

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



**PUNIM DIPLOME**  
**MASTER**

**TEMA: »IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS«**

**LËNDA: »AUTOBAZAT DHE AUTOSTACIONET«**

**Kandidati:**  
**bsc. Besarta S. AVDIU**

**Mentori:**  
**Prof. asoc. Naser Lajqi**

**PRISHTINË 2018**

## FALEMNDERIMI

*Rruga e suksesit është shumë e gjatë, plotë sfida dhe të duhet aq shumë punë që nga vitet e para të jetës. Çdo ëndërr drejtë suksesit është më e lehtë kur ndihma e familjes nuk mungon, duke shpenzuar kohën e tyre për të ofruar ndihmë në çdo kohë.*

*Falemnderimi i veçantë i takon familjes sime, së cilës i detyrohem shumë në jetë për kontributin e dhënë në të gjitha fazat e shkollimit tim. Dua të falemnderoj prindërit e mi, të cilët që nga ditët e para të shkollimit tim më qëndruan pranë, duke më ofruar çdoherë përkrahje morale dhe financiare.*

*Falemnderoj stafin akademik të Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike të cilët kontribuan gjatë këtyre viteve rreth shkollimit tim, në veçanti dua të falemnderoj mentorin Prof. asoc. Naser Lajqi i cili me ndihmën dhe konsulencën e tij të pakursyer profesionale, më ofroi orientimin e duhur për realizimin e këtij punimi të masterit.*

*Përveç punës sime për grumbullimin e të dhënave nga terreni, dua të falemnderoj kolegët e studimeve master Shpend Bejtullahu, Granit Bibaj, Përparim Dragusha, Danjell Kabashi dhe Labinot Rusinovci me të cilët për ditë të tëra qëndruam nëpër parkingje për të grumbulluar të dhënat e nevojshme dhe fal punës së tyre më është lehtësuar procesi rreth grumbullimit të të dhënave.*

*Ky titull i ri akademik, i dedikohet dy prindërve të mi!*

*Prishtinë, dhjetor 2017*

*Sinqerisht e juaja,*

*b.sc. Besarta S. Avdiu*

## PËRMBAJTJA

<b>PËRMBLEDHJA (ABSTRAKTI)</b> .....	8
<b>KAPITULLI I</b> .....	8
<b>1. HYRJE</b> .....	8
1.1. IDENTIFIKIMI DHE PËRSHKRIMI I PROBLEMIT .....	10
1.2. QËLLIMI I HULUMTIMIT .....	12
<b>KAPITULLI II</b> .....	13
<b>2. NJOHURI TË PËRGJITHSHME PËR PARKINGJET</b> .....	13
2.1. PROBLEMET E PARKIMIN NË KOSOVË .....	13
2.1.1. Parkimi i automjeteve në trotuar .....	15
2.1.2. Parkimi i automjeteve në afërsi të vendbanimeve .....	16
2.1.3. Ngulfatjet e shkaktuara në komunikacion nga parkimi jo adekuat i automjeteve .....	16
2.1.4. Masat që duhet të ndërmerren për pengimin e parkimit të automjeteve në vendet ku nuk lejohet parkimi .....	17
2.1.5. Vend parkimet private në qytetin e Prishtinës .....	18
2.2. PARKINGJET DHE POLITIKA QË KONTRIBOJNË NË ZGJIDHJEN E PROBLEMEVE URBANE TË TRAFIKUT .....	18
2.2.1. Politikat e integruara në bazë të mobilitetit të lëvizshmërisë .....	20
2.2.2. Format për të përmirësuar parkingjet dhe trafikun .....	21
2.2.3. Menaxhimi i parkingjeve .....	22
2.3. ZONAT E PARKIMIT JASHTË RRUGËS .....	25
2.4. PARKING GARAZHET .....	26
2.4.1. Ndarja e parking garazheve .....	27
2.5. PARKING GARAZHET E MEKANIZUARA .....	28

<b>KAPITULLI III</b> .....	29
<b>3. PËRSHKRIMI I GJENDJES EKZITUESE TEK PARKINGJET NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR NË PRISHTINË</b> .....	29
3.1. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E IV TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS.....	31
3.2. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E IX TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS.....	32
3.3. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E VIII TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS.....	34
3.4. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E VII TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS.....	35
<b>KAPITULLI IV</b> .....	36
<b>4. KONSTATIMI I NEVOJËS PËR PARKIM NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX TË ZONËS QENDËR NË QYTETIN E PRISHTINËS</b> .....	36
4.1. METODAT PËR MBLEDHJEN E TË DHËNAVE NGA TERENI .....	37
4.2. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA IV .....	39
4.2.1. Nënzona IV – Parkingu I .....	40
4.2.2. Nënzona IV – Parkingu II.....	42
4.2.3. Nënzona IV – Parkingu III.....	44
4.2.4. Nënzona IV – Parkingu IV .....	46
4.3. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA IX .....	48
4.3.1. Nënzona IX – Parkingu I .....	49
4.3.2. Nënzona IX – Parkingu II.....	51
4.3.3. Nënzona IX – Parkingu III.....	53
4.3.4. Nënzona IX – Parkingu IV .....	55
4.3.5. Nënzona IX – Parkingu V.....	57



4.3.6. Nënzona IX – Parkingu VI .....	59
4.3.7. Nënzona IX – Parkingu VII .....	61
4.4. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA VIII.....	63
4.4.1. Nënzona VIII – Parkingu I.....	64
4.4.2. Nënzona VIII – Parkingu II .....	66
4.4.3. Nënzona VIII – Parkingu III.....	68
4.4.4. Nënzona VIII – Parkingu IV .....	70
4.5. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA VII.....	72
4.5.1. Nënzona VII – Parkingu I.....	73
4.5.2. Nënzona VII – Parkingu II.....	75
4.5.3. Nënzona VII – Parkingu III .....	77
4.5.4. Nënzona VII – Parkingu IV .....	79
4.5.5. Nënzona VII – Parkingu V .....	81
4.5.6. Nënzona VII – Parkingu VI .....	83
4.5.7. Nënzona VII – Parkingu VII.....	85
4.5.8. Nënzona VII – Parkingu VIII .....	87
4.5.9. Nënzona VII – Parkingu IX .....	89
4.5.10. Nënzona VII – Parkingu X .....	91
4.6. MËNYRAT E ZGJEDHJES SË PROBLEMIT TË PARKIMIT .....	93
4.6.1. Rexhimi i parkimit .....	93
4.6.2. Parkimi i kufizuar në kohë.....	95
<b>KAPITULLI V .....</b>	<b>99</b>
<b>5. KARAKTERISTIKAT E PARKIMIT .....</b>	<b>99</b>
5.1. SHKAKU I PARKIMIT .....	99
5.2. PËRQENDRIMII PARKIMIT.....	101

**» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «**

5.2.1. Përqendrimi i parkimit në nënzonën IV .....	102
5.2.2. Përqendrimii parkimit në nënzonën IX.....	104
5.2.3. Përqendrimii parkimit në nënzonën VIII .....	109
5.2.4. Përqendrimi i parkimit në nënzonën VII .....	112
<b>5.3. KOHËZGJATJA E PARKIMIT .....</b>	<b>119</b>
5.3.1. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e IV .....	121
5.3.2. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e IX.....	122
5.3.3. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e VIII .....	124
5.3.4. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e VII .....	126
5.4. GJATËSIA E ECJES NË KËMBË.....	129
<b>KAPITULLI VI .....</b>	<b>131</b>
<b>6. LLOGARITJA E DIMENSIONEVE GABARITE DHE GJATËSISË SË KALIMIT PËR AUTOMJETET MË TË FREKUENTUARA .....</b>	<b>131</b>
6.1. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E IV .....	134
6.2. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E IX .....	136
6.3. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E VIII.....	140
6.4. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E VII .....	143
6.5. PËRCAKTIMI I GJERËSISË SË KALIMIT .....	148
6.5.1. Llogaritja e gjerësisë së kalimit në vendparkimet për secilin këndë dhe mënyrë të parkimit.....	149
<b>KAPITULLI VII .....</b>	<b>151</b>
<b>7. METODA PËR LLOGARITJEN E SIPËRFAQES OPTIMALE TË VEND PARKINGJEVE PËR NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX .....</b>	<b>151</b>
7.1. CAKTIMI I DIMENSIONEVE OPTIMALE NË VENDPARKIM.....	151
7.1.1. Llogaritja e shpenzimeve të objektit.....	152
7.1.2. Llogaritja e humbjeve të përfitimeve gjatë ditës.....	152

7.1.3. Llogaritja e sipërfaqes optimale për një vendparkim.....	153
7.1.4. Llogaritja e gjatësisë së vendparkimit.....	153
7.2. LLOGARITJA E DIMENSIONEVE OPTIMALE PËR NJË VENDPARKIM .....	153
7.2.1. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e IV.....	154
7.2.2. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e IX.....	155
7.2.3. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e VIII.....	156
7.2.4. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e VII .....	157
7.3. LLOGARITJA E DIMENSIONEVE OPTIMALE PËR NJË VENDPARKIM TE PARKIMI GJATËSOR.....	158
<b>KAPITULLI VIII .....</b>	<b>160</b>
<b>8. VARIANTAT E PROPOZUARA PËR ORGANIZIMIN E PARKINGJEVE .....</b>	<b>160</b>
8.1. NËNZONA IV .....	160
8.2. NËNZONA IX.....	162
8.3. NËNZONA VIII .....	164
8.4. NËNZONA VII.....	166
<b>9. PËRFUNDIMI.....</b>	<b>168</b>
<b>10. LITERATURA .....</b>	<b>170</b>

## PËRMBLEDHJA (ABSTRAKTI)

Problemi i parkimit theksohet si rezultat i rritjes së qyteteve, rritjes së numrit të automjeteve motorike, mos përgaditja paraprake dhe efikase e qyteteve për pranimin e të gjitha mjeteve motorike dhe rritjes së standardit të jetesës së popullatës. Në situata të tilla ekipet profesionale domosdoshmërisht duhet ti qasen problemit të parkimit në mënyrë të organizuar dhe të planifikuar.

Në Prishtinë ngjashëm me shumë qytete të vendeve të ndryshme të gjitha aktivitetet qeveritare, ekonomike, universitare, administrative dhe tregtare janë të vendosura në një sipërfaqe relativisht të vogël brenda zonës qendrore të qytetit. Këto sipërfaqe zakonisht në të kaluarën ishin sipërfaqe të shtrirjes fillestare të qytetit por pas zgjerimit të këtyre qyteteve ato zona mbetën si zona me një atraktivitet të lartë!

Qendra e Prishtinës është zonë me një atraktivitet të lartë jo vetëm për komunën e Prishtinës por edhe për komunat tjera në nivel vendi dhe më gjerë që karakterizohen me lëvizje të madhe të popullsisë, të cilët e shfrytëzojnë këtë zonë të qytetit për qëllime të ndryshme si punë, aktivitete biznesore, shërbime administrative, blerje apo edhe për argëtim. Të interesuar për zgjidhjen e problemit të parkimit në komunën e Prishtinës janë pothuajse të gjithë akterët duke filluar nga: banorët rezident në atë pjesë, ngasësit, tregtarët, pronarët e bizneseve dhe qytetarët të cilët e shfrytëzojnë atë zonë për aktivitetet e tyre të përditshme.

Në punim janë identifikuar dhe analizuar katër nënzona të Unazës së Parë të Zonës Qendër, në qytetin e Prishtinës. Gjatë analizës nëpër nënzona janë identifikuar disa lloje të parkingjeve sipas destinimit ku pjesa më e madhe e tyre ka destinim publik dhe shfrytëzohet nga qytetarët, por një pjesë e këtyre parkingjeve kanë destinim të veçantë për institucionet dhe objektet e ndryshme shtetërore si dhe objektet e kompanive private.

Për secilën nënzona të shqyrtuar janë përcaktuar dimensionet optimale të një vendparkimi duke u bazuar në shpenzimet minimale. Gjithashtu, janë propozuar variantet për organizimin e parkingjeve për secilën nënzona.

## KAPITULLI I

### 1. HYRJE

Njerëzit udhëtojnë vazhdimisht nga një vend në vendin tjetër me qëllim të realizimit të aktiviteteve 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 grupin e transportit të motorizuar realizohen format e udhëtimeve: me automjete, me autobus, me trena, me tramvaj etj., ndërsa në grupin e transportit të pa motorizuar realizohen format 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, qyteti i Prishtinës ka pësuar një ndryshim të madh në çdo aspekt duke filluar nga shtimi i numrit të popullsisë si pasojë e ardhjes së qindra - mijëra qytetarëve nga viset tjera të Kosovës, për vazhdimin e jetës në Prishtinë. Ndërtimet e shumta kanë ndikuar në zgjerimin e qytetit, por asnjëherë nuk i është dhënë rëndësia e duhur zhvillimit të trafikut në përgjithësi e në veçanti problemit të parkimit. Edhe pse në vitin 2004 për qytetin e Prishtinës është punuar plani urbanistik në të cilën ka qenë i integruar edhe trafiku duke përfshirë edhe parkingjet. Si pasojë e këtij neglizhimi qyteti i Prishtinës rezulton me mungesë të parkingjeve publike dhe private konform kërkesave dhe nevojave të qytetarit.

Problematika e parkingjeve është shndërruar në problem serioz dhe shqetësues për qytetarët e Prishtinës. Arsyet e këtij kaosi të parkimit në qytetin e Prishtinës janë të shumta dhe ndikohen nga shumë faktor të cilët janë të lidhur mes vete në formë zinxhirore: organizimi i transportit në secilën hyrje të qytetit, gjendja aktuale dhe niveli i dobët i kualitetit të trafikut urban, mungesa e parkingjeve e shumë faktorë tjerë.

### 1.1. IDENTIFIKIMI DHE PËRSHKRIMI I PROBLEMIT

Në qytetin e Prishtinës shqetësim i përditshëm për ngasësit mbetet problemi i parkimit të automjeteve. Për të siguruar një vendparkim ngasësit detyrohen ti parkojnë automjetet e tyre në zona të cilat nuk i dedikohen parkimit të 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.

Drejtoria e Infrastrukturës pranë komunës së Prishtinës kohëve të fundit ka realizuar një aksion për lirim të trotuareve të qytetit duke vendosur shufra metalike, por duke mos ofruar zgjidhje afatgjate ka shkaktuar vështirësi për ngasësit që gravitojnë në zonën qendër respektivisht nënzonat IV, VII, VIII dhe IX.

Duke pas parasysh se zona e parë e unazës qendrore në qytetin e Prishtinës shtrihet në një sipërfaqe mjaftë të madhe është ndarë në njëmbëdhjetë nënzona (Fig. 1.1.)

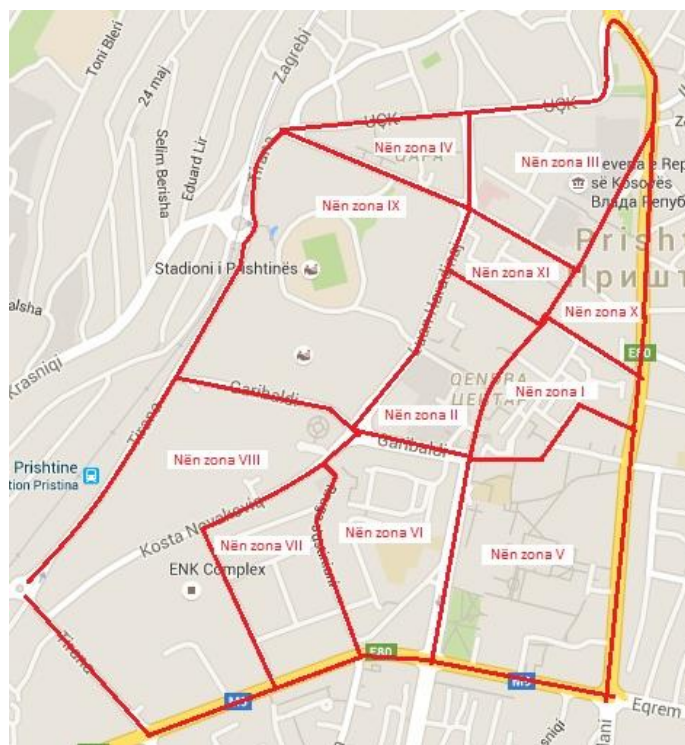
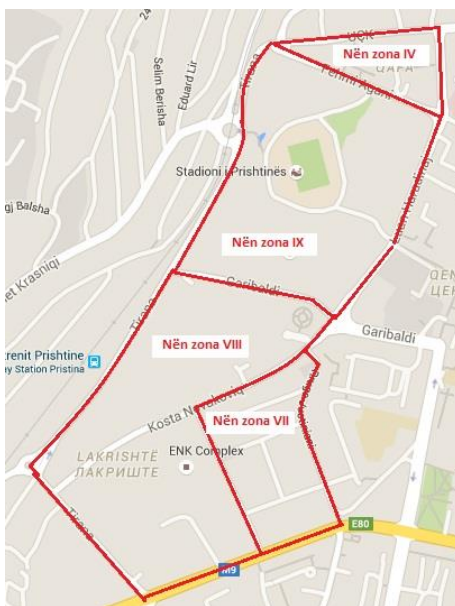


Figura 1.1. Unaza e parë e Zonës Qendër në komunën e Prishtinës.

## » IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Në kuadër të këtij punimi do të bëhet analizë në një pjesë të saj, gjegjësisht në katër nënzona (Fig. 1.2.).



*Figura 1.2. Nënzonat IV, VII, VIII dhe IX të unazës së parë të Zonës Qendër në Prishtinë.*

Këto nënzona janë identifikuar si pjesë të rëndësishme për zbutjen e problemit të parkingjeve për zonën qendër të qytetit të Prishtinës. Prandaj janë identifikuar lokacionet, konstatimi i nevojës për parkim dhe është bërë analiza të detajuara për nënzonat e lartëcekura.



*Figura 1.3. Pamje nga parkingu prapa Pallatit të Rinisë dhe Sporteve (nënzona e IX).*



## 1.2. QËLLIMI I HULUMTIMIT

Qëllimi i këtij punimi si detyrë shkencore është identifikimi i nevojës për parkim dhe ofrimi i zgjidhjes së problemit të parkimit me qëllim të akomodimit të sa më shumë automjeteve në nënzonat IV, VII, VIII dhe IX në zonën qendrore në qytetin e Prishtinës. Për të arritur deri tek zgjidhja ideale janë realizuar matje dhe incizime në terren, ku janë përfshirë objektet banesore, bizneset, institucionet shtetërore dhe veprimtaritë tjera që zhvillohen në nën zonat ku janë realizuar hulumtimet duke përfshirë numrin e popullsisë, numrin e automjeteve rezidente, numrin e automjeteve që e frekuentojnë këtë pjesë në intervalin kohor prej orës 7 deri në ora 19, koha e qëndrimit të automjeteve në zonën e parkimit, qëllimi i ardhjes, gjatësia e ecjes në këmbë etj.

Kërkesat për një vendparkim në qendër të qytetit janë shumë më të mëdha se sa në pjesët tjera të qytetit për arsye se numri i aktiviteteve që zhvillohen në qendër të qytetit është shumë më i madh se sa në pjesët tjera. Shkaqet e kërkesave për një vendparkim janë të ndryshme por më të rëndësishme janë: vendi i punës, tregtia që zhvillohet në ato zona (supermarketet, shtëpitë e mallrave, qendrat tregtare etj.), postat, bankat, shërbimet administrative, shëndetësia, policia, gjykatat, teatrot, kinematë, libraritë e bibliotekat, restorantet, kafiteritë 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 tillë i parkingjeve në zonën qendër të qytetit të Prishtinës do të ndikonte në disa parametra si:

- ◆ *Menaxhimi më i mirë i sipërfaqes ekzistuese të parkingjeve,*
- ◆ *Lehtësimin e trafikut,*
- ◆ *Përmirësimi i cilësisë së përgjithshme të operacioneve të transportit dhe*
- ◆ *Përmirësimi i jetës së qytetarëve të Prishtinës.*



## KAPITULLI II

### 2. NJOHURI TË PËRGJITHSHME PËR PARKINGJET

Në kohën e sotit bota moderne është duke u zhvilluar në kuptimin social, ekonomik dhe kulturor. Me këtë zhvillim dinamik trafiku rrugor si integrues i të gjitha llojeve të transportit është theksuar komponenti i zhvillimit të saj. Me shkallën e rritjes 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 rezulton me problemin e parkimit. Mos përputhjet në mes të numrit të automjeteve dhe zonave për parkim është i dukshëm 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 automjetet 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 PARKIMIN 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 ndryshime 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 banim në zonat urbane ishin shumë të larta. Kjo është shprehur si nevojë e popullatës për strehim dhe nevojës për investime kapitale në zonat urbane, ndërtime për banim apo për biznese private filluan të ngriten 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 shfrytëzim të tokës në formë jo racionale, humbjen e sipërfaqeve bujqësore, çrregullime të mëdha në infrastrukturë etj.

Transporti urban i qytetit mbet në një pozitë të pa lakmueshme sepse nuk ishte në gjendje të plotësojë 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 vendparkimi 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 vëhet në rrezik jeta e këmbësorëve, sepse detyrohen të lëvizin në shiritat e komunikacionit të cilët 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 edhe në fig. 2.1., e marr në disa rrugë të qytetit të Prishtinës 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 disa faktor:

- ♦ *mungesa e planeve hapësinore 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 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. Një dukuri e tillë në mënyrë urgjente duhet të ndalohet, por paraprakisht banorëve rezidentë duhet ti ofrohet një zgjedhje adekuate dhe afatgjate për parkimin e automjetit.



*Figura 2.2. Parkimi i automjeteve në afërsi të vendbanimeve.*

### 2.1.3. Ngulfatjet e shkaktuara në komunikacion 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 ngulfatjeve 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 të 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 ngulfatje të mëdha në rrugë.



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

#### **2.1.4. Masat që duhet të ndërmerren për pengimin e parkimit të automjeteve në vendet ku nuk lejohet parkimi**

Me krijimin e kushteve adekuata për parkimin e automjeteve me siguri se do të evitohet edhe parkimi i automjeteve në vende ku një gjë e tillë është e ndaluar me rregullat e komunikacionit. Nëse ekzistojnë vende të posaçme për parkimin e automjeteve atëherë organet kompetente duhet që ti sanksionojnë në bazë të ligjit ngasësit e automjeteve që i shkelin këto rregulla. Në vendet ku ndalohet parkimi duhet të vihen shenjat përkatëse që iu bëjnë me dije ngasësve të automjeteve për ndalimin e parkimit.



*Figura 2.4. Mos respektimi i shenjave të komunikacionit për ndalimin e parkimit.*



### 2.1.5. Vend parkimet private në qytetin e Prishtinës

Një shëtitje nëpër rrugët e Prishtinës të bënë të mendosh se kryeqyteti praktikisht nuk ka asnjë trotuar të lirë dhe është i ngulfatur në çdo skaj të rrugës. Nevoja për vend parkime është mjaftë e madhe dhe organet kompetente si duket nuk kanë fuqi të mjaftueshme për zgjidhjen e këtij problemi. Këtë situatë siç po duket më së miri po e shfrytëzojnë personat civil të cilët për interesa personale po gjenden mjaftë mirë në këtë situatë duke përfitur mjaftë me anë të parkingjeve private, parkingje të cilat nuk i plotësojnë as kushtet elementare për një vend parkim. Ndërtimi i këtyre parkingjeve është bërë si një biznes mjaft profitabil në qytetin e Prishtinës.



*Figura 2.5. Parkingjet private në qytetin e Prishtinës.*

Nga ato që u thanë më lartë vihet në pah nevoja e ndërtimit të vend parkingjeve të reja në mënyrë që të zbutet sado pak problemi i mungesës së vend parkimeve.

## 2.2. PARKINGJET DHE POLITIKA QË KONTRIBOJNË NË ZGJIDHJEN E PROBLEMEVE URBANE TË TRAFIKUT

Pavarësisht futjes së masave të menaxhimit përdorimi i automjeteve në përgjithësi pritet të rritet gjatë dekadave të ardhshme, veçanërisht duke marrë parasysh kërkesat për qasje në zonat e brendshme të qytetit të krijuara nga ana e konsumatorëve dhe vizitorëve. Trendi aktual duke marrë parasysh strategjitë e lëvizshmërisë urbane është i drejtuar në kufizimin e qasjes së automjeteve në qendrat e qytetit.

Për të arritur këtë qëllim është e nevojshme për të rritur kapacitetin e transportit publik në masë të madhe dhe në të njëjtën kohë të ofrojë një shërbim më të lartë të cilësisë. Qasja e përgjithshme në qendrat urbane me të gjitha mënyrat duhet të rritet për prosperitet ekonomik dhe politikat duhet të njohin nevojën për një ekuilibër të përgjithshëm mes të gjitha llojeve.

Pa e integruar sistemin e menaxhimit të transportit dhe pajisjeve adekuate teknike për të rregulluar trafikun e parkimit, qendrat tona urbane nuk do të mund të marrin frymë prej automjeteve. Kjo do të dëmtojë mjedisin e përgjithshëm të qytetit dhe qëndrueshmërinë ekonomike të qendrës së qytetit.

Zgjidhje për këtë çështje të ndërlikuar – si p.sh. për të siguruar që qytetet të kenë hapësirë të nevojshme për qasje të automjeteve në sasi dhe në cilësi, duke ruajtur një mjedis urban të pranueshme, qëndron në politikat e transportit të qëndrueshëm që përfshijnë futjen e një politike të parkimit të integruar së bashku me një sistem të pajisur mirë dhe efikas të transportit publik. Politikat e parkimit janë pjesë e integrale e këtyre politikave të transportit pasi ato mund të kenë një ndikim të drejtpërdrejtë në lëvizjen e trafikut dhe të depërtimit të trafikut në zonat urbane.

Masat e tilla të trafikut duke i dhënë përparësi transportit publik dhe mbylljen e qytetit për automjete të paautorizuara do të jetë i suksesshëm vetëm nëse janë të shoqëruar me parking të mjaftueshëm në vende të përshtatshme, në mënyrë ideale në afërsi të zonave të këmbësorëve apo zonave me qasje të kufizuar nëse automjeteve të shërbimit për dyqanet dhe bizneset u janë lejuar qasje e nevojshme për qëllime operationale dhe në qoftë se format alternative të qasjes janë të mjaftueshme në cilësi dhe sasi. Politikat e parkingjeve janë si të gjitha politikat e tjera të transportit për të siguruar një kompromisë në mes të lirisë së qasjes, lëvizjes dhe cilësisë së jetës. Parkimi nuk është një qëllim në vetvete megjithatë rrjedh gjithmonë nga një nevojë tjetër prandaj parkimi duhet të jetë një pjesë përbërëse e çdo politike urbane të lëvizshmërisë.

### 2.2.1. Politikat e integruara në bazë të mobilitetit të lëvizshmërisë

Mobiliteti i lëvizshmërisë është shkalla e bilancit e cila siguron një nivel të mjaftueshëm të shërbimit në sasi dhe në cilësi nga të cilat të gjitha gjërat e tjera janë të barabarta mund të jetë e vazhdueshme në të ardhmen e pacaktuar dhe që përfshin elementet e mëposhtme kryesore që janë të gjitha të ndërlidhura:

- ♦ *parkingjet,*
- ♦ *transportin publik,*
- ♦ *infrastrukturën rrugore dhe*
- ♦ *përdorimin e tokës.*

Parkingjet dhe menaxhimi i parkingjeve është një komponentë thelbësore dhe pasurore i lëvizshmërisë urbane i cili është një shërbim që është një plotësim i domosdoshëm për transportin publik. Ekuilibri në mes parkingjeve, fluksit të trafikut dhe cilësisë së jetës ndryshon në mes të qyteteve ku secili i ka kushtet e veta të cilat ndikojnë në zgjedhjen më të përshtatshme.

Në kuadër të kësaj parkimi është një shërbim që duhet të plotësojë nevojat e llojeve të ndryshme të automjeteve duke përfshirë:

- ♦ *argëtuesit dhe blerësit,*
- ♦ *vizitorët/turistët,*
- ♦ *banorët e qytetit,*
- ♦ *banorët e periferisë,*
- ♦ *dërguesit,*
- ♦ *persona me aftësi të kufizuara,*
- ♦ *taksitë,*
- ♦ *ndihmës mjekësore,*
- ♦ *spitalet, shkollat dhe universiteti,*
- ♦ *aeroporti,*
- ♦ *për ngjarje të veçanta,*
- ♦ *shëtitjeve dhe*
- ♦ *hoteleve.*



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.

### **2.2.2. Format për të përmirësuar parkingjet dhe trafikun**

Së paku 90% e jetëgjatësisë së një automjeti kalohet në vend parkime, në vende të ndryshme. Mirëpo nëse kemi menaxhim efektiv të parkingjeve, atëherë mund të reduktojmë tollovitë e brendshme të qytetit, ndotjen e ajrit dhe mjediseve tjera. Parkingjet në rrugë shpesh herë janë të panevojshëm në trafikun e brendshëm të qytetit sepse shpesh krijohen tollovi të panevojshme në trafik. Përderisa parkingjet në rrugë janë të parregulluara, pa pagesë apo me çmime shumë të lira, shoferët do të krijojnë tollovi në trafik në kërkim të hapësirave në parkim. Niveli i duhur i tarifave për parkimet në rrugë, të përcaktuar nga tregu për të siguruar se ka gjithmonë disa hapësira në dispozicion do të eliminojë këtë 'tollovi të trafiku' pa ndikuar shumë në numrin e automjeteve të parkuara.

Eliminimi i parkingjeve të lira ose të parregulluara në rrugë, duke i zëvendësuar parkingjet në rrugë me parkim jashtë rrugëve e redukton trafikun duke ofruar një mundësi për t'i kthyer në hapësirë rrugore për këmbësorë, me trafik jo të motorizuar dhe përfundimisht ti justifikojë rritjen e transportit publik. Faktorët e parkingjeve në rrugë në përgjithësi mund të jenë:

- ♦ *parkingjet në rrugë të dedikuar vetëm për blerësit apo për klientët që qëndrojnë për periudha të shkurtra deri në 30(min),*
- ♦ *pagesa më të shtrenjta për parkingje në rrugë se sa për parkingjet jashtë rrugës,*
- ♦ *inkurajimi i banorëve për të parkuar jashtë rrugës,*
- ♦ *vendet për parkim për persona me aftësi të kufizuara,*
- ♦ *format e parkimit ilegal janë fizikisht të pamundura dhe*
- ♦ *në mënyrë rigoroze të zbatojë rregulloret për parkingjet në rrugë.*

### **2.2.3. Menaxhimi i parkingjeve**

Vetëm sigurimi i hapësirave të parkimit nuk mjafton, ato gjithashtu duhet të menaxhohen në mënyrë profesionale përndryshe parkimi i pa kontrolluar nuk do të kontribuojë në lëvizjen e përgjithshme urbane. Menaxhimi i parkingjeve është një kombinim i komponentëve të ndryshme, secili prej tyre është e nevojshme për të arritur cilësi më të mirë të parkimit dhe përmirësimin e trafikut të brendshëm të qytetit. Cilësi të mirë të parkimit ofrojnë parking garazhet të cilat janë shumëkatëshe mbi dhe nën tokësore. Cilësia e dobët e mjediseve të parkimit nuk mund të jetë mjaftë tërheqëse për shoferët megjithatë nëse kemi pagesë të lirë ato mund të jenë. Në vend të kësaj, ne kemi theksuar aspektet e politikës së menaxhimit të hapësirës së parkimit dhe politikat e çmimit të parkimit. Menaxhimi i parkingjeve në veçanti përfshin:

- ♦ *çmimet për parkimin në rrugë,*
- ♦ *çmimet për parkimin jashtë rrugës,*
- ♦ *gjobat për parkimin ilegal,*
- ♦ *detyrimet,*
- ♦ *marketingu dhe*
- ♦ *komunikimi.*

Në pikëpamje të numrit të kufizuar të hapësirave të parkimit në qytete, vend parkimet në rrugë publike duhet të menaxhohen. Kërkesa për një vendparkimi është përcaktuar kryesisht nga karakteri i destinacioneve të shoferëve: qendrat urbane tregtare, të biznesit dhe zona administrative, qendra e aktivitetit të lirë, shërbimet, transportit, kryqëzimet në disnivel etj. Çmimet e parkingjeve mund të ndikojnë në zgjedhjen e përdoruesve të transportit dhe kohëzgjatjen e qëndrimit.

Megjithatë, ato janë të varur në cilësinë e përcaktimit të zonës dhe marrëdhëniet në mes të ofertës dhe kërkesës për parkim kudo forma e uljes së çmimit të parkimit, me qëllim të rritjes së aktivitetit në vendparkim, kanë qenë të pa suksesshme. Në të vërtetë, në shumë raste të tilla politikave kanë pasur efekt të kundërt për rritjen e trafikut dhe reduktimin e atraktivitetit në zonat tregtare.

Shërbimet e parkingjeve jashtë rrugës mund të jepen në forma të ndryshme si:

- ♦ *parkingjet në nivel,*
- ♦ *parkingjet nëntokësore dhe*
- ♦ *parkingjet mbitokësore.*

Nuk ka rëndësi këto duhet të përdoren si një hapësirë publike ose një hapësirë private, kjo strukturë parkimi nuk është ekonomikisht e qëndrueshme nuk duhet domosdoshmërisht të përjashtohet automatikisht se mungesa e qëndrueshmërisë ekonomike mund të jetë rezultat i drejtpërdrejtë i politikave lokale të tilla si për çmimin e parkimit. Faktet tregojnë se shoferi është i përgatitur të paguajnë një tarifë parkimi të përshtatshme në qoftë se nga ana e tij ai merr shërbim me cilësi të mirë dhe të bëhet e mundur për të parkuar afër automjetin në destinacionin e tij të dëshiruar. Gjendja e tanishme teknike e zhvillimit të pajisjeve të parkimit mundëson dallimin e pagesave për parkim, e cila bënë të mundur për të mbushur një shumëllojshmëri të gjerë të nevojave të konsumatorëve dhe të aktiviteteve komerciale. Parkimi i automjeteve jashtë rrugës paraqet një mjedis të favorshëm në qytete dhe kontribuon në programet e rinovimit urban. Për një efikasitet të trafikut dhe hapësirave të parkimit gjithashtu kërkohet monitorimi i qëndrueshëm dhe zbatimi i ligjeve dhe rregulloreve të tjera për kontrollin e parkimit dhe trafikut.

Objektivi kryesor është që të sigurojë se janë zbatuar rregullat e duhura dhe në këtë mënyrë politikat e menaxhimit të trafikut duhet të përmbushen por nuk duhet të jetë objektivi kryesor i zbatimit për rritjen e të hyrave komunale. Efikasiteti operacional dhe pagesat financiare në kontrollin e parkimit nuk mund të justifikojnë kontraktimin e disa apo shumicën e aktiviteteve të operatorëve privat të parkingut. Menaxhimi i parkingjeve gjithashtu përfshin edhe informimin e ngasësve me informata shtesë si:

- ◆ *vendndodhjen e parkingjeve të automjeteve,*
- ◆ *shkalla e shfrytëzimit,*
- ◆ *furnizimi i tyre dhe lidhjet me fushat e rëndësishme për vizitorë,*
- ◆ *shenjat e drejtimit brenda dhe jashtë hapësirave të parkingut,*
- ◆ *orarin e punës në zonën e parkingut,*
- ◆ *numri i vendeve të parkimit në dispozicion për personat me aftësi të kufizuara,*
- ◆ *tarifat e parkimit për shfrytëzuesit e parkimit afatshkurtër dhe afatgjatë, tarifat për banorët rezidentë, tarifat e mbrëmjes, tarifat e parkimit gjatë natës, çmimet e përditshme, normat mujore dhe normat vjetore,*
- ◆ *mundësia e pagesës me para në dorë ose duke përdorur kartelë bankare, me telefon celular dhe me transferimin automatik të debitit.*

Në ditët e sotme, në menaxhimin efektiv të parkimit ka një shumëllojshmëri të pajisjeve të cilat janë:

- ◆ *pagesat në automatët e parave,*
- ◆ *pagesat me kartela,*
- ◆ *kartelat e pagesave mujore për hyrje e dalje,*
- ◆ *pagesat e parkimit në rrugë me telefon celular,*
- ◆ *sistemet e rezervimit të vend parkimit,*
- ◆ *zotërimi i informacionit përmes internetit,*
- ◆ *sistemet udhëzuese për parking dhe*
- ◆ *multi-përdorimet e mjediseve të parkimit.*

### 2.3. 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 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 терминаlet 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.

#### 2.4. 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.

#### 2.4.1. Ndarja e parking garazheve

Në atë moment kur bëhet vendimi për ndërtimin e parking garazhit dhe ndahet lokacioni, parashtrihen pyetja se si duhet të duket kjo. Kjo paraqet momentin kur duhet pas kujdes për ekonomiken e ndërtimit dhe duhet të zgjidhet parking garazhi i tillë i cili mund të ndërtohet me shpenzime minimale.

Zgjedhja e tipit të parking garazhit varet nga zona ku parashihet ndërtimi i saj nga madhësia e hapësirës, topografia e terrenit, kapaciteti i nevojshëm, natyra e shfrytëzuesve që pritet ti ketë dhe karakteristika e komunikacionit të plotë. Klasifikimi i parking garazheve bëhet varësisht nga parametrat si në vijim:

- ◆ *parking garazhet sipas llojit,*
- ◆ *parking garazhet sipas niveleve,*
- ◆ *parking garazhet sipas tipit të shërbimit,*
- ◆ *parking garazhet sipas lidhjes në mes kateve dhe*
- ◆ *parking garazhet tjera.*

Parking garazhet sipas llojit klasifikohen si në vijim:

- ◆ *parking garazhet publike dhe*
- ◆ *parking garazhet me destinim të veçantë.*

Parking garazhet sipas niveleve klasifikohen si në vijim:

- ◆ *parking garazhet në nivel,*
- ◆ *parking garazhet nëntokësore dhe*
- ◆ *parking garazhe mbitokësore.*

Parking garazhet sipas tipit të shërbimit klasifikohen si në vijim:

- ◆ *parking garazhet që shërbejnë personat e punësuar,*
- ◆ *parking garazhet që shërbejnë si vet parkim dhe*
- ◆ *parking garazhet që shërbejnë si të kombinuara.*

Parking garazhet sipas lidhjes ndërmjet kateve klasifikohet si në vijim:

- ◆ *parking garazhet me rampa dhe*
- ◆ *parking garazhet me ashensor.*

## 2.5. 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 automjet 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. PËRSHKRIMI I GJENDJES EKZISTUESE TEK PARKINGJET NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR NË PRISHTINË

Për analizë më të lehtë të problemit të parkingjeve, qyteti i Prishtinës është i ndarë në disa zona, ku njëra nga këto zona është unaza e parë e zonës Qendër në Prishtinë. Kjo zonë qendrore ka një sipërfaqe mjaftë të madhe, me frekuentim shumë të madh dhe atraktivitet shumë të lartë. Kjo zonë kufizohet me disa rrugë kryesore të qytetit të Prishtinës: “Agim Ramadani” që ka gjatësi prej 1430(m), “Bulevardi Bill Clinton” që ka gjatësi prej 970(m), rruga “Tirana” që ka gjatësi prej 1500(m) dhe rruga “UÇK” e cila ka gjatësi prej 830(m). E tërë gjatësia kufizuese e unazës së parë është rreth 4730(m).

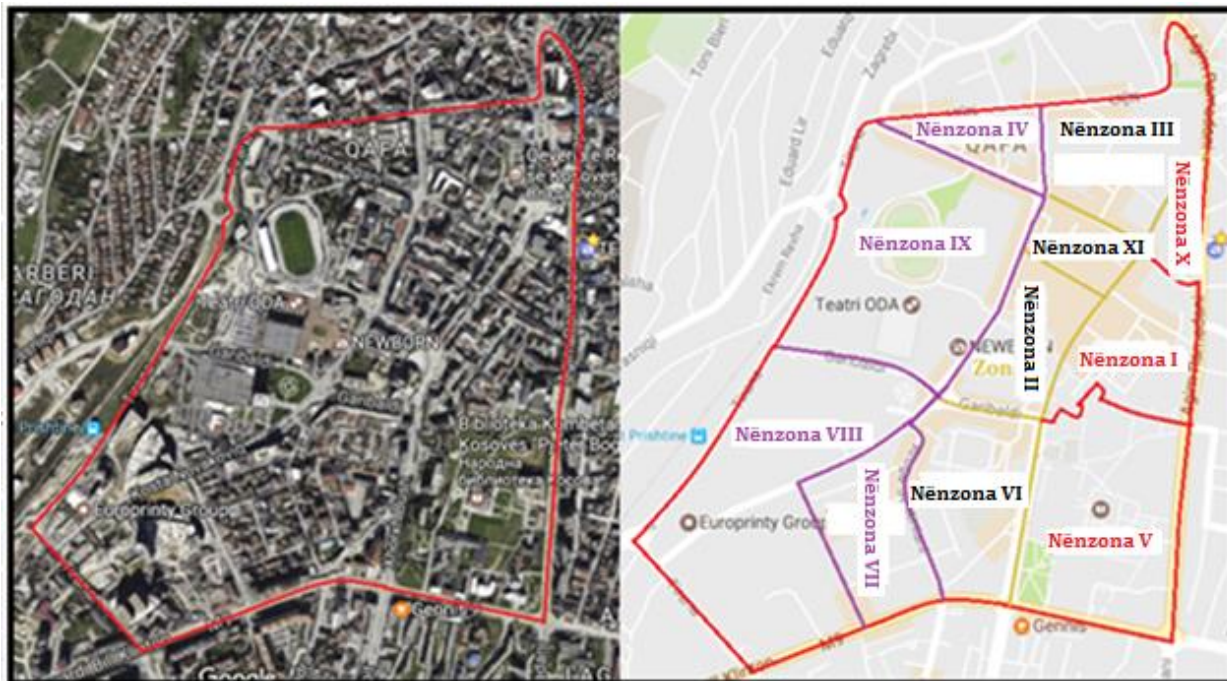


Figura 3.1. Unaza e parë e Zonës Qendër në Prishtinë, e ndarë në nënzona.

## » IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Në kuadër të unazës së parë të zonës qendër në Prishtinë kemi XI nënzona (fig. 3.1), secila nënzonë i ka specifikat e veta ndërsa për punimin e diplomës kemi identifikuar dhe analizuar katër nënzona (fig. 3.2):

- ◆ *nënzona e IV (tek kompleksi Qafa),*
- ◆ *nënzona e VII-të (në lagjen Pejton),*
- ◆ *nënzona e VIII-të (tek objekti i ish – Rilindjes) dhe*
- ◆ *nënzona e IX-të (pjesa tek Pallati i Rinisë dhe Sporteve.*



Figura 3.2. Nënzonat IV, VII, VIII dhe IX në Unazës së parë të zonës Qendër të Prishtinës.

### 3.1. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E IV TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS

Nënzona e IV-të është një nënzonë e cila ka një përqendrim mjaftë të madh sepse gjendet shumë afër qendrës së qytetit të Prishtinës, përkatësisht në kompleksin banesor të Qafa afër zonës së kafiterive të vogla që shtrihen përgjatë rrugës Fehmi Agani, ku lirisht mund të thuhet se kërkesa për vende të parkimit është shumë më e lartë se hapësira në dispozicion për parkim. Shumë afër nënzonës të IV-të gjendet Stacioni Policor Qendra tek 92, zyrat e Regjistrimit Civil të Ministrisë së Punëve të Brendshme, Ambasada Kroate, disa sektore të KEDS-it, ndërtesa e Komunës së Prishtinës, disa seli të partive politike, kompani të sigurimeve, banka, butiqe, ordinanca mjekësore dhe barnatore të shumta. Me këto që u cekën më lartëkuptojmë se në këtë nënzonë shumë të frekuentuar zhvillohen aktivitete të ndryshme dhe shfrytëzuesit e parkingjeve i shfrytëzojnë këto parkingje për destinime të ndryshme si p.sh: për banim, për blerje, për punë dhe për aktivitete të lira sepse është pjesë ku jeta e natës është shumë e pasur dhe frekuentohet nga rinia deri në orët e vona.

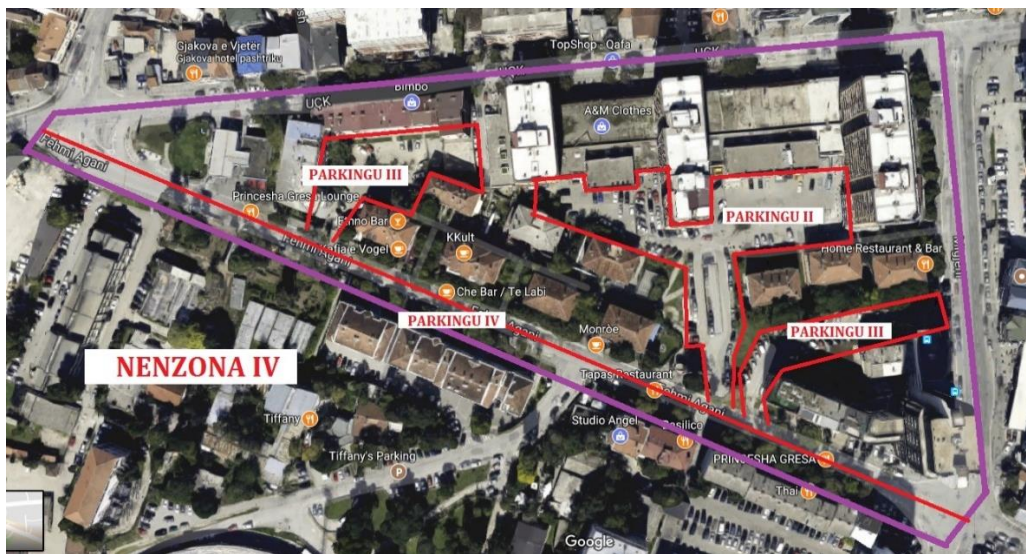


Figura 3.3. Hapësirat e parkingjeve të identifikuar në nënzonën e IV-të.

Hapësira e nënzonës së IV (fig. 3.3) kufizohet me rrugën “Fehmi Agani” që shtrihet përgjatë kompleksit të kafiterive të vogla duke u kryqëzuar me rrugën “Luan Haradinaj” dhe me rrugën “UÇK” që lidhet me lagjen Arbëria.



### 3.2. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E IX TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS

Për dallim nga nënzonat tjera, nënzona e IX-të ka një përqendrim (përqendrim) të trefishuar të kërkesës për parkim sepse gjendet në një lokacion shumë atraktiv ku zhvillohen shumë aktivitete të nivelit shtetëror, civil, kulturor dhe sportiv. Pavarësisht hapësirave të mëdha për parkim në këtë nënzonë kërkesa është çdoherë më e madhe se oferta dhe një fenomen i tillë vërehet tek parkingu afër stadiumit të qytetit pasi që aty parkimi i veturave është pa pagesë. Nënzona e IX-të shtrihet (fig. 3.4) përgjatë rrugës “Luan Haradinaj”, si nënzonë kufizohet me nënzonën e IV-të përgjatë “Fehmi Agani” dhe në anën tjetër kufizohet me nënzonën e VIII-të përgjatë rrugës “Dritan Hoxha”.



Figura 3.4. Hapësirat e parkingjeve të identifikuara në nënzonën e IX-të.

Në lokacionin e hulumtuar të nënzonës së IX-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë shumë institucione shtetërore duke filluar nga Policia e Kosovës, stacioni Qendra 92, Qendra e Paraburgimit, Ambasada Sllovene, Banka Qendrore e Kosovës, Eulexi, Ambulanta e Qytetit për Stomatologji, zyrat e regjistrimit civil në kuadër të Ministrisë së Punëve të Brendshme, Stadiumi i Qytetit, aktivitetet e ndryshme që zhvillohen në Pallatin e Rinisë dhe Sportit etj.

Përveç këtyre aktiviteteve, në kuadër të nënzonës së IX-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë edhe Ansambli i këngëve dhe valleve Shota, Teatri Oda, shkolla e gjuhëve të huaja Cambridge, shkolla Amerikane e Kosovës, biblioteka e qytetit Hevzi Sylejmani, banka të ndryshme, kompani sigurimesh, ordinanca dhe barnatore mjekësore, restorante, kafiteri e diskoteka të ndryshme.

Në nënzonën e IX-të lirisht mund të themi se ka jetë 24(orë) dhe kjo është arsyeja që është njëra nga nënzonat më të frekuentuara nga qytetarët dhe kërkesa për parkim është shumë e madhe sidomos në parkingun Qendra që gjendet prapa Pallatit të Rinisë dhe Sportit. Ka shumë arsye pse qytetarët vijnë dhe parkohen në këtë parking më shumë se në parkingjet për rreth, e ndër arsyet kryesore mendoj se është edhe çmimi i parkimit që është 0.5€ për 9(orë) ndërsa në parkingjet tjera me pagesë që janë në kuadër të nënzonës IX-të çmimi është 1€ deri në 3(orë) dhe janë parkingje me sipërfaqe më të vogël.

Hapësira e nënzonës së IX-të shtrihet përgjatë rrugës “Luan Haradinaj” dhe “Tirana” që lidhet me Qendrën e Qytetit të Prishtinës në njërin anë dhe me lagjen Arbëria në anën tjetër. Po ashtu duhet theksuar se kufizohet edhe me rrugët “Fehmi Agani” dhe “Dritan Hoxha”, rrugë të cilat e bashkojnë nënzonën e IX-të me nënzonën IV-të dhe nënzonën e VIII-të.

### 3.3. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E VIII TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS

Nënzona e VIII-të ngjashëm si nënzonat tjera kanë një përqendrim të madh të kërkesës së parkimit sepse gjendet shumë afër qendrës së qytetit të Prishtinës. Nënzona e VIII-të ka një sipërfaqe të madhe territoriale por numri i parkingjeve brenda kësaj nënzone është shumë i vogël (fig. 3.5). Nënzona e VIII-të shtrihet përgjatë rrugës “Ukshin Hoti” shumë afër hotel Prishtinës që lidhet me lagjen Pejton dhe në anën tjetër përgjatë rrugës “Tirana” që lidhet me lagjet Lakrishte dhe Arbëria. Përveç këtyre rrugëve, po ashtu duhet theksuar se nënzona e VIII-të kufizohet me rrugën magjistrale “Bill Clinton” që lidhet me lagjen Dardania, po ashtu kufizohet edhe me rrugët “Robert Doll” dhe “Dritan Hoxha”, rrugë të cilat e bashkojnë nënzonën e VIII-të me nënzonën e VII-të dhe nënzonën e IX-të.



Figura 3.5. Hapësirat e parkingjeve të identifikuar në nënzonën e VIII-të.

Në lokacionin e hulumtuar të nënzonës së VIII-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë shumë institucione shtetërore duke filluar nga Qeveria e Republikës së Kosovës e cila e ka parkingun e saj të destinuar për automjetet e Qeverisë dhe punonjësve. Përveç punonjësve të Qeverisë, në kuadër të nënzonës së VIII-të aktivitetet e tyre ditore i zhvillojnë edhe: disa media televizive dhe të shkruara, kompani sigurimesh, kompani të ndryshme turistike, seli të ndryshme bankare, ordinanca dhe barnatore mjekësore, hotele, restorante e shumë biznese tjera.



### 3.4. IDENTIFIKIMI I LOKACIONIT TË PARKINGJEVE NË NËNZONËN E VII TË ZONËS QENDËR TË PRISHTINËS

Njëjtë si nënzonat tjera edhe nënzona VII-të ka një përqendrim të madh të kërkesës për parkim sepse gjendet afër qendrës së qytetit të Prishtinës, pikërisht në lagjen Pejton. Nënzona e VII-të ka një sipërfaqe më të vogël territoriale por numri i parkingjeve brenda kësaj nënzona është shumë i ngjeshur. Nënzona e VII-të (fig. 3.6) shtrihet përgjatë rrugës “Perandori Justinian” afër Qeverisë së Kosovës dhe në anën tjetër me rrugën “Robert Doll” që lidhet me lagjen Dardania dhe Lakrishte. Përveç këtyre rrugëve, po ashtu duhet theksuar se nënzona e VII-të kufizohet me rrugën magjistrale “Bill Klinton” afër Korporatës Energjetike të Kosovës dhe me rrugën “Ukshin Hoti”, rrugë të cilat e bashkojnë nënzonën e VII-të me nënzonën e VIII-të dhe nënzonën e VI-të.

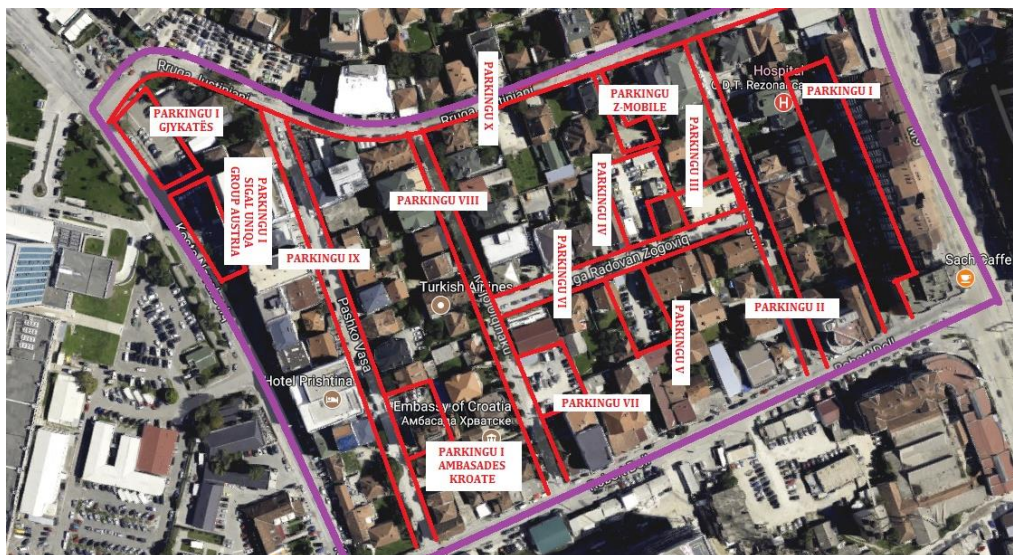


Figura 3.6. Hapësirat e parkingjeve të identifikuara në nënzonën e VII-të.

Në lokacionin e hulumtuar të nënzonës së VII-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë shumë institucione shtetërore duke filluar nga: Gjykata Kushtetuese e Kosovës, Ambasada e Shqipërisë, Ambasada Itale, Ambasada Kroate e shumë zyre e agjencione vendore dhe të huaja. Përveç punonjësve të këtyre institucioneve shtetërore, në kuadër të nënzonës së VII-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë edhe: spitali privat Rezonanca, kompania telefonike Ipko, kompania telefonike Z-Mobile, kompania kablloviqe Kujtesa, baza e kompanisë së sigurimeve Scardian dhe Sigal Uniqa Group Austria, kompani të ndryshme turistike, banka, ordinanca dhe barnatore mjekësore, hotele, restorante e shumë biznese tjera.

## KAPITULLI IV

### 4. KONSTATIMI I NEVOJËS PËR PARKIM NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX TË ZONËS QENDËR NË QYTETIN E PRISHTINËS

Në nënzonat IV, VII, VIII dhe IX të Zonës Qendër të Prishtinës për çdo vit është në rritje disproporcioni ndërmjet nevojës për parkim dhe sipërfaqes disponuese për parkim. Duke pasur parasysh që 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 ngasësi çdoherë kërkon që automjetin e tij ta parkoj sa më afër vendit të qëllimit, prandaj automjetin e tij e parkon skaj rrugës ku është i ndaluar parkimi apo në zona ku nuk paguhet. Një problematikë e tillë ka shkaktuar vështirësi shumë serioze jo vetëm për banorët rezidentë të zonës qendrore të qytetit të Prishtinës 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 vendparkingjeve apo garazheve publike në qendër të qytetit,*
- ♦ *dekoncentimin 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 parkingje publike në qendër të qytetit të bëhen me pagesë dhe*
- ♦ *të bëhet lidhja zinxhirore me transport publik nga vend parkingjet periferike në drejtim të qendrës së qytetit dhe anasjelltas.*





» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Me këtë metodë mund të fitohen ato të dhëna të cilat nuk mund të mblidhen me metodën e vëzhgimit në teren. Anketa mund të bëhet në shumë mënyra: me kontakt të drejtpërdrejtë ose indirektë. Me kontakt të drejtpërdrejt bëhet biseda me shfrytëzuesit e vendeve të parkimit, duke parashtruar pyetje të caktuara. Kjo mënyrë e anketës mund të bëhet në vendet e parkimit, në shtëpi apo në vendet e punës. Mënyra indirekte e anketës përfshinë krijimin e pyetësorëve të cilët lihen në automjet, i jepen punonjësve apo shpërndahen në shtëpi. Pastaj të anketuarit i plotësojnë formularët dhe i dërgojnë në adresën e marrë më parë. Mënyra e parë është më e besueshme, jep rezultate më të mira, mirëpo kërkon bashkëpunim më të madh të njerëzve. Mënyra e dytë mund të ketë shpërndarje më të madhe, është më pak e besueshme por kërkon angazhim më të vogël të njerëzve.

ANKETA ME QYTETAR		
Nr.	Pyetjet e anketuesit	Përgjigjet e qytetarit:
1.	Koha e anketimit:	
2.	Gjinia:	a) mashkull                      b) femër
3.	Koha e arrijtes apo e daljes:	_____
4.	Prej nga po vini:	_____
5.	Cila është arsyeja që parkoni këtu:	a) banim b) blerje c) punë d) rekreacion e) punë private f) biznes, g) punë tjera
6.	Sa shpesh parkoni në këtë zonë parkimi?	a) shpesh b) nganjëherë c) rrallë
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit?	a) gjeni vende të lira b) gjendet afër vendit të qëllimit c) nuk ka pagesë d) vetura është e sigurtë
8.	Nëse bëhet me pagesë do pranoni të parkoni në këtë zonë parkimi?	a) Po, me çfarë çmimi _____ b) Jo, nuk do e parkoj.
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve të parkimit në atë zonë?	_____
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban?	_____
11.	Faleminderit për kohën tuaj:	_____

**\* te pyetja e 5 dhe 7 qytetarët mund të përgjigjen në dy e më shumë opsione**

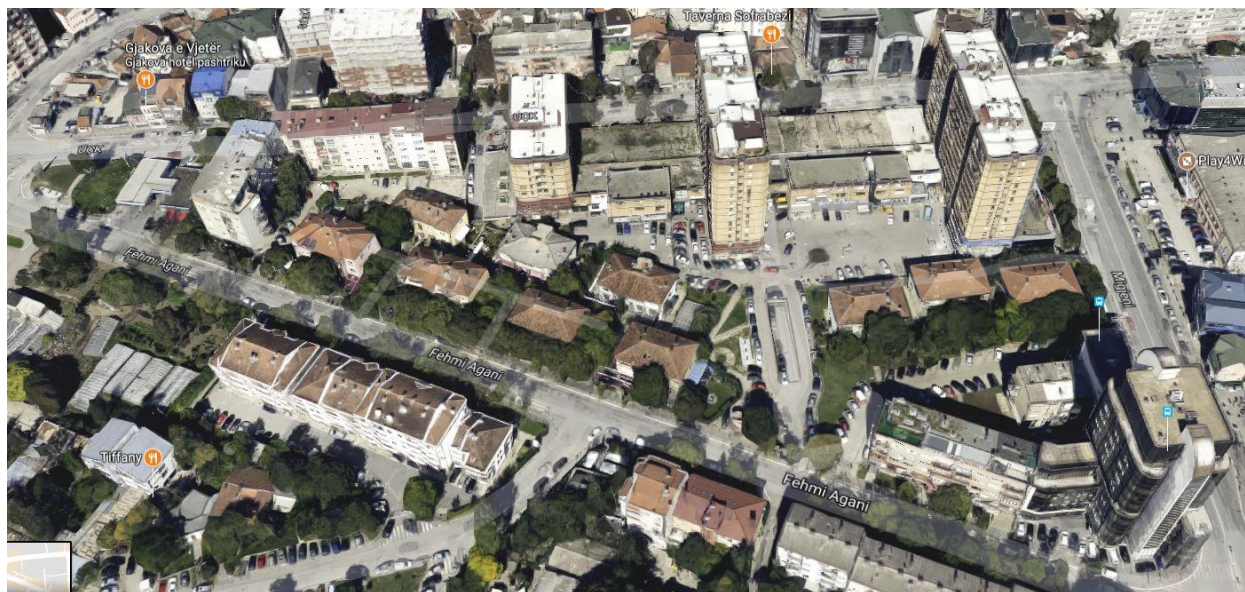
Figura 4.2. Formulari i përdorur për anketim.

Përparësia kryesore e kësaj metode është se dihen shkaqet e vërteta për vendet e parkimit të njerëzve të cilët udhëtojnë, pastaj vendin prej nga vijnë ata, qëllimi i ardhjes, e të tjera. Nga anketa mund të nxjerrën konkluzione dhe korrelacione të ndryshme pa të cilat është e pamundur të shihet shkak i vërtetë i parkimit dhe ardhjes së automjeteve në qytet. Zakonisht të këto veprime kombinohen metoda e parë dhe e dytë në mënyrë që të arrihen të gjithë të dhënat e nevojshme.

#### 4.2. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA IV

Hapësira e nënzonës së IV në zonën qendrore të qytetit të Prishtinës, kufizohet me rrugën “Fehmi Agani” që shtrihet përgjatë kompleksit të kafiterive të vogla duke u kryqëzuar me rrugën “Luan Haradinaj” dhe me rrugën “UÇK” që lidhet me lagjen Arbëria. Për dallim nga nënzonat tjera të shqyrtuara nënzona e IV-të ka një sipërfaqe më të vogël ku janë realizuar hulumtimet. Në kuadër të nënzonës së IV-të janë gjithsej katër zona të parkimit të cilat janë identifikuar si parkingu I, II, III dhe IV.

Vëzhgimi në terren në nënzonën e IV-të fillimisht është realizuar më datën 08/04/2016 por përshkak të disa pengesave janë ndërprerë numërimet dhe janë ripërsëritur me datën 20/09/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Të gjitha të dhënat nga terreni janë përpunuar në Excel dhe më pas në formë tabelare janë fituar të dhënat për secilin parking veç e veç.



*Figura 4.3. Nënzona IV – Zona Qendrore e Qytetit të Prishtinës.*

Ndërsa metoda e anketës apo realizimi i anketave me qytetar për nënzonën e IV-të është realizuar më 18/05/2016.

#### 4.2.1. Nënzona IV – Parkingu I

Parkingu i parë ka qasje në rrugën “Fehmi Agani”, ka hyrje/dalje të përbashkët dhe shfrytëzohet vetëm nga banorët rezidentë të lagjes pasi që është i pajisur me laurë dhe hyrja/dalja nga parkingu realizohet përmes kartelave digjitale që i posedojnë banorët e kësaj zone. Shfrytëzimi i këtij parkingu është pa pagesë.



Figura 4.4. Gjendja ekzistuese në parkingun e parë – nënzona IV.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e I-rë, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig 4.5), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

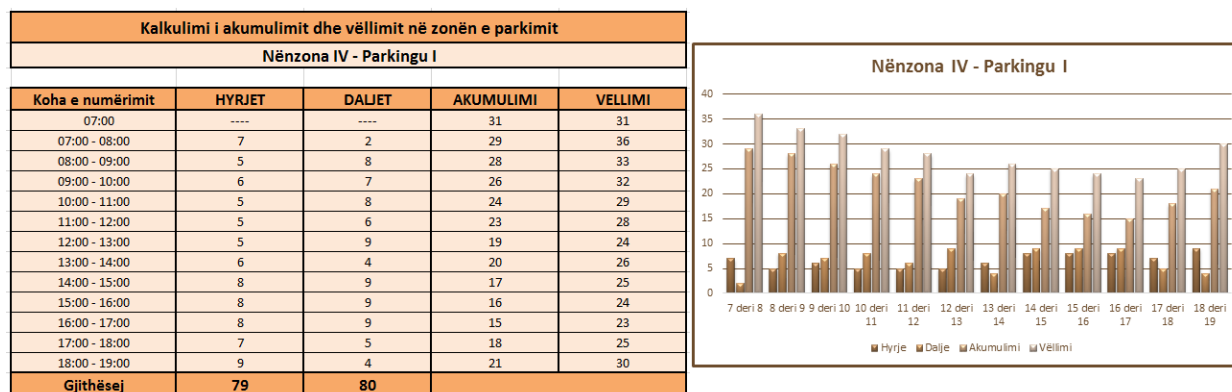


Figura 4.5. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e parë – nënzona IV.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.1. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës, në parkingun e parë – nënzona IV.

<b>Anketimi me qytetar - 18/05/2016</b>		
<b>Nënzona IV – Parkingu I</b>		
1.	Numri i të anketuarëve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarëve:	15 meshkuj
		5 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 14 vetura
		dalje: 6 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 1 qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Fushë Kosova: 3 qytetar
		Obiliqi: 1 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Mati I: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 1 qytetar
		Arbëria: 2 qytetar
		Ferizaj: 1 qytetar
		Lagjja e Spitalit: 1 qytetar
		Qendra e Qytetit: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 3 qytetar
		për banim: 8 qytetar
		për punë: 4 qytetar
		Për blerje: 3 qytetar
		për punë private: 2 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 13 qytetar
		nganjëherë: 4 qytetar
		rrallë: 3 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 13 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 7 qytetar
		nuk ka pagesë: 4 qytetar
		vetura është e sigurt: 11 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit prapë:	Po, do e parkoj: 16 qytetar
		Jo, nuk do e parkoj: 4 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 19 qytetar
		i mungon ndriçimi: 1 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 1 qytetar
		nuk më përshtatet: 3 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 6 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 3 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 1 qytetar		



#### 4.2.2. Nënzona IV – Parkingu II

Parkingu i dytë ka qasje në rrugën “Fehmi Agani” dhe ka vetëm një hyrje/dalje të përbashkët. Ky parking ka dy nivele të parkimit: parking garazhin dhe parkingun e hapur. Matjet dhe incizimet e veturave që hyjnë në parking garazh na janë ndaluar pasi që shfrytëzohet nga agjencitë e caktuara përsigurinë e shtetit të Kosovës. Ndërsa pjesa e hapur e parkingut shfrytëzohet nga qytetarët dhe është pa pagesë.



Figura 4.6. Gjendja ekzistuese në parkingun e dytë – nënzona IV.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e II-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.7), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

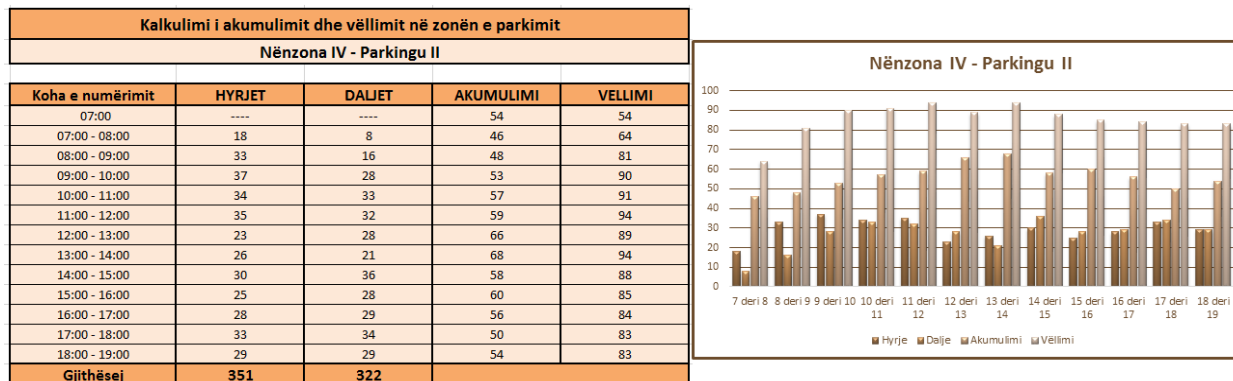


Figura 4.7. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e dytë – nënzona IV.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.2. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e dytë – nënzona IV.

<b>Anketimi me qytetar - 18/05/2016</b>		
<b>Nënzona IV – Parkingu II</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	22 meshkuj
		8 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 20 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 3 qytetar
		Gërmia: 2 qytetar
		Lagjja e Muhaxhirëve: 1 qytetar
		Velania: 3 qytetar
		Kodra e Trimave: 3 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Podujeva: 2 qytetar
		Emshiri: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Qendra e Qytetit: 7 qytetar
		për rekreacion: 6 qytetar
		për banim: 14 qytetar
		për punë: 3 qytetar
		për biznes dhe blerje: 4 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për punë private: 3 qytetar
		shpesh: 17 qytetar
		nganjëherë: 11 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 2 qytetar
		gjëni vende të lira: 21 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 23 qytetar
		nuk ka pagesë: 9 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit prapë:	vetura është e sigurtë: 8 qytetar
		Po, do e parkoj: 19 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	Jo, nuk do e parkoj: 11 qytetar
		nuk kam vërejtje: 14 qytetar
		nuk ka vende të lira: 2 qytetar
		e shfrytëzojnë të tjerët: 2 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	ka shumë tollovi brenda parkingut: 9 qytetar
		i mungon ndriçimi: 3 qytetar
		shkakton vonesa: 9 qytetar
		nuk jetoj në Prishtinë: 1 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 5 qytetar
nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 4 qytetar		
kam veturë personale: 5 qytetar		
e shfrytëzoj nganjëherë: 6 qytetar		

#### 4.2.3. Nënzona IV – Parkingu III

Parkingu i tretë ngjashëm si parkingu i parë shfrytëzohet vetëm nga banorët rezidentë të lagjes pasi që është i pajisur me laurë dhe hyrje/daljet nga parkingu realizohen përmes kartelave digjitale. Qasja në zonën e parkimit bëhet përmes rrugës “Fehmi Agani”, ka një hyrje të përbashkët dhe shfrytëzimi i parkingut është pa pagesë.



Figura 4.8. Gjendja ekzistuese në parkingun e tretë – nënzona IV.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e III-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig 4.9), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

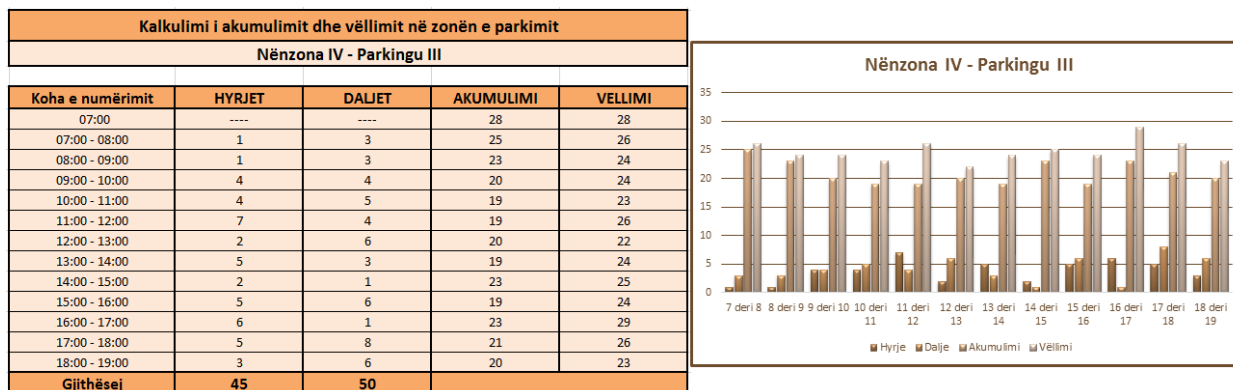


Figura 4.9. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e tretë – nënzona IV.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.3. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e tretë – nënzona IV.

<b>Anketimi me qytetar - 18/05/2016</b>		
<b>Nënzona IV – Parkingu III</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	14 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 11 vetura
		dalje: 9 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 4 qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Lagjja e Muhaxhirëve: 2 qytetar
		Kodra e Trimave: 1 qytetar
		Dardania: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Veterniku: 1 qytetar
		Emshiri: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 3 qytetar
		për banim: 14 qytetar
		për punë: 5 qytetar
		për biznes: 4 qytetar
		për blerje: 2 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 10 qytetar
		nganjëherë: 7 qytetar
		rrallë: 3 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 14 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 5 qytetar
		nuk ka pagesë: 3 qytetar
		vetura është e sigurtë: 18 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit prapë:	Po, do e parkoj: 10 qytetar
		Jo, nuk do e parkoj: 10 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 17 qytetar
		i mungon ndriçimi: 3 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 3 qytetar
		nuk më përshtatet: 2 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 6 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 2 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 2 qytetar		

#### 4.2.4. Nënzona IV – Parkingu IV

Parkingu i katërt është parking gjatësor i cili shtrihet përgjatë rrugës Rexhep Luci, shfrytëzohet nga qytetarë të ndryshëm të cilët e frekuentojnë këtë zonë për punë të ndryshme, por edhe për rekreacion. Parkingu gjatësor është nëanën e majtë të rrugës “Fehmi Agani” si dhe shfrytëzimi i parkingut është pa pagesë.



Figura 4.10. Gjendja ekzistuese në parkingun e katërt – nënzona IV.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e IV-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit, ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

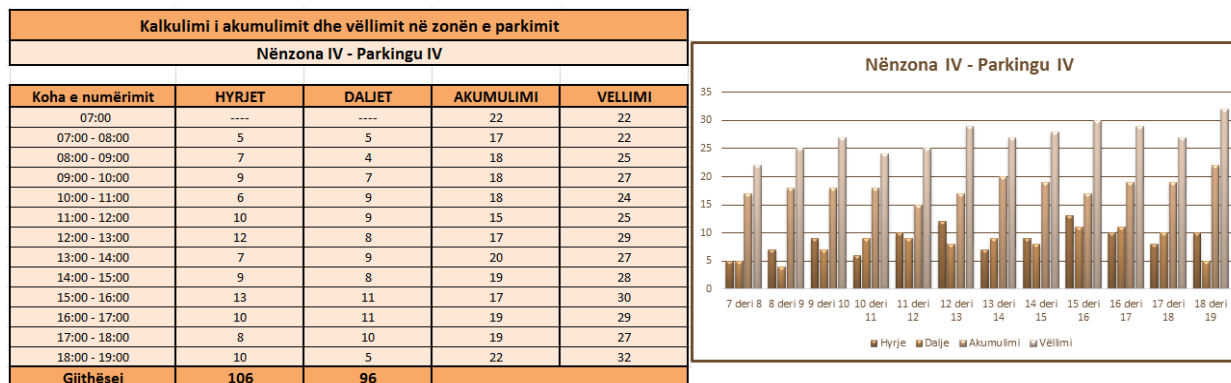


Figura 4.11. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e katërt – nënzona IV.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.4. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e katërt – nënzona IV.

Anketimi me qytetar - 18/05/2016		
Nënzona IV – Parkingu IV		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	13 meshkuj
		7 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 12 vetura
		dalje: 8 vetura
s4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 3 qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Kolovica: 3 qytetar
		Mati I: 5 qytetar
		Dardania: 1 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Velania: 1 qytetar
		Arbëria: 1 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Fushë Kosova: 2 qytetar
		për rekreacion: 6 qytetar
		për banim: 2 qytetar
		për punë: 5 qytetar
		për biznes: 4 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për blerje: 6 qytetar
		shpesh: 7 qytetar
		nganjëherë: 9 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 4 qytetar
		gjeni vende të lira: 7 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 10 qytetar
		nuk ka pagesë: 4 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit prapë:	vetura është e sigurtë: 9 qytetar
		Po, do e parkoj: 9 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	Jo, nuk do e parkoj: 11 qytetar
		nuk kam vërejtje: 9 qytetar
		infrastrukturë e dobët: 3 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	ka shumë tollovi në parking: 8 qytetar
		shkakton vonesa: 5 qytetar
		autobusat e vjetër: 1 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 5 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar

### 4.3. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA IX

Nënzona e IX-të është pjesë e zonës qendrore në qytetin e Prishtinës. Kjo nënzona ka një shtrirje mjaftë të gjerë ku në njërin anë kufizohet me rrugën “Fehmi Agani” që shtrihet përgjatë kompleksit të kafiterive të vogla dhe në anën tjetër me rrugën “Dritan Hoxha” e cila shtrihet përgjatë Pallatit të Medias dhe Shtypit. Rrugët “Fehmi Agani” dhe “Dritan Hoxha” mes vete bashkohen përmes kryqëzimeve të krijuara me rrugën “Tirana” që lidhet me lagjen Arbëria dhe me rrugën “Luan Haradinaj” që shtrihet përgjatë stacionit policor “Qendra 92”. Siç e theksuam edhe më lartë nënzona e IX-të ka një hapësirë më të madhe hulumtuese se nënzonat e tjera. Në kuadër të nënzonës së IX-të gjithsej janë njëmbëdhjetë zona të parkimit nga të cilat janë identifikuar se katër zona të parkimit janë me destinim të veçantë në shërbim të institucioneve të vendit. Në këto zona të parkimit na është ndaluar numërimi dhe regjistrimi i veturave zyrtare pasi që tri nga këto zona të parkimit janë nën menaxhimin e policisë së Kosovës dhe njëra zonë është nën menaxhimin e KEK-ut.

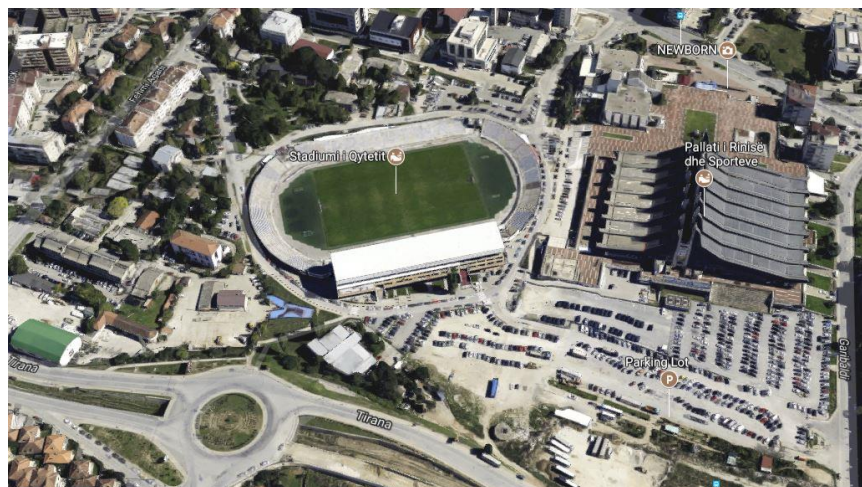


Figura 4.12. Nënzona IX – Zona Qendrore e Qytetit të Prishtinës.

Në nënzonen e IX-të janë shtatë zona të parkimit që shfrytëzohen nga qytetarët të cilat janë identifikuar si parkingu I, II, III, IV, V, VI dhe VII. Për shkak të hapësirës së madhe dhe numrit të madh të parkingjeve vëzhgimi në terren për nënzonen e IX-të është realizuar në data të ndryshme por me itinerar të njëjtë kohor duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Të gjitha të dhënat nga terreni janë përpunuar në Excel dhe më pas në formë tabelare janë fituar të dhënat për secilin parking veç e veç.

#### 4.3.1. Nënzona IX – Parkingu I

Parkingu i parë ka çasje në rrugën “Dritan Hoxha” me hyrje dhe dalje të veçantë. Përveç banorëve rezidentë mund të shfrytëzohet nga të gjithë qytetarët. Parkingu i parë i nënzonës së parë është emëruar nga pronarët si “Liberty Group” pasi që të njëjtën pronar në menaxhim kanë edhe parkingun II dhe IV të nënzonës IX-të. Shfrytëzimi i cilit do parking “Liberty Group” është me pagesë dhe kushton 1€ deri në 3[h].



Figura 4.13. Gjendja ekzistuese në parkingun e parë – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 31/03/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e I-rë, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.14), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

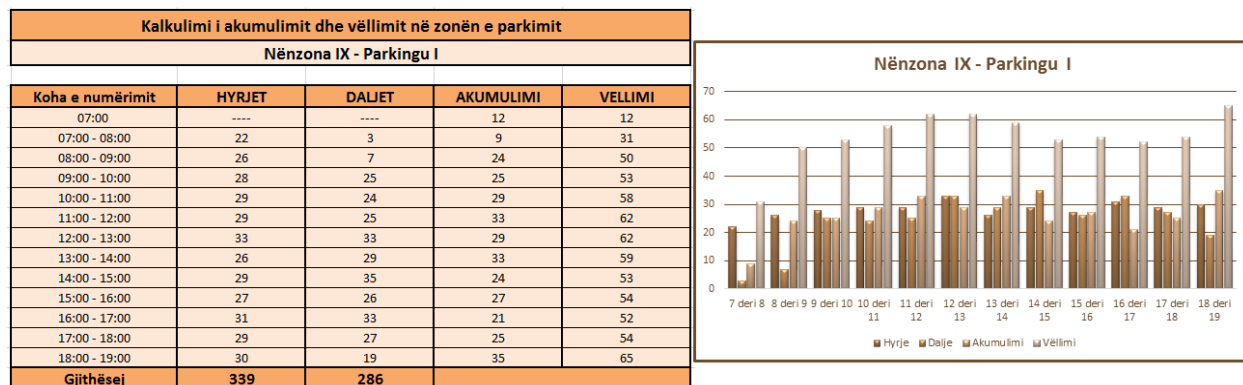


Figura 4.14. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e parë - nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.5. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e parë – nënzona IX.

Anketimi me qytetar -18/05/2016		
Nënzona IX – Parkingu I		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	24 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 20 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 2 qytetar
		Fushë Kosova: 4 qytetar
		Veterniku: 5 qytetar
		Kodra e Trimave: 3 qytetar
		Bardhoshi: 2 qytetar
		Lipjani: 2 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Ferizaj: 1 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
Mitrovica: 1 qytetar		
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 7 qytetar
		për banim: 7 qytetar
		për punë: 10 qytetar
		për biznes: 2 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për blerje: 4 qytetar
		shpesh: 9 qytetar
		nganjëherë: 10 qytetar
		rrallë: 11 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 7 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 23 qytetar
		vetura është e sigurtë: 10 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 11 qytetar
		nuk ka hapësirë të parkimit për banorët: 4 qytetar
		është i lartë cmimi i parkimit: 2 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shpesh ka tollovi të madhe: 13 qytetar
		shkakton vonesa: 6 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 4 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 4 qytetar
		autobusët shumë të vjetër: 1 qytetar
kam veturë personale: 14 qytetar		
e shfrytëzoj nganjëherë: 1 qytetar		



### 4.3.2. Nënzona IX – Parkingu II

Për dallim nga parkingjet tjera që janë të hapura, parkingu i dytë është parking garazh që gjendet në brendësi të objektit të Pallatit të Rinisë dhe Sporteve. Ajo që vlen të theksohet është se ky parking ngjashëm si parkingu i parë dhe i katër i nënzonës së IX-të menaxhohet nga “Liberty Group” dhe çmimi për shfrytëzim të një vend parkimi është 1€ deri në 3[h].



Figura 4.15. Gjendja ekzistuese në parkingun e dytë – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për parkingun e dytë janë regjistruar më datën 31/03/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për këtë parking, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig 4.16), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

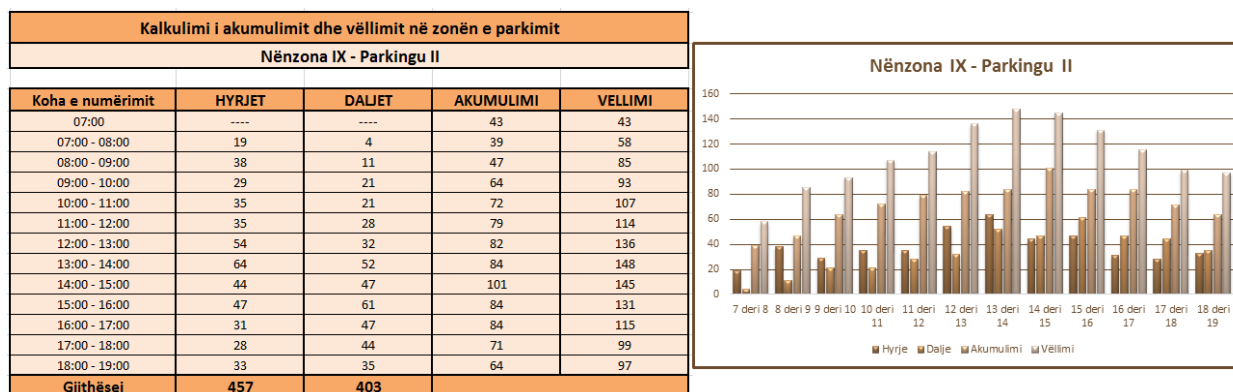


Figura 4.16. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e parë – nënzona IX.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.6. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e dytë – nënzona IX.

Anketimi me qytetar -23/05/2016		
Nënzona IX – Parkingu II		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	22 meshkuj
		8 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 17 vetura
		dalje: 13 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 6 qytetar
		Fushë Kosova: 2 qytetar
		Veterniku: 5 qytetar
		Qendra e Qytetit: 1 qytetar
		Veterniku: 3 qytetar
		Kodra e Trimave: 3 qytetar
		Mati I: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Ferizaj: 2 qytetar
		Dardania: 4 qytetar
Lagjia e Spitalit: 4 qytetar		
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 11 qytetar
		për banim: 4 qytetar
		për punë: 14 qytetar
		për blerje: 9 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 10 qytetar
		nganjëherë: 13 qytetar
		rrallë: 7 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 15 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 18 qytetar
		vetura është e sigurt: 24 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 17 qytetar
		nuk ka hapësirë të parkimit për banorët: 4 qytetar
		infrastrukturë të dobët: 3 qytetar
		është i lartë cmimi i parkimit: 6 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 6 qytetar
		nuk ja di orarin: 5 qytetar
		autobusët janë shumë të vjetër: 4 qytetar
		kam veturë personale: 4 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 5 qytetar
		nuk jam nga Prishtina: 2 qytetar
nuk ofron komoditet: 4 qytetar		

### 4.3.3. Nënzona IX – Parkingu III

Lokacioni i parkingut të tretë gjendet prapa Pallatit të Rinisë dhe Sporteve, ky parking shtrihet në një hapësirë mjaftë të madhe e cila me një menaxhim të mirë të infrastrukturës së parkingut ka kapacitet të dyfishoj vendparkingjet. Në gjendjen aktuale pas vëzhgimit në terren gjatë intervalit 12(h) këtë zonë të parkimit e kanë frekuentuar rreth 1071(automjete). Njëri ndër faktorët kryesor që ndikon në numrin e madh të automjeteve të parkuara në këtë zonë është edhe çmimi i parkimit që është 0.50€ për 9[h].



Figura 4.17. Gjendja ekzistuese në parkingun e tretë – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për parkingun e tretë janë regjistruar më datën 07/04/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për këtë parking, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.18), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

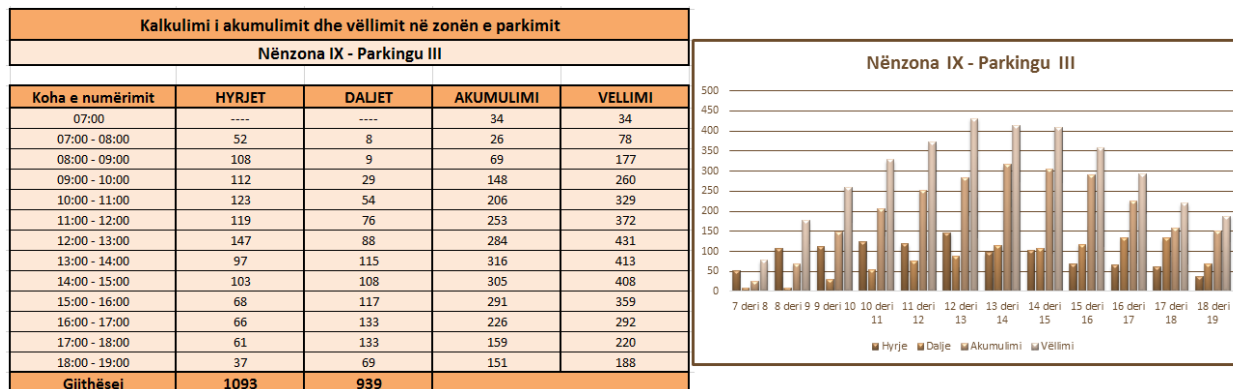


Figura 4.18. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e tretë – nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.7. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e tretë – nënzona IX.

<b>Anketimi me qytetar -26/05/2016</b>		
<b>Nënzona IX – Parkingu III</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	24 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 20 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 6 qytetar
		Lipjani: 2 qytetar
		Arbëria: 1 qytetar
		Dardania: 4 qytetar
		Fushë Kosova: 1 qytetar
		Mati I: 2 qytetar
		Bregu i Diellit: 4 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Emshiri: 1 qytetar
		Ferizaji: 1 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 11 qytetar
		për punë: 20 qytetar
		për blerje: 7 qytetar
		për biznes: 6 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 9 qytetar
		nganjëherë: 15 qytetar
		rrallë: 6 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 16 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 19 qytetar
		vetura është e sigurt: 12 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 16 qytetar
		infrastrukturë të dobët: 9 qytetar
		mungon ndriçimi: 5 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 5 qytetar
		nuk ja di orarin: 4 qytetar
		autobusët janë shumë të vjetër: 3 qytetar
		kam veturë personale: 6 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 8 qytetar
		nuk jam nga Prishtina: 1 qytetar
nuk ofron komoditet: 3 qytetar		

#### 4.3.4. Nënzona IX – Parkingu IV

Lokacioni i parkingut të katër gjendet prapa Pallatit të Rinisë dhe Sporteve, në pjesën ka stadiumi i qytetit të Prishtinës dhe shtrihet përgjatë rrugës Enver Zymberi. Ngjashëm si parkingu i parë dhe i dytë edhe parkingu i katër menaxhohet nga kompania “Liberty Group” dhe shfrytëzimi i parkingut në këtë zonë është me pagesë që kushton 1€ deri në 3[h].



Figura 4.19. Gjendja ekzistuese në parkingun e katërt – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për parkingun e katër janë regjistruar më datën 20/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për këtë parking, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.20), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

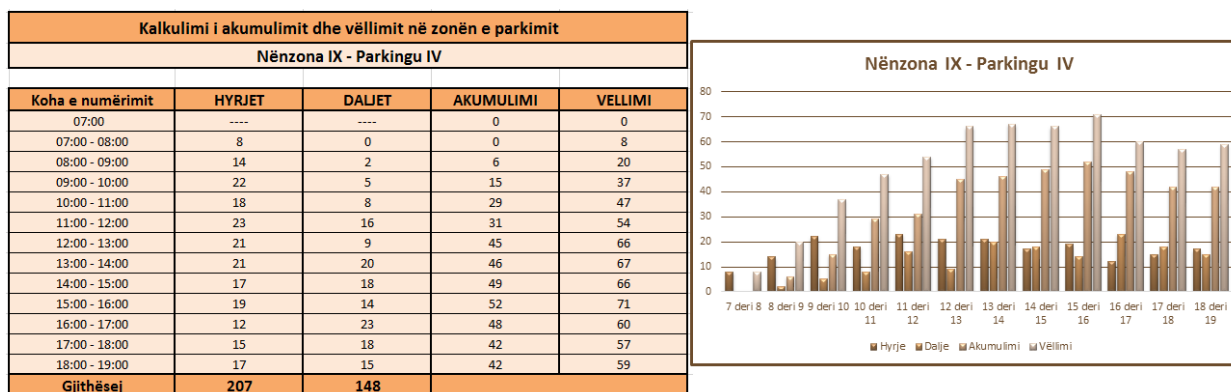


Figura 4.20. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e katërt – nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.8. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e katërt – nënzona IX.

Anketimi me qytetar – 01/06/2016		
Nënzona IX – Parkingu IV		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	21 meshkuj
		9 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 15 vetura
		dalje: 15 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 5 qytetar
		Vushtrria: 1 qytetar
		Fushë Kosova: 4 qytetar
		Velania: 2 qytetar
		Lagjja Dodona: 2 qytetar
		Dardania: 3 qytetar
		Veterniku: 1 qytetar
		Obiliqi: 2 qytetar
		Kodra e Trimave: 1 qytetar
		Mati I: 2 qytetar
		Qendra e Qytetit: 1 qytetar
		Lagjja e Spitalit: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 8 qytetar
		për punë: 14 qytetar
		për blerje: 5 qytetar
		për biznes: 3 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 9 qytetar
		nganjëherë: 19 qytetar
		rrallë: 2 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 15 qytetar
		gjetet afër vendit të qëllimit: 29 qytetar
		vetura është e sigurt: 21 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 24 qytetar
		është çmimi i lartë i parkimit: 6 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 7 qytetar
		nuk jam nga Prishtina: 1 qytetar
		nuk ja di orarin: 5 qytetar
		nuk ofron komoditet: 2 qytetar
		nuk më përshtatet: 1 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar
nuk ka siguri gjatë transportit: 5 qytetar		

#### 4.3.5. Nënzona IX – Parkingu V

Lokacioni i parkingut të pestë përfshinë vendet e parkimit rreth stadiumit të qytetit të Prishtinës dhe zona e parkimit që i takon ansamblit Shota. Shfrytëzimi i parkimit në këtë zonë është pa pagesë andaj edhe kërkesa për parkim është shumë më e madhe se vendet e parkimit që gjenden në situatën aktuale.



Figura 4.21. Gjendja ekzistuese në parkingun e pestë – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për parkingun e pestë janë regjistruar më datën 20/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për këtë parking, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.22), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

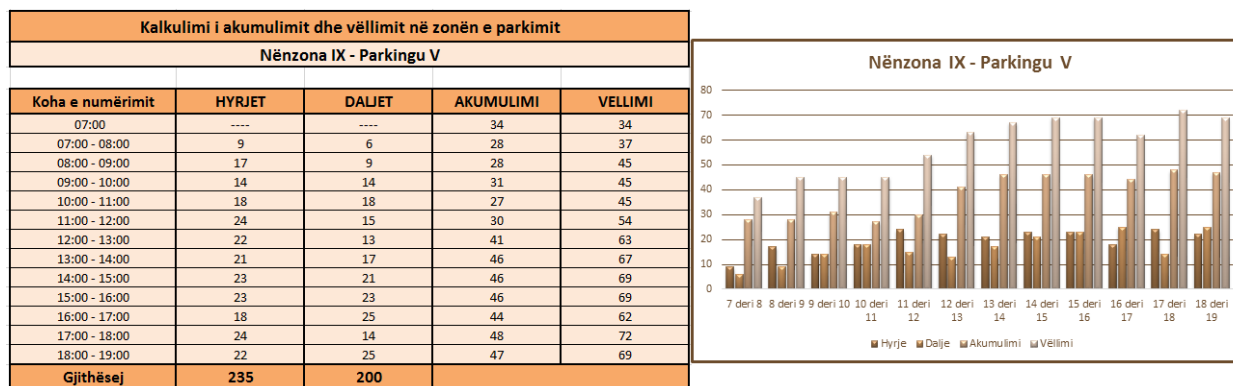


Figura 4.22. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e pestë – nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.9. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e pestë – nënzona IX.

<b>Anketimi me qytetar –05/06/2016</b>		
<b>Nënzona IX – Parkingu V</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	23 meshkuj
		7 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 20 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 5 qytetar
		Arbëria: 1 qytetar
		Fushë Kosova: 2 qytetar
		Dardania: 4 qytetar
		Veterniku: 5 qytetar
		Kodra e Trimave: 1 qytetar
		Mati I: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 5 qytetar
		Ferizaj: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 10 qytetar
		për punë: 12 qytetar
		për blerje: 15 qytetar
		për biznes: 10 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 10 qytetar
		nganjëherë: 15 qytetar
		rrallë: 5 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 15 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 19 qytetar
		nuk ka pagesë: 5 qytetar
		vetura është e sigurtë: 7 qytetar
8.	Nëse bëhet me pagesë do pranoni të parkoni:	po, do e parkoj: 20 qytetar
		jo, nuk do e parkoj: 10 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	ka shumë tollovi: 3 qytetar
		nuk kam vërejtje: 17 qytetar
		infrastruktura e dobët në zonën e parkimit: 4 qytetar
		mungon ndriçimi natën: 5 qytetar
		nuk ka siguri për veturat e parkuara: 1 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 7 qytetar
		nuk jam nga Prishtina: 1 qytetar
		nuk ja di orarin: 2 qytetar
		autobusat janë shumë të vjetër: 3 qytetar
		kam veturë personale: 7 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar
nuk ka siguri të transportit: 6 qytetar		



#### 4.3.6. Nënzona IX – Parkingu VI

Lokacioni i parkingut të gjashtë përfshin parkingjet përgjatë rrugës “Enver Zymberi” dhe parkingu që gjendet prapa Ambasadës Sllovene, parking i cili shfrytëzohet nga banorët rezident që banojnë aty pranë. Kjo zonë e parkimit është pa pagesë dhe kërkesa për parkim është shumë e madhe sidomos në orët e pasdites pas orës 15:00 për arsye rekreacioni dhe aktiviteteve të lira që zhvillohen në kompleksin e kafiterive të vogla.



Figura 4.23. Gjendja ekzistuese në parkingun e gjashtë – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për parkingun e gjashtë janë regjistruar më datën 25/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për këtë parking, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.24), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

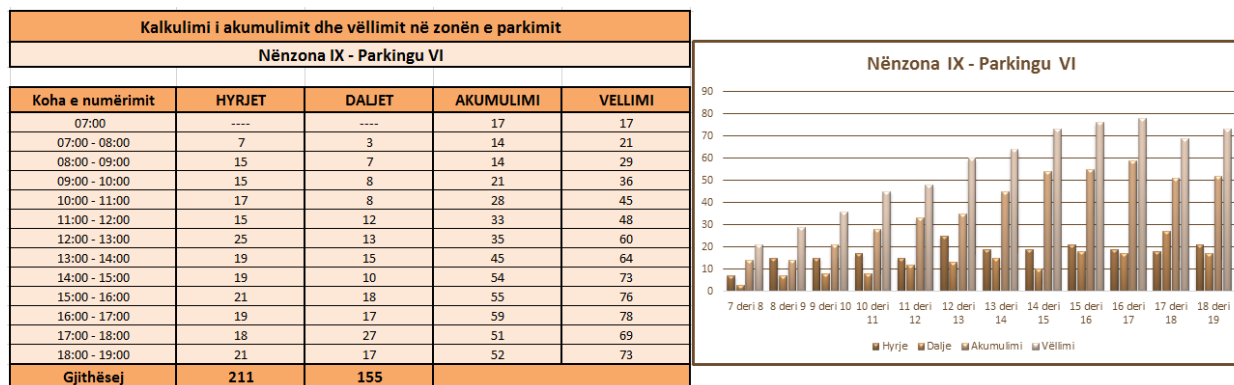


Figura 4.24. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e gjashtë – nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.10. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e gjashtë – nënzona IX.

Anketimi me qytetar –05/06/2016		
Nënzona IX – Parkingu VI		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	24 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 19 vetura
		dalje: 11 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 5 qytetar
		Arbëria: 3 qytetar
		Fushë Kosova: 3 qytetar
		Dardania: 3 qytetar
		Lipjani: 2 qytetar
		Veterniku: 1 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Mati I: 5 qytetar
		Qendra e Qytetit: 2 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
Bregu i Diellit: 1 qytetar		
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 13 qytetar
		për banim: 5 qytetar
		për punë: 10 qytetar
		për biznes: 7 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 10 qytetar
		nganjëherë: 10 qytetar
		rrallë: 10 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 7 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 26 qytetar
		nuk ka pagesë: 8 qytetar
		vetura është e sigurt: 5 qytetar
8.	Nëse bëhet me pagesë do pranoni të parkoni:	po, do e parkoj: 18 qytetar
		jo, nuk do e parkoj: 12 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	ka shumë tollovi: 12 qytetar
		nuk kam vërejtje: 15 qytetar
		nuk ka vende të rezervuara për banorët: 3 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 7 qytetar
		nuk ja di orarin: 6 qytetar
		autobusët janë shumë të vjetër: 4 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar
nuk ka siguri të transportit: 4 qytetar		

#### 4.3.7. Nënzona IX – Parkingu VII

Lokacioni i parkingut të shtatë shtrihet në të djathtë të rrugës “Fehmi Agani” përballë pompës Italian Petrol. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë dhe shfrytëzohet nga banorët rezidentë dhe nga stafi i një sektori të Ministrisë së Financave që është aty afër. Kërkesa për parkim në këtë zonë nuk është shumë e lartë pasi që parkingu është i rregulluar me laurë.



Figura 4.25. Gjendja ekzistuese në parkingun e shtatë – nënzona IX.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për parkingun e shtatë janë regjistruar më datën 25/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për këtë parking, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.26), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

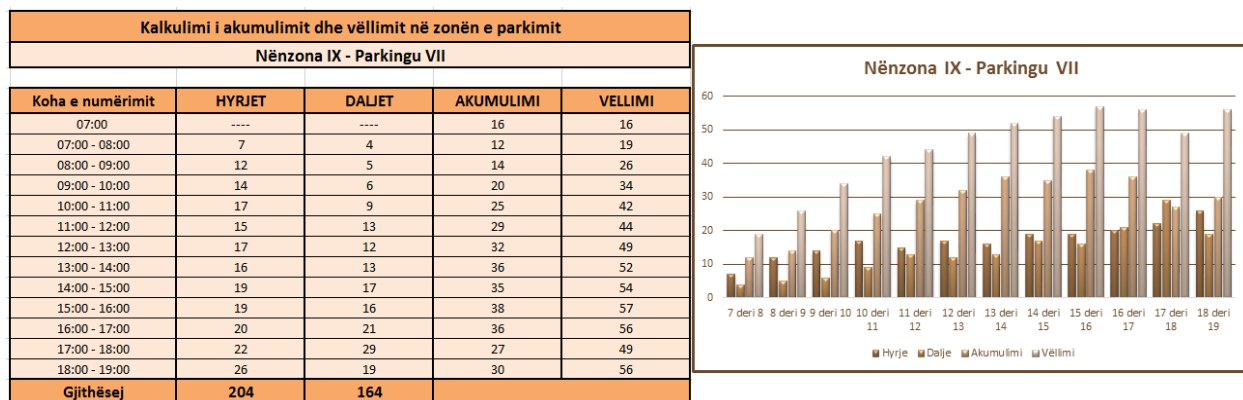


Figura 4.26. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e shtatë – nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

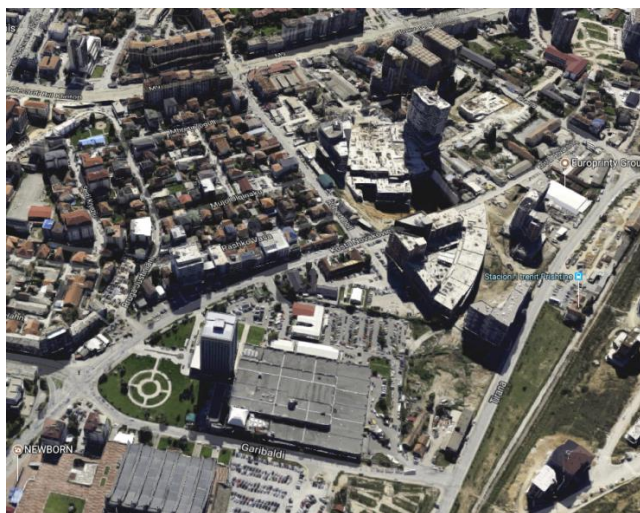
Metoda e anketës

Tabela 4.11. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e shtatë – nënzona IX.

<b>Anketimi me qytetar –05/06/2016</b>		
<b>Nënzona IX – Parkingu VII</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	15 meshkuj
		5 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 14 vetura
		dalje: 6 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 4 qytetar
		Fushë Kosova: 1 qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Veterniku: 2 qytetar
		Kodra e Trimave: 1 qytetar
		Mati I: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 2 qytetar
		për banim: 5 qytetar
		për punë: 7 qytetar
		për blerje: 8 qytetar
		për biznes: 6 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 9 qytetar
		nganjëherë: 6 qytetar
		rrallë: 5 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 5 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 15 qytetar
		nuk ka pagesë: 1 qytetar
		vetura është e sigurt: 2 qytetar
8.	Nëse bëhet me pagesë do pranoni të parkoni:	po, do e parkoj: 14 qytetar
		jo, nuk do e parkoj: 6 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 14 qytetar
		mungon ndriçimi: 6 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 3 qytetar
		nuk ja di orarin: 3 qytetar
		autobusët janë shumë të vjetër: 3 qytetar
		kam veturë personale: 6 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar
		nuk ka siguri të transportit: 2 qytetar

#### 4.4. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA VIII

Nënzona e VIII-të është pjesë e zonës qendrore në qytetin e Prishtinës. Kjo nënzona ka një shtrirje mjaftë të gjerë ku në njërën anë kufizohet me rrugën “Dritan Hoxha” që është fare pranë Pallatit të Medias dhe Shtypit dhe në anën tjetër me rrugën “Tirana” që gjendet në Lakrishte duke vazhduar deri në lagjen Arbëria. Rrugët “Dritan” Hoxha” dhe “Tirana” në mes vete bashkohen përmes kryqëzimeve të shumta duke u lidhur edhe me rrugët tjera si: “Ukshin Hoti”, “Robert Doll” dhe “Bill Klinton”, rrugë në të cilat shtrihet e tërë nënzona e VIII-të. Siç e theksuam edhe më lartë nënzona e VIII-të ka një hapësirë mjaftë të madhe dhe për dallim nga hapësira territoriale e kësaj nënzona numri i zonave të parkimit është mjaftë i vogël. Në kuadër të nënzonës së VIII-të gjithsej janë shtatë zona të parkimit nga të cilat janë identifikuar se tri zona të parkimit janë me destinim të veçantë. Në këto zona të parkimit na është ndaluar numërimi dhe regjistrimi i veturave që parkohen aty ku njëra zonë e parkimit shfrytëzohet nga disa Ministri ndërsa dy zonat tjera shfrytëzohen nga kompanitë private Europrinty dhe Dukagjini Group.



*Figura 4.27. Nënzona VIII – Zona Qëndrore e Qytetit të Prishtinës.*

Në nënzona e VIII-të gjithsej janë katër zona të parkimit që shfrytëzohen nga qytetarët të cilat janë identifikuar si parkingu I, II, III dhe IV. Vëzhgimi në terren në kuadër të nënzonës së VIII-të është realizuar në data të ndryshme por me itinerar të njëjtë kohor duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Të gjitha të dhënat nga terreni janë përpunuar në Excel dhe më pas në formë tabelare janë fituar të dhënat për secilin parking veç e veç.



#### 4.4.1. Nënzona VIII – Parkingu I

Parkingu i parë ka qasje në rrugën “Dritan Hoxha” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga punëtorët e Pallatit të Medias dhe Shtypit, klientët e fitnessit Gym e qytetar të ndryshëm që kanë punë në këtë pjesë të qytetit. Shfrytëzimi i parkingut të parë është pa pagesë.



Figura 4.28. Gjendja ekzistuese në parkingun e parë – nënzona VIII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 16/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e I-rë, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.29), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

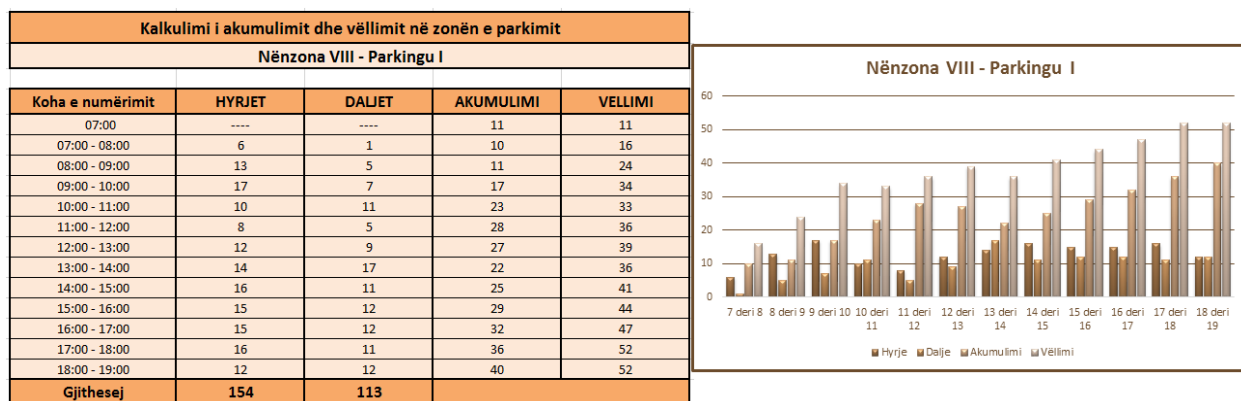


Figura 4.29. Paraqitja e rezultateve në parkingun e parë – nënzona VIII.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.12. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e parë – nënzona VIII.

<b>Anketimi me qytetar –30/06/2016</b>		
<b>Nënzona VIII – Parkingu I</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	20 meshkuj
		10 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 19 vetura
		dalje: 11 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 6 qytetar
		Bregu i Diellit: 6 qytetar
		Malisheva: 1 qytetar
		Dardania: 8 qytetar
		Fushë Kosova: 14 qytetar
		Kodra e Trimave: 1 qytetar
		Veterniku: 3 qytetar
Lagjia e Spitalit: 2 qytetar		
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 10 qytetar
		për punë private: 1 qytetar
		për punë: 6 qytetar
		për biznes: 2 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për blerje: 11 qytetar
		shpesh: 12 qytetar
		nganjëherë: 12 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 8 qytetar
		gjeni vende të lira: 5 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 29 qytetar
		nuk ka pagesë: 8 qytetar
8.	Nëse bëhet me pagesë do pranoni të parkoni:	vetura është e sigurt: 9 qytetar
		po do e parkonim: 18 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	jo nuk do e parkonim: 12 qytetar
		nuk kam vërejtje: 27 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	mungon ndriçimi në zonën e parkimit: 3 qytetar
		shkakton vonesa: 10 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 5 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 3 qytetar
		nuk ofron komoditet: 3 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar

#### 4.4.2. Nënzona VIII – Parkingu II

Parkingu i dytë ka qasje në rrugën “Ukshin Hoti” me hyrje dhe dalje të veçantë. Përveç banorëve rezidentë, kjo hapësirë e parkimit shfrytëzohet nga punonjësit e shumtë që punojnë në bizneset e ndryshme që operojnë shumë afër kësaj zone të parkimit. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është me pagesë dhe kushton 1€ deri në 6[h].



Figura 4.30. Gjendja ekzistuese në parkingun e dytë – nënzona VIII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 21/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e II-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.31), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

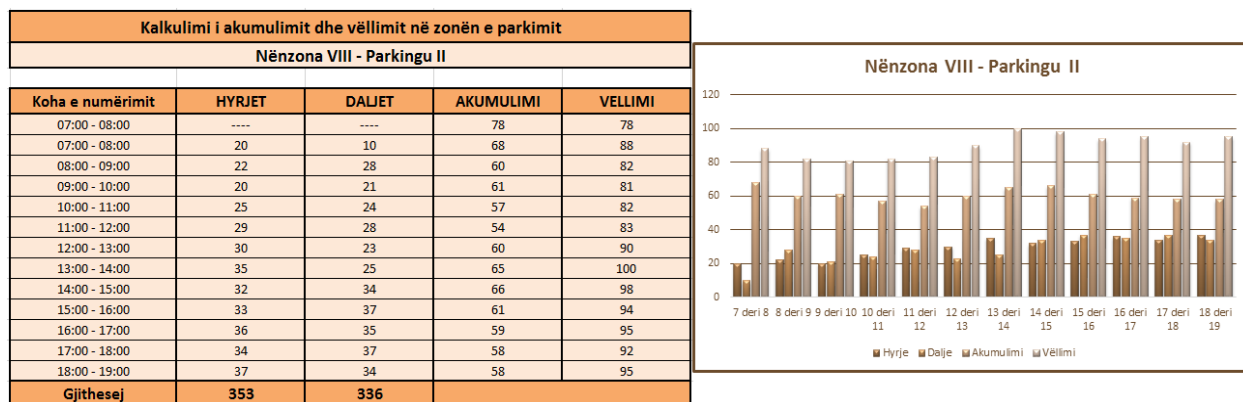


Figura 4.31. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e dytë – nënzona VIII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.13. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e dytë – nënzona VIII.

<b>Anketimi me qytetar –30/06/2016</b>		
<b>Nënzona VIII – Parkingu II</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	22 meshkuj
		8 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 20 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Arbëria: 2 qytetar
		Ulpiana: 6 qytetar
		Fushë Kosova: 4 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Lagjja e Spitalit: 2 qytetar
		Qendra e Qytetit: 1 qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Velania: 2 qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Kolovica: 1 qytetar
		Emshiri: 1 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
		Obiliqi: 1 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Kodra e Trimave: 3 qytetar
		për banim: 3 qytetar
		për blerje: 1 qytetar
		për punë: 14 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 6 qytetar
		për biznes: 6 qytetar
		shpesh: 9 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	nganjëherë: 11 qytetar
		rrallë: 10 qytetar
		gjëni vende të lira: 4 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	gjendet afër qëllimit: 25 qytetar
		vetura është e sigurtë: 3 qytetar
		nuk kam vërejtje: 18 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	ka shumë pluhur në zonën e parkimit: 6 qytetar
		ka tollovi në zonën e parkimit: 6 qytetar
		shkakton vonesa: 8 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 4 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 6 qytetar
		kam veturë personale: 6 qytetar
		përtoj me udhëtuar me autobus: 4 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 2 qytetar

#### 4.4.3. Nënzona VIII – Parkingu III

Parkingu i tretë ka çasje në rrugën “Tirana” me hyrje dhe dalje të veçantë. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorët rezidentë të objekteve banesore aty pranë dhe është i hapur për shfrytëzim nga të gjithë qytetarët. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është me pagesë që menaxhohet nga një kompani në emër të Ushtrinë Çlirimtare të Kosovës dhe kushton 0.50€ për 1[h].

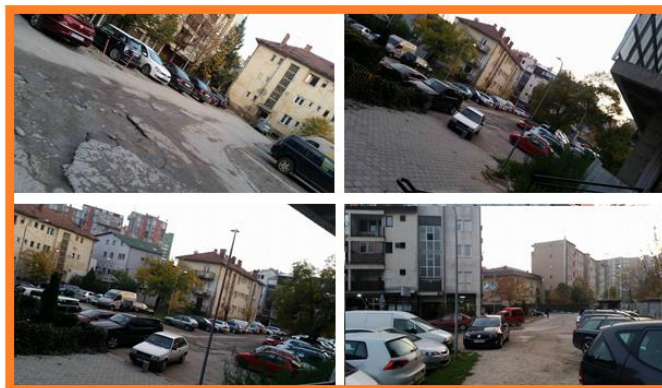


Figura 4.32. Gjendja ekzistuese në parkingun e tretë – nënzona VIII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 27/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e III-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.33), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

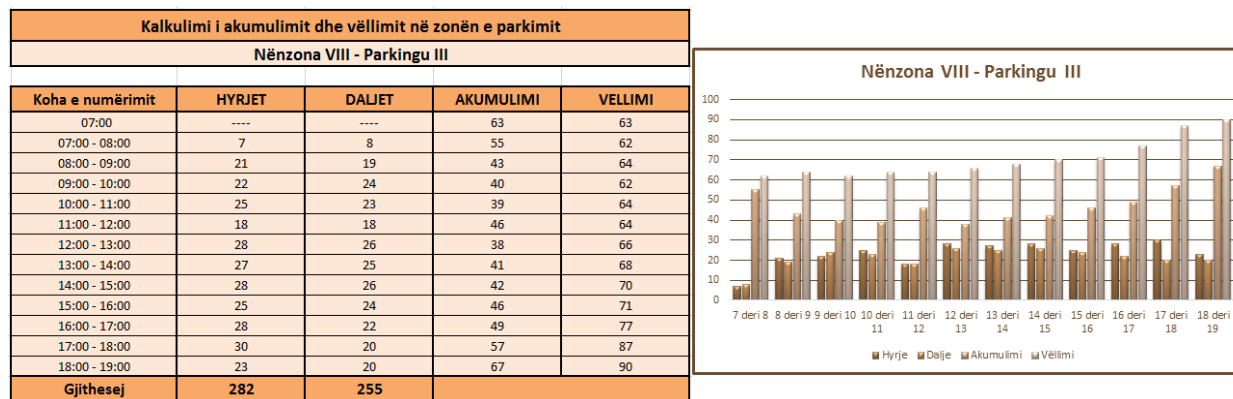


Figura 4.33. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e tretë – nënzona VIII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.14. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e tretë – nënzona VIII.

<b>Anketimi me qytetar –04/07/2016</b>		
<b>Nënzona VIII – Parkingu III</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	21 meshkuj
		9 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 21 vetura
		dalje: 9 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Lagjja e Muhaxhirëve: 2 qytetar
		Ulpiana: 4 qytetar
		Dardania: 4 qytetar
		Fushë Kosova: 2 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
		Emshiri: 1 qytetar
		Arbëria: 3 qytetar
		Mati I: 1 qytetar
		Obiliqi: 1 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Qendra e Qytetit: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 9 qytetar
		për banim: 9 qytetar
		për punë: 4 qytetar
		për biznes: 5 qytetar
		për blerje: 3 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 12 qytetar
		nganjëherë: 11 qytetar
		rrallë: 7 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 15 qytetar
		gjetet afër qëllimit: 22 qytetar
		vetura është e sigurtë: 18 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 16 qytetar
		mungon infrastruktura e zonës së parkimit: 9 qytetar
		mungon mirëmbajtja e zonës së parkimit: 5 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	kam veturë personale: 4 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 4 qytetar
		shkakton vonesa: 7 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 6 qytetar
autobusët janë të vjetër: 5 qytetar		

#### 4.4.4. Nënzona VIII – Parkingu IV

Parkingu i katër ka qasje në rrugën “Robert Doll” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorët rezidentë të objekteve banesore aty pranë dhe është i hapur për shfrytëzim nga të gjithë qytetarët. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.



Figura 4.34. Gjendja ekzistuese në parkingun e katërt – nënzona VIII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 29/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e IV-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.35), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

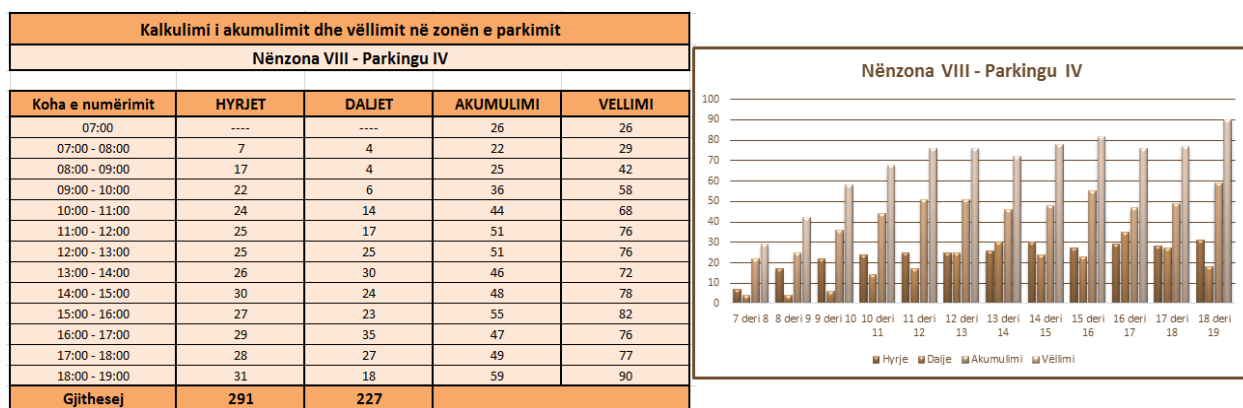


Figura 4.35. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e katërt – nënzona VIII.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.15. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e katërt – nënzona VIII.

<b>Anketimi me qytetar –04/07/2016</b>		
<b>Nënzona VIII – Parkingu IV</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	24 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 15 vetura
		dalje: 15 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Lagjja e Muhaxhirëve: 3 qytetar
		Ulpiana: 5 qytetar
		Dardania: 4 qytetar
		Fushë Kosova: 2 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Lagjja e Spitalit: 3 qytetar
		Lagjja Dodona: 2 qytetar
		Hajvalia: 3 qytetar
		Mati I: 3 qytetar
Velania: 2 qytetar		
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 6 qytetar
		për banim: 9 qytetar
		për punë: 11 qytetar
		për biznes: 2 qytetar
		për blerje: 2 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 17 qytetar
		nganjëherë: 7 qytetar
		rrallë: 6 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 11 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 21 qytetar
		vetura është e sigurtë: 27 qytetar
		nuk pagesë: 1 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit veturën përsëri:	po do e parkonim: 23 qytetar
		jo nuk do e parkonim: 7 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 10 qytetar
		mungon infrastruktura e zonës së parkimit: 9 qytetar
		mungon ndriçimi: 5 qytetar
		shfrytëzohet nga të tjerët: 6 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 8 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 5 qytetar
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 6 qytetar
		kam veturë personale: 6 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar
		autobusët janë të vjetër: 2 qytetar

#### 4.5. ZONA QËNDRORE E QYTETIT TË PRISHTINËS – NËNZONA VII

Nënzona e VII-të është pjesë e zonës qendrore në qytetin e Prishtinës. Për dallim nga nënzonat tjera, nënzona e VII-të ka një sipërfaqe më të vogël ku në njërin anë kufizohet me rrugën “Ukshin Hoti” që shtrihet përgjatë lagjes Pejton dhe në anën tjetër me rrugën magjistrale “Bill Klinton” që shtrihet përgjatë kompleksit Santea në Dardani. Rrugët “Ukshin Hoti” dhe “Bill Klinton” mes vete bashkohen përmes kryqëzimeve të krijuara me rrugën “Robert Doll” që lidhet me lagjen e Lakrishtes dhe me rrugën “Perandori Justinian” që lidhet me qendrën e qytetit. Siç e kemi theksuar edhe më lartë nënzona e VII-të ka një hapësirë më të vogël për dallim nga nënzonat tjera po numri i parkingjeve brenda kësaj nënzona është mjaftë i dendur. Në kuadër të nënzonës së VII-të gjithsej janë katërbëdhjetë zona të parkimit nga të cilat janë identifikuar se katër zona të parkimit janë me destinim të veçantë në shërbim të institucioneve të vendit. Këto zona të parkimit me destinim të veçantë menaxhohen nga: Gjykata Kushtetuese e Kosovës, kompania e sigurimeve Sigal Uniqa Group Austria, ambasada e Kroacisë dhe kompania telefonike Z-Mobile.

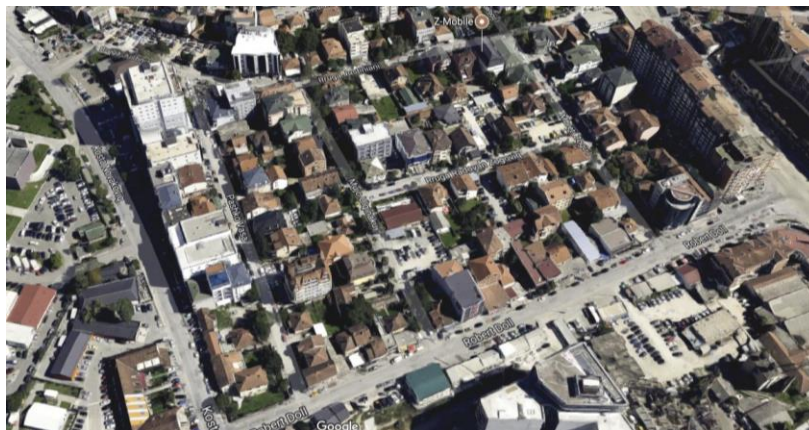


Figura 4.36. Nënzona VII – Zona Qëndrore e Qytetit të Prishtinës.

Në nënzonën e VII-të janë nëntë zona të parkimit që shfrytëzohen nga qytetarët të cilat janë identifikuar si parkingu I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX dhe X. Për shkak të numrit të madh të parkingjeve vëzhgimi në terren për nënzonën e IX-të është realizuar në data të ndryshme por me itinerar të njëjtë kohor duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Të gjitha të dhënat nga terreni janë përpunuar në Excel dhe më pas në formë tabelare janë fituar të dhënat për secilin parking veç e veç.

#### 4.5.1. Nënzona VII – Parkingu I

Parkingu i parë ka qasje në rrugën “Robert Doll” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorët rezidentë të objekteve banesore aty pranë dhe është i hapur për shfrytëzim nga të gjithë qytetarët. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.



Figura 4.37. Gjendja ekzistuese në parkingun e parë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 19/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e I-rë, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.38), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

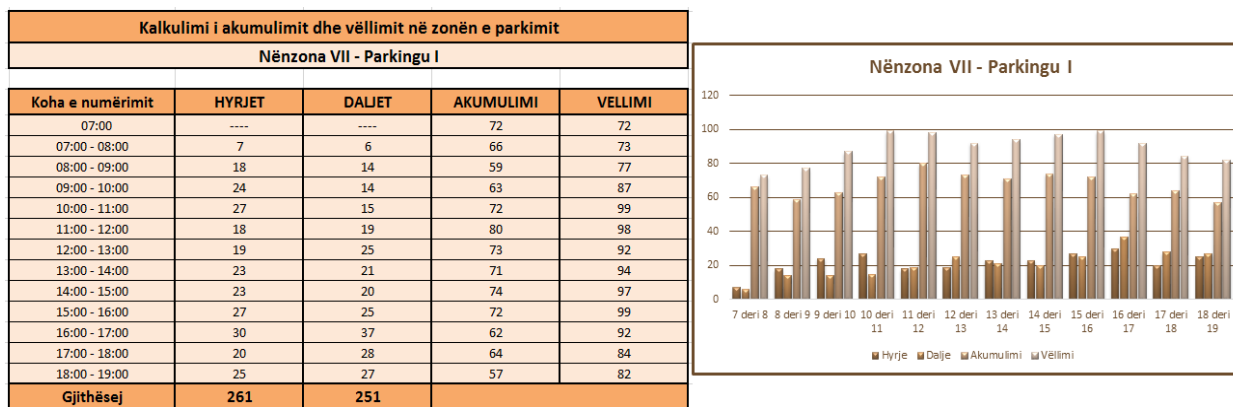


Figura 4.38. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e parë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.16. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e parë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –27/05/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu I</b>		
1.	Numri i të anketuarve	30 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	16 meshkuj
		14 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 21 vetura
		dalje: 9 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 3 qytetar
		Fushë Kosova: 2 qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Obiliqi: 4 qytetar
		Kodra e Trimave: 3 qytetar
		Veterniku: 4 qytetar
		Arbëria: 2 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 9 qytetar
		për banim: 6 qytetar
		për punë: 8 qytetar
		për punë private: 3 qytetar
		për blerje: 3 qytetar
		për biznes: 5 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 16 qytetar
		nganjëherë: 6 qytetar
		rrallë: 8 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 1 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 12 qytetar
		nuk pagesë: 9 qytetar
		vetura është e sigurtë: 16 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit veturën përsëri:	po do e parkonim: 17 qytetar
		jo nuk do e parkonim: 13 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 13 qytetar
		mungon infrastruktura e zonës së parkimit: 5 qytetar
		shpesh ka tollovi të mëdhe: 12 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 11 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 4 qytetar
		nuk jam nga Prishtina: 2 qytetar
		kam veturë personale: 3 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 7 qytetar
nuk ofron siguri gjatë transportit: 3 qytetar		

#### 4.5.2. Nënzona VII – Parkingu II

Parkingu i dytë është zonë parkimi që shtrihet përgjatë rrugës “Nazmi Mustafa” si parking gjatësor. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorët rezidentë të shtëpive private që gjenden aty pranë. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.



Figura 4.39. Gjendja ekzistuese në parkingun e dytë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 19/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e II-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.40), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

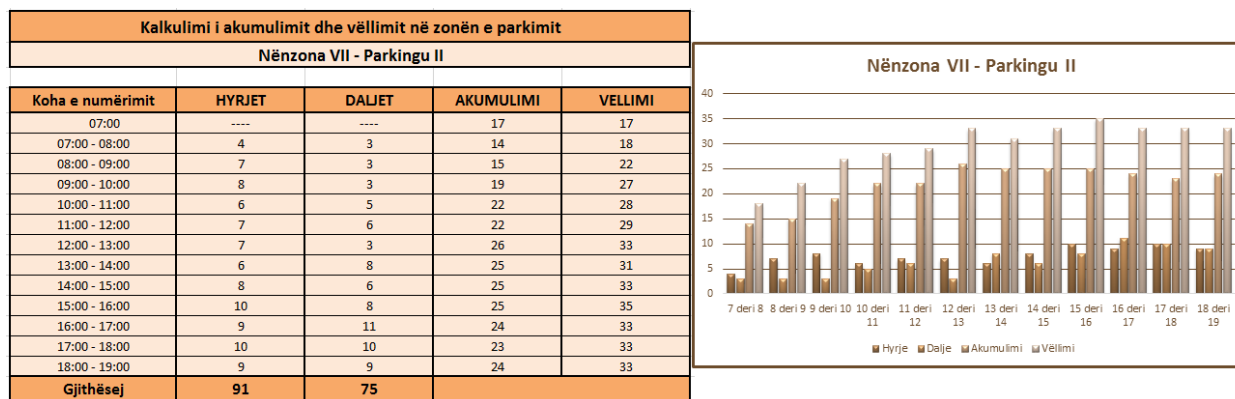


Figura 4.40. Paraqitja e rezultateve në parkingun e dytë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.17. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e dytë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –27/05/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu II</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	15 meshkuj
		5 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 14 vetura
		dalje: 6 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 4 qytetar
		Fushë Kosova: 2qytetar
		Dardania: 1 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Emshiri: 1 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Velania: 2 qytetar
		Mati I: 3 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
		për rekreacion: 6 qytetar
		për banim: 4 qytetar
		për punë: 2 qytetar
		për punë tjera: 5 qytetar
		për blerje: 7 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për biznes: 4 qytetar
		shpesh: 8 qytetar
		nganjëherë: 8 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 4 qytetar
		gjeni vende të lira: 4 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 7 qytetar
		nuk pagesë: 3 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë do e parkonit veturën përsëri:	vetura është e sigurtë: 6 qytetar
		po do e parkonim: 9 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	jo nuk do e parkonim: 11 qytetar
		nuk kam vërejtje: 14 qytetar
10.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shpesh ka tollovi: 6 qytetar
		shkakton vonesa: 5 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 3 qytetar
		autobusat e vjetër: 4 qytetar
		kam veturë personale: 4 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 2 qytetar		
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 2 qytetar



#### 4.5.3. Nënzona VII – Parkingu III

Parkingu i tretë ka çasje në rrugën “Nazmi Mustafa” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është me pagesë dhe kushton 1(€/h).



Figura 4.41. Gjendja ekzistuese në parkingun e tretë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 19/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e III-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.42), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

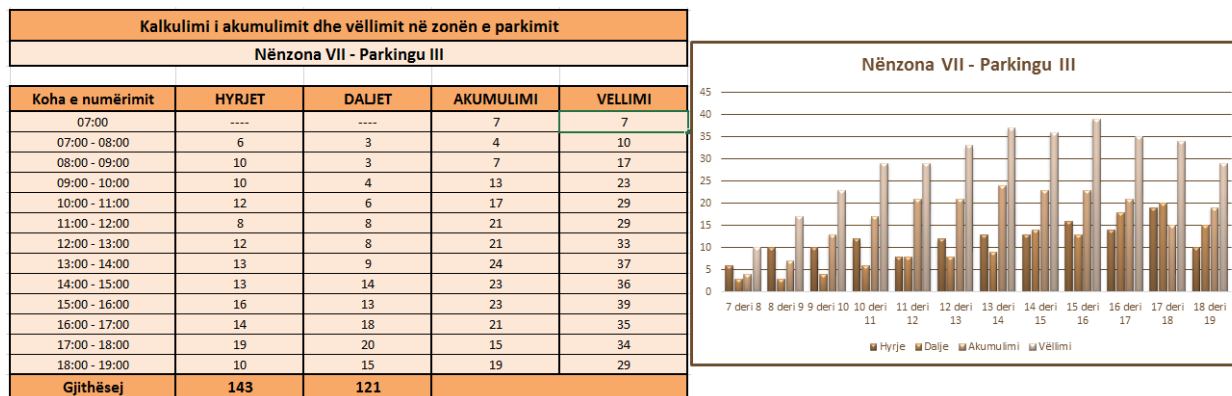


Figura 4.42. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e tretë – nënzona VII.

Metoda e anketës

Tabela 4.18. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e tretë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –27/05/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu III</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	14 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 13 vetura
		dalje: 7 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 4 qytetar
		Fushë Kosova: 1qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Veterniku: 2 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
		Lagjia e Muhaxhereve: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
		për rekreacion: 6 qytetar
		për banim: 1 qytetar
		për punë: 9 qytetar
		për blerje: 3 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për biznes: 1 qytetar
		shpesh: 9 qytetar
		nganjëherë: 10 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 1 qytetar
		gjeni vende të lira: 7 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 15 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	vetura është e sigurtë: 8 qytetar
		nuk kam vërejtje: 14 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shpesh ka tollovi: 6 qytetar
		shkakton vonesa: 2 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 3 qytetar
		autobusat e vjetër: 2 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar		
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 4 qytetar

#### 4.5.4. Nënzona VII – Parkingu IV

Parkingu i katërtë ka çasje në rrugën “Lorenc Antoni” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është me pagesë dhe kushton 1(€/h).



Figura 4.43. Gjendja ekzistuese në parkingun e katërt – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 19/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e IV-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.44), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

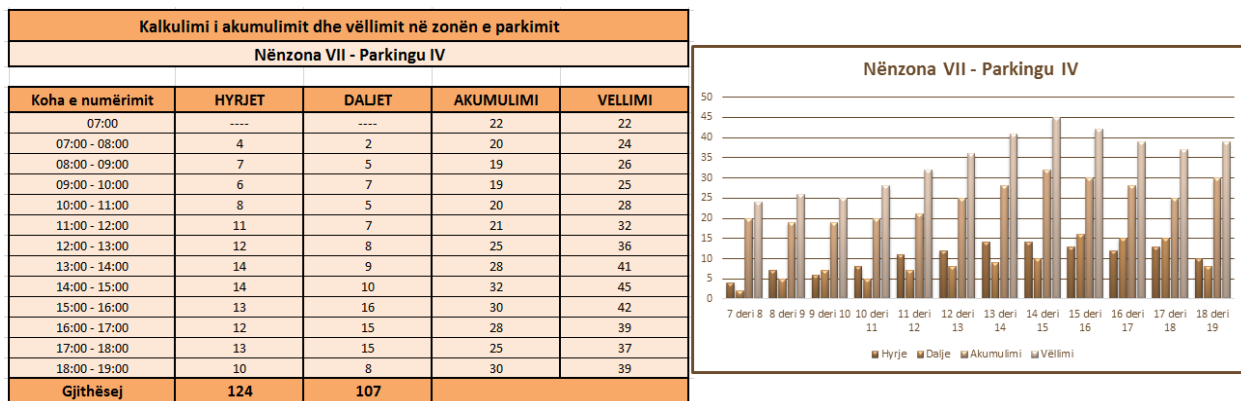


Figura 4.44. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e katërt – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.19. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e katërt – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –02/06/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu IV</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	15 meshkuj
		5 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 10 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 3 qytetar
		Qendra e Qytetit: 1 qytetar
		Fushë Kosova: 2qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Dardania: 4 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Kodra e Trimave: 1 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Mati I: 3 qytetar
		për rekreacion: 5 qytetar
		për banim: 3 qytetar
		për punë: 3 qytetar
		për punë tjera: 6 qytetar
		për biznes: 6 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për blerje: 8 qytetar
		shpesh: 5 qytetar
		nganjëherë: 9 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 6 qytetar
		gjeni vende të lira: 5 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 15 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	vetura është e sigurtë: 14 qytetar
		nuk kam vërejtje: 14 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	infrastruktura shumë e dobët: 6 qytetar
		shkakton vonesa: 5 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 2 qytetar
		autobusat e vjetër: 5 qytetar
		kam veturë personale: 4 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar		
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 1 qytetar

#### 4.5.5. Nënzona VII – Parkingu V

Parkingu i pestë ka çasje në rrugën “Lorenc Antoni” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është me pagesë dhe kushton 1(€/h).



Figura 4.45. Gjendja ekzistuese në parkingun e pestë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 19/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e V-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.46), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

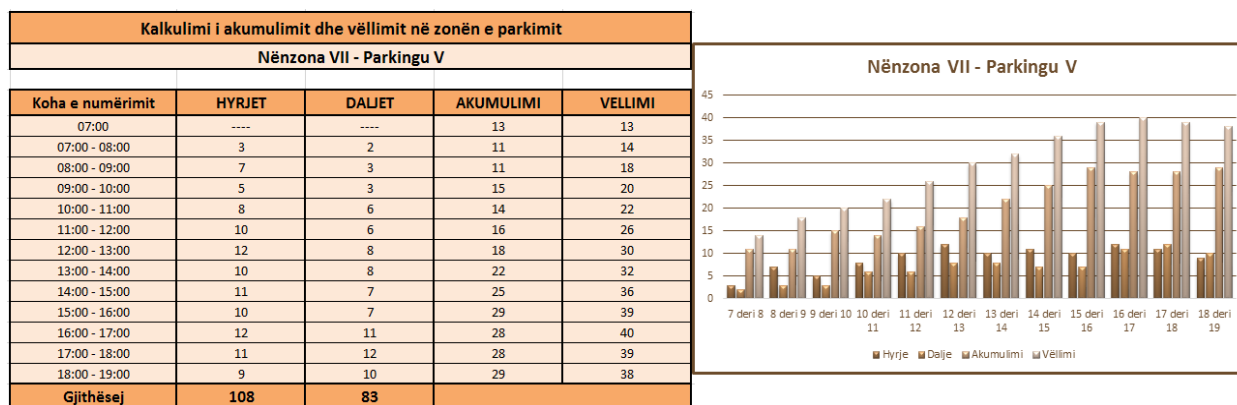


Figura 4.46. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e pestë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.20. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e pestë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –02/06/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu V</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	12 meshkuj
		8 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 12 vetura
		dalje: 8 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 2 qytetar
		Mahalla e Muhaxherëve: 1 qytetar
		Fushë Kosova: 1qytetar
		Dardania: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 4 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
		për rekreacion: 8 qytetar
		për punë: 3 qytetar
		për punë tjera: 6 qytetar
		për blerje: 6 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për biznes: 3 qytetar
		shpesh: 7 qytetar
		nganjëherë: 6 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 7 qytetar
		gjeni vende të lira: 5 qytetar
		gendet afër qëllimit: 14 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	vetura është e sigurtë: 12 qytetar
		nuk kam vërejtje: 13 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	Infrastruktura shumë e dobët: 7 qytetar
		shkakton vonesa: 3 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 3 qytetar
		autobusat e vjetër: 4 qytetar
		kam veturë personale: 3 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 2 qytetar		
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 5 qytetar



#### 4.5.6. Nënzona VII – Parkingu VI

Parkingu i gjashtë shtrihet përgjatë rrugës “Lorenc Antoni” është parking gjatësor. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga qytetarë të ndryshëm të cilët kanë punë në lagjen Pejton. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.

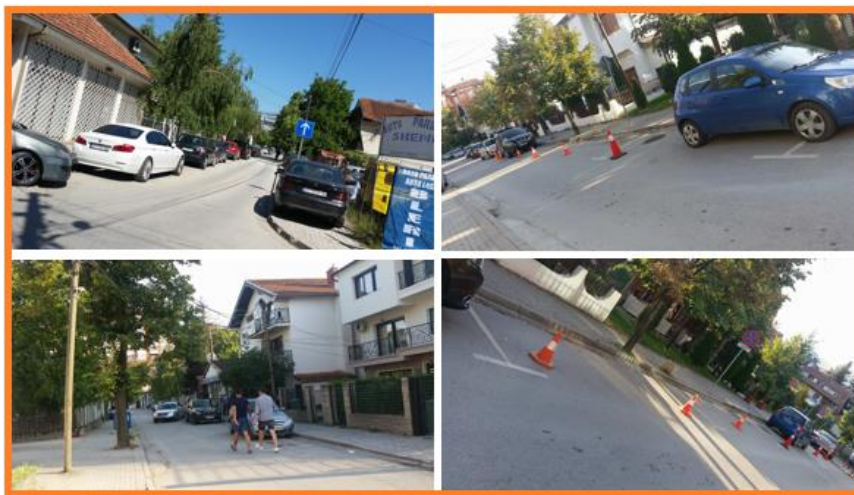


Figura 4.47. Gjendja ekzistuese në parkingun e gjashtë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 19/05/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e VI-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.48), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

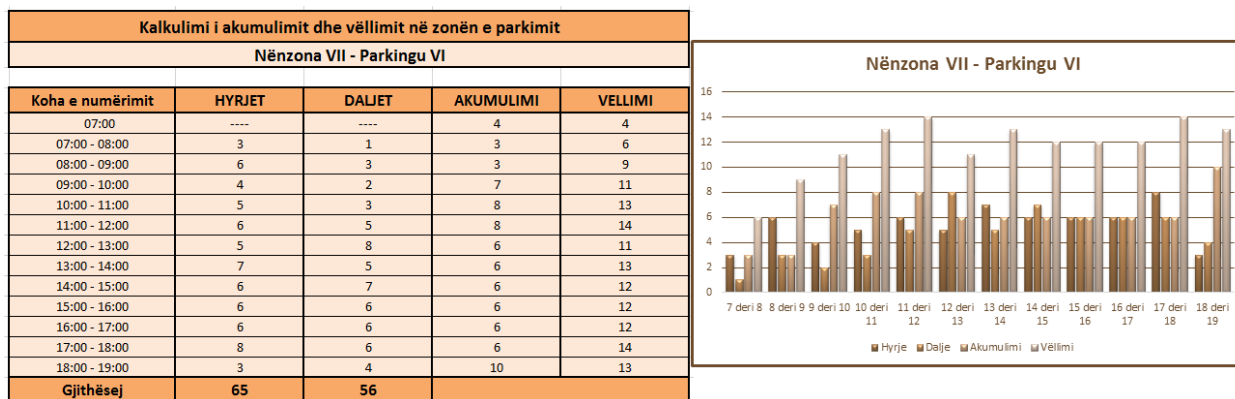


Figura 4.48. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e gjashtë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.21. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e gjashtë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –02/06/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu VI</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	14 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 11 vetura
		dalje: 9 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 2 qytetar
		Drenasi: 1 qytetar
		Fushë Kosova: 1qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Qendra e Qytetit: 1 qytetar
		Bregu i Diellit: 5 qytetar
		Kodra e Trimave: 2 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 5 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Veterniku: 1 qytetar
		për rekreacion: 7 qytetar
		për banim: 1 qytetar
		për punë: 3 qytetar
		për punë tjera: 4 qytetar
		për biznes: 3 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për blerje: 6 qytetar
		shpesh: 6 qytetar
		nganjëherë: 10 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 4 qytetar
		gjëni vende të lira: 4 qytetar
		gjendet afër qëllimit: 16 qytetar
		vetura është e sigurtë: 3 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë a do e parkonit përsëri:	nuk ka pagesë: 3 qytetar
		Po, do e parkoj: 12 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	Jo, nuk do e parkoj: 8 qytetar
		nuk kam vërejtje: 15 qytetar
		ka tollovi në rrugë: 4 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	infrastruktura shumë e dobët: 1 qytetar
		shkakton vonesa: 4 qytetar
		nuk ja di orarin dhe linjat e transportit: 3 qytetar
		autobusat e vjetër: 3 qytetar
		kam veturë personale: 5 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar		
		nuk ofron siguri gjatë transportit: 2 qytetar

#### 4.5.7. Nënzona VII – Parkingu VII

Parkingu i shtatë ka çasje në rrugën “Mujo Ulqinaku” me hyrje dhe dalje të përbashkët. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është me pagesë dhe kushton 1(€/h).



Figura 4.49. Gjendja ekzistuese në parkingun e shtatë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 23/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e VII-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.50), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

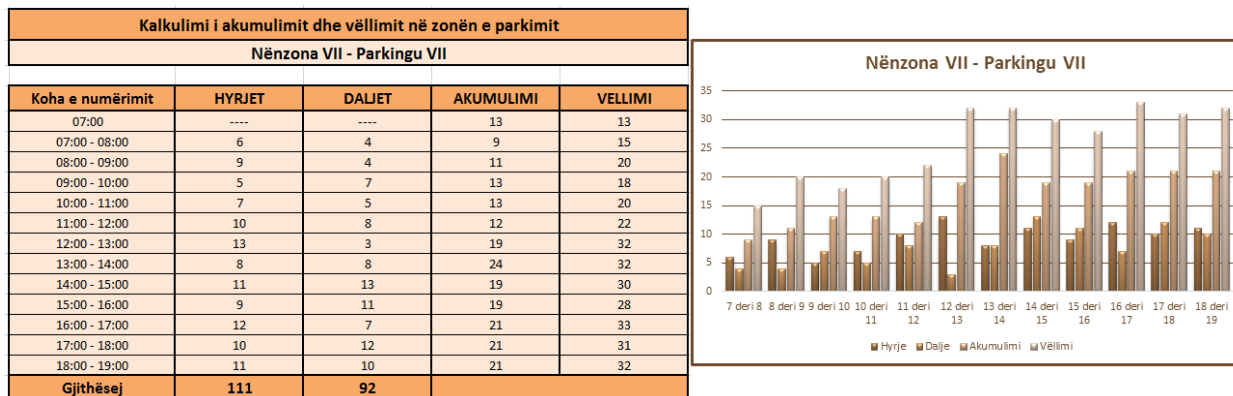


Figura 4.50. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e shtatë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.22. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e shtatë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –05/07/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu VII</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	13 meshkuj
		7 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 10 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 3 qytetar
		Emshiri: 2 qytetar
		Fushë Kosova: 2 qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Velania: 2 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 4 qytetar
		për banim: 6 qytetar
		për punë: 4 qytetar
		për blerje: 7 qytetar
		për biznes: 6 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 7 qytetar
		nganjëherë: 8 qytetar
		rrallë: 5 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 7 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 14 qytetar
		vetura është e sigurtë: 14 qytetar
8.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 12 qytetar
		mungon ndriçimi: 2 qytetar
		infrastruktura shumë e dobët: 6 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 6 qytetar
		nuk ja di orarin: 1 qytetar
		autobusat shumë të vjetër: 3 qytetar
		nuk më përshtatet: 2 qytetar
		kam veturë personale: 3 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar
nuk ka siguri të transportit: 2 qytetar		

#### 4.5.8. Nënzona VII – Parkingu VIII

Parkingu i tetë shtrihet përgjatë rrugës “Mujo Ulqinaku”. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.



Figura 4.51. Gjendja ekzistuese në parkingun e tetë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 23/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e VIII-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.52), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

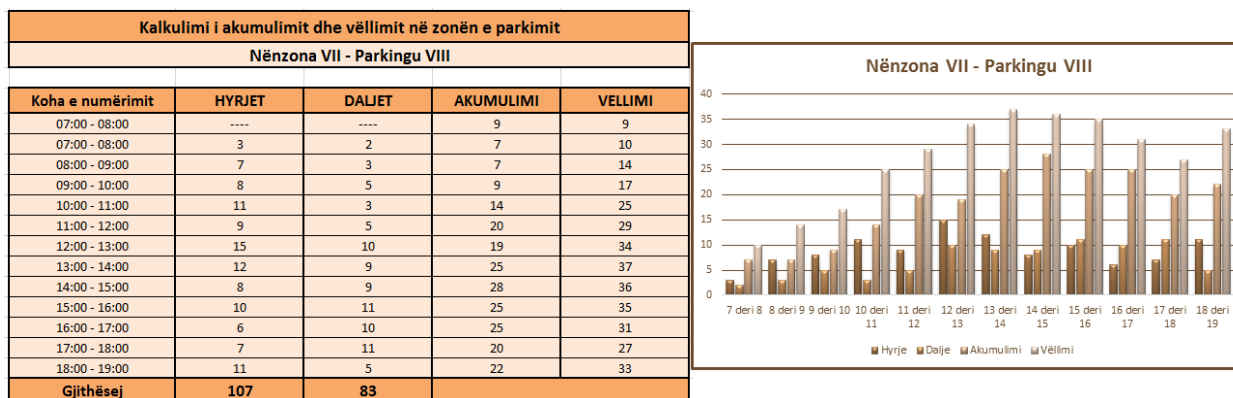


Figura 4.52. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e tetë – nënzona VII.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.23. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e tetë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –05/07/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu VIII</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	13 meshkuj
		7 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 10 vetura
		dalje: 10 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 2 qytetar
		Emshiri: 2 qytetar
		Lipjani: 2 qytetar
		Dardania: 1 qytetar
		Mati I: 2 qytetar
		Arbëria: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Velania: 3 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Lagjia e Spitalit: 3 qytetar
		për rekreacion: 6 qytetar
		për banim: 4 qytetar
		për punë: 6 qytetar
		për blerje: 5 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për biznes: 8 qytetar
		shpesh: 6 qytetar
		nganjëherë: 9 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	rrallë: 5 qytetar
		gjeni vende të lira: 10 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 10 qytetar
		nuk ka pagesë: 6 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë a do e parkonit përsëri:	vetura është e sigurtë: 11 qytetar
		Po, do e parkoj: 9 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	Jo, nuk do e parkoj: 11 qytetar
		Nnuk kam vërejtje: 13 qytetar
		ka shumë tollovi: 4 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	infrastruktura shumë e dobët: 3 qytetar
		shkakton vonesa: 3 qytetar
		nuk ja di orarin: 3 qytetar
		autobusat shumë të vjetër: 4 qytetar
		nuk më përshtatet: 3 qytetar
		kam veturë personale: 4 qytetar
		e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar

#### 4.5.9. Nënzona VII – Parkingu IX

Parkingu i nëntë shtrihet përgjatë rrugës “Pashko Vasa”. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.



Figura 4.53. Gjendja ekzistuese në parkingun e nëntë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 23/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e IX-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.54), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

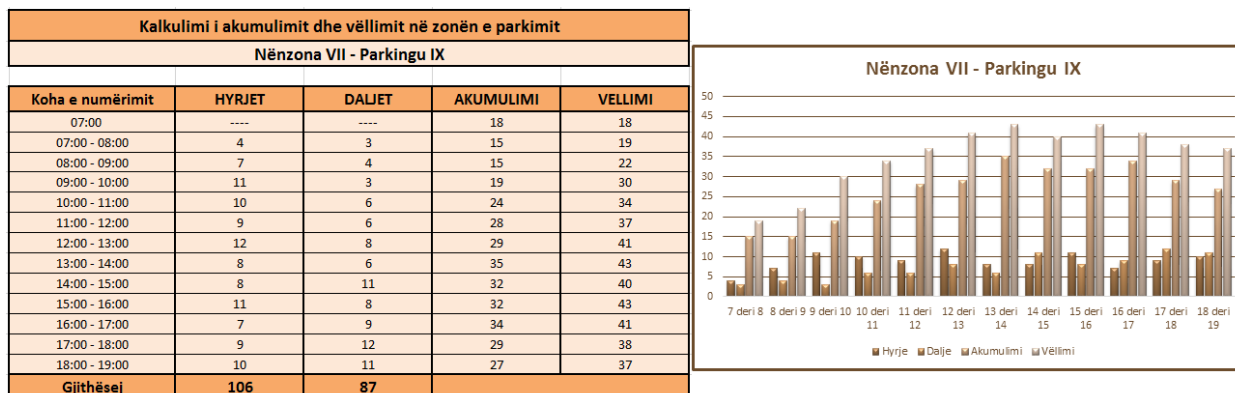


Figura 4.54. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e nëntë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.24. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e nëntë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –06/07/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu IX</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	14 meshkuj
		6 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 12 vetura
		dalje: 8 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 2 qytetar
		Fushë Kosova: 1 qytetar
		Lipjani: 2 qytetar
		Dardania: 3 qytetar
		Mati I: 4 qytetar
		Lagjia e Muhaxherëve: 1 qytetar
		Bregu i Diellit: 2 qytetar
		Velania: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	Ulpiana: 2 qytetar
		Lagjia e Spitalit: 2 qytetar
		për rekreacion: 4 qytetar
		për banim: 2 qytetar
		për punë: 8 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	për blerje: 5 qytetar
		për biznes: 7 qytetar
		shpesh: 6 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	nganjëherë: 8 qytetar
		rrallë: 6 qytetar
		gjëni vende të lira: 10 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 11 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë a do e parkonit përsëri:	nuk ka pagesë: 9 qytetar
		vetura është e sigurtë: 9 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	Po, do e parkoj: 9 qytetar
		Jo, nuk do e parkoj: 11 qytetar
		Nnuk kam vërejtje: 13 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	ka shumë tollovi: 4 qytetar
		infrastruktura shumë e dobët: 3 qytetar
		shkakton vonesa: 4 qytetar
		nuk ja di orarin: 3 qytetar
		autobusat shumë të vjetër: 2 qytetar
		nuk jam nga Prishtina: 2 qytetar
		nuk më përshtatet: 2 qytetar
kam veturë personale: 3 qytetar		
e shfrytëzoj nganjëherë: 4 qytetar		

#### 4.5.10. Nënzona VII – Parkingu X

Parkingu i dhjetë shtrihet përgjatë rrugës “Pashko Vasa” rrugë e cila lidh lagjen Pejton me qendrën e qytetit. Kjo zonë e parkimit shfrytëzohet nga banorë rezidentë në lagjen Pejton si dhe nga qytetarët e ndryshëm që kanë punë në këtë lagje. Shfrytëzimi i kësaj zone të parkimit është pa pagesë.



Figura 4.55. Gjendja ekzistuese në parkingun e dhjetë – nënzona VII.

#### Metoda e vëzhgimit në terren

Hulumtimet në terren për këtë parking janë regjistruar më datën 24/06/2016 duke filluar nga ora 07:00 deri në ora 19:00. Rezultatet e fituara nga metoda e vëzhgimit në terren për parkingun e X-të, do të paraqiten në formë tabelare dhe skematike përmes diagramit (fig. 4.56), ku do të prezantohen disa karakteristika themelore si: hyrjet dhe daljet e automjeteve nga zona e parkimit si dhe akumulimi e vëllimi.

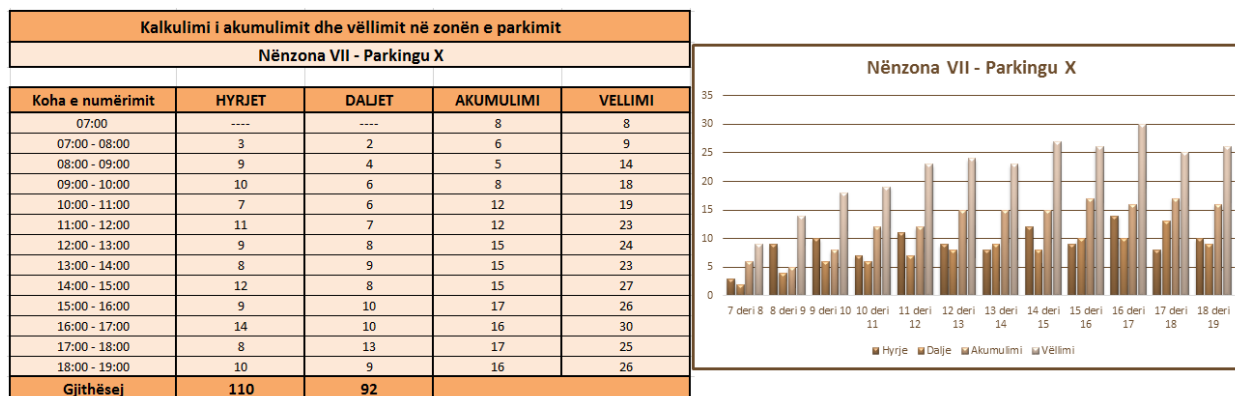


Figura 4.56. Paraqitja e rezultateve të fituara në parkingun e dhjetë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Metoda e anketës

Tabela 4.25. Rezultatet e fituara nga metoda e anketës në parkingun e dhjetë – nënzona VII.

<b>Anketimi me qytetar –06/07/2016</b>		
<b>Nënzona VII – Parkingu X</b>		
1.	Numri i të anketuarve	20 qytetar
2.	Gjinia e të anketuarve:	12 meshkuj
		8 femra
3.	Ardhje/Dalje nga parkingu:	ardhje: 12 vetura
		dalje: 8 vetura
4.	Prej nga vini/ku shkoni:	Ulpiana: 3 qytetar
		Fushë Kosova: 1 qytetar
		Lipjani: 1 qytetar
		Dardania: 2 qytetar
		Emshiri: 2 qytetar
		Kodra e Trimave: 3 qytetar
		Bregu i Diellit: 3 qytetar
		Velania: 2 qytetar
5.	Cila është arsyeja që e parkoni automjetin tuaj këtu:	për rekreacion: 4 qytetar
		për punë: 7 qytetar
		për blerje: 6 qytetar
		për biznes: 6 qytetar
6.	Sa shpesh e parkoni automjetin tuaj këtu:	shpesh: 9 qytetar
		nganjëherë: 7 qytetar
		rrallë: 4 qytetar
7.	Specifikat e rëndësishme rreth kësaj zone të parkimit:	gjeni vende të lira: 9 qytetar
		gjendet afër vendit të qëllimit: 11 qytetar
		nuk ka pagesë: 6 qytetar
		vetura është e sigurtë: 8 qytetar
8.	Nëse do bëhet me pagesë a do e parkoni përsëri:	Po, do e parkoj: 11 qytetar
		Jo, nuk do e parkoj: 9 qytetar
9.	Vërejtjet e shfrytëzuesve në këtë zonë:	nuk kam vërejtje: 13 qytetar
		ka shumë tollovi: 3 qytetar
		infrastruktura shumë e dobët: 4 qytetar
9.	Pse nuk e shfrytëzoni trafikun urban:	shkakton vonesa: 4 qytetar
		nuk ja di orarin: 3 qytetar
		autobusat shumë të vjetër: 3 qytetar
		nuk më përshtatet: 3 qytetar
		kam veturë personale: 4 qytetar
e shfrytëzoj nganjëherë: 3 qytetar		

#### 4.6. MËNYRAT E ZGJEDHJES SË PROBLEMIT TË PARKIMIT

Parkimi paraqet një problem të madh për trafikun e qytetit, ashtu që duhet të zgjidhet në kuadër të planifikimit të plotë të qytetit. Parkimi nuk mund të shqyrtohet ndaras nga komunikacioni dinamik, respektivisht nuk mund të merren veprime të caktuara por duhet realizuar koncept të përbashkët për zgjedhjen e problemit të komunikacionit në qytet. Duke pas parasysh gjithmonë komunikacionin dinamik, nevojat dhe karakteristikat e tij gjatë zgjedhjes së problemit të parkimit duhet të dihen të gjitha sipërfaqet disponuese për parkim, në rrugë dhe jashtë rrugës si dhe kërkesat për parkim, prandaj në bazë të tyre nevojitet të gjendet mënyra më gjithë përfshirëse për plotësimin e këtyre kërkesave.

Parkimi është një proces i cili prej ditës në ditë po ndryshon, arrijnë kërkesa të reja për përvetësimin e ndonjë hapësire të parkimit publik, futen në sipërfaqe të reja për ngarkim dhe shkarkim ndërsa nga ana tjetër, kërkesat për parkim janë të ndryshme varësisht nga ndryshimet e përgjithshme të jetës në qytet, stinës së vitit, ditës së javës, nga ndërtimi i objekteve të reja dhe të ngjashme. Është domosdoshmëri ekzistenca e një koncepti bazë për rregullimin e parkimit në qytet i cili me kohë duhet të plotësohet, zhvillohet dhe përsosët. Ekzistojnë metoda të ndryshme për zgjedhjen e problemit të parkimit, cila prej metodave do të përdoret varet nga kushtet konkrete të mjedisit në të cilin ky problem po zgjidhet.

##### 4.6.1. Rexhimi i parkimit

Në disa pjesë të qytetit, ku kërkesat për parkim janë më të mëdha (zakonisht qendra të qytetit), vendet disponuese për parkim duhet të shfrytëzohen në mënyrën sa më të mirë të mundshme. Në të vërtetë që të plotësohet numri gjithnjë më i madh i kërkesave duhet të kufizohet koha e parkimit dhe në këtë mënyrë hapësirën disponuese mund t'ia ofrojmë një numri më të madh të shfrytëzuesve. Në qytet futen zona të veçanta me vlera të përcaktuara saktë për parkim, kështu që ekzistojnë zona në të cilat:

- ♦ *parkimi është i ndaluar,*
- ♦ *parkimi pjesërisht i lejuar,*
- ♦ *parkimi i lejuar dhe*
- ♦ *parkimi i kufizuar në kohë.*



Gjithashtu ka zona në qytet ku është ndaluar çdo lëvizje e automjeteve sidomos parkimi i tyre siç janë *zonat e këmbësorëve*. Në zonën më të ngushtë të qendrës së qytetit të Prishtinës paraqitet nevoja për sipërfaqe për këmbësor të cilat janë sipërfaqe të liruara nga automjetet. Zona qendrore e qytetit për shkak të aktraktivitetit të lartë të normale të ketë numër të madh të automjeteve por paralelisht edhe lëvizje të këmbësorëve, prandaj duhet të sigurohet që këta këmbësorë në ato zona të lëvizin sigurtë duke i liruuar trotualet nga parkimi i veturave, element i cili aktualisht në vendin tonë është shumë i përhapur jo vetëm në qendër të qytetit por edhe në pjesët më periferike. Si rezultat i kësaj në afërsi të zonave për këmbësorë nevojiten të sigurohen traset e linjës së transportit publik ndërsa në periferi të rrugës të sigurohen hapësira të nevojshme për parkimin e veturave.

Duke i marrë parasysh pasojat të cilat rezultojnë nga parkimi skaj rrugës (zvogëlimi i aftësisë lëshuese të komunikacionit, zvogëlimi i sigurisë, përvetësimi i hapësirës për furnizim, automjeteve të zjarrfikësve dhe të tjera) na imponohet nevoja që kjo formë e parkimit të kufizohet. Ndalimi i plotë i ndaljes dhe parkimi skaj rrugës në disa rrugë ose në një rreth anë të rrugës, vjen në shprehje vetëm atje ku intensiteti i komunikacionit e arrin vlerën maksimale të kapacitetit të rrugës ose të ndonjë udhëkryqi kritik. Vendimi për ndalimin e parkimit duhet të bazohet në studimin e volumit, akumulimit kryesor të vet rrugës ose të udhëkryqit më të afërt. Me ndalimin e parkimit mund të fitohen disa efekte pozitive në rrjetin e qarkullimit si:

- ♦ *shpejtësia e qarkullimit të autobusit rritet për 7.5%,*
- ♦ *shpejtësia e qarkullimit të automjeteve rritet për 50% dhe*
- ♦ *aksidentet zvogëlohen rreth 10%.*

Ndalimi i parkimit në një interval të caktuar kohor paraqitet si pasojë e kapacitetit të zvogëluar të komunikacionit për shkak të automjeteve të parkuara në kohën e ngarkesave kulmore, në mëngjes dhe në kohën e kthimit nga puna. Në këto intervale kohore është e domosdoshme të ndalohet parkimi i automjeteve skaj rrugës për ti dhënë përparësi komunikacionit dinamik.

Kjo teori duhet të praktikohet në të gjitha nënzonat e shqyrtuara sidomos tek nënzona e nëntë pasi që kemi një komunikacion mjaftë të dendur sidomos në mëngjes prej orës 08:00 deri në ora 10:00 dhe në orët e pasdites prej orës 16:00 deri në ora 17:30 ku krijohen kolona të gjata të automjeteve në rrugët: “Ukshin Hoti”, “Dritan Hoxha”, “Tirana” dhe “Fehmi Agani” ku lirisht mund të themi se në këtë interval kohor kemi ngarkesë edhe në rrugën kryesore “Luan Haradinaj” ku qëllimi kryesor i këtyre automjeteve është të kyqen në këtë rrugë që lidhet me qendrën e qytetit të Prishtinës.

#### **4.6.2. Parkimi i kufizuar në kohë**

Kërkesat për parkim në çfarëdo momenti janë më të mëdha se hapësira e disponueshme për parkim. Prandaj në bazë të këtij faktori duhet të zbatohet kufizimi kohor i parkimit përshkak që numri i vendparkimeve aktuale të jetë i disponueshëm për më shumë shfrytëzues. Gjatë përcaktimit të kohës së qëndrimit në parking duhet kushtuar kujdes se ku gjendet vendi i parkimit, këtu vlenë parimi i përgjithshëm që sa më afër qendrës së qytetit të Prishtinës kohëzgjatja e qëndrimit në një vend parkim duhet të jetë më e shkurtër. Koha e kufizuar e qëndrimit, si mënyrë e zgjedhjes së problemit të parkimit, do ti jep efektet vetëm nëse koha e qëndrimit e cila është përcaktuar edhe duhet të respektohet, në të kundërtën efektet e pritura do të jenë të vogla. Rregullimi i parkingjeve me kufizim kohor është paraqitur në shumicën e parkingjeve të analizuara në qytetin e Prishtinës por çmimi i shfrytëzimit të këtyre zonave të parkimit ndryshon dhe nuk është i njëjtë në secilin parking. Kemi raste kur në një parking çmimi i parkimit është 0.5€ për 9(orë), në disa parkingje tjera çmimi i parkimit është 1€ për 1(orë) dhe 2€ deri në 3(orë) e në disa tjerë nuk kishte fare pagesë.

Propozimi ynë është paraqitur në tabelën 4.25., duke u bazuar tek tarifat dhe koha e qëndrimit ku kërkesa e automjeteve për të shfrytëzuar këto zona të parkimit ishte e madhe dhe gjatë numërimit kemi vërejtur se një numër i madh i automjeteve nuk mund ta shfrytëzojnë parkingun pasi që nuk ka vende të lira. Poashtu qëllimi kryesor është zvogëlimi i numrit të automjeteve të cilët frekuentojnë këto nënzona për punë e të rritet frekuentimi i parkingjeve gjatë ditës dhe të shfrytëzohet sa më shumë transporti publik nga ana e atyre që vijnë në qendër të qytetit për punë.

Tabela 4.25.Koha e qëndrimit të automjeteve në vend parkim.

<i>Proceset</i>	<i>Koha e qëndrimit (h/ditë)</i>	<i>Tarifa</i>
1.	Koha e qëndrimit deri në 1(h)	1€
2.	Koha e qëndrimit deri në 3(h)	2€
3.	Koha e qëndrimit deri në 12(h)	3€
4.	Pagesë mujore	30€

### **Orët e parkimit**

Me qëllim të kontrollit sa më efikas të kohës së qëndrimit në vendet e parkimit, por edhe për shkak të pagesës së parkimit vendosen orët e parkimit. Ekzistojnë dhe metoda tjera, mirëpo orët e parkingjeve janë më të përhapura dhe metoda më e njohur për kontrollin e kohës së parkimit është me pagesë.

Orët e parkingut janë të domosdoshme për shkak të mbrojtjes efikase të regjimit të parkimit dhe atje ku parkimi në rrugë i menjaherë kontrollit me shenja ekzistuese për kufizim ose ndalim të parkimit, në rastet kur pengojnë qasjen në objekte shkakton parkim të dyfishtë që ka për pasojë problemin serioz për komunikacionin rrjedhës. Orët për parking janë përshtatshme, sepse:

- ◆ *I japin mundësi më të madhe ngasësve,*
- ◆ *Tregojnë kohën e saktë të parkimit, e thjeshtojnë zbulimin e atyre që e kanë tejkaluar kohën dhe nuk motivojnë parkimin gjatë tërë ditës,*
- ◆ *Financojnë hapësirën për parkim jashtë rrugës dhe*
- ◆ *Kanë besueshmëri dhe lehtë mirëmbahen.*

Para se të vendosen orët e parkimit është e domosdoshme të bëhen hulumtime për nevojën e kufizimit kohor në zonën e vëzhguar. Për këtë arsye duhet të vëzhgohet zona dhe në vendin e ngjarjes duhet të mblidhen informata për: pozitën e vendit, pozitën e futjes së automjetit në ndërtesë, podrumet, shahtet dhe pozitat e hidrantëve të ujit, pozitën e kalimeve të këmbësorëve, hapësirën për këndin e shikueshmërisë dhe të tjera. Pastaj duhet të regjistrohen objektet e rëndësishme për parkim sikurse janë vetshërbimet, tregëtitë tjera, objektet hoteliere, bankat, postat, barnatoret e të tjera. Në bazë të hulumtimit të

tillëbëhet plani për vendosjen e orëve, si për kah numri, pozita e vendosjes ashtu edhe sipas kufizimit të parkimit.

Orët e parkimit përbëhen prej tri pjesëve. Pjesa e epërme shërben për leximin e kohës së parkimit dhe perioda e largimit nga zona e parkimit, ku ekziston mundësia e vendosjes së kufizimeve të ndryshme kohore duke filluar nga koha prej 15(min) e deri në një interval kohor prej shumë orësh. Hapësira për vëzhgim është e mbrojtur me xham të pathyeshëm dhe mund të vërehet lehtë si nga ana përpara ashtu edhe nga ana e pasme. Në pjesën e mesme gjendet mekanizimi për aktivizimin e numëruesit të orëve dhe është i punuar nga çeliku jo korroziv, ky mekanizëm duhet të mundësoj futjen e parasë së caktuar, këmbimin e lehtë të parasë dhe duhet të jetë i siguar nga keqpërdorimet e ndryshme. Pjesa e poshtme shërben për mbledhjen e parave, orët e parkimit janë të punuara ashtu që të punojnë sigurtë dhe gjatë kushteve të ndryshme klimatike.



*Figura 4.57. Aparati i orës së parkingut.*

Në vend të orëve të parkimit propozohen edhe mënyra të tjera të pagesës. Njëra prej tyre është pagesa me ndihmën e tiketave, ku në tiketë shtypen orët e ditës, ditët gjatë muajit dhe muajt e vitit. Shfrytëzuesit i blejnë këto tiketa në kioskë, nënkuptohet blerja me parapagim ku me laps rrethohet ora, data dhe muaji i parkimit dhe kjo tiketë vendoset në një pjesë të dukshme të automjetit. Një tiketë e tillë parkimi mund të vlejë një, dy apo tri orë të parkimit varësisht sa paguhet paraprakisht në kioskë.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Mënyra tjetër e parkimit është përmes shfrytëzimit të kartelave elektronike e cila përmban zonën dhe kohën e parkimit e cila numërohet nga fundi. Shfrytëzuesi i kartelës e zgjedh zonën e parkimit dhe e kyç fillimin e parkimit dhe këtë kartelë elektronike shfrytëzuesi e vendos në një vend ku duket nga automjeti.

Nëse parkimi bëhet me ndihmën e njerëzve po ashtu shfrytëzohen terminalat e vogla me një shtypës dhe lexues të kodit të programuar (Bar Code), me masë 525 gramë. Terminali i dorës punon në të gjitha kushtet klimatike si: shi, borë, në temperatura prej -20°C deri në +55°C.



*Figura 4.58. Terminali i dorës i dedikuar për parkingje.*

## KAPITULLI V

### 5. KARAKTERISTIKAT E PARKIMIT

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

#### 5.1. 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 nënzonat e trajtuara janë të ndryshme të cilat më gjerësisht janë shqyrtuar me ndihmën e metodës së anketës (metodë e cila është shqyrtuar në kapitullin parapak). Në bazë të rezultateve të anketave të realizuara për secilin parking brenda nënzonave janë identifikuar shkaqet respektivisht arsyet e parkimit të automjeteve. Shkaqet e shfrytëzimit të automjeteve për transport deri në qytet varet nga faktorët e mëposhtëm:

- ~ *madhësia e qytetit,*
- ~ *përqendrimi i aktiviteteve në qendër të qytetit,*
- ~ *mënyra e banimit,*
- ~ *zhvillimi, frekuenca, komoditeti dhe çmimi i transportit publik të 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 përparkim janë të ndryshme si p.sh.: vendi i punës, tregëtia, bizneset, postat, bankat, ndërtesat e ndryshme administrative, gjykatat, shëndetësia, teatrot, restaurantet si dhe vendbanimi.

Në Prishtinë një përqindje relativisht e madhe e parkimit shfrytëzohet për shkak të banimit në qendër të qytetit e që në realitet është karakteristik e qyteteve tona. Mënyra 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 veturën 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 publik të qytetit, prandaj zhvillimi i transportit publik për secilin qytet ka një rëndësi të veçantë sa që të arrij të ndikoj deri tek pronarët e veturave se a do ta përdorin veturën personale apo transportin publik. Politikat e transportit publik në qytetin e Prishtinës duhet të shtrihen në disa sfera si: riorganizimin e linjave transportuese, komoditet, siguri dhe çmim të pranueshëm të udhëtimit, politika të cilat do të ndikonin që udhëtimi me vetura të zëvendësohet me përdorimin e trafikut urban pasi që kjo është forma e duhur për t'iu shmangur ngulfatjeve të trafikut në qytet sidomos në orët e pikut.

Duke pasur parasysh se qyteti i Prishtinës nuk e ka zhvilluar sa duhet transportin publik ndikon që në ditët e sotme në qendër të qytetit të kemi një numër shumë të madh të veturave. Pretendohet që në një të ardhme të afërt transporti publik të rregullohet me shirit të veçantë qarkullues (shiritin e verdhë), sinjalizim të posaçëm në udhëkryqe, rregulli i nisjes me kohë nga stacioni A dhe zvogëlimi i përdorimit të veturave për punë të cilët frekuentojnë zonën qendrore të qytetit.

Shkaqet e përbashkëta të parkimit për nënzonat IV, IX, VII dhe VIII të Zonës Qendrore të Prishtinës janë të ndryshme por me një shkallë të madhe për punësim pasi që në këtë zonë janë: Institucionet e Republikës së Kosovës si Qeveria e Kosovës, Pallati i Medias, Banka Qendrore e Kosovës, Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Drejtësisë, Ministria e Planifikimit Hapësinor, Pallati i Rinisë dhe Sportit, Stacioni Policor 92, Qendra e Paraburgimit, Spitali Privat Rezonanca, Ambasada Italiane, Ambasada Kroate, kompani të ndryshme sigurimesh, shkolla fillore e gjimnaze të qytetit, vende të ndryshme të punës, tregti të llojllojshme si supermarketete, qendra tregtare, lokale afariste si bare,

kafiteri, postat, bankat, ndërtesat administrative, zyre avokatore, ambulanca shëndetësore e barnatore, teatro, restorante, diskoteka, objekte banesore e shumë biznese tjera.

## 5.2. PËRQENDRIMI I PARKIMIT

Përqendrimi i parkimit nënkupton numrin e automjeteve të parkuara në një sipërfaqe të qytetit, e përcjell brenda një periudhe kohore. Studimi i përqendrimit 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 përqendrimin 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].

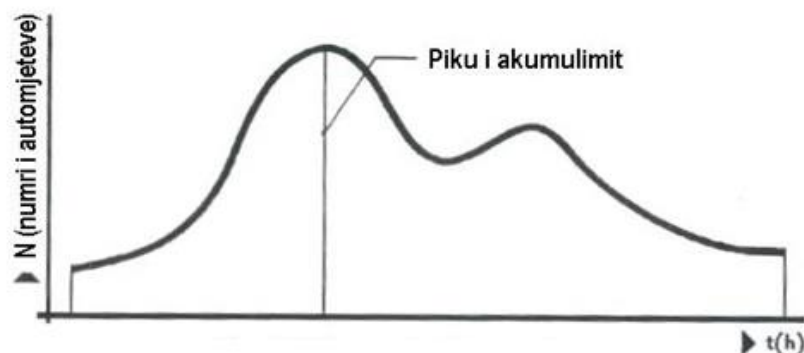


Figura 5.1. Përqendrimi i parkimit.

Përqendrimi i parkimit varet nga shkalla e atraktivitetit të zonës së vëzhguar, orarit të punës dhe motivit për arritje drejtë qytetit. Përqendrimi 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 punësuarëve e vizitojnë edhe kategori të tjera të qytetarëve të cilën vijnë për blerje, biznes, argëtim dhe takime të ndryshme.

### 5.2.1. Përqendrimi i parkimit në nënzonën IV

Në kuadër të nënzonës së IV-të janë identifikuar katër zona të parkimit të cilat shfrytëzohen nga qytetarët dhe janë shënuar si parkingu I, II, III dhe IV. Në vazhdim do të paraqiten të dhënat e fituara në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën pjesë në veçanti.

#### Përqendrimi i parkimit në parkingun e I-rë

Në figurën 5.2., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e parë. Pasi që kjo zonë e parkimit është e pajisur me laurë dhe mund të shfrytëzohet vetëm nga banorët rezidentë atëherë nuk shfaqen problematika të tilla që kërkesa të jetë më e lartë se oferta. Numri i vend parkimeve legale në këtë zonë të parkimit është 40, ndërsa kërkesa më e lartë për vende të parkimit arrin në 36 automjete që ishin në mëngjes dhe lirisht mund të konstatohet se ishin veturat e banorëve rezident.

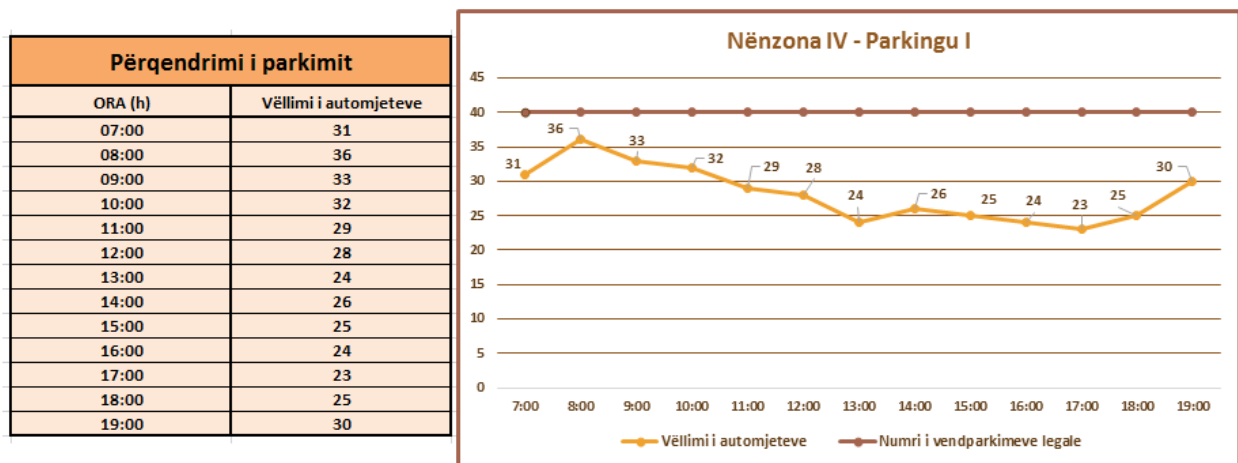


Figura 5.2. Përqendrimi i parkimit në parkingun e parë – nënzona IV.

#### Përqendrimi i parkimit në parkingun e II-të

Në figurën 5.3., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e dytë. Numri i vend parkimeve legale në këtë zonë të parkimit është 65 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vend parkimeve legale. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 10:00 deri në ora 14:00. Përqendrimi maksimal arrihet në ora 12:00 me 94 automjete të parkuara për 1(h). Kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezident.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	54
08:00	64
09:00	81
10:00	90
11:00	91
12:00	94
13:00	89
14:00	94
15:00	88
16:00	85
17:00	84
18:00	83
19:00	83

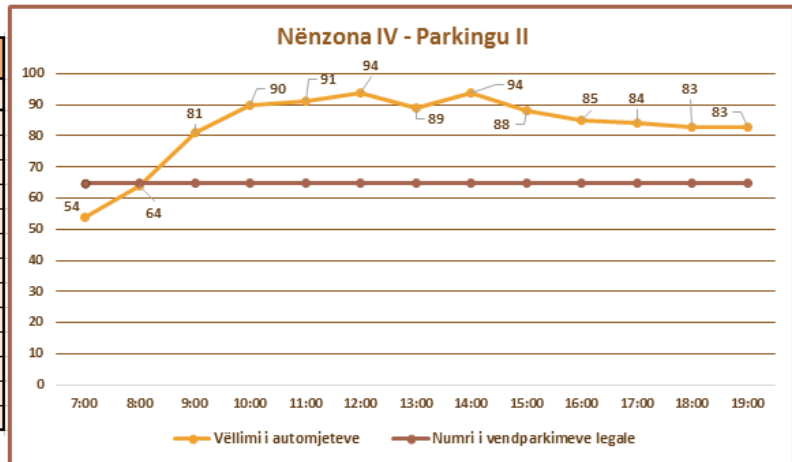


Figura 5.3. Përqendrimi i parkimit në parkingun e dytë – nënzona IV.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e III-të**

Në figurën 5.4., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e tretë. Pasi që kjo zonë e parkimit është e pajisur me laurë dhe mund të shfrytëzohet vetëm nga banorët rezidentë atëherë nuk shfaqen problematika të tilla që kërkesa të jetë më e lartë se oferta. Numri i vend parkimeve legale në këtë zonë të parkimit është 35, ndërsa kërkesa më e lartë për vende të parkimit arrin në 29 automjete që ishin të parkuara në ora 17:00 dhe lirisht mund të konstatohet se ishin veturat e banorëve rezident.

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	28
08:00	26
09:00	24
10:00	24
11:00	23
12:00	26
13:00	22
14:00	24
15:00	25
16:00	24
17:00	29
18:00	26
19:00	23

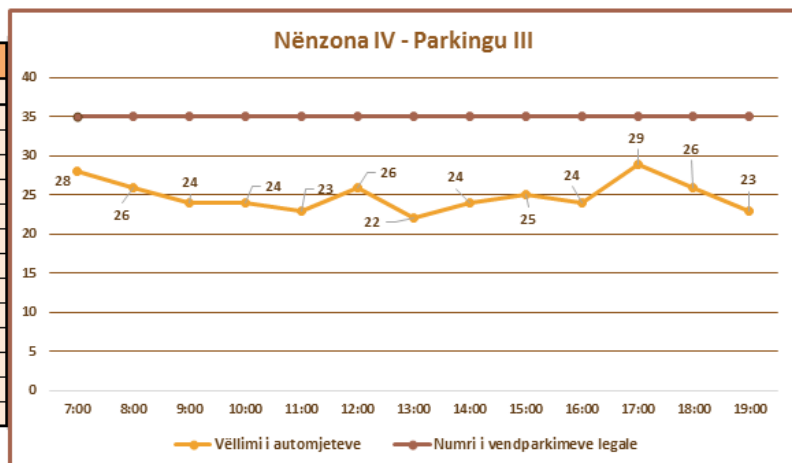


Figura 5.4. Përqendrimi i parkimit në parkingun e tretë – nënzona IV.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e IV-të

Në figurën 5.5., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e katërt. Kjo zonë e parkimit bazohet në parkimin gjatësor që shtrihet përgjatë rrugës Fehmi Agani dhe shfrytëzohet nga të gjithë qytetarët për punë të ndryshme dhe rekreacion. Numri i vend parkimeve legale në këtë zonë të parkimit është 25 ndërsa kërkesa për parkim çdoherë është më e lartë, sidomos orëve të mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 19:00 me 32 automjeteve të parkuara për 1(h). Kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezident.

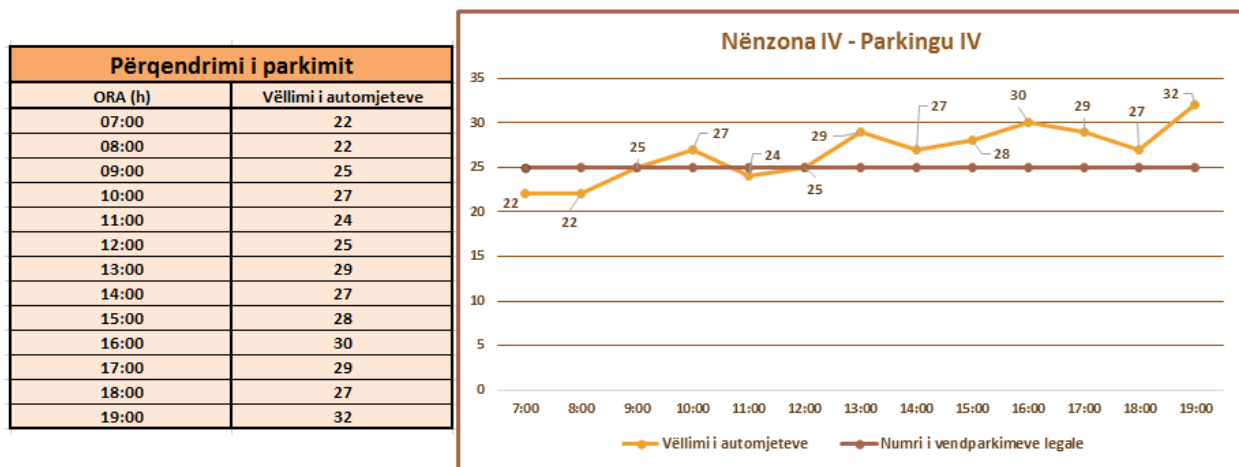


Figura 5.5 Përqendrimi i parkimit në parkingun e katërt – nënzona IV.

### 5.2.2. Përqendrimi i parkimit në nënzonën IX

Në kuadër të nënzonës së IX-të janë identifikuar shtatë zona të parkimit të cilat shfrytëzohen nga qytetarët dhe janë shënuar si parkingu I, II, III, IV, V, VI dhe VII. Në vazhdim do të paraqiten të dhënat e fituara në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën pjesë në veçanti.

### **Përqendrimi i parkimit në parkingun e I-rë**

Në figurën 5.6., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e parë. Numri i vend parkimeve legale në këtë zonë të parkimit është 50 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në mbrëmje.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 19:00 me 65 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

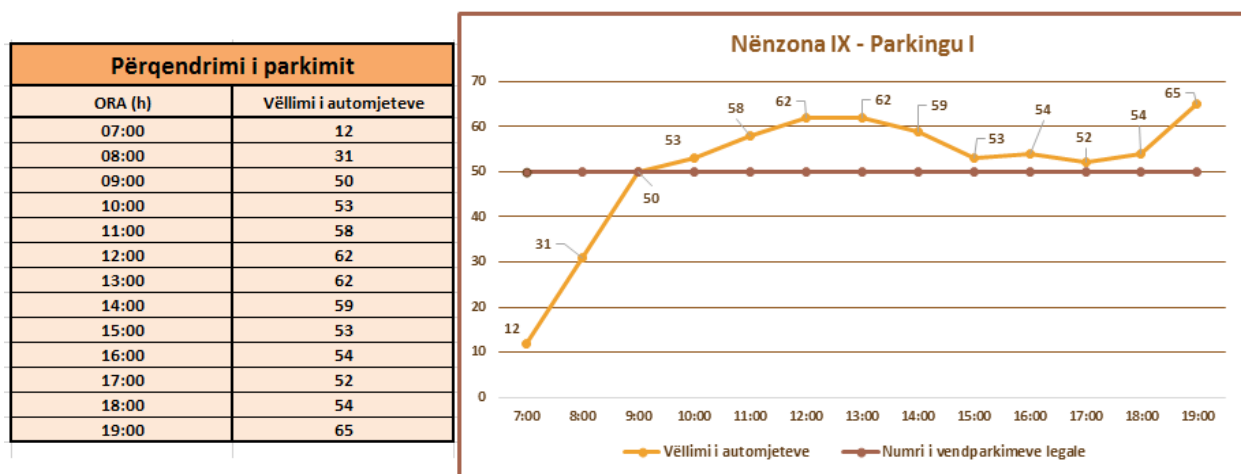


Figura 5.6. Përqendrimi i parkimit në parkingun e parë – nënzona IX.

### **Përqendrimi i parkimit në parkingun e II-të**

Në figurën 5.7., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e dytë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 95 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 17:00.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 14:00 me 148 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit duhet të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

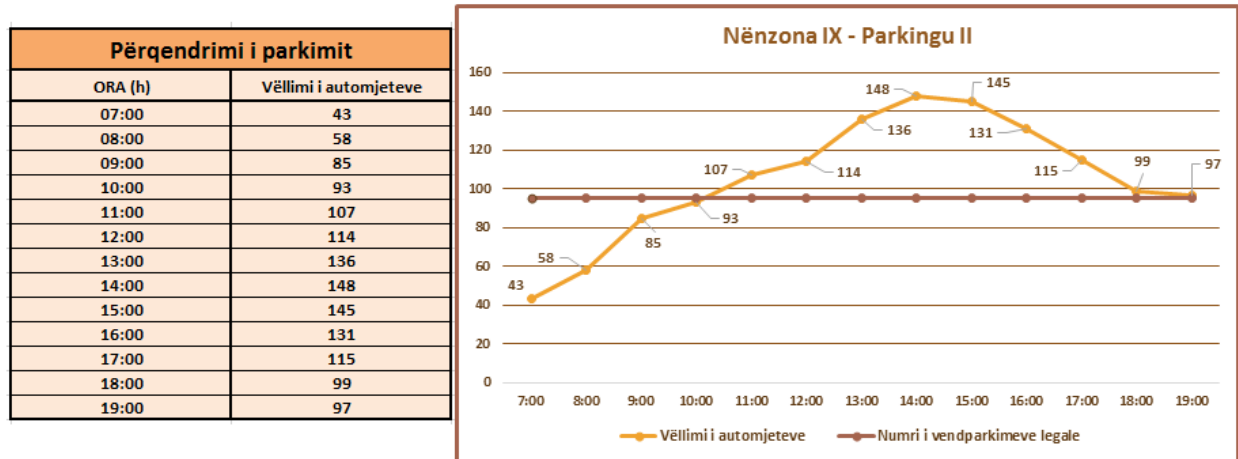


Figura 5.7. Përqendrimi i parkimit në parkingun e dytë – nënzona IX.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e III-të**

Në figurën 5.8., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e tretë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 350 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 16:00.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 13:00 me 431 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

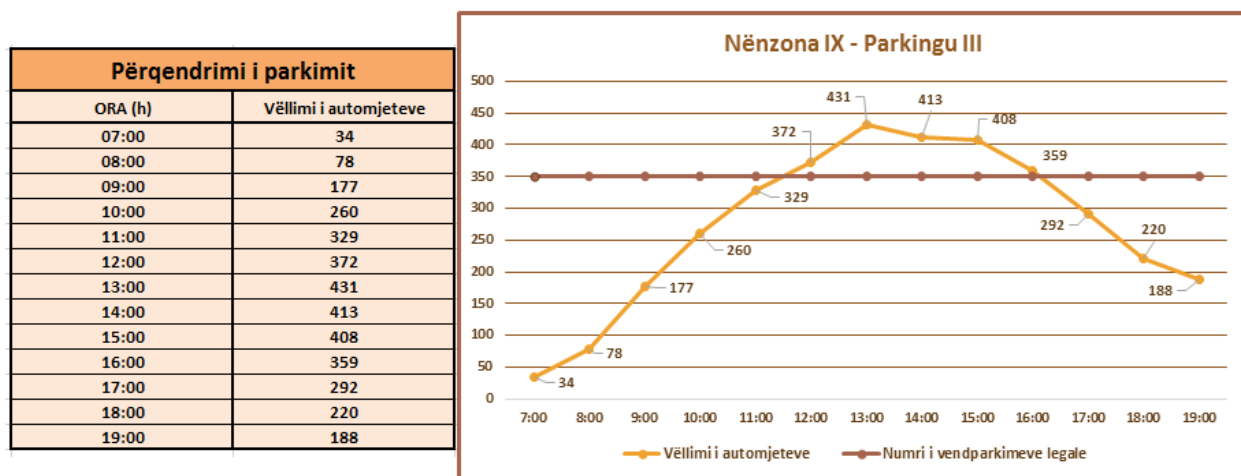


Figura 5.8. Përqendrimi i parkimit në parkingun e tretë – nënzona IX.

### **Përqendrimi i parkimit në parkingun e IV-të**

Në figurën 5.9., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e katërt. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 50 ndërsa kërkesa për parkim është e përafërt me numrin e vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 18:00.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 16:00 me 71 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

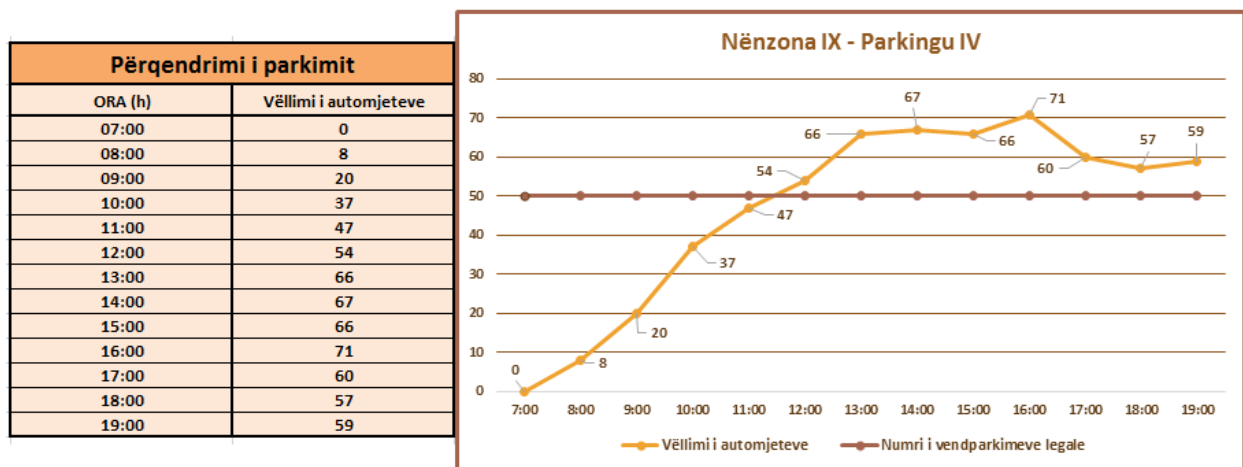


Figura 5.9. Përqendrimi i parkimit në parkingun e katërt – nënzona IX.

### **Përqendrimi i parkimit në parkingun e V-të**

Në figurën 5.10., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e tretë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 50 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në orët e mbrëmjes sidomos në ora 18:00 me 72 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	34
08:00	37
09:00	45
10:00	45
11:00	45
12:00	54
13:00	63
14:00	67
15:00	69
16:00	69
17:00	62
18:00	72
19:00	69

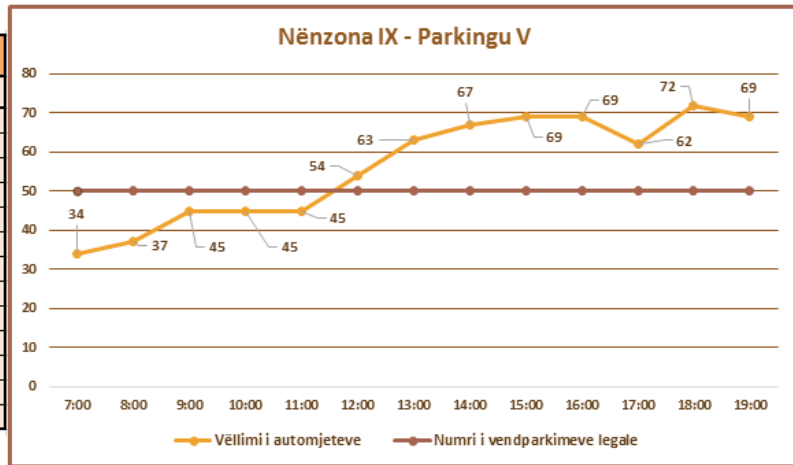


Figura 5.10. Përqendrimi i parkimit në parkingun e pestë – nënzona IX.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e VI-të**

Në figurën 5.11., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e gjashtë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 45 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 17:00 me 78 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	17
08:00	21
09:00	29
10:00	36
11:00	45
12:00	48
13:00	60
14:00	64
15:00	73
16:00	76
17:00	78
18:00	69
19:00	73

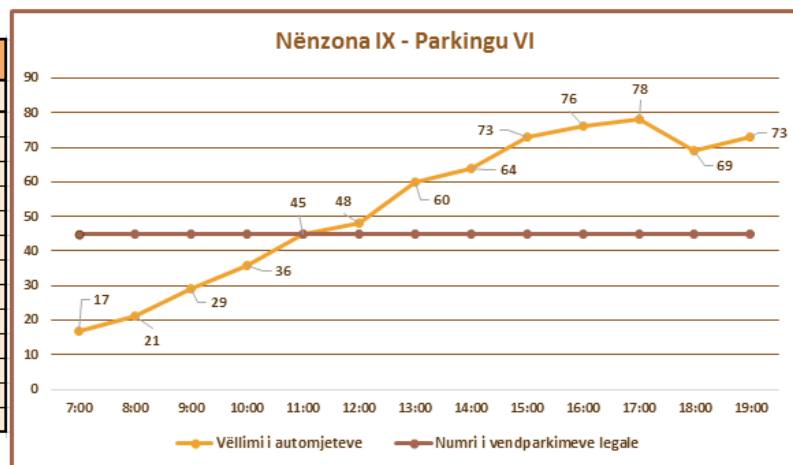


Figura 5.11. Përqendrimi i parkimit në parkingun e gjashtë – nënzona IX.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e VII-të

Në figurën 5.12., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e shtatë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 40 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa më e lartë për parkim shfaqet në intervalin kohor prej orës 14:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 16:00 me 57 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

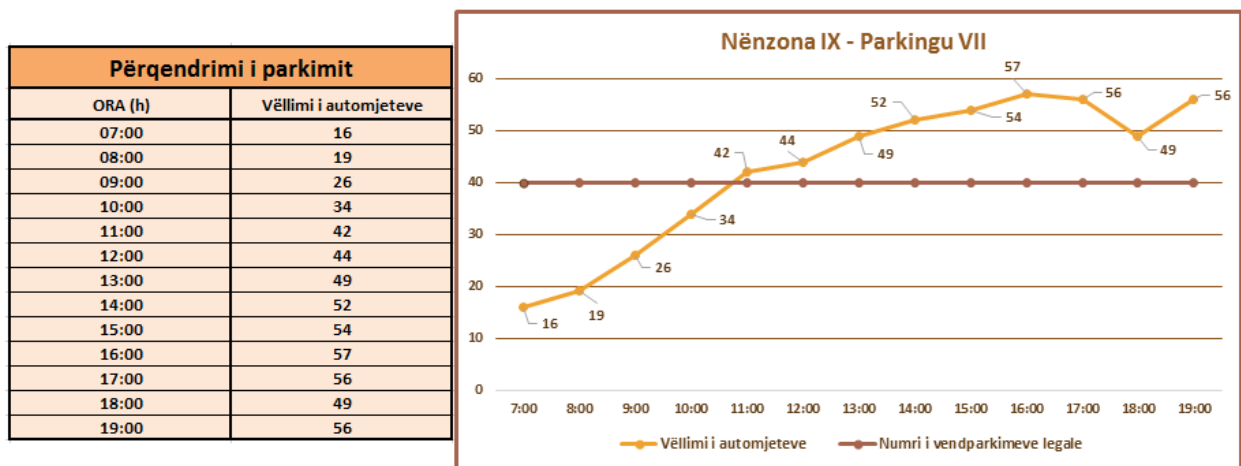


Figura 5.12. Përqendrimi i parkimit në parkingun e shtatë – nënzona IX.

### **5.2.3. Përqendrimii parkimit në nënzonën VIII**

Në kuadër të nënzonës së VIII-të janë identifikuar katër zona të parkimit të cilat shfrytëzohen nga qytetarët dhe janë shënuar si parkingu I, II, III dhe IV. Në vazhdim do të paraqiten të dhënat e fituara në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën pjesë në veçanti.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e I-rë

Në figurën 5.13., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e parë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 35 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për vend të parkimit në këtë zonë të parkimit është e ngjashme me ofertën ku fluksi më i lartë i automjeteve të parkuara shfaqet në intervalin kohor prej orës 18:00 me 52 automjete të parkuara për 1(h).

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

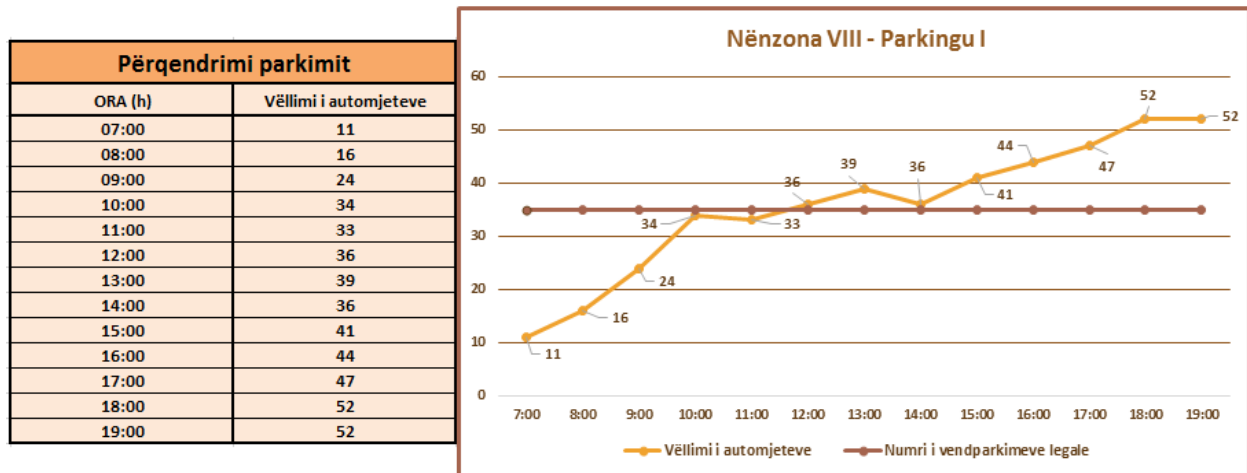


Figura 5.13. Përqendrimii parkimit në parkingun e parë – nënzona VIII.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e II-të**

Në figurën 5.14., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e dytë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 110 vende të parkimit.

Për dallim nga zonat tjera të parkimit, në këtë zonë të parkimit kërkesa për parkim është më e ultë se numri i vendeve legale të parkimit. Njëra ndër arsyt kryesore pse nuk shfrytëzohet maksimalisht kjo zonë e parkimit është çmimi i parkimit i cili është 1(€/h) dhe është çmimi më i lartë për parkim në gjithë lokacionin e trajtuar.

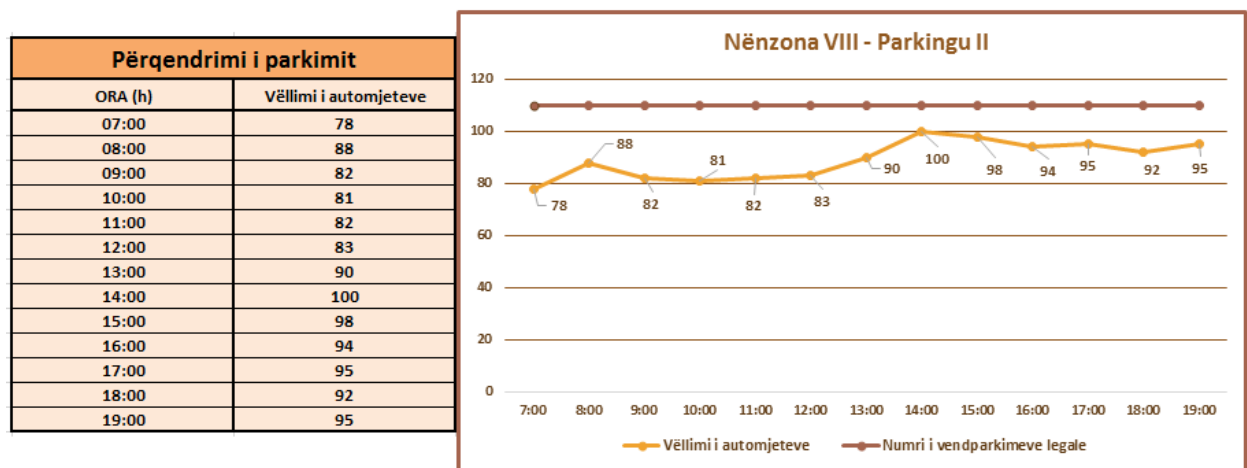


Figura 5.14. Përqendrimi i parkimit në parkingun e dytë – nënzona VIII.

### **Përqendrimi i parkimit në parkingun e III-të**

Në figurën 5.15., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e tretë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 55 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për vend të parkimit në këtë zonë të parkimit është më e lartë duke filluar që nga orët e para të mëngjesit sidomos pas intervalit kohor prej orës 12:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 19:00 me 90 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

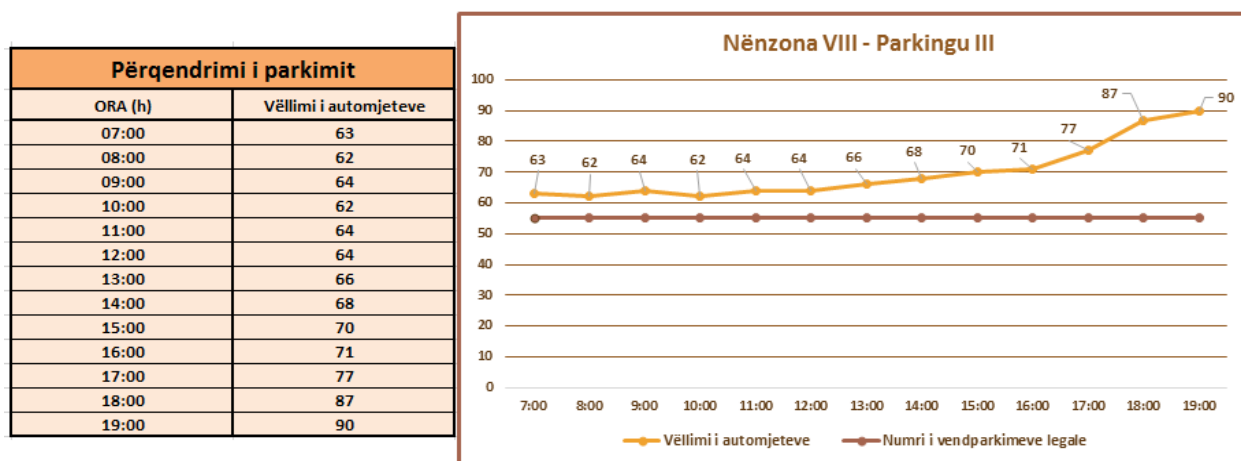


Figura 5.15. Përqendrimi i parkimit në parkingun e tretë – nënzona VIII.

### **Përqendrimi i parkimit në parkingun e IV-të**

Në figurën 5.16., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e katërt. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 50 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për vend të parkimit në këtë zonë të parkimit është më e lartë duke filluar që nga orët e para të mëngjesit sidomos pas intervalit kohor prej orës 10:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 19:00 me 90 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.



Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	26
08:00	29
09:00	42
10:00	58
11:00	68
12:00	76
13:00	76
14:00	72
15:00	78
16:00	82
17:00	76
18:00	77
19:00	90

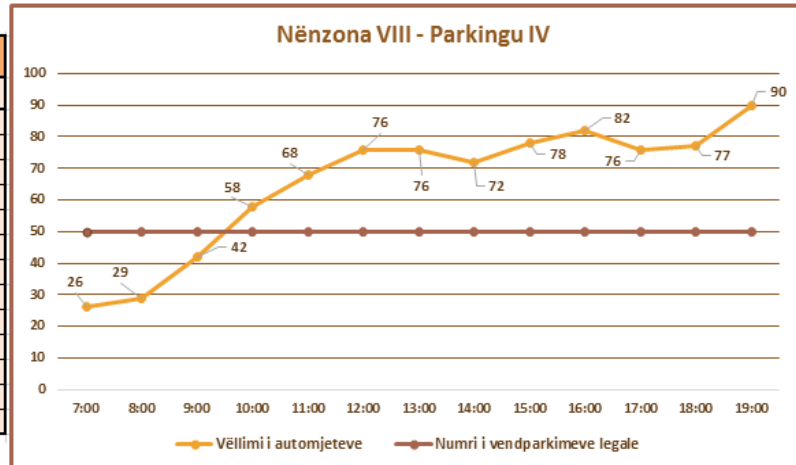


Figura 5.16. Përqendrimi i parkimit në parkingun e katërt – nënzona VIII.

#### 5.2.4. Përqendrimi i parkimit në nënzonën VII

Në kuadër të nënzonës së VII-të janë identifikuar dhjetë zona të parkimit të cilat shfrytëzohen nga qytetarët dhe janë shënuar si parkingu I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX dhe X. Në vazhdim do të paraqiten të dhënat e fituara në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën pjesë në veçanti.

#### Përqendrimi i parkimit në parkingun e I-rë

Në figurën 5.17., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e parë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 60 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për vend të parkimit në këtë zonë të parkimit shfaqet duke filluar që nga orët e para të mëngjesit sidomos në intervalin kohor prej orës 10:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 11:00 dhe në ora 16:00 me 99 automjete të parkuara gjatë 1(h). Duhet theksuar se kjo zonë e parkimit nuk përmbush as kërkesat e banorëve residentë të banorëve që jetojnë në objektin banesorë aty pranë dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët residentë.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

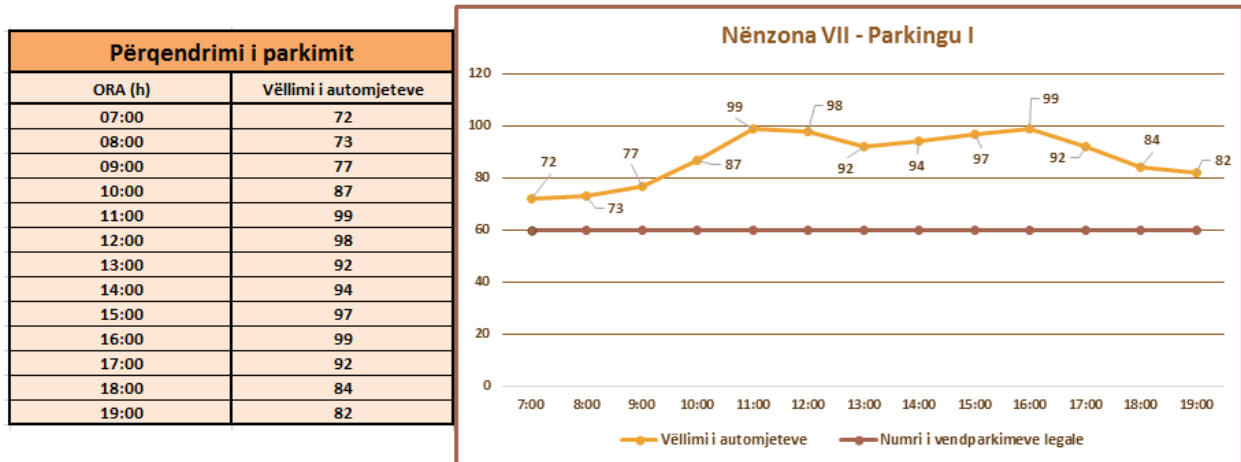


Figura 5.17. Përqendrimi i parkimit në parkingun e parë – nënzona VII.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e II-të**

Në figurën 5.18., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e dytë. Numri i vendeve legale në këtë zonë të parkimit është 25 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Parkingu i dytështë parking gjatësor i cili shtrihet përgjatë rrugës Nazmi Mustafa dhe në gjendjen ekzistuese është vetëm në njërën anë të rrugës. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkimit shfaqet në intervalin kohor prej orës 11:00 deri në orët e mbrëmjes.

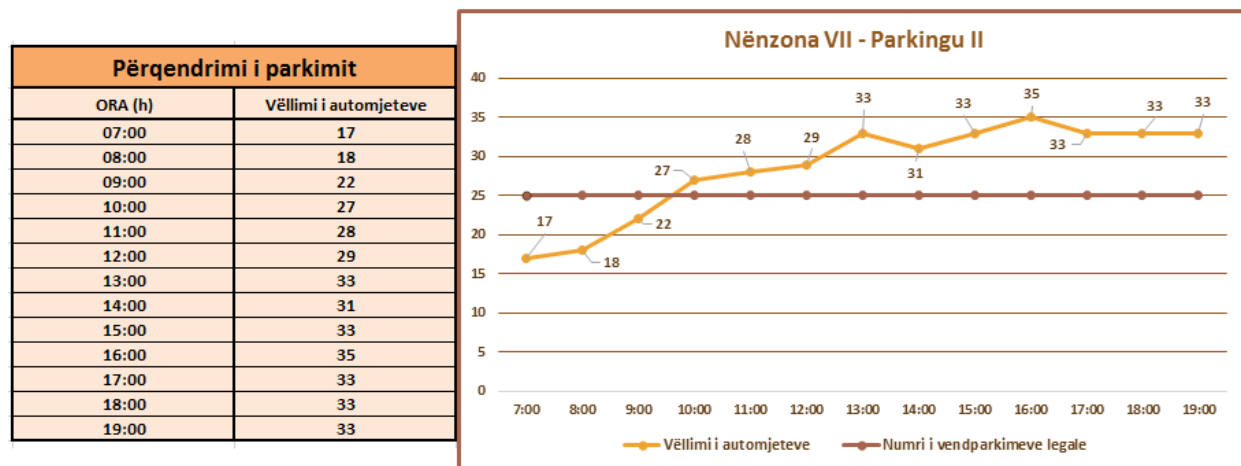


Figura 5.18. Përqendrimi i i parkimit në parkingun e dytë – nënzona VII.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 16:00 me 35 automjete të parkuara për 1(h). Automjetet tjera parkohen në formë ilegale duke u parkuar në anën tjetër të rrugës më konkretisht në rrugën e destinuar për lëvizjen e këmbësorëve.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e III-të

Në figurën 5.19., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e tretë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 32 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim shfaqet në intervalin kohor pas orës 12:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 16:00 me 39 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

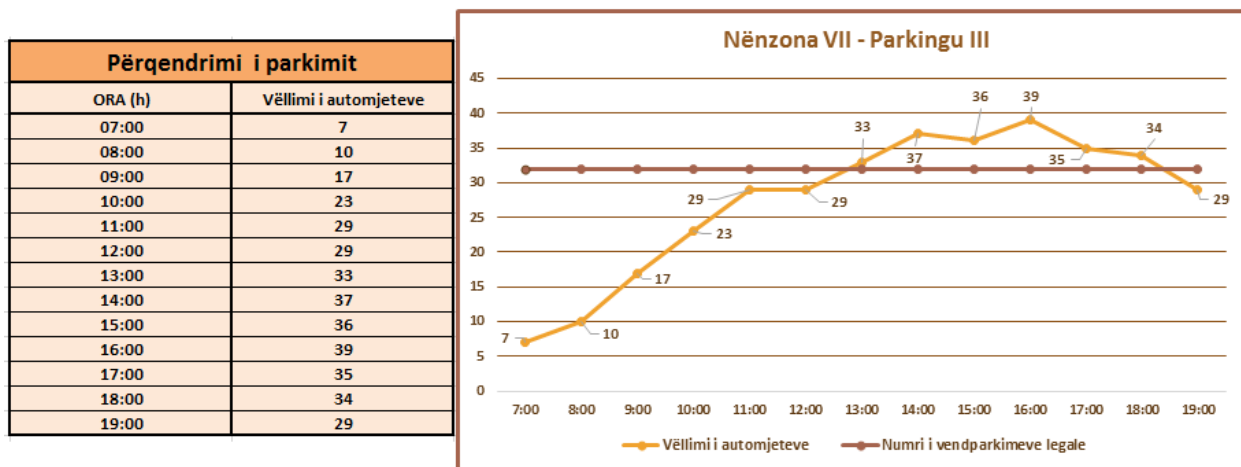


Figura 5.19. Përqendrimi i parkimit në parkingun e tretë – nënzona VII.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e IV-të

Në figurën 5.20., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e katërt. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 35 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim shfaqet në intervalin kohor pas orës 13:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 15:00 me 46 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	22
08:00	24
09:00	26
10:00	25
11:00	28
12:00	32
13:00	36
14:00	41
15:00	45
16:00	42
17:00	39
18:00	37
19:00	39

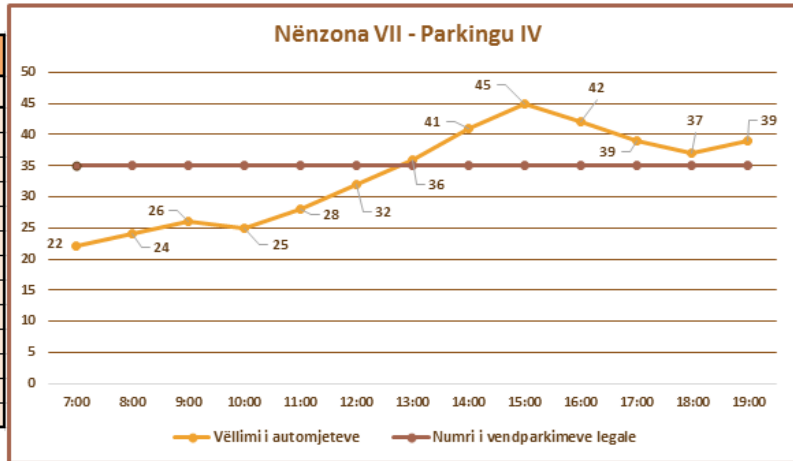


Figura 5.20. Përqendrimi i parkimit në parkingun e katërt – nënzona VII.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e V-të**

Në figurën 5.21., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e pestë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 30 por duhet theksuar se kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim nuk shfaqet ndonjë kërkesë e madhe për parkim thujse oferta me kërkesën është e barabartë, ku numri më i madh i automjeteve të parkuara është shfaqur në intervalin kohor prej orës 12:00 deri në ora 17:00.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 17:00 me 40 automjeteve të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	13
08:00	14
09:00	18
10:00	20
11:00	22
12:00	26
13:00	30
14:00	32
15:00	36
16:00	39
17:00	40
18:00	39
19:00	38

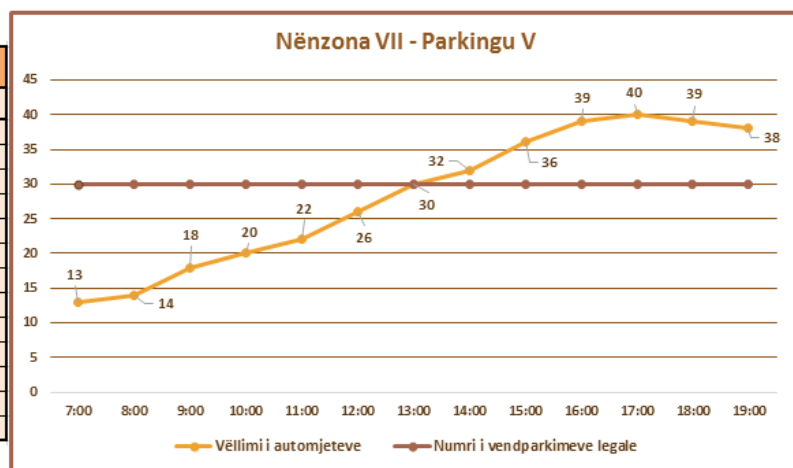


Figura 5.21. Përqendrimi i parkimit në parkingun e pestë – nënzona VII.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e VI-të

Në figurën 5.22., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e gjashtë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 16 por duhet theksuar se kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim nuk shfaqet ndonjë kërkesë e madhe për parkim thuajse oferta me kërkesën është e barabartë, ku numri më i madh i automjeteve të parkuara është shfaqur në intervalin kohor prej orës 13:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 12:00 me 14 automjeteve të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

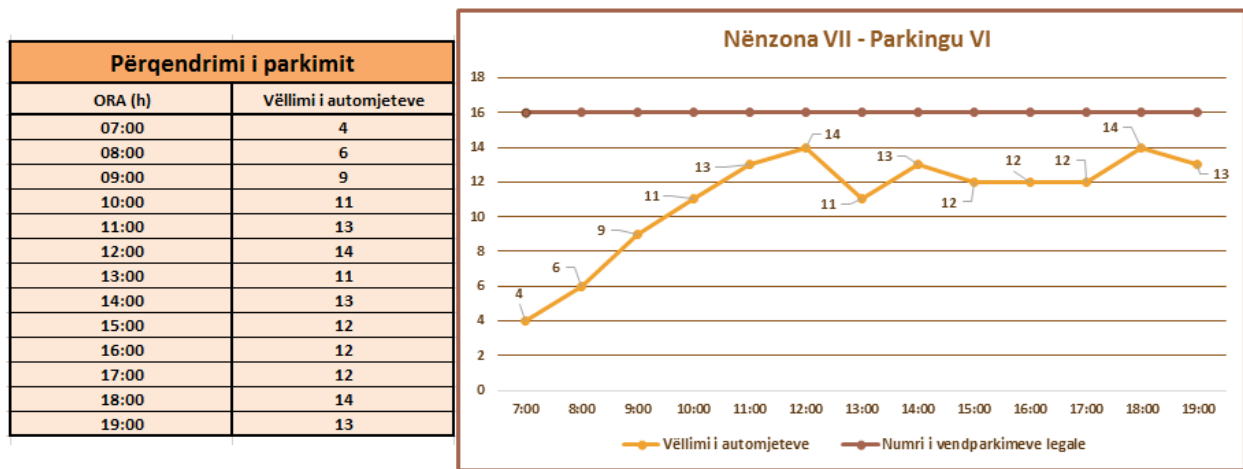


Figura 5.22. Përqendrimi i parkimit në parkingun e gjashtë – nënzona VII.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e VII-të

Në figurën 5.23., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e shtatë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 25 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim shfaqet në intervalin kohor pas orës 12:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 17:00 me 33 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	13
08:00	15
09:00	20
10:00	18
11:00	20
12:00	22
13:00	32
14:00	32
15:00	30
16:00	28
17:00	33
18:00	31
19:00	32

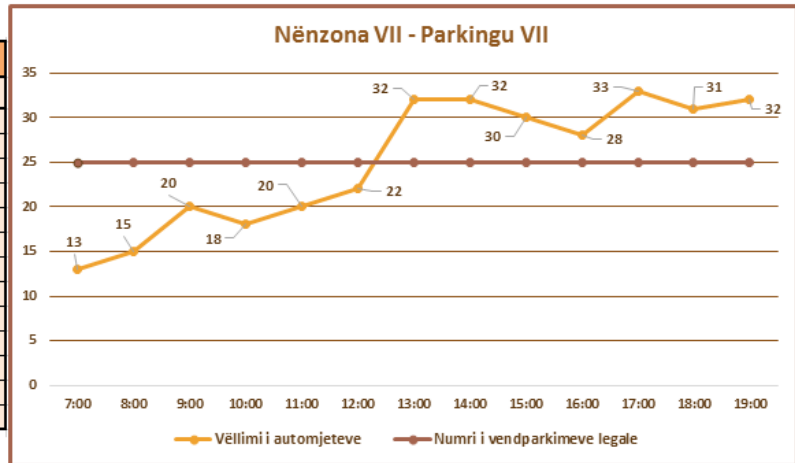


Figura 5.23. Përqendrimi i parkimit në parkingun e shtatë – nënzona VII.

**Përqendrimi i parkimit në parkingun e VIII-të**

Në figurën 5.24., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e tetë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 27 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim shfaqet në intervalin kohor pas orës 11:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 14:00 me 37 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

Përqendrimi i parkimit	
ORA (h)	Vëllimi i automjeteve
07:00	9
08:00	10
09:00	14
10:00	17
11:00	25
12:00	29
13:00	34
14:00	37
15:00	36
16:00	35
17:00	31
18:00	27
19:00	33

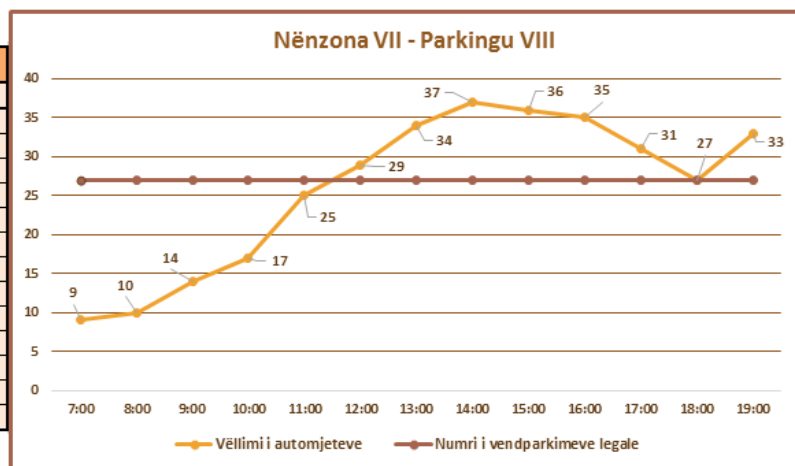


Figura 5.24. Përqendrimii parkimit në parkingun e tetë – nënzona VII.



### Përqendrimi i parkimit në parkingun e IX-të

Në figurën 5.25., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e nëntë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 32 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim shfaqet në intervalin kohor pas orës 10:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 14:00 dhe në ora 16:00 me 43 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

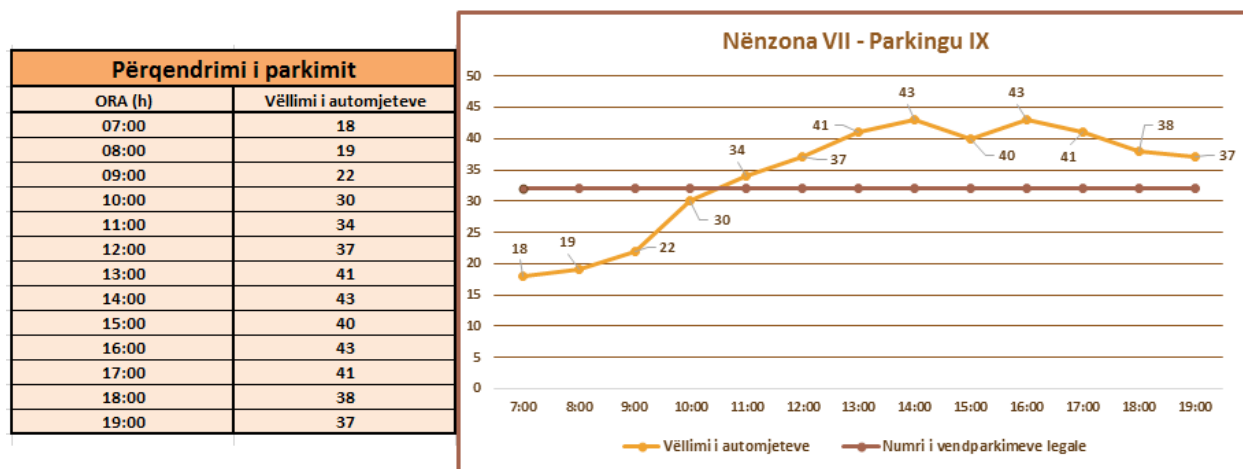


Figura 5.25.Përqendrimi i parkimit në parkingun e nëntë – nënzona VII.

### Përqendrimi i parkimit në parkingun e X-të

Në figurën 5.26., janë prezantuar rezultatet e fituara nga terreni për përqendrimin e parkimit në parkingun e dhjetë. Numri i vendeve legale këtë zonë të parkimit është 22 ndërsa kërkesa për parkim është më e lartë se numri i vendeve të parkimit legal. Kërkesa për një vend parkimi në këtë zonë të parkim shfaqet në intervalin kohor pas orës 11:00 deri në orët e mbrëmjes.

Përqendrimi maksimal arrihet në ora 17:00 me 30 automjete të parkuara për 1(h) dhe kjo kërkesë për parkim në këtë zonë të parkimit të rregullohet përmes politikave të parkimit dhe zgjidhjes së problemit për banorët rezidentë.

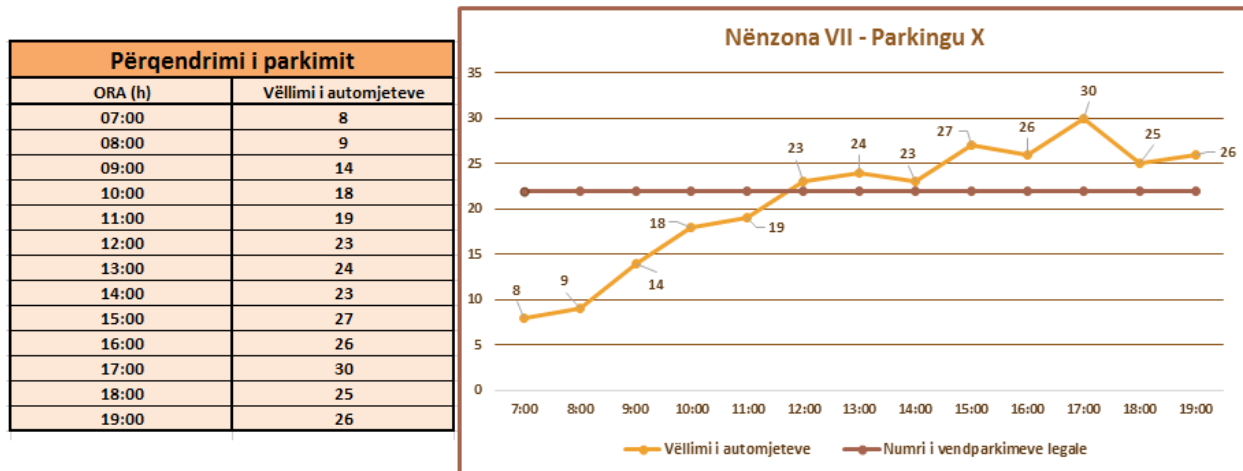


Figura 5.26.Përqendrimi i parkimit në parkingun e dhjetë – nënzona VII.

### 5.3. 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 5.1. Varësia e kohëzgjatjes së parkimit nga madhësia e qytetit dhe qëllimit të ardhjes [2].

Popullësia	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 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 5.2. Varësia e kohëzgjatjes së parkimit nga vendet ku bëhet parkimi [2].

Popullësia	Kohëzgjatja parkimit - t(h)		
	Në rrugë	Jashtë rrugës	
		Vend parkimi	Garazh
5.000 – 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
<b>100.000 – 250.000</b>	<b>1.0</b>	<b>3.2</b>	<b>4.9</b>
250.000 – 500.000	1.1	3.7	4.5
500.000 – 1.000.000	1.0	4.0	4.5
mbi	1.3	4.5	4.6

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

### 5.3.1. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e IV

Kohëzgjatjet e parkimit në nënzonën e IV-të në katër zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III dhe IV) janë paraqitur në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën zonë të parkimit veç e veç.

#### Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e I-rë

Logaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IV - Parkingu I			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	11	12.22(%)	12.22(%)
nga 1 deri në 2h	15	16.67(%)	28.89(%)
nga 2 deri në 3h	20	22.22(%)	51.11(%)
nga 3 deri në 6h	28	31.11(%)	82.22(%)
nga 6 deri në 12h	16	17.78(%)	100(%)

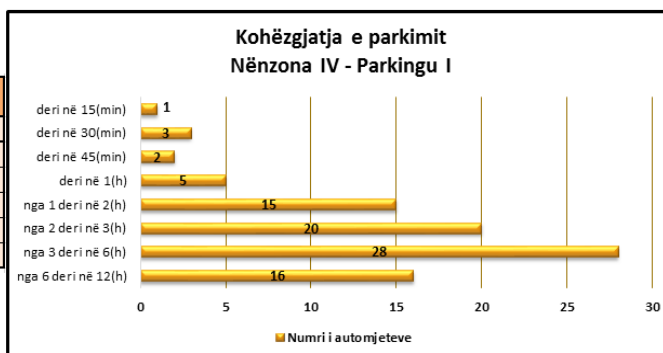


Figura 5.27. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e parë – nënzona IV.

#### Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e II-të

Logaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IV - Parkingu II			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	57	15.32(%)	15.32(%)
nga 1 deri në 2h	94	25.27(%)	40.59(%)
nga 2 deri në 3h	85	22.85(%)	63.44(%)
nga 3 deri në 6h	113	30.38(%)	93.82(%)
nga 6 deri në 12h	23	6.18(%)	100(%)

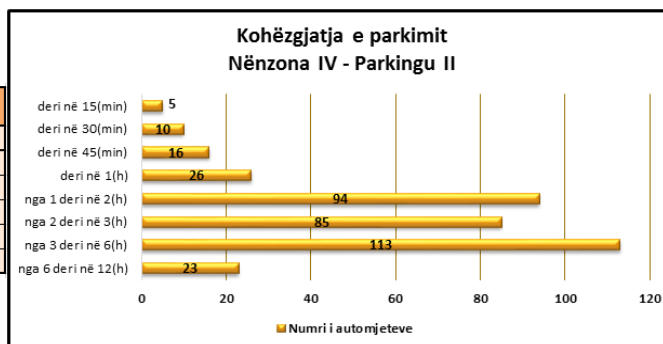


Figura 5.28. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e dytë – nënzona IV.

#### Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e III-të

Logaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IV - Parkingu III			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 3h	13	25.00(%)	25.00(%)
nga 3 deri në 6h	16	30.77(%)	55.77(%)
nga 6 deri në 12h	23	44.23(%)	100(%)

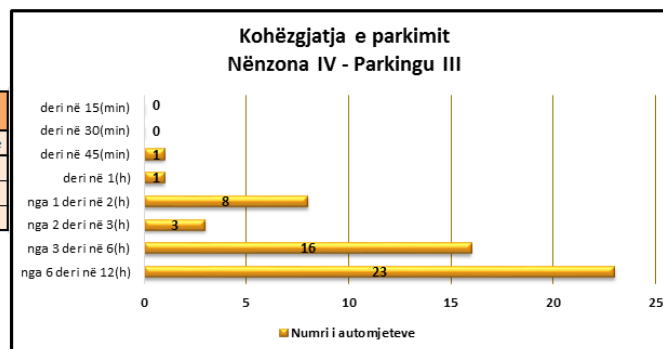


Figura 5.29. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e tretë – nënzona IV.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e IV-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IV - Parkingu IV			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1h	22	18.64(%)	18.64(%)
nga 1 deri në 2h	26	22.03(%)	40.67(%)
nga 2 deri në 3h	24	20.34(%)	61.01(%)
nga 3 deri në 6h	37	31.36(%)	92.37(%)
nga 6 deri në 12h	9	7.63(%)	100(%)

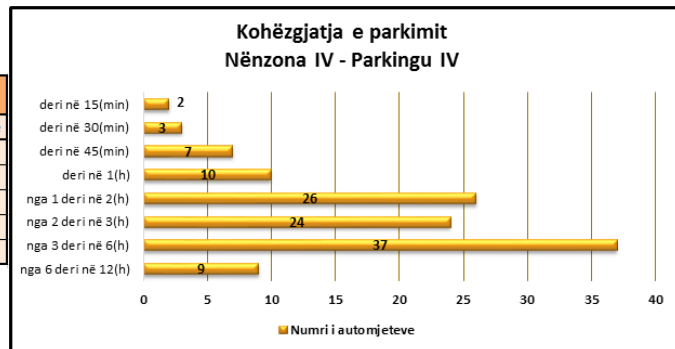


Figura 5.30. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e katërt – nënzona IV.

**5.3.2. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e IX**

Kohëzgjatjet e parkimit në nënzonën e IX-të në shtatë zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III, IV, V, VI dhe VII) janë paraqitur në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën zonë të parkimit veç e veç.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e I-rë**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu I			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	70	20.83(%)	20.83(%)
nga 1 deri në 2h	121	36.01(%)	56.84(%)
nga 2 deri në 3h	85	25.30(%)	82.14(%)
nga 3 deri në 6h	55	16.37(%)	98.51(%)
nga 6 deri në 12h	5	1.49(%)	100(%)

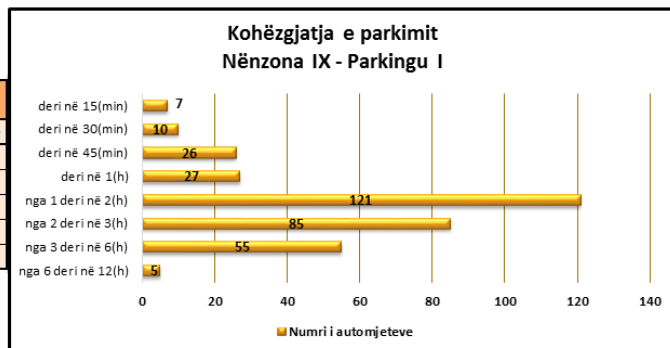


Figura 5.31. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e parë – nënzona IX.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e II-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu II			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	76	16.63(%)	16.63(%)
nga 1 deri në 2h	133	29.10(%)	45.73(%)
nga 2 deri në 3h	87	19.04(%)	64.77(%)
nga 3 deri në 6h	111	24.29(%)	89.06(%)
nga 6 deri në 12h	50	10.94(%)	100(%)

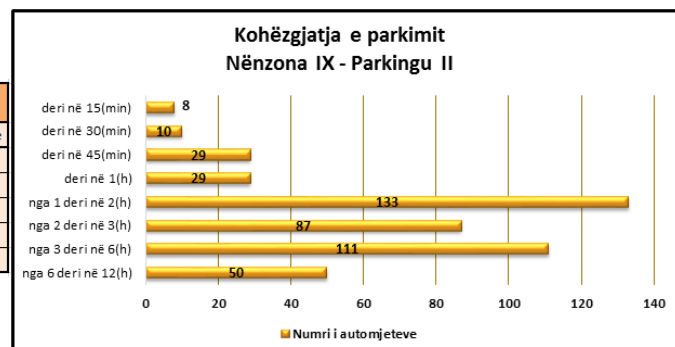


Figura 5.32. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e dytë – nënzona IX.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e III-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu III			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	110	10.27(%)	10.27(%)
nga 1 deri në 2h	291	27.17(%)	37.44(%)
nga 2 deri në 3h	197	18.39(%)	55.83(%)
nga 3 deri në 4h	154	14.38(%)	70.21(%)
nga 4 deri në 5h	100	9.34(%)	79.55(%)
nga 5 deri në 6h	72	6.72(%)	86.27(%)
nga 6 deri në 9h	116	10.83(%)	97.10(%)
nga 9 deri në 12h	31	2.89(%)	100(%)

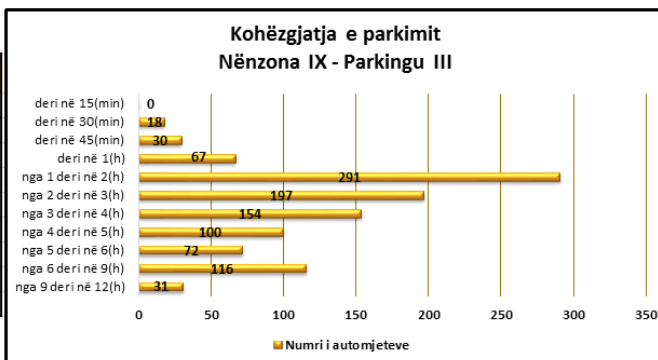


Figura 5.33. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e tretë – nënzona IX.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e IV-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu IV			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	27	13.37(%)	13.37(%)
nga 1 deri në 2h	59	29.21(%)	42.58(%)
nga 2 deri në 3h	41	20.30(%)	62.88(%)
nga 3 deri në 6h	61	30.20(%)	93.08(%)
nga 6 deri në 12h	14	6.93(%)	100(%)

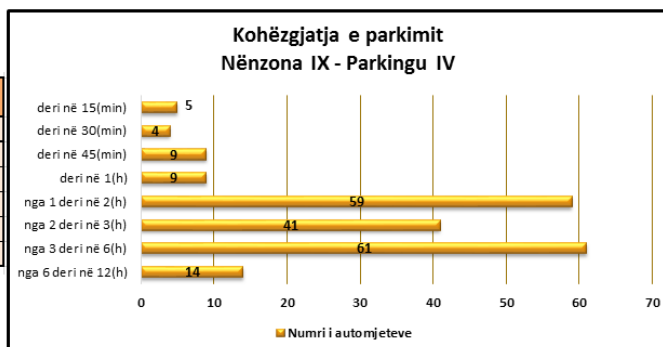


Figura 5.34. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e katërt – nënzona IX.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e V-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu V			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	26	11.30(%)	11.30(%)
nga 1 deri në 2h	65	28.26(%)	39.56(%)
nga 2 deri në 3h	39	16.96(%)	56.52(%)
nga 3 deri në 6h	79	34.35(%)	90.87(%)
nga 6 deri në 12h	21	9.13(%)	100(%)

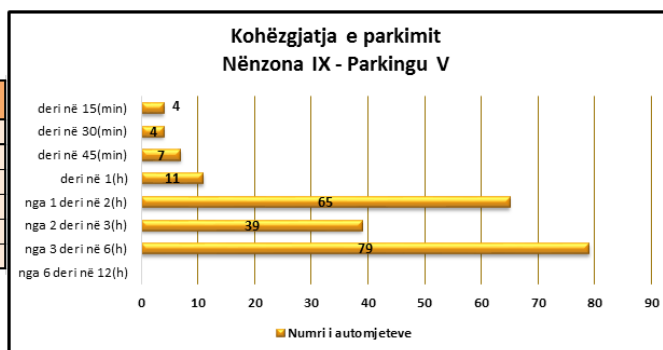


Figura 5.35. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e pestë – nënzona IX.



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e VI-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu VI			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	24	11.82(%)	11.82(%)
nga 1 deri në 2h	46	22.66(%)	34.48(%)
nga 2 deri në 3h	31	15.27(%)	49.75(%)
nga 3 deri në 6h	75	36.95(%)	86.70(%)
nga 6 deri në 12h	27	13.30(%)	100(%)

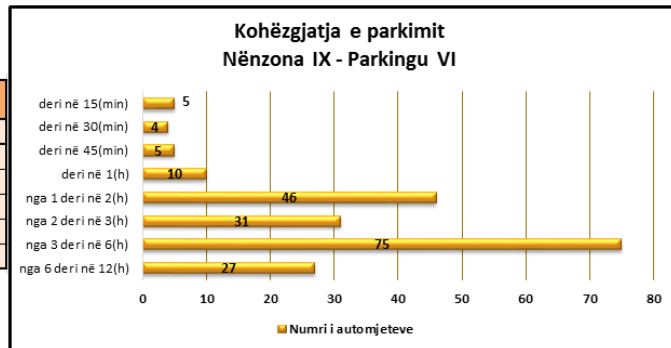


Figura 5.36. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e gjashtë – nënzona IX.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e VII-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona IX - Parkingu VII			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	39	19.21(%)	19.21(%)
nga 1 deri në 2h	54	26.60(%)	45.81(%)
nga 2 deri në 3h	45	22.17(%)	67.98(%)
nga 3 deri në 6h	53	26.11(%)	94.09(%)
nga 6 deri në 12h	12	5.91(%)	100(%)

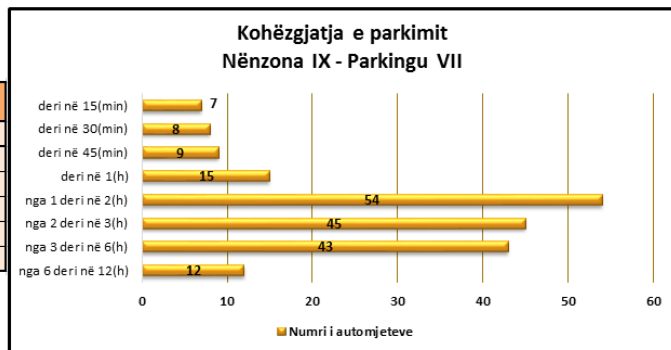


Figura 5.37. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e shtatë – nënzona IX.

**5.3.3. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e VIII**

Kohëzgjatjet e parkimit në nënzonën e VIII-të në katër zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III dhe IV) janë paraqitur në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën zonë të parkimit veç e veç.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e I-rë**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VIII - Parkingu I			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	31	19.75(%)	19.75(%)
nga 1 deri në 2h	49	31.21(%)	50.96(%)
nga 2 deri në 3h	27	17.20(%)	68.16(%)
nga 3 deri në 6h	32	20.38(%)	88.54(%)
nga 6 deri në 12h	18	11.46(%)	100(%)

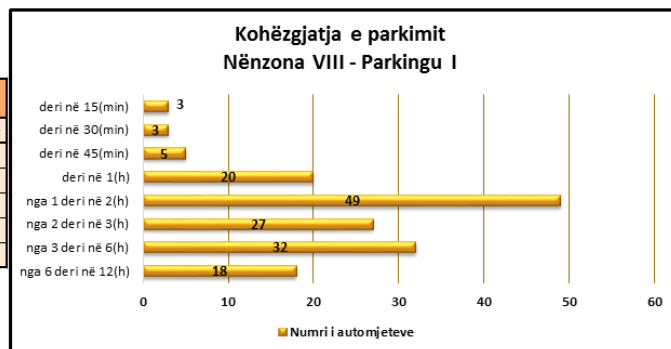


Figura 5.38. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e parë – nënzona VIII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e II-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VIII - Parkingu II			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	40	11.59(%)	11.59(%)
nga 1 deri në 2h	84	24.35(%)	35.94(%)
nga 2 deri në 3h	70	20.29(%)	56.23(%)
nga 3 deri në 6h	130	37.68(%)	93.91(%)
nga 6 deri në 12h	21	6.09(%)	100(%)

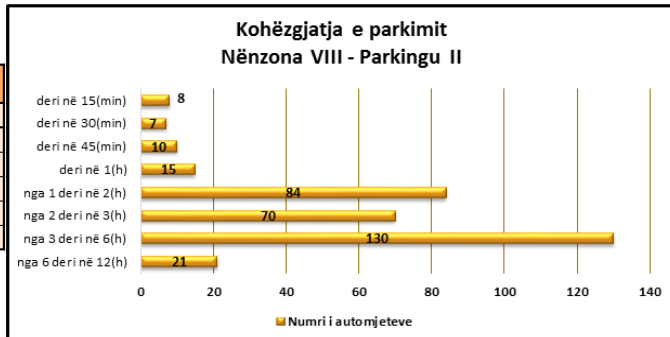


Figura 5.39. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e dytë – nënzona VIII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e III-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VIII - Parkingu III			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	51	17.23(%)	17.23(%)
nga 1 deri në 2h	67	22.64(%)	39.87(%)
nga 2 deri në 3h	62	20.95(%)	60.82(%)
nga 3 deri në 6h	97	32.77(%)	93.59(%)
nga 6 deri në 12h	19	6.42(%)	100(%)

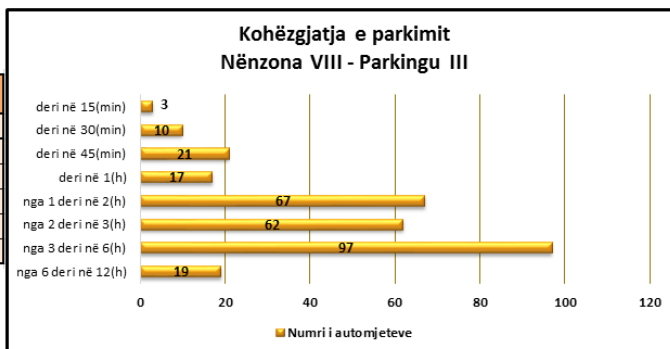


Figura 5.40. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e tretë – nënzona VIII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e IV-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VIII - Parkingu IV			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	59	21.00(%)	21.00(%)
nga 1 deri në 2h	77	27.40(%)	48.40(%)
nga 2 deri në 3h	49	17.44(%)	65.84(%)
nga 3 deri në 6h	66	23.49(%)	89.33(%)
nga 6 deri në 12h	30	10.68(%)	100(%)

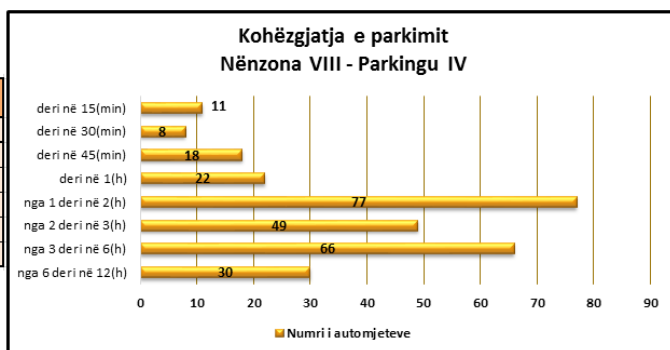


Figura 5.41. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e katërt – nënzona VIII.

### 5.3.4. Kohëzgjatja e parkimit në nënzonën e VII

Kohëzgjatjet e parkimit në nënzonën e VII-të në dhjetë zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI dhe X) janë paraqitur në formë tabelare dhe me anë të diagrameve për secilën zonë të parkimit veç e veç.

#### Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e I-rë

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu I			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	33	11.83(%)	11.83(%)
nga 1 deri në 2h	56	20.07(%)	31.90(%)
nga 2 deri në 3h	54	19.35(%)	51.25(%)
nga 3 deri në 6h	83	29.75(%)	81.00(%)
nga 6 deri në 12h	53	19.00(%)	100(%)

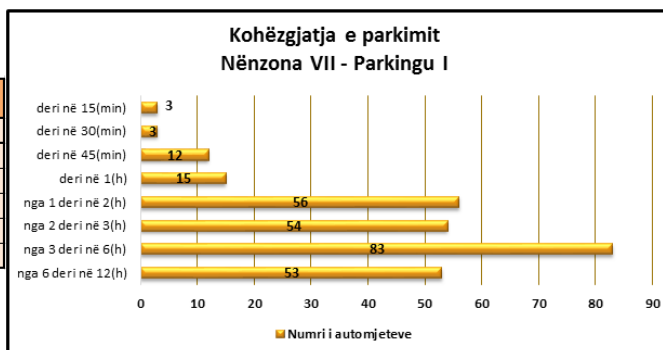


Figura 5.42. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e parë – nënzona VII.

#### Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e II-të

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu II			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	8	8.25(%)	8.25(%)
nga 1 deri në 2h	26	26.80(%)	35.05(%)
nga 2 deri në 3h	13	13.40(%)	48.45(%)
nga 3 deri në 6h	32	32.99(%)	81.44(%)
nga 6 deri në 12h	18	18.56(%)	100(%)

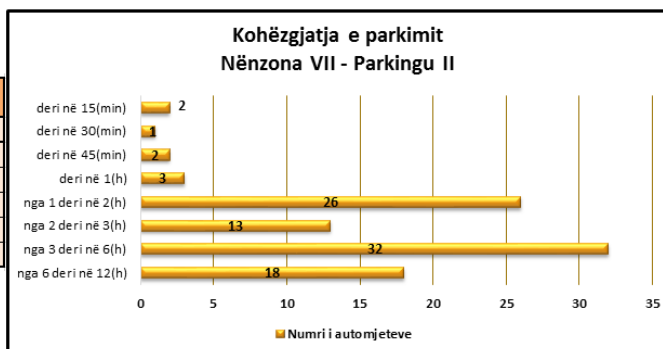


Figura 5.43. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e dytë – nënzona VII.

#### Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e III-të

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu III			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	17	13.60(%)	13.60(%)
nga 1 deri në 2h	33	26.40(%)	40.00(%)
nga 2 deri në 3h	25	20.00(%)	60.00(%)
nga 3 deri në 6h	41	32.80(%)	92.80(%)
nga 6 deri në 12h	9	7.20(%)	100(%)

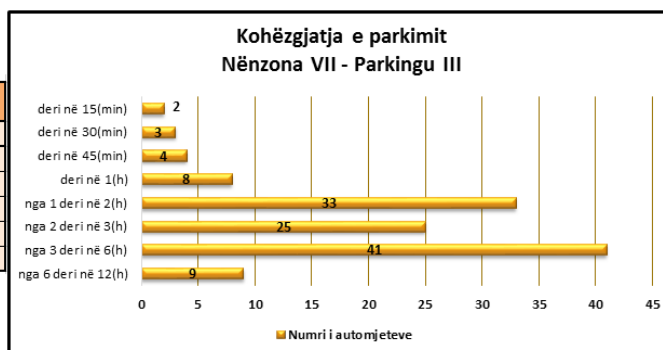


Figura 5.44. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e tretë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e IV-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu IV			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	5	3.94(%)	3.94(%)
nga 1 deri në 2h	31	24.41(%)	28.35(%)
nga 2 deri në 3h	32	25.20(%)	53.55(%)
nga 3 deri në 6h	47	37.01(%)	90.56(%)
nga 6 deri në 12h	12	9.45(%)	100(%)

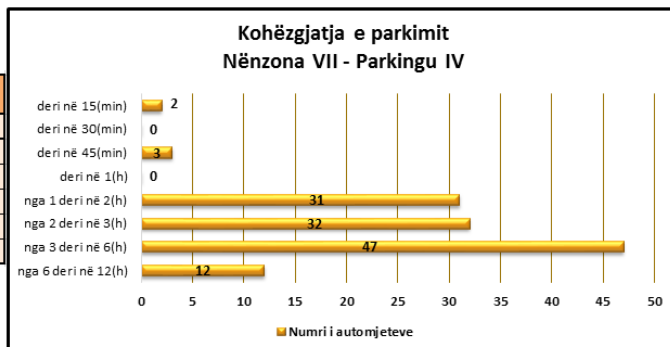


Figura 5.45. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e katërt – nënzona VII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e V-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu V			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	12	13.64(%)	13.64(%)
nga 1 deri në 2h	19	21.59(%)	35.23(%)
nga 2 deri në 3h	15	17.05(%)	52.28(%)
nga 3 deri në 6h	33	37.50(%)	89.78(%)
nga 6 deri në 12h	9	10.23(%)	100(%)

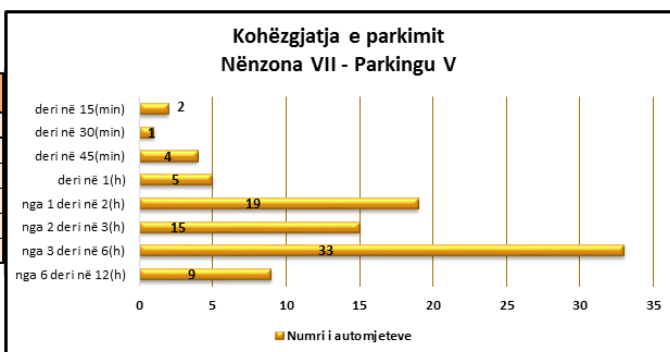


Figura 5.46. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e pestë – nënzona VII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e VI-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu VI			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	4	7.02(%)	7.02(%)
nga 1 deri në 2h	19	33.33(%)	40.35(%)
nga 2 deri në 3h	14	24.56(%)	64.91(%)
nga 3 deri në 6h	20	35.09(%)	100(%)

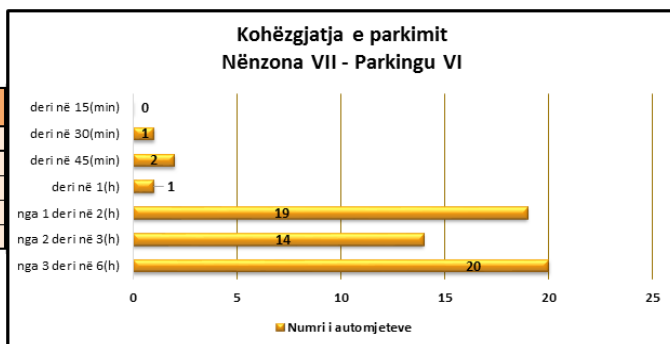


Figura 5.47. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e gjashtë – nënzona VII.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e VII-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu VII			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	13	11.61(%)	11.61(%)
nga 1 deri në 2h	29	25.89(%)	37.50(%)
nga 2 deri në 3h	20	17.86(%)	55.36(%)
nga 3 deri në 6h	46	41.07(%)	96.43(%)
nga 6 deri në 12h	4	3.57(%)	100(%)

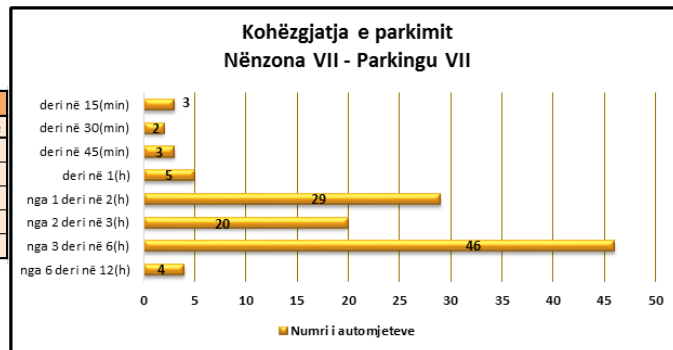


Figura 5.48. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e shtatë – nënzona VII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e VIII-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu VIII			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	11	10.58(%)	10.58(%)
nga 1 deri në 2h	23	22.12(%)	32.70(%)
nga 2 deri në 3h	19	18.27(%)	50.97(%)
nga 3 deri në 6h	45	43.27(%)	94.23(%)
nga 6 deri në 12h	6	5.77(%)	100(%)

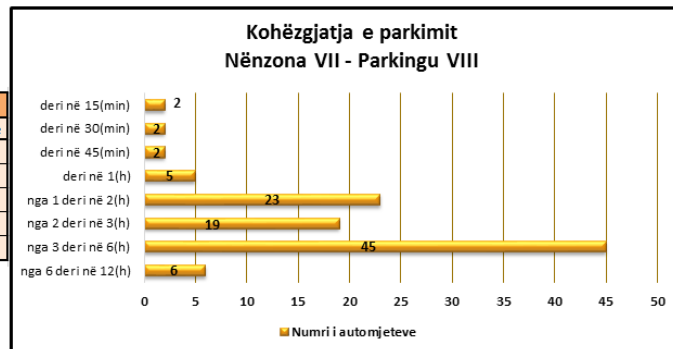


Figura 5.49. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e tetë – nënzona VII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e IX-të**

Llogaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu IX			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	13	11.02(%)	11.02(%)
nga 1 deri në 2h	23	19.49(%)	30.51(%)
nga 2 deri në 3h	18	15.25(%)	45.76(%)
nga 3 deri në 6h	51	43.22(%)	88.98(%)
nga 6 deri në 12h	13	11.02(%)	100(%)

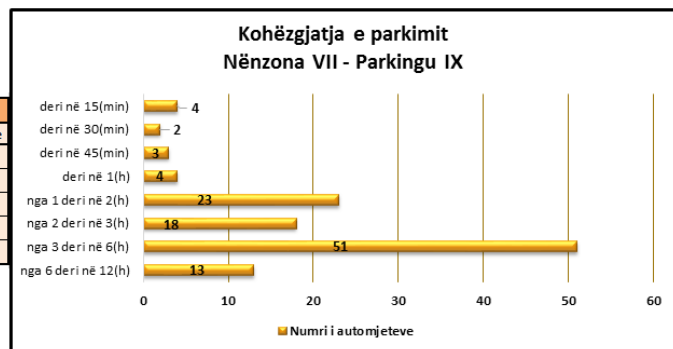


Figura 5.50. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e nëntë – nënzona VII.

**Kohëzgjatja e parkimit në parkingun e X-të**

Logaritja e shpërndarjes relative dhe kumulative - Nënzona VII - Parkingu X			
Koha e parkimit	Numri i automjeteve	Shpërndarja relative	Shpërndarja kumulative
deri në 1 h	24	21.82(%)	21.82(%)
nga 1 deri në 2h	26	23.64(%)	45.46(%)
nga 2 deri në 3h	21	19.09(%)	64.55(%)
nga 3 deri në 5h	33	30.00(%)	94.55(%)
nga 5 deri në 7h	6	5.45(%)	100(%)

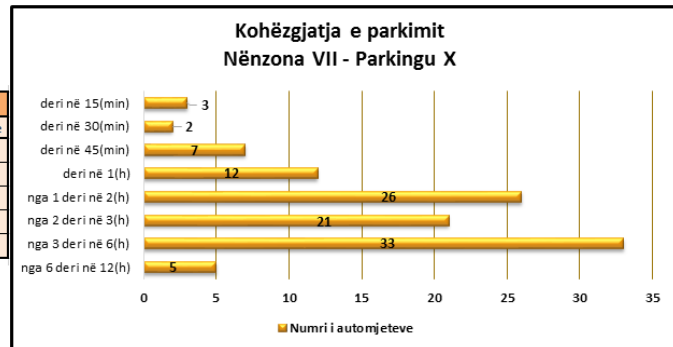


Figura 5.51. Kohëzgjatja e parkimit të automjeteve në parkingun e dhjetë – nënzona VII.

**5.4. 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, kafenet, blerjet etj)., dhe çdo kërkesë për ndalje kërkon vend parkim. Nga ana tjetër, çdo parkim është i lidhur me ecje të shkurtë ose të gjatë.

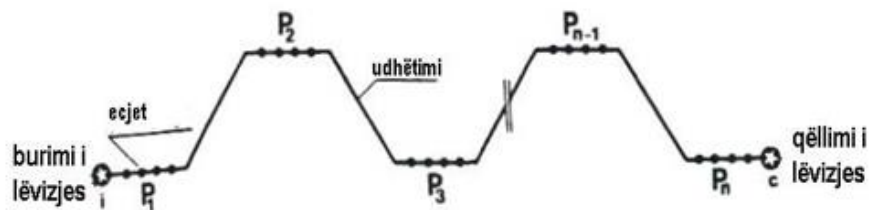


Figura 5.52. Mundësia e lëvizjes prej burimit deri te qëllimi i lëvizjes.

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 te nënzonat IV, VII, VIII dhe IX të Zonës Qëndrore të Prishtinës është e ndryshme duke filluar prej 150 deri në 300(m) për shkak aktiviteteve të ndryshme që zhvillohen në kuadër të këtyre nënzoneve siç janë: Qeveria e Kosovës me disa ministri përkatëse, Stacioni Policor Qendra 92, Qendra e Paraburgimit, Gjykata Kushtetuese e Kosovës, zyra e Regjistrimit Civil e MPB-së, ambasadat Sllovene, ambasada Kroate, ambasada Shqiptare, ambasada Italiane, sektore të ndryshme të KEDS-it, Komuna e Prishtinës, zyret e KQZ-së, zyret e Eulexit, Banka Qëndrore e Kosovës, zyret e NLB Bankës, Stadiumi i Qytetit, Pallati i Rinisë dhe Sporteve,



Biblioteka e Qytetit “Hevzi Sylejmani”, Ansambli i Valleve “Shota”, Spitali Privat Rezonanca, kompania telefonike dhe kabllorike IPKO dhe Z-Mobile, Radio Televizioni 21, shkolla, hotele, restaurante, kafiteri e bare të ndryshme, posta, banka, kompani sigurimesh, qerdhe për fëmijë, ordianca të ndryshme shëndetsore, teatro dhe objekte të ndryshme afariste e banesore.

Tabela 5.3. Varësia e gjatësisë së ecjes nga madhësia e qytetit [2].

Popullësia	Gjatësia e udhëtimit
nën 25.000	90
25.000 – 50.000	114
50.000 – 100.000	147
<b>100.000 – 250.000</b>	<b>160</b>
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 është i gjatë, mund të pritët që shfrytëzuesit të pranojnë ecje më të gjatë, krahasuar me ata që në qytet vijnë për të blerë, për aktivitete punuese apo edhe 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 shkurtëra.

Tabela 5.4. 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 VI

### 6. 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 lartpërmendura 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.

Meqenëse veturat që e frekuentojnë më së shumti këto parkingje janë të prodhuesit Volkswagen prandaj si shembull konkret kemi paraqitur tipin e automjetit VW Golf 7 dhe dimensionet e tij gabarite.

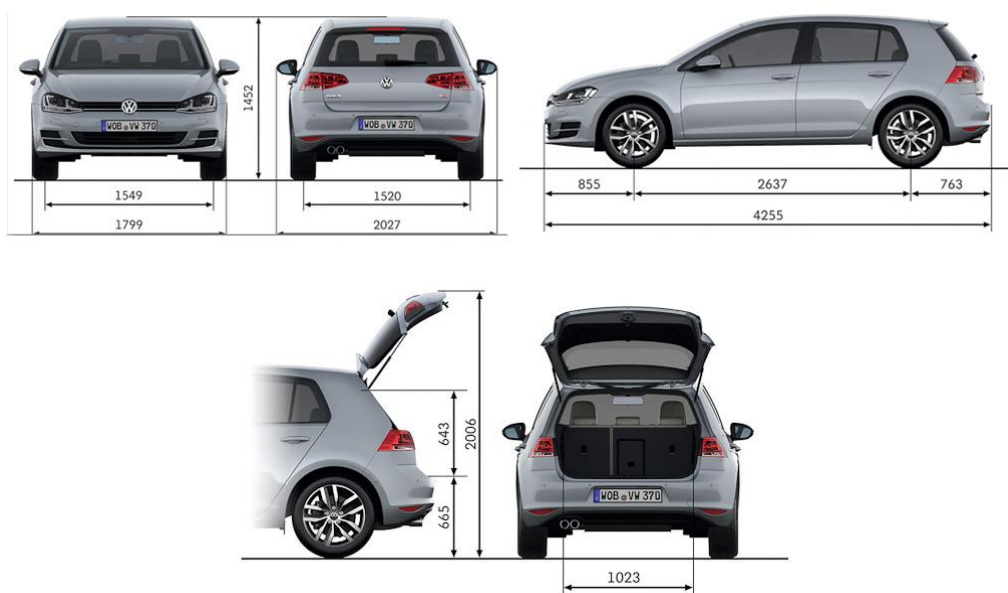


Figura 6.1. Dimensionet gabarite së automjetit VW Golf 7.

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 në vijim janë paraqitur dallimet e rrotave gjatë kthimit të tyre me rrezen e kthimit.

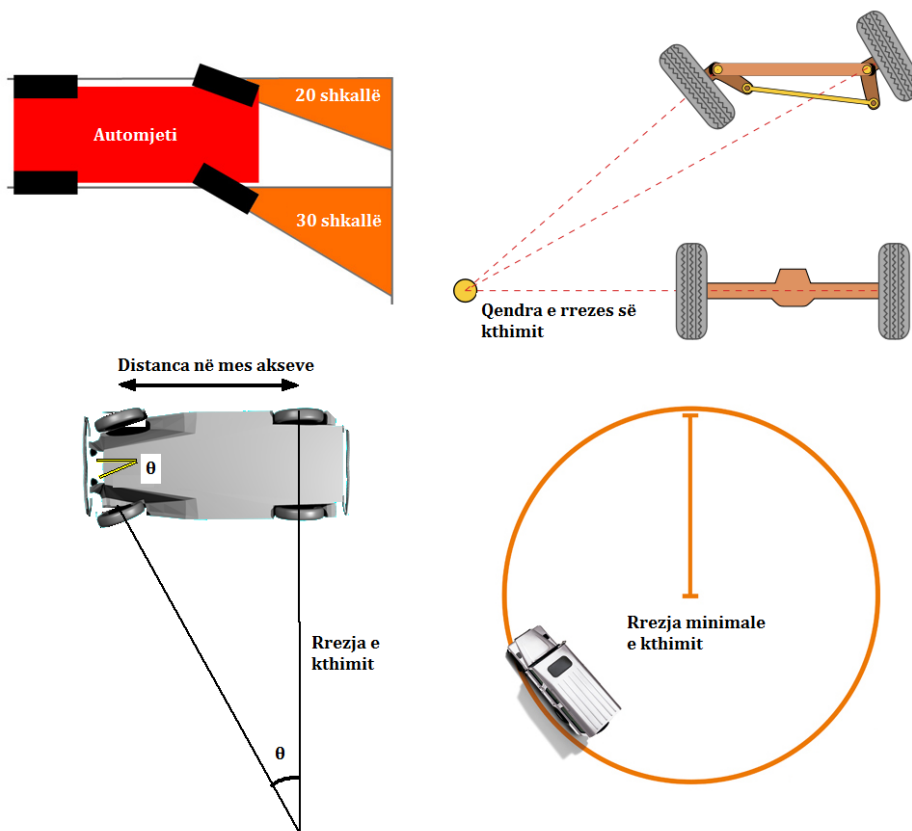


Figura 6.2. Ndryshimi i këndit të kthimit të rrotave gjatë kthimit të automjetit me rrezen e kthimit (turning radius).

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.

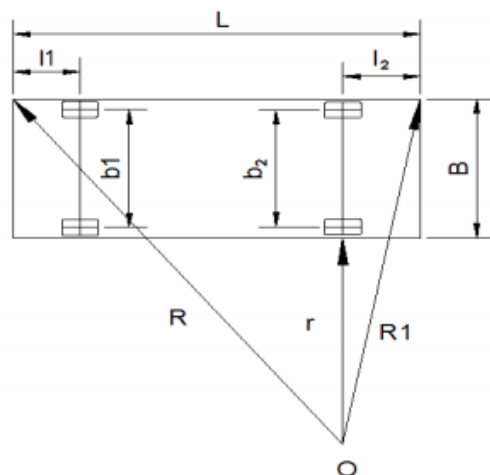


Figura 6.3. Dimensionet e nevojshme gabarite të automjetit dhe rrezet e kthimit.

Dimensionet e automjetit të paraqitur në figurën 6.3., 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 prapme (m),
- ♦  $r$  – rrezja e kthimit të gabaritit të brendshëm (m),
- ♦  $b_1$  – distanca e mesit të rrotave në boshtin e përparmë (m),
- ♦  $b_2$  – distanca e mesit të rrotave në boshtin e 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 prodhuesit e 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 6.3), mund të gjenden rrezet e tjera të kthimit.

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

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

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

### 6.1. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E IV

Në formë tabelare do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) të vendparkimeve në nënzonën e IV-të, për katër zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III dhe IV).

*Tabela 6.1. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e parë*

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	l <sub>1</sub> (m)	l <sub>2</sub> (m)	B <sub>1</sub> (m)	B <sub>2</sub> (m)	R (m)	R <sub>1</sub> (m)	r (m)
VW Golf 4	16	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Astra	12	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Peugeot 307	12	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Mercedes C-Class	10	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
BMW 320i	9	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
VW Passat	8	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Ford Fiesta	5	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Audi A4	4	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33

*Tabela 6.2. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e dytë*

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	l <sub>1</sub> (m)	l <sub>2</sub> (m)	B <sub>1</sub> (m)	B <sub>2</sub> (m)	R (m)	R <sub>1</sub> (m)	r (m)
VW Golf 4	50	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Audi A4	40	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Opel Astra	31	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
VW Golf 6	24	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
VW Passat	17	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
BMW 320i	16	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Opel Zafira	16	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Peugeot 307	13	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.3. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e tretë

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	12	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Astra	11	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Ford Fiesta	6	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
BMW 3	4	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Mercedes 190D	3	4.42	1.68	0.75	1.01	1.43	1.41	5.64	4.60	2.81
Audi A4	2	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33

Tabela 6.4. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e katërt

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 5	21	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
VW Passat	13	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Audi A4	12	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Opel Astra	11	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Ford Fiesta	10	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Mercedes 250D	9	4.74	1.74	0.81	1.13	1.49	1.45	5.64	4.47	2.59
Renault Megane	9	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Peugeot 206	7	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09



## 6.2. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E IX

Në formë tabelare do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) të vendparkimeve në nënzonën e IX-të, për shtatë zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III, IV, V, VI dhe VII).

*Tabela 6.5. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e parë.*

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	55	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Mercedes C-Class	46	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Audi A4	32	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
VW Passat	25	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
VW Touran	22	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Peugeot 307	22	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
BMW 320i	21	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Ford Fiesta	19	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Opel Astra	18	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Opel Corsa	17	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
Renault Megane	9	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Citroen C3	8	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.6. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e dytë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 5	74	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
Mercedes C-Class	66	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Toureg	60	4.76	1.93	0.81	1.09	1.66	1.67	5.80	4.62	2.56
Audi A4	58	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Opel Zafira	56	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
BMW 320i	26	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot 307	22	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Renault Megane	17	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Ford Fiesta	12	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41

Tabela 6.7. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e tretë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	212	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
VW Passat	133	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Mercedes C-Class	122	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Audi A4	93	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Opel Corsa	84	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
Peugeot 206	62	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
Ford Fiesta	51	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
BMW 320i	49	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Opel Astra	48	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Renault Megane	39	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.8. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e katërt.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	40	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
VW Passat	30	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Opel Zafira	21	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Mercedes 250D	20	4.74	1.74	0.81	1.13	1.49	1.45	5.64	4.47	2.59
Audi A4	15	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Opel Astra	10	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Peugeot 307	9	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Ford Fiesta	9	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Renault Megane	8	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27

Tabela 6.9. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e pestë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 5	52	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
Opel Astra	30	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
VW Touran	28	4.39	1.79	0.90	0.82	1.54	1.52	5.60	4.39	2.52
Mercedes C-Class	18	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Renault Megane	18	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Fiat Punto	17	3.84	1.66	0.78	0.56	1.41	1.40	4.85	3.61	1.91
Audi A4	14	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Peugeot 307	12	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.10. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e gjashtë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 6	38	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
Opel Zafira	32	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Renault Clio	17	3.77	1.64	0.66	0.64	1.40	1.38	5.20	4.20	2.51
Audi A4	16	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Mercedes C-Class	15	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
BMW 530i	15	4.78	1.80	0.83	1.11	1.51	1.52	5.65	4.43	2.49
Ford Fiesta	14	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Peugeot 206	14	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
VW Passat	13	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63

Tabela 6.11. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e shtatë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
Audi A4	27	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Mercedes 250D	23	4.74	1.74	0.81	1.13	1.49	1.45	5.64	4.47	2.59
VW Golf 5	22	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
Opel Corsa	17	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
BMW 316i	15	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot 307	14	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Renault Megane	14	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
VW Passat	10	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Ford Fiesta	10	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Opel Astra	9	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60

### 6.3. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E VIII

Në formë tabelare do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) të vendparkimeve në nënzonën e VIII-të, për katër zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III dhe IV).

Tabela 6.12. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e parë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	34	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Audi A4	12	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
VW Caddy Pick-UP	11	4.41	1.81	0.89	0.83	1.54	1.53	5.50	4.25	2.36
Opel Astra	10	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Opel Corsa	10	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
VW Passat	8	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Opel Zafira	8	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Peugeot 206	8	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
BMW 530i	7	4.78	1.80	0.83	1.11	1.51	1.52	5.65	4.43	2.49
Scoda Octavia	6	4.57	1.77	0.91	1.08	1.54	1.53	5.20	4.00	2.08

**» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «**

*Tabela 6.13. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e dytë.*

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 6	61	4.19	1.77	0.85	0.76	1.54	1.51	5.45	4.30	2.46
Opel Astra	31	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Mercedes C-Class	30	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Audi A4	30	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
VW Caddy Pick-UP	26	4.41	1.81	0.89	0.83	1.54	1.53	5.50	4.25	2.36
Peugeot 307	21	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
BMW 320i	20	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Opel Zafira	15	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Ford Fiesta	11	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Scoda Octavia	10	4.57	1.77	0.91	1.08	1.54	1.53	5.20	4.00	2.08

*Tabela 6.14. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e tretë.*

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	52	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Zafira	26	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Opel Astra	26	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Mercedes C-Class	25	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Toureg	23	4.76	1.93	0.81	1.09	1.66	1.67	5.80	4.62	2.56
Peugeot 307	21	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Fiat Punto	20	3.84	1.66	0.78	0.56	1.41	1.40	4.85	3.61	1.91
Audi A4	16	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
VW Passat	16	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Renault Clio	14	3.77	1.64	0.66	0.64	1.40	1.38	5.20	4.20	2.51



» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.15. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e katërt.

Lloji i automjetit	Frekuentimi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	65	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Audi A4	25	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Mercedes C-Class	22	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Caddy Pick-UP	20	4.41	1.81	0.89	0.83	1.54	1.53	5.50	4.25	2.36
Opel Zafira	18	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Ford Fiesta	18	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Opel Corsa	16	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
VW Passat	13	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Peugeot 206	13	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
Renault Megane	12	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Opel Astra	12	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Citroen C3	9	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87

#### 6.4. DIMENSIONET GABARITE TË AUTOMJETEVE PËR NËNZONËN E VII

Në formë tabelare do të paraqiten dimensionet gabarite të automjeteve përfaqësuese (referente) të vendparkimeve në nënzonën e VII-të, për katër zonat e identifikuar të parkimit (parkingu I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX dhe X).

Tabela 6.16. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e parë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	63	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Astra	26	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
VW Passat	25	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Mercedes C-Class	24	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Ford Fiesta	21	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Audi A4	20	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
VW Caddy Pick-UP	19	4.41	1.81	0.89	0.83	1.54	1.53	5.50	4.25	2.36
Opel Zafira	17	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Peugeot 307	13	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48

Tabela 6.17. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e dytë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Passat	21	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Opel Astra	16	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Mercedes C-Class	11	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Audi A4	10	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Renault Megane	7	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Peugeot 206	5	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.18. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e tretë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	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	18	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
VW Golf 5	18	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
VW Passat	15	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
BMW 320i	14	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Audi A4	12	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Ford Fiesta	10	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Mercedes 190D	9	4.42	1.68	0.75	1.01	1.43	1.41	5.64	4.60	2.81
Peugeot 307	9	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Renault Twingoo	5	3.43	1.63	0.60	0.49	1.42	1.37	4.85	3.88	2.22

Tabela 6.19. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e katërt.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	33	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Corsa	22	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
VW Passat	13	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Mercedes 250D	13	4.74	1.74	0.81	1.13	1.49	1.45	5.64	4.47	2.59
Peugeot 206	9	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
Audi A4	5	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.20. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e pestë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 5	16	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
Audi A4	12	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Opel Astra	11	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Mercedes 190D	9	4.42	1.68	0.75	1.01	1.43	1.41	5.64	4.60	2.81
Peugeot 307	8	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48
Fiat Punto	6	3.84	1.66	0.78	0.56	1.41	1.40	4.85	3.61	1.91
Renault Clio	5	3.77	1.64	0.66	0.64	1.40	1.38	5.20	4.20	2.51

Tabela 6.21. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e gjashtë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	12	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Corsa	9	3.74	1.61	0.74	0.56	1.39	1.39	5.18	4.12	2.47
Mercedes C-Class	8	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	6	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Fiat Punto	6	3.84	1.66	0.78	0.56	1.41	1.40	4.85	3.61	1.91
Audi A4	5	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.22. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e shtatë.

Lloji i automjetit	Frekuentimi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	16	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Mercedes C-Class	15	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
VW Passat	15	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Opel Zafira	13	4.47	1.80	0.89	0.88	1.49	1.51	5.45	4.19	2.30
Audi A4	11	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW 320i	9	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Peugeot 206	7	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
Ford Fiesta	6	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41

Tabela 6.23. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e tetë.

Lloji i automjetit	Frekuentimi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 5	20	4.25	1.79	0.85	0.77	1.54	1.52	5.45	4.26	2.40
Opel Astra	15	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
VW Passat	13	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Mercedes C-Class	12	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Audi A4	9	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
BMW 530i	6	4.78	1.80	0.83	1.11	1.51	1.52	5.65	4.43	2.49
Citroen C3	5	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87
Ford Fiesta	5	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.24. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e nëntë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	22	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Astra	19	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
Mercedes C-Class	12	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Peugeot 206	9	3.82	1.67	0.78	0.61	1.44	1.43	4.95	3.81	2.09
VW Passat	8	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
BMW 320i	7	4.62	1.81	0.77	1.03	1.54	1.58	5.65	4.47	2.54
Fiat Punto	7	3.84	1.66	0.78	0.56	1.41	1.40	4.85	3.61	1.91
Audi A4	7	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33

Tabela 6.25. Dimensionet gabarite të automjetet përfaqësuese në parkingun e dhjetë.

Lloji i automjetit	Frekuentitmi	L (m)	B (m)	$l_1$ (m)	$l_2$ (m)	$B_1$ (m)	$B_2$ (m)	R (m)	$R_1$ (m)	r (m)
VW Golf 4	22	4.15	1.74	0.90	0.78	1.51	1.49	5.45	4.35	2.54
Opel Astra	20	4.25	1.75	0.70	0.81	1.49	1.47	5.55	4.43	2.60
VW Passat	15	4.68	1.74	0.94	1.03	1.50	1.49	5.69	4.49	2.63
Mercedes C-Class	10	4.66	1.74	0.32	1.13	1.50	1.49	5.64	4.54	2.66
Ford Fiesta	8	3.92	1.69	0.77	0.66	1.48	1.44	5.24	4.15	2.41
Audi A4	7	4.70	1.82	0.86	1.03	1.56	1.55	5.54	4.28	2.33
Citroen C3	6	3.93	1.70	0.78	0.70	1.43	1.42	5.60	4.62	2.87
Renault Megane	6	4.23	1.78	0.84	0.77	1.52	1.49	5.33	4.12	2.27
Peugeot 307	5	4.20	1.75	0.84	0.77	1.45	1.43	5.45	4.30	2.48

## 6.5. 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 të qetësisë.

Gjerësia e kalimit duhet të ketë vlerën e tillë që nuk do të pengonte hyrjen apo daljen e sigurtë nga vendparkimi, 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 rrethor 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 vendparkimi 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 rrumbullakim ndërsa gjerësia e automjetit i merr parasysh pikat më të skajshme (doreza 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 kalimi me një rën prej dy metodave janë:

- ♦ *te parkimi me lëvizje prapa, gjatë hyrjes apo daljes së automjetit nga vendparkimi 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 vendparkimi, 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**).*

#### **6.5.1. Llogaritja e gjerësisë së kalimit në vendparkimet për secilin këndë dhe mënyrë të parkimit**

Llogaritjen e gjerësisë optimale të vendparkimeve në Unazën e Parë të Zonës Qendër në Prishtinë për nënzonat IV, VII, VIII dhe IX caktohen mënyrat e parkimit varësisht nga këndi i parkimit:

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

Në vijim në formë tabelare të do të paraqiten të gjitha llogaritjet e gjerësisë së kalimit në vendparkime 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 nënzonat e shqyrtuara. Sipas rezultateve të fituara nga terreni automjetet përfaqësuese thuhet janë të njëjta në të gjitha lokacionet e parkimit atëherë llogaritjet e gjerësisë së kalimit i kemi grumbulluar në një tabelë të vetme për të gjitha nënzonat.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR – NË QYTETIN E PRISHTINËS «

Tabela 6.26. Caktimi i gjerësisë së kalimit me metodë analitike nëfunksion të këndeve të parkimit.

GJERËSIA E KALIMIT (D)					
Këndet e parkimit	Hyrja para / Dalja prapa				Hyrja prapa / Dalja para
	30°	45°	60°	90°	90°
VW Golf 4	4.49	5.34	4.15	6.29	4.66
VW Golf 5	4.52	5.41	4.24	6.28	4.84
VW Golf 6	4.52	5.43	4.22	6.23	4.82
VW Passat	4.61	5.56	4.57	6.67	5.03
VW Touran	4.58	5.50	4.39	6.44	4.95
VW Toureg	4.78	5.71	4.54	6.89	4.78
VW Caddy Pick-UP	4.53	5.41	4.34	6.42	4.90
Opel Astra	4.57	5.51	4.30	6.31	4.88
Opel Zafira	4.51	5.37	4.33	6.43	4.86
Opel Corsa	4.34	5.24	3.97	5.70	4.55
Audi A4	4.58	5.45	4.46	6.64	4.95
Mercedes C-Class	4.64	5.60	4.47	6.64	4.96
Mercedes 190D	4.61	5.60	4.39	6.74	4.92
Mercedes 250D	4.62	5.56	4.53	6.70	4.98
Peugeot 206	3.99	4.62	3.63	5.69	4.17
Peugeot 307	4.23	4.51	5.42	5.31	4.82
BMW 320i	4.65	5.57	4.46	6.65	5.02
BMW 530i	4.64	5.55	4.54	6.75	4.64
Fiat Punto	4.16	4.91	3.83	5.64	4.38
Ford Fiesta	4.40	5.30	4.02	5.91	4.63
Renault Clio	4.40	5.31	3.93	5.77	4.56
Renault Megane	4.46	5.31	4.17	6.20	4.75
Citroen C3	4.59	5.60	4.17	6.09	4.55
Scoda Octavia	4.45	5.25	4.21	6.38	4.68

## KAPITULLI VII

### 7. METODA PËR LLOGARITJEN E SIPËRFAQES OPTIMALE TË VEND PARKINGJEVE PËR NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX

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 secilën nënzonë të hulumtuar është i ndryshëm për një vendparkim, duke u bazuar në numrin e përgjithshëm të automjeteve që e frekuentojnë atë nënzonë gjatë 12 [orëve] të hulumtimit.

#### 7.1. CAKTIMI I DIMENSIONEVE OPTIMALE NË VENDPARKIM

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

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

Për caktimin e dimensioneve optimale në vendparkim llogariten disa parametra si:

- ~ *shpenzimet e objektit,*
- ~ *humbjet e përfitimeve gjatë ditës,*
- ~ *sipërfaqja optimale për një vendparkim,*
- ~ *besueshmëria e shërbimit  $P_0$  dhe*
- ~ *gjatësia e vendparkimit.*

### 7.1.1. 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 vendparkim ( $m^2$ ),
- ~  $L$  – gjatësia e automjeteve ( $m$ ),
- ~  $B$  – gjerësia e automjeteve ( $m$ ),
- ~  $N$  – numri i vendparkimeve,
- ~  $V_1$  – 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).

### 7.1.2. 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 vendeve në vendparkime,
- ~  $w$  – numrimesatar i ndërrimeve (frekuentimi) të vendeve në vendparkim,
- ~  $v$  – çmimi për një vendparkim,
- ~  $P_o$  – besueshmëria e shërbimit dhe
- ~  $P$  – besueshmëria e vendparkimit të mbushur.

### 7.1.3. Llogaritja e sipërfaqes optimale për një vendparkim

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

ku janë shënuar me:

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

### 7.1.4. Llogaritja e gjatësisë së vendparkimit

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

ku janë shënuar me:

- ~  $L$  – gjatësia e një vendparkimi (m),
- ~  $B$  – gjerësia e një vendparkimi (m) dhe

## 7.2. LLOGARITJA E DIMENSIONEVE OPTIMALE PËR NJË VENDPARKIM

Në vijim në formë tabelare do të paraqiten të gjitha llogaritjet e dimensioneve optimale për një vendparkim të nënzoneve IV, VII, VIII dhe IX të zonës qendër në qytetin e Prishtinës.

Llogaritjet e dimensioneve optimale realizohet duke iu referuar automjeteve përfaqësuese për secilën sipërfaqe të parkimit në të gjitha nënzonat e shqyrtuara. Sipas rezultateve të fituara nga tereni automjetet përfaqësuese thuhet janë të njëjta në të gjitha lokacionet e parkimit atëherë llogaritjet dhe rezultatet e dimensioneve optimale i kemi grumbulluar në një tabelë të përbashkët për secilin lokacion të parkimit të nënzonës përkatëse.

Si të tilla, janë paraqitur katër tabela ku përfshihen të gjitha llogaritjet dhe rezultatet e dimensioneve optimale për secilën nënzonë të shqyrtuar.

### 7.2.1. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e IV

Siç e kemi cekur edhe më lartënë nënzonën e IV-tëjanë katër lokacione të parkimit (I, II, III dhe IV) ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelare është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë nënzonë.

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

*Tabela 7.1. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vendparkimi të automjeteve për nënzonën e IV.*

NËNZONA IV												
PARAMETRAT												
Nr.	Tipi i automjetit	f	$\Sigma f$	N	$f_{ri}$	$P_0$	(B+a)	(L+c)	S (m)	Tg	Td	Tg + Td €/ditë
1.	Audi A4	58	632	165	0.092	1.0	2.32	4.94	11.46	498.333	0	498.333
2.	BMW 320i	36			0.057	0.908	2.31	4.90	11.32	492.257	14.534	506.791
3.	Opel Zafira	16			0.025	0.851	2.30	4.87	11.20	487.049	23.540	510.589
4.	VW Golf 5	45			0.071	0.826	2.29	4.83	11.06	480.974	27.490	508.464
5.	Renault Megane	9			0.014	0.755	2.28	4.79	10.92	474.898	38.707	513.605
6.	Peugeot 307	32			0.051	0.741	2.25	4.68	10.54	458.407	40.919	499.326
7.	Opel Astra	65			0.103	0.690	2.25	4.68	10.54	458.407	48.976	507.383
8.	Mercedes C-Class	52			0.082	0.587	2.24	4.65	10.42	453.199	65.249	518.448
9.	VW Passat	44			0.070	0.505	2.24	4.65	10.42	453.199	78.204	531.403
10.	VW Golf 4	78			0.123	0.382	2.24	4.65	10.42	453.199	97.636	550.835
11.	Ford Fiesta	21			0.033	0.349	2.19	4.47	9.79	425.859	102.85	528.709

### 7.2.2. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e IX

Siç e kemi cekur edhe më lartë në nënzonën e IX-të janë shtatë lokacione të parkimit (I, II, III, IV, V, VI dhe VII) ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelare është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë nënzonë. Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë përcaktuar vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vendparkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 7.2. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vendparkim të automjeteve për nënzonën e IX.

NËNZONA IX												
PARAMETRAT												
Nr.	Tipi i automjetit	f	Σf	N	f <sub>ri</sub>	P <sub>0</sub>	(B+a)	(L+c)	S (m)	Tg	Td	Tg + Td €/ditë
1.	VW Toureg	60	2702	680	0.022	1.0	2.43	5.34	12.98	2322.464	0	2322.464
2.	Audi A4	255			0.094	0.978	2.32	4.94	11.46	2050.613	14.848	2065.461
3.	BMW 320i	126			0.047	0.884	2.31	4.90	11.32	2025.574	78.288	2103.862
4.	Opel Zafira	109			0.040	0.837	2.30	4.87	11.20	2004.112	110.009	2114.121
5.	VW Golf 5	186			0.069	0.797	2.29	4.83	11.06	1979.073	137.005	2116.078
6.	VW Touran	50			0.019	0.728	2.29	4.83	11.06	1979.073	183.573	2162.646
7.	Renault Megane	105			0.039	0.709	2.28	4.79	10.92	1954.035	196.396	2150.431
8.	Peugeot 307	155			0.057	0.670	2.25	4.68	10.54	1882.495	222.717	2105.212
9.	Opel Astra	115			0.043	0.613	2.25	4.68	10.54	1882.495	261.186	2143.681
10.	Mercedes C-Class	310			0.115	0.570	2.24	4.65	10.42	1864.610	290.207	2154.817
11.	VW Passat	211			0.078	0.455	2.24	4.65	10.42	1864.610	367.821	2232.431
12.	VW Golf 4	307			0.114	0.377	2.24	4.65	10.42	1864.610	420.463	2285.073
13.	Citroen C3	8			0.003	0.263	2.20	4.50	9.90	1771.608	497.401	2269.009
14.	Ford Fiesta	115			0.043	0.260	2.19	4.47	9.79	1751.935	499.426	2251.361
15.	Fiat Punto	17			0.006	0.217	2.16	4.36	9.42	1685.761	528.447	2214.208
16.	Renault Clio	17			0.006	0.211	2.14	4.29	9.18	1642.837	532.496	2175.333
17.	Opel Corsa	118			0.044	0.205	2.11	4.18	8.82	1578.451	536.546	2114.997



### 7.2.3. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e VIII

Siç e kemi cekur edhe më lartë në nënzonën e VIII-të janë katër lokacione të parkimit (I, II, III, dhe IV) ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelare është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë nënzonë.

Tabela 7.3. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vendparkim të automjeteve për nënzonën e VIII.

NËNZONA VIII												
PARAMETRAT												
Nr.	Tipi i automjetit	f	Σf	N	f <sub>ri</sub>	P <sub>0</sub>	(B+a)	(L+c)	S (m)	Tg	Td	Tg + Td €/ditë
1.	VW Toureg	23	1079	250	0.021	1.0	2.43	5.34	12.98	857.479	0	857.479
2.	Audi A4	83			0.077	0.979	2.32	4.94	11.46	754.534	5.678	760.212
3.	BMW 320i	27			0.025	0.902	2.31	4.90	11.32	745.329	26.497	771.826
4.	VW Caddy Pick-UP	57			0.053	0.877	2.31	4.90	11.32	745.329	33.256	778.585
5.	Opel Zafira	67			0.062	0.824	2.30	4.87	11.20	737.438	47.586	785.024
6.	VW Golf 5	61			0.057	0.762	2.29	4.83	11.06	728.233	64.349	792.582
7.	Renault Megane	12			0.011	0.705	2.28	4.79	10.92	719.027	79.761	798.788
8.	Scoda Octavia	16			0.015	0.694	2.27	4.76	10.81	711.795	82.735	794.530
9.	Peugeot 307	63			0.058	0.679	2.25	4.68	10.54	694.041	86.790	780.831
10.	Opel Astra	79			0.073	0.621	2.25	4.68	10.54	694.041	102.472	796.513
11.	Mercedes C-Class	77			0.071	0.548	2.24	4.65	10.42	686.151	122.210	808.361
12.	VW Passat	37			0.034	0.477	2.24	4.65	10.42	686.151	141.406	827.557
13.	VW Golf 4	151			0.140	0.443	2.24	4.65	10.42	686.151	150.599	836.750
14.	Citroen C3	9			0.008	0.303	2.20	4.50	9.90	651.959	188.451	840.410
15.	Ford Fiesta	29			0.027	0.295	2.19	4.47	9.79	644.726	190.614	835.340
16.	Fiat Punto	20			0.019	0.268	2.16	4.36	9.42	620.397	197.915	818.312
17.	Renault Clio	14			0.013	0.249	2.14	4.29	9.18	604.616	203.052	807.668
18.	Opel Corsa	26			0.024	0.236	2.11	4.18	8.82	580.945	206.567	787.512

#### 7.2.4. Llogaritja e dimensioneve optimale në nënzonën e VII

Siç e kemi cekur edhe më lartë në nënzonën e VII-të janë dhjetë lokacione të parkimit (I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX dhe X) ku janë identifikuar se parkohen lloje të ndryshme të automjeteve dhe në formë tabelare është paraqitur grupimi i këtyre automjeteve përfaqësuese për këtë nënzonë. Pas llogaritjes së dimensioneve optimale në tabelën në vijim janë përcaktuar vlerat optimale të gjerësisë dhe gjatësisë së një vendparkimi duke iu referuar shpenzimeve minimale.

Tabela 7.4. Llogaritja e dimensioneve optimale të një vendparkim të automjeteve për nënzonën e VII.

NËNZONA VII												
PARAMETRAT												
Nr.	Tipi i automjetit	f	Σf	N	f <sub>ri</sub>	P <sub>0</sub>	(B+a)	(L+c)	S (m)	Tg	Td	Tg + Td €/ditë
1.	Audi A4	98	1218	304	0.080	1.0	2.32	4.94	11.46	917.298	0	917.298
2.	VW Caddy Pick-UP	19			0.016	0.920	2.31	4.90	11.32	906.104	33.499	939.603
3.	BMW 320i	36			0.030	0.904	2.31	4.90	11.32	906.104	24.363	930.467
4.	Opel Zafira	30			0.025	0.874	2.30	4.87	11.20	896.509	38.371	934.880
5.	VW Golf 5	54			0.044	0.849	2.29	4.83	11.06	885.315	45.984	931.299
6.	Renault Megane	18			0.015	0.805	2.28	4.79	10.92	874.121	59.384	933.505
7.	Peugeot 307	65			0.053	0.790	2.25	4.68	10.54	843.738	63.952	907.690
8.	Opel Astra	125			0.103	0.737	2.25	4.68	10.54	843.738	80.092	923.830
9.	Mercedes C-Class	123			0.101	0.634	2.24	4.65	10.42	834.143	111.459	945.602
10.	VW Passat	131			0.108	0.533	2.24	4.65	10.42	834.143	142.216	976.359
11.	VW Golf 4	168			0.138	0.425	2.24	4.65	10.42	834.143	175.106	1009.249
12.	Citroen C3	11			0.009	0.287	2.20	4.50	9.90	792.566	217.131	1009.697
13.	Ford Fiesta	50			0.041	0.278	2.19	4.47	9.79	783.771	219.872	1003.643
14.	Fiat Punto	19			0.016	0.237	2.16	4.36	9.42	754.187	232.358	986.545
15.	Renault Clio	5			0.004	0.221	2.14	4.29	9.18	734.998	237.230	972.228
16.	Opel Corsa	31			0.025	0.217	2.11	4.18	8.82	706.213	238.449	944.662

Në kuadër të nënzonës së IV-të gjatësia dhe gjerësia optimale e përvetësuar për një vendparkim është  $(B+a) = 2.29(m)$  dhe  $(L+c) = 4.83(m)$  karakteristika të cilat i takojnë automjetit VW Golf 5. Besueshmëria e shërbimit të automjeteve që e frekuentojnë këtë nënzonë është  $P_0 = 0.826 = 82.6(\%)$ .

Në kuadër të nënzonës së IX-të gjatësia dhe gjerësia optimale e përvetësuar për një vendparkim është  $(B+a) = 2.32(m)$  dhe  $(L+c) = 4.94(m)$  karakteristika të cilat i takojnë automjetit Audi A4. Besueshmëria e shërbimit të automjeteve që e frekuentojnë këtë nënzonë është  $P_0 = 0.978 = 97.8(\%)$ .

Në kuadër të nënzonës së VIII-të gjatësia dhe gjerësia optimale e përvetësuar për një vendparkim është  $(B+a) = 2.32(m)$  dhe  $(L+c) = 4.94(m)$  karakteristika të cilat i takojnë automjetit Audi A4. Besueshmëria e shërbimit të automjeteve që e frekuentojnë këtë nënzonë është  $P_0 = 0.979 = 97.9(\%)$ .

Në kuadër të nënzonës së VII-të gjatësia dhe gjerësia optimale e përvetësuar për një vendparkim është  $(B+a) = 2.31(m)$  dhe  $(L+c) = 4.90(m)$  karakteristika të cilat i takojnë automjetit BMW 320i. Besueshmëria e shërbimit të automjeteve që e frekuentojnë këtë nënzonë është  $P_0 = 0.920 = 92.0(\%)$ .

### **7.3. LLOGARITJA E DIMENSIONEVE OPTIMALE PËR NJË VENDPARKIM TE PARKIMI GJATËSOR**

Parkimi gjatësor nënkupton parkimin e mjetit paralel me aksin e rrugës, respektivisht paralel me drejtimin e lëvizjes së automjetit. Parkimi i tillë kërkon gjerësinë më të vogël të hapësirës për parkim dhe gjerësinë më të vogël për manovrim me rastin e parkimit, duke marr më së shumti hapësirë sipas gjatësisë. Përparësia e parkimit gjatësor shikohet nga aspekti i dukshmërisë me rastin e daljes nga vendi i parkimit që ndikon pozitivisht në nivelin e sigurisë së zhvillimit të trafikut dhe ka ndikim negativ në nivelin e sigurisë së zhvillimit të trafikut. Dimensioni bazik i vendit të parkimit gjatësor sipas normativave Europiane është  $5.75 \times 2.00(m)$ , ndërsa gjerësia e obligueshme e kalimit në hapësirën manovruese krahas vendparkimit është  $3.50(m)$ . Po ashtu mund të përdoren

dimensionet e vendparkimit 5.50 x2.00(m), por këto dimensione nuk rekomandohen për shkak të dimensioneve gabarite të automjeteve të reja.

Vendparkimi i fundit në sipërfaqen e parkimit gjatësor, nëse nuk ka pengesa të parkimit mund të shkurtohet për 1(m), respektivisht ta ketë gjatësinë 4.75(m). Shembulli përkatës i një vendparkimi gjatësor me dimensionet e cekura më lartë dhe shembulli i i trajektorës me gjurmë të theksuara të rrotave dhe gjurmë të skajit të jashtëm të karrocërisë janë paraqitur në figurën 7.1. a) dhe b).

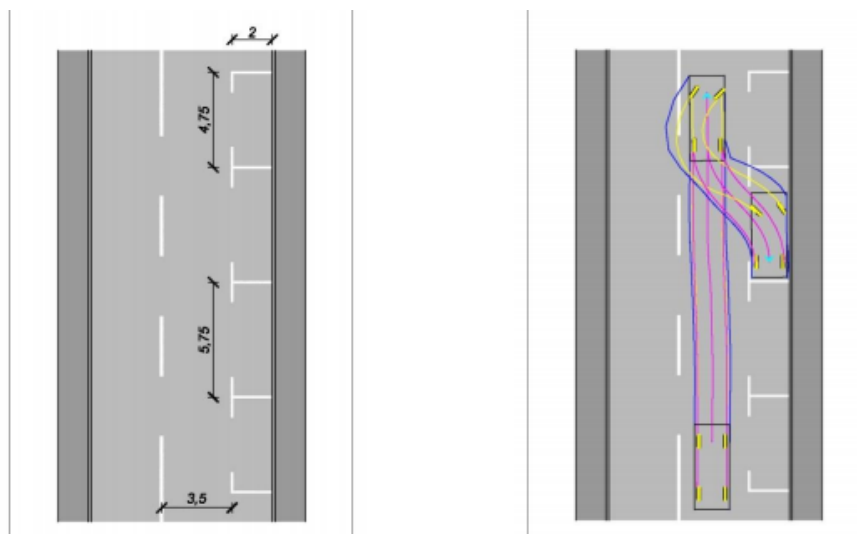


Figura 7.1. a) Parkimet gjatësore me dimesione bazike dhe b) Trajektorja e automjetit me rastin e parkimit gjatësor [1].

Në nënzonat e shqyrtuara është evident parkimi gjatësor skaj rrugës nën këndin 0°, por gjatë llogaritjeve të mësipërme për llogaritjen e humbjeve të përfitimeve dhe shpenzimeve të objektit gjatë ditës, llogaritjes së sipërfaqes dhe gjerësisë së kalimit nuk janë marrë parasysh vendparkimet skaj rrugës.

Në nënzonën e IV-të, kemi një parking gjatësor i cili shtrihet për skaj rrugës në këndin 0° dhe janë 25 vendparkime në rrugën “Fehmi Agani”.

Në nënzonën e VIII-të dhe IX-të nuk kemi evidentuar ndonjë parking skaj rrugë, ndërsa në nënzonën e VII-të, kemi disa parkingje gjatëzore të cilat shtrihen skaj rrugës në këndin 0° dhe janë 122 vendparkime në rrugën: “Nazmi Mustafa”, “Lorenc Antoni”, “Mujo Ulqinaku”, “Pashko Vasa” dhe “Perandori Justinian”.

## KAPITULLI VIII

### 8. VARIANTAT E PROPOZUARA PËR ORGANIZIMIN E PARKINGJEVE

Në vazhdim do të paraqesim variantet e propozuara për katër nënzonat e analizuara në formë tabelare, me anë të diagramit dhe pastaj përmes vizatimit përmes softverit aplikativ AutoCAD 2017.

#### 8.1. NËNZONA IV

Në kuadër të nënzonës së katërt, në gjendjen ekzistuese janë rreth 165 vende të parkimit të cilat janë në mënyrë jo të rregullt, ku pjesa më e madhe e zonave të parkimit nuk i kanë fare të organizuara vendet e parkimit. Me organizimin e parkingjeve është propozuar një variant i parkimit në këndin 90° për sipërfaqen e njëjtë të shfrytëzuar kemi arrit ti sigurojmë 224 vendparkime brenda nënzonës së katërt.

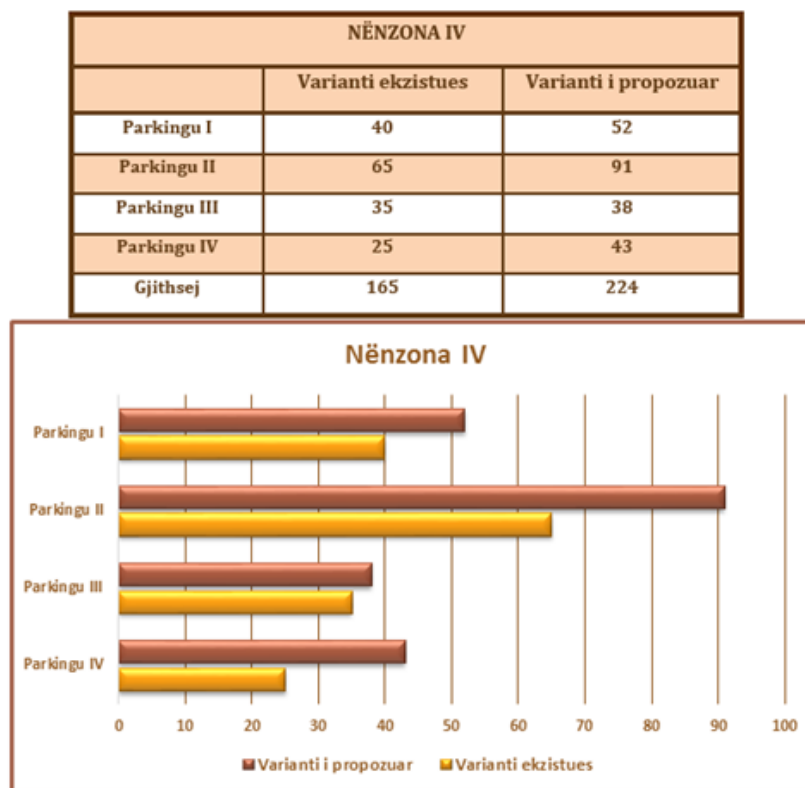
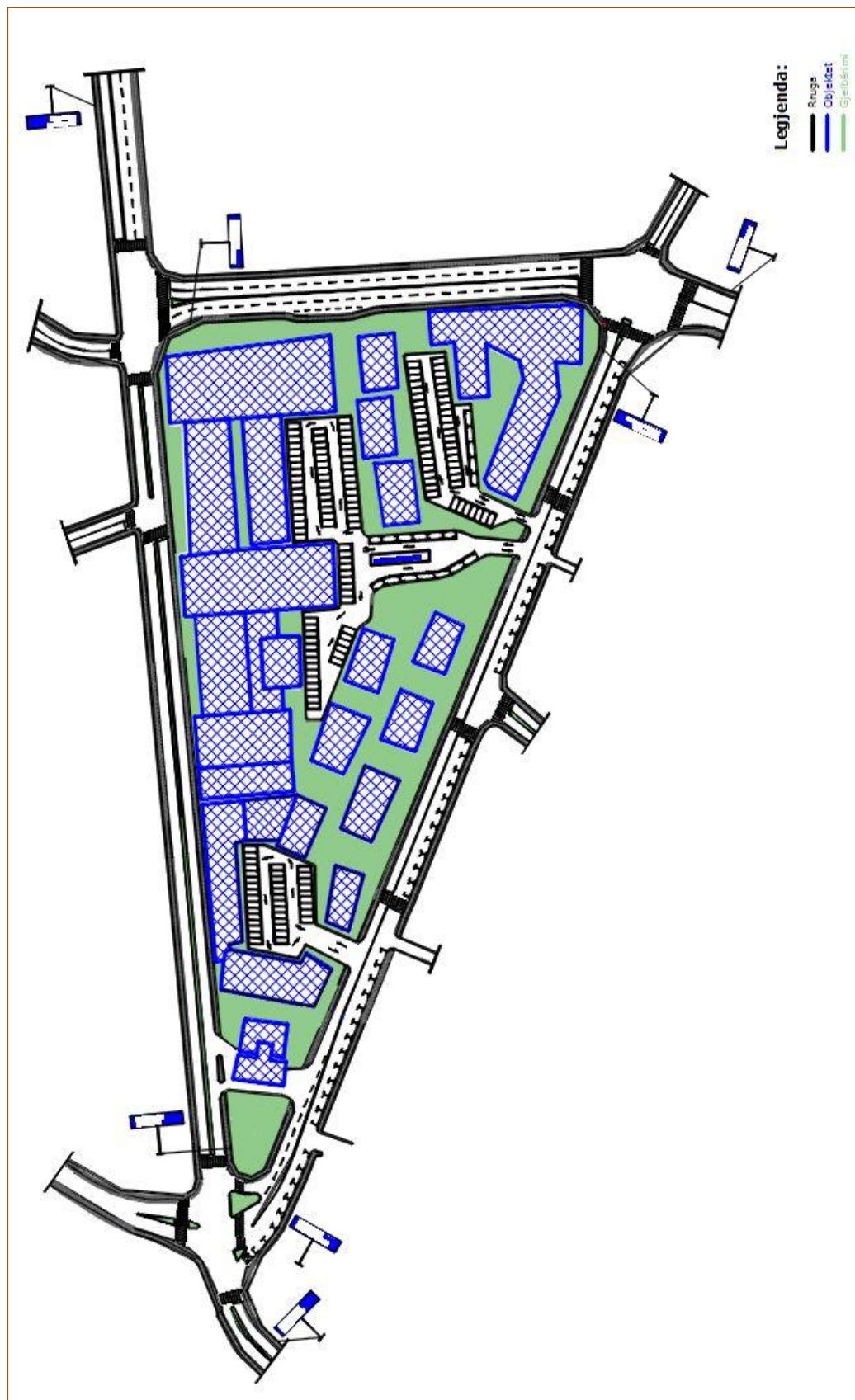


Figura 8.1. Numri i vendparkimeve për nënzonën e katërt.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR - NË QYTETIN E PRISHTINËS «



## 8.2. NËNZONA IX

Në kuadër të nënzonës së nëntë, në gjendjen ekzistuese janë rreth 680 vende të parkimit të cilat janë në mënyrë jo të rregullt, ku pjesa më e madhe e zonave të parkimit nuk i kanë fare të organizuara vendet e parkimit. Me organizimin e parkingjeve është propozuar një variant i parkimit në këndin 90° për sipërfaqen e njëjtë të shfrytëzuar kemi arrit ti sigurojmë 1859 vendparkime brenda nënzonës së nëntë

Duhet theksuar se brenda nënzonës së nëntë ka sipërfaqe të mëdha për parkim por të cilat nuk kanë fare organizim sipas rregullave të parkimit, një shembull i tillështë edhe tek parkingu i tretë ku në gjendjen ekzistuese aty parkohen autobus, kamion ashtu se si duan shoferët i lënë mjetet e tyre duke mos i kushtuar rëndësi shfrytëzimit të sipërfaqes. Një fenomen i tillë ka ndikuar të na jap rezultate të tilla tek varianti i propozuar pasi që është bërë organizimi i sipërfaqes së parkimit.

NËNZONA IX		
	Varianti ekzistues	Varianti i propozuar
Parkingu I	50	70
Parkingu II	95	297
Parkingu III	350	1043
Parkingu IV	50	72
Parkingu V	50	148
Parkingu VI	45	83
Parkingu VII	40	146
Gjithsej	680	1859

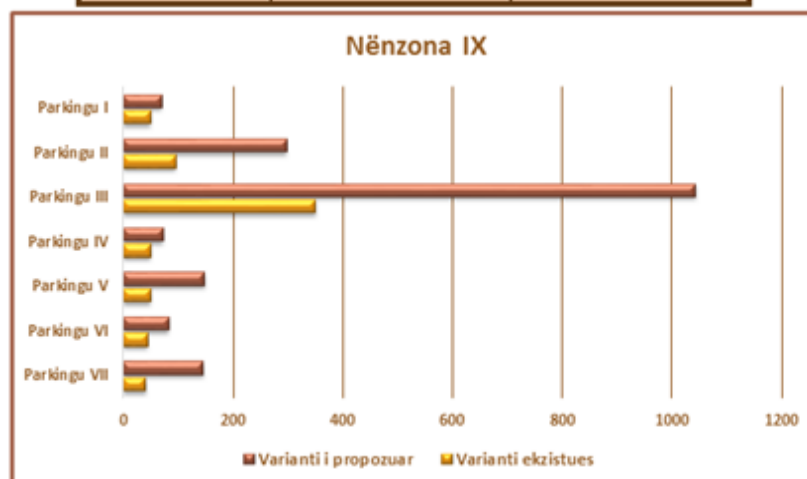
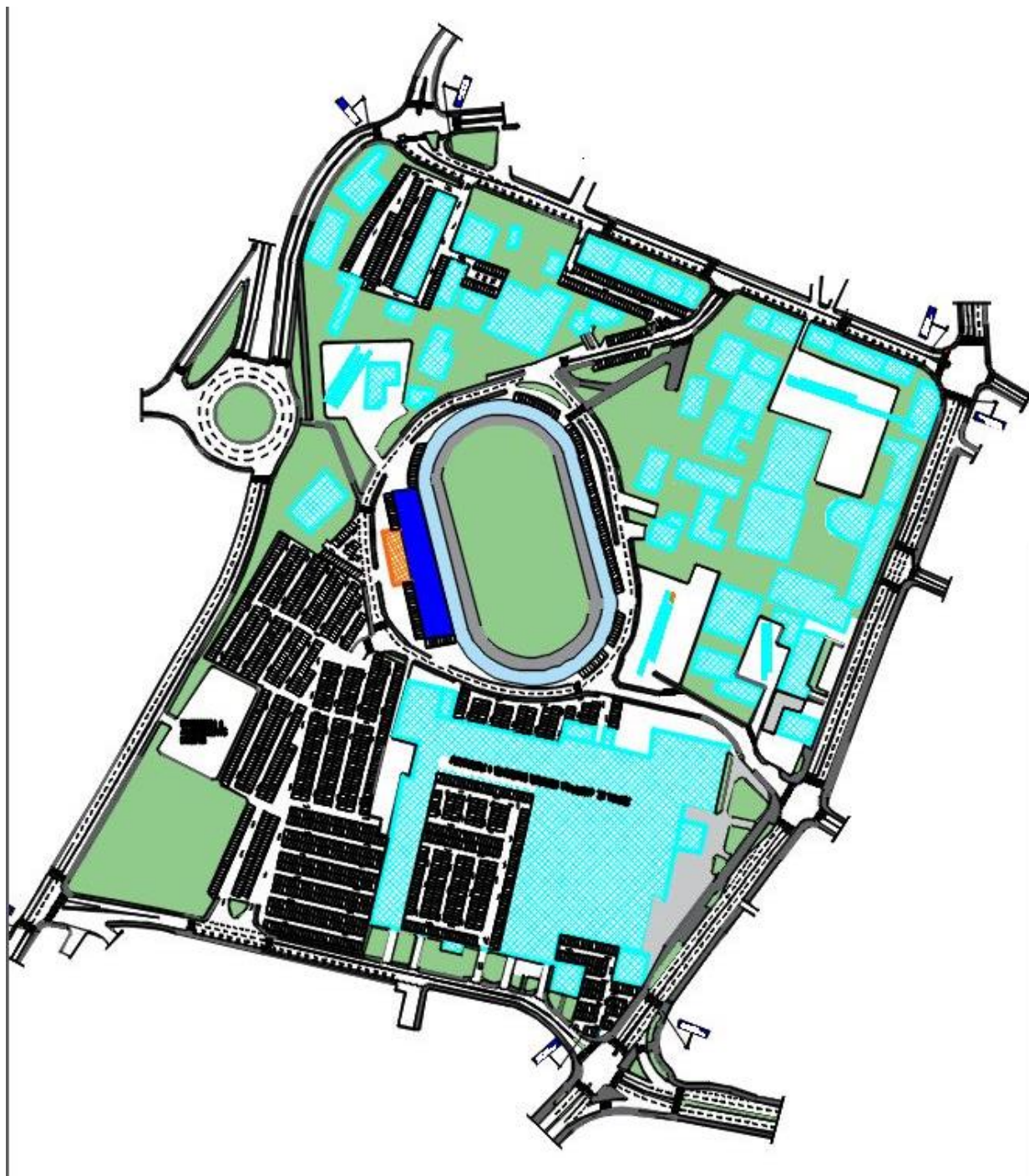


Figura 8.2. Numri i vendparkimeve për nënzonën e nëntë.





### 8.3. NËNZONA VIII

Në kuadër të nënzonës së tetë, në gjendjen ekzistuese janë rreth 250 vende të parkimit të cilat janë në mënyrë jo të rregullt, ku pjesa më e madhe e zonave të parkimit nuk i kanë fare të organizuara vendet e parkimit. Me organizimin e parkingjeve është propozuar një variant i parkimit në këndin 90° për sipërfaqen e njëjtë të shfrytëzuar kemi arrit ti sigurojmë 734 vendparkime brenda nënzonës së tetë. Rritja e numrit të vendparkingjeve brenda nënzonës së VIII-të rrjedh si pasojë e mos shfrytëzimit në mënyrë efektive të sipërfaqes që gjendet në zonat e parkimit.

Po ashtu duhet theksuar, se edhe në nënzonën e tetë ngjashëm si tek nënzona e nëntë kemi një mos organizim i rregullt i sipërfaqes për parkim.

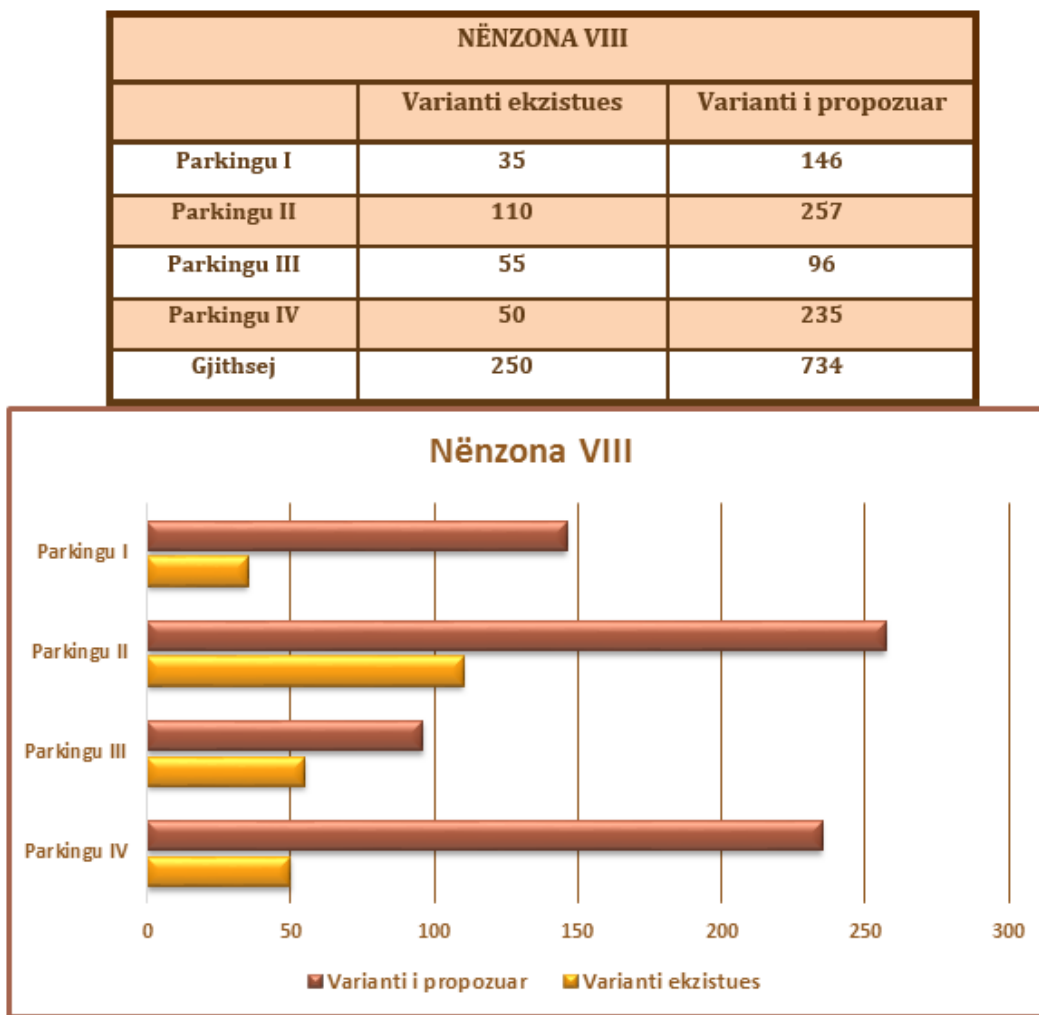


Figura 8.3. Numri i vendparkimeve për nënzonën e tetë.

» IDENTIFIKIMI DHE ANALIZA E PARKINGJEVE NË NËNZONAT IV, VII, VIII DHE IX NË UNAZËN E PARË TË ZONËS QENDËR - NË QYTETIN E PRISHTINËS «



#### 8.4. NËNZONA VII

Në kuadër të nënzonës së shtatë, në gjendjen ekzistuese janë rreth 304 vende të parkimit të cilat janë në mënyrë jo të rregullt, ku pjesa më e madhe e zonave të parkimit nuk i kanë fare të organizuara vendet e parkimit. Me organizimin e parkingjeve është propozuar një variant i parkimit në këndin 90° për sipërfaqen e njëjtë të shfrytëzuar kemi arrit ti sigurojmë 368 vendparkime brenda nënzonës së shtatë.

NËNZONA VII		
	Varianti ekzistues	Varianti i propozuar
Parkingu I	60	87
Parkingu II	25	20
Parkingu III	32	24
Parkingu IV	35	46
Parkingu V	30	31
Parkingu VI	16	19
Parkingu VII	25	42
Parkingu VIII	27	28
Parkingu IX	32	37
Parkingu X	22	34
Gjithsej	304	368

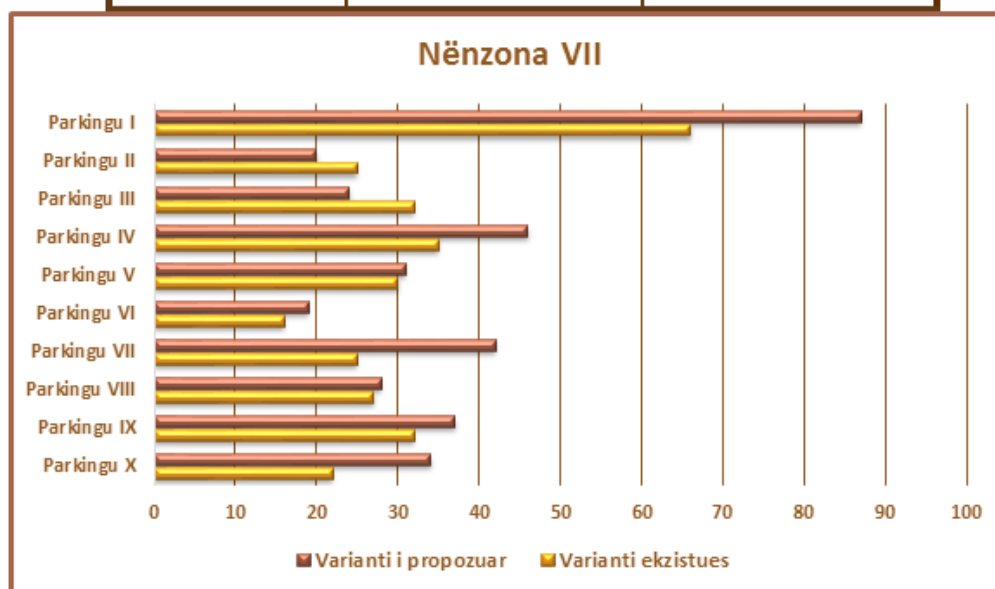


Figura 8.4. Numri i vendparkimeve për nënzonën e shtatë.





## 9. PËRFUNDIMI

Në kuadër të këtij punimi është bërë identifikimi dhe analiza e parkingjeve për nënzonat IV, IX, VIII dhe VII në unazën e parë të zonës qendër në qytetin e Prishtinës.

Punimi i diplomës është i përmbledhur në tetë kapituj, duke përshkruar njohuritë e përgjithshme për parkingjet si dhe është bërë paraqitja dhe analiza e parkingjeve për nënzonat e lartëcekura. 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 unazës së parë të zonës qendër në qytetin e Prishtinës. Aktivitetet e këtyre nënzoneve rrjedhin nga koncentrimi i lartë i institucioneve të ndryshme shtetërore të cilat veprimtarinë e tyre e zhvillojnë brenda unazës së parë.

Nënzona e IV-të, shtrihet te kompleksi banenor Qafa që gjendet shumë afër qendrës së qytetit. Në nënzonën e IV-të aktivitetin e tyre e zhvillojnë Policia e Kosovës, Ambasada Kroate, ndërtesa e Komunës së Prishtinës, seli të partive politike, kompani sigurimesh etj. Pastaj, janë identifikuar zonat e parkimit në këtë nënzonë, janë bërë analiza të ndryshme dhe është dhënë propozimi i organizimit të parkimit në këndin 90° dhe në këndin 0° për parkingje gjatësore. Për dallim nga gjendja ekzistuese numri i vend parkingjeve brenda nënzonës së IV-të është rritur në 224 me rreth 59 vend parkingje më shumë se në gjendjen aktuale.

Në lokacionin e hulumtuar të nënzonës së IX-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë Policia e Kosovës, stacioni Policor Qendra 92, Qendra e Paraburgimit, Ambasada Sllovene, Banka Qëndrore e Kosovës, Eulexi, Ambulanta Stomatologjike e Qytetit, stadiumi i qytetit, aktivitetet e shumta që zhvillohen në Pallatin e Rinisë dhe Sportit etj. Njëjtë si për nënzonën e IV-të edhe te nënzona e IX-të paraprakisht janë identifikuar zonat e parkimit, pastaj janë bërë analiza të ndryshme dhe është dhënë propozimi i organizimit të parkimit në këndin 90° dhe në këndin 0° për parkingje gjatësore. Numri i vend parkingjeve brenda nënzonës së IX-të është rritur në 1859 nga gjendja ekzistuese me një diferencë prej 1179 vend parkingje. Ky ndryshim vjen si rezultat i menaxhimit të dobët i sipërfaqes në

dispozicion për parkim dhe si e tillë sjell humbje të mëdha për menaxhuesit e këtyre zonave të parkimit.

Në lokacionin e hulumtuar të nënzonës së VIII-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë shumë institucione shtetërore duke filluar nga Qeveria e Republikës së Kosovës e cila e ka parkingun e saj me destinim të veçantë, po ashtu aktivitetin e tyre ditor brenda kësaj nënzona e zhvillojnë edhe disa media televizive dhe të shkruara, kompani sigurimesh, kompani të ndryshme turistike, seli të ndryshme bankare, ordianca dhe barnatore mjekësore, hotele e shumë biznese tjera. Po ashtu, në nënzonën e VIII-të janë identifikuar zonat e parkimit, janë realizuar analiza të ndryshme dhe është dhënë propozimi për organizimin e parkingjeve në këndin 90° dhe në këndin 0° për parkingjet gjatësore. Numri i vend parkingjeve brenda nënzonës së VIII-të është rritur në 734 ku për dallim nga gjendja ekzistuese është paraqitur një diferencë prej 484 vend parkingjeve. Ngjashëm si për nënzonën e IX-të ky ndryshim vjen si rezultat i menaxhimit të dobët i sipërfaqes së parkimit dhe si e tillë sjell humbje të mëdha për menaxhuesit e këtyre zonave të parkimit.

Në lokacionin e hulumtuar të nënzonës së VII-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë shumë institucione shtetërore duke filluar nga: Gjykata Kushtetuese e Kosovës, Ambasada e Shqipërisë, Ambasada Italiane e shumë zyre e agjensione vendore dhe të huaja. Përveç punonjësve të këtyre institucioneve shtetërore, në kuadër të nënzonës së VII-të aktivitetin e tyre ditor e zhvillojnë edhe: spitali privat Rezonanca, kompania telefonike IPKO, kompania telefonike Z-Mobile, Kujtesa, baza e kompanisë së sigurimeve Scardian dhe Sigal Uniqa Group Austria, agjensione të ndryshme turistike, banka, ordianca, hotele e restorante të ndryshme etj. Për dallim nga nënzonat tjera, numri i vend parkingjeve brenda nënzonës së VII-të nuk ka ndryshuar shumë, numër i cili është rritur në 368 (vend parkingje) prej 304 vend parkingjeve sa janë identifikuar në gjendjen ekzistuese.

Gjatë analizës së të gjitha nënzonave është konstatuar se duhet zgjedh problemi i parkingjeve për banorët rezident.



## 10. LITERATURA

- [1] Prof. asoc. Naser Lajqi, “Autobaza dhe autostacione” – Prishtinë 2014,
- [2] Prof. Dr. Nikola Putnik, “Autobaze i autostanice” – Beograd 2007,
- [3] Todd Litman, “Parking Managment: Strategies, Evalution and Planning,
- [4] Todd Litman (2010), “Parking Pricing Implementation Guidelines: How more Efficient Pricing Can Help,
- [5] Solve Parking Problems, Increase Revenue and Achieve other Planning Objectives Victoria,
- [6] Transport Policy Institute ([www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)) at [www.vtpi.org/parkpricing.pdf](http://www.vtpi.org/parkpricing.pdf).
- [7] Donald Shoup, The High Cost of Free Parking,
- [8] Banerjee & Associates, An Overview of Common Parking Issues, Parking Managment Options and Creative Solutions,
- [9] <http://kk.rks-gov.net/prishtina/home.aspx>
- [10] <http://ask.rks-gov.net/>
- [11] <http://www.carfolio.com/>
- [12] [http://websrv.municipality.gov.bh/ppd/doc/study\\_carpark.pdf](http://websrv.municipality.gov.bh/ppd/doc/study_carpark.pdf)
- [13] <http://www.ci.ceres.ca.us/standarddrawings/SectionP.pdf>