

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 III Annexes
Porta e Alpeve
Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
Vëllimi III - Shtojcat



Ky operacion asistence teknike financohet në kuadër të Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike (NQE) e Bankës Evropiane të Investimeve (BEI). NQE është përgjigjja 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.

Përfundim 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 pale 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 III – Shtojcat

Shtojca I – Raporti i Pjesëmarrjes



BASHKIA SHKODËR

Tabela e Përmbajtjes

Fjalorth i termave dhe shkurtesave	6
1 Hyrje	1
1.1 Struktura e dokumentit	1
2 Ushtrimi i vizionimit	2
2.1 Objekti i seminarit	2
2.2 Vendi dhe rendi i ditës	3
2.3 Përmbajtja dhe rezultatet e seminarit	3
2.4 Fotogaleria	5
2.5 Lista e pjesëmarrësve	6
3 Analizë e përbashkët e problemeve dhe mundësive për Velipojën	8
3.1 Objekti i seminarit	8
3.2 Vendi dhe rendi i ditës	8
3.3 Përmbajtja dhe rezultatet e seminarit	8
3.4 Fotogaleria	10
3.5 Lista e pjesëmarrësve	10
4 Analizë e përbashkët e problemeve dhe mundësive për Shkodrën	12
4.1 Objekti i seminarit	12
4.2 Vendi dhe rendi i ditës	12
4.3 Përmbajtja dhe rezultatet e seminarit	12
4.4 Fotogaleria	16
4.5 Lista e pjesëmarrësve	17
5 Platforma online	19
5.1 Fushëveprimi i platformës	19
5.2 Rezultatet	20
6 Masa e përzgjedhjes dhe prioritizimit	24
6.1 Objekti i seminarit	24
6.2 Vendi dhe rendi i ditës	24
6.3 Përmbajtja dhe rezultatet e seminarit	24
6.4 Fotogaleria	26
6.5 Lista e pjesëmarrësve	28
7 Zhvillimi dhe finalizimi i Planit	29
7.1 Objekti i seminarit	29
7.2 Vendi dhe rendi i ditës	29
7.3 Rezultatet	29
7.4 Fotogaleria	30
7.5 Lista e pjesëmarrësve	31

Lista e fotove

Figura 2.1: Sesiioni i hapjes dhe i mirëseardhjes	5
Figura 2.2: Dy grupe të përziera që punojnë për të propozuar vizionin e tyre për jetën në Shkodër në të ardhmen	5
Figura 2.3: Mbledhja e temave dhe fjalëve kryesore nga komentet e pjesëmarrësve	6
Figura 2.4: Përcaktimi i deklaratës së vizionit	6
Figura 3.1: Sesiioni hapës dhe prezantimi	10
Figura 5.1: Platforma Ushahidi (PC)	19
Figura 5.2: Platforma Ushahidi (smartphone) dhe 5 hapat për të raportuar një postim.	20
Figura 5.3: Kryetari i bashkisë ndan lidhjen e platformës Ushahidi në faqen e tij zyrtare në Facebook.	20
Figura 6.1: Sesiioni i hapjes	26
Figura 6.2: Prezantimi i Institutit Kërkimor të Qendrës së të Dhënave	26
Figura 6.3: Propozimet e masës dhe përzgjedhja	26
Figura 7.1: Paraqitja e masave në Workshop për Shkodër	30

Fjalorth i termave dhe shkurtesave

Shkurtesa	Përshkrimi
ADF	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
EIB	Banka Evropiane e Investimeve
ERI	Iniciativa për Qëndrueshmërinë Ekonomike
ERI-ITA	Ekipi i Asistencës Teknike që punon në këtë nën-detyrë
PT	Transporti publik
GRUP	Plani i Qëndrueshëm i Lëvizjes Urbane
WS	Seminar

1 Hyrje

Ky dokument është pjesë e **Planit të parë të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP) të qytetit të Shkodrës** në Shqipëri dhe përshkruan **aktivitetet pjesëmarrëse** të kryera midis dhjetorit 2023 dhe korrikut 2024. Seminaret dhe aktivitetet e tjera pjesëmarrëse ishin të hapura për të gjithë. Shumë OJQ mjedisore, shoqata të grave, grupe të marginalizuara, të rinj, etj. që veprojnë në nivel lokal dhe rajonal. Përfaqësues të universiteteve, administratës publike dhe subjekteve të tjera publike kanë qenë të pranishëm gjatë gjithë procesit.

Seminaret u mbajtën në vende të ndryshme, për të krijuar një atmosferë më të relaksuar, për të minimizuar udhëtimet për pjesëmarrësit nga Velipoja dhe për të vizituar e shfaqur potencialin e shumë hapësirave publike në vetë Shkodrën për ngjarje pjesëmarrëse.

Platforma online Ushahidi u promovua dhe u përdor si një mjet për të komunikuar dhe për të arritur çdo qytetar që mbështeti pjesëmarrjen në këtë proces planifikimi.

1.1 Struktura e dokumentit

Ky Raport është përfshirë në Vëllimin III – Shtojca I, dhe përbëhet nga kapitujt e mëposhtëm pas kësaj **hyrjeje** :

- **Kapitulli 2** paraqet “ushtrimin e vizionimit” (WS1)
 - **Kapitulli 3** i kushtohet prezantimit të “analizës së përbashkët të problemeve dhe mundësive për Velipojën” (WS2)
 - **Kapitulli 4** përshkruan “analizën e përbashkët të problemeve dhe mundësive për Shkodrën” (WS3)
 - **Kapitulli 5** përshkruan platformën online Ushaidi
 - **Kapitulli 6** paraqet rezultatet e seminarit mbi “përzgjedhjen e masave dhe priorizimin” (WS4)
 - **Kapitulli 7** përshkruan seminarin e organizuar në Shkodër dhe Velipojë të quajtura “Ndërtimi dhe finalizimi i Planit” (WS5, WS6).
-

2 Ushtrimi i vizionit

2.1 Qëllimi i seminarit

Ushtrimi i vizionimit parashikohet në Fazën 2, Hapi 5, Aktiviteti 5.1 (Bashkëkrijimi i vizionit të përbashkët me qytetarët dhe palët e interesuara) të procesit SUMP.

Për SUMP-në e Shkodrës, ushtrimi i vizionimit u parashikua me një seminar të parë që synonte krijimin e pronësisë dhe ndërgjegjësimin mbi Planin. Objektivi ishte angazhimi i menjëhershëm i qytetarëve dhe palëve të interesuara në procesin e ndërtimit të vizionit duke:

- duke prezantuar konceptin SUMP dhe qëllimin e tij të përgjithshëm
- duke paraqitur ekipin e SUMP dhe aktivitetet e planifikuara
- ndërtimi i një vizioni të parë të përbashkët për SUMP-në e Shkodrës
- bien dakord për një sërë objektivash strategjike kryesore paraprake.

Vizioni ofron një përshkrim cilësor të një të ardhmeje të dëshiruar të lëvizshmërisë urbane që shërben për të udhëhequr zhvillimin e objektivave, treguesve strategjikë, objektivave dhe zgjedhjen e masave të përshtatshme gjatë gjithë procesit të SUMP. Zakonisht ka një horizont afatgjatë - që mund të shkojë edhe përtej kornizës kohore të SUMP-it - duke parashikuar situata në 20-30 vjet.

Ushtrimi i vizionimit përgatitet duke marrë parasysh të gjitha perspektivat e politikave që kërkon të adresojë, veçanërisht ato të vizioneve të përgjithshme ekzistuese të qytetit ose planeve strategjike, planifikimit urban dhe hapësinor, zhvillimit ekonomik, mjedisit, përfshirjes sociale, barazisë gjinore, shëndetit dhe sigurisë.

Tabela 2.1. Seminari i vizionimit

Koha	Tema	formati
9:30– 9:45	Hapje dhe mirëseardhje	Benet Beci (Kryetar i Bashkisë Shkodër) Z. Ermal Ilirjani (Drejtor i Programimit Strategjik, Fondi Shqiptar i Zhvillimit) Z. Sanscho Ramhorst (Zëvendës Drejtues i Ekipit për Ballkanin Perëndimor, Programi ERI-ITA, Tetra Tech)
9:30– 9:45	Hapje dhe mirëseardhje	Benet Beci (Kryetar i Bashkisë Shkodër) Z. Ermal Ilirjani (Drejtor i Programimit Strategjik, Fondi Shqiptar i Zhvillimit) Z. Sanscho Ramhorst (Zëvendës Drejtues i Ekipit për Ballkanin Perëndimor, Programi ERI-ITA, Tetra Tech)
9:45 – 10:15	Procesi i Zhvillimit të SUMP-it, Shkodër Çfarë është SUMP, hapat e procesit, kohëzgjatja, vendimmarrësit, roli i palëve të interesuara	Cosimo Chiffi (Ekipi ERI-ITA)
10:15-10:30	Hyrje në seminar: seancat e seminarit dhe rregullat bazë	Cosimo Chiffi (Ekipi ERI-ITA)
10:30 – 10:45	Prezantimi i pjesëmarrësve: Kush janë ata dhe pritshmëritë e tyre për seminarin	
11:00 – 11:20	Ushtrimi Vizioni 1: tregimi i historisë së Shkodrës për të shkuarën dhe të ardhmen	seancat plenare dhe pjesëmarrëse në grup
11:20 – 12:00	Ushtrimi i vizionit 2: intervista në grup dhe lehtësues (punë në grup)	seancat plenare dhe pjesëmarrëse në grup
12:00 – 13:00	Ushtrimi Vizioni 3: grupimi i vlerave dhe parimeve të lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për Shkodrën dhe hartimi i deklaratës së vizionit (që u përket të gjithë pjesëmarrësve)	seancat plenare dhe pjesëmarrëse në grup

Për më tepër, ushtrimi eksplori ndërgjegjësimin dhe qëndrimet e pjesëmarrësve ndaj zhvillimeve të mundshme të ardhshme të faktorëve të jashtëm më të rëndësishëm për lëvizshmërinë urbane (p.sh. faktorët që janë jashtë kontrollit të qytetit, si demografia, situata ekonomike, kriza klimatike, ndryshimet teknologjike ose niveli i mbështetjes politike për lëvizshmëri të qëndrueshme, si dhe ndryshimet në sjelljet e lëvizshmërisë dhe vlerat personale).

Objektivi i seminarit ishte të binte dakord për një vizion të parë të përbashkët për PKUM të Shkodrës me qytetarët dhe palët e interesuara.

2.2 Vendi dhe axhenda

Workshopi u mbajt në Hotel Colosseo në Shkodër të martën , **12 dhjetor 2023**¹ me rendin e ditës në vijim.

2.3 Përmbytja dhe rezultatet e seminarit

Pas hapjes dhe mirëseardhjes për të pranishmit nga kryetari i bashkisë së Shkodrës , z. Benet Beci, një prezantim i shkurtër i projektit dhe rëndësisë dhe ndikimit të tij në zhvillimin e ardhshëm të qytetit u bë nga Drejtori i Programimit të FSHZH-së, Z. Ermal Ilirjani dhe Z. Sanscho Ramhorst, Zëvendës Drejtues i Ekipit për Ballkanin Perëndimor - ERI-ITA. Prezantimet hyrëse të mëposhtme u fokusuan në zhvillimin e SUMP-it, kohëzgjatjen e tij dhe procesin e vendimarrjes, të mbajtura nga Cosimo Chiffi.

Pas prezantimeve hyrëse, sesioni i dytë u fokusua në punën në grup me pjesëmarrësit.

Pjesëmarrësit përfaqësonin një gamë të gjerë aktorësh (shih seksionin 7.5): përfaqësues nga bashkia Shkodër (drejtuesit e departamenteve të planifikimit urban, mjedisit, çështjeve sociale dhe transportit); përfaqësues nga Universiteti i Shkodrës dhe organe të tjera publike si këshilli i qarkut; dhoma e tregtisë; organizatat e shoqërisë civile duke përfshirë organizatat mjedisore, shoqatat e grave, përfaqësuesit e personave me aftësi të kufizuara dhe grupet e marginalizuara. Gjithashtu, në seminar morën pjesë anëtarët e këshillit bashkiak Shkodër dhe bordi i qendrës rinore.

Puna në grup u drejtua nga Cosimo Chiffi në një qasje "Vizioni i pari", i ndarë në dy grupe të përziera qëllimisht të palëve të interesuara: një i lehtësuar nga Fiona Mali dhe Manjola Lloja dhe tjetri nga Nektar Duma dhe Blendi Bushati.

Pas një kërkesë të shkurtër për të thyer akullin për t'u prezantuar dhe për të treguar se si arritën në vendin e seminarit, pjesëmarrësve iu kërkua të fillonin të imagjinonin qytetin e tyre në një hark kohor planifikimi prej 10 vjetësh (horizonti SUMP) ose 20-30 vjet (horizonti i vizionimit). Moderatorët i ftuan pjesëmarrësit të mbyllnin sytë, të uleshin dhe të imagjinonin Shkodrën në vitin 2040: si e imagjinojnë ata dhe si mendojnë se vizitorët e tjerë do ta shihnin Shkodrën në të ardhmen, sipas vizionit të tyre.

Fillimisht u pyetën pjesëmarrësit më të njohur me seminare të ngjashme, në mënyrë që të relaksohej ndërveprimi. Pas kësaj të rinjtë pjesëmarrës morën drejtimin. Pyetje të ndryshme si: "*Cilat janë sukseset dhe arritjet në Shkodër për të cilat jeni më shumë krenar?*", "*Cilat ishin qasjet dhe masat më të rëndësishme që kanë kontribuar në lëvizshmërinë e qëndrueshme në Shkodër?*", apo pyetje të tjera në lidhje me zbatimin e vizionit si: "*Ku duam të jemi?*", "*Si do të arrijmë atje?*", u bënë për t'i përfshirë më mirë ata.

Ndërkohë, njëri nga dy lehtësuesit në secilin grup po shkruante shënime, fjalë kyçe dhe tema në tabela/fletë tabelë, grupimin e vlerave të Shkodrës së ardhshme dhe parimet e SUMP.

Temat që dolën nga tabelat e vizionimit ishin:

Grupi 1 Flip Chart

- Një qytet në harmoni me njësitë e tij administrative
- Zona të pastra, miqësore, të gjelbëruara, të qeta
- Transport publik me cilësi të mirë
- Tramvaj / Makina elektrike
- Biçikleta, biçikleta të përbashkëta
- Autobusë më të shpeshtë për në Shirokë/korsi për çiklizëm për në Zogaj
- Kënde lojërash, lojëra dhe ambiente miqësore për fëmijët
- Shndërrimi i Bulevardit "Zogu I" në pedonale
- Rrugët e vjetra të qytetit pa gardhe apo mure të larta
- Erë lulesh, kafeje
- parkim publik
- Akses me lundrim me liqen dhe Velipojë/lundrim drejt lumit Buna
- (Përforcimi i tre lumenjve tanë) Drini, Kiri, Buna
- Ura ndërkufitare (ndërmjet Shqipërisë dhe Malit të Zi në lumin Buna, afër Velipojës)
- Turizëm ekologjik / Çiklizëm
- Agroturizmi
- Vëzhgimi i zogjve.

¹ Përkthimi i njëkohshëm u sigurua për të siguruar pjesëmarrjen e plotë të të gjitha palëve të interesuara pasi disa ndërhyrje ishin në anglisht. Përfaqësuesit e BEI-së u ftuan të ndiqnin në internet.

Grupi 2: Flip Chart

- Sistemi i ndriçimit të trafikut (siguria)
- Zona të gjelbra / kënde lojërash publike (verë/dimër)
- Siguri për udhëkryq qendror
- Siguria e Udhëtimit/Transporti Publik
- Më shumë këmbësorë / më shumë ecje
- Bëçikleta/Rrugët e këmbësorëve ose zonat përgjatë liqenit
- Më shumë zgjedhje të gjelbra dhe ekologjike
- Qytet i gjelbër, i zgjuar, teknologjik
- Parkim makinash nëpër qytet, jo në qendër
- Masat kundër ndotjes së ajrit dhe zhurmës
- Linja e tramvajit për në Velipojë
- Dinamik (hapësirë për makina)
- Qytet turistik – Hyrja në liqen me vela
- Miqësore për çiklizëm
- Qytet tërheqës për njerëzit që duan të vijnë të jetojnë, jo vetëm për turistët.
- Miqësore për vizitorët

Më pas të dy grupet u bashkuan përsëri për të krahasuar fletët e tyre dhe u përpoqën të nxjerrin fjalë kyçe të cilat mund të çonin në një deklaratë vizionimi. Fjalët si *natyrë, këmbësorë, gjelbërim, çiklizëm, parqe, i jetueshëm, turizëm, transport publik, lundrim, inovativ, i pastër, dinamik, traditë, krijues, i ri i trashëgimisë, aktiv, biznes, ujë*, etj ishin ndër më të përmendurat.

Shembuj të deklaratave të vizionit të qyteteve të tjera u ofruan nga moderatori. Në këtë sesion morën pjesë edhe shumë pjesëmarrës, me pjesëmarrje aktive në veçanti nga përfaqësuesit e të rinjve që drejtuan diskutimin në gjuhën shqipe. Në fund, pas shumë versioneve dhe rishikimeve, deklarata e zgjedhur e vizionit ishte:

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

Vizioni SUMP është një pretendim i mbështetur nga ftesat e mëposhtme që vijnë nga rrënja e fjalës Shkodër:

- Shko ne kembe / Shko ne kembe!
- Shko me biçikletë / Shko me biçikletë!
- Shko shend e verës / Shko i gëzuar!
- Shkodrançe / Si shkodran!

Është e rëndësishme të theksohet se interesimi i mediave vendase ka qenë mjaft i madh për këtë ngjarje. Më poshtë renditen lidhjet për prezantimet publike dhe mbulimin në media televizive, portale dhe komunikime online.

<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=hXtYA2fEpDo>

<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=63vpoycn3w4>

<https://www.starplus-tv.com/plan-mobiliteti-per-bashkine- Shkodër />

<https://www.shkodraweb.com/video-nisin-prezantimet-dhe-konsultimet-brenda-6-muajve-bashkia- Shkodër -do-kete-plan-per-mobilitet/>

<https://kohajone.com/benet-beci-bashkia- Shkodër -nis-punen-per-hartimin-e-planit-te-mobilitetit-te-qendrueshem-urban/>

<https://www.facebook.com/share/p/HAnpHxEV4tg9ZGsz/?mibextid=qi2Omg>

<https://www.facebook.com/share/v/FZ6cVtxZofF4dHBw/?mibextid=qi2Omg>

https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=846864070780290&id=100063701148010&mibextid=qi2Omg

<https://www.facebook.com/share/p/xxcZqHamH1RvhzXy/?mibextid=ox5AEW>

<https://youtu.be/sFeD2iRZf6g?feature=shared>

https://youtu.be/pwZ_edf6mUU?feature=shared

<https://youtu.be/0Fz05kKH9ko?feature=shared>

2.4 Fotogaleri

Figura 2. 1: Sesioni i hapjes dhe i mirëseardhjes



Figura 2. 2: Dy grupe të përziera që punojnë për të propozuar vizionin e tyre për jetën në Shkodër në të ardhmen



Figura 2. 3: Mbledhja e temave dhe fjalëve kryesore nga komentet e pjesëmarrësve



Figura 2. 4: Përcaktimi i deklaratës së vizionit



2.5 Lista e pjesëmarrësve

Nr.	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
1	Altin	Salihi	Bashkia Shkodër
2	Denioni	Boriçi	Bashkia Shkodër
3	Anila	Neziri	Universiteti I Shkodres
4	Loreta	Cermeli	Anetare e KVR/Bashkia Shkodër
5	Shkëlqim	Kopliku	Dhoma e tregtise
6	Lindita	Bushati	Gjimnazi 28 Nentori
7	Antonjeta	Pero	Organizata QKNJAK
8	Kastrioti	Faci	Dera

Nr.	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
9	Gentian	Picari	FSHZH
10	Taulanti	Dibra	Bashkia Shkodër
11	Spartak	Sokoli	Bashkia Shkodër
12	Kozeta	Jana	Qendra Bilanci
13	Arlinda	Kruja	Bashkia Shkodër
14	Alminda	Mema	Qendra Aarhus Shkodër
15	Vanesa	Culiqi	Qendra Rinore "Atelie"
16	Klajdi	Kraja	Anetar I KVR/Bashkia Shkodër
17	Aida	Shllaku	Dr Mjedisit/Bashkia Shkodër
18	Gjon	Laska	FSHZH
19	Aurora	Zylaj	Well Point
20	Arta	Nikolli	Qendra Rinore Arka
21	Atrida	Ferketi	Forumi Liqeni
22	Elvini	Hoxha	RFP Shkodër/BTF
23	Mariela	Kopshtari	Po!
24	Aliu	Nerguti	Po!
25	Blendi	Dibra	IRSH
26	Saimiri	Beqiraga	IRSH
27	Mirsadin	Basha	Eko Mendje
28	Jasemin	Dardhanjori	Qendra rinore "Atelie"
29	Valter	Carri	Qendra rinore "Atelie"
30	Kejsi	Moli	Qendra rinore "Atelie"
31	Gentjana	Mecaj	Qendra rinore "Atelie"
32	Admir	Dahati	Qendra rinore "Atelie"
33	Benet	Beci	Kryetar Bashkie
34	Ermali	Ilirjani	FSHZH
35	Hasna	Tafilica	Bashkia Shkodër
36	Arbana	Halili	Kordinatore QKR/ACPD
EKIPI ERI-ITA			
Nr.	Emri	Mbiemri	Institucioni
37	Blendi	Bushati	ERI-ITA
38	Cosimo	Chiffi	ERI-ITA
39	Nektar	Duma	ERI-ITA
40	Fiona	Mali	ERI-ITA
41	Victoria	Primhak	ERI-ITA

3 Analiza e përbashkët e problemeve dhe mundësive për Velipojën

3.1 Qëllimi i seminarit

Qëllimi i seminarit ishte diskutimi dhe puna me përfaqësuesit e shoqërisë civile dhe veçanërisht me NVM-të e turizmit që operojnë përgjatë bregdetit të Adriatikut mbi një analizë të përbashkët të sfidave dhe mundësive për të përcaktuar objektivat e SUMP dhe strategjitë kryesore që do të favorizojnë një transformim të qëndrueshëm dhe të gjelbër të sistemit të lëvizshmërisë në Velipojë.

Ky seminar u zhvillua gjatë përpunimit të Analizës së Statusit dhe pjesëmarrësit u inkurajuan të identifikojnë dhe diskutojnë mbi problemet kryesore që duhen adresuar dhe nxitësit e ndryshimit/mundësive në disa fusha kyçe si rrjeti rrugor, parkimi, lëvizshmëria aktive (çiklistë dhe ecje) dhe transporti kolektiv i pasagjerëve.

3.2 Vendi dhe axhenda

Workshopi u mbajt në Hotel Colosseo në Shkodër të premten **më 2 shkurt 2024** me këtë rend dite.

<i>Koha</i>	<i>Tema</i>	<i>Formati</i>
9:00 – 9:15	Ardhja dhe regjistrimi i pjesëmarrësve	
9:15 – 9:45	Hapje dhe mirëseardhe	
9:45 – 10:00	Procesi i zhvillimit të SUMP dhe objektivat e seminarit	Cosimo Chiffi (ERI-ITA)
10:00 – 10:10	Tour de Table: prezantimi i pjesëmarrësve	
10:10 – 10:20	Një portret i Velipojës: faktorë historikë, territorialë dhe socio-ekonomikë që ndikojnë në transportin dhe lëvizshmërinë në Velipojë dhe hyrje në analizën e statusit	Fiona Mali (ERI-ITA)
10:20 – 11:20	Sfidat dhe mundësitë për lëvizshmëri të qëndrueshme në Velipojë: punë bashkëpunuese e bazuar në dëshmi rreth fushave kyçe të lëvizshmërisë dhe analiza e grupuar SWOT	Seancë plenare pjesëmarrëse
11:20 – 11:30	Përcaktimi i objektivat dhe strategjitë të SUMP: përmbledhje e rezultateve të sesionit pjesëmarrës, vërejtjet përmbyllëse dhe hapat e ardhshëm	Cosimo Chiffi/Blendi Bushati (ERI-ITA)

3.3 Përmbajtja dhe rezultatet e seminarit

Ishin rreth 30 pjesëmarrës nga bashkia e Shkodrës, ekipi i SUMP-it, përfaqësues të FSHZH-së nga zyrat e Tiranës dhe Shkodrës dhe aktorë lokalë, kryesisht pronarë biznesesh dhe përfaqësues që operojnë në Velipojë.

Aktiviteti i analizës së përbashkët u hap nga nënkryetari i Bashkisë Shkodër, z. Onid Bejleri, përfaqësues të ekipit ERI-ITA dhe drejtori i departamentit të urbanistikës, z. Taulant Dibra.

Seminari ishte aktiv me debate të gjalla mbi problemet e shumta që Velipoja ka akumuluar gjatë viteve të fundit nga këndvështrimi i aktorëve të turizmit. Pjesëmarrësit ndjenë nevojën për t'u shprehur dhe për t'u dëgjuar për problemet e tyre, të cilat duken të rëndësishme për aktivitetet dhe jetesën e tyre.

Një nga kërkesat kryesore ishte që bashkia të marrë iniciativën për të organizuar takime të ngjashme më shpesh, duke pasur parasysh numrin e problemeve të kahershme apo të përkohshme të cilat duhet të adresohen siç duhet; krijimi i një komunikimi më të lehtë dhe të rregullt me bashkinë mund të ndihmojë në përmirësimin e kushteve të përgjithshme dhe të kontributit social-ekonomik të një zone turistike si Velipoja.

Të gjithë aktorët ishin aktivë gjatë takimit dhe të etur për të bashkëpunuar me njëri-tjetrin dhe për të kontribuar në SUMP për zgjidhjen e problemeve të përbashkëta. Drejtpërdrejt ose indirekt, shumë çështje të përmendura kishin të bënin me SUMP-në.

Problemet kryesore që u shfaqën gjatë takimit ishin linjat ditore të autobusëve, lidhjet me aeroportin, hapësirat e parkimit, prania e tabelave të drejtimit, zgjerimi i shëtitorës bregdetare, krijimi i shtigjeve/ itinerareve për çiklizëm, si dhe promovimi i zonave turistike duke krijuar rrugë drejt tyre.

Problemet dhe përmirësimet e sugjeruara për Velipojën të identifikuar gjatë seminarit janë renditur më poshtë:

1. Transporti publik:

- Linja e autobusëve Shkodër-Velipojë duhet të jetë më e shpeshtë gjatë stinës së verës dhe me orar të rregullt
- Linja e autobusëve për në Velipojë duhet të jetë më e shpeshtë edhe në sezonin e ulët turistik
- Nevojitet një linjë e rregullt autobusi Velipojë - Aeroport (Tiranë) - Velipojë
- Linja e autobusëve Tiranë-Shkodër-Tiranë duhet të ketë stacione, qytete dhe orare të përcaktuara qartë.

2. Infrastruktura e këmbësorëve dhe çiklizmit

- Krijimi i një rrjeti këmbësorësh që lidh hotelet me rrugën kryesore
- Zgjerimi i zonës së këmbësorëve
- Shtigjet e biçikletave që lidhin atraksionet në Velipojë si Viluni dhe Parku Natyror i Lumit Buna
- Mungesa e trotuareve dhe shtigjeve për biçikleta.

3. Menaxhimi i parkimit

- Zbatimi i menaxhimit të parkimit (përcaktimi i zonave/rrugëve ku nuk lejohet apo kufizohet, etj.)
- Menaxhimi i parkimit të makinave pranë lagunes së Vilunit.

4. Infrastruktura rrugore dhe menaxhimi i trafikut

- Shenjimi i të gjitha rrugëve kryesore, pasi aktualisht është shënuar vetëm një pjesë
- Rruga paralele me zonën e këmbësorëve duhet të zgjerohet
- Vendosja e një kohe të kufizuar për dërgesat në hotele dhe restorante, pasi në orët e pikut rruga është e bllokuar.
- Mungesa e shenjave të drejtimit
- Zgjerimi i rrjetit rrugor ekzistues
- Sinjalizimi dhe mirëmbajtja e rrugëve
- Ndriçim rrugor në të gjitha rrugët
- Mirëmbajtja e rrugës dhe heqja e pengesave (mbulesat e pusetave).

U përmendën gjithashtu problemet e mëposhtme, megjithëse nuk lidhen drejtpërdrejt me SUMP-në:

- Bizneset duhet të jenë partnerë të komunës duke mbajtur takime më të shpeshta
- Kërkesë për përfaqësi të Bashkisë në Velipojë për sezonin turistik
- Sistemi i ujërave të zeza duhet të mirëmbahet
- Pastrim më i shpeshtë dhe menaxhim më i mirë i mbetjeve
- Pastrimi i rrugëve (pluhuri)
- Nevoja për energji elektrike të vazhdueshme
- Analiza e strukturës tatimore dhe vjelja e drejtë e taksave nga të gjitha bizneset
- Prania e një ambienti argëtimi (disko) pa orë të kufizuara.

3.4 Fotogaleri

Figura 3. 1: Sesioni i hapjes dhe prezantimi



3.5 Lista e pjesëmarrësve

Nr	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
1	Kole	Godija	Godija
2	Indrit	Dani	Arda
3	Vasil	Nikolli	Hotel Valz
4	donaldo	Pali	Il Faro
5	Paulin	Ahi	Hotel Bora-Bora
6	Mark	Gonaj	Hotel Gonaj
7	Miran	Pali	Hotel Globi
8	Mirsën	Kullolli	Hotel Delfinet
9	Kujtimi	Mehja	Hotel Jurgën
10	Bujana	Hoti	Hotel Princi i Vogel
11	Halimi	Hasi	Hotel Almen
12	Agimi	Foleta	Hotel Panorama
13	Agimi	Plepi	Hotel King Star
14	Kristjan	Lakaj	Hotel Lakaj
15	Spartak	Sokoli	FSHZ
16	Senad	Et'hemi	Parku qendror
17	Lozerin	Jakaj	Hotel Jakaj
18	Gjolek	Nikolli	Kompleksi Gjoleka
19	Aida	Shllaku	Bashkia Shkodër
20	Erjon	Dilaveri	Bashkia Shkodër

21	Pjerin	Lazri	Bashkia Shkodër
EKIPI ERI-ITA			
Nr	Emri	Mbiemri	Institucioni
22	Blendi	Bushati	ERI-ITA
23	Cosimo	Chiffi	ERI-ITA
24	Fiona	Mali	ERI-ITA

4 Analizë e përbashkët e problemeve dhe mundësive për Shkodrën

4.1 Qëllimi i seminarit

Ky seminar kishte për qëllim ofrimin e një diagnoze të përbashkët të problemeve dhe mundësive për të vendosur objektivat e SUMP dhe strategjitë kryesore që do të nxisin një transformim të qëndrueshëm dhe të gjelbër të sistemit të lëvizshmërisë urbane në Shkodër.

Një prezantim prezantues prezantoi faktet kryesore dhe gjetjet paraprake nga Analiza e Statusit të kryer nga ekipi i SUMP. Më pas pjesëmarrësit në seancat plenare dhe në grup u mbështetën dhe u inkurajuan të diskutojnë dhe identifikojnë:

- problemet/sfidat kryesore që duhen adresuar
- nxitësit e ndryshimit / mundësitë për t'u kapur.

Analiza e përbashkët u fokusua në disa fusha specifike të lëvizshmërisë, përkatësisht transportin e motorizuar privat (rrjeti rrugor, parkimi), lëvizshmëria aktive (çiklist dhe ecje) dhe transporti kolektiv i pasagjerëve.

Për të mbështetur seminari u prezantua dhe u lançua një platformë online pjesëmarrëse "Ushahidi" për të lejuar pjesëmarrjen e plotë të të gjithë qytetarëve në SUMP (shih kapitullin vijues).

4.2 Vendi dhe axhenda

Në diskutim me Bashkinë, ekipi i SUMP vendosi të ndryshojë vendin dhe t'i japë përparësi hapësirave publike. Workshopi u mbajt në stadiumin Loro Boriçi të mërkurën **më 20 mars 2024** me rendin e ditës në vijim.

Koha	Tema	Formati
9:00 – 9:15	Mbërritja dhe regjistrimi i pjesëmarrësve	
9:15 – 9:30	Hapje dhe mirëseardhje	
9:30 – 9:45	Procesi i zhvillimit të SUMP-it, axhenda dhe objektivat e seminarit	Cosimo Chiffi (ERI-ITA)
9:45 – 10:00	Tour de Table: prezantimi i pjesëmarrësve	
10:00 – 10:30	Lëvizshmëria urbane në Shkodër midis së shkuarës, së tashmes dhe së ardhmes: dëshmi nga Analiza paraprake e Statusit	Fiona Mali (ERI-ITA) Nektar Duma (ERI-ITA)
10:30 – 12:00	Sfidat dhe mundësitë për lëvizshmëri të qëndrueshme në Shkodër: punë bashkëpunuese rreth fushave kryesore të lëvizshmërisë dhe analizës SWOT të grupuar	seancat plenare dhe pjesëmarrëse në grup
12:00 – 12:30	Përcaktimi i objektivat dhe prioritetet e SUMP: përmbledhja e rezultateve të seancës pjesëmarrëse, fjalët përfundimtare dhe hapat e ardhshëm	Cosimo Chiffi/Blendi Bushati (ERI-ITA)

4.3 Përmbytja dhe rezultatet e seminarit

Në seminar morën pjesë rreth 50 pjesëmarrës duke përfshirë nga bashkia e Shkodrës (përgjegjësit e departamenteve të planifikimit urban, mjedisit, çështjeve sociale dhe transportit), përfaqësues të FSHZH-së nga zyrat e Tiranës dhe Shkodrës, ekipi i SUMP-it, OSHC-të lokale, grupet rinore, përfaqësues të universiteteve, biznese, hotele dhe palë të drejtpërdrejta të interesuara për projektin. Ashtu si në takimin e parë, pati një pjesëmarrje të lartë nga shoqatat e grave të OSHC-ve mjedisore dhe përfaqësues të personave me aftësi të kufizuara dhe grupeve të marginalizuara.

Aktiviteti i Analizës së përbashkët u hap nga nënkryetari i Bashkisë Shkodër, z. Onid Bejleri, dhe përfaqësues të ekipit ERI-ITA.

Pas prezantimeve hyrëse, seminari u fokusua në prezantimin e gjetjeve dhe të dhënave të mbledhura për Analizën e Statusit. Megjithatë disa nga të dhënat në lidhje me Shkodrën ishin të përgjithshme, shumica ishin të reja për pjesëmarrësit dhe disa të dhëna u shfaqën për herë të parë në publik (harta e pikave të zeza për aksidente). Të gjitha këto të dhëna dhe harta tërhoqën vëmendjen e pjesëmarrësve duke treguar ndikimin e drejtpërdrejtë të trafikut të makinave private në jetën e qytetit, sigurinë e tij, ndotjen e ajrit, cilësinë e zonave publike etj.

Sesioni plenar i mëpasshëm ishte një sesion grupor pjesëmarrës, i cili, pas Seminarit të Vizionimit, synoi të sigurojë një diagnozë të përbashkët të problemeve dhe mundësive për të vendosur objektivat e SUMP dhe strategjitë kryesore që do të nxisin një transformim të qëndrueshëm dhe të gjelbër të sistemit të lëvizshmërisë urbane në Shkodër. Për rrjedhojë, duke qenë aktorët kryesorë dhe duke jetuar çdo ditë në Shkodër, palët e interesuara nuk ishin thjesht dëshmitarë, por pjesëmarrës aktivë të këtij procesi.

Pasi Cosimo Chiffi prezantoi tre temat që do të trajtohen (**Transporti i motorizuar privat, lëvizshmëria aktive dhe transporti kolektiv i pasagjerëve**) dhe organizimi i sesionit për të diskutuar **problemet/sfidat kyçe që duhen trajtuar dhe mundësitë/ nxitësit e ndryshimit** . Ai prezantoi gjithashtu platformën online *Ushahidi* dhe u shpjegoi pjesëmarrësve se si funksionon dhe si mund të adresojnë problemet dhe mundësitë që lidhen me SUMP-in e Shkodrës.

Rezultati i këtij sesioni ishte shumë produktiv. Të gjithë pjesëmarrësit dhanë mendimet dhe komentet e tyre në lidhje me tri temat, të renditura më poshtë.

Transport me motor privat

Problemet/Sfidat

1. Trafiku i makinave
 - Përqendrimi i trafikut të motorizuar në qendër të qytetit (më shumë se vetë bllokimet e trafikut)
 - Makina të përdorura për distanca të shkurtra, më pak se 1 km
 - Mungesa e zbatimit.
2. Infrastruktura rrugore, menaxhimi dhe sinjalistika
 - Planifikimi i gabuar i rrugëve njëkahëshe çon në udhëkryq të rrezikshëm (shembull te Dollari)
 - Probleme me pozicionimin e tabelave vertikale (sinjalëzimi i vendosur pas hyrjes – Institucioni , Gjuhadorl)
 - Mungesa e mirëmbajtjes së gjelbërimit do të thotë se shenjat vertikale janë të mbuluara ose këmbësorët nuk mund të shihen
 - Mungesa e ndonje denimi (si gjoba) nga policia për parkim të dyfishtë etj.
 - Shumica e akseve janë të orientuara nga NS. Kush dëshiron të kalojë nga Lindja në Perëndim duhet të kalojë nëpër këto rrugë
 - Bypass-i i Shkodrës nuk është shumë i lidhur me qytetin pasi ka vetëm 2 rrugë që e lidhin atë me lagjet e qytetit.
 - Rrugët e brendshme janë në gjendje të keqe
 - Transporti i mallrave dhe pasagjerëve kryhet pa asnjë orar.
3. Parkim makinash
 - Mungesa e infrastrukturës së nevojshme të parkimit jashtë rrugës
 - Parkimi i parregullt është shumë i zakonshëm
 - Parkim i dyfishtë
 - Njerëzit përdorin makina për të arritur në dyqanet e vogla lokale dhe parkojnë para tyre pa respektuar rregullat
 - Vend parkimi i përdorur ilegalisht nga qiramarrësit ose shitësit e makinave
 - Gjatë sezonit turistik nuk ka hapësirë të mjaftueshme në zonat turistike (Shirokë - Zogaj, Zalli i Bardhë, Ura e Mesit) dhe është e vështirë për autobusët të kalojnë
 - Shirokë: mungesë zbatimi pasi makinat nuk parkojnë në parkingun kryesor, por parkojnë ilegalisht pranë lokaleve/restoranteve
 - Drejtuesit e mjeteve do të vazhdojnë të parkojnë makinat e tyre në qendër të qytetit për aq kohë sa është falas
 - Planifikimi dhe vlerësimi i duhur i parkimit të personave me aftësi të kufizuara – okupim ilegale
 - Parkingjet në zonat e banuara janë të zëna nga jorezidentë
 - Parkimi në Kalanë e Rozafës është i pamjaftueshëm dhe qarkullimi dhe manovrimi janë problematikë

4. Siguria e hyrjes në shkollë
 - Shkollat dhe nevoja e dërgimit të fëmijëve në shkollë me makinë për shkak se trotualet janë të bllokuara nga parkimi i paligjshëm dhe mungesa e sinjalistikës së duhur të trafikut në hyrje të shkollës.
 - Siguria në hyrje të shkollës – krijimi i trotuareve më të gjera në hyrje.

Mundësitë/Nxitësit e Ndryshimit

1. Trafiku i makinave
 - Shpejtësi e ulët dhe bashkëjetesë me çiklistët (koncepti i hapësirës së përbashkët)
 - Mbajtja e automjeteve është një praktikë e zakonshme (nuk ka shumë udhëtime me makinë me një pasagjer)
 - Drejtues vigjilentë në rrugët ku çiklistët dhe këmbësorët mund të kalojnë në çdo moment - ndjenjë e lartë e një hapësire të përbashkët rrugore
 - Perceptimi i lartë i pjesëmarrësve se nëse zgjidhen problemet e trafikut dhe makinave, shumë sfida të lëvizshmërisë mund të bëhen më të lehta për t'u zgjidhur
 - Heqja e trafikut të rënduar nga qendra e qytetit mund të krijojë zona më të jetueshme, të aksesueshme dhe më miqësore të qendrës së qytetit.
2. Infrastruktura rrugore, menaxhimi dhe sinjalistika
 - Në shumë akse rrugore dhe bulevardë ka hapësirë të mjaftueshme për të lejuar rialokimin në mënyra të tjera aktive të lëvizshmërisë
 - Lëvizja e trafikut të makinave përgjatë unazës mund të çojë në zhvendosjen e disa bizneseve jashtë unazës, në mënyrë që të mos mbingarkohet qendra e qytetit me të gjitha llojet e biznesit dhe të krijohet një qytet më i drejtë edhe në periferi.
3. Parkim makinash
 - Shkalla e ulët e pronësisë së makinave private (edhe pse është në rritje).
4. Siguria e hyrjes në shkollë
 - Angazhimi i komunitetit mund të organizojë trafikun gjatë orëve të hyrjes/daljes nga shkolla.

Lëvizshmëri aktive (Ecje dhe Çiklizëm)

Problemet/Sfidat

1. Ecja:
 - Mungesa e rrjetit të vazhdueshëm të këmbësorëve (sidomos në udhëkryqe dhe mungesë kalimesh të sigurt dhe sinjalistike për këmbësorët)
 - Nuk ka mjaft vendkalime për këmbësorë dhe gjerësia e tyre është e kufizuar
 - Ecja brenda lagjeve mund të jetë e vështirë për shkak të mungesës së trotuareve.
2. Shëtitorja e ngritur (1 m e lartë) e Velipojës mund të jetë e rrezikshme
3. Nevojë për një korsi çiklizmi në bulevardin B. Bishanaku
4. Mungesa e helmetave të sigurisë ose xhaketave/jelekëve kur ecni me biçikletë
5. Lëvizja me një e-skuter është problematike: ka nevojë për rregullim
6. Nevoja për të garantuar siguri për personat me aftësi të kufizuara që përdorin karrige me rrota/automjete të motorizuara. Nuk ka korsi të përcaktuara (këto automjete janë më të shpejta se biçikletat)
7. Parregullsi në korsinë e biçikletave, si parkimi i makinave ose motoçikletave kur është e mundur fizikisht. Mungesa e zbatimit
8. Motoçikletat që përdorin korsinë e çiklizmit – nevoja për zbatim
9. Korsitë e dyfishtë të çiklizmit shkojnë kundër traditës lokale të çiklizmit (në anën e djathtë). Nevojë për një korsi biçikletash me një drejtim në anën e djathtë të rrugës
10. Korsia e biçikletave me një drejtim duhet të jetë mjaft e gjerë për të kapërcyer çiklistët e tjerë
11. Korsitë e çiklizmit nuk janë të shtruara siç duhet
12. Disa njerëz ende e shohin biçikletën si një mënyrë lëvizëse për të varfrit
13. Mungesa e sinjalistikës për personat e verbër
14. Shumë njerëz që jetojnë ose punojnë në periferi udhëtojnë me biçikletë përgjatë hyrjeve kryesore të Shkodrës. Për ta duhet të krijohen kushte sigurie
15. Mungesa e korsive të sigurt të çiklizmit për vendndodhje jashtë qytetit si Zues, Shtoj , Ura e Mesit , Rrenc, etj.)
16. Nuk ka parkim të mjaftueshëm për biçikleta

17. Shumica e qytetarëve përdorin biçikleta të vjetra për shkak të rrezikut të lartë të vjedhjes nëse biçikleta është e re.

Mundësitë/Nxitësit e Ndryshimit

1. Shumë shkodranë ecin ose bëjnë biçikletë. Është pjesë e traditës vendase
2. Madhësia dhe forma e qytetit (të sheshtë dhe kompakte) inkurajojnë lëvizshmërinë aktive
3. Tradita ekzistuese e shëtitjeve të gjata përgjatë liqenit dhe rrethinës
4. Mundësi të shkëlqyera për të promovuar turizmin aktiv dhe të qëndrueshëm (shumë dyqane riparimi biçikletash, përvoja e tyre si guidë, etj.)
5. Baza kulturore dhe sociale ekzistuese do të përdoret për promovim dhe edukim të mëtijshëm mbi çiklizmin dhe ecjen
6. Çiklizmi mund të përdoret gjatë gjithë vitit në të gjitha stinët
7. Rrugët rurale janë të përshtatshme dhe të bukura për çiklizëm
8. Shumë biçikleta të parkuara në oborret e shkollave – fëmijët i përdorin ato
9. Çiklistë të rregullt apo jo, shkodranët krenohen kur e paraqesin Shkodrën si qytetin e biçikletave, kur janë jashtë vendit.
10. Komuna është e etur për të bërë përmirësime në lidhje me lëvizshmërinë aktive
11. Shkodra mund të jetë një model frymëzues për të gjithë vendin dhe për rajonin e gjerë.

Transporti kolektiv i udhëtarëve

Problemet/Sfidat

1. Rrjeti urban i autobusëve është i paplotë: dy linja autobusësh qarkullojnë vetëm në drejtimin veri-jug
2. Mungesa e informacionit të dobishëm në stacionet e autobusëve (mungesa e orareve, besueshmëria e ulët ose respektimi i orarit)
3. Mungesa e objekteve të duhura si strehimore dhe terminale
4. Informalitet dhe abuzim: në Shirokë një biznes privat nuk i lejon autobusët të parkojnë në parkingun e dedikuar të autobusëve, thjesht sepse është përballë biznesit.
5. Devijimi ekzistues i linjës nëpërmjet Perashit për shkak të drejtimit njëkahësh të bulevardit Zogu I shkakton problem tek përdoruesit (ndalesat janë në vende të ndryshme)
6. Orari i nisjes nuk është i përpiktë dhe nuk respektohet orari ose numri i udhëtimeve
7. Nevoja për përqendrim për 1 ose 2 stacione (terminale) për PT periferike të cilat janë të shpërndara nëpër qytet. Asnjë organizim zyrtar (ndalesa, bileta, informacione, etj.)
8. Është e paqartë nëse Shkodër-Zogaj është urbane apo periferike (përkufizimi urban ndikon në rimbursimin e biletave për mësuesit)
9. Linja Shkodër-Zogaj është shumë e parregullt (sidomos gjatë verës) dhe nuk ndalet në asnjë ndalesë.
10. Kushtet e këqija të higjienës, kondicionimit ose shërbimeve për personat me aftësi të kufizuara
11. Drejtimi i linjës urbane nuk është ekonomikisht i qëndrueshëm
12. Autobusët nuk kanë prioritet në qarkullim – trafiku shkakton vonesa sidomos në mëngjes
13. Shumë linja kanë një flotë të vjetër. Një i ri është shumë i shtrenjtë.

Mundësitë/Nxitësit e Ndryshimit

1. Prania e operatorëve të ndryshëm privatë që lidhin njësi të ndryshme administrative dhe fshatra
2. Shkodër -Koplik është e mirëmbajtur me një orar të respektuar, duke dhënë një shembull të mirë lokal.
3. Gjatë muajit maj (për të ndihmuar fluksin e shtuar të besimtarëve të krishterë) - numri i udhëtimeve rritet
4. Në shumicën e rasteve, përvoja e Tiranës me transportin publik jep një shembull për bashkitë më të vogla si Shkodra, kur merren me probleme komplekse ligjore, si rimbursimet ose çështje të ngjashme.
5. Shumë qytetarë e shohin PT-në si një zëvendësues të mirë për makinat, ndërsa shumë çiklistë e shohin atë si një alternativë të mirë në ditët me shi.

Ky sesion ishte shumë produktiv dhe interaktiv. Një nga arsyet kryesore të pozitivitetit dhe ndikimit ishte pjesëmarrja e dukshme e të rinjve. Bizneset e turizmit, OSHC-të mjedisore dhe ato që përfaqësonin personat me aftësi të kufizuara ishin shumë aktive dhe dhanë komente të rëndësishme.

Shumë prej pjesëmarrësve filluan të dërgojnë komente në platformën online edhe gjatë seancës plenare. Atyre iu kërkua të ndajnë informacionin në platformë me qytetarët e tjerë.

Një muaj më vonë, kryetari ndau lidhjen e platformës në llogarinë e tij zyrtare në mediat sociale.

Duke qenë se mbulimi i takimit ishte i lartë dhe ndikimi i diskutimit të UMMP-së po rritet nga qytetarët dhe palët e interesuara, kjo u konstatua edhe nga pjesëmarrësit mbi pritshmëritë e tyre.

Megjithatë, problemet e identifikuara ishin domethënëse, siç u theksua nga të gjithë pjesëmarrësit; Në këtë aspekt, siç përmendet nga Cosimo Chiffi, pikëpamja e përgjithshme ndaj SUMP-së është pozitive, pasi të gjithë ata njohin dhe ndajnë në pjesën më të madhe të njëjtat probleme, që është hapi i parë për të sjellë ndryshim.

4.4 Fotogaleri

Figura 4.1: Sesioni hapës dhe prezantimi



4.5 Lista e pjesëmarrësve

Nr.	Emri	Mbiemri	Institucioni
1	Taulanti	Dibra	Bashkia Shkodër
2	Aida	Shllaku	Bashkia Shkodër
3	Gjon	Laska	FSHZH
4	Spartak	Skoli	FSHZH
5	Atrida	Ferketi	FSL
6	Elvini	Hoxha	Bashkia Shkodër
7	Pjerin	Lazri	Bashkia Shkodër
8	Elvini	Brahimi	Bashkia Shkodër
9	Altin	Salihi	Bashkia Shkodër
10	Alfredi	Luleta	Bashkia Shkodër
11	Princ	Fregjaj	Bashkia Shkodër
12	Manjola	Lloja	Bashkia Shkodër
13	Klodjana	Serraj	Bashkia Shkodër
14	Nermin	Shurdha	VIS Albania
15	Anna	Karboni	VIS Albania
16	Anea	Oliveri	VIS Albania
17	Kastrioti	Faci	Dera/ Taraboshi
18	Helidon	Dervishi	Transporti Publik
19	Aliu	Nerguti	Po
20	Adrit	Kraja	MTB Shkodër
21	Irma	Temali	Bashkia Shkodër
22	Amundan	Terpa	GFA
23	Aurora	Zylaj	Well Point
24	Antonjeta	Pero	OKNJ AK
25	Lindita	Bushati	Gjimnazi 28 Nentori
26	Klajdi	Kraja	KVR Shkodër
27	Linda	Nikaj	Kamping Legjenda
28	Erjon	Dilaveri	Bashkia Shkodër
29	Kozeta	Jana	Qendra Bilanci
30	Hasna	Tafilica	Bashkia Shkodër
31	Saimiri	Beqiraga	IRSH
32	Blendi	Dibra	IRSH
33	Alma	Bazhdari	Hostel Mi casa es tu casa
34	Alminda	Mema	Qendra Aarhus
35	Arlinda	Kruja	Bashkia Shkodër
36	Rasel	Teli	Bashkia Shkodër
37	Mirsadin	Basha	Bashkia Shkodër
EKIPI ERI-ITA			
Nr.	Emri	Mbiemri	institucioni
38	Edmond	Alite	ERI-ITA
39	Blendi	Bushati	ERI-ITA
40	Cosimo	Chiffi	ERI-ITA
41	Nektari	Duma	ERI-ITA
42	Fiona	Mali	ERI-ITA
43	Victoria	Primhak	ERI-ITA

Nr.	Emri	Mbiemri	Institucioni
44	Saimiri	Ustabeqiri	ERI-ITA

5 Platforma online

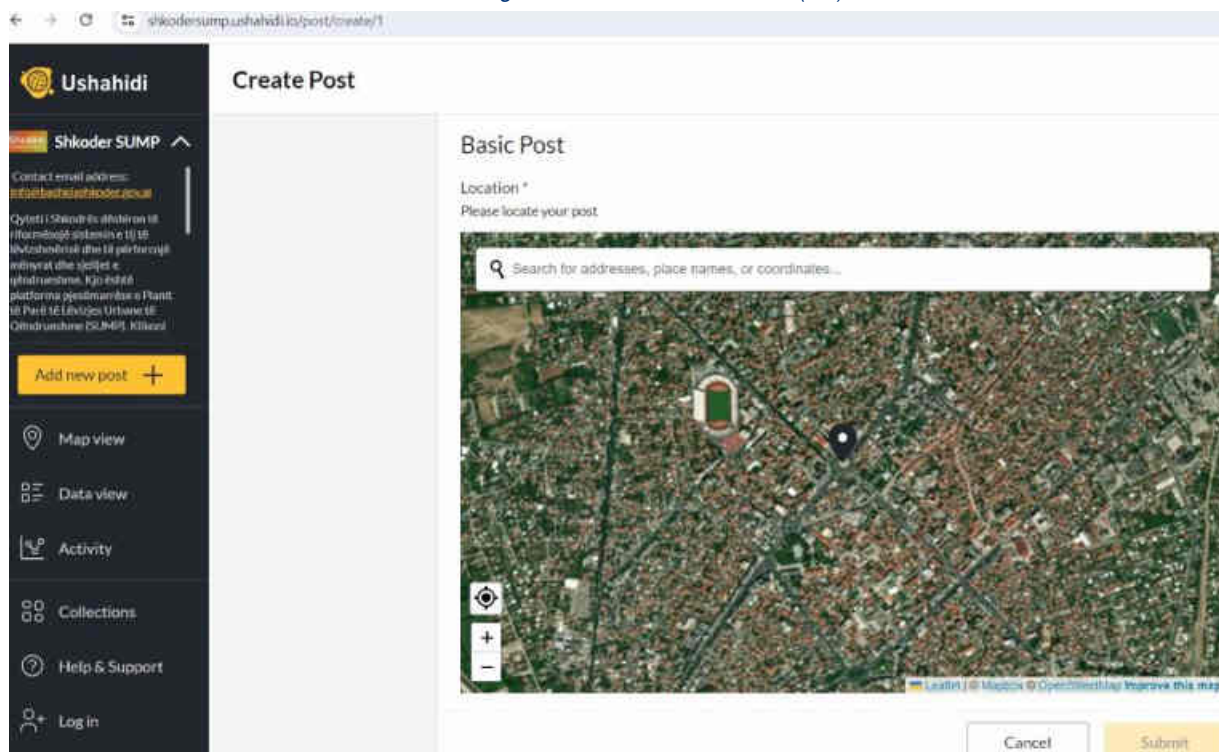
5.1 Fushëveprimi i platformës

Platforma online Ushahidi ishte e dobishme për zgjerimin e pjesëmarrjes së palëve të interesuara dhe qytetarëve. Kështu, shumë palë të interesuara ose qytetarë që nuk mund të merrnin pjesë drejtpërdrejt në seminar, ose më pas donin të shprehnin idenë e tyre, të raportnin një problem ose të propozonin një zgjidhje, mund të shpreheshin duke përdorur platformën.

Platforma Ushahidi : [https:// Shkodër sump.ushahidi.io/map](https://Shkodër.sump.ushahidi.io/map)

Ushahidi mund të përdoret drejtpërdrejt në internet përmes PC ose smartphone pa pasur nevojë të shkarkoni aplikacionin dhe është shumë i lehtë për t'u përdorur.

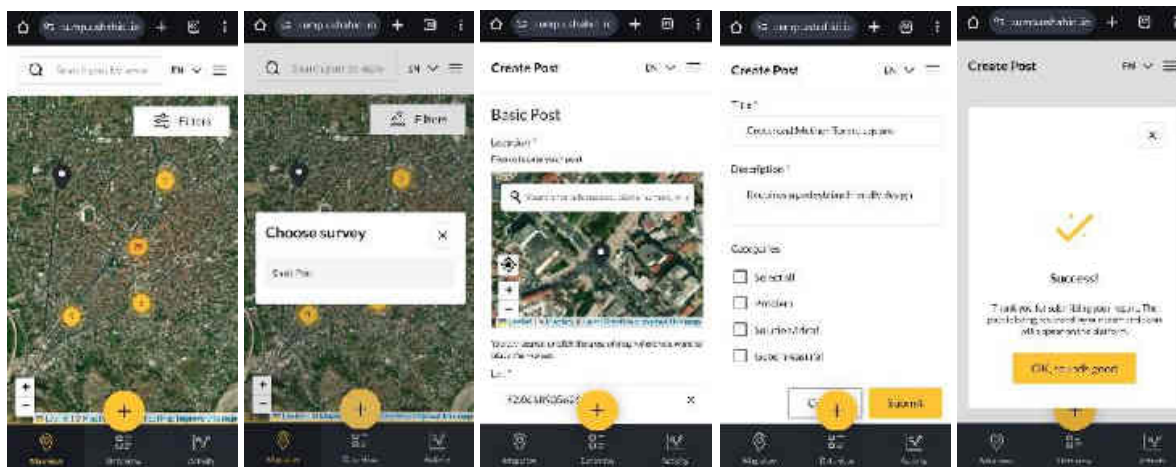
Figura 5. 1: Platforma Ushahidi (PC)



Me pesë hapa të thjeshtë, çdo qytetar mund të raportojë një problem ose të ndajë idenë e tij në platformë:

1. Klikoni shenjën + në rrethin e verdhë në fund për të shtuar një postim të ri.
2. Klikoni në Postimin bazë.
3. Zgjidhni vendndodhjen në hartë ku dëshironi të raportoni.
4. Shkruani titullin dhe më pas përshkrimin e postimit tuaj. Ju gjithashtu mund të zgjidhni nëse raporti juaj është një problem, ide ose një masë e mirë.
5. Dhe pastaj klikoni në Submit. Një dritare me "Sukses!" do të shfaqet nëse gjithçka shkon mirë.

Figura 5. 2: Platforma Ushahidi (smartphone) dhe 5 hapat për të raportuar një postim.



Kryetari i Bashkisë së Shkodrës ka shpërndarë edhe lidhjen e platformës në faqen e tij në rrjetet sociale në Facebook, duke ftuar qytetarët të marrin pjesë dhe të kontribuojnë me idetë e tyre.

Figura 5. 3: Kryebashkiaku ndan lidhjen e platformës Ushahidi në faqen e saj zyrtare në Facebook .



5.2 Rezultatet

Kishte rreth 83 komente kthyesë, kryesisht të lidhura drejtpërdrejt me SUMP-në. Disa nga raportet ishin më specifike për temat e SUMP-it, por raportoheshin edhe probleme ditore. Shumica e komenteve janë bërë në shqip, ndërsa pjesa tjetër në anglisht. Të gjitha postimet më poshtë janë të përkthyer dhe në kllapa jepet numri i postimit, ose postimet kur përmbajtja ishte e ngjashme.

Komentet e Ushahidit janë postuar:

Shkodër

SUMP – Të përgjithshme/të përziera

- Shiroka është një shembull i mirë. (3)
- Trotualet janë në gjendje të keqe në disa bulevard dhe të zene nga ballina e dyqaneve. (27)
- Rikthe trafikun 2-kahëshe në rrugën Daut Boriçi. Trafiku aktual me një drejtim inkurajon parkimin e dyfishtë. (33)
- Fshati Zues. Nevoja urgjente për trotuare dhe kalime më të sigurta dhe më të sigurta. Është tashmë një lidhje rrugore ndërkombëtare. (34)
- Rruga shumë e frekuentuar e Golemit dhe Rruga e Dergjinit , që lidh zonën industriale me rrugën nacionale Shkodër – Hani Hotit ka nevojë për asfalt më të mirë, trotuar dhe ndriçim më të mirë. Ka një potencial si unaza veriore e qytetit. Ndërhyrja është shumë e nevojshme. (36)
- Rrugët e lagjes pranë unazës lindore janë të paasfaltuara. (46)
- “ Arkitekt Sinani” duhet të shndërrohet vetëm në një drejtim. Makinat e parkuara shkaktojnë kaos të përditshëm. (38)
- Udhëkryq i rrezikshëm. Frika nga aksidentet. (Kryqëzimi Vellezerit Frasheri, Faik Konica, Ethem Osmani). (41)
- Qendra Zogaj: rruga kryesore duhet të jetë më e gjerë, me korsi për çiklizëm dhe mbrojtje nga terreni i rrëshqitshëm (44)
- Ka nevojë për semaforë. Kryqëzimi Skenderbeu -Marin Becikemi -Edith Durham. (54)
- Rruga shumë e ngushtë e lagjes (Musa Juka). Trafiku u rrit për shkak të qarkullimit në një drejtim në bulevardin Zogu i Pare. (55)
- Çdo leje ndërtimi duhet të sigurojë parkimin e nevojshëm. Duhet të aplikohen gjopa nëse ndërtuesit nuk e respektojnë atë. Të futen targat çift/tek. Të prezantohen/inkurajohen gjithashtu biçikletat e ngarkesave. (56)
- Blv . Zogu i Pare do t'i rikthehet trafikut dykahësh, pasi po krijon shumë trafik në sheshin Balshaj . (57)
- Hyrja e re (lindore) për Shkodren. Ura e re në Drin. Ura e Bahcallekut duhet t'i shërbejë më së shumti Velipojës. (59)
- Në bulevardin Bujar Bishanaku duhet parkim me pagesë dhe jo korsi biçikletash, sepse është rrugë biznesi. Këto biznese mbajnë familjet e tyre dhe paguajnë taksa. Bashkia duhet të motivojë dhe të ndihmojë bizneset sepse ata sakrifikojnë për komunitetin dhe për ata që marrin pagesa sociale dhe xhiron gjithë ditën për argëtim. (61)
- Tabelat e informacionit dhe skanoni kodet në hyrjet e qytetit (sa të jetë e mundur), për të promovuar Shkodrën turistike. (66)
- Një: Ura e Bahcallekut është një pengesë dhe duhet të zgjerohet ose të ndërtohet një e re. Dy: duhet të ketë një integritet më të mirë të lagjeve veriperëndimore me bypass-in. Pjesa juglindore e qytetit ka pesë herë më shumë struktura pritëse për shkak të infrastrukturës së mirë. (72)
- Rruga “Baja e Vogël” është shumë e ngushtë për 2 drejtime. Makinat parkojnë kudo në rrugën që është rezidenciale. Për mendimin tim drejtimi më i mirë është nga Perash në blv . Zogu i Pare. (75)
- Bahcallekut duhet të ketë 4 korsi, sepse në sezonin e verës ka 3 orë bllokim trafiku. (62). Nga ura e Bahcallekut deri tek kryqëzimi i Berdices rruga duhet të jetë me 4 korsi. (76)

ÇIKLIZIMI

- Nevoja për lidhje më të mirë të korsive të Çiklizmit Bypass me qytetin. (4)
- Shirokës tashmë po dëmtohet nga trafiku i rënduar. (13)
- Shëtitëtorja nga ura e Bunës në Shirokë nuk është komode për çiklistët pasi është e shtruar me pllaka. Është shumë i ngushtë për të lejuar edhe këmbësorët. (14)
- Një korsi biçikletash e vetme me dy drejtime është e ngushtë dhe jo sipas traditës sonë. (16, 20)
- Ka nevojë për një korsi për çiklizëm në Bulevardin Bujar Bishanaku . (25)
- Hyrja e qytetit është shumë e rrezikshme për çiklistët e përditshëm. (26)

- Zonat industriale duhet të lidhen me qytetin me korsi biçikletash. Zgjerimi i PT-së ku nuk ka korsi duhet të merret në konsideratë. (28)
- Korsi të sigurt për çiklizëm nga Rusia në Golem (afër Varrezave kryesore të qytetit). (31)
- Korsitë e çiklizmit duhet të lidhen me atraksionet kryesore turistike. Në këtë mënyrë, Shkodra mund të quhet vërtet Qyteti i Biçikletave. (42)
- Ndërtoni korsinë e çiklizmit për në Urën e Mesit (qendra e Postribës) (50)

PARKING

- Parkimi i madh qendror i makinave private në qytet afër zonës së këmbësorëve duhet të jetë i asfaltuar. (1)
- Nuk ka parkim të autobusëve turistikë në qendër të qytetit. (5)
- Vazhdon parkimi i parregullt në Shirokë mes rikualifikimit të ri. Është e vështirë për të cikluar. Problemi i zbatimit. (6)
- Rrugët e lagjes si “Besnik Sykja ” që janë të ngushta, duhet të heqin parkimin e makinave dhe të krijojnë korsi për çiklizëm, për të lehtësuar ecjen me biçikletë dhe në këmbë. (10)
- Parkimi turistik pranë Kalasë nuk është i mjaftueshëm, i padisiplinuar dhe nuk duhet lejuar të shkojë pranë Kalasë. (15)
- Parkimi në rrugë përdoret në mënyrë abuzive nga shërbimet e shitjes/marrjes me qira të makinave. (21)
- Parkimi i makinave në rrugë pa kufi është problem. (23)
- Parkim publik/privat shumëkatësh (pika në parkimin qendror privat jashtë rrugës afër qendrës historike). Mund të jetë këtu ose diku tjetër. (53)
- Parkim nëntokësor. (58)

Transporti publik

- Zgjeroni linjën 1 të autobusit në drejtim të jugut deri në kryqëzimin e Berdices (Velipojë). Ridizajnimi i kryqëzimit + kalimet e sigurt dhe hapësira për stacionet e autobusëve. (9)
- Zgjeroni linjën 1 të autobusit në veri-lindje deri në Varrezat e Qytetit. (11)
- Zgjeroni shërbimin e autobusëve deri te Ura e Mesit (atraksion turistik) dhe qendra e Postribës . (12, 48, 49)
- Rifuteni PT në bulevardin Zogu i Pare në të dyja drejtimet. (29, 30)
- Është e rëndësishme të integrohen fshatrat apo lagjet e mëdha si Dobraq dhe Golemi (rrethina) në sistemin e PT-së, gjithashtu korsi të sigurt për biçikleta. (32)
- Fshati Zues ka nevojë për PT. (40)
- Shiroka , Zogaj duhet të ketë PT më të mirë, që pothuajse nuk ekziston. Më të shpeshta dhe me një flotë më të mirë. (45)
- Ndërtoni një strehë të përshtatshme për autobus, në mënyrë që njerëzit të mos kenë nevojë të presin të pambrojtur. Fermentim ndalesa e fundit. (51)
- Duhet të ketë kontrolle të transportit të shitësve të bioprodukteve në Tregun Rus. Mund të jetë nga ora 06:00-07:30 dhe 14:00-17:00. (52)
- Një problem kyç i lëvizshmërisë në qytet është trafiku i autobusëve turistikë dhe mikrobuses të cilët qëndrojnë në mes të qytetit dhe shkaktojnë trafik. Të gjithë autobusët duhet të ndalojnë këtu dhe plani i lëvizshmërisë është integrimi i këtij projekti që përmendet në Planin e Përgjithshëm Vendor në skemat apo skenarët e lëvizshmërisë për të koordinuar ndërhyrjet. (83)

SPECIFIKE

- Drejtim i gabuar (kryqezimet e Nuri Bushatit). (7)
- Shenja vertikale e vendosur gabimisht (hyrja Gjuhadol). (8, 17)
- Shkurret në këtë rrethrotullim (sheshi Perash) pengojnë çiklistët apo këmbësorët që afrohen. (18)
- Hyrja e shkollës e zënë me makina. Pranë hyrjes ka një dyqan riparimi makinash. (19)
- Tabela “Mos hyni” e vendosur brenda rrugës. E shihni vetëm një herë që jeni brenda. (22)

- Në këtë rrugë (Fushe Cele dhe rrugët e afërta) trotualet janë jo uniforme, herë të ngushta dhe herë të munguara krejtësisht. Makinat parkohen kudo. Prindërit me fëmijë dhe karroca janë të detyruar të ecin në rrugë duke vënë në rrezik jetën e tyre. (63)
- Bypass-i perëndimor nuk ka kuptim. Bypass-i duhet të jetë në anën lindore të qytetit. (64)
- Mehej është shumë e ngushtë për parkimin e makinave në të dy anët. Parkimi duhet të jetë i përcaktuar horizontalisht, në mënyrë që të mos pengohet kalimi. (74)
- Makinat që vijnë nga sheshi Demokracia në drejtim të bulevardit Skenderbeu nuk e shohin semaforin sapo të hyjnë në shesh (përpara kalimit të zebrave pranë librisë Ora e Shkodrës). (77)

PROBLEME DITARE (nuk lidhen drejtpërdrejt me SUMP)

- Rruga “3 Heronjt ” është e degraduar dhe jo në gjendje të mirë. E pamundur të lëvizësh kur bie shi, për shkak të vrimave të mëdha. (37)
- Në këtë rrugë 200m të gjatë duke siguruar akses për 12 familje ndodhet një objekt pa leje i cili ka ngushtuar rrugën dhe ka bërë të pamundur aksesin me makinë apo ambulancë. Rruga Ajasem dhe Qafe . (38)
- Zogaj: Skela e sapondërtuar për varkat turistike, ka ndikuar negativisht në gjirin e peshkimit dhe plazhet për shkak të mbeturinave të mbetura nga varkat. Mund të zhvendoset në një nga skelat e ardhshme, ku mund të jetë më pak invazive. (43)
- Duhet të ketë një bashkëpunim me Xhaminë Qendrore që të hiqet rrethimi i saj dhe të krijohet një park i përshtatshëm për qytetarët.
- Qytetarët dhe turistët që lëvizin nga rruga nga Radio Shkodra në Hotel “ Tullat e Kuqe ” (bulevardi Studenti) përfundojnë në parkingun e hotelit. (67)
- Zona e madhe e banimit pranë shkollës së fëmijëve “Bep Tusha” ka nevojë për një park apo shesh për kohën e lirë dhe të lirë. Hapësirat e përbashkëta janë të zëna nga ndërtime pa leje. (68)
- Kjo hapësirë në trotuar (afër ish-Albtelekom) do të kishte qenë më e hapur dhe më miqësore për pedonalen Kolë Idromeno por është e zënë nga një lokal që e rrethonte me xham. (71)
- Gjuhadol : Ndriçimi rrugor i dëmtuar dhe jo funksional. (73)
- Zona e banimit pranë shkollës Martin Camaj është mbytur nga ndërtimet pa leje. Mungon kanalizimi dhe sistemi elektrik. Nëse ka nevojë për konfirmim nga banorët, pyesni ata. (78)

Velipojë

- Nevojitet një barrierë për të parandaluar hyrjen e makinave në plazh. (2)
- e ngritur është e pasigurt dhe e rrezikshme për këmbësorët dhe përdoruesit e pambrojtur. (7)
- Rrugë e paasfaltuar dhe shumë e ngushtë në fillim. Kamioni i plehrave kthehet mbrapsht sepse dalja është shumë e ngushtë. Rrugës 11 i mungon ndriçimi publik. (35)
- Ndryshoni drejtimin e rrugës së Bunishtes . Turistët që vijnë nga rruga kryesore nuk mund të hyjnë në rrugët e lagjes për në hotele. (47)
- Ura e Gjo Lulit nga kthesa në qendër të Velipojës është shumë e degraduar. Duhet të asfaltohet para sezonit të verës. (60)
- Nevojitet një rrugë shërbimi prane shetitores. Ambulancat nuk mund të kalojnë në raste urgjente. (79, 80)
- Banorët e përvitshëm të administratës së Velipojës kanë nevojë për rrugë të asfaltuara në të gjitha lagjet. E kuptoj që zona e plazhit është prioritet, por ne jetojmë çdo ditë këtu. (81)
- Baks Velipojë është shumë e ngushtë dhe shkakton aksidente duke përfshirë motoçiklistë, biçiklistë dhe këmbësorë. Rruga duhet të zgjerohet. Masa të tjera si ndriçimi i rrugëve do të ndihmojnë në rritjen e sigurisë rrugore. (82)

6 Përzgjedhja dhe prioritizimi i masave

6.1 Qëllimi i seminarit

Ky seminar kishte për qëllim identifikimin dhe përzgjedhjen e masave më të përshtatshme të politikave për SUMP-në e Shkodrës. Rezultatet e Anketës së Sjelljes u prezantuan dhe u diskutuan gjithashtu për të mbështetur më tej analizën e përbashkët të problemeve dhe mundësive të kryera në hapat dhe seminarin e mëparshme.

Shumë nga masat ishin tashmë të njohura për ekspertët e Bashkisë Shkodër. Duke përdorur Mirò si një hapësirë pune të përbashkët, ekspertët e ERI-ITA kishin bashkëpunuar ngushtë me kolegët e Bashkisë përmes thirrjeve të rregullta takimesh duke diskutuar progresin me SUMP

Zgjedhja e masave fokusohet në fushat e lëvizshmërisë si rrjeti rrugor, parkimi, lëvizshmëria aktive (çiklist dhe ecje) dhe transporti kolektiv i pasagjerëve.

6.2 Vendi dhe axhenda

Workshopi u mbajt në Qendrën Rinore Atelie në Shkodër të martën më 16 Prill 2024 me axhendën e mëposhtme.

Koha	Tema	Altoperanti/Formati
9:00 – 9:15	Mbërritja dhe regjistrimi i pjesëmarrësve	
9:15 – 9:30	Hapje dhe mirëseardhje	
9:30 – 9:45	Procesi i zhvillimit të SUMP-it, axhenda dhe objektivat e seminarit	Cosimo Chiffi (ERI-ITA)
9:45 – 10:00	Tour de Table: prezantimi i pjesëmarrësve	
10:00 – 10:30	Si lëvizim: rezultatet e Anketës së Sjelljes	Sonila Kella (Qendra e të Dhënave)
10:30 – 12:00	Masat e politikave për lëvizshmërinë e qëndrueshme në Shkodër: punë bashkëpunuese rreth fushave kryesore të lëvizshmërisë	seancat plenare dhe pjesëmarrëse në grup Fiona Mali/ Nektar Duma (ERI-ITA)
12:00 – 12:30	Përcaktimi i objektivat dhe prioritetet e SUMP: përmbledhje e rezultateve të sesionit pjesëmarrës, fjalët përmbyllëse dhe hapat e ardhshëm	Cosimo Chiffi/ Blendi Bushati (ERI-ITA)

6.3 Përmbajtja dhe rezultatet e seminarit

Në seminar morën pjesë rreth 30 pjesëmarrës, duke përfshirë ekipin e SUMP-it të Bashkisë Shkodër, përfaqësues të FSHZH-së nga zyrat e Tiranës dhe Shkodrës, OSHC-të lokale, grupet rinore dhe palët e drejtpërdrejta të interesit për projektin. Kësaj radhe pjesëmarrja ishte më profesionale me praktikues të urbanistikës, mjedisit, çështjeve sociale dhe transportit.

Duke qenë se pothuajse të gjithë pjesëmarrësit e këtij seminari kanë qenë të pranishëm në ato të mëparshme, përfshirja e tyre ishte shumë e relaksuar dhe produktive.

Pas prezantimeve hyrëse, Instituti Kërkimor Data Centrum i përfaqësuar nga znj. Sonila Kella tregoi rezultatet e sondazheve të kryera në qytetin e Shkodrës: Si shprehen qytetarët se lëvizin në udhëtimet e tyre të përditshme. Anketa ka studiuar edhe qëndrimin e qytetarëve shkodranë për përdorimin e transportit, trafikut, parkingjeve dhe biçikletave. Pyetjet u ngritën nga të ftuarit në lidhje me mënyrën se si u zhvillua anketa. Pati një reagim pozitiv nga pjesëmarrësit në përgjithësi pasi panë rezultatet e anketës. Mënyrat aktive si ecja dhe çiklizmi mbeten ende komponentët kryesorë të mënyrave të udhëtimit të shkodranëve .

Pjesa e dytë e takimit u prezantua nga Fiona Mali dhe Nektar Duma të cilët ndanë idetë dhe masat e propozuara për SUMP për Shkodrën dhe Velipojën. Imazhet e përdorura në platformën MIRO u shpërndanë dhe u shpjeguan më tej pjesëmarrësve.

Disa masa u prezantuan si zgjidhje të mundshme për problemet e ngritura nga pjesëmarrësit në sesionin e kaluar. Ndërveprimi ishte i dukshëm dhe pyetjet u ngritën pas prezantimit të secilës masë. Si dëshmi e një niveli të lartë angazhimi, jo të gjitha propozimet erdhën nga paneli, por shumë nga pjesëmarrësit.

Çdo masë e propozuar u komentua nga pjesëmarrësit, duke shprehur pikëpamjet e tyre të ndryshme. Ata u informuan dhe u ndërgjegjësuan për ndikimet e masave dhe sfidat që mund të shfaqen gjatë ose pas zbatimit të tyre.

Vlen të përmendet se OSHC-të mjedisore, shoqatat e grave, shoqatat e personave me aftësi të kufizuara dhe përfaqësuesit e grupeve të marginalizuara u angazhuan në mënyrë shumë aktive në dhënien e propozimeve.

Masa të ngjashme të miratuara nga qytete të tjera shqiptare u shpërndanë si shembuj praktike të mira dhe ndihmuan në vlerësimin e masave të propozuara. Blendi Bushati, i cili kishte punuar më parë në disa projekte të lëvizshmërisë së qëndrueshme në qytete të tjera shqiptare, vuri re se shumë nga dyshimet e ngritura nga pjesëmarrësit për masa të caktuara (si heqja apo reduktimi i parkimit në rrugë dhe korsitë e qarkullimit të makinave) ishin ngritur edhe në qytete të tjera, por në fund, rezultati ka marrë reagime pozitive dhe i ka dhënë qyteteve më shumë hapësirë publike me cilësi më të lartë.

Të gjithëve iu sqarua se një masë e vetme nuk mund të zgjidhë një problem të vetëm dhe se shumë probleme janë të ndërlikura me njëra-tjetrën, ndaj edhe shumë masa duhet të koordinohen.

Opinionet e ndryshme që vijnë nga pjesëmarrësit për çdo masë do të shërbejnë si udhërrëfyes për zgjedhjen e më të mirëve për qytetin e Shkodrës.

Masat kryesore të propozuara ishin:

SUMP - Shkodër

- Një skemë qarkullimi e bazuar në një drejtim/sektor
- Ngushtimi, zvogëlimi ose heqja e korsive të makinave, në mënyrë që të krijohet më shumë hapësirë për lëvizshmëri aktive
- Seksione të reja të bulevardit
- Rishikimi dhe zvogëlimi i rrjetit rrugor ekzistues
- Zgjidhje parkimi jashtë rrugës
- Në rrugë parkimi me pagesë / Menaxhimi i parkimit
- Skema e re e transportit publik
- Përmirësimi i rrjetit të çiklizmit
- Shtimi i gjelbërimit dhe thithja e tokës, si masë kundër përmytjeve dhe valëve të të nxehtit.

SUMP - Velipojë

- Një skemë qarkullimi e bazuar në një drejtim/sektor
- Nuk ka qasje të drejtpërdrejtë në plazh me makinë private
- Lidhje me autobus midis parkingjeve/hoteleve për në plazh.
- Seksione të reja rrugore miqësore për këmbësorët dhe çiklistët
- Modeli dhe zgjidhjet e parkimit të gjelbër jashtë rrugës
- Në rrugë parkimi me pagesë / Menaxhimi i parkimit
- Përmirësimi i kushteve të sigurisë dhe ecjes për turistët dhe familjet.

Në fund të seminarit, stafi i Bashkisë shprehu nevojën për përcaktimin e disa masave të shpejta që do të zbatohen si në Shkodër ashtu edhe në Velipojë, në mënyrë që të përmirësohet sa më shpejt situata ekzistuese e trafikut, por edhe në funksion të sezonit të ardhshëm turistik për Velipojën.

6.4 Fotogaleri

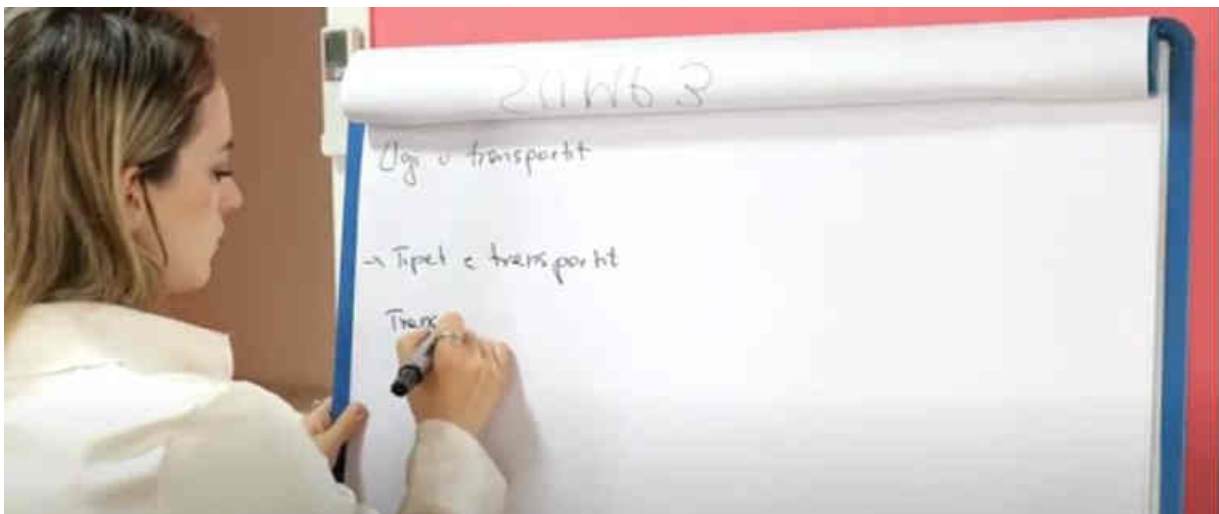
Figura 6. 1: Sesioni i hapjes



Figura 6. 2: Prezantimi i Institutit Kërkimor të Qendrës së të Dhënave



Figura 6. 3: Matni propozimet dhe përzgjedhjen





6.5 Lista e pjesëmarrësve

Nr	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
1	Kastrioti	Faci	Dera
2	Tonin	Macaj	AdZM Shkodër
3	Princ	Fregjaj	Bashkia Shkodër
4	Irma	Temali	Bashkia Shkodër
5	Elvini	Hoxha	RFP Shkodër/BTF
6	Arlinda	Kruja	Bashkia Shkodër
7	Rasel	Teli	Bashkia Shkodër
8	Klajdi	Kraja	KVR Shkodër
9	Helidon	Dervishi	Transporti Publik
10	Xhoana	Bengasi	Qendra e të Dhënave
11	Lubjana	Prenci	Qendra e të Dhënave
12	Nermin	Shurdha	VIS Albania
13	Alminda	Mema	Qendra Aarhus Shkodër
14	Erjon	Dilaveri	Bashkia Shkodër
15	Adrit	Kraja	MTB Shkodër
16	Edmond	Alite	Punonjës i pavarur
17	Taulanti	Dibra	Bashkia Shkodër
18	Esmeralda	Scheffknecht	Po!
19	Manjola	Lloja	Bashkia Shkodër
20	Sonila	Cela	Qendra e të Dhënave
21	Klodjana	Serraj	Bashkia Shkodër
EKIPI ERI-ITA			
Nr	Emri	Mbiemri	institucioni
38	Blendi	Bushati	ERI-ITA
39	Cosimo	Chiffi	ERI-ITA
40	Nektari	Duma	ERI-ITA
41	Fiona	Mali	ERI-ITA

7 Zhvillimi dhe finalizimi i Planit

7.1 Qëllimi i seminarit

Ky seminar final pjesëmarrës – i organizuar në dy ditë radhazi në Shkodër dhe Velipojë – kishte për qëllim prezantimin dhe diskutimin e projekt-planit, objektivin dhe strategjitë e tij dhe masat e parashikuara në detaje. Kontributi i pjesëmarrësve lejoi të vërtetohej dhe pasurohej puna tashmë e bërë dhe të dilte me një “draft përfundimtar të SUMP” që do të publikohej në muajt në vijim dhe do të ishte gati për miratim nga Këshilli Bashkiak.

7.2 Vendi dhe axhenda

Seminari për Shkodrën u zhvillua në stadiumin “Loro Boriçi” të hënën më **8 Korrik 2024**, dhe ai për Velipojën u mbajt në Hotel “Valz” të martën më **9 korrik 2024** me axhendën e mëposhtme.

<i>Koha</i>	<i>Tema</i>	<i>Formati</i>
09:00 – 09:15	Mbërritja dhe regjistrimi i pjesëmarrësve	
09:15 – 09:30	Hapje dhe mirëseardhje	Rudin Beka, Bashkia Shkodër
09:30 – 10:15	Axhenda dhe objektivat e seminarit	Cosimo Chiffi, ERI-ITA
10:15 – 10:30	Prezantimi hyrës: nga analiza e problemeve të objektivat dhe strategjitë e SUMP	Nektar Duma, ERI-ITA
10:30 – 11:15	Grupi 1 – Rrugë të këndshme dhe të shëndetshme, skema të reja qarkullimi, logjistika dhe reforma e parkimit	Sesion me pjesëmarrje
11:15 – 12:00	Grupi 2 – Qyteti i ciklizmit dhe ecjes dhe destinacioni aktiv i turizmit	Sesion me pjesëmarrje
12:00 – 12:45	Grupi 3 – Lëvizja së bashku: transport kolektiv i pasagjerëve tërheqës, gjithëpërfshirës dhe i besueshëm	Sesion me pjesëmarrje
12:45 – 13:15	Përmbyllje dhe komente përfundimtare	Cosimo Chiffi, ERI-ITA

7.3 Rezultatet

Në **seminarin për Shkodrën** morën pjesë rreth 30 pjesëmarrës, duke përfshirë ekipin e SUMP-it të Bashkisë Shkodër, përfaqësues të FSHZH-së nga zyrat e Tiranës dhe Shkodrës, OSHC-të lokale, grupet rinore dhe palët e drejtpërdrejta të interesit për projektin. Kësaj radhe pjesëmarrja ishte më profesionale me praktikues të urbanistikës, mjedisit, çështjeve sociale dhe transportit.

Duke qenë se pothuajse të gjithë pjesëmarrësit e këtij seminari kishin qenë të pranishëm në ato të mëparshme, përfshirja e tyre ishte shumë e relaksuar dhe produktive.

Të gjitha masat u diskutuan në detaje. Janë dhënë shumë ide se si të përmirësohen dhe pasurohen masat e propozuara. Edhe pse disa masa u panë si më sfiduese për t'u zbatuar për shkak të buxhetit, mentalitetit ose kufizimeve të tjera, të gjithë pjesëmarrësit duket se ende ndajnë të njëjtin vizion për qytetin. Ata e shohin planin si një mjet për të zbatuar vizionin dhe për të përmirësuar jetën e përditshme në qytet. Reagimet e dhëna për masat i referohen në pjesën më të madhe të tre kërkesave të përsëritura:

- Ndërhyrja duhet të jetë jo vetëm në rrugët kryesore por edhe në ato dytësore dhe ato të lagjes
- Kërkesa që ndërhyrja të fillojë menjëherë
- Ndërhyrjet duhet të jenë gjithashtu “miqësore për fëmijët”. Ky ka ardhur si mesazh edhe nga nënkryetari i komunës. Administrata aktuale synon të krijojë një qytet të sigurt dhe miqësor për fëmijët.

Seminari **për Velipojën** kishte rreth 15 pjesëmarrës, duke përfshirë përfaqësues lokalë të FSHZH-së, OSHC lokale, grupe rinore dhe aktorë të drejtpërdrejtë, shumica e të cilëve janë pronarë biznesesh dhe hotelesh në Velipojë.

Masat e propozuara iu nënshtroan më shumë pyetjeve dhe diskutimeve, sepse pronarët e bizneseve preken drejtpërdrejt nga masat dhe prirën të jenë më skeptikë. Kjo ishte edhe për shkak të një keqkuptimi: zgjidhjen e trafikut të Velipojës ata e shohin në krijimin e hapësirave më miqësore për makinat, rrugëve më të gjera, më shumë parkime publike në rrugë apo jashtë rrugës etj. Megjithatë, përtej përshtypjes së parë, ishte e lehtë të gjeje një bazë të përbashkët. U bë e qartë se shumë trafik ditor dhe parkime në plazh krijohen nga udhëtarët ditorë, e jo nga klientët e tyre.

Më tej, pronarët e hoteleve po vërejnë se vitet e fundit mentaliteti i turistëve ka ndryshuar. Kalimi i kohës në plazh nuk mjafton dhe nga këndvështrimi turistik, hapësirat publike po bëhen më të rëndësishme dhe duan që pushimet e tyre të jenë më të larmishme. Shumë prej tyre kërkojnë infrastrukturë për çiklizëm dhe rrugë biçikletash, si dhe hapësira miqësore për fëmijët, rrugë më të sigurta, më shumë zona për këmbësorë, kënde lojërash dhe më pak trafik.

7.4 Fotogaleri

Figura 7. 1: Prezantimi i masave në Workshop për Shkodrën





7.5 Lista e pjesëmarrësve

7.5.1 SUMP Shkodër

Nr	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
1	Aida	Shllaku	Bashkia Shkodër
2	Lulzimi	Mashi	Bashkia Shkodër
3	Erjon	Dilaveri	Bashkia Shkodër
4	Altin	Salihi	Bashkia Shkodër
5	Nermin	Shurdha	VIS Albania
6	Anna	Karboni	VIS Albania
7	Irma	Temali	Bashkia Shkodër
8	Adrit	Kraja	MTB Shkodër
9	Antonjeta	Pero	OKNJ AK
10	Melidon	Dervishi	Transporti Publik
11	Alminda	Mema	Qendra Aarhus Shkodër
12	Princ	Fregjaj	Bashkia Shkodër
13	Altin	Salihi	Bashkia Shkodër
14	Alfredi	Luleta	Bashkia Shkodër
15	Manjola	Lloja	Bashkia Shkodër
16	Klodjana	Serraj	Bashkia Shkodër
17	Hasna	Tafilica	Bashkia Shkodër
18	Kledis	Dibra	KVR
19	Eleonora	Lumci	KVR
20	Loreta	Cermeli	KVR
21	Elvini	Hoxha	Bashkia Shkodër
22	Pjerin	Lazri	Bashkia Shkodër
23	Rosel	Teli	Bashkia Shkodër
24	Arbana	Dibra	QKR
EKIPI ERI-ITA			
Nr	Emri	Mbiemri	institucioni
25	Blendi	Bushati	ERI-ITA
26	Cosimo	Chiffi	ERI-ITA
27	Nektari	Duma	ERI-ITA

Nr	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
28	Victoria	Primhak	ERI-ITA
29	Sanscho	Ramhorst	ERI-ITA

7.5.2 GRUM I Velipojës

Nr	Emri	Mbiemri	Institucioni/Enti
1	Gjolek	Nikolli	Kompleksi Gjoleka
2	Kledis	Dibra	KVR
3	Eleonora	Lumci	KVR
4	Loreta	Cermeli	KVR
5	Arbana	Dibra	QKR
6	Klodjana	Serraj	Bashkia Shkodër
7	Hasna	Tafilica	Bashkia Shkodër
8	Lozerin	Jakaj	Hotel Jakaj
9	Vasil	Nikolli	Hotel Valz
10	Esmeralda	Nikolli	Hotel Valz
EKIPI ERI-ITA			
Nr	Emri	Mbiemri	institucioni
11	Blendi	Bushati	ERI-ITA
12	Cosimo	Chiffi	ERI-ITA
13	Nektari	Duma	ERI-ITA
14	Victoria	Primhak	ERI-ITA
15	Sanscho	Ramhorst	ERI-ITA

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi III – Shtojcat

Shtojca II – Rregullorja Lokale Rrugore



BASHKIA SHKODËR

Tabela e përmbajtjes

Fjalor Termash dhe Shkurtesash.....	35
TITULLI I – Rregullat e Përgjithshme	36
NENI 1 – QËLLIMET E RREGULLORES	36
NENI 2 – REFERENCAT RREGULLATORE DHE PROCEDURAT E PËRDITËSIMIT DHE KONTROLLIT	36
NENI 3 – FUSHA E ZBATIMIT DHE METODAT E ZBATIMIT	36
TITULLI II – KLASIFIKIMI I RRUGËVE	38
NENI 4 – HIERARKIA E RRJETIT RRUGOR	38
NENI 5 – KLASIFIKIMI FUNKSIONAL I RRUGËVE	39
NENI 6 – PERIMETRAT	39
TITULLI III – STANDARDET TEKNIKE DHE PËRDORIMI I RRUGËVE	41
NENI 7 – RRUGË URBANE KRYESORE (D)	41
NENI 8 – RRUGË SHPËRNDARËSE RAJONALE (E1).....	42
NENI 9 – RRUGË SHPËRNDARËSE LOKALE (E2).....	44
NENI 10 – RRUGË KRYESORE AKSESI (F1).....	46
NENI 11 – RRUGËT E AKSESIT (F2)	48
NENI 12 – RRUGËT E AKSESIT ME QËLLIM TË VEÇANTË (F3).....	49
NENI 13 – ITINERARET URBANE PËR BIÇIKLETA DHE KËMBËSORË (F4)	50
NENI 14 – PAJISJE PËR QETËSIMIN E TRAFIKUT	51
NENI 15 - RREGULLORET E PARKIMIT	55
NENI 16 – LËVIZJA DHE NDALESAT E TRANSPORTIT PUBLIK	58
NENI 17 – LËVIZSHMËRIA PËR KËMBËSORËT DHE PERSONAT ME VËSHTIRËSI NË LËVIZJE:	59
NENI 18 – QARKULLIMI I BIÇIKLETAVE.....	60
NENI 19 – ZONA TË NDËRLIDHURA ME RRUGËN, ZONA RESPEKTIMI DHE ZONA TË DUKSHMËRISË:.....	62
NENI 20 – DISTANCA NDËRMJET KRYQËZIMEVE:.....	62
NENI 21 – HYRJET PRIVATE (RRUGICAT):.....	63
NENI 22 – AKSESET NË NDËRTIME ME FLUKS TË LARTË PËRDORUESISH:	64
TITULLI IV – ZËNIA E SIPËRFAQES PUBLIKE:.....	65
NENI 23 – ZËNIE TË PËRHERSHME	65
NENI 24 – ZËNIE TË PËRKOHSHME	65
NENI 25 – STACIONET E KARBURANTIT DHE KARIKIMIT ELEKTRIK:	65
TABELAT PËRMBLEDHËSE	67

Fjalor Termash dhe Shkurtesash

Shkurtesa	Përshkrimi
QB	Qender e Banuar
RLR	Regullorja Lokale e Rugëve
ZTK	Zone me Trafik te kufizuar
ZK	Zone Kembesore
PLQU	Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
ZSH	Zonë Shkolle
Z20	Zona 20
Z30	Zona 30

KAPITULLI I – Rregullat e Përgjithshme

NENI 1 – QËLLIMET E RREGULLORES

1. Rregullorja Lokale e Rrugëve (RLR) përcakton karakteristikat gjeometrike dhe të trafikut, si dhe rregullimin e përdorimit të llojeve të ndryshme të rrugëve dhe itinerareve për biçikleta e këmbësorë. Ajo përfaqëson një instrument që bën funksionale klasifikimin sipas funksionit të prezantuar nga Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) dhe i miratuar nga Administrata Bashkiake, duke përcaktuar standardet e referencës për të cilat duhet të përputhen projektimi i rrugëve të reja ose ndërhyrjet transformuese të atyre ekzistuese, si dhe identifikimin e komponentëve të lejuar të trafikut dhe sjelljen e tyre.
2. Klasifikimi funksional i rrugëve bazohet në llojet e përdoruesve dhe aktivitetet e lejuara, duke marrë parasysh situatën mjedisore në të cilën janë të futura. Kriteret e projektimit kanë të bëjnë me elementët gjeometrikë të aksit dhe platformës së rrugëve urbane, në mënyrë që qarkullimi të zhvillohet në mënyrë të sigurt dhe të rregullt për përdoruesit e lejuar.
3. Në veçanti, rregullat në RLR kanë për qëllim të garantojnë të njëjtin nivel sigurie dhe përdorimi të hapësirës publike për të gjithë përdoruesit, duke mbrojtur përdoruesit më të cënueshëm (këmbësorët, çiklistët, personat me aftësi të kufizuara, fëmijët, të moshuarit, etj.) dhe duke nxitur drejtuesit e mjeteve motorike që të mos tejkalojnë kufijtë e shpejtësisë, sipas projektit dhe rregullave në fuqi, si dhe të mos pushtojnë hapësirën e dedikuar për përdoruesit e tjerë apo funksione të tjera urbane.
4. Parashikohen rregulla të veçanta për disa kategori rrugësh urbane, të cilat kërkojnë organizim të platformës rrugore dhe pajisje e mobilie që kufizojnë si shpejtësinë, ashtu edhe praninë e disa kategorive të mjeteve.

NENI 2 – REFERENCAT RREGULLATORE DHE PROCEDURAT E PËRDITËSIMIT DHE KONTROLLIT

1. Rregullorja e Rrugëve integron dispozitat e përfshira në Kodin Rrugor Shqiptar (Ligji nr. 8378, datë 22.07.1998) dhe Standardet Shqiptare të Projektimit të Rrugëve, të miratuara me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 628, datë 15.07.2015.
2. Standardet e Projektimit të Rrugëve përcaktojnë “Standardet funksionale dhe gjeometrike për projektimin dhe ndërtimin e rrugëve”.
3. RLR hartohet në harmoni dhe përputhje me rregulloret e përcaktuara nga instrumentet e planifikimit urban në nivel bashkiak (Plani i Përgjithshëm Vendor dhe Rregullorja Bashkiake e Ndërtimit) dhe nivelet më të larta.

NENI 3 – FUSHA E ZBATIMIT DHE METODAT E ZBATIMIT

1. This Regulation applies to each road or part of it under the jurisdiction of the Municipal Administration included in the perimeter of inhabited centres defined by specific resolution.
 2. Kjo Rregullore zbatohet për çdo rrugë ose pjesë të saj që ndodhet nën juridiksionin e Administratës Bashkiake dhe që përfshihet në perimetrin e qendrave të banuara të përcaktuar me vendim të posaçëm.
 3. Rregullorja duhet konsideruar detyruese për rrugët e reja dhe si objektiv për t'u arritur për rrugët ekzistuese. Prandaj, ajo është detyruese për të gjithë subjektet që veprojnë në rrjetin rrugor të Bashkisë Shkodër; dispozitat përkatëse duhet të zbatohen në të gjitha projektet dhe ndërhyrjet e nisura pas hyrjes në fuqi të saj dhe të miratuara nga Bashkia Shkodër.
 4. Ndërhyrjet në rrugët ekzistuese duhet të kryhen duke përshtatur karakteristikat gjeometrike dhe rregullat e përdorimit sipas kësaj rregulloreje, sa më shumë të jetë e mundur, për të përmbushur sa më mirë nevojat e trafikut, me vëmendje të veçantë për përdoruesit më të cënueshëm. Kalimi midis segmenteve të përshtatura dhe atyre ku përshtatja nuk është e mundur duhet të zgjidhet me kujdes për të shmangur krijimin e situatave të rrezikshme dhe disbalancave mes mënyrave të ndryshme të transportit.
-

5. Në rastet kur kushtet lokale, mjedisore, peizazhore, monumentale, arkeologjike ose ekonomike nuk e lejojnë zbatimin e plotë të rregullave të RLR, mund të adoptohen zgjidhje të ndryshme projektimi, për sa kohë që ato mbështeten nga analiza të posaçme të trafikut dhe sigurisë.
 6. Me rastin e aktivizimit të segmenteve të reja rrugore ose modifikimit të atyre ekzistuese, një tryezë teknike ndërsektorale do të verifikojë dhe, nëse është e nevojshme, do të rishikojë klasifikimin funksional të rrjetit rrugor që ndodhet në zonën e ndikimit të segmenteve përkatëse. Përshtatja e këtij klasifikimi do të zbatohet përmes një akti të veçantë të Sektorit të Lëvizshmërisë.
-

KAPITULLI II – KLASIFIKIMI I RRUGËVE

NENI 4 – HIERARKIA E RRJETIT RRUGOR

1. Organizimi i sistemit të përgjithshëm të infrastrukturës rrugore brenda territorit të Bashkisë Shkodër dhe zonës së saj funksionale urbane bazohet në katër nivele rrjeti:

a. RRJETI PRIMAR

- lëvizshmëria e shërbyer: **transit**
- shtrirja e lëvizjes: distanca të gjata
- funksioni në territor: lidhje me itineraret kombëtare, rajonale dhe të zonës urbane.

b. RRJETI KRYESOR

- lëvizshmëria e shërbyer: **shpërndarje** nga rrjeti primar drejt rrjetit sekondar dhe, mundësisht, drejt atij lokal
- shtrirja e lëvizjes: distanca mesatare
- funksioni në territor: lidhje brenda zonës urbane dhe ndër-lagjore.

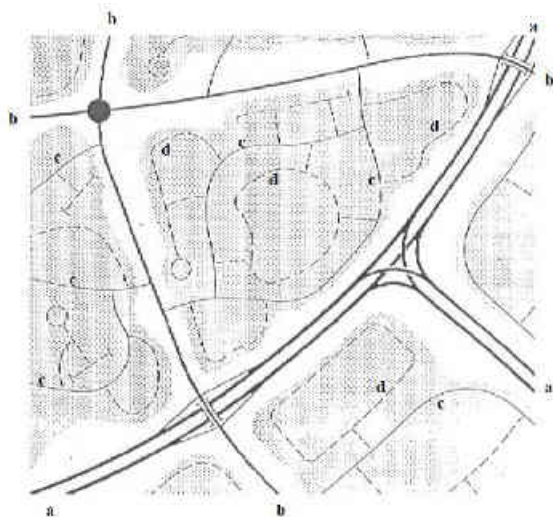
c. RRJETI SEKONDAR

- lëvizshmëria e shërbyer: **depërtim** drejt rrjetit lokal
- shtrirja e lëvizjes: distanca të reduktuara
- funksioni në territor: lidhje në nivel lagjeje brenda zonës urbane.

d. RRJETI LOKAL

- lëvizshmëria e shërbyer: **qasje** në banesa, godina, hapësira publike dhe private
- shtrirja e lëvizjes: distanca të shkurtra
- funksioni në territor: brenda lagjes, në mjedisin urban.

2. Secili nivel rrjeti lidhet, në kontekstin urban, me llojet e rrugëve të përcaktuara në nenin pasues (Neni 5), duke përkufizuar për to karakteristikat më të përshtatshme të përdorimit dhe vendosjes, me synimin për të arritur një skemë standarde grafike:



3. Duke ecur në rend zbritës sipas hierarkisë së rrjetit, ndërhyrjet infrastrukturore dhe rregulluese të trafikut duhet të synojnë reduktimin progresiv të shpejtësisë mesatare të udhëtimit dhe rritjen e nivelit të shërbimit

dhe hapësirës në rrugë për mënyrat më të qëndrueshme të transportit (transport publik, biçikleta, lëvizshmëri këmbësore).

NENI 5 – KLASIFIKIMI FUNKSIONAL I RRUGËVE

1. Për qëllimet e kësaj Rregulloreje, rrugët urbane dhe seksionet e tyre klasifikohen në këto kategori dhe funksione përkatëse:
 - **D – Rrugë urbane kryesore:** rrugë që i përket rrjetit primar me funksion kalimi në distanca të gjata përgjatë rrugëve rajonale, shtetërore dhe të zonës urbane dhe me qëllim shmangien e trafikut nga qendra e qytetit.
 - **E1 – Rrugë shpërndarëse rajonale:** rrugë që i përket rrjetit kryesor me funksion lidhjeje midis zonave të largëta dhe lagjeve ose për akses në zonën e urbanizuar.
 - **E2 – Rrugë shpërndarëse lokale:** rrugë që i përket rrjetit sekondar me funksion lidhjeje midis zonave dhe lagjeve fqinjë si dhe midis skajeve të një lagjeje, kryesisht përgjatë perimetrit të saj ose nëpërmjet saj.
 - **F1 – Rrugë kryesore akses:** rrugë që i përket rrjetit lokal me funksion lidhës midis lagjeve dhe sektorëve fqinjë, si dhe midis zonave brenda të njëjtës lagje.
 - **F2 – Rrugë akses:** rrugë që i përket rrjetit lokal dhe që shërben drejtpërdrejt për vendet e origjinës dhe destinacionit (ndërtesa, hapësira dhe shërbime publike, aktivitete), si për lëvizjen këmbësore ashtu edhe për segmentin fillestar ose përfundimtar të lëvizjes me mjete private.
 - **F3 – Rrugë akses me funksion të veçantë:** rrugë me të njëjtat karakteristika si kategoria F2, por që i nënshtrohen kritereve të veçanta të projektimit dhe rregullimit, të lidhura në mënyrë të natyrshme me zonën territoriale ku ndodhen ose me përdorimin e tyre të zakonshëm (p.sh. rrugë rezidenciale, rrugë parku, rrugë tregtare, shkollore, ose të rezervuara për transportin publik lokal).
 - **F4 – Itinerar urban këmbësor/biçikletash:** rrugë që i përket rrjetit lokal, e destinuar kryesisht për lëvizjen këmbësore dhe me biçikletë dhe e karakterizuar nga siguri e brendshme për mbrojtjen e përdoruesve më të cënueshëm të rrugës.

NENI 6 - PERIMETRAT

1. Klasifikimi funksional i rrjetit rrugor plotësohet nga perimetra të zonave dhe territoreve që përcaktojnë rregulla të veçanta për projektimin, organizimin dhe përdorimin e rrugëve, me qëllim mbrojtjen e përdoruesve më të cënueshëm, hapësirave publike dhe pikave me interes që gjenden brenda tyre.
2. Rregullorja Lokale e Rrugëve (RLR) identifikon perimetrat si më poshtë:
 - **QB – Qendër e Banuar:** identifikon rrugët që ndodhen në një kontekst urban bashke me pasojat funksionale, sjellore dhe mjedisore përkatëse.
 - **ZRVU – Zonë me Rëndësi të Veçantë Urbane:** identifikon zonat më tërheqëse ku duhet të zbatohen mekanizma specifikë të menaxhimit të aksesit, me referencë të veçantë për rregullat e parkimit.
 - **ZK – Zonë Këmbësorësh:** zona dhe hapësira ku hyrja dhe qarkullimi i mjeteve motorike është fizikisht i ndaluar ose i kufizuar për kategori të caktuara mjeteve dhe përdoruesish, në orare të paracaktuara.
 - **ZQK – Zonë me Qarkullim të Kufizuar:** zona ku hyrja, qarkullimi dhe parkimi i automjeteve është i kufizuar, përkohësisht ose përhershëm, për kategori të caktuara mjeteve ose përdoruesish.
 - **ZSH – Zonë Shkollore:** zona mbrojtëse për institucionet arsimore, ku hyrja, qarkullimi dhe parkimi i automjeteve janë gjithmonë të kufizuara gjatë orareve të hyrjes dhe daljes së nxënësve, përveç për kategori të kufizuara mjeteve dhe përdoruesish.
 - **Z30 – Zonë 30:** zona rezidenciale ose me qarkullim të privilegjuar për këmbësorë, ku vendoset një kufi i përgjithshëm shpejtësie prej 30 km/h i shoqëruar me ndërhyrje fizike për qetësimin e trafikut.

- **Z20 – Zonë 20/Zona të Jetueshme:** zona me qarkullim të privilegjuar për këmbësorë dhe çiklistë, ku zbatohet kufi i përgjithshëm shpejtësie prej 20 km/h i kombinuar me ndërhyrje fizike që përziejnë hapësirën publike dhe qarkullimin sipas logjikës së bashkëjetesës dhe përputhshmërisë, jo ndarjes.
3. Perimetrat e përmendura më sipër përcaktohen me vendime të posaçme të Këshillit Bashkiak, të cilat përkufizojnë gjithashtu rregulloret dhe kërkesat për qarkullimin, në përputhje me udhëzimet e Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane (PQUL) dhe planeve të tjera sektoriale për lëvizshmërinë dhe hapësirën publike.
 4. Rregulloret e trafikut në fuqi brenda këtyre llojeve perimetrash (si kufiri i shpejtësisë, kufizimet e aksesit për kategori të veçanta mjetesh, rregullat e parkimit, etj.) komunikohen përmes tabelave përkatëse që plotësojnë sinjalistikën e perimetrit në çdo pikë hyrëse.
-

KAPITULLI III – STANDARDET TEKNIKE DHE PËRDORIMI I RRUGËVE

NENI 7 – RRUGË URBANE KRYESORE (D)

1. Komponentët e trafikut të lejuar dhe shpejtësia maksimale e lejuar
 - a. Lejohen të gjitha kategoritë e trafikut përveç kafshëve, mjeteve të shtyra me dorë, mjeteve me kafshë dhe mjeteve hekurudhore; biçikletat janë të lejuara vetëm nëse ndodhen në shtigje biçikletash në zona të mbrojtura jashtë karrexhatës. Rruga mund të jetë e pajisur me zona shërbimi dhe parkimi të veçanta jashtë karrexhatës, me hyrje/dalje të përqendruara. Ndalimet e transportit publik lejohen vetëm në zona të rezervuara jashtë karrexhatës dhe/ose në korsi të veçuara.
 - b. Shpejtësia maksimale: 70 km/h për rrugët e ndërtuara rishtazi – 50 km/h për rrugët ekzistuese
2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor
 - a. Rrugë me karrexhata të pavarura ose të ndara me ishull trafiku, secila me të paktën dy korsi dhe një korsi të mundshme të rezervuar për transport publik, me anë të shtruara dhe trotuare të mbrojtura me barriera sigurie.
 - b. Gjerësia minimale e korsisë: 3.25 m
 - c. Gjerësia minimale e ishullit të trafikut: 1.80 m
 - d. Gjerësia minimale e anës rrugore dhe eventualisht kanalit: 0.50 m majtas – 1.00 m djathtas
 - e. Gjerësia minimale e trotuarit: 2.00 m hapësirë e lirë për këmbësorë, me përjashtim deri në 1.50 m për segmente të shkurtra.
3. Karakteristikat kryesore gjeometrike të rrugës
 - a. Shpejtësia e projektimit: minimumi 50 km/h – maksimumi 80 km/h
 - b. Pjerrësia maksimale anësore në kthesa: 5.00%
 - c. Rrezja minimale planimetrike: 77 metra (shpejtësi e mundshme = 50 km/h)
 - d. Pjerrësia maksimale gjatësore: 6.00%

Për përcaktimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për rrugët e kategorisë D.

4. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet
 - a. Çdo kryqëzim në nivel duhet të sinjalizohet me kanalizime apo të rregullohet me rrethrotullim; kthesat majtas lejohen vetëm kur semaforët janë të mbrojtur (plotësisht ose pjesërisht).
 - b. Distanca minimale midis kryqëzimeve: 300 m
 - c. Rekomandohet që hyrjet private (driveways) të jenë jo më afër se 100 m nga njëra-tjetra; lidhja me rrugën kryhet përmes karrexhatave të shërbimit me hapje të përshtatshme. Në çdo rast, hyrja duhet të jetë të paktën 12 m larg nga kryqëzimi.
 - d. Llojet e kalimeve: në nivele të ndryshme ose me semaforë; duhet të pajisen me barriera që drejtojnë këmbësorët në vendkalime; në rrethrotullime lejohen kalime në nivel pa semafor por me ishuj mbrojtës me gjerësi minimale (normale me boshtin e rrugës) jo më pak se 1.20 m dhe në mënyrë të preferuar 2.00 m.
 - e. Gjerësia minimale e vendkalimit: 2.50 m në nivele të ndryshme dhe 4.00 m nëse me semaforë
 - f. Distanca maksimale midis vendkalimeve për këmbësorë: 200 m
 - g. Gjerësia minimale e vendkalimeve për këmbësorë: 4.00 m
-

- h. Vendndodhja e preferuar për vendkalimet: në kryqëzim; vendkalimet që krijohen jashtë kryqëzimeve lejohen vetëm nëse janë të pajisura me semaforë me thirrje, ishull qendror me “rrugë të thyer” dhe ndriçim të përshtatshëm.

Shembull i seksioneve standarde për rrugët e kategorisë D:



NENI 8 – RRUGË SHPËRNDARËSE RAJONALE (E1)

1. Komponentët e lejuar të trafikut dhe shpejtësia maksimale e lejuar:
 - a. Lejohen të gjitha komponentët e trafikut përveç kufizimeve të veçanta; parkimi lejohet jashtë karrexhatës nëpërmjet një korsi të veçantë për manovrim.
 - b. Shpejtësia maksimale: 50 km/h.
2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor:
 - a. Rrugë me një karrexhatë dhe një ose më shumë korsi për secilin drejtim, me bankinë të shtruar dhe trotuare.
 - b. Gjerësia minimale e korsisë: 3.00 m; 3.25 m nëse qarkullojnë autobusë; 3.50 m nëse është korsi e dedikuar vetëm për autobusë.
 - c. Gjerësia minimale e bankinës: 0.50 m.
 - d. Gjerësia minimale e trotuarit: 2.50 m hapësirë e lirë për këmbësorë, me përjashtime deri në 1.50 m për segmente të shkurtra.

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve, për rrugët e kategorisë E.

3. Karakteristikat kryesore gjeometrike të rrugës:
 - a. Shpejtësia e projektimit: minimumi 40 km/h – maksimumi 60 km/h.
 - b. Pjerrësia maksimale transversale në kthesa: 3.50%.
 - c. Rrezja minimale planimetrike: 51.00 metra (Shpejtësi potenciale = 40 km/h).
 - d. Pjerrësia gjatësore maksimale: 8.00% (6.00% nëse qarkullojnë autobusë).

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve, për rrugët e kategorisë E.

4. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet për këmbësorë:
 - a. Kryqëzimet në nivel me rrugët e rjetit kryesor ose sekondar duhet të sinjalizohen me korsi të dallueshme për kthesat majtas ose të rregullohen me rrethrotullime, qoftë edhe kompakte (<40 m); kryqëzimet ekzistuese me rrugët lokale, që nuk mund të eliminohen për arsye trafiku, bëhen të

pranueshme për “të drejtën e kalimit” nëse rregullohen në një mënyrë të tillë që parandalon kthesat majtas.

- b. Distanca minimale e rekomanduar midis kryqëzimeve: 200 m.
- c. Rekomandohet që hyrjet të jenë jo më afër se 30 m nga njëra-tjetra; në çdo rast, hyrja duhet të jetë të paktën 12 m larg nga kryqëzimi.
- d. Llojet e vendkalimeve për këmbësorë: në nivele të ndryshme, me semaforë ose në nivel në rrethrotullime me ishull mbrojtës me gjerësi jo më pak se 1.20 m, e preferueshme 2.00 m.
- e. Gjerësia minimale e vendkalimeve për këmbësorë: 2.50 m për nivele të ndryshme, 4.00 m në rastet e tjera.
- f. Vendndodhja dhe distanca maksimale e vendkalimeve për këmbësorë: përgjatë të gjitha shtigjeve për këmbësorë në kryqëzim dhe brenda një distance prej 200 m.

Shembuj të seksioneve standarde për rrugët e kategorisë E1:



↑ gjerësia e korsive në rast kalimi linje autobuzesh

NENI 9 – RRUGË SHPËRNDARËSE LOKALE (E2)

1. Komponentët e lejuar të trafikut dhe shpejtësia maksimale e lejuar
 - a. Lejohen të gjitha kategoritë e trafikut, përveç kufizimeve të veçanta; parkimi lejohet jashtë karrexhatës përmes një korsi të veçantë për manovrim.
 - b. Shpejtësia maksimale e lejuar: 50 km/h.
2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor
 - a. Rrugë me një karrexhatë dhe të paktën dy korsi, me bankina të shtruara dhe trotuare.
 - b. Gjerësia minimale e korsisë: 3.00 m; 3.25 m nëse në korsinë kalojnë autobusë; 3.50 m nëse është korsi ekskluzive për autobusë.
 - c. Gjerësia minimale e bankinës: 0.50 m.
 - d. Gjerësia minimale e trotuarit: 2.00 m hapësirë e lirë për këmbësorë, e reduktuar në mënyrë të jashtëzakonshme deri në 1.50 m për segmente të shkurtra

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për kategorinë e rrugëve të kategorisë E.

3. Karakteristikat kryesore gjeometrike të rrugës:
 - a. Shpejtësia e projektimit: minimumi 40 km/h – maksimumi 60 km/h.
 - b. Pjerrësia maksimale transversale në kthesa: 3.50%.
 - c. Rrezja planimetrike minimale: 51 metra (Shpejtësia e mundshme = 40 km/h).
 - d. Pjerrësia gjatësore maksimale: 8.00% (6.00% nëse përdoret nga autobusët).

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për kategorinë e rrugëve të kategorisë E.

4. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet për këmbësorë:
 - a. Llojet e kryqëzimeve: në nivel me të drejtë kalimi, me semaforë ose rrethrotullime kompakte; për rrugët e reja të ndërtuara rekomandohet një distancë minimale prej 100 m midis kryqëzimeve.
 - b. Rekomandohet që hyrjet (e shtëpive, etj) të jenë jo më afër se 12 m nga njëra-tjetra; në çdo rast, hyrja duhet të jetë të paktën 12 m larg nga kryqëzimi.
 - c. Llojet e vendkalimeve për këmbësorë: përfshirë edhe pa semaforë; në këto raste, kur kemi trafik në të dy drejtimet dhe kalimi është 10.00 m ose më shumë, rekomandohet mbrojtja përmes një ishulli sigurie.
 - d. Gjerësia minimale e shiritit të kalimit: 4.00 m.
 - e. Vendndodhja dhe distanca maksimale e vendkalimeve për këmbësorë: përgjatë të gjitha rrugëve këmbësore në kryqëzim dhe brenda 100 m.
-

Shembuj të seksioneve standarde për rrugët e kategorisë E2



Same type as the district distributor

↑ width of vehicle lanes in case of bus passage



↑ Korsi manovre qe sherben zonen e parkimit

NENI 10 – RRUGË KRYESORE AKSESI (F1)

1. Komponentët e lejuar të trafikut dhe shpejtësia maksimale e lejuar:
 - a. Lejohen të gjitha llojet e trafikut përveç kufizimeve të veçanta; automjetet për transport mallrash me masë maksimale mbi 3.5 ton u nënshtrohen kufizimeve kohore, përmasore dhe/ose të pajisjeve të sigurisë.
 - b. Shpejtësia maksimale: 50 km/h.
 - c. Shpejtësia maksimale në praninë e trafikut të dendur këmbësor dhe me biçikleta dhe/ose pranë shkollave: 30 km/h.
2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor
 - a. Rrugë me jo më shumë se dy korsi për secilin drejtim, me bankina të shtruar dhe trotuare.
 - b. Gjerësia minimale e korsisë: 2.75 m; 3.25 m nëse është e përshkuar nga autobusë.
 - c. Gjerësia minimale e bankinës: 0.50 m për rrugët me dy drejtime.

- d. Gjerësia minimale e trotuarit: 2.00 m hapësirë e lirë për këmbësorë, e reduktuar në mënyrë të jashtëzakonshme në 1.50 m për segmente të shkurtra.

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për kategorinë e rrugëve urbane lokale të kategorisë F.

3. Karakteristikat kryesore gjeometrike të rrugës:

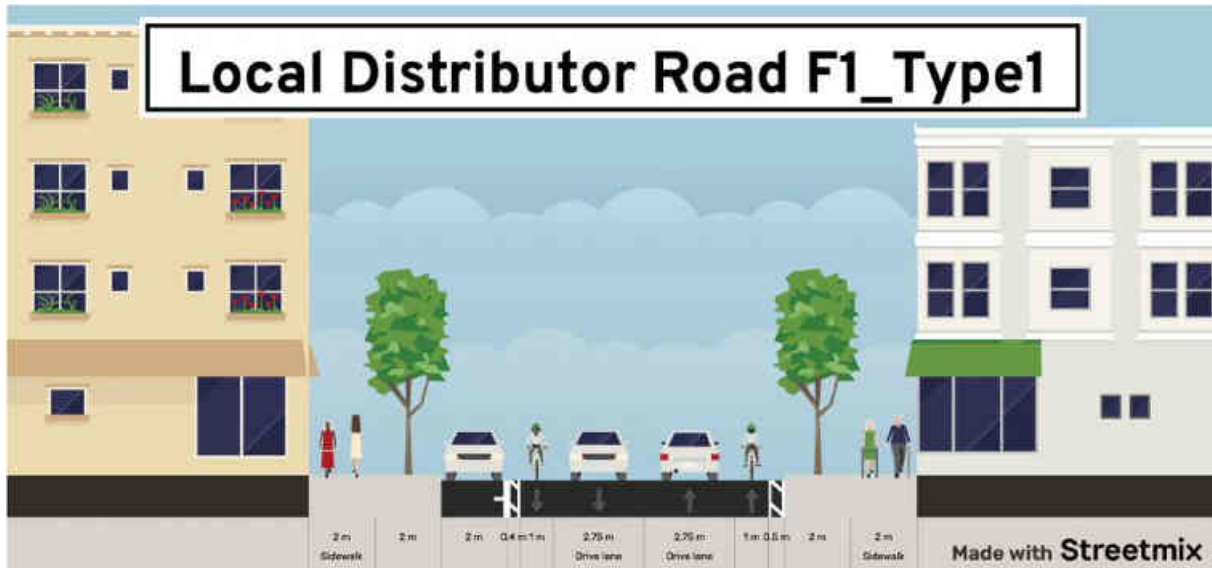
- a. Design speed: minimum 15 km/h - maximum 50 km/h
- b. Maximum transversal slope when cornering: 3.50%
- c. Minimum planimetric radius: 19.00 m (Potential speed = 25 km/h)
- d. Maximum longitudinal slope: 10.00% (6.00% if travelled by bus).

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për kategorinë e rrugëve të kategorisë E.

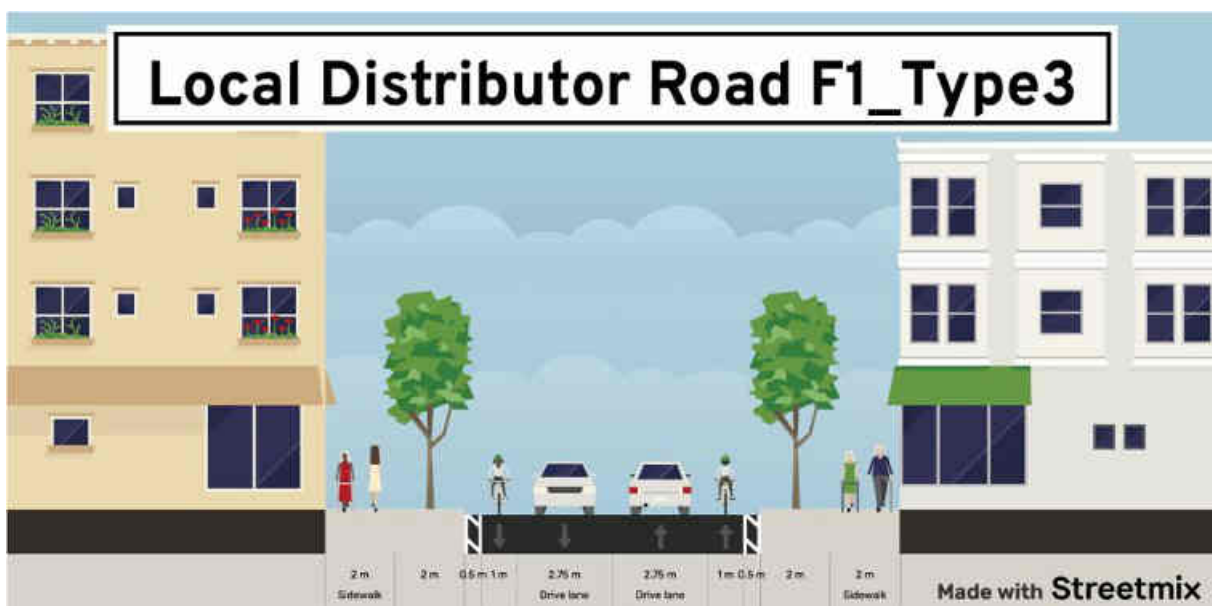
4. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet për këmbësorë:

- a. Llojet e kryqëzimeve: të gjitha llojet, edhe pa semaforë, me mundësi përdorimi të platformave ose mini-rrethrotullimeve; kryqëzime në nivel me përparësi kalimi.
- b. Hyrjet (e shtëpive, rrugicat, etj) duhet të jenë të paktën 12 m larg nga kryqëzimet.
- c. Llojet e kalimeve për këmbësorë: përfshirë edhe ato pa semaforë; nëse kemi trafik në të dy drejtimet dhe gjatësia e kalimit është ≥ 10.00 m, rekomandohet mbrojtje me ishull sigurie.
- d. Gjerësia minimale e shiritit të kalimit: 2.50 m.
- e. Vendndodhja dhe distanca maksimale e kalimeve për këmbësorë: përgjatë të gjitha shtigjeve këmbësore në kryqëzim dhe brenda 100 m.

Shembuj të seksioneve standarde për rrugët e kategorisë E1:



↑ Cycle lanes inserted in the vehicle lane module, reducible to 2 m



↑ Cycle lanes inserted in the vehicle lane module, reducible to 2 m

NENI 11 – RRUGËT E AKSESIT (F2)

1. Komponentët e lejuar të trafikut dhe shpejtësia maksimale e lejuar:
 - a. Lejohen të gjitha komponentët e trafikut përveç kufizimeve specifike; automjetet për transport mallrash me masë maksimale mbi 3.5 ton u nënshtrohen kufizimeve kohore, përmasore dhe/ose të pajisjeve të sigurisë.
 - b. Shpejtësia maksimale: 50 km/h.
 - c. Shpejtësia maksimale në praninë e trafikut të dendur këmbësor apo çiklistik, shkollave dhe mungesës së trotuarit: 30 km/h.
2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor:
 - a. Rrugë me trotuare ose shtigje për këmbësorë të mbrojtura dhe bankina të shtruara.

- b. Gjerësia minimale e korsisë: 2.75 m; 3.25 m nëse është e përshkuar nga autobusë.
- c. Gjerësia minimale e platformës në krahun e djathtë: 0.50 m.

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për kategorinë e rrugëve urbane lokale të kategorisë F2.

3. Karakteristikat kryesore gjeometrike të rrugës:

- a. Shpejtësia e projektimit: minimumi 15 km/h – maksimumi 60 km/h.
- b. Pjerrësia maksimale transversale në kthesa: 3.50%.
- c. Rrezja planimetrike minimale: 19 m (Shpejtësia potenciale = 25 km/h).
- d. Pjerrësia maksimale gjatësore: 10.00% (6.00% nëse rruga përshkohet nga autobusë).

Për përkufizimin e plotë të karakteristikave gjeometrike, ju lutem referojuni Standardeve Shqiptare të Projektimit të Rrugëve për kategorinë e rrugëve urbane lokale të kategorisë F2.

4. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet për këmbësorë:

- a. Llojet e kryqëzimeve: të gjitha llojet, përfshirë edhe ato pa semaforë, me mundësi përdorimi të platformave ose mini-rrethrotullimeve.
- b. Hyrjet (e shtëpive, rrugicat, etj) duhet të jenë të paktën 12 m larg nga kryqëzimet.
- c. Llojet e vendkalimeve për këmbësorë: përfshirë edhe pa semaforë.
- d. Gjerësia minimale e shiritit të vendkalimit: 2.50 metra.
- e. Vendndodhja dhe distanca maksimale e vendkalimeve për këmbësorë: përgjatë të gjitha shtigjeve për këmbësorë në kryqëzim dhe brenda 100 m.

Shembuj të seksioneve standarde për rrugët e kategorisë F2:



NENI 12 – RRUGËT E AKSESIT ME QËLLIM TË VEÇANTË (F3)

1. Komponentët e lejuar të trafikut dhe shpejtësia maksimale e lejuar:

- a. Lejohen të gjithë komponentët e trafikut ose vetëm ato të autorizuar; këmbësorët, nëse përbëjnë pjesën më të madhe të trafikut, mund të përdorin të gjithë sipërfaqen e rrugës; parkimi i automjeteve lejohet vetëm në hapësirat e përcaktuara; automjetet për transport mallrash, nëse lejohen, i nënshtrohen kufizimeve kohore, të peshës/dimensioneve dhe/ose kërkesave për pajisje sigurie.
- b. Shpejtësia maksimale: 30 km/h.

2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor:
 - a. Rrugë që i përkasin perimetraive ZTK, ZSH, Z30, Z20 ose zonave rezidenciale, në të cilat nuk zbatohen karakteristikat të përbërjes standarde dhe ku hapësira rrugore përshtatet me volumet ndërtimore dhe nevojat e trafikut mbizotërues.
 - b. Në rastin e rrugëve të dedikuara ekskluzivisht për qarkullimin e mjeteve të transportit publik, korsi duhet të ketë gjerësi minimale prej 3.50 m.
3. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet për këmbësorë:
 - a. Llojet e kryqëzimeve: të gjitha llojet, përfshirë edhe ato pa semaforë, me mundësi për ndërtimin e platformave ose përdorimin e mini-rrethrotullimeve.
 - b. Hyrjet duhet të jenë të paktën 12 m larg nga kryqëzimet.
 - c. Llojet e vendkalimeve për këmbësorë: mund të jenë pa semaforë, nëse rruga ka trotuare ose shtigje për këmbësorë të mbrojtura.
 - d. Vendndodhja dhe distanca maksimale e vendkalimeve për këmbësorë: përgjatë të gjitha shtigjeve për këmbësorë në kryqëzim dhe brenda 100 m.

NENI 13 – ITINERARET URBANE PËR BIÇIKLETA DHE KËMBËSORË (F4)

1. Komponentët e lejuar të trafikut dhe shpejtësia maksimale e lejuar:
 - a. Komponentët e lejuar të trafikut: këmbësorët, biçikletat dhe vetëm automjetet e autorizuar për akses të vazhdueshëm në ndërtesa dhe prona (banorë, pronarë); këmbësorët mund të përdorin të gjithë sipërfaqen e rrugës; automjetet për transport mallrash me masë maksimale mbi 3.5 ton nuk lejohen kurrë, ndërsa kategoritë e tjera i nënshtrohen kufizimeve kohore, dimensionale dhe të pajisjeve të sigurisë.
 - b. Shpejtësia maksimale: 20 km/h
 2. Karakteristikat gjeometrike të seksionit tërthor
 - a. Rrugë në të cilat nuk zbatohen karakteristikat standarde përbërëse dhe në të cilat hapësira rrugore përshtatet me nevojat e komponentëve të trafikut për biçikleta dhe këmbësorë.
 3. Kryqëzimet, hyrjet dhe kalimet për këmbësorë
 - a. Llojet e kryqëzimeve: të gjitha llojet, përfshirë edhe ato pa semaforë, me mundësi përdorimi të platformave ose mini-rrethrotullimeve.
 - b. Hyrjet (driveways) duhet të jenë të paktën 12 m larg nga kryqëzimet.
 - c. Llojet dhe vendndodhjet e kalimeve për këmbësorë: nuk parashikohen veçanërisht; përdorimi i gjithë sipërfaqes rrugore nga këmbësorët është i lejuar.
-

Shembull seksioni standart për rrugët e kategorisë F4:



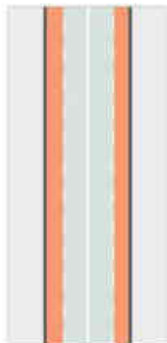
NENI 14 – PAJISJE PËR QETËSIMIN E TRAFIKUT

1. Me “pajisje për qetësimin e trafikut” nënkuptohet çdo element i infrastrukturës rrugore që synon të kufizojë shpejtësinë e lëvizjes së automjeteve, të zbusë gradualisht trafikun dhe të inkurajojë një sjellje të qetë, të kujdesshme dhe të respektueshme të drejtuesve ndaj përdoruesve të tjerë të rrugës. Pajisjet për qetësimin e trafikut klasifikohen në llojet e mëposhtme:

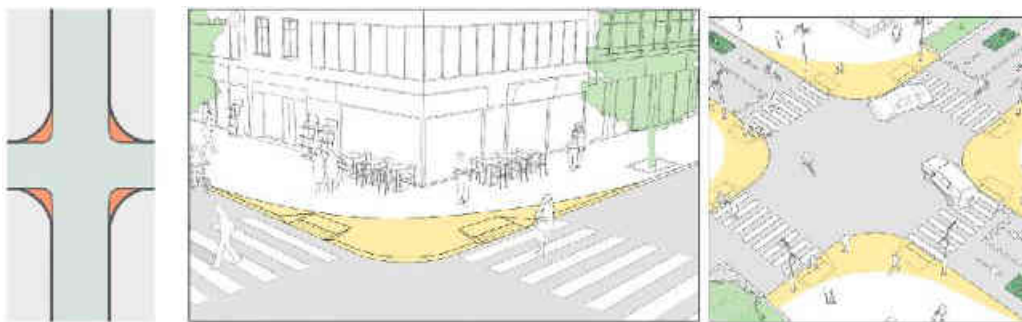
- Shirita transversale, të përbëra nga vija me efekt optik, akustik ose vibrues, të realizueshme me sinjalistikë ose me elementë horizontalë të ngulitur apo trajtime sipërfaqësore (p.sh. gërryerje).



- Ngushtim i përgjithshëm i karrexhatës dhe zgjerim i trotuareve



- Ngushtim i rezes së kthesës në kryqëzime.



- Identifikim i “portave hyrëse” në rrugë apo zona të moderuara përmes zgjerimit të trotuareve (golf), kalimeve të ngritura për këmbësorë dhe gjelbërimeve.



- (golf), kalimeve të ngritura për këmbësorë dhe gjelbërimeve.



- Shmangje transversale të boshtit të rrugës, përfshirë kthesa artificiale (chicanes) dhe devijime të tjera.



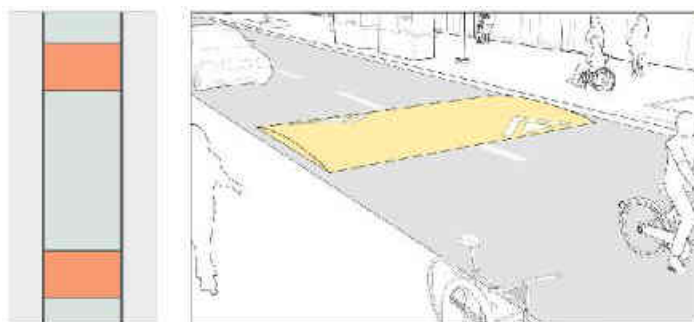
- Shtresa multifunkionale të kalueshme dhe ishuj sigurie (lifebuoy), të kalueshëm ose gjysmë-të-kalueshëm paralel me korsitë e qarkullimit.



- Rrethrotullime dhe mini-rrethrotullime.



- Zhvendosje vertikale të sipërfaqes rrugore: zbritje të vogla (bump).



- Ngjitje të pjesshme të sipërfaqes rrugore: "jastëkët e Berlinit" (Berlin cushions).



- Shkallëzime vertikale të sipërfaqes rrugore: kalime të ngritura për këmbësorë, platforma të ngritura dhe zona të përbashkëta.



- Mbyllje e segmenteve rrugore (cul-de-sac) dhe kthesave.

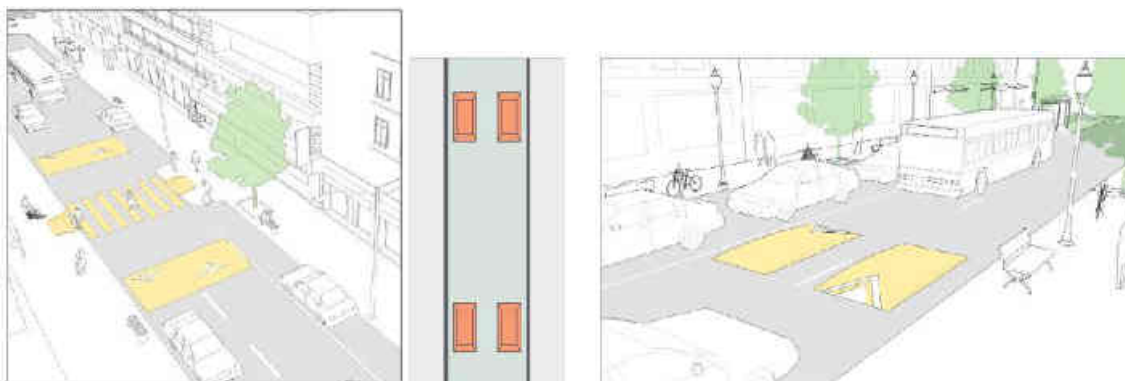


2. Vendosja e pajisjeve për qetësimin e trafikut duhet të bëhet në mënyrë që të mos paraqesë një situatë të papritur në mjedisin rrugor, duke garantuar distanca të mjaftueshme për perceptimin e çdo pengese të pranishme dhe reagimin përkatës të drejtuesit të mjetit. Duhet të respektohen gjithashtu kërkesat e mëposhtme:
 - a. Pajisjet e moderimit që shkaktojnë ngritje ose ulje të sipërfaqes rrugore (devijime altimetrike) nuk lejohen përgjatë rrugëve urbane të kategorisë D; kalimet për këmbësorë të ngritura dhe platformat e ngritura lejohen vetëm në raste të veçanta të justifikuara (p.sh. flukse të mëdha këmbësorësh, pranë shkollave, nivele të larta aksidentesh) përgjatë rrugëve ndër-lagjore (E1) dhe lagjore (E2).
 - b. Shiritat transversale me efekt akustik ose vibrues duhet të vendosen vetëm kur nuk ka pranë receptorë të ndjeshëm (si p.sh. banesa, shkolla, spitale).
 - c. Përgjatë rrugëve urbane çiklistike (E3) dhe rrugëve lokale ndërzonale (F1), lejohen ndërhyrje për moderim me një shpejtësi projektimi minimale prej 30 km/h, që mund të reduktohet deri në 15 km/h në raste të caktuara. Konkreisht, mund të përdoren: guaska shpejtësie (bumps), kryqëzime të ngritura, ngushtime të pjesshme të rrugës deri në 4.8 m dhe kthesa të detyruara (chicanes).
 - d. Për rrugët e tjera lokale (F2, F3, F4), lejohen ndërhyrje të ngjashme me paragrafin e mëparshëm, me një shpejtësi projektimi të reduktuar deri në 15 km/h edhe për seksione më të gjata.

3. Pajisjet për qetësimin e trafikut duhet të dimensionohen gjithmonë, në përputhje me kategorinë e boshtit rrugor dhe shpejtësinë përkatëse të projektimit, mbi bazën e vëllimit të trafikut dhe përbërjes së tij të pritshme. Nëse boshti rrugor ndikohet nga itinerare të transportit publik dhe/ose kolektiv, kërkohet një kontroll i përputhshmërisë me gjeometrinë e mjeteve të autorizuar në këto itinerare.
4. 5. Distanca (afërsisht) mes elementeve të moderimit, në varësi të shpejtësisë maksimale të dëshiruar dhe shpejtësisë së përfshirjes nga pajisja ngadalësuese, është si më poshtë:

V max (km/h) Shpejtësia maksimale (km/h)	Distanca në metra për pajisje me kufizim shpejtësie 15 km/h	Distanca në metra për pajisje me kufizim shpejtësie 20 km/h	Distanca në metra për pajisje me kufizim shpejtësie 30 km/h	Distanca në metra për pajisje me kufizim shpejtësie 40 km/h	Distanca në metra për pajisje me kufizim shpejtësie 50 km/h
15	20	19	nd	nd	nd
30	66	46	20	nd	nd
40	136	102	51	20	nd
50	236	190	113	56	20
60	367	308	205	123	61

5. Krijimi i pajisjeve të moderimit që përfshijnë zhvendosje altimetrike të sipërfaqes rrugore ndalohet në çdo rast përgjatë boshteve që përdoren në mënyrë të preferuar nga automjetet e emergjencës që mbërrijnë/largohen nga vendet e hospitalizimit ose shpërndarjes; në rastin e boshteve të përshkruara nga linja të transportit publik, këto pajisje lejohen vetëm nëse përdoren tipologji dhe/ose masa ndërtimore që kufizojnë ndikimin e tyre në qarkullimin e këtyre mjeteve dhe në komoditetin e pasagjerëve, duke i kufizuar tipologjitë në ulëse të ngritura ose, më së miri, në "jastëkët e Berlinit".



6. Elementet që dallojnë një lagje ose zonë të përmetrizuar me karakteristika 'të natyrshme' të moderimit janë si më poshtë:
 - a. Shpejtësia maksimale fizikisht e mundshme prej 30 km/h ose 15/20 km/h; ekzistenca e kësaj veçorie duhet të vërtetohet mbi bazën e tabelës më sipër
 - b. Mungesa e itinerarëve të mundshëm kalues, edhe atyre dytësore
 - c. Identifikimi i qartë dhe trajtimi specifik i "portave" hyrëse në zonë
 - d. Organizim mbizotërues i hapësirës publike të dedikuar për qarkullim dhe parkim në formë "dhomash" dhe jo "korridore", duke ndërthurur këto funksione me të tjera (si qarkullimi dhe parkimi për këmbësorë, hapësira të gjelbra të pajisura, etj.) sipas një logjike të bashkëjetesës dhe përputhshmërisë dhe jo ndarjes
 - e. Cilësi e veçantë në krijimin e hapësirës publike dhe integrimi i ngushtë i saj me atë private.

NENI 15 - RREGULLORET E PARKIMIT

1. Parkimi i automjeteve rregullohet si më poshtë:

- a. Rugët urbane kryesore (D): lejohet vetëm në hapësira të jashtme dhe me pika të përqendruara hyrjeje/daljeje në rrugën kryesore; lejohet në zona të veçanta (zona parkimi) në çdo rrugë shërbimi.
 - b. Rugët shpërndarëse rajonale (E1): lejohet për sa kohë ndodhet jashtë karrexhatës dhe është e pajisur me korsi manovrimi për rrugët e ndërtuara rishtazi; gjithashtu mbi karrexhatë nëse janë të pajisura me korsi manovrimi për rrugët ekzistuese; distanca minimale nga kryqëzimet është 12.00 m dhe duhet të kufizohet me zgjerime (golf) të përshtatshme.
 - c. Rugët shpërndarëse lokale (E2): lejohet jashtë karrexhatës me korsi manovrimi për rrugët e reja; lejohet mbi karrexhatë me korsi manovrimi për rrugët ekzistuese; në mungesë të korsive manovrimi, parkimi lejohet vetëm në linjë dhe duhet të alternohet çdo maksimumi 10 vende me zgjerim të trotuarit ose gjelbërim (parkim linear i ndërprerë); distanca minimale nga kryqëzimet është 8.00 m dhe duhet të kufizohet me golf të përshtatshëm.
 - d. Rugët kryesore të aksesit (F1): lejohet vetëm në linjë në mungesë të korsive manovrimi dhe duhet të alternohet çdo 5 vende me zgjerim të trotuarit ose hapësira të gjelbra (parkim linear i ndërprerë); në rrugët me dy drejtime, parkimi duhet të alternohet në mënyrë të barabartë në të dy anët; në rrugët njëkahëshe lejohet vetëm në një anë të rrugës, aty ku nuk ka shtigje çiklizmi; distanca minimale nga kryqëzimet është 5.00 m dhe duhet të kufizohet me golf, zona ose shtylla mbrojtëse.
 - e. Rugët e aksesit (F2): lejohet në linjë, në 45° ose 90° edhe pa korsi manovrimi; në rrugët njëkahëshe lejohet në të dy anët vetëm nëse ka një korsi të lëvizshme me gjerësi të paktën 3.00 m; distanca minimale nga kryqëzimet është 5.00 m dhe duhet të kufizohet me golf, zona ose shtylla mbrojtëse.
 - f. Rugët e aksesit me funksion të veçantë (F3): nuk lejohet në Z20 dhe përgjatë perimetrit të monumenteve dhe shkollave të çdo niveli, përveç vendeve të rezervuara për persona me aftësi të kufizuara; lejohet vetëm në vende të shënuara në LTZ, SZ, Z30; lejohet vetëm në linjë; parkimi në 45° dhe 90° nuk lejohet; në rrugët njëkahëshe lejohet vetëm në një anë aty ku nuk ka shtigje, korsi biçikletash ose pajisje për qetësimin e trafikut; distanca minimale nga kryqëzimet është 5.00 m dhe duhet të kufizohet me elementë përkatës.
 - g. Itineraret urbane për biçikleta/këmbësorë (F4): nuk lejohet.
2. Parkimi i automjeteve tregtare me tre ose më shumë boshte, autotrainave, mjeteve të artikuluar, rimorkiove të veçuara dhe autobusëve ndalohet në të gjitha rrugët urbane që nuk bëjnë pjesë në zona të përmetrizuara si ato artizanale ose industriale.
 3. Ndërtimi dhe menaxhimi i vendeve të parkimit në rrugë publike duhet gjithmonë të garantojë vazhdimësi të plotë dhe të rehatshme të shtigjeve për këmbësorë, gjerësi minimale të kalimeve dhe fusha të dukshmërisë për vendkalimet për këmbësorë, sipas përkufizimeve të kësaj Rregulloreje; nëse këto kushte nuk garantohen në sistemin rrugor ekzistues, zonat anësore përballë ndërtesave nuk mund të konsiderohen të përshtatshme për parkim të automjeteve.
 4. Në të gjitha rrugët ku parkimi i automjeteve është i pranishëm dhe i rregulluar, përgjatë perimetrit të çdo blloku duhet të parashikohen gjithmonë vende për parkimin e biçikletave në një numër të paktën të barabartë me atë të automjeteve dhe kategorive të tjera të autorizuara; vendosja e hapësirave për biçikleta duhet të bëhet ngjitur me vendkalimet për këmbësorë, në anën nga vjen fluksi i automjeteve dhe pranë kryqëzimeve për të përmirësuar dukshmërinë dhe për të mbrojtur vendkalimet nga parkimi i parregullt.
 5. Për të siguruar hije të mjaftueshme në rrugë dhe respektimin e distancës minimale prej 3.00 m nga kufiri i ndërtesave, pemët duhet të vendosen në vijë me parkimin e automjeteve dhe jo mbi trotuare, duke ndihmuar gjithashtu në ritmimin e vendeve të parkimit.
-

Shembull pemësh përgjate zones se parkimit:



6. Vendet e parkimit duhet të kufizohen me sinjalistikë horizontale; thellësia e segmentit rrugor që ato zënë është:

- 2.00 m për parkim në linjë gjatësore,
- 4.80 m për parkim në kënd 45° ,
- 5.00 m për parkim pingul (90°) me buzën e karrexhatës.

Gjerësia e një vendi të vetëm parkimi është:

- 2.00 m për ndalim gjatësor,
- 2.30 m për ndalim në kënd 45° ,
- 2.40 m për ndalim pingul (90°);

gjatësia e zënë është 5.00 m.

7. Çdo korsi manovrimi që shërben për zonat e parkimit duhet të ketë një gjerësi, e matur mes boshteve të zonave kufizuese, prej:

- 3.50 m për parkim gjatësor,
- 5.00 m për parkim në kënd 45° ,
- 6.00 m për parkim pingul (90°).

8. Parkimi i automjeteve me gjatësi mbi 4.00 m, të përdorura apo të destinuara për transport dhe lëvizje mallrash, duhet të realizohet vetëm në zona parkimi për ndalesa të shkurtra (lay-bys) dhe në zona për ngarkim/shkarkim të shpërndara përgjatë gjithë rrjetit rrugor urban; çdo zonë e tillë është në shërbim të shumë operatorëve ekonomikë, institucionalë dhe socialë që ndodhen ose shërbehen pranë saj; përdorimi i këtyre hapësirave mund të bëhet lirisht ose nëpërmjet rezervimeve paraprake apo të programuara.

9. Vendet për parkimin e biçikletave duhet të pajisen me pajisje të ankoruara mirë në tokë dhe të organizuara në module si harqe metalike, shtylla me unaza, mbajtëse ose kuti të mbyllura; pajisjet duhet të lejojnë pozicionimin dhe lidhjen e kornizës së biçikletës; distanca minimale mes elementeve të çdo moduli parkimi është 60 cm.

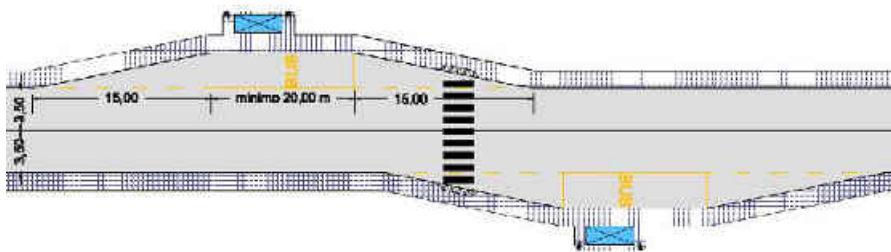
Shembuj të pajisjeve të lejuara për parkimin e biçikletave mund të përfshijnë: harqe të përkulura, mbajtëse në formë spirale apo kuti të sigurta për ruajtje individuale.)



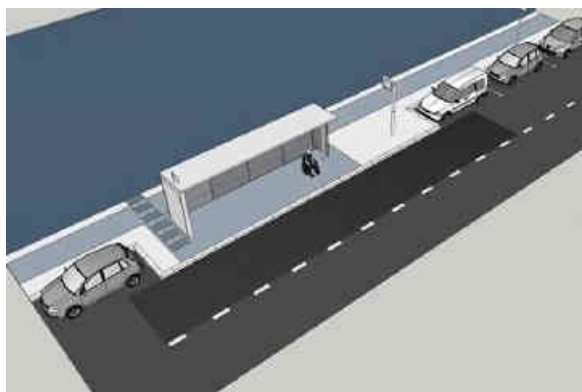
10. Vendorsja e barrierave (bollards) është gjithmonë e lejuar kur është e nevojshme për të mbrojtur hyrje-daljet për këmbësorë nga ndërtesat dhe zonat private, si edhe shtigjet për këmbësorë/çiklistë dhe vendkalimet që përdoren gabimisht nga automjetet; kërkesa dhe vendorsja e bollardëve mund të bëhet nga subjekte publike ose private, si në pronat e tyre ashtu edhe në hapësirë publike, me kusht që të jenë në përputhje me verifikimet dhe kërkesat e përcaktuara nga Departamenti i Lëvizshmërisë.

NENI 16 – LËVIZJA DHE NDALESAT E TRANSPORTIT PUBLIK

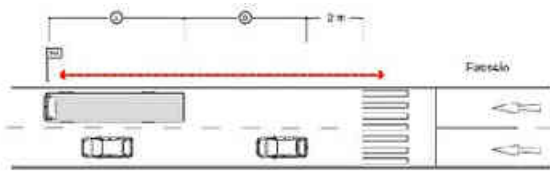
1. Qarkullimi i mjeteve të transportit publik të planifikuar lejohet në të gjitha llojet e rrugëve.
2. Për krijimin e stacioneve të ndalimit, referojuni dispozitave të Kodit Rrugor Shqiptar dhe rregullave të mëposhtme:
 - Rrugë urbane kryesore (D): ndalimi lejohet vetëm në hapësira të përgatitura (golf) të pajisura me lidhje të përshtatshme për ngadalësim/akselerim (12/15 metra nga secila anë).



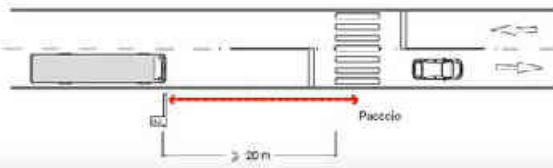
- Rrugë shpërndarëse rajonale (E1): ndalimi lejohet mbi karrexhatë ose në golf kur është e mundur në varësi të gjerësisë së seksionit rrugor.
- Rrugë shpërndarëse lokale dhe rrugë urbane të kategorisë më të ulët (E2, E3, F1, F2, F3): ndalimi lejohet mbi karrexhatë; nëse pranë ndodhen zona parkimi anës rrugës, trotuari duhet të zgjatet në përputhje me vendndalimin për të shmangur parkimin e parregullt; ndalimet mund të ndodhin edhe mbi korsinë e lëvizjes.



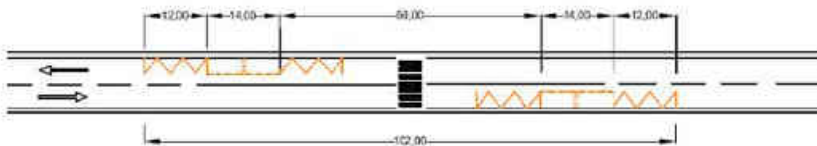
3. Të gjitha vendndalimet në zonat urbane duhet të pajisen me të njëjtin model shtylle dhe strehe të miratuar nga Bashkia Shkodër dhe të jenë të pajisura me mbajtëse biçikletash dhe kalim për këmbësorë.
4. Vendorsja e vendkalimeve për këmbësorë pranë stacioneve të ndalimit duhet të realizohet:
 - në rrugë me dy korsi dhe një drejtim lëvizjeje, përpara ndalimit, në një distancë sa dyfishi i gjatësisë së mjetit më të gjatë në qarkullim + 2.00 m (p.sh. 14 m nëse përdoret autobus standard 12 m për linjat urbane).



- në rrugë me dy korsi me trafik dykahësh, pas ndalimit, në një distancë minimale prej 20.00 m nga vija e ndalimit të transportit publik.



- në rrugë me dy korsi, trafik dykahësh dhe ndalime në të dy anët, ndërmjet ndalimeve, në distancë sa dyfishi i gjatësisë së mjetit publik më të gjatë në qarkullim + 2.00 m.



5. Në seksionet rrugore ku kalojnë linja urbane dhe jashtë-urbane, pikat e ndalimit duhet të përkojnë gjithmonë për të lehtësuar ndërrimin e linjave.
6. Korsi të rezervuara për transportin publik të planifikuar janë të hapura për qarkullimin e taksive dhe automjeteve me qira me shofer, mjeteve të emergjencës dhe mjeteve të shërbimeve publike, përveç rasteve kur përcaktohet ndryshe.
7. Këto korsi të rezervuara lejojnë gjithashtu qarkullimin e biçikletave në mungesë të itinerareve të dedikuara për çiklizëm dhe përveç rasteve me kufizime specifike. Për këtë qëllim, gjerësia e dobishme e korsisë duhet të jetë 3.80 m bruto duke përfshirë vijat ndarëse për korsi të pambrojtura (e reduktueshme në 3.50 m), dhe 4.5 m (e reduktueshme në 4.00 m nëse fluksi i autobusëve është më pak se 10 autobusë/orë) për korsi të mbrojtura me elementë të pakalueshëm. Sipërfaqja e djathtë e korsisë duhet të jetë plotësisht e lirë nga çdo element që mund të pengojë qarkullimin e biçikletave (p.sh. kapakë pushtash, rrjeta kullimi, etj.) dhe në gjendje të përkryer mirëmbajtjeje, ndërkohë që lartësia e bordurës së trotuarit duhet të jetë më e ulët se 10 cm.

NENI 17 – LËVIZSHMËRIA PËR KËMBËSORËT DHE PERSONAT ME VËSHTIRËSI NË LËVIZJE:

1. Sipas standardeve ndërkombëtare, si “pengesë arkitekturore” kuptohet:
 - a. pengesa fizike që shkaktojnë vështirësi për lëvizjen e çdokujt dhe veçanërisht të atyre që, për cilëndo arsye, kanë aftësi të reduktuar ose të dëmtuar motorike në mënyrë të përhershme ose të përkohshme;
 - b. pengesa që kufizojnë ose parandalojnë këdo nga përdorimi i lehtë dhe i sigurt i hapësirave, pajisjeve dhe elementëve;
 - c. mungesa e masave dhe sinjaleve që mundësojnë orientimin dhe njohjen e vendeve dhe burimeve të rrezikut, veçanërisht për personat e verbër, me shikim të dëmtuar ose dëgjim të dëmtuar
2. Sipas standardeve të BE-së, të paktën një itinerar i aksesueshëm duhet të jetë i vendosur brenda hapësirave publike urbane kryesore, që të mundësojë përdorimin e shërbimeve, marrëdhënieve shoqërore dhe përjetimit të mjedisit edhe për persona me aftësi të reduktuara ose të dëmtuara motorike apo shqisore. Kur është e nevojshme, këto itinerare duhet të përfshijnë sisteme ngritëse.
3. Shtigjet për këmbësorë dhe trotualet duhet të kenë një shtrirje sa më të thjeshtë, të rregullt dhe të drejtë, të jenë të lira nga ngushtica dhe pengesa si në planin horizontal ashtu edhe në atë vertikal, dhe të

mundësojnë përdorim të rehatshëm dhe të sigurt në të dy drejtimet nga të gjithë përdoruesit, përfshirë personat me aftësi të kufizuara në lëvizje.

4. Të gjitha rrugët urbane të kategorisë F1 (rrugë kryesore aksesit) dhe F2 (rrugë aksesit) duhet të jenë të pajisura me trotuare ose pajisje të barasvlershme (shtigje këmbësore të mbrojtura) në të dy anët; vetëm në mënyrë të jashtëzakonshme dhe me arsye të vlefshme lejohet trotuar vetëm në njërin anë.
5. Dispozitat e mësipërme vlejnë edhe për rrugët e kategorisë F3 (rrugë aksesit me funksion të veçantë) në rastet kur krijohen trotuare të mbrojtura ose shtigje këmbësore dhe/ose ku këmbësorët kanë përparësi dhe janë të autorizuar të qarkullojnë në gjithë sipërfaqen rrugore; kjo vlen njësoj për itineraret çiklistike-këmbësore (F4).
6. Rrugët urbane që nuk janë të pajisura me trotuare dhe për të cilat, për arsye teknike dhe/ose praktike, nuk parashikohet ndërtimi i tyre, duhet të kufizohen me një kufi shpejtësie prej 30 km/h ose më pak.
7. Gjerësia e trotuareve dhe shtigjeve këmbësore (të mbrojtura ose jo), aty ku lejohet për shkak të gjerësisë së platformës rrugore dhe sidomos në prani të parkimit anës rrugës, nuk mund të jetë më e vogël se 2.00 m, pa përfshirë brezat e gjelbër të vazhdueshëm.
8. Gjerësia e dobishme për kalimin e këmbësorëve dhe përdoruesve të karrigeve me rrota, pas heqjes së hapësirës së zënë nga pengesa apo mobilim (si shtylla, ndriçues, etj.), duhet të jetë të paktën 1.80 m dhe vetëm në mënyrë të jashtëzakonshme dhe jo sistematike mund të ulet deri në 1.00 m.
9. Trotualet dhe shtigjet e tjera për këmbësorë nuk duhet të kenë pabarazi apo ashpërsi më të madhe se 1.50 cm dhe pjerrësi më të madhe se 5%; nëse këto vlera tejkalohen, duhet të parashikohen rrëshqitëse për karroca ose pajisje me rrota, të dimensionuara sipas rregulloreve për eliminimin e barrierave arkitekturore.
10. Në të gjitha rastet kur nuk është teknikisht e mundur krijimi i trotuareve të ngritura, aty ku parashikohen, lëvizja e këmbësorëve duhet të garantohet me hapësira të veçanta të kufizuara nga elementë fizikë mbrojtës, edhe nëse të ndërprerë.
11. Nuk lejohet vendosja e pengesave të varura në lartësi më të vogël se 2.20 m përgjatë shtigjeve këmbësore; kutitë postare apo elementë të tjerë të varur, të vendosur në lartësi mbi 95 cm duhet të shënohen me pllaka taktile në projeksionin për dhjetë të objektit + 60 cm.
12. Barrierat këmbësore të vendosura transversal në shtigje, harqe të thjeshta më të larta se 95 cm duhet të shmangen; barrierat më të larta se 95 cm duhet të pajisen me element horizontal të vendosur 20–40 cm nga toka.
13. Vendosja e barrierave këmbësore në formë harku duhet të shmanget në rrugët e kategorisë F2, F3 dhe F4, pasi përparësi u jepet pengesave që parandalojnë parkimin e parregullt dhe pajisjeve për qetësimin e trafikut, në vend të pengesave fizike për vetë këmbësorët.
14. Shtyllat mbrojtëse për parkim ose elementë të tjerë të ngjashëm për mbrojtjen e shtigjeve për këmbësorë duhet të jenë qartësisht të dukshme dhe me lartësi jo më të vogël se 60 cm.
15. Përgjatë shtigjeve këmbësore të aksesueshme që lidhin hapësirat publike urbane kryesore, duhet të garantohet vazhdimësia e shtigjeve natyrore orientuese për të verbrit dhe personat me shikim të dëmtuar, duke i integruar aty ku nevojitet me shtigje artificiale për të sinjalizuar pengesat ekzistuese dhe për të orientuar kalimet; në këto raste duhet të miratohen kufij shpejtësie prej 30 km/h ose më pak.

NENI 18 – QARKULLIMI I BIÇIKLETAVE

1. Qarkullimi i biçikletave lejohet në të gjitha kategoritë e rrugëve të parashikuara nga kjo rregullore; përfshirja e itinerareve çiklistike në rrjetin rrugor duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:
 - a. Urban trunk roads (D): separate cycle path
 - b. Rrugë urbane kryesore (D): shteg biçikletash i ndarë nga rruga.
 - c. Rrugë shpërndarëse rajonale (E1): preferohet shteg biçikletash i pavarur ose në korsi të rezervuar
 - d. Rrugë shpërndarëse lokale (E2) dhe rrugë kryesore aksesimi (F1): shteg biçikletash i pavarur, në korsi të rezervuar ose korsi biçikletash.
 - e. Itinerare çiklistike-këmbësore (F4): mbi rrugë me përparësi të sinjalizuar me tabela dhe shenja rrugore specifike.
 - f. Rrugë aksesit (F2, F3): mbi rrugë, edhe pa korsi të dedikuara.

- Rregullimi i organizimit të qarkullimit çiklistik përcaktohet në bazë të rregullave të vendosura në Kodin Rrugor Shqiptar.
- Përfshirja e korsive çiklistike në korsi të rezervuara, të kufizuara me vijë të pandërprerë, ose korsi çiklistike të ndara me vijë të ndërprerë rekomandohet gjithmonë në rastet kur gjerësia e korsive të automjeteve është më e madhe se 3.00 m, me qëllim optimizimin e përdorimit të platformës rrugore dhe parandalimin e trajektoreve të çrregullta dhe shpejtësive të tepërta.
- Përfshirja e korsive çiklistike të ndara me vijë të ndërprerë (nëse lejohet nga Kodi Rrugor Shqiptar) ndihmon në dimensionimin e modulit të korsisë së automjeteve, i cili mund të ketë këto kufij minimalë: 2.00 m për pjesën e dedikuar për qarkullimin e automjeteve, dhe 1.00 m për korsinë e biçikletave, siç paraqitet në tabelën e mëposhtme.

Tipo	marciapiede (tra 7 e 15 cm)		sosta in linea		sosta a 90°		sosta a 45° (non retroversa)	
Strada traffico ordinario	st	min	st	min	st	min	st	min
spazio autoveicolare	3.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00
corsia bici	1.50	1.00	1.50	1.00	1.50	1.00	1.50	1.00
franco bordo	0.20	0.10	0.80	0.40	1.50	0.75	1.20	0.60
Totale carreggiata	4.70	3.10	5.30	3.40	6.00	3.75	5.70	3.60
Strada traffico pesante	st	min	st	min	st	min	st	min
spazio autoveicolare	3.50	2.50	3.50	2.50	3.50	2.50	3.50	2.50
corsia bici	1.50	1.10	1.50	1.10	1.50	1.10	1.50	1.10
franco bordo	0.20	0.10	0.80	0.40	1.50	0.75	1.20	0.60
Totale carreggiata	5.20	3.70	5.80	4.00	6.50	4.35	6.20	4.20

Lloj rrugeje	Me trotuar		Me parkim në linjë		Me parkim 90°		Me parkim 45°	
Rrugë me trafik të zakonshëm	standard	minimum	standard	minimum	standard	minimum	standard	minimum
Korsi automjetesh	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
Korsi biçikletash	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00
Brez ndarës-buffer	0,20	0,10	0,80	0,40	1,50	0,75	1,20	0,60
Gjerësi totale e rrugës	4,70	3,10	5,30	3,40	6,00	3,75	5,70	3,60
Rrugë me trafik kamionësh/ autobusësh	standard	minimum	standard	minimum	standard	minimum	standard	minimum
Korsi automjetesh	3,50	2,50	3,50	2,50	3,50	2,50	3,50	2,50
Korsi biçikletash	1,50	1,10	1,50	1,10	1,50	1,10	1,50	1,10
Brez ndarës-buffer	0,20	0,10	0,80	0,40	1,50	0,75	1,20	0,60
Gjerësi totale e rrugës	5,20	3,70	5,80	4,00	6,50	4,35	6,20	4,20

- Nën dimensionet minimale të modulit të korsisë për automjete, përfshirë hapësirën për automjete dhe korsinë e biçikletave të paraqitura në tabelën e mëparshme, rekomandohet përsëritja e simbolit të biçikletës në sipërfaqen e rrugës.
- Të gjitha shtigjet për biçikleta duhet të spikaten me një ngjyrë të ndryshme të sipërfaqes rrugore, për të siguruar dallueshmërinë dhe dukshmërinë e hapësirës çiklistike, duke përdorur bojëra që përputhen me standardet UNI-EN 1436 përsa i përket rezistencës ndaj rrëshqitjes.

7. Përfshirja e korsive për biçikleta me qarkullim në dy kahe (nëse lejohet nga Kodi Rrugor Shqiptar), të kuptuara si “pjesë gjatësore e një rruge urbane njëkahëshe, e vendosur në të majtë në raport me drejtimin e qarkullimit, e kufizuar me vijë të bardhë të ndërprerë, e kalueshme dhe për përdorim të përzier, e përshtatshme për lehtësimin e qarkullimit të biçikletave në drejtim të kundërt me automjetet dhe e shënuar me simbolin e biçikletës”, duhet të vlerësohet në bazë të përmasave të rrugës. Kjo zgjidhje bëhet prioritare ndaj krijimit të vendeve të parkimit në të dyja anët e rrugës nëse rruga për biçikleta me dy kahë kërkohet nga mjetet e planifikimit të lëvizshmërisë (SUMP, Plani i Trafikut, Plani i Biçikletave).
8. Kryqëzimet me semafor përgjatë rrugëve të pajisura me shtigje çiklistike në rrugë, qofshin ato të përziera apo të rezervuara, duhet të pajisen gjithmonë me “zona të avancuara” për biçikleta (nëse lejohet nga Kodi Rrugor Shqiptar).
9. Në asnjë rast, krijimi i shtigjeve apo korsive për biçikleta nuk duhet të çojë në reduktimin e hapësirës së dedikuar për këmbësorët dhe/ose në mosrespektimin e gjerësive minimale të parashikuara për hapësirën e lirë për këmbësorë sipas llojeve të ndryshme të rrugëve.
10. Në rastin e ndërtimit të vendbanimeve të reja, lejohet krijimi i shtigjeve të përbashkëta për këmbësorë dhe biçikleta vetëm brenda parqeve, zonave këmbësore, ose hapësirave të dizajnuara sipas kriterëve të qetësisë të trafikut, veçanërisht në Zonën 30 dhe Zonën 20.

NENI 19 – ZONA TË NDËRLIDHURA ME RRUGËN, ZONA RESPEKTIMI DHE ZONA TË DUKSHMËRISË:

1. Sipas Kodit Rrugor Shqiptar, rruga përkufizohet si “hapësira për përdorim publik e destinuar për qarkullimin e këmbësorëve, automjeteve dhe kafshëve”, ndërsa kufiri i rrugës do të thotë “kufiri i pronës së rrugës siç rezulton nga aktet e fitimit të saj ose nga zonat e shpronësimit të projektit të miratuar; përndryshe, kufiri përbëhet nga skaji i jashtëm i kanalit mbrojtës ose i kanalit, kur ekziston, ose nga baza e trupit të ngritur të rrugës nëse rruga është në reliev, ose nga skaji i sipërm i mbajtëses nëse rruga është në gërmim.”
2. Zona e rrugës i referohet brezit të tokës midis karrexhatës dhe kufirit të rrugës. Ky brez është pjesë e pronës rrugore dhe mund të përdoret vetëm për ndërtimin e pjesëve të tjera të rrugës. Ai përfshin zakonisht elementë ndihmës të rrugës dhe ndihmon në zbutjen e ndikimeve lokale të ndotjes së shkaktuar nga qarkullimi i automjeteve.
Zonat përkatëse mund të shfrytëzohen gjithashtu për ruajtjen e rrjedhshmërisë së qarkullimit të automjeteve të parashikuara për çdo kategori rruge, dhe mund të vendosen aty pajisje si: platforma dhe ndalesa të përkohshme, korsi për parkim emergjent, vende parkimi dhe korsitë përkatëse për manovrim, stacione për transport publik dhe strehat përkatëse, ishuj trafiku dhe ndarës fizikë ndërmjet lëvizjes dhe ndalimit të automjeteve, hapësira të gjelbëruara – përfshirë pemët – si dhe trotuare dhe shtigje shërbimi për këmbësorë.
3. Zonat e respektimit përkufizohen, sipas Kodit Rrugor Shqiptar, si distancat minimale nga kufiri i rrugës që duhet të respektohen në ndërtimet e reja, në prishjet e plota dhe rindërtimet pasuese, si dhe në shtesat që përballen me rrugën.
4. Sipas Kodit Rrugor, brenda qendrave të banuara, zonat e respektimit janë përcaktuar në 20 metra vetëm për rrugët e tipit D, ndërsa për kategoritë më të ulëta nuk janë vendosur distanca minimale.
5. Në kryqëzime rrugore në nivel, zonës së respektimit i shtohet zona e dukshmërisë e përcaktuar nga një trekëndësh me dy brinjë që ndjekin vijat kufizuese të zonave të respektimit, me gjatësi të barabartë me dyfishin e distancës së përcaktuar në rregullore në varësi të llojit të rrugës; ana e tretë përbëhet nga segmenti që bashkon pikat e skajshme.

NENI 20 – DISTANCA NDËRMJET KRYQËZIMEVE:

1. Për të ruajtur nivele të përshtatshme funksionaliteti për rrjetin rrugor me rëndësi strategjike për lëvizshmërinë urbane (rrugë të kategorisë D, E1 dhe E2), duhet të shmanget dendësia e tepërt e nyjeve të kryqëzimit me rrugë të kategorive më të ulëta. Vendndodhja, përmasimi dhe rregullimi i kryqëzimeve duhet gjithashtu të jetë në përputhje me hierarkinë e përcaktuar në klasifikimin funksional të rrjetit rrugor. Si rregull, kryqëzimet lidhin boshtet rrugore të së njëjtës ose të një kategorie ngjitur hierarkike, ku me "kategori" nënkuptohet tipi i përcaktuar nga Kodi Rrugor (D, E dhe F). Lidhja direkte midis akseve të rrugëve me kategori jo ngjitur (p.sh. D-F) lejohet vetëm nëse respektohen kushtet për rrjedhshmëri të

trafikut në aksin kryesor dhe siguria për trafikun e motorizuar dhe jo-motorik në aksin dytësor, duke kërkuar kështu verifikim të kujdesshëm të skemës së kryqëzimit dhe manovrave të lejuara.

2. Në rastet e kryqëzimeve që lidhin boshtet urbane me ato jashtë-urbane: rrugët e tipit B (rrugë kryesore jashtë-urbane) asimilohen me rrugët e tipit D, rrugët e tipit C (rrugë dytësore jashtë-urbane) asimilohen me rrugët e tipit E.
3. Distanca ndërmjet dy kryqëzimeve të njëpasnjëshme duhet të jetë, në mënyrë të zakonshme, të paktën e barabartë me vlerat e mëposhtme:

Kategoria	Lloji i rrugës	Distanca minimale (metra)
D	Rrugë urbane kryesore	300
E1	Rrugë shpërndarëse rajonale	200
E2	Rrugë shpërndarëse lokale	100
F1	Rrugë kryesore akses	nd
F2	Rrugë akses	nd
F3	Rrugë akses me funksion të veçantë	nd
F4	Itinerar këmbësor/çiklistik	nd

Distancat e treguara vlejné për rrugë të ndërtuara rishtazi; përshtatja e situatave ekzistuese mund të justifikojë mbylljen e aksesit të disa rrugëve të kategorisë më të ulët.

NENI 21 – HYRJET PRIVATE (RRUGICAT):

1. Kodi Rrugor e përkufizon "hyrjen private" si një akses drejt një hapësire anësore të përshtatshme për parkimin e një ose më shumë automjeteve. Dalja e hyrjeve drejt tokës publike duhet të realizohet gjithmonë në mënyrë që të garantojë dukshmëri të mirë si ndaj automjeteve ashtu edhe ndaj këmbësorëve, dhe duhet të respektojë një distancë minimale prej 12.00 metrash nga kryqëzimi më i afërt, edhe nëse ky kryqëzim ndodhet vetëm në anën e kundërt të rrugës. Kjo distancë mund të kërkojë rritje për të garantuar dukshmëri të mjaftueshme për distancën e frenimit.
2. Në rrugët ndër-lagjore (E1), hapja e hyrjeve të reja lejohet vetëm në prani të një rruge shërbimi ose një sheshi të jashtëm të ndarë fizikisht nga karrexhata, i arritshëm përmes hyrjeve të përshtatshme dhe me dimensione të mjaftueshme për të kryer manovrat e hyrjes/daljes brenda këtij sheshi. Rregullat respektohen nëse akseset grupohen në mënyrë të përshtatshme, në mënyrë që lidhja me rrugën kryesore të ndodhë përmes hapjeve të pozicionuara jo më afër se 50 m nga njëra-tjetra, dhe të paktën 20 m larg nga kryqëzimet. Hyrjet nga këto rrugë shërbimi drejt rrugëve të tipit D dhe E1 lejojnë vetëm kthime djathtas, gjë që duhet të garantohet përmes ishujve të pakalueshëm të trafikut.
3. Në rrugët shpërndarëse lokale (E2), hapja e hyrjeve të reja lejohet vetëm nëse porta hyrëse është tërhequr prapa me të paktën 4.5 metra nga skaji i jashtëm i karrexhatës, pa paragjykuar vlefshmërinë e përjashtimeve. Kjo përjashtim nuk zbatohet për hyrjet që çojnë në biznese, kur ato përfshijnë përdorim të përsëritur të mjeteve me bosht ndërmjet më të madh se 3.00 m.
4. Në rrugët e kategorive F1, F2, F3 dhe F4, hapja e hyrjeve të reja lejohet edhe në mungesë të tërheqjes së portës hyrëse, duke zbatuar masat paraprake të përmendura në nenin përkatës.
5. Hyrjet e reja, edhe kur janë të pajisura me sisteme automatike hapjeje, duhet të lidhen me karrexhatën ekzistuese dhe të jenë mjaftueshëm të gjera për të lejuar hyrjen/daljen pa shkelur korsinë e kundërt të qarkullimit.
6. Të gjitha hyrjet duhet të jenë të pajisura me rrëshqitëse (rampe) të vendosura pranë karrexhatës, të ndërtuara me pjerrësi që minimizon ndryshimet planimëtrike në trotuar ose në shtegjet çiklistike/këmbësore, të cilat duhet të kenë përparësi për të shmangur ndryshimet e vazhdueshme të niveleve. Zbritja e këtyre shtigjeve në lartësinë më të ulët duhet të garantohet gjithmonë me rrëshqitëse anësore, sipas përcaktimeve të nenit 18.
7. Për hyrjet për përdorim publik ose ato për përdorim privat që u shërbejnë më shumë se 10 banesa ose numër ekuivalent përdoruesish, pa paragjykuar rregulloret sektoriale, hyrjet e reja duhet të kenë gjerësi

jo më pak se 5.5 metra, dhe në çdo rast mjaftueshëm për të lejuar kalimin njëkohësisht të një automjeti në secilin drejtim.

8. Rrugët private që nuk janë për përdorim publik duhet të shënohen në mënyrë të qartë nga pronari ose pronarët me sinjalistikë vertikale specifike të vendosur në pikën e kryqëzimit me rrugën publike.

NENI 22 – AKSESET NË NDËRTIME ME FLUKS TË LARTË PËRDORUESISH:

1. Krijimi i strukturave të mëdha tregtare, parkingjeve të mëdha (> 350 vende) apo ndërhyrjeve të tjera me ngarkesë të konsiderueshme urbane dhe/ose atraktivitet të lartë, duhet të mbështetet në rrugët me nivelin më të lartë të trafikut (kategoritë D deri E1), përmes një sistemi aksesimi të veçantë dhe të ndarë; përdorimi i rrugëve të kategorive më të ulëta për këtë qëllim duhet të shmanget.
 2. Dhënia e lejeve për këto lloj ndërhyrjesh është gjithmonë e kushtëzuar nga paraqitja e një studimi të veçantë ndikimi në trafik, i cili përfshin të paktën një vlerësim të flukseve të automjeteve tërhequr dhe të gjeneruar, si dhe verifikimin e funksionalitetit të kryqëzimeve dhe boshteve rrugore të ndikuara nga këto flukse.
 3. Në çdo rast, krijimi i qendrave të mëdha tregtare apo ndërhyrjeve të tjera me ngarkesë të lartë ndërtimi duhet të përmbushë këto kërkesa:
 - a. Rrugë shpërndarëse rajonale (E1): dalja nga rrugët shërbyese drejt zonave të brendshme pushimi lejohet vetëm nëse ka korsi ngadalësimi dhe përshpejtimi; kthesat majtas nuk janë të lejuara.
 - b. Rrugë shpërndarëse lokale (E2): kërkohet eliminimi i kthesave majtas ose, në alternativë, ndërtimi i semaforëve të kanalizuar apo rrethrotullimeve me diametër të jashtëm të përshtatshëm.
 4. Për të garantuar funksionalitetin e rrugëve të klasës D dhe E1, dhe përveç rasteve të justifikuara, nuk mund të ndërtohen nyje të reja kryqëzimi në nivel (semaforë apo rrethrotullime) në këto boshtet rrugore, edhe nëse respektohen distancat minimale të përcaktuara, nëse këto kryqëzime janë vetëm në funksion të një ndërtimi të vetëm dhe nuk mundësojnë, për nga projekti dhe/ose vendndodhja, mbështetjen e lidhjeve publike ekzistuese, të parashikuara apo të mundshme në të ardhmen.
-

KAPITULLI IV – ZËNIA E SIPËRFAQES PUBLIKE:

NENI 23 – ZËNIE TË PËRHERSHME

1. Me zënie të përhershme të sipërfaqes publike nënkuptohet ajo e karakterit të qëndrueshëm, e kryer pas dhënies së një akti koncesioni dhe me kohëzgjatje jo më të shkurtër se 330 ditë.
2. Zënia e përhershme e trotuareve nga struktura si dehors, kioska, shitore gazetash apo struktura të tjera fikse, lejohet ngjitur me ndërtesat, por duhet gjithmonë të lihet një brez i lirë për qarkullimin e këmbësorëve, me gjerësi jo më pak se 2.00 metra; në mungesë të këtij brezi, zënia mund të kryhet në hapësirat e përdorura për parkim (parklet). Struktura të tilla nuk duhet të vendosen afër kryqëzimeve, veçanërisht jo brenda trekëndësive të dukshmërisë.
3. Përgjatë nga këto rregulla lejohen në zonat ZRVU, sipas përcaktimeve të veçanta nga vendimet e Këshillit.

NENI 24 – ZËNIE TË PËRKOHSHME

1. Me zënie të përkohshme të sipërfaqes publike nënkuptohet ajo e karakterit jo të qëndrueshëm, zakonisht me kohëzgjatje më të shkurtër se një vit.
2. Për qëllimet e kësaj rregulloreje, vendosja e kantierëve ndërtimorë në karrexhatë barazohet me zënie të përkohshme të sipërfaqes publike.
3. Zënia e përkohshme e gjithë karrexhatës është e ndaluar përgjatë rrugëve shpërndarëse rajonale (E1). Lejohet në rrugë të tjera, vetëm nëse sigurohen itinerare alternative të pajisura dhe të sinjalizuara për qarkullim automjetesh dhe këmbësorësh.
4. Zënia e pjesshme e rrugës në rrugët E1 përgjithësisht ndalohet, por mund të autorizohet në rrugë të tjera nëse gjerësia e trotuarit garanton një hapësirë jo më të vogël se 1.20 m për lëvizjen e këmbësorëve në të paktën një anë dhe nuk paraqet pengesa për personat me aftësi të kufizuara.
5. Për qarkullimin buzë kantierit në rrugët E1, duhet të garantohet një gjerësi minimale prej 5.50 m për trafik dykahësh dhe 3.00 m për trafik njëkahësh; në rrugë të tjera këto vlera mund të reduktohen deri në 4.80 m për dykahësh dhe 2.75 m minimalisht për njëkahësh.
6. Në rastin e zënive për shkak të punimeve ndërtimore, autorizimi jepet pas paraqitjes së një ekstrakti të dosjes së sigurisë sipas rregulloreve kombëtare.
7. Aktivizimi i kantierit në rrugë duhet të paraprihet, në rast bllokimi të trafikut, për të paktën tre ditë pune radhazi nga vendosja e sinjalistikës informative mbi shtrirjen e kantierit, llojin dhe qëllimin e punimeve, si dhe datat e nisjes dhe përfundimit.
8. Çdo devijim i linjave të transportit publik duhet të marrë më parë miratim nga menaxheri dhe autoriteti dhënës, ndërsa përdoruesit duhet të informohen dhe të njoftohen për ndalesat zëvendësuese të paktën 7 ditë para aktivizimit të devijimit.
9. Panaiet, tregjet javore dhe aktivitetet sezonale që zhvillohen në rrugë publike dhe kërkojnë ndërhyrje në rregullimin e trafikut (devijime ose mbyllje të përkohshme), duhet të vendosen ekskluzivisht në rrugë të kategorisë F2, F3 ose F4; aktivitetet civile, fetare, sportive dhe tregjet që kanë marrë mendim pozitiv nga Zyra e Trafikut kompetente përjashtohen.

NENI 25 – STACIONET E KARBURANTIT DHE KARIKIMIT ELEKTRIK:

1. Vendosja e sistemeve për shpërndarjen e karburantit dhe karikimin elektrik, si dhe skema e tyre (hyrje/dalje, qarkullimi i brendshëm, kapaciteti i magazinimit, etj.) duhet të jetë e tillë që të mos krijojë situata rreziku apo pengesa për rrjedhën e këmbësorëve dhe automjeteve.
 2. Në mënyrë të përgjithshme, duhet të verifikohet që:
 - a. Proceset e furnizimit/karikimit ose pritjes të mos çojnë në ndalimin apo devijimin e flukseve të trafikut në rrugët publike.
 - b. Manovrat e hyrjes/daljes të mos përfshijnë konflikte të rrezikshme.
-

- c. Qarkullimi i brendshëm të mos mundësojë manovra të papërshtatshme, si shmangia e kryqëzimeve me semafor.
- d. Shtigjet këmbësore dhe/ose çiklistike të mos ndërpriten ose të bëhen më të vështira apo të rrezikshme.
- e. Të ruhen platformat anësore, nëse ekzistojnë.

3. Në mënyrë të veçantë, këto sisteme duhet:

- a. Të garantojnë në pikat hyrëse/dalëse një distancë dukshmërie për ndalim të paktën të barabartë me atë që llogaritet për shpejtësinë e udhëtimit, e rritur me 50%
 - b. Nëse ndodhen përgjatë rrugëve të kategorisë D, duhet të ofrojnë korsi të përshtatshme për ngadalësim dhe përshpejtim.
 - c. Nëse ndodhen përgjatë rrugëve të tipit D dhe E1, duhet të kenë hyrje/dalje njëkahëshe që ndalojnë kthimet majtas, dhe ky ndalim duhet të jetë fizikisht i pamundur përmes strukturave specifike
-

TABELAT PËRMBLEDHËSE

Tabela 1– Kategoritë e rrugëve dhe funksioni i tyre sipas Rregullores Lokale të Rrugëve

Kategoria	Emërtimi	Funksioni	Lëvizja e mbuluar	Referenca Normative	Shënime	Kufizime	
						Kategoritë e lejuara	Shpejtësia Maksimale
D	Rrugë urbane kryesore	rrugë e rrjetit primar për transit të gjatë, shmangie të qendrës urbane	tranzit, rrjedhje	Kodi Rrugor Shqiptar	Karrexhata të ndara ose me rrethrotullime/semaforë	Jo kafshë, mjete dore, kafshë-drejtuar ose hekurudha; biçikleta vetëm në shtigje të veçanta	70 (ndërtim i ri) 50 (ekzistuese)
E1	Rrugë shpërndarëse rajonale	lidhje mes zonave të largëta dhe hyrje në zona të ndërtuara	shpërndarje midis lagjeve	Standardet Shqiptare të Projektimit të Rrugëve	Kufizon kryqëzimet krahasuar me rrugët e lagjeve	Të gjithë komponentët e trafikut	50
E2	Rrugë shpërndarëse lokale	lidhje brenda një lagjeje ose midis fqinjëve të afërt	depërtim drejt rrjetit lokal	Kodi Rrugor Shqiptar		Të gjithë komponentët e trafikut	50
F1	Rrugë kryesore hyrëse	lidh lagje ose zona të brendshme të një lagjeje	shpërndarje në rrjetin lokal	Standardet Shqiptare të Projektimit të Rrugëve		Ndalohet transporti i mallrave mbi 3.5 ton	50 / 30 (shkolla ose zona për këmbësorë/çiklistë)
F2	Rrugë hyrëse	shërben drejtpërdrejt për ndërtesat dhe aktivitetet	qasje në ndërtesa/hapësira publike	Kodi Rrugor Shqiptar		Ndalohet transporti i mallrave mbi 3.5 ton	50 / 30 (shkolla ose zona për këmbësorë/çiklistë)
F3	Rrugë hyrëse me funksion të veçantë	si F2, por me rregulla sipas zonës përreth	qasje prioritare për transport publik ose përdorime të veçanta	Kodi Rrugor Shqiptar	rrugë banimi, komerciale, shkollore ose historike	Vetëm trafiku i lejuar nga sinjalistika	30
F4	Itinerar këmbësor/çiklist urban	siguron lëvizje të mbrojtur për përdorues të ndjeshëm	për këmbësorë dhe biçikleta	Kodi Rrugor Shqiptar	në zona banimi me qarkullim të ulët	Vetëm këmbësorë, biçikleta, mjete të autorizuara	20

Tabela 2– Kategoritë e rrugëve, karakteristikat gjeometrike dhe rregullimi i rrjedhave të ndryshme të trafikut në Rregulloret Lokale të Rrugëve

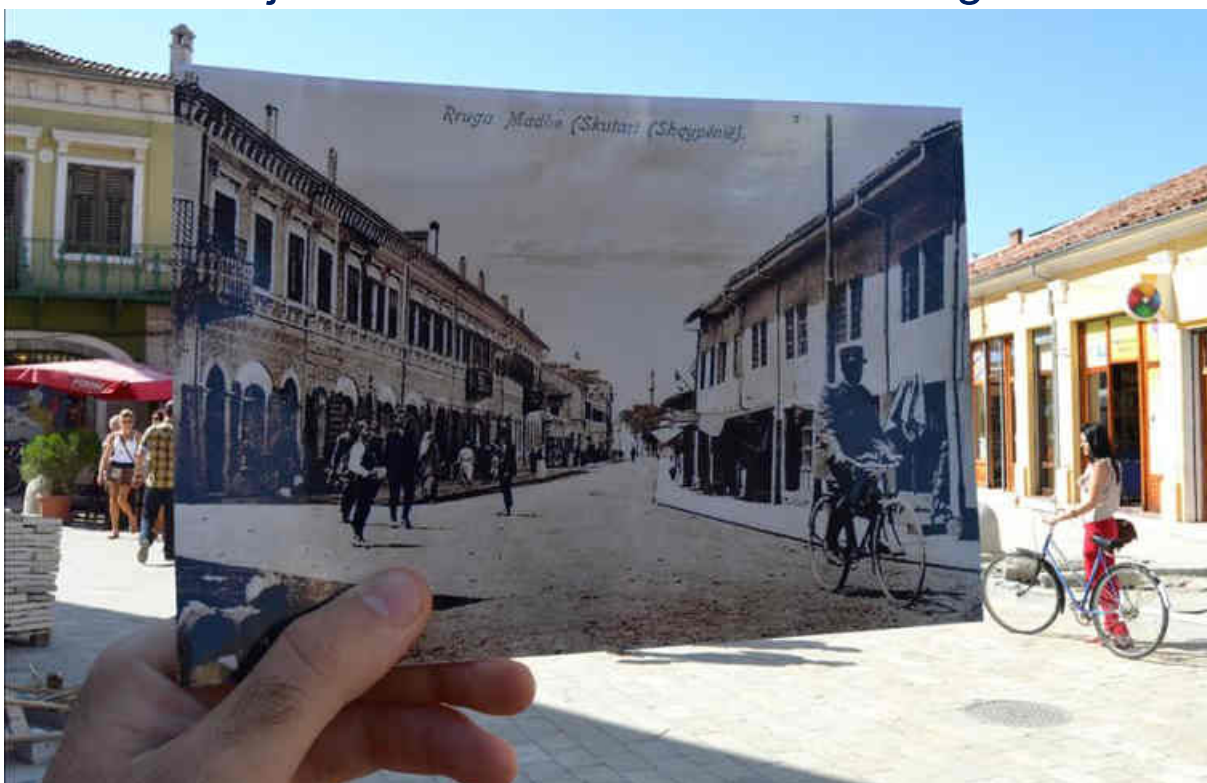
Kategoria	Emri	Karakteristikat gjeometrike			Elementet infrastrukturore dhe rregullimi i rrjedhave të ndryshme të trafikut			
		Nr. korsive për drejtim	Gjerësia minimale e korsisë	Gjerësi të tjera minimale	Rregullorja e ndalesave	Rregullorja i transportit publik	Rregullimi i këmbësorëve	Rregullimi i çiklistëve
D	Rrugë urbane kryesore	2 ose më shumë	3.25m *	Ndarës trafiku 1.80 m; bankina e majtë 0.50 m; Bankina e djathtë 1.00 m	Ndalim në zona të veçanta; parkim vetëm në rrugë shërbimi	Ndalim në gjire me korsi përshpejtimi/ngadalësimi	Në trotuar të mbrojtur (min. 2.00 m); kalime me nivele të ndara ose me semafor	Në shtigje çiklistike të ndara
E1	Rrugë shpërndarëse rajonale	1 ose më shumë	3.00m *	Bankina e djathtë 0.50 m	Jashtë karrexhatës me korsi manovrimi ose me gjire 12.00 m	Ndalim në gjire ose në rrugë	Në trotuar (min. 2.00 m); kalime çdo 200 m	Në shteg të veçantë ose korsi të rezervuar
E2	Rrugë shpërndarëse lokale	1 ose më shumë	3.00m *	Bankina e djathtë 0.50 m	Jashtë karrexhatës me korsi manovrimi ose gjire 8.00 m	Ndalim në karrexhatë me zgjerim trotuari	Në trotuar (min. 2.00 m); kalime çdo 100 m	Në shteg, korsi të rezervuar ose korsi pedalimi
F1	Rrugë kryesore hyrëse	1 ose më shumë	2.75m *	Bankina e djathtë 0.50 m	Vetëm në vijë; në rrugë njëkahëshe lejohet njëra anë; 5.00 m nga kryqëzimet	Ndalim në karrexhatë me zgjerim trotuari	Në trotuar (min. 2.00 m); kalime çdo 100 m në nyje	Në shteg, korsi të rezervuar ose korsi pedalimi
F2	Rrugë hyrëse	1 ose më shumë	2.75m *	Bankina e djathtë 0.50 m	Në vijë, 45° ose 90°, edhe pa korsi manovrimi; në rrugë njëkahëshe lejohet nga të dyja anët vetëm nëse korsi = 3.00 m; 5.00 m nga nyjet	Ndalim në karrexhatë me zgjerim trotuari	Në trotuar (min. 2.00 m); kalime çdo 100 m	Në rrugë, edhe pa korsi të rezervuar
F3	Rrugë hyrëse me funksion të veçantë	1	Hapësira përshtatur zonës		Lejohet vetëm në hapësira të shënuara; 5.00 m nga nyjet	Ndalim në karrexhatë me zgjerim	Në pistë nëse janë përbërës kryesor	Në rrugë, edhe pa korsi të rezervuar
F4	Itinerar këmbësor/ çiklist urban	1	përshtatur lëvizjes këmbësore/ çiklistike		Nuk lejohet	Nuk lejohet	Në rrugë me përparësi ndaj automjeteve	Në rrugë me përparësi të sinjalizuar
* Gjerësia e korsisë rritet në 3.50 m nëse kalon autobusë. Në rrugët njëkahëshe me një korsi, gjerësia totale (korsi + bankina) ≥ 5.50 m, me korsi max. 3.75 m dhe pjesa tjetër në bankinë djathtas.								

Kategoria	Emri në Rregullore	Përkimi tek Kodi Rrugor Shqiptar
B	Rrugë kryesore jashtë urbane	B
C	Rrugë dytësore jashtë urbane	C
F5	Rrugë lokale jashtë urbane	F
D	Rrugë urbane kryesore	D
E1	Rrugë shpërndarëse rajonale	E
E2	Rrugë shpërndarëse lokale	E
F1	Rrugë hyrëse kryesore	F
F2	Rrugë hyrëse	F
F3	Rrugë hyrëse me funksion të veçantë	F
F4	Itinerar urban këmbësor/çiklistik	F

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi III – Shtojcat

Shtojca III – Hartat e Hierarkisë Rrugore



BASHKIA SHKODËR

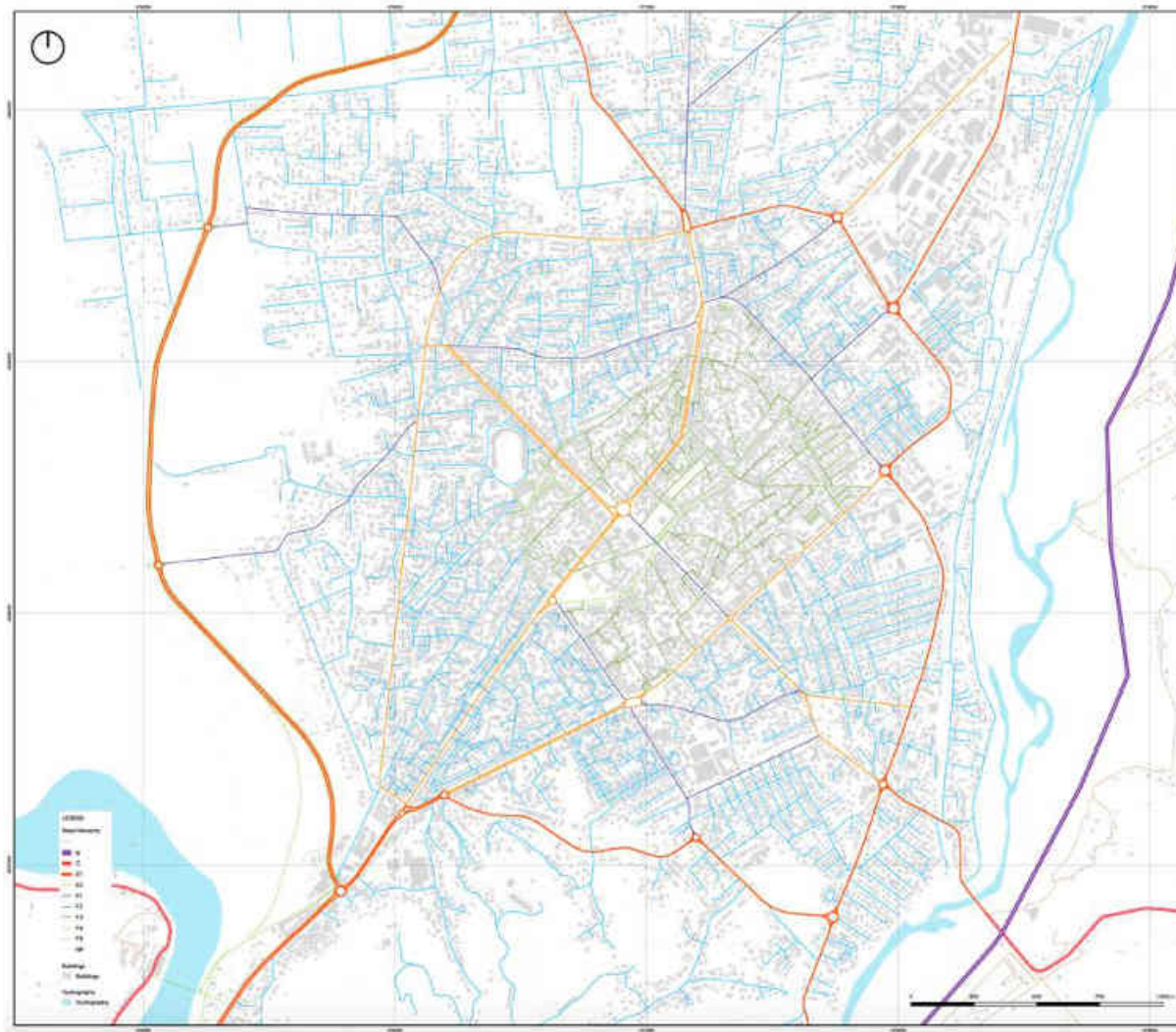


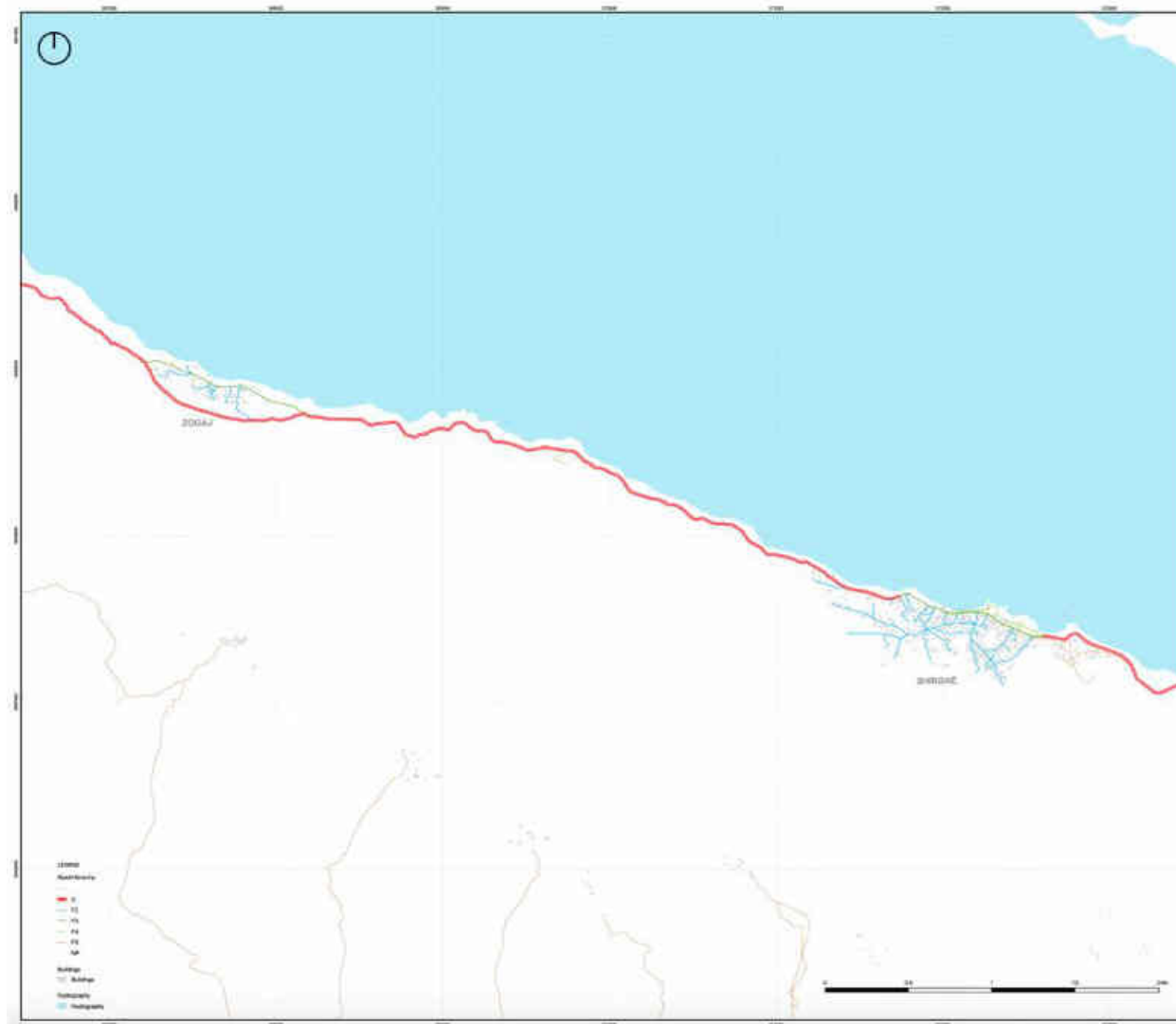
Shkodër

SUSTAINABLE URBAN
MOBILITY PLAN

MAP OF ROAD HIERARCHY Shkodër







MAP OF ROAD HIERARCHY
Shirokë - Zogaj

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi III – Shtojcat

Shtojca IV - Udhëzime mbi Masat Afatshkurtra



BASHKIA SHKODËR

Tabela e Përmbajtjes

1. Hyrje.....	1
2. Masat Afatshkurtra për Velipojën.....	2
2.1. Konteksti dhe objektivat	2
2.2. Skema e re e menaxhimit të trafiku.....	2
2.2.1. Seksioni Rruga Nr.1- Rruga Nr. 4	4
2.2.2. Seksioni Rruga nr. 5 – “Pashko Selita”	6
2.2.3. Seksioni ndërmjet rrugëve “Pashko Selita” dhe “Luigj Rroku” (Rruga 11).....	8
2.2.4. Rruga “Luigj Rroku” (nr. 11) – Ura e Vilunit	10
2.3. Seksionet e propozuara të rrugëve	12
2.3.1. Përmbledhje e gjerësisë së seksioneve rrugore në Velipojë	15
2.4. Ndalohet hyrja e makinave private në plazh për parkim	16
2.4.1. Shembuj kufizimesh	18
2.5. Nxitja e përdorimit të parkimeve jashtë rruge	19
2.6. Vendosja e parkimit me pagesë në rrugë	20
2.7. Secure land plots and build up a system of duo and solo circular parking in Velipojë combined with a forestation project.....	Error! Bookmark not defined.
3. Masat afatshkurtra për Shkodrën	26
3.1. Konteksti dhe objektivat	26
3.2. Seksione të reja rrugore për bulevardet dhe boshtet (akset) kryesore.....	26
3.2.1. Boshti Veri - Jug.....	27
3.2.2. Boshti Lindje - Perëndim	29

Lista e Figurave

Figura 2.1: Skema e re e menaxhimit të trafikut për Velipojën	3
Figura 2.2: Skema e re e menaxhimit të trafikut për Velipojën – lagjja nga Rruga Nr.1 tek Rruga Nr.4.....	4
Figura 2.2: Rrugët Veri-Jug: Rruga nr. 1, nr. 2, nr. 3 dhe nr. 4	4
Figura 2.5: Rrugët Lindje-Perëndim: Rruga Zef Kotaj dhe “Bregu i Detit”	6
Figure 2.5: Skema e menaxhimit të trafikut në lagjen nga Rruga nr. 4 deri te Rruga “Pashko Selita”	7
Figure 2.6: Rruga nr. 6 (seksioni i shtruar pranë rrugës kombëtare dhe ai i pashtuar pranë plazhit)	7
Figura 2.7: Rruga Kotaj (lindje - perendim)	8
Figura 2.8: Skema e menaxhimit të trafikut në qendrën e Velipojës deri te rruga “Luigj Rroku”.....	8
Figura 2.9: Rrugët “Ura e Gjon Lulit – Plazh”, “Pashko Selita” dhe parkimi jashtë rrugës në parkun qendror ...	9
Figura 2.10: Rruga “Shtëpia e Peshkatave”	9
Figura 2.11: Foto të rrugës “Bunishte” dhe rrugës “Preke Fani”	9
Figura 2.12: Skema e menaxhimit të trafikut nga rruga “Luigj Rroku” deri te Ura e Vilunit.....	10
Figura 2.13: Rruga Gerbelle: pamje nga veriu dhe jugu	11
Figura 2.14: Rruga “Rrok Preçi” dhe rruga “Pashko Rroku” (të asfaltuara, me gjerësi 6 metra)	11
Figura 2.15: Tre fotot e para: Rruga Kombëtare SH27 “Rrok Preka”; fotoja e fundit: rruga e brendshme “Prele Leka”	11
Figura 2.16: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 8.35 m.....	13
Figure 2.17: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 7.00 m.....	13
Figura 2.18: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 6.50 m.....	13
Figura 2.19: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 6.00 m.....	14
Figure 2.20: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 5.50 m.....	14
Figure 2.21: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 5.00 m.....	15
Figura 2.22: Pamje satelitore nga hapësirat e parkimit pranë lagunës së Vilunit dhe pranë Deltës së Bunës. 17	
Figure 2.23: Hartë që ilustron kufizimin e të gjitha hyrjeve ekzistuese në plazh.....	17
Figura 2.24: Shembuj të rrethimit ose bllokimit të aksesit në plazh	18
Figura 2.25: Shembuj të mirë të rrethimit të shtegut deri në breg të detit dhe promovimit të çiklizmit	19
Figura 2.26: Hapësirë ekzistuese private për parkim jashtë rruge në Velipojë me struktura të lehta të mbuluara me çadra që ofrojnë hije gjatë verës	20
Figure 2.27: “Vendndodhja e propozuar për modulet rrethore të parkimit ‘Tek’ (Solo) dhe ‘Dysh’ (Duo)”	21
Figura 2.28: Projekt me përmasa i moduleve të parkimit Tek dhe Dysh.....	22
Figura 2.29: Fshati turistik Alimini, Otranto, Itali	22
Figure 2.30: Modulet e parkimit “Solo” dhe “Duo”, Otranto, Itali (dizajnuar nga Pietro Porcinai)	22
Figure 2.31: Foto të modulit të parkimit, portës së tij dhe rrugëve që të çojnë tek ai.....	23
Figure 2.32: Pamje brenda parkimit dhe pemë të mbjella për të ofruar hije natyrale	24
Figure 2.33: Zgjidhje e thjeshtë për të bllokuar parcelën. Në të djathtë: një shembull i një parkimi pa asfalt. .	24
Figura 3.1: Propozim i ri për rikonceptimin e bulevardëve	26

<i>Figura 3.2: Gjurma dhe me profilin e ri rrugor Camaj, Draçini, Studenti</i>	27
<i>Figura 3.3: Projekti i ri Rruga Martin Camaj, pjesa e parë dhe e dytë</i>	27
<i>Figura 3.4: Projekti i ri Rruga Martin Camaj, pjesa e tretë dhe e katërt</i>	27
<i>Figura 3.5: Kryqëzimi ndërmjet Martin Camaj, Qemal Draçini dhe Jeronim De Rada, dhe pjesa e parë e rrugës Q. Draçini</i>	28
<i>Figure 3.6: Projekti i ri Rruga Qemal Draçini, pjesa e dytë dhe e tretë</i>	29
<i>Figura 3.7: Gjurma dhe me profilin e ri rrugor Blv. Zogu i Parë</i>	29
<i>Figure 3.8: Gjurma e blv Skenderbeu (e kuqe) dhe E. Durham and M. Beçikemi (rozë) dhe profili i ri rrugor .</i>	29
<i>Figure 3.9: Gjurma e blv Bujar Bishanaku dhe profili i propozuar</i>	30

Lista e Tabelave

Table 2-1: List e rruigë kryesore Velipoje	16
--	----

1 Hyrje

Në fazën përgatitore të Planit të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP) për qytetin e Shkodrës, Bashkia kërkoi mbështetje për një **plan veprimi dhe dokument udhëzues për zbatimin dhe testimin e një përzgjedhjeje masash lëvizshmërie (të quajtura masa afatshkurtra ose kontigjente).**

Këto janë masa me kosto të ulët dhe kryesisht rregullatore, të zhvilluara dhe diskutuar brenda kuadrit të SUMP-it, që mund të zbatohen brenda një periudhe të shkurtër për të përmirësuar situatën ekzistuese të lëvizshmërisë në qytet. Qëllimi është gjithashtu testimi i zgjidhjeve dhe vlerësimi i rezultateve për zbatim afatgjatë dhe integrim me masa të tjera politike të Planit, si dhe rishikimi dhe mbështetja e aktiviteteve ekzistuese që lidhen me menaxhimin e transportit dhe lëvizshmërisë në Shkodër.

Testimi i këtyre masave afatshkurtra është gjithashtu një mënyrë e mirë për të përfshirë qytetarët dhe palët e interesuara në ndryshimet, duke parashikuar dhe zgjidhur konflikte të mundshme, si dhe për të përmirësuar përkufizimin e masave përmes sugjerimeve praktike nga publiku.

Masat afatshkurtra kontigjente përfshijnë këto fusha:

1. Masa rregullatore dhe të përkohshme në njësinë administrative të Velipojës
2. Testimi i skemës së re të bulevardit dhe rregullave të qarkullimit në Shkodër

Ky është një dokument i hapur që synon të udhëzojë Drejtoritë e Bashkisë dhe mund të ndryshojë ose të integrohet me masa të tjera gjatë fazës së zbatimit. Një referencë thelbësore për zbatimin është Rregullorja Lokale Rrugore e propozuar (Shtojcai II) dhe hierarkia e re e rrugëve që e shoqëron atë.

Në seksionet në vijim paraqiten detajet, zgjidhjet dhe referencat për zbatimin e masave afatshkurtra.

2 Masat Afatshkurtra për Velipojën

2.1 Konteksti dhe objektivat

Si njësia administrative më turistike në bashki, Velipoja ka qenë në fokusin e Bashkisë Shkodër gjatë dekadës së fundit. Janë bërë shumë investime për përmirësimin e infrastrukturës rrugore, hapësirave publike dhe menaxhimit të plazhit. Megjithatë, ka ende hapësirë të konsiderueshme për investime dhe përmirësime në menaxhim, veçanërisht në fushën e lëvizshmërisë.

Pavarësisht urbanizimit informal, Velipoja nuk është shumë e dendur, ndryshe nga Shëngjini apo bregdeti i Durrësit. Zona urbane përbëhet kryesisht nga grupe të çrregullta hotelesh 4–7 katëshe, ndërtesa banimi dhe shtëpi private pushimi 1–3 katëshe. Për më tepër, një pjesë e madhe e zonave të gjelbra dhe pyjore është ruajtur, pavarësisht interesit të lartë për zhvillim të mëtejshëm urban. Atraksionet natyrore përreth (Rezervati Natyror i Bunës, Laguna e Vilunit dhe kodrat përreth) dhe mungesa e ndotjes portuale e bëjnë Velipojën një nga plazhet me rërë më të pastra në Shqipëri.

Siç pritej, Velipoja është shumë e frekuentuar gjatë sezonit veror, veçanërisht nga familjet me fëmijë. Dendësia e lartë e turistëve në verë, krahasuar me boshatisjen pothuajse të plotë në dimër, e bën të vështirë menaxhimin efikas të zonës, edhe për shkak të stafit të kufizuar.

Duke u bazuar në përvojat e qyteteve bregdetare evropiane dhe mesdhetare, SUMP synon të përmirësojë lëvizshmërinë, përvojën turistike dhe cilësinë e jetesës në Velipojë.

Për afatin e shkurtër, gjatë sezonit veror, SUMP propozon masat e mëposhtme:

1. Futja e një skeme të re të menaxhimit të trafikut, bazuar në rrugë njëkahëshe dhe me akses të kufizuar
2. Mbrojtja e plazhit dhe zonave natyrore për të parandaluar hyrjen dhe parkimin e parregullt të automjeteve
3. Krijimi i hapësirave për parkim jashtë rrugëve dhe futja e parkimit me pagesë në rrugë

2.2 Skema e re e menaxhimit të trafiku

Skema e re e propozuar për menaxhimin e trafikut në Velipojë bazohet kryesisht në futjen e rrugëve njëkahëshe dhe me akses të kufizuar.

Për shkak të gjerësisë shumë të ngushtë të karrexhatave, është përzgjedhur një skemë qarkullimi njëkahëshe dhe me qarkullim rrethor si zgjidhja më efikase për të shmangur bllokimet dhe për të krijuar shtigje më të sigurta për këmbësorët. Elementët kyç për zbatimin e kësaj skeme janë:

- Mbrojtja e shtigjeve për këmbësorë përmes gardheve, vazo lulesh ose formave të tjera të ndarjes fizike
- Kufizimi i parkimit në rrugë përmes opsioneve me pagesë ose të rezervuara

Rrugët me akses të kufizuar janë ato që karakterizohen nga gjerësi shumë e ngushtë, ku është e vështirë të vendosen ndarje fizike, ndaj hapësira ndahet mes përdoruesve të ndryshëm të rrugës. Në këto rrugë të brendshme lagjeje, automjetet e banorëve dhe të mysafirëve të hoteleve mund të hyjnë në pronat përkatëse (me ose pa leje), por duhet të parkojnë brenda ambienteve private.

Bashkia ka kryer një matje të gjatësisë dhe gjerësisë së rrugëve. Matjet e gjerësisë nuk përfshijnë hapësirën e trotuareve (kur ekzistojnë).

Skema e përgjithshme paraqitet në figurën në vijim

Figura 2.1: Skema e re e menaxhimit të trafikut për Velipojën



Rrugët e kuqe janë të aksesueshme për të gjithë, ndërsa vetëm banorët dhe mysafirët e hoteleve (si dhe automjetet e shërbimit dhe shpërndarjes në orare të caktuara) mund të hyjnë në rrugët e gjelbra. Turistët ditorë, vizitorët e rastësishëm, klientët e restoranteve apo dyqaneve dhe të ngjashëm nuk lejohen të hyjnë në këto rrugë me akses të kufizuar me automjetet e tyre.

Është e rëndësishme të theksohet se **rrugët me qarkullim rrethor dhe disa rrugë pa dalje janë krijuar për të lehtësuar afrimin e familjeve pranë plazhit**, përpara se të parkojnë në zona të dedikuara për parkim.

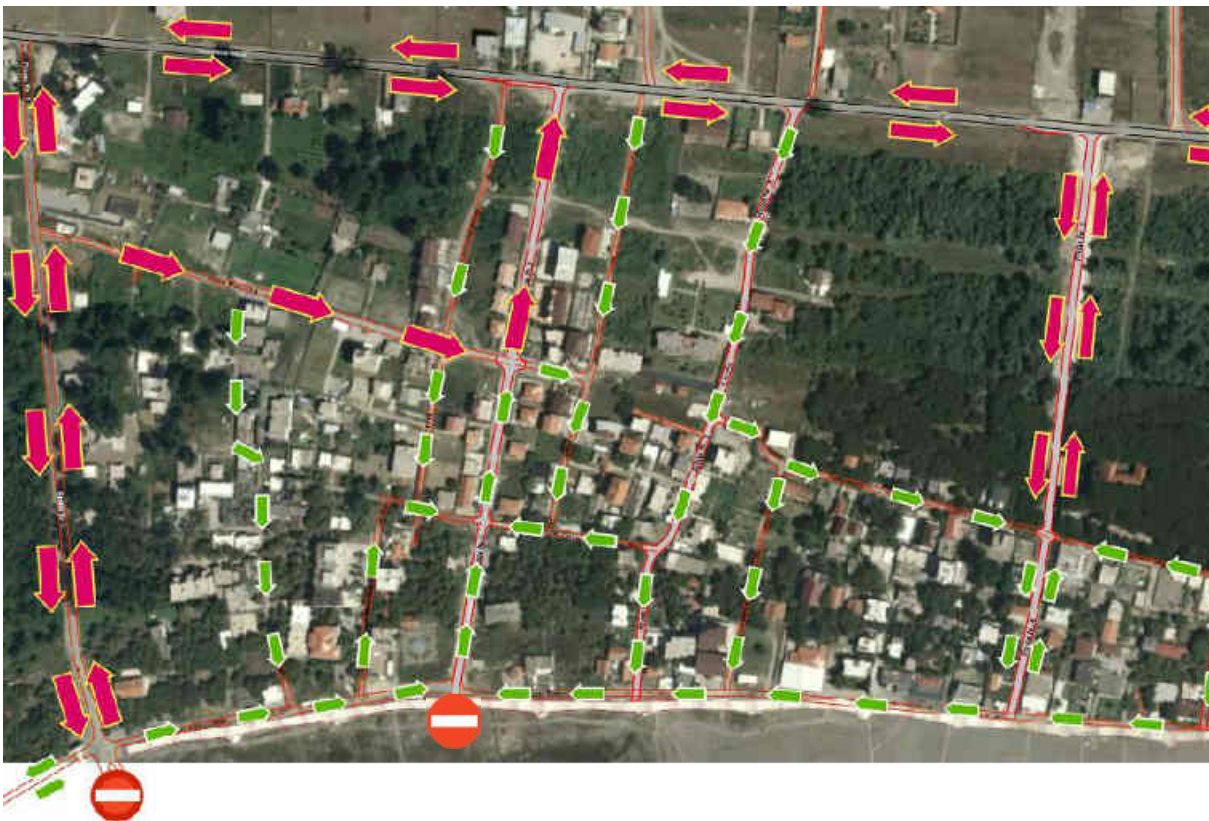
Një përjashtim i përkohshëm është parashikuar për pjesën lindore të plazhit (pranë lagunës së Vilunit), ku mund të krijohet **zona parkimi jashtë plazhit por afër tij**, në mënyrë që të mos ndikohen ndjeshëm zonat private të plazhit.

Në të kundërt, **në pjesën perëndimore të plazhit** (drejt deltës së lumit Buna), **parkimi mbi rrëzë duhet të ndalohet**. Infrastruktura rrugore në atë anë është më e mirë, ndaj rekomandohet që Bashkia të **identifikojë dhe organizojë si parkim të përkohshëm jashtë rrugë disa zona pranë rrugës kombëtare** (të paidentifikuara në hartë).

Seksioni në vijim synon të japë një **pamje më të detajuar të skemës së re të menaxhimit të trafikut**. Për shkak të **mungesës së një sistemi të përditësuar të adresave** (adresari.mb.gov.al), shumë rrugë **nuk janë të përditësuara me emrat e rinj ose mungojnë plotësisht**. Shumica e emrave të përdorur në këtë dokument janë përshtatur me sistemin ekzistues të rrugëve, ndaj është e rëndësishme që **hartat në vijim të shqyrtohen me kujdes**.

3.2.2. Seksioni Rruga Nr.1- Rruga Nr. 4

Figura 2.2: Skema e re e menaxhimit të trafikut për Velipojën – lagjja nga Rruga Nr.1 tek Rruga Nr.4



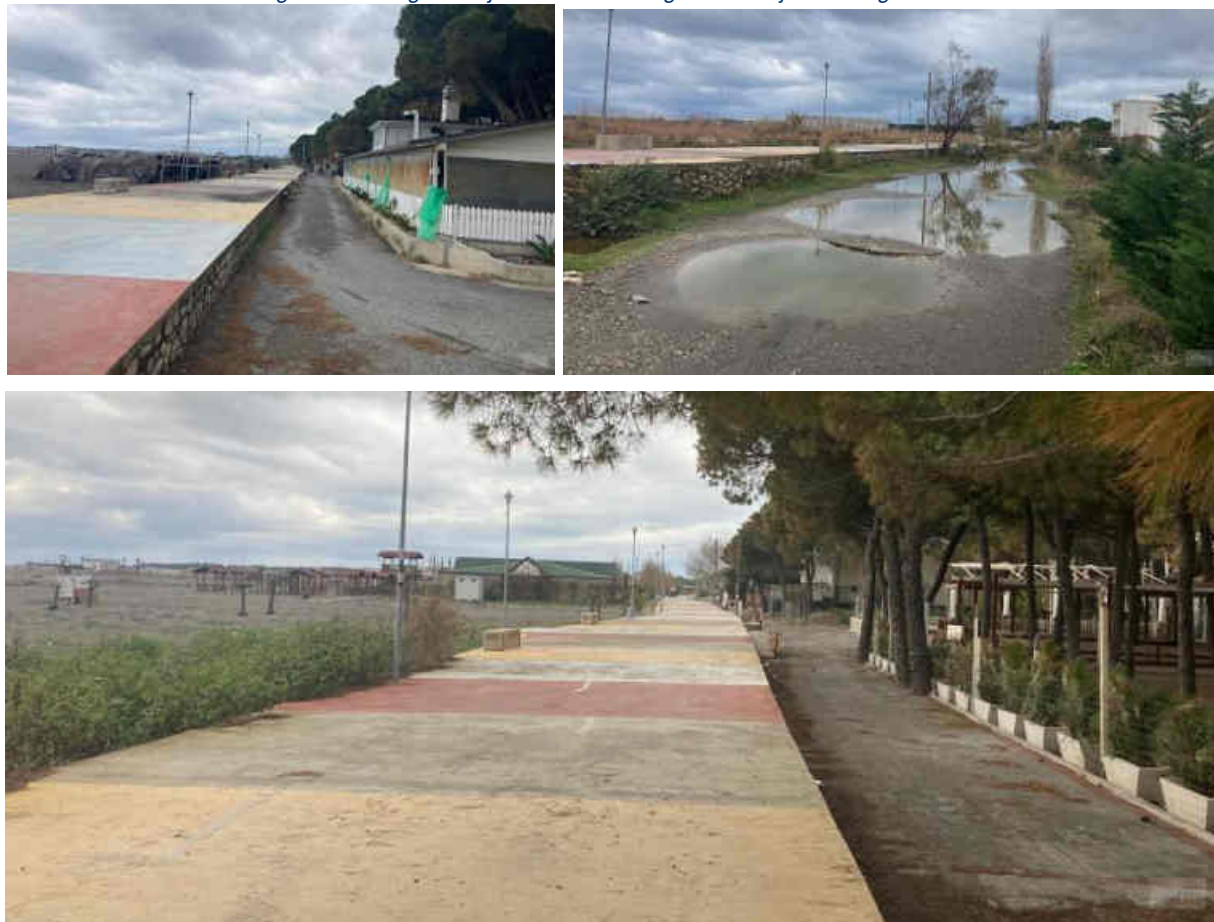
Në rrugën nr. 1 (e shtruar, gjerësi 6 m), qarkullimi është në të dy drejtimet, pa parkim në rrugë dhe e aksesueshme për të gjithë deri në fillim të rrugës Bregu i Detit (pranë plazhit). Pas këtij segmenti, vetëm banorët dhe mysafirët e hoteleve të zonës mund të kthehen djathtas (drejt hyrjes së Europa Resort) ose majtas drejt Bregu i Detit. Plazhi nuk mund të arrihet me makinë dhe duhet të organizohet një kthesë U përmes gardheve. Rruga bëhet pa dalje nga rruga “Deda Matusha” (e pashtuar), ose, në mënyrë alternative, pjesa e fundit e rrugës nr. 1 mund të shënohet si akses i kufizuar, duke lejuar vetëm dalje nga Deda Matusha, e cila bëhet njëkahëshe dhe lidhet me rrugën kombëtare “Ura e Gjon Lulit” përmes rrugës nr. 2 (e shtruar, 6 m), kjo e fundit pjesërisht publike, pjesërisht me akses të kufizuar, siç tregohet në hartë.

Rruga nr. 3 (e shtruar, 5.5 m) duhet të ketë akses të kufizuar, njëkahëshe nga rruga kombëtare drejt rrugëve të brendshme të lagjes. Dalja tjetër nga lagjja mund të bëhet përmes rrugës nr. 4, e cila është dykahëshe dhe pjesërisht publike.

Figura 2.3: Rrugët Veri-Jug: Rruga nr. 1, nr. 2, nr. 3 dhe nr. 4



Figura 2.4: Rrugët Lindje–Perëndim: Rruga Zef Kotaj dhe “Bregu i Detit”



Nuk lejohet parkimi në rrugë në asnjërën prej këtyre rrugëve, përveç rasteve kur seksioni i tyre arrin një gjerësi prej 7.50 metrash. Automjetet duhet të parkohen vetëm në oborre private ose në hapësira parkimi jashtë rrugës.

Rekomandohet vendosja e një orari të kufizuar për ngarkim, shkarkim dhe automjete furnizimi.

Gjithashtu, këshillohet kryerja e verifikimeve të detajuara në terren për të konfirmuar zbatueshmërinë e skemës së menaxhimit të trafikut

3.2.2. Seksioni Rruga nr. 5 – “Pashko Selita”

Në seksionin në vijim krijohet një tjetër qarkullim rrethor me drejtim njëkahësh. Hyrja nga rruga kombëtare kryesore (Ded Gjon Luli) fillon nga rruga nr. 5 (e shtruar, gjerësi 5.5 m), lidhet me rrugën Kotaj (e pashtuar) dhe më pas përdor rrugën nr. 6 (e shtruar, gjerësi 5.5 m) si dalje.

Figure 2.5: Skema e menaxhimit të trafikut në lagjen nga Rruga nr. 4 deri te Rruga "Pashko Selita"



Në rrugët nr. 5 dhe nr. 6, për shkak të interesit të ulët të këmbësorëve, parkimi në rrugë lejohet vetëm në njërin anë. Të dyja rrugët janë të shtruara deri në rrugën Kotaj. Siç shihet në Figurën 2.6, seksioni më pranë plazhit nuk është i asfaltuar.

Më tej, në rrugët e brendshme të lagjes, aksesit është i kufizuar vetëm për banorët dhe vizitorët e hoteleve/rezidencave, sipas drejtimit të treguar nga shigjetat e gjelbra.

Figure 2.6: Rruga nr. 6 (seksioni i shtruar pranë rrugës kombëtare dhe ai i pashtuar pranë plazhit)



Rruga nr. 7 ka një gjerësi prej 6 metrash dhe është e shtruar, por në disa seksione ajo ngushtohet. Kjo rrugë do të ketë akses të kufizuar, me qarkullim njëkahësh, duke hyrë nga rruga kombëtare dhe duke dalë në rrugën nr. 6 ose në rrugën "Pashko Selita".

Rruga “Pashko Selita” ka shumë degëzime, por siç shihet në hartë, pjesa më e madhe e saj është publike dhe shërben si rrugë daljeje. Për të mundësuar rrjedhën e trafikut, një segment i shkurtër pranë parkut qendror (siç tregohet në hartë) duhet të jetë me qarkullim në të dy drejtimet.

Figura 2.7: Rruga Kotaj (lindje - perendim)



Rekomandohet që parkimi jashtë rrugës në rrugën “Pashko Selita”, pranë parkut qendror, të jetë me pagesë.

3.2.2. Seksioni mes rrugëve “Pashko Selita” dhe “Luigj Rroku” (Rr. 11)

Rruga kryesore qendrore “Ura e Gjon Lulit” është e aksesueshme për të gjithë dhe ruan drejtimin ekzistues me dy kahe. Kjo rrugë të çon drejt hapësirave të parkimit përreth parkut qendror. Në drejtim perëndimor, ajo krijon një qarkullim rrethor me rrugën “Pashko Selita”, ndërsa në drejtim lindor të çon në rrugën “Shtëpia e Peshkatarëve”, e cila ruan drejtimin ekzistues njëkahësh.

Rrugët e brendshme si Ndue Marku, Prekë Fani, Bunishtë (nr. 10) dhe Luigj Rroku (nr. 11) duhet të jenë me akses të kufizuar për publikun e gjerë, dhe të aksesueshme vetëm për banorët dhe mysafirët e hoteleve apo rezidencave të lagjes.

Figura 2.8: Skema e menaxhimit të trafikut në qendrën e Velipojës deri te rruga “Luigj Rroku”



Siç u përmend më sipër, parkimi me pagesë duhet të vendoset në rrugën “Ura e Gjon Lulit – Plazh” (në rrugë), në hapësirat e parkimit në Parkun Qendror, dhe rekomandohet gjithashtu në rrugën “Pashko Selita”, në seksionin paralel me vijën bregdetare. Parkimi me pagesë në rrugë duhet të vendoset edhe në rrugën “Shtëpia e Peshkatarëve”, përgjatë segmentit pranë bllokut rezidencial “Fishta”. Me ngjyrë blu janë shënuar në hartë zonat e rekomanduara për parkim me pagesë në rrugë.

Figura 2.9: Rrugët “Ura e Gjon Lulit – Plazh”, “Pashko Selita” dhe parkimi jashtë rrugës në parkun qendror



Figura 2.10: Rruga “Shtëpia e Peshkatarëve”



Figura 2.11: Foto të rrugës “Bunishte” dhe rrugës “Preke Fani”



3.2.2. Rruga “Luigj Rroku” (nr. 11) – Ura e Vilunit

Figura 2.12: Skema e menaxhimit të trafikut nga rruga “Luigj Rroku” deri te Ura e Vilunit



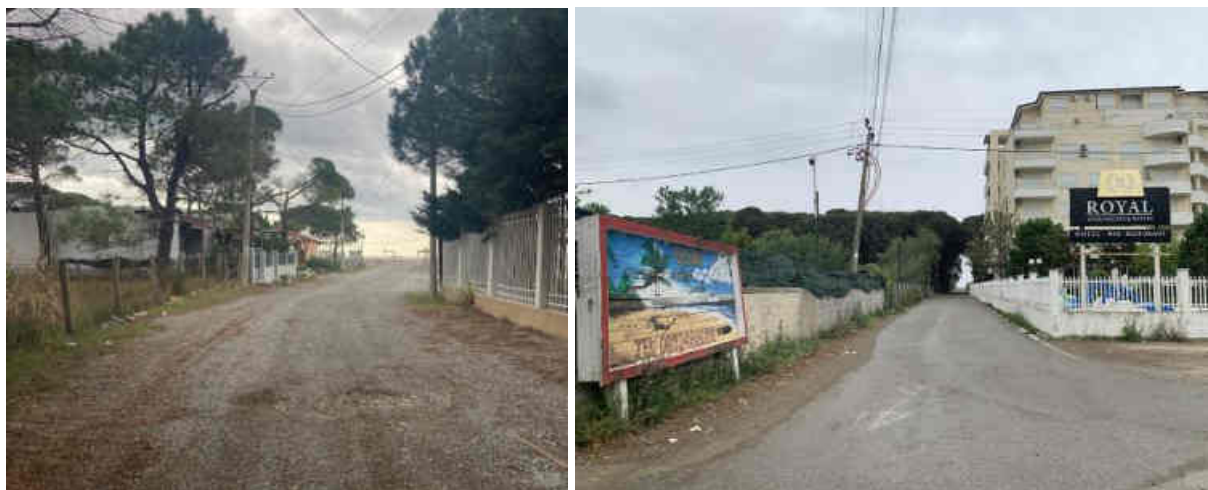
Ura e Vilunit mund të arrihet nga rruga kombëtare kryesore (me dy drejtime) ose nga rruga njëkahëshe “Shtëpia e Peshkatarëve”. Kjo rrugë mund të përdoret gjithashtu për të hyrë në tre rrugë që të çojnë drejt plazhit: Gerbelle, Rrok Preçi dhe Pashko Rroku.

Hyrja me makinë në plazh duhet të ndalohet. Si kompromis i përkohshëm, mund të lejohet parkimi i automjeteve pranë zonës me rërë, por jashtë plazhit, vetëm për verën e vitit 2024. Gjithashtu, rekomandohet që gjatë verës 2024 këto tre rrugë të mbeten me qarkullim në të dy drejtimet.

Figura 2.13: Rruga Gerbelle: pamje nga veriu dhe jugu



Figura 2.14: Rruga “Rrok Preçi” dhe rruga “Pashko Rroku” (të asfaltuara, me gjerësi 6 metra)



Rruga nr. 12 dhe rruga “Kracke” (nr. 13) krijojnë një qarkullim rrethor për akses publik. Këto rrugë janë të asfaltuara dhe kanë përkatësisht gjerësi prej 6.00 m dhe 5.50 m.

Parkimi në rrugë nuk lejohet. Duhet të sigurohet akses i sigurt për këmbësorët për të lidhur këto rrugë me lagjet përtej rrugës kombëtare.

Figura 2.15: Tre fotot e para: Rruga Kombëtare SH27 “Rrok Preka”; fotoja e fundit: rruga e brendshme “Prele Leka”



Rrugët e tjera të brendshme si “Mark Zef Kolaj” dhe “Prele Leka” mbeten rrugë me akses të kufizuar

2.3 Seksionet e propozuara të rrugëve

Gjatë viteve të fundit janë realizuar investime domethënëse për të përmirësuar dhe modernizuar infrastrukturën rrugore. Megjithatë, shumë rrugë, veçanërisht ato të brendshme, mbeten të paasfaltuara, jo lineare dhe me gjerësi të parregullt. Në përgjithësi, shumë rrugë nuk kanë trotuare dhe aty ku ekzistojnë, ato janë shumë të ngushta.

Ky dokument udhëzues synon të thjeshtojë zbatimin e masave të SUMP-it dhe të përmirësojë në të ardhmen e afërt aksesueshmërinë dhe sigurinë e rrugëve për personat me aftësi të kufizuara, fëmijët, familjet, si dhe për këmbësorët dhe çiklistët në përgjithësi. Masat gjithashtu synojnë përmirësimin e sigurisë në daljet nga banesat, dekurajimin e drejtimit me shpejtësi të lartë dhe shmangien e parkimeve të paligjshme. Vetëm disa nga rrugët në Velipojë kanë trotuare ose kufij. Pjesa tjetër kufizohet nga gardhe, mure dhe ndërtesa, dhe në disa raste, pyje, toka të papunuara ose të ngjashme. Gjatë studimit të seksioneve rrugore, gjerësia e konsideruar e rrugës përcaktohet kryesisht nga këto kufij fizikë.

Kur rruga është e asfaltuar, gjerësia përcaktohet nga seksioni i asfaltuar, duke përfshirë trotuarin nëse ekziston.

Gjerësia e rrugës: 8.35 m

Gjerësia minimale për trotuare në të dy anët, drejtim njëkahësh dhe parkim është 8.35 m:

1.5 m trotuar, 2.1 m parkim, 2.75 m drejtim i përbashkët me çiklistët, 0.5 m hapësirë ndarëse dhe 1.5 m trotuar.

Figura 2.16: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 8.35 m



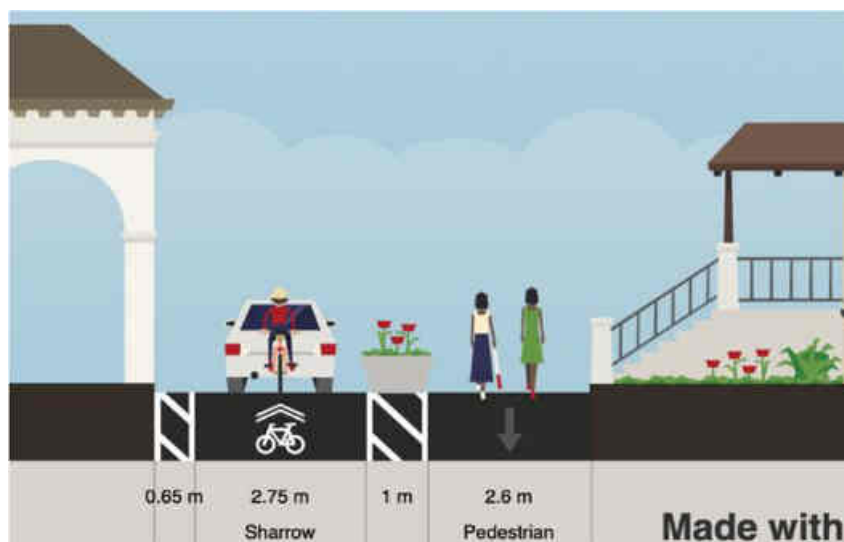
Burimi: imazh i krijuar me Streetmix

Gjerësia e rrugës: 7.00 m

Kur gjerësia e rrugës është 7.00 m, rekomandohet standardi i mëposhtëm:

0.65 m zonë ndarëse, 2.75 m drejtim i përbashkët me çiklistët, 1 m hapësirë për mbjellje dhe 2.6 m shteg për këmbësorë.

Figure 2.17: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 7.00 m



Burimi: imazh i krijuar me Streetmix

Gjerësia e rrugës: 6.50m

Kur gjerësia e rrugës është 6.50 m, rekomandohet standardi i mëposhtëm:

2.1 m shteg për këmbësorë, 1 m hapësirë për mbjellje, 2.75 m drejtim i përbashkët me çiklistët dhe 0.65 m zonë ndarëse.

Figura 2.18: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 6.50 m



Burimi: imazh i krijuar me Streetmix

Gjerësia e rrugës: 6.00m

Kur gjerësia e rrugës është 6.00 m, rekomandohet standardi i mëposhtëm:

2.1 m shteg për këmbësorë, 0.5 m zonë ndarëse me shtylla mbrojtëse, 2.75 m drejtim i përbashkët për automjete dhe çiklistë, dhe 0.65 m zonë ndarëse.

Figura 2.19: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 6.00 m



Burimi: imazh i krijuar me Streetmix

Gjerësia e rrugës: 5.50m

Për rrugët me gjerësi 5.50 m, rekomandohet konfigurimi i mëposhtëm:

1.5 m shteg për këmbësorë, 0.6 m zonë ndarëse me kuti mbjellëse, 2.75 m drejtim i përbashkët për automjete dhe çiklistë, dhe 0.65 m zonë ndarëse.

Figure 2.20: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 5.50 m



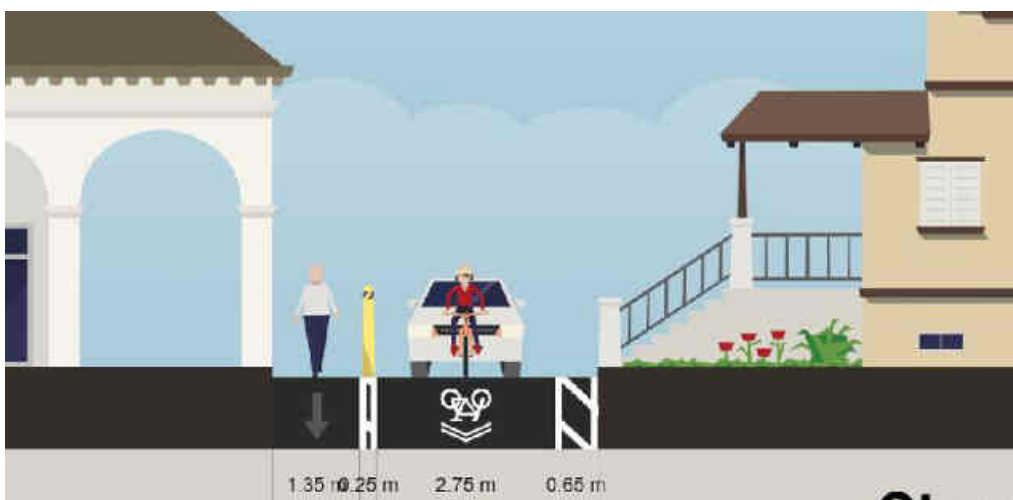
Burimi: imazh i krijuar me Streetmix

Gjerësia e rrugës: 5.00m

Për rrugët me gjerësi 5.00 m, rekomandohet konfigurimi i mëposhtëm:

1.35 m shteg për këmbësorë, 0.25 m zonë ndarëse me shtylla mbrojtëse, 2.75 m drejtim i përbashkët për automjete dhe çiklistë, dhe 0.65 m zonë ndarëse.

Figure 2.21: Gjerësia minimale e rrugës në Velipojë — 5.00 m



Burimi: imazh i krijuar me Streetmix

Gjerësia e rrugës nën 5.00 m

Për rrugët me gjerësi nën 5.00 m rekomandohet një hapësirë e përbashkët. Është shumë e rëndësishme të përforcohet zbatimi i rregullave për të ndaluar parkimin në seksione me gjerësi deri në 4.00 m. Parkimi i automjeteve nuk duhet të komprometojë sigurinë dhe komoditetin e përdoruesve të tjerë të rrugës.

3.2.2. Përmbledhje e gjerësisë së seksioneve rrugore në Velipojë

Tabela më poshtë përfshin rrugët më të rëndësishme të marra në konsideratë për këtë studim. Rrugët pa dalje, ato me gjurmë ose destinacion të pasigurt, si dhe rrugët private nuk janë përfshirë. Siç u përmend më

sipër, disa nga emrat e rrugëve janë adoptuar ose modifikuar, pasi shumë prej tyre nuk figurojnë në Sistemin Zyrtar të Adresave

Tabela 2-1: Lista e rrugëve kryesore të Velipojës.

Nr.	Emri	Hor/ Ver	Gjerësia ne fillim	Gjerësia ne mes	Gjerësia ne fund	E Asfaltuar Po / Jo
1	Ura e Gjon Lulit (SH27)	H	6	6	6	Po
2	Road no.1	V	6.2	5.8	6.4	Po
3	Llesh Matushaj	V	3.5	3.5	4.2	Jo
4	Dede Matushaj	H	2.8	6.5	4.7	Jo
5	Road no.2	V	6	6	6	Po
6	Mark Matushaj	H	3.7	3.6	3.2	Jo
7	Road no.3	V	5.5	5.5	5.5	Po
8	Bregu i Detit	H	4	5.2	5.5	Jo
9	Bregu i Detit 1	V	3.2	3.2	3.2	Po
10	Zef Kotaj	H	3.2	4.5	3.8	Jo
11	Road no.4	V	6	6	6	Po
12	Road no.5	V	5.5	5.5	5.5	Po
13	Road no.6	V	5.5	5.5	5.5	Po
14	Road no.7	V	4.8	4.5	5.2	Pjeserisht
15	Pashko Selita	V	4.8	6	5.7	Po
16	Pashko Selita 1	H	6	6	6	Po
17	Pashko Selita 2	H	6	6	6	Po
18	Pashko Selita 3	H-V	6	6	6	Po
19	Kole Kota	H-V	4.4	4	3.8	Po
20	Ura e Gjon Lulit (beach)	V	11.6	11.6	11.6	Po
21	Rrok Preka (SH27)	H	6	8.5	6	Po
22	Ndue Marku (No.9)	V	3.2	2.8	2.6	Po
23	Preke Frani	V	3.6	3.2	3.2	Po
24	Bunishte (No.10)	V	4.9	4.5	3.1	Po
25	Shtepia e Peshkatave	H	5.8	5.8	5.8	Po
26	Luigj Rroku (No.11)	V	3.8	2.1	2.9	n
27	Peshkatave (No.12)	V	6	6	6	Po
28	Kracke (No.13)	V	5.5	5.5	5.5	Po
29	Mark Zef Kolaj (No.14)	V	2.9	4	3	Jo
30	Prele Leka	V	2	3	2.5	Jo
31	Zef Preci	V	2.9	2.9	2.9	Jo
32	Pashko Rroku	V	4	5	5.1	Po
33	Gerbelle	V	5.6	3.3	4.6	Jo
34	Rrok Preci	V	4.5	4.5	4.5	Po
35	Bregu i Detit Vilun	H	3.2	2.8	3.2	Jo

2.4 Ndalohet hyrja e makinave private në plazh për parkim

Plazhi i Velipojës mban shumë rekorde pozitive. Ai ka ndër ujërat më të pastra të plazheve të Adriatikut në Shqipëri gjatë viteve të fundit. Zhvillimi informal në shkallë të vogël, krahasuar me qytetet e tjera bregdetare, dhe menaxhimi i mirë i sistemit të ujërave të zeza e kanë bërë Velipojën të vetmin plazh të madh pa gjurmë të ndotjes fekale. Larg zonave industriale apo porteve, Velipoja gëzon edhe ajër të pastër.

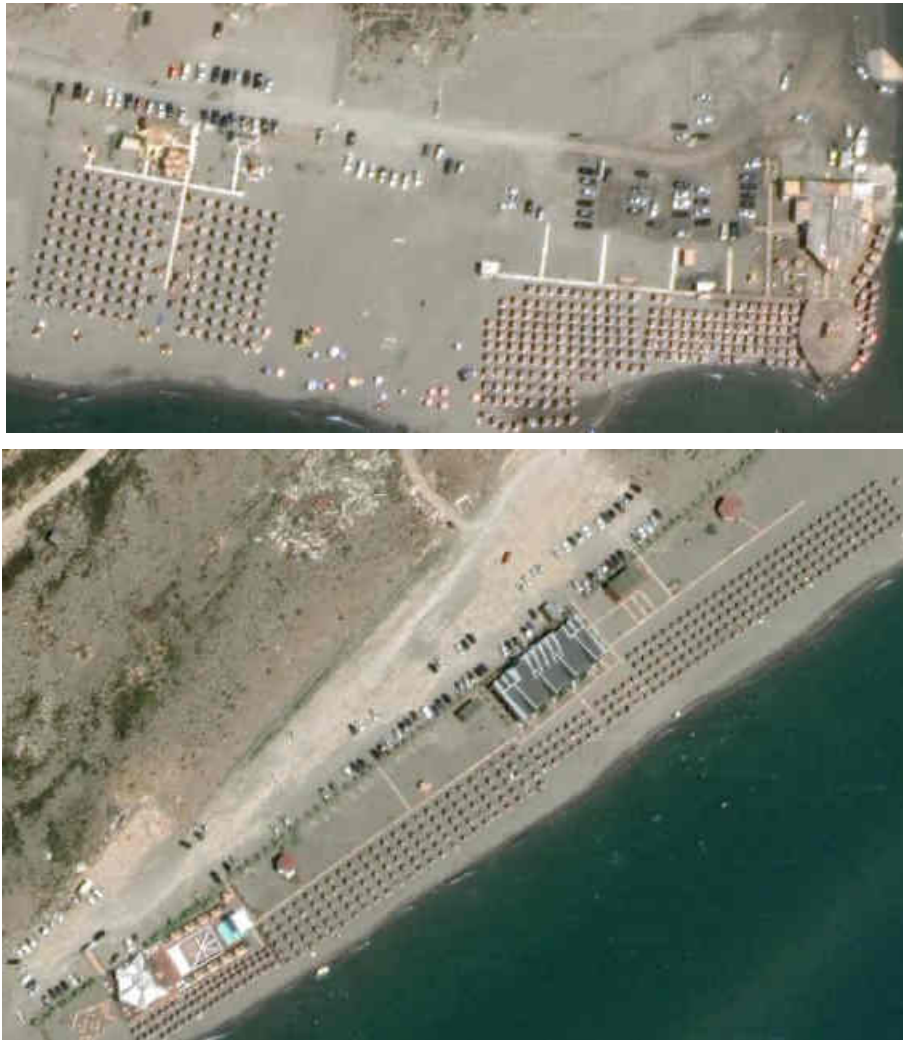
Rëra e zezë e pasur me jod është e njohur në nivel kombëtar dhe rajonal për përfitimet e saj shëndetësore.

Zona e Velipojës, së bashku me Lagunën e Vilunit, Deltën e Bunës dhe Salinën e Ulqinit (në Mal të Zi), përbën një nga korridoret kryesore dhe vendpushimet më të rëndësishme për shpendët që migrojnë nga Afrika drejt Evropës Veriore. Sezoni i shumimit të këtyre shpendëve përkon me sezonin turistik, duke e bërë turizmin masiv një kërcënim për ta.

Për pasojë, ndalimi i hyrjes së makinave në zonën e rërës është një masë thelbësore jo vetëm nga perspektiva e SUMP-it, por edhe si një hap i rëndësishëm për të mbrojtur, përmirësuar dhe promovuar mënyra të qëndrueshme për Velipojën — jo thjesht si një plazh bregdetar, por si një trashëgimi mjedisore me rëndësi të veçantë për biodiversitetin.

Turizmi miqësor me mjedisin është përgjigjja kyçe për zhvillimin e qëndrueshëm të zonës dhe hapi i duhur drejt një turizmi më cilësor, që mund të zgjasë gjatë gjithë vitit.

Figura 2.22: Pamje satelitore nga hapësirat e parkimit pranë lagunës së Vilunit dhe pranë Deltës së Bunës



Të gjitha hyrjet në plazh, formale ose joformale, duhet të bllokohen për makinat private. Është gjithashtu e rëndësishme të monitorohet vazhdimisht situata, me qëllim parandalimin e hyrjeve të paligjshme ose alternative.

Figura 2.23: Hartë që ilustron kufizimin e të gjitha hyrjeve ekzistuese në plazh



Figura 2.25: Shembuj të mirë të rrethimit të shtegut deri në breg të detit dhe promovimit të çiklizmit



2.5 Nxitja e përdorimit të parkimeve jashtë rruge

Në Velipojë tashmë ka përvoja me parkime me pagesë jashtë rruge. Gjatë sezonit turistik, kërkesa për parkim është e lartë dhe janë ndërmarrë iniciativa private për të ofruar këtë shërbim. Shumë nga hapësirat e parkimit jashtë rruge janë të pajisura me struktura të lehta dhe strehë për të ofruar hije në ditët me diell dhe temperatura të larta.

Figura 2.26: Hapësirë ekzistuese private për parkim jashtë rrugë në Velipojë me struktura të lehta të mbuluara me çadra që ofrojnë hije gjatë verës



Reduktimi i shumë hapësirave për parkim në rrugë do të krijojë automatikisht kërkesë shtesë për struktura parkimi jashtë rrugës. Ndërkohë që iniciativat private ekzistuese tregojnë fleksibilitet në ofrimin e shërbimeve të caktuara dhe kjo e bën më të lehtë zbatimin e masave të nevojshme, nga ana tjetër, mungesa e stafit për kontrollin e parkimit ose mjeteve për zbatim mund të çojë në një rritje të padëshiruar të numrit të parkimeve të vogla afër qendrës dhe bregdetit.

Është e rëndësishme që Bashkia të gjejë mënyra për të promovuar parkimin jashtë rrugës në anën tjetër të rrugës nacionale SH27 dhe të dekurajojë zonat për parkim më afër bregdetit ose qendrës së Velipojës. Marrja me qira sezonale e disa sipërfaqeve pranë rrugës nacionale dhe ofrimi i parkimit falas ose me çmim të ulët aty mund të çojë drejt zgjidhjeve të qëndrueshme dhe të dekurajojë përdorimin e makinave në vetë Velipojë.

Nëse ka ndonjë sipërfaqe të disponueshme, përdorimi i tokës publike për të dizajnuar një hapësirë parkimi të integruar me gjelbërim mund të ofrojë një model të qëndrueshëm për projektimin e parkimeve jashtë rrugës, dhe njëkohësisht të shërbejë si shembull edhe për iniciativat private.

2.6 Vendosja e parkimit me pagesë në rrugë

Kjo masë lidhet ngushtë me atë të mëparshmen, pasi synon të dekurajojë përdorimin e rrugëve për parkim dhe të rikthejë hapësirat publike te qytetarët. Ajo shkon kundër zënies afatgjatë të vendeve të parkimit. Ka pronarë dyqanesh që parkojnë pranë dyqanit të tyre dhe nuk lëvizin makinën përveç në raste urgjente. Ka turistë ose pushues që parkojnë një herë kur mbërrijnë dhe lëvizin makinën vetëm kur largohen. Ka edhe banorë që kanë hapësirë parkimi në pronën e tyre, por preferojnë të parkojnë jashtë, thjesht sepse është falas.

Megjithatë, hapësira publike është e çmuar, një e mirë e përbashkët, dhe nëse dëshiron të parkosh, duhet të paguash për të.

Siç u përmend më sipër, rrugët e sugjeruara për parkim me pagesë janë:

- Të gjitha zonat përreth parkut qendror, në rrugë dhe jashtë saj (Pashko Selita dhe Ura e Gjon Lulit – Plazh)
- Rruga “Shtëpia e Peshkatarëve” me parkim me pagesë në njërën anë, deri në fund të Rezidencës “Fishta”
- Rekomandohet gjithashtu parkimi me pagesë për pjesën tjetër të rrugës “Ura e Gjon Lulit – Plazh” në hyrjen kryesore të Velipojës
- Rruga nr. 5 dhe nr. 6 mund të konsiderohen gjithashtu për parkim me pagesë, megjithëse nuk janë prioritare

Çmimi i parkimit për orë duhet të jetë më i lartë se ai i parkimeve jashtë rrugës, për të nxitur lirimin e hapësirave në rrugë.

Vendet e parkimit duhet të shënohen me bojë blu.

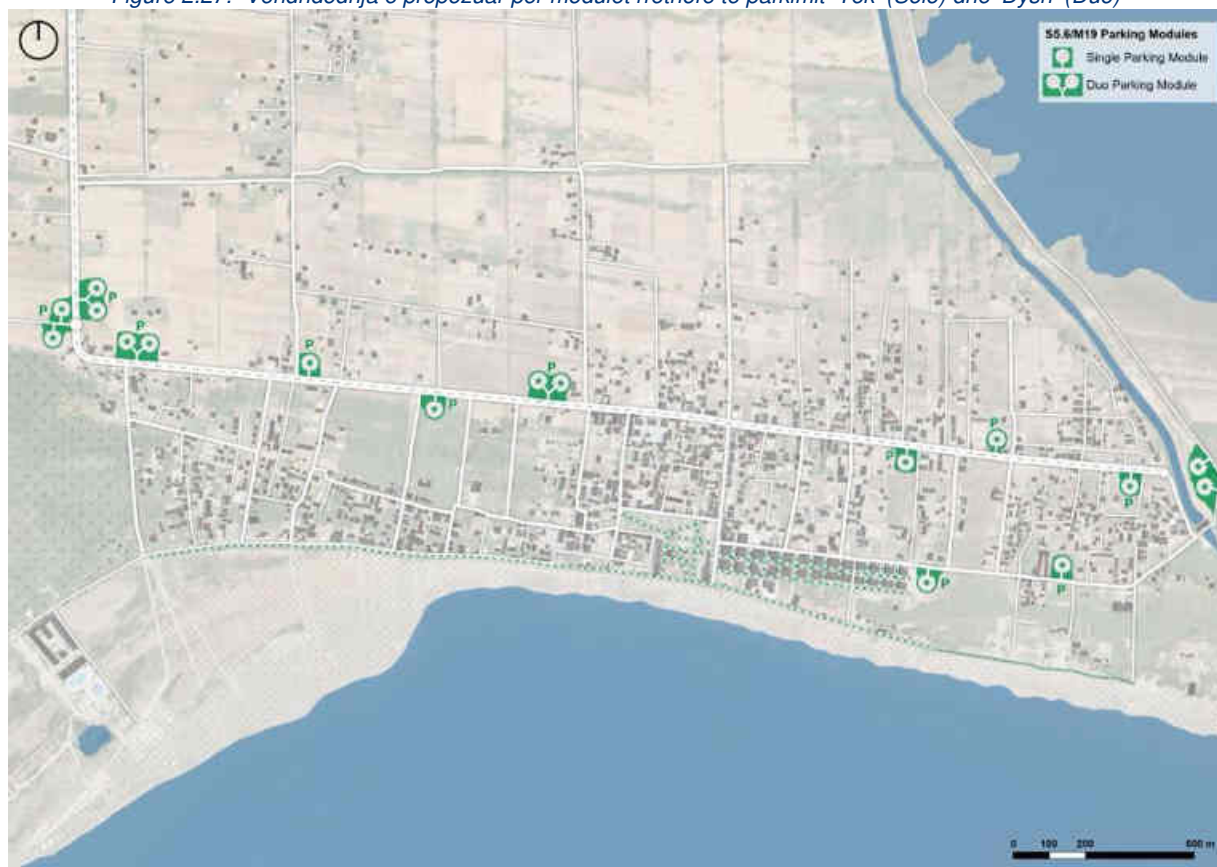
Parkimi me pagesë duhet të aplikohet gjatë ditës nga ora 08:00 deri në 17:00 dhe gjatë fundjavës në zonën e parkut qendror nga ora 21:00 deri në 24:00.

2.7 Sigurimi i parcelave të tokës dhe ndërtimi i një sistemi parkimi rrethor Tek dhe Dysh në Velipojë të kombinuar me një projekt pyllëzimi

Nuk është kurrë herët për të filluar zbatimin e një sistemi të qëndrueshëm parkimi jashtë rrugës.

Aksi rrugor Kisha e Velipojës – Vilun propozohet nga Plani SUMP për t'u shndërruar në shtyllën kurrizore të parkimit publik të makinave. Makinat duhet të parkohen në një distancë nga plazhi, për të shmangur praninë e panevojshme të automjeteve në Velipojë dhe për të ofruar më shumë hapësirë për mënyra të udhëtimit të qëndrueshëm, sidomos afër vijës bregdetare. Do të garantohet gjithashtu një numër i mjaftueshëm hapësirash për personat me aftësi të kufizuara më afër plazhit dhe shëtitorës.

Figure 2.27: “Vendndodhja e propozuar për modulet rrethore të parkimit ‘Tek’ (Solo) dhe ‘Dysh’ (Duo)”



Kjo masë prezanton konceptin e zonave të parkimit të qëndrueshme, modulare dhe të shpërndara, si e kundërta e krijimit të strukturave të mëdha dhe qendrore për parkim.

Ekipi i Planit SUMP ka zhvilluar tashmë dizajnin e moduleve rrethore të parkimit “solo” dhe “duo”, një zgjidhje e përditësuar nga një projekt ekzistues i arkitektit të njohur italian të peizazhit Pietro Porcinai², dhe e zbatuar në Otranto të Italisë.

² Pietro Porcinai Ai ishte projektuesi më i rëndësishëm italian i peizazhit në shekullin e njëzetë. Ai realizoi projekte peizazhi në shkallë të ndryshme: nga kopshtet private te parqet urbane, nga zonat industriale te fshatrat turistike, etj.

Kjo zgjidhje kombinon një hapësirë funksionale parkimi me një ndërhyrje pyllëzimi, duke shtuar cilësi dhe estetikë në mjedisin përreth dhe peizazhin urban të Velipojës. Pemët e shumta ofrojnë hije natyrale si për makinat ashtu edhe për këmbësorët. Për më tepër, kjo zgjidhje nuk është e kushtueshme për t'u zbatuar.

Kjo masë mund të ofrojë një alternativë praktike për shumë hotele që nuk kanë hapësira parkimi dhe për shumë godina banimi që nuk disponojnë garazhe për banorët e tyre. Zonat e parkimit të dedikuara vetëm për banorë dhe hotele, së bashku me garazhet publike, mund të krijojnë një skemë shumë efektive parkimi për turistët dhe banorët, të cilët mund të kenë parkimin “e tyre” pa ndikuar mbi hapësirat e parkimit në rrugë.

Figura 2.28: Projekt me përmasa i moduleve të parkimit Tek dhe Dysh

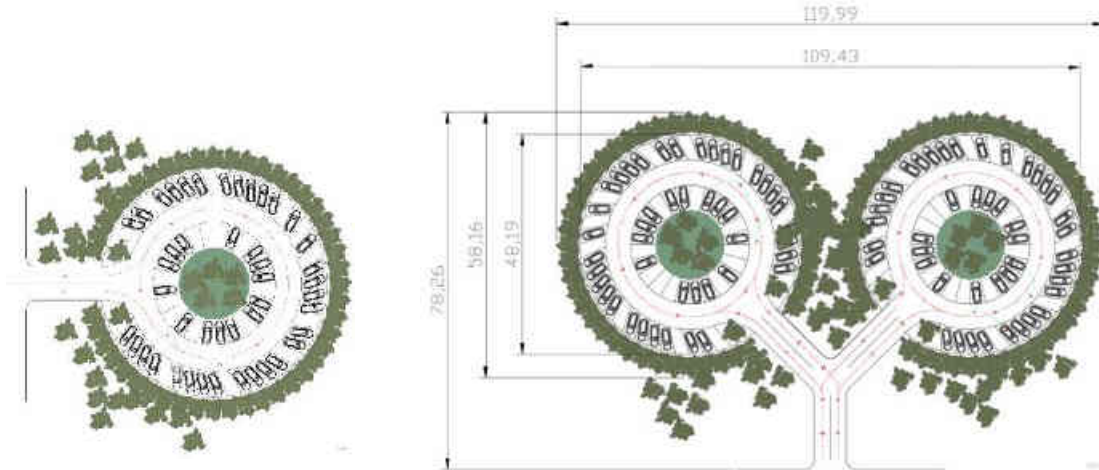
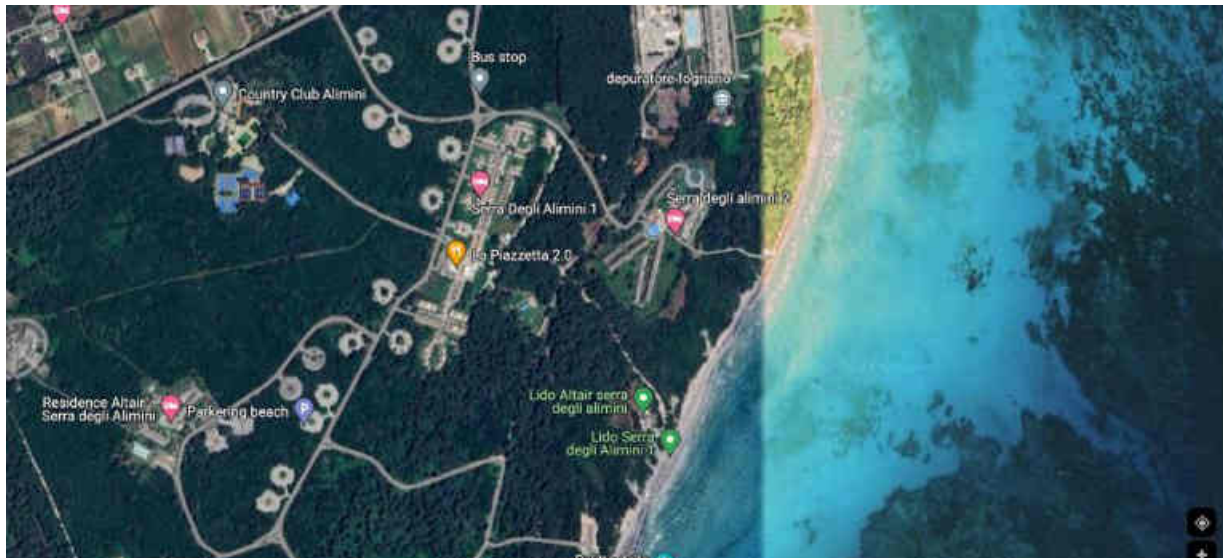


Figura 2.29: Fshati turistik Alimini, Otranto, Itali



The scheme is very simple:

Skema është shumë e thjeshtë:

- rrugë me trajektore të lakuar dhe jo ortogonale
- modulet e parkimit të shpërndara (ato më të afërta – zakonisht të rezervuara – dhe ato më të jashtme publike) për të shmangur përqendrimin e automjeteve
- mundësia për të ecur ose për ta shfrytëzuar sistemin në kombinim me një shërbim minibusi

Figure 2.30: Modulet e parkimit “Solo” dhe “Duo”, Otranto, Itali (dizajnuar nga Pietro Porcinai)



- Modulet rrethore të parkimit Tek “Solo” dhe Dysh “Duo”
- Moduli “Duo” ka vetëm një hyrje/dalje të përbashkët
- Në modulin “Duo”, makinat nuk janë të dukshme nga rruga për shkak të pemëve dhe vegjetacionit – hapësira e gjelbër përpara mund të përdoret për një strehë për minibus ose si vendparkim për biçikleta
- Modulariteti dhe distanca ndërmjet moduleve rrisin sigurinë për këmbësorët në Velipojë dhe shpërndajnë presionin njerëzor mbi tokën dhe bregdetin
- Zgjidhja është njëkohësisht ndërhyrje për parkim dhe pyllëzim: një sipërfaqe ekuivalente sigurohet dhe shndërrohet/përdoret për natyrën dhe peizazhin

Figure 2.31: Foto të modulit të parkimit, portës së tij dhe rrugëve që të çojnë tek ai





Rruga e ngushtë (me dy drejtime) nuk lejon parkimin në rrugë dhe është e pajisur me trotuare.

Moduli “Duo” ofron gjithashtu më shumë fleksibilitet, pasi ka dy hyrje që mund të kenë përdorime të ndryshme (p.sh. parkim privat për banorët e një ndërtese në njërin anë dhe përdorim publik në anën tjetër), si dhe ofrues dhe sisteme të ndryshme për monitorimin e hyrje/daljeve (p.sh. barriera automatike me kamera, telekomandë ose menaxhim me staf).

Zona ndërmjet dy hyrjeve (në parkimin Dysh) mund të përshtatet për vendosjen e një strehimi për autobusë (idealisht natyror), dhe për këtë arsye hyrja në parkimin “Dysh” dhe hapësira për manovrim duhet të lejojë që minibusi të hyjë dhe të dalë lehtësisht, si dhe të qëndrojë aty në pritje të pasagjerëve (shërbime të tilla fleksibël mund të kenë kohë pritjeje më të gjata, ndaj nevojiten hapësira të përshtatshme për këtë funksion).

Figure 2.32: Pamje brenda parkimit dhe pemë të mbjella për të ofruar hije natyrale



Pietro Porcinai përfshiu gjithashtu hapësira për pemë të brendshme për të rritur hijen natyrale.

Meqenëse shtrimi ishte bërë me beton, një version i përditësuar mund të përdorë parkim të gjelbër; një modul i përkohshëm “solo” ose “duo” mund të riprodhojë të njëjtën formë dhe funksionalitet, por duke ruajtur terrenin natyror (idealisht jo me zhavorr të përzier, pasi kjo gjithsesi përbën një transformim të tokës). Shih shembullin më poshtë (Figura 2.33 në të djathtë).

Figure 2.33: Zgjidhje e thjeshtë për të bllokuar parcelën. Në të djathtë: një shembull i një parkimi pa asfalt.



Ky mekanizëm bllokues (Figura 2.33 në të majtë) është një zgjidhje me kosto shumë të ulët për t'u riprodhuar; ai lejon që moduli të mos ketë asnjë barrierë/portë, por që një operator parkimi të shesë thjesht çelësat (natyrisht, vetëm për qëndrime mujore ose afatgjata).

3 Masat afatshkurtra për Shkodrën

3.1 Konteksti dhe objektivat

Sipas sondazhit të fundit, ndarja e mënyrave të udhëtimit në Shkodër është afërsisht 1/3 në këmbë, 1/3 me biçikletë dhe 1/3 me makinë, por në shumë bulevarde hapësirat e përbashkëta po hasin vështirësi. Bulevardet dhe akset kryesore në Shkodër janë kryesisht rrugë të gjera dhe të gjalla, me aktivitete tregtare dhe publike.

Nga vëzhgimet në terren, duket se shumicën e kohës **çiklistët hasin vështirësi jo për shkak të trafikut të rënduar apo makinave të parkuara rregullisht, por për shkak të parkimeve të dyfishta informale.** Pavarësisht disa kontrolleve periodike, drejtuesit e mjeteve përfitojnë nga mungesa e policisë rrugore dhe parkojnë dyfish, duke i detyruar çiklistët të kalojnë në situata të rrezikshme. Kjo lidhet edhe me zakonet ekzistuese të ndalesave të shpejta dhe blerjeve me makinë në qendër të qytetit, si dhe me korsitë e gjera që favorizojnë makinat.

Plani propozon një ridizenjim të ri të bulevardeve bazuar në Rregulloren e re Rrugore, me korsi të sigurta për biçikleta, një brez për parkim dhe mobilim urban, dhe një korsi për automjete në secilën anë të bulevardit.

Plani SUMP propozon gjithashtu masat e mëposhtme:

- përfundimin e një **rrjeti kryesor urban për biçikleta, bazuar në parimet holandeze**
- përmirësimin e cilësisë së **stacioneve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave**
- zbatimin e një skeme të re për **menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë**

Duke marrë si referencë Rregulloren e re Rrugore, dizajni i propozuar do të ofrojë më shumë siguri për çiklistët dhe këmbësorët, stacione autobusi më komode, më shumë vende parkimi për persona me aftësi të kufizuara, më shumë hapësira për mobilim urban, si dhe më pak vende parkimi për makina dhe më pak trafik që shkon drejt qendrës së qytetit, duke eliminuar në praktikë mundësinë e parkimit të dyfishtë

3.2 Seksione të reja rrugore për bulevardet dhe boshtet (akset) kryesore

Figura 3.1: Propozim i ri për rikonceptimin e bulevardeve

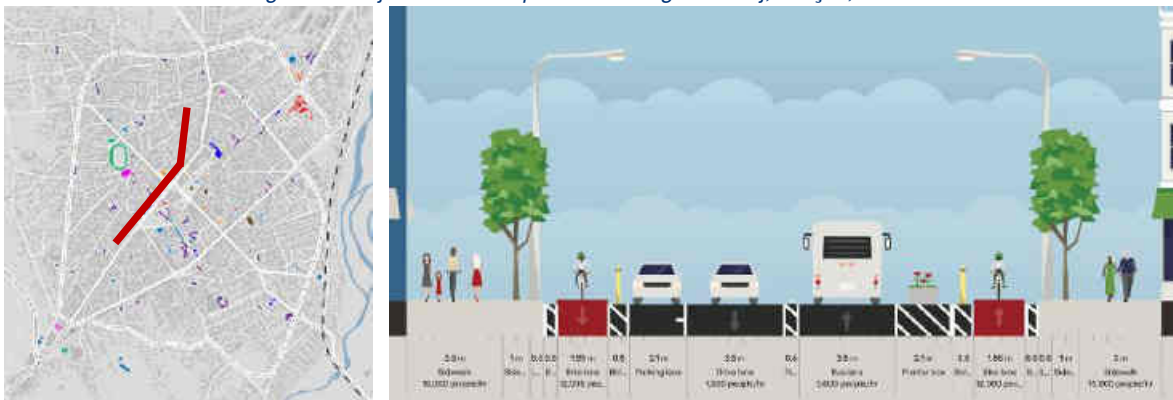


Shkodra është, në thelb, një qytet me strukturë radiale, me dy boshtet kryesore veri-jug (N-S) dhe lindje-perëndim (E-W), përgjatë të cilëve zhvillohet pjesa më e madhe e jetës së qytetit: nga institucionet publike dhe kulturore pranë qendrës, te universiteti, zonat tregtare dhe shërbimet e tjera përgjatë këtyre akseve

3.2.2. Boshti Veri - Jug

Rrugët Martin Camaj, Qemal Dracini dhe blv. Studenti

Figura 3.2: Gjurma dhe me profilin e ri rrugor Camaj, Draçini, Studenti



I gjithë aksi Qemal Draçini dhe Martin Camaj, nga Sheshi Demokracia deri te Sheshi Rus i Madh, është projektuar dhe i është paraqitur Bashkisë si mënyra e duhur për të shënuar profilin e ri të rrugëve, por edhe për të vendosur një shembull për standardet e reja të sinjalistikës horizontale për bulevardet dhe akset e tjera.

Figura 3.3: Projekti i ri Rruga Martin Camaj, pjesa e parë dhe e dytë



Figura 3.4: Projekti i ri Rruga Martin Camaj, pjesa e tretë dhe e katërt

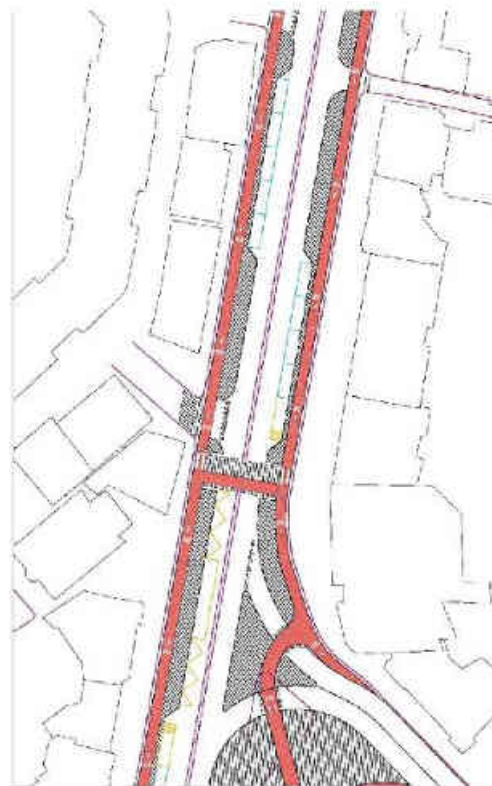


Figura 3.5: Kryqëzimi ndërmjet Martin Camaj, Qemal Draçini dhe Jeronim De Rada, dhe pjesa e parë e rrugës Q. Draçini

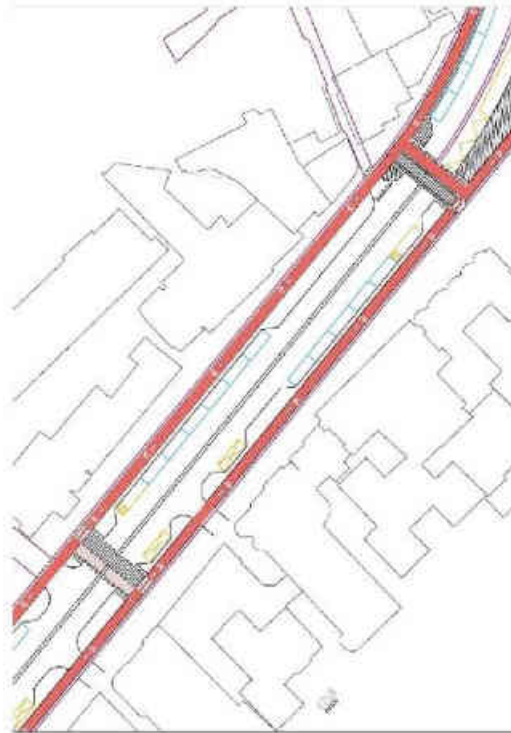
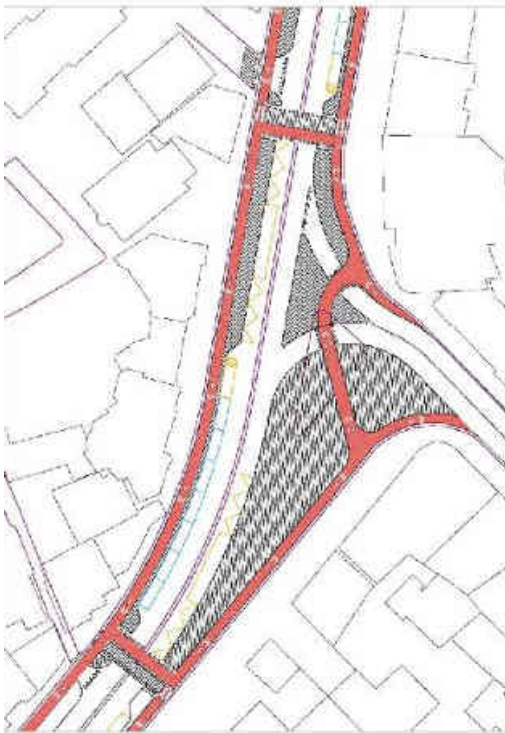
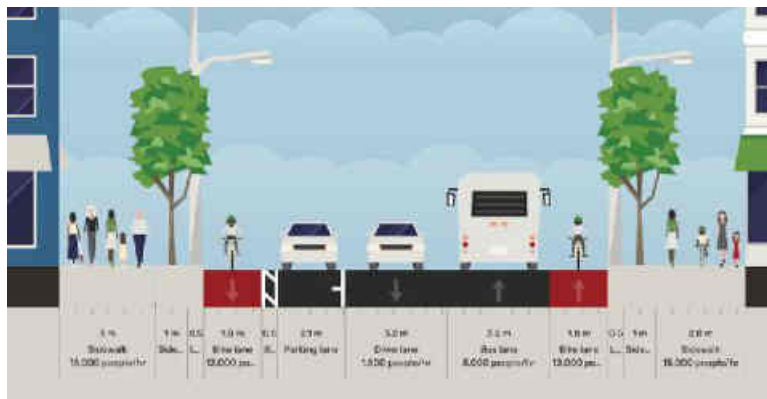


Figure 3.6: Projekti i ri Rruga Qemal Draçini, pjesa e dytë dhe e tretë



Bulevardi Zogu i Pare

Figura 3.7: Gjurma dhe me profilin e ri rrugor Blv. Zogu i Parë



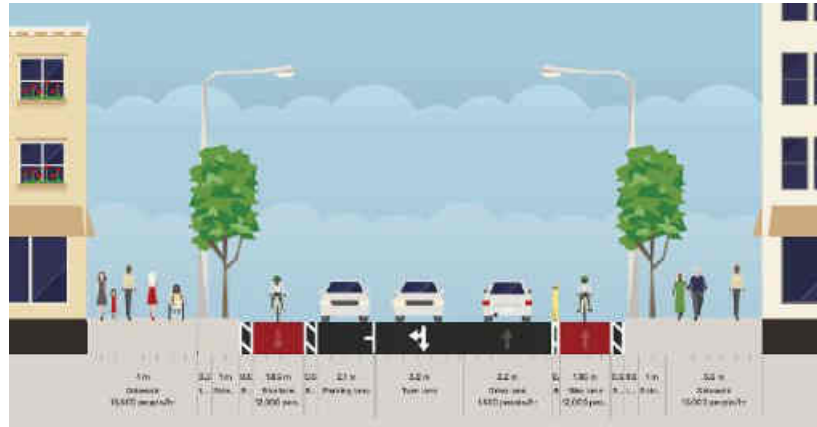
3.2.2. Boshti Lindje - Perëndim

Bulevardi Skenderbeu (dhe rrugët Edith Durham dhe Marin Beçikemi)

Edhe ky bulevard do të ketë korsi biçikletash në të dy anët, një brez për parkim dhe mobilim urban, si dhe dy korsi për automjete: një për çdo drejtim.

Ky seksion rrugor zbatohet edhe për rrugët Edith Durham dhe Marin Beçikemi, megjithëse ato nuk janë pjesë e boshtit lindje-perëndim.

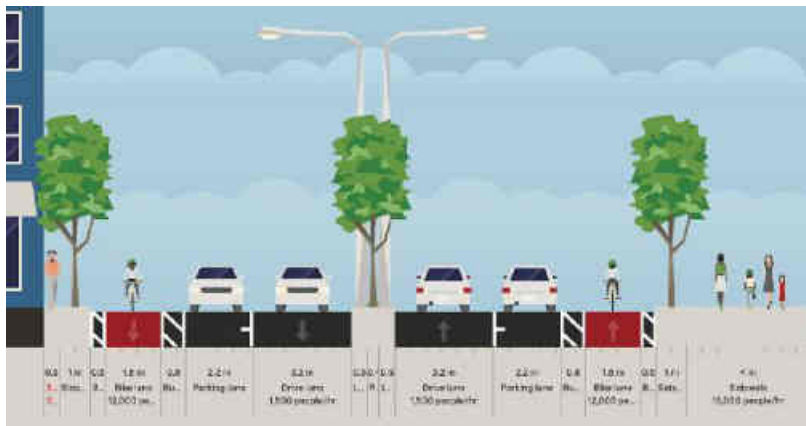
Figure 3.8: Gjurma e blv Skenderbeu (e kuqe) dhe E. Durham and M. Beçikemi (rozë) dhe profili i ri rrugor



Bulevardi Bujar Bishanaku

Edhe ky bulevard do të ketë korsi biçikletash në të dy anët, nga një brez parkimi dhe mobilimi urban, si dhe dy korsi për automjetet: një për çdo drejtim, siç ilustrohet ne profilin e mëposhtëm.

Figure 3.9: Gjurma e blv Bujar Bishanaku dhe profili i propozuar



Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi III – Shtojcat

Shtojca V – Rezultatet e Pyetësorit të Sjelljeve



BASHKIA SHKODËR

Tabela e Përmbajtjes

1. Hyrje.....	1
2. Metodologjia.....	2
3. <u>Rezultatet e Pyetësorit</u>	8
3.1. Profili i të anketuarve.....	4
3.2. Transporti dhe Lëvizshmëria	5
3.2.1. Kënaqësia me Lëvizshmërinë në Shkodër	5
3.2.2. Problemet në lagjet e tyre	6
3.2.3. Distanca dhe koha e udhëtimit të përditshëm	7
3.2.4. Perceptimi i kohës së shpenzuar për të shkuar dhe për t'u kthyer nga shtëpia në punë/shkollë në ditë 8	
3.2.5. Lloji i transportit që përdoret më shpesh	9
3.3.1. Posedimi i makinës në familje.....	Error! Bookmark not defined.
3.3.2. Drejtimi i makinës	Error! Bookmark not defined.
3.3.3. Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës në Shkodër	10
3.3.4. Qëndrimet ndaj masave të mundshme për përmirësimin e trafikut dhe parkimit në Shkodër	12
3.4. Transporti Publik	13
3.4.1. Përdorimi i Transportit Publik	13
3.4.2. Qëndrimet ndaj transportit publik	14
3.4.3. Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për përmirësimin e transportit publik.....	Error! Bookmark not defined.
3.5. Pedalimi.....	16
3.5.1. Posedimi i biçikletave në familje	Error! Bookmark not defined.
3.5.2. Përdorimi i biçikletës nga qytetarët	Error! Bookmark not defined.
3.5.3. Qëndrimet ndaj çiklizmit në Shkodër	Error! Bookmark not defined.
3.5.4. Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për të nxitur çiklizmin	18
3.6. Ecja	19
3.6.1. Qëndrimet ndaj ecjes në Shkodër.....	Error! Bookmark not defined.
3.6.2. Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për të nxitur ecjen	Error! Bookmark not defined.

Lista e Figurave

Figure 2.1: Metodologjia e anketës së sjelljeve	3
Figura 3.1: Mosha e të anketuarve (%)	4
Figura 3.2: Status i punësimit i të anketuarve (%).....	4
Figura 3.3: Madhësia e amvisërisë (%).....	4
Figura 3.4: Përbërja e Familjeve (%).....	5
Figure 3.5: Standardet e jetesës së respondentëve (%).....	5
Figure 3.6: Kënaqësia me Lëvizshmërinë në Shkodër (%).....	6
Figure 3.7: Problemet në lagjet e tyre (%).....	6
Figure 3.8: Problemet në lagjen e tyre sipas zonës së banimit (%).....	7
Figure 3.9: Distanca dhe koha e udhëtimit të përditshëm	7
Figure 3.10: Distanca dhe koha e udhëtimit të përditshëm sipas mënyrës së udhëtimit	8
Figure 3.11: Perceptimi i kohës së udhëtimit nga shtëpia në punë/shkollë në ditë (%).....	8
Figure 3.12: Perceptimi i kohës së shpenzuar për të shkuar dhe për t'u kthyer nga shtëpia në punë/shkollë në ditë – sipas grupmoshave (%).....	9
Figure 3.13: Lloji i transportit që përdoret më së shumti	9
Figure 3.14: Posedimi i makinës (%).....	10
Figure 3.15: Drejtimi i makinës nga të pyeturit.....	10
Figura 3.16: Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës – sjellja e drejtuesve dhe ligji/taksat (%)	11
Figura 3.17: Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës – parkimi (%)	12
Figura 3.18: Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës – pronarët e makinave kundrejt atyre që nuk zotërojnë makinë	12
Figure 3.19: Qëndrimet ndaj masave të mundshme për përmirësimin e qarkullimit dhe parkimit (%)	13
Figura 3.20: Përdorimi i transportit publik (%)	13
Figura 3.21: Qëndrimet ndaj transportit publik (%).....	14
Figura 3.22: Qëndrimet ndaj transportit publik – përdoruesit kundrejt jo-përdoruesve (% e dy niveleve më të larta të dakordësisë)	15
Figure 3.23: Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për përmirësimin e transportit publik (%)	15
Figura 3.24: Posedimi i biçikletave (% dhe numri)	16
Figure 3.25: Përdorimi i biçikletës nga qytetarët (%).....	16
Figura 3.26: Qëndrimet ndaj çiklizmit (%).....	17
Figure 3.27: Attitudes towards cycling – bicycle owners v. non-owners of bicycles (% of top two boxes)	18
Figure 3.28: Attitudes towards potential changes to motivate cycling (%).....	18
Figura 3.29: Qëndrimet ndaj ecjes në Shkodër (%)	19
Figure 3.30: Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për të nxitur ecjen (%).....	20

Fjalor Termash dhe Shkurtesash

Shkurtesa	Përshkrimi
ERI-ITA	Ekipi i Asistencës Teknike që po punon në këtë nën-detyrë
QV	Qender Votimi
TP	Transport Publik
NJSS	Njësia Standarde Statistikore
PLQU	Plani i Lëvizshmërisë Së Qëndrueshme Urbane
WS	Workshop / Seminar

1. Hyrje

Një Anketë e Sjelljeve u porosit posaçërisht për SUMP-in për të eksploruar sjelljet e lëvizshmërisë si dhe perceptimet dhe qëndrimet e banorëve të Shkodrës ndaj mënyrave të ndryshme të transportit dhe për të mbledhur njohuri rreth faktorëve motivues që mund të shkaktojnë kalimin nga drejtimi i automjetit tek mënyra më miqësore me mjedisin, si transporti publik, biçikleta dhe ecja. Rezultatet e anketës janë hartuar për të integruar Analizën e Statusit dhe kështu të ofrojnë njohuri të vlefshme për zhvillimin e një pakete të plotë masash.

Nëse përsëritet gjatë një periudhe më të gjatë kohore, gjatë dhe pas zbatimit të masave të SUMP-it, ajo do të mundësojë matjen e ndryshimit të perceptimit publik për mënyrat e ndryshme të transportit dhe kështu të ofrojë një tregues për suksesin e SUMP-it në Shkodër.

Rezultatet e anketës u paraqitën në një workshop në Shkodër më 16 prill 2024.

Anketa tregon se ka mbështetje të fortë për ndryshime që do të përmirësojnë lëvizshmërinë e qytetarëve të Shkodrës.

2. Metodologjia

Anketa u zhvillua me 500 banorë të rritur (mosha 18+) që jetojnë në njësitë administrative të qytetit të Shkodrës si vijon:

1. Shkodër
2. Rrethina
3. Guri i Zi
4. Ana Malit.

Dokumentacioni statistikor i përdorur si referencë për hartimin e kampionit është i bazuar në të dhënat e Regjistrimit të Popullsisë nga INSTAT. Universi i kampionit përbëhet nga amvisëritë me një respondent mbi moshën 18 vjeç. Korniza e kampionimit është përzgjedhur nga territori i qendrave të votimit (përafërsisht i barabartë me njësitë e regjistrimit), brenda shtresave të përcaktuara nga njësitë administrative urbane.

Njësia Primare e Kampionimit – Qendra e Votimit (QV)

- Përkufizimi: Teritori i qendrave të votimit përcaktohet sipas emrave të rrugëve dhe numrave të banesave; një qendër votimi përfshin mesatarisht rreth 200 amvisëri (me përjashtim të vendbanimeve me më pak se 300 amvisëri, të cilat përkufizohen si një njësi e vetme).
- Lloji i kampionimit: Probabilitet proporcional me madhësinë (PPS)
- Metoda e përzgjedhjes: Lachirie (kumulative)

Njësia Dytësore e Kampionimit – Familja (Amvisëria)

- Përkufizimi: Një familje përbëhet nga persona që jetojnë në të njëjtin apartament dhe ndajnë shpenzimet për ushqim.
- Lloji i kampionimit: Kampionim i rastësishëm i thjeshtë pa zëvendësim
- Metoda e përzgjedhjes: Kampion sistematik me zgjedhje të rastësishme të pikës fillestare dhe hapa të barabartë për përzgjedhje

I Anketuari

- Përkufizimi: Anëtar i familjes, mbi moshën 18 vjeç
- Lloji i kampionimit për respondentët: Kampionim i rastësishëm i thjeshtë pa zëvendësim, në rast se ka më shumë se një anëtar të amvisërisë mbi 18 vjeç
- Metoda e përzgjedhjes: Përzgjedhje e rastësishme e një anëtari të tillë

Metoda e hulumtimit

Anketa u realizua nëpërmjet metodës së grumbullimit të të dhënave CAPI (Intervistim Personal i Asistuar nga Kompjuteri). Në këtë anketë ballë për ballë, një intervistues ishte fizikisht i pranishëm për të parashtruar pyetjet dhe për të ndihmuar respondentët gjatë përgjigjeve.

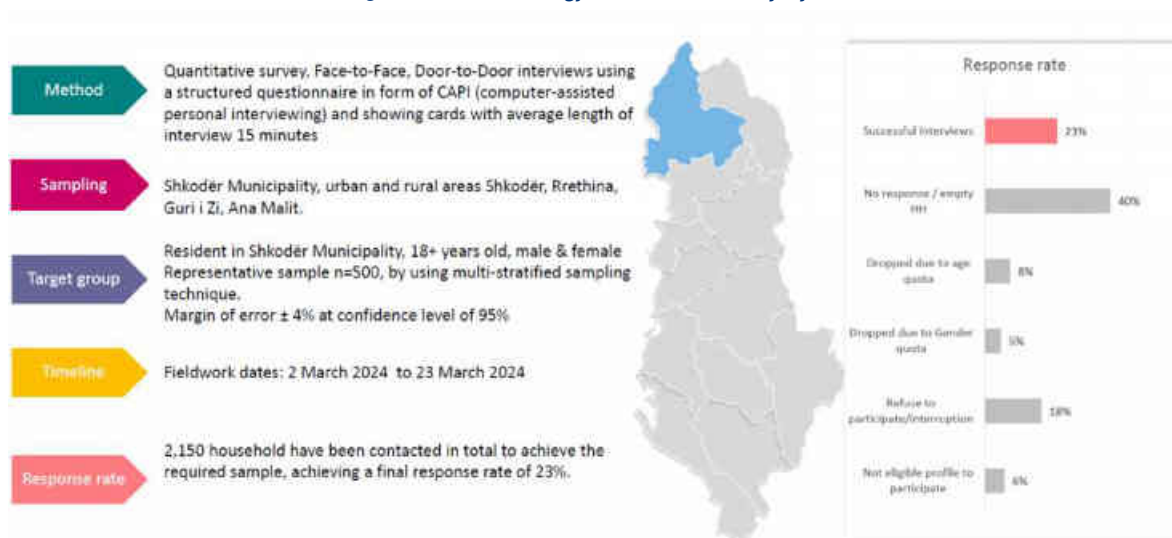
Kjo metodë ndihmon në minimizimin e mungesës së përgjigjeve dhe maksimizon cilësinë e të dhënave të mbledhura. Intervistat ballë për ballë përdoren shpesh në projekte që trajtojnë çështje të ndjeshme. Gjithashtu, kjo qasje garanton përfaqësim të plotë në aspektin e moshës, gjinisë dhe njësive administrative të përzgjedhura në Shkodër.

Pyetësori

Pyetësori u përgatit nga ekipi i ERI-ITA dhe ndodhet në aneks. Ai përbëhet nga tre seksione kryesore, secili i fokusuar për të marrë përgjigje për këto çështje: Si lëvizin njerëzit në Shkodër? Cilat janë aspektet e rëndësishme për banorët gjatë udhëtimit? Si i perceptojnë ata opsionet ekzistuese të mobilitetit? Çfarë do t'i motivonte të ndërronin zgjedhjet e tyre nga makinat personale drejt transportit publik, ecjes ose biçikletës? Çfarë roli luajnë faktorët socio-demografikë në zgjedhjet e mobilitetit, duke marrë parasysh nevojat dhe mundësitë konkrete të udhëtimit?

Figura e mëposhtme përmbledh metodologjinë e përdorur

Figure 2.1: Metodologjia e anketës së sjelljeve



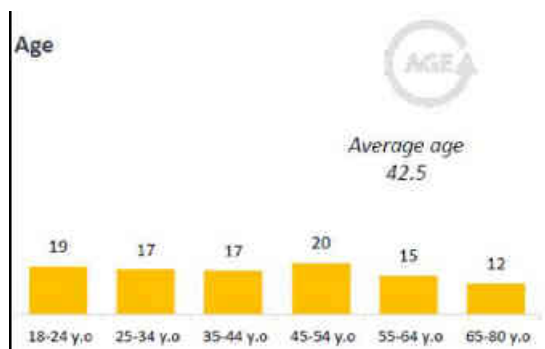
3. Rezultatet e anketës/pyetsorit

3.1 Profili i të anketuarve/respondentëve

Seksioni në vijim ofron disa të dhëna bazë mbi profilin socio-ekonomik të respondentëve të anketës. Sa i përket gjinisë, kishte një numër të barabartë respondentësh meshkuj dhe femra.

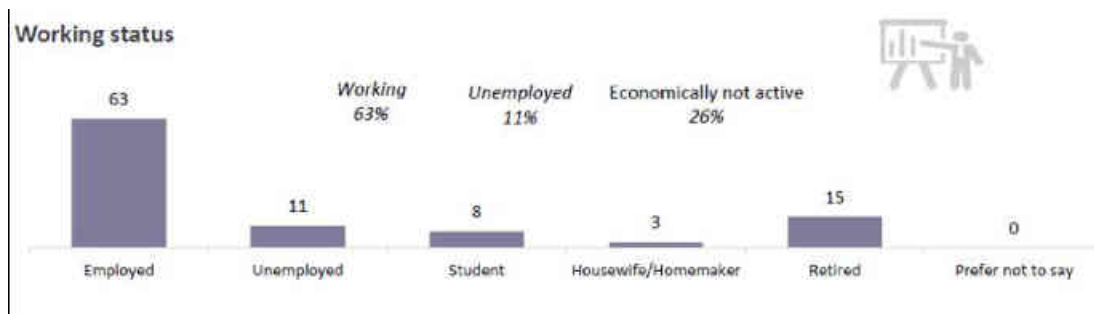
Mosha mesatare ishte 42.5 vjeç, ndërsa 53% e respondentëve ishin nën moshën 45 vjeç.

Figura 2.2: Mosha e të anketuarve (%)



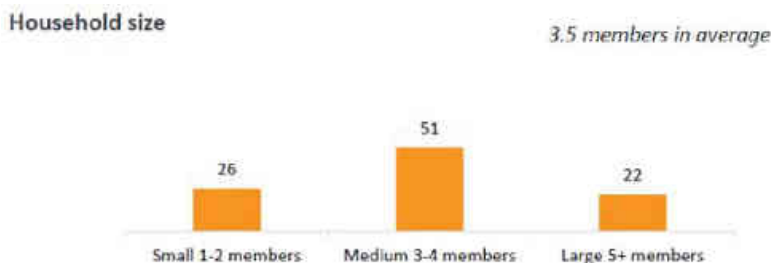
Në lidhje me statusin e punësimit, 63% e respondentëve deklaruan se janë të punësuar, 15% janë në pension, 11% të papunë, 8% janë studentë, dhe 3% janë amvisa. Asnjë nga respondentët nuk refuzoi të japë informacionin.

Figura 2.3: Status i punësimit i të anketuarve (%)



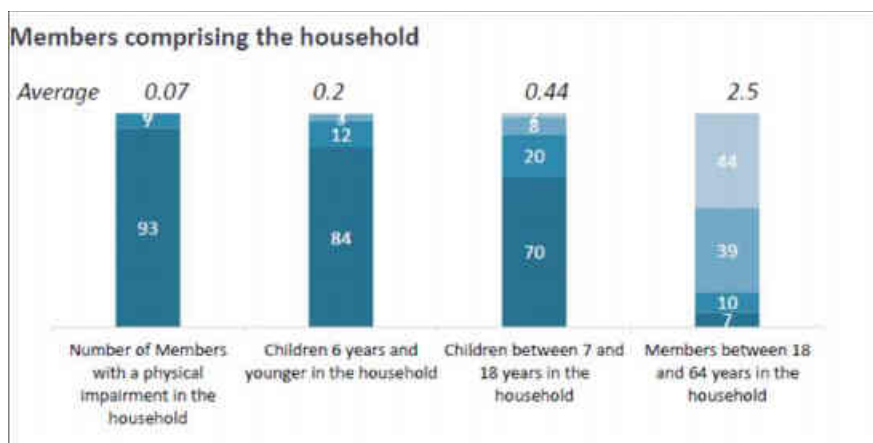
Sa i përket madhësisë së familjeve, madhësia mesatare është 3.5 anëtarë ku 26% e familjeve klasifikohen si të vogla (1–2 anëtarë), 51% si të mesme (3–4 anëtarë), dhe 22% si të mëdha (5+ anëtarë).

Figura 2.4: Madhësia e familjes/amvisërisë (%)



Më konkretisht, në lidhje me anëtarët e familjes: 7% e amvisërive kanë një anëtar me aftësi të kufizuar ose me pengesë fizike, 84% e amvisërive nuk kanë fëmijë nën moshën 6 vjeç, 12% kanë një fëmijë të vogël, dhe 4% kanë dy ose më shumë fëmijë të vegjël. 70% e amvisërive nuk kanë fëmijë në moshën 7–18 vjeç, 20% kanë një fëmijë në këtë grupmoshë,

Figura 2.5: Përbërja e Familjeve (%)



Sa i përket një pyetjeje më specifike lidhur me standardin e jetesës, vetëm 8% e respondentëve deklaruan se kanë mjaftueshëm të ardhura për luks, ndërsa 52% thanë se kanë të ardhura të mjaftueshme për të mbuluar nevojat e tyre. Më shumë se një e treta – 36% – arrijnë të mbulojnë vetëm nevojat më bazë, dhe 4% e përshkruajnë veten në një situatë të vështirë ekonomike, duke mos arritur të mbulojnë as nevojat më minimale.

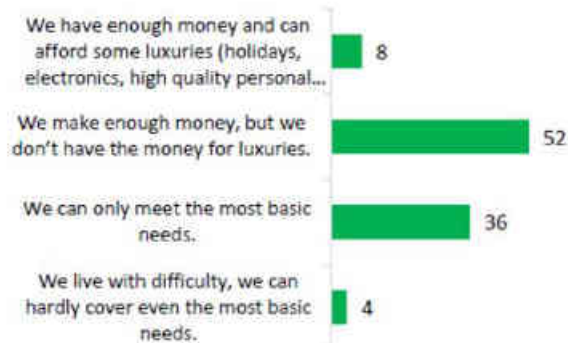


Figure 2.6: Standardet e jetesës së respondentëve (%)

3.2 Transporti dhe Lëvizshmëria

3.2.1 Kënaqësia me Lëvizshmërinë në Shkodër

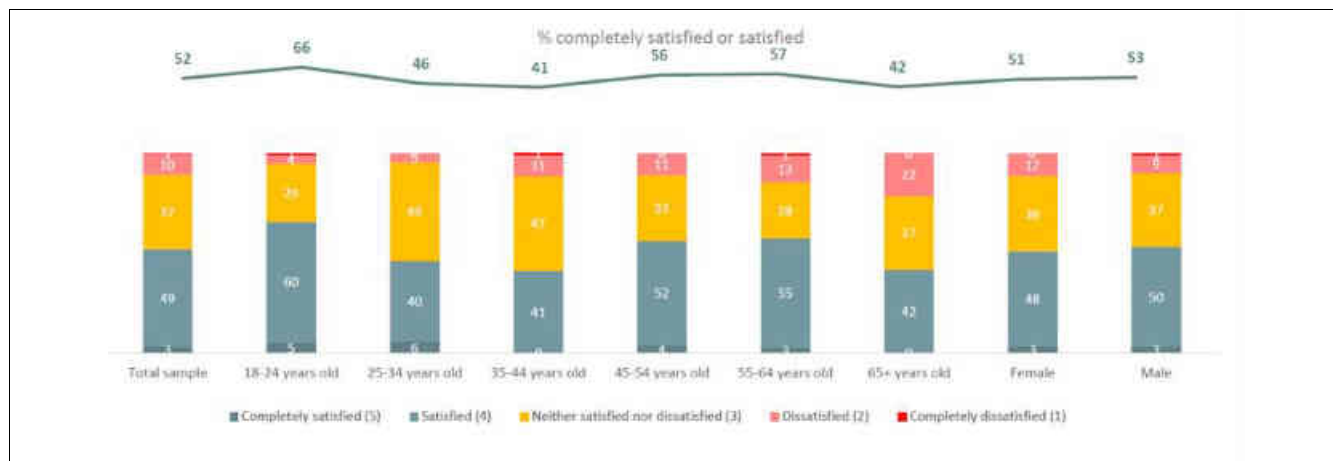
52% e respondentëve janë të kënaqur me aftësinë për të lëvizur në Shkodër.

Kënaqësia është pak më e lartë tek grupmosha e re 18–24 vjeç, ku 66% janë të kënaqur me mobilitetin në qytet. Nivele më të ulëta të kënaqësisë janë regjistruar tek grupmoshat 35–44 vjeç dhe 65+ vjeç. 11% e respondentëve shprehën pakënaqësi.

Pyetja 1: Në përgjithësi, sa të kënaqur jeni me mobilitetin/lëvizshmërinë tuaj, pra me aftësinë për të lëvizur në Shkodër kur doni apo keni nevojë të shkonit diku? A jeni:

- Plotësisht i kënaqur
- I kënaqur
- As i kënaqur, as i pakënaqur
- I pakënaqur
- Plotësisht i pakënaqur

Figure 2.7: Kënaqësia me Lëvizshmërinë në Shkodër (%)



3.2.2 Problemet në në lagjet e tyre

Më shumë se 6 nga 10 qytetarë deklarojnë se kanë probleme të moderuara në lagjen ku banojnë, si zhurma, cilësia e ajrit, mbeturinat në rrugë dhe trafiku i rënduar. 2 nga 10 thonë se trafiku i rënduar është një problem i madh në zonën e tyre.

Pyetja 2: Ju lutem mendoni për zonën ku jetoni aktualisht – pra lagjen e menjëhershme të banesës suaj. A keni probleme të mëdha, të moderuara apo aspak probleme me sa vijon?

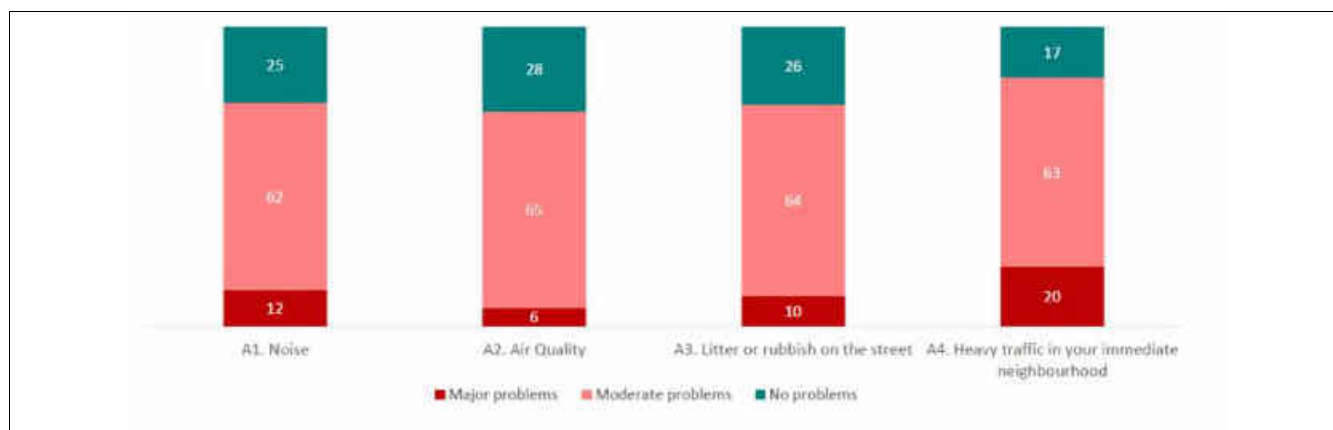
Zhurma

Cilësia e ajrit

Mbeturina apo papastërti në rrugë

Trafik i rënduar në lagje

Figure 2.8: Problemet në lagjet e tyre (%)



Banorët që jetojnë brenda qytetit deklarojnë se përballen me më shumë probleme të mëdha, krahasuar me ata që jetojnë në zonat përreth Shkodrës (periferi).

Këta të fundit i kanë cilësuar problemet si të mëdha vetëm në: 1% të rasteve për zhurmën dhe trafikun, 2% të rasteve për cilësinë e ajrit, dhe 5% të rasteve për papastërtitë apo mbeturinat në rrugë.

Figure 2.9: Problemet në lagjen e tyre sipas zonës së banimit (%)



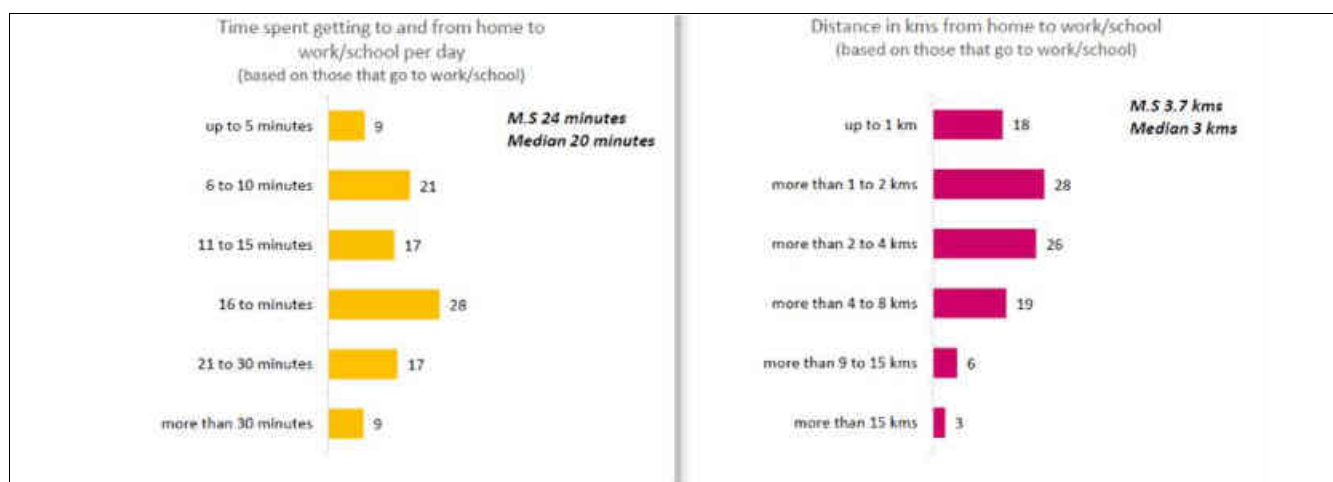
3.2.3 Distanca dhe koha e udhëtimit të përditshëm

Respondentët kalojnë mesatarisht 24 minuta në ditë për të shkuar dhe për t'u kthyer nga puna ose shkolla, duke përdorur mënyrën e tyre të zakonshme të transportit. Distanca mesatare që përshkoi çdo ditë është rreth 3.7 kilometra. 70% e tyre shkojnë çdo ditë në punë ose në institucionin arsimor.

Pyetja 3: Rreth sa minuta në total në ditë shpenzoni zakonisht për të shkuar dhe për t'u kthyer nga puna ose shkolla, duke përdorur mënyrën tuaj të zakonshme të transportit?

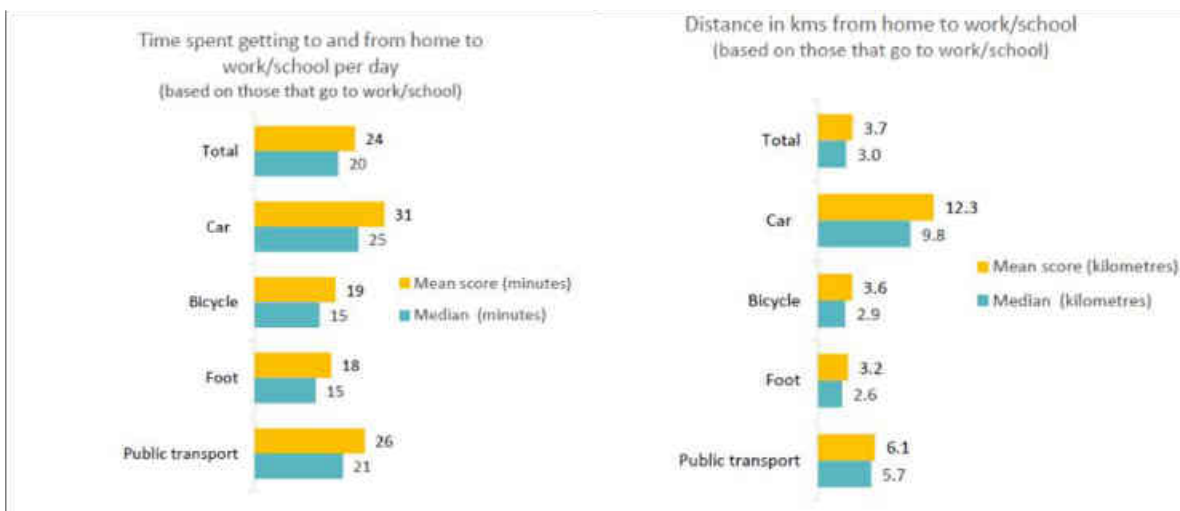
Pyetja 4: Sa është distanca nga shtëpia deri në punë/shkollë në kilometra?

Figure 2.10: Distanca dhe koha e udhëtimit të përditshëm



Në mesatare, respondentët shpenzojnë 24 minuta në ditë për të shkuar dhe për t'u kthyer nga puna ose shkolla, duke përdorur mënyrën e tyre të zakonshme të transportit. Distanca mesatare që përshkoi çdo ditë është rreth 3.7 kilometra. Qytetarët që përdorin makinë për të shkuar në punë kalojnë më shumë kohë se të tjerët, me një mesatare prej 31 minutash, duke përshkuar një distancë më të gjatë prej 12.3 km. Përdoruesit e transportit publik shpenzojnë mesatarisht 26 minuta për të përshkuar 6.1 km. Ata që përdorin biçikletë shpenzojnë 19 minuta për një distancë mesatare prej 3.6 km.

Figure 2.11: Distanca dhe koha e udhëtimit të përditshëm sipas mënyrës së udhëtimit



3.2.4 Perceptimi i kohës së shpenzuar për të shkuar dhe për t'u kthyer nga shtëpia në punë/shkollë në ditë

Sa i përket kohës së udhëtimit nga shtëpia në punë apo shkollë (ose institucion arsimor), shumica dërrmuese e respondentëve (82%) deklarojnë se koha e shpenzuar është normale për distancën. 11% besojnë se është më shumë se sa duhet, ndërsa 8% mendojnë se është më pak se sa duhet.

Pyetja 5: Sërish, sa i përket kohës totale të shpenzuar për të shkuar dhe për t'u kthyer nga puna/shkolla; a do të thonit se kjo kohë:

Është më e lartë se sa duhet

Është kohë normale për distancën

Është më e ulët se sa duhet

Figure 2.12: Perceptimi i kohës së udhëtimit nga shtëpia në punë/shkollë në ditë (%)

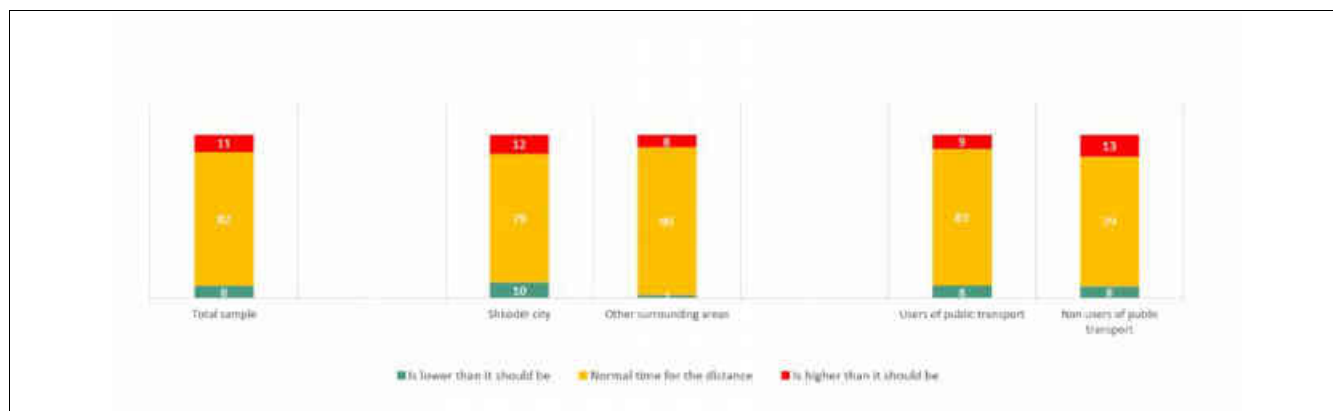
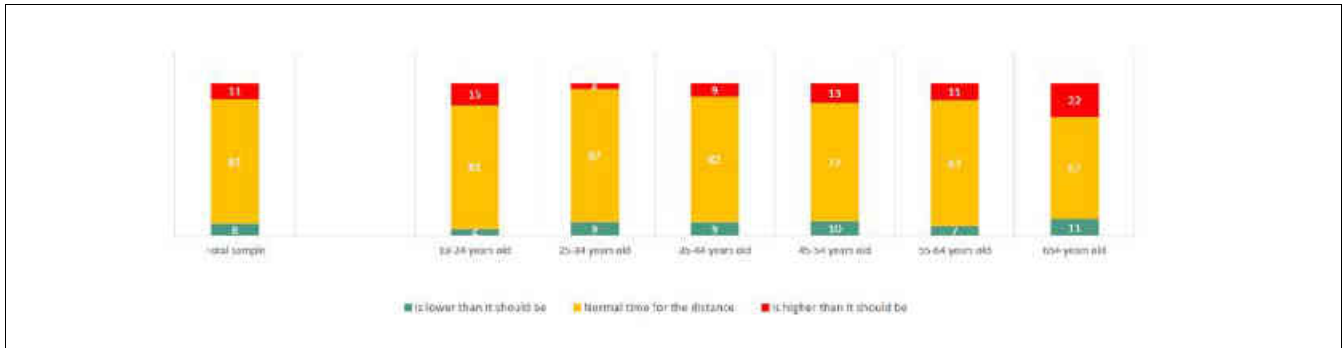


Figure 2.13: Perceptimi i kohës së shpenzuar për të shkuar dhe për t'u kthyer nga shtëpia në punë/shkollë në ditë – sipas grupmoshave (%)



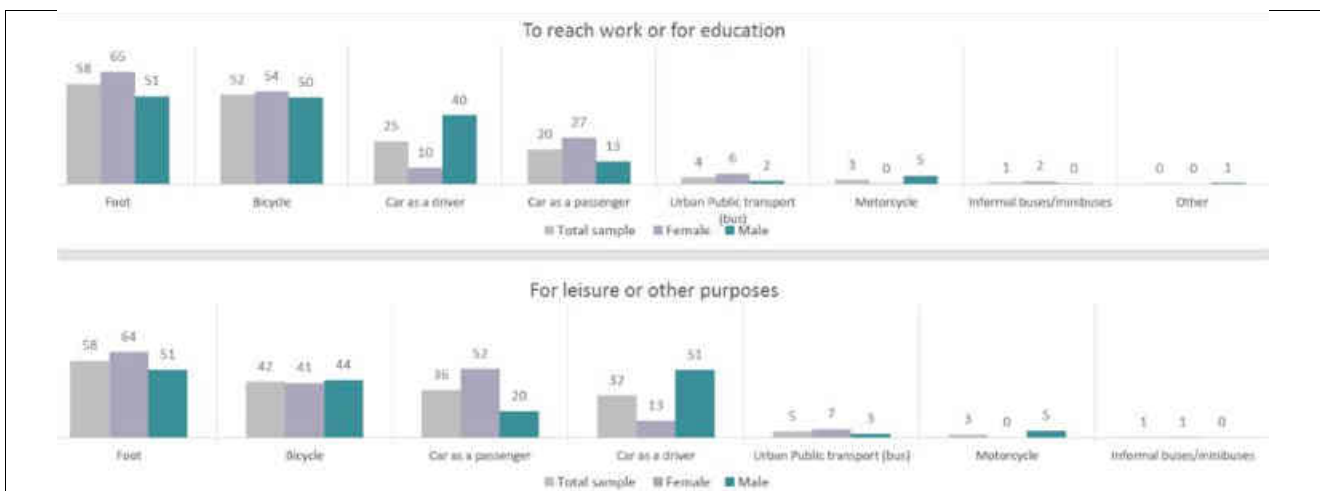
3.2.5 Lloji i transportit që përdoret më shpesh

58% e respondentëve ecin në këmbë për të shkuar në punë ose shkollë dhe kur dalin për kohë të lirë apo qëllime të tjera. 52% përdorin biçikletën për të shkuar në punë/studime, ndërsa 42% e përdorin atë për dalje në kohë të lirë. 25% drejtojnë makinë për të shkuar në punë/studime, ndërsa 32% e përdorin makinën për dalje në kohë të lirë. 20% arrijnë në punë/studime si pasagjerë në makinë. Vetëm 4%, kryesisht femra, përdorin transportin publik për të shkuar në punë/studime, ndërsa 5% e përdorin atë për dalje në kohë të lirë.

Pyetja 6: Në një ditë të zakonshme, cilat mënyra transporti përdorni më shpesh?

- Makina si drejtues
- Makina si pasagjer
- Motoçikletë
- Biçikletë
- Në këmbë
- Transport publik urban (autobus)
- Autobusë/minibusa informale
- Kombinim mënyrash
- Tjetër
- Nuk udhëtoj / Nuk punoj dhe as studioj
- Nuk e di / Pa përgjigje / Preferoj të mos përgjigjem

Figure 2.14: Lloji i transportit që përdoret më së shumti



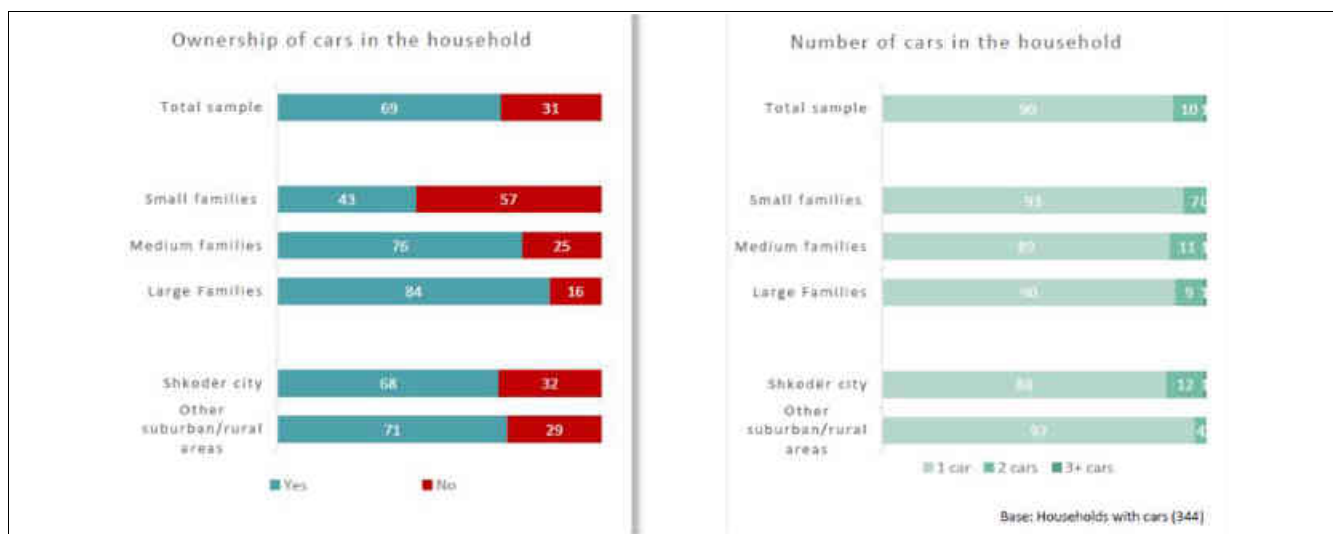
3.3 Posedimi i makinës dhe përdorimi i saj

3.3.1 Posedimi i makinës në familje

69% e familjeve në Shkodër kanë një makinë. Posedimi i makinës është më i lartë tek familjet më të mëdha (84%) dhe më i ulët tek familjet e vogla (43%). 9 nga 10 amvisëri që kanë makinë, kanë vetëm një makinë, ndërsa 10% e pronarëve të makinave kanë 2 makina në familje.

Pyetja 7: A ka familja juaj një makinë? Nëse po, sa?

Figure 2.15: Posedimi i makinës (%)



3.3.2 Drejtimi i makinës

6 nga 10 respondentë e drejtojnë vetë makinën e tyre, ndërsa 32% nuk dinë të ngasin makinë. Pjesa më e madhe e drejtuesve i përket grupmoshës 25–44 vjeç.

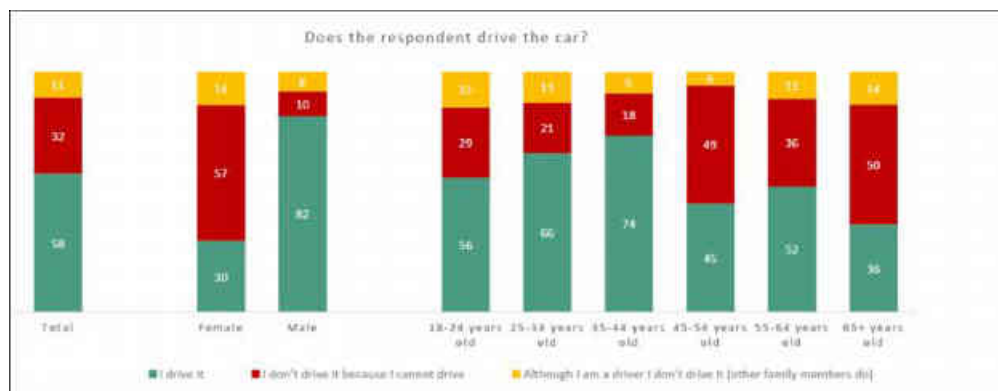
Pyetja 8: A e drejtoni vetë makinën?

E drejtoj vetë

Nuk e drejtoj sepse nuk di të ngas

Edhe pse jam shofer, nuk e drejtoj (e përdorin anëtarë të tjerë të familjes)

Figure 2.16: Drejtimi i makinës nga të pyeturit



3.3.3 Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës në Shkodër

Qëndrimet e respondentëve ndaj drejtimit të makinës janë shqyrtuar nga disa këndvështrime. Disa nga përgjigjet kryesore janë si më poshtë: 50% e respondentëve bien dakord që drejtuesit e mjeteve tregojnë sjellje të sigurt dhe të

sjellshme në timon, ndërsa 30% nuk bien dakord ose nuk bien aspak dakord (1% në këtë të fundit). 53% mendojnë se drejtuesit i kushtojnë vëmendje çiklistëve, ndërsa 26% nuk bien dakord ose nuk bien aspak dakord (1%). 56% bien dakord që drejtuesit gjithmonë ngadalësojnë ose u japin përparësi këmbësorëve në kalimet për këmbësorë, ndërsa 27% nuk bien dakord ose nuk bien aspak dakord (1%).

85% e respondentëve mbështesin zbatimin e rregullave dhe masave të rrepta të sigurisë (si kufizimet e shpejtësisë etj.) për të reduktuar aksidentet rrugore, ndërsa vetëm 7% janë kundër (2% nuk bien aspak dakord). 78% marrin parasysht kostot e shërbimit, taksave, karburantit, sigurimit dhe parkimit kur vendosin nëse do të përdorin makinën apo një mënyrë tjetër transporti; 9% nuk i marrin këto aspekte në konsideratë. Në kontrast, vetëm 42% ndihen se policia është e drejtë në gjobat për makinat/parkimet, ndërsa 35% nuk bien dakord ose nuk bien aspak dakord (2%).

Pyetja 9: Në çfarë mase jeni dakord ose nuk jeni dakord me deklaratat e mëposhtme në lidhje me drejtimin e makinës në Shkodër?

Drejtesit e mjeteve në Shkodër tregojnë sjellje të sigurt dhe të sjellshme në drejtim

Drejtesit i kushtojnë vëmendje çiklistëve

Drejtesit gjithmonë ngadalësojnë ose u japin përparësi këmbësorëve në kalimet për këmbësorë

Mbështes zbatimin e rregullave dhe masave të rrepta të sigurisë (si kufizimet e shpejtësisë etj.) për të reduktuar aksidentet rrugore

Marr parasysht kostot e shërbimit, taksave, karburantit, sigurimit dhe parkimit kur vendos nëse do të ngas makinë apo të përdor mënyra të tjera transporti

Policia është e drejtë në gjobat për makinat / biletat e parkimit

Figura 2.17: Qëndrimet ndaj drejtimin të makinës – sjellja e drejtuesve dhe ligji/taksat (%)



Deklarata të tjera kishin të bënin me parkimin. Vetëm 16% janë dakord që është e lehtë të gjesht vend parkimi në Shkodër (në përgjithësi), ndërsa 48% nuk janë dakord ose nuk janë aspak dakord (5% në këtë të fundit). Situata është pak më e mirë për parkimin në lagjen e tyre, ku 44% janë dakord që është e lehtë, ndërsa 38% nuk janë dakord ose nuk janë aspak dakord (3%). Në të kundërt, vetëm 13% janë dakord që është e lehtë të gjesht parkim në qendër të qytetit apo në zonat kryesore, ndërsa 72% nuk janë dakord ose nuk janë aspak dakord (7%).

Sa i përket problemeve të lidhura me përdorimin e makinës: 85% janë dakord që parkimi i dyfishtë ose i paligjshëm është një problem që i shqetëson, ndërsa vetëm 8% nuk janë dakord (1% aspak dakord). 86% mendojnë se ka shumë makina në rrugë, ndërsa 9% nuk janë dakord. 84% besojnë se drejtimi i makinës përkeqëson ndotjen e ajrit në Shkodër, ndërsa vetëm 8% nuk janë dakord ose aspak dakord (1%).

Pyetja 9: Në çfarë mase jeni dakord ose nuk jeni dakord me deklaratat e mëposhtme në lidhje me drejtimin e makinës në Shkodër?

Është e lehtë të gjesht vend parkimi në Shkodër (në përgjithësi)

Është e lehtë të gjesht vend parkimi në lagjen time

Është e lehtë të gjesht vend parkimi në qendër të qytetit apo në zonat kryesore

Parkimi i dyfishtë/i paligjshëm është një problem që më shqetëson

Ka shumë makina në rrugë

Mendoj se drejtimi i makinës përkeqëson ndotjen e ajrit në Shkodër

Figura 2.18: Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës – parkimi (%)



Kur rezultatet e anketës diferencohen për të kuptuar nëse qëndrimet ndryshojnë mes atyre që zotërojnë makinë dhe atyre që nuk zotërojnë, dalin në pah disa gjetje interesante. Për të dhënë disa shembuj: Një përqindje shumë e lartë, 81% e pronarëve të makinave, mbështesin zbatimin e rregullave dhe masave të rrepta të sigurisë (si kufizimet e shpejtësisë etj.) për të reduktuar aksidentet rrugore, krahasuar me 73% të atyre që nuk zotërojnë makinë. Parkimi i dyfishtë/i paligjshëm është një problem që shqetëson 89% të pronarëve të makinave, krahasuar me 76% të atyre që nuk zotërojnë makinë

Figura 2.19: Qëndrimet ndaj drejtimit të makinës – pronarët e makinave kundrejt atyre që nuk zotërojnë makinë



3.3.4 Qëndrimet ndaj masave të mundshme për përmirësimin e trafikut dhe parkimit në Shkodër

Shumica dërrmuese e respondentëve, mbi 90%, mbështesin masa të ndryshme që mund të ndërmerren nga bashkia për të përmirësuar trafikun dhe parkimin në Shkodër: 98% janë dakord ose plotësisht dakord me krijimin e vendeve të rezervuara për parkim për banorët e çdo lagjeje, 99% mbështesin krijimin e hapësirave të rezervuara për

ngarkim/shkarkim për transportin e mallrave, 98% janë dakord me ndërtimin e strukturave për parkim jashtë rrugëve (nëntokësore dhe/ose në zona të dedikuara), 94% mbështesin një politikë të përzier parkimi për hapësirat në rrugë, si parkim me pagesë në disa zona, orare të caktuara për parkim, kohë maksimale qëndrimi, vende të rezervuara për banorët, etj. 93% janë dakord me një skemë të re qarkullimi që ndalon trafikun transit në qendrën e qytetit

Pyetja 10: Tani, le të fokusohemi te masat që bashkia mund të ndërmarrë për të përmirësuar trafikun dhe parkimin në Shkodër; a jeni dakord apo jo me deklaratat/masat e mëposhtme?

Vende të rezervuara për parkim për banorët e çdo lagjeje

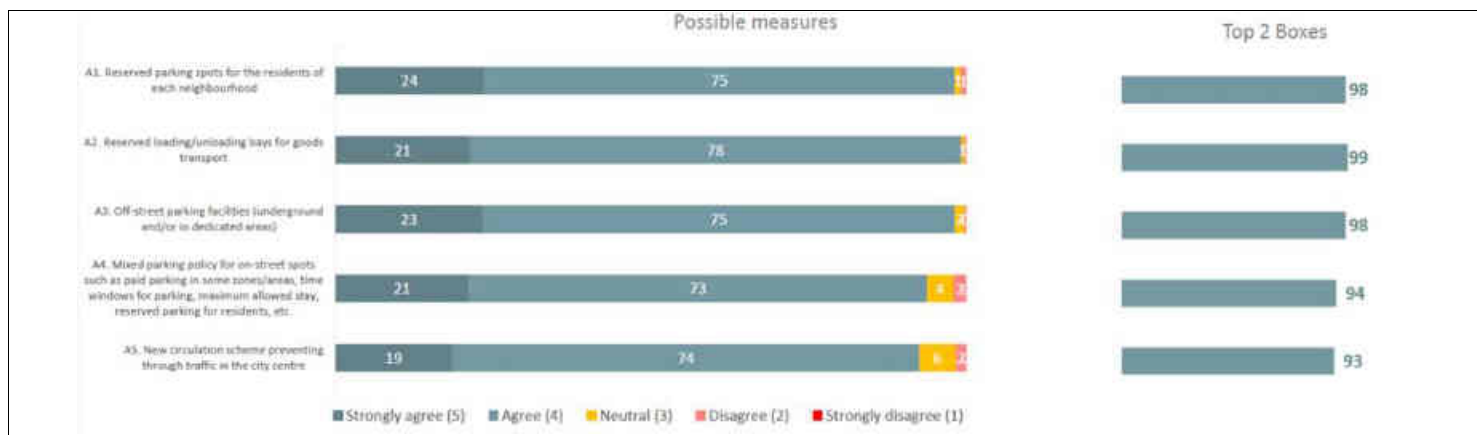
Hapësira të rezervuara për ngarkim/shkarkim për transportin e mallrave

Strukturat për parkim jashtë rrugës (nëntokësore dhe/ose në zona të dedikuara)

Politikë e përzier parkimi për hapësirat në rrugë (parkim me pagesë në disa zona, orare të caktuara, kohë maksimale qëndrimi, vende të rezervuara për banorët, etj.)

Skemë e re qarkullimi që ndalon trafikun transit në qendrën e qyteti

Figure 2.20: Qëndrimet ndaj masave të mundshme për përmirësimin e qarkullimit dhe parkimit (%)



3.4 Transporti Publik

3.4.1 Shkodër Përdorimi i Transportit Publik

6 nga 10 e të anketuarve përdorin transportin publik, ku: 13% e përdorin shpesh, 45% e përdorin ndonjëherë kur kanë nevojë, dhe vetëm 1% e përdorin çdo ditë. Përdorimi i transportit publik është më i lartë tek grupmosha 18–34 vjeç dhe në zonat përreth qytetit të Shkodrës (periferi).

Pyetja 11: A përdorni transportin publik në Shkodër? Nëse po, sa shpesh?

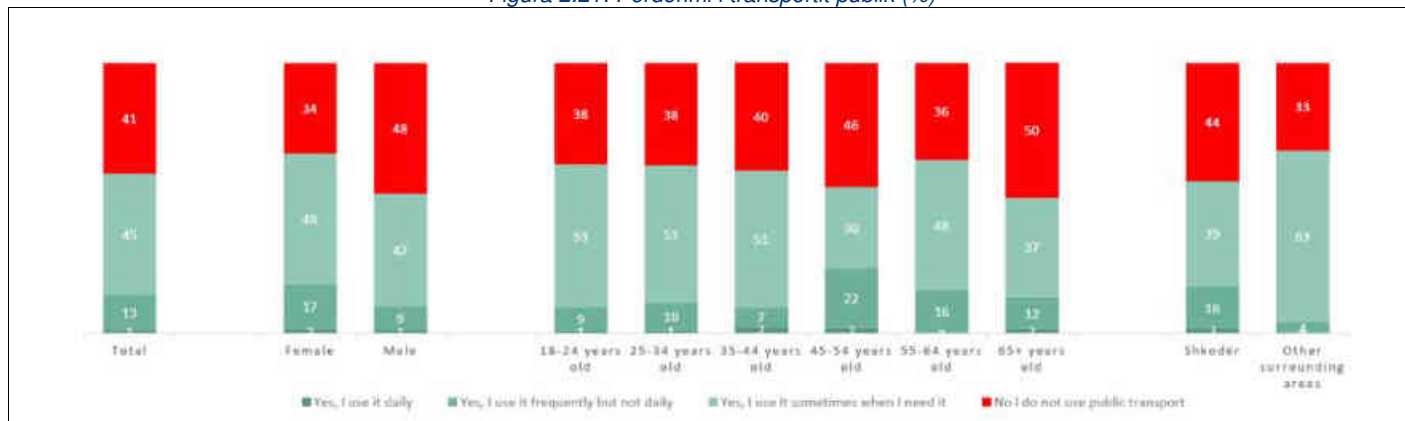
Po, e përdor çdo ditë

Po, e përdor shpesh por jo çdo ditë

Po, e përdor ndonjëherë kur kam nevojë

Jo, nuk përdor transport publik

Figura 2.21: Përdorimi i transportit publik (%)



3.4.2 Qëndrimet ndaj transportit publik

56% e respondentëve janë dakord që ka transport publik pranë vendbanimit të tyre, ndërsa 5% nuk janë dakord ose nuk janë aspak dakord (3% në këtë të fundit). 46% mendojnë se në shumicën e rasteve transporti publik shkon atje ku kanë nevojë, ndërsa 9% nuk janë dakord ose aspak dakord (5%). Vetëm 11% janë dakord që transporti publik është i shpeshtë, ndërsa 18% nuk janë dakord ose aspak dakord (4%). 19% e konsiderojnë transportin publik të besueshëm, ndërsa 13% nuk janë dakord ose aspak dakord (4%). 50% mendojnë se mjetet e transportit publik (p.sh. autobusët) janë të pastra dhe të mirëmbajtura, ndërsa 12% nuk janë dakord ose aspak dakord (8%). 59% janë dakord që ka mjaftueshëm hapësirë për të gjithë pasagjerët, ndërsa 11% nuk janë dakord ose aspak dakord (8%). 29% mendojnë se është e lehtë të gjejsh informacion të përditësuar për çmimet, linjat dhe oraret, ndërsa 18% nuk janë dakord ose aspak dakord (8%). 78% janë dakord që përdorimi i transportit publik në Shkodër është ekonomik dhe i përballueshëm, ndërsa 7% nuk janë dakord ose aspak dakord (6%). 48% ndihen të sigurt kur përdorin transportin publik, ndërsa 13% nuk ndihen të tillë (10% aspak dakord). Vetëm 23% mendojnë se është e lehtë të përdorësh transportin publik nëse përdor karrige me rrota ose ndihmë tjetër për lëvizshmëri, ndërsa 15% nuk janë dakord ose aspak dakord (7%).

Pyetja 12: Duke menduar për transportin publik në Shkodër, bazuar në përvojën ose perceptimet tuaja, në çfarë mase jeni dakord ose nuk jeni dakord me secilën nga deklaratat e mëposhtme?

Ka transport publik pranë vendbanimit tim

Në shumicën e rasteve, transporti publik shkon atje ku kam nevojë të shkoj

Transporti publik është i shpeshtë (vjen shpesh)

Transporti publik është i besueshëm, pra arrij në kohën e dëshiruar

Mjetet e transportit publik (p.sh. autobusët) janë të pastra dhe të mirëmbajtura

Në mjetet e transportit publik ka mjaftueshëm hapësirë për të gjithë pasagjerët

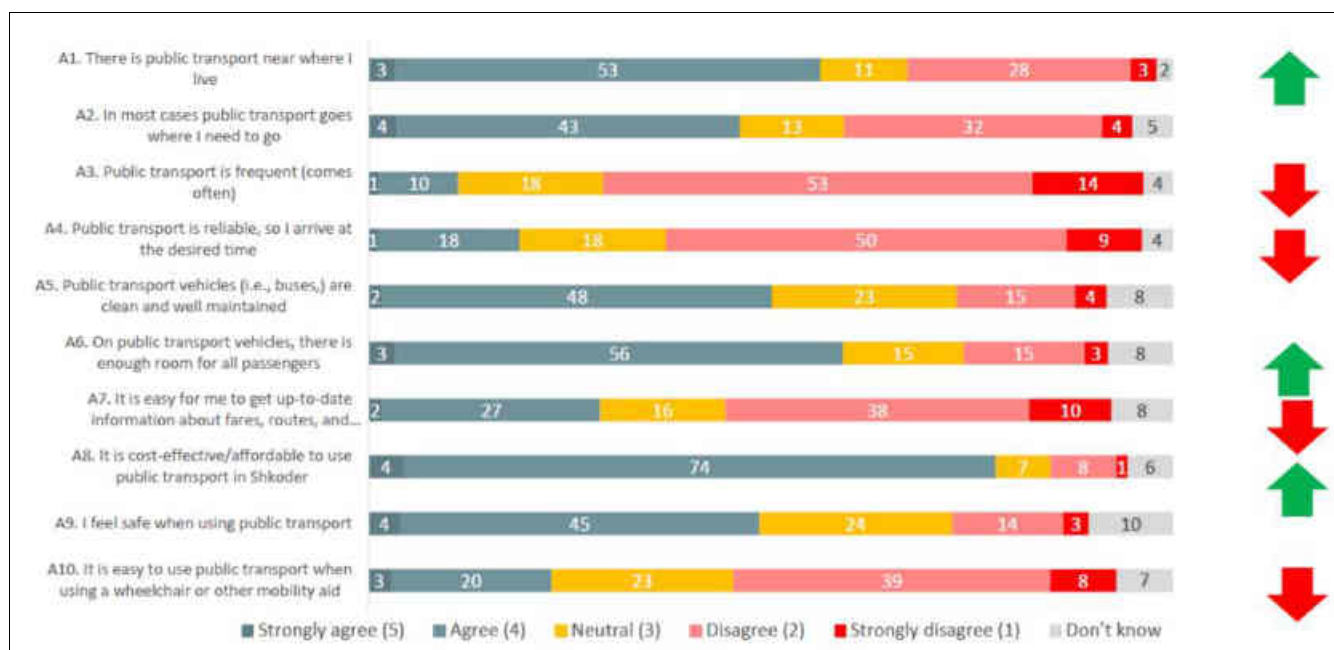
Është e lehtë për mua të gjej informacion të përditësuar për çmimet, linjat dhe oraret

Është ekonomik dhe i përballueshëm të përdorësh transportin publik në Shkodër

Ndihem i sigurt kur përdor transportin publik

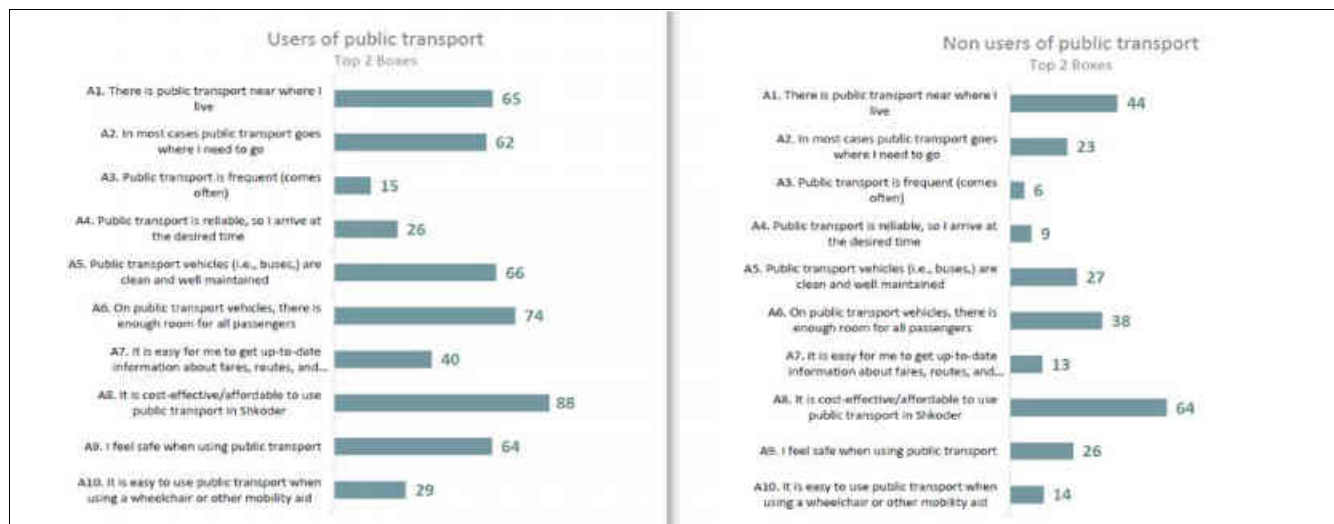
Është e lehtë të përdorësh transportin publik kur përdor një karrige me rrota ose ndihmë tjetër për lëvizshmëri

Figura 2.22: Qëndrimet ndaj transportit publik (%)



Kur rezultatet e anketës diferencohen për të kuptuar nëse qëndrimet ndryshojnë mes atyre që përdorin transportin publik dhe atyre që nuk e përdorin, dalin në pah disa gjetje interesante. Në përgjithësi, jo-përdoruesit kanë një perceptim më negativ për transportin publik. Për shembull: 66% e përdoruesve të transportit publik janë dakord që autobusët janë të pastër dhe të mirëmbajtur, krahasuar me vetëm 27% të jo-përdoruesve. 74% e përdoruesve mendojnë se ka mjaftueshëm hapësirë për të gjithë pasagjerët, ndërsa vetëm 38% e jo-përdoruesve ndajnë këtë mendim. Sa i përket sigurisë, vetëm 26% e jo-përdoruesve ndihen të sigurt duke përdorur transportin publik, krahasuar me 64% të përdoruesve. Këto perceptime të përgjithshme negative nga ana e jo-përdoruesve forcojnë zgjedhjen e tyre për të mos e përdorur transportin publik, pavarësisht nëse janë të bazuara në përvojë apo jo.

Figura 2.23: Qëndrimet ndaj transportit publik – përdoruesit kundrejt jo-përdoruesve (% e dy niveleve më të larta të dakordësisë)



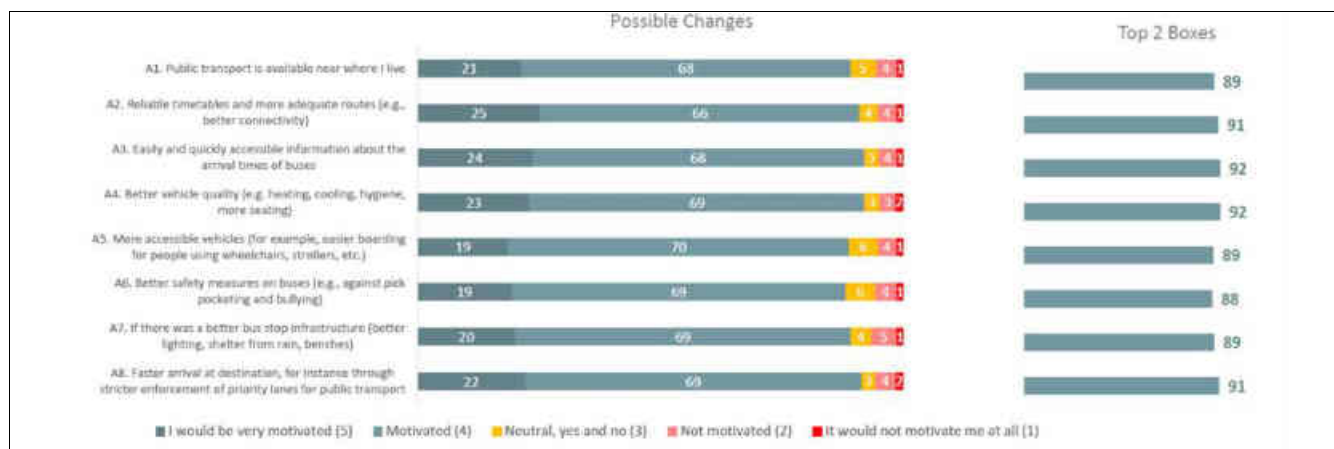
3.4.3 Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për përmirësimin e transportit publik

Shumica dërrmuese e respondentëve, rreth 90%, deklarojnë se përmirësimet në transportin publik do t'i motivonin ta përdornin më shumë. 89% janë dakord që nëse transporti publik do të ishte i disponueshëm pranë vendbanimit të tyre, do ta përdornin më shpesh. Po aq (89%) do të motivoheshin nga mjete më të aksesueshme (p.sh. hipje më e lehtë për persona me karrocë, karroca fëmijësh, etj.) dhe infrastrukturë më e mirë në stacionet e autobusëve (ndriçim, strehë nga shiu, stola). 91% janë dakord që orarët e besueshëm, linjat më të përshtatshme (p.sh. lidhje më të mira) dhe mbërritja më e shpejtë në destinacion, për shembull përmes zbatimit më të rreptë të korsive të dedikuara për autobusët, do t'i motivonin të përdornin më shumë transportin publik. 92% do të motivoheshin nga informacioni i lehtë dhe i shpejtë për orarët e mbërritjes së autobusëve dhe cilësia më e mirë e mjeteve (ngrohje, ftohje, higjienë, më shumë vende për t'u ulur). Së fundi, 88% thonë se do të motivoheshin nga masa më të mira sigurie në autobusë (p.sh. kundër vjedhjeve apo ngacmimeve).

Pyetja 13: Në çfarë mase do t'ju motivonin ndryshimet e mëposhtme për të përdorur më shpesh transportin publik? Ju lutemi përdorni një shkallë nga 1 në 5, ku 5 do të thotë "Do të isha shumë i motivuar" dhe 1 "Nuk do të më motivonte fare."

Transporti publik është i disponueshëm pranë vendbanimit tim
Orarë të besueshëm dhe linja më të përshtatshme (p.sh. lidhje më të mira)
Informacion i lehtë dhe i shpejtë për orarët e mbërritjes së autobusëve
Cilësi më e mirë e mjeteve (p.sh. ngrohje, ftohje, higjienë, më shumë vende për t'u ulur)
Mjete më të aksesueshme (p.sh. hipje më e lehtë për persona me karrocë, karroca fëmijësh, etj.)
Masa më të mira sigurie në autobusë (p.sh. kundër vjedhjeve apo ngacmimeve)
Infrastrukturë më e mirë në stacionet e autobusëve (ndriçim, strehë nga shiu, stola)
Mbërritje më e shpejtë në destinacion, për shembull përmes zbatimit më të rreptë të korsive të dedikuara për transportin publik

Figure 2.24: Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për përmirësimin e transportit publik (%)



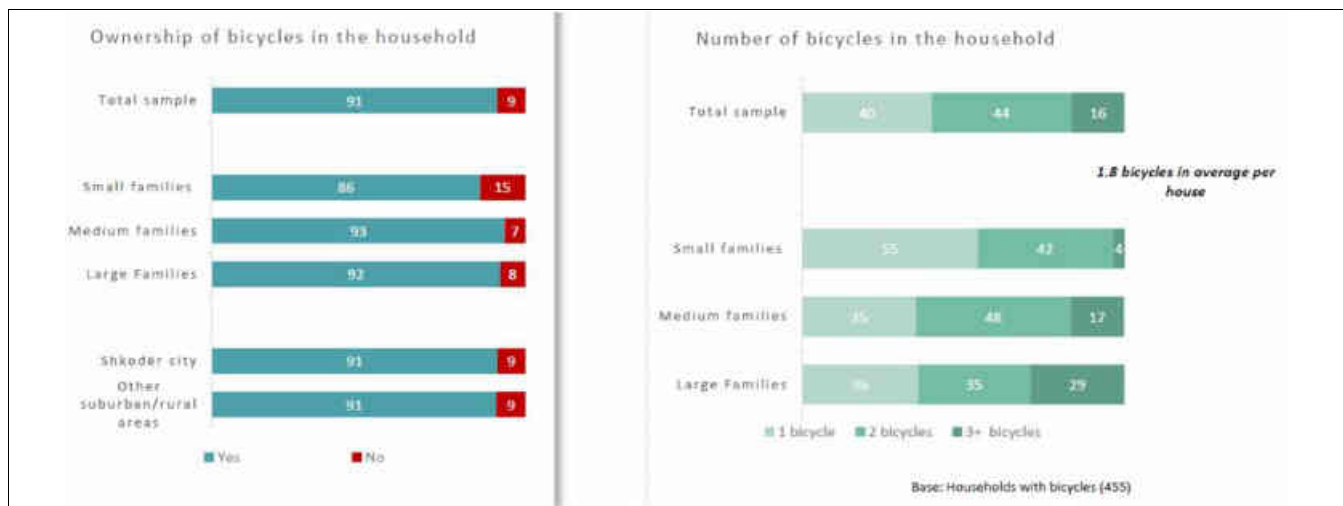
3.5 Pedalimi

3.5.1 Posedimi i biçikletave në familje

91% e amvisërive të intervistuar kanë të paktën një biçikletë, me një mesatare prej 1.8 biçikletash për familje, çka konfirmon nivelin e lartë të posedimit të biçikletave në qytet. Numri i biçikletave është më i lartë tek familjet e mëdha dhe të mesme – 29% e familjeve të mëdha kanë 3 ose më shumë biçikleta. Nuk ka dallime në posedim midis qytetit të Shkodrës dhe zonave përreth.

Pyetja 14: A ka familja juaj një biçikletë? Nëse po, sa?

Figura 2.25: Posedimi i biçikletave (% dhe numri)



3.5.2 Përdorimi i biçikletës nga qytetarët

8 nga 10 të pyetur përdorin biçikletën. Përdorimi është veçanërisht i lartë tek grupmosha 1–34 vjeç, ku gati 90% përdorin biçikletën. edhe tek të moshuarit mbi 65 vjeç, përdorimi është i konsiderueshëm – 57% e tyre përdorin biçikletën. Ndërsa ndarja gjinore është shumë e balancuar, ka një ndryshim të vogël që lidhet me faktin se më shumë meshkuj përdorin biçikletë që nuk është e tyre personale – kjo mund të lidhet me përdorimin për qëllime pune.

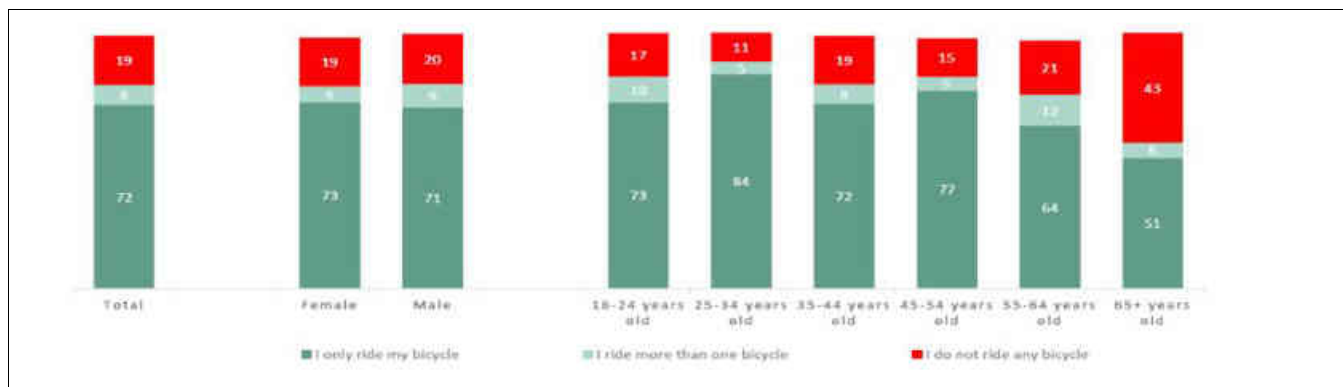
Pyetja 15: A përdorni personalisht biçikletë?

Përdor vetëm biçikletën time

Përdor më shumë se një biçikletë

Nuk përdor asnjë biçikletë

Figure 2.26: Përdorimi i biçikletës nga qytetarët (%)



3.5.3 Përdorimi i biçikletës nga qytetarët

Të gjithë respondentët janë dakord që çiklizmi është pjesë e kulturës lokale dhe një praktikë e përditshme në Shkodër. 51% ndihen të sigurt kur përdorin biçikletën në qytet, ndërsa 5% nuk ndihen të tillë (3% aspak dakord). 46% mendojnë

se në shumicën e rasteve transporti publik shkon atje ku kanë nevojë, ndërsa 13% nuk janë dakord. 61% janë dakord që ka mjaftueshëm korsi të ndara për biçikleta, ndërsa 15% nuk janë dakord (1% aspak dakord). 59% mendojnë se ka stenda të sigurta për parkimin e biçikletave, ndërsa 17% nuk janë dakord (1% aspak dakord). 68% janë dakord që ka rrugë të qeta ku është e lehtë të çiklosh, ndërsa 14% nuk janë dakord (1% aspak dakord). Vetëm 34% mendojnë se makinat parkohen në mënyrë të rregullt dhe nuk pengojnë çiklistët, ndërsa 42% nuk janë dakord (4% aspak dakord). 68% janë dakord që nuk është e lehtë të transportosh pesha me biçikletë (p.sh. ushqime, fëmijë të vegjël), ndërsa 15% nuk janë dakord (1% aspak dakord). 51% mendojnë se çiklistët ndihen të sigurt kur kalojnë rrugën, ndërsa 17% nuk janë dakord (1% aspak dakord).

Pyetja 16: Duke menduar për çiklizmin në Shkodër, bazuar në përvojën ose perceptimet tuaja, në çfarë mase jeni dakord ose nuk jeni dakord me secilën nga deklaratat e mëposhtme?

Cycling is part of our culture and a daily practice in Shkodër

Çiklizmi është pjesë e kulturës sonë dhe një praktikë e përditshme në Shkodër

Ndihem i/e sigurt kur çikloj në Shkodër

Ka mjaftueshëm korsi të ndara për biçikleta

Ka mjaftueshëm stenda të sigurta për parkimin e biçikletave

Ka mjaftueshëm rrugë të qeta ku është e lehtë të çiklosh

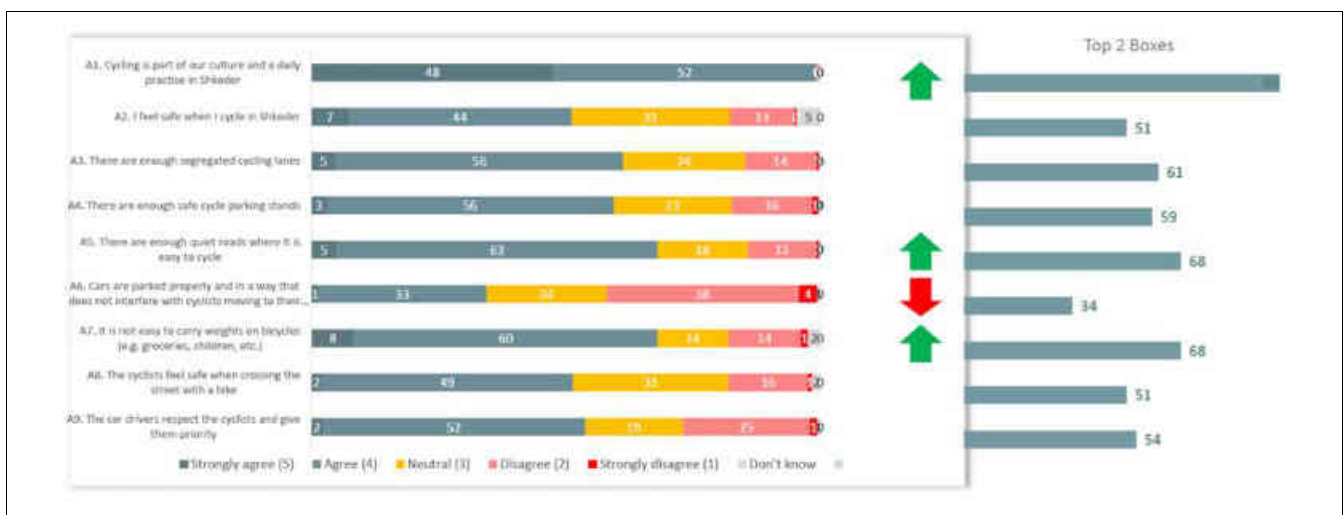
Makinat parkohen në mënyrë të rregullt dhe nuk pengojnë çiklistët në lëvizjen e tyre

Nuk është e lehtë të transportosh pesha me biçikletë (p.sh. ushqime, fëmijë, etj.)

Çiklistët ndihen të sigurt kur kalojnë rrugën me biçikletë

Shoferët i respektojnë çiklistët dhe u japin përparësi

Figura 2.27: Qëndrimet ndaj çiklizmit (%)



Kur rezultatet e anketës diferencohen për të kuptuar nëse qëndrimet ndryshojnë mes atyre që zotërojnë biçikletë dhe atyre që nuk zotërojnë, dalin në pah vetëm dy elementë me ndryshim domethënës (më shumë se 10 pikë përqindje). 66% e pronarëve të biçikletave ndihen të sigurt kur çiklojnë në Shkodër, krahasuar me vetëm 31% të atyre që nuk zotërojnë biçikletë. 69% e pronarëve janë dakord që nuk është e lehtë të transportosh pesha me biçikletë (p.sh. ushqime, fëmijë, etj.), krahasuar me 58% të jo-pronarëve.

Këto të dhëna sugjerojnë se përvoja personale me biçikletën ndikon në perceptimin e sigurisë dhe sfidave praktike të çiklizmit në qytet.

Figure 2.28: Attitudes towards cycling – bicycle owners v. non-owners of bicycles (% of top two boxes)



3.5.4 Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për të nxitur çiklizmin

Të paktën 95% e të gjithë të anketuarve deklarojnë se ndryshimet për përmirësimin e çiklizmit do t'i motivonin të përdornin biçikletën më shpesh. 98% janë dakord që cilësia më e mirë e infrastrukturës për biçikleta dhe më shumë korsi të ndara do t'i motivonin të çiklonin më shpesh. 91% do të motivoheshin nga orarë të besueshëm dhe linja më të përshtatshme (p.sh. lidhje më të mira) dhe mbërritje më të shpejtë në destinacion. 97% do të motivoheshin nga zona me trafik të qetësuar. 96% do të ndiheshin më të motivuar nëse do të kishte më shumë vëmendje nga drejtuesit e automjeteve dhe më shumë hapësira për parkimin e biçikletave (p.sh. stenda në rrugë, garazhe të dedikuara). 95% do të motivoheshin nëse rreziku për vjedhje ose dëmtim të biçikletës do të ishte më i ulët. Duhet të theksohet se shumica e këtyre masave bien brenda përgjegjësi të bashkisë.

Pyetja 17: Në çfarë mase do t'ju motivonin ndryshimet e mëposhtme për të çikluar më shpesh? Ju lutemi përdorni një shkallë nga 1 në 5, ku 5 do të thotë "Do të isha shumë i motivuar" dhe 1 "Nuk do të më motivonte fare."

Cilësi më e mirë e infrastrukturës për biçikleta

Më shumë korsi të ndara për biçikleta

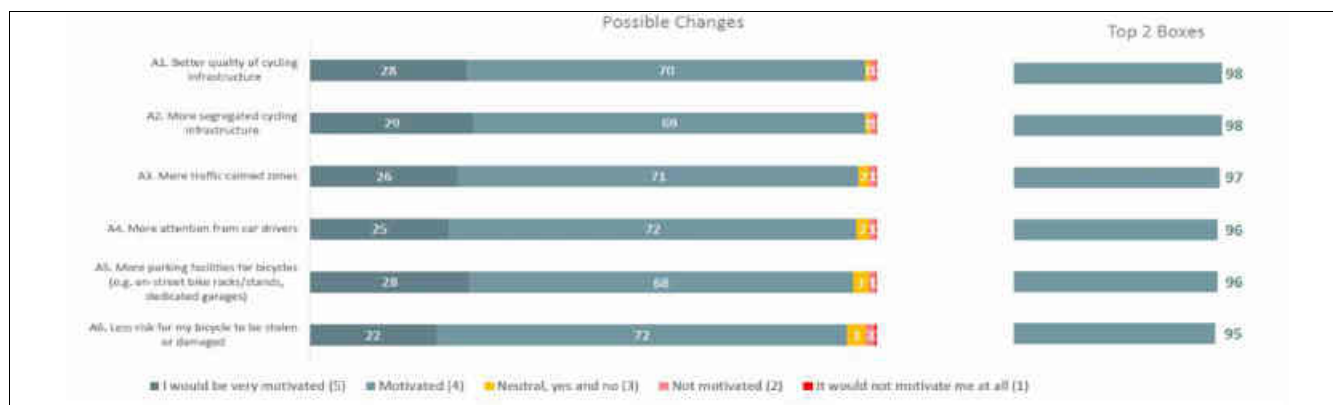
Më shumë zona me trafik të qetësuar

Më shumë vëmendje nga drejtuesit e automjeteve

Më shumë hapësira për parkimin e biçikletave (p.sh. stenda në rrugë, garazhe të dedikuara)

Më pak rrezik për vjedhje ose dëmtim të biçikletës

Figure 2.29: Attitudes towards potential changes to motivate cycling (%)



3.6 Ecja

3.6.1 Qëndrimet ndaj ecjes në Shkodër

68% e qytetarve janë dakord që ka mjaftueshëm trotuare, ndërsa 22% nuk janë dakord ose aspak dakord (1% në këtë të fundit). Vetëm 45% mendojnë se trotuaret ekzistuese janë në gjendje të mirë (p.sh. të gjera, pa mallra, mobilie të jashtme apo pengesa), ndërsa 36% nuk janë dakord (2% aspak dakord). Më pak se një e katërta (24%) janë dakord që personat me karrocë ose fëmijë në karrocë mund të lëvizin lehtësisht në trotuare dhe të kalojnë rrugën, ndërsa 52% nuk janë dakord (6% aspak dakord). 77% janë dakord që ka mjaftueshëm kalime për këmbësorë (zebra) në rrugë, ndërsa 15% nuk janë dakord (1% aspak dakord). 46% mendojnë se shoferët janë të vetëdijshëm për këmbësorët dhe i vëzhgojnë në trafik, ndërsa 33% nuk janë dakord (1% aspak dakord). Vetëm 30% janë dakord që makinat parkohen në mënyrë të rregullt dhe nuk pengojnë këmbësorët, ndërsa 48% nuk janë dakord (1% aspak dakord). 62% ndihen të sigurt si këmbësorë në Shkodër, ndërsa 11% nuk ndihen të tillë. 44% janë dakord që ka mjaftueshëm vende për të pushuar (p.sh. stola), ndërsa 35% nuk janë dakord (2% aspak dakord). Vetëm 33% mendojnë se ka mjaftueshëm gjelbërim dhe rrugica me pemë që ofrojnë hije, ndërsa 44% nuk janë dakord (1% aspak dakord).

Pyetja 18: Duke menduar për ecjen në Shkodër, bazuar në përvojën ose perceptimet tuaja, në çfarë mase jeni dakord ose nuk jeni dakord me secilën nga deklaratat e mëposhtme?

Ka mjaftueshëm trotuare

Kur ekzistojnë trotuare, ato janë kryesisht në gjendje të mirë (p.sh. të gjera, pa mallra, mobilie të jashtme apo pengesa të tjera)

Personat me karrocë ose me fëmijë në karrocë mund të lëvizin lehtësisht në trotuare dhe të kalojnë rrugën

Ka mjaftueshëm kalime për këmbësorë (zebra) në rrugë

Shoferët janë të vetëdijshëm për këmbësorët dhe i vëzhgojnë ata në trafik

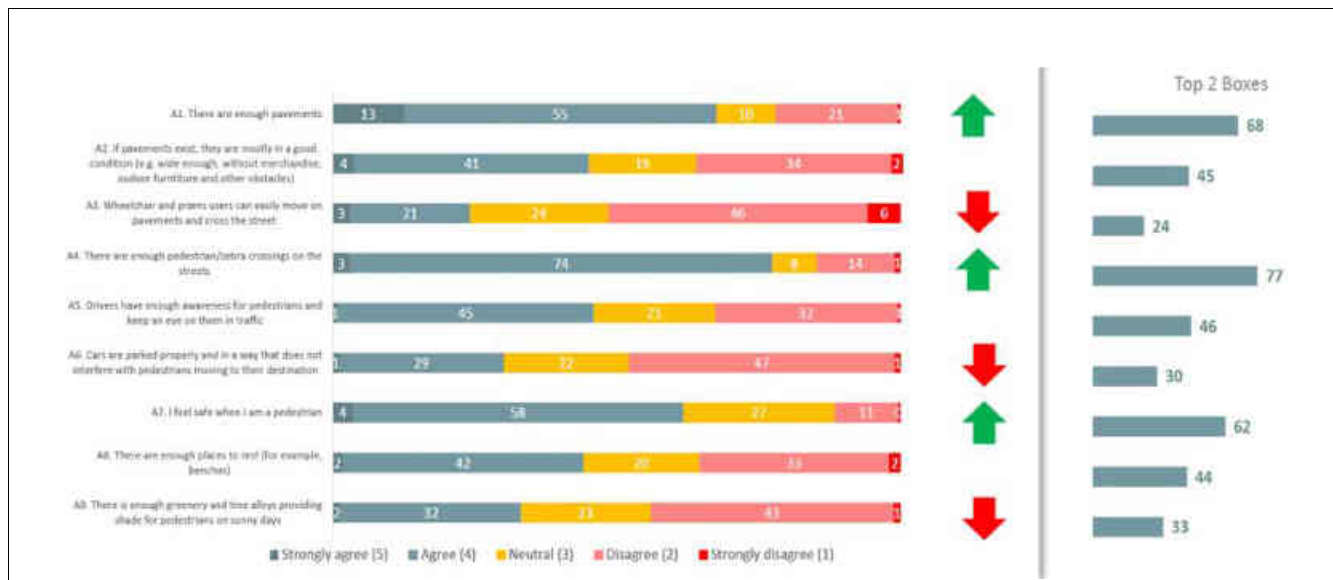
Makinat parkohen në mënyrë të rregullt dhe nuk pengojnë këmbësorët në lëvizjen e tyre

Ndihem i/e sigurt si këmbësor/e

Ka mjaftueshëm vende për të pushuar (p.sh. stola)

Ka mjaftueshëm gjelbërim dhe rrugica me pemë që ofrojnë hije për këmbësorët në ditët me diell

Figura 2.30: Qëndrimet ndaj ecjes në Shkodër (%)



3.6.2 Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për të nxitur ecjen

Të paktën 94% e të gjithë respondentëve deklarojnë se ndryshimet e propozuara do t'i motivonin të ecnin më shpesh. 98% janë dakord që cilësia më e mirë e trotuareve (p.sh. pa gropa, shtylla apo pengesa të tjera) do t'i motivonte të ecnin më shumë. 97% do të motivoheshin nga më shumë rrugica me pemë dhe gjelbërim, vende për të pushuar dhe afërsia e shërbimeve kryesore (si shkolla, çerdhe, qendra shëndetësore, biblioteka, supermarkete etj.) brenda distancës së ecjes nga vendbanimi. 96% do të ndiheshin më të motivuar nga zona pa makina (për këmbësorë dhe rekreacion), më shumë vëmendje nga drejtuesit e automjeteve dhe informim mbi përfitimet shëndetësore të ecjes. 94% do të

motivoheshin të ecnin më shpesh nëse do të kishte më shumë siguri në rrugë (p.sh. kundër vjedhjeve, ngacmimeve, qenve endacakë etj.).

Pyetja 17: Në çfarë mase do t'ju motivonin ndryshimet e mëposhtme për të ecur më shpesh? Ju lutemi përdorni një shkallë nga 1 në 5, ku 5 do të thotë "Do të isha shumë i motivuar" dhe 1 "Nuk do të më motivonte fare."

Cilësi më e mirë e trotuareve për ecje (p.sh. pa gropa, shtylla apo pengesa të tjera)

Më shumë zona pa makina (për këmbësorë dhe përdorim rekreativ)

Më shumë vëmendje nga drejtuesit e automjeteve

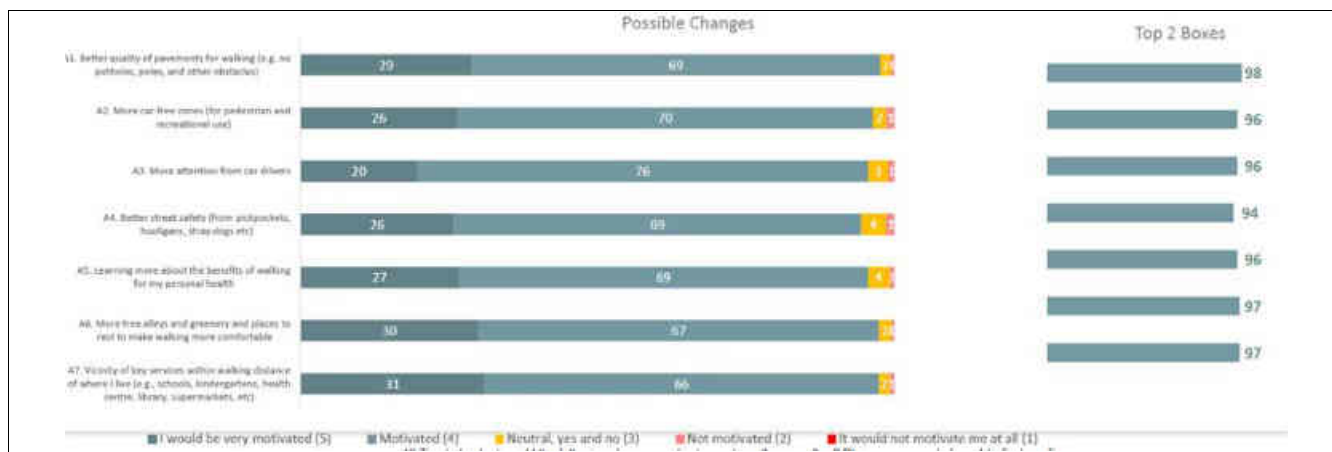
Më shumë siguri në rrugë (nga vjedhësit, ngacmuesit, qentë endacakë, etj.)

Të mësoj më shumë rreth përfitimeve të ecjes për shëndetin tim personal

Më shumë rrugica me pemë, gjelbërim dhe vende për të pushuar për ta bërë ecjen më të rehatshme

Afërsia e shërbimeve kryesore brenda distancës së ecjes nga vendbanimi im (p.sh. shkolla, çerdhe, qendra shëndetësore, bibliotekë, supermarkete, etj.)

Figura 2.31: Qëndrimet ndaj ndryshimeve të mundshme për të nxitur ecjen (%)



Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi III – Shtojcat

Shtojca VI – Raporti i Vlerësimit të Skenarit



BASHKIA SHKODËR

Tabela e Permbajtjes

Fjalori i Termave dhe Shkurtesave	25
1 Hyrje	26
1.1 Struktura e dokumentit	26
2 Metodologjia, të dhënat dhe mjetet	27

3	Vlerësimi i skenarëve.....	29
3.1	Vlerësimi me pikë i skenarëve përmes KonSULT	29
3.2	Simulimet e Modelit të Trafiku	40
3.2.1	Të dhënat e përditësuara të trafikut	41
3.2.2	Skema e re e menaxhimit të trafikut “në stilin e Gentit”	50
3.2.3	Bypass-i i ri lindor	54

Lista e Tabelave

Table 3-1: Pikezimi i Skenarve me KonSULT	32
Tabela 3-2: Flukset e automjeteve në Stacionin 01_Rus Maxhar – Data: E mërkurë, 11.10.2023	42
Tabela 3-3: Flukset e automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E enjte, 07.09.2023	43
Tabela 3-4: Flukset e automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E shtunë, 02.09.2023	43
Tabela 3-5: Flukset e automjeteve në Stacionin 03 Sheshi Zog – Data: E premte, 08.09.2023.....	44
Tabela 3-6: Flukset e automjeteve në Stacionin 04 Shkolla Pyjore – Data: E enjte, 12.10.2023	46
Tabela 3-7: Flukset e automjeteve në Stacionin 05 Sheshi Perash – Data: E martë, 07.11.2023	46
Tabela 3-8: Flukset e automjeteve në Stacionin 06 Sheshi Balshaj – Data: E premte, 20.10.2023	47
Tabela 3-9: Flukset e automjeteve në Stacionin 07 Gjuhadol – Data: E mërkurë, 01.11.2023	48
Tabela 3-10: Flukset e automjeteve në Stacionin 07 Gjuhadol – Data: E diel, 05.11.2023	50

Lista e Figurave

Figura 3.1: Ekran i “KonSULT Option Generator” dhe parametrat e përzgjedhur	30
Figura 3.1: Dritarja e punës TransCAD	40
Figura 3.2: Pikat e monitorimit të Trafikut	41
Figure 3.4: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 01_Rus Maxhar – Data: E mërkurë, 11.10.2023	42
Figura 3.5: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E enjte, 07.09.2023	43
Figura 3.6: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E enjte, 07.09.2023	44
Figura 3.7: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 03 Sheshi Zog – Data: E premte, 08.09.2023.....	45
Figura 3.8: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 04 Shkolla Pyjore – Data: E enjte, 12.10.2023.....	46
Figura 3.9: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 05 Sheshi Perash – Data: E martë, 07.11.2023	47
Figura 3.10: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 06 Sheshi Balshaj – Data: E premte, 20.10.2023	48
Figura 3.11: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 07 Gjuhadol – Data: E mërkurë, 01.11.2023	49
Figura 3.12: “Plani i Qarkullimit” i Gentit, Belgjikë	51
Figura 3.13: Skema e menaxhimit të trafikut e simuluar në Shkodër	51
Figura 3.14: Raporti V/C i skemës aktuale të trafikut rrugor.....	52
Figura 3.15: Raporti V/C i skemës njëkahëshe të trafikut	53
Figura 3.16: Raporti V/C i skemës aktuale të menaxhimit të trafikut (pa bypassin lindor)	55
Figura 3.17: Raporti V/C me bypassin e ri lindor	57

Fjalori i Termave dhe Shkurtesave

Shkurtesa	Pershkrimi
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
BAU	Gjithçka si zakonisht (Business As Usual)
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
BEI	Banka Europiane e Investimeve
ERI	Economic Resilience Initiative
ERI-ITA	Asistenca teknike qe merret me kete projekt
ZTK	Zone me Trafik te Kufizuar
OD	Origjine-Destinacion
ZK	Zone per Kembesore
SUMP	Plani i Levizshmerise se Qendrueshme Urbane
ZAT	Zona Analize Trafiku
V/C	Vëllim / Kapacitet

1 Hyrje

Ky dokument është pjesë e **Planit të parë të Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm (SUMP) për qytetin e Shkodrës** në Shqipëri dhe përshkruan **aktivitetet e vlerësimit të skenarëve** të kryera për të përzgjedhur masat e SUMP-it dhe për të vlerësuar ndikimet e tyre të mundshme. E gjithë realizuar duke përdorur gjeneruesin e opsioneve të masave KonSULT dhe sistemin e vlerësimit, si dhe një version të përditësuar të Modelit të Trafikut të zhvilluar për Shkodrën në vitin 2018, duke përdorur softuerin TransCAD.

1.1 Struktura e dokumentit

Ky raport është përfshirë në Vëllimin III si Shtojca VI dhe përbëhet nga kapitujt e mëposhtëm pas kësaj hyrjeje:

- **Kapitulli 2** paraqet metodologjinë, të dhënat dhe mjetet e përdorura për vlerësimin
- **Kapitulli 3** i kushtohet paraqitjes së hipotezave të analizuara për të arritur në skenarin përfundimtar

2 Metodologjia, të dhënat dhe mjetet

Vlerësimi i skenarëve të mobilitetit urban në Shkodër është kryer duke përdorur dy mjete të ndryshme:

- **KonSULT generator**³, një mjet i zhvilluar nga Universiteti i Leeds-it (MB), i krijuar për të ndihmuar qytetet në identifikimin e masave dhe strategjive efektive për planifikimin urban të qëndrueshëm
- **Modeli i Trafikut për Shkodrën**, i zhvilluar me **programin TransCAD** në vitin 2018 dhe i përditësuar për qëllimet e SUMP-it

KonSULT u përdor për të përzgjedhur dhe prioritarizuar strategjitë dhe masat që u diskutuan me aktorët gjatë punëtorive, të cilat më pas u specifikuan për të adresuar problemet dhe objektivat e Shkodrës dhe u grupuan në skenarë: Skenari Referencë ose “Business-As-Usual” (BAU) dhe dy skenarë të planit me qasje graduale.

KonSULT ofron njohuri të detajuara për secilën masë dhe gjeneron një vlerësim për to. Sistemi i pikëzimit lejon vlerësimin e masave politike sipas kriterëve si: përshtatshmëria për zonën, objektivat, problemet e adresuara, treguesit dhe strategjitë.

Masat kryesore të vlerësuara përfshijnë:

- **Nisma Politike:** përfshijnë futjen e standardeve të reja për menaxhimin e mobilitetit, përmirësimin e kushteve për ciklizëm, rritjen e sigurisë për këmbësorët dhe zgjerimin e shërbimeve të transportit publik
- **Opsione për Menaxhimin e Trafikut:** propozime që përfshijnë skema të ndryshme qarkullimi dhe ndërtimin e një unaze të re lindore
- **Përmirësime të Infrastrukturës:** përfshijnë rehabilitimin e segmenteve kyçe rrugore, ndërtimin e një hyrjeje të re në qytet dhe mbështetjen për sisteme të qëndrueshme të transportit të mallrave dhe pasagjerëve

Në kuadër të studimit “Plani i Trafikut, Mobilitetit dhe Sinalistikës Rrugore” (ICE, 2018), u zhvillua dhe kalibrua për herë të parë një model transporti (uni-modal) për qytetin e Shkodrës.

I gjithë territori u nda në 103 zona dhe mikro-zona, me të dhëna specifike mbi popullsinë, familjet dhe shkallën e motorizimit. Një fushatë numërimi trafiku në disa pika të qytetit dhe një anketë familjare me 500 individë mundësuan llogaritjen e numrit të udhëtimeve të gjeneruara dhe tërhequra për çdo zonë, së bashku me matricën përkatëse të origjinë-destinacionit (OD).

Shpërndarja e trafikut në rrjetin rrugor lejoi vlerësimin e fluksit të automjeteve (në të dy drejtimet dhe për 24 orë), si dhe raportin vëllim/kapacitet për çdo segment rruge. Rezultatet janë paraqitur në raportin e Analizës së Gjendjes (Vëllimi I). Gjatë sezonit veror, veçanërisht në gusht dhe fillim shtatori, shumë rrugë janë të mbingarkuara dhe të bllokuara, siç dëshmohet nga pamjet e kamerave të sigurisë në pika të ndryshme.

Në kuadër të SUMP-it, analiza e të dhënave më të fundit (gusht–shtator 2022 dhe gusht 2023) nga kamerat në shtatë lokacione lejoi përditësimin dhe rikalibrimin e modelit. Matrica OD u përditësua, duke ndarë zonën në 99 Zona të Analizës së Trafikut (TAZ) dhe u testuan dy opsione kryesore

- **Një skemë trafiku njëkahëshe me sektorë, e ngjashme me atë të Gentit, Belgjikë**⁴: kjo përfshin kthimin e akseve kryesore rrugore të Shkodrës në rrugë njëkahëshe, duke ndarë qytetin në sektorë dhe duke kufizuar qarkullimin ndërmjet tyre përmes rrugëve të caktuara
- Ndërtimin e **Bypass-it Lindor** (parashikuar nga Plani i Pergjithshëm Vendor).

³ Zhvillimi i KonSULT është financuar nga organizata të tilla si Këshilli Britanik për Kërkime në Inxhinieri dhe Shkenca Fizike (UK EPSRC), Departamenti Britanik për Transport, Komisioni Evropian dhe Fondi Rrugor Rees Jeffreys. Versioni i tij më i fundit, i cili përfshin një faqe interneti të përditësuar, një udhëzues të zgjeruar të politikave dhe funksione të përmirësuara për gjenerimin e opsioneve, është zhvilluar në kuadër të projektit CH4ALLENGE, i financuar nga Komisioni Evropian përmes EASME. www.konsult.leeds.ac.uk

⁴ <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan>

Rezultatet e simulimeve u përdorën për të konfirmuar ose rishikuar masat e përfshira në skenarët e planit, ndërsa sistemi i pikëzimit i KonSULT lejoi vlerësimin e diferencës midis skenarit “Business-As-Usual” (BAU) dhe dy skenarëve të planit me qasje graduale, të cilët më pas u analizuan edhe në aspektin teknik dhe financiar.

Një mjet shtesë online, i parashikuar fillimisht nga grupi i punës së SUMP-it për të plotësuar vlerësimin — modeli strategjik **Urban Transport Roadmaps**⁵, i rekomanduar nga Udhëzuesit e BE-së për SUMP dhe i aftë për të matur ndikimet në transport, mjedis dhe ekonomi të masave të përfshira në secilin skenar — nuk është më i disponueshëm dhe është hequr nga faqja zyrtare <https://www.urban-transport-roadmaps.eu>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/urban-transport-roadmaps-web-based-tool-help-cities-develop-sustainable-mobility-strategies-2018-02-09_en

3 Vlerësimi i skenarëve

3.1 Vlerësimi me pikë i skenarëve përmes KonSULT

Skenari BAU (Business-As-Usual) përfshin të gjitha masat tashmë të planifikuara nga Bashkia (ose nga autoritete të tjera kombëtare në lidhje me hekurudhën dhe ndërtimin e autostradave dhe urave të reja).

Skenari i Planit 1 rrjedh nga përzgjedhja e masave dhe përfshin të gjitha masat shtesë koherente të përpunuara më tej nga ekipi i SUMP-it. Ai mund të konsiderohet si një “skenar i plotë” që përfshin si investime në ridizenjimin e rrugëve, ashtu edhe masa rregullatore dhe organizative.

Ndërsa Skenari i Planit 2 është një version më i lehtë, me më pak masa ose me masa të rishikuara lehtësisht.

Qasja e përgjithshme nuk ishte të krahasoheshin skenarë të ngjashëm, por të vlerësohej diferenca në pikëzim midis secilit skenar të planit dhe skenarit BAU: një diferencë më pak domethënëse mund të çojë në adoptimin e një qasjeje më të lehtë, në vend të një kombinimi ndërhyrjesh dhe reformash.

KonSULT përdor një sistem pikëzimi për të vlerësuar masat individuale sipas kriterëve të ndryshme. Pikët normalizohen në një shkallë nga -1 deri në +1 dhe rrjedhin nga kategoritë e mëposhtme:

- **lloji i zonës:** bazuar në përshtatshmërinë e masës për një zonë të caktuar (në rastin tonë “qendra e qytetit”)
- **objektivat:** vlerësimi mesatar i kontributit të masës ndaj objektivave të ndryshëm
- **problemet:** vlerësimi mesatar i kontributit të masës në zgjidhjen e problemeve specifike
- **treguesit:** bazuar në vlerësimin për problemin e lidhur me treguesin përkatës
- **strategjitë:** bazuar në kontributin e masës ndaj strategjive të ndryshme

Formula e pikëzimit është:

Pikët për masën (m) = 100 × Vlera për llojin e zonës × Vlera për objektivat × Vlera për strategjitë

Vlera për llojin e zonës varion nga 0 në 1, në varësi të përshtatshmërisë së masës për zonën e interesit. Për shembull, nëse një masë merr 4 nga 5 pikë për aplikueshmëri në qendër qyteti, vlera e saj për llojin e zonës është 0.8.

Vlera për objektivat (ose për problemet/treguesit) llogaritet me formulën:

Vlera për objektivat = $\Sigma(W \times O)$

Ku:

- W është pesha (vlerësimi nga 1 në 5) e caktuar nga përdoruesi për një objektiv, e normalizuar që shuma e peshave të jetë 1
- O është vlera e performancës së masës, që varion nga -1 në +1

Në mënyrë të ngjashme, vlera për strategjitë llogaritet duke përdorur peshët dhe vlerësimet e performancës të caktuara nga përdoruesi.

Në projektin tonë, ekipi konsulent përdori problemet e identifikuar si bazë për vlerësim. Bazuar në gjykimin ekspert, secilës kategori problemi iu caktua një vlerë rëndësie nga 1 në 5, siç paraqitet në figurën në vijim.

Figura 3.1: Ekrani i “KonSULT Option Generator” dhe parametrat e përzgjedhur

Powered by Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Search site Go

Measure Option Generator

How to use the MOG
Single Measure Option Generator: scoring
Abridged lists
Complementary Measures Option Generator: scoring
Packages Option Generator: scoring
What do the scores mean?
What do we mean by packaging?
How can I compare results?

Policy Instruments:
A Policy Guidebook

Transport Strategy:
A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Measure Option Generator

Please select **objectives**, **problems** or **indicators**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each category** you have selected.

0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.

Objectives	Problems ☒	Indicators
0 ☐ Efficiency	4 ☒ Congestion	0 ☐ Congestion
0 ☐ Liveable streets	4 ☒ Community Impacts	0 ☐ Bus reliability
0 ☐ Protection of the environment	3 ☒ Environmental Damage	0 ☐ % of people who think it is easy and safe to walk in their area
0 ☐ Equity and Social Inclusion	5 ☒ Poor Accessibility	0 ☐ CO2 emissions
0 ☐ Safety	5 ☒ Social and Geographic disadvantaging	0 ☐ Local pollution
0 ☐ Economic Growth	5 ☒ Accidents	0 ☐ Energy efficiency (/ trip)
0 ☐ Finance	4 ☒ Suppression of Economic Activity	0 ☐ Accessibility to key services
		0 ☐ Average cost of journey
		0 ☐ Safety
		0 ☐ Regional GDP

Previous Screen
Continue
Start again

Powered by Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Search site Go

Measure Option Generator

How to use the MOG
Single Measure Option Generator: scoring
Abridged lists
Complementary Measures Option Generator: scoring
Packages Option Generator: scoring
What do the scores mean?
What do we mean by packaging?
How can I compare results?

Policy Instruments:
A Policy Guidebook

Transport Strategy:
A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Measure Option Generator

Please select policy **strategy/strategies**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each strategy** you have selected.

0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.

Any Strategy ☒

5 ☒ Reducing the need to travel
5 ☒ Reducing Car Use
5 ☒ Improving the Use of Road Space
5 ☒ Improving the use of Public Transport
5 ☒ Improving walking and cycling
5 ☒ Improving Freight

Previous Screen
Continue
Start again

Bazuar në rëndësinë e problemeve dhe strategjive, gjeneratori llogarit pikët për secilën masë (p.sh. “Kufizimet rregullatore” kishin kosto të ulët, afat të shkurtër zbatimi dhe një vlerësim prej 26; “Rrjetet e biçikletave” kishin kosto mesatare, afat mesatar dhe një vlerësim prej 20, etj.).

Masat dhe vlerësimet e KonSULT-it iu caktuan secilës masë specifike të SUMP-it. Në disa raste, përdoret gjykimi ekspert për të përcaktuar vlerësimet për masa të veçanta (p.sh. duke rritur pak pikët për rrjetin e biçikletave bazuar në parimet holandeze dhe duke ulur pikët për korsitë jo të mbrojtura të biçikletave në një anë të rrugës).

Në vijim përshkruhet ushtrimi i pikëzimit.

Table 3-1: Pikezimi i Skenarve me KonSULT

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
Standarde dhe aftësi të reja për menaxhimin e lëvizshmërisë në Shkodër	Projektimi dhe administrimi i rrjetit rrugor në përputhje me Rregulloren dhe Hierarkinë e re Vendore të Rrugëve			10	0	0
	Rishikimi i funksioneve dhe përgjegjësi në drejtoritë e qytetit dhe organet e tjera drejtuese që kanë lidhje me lëvizshmërinë.			3	0	0
	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë	Përmirësimi i kapaciteteve dhe aftësive të personelit të lëvizshmërisë		3	3	0
Bulevardet dhe rrugët kryesore të Shkodrës janë të përshtatshme ndaj klimës, të gjelbra dhe multimodale (të përshtatshme për mjete të kombinuara transporti)	Zhvillimi i kopshtit linear jug-veri dhe boshtit multimodal	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal	Nuk ka përmirësime, organizimi aktual hapësinor	3	1	0
	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal	Zhvillimi i kopshtit linear lindje- perëndim dhe boshtit multimodal	Nuk ka përmirësime, organizimi aktual hapësinor	3	1	0
	Përmirësimi i unazave të brendshme perëndimore dhe lindore	Nuk ka përmirësime	Nuk ka përmirësime	3	0	0
	Përmirësimi dhe rikompozimi i akseve shpërndarëse lindore	Nuk ka përmirësime	Nuk ka përmirësime	3	0	0

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
Një qendër historike e zgjeruar dhe e qetë për Shkodrën	Sigurimi i vijueshmërisë së zonës ekzistuese për këmbësorë dhe zgjerimi i saj në zona të tjera të afërta	Mbaj zonwn ekzistuese pwr kwmbwsorw	Mbaj zonwn ekzistuese pwr kwmbwsorw	10	0	0
	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit	Zbatimi i një zone me trafik të kufizuar (ZTK) të ndarë në sektorë në qendrën e qytetit		11	8	0
	Testimi i ditëve pa makina ose i fashave orare të përkohshme pa qarkullim në qendrën e qytetit			10	0	0
Rrjeti rrugor lokal në lagjet e qytetit është i plotë, i aksesueshëm në këmbë dhe i përbashkët për të gjithë përdoruesit	Hartimi i konceptit dhe standardeve për rrjetin rrugor lokal			10	0	0
	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit	Transformimi dhe përmirësimi i rrugëve lokale në lagjet e qytetit		10	10	0
	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes	Përshtatja e rrugëve lokale për të siguruar ecjen dhe bashkëjetesën me mënyrat e tjera të lëvizjes	27	27	27
	Sigurimi i rrugëve si hapësira lojërash për fëmijë			10	0	0

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
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	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	Eliminimi i nyjeve problematike dhe segmenteve të rrezikshme në kryqëzimet dhe akset kryesore	24	24	24
	Heqja e pengesave fizike në trotuare	Heqja e pengesave fizike në trotuare	Heqja e pengesave fizike në trotuare	16	16	16
	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	Zgjerimi, mbrojtja dhe përmirësimi i kalimeve për këmbësorë	18	18	18
	Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”	Zbatimi i programit “Rrugët e Shkollës”		15	15	0
	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	Sigurimi i parkimit të rezervuar për përdoruesit me aftësi të kufizuara	5	5	5
Shkodra është një destinacion frymëzues dhe tërheqës për çiklistët	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban të biçikletave bazuar në parimet holandeze të projektimit	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban duke përdorur një anë të rruges	Projektimi dhe plotësimi i një rrjeti qendror urban duke përdorur një anë të rruges	24	10	10
	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	Sigurimi i shumë hapësirave publike dhe rezidenciale për parkim biçikletash	7	7	7
	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	Zhvillimi i rrugës çiklistike Liqeni i Shkodrës – Lumi Buna	7	7	7

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.	Garantimi i pedalimit të sigurt dhe të këndshëm ndërmjet Shkodrës dhe njësive të tjera administrative.		18	18	0
	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	Konceptimi dhe promovimi i ngjarjeve të pedalimit në bashkëpunim me qytetarët dhe bizneset	13	13	13
	Përmirësimi i shërbimit të biçikletave me qira në qytet			13	0	0
Më shumë njerëz përdorin transportin publik të pasagjerëve	Sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, menaxhimi i duhur dhe një nivel minimal shërbimi për rrjetin e transportit publik	Nuk ka mbështetje dhe incentiva për shërbimin e transportit publik	Nuk ka mbështetje dhe incentiva për shërbimin e transportit publik	13	0	0
	Rishikimi dhe digjitalizimi i linjave të autobusëve urbanë dhe periferikë			3	0	0
	Përcaktimi i një identiteti të ri vizual për rrjetin e transportit publik	Nuk ka rishikim për linjat e TP	Nuk ka rishikim për linjat e TP	6	0	0
	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave	Përmirësimi i cilësisë së vendqëndrimeve të autobusëve dhe nyjeve të vogla të ndërrimit të linjave		3	3	0

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
	Mbështetja e elektrifikimit të flotës së autobusëve urban			13	0	0
	Prezantimi i shërbimeve të transportit kolektiv “sipas kërkesës” bazuar në teknologjitë e reja dhe parimet e përfshirjes			6	0	0
	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve	Përcaktimi i vendndodhjes dhe ndërtimi i terminalit të autobusëve dhe minibusëve		3	3	0
	Mbështetja e rritjes së përdorimit të Liqenit të Shkodrës për shërbime pasagjerësh			9	0	0
Qarkullimi rrugor është më efikas, më i pastër dhe më i qetë	Testimi dhe zbatimi i përshtatjeve të duhura në skemën e menaxhimit të trafikut			11	0	0
	Projektimi i hapësirave shumëfunktionale buzë trotuarit dhe jashtë rruge			1	0	0
	Hartimi i një programi për sinjalistikën rrugore që mundëson orientim dhe sjellje më të mirë në trafik			8	0	0

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit	Sigurimi i zbatimit efektiv të rregullave në rrugët e qytetit		10	10	0
	Zgjerimi dhe promovimi i infrastrukturës për karikimin e automjeteve elektrike			4	0	0
	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			1	0	0
Parkimi bëhet më i strukturuar dhe zhvendoset kryesisht në hapësira jashtë rrugës	Zhvillimi i hapësirave Parko & Udhëto (me transport publik) në hyrjet kryesore të qytetit			3	0	0
	Mbështetja e një sistemi strukturash "Parko & Shko" (në këmbë)			3	0	0
	Projektimi dhe zbatimi i një skeme të re për menaxhimin e parkimit me pagesë në rrugë	Mbajtja e skemes aktuale te parkimit me prenotim	Mbajtja e skemes aktuale te parkimit me prenotim	8	0	0
	Identifikimi i zonave të parkimit vetëm për banorët dhe mbështetja për garazhet publike në lagje			8	0	0

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
	Zbatimi i standardeve maksimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera të pasurive të paluajtshme	Zbatimi i standardeve minimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera	Zbatimi i standardeve minimale të parkimit për banesat dhe projektet e tjera	8	4	4
Logjistika urbane është efikase dhe e qëndrueshme	Vendosja e kufizimeve për automjetet e mallrave sipas orarit, ndotjes dhe madhësisë			3	0	0
	Mbështetje për logjistikën me biçikleta dhe mikro-depove/qendrave të shpërndarjes së përbashkët			2	0	0
	Mbështetja e kalimit në automjete mallrash elektrike			2	0	0
Shkodra përfiton nga lidhje më të mira transporti	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	Mbështetje për ndërtimin e linjës hekurudhore Tiranë – Shkodër – Podgoricë	5	5	5
	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	Rinovimi i stacionit hekurudhor të Shkodrës	15	15	15
	Koordinimi dhe mbështetja për funksionimin e shërbimeve të autobusëve ndërqytetas të klasit të parë			3	0	0
	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	Mbështetje e ndërtimit të Autostradës Adriatiko-Joniane	5	5	5

Strategjia	Pershkrimi i Skenareve			Pikëzimi		
	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU	Skenari i Planit 1	Skenari i Planit 2	Skenari Referencë / BAU
	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut	Përmirësimi i segmentit rrugor dhe urës së Bahçallëkut	10	10	10
	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit	Ndërtimi i hyrjes së re juglindore të qytetit		10	10	10
	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	Rehabilitimi i rrugës Shirokë-Zogaj dhe lidhja me Malin e Zi	2	2	2
			Totali	444	250	171

Duke ndjekur metodologjinë, rezulton se Skenari i Planit 1 grumbullon gjithsej 444 pikë, ndërsa Skenari i Planit 2 arrin në 250 pikë, krahasuar me 171 pikë të skenarit referencë (BAU).

Skenari i lehtë (Plan 2) shton vetëm 71 pikë ndaj BAU-së, ndërsa Skenari i plotë (Plan 1) shton 266 pikë.

Masat që kontribuojnë më shumë në këtë diferencë janë: futja e një Rregulloreje të re Lokale për Rugët dhe Hierarkinë Rugore; zgjerimi i zonave pedonale, zonave me trafik të kufizuar dhe testimi i ditëve pa makina; projektimi dhe përfundimi i një rrjeti kryesor urban për biçikleta, bazuar në parimet holandeze; dhe investimet në transportin publik

Në përfundim, analiza thekson rëndësinë e investimeve strategjike në infrastrukturën e mobilitetit, reformave politike dhe masave rregullatore për të arritur një mobilitet urban të qëndrueshëm në Shkodër. Megjithatë, Skenari i Planit 1, me masat e tij me pikë të larta dhe zgjidhjet për trafikun, duhet të përpunohet më tej në Propozimin e Planit, veçanërisht në aspektin e fizibilitetit dhe kostove të ndërhyrjeve.

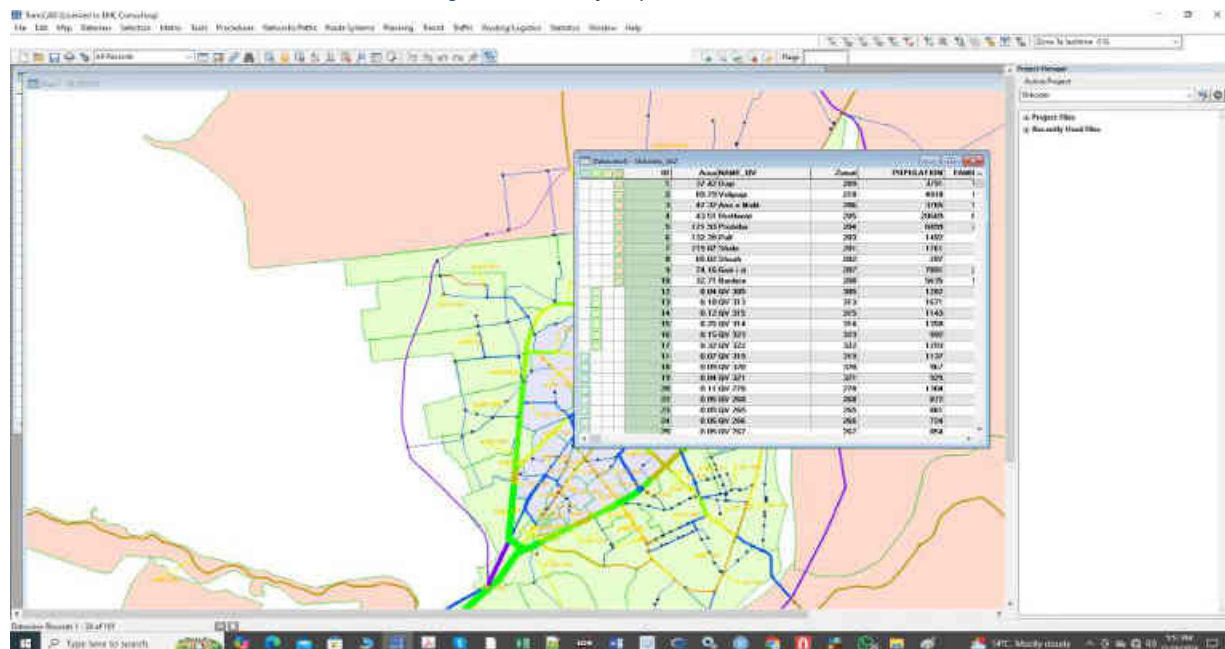
3.2 Simulimet e Modelit të Trafikut

Ekipi konsulent kreu një analizë të ndikimit të skemave të ndryshme të menaxhimit të trafikut duke përdorur një model të përditësuar të trafikut për qytetin e Shkodrës. Ky model u rishikua me të dhëna të reja trafiku, duke siguruar një përfaqësim të saktë të kushteve aktuale. Matrica Origjinë-Destinacion (OD) u përditësua gjithashtu për të pasqyruar flukset e trafikut gjatë orëve të pikut, duke ofruar një bazë të fortë për vlerësimin e skenarëve të propozuar.

Modeli i trafikut u zhvillua duke përdorur softuerin TransCAD për Modelimin e Transportit, një mjet i fuqishëm për planifikimin dhe analizën e transportit. Zona e studimit u nda në 99 Zona të Analizës së Trafikut (TAZ), ku çdo segment rruge u kodua me attribute kyçe si shpejtësia në kushte të lira, koha e udhëtimit dhe kapaciteti. Për më tepër, kurbat e Byrosë së Rugëve Publike (BPR) u kalibruan duke përdorur të dhëna nga një anketë e detajuar për kohën e udhëtimit, duke rritur saktësinë e modelit në simulimin e kushteve reale.

Ky model i përditësuar mundësoi një analizë gjithëpërfshirëse të ndikimeve të trafikut nën skema të ndryshme, përfshirë raportet vëllim/kapacitet dhe nivelet e mbingarkesës. Figura 3.1 paraqet hapësirën e punës në TransCAD për një orar përfaqësues të pikut, konkretisht nga ora 07:00 deri në 08:00.

Figura 3.2: Dritarja e punës TransCAD



Ky model përdoret si një mjet për marrjen e vendimeve, duke mbështetur vlerësimin e përmirësimeve të ndryshme infrastrukturore dhe strategjive të menaxhimit të trafikut, me synim optimizimin e mobilitetit dhe reduktimin e mbingarkesës në Shkodër.

3.2.1 Të dhënat e përditësuara të trafikut

Të dhënat e trafikut u mblodhën përmes analizës së pamjeve nga kamerat e instaluar në kryqëzimet kryesore të Shkodrës. Pamjet u përpunuan në zyrë, ku operatorët regjistruan manualisht numrin e automjeteve në të dy drejtimet gjatë një periudhe 12-orëshe.

Pikat kryesore të monitorimit të trafikut paraqiten në figurën në vijim

Figura 3.3: Pikat e monitorimit të Trafikut



Numërimet e detajuara të trafikut për secilën pikë monitorimi paraqiten më poshtë.

Këto të dhëna janë përdorur për kalibrimin e modelit të trafikut përmes një procedure të përditësimit të matricës, e cila integron të dhënat e reja të trafikut nga nyjet rrugore për të përditësuar matricën ekzistuese të origjinë-destinacionit.

Tabela 3-2: Flukset e automjeteve në Stacionin 01_Rus Maxhar – Data: E mërkurë, 11.10.2023

Ora		↓	↑
		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	247	241
8:00	9:00	452	360
9:00	10:00	361	304
10:00	11:00	354	344
11:00	12:00	378	398
12:00	13:00	357	376
13:00	14:00	463	367
14:00	15:00	312	313
15:00	16:00	307	320
16:00	17:00	339	348
17:00	18:00	322	318
18:00	19:00	441	337
19:00	20:00	300	304
20:00	21:00	260	290
21:00	22:00	182	147
22:00	23:00	97	114

Figure 3.4: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 01_Rus Maxhar – Data: E mërkurë, 11.10.2023

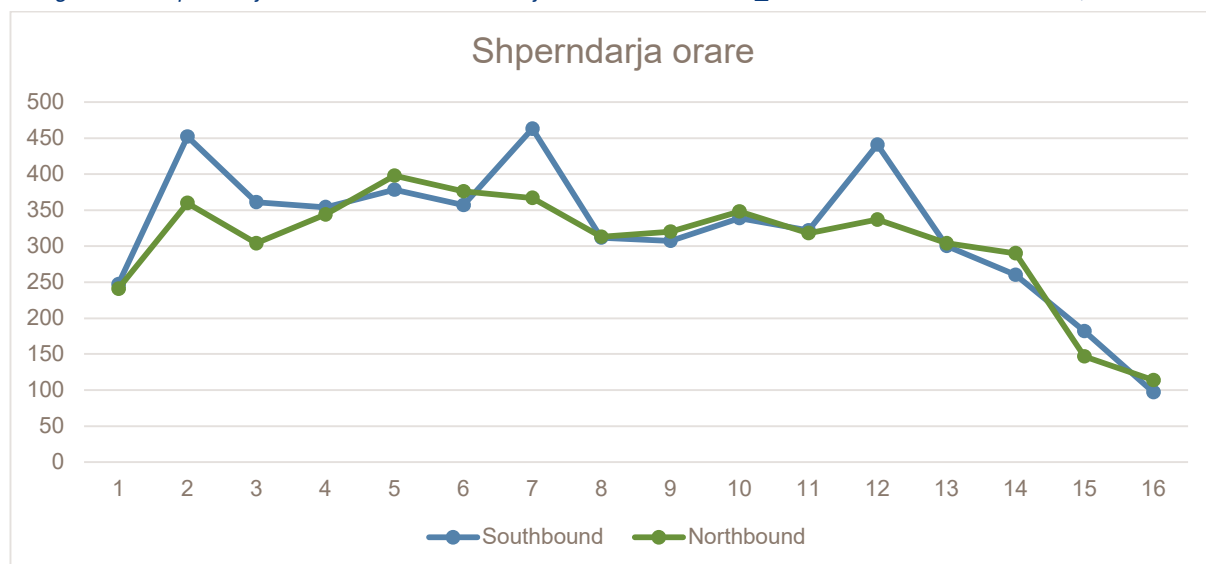


Tabela 3-3: Flukset e automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E enjte, 07.09.2023

Ora		↓	↑
		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	82	104
8:00	9:00	162	180
9:00	10:00	160	253
10:00	11:00	192	187
11:00	12:00	184	192
12:00	13:00	188	187
13:00	14:00	181	166
14:00	15:00	150	127
15:00	16:00	161	138
16:00	17:00	164	148
17:00	18:00	147	157
18:00	19:00	152	164
19:00	20:00	179	163
20:00	21:00	162	132
21:00	22:00	72	54
22:00	23:00	57	49

Figura 3.5: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E enjte, 07.09.2023

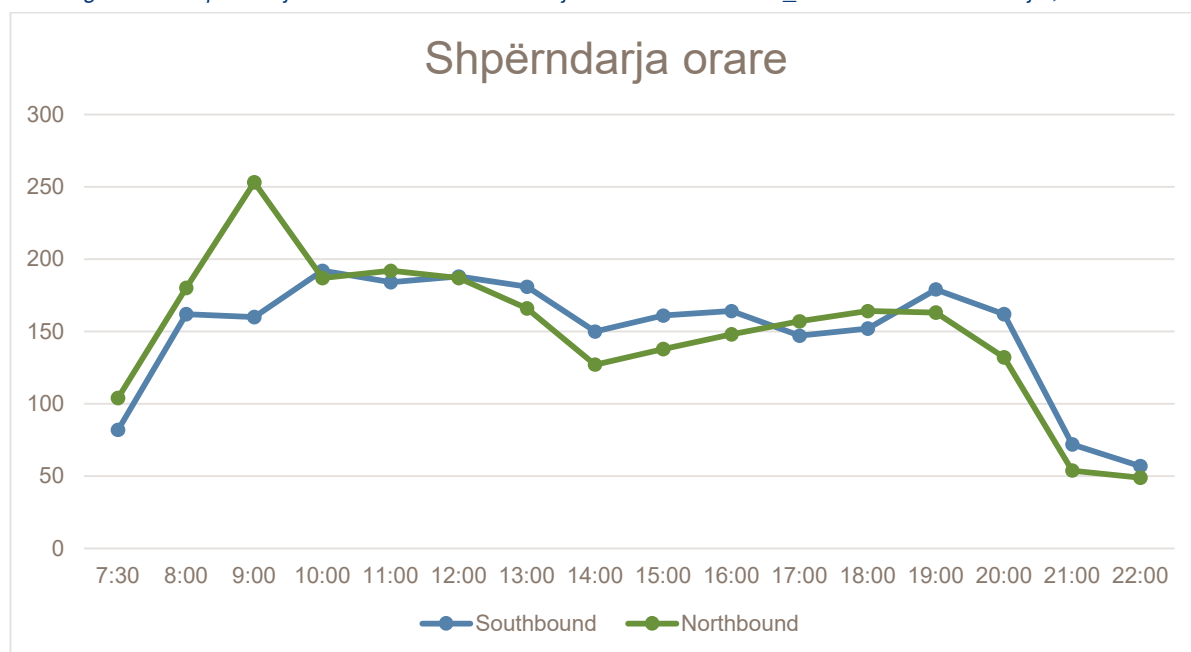


Tabela 3-4: Flukset e automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E shtunë, 02.09.2023

Ora	↓	↑
-----	---	---

		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	53	69
8:00	9:00	107	137
9:00	10:00	135	167
10:00	11:00	166	181
11:00	12:00	175	159
12:00	13:00	180	166
13:00	14:00	143	143
14:00	15:00	116	130
15:00	16:00	132	108
16:00	17:00	127	112
17:00	18:00	153	168
18:00	19:00	144	181
19:00	20:00	171	189
20:00	21:00	125	135
21:00	22:00	91	72
22:00	23:00	61	51

Figura 3.6: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 02_Mark Lula – Data: E enjte, 07.09.2023

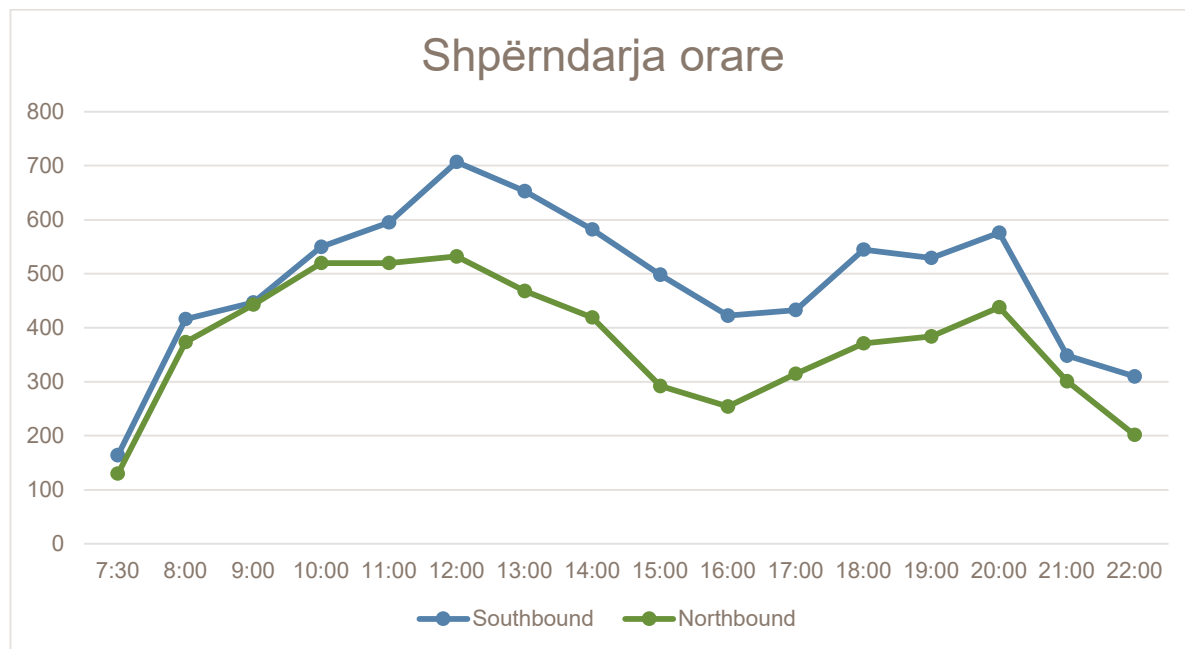


Tabela 3-5: Flukset e automjeteve në Stacionin 03 Sheshi Zog – Data: E premte, 08.09.2023

Ora	↓	↑
	Rrjedhat	

Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	164	130
8:00	9:00	416	373
9:00	10:00	447	443
10:00	11:00	550	520
11:00	12:00	595	520
12:00	13:00	707	532
13:00	14:00	653	468
14:00	15:00	582	419
15:00	16:00	498	292
16:00	17:00	422	254
17:00	18:00	433	315
18:00	19:00	545	371
19:00	20:00	529	384
20:00	21:00	576	438
21:00	22:00	348	301
22:00	23:00	310	202

Figura 3.7: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 03 Sheshi Zog – Data: E premte, 08.09.2023

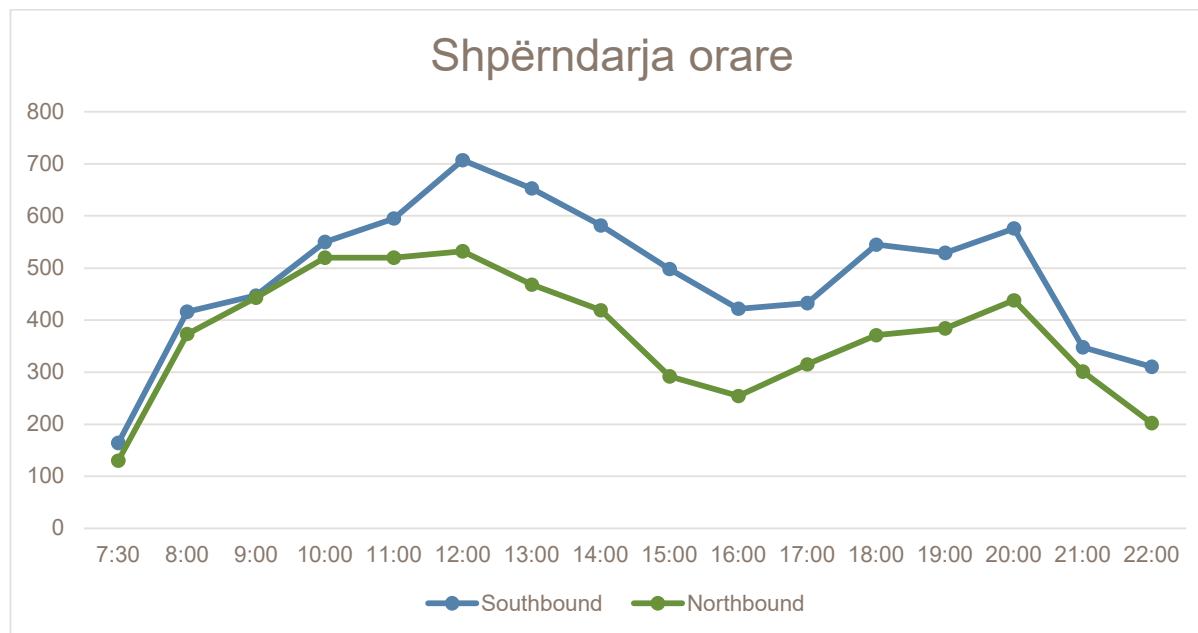


Tabela 3-6: Flukset e automjeteve në Stacionin 04 Shkolla Pyjore – Data: E enjte, 12.10.2023

Ora		↓	↑
		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	194	253
8:00	9:00	343	393
9:00	10:00	347	437
10:00	11:00	309	426
11:00	12:00	314	428
12:00	13:00	311	495
13:00	14:00	308	426
14:00	15:00	240	342
15:00	16:00	233	308
16:00	17:00	257	336
17:00	18:00	204	295
18:00	19:00	286	346
19:00	20:00	250	232
20:00	21:00	215	187
21:00	22:00	98	90
22:00	23:00	94	91

Figura 3.8: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 04 Shkolla Pyjore – Data: E enjte, 12.10.2023

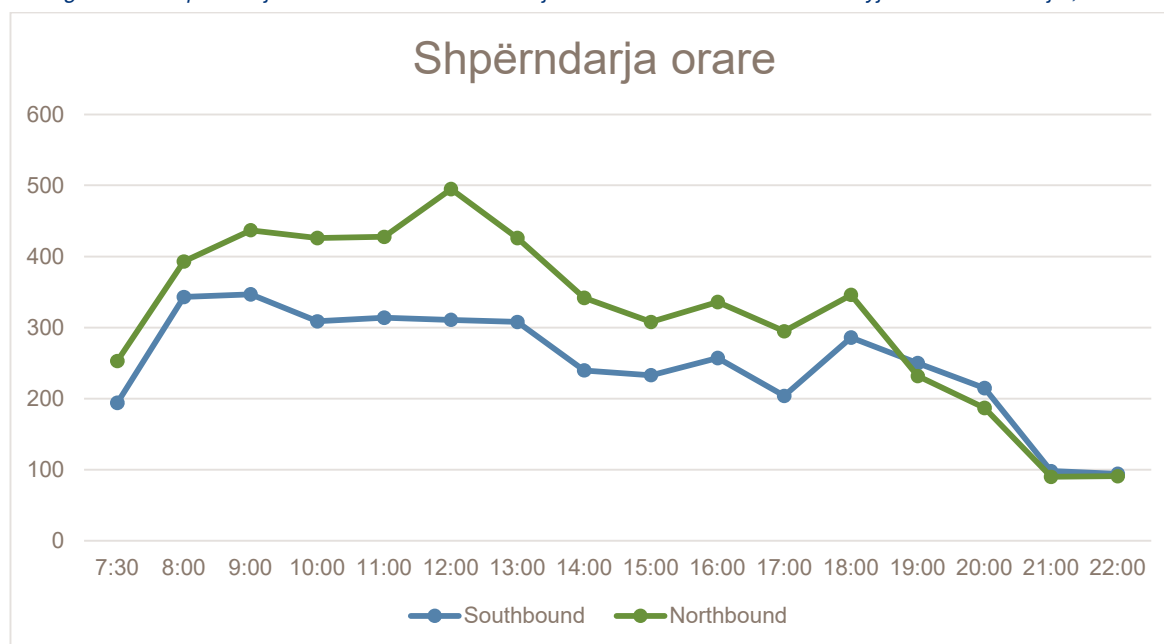


Tabela 3-7: Flukset e automjeteve në Stacionin 05 Sheshi Perash – Data: E martë, 07.11.2023

Ora	↓	↑
-----	---	---

		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	107	71
8:00	9:00	540	315
9:00	10:00	755	343
10:00	11:00	659	293
11:00	12:00	672	321
12:00	13:00	720	330
13:00	14:00	703	343
14:00	15:00	659	411
15:00	16:00	674	368
16:00	17:00	667	319
17:00	18:00	720	326
18:00	19:00	768	333
19:00	20:00	733	297
20:00	21:00	658	239
21:00	22:00	562	159
22:00	23:00	392	129

Figura 3.9: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 05 Sheshi Perash – Data: E martë, 07.11.2023

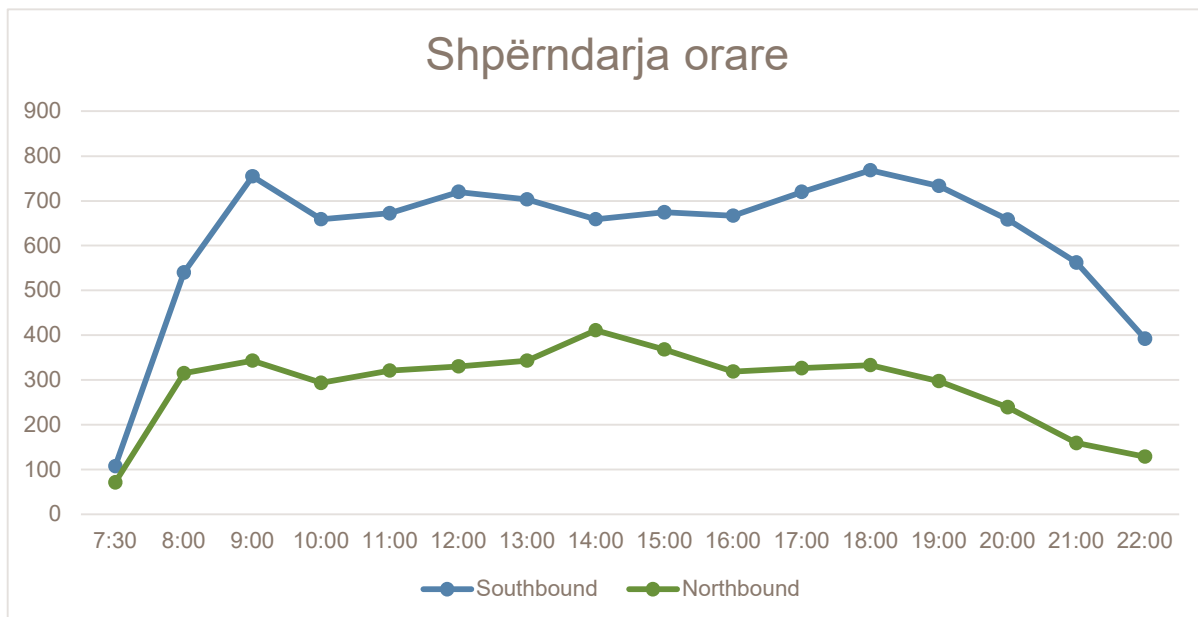


Tabela 3-8: Flukset e automjeteve në Stacionin 06 Sheshi Balshaj – Data: E premte, 20.10.2023

Ora	↓	↑
	Rrjedhat	

Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	277	478
8:00	9:00	519	817
9:00	10:00	492	857
10:00	11:00	475	887
11:00	12:00	473	857
12:00	13:00	468	940
13:00	14:00	591	877
14:00	15:00	481	837
15:00	16:00	423	843
16:00	17:00	443	841
17:00	18:00	411	829
18:00	19:00	461	842
19:00	20:00	352	872
20:00	21:00	253	703
21:00	22:00	171	586
22:00	23:00	114	371

Figura 3.10: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 06 Sheshi Balshaj – Data: E premte, 20.10.2023

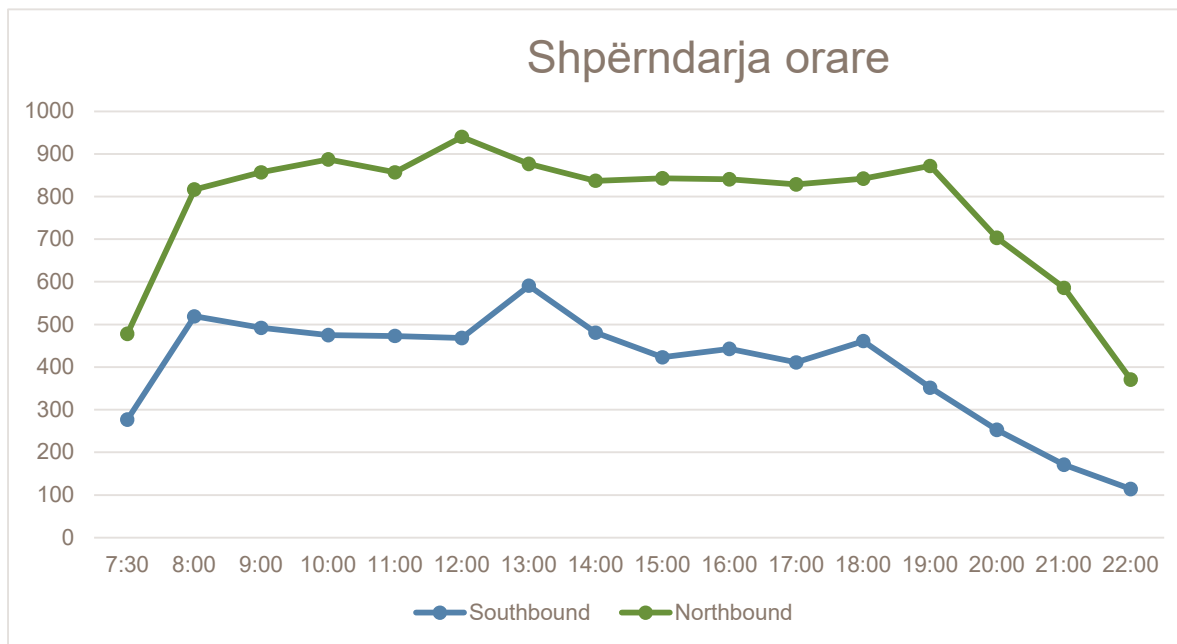


Tabela 3-9: Flukset e automjeteve në Stacionin 07 Gjuhadol – Data: E mërkurë, 01.11.2023

Ora		↓	↑
		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut

7:30	8:00	71	106
8:00	9:00	384	272
9:00	10:00	477	428
10:00	11:00	435	474
11:00	12:00	424	450
12:00	13:00	463	427
13:00	14:00	519	369
14:00	15:00	480	364
15:00	16:00	449	381
16:00	17:00	368	362
17:00	18:00	455	358
18:00	19:00	475	319
19:00	20:00	431	321
20:00	21:00	284	305
21:00	22:00	241	234
22:00	23:00	143	194

Figura 3.11: Shpërndarja orare e flukseve të automjeteve në Stacionin 07 Gjuhadol – Data: E mërkurë, 01.11.2023

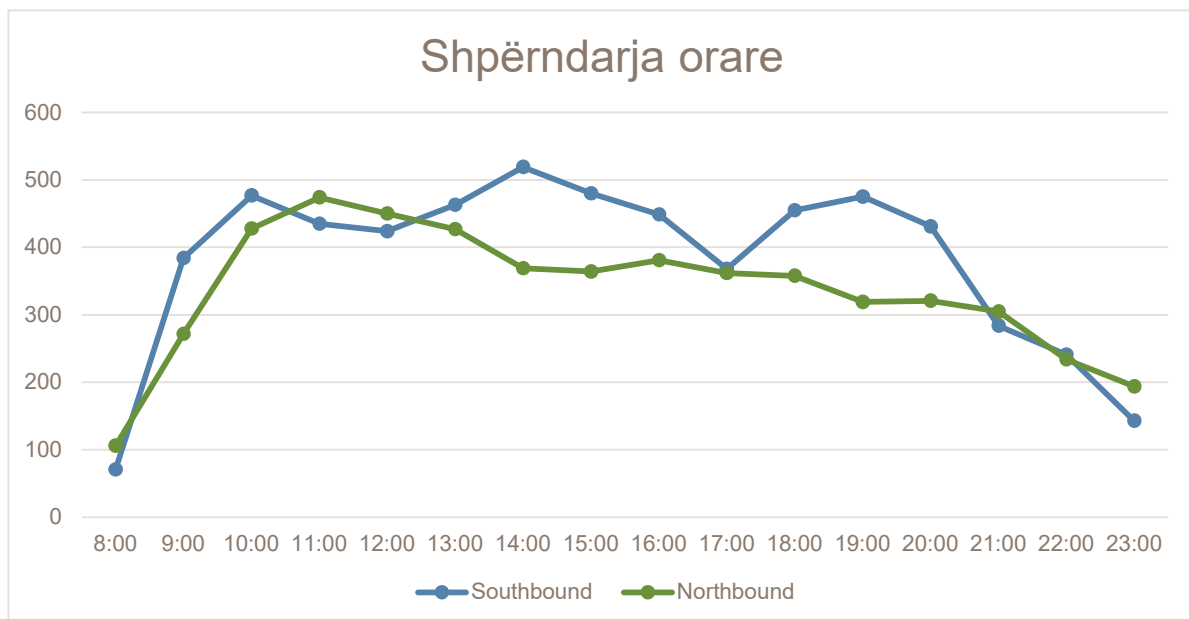


Tabela 3-10: Flukset e automjeteve në Stacionin 07 Gjuhadol – Data: E diel, 05.11.2023

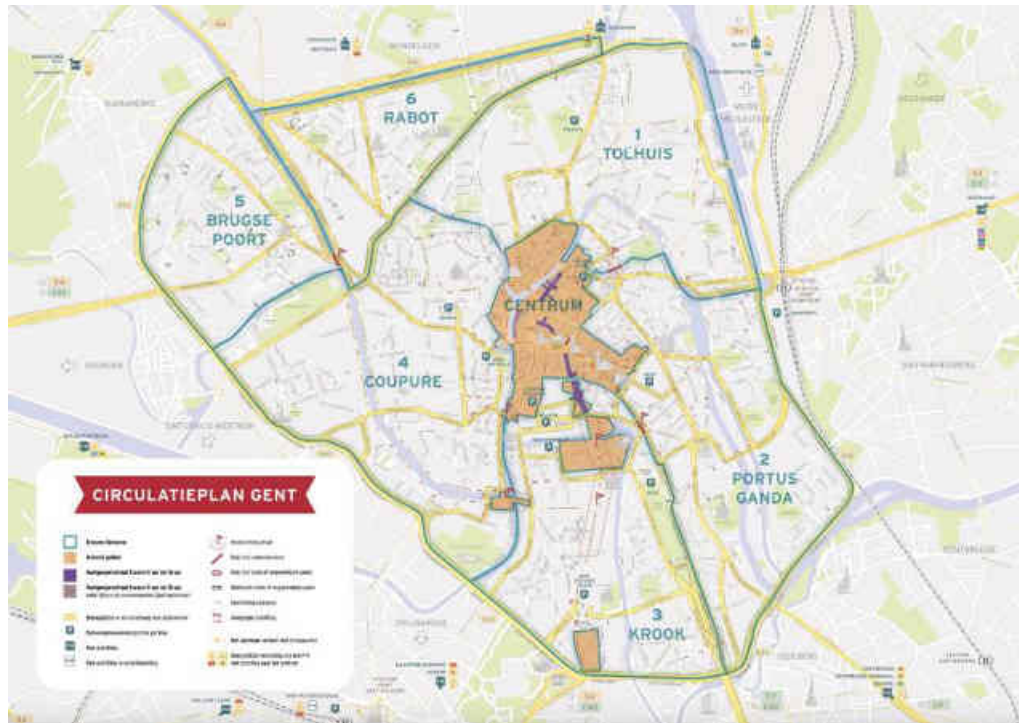
Ora		↓	↑
		Rrjedhat	
Nga	Deri në	Drejt Jugut	Drejt Veriut
7:30	8:00	38	43
8:00	9:00	125	134
9:00	10:00	233	182
10:00	11:00	385	299
11:00	12:00	448	412
12:00	13:00	454	366
13:00	14:00	400	311
14:00	15:00	308	273
15:00	16:00	320	292
16:00	17:00	303	222
17:00	18:00	301	281
18:00	19:00	297	263
19:00	20:00	358	294
20:00	21:00	264	238
21:00	22:00	164	180
22:00	23:00	117	160

3.2.2 Skema e re e menaxhimit të trafikut “në stilin e Gentit”

Një nga propozimet e vlerësuara nga ekipi i konsulentëve përfshinte zbatimin e një skeme qarkullimi njëkahëshe për rrugët kryesore të Shkodrës.

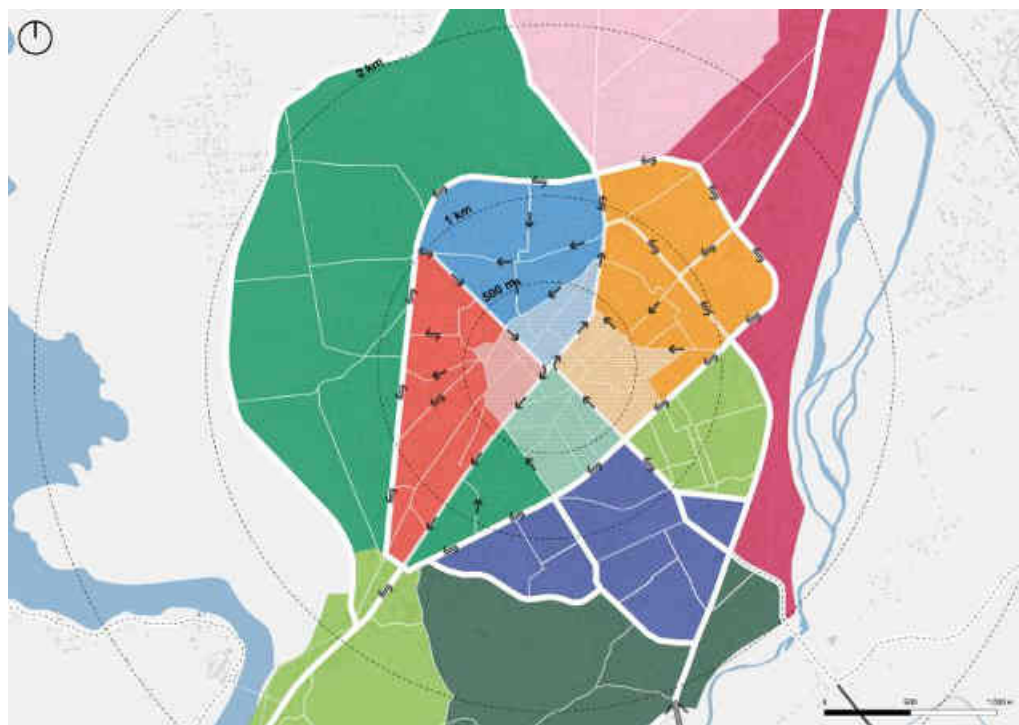
Një referencë kyçe në këtë drejtim ishte “Plani i Qarkullimit” i zhvilluar nga qyteti i Ghent-it në Belgjikë dhe i zbatuar në vitin 2017. Qendra e qytetit u nda në gjashtë seksione që rrethonin zonën me trafik të kufizuar, e cila u zgjerua më tej. Udhëtimi me makinë nga një zonë në tjetrën u bë i pamundur pa përdorur unazën e brendshme, duke parandaluar kështu trafikun transit të banorëve jo-rezidentë dhe duke dekurajuar udhëtimet e shkurtra në favor të biçikletave dhe ecjes në një mjedis urban me trafik të ulët

Figura 3.12: “Plani i Qarkullimit” i Gentit, Belgjikë



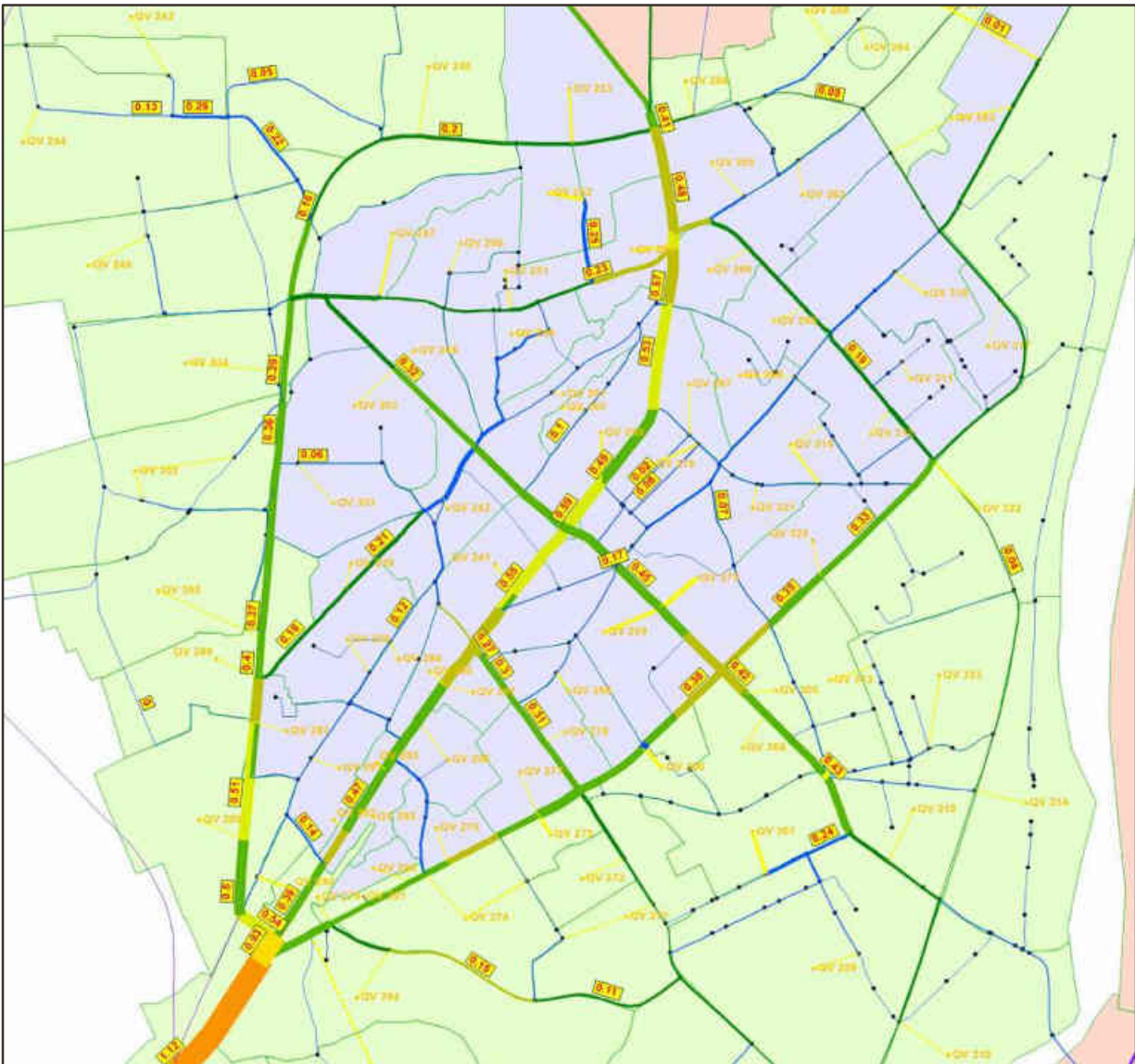
Për të vlerësuar ndikimin e mundshëm, një qasje e ngjashme u zbatua në Shkodër, siç tregohet në figurën në vijim.

Figura 3.13: Skema e menaxhimit të trafikut e simuluar në Shkodër



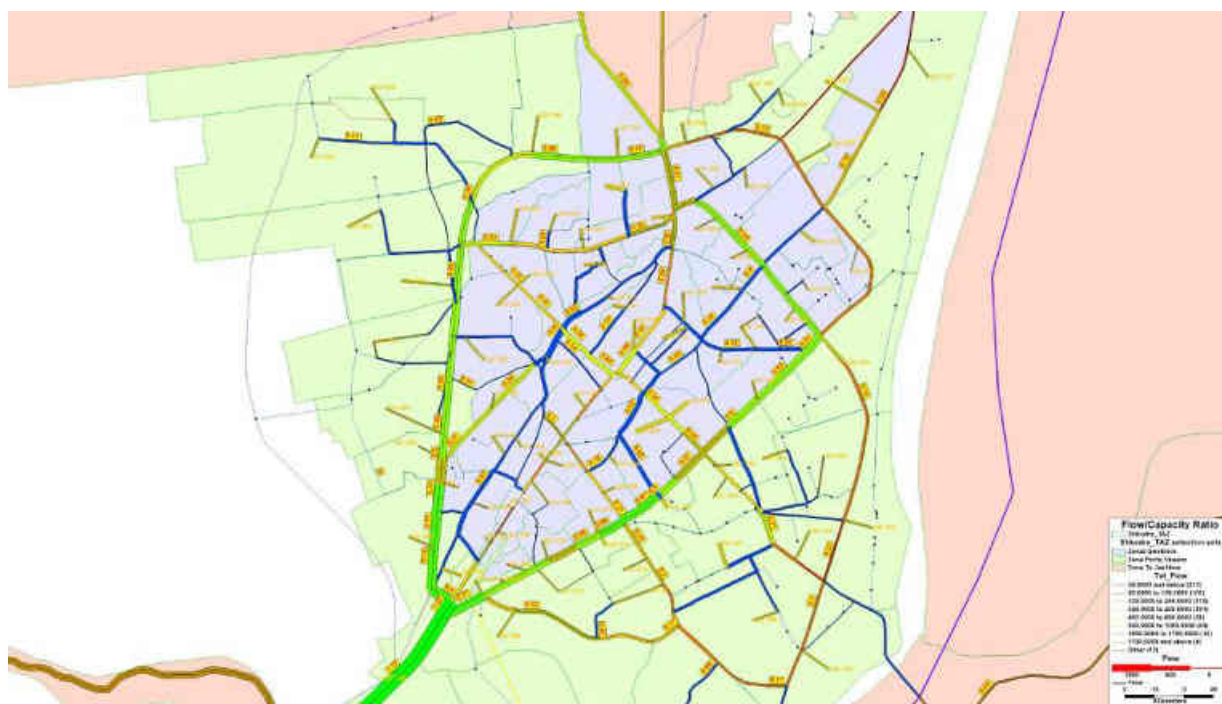
Kjo qasje synonte të optimizonte rrjedhën e trafikut dhe të reduktonte ngarkesën në segmentet kryesore rrugore. Për të vlerësuar efektivitetin e saj, u llogarit raporti vëllim/kapacitet (V/C) për secilin segment rruge, duke ofruar njohuri mbi nivelin e shfrytëzimit dhe pikat e mundshme të ngarkesës (grykat e shishes).

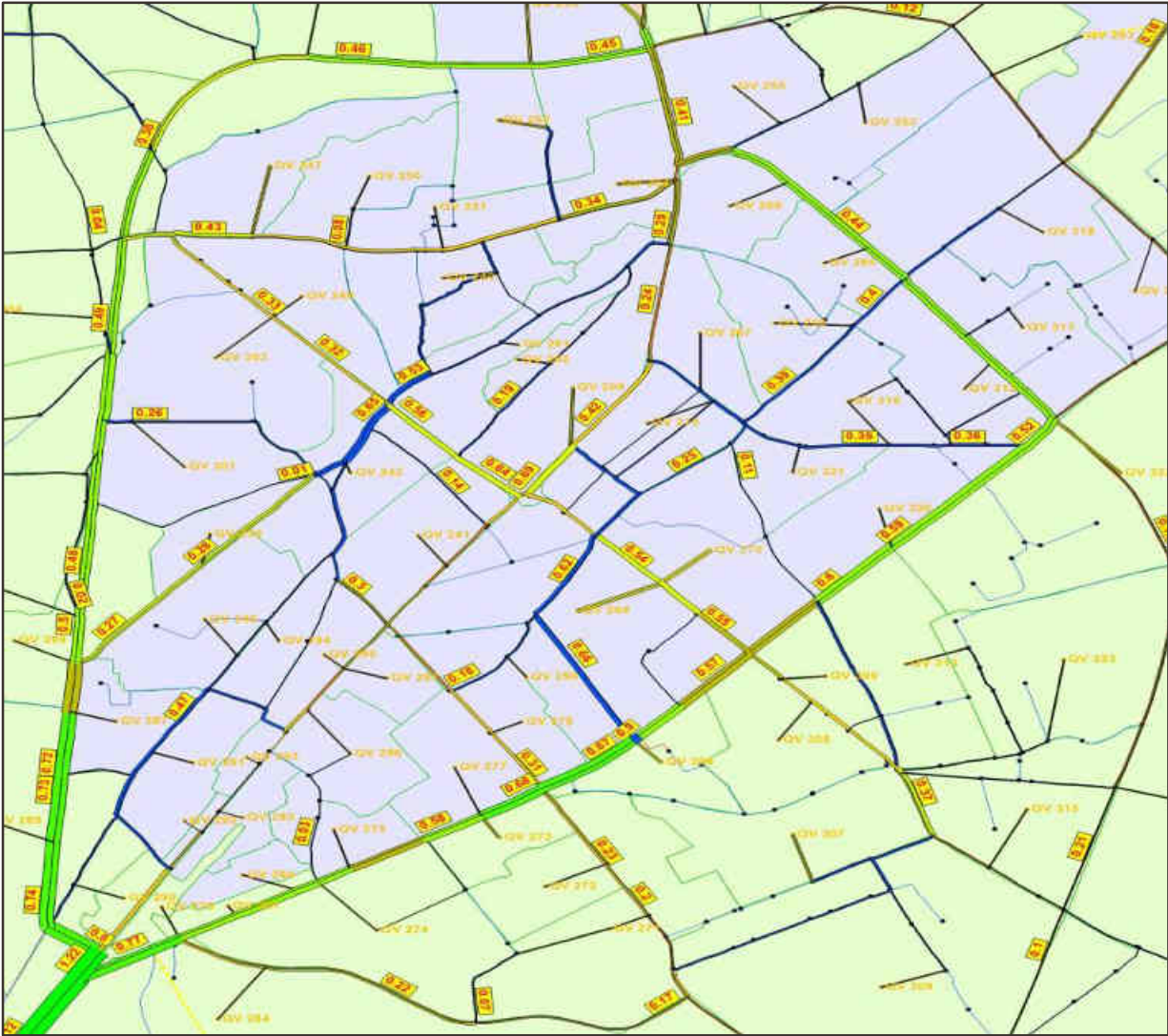
Figura 3.14: Raporti V/C i skemës aktuale të trafikut rrugor



Rezultatet e shpërndarjes së trafikut, të ilustruara në figurën në vijim, tregojnë se si skema njëkahëshe ndikon në shpërndarjen e vëllimeve të trafikut në të gjithë rrjetin. Këto rezultate janë thelbësore për të identifikuar zonat ku skema ndihmon në lehtësimin e ngarkesës dhe zonat që mund të kërkojnë ndërhyrje ose rregullime shtesë.

Figura 3.15: Raporti V/C i skemës njëkahëshe të trafikut





Analiza e shpërndarjes së trafikut tregon se zbatimi i skemës njëkahëshe të trafikut e devijon qarkullimin nga boshti kryesor rrugor drejt rrjeteve dytësore brenda lagjeve rezidenciale. Ky devijim ka gjasa të sjellë shqetësime mjedisore dhe të sigurisë në këto zona. Si rrjedhojë, skema njëkahëshe e trafikut konsiderohet e papërshtatshme për të adresuar sfidat e lëvizshmërisë në qytet.

3.2.3 Bypass-i i ri lindor

Një tjetër skenar që po vlerësohet është ndërtimi i bypassit lindor. Hartat më poshtë ilustrojnë raportet vëllim/kapacitet (V/C) për secilin segment rruge, si në variantin “pa bypass” ashtu edhe në atë “me bypass”.

Figura 3.16: Raporti V/C i skemës aktuale të menaxhimit të trafikut (pa bypassin lindor)



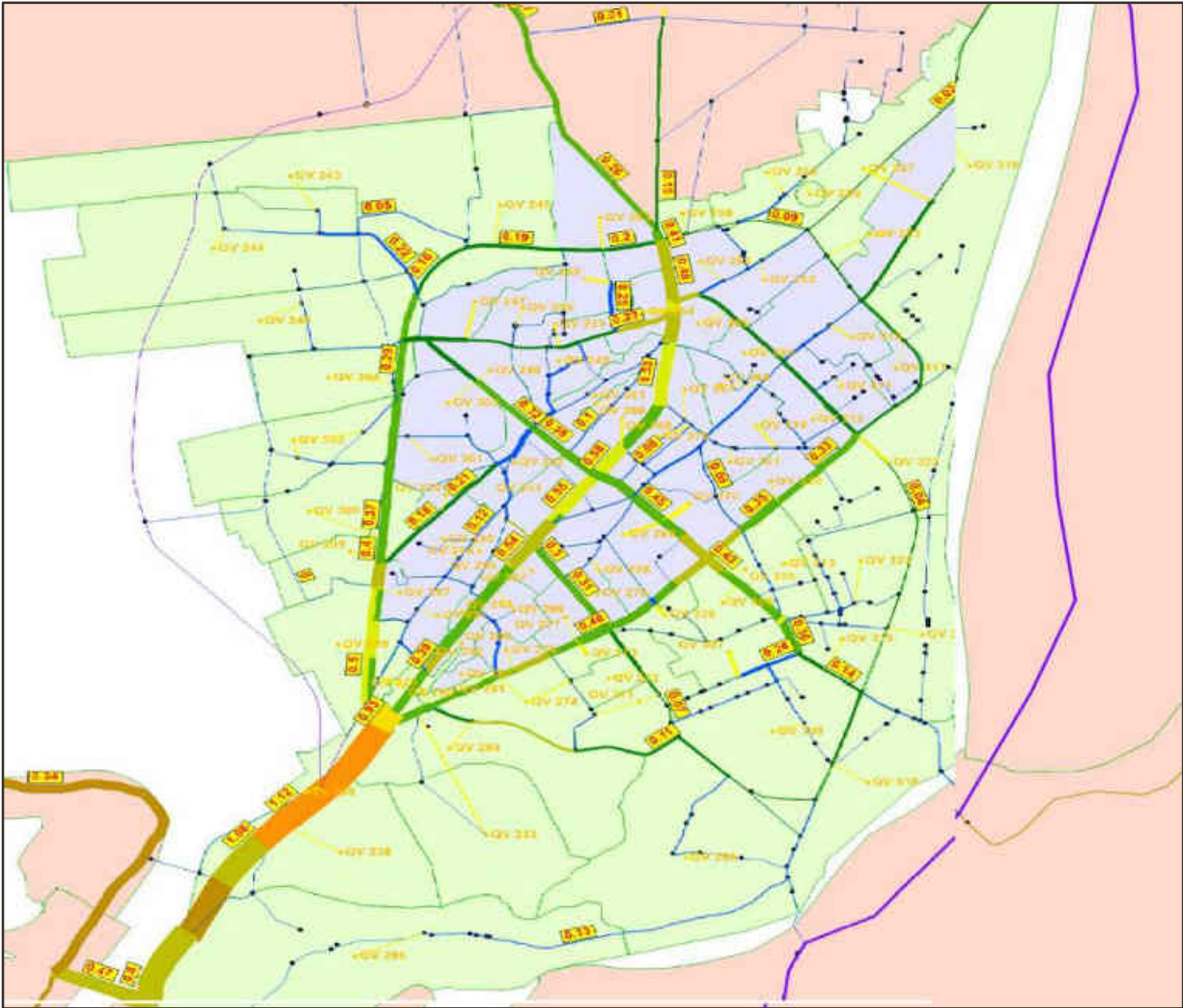


Figura 3.17: Raporti V/C me bypassin e ri lindor



Simulimi i trafikut tregon se ndërtimi i bypassit të ri lindor lehtëson ndjeshëm ngarkesën që aktualisht pengon hyrjen në qytet. Raporti vëllim/kapacitet (V/C) bie nga 1.0 në 0.7 në segmentet rrugore më të ngarkuara, duke treguar një përmirësim të ndjeshëm në rrjedhën e trafikut dhe kushtet në pikat hyrëse të Shkodrës