.*

Në literaturë, në mënyra të ndryshme është caktuar limiti i intervalit kohor se kur duhet që parkimi të kategorizohet si parkim afatshkurtër dhe afatgjatë.

Tabela 4.1. Varësia e kohëzgjatjes së parkimit nga madhësia e qytetit e qëllimit të ardhjes [2].

Popullsia	Kohëzgjatja mesatare e parkimit - t(h)			
	për punë	për blerje	për biznes	të tjera
nën 25.000	3.1	0.7	0.7	1.1
25.000 – 50.000	2.9	0.7	0.8	0.9
50.000 – 100.000	3.3	0.8	0.7	0.9
100.000 – 250.000	4.0	0.9	1.0	1.5
250.000 – 500.000	4.5	1.4	1.2	1.5
mbi 500.000	5.1	1.4	1.4	1.2

Kohëzgjatja e parkimit varet nga madhësia e qytetit, qëllimi i ardhjes në zonën e vëzhguar dhe nga vendi ku është bërë parkimi. Kohëzgjatja mesatare e parkimit rritet sipas madhësisë së qytetit. Në qytetet e vogla udhëtimi deri në zonën qendrore është i shkurtër, parkimi është i thjeshtë dhe bëhet disa herë në ditë. Me rritjen e qytetit udhëtimi bëhet më i gjatë, kurse parkimi paraqet problem prandaj udhëtohet më pak në qytet dhe realizohen më shumë punë përnjëherë (gjatë një parkimi). Kohëzgjatja e parkimit varet edhe nga qëllimi i ardhjes në zonën e caktuar si dhe kohëzgjatja është më e madhe kur parkimi bëhet me qëllim të ardhjes në punë kurse koha e parkimit për qëllime të tjera është më e shkurtër.

Tabela 4.2. Varësia e kohëzgjatjes së parkimit nga vendet ku bëhet parkimi[2].

Popullësia	Kohëzgjatja e parkimit - t[h]		
	Në rrugë	Jashtë rrugës	
		Vend parkimi	Garazh
nën 25.000	0.9	2.1	5.2
25.000 – 50.000	1.0	2.5	4.3
50.000 – 100.000	1.1	2.5	5.1
100.000 – 250.000	1.0	3.2	4.9
250.000 – 500.000	1.1	3.7	4.5
500.000 – 1.000.000	1.0	4.0	4.5
mbi 1.000.000	1.3	4.5	4.6

Në vazhdim në formë tabelore do të prezantohet kohëzgjatja e qëndrimit të automjeteve për secilën zonë të parkimit.

Në kapitullin e parë është theksuar se zona qendrore e qytetit të Drenasit i ka gjithsej dhjetë zona të parkimit të cilat i kemi identifikua si parkingu A, B, C, D, E, F, G, H, I dhe J. Tetë zona të parkingut janë zona publike që shfrytëzohen nga qytetarët ndërsa dy zona të parkimit janë me destinim të veçantë. Parkingu I është në dispozicion të automjeteve zyrtare të komunës së Drenasit dhe kuvendit komunal ndërsa parkingu J është në shërbim të automjeteve të Policisë së Kosovës – dega Drenas.

Kohëzgjatjet e parkimit në zonën qendrore të qytetit të Drenasit gjegjësisht në tetë zonat e identifikuar të parkimit (parkingu A, B, C, D, E, F, G dhe H) janë paraqitur në formë tabelore dhe me anë të diagrameve për secilën zonë të parkimit veç e veç.

4.3.1. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun A

Tabela 4.3. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu A, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingun A - Zona Qëndrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	78	24.76(%)	24.76(%)
nga 1 deri në 2(h)	72	22.54(%)	47.30(%)
nga 2 deri në 3(h)	57	18.10(%)	65.40(%)
nga 3 deri në 6(h)	87	27.94(%)	93.34(%)
nga 6 deri në 12(h)	21	6.67(%)	100(%)



Figura 4.18. Kohëzgjatja e parkimit – parkingun A, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun A për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.3. dhe figurën 4.18. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{843(aut * h)}{20(aut) + 295(aut)} = 2.676(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun A, për ditën e parë të numërimeve është:

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 4.4. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu A, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu A - Zona Qëndrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	85	26.23(%)	26.23(%)
nga 1 deri në 2(h)	71	21.91(%)	48.14(%)
nga 2 deri në 3(h)	58	17.90(%)	66.04(%)
nga 3 deri në 6(h)	79	24.38(%)	90.42(%)
nga 6 deri në 12(h)	31	9.57(%)	100(%)



Figura 4.19. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu A, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun A për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.4. dhe figurën 4.19. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{878(aut * h)}{24(aut) + 300(aut)} = 2.710(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun A, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_A = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.710(h)} = 4.428$$

4.3.2. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun B

Tabela 4.5. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu B, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingun B - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	62	25.94(%)	25.94(%)
nga 1 deri në 2(h)	53	22.18(%)	48.12(%)
nga 2 deri në 3(h)	43	17.99(%)	66.11(%)
nga 3 deri në 6(h)	59	24.69(%)	90.80(%)
nga 6 deri në 12(h)	22	9.20(%)	100(%)



Figura 4.20. Kohëzgjatja e parkimit – parkingun B, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun B për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.5. dhe figurën 4.20. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{644(aut * h)}{18(aut) + 221(aut)} = 2.778(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun B, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_B = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.778(h)} = 4.319$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 4.6. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu B, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu B - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	48	19.92(%)	19.92(%)
nga 1 deri në 2(h)	71	29.46(%)	49.38(%)
nga 2 deri në 3(h)	44	18.26(%)	67.64(%)
nga 3 deri në 6(h)	65	26.97(%)	94.61(%)
nga 6 deri në 12(h)	13	5.39(%)	100(%)



Figura 4.21. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu B, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun B për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.6. dhe figurën 4.21. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{618(aut * h)}{14(aut) + 227(aut)} = 2.564(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun B, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_B = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.564(h)} = 4.679$$

4.3.3. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun C

Tabela 4.7. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu C, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu C - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	99	21.76(%)	21.76(%)
nga 1 deri në 2(h)	139	30.55(%)	52.31(%)
nga 2 deri në 3(h)	93	20.44(%)	72.75(%)
nga 3 deri në 6(h)	110	24.18(%)	96.93(%)
nga 6 deri në 12(h)	14	3.07(%)	100(%)



Figura 4.22. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu C, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun C për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.7. dhe figurën 4.22. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{1048(aut * h)}{50(aut) + 405(aut)} = 2.303(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun C, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_c = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.303(h)} = 5.210$$

Tabela 4.8. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu C, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu C - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	78	19.40(%)	19.40(%)
nga 1 deri në 2(h)	118	29.35(%)	48.75(%)
nga 2 deri në 3(h)	84	20.90(%)	69.65(%)
nga 3 deri në 6(h)	109	25.62(%)	95.27(%)
nga 6 deri në 12(h)	19	4.73(%)	100(%)



Figura 4.23. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu C, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun C për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.8. dhe figurën 4.23. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{1037(aut * h)}{58(aut) + 344(aut)} = 2.580(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun C, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_c = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.580(h)} = 4.652$$

4.3.4. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun D

Tabela 4.9. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu D, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingun D - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	58	18.89(%)	18.89(%)
nga 1 deri në 2(h)	81	26.38(%)	45.27(%)
nga 2 deri në 3(h)	51	16.61(%)	61.88(%)
nga 3 deri në 6(h)	93	30.29(%)	92.17(%)
nga 6 deri në 12(h)	24	7.82(%)	100(%)



Figura 4.24. Kohëzgjatja e parkimit – parkingun D, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun D për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.9. dhe figurën 4.24. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{918(aut * h)}{51(aut) + 256(aut)} = 2.990(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun D, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_D = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.990(h)} = 4.013$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 4.10. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu D, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu D - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	57	17.22(%)	17.22(%)
nga 1 deri në 2(h)	89	26.89(%)	44.11(%)
nga 2 deri në 3(h)	68	20.54(%)	64.65(%)
nga 3 deri në 6(h)	95	28.70(%)	93.35(%)
nga 6 deri në 12(h)	22	6.65(%)	100(%)

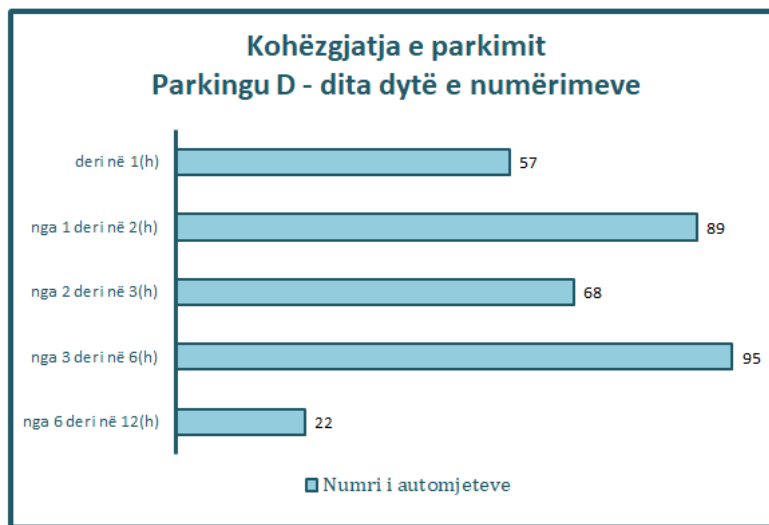


Figura 4.25. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu D, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun D për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.10. dhe figurën 4.25. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{947(aut * h)}{56(aut) + 275(aut)} = 2.861(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun D, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_D = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.861(h)} = 4.194$$

4.3.5. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun E

Tabela 4.11. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu E, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe cumulative Parkingu E - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	41	23.30(%)	23.30(%)
nga 1 deri në 2(h)	54	30.68(%)	53.98(%)
nga 2 deri në 3(h)	41	23.30(%)	77.28(%)
nga 3 deri në 6(h)	34	19.32(%)	96.60(%)
nga 6 deri në 12(h)	6	3.41(%)	100(%)



Figura 4.26. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu E, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun E për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.11. dhe figurën 4.26. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{394(aut * h)}{5(aut) + 171(aut)} = 2.239(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun E, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_E = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.239(h)} = 5.360$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 4.12. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu E, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu E - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	46	27.54(%)	27.54(%)
nga 1 deri në 2(h)	65	38.92(%)	66.46(%)
nga 2 deri në 3(h)	27	16.17(%)	82.63(%)
nga 3 deri në 6(h)	27	16.17(%)	98.80(%)
nga 6 deri në 12(h)	2	1.20(%)	100(%)

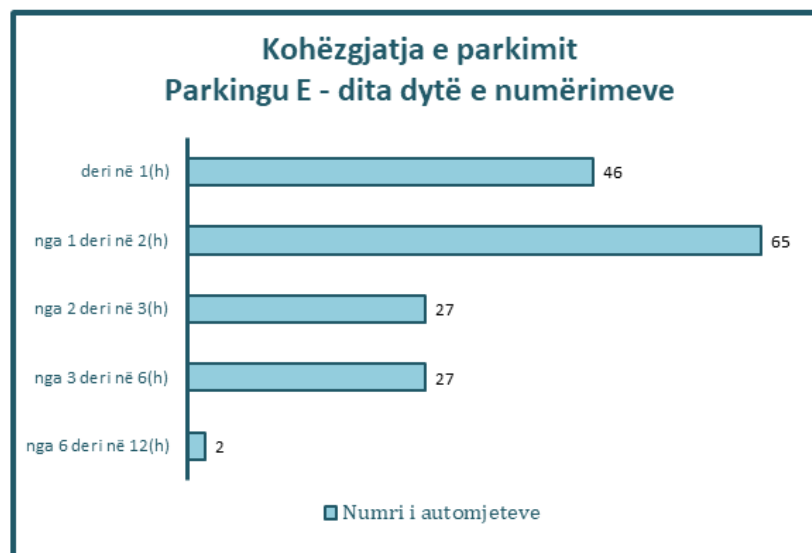


Figura 4.27. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu E, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun E për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.12. dhe figurën 4.27. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{313(aut * h)}{3(aut) + 164(aut)} = 1.874(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun E, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_E = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{1.874(h)} = 6.403$$

4.3.6. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun F

Tabela 4.13. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu F, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu F - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	94	29.56(%)	29.56(%)
nga 1 deri në 2(h)	103	32.39(%)	61.95(%)
nga 2 deri në 3(h)	61	19.18(%)	81.13(%)
nga 3 deri në 6(h)	56	17.16(%)	98.74(%)
nga 6 deri në 12(h)	4	1.26(%)	100(%)

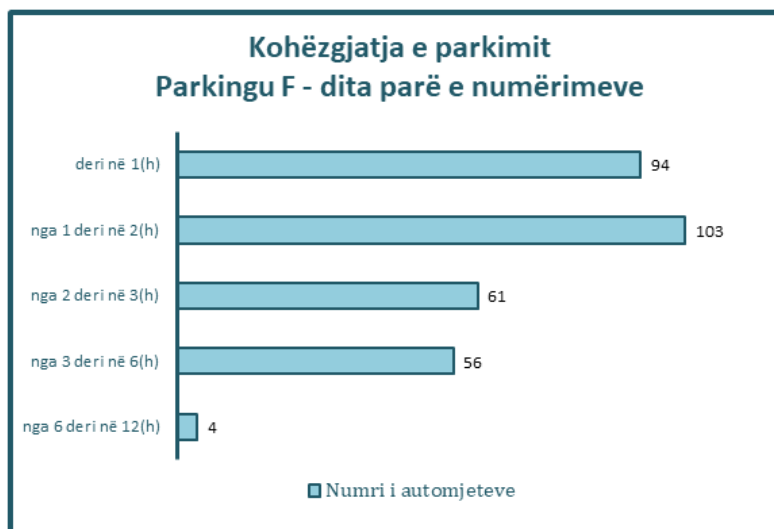


Figura 4.28. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu F, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun F për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.13. dhe figurën 4.28. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{616(aut * h)}{6(aut) + 312(aut)} = 1.937(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun F, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_F = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{1.937(h)} = 6.195$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 4.14. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu F, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu F – Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	63	24.42(%)	24.42(%)
nga 1 deri në 2(h)	67	25.97(%)	50.39(%)
nga 2 deri në 3(h)	52	20.16(%)	70.55(%)
nga 3 deri në 6(h)	64	24.81(%)	95.36(%)
nga 6 deri në 12(h)	12	4.65(%)	100(%)



Figura 4.29. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu F, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun F për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.14. dhe figurën 4.29. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{611(aut * h)}{14(aut) + 244(aut)} = 2.368(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun F, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_F = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.368(h)} = 5.067$$

4.3.7. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun G

Tabela 4.15. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu G, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe cumulative Parkingu G - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	40	23.81(%)	23.81(%)
nga 1 deri në 2(h)	55	32.74(%)	56.55(%)
nga 2 deri në 3(h)	31	18.45(%)	75.00(%)
nga 3 deri në 6(h)	38	22.62(%)	97.62(%)
nga 6 deri në 12(h)	4	2.38(%)	100(%)



Figura 4.30. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu G, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun G për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.15. dhe figurën 4.30. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{375(aut * h)}{4(aut) + 164(aut)} = 2.232(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun G, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_G = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.232(h)} = 5.376$$

Tabela 4.16. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu G, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu G - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	34	22.22(%)	22.22(%)
nga 1 deri në 2(h)	45	29.41(%)	51.63(%)
nga 2 deri në 3(h)	36	23.53(%)	75.16(%)
nga 3 deri në 6(h)	35	22.88(%)	98.04(%)
nga 6 deri në 12(h)	3	1.96(%)	100(%)



Figura 4.31. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu G, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun G për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.16. dhe figurën 4.31. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{348(aut * h)}{5(aut) + 148(aut)} = 2.275(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun G, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_G = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.275(h)} = 5.276$$

4.3.8. Kohëzgjatja e parkimit në parkingun H

Tabela 4.17. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu H, dita e parë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu H - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	32	16.67(%)	16.67(%)
nga 1 deri në 2(h)	56	29.17(%)	45.84(%)
nga 2 deri në 3(h)	41	21.35(%)	67.19(%)
nga 3 deri në 6(h)	51	26.56(%)	93.75(%)
nga 6 deri në 12(h)	12	6.25(%)	100(%)



Figura 4.32. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu H, dita e parë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun H për ditën e parë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.17. dhe figurën 4.32. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{514(aut * h)}{16(aut) + 192(aut)} = 2.471(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun H, për ditën e parë të numërimeve është:

$$f_H = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.471(h)} = 4.856$$

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 4.18. Shpërndarja relative dhe kumulative – Parkingu H, dita e dytë e numërimeve.

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative Parkingu H - Zona Qendrore e qytetit të Drenasit			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1(h)	39	19.50(%)	19.50(%)
nga 1 deri në 2(h)	55	27.50(%)	47.00(%)
nga 2 deri në 3(h)	42	21.00(%)	68.00(%)
nga 3 deri në 6(h)	52	26.00(%)	94.00(%)
nga 6 deri në 12(h)	12	6.00(%)	100(%)



Figura 4.33. Kohëzgjatja e parkimit – parkingu H, dita e dytë e numërimeve.

Kohëzgjatja mesatare e parkimit të automjeteve në parkingun H për ditën e dytë të numërimeve është paraqitur në tabelën 4.18. dhe figurën 4.33. Kohëzgjatja mesatare e parkimit llogaritet me anë të formulës:

$$t_{mes} = \frac{535(aut * h)}{178(aut) + 22(aut)} = 2.675(h)$$

Ndërsa frekuentimi mesatar i automjeteve në parkingun H, për ditën e dytë të numërimeve është:

$$f_H = \frac{12(h)}{t_{mes}} = \frac{12(h)}{2.675(h)} = 4.486$$

4.4. Gjatësia e ecjes në këmbë

Në mes të origjinës dhe cakut të lëvizjes së shfrytëzuesit mund të paraqiten një varg i ndaljeve (dërgimi i fëmijëve në kopsht, vizita e komunës, kafenetë, blerjet etj) dhe çdo kërkesë për ndalje kërkon një vend parkim. Nga ana tjetër, çdo parkim është i lidhur me ecje të shkurtë ose të gjatë.

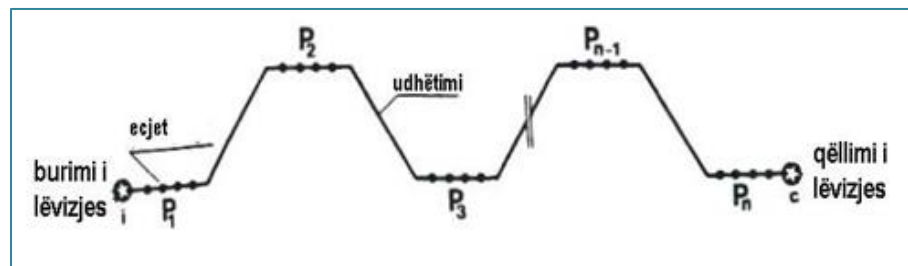


Figura 4.34. Mundësia e lëvizjes prej burimit deri te qëllimi i lëvizjes.

Gjatësia e ecjes varet nga madhësia e qytetit, motivi i ardhjes në qytet, kohëzgjatja e qëndrimit dhe tarifës që duhet paguar për parking. Gjatësia e ecjes në këmbë në zonën qendrore të qytetit të Drenasit është e ndryshme duke filluar prej 150(m) deri në 300(m) për shkak të aktiviteteve që zhvillohen në qendër të qytetit.

Tabela 4.19. Varësia e gjatësisë së ecjes varësisht nga madhësia e qytetit [2].

Popullësia	Gjatësia e udhëtimit
nën 25.000	90
25.000 – 50.000	114
50.000 – 100.000	147
100.000 – 250.000	160
250.000 – 500.000	222
mbi 500.000	225

Motivi i ardhjes në qytet mund të ndikojë dukshëm në gjatësinë e ecjes. Domethënë, nëse në qytet arrihet për punë ku qëndrimi në parking është më i gjatë mund të pritët që shfrytëzuesit të pranojnë ecje më të gjatë për dallim nga ata që në qytet vijnë për të blerë, për aktivitete punuese dhe për rekreacion. Sipas të dhënave nga mjedisi ku jetojmë dhe të dhënat nga vendet tjera (të paraqitura në tabelën vijuese) ku shihen se qytetarët që vijnë për punë në qytet pranojnë të ecin më gjatë kurse për aktivitete tjera kërkojnë që ecjet të jenë sa më të shkurtra.

Tabela 4.20. Varësia e gjatësisë së ecjes prej shkaqeve të ardhjes [2].

Motivi	Tek ne (m)	Në perëndim (m)
Punë	300 (m)	170 (m)
Blerje	250 (m)	150 (m)
Biznes	200 (m)	130 (m)

Kapitulli V

5. LLOGARITJA E DIMENSIONEVE GABARITE DHE GJATËSISË SË KALIMIT PËR AUTOMJETET MË TË FREKUENTUARA

Dimensionet e vendit për parkim drejtpërsëdrejti kufizohen nga dimensionet gabarite dhe rrezja e kthimit të automjetit. Madhësitë e lartë përmendura ndryshojnë për çdo automjet varësisht nga tipi dhe konstruksioni i automjetit. Dimensionet gabarite të automjetit janë:

- L – gjatësia e automjetit (m),
- B – gjerësia e automjetit (m) dhe
- R – rrezja e jashtme gabarite e kthimit.

Zakonisht automjetet që i frekuentojnë më së shumti këto parkingje janë të prodhuesit Volkswagen. Në figurën 5.1., është paraqitur automjeti i prodhuesit BMW 5 (E60) me dimensionet e tij gabarite.

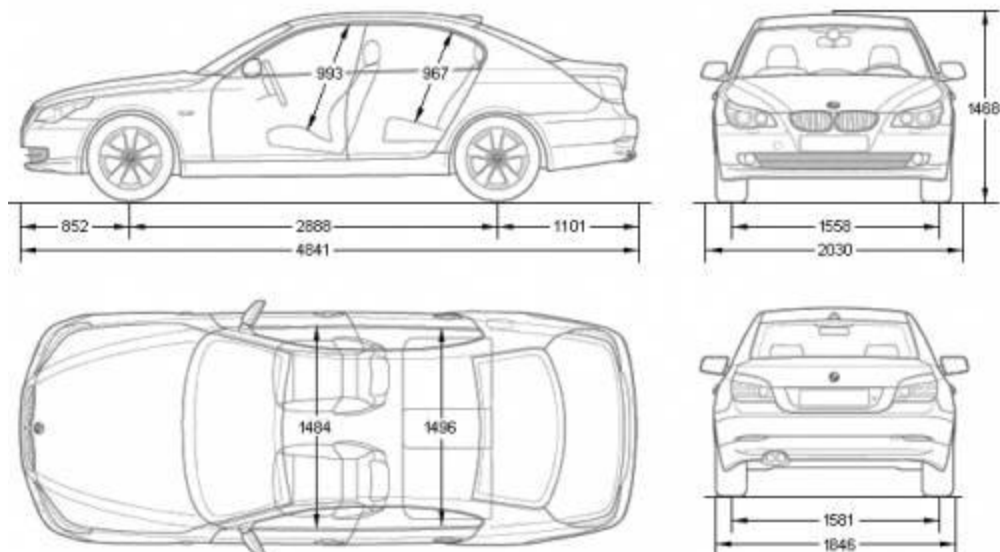


Figura 5.1. Dimensionet gabarite të automjetit BMW 5 (E60).

Rrezja e majtë dhe e djathtë gjatë kthimit të automjetit dallojnë në këndin e kthimit, nëse tentohet të kthehet në të djathtë rrota e parë e djathtë gjithmonë kthehet më shumë se sa rrota e majtë ose anasjelltas. Në figurën 5.2., janë paraqitur dallimet e rrotave gjatë kthimit të tyre me rrezen e kthimit.

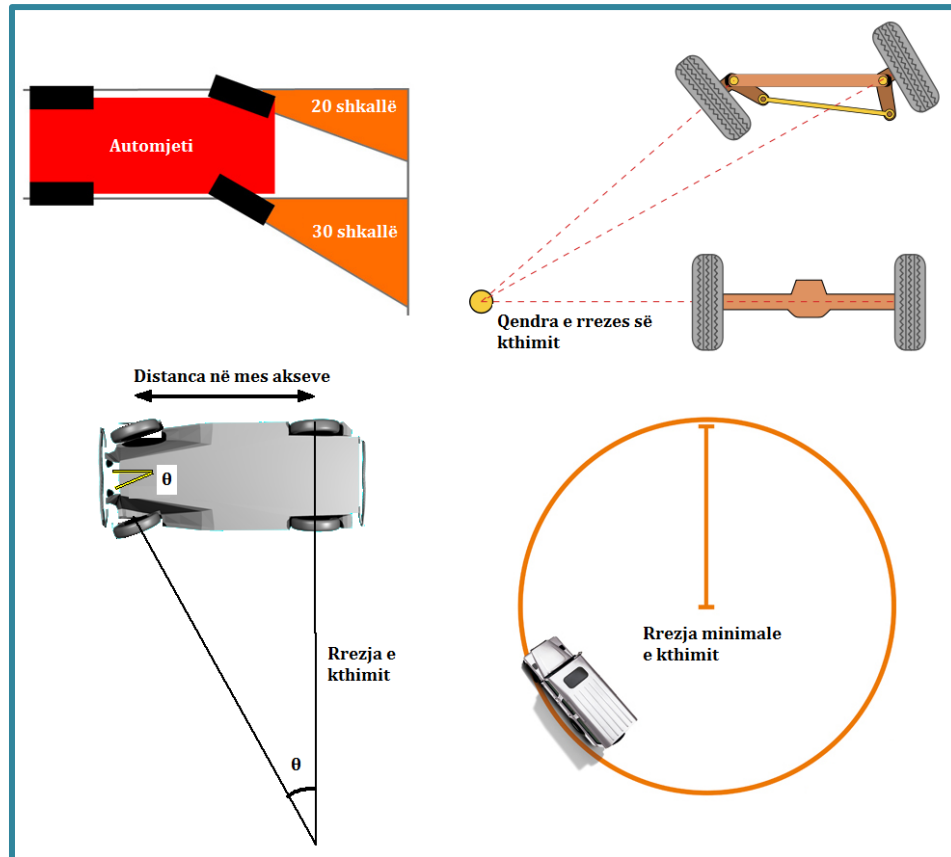


Figura 5.2. Ndryshimi i këndit të kthimit të rrotave gjatë kthimit të automjetit me rrezen e kthimit (turning radius).

Për manovrim të automjetit gjatë parkimit të tij është e nevojshme të sigurohet një hapësirë e mjaftueshme. Kjo hapësirë varet nga rrezja, dimensionet gabarite të automjetit, mënyra dhe këndi i parkimit si dhe zonat mbrojtëse të automjetit gjatë lëvizjes dhe në gjendje të qetësisë.

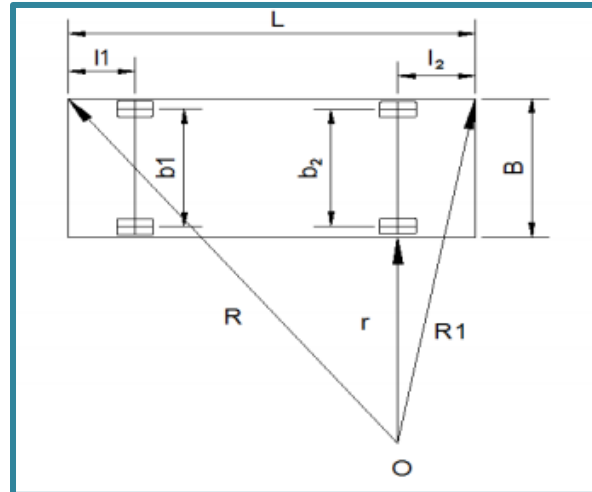


Figura 5.3. Dimensionet e nevojshme gabarite të automjetit dhe rrezet e kthimit.

Dimensionet e automjetit të paraqitura në figurën 5.3., janë:

- L – gjatësia e automjetit (m),
- B – gjerësia e automjetit (m),
- R – rrezja e kthimit të gabaritit të jashtëm në pjesën e përparme (m),
- R_1 – rrezja e kthimit të gabaritit të jashtëm në pjesën e përparme (m),
- r – rrezja e kthimit të gabaritit të brendshëm (m),
- b_1 – distanca e mesit të rrotave të boshtit të përparmë (m),
- b_2 – distanca e mesit të rrotave të boshtit të pasmë (m),
- l_1 – distanca prej aksit të përparmë deri te pika e skajshme dhe
- l_2 – distanca prej aksit të pasmë deri te pika e skajshme.

Në prospektet e ofruara nga prodhuesi i automjeteve zakonisht përcaktohet diametri i kthimit të automjetit $2R$. Për llogaritjen e rrezes së kthimit janë të nevojshme që të dihen edhe madhësitë tjera të rrezeve të kthimit. Duke përdorur trekëndëshat kënddrejtë dhe teoremën e Pitagorës (figura 5.3.), mund të gjenden rrezet tjera të kthimit:

$$R = \sqrt{(r + B)^2 + (L - l_2)^2}$$

$$r = \sqrt{R^2 - (L - l_2)^2} - B$$

$$R_1 = \sqrt{(r + B)^2 + l_2^2}$$

5.1. Dimensionet gabarite të automjeteve në zonën qendrore të Drenasit

5.1.1. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun A

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun A në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 16.04.2018 dhe 24.04.2018.

Tabela 5.1. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun A.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 16.04.2018	Frekuentimi 24.04.2018	L(m)	B (m)	l ₁ (m)	l ₂ (m)	B ₁ (m)	B ₂ (m)	R(m)	R ₁ (m)	r (m)
OPEL Astra	14	13	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	7	12	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	13	8	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	26	26	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	15	16	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	12	9	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	35	45	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	29	34	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	105	89	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	22	27	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	11	11	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	7	11	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	19	23	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.2. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun B

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun B në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 19.04.2018 dhe 24.04.2018.

Tabela 5.2. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun B.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 19.04.2018	Frekuentimi 24.04.2018	L(m)	B (m)	l ₁ (m)	l ₂ (m)	B ₁ (m)	B ₂ (m)	R(m)	R ₁ (m)	r (m)
OPEL Astra	9	12	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	6	7	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	11	18	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	16	16	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	9	18	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	7	10	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	34	27	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	26	16	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	47	62	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	33	15	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	4	8	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	14	15	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	23	17	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.3. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun C

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun C në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 20.04.2018 dhe 24.04.2018.

Tabela 5.3. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun C.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 20.04.2018	Frekuentimi 24.04.2018	L(m)	B (m)	l ₁ (m)	l ₂ (m)	B ₁ (m)	B ₂ (m)	R(m)	R ₁ (m)	r (m)
OPEL Astra	9	24	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	17	18	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	22	20	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	52	29	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	44	37	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	10	8	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	51	44	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	31	24	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	121	118	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	40	28	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	16	26	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	19	13	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	23	13	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.4. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun D

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun D në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 20.04.2018 dhe 24.04.2018.

Tabela 5.4. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun D.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 20.04.2018	Frekuentimi 24.04.2018	L(m)	B (m)	l_1 (m)	l_2 (m)	B_1 (m)	B_2 (m)	R(m)	R_1 (m)	r (m)
OPEL Astra	9	17	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	8	14	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	7	13	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	23	33	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	19	17	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	12	17	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	44	44	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	15	18	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	84	80	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	24	21	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	10	16	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	17	12	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	35	29	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.5. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun E

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun E në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 24.04.2018 dhe 30.04.2018.

Tabela 5.5. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun E.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 24.04.2018	Frekuentimi 30.04.2018	L(m)	B (m)	l_1 (m)	l_2 (m)	B_1 (m)	B_2 (m)	R(m)	R_1 (m)	r (m)
OPEL Astra	7	6	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	6	2	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	4	5	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	13	14	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	23	13	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	4	5	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	18	23	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	10	12	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	42	46	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	16	16	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	10	6	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	4	9	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	19	10	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.6. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun F

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun F në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 30.04.2018 dhe 11.05.2018.

Tabela 5.6. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun F.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 30.04.2018	Frekuentimi 11.05.2018	L(m)	B (m)	l_1 (m)	l_2 (m)	B_1 (m)	B_2 (m)	R(m)	R_1 (m)	r (m)
OPEL Astra	11	7	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	9	8	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	13	14	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	36	19	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	20	21	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	10	6	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	49	38	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	18	19	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	88	57	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	21	25	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	12	17	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	15	13	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	16	14	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.7. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun G

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun G në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 19.04.2018 dhe 24.04.2018.

Tabela 5.7. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun G.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 19.04.2018	Frekuentimi 24.04.2018	L(m)	B (m)	l_1 (m)	l_2 (m)	B_1 (m)	B_2 (m)	R(m)	R_1 (m)	r (m)
OPEL Astra	5	5	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	4	3	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	10	9	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	13	14	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	12	19	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	3	3	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	24	10	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	12	9	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	43	46	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	20	12	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	5	7	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	9	7	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	8	9	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.1.8. Dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese në parkingun H

Në formë tabelore do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) për parkingun H në zonën qendrore të qytetit të Drenasit për dy ditët e numërimit më 30.04.2018 dhe 11.05.2018.

Tabela 5.8. Dimensionet gabarite të automjeteve që e frekuentojnë më së shumti parkingun H.

Lloji i automjeteve	Frekuentimi 30.04.2018	Frekuentimi 11.05.2018	L(m)	B (m)	l_1 (m)	l_2 (m)	B_1 (m)	B_2 (m)	R(m)	R_1 (m)	r (m)
OPEL Astra	9	9	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
OPEL Corsa	7	4	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	15	10	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
AUDI	22	26	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW	5	5	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot	5	6	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes	23	24	4.66	1.74	0.82	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	10	12	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Golf	47	56	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW (llojet tjera) VW Touran	26	19	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Renault	7	8	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford & Fiat	6	13	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Prodhues të ndryshëm CITROEN	10	8	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

5.2. Përcaktimi i gjerësisë së kalimit

Për manovrim të automjetit gjatë parkimit të tij është e nevojshme të sigurohet një hapësirë e mjaftueshme. Kjo hapësirë varet nga rrezja, dimensionet gabarite të automjetit, mënyra e parkimit, këndi i parkimit si dhe zonat mbrojtëse të automjetit gjatë lëvizjes dhe në gjendje qetësie.

Gjerësia e kalimit duhet të ketë vlerën e tillë që nuk do të pengonte hyrjen apo daljen e sigurtë nga vend parkimi, me manovrim sa më të vogël të automjetit. Gjerësia e kalimit mund të caktohet në mënyrë grafike dhe analitike.

Metoda grafike e përcaktimit të gjerësisë së kalimit për automjet bazohet në supozimin se të gjitha rrotat e automjetit lëvizin nëpër harkun rrugor të përshkruar nga një qendër dhe me rastin e kthimit të automjetit përdoret këndi i përhershëm i kthimit të rrotave të para. Caktimi i gjerësisë së kalimit me metodë analitike bazohet në të njëjtat supozime, por për shkak se deri te rezultati arrihet përmes llogaritjeve të komplikuar me një numër të madh formulash dhe një metodë e tillë zakonisht nuk përdoret.

Duke theksuar se të dy metodat nuk japin gjendjen e vërtetë me rastin e parkimit të automjetit, që d.m.th: gjatë shqyrtimit të daljes së automjetit nga vend parkimi rrotat e automjetit kthehen në vend sepse për të ndryshuar rrotat drejtimin e tyre është e nevojshme që lëvizja e automjetit.

Në skaje të automjetit ka rrumbullaksim ndërsa gjerësia e automjetit i merr parasysh pikat më të skajshme (dorëza e derës, treguesi i drejtimit, mbrojtësit etj). Në këtë mënyrë madhësitë fillestare të hapësirës mbrojtëse rreth automjetit janë: a , m dhe Z .

Por manovrimi nuk varet vetëm nga karakteristikat e automjetit por edhe nga aftësitë e shoferit, kështu në disa raste rritet gjerësia e kalimit. Duke marr parasysh të dhënat e lartpërmendura, mund të thuhet se të dy metodat japin rezultate të kënaqshme, të cilat mund të përdoren gjatë projektimit të hapësirës për parkimin e automjeteve.

Kriteret për përcaktimin e gjerësisë minimale të kalimit me një rën prej dy metodave janë:

- *te parkimi me lëvizje prapa, gjatë hyrjes apo daljes së automjetit nga vend parkimi nuk ka nevojë për ndonjë manovrim shtesë,*
- *te parkimi me lëvizje përpara, gjatë daljes së automjetit lejohet një manovrim me lëvizje prapa,*
- *gjatë hyrjes dhe daljes nga vend parkimi, automjeti nuk duhet t'i afrohet automjetit tjetër fqinjë në një distancë më të shkurtër se zona mbrojtëse (m),*
- *gjatë kthimit të automjeteve në gjerësinë e kalimit, automjeti nuk duhet ti afrohet automjetit i cili qëndron në radhën e kundër ose ndonjë lloj pengese, në distancë më të vogël se zona mbrojtëse (Z).*

5.2.1. Llogaritja e gjerësisë së kalimit në vend parkimet për secilin kënd dhe formë të parkimit

Llogaritjen e gjerësisë optimale të vend parkimeve në zonën qendrore të qytetit të Drenasit caktohen format e parkimit varësisht nga këndi i parkimit:

- *për hyrje para/dalje prapa përdoren këndet 30°, 45°, 60°, 90° dhe*
- *për hyrje prapa/dalje përpara përdoret këndi 90°.*

Në vijim në formë tabelore do të paraqiten të gjitha llogaritjet e gjerësisë së kalimit në vend parkime për secilin kënd dhe formë të parkimit. Llogaritjet e gjerësisë së kalimit realizohen duke ju referuar automjeteve përfaqësuese për secilën sipërfaqe të parkimit në të gjitha hapësirat e analizuara. Sipas rezultateve të fituara nga terreni automjetet përfaqësuese thuajse janë të njëjta në të gjitha hapësirat e parkimit atëherë llogaritjet e gjerësisë së kalimit i kemi grumbulluar në një tabelë të vetme për të gjitha parkingjet.

Tabela 5.9. Caktimi i gjerësisë së kalimit me metodë analitike në funksion të këndeve të parkimit.

GJERËSIA E KALIMIT (D)					
	Hyrja para / Dalja prapa				Hyrja prapa / Dalja para
Këndi i parkimit	30°	45°	60°	90°	90°
OPEL Astra	4.57	5.51	4.30	6.31	4.88
OPEL Corsa	4.34	5.24	3.97	5.70	4.55
OPEL (llojet tjera) OPEL ZAFIRA	4.51	5.37	4.33	6.43	4.86
AUDI	4.58	5.45	4.46	6.64	4.95
BMW	4.65	5.57	4.46	6.65	5.02
Peugeot	4.23	4.51	5.42	5.31	4.82
Mercedes	4.64	5.60	4.47	6.64	4.96
VW Passat	4.61	5.56	4.57	6.67	5.03
VW Golf	4.52	5.43	4.22	6.23	4.82
VW (llojet tjera) VW Touran	4.58	5.50	4.39	6.44	4.95
Renault	4.46	5.31	4.17	6.20	4.75
Ford & Fiat	4.40	5.30	4.02	5.91	4.63
Prodhues të ndryshëm CITROEN	4.59	5.60	4.17	6.09	4.55

Kapitulli VI

6. METODA PËR LLOGARITJEN E SIPËRFAQES OPTIMALE TË VEND PARKINGJEVE PËR ZONËN QËNDRORE NË QYTETIN E DRENASIT

Në varshmëri të kohës së limituar të parkimit fitohet një numër i ndryshueshëm i ndërrimeve të vend parkimeve gjatë ditës. Me incizimet e bëra në terren është vërejtur se ndërrimi mesatar për secilin parking të hulumtuar është i ndryshëm për një vend parkim, duke u bazuar në numrin e përgjithshëm të automjeteve që frekuentojnë zonat e parkimit gjatë 12(orëve) të hulumtimit.

6.1. Caktimi i dimensioneve optimale në vend parkim

Gjatë incizimeve të realizuara në lidhje me frekuentimin e automjeteve dhe dimensioneve të tyre për qytetin e Drenasit janë fituar rezultate të dëshirueshme. Rezultatet e fituara shërbejnë për arritjen e rezultateve të mëtejshme të përcaktimit të dimensioneve optimale të llojeve të vend parkimeve si:

- *parkimi në rrugë dhe*
- *parkimi jashtë rruge.*

Për caktimin e dimensioneve të vend parkimit llogariten disa parametra si:

- *shpenzimet e objektit,*
- *humbjet përfitimeve gjatë ditës,*
- *sipërfaqja optimale për një vend parkim,*
- *besueshmëria e shërbimit P_0 dhe*
- *gjatësia e vend parkimit.*

6.1.1. Llogaritja e shpenzimeve të objektit

$$T_g = S \cdot N \frac{V_1 \cdot (1 + k \cdot t_g / 2)}{t_g \cdot d_r} + T, \quad (\text{€}/\text{ditë})$$

ku janë shënuar me:

- S – sipërfaqja për një vend parkim (m^2),
- L – gjatësia e automjeteve (m),
- B – gjerësia e automjeteve (m),
- N – numri i vend parkimeve,
- V_1 – çmimi në (m^2) i sipërfaqes së objektit,
- t_g – numri i viteve të amortizimit,
- d_r – numri i ditëve të vitit kur bëhet pagesa,
- k – përqindja e kamatës dhe
- T – shpenzimet tjera (mirëmbajtja, pagesa e personelit etj).

6.1.2. Llogaritja e humbjeve të përfitimeve gjatë ditës

$$T_d = (1 - P_o) \cdot (1 - P) \cdot N \cdot w \cdot v, \quad (\text{€}/\text{ditë})$$

ku janë shënuar me:

- $(1 - P_o)$ – besueshmëria që automjeti nuk do të shërbehet,
- $(1 - P)$ – besueshmëria që ekziston së paku një vend i zbrazët,
- N – numri i vend parkimeve,
- w – numri mesatar i ndërrimeve (frekuentimi) të vendeve në vend parkim,
- v – çmimi për një vend parkim,
- P_o – besueshmëria e shërbimit dhe
- P – besueshmëria e vend parkimit të mbushur.

6.1.3. Llogaritja e sipërfaqes optimale për një vend parkim

$$S = (B + a) \cdot (L + c), \quad (m^2)$$

ku janë shënuar me:

- $(B + a)$ – gjerësia e një vend parkimi (m) dhe
- $(L + c)$ – gjatësia e një vend parkimi (m).

6.1.4. Llogaritja e gjatësisë së vend parkimit

$$L = -1.85 + 3.62 \cdot B, \quad (m)$$

ku janë shënuar me:

- L – gjatësia e një vend parkimi (m) dhe
- B – gjerësia e një vend parkimi (m).

6.2. Llogaritja e dimensioneve optimale për një vend parkim

Në vijim në formë tabelore do të paraqiten të gjitha llogaritjet e dimensioneve optimale për një vend parkim në parkingjet e analizuara brenda zonës qendrore në qytetin e Drenasit.

Llogaritjet e dimensioneve optimale realizohet duke iu referuar automjeteve përfaqësuese për secilën sipërfaqe të parkimit në të gjitha parkingjet e analizuara. Sipas rezultateve të fituara nga terreni automjetet përfaqësuese janë thuajse të njëjta në të gjitha lokacionet e parkimit atëherë llogaritjet dhe rezultatet optimale janë grumbulluar në formë tabelore për secilën ditë të numërimit dhe secilin lokacion të parkimit veç e veç.

6.2.1. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun A

Sic e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun A, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.1. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun A, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU A												
Parametrat e fituara për datën 16.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	26	315	60	0.083	1	2.32	4.74	11.46	95.192	0	95.192
2.	BMW	15			0.048	0.917	2.31	4.90	11.32	94.041	1.245	95.286
3.	OPEL ZAFIRA	13			0.041	0.869	2.30	4.87	11.20	93.055	1.965	95.020
4.	VW TOURAN	22			0.070	0.828	2.29	4.83	11.06	91.904	2.580	94.484
5.	RENAULT	11			0.035	0.758	2.28	4.79	10.92	90.753	3.630	94.383
6.	VW GOLF	105			0.333	0.723	2.27	4.76	10.81	89.849	4.155	94.004
7.	OPEL ASTRA	14			0.044	0.390	2.25	4.69	10.55	87.712	9.150	96.862
8.	PEUGEOT	12			0.038	0.346	2.25	4.69	10.55	87.712	9.810	97.522
9.	MERCEDES	35			0.111	0.308	2.24	4.65	10.42	86.644	10.380	97.024
10.	VW PASSAT	29			0.092	0.197	2.24	4.65	10.42	86.644	12.045	98.689
11.	CITROEN	19			0.060	0.105	2.20	4.50	9.90	82.370	13.425	95.795
12.	FORD & FIAT	7			0.022	0.045	2.19	4.47	9.79	81.466	14.325	95.791
13.	OPEL ASTRA	7			0.022	0.023	2.11	4.18	8.82	73.493	14.655	88.148

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.2. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun A, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU A												
Parametrat e fituara për datën 16.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	26	324	60	0.080	1	2.32	4.74	11.46	95.192	0	95.192
2.	BMW	16			0.049	0.920	2.31	4.90	11.32	94.041	1.20	95.241
3.	OPEL ZAFIRA	8			0.025	0.871	2.30	4.87	11.20	93.055	1.935	94.990
4.	VW TOURAN	27			0.083	0.846	2.29	4.83	11.06	91.904	2.310	94.214
5.	RENAULT	11			0.034	0.763	2.28	4.79	10.92	90.753	3.555	94.308
6.	VW GOLF	89			0.275	0.729	2.27	4.76	10.81	89.849	4.065	93.914
7.	OPEL ASTRA	13			0.040	0.454	2.25	4.69	10.55	87.712	8.190	95.902
8.	PEUGEOT	9			0.028	0.414	2.25	4.69	10.55	87.712	8.790	96.502
9.	MERCEDES	45			0.139	0.386	2.24	4.65	10.42	86.644	9.210	95.854
10.	VW PASSAT	34			0.105	0.247	2.24	4.65	10.42	86.644	11.295	97.939
11.	CITROEN	23			0.071	0.142	2.20	4.50	9.90	82.370	12.870	95.240
12.	FORD & FIAT	11			0.034	0.071	2.19	4.47	9.79	81.466	13.935	95.401
13.	OPEL ASTRA	12			0.037	0.037	2.11	4.18	8.82	73.493	14.445	87.938

6.2.2. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun B

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun B, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.3 Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun B, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU B												
Parametrat e fituara për datën 19.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	16	239	50	0.067	1	2.32	4.74	11.46	70.074	0	70.074
2.	BMW	9			0.038	0.933	2.31	4.90	11.32	69.230	0.737	69.967
3.	OPEL ZAFIRA	11			0.046	0.895	2.30	4.87	11.20	68.507	1.155	69.662
4.	VW TOURAN	33			0.138	0.849	2.29	4.83	11.06	67.663	1.661	69.324
5.	RENAULT	4			0.017	0.711	2.28	4.79	10.92	66.819	3.179	69.998
6.	VW GOLF	47			0.0197	0.694	2.27	4.76	10.81	66.156	3.366	69.522
7.	OPEL ASTRA	9			0.038	0.497	2.25	4.69	10.55	64.589	5.533	70.122
8.	PEUGEOT	7			0.029	0.459	2.25	4.69	10.55	64.589	5.951	70.540
9.	MERCEDES	34			0.142	0.430	2.24	4.65	10.42	63.805	6.270	70.075
10.	VW PASSAT	26			0.109	0.288	2.24	4.65	10.42	63.805	7.832	71.637
11.	CITROEN	23			0.096	0.179	2.20	4.50	9.90	60.671	9.031	69.702
12.	FORD & FIAT	14			0.059	0.083	2.19	4.47	9.79	60.008	10.087	70.095
13.	OPEL ASTRA	6			0.025	0.024	2.11	4.18	8.82	54.162	10.736	64.898

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.4. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun B, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU B												
Parametrat e fituara për datën 24.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	16	241	50	0.066	1	2.32	4.74	11.46	70.074	0	70.074
2.	BMW	18			0.075	0.934	2.31	4.90	11.32	69.230	0.726	69.956
3.	OPEL ZAFIRA	18			0.075	0.859	2.30	4.87	11.20	68.507	1.551	70.058
4.	VW TOURAN	15			0.062	0.784	2.29	4.83	11.06	67.663	2.376	70.039
5.	RENAULT	8			0.033	0.722	2.28	4.79	10.92	66.819	3.058	69.877
6.	VW GOLF	62			0.257	0.689	2.27	4.76	10.81	66.156	3.421	69.577
7.	OPEL ASTRA	12			0.050	0.432	2.25	4.69	10.55	64.589	6.248	70.837
8.	PEUGEOT	10			0.041	0.382	2.25	4.69	10.55	64.589	6.798	71.387
9.	MERCEDES	27			0.112	0.341	2.24	4.65	10.42	63.805	7.249	71.054
10.	VW PASSAT	16			0.066	0.229	2.24	4.65	10.42	63.805	8.481	72.286
11.	CITROEN	17			0.071	0.163	2.20	4.50	9.90	60.671	9.207	69.878
12.	FORD & FIAT	15			0.062	0.092	2.19	4.47	9.79	60.008	9.988	69.996
13.	OPEL ASTRA	7			0.029	0.030	2.11	4.18	8.82	54.162	10.670	64.832

6.2.3. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun C

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun C, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.5. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun C, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU C												
Parametrat e fituara për datën 20.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	52	455	75	0.114	1	2.32	4.74	11.46	95.192	0	95.192
2.	BMW	44			0.097	0.886	2.31	4.90	11.32	94.041	2.565	96.606
3.	OPEL ZAFIRA	22			0.048	0.789	2.30	4.87	11.20	93.055	4.748	97.803
4.	VW TOURAN	40			0.088	0.741	2.29	4.83	11.06	91.904	5.828	97.732
5.	RENAULT	16			0.035	0.653	2.28	4.79	10.92	90.753	7.808	98.561
6.	VW GOLF	121			0.266	0.618	2.27	4.76	10.81	89.849	8.595	98.444
7.	OPEL ASTRA	9			0.020	0.352	2.25	4.69	10.55	87.712	14.580	102.292
8.	PEUGEOT	10			0.022	0.332	2.25	4.69	10.55	87.712	15.030	102.742
9.	MERCEDES	51			0.112	0.310	2.24	4.65	10.42	86.644	15.525	102.169
10.	VW PASSAT	31			0.068	0.198	2.24	4.65	10.42	86.644	18.045	104.489
11.	CITROEN	23			0.051	0.130	2.20	4.50	9.90	82.370	19.575	101.945
12.	FORD & FIAT	19			0.042	0.079	2.19	4.47	9.79	81.466	20.273	101.739
13.	OPEL ASTRA	17			0.037	0.037	2.11	4.18	8.82	73.493	21.668	95.161

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.6. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun C, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU C												
Parametrat e fituara për datën 24.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	29	402	75	0.072	1	2.32	4.74	11.46	95.192	0	95.192
2.	BMW	37			0.092	0.928	2.31	4.90	11.32	94.041	1.350	95.391
3.	OPEL ZAFIRA	20			0.050	0.836	2.30	4.87	11.20	93.055	3.075	96.130
4.	VW TOURAN	28			0.070	0.786	2.29	4.83	11.06	91.904	4.013	95.917
5.	RENAULT	26			0.065	0.716	2.28	4.79	10.92	90.753	5.325	96.078
6.	VW GOLF	118			0.294	0.651	2.27	4.76	10.81	89.849	6.544	96.393
7.	OPEL ASTRA	24			0.060	0.357	2.25	4.69	10.55	87.712	12.056	99.768
8.	PEUGEOT	8			0.020	0.297	2.25	4.69	10.55	87.712	13.181	100.893
9.	MERCEDES	44			0.109	0.277	2.24	4.65	10.42	86.644	13.556	100.200
10.	VW PASSAT	24			0.060	0.168	2.24	4.65	10.42	86.644	15.600	102.244
11.	CITROEN	13			0.032	0.108	2.20	4.50	9.90	82.370	16.725	99.095
12.	FORD & FIAT	13			0.032	0.076	2.19	4.47	9.79	81.466	17.325	98.791
13.	OPEL ASTRA	18			0.045	0.044	2.11	4.18	8.82	73.493	17.925	91.418

6.2.4. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun D

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun D, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.7. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun D, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU D												
Parametrat e fituara për datën 20.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	23	307	70	0.075	1	2.32	4.74	11.46	88.912	0	88.912
2.	BMW	19			0.062	0.925	2.31	4.90	11.32	87.838	1.313	89.151
3.	OPEL ZAFIRA	7			0.023	0.863	2.30	4.87	11.20	86.918	2.098	89.016
4.	VW TOURAN	24			0.078	0.840	2.29	4.83	11.06	85.844	2.800	88.644
5.	RENAULT	10			0.033	0.762	2.28	4.79	10.92	84.770	4.165	88.935
6.	VW GOLF	84			0.274	0.729	2.27	4.76	10.81	83.926	4.743	88.669
7.	OPEL ASTRA	9			0.029	0.455	2.25	4.69	10.55	81.932	9.538	91.470
8.	PEUGEOT	12			0.039	0.426	2.25	4.69	10.55	81.932	10.045	91.977
9.	MERCEDES	44			0.143	0.387	2.24	4.65	10.42	80.934	10.728	91.662
10.	VW PASSAT	15			0.049	0.244	2.24	4.65	10.42	80.934	13.230	94.164
11.	CITROEN	35			0.114	0.195	2.20	4.50	9.90	76.945	14.088	91.033
12.	FORD & FIAT	17			0.055	0.081	2.19	4.47	9.79	76.101	16.083	92.184
13.	OPEL ASTRA	8			0.026	0.026	2.11	4.18	8.82	68.660	17.045	85.705

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.8. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun D, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU D												
Parametrat e fituara për datën 24.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	33	331	70	0.100	1	2.32	4.74	11.46	88.912	0	88.912
2.	BMW	17			0.051	0.900	2.31	4.90	11.32	87.838	1.750	89.588
3.	OPEL ZAFIRA	13			0.039	0.849	2.30	4.87	11.20	86.918	2.643	89.561
4.	VW TOURAN	21			0.063	0.810	2.29	4.83	11.06	85.844	3.325	89.169
5.	RENAULT	16			0.048	0.747	2.28	4.79	10.92	84.770	4.428	89.198
6.	VW GOLF	80			0.242	0.699	2.27	4.76	10.81	83.926	5.268	89.194
7.	OPEL ASTRA	17			0.051	0.457	2.25	4.69	10.55	81.932	9.503	91.435
8.	PEUGEOT	17			0.051	0.406	2.25	4.69	10.55	81.932	10.395	92.327
9.	MERCEDES	44			0.133	0.355	2.24	4.65	10.42	80.934	11.288	92.222
10.	VW PASSAT	18			0.054	0.222	2.24	4.65	10.42	80.934	13.615	94.549
11.	CITROEN	29			0.088	0.168	2.20	4.50	9.90	76.945	14.560	91.505
12.	FORD & FIAT	12			0.036	0.080	2.19	4.47	9.79	76.101	16.100	92.201
13.	OPEL ASTRA	14			0.042	0.044	2.11	4.18	8.82	68.660	16.730	85.390

6.2.5. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun E

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun E, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.9. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun E dita e parë e numërimeve.

PARKINGU E												
Parametrat e fituara për datën 24.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	13	176	25	0.074	1	2.32	4.74	11.46	32.397	0	32.397
2.	BMW	23			0.131	0.926	2.31	4.90	11.32	32.014	0.648	32.662
3.	OPEL ZAFIRA	4			0.023	0.795	2.30	4.87	11.20	31.685	1.794	33.479
4.	VW TOURAN	16			0.091	0.772	2.29	4.83	11.06	31.301	1.995	33.296
5.	RENAULT	10			0.057	0.681	2.28	4.79	10.92	30.917	2.791	33.708
6.	VW GOLF	42			0.239	0.624	2.27	4.76	10.81	30.616	3.290	33.906
7.	OPEL ASTRA	7			0.040	0.385	2.25	4.69	10.55	29.904	5.381	35.285
8.	PEUGEOT	4			0.023	0.345	2.25	4.69	10.55	29.904	5.731	35.635
9.	MERCEDES	18			0.102	0.322	2.24	4.65	10.42	29.548	5.933	35.481
10.	VW PASSAT	10			0.057	0.220	2.24	4.65	10.42	29.548	6.825	36.373
11.	CITROEN	19			0.108	0.163	2.20	4.50	9.90	28.123	7.324	35.447
12.	FORD & FIAT	4			0.023	0.055	2.19	4.47	9.79	27.822	8.269	36.091
13.	OPEL ASTRA	6			0.034	0.032	2.11	4.18	8.82	25.164	8.470	33.634

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.10. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun E, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU E												
Parametrat e fituara për datën 30.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	14	167	25	0.084	1	2.32	4.74	11.46	32.397	0	32.397
2.	BMW	13			0.078	0.916	2.31	4.90	11.32	32.014	0.735	32.749
3.	OPEL ZAFIRA	5			0.030	0.838	2.30	4.87	11.20	31.685	1.418	33.103
4.	VW TOURAN	16			0.096	0.808	2.29	4.83	11.06	31.301	1.680	32.981
5.	RENAULT	6			0.036	0.712	2.28	4.79	10.92	30.917	2.520	33.437
6.	VW GOLF	46			0.275	0.676	2.27	4.76	10.81	30.616	2.835	33.451
7.	OPEL ASTRA	6			0.036	0.401	2.25	4.69	10.55	29.904	5.241	35.145
8.	PEUGEOT	5			0.030	0.365	2.25	4.69	10.55	29.904	5.556	35.460
9.	MERCEDES	23			0.138	0.335	2.24	4.65	10.42	29.548	5.819	35.367
10.	VW PASSAT	12			0.072	0.197	2.24	4.65	10.42	29.548	7.026	36.574
11.	CITROEN	10			0.060	0.125	2.20	4.50	9.90	28.123	7.656	35.779
12.	FORD & FIAT	9			0.054	0.065	2.19	4.47	9.79	27.882	8.181	36.003
13.	OPEL ASTRA	2			0.012	0.011	2.11	4.18	8.82	25.164	8.654	33.818

6.2.6. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun F

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun F, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.11. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun F, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU F												
Parametrat e fituara për datën 30.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	36	318	50	0.113	1	2.32	4.74	11.46	63.795	0	63.795
2.	BMW	20			0.068	0.887	2.31	4.90	11.32	63.075	1.695	64.722
3.	OPEL ZAFIRA	13			0.041	0.824	2.30	4.87	11.20	62.370	2.640	65.010
4.	VW TOURAN	21			0.066	0.783	2.29	4.83	11.06	61.603	3.255	64.858
5.	RENAULT	12			0.038	0.717	2.28	4.79	10.92	60.036	4.245	64.281
6.	VW GOLF	88			0.227	0.679	2.27	4.76	10.81	60.233	4.815	65.048
7.	OPEL ASTRA	11			0.035	0.402	2.25	4.69	10.55	58.808	8.970	67.778
8.	PEUGEOT	10			0.031	0.367	2.25	4.69	10.55	58.808	9.495	68.303
9.	MERCEDES	49			0.154	0.336	2.24	4.65	10.42	58.096	9.960	68.056
10.	VW PASSAT	18			0.056	0.182	2.24	4.65	10.42	58.096	12.270	70.366
11.	CITROEN	16			0.050	0.126	2.20	4.50	9.90	55.247	13.110	68.357
12.	FORD & FIAT	15			0.047	0.076	2.19	4.47	9.79	54.644	13.860	68.504
13.	OPEL ASTRA	9			0.028	0.029	2.11	4.18	8.82	49.329	14.565	63.894

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.12. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun F, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU F												
Parametrat e fituara për datën 11.05.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	19	258	50	0.074	1	2.32	4.74	11.46	63.795	0	63.795
2.	BMW	21			0.081	0.926	2.31	4.90	11.32	63.027	0.925	63.952
3.	OPEL ZAFIRA	14			0.054	0.845	2.30	4.87	11.20	62.370	1.938	64.308
4.	VW TOURAN	25			0.097	0.791	2.29	4.83	11.06	61.603	2.613	64.216
5.	RENAULT	17			0.066	0.694	2.28	4.79	10.92	60.036	3.825	64.661
6.	VW GOLF	57			0.221	0.628	2.27	4.76	10.81	60.233	4.650	64.883
7.	OPEL ASTRA	7			0.027	0.407	2.25	4.69	10.55	58.808	7.413	66.221
8.	PEUGEOT	6			0.023	0.380	2.25	4.69	10.55	58.808	7.750	66.558
9.	MERCEDES	38			0.147	0.357	2.24	4.65	10.42	58.096	8.038	66.134
10.	VW PASSAT	19			0.074	0.210	2.24	4.65	10.42	58.096	9.875	67.971
11.	CITROEN	14			0.054	0.136	2.20	4.50	9.90	55.247	10.800	66.047
12.	FORD & FIAT	13			0.050	0.082	2.19	4.47	9.79	54.644	11.475	66.119
13.	OPEL ASTRA	8			0.031	0.032	2.11	4.18	8.82	49.329	12.100	61.429

6.2.7. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun G

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun G, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.13. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun G, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU G												
Parametrat e fituara për datën 19.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	13	168	30	0.077	1	2.32	4.74	11.46	38.678	0	38.678
2.	BMW	12			0.071	0.923	2.31	4.90	11.32	38.216	0.578	38.794
3.	OPEL ZAFIRA	10			0.060	0.852	2.30	4.87	11.20	37.822	1.110	38.932
4.	VW TOURAN	20			0.119	0.792	2.29	4.83	11.06	37.362	1.560	38.922
5.	RENAULT	5			0.030	0.673	2.28	4.79	10.92	36.901	2.453	39.354
6.	VW GOLF	43			0.256	0.643	2.27	4.76	10.81	36.540	2.678	39.218
7.	OPEL ASTRA	5			0.030	0.387	2.25	4.69	10.55	35.685	4.598	40.283
8.	PEUGEOT	3			0.018	0.357	2.25	4.69	10.55	35.685	4.823	40.508
9.	MERCEDES	24			0.143	0.339	2.24	4.65	10.42	35.258	4.958	40.216
10.	VW PASSAT	12			0.071	0.196	2.24	4.65	10.42	35.258	6.030	41.288
11.	CITROEN	8			0.048	0.125	2.20	4.50	9.90	33.548	6.563	40.111
12.	FORD & FIAT	9			0.054	0.078	2.19	4.47	9.79	33.186	6.915	40.101
13.	OPEL ASTRA	4			0.024	0.024	2.11	4.18	8.82	29.997	7.320	37.317

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.14 Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun G, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU G												
Parametrat e fituara për datën 24.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f_{ri}	P_0	(B+a)	(L+c)	S(m)	T_g	T_d	$T_g + T_d$ (€/ditë)
1.	AUDI	14	153	30	0.092	1	2.32	4.74	11.46	38.678	0	38.678
2.	BMW	19			0.124	0.908	2.31	4.90	11.32	38.216	0.690	38.906
3.	OPEL ZAFIRA	9			0.059	0.784	2.30	4.87	11.20	37.822	1.620	39.442
4.	VW TOURAN	12			0.078	0.725	2.29	4.83	11.06	37.362	2.063	39.425
5.	RENAULT	7			0.046	0.647	2.28	4.79	10.92	36.901	2.648	39.549
6.	VW GOLF	46			0.301	0.601	2.27	4.76	10.81	36.540	2.993	39.533
7.	OPEL ASTRA	5			0.033	0.300	2.25	4.69	10.55	35.685	5.250	40.935
8.	PEUGEOT	3			0.020	0.267	2.25	4.69	10.55	35.685	5.498	41.183
9.	MERCEDES	10			0.065	0.247	2.24	4.65	10.42	35.258	5.648	40.906
10.	VW PASSAT	9			0.059	0.182	2.24	4.65	10.42	35.258	6.135	41.393
11.	CITROEN	9			0.059	0.065	2.20	4.50	9.90	33.548	6.578	40.126
12.	FORD & FIAT	7			0.046	0.019	2.19	4.47	9.79	33.186	7.013	40.199
13.	OPEL ASTRA	3			0.020		2.11	4.18	8.82	29.997	7.358	37.355

6.2.8. Llogaritja e dimensioneve optimale për parkingun H

Siç e kemi theksuar edhe më lartë numërimet janë realizuar në dy data të ndryshme për parkingun H, ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelore është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë zonë të parkimit.

Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë paraqitur vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vend parkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 6.15. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun H, dita e parë e numërimeve.

PARKINGU H												
Parametrat e fituara për datën 30.04.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	22	192	40	0.115	1	2.32	4.74	11.46	51.236	0	51.236
2.	BMW	5			0.026	0.885	2.31	4.90	11.32	50.622	1.150	51.772
3.	OPEL ZAFIRA	15			0.078	0.859	2.30	4.87	11.20	50.096	1.410	51.506
4.	VW TOURAN	26			0.135	0.781	2.29	4.83	11.06	49.482	2.190	51.672
5.	RENAULT	7			0.036	0.646	2.28	4.79	10.92	48.868	3.540	52.408
6.	VW GOLF	47			0.245	0.610	2.27	4.76	10.81	48.386	3.900	52.286
7.	OPEL ASTRA	9			0.047	0.365	2.25	4.69	10.55	47.247	6.350	53.597
8.	PEUGEOT	5			0.026	0.318	2.25	4.69	10.55	47.247	6.820	54.067
9.	MERCEDES	23			0.120	0.292	2.24	4.65	10.42	46.677	7.080	53.757
10.	VW PASSAT	10			0.052	0.172	2.24	4.65	10.42	46.677	8.280	54.957
11.	CITROEN	10			0.052	0.120	2.20	4.50	9.90	44.397	8.800	53.197
12.	FORD & FIAT	6			0.031	0.068	2.19	4.47	9.79	43.915	9.320	53.235
13.	OPEL ASTRA	7			0.036	0.037	2.11	4.18	8.82	39.663	9.630	49.293

IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË QYTETIN E DRENASIT

Tabela 6.16. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vend parkimi të automjeteve për parkingun H, dita e dytë e numërimeve.

PARKINGU H												
Parametrat e fituara për datën 11.05.2018												
Nr.	Automjetet	f	Σf	N	f _{ri}	P ₀	(B+a)	(L+c)	S(m)	T _g	T _d	T _g + T _d (€/ditë)
1.	AUDI	26	200	40	0.130	1	2.32	4.74	11.46	51.236	0	51.236
2.	BMW	5			0.025	0.870	2.31	4.90	11.32	50.622	1.300	51.922
3.	OPEL ZAFIRA	10			0.050	0.845	2.30	4.87	11.20	50.096	1.550	51.646
4.	VW TOURAN	19			0.095	0.795	2.29	4.83	11.06	49.482	2.050	51.532
5.	RENAULT	8			0.040	0.700	2.28	4.79	10.92	48.868	3.000	51.868
6.	VW GOLF	56			0.280	0.660	2.27	4.76	10.81	48.386	3.400	51.786
7.	OPEL ASTRA	9			0.045	0.380	2.25	4.69	10.55	47.247	6.200	53.447
8.	PEUGEOT	6			0.030	0.335	2.25	4.69	10.55	47.247	6.650	53.897
9.	MERCEDES	24			0.120	0.305	2.24	4.65	10.42	46.477	6.950	53.427
10.	VW PASSAT	12			0.060	0.185	2.24	4.65	10.42	46.477	8.150	54.627
11.	CITROEN	8			0.040	0.125	2.20	4.50	9.90	44.397	8.750	53.147
12.	FORD & FIAT	13			0.065	0.085	2.19	4.47	9.79	43.915	9.150	53.065
13.	OPEL ASTRA	4			0.020	0.020	2.11	4.18	8.82	39.663	9.800	49.463

Kapitulli VII

7. VARIANTET E PROPOZUARA PËR ORGANIZIMIN E PARKINGJEVE

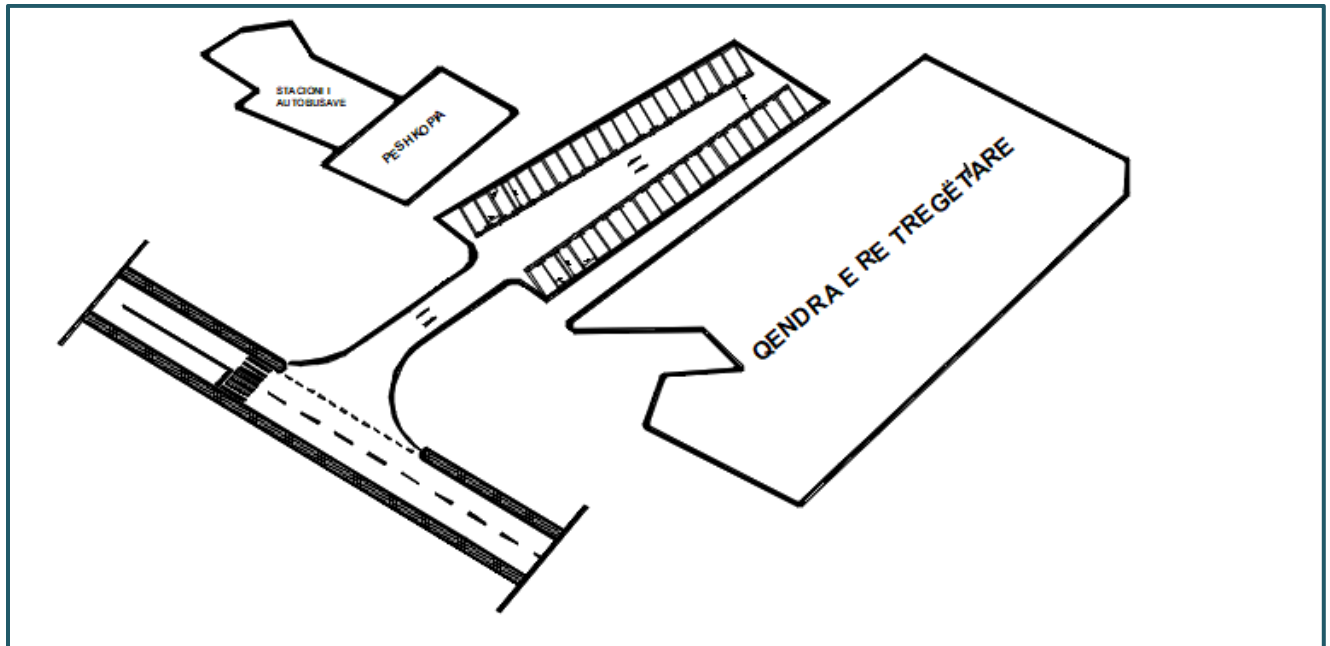
Në vazhdim do të paraqesim variantet e propozuara për të gjithë parkingjet e analizuar fillimisht në tabelën krahasimore pastaj përmes vizatimeve në softuerin AutoCAD.

Tabela 8.1. Tabela krahasimore e numrit të vend parkingjeve.

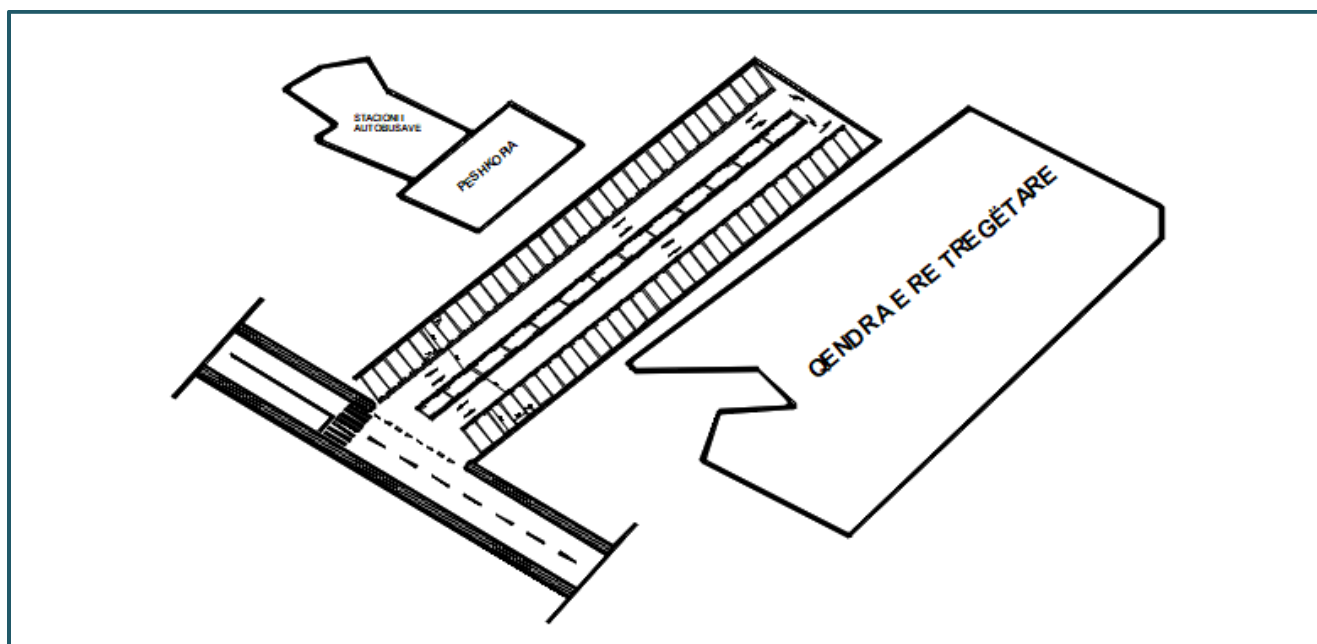
Parkingjet e analizuara në qytetin e Drenasit			
Parkingjet	Gjendja ekzistuese	Projektimi I	Projektimi II
Parkingu A	60	40	78
Parkingu B	50	79	----
Parkingu C	75	89	99
Parkingu D	70	79	95
Parkingu E	25	24	64
Parkingu F	50	55	----
Parkingu G	30	98	----
Parkingu H	40	50	----

Duhet theksuar se në disa parkingje nuk i kemi dhënë dy variante të projektimi pasi që nuk kemi pas hapësira të lira për zgjerimin e zonës së parkimit.

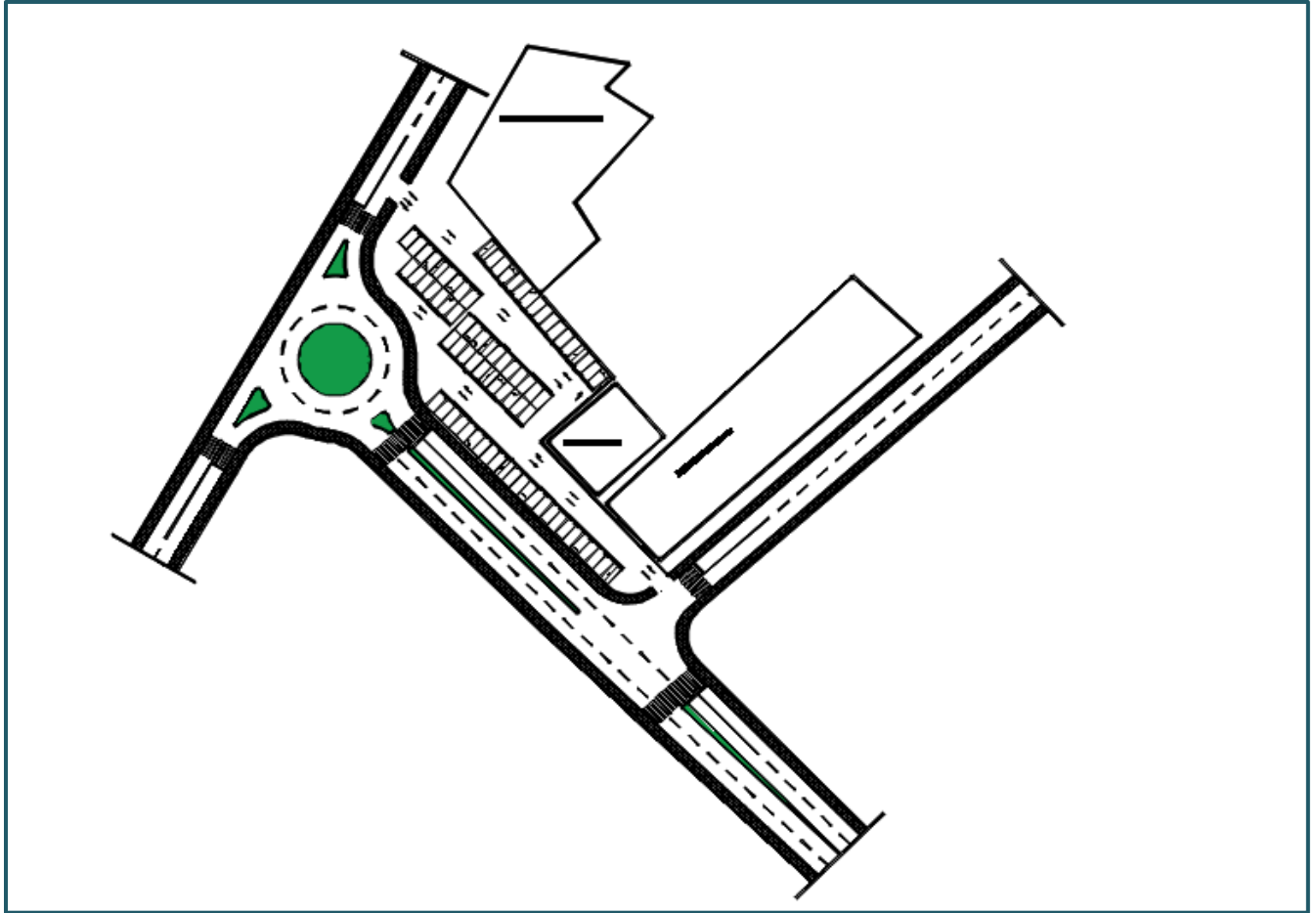
7.1. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun A - projektimi I



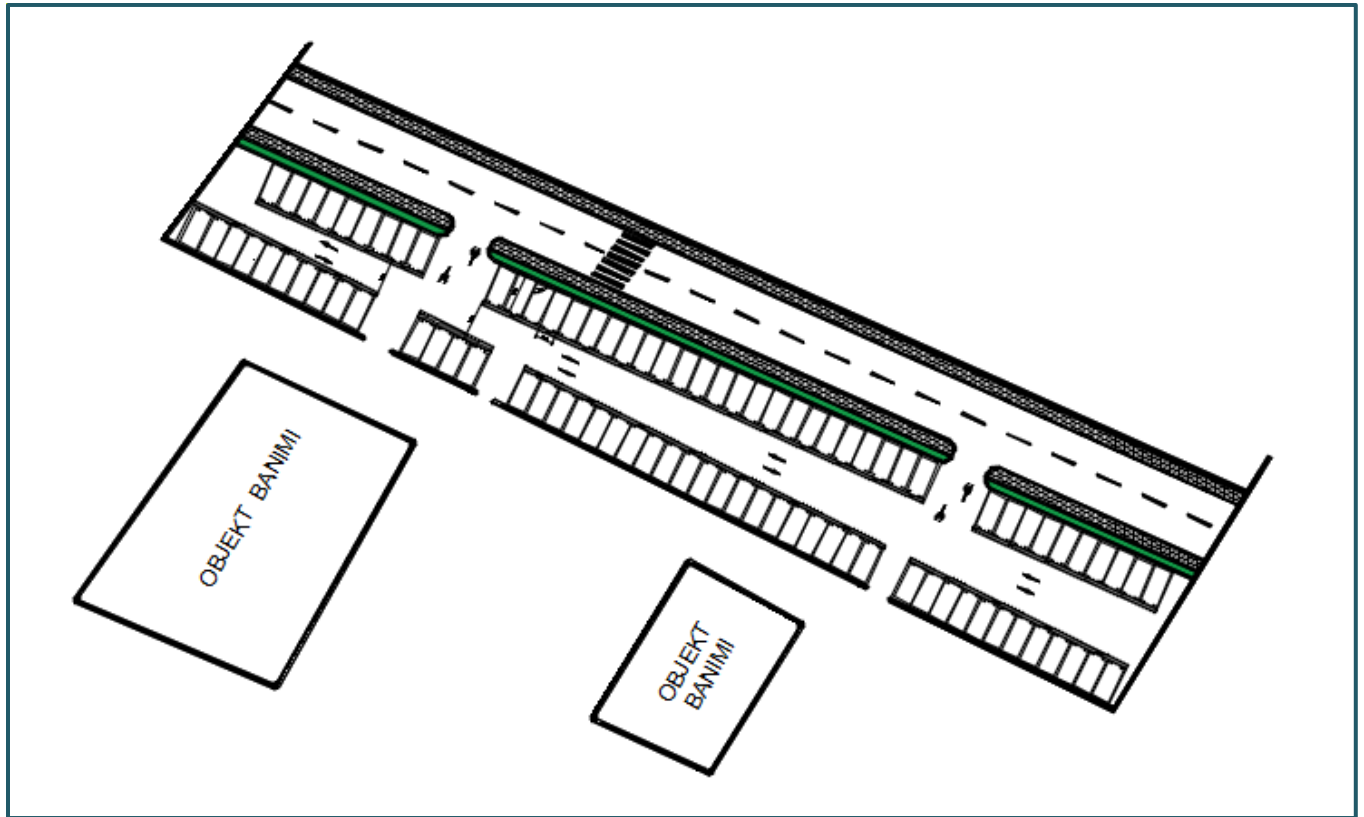
7.2. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun A - projektimi II



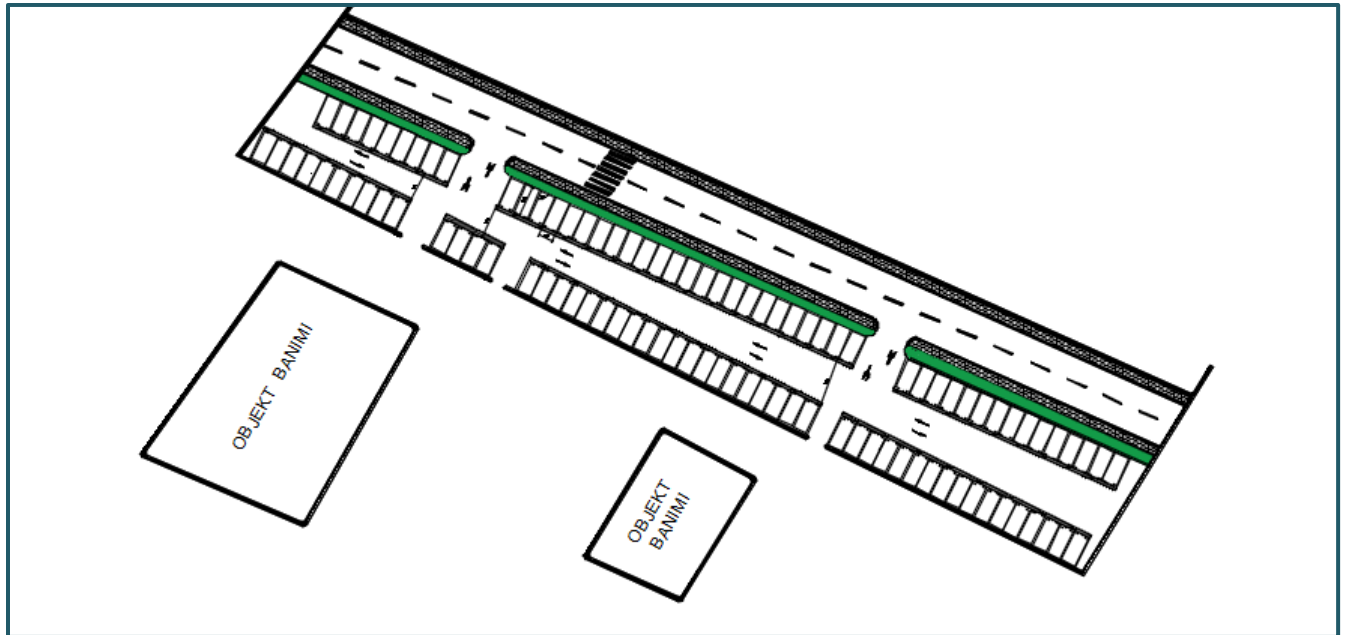
7.3. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun B



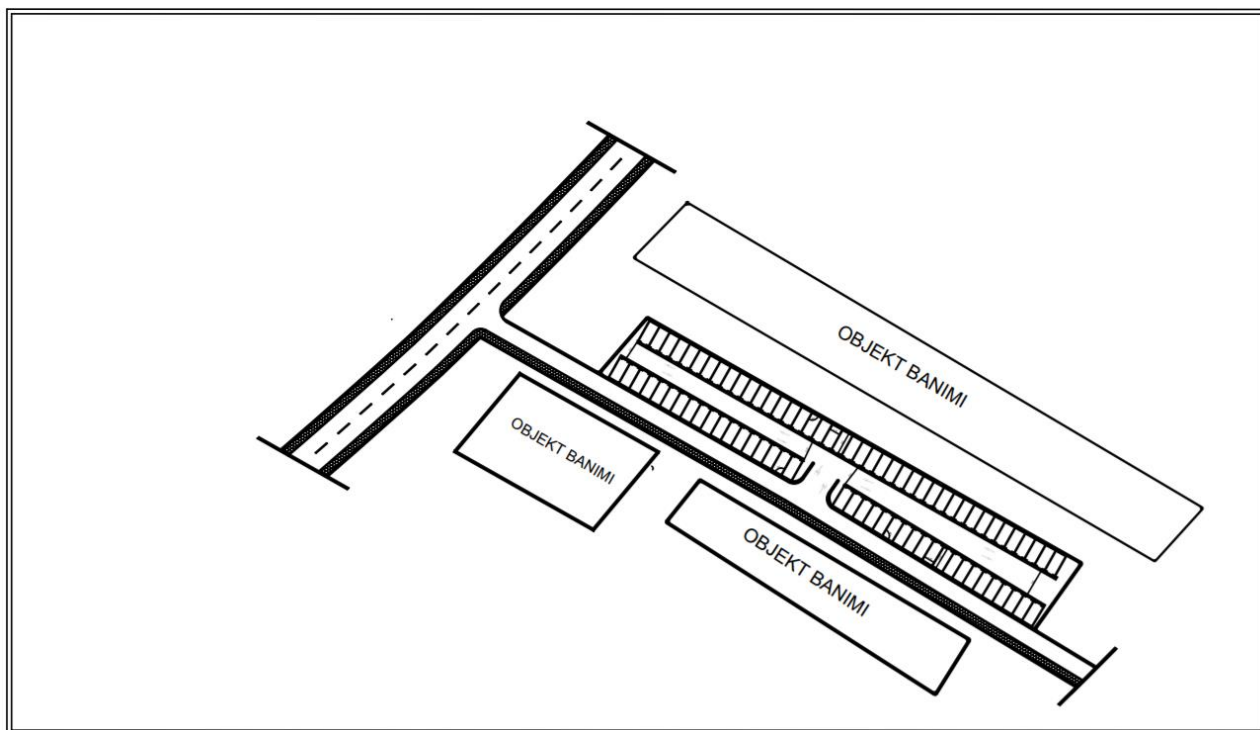
7.4. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun C – projektimi I



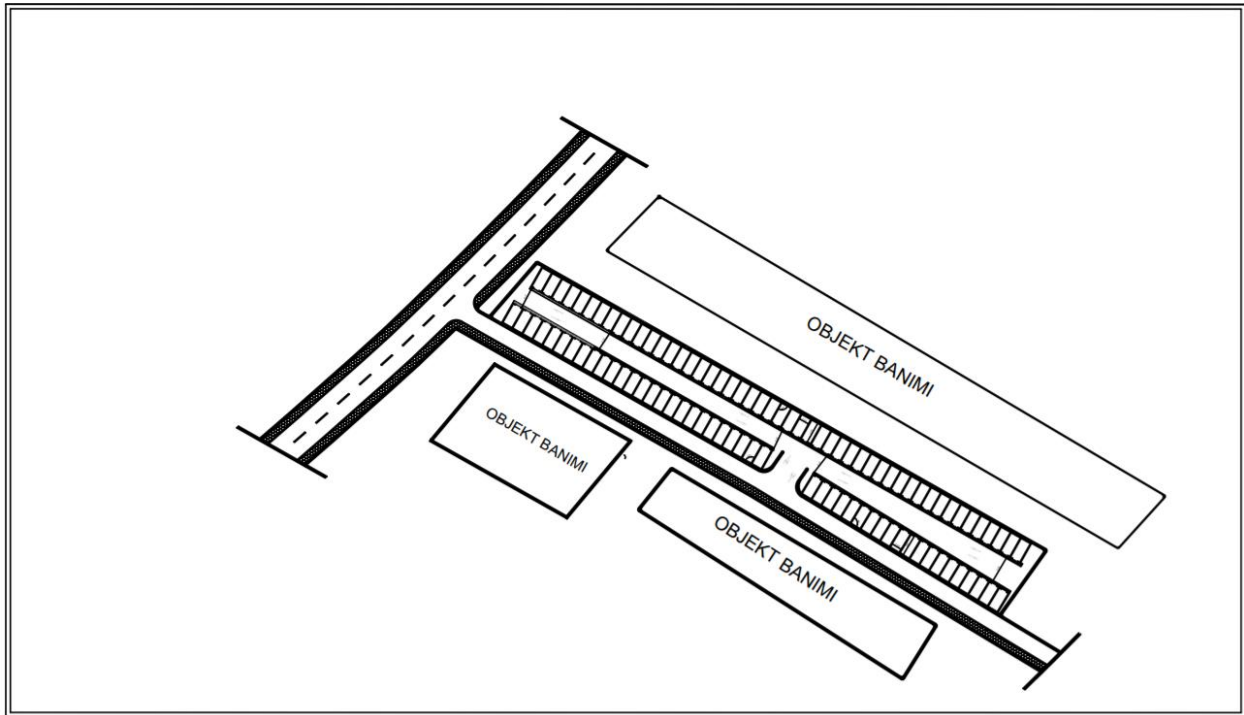
7.5. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun C – projektimi II



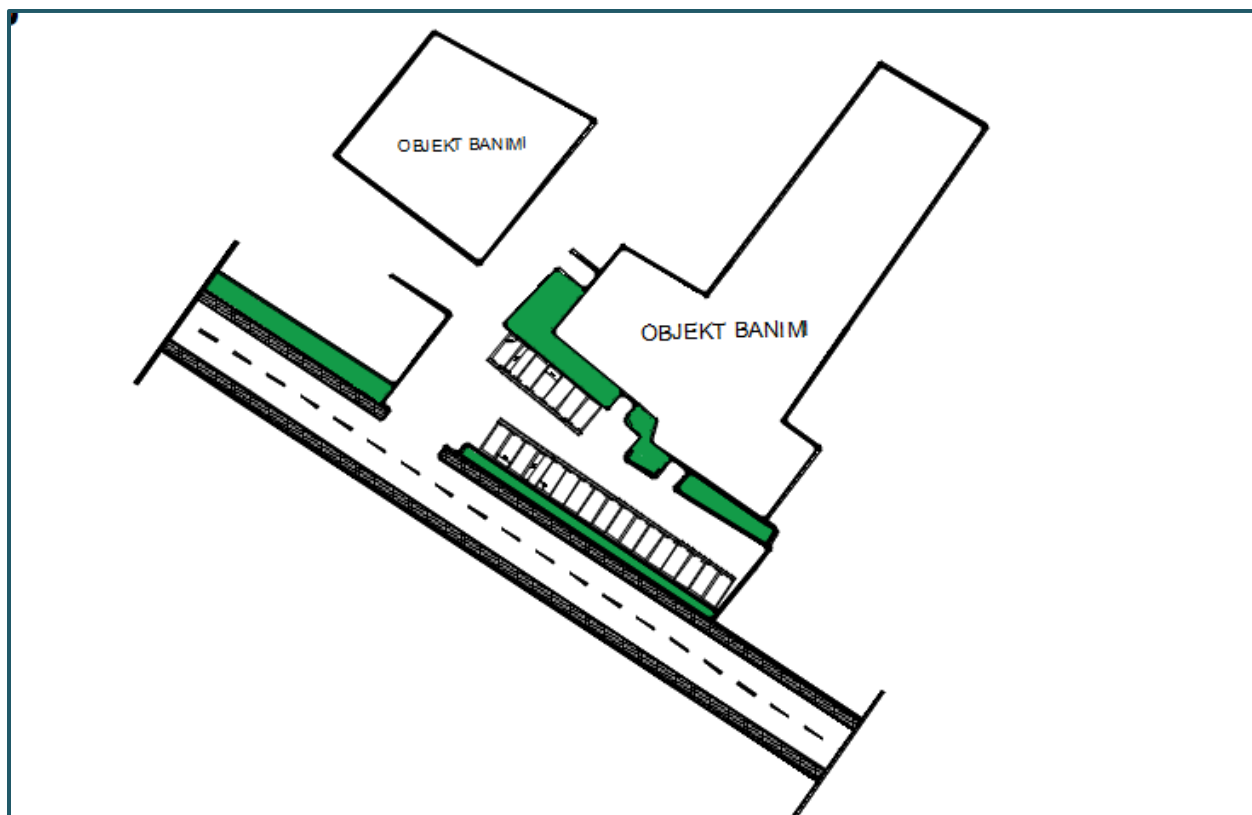
7.6. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun D – projektimi I



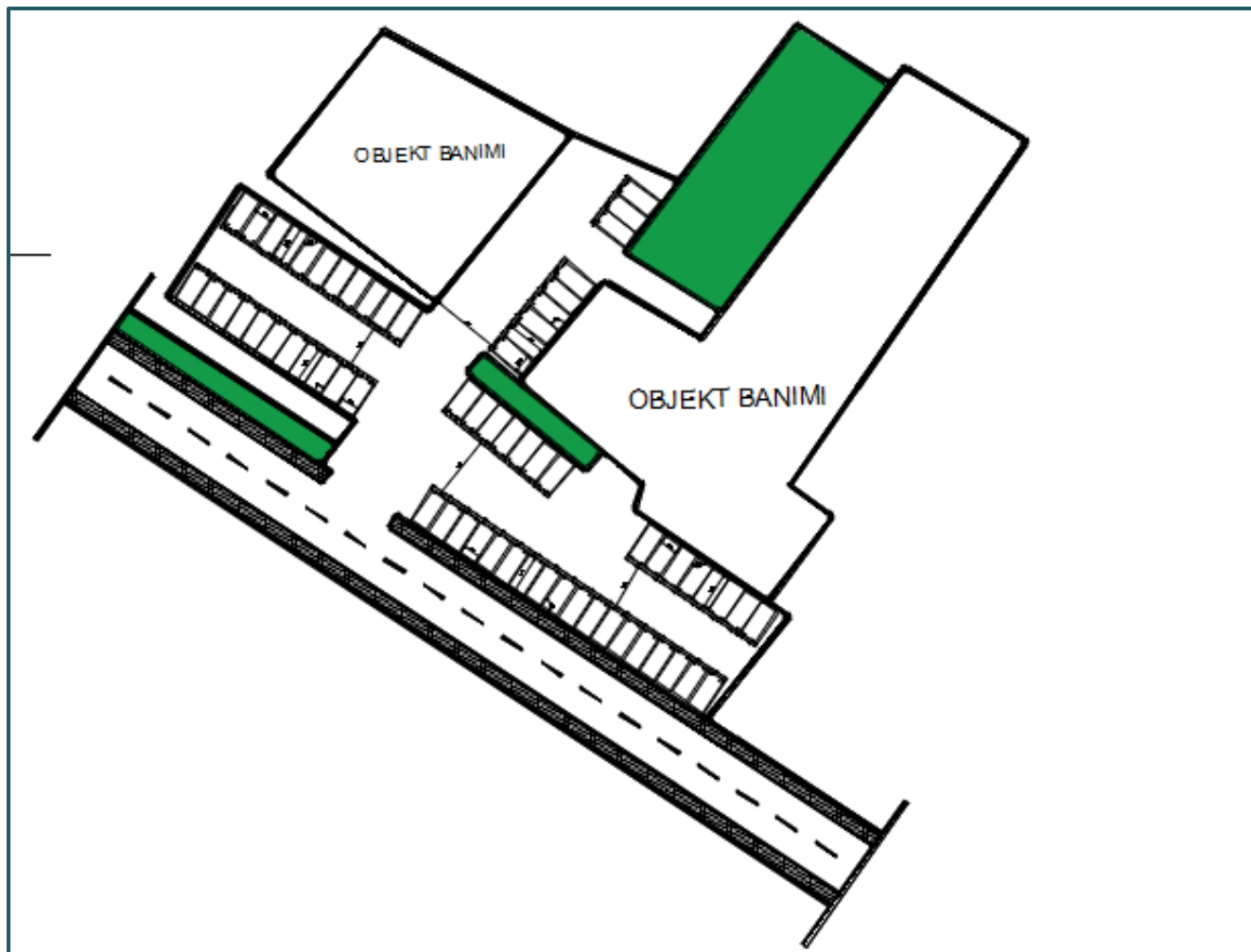
7.7. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun D – projektimi II



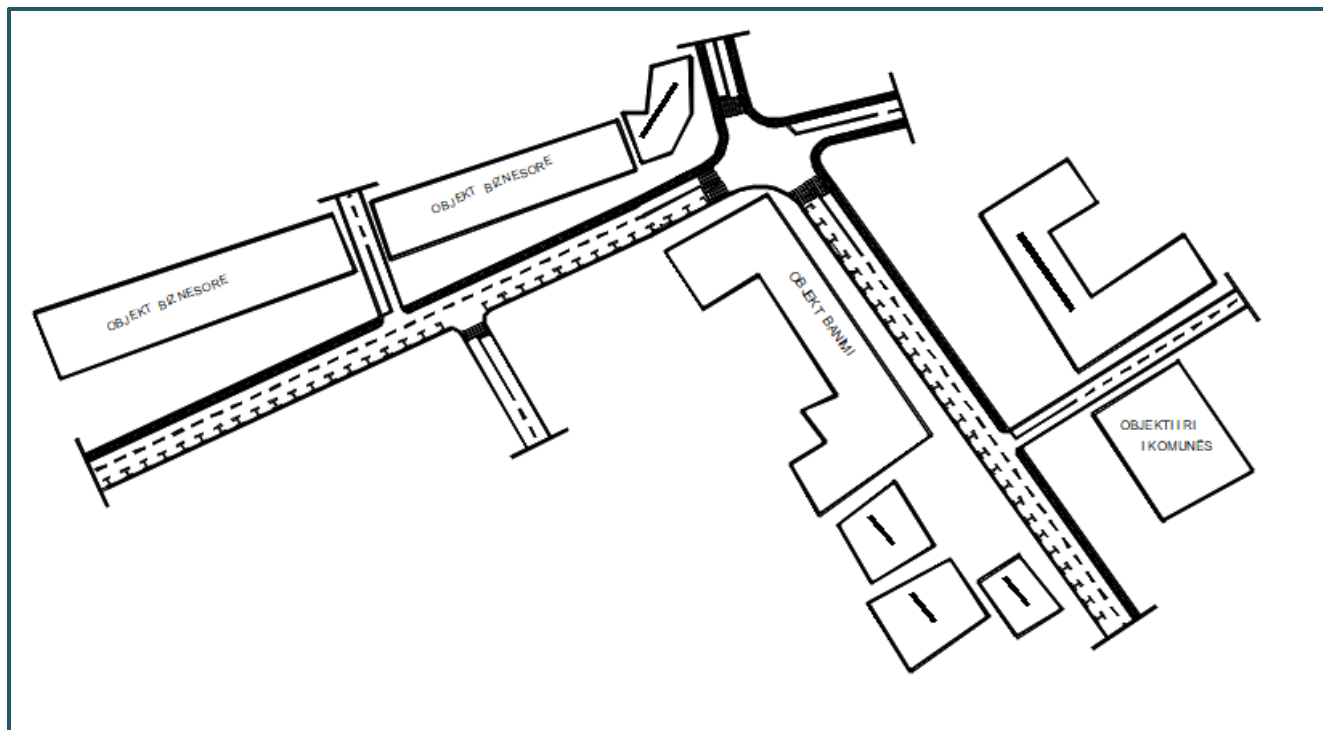
7.8. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun E – projektimi I



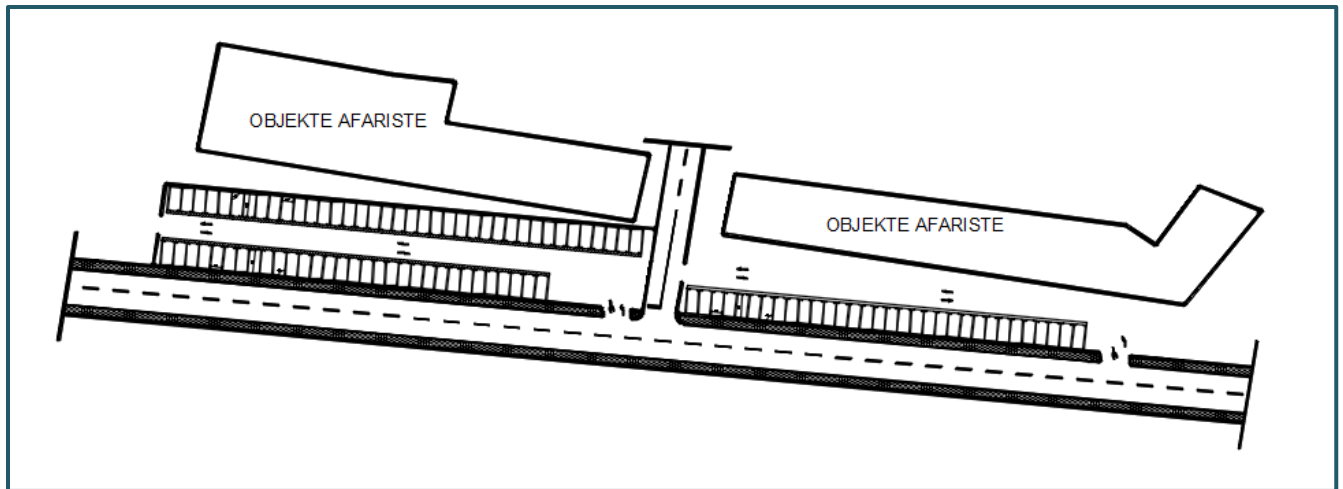
7.9. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun E – projektimi II



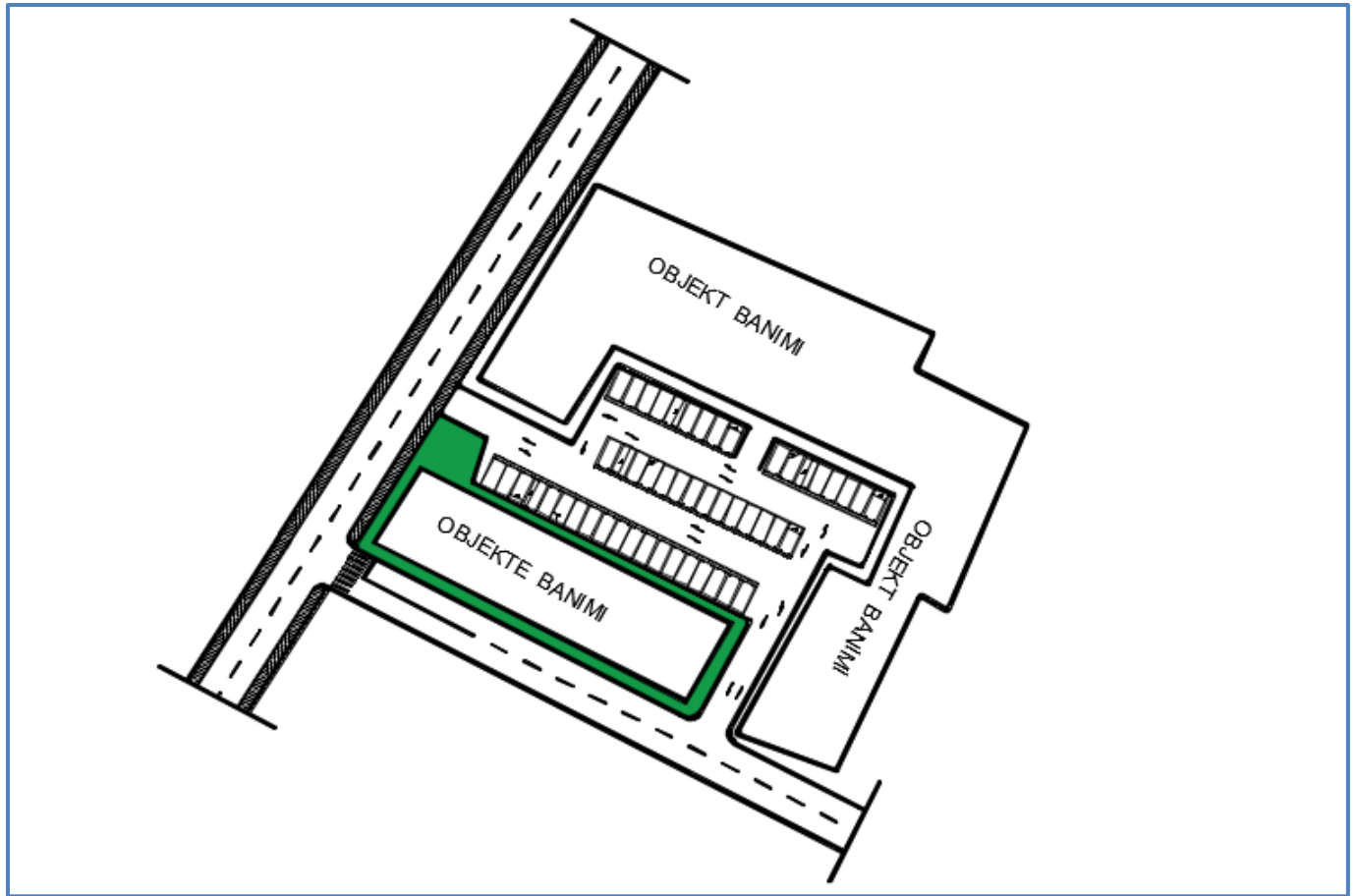
7.10. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun F



7.11. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun G



7.12. Projektimi i vend parkingjeve në parkingun H



Kapitulli VIII

8. PËRFUNDIMI

Në kuadër të këtij punimi është bërë identifikimi dhe analiza e parkingjeve në qytetin e Drenasit në zonën qendrore.

Punimi i diplomës është i përmbledhur në shtatë kapituj, duke përshkruar njohuritë e përgjithshme për parkingjet si dhe është bërë paraqitja dhe analiza e parkingjeve për parkingjet e lartcekura. Gjatë punës janë shfrytëzuar dy metoda për mbledhjen e të dhënave të nevojshme: *metoda e vëzhgimit në terren dhe metoda e anketimit*.

Vëllimi i të dhënave të fituara bazohet në numrin e lartë të aktiviteteve që zhvillohen afër zonës qendrore në qytetin e Drenasit. Aktivitetet e kësaj zone rrjedhin nga koncentrimi i lartë i institucioneve të ndryshme komunale të cilat veprimtarinë e tyre e zhvillojnë brenda zonës qendrore të qytetit të Drenasit.

Parkingu A, shtrihet afër stacionit të autobusëve si dhe në afërsi të këtij parkingu gjendet qendra e re tregtare e qytetit të Drenasit, ku aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë një numër i madh i bizneseve private dhe restorante e kafiteri të ndryshme. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 60 automjete me organizimin e së njëjtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 40 automjete. Pastaj është propozuar zgjerimi i sipërfaqes së parkingut dhe pas projektimit me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 78 automjete.

Parkingu B, shtrihet përgjatë rrugës regjionale R102 që lidh qytetin e Drenasit me qytetin e Skenderajt si dhe përgjatë rrugës 14 Qershori që lidhet me qendrën e qytetit të Drenasit. Shumë afër parkingut B, aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë biznese të ndryshme si markete, furra, barnatore, kafiteri po ashtu aktualisht zona e parkingut B shfrytëzohet nga taksitë ilegal që bartin udhëtarët në drejtim të Prishtinës dhe Skenderajt. Për dallim nga

gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 50 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 79 automjete. Gjithashtu është bërë ndryshimi i hyrjeve dhe daljeve nga zona e parkimit sepse në gjendjen ekzistuese hyrjet dhe daljet nga parkimi kanë qenë direkt në rreth rrotullim dhe shpesh kanë pas qasje të pasigurta në rrugën kryesore duke shkaktuar tollovi e në shumë raste edhe aksidente rrugore.

Parkingu C, shtrihet përgjatë rrugës 14 Qershori, zona e parkingut C gjendet përballë parkingut A, stacionit të autobusëve dhe pranë sheshit qendror të qytetit të Drenasit. Shumë afër zonës së parkingut C, aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë një numër i madh i bizneseve private si kafiteri, markete dhe dyqane me pjesë të automjeteve. Po ashtu duhet theksuar se këtë zonë të parkingut e shfrytëzojnë edhe banorët rezidentë që jetojnë në banesat afër zonës së parkingut. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 75 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 89 automjete. Pastaj është propozuar zgjerimi i sipërfaqes së parkingut me rregulla standarde të projektimit kanë rezultuar se mund të parkohen 99 automjete.

Parkingu D, shtrihet afër sheshit qendror të qytetit të Drenasit. Shumë afër zonës së parkingut D aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë biznese të ndryshme si kafiteri të ndryshme pasi që është shumë afër sheshit. Ngjashëm si te parkingu C edhe parkingu D shfrytëzohet nga banorët rezidentë që jetojnë në banesat afër zonës së parkingut. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 70 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 79 automjete. Pastaj është propozuar zgjerimi i sipërfaqes së parkingut dhe ka rezultuar se mund të parkohen 95 automjete.

Parkingu E, shtrihet përgjatë rrugës 14 Qershori. Në këtë pjesë të qytetit ku gjendet zona e parkingut E, aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë vetëm disa lokale afariste si kafiteri. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 24 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi

kanë rezultuar se mund të parkohen 25 automjete. Pastaj është propozuar zgjerimi i sipërfaqes së parkingut dhe ka rezultuar se mund të parkohen 64 automjete.

Parkingu F, është parking gjatësor që shtrihet përgjatë rrugës Fehmi e Xhevë Lladrovci dhe rrugës Rasim Kiqina. Zona e parkingut F gjendet afër objektit të komunës së Drenasit, afër bankave të ndryshme që operojnë në qytetin e Drenasit, kompanitë e ndryshme të sigurimeve, biblioteka e qytetit, postave të ndryshme, në afërsi të këtij parkingu gjendet edhe stacioni i trenit. Aktivitetin e tyre ditore afër zonës së parkingut e zhvillojnë biznese të ndryshme private si butiqe, seli të ndryshme partiake, kafiteri e aktivitete të shumta rekreative. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 50 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 55 automjete.

Parkingu G, gjendet përballë parkingut gjatësor F dhe shtrihet përgjatë rrugës Rasim Kiqina. Ngjashëm si te parkingu F, aktivitetin e tyre ditore e zhvillojnë biznese të shumta private si butiqe të ndryshme, kafiteri dhe agjensione të ndryshme turistike. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 30 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 98 automjete në të cilin është propozuar edhe zgjerimi i sipërfaqes ekzistuese.

Parkingu H, gjendet në afërsi të parkingut F dhe gjendet në brendësi të objektit banesorë që gjendet në mes parkingut F dhe H. Parkingu H ka hyrje dhe dalje të përbashkët, në rrugën Hasan Prishtina, rrugë e cila kryqëzohet me rrugën Rasim Kiqina dhe rrugën 14 Qershori. Duhet theksuar se zona e parkingut H kryesisht shfrytëzohet nga banorët rezidentë që jetojnë në banesat përreth. Për dallim nga gjendja ekzistuese, që parkoheshin rreth 40 automjete me organizimin e së njejtës sipërfaqe dhe projektimin me vlera të fituara të dimensioneve të një vend parkimi kanë rezultuar se mund të parkohen 50 automjete.

9. LITERATURA

- [1] Prof. asoc. Naser Lajqi, “Autobaza dhe autostacione” – Prishtinë 2014,
- [2] Msc. Besarta Avdiu, “identifikimi dhe analiza e parkingjeve për nën zonat IV, IX, VIII dhe VII në unazën e parë të zonës qendër në qytetin e Prishtinës” – Prishtinë 2018,
- [3] Prof. Dr. Nikola Putnik, “Autobaze i autostanice” – Beograd 2007,
- [4] Todd Litman, “Parking Managment: Strategies, Evalution and Planning,
- [5] Todd Litman (2010), “Parking Pricing Implementation Guidelines: How more Efficient Pricing Can Help,
- [6] Solve Parking Problems, Increase Revenue and Achieve other Planning Objectives
Victoria,
- [7] Transport Policy Institute (www.vtpi.org) at www.vtpi.org/parkpricing.pdf.
- [8] Donald Shoup, The High Cost of Free Parking,
- [9] Banerjee & Associates, An Overview of Common Parking Issues, Parking Managment Options and Creative Solutions,
- [11] <http://www.google.com/maps/@42.6238102,20.8974059,598m/data=!3m1!1e3>
- [12] <http://ask.rks-gov.net/>
- [13] <http://www.carfolio.com/>
- [14] http://websrv.municipality.gov.bh/ppd/doc/study_carpark.pdf
- [15] <http://www.ci.ceres.ca.us/standarddrawings/SectionP.pdf>