

Tetra Tech International Development

Economic Resilience Initiative - Infrastructure Technical Assistance AA-000907-001– ERI-ITA

18-WBK-ALB-URB

Gate of the Alps

Sustainable Urban Mobility Plan Volume II –
Shkodër Sustainable Urban Mobility Plan –
Proposal Gate of the Alps

Porta e Alpeve

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
Vëllimi II – Propozimi i Planit për Shkodrën



Ky operacion asistence teknike financohet në kuadër të Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike (NQE) e Bankës Evropiane të Investimeve (BEI). NQE është përgjegjja e BEI-së ndaj thirrjes së Këshillit Evropian për të përforcuar mbështetjen ndaj vendeve të fqinjësisë së BE-së, me qëllim nxitjen e rritjes ekonomike dhe arritjen e Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ). Qëllimi i kësaj nisme është të mobilizojë sa më shpejt financime shtesë në mbështetje të rritjes së qëndrueshme, infrastrukturës jetike dhe kohezionit social në vendet e fqinjësisë jugore të BE-së dhe në Ballkanin Perëndimor. Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike fokusohet si në sektorin publik, ashtu edhe në sektorin privat, duke mbështetur aktivitetet e BEI-së gjatë fazave të ndryshme të ciklit të projektit. BEI-ja po kontribuon në komponentin e asistencës teknike të NQE-së me një fond prej 90 milionë eurosh nga burimet e veta buxhetore.

Përfashtim Përgjegjësie

Autorët mbajnë përgjegjësinë e plotë për përmbajtjen e këtij raporti. Mendimet e shprehura nuk përkojnë domosdoshmërisht me qëndrimin e Bankës Evropiane të Investimeve.

Ky dokument lëshohet vetëm për palën porositëse dhe për qëllimet specifike të lidhura me projektin e sipërpërmendur. Nuk duhet t'i besohet asnjë palë tjetër, as të përdoret për ndonjë qëllim tjetër.

Përmbajtja e këtij raporti është përgjegjësi ekskluzive e Konsorciumit TTID ERI-ITA dhe në asnjë mënyrë nuk mund të interpretohet si reflektim i qëndrimeve të Bankës Evropiane të Investimeve apo të Bashkimit Evropian.

Ne nuk mbajmë asnjë përgjegjësi për pasojat e përdorimit të këtij dokumenti nga ndonjë palë tjetër, për përdorimin e tij për qëllime të ndryshme apo për çdo gabim ose mungesë që burojnë nga të dhëna të paplota apo të pasakta të siguruara nga palë të tjera.

Ky dokument përmban informacion konfidencial dhe pronësi intelektuale. Ai nuk duhet t'u zbulohet palëve të treta pa pëlqimin tonë dhe të palës porosite.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi II – Plani



BASHKIA SHKODËR

Tabela e Përmbajtjes

1	Hyrje.....	16
1.1	Qëllimet dhe fusha e veprimit.....	16
1.2	Metodologjia.....	16
1.3	Grupi i punës për PLQU-në.....	18
1.4	Struktura e dokumentit.....	19
2	Vizioni, qëllimi dhe objektivat.....	20
2.1	Vizioni dhe parimet udhëzuese.....	20
2.2	Objektivat e PLQU-së.....	21
3	Qasja, strategjitë dhe masat.....	22
3.1	Një PLQU me një karakter operacional.....	22
3.2	Njëmbëdhjetë strategjitë e PLQU-së për Shkodrën.....	22
3.3	Përmbledhje e masave të PLQU-së.....	23
4	Politikat e propozuara për Shkodrën.....	27
4.1	Standarde dhe kapacitete të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër.....	27
	Masa 1: Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve.....	27
	Masa 2: Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.....	27
	Masa 3: Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë.....	28
4.2	Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti).....	30
	Masa 4: Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal.....	30
	Masa 5: Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal.....	33
	Masa 6: Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore.....	34
	Masa 7: Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore.....	36
4.3	Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën.....	37
	Masa 8: Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta.....	37
	Masa 9: Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit.....	38
	Masa 10: Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit	43
4.4	Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit.....	44
	Masa 11: Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal.....	44
	Masa 12: Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit.....	46
	Masa 13: Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes.....	47

Masa 14: Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë	49
4.5 Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë të aksesueshmëria për grupet më në nevojë	50
Measure 15: Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	50
Masa 16: Heqja e pengesave fizike në trotuare	52
Masa 17: Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	53
Masa 18: Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”	54
Masa 19: Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	56
4.6 Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët	57
Masa 20: Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit	57
Masat 21: Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	60
Masa 22: Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	62
Masa 23: Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.	64
Masa 24: Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit me qytetarët dhe bizneset	65
Masa 25: Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet	66
4.7 Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve	67
Masa 26: Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik	67
Masa 27: Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë.	68
Masa 28: Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik	69
Masa 29: Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave	71
Masa 30: Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urbanë	72
Masa 31: Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes	72
Masa 32: Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve	73
Masa 33: Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh	73
4.8 Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë	74
Masa 34: Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut.....	74
Masa 35: Projektimi i hapësirave shumëfunktionale buzë trotuarit dhe jashtë rruge	74
Masa 36: Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik	77
Masa 37: Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit.....	77
Masa 38: Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike.....	78
Masa 39: Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës	78
4.9 Parkimi është më racional dhe kryesisht jashtë rrugës	80
Masa 40: Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit	80
Masa 41: Mbështetja e një sistemi strukturash “Parko & Shko” (në këmbë)	82
Masa 42: Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë	84

Masa 43: Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje	85
Masa 44: Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme	87
4.10 Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	88
Masa 45: Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë	88
Masa 46: Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët	88
Masa 47: Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike	89
4.11 Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti	90
Masa 48: Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	90
Masa 49: Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	91
Masa 50: Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë	93
51: Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	93
Masa 52: Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallekut	94
Masa 53: Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit	96
Masa 54: Rehabilitimi i rrugës Shirokë–Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	98
4.12 Përmbledhje e masave politike për Shkodrën	99
5 Politikat e propozuara për Velipojën	102
5.1 Rrjeti rrugor lokal është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për përdoruesit	102
Masa 1: Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës	102
Masa 2: Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë	105
Masa 3: Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës	105
Masa 4: Zgjatja dhe përmirësimi i shëtitorës bregdetare	106
5.2 Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike janë të sigurt dhe aksesueshmëria për përdoruesit me nevoja të veçanta është përparësi	107
Masa 5: Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë	107
Masa 6: Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë	108
Masa 7: Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë	109
Masa 8: Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë	111
5.3 Velipoja – një destinacion frymëzues dhe tërheqës për biçikletat	113
Masa 9: Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave	113
Masa 10: Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e biçikletave në Velipojë	115
Masa 11: Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë	116
5.4 Më shumë njerëz përdorin transportin kolektiv të pasagjerëve	118
Masa 12: Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë	118
Masa 13: Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë	118
Masa 14: Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë	119
Masa 15: Mbështetje për elektrifikimin e minibuseve privatë	119

5.5	Qarkullimi rrugor është më efikas, i pastër dhe i qetë	121
	Masa 16: Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor	121
	Masa 17: Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë	122
	Masa 18: Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë	123
5.6	Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	125
	Masa 19: Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim	125
	Masa 20: Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të përkohshëm jashtë rrugë .	127
	Masa 21: Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë	128
	Masa 22: Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet.....	129
5.7	Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	130
	Masa 23: Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave.....	130
	Masa 24: Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-nyjeve të përbashkëta.....	130
	Masa 25: Promovimi i përdorimit të mjeteve elektrike të përbashkëta.....	130
5.8	Velipoja përfiton nga lidhjet më të mira të transportit.....	130
	Masa 26: Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve	130
	Masa 27: Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin	131
5.9	Përmbledhje e masave strategjike për Velipojën.....	131
6	Action planning and budget.....	Error! Bookmark not defined.
6.1	Plani dhjetëvjeçar i veprimit	133
6.2	Vlerësimi i kostove	140
7	Monitorimi dhe Vlerësimi	158
7.1	Procedurat e monitorimit dhe vlerësimit.....	158
7.2	Treguesit dhe objektivat	159

Lista e Figurave

Figura 1.2: Dallimet midis planifikimit tradicional të transportit dhe PLQU-së.....	17
Figura 1.3: 12 hapat e Planifikimit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane – Një përmbledhje për vendimmarrësit	18
Figura 4.1: Bulevardet dhe unazat e brendshme të zonës urbane të Shkodrës.....	30
Figura 4.2: Pamje e përgjithshme tipike nga lart	31
Figure 4.3: Montréal, Quebec.....	32
Figure 4.4: Delft, Holandë.....	32
Figura 4.5: Lion, Francë	32
Figura 4.6: Rikompozimi i rrugës Slovenska në Lubjanë, Slloveni	33
Figura 4.7: Unaza e brendshme perëndimore e Shkodrës, Vëllezërit Frashëri	35
Figura 4.8: Zgjerimi i hapësirave për pemë dhe asfaltimi i trotuareve dhe korsive të biçikletave në Lecce, Itali	36
Figura 4.9: Rain gardens në Hackney Londër, MB	37
Figura 4.10: Zonat me qarkullim të kufizuar dhe rrugët për këmbësorë	38
Figura 4.11: Zona me qarkullim të kufizuar me 5 sektorët e saj	39
Figura 4.12: Faza II e zonës me qarkullim të kufizuar (2029–2034)	40
Figura 4.13: Shtylla lëvizëse në Salzburg (majtas) dhe Tiranë (djathtas).....	41
Figura 4.14: Zonë me Qarkullim të Kufizuar e monitoruar me kamera dhe elementë urbanë në Avellino, Itali	42
Figura 4.15: Parkim i kufizuar dhe zonë e përkohshme me qarkullim të kufizuar, e kontrolluar me kamera dhe barriera lëvizëse në Londër, MB.....	42
Figura 4.16: Dita pa makina gjatë Javës Evropiane të Lëvizshmërisë 2024 në Shkodër	43
Figura 4.17: Ditët “T” pa makina në Bolonjë, Itali	44
Figura 4.18: Koncept për rinovimin e rrugëve në zonat për këmbësorë dhe me qarkullim të kufizuar	45
Figura 4.19: Pemë dhe stola të vendosura në mënyrë të alternuar për të siguruar rrugën për këmbësorë dhe për të shmangur parkimin në Brindisi, Itali	45
Figure 4.20: Rrugë lokale me akses të kufizuar, korsi çiklizmi me drejtim të kundërt dhe trotuar të zgjeruar e të mbrojtur në Paris, Francë	46
Figura 4.21: Nji hartë e rrugeve të lagjeve të përshtatshme për kualifikim	47
Figura 4.22: Sinjalistikë për zonat me përparësi për këmbësorët në Francë (majtas) dhe Itali (djathtas).....	48
Figura 4.23: Rrugë këmbësorësh e mbrojtur me elementë rrugorë në Melendugno (Torre dell’Orso), Itali	48
Figura 4.24: Mbyllje rruge dhe kënd loje i vogël për fëmijë në Aachen, Gjermani	49
Figura 4.25: Rruge shkolle dhe loje në Tiranë,	50
Figura 4.26: Harta e zonave të ndërhyrjeve në kryqëzimet me pika të rrezikshme dhe rrugë me aksidente dhe dëmtime serioze.	51
Figura 4.27: Harta me pika të rrezikshme aksidentesh në territorin e Bashkisë	52
Figura 4.28: Fushëpamja dhe përdorimi i piktogramëve për sinjalistikën rrugore në Berlin, Gjermani (majtas) dhe Avellino, Itali (djathtas)	53
Figura 4.29: Shembull i radarit grafik të shpejtësisë në Lonato del Garda, Itali.....	54
Figura 4.30: Hartë e shkollave që përfitojnë nga Masa 18.....	55
Figura 4.31: Rrugë shkolle me qarkullim të kufizuar për automjetet në Lecce, Itali.....	55

Figura 4.32: Rugë shkolle në Valencia, Spanjë	56
Figura 4.33 Rrjeti i propozuar për çiklizëm në qytetin e Shkodrës	57
Figura 4.34: Rrethrotullimi Six Corners, Springfield, Massachusetts, SHBA	59
Figura 4.35: Parking rezidencial biçikletash (të mbyllura & të hapura) në Salzburg, Austri	61
Figura 4.36: Parkim i biçikletave i mbuluar dhe i sigurt në Tours (Stacioni hekurudhor Saint-Pierre-des-Corps), Francë	61
<i>Figura 4.37: Rruga e biçikletave Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna</i>	63
<i>Figura 4.38: Rugët periferike për biçikleta që lidhin Njësitë Administrative me qytetin e Shkodrës</i>	64
<i>Figura 4.39: Infrastrukturë e përzier për këmbësorë dhe çiklistë në zonat periferike të Paestum-it (nëpërmjet rrugës Nettuno), Itali</i>	65
<i>Figura 4.40: Krapin'biçikletë. Draft ilustrues për një logo të mundshme të çiklizmit në Shkodër dhe materiale promovuese</i>	66
Figura 4.41: Carvelo2Go shared bikes (biçikleta me përdorim të përbashkët) në Zvicër	67
Figura 4.42: Linjat urbane të autobusëve në Shkodër	69
Figura 4.43: Studim mbi identitetin vizual të rrjetit të transportit publik në Salento Jugor, Itali	70
Figura 4.44: Rrjeti i transportit publik ndërrurban "Remi" në rajonin Centre-Val de Loire dhe rrjeti urban "Filbleu" në qytetin Tours, Francë	71
Figura 4.45: Strehëzat e autobusëve në Tours (Francë) dhe shembull i një ndalese të zgjeruar autobusi	71
<i>Figura 4.46: Tipologji të ndryshme të autobusëve elektrikë (burimi: Autobusweb.it)</i>	72
Figure 4.47: Terminali i autobusëve në Keszthely, Hungari	73
Figure 4.48: Hapësira shumëfunktionale buzë trotuarit	75
Figura 4.49: Shembuj të pajisjeve bllokuese të tipit flap	76
Figura 4.50: Aplikacioni SPRO për rezervimin e zonave të ngarkim-shkarkimit në Barcelonë, Spanjë	77
Figura 4.51: Testi i numërimit dhe analizës së automatizuar të trafikut përmes kamerave në Shkodër	79
Figura 4.52: Hartë e pikave të propozuara për Parko dhe Udhëto	80
Figura 4.53: Zona e parkimit në projektin e ri të Parkut Jugor	81
Figura 5.53: Parko & Udhëto pranë stacionit hekurudhor në Reggio Emilia, Itali	81
Figura 4.55: Hartë e vendndodhjeve të mundshme për hapësirat "Parko & Shko"	82
Figure 4.56: "ParkinGo", hapësira Parko & Shko në Bolonjë, Itali	83
Figura 4.57: Zonë parkimi jashtë rrugë në Presicce-Acquarica, Itali	83
Figure 4.58: Figura 4.58: Harta e vendndodhjeve potenciale për parkime jashtë rrugë dhe hapësira shumëfunktionale në rrugë	Error! Bookmark not defined.
<i>Figura 4.59: Hartë paraprake e zonave të parkimit vetëm për banorët</i>	86
Figura 4.60: Zona parkimi vetëm për banorët në Itali (majtas) dhe parkim me kohë të kufizuar dhe i rezervuar për banorët në Spanjë (djathtas))	86
Figura 4.61: Zona të përziera parkimi me pagesë (me ngjyra) dhe mikro-zona për banorët (me kode) në Lecce, Itali	87
Figura 4.62: Katër-çikël transportues në Itali dhe një mikro-qendër logjistike me biçikleta në Gjermani	88
Figura 4.63: Nismë për testimin e biçikletave transportuese në Lecce, Itali	89
Figura 4.64: Zgjerimi i rrjetit hekurudhor në veri të Shqipërisë	90
Figura 4.65: Hartë e linjës hekurudhore dhe e stacionit të trenit në Shkodër	91
Figure 4.66: Plani zhvillimor dhe projekti paraprak për stacionin hekurudhor të Shkodrës	92

Figura 4.67: Gjurma e Autostradës Adriatiko-Joniane pranë Shkodrës	94
Figura 4.68: Gjurma e segmentit rrugor Bahçallëk.....	95
Figura 4.69: Gjurma e Bypass-it Lindor sipas Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV).....	96
Figura 4.70: Gjurma e hyrjes së re juglindore të qytetit.....	97
Figura 4.71: Gjurmët sipas fazave për ndërtimin e hyrjes së re juglindore	98
Figura 4.72: Gjurma e rrugës Shirokë–Zogaj–Pika Kufitare me Malin e Zi.....	99
Figura 4.73: Prerje gjatësore e rrugës Shirokë – Zogaj – Pika Kufitare	99
Figura 5.1: Standardet e propozuara për profilin e rrugëve në Velipojë	103
Figura 5.2: Përdorimi i shtyllave mbrojtëse dhe vazove me lule për sigurimin e trotuareve në Torre dell'Orso, Itali	104
Figura 5.3: Rrjeti i rrugëve lokale në Velipojë.....	105
Figura 5.4: Rruga e re hyrëse e propozuar drejt qendrës së Velipojës.....	106
Figura 5.5: Shëtitëtorja bregdetare e Velipojës	107
Figura 5.6: Rruga shtetërore SH27 nga Bërdica drejt Velipojës	108
Figura 5.7: Pengesa në trotualet ekzistuese të Velipojës	109
Figura 5.8: Hartë me gjurmët e kalimeve të nevojshme për këmbësorë.....	110
Figura 5.9: Shembuj të kalimeve të përmirësuara dhe të sigurta për këmbësorë	110
Figura 5.10: Hapësira parkimi për persona me aftësi të kufizuara në zonat bregdetare	111
Figura 5.11: Harta e rrjetit të propozuar për biçikleta në Velipojë	113
Figura 5.12 Rrugët ekzistuese për biçikleta përreth Velipojës dhe Lumit Buna.....	114
Figura 5.13: Shembuj të korsive të përbashkëta dhe kundër-sens për biçikleta në Keszthely, Hungari	114
Figura 5.14: : Infrastrukturë e mbrojtur për biçikleta përgjatë bregdetit në Pesaro, Itali	115
Figura 5.15: Hartë e vendndodhjeve të mundshme për pajisje parkimi biçikletash	116
Figura 5.16: Përdorimi i gardheve si mbajtëse biçikletash në Torre Colimena, Itali	116
Figura 5.17: Flotë biçikletash elektrike dhe qendër biçikletash e vendosur në një ish-ndërtesë tualeti, ofruar nga Bashkia e Copertino-s (Itali) në kuadër të projektit Interreg #Dynamob 2.0	117
Figura 5.18: Hartë me linjat e mundshme të minibusëve që lidhin zonat e parkimit me zonat e plazhit.	119
Figura 5.19: Harta me skemën e propozuar të trafikut njëkahësh me qark rrethor.	121
Figura 5.20: Rrugë me akses të kufizuar brenda skemës së re të trafikut njëkahësh me qark rrethor	122
Figura 5.21: Shtylla penguese që ndalojnë aksesin drejt plazhit dhe zonave pedonale.....	123
Figura 5.22: Pikat e propozuara për karikimin e automjeteve elektrike	124
Figura 5.23: Vendndodhja e propozuar për Modulët e Parkimit Tek dhe Dysh	125
Figura 5.24: Projektim me përmasa i modulëve të parkimit	126
Figura 5.25: Module parkimi në Salento.....	126
Figura 5.26: Parkim i përkohshëm jashtë rruge	127
Figura 5.27: Hartë e rrugëve të propozuara për zbatimin e menaxhimit të parkimit në rrugë.....	129
Figura 5.28: Një nga opsionet paraprake që po shqyrtohen për lidhjen e re rrugore bregdetare ndërmjet Ulqinit dhe Shëngjinit (Lezhë).....	131

Lista e Tabelave

<i>Tabela 0-1: Objektivat strategjike dhe specifike – PLQU Shkodër</i>	14
Tabela 2-1: Objektivat strategjike dhe specifike – PLQU Shkodër	21
Tabela 3-1: Përmbledhje e masave të PLQU-së Shkodër	24
Tabela 3-2: Përmbledhje e masave të PLQU-së Velipojë.....	26
Tabela 4-1: Ndërlidhjet mes masave të PLQU-së për Shkodrën	100
Tabela 5-1: Ndërlidhjet ndërmjet masave të PLQU-së për Velipojën	131
Tabela 6-1: Lloji i masës dhe plani i veprimit për Shkodrën.....	134
Tabela 6-2: Lloji i masës dhe plani i veprimit për Velipojën	137
Table 6-3: Vlerësimet e kostove	141
Table 6-3: Vlerësimet e kostove të përmbledhura sipas kuadrit kohor	156
Tabela 7-1: Treguesit e rezultatit dhe objektivat	160
Table 7-2: Treguesit e rezultateve dhe objektivat për Shkodrën.....	164
Tabela 7-3: Treguesit e rezultateve dhe objektivat për Velipojën	169

Fjalor i Termave dhe Shkurtimeve

Shkurtesa	Përshkrimi në shqip
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
ANPR	Njohja automatike e targave të automjeteve
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
BEI	Banka Evropiane e Investimeve
ERI-ITA	Ekip i Asistencës Teknike që punon në këtë nën-detyrë
BE	Bashkimi Evropian
GIZ	Shoqëria Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar
PPV	Plani i Përgjithshëm Vendor
ZTK	Zonë me Trafik të Kufizuar
P+R	Park and Ride (Parko dhe Udhëto)
PPP	Partneritet Publik-Privat
RFID	Identifikim me frekuencë radioje
PLQU	Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
TUMI	Transformative Urban Mobility Initiative (Iniciativa e Lëvizshmërisë Urbane Transformuese)
VMS	Tabela me mesazh të ndryshueshëm

Përmbledhje

Projekti “Porta e Alpeve” është një program i integruar zhvillimi që synon nxitjen e turizmit të qëndrueshëm dhe përmirësimin e zonave urbane. Ai përfshin investime publike në transport të qëndrueshëm, infrastrukturë urbane dhe hapësira publike, infrastrukturë dhe rehabilitim të mjedisit, si dhe në ruajtjen dhe promovimin e trashëgimisë natyrore dhe kulturore. Ky projekt synon të çlirojë potencialin për zhvillim ekonomik të qëndrueshëm, të udhëhequr nga turizmi. Financimi i investimeve parashikohet të bëhet përmes një Marrëveshje Huaje siguruar nga Banka Evropiane e Investimeve, ndërsa zbatimi do të kryhet nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit.

Plani i parë i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane i qytetit të Shkodrës është hartuar në kuadër të projektit “Porta e Alpeve”. **Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane** (PLQU) përbëhet nga tre vëllime dhe është hartuar nga një grup pune i përbërë nga përfaqësues të Bashkisë Shkodër dhe ekspertë të jashtëm nga ekipi ERI-ITA, financuar nga një grant asistence teknike i ofruar nga Banka Evropiane e Investimeve – Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike.

Ky dokument (Vëllimi II) është pjesë e **Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për qytetin e Shkodrës** dhe përshkruan Propozimin e Planit.

Përgatitja e PLQU-së për qytetin e Shkodrës është kryer në përputhje me Udhëzimet Evropiane për Planifikimin e Lëvizjes së Qëndrueshme Urbane. Përkufizimi i mëposhtëm për këtë plan është marrë nga këto udhëzime dhe ka gjetur praninë të gjerë në Evropë dhe në nivel ndërkombëtar:

“Një Plan i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane është një plan i hartuar për të përmbushur nevojat e njerëzve dhe bizneseve për të lëvizur në qytete dhe rrethina për një cilësi më të mirë jetese. Ndërtohet mbi planet dhe praktikatat ekzistuese duke respektuar parimet e integritetit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit.”

Procesi ka nisur në Dhjetor 2023 në përputhje me programin e Kryebashkiakut të Shkodrës dhe përfshin disa Departamente në bashkinë Shkodër së bashku me qytetarët e tij dhe palët e interesuara.

Nga pikëpamja gjeografike, Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën është i përqendruar në pjesën e brendshme të qytetit, që përkon me kufijtë e mëparshëm të bashkisë (pra, para reformës territoriale-administrative të vitit 2014), njësinë e urbanizuar Rrethinë, si dhe njësinë administrative të Velipojës, në bregdetin e Adriatikut.

Masat e propozuara të ndërhyrjes janë planifikuar në tre afate kohore, brenda një Plani Veprimi dhjetë vjeçar:

- Afatshkurtër: 2 vite (deri në vitin 2026)
- Afatmesëm: 5 vite (deri në vitin 2029)
- Afatgjatë: 10 vite (deri në vitin 2034)

Strategjia Territoriale e Planit të Përgjithshëm Lokal, miratuar më 16 tetor 2017, përcakton tre parime të përgjithshme që udhëheqin vizionin për Shkodrën e vitit 2030.

Qyteti duhet të jetë:

- I Gjelbër dhe i Qëndrueshëm
- Inteligjent
- I Banueshëm

Duke u bazuar në vizionin e Planit të Përgjithshëm Vendor dhe pas një seance të posaçme me pjesëmarrës, qytetarët dhe grupet e interesit të Shkodrës hartuan deklaratën e mëposhtme të vizionit për Planin e Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane:

“Një qytet mikpritës dhe kreativ, ku të gjithë njerëzit jetojnë dhe lëvizin në harmoni me natyrën dhe trashëgiminë e tij.”

Plani synon të ndjekë objektiva strategjike dhe specifike dhe është grupuar në 4 objektiva strategjike dhe 18 objektiva specifike, siç tregohet në tabelën më poshtë:

Tabela 0-1: Objektivat strategjike dhe specifike – PLQU Shkodër

OBJEKTIVAT STRATEGJIKE	OBJEKTIVAT E VEÇANTA
LËVIZSHMËRI E SHËNDETSHME 1. Ulja e emetimeve të dëmshme dhe e rreziqeve për sigurinë, për të garantuar kushte të shëndetshme lëvizshmërie	1.1 Ulja e aksidenteve rrugore duke u përqendruar te përdoruesit e ekspozuar me qëllim eliminimin e aksidenteve fatale 1.2 Ulja e konsumit të energjisë dhe emetimeve të gazrave serrë që rrjedhin nga lëvizshmëria 1.3 Ulja e ndikimit të lëvizshmërisë në ndotjen lokale të ajrit 1.4 Ulja e ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës 1.5 Inkurajimi i lëvizshmërisë aktive dhe ushtrimeve fizike
LËVIZSHMËRI E QËNDRUESHME 2. Zgjerimi dhe përmirësimi i infrastrukturës dhe shërbimeve të lëvizshmërisë së qëndrueshme	2.1 Mbajtja e balancës në ndarjen sipas mënyrës së transportit dhe rritja e përdorimit të formave të qëndrueshme të lëvizjes. 2.2 Sigurimi i cilësisë në rrugët dhe hapësirat publike të qytetit duke i dhënë përparësi nevojave të përdoruesve të ekspozuar të rrugës dhe udhëtarëve aktivë 2.3 Zhvillimi i infrastrukturave të gjelbra dhe rezistente ndaj klimës 2.4 Zhvillimi i një sistemi të transportit publik të integruar dhe financiarisht të qëndrueshëm që mbulon të gjithë territorin 2.5 Vendosja e ecjes dhe çiklizmit në qendër të turizmit aktiv dhe tërheqshmërisë së qytetit 2.6 Ulja e ndikimit të sistemit të transportit në peizazh dhe vendet natyrore
LËVIZSHMËRI EFIKASE 3. Përmirësimi i efikasitetit të sistemit të transportit dhe lëvizshmërisë	3.1 Ulja e mbingarkesës dhe përmirësimi i efikasitetit të sistemit të transportit nëpërmjet projektimit dhe rregulloreve të duhura të rrugëve 3.2 Sigurimi i përdorimit të saktë të rrugës nëpërmjet zbatimit më të madh dhe më efektiv të rregullave të trafikut dhe parkimit 3.3 Promovimi i inovacionit teknologjik dhe menaxherial në sektorin e transportit 3.4 Promovimi i një shpërndarjeje më efikase të mallrave
LËVIZSHMËRI E DREJTË 4. Sigurimi i lëvizshmërisë së drejtë dhe të arritshme për të gjithë	4.1 Përmirësimi i aksesueshmërisë së rrugëve të qytetit dhe shërbimeve të lëvizshmërisë 4.2 Sigurimi i përballueshmërisë së transportit publik nga të gjithë 4.3 Diferencimi i çmimeve të rrugëve dhe stimujve/shkurajimeve sipas niveleve të të ardhurave dhe mënyrave të transportit.

PLQU-ja fokusohet në trajtimin e aspekteve operacionale, duke përcaktuar investimet dhe infrastrukturën kryesore, si dhe shërbimet për qytetin; rrjedhimisht, shumë masa që zakonisht përfshihen në Planet Vendore të Trafikut janë integruar këtu për t'i siguruar qytetit një paketë të plotë mjetesh, nëpërmjet të cilave mund të zhvillohen veprimet konkrete. Megjithatë, në thelb, PLQU-ja mbetet një instrument i planifikimit strategjik dhe si i tillë, mund t'i nënshtrohet ndryshimeve dhe përshtatjeve gjatë fazave të ndryshme të zbatimit. Në veçanti, ndryshimet midis zbatimit real të PLQU-së dhe asaj që ishte planifikuar, si dhe vlerës aktuale të treguesve në krahasim me objektivat e PLQU-së, monitorohet çdo dy vjet, duke mundësuar formulimin e veprimeve apo ndërhyrjeve korrigjuese në rast devijimesh. Në periudhën afatmesme (5-vjeçare), aktiviteti i monitorimit shërben për përditësimin e planit.

Janë hartuar njëmbëdhjetë strategji të PLQU-së si përgjigje ndaj sfidave të lëvizshmërisë së qytetit dhe për të ndjekur **objektivat e një lëvizshmërie të shëndetshme, të qëndrueshme, efikase dhe të drejtë.**

Strategjia e parë **S1** ka të bëjë me ofrimin e **'Standardeve dhe aftësive të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër'**, duke prezantuar një klasifikim të ri funksional të rrugëve dhe Rregulloren Vendore të Rrugëve.

S2 'Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete te kombinuara transporti) përmbledh ndërhyrjet infrastrukturore që prekin rrjetin kryesor rrugor, ku dy boshtet kryesore, që kryqëzohen në formë pingule, do të shndërrohen në korridore me funksione të shumëfishta transporti dhe kopshte lineare.

S3 ‘Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën’ ndryshon qasjen ndaj qendrës historike: për herë të parë, krijohet një zonë e gjerë dhe e mbrojtur në qendrën historike, e cila do të shërbejë gjithashtu për të rregulluar më mirë qarkullimin rrugor.

S4 ‘Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit’ përmbledh rikualifikimin dhe mbrojtjen e rrugëve lokale dhe të rrugëve tregtare historike, me synimin për të rikrijuar kushtet e jetesës dhe ndërveprimit social që karakterizojnë qytetin osman të dikurshëm

S5 ‘Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë të aksesueshmëria për grupet më në nevojë’ përfaqëson një strategji përshtatjeje të koordinuar, praktike dhe në zhvillim, që përfshin rregullimin e duhur ligjor, vendosjen e elementëve urbanë (si stola dhe ndriçues), sinjalistikën rrugore, si dhe ndërhyrje të posaçme si rikonceptimi i kryqëzimeve.

S6 ‘Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët’ përcakton rrjetin e biçikletave si pjesë e një ambicieje më të gjerë për të pozicionuar qytetin, edhe në aspektin infrastrukturor, si një ‘qytet çiklist’, veçanërisht në arenën ndërkombëtare, në përputhje me perceptimin e vetë qytetarëve. Kjo strategji është e lidhur ngushtë me strategjinë e turizmit dhe markën e qytetit dhe përgjithësisht sugjeron një qasje dhe dizajn në stilin holandez për çiklizmin.

S7 ‘Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve’ është një strategji e gjerë që synon një reformim rrënjësor të transportit publik urban dhe ndër urban, duke filluar nga modeli i qeverisjes dhe subvencionimit. Investimi në rinovimin dhe elektrifikimin e flotës nuk mund të shpëtojë nga ofrimi i një shërbimi efektiv dhe financiarisht i qëndrueshëm.

S8 ‘Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë’ përfshin të gjitha masat për menaxhimin e trafikut. Përfshin veprime të rëndësishme për zbatimin dhe monitorimin e rregullave të trafikut, duke u mbështetur edhe në të dhëna të përditësuara të mbledhura përmes sensorëve. Një skemë e re e menaxhimit të trafikut me qarkullim njëkahësh tashmë është përcaktuar në Velipojë, e cila përfshin gjithashtu kufizime në aksesin e automjeteve.

S9 ‘Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës’ parashikon zbatimin e një reforme rrënjësore në menaxhimin e parkimit në qytet, duke hequr dorë nga skema aktuale e “vendeve të rezervuara për parkim” dhe duke u fokusuar më fuqishëm tek parkimi jashtë rrugë dhe me pagesë.

S10 ‘Logjistika e qytetit është efikase dhe e qëndrueshme’ përfshin rregullimin dhe menaxhimin e transportit të mallrave në qytet, si dhe ndërtimin e infrastrukturës së përshtatshme (mikro-qendra), stimulim dhe mbështetje për përdorimin e biçikletave transportuese dhe furgonëve elektrikë.

S11 ‘Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti’ përfshin të gjitha ndërhyrjet në rrjetet hekurudhore dhe rrugore me distancë të gjatë, si dhe shërbimet që lidhin Shkodrën me kryeqytetin Tiranën, Malin e Zi dhe më gjerësisht me aeroportet dhe portet. Shumë nga këto ndërhyrje janë pjesë e strategjisë kombëtare të transportit dhe të skenarit referues. PLQU-ja e vë theksin te ndërtimi i një hyrjeje të re jugore në qytet, si një realizim i pjesshëm i unazës lindore të parashikuar në Planin e Përgjithshëm Vendor.

Bazuar në strategjitë e mësipërme, parashikohen **54 masa për zonën urbane të Shkodrës dhe 27 masa për Velipojën.**

Plani përcakton gjithashtu një afat kohor për zbatimin e masave, së bashku me një vlerësim paraprak të kostos për secilën prej tyre.

1 Hyrje

Projekti “Porta e Alpeve” është një program i integruar për zhvillimin e turizmit dhe përmirësimin urban, që përfshin investime publike në transport të qëndrueshëm, infrastrukturë urbane dhe hapësira publike, infrastrukturë dhe rehabilitim mjedisor, si dhe trashëgimi natyrore dhe kulturore, i cili synon të shfrytëzojë potencialin për zhvillim ekonomik të qëndrueshëm të udhëhequr nga turizmi. Investimet parashikohet të financohen përmes një Marrëveshjeje Huaje të siguruar nga Banka Evropiane e Investimeve.

Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike është përgjigjja e Bankës Evropiane të Investimeve (BEI) ndaj thirrjes së Këshillit Evropian për të intensifikuar mbështetjen ndaj fqinjësisë së BE-së, në funksion të rritjes ekonomike dhe arritjes së objektivave të zhvillimit të qëndrueshëm (OZHQ). Qëllimi i kësaj nisme është të mobilizojë sa më shpejt financime shtesë në mbështetje të rritjes së qëndrueshme, infrastrukturës jetike dhe kohezionit social në vendet e fqinjësisë jugore dhe të Ballkanit Perëndimor. Iniciativa përqendrohet si në sektorin publik, ashtu edhe në atë privat, duke mbështetur aktivitetet e Bankës Evropiane të Investimeve në faza të ndryshme të ciklit të projekteve.

Në përputhje me parimet thelbësore të BEI-së, Banka trajton çështjet mjedisore dhe sociale duke mbështetur projekte që e bëjnë jetën në zonat urbane më të qëndrueshme; në këtë kontekst, lëvizshmëria urbane e qëndrueshme është një nga fokuset kryesore të huadhënies urbane të BEI-së.

1.1 Qëllimet dhe fusha e veprimit

Ky dokument është pjesë e **hartimit të Planit të parë të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane (PLQU) të qytetit të Shkodrës** dhe përshkruan Propozimin e Planit.

Procesi i ndjekur i planifikimit është në përputhje me qëllimet dhe aktivitetet e projektit “Porta e Alpeve” dhe bazohet në konceptin dhe qasjen e PLQU-së të zhvilluar në Bashkimin Evropian, me synimin për të integruar përpjekjet politike, vizionet, investimet dhe aktivitetet e zbatimit në fushën e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme, brenda një praktike të mirëfilltë të planifikimit strategjik, një kuadri të qartë dhe një dokumenti zyrtar të miratuar nga qyteti i Shkodrës.

Procesi u ndërmor në dhjetor 2023, në përputhje me programin e Kryetarit të Bashkisë së Shkodrës dhe përfshin disa Drejtori të Bashkisë Shkodër, si dhe qytetarët dhe aktorët e interesuar.

Nga pikëpamja gjeografike, Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) i Shkodrës është i përqendruar në pjesën e brendshme të qytetit, që korrespondon me kufijtë e mëparshëm të bashkisë (domethënë përpara reformës territoriale-administrative të vitit 2014), si dhe në njësinë përreth të Rrethinës me karakter urban dhe në njësinë administrative të Velipojës në bregdetin e Adriatikut. Një sërë konceptesh dhe masash janë gjithashtu të përcaktuara dhe të zbatueshme për zonat urbane të njësive të tjera të mbetura.

Koncepti i PLQU-së inkurajon planifikimin afatgjatë. Në këtë kuadër, masat ndërhyrëse të propozuara janë planifikuar në tre periudha kohore:

- Afatshkurtër: 2 vjet (deri në vitin 2026)
- Afatmesëm: 5 vjet (deri në vitin 2029)
- Afatgjatë: 10 vjet (deri në vitin 2034)

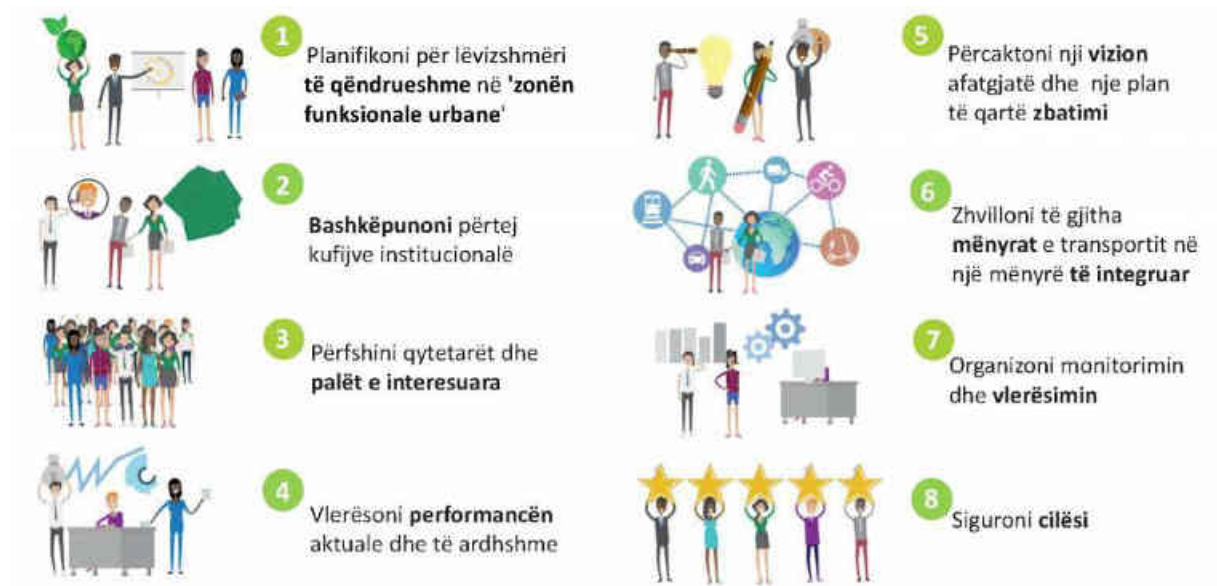
1.2 Metodologjia

Përkufizimi i mëposhtëm për një Plan të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane është gjerësisht i pranuar në Evropë dhe në nivel ndërkombëtar:

“Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane është një plan strategjik i hartuar për të përmbushur nevojat e lëvizshmërisë së njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe zonat përreth tyre, me qëllim përmirësimin e cilësisë së jetës. Ai bazohet mbi praktikat ekzistuese të planifikimit dhe merr parasysh parimet e integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit.”

Zhvillimi i Planit për Lëvizshmëri të Qëndrueshme Urbane (SUMP) për Shkodrën ndjek Udhëzimet Evropiane për Planifikimin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme, nga të cilat është marrë edhe përkufizimi i mëparshëm. Ky proces është rishikuar së fundmi me qëllim që të ofrojë udhëzime shtesë mbi tema të veçanta të planifikimit dhe të përfshijë zhvillimet më të fundit në fushën e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme.

Figura 1.1: Thelbi i PLQU-ve: 8 parimet themelore



Burimi: Udhëzuesi për hartimin dhe zbatimin e një Plani të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, Botimi i Dytë, 2019

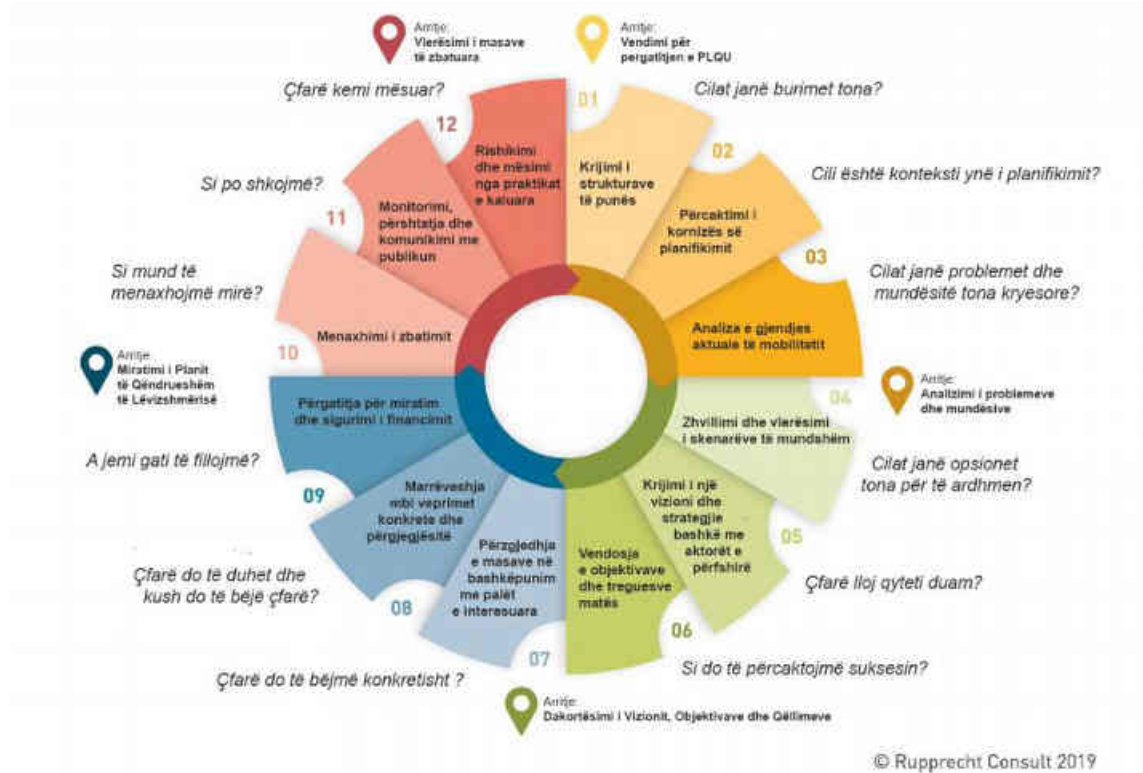
Figura 1.1: Dallimet midis planifikimit tradicional të transportit dhe PLQU-së

Planifikimi Tradicional i Transportit	Planifikimi i Qëndrueshëm i Lëvizshmërisë Urbane
Fokus te trafiku	→ Fokus te njerëzit
Objektivat kryesorë: Kapaciteti i rrjedhës së trafikut dhe shpejtësia	→ Objektivat kryesorë: Qasja dhe cilësia e jetës , përfshirë barazinë sociale, shëndetin dhe cilësinë mjedisore, si dhe qëndrueshmërinë ekonomike
I përqendruar në mënyrën e transportit	→ Zhvillim i integruar i të gjitha mënyrave të transportit dhe kalim drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme
Infrastruktura si tema kryesore	→ Kombinim i infrastrukturës, tregut, rregullimit, informacionit dhe promovimit
Dokument planifikimi sektorial	→ Dokument planifikimi i përputhshëm me fushat e tjera të politikave
Plan zbatimi afatshkurtër dhe afatmesëm	→ Plan zbatimi afatshkurtër dhe afatmesëm i integruar në një vizion dhe strategji afatgjatë
Mbulohet një zonë administrative	→ Mbulohet një zonë urbane funksionale bazuar në lëvizjet për në punë
Domeni i inxhinierëve të trafikut	→ Ekip multidisiplinor për planifikim
Planifikim nga ekspertët	→ Planifikim me përfshirjen e palëve të interesuara dhe qytetarëve përmes një qasjeje transparente dhe pjesëmarrëse
Vlerësim i kufizuar i ndikimit	→ Vlerësim sistematik i ndikimeve për të nxitur mësimin dhe përmirësimin

Burimi: Udhëzuesi për hartimin dhe zbatimin e një Plani të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, Botimi i Dytë, 2019

Udhëzuesi i BE-së bazohet në 4 faza dhe 12 hapa kryesorë, siç ilustruhet në figurën vijuese. Hapat e propozuar nuk janë domosdoshmërisht të njëpasnjëshëm dhe mund të nevojitet që të zbatohen paralelisht ose të rishikohen gjatë zhvillimit të procesit.

Figura 1.2: 12 hapat e Planifikimit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane – Një përmbledhje për vendimmarrësit



Burimi: Udhëzuesi për hartimin dhe zbatimin e një Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, Botimi i Dytë, 2019

1.3 Grupi i punës për PLQU-në

Procesi i hartimit të PLQU-së u menaxhua nga grupi i mëposhtëm i punës:

Emri	Detyra / Pozicioni
Benet Beci	Kryetari i Bashkisë
Onid Bejleri	Nënkryetari i Bashkisë
Altin Salihi	Drejtori i Ndërmarrjes së Shërbimeve Publike
Lulzim Mashi	Drejtori i Zyrës së Planifikimit të Territorit
Taulant Dibra	Ish-drejtori i Zyrës së Planifikimit të Territorit
Erjon Dilaveri	Pergjegjës sektori, Planifikimi.
Rasel Teli	Ekspert, Zyra e Planifikimit të territorit
Irma Temali	Ekspert, Zyra e PLANifikimit të territorit
Aida Shllaku	Drejtor ne Drejtorinë e Mjedisit dhe Energjisë së rinovueshme
Arlinda Bilali	Drejtor, Drejtorja e Shërbimeve Sociale

Ekipi i ekspertëve të ERI-ITA ofroi ekspertizën kryesore në planifikim dhe njohuritë sektoriale të nevojshme:

Emri	Detyra / Pozicioni
Cosimo Chiffi	Udhëheqësi i ekipit PLQU
Nektar Duma	Urbanist – Ekspert PLQU
Redi Struga	Inxhinier Civil – Transporti
Jurtin Haro	Urbanist/Peisazhist
Fiona Mali	Planifikues Hapsinor
Edmond Alite	Planifikues Transporti / Ekspert Lëvizshmërie Urbane
Anni Kalfa	Eksperte e Rrezikut Klimatik dhe Qëndrueshmërisë Mjedisore
Alketa Skendaj	Eksperte e Zhvillimit Social
Eneida Marku	Eksperte Ligjore
Eniana Kociai	Mbështetja e Menaxhimit të Projekteve dhe Integrimi Gjinator
Klodiana Serraj	Planikuese e Komunikimit dhe Angazhimit të Palëve të Interesuara
Victoria Primhak	Menaxher i lartë i projektit – Porta e Alpeve
Blendi Bushati	Ekspert i Lartë i Zhvillimit Rajonal i projektit – Porta e Alpeve

1.4 Struktura e dokumentit

Dokumenti i PLQU-së është i organizuar në tre Vëllime:

- **Vëllimi I** - Analiza e gjendjes, i cili pasqyron rezultatet e arritura gjatë fazës së parë të procesit të planifikimit
- (Ky) **Vëllimi II** – Propozimi i Planit, që përfshin dimensionin strategjik dhe atë të planifikimit të masave
- **Vëllimi III** – Shtojcat, që përfshin procesin dhe aktivitetet pjesëmarrëse, anketën mbi sjelljen e përdoruesve, si dhe dokumente të tjera teknike të lidhura me PLQU-në.

Pas kësaj **hyrjeje** në Vëllimin II:

- **Kapitulli 2** paraqet vizionin, qëllimet dhe objektivat e PLQU-së.
- **Kapitulli 3** i kushtohet paraqitjes së qasjes së përgjithshme, strategjive të PLQU-së dhe një përmbledhje fillestare të masave të propozuara.
- **Kapitulli 4** përfshin përshkrimin e masave të PLQU-së për zonën urbane të Shkodrës.
- **Kapitulli 5** përshkruan masat e PLQU-së për njësinë administrative të Velipojës.
- **Kapitulli 6** është plani i veprimit dhe përfshin një vlerësim të kostos për zbatimin e PLQU-së.
- **Kapitulli 7** përshkruan aktivitetet e monitorimit dhe vlerësimit, duke paraqitur treguesit e rezultateve, treguesit e prodhimit dhe objektivat e synuara.

2 Vizioni, qëllimi dhe objektivat

2.1 Vizioni dhe parimet udhëzuese

Strategjia Territoriale e Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV), e miratuar nga Këshilli Kombëtar i Territorit më 16 tetor 2017 me Vendim nr. 5, përcakton tre parime të përgjithshme që udhëheqin vizionin për Shkodrën në vitin 2030.

Qyteti duhet të jetë:

- **I gjelbër dhe i qëndrueshëm** – përtej kuptimit konvencional të shtimit të hapësirave të gjelbra dhe mbrojtjes së zonave natyrore, ndërhyrjet në territorin e bashkisë së Shkodrës duhet të jenë sa më miqësore ndaj mjedisit, me qëllim arritjen e standardeve më të larta ekologjike.
- **I zgjuar** – ndërhyrjet dhe propozimet duhet të fokusohen në rritjen e kapaciteteve në sistemet e teknologjisë së informacionit.
- **I jetueshëm** – vëmendja duhet të përqendrohet në përmirësimin e cilësisë së jetesës, përmirësimin e hapësirave të ndërtuara dhe publike, për të rritur cilësinë e tyre dhe për të krijuar një mjedis të rehatshëm dhe tërheqës për të jetuar, punuar dhe vizituar.

Deklarata e mëposhtme e vizionit është përpunuar brenda kuadrit të PPV-së:

“Bashkia Shkodër në vitin 2030 do të jetë një qendër e rëndësishme kombëtare, **një portë hyrëse e Shqipërisë drejt Ballkanit Perëndimor dhe një nyje e rëndësishme transporti**. Bashkia Shkodër është udhëheqëse e rajonit ekonomik Shkodër-Lezhë-Podgoricë dhe ndërvepron me sukses si pjesë e nën-rajonit natyror, ndërkufitar dhe turistik.”

Një bashki me zhvillim të integruar territorial që garanton barazi në shërbime dhe akses për qytetarët dhe vizitorët, bazuar në një **sistem policentrik zhvillimi**. Një qendër parësore me cilësi të lartë jetese, ku hapësirat urbane buzë ujit dhe ato historike gjallërojnë jetën urbane të Bashkisë Shkodër. Shkodra si një **model ndërkombëtar për zhvillimin e çiklizmit, i bazuar në kulturën qytetare të përdorimit të hapësirës së përbashkët dhe kombinimit të mënyrave të ndryshme të transportit**.

Zhvillimi ekonomik dhe urban ndërthuret me **mbrojtjen e trashëgimisë kulturore, historike dhe natyrore**. Turizmi gjatë gjithë vitit do të jetë një vlerë e shtuar për ekonominë vendore dhe kombëtare, duke garantuar diversitet në zhvillim përmes ekoturizmit, agroturizmit, turizmit kulturor, malor dhe ujqor. Një bashki që promovon dhe mbështet sipërmarrjet e reja duke tërhequr talente lokale dhe rajonale.

Shkodra me një mjedis të pastër dhe cilësor, si një bashki e aftë të përballojë presionet dhe krizat e natyrës ekonomike, sociale dhe natyrore, duke garantuar një cilësi të lartë jete dhe zhvillimi. Shkodra bashkëjeton në harmoni me ujin dhe përballat me sukses me rrezikun e përmbajtjeve.”

Duke u mbështetur mbi këtë vizion dhe pas një sesi të dedikuar pjesëmarrës, qytetarë dhe grupet e interesit të Shkodrës përpunuan deklaratën e mëposhtme të vizionit për Planin e Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane (PLQU):

“Një qytet mikpritës dhe kreativ, ku të gjithë njerëzit jetojnë dhe lëvizin në harmoni me natyrën dhe trashëgiminë e saj.”

Vizioni i PLQU-së përbën një deklaratë identiteti, që përmbledh vizionin e PPV-së dhe mbështetet nga thirrjet frymëzuese që burojnë nga vetë rrënja e fjalës “Shkodër”:

- Shko në këmbë!
- Shko me biçikletë!
- Shko shend e verë!
- Shko drançe!

2.2 Objektivat e PLQU-së

Duke u bazuar në Analizën e Situatës Aktuale dhe aktivitetet e pjesëmarrjes dhe të konsultimit, Plani synon të ndjekë objektivat e mëposhtëm strategjikë dhe specifikë, të grupuar në 4 objektiva strategjikë dhe 18 objektiva specifikë, si më poshtë:

Tabela 2-1: Objektivat strategjikë dhe specifikë – PLQU Shkodër

OBJEKTIVAT STRATEGJIKE	OBJEKTIVAT E VEÇANTA
LËVIZSHMËRI E SHËNDETSHME 1. Ulja e emetimeve të dëmshme dhe e rreziqeve për sigurinë, për të garantuar kushte të shëndetshme lëvizshmërie	1.1 Ulja e aksidenteve rrugore duke u përqendruar te përdoruesit e ekspozuar me qëllim eliminimin e aksidenteve fatale 1.2 Ulja e konsumit të energjisë dhe emetimeve të gazrave serrë që rrjedhin nga lëvizshmëria 1.3 Ulja e ndikimit të lëvizshmërisë në ndotjen lokale të ajrit 1.4 Ulja e ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës 1.5 Inkurajimi i lëvizshmërisë aktive dhe ushtrimeve fizike
LËVIZSHMËRI E QËNDRUESHME 2. Zgjerimi dhe përmirësimi i infrastrukturës dhe shërbimeve të lëvizshmërisë së qëndrueshme	2.1 Mbajtja e balancës në ndarjen sipas mënyrës së transportit dhe rritja e përdorimit të formave të qëndrueshme të lëvizjes. 2.2 Sigurimi i cilësisë në rrugët dhe hapësirat publike të qytetit duke i dhënë përparësi nevojave të përdoruesve të ekspozuar të rrugës dhe udhëtarëve aktivë 2.3 Zhvillimi i infrastrukturave të gjelbra dhe rezistente ndaj klimës 2.4 Zhvillimi i një sistemi të transportit publik të integruar dhe financiarisht të qëndrueshëm që mbulon të gjithë territorin 2.5 Vendosja e ecjes dhe çiklizmit në qendër të turizmit aktiv dhe tërheqshmërisë së qytetit 2.6 Ulja e ndikimit të sistemit të transportit në peizazh dhe vendet natyrore
LËVIZSHMËRI EFIKASE 3. Përmirësimi i efikasitetit të sistemit të transportit dhe lëvizshmërisë	3.1 Ulja e mbingarkesës dhe përmirësimi i efikasitetit të sistemit të transportit nëpërmjet projektimit dhe rregulloreve të duhura të rrugëve 3.2 Sigurimi i përdorimit të saktë të rrugës nëpërmjet zbatimit më të madh dhe më efektiv të rregullave të trafikut dhe parkimit 3.3 Promovimi i inovacionit teknologjik dhe menaxherial në sektorin e transportit 3.4 Promovimi i një shpërndarjeje më efikase të mallrave
LËVIZSHMËRI E DREJTË 4. Sigurimi i lëvizshmërisë së drejtë dhe të arritshme për të gjithë	4.1 Përmirësimi i aksesueshmërisë së rrugëve të qytetit dhe shërbimeve të lëvizshmërisë 4.2 Sigurimi i përballueshmërisë së transportit publik nga të gjithë 4.3 Diferencimi i çmimeve të rrugëve dhe stimujve/shkurajimeve sipas niveleve të të ardhurave dhe mënyrave të transportit.

3 Qasja, strategjitë dhe masat

3.1 Një PLQU me një karakter operacional

Në procesin e hartimit të PLQU-së u ndoq një qasje me fokus në aspektet operationale, duke u përqendruar në përcaktimin e investimeve dhe të infrastrukturës dhe shërbimeve kryesore për qytetin. Për pasojë, u vu theksi edhe te përgatitja e disa masave themelore, si Rregullorja Vendore e Rrugëve (Shtojca II) dhe Hierarkia Rrugore, të cilat zgjeruan dhe përmirësuan rregulloret kombëtare ekzistuese dhe Planin e Përgjithshëm Vendor të vitit 2017.

Ky PLQU përmban për rrjedhojë një sërë masash që zakonisht përfshihen në Planet Vendore të Trafikut, por që janë integruar me qëllim që t'i ofrojnë qytetit një paketë të plotë mjetesh përmes të cilave mund të zhvillohen veprimet e nevojshme. Është kryer një punë e konsiderueshme për të analizuar çështjet dhe, në disa raste, për të projektuar plotësisht masat dhe një sërë projektesh – madje edhe në nivel ekzekutiv. Megjithatë, PLQU-ja mbetet një instrument strategjik planifikimi dhe si i tillë, mund t'i nënshtrohet ndryshimeve dhe përshtatjeve gjatë fazave të ndryshme të zbatimit.

Kjo është arsyeja pse strategjitë dhe masat janë përzgjedhur dhe përshkruar individualisht, edhe në rastet kur ato mund të ishin grupuar ose trajtuar si pjesë e strategjive më të gjera apo nën-veprimeve. Synimi është që kjo qasje të lehtësojë si organizimin e brendshëm për ndarjen e përgjegjësisë, ashtu edhe proceset e monitorimit dhe vlerësimit.

Si rrjedhojë, është bërë një përpjekje për të përshkruar plotësisht masat, duke përfshirë edhe disa shembuj, raste studimore apo referenca të dobishme për zbatimin e tyre.

3.2 Njëmbëdhjetë strategjitë e PLQU-së për Shkodrën

Janë hartuar njëmbëdhjetë strategji të PLQU-së në përgjigje të sfidave të lëvizshmërisë në qytet dhe për të ndjekur objektiva të një lëvizshmërie **të shëndetshme, të qëndrueshme, efikase dhe të drejtë**. Çdo strategji i referohet një fushe specifike dhe një rezultati të pritshëm, duke përfshirë masa të ndryshme të lëvizshmërisë, të listuara në seksionin pasues.

Strategjia e parë, **S1**, ka të bëjë me vendosjen e **'Standardeve dhe aftësi të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër'**. Ajo prezanton një klasifikim të ri funksional të rrugëve si dhe Rregulloren Vendore të Rrugëve (RVR), një kod i ri rregullator që përcakton rregullat për përdorimin, organizimin dhe standardet e rrugëve sipas kategorive të ndryshme.

S2 'Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti)' përmbledh ndërhyrjet infrastrukturore që prekin rrjetin kryesor rrugor, ku dy boshtet kryesore pingule parashikohen të shndërrohen në korridore të shumëfunksionale dhe kopshte lineare. Në mënyrë domethënëse, për këto akse janë zhvilluar tashmë seksione model të bazuara në analiza dhe matje të gjerësisë ndërtesë më ndërtesë. Ndërhyrjet që prekin unazën e brendshme dhe aksin lindor përmes Sheshit Parrucë janë më pak intensive në aspektin e transformimeve të thella, dhe më shumë të fokusuara në përmirësimin e kushteve ekzistuese.

S3 'Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën' ndryshon plotësisht qasjen ndaj qendrës historike: për herë të parë, me kufizimet e parashikuara për qarkullimin e automjeteve përgjatë bulevardit Skënderbeu dhe rrugës Teuta, në aksin që sheh nga Teatri Migjeni, do të mundësohet krijimi i një zone të gjerë dhe të mbrojtur në qendrën historike, e cila do të shërbejë gjithashtu për një rregullim më të mirë të trafikut rrugor.

S4 'Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit' është një strategji infrastrukturore që përmbledh riorganizimin dhe mbrojtjen e rrugëve lokale dhe rrugëve të vjetra tregtare. Si masë e parë, ajo parashikon studimin dhe dakordësimin e standardeve dhe ndërhyrjeve model, të cilat synojnë të rikrijojnë kushtet e jetesës dhe ndërveprimit social të qytetit historik osman.

Nga kjo pikëpamje, strategjia **S5 ‘Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë të aksesueshmëria për grupet më në nevojë’** përfaqëson një strategji paralele, më operacionale dhe progresive përshtatjeje, e cila vepron menjëherë përmes rregulloreve, vendosjes së elementeve urbane dhe sinjalistikës rrugore, por përfshin gjithashtu edhe ndërhyrje më specifike dhe rikonceptimin e kryqëzimeve.

S6 ‘Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çikliztët’ përcakton rrjetin e biçikletave si pjesë e një ambicieje më të gjerë për ta pozicionuar qytetin edhe në aspektin infrastrukturor, si një “qytet çiklist”, veçanërisht në arenën ndërkombëtare, në përputhje me perceptimin e vetë qytetarëve. Strategjia përfshin shërbime dhe promovon një sërë masash konkrete. Ajo është e lidhur ngushtë me strategjinë e turizmit dhe markën e qytetit, dhe përgjithësisht mbështetet në një model dhe qasje të stilit holandez për çiklizmin.

S7 ‘Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve’ është një strategji e gjerë që synon një reformim rrënjësor të transportit publik urban dhe ndërrurban, duke filluar nga modeli i qeverisjes dhe subvencionimit. Investimet në rinovimin dhe elektrifikimin e flotës nuk mund të ndahen nga nevojat për një shërbim efektiv dhe financiarisht të qëndrueshëm. Janë bërë përzgjedhje për racionalizimin e linjave të rregullta, duke propozuar përmirësimin e vetëm dy linjave urbane të autobusëve, ndërsa janë futur elementë fleksibiliteti dhe digjitalizimi për të bërë rrjetin më të përshtatshëm. Masa të tjera synojnë të ofrojnë një imazh më të qartë dhe të dallueshëm të shërbimit, si dhe të përqendrohen në përmirësimin thelbësor të terminaleve dhe stacioneve.

S8 ‘Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë’ përfshin të gjitha masat për menaxhimin e trafikut, veçanërisht ato që lidhen me hapësirat anës rruge, të cilat aktualisht përbëjnë shkakun kryesor të mbingarkesës dhe të përdorimit jo racional të hapësirës publike dhe mënyrave të transportit. Do të jetë e nevojshme të investohet ndjeshëm në zbatimin dhe monitorimin e rregullave të trafikut, duke u mbështetur gjithashtu në të dhëna të përditësuara të mbledhura përmes sensorëve. Një skemë e re menaxhimi trafiku me qarkullim njëkahësh tashmë është përcaktuar në Velipojë, e cila përfshin gjithashtu kufizime për qasjen e automjeteve. Kjo strategji përfshin gjithashtu edhe vendosjen e pikave të karikimit elektrik për automjetet.

S9 ‘Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës’ parashikon zbatimin e një reforme rrënjësore në menaxhimin e parkimit në qytet, duke hequr dorë nga skema aktuale e “vendeve të rezervuara për parkim” dhe duke u fokusuar më shumë te parkimi jashtë rruge dhe me pagesë. Shkodra duhet të realizojë hapësira Parko & Udhëto në hyrjet e qytetit, si dhe të nxisë ndërtimin e strukturave të parkimit (kryesisht mbi tokë) përgjatë aksit lindor hyrës dhe unazës së brendshme. PLQU-ja prezanton gjithashtu konceptin Parko & Shko në distancë, që do të menaxhohet përmes shërbimit të furgonëve (shuttle) drejt dhe nga qendra. Në rastin e Velipojës, është zhvilluar një koncept parkimi rrethor modular që përfshin edhe komponentin e ri-pyllëzimit.

S10 ‘Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme’ përfshin rregullimin dhe menaxhimin e transportit të mallrave në qytet, si dhe ndërtimin e infrastrukturës së përshtatshme (mikro-qendra logjistike), stimujt dhe mbështetjen për përdorimin e biçikletave transportuese dhe furgonëve elektrikë.

S11 ‘Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti’ përfshin të gjitha ndërhyrjet në rrjetet rrugore dhe hekurudhore me distancë të gjatë, si dhe shërbimet që lidhin Shkodrën me kryeqytetin Tiranë, Malin e Zi dhe, më gjerësisht, me aeroportet dhe portet. Shumë nga këto ndërhyrje janë pjesë e strategjisë kombëtare të transportit dhe të skenarit referues. PLQU-ja e vë theksin te ndërtimi i një hyrjeje të re jugore në qytet, si një realizim i pjesshëm i unazës lindore të parashikuar në Planin e Përgjithshëm Vendor (PPV).

3.3 Përmbledhje e masave të PLQU-së

Dy tabelat e mëposhtme paraqesin një përmbledhje të 54 masave të parashikuara për zonën urbane të Shkodrës dhe 27 masave për Velipojën. Këto masa bazohen në strategjitë e përshkruara më sipër dhe janë trajtuar në detaje në dy kapitujt vijues.

Tabela 3-1: Përmbledhje e masave të PLQU-së Shkodër

Politikat e propozuara për Shkodrën			
S1	Standarde dhe aftësi të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër	M1	Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve
		M2	Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.
		M3	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë
S2	Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti)	M4	Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal
		M5	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal
		M6	Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore
		M7	Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore
S3	Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën	M8	Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta
		M9	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit
		M10	Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit
S4	Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit	M11	Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal
		M12	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit
		M13	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes
		M14	Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë të aksesueshmëria për grupet më në nevojë	M15	Eliminimi i njeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore
		M16	Heqja e pengesave fizike në trotuare
		M17	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë
		M18	Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”
		M19	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara
S6	Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët	M20	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit
		M21	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash
		M22	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna
		M23	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.
		M24	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset
		M25	Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve	M26	Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik
		M27	Rishikimi dhe digitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë
		M28	Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik
		M29	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe njeve të vogla të ndërrimit të linjave

Politikat e propozuara për Shkodrën			
		M30	Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban
		M31	Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes
		M32	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve
		M33	Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë	M34	Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut
		M35	Projektimi i hapësirave shumëfunktionale buzë trotuarit dhe jashtë rrugë
		M36	Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik
		M37	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit
		M38	Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike
		M39	Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës
S9	Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	M40	Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit
		M41	Mbështetja e një sistemi strukturash “Parko & Shko” (në këmbë)
		M42	Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë
		M43	Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje
		M44	Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme
S10	Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	M45	Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë
		M46	Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët
		M47	Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike
S11	Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti	M48	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë
		M49	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës
		M50	Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë
		M51	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane
		M52	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut
		M53	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit
		M54	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi

Tabela 3-2: Përmbledhje e masave të PLQU-së Velipojë

Politikat e propozuara për Velipojën			
S4	Rrjeti rrugor lokal është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për përdoruesit	M1	Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës
		M2	Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë
		M3	Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës
		M4	Zgjatja dhe përmirësimi i shëtitorës bregdetare
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike janë të sigurt dhe aksesueshmëria për përdoruesit me nevoja të veçanta është përparësi	M5	Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë
		M6	Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë
		M7	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë
		M8	Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë
S6	Velipoja – një destinacion frymëzues dhe tërheqës për biçikletat	M9	Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave
		M10	Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e biçikletave në Velipojë
		M11	Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve	M12	Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë
		M13	Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë
		M14	Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë
		M15	Mbështetje për elektrifikimin e minibusëve privatë
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, i pastër dhe i qetë	M16	Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor
		M17	Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë
		M18	Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë
S9	Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	M19	Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim
		M20	Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të përkohshëm jashtë rruge
		M21	Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë
		M22	Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet
S10	Logjistika e qytetit është efikase dhe e qëndrueshme	M23	Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave
		M24	Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-nyjeve të përbashkëta
		M25	Promovimi i përdorimit të automjeteve elektrike të përbashkëta
S11	Velipoja përfiton nga lidhje më të mira transporti	M26	Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve
		M27	Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin

4 Politikat e propozuara për Shkodrën

4.1 Standarde dhe kapacitete të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër

Masa 1: Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve

Masa e parë ka për qëllim verifikimin, integrimin, miratimin dhe zbatimin e Rregullores së Rrugëve Lokale dhe të Klasifikimit Funkcional të Rrugëve Vendore (Hartat e Hierarkisë Rrugore), të përfshira në Shtojcat Teknike II dhe III të PLQU-së.

Rregullorja Vendore e Rrugëve (RVR) përcakton karakteristikat gjeometrike, ato të trafikut, si dhe rregullat për përdorimin e llojeve të ndryshme të rrugëve, itinerareve çiklistike dhe këmbësore. Ajo shërben si një mjet për vënien në zbatim të hierarkisë së propozuar të rrugëve lokale, duke përcaktuar standardet e nevojshme të projektimit për rrugët e reja dhe ndërhyrjet në infrastrukturën ekzistuese. Për më tepër, Rregullorja përfshin edhe përcaktimin e kategorive të trafikut të lejuar dhe sjelljen e pritshme të tyre në përputhje me funksionin e secilës rrugë.

Ajo i referohet ekskluzivisht rrugëve që janë në juridiksionin e Bashkisë Shkodër, por mund të shërbejë gjithashtu si një pikë referimi e vlefshme për të nxitur dhe negociuar përshtatje dhe rikonfigurime të rrugëve që administrohen nga institucione të tjera, konkretisht Autoriteti Rrugor Shqiptar.

Duke respektuar standardet kombëtare të përfshira në Kodin Rrugor Shqiptar dhe në Standardet Shqiptare të Projektimit të Rrugëve, Rregullorja dallon dhe përshkruan disa nën-kategori për lloje të caktuara rrugësh (p.sh. shpërndarës lagjeje E1, shpërndarës lokal E2, rrugë kryesore hyrëse F1, etj.), me qëllim diferencimin më të thelluar të organizimit të platformës rrugore. Megjithatë konteksti urban është mjaft kompakt, pa itinerare të gjata që lidhin lagje të largëta brenda zonës së ndërtuar, është pikërisht mungesa e hierarkisë dhe e kriterëve të diferencuara në projektimin dhe organizimin e hapësirës rrugore, pa përcaktime të gjerësisë minimale dhe maksimale të korsive, pa rregulla për menaxhimin e anës së rrugës, që ka çuar në bashkëjetesën e funksioneve shumë të ndryshme (lëvizja e automjeteve, parkimi, transporti publik, etj.) pothuajse kudo, pa u dhënë përparësi të paktën njërit prej tyre.

Rregullorja Vendore e Rrugëve (RVR) prezanton gjithashtu përkufizimin e disa perimetrave, veçanërisht të qendrave të banuara (për të dalluar saktësisht rrugët urbane nga ato periferike), zonave me qarkullim të kufizuar dhe zonave të tjera me përparësi për këmbësorët (zona shkollash, zona 30, zona 20). Këto perimetra lidhen me tipologji specifike rrugësh (p.sh. rrugë aksesit me funksion të veçantë ose F3), me qëllim përshtatjen e projektimit në përputhje me karakteristikat përkatëse.

Masa 2: Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.

Një strukturë institucionale efikase, efektive dhe me cilësi të lartë është me rëndësi thelbësore për zbatimin e PLQU-së.

Për ecurinë e Planit, është e nevojshme që stafit t'i caktohen një ose më shumë përgjegjësi të veçanta. Bashkia është e organizuar nëpërmjet drejtorive dhe sektorëve (Policia Vendore, Shërbimet Publike, Planifikimi Urban, etj.) dhe në të ardhmen mund të krijojë një agjenci të posaçme për lëvizshmërinë ose një kompani publike, nën administrimin e bashkisë, për të menaxhuar shërbime të caktuara si parkimi ose transporti publik lokal.

Plani propozon rishikimin ose të paktën konfirmimin e funksioneve dhe përgjegjësi të përcaktuara për çdo zyrë dhe drejtues njësie, me qëllim sigurimin e zhvillimit të masave të parashikuara në mënyrë të qëndrueshme dhe të integruar. Nuk propozohet një strukturë apo organizim i saktë i brendshëm, duke ia deleguar këtë veprimtari vetë administratës së bashkisë.

Për të siguruar një sistem transporti më të qëndrueshëm, është e nevojshme krijimi i një strukture institucionale të mire organizuar, e cila të bashkërendojë veprimtaritë dhe të nxisë bashkëpunimin mes aktorëve për të optimizuar sistemin dhe krijuar sinergji. Në organizimin e ri të brendshëm, duhet të parashikohen dhe ndahen qartë funksionet kryesore, ndër të cilat:

1. **Rregullorja** duhet të ushtrohet në koordinim të afërt me pushtetin vendor, për të mundësuar zbatimin e politikave të përcaktuara nga autoritetet përkatëse.
2. **Planifikimi**, i cili ka një ndikim të thellë në shërbimet e transportit dhe në lëvizshmërinë në përgjithësi dhe që është ngushtësisht i lidhur dhe i ndikuar nga procese të tjera planifikimi si ato ekonomik, social dhe urbanistik;
3. Procedurat e **tenderimit dhe dhënies së kontratave** janë thelbësore. Një departament me kapacitete të specializuara mund të vendosë kritere dhe baza për një bashkëpunim të frytshëm me operatorët, të bazuar në cilësi, efektivitet dhe efikasitet.
4. **Integrimi** është një çështje strategjike, ku një përzierje optimale e politikave ndër dhe bashkë modale çojnë në një transport më të qëndrueshëm: integrimi duhet të jetë i garantuar në mënyrë të përhershme.
5. **Promovimi** i transportit publik, ecjes dhe çiklizmit përbën një element kyç për rritjen e ndërgjegjësimit dhe orientimin e qytetarëve drejt mënyrave të lëvizjes që janë kolektive, aktive, më efikase dhe më të qëndrueshme.
6. Për të **menaxhuar** kontratat e shërbimeve të transportit nevojitet përvojë dhe përshtatshmëri. Vetëm pasi një kontratë hyn në fuqi, njësia e bashkisë fillon të mësojë nga përvoja dhe të përmirësojë procedurat e tenderimit në të ardhmen.
7. **Kontrolli dhe monitorimi** janë çështje delikate: kostoja dhe koha e zbatimit të masave duhet të jenë të arsyeshme dhe vlera e shtuar për përdoruesit fundorë duhet të jetë e provuar.

Masa 3: Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë.

Një strukturë institucionale e mirëfilltë kërkon personel të kualifikuar dhe të motivuar. Është vërejtur një nivel i lartë i qarkullimit të drejtorëve në bashki. Kjo mund të jetë një faktor si pozitiv ashtu edhe negativ në zhvillimin e PLQU-së: njëfarë fleksibiliteti në emërimin (ose konfirmimin) e menaxherëve dhe drejtorëve lejon përputhjen e aftësive dhe kompetencave me rolin përkatës, por një staf i qëndrueshëm, i përhershëm dhe me zhvillim të vazhdueshëm profesional është thelbësor.

PLQU-ja propozon që të kërkohen më shumë mundësi për trajnime dhe ndërtim kapacitetesh. Kjo mund të realizohet në mënyrë efektive duke eksploruar mundësitë aktuale apo të ardhshme për financim dhe bashkëpunim institucional.

Një shembull i rëndësishëm është Nisma CIVITAS, një program kryesor i Komisionit Evropian për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme dhe njëkohësisht një rrjet qytetesh, ku Shkodra është tashmë anëtare. Përmes Qendrës së të Mësuarit të këtij programi, ofrohen rregullisht trajnime dhe mundësi për zhvillim profesional. Pjesëmarrja aktive në CIVITAS rrit gjithashtu mundësitë për të qenë pjesë e projekteve kërkimore dhe pilot, (siç ka ndodhur më parë për Shkodrën me projektin Park4SUMP.)

Për më tepër, shumë projekte dhe konsorciume organizojnë workshope, vizita në terren dhe shkëmbime përvojash ndërmjet qyteteve partnere, të cilat janë falas dhe shpesh mbulojnë edhe shpenzimet e udhëtimit. Përtej thjesht shqyrtimit të mundësive ekzistuese, Plani sugjeron pjesëmarrjen aktive në projekte të fushës së lëvizshmërisë që përfshijnë gjithmonë një komponent për trajnime dhe ngritje kapacitetesh (ose marrjen parasysh të kësaj nevojë të rëndësishme për qytetin gjatë fazës së zhvillimit të projektit dhe negociatave me partnerët). Kjo është veçanërisht e rëndësishme për mundësitë që ofrohen nga programet e bashkëpunimit ndërkufitar si Interreg dhe IPA.

Gjithashtu, Plani sugjeron që të investohet më shumë në një sërë aktivitetesh trajnimi teknik, të fokusuara në projektimin e rrugëve, infrastrukturën për biçikleta, sigurinë rrugore, monitorimin e trafikut (p.sh., përdorimin e duhur të kamerave dhe sensorëve) dhe menaxhimin e parkimeve. Qyteti ka nevojë për më shumë aftësi

operacionale dhe për të ndërtuar përvojë në zbatimin e masave. Kjo duhet të shndërrohet në një komponent strukturor të njësive të bashkisë, ndërsa mbështetja strategjike mund të jepet edhe nga aktorë të jashtëm.

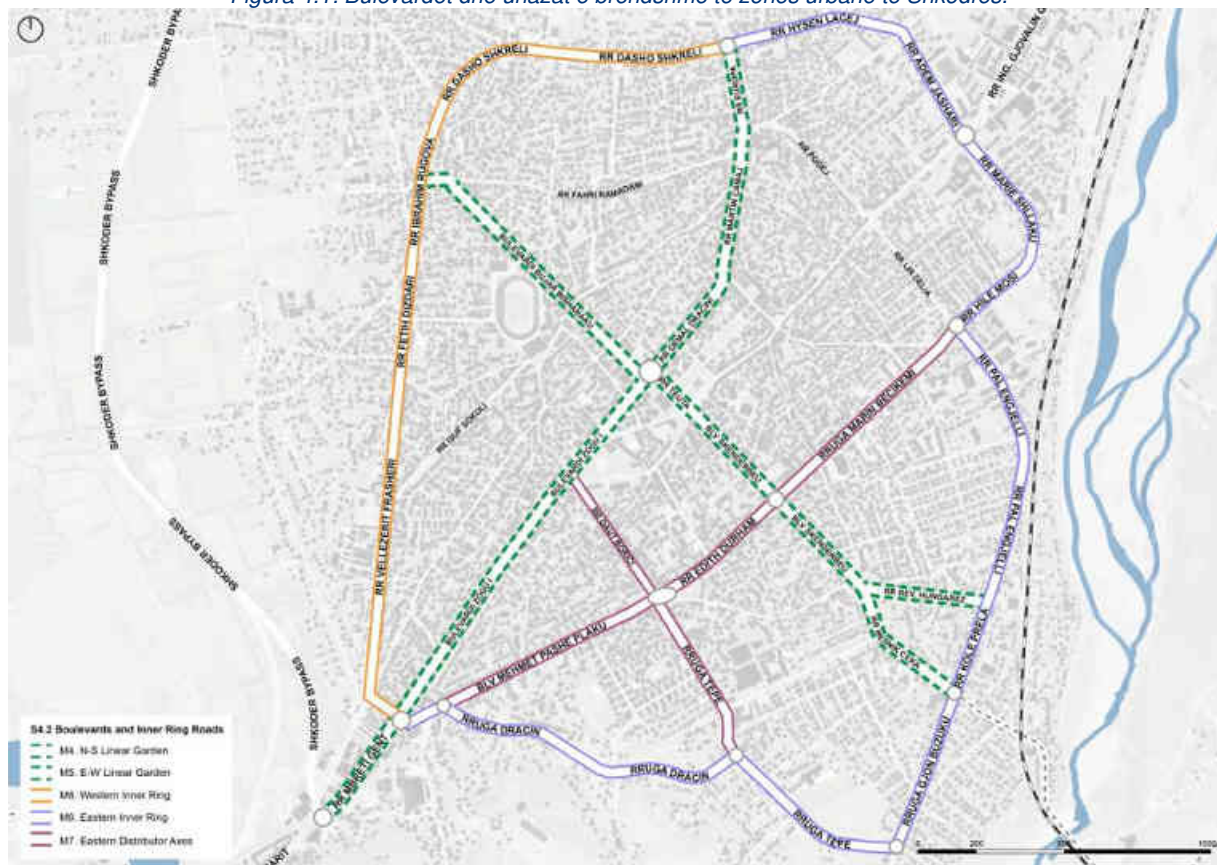
Qasja operationale dhe zbatimi i duhur në praktikë i masave të planifikuara është një çështje kyçe që ndikon në suksesin e përgjithshëm të PLQU-së. Për të siguruar një fillim të shpejtë, janë përgatitur një sërë udhëzimesh dhe instruksionesh (përfshirë edhe disa projekte dizajni), të cilat janë vënë në dispozicion në Aneksin IV.

4.2 Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti).

Kjo strategji ka identifikuar rrjetin kryesor rrugor të Shkodrës duke i përcaktuar funksione shumë të qarta, jo vetëm për të menaxhuar lëvizshmërinë e njerëzve dhe mallrave, por edhe për të rregulluar ndërveprimet me mjedisin natyror dhe urban si dhe për të adresuar ndikimet ndryshimeve klimatike.

Masat janë organizuar sipas akseve rrugore dhe segmenteve, me qëllim që ndërhyrjet specifike të lidhen drejtpërdrejt me to. Ky rrjet përfshin dy akset rrugore ortogonale që kryqëzohen në Sheshin Demokracia, si dhe të ashtuquajturin unazë të brendshme, përfshirë edhe aksin që depërton në pjesën qendrore dhe që kryqëzohet me bulevardin Skënderbeu.

Figura 4.1: Bulevardet dhe unazat e brendshme të zonës urbane të Shkodrës.



Masa 4: Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal

PLQU-ja promovon zhvillimin e një kopshti linear dhe një boshti multimodal përgjatë itinerarit jug-veri që lidh rrugën Mbreti Gent, bulevardin Zogu I, rrugën e Studenti, e cila kryqëzon itinerarin e parë ortogonal në Sheshin Demokracia, si dhe rrugët Martin Camaj, Europa dhe e Tuzit.

Ky është boshti më i rëndësishëm, të cilit PLQU-ja i atribuon një rol kalimi: nga një rrugë që drejton dhe përqendron flukset e trafikut rrugor drejt qendrës, në një hapësirë multi-funksionale që forcon funksionet e shumta ekzistuese, duke promovuar një hierarki të qartë të mënyrave të transportit: ecja në vend të parë, çiklizmi në të dytin dhe përdorimi i transportit publik si opsion i tretë i preferuar.

Gjerësia e madhe e rrugëve mund të shfrytëzohet për ta karakterizuar ndërhyrjen përmes krijimit të një kopshti linear. Kjo nënkupton zgjerimin e hapësirave të gjelbra ekzistuese me pemë dhe lule (të cilat duhen ruajtur dhe

vlërësuar), si dhe krijimin e zonave të reja kullimi për të mbjellë bimësi vendase, për të rritur biodiversitetin dhe për të ndihmuar në menaxhimin e ujërave të shirave, një aspekt kyç për një qytet si Shkodra, që përballet shpesh me përmbytje. Në thelb, ky koncept mbështetet te trashëgimia e 'kopshteve të fshehta' që fshihen mes lagjeve dhe te vijueshmëria natyrore e shëtitores përgjatë liqenit, që shtrihet deri në drejtim të Shirokës.

Kjo kërkon disa zgjedhje sa i përket përdorimit të hapësirës së parashikuar të karrexhatës, duke parashikuar një korsi të vetme të përbashkët për automjetet, pa korsi të dedikuara për autobusë (me përjashtim të një segmenti përgjatë bulevardit Zogu I). Nga ana tjetër, është parashikuar ndërtimi i një infrastrukture çiklizmi të ndarë, cilësore dhe të vazhdueshme në të dyja anët e rrugës.

Plani parashikon gjithashtu ndërprerjen e vijueshmërisë së parkimit përgjatë rrugës, duke e zëvendësuar me një sistem parkimesh afatshkurtra në rrugë, si dhe me hapësira të alternuara dhe të përkohshme për ngarkimin dhe shkarkimin e mjeteve të shpërndarjes urbane.

Kjo ndërhyrje përfshin rinovimin e plotë të rrugëve dhe hapësirave publike, përfshirë edhe infrastrukturën nëntokësore (siç është përmirësimi i mundshëm i rrjeteve të energjisë elektrike, gazit, internetit dhe kanalizimeve). Gjatësia totale e këtij segmenti është 3.2 km dhe përfshin një sipërfaqe prej rreth 11 hektarësh.

Kjo masë infrastrukturore është e lidhur me masat M20, M28, M29 dhe M42.

Është parashikuar edhe një fazë e parë zbatimi në afat të shkurtër, dhe një projekt konceptual është përgatitur në kuadër të PLQU-ja, siç detajohet në Shtojcën IV.

Figura 4.2: Pamje e përgjithshme tipike nga lart



Figure 4.3: Montréal, Québec



Figure 4.4: Delft, Holandë



Figura 4.5: Lion, Francë



Burimi: Melissa & Chris Bruntlett përmes Facebook

Masa 5: Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal

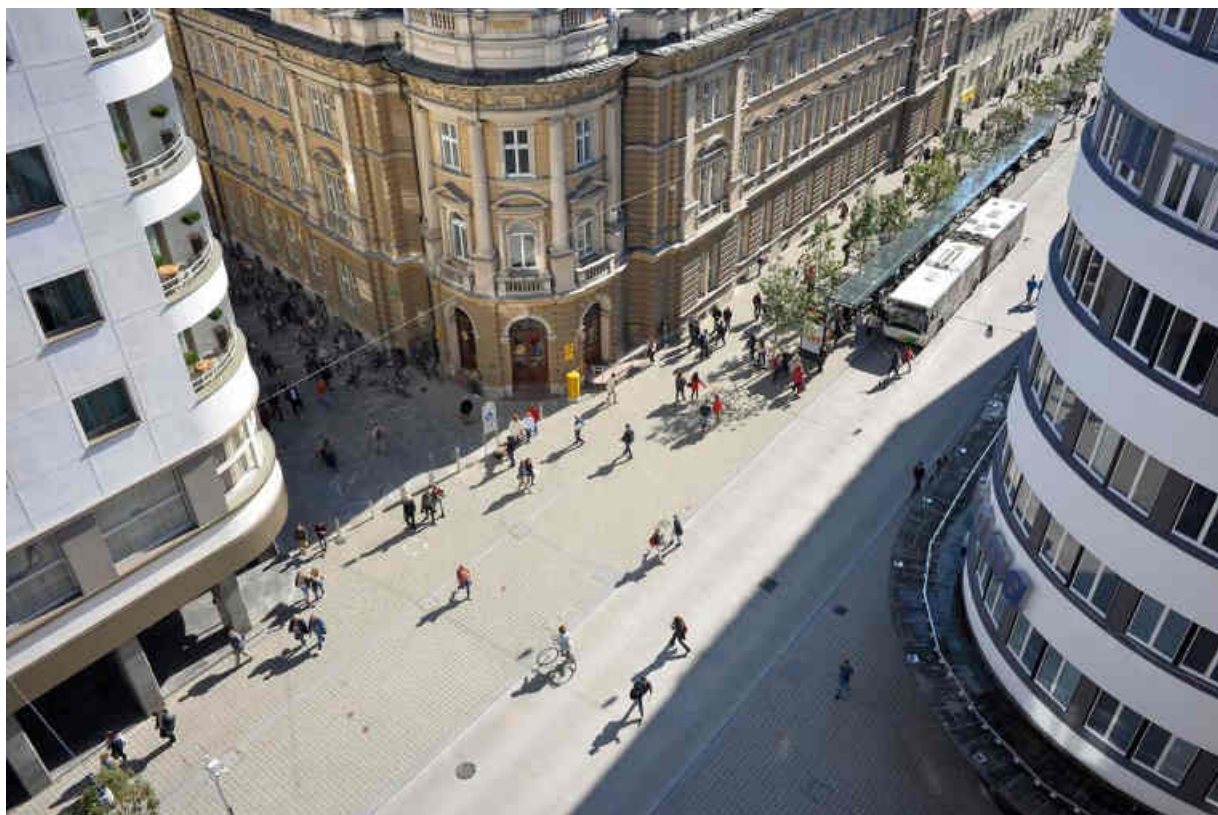
Koncepti i parashikuar për Masën 4 zbatohet pothuajse në mënyrë të kundërt përgjatë itinerarit lindje–perëndim, i cili përfshin bulevardin Bujar Bishanaku, rrugën Teuta, bulevardin Skënderbeu dhe rrugën Revolucionit Antikomunist Hungarez deri te Stacioni i Trenit, si dhe rrugën Besnik Ceka (në total 3 km).

Një seksion dhe shtrirje të ngjashme me aksin jug-veri ka edhe bulevardi "Bishanaku", i cili kryqëzon korridorin e parë ortogonal në Sheshin Demokracia. Ky bulevard ka një gjerësi shumë të madhe, përfshirë edhe një rresht ekzistues pemësh në qendër. Pjesa e dytë, deri te stacioni i trenit, ka një profil më të ngushtë dhe më me rëndësi, orientohet vizualisht drejt Teatrit 'Migjeni dhe jo me bulevardin "Bishanaku", siç është përshkruar në Analizën e Gjendjes.

Në këtë pjesë, PLQU-ja rekomandon që ndërhyrja të diferencohet në tre segmente kryesore: 1) bulevardi "Bishanaku", i cili mund të ndjekë një qasje dhe projektim të ngjashëm me aksin jug-veri; 2) segmenti lindor, nga kryqëzimi me rrugën "Edith Durham" deri te stacioni i trenit dhe sheshi "Mark Lula", ku duhet të përcaktohet një model më i lehtë i kopshtit linear, duke ruajtur pemët ekzistuese dhe duke marrë parasysh gjerësinë e kufizuar të rrugës; dhe pjesa qendrore, 3) përgjatë rrugës "Teuta" dhe bulevardit "Skënderbeu", nga "Edith Durham" deri në Sheshin "Demokracia", ku duhet të mbizotërojë koncepti i hapësirës publike më shumë se funksioni i transportit.

Kjo lidhet me strategjinë që synon krijimin e një qendre historike të zgjeruar dhe të qetë dhe në veçanti me masat M8 dhe M9. PLQU-ja parashikon mbylljen e rrugës për qarkullimin e përgjithshëm dhe dhënien e përparësisë për transportin publik, ecjen dhe çiklizmin. Një shembull kyç nga rajoni është rruga Slovenska në Lubjanë, një korridor cilësor i lëvizshmërisë i zhvilluar në kuadër të projektit CIVITAS ELAN.

Figura 4.6: Rikompozimi i rrugës Slovenska në Lubjanë, Slloveni





Burimi: <https://www.dekleva-gregoric.com/slovenska-street>

Masa 6: Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore

Unaza e brendshme perëndimore përkufizohet nga rrugët Vëllezërit Frashëri, Fetih Dizdari, Ibrahim Rugova dhe Dasho Shkreli, deri në sheshin “Ura e Maxharrit” (nyja me rrugën “Europa”).

Ka një gjatësi totale prej 3.1 km dhe tashmë karakterizohet nga mungesa e parkimeve në rrugë (duke qenë në përputhje me Rregulloren e propozuar Lokale të Rrugëve) dhe një trotuar në gjendje shumë të mirë.

Ndërhyrja është kryesisht e lehtë dhe fokusohet te sinjalistika dhe vijëzimet rrugore, si dhe përfshin vendosjen e kalimeve për këmbësorë (të cilat aktualisht mungojnë), zgjerimin dhe lidhjen e bazamenteve të pemëve (për të rritur përshkueshmërinë dhe sipërfaqet kulluese) dhe rritjen e sigurisë në kryqëzime.

Unaza e brendshme lindore përfshin segmentin e parë të bulevardit Mehmet Pashë Plaku dhe rrugët Draçin, Tepe, Gjon Buzuku, Kolë Prela, Pal Ëngjëlli, Hilë Mosi, Marie Shllaku, Adem Jashari dhe Hysen Laçej, duke u mbyllur në sheshin 'Ura e Maxharrit'. Gjithsej, ky itinerar ka një gjatësi rreth 6 kilometra.

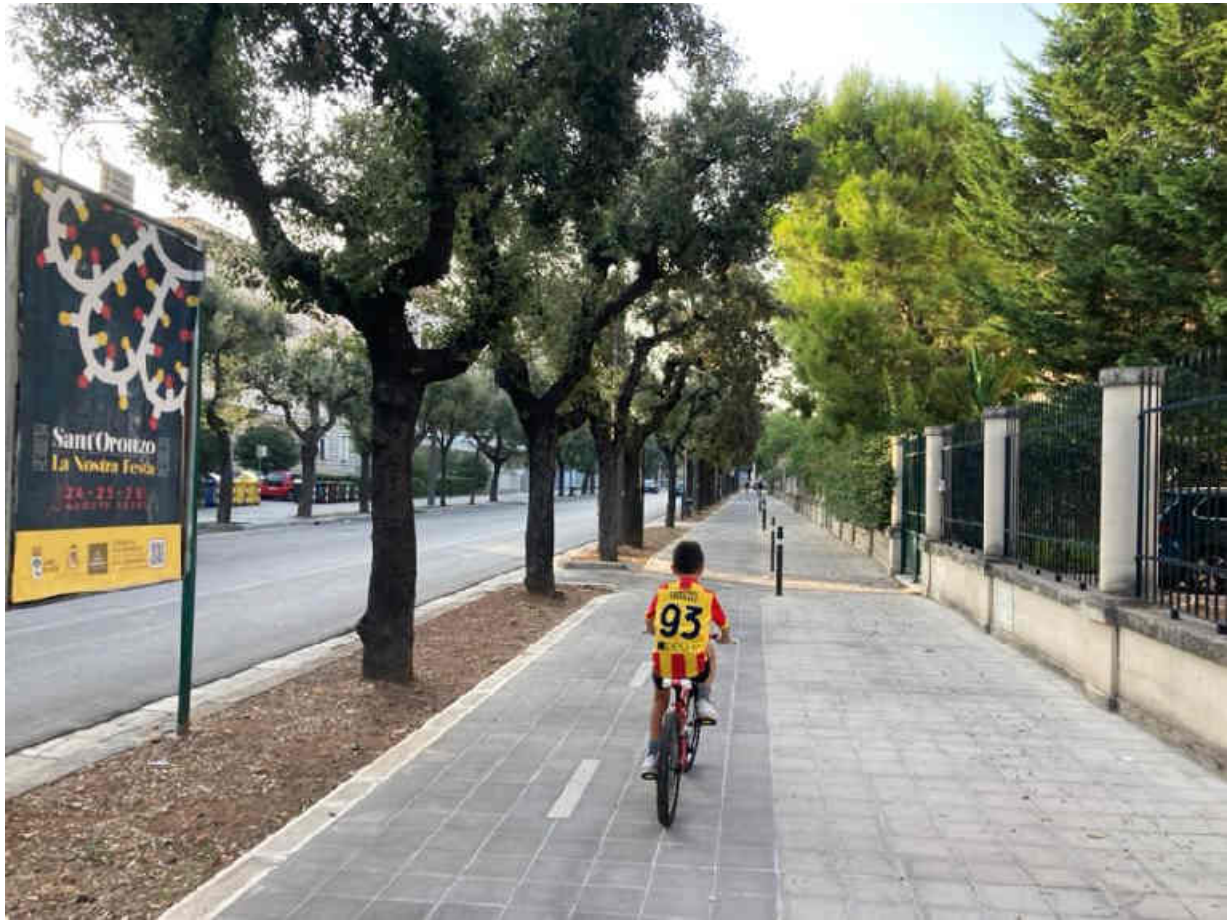
Aktualisht përdoret më pak nga drejtuesit e automjeteve të vogla, kryesisht për shkak të distancës pak më të gjatë dhe preferencës për rrugë më qendrore. Kjo ndodh edhe pse rruga ka përmasa të mira, është risistemuar kohët e fundit me asfaltim të plotë, trotuare të përmirësuara, korsi biçikletash dhe kalime këmbësorësh. Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane parashikon kryesisht mirëmbajtje të rregullt për të ruajtur cilësinë aktuale, si dhe shtimin e sinjalistikës orientuese (përfshirë tabela me mesazhe elektronike – VMS) dhe sensorëve për monitorimin e trafikut dhe kushteve të sigurisë. Masa të tjera synojnë të drejtojnë më shumë trafik drejt kësaj unaze.

Kjo masë është plotësuese e Masës M20, e cila parashikon përmirësimin e korsive ekzistuese për biçikleta (të pambrojtura) në të dy drejtimet. Mund të përfshijë vendosjen e infrastrukturës për çiklizëm në nivelin e trotuarit në disa segmente, për të shmangur parkimet e parregullta. Gjithashtu, kjo masë duhet të përcaktojë vendndodhjen e mundshme të stacioneve të autobusëve në rast se do të operojë një linjë tjetër autobusi me lëvizje 'rrethore' (me qëllim ruajtjen e hapësirës së nevojshme.)

Figura 4.7: Unaza e brendshme perëndimore e Shkodrës, Vëllezërit Frashëri



Figura 4.8: Zgjerimi i hapësirave për pemë dhe asfaltimi i trotuareve dhe korsive të biçikletave në Lecce, Itali



Masa 7: Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore

Nga kryqëzimi me sheshin Balshaj dhe përgjatë bulevardit Mehmet Pashë Plaku, shtrihet një bosht depërtues lindor prej rreth 2.5 kilometrash, që përfshin sheshin Perash dhe rrugët Edith Durham dhe Marin Beçikemi. Ky aks lidhet me boshtin lindje-perëndim në sheshin Perash, përmes rrugës Daut Boriçi (që të çon drejt sheshit Parrucë), si dhe me rrugën Tepe që lidhet me unazën lindore.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane i jep rëndësi të veçantë këtyre rrugëve shpërndarëse lokale, të cilat duhet të ndihmojnë në devijimin e trafikut nga bulevardet qendrore.

Rrugët "Mehmet Pash Plaku", "Edith Durham" dhe "Marin Beçikemi" janë akset përgjatë të cilave duhet të jepet përparësi dhe të vendosen hapësirat jashtë rrugë për parkim, në distancë të përshtatshme nga qendra e qytetit (shih Masën 41). Në këtë kuptim, skema rrugore duhet të organizojë në mënyrë të rregullt parkimet afatshkurtra dhe zonat për ngarkim-shkarkim, si dhe të përfshijë korsi biçikletash në të dyja anët e rrugës. Kjo masë ka një natyrë si infrastrukture, ashtu edhe rregullatore: ajo parashikon rikonceptimin e platformës rrugore sipas modelit të zhvilluar për akset multimodale, të përshtatur me hapësirat ekzistuese. Në mënyrë të përgjithshme, nevojitet përmirësimi i cilësisë së trotuareve dhe hapësirave publike, shtimi i gjelbërimit, si dhe ngushtimi i rrezes së kthesave me përafrim të cepave në kryqëzime. Rikonceptimi përfshin gjithashtu rrethrotullimet dhe sheshin "Perash".

Figura 4.9: Rain gardens në Hackney Londër, MB



Burimi: Meristem Design via IMM DesignLab

4.3 Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën

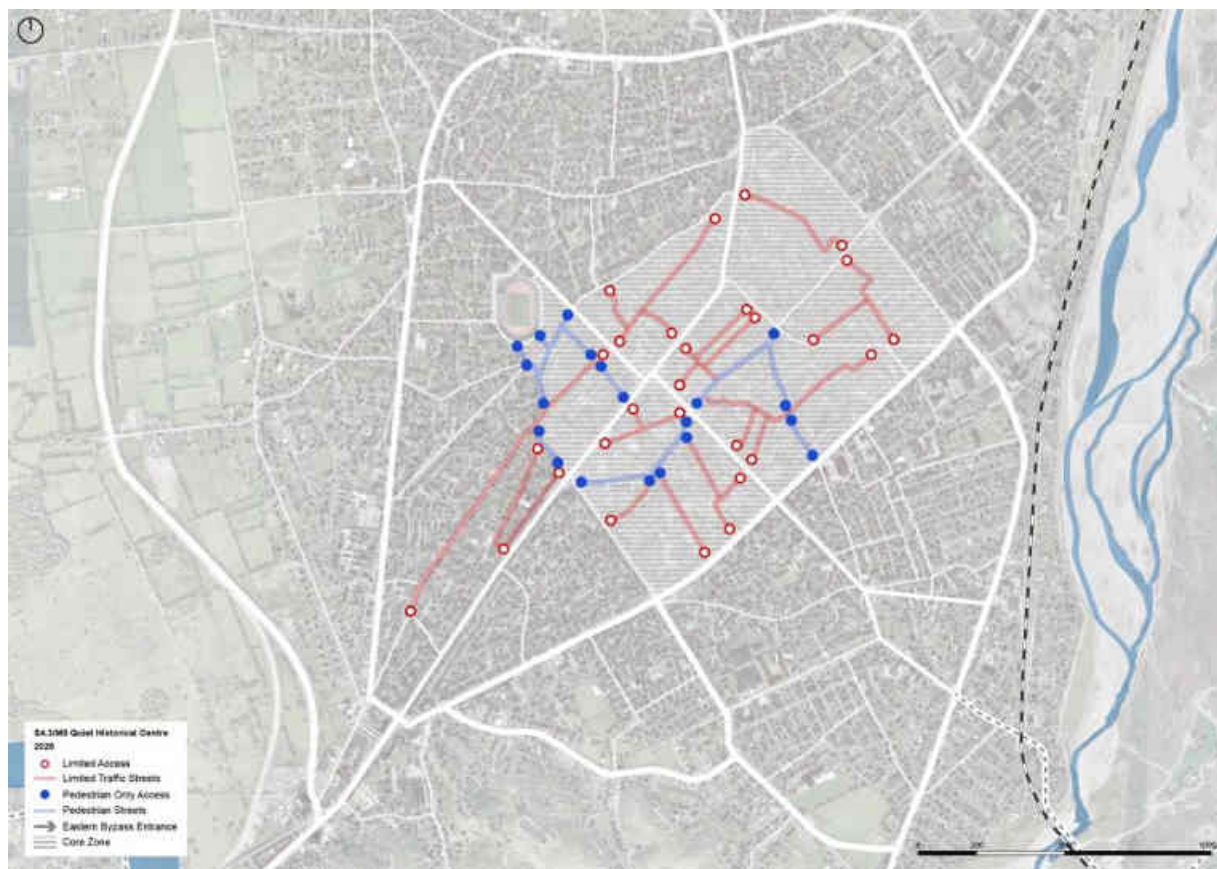
Masa 8: Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta

Rikonstruksioni aktual i tregut të Zdrales do të sjellë zgjerimin e parë të zonave për këmbësorë: nga rrugët Kolë Idromeno, 28 Nëntori dhe 13 Dhjetori do të jetë e mundur të vazhdohet përgjatë rrugës Hamz Kazazi, përmes sheshit Parrucë dhe të lidhet përmes rrugës Evija Çelebiu me rrugët Oso Kuka dhe Gjybegaj. Kjo e fundit është tashmë e shtruar me kalldrëm (në të ndodhet Muzeu Historik – Shtëpia e Oso Kukës dhe “Çinari”, pema më e vjetër e njohur në Shkodër), por rruga nuk është ende e kufizuar për trafikun dhe ka shumë automjete të parkuara përgjatë saj.

Në afat të shkurtër, Plani propozon që segmentet 28 Nëntori – 13 Dhjetori dhe rruga Gjuhadol (aktualisht zona me qarkullim të kufizuar vetëm përkohësisht) të shndërrohen në zona plotësisht të dedikuara për këmbësorë, thjesht përmes sinjalistikës dhe rregullave të qarkullimit. Në zonën e Zdrales, masa do të zbatohet pas përfundimit të punimeve të planifikuara, të cilat do t'i transformojnë rrugët lokale në hapësira publike. Këto zona për këmbësorë do të lejojnë qarkullimin e automjeteve vetëm për banorët dhe pronarët/qiramarrësit e garazheve apo parkimeve private, si dhe për mjetet e shpërndarjes vetëm brenda fashave të përcaktuara kohore. Parkimi në rrugë nuk do të lejohet në asnjë rast.

Në afatin e mesëm (2029) dhe afatin e gjatë (2034), kjo masë do të çojë në shndërrimin e ngjashëm të rrugëve dhe shesheve të tjera lokale përgjatë gjithë perimetrit të zonës historike të zgjeruar dhe të qetë në zona të dedikuara për këmbësorë. Plani rekomandon që ky shndërrim të jetë i përhershëm, dhe jo i përkohshëm.

Figura 4.10: Zonat me qarkullim të kufizuar dhe rrugët për këmbësorë



Masa 9: Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit

Kjo është masa qendrore e strategjisë, e cila parashikon krijimin e një Zone të Zgjeruar me Trafik të Kufizuar (ZTK), e organizuar në pesë sektorë:

- Sektori 1 kufizohet nga rrugët dhe bulevardet: Skënderbeu, Teuta, Qemal Draçini, Marin Beçikemi, Jeronim De Rada dhe Ludovik Saraçi.
- Sektori 2 kufizohet nga boshti Teuta/Skënderbeu, Edith Durham, Sabri Bushati, Daut Boriçi dhe Zogu I.
- Sektori 3 (Zdrale) kufizohet nga Bujar Bishanaku, Studenti, Zogu I, tregu i rikualifikuar i Zdrales deri te stadiumi (zonë për këmbësorë), me rrugën Kongresi i Manastirit dhe rrugët Myzafer Pipa dhe Lidhja e Prizrenit si pikat kryesore të hyrjes.
- Sektori 4 kufizohet nga rrugët Qemal Draçini, Martin Camaj, Bishanaku dhe Nazmi Kryeziu.
- Sektori 5 kufizohet nga rrugët Martin Camaj, Pogej, Lin Delia dhe Jeronim De Rada/Ludovik Saraçi.

Rrugët kufitare do të qëndrojnë të hapura për qarkullimin e përgjithshëm, por me menaxhim të kujdesshëm të hapësirave buzë trotuareve, për të mundësuar parkim afatshkurtër, zona për ngarkim/shkarkim dhe akses në garazhet publike (siç parashikohet në strategjitë 2 dhe 9).

Në afatin e mesëm dhe të gjatë, dhe në përputhje me përparimin e Masës 5, PLQU-ja parashikon bashkimin e sektorëve 1 dhe 2, përmes mbylljes së përhershme të rrugës Teuta dhe bulevardit Skënderbeu.

Gjithashtu, në përputhje me Studimin për Sistemin e Muzeve të Shkodrës, parashikohet edhe bashkimi i sektorëve 2 dhe 3, përmes mbylljes së përhershme të rrugës së Studentit, për të mundësuar krijimin dhe

zgjërimit e Zonës së Muzeve, që do të përfshijë parkun qendror, hapësirat publike përpara Bibliotekës Publike dhe Universitetit, si dhe një segment të rrugës Studenti.

Figura 4.11: Zona me qarkullim të kufizuar me 5 sektorët e saj

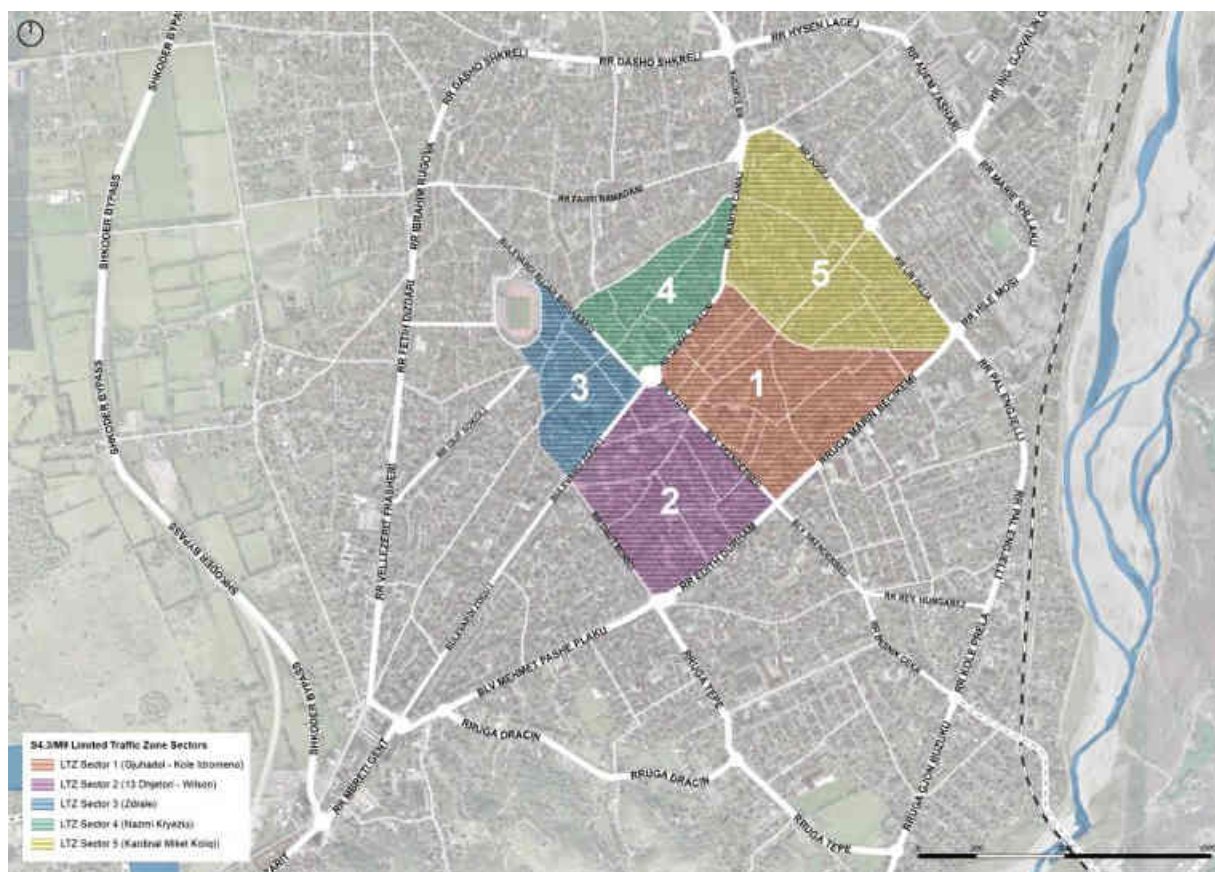
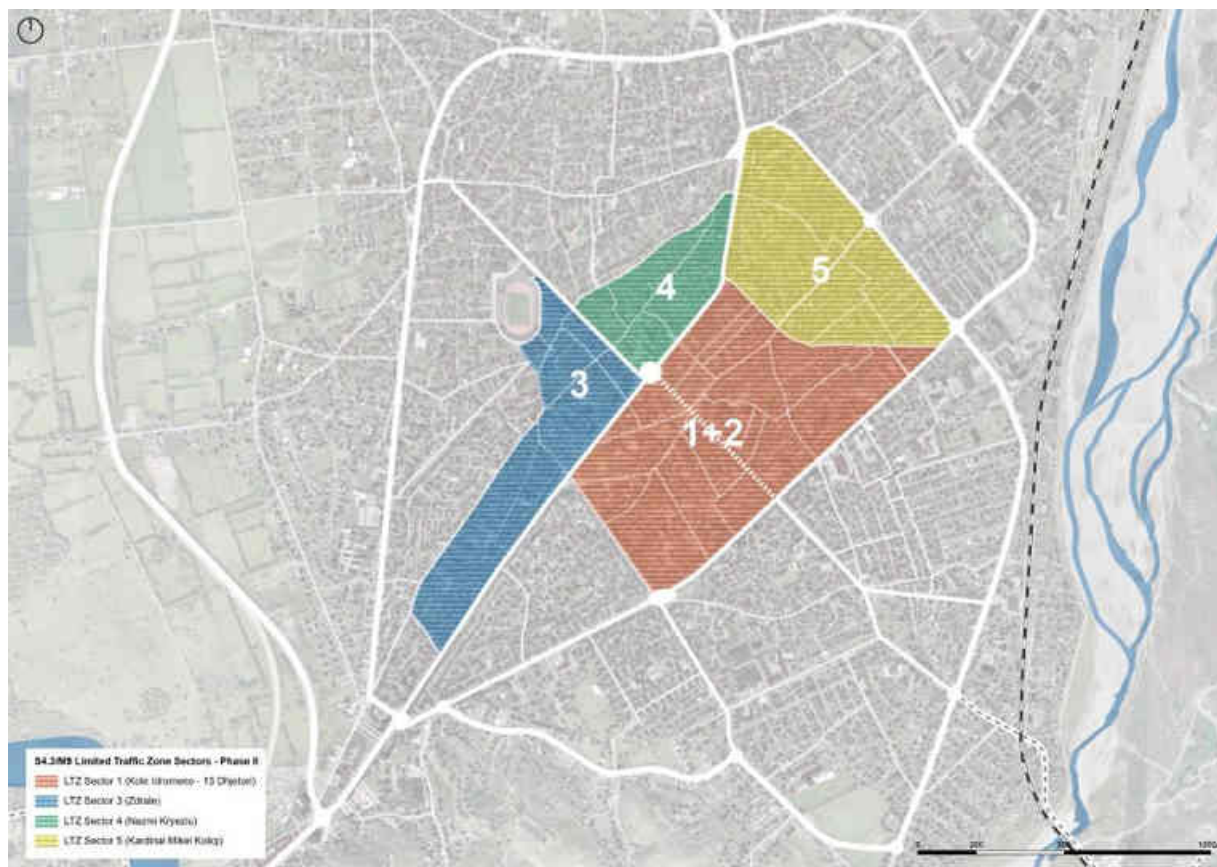


Figura 4.12: Faza II e zonës me qarkullim të kufizuar (2029–2034)



Një Zonë me Trafik të Kufizuar (ZTK) synon të kufizojë hyrjen e automjeteve në një zonë të caktuar vetëm për disa kategori përdoruesish dhe/ose lloje të veçanta automjesh. Një automjet mund të hyjë në këtë zonë vetëm nëse përdoruesi ka marrë paraprakisht leje të posaçme. Më poshtë jepen kategoritë kryesore të përdoruesve që në përgjithësi, mund të pajisen me një leje të përhershme ose të përkohshme për të hyrë në një zonë me qarkullim të kufizuar:

- **Banorët** të përhershëm të zonës ZTK (të regjistruar si pronarë ose qiramarrës të një prone në regjistrin civil të bashkisë)
- Pronarët ose qiramarrësit e një garazhi brenda zonës ZTK
- **Transportuesit e mallrave**, të cilët lejohen shpesh vetëm brenda intervaleve të caktuara kohore, si: korrierët ekspres, shërbimet e shpërndarjes së pakove, kompanitë logjistike apo bizneset që shpërndajnë mallra me mjete të veta (p.sh. dyqanet brenda zonës ZTK, prodhues/shpërndarës të ushqimeve dhe pijeve, kompani që transportojnë mallra të rënda ose me përmasa të mëdha, tregtarë të tregjeve publike, farmaci, shërbime catering-u, luleshitës etj.);
- **Punonjësit e mirëmbajtjes dhe mjeshtrit teknikë** që ofrojnë shërbime të rregullta dhe të vazhdueshme brenda ZTK-së (zakonisht të lejuar vetëm në fashat e përcaktuara kohore), si: ofrues të asistencës teknike për sisteme IT, ashensorë, pajisje bar-kafeneje, kompani pastrimi, elektrikistë, hidraulikë dhe profesione të tjera të ngjashme;
- **Personat me aftësi të kufizuara**, që zotërojnë një kartë/etiketë parkimi për persona me aftësi të kufizuara ose një automjet të regjistruar në kategorinë përkatëse fiskale për këtë qëllim;
- **Kujdestarët**, qofshin profesionistë apo familjarë, që ofrojnë ndihmë për një banor të zonës ZTK që është i varur nga përkujdesja e tyre (p.sh. të moshuar, persona me aftësi të kufizuara apo fëmijë);
- **Mjekët** e shërbimit shëndetësor publik dhe/ose ata që kanë klinikë brenda zonës ZTK;
- **Institucionet publike**, vetëm për automjetet zyrtare të regjistruara në flotën e tyre;

Disa kategori të tjera mund të shtohen, si dhe të lëshohen leje të rastësishme apo të përkohshme për nevoja të veçanta, por PLQU-ja rekomandon që lista e përdoruesve të autorizuar të kufizohet vetëm në kategoritë thelbësore të përmendura më parë, duke vendosur gjithashtu një kufi maksimal të numrit të automjeteve për çdo kategori. Udhëzime themelore për zbatimin janë të disponueshme në faqen zyrtare të projektit CIVITAS ReVeAL.

Lejet do të jenë të ndara sipas sektorëve për shumicën e kategorive të lejuara (pra, një banor i sektorit 1 nuk mund të hyjë në sektorin 5 dhe anasjelltas), me përjashtim të automjeteve të shpërndarjes dhe shërbimeve që operojnë në të gjithë zonën. Brenda çdo sektori, e vetmja kategori e lejuar për parkim në rrugë do të jenë banorët që nuk disponojnë garazh apo vend parkimi privat.

Kjo masë ka karakter rregullator dhe përfshin përgatitjen e rregullores për Zonën me Trafik të Kufizuar (ZTK), rishikimin e skemës së lëvizjes dhe tabelave përkatëse, sistemin për menaxhimin e lejeve, si dhe mënyrat dhe pajisjet për kontroll (si kamerat me njohje automatike të targave – ANPR – dhe pengesat fizike).

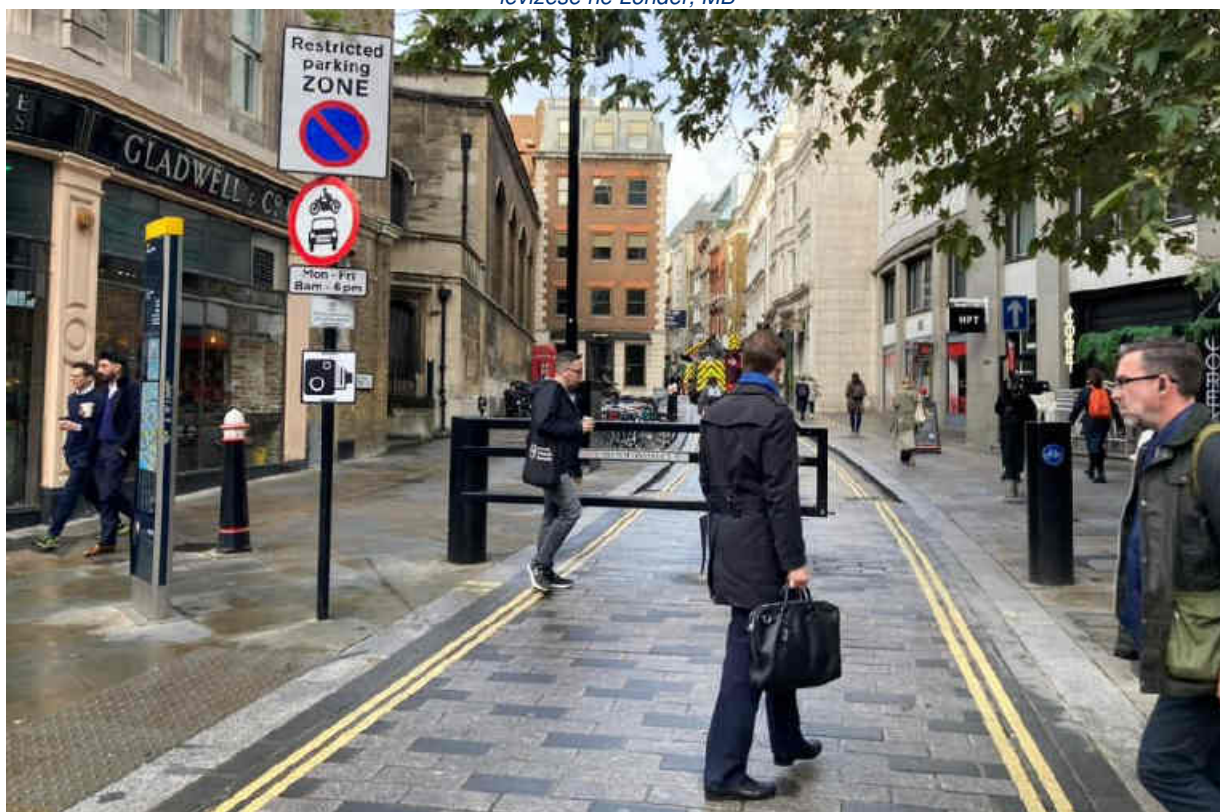
Figura 4.13: Shtylla lëvizëse në Salzburg (majtas) dhe Tiranë (djathtas)



Figura 4.14: Zonë me Qarkullim të Kufizuar e monitoruar me kamera dhe elementë urbanë në Avellino, Itali



Figura 4.15: Parkim i kufizuar dhe zonë e përkohshme me qarkullim të kufizuar, e kontrolluar me kamera dhe barriera lëvizëse në Londër, MB



Masa 10: Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit

Zbatimi i plotë i masave M8 dhe M9 duhet të testohet siç duhet në rrugë, sheshe, sektorë të ZTK-së apo përgjatë gjithë zonës së qetë, duke përfshirë edhe bulevardet kryesore. Kjo mund të realizohet përmes kufizimeve të përkohshme ose ditëve pa makina, siç është praktikuar tashmë nga Bashkia gjatë Javës Evropiane të Lëvizshmërisë dhe Ditës Botërore Pa Makina më 22 Shtator.

Masa M10 përfshin të gjitha aspektet organizative, duke përfshirë vendosjen e barrierave lëvizëse dhe sinjalistikës përkatëse. Ajo përfshin gjithashtu fushata informimi dhe aktivitete për përfshirjen dhe ndërgjegjësimin e publikut. Udhëzime më të detajuara për këtë masë gjenden në dokumentin udhëzues të ReVeAL.

Është e nevojshme një fushatë e gjerë informimi, veçanërisht përpara fillimit të zbatimit, në mënyrë që qytetarët dhe operatorët të jenë të njohur me skemën dhe pasojat e saj, si edhe gjatë fazës së zhvillimit. Në këtë drejtim, mund të shërbejë si ndihmë paketa e komunikimit dhe marketingut e platformës CIVITAS..

Figura 4.16: Dita pa makina gjatë Javës Evropiane të Lëvizshmërisë 2024 në Shkodër

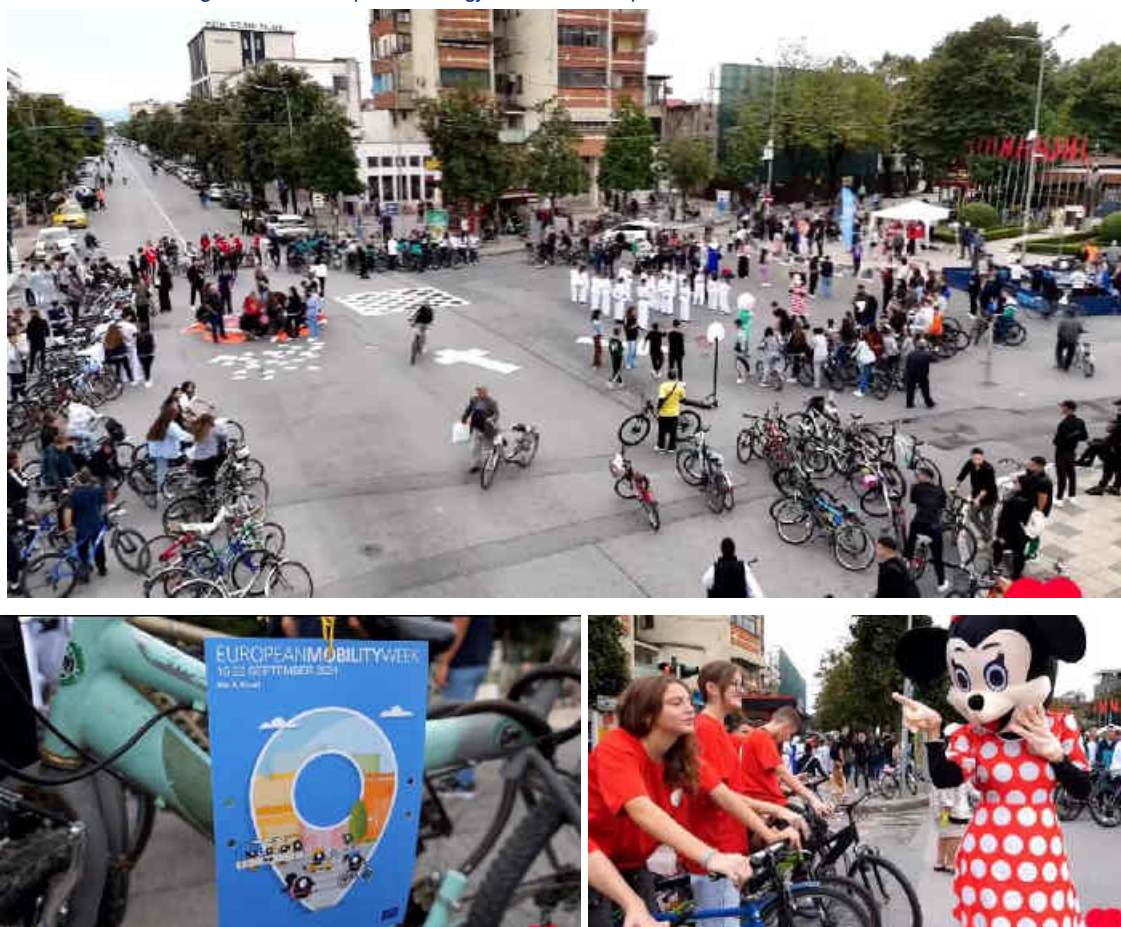


Figura 4.17: Ditët "T" pa makina në Bolonjë, Itali



4.4 Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit

Masa 11: Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal

Rrugët lokale të Shkodrës pasqyrojnë organizimin e vjetër të lagjeve dhe ruajnë ende gjurmë të rrugëve të dikurshme tregtare të përdorura nga karvanët. Ato shpesh janë të rrethuara nga mure të larta dhe porta druri që fshehin kopshte dhe hapësira të gjelbra që nuk janë të dukshme nga rruga. Në raste të tjera, kufizimi anësor përfaqësohet nga ndërtesa të larta që kanë zëvendësuar shtëpitë e vjetra. Rrjeti rrugor mbetet shumë i ngushtë dhe i dendur dhe herë pas here përshkohet nga kanale të hapura të ujërave të shiut.

Këto karakteristika e bëjnë të pamundur ndarjen e qartë të rrugëve për automjete nga ato për biçikleta dhe këmbësorë, pasi hapësira është natyrshëm e përbashkët. Mungesa e rrugëve njëkahëshe dhe në thelb e sinjalistikës horizontale dhe vertikale e bën tashmë qarkullimin në rrugicat lokale të moderuar dhe të sigurt. Megjithatë, prania e makinave, veçanërisht atyre të parkuara anës rrugës, fillon ta kufizojë hapësirën e disponueshme, duke e kthyer atë në hapësirë parkimi.

Kjo masë është konceptuar si një lloj laborator dhe ka për qëllim zhvillimin e standardeve të përshtatshme për rrugët lokale, që do të zbatohen në kushte të ndryshme në varësi të gjerësisë efektive të karrexhatës. Ajo përfshin si zgjedhjen e materialeve që do të përdoren, ashtu edhe vendosjen e elementëve mbrojtës dhe ngadalësues të trafikut, si shtylla mbrojtëse, vazo me bimësi dhe elementë rrugorë estetikë.

PLQU-ja rekomandon zhvillimin e mënyrave të qarta të zbatimit, përfshirë edhe pozicionimin e saktë të këtyre elementëve, si dhe të pemëve dhe vazove aty ku është e mundur. Këto koncepte dhe standarde do të shërbejnë për zbatimin e masave të mëvonshme të strategjisë, por janë gjithashtu të lidhura drejtpërdrejt me Masën 8, që parashikon zgjerimin e rrugëve të dedikuara vetëm për këmbësorë.

Figura 4.18: Koncept për rinovimin e rrugëve në zonat për këmbësorë dhe me qarkullim të kufizuar



Burimi: Casanova+Hernandez Architects për Shkodër 2035

Figura 4.19: Pemë dhe stola të vendosura në mënyrë të alternuar për të siguruar rrugën për këmbësorë dhe për të shmangur parkimin në Brindisi, Itali



Figure 4.20: Rrugë lokale me akses të kufizuar, korsi çiklizmi me drejtim të kundërt dhe trotuar të zgjeruar e të mbrojtur në Paris, Francë



Masa 12: Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit

Kjo masë i referohet posaçërisht rrugëve të klasifikuara si rrugë hyrëse (F2) dhe rrugë hyrëse kryesore (F1), sipas Rregullores së Rrugëve Lokale. Ajo parashikon rishtrimin e plotë të rrugës dhe hapësirës publike përreth, dhe për këtë arsye konsiderohet një masë thjesht infrastrukturore që lidhet me proceset e projektimit dhe punimet publike.

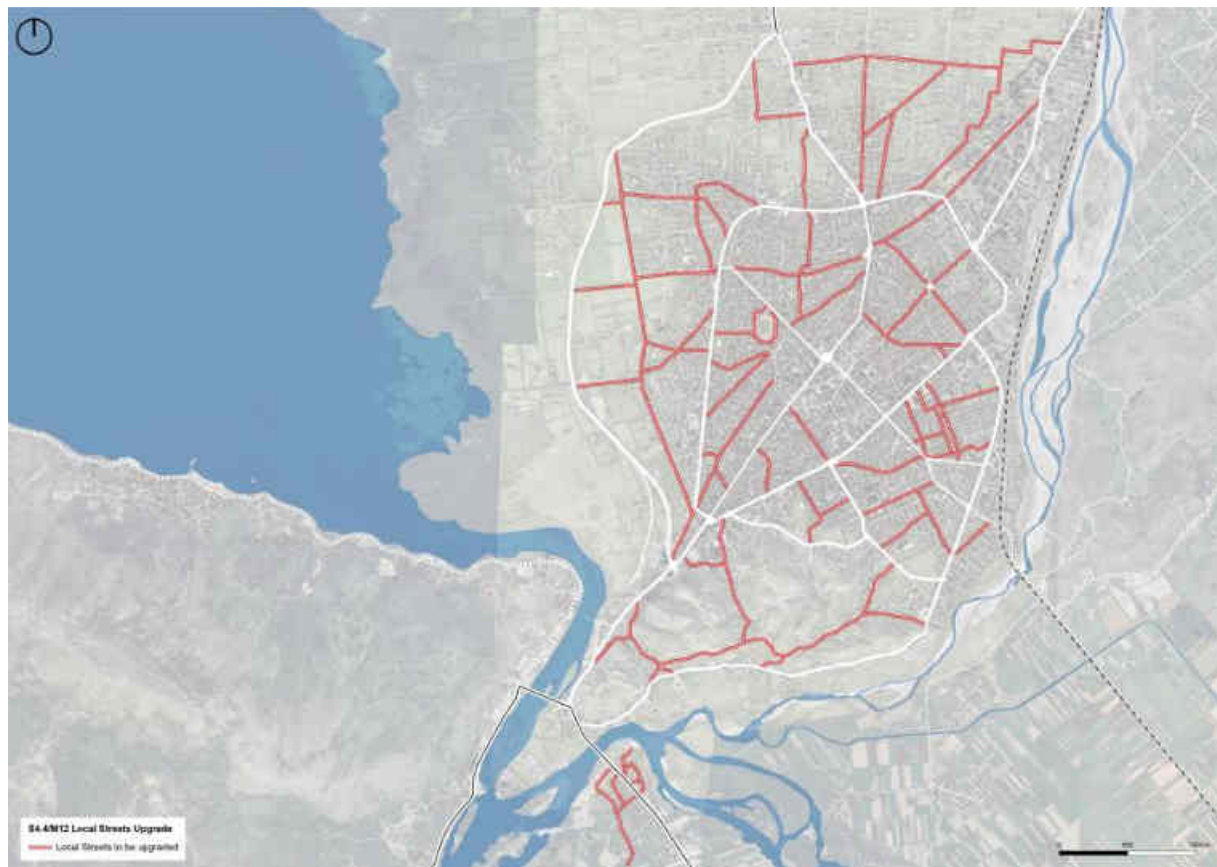
PLQU-ja nuk synon të përcaktojë se cilat lagje duhet të përfshihen në procesin e rikonceptimit, por rekomandimi është të krijohet një balancë midis projekteve që prekin qendrën e qytetit dhe ndërhyrjeve në periferi. Një qasje e mundshme do të ishte planifikimi i ndërhyrjeve 'referencë' në pika të ndryshme të qytetit, të kombinuara me përshtatjen e infrastrukturës ekzistuese, siç parashikohet në Masën 13.

Rrugët që mund të shërbejnë si shembull për këtë masë janë: Fahri Ramadani, Pogej, Hoxha Tahsim, e Kodrave, Kasem Taipi, Bajram Curri, Isuf Sokoli, Et'hem Kazazi, Myzafer Pipa, rruga e Drinit, Preval, Baja e Vogël, Koplikë, Arra e Madhe, Don Bosko, Ded Gjon Luli, At Zef Valentini, Justin Godard, Lin Delia, Kolë Heqimi, Lëvizja e Postribës, Isa Jakupi, e Golemit, etj.

Kjo masë mund të zbatohet në përputhje dhe harmoni edhe me Masën 20.

Plani parashikon ndërhyrje në mbi 20 km rrugë lokale deri në vitin 2034.

Figura 4.21: Nji hartë e rrugëve të lagjeve të përshtatshme për kualifikim



Masa 13: Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes

Kjo masë është parashikuar për zbatim të menjëhershëm dhe synon ndërhyrje të lehta për përmirësimin e gjendjes aktuale të rrugëve lokale. Ajo do të përfshijë vendosjen e sinjalistikës, elementëve funksionalë në rrugë (si stola, vazo, ndriçim), zgjidhje fleksibile urbane dhe ndërhyrje të vogla mirëmbajtjeje. Gjithashtu parashikohet shtimi ose zgjerimi i lulishteve për të krijuar kthesa artificiale (chicane) dhe module të tjera për ngadalësimin e trafikut, siç përshkruhet në Rregulloren e Rrugëve Lokale.

PLQU-ja i jep përparësi të gjitha ndërhyrjeve të vogla në rrugët lokale që synojnë përdorimin nga këmbësorët (p.sh. duke siguruar hapësirë minimale kalimi përmes shtyllave mbrojtëse për parkimin) dhe bashkëjetesën midis çiklistëve dhe automjeteve.

Kjo masë përfshin ndërhyrje të izoluar, megjithatë rekomandohet që të merren parasysh edhe segmente të vazhdueshme rrugësh midis nyjeve përkatëse, në mënyrë që të përmirësohen kushtet e lëvizshmërisë për udhëtime më të gjata.

Një shembull i rrugëve që mund të përfshihen në këtë masë, përveç atyre të përmendura në Masën 12, janë gjithashtu rrugët më të ngushta dhe më të brendshme të qytetit, si: Lidhja e Prizrenit, Arkitekt Sinani, Bardhosh Dani, Kupë Danja, Pashko Vasa, Risto Siliqi, Kolë Kamzi, Mehmet Shpendi, Pjetër Gjoka, 3 Heronjtë, Mirash Ivanaj, Pjetër Bogdani, Palokë Nika, Asdreni, Kokaj, Filip Shiroka, Doktor Ali Spahija, Llojej, Serafin Fanko, Dëshmorët 1912–1913, Agron Gjyzezi, Bashkimi, Dervishëve, Taflicëve, Memëve, Ismail Lulani, Ali Pashë Gucia, Karajfilave, Dervishëve, Mustafa Dervishi, Mehej, Omaraj, Udhakryq, Brojej, Llulej, Hasan Podgorica, Ali Demi, Terzive, Qafes, Bexhene, Labellania, Shëgavet, Preval, dhe shumë të tjera të ngjashme.

Plani parashikon përshtatjen e mbi 40 km rrugë lokale deri në vitin 2034.

Figura 4.22: Sinjalistikë për zonat me përparësi për këmbësorët në Francë (majtas) dhe Itali (djathtas)



Figura 4.23: Rrugë këmbësorësh e mbrojtur me elementë rrugorë në Melendugno (Torre dell'Orso), Itali



Masa 14: Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë

Krijimi i hapësirave për lojë dhe ndërveprim social duhet të jetë një prioritet kryesor në politikat e zhvillimit urban dhe kulturor të Shkodrës. Këto hapësira mund të sigurohen edhe përmes rishikimit të mënyrës së përdorimit të hapësirave rrugore, duke reduktuar zonat e dedikuara për parkim apo trafik të automjeteve; për shembull, përmes mbylljes së plotë të disa segmenteve të vogla rrugësh, si dhe duke rritur cilësinë dhe funksionin jetik të shesheve si qendra komunitare.

Kjo masë prek si hapësirat publike rrugore, ashtu edhe ato private që i përkasin blloqeve të banesave, të cilat shpesh përdoren vetëm për parkim. Në rastin e fundit, PLQU-ja sugjeron nisjen e një dialogu konstruktiv me pronarët dhe investitorët privatë, me qëllim që këto hapësira të rikthehen në funksione komunitare ose të riorganizohen në mënyrë të përshtatshme.

Kjo masë plotëson ndërhyrjet e parashikuara në kuadër të Masave 12 dhe 13 dhe parashikon përfshirjen e elementëve si lojëra, fusha sportive dhe pajisje rekreative, si edhe stola dhe pemë, në bashkëveprim me ndërhyrjet infrastrukturore dhe/ose përshtatjen e hapësirave. Masa gjithashtu përfshin të gjitha aktivitetet që lidhen me përfshirjen e qytetarëve, në veçanti të fëmijëve, në përzgjedhjen dhe përmirësimin e këtyre hapësirave. Ajo synon të sigurojë vazhdimësinë e studimit dhe laboratorit krijues **‘Ludic Futures: Ndërthurjen e Klimës + Lojës’** të Universitetit të Pensilvanisë, Stuart Weitzman Shkolla e Dizajnit, zhvilluar për qytetin e Shkodrës gjatë periudhës gusht–tetor 2024.

Studimi shqyrtoi rolin që ka loja në ndërtimin e qytetit dhe zhvillimin njerëzor në kushtet e një klime ekstreme dhe të një konteksti politik të paqëndrueshëm. Shkodra u bë pikënisja për të menduar ndërhyrje në shkallë të ndryshme dhe për të kuptuar se si ato mund të nxisin jo vetëm një komunitet më të gjallë dhe krijues, por edhe një mjedis më të qëndrueshëm përballë sfidave të thella klimatike. Qëndrueshmëria sociale mund të ruhet vetëm nëse krijohet një balancë midis ndryshimeve klimatike dhe natyrës njerëzore për lojë, shoqërim dhe krijimtari. Projektet duhet të gjejnë këtë ekuilibër delikat, duke ndërtuar një vizion për Shqipërinë e së ardhmes, një Shqipëri që ofron zgjidhje të qëndrueshme, të arritshme dhe që mund të shërbejë si model për vende të tjera.

PLQU-ja sugjeron identifikimin e 3 ose 4 rrugëve apo hapësirave private pranë rrugëve publike ku mund të nisin projekte pilot. Seksione rrugësh ku mund të zbatohen projekte të ngjashme janë: Hoxha Tahsim, Qazim Llazani, Kongresi i Lushnjës, Rrojet, Don Bosko, Franc B. Nopça, rruga e Jezuitëve, Bashkimi, Kolë Kamzi, Agron Gjyrezi, etj.

Figura 4.24: Mbyllje rruge dhe kënd loje i vogël për fëmijë në Aachen, Gjermani



Figura 4.25: Rruge shkolle dhe loje në Tiranë,



Imazh i dhuruar nga Qendra Marrëdhënie, 2024

4.5 Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë te aksesueshmëria për grupet më në nevojë

Measure 15: Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore

Të dhënat tregojnë se vitet e fundit kanë ndodhur aksidente serioze në kryqëzime ose përgjatë boshtit kryesor rrugor. Shkaqet janë të ndryshme dhe përfshijnë mungesën e sinjalistikës, projektimin e dobët, zbatimin e mangët të rregullave si dhe sjelljen e papërgjegjshme të drejtuesve të mjeteve apo këmbësorëve. Pikat problematike janë të shpërndara si në qytet, ashtu edhe në zonat periferike. Prania e shumë nyjeve të rrezikshme mbetet një shqetësim i madh për qytetarët, veçanërisht për sigurinë e fëmijëve, të cilët janë më të ekspozuarit.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urban (PLQU) propozon masa të menjëhershme të buta dhe/ose të forta, si sinjalistika vertikale, mirëmbajtja e sinjalistikës horizontale, heqja e pengesave vizuale, masa për ngadalësimin e shpejtësisë, zbatimin i ligjit, ndërhyrje për qetësimin e trafikut si barriera apo “bume”, etj, duke vendosur fokusin në ndërhyrje prioritare përmes një ridizenjimi të duhur veçanërisht:

- në aksin nga Sheshi Balshaj deri tek ura e Bahçallekut, i cili ka regjistruar numrin më të lartë të aksidenteve në vitet e fundit. Është e nevojshme bashkëpunimi me Autoritetin Kombëtar Rrugor për të ulur shpejtësinë dhe për të krijuar kushte më të sigurta për kalimin e këmbësorëve. Pika më e rrezikshme ("blackspot") është ndryshimi i nivelit në kryqëzimin me rrugën "6 Maji"; gjithashtu, është thelbësore të krijohen

kryqëzime të sigurta për turistët që shkojnë drejt kalasë dhe për pelegrinët që shkojnë në kishë, si dhe të merren masa për të shkurajuar drejtuesit e mjeteve të shtojnë shpejtësinë në këtë segment.

- Aksi kryesor i qytetit nga sheshi Balshaj tek ura e Maxharit
- unaza e brendshme perëndimore
- njollat e zeza të periferisë: kryqëzimet Velipojë – Reç i Ri, rruga Hot i Ri, Gur I Zi; dhe kryqëzimet nga Shtoji në Rrugën nacionale, Oblikë dhe Bahcallek.

Kjo masë është gjithashtu pjesë e Programit Strategjik PPV OS1PS3: Lidhjet Strategjike Kombëtare dhe Rajonale.

Figura 4.26: Harta e zonave të ndërhyrjeve në kryqëzimet me pika të rrezikshme dhe rrugë me aksidente dhe dëmtime serioze.

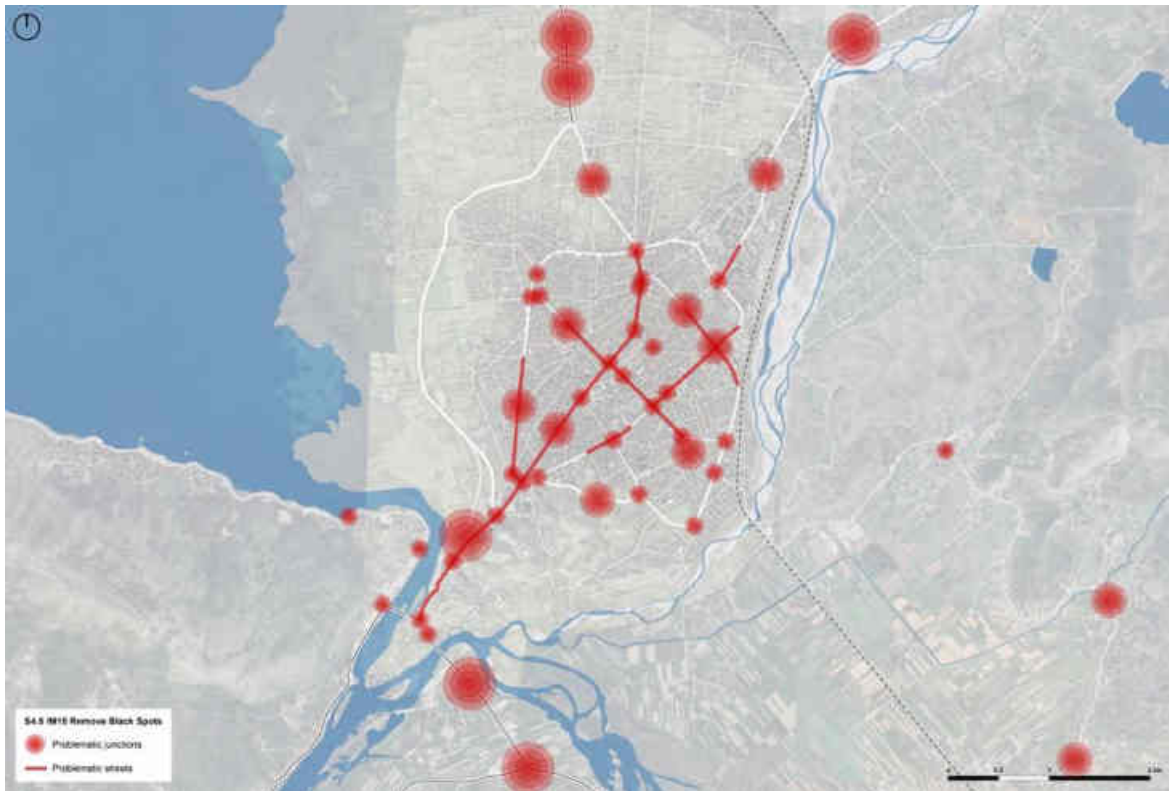


Figura 4.27: Harta me pika të rrezikshme aksidentesh në territorin e Bashkisë



Masa 16: Heqja e pengesave fizike në trotuare

Kjo masë synon përmirësimin e cilësisë së trotuareve dhe ofrimin e një përvoje të këndshme ecjeje për të gjithë. Shumica e bulevardëve në Shkodër kanë trotuare të gjera, të mbuluara me hije nga pemët. Ndërhyrje të vogla, por të menduara me kujdes, janë të nevojshme për të përmirësuar përvojën e ecjes në këto zona dhe për të siguruar aksesueshmëri të plotë të kalimeve për këmbësorë.

Në afat të shkurtër dhe përpara zbatimit të masave M4 dhe M5, do të synohen të dy boshtet jug-veri dhe lindje-perëndim. Prioritet do t'i jepet itinerarit nga Rusi deri te Parku i ish-Pazarit.

Kjo masë përfshin udhëzime të përgjithshme për përmirësimin e aksesueshmërisë, të cilat mund të zbatohen në të gjitha zonat urbane dhe përfshijnë:

- vendosjen e rampave standarde përgjatë trotuareve të bulevardëve;
- në pikat ku rrugët dytësore kryqëzohen me trotuaret, duhet të parashikohet një ngritje e platformës rrugore, me qëllim që diferencat në nivelin e trotuarit të minimizohen.
- kontrollin e vazhdueshëm të gjendjes aktuale të trotuareve, përfshirë mirëmbajtjen dhe riparimin e sipërfaqeve ekzistuese
- kontrollin e përdorimit të trotuareve nga pengesat fizike dhe nga aktivitetet tregtare të blerësve dhe shitësve ambulantë
- sigurimin e të paktën 2 metrave hapësirë të lirë për ecje, duke filluar nga kufiri i trotuarit ose nga zona e pemëve, kur trotuari ka pemë.
- heqjen e vendeve të parkimit të makinave që janë krijuar gjatë dekadës së fundit mbi sipërfaqet e trotuareve, përpara dyqaneve dhe supermarketeve.
- shkrimin e pllakave orientuese për personat e verbër përgjatë të gjitha itinerareve, duke zëvendësuar ato ekzistuese.

Masa 17: Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë

Kalimet për këmbësorë duhet të jenë komode dhe të ofrojnë një ndjenjë të lartë sigurie. Për këtë arsye, parashikohet një program i gjerë për përshtatjen dhe shtimin e kalimeve për këmbësorë përgjatë të gjitha rrugëve urbane, për të lidhur rrugët e lagjeve me njëra-tjetrën, në afërsi të institucioneve kryesore dhe për të rritur praninë e tyre në zonat periferike.

Kodi rrugor përcakton standardet për kalimet e këmbësorëve, duke përfshirë gjerësinë minimale (nga 2.50 m në rrugë të ngushta deri në 4.00 m në rrugë kryesore), distancën maksimale ndërmjet tyre dhe elementet e sigurisë që mund të përdoren, si semaforët, ishujt për këmbësorë dhe sinjalistika ndihmëse.

Këto ndërhyrje janë të lidhura me Masën 16, duke përfshirë ndërtimin e rampave për lehtësim të përdorimit nga personat me aftësi të kufizuara, si dhe heqjen e barrierave fizike ekzistuese që pengojnë lëvizjen.

Rekomandohet përdorimi i kalimeve të ngritura, si një zgjidhje efikase për rritjen e sigurisë dhe për eliminimin e diferencave në nivel për përdoruesit. Po ashtu, garantimi i këndeve të qarta të shikueshmërisë, vendosja e sinjalistikës vertikale dhe ndriçimit rrugor janë të domosdoshme për të siguruar ekspozimin vizual të këmbësorëve gjatë natës.

Zonat prioritare janë bulevardet kryesore dhe unazat, ku distanca për të kaluar rrugën dhe ekspozimi ndaj rrezikut janë më të mëdha.

Kjo masë fokusohet gjithashtu në zonat më periferike dhe njësi të tjera administrative, veçanërisht në ato fshatra dhe qyteza që janë të ndara ose të përshkuara nga afër nga rrugë kombëtare, duke i ekspozuar këmbësorët ndaj rrezikut. Ndër to përfshihen: Bahçalleku, Bërdica, Trushi, Zuesi, Oblika, Muriqani, lagjia pranë urës së vjetër të Bunës, Dobraçi, Shtoji i Ri, Hoti i Ri, Boksi, Mesi, Renci, Guri i Zi, Jubani, etj.

Përveç masave të përmendura më sipër, parashikohen edhe ndërhyrje të tjera që synojnë ngadalësimin e qarkullimit të automjeteve. Propozohen masa si; sinjalistikë vertikale e dukshme, radarë grafikë të shpejtësisë në hyrje të fshatrave, vija horizontale paralajmëruese për ngadalësim, kalime për këmbësorë të ngritura (kalim për këmbësorë me kufizim fizik të shpejtësisë) në qendra fshatrash/qytetesh dhe pranë shkollave, si dhe masa të tjera të ngjashme që synojnë përmirësimin e kushteve dhe sigurisë në kalimet për këmbësorë.

Figura 4.28: Fushëpamja dhe përdorimi i piktogramëve për sinjalistikën rrugore në Berlin, Gjermani (majtas) dhe Avellino, Itali (djathtas)



Figura 4.29: Shembull i radarit grafik të shpejtësisë në Lonato del Garda, Itali



Masa 18: Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”

Itineraret për të arritur në shkolla nga shtëpia duhet të jenë të sigurt dhe të këndshme. Masat e mëparshme të kësaj strategjie do të garantojnë këto aspekte, por nevojiten ndërhyrje të dedikuara në afërsi të godinave shkollore. Duhet të zgjerohet hapësira e sigurisë dhe zonat për të luajtur, përfshirë vendosjen e kufizimeve të përkohshme të aksesit për të gjitha automjetet, me përjashtim të autobusëve shkollore.

Është thelbësore heqja përfundimtare e parkimeve në rrugë përgjatë gjithë perimetrit të shkollës ku ndodhen hyrjet për këmbësorët. Zonat përreth hyrjeve duhet të jenë të mbrojtura fizikisht me barriera ose shtylla mbrojtëse (bollards) për të parandaluar hyrjen e paligjshme të automjeteve.

Qarkullimi i automjeteve duhet të ndalohet plotësisht gjatë orareve të hyrjes dhe daljes nga shkolla. Kjo masë mund të realizohet si nëpërmjet përfshirjes së vullnetarëve nga komuniteti (si gjyshër apo banorë të lagjes), ashtu edhe nëpërmjet ndërhyrjeve të urbanizmit taktik që krijojnë hapësira më të sigurt dhe të kontrolluara për fëmijët. Plani sugjeron të fillohet me shkollat më të ekspozuara ndaj rrezikut nga trafiku, si Ndre Mjeda, Ismail Qemali, Ali Laçej, Ndoc Mazi, Edith Durham, Salo Halili, Jordan Misja, Azem Hajdari, Prenkë Jakova dhe 28 Nëntori, për t'u shtrirë më pas edhe në shkollat e tjera të qytetit..

Figura 4.30: Hartë e shkollave që përfitojnë nga Masa 18

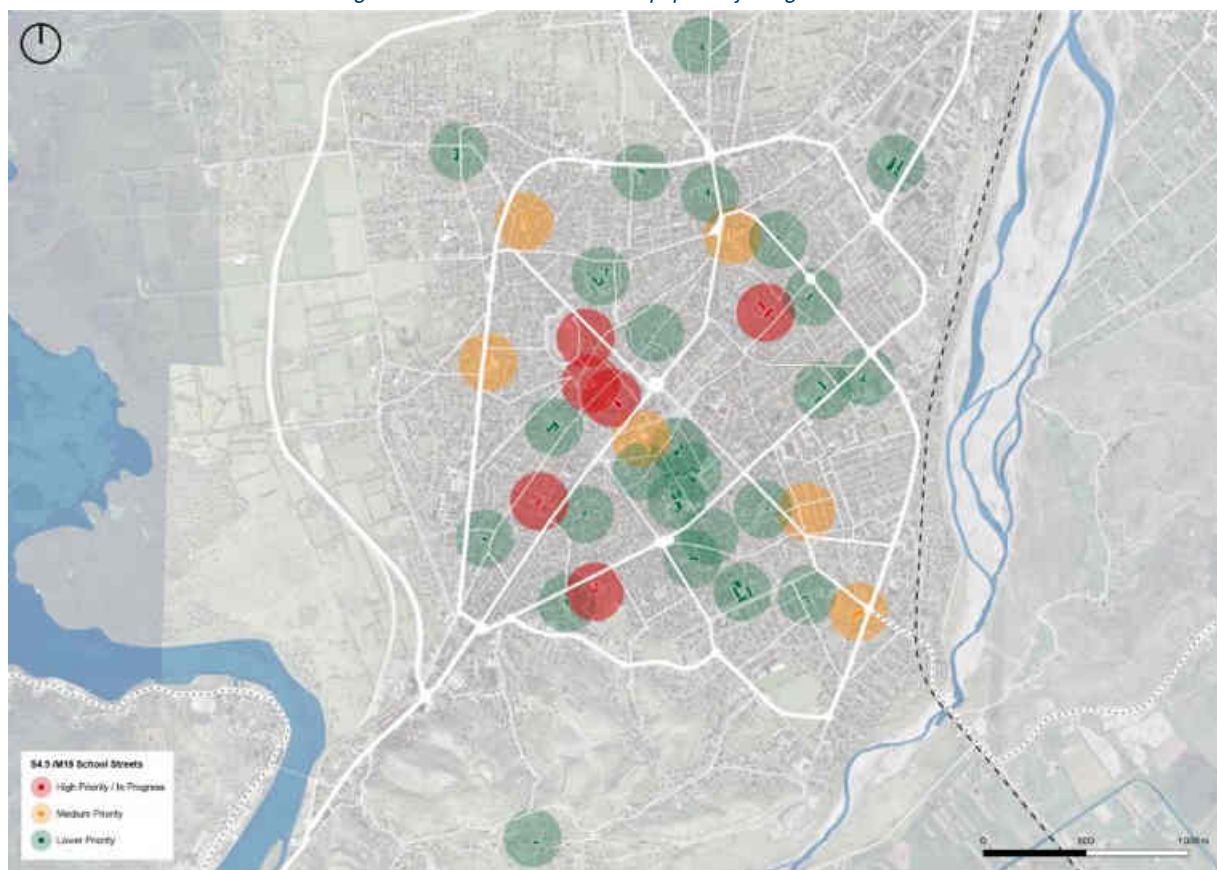


Figura 4.31: Rrugë shkolle me qarkullim të kufizuar për automjetet në Lecce, Itali



Figura 4.32: Rrugë shkolle në Valencia, Spanjë



Masa 19: Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara

Qyteti i Shkodrës duhet të jetë një mjedis miqësor dhe gjithëpërfshirës për personat me aftësi të kufizuara. PLQU-ja parashikon sigurimin e këtyre standardeve:

- a Të paktën 1 vend parkimi i rezervuar për persona me aftësi të kufizuara për çdo 20 vende parkimi në rrugët kryesore;
- Të paktën 1 vend parkimi të tillë pranë çdo institucioni publik, kulturor, arsimor dhe fetar;
- Të paktën 2 vende parkimi për persona me aftësi të kufizuara pranë universiteteve, tregjeve të hapura, parqeve të gjelbra, atraksioneve turistike, etj.

Parkimet private jashtë rruge duhet të kenë të paktën një vend parkimi falas të rezervuar për persona me aftësi të kufizuara, kur kapaciteti total është më pak se 20 vende. Më pas, raporti duhet të jetë 1 vend i tillë për çdo 20 vende shtesë.

Për shembull:

Një parkim jashtë rruge me kapacitet 21–40 vende duhet të ketë 2 vende për persona me aftësi të kufizuara;

Me 41–60 vende: 3 vende të tilla, e kështu me radhë. Të gjitha këto vende parkimi duhet të jenë falas.

Masa 19 përfshin gjithashtu projektimin e vendeve të parkimit sipas standardeve kombëtare, vendosjen e sinjalistikës përkatëse dhe pozicionimin strategjik, në mënyrë që ato të jenë sa më pranë destinacionit (institucionit, shërbimit etj.), pranë rampave, kalimeve për këmbësorë, dhe lehtësisht të aksesueshme.

4.6 Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët

Masa 20: Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit

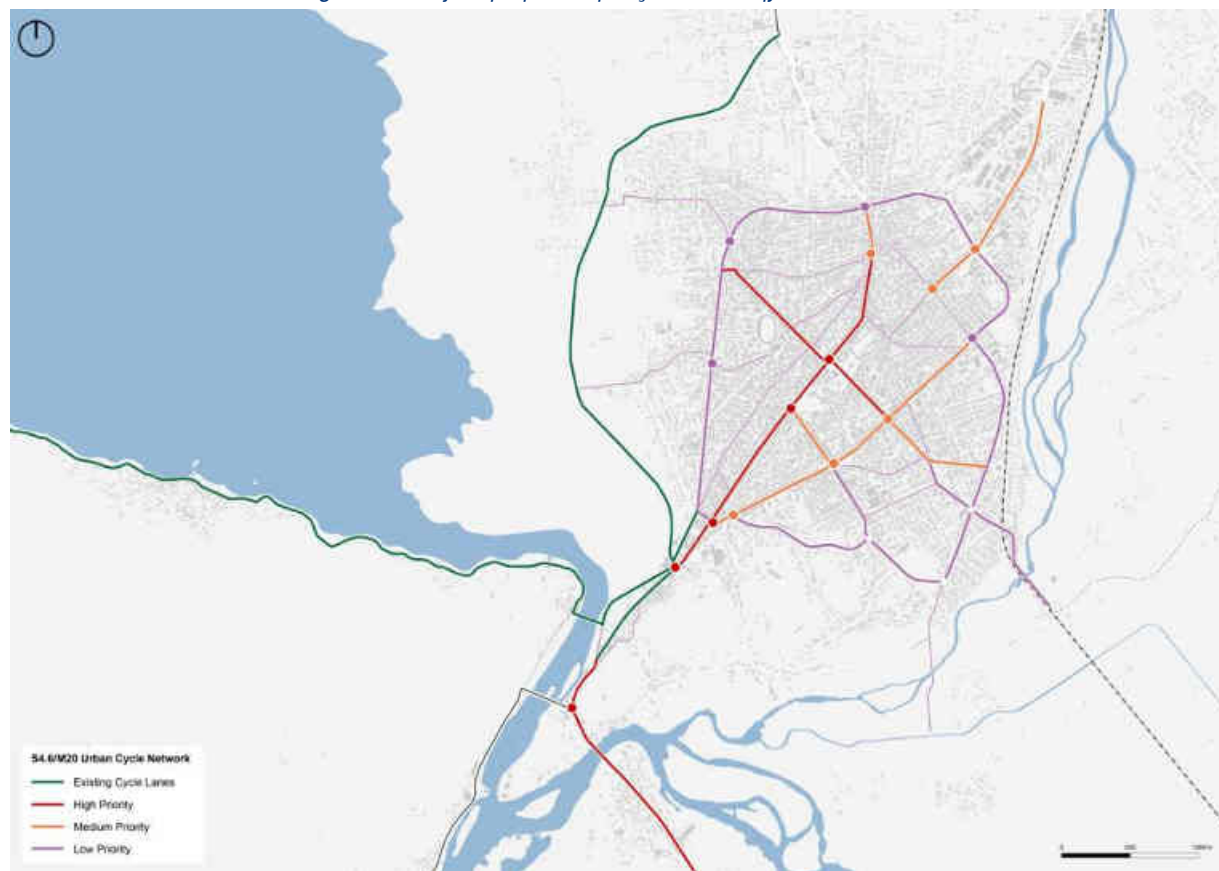
Plani propozon që Shkodra të rikonfirmohet si një qytet i sigurt dhe i aksesueshëm për çiklizëm, duke kombinuar korsitë e mbrojtura për biçikleta me rrugë lokale të projektuara dhe të përdorura si hapësira të përbashkëta për të gjithë përdoruesit e trafikut. Sipas anketës së sjelljes së lëvizshmërisë të realizuar për PLQU-në (Shtojca V), rreth 30% e qytetarëve përdorin biçikletën çdo ditë për të shkuar në punë, dhe afërsisht 25% e përdorin për lëvizje rekreative. Kjo traditë e fortë e lëvizjes aktive në Shkodër duhet të ruhet dhe të përmirësohet ndjeshëm.

Kjo masë synon përfundimin e një rrjeti minimal të çiklizmit në qytet, nëpërmjet krijimit të korsive të reja dhe përmirësimit të atyre ekzistuese. Çiklizmi duhet të bëhet një nga mënyrat më të rehatshme dhe të sigurta për të lëvizur në qytet, pa krijuar perceptim rreziku për përdoruesit. Një element thelbësor është zbatimi i parimeve të projektimit holandez, veçanërisht duke siguruar një korsi biçikletash për çdo drejtim, si dhe duke ndjekur traditën e çiklizmit në të djathtë të rrugës, siç praktikohet aktualisht në Shkodër.

Korsitë e biçikletave duhet të plotësojnë nevojat e çiklistëve më të shpejtë, por njëkohësisht duhet të jenë të përfshirëse për çiklistët më të ngadaltë, si fëmijët, të moshuarit apo ata që përdorin biçikleta transportuese. Prandaj gjerësia minimale në bulevardet kryesore duhet të jetë të paktën 1.80 m, ndërsa gjerësia e rekomanduar është 2.20 m për çdo drejtim. Gjerësia minimale e lejuar për një korsi biçikletash në një drejtim është 1.50 m, pa përfshirë bankinën apo vijat ndarëse.

Masat mbrojtëse të rekomanduara: Përdorimi i shtyllave mbrojtëse, gardheve natyrore (si gjelbërimi), ose barrierave fizike për ndarjen e korsive të biçikletave nga trafiku automobilistik.

Figura 4.33 Rrjeti i propozuar për çiklizëm në qytetin e Shkodrës



Plani rekomandon përdorimin e shtyllave mbrojtëse ose elementëve të tjerë fizikë ndarës (si gjelbërimi), për të ndarë korsitë e biçikletave nga korsia e trafikut. Gjithashtu, duhet të përdoret sinjalistikë horizontale me gjerësi të mjaftueshme si zonë mbrojtëse (të paktën 50–80 cm, me 1 metër si standard), e ndarë nga zona e parkimit të mjeteve, për të shmangur dëmtimet nga hapja e papritur e dyerve të makinave. Korsitë duhet të shtrihen me asfalt dhe të kenë ngjyrë të njëtrajtshme.

Duke ndjekur hierarkinë rrugore të propozuar nga ky Plan, zbatimi i rrjetit urban për çiklizëm përfshin ndërtimin e infrastrukturës së dedikuar për biçikleta, si dhe sigurimin e kushteve më të sigurta për çiklizëm në rrugët lokale me trafik të qetë.

Në lidhje me infrastrukturën e çiklizmit përgjatë akseve kryesore dhe bulevardeve, Plani propozon këto përparësi:

Prioritet i lartë

- Bulevardi “Zogu i Parë”, Rruga “Studenti”, Rruga “Qemal Draçini”, Rruga “Martin Camaj”, Bulevardi “Teuta”, Bulevardi “Skënderbeu” I, Rruga “Bujar Bishanaku”.

Prioritet i mesëm

- Rruga “Mbreti Gent”, Rruga e Pazarit, Rruga “Mbreti Agron”, Rruga “Mehmet Pashë Plaku”, Rruga “Edith Durham”, Rruga “Marin Beçikemi”, Rruga “Daut Boriçi”, Rruga “Europa”, Rruga “Ing. Gjovalin Gjadri”.

Prioritet i ulët

- gjithë unaza lindore dhe perëndimore, Rruga “Isuf Sokoli”, Rruga “Besnik Çekja”.

Korsitë e biçikletave integrohen me kopshtet lineare (M4 dhe M5) kur është e mundur, por zbatimi i rrjetit çiklistik nuk duhet të varet nga masat e kopshtit linear apo aksit multimodal, dhe mund të paraprihet me ndërhyrje afatshkurtra deri në afatmesme. Një propozim fillestar është tashmë hartuar dhe përshkruhet në Shtojcën IV (Udhëzime për masat afatshkurtra).

Është gjithashtu thelbësore të kontribuohet në përmirësimin e kushteve për çiklizëm në rrugët përreth, veçanërisht ato që lidhen me ose janë pjesë e rrjetit kryesor të biçikletave. Kjo do ta bëjë çiklizmin në rrugët e lagjeve një përvojë të sigurt dhe të këndshme. Rrugët e lagjeve në Shkodër janë kryesisht rrugë historike, me shtëpi dykatëshe, kopshte, mure të vjetra rrethuese dhe dyqane të vogla tradicionale. Shumë prej këtyre rrugëve vazhdojnë të lidhin lagjet e vjetra me ato të reja të qytetit, por edhe me Pazarin e Vjetër, liqenin dhe rrugë të tjera të rëndësishme për jetën e përditshme.

Këto rrugë duhet të mbrohen nga trafiku i rëndë, i shpejtë ose nga përdorimi si rrugë për shkurt, ndërsa parkimi në rrugë duhet të dekurajohet, ose të përdoret vetëm si element për ngadalësimin e trafikut. Përdorimi i vazove dekorative, gjelbërimit ose elementëve të tjerë të rikualifikimit urban mund të ndihmojë në uljen e shpejtësisë së mjeteve dhe në rritjen e sigurisë për çiklistët. Korsi biçikletash duhet të krijohen sa herë që është e mundur, ose të përcaktohen rrugë me përparësi për biçikleta dhe këmbësorë, me një kufizim maksimal shpejtësie prej 20 km/orë. Parkimi i automjeteve nuk mund të lejohet në të dy anët e rrugës. Mund të përdoren seksione të vogla me sinjalistikë horizontale për të identifikuar korsitë e biçikletave. Ky hap është i ndërlidhur me masat M11, M12, M13 dhe M15.

Për këtë grup të dytë ndërhyrjesh, Plani propozon prioritetet si më poshtë:

Prioritet i lartë:

- Rruga Fahri Ramadani, Hoxha Tahsim, Lamijej (lidhja e korsive të biçikletave të unazës me rrethrotullimin nr. 1 dhe zonën e Rusit),
- Nazmi Kryeziu, Bajram Curri, Kasem Taipi, Hoxhë Kadria, Jul Variboba (lidhja me rrethrotullimin nr. 2 dhe Zdralej)
- Jeronim De Rada, Ludovik Saraçi, Kardinal Mikel Koliqi, Kole Heqimi (lidhja me godinat universitare).

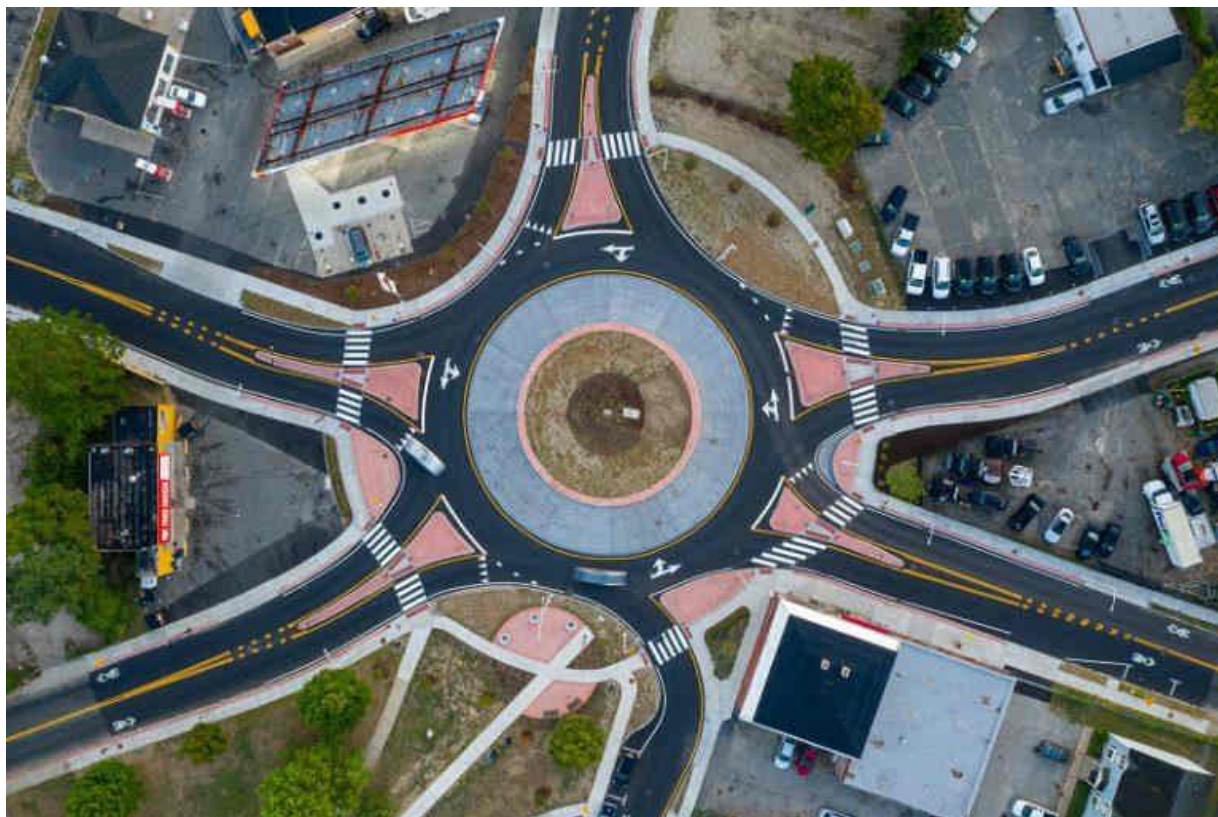
Prioritet i mesëm

- Pogej, Lin Delia
- Leke Dukagjini, Kongresi i Manastirit, Myzafer Pipa, Osja i Falltores, Ethem Osmani

- Sarda, Pjeter Bogdani
- Justin Godard, Arra e Madhe, Ded Gjon Luli
- Tepe, Kupe Danja, Koplikej
- Baja e Vogel, Lidhja e Prizrenit.

Një grup i tretë ndërhyrjesh përfshin riprojektimin dhe përmirësimin e kryqëzimeve, nyjeve dhe kalimeve rrugore. Kalimet për këmbësorë dhe nyjet rrugore duhet të ofrojnë një përvojë më të mirë dhe më të sigurt për çiklistët vendas, por edhe për turistët. Plani propozon që rrethrotullimet ekzistuese të ofrojnë më shumë hapësirë për ecje, gjelbërim dhe përdorim publik. Riprojektim i kryqëzimeve më të mëdha duhet të bëhet në formën e një sheshi dhe jo të një nyjeje rrugore tradicionale.

Figura 4.34: Rrethrotullimi Six Corners, Springfield, Massachusetts, SHBA



Burimi: <https://www.apnnews.com/acec-ma-announces-fuss-oneill-as-a-2021-engineering-silver-excellence-award-winner-for-their-work-on-six-corners-roundabout-in-springfield-ma/>

Ndërhyrjet e propozuara përfshijnë riprojektimin e rrethrotullimeve kryesore për të gjitha mënyrat e lëvizjes, përfshirë edhe çiklizmin, duke ndjekur parimet holandeze. Kjo nënkupton respektimin e rrezeve të kthimit, distancave, korsive për makina dhe biçikleta, si dhe kalimeve për këmbësorë. Vendet ekzistuese të parkimit për automjete pranë rrethrotullimeve duhet të hiqen, ndërsa hapësirat e mbetura t'i dedikohen ecjes, hapësirave të gjelbra dhe aktiviteteve të tjera, në mënyrë që rrethrotullimet të shndërrohen në sheshe publike. Disa prej tyre mund të përmirësohen thjesht duke përdorur shtylla mbrojtësi dhe ngjyrosje rrugore.

Kalimet e rrugës duhet të përmirësohen për çiklistët, të integrohen me kalimet për këmbësorë dhe barrierat fizike të hiqen aty ku është e nevojshme. Kjo ndërhyrje lidhet drejtpërdrejt me Masat 15, 16 dhe 17. Duke ndjekur logjikën e propozuar në këtë plan, zbatimi i korsive të biçikletave duhet të ketë përparësi dhe të realizohet në sheshet/rrethrotullimet e mëposhtme:

Prioritet i lartë

- Sheshi Parrucë dhe Sheshi Balshaj. Këta dy rrethrotullime kanë një ndikim direkt në trafikun e përditshëm. Janë propozuar disa ndërhyrje të vogla fizike, kryesisht me vendosjen e pengesave rrugore dhe bojës, për ta bërë më të lehtë lëvizjen e këmbësorëve, çiklistëve dhe automjeteve në këto dy rrethrotullime. Hapësira publike do të zgjerohet duke hequr parkimin e makinave në shesh.
- Kryqëzimet Kiras dhe Ndocej me Unazën Lindore.

Prioritet i mesëm

- Sheshi Perash dhe Rus i Madh, Kryqëzimi te Ish-Dega,
- Sheshi Demokracia dhe Sheshi Prekë Cali.

Masat 21: Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash

Kjo masë synon të përmirësojë një shërbim tjetër të rëndësishëm për përdoruesit e biçikletave: parkimin e biçikletave. Plani propozon sigurimin dhe instalimin e disa hapësirave për parkimin rezidencial të biçikletave, në mënyrë që banorët (veçanërisht ata që jetojnë në katet e sipërme) të kenë vende të sigurta për parkimin e biçikletave afër shtëpisë ose ndërtesës së tyre të banimit. Kjo mund të fillojë me zona pilote rezidenciale për ndërtesat e apartamenteve. Një vend parkimi rezidencial për automjete mund të zëvendësohet me 5 vende parkimi për biçikleta (2 biçikleta për stendë biçikletash). Duhet të prezantohen stenda biçikletash të mbuluara dhe të mbyllura me çelësa.

Gjithashtu, në çdo projekt rikualifikimi rezidencial duhet të sigurohet të paktën një vend parkimi biçikletash për çdo 2 apartamente, me preferencë një stendë biçikletash për çdo apartament. Duhet të rezervohen vende parkimi në rrugë ose brenda oborreve për biçikleta/tricikla transportuese për persona me nevojë të veçanta, me shenja orientuese, një vend parkimi për biçikletë/tricikël transportuese për çdo 10 vende parkimi për biçikleta.

Duhet të instalohen ose përmirësohen disa hapësira publike për parkimin e biçikletave në afërsi të institucioneve publike, tregjeve, atraksioneve turistike etj.

Një vend për parkimin e biçikletave duhet të sigurohen përgjatë bulevardeve dhe rrugëve të tjera qendrore.

Një vend parkimi për automjete mund të shfrytëzohet për parkimin e deri në 10 biçikletave.

Së fundmi, nevojiten ndërhyrje për të siguruar, zgjeruar dhe përmirësuar masat e sigurisë ndaj vjedhjes në hapësirat e parkimit të biçikletave që ndodhen pranë institucioneve publike, shkollave, universiteteve, etj.

Këto masa janë veçanërisht të rëndësishme për ata çiklistë që kanë nevojë të parkojnë biçikletën për më shumë se dy orë, si punonjësit, studentët, nxënësit dhe të tjerë me profile të ngjashme.

Figura 4.35: Parking rezidencial biçikletash (të mbyllura & të hapura) në Salzburg, Austri.



Figura 4.36: Parkim i biçikletave i mbuluar dhe i sigurt në Tours (Stacioni hekurudhor Saint-Pierre-des-Corps), Francë



Masa 22: Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna

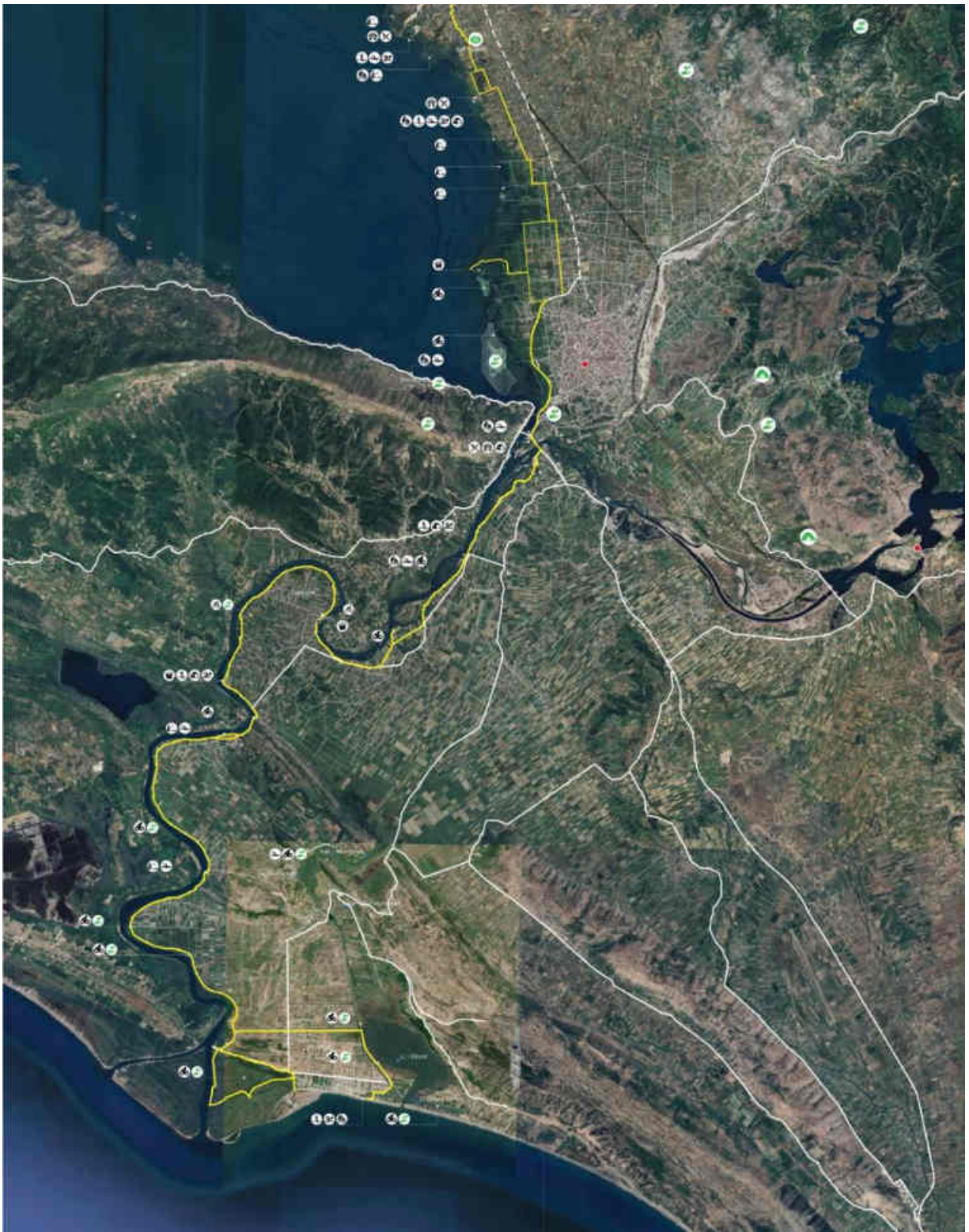
Rruga e planifikuar për biçikletat Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna¹ përbën një hap të rëndësishëm në territorin e Bashkisë në fushën e biçikletave rekreative. Ajo ofron një përvojë të këndshme çiklizmi për qytetarët dhe turistët në një peizazh të mrekullueshëm pranë qytetit. Për më tepër, është një mënyrë e re për turistët çiklistë që të arrijnë në qytet nga Mali i Zi deri në Velipojë.

Në këtë kuadër, propozohet si vijon:

- Ruajtja dhe mirëmbajtja e Rrugës së Biçikletave Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna
- Zgjerimi i saj në anën tjetër të liqenit (për një përvojë të ardhshme në formën e një turi ndërkufitare me Malin e Zi) dhe drejt atraksioneve të tjera natyrore dhe turistike
- Zgjerimi i rrugëve të biçikletave drejt lumit Drin: Bahçallëk – Bushat, lumin Buna: Shkodër – Muriqan, Shkodër – Liqeni i Vau-Dejës (Rrenc – Gur i Zi), Ura e Mesit – Lugina e Dukagjinit – Thethi (shih hartën)
- Krijimi i partneriteteve bashkëpunuese me organizata të shoqërisë civile dhe partnerë që promovojnë ture me biçikleta.

¹ Rruga e biçikletave Liqeni i Shkodrës - Lumi Buna është planifikuar të ndërtohet në kuadër të projektit Porta e Alpeve, i financuar nëpërmjet një kredie kuadër nga BEI për Veriun e Shqipërisë në kuadër të Iniciativës për Rezistencë Ekonomike. <https://www.eib.org/en/press/all/2022-586-eib-global-supports-sustainable-development-in-northern-albania>

Figura 4.37: Rruga e biçikletave Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna



Masa 23: Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.

Pedalimi duhet të bëhet një zgjedhje inteligjente për qytetarët që jetojnë në zonat periferike dhe njësitë administrative fqinje për të arritur në zonën urbane. Shumë prej tyre përdorin biçikletën në kushte shumë të rrezikshme, duke përdorur rrugët kombëtare për të arritur në qytet. Disa segmente të rrugëve kombëtare janë tashmë të urbanizuara.

Plani propozon krijimin e korsive të sigurta dhe, kudo që është e mundur, të ndara për biçikleta, për të arritur në qytet. Me fjalë të tjera, aty ku është e mundur, argjinatura ekzistuese duhet të shndërrohet në korsi biçikletash dhe të rrethohet me pengesa mbrojtëse ose kufizues fizikë për t'i mbrojtur nga trafiku i makinave. Duhet të përdoret sinjalistika horizontale dhe vertikale e nevojshme, në mënyrë që korsitë të jenë të dukshme si gjatë ditës ashtu edhe gjatë natës. Ku është e mundur, duhet të krijohet infrastrukturë mbështetëse e re, të përdoret gjelbërimi për hije dhe të instalohet ndriçim urban për çiklistët gjatë natës, si dhe të ndërtohen stacione mbrojtëse që lejojnë ndalesa, ku është e mundur, gjatë motit me stuhi, përfshirë edhe stacione vetëshërbimi për riparimin e biçikletave.

Prioritet i lartë:

- Ndërtimi i korsive për biçikleta në rrugët; Shtoj – Sheshi Ura e Maxharrit dhe Bahçallek – Berdicë. Këto rrugë përdoren shumë shpesh nga çiklistët. Duhet të shfrytëzohen mbikalimet ekzistuese ose rrugët lokale alternative

Prioritet i mesëm:

- Integrimi i rrugëve turistike për biçikleta dhe rrjetin e çiklizmit në zonat periferike sa herë që është e mundur. (shih hartën: Muriqan, Trush, Dajç, Kuç, Gur i Zi, Postribë, Bardhaj, Beltojë, Baks-Rrjoll)
- Krijimi dhe rindërtimi i urave për çiklistë dhe këmbësorë: Ura e Vjetër e Bahçallëkut dhe Ura e Kirit (që lidh Kuçin me unazën lindore).

Figura 4.38: Rrugët periferike për biçikleta që lidhin Njësitë Administrative me qytetin e Shkodrës

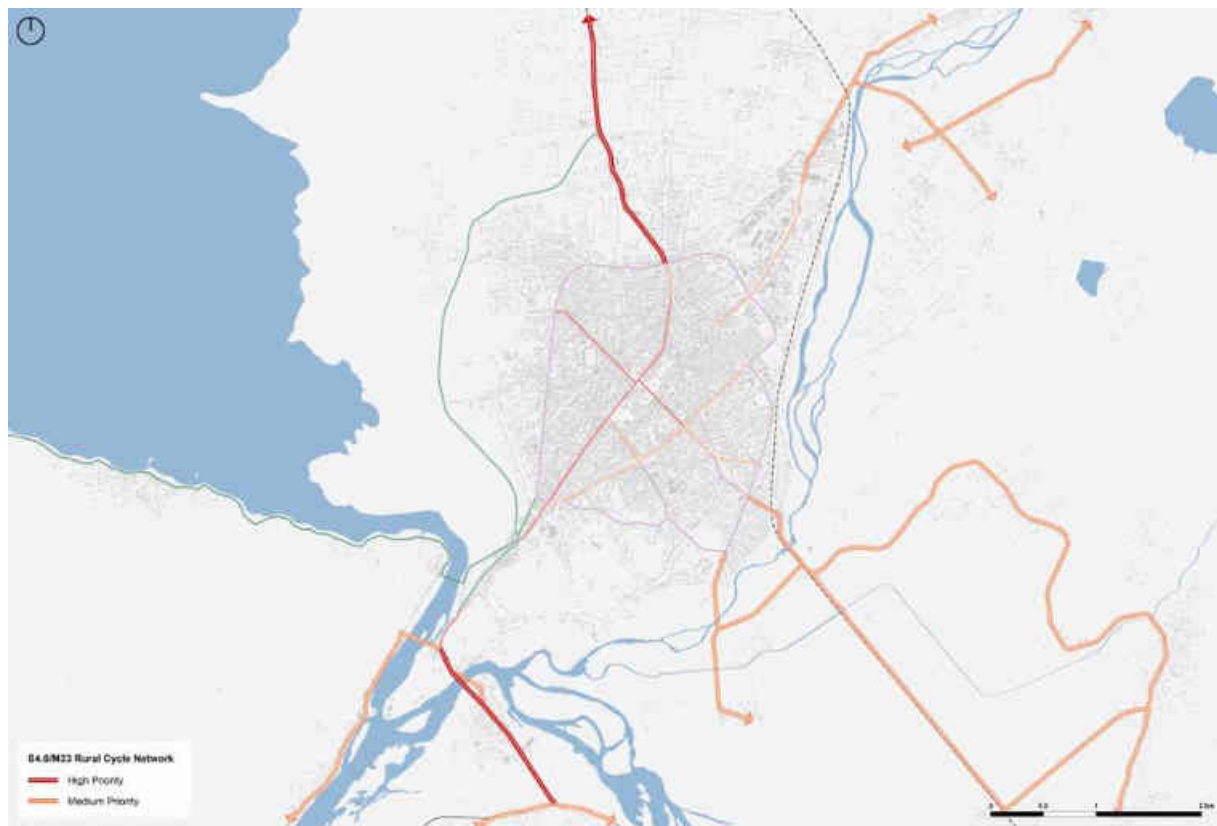


Figura 4.39: Infrastrukturë e përzier për këmbësorë dhe çiklistë në zonat periferike të Paestum-it (nëpërmjet rrugës Nettuno), Itali



Masa 24: Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit me qytetarët dhe bizneset

Kjo masë ka për qëllim promovimin dhe festimin e traditës së jashtëzakonshme të pedalimit në Shkodër.

Promovimi i çiklizmit është një masë kyçe që shoqëron të tjerat. Ai i bën çiklistët të ndihen të sigurt dhe krenarë, duke identifikuar Shkodrën si një qytet të çiklizmit. Për më tepër, kjo mund të kontribuojë në luftimin e keqkuptimit që çiklizmi është mënyra e udhëtimit të njerëzve me pak mundësi ekonomike dhe të shërbejë si motivim për përfshirjen e të rinjve.

Kjo nismë duhet të fillojë përmes bashkëpunimit me bizneset që përfitojnë drejtpërdrejt nga çiklizmi, si hotelet, hostelet, bujtinat, dyqanet e shitjes dhe riparimit të biçikletave, si dhe ofruesit e tureve të organizuara. Bizneset që ndodhen pranë zonave për këmbësorë ose që u shërbejnë një numër të madh çiklistësh janë gjithashtu palë

të interesuara. Shumica prej tyre përbëjnë hallkën që mungon ndërmjet administratës bashkiake dhe qytetarëve/turistëve. Rrjeti çiklistik duhet të promovohet tek këto biznese dhe të bëhen përpjekje për të kuptuar dhe përmbushur nevojat e tyre.

Në këtë kuadër, bashkia mund:

- të përgatisë harta turistike dhe aplikacione me informacion të dobishëm për çiklistët, duke përfshirë: rrugët çiklistike, dyqanet e riparimit të biçikletave, shërbimet e qirasë së biçikletave, infrastrukturë për çiklizëm, hotele miqësore me biçikletat, etj.
- të vendosë tabela mirëseardhjeje për çiklistët në hyrjet kryesore të qytetit.
- të promovojë destinacionin çiklistik me moton: “Ejani në Shkodër për të pedaluar/ për të mësuar të pedalon/ për tu stërvitur për pedalim.”
- të marrë pjesë në Javën Evropiane të Lëvizshmërisë dhe të rikthejë ngjarjen tradicionale “Dita e Biçikletës” në formën e një aktiviteti ose festivali. Këto ngjarje duhet të shfrytëzohen për të promovuar qytetin, traditën e tij çikliste, politikat miqësore ndaj lëvizshmërisë dhe investimet vjetore në infrastrukturën çikliste. Të përdorë logon ekzistuese të markës “Shkodër – Infinite Colors”, e cila përfshin një biçikletë të stilizuar, për promovimin e mëtejshëm të identitetit çiklistik të qytetit.
- të krijojë materiale të dedikuara promociionale, si: logo, suvenire, çanta, harta, broshura informuese, etj.

Figura 4.40: Krapa n'biçikletë. Draft ilustrues për një logo të mundshme të çiklizmit në Shkodër dhe materiale promovuese



Masa 25: Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet

“Carvelo2go” është emri i rrjetit të biçikletave elektrike të transportit me qira, i pranishëm në Zvicër. Skema është krijuar në kuadër të iniciativës zvicerane për biçikletat e transportit “carvelo”, e Akademisë së Lëvizshmërisë TCS. Përdoruesit mund të marrin me qira biçikleta elektrike transportuese (cargo bikes) në disa “stacione pritëse”, që janë zyrat, restorantet apo dyqanet (p.sh. furrat e bukës), ku biçikletat merren dhe dorëzohen. Për shkak të vlerës së lartë të këtyre biçikletave, ato nuk janë të disponueshme përmes sistemeve automatike të bike sharing (shërbim biçikletash me përdorim të përbashkët)

Çdo biznes mund të aplikojë për t’u bërë një “stacion pritës”. Është e nevojshme të sigurohet parkim/ruajtje e sigurt e biçikletave, rikarikimi i baterive dhe menaxhimi i procesit të marrjes dhe dorëzimit. Bizneset mund të reklamojnë logon dhe komunikimin e tyre në kutinë transportuese të biçikletës, të përfitojnë një pjesë të të ardhurave dhe të përdorin biçikletën falas për 25 orë në muaj. Gjithashtu, administratat vendore mund të operojnë vetë si stacione pritëse dhe të promovojnë shërbimin.

Një skemë e ngjashme menaxhimi, që krijon një rrjet pikash pritëse dhe qiraje biçikletash të administruara nga operatorë lokalë, mund të zhvillohet edhe në Shkodër. Kjo mund të realizohet kryesisht në bashkëpunim me biznese që ofrojnë biçikleta me qira dhe hotele. Skema nuk duhet të kufizohet vetëm te biçikletat transportuese, por të përfshijë edhe biçikleta të llojeve të ndryshme, si biçikleta për dy persona dhe biçikleta elektrike. Bashkia e Shkodrës duhet të mbështesë blerjen e biçikletave, për shembull, përmes mbështetjes financiare ose duke

investuar drejtpërdrejt në një flotë biçikletash, si dhe të promovojë këtë nismë përmes paketave të kombinuara me bileta për muze dhe krijimit të një marke të veçantë dhe tërheqëse për skemën.

Figura 4.41: Carvelo2Go shared bikes (biçikleta me përdorim të përbashkët) në Zvicër



4.7 Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve

Masa 26: Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik

Siç përshkruhet në Analizën e Gjendjes, rrjeti urban dhe ndërrurban i transportit publik (TP) në Shkodër përbëhet nga 2 linja urbane dhe 11 linja ndërrurbane që janë aktualisht në funksion. Në zonën urbane operon vetëm një linjë me autobusë 12 metra të gjatë (ndonëse në total janë miratuar zyrtarisht pesë të tillë). Ndërkohë, linja e dytë lidh zonat Shirokë dhe Zogaj, duke u konsideruar kryesisht si pjesë e rrjetit ndërrurban, dhe shërbehet me minibusë 20-vendëshe të operuar nga kompani private vendore të ndryshme.

Skema aktuale funksionon përmes një procedure tenderimi (më e fundit e zhvilluar në vitin 2017), nëpërmjet së cilës operatori fitues autorizohet me një licencë për të ofruar shërbimin në formën e një “të drejte ekskluzive”, pa përfituar subvencione publike. Të ardhurat nga biletat supozohen të jenë të mjaftueshme për të mbuluar si kostot kapitale, ashtu edhe ato operative, si dhe të sigurojnë një marzh fitimi për kompaninë. Kjo skemë ka rezultuar të jetë e paqëndrueshme në afatgjatë për operatorët dhe joefektive për qytetin, pasi ka krijuar një rreth vicioz: më pak shërbime të kryera (ose linja që nuk funksionojnë), më pak investime dhe për rrjedhojë, rënie e vazhdueshme e numrit të pasagjerëve. Kjo situatë është veçanërisht e theksuar në rrjetin urban të transportit publik.

Në kuadër të Programit Strategjik PPV, OS4PS12 “Transporti Publik”, kjo masë do të përfshijë sistemin e biletarisë dhe një sistem abonimi për nxënësit dhe studentët.

Masa do të përfshijë gjithashtu një model të ri biznesi dhe qeverisjeje për shërbimet e transportit publik lokal në Shkodër. Kjo do të realizohet në fazën e parë përmes nën-projektit “Porta e Alpeve”, i cili synon zhvillimin e një plani reformimi dhe operimi për sistemin urban të autobusëve.

Një pikë referimi kyç në këtë drejtim do të jetë qasja dhe aktivitetet e realizuara në Tiranë në kuadër të nismës TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative) – Inicativa për Transformimin e Lëvizshmërisë Urbane, me mbështetjen e GIZ, ku për herë të parë në Shqipëri është prezantuar një skemë subvencionimi për transportin publik (shih publikimin “Përmirësimi i transportit publik në Tiranë, hap pas hapi”).

Masa 27: Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë.

Plani propozon përshtatjen e ofertës së transportit publik lokal në përputhje me burimet e disponueshme (p.sh. përmes një skeme subvencionimi ose incentive që rrjedh nga Masa 26) dhe karakteristikat e operatorëve koncesionarë, duke theksuar nga njëra anë elementët e fleksibilitetit dhe përputhjes me kërkesën dhe nga ana tjetër, duke rritur frekuencën dhe strukturimin e disa prej linjave kryesore në zonat urbane.

Në veçanti, për linjën L1 propozohet zgjatja e terminalit jugor deri në nyjën me rrugën nacionale drejt Velipojës (SH27), për të shërbyer zonat qendrore të Bërdicës dhe Bërdicës së Sipërme. Në kuadër të rikualifikimit të segmentit rrugor të Bahçallëkut (shih Masën M52), duhet të identifikohet një zonë e përshtatshme për parkimin dhe kthimin e autobusëve. Në drejtimin verior, linja L1 do të ketë një degëzim në lindje drejt zonës industriale të Fermentimit (terminali aktual), si dhe një degëzim tjetër në perëndim drejt rrethrotullimit “Heronjtë e Vigut”, për të siguruar lidhjen me Bypass-in e ri dhe krijimit të mundësisë së ndërrimit Park & Ride (Parkim dhe Transport publik).

Një linjë ndërlidhëse lindje–perëndim, që lidh zonën e banuar pranë liqenit (dhe Unazën e Jashtme) me rrethrotullimin e rrugës Tepe në unazën e brendshme, është gjithashtu propozuar dhe përfshirë në skenarin afatshkurtër/afatmesëm. Zona për Parkim + Transport mund të përcaktohen në të dy skajet e kësaj linje.

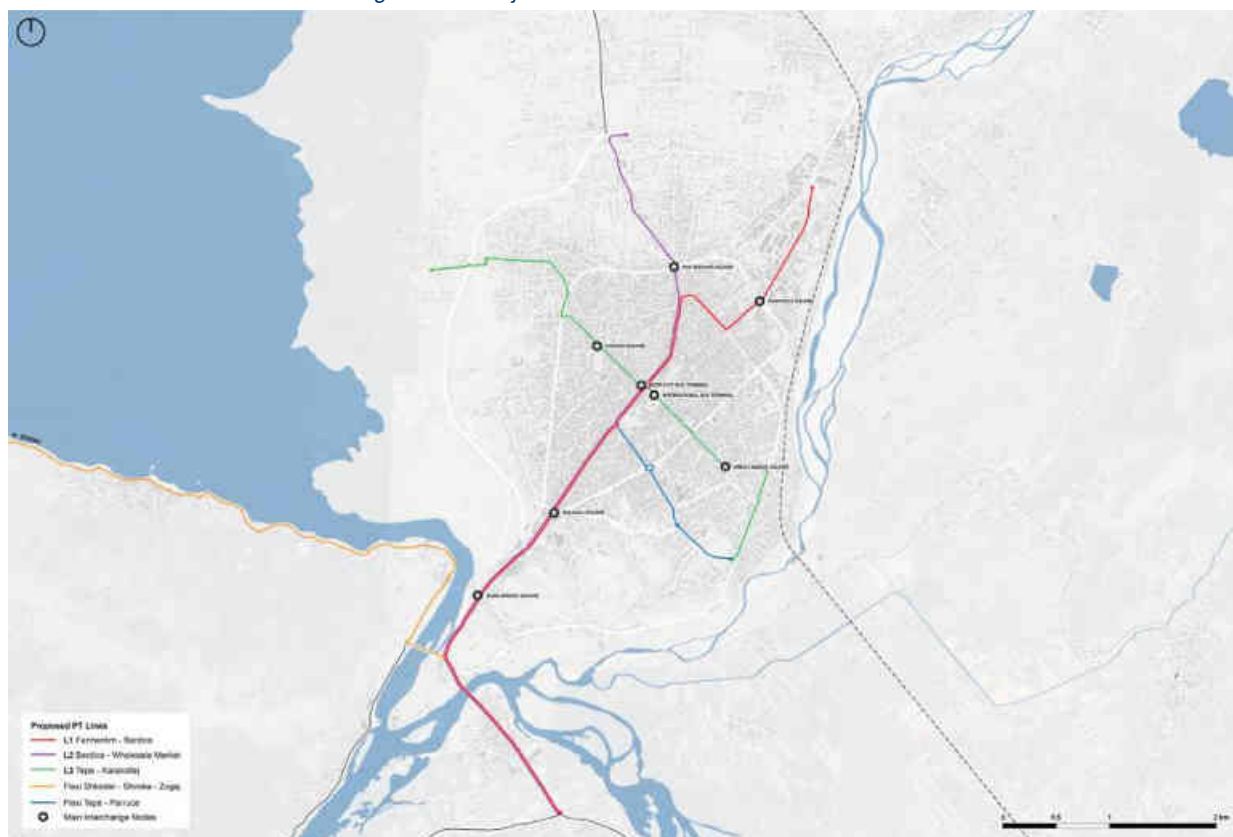
Rrjeti i propozuar i transportit publik është plotësisht i harmonizuar me Studimin për Sistemin e Muzeve, duke e bërë të arritshëm “Lagjen e Muzeve” dhe muzetë kryesore përmes pothuajse të gjitha linjave urbane, si dhe duke parashikuar minibusë specifike për transportin publik drejt Kalasë.

Harta më poshtë përfshin gjithashtu, vetëm për qëllime ilustruese, një linjë të mundshme fleksibël të tipit “Parko & Shko”, që do të operohej me minibusë me 9 vende dhe do të lidhte qendrën me garazhet ose hapësirat e parkimit private apo publike jashtë rrugë.

Rishikime të mëtejshme mund të ndikojnë linjat ndërrbane, veçanërisht përmes vendosjes së një sistemi digjital për rezervimin e udhëtimeve, pagesën e biletave dhe verifikimin në kohë reale të orareve dhe kohës së tranzitit, i cili duhet të krijohet dhe të menaxhohet në mënyrë të përqendruar (Programi Strategjik PPV OS1PS1). Disa prej këtyre linjave mund të operojnë në një mënyrë plotësisht fleksibël, me nisje vetëm në rast të rezervimeve aktive (shih Masën M33).

Kjo masë ka karakter operacional dhe përfshin përditësimin e kontratave të shërbimit në përputhje me standardet dhe modelin e ri të menaxhimit të kërkuar nga Masa M26.

Figura 4.42: Linjat urbane të autobusëve në Shkodër



Masa 28: Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik

Transporti publik lokal në Shkodër, për ata që nuk janë banorë të qytetit ose nuk e vizitojnë rregullisht, nuk perceptohet qartë si një shërbim i organizuar publik. Me përjashtim të linjës së vetme urbane të autobusëve (L1), në të gjitha rastet e tjera, minibuset paraqiten si shërbime plotësisht private, pa asnjë identifikim të linjës, itinerarit apo pikave që shërbejnë. Për më tepër, çdo automjet ka pamje dhe ngjyra të ndryshme nga tjetri, çka e bën edhe më të vështirë orientimin për përdoruesit.

Kjo masë afatshkurtër parashikon përcaktimin e një identiteti të ri vizual për rrjetin dhe për shërbimet e ndryshme urbane dhe ndërrbane. Ajo përfshin studimin e logos, përzgjedhjen e një game ngjyrash të përshtatshme për përdorim, hartimin e simboleve dhe skemave grafike që do të aplikohen në automjetet e transportit, në sinjalistikën dhe strehët e stacioneve të autobusëve, si edhe në burimet e informacionit digjital dhe të shtypur (oraret dhe broshurat informuese).

Pas një studimi fillestar dhe dizajni të propozuar nga një grafik dizajner, mund të pasohet nga një fazë konsultimi me qytetarët dhe operatorët për të zgjedhur pamjen përfundimtare. Rrjetit mund t'i vendoset edhe një emër i veçantë, siç ndodh shpesh në shumë qytete dhe rajone franceze.

Figura 4.43: Studim mbi identitetin vizual të rrjetit të transportit publik në Salenton Jugor, Itali



Figura 4.44: Rrjeti i transportit publik ndërrurban "Remi" në rajonin Centre-Val de Loire dhe rrjeti urban "Filbleu" në qytetin Tours, Francë



Masa 29: Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave

Kjo masë ka të bëjë me pajisjen e të gjitha stacioneve të transportit publik dhe terminaleve me sinjalistikë të re dhe strehëza pritjeje të reja, sipas skemës grafike të përcaktuar nga Masa M27. Përveç treguesve të linjës, në çdo ndalesë duhet të vendosen në mënyrë të dukshme oraret e përditësuara të mbërritjes së autobusit dhe logoja e rrjetit.

Kodi rrugor përmban standarde dhe detaje për llojet e ndryshme të ndalesave që mund të zbatohen, veçanërisht në lidhje me praninë ose mungesën e korsive të ndalesës (pull-in lanes), të cilat Kodi rrugor i lejon vetëm në rrugët urbane kryesore dhe rrugët shpërndarëse të njësive administrative.

Të gjitha ndalesat në zonën urbane duhet të pajisen me të njëjtin model të strukturës (kornizës/shtyllave) dhe strehëzës, të miratuar nga Bashkia Shkodër, si dhe të jenë të pajisura me mbajtëse biçikletash dhe kryqëzim për këmbësorë. Parashikohet gjithashtu vendosja e kryqëzimeve për këmbësorët, të cilat në rrugët me dy kahe qarkullimi duhet të jenë në mes të dy ndalesave të kundërta dhe gjithmonë pas autobusit, në drejtimin e tij të lëvizjes.

Prioritet duhet t'u jepet ndalesave që shërbejnë si nyje ndërrimi midis linjave urbane, ndërrbane dhe atyre fleksibël. Për linjën L1, pozicionimi i ndalesave (si ato që duhet të zhvendosen ashtu edhe ato që duhet të shtohen) është paraprakisht i verifikuar².

Figura 4.45: Strehëzat e autobusëve në Tours (Francë) dhe shembull i një ndalesë të zgjeruar autobusi



² <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1p3z4coUg2pq2fcXsTuQiUwneJKzHO9Q&ll=42.058904709117%2C19.465584999999983&z=13>

Masa 30: Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban

Mungesa e një skeme subvencionimi për funksionimin e rrjetit të transportit publik e bën të domosdoshme identifikimin e masave plotësuese që mbështesin qëndrueshmërinë financiare të shërbimit (siç do të përshkruhet më në detaje në Masën M26).

Financimi publik për blerjen e një flote të re autobusësh bëhet vendimtar, veçanërisht nëse zgjidhet teknologjia me fuqi elektrike, pasi kjo jo vetëm që garanton emetime zero në nivel lokal, por gjithashtu mundëson mbulimin potencial të një pjese të konsiderueshme të kostove operative (energji). Shqipëria, në fakt, është e pasur me hidrocentrale dhe shfrytëzimi i pikave të prodhimit të energjisë mund të çojë në një disponueshmëri të caktuar të energjisë pa kosto për administratën publike.

Elektrifikimi i flotës përfshin gjithashtu ndërtimin e stacioneve të karikimit në depot, stacionet e ndërrimit të mjetit të transportit dhe ndalesat, të cilat do të duhet të jenë në pronësi publike. Për më tepër, kjo masë duhet të përcaktojë edhe modalitetet për blerjen e autobusëve dhe dhënien e tyre në përdorim për operatorët. Rekomandohet që në këtë proces të përfshihet edhe një kontratë për mirëmbajtjen rutinë të automjeteve (të ashtuquajtura Full Service).

Parashikohet një konfigurim minimal i flotës prej 9 autobusësh për linjën L1 dhe 6 autobusësh për linjën L2. Të dyja linjat mund të operohen me autobusë urbanë 12 metra të gjatë. Gjithashtu, parashikohet furnizimi me të paktën 4 minibusë elektrikë të vegjël (8 metra) për një linjë shërbimi të përhershëm (shuttle) ndërmjet parkimit të automjeteve dhe Kalasë së Rozafës, si dhe për linjën L3 që lidhet me Shirokën.

Kjo masë bën pjesë në Programin Strategjik PPV OS4PS12 “Transporti Publik”.

Figura 4.46: Tipologji të ndryshme të autobusëve elektrikë (burimi: Autobusweb.it)



Masa 31: Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes

Një mënyrë efikase për të menaxhuar dhe monitoruar shërbimet e transportit publik mund të realizohet përmes platformave digjitale të reja për autobusët sipas kërkesës (on-demand). Krahasuar me të kaluarën, nevoja për pajisje hardware në automjet është reduktuar ndjeshëm. Në ditët e sotme, tabletat ose pajisje të tjera GPS të lidhura me rrjetin celular janë të mjaftueshme për të monitoruar pozicionin dhe kohën e udhëtimit të një autobusi në kohë reale, me kosto shumë të ulët.

Për më tepër, shumë shërbime mund të operohen pa nevojën për orare dhe itinerare fikse, duke bërë që numri i udhëtimeve në ditë dhe oraret e lëvizjes të jenë dinamike dhe të përshtaten me rezervimet. Kërkesa për rezervim është shpesh e domosdoshme kur përdoruesi është një person me aftësi të kufizuara, që ka nevojë

për kujdes të veçantë nga drejtuesi i mjetit ose për pajisje të posaçme në ndalesa (p.sh. përdorimi i një platforme të palosshme).

Një platformë e centralizuar IT-je, e ofruar nga Bashkia, mund të shërbejë për operimin e shërbimeve fleksibël të transportit publik (p.sh. për disa linja ndërrbane), si dhe për minibusë privatë sipas kërkesës, që lidhin parkimet e largëta me qendrën e qytetit.

Kjo masë parashikon testimin paraprak të një platforme të tillë dhe në varësi të rezultateve dhe përfshirjes së operatorëve, zbatimin e mëtejshëm të saj.

Masa 32: Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve

Shkodra nuk disponon një terminal të përshtatshëm për autobusët ndërrbates dhe ato turistikë. Edhe pse ndalesat e autobusëve në qendër të qytetit përbëjnë një avantazh, parkimi i zgjatur i autobusëve në rrugë shpeshherë krijon probleme në qarkullimin rrugor dhe shton ndikimin vizual negativ të mjeteve në hapësirën publike (kjo është veçanërisht e dukshme në rrugën Teuta).

Kjo masë buron nga PPV-ja (Programi Strategjik OS1PS1) dhe ka për qëllim identifikimin e një ose më shumë zonave të përshtatshme për терминаlet e autobusëve. Ndër këto, një opsion i mundshëm është padyshim projekti i ri i parkut në jug të qytetit, por mund të merren në konsideratë edhe vendndodhje të tjera; për shembull, rruga Tepe, nëse hyrja e re juglindore e parashikuar nga Masa M53 përfundon në një afat të arsyeshëm kohor. Në çdo rast, qëllimi është që të parashikohen këto vendndodhje duke ruajtur përdorimin aktual të tokave të lira. Pasi Bashkia të ketë përzgjedhur zonat përkatëse, do të jetë e mundur të kalohet në fazën e projektimit paraprak të terminalit të autobusëve dhe më pas, në afat mesëm ose afatgjatë, në realizimin e tij.

Figure 4.47: Terminali i autobusëve në Keszthely, Hungari



Masa 33: Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh

Përdorimi i Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh nuk është aq i zhvilluar sa në Virpazar, Mal i Zi.

Mole të reja janë ndërtuar në Shirokë dhe Zogaj në kuadër të një projekti³ bashkëpunimi INTERREG, së bashku me varka për ekskursione në liqen. Bashkia e Shkodrës planifikon të blejë mjete lundrimi me qëllim nxitjen e ofrimit të shërbimeve turistike nga operatorët lokalë. Projekti i rrugës së biçikletave përgjatë Liqenit të Shkodrës dhe lumit Buna parashikon gjithashtu ndërtimin e moleve të vogla dhe mund të përfshijë një formë transporti të

³ <https://www.italy-albania-montenegro.eu/almonit-mtc>

kombinuar mes biçikletës dhe varkës, për të arritur fillimin e itinerarit në Bajzë apo për të mbuluar pjesërisht itinerarin përmes liqenit.

Kjo masë mbështetëse ka të bëjë me përcaktimin e modaliteteve organizative të shërbimeve të transportit në liqen, me qëllim aktivizimin e tyre në lidhje me itinerarin çiklistik, lidhjen ndërmjet Zogajt dhe parkut të ri jugor, apo edhe për vlerësimin e itinerareve më të gjata që mund të përfshijnë forma integrimi me transportin publik, pikat me interes dhe muzetë (p.sh. përmes një bilete të integruar), ashtu siç sugjerohet edhe në Studimin e Sistemit të Muzeve.

4.8 Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë

Masa 34: Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut

Kjo është një masë me karakter operacional, që ka për qëllim testimin dhe vlerësimin e ndryshimeve të mundshme në modelin aktual të qarkullimit, i cili në fakt është pothuajse tërësisht pa rrugë me një kah.

Ky model është vlerësuar pozitivisht në shumë rrugë hyrëse lokale, pasi ndihmon në moderimin e trafikut dhe parandalon parkimin e automjeteve në trupin e rrugës.

Një skemë qarkullimi me “zona pa komunikim”, e ngjashme me atë të projektuar dhe zbatuar në qytetin e Gentit në Belgjikë, është vlerësuar si një mundësi e mundshme për zbatim në qytetin e Shkodrës. Kjo do të ofronte një mbrojtje të mëtejshme për qendrën historike, duke ndaluar plotësisht kalimin e trafikut privat përmes saj. Megjithatë, rezultatet e modeleve të simuluar sugjerojnë se zbatimi i skemës së Gentit nuk është i nevojshëm, pasi si rezultat i kombinuar i masave të tjera të parashikuara, pritet gjithsesi një reduktim i ndjeshëm i pranisë së automjeteve në pjesën më qendrore të Shkodrës.

Sidoqoftë, mbetet për t’u vlerësuar efekti i zbatimit të përgjithësuar të disa rrugëve me një drejtim, veçanërisht atje ku gjerësia e profilin të rrugës është shumë e kufizuar ose ku vazhdojnë të evidentohen probleme të qarta në qarkullimin e autobusëve (siç është rasti në segmentin e rrugës Pogej).

Nga një këndvështrim tjetër, zbatimi i strategjive për një qendër historike të qetë dhe për rrjetin rrugor lokal mund të krijojë nevojën për rrugë me një drejtim apo mbyllje të caktuara për të krijuar qarkullime në formë rrethi. Një skemë e tillë është zhvilluar dhe propozuar tashmë për Velipojën (shih Masën M16 në kapitullin vijues). Në mënyrë të ngjashme, kjo qasje mund të aplikohet edhe në lagjet e Shkodrës. Një rezultat afatshkurtër do të jetë miratimi i skemës së qarkullimit si bazë për Planin Lokal të Trafikut dhe për ndërhyrje të tjera operationale dhe rregullatore.

Masa 35: Projektimi i hapësirave shumëfunktionale buzë trotuarit dhe jashtë rruge

Siç është theksuar tashmë në strategjinë e PLQU-së në lidhje me bulevardet dhe rrugët kryesore, Plani synon të eliminojë vijueshmërinë e pandërprerë të rreshtave aktualë të parkimit, duke futur një sistem hapësirash buzë trotuarit të alternuara dhe të ndërprera, me funksione të shumëfishta: parkim, ngarkim/shkarkim mallrash, si dhe ndalim për zbritje/ngjitje pasagjerësh apo shërbime të përdorimit të përbashkët së automjeteve (vehicle sharing).

Kjo masë synon të adresojë nevojën për të garantuar hapësirë për një sërë operationesh të përditshme që zhvillohen buzë rruge dhe që sot, në mënyrë paradoksale, pengohen pikërisht nga prania e automjeteve të parkuara, shpesh për periudha të gjata kohore dhe/ose në vende parkimi të rezervuara. Masa, pra, ka të bëjë thjesht me projektimin e këtyre hapësirave, përfshirë edhe ato jashtë rruge, me organizimin e tyre funksional, si dhe me studimin e pajisjeve dhe mënyrave më efikase për të garantuar përdorimin e duhur të tyre. Një pikë referimi e vlefshme për të kuptuar shumëllojshmërinë e funksioneve është Plani i Veprimit për Menaxhimin e Hapësirave të Trotuareve në New York, nga i cili janë marrë edhe tipologjitë e mëposhtme të hapësirave prioritare⁴.

⁴ <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/curb-management-action-plan.pdf>

Figure 4.48: Hapësira shumëfunksionale buzë trotuari

Passenger loading zones



Bus stops:

areas for boarding and alighting of passengers



Bus bulbs/boarding islands:

an extension of the sidewalk or a raised area, with dedicated waiting and boarding areas for bus passengers



FHV zones:

areas for for-hire vehicle (FHV) passenger pickup/drop-off



Paratransit loading zones:

areas for Access-A-Ride Paratransit Service pickup/drop-off



Taxi stands:

areas for taxi passenger pickup/drop-off

Goods loading zones



Commercial loading zones:

loading/unloading area for commercial vehicles in assigned hours



Freight microhubs:

space allocated for delivery staging, sorting, and redistribution onto smaller vehicles or cargo bikes



Neighborhood loading zones:

active loading and unloading for personal vehicles, package delivery by commercial vehicles, and taxi and car service pickup/drop-off



Cargo bike loading zones:

space for cargo bikes to stage and load as an alternative to the sidewalk



Green loading zones:

sections of the curb for exclusive use by green vehicles such as cargo bikes or electric trucks

Zgjidhjet e mundshme për këto “hapësira shumëfunktionale” përfshijnë sinjalistikë të përshtatshme dhe të personalizuar, si dhe përdorimin e hapësirave të rezervueshme përmes bllokuesve të lëvizshëm (qoftë automatikë, qoftë manualë ose të aktivizueshëm me kod).

Një shembull konkret është sistemi i parkimit me pagesë Flap lock në Japoni. Ai funksionon përmes një pajisjeje bllokuese (flap) të instaluar në çdo vend parkimi. Kur një automjet parkohet në vend, pas një vonese të shkurtër (p.sh. 2 minuta), pajisja ngrihet dhe bllokoi dalje të automjetit. Pasi përdoruesi kthehet, ai kryen pagesën (zakonisht në një kioskë në vendndodhje ose përmes një aplikacioni digjital), çka bën që bllokuesi të ulet dhe lejon largimin e automjetit. Pajisje të tjera që qëndrojnë të ngritura paraprakisht, lejojnë përdorimin e hapësirës, p.sh. në intervale të caktuara kohore apo në vende të rezervuara, vetëm nga përdorues të autorizuar.

Përdorimi i etiketave Rfid të vendosura në automjet ose i një aplikacioni në smartphone mund të shmangë nevojën për pagesë fizike dhe të aktivizojë automatikisht uljen e bllokuesit.

Figura 4.49: Shembuj të pajisjeve bllokuese të tipit flap



Figura 4.50: Aplikacioni SPRO për rezervimin e zonave të ngarkim-shkarkimit në Barcelonë, Spanjë



Masa 36: Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik

Do të jetë i nevojshëm një sistem i përshtatshëm sinjalistik përmes tabelave rrugore, me qëllim nxitjen e përdorimit të unazave më të jashtme të qytetit, kjo vlen për Bypass-in e ri në perëndim, por edhe për itinerarin më lindor që kalon pranë stacionit të trenit, si dhe për hapësirat e parkimit jashtë rruge dhe garazhet.

Masa, pra, përfshin blerjen e sinjalistikës dhe instalimin e saj përgjatë akseve kryesore. Ajo përfshin gjithashtu vendosjen e tabelave hyrëse për Zonat me Trafik të Kufizuar (ZTK), zonat 30 km/h ose zonat me përparësi për këmbësorët, si dhe tabelat e detyrueshme për drejtimin e automjeteve të rënda transportuese.

Tabelat me mesazhe të ndryshueshme do të vendosen përgjatë rrugëve hyrëse nga veriu dhe jugu, të cilat mund të përmbajnë informacion mbi kufizime apo kushte të veçanta të trafikut dhe/ose situata emergjente për shkak të ngjarjeve të papritura atmosferike.

Tabelat për orientimin drejt parkimeve duhet gjithashtu të përfshijnë informacion në kohë reale mbi numrin e vendeve të lira të parkimit.

Një pikë referimi e rëndësishme në këtë drejtim janë udhëzimet për sinjalistikën e zhvilluar në kuadër të projektit UVAR Exchange (Rregulloret për Qasjen e Automjeteve në Zonat Urbane). Shih raportin “Aspekte praktike të ofrimit të informacionit përmes sinjalistikës në kuadër të UVAR”, i cili përmban udhëzime për mënyrën e saktë të paraqitjes së informacionit në panelet kryesore dhe ndihmëse.

Kjo masë bën pjesë në Planin e Përgjithshëm Vendor (Programin Strategjik OS1PS3): Lidhjet Strategjike Kombëtare dhe Rajonale.

Masa 37: Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit

PLQU-ja propozon forcimin e kontrolleve rrugore nga ana e policisë lokale. Kjo nënkupton veçanërisht verifikimin e respektimit të kufijve të shpejtësisë, sidomos në rrugët jashtë zonës urbane, si dhe kontrollin e parkimit buzë trotuari.

Në lidhje me këtë të fundit, do të jetë e nevojshme që ndërhyrja të shoqërohet, sidomos në fazën fillestare, me fushata komunikimi të posaçme, që vendosin theksin tek problematikat e parkimit të dyfishtë dhe parkimit të parregullt në vendet e rezervuara për personat me aftësi të kufizuara.

Hyrja graduale e lejeve të aksesit në sektorët e ndryshëm të Zonës me Qarkullim të Kufizuar (ZTK) në qendër, si dhe lejet e parkimit për banorët dhe mbi të gjitha, hapësirat e parkimit me pagesë, do ta bëjnë shumë më të lehtë kontrollin dhe zbatimin nga ana e policisë bashkiake dhe/ose inspektorëve të trafikut.

Rekomandohet fuqimisht përdorimi i mjeteve të zgjuara për monitorimin e parkimit, si p.sh. automjetet që skanojnë dhe pagesa përmes telefonit celular, apo edhe përdorimi i bllokuesve të rrotave për shkelësit.

Publikimi i Park4SUMP “Zbatimi – Çelësi për një strategji të suksesshme parkimi” është në dispozicion edhe në gjuhën shqipe dhe mund të përdoret për trajnimin fillestar të stafit.

Masa 38: Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike

Aktualisht, në qytetin e Shkodrës ekziston një numër i kufizuar i pikave të karikimit për automjetet elektrike, të cilat janë kryesisht të rezervuara për flotën publike dhe Policinë Lokale.

Kjo masë parashikon shtimin e pikave të karikimit në rrugë, përmes partneriteteve me kompani të specializuara në ofrimin e këtij shërbimi, të cilat do të ngarkohen me instalimin dhe menaxhimin e pikave, pa kosto për administratën vendore.

Vendndodhja e stacioneve ose pikave të karikimit mund të përcaktohet në zona parkimi jashtë rruge, qofshin ato private apo publike, por edhe në lokacione më qendrore, duke u bazuar në ndarjen ndërmjet pikave të ngarkim/shkarkimit dhe ndalesave të shkurtra të parashikuara në Masën M35.

Rekomandohet gjithashtu shpërndarja e këtyre pikave edhe në lagje më periferike dhe vlerësimi i formave të incentivave tarifore për përdoruesit privatë, përfshirë kompanitë e taksive.

Masa 39: Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës

Siç përshkruhet në Analizën e Gjendjes, Shkodra disponon një rrjet të shtrirë sensorësh për matjen e ndotjes së ajrit dhe zhurmës, që monitorojnë ndotës të ndryshëm. Kjo është trashëgimi e projektit “Green Lungs”⁵, i cili gjithashtu regjistroi në hartë periodikisht praninë e pemëve përgjatë rrugëve dhe në hapësirat publike.

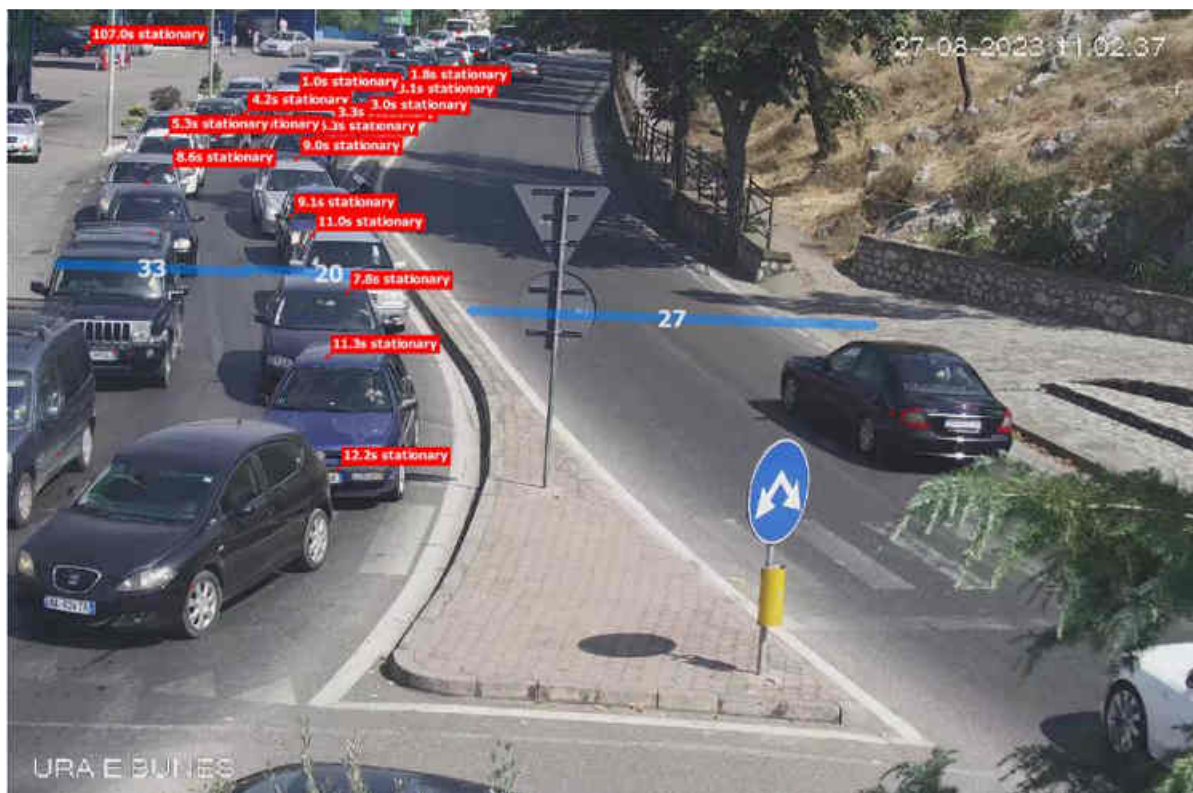
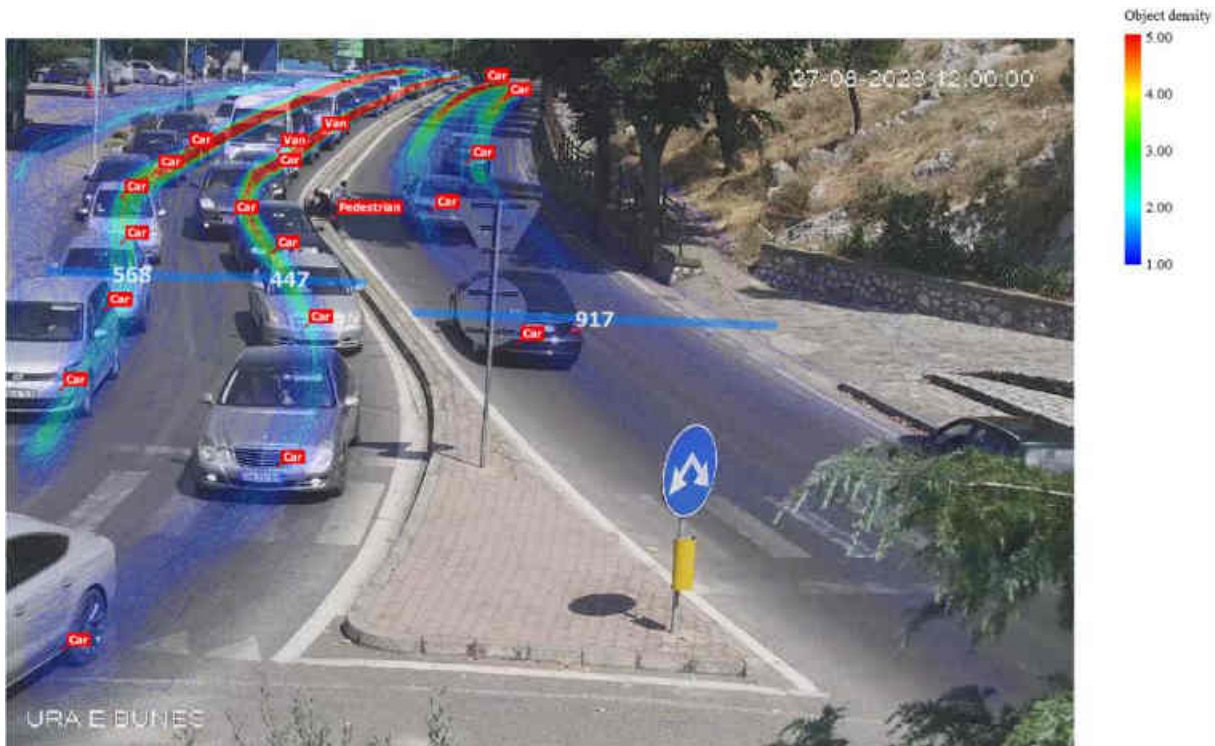
Kjo nismë e rëndësishme nuk duhet të ndalet ose të mbetet në kuadrin e fushatave të posaçme, por përkundrazi, duhet të zgjerohet dhe të integrohet në një sistem të unifikuar, që përfshin: stacione zyrtare të monitorimit të cilësisë mjedisore, pika kritike shtesë përgjatë rrjetit rrugor duke përfutur nga infrastruktura ekzistuese si shtyllat e ndriçimit publik dhe kamerat e sigurisë.

Në kuadër të përpunimit të PLQU-së është realizuar një përditësim i modelit të trafikut (shih Shtojca VI – Vlerësimi i Skenarëve), duke u bazuar pikërisht në të dhënat e marra nga kamerat e vendosura në disa kryqëzime dhe pika strategjike. Numërimi i automjeteve që kalojnë është kryer manualisht, por ekzistojnë shërbime digjitale që mund ta kryejnë këtë proces automatikisht, duke përfshirë edhe analizën e të dhënave dhe monitorimin e hapësirave të parkimit.

Kjo masë parashikon: racionalizimin e rrjetit të monitorimit, blerjen e sensorëve dhe/ose shërbimeve përpunuese të imazhit digjital për menaxhimin e trafikut si dhe publikimin periodik të të dhënave, si në faqen zyrtare të Bashkisë Shkodër, ashtu edhe përmes tabelave me mesazhe të ndryshueshme.

⁵ <https://greenlungs.al>

Figura 4.51: Testi i numërimit dhe analizës së automatizuar të trafikut përmes kamerave në Shkodër



4.9 Parkimi është më racional dhe kryesisht jashtë rrugës

Masa 40: Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit

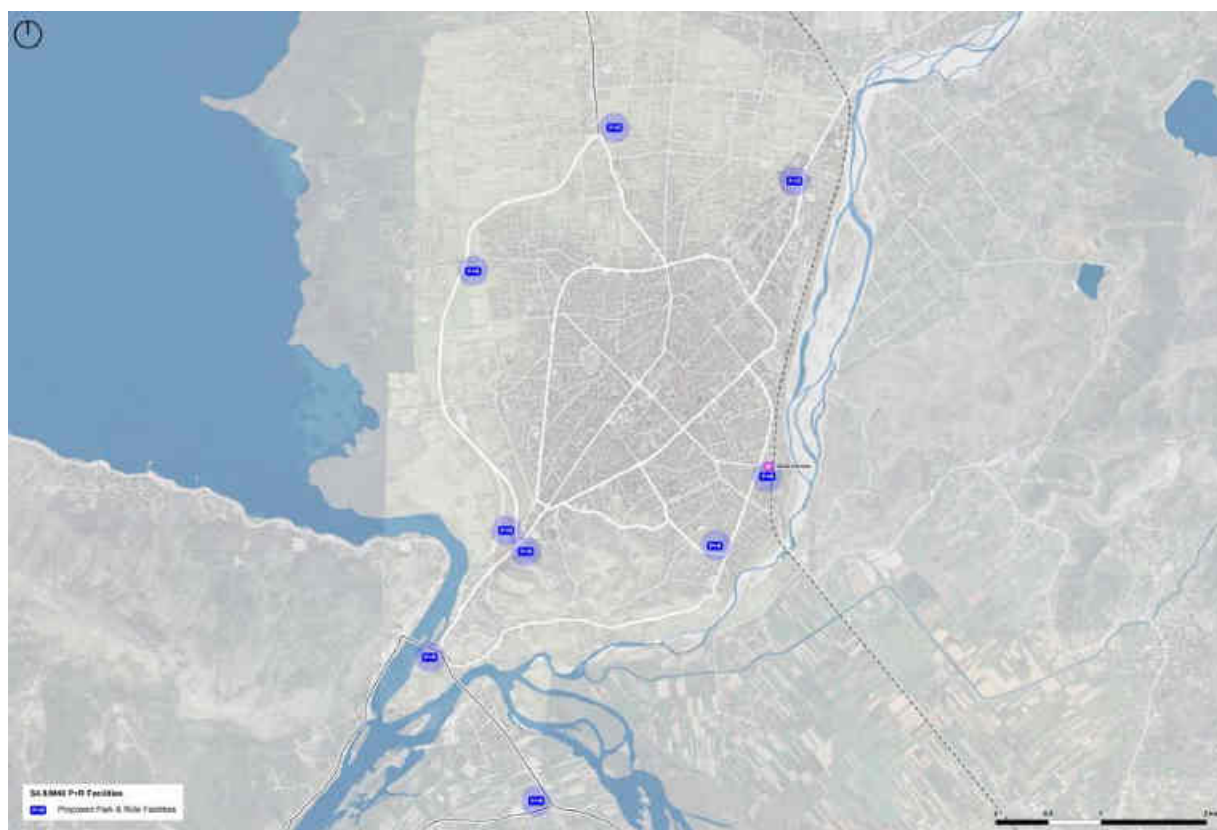
Objektet Parko & Udhëto (P+R) janë thelbësore për suksesin e PLQU-së, pasi ato mund të krijojnë kushte të favorshme për mënyrat e qëndrueshme të lëvizjes, thjesht duke ofruar mundësi të përshtatshme për kalimin nga makina private në transport alternativ.

Ekziston një lidhje e drejtpërdrejtë midis kësaj infrastrukture dhe masave të tjera të parashikuara në kuadër të PLQU-së që synojnë kufizimin e hyrjes së automjeteve dhe parkimit në zonat qendrore të qytetit: prania e vendeve falas ose me çmim shumë të lirë për parkim në qendër, pavarësisht nga disponueshmëria reale, shpesh bëhet shkak për dështimin e strukturave Parko & Udhëto të vendosura në zona më periferike, të cilat mbeten bosh.

Plani rekomandon që masat përkatëse të zbatohen në mënyrë të koordinuar dhe paralele dhe mbi të gjitha, të trajtohen llojet e infrastrukturës sipas një qasjeje progresive: në fazën e parë, duke shfrytëzuar hapësirat ekzistuese me ndërhyrje minimale si shtresim i lehtë dhe vendosje e sinjalistikës orientuese; në fazën e dytë, duke marrë parasysh edhe ndërtimin e parkimeve me disa kate, me qëllim rritjen e kapacitetit të vendeve për parkim. Kjo përfaqëson një qasje të përshtatshme, e cila mund të përdoret edhe struktura të lehta metalike.

Në hartën më poshtë paraqitet një identifikim paraprak i vendndodhjeve të mundshme për zonat (P+R) Parko dhe Udhëto.

Figura 4.52: Hartë e pikave të propozuara për Parko dhe Udhëto



Projekti i Parkut të Ri në Bregun e Liqenit parashikon gjithashtu ndërtimin e disa hapësirave për parkim. Planet përfundimtare të analizuar përfshijnë, për shembull, një zonë pranë njëjës me Bypass-in perëndimor. Në këtë rast të veçantë, rekomandohet sigurimi i një rruge të përshtatshme hyrjeje dhe daljeje drejt dhe nga parkingu, duke marrë parasysh edhe ndarjen fizike të korsive në Bypass, e cila do të pamundësonte hyrjen në parking për automjetet që vijnë nga jugu.

Figura 4.53: Zona e parkimit në projektin e ri të Parkut Jugor



Në mënyrë më të përgjithshme, i gjithë segmenti jugor i qytetit konsiderohet i përshtatshëm për parkime; Parko & Udhëto, përfshirë boshtin rrugor të Bahçallëkut, nga nyja me rrugën SH27 drejt Velipojës, deri te ura mbi lumin Buna. Të paktën një objekt i dytë Parko & Udhëto duhet të vendoset përgjatë këtij segmenti.

Nga drejtimi i veriut, në afërsi të rrethrotullimit "Heronjtë e Vigut" dhe Bypass-it të jashtëm, zonat ekzistuese ku ndodhet tregu me shumicë i frutave dhe perimeve apo ish-pista e aviacionit në Shkodër, mund të përshtaten lehtësisht për të strehuar një P+R të tretë të mundshëm.

Në përputhje me funksionimin e linjës së autobusëve lindje-perëndim, që lidh zonën e banuar përgjatë liqenit (dhe Bypass-in) me stacionin hekurudhor dhe rrethrotullimin e rrugës Tepe në unazën e brendshme lindore, mund të organizohen struktura shtesë Parko & Udhëto (P+R) në të dy skajet e linjës. Zona me prioritet për këtë qëllim është rruga Tepe, sapo të përfundojë ndërtimi i hyrjes së re jugore në qytet (shih Masën M53).

Sipas Programit Strategjik të PPV, OS4PS15 "Parkimi", objektivi është ndërtimi i të paktën 2 strukturave Parko & Udhëto, ndërkohë që PLQU-ja e zgjeron këtë numër në 4 (2 përgjatë hyrjes jugore, 1 përgjatë hyrjes veriore dhe 1 në rrugën Tepe).

Në total, kjo masë parashikon rreth 1.400 vende parkimi jashtë rruge në një periudhë afatgjatë.

Figura 4.54: Parko & Udhëto pranë stacionit hekurudhor në Reggio Emilia, Itali



Masa 41: Mbështetja e një sistemi strukturash “Parko & Shko” (në këmbë)

Parkimi jashtë rruge në afërsi të destinacionit është thelbësor për zbatimin efektiv të strategjisë së parkimit. Kjo përfshin ndërtimin e një sistemi të vërtetë hapësirash dhe infrastrukturash parkimi, si publike ashtu edhe private, në të cilat automjetet mund të drejtohen si alternativë ndaj parkimit buzë trotuari.

Parkimet “Parko & Shko” janë më afër qendrës sesa zonat “Parko & Udhëto”, por gjithsesi ndodhen jashtë qendrës dhe funksionojnë përmes një shërbimi me minibus (ose edhe marrje/dorëzim të makinës) me rezervim paraprak. Përgjatë unazës së brendshme, disa zona dhe hapësira mund të jenë të disponueshme (ose edhe ekzistuese, por jo të identifikuara saktësisht nga Plani i Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme, ndërsa për zona më qendrore do të jetë e nevojshme të gjenden vendndodhje përgjatë boshtit lindor të bulevardit Mehmet Pashë Plaku, sheshit Perash, rrugës Edith Durham dhe rrugës Marin Bicikemi. Lokacione ideale për këtë qëllim janë sheshet Perash dhe Rus.

Kontributi i pronarëve privatë dhe investorëve është thelbësor, pasi ata mund të realizojnë këto hapësira parkimi për përdorim publik, në një ose më shumë kate, qoftë individualisht apo në lidhje me ndërtimin e banesave dhe ndërtesave për zyra. Në raste të tjera, magazina dhe depo ekzistuese mund të përshtaten për këtë funksion në një kohë shumë më të shkurtër. Një skemë e përzier partneriteti publik-privat (PPP) është gjithashtu e aplikueshme, siç parashikohet në Programin Strategjik të PPV, OS4PS15 “Parkimi”, por investimet dhe operimi mund të drejtohen tërësisht edhe nga Bashkia.

Kjo masë mbështet në mënyrë indirekte edhe modelin “Parko & Shko” përmes kufizimit të përdorimit ose aplikimit të tarifave dukshëm më të larta për hapësirat e parkimit jashtë rruge më pranë qendrës, siç tregojnë edhe simbolikat e kuqe në hartën më poshtë dhe që përfshihen në masën M43. Kjo skemë ndjek modelin e suksesshëm të parkimeve të largëta që aplikohet në shumë aeroporte.

Qëllimi është që në afat të shkurtër të ndërtohen ose përshtaten së paku 2 zona “Parko & Shko”, ndërsa në afat mesëm dhe të gjatë të arrihet në 5 të tilla.

Figura 4.55: Hartë e vendndodhjeve të mundshme për hapësirat “Parko & Shko”

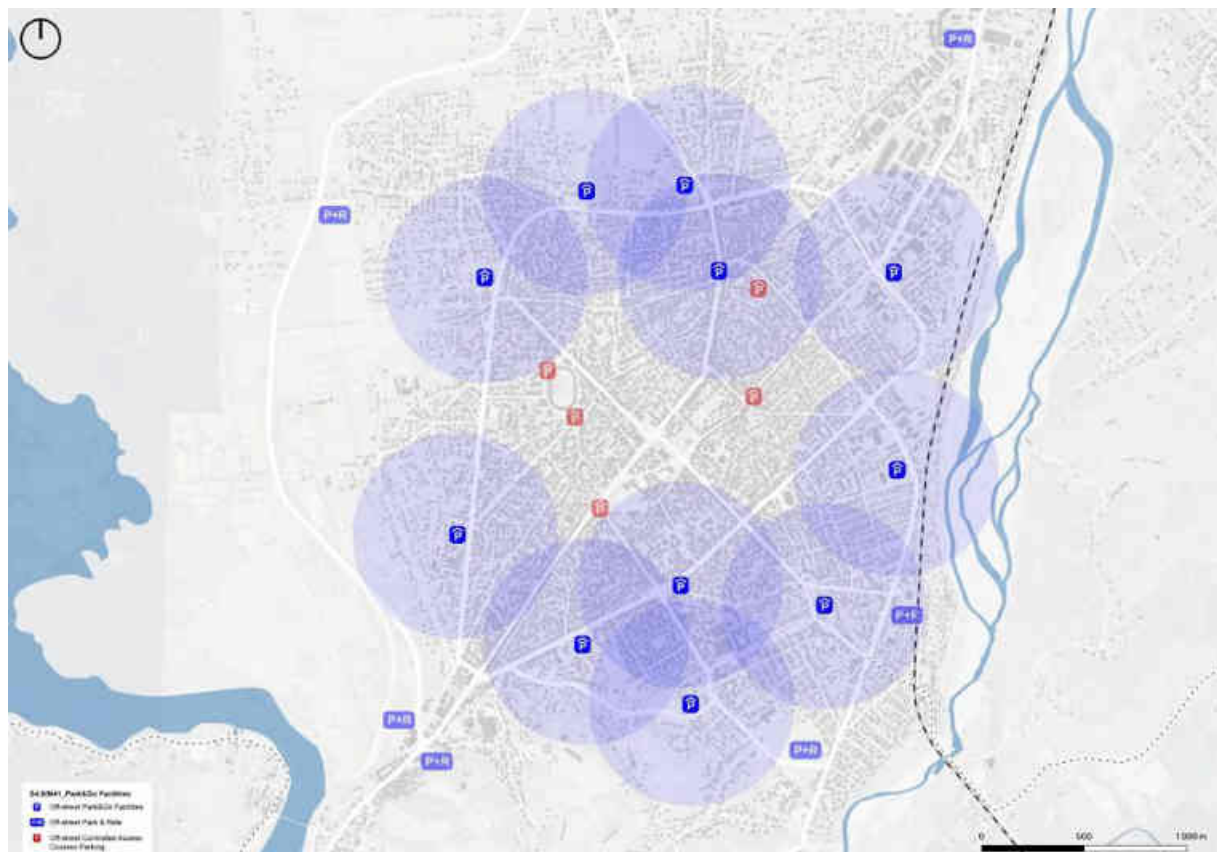


Figure 4.56: "ParkinGo", hapësira Parko & Shko në Bolonjë, Itali



Figura 4.57: Zonë parkimi jashtë rruge në Presicce-Acquarica, Itali



Masa 42: Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë

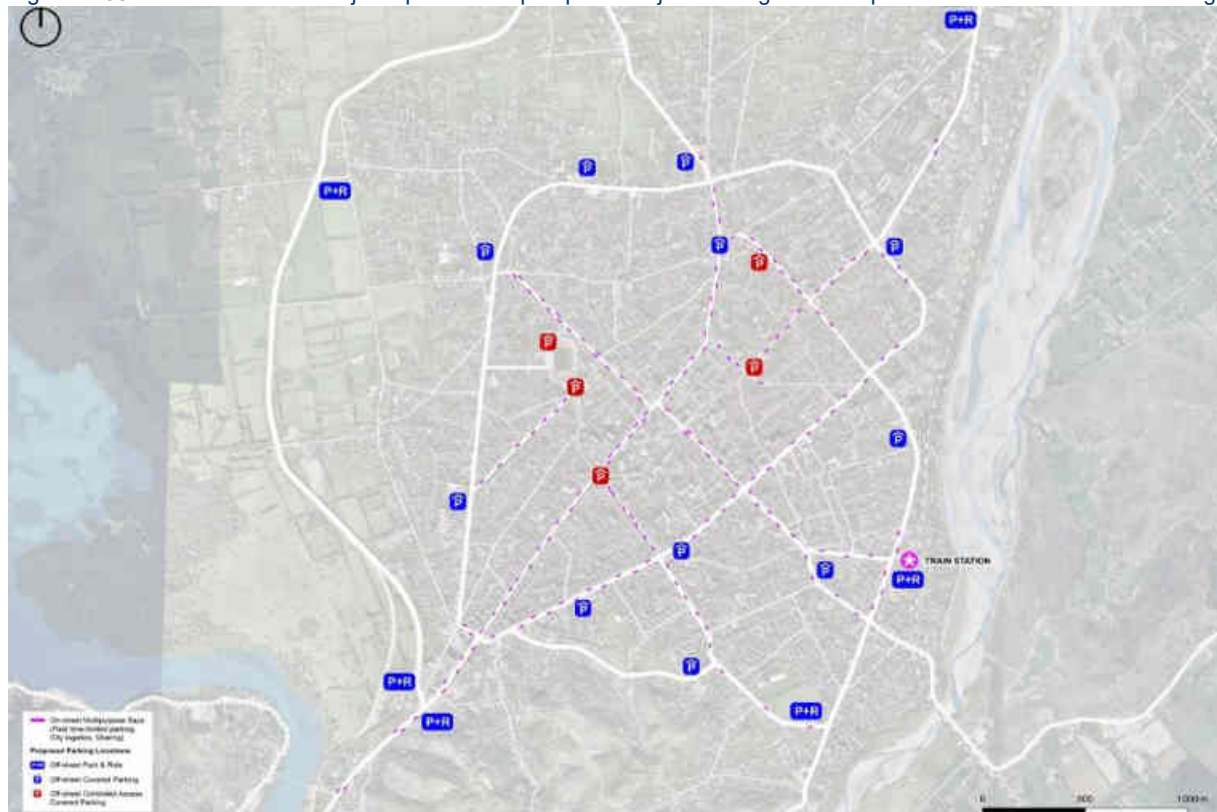
Siç theksohet në strategjinë për rikualifikimin e bulevardëve dhe rrugëve kryesore dhe gjithashtu në masat që synojnë optimizimin e përdorimit dhe menaxhimit të hapësirës rrugore (p.sh. M12 dhe M35), PLQU-ja rekomandon fuqimisht kufizimin e parkimit buzë trotuari.

Së pari, ndërpritet vazhdimësia vizuale e madhe e hapësirave të parkimit në vijë të drejtë, përmes një organizimi alternativ dhe të ndërprerë të këtyre hapësirave, edhe në funksionin e tyre (siç paraqitet në hartën më poshtë). Kjo masë synon në thelb braktisjen e sistemit aktual të “vendeve të rezervuara për parkim”, që mund të përfitohen nga kushdo përmes pagesës së një tarife fikse vjetore, dhe zëvendësimin e tij me një sistem të përgjithësuar parkimi me pagesë (zona blu). Si rezultat, parashikohet një reduktim i ndjeshëm, përkatësisht mes 40% dhe 50%, i kapacitetit aktual prej 2,140 vendesh parkimi në rrugë.

Tarifat e parkimit do të jenë më të larta në zonat më qendrore: ky është rasti i rrugëve dhe shesheve që rrethojnë sektorët e ndryshëm të Zonës me Trafik të Kufizuar (ZTK), ku parkimi afatgjatë (dhe për rrjedhojë asnjë lloj aboneje) nuk do të lejohet, por vetëm parkimi i përkohshëm me tarifa që mund të rriten në varësi të kohëzgjatjes. Tarifa të ndryshme ose fashat të ndryshme kohore për skemën e pagesës, në krahasim me parkimin falas, mund të zbatohen në zona të tjera.

Një referencë kyçe për zbatimin është dokumenti “Menaxhimi i parkimit në rrugë”, i publikuar nga GIZ në kuadër të projektit SUTP në vitin 2017⁶. Ai trajton problemet e zakonshme që lindin nga parkimi i paligjshëm dhe nga qarkullimi i mjeteve që kërkojnë vendparkim, duke paraqitur qasje për t'i kapërcyer ato. Dokumenti përfshin informacion mbi projektimin fizik të përshtatshëm të parkimit në rrugë, si dhe mbi bazat institucionale dhe mjetet e duhura për mbledhjen e tarifave dhe përcaktimin e çmimeve.

Figura 4.58: Harta e vendndodhjeve potenciale për parkime jashtë rruge dhe hapësira shumëfunktionale në rrugë



⁶ <https://sutp.org/publications/on-street-parking-management/>

Masa 43: Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje

Në kuadër të vendosjes së parkimit me pagesë, do të duhet të përcaktohen zona parkimi vetëm për banorët, brenda lagjeve dhe kryesisht përgjatë të gjitha rrugëve të aksesit lokal. Kjo do të përfshijë një ndarje fillestare të mikro-zonave për banorët dhe shpërndarjen e lejeve për ata që kanë të drejtë. Mbajtësit e lejes për një mikro-zonë të caktuar nuk do të kenë të drejtë të parkojnë në zona të tjera dhe anasjelltas. Mund të parashikohet që disa zona blu me pagesë të mund të përdoren edhe nga banorët e mikro-zonave fqinje.

Leja për banorët do të kufizohet në një makinë për familje dhe nuk do të lëshohet nëse aplikuesi ka vende parkimi apo garazh privat.

Për të zgjeruar mundësitë dhe për të rritur përdorimin e hapësirave të parkimit jashtë rruge brenda ndërtesave publike dhe private, PLQU-ja dhe PPV-ja propozojnë mbështetjen për ndërtimin dhe menaxhimin e këtyre objekteve përmes skemave PPP (p.sh. duke përdorur tokë ose ndërtesa publike dhe duke lejuar zhvillimin privat në këmbim të një garazhi publik), ose përmes investimeve të drejtpërdrejta në realizimin e tyre nga një kompani publike. Ndërhyrjet mund të çojnë gjithashtu në identifikimin e vendndodhjeve të përshtatshme për ndërtimin e parkimeve nëntokësore ose me shumë kate, si objekti që aktualisht është në ndërtim e sipër në tregun Zdrall.

Ofrimi i hapësirave për parkim jashtë rruge në zonën qendrore të Shkodrës (dmth. zona e qetë e qendrës historike) duhet të fokusohet kryesisht në nevojat e banorëve dhe bizneseve për operacione ngarkim/shkarkim, duke rezervuar kështu një pjesë të konsiderueshme të kapacitetit total për ta.

Në përputhje me sa parashikohet në masën M42, vendet e tjera të parkimit që mbeten të lira mund të jenë të hapura për publikun, por tarifat duhet të jenë më të larta sesa çmimi total i parkimit dhe i biletës së udhëtimit me autobus/minibus në hapësirat “Parko & Shko” dhe “Parko & Udhëto”. Krijimi i këtyre hapësirave duhet të pasojë realizimin e atyre më periferike. Për më tepër, për çdo hapësirë shtesë të re për parkim jashtë rruge në zona më qendrore që vihet në dispozicion të publikut, duhet të eliminohen të paktën dy vende parkimi në rrugë.

Kjo duhet të jetë gjithashtu në përputhje me heqjen e standardeve minimale për parkimin, siç parashikohet në Masën 44.

Figura 4.58: Hartë paraprake e zonave të parkimit vetëm për banorët

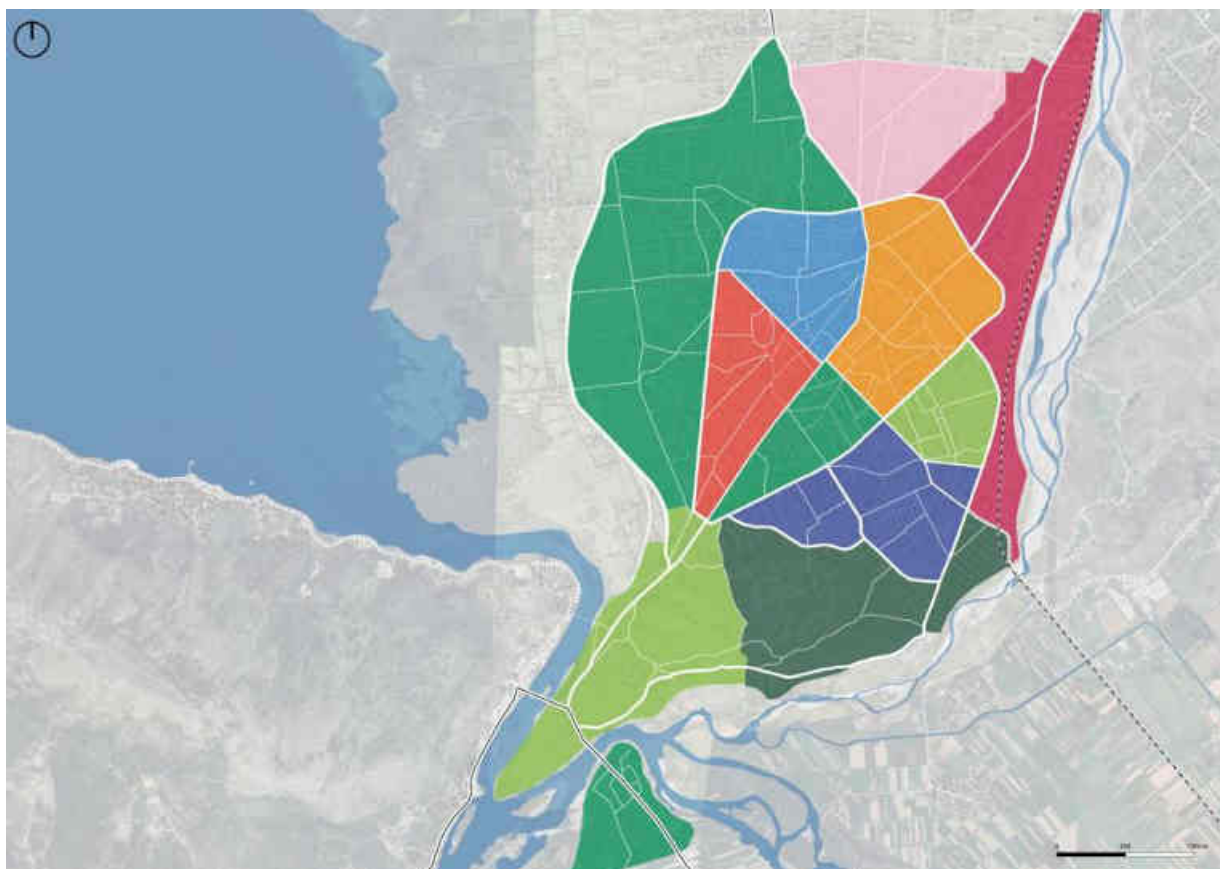
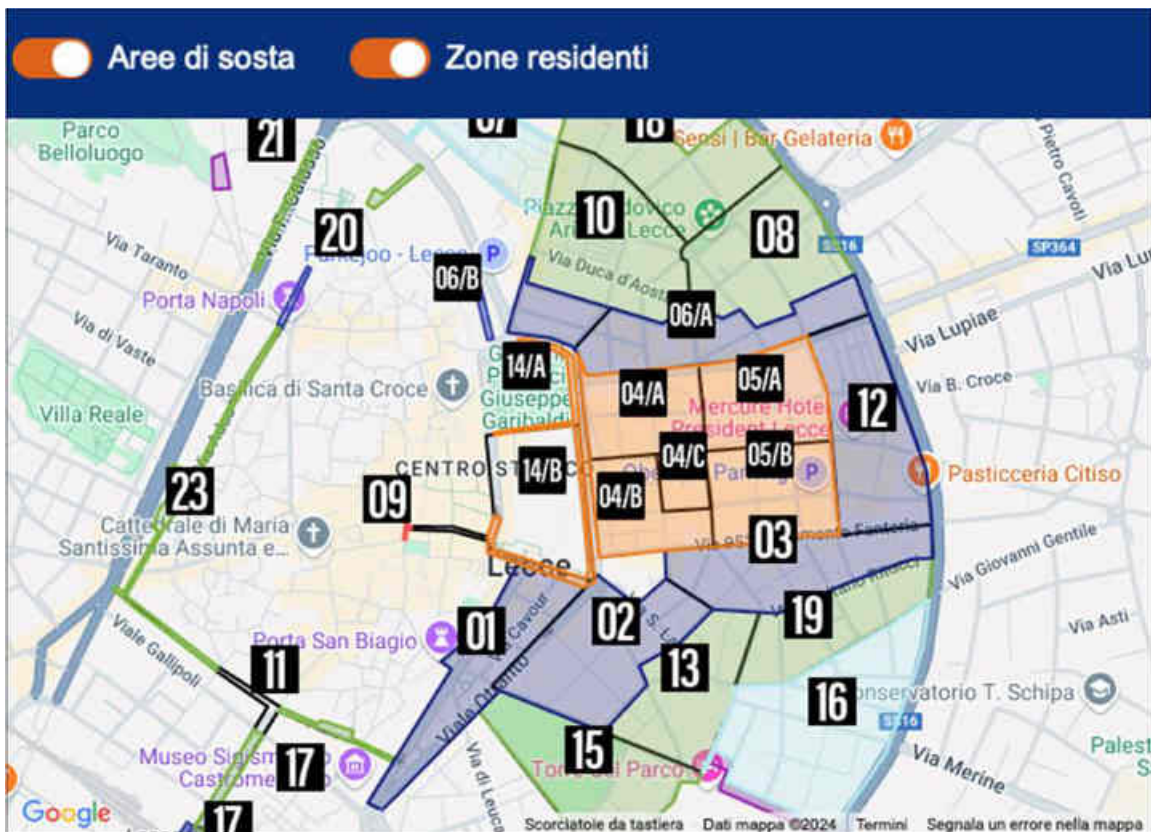


Figura 4.59: Zona parkimi vetëm për banorët në Itali (majtas) dhe parkim me kohë të kufizuar dhe i rezervuar për banorët në Spanjë (djathtas)



Figura 4.60: Zona të përziera parkimi me pagesë (me ngjyra) dhe mikro-zona për banorët (me kode) në Lecce, Itali



Masa 44: Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme

Standardet e parkimit për zhvillimet e reja rregullojnë se sa vende parkimi duhet të ndërtohen për ndërtesat e reja (qoftë për banim, funksione ekonomike apo sociale). Shumica e vendeve kanë kërkesa minimale (p.sh. për zona rezidenciale të paktën një vend parkimi për çdo familje), dhe zhvilluesit mund të ndërtojnë më shumë vende parkimi nëse dëshirojnë. Këto kërkesa minimale mund të rrisin koston e ndërtesave dhe/ose të krijojnë zona urbane të dominuara nga makinat (në rrugë).

PLQU-ja do të propozojë kalimin drejt kufizimeve maksimale për parkimin e makinave aty ku është e mundur, duke kufizuar sasinë e vendeve të parkimit që mund të ofrohen në ndërtesat e reja (p.sh. jo më shumë se 0.8 vende parkimi për çdo familje). Ulja e kërkesave për parkim dhe vendosja e kufizimeve maksimale çliron më shumë tokë për hapësira të gjelbra dhe e bën ndërtimin e shtëpive dhe apartamenteve më të lirë dhe më të përballueshëm për blerje/qira, duke pasur një ndikim të vërtetë në mënyrën se si njerëzit zgjedhin të udhëtojnë. Në rast se standardet maksimale nuk mund të zbatohen sipas normave kombëtare, masa do të synojë uljen e minimumit duke u përpjekur të negociojë dhe ndikojë ndryshime në nivel kombëtar.

4.10 Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme

Masa 45: Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë

Kjo është një masë operationale që synon të vendosë fashat orare për shpërndarjen e mallrave nga automjete të rënda në qytet ose brenda ZTK-së qendrore apo në rrugë më të ngushta. Zakonisht preferohen dy intervale kohore (p.sh. 06:00–10:00 dhe 15:00–18:00), ndërkohë që për operacione të veçanta, si furnizimi i supermarketeve, mund të autorizohen edhe fashat e orarit të mbrëmjes.

Përveç përcaktimit të rrugëve të detyrueshme për kamionët e tonazhit të rëndë, kjo masë përfshin edhe kufizime për madhësinë dhe peshën e automjeteve në disa rrugë dhe zona të qytetit.

Në të ardhmen, mund të shqyrtohet edhe krijimi i një Zone me Emetim të Ulët për automjetet që transportojnë mallra, ku mjetet më ndotëse (si ato me standard Euro 0, 1, 2, 3) të ndalohen ose kufizohen në hyrjen në qytet.

Masa 46: Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët

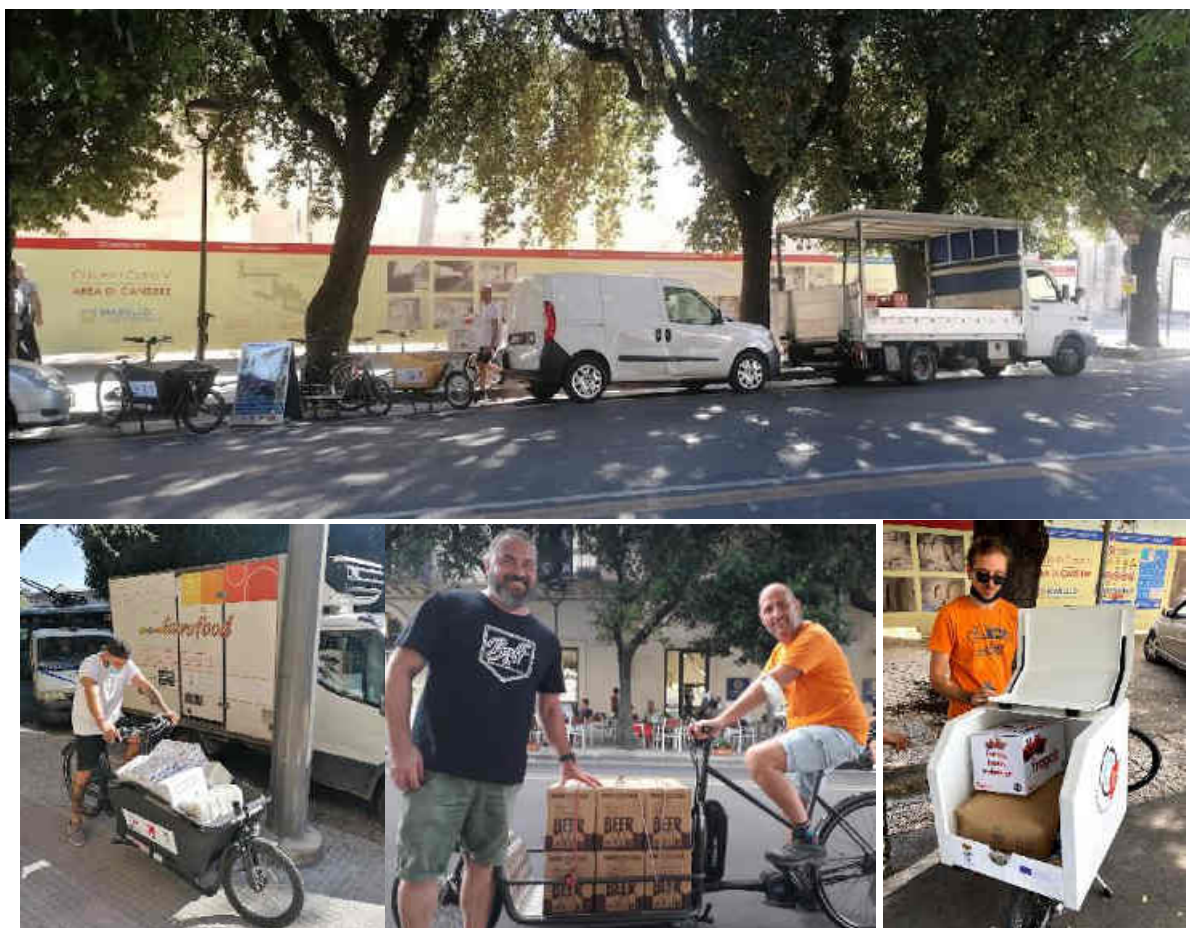
Logjistika me biçikleta është tashmë e pranishme në Shkodër, ku në fakt biçikletat për transport mallrash nuk janë zhdukur asnjëherë. Megjithatë, këto janë biçikleta shumë të vjetra, shpesh të punuara në mënyra artizanale, të pa asistuar me pedale dhe përdoren kryesisht në tregjet e lagjeve. Kjo traditë duhet të vlerësohet në mënyrë të duhur, duke ndërmarrë nga njëra anë krijimin e mikro-depove dhe nyjeve të përbashkëta ku mund të ruhen dërgesat dhe biçikletat transportuese, dhe nga ana tjetër, përmes rinovimit dhe zgjerimit të flotës ekzistuese të biçikletave të ngarkesës.

Të gjitha masat që kufizojnë hyrjen e mikrobusëve, si për vendin, kohën apo përmes mbylljes së rrugëve për automjetet, japin automatikisht përparësi për ata që përdorin biçikleta për transport mallrash.

Figura 4.61: Katër-çikël transportues në Itali dhe një mikro-qendër logjistike me biçikleta në Gjermani



Figura 4.62: Nismë për testimin e biçikletave transportuese në Lecce, Itali



Masa 47: Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike

Kjo masë përfshin ofrimin e incentivave për kompanitë private që duan të rinovojnë flotën, duke nxitur përdorimin e furgonëve dhe mikro-furgonëve elektrikë.

Mbështetja mund të përfshijë ndihmë për blerjen e mjetit (përfshirë edhe biçikletat transportuese) ose ofrimin e karikimit elektrik falas në pika të caktuara të qytetit për dërgesat që bëhen aty. Një praktikë e mirë është ajo e zbatuar në Bolonjë për blerjen e biçikletave transportuese⁷.

Një skemë më e ndërlikuar mund të lidhet me mbështetjen për çdo dërgesë individuale që kryhet me mjete 100% elektrike (siç është programi ColisActive në Francë⁸).

⁷ <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/incentivi-bici-cargo-bike-pedalata-assistita>

⁸ <https://colisactiv.fr>

4.11 Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti

Masa 48: Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë

Si pjesë e një projekti më të gjerë investimi, Banka Europiane e Investimeve (BEI) dhe Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) i kanë dhënë së fundmi një hua kompanisë hekurudhore shqiptare HSH për rehabilitimin dhe elektrifikimin e linjës hekurudhore Vorë – Shkodër – Hani i Hotit (rreth 120 km), me mbështetje nga grantet e Kornizës së Investimeve për Ballkanin Perëndimor.

Figura 4.63: Zgjerimi i rrjetit hekurudhor në veri të Shqipërisë

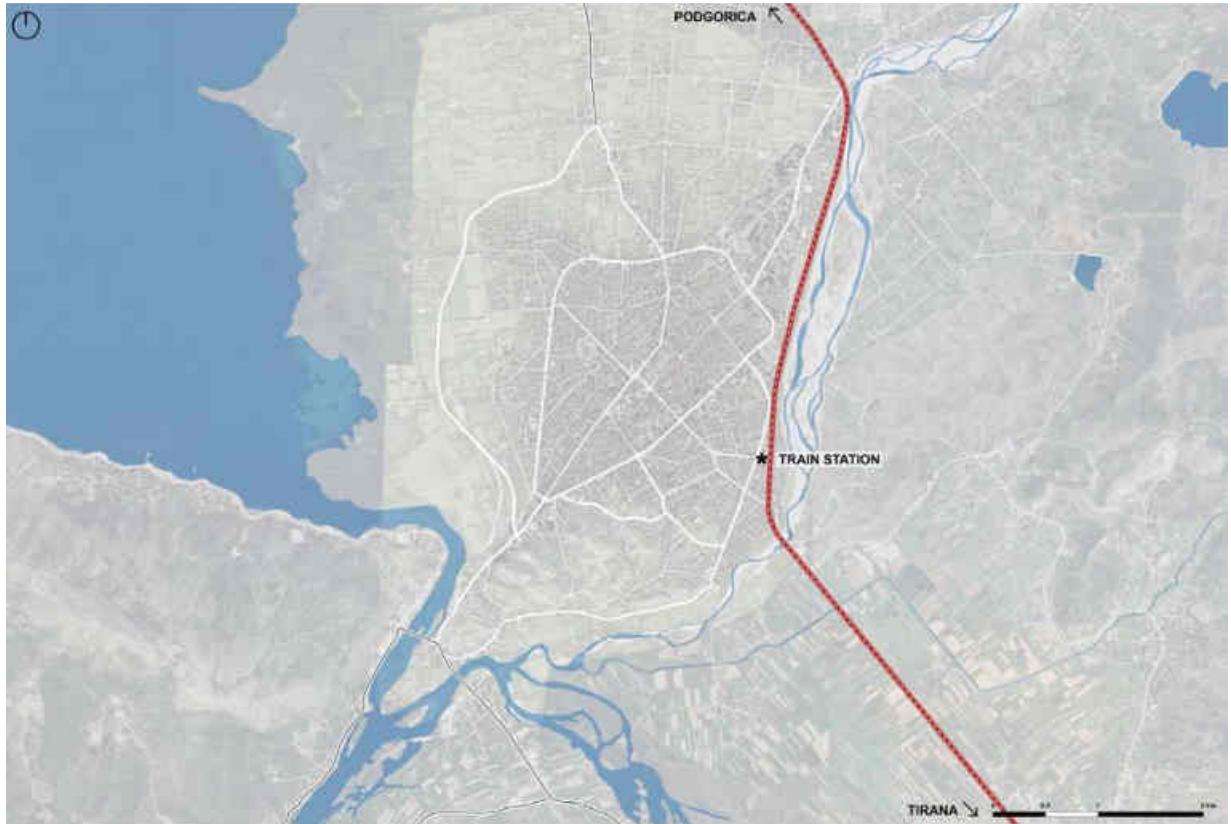


Kjo linjë ka shumë kalime në nivel dhe 9 stacione ndërmjetëse midis Vorës dhe Shkodrës, me Lezhën si pika më e rëndësishme (34 km larg nga Shkodra). Pas Shkodrës ndodhen edhe tre stacione deri në kufi në Han të Hotit: Grilë (Rrethina), Koplik dhe Bajzë (Malësi e Madhe), pranë liqenit. Vorë është pika që lidh këtë linjë me segmentin 34 km Durrës – Tiranë, i cili është aktualisht në ndërtim dhe ka përfunduar shumica e punimeve inxhinierike.

Në veri, segmenti 63.5 km Shkodër – Podgoricë është një linjë ndërkufitare vetëm për mallra, ndërtuar mes viteve 1984–1985.

Bashkia e Shkodrës do të veprojë si ndihmuese duke ofruar mbështetje administrative dhe teknike dhe do të luajë një rol më aktiv në planifikimin e shërbimeve të ardhshme të trenave për pasagjerë midis Shkodrës dhe Tiranës dhe midis Shkodrës dhe Podgoricës, qoftë përmes trenave të veçantë ndërqytetas, qoftë përmes lidhjeve ndërkombëtare të gjata Tiranë–Podgoricë–Beograd. Kjo do të realizohet përmes studimeve të fizibilitetit për të vlerësuar kërkesën për udhëtime, për të përcaktuar llojin më të përshtatshëm të shërbimit për çdo segment (lokal, rajonal, kombëtar, ndërkombëtar), numrin dhe oraret e nisjeve/mbërritjeve, si dhe ndërlidhjen me autobusët lokalë dhe rajonalë

Figura 4.64: Hartë e linjës hekurudhore dhe e stacionit të trenit në Shkodër

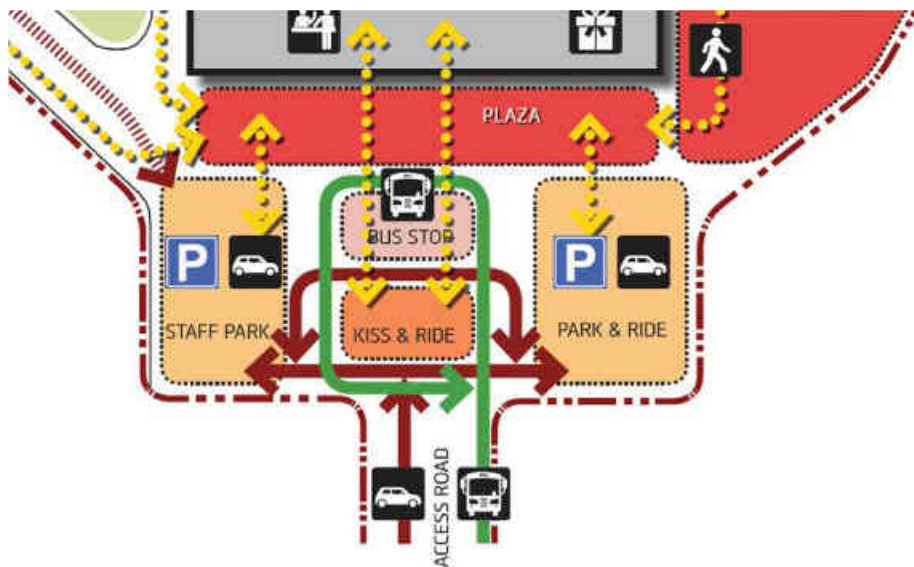


Masa 49: Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës

Stacioni hekurudhor i Shkodrës është në gjendje të keqe dhe i mbyllur për pasagjerët. Ai ndodhet në pjesën juglindore të qytetit, rreth 1.3 km larg nga qendra (18 minuta në këmbë). Godina është dykatëshe me stil modernist dhe ka disa rampa të jashtme që lidhin sheshin para stacionit me platformën e ngritur.

Në kuadër të projektit për rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë – Hani i Hotit, projekti paraprak për rikonstruksionin e stacionit është përfunduar. Bashkia do të japë komentet dhe sugjerimet e saj për të finalizuar projektin përfundimtar të godinës dhe, më e rëndësishmja, do të ndihmojë në përcaktimin e hapësirave të jashtme, ku parashikohen vendparkime, zona për ndalo dhe zbrit pasagjerësh dhe ndalesa autobusi.

Figure 4.65: Plani zhvillimor dhe projekti paraprak për stacionin hekurudhor të Shkodrës



Masa 50: Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë

Plani synon të sigurojë lidhje të rregullta, të besueshme dhe cilësore me autobusë ndërmjet Shkodrës dhe këtyre destinacioneve kryesore:

- Në Shqipëri: Tiranë, Lezhë dhe Durrës
- Në Mal të Zi: Podgoricë, Ulqin, Bar dhe Tivat

Këto linja do të shërbejnë për të lidhur qytetet dhe kryeqytetet me portet dhe aeroportet, duke mundësuar hyrjen në rajon nga shumë destinacione të huaja.

Masa përfshin si organizimin e shërbimit, ashtu edhe veprime promovuese për të nxitur si kompanitë transportuese, ashtu edhe pasagjerët. Do të kërkohet që operatorët të koordinojnë oraret e nisjes dhe mbërritjes për të lehtësuar ndërrimin mes linjave, për të mundësuar udhëtime direkte nga dhe drejt Shkodrës dhe për të ofruar informacion të qartë dhe të përditësuar mbi lidhjet dhe çmimet në pikat turistike dhe akomodimet.

Gjithashtu do të shqyrtohet mundësia e promovimit të zonës së Shkodrës përmes reklamave të pjesshme ose të plota në autobusë.

Informacioni i detajuar për mënyrën se si të arrihet në Shkodër mund të promovohet drejtpërdrejt nëpër aeroporte dhe porte, përmes përgatitjes së hapësirave të nisjes/mbërritjes, vendosjes së tabelave orientuese dhe reklamave informuese.

Forma të tjera nxitjeje mund të përfshijnë mbulimin e pjesshëm të çmimit të biletës së transportit dhe/ose hyrjen falas në disa nga atraksionet turistike të Shkodrës për ata që përdorin autobusë ndërqytetas.

Në korridorin Tiranë–Podgoricë, këto nisma do të përfundojnë me fillimin e shërbimit hekurudhor ose do të zhvendosen në orare që nuk mbulohen nga trenat kombëtarë apo ndërkombëtarë.

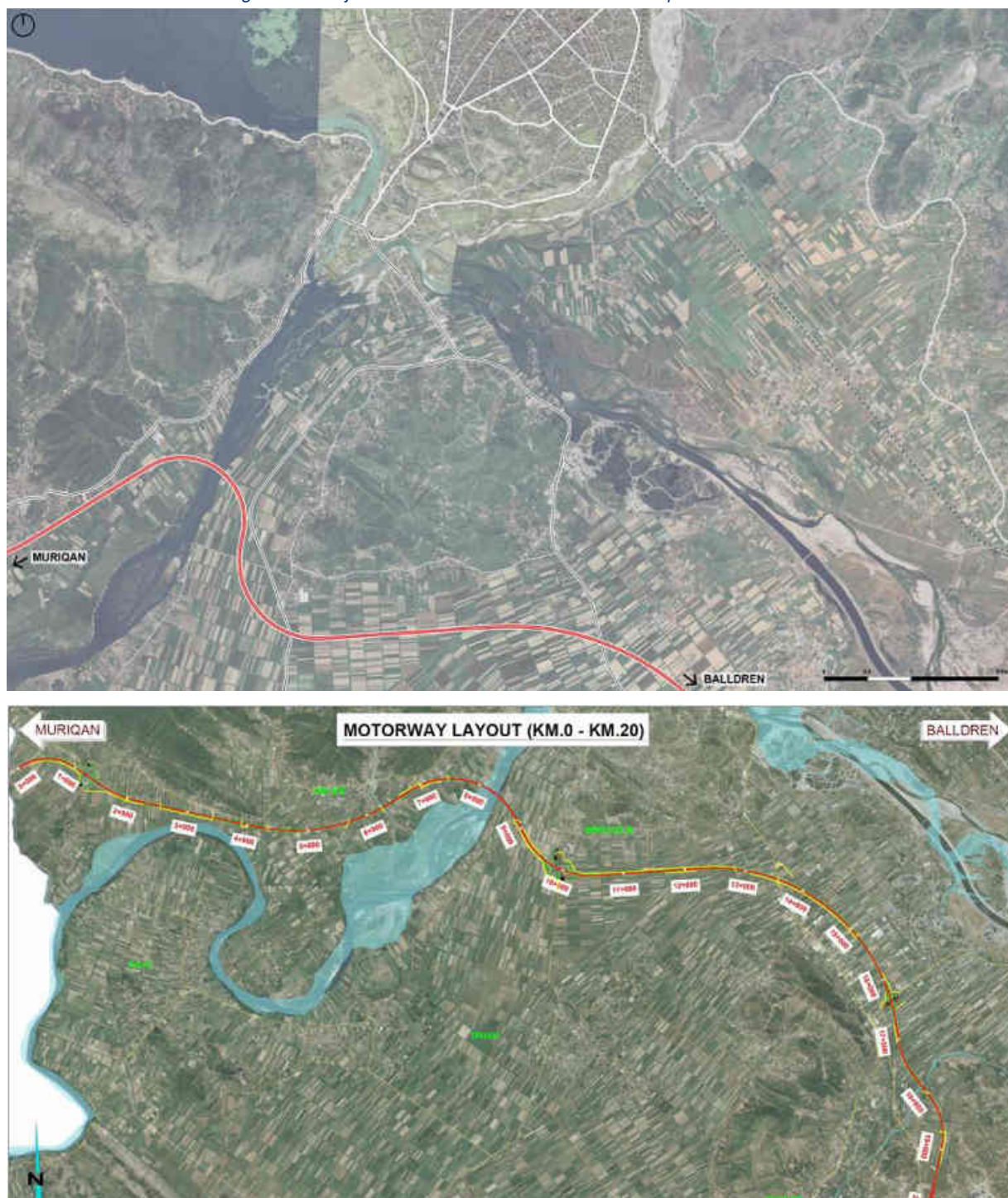
51: Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane

Autostrada Adriatiko-Joniane, një korridor rrugor që synon të lidhë Evropën Qendrore dhe Italinë Veriore me gadishullin Jonian nëpërmjet Sllovenisë, Kroacisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Malit të Zi, Shqipërisë dhe Greqisë, është në fazë planifikimi/zbatimi në territore të ndryshme.

Seksioni nga Miloti në Balldren, aktualisht një rrugë me një kors, do të zgjerohet nëpërmjet një koncesioni tjetër me një seksion të ri të Bypass-it të Lezhës në formën e një tuneli. Seksioni Muriqan (kufiri me Malin e Zi) - Balldren, më i afërt me Shkodrën, është një segment 41 km i gjatë që parashikon një urë të re mbi lumin Buna, kryqëzime me rrugën Shkodër-Muriqan, kryqëzim me rrugën Shkodër-Velipojë (afër Bërdicës, dalja më e afërt drejt Shkodrës) dhe një kryqëzim tjetër në Bushat më në jug që lidhet me rrugën ekzistuese Lezhë-Shkodër SH1. Projekti paraprak dhe VNM-ja janë përgatitur nga WBIF. I gjithë seksioni verior i autostradës do të përmirësojë ndjeshëm lidhjen dhe kohën e udhëtimit nga Shkodra në Tiranë, Aeroportin e Tiranës dhe Durrësin, si dhe në destinacionet e Malit të Zi dhe Kroacisë, dhe pritet të finalizohet deri në fund të dekadës.

Autostrada do të përdorë pikën kufitare Muriqan/Sukobinë dhe do të lidhet me rrugën kombëtare SH1 në Bushat, në jug të Shkodrës. Ky lidhje ekzistuese lindore (SH41) mundëson kalimin drejt Ulqinit dhe Barit në Mal të Zi përmes urës së re mbi lumin Buna.

Figura 4.66: Gjurma e Autostradës Adriatiko-Joniane pranë Shkodrës



Masa 52: Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallekut

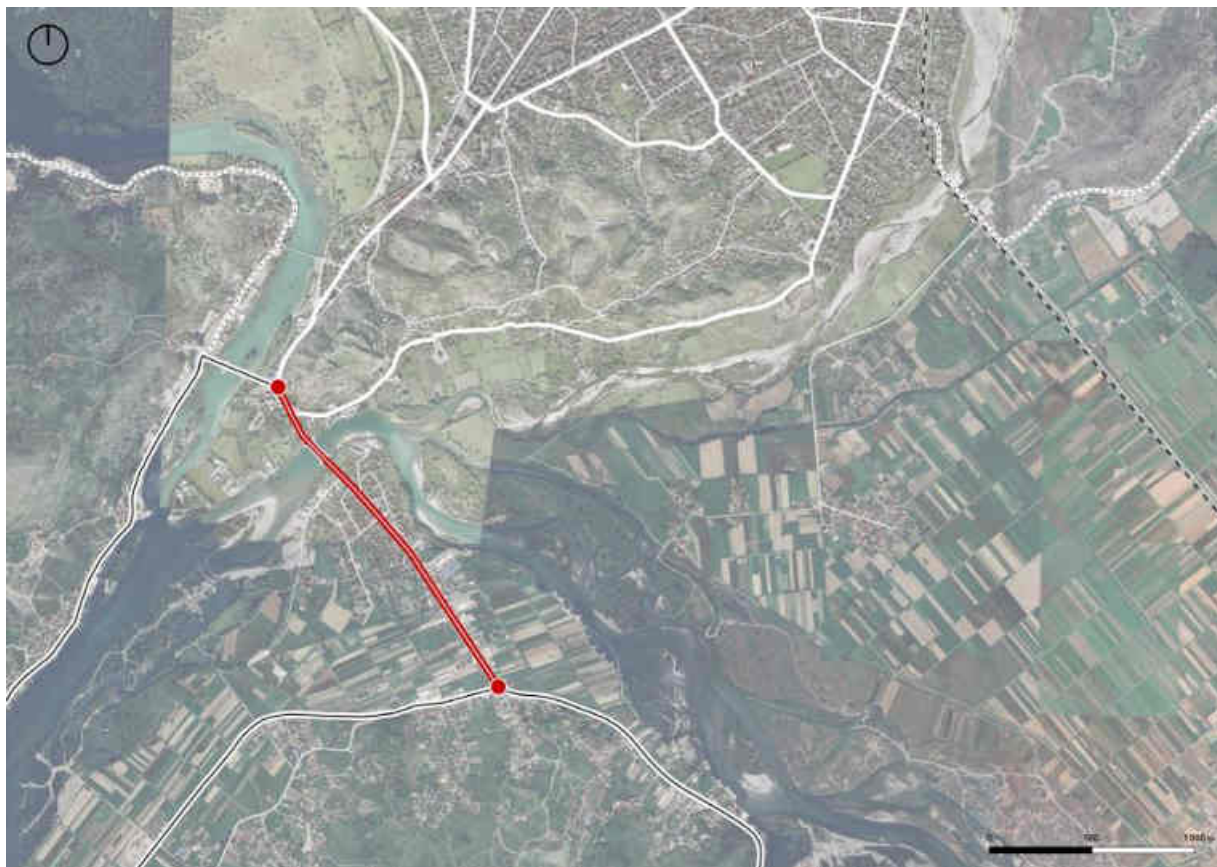
Segmenti i rrugës kombëtare SH1 nga kryqëzimi me rrugën për Velipojë deri te rrethrotullimi i rrugës Agron do të përfshihet në një projekt rikonceptimi që parashikon zgjerimin e urës së parë mbi lumin Drin. Kjo urë aktualisht ka vetëm një kors për secilin drejtim dhe dy trotuare të ngritura.

Kjo është një zonë me karakteristika urbane, ku përgjatë rrugës ndodhen biznese, dyqane dhe punishte, ndërsa pas tyre shtrihet një zonë banimi.

Ndërrhyrja do të përmirësojë lëvizshmërinë e qëndrueshme përmes shtimit të trotuareve dhe korsive për biçikleta, si dhe përmirësimit të ndalesave të autobusëve, përfshirë terminalin e ri jugor. Kjo masë është financuar tashmë nga qeveria qendrore dhe projekti paraparak është në zhvillim.

Kjo ndërhyrje është pjesë e Programit Strategjik të PPV-së – OS1/PS2 “Përmirësimi i hyrjeve të qytetit”, që përfshin edhe përmirësimin estetik dhe të peizazhit të rrugës Muriqan–Ura e Bunës.

Figura 4.67: Gjurma e segmentit rrugor Bahçallëk

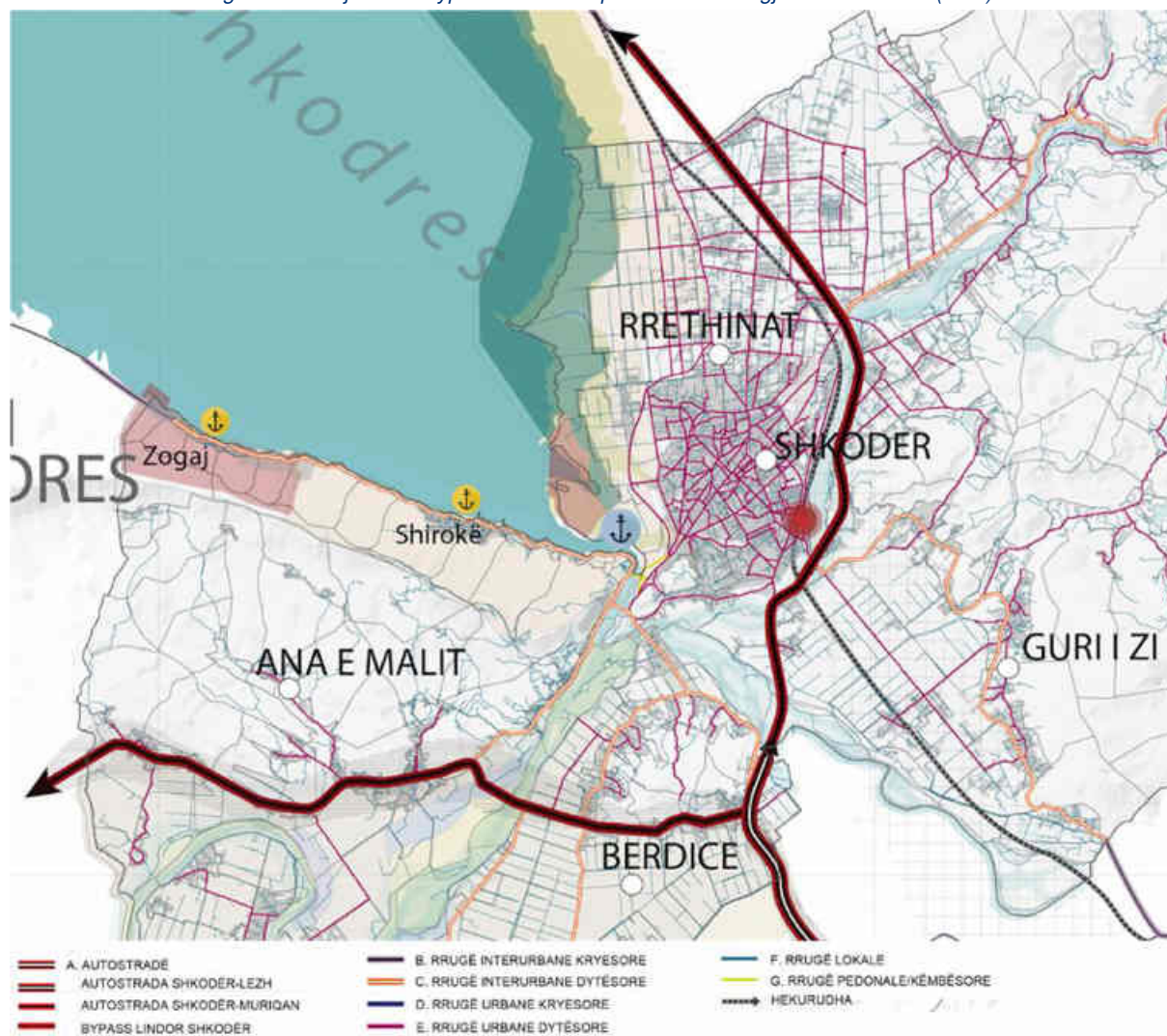


Masa 53: Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit

Plani i Përgjithshëm Vendor i miratuar në vitin 2017 ka parashikuar ndërtimin e një infrastrukture të re rrugore të rëndësishme, të njohur si "Bypass-i Lindor i Shkodrës". Kjo rrugë do të shtrihet nga pika e lidhjes me Autostradën Adriatiko-Joniane në zonën e Bërdicës (Beltojë) deri te rruga kombëtare SH1 në drejtim të Koplikut, në veri të zonës urbane të Shkodrës.

Gjurma e planifikuar do të kalojë në anën lindore të lumit Kir, përgjatë territorit të njësisë administrative Rrethina. Në kuadër të projektit janë parashikuar edhe ndërtimi i disa urave të reja që do të kapërcejnë kthesat e lumenjve, përfshirë një segment të gjatë mbi lumin Drin.

Figura 4.68: Gjurma e Bypass-it Lindor sipas Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV)



Gjatë hartimit të Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, ky projekt u vlerësua si shumë ambicioz dhe me ndikim të konsiderueshëm mjedisor nëse do të zbatohet në tërësinë e tij. Për këtë arsye, u konsiderua e arsyeshme që projekti të reduktohej ndjeshëm në përmasa, duke u fokusuar vetëm në ndërtimin e një seksioni të tij që do të mundësonte një hyrje të re juglindore në qytet.

Do të jetë e nevojshme të vlerësohet itinerari më i përshtatshëm për të minimizuar ndikimet e urës mbi lumin Drin; për shembull, përmes shkurtimit të gjatësisë së saj dhe lidhjes me SH1 më në veri. Në një fazë të parë, ndërhyrja mund të përdorë urën ekzistuese mbi lumin Kir në zonën e Gurit të Zi.

Megjithatë, ndërtimi i një ure të re mbi lumin Kir, e cila do të lidhej me rrugët Shtatë Shaljanët dhe Tepe, konsiderohet po ashtu strategjik. Kjo do të mundësonte aksesin në një zonë të lirë me potencial për terminale të reja dhe hapësira parkimi me ndërrim mjeti, siç përshkruhet në masat e mëparshme.

Kjo ndërhyrje vlerësohet si thelbësore për të lehtësuar ngarkesën e trafikut në të gjithë zonën e Parkut të Ri Jugor dhe Kalasë së Rozafës, ku janë parashikuar investime për lëvizshmëri aktive dhe përdorim turistik.

Figura 4.69: Gjurma e hyrjes së re juglindore të qytetit



Figura 4.70: Gjurmët sipas fazave për ndërtimin e hyrjes së re juglindore



Masa 54: Rehabilitimi i rrugës Shirokë–Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi

Rruga drejt Shirokës dhe fshatit Zogaj (SH24) ndahet nga ura mbi lumin Buna dhe shtrihet për rreth 10 kilometra përgjatë liqenit. Ajo është një rrugë panoramike që përdoret gjerësisht gjatë gjithë vitit nga banorët dhe vizitorët, për shkak të pozicionit të saj tërheqës, restoranteve dhe strukturave të vogla turistike që ndodhen përgjatë saj. Rruga është e përshtatshme për makina, por përdoret gjithashtu edhe nga këmbësorë dhe çiklistë.

Rruga përfundon në Zogaj, pasi lidhja me segmentin përkatës në anën malazeze të liqenit ende nuk është përfunduar edhe pse puna në territorin e Malit të Zi është mbyllur dhe pritet përfundimi i pjesës shqiptare.

SH24 është një rrugë e ngushtë dhe në disa segmente mundëson kalimin vetëm me trafik të alternuar, për shkak të terrenit të pjerrët dhe ndërtesave të vendosura shumë afër rrugës. Fondi Shqiptar i Zhvillimit, në bashkëpunim me BERZH-in dhe Bashkimin Europian, pritet të financojë përmirësimin e kësaj rruge. Projekti parashikon një rrugë me një korsi për çdo drejtim, me trotuar të vazhdueshëm dhe korsi biçikletash, duke ndjekur standardet e rrugës që lidh qytetin me Shirokën. Një rrugë e re devijuese (bypass) parashikohet në Zogaj, ndërsa në Shirokë do të shqyrtohet mundësia për një tjetër rrugë devijuese, në varësi të vlerësimeve teknike dhe mjedisore.

Bashkia e Shkodrës do të ofrojë mbështetjen teknike dhe institucionale për rehabilitimin e rrugës SH24 dhe për përfundimin e pikës së re kufitare me Malin e Zi. Kjo ndërhyrje do të lidhet gjithashtu me promovimin e itinerarit të ri turistik përgjatë liqenit, për qëllime rekreative dhe zhvillim lokal.

Kjo masë bën pjesë në Programin Strategjik të PPV-së – OS1/PS3: Lidhjet Strategjike Kombëtare dhe Rajonale.

[illegible]

Më poshtë paraqitet një tabelë përmbledhëse që tregon lidhjet e drejtpërdrejta ndërmjet masave të propozuara.

Tabela 4-1: Ndërlidhjet mes masave të PLQU-së për Shkodrën

Strategjia dhe masa			Strategji dhe masa të ndërlidhura
S1	M1	Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve	S2, S3, S4, S5, M20, M21, M23, M29, M34, M35, M43, M45, M52, M53, M54
	M2	Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.	
	M3	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë	
S2	M4	Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal	M5, M15, M16, M17, M19, M20, M21, M29, M35, M42, M46, M47
	M5	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal	M4, M15, M16, M17, M19, M20, M21, M29, M35, M42, M46, M47
	M6	Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore	M15, M16, M17, M19, M20, M21, M29, M35, M42, M46, M47
	M7	Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore	M15, M16, M17, M19, M20, M21, M29, M35, M42, M46, M47
S3	M8	Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta	M11, M13, M14, M18
	M9	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit	M34, M36, M43, M45
	M10	Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit	M34, M36
S4	M11	Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal	M1, M12
	M12	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit	M1, M11, M18, M19, M38, M43, M45
	M13	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes	M1, M11, M16, M19, M38, M43, M45
	M14	Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë	M1, M11, M12, M13
S5	M15	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	S2
	M16	Heqja e pengesave fizike në trotuare	S2, S4, M29
	M17	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	S2, M8, S4, M29
	M18	Zbatimi i programit "Rrugët e Shkollës"	M1, M8, M12, M13
	M19	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	M11, M19, M35, M36, S9
S6	M20	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit	M1, S2, M8, M11, M12, M13, M15, M22
	M21	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	M43, M44
	M22	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	M20, M23, M24, M25
	M23	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.	M22, M52, M54
	M24	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	M22, M34
	M25	Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet	M22
S7	M26	Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik	M27, M28, M29, M30, M31
	M27	Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë	M26, M31, M40, M41

Strategjia dhe masa			Strategji dhe masa të ndërlidhura
	M28	Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik	M26
	M29	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave	M26, S1, M37, M40, M41
	M30	Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban	M26
	M31	Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes	M26, M27, M29, M40, M41
	M32	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve	M26, M40
	M33	Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh	M26
S8	M34	Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut	M1, S3, S4, M15, M18, M36
	M35	Projektimi i hapësirave shumëfunktionale buzë trotuarit dhe jashtë rrugë	S2, M12, M38, M41, M46
	M36	Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik	S2, S3, M20, M23, M40, M41, M42, M43, M45, M52
	M37	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit	M36, M42
	M38	Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike	S2, M40, M41, M43, M47
	M39	Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës	M3
S9	M40	Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit	M21, M29, M32, M36, M40, M42
	M41	Mbështetja e një sistemi strukturash “Parko & Shko” (në këmbë)	M31, M43, M42
	M42	Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë	M36, M37
	M43	Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje	M21, M36, M37
	M44	Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme	
S10	M45	Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë	M9, M12, M13
	M46	Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët	S2
	M47	Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike	M45
S11	M48	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	
	M49	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	M27, M29
	M50	Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë	M29, M32
	M51	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	
	M52	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut	M20
	M53	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit	M40
	M54	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	M23

5 Politikat e propozuara për Velipojën

Si njësia administrative më turistike, Velipoja ka qenë në qendër të vëmendjes së Bashkisë Shkodër gjatë dekadës së fundit. Janë realizuar investime të shumta për përmirësimin e infrastrukturës rrugore, hapësirave publike dhe menaxhimit të plazhit. Megjithatë, mbetet ende hapësirë e konsiderueshme për investime të mëtejshme dhe përmirësim të menaxhimit, veçanërisht në fushën e lëvizshmërisë.

Pavarësisht urbanizimit informal, Velipoja nuk është një zonë shumë e dendur, ndryshe nga Shëngjini. Shumica e zonës urbane përbëhet nga grupe të çrregullta ndërtesash 4 deri në 7 kate (hotele dhe ndërtesa apartamentesh) si dhe shtëpi private pushimi prej 1 deri në 3 kate. Megjithatë, një pjesë e konsiderueshme e zonave të pyllëzuara dhe të gjelbra është ruajtur, pavarësisht interesit të lartë për zhvillim të mëtejshëm urban.

Atraksionet natyrore përreth (si Rezervati Natyror i Bunës dhe Laguna e Vilunit), së bashku me mungesën e ndotjes portuale, e bëjnë Velipojën një nga plazhet me rërë më të pastra në Shqipëri.

Siç pritet, Velipoja frekuentohet masivisht gjatë sezonit veror, veçanërisht nga familjet me fëmijë. Përqendrimi i lartë i turistëve në verë dhe në të kundërt, boshatisja e saj në muajt e dimrit, e bëjnë menaxhimin e zonës të vështirë dhe joefikas edhe për shkak të stafit të kufizuar në dispozicion.

Bazuar në përvojat e qyteteve të tjera bregdetare evropiane dhe mesdhetare, PLQU-ja synon të përmirësojë lëvizshmërinë, përvojën turistike dhe cilësinë e jetesës në Velipojë. Zbatimi i masave të ngjashme edhe në Velipojë do të ndihmonte jo vetëm turizmin sezonal veror, por edhe vizitorët që e kërkojnë për peizazhin e saj natyror përreth dhe për shërbime të tjera që do ta pasuronin dhe diversifikonin ofertën turistike të zonës.

Këto veprime do ta ndihmojnë Velipojën të tërheqë më shumë turistë nga Bashkimi Evropian dhe të zgjasë sezonin turistik nga pranvera deri në fund të vjeshtës.

5.1 Rrjeti rrugor lokal është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për përdoruesit

Masa 1: Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës

Megjithëse shumë ndërtesa në Velipojë nuk ndjekin një strukturë të rregullt urbane dhe nuk kanë një lartësi të njëtrajtshme, në shumicën e rasteve rrugët e brendshme janë të këndshme, falë ndërtimeve të ulëta dhe pranisë së shumtë të pishave dhe bimësisë karakteristike të zonës.

Megjithatë, një pjesë e mirë e këtyre rrugëve të brendshme përdoret për parkimin e makinave, duke e vështirësuar ndjeshëm lëvizjen në këmbë, sidomos për familjet me fëmijë.

Shumë turistë ankohen se rruga nga hoteli deri te zona e plazhit është e pakëndshme për shkak të pranisë së madhe të automjeteve, veçanërisht gjatë pikut turistik.

Nga këndvështrimi i PLQU-së, këto rrugë përbëjnë një mundësi të mirë për të krijuar hapësira të sigurt dhe të këndshme për ecje. Kjo masë synon të prezantojë një koncept të ri ku ecja vendoset si përparësi, në përputhje me masat më të gjera M16 dhe M17 dhe të lidhur me masat M2, M4 dhe M9. Ajo do të vendosë standarde të reja dhe do të shërbejë si udhëzues për mënyrën e organizimit dhe menaxhimit të rrugëve ekzistuese në zonë.

Figura 5.1: Standardet e propozuara për profilin e rrugëve në Velipojë



Tipi 1: Gjerësi: > 8.35m



Tipi 2: Gjerësi: 7.00 - 8.30m



Tipi 3: Gjerësi 6.50 – 6.95m



Tipi 4: Gjerësi 6.00 – 6.45m



Tipi 5: Gjerësi :5.50 – 5.95m



Tipi 6: Gjerësi: 5.00 – 5.45m

Siç përcaktohet në Masën 16, shumë nga rrugët do të shndërrohen në rrugë me një sens për qarkullimin e automjeteve, me qëllim përmirësimin e rrjedhës së trafikut, por edhe për të krijuar më shumë hapësirë për mënyra të tjera të lëvizjes. Gjerësia e një rruge përcaktohet nga gardhi në gardh, ose nga ndërtesa në ndërtesë, dhe mund të jepen udhëzimet kyçe si më poshtë:

- vetëm kur seksioni është më i gjerë se 8.35 metra, mund të ofrohet parkim në rrugë, sipas shembullit të Tipit 1;
- për gjerësi nga 7.00 deri në 8.30 metra, preferohet një trotuar i gjerë nga njëra anë, i mbrojtur me një hapësirë të gjelbër ose vazo me lule (Tipi 2)
- standardet për Tipet 3 deri në 6 ofrojnë zgjidhje për gjerësi të ndryshme, duke krijuar gjithmonë një hapësirë të sigurt për këmbësorët, të kufizuar me shtylla mbrojtëse apo vazo, për të parandaluar parkimin e paligjshëm të makinave
- kur seksioni i rrugës është më i ngushtë se 5 metra, duhet të zbatohet koncepti i hapësirës së përbashkët (shared space), ku të gjithë përdoruesit ndajnë hapësirën pa ndarje të qarta

Figura 5.2: Përdorimi i shtyllave mbrojtëse dhe vazove me lule për sigurimin e trotuareve në Torre dell'Orso, Itali



Masa 2: Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë

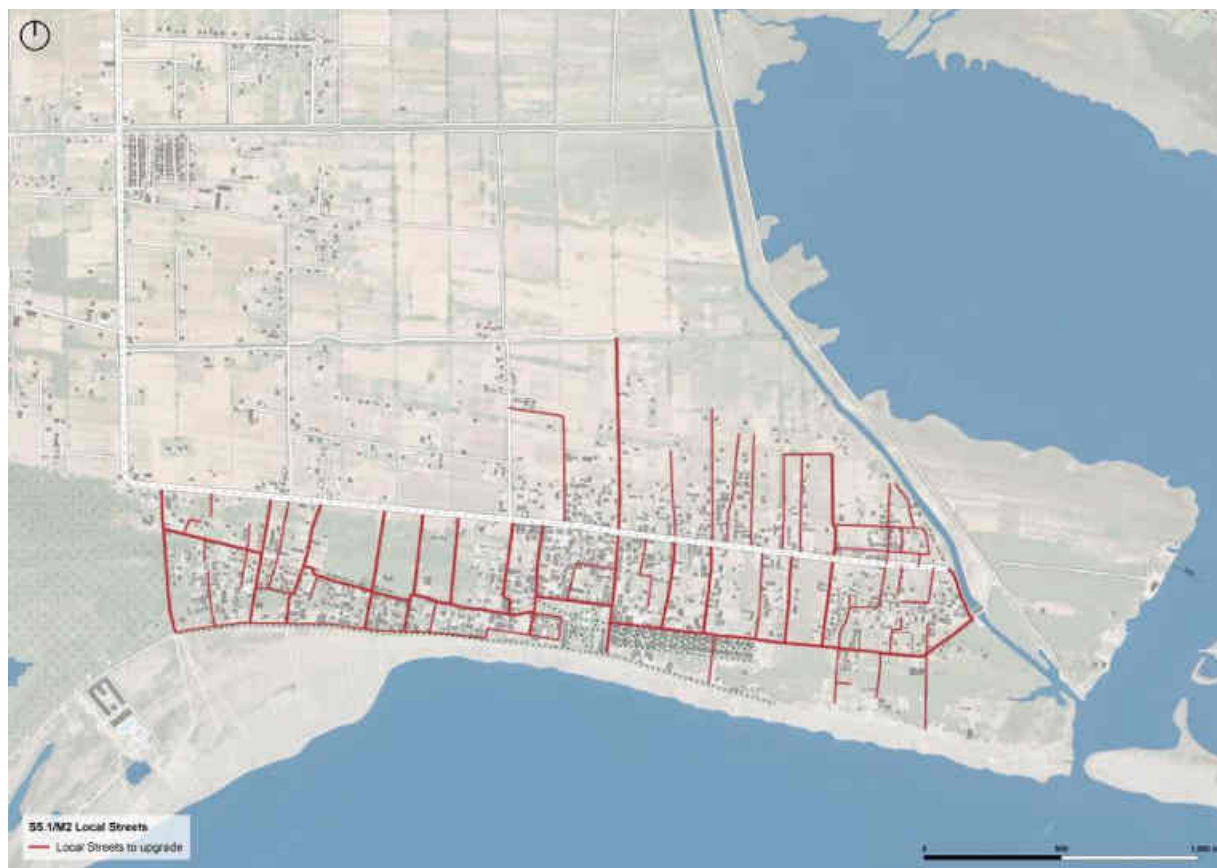
Rrjeti rrugor lokal i Velipojës është përmirësuar pjesërisht. Edhe pse vitet e fundit janë bërë disa ndërhyrje të rëndësishme, shumë rrugë ende mbeten të paasfaltuara ose në gjendje të degraduar. Kjo gjendje ndikon negativisht në jetën e përditshme në Velipojë, në cilësinë e ajrit si dhe në të gjitha mënyrat e lëvizjes. Prandaj, kjo masë ndikon drejtpërdrejt në pothuajse të gjitha masat e tjera të parashikuara nga PLQU-ja.

Rekomandohet një standard i lartë për rikonstrukcionin e rrugëve, duke përfshirë trotuare cilësore me rampa për persona me aftësi të kufizuara, gjelbërim, asfalt ose kalldrëm ku është e nevojshme, ndriçim publik dhe një projektim i përgjithshëm që përshtatet me kontekstin urban apo natyror të zonës.

Gjithashtu, është e domosdoshme të realizohet e gjithë infrastruktura nëntokësore, përfshirë rrjetin e ujërave të shiut, kanalizimet, energjinë elektrike, internetin etj. Një rrjet rrugor lokal i përmirësuar plotësisht do të lehtësojë zbatimin e masave të tjera dhe do të ofrojë shërbime më të mira për turistët dhe për të gjithë aktorët e përfshirë në Velipojë.

PLQU-ja synon rehabilitimin e rreth 15 km rrugë lokale në Velipojë.

Figura 5.3: Rrjeti i rrugëve lokale në Velipojë



Masa 3: Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës

Aktualisht, qasja me automjetet në marinën e Velipojës është e mundur vetëm nga perëndimi, përmes rrugës SH27 (Rruga e Gjon Lulit – Plazh).

Pas inspektimit të rrugëve ekzistuese, veçanërisht menjëherë pas zonës së banuar në kryqëzimin që të çon në Pulaj, është identifikuar një rrugë e mundshme që do të mundësonte një hyrje të re dhe më qendrore në Velipojë.

Kjo masë lidhet fillimisht me fazën e vlerësimit të fizibilitetit dhe studimin e rrugës më të përshtatshme. Në një zgjidhje minimale, do të mund të ruhej gjerësia aktuale e profilit rrugor, duke u shoqëruar me ndalime parkimi dhe vendosje të shtyllave mbrojtëse anës rrugës, si dhe asfaltim të gjithë itinerarit. Kjo ndërhyrje minimale mund të plotësohet nga një fazë e dytë, e cila do të vlerësohet me kujdes përmes një analize ndikimi. Kjo fazë e dytë parashikon ndërtimin e një rruge të re me standarde të ndryshme, zgjerim të gjerësisë së karrexhatës dhe ndërtim të infrastrukturave mbështetëse dhe nënshërbimeve.

Kjo ndërhyrje do të koordinohet me Studimin e Rrjetit Rrugor të Velipojës, i përgatitur si nën-nismë e projektit “Porta e Alpeve”.

Figura 5.4: Rruga e re hyrëse e propozuar drejt qendrës së Velipojës



Masa 4: Zgjatja dhe përmirësimi i shëtitorës bregdetare

Që nga ndërtimi i saj, shëtitorja përgjatë bregdetit ka pasur një ndikim shumë pozitiv në jetën e përditshme në Velipojë. Ajo ofron një përvojë të këndshme për ecje gjatë gjithë ditës dhe natës, madje edhe gjatë dimrit kur frekuentimi është më i ulët. Shëtitorja shërben si kufi mes zonës urbane dhe rërës së plazhit dhe si barrierë fizike që pengon hyrjen e automjeteve në plazh.

Megjithatë, janë të nevojshme disa përmirësime. Ngritja nga toka e bën të rrezikshme për personat me karrocë, fëmijët me karrocë bebesh dhe grupe të tjera të ekspozuara. Prandaj, duhen vendosur parrmakë ose elementë të ngjashëm për siguri. Gjendja e rampave për personat me aftësi të kufizuara duhet përmirësuar dhe sjellë në përputhje me standardet. Gjithashtu, rampat informale të improvizuara për hyrjen e paligjshme të automjeteve në plazh duhet të largohen ose të bllokohen me masa fizike.

Zgjatja lindore e shëtitorës ekzistuese është parashikuar të realizohet si pjesë e një nënprojekti të "Portës së Alpeve", duke përfshirë të gjitha përmirësimet e përmendura më sipër.

Për më tepër, si masë e përkohshme, duhen vendosur barriera fizike si vazo lulesh, gurë të mëdhenj, shtylla mbrojtëse, gardhe apo elementë të ngjashëm, për të ndaluar automjetet të hyjnë në rrëzë apo të parkojnë përgjatë vijës bregdetare.

Figura 5.5: Shëtitorja bregdetare e Velipojës



5.2 Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike janë të sigurt dhe aksesueshmëria për përdoruesit me nevoja të veçanta është përparësi

Masa 5: Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë

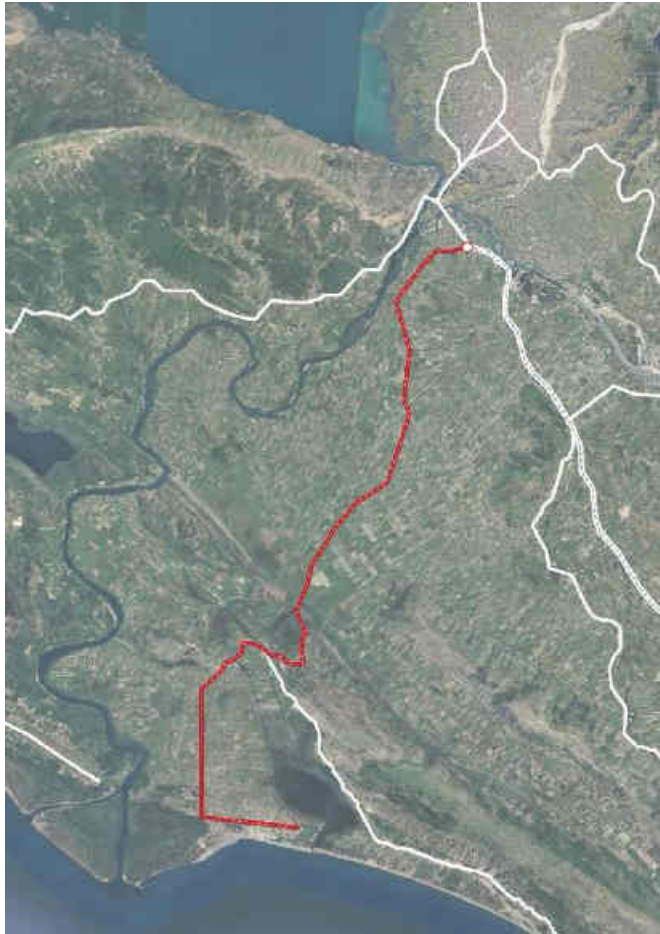
Fatkeqësisht, rruga kombëtare që lidh Shkodrën me Velipojën përmban disa pika të rrezikshme ("pika të zeza") ku kanë ndodhur aksidente të shumta. Shumica e këtyre ngjarjeve lidhen me shpejtësinë e lartë, kryqëzime të pasigurta, rruga që kalon pranë ose përmes zonave të banuara, si dhe prania e kafshëve në rrugë. Me hapjen e rrugës bregdetare që lidh me Shëngjinin, trafiku në këtë segment pritet të rritet, ndaj kërkohen ndërhyrje të shpejta për rritjen e sigurisë. Janë identifikuar 3 pika të zeza kryesore: pranë kishës së Sektorit, në Trush dhe më e rrezikshmja: kryqëzimi drejt Reçit të Ri dhe Gomsiqes, që ka regjistruar më shumë aksidente në 7 vitet e fundit. Të tria rastet ndajnë të njëjtën karakteristikë: një kthesë e fortë në fund të një segmenti të drejtë e të gjatë. Për shkak të kësaj, drejtuesit e mjeteve shpesh e nënvlerësojnë rrezikun e kthesës, veçanërisht në mungesë të sinjalistikës efektive.

Sinjalistika vertikale dhe horizontale ekzistuese nuk është e mjaftueshme për të parandaluar rrezikun. Prandaj, duhen marrë masa shtesë në bashkëpunim me Drejtorinë Rajonale të Autoritetit Rrugor Kombëtar, si: vendosja e fashave ndalese për shpejtësinë apo barriera dridhëse para kthesës, ndërtimi i rrethrotullimeve, veçanërisht

në kryqëzimet e Reçit të Ri, Dajçit të Bregut të Bunës dhe Bërdicës së Mesme. Për më tepër, ku rruga kalon përmes zonave të banuara si Trush, Sektor, Gomsiqe, Lagjja e Re dhe Bërdicë, duhen vendosur trotuare dhe kalime të sigurt për këmbësorët.

Mirëmbajtja e sinjalistikës rrugore, si horizontale ashtu edhe vertikale, si dhe rritja e shikueshmërisë, mbetet një përparësi kryesore për sigurinë rrugore në këtë segment.

Figura 5.6: Rruga shtetërore SH27 nga Bërdica drejt Velipojës



Masa 6: Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë

Kjo masë fokusohet në përmirësimin e kushteve për ecje në trotuaret dhe shtigjet ekzistuese. Aktualisht, shumë prej trotuareve në Velipojë nuk plotësojnë standardet minimale të sigurisë: ato janë shumë të ngushta, me pak rampa dhe shpesh të bllokuara nga elementë të ndryshëm si ndriçues rrugorë, pllaka të dëmtuara ose të ndërprera, kapakë pusetash të dëmtuar, tabela reklamuese etj. Të gjitha këto pengesa e vështirësojnë lëvizjen për këmbësorët, ndërsa për personat me aftësi të kufizuara apo përdorues të karrocave, e bëjnë ecjen pothuajse të pamundur, duke i detyruar të ecin mbi asfaltin e rrugës.

Prandaj, gjendja aktuale e trotuareve dhe shtigjeve duhet kontrolluar rregullisht, sidomos para sezonit turistik dhe të kryhen ndërhyrje për riparim dhe mirëmbajtje. Po ashtu, nuk duhet të lejohet vendosja e reklamave të përkohshme apo të përhershme, ekspozimi i mallrave apo zënia e hapësirës së trotuarit me pajisje të tjera të ngjashme. Shtigjet brenda parkut qendror të Velipojës duhet të mirëmbahen dhe të pajisen me rampa të rehatshme që krijojnë lidhje me pjesën tjetër të infrastrukturës për këmbësorë. Rikonceptimi i parkut qendror është parashikuar si pjesë e projektit “Porta e Alpeve”.

Shtigjet që kalojnë përmes pyllit me pisha dhe dunave drejt plazhit janë një vlerë e shtuar për Velipojën. Ato duhet të promovohen dhe mirëmbahen, ndërsa qarkullimi dhe parkimi i automjeteve në këto zona duhet kufizuar, për të krijuar një përvojë të këndshme ecjeje deri në plazh.

Shumë masa mund të zbatohen në përputhje me Masat M1 dhe M7, për të siguruar ecje të sigurt dhe të këndshme edhe aty ku nuk ka trotuare të rregullta.

Është e rëndësishme që të hiqen shtyllat e ndriçimit të vendosura në trotuar dhe ato të integrohen në strukturën ekzistuese të arkitekturës ose rrethimeve, pa bllokuar shtigjet e ecjes.

Gjelbërimi rrugor është thelbësor për të ofruar hije dhe për ta bërë ecjen më të këndshme, por duhet të sigurohet të paktën 1.50 metra hapësirë e lirë për ecje, duke nisur nga cepi i bazës së pemës. Kur është e mundur, duhet të ulen ose të eliminohen bordurat rreth pemëve, në mënyrë që ato të jenë në nivel me trotuarin.

Figura 5.7: Pengesa në trotuaret ekzistuese të Velipojës



Masa 7: Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë

Përmirësimi i kalimeve për këmbësorë duhet të realizohet në dy drejtime kryesore: zgjerimi i rrjetit të kalimeve në të gjithë Velipojën dhe përmirësimi i standardeve të projektimit të tyre.

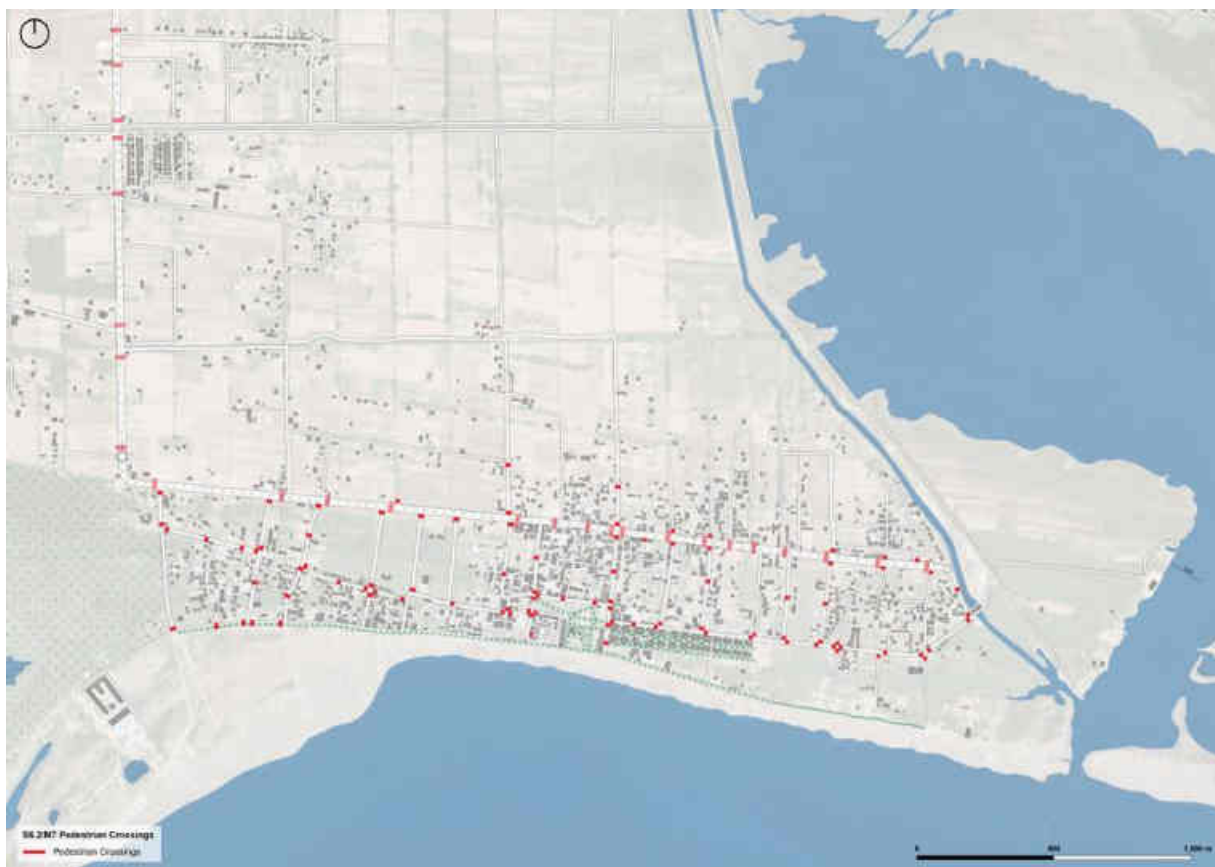
Rrjeti aktual i kalimeve për këmbësorë është i përqendruar kryesisht rreth parkut qendror, në rrugën “Ded Gjo Luli – Plazh”, si dhe në disa rrugë të rikonstruara gjatë dekadës së fundit (si Rr. Nr. 1, Nr. 3, Nr. 5, te “Shtëpia e Peshkatarëve” etj.).

Duke nisur nga seksioni i rrugës kombëtare që fillon te Kisha e Velipojës dhe shkon drejt Vilunit, paralel me bregdetin, kjo rrugë është në fakt një rrugë urbane që ndan Velipojën në dy pjesë: njërin më afër plazhit dhe tjetrën nga ana e brendshme e zonës, të dyja të banuara dhe me potencial të lartë zhvillimi. Kalimi i kësaj rruge është i pasigurt për banorët dhe turistët që qëndrojnë në anën më të largët nga deti. Rruga është e drejtë dhe e gjatë, gjë që i nxit drejtuesit e automjeteve të shtojnë shpejtësinë, duke e bërë atë akoma më të rrezikshme.

Për këtë arsye, duhet të vendosen kalime për këmbësorë me gjerësi minimale prej 3 metrash, me një distancë maksimale jo më shumë se 200 metra nga njëri-tjetri, për të lidhur të gjitha rrugët pingule që vijnë nga të dy anët. Kalimet duhet të alternohen mes kalimeve të një niveli dhe kalimeve të ngritura me barriera të ngritura për të ulur shpejtësinë e mjeteve dhe për të rritur sigurinë. Kalimet e ngritura janë në përgjithësi më të përshtatshme për përdoruesit e karrocave.

Përpara Terminalit të Autobusëve ekzistues duhet të krijohet një kalim i ngritur dhe i gjerë, pasi ai përfaqëson portën hyrëse në Velipojë dhe duhet të ofrojë një pritje të sigurt dhe mikpritëse për turistët që mbërrijnë me bagazhe dhe synojnë të arrijnë lehtësisht hotelet e tyre.

Figura 5.8: Hartë me gjurmët e kalimeve të nevojshme për këmbësorë



Gjithashtu, kalime të tjera për këmbësorë janë të nevojshme përgjatë rrugëve pingule në këtë aks kryesor, për të siguruar vazhdimësi në trotualet ekzistues, me një gjerësi minimale prej 2.5 metrash.

Siç tregohet në hartën e mësipërme, kalime për këmbësorë duhet të shtohen gati në të gjithë Velipojën, përfshirë edhe rrugët “Shtëpia e Peshkatarëve” dhe “Ded Gjo Luli – Plazh”.

Është gjithashtu shumë e rëndësishme që në çdo kryqëzim të vendoset një kalim për këmbësorë, për të garantuar përparësi për ta dhe siguri në lëvizje.

Figura 5.9: Shembuj të kalimeve të përmirësuara dhe të sigurta për këmbësorë



Dizajni i kalimeve për këmbësorë duhet të respektojë gjerësitë dhe standardet e përcaktuara në Kodin Rrugor Lokal. Kalimet në nivel dhe ato të ngritura (me bump) duhet të alternohen, veçanërisht përgjatë akseve Sektor – Vilun, Ded Gjo Luli – Plazh, Shtëpia e Peshkatarëve, si dhe në rrugët që rrethojnë parkun qendror.

Në rastet kur është e nevojshme, kalimet për këmbësorë duhet të shoqërohen me kalime për biçikleta, me një gjerësi minimale prej 1.5 metra (që i shtohet kalimit ekzistues).

Për çdo kalim për këmbësorë duhet të ndërtohen rampa të rehatshme për përdoruesit e rrezikuar, në përputhje me kërkesat e standardeve të projektimit. Ato duhet të pajisen me sinjalistikën vertikale përkatëse, të dukshme edhe natën, ose me ndriçim rrugor të vendosur në afërsi, për të rritur shikueshmërinë.

Parkimi i automjeteve dhe pengesa të tjera në afërsi të kalimeve për këmbësorë duhet të ndalohen, për të shmangur kufizimin e fushëpamjes dhe për të siguruar ndarje të sigurt për kalimtarët. Rrugët me gjerësi të konsiderueshme si Ded Gjo Luli – Plazh, Pashko Selita (rreth parkut qendror) dhe Shtëpia e Peshkatarëve, kërkojnë ndërhyrje të tilla.

Masa 8: Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë

Edhe pse nuk është trajtuar në mënyrë të strukturuar deri më tani, një pjesë e konsiderueshme e turizmit në Velipojë lidhet me turizmin shëndetësor. Shumë qytetarë e zgjedhin këtë destinacion për rërën me përmbajtje jodi, ajrin dhe ujin e pastër. Gjithashtu, shumë të moshuar, persona me lëvizshmëri të kufizuar dhe individë me nevojë të veçanta e vizitojnë Velipojën rregullisht për arsye shëndetësore.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane e konsideron aksesin e personave me aftësi të kufizuara si thelbësor për një Velipojë gjithëpërfshirëse dhe për zhvillimin e një turizmi të qëndrueshëm me sezon të zgjatur gjatë vitit. Shkodra duhet të jetë një qytet miqësor për të gjithë.

PLQU-ja parashikon të paktën 1 vend parkimi për persona me aftësi të kufizuara për çdo 20 vende parkimi në rrugët kryesore; 1 vend parkimi të tillë pranë çdo institucioni publik, kulturor, arsimor ose fetar; 2 vende parkimi për persona me aftësi të kufizuara pranë parqeve të gjelbra, atraksioneve turistike, etj.

Parkimet private jashtë rruge duhet të kenë të paktën dy vende parkimi falas të dedikuara për persona me aftësi të kufizuara, kur kapaciteti total është deri në 20 vende. Pas këtij kufiri, për çdo 20 vende shtesë, duhet të shtohen edhe dy vende parkimi për persona me aftësi të kufizuara.

Për shembull: një parkim jashtë rruge me kapacitet prej 21–40 vendesh duhet të ketë 4 vende të tilla; një parkim me 41–60 vende duhet të ketë 6 vende, dhe kështu me radhë.

Figura 5.10: Hapësira parkimi për persona me aftësi të kufizuara në zonat bregdetare



Kjo masë rekomandon disa hapa të thjeshtë, por efektive, për të siguruar dhe përmirësuar shërbimin e parkimit për personat me aftësi të kufizuara:

- një në çdo 20 vende parkimi në rrugë duhet të jetë i dedikuar për persona me aftësi të kufizuara. Ky vend parkimi duhet të vendoset afër kalimeve për këmbësorë, duke respektuar rregullat e shikueshmërisë dhe me rampë të përshtatshme në afërsi.
- vendet e parkimit për persona me aftësi të kufizuara duhet të vendosen afër atraksioneve kryesore si tregu, parku, terminali i autobusëve, restorantet etj.
- duhet të sigurohen vende parkimi pranë plazhit, por jo mbi rërë. Rekomandohet ndërtimi i rampave të përshtatshme që kalojnë mbi shëtitore dhe krijimi i një shtegu të posaçëm, në mënyrë që karrocën të mund të arrijnë lehtë deri në vijën bregdetare.
- personat me aftësi të kufizuara lejohen të qarkullojnë me automjet në rrugët me qasje të kufizuara, për sa kohë ato nuk janë të dedikuara ekskluzivisht për këmbësorë.
- çdo parkim privat jashtë rrugë me kapacitet deri në 20 vende, duhet të ofrojë të paktën dy vende parkimi për persona me aftësi të kufizuara, të cilat duhet të jenë pa pagesë.

5.3 Velipoja – një destinacion frymëzues dhe tërheqës për biçikletat

Në vështrim të parë, çiklizmi mund të duket i parëndësishëm në jetën e përditshme gjatë sezonit turistik në Velipojë. Distancat e shkurtra nga banesat deri te deti duken sikur nuk justifikojnë përdorimin e biçikletës.

Megjithatë, workshop-et dhe konsultimet lokale në Velipojë kanë treguar se shumë turistë janë të interesuar të diversifikojnë përvojën e tyre të pushimeve dhe shfaqin interes të madh për çiklizmin rekreativ.

Velipoja ndodhet në një peizazh të mrekullueshëm, pranë Lagunës së Vilunit, Deltës së lumit Buna, dhe vetë lumit Buna. Çiklizmi është mënyra më e mirë për të vizituar këto atraksione, dhe me zhvillimin e rrugës së biçikletave Shkodër – Liqen – Lumi Buna, Velipoja do të kthehet në një destinacion të rëndësishëm për çiklizmin turistik, madje si pikë përfundimtare e itinerarit.

Velipoja ka potencialin që të bëhet plazhi i parë dhe më i mirë për çiklistët në Shqipëri dhe rajon, duke tërhequr më shumë turistë dhe duke pasuruar ofertën e saj turistike.

Masa 9: Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave

Kjo masë synon të zgjerojë rrjetin e biçikletave në Velipojë, si në kuadër urban, ashtu edhe në kuadër rekreativ më të gjerë. Zona e urbanizuar e Velipojës është më pak se 3 km e gjatë në drejtimin Lindje-Perëndim dhe më pak se 1 km e gjerë në drejtimin Veri-Jug. Me një distancë maksimale prej 1.5 km deri në parkun qendror, çiklizmi është mënyra më e shpejtë dhe më e zgjuar për të lëvizur në Velipojë, si dhe për të lidhur lagjen përtej aksit rrugor kombëtar Sektor – Vilun. Po ashtu, ai mund të shërbejë për të lidhur zonat e parkimit përgjatë rrugës kombëtare me bregdetin.

Figura 5.11: Harta e rrjetit të propozuar për biçikleta në Velipojë

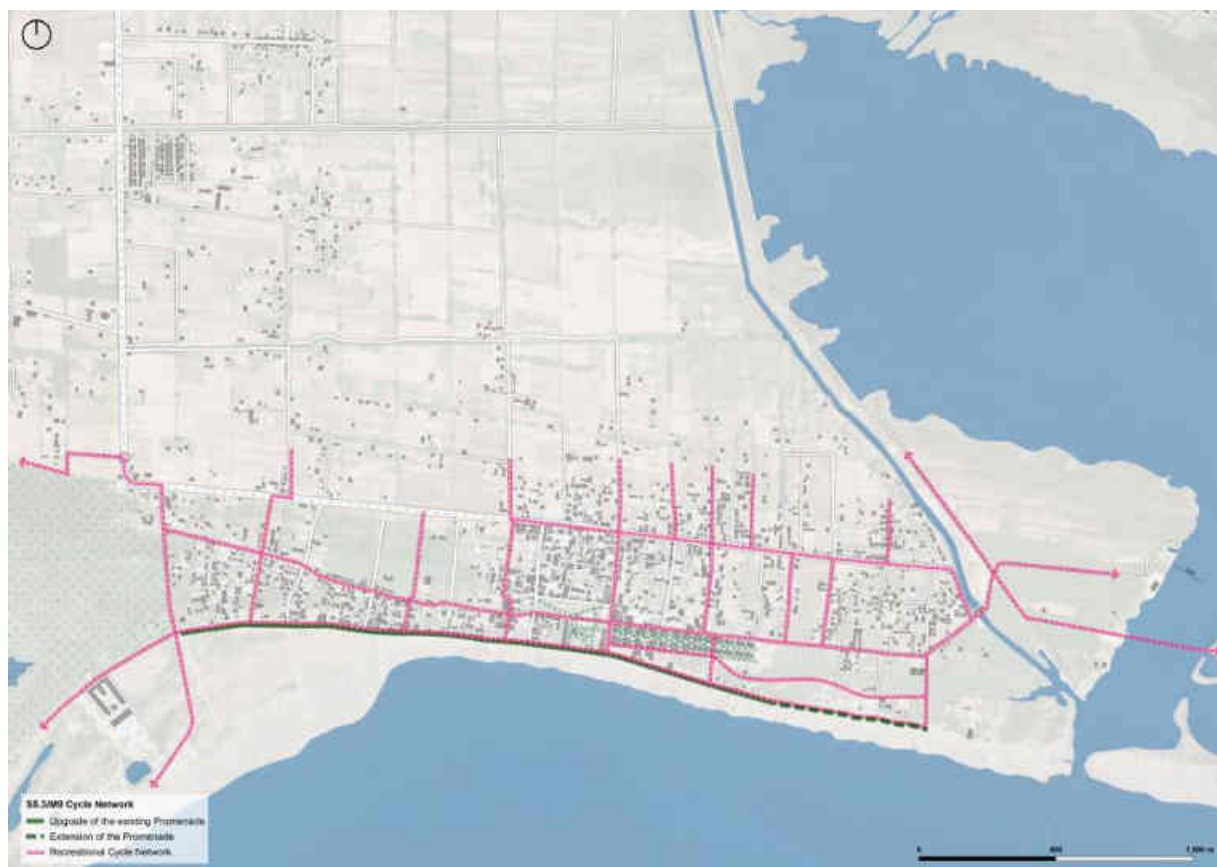


Figura 5.12 Rrugët ekzistuese për biçikleta përreth Velipojës dhe Lumit Buna



Figura 5.13: Shembuj të korsive të përbashkëta dhe kundër-sens për biçikleta në Keszthely, Hungari



Rrjeti mund të kombinojë korsitë e biçikletave të ndara ose të mbrojtura me rrugë të përbashkëta, miqësore për biçikleta dhe me shpejtësi të ulët. Ndërtimi i një rrjeti të mirë urban për biçikleta do të ndikojë pozitivisht në jetën e përditshme në Velipojë dhe do të nxisë zhvillimin e turizmit. Rrjeti i propozuar në hartë mund të pësojë disa ndryshime, por duhet të respektojë skemën e përgjithshme.

Figura 5.14: : Infrastrukturë e mbrojtur për biçikleta përgjatë bregdetit në Pesaro, Itali



Rrjeti çiklistik i Velipojës duhet të lidhej me itineraret rekreative, si:

- Rruga e planifikuar për biçikleta Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna, përfshirë zonën e mbrojtur përgjatë lumit
- Itinerari rekreativ që nis nga Viluni dhe ndjek kanalin e Hidrovorit drejt Gomsiqes, për t'u kthyer në Velipojë përgjatë rrugës kombëtare (ose përmes një shkurtesë përmes Sektorit)
- Rikonstruksioni i urës këmbësore mbi Lagunën e Vilunit për të krijuar lidhjen me Baks Rjoll dhe një shteg të ri përreth lagunës (parashikuar si pjesë e projektit “Porta e Alpeve”)

Masa përfshin edhe mirëmbajtjen e rregullt të rrjetit ekzistues, duke kontrolluar gjendjen e shkurreve, kalueshmërinë, sinjalistikën etj.

Ndërtimi i urës së re mbi lumin Buna që do të lidhë Shqipërinë me Malin e Zi do të krijojë një itinerar ndërkufitar çiklistik, që lidh Velipojën me qytetin e Ulqinit dhe plazhet e tij me potencial të madh turistik.

Masa 10: Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e biçikletave në Velipojë

Sistemet për parkimin e biçikletave janë relativisht të lehta për t'u instaluar, por ato duhet të vendosen në vendet e duhura.

Kjo masë rekomandon që pikat e parkimit të vendosen në vende strategjike për të shërbyer sa më mirë çiklistët – pranë institucioneve publike, qendrave shëndetësore, tregut të hapur, parkut qendror dhe në afërsi të rrjetit çiklistik. Po ashtu, ato mund të vendosen pranë shëtitores buzë detit, e cila është një bosht i rëndësishëm i aktiviteteve që kalojnë nga çiklizmi, në ecje, banjo dielli, not apo frekuentim të lokaleve dhe restoranteve.

Krijimi i gardheve druri përgjatë rrugëve që çojnë në plazhe, pa lejuar qarkullimin e makinave, është një mënyrë ekologjike dhe miqësore me natyrën për të vizituar plazhet drejt deltës së Bunës. Gardhet mund të shërbejnë edhe si mbajtëse biçikletash – një mënyrë ideale për të promovuar turizëm të gjelbër dhe për të mbrojtur peizazhin e dunave dhe lagunave përreth.

Edhe pse shumë shtëpi pushimi dhe hotele kanë oborre dhe hapësira të vetat, shumë ndërtesa apartamentesh nuk kanë hapësira për parkimin e biçikletave për banorët ose vizitorët. Duhet të instalohen mbajtëse biçikletash në afërsi të tyre. Një vend parkimi për makinë mund të zëvendësohet me 10 biçikleta. Për këtë arsye, masa synon të instalojë module të sigurta parkimi për biçikleta në pika të ndryshme, duke krijuar një dizajn tërheqës që mund të shërbejë edhe për promovimin e Velipojës si një destinacion plazhi për çiklistët. Nëse përdoren materiale metalike, ato duhet të jenë prej çeliku inoks (rezistent ndaj ndryshkut) ose metale të mbrojtura, për shkak të vetive korrozive të ajrit bregdetar.

Kjo masë lidhet me masat M9 dhe M11.

Figura 5.15: Hartë e vendndodhjeve të mundshme për pajisje parkimi biçikletash



Figura 5.16: Përdorimi i gardheve si mbajtëse biçikletash në Torre Colimena, Itali



Masa 11: Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë

Duke qenë se shumica e turistëve nuk sjellin biçikletat e tyre në Velipojë, krijimi, mbështetja dhe përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave është thelbësor.

Këto shërbime mund të mbështeten përmes subvencioneve publike ose lehtësive fiskale për operatorët privatë, përfshirë uljen e taksave ose përmes dhënies së një flote biçikletash publike në përdorim.

Biçikleta me Qera mund të ofrohen nga operatorë të specializuar ose nga struktura akomoduese si hotele apo shtëpi pritëse. Promovimi i kësaj flote, si dhe zgjerimi i saj me biçikleta elektrike (përfshirë biçikleta për transport apo me tre rrota për fëmijë ose për persona me aftësi të kufizuara), do të përmirësonte cilësinë e shërbimit. Kjo flotë publike mund të operohet përmes stacioneve pritëse, siç është parashikuar në Masën M25 për Shkodrën.

Ndihmë dhe koordinim duhet dhënë edhe për ekskursionet me guidë, për shembull përmes organizimit të workshop-eve fillestare, tureve edukative për gazetarë. Në bashkëpunim me organizatat e shoqërisë civile, shoqatat e çiklizmit, shoqatat ambientaliste ose vullnetarë, kjo nismë mund të ndihmojë në promovimin e itinerareve çiklistike përreth Velipojës. Aktiviteti “Mëso të ngasësh biçikletën në Velipojë” mund të jetë një veprimtari shtesë, veçanërisht e orientuar drejt turistëve, me sesione që mund të zhvillohen edhe në qytetin e Shkodrës. Një nismë si “Mëso të pedalosh në Velipojë” mund të zhvillohet posaçërisht për turistët, me sesione edhe në qytetin e Shkodrës.

Disa nga strukturat e parkimit për biçikleta mund të shfrytëzohen për të mbështetur këto aktivitete.

Kjo masë lidhet ngushtë me M11, si mënyra më e mirë për të promovuar rrjetin çiklistik të Velipojës dhe peizazhin përreth.

Figura 5.17: Flotë biçikletash elektrike dhe qendër biçikletash e vendosur në një ish-ndërtesë tualeti, ofruar nga Bashkia e Copertino-s (Itali) në kuadër të projektit Interreg #Dynamob 2.0



5.4 Më shumë njerëz përdorin transportin kolektiv të pasagjerëve

Masa 12: Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë

Terminali i autobusëve është një nyje ku ndërthuren disa mënyra udhëtimi dhe gjithashtu një pikë hyrëse e rëndësishme për turistët që vijnë nga qytete të tjera të Shqipërisë, Kosovës etj.

Zona aktuale private që përdoret për parkimin e autobusëve është në qendër, por nuk plotëson standardet bazë të projektimit për një terminal.

Një terminal ndërrurban duhet të jetë i shtruar, të ofrojë hije, mbrojtje nga shiu, trotuare të sigurta, rampa, dhoma pritjeje, tualete dhe shërbime të tjera. Siç theksohet në Masën M7, duhet të sigurohet qasje e sigurt për këmbësorët dhe çiklistët, me trotuare dhe kalime të gjera, rampa etj.

Masa parashikon identifikimin e një zone të përshtatshme afër qendrës së Velipojës dhe ndërtimin e terminalit sipas standardeve të kërkuara. Nëse nuk mund të vendoset në qendër për shkak të kufizimeve të tokës ose buxhetit, mund të vendoset në periferi dhe një stacion i ndërmjetëm afër parkut qendror të shërbejë si ndalesa parafundit për linjat ndërrurbane. Në këtë rast, nevojitet shërbim shuttle ose linjë urbane për lidhje me terminalin. Në të gjitha rastet, duke qenë se shumë nga hotelet më të vogla nuk janë të aksesueshme nga autobusët e mëdhenj, duhet parashikuar shërbim minibus ose shuttle, siç përkrahëhet në Masën M14.

Kjo masë është pjesë e Programit Strategjik OS1PS1 “Terminale Multimodale” të Planit të Përgjithshëm Lokal (PPV).

Masa 13: Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë

Velipoja është destinacioni veror më i preferuar për qytetarët e Shkodrës, përfshirë edhe emigrantët që jetojnë jashtë vendit, por kthehen në atdhe gjatë verës. Shumë prej tyre kanë një shtëpi pushimi në Velipojë, ku kalojnë pushimet verore, ose e frekuentojnë çdo ditë nga qyteti i Shkodrës apo njësitë e tjera administrative të bashkisë. Ndikimi i plotë i këtij fluksi vërehet gjatë muajve korrik dhe gusht, kur dalje jugore e Shkodrës, nga rrethrotullimi i Bexhistenit deri te kryqëzimi për në Velipojë në Berdicë, përballet me trafik të rënduar.

Kjo është arsyeja pse linja e transportit publik Shkodër–Velipojë është kaq e rëndësishme. Ky shërbim duhet të synojë të bëhet zgjedhja e parë për udhëtimet e përditshme drejt Velipojës gjatë sezonit veror. Për më tepër, ai mund të shërbejë si model shembullor për linjat e tjera periferike.

Aktualisht, shërbimi për në Velipojë operohet nga operatorë privatë, të cilët përdorin minibusë çdo 30 minuta nga ora 06:00 deri në 19:00 gjatë sezonit veror. Në dimër, linja ofron 7 udhëtime nga ora 07:00 deri në 16:00. Nuk ofrohet fare shërbim në mbrëmje. Në stacione nuk ka fletëpalosje informuese apo orare të afishuara dhe komunikimi bëhet kryesisht në mënyrë informale. Kjo lidhet edhe me faktin se oraret e nisjes mund të ndryshojnë nga dita në ditë, sipas kërkesës dhe nevojave të përdoruesve.

Parashikohet rishikimi i itinerarit të kësaj linje të transportit publik, nga nisja deri në mbërritje, duke vendosur stacione të mirëpërcaktuara përgjatë rrugës. Një element thelbësor është rishikimi i orarit të lëvizjes, me shtim të frekuencës gjatë sezonit veror.

Masa parashikon gjithashtu digjitalizimin e shërbimit, përmes krijimit të një aplikacioni për prenotim dhe blerje të biletave online. Aplikacioni do t'i informojë përdoruesit mbi vonesat e mundshme, do të mundësojë ndjekjen në kohë reale të linjës, si dhe do të japë informacion mbi ndalesat, përfshirë nëse ato kanë rampa, strehë apo elementë të tjerë ndihmës.

Duhet të merren parasysh mënyra dhe stimuj të ndryshëm për mbështetjen e kësaj linje, veçanërisht gjatë sezonit veror: nga ulja e përkohshme e çmimit të biletës për ata që udhëtojnë jashtë orarit të pikut, apo për përdoruesit ditorë që ndryshe do të përdornin automjetin privat, deri te përmirësimi i cilësisë dhe rehatisë së flotës, si dhe dhënien e përparësisë në trafik.

Kjo masë është e integruar në studimin e linjave të autobusëve dhe planin operacional të parashikuar në masat M26 dhe M28 për Shkodrën.

Masa 14: Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë

Në kuadër të studimit të parashikuar nga Masa M26 për Shkodrën, do të vlerësohet fizibiliteti i një linje urbane qarkore në Velipojë, e cila mund të lidhë të gjitha modulet e parkimit të parashikuara në Strategjinë 6 me zonat e plazhit dhe strukturat akomoduese. Ky shërbim mund të jetë i përshtatshëm dhe i dobishëm edhe nëse operon vetëm gjatë muajve korrik dhe gusht dhe mund të menaxhohet përmes një operatori me koncesion.

Megjithatë, ky shërbim mund të zëvendësohet plotësisht nga disa mini-bus që qëndrojnë pranë moduleve të parkimit dhe që ofrojnë shërbim të drejtpërdrejtë deri në një apo më shumë plazhe. Ky lloj shërbimi mund të subvencionohet tërësisht nga strukturat akomoduese dhe koncesionarët e shërbimeve të plazhit, ndërkohë që Bashkia Shkodër do të jetë përgjegjëse për mbikëqyrjen e tarifave dhe/ose ofrimin falas të këtij shërbimi për përdoruesit, me qëllim nxitjen e përdorimit të moduleve të parkimit.

Po ashtu, i njëjti shërbim mund të përdoret për transferimin e vizitorëve nga hotelet drejt parkimit afatgjatë të autobusëve/furgonëve, siç parashikohet në Masën 12, në përfundim të pushimeve të tyre.

Figura 5.18: Hartë me linjat e mundshme të minibusëve që lidhin zonat e parkimit me zonat e plazhit.



Masa 15: Mbështetje për elektrifikimin e minibusëve privatë

Transporti publik në Velipojë nuk duhet të mbështetet më në flotën ekzistuese të automjeteve të vjetra, cilësisht të dobëta dhe me nivele të larta ndotjeje (emetime CO₂). Qëllimi duhet të jetë ofrimi i një shërbimi cilësor për pasagjerët dhe që është gjithashtu miqësor ndaj mjedisit.

Elektrifikimi i flotës së mjeteve transportuese lidhet drejtpërdrejt me efikasitetin ekonomik afatgjatë, por sidomos me përmirësimin e cilësisë së ajrit, uljen e ndikimit mjedisor dhe rritjen e komoditetit për pasagjerët. Megjithatë, shumë operatorë privatë përballen me kosto të larta fillestare ose preferojnë mjetet e përdorura me naftë për shkak të çmimit të ulët.

Gjetja dhe zbatimi i mekanizmave mbështetës për elektrifikimin, si grante, subvencione ose furnizim me energji elektrike me tarifa të reduktuara, përputhet me objektivat e PLQU-së dhe mund të shërbejë si shembull për mbështetjen e linjave të tjera të transportit publik në të ardhmen.

5.5 Qarkullimi rrugor është më efikas, i pastër dhe i qetë

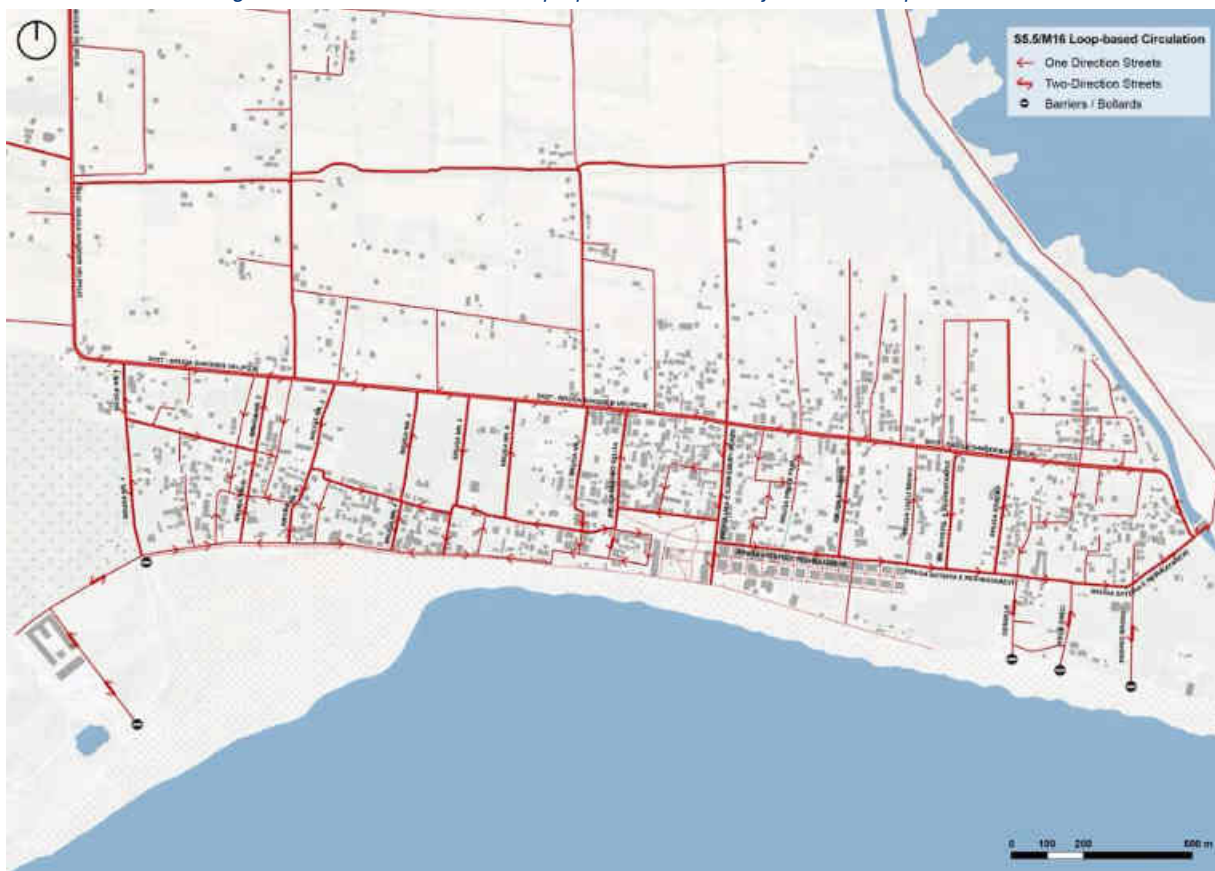
Masa 16: Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor

Shumë rrugë lokale në Velipojë përballen me trafik kaotik gjatë sezonit të lartë turistik. Aktualisht, lejohet qarkullimi në të dy drejtimet dhe parkimi në rrugë tolerohet, gjë që krijon një skemë joefikase dhe problematike. Kjo masë synon përmirësimin e organizimit të trafikut për automjetet, uljen e pranisë së makinave në rrugicat e lagjeve, si dhe eliminimin e qarkullimit të makinave në rërën e plazhit. Kjo realizohet në bashkëpunim të ngushtë me Masën 1, duke reduktuar parkimin në rrugë dhe trafikun në kërkim të parkimit, kështu duke reduktuar trafikun pranë plazhit.

Një skemë qarkullimi njëkahëshe me bazë rrethore është tashmë hartuar dhe paraqitet në hartën më poshtë. Në këtë model, shumica e trafikut do të kanalizohet në boshtin kryesor të Kisha e Velipojës – Vilun, i cili do të mbetet me dy drejtime. Lagjet do të arrihen përmes rrugëve që formojnë një qark të mbyllur. Kalimi direkt nga një lagje në tjetrën nuk do të jetë i mundur, pasi drejtimi i rrugëve do t'i rikthejë automjetet në boshtin kryesor. Gjithashtu, do të vendosen rrugë me akses të kufizuar për automjetet (sipas Masës 17), afër shëtitorës, për të kufizuar trafikun pranë vijës bregdetare.

Kjo skemë do të rrisë efikasitetin e lëvizjes dhe do të lirojë hapësira për mjetet alternative të transportit. Zbatimi i saj duhet të jetë i koordinuar ngushtë me masat M1 dhe M17. Zbatimi mund të bëhet për të gjithë Velipojën, ose të pilotohet fillimisht në pjesën lindore ose perëndimore. PLQU-ja rekomandon që të dokumentohet trafiku aktual, dhe më pas të kryhet një vlerësim pas zbatimit. Drejtimet e rrugëve mund të testohen dhe ndryshohen për të rritur efikasitetin, gjithmonë duke respektuar logjikën e skemës.

Figura 5.19: Harta me skemën e propozuar të trafikut njëkahësh me qark rrethor.



Masa 17: Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë

Shumë rrugë lokale në Velipojë janë rrugë lagjesh që të çojnë në banesa private ose hotele. Për shkak të kapacitetit të kufizuar dhe afërsisë me bregun e detit, ato shpesh përdoren si rrugë të shkurtra ose për parkim, duke shkaktuar mbingarkesë nga automjetet. Si pasojë, ato bëhen të pakalueshme për këmbësorët, biçikletat dhe vetë banorët apo turistët që duan të arrijnë akomodimin e tyre.

Plani, në koordinim me Masën 16, parashikon vendosjen e kufizimeve të aksesit në disa nga rrugët lokale dhe lagje. Kjo do t'i bëjë ato më miqësore për fëmijët, këmbësorët, çiklistët dhe vizitorët. Kufizimet mund të aplikohen në disa forma: përmes sinjalistikës vertikale; me bllokim fizik të aksesit përmes shtyllave fikse ose të lëvizshme; me kufizim të aksesit në orare të caktuara; me pedonalizim të pjesshëm të segmenteve të rrugëve.

Figura 5.20: Rrugë me akses të kufizuar brenda skemës së re të trafikut njëkahësh me qark rrethor

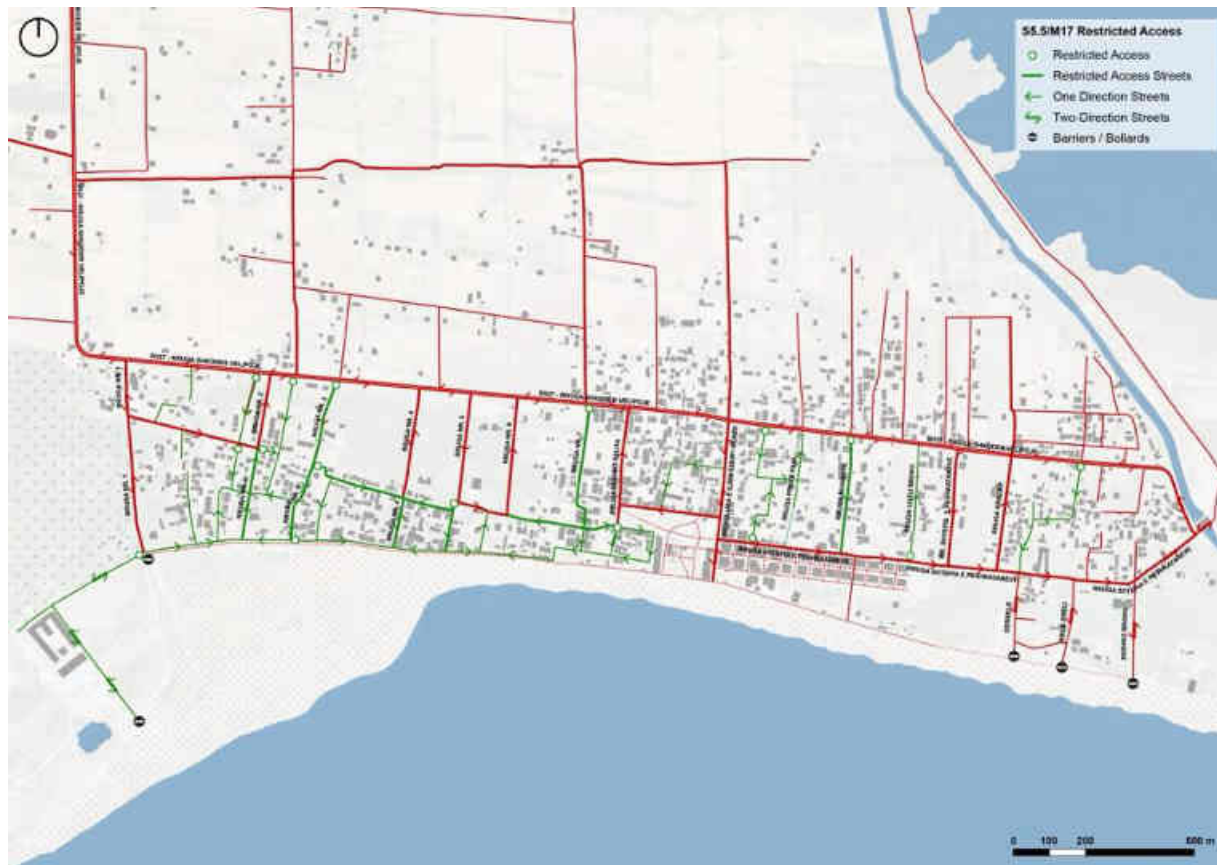
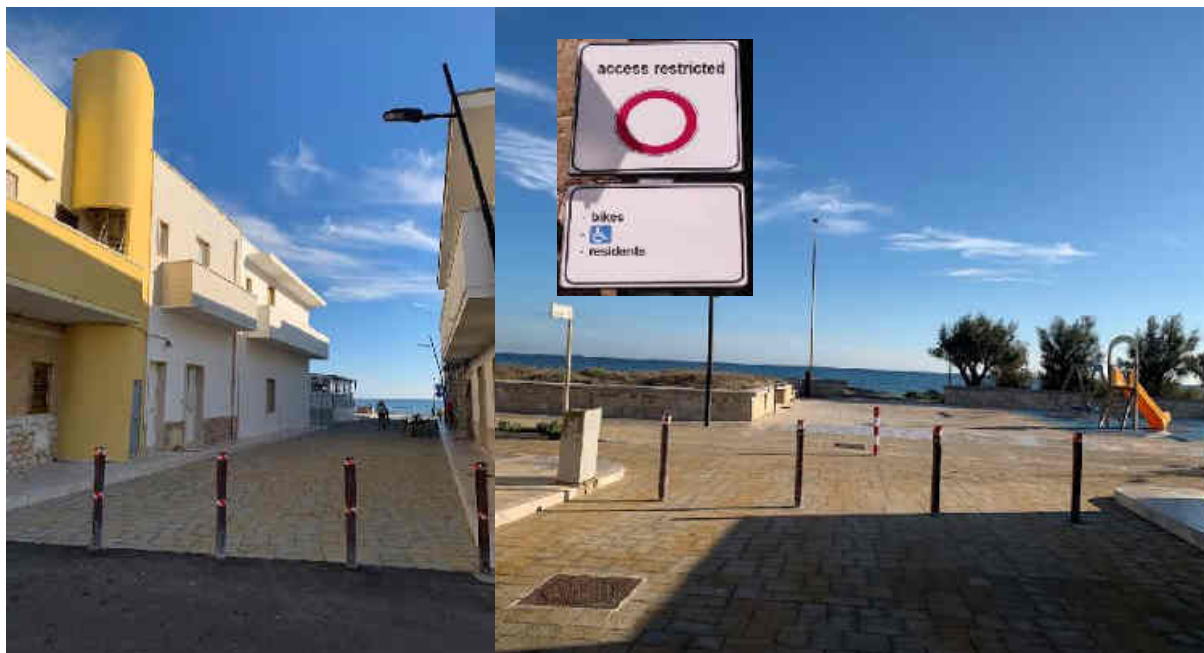


Figura 5.21: Shtylla penguese që ndalojnë aksesin drejt plazhit dhe zonave pedonale



Aksesi do të lejohet (me lejet përkatëse) vetëm për: banorët dhe poseduesit e garazheve; mysafirët që kanë prenotuar në hotele apo apartamente të regjistruara; personat me aftësi të kufizuara dhe kujdestarët e tyre; transport mallrash dhe mirëmbajtjeje; punonjës të shërbimeve publike (vetëm për flotën zyrtare); mjete të emergjencës.

Mund të parashikohen përjashtime për raste të veçanta apo përkohësisht, por PLQU-ja rekomandon që përfituesit e lejeve të kufizohen vetëm në këto kategori thelbësore dhe me një numër maksimal automjeteve për kategori.

Kjo masë është kryesisht rregullatore dhe përfshin: sinjalistikën përkatëse, sistemin e menaxhimit të lejeve, pajisjet dhe opsionet për kontroll dhe zbatim të masave.

Masa 18: Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë

Me rritjen e përdorimit të makinave elektrike, është e domosdoshme që Velipoja të zhvillojë infrastrukturën për karikimin e tyre. Kjo masë lidhet drejtpërdrejt me masat M19, M20 dhe M21, pasi ofrimi i pikave të karikimit brenda hapësirave të parkimit është mënyra më efikase dhe e qëndrueshme për zhvillimin e kësaj infrastrukture.

Plani parashikon që boshti rrugor Kombëtar Kisha e Velipojës – Vilun të shërbejë si shtylla kurrizore e rrjetit të karikimit, në pjesën veriore të Velipojës. Kjo do të evitojë lëvizjet e panevojshme të makinave elektrike në kërkim të pikave të disponueshme për karikim, duke ulur trafikun e tepërt.

Siç tregohet në hartë, pika më të vogla karikimi mund të vendosen pranë parkut qendror dhe përgjatë shëtitorës, por vetëm për persona me aftësi të kufizuara dhe për pika të shërbimeve publike.

Nxitja dhe zhvillimi i pikave të karikimit të shpejtë do të ndihmojë në karikimin më të shpejtë të automjeteve dhe për rrjedhojë në lirin më të shpejtë të këtyre pikave, duke krijuar më shumë hapësira të disponueshme.

Figura 5.22: Pikat e propozuara për karikimin e automjeteve elektrike



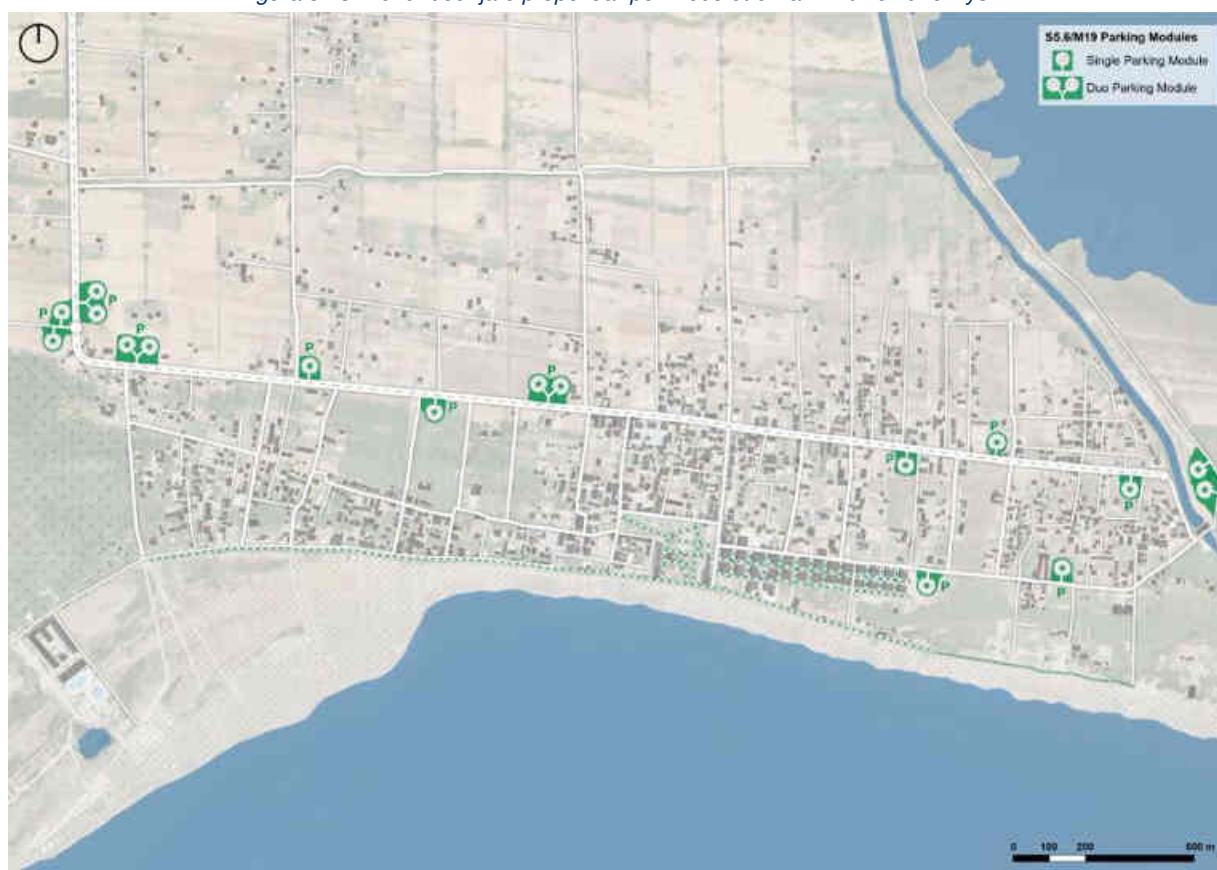
5.6 Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës

Masa 19: Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim

Plani synon që aksi rrugor Kisha e Velipojës – Vilun të shndërrohet në boshtin kryesor të parkimit publik në Velipojë. Qëllimi është që automjetet të parkohen më larg vijës bregdetare, duke shmangur praninë e panevojshme të makinave pranë plazhit dhe duke liruar hapësirën për mënyra më të qëndrueshme udhëtimi. Hapësirat për parkim për persona me aftësi të kufizuara pranë bregdetit dhe shëtitores do të garantohet.

Kjo masë prezanton konceptin e parkimeve të shpërndara dhe modulare, në vend të ndërtimit të hapësirave të mëdha qendrore për parkim. Gjithsesi, nisma private për ndërtimin e parkimeve nëntokësore në zona të përshtatshme mund të merren në konsideratë, me kusht që të vlerësohen me kujdes rreziqet e përmbytjeve.

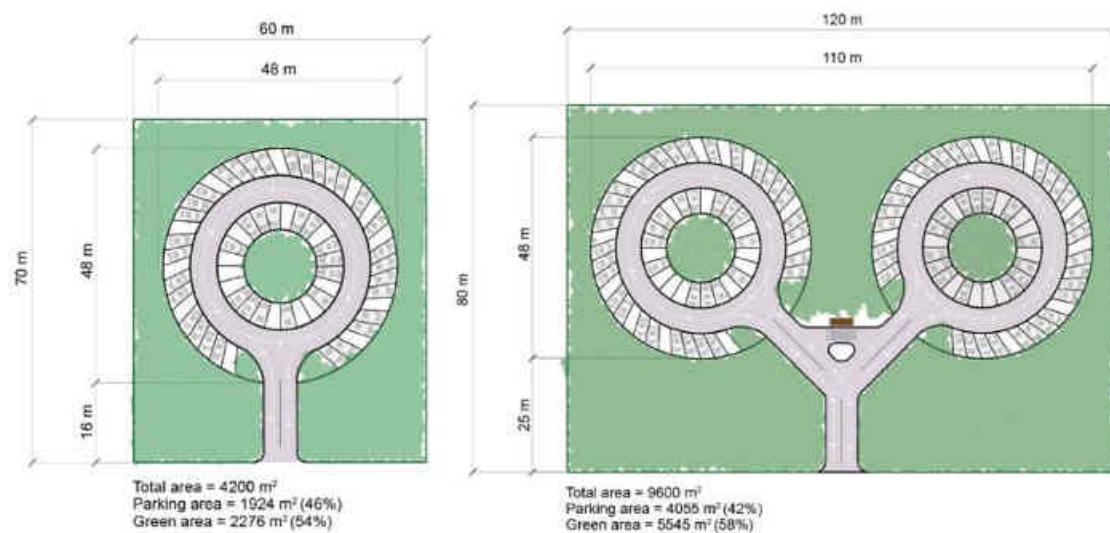
Figura 5.23: Vendndodhja e propozuar për Modulët e Parkimit Tek dhe Dysh



Plani ka hartuar tashmë projektin për modulet e parkimit rrethor tek dhe dysh, të frymëzuara nga një projekt i arkitektit të njohur italian të peizazhit Pietro Porcinai, i zbatuar në qytetin e Otrantos.

Këto modele parkimi ndërthuren me elementë gjelbërimi dhe mbjellje pemësh, duke përmirësuar cilësinë vizuale dhe ambientin urban të Velipojës

Figura 5.24: Projektim me përmasa i modulëve të parkimit



Ky sistem parkimi mund të lidhet lehtësisht me masën M26 për transportin publik, duke lehtësuar transportin me minibusë drejt zonës bregdetare. Gjithashtu, mund të vendosen tabela elektronike që tregojnë në kohë reale vendet e lira të parkimit.

Identifikimi i parcelave të lira që mund të blihen nga pronarë privatë apo që janë tashmë në pronësi publike për t'u kthyer në hapësira parkimi, do të jetë një hap i rëndësishëm drejt përmirësimit të shërbimeve publike në Velipojë.

Figura 5.25: Module parkimi në Salento





Masa 20: Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të përkohshëm jashtë rruge

Për të lehtësuar menaxhimin e parkimeve jashtë rruge dhe për të mundësuar ndërtimin e moduleve rrethore të parkimit në fazat e mëvonshme, PLQU-ja propozon si masë afatshkurtër krijimin e hapësirave të përkohshme për parkim. Këto zona do të kufizohen me shtylla ose gardhe që mund të vendosen lehtësisht në terren.

Parkimet e përkohshme mund të autorizohen për operatorë privatë, për sa kohë respektojnë disa kritere bazë, si fakti që nuk duhet të jenë shumë pranë bregdetit. Nëse ndodhen pranë vijës bregdetare, ato duhet të përdoren vetëm nga klientët e strukturave akomoduese që operojnë në afërsi.

Zyrat bashkiake do të përgatisin skemat dhe standardet përkatëse, duke përcaktuar pajisjet dhe materialet që duhet të përdoren për këto hapësira. Figurat e mëposhtme mund të shërbejnë si referencë për mënyrën e organizimit dhe ndarjes së tyre.

Figura 5.26: Parkim i përkohshëm jashtë rruge





Masa 21: Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë

Kjo masë synon të vendosë një skemë menaxhimi për parkimet në rrugët më të frekuentuara të Velipojës. Bashkë me masat M17, M19 dhe M20, ajo shërben si mjet për të përmirësuar ndjeshëm mënyrën se si përdoren hapësirat për parkim në qytet, për të nxitur drejtuesit të parkojnë jashtë rrugëve kryesore dhe për të rritur qarkullimin (rotacionin) e makinave në parkimet publike rrugore.

Skema mund të aplikohet në rrugët më të ngarkuara dhe të frekuentuara gjatë sezonit turistik, si: Rruga “Ded Gjo Luli – Plazh”, Rruga “Shtëpia e Peshkatarëve”, Rruga “Pashko Selita” (rreth parkut qendror)

Hapat e propozuar për përmirësimin e parkimit në rrugë përfshijnë:

- vendosjen e kufizimeve kohore për parkim: makinat mund të qëndrojnë vetëm për një periudhë të shkurtër (p.sh. 30 minuta) dhe më pas duhet të largohen.
- vendosjen e tarifave për parkim: tarifa e orës së parë duhet të jetë më e ulët, por çmimi të dyfishohet për çdo orë pasardhëse; kjo e bën parkimin afatgjatë më të shtrenjtë në rrugë se në parkimet jashtë rrugës.
- reduktimin e numrit të vendeve të parkimit në rrugë: disa prej tyre të zëvendësohen me vende për persona me aftësi të kufizuara, stacione biçikletash ose mobilim urban (vazo, ndriçim, stola etj.).
- dedikimin e një përqindjeje të të ardhurave nga parkimi për zbatimin e masave të tjera të PLQU-së, duke përfshirë përmirësimet në transportin aktiv dhe mjedisin.

për rrugët e brendshme të lagjeve mund të aplikohet një sistem i pjesshëm i menaxhimit të parkimit, duke u fokusuar kryesisht në kufizimin e hapësirave për parkim në rrugë dhe ruajtjen e tyre për rezidentët me leje përkatëse.

Figura 5.27: Hartë e rrugëve të propozuara për zbatimin e menaxhimit të parkimit në rrugë



Masa 22: Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet

Parkimet e dedikuara vetëm për banorët apo klientët e hoteleve, të vendosura në hapësirat e parkimeve rrethore teke ose dyshe, përbëjnë një zgjidhje efikase për nevojat e parkimit në Velipojë. Ato shmangin mbingarkesën në parkimet rrugore dhe rrisin cilësinë e shërbimit për turistët dhe banorët.

Kjo masë synon të plotësojë nevojat e hoteleve që nuk kanë hapësira të brendshme parkimi dhe të pallateve që nuk posedojnë garazhe për banorët. Kjo masë ndërlidhet me Masen M19 dhe parkimet mund të rezervohen për përdorim ekskluziv përmes portave automatike ose pengesave të lëvizshme.

5.7 Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme

Masa 23: Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave

Transporti i mallrave në Velipojë duhet të organizohet në mënyrë që të ofrojë shërbimet e nevojshme pa shkaktuar ndotje apo ngarkesë në qarkullim. Duhet të përcaktohet një orar i caktuar për furnizimet, duke favorizuar oraret me trafik më të ulët.

Për shpërndarjen e mallrave preferohen mjetet e vogla të transportit, ndërsa përdorimi i mjeteve të mëdha duhet kufizuar. Ku të jetë e mundur, duhet inkurajuar përdorimi i logjistikës me biçikleta dhe mjetet elektrike duhet të kenë përparësi ndaj atyre që ndotin me CO₂. Këto kritere vlejnë si për flotën e mjeteve publike, ashtu edhe për ato private.

Gjatë sezonit turistik, kantieret e ndërtimit duhet të pezullohen ose të lejohen vetëm për ndërhyrje shumë të vogla apo mirëmbajtje, për të shmangur ndotjen, zhurmën dhe trafikun e rënduar.

Masa 24: Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-nyjeve të përbashkëta

Logjistika me biçikleta është një zgjidhje e zgjuar dhe e qëndrueshme për shërbimet e thjeshta të shpërndarjes në Velipojë. Ajo është aktive, e pastër dhe e sigurt për këmbësorët dhe fëmijët.

Depo të vogla të vendosura përgjatë boshtit kryesor apo në skajet e Velipojës mund të shërbejnë si pika grumbullimi (mikro-nyje), ku mallrat mbledhen dhe më pas shpërndahen me biçikleta transporti ose mjete të tjera të ngjashme.

Masa 25: Promovimi i përdorimit të mjeteve elektrike të përbashkëta

Transporti elektrik mund të luajë një rol kyç në ndërtimin e një Velipoje më të gjelbër dhe të qëndrueshme, duke ndihmuar në kalimin gradual nga mjetet me naftë te ato elektrike. Transporti i përbashkët (shared) ofron shërbime të nevojshme me më pak mjete, zë më pak hapësirë dhe u mundëson shumë turistëve të vizitojnë Velipojën pa sjellë automjetet e tyre.

Mjetet elektrike që mund të promovohen për përdorim të përbashkët përfshijnë: biçikleta elektrike, skuterë elektrikë, automjete të vogla elektrike për persona me aftësi të kufizuara, dhe makina elektrike.

5.8 Velipoja përfiton nga lidhjet më të mira të transportit

Masa 26: Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve

Kjo masë lidhet ngushtë me Masën 50 për Shkodrën dhe përfshin elementë organizativë dhe fushata promovuese për të nxitur përdorimin e transportit publik nga operatorët dhe udhëtarët. Orari i nisjeve dhe mbërritjeve të linjave do të duhet të koordinohet midis operatorëve të ndryshëm, për të favorizuar ndërlidhjen midis linjave, për të nxitur udhëtimet direkte drejt e nga Velipoja dhe për të siguruar informacion të qartë dhe të përditësuar mbi oraret dhe çmimet e biletave në zyrat e promovimit turistik dhe strukturat akomoduese.

Duhet të konsiderohet përdorimi i mjeteve të transportit si hapësira promovuese për Shkodrën dhe Velipojën, nëpërmjet mbishkrimeve të pjesshme apo të plota në autobusë. Informacion specifik për mënyrat e mbërritjes në Velipojë mund të promovohet edhe në vetë aeroportet dhe portet më të afërta, përfshirë vendosjen e sinjalistikës, hartave, tabelave informuese dhe ndarjen e platformave të nisjes/mbërritjes.

Masa 27: Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin

Figura 5.28: Një nga opsionet paraprake që po shqyrtohen për lidhjen e re rrugore bregdetare ndërmjet Ulqinit dhe Shëngjinit (Lezhë)



Një rrugë e re bregdetare ndërkufitare do të lidh rivierën e Ulqinit në Mal të Zi me Velipojën dhe Shëngjinin në Shqipëri. Seksioni që lidh Shëngjinin me Baks Rrjollin është drejt përfundimit, ndërsa rruga do të vazhdojë në veri të lagunës për t'u lidhur me SH27 dhe më tej do të shtrihet me një segment të ri rrugor drejt Pulajt, duke përfshirë ndërtimin e një ure të re mbi lumin Buna.

5.9 Përmbledhje e masave strategjike për Velipojën

Në tabelën përmbledhëse që vijon, paraqiten ndërlidhjet direkte mes masave të propozuara.

Tabela 5-1: Ndërlidhjet ndërmjet masave të PLQU-së për Velipojën

Strategy and measure			Interlinked strategies and measures
S4	M1	Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës	M2, M3
	M2	Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë	M1, M6, M7, M9, M16, M17, M21
	M3	Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës	M27
	M4	Zgjatja dhe përmirësimi i shëtitores bregdetare	M9
S5	M5	Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë	M27
	M6	Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë	M2, M7

Strategy and measure			Interlinked strategies and measures
	M7	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë	M2, M6
	M8	Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë	M2, M19, M21, M22
S6	M9	Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave	M2, M4
	M10	Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e biçikletave në Velipojë	S9
	M11	Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë	
S7	M12	Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë	M13, M14
	M13	Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë	M12
	M14	Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë	M12, S9
	M15	Mbështetje për elektrifikimin e minibusëve privatë	S9
S8	M16	Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor	M2
	M17	Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë	M2
	M18	Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë	M15
S9	M19	Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim	M22
	M20	Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të përkohshëm jashtë rruge	
	M21	Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë	M2
	M22	Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet	M19
S10	M23	Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave	M16, M24, M25
	M24	Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-nyjeve të përbashkëta	M23, M25
	M25	Promovimi i përdorimit të automjeteve elektrike të përbashkëta	M23, M24
S11	M26	Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve	M12
	M27	Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin	M3, M5

6 Plani i veprimit dhe buxheti

Ky kapitull paraqet një plan veprimi dhjetëvjeçar, që përcakton veprimet prioritare për zbatimin e strategjive të PLQU-së. Masat e parashikuara janë planifikuar sipas tre horizonteve kohore:

- Afatshkurtër: 2 vite (deri në vitin 2026)
- Afatmesëm: 5 vite (deri në vitin 2029)
- Afatgjatë: 10 vite (deri në vitin 2034)

Vlerësimi i kostove për të gjitha strategjitë dhe masat është gjithashtu i përfshirë.

Për më tepër, progresi i masave që do të zbatohen dhe veçanërisht përputhshmëria e tyre me objektivat e përgjithshme dhe me kontekstin në zhvillim duhet të vlerësohet periodikisht përmes një procedure monitorimi dhe vlerësimi (shih kapitullin pasardhës).

6.1 Plani dhjetëvjeçar i veprimit

Prioritizimi i strategjive dhe masave të PLQU-së paraqitet në tabelat e mëposhtme. Për secilën masë, të renditura sipas strategjisë përkatëse, plani i veprimit përmban:

- një përshkrim të shkurtër të masës dhe numrin përkatës;
- strategjinë kyçe me të cilën lidhet;
- llojin e masës⁹
- skenarin përkatës;
- periudhën kohore (vitet 2026–2034) gjatë së cilës parashikohet zbatimi i saj.

Masat që janë pjesë e Skenarit të Referencës (SR), të cilat tashmë janë në proces zbatimi, ndjekin planifikimin e tyre të veçantë, përveç rasteve kur përkufizimi i tyre është rishikuar në kuadër të PLQU-së. Masat e Skenarit të Planit (SP) janë masa shtesë të propozuara nga PLQU-ja. Ndikimet mjedisore dhe sociale do të vlerësohen për secilën masë, për të siguruar përputhshmërinë me standardet e Bankës Europiane të Investimeve (EIB) dhe të Bashkimit Europian.

⁹ Sa i përket tipologjisë së masave, ato organizative mbështeten në ndryshimet e brendshme dhe përmirësimin e ndërtimit të kapaciteteve, organizimin e iniciativave dhe përpunimin dhe validimin e standardeve dhe normave lokale; ato rregullatore dhe ato që lidhen me infrastrukturën tregojnë përkatësisht ndërhyrjet operative dhe materiale, ndërsa ato që lidhen me shërbimet theksohen aspektet operative (dhe kostot).

Tabela 6-1: Lloji i masës dhe plani i veprimit për Shkodrën

Politikat e propozuara për Shkodrën				Tipologjia				Skenari		Periudha		
Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Organizationaliv	Rregulative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshkurtër (2026)	Afatmesëm (2029)	Afatgjatë (2034)
S1	Standarde dhe aftësi të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër	1	Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve	O								
		2	Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.	O								
		3	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë	O								
S2	Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti).	4	Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal			I						
		5	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal			I						
		6	Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore		R	I						
		7	Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore		R	I						
S3	Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën	8	Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta		R	I						
		9	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit		R							
		10	Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit		R							
S4	Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit	11	Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal	O	R							
		12	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit		R	I						
		13	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes		R							
		14	Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë		R							

Politikat e propozuara për Shkodrën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Tipologjia				Skenari		Periudha		
				Organizationaliv	Rregullative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshtkurtër (2026)	Afatmesëm (2029)	Afatgjatë (2034)
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë të aksesueshmëria për grupet më në nevojë	15	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore			I						
		16	Heqja e pengesave fizike në trotuare		R							
		17	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë		R							
		18	Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”		R							
		19	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara		R							
S6	Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët	20	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit			I						
		21	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash				S					
		22	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	O		I	S					
		23	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.			I						
		24	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	O	R							
		25	Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet				S					
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin kolektiv të pasagjerëve	26	Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik	O								
		27	Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë	O								
		28	Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik				S					
		29	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave			I						
		30	Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban				S					
		31	Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes	O			S					

Politikat e propozuara për Shkodrën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Tipologjia				Skenari		Periudha		
				Organizationaliv	Rregullative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshtkurtër (2026)	Afatesëm (2029)	Afatgjatë (2034)
		32	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve			I						
		33	Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh				S					
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë	34	Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut		R							
		35	Projektimi i hapësirave shumëfunksionale buzë trotuarit dhe jashtë rruge		R							
		36	Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik		R							
		37	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit		R							
		38	Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike			I						
		39	Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës	O	R							
S9	Parkimi është më racional dhe kryesisht jashtë rruge	40	Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit			I						
		41	Mbështetja e një sistemi strukturash "Parko & Shko" (në këmbë)		R	I						
		42	Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë		R							
		43	Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje		R							
		44	Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme		R							
S10	Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	45	Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë		R							
		46	Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët				S					

Politikat e propozuara për Shkodrën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Tipologjia				Skenari		Periudha		
				Organizationativ	Rregullative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshtkurter (2026)	Afatsmesem (2029)	Afatgjate (2034)
		47	Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike				S					
S11	Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti	48	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	O		I						
		49	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës			I						
		50	Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë				S					
		51	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	O		I						
		52	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut			I						
		53	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit			I						
		54	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi			I						

Tabela 6-2: Lloji i masës dhe plani i veprimit për Velipojën

Politikat e propozuara për Velipojën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Measure title	Tipologjia				Skenari		Periudha		
				Organizationativ	Rregullative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshtkurter (2026)	Afatsmesem (2029)	Afatgjate (2034)
S4	Rrjeti rrugor lokal është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i	1	Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës	O	R							
		2	Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë			I						
		3	Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës			I						

Politikat e propozuara për Velipojën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Measure title	Tipologjia				Skenari		Periudha		
				Organizationaliv	Rregullative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshtkurtër (2026)	Afatmesëm (2029)	Afatgjatë (2034)
	përbashkët për përdoruesit	4	Zgjatja dhe përmirësimi i shëtitores bregdetare			I						
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike janë të sigurt dhe aksesueshmëria për përdoruesit me nevoja të veçanta është përparësi	5	Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë			I						
		6	Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë		R							
		7	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë		R							
		8	Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë		R							
S6	Velipoja – një destinacion frymëzues dhe tërheqës për biçikletat	9	Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave		R	I						
		10	Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e biçikletave në Velipojë			I						
		11	Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë				S					
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve	12	Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë			I						
		13	Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë				S					
		14	Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë				S					
		15	Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor				S					
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, i pastër dhe i qetë	16	Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë		R							
		17	Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë		R							
		18	Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim			I						

Politikat e propozuara për Velipojën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Measure title	Tipologjia				Skenari		Periudha		
				Organizationativ	Rregullative	Infrastrukturë	Shërbim	Skenar Referimi	Skenar Planifikimi	Afatshtkurtër (2026)	Afatesmëm (2029)	Afatgjatë (2034)
S9	Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	19	Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të përkohshëm jashtë rruge	O		I						
		20	Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë				S					
		21	Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet		R							
		22	Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave		R							
S10	Logjistika e qytetit është efikase dhe e qëndrueshme	23	Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-nyjeve të përbashkëta		R							
		24	Promovimi i përdorimit të automjeteve elektrike të përbashkëta				S					
		25	Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve									
S11	Velipoja përfiton nga lidhjet më të mira të transportit	26	Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin				S					
		27	Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor	O		I						

6.2 Vlerësimi i kostove

Tabela në vijim paraqet një vlerësim fillestar të kostove (pa përfshirë TVSH-në) për zbatimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urban për qytetin e Shkodrës. Vlerësimi mungon vetëm për Masën 53 (ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit, pjesë e Bypass-it lindor), për shkak të kompleksitetit të ndërhyrjes dhe nevojës për përllogaritje më të sakta teknike.

Ky vlerësim është bazuar në çmime parametrike (p.sh. euro për metër linear, metër katror, kilometër autobusi apo njësi) në përputhje me tarifat shqiptare kur janë të disponueshme (p.sh. për punimet rrugore), mbi tenderë të fundit në Shqipëri ose me përshtatjen e çmimeve italiane në kontekstin shqiptar¹⁰. Për punimet rrugore, përllogaritja është bërë në bazë të sipërfaqes së ndërhyrjes (m²) dhe është shtuar një rezervë +25% për të papriturat.

Duhet të hartohet një plan financimi më i detajuar për të gjitha masat e PLQU-së, i cili përveç vlerësimit fillestar të kostove të paraqitura më poshtë, do të përcaktojë burimet orientuese të financimit dhe mbështetjes financiare, si dhe planin e detajuar të financimit për veprimet prioritare. Ky plan duhet të përfshijë të gjitha shpenzimet e parashikuara (investime fillestare), kostot e funksionimit dhe mirëmbajtjes, dhe burimet përkatëse të të ardhurave vjetore, përfshirë taksat, rezervat dhe të ardhurat e pritshme gjatë gjithë kohëzgjatjes së planit të financimit.

Rezultati përfundimtar do të jetë një kalendar i rishikuar i zbatimit dhe një plan veprimi sipas afateve kohore që merr parasysh disponueshmërinë e fondeve (si në vlerë, ashtu edhe në kohë) dhe që reflekton fazat e njëpasnjëshme të zbatimit. Këto përfshijnë kohën e nevojshme për: studime fizibiliteti, vlerësime mjedisore dhe sociale, shqyrtim dhe miratim nga të gjithë aktorët e përfshirë, mobilizimin e burimeve financiare, krijimin e kuadrit institucional dhe ligjor (nëse kërkohet, si në rastin e partneriteteve publiko-private), përgatitjen e projekteve inxhinierike të detajuara kur është e nevojshme, planet individuale të prokurimit dhe përzgjedhjen e furnitorëve dhe kontraktorëve, etj.

¹⁰ Referencat kryesore për vlerësimin ishin: edicioni i vitit 2024 i "Prezzi Tipologie Edilizie", redaktuar nga Collegio degli Ingegneri e Architetti di Milano, kostoja për njësi nga tenderët publikë të dhënë në qytetet e Italisë jugore për parkim, kostoja për njësi për tipologjinë e infrastrukturës së ciklizmit nga Udhëzimet e planit të biçikletave publike nga Regione Puglia. (Modena) dhe San Donà dei Piave (Venezia) dhe kostot e infrastrukturës së mirëmbajtjes dhe tarifimit të autobusëve elektronik nga studimi "Skenari e prospettive dell'elettrificazione del trasporto pubblico su strada", Universiteti Bocconi, Milano, 2022

Tabela 6-3: Vleresimet e kostove

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
S1	Standarde dhe aftësi të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër	1	Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve	Pa shpenzime (mbulohet brenda buxhetit aktual Bashkiak)							0.0
		2	Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.	Pa shpenzime (mbulohet brenda buxhetit aktual Bashkiak)							0.0
		3	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë	Trainime dhe vizita në vend	Nr. për vit	3	1,500.0	10		45.0	45.0
S2	Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të	4	Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal	Punime rrugore: rikonstruksion i gjithë sipërfaqes rrugore	km	3.2			19,700.0		19,700.0
		5	Zhvillimi i kopshtit linear lindje-perëndim dhe boshtit multimodal	Punime rrugore: rikonstruksion i gjithë sipërfaqes rrugore	km	3			12,000.0		12,000.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
	përshtatshme për mjete të kombinuara transporti).	6	Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore	Punime rrugore: ndërhyrje më të lehta	km	9			14,000.0		14,000.0
		7	Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore	Punime rrugore: ndërhyrje më të lehta	km	2.5			5,800.0		5,800.0
S3	Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën	8	Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta	Punime rrugore në zonën Zdralej, si dhe sinjalistikë, arredim urban dhe gjelbërim	km	2.3			7,500.0	50.0	7,550.0
		9	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit	Porta ANPR (njohje automatike targash), sinjalstike dhe system menaxhimi lejesh	aforfe			8	30.0	80.0	110.0
		10	Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit	Ditët pa makina/evente testuese	Nr. për vit	3	2,000.0	10		60.0	60.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
S4	Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit	11	Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal	Projektim/Udhëzime dhe këshillime	aforfe				8.0		8.0
		12	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit	Punime rrugore: rikonstruksion i gjithë sipërfaqes rrugore	km	20			10,100.0		10,100.0
		13	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes	Arredim urban, sinjalistike rrugore dhe gjelberim	km	40	50,000.0		2,000.0	10.0	2,010.0
		14	Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë	Arredim rrugor dhe për kënde lojërash	m2	1,500	70.0		105.0	20.0	125.0
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë te aksesueshmëria	15	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	Punime rrugore: ridizenjim kalimesh dhe kryqezimesh	Nr.	43	10,000.0		430.0		430.0
		16	Heqja e pengesave fizike në trotuare	Punime në rrugë për heqjen e pengesave, rampa, etj	m2	10,000	50.0		500.0		500.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
	për grupet më në nevojë	17	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	Vija te bardha te ngritura/të mbrojtura dhe semafore	Nr.	50	2,000.0		100.0		100.0
		18	Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”	Arredim urban, sinjalistike rrugore dhe gjelberim	m2	1,480	70.0		103.6		103.6
		19	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	Sinjalistike horizontale dhe vertikale	Nr.	50	200.0		10.0		10.0
S6	Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët	20	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit	Miks korsish për biçikleta të mbrojtura, të rezervuara dhe të bashkëndara	km	29.1			2,024.0		2,024.0
		21	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	Parkime dhe garazhe biçikletash	unit	80	2,000.0		160.0		160.0
		22	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	Korsi biçikletash të mbrojtura dhe të rezervuara, dhe shtigje natyrore (shiko projektin)					4,500.0		4,500.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
		23	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.	Korsi per biçikleta te mbrojtura dhe te rezervuara	km	20.8			1,664.0		1,664.0
		24	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	Nisma dhe evente per pedalimin	Nr. per vit	2	4,000.0	8		64.0	64.0
		25	Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet	Flotë e vogël biçikletash elektrike + programe dhe app	njësi	20	2,000.0		40.0	10.0	50.0
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin kolektiv të pasagjerëve	26	Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik	Skemë financimi	bus-km	100,000	1.5	7		1,050.0	1,050.0
		27	Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve	Studim plan	Nr	1			5.0		5.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
			urbanë dhe periferikë								
		28	Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik	Dizenjim	Nr	1			10.0		10.0
		29	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave	Vendqendrimet autobusesh + rryme elektrike + pershtatje platforme	Vend-qendrimet	100	4,000.0		400.0		400.0
		30	Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban	Autobuzë + depo karikimi + Shërbim I plotë për 5 vite	Nr. autobusë	19			10,100.0	800.0	10,900.0
		31	Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv "sipas kërkesës" bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes	Sistem digjital prenotimi dhe gjurmimi	Nr. autobusë	20	500.0	10	10.0	100.0	110.0
		32	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve	Punime ndërtimi	m2	8,000			5,000.0		5,000.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
		33	Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh	Incentiva të vogla dhe pershtatje kalatash dhe molesh	Nr. incentiva	10	1,000.0	10	20.0	10.0	30.0
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë	34	Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut	Pengesa te levzishme dhe sinjalistike	Nr	5	2,000.0			10.0	10.0
		35	Projektimi i hapësirave shumëfunktionale buzë trotuarit dhe jashtë rruge	Studim plan	Nr	1			5.0		5.0
		36	Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik	Sinjalistike rrugore dhe tabela elektronike	aforfe				25.0	25.0	50.0
		37	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit	Mjete inspektimi per policine lokale	aforfe				25.0		25.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
		38	Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike	Pika karikimi	Nr.	10	5,000.0		50.0		50.0
		39	Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës	Sensorë dhe sisteme IT	aforfe				100.0		100.0
S9		40	Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit	1 godine parkimi shumekateshe 400 vende plus 3 zona parkimi me nga 300 - 400 vende					6,700.0		6,700.0
	Parkimi është më racional dhe kryesisht jashtë rrugë	41	Mbështetja e një sistemi strukturash "Parko & Shko" (në këmbë)	Incentiva ose mbështetje te ndryshme	Nr. incentiva	1	10,000.0	6		60.0	60.0
		42	Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për	Makineri biletash dhe sinjalistike	aforfe			10	50.0	30.0	80.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
			menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë								
		43	Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje	Sinjalistike	aforfe				50.0		50.0
		44	Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme	Pa shpenzime (mbulohet me buxhetin aktual të Bashkisë)							0.0
S10	Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	45	Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë	Sinjalistike					10.0		10.0
		46	Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët	5 biçikleta kargo	Nr.	5	4,000.0		20.0		20.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
		47	Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike	4 automjete te vogla elektrike	Nr.	4	15,000.00		60.0		60.0
S11	Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti	48	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	Nuk eshte ne buxhetin e PLQU (financohet nga entet kombetare)							0.0
		49	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	Nuk eshte ne buxhetin e PLQU (financohet nga entet kombetare)							0.0
		50	Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë	Aktivitete promovimi	aforfe					15.0	15.0
		51	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	Nuk eshte ne buxhetin e PLQU (financohet nga entet kombetare)							0.0
		52	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut	Punime rrugore, ure e re					8,400.0		8,400.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
		53	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit	N/A					N/A		N/A
		54	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	Punime rikonstruksioni	km	6.5			4,700.0		4,700.0
	Politikat e propozuara për Velipojën										
S4	Rrjeti rrugor lokal është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për përdoruesit	1	Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës	Pa shpenzime (mbulohet me buxhetin aktual të Bashkisë)							0.0
		2	Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë	Punime rrugore: Nderhyrje të lehta	km	15			6,300.0		6,300.0
		3	Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës	Punime rrugore: Zgjerim rruge	km	3	800,000.00		2,400.0		2,400.0
		4	Zgjatja dhe përmirësimi i shetitores bregdetare	Punime rrugore zgjatim i shetitores	m	560			323.5		323.5

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike janë të sigurt dhe aksesueshmëria për përdoruesit me nevoja të veçanta është përparësi	5	Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë	Punime rrugore: ridizenjim kalimesh dhe kryqezimesh	Nr.	10	10,000.0		100.0		100.0
		6	Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë	Punime në rrugë për heqjen e pengesave, rampa, etj	m2	5,000	50.0		250.0		250.0
		7	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë	Vija te bardha te ngritura/të mbrojtura dhe semafore	Nr.	80	2,000.0		160.0		160.0
		8	Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë	Sinjalistike horizontale dhe vertikale	njesi						0.00
S6	Velipoja – një destinacion frymëzues dhe tërheqës për biçikletat	9	Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave	Nderhyrje te lehta me sinjalistike dhe mbrojtje kryqezimesh	km	14	20,000.0		280.0		280.0
		10	Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e	Parkime dhe garazhe bicikletash	njësi	16	2,000.0		32.0		32.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
			biçikletave në Velipojë								
		11	Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë	Bicikleta elektrike + program app	njësi	15	2,500.0		37.5		37.5
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve	12	Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë	Shpronësim dhe ndërtim	m2	4,000			1,500.0		1,500.0
		13	Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë	E përfshirë në M28 Shkodër							0.0
		14	Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë	E përfshirë në M28 Shkodër							0.0
		15	Mbështetje për elektrifikimin e	Incentiva për operatorët privatë	Nr. incentiva	10	4,000.0		40.0		40.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
			minibusëve privatë								
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, i pastër dhe i qetë	16	Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor	Sinjalistike	aforfe				10.0		10.0
		17	Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë	Sinjalistike dhe arredim ruban	aforfe				20.0		20.0
		18	Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë	Pika karikimi	njesi	5	5,000.0		25.0		25.0
S9	Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	19	Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim	4 module parkimi dyshe + 2 teke	njesi	6			1,765.0		1,765.0
		20	Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të	Pa shpenzime (mbulohet me buxhetin actual te Bashkise)							0.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
			përkohshëm jashtë rruge								
		21	Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë	Sinjalistike dhe makineri biletash	aforfe				30.0		30.0
		22	Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet	Modul parkimi tek + peisazh	No.	4			640.0		640.0
S10	Logjistika e qytetit është efikase dhe e qëndrueshme	23	Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave	Sinjalistike	aforfe				5.0		5.0
		24	Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-	Adaptim konteineri ose godine e vogël	No	2	40,000.0		80.0		80.0

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Përshkrimi	Njesia	Sasia	Çmimi (EUR)	Vite Kosto oper. (No.)	Vlera Totale (mijë EUR)	Total Kosto veprimi (mijë EUR)	Shuma (mijë EUR)
			nyjeve të përbashkëta								
		25	Promovimi i përdorimit të automjeteve elektrike të përbashkëta	Flote e perbashket prej 5 minibusësh elektrikë	No	5	20,000.0		100.0		100.0
S11	Velipoja përfiton nga lidhjet më të mira të transportit	26	Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve	Broshure, reklama në aeroport/port dhe ne 5 autobuza	aforfe				20.0		20.0
		27	Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin	Pa shpenzime (financohet nga entet kombetare)							0.00
		81									133,071.6 €

Tabela 6-4: Vlerësimet e kostove të përmbledhura sipas kuadrit kohor

Përshkrimi	Afatshkurtër (2026) (mijë EUR)	Afatmesëm (2029) (mijë EUR)	Afatgjatë (2034) (mijë EUR)	Totali (mijë EUR)
Politikat e propozuara për Shkodrën	48,271.00	53,742.60	16,940.00	118,953.60
Politikat e propozuara për Velipojën	4,070.83	7,906.33	2,140.84	14,118.00

Totali	52,341.83	61,648.93	19,080,84	133,071.60
---------------	-----------	-----------	-----------	------------

7 Monitorimi dhe Vlerësimi

Monitorimi dhe vlerësimi janë hapa thelbësorë në zbatimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urban, duke mundësuar identifikimin në kohë të suksesit apo nevojës për rishikim të planit dhe masave përkatëse. Këto procese ofrojnë informacion të rregullt për vendimmarrësit, organet financuese dhe aktorët lokalë për të vlerësuar nëse PLQU-ja po jep përfitime për komunitetin, ofron vlerë për investimin dhe nëse duhet vazhduar, përmirësuar apo rikonceptuar.

Monitorimi dhe vlerësimi janë procese të lidhura ngushtë dhe ndajnë shumë elementë të përbashkët, si burimet e të dhënave dhe objektivat, por mes tyre ekzistojnë disa dallime të rëndësishme. Dallimi kryesor qëndron në qëllimin: monitorimi synon ofrimin e informacionit për përshtatje të mundshme dhe riplanifikim gjatë zbatimit të një PLQU-je, me qëllim përmirësimin e rezultateve, ndaj edhe kryhet në intervale të shkurtra kohore. Në kontrast, vlerësimi ka një natyrë më strategjike dhe ofron informacion për të nxjerrë mësim dhe për të përmirësuar planin e ardhshëm. Si i tillë, vlerësimi ndodh më rrallë dhe zakonisht pas fazave të caktuara të planifikimit të një PLQU-je.

Plani i vlerësimit dhe monitorimit për PLQU-në e Shkodrës, i përshkruar në këtë seksion, ndjek qasjen e rekomanduar nga Udhëzuesit Europianë për PLQU-të dhe synon të sigurojë që burimet për vlerësim dhe monitorim të përdoren në mënyrë efektive, duke ofruar prova të qëndrueshme mbi ndikimet në raport me objektivat dhe synimet e përcaktuara.

7.1 Procedurat e monitorimit dhe vlerësimit

Departamenti i Planifikimit Urban do të jetë përgjegjës për monitorimin dhe vlerësimin e zbatimit të PLQU-së.

Aktivitetet të rregullta të monitorimit duhet të zhvillohen, me raporte vjetore, të cilat duhet të përqendrohen në tregues për të cilët të dhënat mund të mbledhen në mënyrë të vazhdueshme.

Vlerësime periodike në shkallë të gjerë, që synojnë strategjitë e përgjithshme dhe kërkojnë mbledhje më të madhe të të dhënave (p.sh. anketime në familje), do të kryhen më rrallë, çdo 2 deri në 5 vjet, në varësi të masave. Vlerësime të posaçme për ndërhyrje individuale mund të realizohen menjëherë pas zbatimit të tyre.

Aktiviteti i monitorimit, i cili do të zhvillohet çdo dy vjet, ka për qëllim të evidentojë çdo mospërputhje mes zbatimit real të PLQU-së dhe asaj që ishte planifikuar, si dhe mes vlerave reale të treguesve pas disa viteve nga nisja e planit dhe objektivave të vendosura fillimisht. Nëse një ose më shumë tregues rezultojnë nën pritshmëritë, duhet të identifikohen shkaqet dhe të rishikohen ndërhyrjet, përmes: veprimeve korrigjuese, riformulimit të masave ose rishikimit të objektivave, nëse është e nevojshme. Kjo veprimtari duhet të përfshijë qytetarët dhe aktorët e interesuar, si për t'i informuar mbi rezultatet, ashtu edhe për të diskutuar mundësitë për ndërhyrje korrigjuese ose për rishikim objektivash.

Në afat të mesëm (5 vjet), aktiviteti i monitorimit do të mundësojë përditësimin real të PLQU-së. Përveç analizës së devijimeve nga plani, përditësimi kërkon një rishikim të kujdesshëm të karakteristikave të kontekstit urban dhe të lëvizshmërisë, për të vlerësuar nëse ato:

- kanë ndjekur prirjet e parashikuara në hartimin fillestar të PLQU-së, duke lejuar që zbatimi i planit të vazhdojë siç është parashikuar;
- kanë devijuar ndjeshëm nga parashikimet, për arsye që nuk lidhen me emergjenca, duke kërkuar rishikim të skenarit të planit dhe të analizës së gjendjes.

Kjo veprimtari duhet të shoqërohet me konsultim me qytetarët dhe aktorët e përfshirë, në lidhje me zhvillimet e kontekstit urban dhe rezultatet e monitorimit.

7.2 Treguesit dhe objektivat

Është hartuar një listë e detajuar treguesish për PLQU-në e Shkodrës, që përfshin metodat e matjes dhe nevojat për të dhëna.

Përcaktimi i treguesve bën të mundur matjen e performancës së PLQU-së dhe përbën bazën për vlerësim.

Bëhet dallimi midis dy kategorive të treguesve:

- Treguesit e rezultatit (outcome indicators) – Masin ndikimin real të masave në raport me objektivat e vendosura.
- Treguesit e prodhimit (output indicators) – Masin shkallën e zbatimit të masave dhe përmirësimet në shërbime.

Treguesit kryesorë të prodhimit lidhen drejtpërdrejt me strategjitë dhe masat e PLQU-së.

Mundësia për të llogaritur lehtësisht këta tregues është vlerësuar paraprakisht, duke u bazuar në të dhënat e mbledhura gjatë analizës së gjendjes.

Tabela e parë më poshtë përshkruan treguesit e rezultateve dhe objektivat e performancës për objektivat (e përgjithshme dhe specifike) siç përshkruhen në kapitullin 2.

Në tabelën pasuese, jepen treguesit kryesorë të rezultateve për të monitoruar progresin e zbatimit të strategjive individuale dhe masave përkatëse.

Tabela 7-1: Treguesit e rezultatit dhe objektivat

OBJEKTIVI STRATEGJIK	OBJEKTIVI SPECIFIK	TREGUESIT E REZULTATI	Viti i vleres bazë	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
LEVIZSHMERI E SHNDETSHME	1.1 Zvogëlimi i aksidenteve rrugore duke u përqendruar te përdoruesit vulnerabël me qëllim eliminimin e aksidenteve fatale	Shuma e lëndimeve dhe vdekjeve në aksidentet rrugore	2023	92	70	36
		Vdekjet në aksidentet rrugore	2023	9	4	0
		Aksidente rrugore që përfshijnë çiklistë dhe këmbësorë		n/a	-20%	-50%
	1.2 Ulja e emetimeve të gazrave serrë që rrjedhin nga lëvizshmëria	Niv. mesatare te CO2 (ppm) nga stacionet e matjeve	2022	405	400	350
	1.3 Ulja e ndikimit të lëvizshmërisë në ndotjen lokale të ajrit	Niv. mesatare te NO2 (µg/m3) nga stacionet e matjeve	2022	52.2	45	40
		Niv. mesatare te PM2,5 (µg/m3) nga stacionet e matjeve	2022	28.4	25	25
		Niv. mesatare te PM10 (µg/m3) nga stacionet e matjeve	2022	33.9	30	30
	1.4 Ulja e ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës	Niv. mesatare te zhurmes (dB) nga stacionet e matjeve	2022	68	65	55

OBJEKTIVI STRATEGJIK	OBJEKTIVI SPECIFIK	TREGUESIT E REZULTATI	Viti i vleres bazë	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
	1.5 Inkurajimi i lëvizshmërisë aktive dhe ushtrimeve fizike	Të anketuarit që deklarojnë se ecja në këmbë ose çiklizmi janë mënyrat më të përdorura të transportit për kohën e lirë ose për qëllime të tjera.	2024	57%	60%	65%
		Të anketuarit që deklarojnë se ecja në këmbë ose çiklizmi janë mënyrat më të përdorura të transportit për të shkuar në punë ose studime	2024	68%	70%	70%
LEVIZSHMERI E QENDRUESHME	2.1 Mbajtja e balancuar e ndarjes modale dhe rritja e pjesës së mënyrave të qëndrueshme të transportit	Të anketuarit që deklarojnë se makina ose motoçikleta janë mënyrat më të përdorura të transportit për të shkuar në punë ose studime	2024	29%	25%	20%
	2.2 Sigurimi i cilësisë së rrugëve të qytetit dhe hapësirave publike duke i dhënë përparësi nevojave të përdoruesve të rrugës në nevojë dhe udhëtarëve aktivë	Niveli i kënaqësisë me cilësinë e rrugëve të qytetit dhe hapësirave publike		n/a	60%	80%
	2.3 Zhvillimi i infrastrukturave të gjelbra dhe rezistente ndaj klimës	Niveli i kënaqësisë me reagimin ndaj përmbytjeve dhe valëve të të nxehtit		n/a	60%	80%
	2.4 Zhvillimi i një sistemi të transportit publik të integruar dhe financiarisht të	Numri vjetor i pasagjerëve në linjat e autobusëve urbanë		n/a	+50%	+100%

OBJEKTIVI STRATEGJIK	OBJEKTIVI SPECIFIK	TREGUESIT E REZULTATI	Viti i vleres bazë	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
	qëndrueshëm që mbulon të gjithë territorin					
		Numri vjetor i pasagjerëve në linjat e autobusëve periferik		n/a	+30%	+50%
		Të anketuarit që deklarojnë transportin publik si mënyrën më të përdorur të transportit për të shkuar në punë ose studime	2024	3%	5%	10%
	2.5 Bërja e ecjes dhe çiklizmit të veçantë për turizmin aktiv dhe atraktivitetin e qytetit	Numri mesatar i shëtitësve dhe çiklistëve në itineraret e kohës së lirë në fundjavat e verës		n/a	60	100
	2.6 Zvogëlimi i ndikimit të sistemit të transportit në peizazh dhe vende natyrore	Pjesa e rrugëve të qytetit të Shkodrës me të paktën 15% të hapësirës së disponueshme të dedikuar për kullimin dhe zonat e gjelbra		n/a	20%	50%
		Një pjesë e plazhit të Velipojës dhe lagunës së Vilunit është e mbrojtur nga parkimi i parregullt i makinave.			100%	100%

OBJEKTIVI STRATEGJIK	OBJEKTIVI SPECIFIK	TREGUESIT E REZULTATI	Viti i vleres bazë	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
LËVIZSHMERI EFIKASE	3.1 Ulja e mbingarkesës dhe përmirësimi i efikasitetit të sistemit të transportit nëpërmjet projektimit dhe rregulloreve të duhura të rrugëve.	Raporti i kapacitetit të vëllimit në shumicën e rrugëve të mbingarkuara	2023	1,12	1,00	0,8
	3.2 Sigurimi i përdorimit të saktë të rrugës nëpërmjet zbatimit më të madh dhe më efektiv të rregullave të trafikut dhe parkimit.	Niveli i kënaqësisë me rregullat e trafikut dhe parkimit		n/a	60%	80%
	3.3 Promovimi i inovacionit teknologjik dhe menaxherial në sektorin e transportit	Numri i stacioneve të monitorimit të trafikut dhe Shenjave me Mesazhe të Ndryshueshme (VMS) në vend	2024	0	5	10
	3.4 Promovimi i një shpërndarjeje më efikase të mallrave	Numri i bizneseve që përdorin mikro-platforma dhe automjete mallrash të pastra	2024	0	15	30
LËVIZSHMERI E DREJTË	4.1 Përmirësimi i aksesueshmërisë së rrugëve të qytetit dhe shërbimeve të lëvizshmërisë	Niveli i kënaqësisë me aksesueshmërinë e rrugëve të qytetit dhe shërbimet e lëvizshmërisë		n/a	50%	70%
	4.2 Sigurimi i përballueshmërisë së transportit publik nga të gjithë	Pjesa e kuartilerit më të varfër të popullsisë që merr një abonim me zbritje në transportin publik		n/a	40%	80%

OBJEKTIVI STRATEGJIK	OBJEKTIVI SPECIFIK	TREGUESIT E REZULTATI	Viti i vleres bazë	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
	4.3 Diferencimi i çmimeve të rrugëve dhe stimujve/shkurajimeve sipas niveleve të të ardhurave dhe mënyrave të transportit.	Pjesa e vendeve të parkimit në rrugë në qendër të Shkodrës dhe Velipojës me çmime të paktën 50% më të larta se tarifa më e ulët	2024	0	60%	60%
		Numri vjetor i personave me të ardhura të ulëta që marrin stimuj dhe zbritje për mënyrat e qëndrueshme të transportit		n/a	300	500

Table 7-2: Treguesit e rezultateve dhe objektivat për Shkodrën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i MASës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
S1	Standarde dhe aftësi të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër	1	Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve	Miratimi i Hierarkisë së re	Po/Jo	0	1	1
		2	Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.	Skema e rishikuar është miratuar	Po/Jo	0	1	1
		3	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë	Workshopi vjetor i trajnimit dhe vizita në vend të ndjekura	Nr	0	3	5
S2	Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj	4	Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal	Përqindja e zhvillimit të boshtit veri-jug	%	0%	40%	80%
		5	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal	Përqindja e zhvillimit të boshtit lindje-perendim	%	0%	40%	70%

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
	klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti).	6	Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore	Përqindja e unazës së brendshme perëndimore dhe lindore është përmirësuar	%	0%	100%	100%
		7	Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore	Përqindja e akseve shpërndarëse lindore të përmirësuar/ridizenjuara	%	0%	100%	100%
S3	Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën	8	Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta	Rritja e rrugëve për këmbësorë	m	400	2,700	2,700
		9	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit	Zgjerimi i sektorëve të Zonës së Trafikut të Kufizuar	ha	0	300,000	600,000
		10	Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit	Ditët pa makina/me kohë të kufizuar në vit	Nr	1	2	2
S4	Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit	11	Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal	Udhëzime mbi konceptin dhe standardet e rrugëve lokale	Po/Jo	0	1	1
		12	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit	Rritja e rrugëve lokale të transformuara dhe të përmirësuar	km	0	5	20
		13	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes	Extension of local streets adapted	km	0	40	40
		14	Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë	Numri i rrugëve me kënd lojërash të implementuara	Nr	0	5	10
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike duhet të ndihen të sigurt, me një fokus të veçantë të aksesueshmëria për grupet më në nevojë	15	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	Numri i pikave të zeza të hequra	Nr	0	43	43
		16	Heqja e pengesave fizike në trotuare	Shtimi trotuareve për këmbësorë pa barriera	m	0	5,000	5,000
		17	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	Numri i kalimeve të sigurta për këmbësorë	Nr	0	50	50
		18	Zbatimi i programit "Rrugët e Shkollës"	Pjesa e shkollave me një Rrugë Shkollore në vend	Nr	0	37	37

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
		19	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	Numri i rrugëve të qytetit që përmbushin standardet	Nr	0	50	50
S6	Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët	20	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit	Gjatësia e rrjetit kryesor të biçikletave e përfunduar	Km	26.5	40	40
		21	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	Numri i vendeve të parkimit të biçikletave në banesa dhe publike	Nr	0	40	80
		22	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	Funksionimi dhe promovimi i Rrugës së Biçikletave LSRB	Po/Jo	0	1	1
		23	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.	Gjatësia e itinerareve periferike të biçikletave është përmirësuar	Km	0	10	20
		24	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	Numri i ngjarjeve vjetore të çiklizmit të organizuara Ndarja e stacioneve/ndërrimeve të autobusëve është përmirësuar	Nr	0	2	4
		25	Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet	Numri i dyqaneve të përfshira për qiradhënien e biçikletave	Nr	0	10	10
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin kolektiv të pasagjerëve	26	Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik	Skema e re e transportit publik është miratuar	Po/Jo	0	1	1
		27	Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë	Identiteti i ri vizual është zbatuar plotësisht	Po/Jo	0	1	1
		28	Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik	Plani i ri operativ i transportit publik është në zbatim	Po/Jo	0	1	1
		29	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave	Pjesa e vendqëndrimeve të autobusëve që është përmirësuar	%	0	100%	100%
		30	Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban	Numri i autobusëve elektrikë në flotë	Nr	0	8	8

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i MASës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
		31	Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes	Platforma DRT e instaluar dhe funksionale	Po/Jo	0	1	1
		32	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve	Terminali i autobusëve dhe i autobusëve i ndërtuar dhe funksional	Po/Jo	0	0	1
		33	Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh	Numri i shërbimeve të rregullta të pasagjerëve të aktivizuara	Nr	0	0	1
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë	34	Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut	Skema e re e Menaxhimit të Trafikut e miratuar dhe funksionale	Po/Jo	0	1	1
		35	Projektimi i hapësirave shumëfunksionale buzë trotuarit dhe jashtë rrugë	Studimi i projektimit i kryer	Po/Jo	0	1	1
		36	Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik	Pjesa e rrjetit rrugor me sinjalistikë të përmirësuar	%	0	70%	70%
		37	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit	Numri i gjobave të lëshuara për parkim të parregullt	Nr	n/a	-30%	-60%
		38	Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike	Numri i vendeve të karikimit elektrik	Nr	1	5	10
		39	Integrimi i monitorimit të trafikut, cilësisë së ajrit, zhurmës dhe pemëve në një platformë të centralizuar dhe publikimi periodik i të dhënave dhe këshillave për përdoruesit e rrugës	Numri i raporteve vjetore të publikuara	Nr	0	1	1
S9	Parkimi është më racional dhe kryesisht jashtë rrugë	40	Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit	Numri i objekteve P&R në funksion	Nr	0	2	4
		41	Mbështetja e një sistemi strukturash “Parko & Shko” (në këmbë)	Numri i objekteve Parko&Shko në funksion	Nr	0	2	5
		42	Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë	Skema e parkimit në rrugë në funksion	Po/Jo	0	1	1

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i MASës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
		43	Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje	Zonat e parkimit për banorët në funksion	Po/Jo	0	1	1
		44	Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme	Numri i projekteve të pasurive të paluajtshme që zbatojnë standardet maksimale	Nr	0	1	5
S10	Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	45	Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë	Skema e kufizimeve të aksesit për automjetet e mallrave në funksion	Po/Jo	0	1	1
		46	Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët	Numri i mikro-qendrave të përbashkëta	Nr	0	2	5
		47	Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike	Numri i automjeteve elektrike të mallrave në funksion	Nr	0	4	8
S11	Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti	48	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	Tirana - Shkodra - Podgorica u rehabilitua	Po/Jo	0	0	1
		49	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	Stacioni hekurudhor u rinovua	Po/Jo	0	0	1
		50	Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë	Numri i autobusëve ndërqytetës të klasit të parë në funksionim	Nr	0	1	3
		51	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	Autostrada Adriatik-Jonian u ndërtua	Po/Jo	0	0	1
		52	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut	Ura dhe segmenti rrugor i Bahçallëkut u përmirësuan	Po/Jo	0	0	1
		53	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit	Hyrja e re juglindore e qytetit u ndërtua	Po/Jo	0	0	1
		54	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	Shirokë - Zogaj – Mal i Zi rehabilitohet	Po/Jo	0	0	1

Tabela 7-3: Treguesit e rezultateve dhe objektivat për Velipojën

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i MASës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
S4	Rrjeti rrugor lokal është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për përdoruesit	1	Hartimi i një koncepti dhe standardesh për rrjetin rrugor lokal të Velipojës	Koncepti dhe standardi u përpunuan dhe u miratuan	Po/Jo	0	1	1
		2	Përfundimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në Velipojë	Shtimi i rrugëve lokale të përmirësuara	km	0	15	15
		3	Hartimi dhe zbatimi i një rruge të re hyrëse drejt qendrës së Velipojës	Rruga e re hyrëse e ndërtuar	Po/Jo	0	1	1
		4	Zgjatja dhe përmirësimi i shëtitorës bregdetare	Zgjerimi i shëtitorës bregdetare	m	0	600	600
S5	Të gjithë përdoruesit e rrugëve dhe hapësirave publike janë të sigurt dhe aksesueshmëria për përdoruesit me nevoja të veçanta është përparësi	5	Eliminimi i pikave të zeza përgjatë rrugës SH27 Bërdicë – Velipojë	Heqja e pikave të zeza	%	0%	50%	100%
		6	Heqja e pengesave fizike në trotuare dhe shtigje këmbësorësh në Velipojë	Heqja e pengesave dhe barrierave përgjatë shtigjeve për këmbësorë	%	0%	60%	60%
		7	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë në Velipojë	Kalime të sigurta për këmbësorë	Nr	0	80	80
		8	Sigurimi i hapësirave të dedikuara parkimi për personat me aftësi të kufizuara në Velipojë	Vende të reja parkimi në rrugë dhe jashtë rrugës për personat me aftësi të kufizuara	Nr	n/a	80	80
S6	Velipoja – një destinacion frymëzues dhe tërheqës për biçikletat	9	Mirëmbajtja dhe zgjerimi i rrjetit rekreativ të biçikletave	Zgjerimi i rrjetit të biçikletave rekreative	km	0	10	18
		10	Vendosja e strukturave të sigurta për parkimin e biçikletave në Velipojë	Parkingje të reja për biçikleta	Nr	n/a	60	60
		11	Përmirësimi i shërbimeve të qirasë së biçikletave dhe ekskursioneve të organizuara në Velipojë	Numri i biçikletave me qira	Nr	0	20	20
S7	Më shumë njerëz përdorin transportin	12	Vendosja dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve ndërrurbanë në Velipojë	Terminal i ri publik autobusësh	Po/Jo	0	1	1

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i Masës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
	publik të pasagjerëve	13	Rishikimi, digjitalizimi dhe mbështetja e linjës së transportit publik Shkodër–Velipojë	Linja Shkodër-Velipojë e digjitalizuar	Po/Jo	0	1	1
		14	Hartimi dhe testimi i fizibilitetit për një linjë urbane të rregullt të transportit publik dhe shërbime shuttle në Velipojë	Linja urbane Velipojë e planifikuar dhe testuar	Po/Jo	0	1	1
		15	Mbështetje për elektrifikimin e minibusëve privatë	Numri i autobusëve elektrikë privatë në funksion	Nr	0	3	3
S8	Qarkullimi rrugor është më efikas, i pastër dhe i qetë	16	Testimi dhe zbatimi i një skeme trafiku me qarkullim rrethor	Skema e trafikut me qarkullim rrethor në funksion	Po/Jo	0	1	1
		17	Përcaktimi dhe administrimi i rrugëve me qarkullim të kufizuar në Velipojë	Pjesa e rrugëve të propozuara për qarkullim të kufizuar të zbatuara	%	0	70%	70%
		18	Instalimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike në Velipojë	Numri i stacioneve të karikimit elektrik	Nr	0	5	5
S9	Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	19	Sigurimi i parcelave dhe ndërtimi i një sistem parkimi rrethor tek dhe dysh në Velipojë i kombinuar me gjelbërim	Numri i parkimeve rrethore	Nr	0	3	6
		20	Lejimi dhe rregullimi i përdorimit të parcelave të lira për parkim të përkohshëm jashtë rrugë	Rregullore e re e zbatuar	Po/Jo	0	1	1
		21	Hartimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimeve në rrugë, bazuar në kohëzgjatjen, çmimet dhe lejet, në Velipojë	Skema e parkimit në rrugë është në funksion	Po/Jo	0	1	1
		22	Identifikimi dhe mbështetja e parkimeve rrethore tek dhe dyshe të dedikuara për banorët dhe hotelet	Numri i parkimeve rrethore vetëm për banorë/hotele	Nr	0	2	4
S10	Logjistika e qytetit është efikase dhe e qëndrueshme	23	Vendosja e kufizimeve të aksesit për mjetet e transportit të mallrave në bazë të orarit, ndotjes dhe përmasave	Rregullorja e re e zbatuar	Po/Jo	0	1	1

Kodi i Strategjisë	STRATEGJIA	Kodi i Masës	Emërtimi i MASës	Treguesi i rezultateve	Njësia	Vlera Bazë	Objektivi 5 vjeçar	Objektivi 10 vjeçar
		24	Mbështetja e logjistikës me biçikleta dhe krijimi i depove/mikro-nyjeve të përbashkëta	Numri i mikroqendrave/depove	Nr	0	1	2
		25	Promovimi i përdorimit të automjeteve elektrike të përbashkëta	Numri i automjeteve elektrike të përbashkëta	Nr	0	2	5
S11	Velipoja përfiton nga lidhjet më të mira të transportit	26	Koordinimi dhe mbështetja e funksionimit të linjave sezonale të autobusëve	Numri i linjave në funksionim	Nr	0	2	4
		27	Mbështetja e ndërtimit të rrugës së re bregdetare Lezhë – Velipojë – Ulqin	Pa tregues				