



## COMMERCIAL HYBRID BUILDINGS - Planning and Design - in the Albanian Language

Authors: Bujar Q. Bajçinovci  
Submitted: 13. August 2017  
Published: 14. August 2017  
Volume: 4  
Issue: 3  
Affiliation: University of Prishtina, Faculty of Civil Engineering and Architecture, Kosovo  
Keywords: Architecture, Commercial Buildings, Hybrid Buildings, Textbook, Monograph, Airport, Language: Albanian  
DOI: 10.17160/josha.4.3.309

# JOSHA

[josha.org](http://josha.org)

Journal of Science,  
Humanities and Arts

JOSHA is a service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content

---

# COMMERCIAL HYBRID BUILDINGS

## PLANNING AND DESIGN

---

This textbook is originally and especially dedicated to the students of Architecture Department of the University of Prishtina for Educational, and Not-for-profit purposes. The monograph itself incorporates contemporary knowledge of the Commercial Hybrid Building Design Principles, followed by discussion, extracts, quotes and citations by various authors, as well as official government publications as the academic comparative references. Seeing the lack of literature in the field of Architecture, especially in Albanian language, I was inspired by the research and writing this monograph, which elaborates the Hybridisation of Architectural Design Process. The book is a free and not-for-profit purposes, it is intended as basic literature of Master courses which I taught at University of Prishtina. In the monograph I have reflected my personal professional experience and literature review I have consulted so far. There are six chapters, each chapter extensive explain and discuss issues related to the specific topic of Commercial Hybrid Building Design Principles.

**Prof.Ass.Dr. BUJAR BAJÇINOVCI Dipl.Ing.Arch.**  
**Faculty of Civil Engineering and Architecture**  
**University of Prishtina, Kosovo**

**Prishtinë 2017**

Recensues:

**Prof.Dr. Islam FEJZA**

**Dr.Sc. Enver REXHA**

Falënderim i posaqëm për recensuesit, që patën konsideratë për ta lexuar monografinë, të cilët më kanë ndihmuar gjatë shkruarjes dhe finalizimit të kësaj monografie. Konsiderojë se pa këtë kontribut, kjo monografi nuk do të ishte ashtu siq është.

**Bujar Bajçinovci ©. Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0).** This book is licensed under a ( [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/). ) license. See the license for more details: You can share this book as long as you credit the author, and don't use for the commercial purposes, and do make it available to everyone else under the same terms.

**Copyright, Autori/Author. Prof.Ass.Dr. Bujar Bajçinovci Inxh.Dipl.Ark. 2017.**

Mësimdhënës, Katedra e Projektimit  
Fakulteti i Ndërtimtarisë dhe Arkitekturës  
Universiteti i Prishtinës  
Korrik, 2017

**Kopërtina. Bujar Bajçinovci**

Photo: **Cabot Circus. Bristol, England. (CC BY-SA 2.0)**

Source: Alastair Campbell, 2016. Licensed: Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic  
All photos are from file sharing, Flickr.com under Creative Commons License, and Public Domain

---

---

# NDËRTESTAT KOMERCIALE HIBRIDE

NDËRTESTAT E PARKIMIT STACIONAR AUTOMOBILISTIK  
NDËRTESTAT KOMERCIALE EKONOMIKE

PLANIFIKIMI DHE PROJEKTIMI

---

MONOGRAFI SHKENCORE  
NGA LEMIA E PROJEKTIMIT ARKITEKTONIK

# NDËRTESTAT KOMERCIALE HIBRIDE

BUJAR BAJÇINOVC  
Prishtinë 2017

**PARATHËNIE**

Kjo monografi fillimisht i'u dedikohet studentëve të Arkitekturës, me njohuri bashkëkohore profesionale dhe shkencore nga lëmia e komunikacionit stacionar. Për më shunë, shpresoj që këtë libër ta gjejnë si udhëzues edhe profesionistët e lëmisë së Arkitekturës dhe Inxhinierisë së ndërtimit. Monografia në vete ngërthen njohurit bashkëkohore të lëmisë së projektimit të strukturave hibride, duke u përcjellë me diskutim, ekstrakte, pjesë dhe citime nga autor të ndryshëm, si dhe publikime zyrtare qeveritare në cilësi të referencave krahasuese. Duke parë mungesën e literaturës në lëminë e Arkitekturës, kjo monografi paraqet dhe plotëson mungesën e literaturës shkencore, duke prezantuar parimet e projektimit, konceptin e të kuptuarjes së procesit të projektimit të strukturave hibride, e udhëhequr nga: standardet, rregulloret, udhëzimet administrative si dhe mendësisë filozofike e të krijuarit arkitektonik. Ky libër ka për qëllim të shërbejë si udhëzues praktik për njohjen e procesit hibrid në projektimin arkitektonik, konceptin e ndërtimit dhe të funksionit të tërësisë funksionale. Po ashtu qëllimi i kësaj monografie është paraqitja e njohurive dhe udhëzimeve për ata të cilët janë të përfshirë në një ndërtim ose në një ndryshim kompozicional strukturor të qendrave tregëtare, me qëllim që këto ndërtime të mos cenojnë interesat urbane ose të planifikimit hapësinor.

Komunikacioni automobilistik, sistemi i transportit në shekullin e XX ka pësuar transformime strukturale për arsye të zhvillimit të shkencës, teknikës, të rritjes së bazës materiale dhe ekonomike të shoqërisë dhe të rritjes së standardit jetësor të njeriut. Automobili në rrugët tokësore ka zëvendësuar dilizhanset e dikurshme që qarkullonin në Evropë dhe në Amerikën Veriore. Qerret me avull të Coughtit, Murdockut dhe të Evansit, në shekullin XVIII, mund të konsiderohen si paraprijëse të automobilin dhe të lokomotivës. Automobili i parë me rrotë druri dhe me transmision me zinxhir është zbuluar në Francë, më 1891, kurse garat e para janë mbajtur më 1894, në rrugën Paris – Rusan, dhe më 1895 në rrugën, Paris - Bordo. Vlera praktike e automobilin si mjet transportin është zbuluar me shpikjen e motorit me djegie të mbrendshme të benzinës nga ana Dajmlerit në Gjermani, në vitin 1884, kështu që automobile hynë në përdorim të gjerë në transport në Evropë dhe Amerikë prej vitit 1894. Sigurisht që, nuk është e mundur për të trajtuar të gjitha detajet tematike e fushës së shtjelluar. Qëllimi kryesor i kësaj monografie është që të promovojë njohuri më të madhe projektuese e fushes së shtjelluar, dhe kështu të inkurajojë për t'u konsultuar me specialistët të cilat kanë ekspertizën e nevojshme në projektimin e integruar. Pjesa më e madhe në këtë libër sqaron standarde në lidhje me kërkesat e larta teknike, organizative dhe komerciale. Këto standarde dhe normativa kanë të bëjnë kryesisht me ndërtesat stacionare të parkimit në relacion me struktura tjera komerciale, apo të modalitetit të përzier arkitektonik.

Prof.As.Dr. Bujar Bajçinovci Ing. Dipl. Ark.  
Katedra e Projektimit  
Fakulteti i Ndërtimtarisë dhe Arkitekturës  
Universiteti i Prishtinës  
Korrik, 2017

## PËRMBAJTJA :

	<b>NDËRTESTAT KOMERCIALE HIBRIDE</b>	<b>1</b>
	<b>PARATHËNIE</b>	<b>4</b>
	<b>PËRMBAJTJA</b>	<b>5</b>
	<b>SHKURTESAT - PËRKUFIZIMET</b>	<b>9</b>
	<b>INDEKSI I SHKURTESAVE</b>	<b>11</b>
	<b>FALENDERIM</b>	<b>12</b>
<b>I :</b>	<b>HYRJE</b> .....	<b>13</b>
<b>II :</b>	<b>TRANSPORTI AJROR</b> .....	<b>17</b>
<b>2.1</b>	<b>ZHVILLIMI I TRANSPORTIT RRUGOR</b>	
<b>2.2</b>	<b>STATISTIKAT E TRANSPORTIT</b>	
	2.2.1 Rrugët e Kosovës	
<b>2.3</b>	<b>TRANSPORTIT RRUGOR EU</b>	
	2.3.1 Sfidat	
	2.3.2 Mobiliteti	
	2.3.3 Siguria	
	2.3.4 Kohëzgjatja	
	2.3.5 Transporti më i pastër	
	2.3.6 Tatimi i vlerës së shtuar	
	2.3.7 Kufijtë dhe zgjerimi	
<b>2.4</b>	<b>KARAKTERISTIKAT E MJETEVE TRANSPORTUESE</b>	
	2.4.1 Taksi	
	2.4.2 Limuzinat	
	2.4.3 Kompani udhëtimi-prenotimi	
	2.4.4 Automjetet “Courtesy“	
	2.4.5 Furgonë të planifikuar dhe autobusë	
	2.4.6 Autobusë të dedikuar	
	2.4.7 Charter autobusët	
<b>2.5</b>	<b>KOSOVA – TRANSPORTI DHE SIGURIA</b>	
	2.5.1 Treguesit e sigurisë rrugore	
	2.5.2 Faktorët kryesorë që shkaktojnë aksidentet	
	2.5.3 Strategjia e sigurisë rrugore e K.B.	
	2.5.4 SMART	
<b>III :</b>	<b>KLASIFIKIMI DHE SISTEMET</b> .....	<b>41</b>
<b>3.1</b>	<b>MJEDISI SI NOCION I TË KUPTUARIT ARKITEKTONIK</b>	
	3.1.1 Struktura e popullsisë	
	3.1.1.1 Burimet e të dhënave	
	3.1.1.2 Popullsia bazë	
	3.1.1.3 Shtimi natyror	
	3.1.1.4 Migrimi	
	3.1.1.5 Rritje e përgjithshme	
	3.1.2 Veçoritë sociale	
	3.1.3 Mjedisi dhe shoqëria	

- 3.2 SHËNDETI PUBLIK
- 3.3 SFIDAT URBANE
- 3.4 NDARJA E PROFILEVE TË RRUGËVE SIPAS GJËRËSISË URBANE

**IV : PROJEKTIMI – PARIMET** .....

**59**

- 4.1 **MJEDISI DHE SHOQËRIA**
  - 4.1.1 Lokacioni – orientimi
  - 4.1.2 Kushtet meteorologjike
  - 4.1.3 Kushtet urbane – ndërtimore
  - 4.1.4 Kushtet e komunikacionit - qasja
  - 4.1.5 Kushtet mjedisore
- 4.2 **FAKTORËT EKOLOGJIK NË PËRZGJEDHJEN E LOKACIONIT**
  - 4.2.1 Burimet e ndotjes
  - 4.2.2 Ndërtesa e komunikacionit stacionar dhe mjedisi
- 4.3 **NDOTJA E MJEDISIT ME GAZRAT NGA AUTOMJETET**
- 4.4 **KOMUNIKACIONI STACIONAR**
  - 4.4.1 Klasifikimi i parkingjeve
  - 4.4.2 Parkingjet në zonat banimore
  - 4.4.3 Parkingjet në vendin e punës
  - 4.4.4 Parkingjet e automjeteve për qëllime të përgjithshme
  - 4.4.5 Parkingjet e automjeteve në zona dhe për qëllime speciale
- 4.5 **TIPOLOGJITË DHE KARAKTERISTIKAT E VENDPARKINGJEVE**
  - 4.5.1 Veprimet manovruese gjatë parkimit
  - 4.5.2 Dimensionet e nevojshme të vendparkingjeve
  - 4.5.3 Trajtat e organizimit të vendparkingjeve në varësi të këndit të aplikuar
- 4.6 **NDËRTEESAT E KOMUNIKACIONIT STACIONAR – GARAZHAT**
  - 4.6.1 Lokacioni
  - 4.6.2 Kapaciteti i ndërtesave të komunikacionit stacionar
  - 4.6.3 Ndarja e garazhave sipas tipologjisë dhe modali funksional
  - 4.6.4 Ndarja e garazhave sipas llojit të shërbimit gjatë garazhimit
  - 4.6.5 Organizimi i komunikacionit jashtë dhe brenda garazhës
  - 4.6.6 Organizimi dhe pozita e hyrjeve dhe daljeve në garazhë
  - 4.6.7 Tipologjia dhe pozita e rampave në garazhë
    - 4.6.7.1 *Pjertësitë e rampave në garazha*

- 4.6.8 Strukturat garazhuese me rampa të drejta të gjata
- 4.6.9 Strukturat garazhuese me rampa të drejta të shkurta njëfish të shmangura
- 4.6.10 Strukturat garazhuese me rampa të drejta të shkurta dyfish të shmangura
- 4.6.11 Strukturat garazhuese me etazha të drejta me rampa spirale
- 4.6.12 Strukturat garazhuese me etazha të pjerta spirale
- 4.6.13 Strukturat garazhuese me etazha të pjerta të drejta
- 4.6.14 Sistemi konstruktiv – vendparkingjet
- 4.6.15 Kërkesat teknologjike për lëvizjen e këmbësorëve
- 4.6.16 Pajisjet e tjera në strukturat e garazheve
- 4.6.17 Ngrohja
- 4.6.18 Ventilimi
- 4.6.19 Mbrojtja nga zjarri
- 4.6.20 Fasadat e “mençura”
- 4.7 STRUKTURAT GARAZHUESE ME PARKIM MEKANIK – AUTOMATIK**
- 4.8 NDËRTHESAT KOMERCIALE EKONOMIKE**
  - 4.8.1 Teoria e përcaktimit të lokacioneve për ndërtesat komerciale ekonomike
    - 4.8.1.1 *Tipologjitë e lokacioneve për ndërtesat komerciale ekonomike*
  - 4.8.2 Planifikimi i ndërtesave komerciale ekonomike
  - 4.8.3 Konceptet kompozicionale të ndërtesave komerciale ekonomike
  - 4.8.4 Projektimi i ndërtesave komerciale ekonomike
    - 4.8.4.1 *Zonat funksionale*
    - 4.8.4.2 *Komunikimi vertikal*
    - 4.8.4.3 *Skemat funksionale organizative*
    - 4.8.4.4 *Ventilim i tërthortë*
    - 4.8.4.5 *Ajrimi*
    - 4.8.4.6 *Ndriçimi artificial*
    - 4.8.4.7 *Siguria nga zjarri*
    - 4.8.4.8 *Higjiena*

- 5.1 PHOENIX SKY HARBOR INTERNATIONAL AIRPORT – PHX
- 5.2 GARAZHA PUBLIKE NË PRISHTINË, QKUK.
- 5.3 SHEMBUJ NDËRKOMBËTAR



**VI : HIBRIDIZIMI** .....

**173**

**6.1 HIBRIDIZIMI**

- 6.1.1 Rivalizimi urban
- 6.1.2 Harmonia simbiotike, ndërtesa dhe mjedisi
- 6.1.3 Ndërtesat me kohë të plotë të funksionimit
- 6.1.4 Ndërtesat, simbiozë në vertikale dhe horizontale
- 6.1.5 Ndërtesa hibride me funksione dhe qëllime komplekse, dinamike
- 6.1.6 Ndërtesa hibride - kompozicionet komplekse, adaptive dhe dinamike
  - 6.1.6.1 *Ndërtesa hibride – biostrukturat, organike dhe Biomimike*

**INDEKSI E FIGURAVE DHE TABELAVE** .....

**208**

**LITERATURA** .....

**227**

## SHKURTESAT - PËRKUFIZIMET

### **Rrugë publike:**

Nënkupton sipërfaqen me rëndësi të përgjithshme për komunikacion, e cila mund të shfrytëzohet nga pjesëmarrësit në komunikacion sipas kushteve të shpallura nga organi kompetent

### **Autoudhë:**

Nënkupton rrugën publike posaçërisht të ndërtuar dhe destinuar vetëm për lëvizjen e mjeteve motorike, e cila është e shënuar me shenjë të posaçme komunikacioni, e cila ka sipërfaqe qarkulluese të ndarë fizikisht për lëvizje nga drejtime të kundërta të shiritave me gjerësi së paku 3,5 metra, varësisht nga konfiguracioni i terrenit, me nga një shirit për ndalje emergjente në të dy anët e autostradës, me gjerësi së paku 2,5 metra.

### **Rrugë nacionale:**

Nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë nacionale, e cila lidh dy e më tepër qytete dhe e cilat mund të shërbej si lidhje me rajonet jashtë Kosovës

### **Rrugë rajonale:**

Nënkupton rrugën publike e cila lidh qendrat me rëndësi ekonomike të dy apo më tepër regjioneve.

### **Rrugë lokale:**

Nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si një rrugë lokale, që lidh hapësirat e banueshme brenda vendbanimeve të një komune.

### **Rrugë urbane:**

Nënkuptohej rruga publike që lidh hapësirat e banueshme brenda vendbanimeve të një komune.

### **Rrugë e pa kategorizuar:**

Nënkupton rrugë e cila nuk është caktuar si rrugë publike, por shfrytëzohet për komunikacion si rruga për shfrytëzimin e pyjeve, rruga e liqeve akumulues, rruga për destinim bujqësor e të ngjashme.

### **Ndërtim:**

Nënkupton ngritje, instalim, zhvendosje, riparim, zgjerim, ndryshim, shndërrim ose demolim i ndërtimeve, përfshirë ndërtesat, infrastrukturën, ndihmesat vizuale, ndihmesat tjera duke përfshirë punët për mirëmbajtjen e ndërtimeve ekzistuese.

### **Ndihmuesit elektronik:**

Nënkupton, ndihmuesit instrumental që përdoren për sinjalizim audio-vizual në një strukturë arkitektonike.

### **Ndihmuesit vizuel:**

Nënkupton, ndihmuesit ndihmojnë vizualisht në një rrugë.

### **PM:**

*Particulate matter*. Lëndë me grimca shumë të vogla. Ndahen kryesisht në dy grupe PM<sub>10</sub>, me grimca më të vogla se 10 µm dhe PM<sub>2.5</sub>, me grimca më të vogla se 2.5 µm. Grimcat e ndotjes janë një grup i komponentëve: grimca pluhuri, metalet në tokë, gazrat nga trafiku i makinave, emetimet e pluhurit nga termocentralet, duke përfshirë silikate apo hidrokarbure.

### **Pengesë:**

Nënkupton, të gjitha objektet statike dhe lëvizëse (qoftë të përkohshme apo të përhershme) dhe pjesët e tyre, të cilat janë të vendosura në një zonë të përcaktuar për lëvizje sipërfaqësore të mjeteve ajrore apo të cilat zgjaten përtej sipërfaqes së definuar të përcaktuar për mbrojtje të mjeteve ajrore në fluturim.

### **Rruga e qarkullimit-operimit:**

Një rrugë e përcaktuar dhe e paraparë që të krijojë një lidhje në mes të njërës dhe pjesës tjetër të strukturës arkitektonike, duke përfshirë pozitat e parkimit të automjeteve, linjës së qarkullimit, platformës, rrugës për hyrje, dhe daljes së shpejtë nga kompleksi.

### **Shënjimi:**

Nënkupton një simbol apo grup simbolesh të shfaqur në sipërfaqe të zonës së lëvizjes me qëllim të transmetimit të informatave të nevojshme.

### **Shenjë:**

a) "Shenjë statike për mesazhe". Shenjë që paraqet vetëm një mesazh. b) "Shenjë variabile për mesazhe". Shenjë në gjendje të paraqes disa mesazhe të paracaktuara ose asnjë mesazh, nëse është e aplikueshme.

### **Sipërfaqet e limituara për pengesa:**

Nënkupton, sipërfaqet e definuara të hapësirës të cilat duhet të mbahen të lira nga pengesat.

### **Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë:**

Një sistem për menaxhim të sigurisë në komunikacion duhet përfshirë strukturën organizative, përgjegjësitë, procedurat, proceset dhe dispozitat për zbatim të politikave të menaxhimit të sigurisë nga operatori për të mundësuar kontroll dhe shfrytëzim të sigurt të komunikacionit.

## INDEKSI I SHKURTESAVE

AKEE	Agjencia e Kosovës për Efiçencë të Energjisë
AKK	Asociacioni i Komunave të Kosovës
BB	Banka Botërore
BE	Bashkimi Evropian
BRE	Burimet e Ripërtërishme të Energjisë
EE	Efiçienca e Energjisë
KE	Komisioni Evropian
KEn	Komuniteti i Energjisë
MAPL	Ministria e administrimit të pushtetit lokal
MASHT	Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë
MEM	Ministria e Energjisë dhe Minierave
MEZH	Ministria e Zhvillimit Ekonomik
MF	Ministria e financave
TKE <sub>n</sub>	Traktati i Komunitetit të Energjisë
UA	Udhëzim administrativ
ZKE	Zyrat komunale për energji
AER	Agjencioni Evropian për Rindërtim
AMMK	Agjencia për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës
ASK	Agjencia e Statistikave të Kosovës
BE	Bashkimi Evropian
ESK	Enti i Statistikave të Kosovës
ICAO	Organizata ndërkombëtare e aviacionit civil
IHMK	Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës
IKSHPK	Instituti Kombëtar i Shëndetësisë Publike të Kosovës
ISO	Organizata ndërkombëtare për standardizim
KEK	Korporata Energjetike e Kosovës
KUR	Kompania e Ujësjetësve Rajonal
MEF	Ministria e Financave
MMPH	Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor
OSBE	Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë
PKVM	Plani i Kosovës për Veprim në Mjedis
PPU	Plani i Përgjithshëm Urbanistik
UA	Udhëzim Administrativ
UNMIK	Misioni i Kombeve të Bashkuara në Kosovë
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
VMV	Vlerat Mesatare Vjetore
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis
PM <sub>10</sub>	Partikula 10 µg
PM <sub>2.5</sub>	Partikula 2.5 µg

## **NDËRTESTAT KOMERCIALE HIBRIDE.**

Bujar Bajçinovci, 2017. Faqe 230.

*Monografia shkencore trajton njohuritë profesionale dhe shkencore nga lemia e projektimit të ndërtesave komerciale hibride, e cila ngërthehet nga teoria e projektimit, efizienzë e energjisë, sistemet bashkëkohore, industrisë së ndërtimit, shëndetit publik dhe parimeve ekologjike në arkitekturë. Secili kapitull, pasqyron detajet teknike të projektimit duke u ilustruar me fotografi, vizatime dhe raste studimore.*

*Monografia përveç se plotëson një mungesë jo të vogël shkencore në literaturën bazike universitare, ajo në veçanti përshkruan konceptet e modeleve të integruara hibride.*

**Kjo monografi i'u dedikohet bashkëshortes Mire, djemve Bard & Uliks.**

## HYRJE

**M**onografia shtjellon dhe ofron udhëzime shkencore për lëminë e projektimit, respektivisht për NDËRTE SAT KOMERCIALE HIBRIDE. Qëllimi është për të prezantuar kriteret, udhëzimet dhe standardet e projektimit që janë të aplikueshme. Udhëzimet projektuese janë po aq të përshtatshme si për përdorim nga studentët e arkitekturës, po ashtu edhe për projektantët, në raste konkrete praktike. Monografia përcillet me skema konkrete funksionale organizative si dhe me normativa projektuese.

Monografia përshkruan konceptet e integruara teknologjike të ndërtesave hibride, nga hapësirat e vogla punuese e deri tek mega strukturat apo mall-ët e mëdha. Parkingjet në zonën banimore, pjesë përbërse e njësisë banimore. Ndërtimi i zonave banimore të reja, e sidomos tash në Prishtinë, problem jetik do jëtë sigurimi i sipërfaqeve për parkimin stacionar automobilistik. Po ashtu, siguria e parkingjeve është sfidë në vete: se kush është pronari dhe mirëmbajtësi i sipërfaqeve kolektive në zonat e banimit. Problemi i parkingut bëhet shumë i theksuar në zonat me dendësi të lartë të popullsisë. Sa më shumë njerëz, aq më shumë makina, dhe nevoja për një vendparking. Parkingu si fenomen, paraqitet dhe është si një problem i madh i dizajnit urban, andaj, mu për këtë arsye është sfidë të konkludohet se disa tipologji dhe forma të parkimi janë racionale. Pamvarsisht, të gjitha trajtat e transportit kanë nevojën e pashmangshme për zonat e përcaktuara për parkim dhe garazhim. Këto zona urbane janë me përmasa të mëdha dhe zakonisht përkufizohen në raport me numrin: e banorve, punëtorëve, njësisive banuese, sipërfaqeve për tregti.

Parkingjet e automjeteve për qëllime të përgjithshme apo parkingjet publike planifikohen dhe ndërtohen afër funksioneve atraktive urbane, sikurse: shopping mall-ët, zonave industriale, biznesit, zbavitëse, sportive. Zakonisht automjetet janë nga përdorimi për qëllime personale. Për shkak të atraktivitetit të ndërtesave të cilave u shërbejnë, këto parkingje kryesisht i hasim në qendër të të qytetit, të cilat realizohen po ashtu në ndërtesa shumëkatëshe: nëntokësore ose mbi tokësore, apo mbi ndërtesa në kulme të rrafshita, si dhe në ndërtesa rreth perimetrit të qendrës së qytetit. Nga spekti i operimit ekonomik këto ndërtesa kryesisht i mbulojnë hargjimet vetanake si dhe kompensimi i kostos të investimeve dhe të mirëmbajtjes. Në kohën e fundit këto lloj ndërtesash duhet ti nënshtrihen pagesave ekologjike si kompensim i ndotjes së ambientit si dhe kompensim për ndikimet negative në mjedis, apo hapësirën urbane. Në kohët e fundit, ndërtesat për parkim shumë katëshe realizohen si pjesë simbiotike për të shërbyer disa zonave banimore dhe komplekseve të biznesit, andaj, paraqiten si struktura të mëdha kompozicionale dhe janë të ndërtuara si pjesë e një kompleksi më të madh, shpesh nëntokësore si pjesë e bodrumit. Realisht, këto ndërtesa kursejnë tokën për përdorime të tjera (në krahasim me një parking), dhe sigurisht që ofrojnë mundësi më të lirë dhe më praktike në shumicën e rasteve sesa një strukturë e veçantë. Nga aspekti i kushteve atmosferike këto ndërtesa mbrojnë konsumatorët dhe makinat e tyre nga moti, shiu, bora, apo dielli i nxehtë në verë, dukuri e veçantë që ngritë temperaturën e brendshme e një automjeti në nivele jashtëzakonisht të larta.

Strukturat garazhuese me parkim mekanik, në parim, mund të jenë gjysmë automatike dhe me parkim automatik të plotë. Është një sistem mekanik i projektuar për të minimizuar hapësirën dhe vëllimin e kërkuar për parkimin e makinave. Ashtu si një garazh parkimi shumë katëshe, këto sisteme ofrojnë parkim për makinat në nivele të shumëfishta duke e bërë një pyrg vertikal, për të maksimizuar numrin e hapësirave të parkimit, në anën tjetër duke minimizuar përdorimin e tokës. Të gjitha këto sisteme përfitojnë nga koncepti i përbashkët për të zvogluar zonën e hapësirave të parkimit në horizontale, largimin e shoferit dhe pasagjerët nga makina para se të bëhet parkimi. Procesi fillon me ardhjen e makinës deri në një pikë hyrjeje, pastaj shoferi dhe pasagjerët dalin nga makina, më pastaj makina zhvendoset automatikisht ose gjysmë automatike në hapësirën e saj parkim.

Ndërtesat e parkimit stacionar zakonisht janë pjesë përbamëse e qendrave tregtare të mëdha. Një qendër tregtare apo e ashtu quajtur Shopping Mall është një emertim modern, kryesisht i SHBA-ve, term për një zonë tregtare apo qendër tregtare, në të cilën një ose më shumë ndërtesa të formojnë një kompleks të dyqaneve që përfaqësojnë një sistem tregtar të nderlidhura me shtigje apo rrugë mundësojnë klientëve të ecin nga njësi në njësi. Një arkadë shitëse apo një pjacë është një formë specifike që shërben për të njëjtin qëllim, siç shifet në figurën 120, rasti në Taito, Tokio.

Nga historiografia mësojmë se arkadat shitëse apo pjaca në fillim si e tillë u paraqit në Burlington Arcade në Londër, Galleria Vittorio Emanuele II në Milano, dhe arkadat e shumta në Paris të cilat kanë qenë të njohura se kanë afaruar me sukses. Megjithatë, shumë arkada të vogla janë demoluar duke u zëvendësuar me qendra të mëdha tregtare apo "qendrat", në të cilët arrihet me makina. Nga fundi i shekullit të 20-të, qendrave të tregtisë filluan ti bashkangjiten ndërtesat për argëtim si: kinematë, restorantet, garazhat publike, qendrat distribuive. Si një strukturë e vetme e ndërtuar, qendrat tregtare atë botë ishin shpesh ndërtime arkitektonike shumë të rëndësishme, duke bërë të mundur që klientët e pasur të tregëtojnë dhe blejnë mallra në zona të mbrojtura nga moti.

Arkitektura e ndërtesave hibride shpesh reflekton ndenja magjepse, shkallë dhe nivele teknologjike më bashkëkohore, dhe realisht kjo industri ka rritje të shpejtë dhe masive. Zhvillimi kombëtar i një shteti pasqyrohet drejtpërdrejtë në zhvillimin e qarkullimit financiar, andaj megastrukturat komerciale janë një prej elementeve gjeneruese financiare si dhe taksapaguesit ndër më të mëdhenjë.

Në zhvillimin e arkitekturës botërore hibridizimi zë një vend të rëndësishëm, zonat për banim dhe zoant komerciale –industriale kanë qenë dhe janë një nga klientët dhe investitorët më avangardë të arkitekturës moderne. Në këtë drejtim, vazhdimisht arkitektët apo projektuesit kanë qenë të udhëhequr nga dizajni inovativ, qoftë në të shprehurit vizual në forma, qoftë në aspektin e inovimeve teknologjike. Ndërtesat e së ardhmes do të vazhdojnë të lakojnë përpara kufijtë e projektimit arkitektonik, duke krijuar imazhe dhe zgjidhje strukturore që do të bëhen pika referimi në rruzullin tokësor.

Ekziston një numër i rëndësishëm i attributeve projektuese në ndërlidhjen e produktit final arkitektonik dhe të përdoruesve. Sfidat e ditëpërditshme duhet të nxisin kërkime të reja shkencore dhe realisht duhet të drejtohen në shfrytëzimin e të gjitha resurseve, mbi të gjitha, ato mendore në mënyrë që të sigurohet një cilësi më e mirë e jetesës.

Mileniumi i ri sjell me vete një stil të ri jetese si rezultat i një sërë faktorësh përcaktues, të kryesuar nga zhvillimi i teknologjisë dhe fenomeni i globalizimit. Projektimi arkitektonik përballet me sfida të mëdha, si rezultat i ndryshimeve evidente klimatike si dhe shprehive krejtësisht të reja të jetesës, ku, globalizimi përshkruhet si një proces në të cilin ekonomitë rajonale, shoqëritë dhe kulturat, integrohen përmes një rrjeti global të ideve politike, komunikimit, transportit dhe vlerës integrale të tregut global. Qasja arkitektonike në fenomenet holistike theksohet te nevoja për të krijuar harmoni në mes nevojës së funksionit dhe ideve racionale të shfaqura për situata dhe mjedise të caktuara.

Historikisht, qytetet që rriten janë ato të cilat janë të lidhura me linja të mira të transportit publik. Mjetet e transportit publik tradicionalisht janë të zëra nga orët e pikut. Në dekadat e fundit qytetet e reja janë me transport super të shpejtë, të hekurudhave me shpejtësi të lartë dhe janë të lidhura me aeroportet në afërsi. Për këtë arsye, qytetet me lokacione sub urbane të dedikuara për aeroporte, në fillim ishin thjesht aeroporte, por, aktualisht janë rritur dhe transformuar në diçka shumë më tepër.

Andaj, vetëm nëpërmjet sistemeve të mirëfillta nga planifikimi urban dhe rural një komunikacion efektiv mund të luajë një rol crucial në arritjen e zhvillimit të qëndrueshëm urban si dhe në nivel rajonal. Sigurisht që komplekset e ndërtesave hibride janë organizma të mëdhenj me kapacitet digjestiv shumë të madh për nga kërkesa e energjisë.

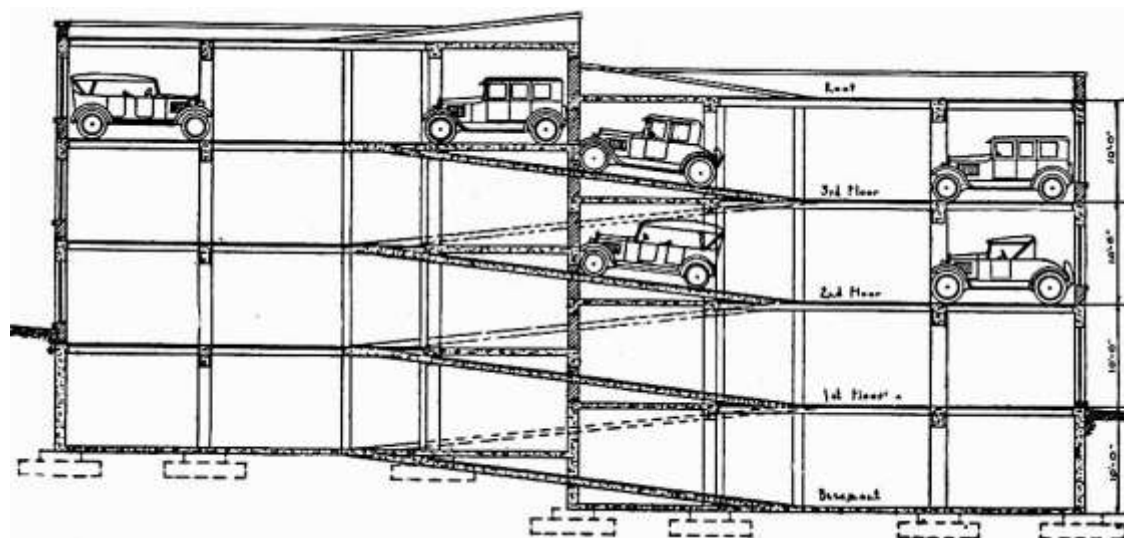
Shumë struktura përballen me kërkesa të qëndrueshmërisë funksionale, me nevoja imediate për të futë në përdorim energjinë e ri përtëritshme nga burimet sikurse dielli dhe era, me potencial të madh për të ricikluar mbeturinat e tyre, për të mbledhur dhe përdorur ujin nga të reshurat si dhe duke futë në praktikë premisat ligjore për mbrojtjen e mjedisit dhe të biodiversitetit.

E ardhmja do të sjellë një projektim të qëndrueshëm arkitektonik, ligjor të detyrueshëm, duke impenjuar të gjitha format e kursimit dhe të ruajtjes së mjedisit. Menaxhimi dhe zhvillimi i qyteteve kërkon një planifikim i cili gjithmonë është një hap përpara, ku vazhdimisht arkitektura është në qendër të një strategjie rajonale për zhvillim të qëndrueshëm.

Në strukturën arkitektonike të ndërtesave hibride ekziston një lëvizje shumë e madhe nga konsumatorët duke lëvizur në mes ndërtesave të kompleksit, dhe në mes të llojeve të ndryshme funksionale të ndërtesave sikurse: Hotelet, qendrat tregtare, qendrat biznesi, panagyret. Vazhdimisht theksi është mbi komunikimin, apo lëvizjes dhe qarkullimit. Ku esencialisht, këtu arkitekti ka më se nevojë për të trajtuar konceptin projektues me veçorinë e migrimit, lëvizjes, funksionalitetin, si dhe për ta trajtuar perceptimin e një mega kompleksi.

Në mungesën evidente për libër në gjuhën shqipe në tematikën e projektimit arkitektonik, me fokus dhe shtjellim monografik tek ndërtesat e komunikacionit stacionar si dhe ndërtesave ekonomike komerciale, shpresoj që ky libër të shërbej si literaturë bazë në kuptuarjen e sfidave të projektimit. Shpresoj se ky libër do jetë një kurs optimal profesional dhe shkencor në studimin e mëtutjeshëm të procesit të projektimit, në lëminë e lëndës së Projektimit si dhe sa ma lehtë ta bën kuptuarjen e hibridizimit në arkitekturë.





**Figura 1.** Sistemi me rampa D'Humy, prezantuar të parë në 1918, karakteristika me dyshe me të shmangura për të maksimizuar numrin e hapësirave të parkimit.

(Burimi): Library of Congress, SHBA.

Në vitin 2008, janë dhënë çertifikatat e para në LEED për strukturat e komunikacionit stacionar. Një garazhe mund të kontribuojë shumë në qëndrueshmërinë e resurseve dhe ruajtjes së mjedisit në një qytet, kur ata janë të projektura në bashkëpunim me planifikuesit e qytetit. Ndërtesat për parkim stacionar, garazhet mund të përdorin teknologjitë dhe mënyrat e menaxhimit të ri kursimin e ujit, me kulmet e gjelbëra mund të zvogëlojnë efektin e ngrohjes, me përdorimin e energjisë diellore mund të zvogëlojnë varësinë e rrymes së kërkuar, po ashtu garazhet mund të përdorin materiale të ricikluara, si dhe si veshje të avancuara të fasadave dhe teknikat e reja të ndërtimit në beton dhe çelik.



**Figura 2.** Hong Kong, pamje strukture e qytetit natën.

(Burimi): Prachanart Viriyaraks, 2013. E licensuar nga Commons Attribution 2.0 Generic.

## KAPITULLI II

## TRANSPORTI RRUGOR

## 2.1 ZHVILLIMI I TRANSPORTIT RRUGOR

**K**omunikacioni (lat. *communicare* "komunikoj") është sistemi i rrugëve dhe i llojeve të ndryshme të ndërlidhjes tokësore, detare dhe ajrore në një vend ose ndërmjet disa vendeve. Ajo është tërësia e mjeteve që sigurojnë lëvizjen e njerëzve dhe të mallrave. Territori i Kosovës ka një infrastrukturë rrugore të përshtatshme për zhvillimin e veprimtarive të ndryshme biznesore. Rrjeti rrugorë përbëhet prej 630km rrugë kryesore. Përgjegjës për mirëmbajtjen e rrugëve magjistrale dhe regjionale është Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit ndërsa për rrugët lokale përgjegjëse është Komuna.

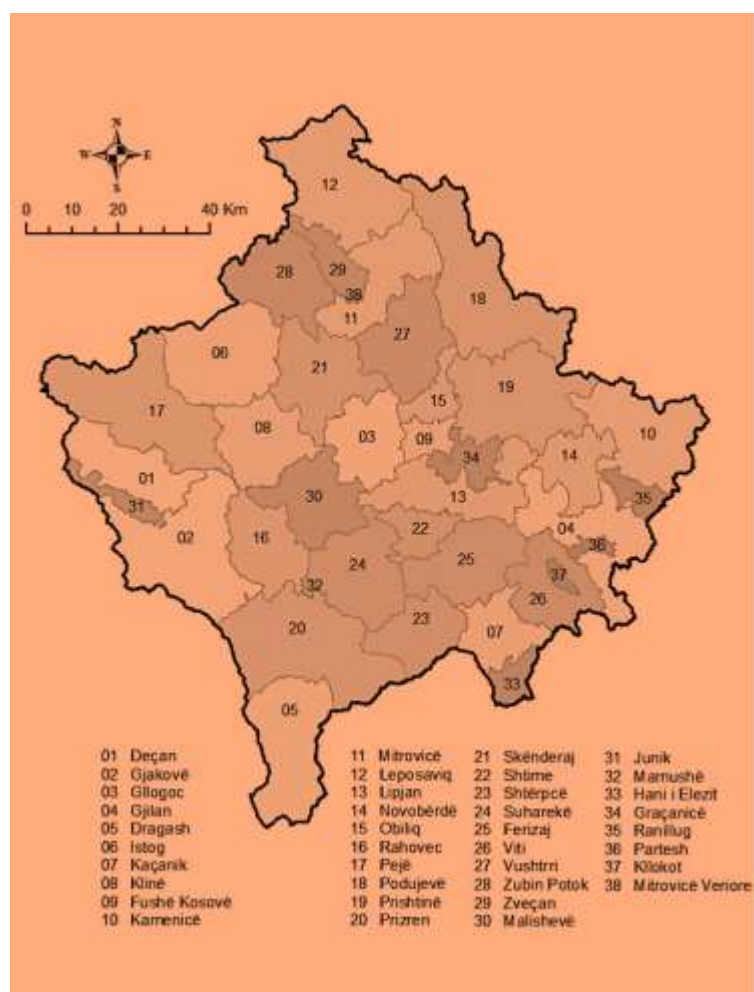
Në kuadër të Ministrisë së Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit funksionin Departamenti i Infrastrukturës Rrugore i cili është përgjegjës për të gjitha çështjet lidhur me rrugët. Kosova i ka 38 komuna. Këto komuna janë përgjegjëse për mirëmbajtjen, operimin dhe zhvillimin e rrjetit rrugor të tyre. Po ashtu komunat janë përgjegjëse për organizimin e rrjetit rrugor, për personelin e nevojshëm dhe për gjendjen e rrugëve lokale. Është e njohur se kushtet e rrugëve lokale nuk mund të krahasohen me kushtet e rrugëve kryesore dhe rajonale, që në përgjithësi janë në kushte të pranueshme, për kundër mungesës së mirëmbajtjes. Rrugët rajonale janë të dizajnuara sipas standardeve të ish-Jugosllavisë, me një gjërësi standarde të shtresës prej 6 m. Dizajni i rrugëve lokale përcjellë shpesh standardin e rrugëve rajonale, pasi që nuk ekziston ndonjë standard specifik, por mund të jetë më i ulët me një gjërësi të shtresës prej 3 m’ ose më pak (kryesisht për rrugë të pashtuara). Rrugët lokale janë më të pashtuarat, por edhe pjesa e shtruar e rrjetit është, në shumicën e rasteve, në gjendje kritike, që do të thotë se kalimi aty është i rrezikshëm.

**Tabela 1.** Popullsia ne regjionet, komunat dhe qytetet kryesore në Kosovës (2011) (*Burimi*): RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar. 2015.

Emri	Rajoni	Komuna	Qyteti
Prishtina	476,192	198,214	145,149
Prizren	331,575	178,112	85,119
Pejë	172,602	95,723	48,962
Ferizaj	185,734	108,690	42,628
Gjakova	194,273	94,000	40,827
Mitrovica	192,799	71,601	33,904
Gjilani	180,697	90,015	54,239

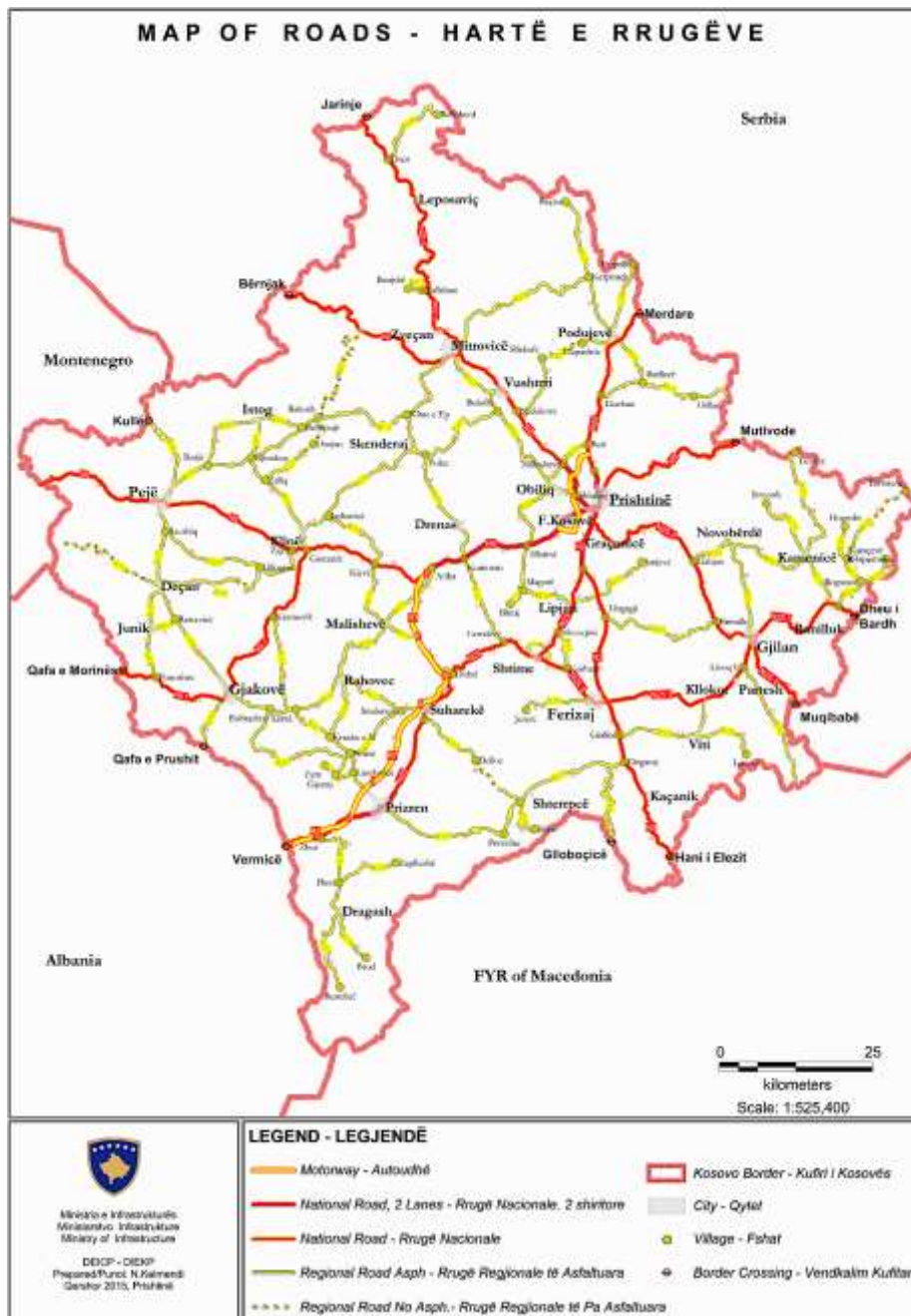
**Tabela 2.** Krahasimi i karakteristikave demografike të RKS me ato te vendeve fqinje (Burimi): RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar. 2015.

Karakteristikat	Kosovë	Shqipëri	Mal i Zi	Maqedonia	Serbia
Popullsia	1,733,872	3,200,000	630,000	2,050,000	7,320,000
Sipërfaqe (km <sup>2</sup> )	10,908	28,750	13,812	25,700	83,360
Densiteti (ban./ km <sup>2</sup> )	174	111	45	80	88
Popullsia nen15	28 %	23 %	20 %	20 %	15 %
Emri i Kryeqytetit	Prishtina	Tirana	Podgorica	Shkup	Beogradi
Popullsia e Kryeqytetit	145,149	764,000	135,000	500,000	1,630,000
Nr. i qyteteve kryesore	9	11	2	7	9
Popullsia mesatare e qyteteve kryesore	68,500	148,000	50,000	60,000	171,000
% popull. ne qytetet kryesore	39 %	75 %	37 %	45 %	43 %



**Figura 3.** Harta e komunave të Kosovës (Burimi): RKS. Qeveria

Kjo gjendje është pasojë e mungesës së fondeve të duhura, por edhe e mungesës së stafit profesional dhe e përvojës menaxheriale në komuna, gjë e cila paraqet problem që duhet zgjidhur. Shumica e komunave nuk janë të vetëdijshme se çështja e funksionimit të rrjetit është përgjegjësi e tyre. MI ka një program për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve në bashkëpunim me komunat, dhe ky program është realizuar në masë të konsiderueshme që nga viti 2008 e këndej. MI ka investuar në tërë rrjetin e Kosovës, pasi që kjo duket se e justifikon riklasifikimin e mundshëm të rrjetit, duke përfshirë më shumë rrugë nën përgjegjësi dhe fonde kombëtare.



**Figura 4.** Rrjeti i rrugëve Nacionale dhe Rajonale i Kosovës  
(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës

**Tabela 3.** Krahasimi i BPV në mes Kosovës dhe vendeve të tij fqinje (Burimi): RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar. 2015.

	2012	2013	Projektimet					Mesatare Vjetore (2020-2030)	
			2014	2015	2019	Ulta/ Mesme/ Larta			
						Ulta/ Mesme	Mesme/ Larta		
Shqipëria	1.1	1.4	2.1	3	4.7	2.46%	3.23%		
Bosnia dhe Herzegovina	-1.2	2.5	0.4	1.5	4	1.79%	2.46%		
Kroacia	-2.2	-0.9	-0.8	0.5	2	0.93%	1.65%		
Kosovë	2.8	3.4	2.5	3	4	2.70%	3.60%		
Maqedonia	-0.4	2.7	3.5	3.5	4	2.89%	3.84%		
Mali i Zi	-2.5	3.3	1.5	3.4	3	2.41%	3.18%		
Serbia	-1.5	2.6	-2	-0.5	3	1.11%	1.83%		

Nga analizat e projeksioneve nga veprimtaria ekonomike të shënuara në tabelën 5 (burimi Banka Botërore) shohim se BPV mes viteve 2012 – 2019 shënon rritje. Tregtia e jashtme e Kosovës është shumë e pabalancuar, vlera e importeve (2,54 miliard) euro për vitin 2014) është 7.7 herë më e madhe se vlera e eksporteve (330 mil euro në vitin 2014).

## 2.2 STATISTIKAT E TRANSPORTIT

Sikurse transporti ujqor/i anijeve në të kaluarën, po ashtu ai hekurudhor dhe automobilistik e sidomos sistemet e autostradave kanë luajtur rol jetik në përcaktimin e fuqisë ekonomike të një shteti apo qyteti. Sistemet e transportit efikas këtë do ta bëjnë në të ardhmen shumë më mirë për qytetet metropolitane dhe shtetet në përgjithësi. Historiografia tregon se në të kaluarën ishte relativisht më lehtë, kur një rrugë e re ishte e nevojshme për tu bërë, atëherë ajo bëhej me shpejtësi dhe u ndërtonte pa fije problemi. Sot, koha moderne nuk e ka këtë luks, për t'u bërë, një sistem i mirëfilltë duhet së pari të ketë një kërkesë të mjaftueshme për udhëtime, vendin e duhur – trasenë, mikropozitën dhe një infrastrukturë shumë të zhvilluar për të trajtuar pasagjerët dhe mallrat me një efikasitet.

Sot, industria globale ofron një shërbim pothuajse për çdo vend në botë, dhe ka një rol integral në krijimin e një ekonomie globale funksionale. Industria automobilistike në vetvete është një forcë e madhe ekonomike, gjersa ndikimet e saj lidhen në mënyrë direkte me industrinë e prodhimit dhe turizmin. Për më tepër, kjo industri gjeneron ndërvarësi me industri të tjera edhe atë jo vetëm me ato të cilat është drejtpërdrejtë e angazhuar në operacionet e saj, por edhe nga politikë bërësit e qeverive në nivel global, mandej, në industrinë e mediave si dhe me udhëtarët e saj të cilët i numëron me miliarda. Zhvillimi i industrisë globale në përgjithësi dhe rritja e saj u mundësua nga risitë e mëdha teknologjike për përdorim komercial që nga viti 1950, i pasuar, nga zhvillimi i gjerë masovik. Në të njëjtën kohë, linjat rrugore ishin rregulluar dhe koordinuar mjaft mirë në të gjithë botën, duke krijuar një mjedis në të cilin avancimet teknologjike dhe politikat qeverisëse morën avantazh mbi profitabilitetin dhe konkurrencën.

Vendimet e nivelit lokal apo edhe kombëtar të strategjive të komunikacionit mund të bëjnë shumë në vizionin e një qytetit për t'u bërë një qendër ndërkombëtare metropolitane, mirëpo, është një proces kompleks që kërkon njohuri më shumë se çështjet politike, socio ekonomike dhe mjedisore. Gjithashtu kjo industri kërkon harmonizim të gjerë të dinamikës së tregut global, të ekonomisë dhe ndikimeve afatgjate të politikave mbi biznesin lokal dhe industrisë së shërbimeve terciare

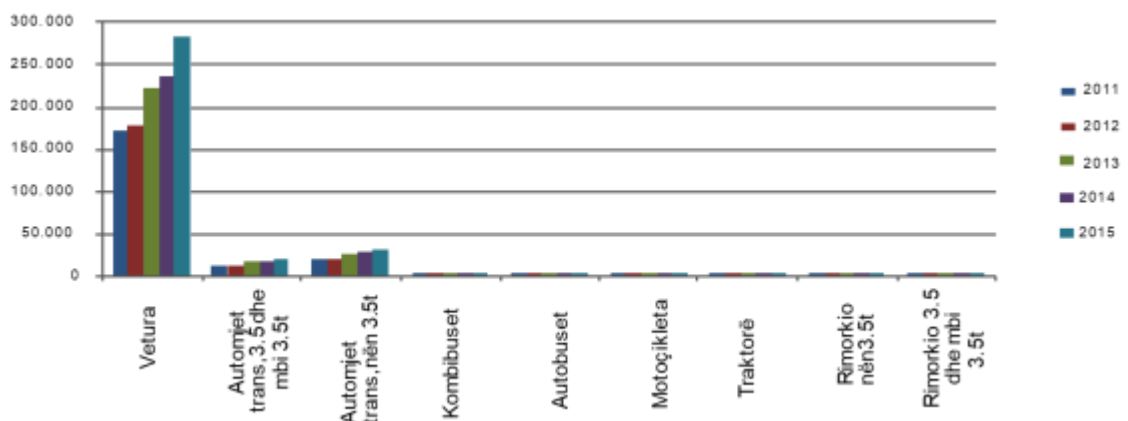
### 2.2.1 Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara

Në vitin 2015 në Kosovë janë të regjistruara rreth 342 mijë mjete motorike dhe jo motorike apo 18.46% më shumë se në vitin 2014.

#### Tabela 4. Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Vetura</b>	170.321	176.398	222.537	236.145	281.847
<b>Automjet trans,3.5 dhe mbi 3.5t</b>	10.877	11.547	15.352	15.769	18.330
<b>Automjet trans,nën 3.5t</b>	17.901	18.225	24.659	26.949	30.846
<b>Kombibuset</b>	2.698	2.520	3.225	3.161	3.212
<b>Autobuset</b>	1.117	1.298	1.570	1.697	2.124
<b>Motoçikleta</b>	546	809	1.488	1.540	1.849
<b>Traktorë</b>	39	137	776	1.036	941
<b>Rimorkio nën3.5t</b>	101	117	217	250	286
<b>Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t</b>	1.766	1.800	2.283	2.281	2.707
<b>Gjithsej</b>	<b>205.366</b>	<b>212.851</b>	<b>272.107</b>	<b>288.828</b>	<b>342.142</b>



#### Figura 5. Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

## 2.2.2 Rrugët e Kosovës

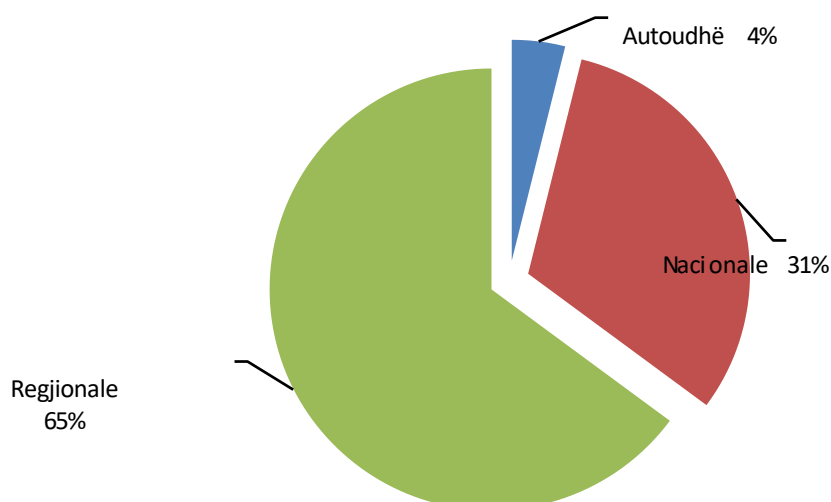
Që nga pas lufta e gjerë në vitin 2015 janë bërë investime kapitale në ndërtimin e rrugëve në Kosovë. Pasi që investimet janë në vijim, ende nuk është bërë ri klasifikimi i rrugëve. Klasifikimi i rrugëve, sipas standardeve të ndërtimit bëhet nga bordi i drejtorive përkatëse. ASK-ja (Agjencia e Statistikave të Kosovës) nga Ministria e Infrastrukturës ka marr vetëm ndryshimet në gjatësinë e rrugëve të asfaltuara dhe të pa asfaltuara për vitin 2009 dhe 2010, kurse në vitin 2011 është shtuar Auto udhë në gjatësi prej 38 km, në vitin 2012 i janë shtuar Auto udhës 22.4 km, dhe në vitin 2013 janë shtuar 17.6 km rrugë Auto udhë dhe tani gjatësia e Auto udhës është 78km. Në vitin 2015 janë shtuar 10.3km rrugë Regjionale.

**Tabela 5.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Autoudhë</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38,0	60,4	78,0	78,0	78,0
<b>Nacionale</b>	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0	629,0
<b>Regjionale</b>	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.294,7	1.305,0
<b>Totali</b>	<b>1.923,7</b>	<b>1.923,7</b>	<b>1.923,7</b>	<b>1.923,7</b>	<b>1.923,7</b>	<b>1.923,7</b>	<b>1.961,7</b>	<b>1.984,1</b>	<b>2.001,7</b>	<b>2.001,7</b>	<b>2.012,0</b>

Sipas të dhënave të prezantuara vërehet se në vitin 2015 në territorin e Kosovës kemi 2.012 km, ku në kategorinë e rrugëve Autoudhë janë 4%, Nacionale 31% ndërsa 65% janë rrugë Regjionale. ( nuk janë të paraqitura rrugët komunale).



**Figura 6.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

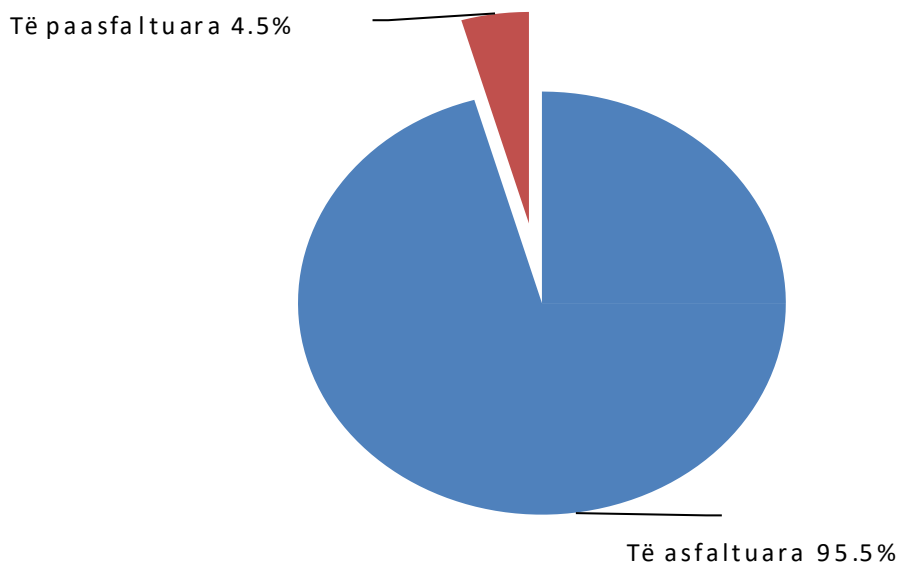
(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Tabela 6.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Asfaltuar</b>	1,666.2	1,666.2	1,666.2	1,666.2	1,805.0	1,805.0	1,843.0	1,865.4	1,881.6	1,881.6	1,922.0
<b>Pa asfaltuar</b>	258.9	258.9	258.9	258.9	120.1	120.1	120.1	120.1	120.1	120.1	90.0
<b>Totali</b>	<b>1,925.1</b>	<b>1,925.1</b>	<b>1,925.1</b>	<b>1,925.1</b>	<b>1,925.1</b>	<b>1,925.1</b>	<b>1,963.1</b>	<b>1,985.5</b>	<b>2,001.7</b>	<b>2,001.7</b>	<b>2,012.0</b>

Nga tabela e mësipërme vërehet se në vitin 2015 nga gjithsejtë 2.012,0 km rrugë .922,0 km apo shprehur në përqindje 95.5% janë rrugë të asfaltuara, ndërsa 90 km apo 4.5% e rrugëve janë të pa asfaltuara.

**Figura 7.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

## 2.3 TRANSPORTIT RRUGOR EU

Transporti rrugor është pjesë vitale e ekonomisë Evropiane dhe tregut të përgjithshëm global. Transporti rrugor furnizon me mallra të gjithë Evropën shpejtë, efikas, fleksibil dhe me çmim konkurrues. Rreth 44% e mallrave të transportuara në BE arrijnë nga transporti rrugor.



Popullata gjithashtu udhëton kryesisht me komunikacion rrugor, me automnjete private. Transporti rrugor është një sektor jetik për ekonominë e çdo shteti në të drejtën dhe mëvetësinë e tij. Aktualisht, në këtë sektor punë janë të punësuar rreth 5 milion njerëz në të gjithë BE-në, dhe gjenerojnë afërsisht 2%, të GDP-së së saj.

Transporti rrugor, është një nga sektorët më dinamikë të ekonomisë Evropiane, i cili realizohet me ndërmarrje të vogla që veprojnë së bashku, duke u kyqur në sistemin e transportit të madh ndërkombëtar. Për shkak të fleksibilitetit të tij, ky modalitet i transportit krijon lidhje të gjera të transportit rrugor në të gjitha rajonet e BE-së, me njëri-tjetrin dhe me rrjetet kryesore të Evropës për mallra dhe trafik të pasagjerëve. Objektivi i BE-së është për të krijuar kushte ku sektori i transportit rrugor mund të veprojë në mënyrë sa më efikase, në mënyrë të sigurtë, dhe me një ndikim minimal në mjedis.

### 2.3.1 Sfidat

Aktualisht, sektori i transportit rrugor në BE, po përballet me një numër të konsiderueshëm të sfidave. Ngasësit përballen gjithnjë e më shumë me rrugë të stërngarkuara, ndërsa nga efikasiteti i automjeteve, një nga katër automjete të mallrave të rënda ende shkon bosh. Andaj, pjesëmarrsit në komunikacionin rrugor presin rrugë më të sigurta dhe kushte të punës së shoferëve profesionistë më të mira.

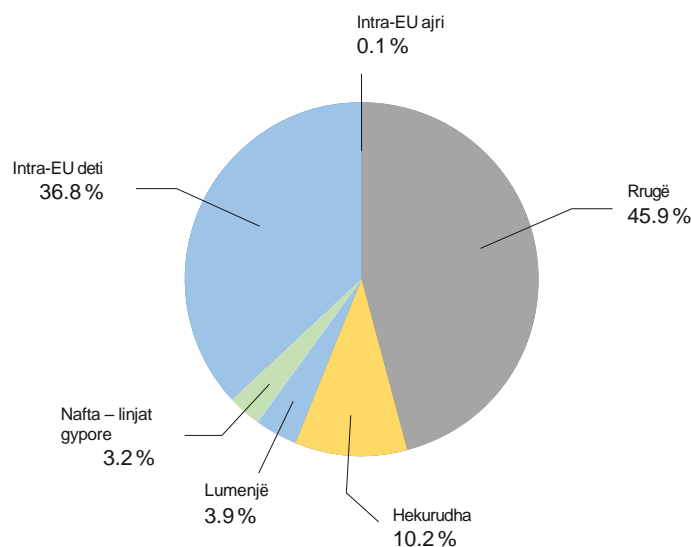
Në të njëjtën kohë, çmimet e karburantit janë në rritje, aksionet ekologjike për të zvogëluar zhurmën dhe ndotjen, nivelin e emituar të karbonit janë poashtu në rritje. Bllokimet e trafikut nuk janë vetëm një ngatërrësë për përdoruesit e rrugës, këto dukuri gjithashtu rezultojnë me një humbje të madhe të karburantit dhe produktivitetit. Shumë procese të prodhimit varen nga furnizimet në-kohë të transportit të lirë, dhe kanë si rrjedhojë prodhimin efikas.

Grumbullimi i mallrave i kushton ekonominë së BE-së më shumë se 1% të GDP-së. Për ta zvogëluar atë, nevojat e BE-së për transport më efikas dhe logjistikë efikase, infrastrukturë më të mirë, aftësinë për të optimizuar përdorimin e kapaciteteve, duhet patjetër moderuar dhe shtuar efikasitetin.

Siguria rrugore, zonat e sigurta për pushim dhe kushtet e denja të punës për ngasësit profesionistë janë gjithashtu attribute të një rëndësie të madhe të komunikacionit efikas. Realisht, duke parë një përparim që është bërë në 10 vitet e fundit, për ta përmirësuar sigurinë rrugore, ende ka sfida të cilat kanë impenjim të madhë në komunitet.

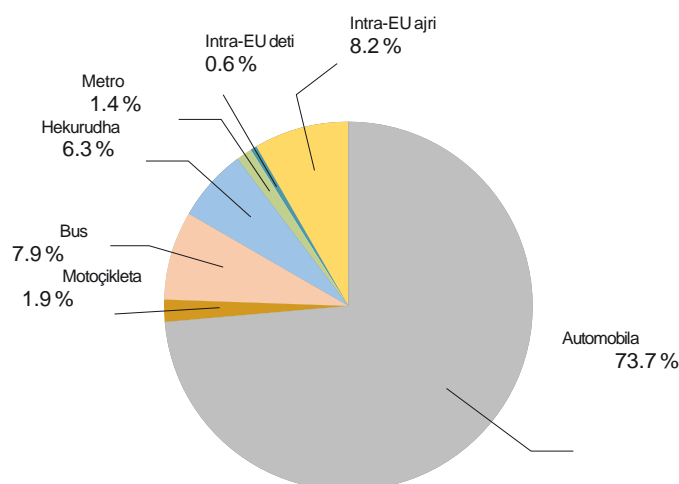
Shoqëria jonë nuk mund të tolerojë viktima rrugore! Përveç kësaj, Evropa mund të përballet me një mungesë të ngasësve profesionistë në dekadat e ardhshme. Evropa, por edhe çdo shtet ka nevojë për transport të pastër dhe më pak të varur nga derivatet e naftës, të cilës çmimi sigurisht duket se do të mbetet i lartë, për afat të gjatë.

Lëvizja drejt uljes së emitimit të karbonit, transportit me energji efikase do të varet nga teknologjitë e reja, sikur motoret elektrikë hibridë, si dhe zhvillimi-zgjidhja më efikase e transportit urban, me alternativa të konsiderueshme për transportim rrugor. Arritja e këtyre qëllimeve duhet të mbështetet sigurisht nga mbështetja financiare dhe stimujt fiskalë. (Ekstrakt)<sup>1</sup>



**Figura 8.** Modelet e ndarë intra-BE, transporti i mallrave në vitin 2010

(Burimi): Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.



**Figura 9.** Modelet e ndarë intra-BE, transporti i pasagjerëve në vitin 2010

(Burimi): Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.

### 2.3.2 Mobiliteti

Sektori i transportit rrugor i BE-së është zhvilluar në mënyrë të konsiderueshme gjatë dekadave të fundit për të mirën e tregtisë, ekonomisë, dhe lirisë së lëvizjes. Në disa aspekte ka qenë shumë i suksesshëm, kurse vëllimet e trafikut janë në rritje. Për të rritur efikasitetin, BE-ja kërkon të sigurojë funksionimin e mirë të tregjeve të hapura dhe konkurese, me standarde uniforme teknike, dhe inkurajon zhvillimin e një rrjeti trans-

evropian të integruar, me një përdorim më të mirë të infrastrukturës duke përdorur sistemet inteligjente në të mirë të transportit. Tregu i brendshëm i BE-së për transportin e mallrave ka qenë i hapur shumë më herët, BE-ja ka vendosur në mënyrë progresive një set të plotë të rregullave uniforme për të siguruar konkurrencë të drejtë në mesin e operatorëve të transportit rrugor. Tregu i hapur i brendshëm ka krijuar mundësi për transport konkurent dhe të lirë, sidomos për operatorët për furnizimin përtej kufijve kombëtarë. Për ta bërë këtë, ata duhet të respektojnë një sërë rregullave të përbashkëta, rregullat përditësohen vazhdimisht. Për të kryer shërbime transporti mallrash ose pasagjerësh në mes të shteteve anëtare, operatorët duhet të përmbushin katër kritere themelore. Autoritetet kombëtare të kryejnë kontrolle të rregullta për të siguruar që operatorët vazhdojnë të plotësojnë këto katër kritere. Operatorët plotësojnë këto kritere duke marrë në komunitete, të ashtuquajtura Licenca nga shteti i tyre anëtar, e cila u lejon atyre për të kryer transport ndërkufitar në të gjithë Bashkimin Evropian. Një kopje e certifikuar e licencës nga komuniteti, duhet vazhdimisht të jetë e potencuar vizualisht në secilin prej automjetet e tyre. Ngasësit nga vendet jo-anëtare të BE-së duhet të mbajnë një vërtetim, që vërteton se ata janë të punësuar ligjërisht nga një operator i licencuar për transport në sitemin rrugor të BE-së. (Ekstrakt)<sup>1</sup>

### 2.3.3 Siguria

Për të drejtat e pasagjerëve BE-ja miratoi një rregullore të re në shkurt të vitit 2011, të miratuara për herë të parë një seri e të drejtave për pasagjerët që udhëtojnë në distancë të gjatë. Këto masa realisht e unifikojnë transportin rrugor në përputhje me atë hekurudhor, ajror dhe atë të udhëtimit në det, ku pasagjerët tashmë gëzojnë një sërë të drejtash, kurse rregullorja do të zbatohet nga marsi 2013. Duke iu nënshtruar përjashtimeve të caktuara, kjo rregullore zbatohet për pasagjerët që udhëtojnë me shërbimet të rregullta, ku destinacioni ose pika e mbërritjes është brenda Bashkimin Evropian dhe ku distanca e caktuar e shërbimit është 250 km ose më shumë. Rregullorja mbulon të drejtat e jo-diskriminimit ndërmjet udhëtarëve në lidhje me kushtet e transportit të ofruara nga transportuesit, të drejtat e pasagjerëve në rast të aksidenteve, jo-diskriminimi dhe ndihmë për personat me nevoja të veçanta, dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar, të drejtave të pasagjerëve në rastet e anulimit apo vonësës, informacionin minimal që duhet tu ofrohet udhëtarëve, trajtimi i ankesave dhe zbatimin i përgjithshëm i rregullave. Andaj, lëvizshmëria më e mirë do të thotë edhe lëvizshmëri më të sigurtë. Edhe pse transporti rrugor është shumë më i sigurt seç ishte, ai është ende dukshëm më rrezikshëm se sa me mjete të tjera të udhëtimit. Në total, 30,300 vetë vdiqën në aksidentet rrugore në vitin 2011, është 46% më shumë se sa në vitin 2000. Qëllimi i BE-së është që të përgjysmojë këtë numër deri në vitin 2020, duke përdorur teknologji (informacione të trafikut në kohë reale, sisteme të përparuara të frenimit, ndihmë automatike për ngasës, kushte më të mira të komunikimit të infrastrukturës, kontrolli ngasës-sistemet), zbatimi, dhe arsimimi me një rëndësi të veçantë të përqëndruar në pjesëmarrsit e komunikacionit rrugor në BE. Edhe pse aksidentet që përfshijnë kamionët apo furgonët e që përfaqësojnë vetëm një pjesë të vogël të pjesëmarrësve, aksidentet janë shumë më të rënda, (14% e vdekjeve në rrugë rezultojnë nga aksidentet e përfshirë me automjetet e rëndë në detyrë), lodhja e ngasësve dhe pjesëmarrësve të tjerë dhe sjellja në komunikacion janë shkaku kryesor apo faktor rëndues në një prej tre, të këtyre aksidenteve.

<sup>1</sup> Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications. European Union, 2012.

### 2.3.4 Kohëzgjatja

BE-ja vendos një sërë dispozitash sociale për profesionistët dhe kushtet e punës së një ngasësi/shoferi, e cila gjithashtu kontribuonë në sigurinë në komunikacion dhe konkurrencën e lirë ligjore të cilët e mbështet në mes të operatorëve. Rregullat esenciale:

1. Një periudhë e përditshme lëvizëse, jo më shumë se nëntë orë, me një pushim të paktën 45 minuta pas 4.5 orësh të ngasjes së makinës. Kurse, dhjetë orë ngasje apo periudhat lëvizëse janë të mundshme dy herë në javë;
2. Një kohë maksimale e ngasjes së makinës, 56 orë në javë (ose 90 orë për dy javë);
3. Periudhat e pushimit ditor, të paktën 11 orë (me opsionin për nëntë orë, tre herë në javë);
4. Një periudhë e pushimit javor, prej 45 orësh të vazhdueshme, kjo mund të shkurtohet në 24 orë, në çdo javë të dytë (me i përshtatshëm kompensimi).

Respektimi i këtyre dispozitave është subjekt dhe detyrë e vazhdueshme. Monitorimi dhe kontrollet nga shtetet anëtare është permanent. Këto veprime ligjore përbëhen nga spot kontrolle e të dhënave në tahografin e automjeteve në rrugë ose në ambientet e operatorëve të licencuar të automjeteve. Që nga viti 2005, ngasësit duhet të respektojnë një maksimum mesatar kohë, prej 48 orë në javë duke punuar (mesatarisht më shumë se një periudhë prej katër muajsh), ndërsa puna e natës nuk mund të tejkalojë 10 orë në çdo periudhë 24 orëshe. Jo më shumë se gjashtë orë mund të punohet rresht pa pushim, pushim prej të paktën 30 minutësh. (Ekstrakt)<sup>1</sup>

### 2.3.5 Transporti më i pastër

Transporti i pastër automobilistik kërkon investime në risi teknologjike dhe promovimin e mbështetjen e standardeve të aprovuara. BE-ja ka ligjet tashmë, për ta bërë të mundur që përdoruesit e transportit të kontribuojnë në koston e infrastrukturës rrugore. Tani sektori i transportit rrugor është në rritje, kurse patjetër duhet paguar për dëmtimin e mjedisit, në drejtim të emisioneve të gazrave serrë dhe zhurmes. Llogaritë e transportit rrugor për rreth 18% e të gjitha emisioneve në BE-së, janë nga motorë të ri dhe lëndë djegëse të reja, teknologjia dhe inovacioni janë duke bërë vazhdimisht të ‘gjelbër’ transportin rrugor. Teknologjitë e reja ndihmojnë për të prodhuar më shumë energji-efektive, me motorë të cilët konsumojnë më pak karburant dhe për këtë arsye emanojnë më pak emisione të karbonit dhe gazrave të dëmshme. I ashtuquajtur i standard, Euro -VI për motorë, i cili u etë prezantua në vitin 2013, dhe është i detyrueshëm që nga viti 2014, do të reduktojë emisionet nga më shumë se 60% të gazrave. Karburantet e ‘pastër’ janë gjithashtu duke u zhvilluar, me energji elektrike duke qenë fuqia e re e preferuar për distanca të shkurtra, po ashtu, metani dhe hidrogjeni për distanca mesatare, si dhe gazi natyror për udhëtime të gjata. BE-ja financon programe ekologjike dhe punon në standarde të automjeteve dhe infrastrukturës për të lehtësuar zhvillimin e transportit me automjete hibride (si pikë të arritshme). (Ekstrakt)<sup>1</sup>

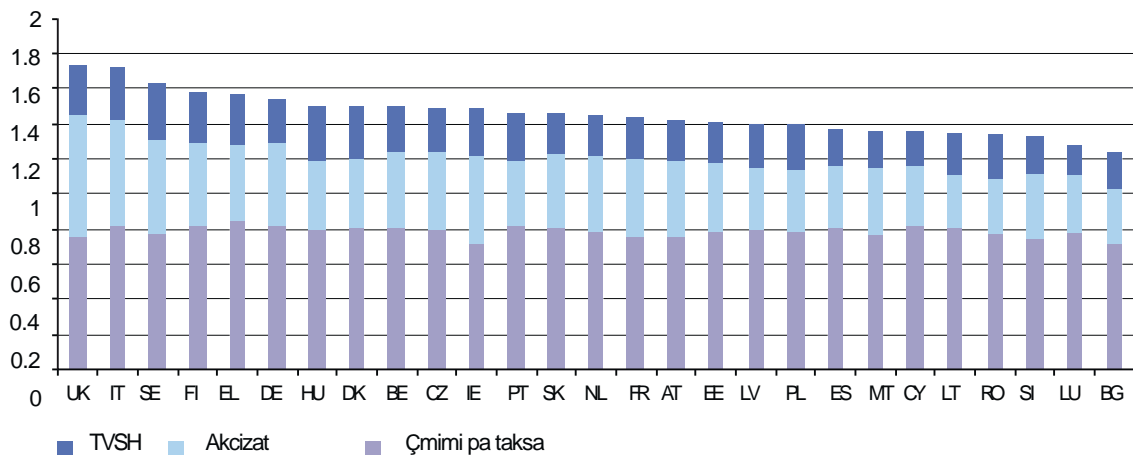
Andaj, zhvendosja drejt automjeteve hibride dhe të sistemeve elektrike të reja shtytëse është një sfidë e madhe për të ardhmen që mund të arrihen vetëm nëpërmjet një qasje të koordinuar nga industria e automobilave në nivel evropian dhe global. Është e rëndësishme për industrinë Evropiane të jetë në hap me ato teknologji të cilat mund të përmirësojnë pjesën e saj në tregjet ndërkombëtare, e sigurisht që edhe Kosova synon me kapacitete modeste drejt këtyre arritshmërive ekologjike.

Automjete të reja janë inovuar për të rritur qëndrueshmërinë dhe efikasitetin e ofrimit të mallrave urbane. Me automjete elektrike urbane në transport të mallrave, kurse furgonë të mëdhënjë nuk duhet të hyjnë në qendrat e qytetit, në favor të reduktimit të ndotjes së ajrit dhe ndotjes nga zhurma. Automjetet elektrike kanë përmirësuar cilësinë e ajrit me emetime më të ulëta të gazrave, si dhe janë automjete më të heshtura, që do të thotë se ato mund të bëjnë furnizimet natën pa i shqetësuar banorët lokal apo komunitetin. BE-ja financon pilot projekte në këtë fushë dhe nxitë shkëmbimin e praktikave të mira, sikurse: transportit intermodal me fleksibilitetin e tijë, shpejtësia dhe aftësia për të ofruar derë më derë të transportit rrugor praktikisht është e padiskutueshme në distanca deri në 300 km', dhe aktualisht kjo nuk ka gjasa të ndryshojë tani për tani. Inovimi i teknologjive të reja, hulumtim dhe inovacion, logjistikë më të mirë, të gjitha këto veçori do ta bëjnë transportin rrugor në relacionet e shkurtra edhe më efikase dhe më të favorshëm për ruajtje të mjedisit. Për distanca më të gjata, ka një rast të fortë mjedisor për transportin intermodal, ku pjesa kryesore e rrugës është me hekurudhë, det ose lumë të lundrueshëm, dhe me një udhëtim të shkurtër me transport automobilistik. Shembujt e suksesshëm të kësaj praktike, janë për shembull, 'autostrada' me transport detar, si dhe kamionë ose rimorkio bëjnë udhëtimin e tyre nëpër Evropë me komunikacion rrugor. (Ekstrakt)<sup>1</sup>

### 2.3.6 Tatimi i vlerës së shtuar

Për shkak se tatimi nuk reflektonë koston aktuale të përdorimit të transportit të infrastrukturës, taksat dhe tarifat nuk e shprehin të drejtën e tanishme në caktimin e çmimeve për operatorët. BE-ja është duke u përpjekur për të ristrukturuar këto në një sistem më të drejtë dhe më efikas rrugor. Sistemi aktual rrugor i BE-së i është i bazuar në të ashtuquajturën Direktiva Euro-vignette. E miratuar së pari në vitin 1999, ajo u lejohet shteteve anëtare për të vënë një pagesë për automjetet e rënda të mallrave në përdorimin e rrugëve në mënyrë që të paguajnë për mirëmbajtjen dhe riparimin e infrastrukturës rrugore. Një direktivë e përditësuar Euro-vignette është miratuar në vitin 2011, dhe parashikon një pagesë në rritje duke marrë në llogaritje emetimet dhe nivelin e zhurmës.

Pagesa zbatohet, atëherë kur ndotësi paguan prime për kamionë të cilët ndotin ambientin, kurse për maune të pastëra do të paguajnë më pak se ata me emisionet më të larta. Legjislacioni i ri gjithashtu autorizon qeveritë kombëtare për të ngarkuar me taksa më të larta në kohë të pikut. Kjo lejon një pagesë shtesë në zonat malore nën kushte të caktuara, kryesisht të ardhurat përdoren për të investuar për ndërtimin e rrugëve alternative. Ky legjislacion i BE-së nuk zbatohet për makinat private apo automjete më të lehta komerciale nën 3.5 tonelata. Komisioni Evropian monitoron skemat ku ato janë të aplikuara nga shtetet individuale anëtare për të siguruar që ato të janë proporcionale dhe nuk diskriminojnë në bazë të përdoruesit, për nga kombësia ose vendi i banimit. (Ekstrakt)<sup>1</sup>



**Figura 10.** TVSH dhe akciza për vendet e BE. Çmimi mesatar për litër naftë, 03/2012 (Burimi): Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.

### 2.3.7 Kufijtë dhe zgjerimi

Politikat e transportit rrugor të BE-së nuk do të ndalen në kufijtë e jashtëm të BE-së. BE-ja dhe fqinjët e saj, si dhe shoqatat PanEvropiane të tregëtisë aplikojnë një sërë rregullash konform standardeve të aprovuara. Një tjetër grup rregullash vlen për marrëdhëniet e BE me fqinjët e saj të tjera, kryesisht ato me Ballkanin Lindor dhe Perëndimor. Në mesin e EFTA vendeve, ka përsëri dy grupe: EEA (Islanda, Lihtenshtajni dhe Norvegjia) nga njëra anë, dhe Zvicra në anën tjetër. Vendet e EEA marrin pjesë plotësisht në tregun e brendshëm Evropian, kurse Zvicra realizoi një marrëveshje bilaterale për transport rrugor me BE-në në vitin 1999. Kjo marrëveshje rregullon kushtet në të cilat Zvicra ka qasje në tregun e brendshëm të transportit rrugor të BE-së dhe anasjelltas.

Zvicra është e angazhuar për këtë marrëveshje dhe e bëri të konsiderueshme në progres me ndërtimin e dy tuneleve të mëdhenjë me bazë të transportit hekurudhor në Alpe, të cilat duhet të ndihmojnë dhe nxitisin në modalitete të komunikacionit hekurudhor dhe kështu të reduktojnë bllokimet e shpeshta rrugore, si dhe ndotjen e ajrit dhe zhurmes përgjatë korridoreve të mëdha përtej Alpeve. Nëpërmjet bashkëpunimit të saj ndërkombëtar, BE-ja gjithashtu promovon rregullat e saja sociale me vendet e tjera fqinje, duke ja shtuar edhe zonat e Azisë qendrore në kuadrin e Marrëveshjes Evropiane në lidhje me punën e ekuipazheve të automjetet të përfshira në transportin ndërkombëtar rrugor (AETR). Shtetet anëtare të BE-së janë në mesin e 50 palëve kontraktuese në AETR. AETR ka një linjë të dispozitave të sajë për ngasje në kohë, pushimet dhe periudhat e pushimit me legjislacionin aktual të BE-së. Vendet AETR duhet implementuar dhe prezantuar edhe tahografin dixhital i cili u bë i detyrueshëm në vitin 2010 në automjetet e përfshira në transportin ndërkombëtar. Për më tepër, marrëveshja Interbus për transportin e rastit ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus lehtëson shërbimet e transportit të pasagjerëve midis BE dhe një numër të vendeve të treta. (Ekstrakt)<sup>1</sup>



**Figura 11.** Komunikacioni rrugor i zhvilluar në BE. Google  
 (Burimi): Map data ©2016 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Inst. Geogr. Nacional, Mapa GISrael, ORION-ME. 2016



**Figura 11.** Komunikacioni rrugor i zhvilluar në Ballkan. Google  
 (Burimi): Map data ©2016 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Inst. Geogr. Nacional. 2016

## 2.4 KARAKTERISTIKAT E MJETEVE TRANSPORTUESE

### 2.4.1 Taksi

Taksi tradicionale sipas kërkesës, është një sedan i licencuar ose automjet i siguar për transport derë më derë, mbi kërkesën për transportin për një apo më shumë njerëz. Taxicab janë automjete të licencuara nga agjencia rregullatore për kryerjen e transportit në një qytet të veçantë, ndërmjet shumë qyteteve apo shtetit, e cila gjithashtu përcakton standardet minimale për automjetet dhe ngasësit/shoferët. Pamvarësisht nga numri i udhëtarëve të cilët transportohen, llogaritjet janë në bazë të kohëzgjatjes së udhëtimit dhe të kohës si e regjistruar nga një taksimetër. Agjencia rregullatore ose komisioni zakonisht përcakton normën matëse. Megjithatë, disa komunitete vendosin çmimet e zonave ose në normën e caktuar çmimet caktohen për udhëtime në mes të aeroportit dhe qendrës të qytetit apo destinacioneve të tjera të mëdha. Kështu, ndryshe nga shoferët të taksive që punojnë në një ambient në qendër të qytetit me çmime të caktuara, ngasësit/shoferët në aeroporte caktojnë çmimet edhe duke pritur në rradhë. Në qytetet më të mëdha, shërbimi taksi ofrohet edhe nga shoferët të cilët janë të pavarur nga kontraktorët e kompanisë taksi, të cilët ose kanë me qira një makinë nga kompania ose vetë janë pronari/operatori i një automjeti. Aftësia e operatorëve të aeroportit për të menaxhuar taksitë ndikohet nga fakti nëse shoferët janë të punësuar ose janë kontraktorë të pavarur. Përveç shërbimeve tradicionale me kërkesë të taksive, shërbimet e dedikuara taksi janë shpesh në dispozicion nga aeroportet me kërkesa specifike dhe lloj llojshme. (Ekstrakt)<sup>2</sup>

### 2.4.2 Limuzinat

Një limuzinë është një 'sedan' i licencuar, makinë qyteti, SUV, ose automjet luksoz duke siguar transportin e paracaktuar, në përgjithësi për një apo më shumë njerëz. Megjithatë, shërbimi nga një limuzinë mund të sigurohet nga automjete të përshtatura (dmth, shtrirë) që ka më shumë vende apo ulëse. Një limuzinë apo automjet është e licencuar nga agjencia rregullatore për kryerjen e transportit në një qytet të veçantë, ndërmjet shumë qyteteve apo shtetit, e cila gjithashtu përcakton standardet minimale për automjetet dhe ngasësit/shoferët. Konsumatorët kërkojnë shërbimin e një limuzinë në kompaninë për shërbimet e limuzinëve e cila cakton udhëtim dhe një shofer individual, ose konsumatori mund të thërrasë një ngasës/shofer drejtpërdrejtë. Ngasësit e limuzinave zakonisht janë kontraktorë të pavarur dhe jo të punësuar në kompani.

Historikisht në SHBA, pasagjerët ajror punësojnë një shërbim limuzinë para fluturimit të tyre, por pasagjerët sot mund të punësojnë një limuzinë edhe kur bëhet ulja në aeroport duke përdorur celularin e tyre, ose pajisje të tjera bashkëkohore. Kështu intervali kohor lidhur me termin "paracaktuar" mund të jetë aq pak sa disa minuta, edhe pse disa kompani kanë krijuar rregulla që kërkojnë periudhen minimale pra se të rezervojnë shërbimin.

Një tjetër lloj i shërbimit limuzinë paraqitet në dispozicion në disa aeroporte, e ashtuquajtur On-demand shërbim. On-demand shërbimi i një limuzinë është një limuzinë e licencuar për të siguar transportin e paracaktuar, në përgjithësi për një apo më shumë njerëz. Çmimet për përdorimin e të gjithë automjetit janë të kalkuluar në total. Në aeroportet që ofrojnë këto shërbime, konsumatorët mund të zgjidhin mbi kërkesën e shërbimit taksi ose On-demand shërbim për limuzinë, në dallim kryesor është klasa, luksi dhe çmimi. (Ekstrakt)<sup>2</sup>



### 2.4.3 Kompani udhëtimi-prenotimi

Një kompani udhëtimi-prenotimi, ofron një shërbim të automatizuar duke përdorur një platformë në internet apo një aplikimi nga smartphone duke dërguar ose autorizuar pasagjerët me automjet në destinacionin e kërkuar, me udhëtim më shumë se një ditë. Konsumatori merr në një kohë të caktuar makinën, deri në cakun e kontraktuar. Dallimi kryesor në mes të një shërbimi udhëtim-prenotimi dhe një shërbimi tradicional limuzinë është se si konsumatori udhëton dhe paguan për shërbimin. Ka dy lloje të shërbimeve të udhëtim-prenotimit, prej të cilave ofrojnë On-demand shërbim, derë më derë të transportit. Kurse shërbimi i përbashkët i udhëtim rentohet një furgon i licencuar për të siguruar transportin, shtëpi në shtëpi, apo multi-stop transportin ndërmjet aeroportit dhe destinacioneve të caktuara (dmth, rezidenca, hotele, biznese) deri në 12 pasagjerë që ndajnë furgonin. Furgonë të përbashkët udhëtimi janë të licencuara nga agjencia rregullatore për kryerjen e transportit në një qytet të veçantë, ndërmjet shumë qyteteve apo shtetit, e cila gjithashtu përcakton standardet minimale për automjetet dhe ngasësit/shoferët. Shërbimi i përbashkët udhëtimi në furgonë nënkupton transport me kërkesa në mënyrë individuale, duke bërë ndalesa të shumta gjatë rrugës, në varësi të numrit të udhëtarëve të transportuar. Pasagjerët janë të ngarkuar me një çmim për udhëtar, edhe pse mund të ketë zbritje të çmimit kur ofrohen shërbime të paracaktuara në grupe më të mëdha. Shumica e shërbimeve të përbashkët-udhëtimi sigurojnë derë më derë transport për pasagjerët e linjave ajrore në mes të një aeroporti dhe një qytet të afërt, periferik, apo destinacion tjetër që ndodhet më pak se një orë udhëtimi nga aeroporti. (Ekstrakt)<sup>2</sup>

### 2.4.4 Automjetet “Courtesy”

Automjetet “Courtesy”, apo anijet “Courtesy”, janë mjete që ofrojnë derë në derë transport për/nga një aeroport, të ofruara nga bizneset si një komoditet i lartë. Shërbimi mund të ofrohet në On-demand kërkesën ose në bazë të caktuar. Shërbimi automjeteve “Courtesy” sigurohet nga kompanitë e makinave me qira, parking bizneset, hotelet/motelt, kazinot, qendrat e trajnimit, si dhe bizneset e tjera të vendosura në ose jashtë një aeroporti. Një shumëllojshmëri e madhësive dhe klasit të automjeteve përdoren për të siguruar shërbimin “Courtesy” duke filluar nga furgona me tetë-pasagjerë (p.sh., duke i shërbyer hoteleve/moteleve) në madhësi të autobusëve (p.sh., duke shërbyer kompanitë me qira të makinave), dhe gjithashtu duke përfshirë 12 deri në 30 pasagjerëve me makina luksi. Ndryshe nga shërbimet e tjera të transportit, shërbimit të automjeteve “Courtesy” ofrohen pa pagesë të drejtpërdrejtë të pasagjerëve, kjo është për shkak se kostoja e sigurimit të transportit është e kalkuluar në biznesin primar, dhe është e përfshirë në çmim të konsumatorëve për këtë shërbim komplet. Automjetet “Courtesy” duhet të jenë të licencuar nga departamenti i mjeteve motorike të shtetit, dhe në varësi të peshës së automjetit ngasësit/shoferët mund të jenë të detyruar/nevojshme për të marrë një licencë komerciale. (Ekstrakt)<sup>2</sup>

### 2.4.5 Furgonë të planifikuar dhe autobusë

Furgonë të planifikuar dhe autobusë sigurojnë transportin në kohë të postes, dhe veprojnë së bashku me rrugët e shërbimit postal në mes një aeroporti dhe një stacioni apo ndalesa më të afërt. Në disa qytete këto shërbime të planifikuara janë të referuara si airports. Shërbimi ofrohet në një shumëllojshmëri të madhësive të automjeteve duke filluar nga furgona të tetë pasagjerëve, si dhe autobusëve “cutaways”, minibusë, dhe automjete

tranziti. Autobusët e planifikuar/furgonët janë të licencuara nga agjencia shtetërore të cilat përcaktojnë standardet e sigurisë për automjetet dhe shoferët. Autobusët që përdoren nga agjencitë e transportit publik duhet të sigurojnë hapësirë të kufizuar për ruajtjen e bagazhit me dimensione të mëdha, shumica e autobusëve që operojnë me itinerar publik ndalojnë shpesh (p.sh., një herë në disa blloqe ose disa herë në mes të aeroportit dhe në qendër të qytetit), por ka disa agjenci të cilat ofrojnë shërbime me një një numër të kufizuar të ndalesave (për shembull, në rrugë të caktuara apo zona).

#### 2.4.6 Autobusë të dedikuara

Shërbimi i transportit bëhet me rrugë të caktuara, të planifikuara, shërbimet e autobusëve janë non-stop, duke komunikuar me një aeroport dhe një terminal, zakonisht > 20 km larg nga aeroporti. Shërbimi po ashtu ofrohet në furgona me 8-të pasagjerë. Këto biznese private afrojnë shërbime të ngjashme me autobusë më të mëdhenjë në distanca të komunikacionit më të dendur. Planifikimi i këtyre shërbimeve, dita e dites po merr një kahje më të popullarizur për arsye të kostos dhe shërbimit të mirë/lirë.<sup>2</sup>

#### 2.4.7 Charter autobusët

Charter autobusët sigurojnë transport derë më derë, mbi kërkesën për transportin për një apo më shumë njerëz. Charter autobusët janë automjete të licencuara nga agjencia rregullatore për kryerjen e transportit në një qytet të veçantë, ndërmjet shumë qyteteve apo shtetit, e cila gjithashtu përcakton standardet minimale për automjetet dhe ngasësit/shoferët. Këtë lloj shërbimi më së shumti e gjejmë në raste të prenotimit të udhëtimit në grupe, me transport një apo shumë ditor.

### 2.5 KOSOVA – TRANSPORTI DHE SIGURIA

Mbi 1.2 milion njerëz në botë vdesin çdo vit në rrugë, dhe prej 20 deri në 50 milionë vuajnë nga lëndimet jo-vdekjeprurëse. Në shumicën e rajoneve të botës kjo epidemi e lëndimeve të komunikacionit rrugor është ende në rritje. Mbi 90% e fataliteteve rrugore në botë ndodhin në vendet me të ardhura të ulëta, të cilat përbëjnë vetëm 40% të automjeteve të regjistruara në botë. Përqindjet e vdekjeve kanë rënë gjatë katër ose pesë dekadave të fundit në shumë nga vendet me të ardhura të larta. Edhe në këto vende, lëndimet nga komunikacionu rrugorë mbesin si një shkaktarë i rëndësishëm i vdekjeve, lëndimeve dhe paaftësive.<sup>3</sup>

Për më tepër aksidentet rrugore lëndojnë më shumë se 2.4 milion njerëz çdo vit. Ky problem është më i theksuar te grup moshat prej 5-29 vjeç, grup moshë për të cilën lëndimet nga komunikacioni rrugor janë shkaktari kryesor i vdekjes.<sup>4</sup> Për Republikën e Kosovës siguria rrugore gjithashtu është një çështje e rëndësishme, performanca e aksidenteve rrugore në Kosovë, për sa i përket numrit të të vdekurve nga aksidentet rrugore është shumë më e përafërt me standardet e Bashkimit Evropian se me ato të vendeve të Evropës Lindore. Dy ndryshimet kryesore me vendet Evropës Perëndimore janë se ka pasur një rritje të theksueshme të fataliteteve në dekadën e fundit dhe se numri

<sup>2</sup> Commercial Ground Transportation at Airports, 2015. ACRP Report 146. FAA, USA.

<sup>3</sup> Raporti i Statusit Global për sigurinë rrugore, OBSH 2009

<sup>4</sup> Raporti i Statusit Evropian për sigurinë rrugore, OBSH 2009

i këmbësorëve përfaqëson shumicën e shfrytëzuesve të rrugëve të rrezikuar në Kosovë. Numri i këmbësorve të vdekur në aksidente rrugore është shumë i lartë. Përmes programit IPA (të Asistencës së Para-anëtarimit) të financuar nga BE-ja, Zyra e Bashkimit Evropian në Kosovë (ZBEK) është kontraktuar një projekt në kuadër të “Përkrahja në Zbatimin e Marrëveshjes së Komunitetit të Transportit (EU-TCA)”.<sup>5</sup> Institucioni përfitues i projektit është Ministria e Infrastrukturës. Projekti përfshinë mbështetjen për azhurnimin dhe zbatimin e strategjisë së transportit multi-modal, mbështetje për sektorin e rrugëve lidhur me TCA-në (Agjensioni i Komuniteteve të Transportit) dhe bashkëpunimin rajonal. Një nga nëndetyrat e sektorit rrugor është përgatitja dhe përmirësimi i strategjisë dhe planit të veprimit lidhur me sigurinë rrugore.

### 2.5.1 Treguesit e sigurisë rrugore

Analizat e statistikave nga aksidentet dhe trendet e tyre korresponduese mbeten njëra nga elementet kryesore në zhvillimin e një programi të për sigurinë rrugore. Së bashku me analizat e të dhënave të sjellura e gjithashtu edhe të kërkesave të institucioneve ligjore, kjo formon bazën për një katalog të masave të përfshira në planin e veprimit. Baza për analiza janë të dhënat e publikuara nga Policia e Kosovës për vitin 2014.<sup>6</sup> Gjendja në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së regjistruar 2004 deri 2014 flet për rritje të ndjeshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar. Numri i personave të vdekur për një aksident ka ndryshuar gjatë 11 viteve të fundit, duke shënuar shkallë të madhe të ngritjes.

#### **Tabela 7.** Trendet e aksidenteve 2004-2014

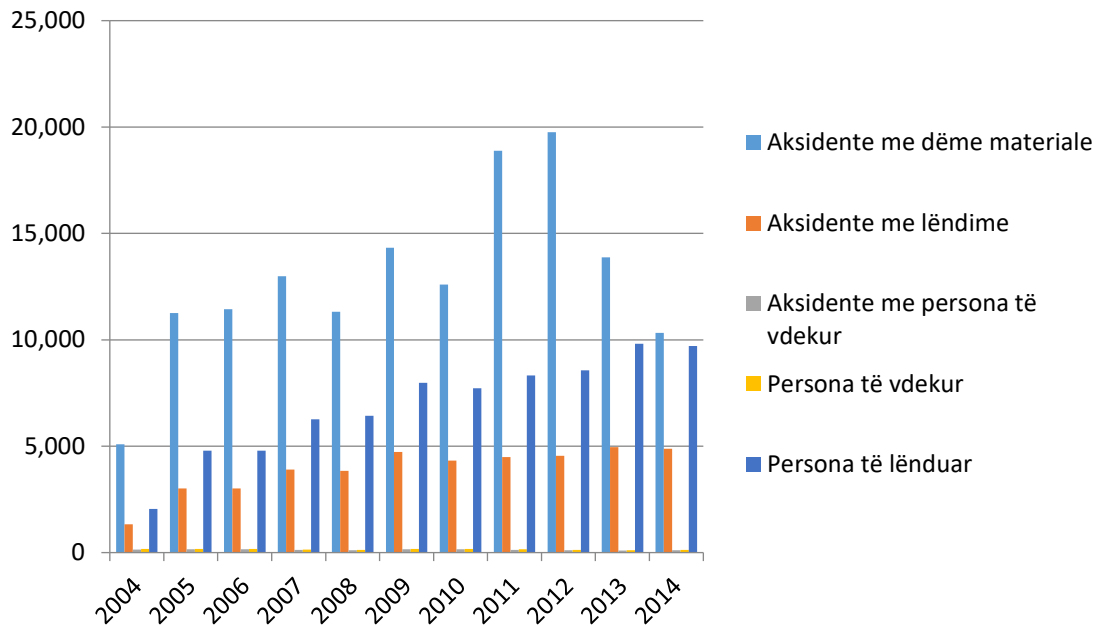
(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Trendet e aksidenteve 2004-2014**

	Aksidentet me dëme materiale	Aksidente me lëndime	Aksident me persona të vdekur	Persona të vdekur	Persona të lëndua
<b>2004</b>	5,097	1,326	141	170	2,053
<b>2005</b>	11,266	3,013	156	178	4,789
<b>2006</b>	11,436	3,013	156	178	4,789
<b>2007</b>	12,987	3,901	127	139	6,264
<b>2008</b>	11,313	3,850	118	133	6,427
<b>2009</b>	14,330	4,730	152	176	7,984
<b>2010</b>	12,594	4,327	158	175	7,731
<b>2011</b>	18,888	4,490	130	157	8,321
<b>2012</b>	19756	4555	116	121	8561
<b>2013</b>	13878	4960	104	119	9817
<b>2014</b>	10333	4876	111	127	9713

<sup>5</sup> Asistenca evropiane 128976/C/SER/KOS

<sup>6</sup> Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit në periudhën 2013 -2014, Drejtorja e Komunikacionit, Policia e Kosovës



**Figura 12.** Aksidentet sipas viteve, 2004-2014.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

Numri i fataliteteve për 100 000 banorë dhe për 100 000 automjete janë treguesit më të mirë të paraqitjes së gjendjes së sigurisë rrugore. Sipas publikimeve më të reja të Agjencisë për Statistika të Kosovës, numri të popullësisë në Kosovë në fund të vitit 2013 është 1 820 631. Numri i automjeteve të regjistruara në Kosovë është 297,392.

Për vitin 2014 treguesit e paraqitjes së aksidenteve janë:

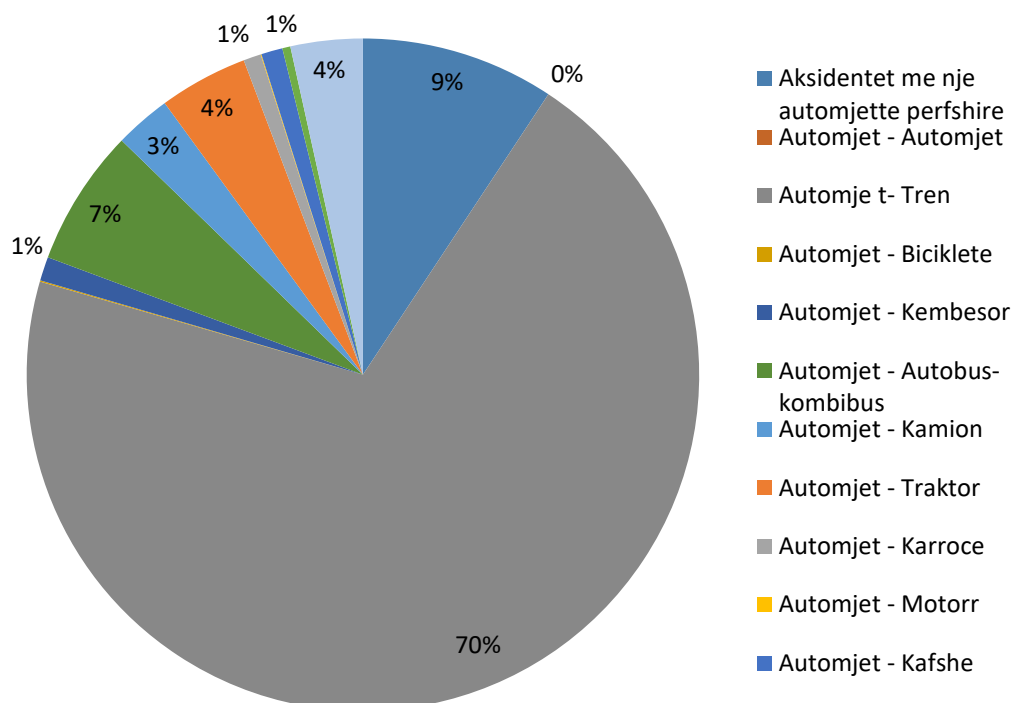
Personat e vdekur për 100,000 banorë	-	7
Personat e vdekur për 100,000 automjete	-	43

**Tabela 8.** Llojet e aksidenteve 2004-2014

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

Llojet e aksidenteve (2014)	
Aksidentet me nje automjet te perfshire	1516
Automjet - Automjet	11437
Automjet- Tren	10
Automjet - Bicikletë	187
Automjet - Këmbësor	1074
Automjet - Autobus- kombibus	440
Automjet - Kamion	696
Automjet - Traktor	138
Automjet - Karrocë	6
Automjet - Motorr	168
Automjet - Kafshë	63
Te tjera	565
<b>TOTALI</b>	<b>16300</b>

Tabela tregon numrin e aksidenteve për vitin 2014, e rregulluar sipas llojit të aksidenteve. Shifrat gjithashtu përfshijnë aksidentet me dëme materiale. Të dhënat më të hollësishme të aksidenteve me persona të lënduar dhe me të vdekur nuk janë të gatshme.



**Figura 13.** Aksidentet sipas përqindjes. Llojet e aksidenteve.

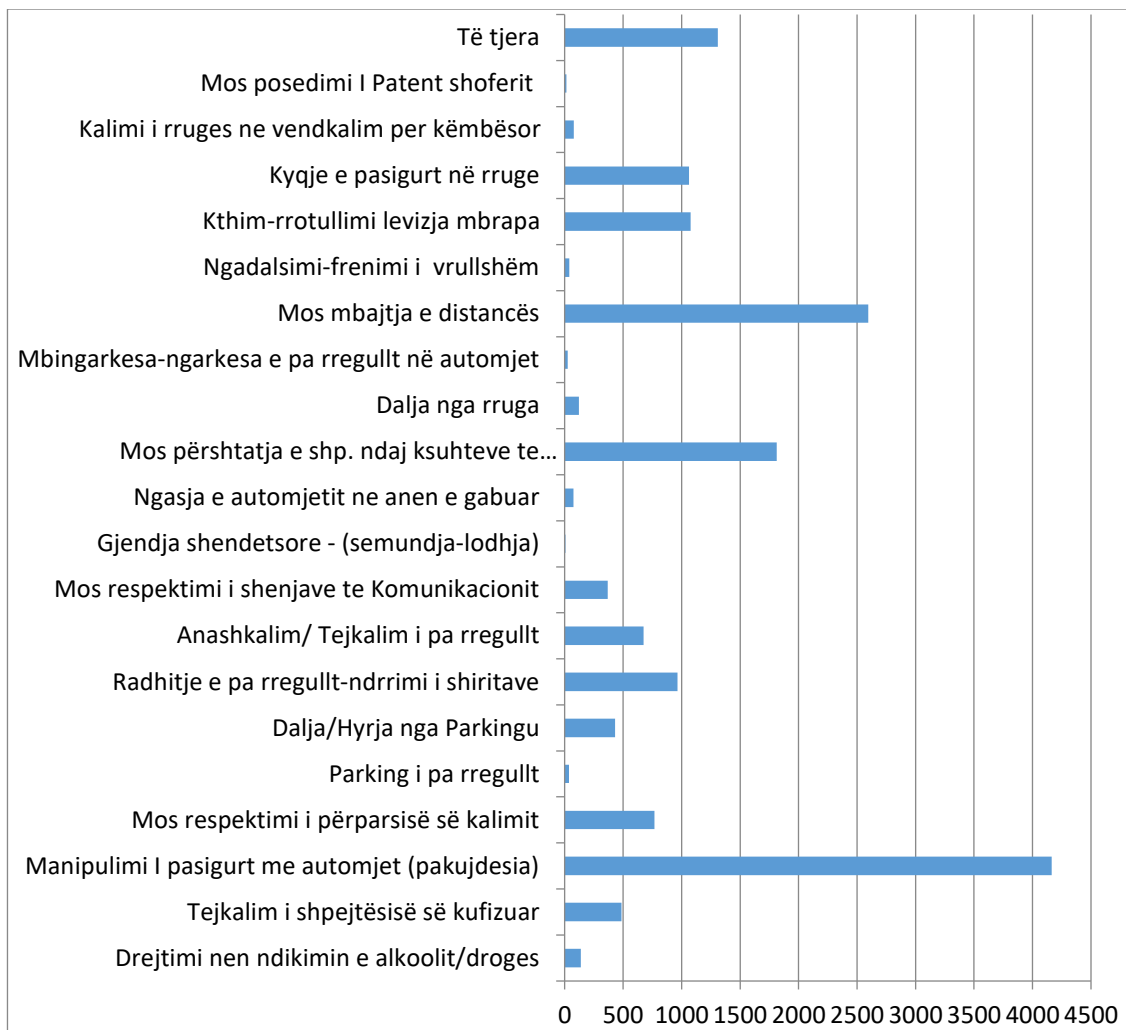
(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

### 2.5.2 Faktorët kryesorë që shkaktojnë aksidentet

Komisioni Evropian ka shpallur në kuadër të Dokumentit të Bardhë më 12 shtator 2001<sup>7</sup> që do të krijojë një plan të veprimit të synuar, i cili do të përmbajë një grup të masave të cilat duhet të implementohen deri në 2010 në mënyrë që të ulet numri i fataliteteve nga aksidentet rrugore për 50% në mes të viteve 2000 dhe 2010. Programi i Veprimit Evropian për Siguri Rrugore është publikuar në 2003 me nën titullin “Shpëtimi i 20 000 jetëve në rrugët tona – përgjegjësi e përbashkët”.<sup>8</sup> Qëllimi ka qenë përgjysmimi i numrit të viktimave nga aksidentet, atë kohë nga 40 000 në 20 000 në 15 shtete të BE-së. Prej vitit 2004 numri i shteteve është rritur nga 25 në 27 shtete në vitin 2007

<sup>7</sup> Politika evropiane e transportit për 2010: Koha të vendosim [COM(2001) 370 final, 12 shtator 2001]

<sup>8</sup> Programi evropian për siguri rrugore – Përgjysmimi i numrit të viktimave nga aksidentet rrugore deri me 2010 në Bashkimin Evropian: Përgjegjësi e përbashkët [COM (2003) 311 final, 2 qershor 2003].



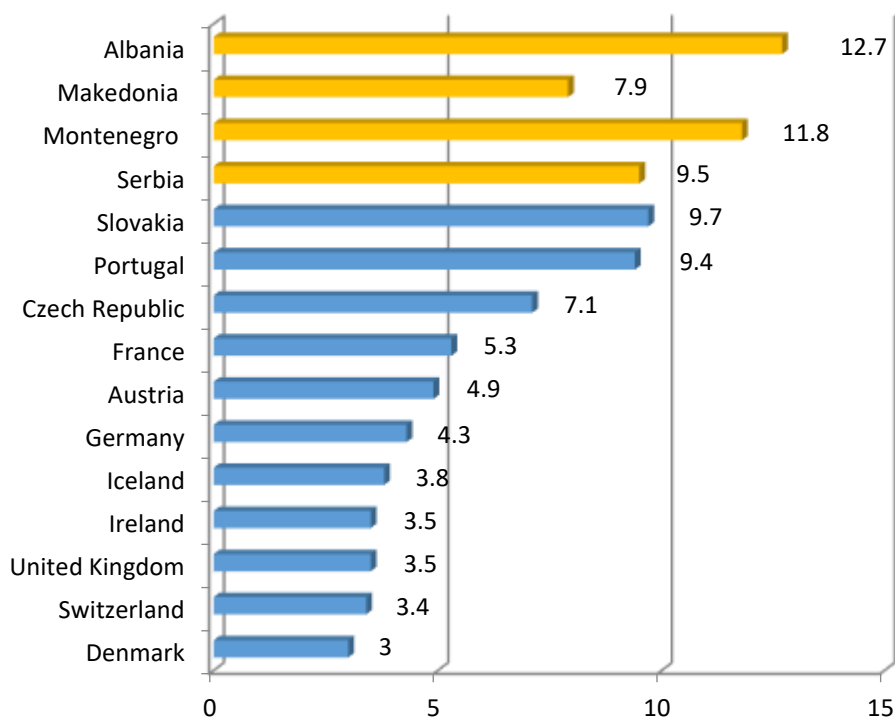
**Figura 14.** Shumica e faktorëve shkaktarë të aksidenteve në komunikacion bazuar në vëzhgimet e Policisë së Kosovës.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

Komisioni Evropian ka publikuar në 2010 një program të ri për sigurinë rrugore për dekadën e ardhshme.<sup>9</sup> Qëllimi kryesor prapë është përgjysmimi i numrit të përgjithshëm të vdekjeve në rrugë brenda Bashkimit Evropian në vitin 2010, duke filluar nga 2010. Janë nxjerrë shtatë objektiva strategjike:

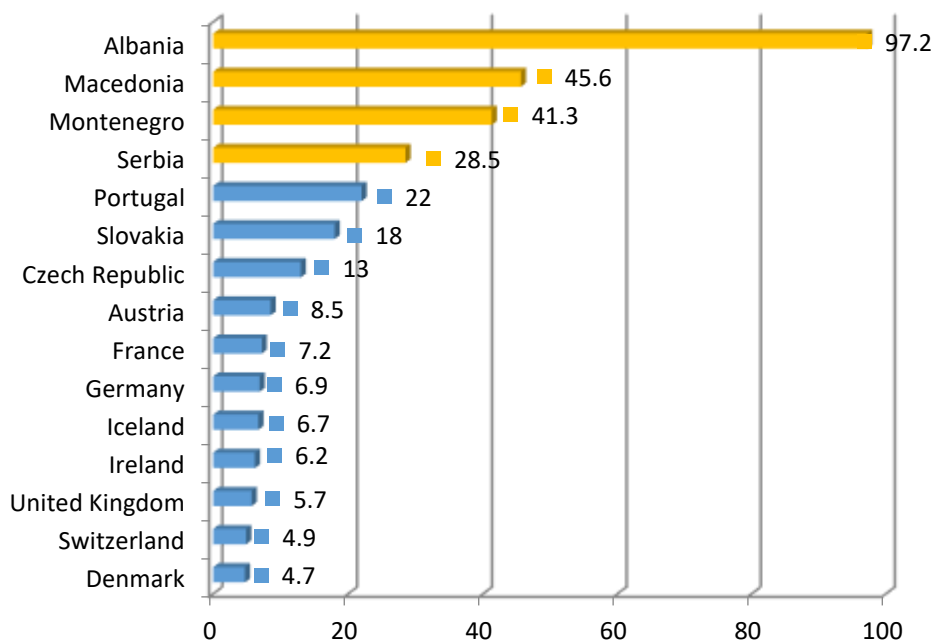
1. Përmirësimi i edukimit dhe trajnimit të pjesëmarrësve të rrugës
2. Ngritja e përforcimit të zbatimit të rregullave rrugore
3. Infrastrukturë rrugore më e sigurtë
4. Automjete më të sigurta
5. Promovimi i përdorimit të teknologjisë moderne për rritjen e sigurisë rrugore
6. Përmirësimi i shërbimeve urgjente dhe pas lëndimeve
7. Mbrojtja e shfrytëzuesive të pambrojtur të rrugëve

<sup>9</sup> Drejt zonës evropiane të sigurisë rrugore: orientimi i politikave për siguri rrugore 2011-2020 [COM82010] 389 final, 20.7.2010]



**Figura 15.** Numri i të vdekurëve në 100 000 banorë, BE.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë



**Figura 16.** Numri i të vdekurëve në 100 000 automjete, BE.

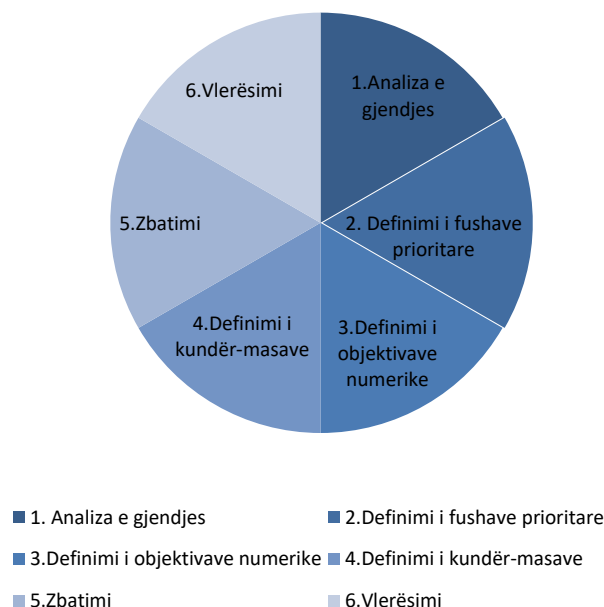
(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

### 2.5.3 Strategjia e sigurisë rrugore e Kombeve të Bashkuara

Duke pasur parasysh numrin e madh të njerëzve të cilët vdesin çdo vit në aksidente rrugore në botë dhe duke pasur parasysh se ky numër ende është duke u rritur si rezultat i rritjes së shpejtë të shkallës së motorizimit pa përmirësime të mjaftueshme në strategjitë për siguri rrugore dhe planifikim të përdorimit të tokës, Këshilli i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara më 2 Mars 2010 e ka shpallur Dekadën 2011– 2020 si një periudhë veprimi për Siguri Rrugore. Kjo dekadë është publikuar në tërë botën më datë 11 Maj 2011.<sup>10</sup> Qëllimi është të stabilizohet e mëpastaj të ulët niveli i paraparë i fataliteteve nga aksidentet rrugore në tërë botën duke rritur aktivitetet e kryera në nivel vendor, rajonal dhe global. Vendet inkurajohen të implementojnë aktivitetet duke u bazuar në pesë shtylla:

1. Menaxhimi i sigurisë rrugore
2. Rrugë më të sigurta dhe mobilitet
3. Automjete më të sigurta
4. Siguri më të lartë të pjesëmarrësve në rrugë
5. Reagimi pas-aksidenteve

Puna e sigurisë rrugore duhet të administrohet sikurse çdo proces tjetër industrial: me përcjelljen e vazhdueshme të vlerësimit të problemeve dhe përcaktimin e caqeve numerike ambicioze dhe njëkohësisht të realizueshme, zhvillimin dhe implementimin e masave që duhet monitoruar në vazhdimësi dhe efektet e tyre në sigurinë rrugore të vlerësuar mirë. Vetëm me një kontroll të tillë të cilësisë mund të sigurojmë progres në arritjen e caqeve të parashtruara.



**Figura 17.** Sistemi i administrimit të integruar për funksionimin e sigurisë rrugore. (Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

<sup>10</sup> Plani Global i dekadës së strategjisë së sigurisë rrugore 2011-2020, e shpallur nga Asambleja e Përgjithshme e Kombeve të Bashkuara më 2.3.2010



#### 2.5.4 SMART

Kriteret SMART (ang. Specifike, të Matshme, të Pranueshme, Reale, në Kohë) përdoren në administrimin e projektit për të përkufizuar marrëveshjet e synuara, të cilat këtu janë objektiva të politikave të strategjisë së dhe masat e planit të veprimit.

1. Specifike: objektivat në strategjinë e sigurisë rrugore janë shumë specifike
2. Të matshme: shumica e masave mund të jenë të matshme. Para kësaj duhet të përmirësohen njohuritë mbi gjendjen e tanishme (të dhënat e aksidentit, sondazhet, analizat e hollësishme) dhe duhet të përkufizohen treguesit (indiktorët e performancës (IP))
3. Të pranueshme: Niveli i pranimi nga pjesëmarrësit rrugor dhe popullata duhet të shtohet me anë të informimit, ngritjes së ndërgjegjësimit, edukimit, trajnimit dhe zbatueshmërisë apo aplikimit të tyre.
4. Reale: masat e objektivave dhe ato individuale duhet të jenë relevante dhe të realizueshme me përfshirjen e akterëve kryesorë në hartimin e politikave
5. Në kohë: afati kohor për strategjinë e politikave duhet të përcaktohet dhe masat duhet t'i nënshtrohen një sistemi të rangimit prioritar

Dhe ajo çfarë nuk përfshihet në kriteret SMART, por që është jo më pak e rëndësishme:

1. Ekonomikisht e arsyeshme: zbatimi i strategjisë dhe planit të veprimit duhet të jenë financiarisht të realizueshme

## KAPITULLI III

## KLASIFIKIMI DHE SISTEMET

Projektimi arkitektonik është vetë natyra origjinale e veprimtarisë kreative artistike e cila paraqet mendësinë e procesit krijues intelektual, veçanërisht e cila kontribuoi në studimin e sfidave arkitektonike të prezantuara në këtë monografi. Kjo monografi ka për qëllim të lehtësojë të kuptuarit e qëndrueshmërisë arkitektonike si dhe arritjen e efikasitetit në procesin e projektimit të hoteleve. Respektivisht, të inicioj të kuptuarit e strategjisë së projektimit të integruar. Efikasiteti i procesit të projektimit evolutiv, rezulton me cilësi më të lartë në modelin e shqyrtuar, futja e konceptit transdisciplinar në dizajnimin e hoteleve zvogëlon në masë të madhe gabimet e mundshme gjatë procesit të projektimit të cilët reflektohen direkt në sektorin e industrisë së ndërtimit dhe të mjedisit.

### 3.1 MJEDISI SI NOCION I TË KUPTUARIT ARKITEKTONIK

"Mjedisi është një kompleks i faktorëve të jashtëm që ndikojnë në sistem duke përcaktuar kursin e tij dhe formën e ekzistencës. Një mjedis mund të shihet si një tubim i madh grupor në të cilin nënsistemi i veçuar është një nëngrup. Mjedisi mund të ketë një ose më shumë parametra, të trajtës fizike apo të tjetër. Mjedisi i një sistemi të caktuar apo nënsistemi i tij duhet domosdoshmërisht të ndërveprojë me sistemin origjinal bazik"<sup>11</sup>

#### 3.1.1 Struktura e popullsisë

Në përgatitjen e këtij vlerësimi, ASK ka aplikuar metodat e praktikuara mbi vlerësimin e popullsisë, që bëhen nga institucionet statistikore, duke shfrytëzuar burimet e ndryshme. Baza e të dhënave për ta vlerësuar numrin e popullsisë për vitin 2014 është marrë numri i vlerësuar i popullsisë rezidente në Kosovë në fund të vitit 2013.<sup>12</sup>

##### 3.1.1.1 Burimet e të dhënave

Janë shfrytëzuar burime të ndryshme statistikore si: Vlerësimi i vitit 2013, baza e të dhënave nga Regjistrimi i Popullsisë 2011, bazat e shënimeve nga Statistikat e Lindjeve dhe Vdekjeve (ASK), të dhënat nga anketat që zhvillohen në ASK, të dhënat administrative (baza e ASK), të dhënat nga komunat e Kosovës, të dhënat nga Ministria e Punëve të Brendshme, baza e shënimeve nga Eurostati, dhe të dhënat nga zyrat statistikore dhe ato të migrimit të 33 shteteve, ku është i shprehur më shumë emigrimi kosovar. Po ashtu, janë shfrytëzuar të dhënat e tjera administrative nga institucionet vendore, anketat, raportet dhe hulumtimet e tjera. Këto të dhëna janë analizuar sipas metodave statistikore, duke shërbyer si instrumente dhe shënime të rëndësishme statistikore, për ta bërë vlerësimin e numrit të popullsisë në nivel vendi dhe në nivel të komunave. (Ekstrakt)<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Dhankhar, S. S. (2010). *Environmental Studies*. Hisar: Agricultural University.

<sup>12</sup> Agjencia e Statistikave të Kosovës. *Popullsia e Kosovës 2014*. 2015.

### 3.1.1.2 Popullsia bazë

Sipas “Vlerësimit të vitit 2013” numri i popullsisë rezidente në Kosovë ishte vlerësuar në 1 820 631 banorë.

### 3.1.1.3 Shtimi natyror

Lindjet: sipas të dhënave, nga baza e shënimeve të ASK-së, numri i lindjeve (të regjistruara) për vitin 2014 ishte gjithsej 32 369 lindje të gjalla. Prej tyre, 32 087 lindje ishin me vendbanim të përhershëm të nënës në Kosovë (rezident).

Vdekjet: sipas të dhënave nga baza e shënimeve të ASK-së, numri i vdekjeve (të regjistruara) për vitin 2014 ishte gjithsej 8 165 vdekje (me vendbanimin rezident në Kosovë). Shtimi natyror: popullsia e Kosovës gjatë vitit 2014 është rritur për 23 922 banorë.

### 3.1.1.4 Migrimi

Imigrimi ndërkombëtar: sipas të dhënave nga Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), UNHCR-ja, IOM-i dhe të dhënat nga disa komuna, numri i të kthyerve (imigrantëve) në Kosovë, gjatë vitit 2014, ishte gjithsej 5 720 banorë. Emigrimi ndërkombëtar: numri i emigrantëve kosovarë gjatë vitit 2014 ishte gjithsej 45 333 banorë. Në këtë numër janë përfshirë të gjithë emigrantët, legalë dhe ilegalë. Migrimi kombëtar: gjatë vitit 2014 vlerësohet se një numër i konsiderueshëm i popullsisë rezidente në Kosovë ka ndërruar vendbanimin (komunën) për arsye të ndryshme. Sipas vlerësimit, numri i personave që e kanë ndërruar komunën e mëparshme (nga një komunë në komunën tjetër) është gjithsej 9 466 banorë.

### 3.1.1.5 Rritje e përgjithshme

Bazuar në këto të dhëna, përkundër shtimit natyror të popullsisë (32 087 lindje), popullsia rezidente e Kosovës për periudhën 01 janar - 31 dhjetor 2014 është zvogëluar për 15 687 banorë, për shkak të emigrimit ndërkombëtar. Popullsia rezidente në Kosovë për vitin 2014 vlerësohet të jetë 1 804 944 banorë.

➔ Shkalla e pjesëmarrjes në fuqinë punëtore	41.6 %
➔ Shkalla e jo aktivitetit	58.4 %
➔ Shkalla e papunësisë Total	35.3 %
➔ Shkalla e papunësisë te Meshkujt	33.1 %
➔ Shkalla e papunësisë te Femrat	41.6 %
➔ Shkalla e papunësisë te të rinjtë (mosha 15-24 vjeç)	61.0 %
➔ Nr. i përgjithshëm i ekon. familjare:	297 090*
➔ Nr. i përgjithshëm i banesave: 412 884*, prej të cilave të shfrytëzuara:	71%
➔ % e popullsisë që jetojnë në zonat rurale:	61%*
➔ Madhësia mesatare e ekon. familjare:	5.85 prs.* <sup>13</sup>
➔ Dendësia e popullsisë për vitin 2013 (banorë për km <sup>2</sup> ):	166.9

<sup>13</sup> \* Regjistrimi i popullsisë 2011. AKS

**Tabela 9.** Popullsia e Kosovës dhe shtimi natyror për vitin 2014, nivel i komunave.  
(Burimi): Agjencia e Statistikave të Kosovës. *Popullsia e Kosovës 2014*. 2015.

Nr.	Komuna	Gjithsej popullsia e vlerësuar (31 dhjetor 2013)	Sipas vendbanimit të përhershëm në komunë		Shtimi natyror (01.01- 31.12/2014)	Gjithsej popullsia dhe shtimi natyror (01.01- 31.12 2014)
			Nataliteti (2014)	Mortaliteti (2014)		
1	Deçan	40,549	639	153	486	41,035
2	Gjakovë	96,162	1,598	518	1,080	97,242
3	Glllogoc	59,990	1,093	245	848	60,838
4	Gjilan	91,489	1,557	476	1,081	92,570
5	Dragash	34,364	562	267	295	34,659
6	Istog	40,126	664	192	472	40,598
7	Kaçanik	33,875	575	163	412	34,287
8	Klinë	39,555	930	178	752	40,307
9	Fushë Kosovë	37,843	701	164	537	38,380
10	Kamenicë	35,261	423	213	210	35,471
11	Mitrovicë	73,363	1,565	434	1131	74,494
12	Mitrovica e V.	12,139	20	8	12	12,151
13	Leposaviq	13,485	11	6	5	13,490
14	Lipjan	59,196	1,140	237	903	60,099
15	Novobërdë	6,923	46	27	19	6,942
16	Obiliq	22,105	393	80	313	22,418
17	Rahovec	57,645	1,038	204	834	58,479
18	Pejë	97,706	1,625	493	1,132	98,838
19	Podujevë	89,051	1,443	340	1,103	90,154
20	Prishtinë	207,477	3,709	810	2,899	210,376
21	Prizren	182,449	3,359	840	2,519	184,968
22	Skenderaj	51,361	1,081	221	860	52,221
23	Shtime	28,096	522	127	395	28,491
24	Shtërpçë	6,873	94	19	75	6,948
25	Suharekë	61,352	1,360	291	1,069	62,421
26	Ferizaj	111,842	1,982	537	1,445	113,287
27	Viti	47,774	831	213	618	48,392
28	Vushtrri	71,212	1,303	354	949	72,161
29	Zubin Potok	6,508	22	2	20	6,528
30	Zveçan	7,319	13	4	9	7,328
31	Malishevë	56,482	1,267	208	1,059	57,541
32	Junik	6,226	76	18	58	6,284
33	Mamushë	5,688	105	15	90	5,778
34	Hani i Elezit	9,613	194	57	137	9,750
35	Graçanicë	11,359	60	5	55	11,414
36	Ranillug	3,791	52	21	31	3,822
37	Partesh	1,731	19	18	1	1,732
38	Klllokot	2,651	15	7	8	2,659
	<b>Gjithsej</b>	<b>1,820,631</b>	<b>32,087</b>	<b>8,165</b>	<b>23,922</b>	<b>1,844,553</b>

**Tabela 10.** Lëvizja e numrit të përgjithshëm të popullsisë në Kosovë. 1948-1981.  
(Burimi): *Ministria e mjedisit dhe planifikimit hapësinor. Raport, Gjendja e ujërave në Kosovë. 2010.*

Viti	Numri i banorëve	Komentet
1948	727820	Regjistrimi
1961	963988	Regjistrimi
1971	1243693	Regjistrimi
1981	1584440	Regjistrimi

### 3.1.2 Veçoritë sociale

Kosova ballafaqohet me probleme shumë të vështira sociale. Sipas vlerësimeve të Bankës Botërore dhe studimeve të realizuara, 34.5 % e popullsisë jeton nën vijën e varfërisë me €1.55 në ditë. Megjithëse varfëria është e shpërndarë në mënyrë të barabartë mes zonave urbane dhe rurale, ka diferenca të mëdha rajonale dhe etnike. Të rinjtë përbëjnë rreth 60% të njerëzve nën vijën e varfërisë.

Gjithashtu ka një lidhje të konsiderueshme mes varfërisë dhe edukimit, ku ata që nuk e kanë përfunduar shkollimin e mesëm kanë më shumë mundësi të gjenden në këtë grup se ata që e kanë përfunduar. Sikurse në shumicën e vendeve të tjera, ekziston një lidhje e konsiderueshme mes varfërisë dhe papunësisë të cilat rezultojnë me gjendje të vështirë sociale.

Shkalla e papunësisë në Kosovë është rreth 44 % e fuqisë punëtore, megjithatë shifrat e sakta janë të pamundshme për shkak të përmasave të ekonomisë jo formale. Shkalla e pjesëmarrjes në tregun e punës është e ulët në krahasim me vendet e rajonit, posaçërisht për femrat, për të cilat shkalla në vitin 2009 ishte 29 %, krahasuar me 67 % për meshkuj. Papunësia ndër të rinjtë është posaçërisht e lartë – 82 % për femra dhe 69 % për meshkuj. Sektorët e edukimit dhe shëndetësisë janë duke u ballafaquar me sfida fundamentale. Cilësia e infrastrukturës shkollore është nën standardin e rajonit dhe ka probleme me regjistrimin e femrave dhe personave që jetojnë në familje të varfra. Sektori i shëndetësisë është duke u ballafaquar me rritje të kërkesës për shërbime dhe rënie të fondeve publike (si përqindje e BPV-së) dhe sistemi i shëndetësisë në përgjithësi ka nevojë për një reformë të përgjithshme për përmirësimin e standardeve dhe llogaridhënies. Autoritetet kanë përgatitur një plan të veprimit për adresimin e sfidave në sektorin e shëndetësisë për periudhën 2010-14.<sup>14</sup>

Në vitet e fundit, numri i projekteve për energji të qëndrueshme në Kosovë ka qenë i vogël. Zhvillimi i projekteve të qëndrueshme të EQ për ndërmarrjet vendore të vogla dhe të mesme dhe për përdoruesit e tjerë të fundit të energjisë (p.sh për sektorin vendor dhe jo-vendor të ndërtimit) ka qenë i vështirë për shkak disa arsye, duke përfshirë: mungesën e fondeve për realizimin e programeve investive të ndërmarrjeve; qasjen e pamjaftueshme në financim afatgjatë; kapacitetet e ulëta për zhvillim të projekteve dhe ekspertizës së nevojshme për efikasitetin e energjisë dhe masave të energjisë së ri përtëritshme në sektorin e ndërtimit. (Ekstrakt)<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Banka evropiane për rindërtim dhe zhvillim. Strategji për Kosovën. 2013.

### 3.1.3 Mjedisi dhe shoqëria

Kosova në vitet e pasluftës ka sjellë një varg politikash, strategjish dhe ligjesh me të cilat rregullohet çështja e respektimit, ruajtjes dhe përparimit të mjedisit jetësor dhe zhvillimit të qëndrueshëm. Fatkeqësisht, në periudhën e deritashme i janë shkaktuar dëme të mëdha hapësirës së Kosovës edhe në zonat me vlerat më të larta, në shkallën më të lartë ligjore të mbrojtjes kombëtare dhe ndërkombëtare, siç është rasti i rezervatit të armenit në Prevallë nga ndërtime, atij të rrëqebullit në Rusenicë nga gurthyesit .

Sistemi jo adekuat i mbrojtjes dhe menaxhimit është shprehur dhe në vlerat e diversitetit biologjik të ekosistemeve, resurset pyjore, burimeve dhe rrjedhave të ujit, tokat pjellore. Situata me mbeturinat është pothuajse alarmante, andaj në çdo vend janë prezentë mbeturinat që paraqesin rrezik për mjedisin dhe shëndetin e njerëzve. Problemet e mëdha mjedisore janë të shprehura si rezultat i politikave joadekuate, si dhe organizimi jo i duhur i institucioneve përkatëse dhe shoqërisë, gjë që vështirëson realizimin e suksesshëm dhe kualitativ të detyrave.

Problemi qëndron në mos angazhimin e institucioneve dhe kuadrove profesionale, si në nivel qendror ashtu dhe në atë lokal. Problemi i shprehur është moszbatimi i ligjeve dhe rregulloreve, si dhe strategjive dhe planeve që janë miratuar. Problemi është dhe në nivelin e vetëdijes së qytetarëve, që duhet të jetë çështje gjithëpërfshirëse dhe sistematike e kultivimit në programet arsimore.

Duhet organizim më i mirë në nivel shtetëror, shkallë më e lartë e ngritjes në të gjitha nivelet si dhe koordinimi dhe përkrahja, veçmas organeve lokale të pushtetit. Krahas Qeverisë edhe Kuvendi duhet të ketë aktivitet më të shprehur në kuptim të përkrahjes së zbatimit të ligjeve që i ka sponsoruar, përkatësisht miratuar. (Ekstrakt)<sup>15</sup>

Rritja e vetëdijes dhe veprimit të qytetarëve në mbrojtjen e vlerave më të larta të natyrës dhe mjedisit do të ishte faktor i fuqishëm i zhvillimit të qëndrueshëm të Republikës së Kosovës në harmoni me vlerat ekologjike të saj. Shkalla e lartë e vetëdijesimit për mbrojtjen e natyrës dhe një zhvillimi të qëndrueshëm të Kosovës, mund të jetë jo vetëm element i rëndësishëm i njohjes në botë, por dhe themel i bashkëpunimit me shumë shtete dhe institucione ndërkombëtare.

Nismat dhe veprimet e deritashme nuk janë të mjaftueshme dhe të mira, për çka është e nevojshme raport i ri i individëve dhe të gjithë pjesëtarëve të shoqërisë ndaj natyrës dhe mjedisit. MMPH duhet të përpilojë masat për ri vitalizimin e mjedisëve të degraduara të niveleve të ndryshme, pastaj masat juridike, ligjore, organizative, profesionale, programore, shkencore, kulturore dhe në të gjitha aspektet tjera të mbrojtjes së natyrës dhe mjedisit jetësor në përgjithësi. Vlerat e larta natyrore, mjedisore dhe të resurseve të Kosovës, begatia e lartë e biodiversitetit që për rëndësinë që kanë, janë të njohura edhe jashtë kufijve të vendit duhet të valorizohen në mënyrën më të mirë të qëndrueshme. Këto vlera duhet të mbrohen prej faktorëve të shumtë të presionit, jo planifikimit,

<sup>15</sup> Behxhet Mustafa, (2013). *Gjendja e mjedisit në Kosovë 14 vjet pas çlirimit. Kryetar i Shoq. Së Ekologëve. Mënjanimi i duhur i ujërave të zeza është çështje vitale dhe ligjore për shëndetin publik. Është çështje brengosëse në Kosovë, mos trajtimi adekuat për mënjanimin e tyre ndotë lumenjtë dhe resurset ujore. Fabrikat për trajtimin e ujërave të zeza duhet të janë me prioritet, pavarësisht që mund të kushtojnë në aspektin financiar, alternative tjetër aktualisht nuk ka.*

menaxhimit jo profesional si dhe aktiviteteve jo legale. Duhet të kërkohet nga qeveria që urgjent të pasqyrojë shkaqet për shkak të cilave nuk realizohen ose shumë ngadalë planet, politikat dhe strategjitë që i ka sjellë vet për sektorët e caktuar të natyrës dhe mjedisit e veçmas mbi menaxhimin e mbeturinave dhe ujërave të zeza.

Gjendja e tanishme në këtë fushë seriozisht rrezikon mjedisin jetësor dhe shëndetin e njerëzve, prandaj është domosdoshmëri dhe urgjencë të ndërmerren masa për veprime efikase, ku gjendja në këto fusha shpejt dhe në themel të ndërrojë në të mirë, të zbatohen ligjet përkatëse, ndërsa mbetjet të fitojnë tretmanin e lëndës e cila në pjesën më të madhe mund të shfrytëzohet për riciklim dhe përfitim të energjisë.

Duke bërë favorizime për ata të ndërgjegjshmit dhe njëkohësisht duke përdorur politika ndëshkimi, duhet sjellë masa efikase në grumbullimin e selektuar dhe riciklimin e mbeturinave, pastrimin e ujërave të zeza, zgjidhjen e problemit të mbetjeve industriale dhe të rrezikshme duke përgatitur dhe koordinuar punën e organeve drejtuese lokale, duke ngritur kadastrën integrale të gjithë ndotësve në Kosovë si regjistër publik me të gjitha të dhënat e nevojshme. Kur është fjala për planifikimin dhe menaxhimin e hapësirës ku janë shkaktuar shumë lëshime, kërkohet që të ndërpritet degradimi dhe jo planifikimi i mëtejshëm i saj, shfrytëzimi jo racional, veçmas i tokës bujqësore, si dhe ndërtimet e paplanifikuara dhe jo legale. Në të gjitha planet hapësinore në të gjitha nivelet, si dhe në realizimin e tyre duhet bërë baraspeshën e strukturës hapësinore, sistemin urbanistik policentrik dhe raport të ri të mjedisit urbano rural.

Duhet të ndalet urgjent tjetërsimi, veçmas tokës punuese bujqësore dhe mjedisore me vlera të larta natyrore, zvogëlimin deri në ndërprerjen e zhvendosjeve nga fshatrat, me programe kualitative të zhvillimit të përgjithshëm rural dhe prodhimit të ushqimit ekologjik e të shëndetshëm. Duhet menaxhim i qëndrueshëm i pyjeve dhe resurseve pyjore që të mundësojnë plotësimin e nevojave ekonomike, ekologjike, kulturore dhe të tjera për gjeneratat e tashme dhe të ardhshme.

Energjia është kusht i zhvillimit në përgjithësi, ndërsa resurset energjetike në Kosovë, veçanërisht kur është fjala për burimet ripërtëritëse të energjisë së pastër, paraqesin potencialin e saj të madh të pa shfrytëzuar, si një element shumë i rëndësishëm i zhvillimit të saj të qëndrueshëm. Në periudhën e ardhshme duhet të zhvillohen politika dhe vendime që janë në funksionalizim të resurseve, veçmas energjisë solare dhe biomasës, por dhe erës e hidro energjisë. Republika e Kosovës ka mundësi të bëjë shumë më tepër në avancimin e masave dhe qëllimeve për energji efikase për t'iu afruar standardeve evropiane për aq sa mundet, si dhe t'i kushtojë kujdes më të madh ndërtimit të objekteve të qëndrueshme.

### 3.2 SHËNDETI PUBLIK

ACE në studimin (Këshilli i Arkitektëve të Evropës), me titull "Arkitektura dhe cilësia e jetës" potencon në qëllimin kryesor, se politikanët janë vendimmarrësit dhe vetë ekspertët, të vetëdijshëm për nevojën për të sjellë së bashku objektivat politike kryesore të cilat përfshijnë zhvillimin ekonomik, konkurrencën dhe qëndrueshmërinë si një veçori e domosdoshme. Andaj, kemi të bëjmë me premisën se e tëra është tek kualiteti i jetesës, në kuptimin që nuk duhet të ketë asnjë dyshim se në vitet e ardhshme do të jenë këto veçori vendimtare të cilat do e determinojnë projektimin e qëndrueshëm.

"Është më se nevojshme të sigurohet që programet e ardhshme për hulumtime duhet formuluar siç duhet, për të adresuar çështje me rëndësi të tilla si cilësia e jetës, mjedisit urban, trashëgimisë dhe qasjeve inovative për ndërtimin e BE-së, në lidhje me arkitekturën. Përveç kësaj, ACE i bën thirrje Komisionit Evropian për të siguruar që vendimet që i merr në mënyrë adekuate të ketë në konsideratë rezultatet e një studimi të tillë në përgjithësi dhe zbatimin politik i të njëjtit, i cili do të ketë ndikim të drejtpërdrejtë në mjedis."<sup>16</sup> Në këtë moment, zgjedhje të madhe për të ardhmen e Evropës, që lidhet me Kushtetutën dhe zgjerimin, është koha për të rivlerësuar idetë tona të trashëguara dhe të miratohen qasje të cilat janë pragmatike dhe realiste me mekanizmat financiarë që kanë të bëjnë me cilësinë e jetës. E gjithë kjo duhet të arrihet në kuadër të vizionit për jetën e përditshme të 450 milionëve të qytetarëve tanë.

Politika e Shëndetësisë është përdorur për të identifikuar problemet prioritare. Megjithatë, problemet e shëndetit mund të zhvillohen shumë shpejt, prioritetet duhet të jenë periodikisht dhe rregullisht të azhurnuara, kurse, ndryshimet pasojnë sipas vendeve individuale, prioritetet kombëtare duhet të përshtaten me kushtet lokale. Së fundi, përcaktimi i prioritetëve e definojnë se çfarë është urgjente ose më pak urgjente dhe e rëndësishme.

Kështu, është e qartë se vetëm një mjedis i shëndetshëm, në kuptimin më të gjerë ose më të ngushtë të konceptit të cilësisë së jetës dhe arkitekturës në aspektin e bashkëveprimit dhe pjesëmarrjes në zgjidhje të problemeve mund të rezultojë me zgjidhje adekuate. Mijëvjeçari i ri sjell me vete një mënyrë jetese të re si rezultat i një sërë faktorësh përcaktues, por para se gjithash nga zhvillimi i teknologjisë, kemi ardhur në situatë ku duhet pyetur veten në lidhje me domosdoshmërinë e ri përcaktimit të shumë e zakoneve. Andaj, problemet kritike globale shëndetësore; një problem i rëndësishëm shëndetësor konsiderohet të jetë globale, nëse :

1. Emanon dhe ndikon tek njerëzit në shumë rajone.
2. Shpërndahet dhe prek komunitetet në një ose më shumë rajone, por ka potencial dhe gjasa të përhapet dhe të ndikojë në njerëz në shumë rajone.
3. Dukurinë nuk mund të zgjidhë vetëm një rajon.
4. I kufizuar në një rajon të veçantë, edhe pse rezultatet e studimit mund të tregohen të dobishme edhe për rajone të tjera, si model.
5. Thirrje për hulumtim dhe monitorim ndërkombëtar, një studim interdisiplinar.

### 3.3 SFIDAT URBANE

"Në krahasim me vitin 1948, në vitin 2004<sup>17</sup>, popullsia rurale tregon rritje për 110.0%, kurse popullsia urbane tregon rritje prej 1430.8%. Sa i përket pjesëmarrjes në popullsinë e përgjithshme, popullsia urbane ka treguar rritje nga 9.7% (1948) në 46.7% (2004). Ky nivel është mjaft i diskutueshëm pasi që pjesët periferike të qyteteve të Kosovës në të shumtën e rasteve nuk ofrojnë as kushte minimale të jetës urbane. Edhe pse mjediset urbane në disa aspekte ofrojnë përparësi në krahasim me mjediset rurale (janë më

<sup>16</sup> EU. (2004). Architect's Council of Europe. *Architecture and Quality of Life*. Bruxelles, Belgium: EU

<sup>17</sup> Vlerësim A. Pushka (2004). "Statistikat vitale të kohës më të re", ESK. Prishtinë.



kompakte, zënë sipërfaqe më të vogla për kokë banori, kanë efikasitet në shpërndarjen e ujit, rrymës, rrugëve dhe shërbime më të mira për mbeturina. Ndikimi i tyre negativ në mjedis është shumë më i madh në krahasim me mjediset rurale. Sidomos, ndikimi negativ në mjedis rritet me emigrimet e pa kontrolluara të cilat shfaqen përmes: rritjes së dendësisë(mbipopullimi), të viseve urbane dhe de popullimit të viseve rurale.”

Po ashtu, koncentrimi i objekteve industriale në dhe afërsi të zonave urbane, ndërtimet pa kriter urbanistik, mungesa e infrastrukturës, vështirësi në strehim, në shërbimet e mbledhjes së mbeturinave, hedhja e pa kontrolluar e hedhurinave të ndërtimeve, rritja e sasisë së ujërave të zeza që përfundojnë pa trajtim në mjediset natyrore, ndikon në përkeqësimin e situatës ambientale.

Komunikacioni në mjediset urbane është shumë më i dendur dhe është burim i madh i ndotjes së mjedisit. Për pasoj gjendja e ajrit në zonat urbane është e cilësisë më të dobët se sa në zonat rurale, prej ku rrjedh edhe rëndësia e trajtimit të urbanizimit. Trendët e lëvizjes së urbanizimit tregojnë se numri i popullsisë që i është ekspozuar kushteve më të dobët ambientale është rritur vazhdimisht që pa dyshim është përcjell me rritjen e rasteve të sëmundjeve “ambientale”.<sup>18</sup> Kosova ka nevojë për qeverisje të fortë lokale. Politikat për zhvillimin e Kosovës mund të kenë sukses duke përfshirë dhe informuar nivelin lokal. Asociacioni i Komunave të Kosovës ka një rol të rëndësishëm për të ndihmuar Qeverinë, për të ofruar qeverisje të mirë dhe gjithashtu për të informuar Qeverinë rreth shqetësimeve dhe vështirësive të komunave. Kjo Deklaratë Parimore e përgatitur nga Asociacioni i Komunave të Kosovës, ka këto qëllime kryesore:

1. Të tregojë se komunat arrijnë sukses kur gëzojnë shkallë të lartë të vetëqeverisjes lokale.
2. Të riafirmojë rëndësinë e pjesëmarrjes aktive të qytetarëve në procesin e vendimmarrjes së organeve komunale.
3. Të nxjerrë në pah vështirësitë e hasura në zhvillimin e politikave në nivel komunal dhe të propozojë zgjidhje për të përmbushur më mirë nevojat e qytetarëve.
4. Të përhapë informacion për praktikat Evropiane në qeverisjen lokale dhe të inkurajojë miratimin e këtyre praktikave në Kosovë. (Ekstrakt)<sup>19</sup>

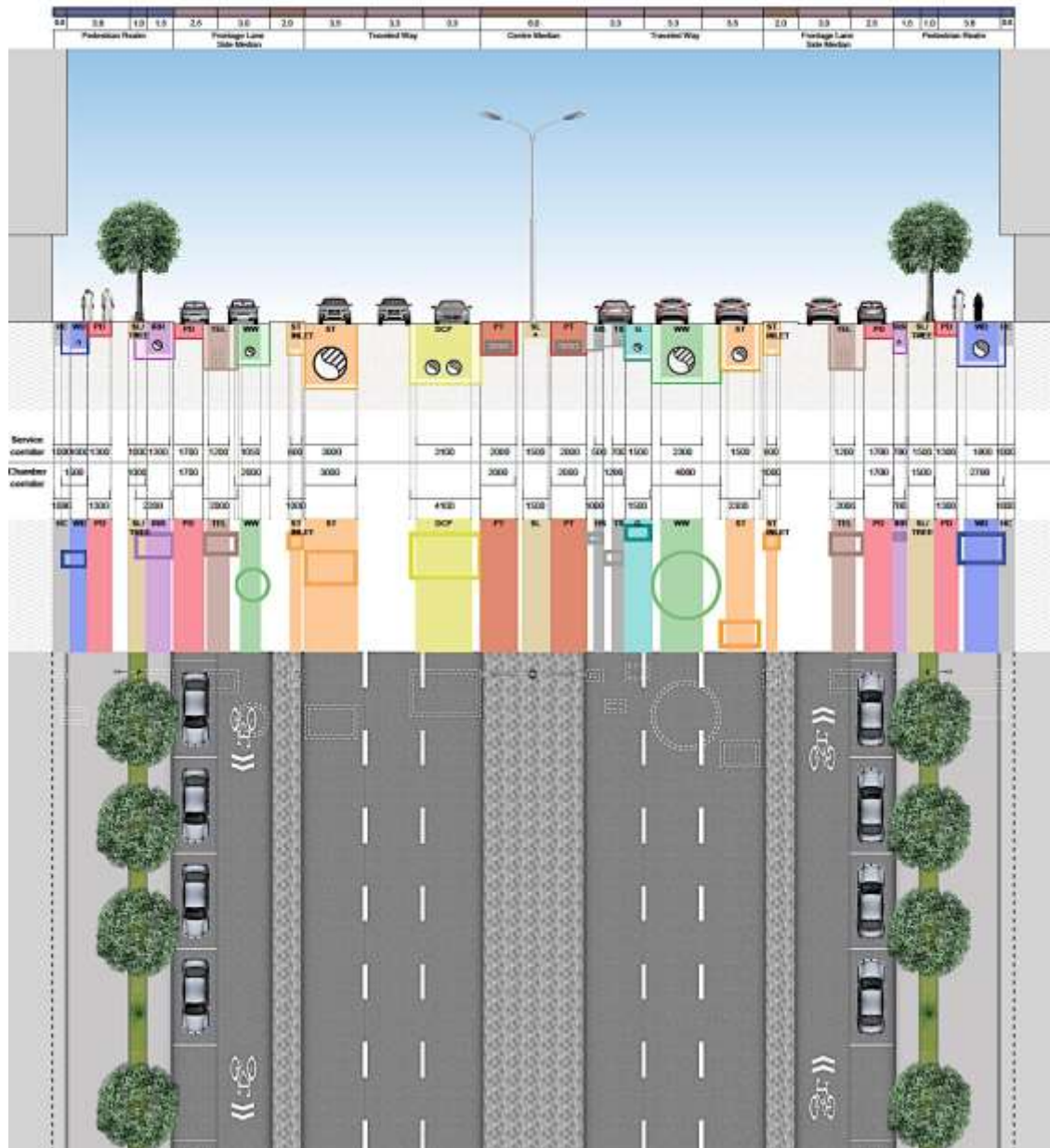


<sup>18</sup> MMPH. Raport për gjendjen e ajrit. 2012.

<sup>19</sup> Asociacioni i Komunave të Kosovës. Deklaratë parimore: *Planifikimi urban dhe rural*. 2010.

### 3.4 NDARJA E PROFILEVE TË RRUGËVE SIPAS GJËRËSISË URBANE

Këshilli i Abu Dhabi Planifikimit Urban (UPC) dhe Departamenti i Transportit (DOT), në bashkëpunim me komunat e Abu Dhabi, Al Ain, dhe Al Gharbia, si edhe Abu Dhabi Police (ADP), kanë zhvilluar Manuali Abu Dhabi Urban Rruga Dizajn si një mjet për zbatimin e vazhdueshme e 2030 Planet për të tri komunat e bërë deri Emiratet e Abu Dhabi. Kjo është pjesë e mandatit dot-së për të dhënë një, transportin efektiv multi-modale sistem që kontribuon në cilësinë e jetës dhe Qëndrueshmëria e Emirateve.<sup>20</sup>



III. KLASIFIKIMI DHE SISTEMET

**Figura 18.** Boulevard Metropolitan. Rrugë të reja, gjerësia totale e profilin: 55 m’ (Burimi): Created by Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool. See [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae). (C)

<sup>20</sup> Abu Dhabi Urban Street Design Manual. 2010. Abu Dhabi Urban Planning Council. UAE



**Figura 19.** Qendra financiare në Dallas, SHBA.  
(Burimi): skys the limit2, 2010. (Flickr). E licensuar nga Commons Attribution 2.0 Generic.



**Figura 20.** Porti në Malaga  
(Burimi): Nick Kenrick, 2014. (Flickr). E licensuar nga Commons Attribution 2.0 Generic.



**Figura 21.** Rrugë në Pompei, Itali.

(Burimi): MCAD Library, 1993. (Flickr). E licensuar nga Commons Attribution 2.0 Generic.

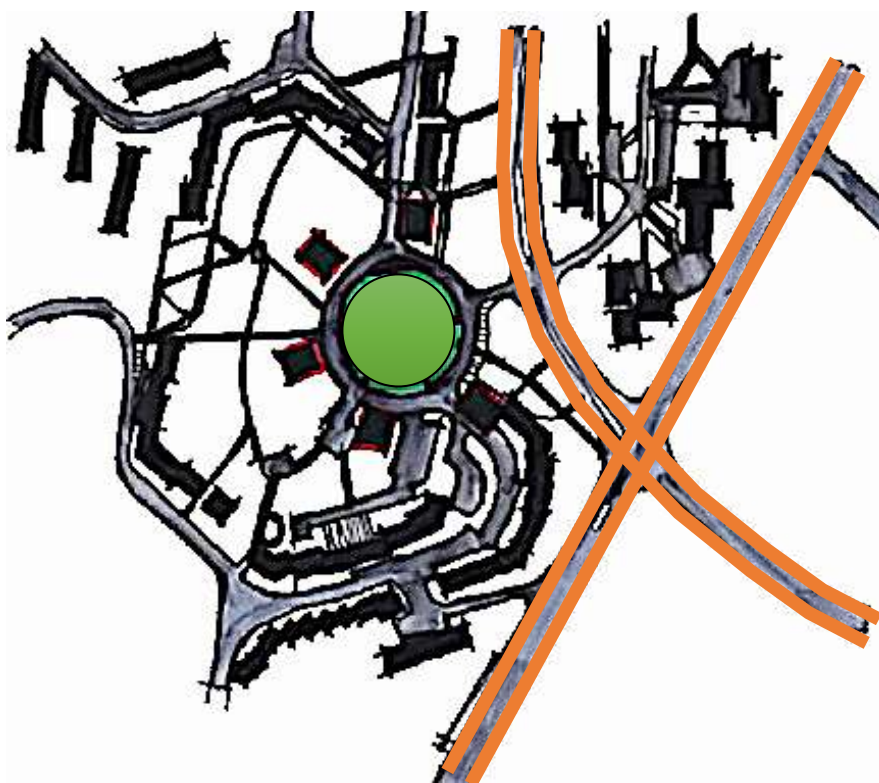


**Figura 22.** Rrugë kalimi në lumin Kolimbia, ujëdhesa Hayden

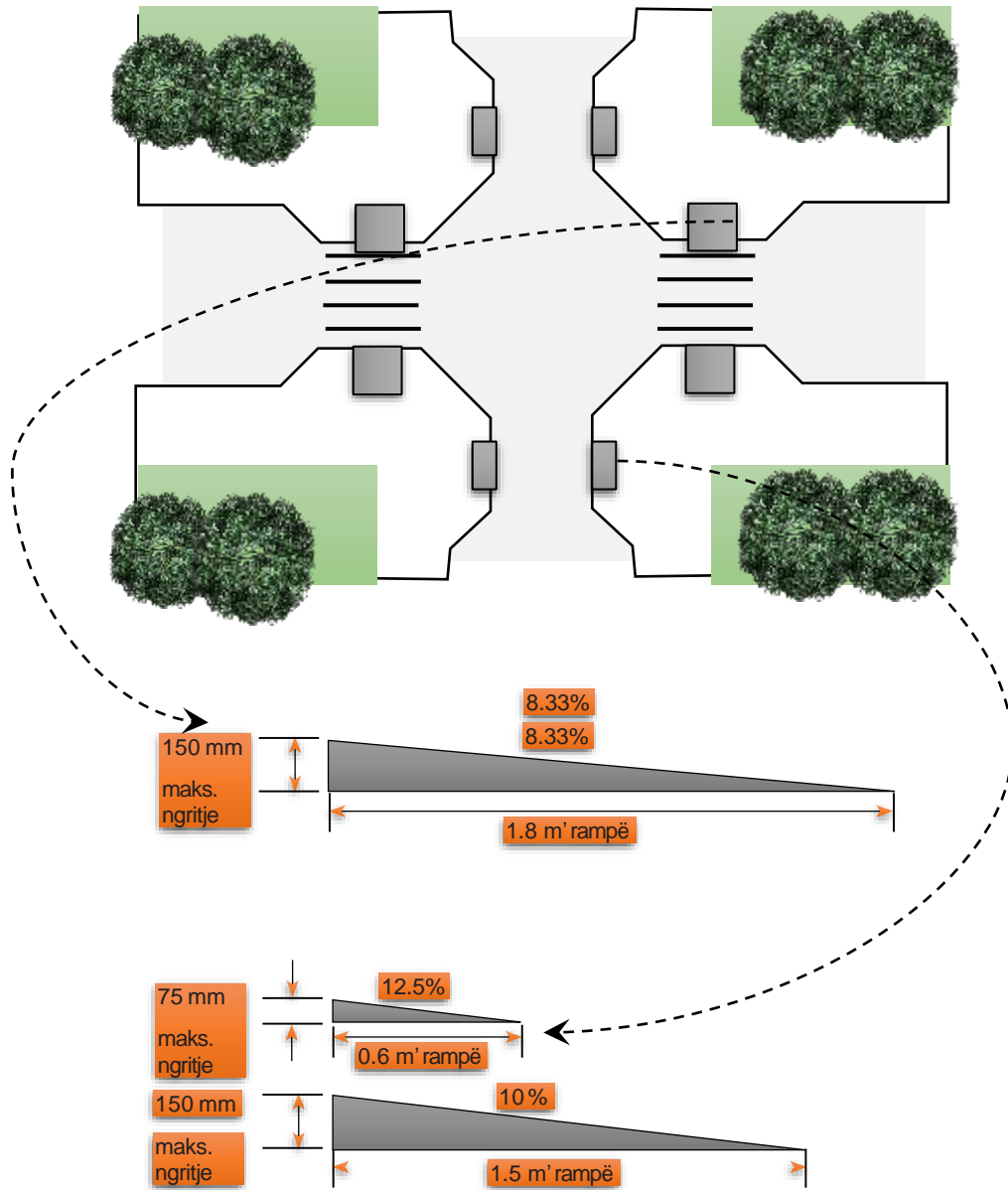
(Burimi): Michael Andrsen, 2013. (Flickr). E licensuar nga Commons Attribution-ShareAlike 2.0 Generic.

	Metropolë	Qytet	Komerciale	Banimore	Industriale
Bulevardi	A	B	Ç	D	E
Aveny	B	C	Ç	E	F
Rrugë	C	Ç	E	F	G
Rrugicë	Ç	D	F	G	GJ

**Figura 23.** Tipologjitë rrugore, sipas kontekstit dhe funksionit urban  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



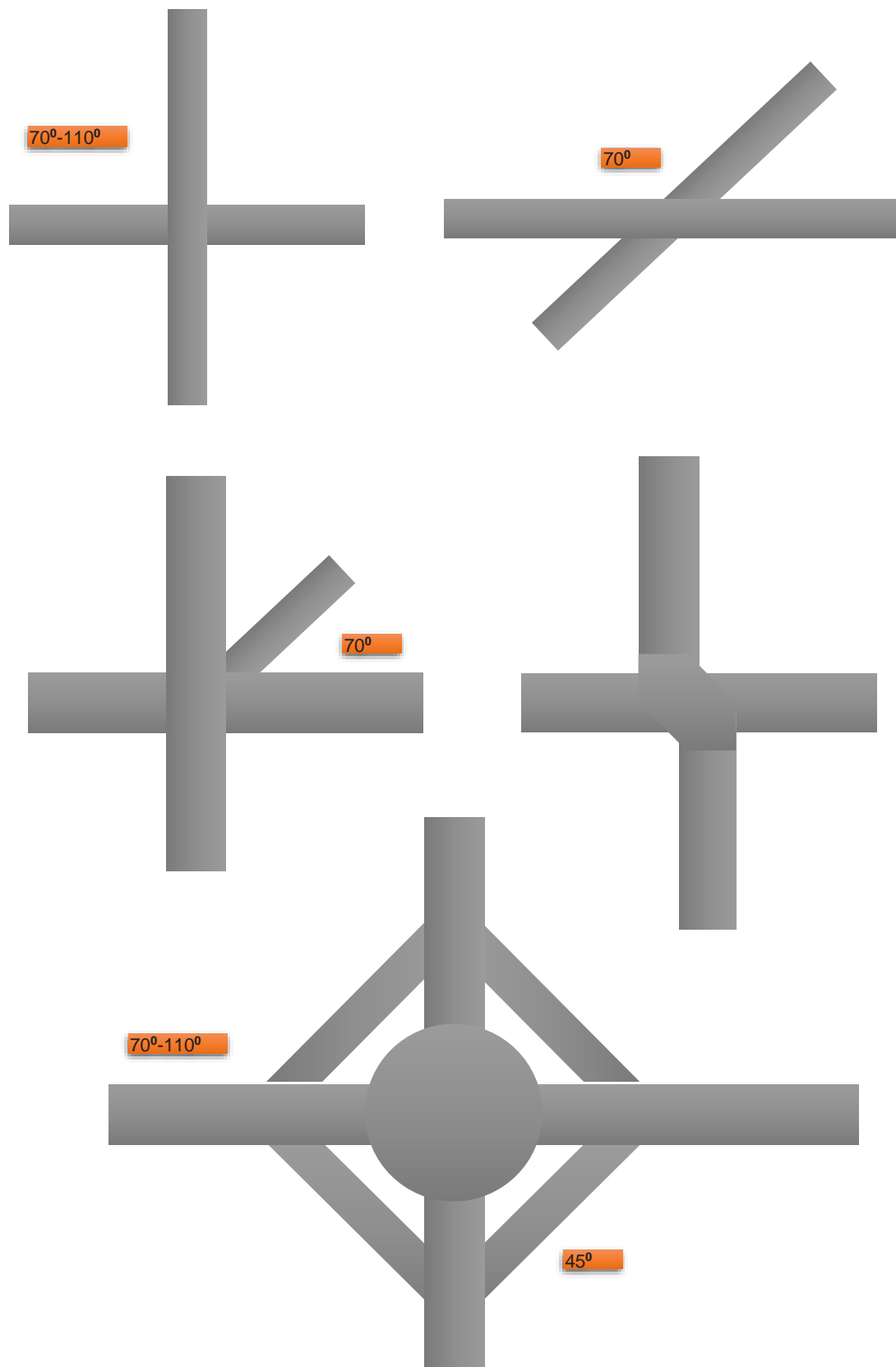
**Figura 24.** Strukturë urbane e rangut të komunikacionit në Ulpianë.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2012



**Figura 25.** Planifikimi dhe projektimi i rrampave në trotuare dhe kalimet në rrugë.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 26.** Tipologjitë gjeometrike të udhëkryqëve rrugore  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 27.** Tipologjitë gjeometrike të udhëkryqëve rrugore  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 28.** Udhëkryqi rural  
 (Burimi): IcE MaN, 2007. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 29.** Udhëkryqi botëror, Montara Crossroads 2.  
 (Burimi): crazyad0boy, 2010. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic





**Figura 30.** Udhëkryqi në Dallas, SHBA

*(Burimi): frankieleon, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*



**Figura 31.** Udhëkryqi në Dallas, SHBA

*(Burimi): boydknife, 2009. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*



**Figura 32.** Udhëkryqi 75 në Dallas, SHBA  
 (Burimi): Matthew Rutledge, 2009. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 33.** Udhëkryqi në Gravelly Hill Interchange, SHBA  
 (Burimi): highwaysengland, 2008. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

KJO FAQE ËSHTË LËNË QËLLIMISHT E ZBRAZËT!

## KAPITULLI IV

## PROJEKTIMI - PARIMET

## 4.1 MJEDISI DHE SHOQËRIA

**K**osova në vitet e pasluftës ka sjellë një varg politikash, strategjish dhe ligjesh me të cilat rregullohet çështja e respektimit, ruajtjes dhe përparimit të mjedisit jetësor dhe zhvillimit të qëndrueshëm. Fatkeqësisht, në periudhën e deritashme i janë shkaktuar dëme të mëdha hapësirës së Kosovës edhe në zonat me vlerat më të larta, në shkallën më të lartë ligjore të mbrojtjes kombëtare dhe ndërkombëtare, siç është rasti i rezervatit të arnenit në Prevallë nga ndërtimet, atij të rrëqebullit në Rusenicë nga gurthyesit .

Sistemi jo adekuat i mbrojtjes dhe menaxhimit është shprehur dhe në vlerat e diversitetit biologjik të ekosistemeve, resurset pyjore, burimeve dhe rrjedhave të ujit, tokat pjellore. Situata me mbeturinat është pothuajse alarmante, andaj në çdo vend janë prezentë mbeturinat që paraqesin rrezik për mjedisin dhe shëndetin e njerëzve. Problemet e mëdha mjedisore janë të shprehura si rezultat i politikave joadekuate, si dhe organizimi jo i duhur i institucioneve përkatëse dhe shoqërisë, gjë që vështirëson realizimin e suksesshëm dhe kualitativ të detyrave.

Problemi qëndron në mos angazhimin e institucioneve dhe kuadrove profesionale, si në nivel qendror ashtu dhe në atë lokal. Problem i shprehur është moszbatimi i ligjeve dhe rregulloreve, si dhe strategjive dhe planeve që janë miratuar.

Problemi është dhe në nivelin e vetëdijes së qytetarëve, që duhet të jetë çështje gjithëpërfshirëse dhe sistematike e kultivimit në programet arsimore. Duhet organizim më i mire në nivel shtetëror, shkallë më e lartë e ngritjes në të gjitha nivelet si dhe koordinimi dhe përkrahja, veçmas organeve lokale të pushtetit. Krahas Qeverisë edhe Kuvendi duhet të ketë aktivitet më të shprehur në kuptim të përkrahjes së zbatimit të ligjeve që i ka sponsoruar, përkatësisht miratuar. (Ekstrakt)<sup>21</sup>

Rritja e vetëdijes dhe veprimt të qytetarëve në mbrojtjen e vlerave më të larta të natyrës dhe mjedisit do të ishte faktor i fuqishëm i zhvillimit të qëndrueshëm të Republikës së Kosovës në harmoni me vlerat ekologjike të saj.

Shkalla e lartë e vetëdijesimit për mbrojtjen e natyrës dhe një zhvillimi të qëndrueshëm të Kosovës, mund të jetë jo vetëm element i rëndësishëm i njohjes në botë, por dhe themel i bashkëpunimit me shumë shtete dhe institucione ndërkombëtare. Nismat dhe veprimet e deritashme nuk janë të mjaftueshme dhe të mira, për çka është e nevojshme raport i ri i individëve dhe të gjithë pjesëtarëve të shoqërisë ndaj natyrës dhe mjedisit.

<sup>21</sup> Behxhet Mustafa, (2013). *Mënjanimi i duhur i ujërave të zeza është çështje vitale dhe ligjore për shëndetin publik. Është çështje brengosëse në Kosovë, mos trajtimi adekuat për mënjanimin e tyre ndotë lumenjtë dhe resurset ujore. Fabrikat për trajtimin e ujërave të zeza duhet të janë me prioritet.*

MMPH duhet të përpilojë masat për rivitalizimin e mjediseve të degraduara të niveleve të ndryshme, pastaj masat juridike, ligjore, organizative, profesionale, programore, shkencore, kulturore dhe në të gjitha aspektet tjera të mbrojtjes së natyrës dhe mjedisit jetësor në përgjithësi. Vlerat e larta natyrore, mjedisore dhe të resurseve të Kosovës, begatia e lartë e biodiversitetit që për rëndësinë që kanë, janë të njohura edhe jashtë kufijve të vendit duhet të valorizohen në mënyrën më të mirë të qëndrueshme.

#### 4.1.1 Lokacioni – orientimi

Në përzgjedhjen e lokacionit të caktuar të garazhës duhet të merret në konsideratë kapaciteti, ndërtimi, trafiku, zhvillimi urban dhe kushtet mjedisore. Zgjedhja e saktë e vendndodhjes së garazhës është një sfidë shumë komplekse. Për më tepër, ndërtesa ekzistuese rrallë braktiset për të ndërtuar një të re, kryesisht për shkak për arsye të përfitimit financiar dhe kostos së braktisjes. Plani i zhvillimit kushtëzon dhe definon konceptet e përgjithshme, për karakterin dhe klasën e ndërtesës. Qëllimi është për të parashikuar nevojat e ardhshme dhe zgjerimet e kapaciteteve në mënyrë që të sigurohen rezerva të nevojshme dhe kursimit të sipërfaqes së tokës, ose për të parandaluar ndërtimin e ndërtesave të tjera të cilat mund të paraqesin pengesë në të ardhmen. Madhësia dhe forma e garazhes ndikojnë domosdoshmërisht në zgjedhjen e lokacionit. Andaj, më të përshtatshme janë ato hapësira që sigurojnë sipërfaqe të lirë e të mjaftueshme për fazën përfundimtare të ndërtimit. Zgjedhja e lokacionit apo vendndodhjes bëhet me hartat urbane të nivelit të studimit të lartë, deri të hartat precize mjedisore (të gjitha variantet e mundshme të shkallëzimit që disponohen) dhe që mund ti sigurojmë.

Mileniumi i ri sjell me vete një stil të ri pune si rezultat i një sërë faktorësh përcaktues, të kryesuar nga zhvillimi i teknologjisë dhe fenomeni i globalizimit. Andaj, kemi ardhur në një situatë kur duhet të shtrohen një sërë pyetjesh në lidhje me domosdoshmërinë e ri përcaktimit të shumë shprehive jetësore të ditëpërditshme. Projektimi arkitektonik përballet me sfida të mëdha, si rezultat i ndryshimeve evidente klimatike si dhe shprehive krejtësisht të reja të punës, globalizimi përshkruhet si një proces në të cilin ekonomitë rajonale, shoqëritë dhe kulturat, integrohen përmes një rrjeti global të ideve politike, komunikimit, transportit dhe vlerës integrale të tregut global. Fenomeni i globalizimit është një proces i pandalshëm historik i cili reflekton me rinovimet përkatëse teknologjike, shkencës, strategjive të reja ekonomike dhe ekologjike.

#### 4.1.2 Kushtet morfologjike

Kushtet morfologjike të zonës janë shumë të rëndësishme në përcaktimin e lokacionit dhe kryesisht ndikojnë në koston e ndërtimit dhe të eksploatimit. Të favorshme janë hapësira të natyrës me nivel të rrafshët, pa relief të zhvilluar shumë. Varësisht prej llojit të garazhes terrene më të favorshme janë sipërfaqet e mjaftueshme dhe me pjerrësi shumë të butë në të dyja anët/akset (kushtet e favorshme të cedimit) dhe në përgjithësi me terren/tokë me aftësi mbajtëse të mirë ku niveli i ujërave nëntokësore është i përshtatshëm. Përcaktimi i lokacionit në terrene shkëmbore kanë kosto të shtrenjtë kur kemi të bëjmë me garazha nëntokësore, e sidomos kur kemi ujëra nëntokësore në thellësi të cekëta. Nëse kushtet dhe veçoritë nuk janë të favorshme, por ka pengesa në qasje apo në morfologjinë e regjionit të shqyrtuar, atëherë, duhet bërë teste/analiza shtesë më të përshtatshme dhe të nevojshme.



**Figura 34.** Garazha, San Francisco, Californi, SHBA

(Burimi): Travis Wise, 2014. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

#### 4.1.3 Kushtet urbane – ndërtimore

Kushtet urbane ndryshojnë në varësi të shqyrtimit të lokacionit. Plani urban dhe zonimi përcakton fushat ku asgjë nuk mund të ndërtohet ose kur mund të ndërtohet me miratimin e autoritetit kompetent. Kushtet urbane si dhe të terrenit për ndërtim gjithashtu kanë një ndikim në kostot e përgjithshme. Për këtë qëllim, është e nevojshme për të mbledhur të dhëna të mjaftueshme mbi gjeologjinë, veçoritë mekanike të tokës dhe të terrenit, vetitë fizike të mostrave/sondave, ujërave nëntokësore dhe rrjedhat e ndryshme nëntokësore. Qasja në vend punishten e ardhshme, transporti i materialeve ndërtimore, ndërtimi i rrugëve për ndërtimin e kompleksit, flora dhe fauna, zonat e vërejtura të paqëndrueshme gjeologjike (lumenjtë, pjerrina), karakteri dhe rreziku nga përmbytjet, klima. Në përgjithësi terrenet moçalike duhet shmangur, në rast se duhet patjetër të ndërtohet në këto vende, atëherë duhet në mënyrë të hollësishme studiuar kushtet dhe mundësitë e drenimit të terrenit.

#### 4.1.4 Kushtet e komunikacionit - qasja

Kushtet e komunikacionit, këto kushte përfshijnë distancën dhe aftësinë për të lidhur vendbanimet kryesore me ndërtesën e synuar. Distanca më e favorshme është rreth 1-5 km nga qendra. Një distancë e vogël shpesh krijon vështirësi për shkak të zonës së zhvillimit dhe interesat e qytetit me të cilën mund të paraqiten sfida nga projekti (zhurma, përdorimi i tokës, zgjerimi). Kurse, distancë më e madhe, paraqet një disavantazh për

konsumatorët, realisht bëhet me e vështirë për të organizuar transportin urban dhe akomodimin e numrit të përdoruesve. Në rast se ekziston mundësia që rruga e qasjes është e mirë, dhe ekziston mundësia për ta rritur shpejtësinë e udhëtimit, mund të pranohen edhe distanca më të mëdha gjer të garazha, realisht shkurtohet koha e udhëtimit.

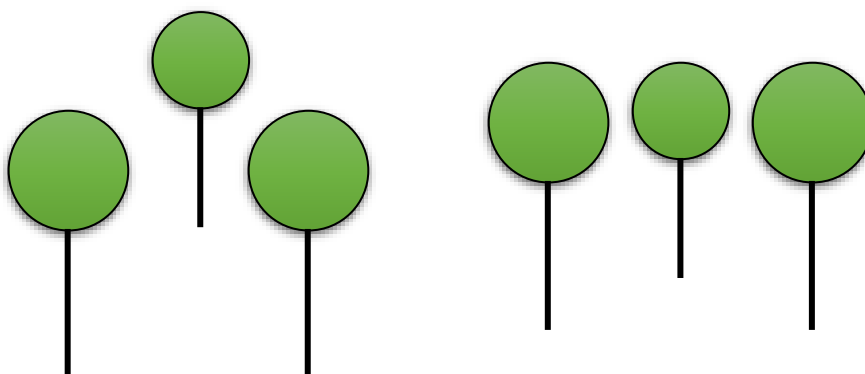
#### 4.1.5 Kushtet mjedisore

Kushtet mjedisore, në përcaktimin e lokacionit të garazhes janë kushtet e dyta më të rëndësishme për të vendosur për një lokacion optimal të zgjedhur. Veçoritë mjedisore që kanë rëndësi të madhe janë: shpejtësia e erës, pengueshmëria e shikimit horizontal dhe vertikal, mjegulla, smogu, dëbora dhe ngricat. Të gjitha këto elemente ndikojnë në llojin e pajisjeve të cilat duhet të jetë i pajisur objekti. Realisht kjo ndikon drejtpërdrejtë në koeficienti e përdorshmërisë, i cili funksionon në bazë të kuantitetit. Po ashtu nga këto veçori bëhet përzgjedhja e sistemit të platformave për ardhje dhe në shkuarje, si dhe sipërfaqeve për të manovruar në këto platforma, zgjedhja e sistemit të regjimit "dimëror dhe veror" Koeficienti i përdorshmërisë së garazhes përcaktohet nga raporti i kohës në një vit në të cilin objekti është i hapur për trafikun.

Çdo ndërtesë afariste është e interesuar që ky raport të jetë sa ma i saktë të jetë e mundur (95-98%). Andaj, për sa kohë ka qenë i hapur dhe është garantuar rregullsia e sigurtisë së trafikut aq objekti i ka shfrytëzuar resurset financiare.

## 4.2 FAKTORËT EKOLOGJIK NË PËRZGJEDHJEN E LOKACIONIT

Në kuadër të procesit të planifikimit hapësinor, për ndërtesat e komunikacionit stacionar, si një nga segmentet e zhvillimi të përgjithshëm të rajonit, paraqitën kërkesa të caktuara për kategorinë, klasën dhe kapacitetin e tyre. Mirëpo, çfarë ndodhë me mjedisin? Duhet kufizuar veprimet në aspektin e ndikimit në mjedis. Vendimmarrja për kërkesat e kësaj natyre në lidhje me komunitetin dhe shoqërinë bashkëkohore merr karakter më të gjerë me natyrën e plotë gjithëpërfshirëse, andaj, duhet respektuar procedurat për marrjen e mendimit e të gjithë të interesuarve në proces. Për më tepër, lëvizjet e gjelbëra për mbrojtjen e mjedisit shpesh tregojnë aktivitet më të madh në relacion me qarqet financiare dhe vendimmarrëse, pra, duhet marr pjesë në mënyrë aktive në debatet publike për këto vendime përfundimtare jetike. Andaj, në raport me komunitetin ekzistues pranë këtyre ndërtesave dhe lëvizjet për mbrojtjen e mjedisit duhet vënë të gjitha detyrat specifike dhe kërkesat në aspektin e kapaciteteve, planifikimit, zhvillimit, sikurse: komunikacioni, vëllimi i përdorimit, rreziku i mjedisit nga ndotja dhe zhurma.



#### 4.2.1 Burimet e ndotjes

Garazhat janë objektet kryesore të infrastrukturës së parkimit në kompleksin funksional, mbi dhe nën tokë. Po ashtu garazhat janë burime të rëndësishme të ndotjes, dhe të ndikimit mjedisor afër dhe larg lokacionit të tyre, sidomos, me një përqendrim të madh të përdorimit të energjisë dhe ndotjes së ajrit. Mirëpo njëkohësisht ata janë gjithashtu edhe pika ndihmëse funksionale kulturore, sociale, ekonomike dhe tregtare. Me shumë veçori garazhat luajnë një funksion simbiozë me ndërtesat tjera, ku realisht formësohet një mjedis i mëvetshëm që vepron si një entitet urban në vete.

Në mesin e ndikimeve negative në mjedisin përreth, pozicioni dominues i kompleksit funksional arkitektonik është burim i ndotjes së mjedisit duke shkaktuar zhurmë në në rrethinën e tij si dhe emetimin e sasive të konsiderueshme të gazrave të dëmshëm. Zhurma e shkaktuar nga automjetet është një nga problemet më të vështira për ti sanuar. Zhurma dhe fenomenet e saj që ajo krijon në dhe rreth lokacionit shkaktohen kryesisht nga motorët, dhe emanon ndotje duke përfshirë: gazrat e nxehtë që vijnë nga pjesët e motorit që rrotullohen, kompresori dhe turbina. Këto emetime e arrijnë pikun në operacionet gjatë dhe rreth parkimit jo adekuat (sillja, manovrimi, ndezja në vend, marrja e krahut dhe vozitja prapa). Nga të gjitha veprimet zhurmshme, dominante është ajo e zhurmës gjatë parkimit me hapësirë të ngushtë.

Për më tepër, problemi i zhurmës është njëri ndër problemet i cili vazhdimisht është duke u trajtuar nga UN WHO dhe deri më sot, është zhvilluar një numër i madh i hulumtimeve për zbutjen e zhurmës së maknave. Në parim janë pesë qasje për të zbutur problemin e zhurmës si më poshtë:

1. Zgjedhja dhe përdorimi optimal i lokacionit dhe mjedisit për garazha
2. Planifikimi adekuat urban i komuniteteve në afërsi të garazhave, barrierat zë izoluese
3. Përdorimi i materialeve dhe i nano teknologjisë në ndërtesat arkitektonike, zë izolimi
4. Zhvillimi i teknologjisë së makinave me konsideratë ndaj ndotjes së zhurmës
5. Funksionaliteti plotë i ndërtesave të komunikacionit stacionar në kontekst të procedurave për hyrje dhe dalje të shpejtë dhe funksionale

Andaj, përcaktimi i strategjisë projektuese kërkon që shumë faktorë të mirën parasysh në zgjedhjen e qasjes dhe të menaxhimit me metoda të ofrimit të projektit të përshtatshëm për një program të izolimit të zhurmës. Kontraktuesi publik ka rregulla specifike dhe në varësi të ligjit të prokurimit realizon tenderë dhe ofron kontratave që janë në gjendje të realizojnë shërbime profesionale vetëm për parandalimin e zhurmës. Andaj, shpesh mund të ndodhë që këto strategji të marrin trajta hibride të ofrimit të projektit, të tilla si shpërndarja e integruar e projektit, në pjesë të veçanta. Shumë nga këto strategji nuk janë



të përshtatshme për projekte të financuara nga buxheti i konsoliduar. Ka raste kur nuk ka institucione vendore të specializuara për analizën dhe parandalimin e zhurmës në Kosovë, atëherë, duhet kërkuar shërbime me karakter ndërkombtar, që në disa raste pastaj ka një mospërputhje në mes projektit dhe realizimit të paramenduar të projektit.

Për pjesën më të madhe gjate rrugëtimit të tyre automjetet krijojnë zhurmë në periferi të komuniteteve urbane, që nuk paraqet paraqet problem permanent. Problemet lindin kur automjetet operojnë në afërsi të zonave banimore dhe urbane, duke realizuar parkimin, manovrimin, përgatitjet dhe procedurat për nisje. Një ndezje e automjetit fut në përdorim tërë fuqinë e motorit të tij deri në stabilizim të operimit në ngasje.

Të gjithë qytetet në botë por edhe ata të planifikuar për ndërtim i japim rëndësi të madhe problemit të ndotjes nga zhurma, grup i veçantë ekspertësh mirët për të matur intensitetin e zhurmës dhe reduktimin e saj. Andaj, për hartimin e një projekti të ri të garazhimit apo zgjerimin e tij parashikohet niveli i zhurmës dhe për të duhet domosdo kërkuar pëlqimin e autoriteteve lokale dhe popullatës.



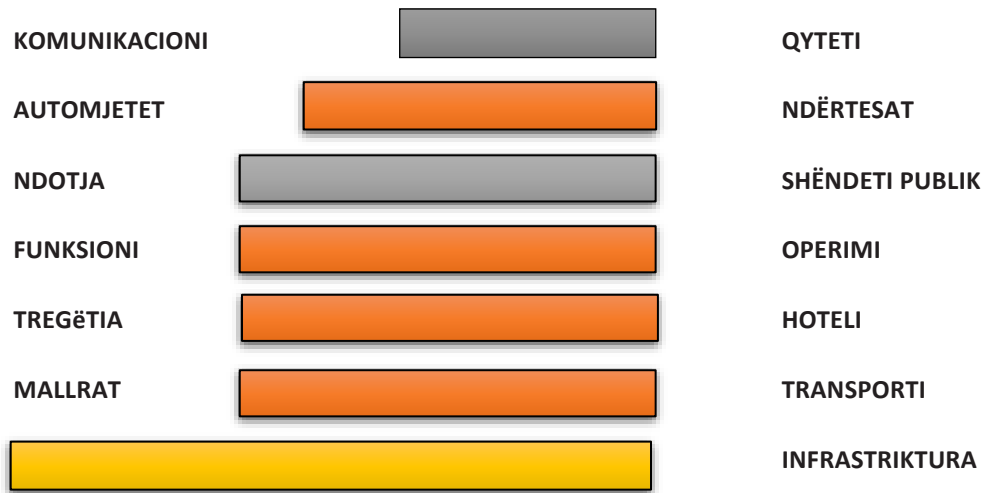
**Figura 35.** US Airways Boeing 757, mbi plazhën Maho. Aeroporti internacional Princess Juliana. Saint Maarten. Antile

(Burimi): Lawrence Lansing, 2009. (Flickr). E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported

#### 4.2.2 Ndërtesa e komunikacionit stacionar dhe mjedisi

Pyetja esenciale dhe jetike, cilët janë ndotësit më të mëdhenj të emetuar në garazha dhe toksiciteti i tyre? Për t'iu përgjigjur kësaj pyetjeje, janë konsultuar të dhënat e përditësuara të publikimeve zyrtare kompetente. Andaj, duhet marrë parasysh rreziqet që lidhen me çdo ndotës, rreziku përfshin emanimet e ndotësve por në llogari hyn edhe ekspozimi ndaj tyre, përveç toksicitetit.

Duke pasur parasysh toksicitetin i cili shkakton dëm në shëndet vëmendje të posaçme duhet pasur edhe në një ndotës që mund të emetohet në sasi të vogla, mirëpo, mund të paraqes rrezik të konsiderueshëm. Në të kundërt, duke u përqendruar në ndotës me shkallë të lartë të emetimit të përgjithshëm (në gjithë garazhën) mund të neglizhojmë dhe të humbim vëmendjen në ndotës me toksicitet relativisht të ulët që mund të kenë, që në analizë paraprake këto emanime janë sasi minore pa pasur ndikim në shëndetin publik, mirëpo, komponenta e kohës dhe rruga e ekspozimit ndaj tyre duhet të mirën parasysh.



**Figura 36.** Bashkëveprimi në mes të sistemit funksional dhe infrastrukturës  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017.

Shumë garazha janë ishuj të ndotjes të nivelit të lartë, cilësia e ajrit është dukshëm më e varfër se në zonat urbane përreth, cilësia e dobët e ajrit ndikon negativisht në shëndetin e njeriut dhe në specie të tjera që ekzistojnë apo mund të transportohen në rrethinë. Këto dukuri veçanërisht mund të janë të dukshme në mungesën e bimësisë apo pemëve dhe shkurreve përgjatë rrugëve të garazhës. Cilësia e dobët e ajrit të jashtëm do të thotë se ndërtesat vuajnë nga cilësia e dobët e ajrit të brendshëm. Me pirjen e duhanit ende i cili lejohet në hapësira të caktuara (madje edhe inkurajohet nga prania e dyqaneve duty-free) apo në zona të përcaktuara brenda ndërtesave, kushtet e mjedisit në ndërtesa janë larg nga ato të kërkuara dhe lëjnë shumë për të dëshiruar.

Si pasojë, garazhat e mbyllura janë të shërbyera me ajër të kondicionuar, ose në tërësi ose në një pjesë, duke shtuar të paktën në mënyrë indirekte problemet shëndetësore nëpërmjet përdorimit të CFC-ve dhe niveleve të larta të përdorimit të karburantit të natyrës fosile, në rastet e pikut me automobilat në parkingje.

Andaj, zhvillimi i qëndrueshëm domosdoshmërisht ndikon në vendndodhjen, lokacionin, projektimin e garazhave, planifikimin dhe përdorimin e tokës. Në vitin 2013, mendohet se diku më shumë se 50 % e emetimeve të monoksidit të karbonit, oksideve të azotit dhe një të katertën e komponimeve të naftës dhe gazit natyror të quajtura “hydrocarbons” janë emetuar në ajrin tonë (SHBA), dhe janë rezultat i transportit autobobistik. (Union of Concerned Scientists, 2013).

Përveç përdorimit të energjisë, objektet komerciale dhe garazhat janë përdorues të mëdhenj të burimeve të tjera dhe resurseve të tokës. Si rezultat i këtij konsumi, ndërtesat janë prodhuesit e vëllimeve të konsiderueshme të mbeturinave, ndotjeve (ajrit, ujit, zhurmës) dhe ndotjes së tokës në ciklin afatgjatë nga metalet e rënda. Potencialisht, ndërtesat hibride mund të jenë modele të zhvillimit të qëndrueshëm me nevojat e tyre ekologjike, ekzistojnë fusha ku mund të realizohet prodhimi i energjisë së ripërtëritshme (diellore dhe ajo nga era) si dhe mund të ketë qasje arkitektonike në modelet e ndërtesave dhe peizazhit me qëllim të zvogëlimin të varësisë nga karburantet me prejardhje fosile dhe maksimizim i riciklimit në çdo sferë.

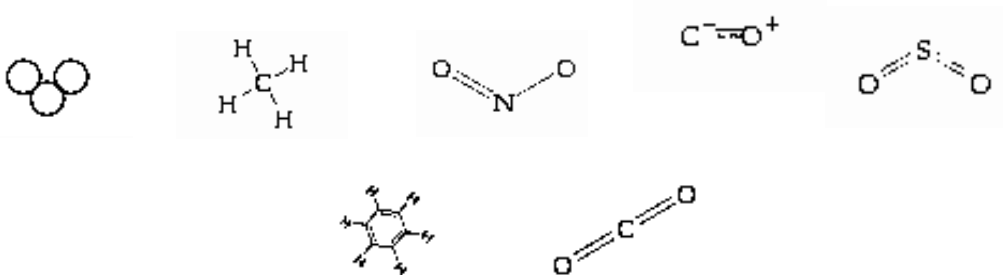
#### 4.2.2 Ndotja e mjedisit me gazrat nga automjetet

Kontributi i garazhave në cilësinë e ajrit mund të jetë i ndërlikuar për shkak se të gjithë këta faktorë mund të ndikojnë në mënyrë të konsiderueshme në ndotjen e lokacionit. Po ashtu të gjithë nga ata mund të kontribuojnë në mënyra të ndryshme dhe reagojnë në mënyrë dramatike në ndërvarësinë me njëri tjetrin (një faktor mund të ndërhyjë në efektivitetin e një tjetri). Andaj, garazhat mund të gjenerojnë emisionet më të ulëta të ndotësve të caktuar, të tillë si oksidet e azotit (NOx), por për shkak se mjedisi përreth ndikohet nga kushtet e motit apo të një klime që është më e favorshme për formimin e e ndotjeve, mund të kontribuojë më shumë në dëm të cilësisë së ajrit se një fabrikë që prodhon emisionet më të larta të NOx.

Situata bëhet më e komplikuar kur ndikimet në shëndet janë duke u gjeneruar, pasi kjo varet nga vendndodhja e popullsisë. Rast konkret do të ishte kur popullata përreth një garazhe është drejtpërdrejt në drejtimin e erës dominante nga ndërtesa, atëherë, kjo dukuri bën që garazha të jetë kontribuesi më i madh në ndotjen e mjedisit përreth si dhe në shëndetin publik të popullatës.

Ndotësit kryesor në garazha dhe ndërtesa të ngjashme:

1. Monoksidi i karbonit (CO)
2. Plumbi (Pb)
3. Dioksidi i azotit (NO<sub>2</sub>)
4. Partikulat me diametër 10 µm (PM<sub>10</sub>)
5. Partikulat me diametër 2.5 µm (PM<sub>2.5</sub>)
6. Ozoni (O<sub>3</sub>)
7. Dioksidi i sqfurit (SO<sub>2</sub>)



1. **Hidrokarburet (HCs)**
2. Komponentet organike të paqëndrueshme (VOCs)
3. Ndotësit e rrezikshëm të ajrit (HAPs)
4. Komponentet organike të qëndrueshme
5. Aldehidet dhe ketonet
6. Dioksinet
7. Hidrokarburet policiklike aromatike (PAHs)
8. Komponentet e metaleve

→ **Partikulat me diametër 0.1 µm**

1. **Karboni i zi (karboni elementar)**
2. Nitratet
3. Sulfatet

Ndotësit primar dhe sekondar i referohen ndotësve që janë emetuar direkt nga një burim (ndotësit primar: NO<sub>x</sub>, CO, VOCs, PM<sub>2.5</sub>) apo të formuar në atmosfera nëpërmjet reaksioneve kimike ose proceseve fizike (ndotësit sekondar: O<sub>3</sub>, PM nitratet, PM sulfatet).

Për të kontrolluar emetimet, zbatohen standardet për burime të reja dhe të modifikuara në një bazë kategorisë së emisioneve, kështu standardet specifikojnë kushtet e emisioneve për sasinë e karburantit, sikurse 0.3 kg e NO<sub>x</sub> për 1 milion BTU për rastet e termoelektraneve me thëngjill.

Ngjashëm, standardet kombëtare (SHBA) përcaktojnë emetimet e ndotësve të rrezikshëm të ajrit, e nevojshme për ta kontrolluar në masë emisionet e helmeve ajrore, përmes promovimit të standardeve të teknologjisë së bazuar për secilin lloj objekti veç e veç. Këto standarde aplikohen për pajisjet që përdoren në ndërtesa, sikurse që janë: gjeneratorë të energjisë, kaldaja. Disa prej ndotësve janë të shënuar si më poshtë:

1. **Acetaldehide**
2. **Benzolet**
3. **Butadienet**
4. **Formaldehidet**
5. **Toluenet**
6. **Trikloroetilenet**
7. **Komponentet e plumbit**

**Tabela 11.** Standardet kombëtare të cilësisë ajrit. USA.

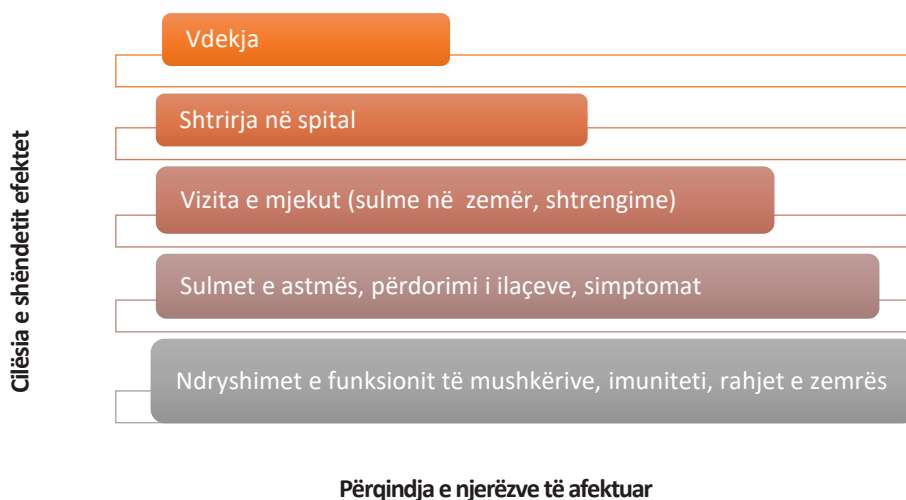
(Burimi): <http://epa.gov/air/criteria.html>. 2012.

Ndotësit	Periudha mesatare	Standardet primare	Standardet sekondare
Monoksidi i Karbonit (CO)	8 orë	9 ppm	Nuk ka
	1 orë	35 ppm	
Plumbi (Pb)	Analiza 3 mujore mirët mesatarja	0.15 µg/m³	Njëjtë
Dioksidi i Azotit (NO2)	Vjetore	53 ppb	Njëjtë
	1 orë	100 ppb	Nuk ka
Partikulat diam. 10 µm (PM <sub>10</sub> )	24 orë	150 µg/m³	Njëjtë
Partikulat diam. 2.5 µm (PM <sub>2.5</sub> )	Vjetore	12 µg/m³	15.0 µg/m³
	24 orë	35 µg/m³	Njëjtë
Ozoni (O <sub>3</sub> )	8 orë	0.075 ppm	Njëjtë
Dioksidi i Sqfurit (SO <sub>2</sub> )	1 orë	75 ppb	3 orë 0.5 ppm



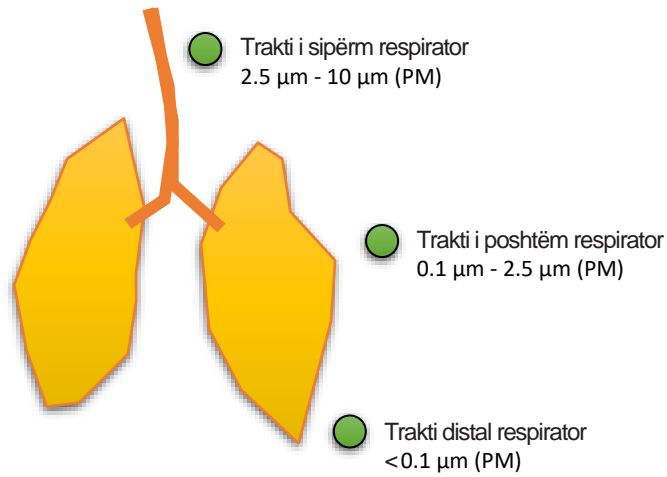
**Figura 37.** Komponentët e rrezikut mjedisor/shëndetësor nga cilësia e ajrit

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017.



**Figura 38.** Efektet shëndetësore në raport me përqindjen e njerëzve të afektuar

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017.



**Figura 39.** Depërtimi i partikulave PM në sistemin respirator të njeriut  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017.

Shenime:

#### 4.4 KOMUNIKACIONI STACIONAR

Parkingu si fenomen paraqet dhe është një problem i madh urban, andaj për këtë arsye është e lehtë të konkludohet se disa tipologji dhe forma të parkimi janë tejet jo racionale. Pavarisht, të gjitha trajtat e transportit kanë nevojën e pashmangshme për zonat e përcaktuara për parkim dhe garazhim. Këto zona urbane janë me përmasa të mëdha dhe zakonisht parashihen në raport me numrin e punëtorëve, njësisive banuese, sipërfaqeve për tregti etj. Në shtetet e zhvilluara e sidomos në SHBA raporti në mes zones së banimit dhe parkingut apo garazhes variojnë prej 1/3 deri në 1/2 e sipërfaqes banimore!



**Figura 40.** Rrugëtimi prej pikës A deri në pikën B

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Për të kaluar distancën nga pika A deri në pikën B pasagjeri zakonisht ka në dispozicion shumë mundësi, duke filluar nga autobusët urban, taksi, metro, tramvaj, tren, automobil privat etj. Në planifikimet e dizajnit urban duhet vazhdimisht të mundësohen disa alternativa komunikacioni, respektivisht në rastin konkret nëse pasagjeri ka disa mundësi për të shkuar prej pikës A deri në pikën B, atëherë, mund të konstatojmë se detyra projektuese urbane ka sens funksionaliteti dhe gjallërie. Andaj, koncepti i mençur i planifikuesit mund të ndikojnë tek përdoruesit për të bërë një zgjedhje të mjeteve të transportit në mënyrë që trafiku në qytet të funksionon ashtu siç është planifikuar.

Në çfardo rethane automjetet që pushojnë janë plotësisht të barabartë në procesin e planifikimit dhe të projektimit urban. Ky “pushim” ndodh në të dy pikat e skajshme të çfaredo udhëtimi, të cilët reflektohen me dy pika të ndryshme gjeografike dhe periudha të ndryshme kohore. Çfarë ndodhë në pikën fillestare dhe kushtëimisht finale? Automjeti është duke “pushuar” para nisjes dhe kërkon hapësirë, po ashtu në aritje duhet lënë diku automjetin, për kohën Sa dhe Ku duhet menduar mirë.



**Figura 41.** Rrugëtimi prej pikës A deri në pikën B. Pushimi pastaj Pushimi!

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

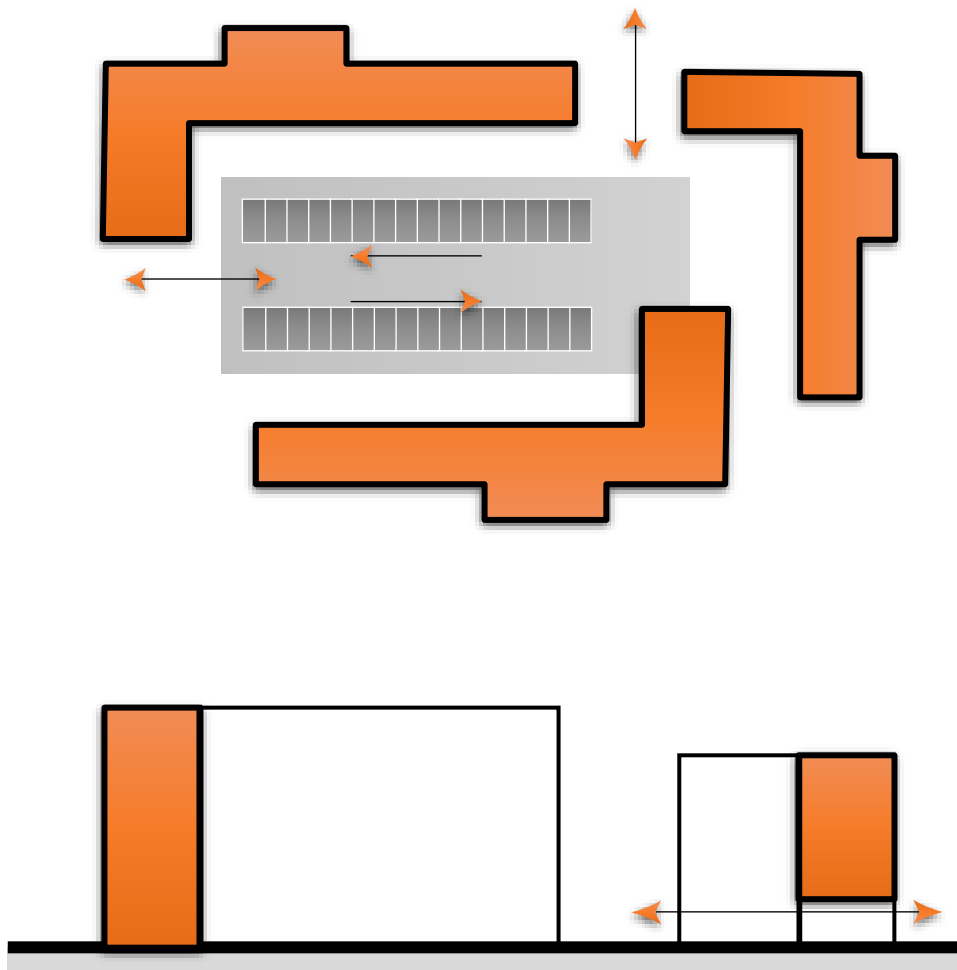
#### 4.4.1 Klasifikimi i parkingjeve

Në varësi të planifikimit, projektimit, karakteristikave teknike dhe të shfrytëzimit dallojmë katër grupe kryesore të parkimit:

1. Parkingjet në zonën banimore
2. Parkingjet në vendin e punës
3. Parkingjet e automjeteve për qëllime të përgjithshme
4. Parkingjet në zona dhe për qëllime speciale

#### 4.4.2 Parkingjet në zonat banimore

Parkingjet në zonën banimore, pjesë përbërse e njësisë banimore. Ndërtimi i zonave banimore të reja, e sidomos tash në Prishtinë, problem jetik do jëtë sigurimi i sipërfaqeve për parkim. Po ashtu, siguria e parkingjeve është veçori në vete, se kush është pronari dhe mirëmbajtësi i sipërfaqeve kolektive në zonat e banimit. Problemi i parkingut bëhet shumë i theksuar në zonat me dendësi të lartë të popullsisë, respektivisht në raste > 300 350 banorë/ ha.

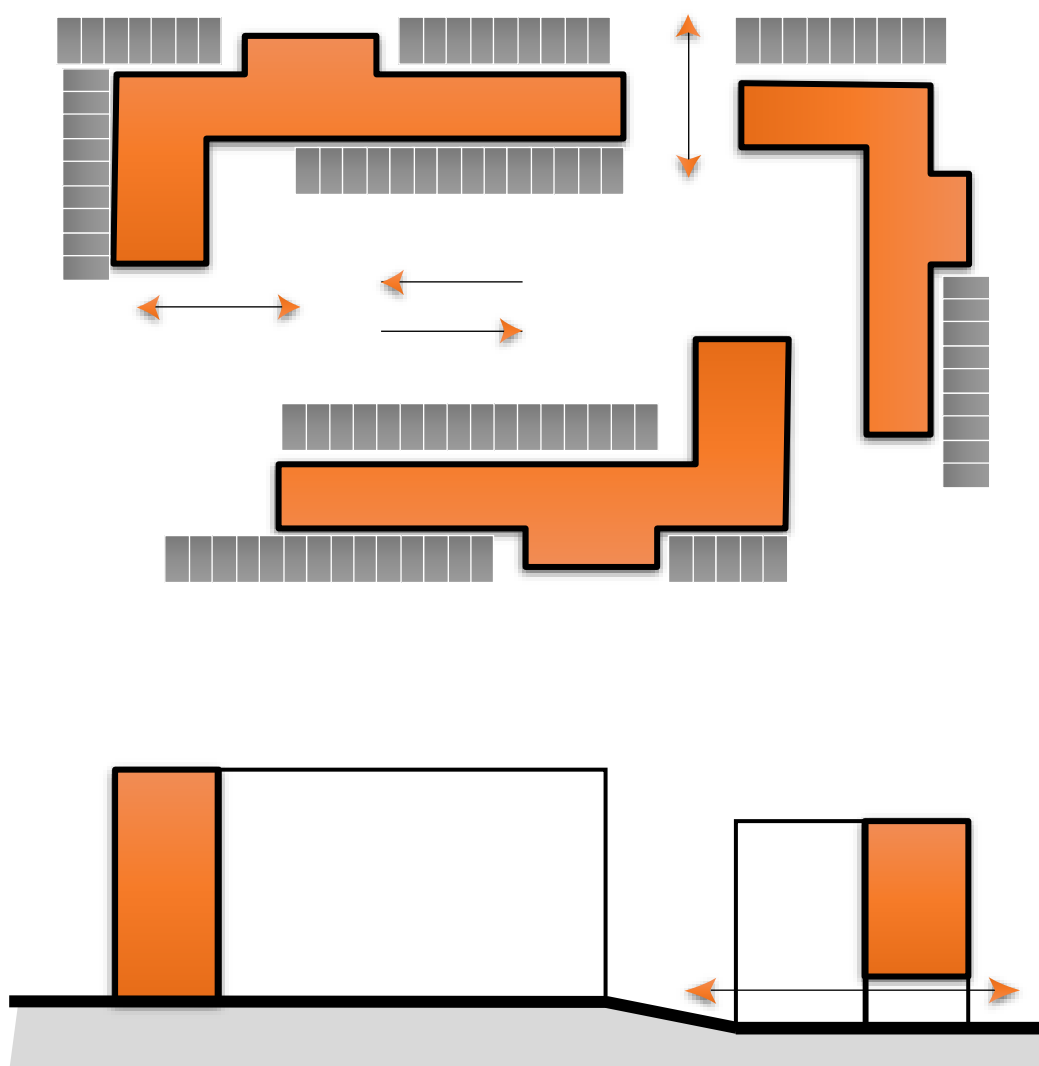


**Figura 42.** Parkimi sipërfaqësor, për banorët e lagjës apo bllokut  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016. *European Journal of Technology and Design*, 2017, 5(1)

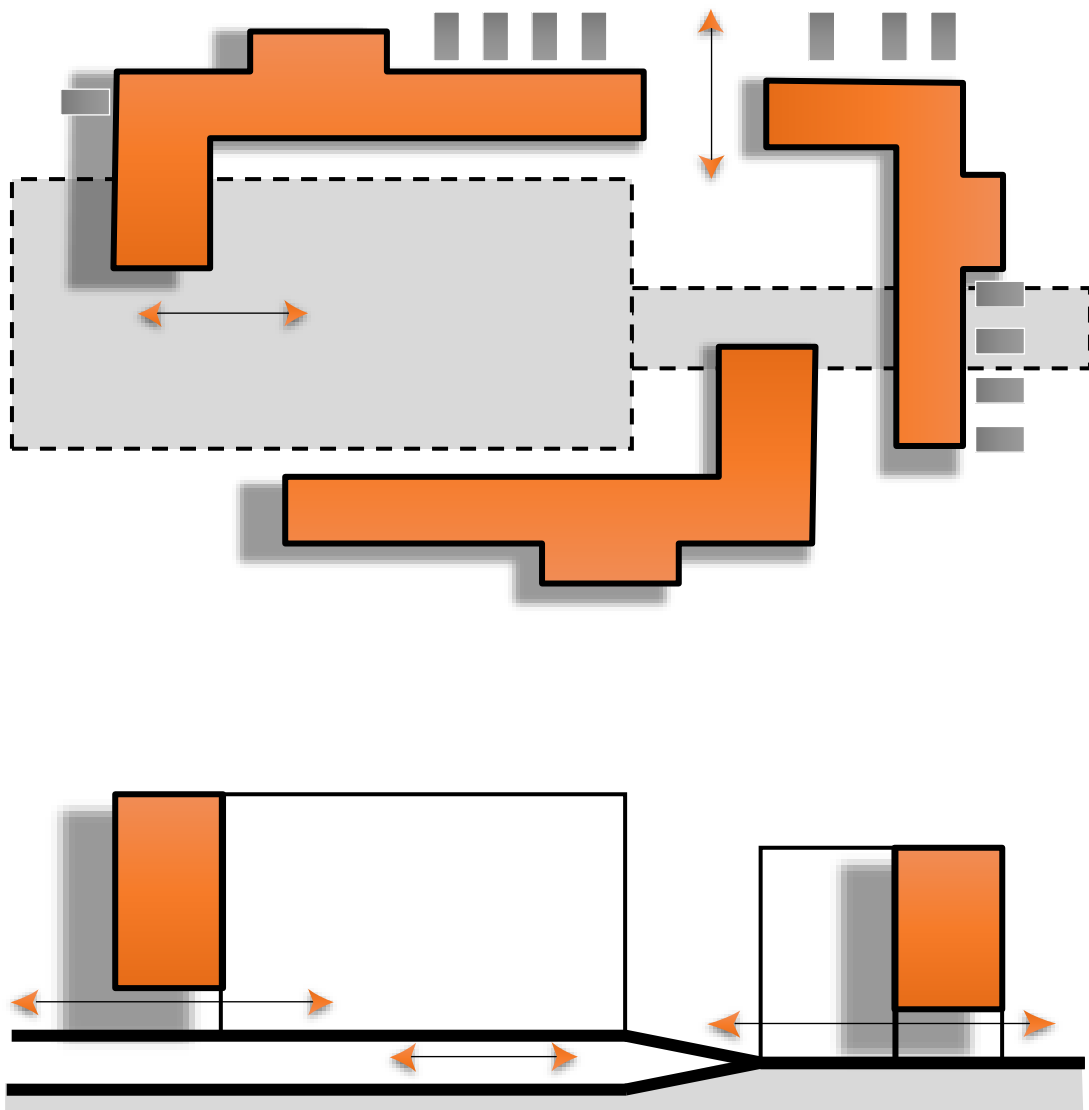


Në vendbanimet e reja të planifikuara mirë të cilat mund të ndodhën në periferi të zonave ekzistuese urbane, tipologjia e parkingjeve mund të kombinohet:

1. Parking në ndërtesa shumëkatëshe
2. Parking në hapësirat e mëdha të hapura
3. Parking në një masë më të vogël, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).



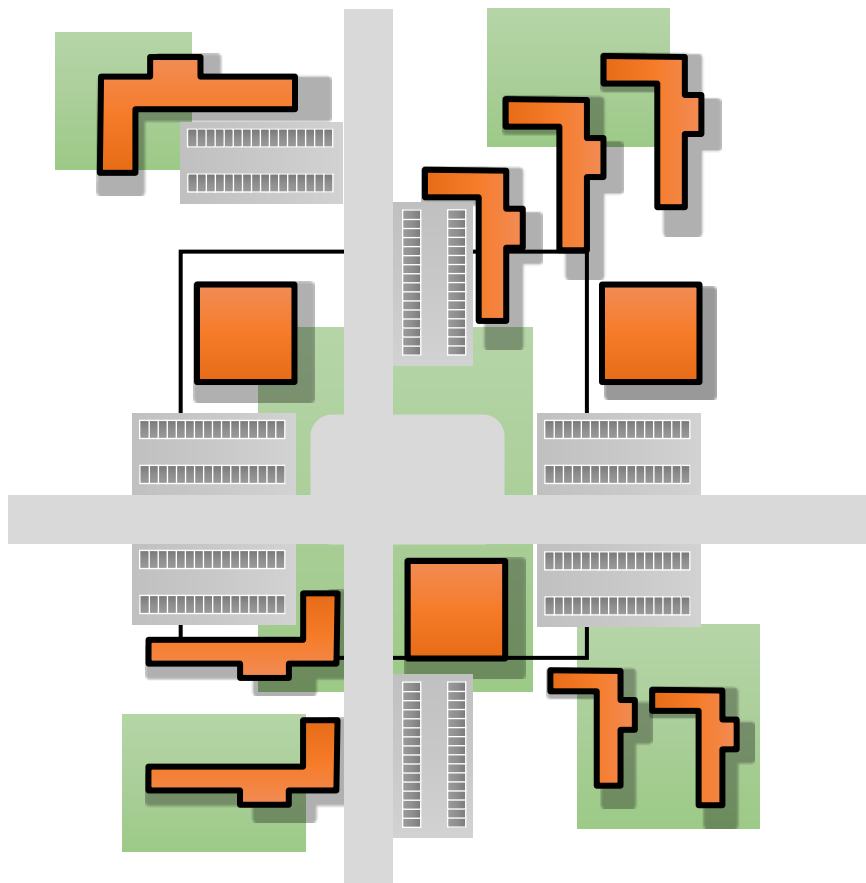
**Figura 43.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).  
(Burimi): Bujar Bajcinovci, 2016.



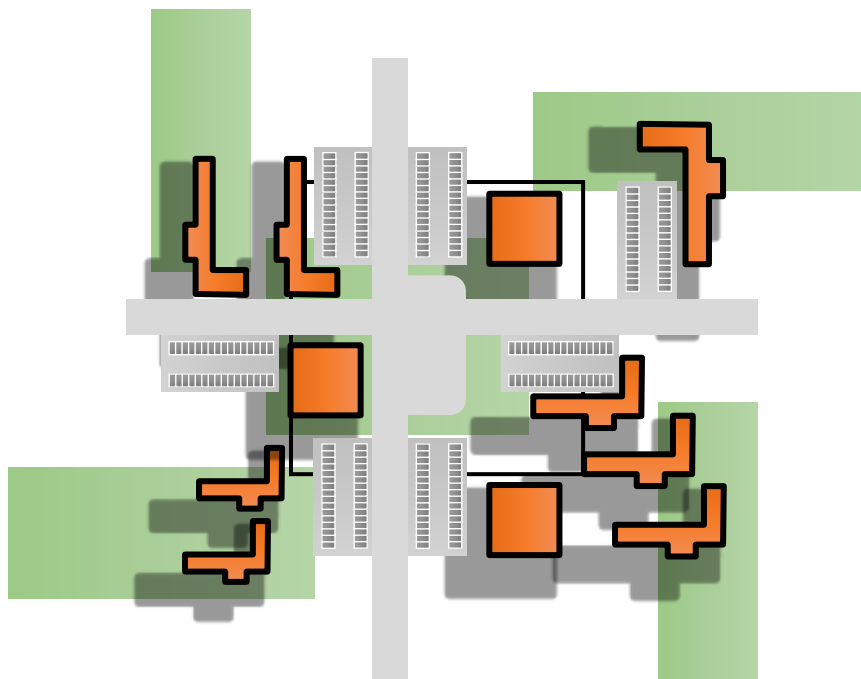
**Figura 44.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).  
(Burimi): Bujar Bajcinovci, 2016. *European Journal of Technology and Design*, 2017, 5(1)

#### 4.4.3 Parkingjet në vendin e punës

Ky lloj tipologjie të parkingjeve planifikohen dhe ndërtohen në afërsi të ndërtesave me përqendrim të madh të vendeve të punës, sikurse komplekset industriale, komplekset administrative, spitalet dhe ndërtesa të ngjashme. Karakteristikë e kësaj tipologjie është se këto zona parkuese nuk kanë shumë hyrje dhe dalje, një hyrje dhe një dalje apo eventualisht dy! Mund të ndodhë që këto zona për parkim nuk janë në afërsi të drejtëpërdrejtë me vendet e punës. Gjithashtu, këto zona parkimi mund të jenë në një distancë më të madhe nga caku i udhëtimit. Shpesh ndodhë që këto zona për parkim, të jenë në zonën qendrore të qytetit dhe në pjesë të ndryshme të qytetit që realisht kanë shërbim të mirë të trafikut urban, këto zona të mëdha të parkimit janë shpesh herë jo racionale, si për nga qasja po ashtu nga çmimi dhe kostoja mujore.



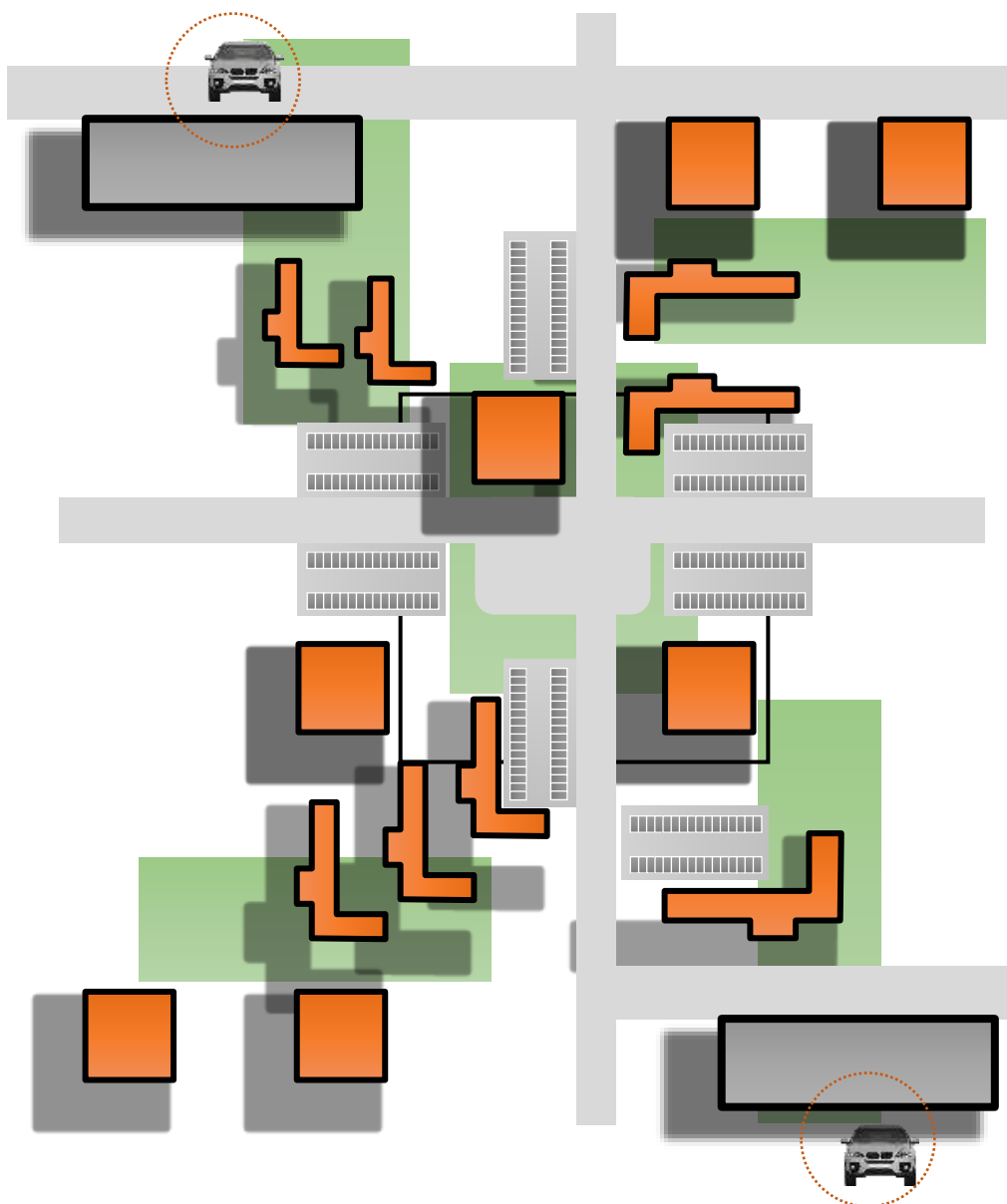
**Figura 45.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016. *European Journal of Technology and Design*, 2017, 5(1)



**Figura 46.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

#### 4.4.4 Parkingjet e automjeteve për qëllime të përgjithshme

Parkingjet e automjeteve për qëllime të përgjithshme apo parkingjet publike planifikohen dhe ndërtohen afër funksioneve atraktive urbane sikurse: shopping mall, tregtisë, biznesit, zbavitëse, sportive, etj. Zakonisht automjetet janë nga përdorimi për qëllime personale. Për shkak të atraktivitetit të ndërtesave të cilave u shërbejnë, këto parkingje kryesisht i hasim në qendër të rreptë të qytetit, të cilat realizohen po ashtu në ndërtesa shumëkatëshe nëntokësore ose mbi tokësore, apo mbi ndërtesa në kulme të rrafshta si dhe në ndërtesa rreth perimetrit të bërthamës së qendrës së qytetit. Nga spektri i operimit ekonomik këto ndërtesa kryesisht i mbulojnë hargjimet vetanake si dhe kompensimi i kostos të investimeve dhe të mirëmbajtjes. Në kohën e fundit këto lloj ndërtesash duhet ti nënshtrohen pagesave ekologjike si kompensim i ndotjes së ambientit si dhe kompensim për ndikimet negative në hapësirën urbane.



**Figura 47.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016. *European Journal of Technology and Design*, 2017, 5(1)

4.4.5 Parkingjet e automjeteve në zona dhe për qellime speciale



**Figura 48.** Automjetet për nevoja speciale. Special Ops Police. Washington Nat. Parks (Burimi): Tim Evanson, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic



**Figura 49.** Automjetet për nevoja speciale. Caterpillar (Burimi): Dave Catchpole, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 50.** Veçoritë e automjeteve speciale

(Burimi): LoadedAaron, 2015. E licensuar nga Creative Commons Attribution NoDerivs 2.0 Generic



**Figura 51.** Automjetet për nevoja speciale.

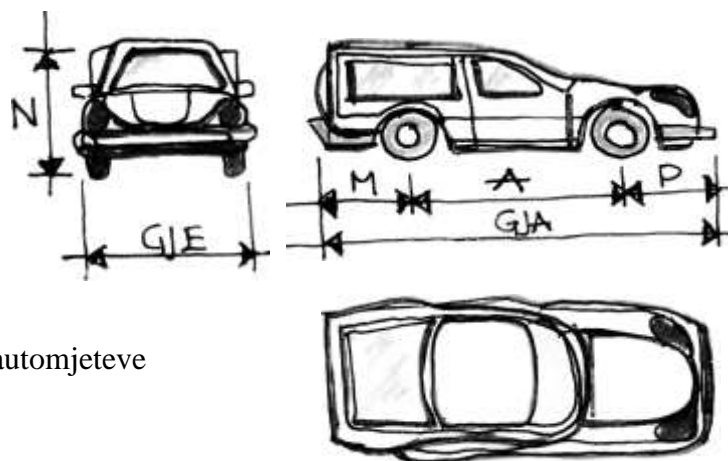
(Burimi): LoadedAaron, 2015. E licensuar nga Creative Commons Attribution NoDerivs 2.0 Generic



**Figura 52.** Garazha, automjetet e shpëtimit dhe emergjencave në aeroporte  
(Burimi): Tony Hisgett, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

#### 4.5 TIPOLOGJITË DHE KARAKTERISTIKAT E PARKINGJEVE

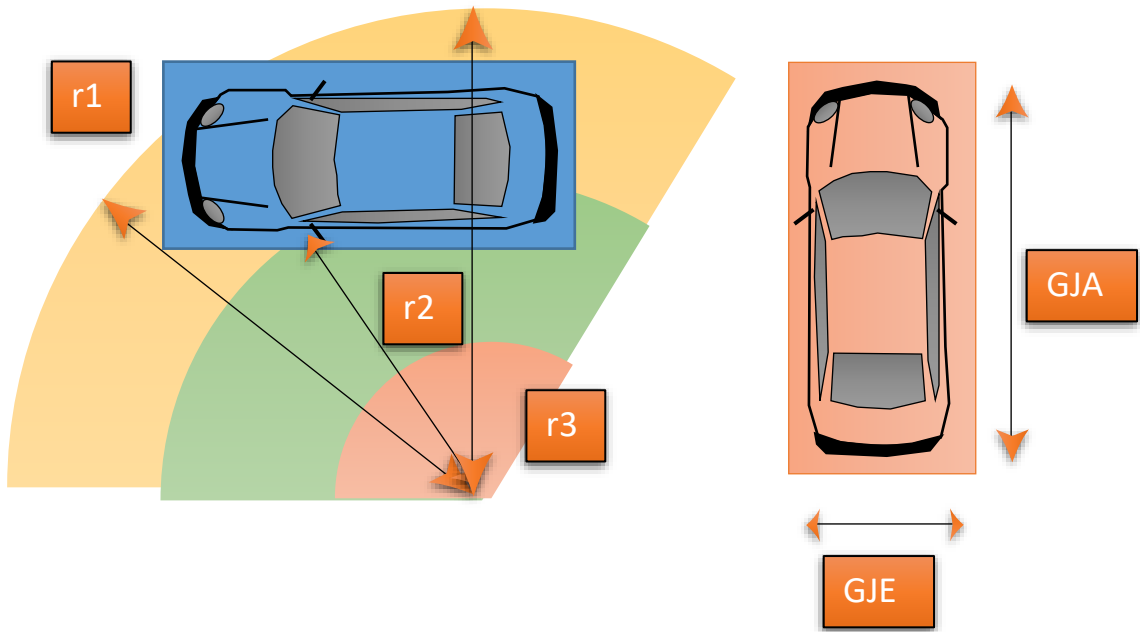
**Figura 53.**  
Dimensionet e automjeteve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



**Tabela 12.** Dimensionet e automjeteve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

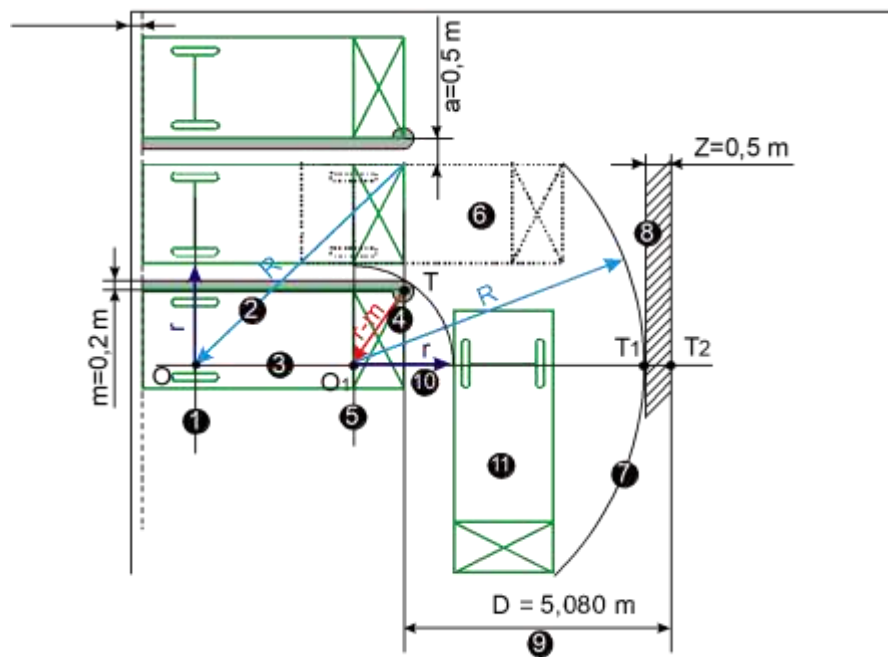
Dimensionet e mjetit [m]			
GJA	Gjatësi	4,40	4,70
GJE	Gjerësi	1,70	1,85
N	Lartësi	1,45	1,60
A	Aksi rrotëve	2,60	2,75
P	Dalja para	0,80	0,90
M	Dalja pas	0,90	1,10

$r_1$	Radiusi I jashtëm	GJA	Gjatësia e automobilit
$r_2$	Radiusi I mesëm	GJE	Gjerësia e automobilit
$r_3$	Radiusi I brendshëm		



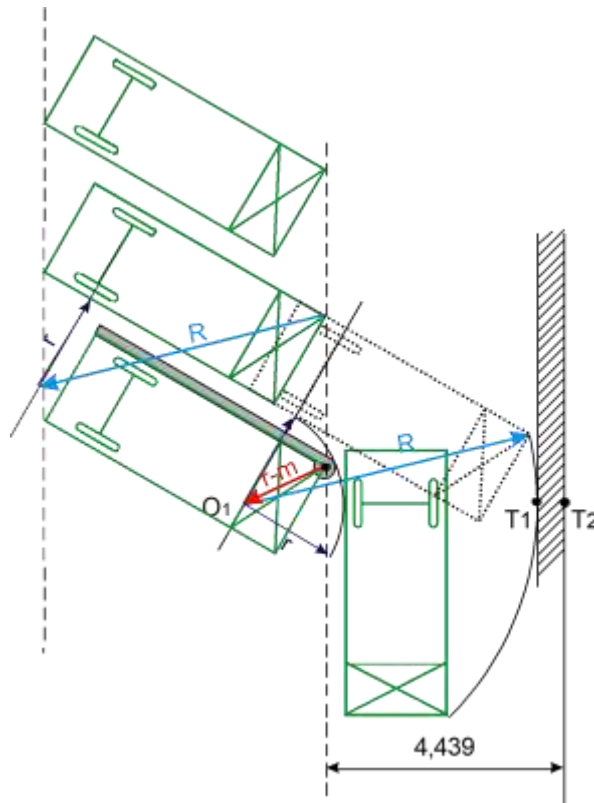
**Figura 54.** Radiuset dhe këndet drejtuese  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

4.5.1 Veprimet manovruese gjatë parkimit

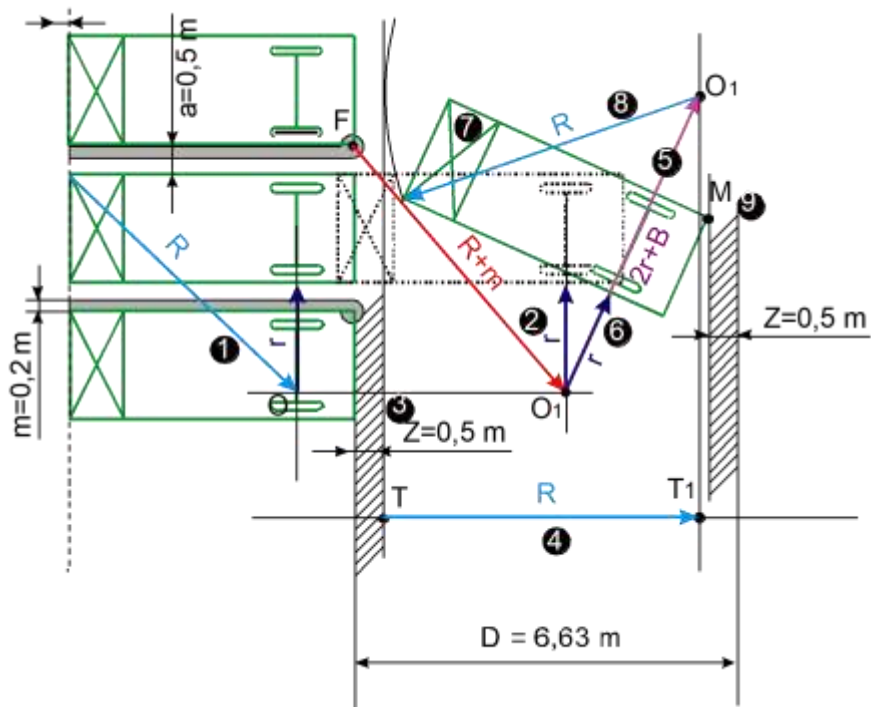


**Figura 55.** Parkimi nga mbrapa në  $90^0$   
(Burimi): Public Domain, 2012. Wikimedia

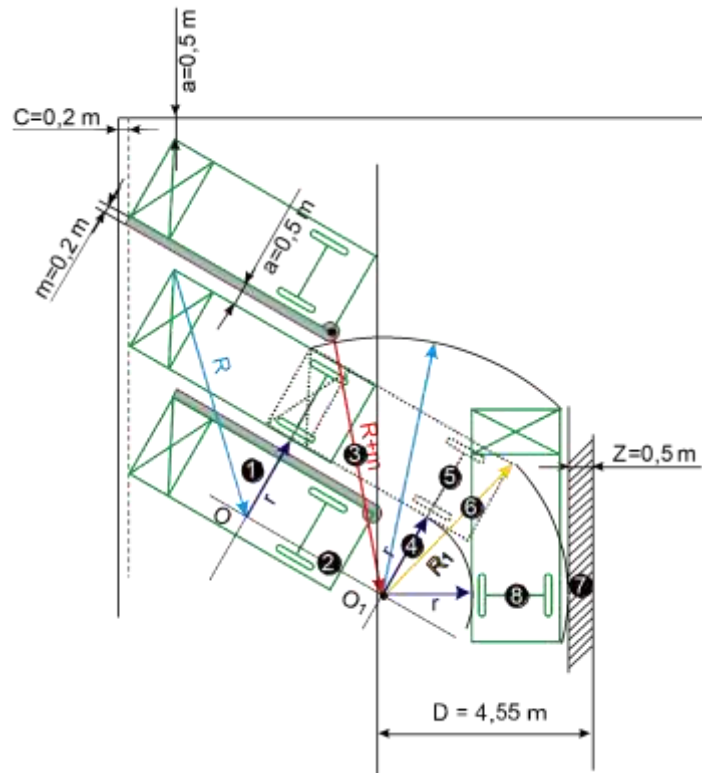




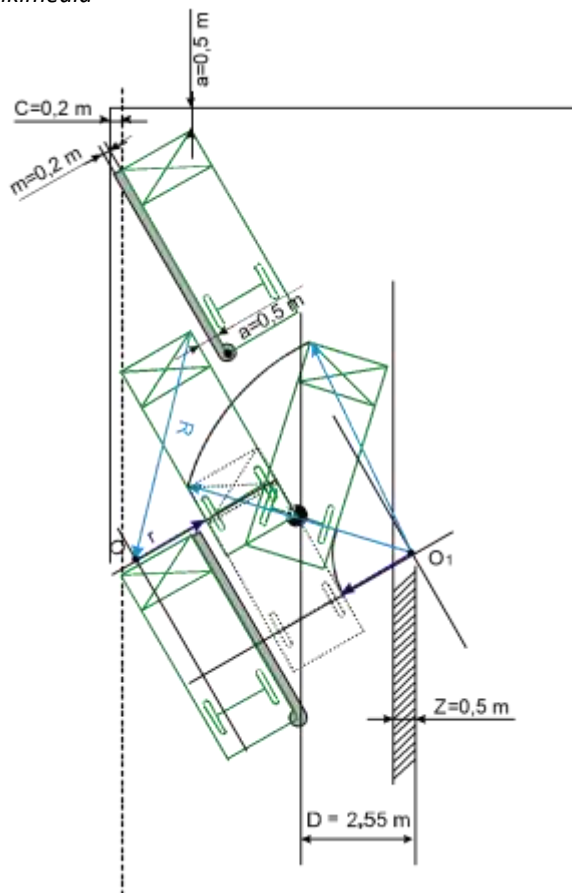
**Figura 56.** Parkimi nga mbrapa në  $60^\circ$   
 (Burimi): Public Domain, 2012. Wikimedia



**Figura 57.** Parkimi nga para në  $90^\circ$   
 (Burimi): Public Domain, 2012. Wikimedia

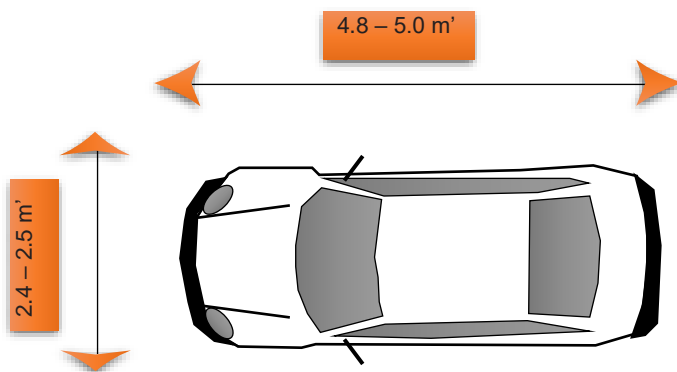


**Figura 58.** Parkimi nga para në  $60^{\circ}$   
 (Burimi): Public Domain, 2012. Wikimedia

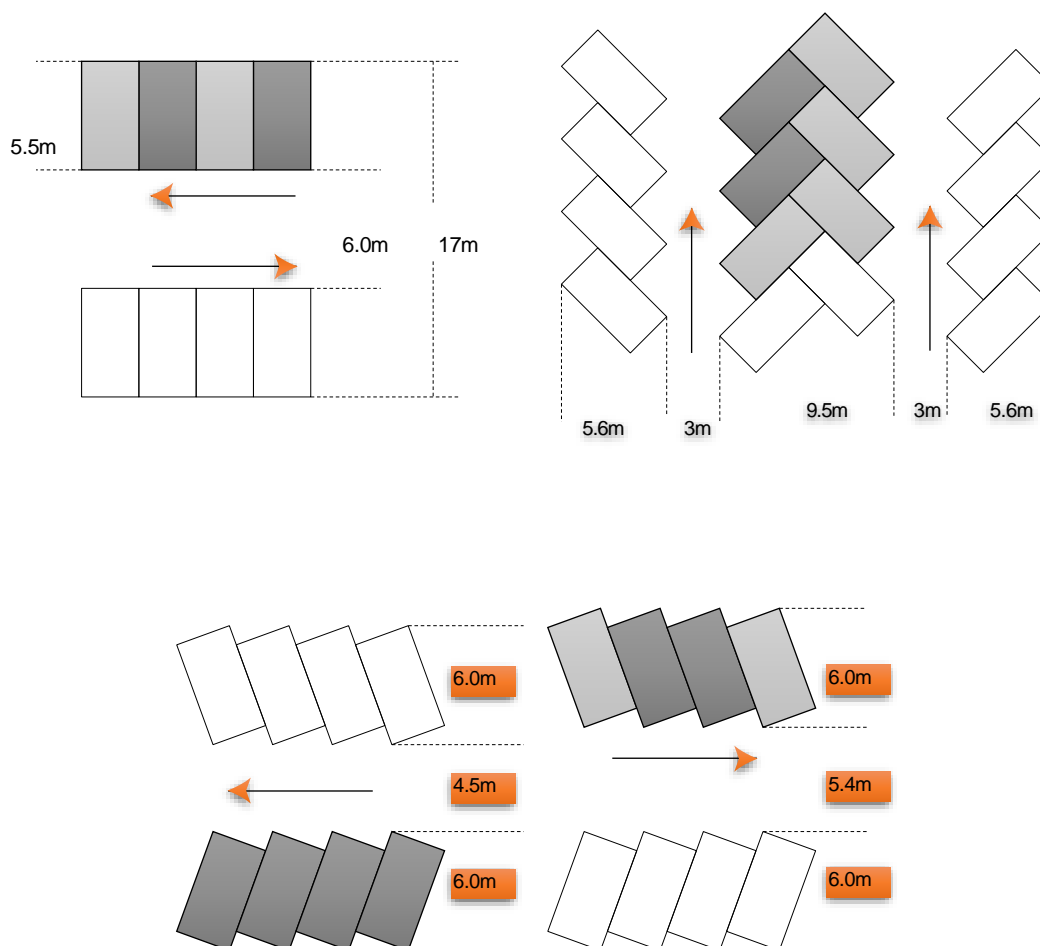


**Figura 59.** Parkimi nga para në  $30^{\circ}$   
 (Burimi): Public Domain, 2012. Wikimedia

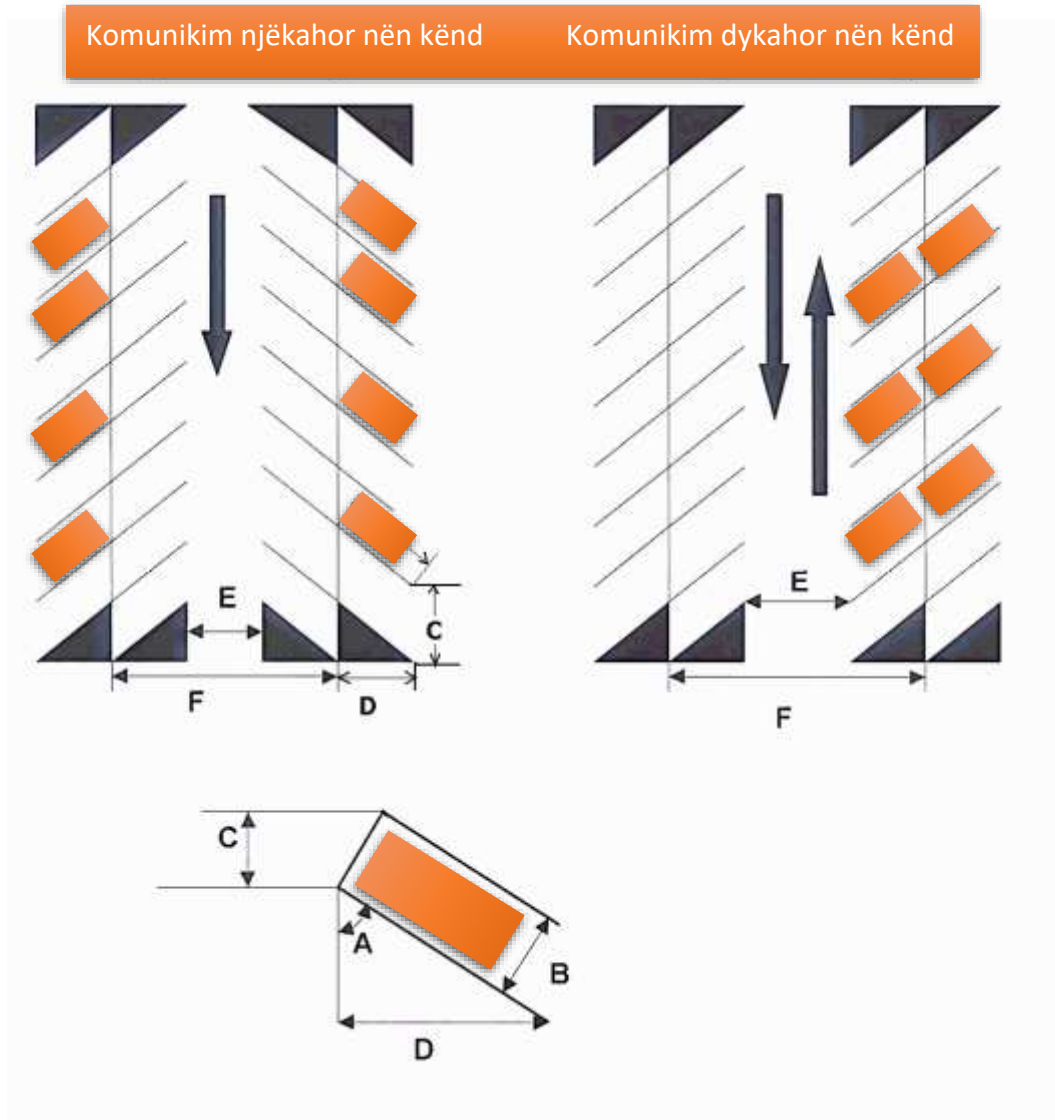
4.5.2 Dimensionet e nevojshme të parkingjeve



**Figura 60.** Moduli projektues për 1 vendparking  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 61.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

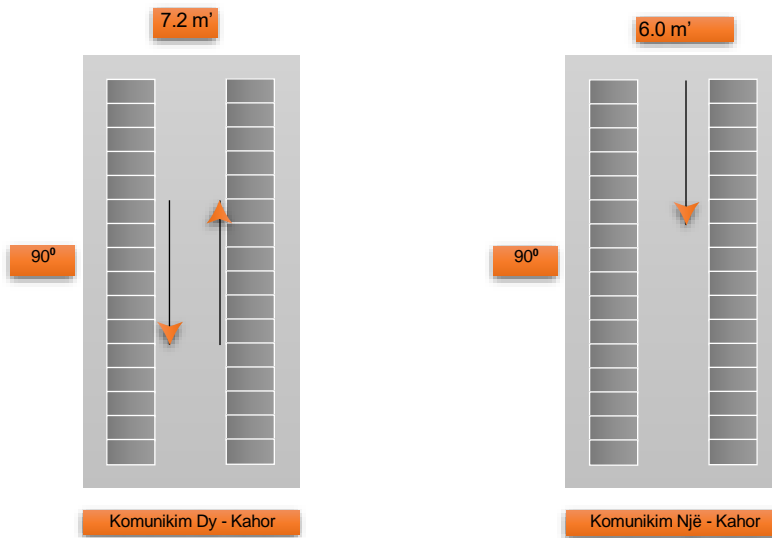


**Figura 62.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd (Burimi): University of Houston, Campus Design Guidelines and Standards, 2014.

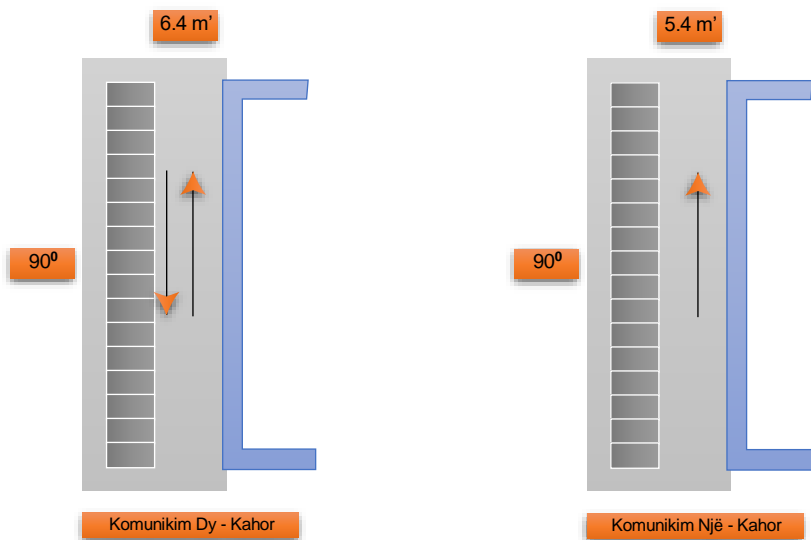
**Tabela 13.** Dimensionet e automjeteve - Përqindjet e linjave të përgjithshme (Burimi): E përshtatur: University of Houston, Campus Design Guidelines and Standards, 2014.

Këndi	Dimensionet [m']				Komunikim Njëkahor		Komunikim Dykahor	
	Gjerësia	Distanca Këndore	Gjatësia Këndore	Gjatësia	Gjerësia rruges	Gjerësia profilit	Gjerësia rruges	Gjerësia profilit
<b>A</b>	B	C	D	G	E	F	E	F
<b>30°</b>	2.6	5.2	5.0	10.0	3.7	13.6	7.3	17.3
<b>45°</b>	2.6	3.6	5.7	8.0	4.3	15.6	7.3	18.7
<b>60°</b>	2.6	3.0	6.0	7.0	5.0	17	7.3	19.4
<b>90°</b>	2.6	2.6	5.5	5.5	6.7	17.7	7.3	18.3

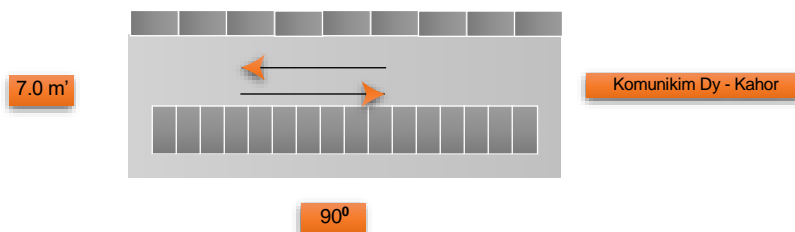
4.5.3 Trajatat e organizimit të parkingjeve në varësi të këndit të aplikuar



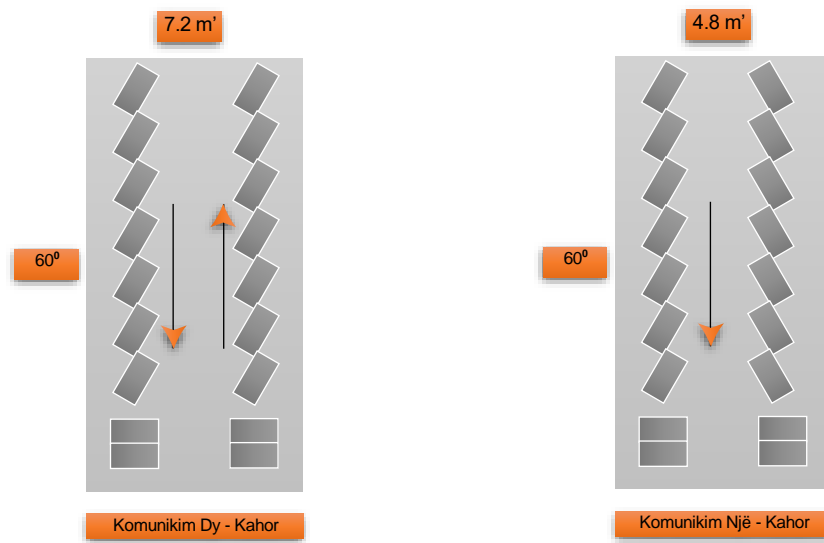
**Figura 63.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $90^0$  (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



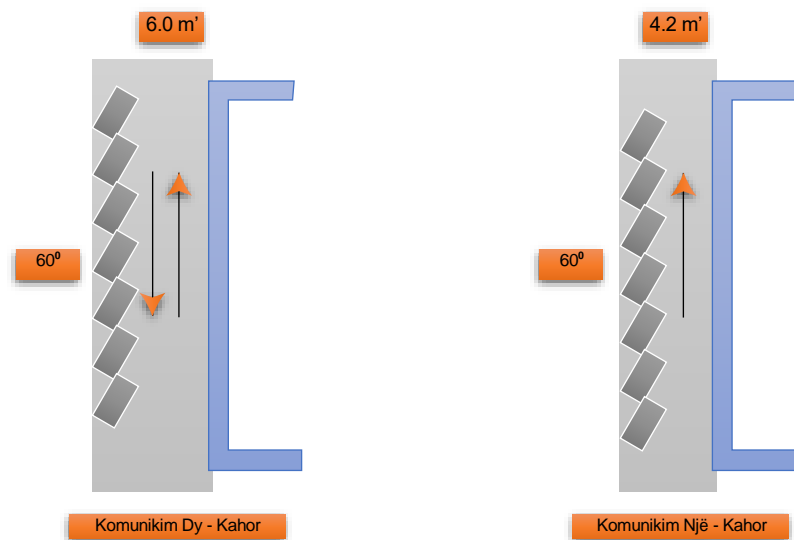
**Figura 64.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $90^0$  (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



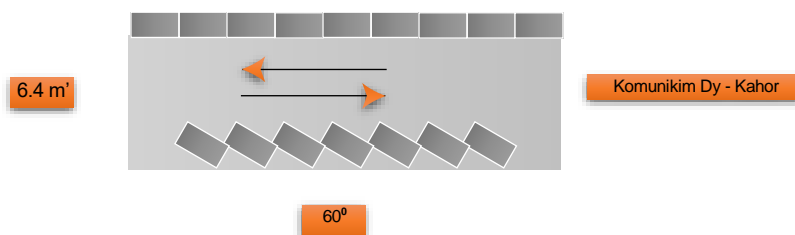
**Figura 65.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $90^0$  (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 66.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $60^0$  (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

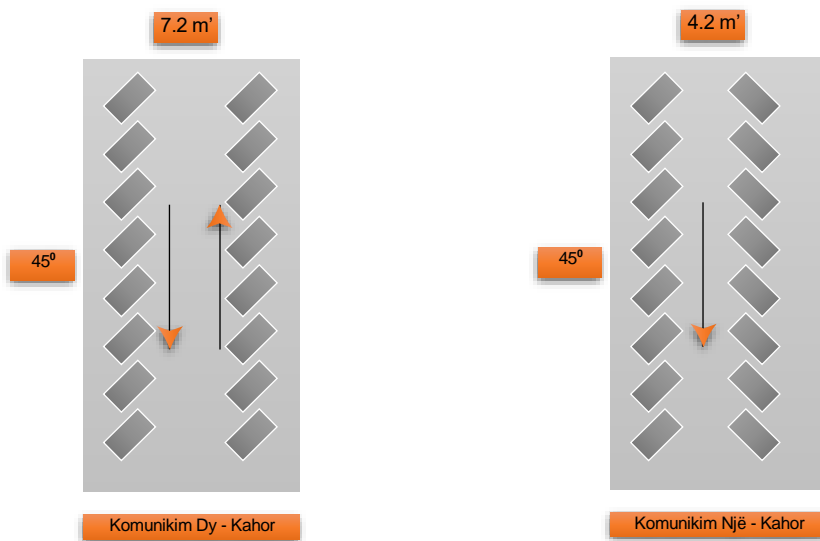


**Figura 67.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $60^0$  (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

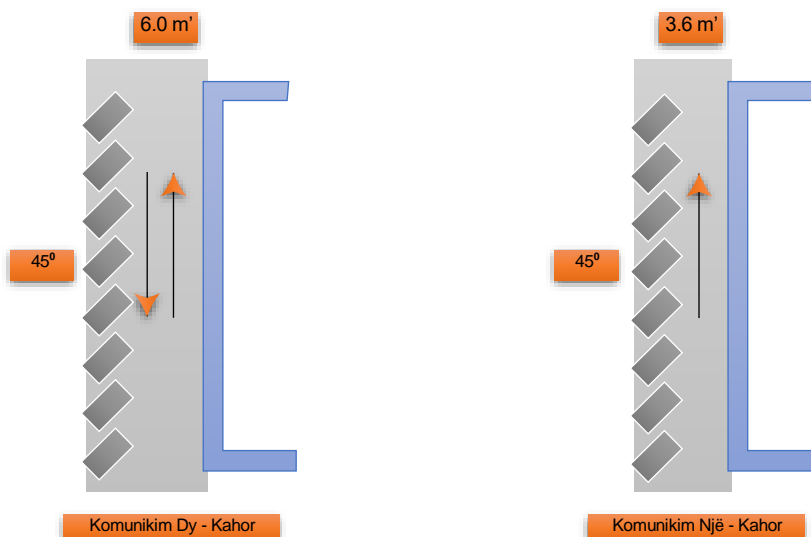


**Figura 68.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $60^0$  (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

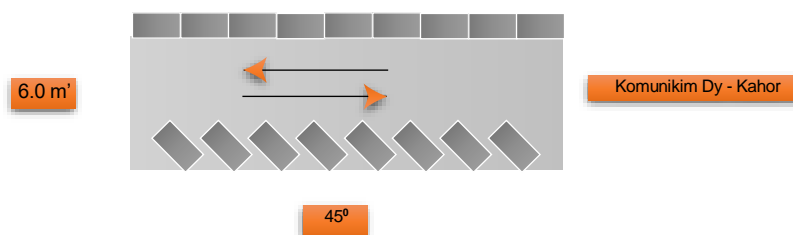
IV. PROJEKTIMI - PARIMET



**Figura 69.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd 45°  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 70.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd 45°  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 71.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd 45°  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

#### 4.6 NDËRTESTAT E KOMUNIKACIONIT STACIONAR - GARAZHAT

Një ndërtesë për parkim shumë katëshe, quhet garazhë apo strukturë parkuese, parking shumëkatësh. Këto lloj ndërtesash planifikohen dhe projektohen për parkimin e një numri të madh automjesh, realizohen në etazha të cilat mund të jenë mbi tokësore apo nëntoksore. Ekzistojnë tipologji të ndryshme të realizimit të këtyre ndërtesave ku qellimi parësor është akomodimi i sa më shumë makinave.

Në kohët e fundit, ndërtesë për parkim shumë katëshe realizohen si pjesë simbiotike për të shërbyer për zonave banimore dhe komplekseve të biznesit, paraqitën si struktura të mëdha kompozicionale dhe janë ndërtuar si pjesë e një ndërtese të madhe, shpesh nëntokësore si pjesë të bodrumit.

Realisht, këto ndërtesa kursejnë tokën për përdorime të tjera (në krahasim me një parking), dhe sigurisht që ofrojnë mundësi më të lirë dhe më praktike në shumicën e rasteve sesa një strukturë të veçantë. Nga aspekti i kushteve atmosferike këto ndërtesa mbrojnë konsumatorët dhe makinat e tyre nga moti, shiu, bora, apo dielli i nxehtë në verë, që ngritë temperaturën e brendshme e një automjeti në nivele jashtëzakonisht të larta.

Parkimi apo garazhimi nëntokë në vetëm dy nivele u konsideruar si një koncept inovativ dhe kreativ që në vitin 1964, kur në këtë kohë janë zhvilluar struktura nëntokësore me dy nivele parkimi në zonat e banimit në California State University, Los Angeles, që realisht kishte mangësi hapësire për zgjerim horizontal të universitetit (0.71 km<sup>2</sup>), (Wiki). Po ashtu zanafilla e realizimit të këtyre strukturave, e thjeshtë, parking me dy nivele është konsideruar mjaft e pazakontë në 1964. Mirëpo sot, hapësira më e cituar me parkingje nëntoksore është Nathan Phillips Square në Toronto, Kanada, me 2,400 vendparkingje poshtë sheshit Nathan Phillips.



**Figura 72.** Nathan Phillips Square në Toronto, Kanada

(Burimi): Wladyslaw, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported



4.6.1 Lokacioni

Nga aspekti urbano arkitektonik të ndërlidhur me racionalitetin ekonomik këto ndërtesa e gjejnë mënyrën më të mirë për të realizimit në ndërtesa shumëkatshe për hapësirën e parashikuar apo me përzgjedhjen e lokacionit. Nuk ekzistojnë rregulla strikte të pacenuara në përzgjedhjen e loacionit për këto lloj ndërtesash, mirpo mund të udhëzohemi drejtë duke ju referuar parimeve ekonomike, arkitektonike, mjedisore, shëndëtsore sikurse:

1. Të janë sa më afër përqendrimit të aktiviteteve të ndryshme - në qendër të qytetit, në mes të ndërtesave të cilat vizitorët do ti përdorin gjatë gjithë ditës, me turne në mengjes, mesditë apo pas dite
2. Të kenë qasje të mirë, të vendosura ashtu nga spekti urban që të jenë në anën e qendrore nga zona e cila vijnë shumica e shoferëve
3. Të locohen në rrugë anësore apo dytësore, në afërsi të drejtëpërdrejtë të profilit kryesor rrugor apo rrugët parësoire
4. Të kënë mundësisht pozitë maksimale prej 5-10 minuta më këmbë apo 300 m - 500 m’ nga caku i destinuar apo qendra e aktiviteteve
5. Të kenë gabarite apo volumene të përshtatshme, duke respektuar mjedisin, shëndetin, fluksin e shoferëve, kërkesën dhe formësimin arkitektonik.

**Tabela 14.** Standardet, raporti i vendparkingjeve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Përdorimi	Automobilat	Bicikleta	Motocikleta	P.N. të Veçanta
	Maksimum	Minimum	Minimum	Minimum
Dyqane Qendra Ushqimi	1 vendparkim për 20 m <sup>2</sup>	1 vendparkim për 400 m <sup>2</sup> për staf dhe 1 vendparkim për 400 m <sup>2</sup> për klientë	1 vendparkim , + 1 për 20 vendparkingje të makinave (për 100 të parët), 1 vendparkim për 30 vendparkingje (mbi100 të parët )	<b>Për 200</b> vendparkingje = 3 vendparkime apo 6% e kapacitetit total, cila vlerë të jetë më e madhe, <b>Më shumë se 200</b> vendparkime = 4 hapësira apo 4% e kapacitetit total.
Hapësira Qendra Jo ushqimore	1 hapësirë për 14 m <sup>2</sup>			

#### 4.6.2 Kapaciteti i ndërtesave të komunikacionit stacionar

Kapaciteti i ndërtesave të komunikacionit stacionar kurr nuk është i mjaftueshëm, mirpo më e dëshirueshme është një strukturë parkimi me 500 deri në 2500 vendparkingje, e shpërndarë me trajtat e vullmenit arkitektonik ashtu që të ketë akses efikas me akset e rrugëve kyqëse. Kurse lartësia e strukturës duhet të harmonizohet me rregulloret e kuvendeve komunale, si dhe udhëzimeve të ministrisë së transportit në formë të udhëzimeve administrative të qarkullimit të automjeteve. Në përgjithësi lartësitë e këtyre strukturave maksimalisht shkojnë në mes 5 dhe 9 nivele apo edhe deri 3,000 m<sup>2</sup> të sipërfaqes për etazhë në një nivel parkimi. Andaj, në praktikë hasim edhe në struktura gjigande me funksione hibride të këtyre komplekseve.

1. Është më mirë që të ketë më shumë objekte të vogla nga 500-1000 vendparkingje të përshtatshme, se sa një strukturë parkimi e madhe
2. Rregulloret dhe UA urbane të planifikimit, diktojnë etazhitetin dhe kapacitetin
3. Në ato raste kur lokacioni është jo racional për organizimin e garazhave me rrampa dhe sipërfaqja është e pamjaftueshme atëherë duhet të kërkohet zgjidhje me strukturat garazhuese të mekanizuara
4. Në kontinuitet duhet kontrolluar kapacitetin e rrugëve dhe udhëkryqeve për shtesë trafikut, në relacion të plotësimit të kapaciteteve të garazhave, dhe atë:
  1. Ulja dhe rritja e kapacitetit, numri parkingjeve në kate
  2. Duke ndryshuar mënyrën e kahjes të operimit, duke i ndryshuar në një dhe dy kahore me anën e sinjaleve vizuale
5. Numri i caktuar i hyrjeve dhe dalje po ashtu luan rol të madh dhe jetik në operimin funksional të një garazhe, anda, duhet kushtuar vëmendje të posaçme planifikimit të tyre, pasi ndikojnë direkt në funksionin optimal të këtyre strukturave

#### 4.6.3 Ndarja e garazhave sipas tipologjisë dhe modali funksional

Strukturat e mbyllura të dedikuara vetëm për qëllim të parkimit dhe garazhimit të automjeteve quhen ndërtesa të komunikacionit stacionar apo garazhë parkimi. Nga aspekti tipologjik dhe modali funksional këto ndërtesa në parim mund të ndahen:

Sipas qëllimit mund të jenë:

1. Individuale
2. Publike

Sipas sistemit urb-arkitektonik mund të jenë:

1. Të veçanta
2. Të kombinuara
3. Hibride

Sipas sistemit të ndërtimit dhe trajtimit arkitektonik mund të jenë:

1. Nëntoksore
2. Mbitoksore
3. Të kombinuara

Sipas sistemit të eksploatimit mund të jenë:

1. Publike me pagesë
2. Publike pa pagesë
3. Koncesion me afat kohor, me pagesë për zona të caktuara
4. Pybliko private, me pagesë mikse

Garazhe qëllime të veçanta:

1. Policia
2. Taksi
3. Ushtria
4. Zjarrfikësit

Sipas llojit të sistemit të mbështjellësit mund të jenë:

1. Të hapura
2. Të mbullura
3. Të kombinuara
4. Të mençura

#### 4.6.4 Ndarja e garazhave sipas llojit të shërbimit gjatë garazhimit

1. Parkimi me ndihmën e stafit, ku stafi e merr përsipër marjen dhe pruarjen e automjetit, si veçori mund të numerojmë disa faktorë:

- a. Komfort të plotë për shfrytëzuesit dhe rehati në aspektin hyrjes/daljes
- b. Hapësirat e parkimit dhe gjerësitë kaluese mund të jenë më të vogla në dimensione
- c. Mirpo, mund të ketë bllokime të shpeshta të trafikut në hyrje dhe dalje!
- d. Çelësi i automjeteve i dorëzohet stafit, andaj edhe keqpërdorja e besimit është e mundur?
- e. Duhet siguruar hapësirë të posaqme për grumbullimin e automjeteve në hyrje dhe dalje!

2. Parkimi me ndihmën e stafit, me kombinim, kur shoferët ngasin deri në etazhë e mandej parkimi bëhet prej stafit, si veçori mund të numerojmë disa faktorë:

- a. Nuk është e nevojshme për të ndërtuar një hapësirë rezervë në hyrje dhe dalje
- b. Shoferët janë të relaksuar nga vështirësia e parkimit dhe stafi bën parkimin
- c. Mund të ketë parapagim me vetë parkim, në këtë rast, çmimi mujor është më lirë
- d. Çelësi i automjeteve i dorëzohet stafit, andaj edhe keqpërdorja e besimit është e mundur?

3. Vetëparkimi, me kombinim, kur shoferët ngasin deri në etazhë e mandej vetëparkohen, si veçori mund të numerojmë disa faktorë:

- a. Numri i stafit i reduktuar në minimum
- b. Nuk duhet siguruar hapësirë të posaqme për grumbullimin e autom. në hyrje/dalje
- c. Ka më pak tollovi në hyrje/dalje
- d. Është e nevojshme për të siguruar më shumë hapësirë për parkim, dimensione më komote

#### 4.6.5 Organizimi i komunikacionit jashtë dhe brenda garazhës

Nëse thënia se konsumatori ka gjithmonë të drejtë, atëherë, kërkesa e përdoruesit për ndërtesat e komunikacionit, për nga parametrat themelore, procesi teknologjik i parkimit zgjidhjes teknike, si dhe aplikimi i pajisjeve një garazhë duhet ti përmbushë këto kritere:

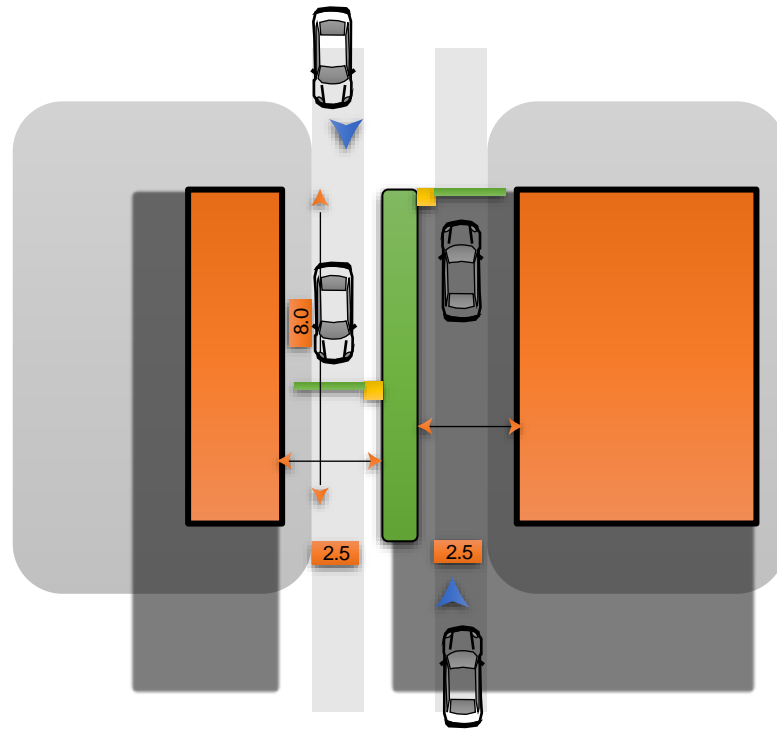
- 1. Gjithmonë ka një hapësirë të lirë parkimi?
- 2. Manovrim të lehtë për të kërkuar një vend të lirë dhe lehtësi gjatë parkimit
- 3. Komunikim sa më të lehtë për këmbësorë dhe qasje të shpejtë deri në cakun jashtë garazhes
- 4. Siguria nga vjedhja, dëmtimi mekanik dhe zjarri?
- 5. Pagesa sa më efikase dhe më pak vonesa gjatë procesit
- 6. Qëndrimi sa më të shkurtër të jetë e mundur në procesin e daljes nga garazha
- 7. Kualiteti i ajrit të jetë sa më afër normave të lejuara!

Ashtu siç e thotë menaxhimi inxhinierik, përputhja dhe plotësimi i këtyre kërkesave shëndrohet në shprehi tek konsumatorët për shfrytëzimin e garazhes së njejtë, veçori e cila sjell deri tek operimi racional i garazhes dhe rentabiliteti i saj ekonomik, dukuri e shpeshtë tek ndërtesat e kësaj tipologjie të cilat rallë i mbulojnë shpenzimet vetanake.

#### 4.6.6 Organizimi dhe pozita e hyrjeve dhe daljeve në garazhë

Punktet kryesore të mbushjes dhe shprazjes së garazhes janë pikat e caktuar për hyrje dhe dalje apo edhe evakuim. Andaj, sa më mirë të janë të planifikura do të kemi zgjidhje funksionale të mirëfilltë arkitektonike, komfort të klientëve dhe rentabilitet më të madhë ekonomik. Për të qenë këto pika funksionale të sukseshme në parim duhet plotësuar disa kritere, sikurse:

1. Nuk duhet të ndërhyjnë në trafikun ekzistues apo në dinamikën e vazhdueshme të qarkullimit të automjeteve në strukturën e rrugëve urbane në afërsi
2. Vazhdimisht duhet tentuar për të larguar lokacionin e tyre afër kryqëzimeve, për arsye se mund të ndërhyjnë dhe pengojnë komunikacionin
3. Në rast se këto hyrje dhe dalje janë të përbashkëta në një vend, atëherë duhet shmangur nyje në lëvizje dhe qarkullime të ngulfatura majtas/djathtas në këto punkte.
4. Në afërsi të hyrjes duhet lënë së paku hapësirë për pesë automjete.
5. Hyrjet dhe daljet duhet veçuar:
  - a. Për të lehtësuar lëvizjen brenda garazhes.
  - b. Për të parandaluar ngulfatjet dhe ndërhyrjet si rrjedhojë e rrethave të krijuara në garazhë.
6. Të sigurohet hapësirë e dedikuar për këmbësorët në hyrje, ashtu që:
  - a. Nuk do të ketë gërshetim me makina
  - b. Të mundësohet dalja e bashkëudhëtarëve në hyrje



**Figura 73.** Zona e kontrollit. Hyrja dhe dalja nga garazha  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

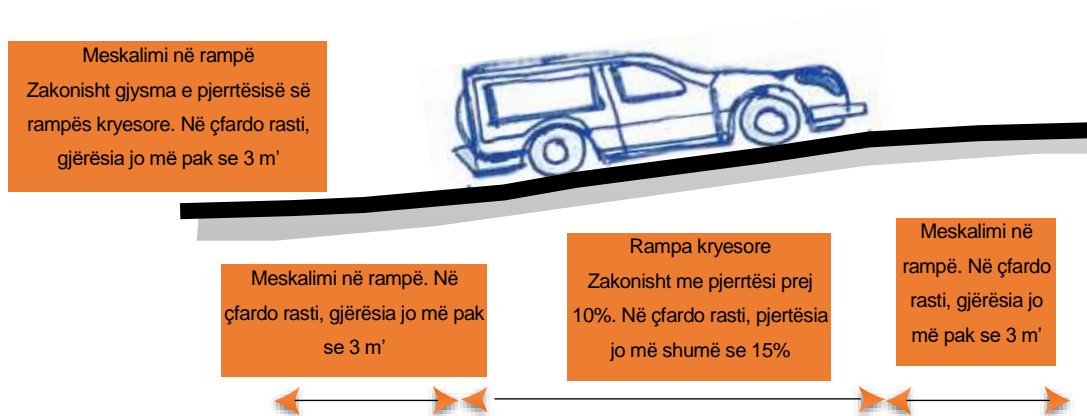
#### 4.6.7 Tipologjia dhe pozita e rampave në garazhë

Rampat si elemente funksionale dhe konstruktive arkitektonike shërbejnë për përballimin e disniveleve të ndryshme, në diferencë lartësie. Në rastet aktuale rampat shërbejnë për të mundësuar automjetit aritjen në atazha. Rampat në ndërtesat e komunikacionit stacionar dhe në varësi të tiplogjisë së tyre mund të jenë:

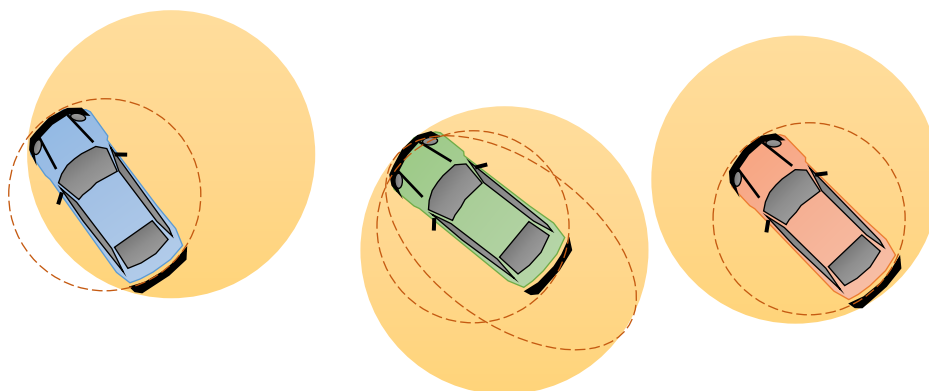
1. Rampa të vendosura në pjesën e brendshme apo të jashtme.
2. Rampat e vendosura brenda strukturës, zëjnë një pjesë të sipërfaqes së garazhes.
3. Rampat e vendosura jashtë strukturës, në zonat klimatike me dimra të ashpër duhet disi të ngrohen kur kemi temperatura të ulta dhe rreshje dëbore.
4. Rampat mund të jenë të drejta, rrethore dhe të lakuara.
5. Rampat mund të jenë njëkahore apo me dy shirita, dykahore.

##### 4.6.7.1 Pjertësitë e rampave në garazha

1. Rampa apo sipërfaqet në të cilat bëhet parkimi	3 - 5 %
2. Rampat e drejta të gjata të vendosura jashtë strukturës	10 %
3. Rampat e drejta të shkurta të vendosura brenda strukturës	15 %
4. Rampat rrethore apo një sektori të rrethit	8 %
5. Rampat në garazhat e vogla apo individuale	20 %

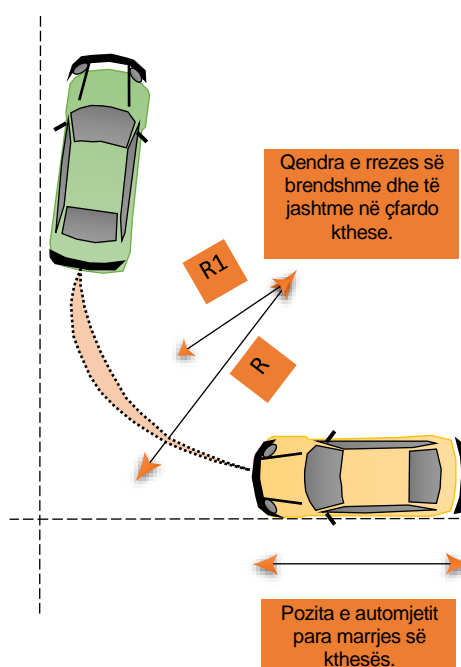


**Figura 74.** Pjerrtësia e rampave të gjata të drejta  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

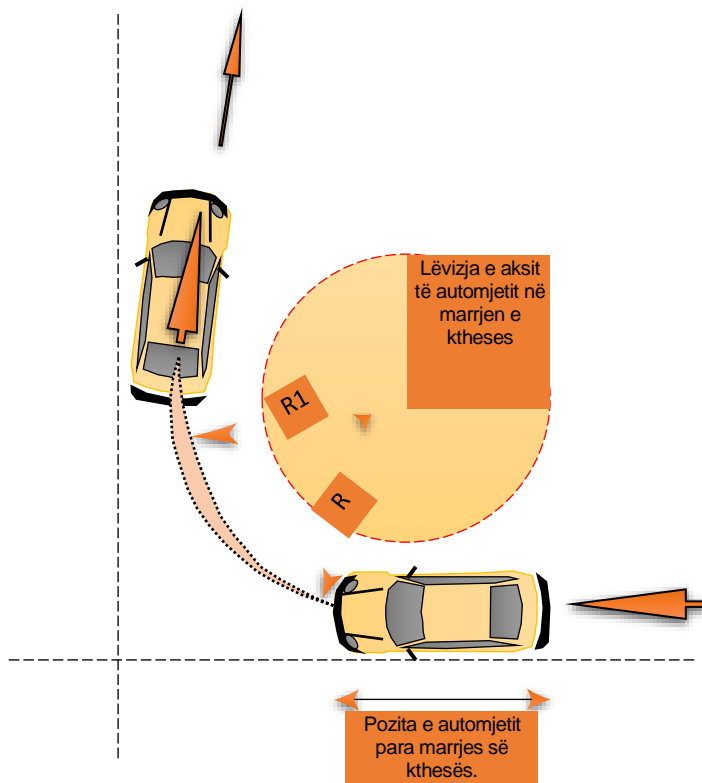


**Figura 75.** Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë marrjes së kthesave në varësi të pjesës së automobilit.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë marrjes së kthesave dallon për shume aspekte në raport me lëvizjen drejtvizore. Me rëndësi të veçantë është njohja e rrezeve të brendshme dhe atyre të jashtme të shiritit për rrugëtim. Siç shifet në figurë gjërsia e shirit manovrues nuk është e njëtrajtshme. Kjo ndodhë për shkak të lëvizjes së aksit gjatë manovrimit.

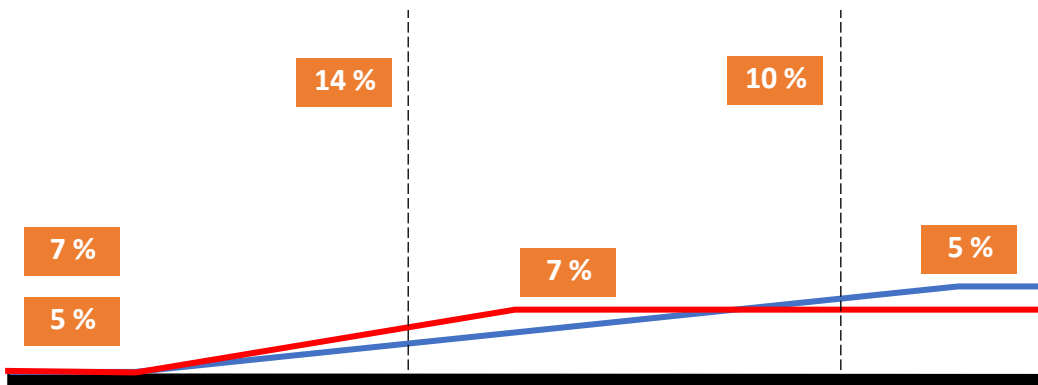


**Figura 76.** Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë kthesave.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016



Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë marrjes së kthesave çvendosë lëvizjen vijës së paramenduar të kahjes. Siç shifet në figurë gjërsia vija e aksit në mes vjen e çvendoset duke krijuar ekscentrititet nga vijat paralele të rrugës.

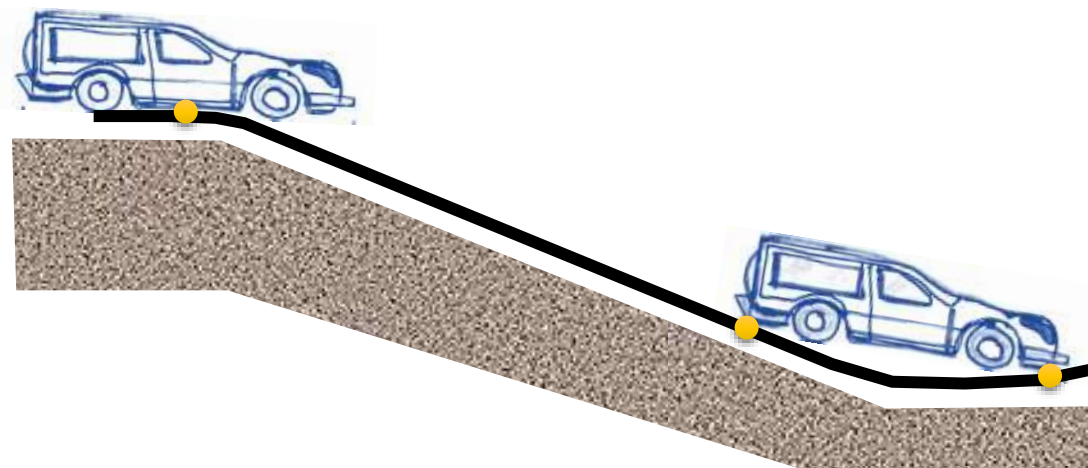
**Figura 77.** Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë marrjes së kthesave  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



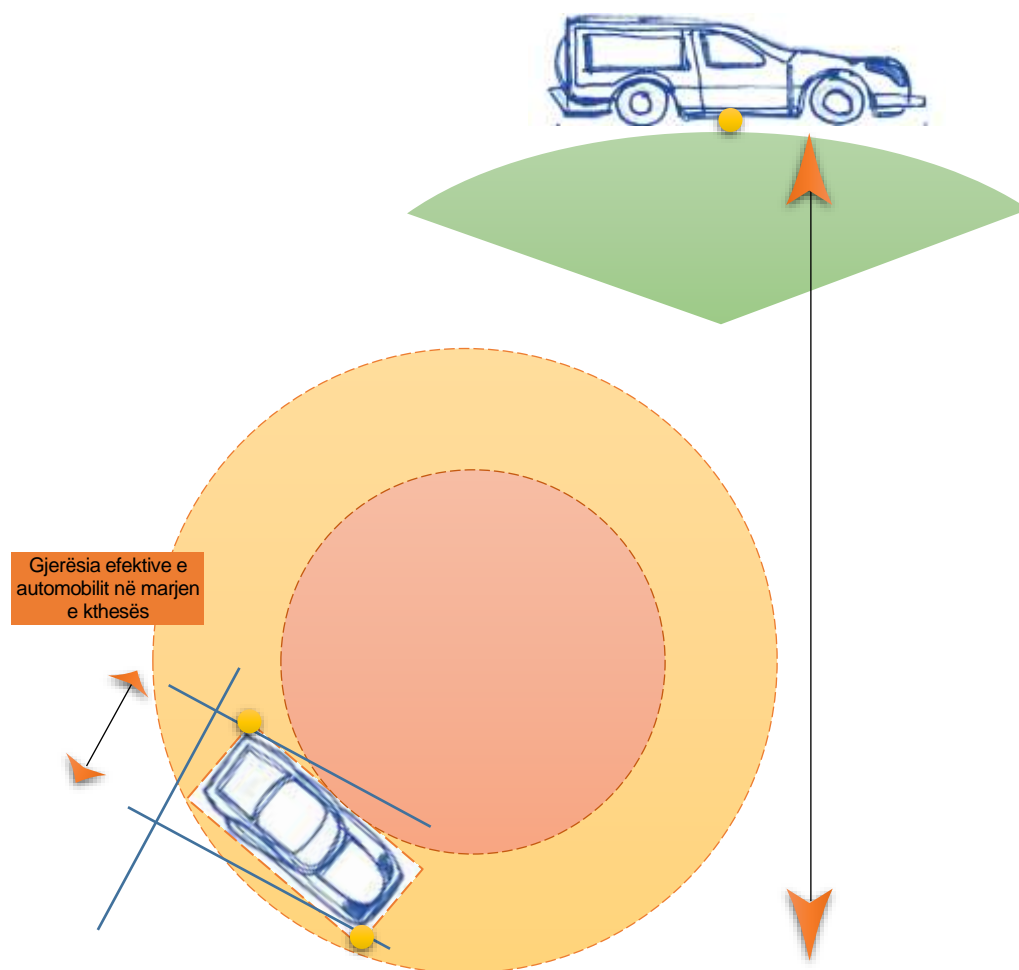
**Figura 78.** Pjerrtësia e rampave të gjata të drejta dhe të shkurta  
(Burimi): E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016. Pech, A. et al. 2009.

Në figurën e më poshtme paraqitet raporti i marrëdhënieve proporcionale në varësi të rrezes së jashtme dhe të brendshme, trajektorja e rrezes në kthesë prezanton manovrimin në një rreth të plotë, por siç shifet, gjerësia reale e automobilin në kthesë është më e madhe se sa gjerësia e prodhuar e automobilin.

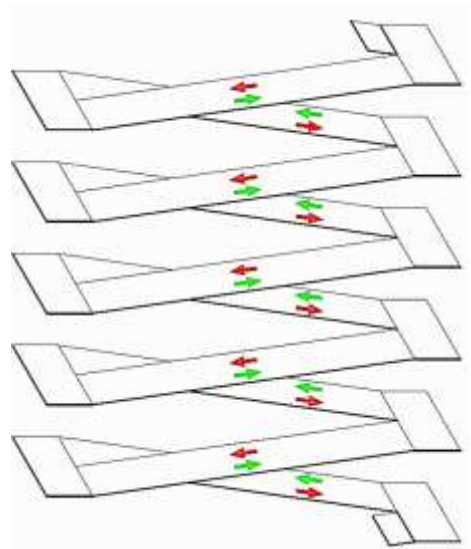
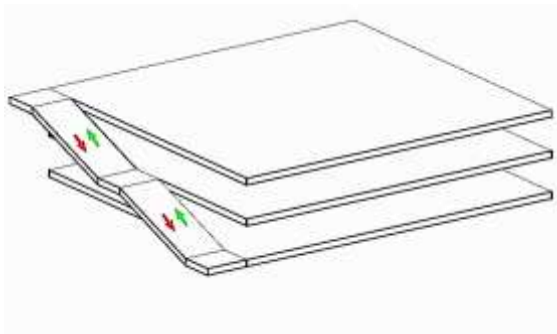




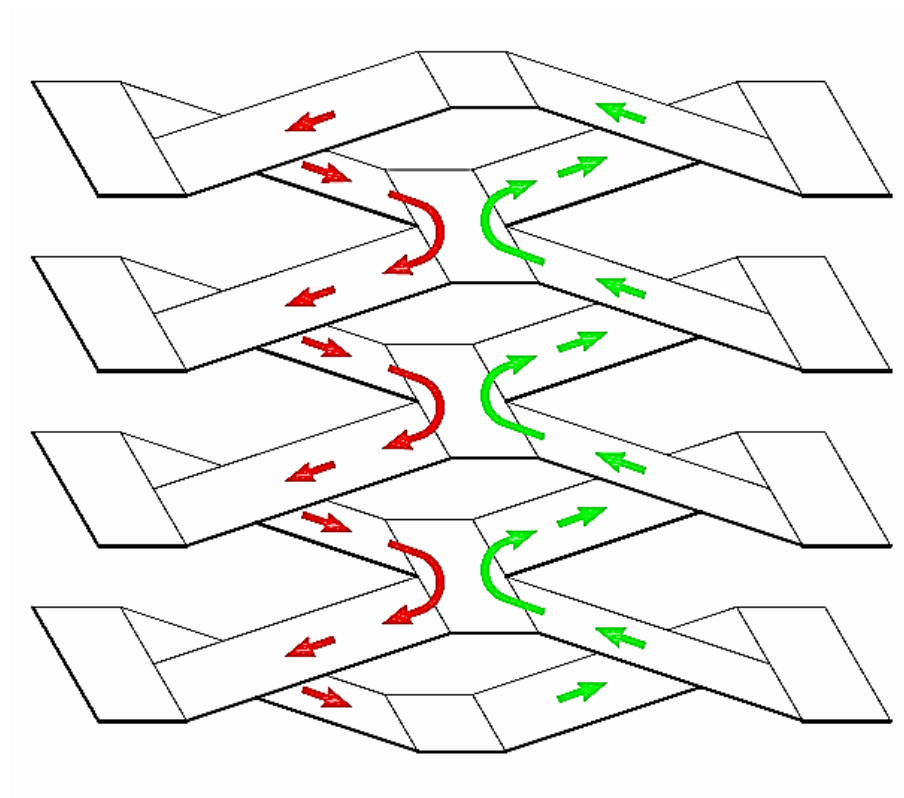
**Figura 79.** Mes kalimet e nevojshme në nes rrafshit horizontal dhe atij të pjerrët  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



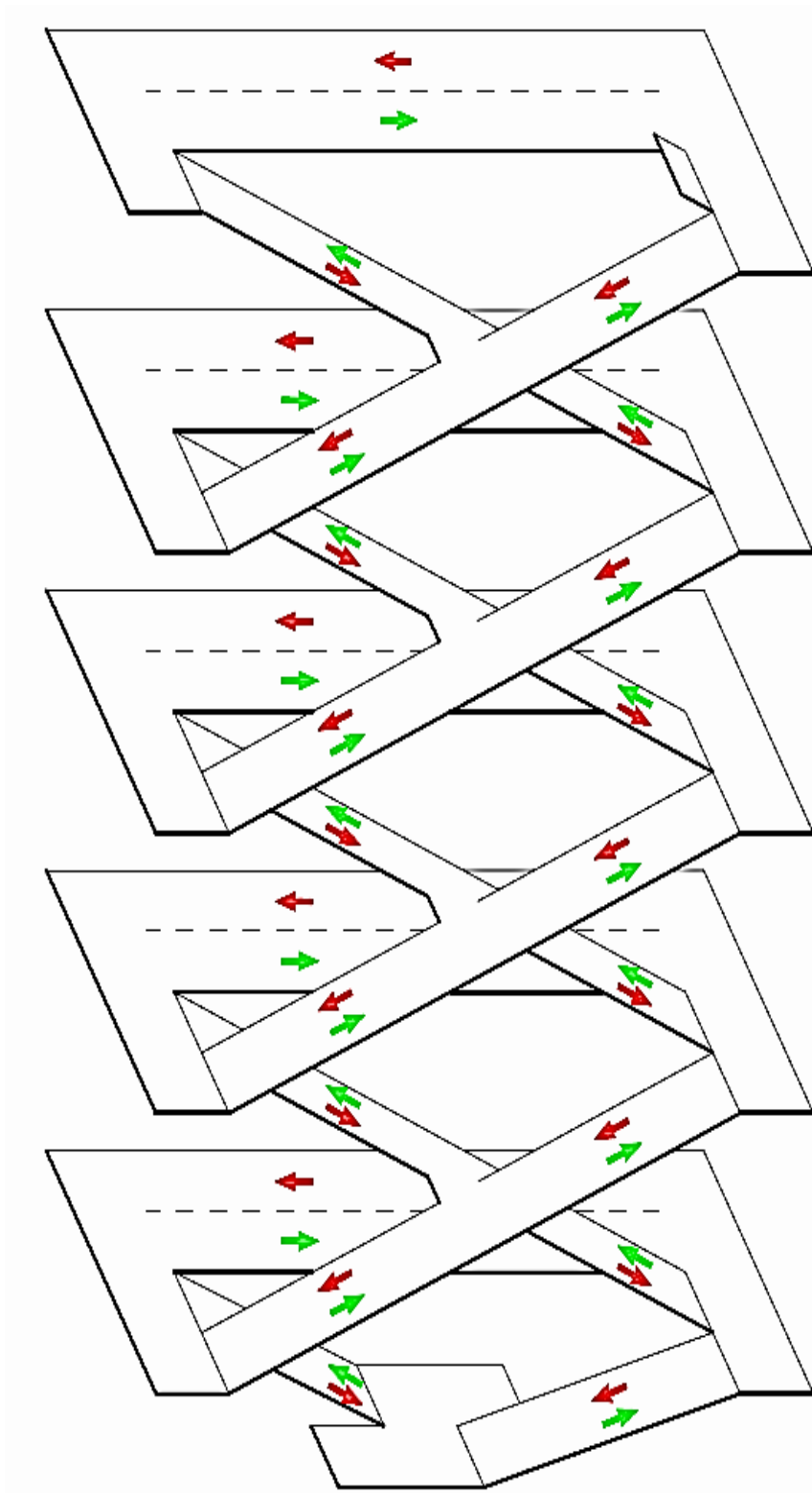
**Figura 80.** RADIUSET vertikale dhe horizontale, gjerësia reale në kthesë.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



**Figura 81.** Llojet e ndryshme të organizimit dhe të planifikimit të garazhave  
 (Burimi): Carl Walker. MikeR. 2008. City of Lincoln, Nebraska. SHBA



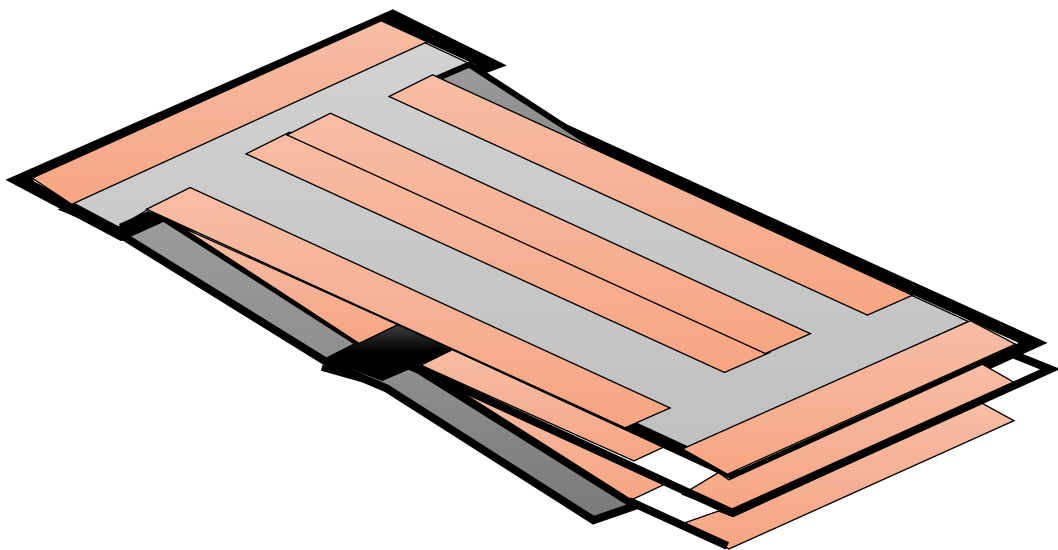
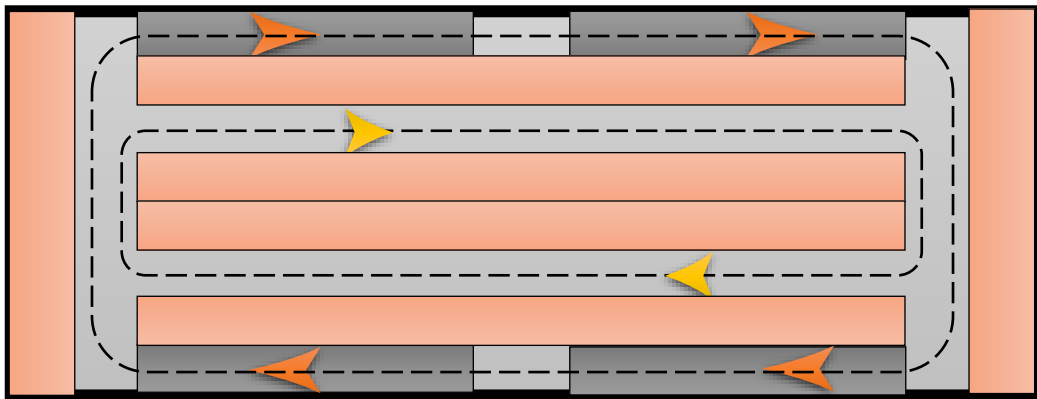
**Figura 82.** Llojet e ndryshme të organizimit dhe të planifikimit të garazhave  
 (Burimi): Carl Walker. MikeR. 2008. City of Lincoln, Nebraska. SHBA



**Figura 83.** Llojet e ndryshme të organizimit dhe të planifikimit të garazhave  
(Burimi): Carl Walker. MikeR. 2008. City of Lincoln, Nebraska. SHBA

## 4.6.8 Strukturat garazhuese me rampa të drejta të gjata

1. Pjerrtësia maksimale e rampes 10 %, mes kalimi 5%
2. Kërkojnë më pak hapësirë për vendndodhje, lokacion
3. Lejojnë lëvizje një kahore
4. Më shumë rampa, mundësojnë qarkullim më të lehtë
5. Gjysmë-rampa lehtëson pjerrtësinë, dhe aritjen e lartësisë së etazhes
6. Zvogëlon kapacitetin efektiv të garazhes
7. Gjatë largimit apo evakuimit prej garazhes parkuese nevojitet të përballet rrugë e gjatë prej etazhe në etazhë deri te dalja
8. Pas çdo devijimi në dalje mund të haset në kthesa të mprehta, e cila efektivisht ngadalëson lëvizjen e lirë dhe qarkullimin

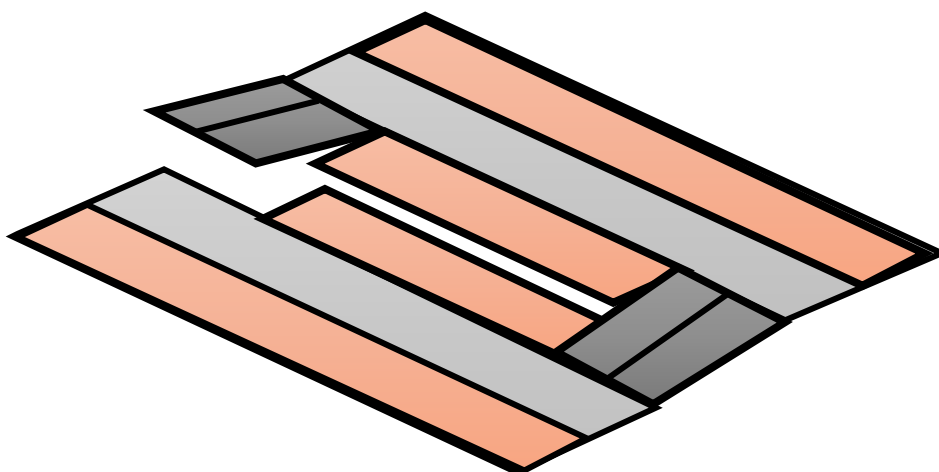
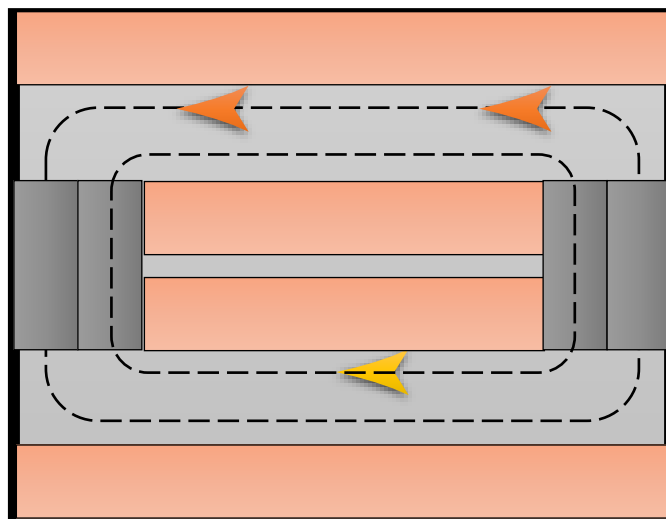


**Figura 84.** Garazhat me rampa të drejta të gjata

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

#### 4.6.9 Strukturat garazhuese me rampa të drejta të shkurta njëfish të shmangura

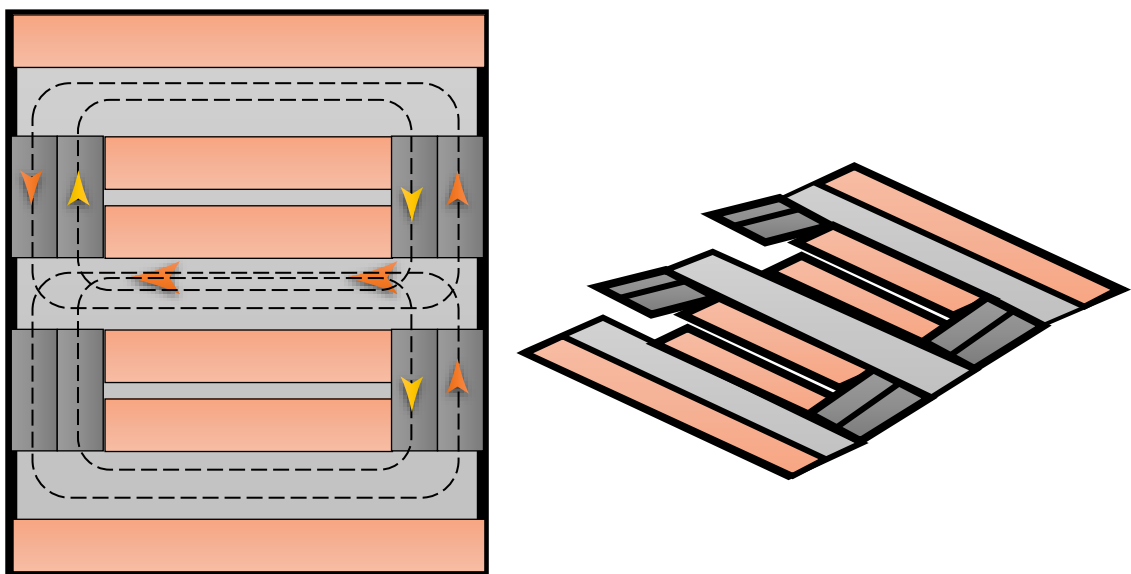
1. Pjerrtësia maksimale e rampes 15 %, mes kalimi 7.5%
2. Kërkojnë më pak hapësirë për vendndodhje, lokacion
3. Lejojnë lëvizje një kahore
4. Më shumë rampa, mundësojnë qarkullim më të lehtë
5. Gjysmë-rampa lehtëson pjerrtësinë, dhe aritjen e lartësisë se etazhes
6. Zvogëlon kapacitetin efektiv të garazhes
7. Gjatë largimit apo evakuimit prej garazhes parkuese nevojitet të përballet rrugë e gjatë prej etazhe në etazhë deri te dalja
8. Pas çdo devijimi në dalje mund të haset në kthesa të mprehta, e cila efektivisht ngadalëson lëvizjen e lirë dhe qarkullimin



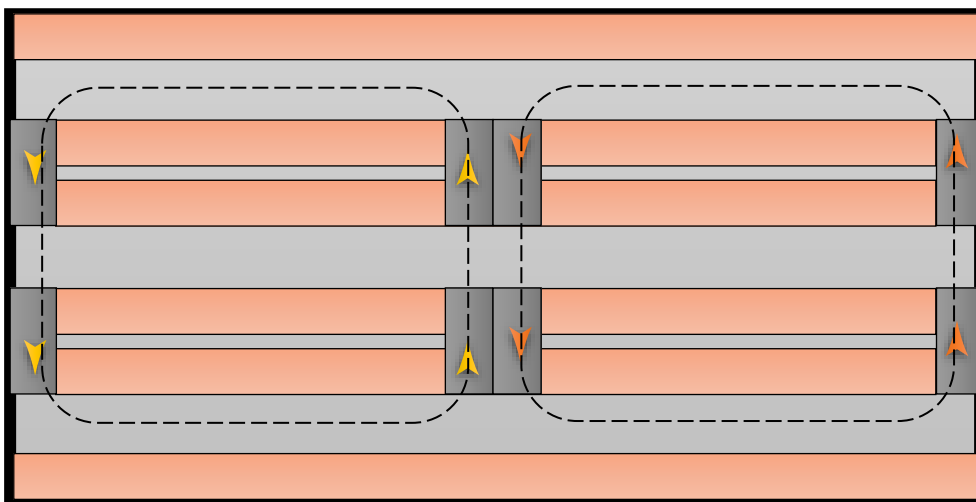
**Figura 85.** Garazhat me rampa me rampa të drejta të shkurta njëfish të shmangura  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

4.6.10 Strukturat garazhuese me rampa të drejta të shkurta dyfish të shmangura

1. Pjerrtësia maksimale e rampes 15 %, mes kalimi 7.5%
2. Kërkojnë më pak hapësirë për vendndodhje, lokacion
3. Lejojnë lëvizje një kahore
4. Më shumë rampa, mundësojnë qarkullim më të lehtë
5. Gjysmë-rampa lehtëson pjerrtësinë, dhe aritjen e lartësisë se etazhes
6. Zvogëlon kapacitetin efektiv të garazhes
7. Gjatë largimit apo evakuimit prej garazhes parkuese nevojitet të përballet rrugë e gjatë prej etazhe në etazhë deri te dalja
8. Pas çdo devijimi në dalje mund të haset në kthesa të mprehta, e cila efektivisht ngadalëson lëvizjen e lirë dhe qarkullimin



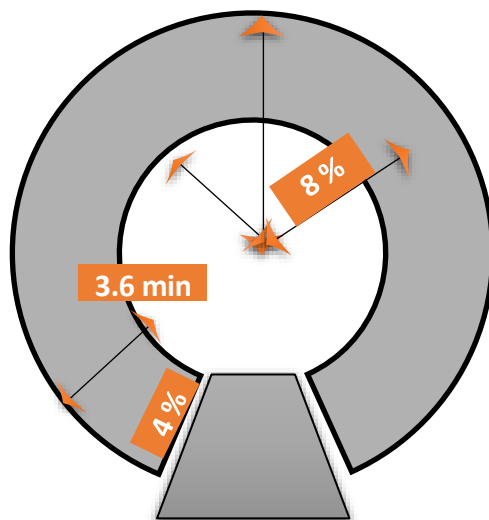
**Figura 86.** Garazhat me rampa me rampa të drejta të shkurta dyfish të shmangura  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



**Figura 87** Garazhat me rampa me rampa të drejta të shkurta dyfish të shmangura  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

#### 4.6.11 Strukturat garazhuese me etazha të drejta me rampa spirale

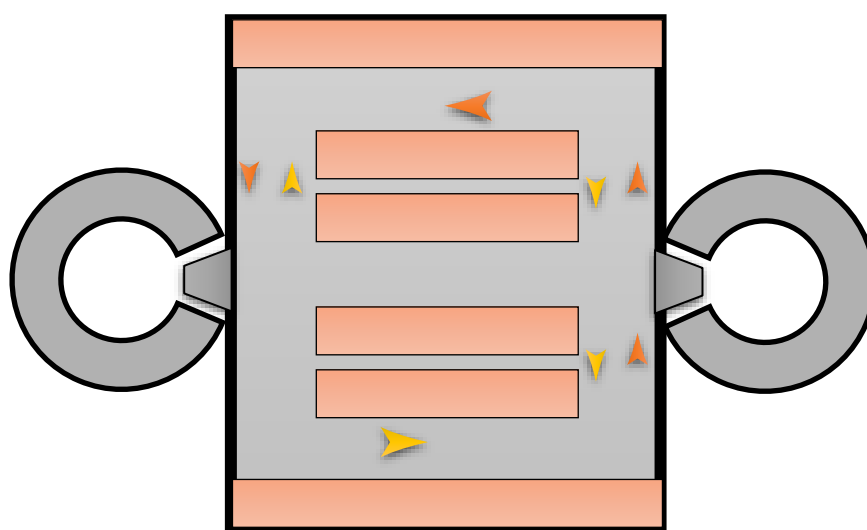
1. Pjerrtësia maksimale e rampes 8 %, mes kalimi 4 %
2. Kërkojnë më pak hapësirë për vendndodhje, lokacion
3. Lejojnë lëvizje një kahore
4. Më shumë rampa, mundësojnë qarkullim më të lehtë



**Figura 88.** Garazhat me me etazha të drejta me rampa spirale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



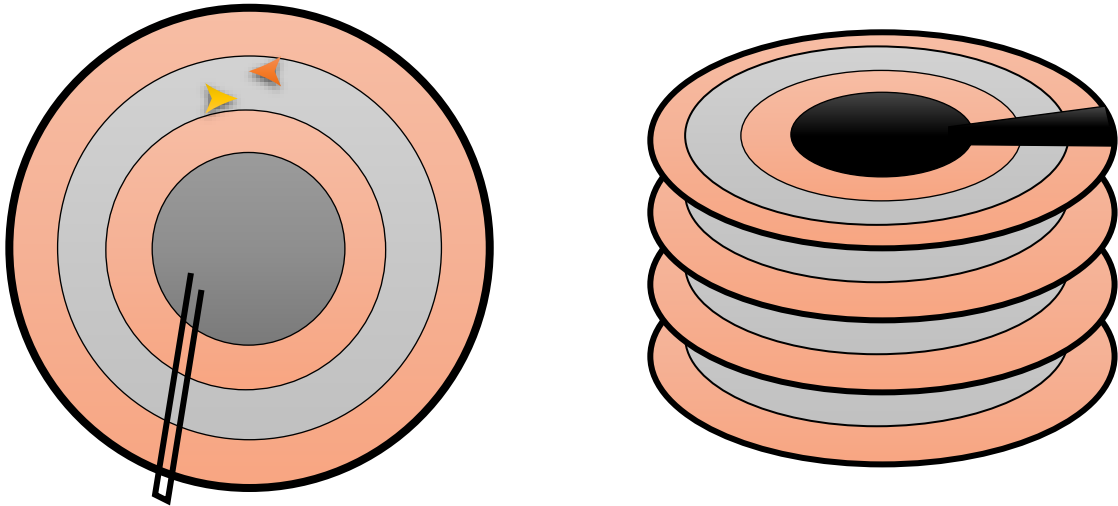
**Figura 89.** Garazhat me me etazha të drejta me rampa spirale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



**Figura 90.** Garazhat me me etazha të drejta me rampa spirale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

4.6.12 Strukturat garazhuese me etazha të pjerta spirale

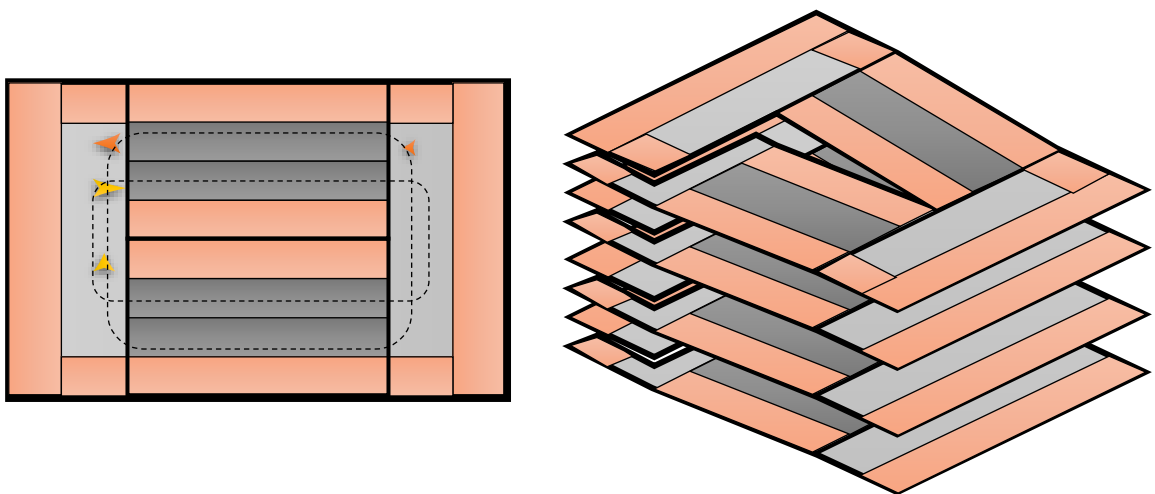
1. Kërkojnë më pak hapësirë për vendndodhje, lokacion
2. Pjertësia maksimum 4% e etazhes së pjertë



**Figura 91.** Garazhat me etazha të pjerta me trajtë spirale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017

4.6.13 Strukturat garazhuese me etazha të pjerta të drejta

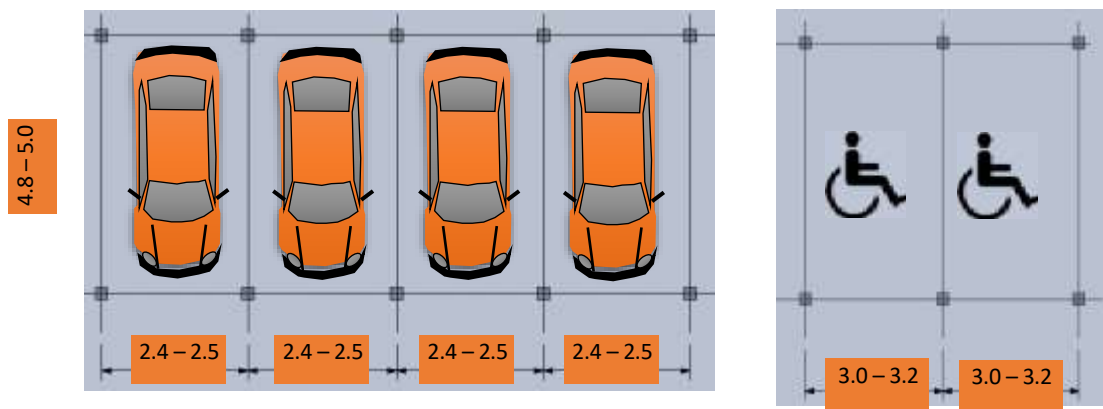
1. Kërkojnë më pak hapësirë për vendndodhje, lokacion
2. Pjertësia maksimum 4% e etazhes së pjertë



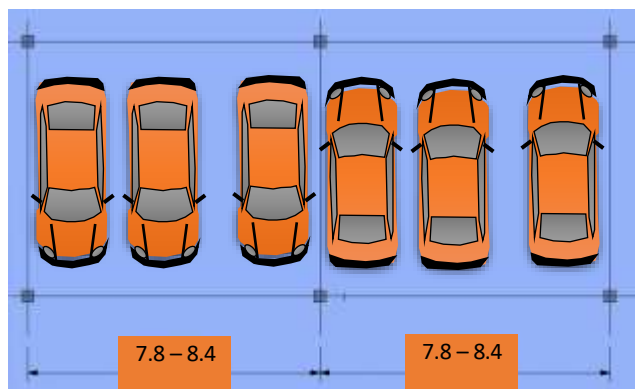
**Figura 92.** Garazhat me etazha të pjerta të drejta  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



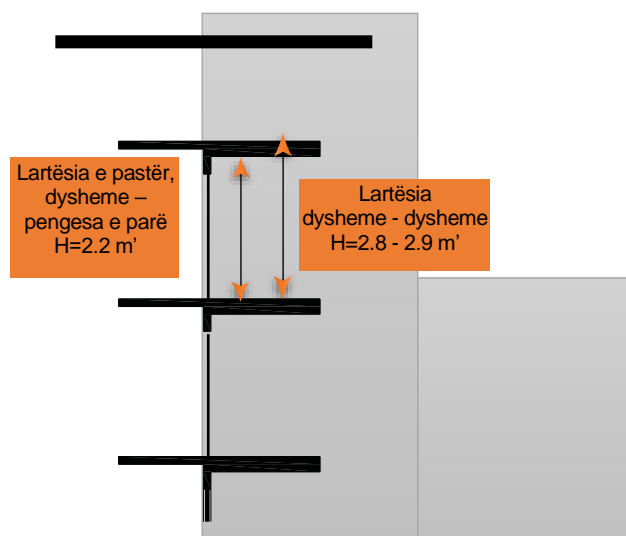
4.6.14 Sistemi konstruktiv – vendparkingjet



**Figura 93.** Multiplikimi i modulit projektues, në raport me atë konstruktiv  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 94.** Moduli konstruktiv  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 95.** Dimensionet projektuese  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016

1. Lloji i garazhes që do të përzgjidhet për ndërtim varet nga madhësia, vendndodhja, kapaciteti, lartësia e kateve, organizimi i hapësirave të vendparkingjeve, trafiku brenda garazhes, si dhe kushtet e definuara për shfrytëzim.
2. Pozita e ndërtesës varet nga lloji i objektit dhe mënyrat e rregullimit të trafikut në ndërtesë.
3. Në parim bëhet përzgjedhja të ndërtohet sa më thjeshtë dhe sa më funksionale.
4. Xhirot gjatë parkimit në garazha me rampa varet nga mundësitë e arritjes me një shpejtësi mesatare të udhëtimit dhe nga distanca minimale midis automjeteve në lëvizje. Për një llogaritje të afërt duhet të mirren parametrat si vijojnë:
  - a. 250 deri 300 automjete/h
  - b. qarkullimi me një shpejtësi prej 5 km/h
  - c. dhe distanca ndërmjet automjeteve të jetë nga 15-20m'

#### 4.6.15 Kërkesat teknologjike për lëvizjen e këmbësorëve

1. Në çdo etazhë nuk është e domosdoshme të sigurohet një shteg i veçantë për lëvizjen e këmbësorëve, por këmbësorët lëvizin në të gjithë zonat e trafikut
2. Përcaktimi i bërthamave komunikuese duhet të marrë parasysh drejtimin e lëvizjes e shumicës së këmbësorëve
3. Distanca mes bërthamave apo shkallëve sipas rregulloreve për siguri në rast zjarri në garazha të tipit të hapur distanca maks., mund të jetë 50m, për garazha të tipit të mbyllur dhe garazhat nëntokësore distanca maksimale duhet të jetë 20m
4. Shkallët gjerësinë duhet ta kenë të paktën 0.90 m', në qoftë se në garazhë komunikimi i këmbësorëve bëhet vetëm nëpërmjet shkallëve atëherë gjerësia minimale është 1.20m'
5. Në ndërtesat me më shumë se tre etazhe duhet projektuar edhe ashensorë, kapaciteti i tyre sillet prej 3-5% të numrit të përgjithshëm të hapësirave të parkimit në etazhat e sipërme, ashensori duhet të jetë me shpejtësi prej 0.8m/sek. deri 1.3 m/sek.
6. Nëse për këmbësorët përdoren rampat, shtigjet nuk duhet të jenë më të ngushtë se 0.60m dhe duhet të ndahen dhe të sigurohen fizikisht me gardh sigures.

#### 4.6.16 Pajisjet e tjera në strukturat e garazheve

1. Garazhet si çdo objekt tjetër duhet të kenë ndriçim, ngrohje, ventilim të mirë dhe duhet të mbrohen posaçërisht nga zjarri.
2. Duhet pasur vëmendje të veçantë për vendin e hyrjes dhe daljes, dhe zones për pagesë.
3. Ekziston nevoja për të instaluar ndriçueset me një intensitet prej 150-200 luksa/m<sup>2</sup>. Një dritë udhëzuese duhet të shfaqet në të gjitha këthesat e rrezikshme, dhe pjerrtësive në vertikale dhe horizontale
4. Vendparkingjet ndriçuar së paku me 40 luksa/m<sup>2</sup>, kurse rampat me nga 60-80luksa/m<sup>2</sup>
5. Poçat ndriçues duhet të jenë nga materiali inox për parkingjet e hapura në garazhë, ndërsa vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet parandalimin të depërtimit të lagështisë në të gjitha pajisjet elektrike
6. Është e obligueshme që të sigurohet një sistem rezervë për ndriçim të sigurt në daljet emergjente për këmbësorë.

#### 4.6.17 Ngruhja

1. Nuk është e obliguar të ketë ngrohje në garazhe përveç në vende ku shërben për banim të njeriut. Aty ku kërkohet ngrohja e nevojshme duhet ngrohur deri në një temperaturë prej + 5 °C
2. Duhet pasur kujdes që temperatura në trupat ngrohes nuk është më e madhe se 100 °C dhe trupat ngrohes nuk duhet të mbulohen me material të djegshëm. Nëse kërkohet ngrohja e rampave, kjo bëhet ashtu duke instaluar ngrohjen me elemente brenda zones së sipërme të pllakes, në nivelin e parë prej 50 mm. Për këtë qëllim, realizohen dy sisteme:
  - a. njëri përbëhet prej kablllove të izoluar
  - b. dhe tjetri prej rrjetes së çelikut. Rrjeti i cili përshkohet me 10-15 volt, kurse ngarkesa elektrike është midis 1 dhe 1.5 W/m<sup>2</sup>
3. Hapësirat e destinuara për gjenerimin e ngrohjes duhet të jenë të ndara dhe të izoluar

## 4.6.1.8 Ventilimi

1. Ndërtesat për parkimin stacionar të automjeteve duhet të ajrosen për shkak të automjeteve që lëvizin dhe të cilat lirojnë monoksid karboni të rrezikshëm, si dhe nga nevoja për të menjanuar një sasi të caktuar të avujve të benzinës të cilat emanohen nga makinat e parkuara.
2. Për ventilim natyror të garazhave duhet bërë mjaft hapje në muret e tërthorta të jashtme, për ta krijuar aerimin e tërthortë. Në këtë drejtim duhet siguruar sipërfaqe të hapura prej 0,06 m<sup>2</sup> për një vendparkim, si dhe 1,0 m<sup>2</sup> për çdo 100 m<sup>2</sup> të sipërfaqeve të rampave. Hapjet për ventilim duhet ashtu projektuar në mënyrë që nuk mund të mbyllen nga automjete të parkuara.
3. Për garazhat e mekanizuara, është e mjaftueshme për të siguruar hapje për ventilim të paktën 0,01m<sup>2</sup> për vendparkim.
4. Garazhet e tipit të mbyllur dhe ato nëntokësore duhet të kenë ventilim mekanik, dhe atë ventilim të dhunshëm për dalje të ajrit prej 12 m<sup>3</sup> ajrit/h për çdo 1,0 m<sup>2</sup> të sipërfaqes së shfrytëzuar. Gazrat e rrezikshme mbledhur në pikat më të ulëta të sipërfaqeve të garazheve, prandaj, hapjet e sistemit për ventilim duhet vendosur afër/pranë dyshemesë.

## 4.6.19 Mbrojtja nga zjarri

1. Ekzistojnë materiale të ndryshme zjarrëqëndruese dhe secila ka karakteristika e veta. Prandaj, shuajtja e zjarrit nuk mund të realizohet me të njëjten materie. Prandaj është e domosdoshme që të përdoret agjenti i përshtatshëm dhe adekuat për shuarjen e zjarrit. Operimi i mjeteve për shuarjen e një zjarri, përqëndrohet në reduktimin e oksigjenit ku ndonjë substance është duke u djegur, si dhe nga aktiviteti i ftohjes së materies e cila po digjet, respektivisht duke ulë temperaturën nën vlerën në të cilën materiali ka pikën e djegjes.
2. Zjarret zakonisht klasifikohen në pesë kategori:
  - A** – Materie të ngurta, të cilat digjen me flakë apo prush(druri, kashta, pambuku, tekstilet, plastika. Agjenti për shuarje është ujë (spray jet), apo mund të përdoret edhe pluhuri.
  - B** - Materie djegëse të lëngëta ose të lëngjeve të ndezshme që nuk përzihen me ujë dhe digjen pa flakë të dukshme (derivatet e naftës, ngjyrat, llaqet, yndyrat, bitumet dhe të ngjashme. Mundësia e një shpërthimi! Shuarja me shkumë, CO<sub>2</sub> dhe pluhur.
  - C** - Materie dhe substancat e gazta (metani, propani, butani, hidrogjeni, acetileni. Mundësia e një shpërthimi. Shuarja me pluhur dhe CO<sub>2</sub>.
  - D** - Materie nga metale të lehta, digjen me flakë të fortë (Al, Mg dhe metale të tjera përveç Na dhe K). Shuarja me pluhur të veçantë, rërë të thatë
  - E** – Zjarre nga të gjitha kategoritë e mësipërme me prani të elektroinstalimeve me tension të lartë apo të ulët. Shuarja me pluhur të thatë ekskluzivisht dhe CO<sub>2</sub>.

#### 4.6.20 Fasadat e “mençura”

Një fasadë inteligjente vepron si një dritare. Këto fasada kanë aftësinë për ta njohur formën e tyre optimale, parashikojnë ndikimin mjedisor në ndërtesa dhe për t'iu përgjigjur në mënyrë të përshtatshme kërkesave për të mbajtur banorët në komfor. Gjithashtu mund të zgjedhin përdorimin e energjisë në shumicën e rasteve. Ndërtesa inteligjente përfshin idenë se fasada nuk është statike, por një mbështjellës dhe situatë dinamike. Fasada mund të ndryshojë sjelljen e saj për t'iu përgjigjur kushteve mjedisore duke ndryshuar ngjyrën e saj, duke shtuar hije siç kërkohet, apo orientimin e mëvetshëm për të minimizuar ndikimin dhe harxhimin e energjisë. Aktualisht, fasadat inteligjente gjinden në ndërtesat bashkëkohore komerciale. Natyrisht, konceptet që dalin nga kjo ide mund të përfshihen në çdo ndërtesë, me kusht që, ka justifikim ekonomik.

Teknikisht, fasadat e mençura që i përshtaten mjedisit apo kushteve daton nga dritarja e parë, por ideja bashkëkohore e fasadës se mençur është në trend në dekadat e fundit, e ndihmuar së bashku me përparimet e fundit në shkencën kimike dhe në teknologjinë e nanomaterialeve.

Një fasadë përfaqëson këto parime:

1. Rritjen e dritës, reflektorët
2. Mundësin e maksimizimit të dritës, ndriçimi nga atria
3. Mbrojtjen nga dielli
4. Izolimin, roletat, “shutters” gjatë natës
5. Ventilimin, automatikë
6. Mbledhjen e nxehtësisë, mbledhësit diellore
7. Mbrojtjen nga nxehtësia
8. Mbrojtjen nga zhurma
9. Gjenerimin e energjisë elektrike, /photovoltaics/
10. Shfrytëzimin e diferencave të presionit, parimi i oxhaqeve të ventilimit<sup>22</sup>

Ndërtesat janë ndërtuar me shekuj më parë pa u fut në konceptin e inteligjencës, atëherë, më të drejtë shtrohet pyetja se përse janë relevante. Rasti për ndërtimin e fasadave inteligjente qëndron në kërkesat gjithnjë e më të sofistikuar për komforin të cilat shoqërohen me zhvillimin e formave komplekse të ndërtimit dhe të përmbajtjeve funksionale, me kërkesa ligjore për kursimin e energjisë. Një ndërtesë konvencionale apo klasike, patribute ndaj lëvizjeve mjedisore është ndërtesë statike, mos të themi objekt i pajetë. Ajo lëvizë vetëm pak në përgjigje të streseve strukturore dhe termike. Natyra e saj inerte nuk krijon kushte të brendshme mjedisore të cilat ndryshojnë me ndryshimet e mjedisit të jashtëm. Kushtet klimatike të cilat i ofron mjedisit i caktuar, konteksti klimatik në çdo vend gjeografik ndryshon në mes paradites dhe pasdites, në mes të ditës dhe natës dhe në mes të stinëve. Një nga funksionet kryesore e ndërtesave është për ti mbrojtur banuesit nga ekstremet e klimës, dhe si të tillë këto ndërtesa duhet të veprojnë si modiatorë në mes të kushteve të brendshme dhe të jashtme. Ndërtesat duhet të ndërveprojnë nga ekstremet e klimës për të prodhuar apo ofruar kushtet e brendshme të cilat ndryshojnë vetëm brenda kufijve të cilët konsiderohen si të rehatshëm apo komfor nga banorët.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Michael Wigginton & Jude Harris, 2002. *Intelligent Skins*. Elsevier. Oxford.



**Figura 96.** Amsterdam, Borneo akcent fasade

(Burimi): Rankeelaw, 2008. E licensuar nga Commons Attribution ShareAlike 2.0



**Figura 97.** Amsterdam, Borneo

(Burimi): Fredrik Linge, 2009. Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0

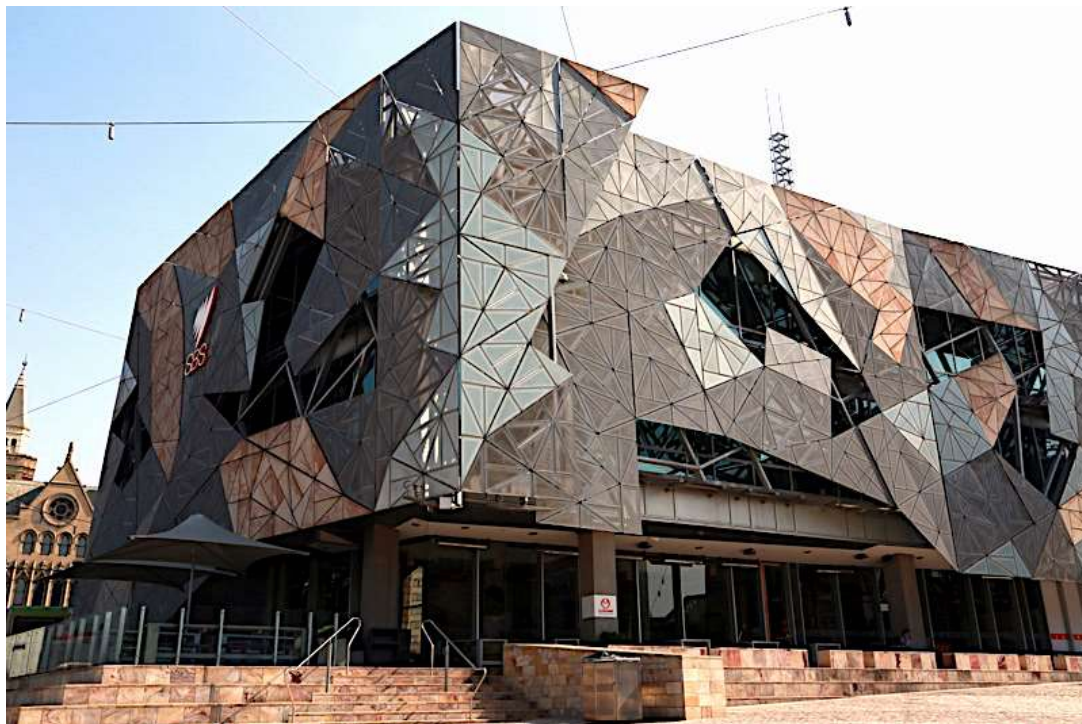
Philamlife, kulla është një rrokaqiell me zyra i vendosur në Makati City, Filipine. Ajo është në pronësi dhe është zhvilluar nga Philam Corporation, dega e pasurive të patundshme, e lartë 200 metra aktualisht është ndërtesa e katërt më e lartë në Makati City dhe njëherit është ndërtesa e gjashtë më e lartë në Metro Manila dhe në Filipine ( korrik 2009). Ndërtesa ka 48 kate mbi tokë, dhe 5 nivele në bodrum për parkim. Ndër karakteristikat e saj të shumta, përfshihen: 100% dyshemesë është e ngritur, një tipar që ofron hapësirë nën dysheme për vendosjen e kabllave dhe instalime elektrike të avancuara, sistemet e kabllave të strukturuar, sisteme automatike sensoresh, fasada të dyfishta, menaxhimit të integruar, sistemit automatik në qasje të kontrollit, mundësi 24 orësh për ajër të kondicionuar, 16 ashensorë me shpejtësi të lartë dhe një heliopad. Kulla po ashtu ka hapësira të tjera polifunksionale.

Ndërtesa ka 48 kate mbi tokë, dhe 5 nivele në bodrum për parkim.



**Figura 98.** Philamlife, tower. Filippine

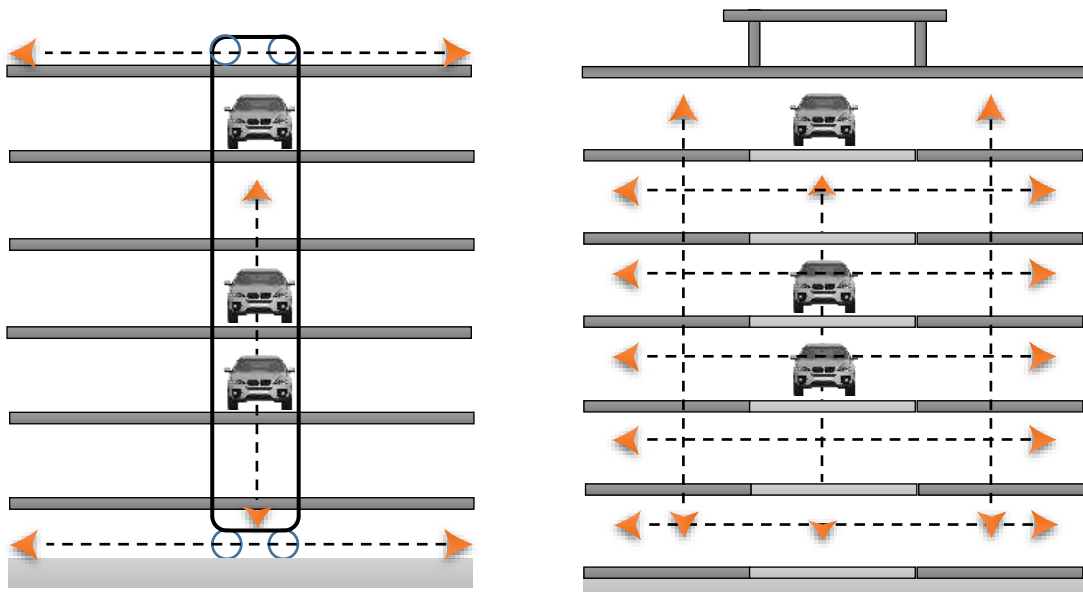
(Burimi): Acullador, 2009. Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0



**Figura 99.** Federation Square. Melbourne, Australia

(Burimi): eosdude, 2014. Creative Commons Attribution Share Alike 2.0

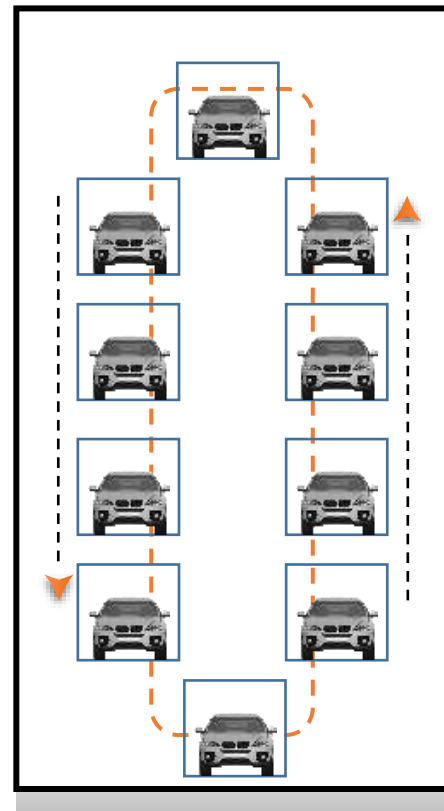
## 4.7 STRUKTURAT GARAZHUESE ME PARKIM MEKANIK - AUTOMATIK



**Figura 100.** Grarazha mekanike e tipit “Sillo” dhe e tipit të “Paletave”

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Strukturat garazhuese me parkim mekanik, në parim mund të jenë gjysmë automatike dhe me parkim automatik të plotë. Është një sistem mekanik i projektuar për të minimizuar hapësirën dhe vëllimin e kërkuar për parkimin e makinave. Ashtu si një garazh parkimi shumë katëshe, këto sisteme ofrojnë parkim për makinat në nivele të shumëfishta duke e bërë një pyrg vertikal, për të maksimizuar numrin e hapësirave të parkimit, në anën tjetër duke minimizuar përdorimin e tokës. Të gjitha këto sisteme përfitojnë nga koncepti i përbashkët për të zvogluar zonën e hapësirave të parkimit në horizontale, largimin e shoferit dhe pasagjerët nga makina para se të bëhet parkimi. Procesi fillon me ardhjen e makinës deri në një pikë hyrjeje, pastaj shoferi dhe pasagjerët dalin nga makina, më pastaj makina zhvendoset automatikisht ose gjysmë automatike në hapësirën e saj parkim.



**Figura 101.** Garazha mekanike e tipit të kabinave kontinuale, “Pater Noster”

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.





**Figura 102.** Garazha mekanike, e tipit kullë në Vofsburg, Gjermani (Burimi): DooMMeeR, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported



**Figura 103.** Garazha gjysmë automatike, Saravana Super Stores Purasavakkam. (Burimi): Pepmanrajasekar, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported

#### 4.8 NDËRTHESAT KOMERCIALE EKONOMIKE



**Figura 104.** AFI Mall, MIBC, Moskë  
(Burimi): kishjar?, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 105.** Arkadë shitëse, Taito, Tokio, Japan  
(Burimi): Electroliner, 2007. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

Një qendër tregtare apo e ashtu quajtur Shopping Mall është një emertim modern, kryesisht i SHBA-ve, term për një zonë tregtare apo qendër tregtare, në të cilën një ose më shumë ndërtesa të formojnë një kompleks të dyqaneve që përfaqësojnë një sistem tregtar të nderlidhura me shtigje apo rrugë mundësojnë klientëve të ecin nga njësi në njësi. Një arkadë shitëse apo një pjacë është një formë specifike që shërben për të njëjtin qëllim, siç shifet në figurën 120, rasti në Taito, Tokio.

Nga historiografia mësojmë se arkadat shitëse apo pjaca në fillim si e tillë u paraqit në Burlington Arcade në Londër, Galleria Vittorio Emanuele II në Milano, dhe arkadat shumta në Paris janë të njohur dhe afarojnë me sukses. Megjithatë, shumë arkada të vogla janë demoluar duke u zëvendësuar me qendra të mëdha tregtare apo "qendrat", në të cilët arrihet me makina. Nga fundi i shekullit të 20-të, qendrave të tregtisë filluan ti bashkangjiten ndërtesat për argëtim si kinematë, restorantet, garazhat publike, qendrat distribuive. Si një strukturë e vetme e ndërtuar, qendrat tregtare atë botë ishin shpesh ndërtime arkitektonike shumë të rëndësishme, duke bërë të mundur që klientët e pasur të tregëtojnë dhe blejnë mallra në zona të mbrojtura nga moti. (Wikipedia)



**Figura 106.** Burlington Arcade në Londër, MB. E ndërtuar me 1865  
(Burimi): Oosoom, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported



**Figura 107.** Qendra Toronto Eaton në Toronto, Kanadë.  
 (Burimi: Christopher Woo. 2006. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic)



**Figura 108.** Robinsons Place Manila in Manila, Philippines  
 (Burimi): Ninjakeg. 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Unported

IV. PROJEKTIMI - PARIMET

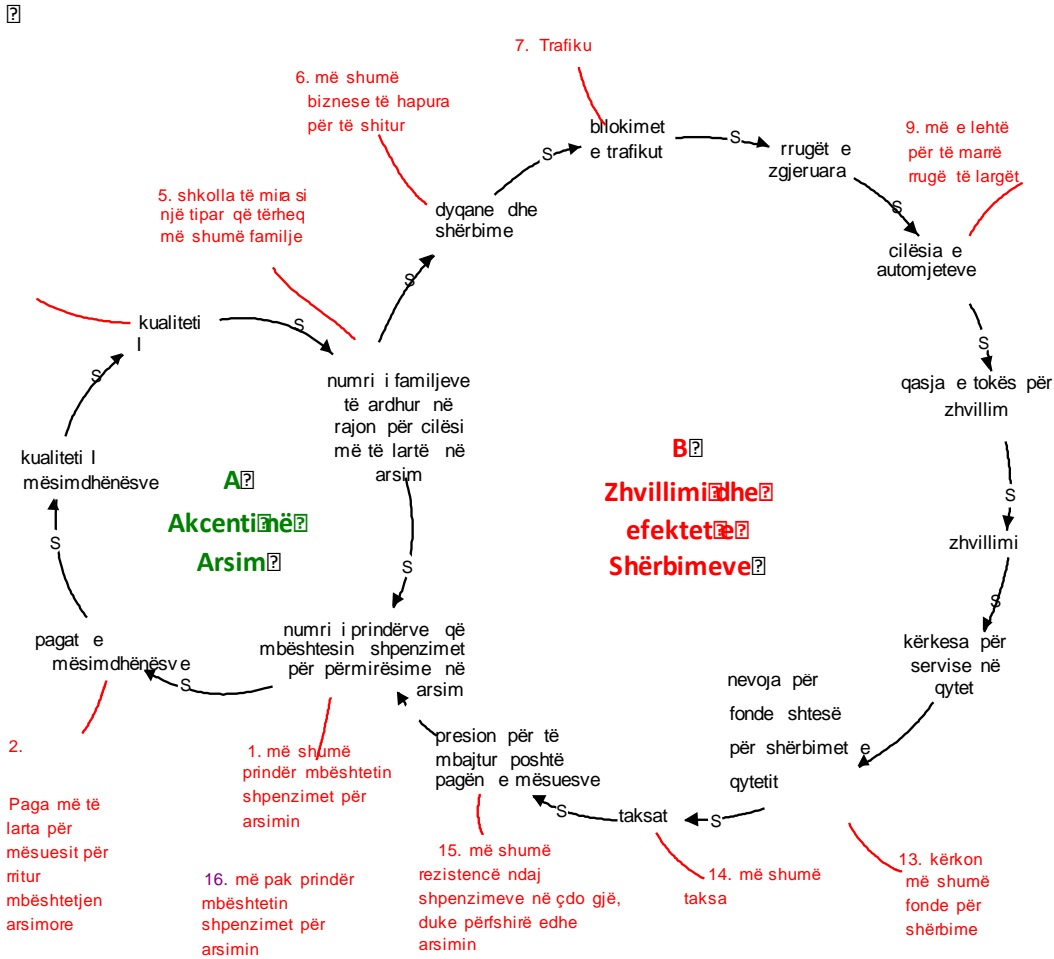
#### 4.8.1 Teoria e përcaktimit të lokacioneve për ndërtesat komerciale ekonomike

Ndërtesat komerciale ekonomike në dekadat e fundit “lëvizën” lokacionin e tyre jashtë qendrave të qytetit dhe filloi një dukuri e re e ashtu quajtur blerje dhe argëtim “jashtë qytetit”. Pë më shumë, kohët e fundit përballemi me mungesë të sipërfaqeve të gjelbra, si rjedhje jemi ardhë në situatë të ridefinimit të shumë koncepteve urbano arkitektonike, duke kërkuar sipërfaqe të lira për afarizëm në periferi të sistemeve urbane. Është esenciale që të bëhet hulumtimin e tregut apo hulumtime marketingu për të marrë një vendim mbi zgjedhjen e vendit – lokacionit.

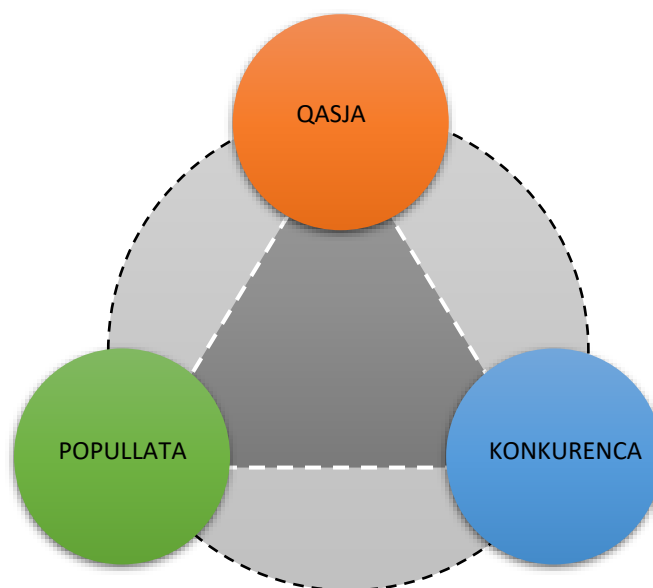
Një nga supozimet kryesore në kontekst të dinamikës urbane është teoria e atraktivitetit relativ (Alfeld, L. 1995). Teoria thotë se: duke pasur parasysh për migrimin e lirë, nuk ka vend, që gjatë mund të mbetet më atraktiv dhe tërheqës se çdo vend tjetër. Një konkluzion tjetër i teorisë sugjeron në ekzistencën e barazpeshës negative. Rritja e popullatës do të vazhdon deri sa presionet do të formojnë kundërpeshë në atraktivitetin e një zone. Një konkluzion i dytë mbi atraktivitetin relativ është se nuk ka dy komunitete që duhet apo përjetojnë të njëjtin sistem të barazpeshës negative. E tërë kjo ndodhë dhe është e nevojshme për të sjellë një komunitet në ekuilibër me rrethanat dhe rrethinat e tij. Megjithatë, urbanitet apo banorët mund të zgjedhin të cilat vëçori ata i preferojnë. Njerëzit zgjedhin se ku do të jetojnë në bazë të kriterëve të tilla. Andaj, një komunitet, shumë larg nga qendra dhe që duhet rrugëtuar një distance të gjatë dhe të lodhshme nga qyteti, mund të peisazhe pitoreske dhe relaks nga ngarkesa e ditëpërditshme. Në rastin tjetër një komunitet, afër qendrës së qytetit, mund të sakrifikojë mungesën e parkimit dhe kosto më të lartë të jetës vetëm për afërsinë urbane.

Për të qenë mirë e studiuar metoda e përzgjedhjes së lokacionit për një ndërtesë komerciale ekonomike duhet së pari ti fusim në përdorim veçoritë si më poshtë:

1. Analiza e planifikimi hapësinor dhe hierarkia hapësinore
2. Analiza e modeleve më të thjeshta urbane dhe konceptuale
3. Analiza e modeleve të projektimit të integruar si sistem holistik
4. Analiza e modeleve të hulumtimeve të marketingut
5. Analiza në veçanti e teorisë së Applebaum-it për lokacionin e ndërtesave komerciale ekonomike
6. Analiza në veçanti e teorisë së Jay W. Forrester, “Urban Dynamics”
7. Analiza në veçanti e teorisë së Louis Alfred, "Parimi i atraktivitetit" në “Urban Dynamics, The First Fifty Years”

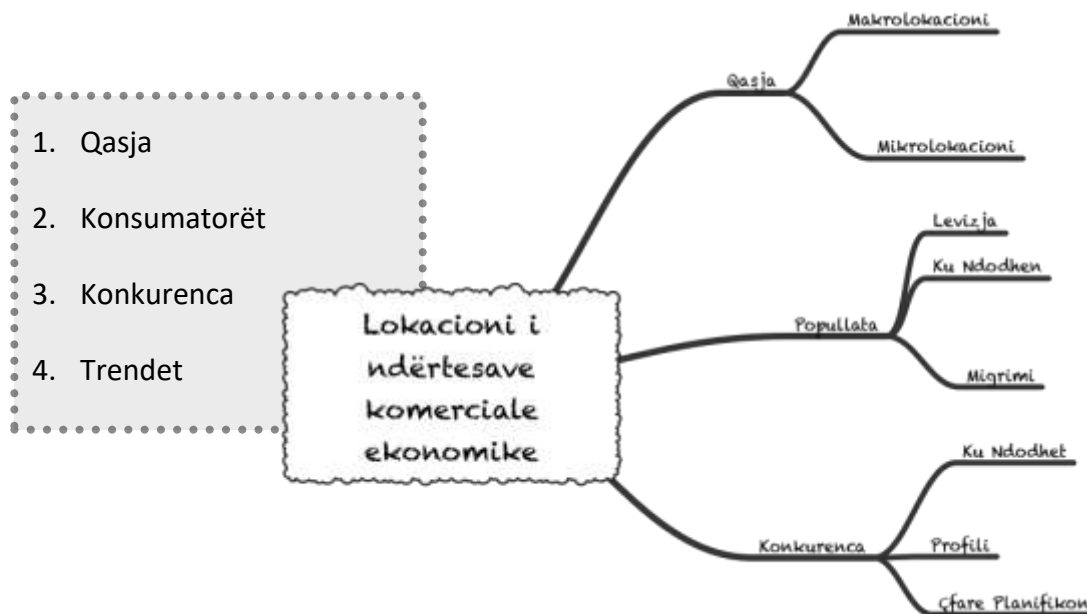


**Figura 109.** Shembull "Parimi i atraktivitetit" i aplikuar në Dinamika Urbane, nga "Urban Dynamics, The First Fifty Years" Louis Alfred, System Dynamics Review 1995. (Burimi): Bob, 2004. E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016.

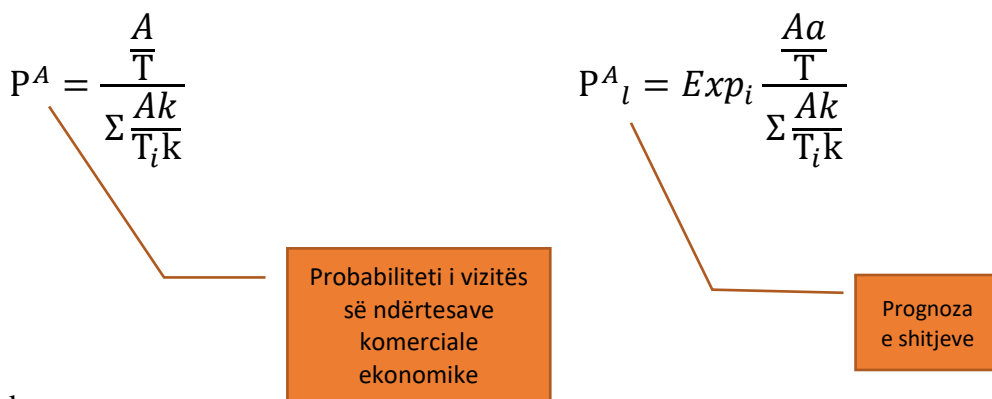


**Figura 110.** Shembull i teorisë së Applebaum për lokacionin e ndërtesave tregtare (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Në kontekst të analizës së teorisë së Applebaum-it për lokacionin e ndërtesave komerciale ekonomike, mund ti shkoçisim ketotribute:



**Figura 111.** Shembull i teorisë së Applebaum për lokacionin e ndërtesave tregtare (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



ku:

A – Atraktiviteti – Trendi  
T – Udhëtimi, Rrugëtimi

A= 1. Sipërfaqja 2. Shitja ...

Caktimi i lokacionit të ndërtesave komerciale ekonomike është i rëndësishëm jetike dhe strategjike për qendrat e ardhshme:

1. Vëçoritë e lokacionit nuk ndryshohen në interval të shkurtë kohor
2. Gabimet në caktimin e lokacionit e rëndojnë afarizmin në interval afatgjatë
3. Një lokacion jo i mirë mund që më faktorin kohë dhe ndrrimin e attributeve të cilat vlejné gjatë përzgjedhjes, të bëhet lokacion i mirë dhe anasjelltas.

Në parim, gjatë caktimit të lokacionit dhe natyrës së punës për të afaruar sukseshëm, duhet ti veçojmë disa attribute themelore biznesi:

Mjedis jo i mirë për biznes janë:

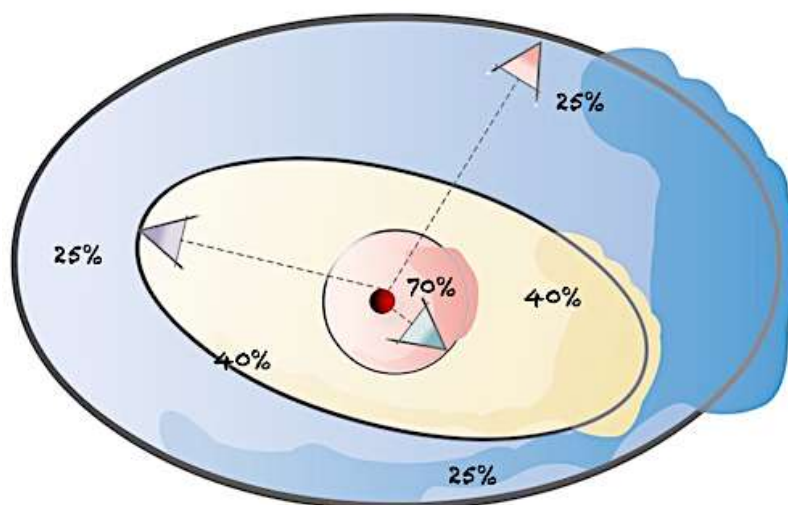
1. Lokacione pak të banuara
2. Vende ku jetohet lirë apo modeste
3. Lokalitete ku ka pak tregtarë apo afarizëm
4. Lokalitete me mjedis të degraduar

Mjedis i mirë për biznes janë:

1. Lokalitet ku mjedisi është i shëndoshë dhe atraktiv
2. Lokalitete ku ka shumë tregtarë apo afarizëm
3. Lokalitete ku jetohet qetë dhe sigurtë
4. Lokalitete ku jetohet me ligje të aplikueshme biznesore
5. Mjedis ku ruhet sfondi i të mirave materiale

#### 4.8.1.1 Tipologjitë e lokacioneve për ndërtesat komerciale ekonomike

1. Përzgjedhja e lokacionit për konsorciumet tregtare është elementi më i rëndësishëm i shitjes dhe i strategjive të marketingut
2. Qasja stacionare dhe jo stacionare e afarizmit tregtar në relacion me lokacionin
3. Afarizëm në vendin e përhershëm, duke ndryshuar vendndodhjen, vendndodhja relativisht e përhershme
4. Makrolokacioni, përqëndrim më i madh i qendrave tregtare, regjioni si tërësi
5. Mikrolokacioni, caktimi konkret i lokacionit për afarizëm në kuadër të regjionit, venbanimeve apo komunitetit



**Figura 112.** Caktimi i regjionit primar prej të cilit vijnë më shumë së 60% të blerësve (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



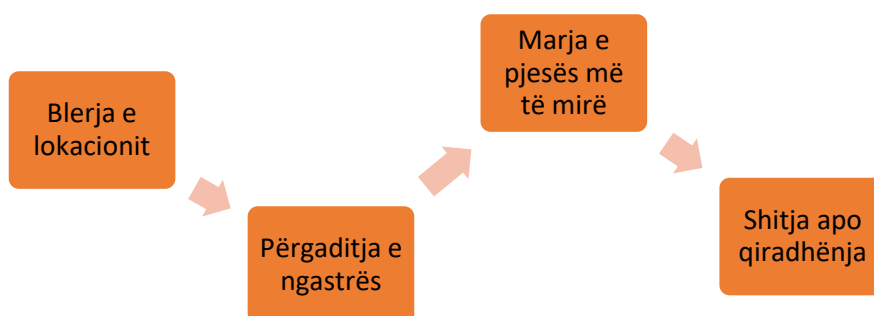
#### 4.8.2 Planifikimi i ndërtesave komerciale ekonomike

Planifikimi dhe programimi për realizimin e ndërtesave komerciale ekonomike nënkupton analiza multi disiplinare, respektivisht kërkohet një qasje holistike në realizimin e kësaj detyre. Në kontekstin e afarizmit biznesor se pari kërkohet profiti, profiti është motori i cili derivon një mori aktiviteteve dhe veprimesh. Duke u nisur nga profiti dhe maksimës themelore biznesore e cila afërsisht deklaron “blej me lirë dhe pastaj shite më shtrenjtë” mund të vijmë në situatë të ngashme edhe gjatë procesit të planifikimit për ndërtesa komerciale ekonomike, me aktivitete sikurse më poshtë:

1. Blerja e lokacionit apo terrenit
2. Përgaditja e ngastrës për afarizëm të mëtutjeshëm
3. Marja e pjesë më të mirë të ngastrës për nevoja vetanake biznesore të ardhme
4. Shitja apo qiradhënja e sipërfaqes së mbetur nga ngastra

Në parim së pari përzgjedhet lokacioni nga analiza e shumë attributeve shqyrtuese:

1. Sasia dhe kualiteti i afarizmit biznesor varet nga atraktiviteti i cili dëshirohet të vendoset në krahasim me konkurrentët e tjerë
2. Të krijohet ndërvarsia në raportin e ekonomisë së dëshiruar dhe komunitetit të synuar apo grupit dhe të krijohët një zonë më e gjërë shitëse duke imponuar shërbimet e ofruara
3. Afarizmi biznesor të jëtë fleksibil dhe i përshtatshëm për çfarëdo rethane, në kuptimin që mos të përqendrohemi vetëm në fushën e biznesit të cilën e njofim dhe afarojmë por të jëmi fleksibil për çfarëdo oferte dhe kërkese



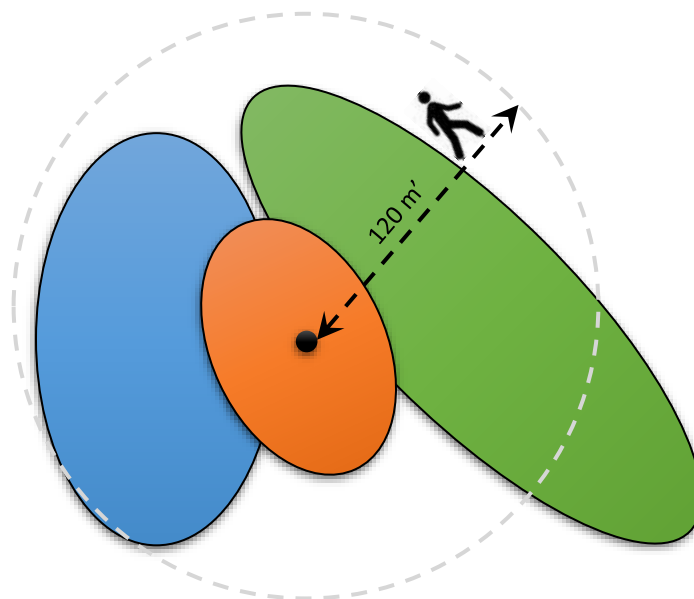
**Figura 113.** Caktimi i regjionit primar prej të cilit vijnë më shumë së 60% të blerësve (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

#### 4.8.3 Konceptet kompozionale të ndërtesave komerciale ekonomike

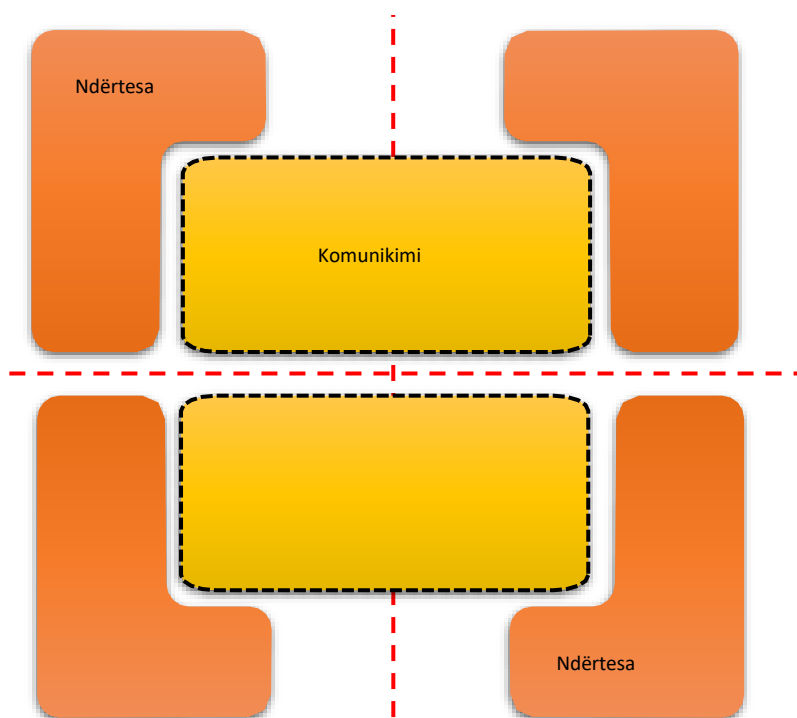
1. Ndërtesat komerciale ekonomike në afërsi të magjistraleve dhe autobanëve me qasje efektive: gjendja, qasja lokalitetit, komunikacioni, shikueshmeria, moti, sinjalizimi
2. Ndërtesat komerciale ekonomike në relacion me popullatën: hargjimet, shprehit blerëse, dendësia banimore, rritja apo migrimi
3. Ndërtesat komerciale ekonomike aty ku nuk ka konkurrencë: ku ndodhet, nga vijnë blerësit, shërbimet, e ardhmja

Konceptet kompozionale të ndërtesave komerciale ekonomike në parim mund të janë:

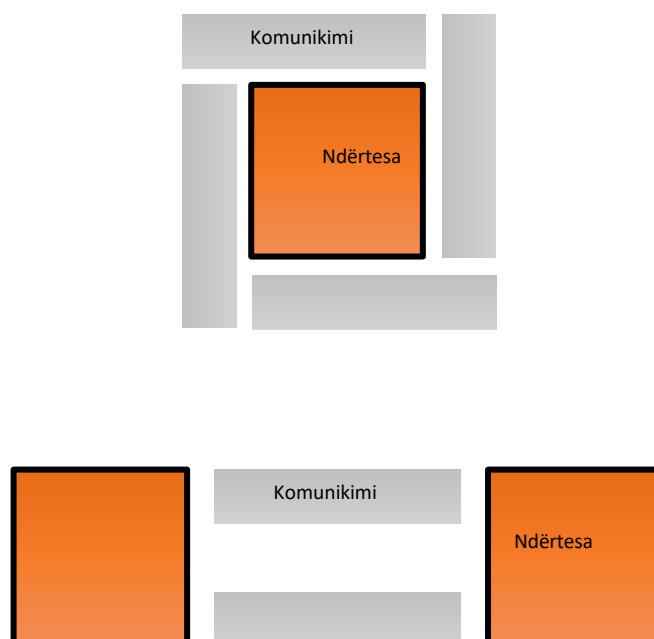
1. Kompozicione hapësinore të hapura
2. Kompozicione hapësinore të mbyllura
3. Kompozicione hapësinore të kryëqzuara
4. Kompozicione hapësinore të trajtave organike



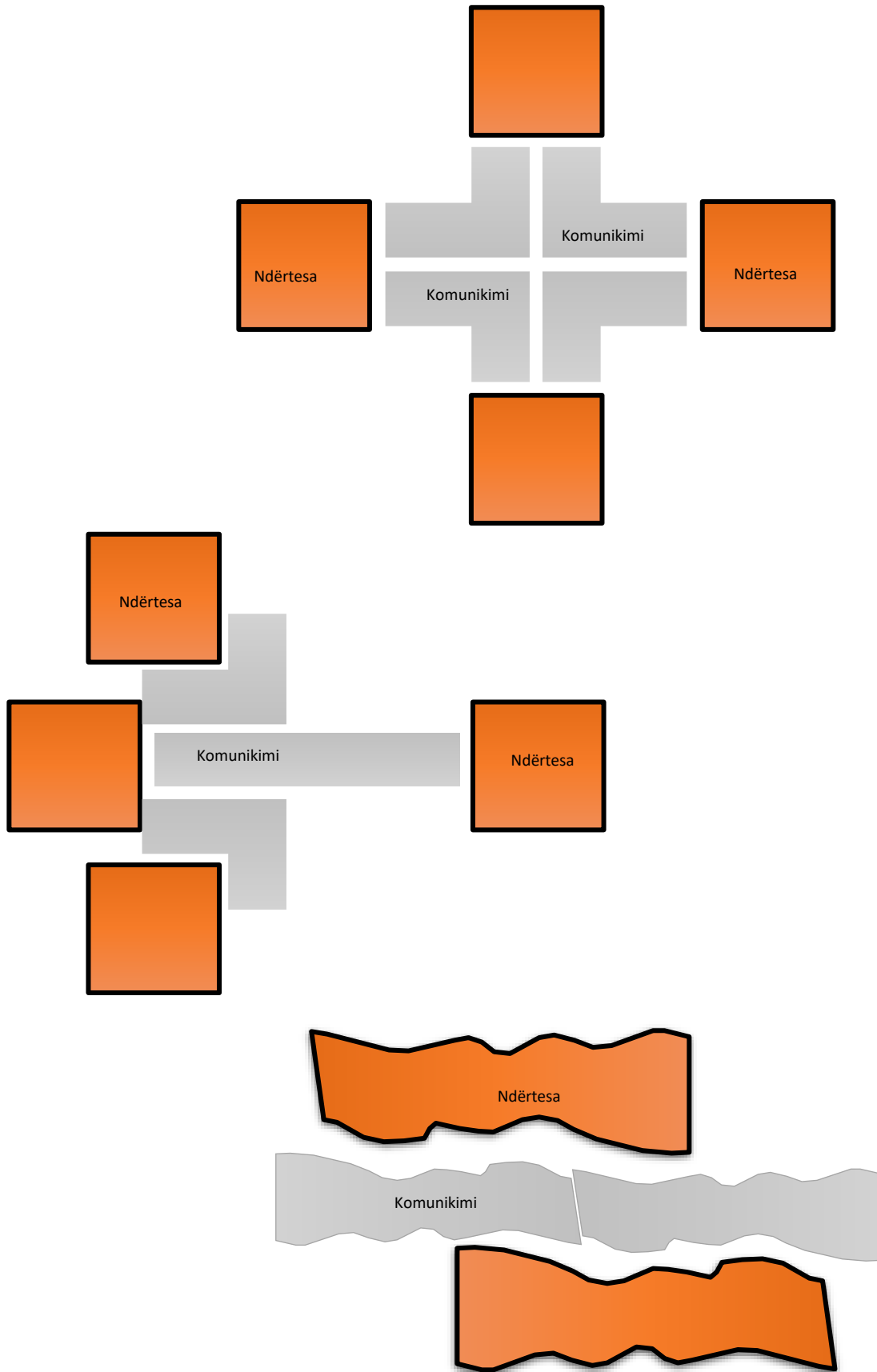
**Figura 114.** Caktimi i regjionit primar prej të cilit vijnë më shumë së 60% të blerësve (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 115.** Plan diagrami i koncepteve hapësinore dhe kompozicionale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 116.** Plan diagrami i koncepteve hapësinore, i mbyllur dhe i hapur  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



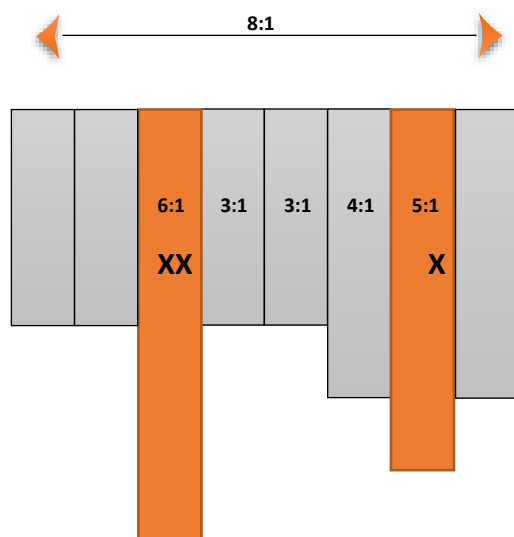
IV. PROJEKTIMI - PARIMET

**Figura 117.** Plan diagrami i koncepteve hapësinore, i kryqëzuar, T dhe organike (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

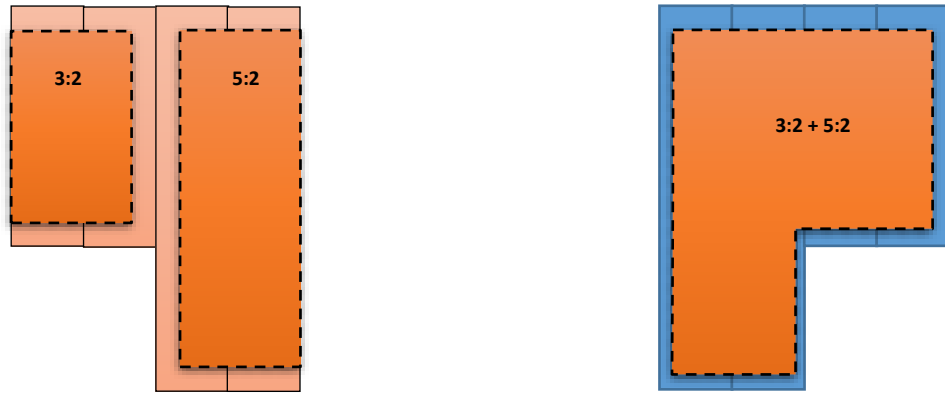
#### 4.8.4 Projektimi i ndërtesave komerciale ekonomike

Në përgatitjen fillestare të zgjidhjes funksionale duhet së pari shqyrtuar raportet modulare të njësive shitëse, veçori e cila ndikon drejtëpërdrejtë në qëndrueshmërinë e zhvillimit të qendrës tregtare apo një shtëpie të mallrave. një njësi moduli do të krijohet në mënyrë për tu multiplifikuar x herë në mënyrë që të formojmë zgjidhjen kompozicionale. Realisht, një modul i përshtatshëm nuk do të thotë të jetë ideal si model i përkryer për tu përdorur në mënyrë gjenerale. Andaj, formati i njësisë themelore shitëse do të vazhdojë të ndryshojë me kalimin e kohës. Megjithatë, duke parasysh trendin dhe konceptet fillestare projektuese, një modul njësi për shitore ka dimensione 7.8 m të gjerë me 23.4 m të gjatë duke siguruar kështu një sipërfaqe nominale prej 182 m<sup>2</sup>, kjo sipërfaqe do të ishte një kërkesë tani më tipike.

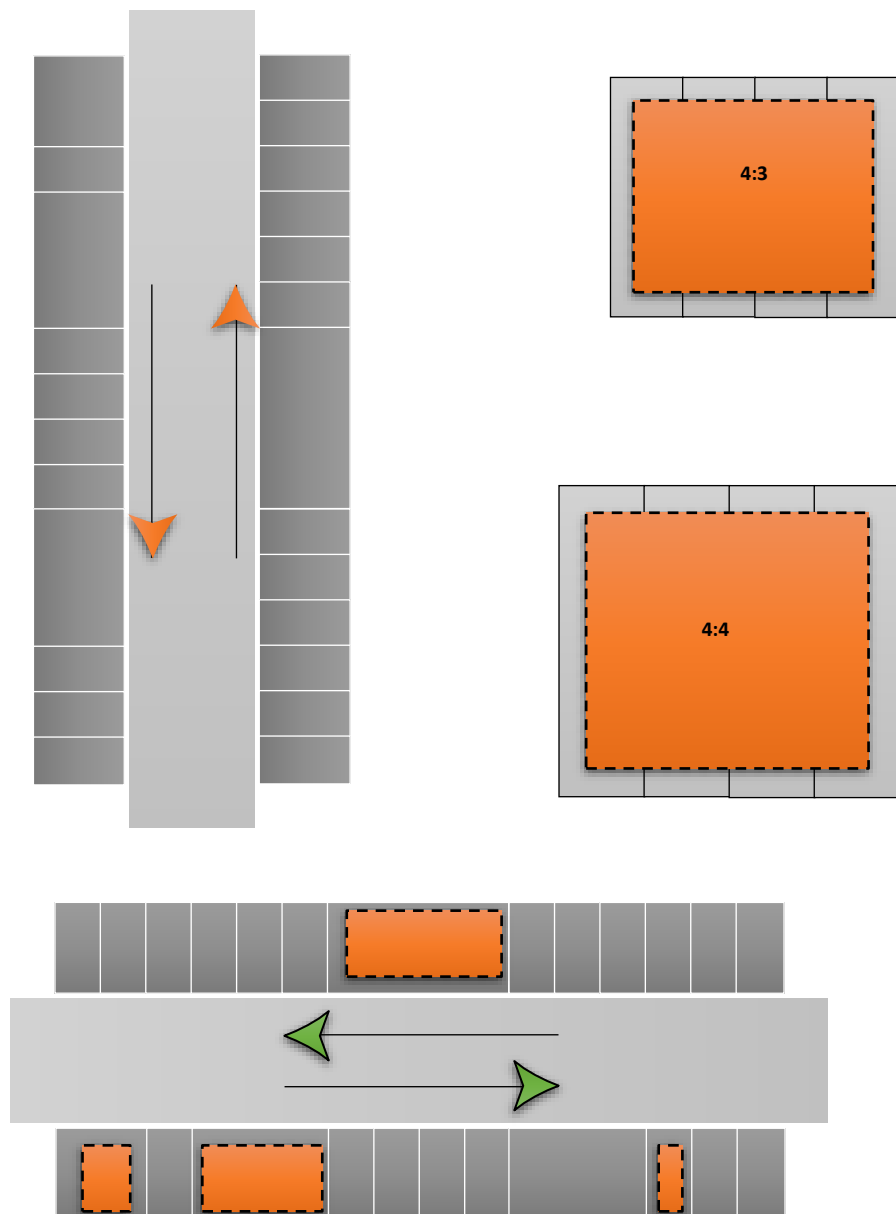
Natyrisht që në praktikë tek në hasim shitore me dimensione minimale, 6x6, 4x8, 6x12 etj. Kjo rjedhë si pasojë e aftësisë blerëse e afaristëve të cilët nuk mund të investojnë më shumë se aq, mandej, kontinuiteti i afarizmit të biznesit sjellë reziqet e tregut, kthimi i kredive afariste si dhe mungesa e korporatave të mëdha në Kosovë të cilët operojnë më dekada sukseshëm, politikat financiare, poa shtu edhe siguria në investime kanë bërë që ndërtesat ekonomike komerciale tek te të kenë këtë trajtë të afarizmit biznesor. Sidoçoftë ne do i'u referohemi standardeve dhe rregulloreve të aprovuara të shteteve të zhvilluara, aty ku synojmë të arrijmë në të ardhmen. Prandaj është e mundshme që njësia modulare shitëse të jetë e nevojshme që madhësia sipas kërkesave të qiramarrësit të vazhdojë të ndryshojë. Për këtë arsye gjatë procesit të projektimit ekipi multidisiplinar qysh në fillim të projektit së bashku me agjentët tregtar të dimensionojnë madhësinë e celulave shitëse.



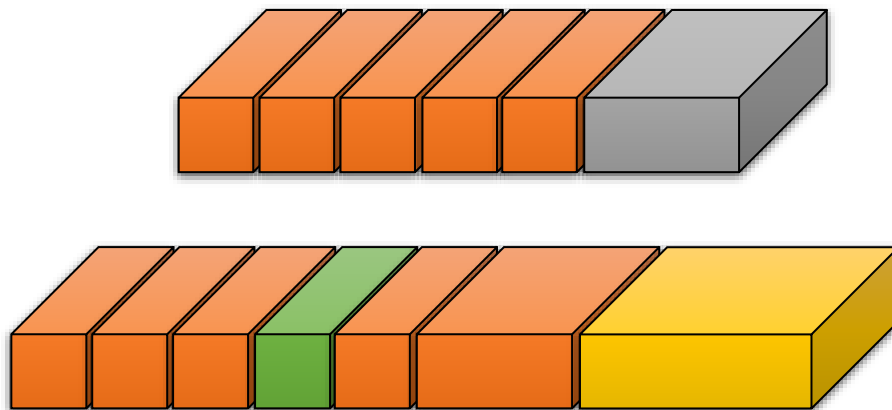
**Figura 118.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 119.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 120.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret dhe komunikimi  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



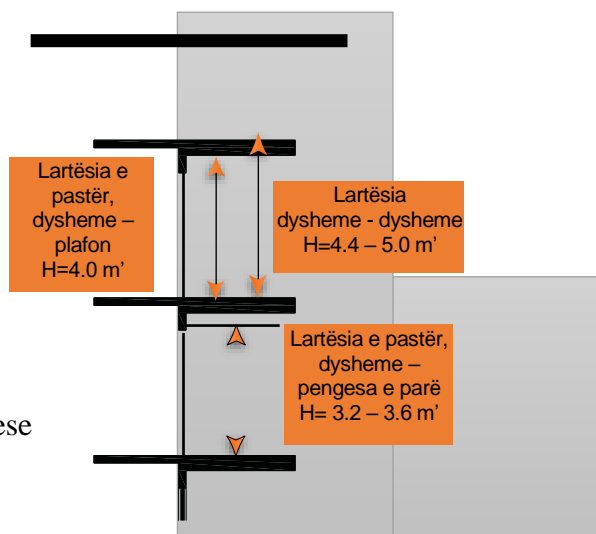
**Figura 121.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret - volumeni

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Vazhdimisht gjatë blerjes apo edhe qirramarrjes gjithmonë interesi është tek dimensionet, dhe atë jo vetëm në sipërfaqe por na intereson lartësia e pastër dysheme – plafon, kjo ndodhë për shumë arsye:

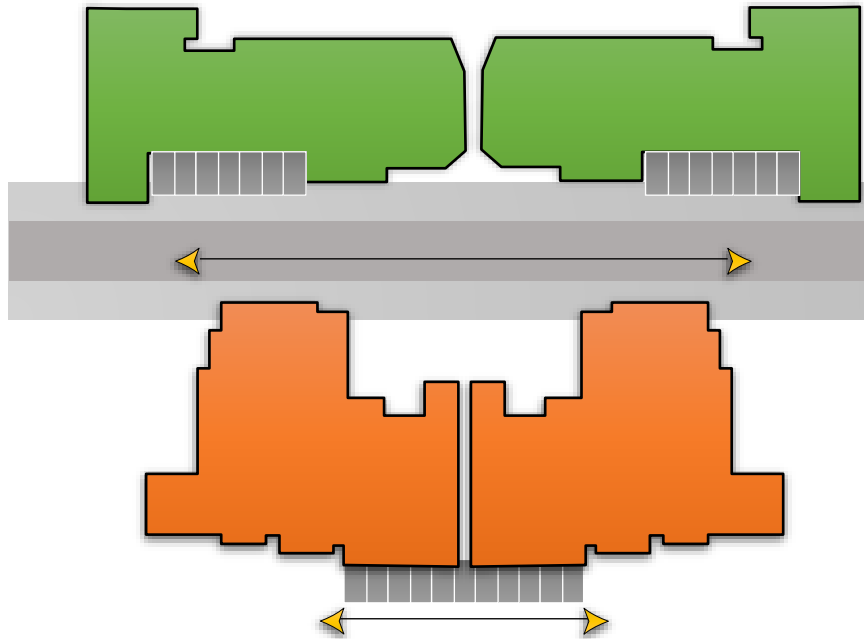
1. Të kompenzojmë sipërfaqen e vogël të shitores, në lartësi
2. Të kemi vëllim sa më të madhë, racionalizimi i vendosjes së mallit
3. Mundësia e realizimit të galërisë, sado e vogël që të jetë
4. Lartësia e madhë e nevojshme për shitje të mallrave specifik

Shumica e blerësve dhe qiramarrësve kërkojnë që ky dimension të jetë një minimum nga 4.0 m'. Andaj, për të krijuar këtë lartësi të pastër, duhet llogaritur në një kompensim shtesë për strukturën mbajtëse dhe dyshemen, që do të duhet të shtohet. Kompensimi i mensioneve strukturore do të varet nga lloji, sistemi dhe materiali i strukturorës së përdorur. Varësisht nga rjeta modulare e përdorur dhe dimensionet e preferuara zakonisht duhet shtuar 0.9 – 1.2 m', mirpo në praktikë hasim që edhe 0.7 -1.0 janë dimensionet të mjaftueshme, duke krijuar një lartësi etazhe apo lartësi dysheme – dysheme prej 4.4 – 5.0. Struktura më të mëdha mund të realizojnë lartësi edhe 5.5 – 6.0 m'.

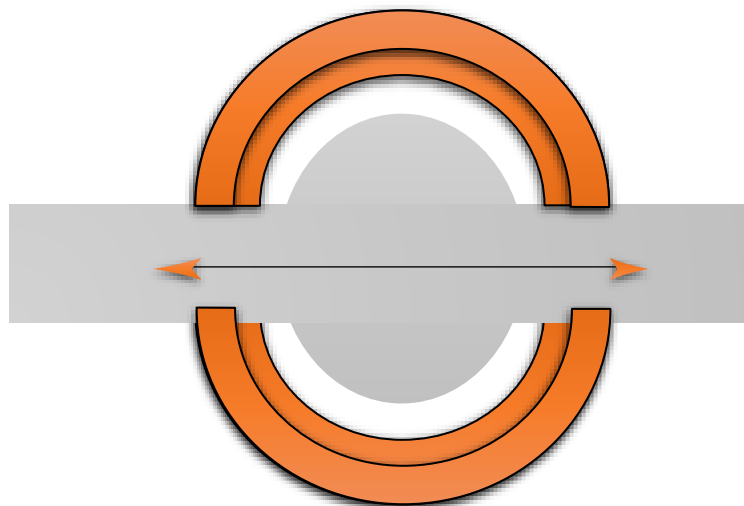


**Figura 122.** Dimensionet projektuese

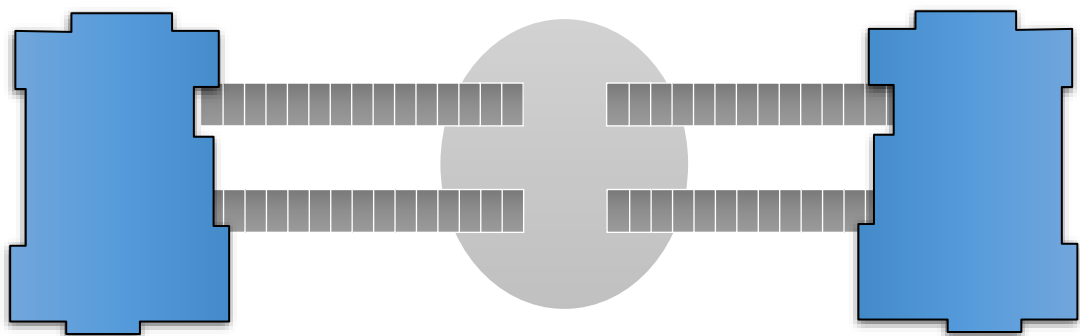
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 123.** Inkorporimi dhe rivitalizimi i shitorëve në blloqet urbane ekzistuese  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

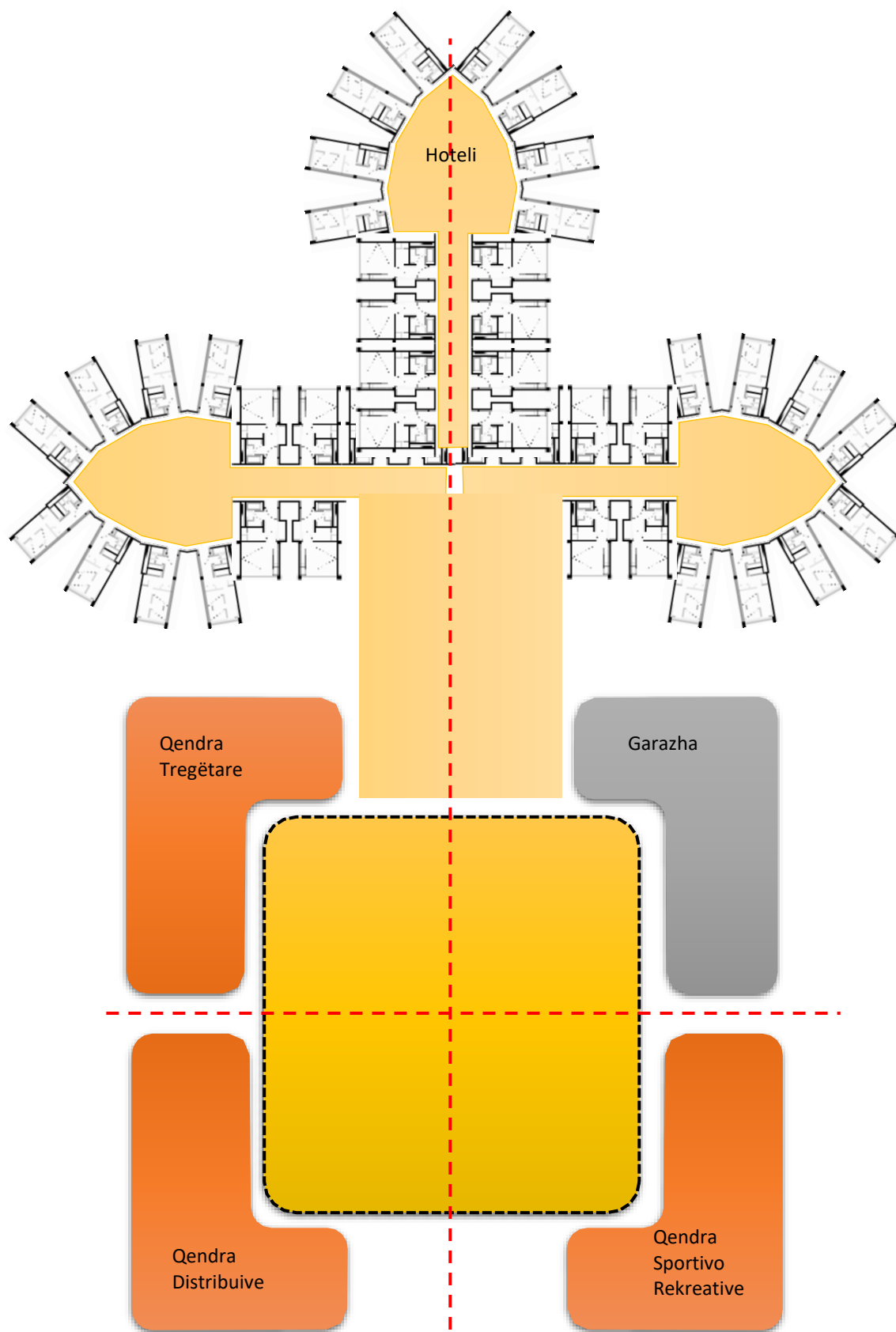


**Figura 124.** Inkorporimi dhe rivitalizimi i shitorëve në blloqet urbane ekzistuese  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

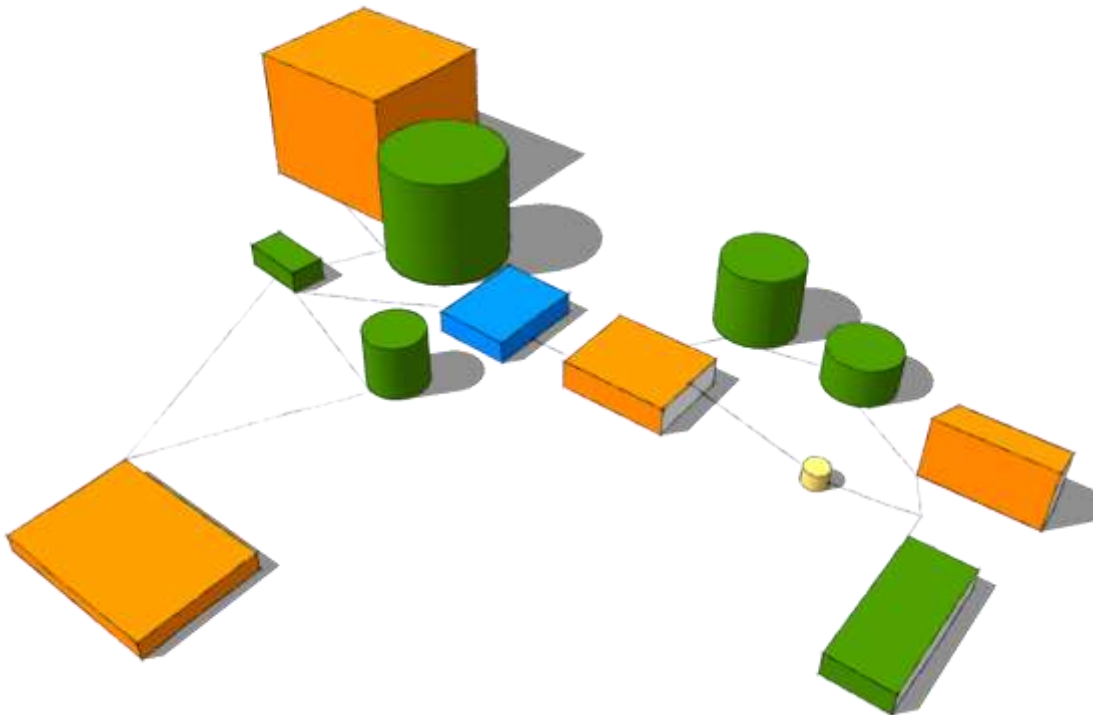


**Figura 125.** Shitorët në sheshe, piaceta, në blloqet urbane ekzistuese  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.





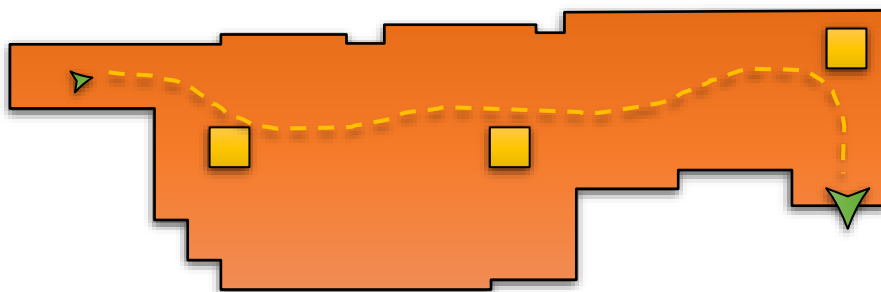
**Figura 126.** Qarkullimi publik në hapësirë, përcakton gjeometrinë e zhvillimit urban  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2017



**Figura 127.** Qarkullimi publik në hapësirë, përcakton gjeometrinë e qendrave tregtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

#### 4.8.4.1 Zonat funksionale

Një nga mënyrat themelore të analizës së lëvizjeve të këmbësorëve në zonat e shitoreve do të jetë vëzhgimi i lëvizjes në bazë të zonave të paramendura si më të frekventuara. Zonat më të forta të shitjes me pakicë janë ato të cilat perceptohen si më rëndësishmet për nga shitja apo brendi, ekskluziviteti, çmimi. Si shitore apo punkte më atraktive konsiderohen shitoret në qoshe, kënden në partinë hyrëse, me atraksione të tjera të mëdha të kohës së lirë apo zonat afër restaurantëve, pastiqerive. Zonat më të ngarkuara të natyrshme ndodhin tek shitoret kryesore, gjersa interesi bie me kalimin e komunikimit, përveç nëse nuk ndodhë një atraksion i ri, apo pikë reperi e perceptuar përpara.

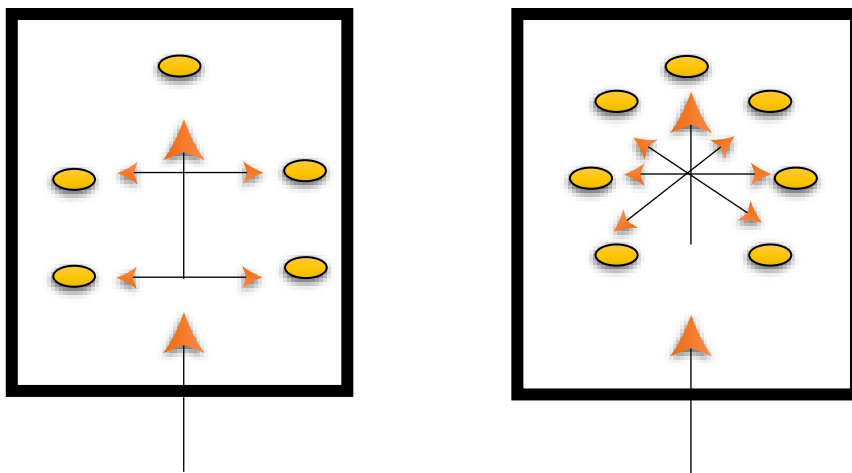


**Figura 128.** Qarkullimi në ndërtesë përcakton vendndodhjen e shitoreve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

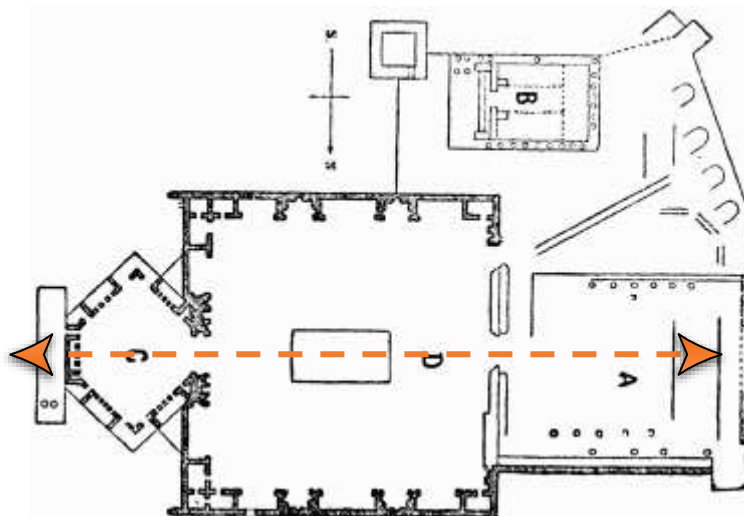
Çdo rend apo sekvencë arkitektonike përfshin ose nënkupton të paktën tri marrëdhënie. Së pari, relacioni i brendshëm i cili merret me metodat e punës. Dhe dy marrëdhëniet e tjera të jashtme që kanë të bëjnë me ballafaqim e hapësirave aktuale apo fakti i dy gjërave që shihen ose të vendosura afër së bashku me efekte të kundërta, dhe tjetra me programin të dukurisë ose ngjarjes. Relacioni i parë, ose sekuenca transformuese mund të përshkruhet si një pajisje, apo procedurë. Sekuenca e dytë hapësinore është konstante në të gjithë historinë, precedentë tipologjike dhe variacionet morfologjike të pafundme. Gjersa marrëdhënia e tretë karakterizohet me konotacione Sociale dhe simbolike do ta quajmë sekvencë programore (Tschumi, 1977).

1. Sekvencat formale: Oficiale dhe saktësisht
2. Sekvencat jo formale: Jo oficiale dhe e lirë

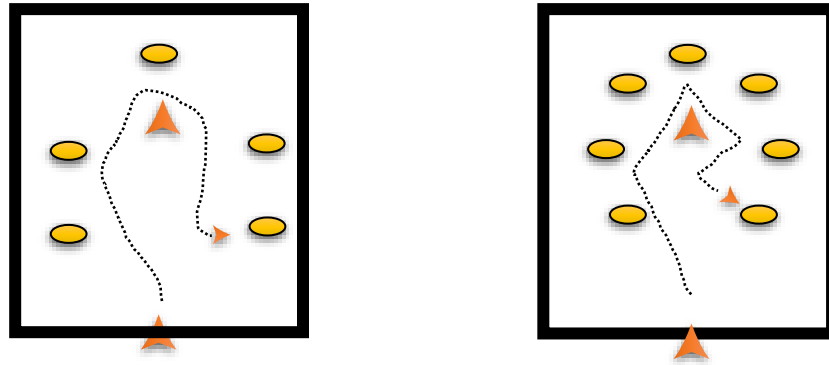
Sekvencat formale dhe jo formale në arkitekturë japin krejtësisht efekte të kundërta në planifikim dhe projektim, të cilat do ti shohim në figura si më poshtë:



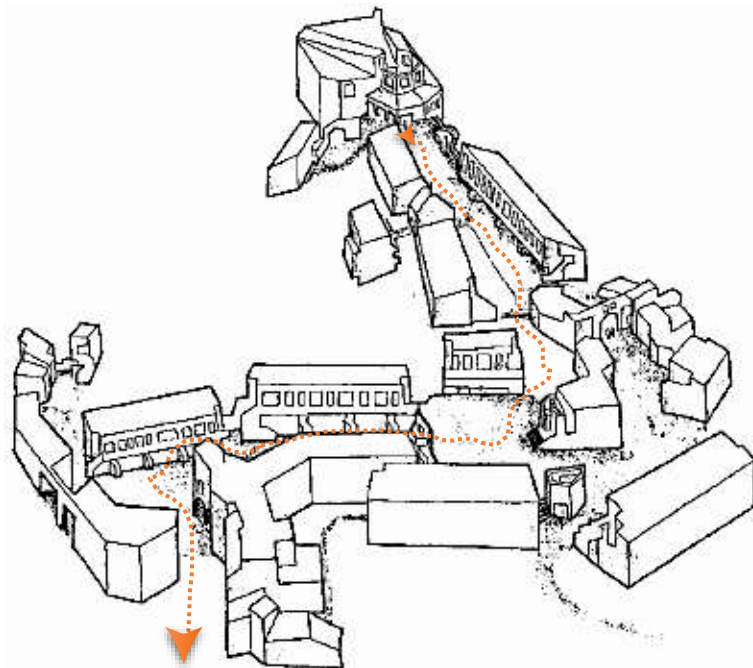
**Figura 129.** Qartë i potencuar drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



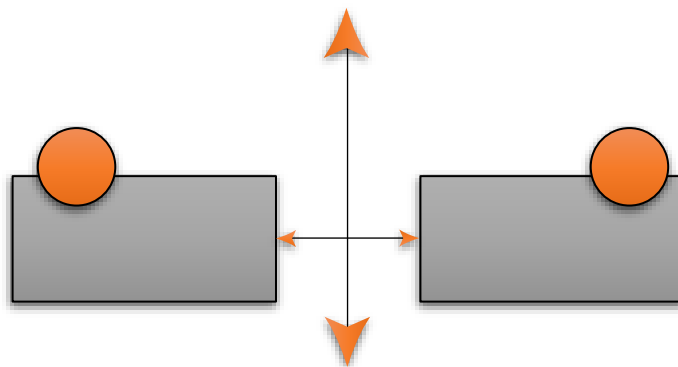
**Figura 130.** Baalbek, Liban. Simetri dhe sekuenca të zhvilluara (Burimi): Public Domain, 2005. Wikimedia Commons



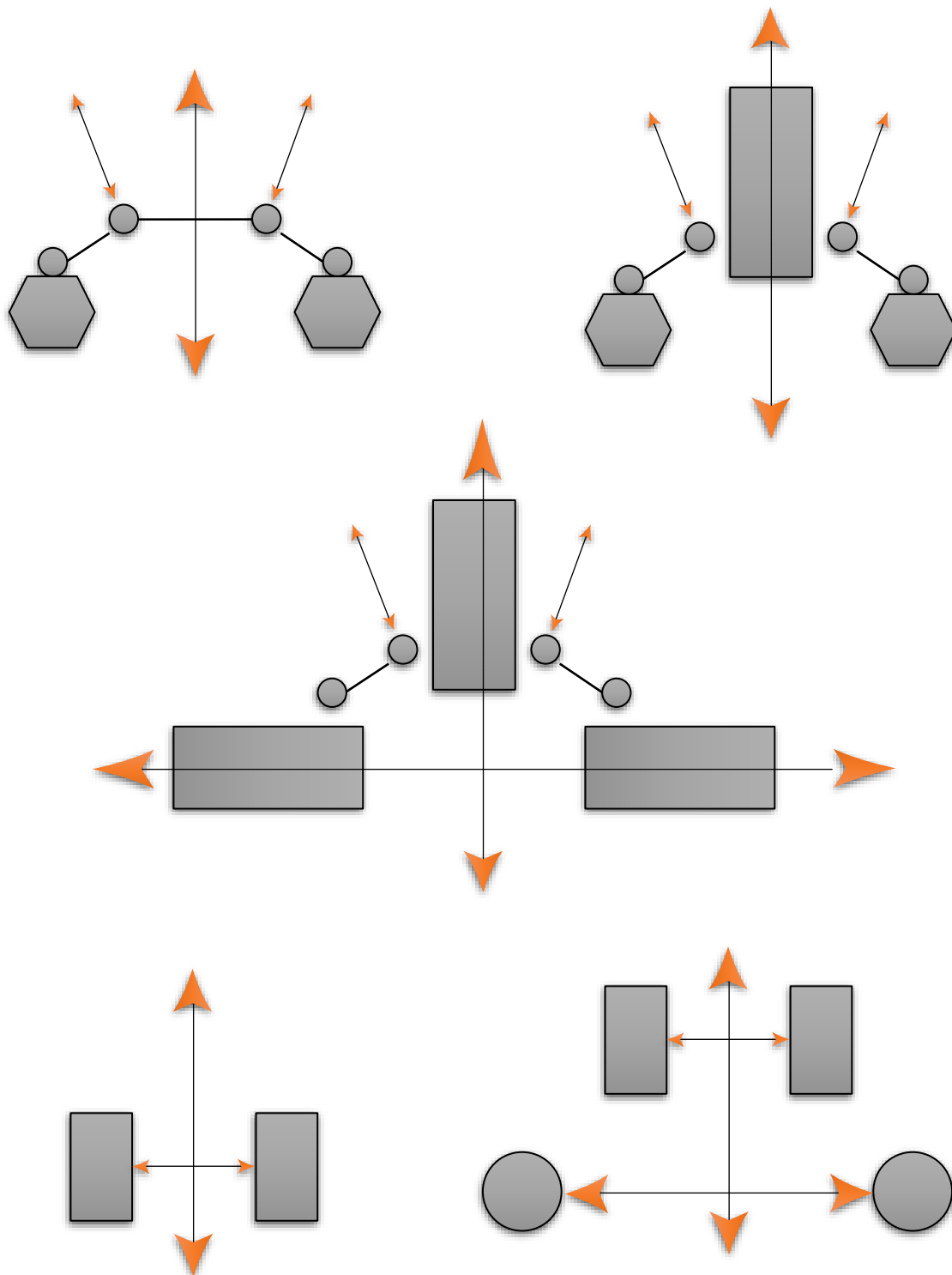
**Figura 131.** Drejtimi i lirë i lëvizjes, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



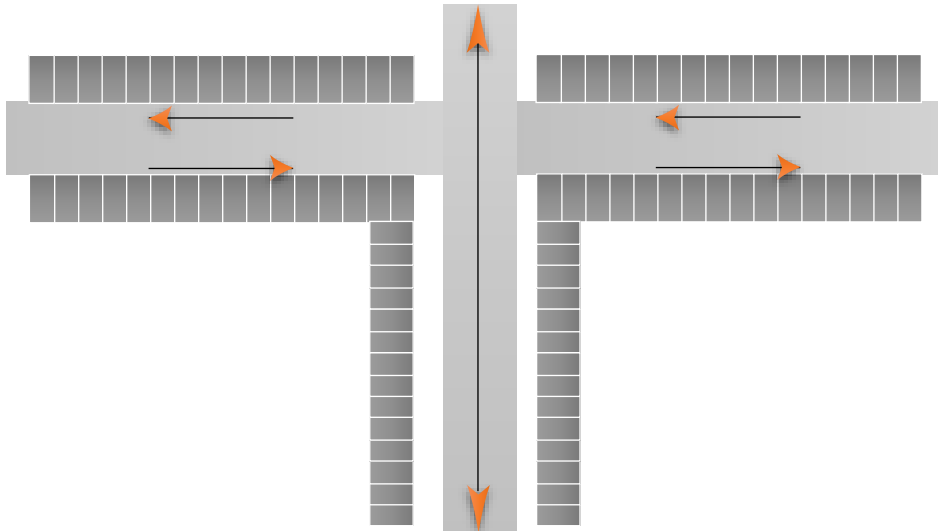
**Figura 132.** Charles Moore, Kresge College, Santa Cruz. Kaliforni, 1974  
(Burimi): Rivizatuar, Bujar Bajçinovci, 2016.



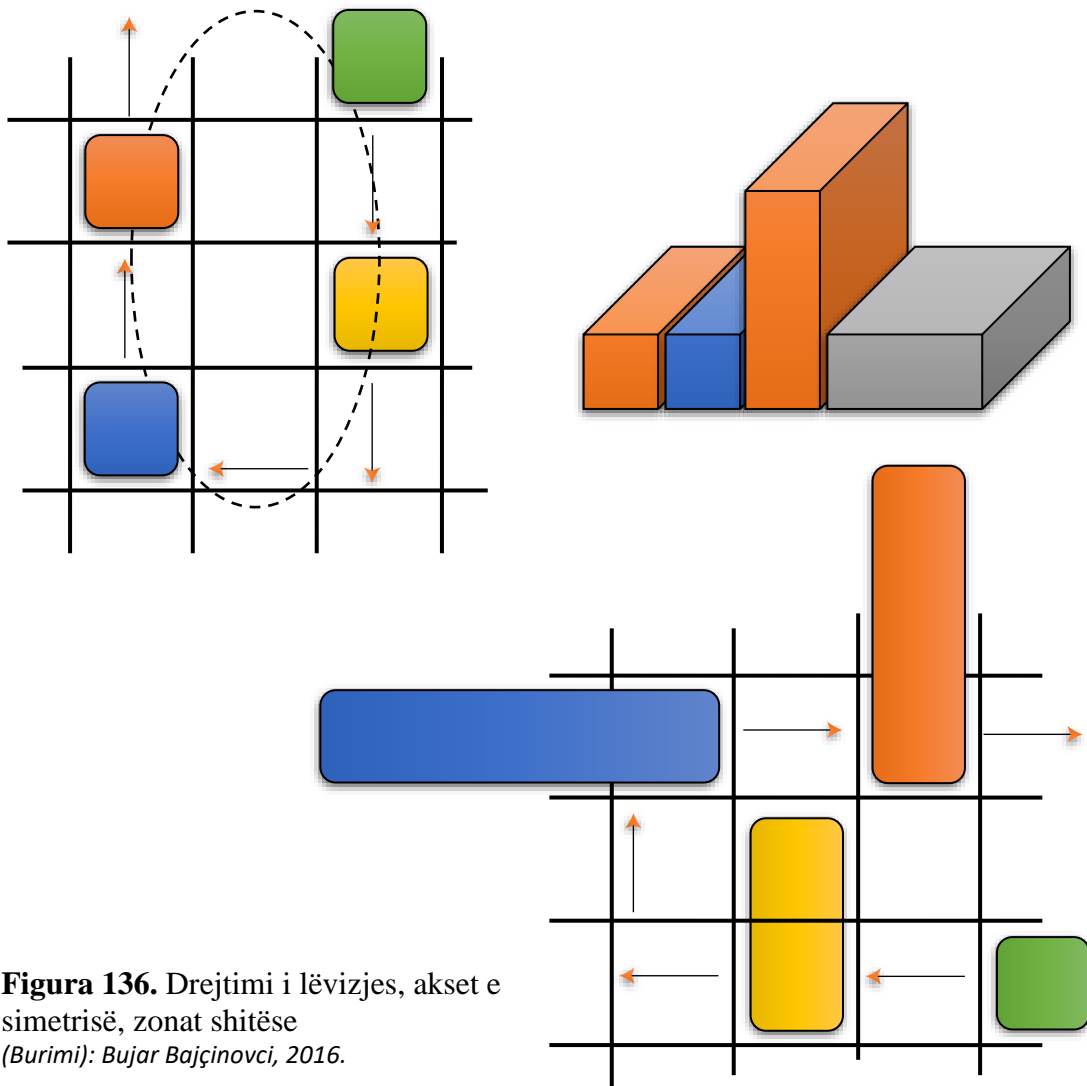
**Figura 133.** Qartë i potencuar drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



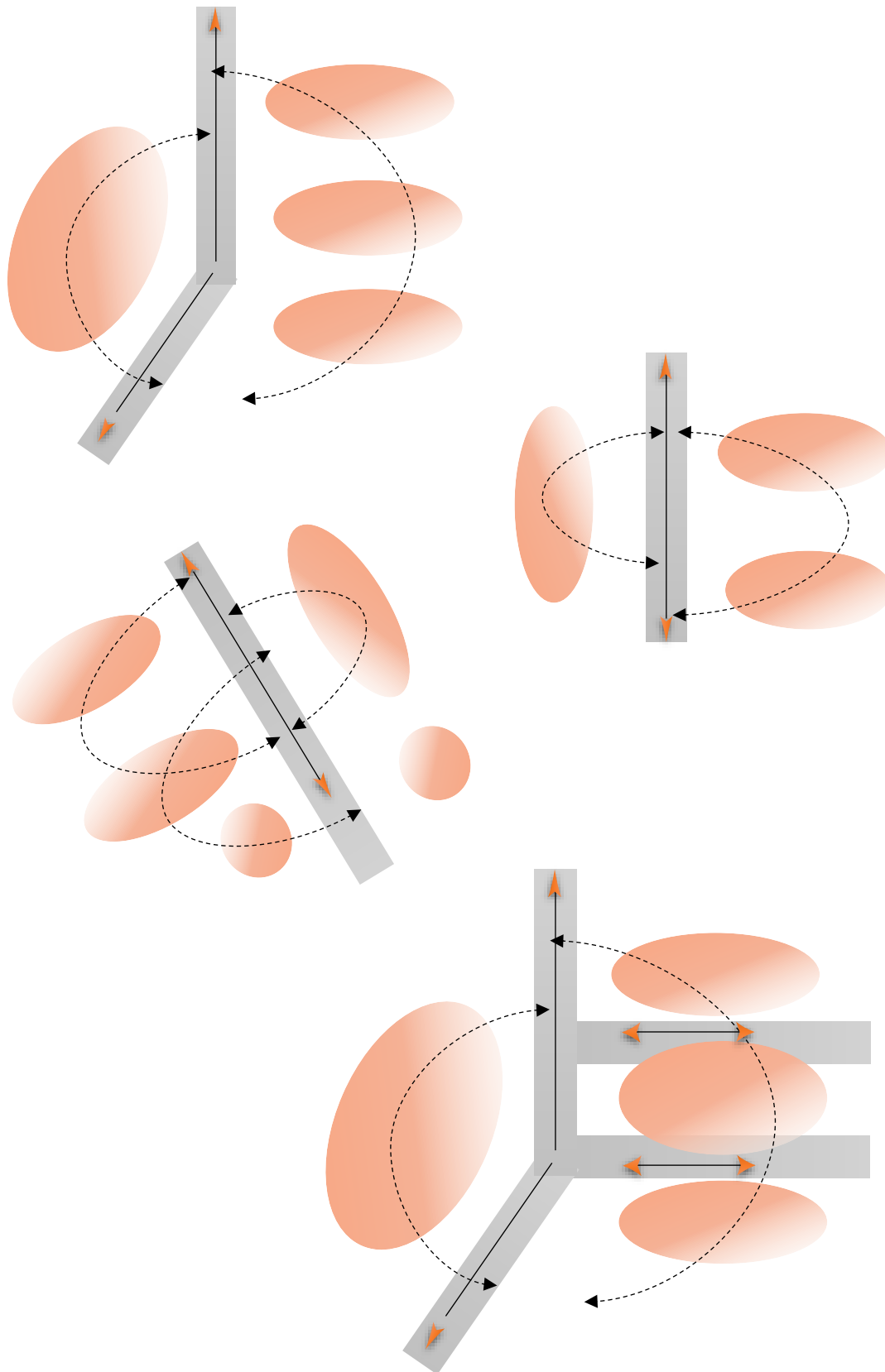
**Figura 134.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



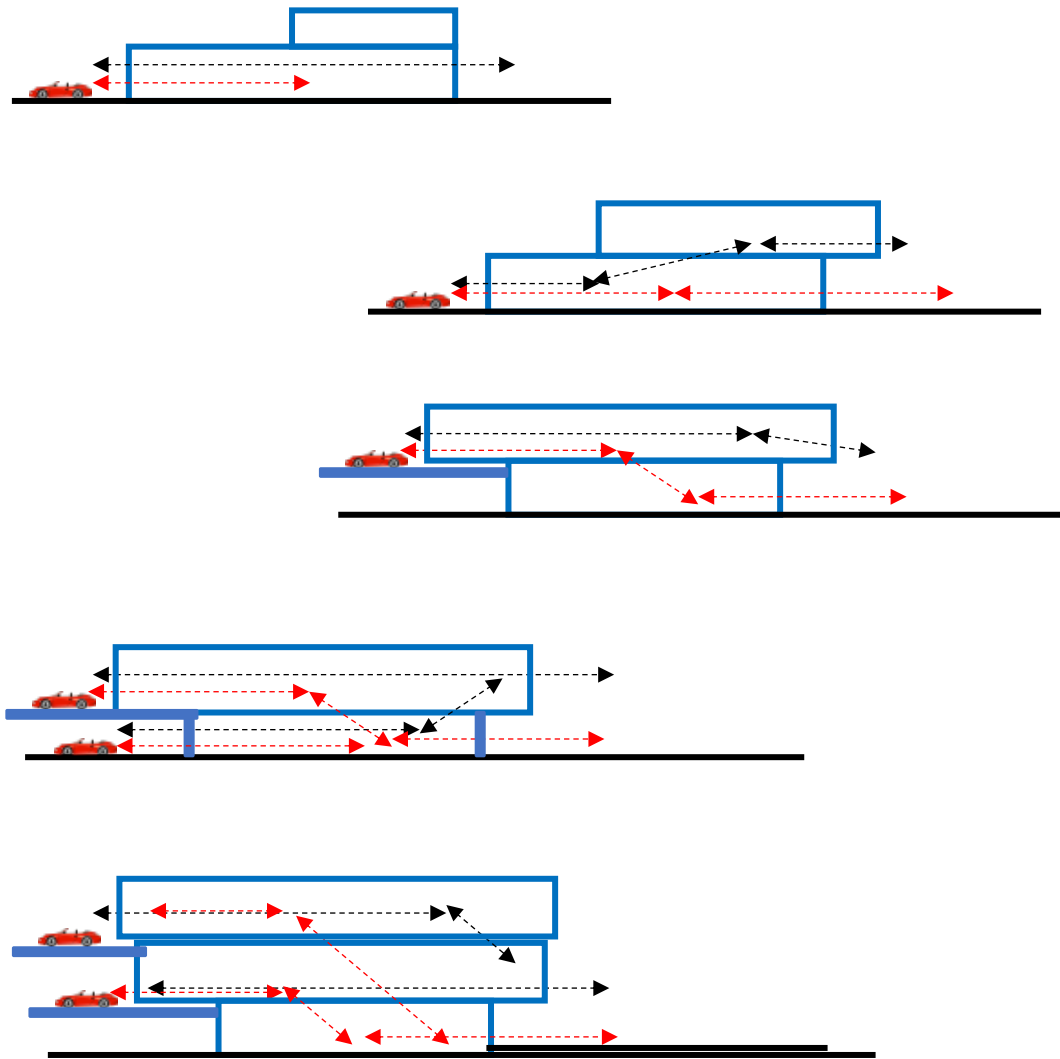
**Figura 135.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 136.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, zonat shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

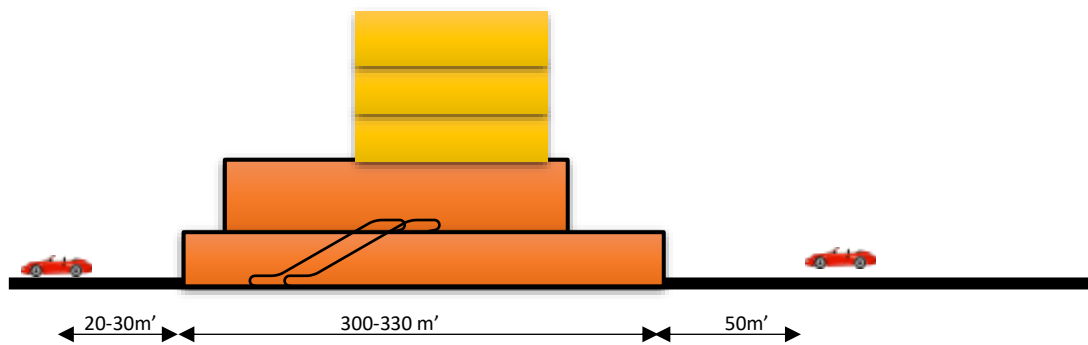


**Figura 137.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, zonat shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



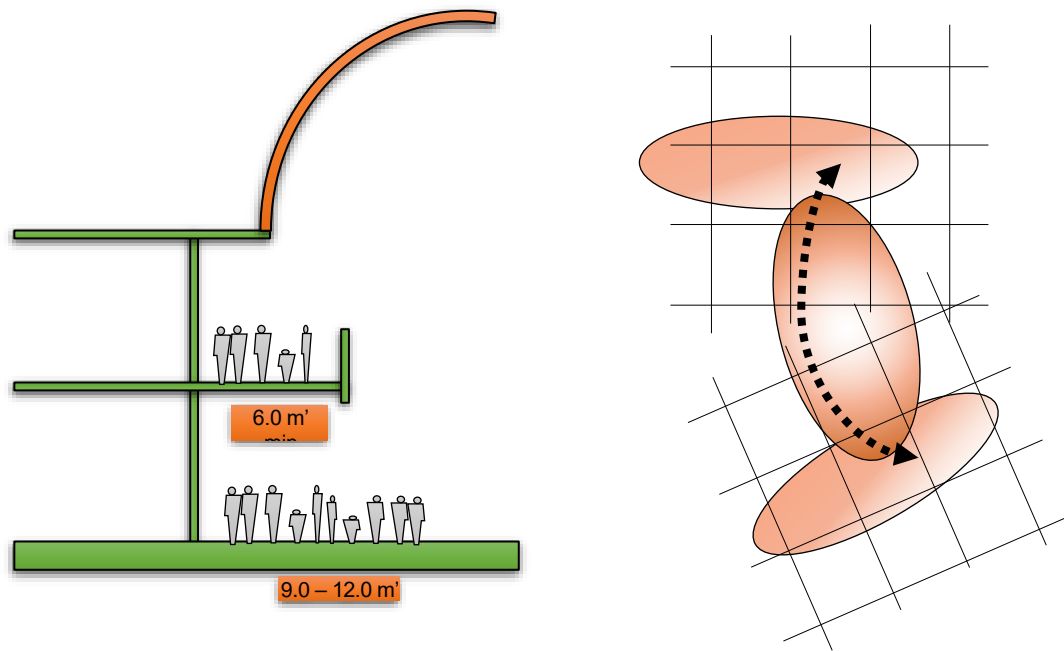
**Figura 138.** Komunikimi i konsumatorëve dhe mallrave, zonat shitëse në etazhe  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

IV. PROJEKTIMI - PARIMET



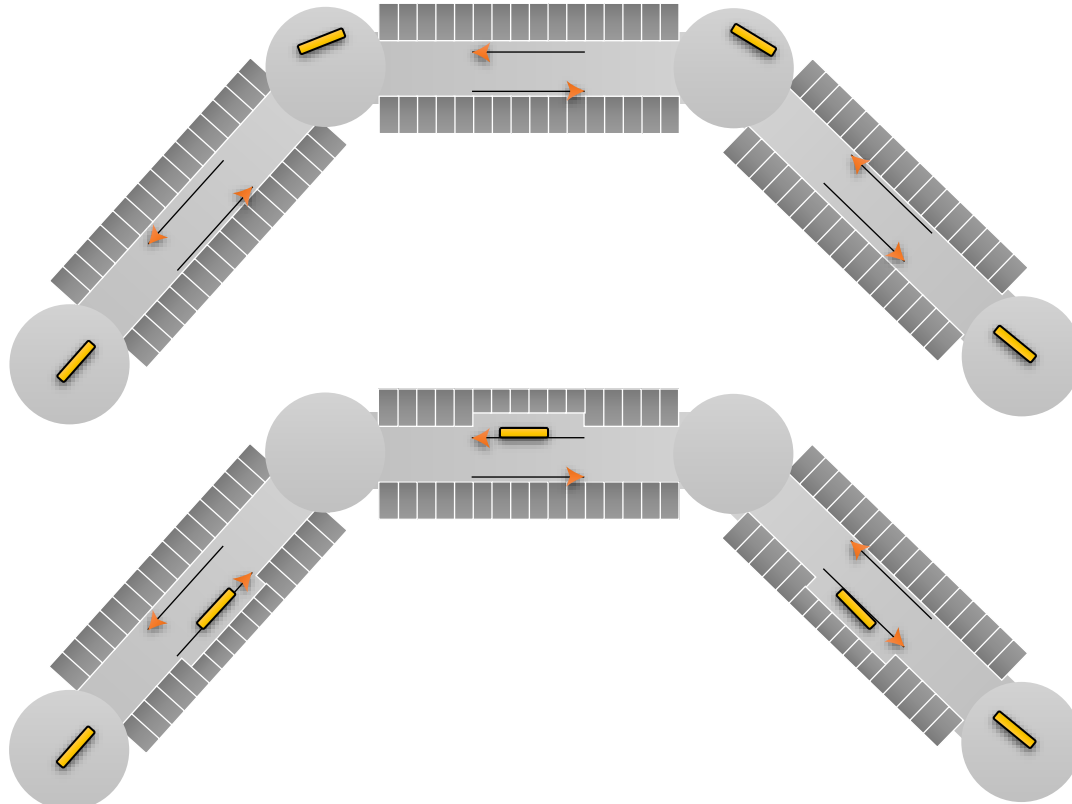
**Figura 139.** Dimensionet projektuese, distancat optimale. Qendrat tregëtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.





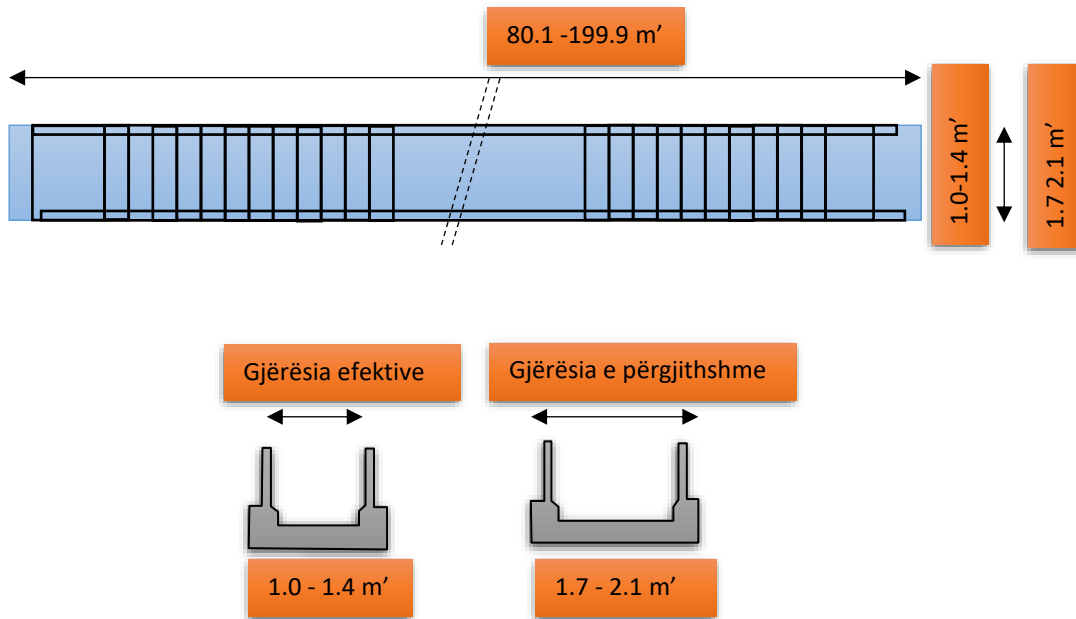
**Figura 140.** Dimensionet projektuese, distancat optimale. Qendrat tregëtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

#### 4.8.4.2 Komunikimi vertikal

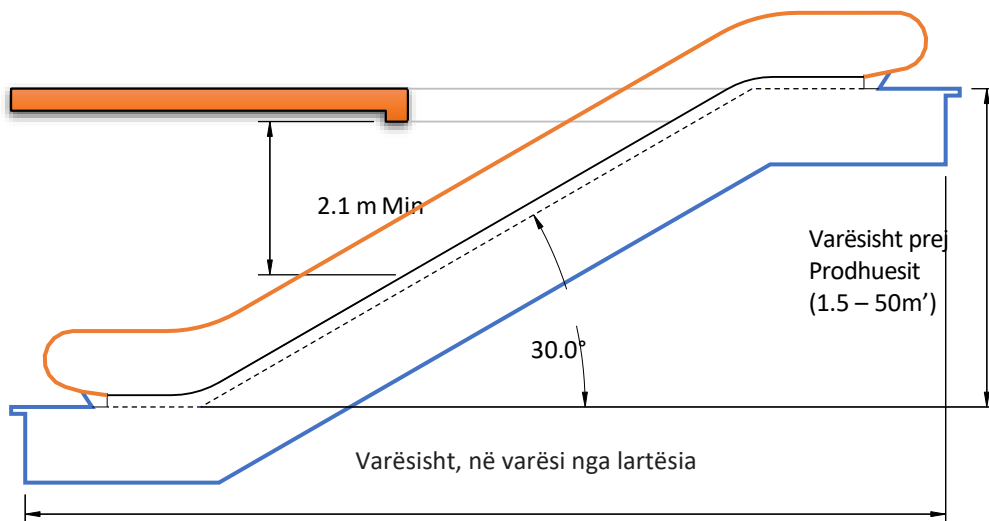


**Figura 141.** Dimensionet projektuese, pozitat optimale për eskalatorë  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

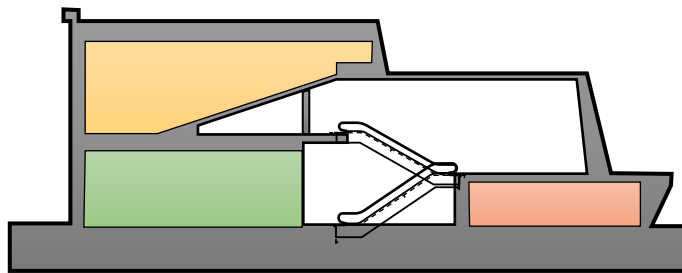
Shiriti i “pafundëm”, lloj transporti, për lëvizjen e pasagjerëve dhe bagazhet e tyre paraqet një platformë horizontale lëvizëse me një pjerrësi shumë të lehtë. Ky sistem i shiritave mund të jetë prodhuar si një shirit ose seri e pllakave të vazhdueshme të sheshta metalike të lidhura së bashku në mënyrë horizontale për ta formuar shiritin lëvizës. Zakonisht paraqitet si një standard i përgjithshëm i planifikimit, shtegu lëvizës zakonisht rekomandohen kur kemi të bëjmë me distanca të mëdha prej 80 m’ e deri 300 m’ e më tutje, të cilët lidhin në mënyrë funksionale me lidhje të ngrohtë traktet kryesore operative të kompleksit të qendrave tregëtare



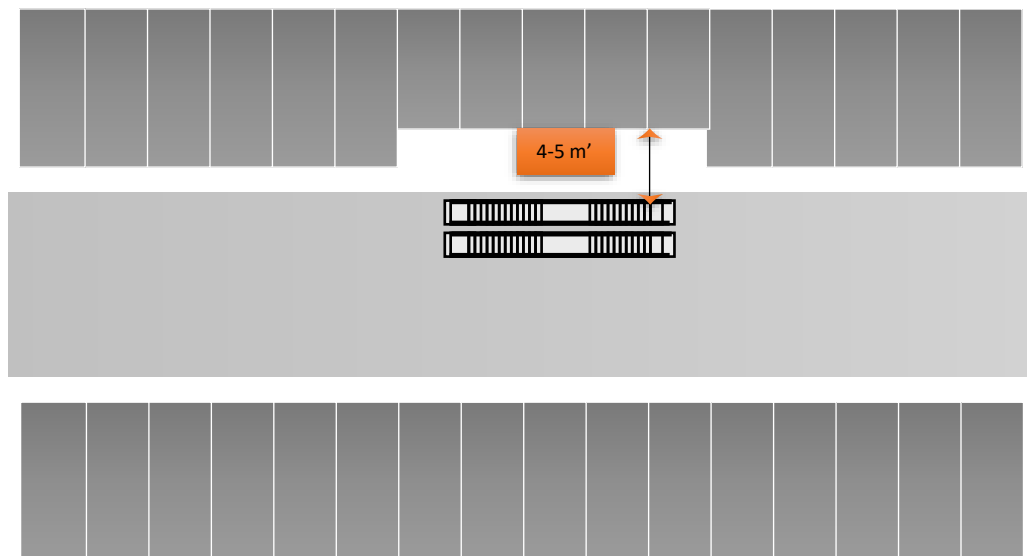
**Figura 142.** Dimensionet themelore të shiritave të “pafundmë”  
 (Burimi): E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016. ACR, Report 25, Vol. 2, 2010. FAA, USA.



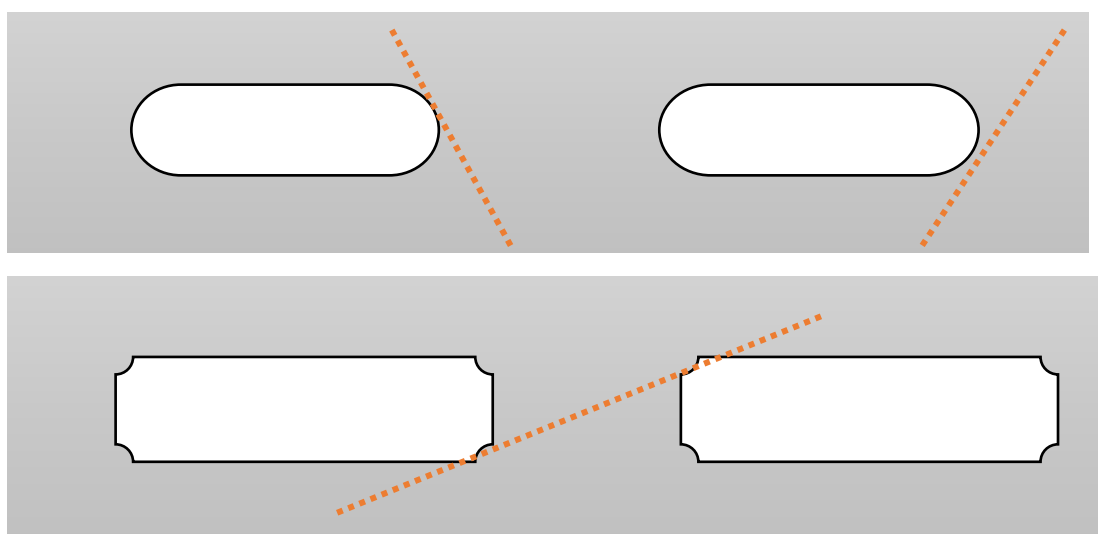
**Figura 143.** Dimensionet themelore të eskalatorit, Thyssen Krupp elevator, 2006.  
 (Burimi): E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016.



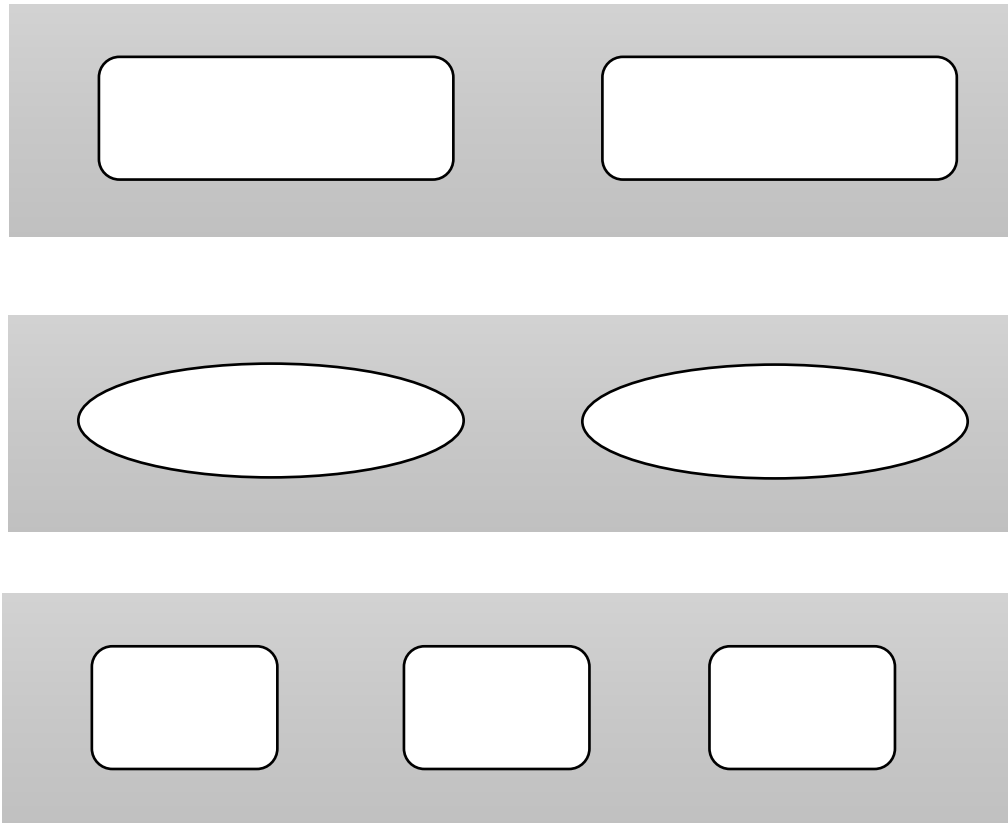
**Figura 144.** Zonat funksionale, të paraqitura në vertikale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



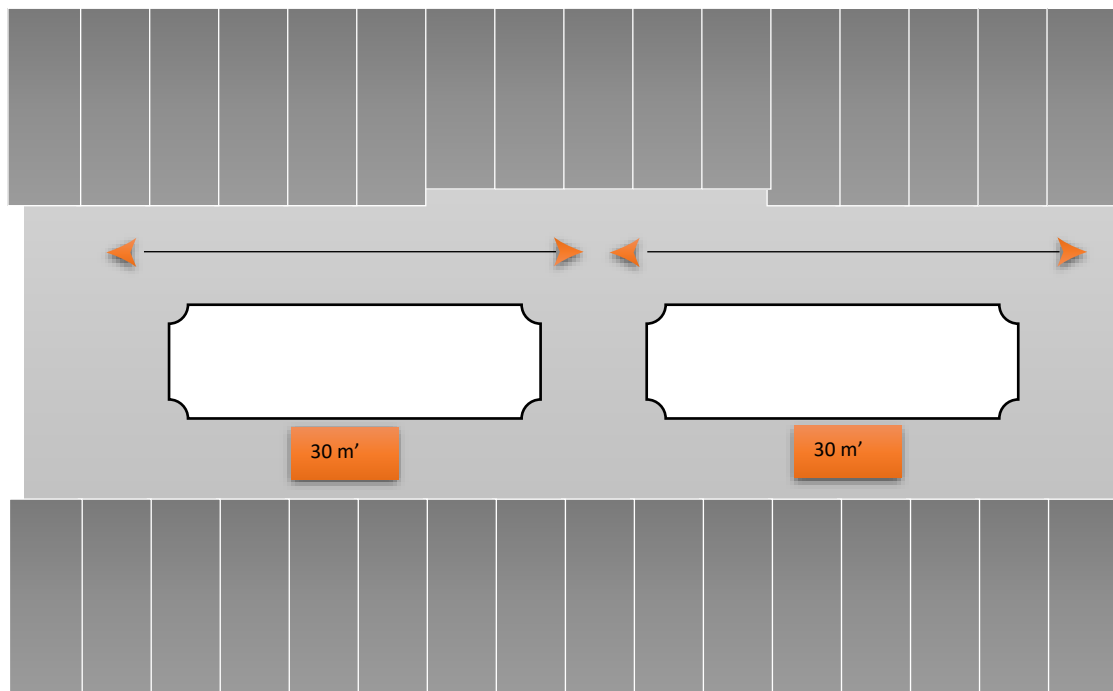
**Figura 145.** Dimensionet projektuese, pozitat optimale për eskalatorë  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 146.** Urat komunikuese, vizurat, të paraqitura në galeri  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

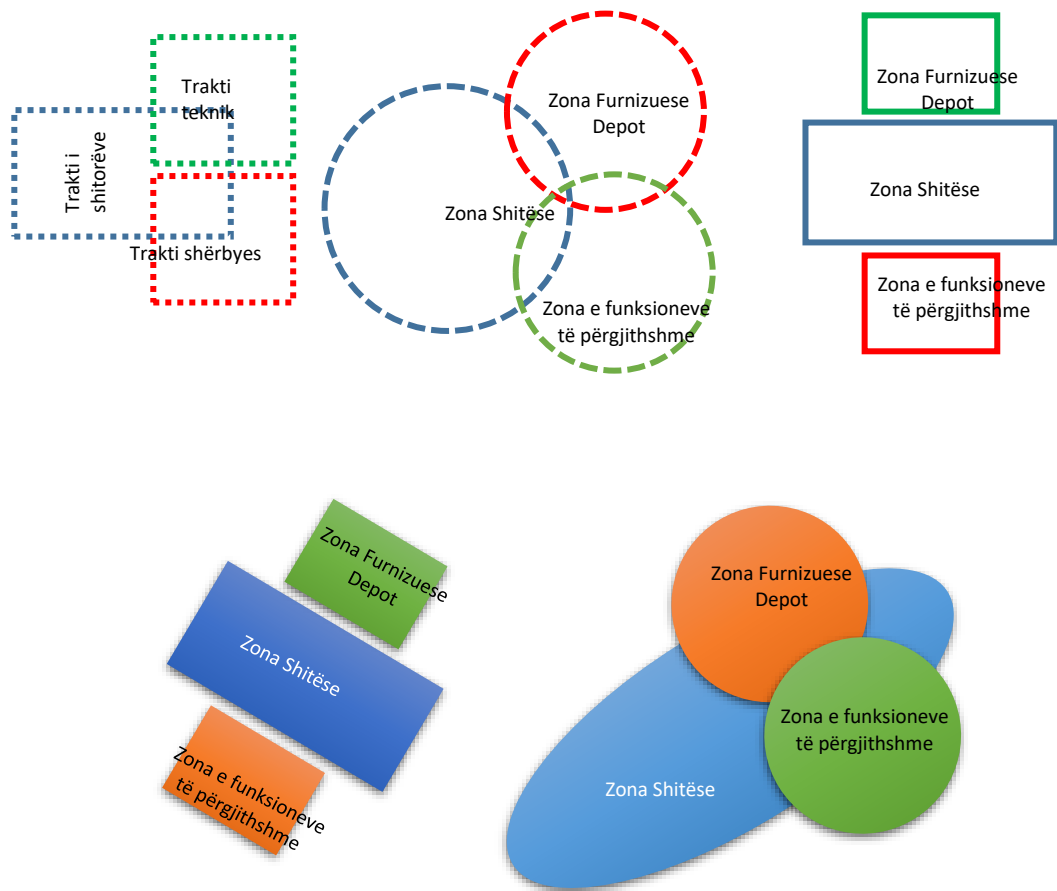


**Figura 147.** Urat komunikuese, trajtat  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

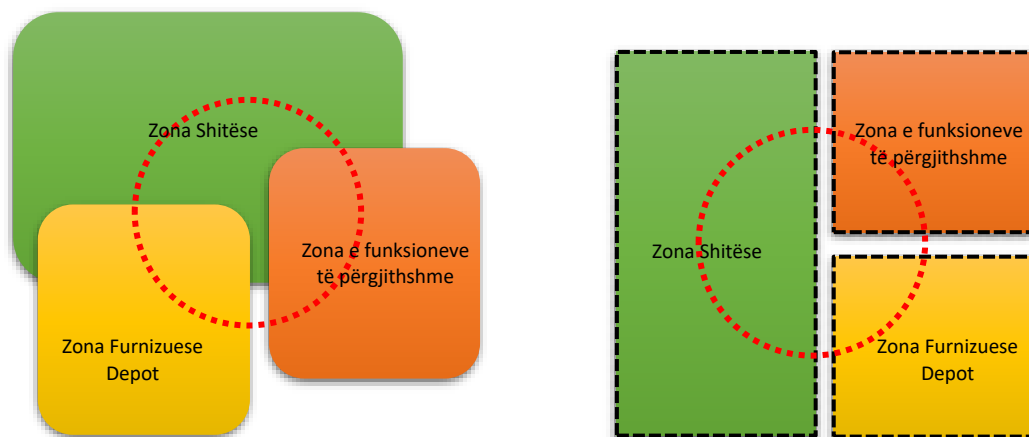


**Figura 148.** Urat komunikuese, trajtat dhe dimensionet optimale  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

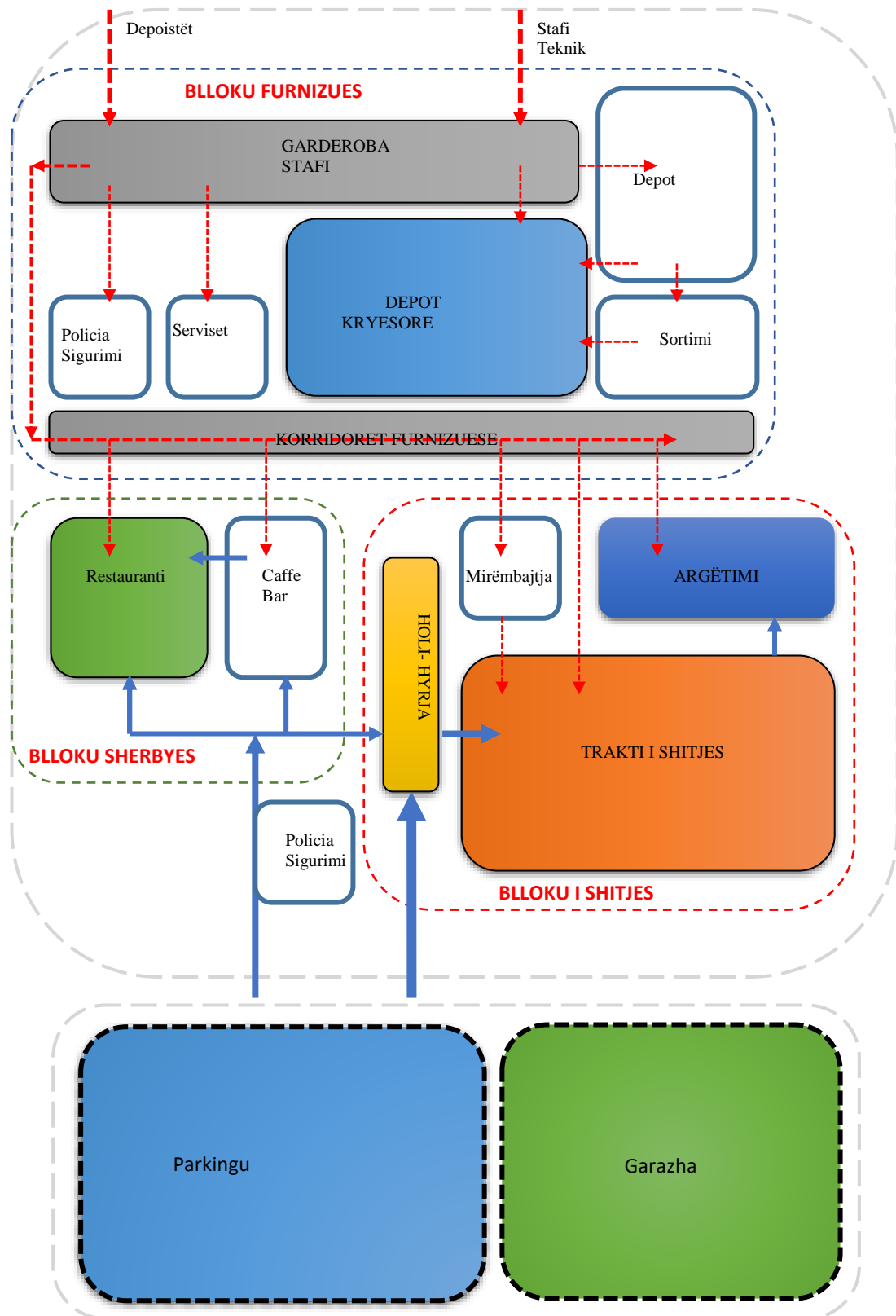
4.8.4.3 Skemat funksionale organizative



**Figura 149.** Skemat funksionale organizative të qendrave shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

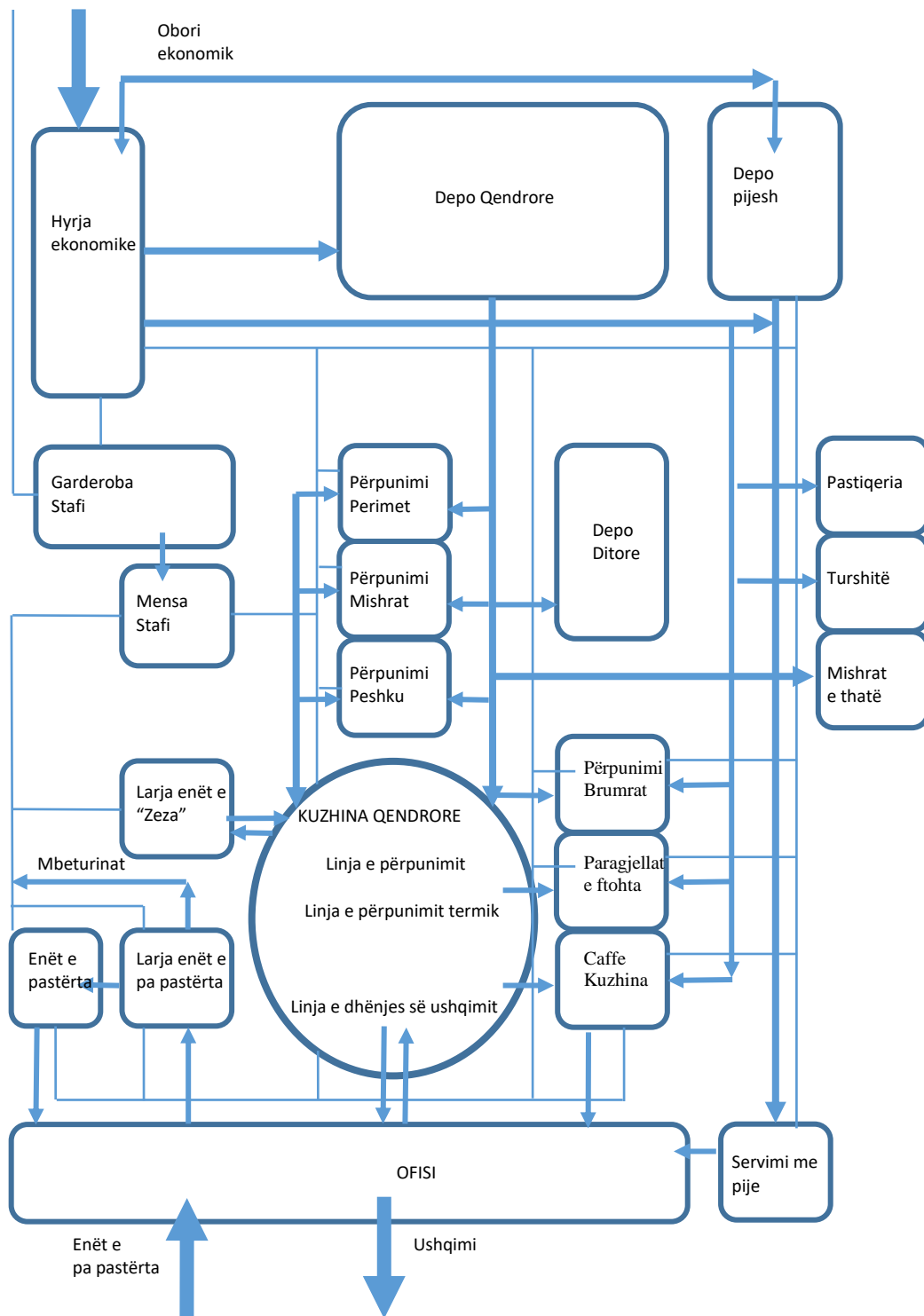


**Figura 150.** Skemat funksionale organizative të qendrave shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

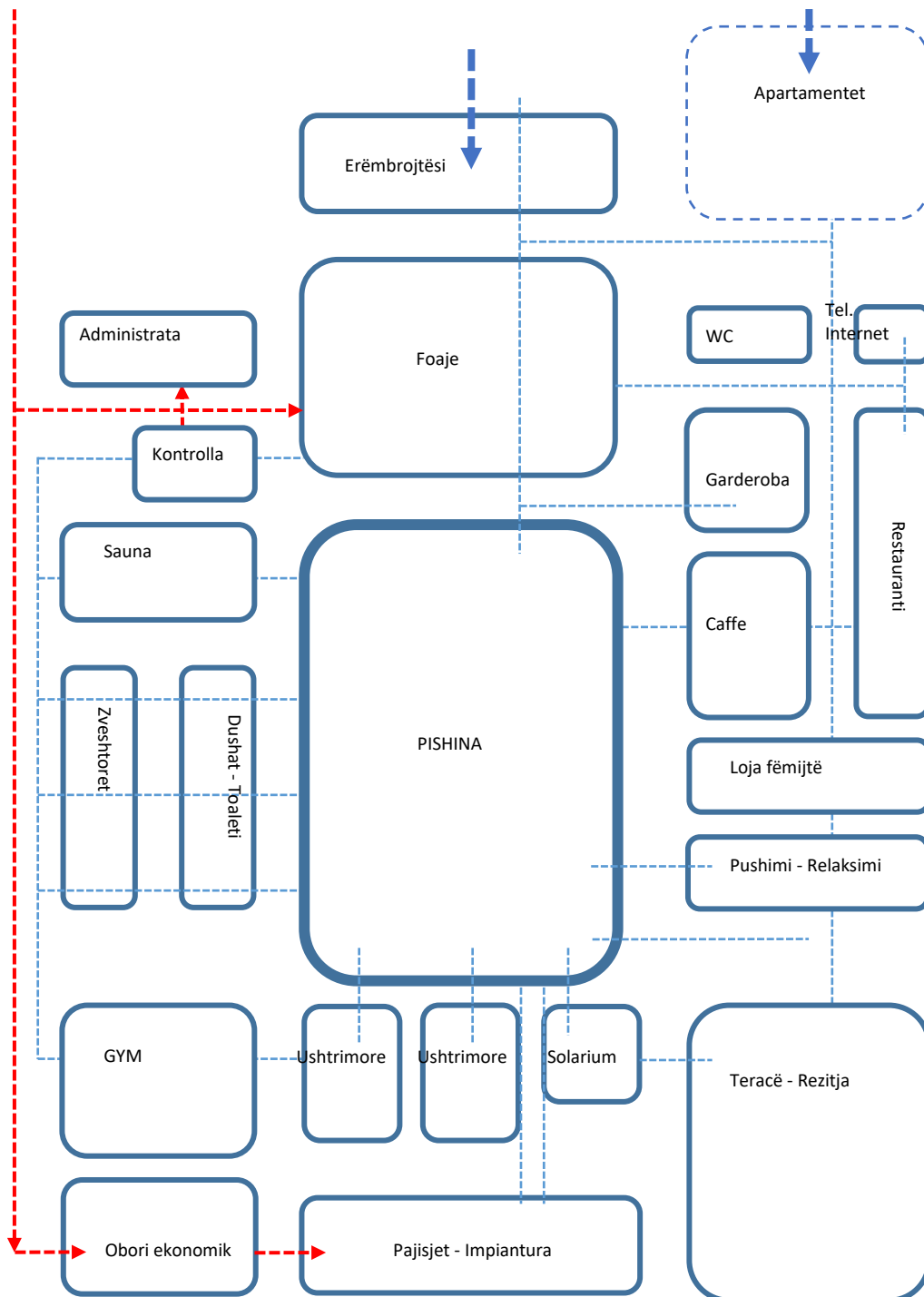


IV. PROJEKTIMI - PARIMET

**Figura 151.** Skema funksionale organizative e qendrave shitëse, Mall-ët (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



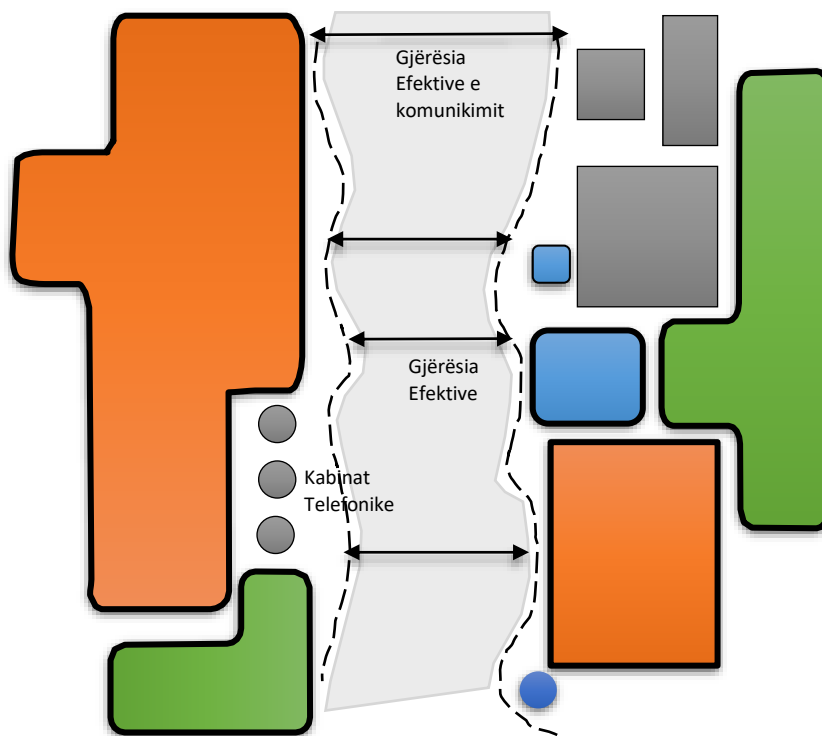
**Figura 152.** Skema funksionale organizative e kuzhinave qendrore  
 (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



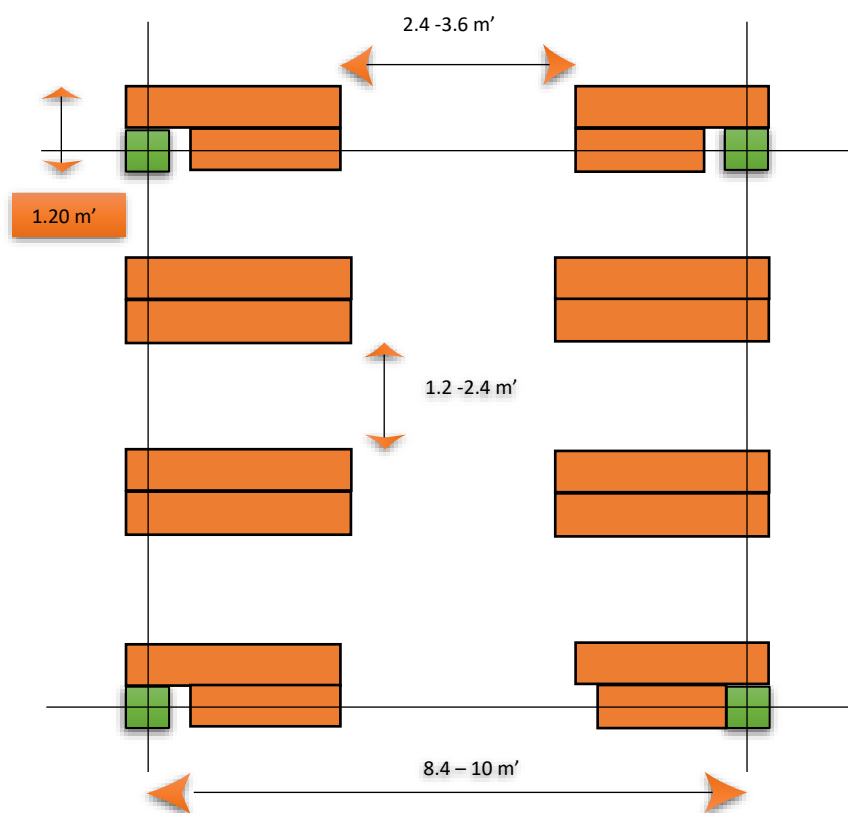
IV. PROJEKTIMI - PARIMET

**Figura 153.** Skema funksionale organizative e traktit rekreativ  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

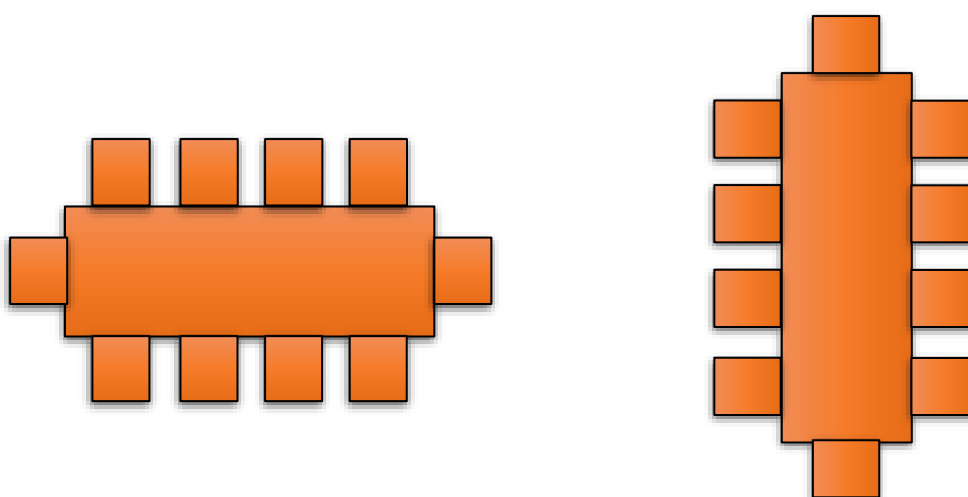
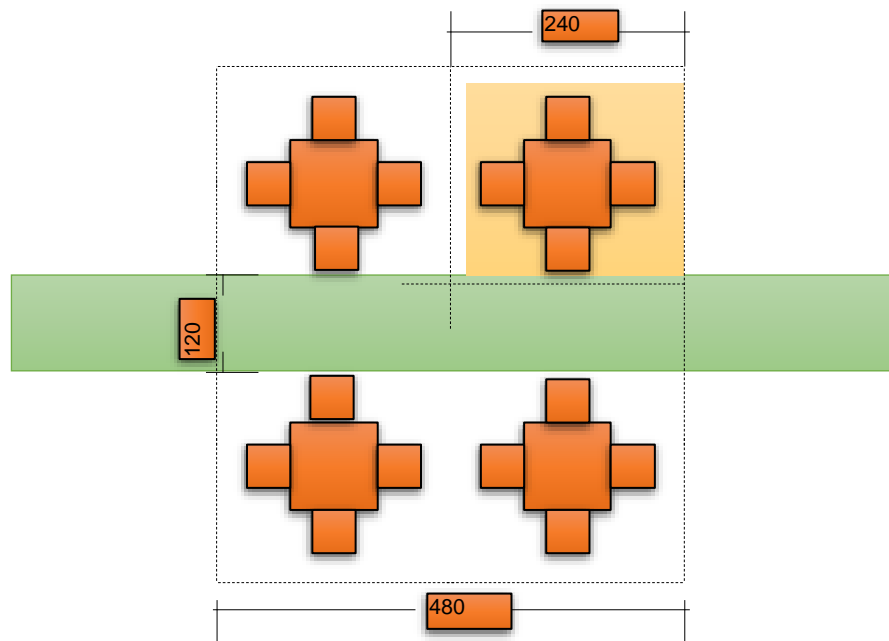
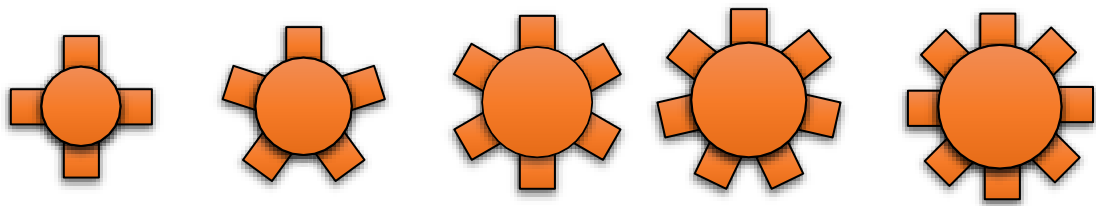




**Figura 154.** Skema funksionale e komunikimit në qendra tregëtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 155.** Moduli konstruktiv optimal dhe komunikimi. Qendrat shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

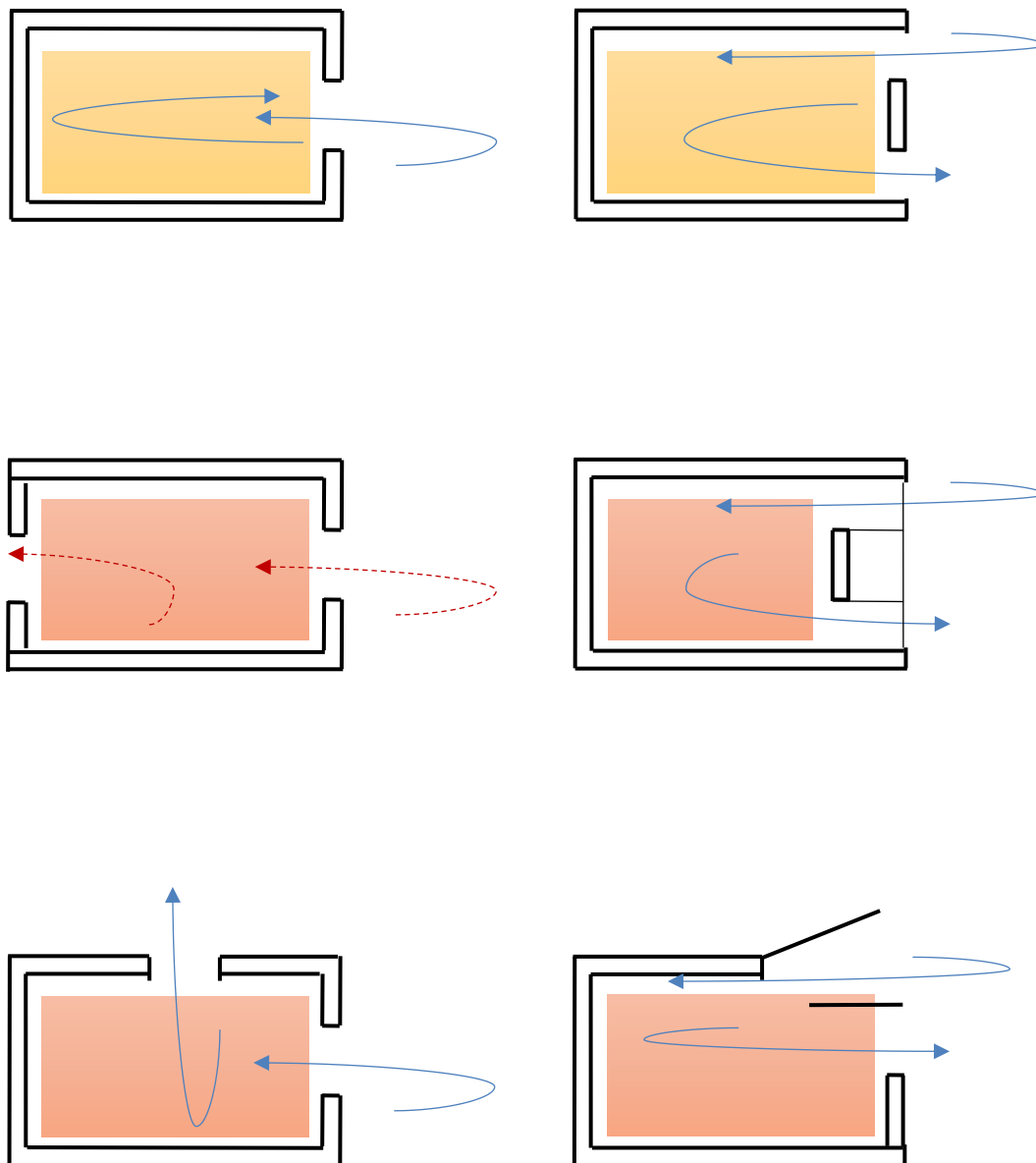


IV. PROJEKTIMI - PARIMET

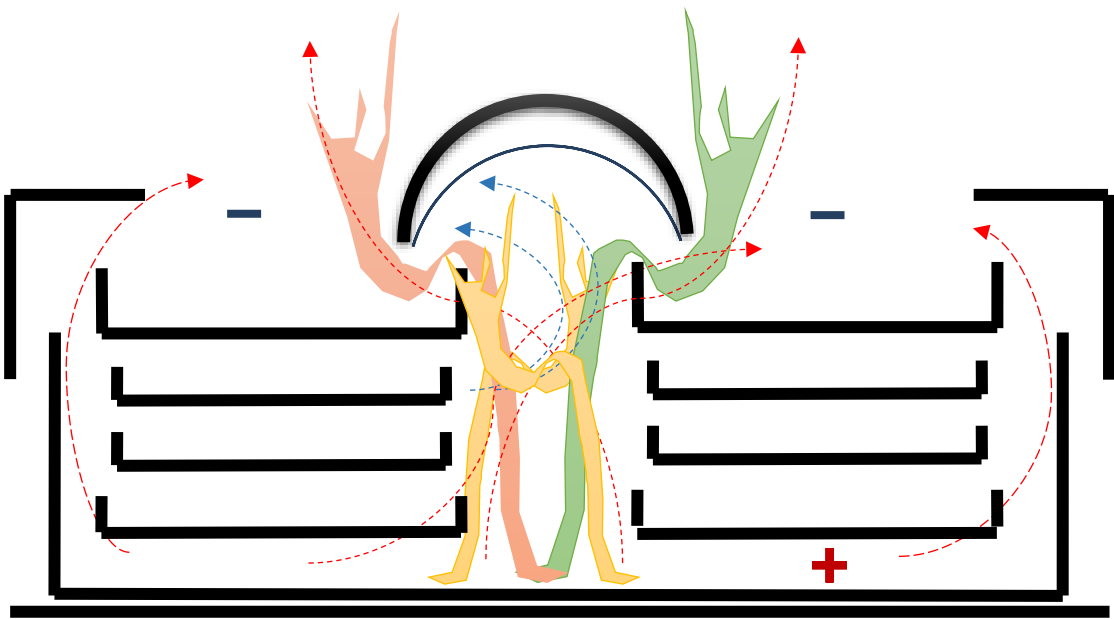
**Figura 156.** Restorantet, dimensionet, dhe trajtat e organizimit të traktit ushqyes  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

4.8.4.4 Ventilim i tërthortë

Kur vendosim hapje të ventilimit, duhet zgjedhur opsionin më praktik që ndjek parimet e ventilimit natyror. Fensterimi apo dritaret e vendosura në anët e kundërta të ndërtesës, japin puhizë natyrore në ajrimin e të gjithë strukturës arkitektonike. Kjo quhet ventilimi i tërthortë. Ventilimi i tërthortë në përgjithësi është forma më efektive e ajrosjes.<sup>85</sup>



**Figura 157.** Mundësitë e ventilimit natyror  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2015.



**Figura 158.** Parimi i Bernouli-it, në objekte bashkëkohore Arkitektonike  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2015.

#### 4.8.4.5 Ajrimi

Krijimi dhe mirëmbajtja e higjienës së domosdoshme, lagështisë dhe shpejtësia e ajrit bëhen me ajrim natyror dhe artificial. Ajrimi artificial është i domosdoshëm në lokalet: ku në të njëjtën kohë gjenden së bashku një numër i madh njerëzish, ku ekziston një numër i madh burimesh të ndotjes, ku është i pamjaftueshëm ajrimi natyror ose për shkaqe të ndryshme nuk mund të realizohet ventilimi natyror. Sasi të CO<sub>2</sub>, avullit të ujit dhe të nxehtësisë që i liron njeriu brenda orës është dhënë në tabelën e mëposhtme. Lartësia e lokalit (hapësirës) dukshëm ndikon në frekuencën e ndërrimit të ajrit dhe në tabelë është paraqitur numri i ndërrimeve sipas Rregullores për masat teknike dhe kushtet për ajrim në ndërtesat e banimit. Sasi të nevojshme të ajrit të pastër në industri janë shumë të mëdha dhe për çdo rast llogariten posaçërisht.

**Tabela 15.** Sasi të CO<sub>2</sub>, avullit të ujit dhe të nxehtësisë që i liron njeriu brenda orës  
(Burimi): Krasniqi, F., Selimaj, R., Malsiu, I.(2004). Instalimet Makinerike. Universiteti i Prishtinës.

		CO <sub>2</sub> l/h	materiet me erë	Avulli i ujit gr/h	Nxehtësia W
Njeriu	në qetësi	20	Të pamatura	70	120
	në punë	70	Të pamatura	130	300

**Dyoksidi i karbonit** lirohet në procesin e frymëmarrjes (të njeriut) dhe me kohë përqendrimi i tij në lokal rritet. Por megjithatë përmbajtja e dyoksid karbonit mezi arrin në të mjitat pjesë, edhe kur është fjala për lokale të vogla, e të puthitura mirë. Sipas të dhënave të higjienistëve përmbajtja e dyoksid karbonit 1-2 % pa efekte negative mund të durohet gjatë gjithë javës.

**Materiet me erë** janë përbërje organike të kombinuara, ku një pjesë lirohet nëpërmjet lëkurës, kurse pjesa tjetër me anë të frymëmarrjes. Sasia e tyre është aq e vogël sa shumë vështirë identifikohet nga aspekti kimik ose me matje, bile edhe kur era është tërësisht e ndjeshme. Kështu që prania e tyre ndërlidhet me praninë e dyoksidit të karbonit dhe konsiderohet që grumbullimi (akumulimi) i tyre shkon paralelisht. Kufiri i lejuar higjienik arrihet kur dyoksidi i karbonit rritet deri në 1%, d.m.th. shumë me herët sesa përbërja e dyoksidit të karbonit të bëhet e rrezikshme vetvetiu.

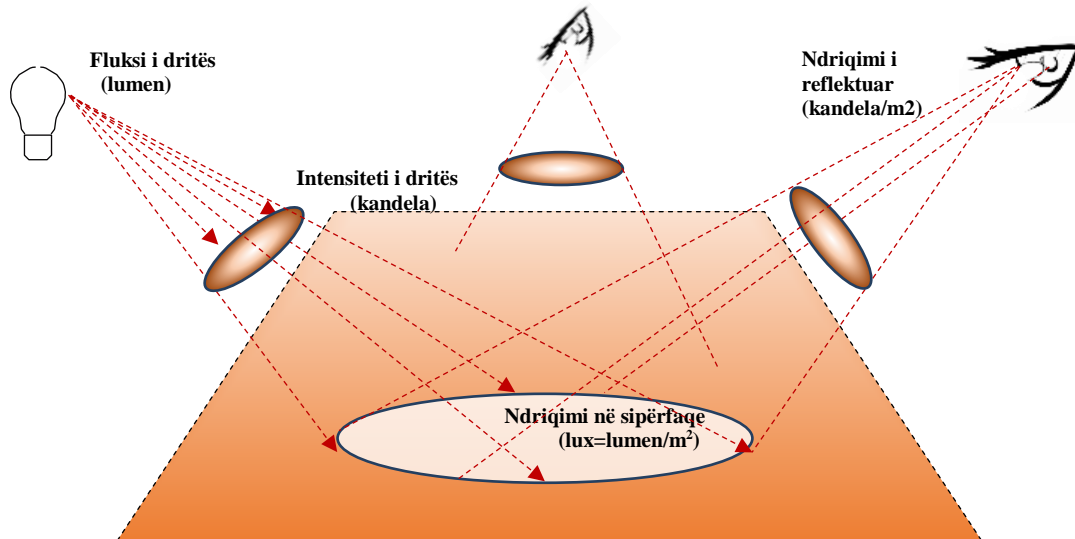
**Temperatura dhe lagështia**, për këto madhësi duhet të flasim në të njëjtën kohë, pasi dhënia e nxehtësisë së një trupi nëpërmjet konveksionit dhe dhënia e nxehtësisë nëpërmjet avullimit të lëngut nga lëkura janë të njëkohshme. Kështu në hapësirat (sallat) ku qëndrojnë njerëzit njëkohësisht rriten si temperatura ashtu edhe lagështia. Nëse temperatura dhe lagështia në ndonjë lokal rriten aq shumë sa që trupi nuk mund të japë më as nxehtësi as lagështi, atëherë ndodh goditja termike. Sot me siguri mund të flasim se në sallat e mbushura, ajri i prishur nuk bëhet për shkak të mungesës së oksigjenit dhe nga teprica e dyoksidit të karbonit, por për shkak të temperaturës së lartë, të kombinuar me lagështi të madhe. Nëse në sallë futet pak ajër dhe nëse në të ka shumë frekuentues, atëherë prishja e ajrit do të rritet shpejt dhe shpejt do të arrihet kufiri i lejueshëm higjienik. Posa të arrihet kjo gjendje duhet që të bëhet ndërrimi i fuqishëm i ajrit, me çka salla tërësisht ajroset (ventilohet), ashtu që sa më parë të arrihet gjendja fillestare e ajrit. Nganjëherë është e nevojshme që njerëzit të dalin jashtë (ndërprerja e aktivitetit për shkak të ventilimit). Kur bëhet fjalë vetëm për përtëritjen e përmbajtjes së ajrit atëherë për këtë nevojitet vetëm pak kohë. Megjithatë duhet llogaritur në atë që materiet të cilat e prishin ajrin; frymëmarrja, tymi i duhanit, avullimi i gjellrave, ngrihen për mure dhe në gjësende tjera në lokal, nga të cilat më vonë paraqiten përsëri. Ventilimi i tërësishtëm ka për detyrë që, përveç ndërrimit të ajrit, t'i pastrojë me ajër të freskët të gjitha gjësendet në lokal. Ventilimi artificial bëhet si i veçantë me aparate mekanike dhe pajisje për ajrim qendror. Aparatet mekanike janë ventilatorët. Punojnë vazhdimisht, pa marrë parasysh ndryshimin e temperaturave dhe ndikimet tjera. Vendosen një nga një, dhe përbëjnë pjesën bashkuese të gjitha aparateve dhe pajisjeve për ajrosje dhe klimatizim.

**Ventilimi qendror** vjen në konsiderim gjithkund ku nuk mund të aplikohet ajrimi natyror, kurse duhet të sigurohet ajër i pastër. Shfrytëzohet në viset me klimë të papërshtatshme, në rajonet me ajër të ndotur ose atje ku ka zhurmë të madhe, në ndërtesa shumë të larta (më tepër se 40 m), për shkak të erës së fortë në lartësi dhe çdo kund ku janë erërat e forta dhe dritaret nuk guxojnë të hapen; pastaj në rastet kur lokalet ose ndërtesat janë të projektuara pa dritare dhe kur lokalet janë të vendosura nën sipërfaqen e tokës në thellësi më të madhe se 8 m, kurse lartësia e tyre më e vogël se 3 m. Sistemi i ajrimit qendror, përbëhet prej marrësit për pranimin e ajrit nga jashtë, kanalit për prurjen e ajrit në kthinë ose në centralin ventilues, ku përpunohet (pastrohet) dhe kanalit për përcjelljen e ajrit të pastruar deri te vrima nëpër të cilën kalon nëpër lokale. Marrësit e ajrit të pastër shërbejnë për marrjen (pranimin) e ajrit të jashtëm nëpër vrima të ngritura për 1-1,5 m mbi truall dhe të mbrojtura me rrjetë kundër insekteve, dhe me roleta.

#### 4.8.4.6 *Ndriçimi artificial*

**Për ndriçimin artificial** shfrytëzohen trupa ndriçues me fuqi të ndryshme. Prodhohen me një asortiment të madh për nevoja të llojllojshme. Energjia elektrike shndërrohet në dritë në dy mënyra: me nxehtjen termike të metalit që skuqet dhe në temperaturën e lartë rrezaton dritë, si dhe me ndihmën e jonizimit goditës me gaze dhe avuj në metale.

Burimet e para janë përfaqësues tipik të rrezatimit termik. Brenda tyre më tepër energji shfrytëzohet për nxehje e më pak për prodhimin e dritës. Të dytët janë shumë më ekonomike, sepse për shkak të jonizimit kanë fuqi disa herë më të madhe.



**Figura 159.** Kuptimet themelore, fluksi dhe intensiteti i dritës, ndriçimi i reflektuar.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2017

Pjesë të ndryshme të fasadave ose tërë fasadat ndriçohen me reflektorë të vendosur në mënyrë të përshtatshme që kanë llamba speciale, për shembull, me avull zhive ose natriumi. Sipas numrit të objekteve, të detajeve arkitektonike, shtatoreve e të ngjashme, caktohet edhe numri dhe renditja e reflektorëve, kurse sipas sipërfaqes së fasadës përllogaritet intensiteti i ndriçimit dhe caktohet ngjyra e dritës. Panotë ndriçues të reklamave ose shkronjat, punohen asisoj që në to vihen llamba që gjenden në një largësi të ndërvetshme aksiale prej 15 cm e të larguara nga mbështjella për 10-15 cm dhe mbulohen me një mbështjellë prej qelqi ose plastmase.

Shkronjat reklamuese mund të punohen edhe prej një a më shumë gypash të qelqit të përkulur me ngjyrë drite varësisht nga lloji i gazit me të cilin janë mbushur. Ndriçimi LED, (light-emitting diode) është bërë kohët e fundit ndriçim shumë aktual. Kanë përparësi të shumta mbi llambat e zakonshme, duke përfshirë konsumin më të ulët të energjisë, jetën më të gjatë, kanë të përmirësuar rezistencën fizike, masë më të vogël. Mund të përdoren në të gjitha hapësirat arkitektonike dhe kanë një numër të madh avantazhesh në krahasim me llambat tradicionale-klasike.

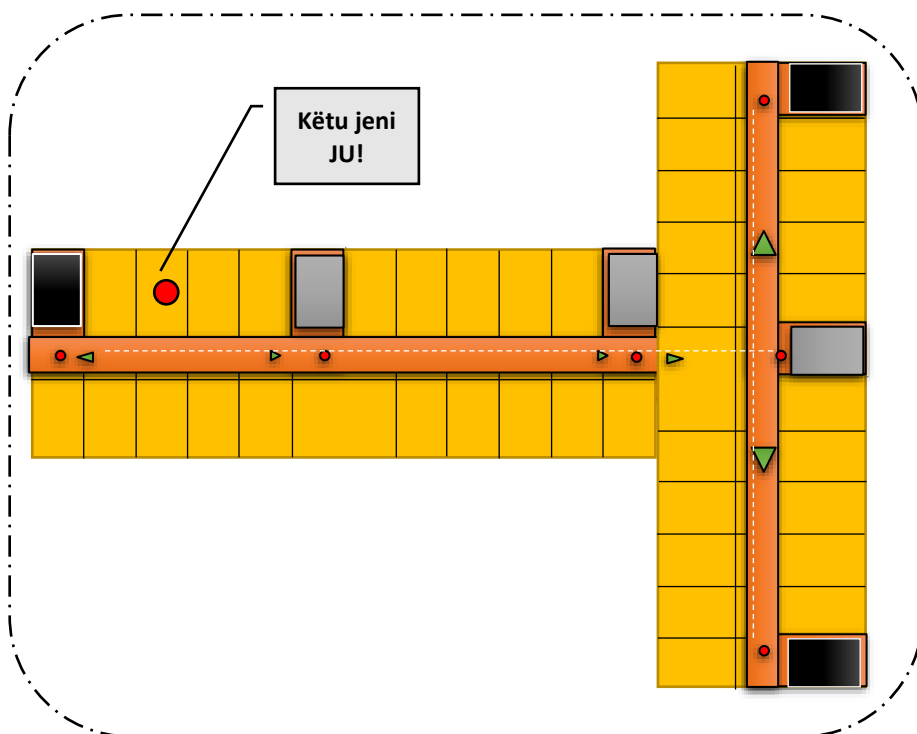
LED është një mundësi jashtëzakonisht bashkëkohore për ndriçim artificial. Këto drita janë tepër efikase për konvertimin e energjisë, rreth 75% në dritë, sidomos kursejnë energji. Përparsi tjetër kualitative e ndriçimit LED është se dritat janë vazhdimisht të ftohta, nuk emetojnë nxehtësi. Dritat LED kanë një kosto të ulët të mirëmbajtjes, si dhe njëherit janë të papërshkueshëm nga uji.

#### 4.8.4.7 Siguria nga zjarri

Siguria nga zjarri është kusht jetik për një hotel. Masat e mbrojtjes nga zjarri duhet të janë efikase për të mbrojtur njerëzit, asetet dhe mjedisin nga rreziqet dhe efektet e zjarrit. Siguria personale në përgjithësi është e rregulluar me ligjet shtetërore dhe komunale, ndërsa mbrojtja e aseteve materiale është përcaktuar kryesisht nga udhëzimet dhe kërkesat e kompanive të sigurimit. Andaj, mbrojtja efektive nga zjarri bazohet nga faktorë të ndryshëm të cilët duhet koordinuar.

Një ndërtesë me licencë pune, për të bërë biznes duhet ti plotësojë këto kushte minimale të mbrojtjes nga zjarri:

1. Shtigjet për evakuim, në çdo holl të etazhës duhet të janë të pashme skemat e evakuimit në rast rreziku.
2. Zbulimit i hershëm i zjarrit duhet të plotësohet nga një koncept i kontrollit të projektuar mirë, përmes sistemit të zbulimit të zjarrit.
3. Në zjarret kulminante apo në shpërthim të plotë, kanalet e ashensorëve mund të marrin rolin e oxhakut. Andaj, ashensorët në këto raste nuk duhet përdorë. Sidoqoftë, përdorimin e tyre mund megjithatë të rekomandojnë zjarrfikësit, si dhe për të transportuar materiale të ndryshme për emergjencë.
4. Hoteli duhet të disponojë me infrastrukturë adekuatë në lidhje me mbrojtjen nga zjarri. Sidomos në hotele të mëdha dhe luksoze ku domosdo duhet të ketë hapësira të posaçme të monitorimit nga fatkeqësitë natyrore dhe keqpërdorimi.

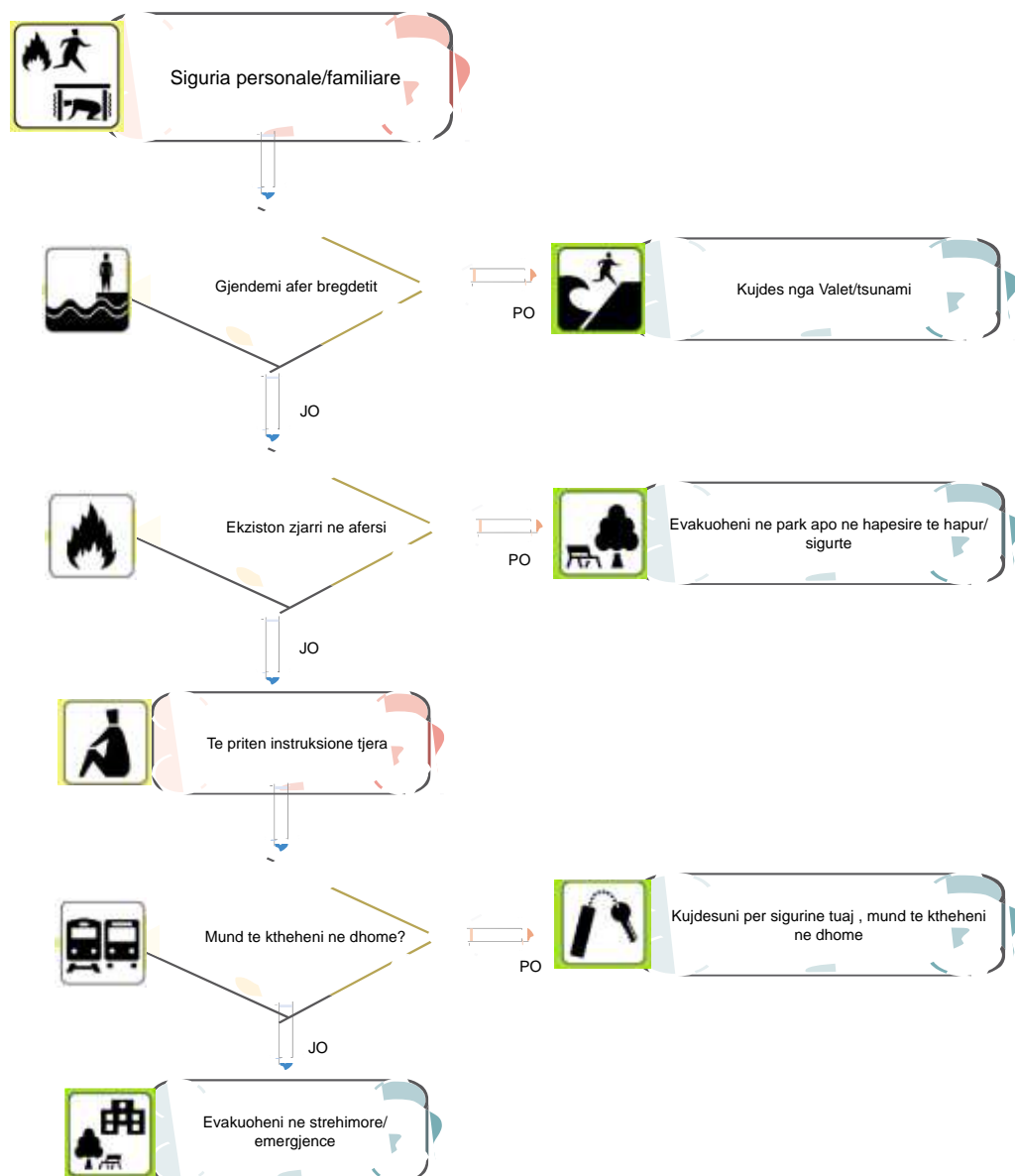


**Figura 161.** Plani i evakuimit në ndërtesa.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

Rregullat e hotelit janë udhëzime të menaxhimit ose marrëveshje midis mysafirëve dhe hotelit. Zakonisht këto udhëzime japën së bashku me kartelën e regjistrimit të mysafirëve, i cili nënshkruhet nga mysafiri në kohën e check-in.

Përveç kësaj një kopje e rregullave dhe e udhëzuesit gjithmonë mbahet në të gjitha dhomat e fjetjes për ta lexuar dhe për ti kuptuar politikat e menaxhimit të hotelit. Kjo mund të përfshijë edhe rregulla tjera të cilat ndiqen nga vendimet e qeverive lokale apo komisioneve të ndryshme me kompetenca vendimmarrëse ligjore.



**Figura 163.** Plan diagrami i veprimit në rast rreziku, skemë algoritmi  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



#### 4.8.4.8 Higjiena

Tualetet në qendrat tregëtare duhet të sigurojnë hapësirë të mjaftueshme në mënyrë që të ketë vend për njerëzit për të lëvizur përreth dhe të janë të sigurt, të jenë vende të pastëra. Këto janë kërkesat më të shpeshta të konsumatorëve, kurse qendrat shitëse janë gjithmonë në kërkim të plotësimit të këtyre standardeve.

Shumë hulumtime në këtë drejtim dhe në intervista me konsumatorë të rastit, janë identifikuar disa shqetësime dhe faktorë relevant të cilët ndikojnë në plotësimin e kërkesave sipas standardeve, të përkufizuara si më poshtë:

- Shqetësimi në lidhje me pastërtinë dhe mikrobet.
- Shqetësimi në lidhje me privacinë.
- Shqetësimi për sigurinë dhe sendet personale.
- Pritshmërinë në lidhje me lehtësi, afërsi dhe qasje në tualete.

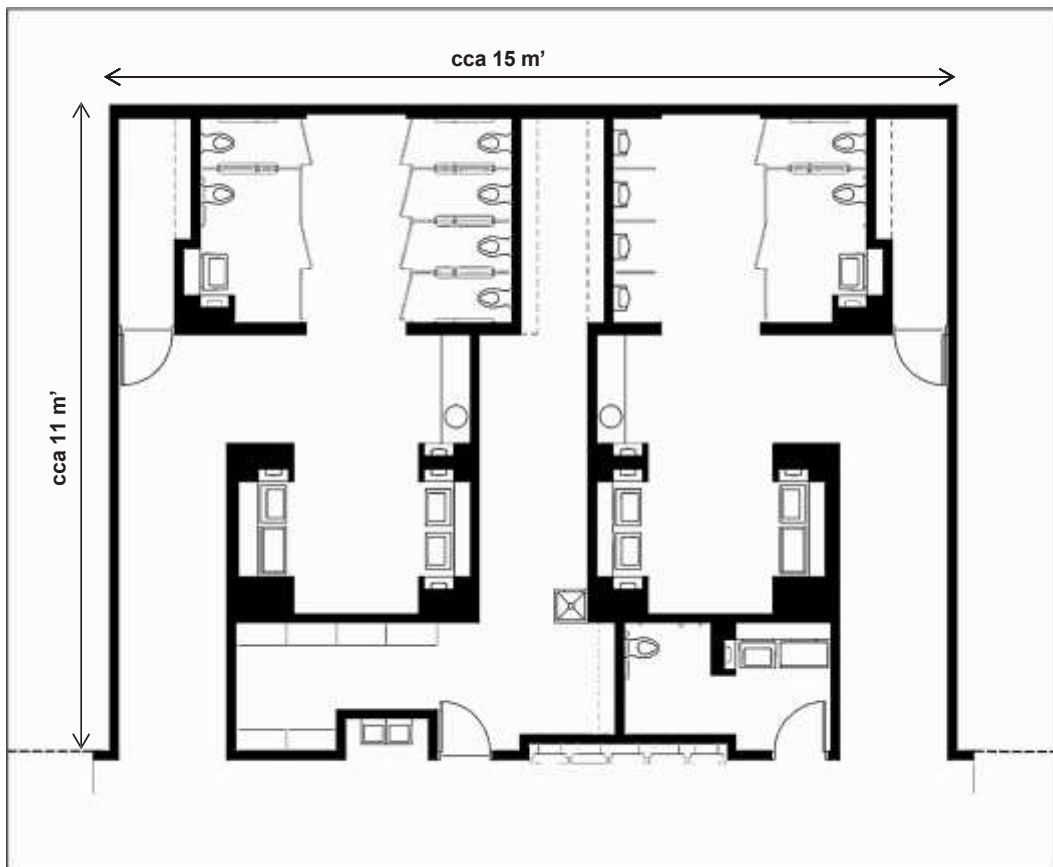
Realisht, një vizitë në një tualet është një nga nevojat e duhura fiziologjike të njeriut, dhe kjo nevojë është e përditshme. Vazhdimisht konsumatorët mendojnë dhe janë të ngarkuar në lidhje me higjienën e kërkuar. Prandaj trendët për një tualet të mirë, në fokus të projektimit arkitektonik duhet ti plotësojnë disa kushte themelore funksionale, sikurse: Dyert e tualeteve duhet hapur mundësisht pa prekje, ( në disa raste dyert mund të hapën vetë), materializimi dhe trajta e tyre të jetë me sa më pak kthesa dhe devijime, madhësia e nyjave sanitare të jetë adekuate, mbeturinat mundësisht të jenë të fshehura nga pamja direkte, higjiena në nivel të lartë, tharëse automatike të duarve, ventilim të mirë dhe adekuat.

Trendi më i madh në dekadën e fundit ka qenë në shërbim dhe kujdes të konsumatorëve. Pothuajse çdo qendër tregëtare ka disa metoda për të realizuar sondazhe, komente dhe sugjerime nga udhëtarët. Poenta do të ishte në përmirësimin e të gjeturave dhe vërejtjeve nga ana e konsumatorëve.

Tregëtia është një servis i madhë dhe gjigand, çdo përmirësim në kualitet dhe në komfor të konsumatorit, reflektohet më të ardhura shtesë financiare. Duke pas gjithmonë në djeni se numri bën shumicën, atëherë një shërbim i mirë reflektohet direkt në të hyrat buxhetore.



**Figura 164.** Distanca maksimale në mes të tualeteve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 165.** Një shembull planimetrie të tualetit, afërsisht: 12 m<sup>2</sup> për njësi harxhuese (Burimi): Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 130. USA



**Figura 166.** Planimetria e tualetit (Burimi): Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 130. USA

KJO FAQE ËSHTË LËNË QËLLIMISHT E ZBRAZËT!

KAPITULLI V

RASTE STUDIMORE DHE SHEMBUJ

5.1 PHOENIX SKY HARBOR INTERNATIONAL AIRPORT - PHX

Një nga 10 aeroportet më të ngarkuara në botë, me rreth 1,500 fluturime, 100,000 pasagjerë, dhe 700 tonelata kargo ngarkesa të përditshme, Phoenix Sky Harbor International Airport gjeneron të hyra ekonomike më shumë se 90 milionë \$ në ditë për zonën më të madhe metropolitane të Arizonës.

Me një rritje të transportit të udhëtarëve dhe mallrave aeroporti vazhdimisht mbështet fluturimin e sigurt në destinacionin përfundimtar, andaj, efikasiteti operacional është me rëndësi të madhe në aeroportin e qytetit Phoenix.



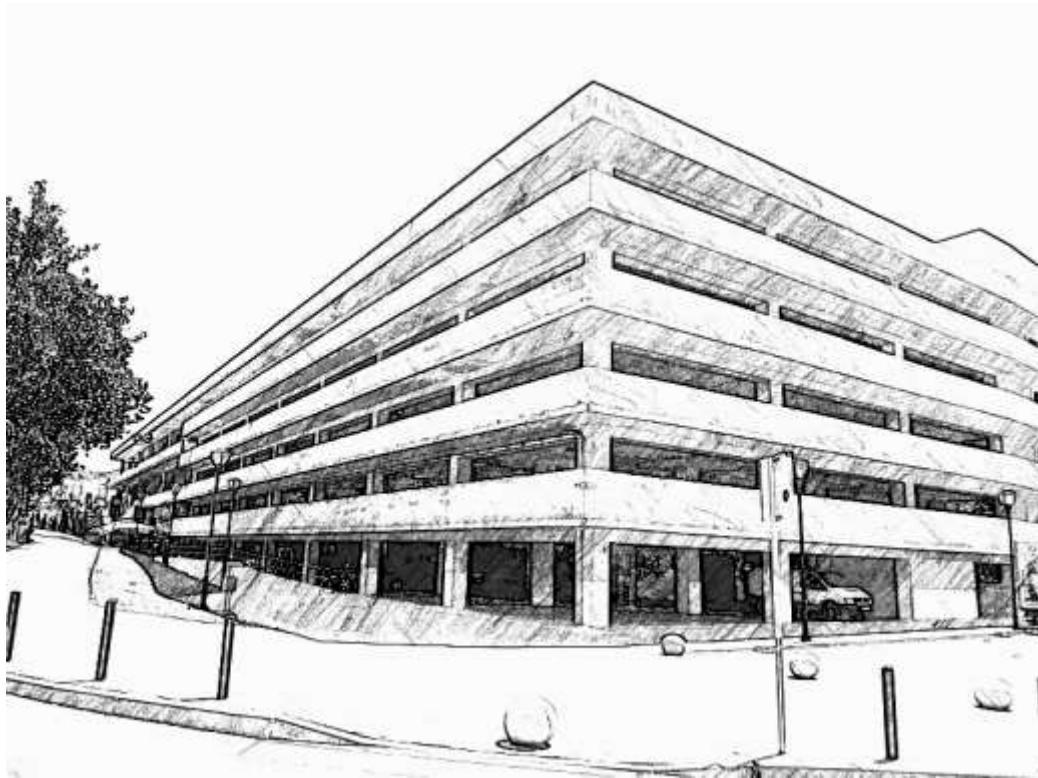
**Figura 167.** Phoenix sky harbor international airport, 737-700 N237WN (Burimi): Stuart Seeger, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



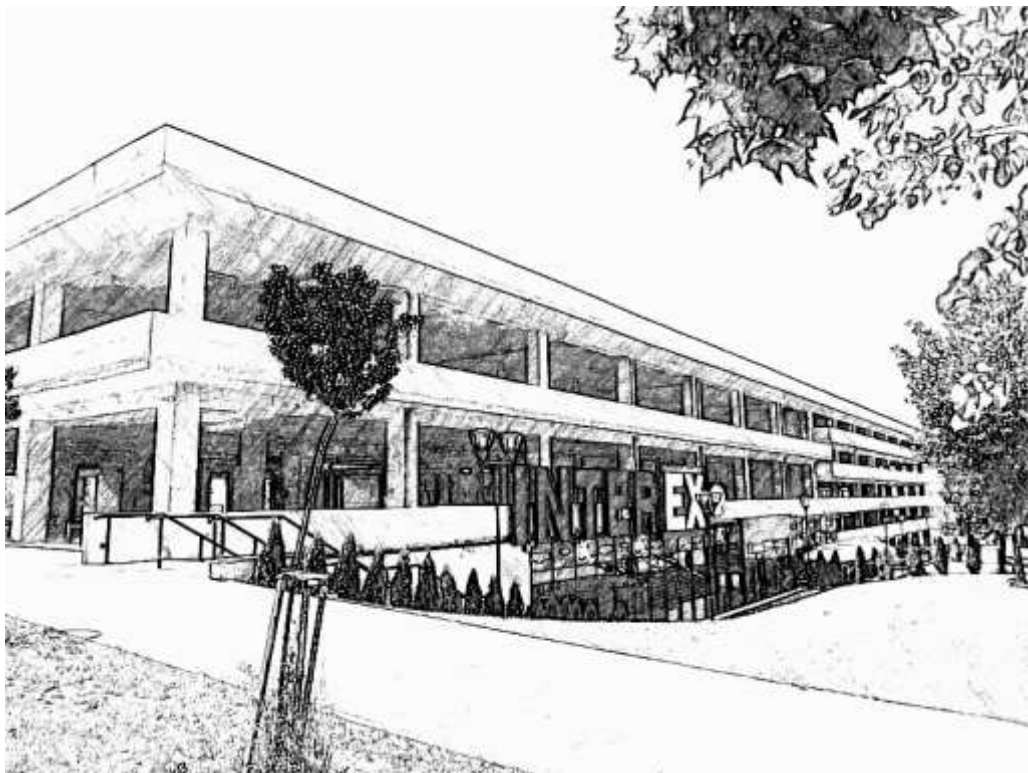
**Figura 168.** Terminal 3 - Phoenix Sky Harbor Airport  
(Burimi): K50 Dude, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported



**Figura 169.** Terminali dhe objekti i garazhave të hapura. Phoenix Sky Harbor Airport  
(Burimi): Cygnusloop99, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported



**Figura 170.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 171.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 172.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 173.** Garazha publike  
në Prishtinë, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 174.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
 (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 175.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
 (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

V. RASTE STUDIMORE





**Figura 176.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 177.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 178.** Garazha publike në Prishtinë, Hyrja-Dalja, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 179.** Garazha publike në Prishtinë, Hyrja-Dalja, QKUK.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 180.** Red Parking Garage, The parking garage on Milwaukee and Michigan.  
(Burimi): Jeramey Jannene, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 181.** Parking Garage, Googleplex  
(Burimi): Travis Wise, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 182.** Parking Garage, Kansas City

(Burimi): Paul Sableman, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

Deri në vitin 2010. Ka qenë struktura Nr. 1 në SH.B.A, garazhë LEED e certifikuar. Ka një sistem rrjetor i fotovoltaike diellore në çati. Ka 900 vende parkimi, disa prej të cilave janë të destinuara për automjetet elektrike.



**Figura 183.** Parking Garage, Santa Monica LEED Parking

(Burimi): John McStravick, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 184.** Parking Garage, Oxford

*(Burimi): Lars Plougmann, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic*



**Figura 185.** Ample Parking Garage, Oxford

*(Burimi): Stephen Woods, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*



**Figura 186.** Ballet Valet Parking Garage. South Point, Miami Beach, Florida  
 (Burimi): Phillip Pessar, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 187.** Municipal Parking Garage, Missouri  
 (Burimi): Paul Sableman, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

V. RASTE STUDIMORE



**Figura 188.** Garazhë. Allentown, Pennsylvania

*(Burimi): Paul Sableman, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*



**Figura 189.** The Parking Garage at Universal Studios in Orlando, Florida, USA.

*(Burimi): LancerE, 2006. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*



**Figura 190.** Parking garage ramp Indianapolis IN airport  
 (Burimi): jill, 2005. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic



**Figura 191.** Kassel Parking garage  
 (Burimi): P K, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

V. RASTE STUDIMORE





**Figura 192.** Fashion Centre at Pentagon City  
(Burimi): m01229, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic



**Figura 193.** Fashion Centre at Pentagon City  
(Burimi): Anthony Bailey, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported



**Figura 194.** Fashion Centre at Pentagon City  
 (Burimi): Anthony Bailey, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported



**Figura 195.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota  
 (Burimi): Runner1928, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported

V. RASTE STUDIMORE

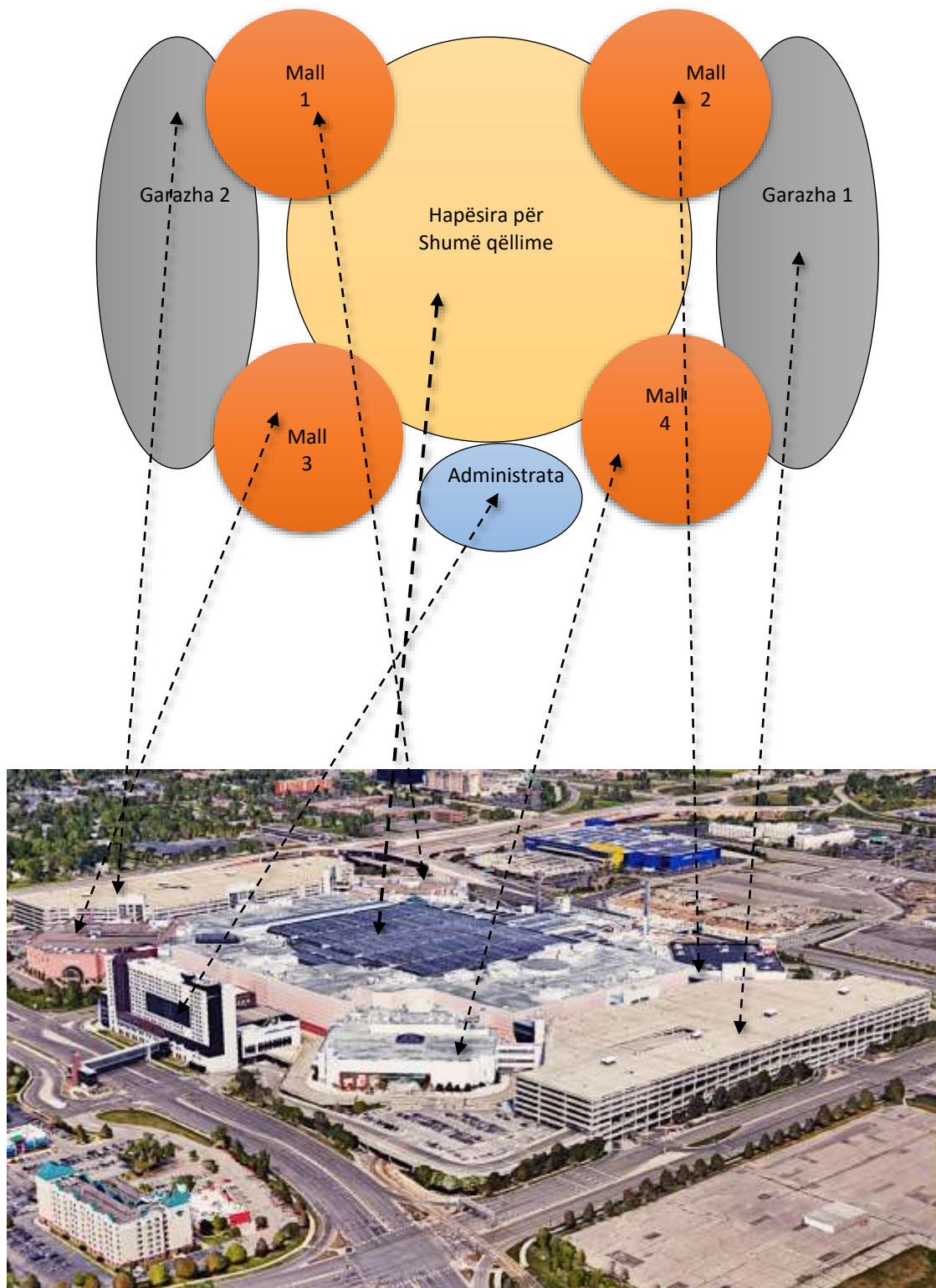


**Figura 196.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota  
(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google



**Figura 197.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota  
(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google

Etazhe	4 +3
Siërfaqja	230,000 m <sup>2</sup> + 500,000 m <sup>2</sup>
Shitore	520+
Parkingu	12,287 venparkingje, 2 garazha me 7 etazha



**Figura 198.** Mall of America, East Broadway, Bloomington, Minnesota  
 (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016. Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google

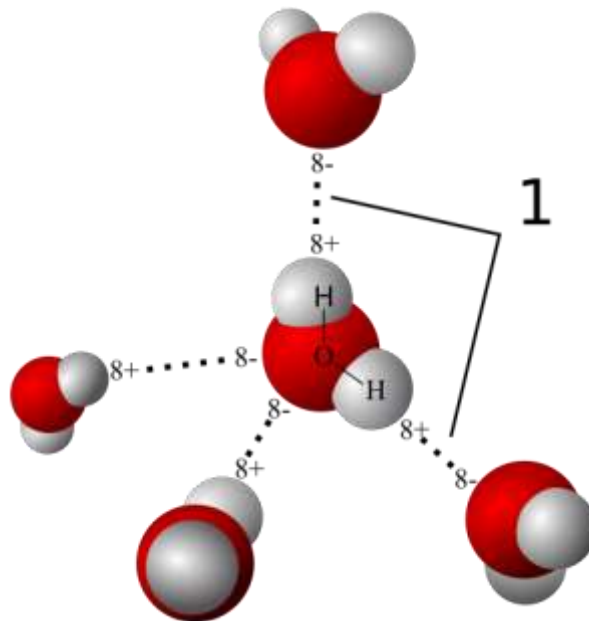
KJO FAQE ËSHTË LËNË QËLLIMISHT E ZBRAZËT!

## KAPITULLI VI

## HIBRIDIZIMI

## 6.1 HIBRIDIZIMI

**Gj**ersa bota vazhdon të zhvillohet në të gjitha sferat, po ashtu edhe popullsia vazhdon të rritet me të. Andaj nga aspekti i dinamikës urbane si dhe arkitekturës së qëndrueshme paraqiten sfida të cilat janë të natyrës së re. Natyrisht që në këtë drejtim duhet dhënë përgjigje, ndaj veçorive të këtyrë sfidave. Nga aspekti urban apo të prijektimit urban së pari kemi kërkesa për banim, në vazhdim, kemi kërkesa për: zona me afarizëm tregtare, me zona të gjelbra, kujdes të shtuar ndaj mjedisit. Të gjitha këto kërkesa aktuale po reflektohen me fenomene të cilat duhet dhënë përgjigje adekuate, duke përfshirë edhe apo sidomos projektimin e ndërtesave të cilat janë të përziera në funksion. Andaj, si rjedhojë do të ketë nevojë për një projektimin të apo ridefinim të koncepteve projektuese të aplikuara deri më tani. Në këtë drejtim duhet dhënë kujdes të veçantë ndaj ndërtesave hibride të ashtu quajtura. Çfarë janë ndërtesat hubride? Çfarë paraqesin?

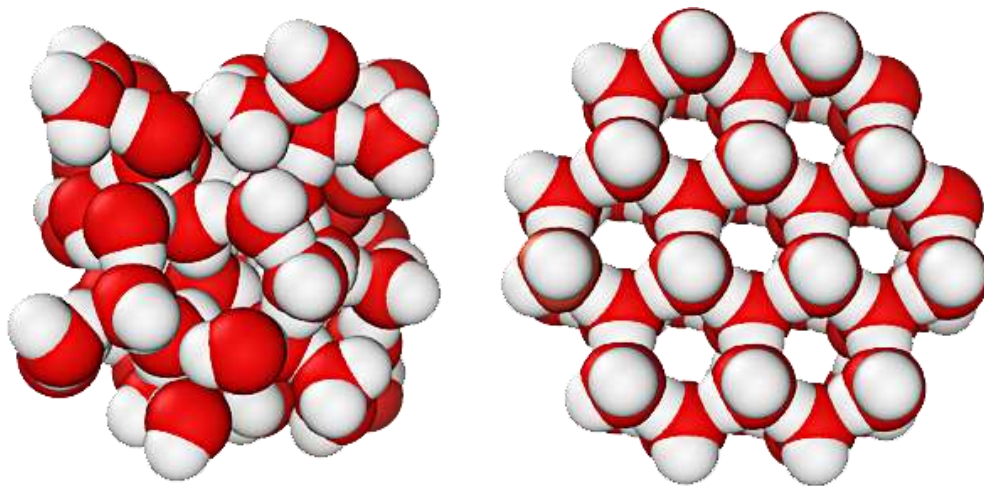


**Figura 199.** 3D modeli i lidhjes së hidrogjenit, në ujë

(Burimi): Qwerter, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported

Aktualisht, potenciali për ndërtesat hibride ka marrë hov si koncept, në relacion dhe si rjedhojë i zhvillimit ekonomik, mungesa e sipërfaqeve të lira të tokës së bashku me kërkesë është rritur vlera e tokës, rritja dhe zhvillimi i zonave ekonomike, stili bashkëkohor i jetesës, trendi aktual, koncepti i vlerës. Kjo rritje e tendencave të reja në mesin e arkitektëve kanë rezultuar që të gjitha këto sfida projektuese të bëjnë rishfaqjen

e ndërtesave hibrid, hibrid, një term në potencë si "shuma e të gjitha pjesëve" apo funksione të përziera në një ndërtesë. Joseph Fenton beson se ka një ndryshim në mes të funksionit të përzier dhe ndërtesave hibride. Ndërtesat hibride mund të krahasohen me kodin gjenetik të kryqzuar të specieve të ndryshme. Së bashku erdhi zhvillimin e çelikut dhe ashensorë që lejoi ndërtimin e rrokaqiejt. Këto ndërtesa paraqitën me shumë funksione të bashkuara, asnjë hërë me një funksion të vetëm. Po ashtu Fenton deklaronte se ndërtesat hibride u shfaqen në fillim të shekullit të 20 si një përpjekje për të rigjallëruar qytetet amerikane dhe zgjidhjen e përdorimit të tokës. Gjithashtu duhet theksuar se erdhi koha për një ndërtesë e cila do të transformonte marrëdhëniet midis funksioneve të ndryshme.



**Figura 200.** 3D modeli i ujit në gjendje të lëngshme dhe akulli

(Burimi): P99am, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported

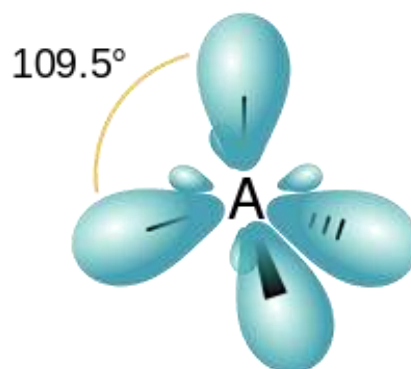
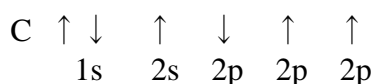
Hibridizimi shkon përtej bashkimit të funksioneve, realisht me hibridizim tentohet që t'iu përgjigjemi tri shqetësimeve kryesore të shoqërisë dhe kohës aktuale:

1. Mungesa e tokës dhe vlera e sajë e lartë, kërkesa për sipërfaqe të tokës me qëllim ndërtimi dhe profiti duke kontribuar në zhvillimin rajonit, komunitetit apo shtetit si dhe kërkesa për dendësi më të madhe urbane.
2. Kërkesa për diçka specifike, duke u angazhuar arkitektët në programe jo të thjeshta ndërtimi, duke tentuar për maksimalizim fleksibiliteti.
3. Sipërfaqet e lira, toka dhe kostoja e ndërtimit me qasje klasike të menagjimit, shpenzimet për infrastrukturën e komunitetit, mirëmbajtja e ndërtesave të veçanta ka detyruar shumë institucione qeveritare dhe private për të gjetur mënyra të reja të ndërtimit dhe të vetë financimit apo koncesionit publiko privat, siç është rasti i garazhës publike tek QKUK.

Trajtat dhe format programore si këto dukuri i detyrojnë shumë subjekte të heqin dorë nga disa elemente të tyre të individualitetit. Pak, kthim nga prapa në kohë, do të vërejmë se ndërtesat ishin reperë apo monumente të njohura të qytetit, aty takoheshim. Më kujtohet në rini, caktojshim takime tek: Shtëpia e Mallrave, Rektorati, Hoteli Grand, Komiteti, Planika etj. Ndërsa tani ndërtesat polifunksionale janë duke u shkrirë në siluetën e qytetit së bashku në anonimitetin e qetë. Andaj, ndërtesat hibride janë duke krijuar mundësinë e të pasurit qytet brenda qytetit, më atribute të dendësisë të lartë urbane duke shfrytëzuar apo konsumuar më pak hapësirë. Çfarë nënkuptohet më hibridizim në lëmit tjera të shkencave natyrore.

Në kimi, hibride ose hibridizimi quhet koncepti i lidhjes së orbitaleve atomike në orbitale hibride të reja, me energji dhe trajta të ndryshme, të përshtatshme për lidhjen e elektroneve për të formuar lidhje kimike, teoria e lidhjeve valente. Në figurën si më poshtë përshkruhet hibridizimi me këto lidhje. Për një karbon me trajtë tetraedrike (p.sh., metani CH<sub>4</sub>) nevojiten 4 orbitale me simetri të saktë, të lidhura me 4 atome hidrogjeni.

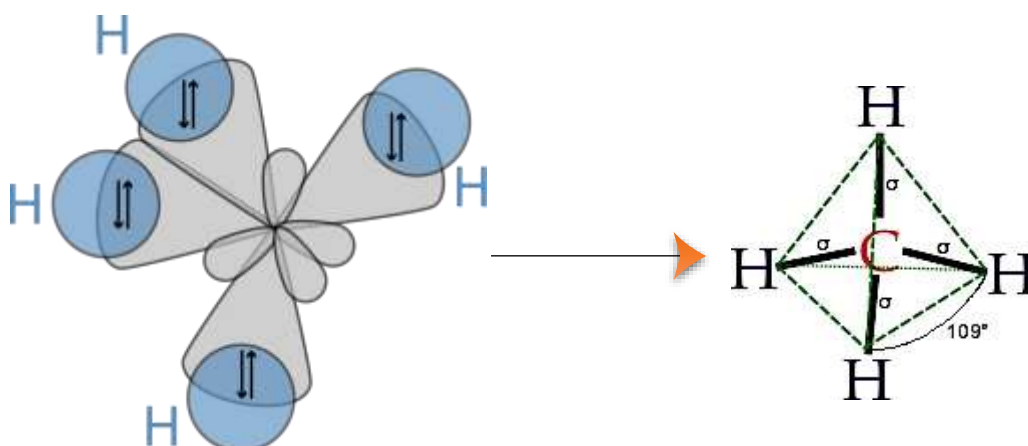
Komponimi i karbonit është  $1s^2 2s^2 2p^2$  apo më saktë si më poshtë:



**Figura 201.** Hibridizimi orbital, katër orbitalet SP<sup>3</sup>

(Burimi): Jfmerlo, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported

Në CH<sub>4</sub>, katër orbitalet SP<sup>3</sup> hibride mbulojnë njëra-tjetrën me orbitalet 1s hidrogjenit, të cilat japin katër  $\sigma$  (sigma) lidhje të gjatësive dhe forcave të barabarta.



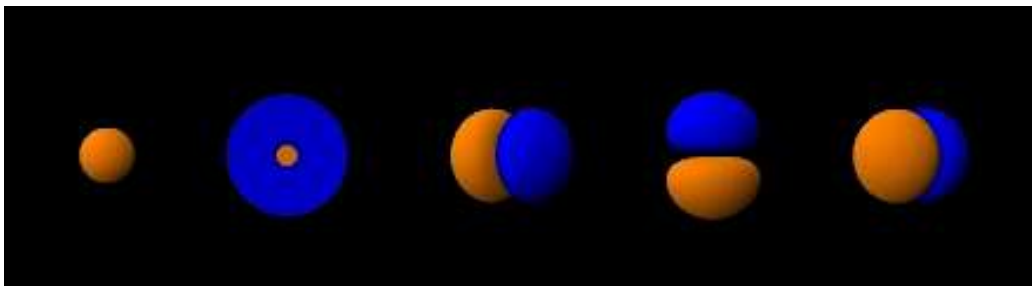
**Figura 202.** Një paraqitje skematike e orbitaleve hibride të cilat mbulojnë orbitalet e hidrogjenit (Burimi): K. Aainsqatsi, 2007. E licensuar Public Domain;

**Figura 203.** Trajta tetrahedrike e metanit

(Burimi): Maksim, 2006. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported



Në mekanikën kuantike, një orbitale atomike është një funksion matematikor që përshkruan sjelljen valore e një elektroni ose e një çifti të elektroneve në një atom. Ky funksion mund të përdoret për të llogaritur probabilitetin e gjetjes së ndonjë elektroni në një atom në çdo pikë të veçantë rreth bërthamës.



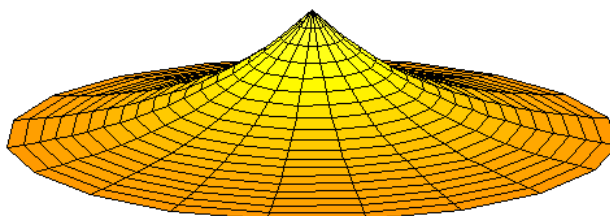
Nga e majta në të djathtë forma e pesë orbitaleve: 1s, 2s, 2p<sub>x</sub>, 2p<sub>y</sub> dhe 2p<sub>z</sub>. 2p<sub>x</sub>, 2p<sub>y</sub> dhe 2p<sub>z</sub> në të vërtetë janë suborbitale, nëntipe të orbitales 2p. Orbitalet luajnë një rol të rëndësishëm në mënyrën se si atomet lidhen me njëri tjetrin.

**Figura 204.** Neon orbitals

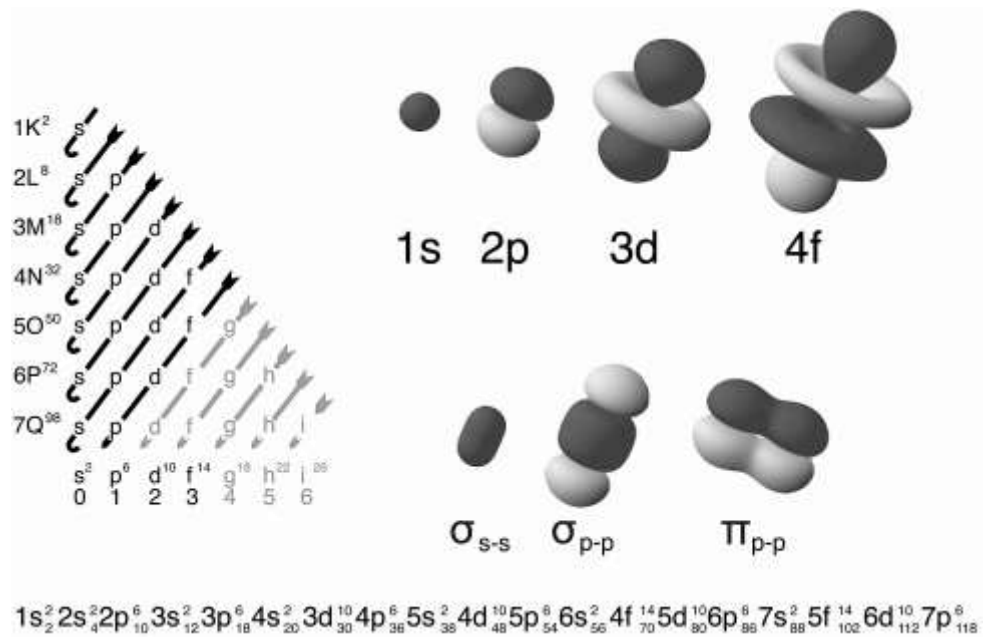
(Burimi): Kurzon, Dmacks, Mortadelo2005, 2006. E licensuar Public Domain

**Figura 205.** Tabelë tregon të gjitha konfigurimet orbitale për funksionet valore të hidrogjenit deri në 7s.

(Burimi): Wikipedia, 2016. [https://en.wikipedia.org/wiki/Atomic\\_orbital](https://en.wikipedia.org/wiki/Atomic_orbital). [Korrik 2016]

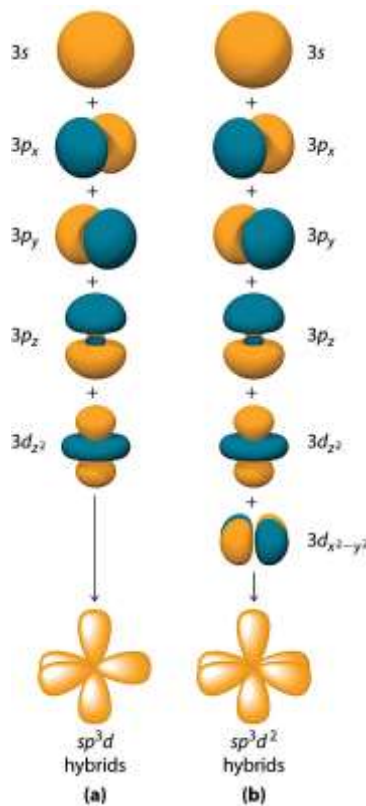


	s ( $l=0$ )	p ( $l=1$ )			d ( $l=2$ )					f ( $l=3$ )							
	$m=0$	$m=0$	$m=\pm 1$		$m=0$	$m=\pm 1$		$m=\pm 2$		$m=0$	$m=\pm 1$		$m=\pm 2$		$m=\pm 3$		
	s	p <sub>z</sub>	p <sub>x</sub>	p <sub>y</sub>	d <sub>z<sup>2</sup></sub>	d <sub>xz</sub>	d <sub>yz</sub>	d <sub>xy</sub>	d <sub>x<sup>2</sup>-y<sup>2</sup></sub>	f <sub>z<sup>3</sup></sub>	f <sub>xz<sup>2</sup></sub>	f <sub>yz<sup>2</sup></sub>	f <sub>xyz</sub>	f <sub>x(x<sup>2</sup>-y<sup>2</sup>)</sub>	f <sub>y(x<sup>2</sup>-y<sup>2</sup>)</sub>	f <sub>y(3x<sup>2</sup>-y<sup>2</sup>)</sub>	
n=1	-																
n=2	s																
n=3																	
n=4																	
n=5										...	...	...	...	...	...	...	...
n=6					...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
n=7		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

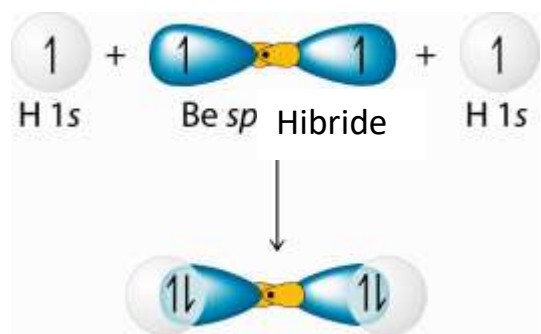


**Figura 206.** Orbitalet e elektroneve  
 (Burimi): Patricia.fidi and Lt Paul, 2006. E licensuar Public Domain.

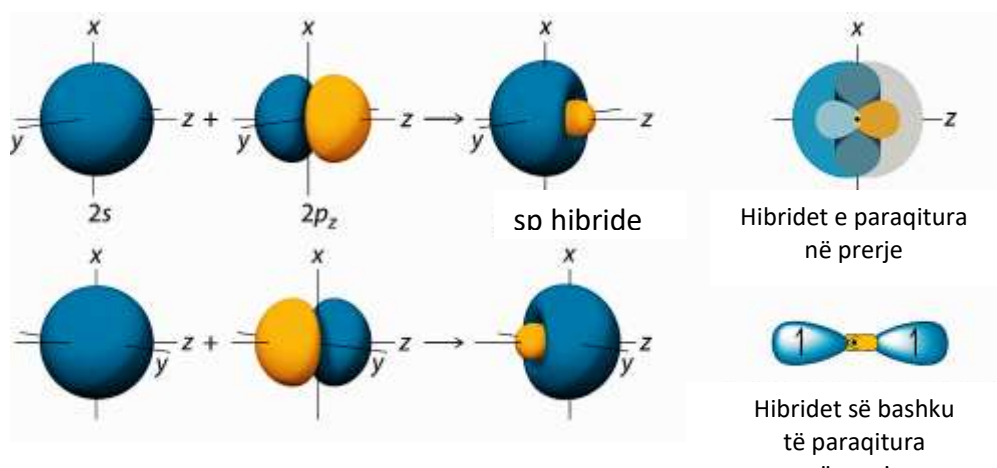
Orbitalet e elektroneve atomike dhe molekulare. Grafiku i orbitaleve (majtas) është i paraqitur me rritjen e energjisë. Orbitalet atomike janë funksione të tre variablave: dy këndeve, dhe një i distancës r nga bërthama apo nukleusi.



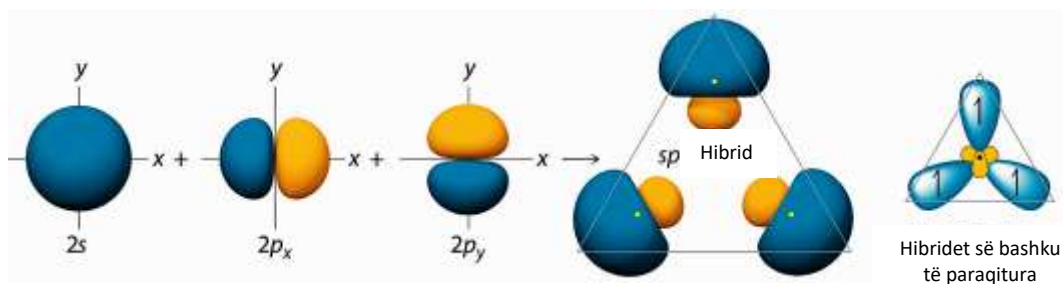
**Figura 207.** Orbitalet hibride  
 (Burimi): Averill, A.B. & Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry



**Figura 208.** Lidhja në BeH<sub>2</sub>, orbitalet sp hibride  
(Burimi): Averill, A.B. & Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry



**Figura 209.** Formimi i sp orbitaleve hibride  
(Burimi): Averill, A.B; Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry



**Figura 210.** Formimi i sp<sup>2</sup> orbitaleve hibride  
(Burimi): Averill, A.B; Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry

Ka një diferencë të dallueshmenë mes të përdorimit të mikso apo bashkimit të ndërtesave dhe ndërtesave hibride, mirpo ekziston edhe dallimi esencial në mes të arritjes së lartë të dhe të ulët të hibridizimit të ndërtesave. Respektivisht ndërtesa të larta me përdorim të funksioneve të bashkuara dhe ndërtesave të ulta me funksioneve të bashkuara. Të dy rastet kanë pro dhe kontra arsye dhe attribute projektuese, mirpo të dy rastet e cekura artikulojnë dy mënyrat shrytëzimit të sipërfaqes dhe hapësirës. Në këtë kontekst bashkimi i funksioneve apo miksi i koncepteve në një ndërtesë nuk është i njëjtë sikur më parë, dhe sfidave të cilat na presin në të ardhmën. Ndërtesat hibride kanë të bëjnë me zgjidhje apo së paku ofrojnë zgjidhje më kërkesa të tilla si mungesa e tokës, densiteti i lartë dhe urbanizimi dinamik. Me që e ardhmja është afër, qysh në minutin e ardhshëm, ne, arkitektët, duhet të shikojmë nga e ardhmja me sfida bashkëkohore duke projektuar në të mirë të komunitetit, shoqërisë më të gjërë, dhe kujdesit permanent për mjedisin. (Ekstrakt)<sup>23</sup>

Andaj, në kontekst të së kaluarës, përkufizimi i hapësirave hibride nuk janë një risi, këtë e argumenton edhe Rem Koolhaas në librin e 70-tave “Delirious New York”. Libri atëherë u konsiderua si një utopi. Zhvillimi intensiv i ndërtesave hibride filloi duke u përjetuar në shekullin e 20, kur koncepti i zhvillimit të qyteteve kërkonte lidhje funksionale nga më të ndryshme, jo vetëm në nivel qyteti por edhe në nivel ndërtesash dhe integrim të plote shërbimesh.

“Ju duhet të përpiqeni për përzjerje apo bashkim e të gjitha funksioneve të jetës urbane në një projekt, dhe për të krijuar një hapësirë urbane” (Steven Holl, 2009)

Nga të gjitha që u thanë si më sipër, mund të konkludojmë se ndërtesat hibride apo ndërtesat multifunksionale ofrojnë një zgjidhje bashkëkohore fundamentale në raport me kërkesat e tregut dhe profitit, profiti, si motor gjenerues i zhvillimit shoqëror dhe i përmirimit të kushtëve të jetesës. Sot, jemi dëshmitar së vetëm në Kosovë kemi kërkesa për këto lloje të ndërtesave, arsyeja? Arsyeja është e thjeshtë, kemi ardhë në at stad të zhvillimit ku tregu dhe kërkesat janë në shtuarje e sipër për këto lloje të ndërtesave. Natyrisht, që mund të elaborojmë shumë më gjatë për arsyet kardinale, thelbore arkitektonike dhe urbane për këtë fenomen, mirpo, mjafton të themi se ka kërkesa për tu investuar financiarisht, dhe kaq! Në këtë drejtim, konsideroj se për të filluar procesin e projektimit për ndërtesat hibride, së pari duhet veçuar se çfarë kërkohet:

1. Nuk do të thotë se përherë duhet projektuar ndërtesa të reja. Vazhdimisht dhe gjithmonë duhet shikuar dhe inkurajuar rivitalizimin e ndërtesave apo blloqeve urbane së pari, kur për këtë të ketë mundësi dhe kur ja vlenë?
  - a. Këto ndërtesa paraqitën të shpeshta si interpolim në zonat e banuara të qytetit
  - b. Të shpeshta si interpolim brenda blloqeve urbane
  - c. Si trajta pasazhi për këmbësorë
  - d. Si ndërtesa të vjetra, të lanura ashtu me kohë
  - e. Si ndërtesa të vjetra, të lanura ashtu në mungesë fondesh
  - f. Si ndërtesa të vjetra, të lanura ashtu në kontekste gjygjësore

<sup>23</sup> Byrd, B. 2014. Hybrid Buildings.

2. Duhet kërkuar zgjidhje dhe harmoni simbiotike në mes mjedisit, lokacioni, arkitekturës dhe ndërtesës.
3. Duhet inkurajuar ndërtesa me kohë të plotë të funksionimit dhe jo me kohë të pjesshme të përdorimit.
4. Duhet kërkuar zgjidhje dhe harmoni simbiotike në mes horizontales dhe vertikales.
5. Duhet inkurajuar ndërtesa me funksione dhe qëllime komplekse, të larmishme, të ndërlidhura dhe dinamike.

### 6.1.1 Rivitalizimi urban

Qytetet janë ekosisteme komplekse, me fenomene specifike që drejtpërsëdrejti reflektohen në shëndetin tonë, në resurse natyrore, zhvillim ekonomik dhe social. Konceptualisht, mund të konsiderohet se qytetet në nivel lokal dhe rajonal janë në një mënyrë specifike dhe unike, dhe mu për këtë arsye sfidat dhe atributet e caktuara të zhvillimit të një qyteti janë të natyrës origjinale dhe specifike.



**Figura 211.** Hyjnesha në fron  
(Burimi): Instituti Arkeologjik i Kosovës, 2012.

Sfidat urbane me të cilat përballet qyteti i Prishtinës:

1. Planifikimi dhe vizioni, rritja e qytetit është e karakterizuar nga kërkesa për shërbime dhe servise efikase për të rritur kapacitetin e shërbimeve bazike urbane si menaxhimi ligjor, energjia, uji dhe kanalizimi, ngrohja, higjiena ku aktualisht mund të konstatojmë se kemi mangësi evidente në këto veçori.
2. "Rritje të shpejtë", qytetet kanë nevojat e tyre specifike emergjente dhe gjithashtu sfida krejtësisht të reja dhe origjinale. Qytetet me rritje të shpejtë janë të ngjashëm me rritjen e shpejtë e të rinjve në adoleshencë. Në mënyrë analoge, qytetet që në situata të caktuara dhe në kohë të veçanta rriten me shpejtësi, mbajnë me vete një numër të nevojave urgjente dhe kërkesave në mënyrë që të funksionojnë normalisht.
3. Zona të banuara të qytetit të përbëra nga strukturat polifunksionale të banimit dhe të ndërtesave me karakter publik, u pasuan me kritika të forta profesionale dhe vërejtje për shkak të vizionit, shkallës së natalitetit, sistemet e infrastrukturës, rrugët, cilësinë e ajrit dhe për jo qëndrueshmërinë e resurseve natyrore.
4. Fisioni demografik dhe socio-hapësinor i vitit 2000, proces i rritjes së pakontrolluar të qytetit si dhe improvizimet institucionale mbi planet strategjike të zhvillimit të qytetit, sidomos ato me korniza kohore afatmesme.



**Figura 212.** Zhvillimi qendres së studenteve, konvikti i ri duke u ndërtuar.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016

Nuk ka arsye më të rëndësishme se brengosja në lidhje me mirëqenien e mjedisit dhe shëndetit, e cila pa përkujdesje rezulton me dukuri negative të cilat reflektohen në shëndetin tonë, resurset natyrore, zhvillim ekonomik si dhe në estetikën urbane. Në përgjithësi, qëndrueshmëria urb arkitektonike është e vështirë për t'u zbatuar për shkak të maksimës së qëndrueshmërisë që shpesh e shoqërojnë, sikurse: konflikti i interesave, interesat e tregut, lobimet politike etj, ashtu që ideja për ruajtjen e mjedisit shpesh përfundon si aktivitet entuziastësh dhe natyralistësh.<sup>24</sup>



**Figura 213.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë  
(Burimi): Imagery ©2016 Google, DigitalGlobe, Landsat, Map data ©2016 Google



**Figura 214.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë  
(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google

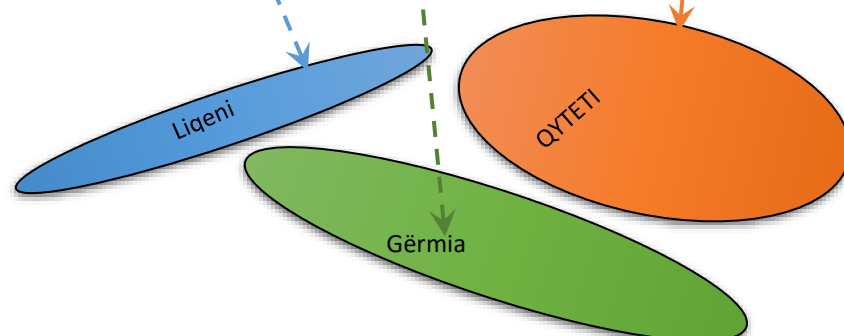
<sup>24</sup> Bujar Bajčinovci. 2012. Integrirani proces projektiranja drustveno stambenih zgrada. UNSA, 2012.



**Figura 215.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë  
(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google



**Figura 216.** Prishtina, Hibridizimi orbital, zonat pjesëmarrse  
(Burimi): Imagery ©2016 DigitalGlobe, Google, CNES / Astrium, Map data ©2016 Google





### 6.1.2 Harmonia simbiotike, ndërtesa dhe mjedisi

Shumë lëvizje ekologjike, arkitektë, konferenca, kongrese argumentuan në dobitë e së ruajtjes së mjedisit, mirpo, duhet shkuar një hap para dhe të shofim ndërvarsitë e lidhjes apo harmonisë simbiotike në lidhje me mjedisin dhe ndërtesat, të cilat duhet të zhvillohen dhe të "jetojnë". Së pari duhet zhvilluar nga pikëpamja e ruajtjes së mjedisit global, me ruajtjen e energjisë dhe burimeve natyrore si dhe duke bërë reduktimin e mbeturinave në të njëjtën kohë. Natyrisht kjo vlenë dhe i'u referohet jo vetëm ndërtesës dhe mjedisit të afertë, por edhe mjedisit lokal përreth. Andaj, qëllimi është që të ekzistojë një harmoni simbiotike me të dy mjediset: ati natyror dhe ai i ndërtuar. Esenca thelbësore do ishte për të siguruar urbanitëve një jetë apo kualitet jete më të mirë, më komfort, të pasur dhe të shëndetshëm, duke inkurajuar që secili pjesëmarrës në proces të marrë pjesë në procesin e ndërtimit, të marrë përgjegjësinë e kujdesit ndaj mjedisit.

Katër veçori të më poshtme korrespondojnë me tre objektivat themelore që duhet të realizohen për të arritur ekologjikisht harmonia simbiotike:

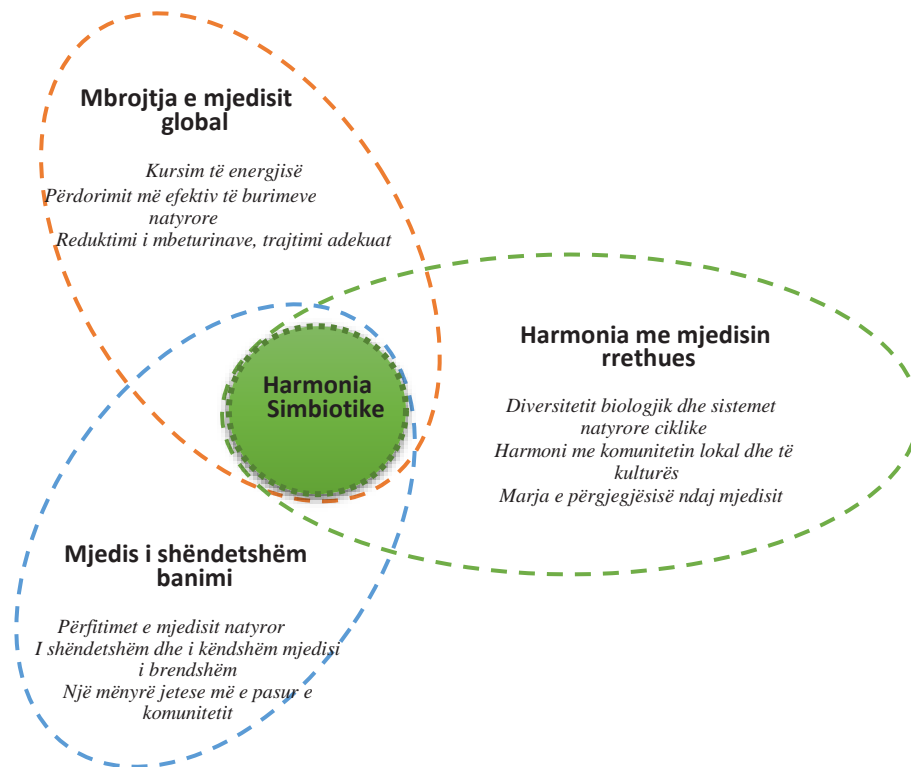
- Në nivelin global, mbrojtja e mjedisit global me ndikim në:
  1. Kursim të energjisë
  2. Përdorimit më efektiv të burimeve natyrore
- Në nivel lokal, harmonia me mjedisin rrethues
  3. Adaptimi dhe harmonia me mjedisin lokal
- Në nivelin banimor, një mjedis i shëndetshëm banimi dhe komfor
  4. Shëndeti dhe komfori, të jemi dhe të ndihemi të sigurt

Kriteri i komfortit nga aspekti i ndriçimit është një nga elementet më të rëndësishme dhe fundamentale, por njehërit është edhe një kërkesë themelore për perceptimin hapësirës. Drita, ose rrezet e diellit janë fenomen jetik për shëndetin dhe jetën e qenieve të gjalla. Ka hulumtime të panumërta shkencore që përmbledhin komforin e padiskutueshëm të kënaqshmërisë dhe komoditetit nga aspekti i ndriçimit, përndryshe paraqitën simptome të ndryshme të depresionit, sëmundjeve të ndryshme serioze, apati dhe në afat të gjatë çon në verbëri. Për të folur për arkitekturën, është për të folur për dritën, dhe mbi të gjitha për dritën natyrore. Kjo nuk është vetëm në lidhje me kapacitetin fizik që na lejon të shohim formën e brendshme dhe të jashtme të ndërtesës, por në ofrimin e arkitekturës me një komponentë kryesore të energjisë së nevojshme për ekzistencën e një dualiteti të integruar, të materies dhe energjisë, e cila nga dobia e thjeshtë gjeneron një sens estetik për përdoruesit.<sup>25</sup>

1. Historia e arkitekturës është histori e luftës për dritën, duke luftuar për një dritare. (LeCorbusier, 1989).<sup>26</sup>
2. Sipas mendimit tim, komfori i arkitekturës realizohet nga dy fjalë. E para prej tyre është "hapësira" e dyta është "drita". (Santiago Calatrava, CNN. 2006).

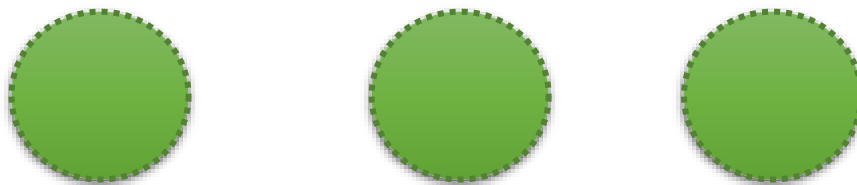
<sup>25</sup> Ed. C. Gallo., M. Sala., A.M.M. Sayigh.(Eds).(1988). *Architecture: Comfort and Energy*. Elsevier.

<sup>26</sup> Corbusier, L. (1989). *Towards a new architecture*. Oxford: Butterworth Architecture



**Figura 217.** Struktura hibride organizative.  
(Burimi): Bujar Bajcinovci. 2016.

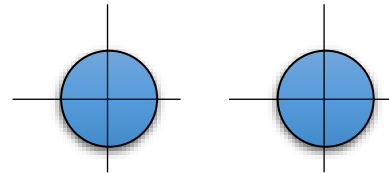
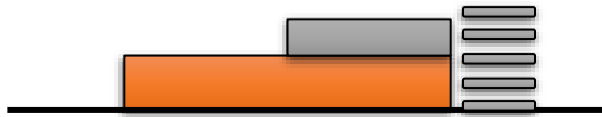
1. Ndryçimi përmes dritareve është burimi kryesor për të siguruar nivelet e larta të dritës së nevojshme, për të mbështetur funksionimin e sistem circadian.<sup>27</sup>



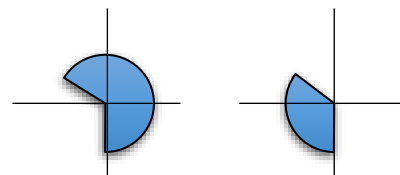
<sup>27</sup> “Sistemi “circadian” na mban në sinkronizim me ditën 24-orëshe. Ora e brendshme e trupit tonë dërgon sinjale në shumë pjesë të ndryshme të trupit, si tretja, lirimi i hormoneve të caktuara, temperatura e trupit, dhe shumë më tepër! Një nga funksionet kryesore të orës së brendshme është të rregullojë fiziologjinë kur ndjehemi vigjilent dhe kur jemi gati për të fjetur. Shkencëtarët kanë parë për shembull, se kur njerëzit janë mbajtur të mbyllur pa rreze diellit ose pa orë për tu treguar atyre se çfarë është koha, ata zgjoheshin dhe bënin gjumë në një model afërsisht 24 orësh. Bimët e bëjnë këtë shumë interesant: vazhdojnë të lulëzojnë në mëngjes, edhe kur ato janë mbajtur në errësirë.“ Njeriu mbanë orën e brendshme në hap me ditën 24 orësh nëpërmjet rrezeve të diellit, ushqimit dhe aktiviteteve të tjera gjatë ditës, mirëpo, po ashtu edhe me errësirën gjatë natës. Ky proces i përshtatjes me orën e brendshme apo metabolizmit me sinjalet nga mjedisi vazhdon permanent. Me fjalë të tjera, ora e brendshme është disi fleksibile, kjo është arsyeja pse trupi ynë mund të mbajë me pauza gjatë ditës apo luhatjeve të lehta sezonale. Kjo është edhe arsyeja pse ne kur udhëtojmë nëpër zonat kohore trupi ynë përfundimisht do të hyjë në sinkronizim me kohën lokale.” (Ekstrakt): <http://sleepfoundation.org/sleep-news/sleep-and-the-circadian-system>.

6.1.3 Ndërtesat me kohë të plotë të funksionimit

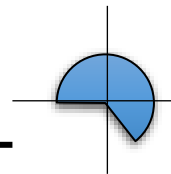
Vazhdimisht duhet kërkuar zgjidhje në hibridizimin e ndërtesave, konceptualisht në vëmendje të “orarit të plotë të punës” së ndërtesave. Kombinimi i më shumë se dy funksioneve, mund të rezultojë me efikasitet dhe rentabilitet të plotë të ndërtesave hibride.



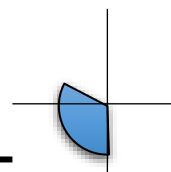
**Figura 218.** Garazha, 24 orë pune, gjatë 24 orëve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



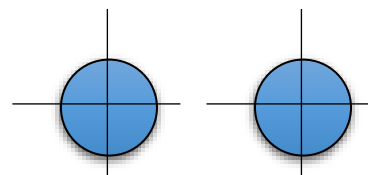
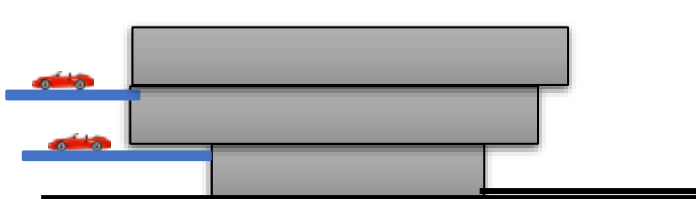
**Figura 219.** Qendra tregtare 12 orë pune, gjatë 24 orëve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



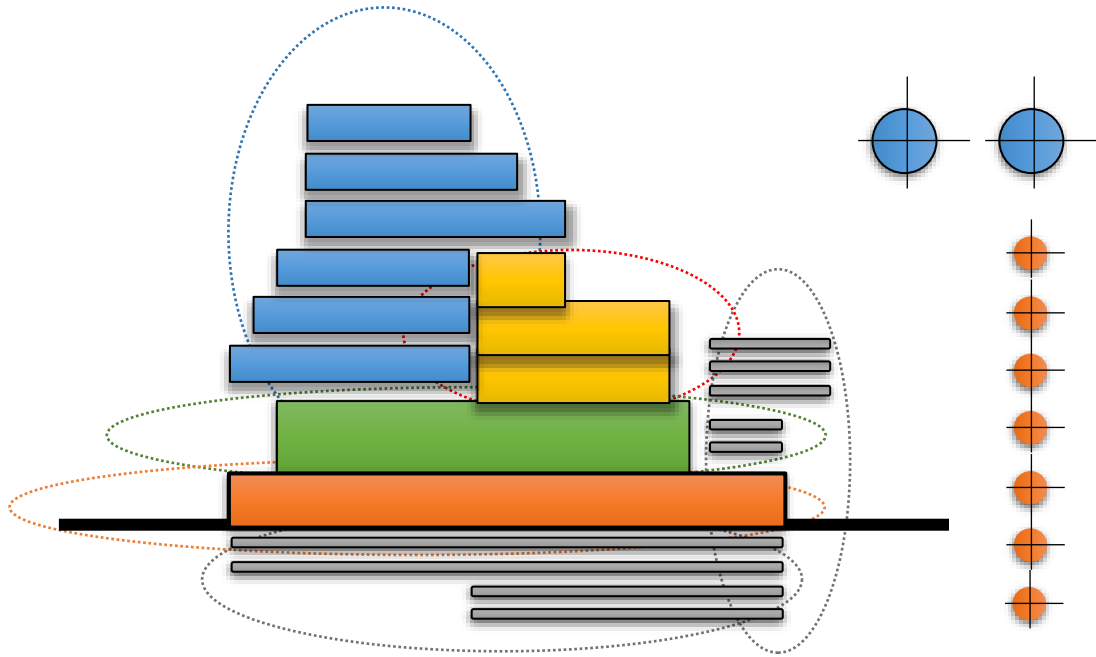
**Figura 220.** Administrata 8 orë pune, gjatë 24 orëve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



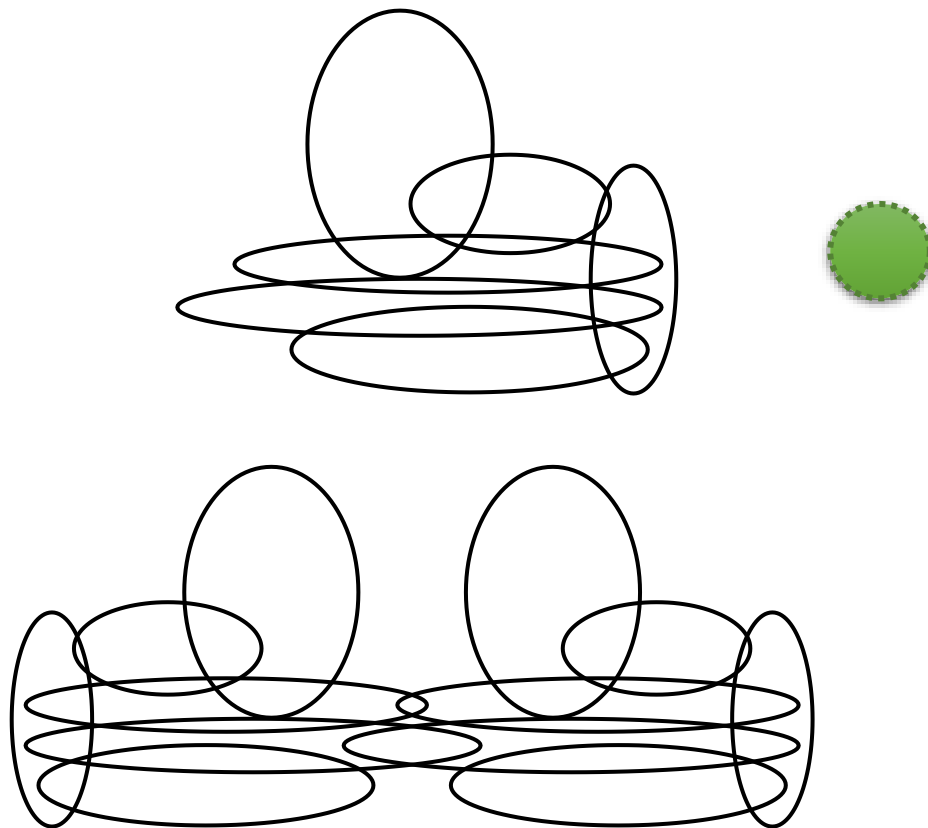
**Figura 221.** Salla koncertale - opera 4 orë pune, gjatë 24 orëve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 222.** Aeroporti 24 orë pune, gjatë 24 orëve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



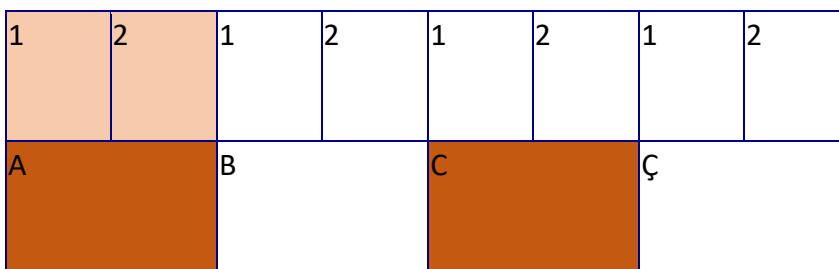
**Figura 223.** Ndërtesa hibride multifunktionale 24/7 në javë.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 224.** Struktura komplekse. Ndërtesa hibride multifunktionale 24/7 në javë.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

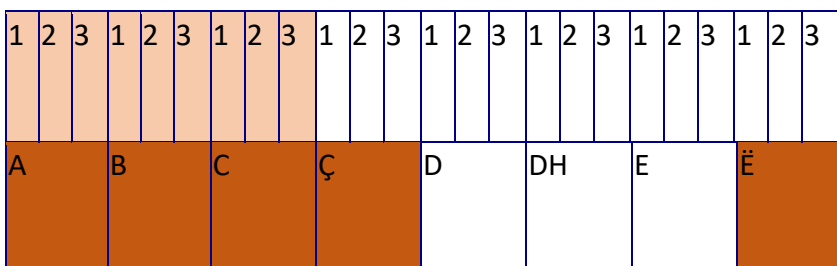
6.1.4 Ndërtesat, simbiozë në vertikale dhe horizontale

Trajta dhe proporcionet në ndërtesë duhet të janë të ndërlidhura në mënyrë të duhur në kompozicionin e zgjidhjes arkitektonike. Natyrisht, funksioni dhe trajta duhen shprehur qartë në pamjen vizuale të ndërtesës së synuar. Vazhdimisht duhet kërkuar që formësimi i realizuar arkitektonik të jetë rjedhojë e zgjidhjes funksionale arkitektonike. Funksioni, raporti i vertikales me horizontalen, formësimi kompozicional duhen të janë rezultat i një studimi dhe hulumtimi të mirëfilltë multiprofesional. Në figurat e më poshte do të shofim ndarjen dhe zonimin funksional në horizontale, të një ndërtese të synuar.



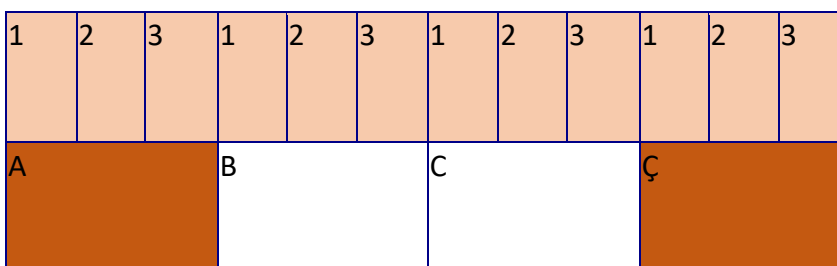
**Figura 225.** Zonat hibride multifunktionale.

(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 226.** Zonat hibride multifunktionale.

(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

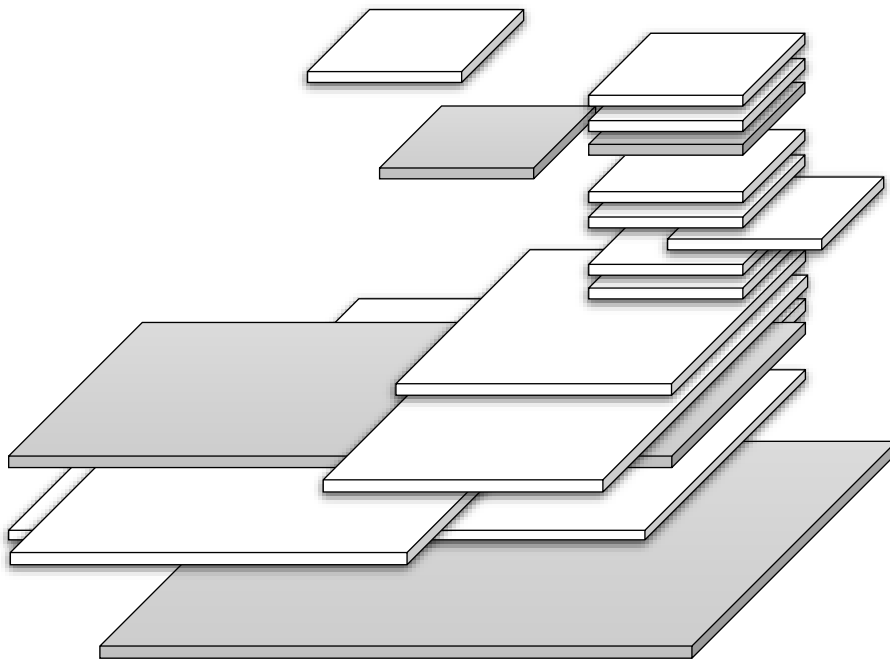


**Figura 227.** Zonat hibride multifunktionale.

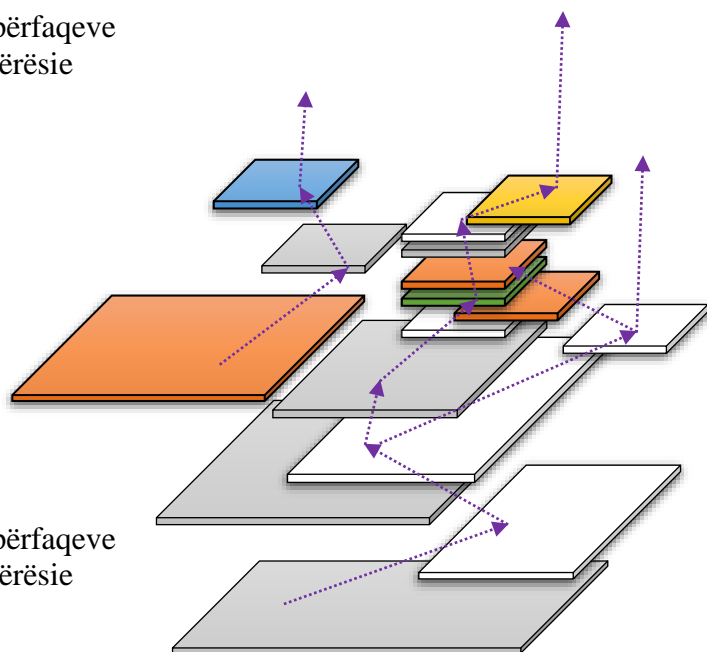
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

	1	2		1	2	3
A						
B						
C						

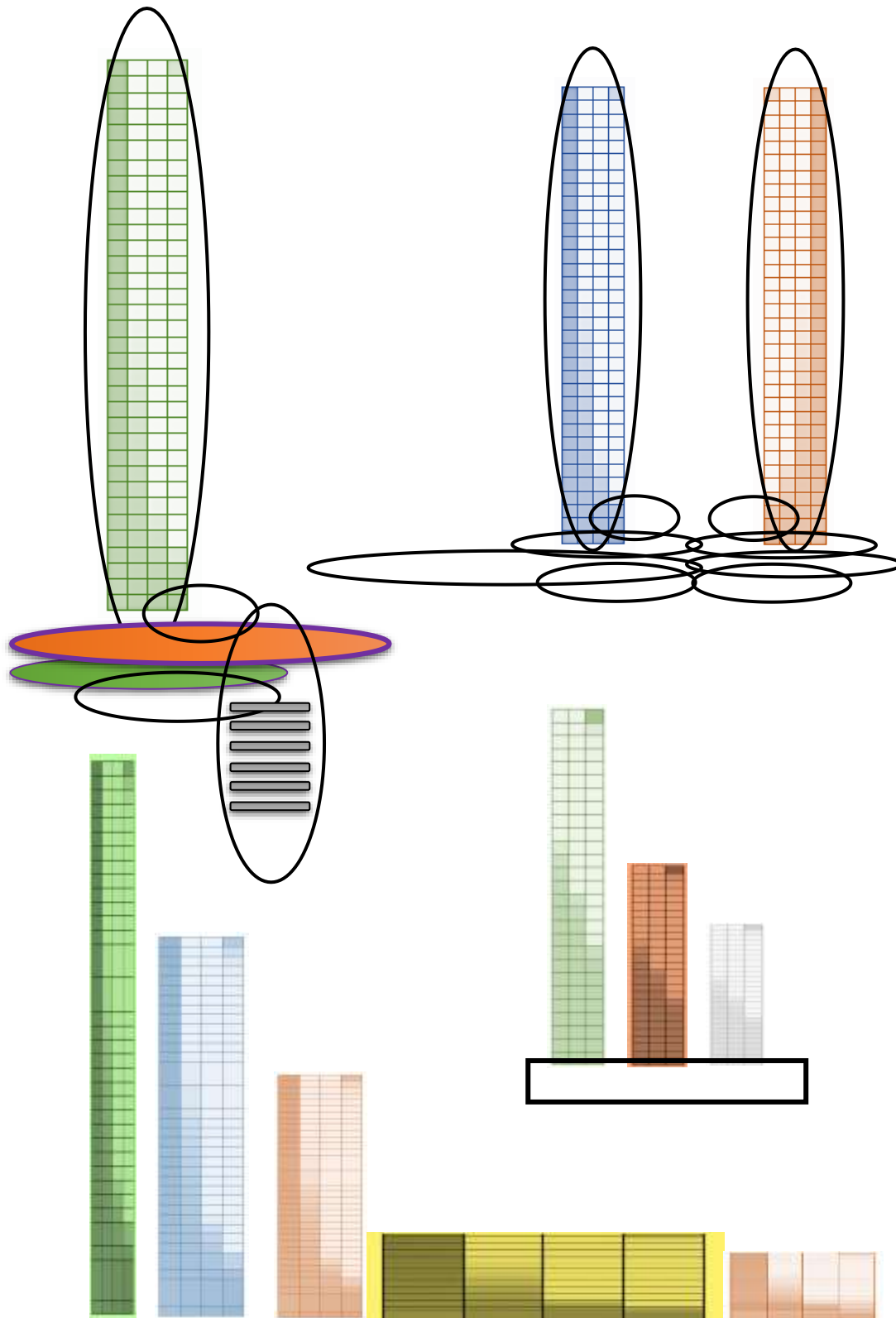
**Figura 228.** Variacionet. Zonat hibride multifunkionale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



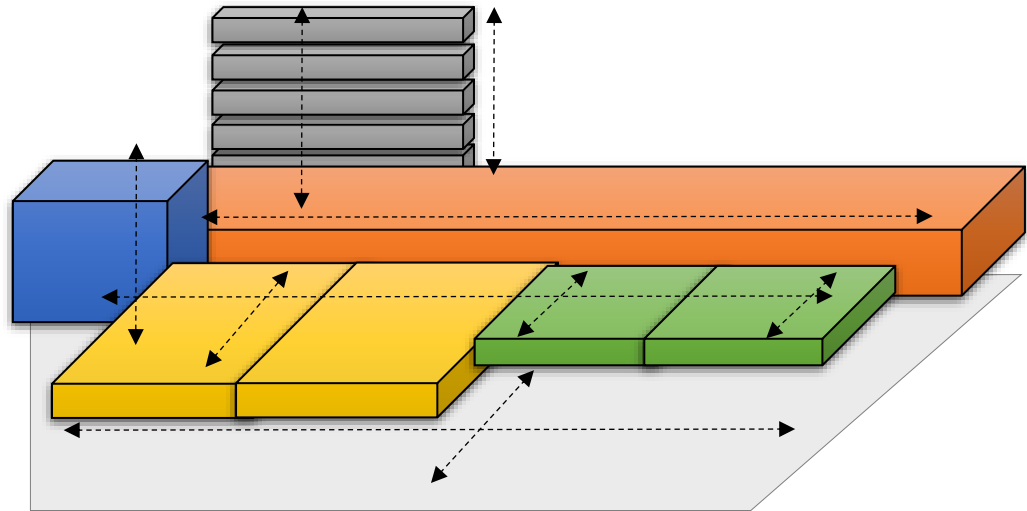
**Figura 229.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



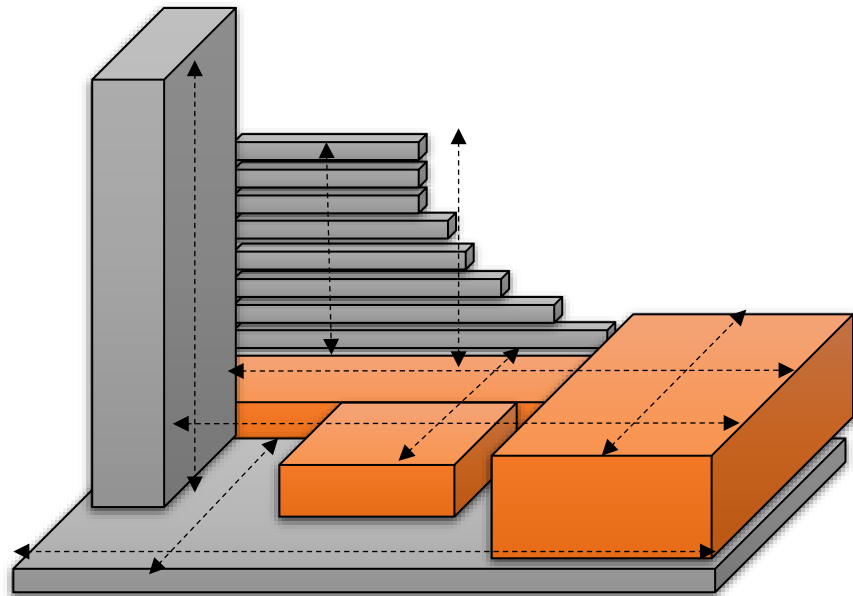
**Figura 230.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie komplekse.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



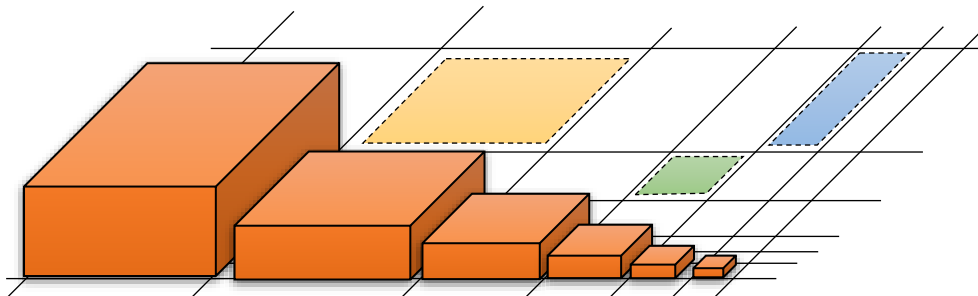
**Figura 231.** Variacionet. Zonat hibride multifunksionale. Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 232.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 233.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

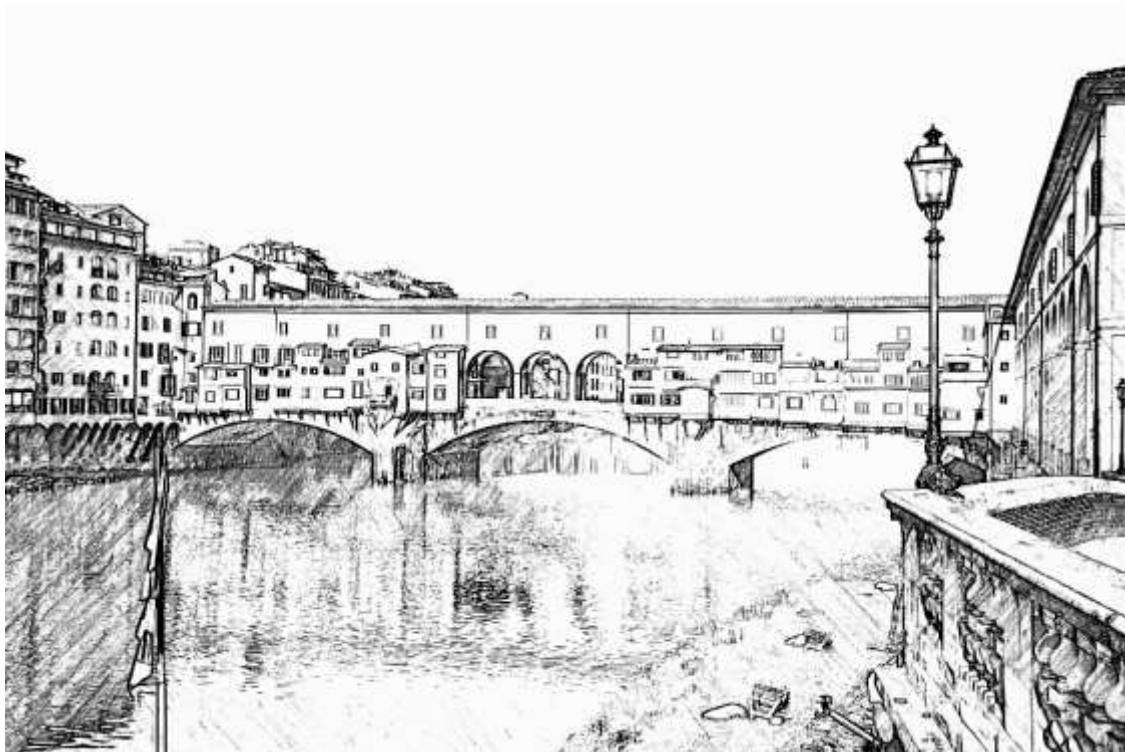


**Figura 234.** Variacionet. Zonat hibride multifunkionale. Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

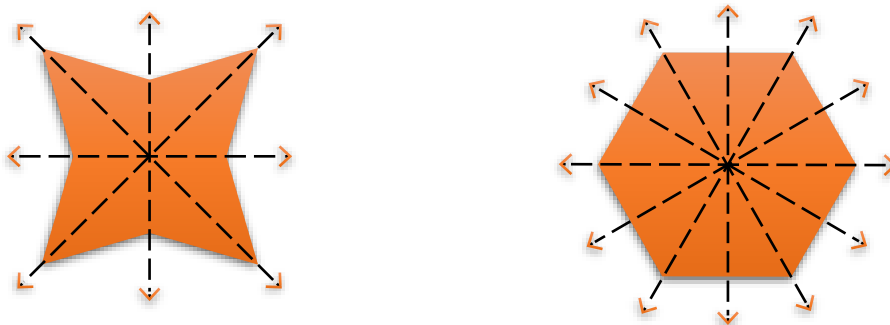


6.1.5 Ndërtesa hibride me funksione dhe qëllime komplekse, dinamike.

Struktura fluide, dinamike, organike. Struktura me funksion dhe kontruksione hibride nga ekranet e kompjuterit në 3D filluan të ndërtohen, kush kishtë parashikuar që brenda disa dekada një hap kaq fundamental në arkitekturë do të rezultonete, më ndërtesa të cilat disi çvendosin mendësinë e parimeve gravitacionale apo ekzistencës gravitacionale? Konceptet arkitektonike arrinjë simbiozë dhe rezultojnë më një bashkim tërësor të funksioneve dhe elementeve të ndryshëm, duke sjellë paqartësi konstruktive në lidhje me stabilitetin e strukturave! Kjo shkrirje, kjo simbiozë dhe hibridizim gjeneron një nocion të ri të identitetit arkitektonik, karakteristika dhe veçori të ndryshme ekzistojnë në nivele të caktuara të cilat lidhen me njëra tjetrën, apo me hibridizimin e strukturave, formave dhe funksioneve, të cilat, si të mëvetshme e kanë origjinën diku tjetër.

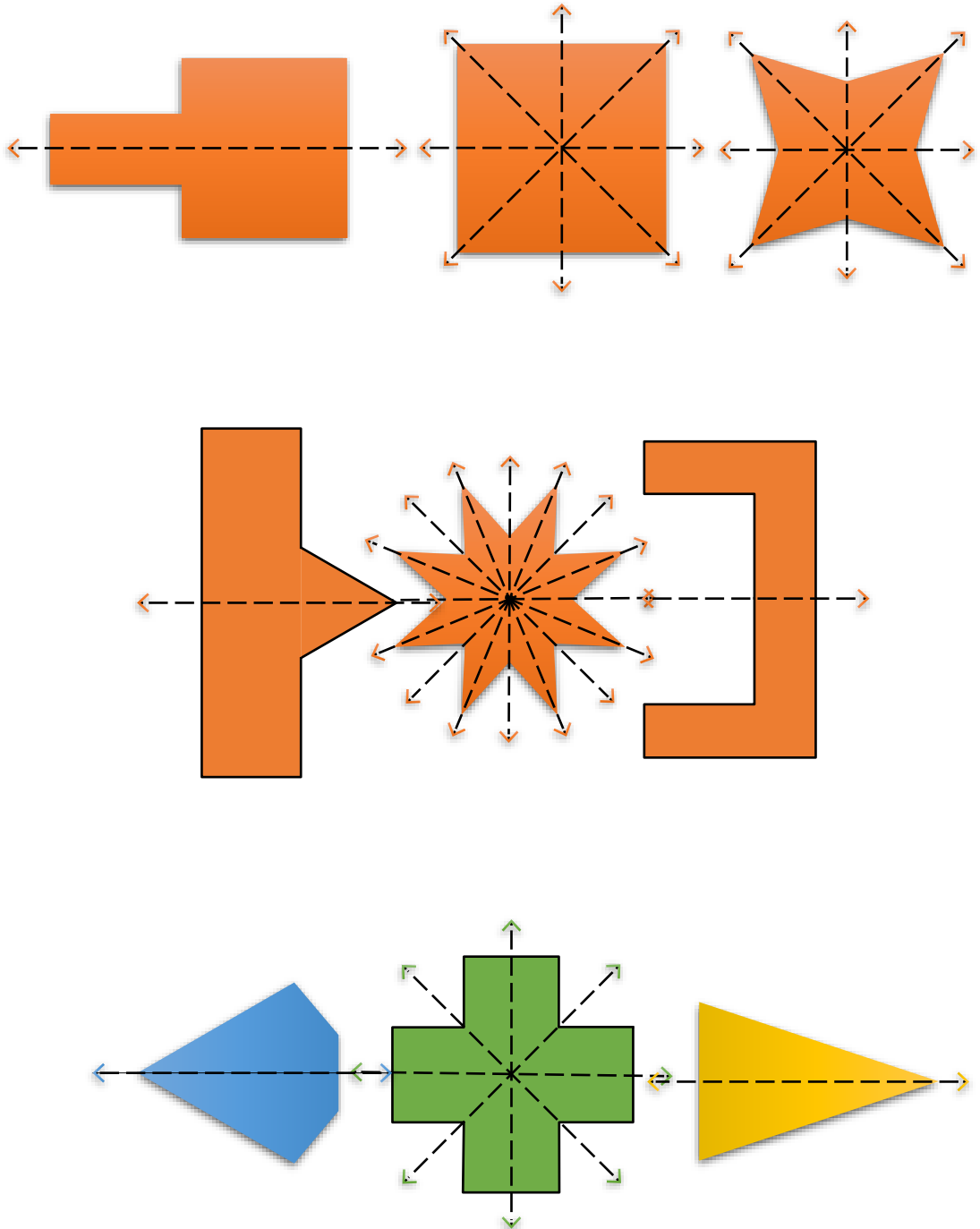


**Figura 235.** Ponte Vecchio, Itali. Hibridizim funksionesh  
(Burimi): Graeme Churchard, 2008. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

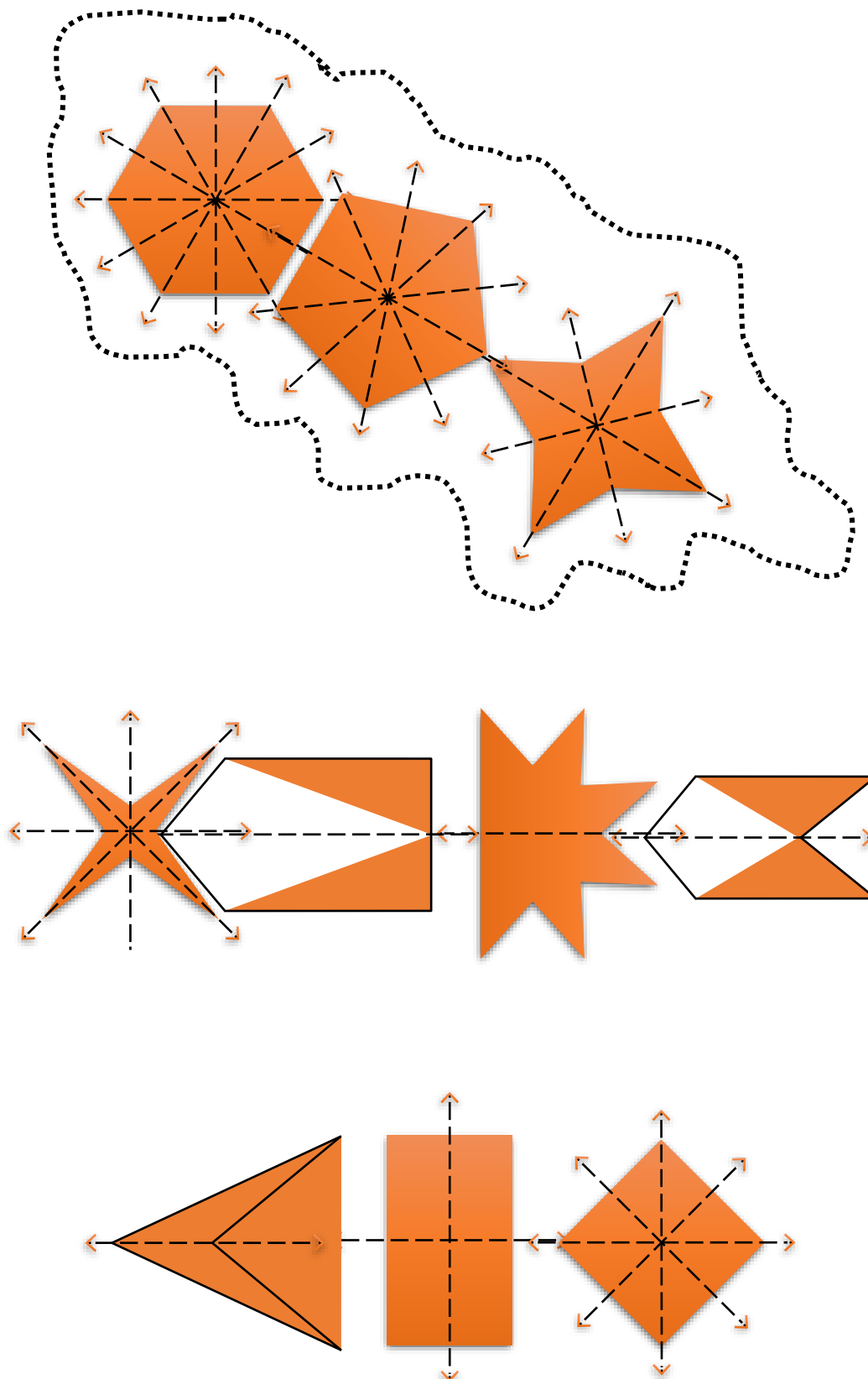


**Figura 236.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

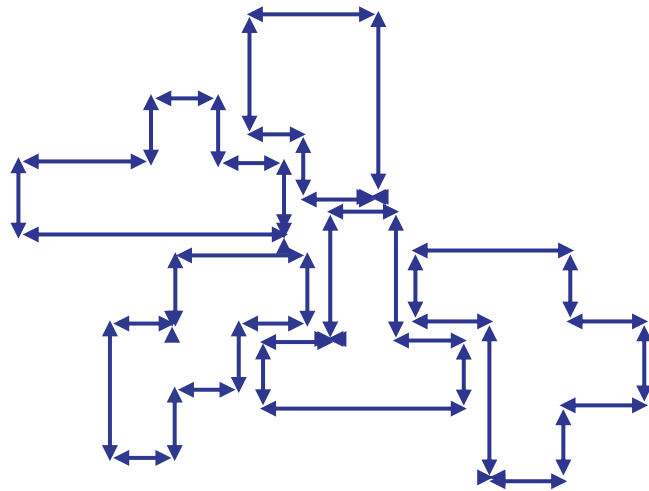
Strukturat hibride nuk kanë një normë dhe një shkallë autentike të njohur, organizimi dhe kompozicioni i tyre është i drejtuar në koncepte multidimensionale, duke lejuar zgjerim funksionesh, duke mos u kufizuar në zgjërime apo shkurtime funksionesh. Dukuri, e cila rezulton me shkrirje funksionesh, strukturave, programeve të cilat derdhen në njëra tjetrën.



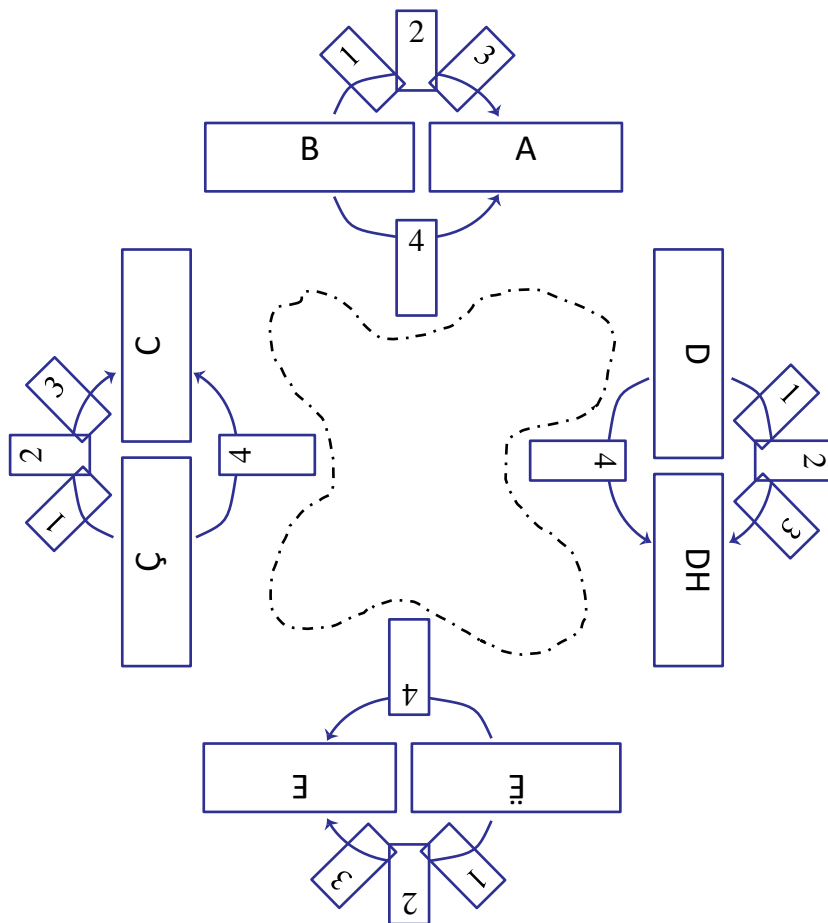
**Figura 237.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 238.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



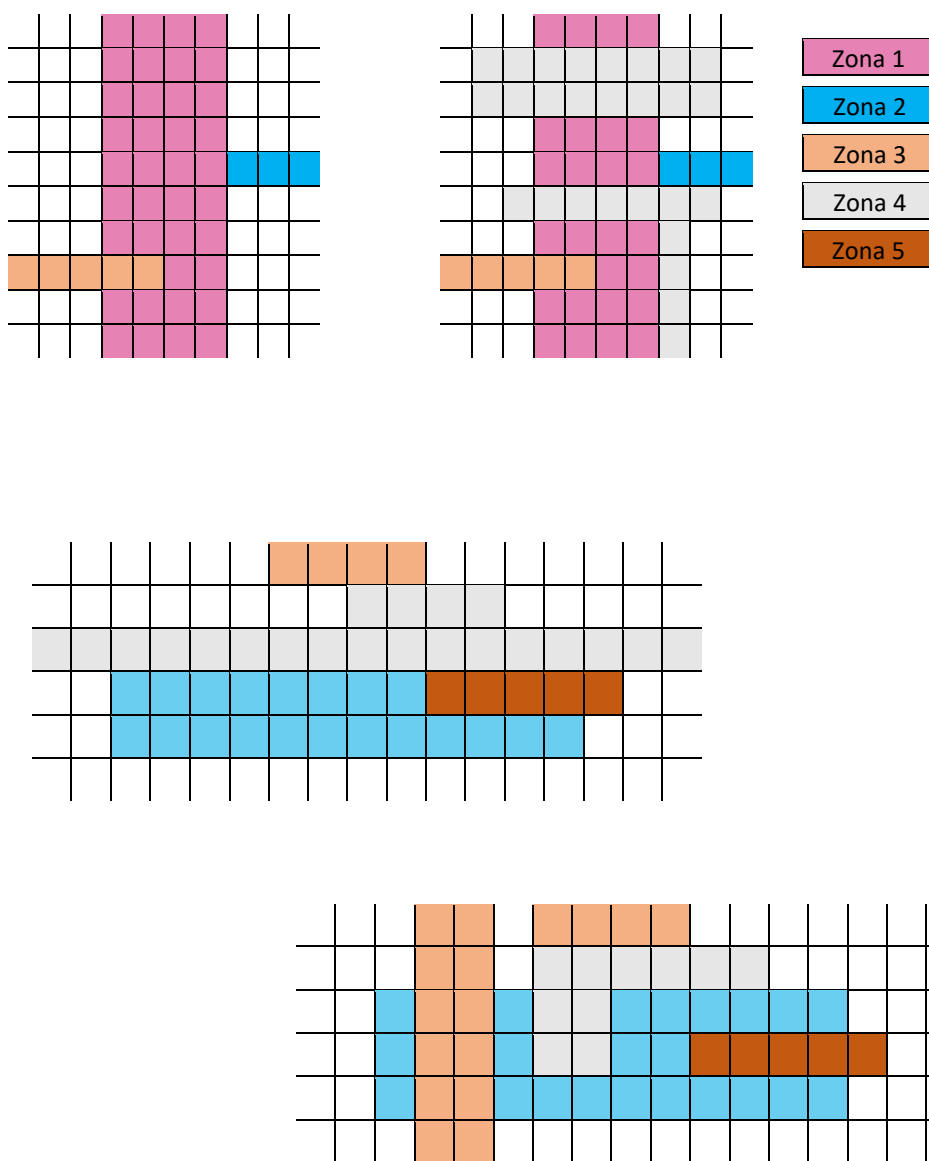
**Figura 239.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



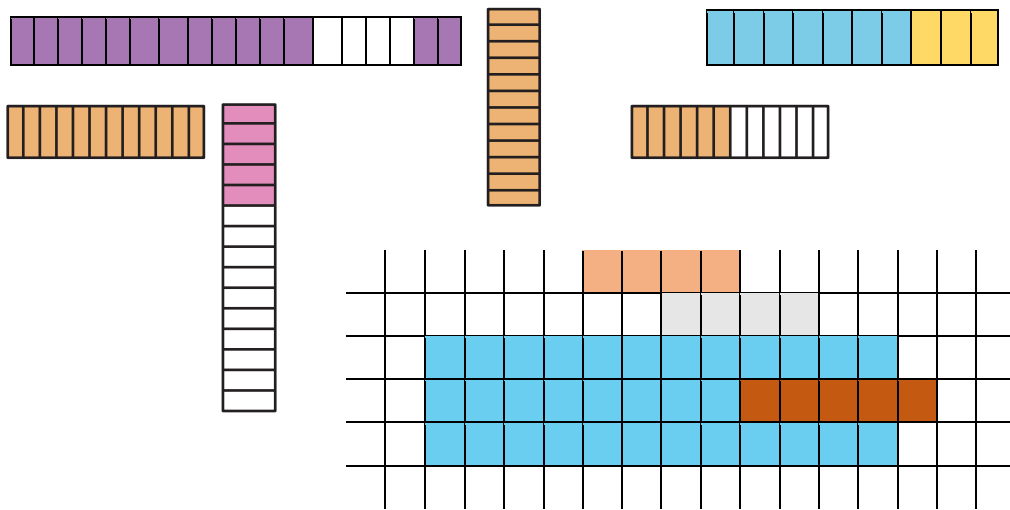
**Figura 240.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016. (Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

6.1.6 Ndërtesa hibride - kompozicionet komplekse, adaptive dhe dinamike.

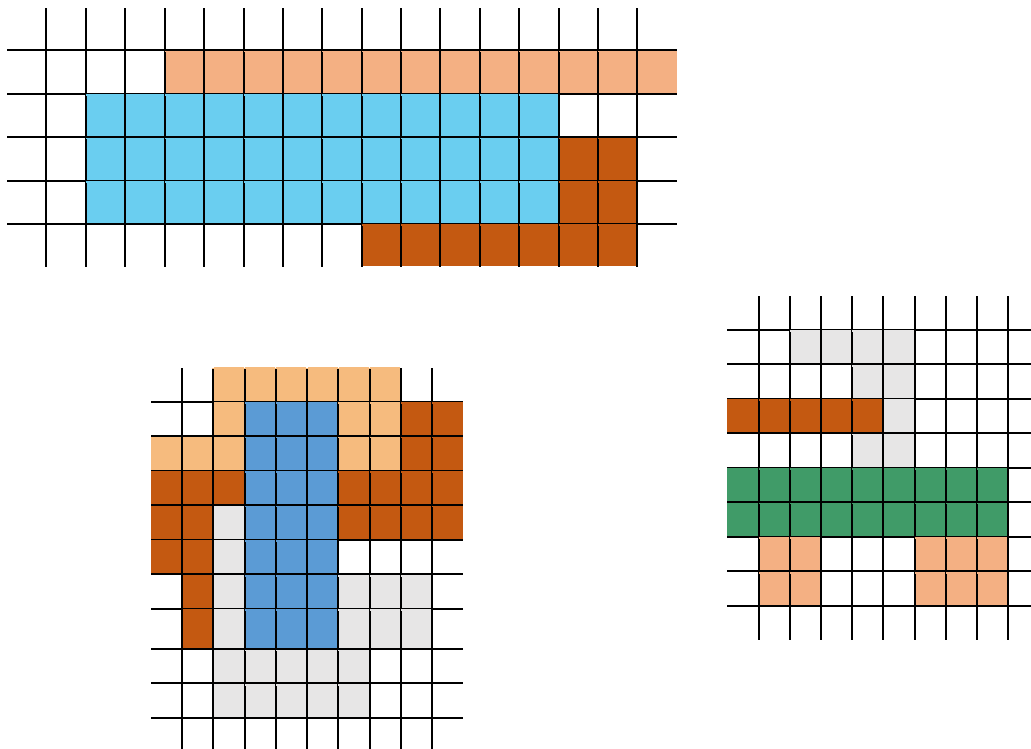
Aktualisht, mund të argumentohet se ndërtesa hibride është realisht një “bllok urban” në vetvete, në të cilat hasim veprimtari të të kondensuara të cilat kontribuojnë në sferën publike të mjedisit, lagjes apo qytetit. Andaj ato paraqesin reperë apo pika interesi si nga aspekti vizual apo të ndonjë trajte me veçoritë apo atributet vertikale dhe horizontale. Si ndërtesë e tillë, hibride, ajo shtrihet në rrafshin horizontal dhe vertikal duke i lidhë urbanitet brenda dhe jashtë saj. Sot, vlerat, trendet e reja për qytetin, kërkojnë interpretime të reja të koncepteve arkitektonike. Arkitektura e ndërtesës hibride ri-përcakton dhe shpreh simbiozë të re në mes arkitekturës dhe qytetit, në një mënyrë të veçantë. Në figurat si më poshtë, paraqitën mundësitë e kompozicioneve funksionale komplekse dhe dinamike. Dinamike, në kuptimin e fleksibilitetit ku zonat funksionale dhe elementet e strukturës mund të shtohen apo të hiqen sipas nevojës.



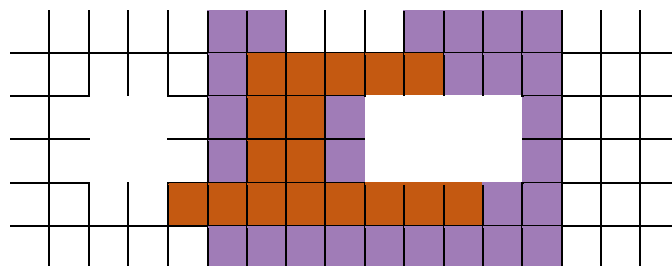
**Figura 241.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajcinovci. 2016.



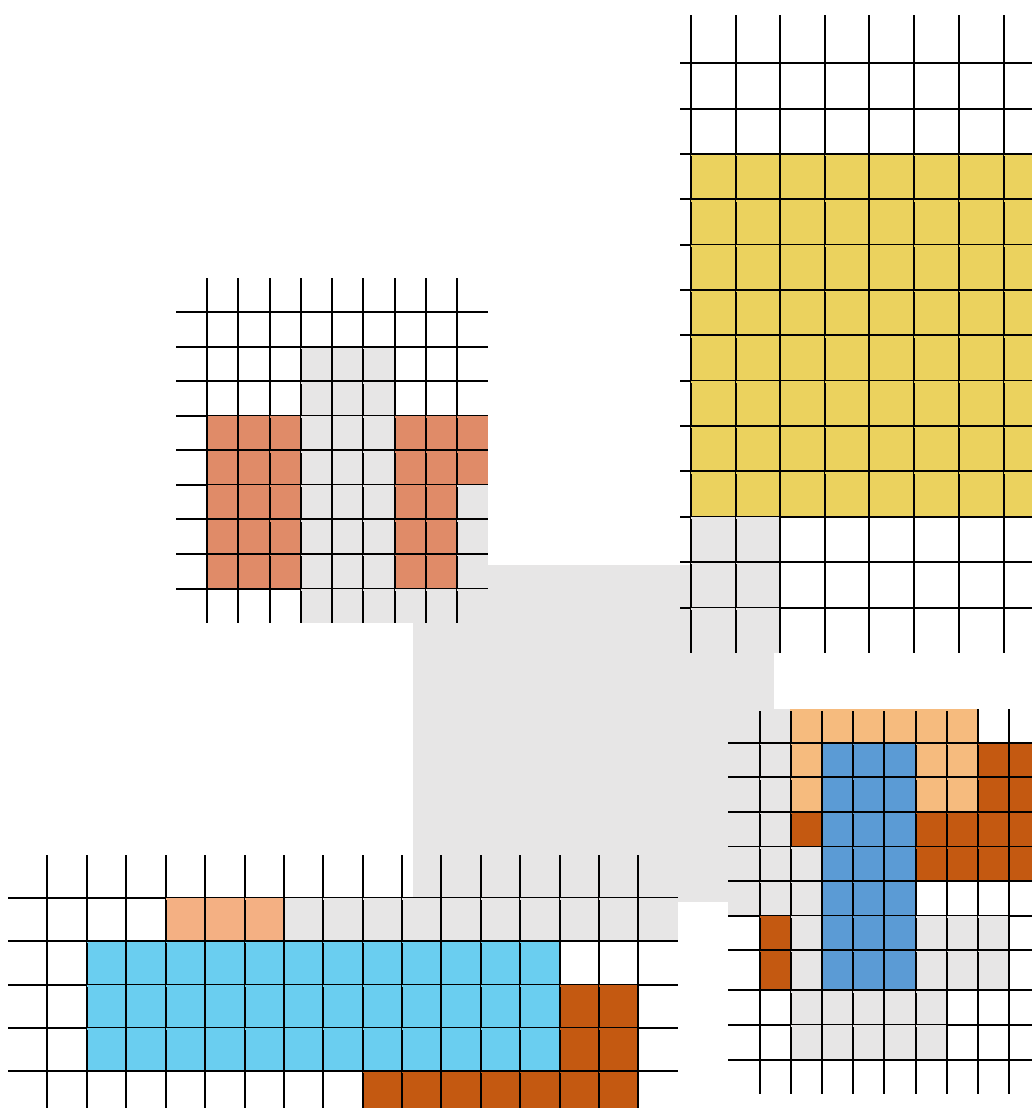
**Figura 242.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



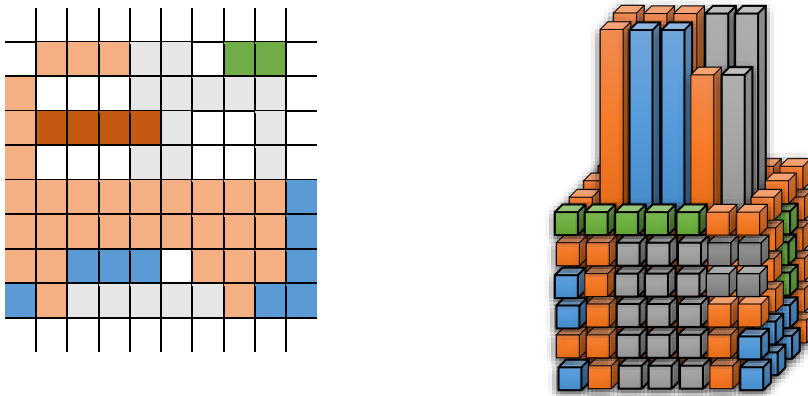
**Figura 243.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



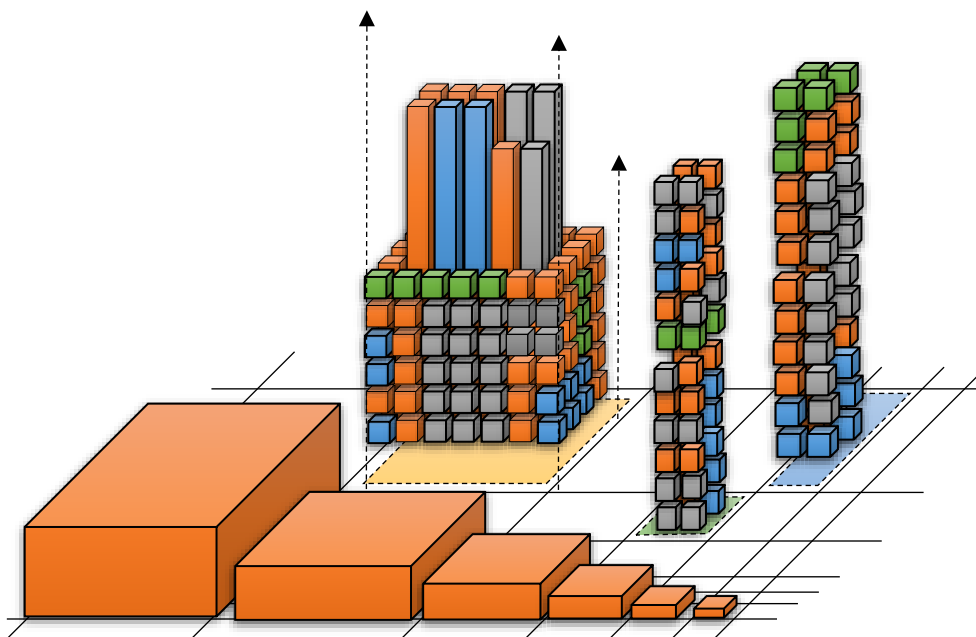
**Figura 244.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 245.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

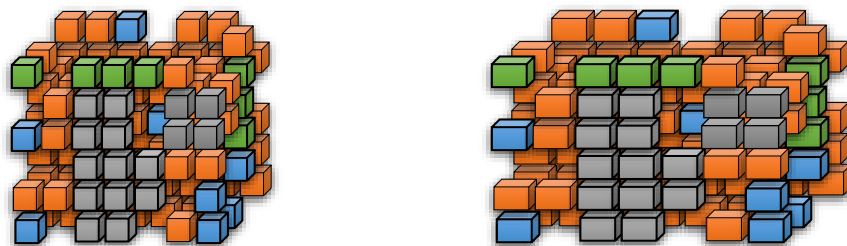


**Figura 246.** Komponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie në 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

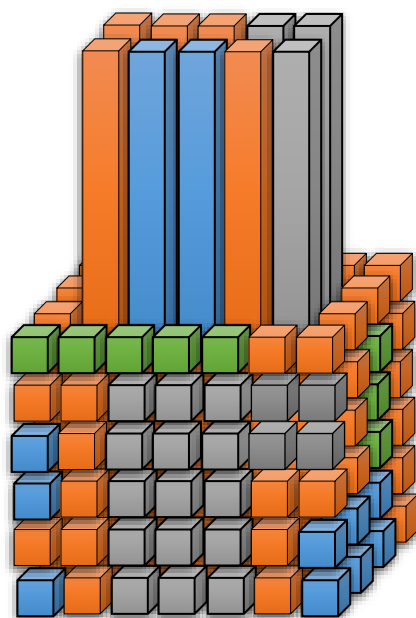
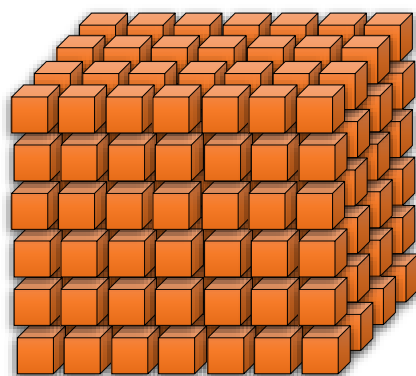


**Figura 247.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

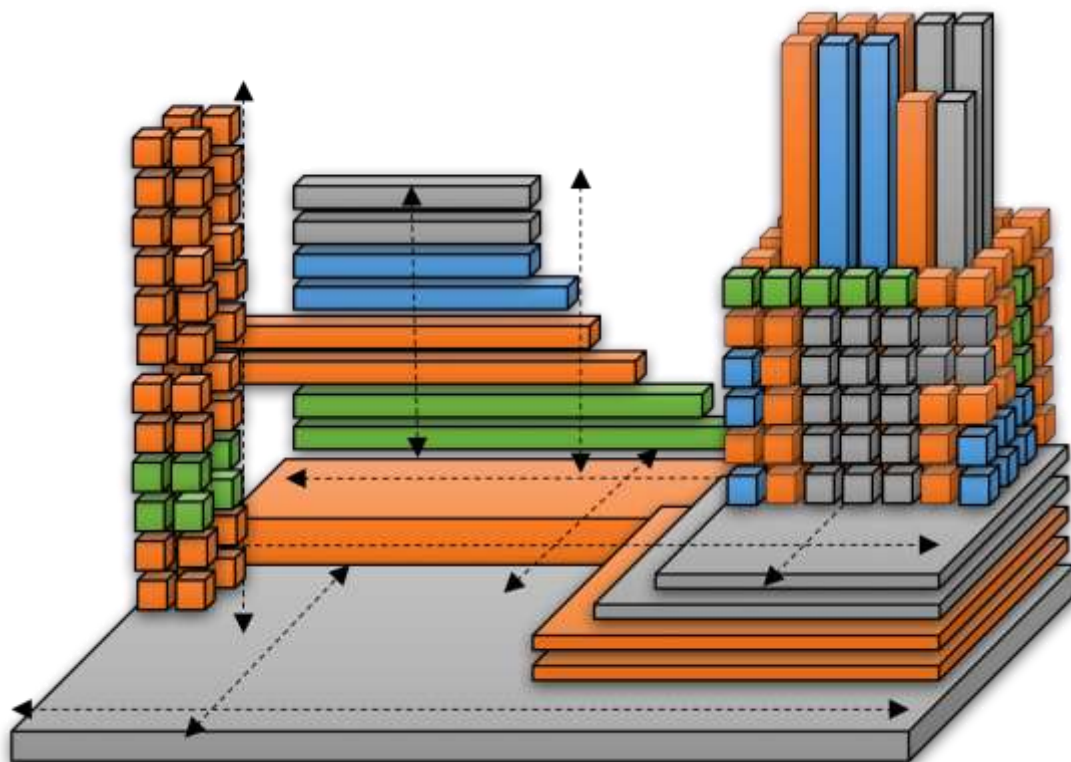




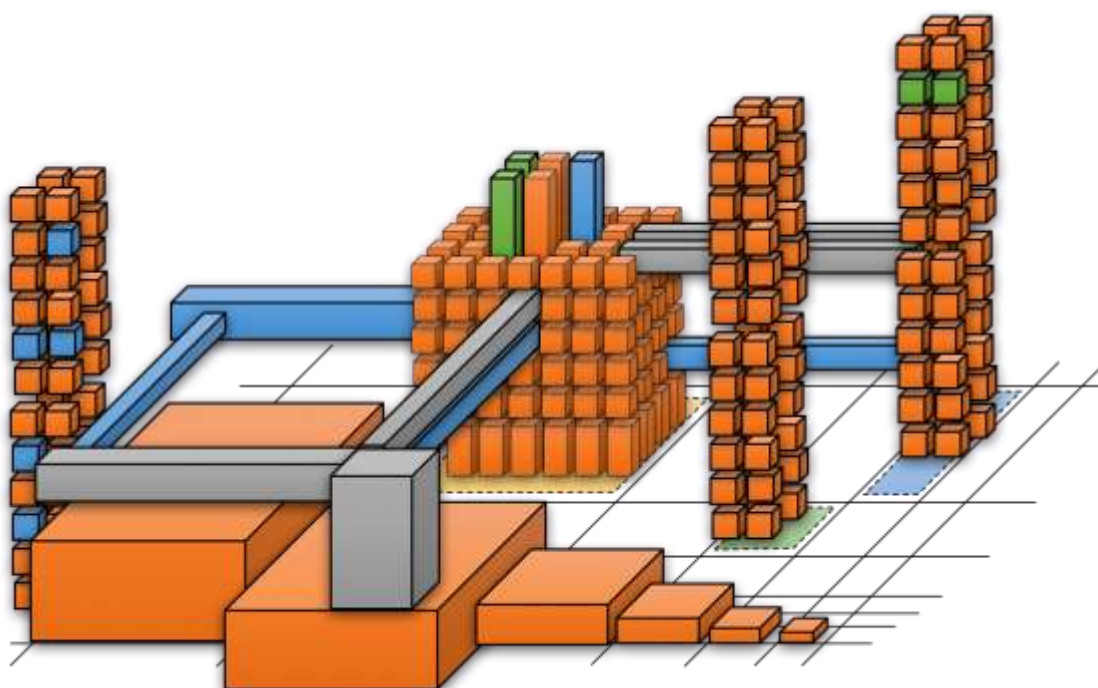
**Figura 248.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



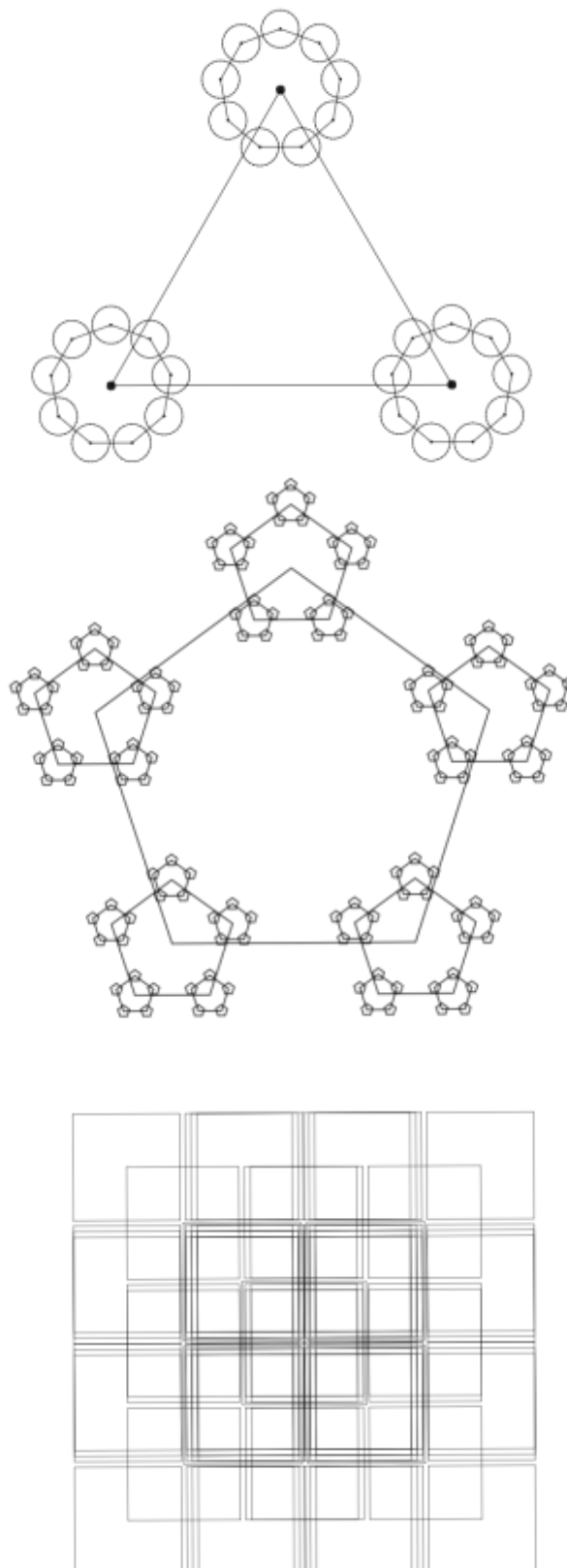
**Figura 249.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



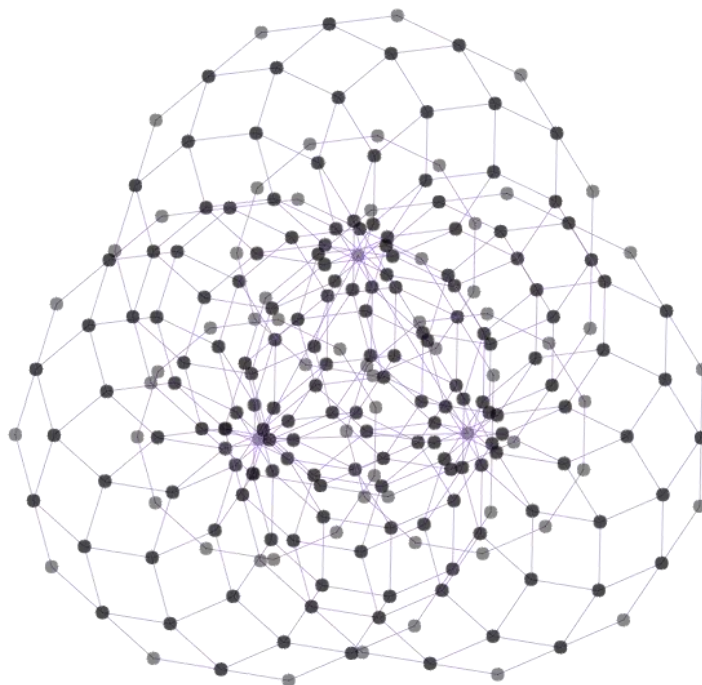
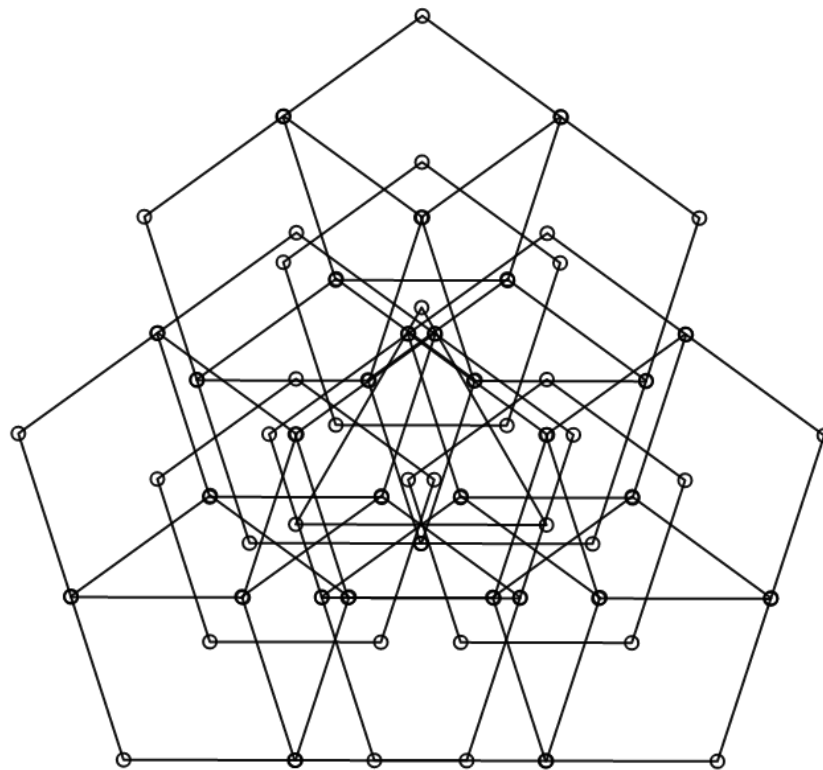
**Figura 250.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



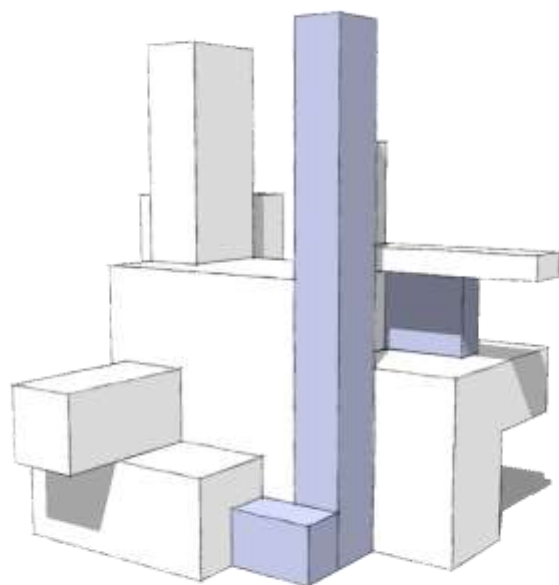
**Figura 251.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



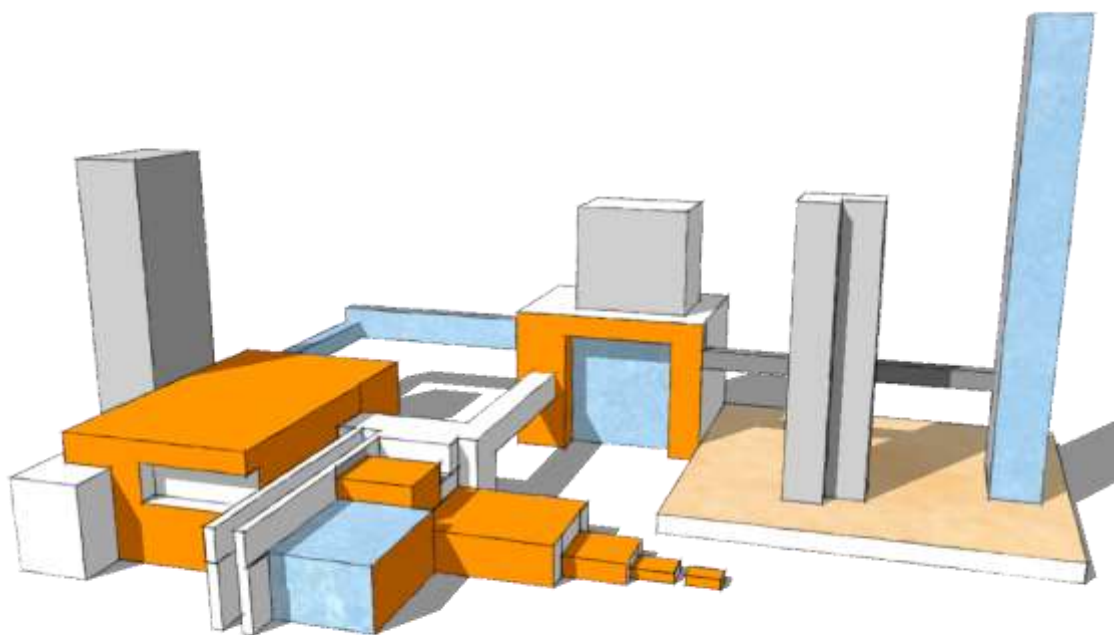
**Figura 252.** Hibridizimi, Variacionet.  
(Burimi): Sakari Lehtonen. 2016. GeoKone



**Figura 253.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi i sipërfaqeve horizontale në një tërësi.  
(Burimi): Sakari Lehtonen. 2016. *GeoKone*

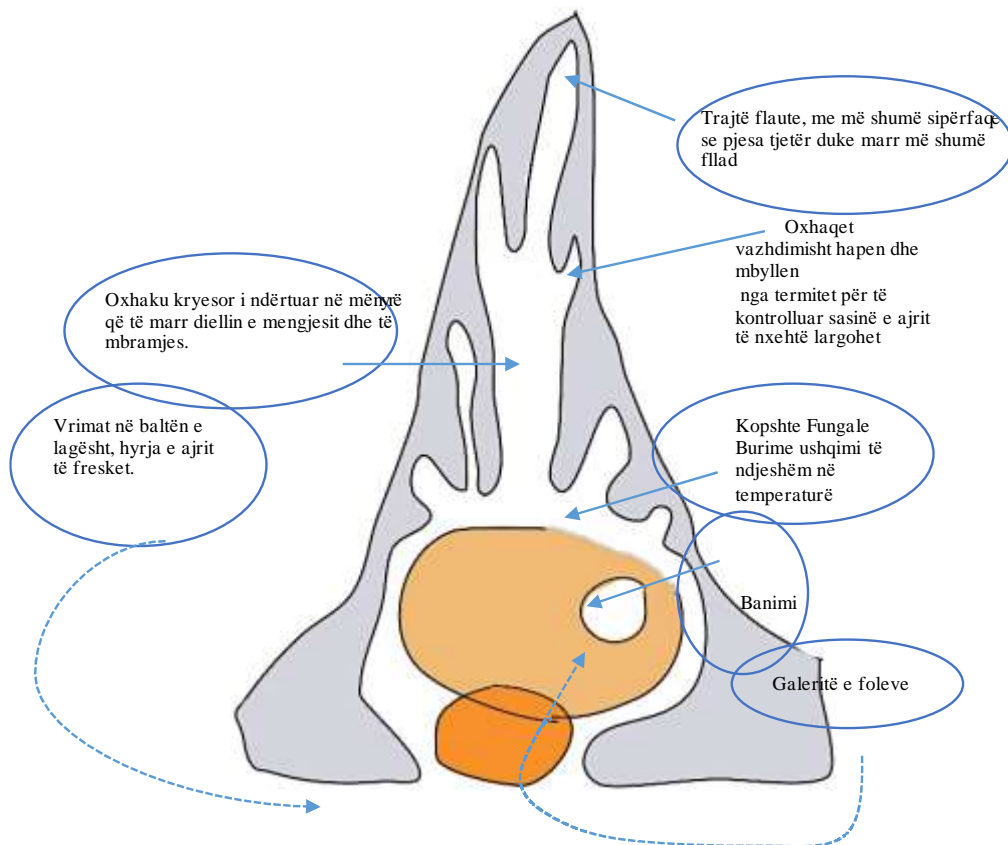


**Figura 254.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi në një tërësi.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

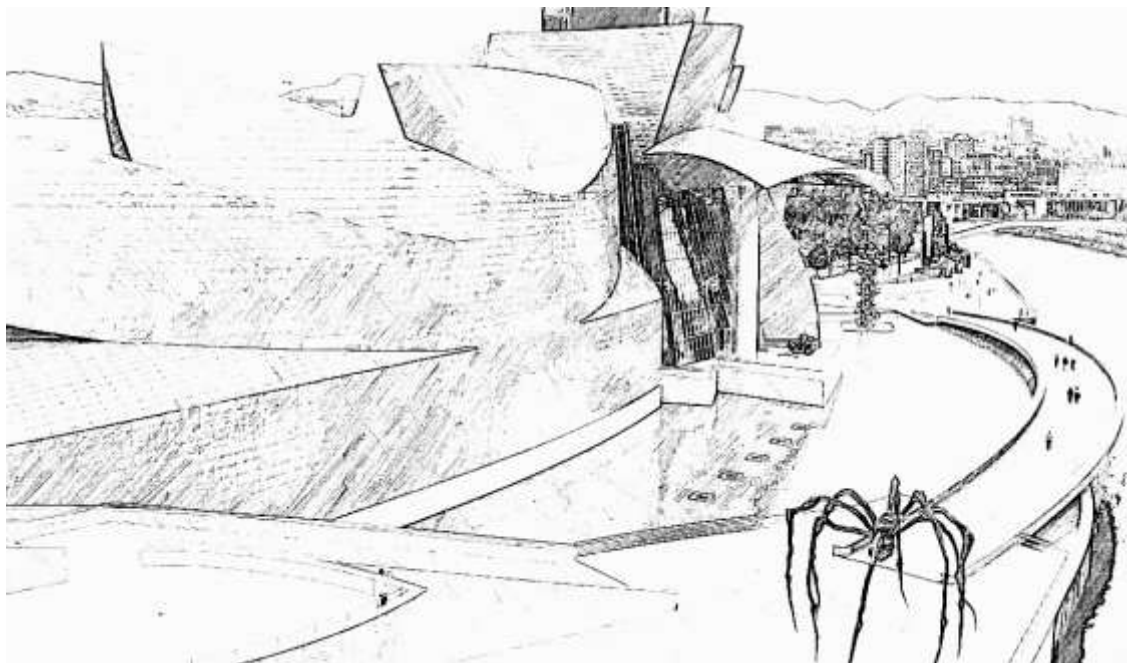


**Figura 255.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi në një tërësi.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

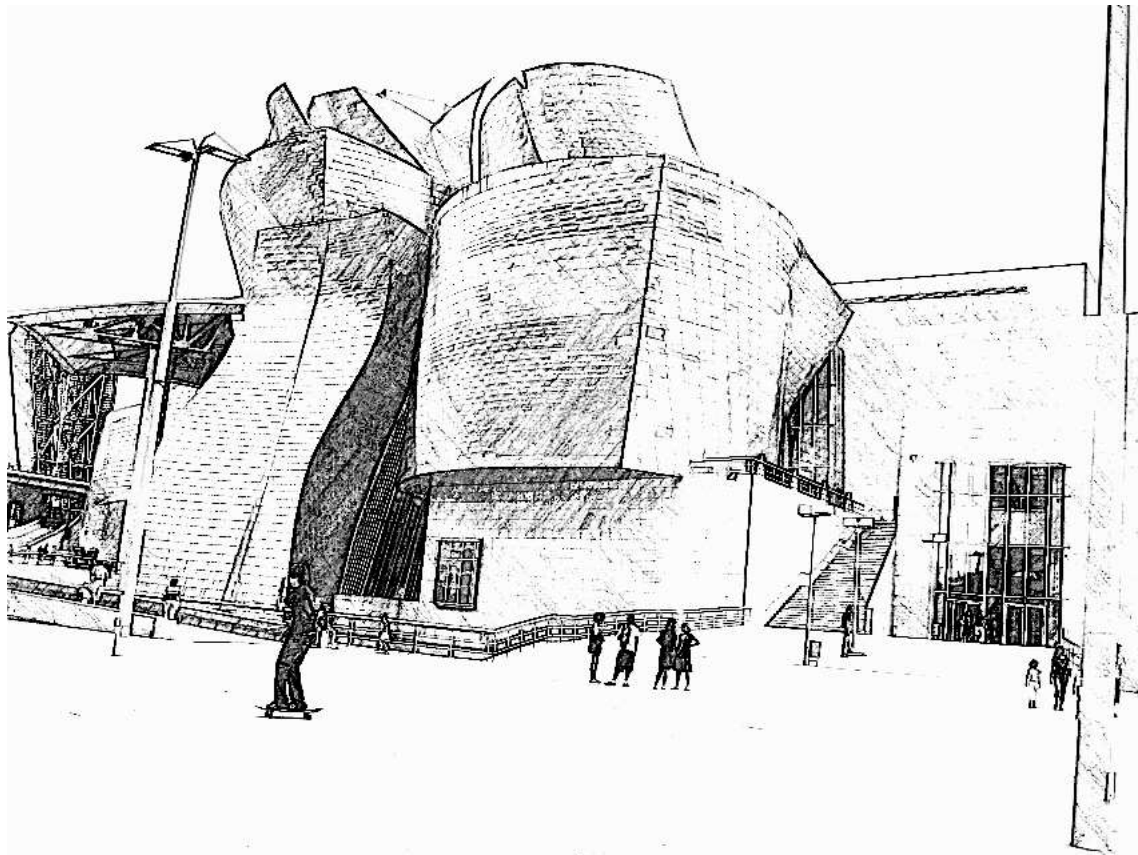
6.1.6.1 Ndërtesa hibride – biostrukturat, organike dhe biomimike



**Figura 256.** Tumë termitesh. Hibridizim funksionesh vitale, strukturë organike. (Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.



**Figura 257.** Guggenheim Museum Bilbao (Burimi): Sam valadi, 2011. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic. E përpunuar Bujar Bajçinovci, 2016



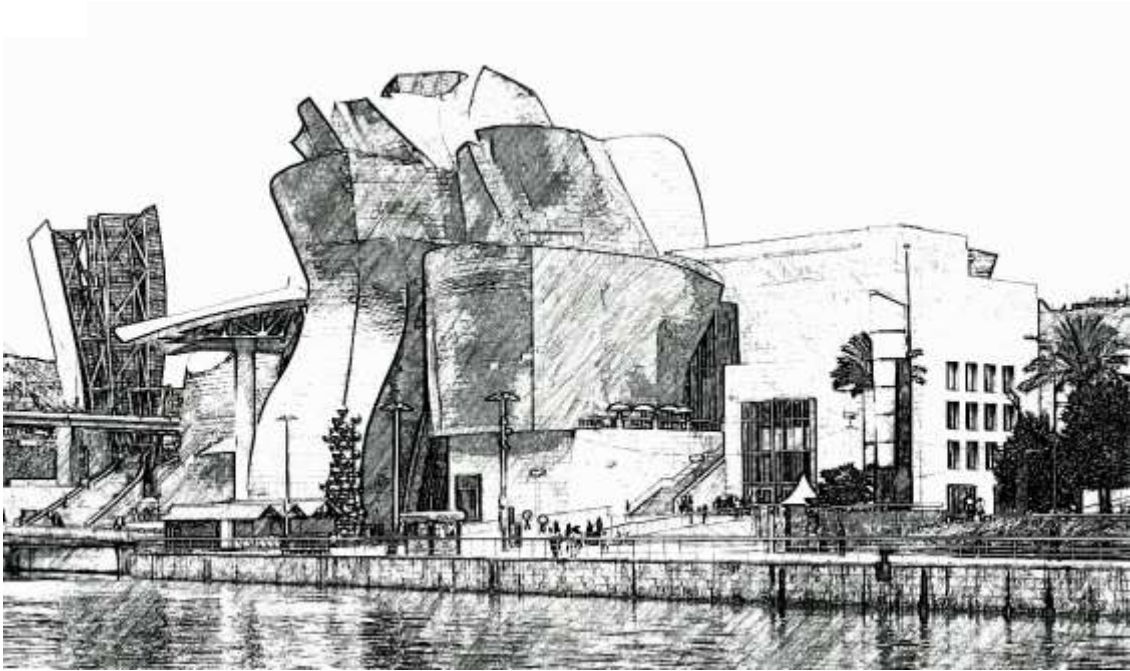
**Figura 258.** Guggenheim Museum Bilbao

(Burimi): Tracey Adams, 2007. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic. E përpunuar Bujar Bajçinovci, 2016



**Figura 259.** Guggenheim Museum, New York

(Burimi): Paul Arps, 2012. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic. E përpunuar Bujar Bajçinovci, 2016



**Figura 260.** Guggenheim Museum Bilbao

(Burimi): Matthias Ripp, 2010. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic. E përpunuar Bujar Bajçinovci, 2016



**Figura 261.** Guggenheim Museum – New York City

(Burimi): Sam valadi, 2008. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic. E përpunuar Bujar Bajçinovci, 2016



## INDEKSI I FOTOGRAFIVE - TABELAVE

## FOTOGRAFITË:

**Figura 1.** Sistemi me rampa D'Humy, prezantuar të parë në 1918, karakteristika me dysHEME të shmangura për të maksimizuar numrin e hapësirave të parkimit.

*(Burimi):* Library of Congress, SHBA.

**Figura 2.** Hong Kong, pamje strukture e qytetit natën.

*(Burimi):* Prachanart Viriyaraks, 2013. E licensuar nga Commons Attribution 2.0 Generic.

**Figura 3.** Harta e komunave të Kosovës

*(Burimi):* RKS. Qeveria

**Figura 4.** Rrjeti i rrugëve Nacionale dhe Rajonale i Kosovës

*(Burimi):* RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës

**Figura 5.** Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara

*(Burimi):* ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Figura 6.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

*(Burimi):* ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Figura 7.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

*(Burimi):* ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Figura 8.** Modelet e ndarë intra-BE, transporti i mallrave në vitin 2010

*(Burimi):* Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.

**Figura 9.** Modelet e ndarë intra-BE, transporti i pasagjerëve në vitin 2010

*(Burimi):* Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.

**Figura 10.** TVSH dhe akciza për vendet e BE. Çmimi mesatar për litër naftë, 03/2012

*(Burimi):* Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.

**Figura 11.** Komunikacioni rrugor i zhvilluar në BE. Google

*(Burimi):* Map data ©2016 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Inst. Geogr. Nacional, Mapa GISrael, ORION-ME. 2016

**Figura 11.** Komunikacioni rrugor i zhvilluar në Ballkan. Google

(Burimi): Map data ©2016 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Inst. Geogr. Nacional. 2016

**Figura 12.** Aksidentet sipas viteve, 2004-2014.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Figura 13.** Aksidentet sipas përqindjes. Llojet e aksidenteve.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Figura 14.** Shumica e faktorëve shkaktarë të aksidenteve në komunikacion bazuar në vëzhgimet e Policisë së Kosovës.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Figura 15.** Numri i të vdekurëve në 100 000 banorë, BE.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Figura 16.** Numri i të vdekurëve në 100 000 automjete, BE.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Figura 17.** Sistemi i administrimit të integruar për funksionimin e sigurisë rrugore.

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Figura 18.** Boulevard Metropolitan. Rrugë të reja, gjerësia totale e profilit: 55 m'

(Burimi): Created by Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool. See [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae). All copyrights are reserved.

**Figura 19.** Boulevard Qyteti. Rrugë të reja, gjerësia totale e profilit: 45 m'

(Burimi): Created by Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool. See [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae). All copyrights are reserved.

**Figura 20.** Rrugë Komerciale. Rrugë të reja, gjerësia totale e profilit: 21 m'

(Burimi): Created by Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool. See [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae). All copyrights are reserved.

**Figura 21.** Rrugë Banimi. Rrugë të reja, gjerësia totale e profilit: 20 m'

(Burimi): Created by Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool. See [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae). All copyrights are reserved.

**Figura 22.** Rrugë Banimi dytësore. Rrugë të reja, gjerësia totale e profilit: 16 m'

(Burimi): Created by Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool. See [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae). All copyrights are reserved.

**Figura 23.** Tipologjitë rrugore, sipas kontekstit

(Burimi): Abu Dhabi Urban Street Design Manual. 2010. Abu Dhabi Urban Planning Council. UAE

**Figura 24.** Plani kompozicional urban,

(Burimi): Abu Dhabi Urban Street Design Manual. 2010. Abu Dhabi Urban Planning Council. UAE

**Figura 25.** Planifikimi dhe projektimi i rrampave në trotuare dhe kalimet në rrugë.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 26.** Tipologjitë gjeometrike të udhëkryqëve rrugore

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 27.** Tipologjitë gjeometrike të udhëkryqëve rrugore

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 28.** Caktimi i kapacitetit të udhëkryqëve rrugore

(Burimi): Përpunuar, Universiteti PanEuropean Apeiron, 2015.

**Figura 29.** Udhëkryqi botëror, Montara Crossroads 2.

(Burimi): crazyad0boy, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 30.** Udhëkryqi në Dallas, SHBA

(Burimi): frankieleon, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 31.** Udhëkryqi në Dallas, SHBA

(Burimi): boydknife, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 32.** Udhëkryqi 75 në Dallas, SHBA

(Burimi): Matthew Rutledge, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 33.** Udhëkryqi në Gravelly Hill Interchange, SHBA

(Burimi): highwaysengland, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 34.** Garazha, San Francisco, Californi, SHBA

(Burimi): Travis Wise, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 35.** US Airways Boeing 757, mbi plazhën Maho. Aeroporti internacional Princess Juliana. Saint Maarten. Antile

(Burimi): Lawrence Lansing, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported

**Figura 36.** Bashkëveprimi në mes të sistemit funksional dhe infrastrukturës

(Burimi): E përshtatur, Brian Edwards, 2005. *The Modern Airport Terminal*.

**Figura 37.** Komponentët e rrezikut mjedisor/shëndetësor nga cilësia e ajrit

(Burimi): E përkthyer, Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 135. USA

**Figura 38.** Efektet shëndetësore në raport me përqindjen e njerëzve të afektuar

(Burimi): E përkthyer, Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 135. USA

**Figura 39.** Depërtimi i partikulave PM në sistemin respirator të njeriut

(Burimi): E përkthyer, Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 135. USA.

**Figura 40.** Rrugëtimi prej pikës A deri në pikën B

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 41.** Rrugëtimi prej pikës A deri në pikën B. Pushimi pastaj Pushimi!

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 42.** Parkimi sipërfaqësor, për banorët e lagjës apo bllokut

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 43.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 44.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 45.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 46.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 47.** Parkimi sipërfaqësor në nivele, përgjatë rrugës për qasje (parkim në rrugë).

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 48.** Automjetet për nevoja speciale. Special Ops Police. Washington Nat. Parks

*(Burimi): Tim Evanson, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic*

**Figura 49.** Automjetet për nevoja speciale. Caterpillar

*(Burimi): Dave Catchpole, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 50.** Veçoritë e automjeteve speciale

*(Burimi): LoadedAaron, 2015. E licensuar nga Creative Commons Attribution NoDerivs 2.0 Generic*

**Figura 51.** Automjetet për nevoja speciale.

*(Burimi): LoadedAaron, 2015. E licensuar nga Creative Commons Attribution NoDerivs 2.0 Generic*

**Figura 52.** Garazha, automjetet e shpëtimit dhe emergjencave në aeroporte

*(Burimi): Tony Hisgett, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 53.** Dimensionet e automjeteve

*(Burimi): Pech, A. et al. 2009.*

**Figura 54.** Dimensionet e automjeteve, rradiuset dhe këndet drejtuese

*(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.*

**Figura 55.** Parkimi nga mbrapa në 90°

*(Burimi): Public Domain, 2012.*

**Figura 56.** Parkimi nga mbrapa në 60°

*(Burimi): Public Domain, 2012.*

**Figura 57.** Parkimi nga para në 90°

*(Burimi): Public Domain, 2012.*

**Figura 58.** Parkimi nga para në  $60^0$

(Burimi): *Public Domain, 2012.*

**Figura 59.** Parkimi nga para në  $30^0$

(Burimi): *Public Domain, 2012.*

**Figura 60.** Moduli projektues për 1 vendparking

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 61.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 62.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd

(Burimi): *University of Houston, Campus Design Guidelines and Standards, 2014.*

**Figura 63.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $90^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016*

**Figura 64.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $90^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 65.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $90^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 66.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $60^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 67.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $60^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016*

**Figura 68.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $60^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 69.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $45^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 70.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $45^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 71.** Dimensionet e nevojshme, në varësi të tipologjisë së parkimit nën kënd  $45^0$

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 72.** Nathan Phillips Square në Toronto, Kanada

(Burimi): *Wladyslaw, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported*

**Figura 73.** Zona e kontrollit. Hyrja dhe dalja nga garazha

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 74.** Pjerrtësia e rampave të gjata të drejta

(Burimi): *Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 75.** Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë marrjes së kthesave në varësi të R.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016

**Figura 76.** Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë kthesave.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016

**Figura 77.** Pozita dhe manovrimi i makinës gjatë marrjes së kthesave  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 78.** Pjerrtësia e rampave të gjata të drejta  
(Burimi): E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016. Pech, A. et al. 2009.

**Figura 79.** Raporti i marrëdhënieve matematikore në varësi të rrezeve Ri, Ra dhe Rl.  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009.

**Figura 80.** Raporti i marrëdhënieve matematikore në varësi të rrezeve dhe akseve  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009.

**Figura 81.** Llojet e ndryshme të organizimit dhe të planifikimit të garazhave  
(Burimi): Carl Walker. MikeR. 2008. City of Lincoln, Nebraska. SHBA

**Figura 82.** Llojet e ndryshme të organizimit dhe të planifikimit të garazhave  
(Burimi): Carl Walker. MikeR. 2008. City of Lincoln, Nebraska. SHBA

**Figura 83.** Llojet e ndryshme të organizimit dhe të planifikimit të garazhave  
(Burimi): Carl Walker. MikeR. 2008. City of Lincoln, Nebraska. SHBA

**Figura 84.** Garazhat me rampa të drejta të gjata  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 85.** Garazhat me rampa me rampa të drejta të shkurta njëfish të shmangura  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 86.** Garazhat me rampa me rampa të drejta të shkurta dyfish të shmangura  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 87** Garazhat me rampa me rampa të drejta të shkurta dyfish të shmangura  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 88.** Garazhat me me etazha të drejta me rampa spirale  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 89.** Garazhat me me etazha të drejta me rampa spirale  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 90.** Garazhat me me etazha të drejta me rampa spirale  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 91.** Garazhat me etazha të pjerta me trajtë spirale  
(Burimi): Pech, A. et al. 2009. Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.

**Figura 92.** Garazhat me etazha të pjerta të drejta

(Burimi): Pech, A. et all. 2009. *Parkhäuser - Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb.*

**Figura 93.** Multiplikimi i modulit projektues, në raport me atë konstruktiv

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 94.** Moduli konstruktiv

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 95.** Dimensionet projektuese

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 96.** Amsterdam, Borneo akcent fasade

(Burimi): Rankeelaw, 2008. *E licensuar nga Commons Attribution ShareAlike 2.0*

**Figura 97.** Amsterdam, Borneo

(Burimi): Fredrik Linge, 2009. *Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0*

**Figura 98.** Philamlife, tower. Filipine

(Burimi): Acullador, 2009. *Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0*

**Figura 99.** Federation Square. Melburne, Australia

(Burimi): eosdude, 2014. *Creative Commons Attribution Share Alike 2.0*

**Figura 100.** Garazha mekanike e tipit “Sillo” dhe e tipit të “Paletave”

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016

**Figura 101.** Garazha mekanike e tipit të kabinave kontinuale, “Pater Noster”

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016

**Figura 102.** Garazha mekanike, e tipit kullë në Wolfsburg, Gjermani

(Burimi): DooMMeeR, 2008. *E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported*

**Figura 103.** Garazha gjysmë automatike, Saravana Super Stores Purasavakkam.

(Burimi): Pepmanrajasekar, 2010. *E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported*

**Figura 104.** AFI Mall, MIBC, Moskë

(Burimi): kishjar?, 2010. *E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 105.** Arkadë shitëse, Taito, Tokio. Japan

(Burimi): Electroliner, 2007. *E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 106.** Burlington Arcade në Londër, MB. E ndërtuar me 1865

(Burimi): Oosoom, 2008. *E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported*

**Figura 107.** Qendra Toronto Eaton në Toronto, Kanadë.

(Burimi): Christopher Woo. 2006. *E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 108.** Robinsons Place Manila in Manila, Philippines

(Burimi): Ninjakeg. 2011. *E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Unported*

**Figura 109.** Shembull "Parimi i atraktivitetit" i aplikuar në Dinamika Urbane, nga "Urban Dynamics, The First Fifty Years" Louis Alfeld, System Dynamics Review 1995. (Burimi): Bob, 2004. E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 110.** Shembull i teorisë së Applebaum për lokacionin e ndërtesave tregtare (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 111.** Shembull i teorisë së Applebaum për lokacionin e ndërtesave tregtare (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 112.** Caktimi i regjionit primar prej të cilit vijnë më shumë së 60% të blerësve (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 113.** Caktimi i regjionit primar prej të cilit vijnë më shumë së 60% të blerësve (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 114.** Caktimi i regjionit primar prej të cilit vijnë më shumë së 60% të blerësve (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 115.** Plan diagrami i koncepteve hapësinore dhe kompozicionale (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 116.** Plan diagrami i koncepteve hapësinore, i mbyllur dhe i hapur (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 117.** Plan diagrami i koncepteve hapësinore, i kryqëzuar, T dhe organike (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 118.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 119.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 120.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret dhe komunikimi (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 121.** Raporti i sipërfaqeve shitëse, shitoret - volumeni (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 122.** Dimensionet projektuese (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 123.** Inkorporimi dhe rivitalizimi i shitorëve në blloqet urbane ekzistuese (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 124.** Inkorporimi dhe rivitalizimi i shitorëve në blloqet urbane ekzistuese (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 125.** Shitorët në sheshe, piaceta, në blloqet urbane ekzistuese (Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.



**Figura 126.** Qarkullimi publik në hapësirë, përcakton gjeometrinë e qendrave tregtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 127.** Qarkullimi publik në hapësirë, përcakton gjeometrinë e qendrave tregtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 128.** Qarkullimi në ndërtesë përcakton vendndodhjen e shitoreve  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 129.** Qartë i potencuar drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 130.** Baalbek, Liban. Simetri dhe sekuenca të zhvilluara  
(Burimi): Public Domain, 2005. Wikimedia Commons

**Figura 131.** Drejtimi i lirë i lëvizjes, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 132.** Charles Moore, Kresge College, Santa Cruz. Kaliforni, 1974  
(Burimi): Rivizatuar, Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 133.** Qartë i potencuar drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 134.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 135.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, pikat e interesit  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 136.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, zonat shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 137.** Drejtimi i lëvizjes, akset e simetrisë, zonat shitëse  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 138.** Komunikimi i konsumatorëve dhe mallrave, zonat shitëse në etazhe  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 139.** Dimensionet projektuese, distancat optimale. Qendrat tregëtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 140.** Dimensionet projektuese, distancat optimale. Qendrat tregëtare  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 141.** Dimensionet projektuese, pozitat optimale për eskalatorë  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 142.** Dimensionet themelore të shiritave të “pafundmë”  
(Burimi): E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016. ACR, Report 25, Vol. 2, 2010. FAA, USA.

**Figura 143.** Dimensionet themelore të eskalatorit, Thyssen Krupp elevator, 2006.

*(Burimi): E përpunuar, Bujar Bajçinovci, 2016. ACR, Report 25, Vol. 2, 2010. FAA, USA*

**Figura 144.** Zonat funksionale, të paraqitura në vertikale

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 145.** Dimensionet projektuese, pozitat optimale për eskalatorë

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 146.** Urat komunikuese, vizurat, të paraqitura në galeri

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 147.** Urat komunikuese, trajtat

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 148.** Urat komunikuese, trajtat dhe dimensionet optimale

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 149.** Skemat funksionale organizative të qendrave shitëse

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 150.** Skemat funksionale organizative të qendrave shitëse

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 151.** Skema funksionale organizative e qendrave shitëse, Mall-ët

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 152.** Skema funksionale organizative e kuzhinave qëndrore

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 153.** Skema funksionale organizative e traktit rekreativ

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 154.** Skema funksionale e komunikimit në qendra tregëtare

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 155.** Moduli konstruktiv optimal dhe komunikimi. Qendrat shitëse

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 156.** Restorantet, dimensionet dhe mënyrat e organizimit të traktit ushqyes

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 157.** Mundësitë e ventilimit natyror

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2015.*

**Figura 158.** Parimi i Bernouli-it, në objekte bashkëkohore Arkitektonike

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2015.*

**Figura 159.** Këndi vizual

*(Burimi): © ERCO. Guide, 2013.*

**Figura 160.** Hoteli në zjarr. Dubai. 2015.

(Burimi): <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/dubai/12076792/Dubai-skyscraper-fire-new-years-eve-2015-live>

**Figura 161.** Plani i evakuimit në ndërtesa.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 162.** Hoteli në zjarr. Dubai. 2015.

(Burimi): <http://botasot.info/bota/497973/hoteli-me-pese-yje-perfshihet-nga-zjarri-ne-dubai/>

**Figura 163.** Plan diagrami i veprimit në rast rreziku, skemë algoritmi

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 164.** Distanca maksimale në mes të tualeteve

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 165.** Një shembull planimetrie të tualetit, afërsisht: 12 m<sup>2</sup> për njësi harxhuese

(Burimi):. Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 130. USA

**Figura 166.** Planimetria e tualetit

(Burimi):. Federal Aviation Administration, 2015. ACRP, report 130. USA

**Figura 167.** Phoenix sky harbor international airport, 737-700 N237WN

(Burimi): Stuart Seeger, 2009. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic

**Figura 168.** Terminal 3 - Phoenix Sky Harbor Airport

(Burimi): K50 Dude, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution 3.0 Unported

**Figura 169.** Terminali dhe objekti i garazhave të hapura. Phoenix Sky Harbor Airport

(Burimi): Cygnusloop99, 2008. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported

**Figura 170.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 171.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 172.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 173.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 174.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 175.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 176.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 177.** Garazha publike në Prishtinë, QKUK.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 178.** Garazha publike në Prishtinë, Hyrja-Dalja, QKUK.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 179.** Garazha publike në Prishtinë, Hyrja-Dalja, QKUK.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.*

**Figura 180.** Red Parking Garage, The parking garage on Milwaukee and Michigan.

*(Burimi): Jeramey Jannene, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 181.** Parking Garage, Googleplex

*(Burimi): Travis Wise, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 182.** Parking Garage, Kansas City

*(Burimi): Paul Sableman, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 183.** Parking Garage, Santa Monica LEED Parking

*(Burimi): John McStravick, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 184.** Parking Garage, Oxford

*(Burimi): Lars Plougmann, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic*

**Figura 185.** Ample Parking Garage, Oxford

*(Burimi): Stephen Woods, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 186.** Ballet Valet Parking Garage. South Point, Miami Beach, Florida

*(Burimi): Phillip Pessar, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 187.** Municipal Parking Garage, Missouri

*(Burimi): Paul Sableman, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 188.** Garazhë. Allentown, Pennsylvania

*(Burimi): Paul Sableman, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 189.** The Parking Garage at Universal Studios in Orlando, Florida, USA.

*(Burimi): LancerE, 2006. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 190.** Parking garage ramp Indianapolis IN airport

*(Burimi): jill, 2005. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 2.0 Generic*

**Figura 191.** Kassel Parking garage

*(Burimi): P K, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 192.** Fashion Centre at Pentagon City

*(Burimi): m01229, 2012. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 193.** Fashion Centre at Pentagon City

*(Burimi): Anthony Bailey, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported*

**Figura 194.** Fashion Centre at Pentagon City*(Burimi): Anthony Bailey, 2013. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported***Figura 195.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota*(Burimi): Runner1928, 2014. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported***Figura 196.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota*(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google***Figura 197.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota*(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google***Figura 198.** Mall of America, East Brodway, Bloomington, Minnesota*(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016. Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google***Figura 199.** 3D modeli i lidhjes së hidrogjenit, në ujë*(Burimi): Qwerter, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported***Figura 200.** 3D modeli i ujit në gjendje të lëngshme dhe akulli*(Burimi): P99am, 2010. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported***Figura 201.** Hibridizimi orbital, katër orbitalet SP3*(Burimi): Jfmerlo, 2011. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported***Figura 202.** Një paraqitje skematike e orbitaleve hibride të cilat mbulojnë orbitalet e hidrogjenit*(Burimi): K. Aainsqatsi, 2007. E licensuar Public Domain;***Figura 203.** Trajta tetrahedrike e metanit*(Burimi): Maksim, 2006. E licensuar nga Creative Commons Attribution ShareAlike 3.0 Unported***Figura 204.** Neon orbitals*(Burimi): Kurzon, Dmacks, Mortadelo2005, 2006. E licensuar Public Domain***Figura 205.** Tabelë tregon të gjitha konfigurimet orbitale për funksionet valore të hidrogjenit deri në 7s.*(Burimi): Wikipedia, 2016. [https://en.wikipedia.org/wiki/Atomic\\_orbital](https://en.wikipedia.org/wiki/Atomic_orbital). [Korrik 2016]***Figura 206.** Orbitalet e elektroneve*(Burimi): Patricia.fidi and Lt Paul, 2006. E licensuar Public Domain.***Figura 207.** Orbitalet hibride*(Burimi): Averill, A.B. & Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry***Figura 208.** Lidhja në BeH<sub>2</sub>, orbitalet sp hibride*(Burimi): Averill, A.B. & Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry***Figura 209.** Formimi i sp orbitaleve hibride*(Burimi): Averill, A.B; Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry***Figura 210.** Formimi i sp<sup>2</sup> orbitaleve hibride*(Burimi): Averill, A.B; Eldredge, P. 2012. Principles of General Chemistry*

**Figura 211.** Hyjnesha në fron*(Burimi): Instituti Arkeologjik i Kosovës, 2012.***Figura 212.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë*(Burimi): PPU, 1987. Komuna e Prishtinës***Figura 213.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë*(Burimi): Imagery ©2016 Google, DigitalGlobe, Landsat, Map data ©2016 Google***Figura 214.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë*(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google***Figura 215.** Prishtina në kohë dhe në hapësirë*(Burimi): Imagery ©2016 Google, Map data ©2016 Google***Figura 216.** Prishtina, Hibridizimi orbital, zonat pjesëmarrse*(Burimi): Imagery ©2016 DigitalGlobe, Google, CNES / Astrium, Map data ©2016 Google***Figura 217.** Struktura hibride organizative.*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 218.** Garazha, 24 orë pune, gjatë 24 orëve*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 219.** Qendra tregtare 12 orë pune, gjatë 24 orëve*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 220.** Administrata 8 orë pune, gjatë 24 orëve*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 221.** Salla koncertale - opera 4 orë pune, gjatë 24 orëve*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 222.** Aeroporti 24 orë pune, gjatë 24 orëve*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 223.** Ndërtesa hibride multifunksionale 24/7 në javë.*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 224.** Struktura komplekse. Ndërtesa hibride multifunksionale 24/7 në javë.*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 225.** Zonat hibride multifunksionale.*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 226.** Zonat hibride multifunksionale.*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.***Figura 227.** Zonat hibride multifunksionale.*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 228.** Variacionet. Zonat hibride multifunkionale.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 229.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 230.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie komplekse.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 231.** Variacionet. Zonat hibride multifunkionale. Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 232.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 233.** Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 234.** Variacionet. Zonat hibride multifunkionale. Dekomponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 235.** Ponte Vechio, Itali. Hibridizim funksionesh

*(Burimi): Graeme Churchard, 2008. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 236.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 237.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 238.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 239.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 240.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale të një tërësie.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016. (Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 241.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 242.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 243.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.

*(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.*

**Figura 244.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 245.** Variacionet, trajtat. Komponimi i sipërfaqeve horizontale.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 246.** Komponimi i sipërfaqeve horizontale dhe vertikale e një tërësie në 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 247.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 248.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 249.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 250.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 251.** Komponimi i volumeneve në një tërësi hibride - 3D.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 252.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi i sipërfaqeve horizontale në një tërësi.  
(Burimi): Sakari Lehtonen. 2016. *GeoKone*

**Figura 253.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi i sipërfaqeve horizontale në një tërësi.  
(Burimi): Sakari Lehtonen. 2016. *GeoKone*

**Figura 254.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi në një tërësi.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 255.** Hibridizimi, Variacionet. Komponimi në një tërësi.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Figura 256.** Tumë termitesh. Hibridizim funksionesh vitale, strukturë organike.  
(Burimi): Bujar Bajçinovci. 2016.

**Figura 257.** Guggenheim Museum Bilbao  
(Burimi): Sam valadi, 2011. *E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 258.** Guggenheim Museum Bilbao  
(Burimi): Tracey Adams, 2007. *E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

**Figura 259.** Guggenheim Museum, New York  
(Burimi): Paul Arps, 2012. *E përpunuar, Bujar Bajçinovci. E licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*



**Figura 260.** Guggenheim Museum Bilbao

*(Burimi): Matthias Ripp, 2010. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic.*

**Figura 261.** Guggenheim Museum – New York City

*(Burimi): Sam valadi, 2008. E përpunuar, Bujar Bajçinovci. Licensuar nga Creative Commons Attribution 2.0 Generic*

## TABELAT:

**Tabela 1.** Popullsia ne regjionet, komunat dhe qytetet kryesore në Kosovës (2011)

(Burimi): RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeqar. 2015.

**Tabela 2.** Krahasimi i karakteristikave demografike të RKS me ato te vendeve fqinje

(Burimi): RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeqar. 2015.

**Tabela 3.** Krahasimi i BPV në mes Kosovës dhe vendeve të tij fqinje

(Burimi): RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeqar. 2015.

**Tabela 4.** Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Tabela 5.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Tabela 6.** Rrugët e Kosovës sipas kategorive

(Burimi): ASK. Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme

**Tabela 7.** Trendet e aksidenteve 2004-2014

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Tabela 8.** Llojet e aksidenteve 2004-2014

(Burimi): RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

**Tabela 9.** Popullsia e Kosovës dhe shtimi natyror për vitin 2014, nivel i komunave.

(Burimi): Agjencia e Statistikave të Kosovës. *Popullsia e Kosovës 2014*. 2015.

**Tabela 10.** Lëvizja e numrit të përgjithshëm të popullsisë në Kosovë. 1948-1981.

(Burimi): Ministria e mjedisit dhe planifikimit hapësinor. *Raport, Gjendja e ujërave në Kosovë*. 2010.

**Tabela 11.** Standardet kombëtare të cilësisë ajrit. USA.

(Burimi): <http://epa.gov/air/criteria.html>. 2012.

**Tabela 12.** Dimensionet e automjeteve - Përqindjet e linjave të përgjithshme

(Burimi): E përkthyer: Pech, A. et al. 2009.

**Tabela 13.** Dimensionet e automjeteve - Përqindjet e linjave të përgjithshme

(Burimi): E përshtatur: University of Houston, *Campus Design Guidelines and Standards*, 2014.

**Tabela 14.** Standardet, raporti i vendparkingjeve

(Burimi): Bujar Bajçinovci, 2016.

**Tabela 15.** Sasitë e CO<sub>2</sub>, avullit të ujit dhe të nxehtësisë që i liron njeriu brenda orës  
(Burimi): Krasniqi, F., Selimaj, R., Malsiu, I.(2004). *Instalimet Makinerike. Universiteti i Prishtinës.*

## LITERATURA

1. Abel, C.(2004). *Architecture, Technology and Process*. Oxford, UK: Elsevier
2. Abu Dhabi Urban Street Design Manual. 2010. Abu Dhabi Urban Planning Council. UAE. [www.upc.gov.ae](http://www.upc.gov.ae)
3. ACRP, report 130. (2015). Guidebook for Airport Terminal Restroom Planning and Design. Federal Aviation Administration, © National Academy of Sciences. USA.
4. Alfeld, E, L. (1995). Urban dynamics-The first fifty years. *System Dynamics Review* Vol. 11, no. 3: 199-217. John Wiley & Sons, Ltd.
5. Agjencia e Statistikave të Kosovës. Popullsia e Kosovës 2014. 2015.
6. Audi, R. (2011). *Epistemology*. London, UK. New York. USA : Routledge. Tailor & Francis Group.
7. Asociacioni i Komunave të Kosovës. Deklaratë parimore: Planifikimi urban dhe rural. 2010.
8. ASK. (2017). Statistikat e transportit dhe telekomunikacionit TM 1 – 2016. Ministria e Punëve të Brendshme
9. Asistenca evropiane 128976/C/SER/KOS
10. Averill, A.B; Eldredge, P. (2012). *Principles of General Chemistry*
11. Batty, M., Torrens M.P. (2005). *Modelling and prediction in a complex world*. London, UK. Salt Lake City, USA : Elsevier.
12. Bajçinovci, B., Thaçi, K. (2016). *Heritage and Artistic Boon: Valuing Prizren Castle*. *Journal of Science, Humanities and Arts. JOSHA*. ISSN: 2364-0626. Vol. (3), Is. 5. 2016. DOI: [10.17160/josha.3.5.228](https://doi.org/10.17160/josha.3.5.228)
13. Bajçinovci, B., Jerliu, F. (2016). Integrated Design as an Evolutive Transdisciplinary Strategy. *European Journal of Technology and Design*, Vol. (13), Is. 3: pp. 90-98. 2016. DOI: [10.13187/ejtd.2016.13.90](https://doi.org/10.13187/ejtd.2016.13.90)
14. Bajçinovci, B. (2016). *Challenges of Architectural Design in relation to Environment and Air Pollution. A Case study: Prishtina's first public parking Garage*. *Journal of Science, Humanities and Arts. JOSHA*. ISSN: 2364-0626. Vol. (3), Is. 7. 2016. DOI: [10.17160/josha.3.7.254](https://doi.org/10.17160/josha.3.7.254)
15. Bajçinovci, B. (2016). *Hybrid Structures as a Symbiotic Bond of Art and science*. *Journal of Science, Humanities and Arts. JOSHA*. ISSN: 2364-0626. Vol. (3), Is. 5. 2016. DOI: [10.17160/josha.3.5.233](https://doi.org/10.17160/josha.3.5.233)
16. Bajçinovci, B., Jerliu, F. (2016). *Urban Resettlements and Environmental Engineering as a Context for Human Development. A Case Study: Hade*. *Journal of Applied Engineering Sciences*, Vol. 6(19), Is. 2/2016, Art. No. 203, pp. 7-14. 2016. DOI: [10.1515/jaes-2016-0011](https://doi.org/10.1515/jaes-2016-0011)
17. Bajçinovci, B. (2016). *Architectural Conceptual Design – the Sustainable Shopping Malls Structures*. *European Journal of Technology and Design*, Vol. (14), Is. 4: pp. 136-143. 2016. DOI: [10.13187/ejtd.2016.14.136](https://doi.org/10.13187/ejtd.2016.14.136)
18. Bajçinovci, B., Jerliu, F. (2016). *Achieving Energy Efficiency in Accordance with Bioclimatic Architecture Principles*. *Environmental and Climate Technologies*. Vol. (18), pp. 54-63. 2016. DOI: [10.1515/rtuect-2016-0013](https://doi.org/10.1515/rtuect-2016-0013)

19. Bajçinovci, B., Thaçi, K., B. Q. Bajçinovci (2016). *Architectural Reflection on Italo Calvino's Invisible Cities*. Journal of Science, Humanities and Arts. JOSHA. Vol. (4), Is. 1. 2017. DOI: [10.17160/josha.4.1.261](https://doi.org/10.17160/josha.4.1.261)
20. Bajçinovci, B., Jerliu, F. (2016). *Complexity of Iterative Model - Architectural Integrated Design as an Evolutive Transdisciplinary Strategy. Case Study: A City Without a River*. Journal of Science, Humanities and Arts. JOSHA. ISSN: 2364-0626. Vol. (4), Is. 1. 2017. DOI: [10.17160/josha.4.1.264](https://doi.org/10.17160/josha.4.1.264)
21. Bajçinovci, B. (2017). *Ecological Factors Regarding to the Site Selection and Architectural Design of Parking Garages*. European Journal of Technology and Design, Vol. (5), Is. 1. 2017. DOI: [10.13187/ejtd.2017.1](https://doi.org/10.13187/ejtd.2017.1)
22. Bajçinovci, B., Jerliu, F. (2016). *The Concept of "Modelarium" and its Impact on Creativity and Artistic Education*. Review of Artistic Education, Vol. (14), Is. 1. 2017. DOI: [10.1515/rae-2017-0030](https://doi.org/10.1515/rae-2017-0030)
23. Bajçinovci, B., Jerliu, F. (2017). *Impact on pollution and Urban liveability – Abandoned Quarries*. Pollution Research, Vol. (36) , Is.1: 23-28.
24. Bajçinovci, B., Bajçinovci, U., B. Q. Bajçinovci. (2017). *Aloft Metabolism: A Juncture of Architecture Future Design*. European Journal of Technology and Design, Vol. (5), Is. 1: 14-19. DOI: [10.13187/ejtd.2017.1.14](https://doi.org/10.13187/ejtd.2017.1.14)
25. Banka evropiane për rindërtim dhe zhvillim. Strategji për Kosovën. 2013.
26. CAA. (2006). *An Architect's Guide to Designing for Sustainability*. Edgware. UK:Commonwealth Association of Architects.
27. Commission. EACI. Brussels, Belgium:Executive Agency for Competitiveness and Innovation. 6.
28. Clayton, S., Opotow, S.(2003). Identity and the Natural Environment, *The Psychological Significance of Nature*. London, UK : MIT Press.
29. Corbusier, L. (1989). *Towards a new architecture*. Oxford: Butterworth Architecture.
30. Degen, M. M.(2008). *Sensing Cities*. Rgeneration public life in Barcelona and Manchester. London, UK. New York. USA : Routledge. Taylor & Francis Group.
31. Dhankhar, S. S. (2010). *Environmental Studies*. CSS HAU. Hisar.Dept. Agrometeorology: Agricultural University. 28.
32. Drejt zonës evropiane të sigurisë rrugore: orientimi i politikave për siguri rrugore 2011-2020 . COM82010, 389 final, 20.7.2010.
33. Downton, P. (2009). *Architecture and Cities for a Changing Climate*. Collingwood, Australia:Springer.CSIRO Publishing.
34. Ed. C. Gallo., M. Sala., A.M.M, Sayigh. (Eds). (1988). *Architecture: Comfort and Energy*. Elsevier.
35. Ed. Banister D.(Eds).(2005). *Transport and Urban Development*. London.UK: Taylor & Francis. E & FN Spon, an imprint of Chapman & Hall.
36. Ed. Clayton, S., Opotow, S. (Eds).(2003). *Identity and the Natural Environment, The Psychological Significance of Nature*. London: MIT Press.
37. Ed. Quatman. W., Dhar, R.(Eds).(2003). *The Architect's Guide to Design-Build Services*. American Institute of Architects. New Jersey & Canada: John Wiley & Sons. Inc.
38. Ed. S. William et al..(Eds).(2005). *Understanding the Global Dimensions of Health*. New York, NY: Springer.
39. Ed. Wilson, A.(Eds).(2001). *Greening Federal Facilities.*, Brattleboro, Vermont: U.S. Department of Energy.

40. EU. (2004). Architect's Council of Europe. Architecture and Quality of Life, Bruxelles, Belgium: EU.
41. Evans S. D.; Schmalensee, R.(2007). *Catalyst Code: The Strategies Behind the World's Most Dynamic Companies*, Harvard : Harvard Business School Press.
42. Forrester, J. 1969. Urban Dynamics. Pegasus Communications, Inc.
43. Forrester, J. 1979. World Dynamics. Productivity Pr, 2 ed.
44. Gallo, C., sala, M., Sayigh. M.(Eds).(1998). *Architecture : Comfort and Energy*. Oxford, UK : Elsevier.
45. Hadorn, H. G. et al.(2008). *The Handbook of Transdisciplinary Research*. Zurich.Switzerland : Springer.
46. Hadrović, Ahmet. (2008). *Bioclimatic Architecture: Searching for the Path to Haven*. Booksurge Publishing: Amazon. com.
47. Highmore, B. T.(2010)*Ordinary Lives: Studies in the Everyday*.London, UK. New York. USA : Routledge. Tailor & Francis Group.
48. Ibrahim, R., Fruchter,. R., Sharif, R. (2007, November). International Journal of Architectural Research. *Framework for a cross-border transdisciplinary design studio education.*, 100(03).
49. I. Krasniqi, G. Latifi. (1982). *Teknika e tensioneve te larta*. FET, Universiteti i Prishtinës.
50. Kargon, R.,Molella, A.(2008).*Invented Edens*. Invented-Cities of the Twentieth Century. Cambridge, Massachusetts : Massachusetts Institute of Technology.
51. Krasniqi, Fejzullah. Selimaj, R., Malsiu, I.(2004). *Instalimet Makinerike*. Universiteti i Prishtinës.
52. Krasniqi, Fejzullah.(2000). *Ngrohja dhe klimatizimi-II*. Universiteti i Prishtinës.
53. Kwok G.A. et al.(2007). *Environmental strategies for schematic design*. Oxford. UK : Elsevier.
54. Lawson B.(2005). *How Designers Think*. Oxford. UK :Elsevier.
55. Lebel J.(2003). *Health, An Ecosystem Aproach*. Canada : IDRC.
56. Lee, G., Sacks, R., and Eastman, C. M. (2006). *Specifying parametric building object behavior (BOB)for a building information modeling system*. Automation in Construction, 15(6), pp.758–776.
57. LEED. (2011). U.S. Green Building Council, standard certificates : USA.
58. Mallgrave, F. H.(2010). *The Architect's Brain : Neuroscience, Creativity, and Architecture*. Chichester, West Sussex, UK : Wiley Blackwell, Wiley & Sons,
59. Margolis, L., M., Robinson, A.(2007). *Living Systems : Innovative Materials and technologies for landscape architecture*. Berlin, Germany:Birkhäuser Verlag AG.
60. Mega, P. V.(2010). *Sustainable Cities for the Third Millennium: The Odyssey of Urban Excellence*. New York, Dordrecht, Heidelberg, London : Springer.
61. Meijer, F., Visscher, H., Sheridan L.(2002). *Building regulations in Europe*. I. Nederlands :Delft Uni. pp. 6-188.
62. Ministria e Energjisë dhe e Minierave, (2008). Raport
63. MMPH. Raport për gjendjen e ajrit. 2012.
64. OECD (2010), *Cities and Climate Change*. Paris, France :OECD Publishing.
65. OGC, CABE,(2002). *Improving Standards of Design: in the Procurement of Public Buildings*. London,UK:OGC. 24.
66. OPR. (2007). ASHRAE.*Energy Efficiency and Environmental Sustainability. ASHRAE Standard 90.1-2004*. Atlanta, USA :ASHRAE.
67. Orr W. D. (2002). *The Nature of Design*. Oxford, UK :Oxford Uni. Press.

68. Plani Global i dekadës së strategjisë së sigurisë rrugore 2011-2020, e shpallur nga Asambleja e Përgjithshme e Kombeve të Bashkuara me 2.3.2010
69. Piotrowski, A.(2011). *Architecture of Thought*. Minneapolis, USA : University of Minnesota Press.
70. Projekti PUP, Prishtinë. (1987). *Projeksioni Prishtinës 2000*.
71. Pushka, A. (2004). “Statistikat vitale të kohës më të re”, ESK. Prishtinë.
72. Politika evropiane e transportit per 2010: Koha te vendosim . COM(2001) 370 final, 12.10. 2001.
73. Programi evropian për siguri rrugore – Përgjysmimi i numrit të viktimave nga aksidentet rrugore deri me 2010 ne Bashkimin Evropian: Pergjegjesi e perbashket. COM (2003) 311 final, 2.6. 2003.
74. RKS. Qeveria. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeqar. 2015.
75. RKS. Qeveria. Ministria e Infrastrukturës. 2015, v1.6. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë
76. Road Transport, 2012. European Union. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.
77. Samuelsson, L. (2008). *The moral status of nature*. Umeå,Sweden : Umeå University.
78. Shedroff, N.(2009). *Design Is the Problem*, The Future of Design Must be Sustainable. Brooklyn, NY. USA : Rosenfeld Media.
79. Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit në periudhën 2013 - 2014, Drejtoria e Komunikacionit, Policia e Kosovës
80. Smuts, J. (1927). *Holism and Evolution*. London, UK: McMillan and Co Limited.
81. WHO, World Health Organization. (2009). Global status report on road safety, time for action. Printed in Switzerland.

© Prof.Ass.Dr. Bujar Bajçinovci  
2017