



STUDIM I MOBILITETIT QYTETAS

# STRATEGJIA E PARKIMIT

QYTETI I SHKODRËS

**SRP**  
Albanian Engineering



# PËRMBAJTJA

<b>1. HYRJE.....</b>	<b>8</b>
1.1 OBJEKTIVI DHE QËLLIMI .....	8
1.2 METODOLOGJIA .....	10
1.3 BAZA E TË DHËNAVE.....	11
1.3.1 Baza ligjore:.....	11
1.4 STRUKTURA E DOKUMENTIT .....	12
<b>2. VENDNDODHJA E PROJEKTIT DHE KARAKTERISTIKAT .....</b>	<b>13</b>
2.1 STRUKTURA DEMOGRAFIKE DHE TENDENCAT .....	15
2.2 ..EKONOMIA DHE PUNËSIMI.....	18
2.3 STRUKTURA URBANE DHE ZHVILLIMI .....	20
2.4 LOKALIZIMI I NDËRTESAVE DHE SHËRBIMEVE .....	24
2.5 TURIZMI .....	29
2.6 PËRDORIMI I TOKËS .....	29
2.7 ZONAT E MBROJTURA TË QYTETIT TË SHKODRËS .....	31
<b>3. TRANSPORTI .....</b>	<b>33</b>
3.1 TRANSPORTI RRUGOR .....	33
3.2 RRJETI RRUGOR .....	33
3.3 ZONAT E KËMBËSORËVE .....	40
3.4 TRANSPORTI PUBLIK .....	41
3.5 RRJETI DHE MJEDISËT PËR BIÇIKLETAT .....	43
3.6 TRAFIKU .....	45
3.6.1 Monitorimi i trafikut .....	48

<b>4. PARKIMI.....</b>	<b>56</b>
4.1 PROBLEMET E PARKIMIT .....	58
4.1.1 Si menaxhohet dhe operohet me parkimin në Shkodër .....	59
4.1.2 Sa kohë parkojnë makinat dyshe dhe në kthesa .....	60
4.2 SI UDHËTOJNË PUNONJËSIT DHE REZIDENTËT NË SHKODËR.....	61
4.3 QYTETI NË RRITJE DHE KËRKESAT PËR PARKIM .....	61
4.3.1 Kërkesa për parkim .....	62
<b>5. SFIDAT KRYESORE DHE ANALIZA SWOT .....</b>	<b>65</b>
5.1 ANALIZA TEMATIKE .....	65
5.2 ANALIZA SWOT .....	68
<b>6. METODOLOGJIA E PARKIMIT .....</b>	<b>72</b>
<b>7. STRATEGJITË DHE REKOMANDIMET .....</b>	<b>73</b>
<b>8. PROJEKTE TË PROPOZUARA .....</b>	<b>82</b>
<b>9. SKENAR IMPLEMENTIMI PËR STRUKTURA TË POSAÇME PARKIMI ME PAGESË .....</b>	<b>83</b>
9.1 PROPOZIMI I ZONAVE BUFERIKE .....	83
9.2 RËNDËSIA E ZONAVE BUFERIKE DHE PËRPARËSITË E TYRE .....	86
<b>10. ANALIZA E KËRKESËS PËR PARKIM NË ZONAT BUFERIKE 1, 2 DHE 3 .....</b>	<b>88</b>
10.1 ANALIZA E PARKIMIT ME PAGESË.....	92
10.2 KONKLUSIONE .....	93
10.3 RREGULLIMI DHE TARIFAT- PROPOZIME.....	93
10.4 ANALIZA KOSTO-BENEFIT .....	95
10.5 REZULTATE DHE SKENARET .....	96
<b>11. SHTOJCAT – RASTET STUDIMORE.....</b>	<b>97</b>
11.1 RASTI STUDIMOR 1.....	97
11.2 RASTI STUDIMOR 2.....	99
11.3 RASTI STUDIMOR 3.....	100
11.4 RASTI STUDIMOR 4.....	102
11.5 RASTI STUDIMOR 5.....	103



## Lista e figurave

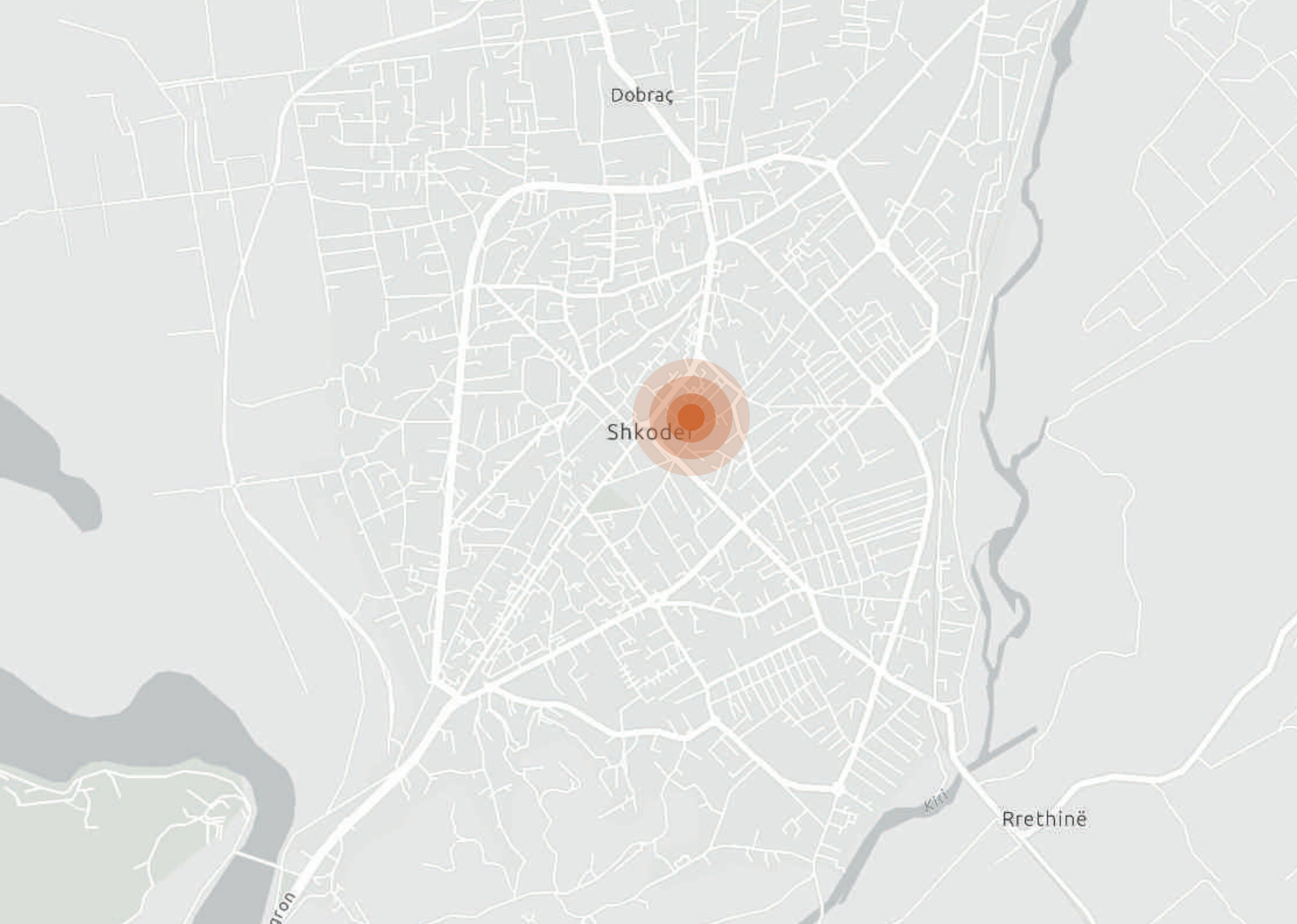
Figura 2-1: Kufijtë administrativ të qyteteve të Shqipërisë dhe të Shkodrës.....	13
Figura 2-2: Njësitë administrative të Bashkisë Shkodër dhe distancat nga qendra e qytetit .....	14
Figura 2-3: Rajonet e qytetit Shkodër dhe distancat nga qendra e qytetit .....	14
Figura 2-4: Projektioni i popullsisë, Shkodër .....	16
Figura 2-5: Harta e rajoneve .....	17
Figura 2-6: Lokalizimi i objekteve.....	25
Figura 2-7: Lokalizimi i institucioneve .....	26
Figura 2-8: Lokalizimi i institucioneve arsimore.....	27
Figura 2-9: Përqendrimi i bizneseve .....	28
Figura 2-10: Përdorimi i propozuar i tokës .....	30
Figura 2-11: Qendra historike dhe zona e mbrojtur e qytetit.....	32
Figura 2-12: Qendra historike dhe zona e mbrojtur për qendrën e qytetit .....	32
Figura 3-1: Pikat e hyrjes dhe të daljes në qytet.....	33
Figura 3-2: Rrjeti rrugor sipas kategorive.....	35
Figura 3-3: Sistemi rrugor, i propozuar sipas PPV .....	36
Figura 3-4: Zona pedonale në qendër të qytetit.....	40
Figura 3-5: Linjat e transportit publik sipas PPV .....	42
Figura 3-6: Korsitë ekzistuese të biçikletave.....	44
Figura 3-7: Korsitë e propozuara të biçikletave në PPV .....	44
Figura 3-8: Infrastruktura rrugore dhe kryqëzimet .....	46
Figura 3-9: Trafiku javor, Shkodër, ditë e hënë. Burimi: Resurset online të Google Maps .....	49
Figura 3-10: Trafiku javor, Shkodër, ditë e martë Burimi: Resurset online të Google Maps .....	50
Figura 3-11: Trafiku javor, Shkodër, ditë e mërkurë Burimi: Resurset online të Google Maps .....	51
Figura 3-12: Trafiku javor, Shkodër, ditë e enjte Burimi: Resurset online të Google Maps .....	52
Figura 3-13: Trafiku javor, Shkodër, ditë e premte. Burimi: Resurset online të Google Maps .....	53
Figura 3-14: Trafiku javor, Shkodër, ditë e shtunë Burimi: Resurset online të Google Maps .....	54
Figura 3-15: Trafiku javor, Shkodër, ditë e diel Burimi: Resurset online të Google Maps .....	55
Figura 4-1: Numri i automjeteve aktive të regjistruara në qytetin e Shkodrës .....	56
Burimi: Studim trafiku lëvizshmëria dhe semaforët: Drejtoria Rajonale e Shërbimit të Transportit Rrugor .....	56
Figura 4-2: Parkimet në rrugën “Studenti” .....	57

Figura 4-3: Parkimet në rrugën “Bulevardi Zogu I” .....	57
Figure 4-4: Përqindja e parkimeve të zëna gjatë ditës në rrugë .....	59
Figure 4-5: Skema e parkimit publik dhe privat .....	59
Figura 4-6: Parkimet dyshe në rrugën “Parrucë - Perrash” .....	60
Figura 4-7: Skema e llojeve të parkimeve .....	62
Figura 4-8: Zonat me problematika më evidente të parkimit .....	63
Figura 4-9: Numri i kërkesave për parkim të aktorëve të interesuar në qytet në zonën e monitorimit 1.....	64
Figura 4-10: Numri i kërkesave për parkim të aktorëve të interesuar në qytet në zonën e monitorimit 2.....	64
Figura 4-11: Numri i kërkesave për parkim të aktorëve të interesuar në qytet në zonën e monitorimit 3.....	65
Figura 8-1: Propozimi i zonave buffer .....	84
Figura 10-1: Dendësia e popullsisë në zonat bufferike 1,2,3.....	88
Figura 10-2: Paraqitja skematike e parkimeve në zonat bufferike 1,2,3 .....	89
Figura 10-3: Grafiku i kërkesës për parkim dhe propozimi i parkimit me pagesë – Buffer 1 .....	92
Figura 10-4: Grafiku i kërkesës për parkim dhe propozimi i parkimit me pagesë -Buffer 2 .....	92
Figura 10-5: Grafiku i kërkesës për parkim dhe propozimi i parkimit me pagesë – Buffer 3 .....	92

## Lista e tabelave

Tabela 2-1: Të dhënat e popullsisë së Shkodrës, viti 2020.....	15
Tabela 2-2: Popullsia sipas Rajoneve, Njësia Administrative Shkodër, viti 2020 .....	16
Tabela 2-3: Të dhënat e numrit të bizneseve aktive, të shpërndara siaps .....	24
Burimi: Drejtoria e të Ardhurave, Bashkia Shkodër .....	24
Tabela 3-1: Statistika të turistëve që vizitojnë qytetin (me automjete private/autobus) .....	47
Tabela 3-2. Parashikimi i numrit të mjeteve për 10 vitet e ardhshme prej 2018.....	48
Burimi: ICE, 2018.....	48
Tabela 5-1: Analiza e problemeve dhe mundësive për transportin privat të motorizuar .....	66
Tabela 5-2: Analiza e problemeve dhe mundësive për këmbësorët dhe biçikletat në Shkodër .....	67
Tabela 8-1: Numri i banorëve për zonat bufferike 1,2,3 të propozuara.....	88
Tabela 8-2: Llogaritja e numrit të makinave për secilin buffer 1,2,3 për vitet 2021-2028 për rezidentët .....	90
Tabela 8-3: Tabela përmbledhëse e vendeve të parkimit aktuale dhe kërkesat për vende parkim për zonat bufferike 1,2,3 .....	91
Table 8-4: Investimet e koston O&M .....	95







# 1. HYRJE

Në vazhdimësi të Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Shkodër, të miratuar në 16 tetor 2017 do të propozohet kjo strategji e parkimit për qytetin e Shkodrës, në vijim të një studimi të mobilitetit qytetas, pjesë përbërëse e këtij dokumenti. Kriteri i hartimit të kësaj strategjie është plotësimi i nevojave të qytetarëve në përditshmëri, kryesisht në zonën urbane. Kjo strategji ka marrë të dhëna të nevojshme dhe të domosdoshme nga burime të ndryshme (PPV Shkodër, Bashkia Shkodër, INSTAT, etj), që përmbajnë informacion të saktë në lidhje me situatën në qytetin e Shkodrës. Grupi i punës ka monitoruar në terren problematika të ndryshe të gjendjes ekzistuese. Këto problematika janë analizuar dhe prej tyre janë nxjerr konkluzione dhe propozime për këtë studim. Si pikë e fortë e mobilitetit urban në Shkodër është levizja me biçikleta, e cila ka qenë dhe është traditë e këtij qyteti. Ky fakt kërkon hapje të korsive të biçikletave në të gjithë territorin e qytetit. Nga ana tjetër, numri i lartë dhe në rritje i automjeteve ka sjell një nevojë emergjente të rishikimit të mundësive të parkimit në qytet, si atë përgjatë rrugëve kryesore dhe dytësore, ashtu edhe parkimit publik me pagesë në sheshe të paracaktuara mbitokësore, nëntokësore apo edhe struktura të dedikuara për këtë funksion.

## 1.1 OBJEKTIVI DHE QËLLIMI

*“Qëllimi i këtij dokumenti është konkretizimi i Shkodrës si një qendër e banuar e jetueshme, pa trafik, pa kaos, ku mobiliteti në përgjithësi dhe ai motorik në vecanti të jenë në funksion të qytetarëve, me rrugë të dedikuara për këmbësorët, për automjete dhe biçikleta.”*

Ky dokument përmban një studim të mobilitetit, prej të cilit derivohet në propozimet e Strategjisë së Parkimit për qytetin e Shkodrës. Ky projekt është një përpjekje gjithëpërfshirëse për të dokumentuar problematikën e ndryshme të qytetit që lidhen me infrastrukturën rrugore dhe sistemin e parkimit, duke filluar nga sjellja, kërkesat, reagimet nga komuniteti dhe analizimi i nevojave të pritshme të parkimit në të ardhmen e afërt dhe të largët. Strategjitë e propozuara janë një përpjekje e drejtuar për të zhvilluar një plan menaxhimi për rritjen e standarteve dhe plotësimin e kërkesave për parkim, duke u udhëhequr nga qëllime të qarta dhe objektiva për të ardhmen e Shkodrës. Ekipi drejtues i projektit zhvilloi qëllimet dhe objektivat e hershme, që drejtuan studimin dhe proceset e tij gjatë gjithë kohës dhe krijuan një bazë të fortë për të arritur tek strategjitë e rekomanduara. Qëllimet artikulojnë një vizion të ardhshëm, në të cilin sistemi rrugor dhe ai i parkimit janë:

- **Mbështetës**, duke nxitur qëllime më largpamëse për komunitetin, nëpërmjet vazhimit të proceseve të mëparshme të planifikimit.
- **Multimodal**, duke ditur që parkimi është nevojë që lind nga përdorimi i njërit prej modaliteteve të transportit, i cili duhet me doemos të bashkërendohet me mënyra të tjera transporti, për një qytet më të jetueshëm.
- **Në dispozicion**, duke menaxhuar sa më mirë parkimin për të siguruar një përvojë të qëndrueshme parkimi.
- **Me kosto efektive**, përmirësimi i kushteve rrugore, maksimizimi i parkimit ekzistues dhe realizimi investimeve efektive të reja.
- **Të përshtatshëm**, duke mundësuar përmirësime të vazhdueshme ndërkohë që qyteti zhvillohet.

Të gjitha vizionet e përmendura shoqërohen me objektivat kryesore të mëposhtme:

### OB1: Mbështetëse

1. Ruajtja e vlerave dhe kulturës së qytetit.
2. Mbështetje e turizmit dhe vendeve turistike.
3. Mbështetje e bizneseve të vogla ekzistuese.
4. Zhvillim dhe nxitje e një sistemi parkimi që mbështet përpjekje të vazhdueshme dhe të ardhshme të planifikimit të qytetit të Shkodrës.
5. Zhvillim dhe nxitje e një sistemi parkimi që mbështet përdorimet ekzistuese të tokës dhe shfrytëzon potencialin e zhvillimit të qytetit.

### OB2: Multimodal

1. Zhvillimi dhe menaxhimi i parkimit si një element për të përmirësuar lëvizjen dhe aksesin e përgjithshëm në qytet.
2. Zhvillimi dhe menaxhimi i parkimit si një mjet për të ulur udhëtimet me automjete private me një përdorues.

### OB3: Në dispozicion

1. Menaxhim i mirë i parkimeve në rrugë, sheshe, etj.
2. Përdorimi i politikave dhe mjeteve të duhura menaxheriale për të siguruar një numër të caktuar vendparkimesh në raport me kërkesën.

### OB4: Me kosto efektive

1. Përmirësimi i kushteve dhe sinjalistikave ekzistuese të korsive të biçikletave dhe shtimi i tyre gjatë gjithë qytetit.
2. Përdorim sa më efikas i parkimeve ekzistuese.
3. Sigurimi i parkimeve shtesë në mënyrën strategjike dhe me kosto efektive të mundshme,
4. Përdorimi i të ardhurave nga parkimi për të mbështetur sistemin e parkimit dhe përmirësimin e përgjithshme të lëvizshmërisë në të gjithë qytetin.

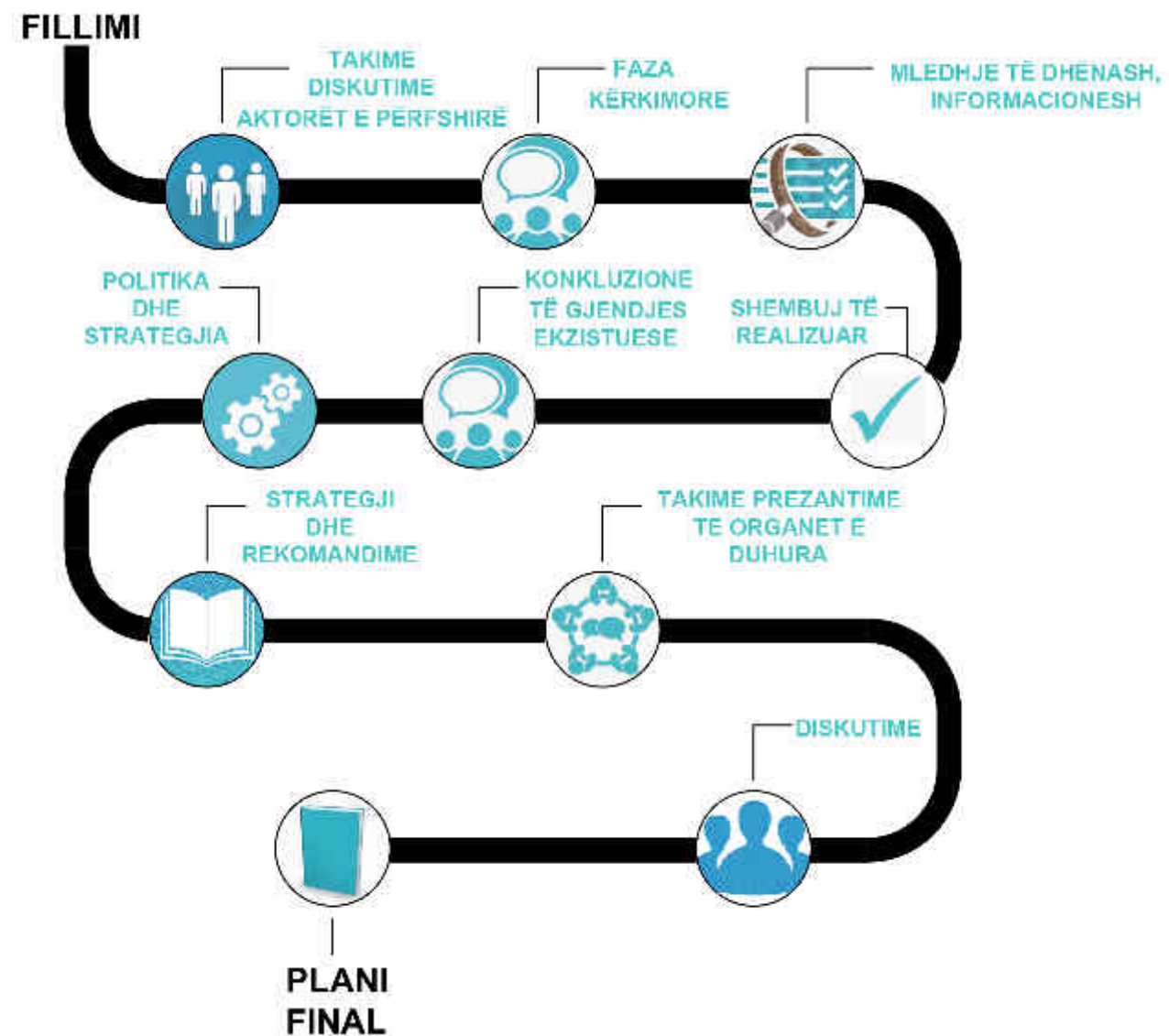
### OB5: Të përshtatshëm

1. Ndarja e qartë e roleve dhe përgjegjësi midis aktorëve/eneteve përmes politikave për të zbatuar në mënyrë efektive funksionimin dhe menaxhimin e sistemit të parkimit.
2. Shfrytëzim i platformave dhe teknologjisë së re për të operuar dhe menaxhuar sistemin përmes mbledhjes dhe përpunimit të efektshëm të të dhënave. Koncepti i këtij dokumenti nxit planifikimin në disa diapazone kohore, ndaj masat e propozuara për ndërhyrje janë planifikuar në tre faza si më poshtë:

- Afatshkurtra: 5 vjet (2026)
- Afatmesme: 10 vjet (2031)
- Afatgjata: 20 vjet (2041)

## 1.2 METODOLOGJIA

Ky projekt është bazuar në analizën e gjendjes ekzistuese të qytetit të Shkodrës në lidhje me problematikat kryesore të sistemit rrugor dhe parkimit në qytet. Fokusi ka qenë gjetja e zonave problematike (hotspoteve) që shkaktojnë trafik dhe probleme qarkullimi, qoftë të makinave, biçikletave apo dhe këmbësorëve. Për të modeluar më saktë aktivitetin e parkimit në qytet është përdorur modeli i monitorimit në terren për të parë kulmet e kërkesës për parkim nga përdorime të ndryshme sipas kohës së ditës gjatë javës në periudha kohore të ndryshme. Të dhënat në lidhje me trafikun në Shkodër janë marrë nga Google Maps në orare të ndryshme të ditës, gjatë shtatë ditëve të javës dhe janë analizuar në funksion të studimit. Pas analizës së detajuar SWOT të gjendjes ekzistuese në qytetin e Shkodrës, janë propozuar strategjitë, të cilat do të çojnë në përmirësimin e problematikave aktuale. Paralelisht, grupi i punës ka studiuar shembuj brenda dhe jashtë kontekstit shqiptar që lidhen me strategjitë dhe metodologjitë e përdorura në qytete të ndryshme të Europës lidhur me mënyrën e trajtimit të problematikave të mobilitetit në përgjithësi dhe atij të parkimit në veçanti.



## 1.3 BAZA E TË DHËNAVE

Analiza e problematikave dhe e mundësive (analiza e gjendjes ekzistuese), u realizua falë një bashkëpunimi të ngushtë me Bashkinë e Shkodrës, drejtorinë e transporteve dhe atë të planifikimit, duke grumbulluar informacion të nevojshëm mbi planet dhe studimet e disponueshme, që janë hartuar vitet e fundit. Këto dokumente ishin pikënisja për analizimin dhe hartëzimin e kushteve aktuale të infrastrukturës, strukturës urbane, shërbimeve të transportit, situatës social-ekonomike dhe problematikave që karakterizojnë qytetin e Shkodrës. Dokumentet e konsultuara janë si më poshtë:

- Plani Urban i Trafikut dhe Sinjalizimit Rrugor për Qytetin e Shkodrës, 2002;
- Menaxhimi i Mobilitetit & Ngritja e Ndërgjegjesimit të Lëvizshmërisë Urbane, 2012;
- Projektimi i rrugëve dhe siguria rrugore - Shoqëria "47EK79"&"Iliriada pks", 2015;
- Plani i Përgjithshëm Vendor, Bashkia Shkodër – Universiteti Polis, Arizona State University, Metropolis sh.p.k dhe Bashkia Shkodër, 2017;
- Projekt Studim trafiku, Lëvizshmëria dhe semaforët – "Illyrian Consulting Engineers" sh.p.k, 2018.

### 1.3.1 Baza ligjore:

- Ligji Nr. 107/2014, datë 31.07.2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit", i ndryshuar;
- VKM Nr. 686 datë 22./11.2017 "Për Miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit", i ndryshuar;
- VKM Nr. 408 datë 13.05.2015 "Për Miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit", i ndryshuar;
- Ligji Nr. 81/2017 "Për zonat e mbrojtura";
- Ligji Nr. 8378, datë 22.7.1998, "Kodi rrugor i Republikës së Shqipërisë" (i ndryshuar);
- Ligji Nr. 111/2012 "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore";
- Ligji Nr. 8308, datë 18.03.1998 "Për transportet rrugore" (i ndryshuar);
- Vendim Nr. 683, datë 02.11.2005 "Për shpalljen e kompleksit ligatinor të liqenit të Shkodrës e të zonës së lumit Buna, zonë natyrore vecanërisht e mbrojtur dhe përfshirjen e tij në listën e ligatinave me rëndësi ndërkombëtare, vecanërisht si habitate të shpendëve ujorë"



## 1.4 STRUKTURA E DOKUMENTIT

Dokumenti i Strategjisë së Parkimit për qytetin e Shkodrës është organizuar sipas strukturës së mëposhtme:

- **Kreu 1: Hyrje**  
Përshkruhet metodologjia, objekti dhe qëllimi si edhe baza e të dhënave për këtë studim
- **Kreu 2: Vendndodhja e projektit dhe karakteristikat**  
Analiza e gjendjes ekzistuese. Përshkruhet konteksti i qytetit (vendodhjen, demografinë, ekonominë, struktura urbane dhe zhvillimi, lokalizimi i ndërtesave dhe shërbimeve);
- **Kreu 3: Transporti**  
Përshkruhet transporti rrugor sipas akseve kryesore, zonat e këmbësorëve, transporti publik, trafiku, parkimi (në rrugë dhe jashtë saj)
- **Kreu 4: Parkimi**  
Ky kapitull realizon një përmbledhje të situatës së parkimit ta automjeteve në qytet, problematikave dhe potencialeve të mundshme për plotësimin e kërkesës për parkim.
- **Kreu 5: Sfidat kryesore dhe analiza SWOT**  
Ky kapitull paraqet analizën SWOT si dhe rezultatin përfundimtar të gjetjeve të saj sa i përketënjohjës së gjendjes aktuale, ku janë identifikuar pikat e forta, problemet, mundësitë dhe rreziqet në kuadrin e menaxhimit të parkimit publik në Shkodër.

- **Kreu 6: Metodologjia e parkimit**  
Ky kapitull shpjegon mënyrën e analizës dhe gjetjes së problematikave të parkimit.
- **Kreu 7: Strategjitë dhe rekomandimet**  
Rekomandime lidhur me përmirësimin e sistemit të transportit dhe parkimit në qytet, evidentimi i problematikave dhe propozimet e strategjive.
- **Kreu 8: Projekte të propozuara**  
Në këtë kapitull propozohen disa projekte të reja të cilat lindin si nevojë për zhvillimin e strategjisë së parkimit në Shkodër.
- **Kreu 9: Skenar implementimi për struktura të posaçme parkimi me pagesë**  
Ky kapitull propozon pesë zonat bufferike, ku mund të zhvillohen strukturat e posaçme të parkimit me pagesë;
- **Kreu 10: Analiza e kërkesës për parkim në zont bufferike 1, 2 dhe 3**  
Zonat bufferike 1,2 dhe 3 analizohen më në detaj duke konkluduar në disa rezultate dhe tarifa-propozimesh për disa skenarë të mundshëm realizimi ;
- **Kreu 11: Shtojcat-Rastet studimore;**  
Në këtë kapitull janë analizuar me shumë kujdes strategjitë e parkimit që kanë ndjekur në vendet e tyre disa qytete të Shqipërisë dhe Europës ;

## 2. VENDNDODHJA E PROJEKTIT DHE KARAKTERISTIKAT

Me ndarjen e re administrative-territoriale të njësive të vetqeverisjes vendore, zbatimi i Ligjit Nr. 115/2014 solli ndryshime të dukshme të kufijëve të njësive vendore, eksisoj dhe ndryshim të sipërfaqeve dhe numrit të popullsisë së tyre. Ky riformatim i njësive vendore në të shumtën e rasteve shumëfishoi popullsinë e tyre, për shkak të bashkimit të dy ose më shumë ish-njësive vendore ekzistuese. Kështu, bashkia e re e Shkodrës përbëhet prej qytetit të Shkodrës dhe 10 njësive të tjera administrative, duke e rritur territorin administrativ në 864.67 km<sup>2</sup>. (PLUQ, 2017). Vendbanimet e Bashkisë Shkodër janë të shpërndara përgjatë gjithë territorit të saj. Në qendër pozicionohet qyteti i Shkodrës, e cila është dhe qendra më e madhe urbane. Duke u larguar nga qendra, në drejtim të veriut dhe jugut gjenden qendrat e tjera me karakter rural, të trashëguara nga qendrat e vjetra administrative. Shkodra është një qytet përgjithësisht i ulët dhe kompakt, i shtrirë në një territor kryesisht të fushor me një diametër rreth 2-3 km.

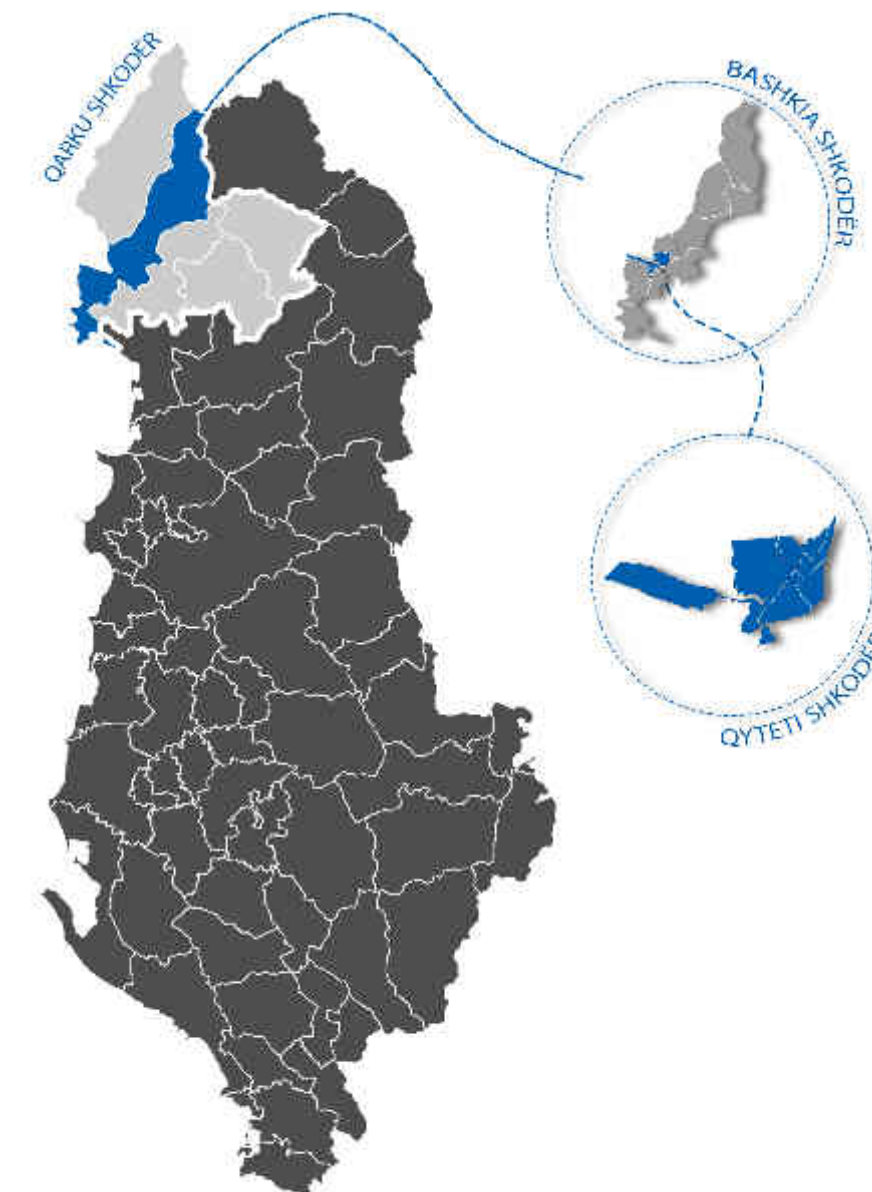


Figura 2-1: Kufijtë administrativ të qyteteve të Shqipërisë dhe të Shkodrës

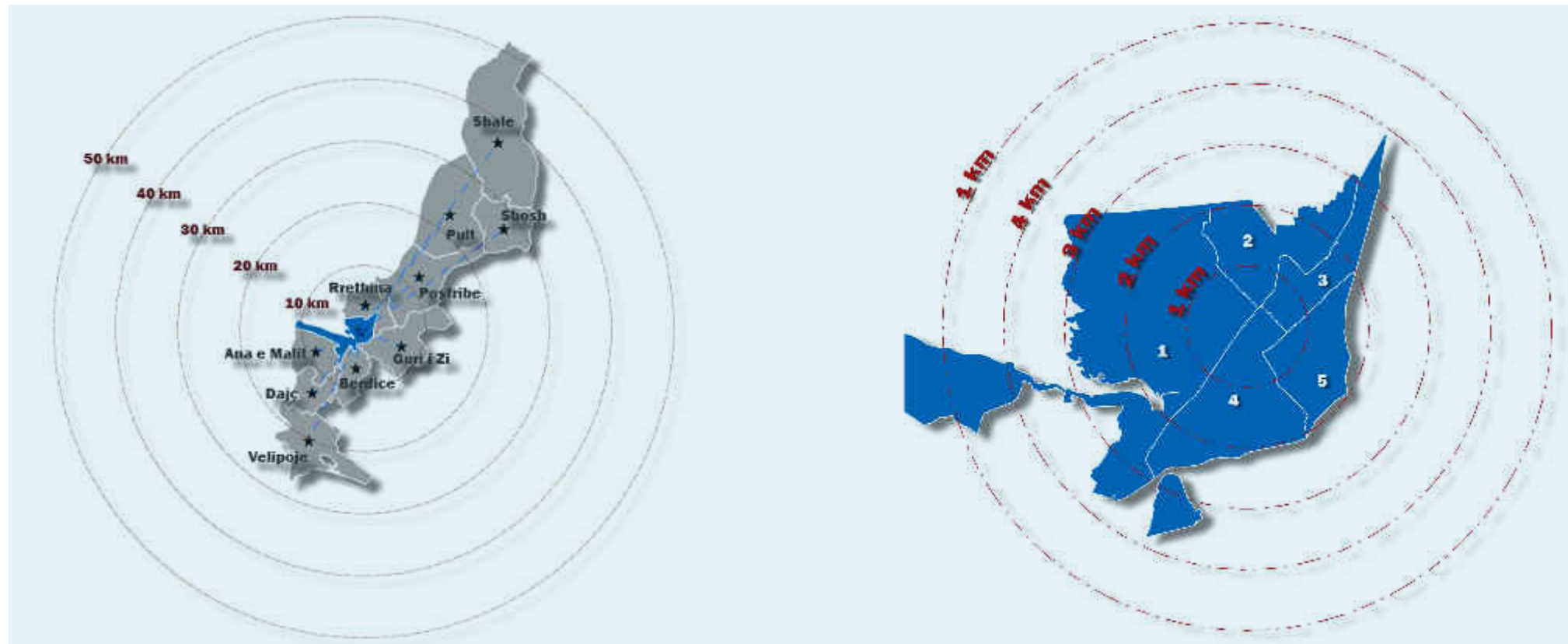


Figura 2-2: Njësitë administrative të Bashkisë Shkodër dhe distancat nga qendra e qytetit

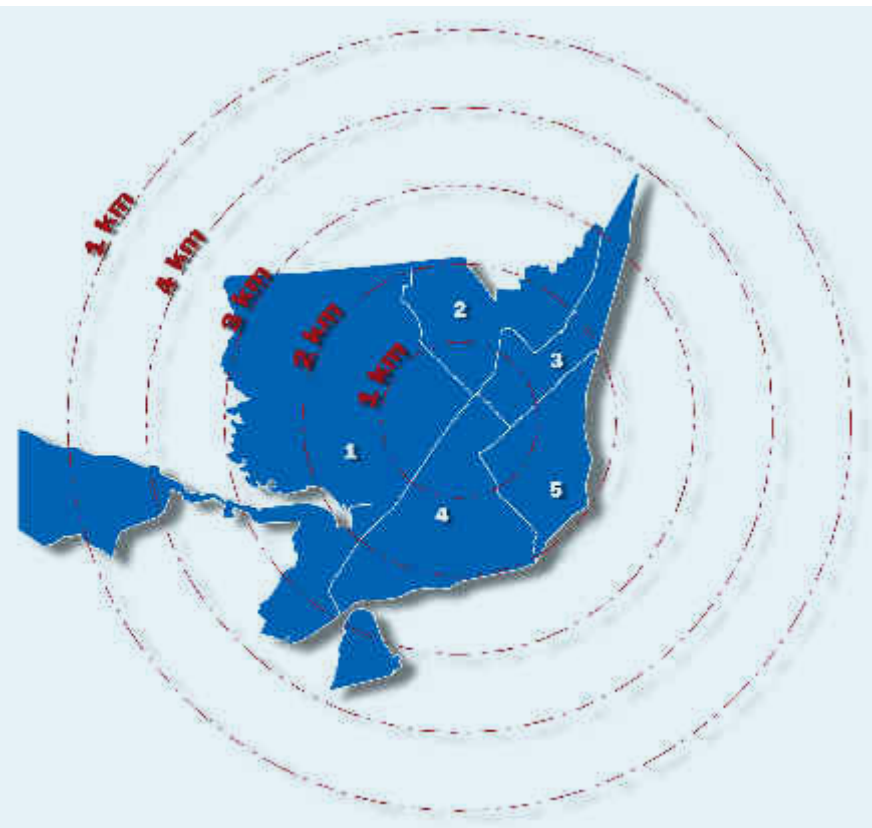


Figura 2-3: Rajonet e qytetit Shkodër dhe distancat nga qendra e qytetit

## 2.1 STRUKTURA DEMOGRAFIKE DHE TENDENCAT



Aktualisht Bashkia e Shkodrës ka një popullsi prej 209,542 banorë. Përqëndrimi më i madh i popullsisë është në qytetin e Shkodrës me 55% të popullsisë (115,514 banorë), ndërsa për sa i përket njërive administrative, njësi me popullsi më të madhe është ajo e Rrethinave me 27,014 banorë. Njësitë e tjera më të mëdha nisur nga numri i popullsisë janë: Guri i Zi, Postriba, Bërdica, Velipoja dhe Dajçi. Tre njësitë e tjera më të vogla për nga numri i popullsisë janë: Ana e Malit, Pulti, Shala dhe Shoshi. Evidentohet fakti që rritjet në vitet e fundit janë të ndikuara edhe nga riorganizimi administrativ, ku disa komuna fqinje janë bërë pjesë e bashkisë. Zhvillimet e fundit tregojnë që gjithnjë e më shumë Shkodra është bërë një qytet terheqës për qytetarët e vet dhe ato të rinj. Popullsia e qytetit të Shkodrës është përgjithësisht homogjene. Ajo ka patur lëvizje të brendshme demografike, pra nga zonat rurale drejt qytetit të Shkodrës, duke u përqëndruar në zonat e reja të banimit të krijuara pas viteve '90. Rritjen më të ndjeshme të popullsisë Shkodra e ka arritur pas vitit 1960 si rrjedhim i rritjes natyrale, 18/100 të popullsisë, si dhe gjatë viteve '90 si pasojë e lëvizjes nga fshati në qytet. Dendësia mesatare e popullsisë arrin në 135 banorë/km<sup>2</sup>. (referuar faqes zyrtare të Bashkisë Shkodër)

Përveç kësaj, shifrat e publikuara nga INSTAT janë mbledhur dhe krahasuar. Regjistrimi i fundit është kryer në vitin 2011 dhe jep shifra vetëm në nivelin e prefekturës dhe jo në njësitë administrative.

Sidoqoftë, duke marrë parasysh ato shifra, siç përshkruhet në Raportin fillestar, prefektura Shkodër tregon një prirje rënie të ndjeshme me rreth 255.898 banorë nga viti 2001 dhe rreth 225,549 deri në vitin 2011, ndërsa parashikimi i vitit 2020 prej rreth 202,895 banorë (do të thotë shkalla e rritjes prej -0,55% / ha).

Nr	Njesia Administrative	Nr.banorëve	Nr.familjeve
1	Bashkia Shkodër	115,514	38,086
2	Ana e Malit	6,109	1,741
3	Berdicë	9,859	2,712
4	Dajç	9,077	2,278
5	Guri i Zi	12,096	3,498
6	Postribë	11,716	3,297
7	Pult	3,043	913
8	Rethina	27,014	7,812
9 dhe 10	Shalë dhe Shosh	5,336	1,805
11	Velipojë	9,778	2,746
Popullsia Totale		209,542	64,888

Tabela 2-1: Të dhënat e popullsisë së Shkodrës, viti 2020



Lagjet	Popullsia	Nr. Familjeve
Rajoni 1	26,568	8,760
Rajoni 2	24,835	8,188
Rajoni 3	20,446	6,741
Rajoni 4	23,218	7,655
Rajoni 5	20,447	6,742
Total	130,000	38,086

Tabela 2-2: Popullsia sipas Rajoneve, Njësia Administrative Shkodër, viti 2020

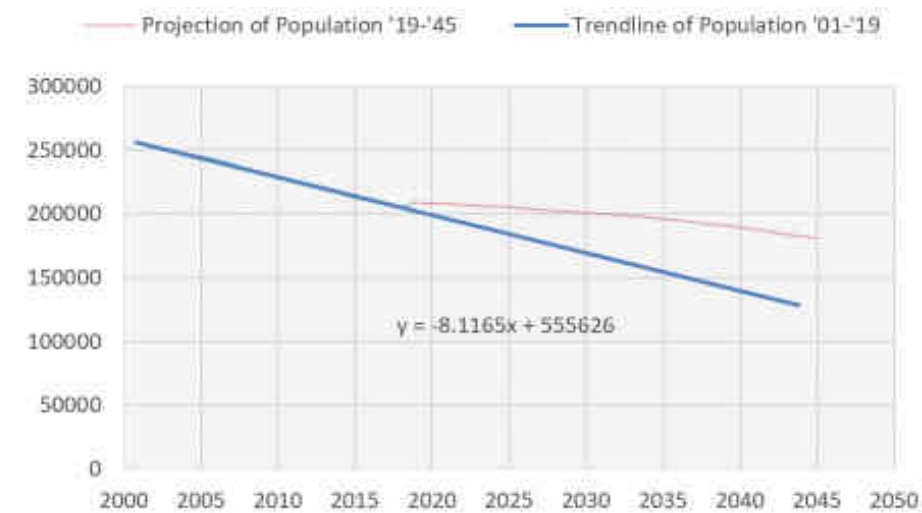


Figura 2-4: Projektioni i popullsisë, Shkodër

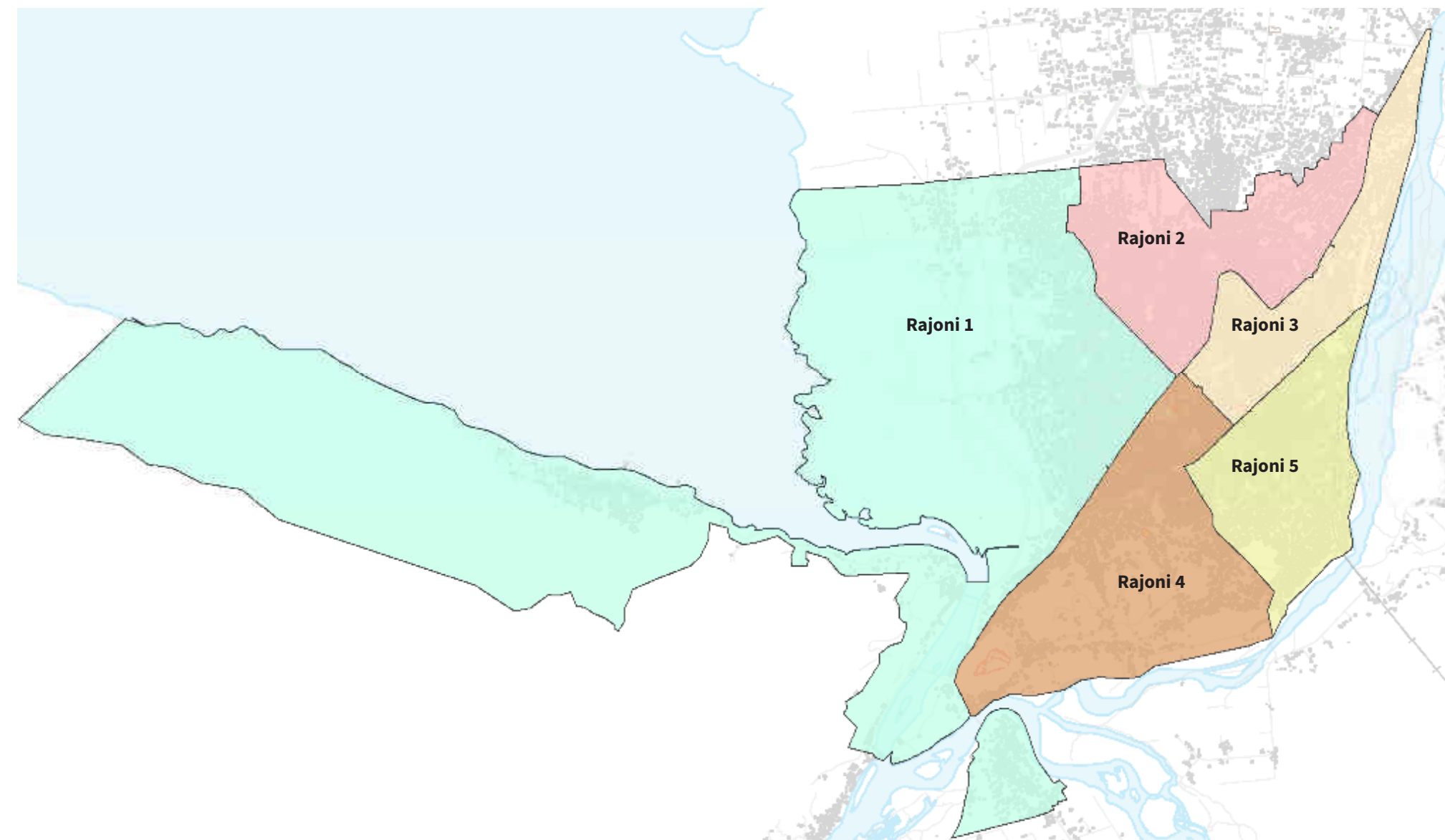


Figura 2-5: Harta e rajoneve





Zhvillimi ekonomik i një vendi është faktor kyç i zhvillimit të të gjitha sferave të tjera të jetës në atë vend. Pra, zhvillimi ekonomik ndikon në mënyrë të drejtpërdrejtë dhe të tërthortë edhe në zhvillimin e tregut të punës. Ndërkohë, dhe Shkodra, si shumë qytete të tjera të Shqipërisë, dhe jo vetëm, përballet me sfiden e papunësisë, e cila vihet re kryesisht në moshat e reja.

E pozicionuar në qendër të pellgut të bashkive Malësi e Madhe, Vau Dejës, Pukë, Lezhë dhe në qendër të pellgut ndërkufitare me bregdetin e Malit të Zi, liqenin e Shkodrës dhe në aksin e dy kryeqyteteve Tiranë dhe Podgoricë, Shkodra ka luajtur, luan dhe do të luajë gjithmonë një rol kyç në ofrimin e shërbimeve të sistemit ekonomik, logjistik, arsimor, social e kulturor për të gjithë rajonin dhe komunitetin e Veriut, madje shtrirë dhe përtej kufirit.

Bashkia Shkodër vazhdon të jetë një nga kryeqendrat e zhvillimit ekonomik të Shqipërisë, kjo për shkak të trashëgimisë, shpirtit sipërmarrës që karakterizon popullsinë si dhe vendndodhjes gjeografike. Qyteti i Shkodrës, si qendër e zhvillimit të rajonit të Veriut mban rolin e motorit të rritjes ekonomike edhe për njësitë e tjera administrative që e përbëjnë atë. Ndryshimi i sistemit politik në Shqipëri, transformimi i ekonomisë vendase nga shumë e centralizuar në një variant të tregut të lirë, si dhe hapja e tregjeve dhe burimeve shqiptare ndaj atyre botërore e veçanërisht atyre europiane, ndryshoi shumë strukturën e biznesit si në nivel kombëtar ashtu dhe atë vendor.

Para periudhës së tranzicionit, ndërmarrjet e mëdha publike dominuan tregun, prona private ndalohej dhe i gjithë aktiviteti ekonomik kontrollohej nga shteti. Aktivitetet kryesore të industrisë përpunuese në Shkodër ishin: përpunimi i duhanit dhe prodhimi i cigareve, prodhimi i ushqimeve të konservuara, ushqimeve me bazë sheqeri, pijeve të lehta dhe alkoolike, makaronave, bukës, orizit dhe vajit vegjetal. Industria e tekstileve ishte përqendruar në prodhimin e veshmbathjeve dhe produkteve të mëndafshit.

Pas vitit '90 qeveria shqiptare ndërmori një sërë reformash dhe miratoi një sërë ligjesh që mbulonin pronësinë private, aktivitetin privat, falimentimin, investimet e huaja, mbrojtjen e konsumatorit, privatizimin e ndërmarrjeve të vogla dhe të mesme (SME), dhe shumë elemente të tjerë të përfshirë në tregtinë moderne. Ekonomia e saj ndryshoi nga një ekonomi e centralizuar dhe e planifikuar në një ekonomi të tregut të lirë. Si rezultat i këtyre reformave, ndryshime të mëdha ndodhën në strukturën ekonomike të Bashkisë Shkodër. Shkodra me resurset dhe vlerat e saj kontribuon në GDP kombëtare nëpërmjet sistemit hidrik në prodhimin e energjisë elektrike, në prodhimin mineral, si dhe në të ardhurat doganore dhe tatimore, etj.

Aktualisht, sipërmarrjet dhe ndërmarrjet e vogla e të mesme janë burimi kryesor i të ardhurave ekonomike dhe kanë një strukturë të kompletuar.

Vërehet se baza ekonomike përbëhet nga bizneset e vogla, të cilat janë edhe katalizatorë të zhvillimit ekonomik, pasi krijimi, zhvillimi dhe përmirësimi i këtyre bizneseve përbën një potencial të rëndësishëm në zhvillimin ekonomik.

Bizneset kryesore që kontribuojnë në zhvillimin ekonomik janë kryesisht të orientuara në industrinë e lehtë prodhuese, në përpunimin dhe prodhimin e materialeve tekstile si dhe tregti e biznese shërbimesh. Si një zonë karakteristike prodhuese e produkteve bujqësore dhe blegtorale kemi prani të bizneseve agro-përpunuese të lidhura drejtpërdrejt me tregtinë.

Gjithashtu, edhe prania e bizneseve të artizanatit të cilat kanë një traditë të vjetër në qytetin e Shkodrës, vazhdon akoma sot, duke luajtur rol të veçantë në ekonominë vendore. Industria përpunuese përbën një nga potencialet më të mëdha të zhvillimit në Shkodër.

Prania e zonës industriale në Shkodër, në të cilën janë përqendruar biznese të mëdha përpunuese është një tjetër element me rëndësi në zhvillimin ekonomik, duke ofruar punësim dhe të ardhura për popullsinë. Ndërmarrjet e prodhimit dhe përpunimit të tekstileve, këpucëve apo industrisë së lehtë kanë zhvilluar bizneset e tyre falë mbështetjes së dhënë në përmirësimin e infrastrukturës dhe shërbimeve të tjera publike. Që nga fillimi i viteve '90 në zonën industriale janë vendosur biznese me kapitale vendase dhe të huaja.

*Standarti i jetesës dhe shpenzimet mujore:*

Me një diferencë shumë të vogël, qyteti i Shkodrës renditet nën mesataren e qyteteve të Shqipërisë, nga shpenzimet mujore për një familje, me 73.306 lekë në muaj/familje. Nga statistikat e bëra nga INSTAT për vitin 2017 për qarkun e Shkodrës ka një numër mesatar të pjesëtarëve të një familje prej 4 personash. Faktor i rëndësishëm që krijon diferenca në kushtet e banimit dhe të jetesës është arsimi. Me rritjen e arsimimit, kushtet e banimit dhe të jetesës përmirësohen ndjeshëm, sidomos duke filluar nga arsimi i mesëm e i lartë. Familjet me nivel arsimi të lartë duket se kanë më shumë akses në shërbime dhe kushte mjaft më të mira banese dhe jetese. Kjo lidhet me punë më të mira dhe të ardhura më të larta dhe si pasojë standarde më të larta jetese.



Këshilli Bashkiak, me Vendimin Nr. 27, datë 20.04.2017 ka miratuar Planin e Përgjithshëm Vendor për territorin e bashkisë Shkodër. Urbanizimi është një nga termat më të përdorur në dekadat e fundshkullit të XXI. Kuptimi i tij po bëhet edhe më i gjerë. Me rritjen e industrisë, krahut të lirë të punës, kompanive zinxhirë, tregtisë së përbashkët dhe ndikimeve globaliste, duket se urbanizimi po e tërheq gjithë popullsinë drejt tij, përfshirë edhe atë të fshatit. Por, se në ç'shikallë ndikon urbanizimi që këta njerëz të civilizohen dhe të bëhen pjesë e një qytetërimi të ri, sot kjo është e vështirë të përcaktohet. Urbanizimi sjell zhvillim industrial dhe mirëqenie ekonomike, por jo kulturë shoqërore, që është thelbi i një qytetërimi. Pra, urbanizimi i shërben qytetërimin në të dy kahet e tij; ndihmës, por edhe trazues i qytetërimin të vërtetë. Urbanizimi në vendin tonë ka kaluar nëpër tre faza të ndryshme:

- Faza e parë u dominua nga sektori informal.
- Faza e dytë u karakterizua nga konsolidimi i sektorit informal dhe shfaqja e sektorit formal.
- Faza e tretë, që është dhe ajo aktuale konsiston në forcimin e sektorit formal dhe rregullimin e zhvillimeve informale.

Ndërtimet e reja dhe urbanizimi në dy fazat e para kanë qenë spontane dhe kanë ndodhur me shumë pak ndërhyrje. Qyteti i Shkodrës ka ndryshuar shumë në dy dekadat e fundit. Rritja e shumëfishte e popullsisë së saj, përfshi rritjen e popullsisë shkaktuar nga migrimi i brendshëm i shpërthyer pas vitit 1991, si dhe rritja graduale por e qëndrueshme e standartit të jetesës dhe konsumit për qytetarët gjatë kësaj periudhe, kanë shtuar presionin për ndërtime të reja, kryesisht të tipit rezidencial.

Shkodra është një qytet me shumë vlera dhe histori. Historiku i saj na tregon që qyteti gjatë gjithë zhvillimit të tij ka patur një prirje për tu shtrirë në horizontalitet, duke preferuar që pikat më të larta të jenë objektet e rëndësishme të veçantë.

Para 20 viteve, qyteti mbizotërohej nga ndërtimet e ulëta 1 katesh dhe 2 katesh, por më pas me rritjen e popullsisë ndërtimet filluan të rriteshin në lartësi, ashtu sikurse edhe qyteti filloi të shtrihej në tokat e pa ndërtuara. Ndërtimet e bëra në to janë të vendosura pa rregull dhe gjithashtu shumica e tyre janë ndërtime të pa legalizuara.

Procesi i urbanizimit është i lidhur ngushtë me nivelet e zhvillimit, për një vend të zhvilluar ekziston nevoja për rritjen e nivelit të industrializimit, sepse nuk mund të ketë industrializim pa rritje ekonomike. Vendet e zhvilluara kanë kaluar nëpër këtë proces edhe sipas kësaj qasje vendet në zhvillim duhet të bëjnë të njëjtën gjë.

Struktura urbane e territorit të vendeve është në nivel njësie vendore dhe është e bazuar në Njësitë Administrative Vendore të nivelit 2, të tilla si bashkitë apo autoritetet vendore. Qasja e re siguron një informacion dhe krahasueshmëri më të saktë në drejtim të shkallës së urbanizimit të njësive vendore. Koncepti i shkallës së urbanizimit është përdorur për herë të parë në vitin 1991 për të klasifikuar zonat sipas densitetit të popullsisë të tyre.

Duke analizuar asetet gjeografike dhe ndikimin e tyre në zhvillim, mund të themi që Shkodra është një qendër e rëndësishme eko-turizmi falë prezencës së aseteve të bollshme natyrore. Shkodra është e rrethuar nga tre lumenj, liqeni dhe ligatina. Liqeni i Shkodrës është më i madhi në rajonin e Ballkanit dhe ka një shtrirje gjatësore dhe peizazh shumë atraktiv për qytetin.

Shkodra mund të jetë qendra më e rëndësishme e rritjes urbane dhe ekonomike dhe qyteti kryesor i veriut të Shqipërisë me cilësi jetese të standartit evropian, një qytet i zhvilluar qëndrueshëm i standarteve evropiane, që kombinon të gjitha facilitetet urbane për një mënyrë jetese të qëndrueshme dhe me standarte si edhe banesa të një cilësie të lartë.

Shkodra ka qenë historikisht qyteti më i madh verior i Shqipërisë dhe një nga 4 qendrat universitare kombëtare. Tani ajo është një qendër për studentet e veriut me një influencë të madhe në ekonomi.

Një qytet i aksesibilitetit të lartë dhe mobilitetit urban me infrastrukturë të mirë dhe të sigurtë të rrugëve. Shkodra është një qytet i mirëstrukturuar, i gjelbër dhe i paqtë me dendësi mesatare dhe me arkitekturë tradicionale, me parqe të gjelbra dhe siperfaqe të hapura dhe ka një vlerë të moderuar të tokës, që përbën një atraksion të fuqishëm. Zhvillimi i ardhshëm i Shkodrës do të jetë i lidhur strategjikisht me qytetin e dijes, qytetin e qëndrueshmërisë, i lidhur me bukuritë dhe burimet e veta natyrore, trashëgiminë historike dhe kulturore. Për më tepër, vizioni merr gjithashtu në konsideratë një qytet të jetueshem, bazuar në punë më të mirë për të gjithë. Infrastruktura rrugore më e mirë dhe më e sigurtë, me standarte evropiane. Shërbimi mund të permiresojë imazhin e përgjithshëm dhe zhvillimin e krejt qytetit, një qytet që është porta lindore e Ballkanit.

Zhvillimi urban ndërthuret me mbrojtjen e trashëgimisë kulturore, historike e natyrore. Turizmi gjithëvjetor do të jetë një vlerë e shtuar në ekonominë vendore e kombëtare, duke garantuar larmishmëri në zhvillim me anë të ekoturizmit, agro-turizmit, turizmit kulturor, malor e ujqor. Shkodra synon të jetë një bashki, e cila promovon dhe mbështet sipërmarrjet e reja, duke tërhequr talentin vendas e rajonal. Shkodra ka strukturë policentrike të kombinuar në zonat urbane dhe rurale. Kjo strukturë policentrike paraqitet në dy nivele:

- në nivel Bashkie, ku kërkohen disa qendra të shërbimeve bazë;
- në nivel rajoni, ku këto shërbime do shpërndahen më shumë në territor.

Zona urbane e Shkodrës do të kishte nevojë të krijonte qendërsi të reja urbane rreth qendrës historike. Këto qendërsi do të konsolidonin strukturën ekzistuese, pa ndikuar në tipologjitë historike të ndërtimeve. Prania e infrastrukturës si edhe zbatimi rigoroz i Planit të Përgjithshëm Vendor do të lejonte një akses të përshtatshëm për qytetin.

Një nga instrumentat e rëndësishme për zhvillimin e qytetit do të jenë edhe korridoret e rëndësishëm infrastrukturor, të cilët kalojnë në Shkodër, pjesë e Planit të Përgjithshëm Kombëtar:

- **Korridori /Autostrada Veri-Jug** që lidh Podgoricë - Hani i Hotit - Shkodër - Gjirokastër siguron përshkueshmërinë e shpejtë të territorit dhe lidhjen me vendet e Ballkanit perëndimor dhe të Europës Jug - Lindore.
- **Korridori/Autostrada Adriatiko-Joniane** që lidh Ulqin - Muriqan - Shkodër - Lezhë - Milot - Thumanë - Durrës - Levan - Kakavijë
- **Rruga Peisazhistike Bregdetare** që lidh Ulqin - Velipojë - Shëngjin - Patok - Durrës - Divjakë - Seman - Vlorë - Dhërmi - Sarandë - Butrint, një nga lidhjet me strategjike për sa i përket forcimit të ekonomisë së turizmit bregdetar të vendit dhe agro-turizmit. Rruga do të jetë peisazhistike, me impact të ulët në mjedis dhe do të shtrihet përgjatë segmenteve ekzistuese me qëllim që të minimizojë ndikimin në zonat e mbrojtura.

Zhvillimi i qendrës së qytetit ka bazë të mirë mbi të cilën do të vazhdojë përmirësimi. Përpos ndërhyrjeve në qendër dhe në hapësirat publike të rëndësishme duhet kthyer vëmendja edhe në kufijtë e qytetit, të cilët do të zhvillohen duke bërë lidhjen strategjike midis qendrës dhe periferisë. Katër zona specifike mund të përfitojnë nga kjo përfaqje për tu kthyer në peizazhe multifunktionale me karakteristika të ndryshme peisazhike si rezultat i lidhjes me ujën.

- Argjinatura (Bypass-i perëndimor)
- Peizazh Lumor
- Breg Liqeni
- Zona e përmbytjeve

#### Argjinatura

Argjinatura e ngritur si rrjedhojë e bypass-it perëndimor krijon mundësinë për struktura, funksione dhe njëkohësisht mbron zonën nga përmbytjet. Zhvillimet e reja vendosen pas digës ose mbi të. Ndërtimi në këtë zonë është i mundur, por duke marrë masat përkatëse për mbrojtjen nga përmbytja. Në këtë zonë gjithashtu propozohet që të zhvillohen disa aktivitete institucionale, zona rekreative në pjesën jugore të digës. Pjesë të ndryshme të liqenit propozohen të jenë të lundrueshme që do të shërbejnë edhe për lëvizjen e turistëve.

#### Lumi Kir

Pika tjetër e rëndësishme është trajtimi i shtratit të Lumit Kir. Qëllimi është që Lumi Kir të kthehet në një atraksion ujqor për qytetin e Shkodrës. Është shumë e rëndësishme vendosja e marrëdhënies së qytetit me lumin. Fasha e gjelbër përgjatë shtratit të lumit si edhe mbjellja e pemëve do ta kthejnë në një zonë atraktive dhe peisazhike për qytetin.

#### Bregu i Liqenit

Pikë tjetër shumë e rëndësishme për qytetin është dhe zona përreth liqenit. Lidhja e Shirokës me bregun e liqenit bëhet duke shtuar aktivitetin ujqor dhe rekreativ. Aktivitetet zhvillohen mbi nivelin e rrugës. Pamja relaksuese, ajri i pastër, aktivitetet argëtuese do ta kthejnë këtë zonë në pikë strategjike për qytetin.

#### Zona e përmbytjes

Është kryqëzimi i dy prej lumenjve më të mëdhenj dhe shpeshherë është zonë e përmbytur. Kjo është një zonë e rëndësishme nga pikëpamja mjedisore në Bashkinë Shkodër. Këtu duhet të operohet vetëm me struktura të përkohshme, të çmontueshme sepse ka rrezikshmëri të lartë përmbytjesh. Si rrjedhojë, në këtë zonë do të ketë mundësi për zona kampingjesh si edhe për lëvizjen me biçikleta.



## 2.4 LOKALIZIMI I NDËRTESAVE DHE SHËRBIMEVE



Në bërthamën urbane të Shkodrës janë të përqëndruara shumica e institucioneve të qytetit, zyrave publike dhe ndërtesave përfaqësuese, si dhe strukturat në funksion të sektorit të tretë privat, të tilla si bankat dhe sigurimet. Ndërsa, sektori i tregtisë me pakicë dhe komercial është i shpërndarë dhe zakonisht i vendosur në katin përdhe të godinave. Kjo është një karakteristikë e theksuar në rrugën “Bulevardi Zog I” dhe në gjithë zonën e Parrucës.

Zona industriale është e përqëndruar në pjesën periferike të qytetit, konkretisht në pjesën veri-lindore.

Tregjet ekzistuese të qytetit janë të pozicionuara në hyrje, (Pazari i Ri), në qendër (Zdrallë) dhe në veri (Rus). Këto janë zona me flukse të mëdha lëvizjeje gjatë ditës, ku prania e këmbësorëve dhe makinave çon në vështirësi të qarkullimit të të gjitha llojeve të mjeteve. Në orët e ditës trafiku është i theksuar, dhe menaxhimi i jo i mirë i hapësirave publike për parkim e rëndon edhe më shumë situatën në atë zonë.

Qendra e Shkodrës karakterizohet pjesërisht nga një dendësi më e madhe, e cila shoqërohet nga ndërtesa shumë katëshe. Pjesa dominuese e qytetit ka dendësi të ulët, me banesa tip vilash, 1-2 kate. Blloqet e banimit përshkohen nga rrugët kryesore dhe dytësore, duke aksesuar në çdo njësi të vogël dhe duke mundësuar lidhjen e tyre me qendrën e qytetit.

Bashkia Shkodër	Numri i bizneseve
Rajoni 1	1280
Rajoni 2	830
Rajoni 3	1080
Rajoni 4	986
Rajoni 5	338

Tabela 2-3: Të dhënat e numrit të bizneseve aktive, të shpërndara sipas Burimi: Drejtoria e të Ardhurave, Bashkia Shkodër

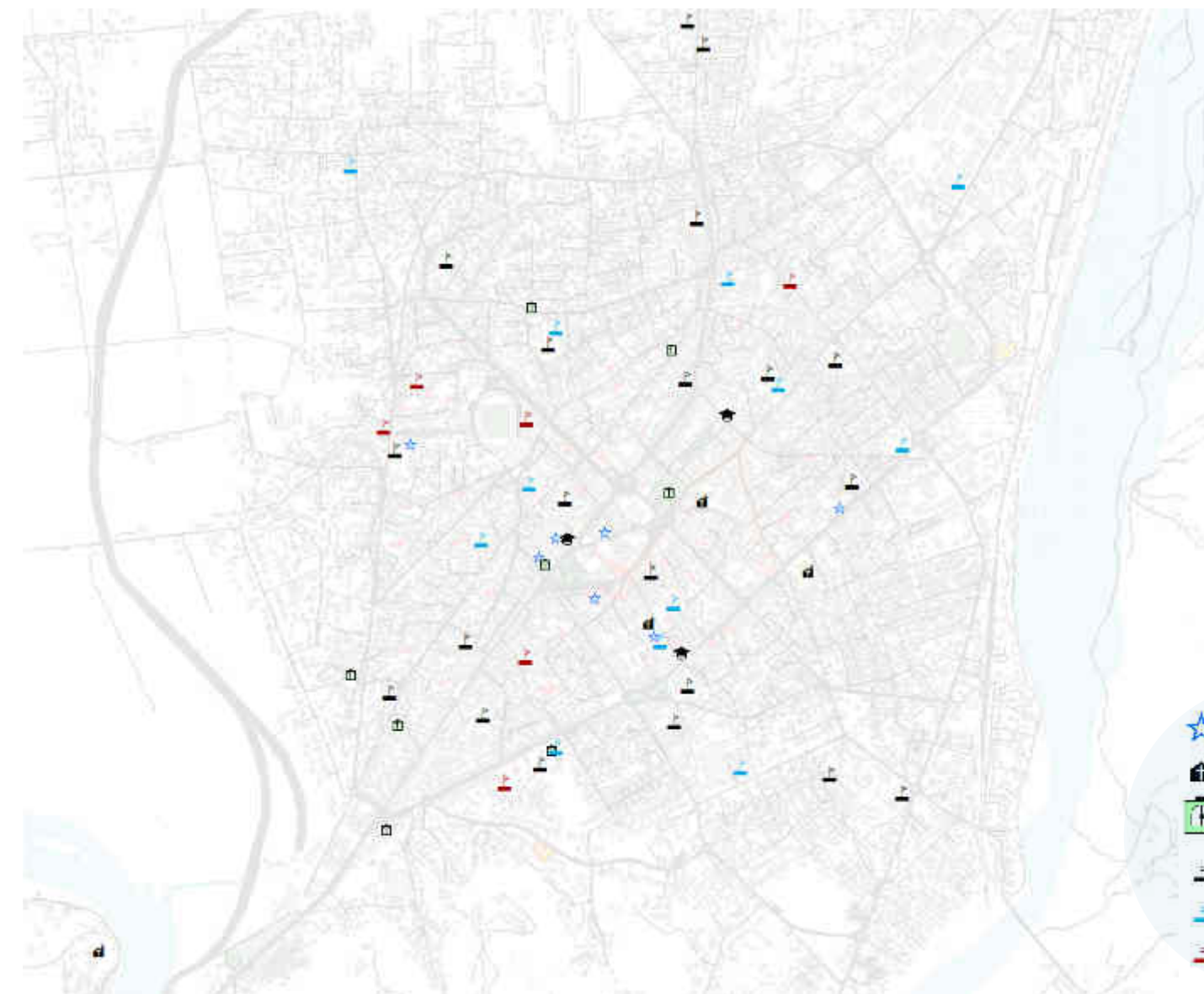


Figura 2-6: Lokalizimi i objekteve

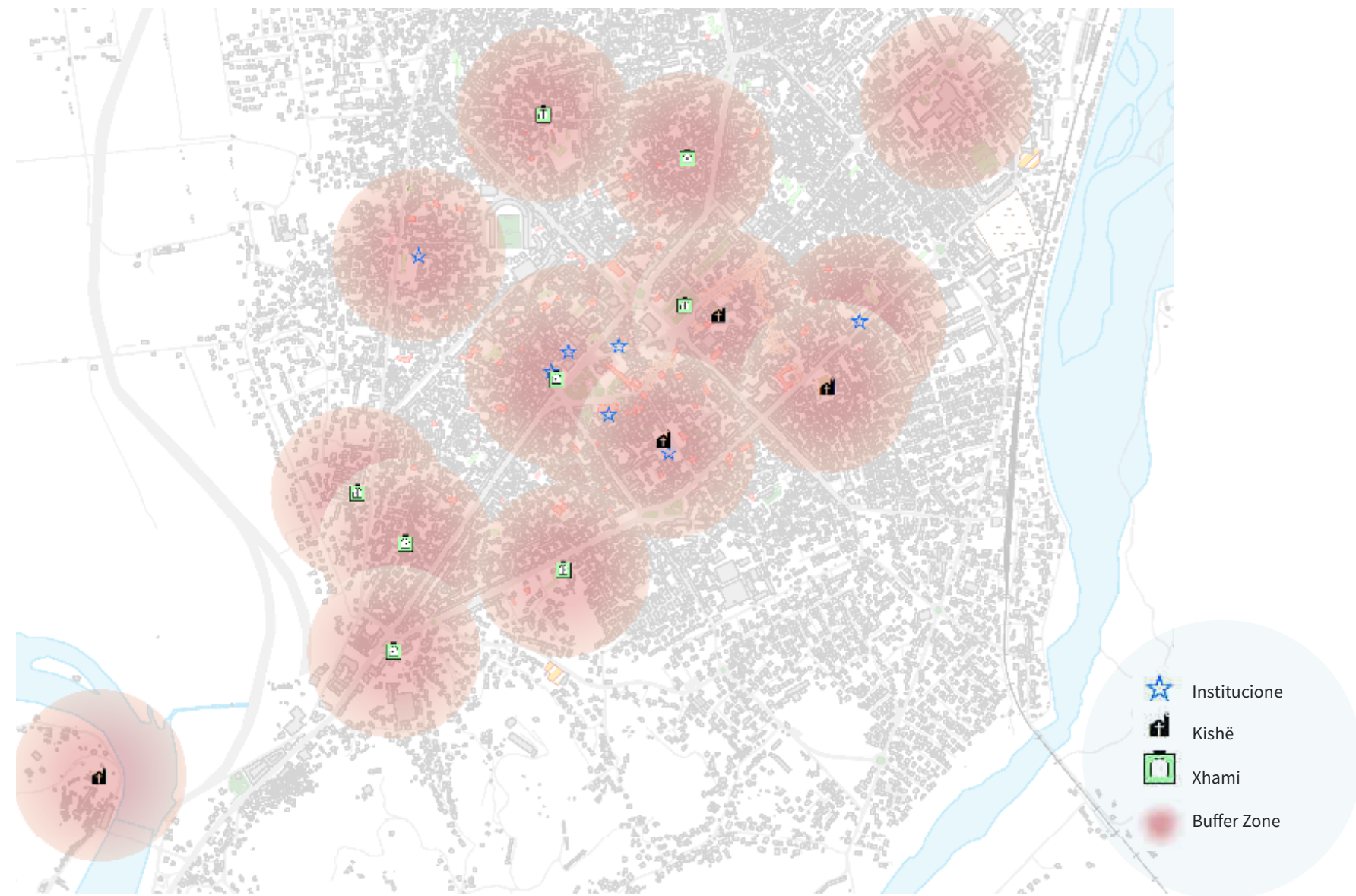


Figura 2-7: Lokalizimi i institucioneve



Figura 2-8: Lokalizimi i institucioneve arsimore



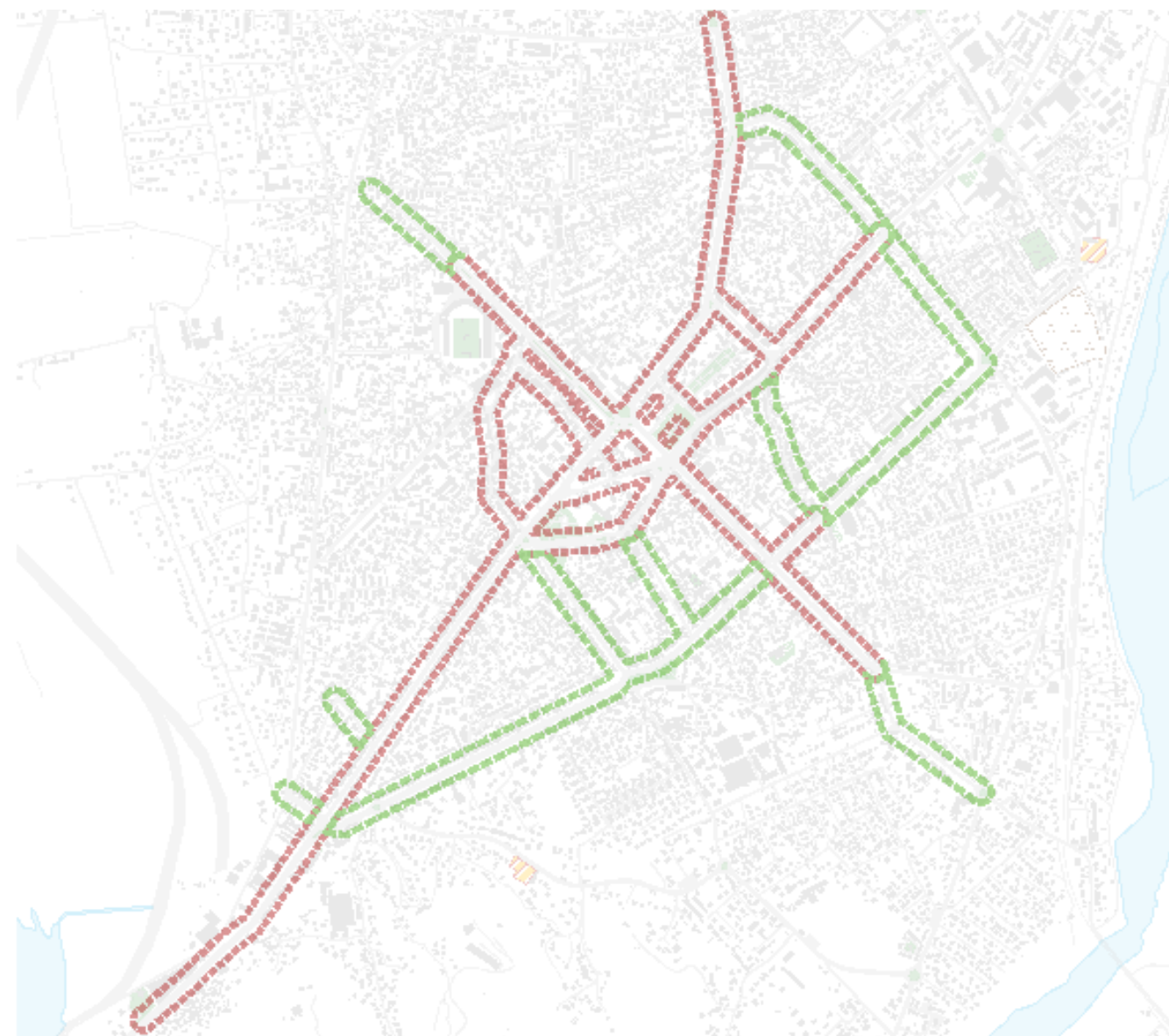


Figura 2-9: Përqendrimi i bizneseve

## 2.5 TURIZMI



Shkodra, si një nga qytetet më të rëndësishme të Shqipërisë ka të zhvilluar në nivele të larta turizmin në të gjitha mundësitë atraktive sic janë turizmi malor dhe bregdetar. Në Shkodër funksionon turizmi kulturor dhe ai i organizuar në grupe me ture një ditore. Shkodra ka plot mundësi eksplorimi dhe shijimi. Mund të udhëtohet në kohë dhe të vizitohen objektet historike, kulturore dhe ato të kultit, e duke ardhur tek vizitat në qendër të qytetit, Muzeu Kombëtar i Fotografisë Marubi Por qyteti i Shkodrës ofron edhe aventura të tjera falë buri-meve të shumta ujore, siç është dhe guida me kajak në Shkodër, duke qënë se ajo ka një potencial të jashtëzakonshëm ujqor.

Pavarësisht të gjitha mundësive që të jepë ky qytet, pjesa më interesante dhe atraktive mbetet Qendra Historike, Zona Mbrojtëse e saj si dhe Zona Arkeologjike. Ajo grumbullon çdo ditë turist të panumërt.

“Qendër historike” është ansambli qytetar me vlera historiko kulturore që mbrohet nga shteti. Bashkia Shkodër ka në territorin e saj një numër të konsiderueshëm veprash të trashëgimisë kulturore dhe historike. Kryesisht ato shtrihen në territorin e qytetit të Shkodrës, shpallur edhe si qendër historike, të cilat janë monumente të kategorisë së parë dhe të kategorisë së dytë. Në territorin e Bashkisë Shkodër ka edhe dy zona Arkeologjike “A” dhe “B”. Mbrojtja e monumenteve të kulturës dhe atyre historike është e nevojshme për të ruajtur trashëgiminë historike dhe arkitektonike të Shkodrës. Planet rregullues të qytetit ndër vite kanë ruajtur rigorozisht zonat e mbrojtura dhe qendrën historike të qytetit. Një atraksion tjetër i qytetit është dhe pjesa përgjatë liqenit. Shëtitorja buzë Liqenit mbledh sa vjen dhe më shumë këmbësor dhe çiklista, të cilët shijojnë ajrin e pastër dhe bukurinë e Liqenit. Një pikë tjetër me rëndësi historike dhe kulturore është Kalaja e Qytetit e cila mbledh visitor dhe turista nga të gjitha zonat dhe vendet përreth.

## 2.6 PËRDORIMI I TOKËS



Plani i Përgjithshëm Vendor prezanton një metodë të re të planifikimit e të kontrollit të zhvillimit urban, për implementimin e të cilit kërkohej qartësimi i roleve dhe përgjegjësi të secilit pjesëmarrës nga sektori publik në sektorin e planifikimit. PPV përcakton në vija të përgjithshme përdorimin e tokës në territorin e bashkisë së Shkodrës.

Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Shkodër, ka për objekt kryesor zhvillimin e balancuar dhe të integruar rajonal të qytetit, nëpërmjet një shpërndarje të funksioneve të përdorimit të territorit kundrejt vizioneve strategjike për krijimin e një modeli të ri zhvillimi që mundëson harmonizimin e hapësirave me karakteristika të ndryshme gjeografike dhe social-ekonomike. Ndarja sipas përdorimit të tokës është përcaktimi i kategorive të lejuara të përdorimit të saj dhe strukturave në të për secilën zonë apo njësi strukturore, për qëllime planifikimi dhe kontrolli të zhvillimit të territorit.

Analiza e Përdorimit të Tokës suburbane përpiqet të përshkruajë format aktuale të zhvillimit të zonës, duke përdorur një survejim të plotë. Përdorimi i tokës për zonat ekzistuese është bazuar në një kombinim me tre kategori bazë kryesore në mënyrë që të gjenerohen zona dhe njësi urbane me përdorime miks midis banimit, shërbimeve dhe hapësirave tregtare.



Përdorimi i tokës si edhe planifikimi i territorit, janë element kryesor për përmirësimin e aftësisë së qytetit për të menaxhuar situata të ndryshme urbane. Lehtësi në këtë fushë ka bërë ndarja në njësi strukturore me sipërfaqe relativisht të menaxhueshme lehte. Përtej tre kategorive kryesore, për secilën njësi janë parashikuar dhe përdorimet e tjera të lejuara si dhe ato të ndaluara për të shmangur ndikimet negative.

Është marrë në konsideratë gjithashtu edhe dendësia e popullsisë e shpërndarë në zonat urbane dhe ato sub-urbane, plani përcakton si territor sub-urban të gjithë territorin periferik të territorit urban, me dendësi mesatare, të përbëra nga vend-banime nga ndërtime ku mbizotërojnë funksionet e banimit dhe industriale apo tregtare, në proces formalizimi dhe konsolidimi. Në zonat me dendësi të lartë urbane të pejsazheve kodrinore, fushore dhe breg-lumore, liqenore të cilat ndodhen larg pejsazheve urbane me dendësi të lartë urbanizimi, shoqëria e shërbimeve lokale në marrëveshje me organet kompetente duhet të zbatojë një sistem rrjeti të ujërave të ndotura jo domosdoshmerisht i lidhur me rrjetet e tjera të centralizuara, kjo do të ndihmojë zhvillimin e zonave periferike e më tej.

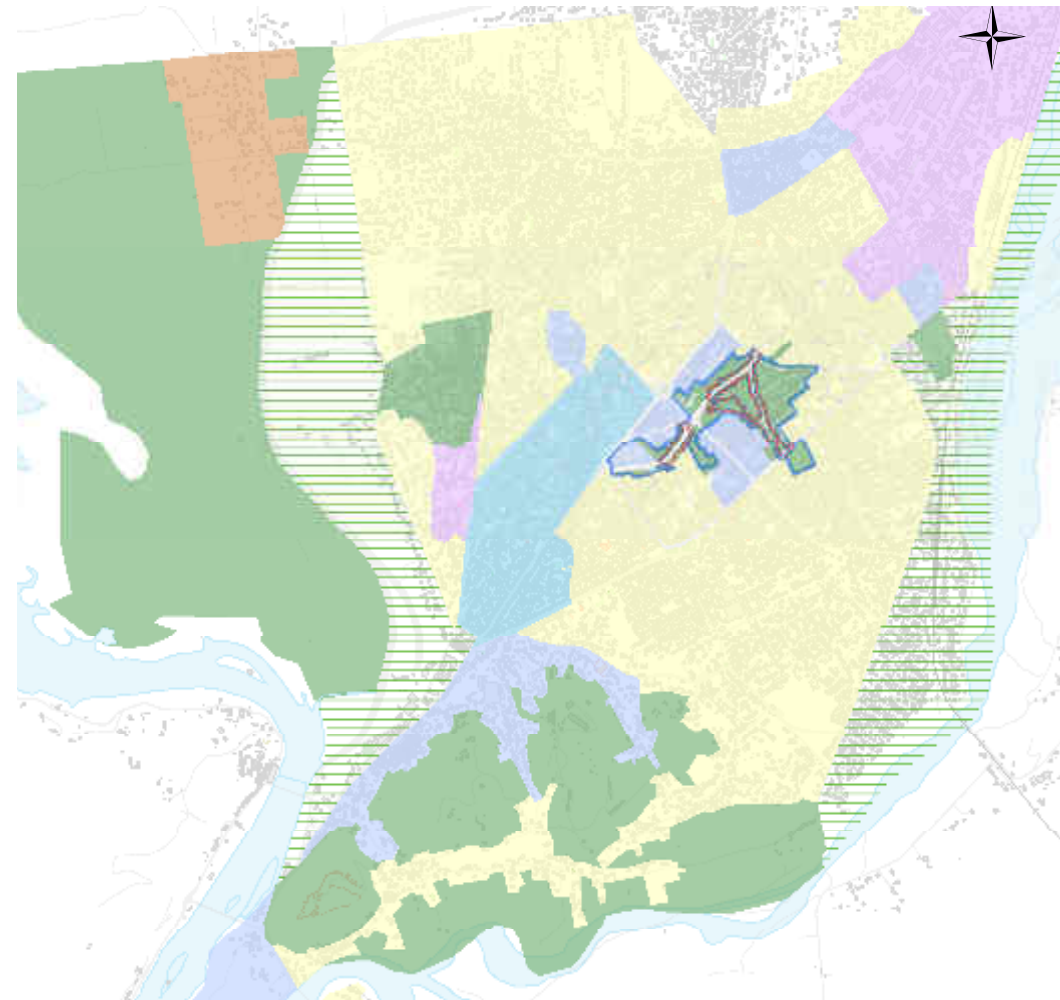


Figura 2-10: Përdorimi i propozuar i tokës



## 2.7 ZONAT E MBROJTURA TË QYTETIT TË SHKODRËS



Për të analizuar elementët përjashtues duhen marrë në shqyrtim faktorët që ndikojnë ose pengojnë zhvillime të caktuara në zona të ndryshme të territorit. Legjislacioni në fuqi dhe instrumentat kombëtar të planifikimit përcaktojnë zonat përreth apo përjatatë tyre, ku nuk lejohen ndërtimet e reja ose ku ndërtimet duhet të respektojnë limite të ndryshme lartësie, etj.

Sipas VKM Nr. 771, datë 30.09.2020 “Për deklarimin pasuri kulturore të “Qendrës historike” të qytetit të Shkodrës, përcaktimin e zonës mbrojtëse të saj dhe miratimin e Planit për Ruajtjen, Mbrojtjen dhe administrimin e tyre” u vendos:

1. Deklarimin pasuri kulturore të “Qendrës Historike” të qytetit të Shkodrës dhe përcaktimin e zonës mbrojtëse të saj, sipas koordinatave dhe hartës së zonifikimit, që i bashkëlidhet këtij vendimi.
2. Miratimin e planit për ruajtjen, mbrojtjen dhe administrimin e këtyre zonave, sipas tekstit bashkëlidhur këtij vendimi.

Ky plan përcakton rregullat, procedurat, autoritetet shtetërore përgjegjëse për ruajtjen, mbrojtjen dhe administrimin e “Qendrës Historike” të qytetit të Shkodrës dhe zonës mbrojtëse të saj.

Objekti kryesor i këtij plani janë:

- Ruajtja dhe mbrojtja e vlerave të trashëgimisë kulturore, historike, urbanistike, arkitektonike dhe të peizazhit të “Qendrës Historike” të qytetit të Shkodrës dhe zonës mbrojtëse të saj, sipas hartës së zonifikimit bashkëlidhur;
- Administrimi i “Qendrës Historike” të qytetit të Shkodrës dhe zonës mbrojtëse të saj;
- Mënyrat e bashkëpunimit të institucioneve të ngarkuara për ruajtjen dhe mirë administrimin e vlerave të trashëgimisë kulturore të qytetit të Shkodrës me njësitë e vetë qeverisjes vendore.



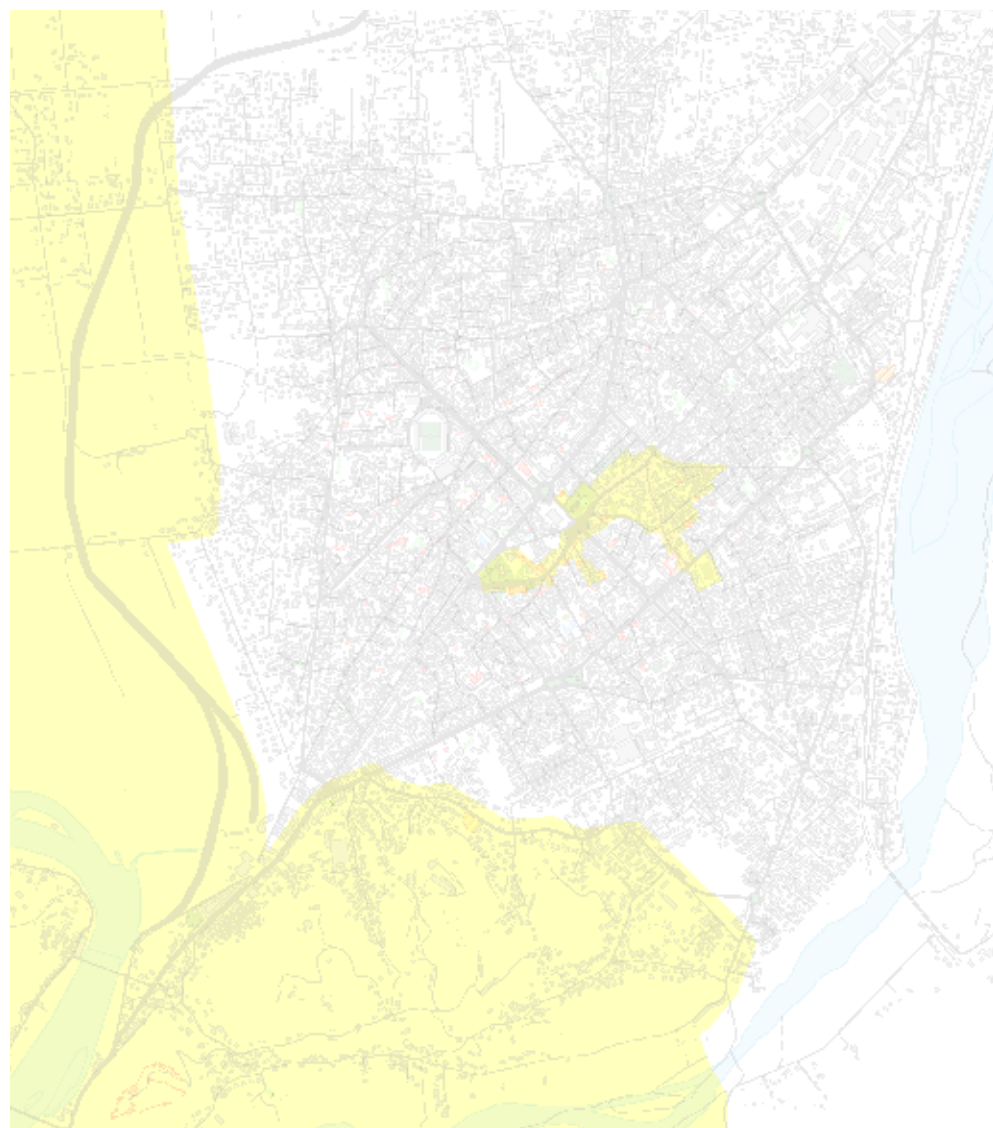


Figura 2-11: Qendra historike dhe zona e mbrojtur e qytetit

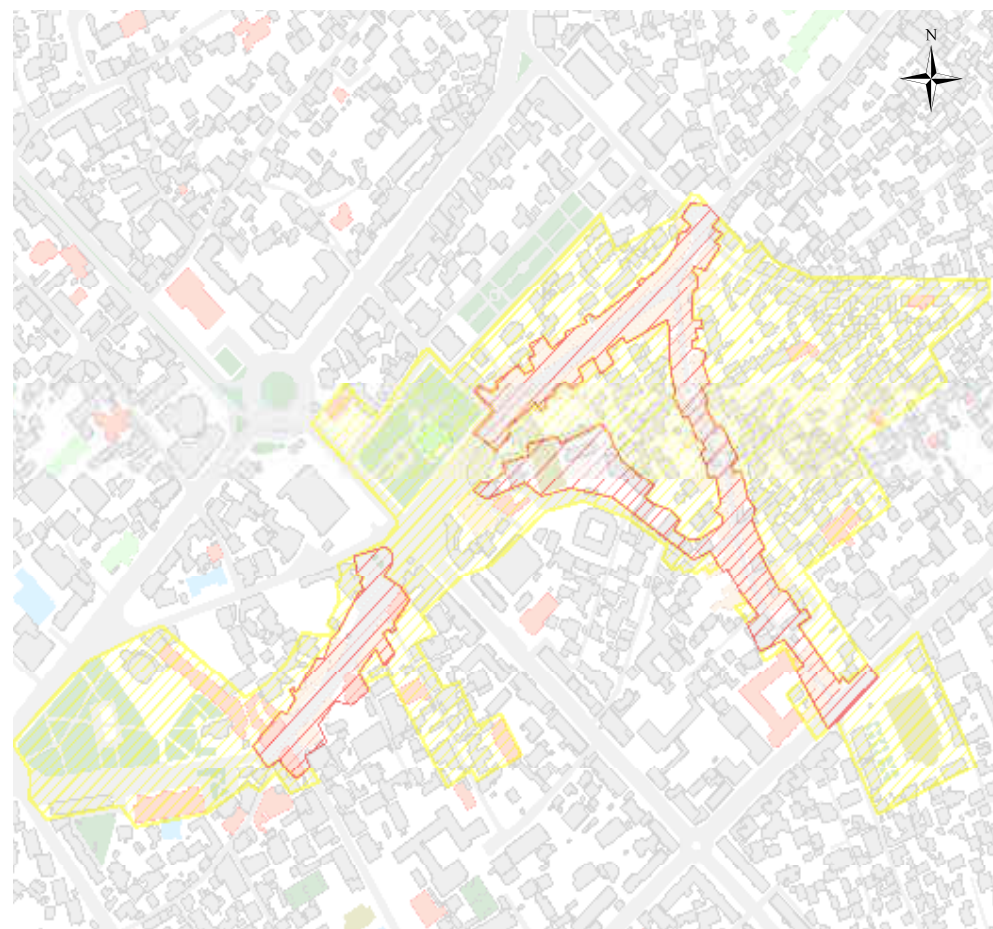


Figura 2-12: Qendra historike dhe zona e mbrojtur për qendrën e qytetit

### 3. TRANSPORTI



#### 3.1 TRANSPORTI RRUGOR

Qyteti i Shkodrës, ashtu si dhe qytete të tjera të Shqipërisë ka përjetuar një periudhe tranzicioni lidhur me sistemin e tij të transportit privat dhe publik. Investimet kryesore janë përqendruar në ndërtimin dhe rehabilitimin e rrjetit rrugor brenda dhe jashtë qytetit.

#### 3.2 RRJETI RRUGOR

Me gjithë ndërhyrjet e bëra në vitet e fundit në infrastrukturë sërish ka probleme trafiku. Për të parë në periudhë afatgjatë se ku janë problemet e trafikut në qytetin e Shkodrës, përveç inspektimit tonë në terren, jemi bazuar edhe në të dhënat që jep Google Map. Hartat tregojnë që problemet më të mëdha janë në orën 12.00 dhe kryesisht në aksin qendror të Shkodrës ose bulevardin Zogu I. (Me të kuqe jepen pikat ku trafiku ngadalëson shpejtësinë). Si rezultat, strategjia e ndërtimit të rrugëve për të rregulluar trafikun nuk ka sjellë rezultatin e dëshiruar. Me rritjen e trafikut problemet do të jenë më të mëdha dhe bllokimet më të shpeshta.

Koncepti i rrjetit rrugor të propozuar në qytet bazohet në:

- Elementët ekzistues të rrjetit rrugor
- Elementë të rinj, të cilat do të ndërtohen në zonat ekzistuese të urbanizuara dhe zgjerimet e planifikuara të qytetit.

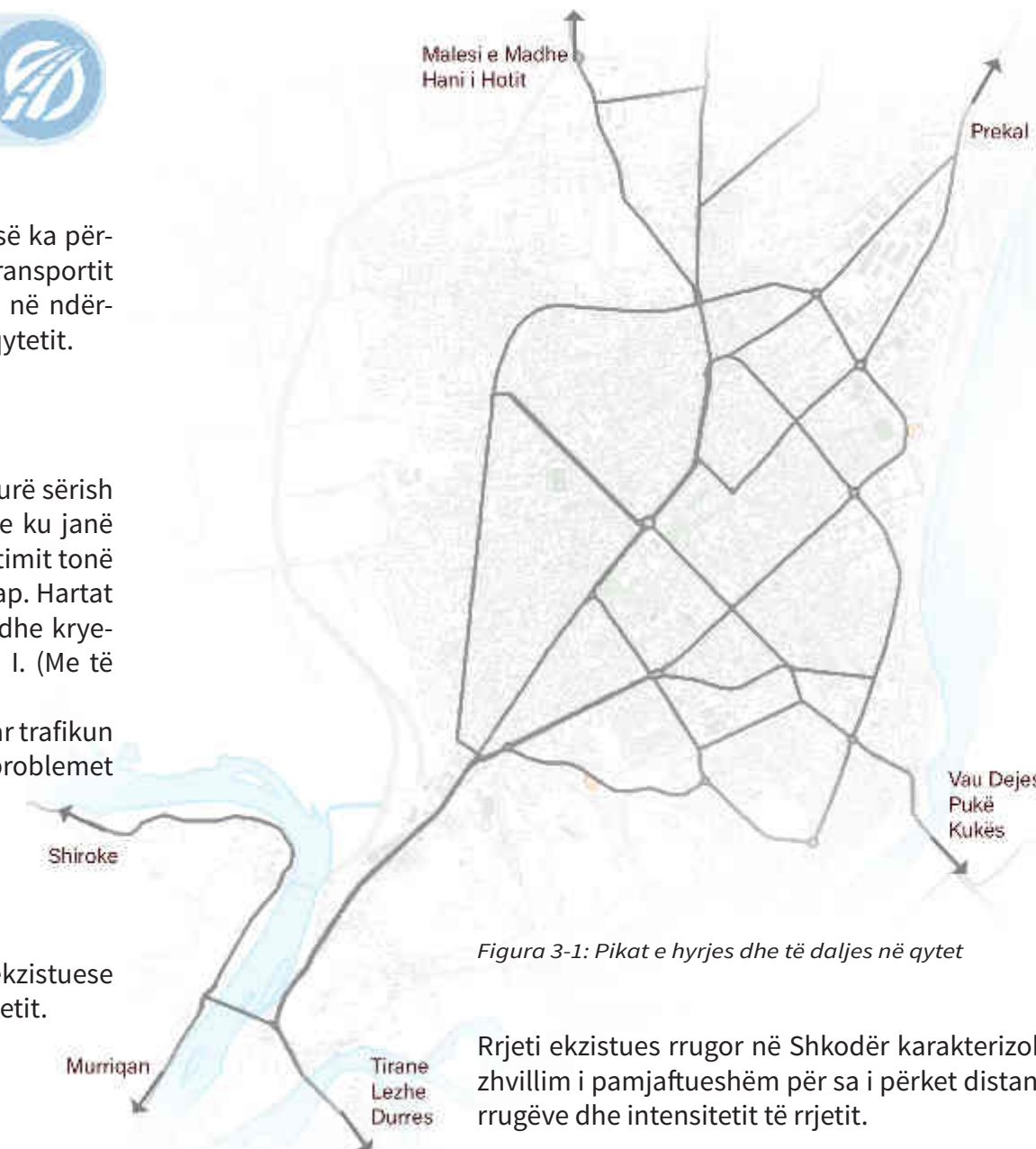


Figura 3-1: Pikat e hyrjes dhe të daljes në qytet

Rrjeti ekzistues rrugor në Shkodër karakterizohet nga zhvillimi i pamjaftueshëm për sa i përket distancave të rrugëve dhe intensitetit të rrjetit.



Zgjerimi i rrjetit rrugor është, prioritet për qytetin, dhe përbën kusht të rëndësishëm për rritjen e dendësisë së banesave dhe reduktimin e shtrirjes së pakontrolluar. Infrastruktura rrugore është dhe rrjeti kryesor i transportit në qytetin e Shkodrës. Shkodra ka një rrjetkryesor rrugor, i cili është rehabilituar plotësisht dhe treguesi i komoditetit të udhëtimit (IRI), është i mire.

Aksi rrugor më i ngarkuar është **Xhabije - Rus** apo bulevardi Zogu I i Shkodrës. I gjithë qyteti funksionon kryesisht me anë të këtij aksi rrugor. Aktivitetet tregtare si dhe qendra administrative e bëjnë që volumet e trafikut të jenë të larta. Akset kryesore të qytetit të Shkodrës të cilat dhe akomodojnë pjesën më të madhe të trafikut janë:

- By-pass-i i Shkodrës (në ndërtim)
- Unaza Perëndimore e qytetit
- Unaza Lindore e qytetit
- Aksi Qendror Xhabije – Rus
- Kiras - Stacioni i Trenit.

**By-passi i Shkodrës** do të luaj një rol shumë të rëndësishëm në uljen e trafikut transit në qytetin e Shkodrës. Këtë ngarkesë tani e mban unaza lindore dhe perëndimore e qytetit.

**Unaza Perëndimore e qytetit** përdoret edhe për trafikun tranzit. Në këtë segment rrugor kalojnë edhe mjetet e rënda, të cilat në të ardhmen do të shfrytëzojnë by-passin lindor. Korsitë e biçikletave ekzistojnë vetëm pjesërisht duke detyruar çiklistët të lëvizin në korsitë e makinave dhe duke rritur në këtë mënyrë rrezikun e aksidenteve në rrugë.

**Unaza lindore e qytetit** ka të gjitha karakteristikat e një segmenti rrugor urban. Trafiku në këtë segment rrugor është më i vogël sepse dhe dendësia e objekteve në këto zona është e ulët. Për shkak të kalimit të mjeteve të rënda, siguria rrugore dhe problemet ambientale janë të mëdha.

**Aksi rrugor Xhabije - Rus** apo bulevardi Zogu i parë është aksi rrugor më i ngarkuar i Shkodrës. I gjithë qyteti funksionon kryesisht me anë të këtij aksi rrugor. Aktivitetet tregtare si dhe qendra administrative e bëjnë që fluksi i lëvizjes dhe niveli i trafikut të jenë të larta.

#### **Kiras - Stacioni i Trenit**

Ky aks kalon në pjesën qendrore të qytetit dhe është i përbërë nga disa segmente rrugësh me kategori dhe gjerësi të ndryshme.

#### **Rrjeti rrugor brenda zonave**

Rrjeti i rrugëve dytësore shërben për akomodimin e trafikut zonal. Ky rrjet shërben dhe për akomodimin jo vetëm të trafikut por edhe të këmbësorëve, çiklistëve, femijëve dhe të moshuarve. Rrjeti dytësor është përmirësuar nga pikëpamja e shtresave rrugore por shumë pak është bërë për akomodimin e këmbësorëve dhe çiklistëve. Në shumicën e rasteve nuk ka fare trotuare dhe në rast të mjeteve që janë në të dy drejtimet është e vështirë për këmbësorët të kalojnë.

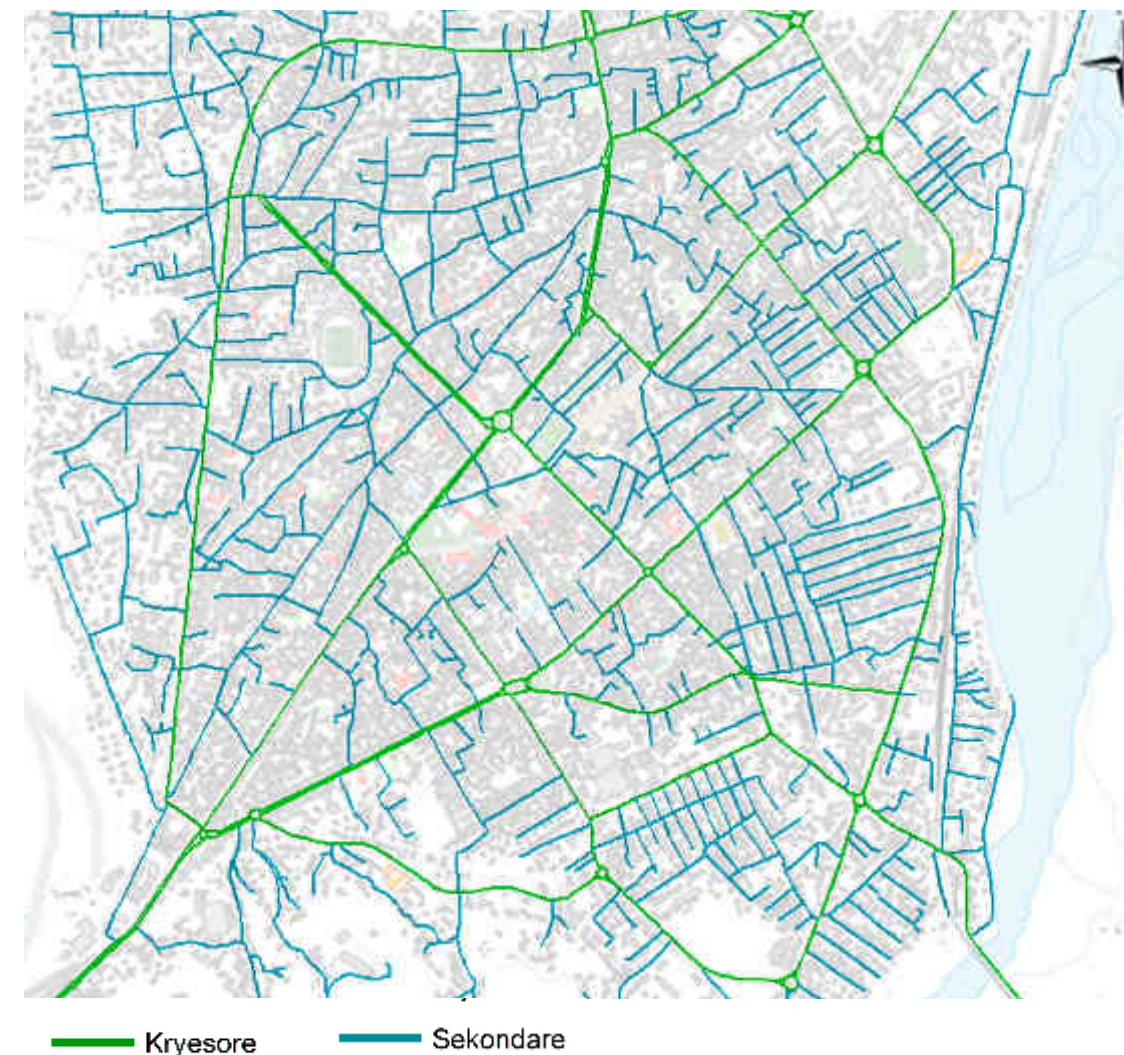


Figura 3-2: Rrjeti rrugor sipas kategorive

#### **Propozime të PPV-së:**

Në Planin e Përgjithshëm Vendor të qytetit të Shkodrës janë paraqitur përcaktimet dhe përkrahimi i kategorive të rrjetit rrugor të propozuar. Qarkullimi i mjeteve, këmbësorëve në rrugë rregullohet me normat e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe aktet që miratohen në zbatim të tij, në përputhje me normat ndërkombëtare e të Komunitetit Europian në këtë fushë. Keto norma dhe akte udhëhiqen nga parimi i sigurisë së lëvizjes në rrugë, duke ndjekur objektivat e një lëvizjeje racionale, të mbrojtjes së mjedisit.

Njohja dhe zbatimi i përpiktë i normave përkatëse të kodit dhe i akteve në zbatim të tij janë të detyrueshme për gjithë personat që qarkullojnë në rrugë me mjet ose pa mjet dhe/ose për ata persona që kanë të bëjnë me këto rrugë. Në të gjitha akset rrugore duhet të merren parasysh shpërndarja e sipërfaqes së rrugës ndër të gjithë përdoruesit e saj, duke krijuar hapësira të nevojshme për korsi të dedikuara për transport publik, korsi biçikletash dhe trotuarë me të gjithë parametrat teknike për personat me aftësi të kufizuara. Zhvillimi ekzistues dhe i pritshëm ndërtimor, i reflektuar edhe në popullimin e zonës e në vëllimin e kërkesave të banorëve të saj, ka qënë faktori bazë në projektimin e Sistemit Rrugor të propozuar. Rrjeti rrugor i propozuar ritrajton profilet e rrugëve nëpërmjet zgjerimit dhe sistemimit të tyre dhe shtimin e akteve të reja në brendësi të zonës.



Hapësirat e parkimeve do të integrohen në zonë duke mos shqetësuar lëvizjet e këmbësorëve ose lëvizjen e lirshme të mjeteve të transportit si edhe biçikletave ose zhvillimin e aktiviteteve të tjera. Në këtë mënyrë në zonën përkatëse do të krijohen kushte më të mira jetese, duke ulur edhe nivelin e ndotjes, për të qënë në shërbim të banorëve dhe aktiviteteve përkatëse.

Në rrjetin rrugor të propozuar do të integrohen elemente të infrastruktures si:

- Kanalizimet e ujrave të bardha dhe të zeza
- Rrjeti i ujës-jellësit
- Rrjeti i internetit-telefonisë
- Ndriçimi dhe rrjeti elektrik.

Sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale rrugët klasifikohen në rrugë të kategorive.

- A. Autostradë
- B. Rrugë interurbane kryesore
- C. Rrugë interurbane dytësore
- D. Rrugë urbane kryesore
- E. Rrugë urbane dytësore
- F. Rrugë lokale

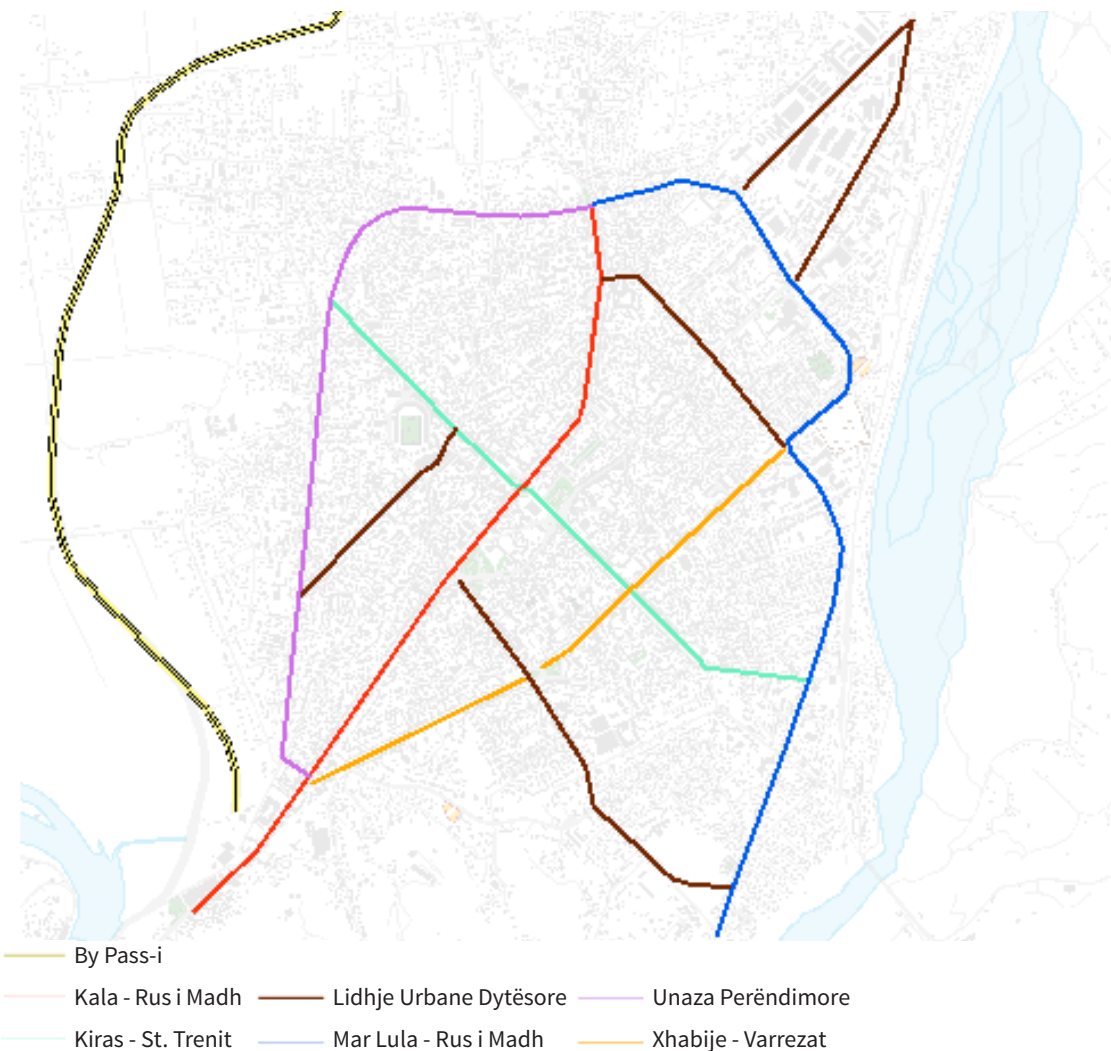
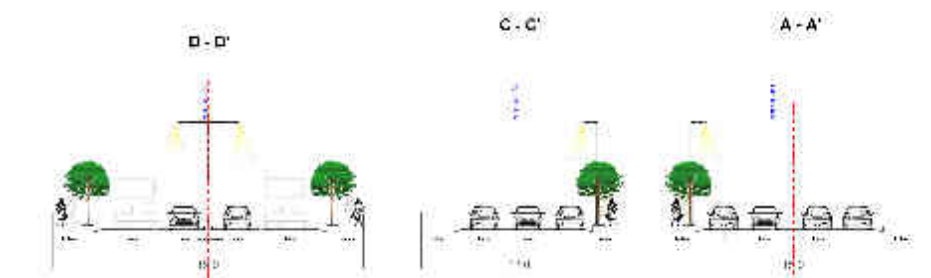


Figura 3-3: Sistemi rrugor, i propozuar sipas PPV

Në planin e Përgjithshëm Vendor të qytetit janë paraqitur në plan dhe prerje tërthore rrugët e mëposhtme:

### Unaza MARLULA-RUS I MADH

Është një aks perimetral i ndodhur në pjesën lindore të qytetit i ndarë në disa segmente me gjerësi të ndryshme. Gjithashtu, në disa nga segmentet e këtij aksi vihet re shtimi i linjave të kalimit të biçikletave që çon në reduktim të posteve të parkimit përgjatë këtyre segmenteve. Njëkohësisht, në këtë aks kemi dhe kalimin e linjave urbane të qytetit.



Segmenti i parë është një rrugë e kategorisë F me gjerësi 15m, me dy sense lëvizje dhe me parkim në të dy anët e rrugës, me gjelbërim vertikal dhe ndricues në njërin anë të saj.

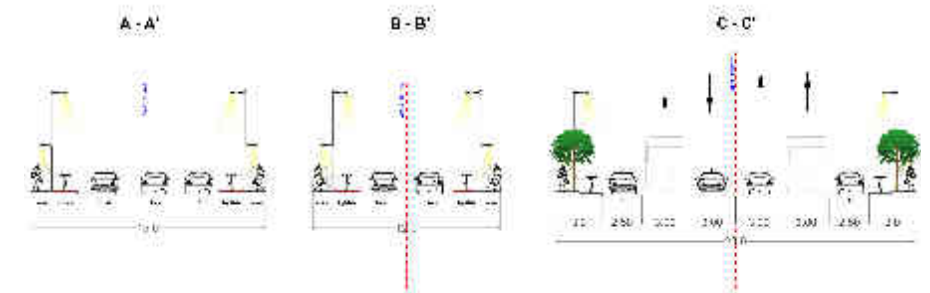
Segmenti i dytë është rrugë kategorija F me gjerësi 15m me dy sense kalimi dhe me parkim në njërin krah të saj. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e detyruar për biçikletanë të dy anët e rrugës.

Segmenti i tretë, në ndryshim nga segmenti i dytë është parashikuar rrugë kategorija F me gjerësi 12m me dy sense kalimi dhe me parkim në njërin krah, me gjelbërim vertikal dhe ndricues në njërin anë të saj.

Segmenti i katërt është rrugë kategorija E me gjerësi 18m me dy sense lëvizje. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e dedikuar për biçikleta në dy anët e saj, si edhe korsi për linja të transportit publik. Rruga ndahet me korsindarëse në aksin e saj.

### Unaza PERËNDIMORE

Unaza perëndimore shtrihet në pjesën perëndimore të qytetit dhe gjithashtu përbëhet nga disa segmente rrugësh me kategori dhe gjerësi të ndryshme. Me një sens kalimi, me dy sense kalimi si edhe rrugë me korsi të mëdha me parkime nga të dy anët si edhe korsi të dedikuara për biçikleta.



Segmenti i parë është rrugë lokale kategorija F me gjerësi 15m me dy sense kalimi dhe me parkim në njërin krah të saj. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e detyruar për biçikletanë të dy anët e rrugës.

Segmenti i dytë është parashikuar rrugë lokale, kategorija F me gjerësi 12m me dy sense kalimi. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e detyruar për biçikletanë të dy anët e rrugës.

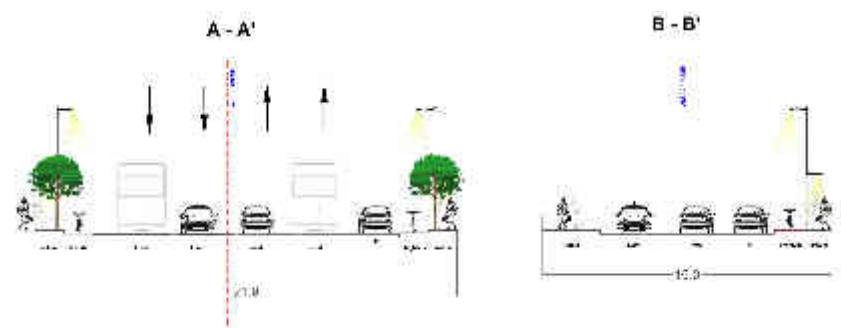


Segmenti i tretë është rrugë kategoria E me gjerësi 23m me dy sense lëvizje. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e dedikuar për biçikleta dhe parkim në dy anët e saj, si edhe korsi për linja të transportit publik. Rruga nuk ndahet me korsindarëse në aksin e saj. Ndriçimi është i vendosur në pjesët anësore të rrugës.

Segmenti i katërt është një rrugë e kategorisë F me gjerësi 15m, me dy sense lëvizje dhe me parkim në një anë, me gjelbërim vertikal dhe ndricues në një anë të saj.

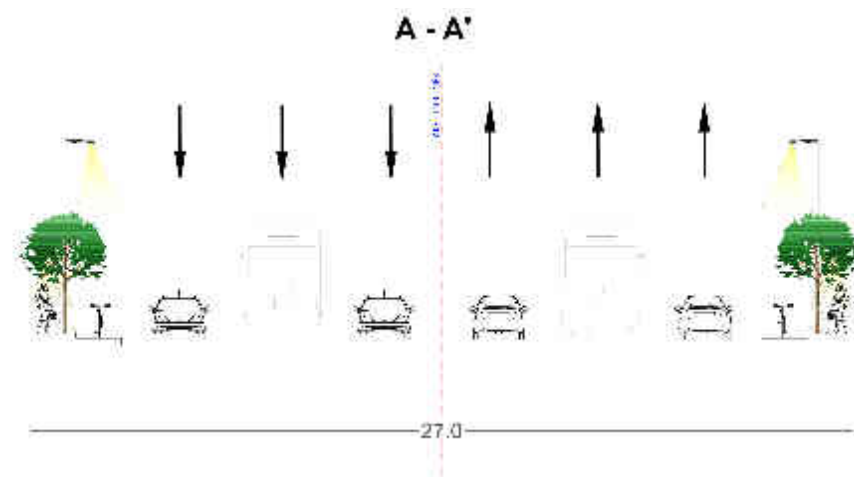
### Unaza RUS I MADH – KALA

Unaza Rus i Madh - Kala shtrihet në pjesën lindore të qytetit dhe gjithashtu përbëhet nga një segment rrugë kategoria E me gjerësi 21.9m. Me dy sense kalimi, me korsi të dedikuara për linjat e transportit publik si edhe dy korsi për mjete motorrike. Në një anë të saj është parashikuar një korsi për parkim si edhe korsi të dedikuara për biçikleta, gjelbërim dhe ndriçues në të dy krahët e saj.



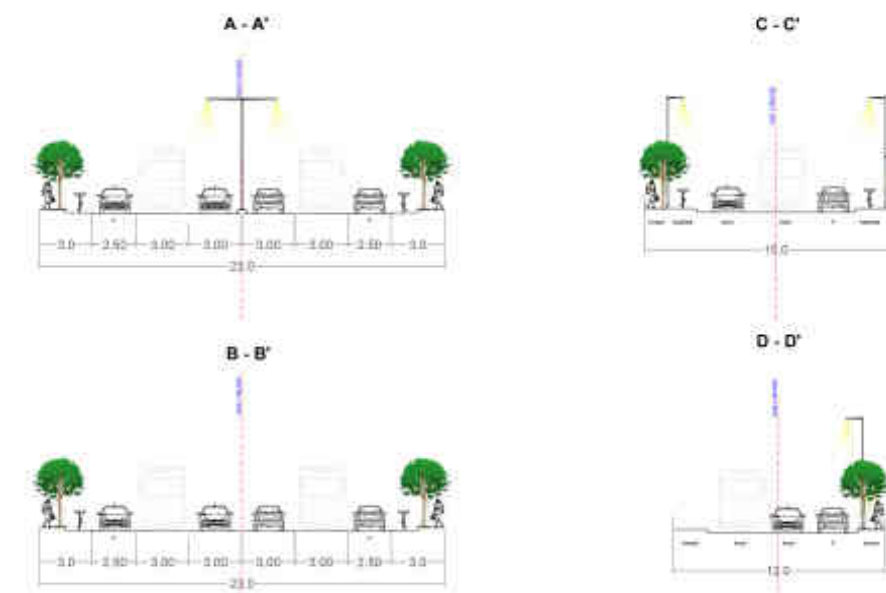
### Rruga PEISAZHIKE BUZË LIQENIT

Rruga peisazhike buzë liqenit, shtrihet në pjesën lindore të qytetit dhe gjithashtu përbëhet nga një segment me të njëjtën gjerësi nga fillimi deri në fund të saj, rrugë kategoria E me gjerësi 27m. Me dy sense kalimi si edhe rrugë me korsi të mëdha me parkime nga të dy anët si edhe korsi të dedikuara për biçikleta.



### Aksi KIRAS-STACIONI I TRENIT

Ky aks kalon në pjesën qendrore të qytetit dhe është i përbërë nga disa segmente rrugësh me kategori dhe gjerësi të ndryshme. Me dy sense kalimi si edhe rrugë me korsi të mëdha me parkime nga të dy anët si edhe korsi të dedikuara për biçikleta. Segmenti i parë është rrugë kategoria E me gjerësi 23m me dy sense kalimi dhe me parkim në dy krahë të saj. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e detyruar për biçikleta në të dy anët e rrugës.



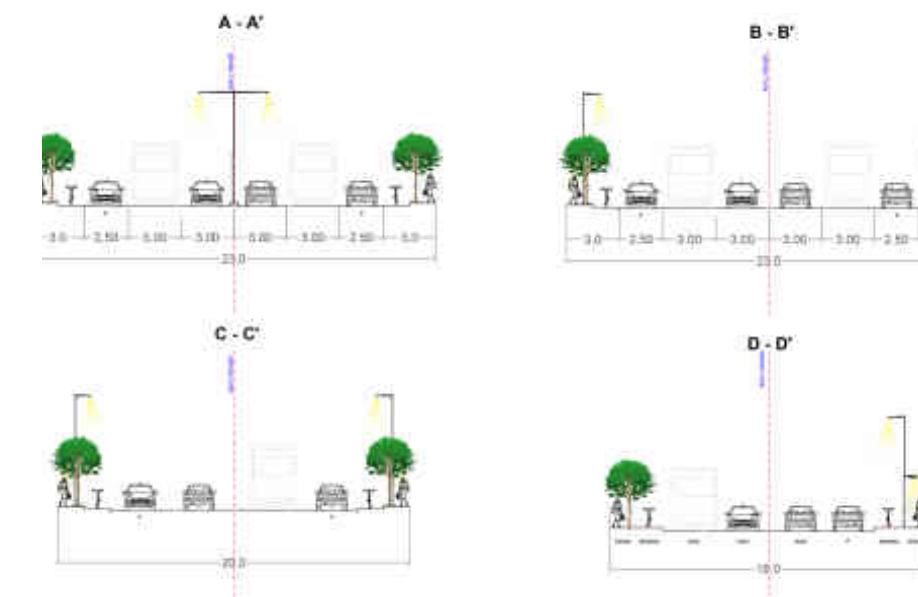
Segmenti i dytë është parashikuar rrugë lokale kategoria F me gjerësi 15m me dy sense kalimi. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e detyruar për biçikletanë të dy anët e rrugës dhe një korsi për parkim anësor.

Segmenti i tretë është rrugë kategoria E me gjerësi 23m me dy sense lëvizje. Në këtë rrugë është parashikuar korsi e dedikuar për biçikleta dhe parkim në dy anët e saj, si edhe korsi për linja të transportit publik. Rruga nuk ndahet me korsindarëse në aksin e saj. Ndriçimi është i vendosur në pjesët anësore të rrugës.

Segmenti i katërt është një rrugë e kategorisë F me gjerësi 12m, me dy sense lëvizje dhe me parkim në një anë, me gjelbërim vertikal dhe ndricues në një anë të saj.

### Aksi KALA-RUS I MADH

Ky është aksi më i rëndësishëm i qytetit, aksi me dëndësi më të madhe, i cili kalon në pjesën qendrore të qytetit dhe është i përbërë nga disa segmente rrugësh me kategori dhe gjerësi të ndryshme. Me një sens kalimi, me dy sense kalimi si edhe rrugë me korsi të mëdha me parkime nga të dy anët si edhe korsi të dedikuara për biçikleta.



Plani Përgjithshëm Vendor ka trajtuar me të njëjtën rëndësi edhe akset urbane dytësore të qytetit. Ato janë sistemuar dhe standartizuar sipas kërkesave dhe nevojave të banorëve. Kryesisht këto segmente janë të pozicionuara.

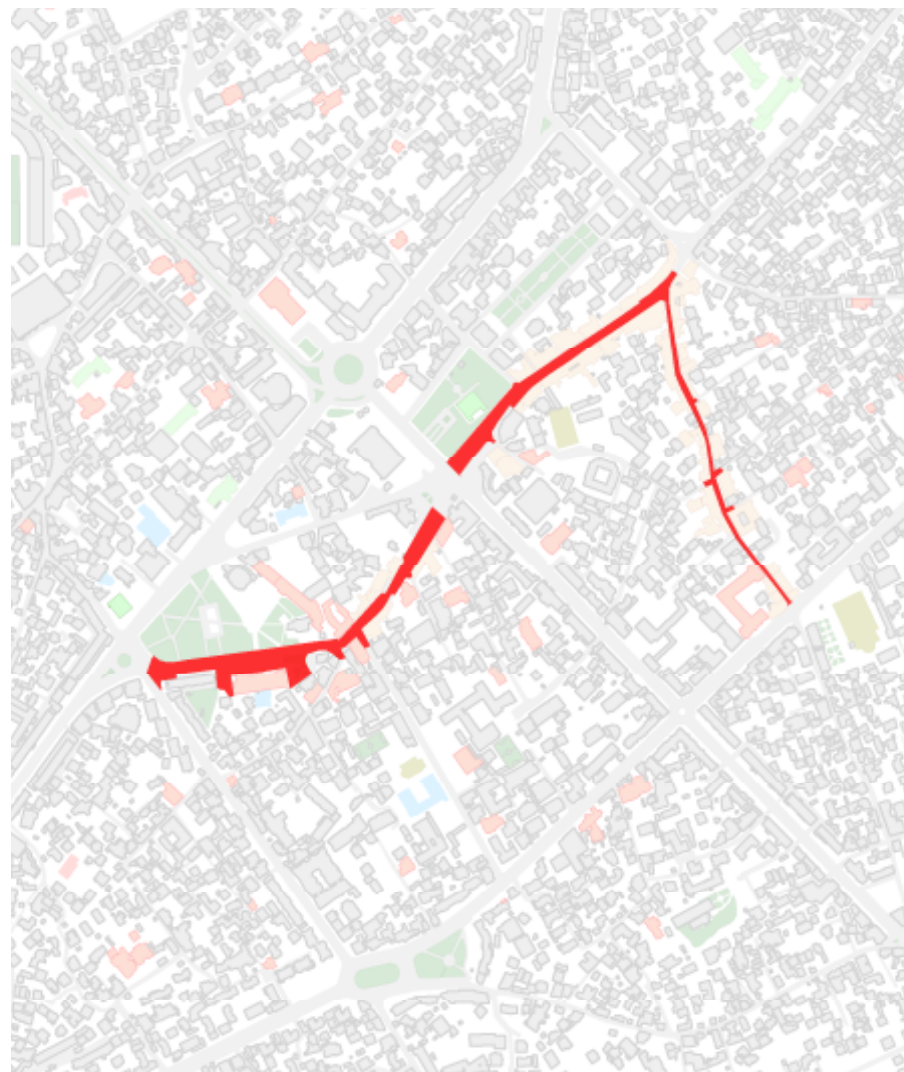
### 3.3 ZONAT E KËMBËSORËVE



Zonat e dedikuara për këmbësorët në qytet si dhe mirëmbajtja dhe mirëorganizimi i tyre e ka shndëruar Shkodrën në një qytet me një stil tërësisht të veçantë dhe plotë hapësirë për ata që duan të jetojnë në këtë qytet. Karakterizuar nga fasadat e stilit venecian, pedonalja ka një shtrirje prej rreth 800 m dhe është e shtruar e gjitha me gurë dekorativ. Kësaj zone vitet e fundit i është shtuar edhe rivitalizimi dhe resaturimi i rrugës së Gjuhadolit, duke e zgjatur kalimin pedonal në rreth 1.300m.

Nuk ka shumë vite që Pedonalja e Shkodrës është kthyer në një nga atraksionet turistike më të vlerësuara të qytetit dhe vendit. Aty gjen pikën, ku bashkohen e tashmja dhe e kaluara, e ku në të gjitha orët e ditës rrethohesh nga vizitorë, vendas e të huaj si edhe shumë të rinj, kjo rrugë ka qënë ndër më të populluarat që prej ndërtimit të saj. Ndërtesat jo shumë të larta me oborre të brendshme, dritare të dekoruara deri në detaj, rrugica të ngushta karakteristike, dhe ndriçim romantik gjatë mbrëmjeve – janë këto disa nga elementet të cilat mbushin syrin e vizitorit me bukuri dhe e kthejnë një shëtitje të thjeshtë në një shijim maksimal të qytetit.

Vitet e fundit është vërejtur se një pjesë e konsiderueshme e vizitorëve vijnë nga rrethinat e qytetit, mjetet e tyre dhe shpenzojnë ditën në qendër duke kaluar disa ore të këndshme, për tu larguar në mbremje. Kjo bën që, qendra e qytetit të ketë një numër të madh vizitorësh ditor.



Pedonale

Figura 3-4: Zona pedonale në qendër të qytetit

### 3.4 TRANSPORTI PUBLIK



Lëvizshmëria ose mobiliteti ka të bëjë me përdorimin e zgjuar dhe efikastë infrastrukturës rrugore, duke i dhënë përparësi mënyrave aktive dhe të qëndrueshme të lëvizjes (ecje, pedalim, transport publik, etj.). Duke pasur parasysh traditën e pedalimit me biçikletë të qytetit të Shkodrës, ruajtja dhe promovimi i mëtejshëm merr një kuptim më të plotë në rastin e Shkodrës.

Mbulimi i shërbimit të transportit publik në të gjithë zonën urbane, përmirësimi dhe vënia në eficiencë e transportit publik rrethqytetës në mbështetje të një skeme policentrike të zhvillimit të të gjithë territorit administrativ të bashkisë. Linjat e transportit urban të udhëtarëve në qytetin e Shkodrës janë linjat Fermentim-Bahçallek me 50 cikle, me frekuencë 15 min paradite dhe 25 min pasdite. Linja e transportit të udhëtarëve Shkodër-Zogaj katër herë në ditë. Përmirësimi i kushteve të akomodimit të udhëtarëve në stacion dhe në mjedin urban, si edhe zgjerimi i linjave të transportit urban të qytetit do të jenë të nevojshme me zgjerimin e madh që ka marrë qyteti në vitet e fundit.

Rritja e pritshme e popullsisë tregon rritje të kërkesës për lëvizje, për më shumë rrugë dhe rritje të mundësisë së aksesit.

Konfigurimi i rrjetit të propozuar rrugor është hartuar me qëllim plotësimin e këtyre kërkesave. Në të njëjtën kohë, është prezantuar një shtrirje dhe zgjerim që lehtëson plotësimin e hallkave që mungojnë në rrjetin ekzistues. Plotësimi i sistemit rrugor me unaza, të cilat do i shërbejnë si lëvizjes së mjeteve por dhe lëvizjes së dedikuar për sistemet e transportit publik dhe aksesit është aspekti më kryesor në zhvillimin e sistemit rrugor në qytet, dhe ky sistem është një nga pikat kyçe që përfshihet në të gjithë dokumentacionin rregullues mbi qytetin. Kategorizimi (klasifikimi) i rrjetit rrugor si dhe zhvillimi i tij në të ardhmen, për të përballuar rritjen e pritshme të trafikut është realizuar sipas konfiguracionit të hartëzuar në vijim, ku vihen re duke u paraqitur me ngjyra akset kryesore të qytetit. Unaza është një nga linjat më të rëndësishme, pasi ajo bënë një lëvizje unazore duke e përshkuar të gjithë qytetin në pikat më strategjike të tij. Ajo përshkon aksin Xhabiaj-Kiras, Rus i Madh – Perash - Xhabiaj. Në pjesën qendrore të qytetit kemi të pozicionuar aksin Kiras-St. Trenit-Kiras, kalon në pjesën qendrore dhe përfundon në veri-lindje të qytetit, linja e transportit Bahcallëk-Fermentim. Gjithashtu, kemi edhe linjat e transportit publik që lidhin qytetin me Velipojën dhe Gurin e zi.





Figura 3-5: Linjat e transportit publik sipas PPV

### 3.5 RRJETI DHE MJEDISJET PËR BIÇIKLETAT



Ky qytet tashmë përveç se njihet për trashëgiminë e pasur kulturore dhe historinë që ka, njihet edhe si një ndër qytetet, ku përdorimi i biçikletave është kthyer në një traditë tashmë e trashëguar në dekada.

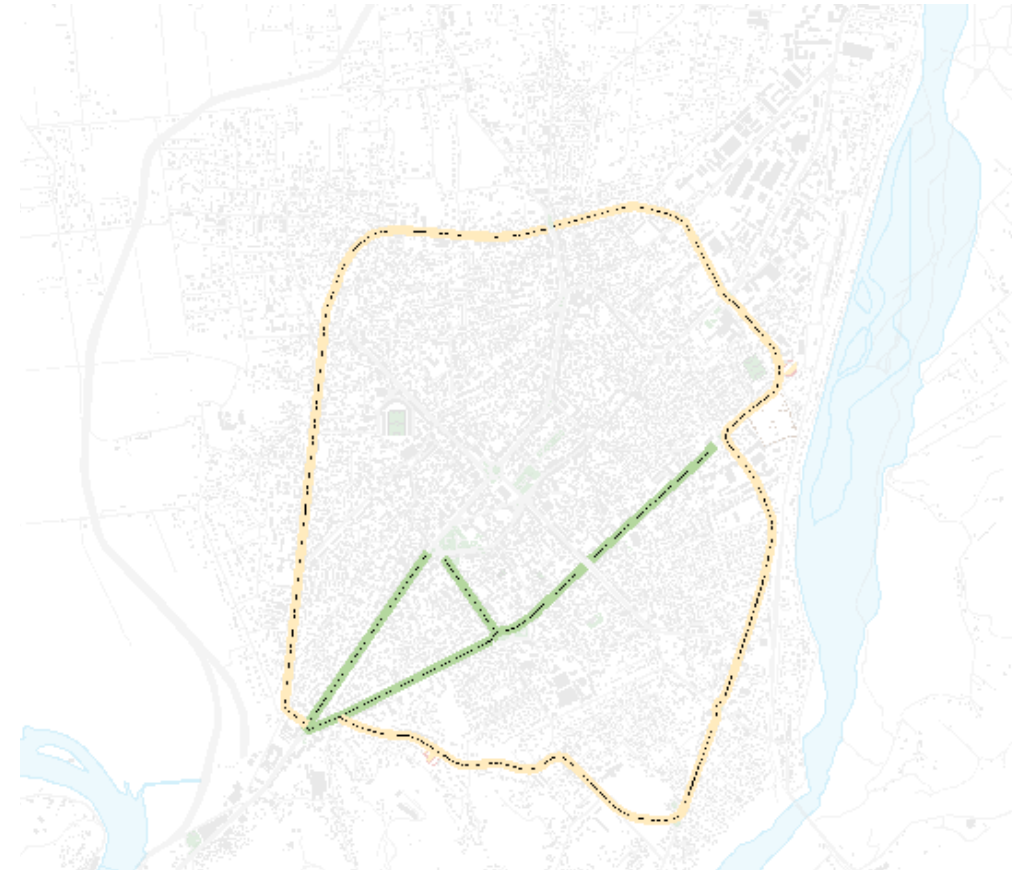
Nisur nga kjo traditë institucionet vendore në Shkodër, sidomos bashkia e këtij qyteti i kanë kushtuar një vëmendje aplikimit të trendit të mobilitetit urban. Sipas ideatorëve të këtij koncepti, mobiliteti urban trajton lëvizjen e qëndrueshme urbane të qytetit, ku prioriteti i jepet ecjes, pedalimit, transportit urban dhe në fund përdorimit të makinave. Gjithashtu, koncepti i lëvizshmërisë urbane nxit lëvizjen aktive dhe të shëndetshme, si ecjen në këmbë dhe lëvizjen me biçikleta, për të rritur sigurinë dhe për të minimizuar aksidentet rruqore. Bashkia Shkodër është përfshirë në mënyrë aktive në promovimin dhe mbrojtjen e kësaj kulture dhe tradite.

Në lidhje me kontekstin lokal të qytetit të Shkodrës mund të renditen disa motive të cilat inkurajojnë përdorimin e biçikletës si mjet transporti.

- Terreni me disnivele të moderuara, kryesisht i sheshtë favorizon pedalimet edhe në rreze të gjata brenda dhe jashtë qytetit, si për mbulimin e nevojave të përditshmërisë, ashtu edhe për çiklizimin sportiv.
- Faktori klimaterik me një mot kryesisht të ngrohtë, klimë të butë nxit përdoruesit banorët që të anashkalojnë mjetet motorrike dhe të përdorin biçikletat.
- Madhësia / shtrirja e qytetit të Shkodrës e bën shumë praktik përdorimin e biçikletës duke qenë se shumë nga institucionet, shërbimet, pikat atraktive apo element të tjerë që përbejnë kontekstin urban janë në një rreze të favorshme pedalimi.
- Faktori ekonomik, i cili lidhet me koston e përdorimit të mjeteve motorrike e bën përdorimin e biçikletës një alternativë më ekonomike.
- Në Shkodër, gjinia që përdor më shumë biçikletat janë femrat, respektivisht 31% e tyre në raport me 28% e meshkujve.
- Tradita e përdorimit të biçikletës, e trashëguar ndër vite e ka spikatur Shkodrën si “qytetin e biçikletave”.

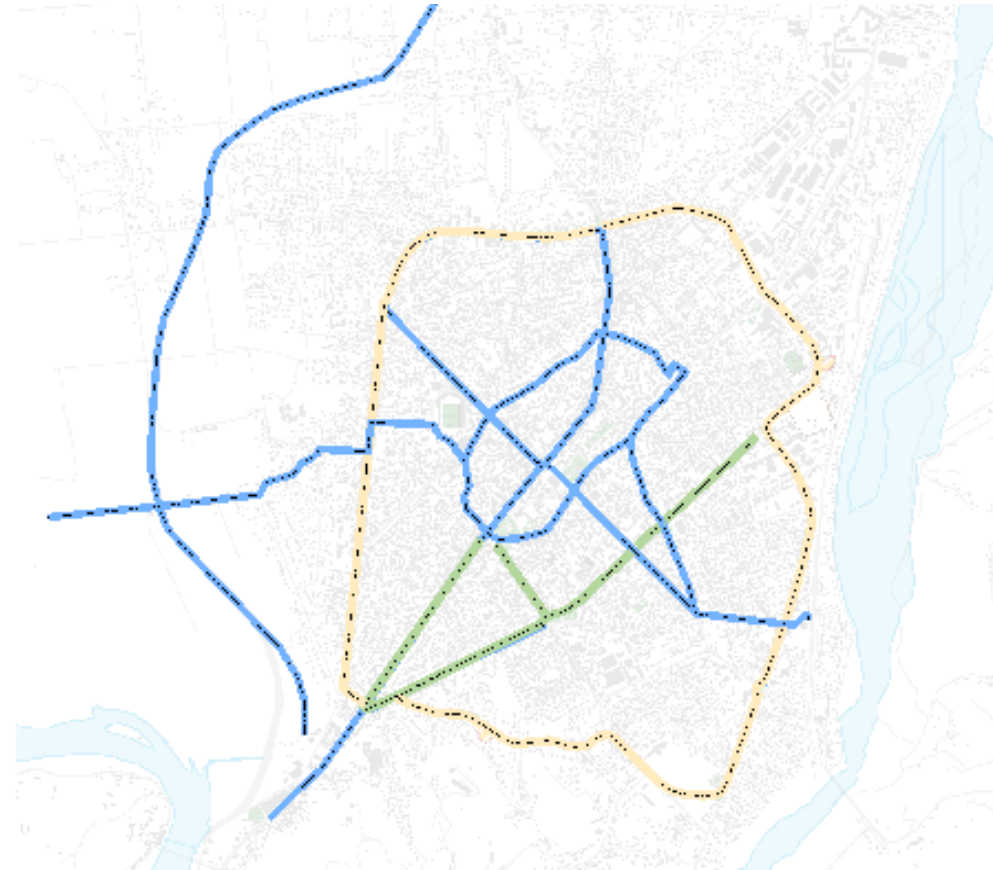


Në akset kryesore të qytetit, në pjesën më të populluar të tij edhe pse ekzistojnë rrugët dedikuar lëvizjes me biçikleta, hera-herës mund të quhet edhe një sfidë më vete për të lëvizur me biçikletë. Korsitë dedikuar biçikletave, shpesh herë janë të zëna nga automjetet ndoshta dhe për orë të tëra, ose nga vend-grumbullimet e mbeturinave apo nga karriget dhe tavolinat e bizneseve që shfrytëzojnë në mënyrë jo të ligjshme, hapësirën publike.



— Korsi Biçikletash  
 — Unaza e Pajisur me bankina të gjera në të dy krahët

Figura 3-6: Korsitë ekzistuese të biçikletave



— Korsi Biçikletash  
 — Unaza e Pajisur me bankina të gjera në të dy krahët  
 — Propozimet sipas PPV

Figura 3-7: Korsitë e propozuara të biçikletave në PPV

Lidhja e ngushtë e këtij mjeti transporti me individin në shumicën e rasteve shfaq shqetësime serioze të sigurisë në rrugë. Korsitë e biçikletave janë përcaktuar duke marrë nga sipërfaqet ekzistuese rrugore dhe duke ia lënë në dispozicion korsive të biçikletave. Kjo strategji, me gjithë dëshirën e mirë nuk ka funksionuar dhe përsëri është e vështirë për çiklistët të gjejnë hapësirë për të udhëtuar me biçikletë, të sigurt. Rrjeti i korsive të biçikletave nuk është një rrjet i mirëfilltë por më tepër i ngjan segmenteve rrugore, të cilat janë të pajisur me korsi biçikletash.

Është e domosdoshme të vendosen korsi të dedikuara për pedalim përfshirë gjithë aksesoret e nevojshëm por, ky veprim kërkon një riorganizim të mirëfilltë, pasi do të çojë në reduktim të parkimeve të vendosura në pjesët anësore të rrugës. Rrjeti ekzistues i korsisë së biçikletave është rreth 23 km, ilustruar në hartën e mësipërme.

### 3.6 TRAFIKU



Shkodra, si një nga rrethet më të mëdha të Shqipërisë nuk mundet të shpëtojë stresit dhe shqetësimeve që vijnë në rrugë nga të gjithë drejtuesit e mjeteve motorike. Çdo ditë e më shumë vihet re një shtim i madh i numrit të këtyre mjeteve që çon në kolaps të pashmangshëm të qarkullimit. Si kudo në qytetet e mëdha, trafiku i rënduar në orë dhe zona të caktuara të qytetit më shumë se sa një kaos i trafikut rrugor është një gjithëpërfshirje në hapësira të vogla të rrugëve në qendër të qytetit kryesisht, parkimet e gabuara, parkimet dyshe, etj.

Parkimi është një nga elementët që duhet kontrolluar me çdo kusht. Një nga arsytet e problemeve të trafikut krijohen nga vet parkimet të cilat bëhen pengësë si dhe shkaktojnë trafik në orët e ditës.

Trafiku në qytet rëndohet edhe nga ardhja e automjeteve që kalojnë transit, megjithëse prurja e tyre është e vogël shkakton probleme të mëdha trafiku. Ndërkohë, parkimi i gabuar apo dhe dysh, veç rëndimit të trafikut, vijon të krijojë dhe probleme të sigurisë rrugore sidomos në unazën perëndimore të qytetit, ku edhe gjerësia e infrastrukturës ekzistuese është e vogël.

Kryqëzimet në qytetin e Shkodrës përbëhen kryesisht nga rreth rrotullime por që janë ndërtuar jashtë standardeve rrugore. Ato më së shumti i përngjajnë rrahtëve sesa vetë rreth rrotullimeve. Me përjashtim të unazës lindore të qytetit të gjithë kryqëzimet në qytet kanë nevojë që të ri formatohen.



Figura 3-8: Infrastruktura rrugore dhe kryqëzimet

Kryqëzimet kryesore të qytetit të Shkodrës janë:

- Kryqëzimi - Ura Bunës
- Kryqëzimi - Xhabije
- Kryqëzimi - Parrucë
- Kryqëzimi - Perash
- Kryqëzimi - Rus
- Kryqëzimi - Sheshi Demokracia
- Kryqëzimi - Kiras
- Kryqëzimi - Ish Dega
- Kryqëzimi - Staçoni i trenit
- Kryqëzimi - Dobraç

Në pjesën më të madhe të këtyre kryqëzimeve, ajo që bie në sy është se ka më tepër hapësirë të paorganizuar, gjë që e bën dhe trafikun të çorientohet duke krijuar kaos në kryqëzim.

Një faktor tjetër i rëndësishëm që ndikon në rëndesë të trafikun në zonat më të populluara të qytetit është edhe mungesa e theksuar e korsive të dedikuara për biçikleta ose vijëzimeve të orjentuara për to. Numri i madh i tyre dhe lëvizja në çdo orë të ditës, bën që të ndikoj shumë në trafikun ditor të qytetit. Qendra e qytetit mund të përshkohet në këmbë shumë mirë nga qytetarët që ushtrojnë aktivitetet e tyre përreth saj.

Një nga faktorët që ndikon drejtpërdrejt në rritjen e trafikun është numri i turistëve që vizitojnë Shkodrën me makinat e tyre private ose me mjete të transportit publik. Statistikat dhe informacionet e gjetura si burim nga zyrat e Bashkisë janë shifra vjetore të raportuara nëpërmjet targave të huaja me kapacitet mbi nëntë persona ose me më pak se aq (mjetet personale).

Emërtimi	Nr. i mjeteve	Nr. i turistëve
Mjete me targa të huaja me kapacitet mbi 9 persona	15,500	186,000
Mjete me targa të huaja me kapacitet më pak se 9 persona (mjete personale)	147,648	328,000
Total	163,148	514,000

Tabela 3-1: Statistika të turistëve që vizitojnë qytetin (me automjete private/ autobus)

Referuar dokumentit “Studim trafiku, Lëvizshmëria dhe semaforët” (2018) është bërë parashikimi i numrit të mjeteve dhe njëkohësisht i trafikun, duke u bazuar tek të dhënat e mbledhura nga ta dhe në rritjen e treguesve si popullsia dhe GDP-ja.



Vitet	Popullsia	GDP	Mjete	Mjete / 1000 banorë
2019	75975	1.03	17026	224
2020	76735	1.06	17712	231
2021	77502	1.09	18425	238
2022	78277	1.13	19168	245
2023	79060	1.16	19940	252
2024	79851	1.19	20744	260
2025	80649	1.23	21580	268
2026	81456	1.27	22450	276
2027	82270	1.30	23354	284
2028	83093	1.34	24296	292

Tabela 3-2. Parashikimi i numrit të mjeteve për 10 vitet e ardhshme prej 2018  
Burimi: ICE, 2018

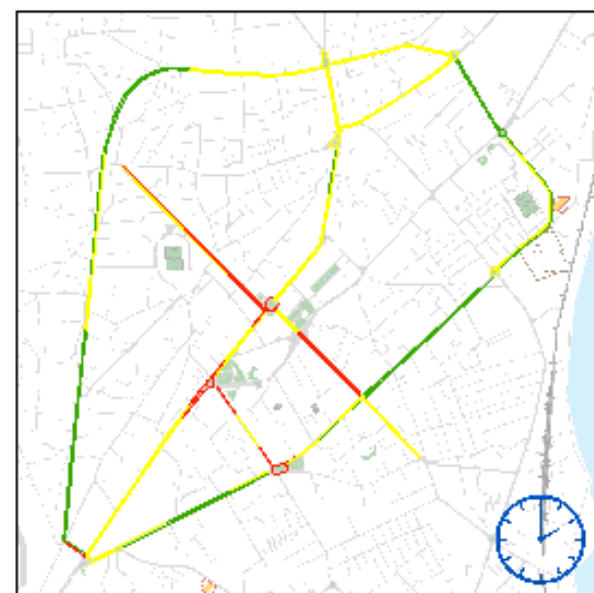
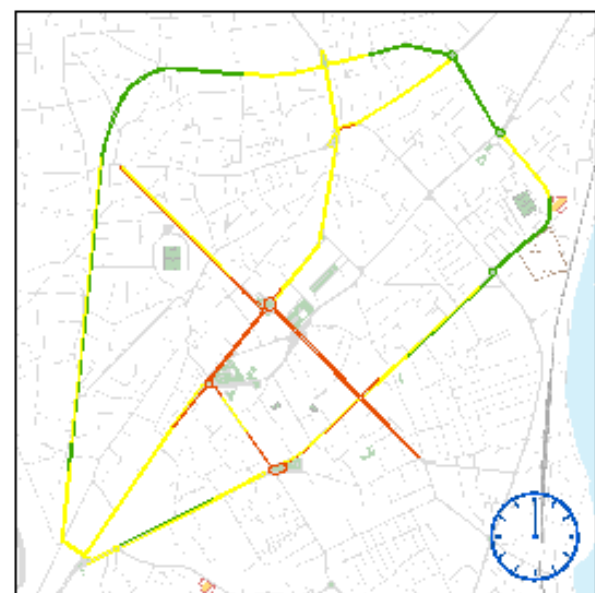
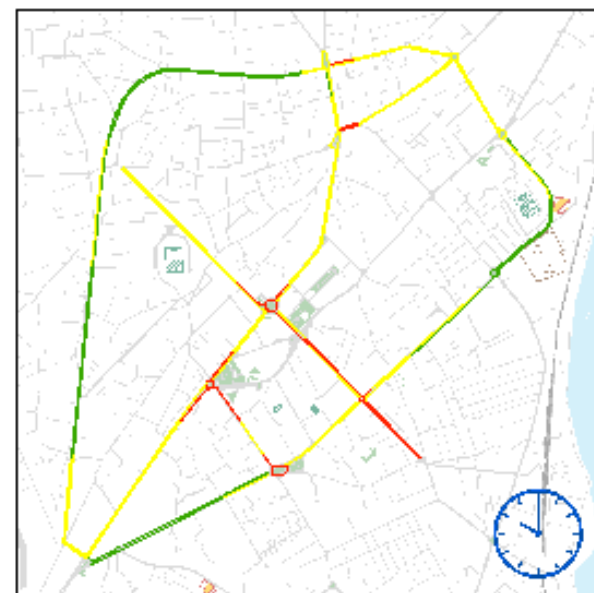
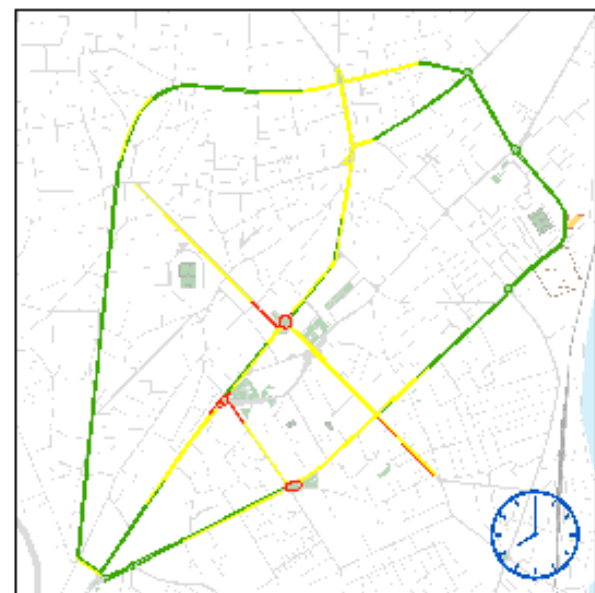
### Pra konkluzioni i tyre ishte se për 10 vitet e ardhshme parashikimi i trafikut të jetë me 2.6-3 % rritje në vit.

#### 3.6.1 Monitorimi i trafikut

Të dhënat e trafikut sipas monitorimeve:  
Grupi i punës gjatë përgatitjes së materialeve dhe grumbullimit të të dhënave në terren ka kryer monitorimin e trafikut në rrugët më të rëndësishme të qytetit në orare edhe ditë të ndryshme. Për efekt vizualizimi janë përzgjedhur katër orare fikse. Nga monitorimet në orët 08:00, ora 10:00, ora 12:00 dhe ora 14:00 është vënë re se akset kryesore të qytetit kanë trafik të rënduar.



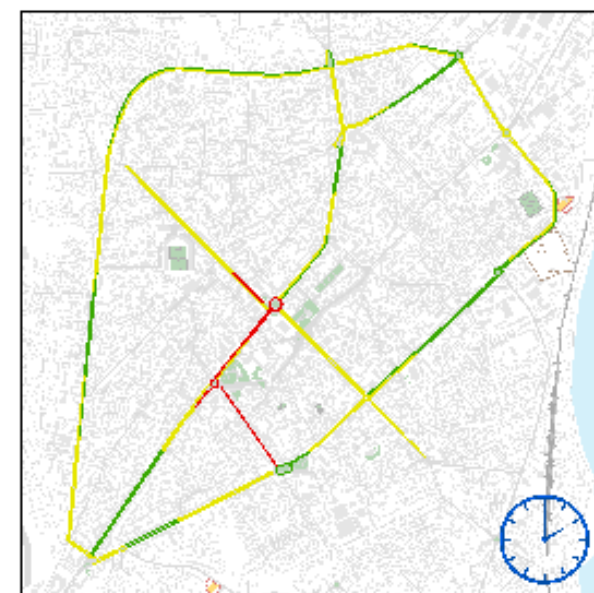
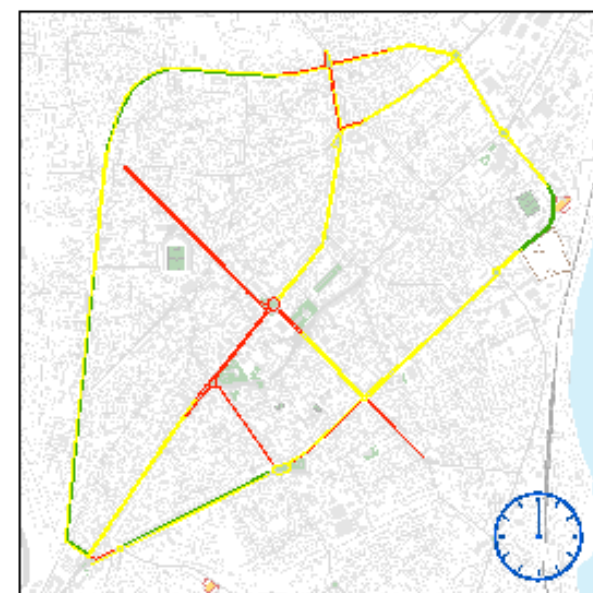
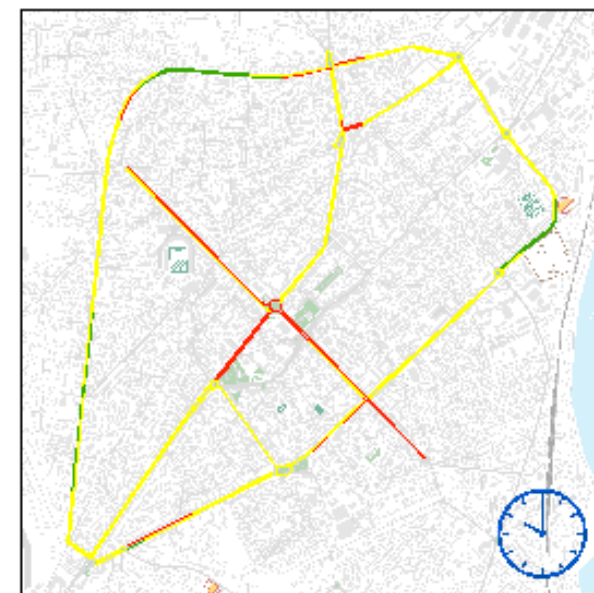
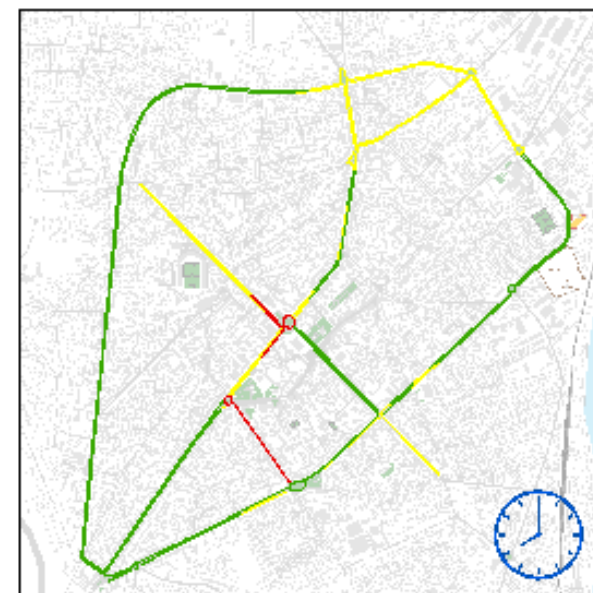
Figura 3-9: Trafiku javor, Shkodër, ditë e hënë. Burimi: Resurset online të Google Maps



**Martë**

Ora 08:00 Trafik i moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 10:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 12:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 14:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike.

Figura 3-10: Trafiku javor, Shkoder, dite e marte Burimi: Resurset online të Google Maps

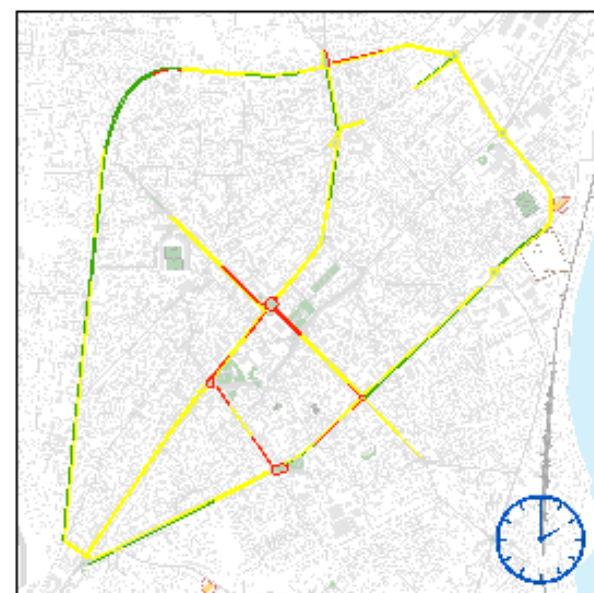
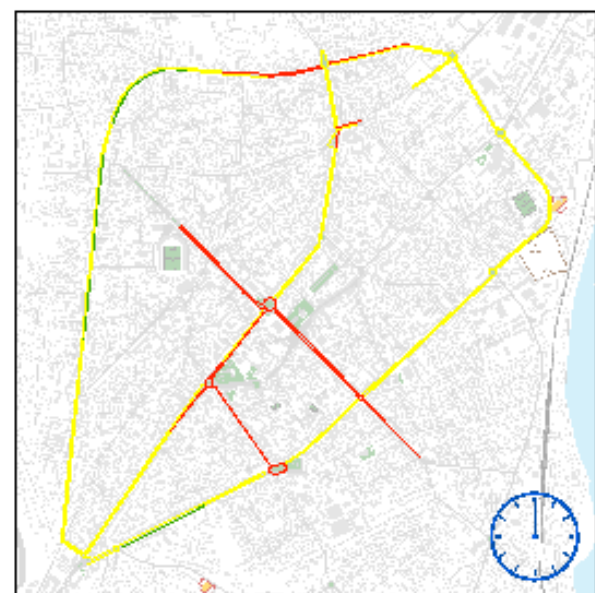
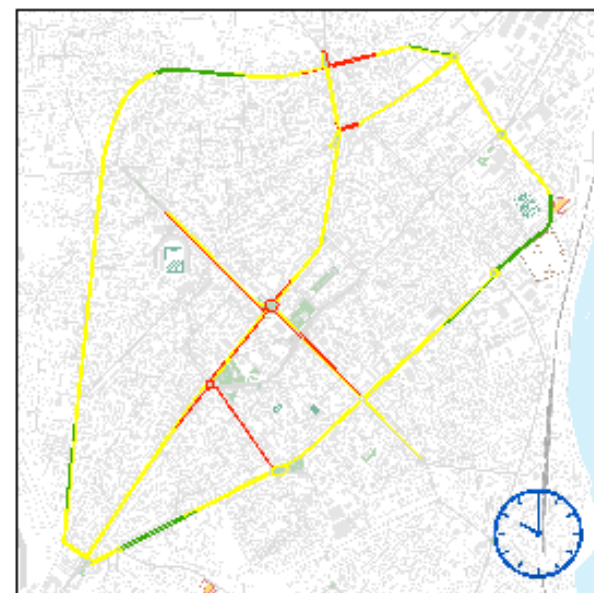
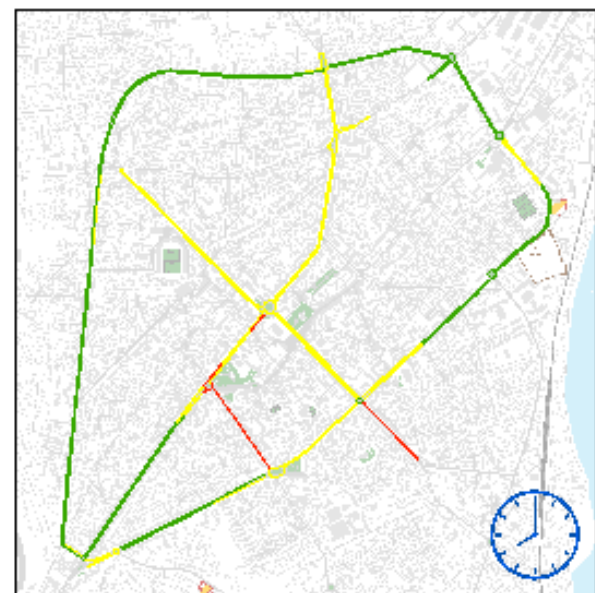


**E Mërkurë**

Ora 08:00 Trafik i moderuar dhe pa vonesa në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 10:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik i moderuar dhe pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 12:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 14:00 Trafik moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike.

Figura 3-11: Trafiku javor, Shkodër, ditë e mërkurë Burimi: Resurset online të Google Maps

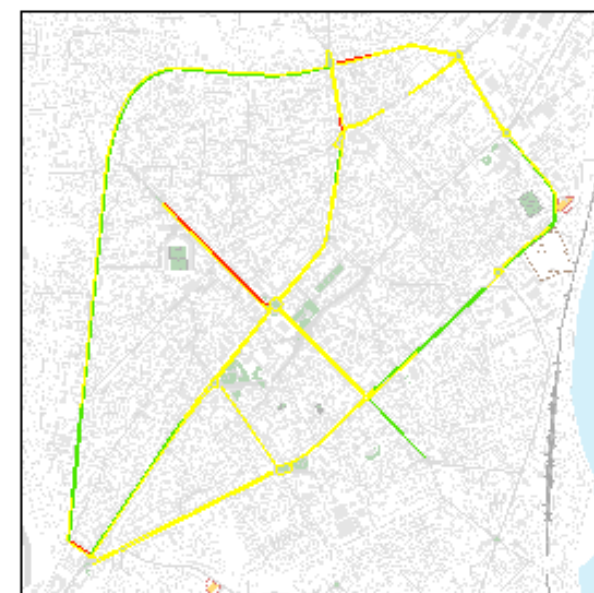
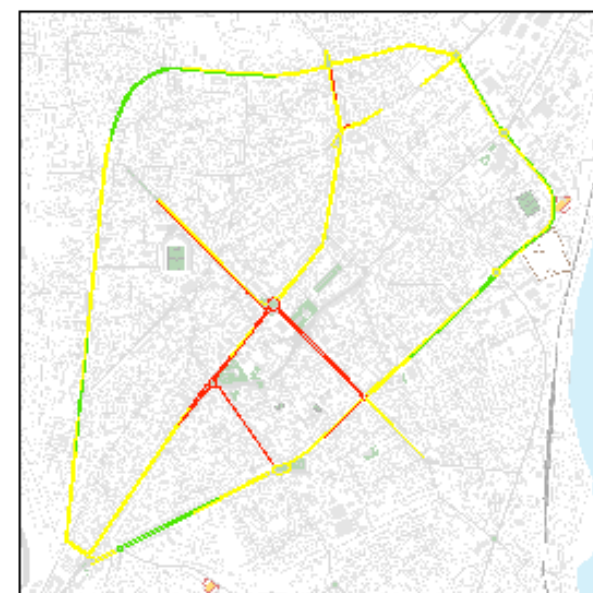
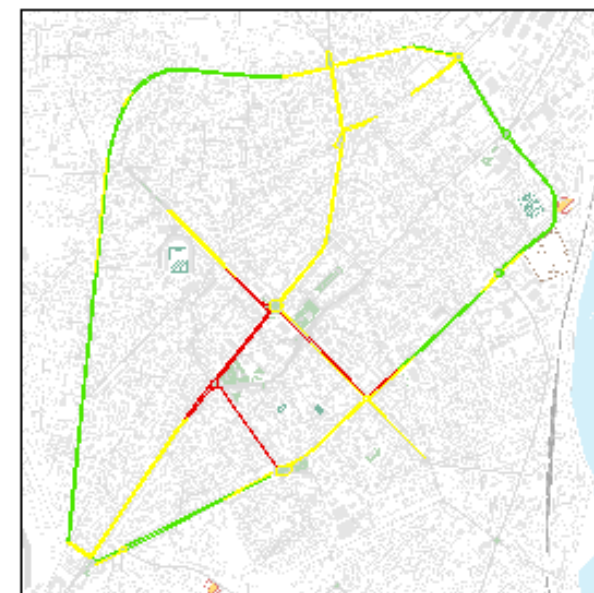
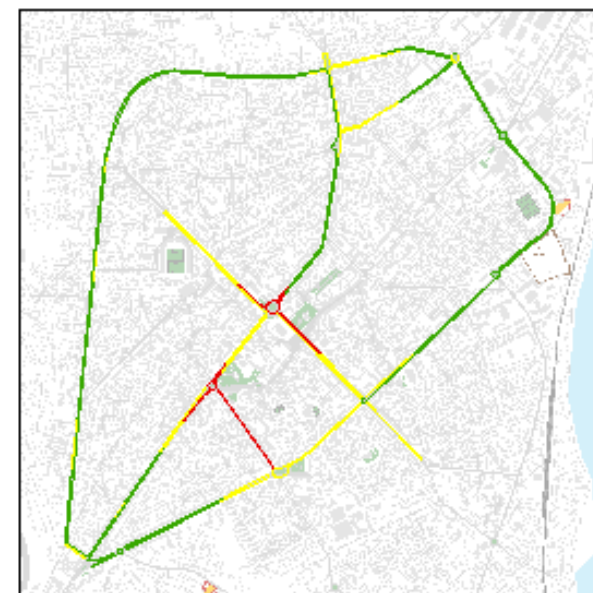




### E Enjte

Ora 08:00 Trafik i moderuar dhe në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 10:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik i moderuar dhe pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 12:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 14:00 Trafik moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike

Figura 3-12: Trafiku javor, Shkoder, dite e enjte Burimi: Resurset online të Google Maps

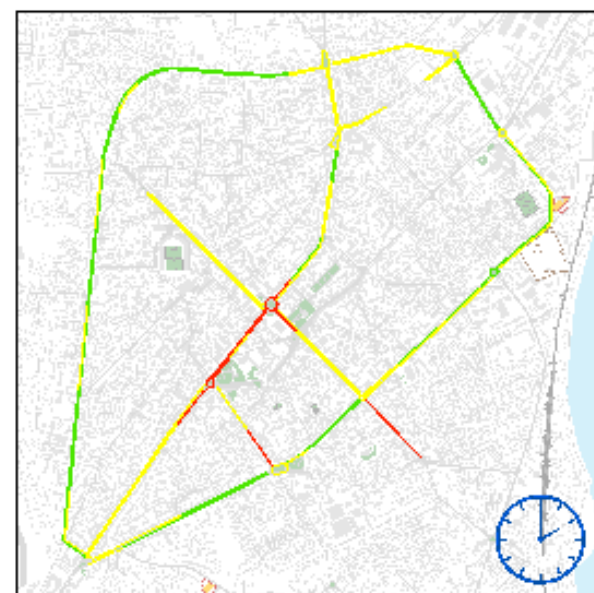
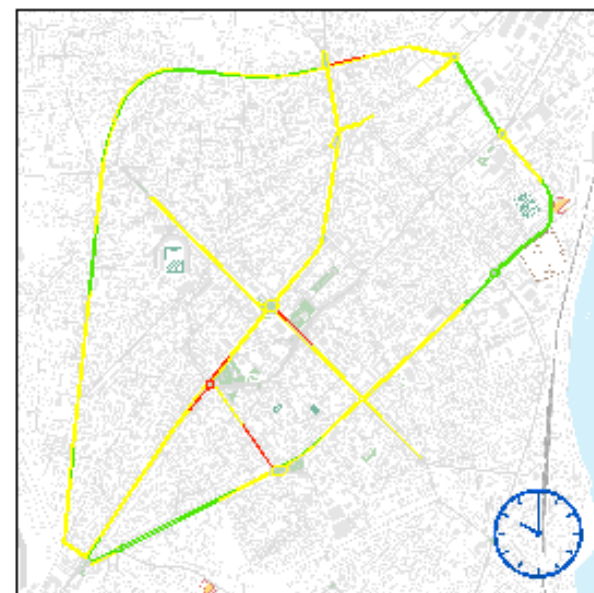


### E Premte

Ora 08:00 Trafik i moderuar dhe pa vonesa në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 10:00 Trafik i moderuar dhe pa vonesa në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 12:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 14:00 Trafik i moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike

Figura 3-13: Trafiku javor, Shkodër, ditë e premte. Burimi: Resurset online të Google Maps

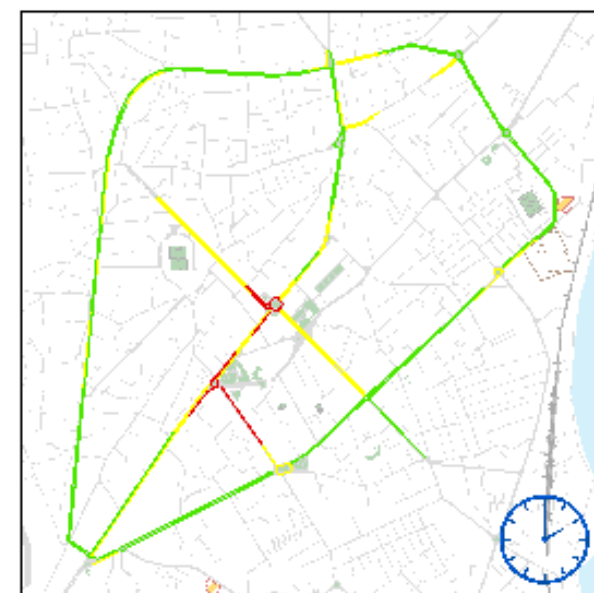
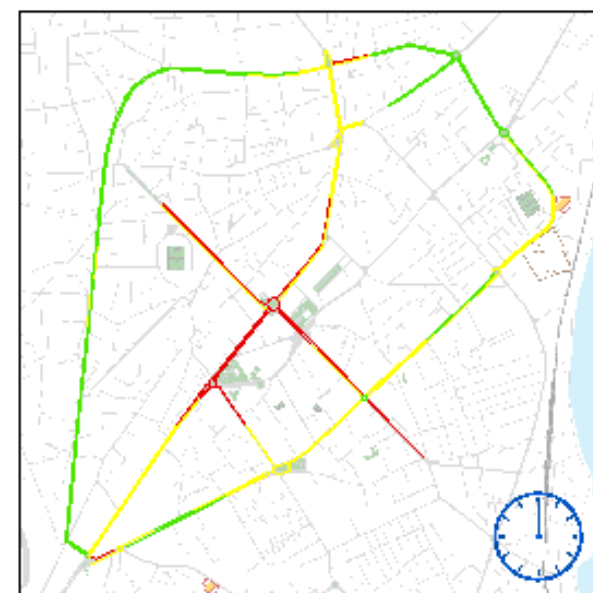
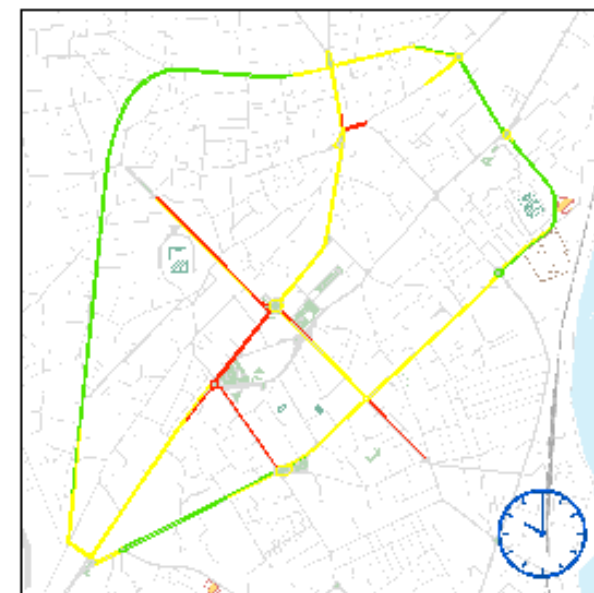
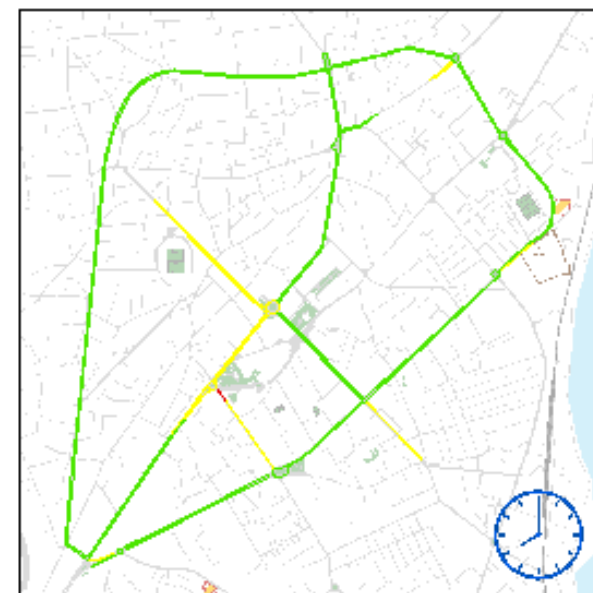




### E Shtunë

Ora 08:00 Trafik pa vonesa në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 10:00 Trafik i moderuar dhe pa vonesa në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 12:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 14:00 Trafik i moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike.

Figura 3-14: Trafiku javor, Shkoder, dite e shtune Burimi: Resurset online te Google Maps



### E Diel

Ora 08:00 Trafik pa vonesa dhe i moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 10:00 Trafik i moderuar dhe i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa në rrugët periferike  
 Ora 12:00 Trafik i rënduar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike  
 Ora 14:00 Trafik i moderuar në akset qendrore dhe trafik pa vonesa dhe i moderuar në rrugët periferike

Figura 3-15: Trafiku javor, Shkodër, dite e diel Burimi: Resurset online te Google Maps



## 4. PARKIMI



Ky dokument përbën një përmbledhje të shkurtër të situatës së parkimit të automjeteve private në qytet dhe problematikave dhe potencialeve që vijojnë nga shtimi i automjeteve në qytet. Ky material i shkurtër përshkrimor ka për qëllim të prezantojë shumë thjeshtë, çështjen e parkimit në qytet, si një çështje që lidhet ngushtë me cilësinë e lëvizshmërisë, transportit dhe cilësisë së jetës në qytet. Me gjithë se Plani i Përgjithshëm Vendor dhe Plani i Studimit të Trafikut dhe Lëvizshmërisë për qytetin e Shkodrës nuk kanë përcaktuar në detaj zonat e parkimeve të mundshme me pagesë, ata janë të qartë në vizionin e një qyteti sa më të jetueshëm, më sa më pak trafik, sa më pak ndotje dhe sa më shumë hapësira të lira në mjedisin tonë të përbashkët urban.

Me gjithë se, Shkodra dallohet për përdorimin e gjerë të biçikletës, ecjes në këmbë, kulturë kjo e mundësuar edhe nga vetë fizionomia e qytetit; i rrafshët dhe kompakt (1.5km nga qendra në periferi), ndryshimi i stilit të jetesës, trysnia e rritjes së përdorimit të automjeteve private nga vetë banorët si dhe nga vizitorët e larpërmendur, ka vënë nën presion traditën e shkëlqyer të pedalimit dhe të ecjes.

Matjet BYPAD në vitin 2011, tregonin 29% pedalim, 41% ecje dhe 25% makina, si mënyra lëvizjeje në qytet, gjë që nuk mund të thuhet për vitin 2020, ku numri i automjeteve është rritur dhe përdoruesit e biçikletave janë pakësuar dhe ndihen të kërcënuar gjatë pedalimit në rrugë. Kjo dukuri vihet re qartë dhe në figurën e mëposhtme, ku shikohet qartë rritja e numrit të automjeteve aktive në Shkodër vitet e fundit.

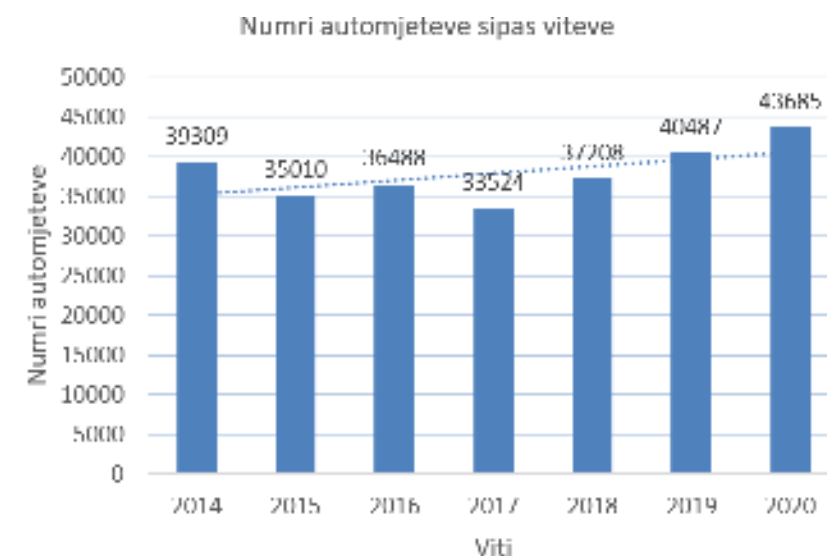


Figura 4-1: Numri i automjeteve aktive të regjistruara në qytetin e Shkodrës  
Burimi: Studim trafiku lëvizshmëria dhe semaforët: Drejtoria Rajonale e Shërbimit të Transportit Rrugor

Për të kuptuar më mirë çështjet dhe mundësitë, ekipi i projektit ka realizuar një rishikim të hollësishëm të planeve të kaluara por që janë në fuqi ende dhe atyre në vazhdimësi e sipër. Përveç kësaj, ekipi ka zhvilluar intervista të shumta me palët e interesuara dhe ka monitoruar fizikisht në qytetin e Shkodrës të gjitha problematikat, që lidhen me parkimin.

Një hap i madh ishte krijimi i një linje fillestare të gjendjes aktuale të parkimit në rrugë dhe jashtë rrugë, pasuritë e parkimit publik dhe privat. Kjo analizë përfshiu një studim të dhënash të gjendjes ekzistuese dhe sondazhet në terren. Ekipi i projektit, gjithashtu mblodhi të dhëna mbi shfrytëzimin e parkimeve publike dhe private brenda dhe jashtë rrugës përmes vizitave në terren. Qëllimi i këtij projekti është që nëpërmjet analizave dhe diskutimeve të kuptoj potencialet e mundshme të zonave për zhvillimin e parkimeve me pagesë duke rekomanduar strategjitë dhe mënyrën e implementimit të këtij projekti në një afat kohor të caktuar.



Figura 4-2: Parkimet në rrugën "Studenti"



Figura 4-3: Parkimet në rrugën "Bulevardi Zogu I"

#### 4.1 PROBLEMET E PARKIMIT

Parkimet janë një nga elementet më të rëndësishëm të mobilitetit. Kontrolli i parkimeve në zona të caktuara përcakton dhe vetë mobilitetin në ato zona. Parkimi është një nga elementët që duhet kontrolluar me çdo kusht.

Si në shumë qytete të Shqipërisë edhe në qytetin e Shkodrës, parkimet janë pa pagesë. Ekzistojnë parkimet private me pagesë në disa prej pikave të qytetit. Kryesisht kemi të bëjmë me parkime publike në anë të rrugës. Një nga arsyet e problemeve të trafikut krijohen nga vet parkimet të cilat bëhen pengësë si dhe ngarkojnë trafikun në orët e ditës.

Parkimi në qendër të Shkodrës dhe kryesisht anës rrugës krijon vështirësi dhe bën që trafiku rrugor të rëndohet në aksin Rus Xhabije, ndërkohë që segmentet e unazës lindore apo perëndimore të mos jenë të ngarkuar me trafik. Vendet e parkimit në qendër janë pjesë e hapësirës publike dhe mund të përdoren për qëllime të tjera. Ka shumë situata, që varen nga ora, dita vendi dhe grupi i përdoruesve, në të cilat parkimi është shumë i vështirë për tu gjetur. Sfida e gjetjes së parkimit gjatë orëve të ditës është veçanërisht e dukshme në zonat:

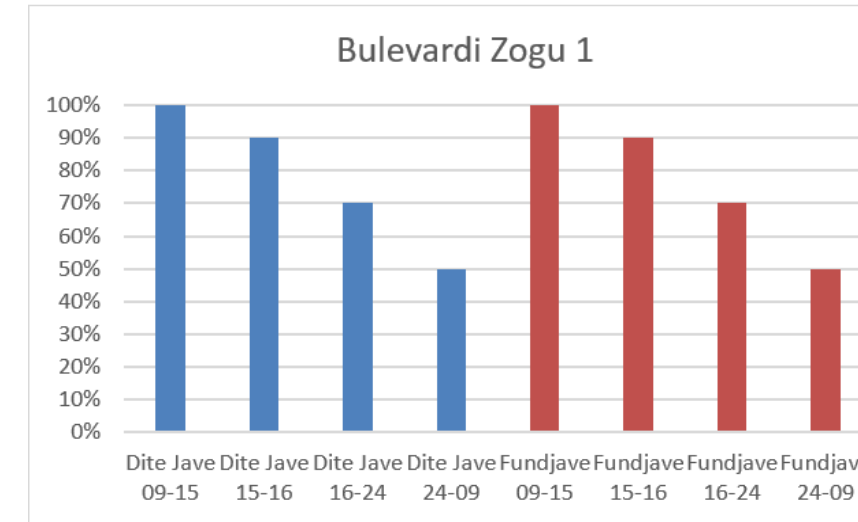
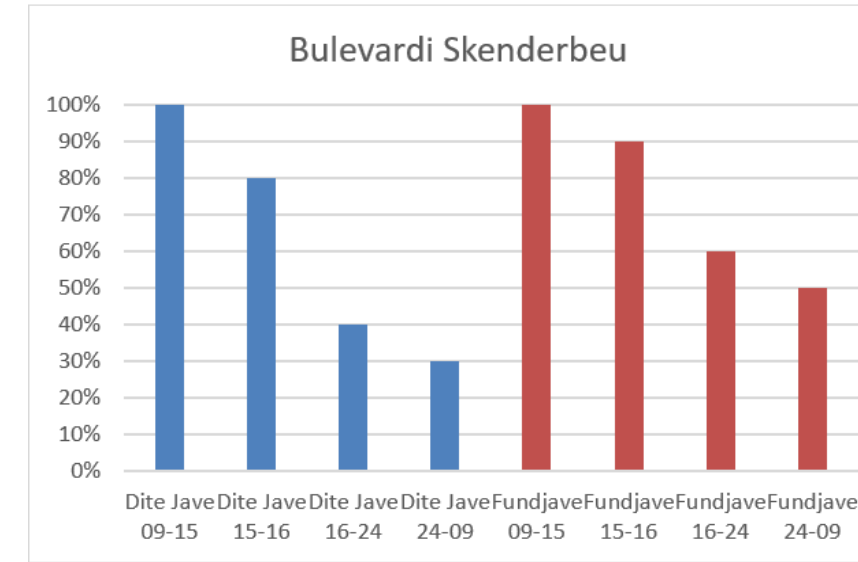
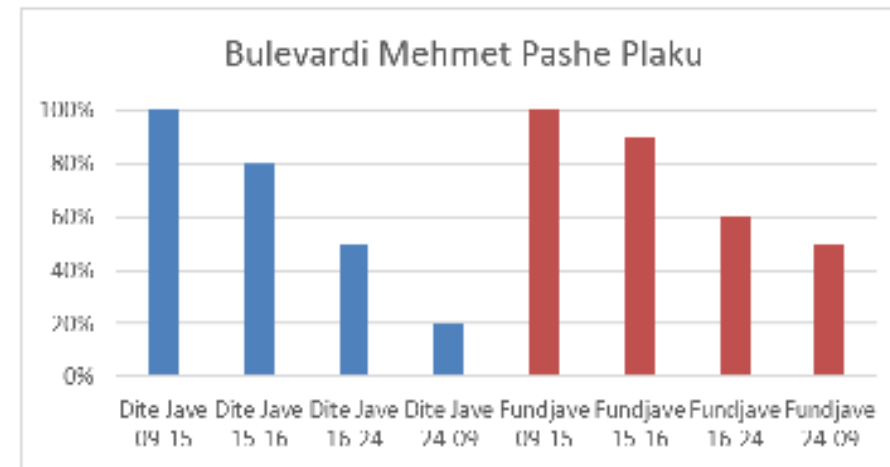
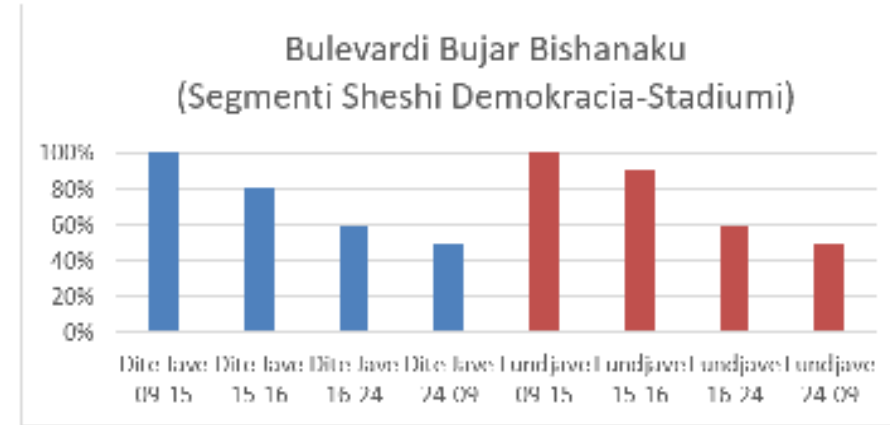


Figure 4-4: Përqindja e parkimeve të zëna gjatë ditës në rrugë

#### 4.1.1 Si menaxhohet dhe operohet me parkimin në Shkodër

Në qytetin e Shkodrës ekziston në të gjitha rrugët parkimi publik pa pagesë dhe pa specifikim zonash për rezidentët. Për shkak të kësaj situatë banorët nuk kanë kushtëzim as në vendet se ku parkojnë makinat dhe as në oraret e qëndrimit të makinave në zona të caktuara. Gjatë rajoneve të ndryshme të qytetit, në parcela dhe prona private ekziston parkimi me pagesë, i cili menaxhohet nga bizneset private. Pagesat për parkimet në ambjentet e bizneseve private janë 150 lekë për çdo hyrje në parkim deri në 12 orë dhe 300 lekë dita.

Kërkesa për parkimet gjatë rrugëve është shumë e lartë në krahasim me mundësitë dhe kapacitetin e këtyre rrugëve, duke çuar keshtu në mbi ngarkesë të trafik në këto zona të qytetit.

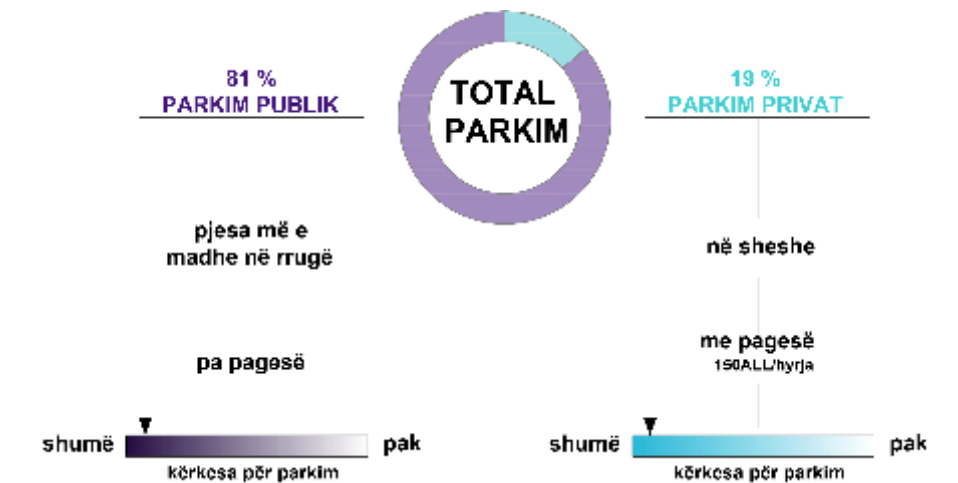


Figure 4-5: Skema e parkimit publik dhe privat



#### 4.1.2 Sa kohë parkojnë makinat dyshe dhe në kthesa

Nga problematikat më të rëndësishme në qarkullimin e transportit rrugor janë: mosrespektimi i rregullave të qarkullimit, mungesa apo mosrespektimi i sinjalistikës rrugore, asaj horizontale dhe vertikale.

Por ajo çfarë vihet re në shqetësimin e qytetarëve në çdo ditë të javës lidhet drejtpërdrejt jo vetëm me mbingarkesat e shumta në rrugë, por dhe kaosin që krijohet më tej nga parkimet gabuara dhe parkimet dyshe.



Figura 4-6: Parkimet dyshe në rrugën "Parrucë - Perrash"

Meqenëse nuk ka vend parkimi, në shumë raste parkohet dysh, pa harruar edhe mungesën e sinjalistikës e cila sjell një vështirësi tjetër, bllokimin e rrugëkalimit për rastet e emergjencave të autoambulancave dhe zjarrfikësve si edhe penges në pedalimin me biçikleta dhe devijim të rrugë-kalimit të tyre. Parkimi dyshe kudo në rrugët dhe rrethrotullimet e Shkodrës është kthyer në një problematikë shumë serioze dhe burim kaosi për këdo.

Nga monitorimi i rrugëve në qytetin e Shkodrës janë identifikuar rrugët, në të cilat gjatë orëve të ditës vihet re prania e parkimeve dyshe. Prania e subjekteve tregtare për gjatë rrugëve rrit përqindjen e kërkesës për parkim, që në pamundësi realizimi konkludon me zgjidhjen e parkimeve dyshe. Gjithë kjo dukuri shkakton një rritje të trafikut dhe ndotje të lartë të ajrit dhe mjedisit.

#### 4.2 SI UDHËTOJNË PUNONJËSIT DHE REZIDENTËT NË SHKODËRS

Mënyrat e transportit të banorëve në Shkodër janë:

- Këmbësore
- Biçikletat
- Makinat private
- Transporti publik



Në qytetin e Shkodrës vihet re se transporti që përdoret me rrallë është ai urban publik. Nga monitorimi në terrën konstatohet se punonjësit i japin prioritet biçikletave dhe makinave kur ambientet e punës i kanë në distanca të cilat nuk mund të mbulohen në rrugë këmbësore. Në ditët e ftohta dhe me shi përqindja e qytetarëve që lëvizin me makina private, rritet. Nga rrethinat e Shkodrës ardhja e njerëzve kryesisht, realizohet me automjete private, të cilat për disa orë duhet të qëndrojnë në qytet, duke rritur trafikun dhe kërkesën për parkim.

#### 4.3 QYTETI NË RITJE DHE KËRKESAT PËR PARKIM

Sipas PPV, strategjia e zhvillimit të qytetit të Shkodrës është e fokusuar në disa drejtime duke çuar në zgjerimin e kufijve të zonave atraktive dhe rritjen e numrit të turistëve në të ardhmen. Shkodra do të vazhdojë të luajë rolin e qendrës kryesore urbane e ekonomike të veriut të Shqipërisë siç ka qene në të kaluarën, dhe mund të bëhet një qytet i qëndrueshem me një cilësi jetese të krahasueshme me nivelet evropiane. Ajo do të zhvillohet në shkallë njerëzore dhe do të jetë porta e veriut për Shqipërinë në Europë.

Analiza ofron njohuri për gjendjen ekzistuese dhe modelet e ardhshme të kërkesës për parkim dhe si ato mund të kenë nevojë për ndryshim për të mbështetur zhvillimin, ndryshimet dhe qëllimet e qytetit. Ky kapitull ofron një përmbledhje të qasjes së modelit, metodave dhe gjetjeve. Shkurtimisht është arritur:

- Potenciali i zhvillimit është i lartë dhe do rrisi kërkesën, jo vetëm për parkim por lëvizshmërinë dhe aksesin e përgjithshëm në qendër të qytetit dhe në zonat e reja rekreative në zhvillim.
- Duke patur parasysh rritjen ekonomike dhe zhvillimin e Shkodrës në të ardhmen, një sasi e re parkimi do të jetë i nevojshëm në qendër të qytetit.
- Nëse Shodra do të ndërtonte në mënyrë rigorozë parkim të rezervuar për çdo propozim zhvillimi, në qendër të qytetit shumë shpejt do të mbaronte toka.
- Qasja e përbashkët për parkim është mënyra e vetme për të ulur me kosto efektive potencialin e rritjes së kërkesës për parkim në qendër të qytetit.
- Menaxhim më i efektshëm i përbashkët mund të jetë në përdorime të caktuara të tokës dhe vendodhjet.

### 4.3.1 Kërkesa për parkim

Në qendër të qytetit, duke qenë se është me përdorim të përzier, është shumë e vështirë të pasqyrosh sjelljen apo kërkesën aktuale të parkimit. Një analizë tipike supozon që secila ndërtesë apo objekt në përdorim ka nevojë për hapësirat e veta dhe që ato hapësira të shfrytëzohen me një ritëm konstant gjatë gjithë ditës. Sipas PPV, çdo ndërtesë e re banimi dhe shërbimi duhet të plotësojë kriterin e numrit të parkimit sipas rregullit: 1 njësi parkimi për çdo dy apartament e dhe 1 njësi parkimi për çdo 100 m2 shërbim. Duke nisur nga ky kriter, në qytetin e Shkodrës kërkesa tejkalon ofertën.

Sipas gjendjes aktuale të qytetit kërkesat për parkim nga vet banorët (rezidentët), vijnë çdo vit në rritje si rezultat i rritjes së numrit të makinave. Kësaj kërkesë i shtohen dhe zërat e tjerë, të cilët ndikohen drejtpërdrejt nga faktorët e zhvillimit ekonomik dhe turistik në Shkodër.

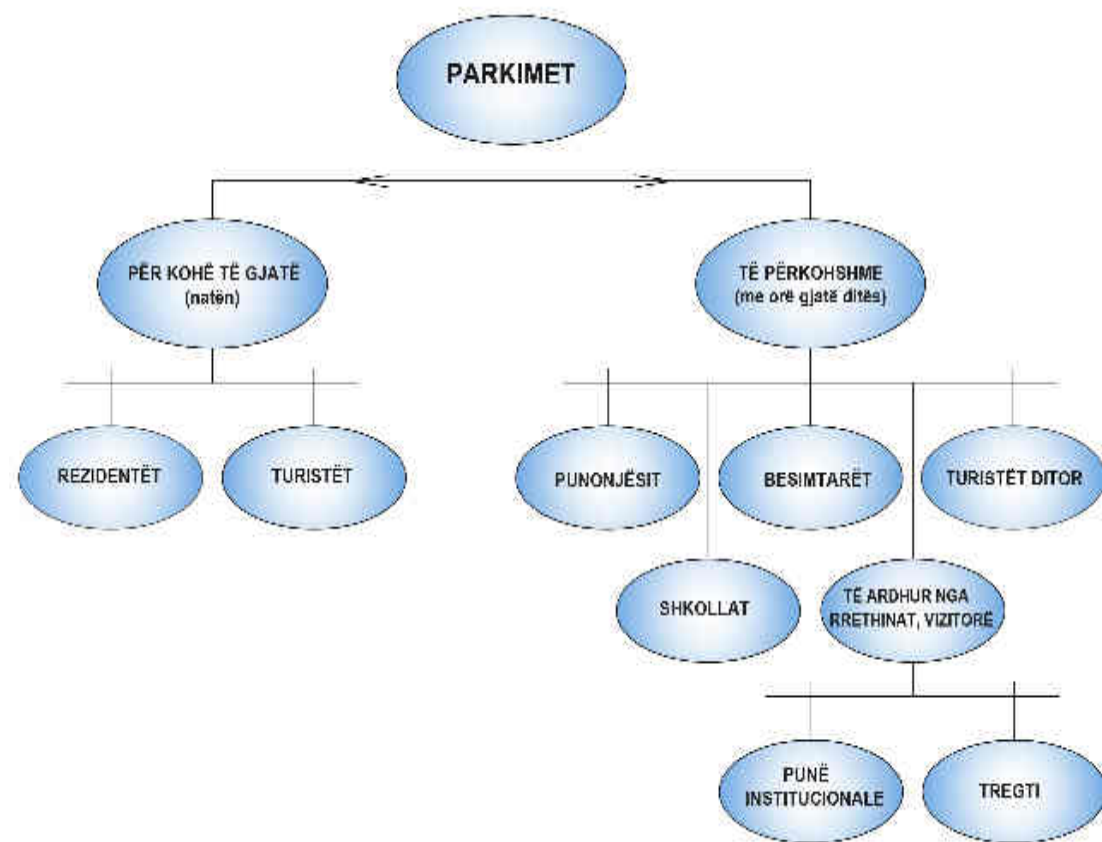


Figura 4-7: Skema e llojeve të parkimeve

Në qoftë se do të merrnim si shembull qendrën e qytetit, nga monitorimi në terren vihet re gjatë ditës se përdorime të ndryshme i kanë kërkesat kulmore për parkim të ndryshme. Për shembull, një zyrë mund të ketë një kërkesë të madhe deri në orën 17.00 pasdite, ndërsa një restorant mund të funksionojë pas orës 17.00, duke krijuar në këtë mënyrë mundësinë e shfrytëzimit të të njëjtit parkim në orare të ndryshme të ditës.

Faktorë të tjerë që ndikojnë në kërkesat për parkim janë:

- Rezidentët e përhershëm.
- Punonjësit e institucioneve shtetërore dhe njësive tregtare.
- Klientët e njësive tregtare
- Vizitorët e rrethinave, të cilët afrohen në qytet për arsye institucionale apo tregti.
- Besimtarët
- Prindërit që çojnë fëmijët në shkollë.
- Turistët, të cilët mund të jenë ditor ose për një kohë më të gjatë duke u shndërruar në rezident për disa ditë në qytet.

Grupi i punës ka monitoruar zonat më problematike për parkim në Shkodër, duke nxjerrë të dhënat fizike në terren për kërkesat për parkim gjatë 24 orëve në një ditë mesjave.

Duke nisur nga aktorët kryesor që përfshihen drejtpërdrejtë në nevojat për parkim janë realizuar disa grafikë nga mbledhja e të dhënave në terren. Aty shihet qartë kërkesa e protagonistëve për parkim në një ditë pune gjatë javës. Nga analizat e kësaj problematike në nivel qyteti janë evidentuar tre zona me nevoja më emergjente parkimi, për shkak se kanë fluks dhe prurje më të madhe makinash.

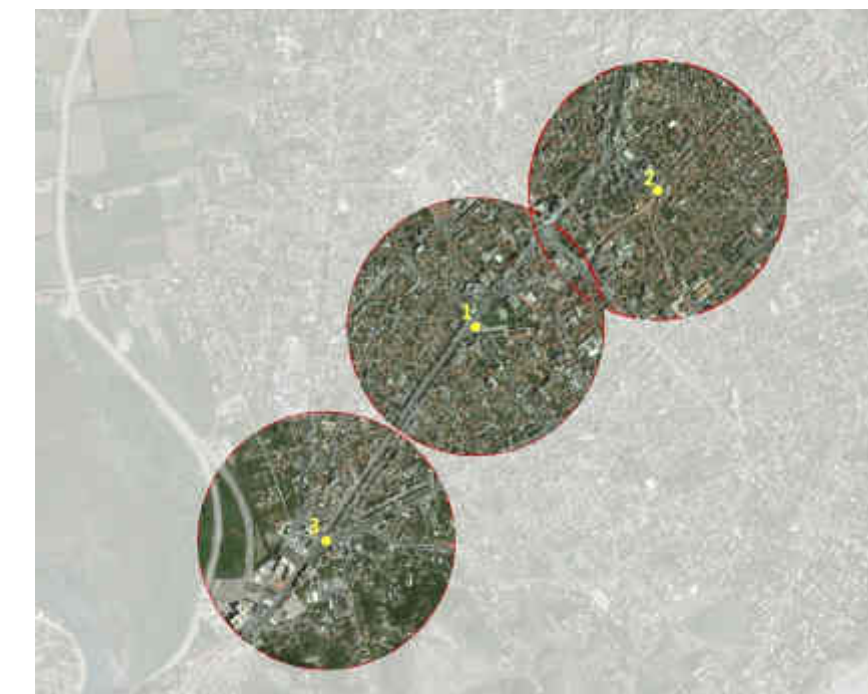


Figura 4-8: Zonat me problematika më evidente të parkimit



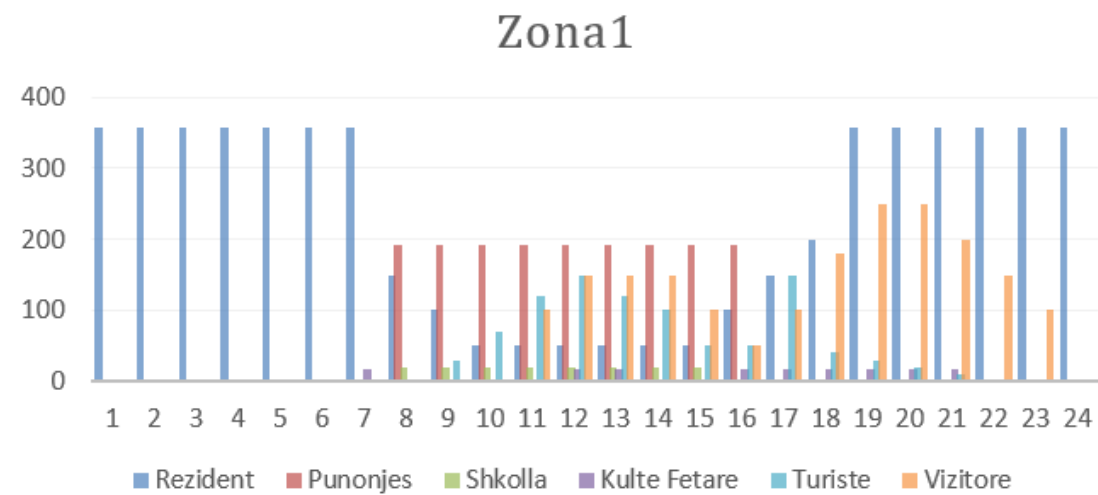


Figura 4-9: Numri i kërkesave për parkim të aktorëve të interesuar në qytet në zonën e monitorimit 1

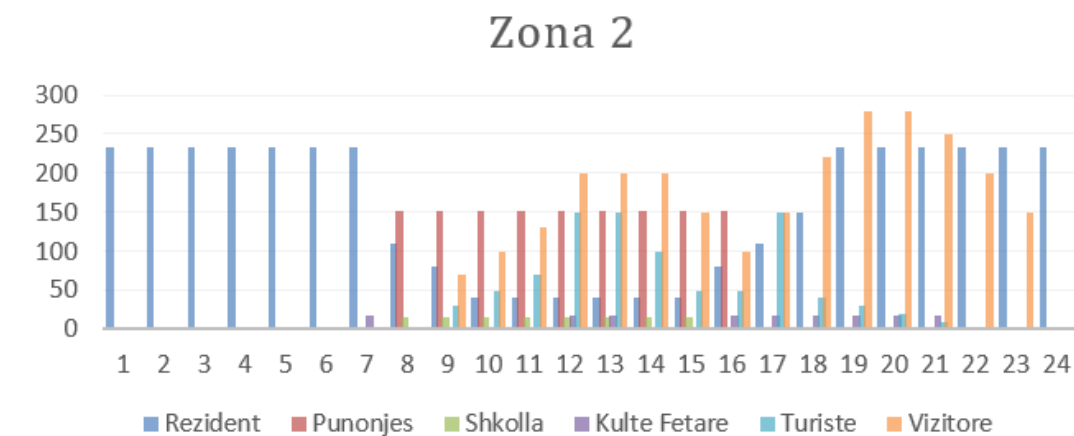


Figura 4-10: Numri i kërkesave për parkim të aktorëve të interesuar në qytet në zonën e monitorimit 2

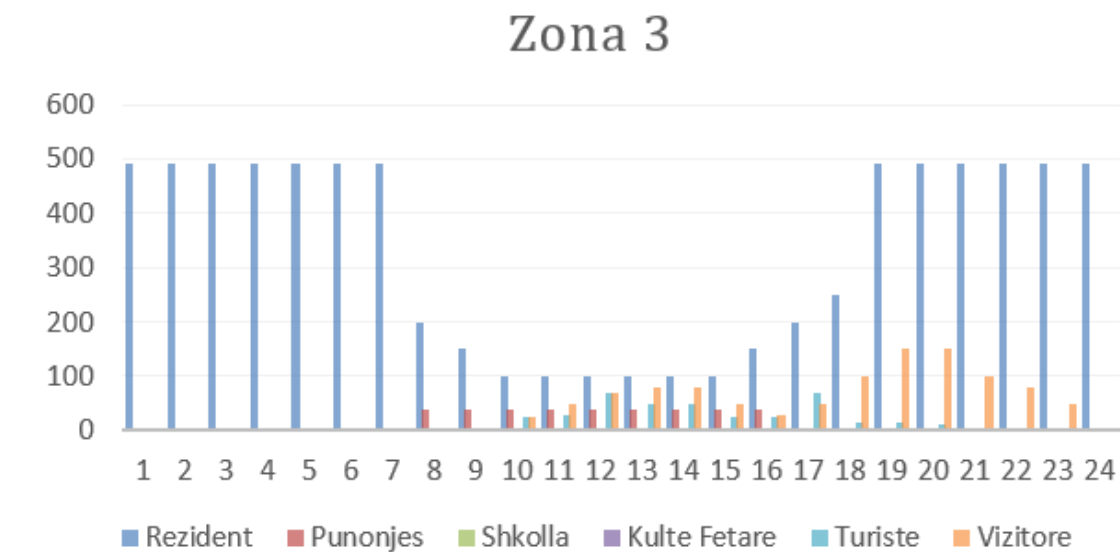


Figura 4-11: Numri i kërkesave për parkim të aktorëve të interesuar në qytet në zonën e monitorimit 3

## 5. SFIDAT KRYESORE DHE ANALIZA SWOT

Ky kapitull paraqet rezultatin përfundimtar të analizës së gjendjes aktuale, problemet dhe mundësitë për menaxhimin e parkimit publik në Shkodër.

Në fillim do të realizohet një analizë tematike e tre fushave kryesore të transportit rrugor, i cili lidhet ngushtë me përmirësimin e kushteve rrugore dhe parkimit në këtë qytet.

Më pas do të përshkruhen sfidat kryesore që duhet të përballet qyteti i Shkodrës në përmirësimin e sistemit rrugor dhe menaxhimin e parkimit publik. Në fund do të paraqitet analiza SËOT (pikat e forta, dobësitë, mundësitë, kërcënimet) e parkimit publik në qytet.

### 5.1 ANALIZA TEMATIKE

Më poshtë do të pasqyrohen problemet dhe mundësitë e dy pikave kryesore të transportit urban që janë:

- Transporti privat i motorizuar
- Këmbësorët dhe biçikletat

TRANSPORTI PRIVAT I MOTORIZUAR	
PROBLEMET KRYESORE	MUNDËSITË
1. Prania e rënduar e trafikut në orare të caktuara gjatë ditës dhe në zona të caktuara.	1. Përfundimi i bypass-it të qytetit.
2. Mungesa e standarteve në infrastrukturën rrugore dhe prania e rrugëve të ngushta.	2. Menaxhimi i mirë i trafikut .
3. Konfliktet e krijuara nga mosrespektimi i hapësirave të qarkullimit nga këmbësorët dhe biçikletat.	3. Përmirësimi i rrugëve dhe zonimi i tyre duke përcaktuar qartë korsitë e këmbësorëve, biçikletave dhe parkimeve.
4. Parkimet e gabuara dhe cënimi i hapësirave të këmbësorëve dhe biçikletave.	4. Parkimi publik me pagesë.
5. Oferta dhe kapaciteti i kufizuar i parkimit.	5. Zonimi i parkimit duke caktuar zonat specifike ku mund të parkojnë banorët e lagjeve.
6. Toleranca e organeve kompetente për dhënien e ndëshkimit të shkeljeve nga mjetet e motorizuara.	6. Masa të rrepta të sigurisë në trafik për të ulur numrin e aksidenteve rrugore.
7. Shtimi i numrit të mjeteve motorrike.	7. Përmirësimi i transportit urban dhe zgjerimi i rrjetit me linja të reja.

Tabela 5-1: Analiza e problemeve dhe mundësive për transportin privat të motorizuar

KËMBËSORËT DHE BIÇIKLETAT	
PROBLEMET KRYESORE	MUNDËSITË
1. Mungesa e vijëzimeve dhe hapësirave të përcaktuara për këmbësorë.	1. Favorizim nga kushtet klimaterike për ecje dhe përdorimin e biçikletave.
2. Zvogëlim i trotuareve si rezultat i bizneseve që ekspozojnë mallrat jashtë hapësirës private të tyre duke zënë hapësirat publike.	2. Traditë e përdorimit të biçikletave në Shkodër si një nga asetet e këtij qyteti.
3. Mungesa e hapësirave të drejtuara për njerëz me aftësi të kufizuar (përfshi personat me probleme dëgjimi dhe të verbërit).	3. Riorganizim i hapësirave publike dhe rrugëve në favor të shtigjeve të kalimit për këmbësorët dhe korsitë e biçikletave, duke cënuar parkimet në anë të rrugës.
4. Shfrytëzimi i hapësirave publike brenda lagjeve nga makinat e parkuara, jo banorë të atyre zonave.	4. Parkimi publik me pagesë si zgjidhje për uljen e trafikut dhe krijimin e hapësirave të nevojshme për këmbësorët dhe çiklizmin
5. Mungesa e plotë e rrjetit të çiklizmit dhe infrastrukturës përkatëse.	5. Angazhim i fortë politik për të favorizuar mënyrat aktive të jetesës.
6. Mungesa e parkimeve të sigurt për biçikletat në zonat institucionale dhe rezidenciale.	6. Rritje e zonave pedonale duke mbështetur maksimalisht zonat pa makina.
7. Mungesë e rregullave të qarta dhe e ndërgjegjësimit për sjelljet korrekte për përdoruesit e biçikletave dhe këmbësorët.	7. Ndërgjegjësim i këmbësorëve dhe përdoruesve të biçikletave në respektimin e rregullave në qarkullim.
8. Pasiguria e njëjërve në rrugë, efekt trafiku i makinave.	

Tabela 5-2: Analiza e problemeve dhe mundësive për këmbësorët dhe biçikletat në Shkodër



## 5.2 ANALIZA SWOT

Analiza e mëposhtme SWOT (pikat e forta, dobësitë, mundësitë, rreziqet) do të tregojë elementet më të rëndësishme që mund të ndikojnë për progresin drejt planifikimit dhe zbatimit të plotë të politikave të qëndrueshme për azhurnimin dhe përmirësimin e sistemit rrugor dhe menazhimin e parkimit publik në qytetin e Shkodrës. Për më shumë, faktorët e sipërpërmendur gjatë kësaj analize do të organizohen në mënyrë të qartë për të formuar një kornizë e cila si e tillë do të bazohet në paraplanifikim dhe trajtimin e tyre për të vlerësuar gjendjen faktike. Faktorët në përgjithësi mund të kenë ndikim pozitiv ose negativ. Bazuar nga ndikimi i tyre, nga prizmi i një planifikimi, faktorët ndahen në të brendshëm ose/dhe të jashtëm. Faktorët e brendshëm, të cilët kanë ndikim pozitiv krijojnë fuqi për të, kurse ato të cilat kanë ndikim negativ krijojnë dobësi për të në krahasim me konkurrentët.

Pikat e forta dhe Dobësitë mbështeten në këta faktorë:

- Pozicioni i përshtatshëm gjeografik
- Menyra e funksionimit të parkimeve në qytetin e Shkodrës aktualisht
- Gjendja e sistemit rrugor
- Politikat e qytetit dhe menyrat e menaxhimit
- Qëllimi për të shtuar hapësirat e dedikuara për këmbësorë
- Qëllimi për të shtuar korsi të rezervuara për biçikleta

Mundësitë dhe Rreziqet mbështeten kryesisht në këta faktorë

- Pikat më të populluara të qytetit
- Zonat institucionale dhe tregtare
- Zonat më të populluara nga vizitorët
- Rrjetet inxhinierike nëntokësore



## PIKAT E FORTA

- Pozicioni hartografik, vendosja strategjike me qëllim lehtësimin e aksesueshmërisë nga të gjitha zonat me densitet të madh në trafik. Afërsia me qëndën institucionale, shërbimet, bankat etj.
- Tradita dhe kultura e qytetit, e cila vazhdon ndër breza duke ruajtur mënyrën e jetesës, dëshirën për shëtitje nga këmbësorët si edhe pedalimin me biçikleta
- Integrimi pozitiv dhe ndërveprimi midis departamenteve të planifikimit dhe transportit.
- Faktorët klimaterikë, mundësia e turizmit, zonat atraktive që ofrojnë mundësi argëtimi dhe zbavitje në fundjava ose ditë të zakonshme të javës.
- Përvoja dhe praktika e fituar lidhur me përmirësimin dhe përditësimin e shumë rrugëve të brendshme të qytetit me trotuare të rinovuara, trotuare më të gjera, korsi të reja për biçikleta dhe karakteristika të tjera të orientuara drejt hapësirës publike.

- Eksperiencat e përfituara nga praktika dhe nga vendet e ngjashme që kanë trajtuar në të njëjtën mënyrë problematikat e tilla.
- Projekt zbatimet e përfunduara në rrugët e brendshme të qytetit me trotuarë më të gjerë dhe të rinovuar.
- Rritja e ekonomisë dhe shtimi i numrit të bizneseve
- Shtimi i numrit të vizitorëve ditor nga rrethinat e vendit dhe më gjerë. Duke qënë se Shkodra është qendra më e rëndësishme, në nivel qarku me numrin më të madh të popullsisë dhe shtrirjen më të madhe në rajonin veri-perëndimor. Si e tillë janë përqëndruar shumë shërbime, mundësi punësimi, edukimi, shëndeti, duke e plotësuar si qëndër administrative.
- Ekzistenca e peizazhit unik që ndërthur Trashëgiminë Kulturore me atë Natyrore.



## DOBËSITË

- Mungesa e standarteve për rrugët, trotuarët, vendet e grumbullimit të mbetjeve të cilat në pjesën më të madhe ndodhen në rrugë kryesore.
- Mungesa e transportit publik në orar si dhe linjat e dedikuara për zonat periferike në qytet.
- Mbingarkesa e trafikut rrugor ndikon negativisht në besueshmërinë dhe imazhin e shërbimit të transportit publik.
- Mungesa e organizimit në rrethrotullime.
- Mosrespektimi i sinjalistikës horizontale dhe vertikale, vijezimeve, semaforëve, tabelave nga mjetet motorrike dhe këmbësorët.
- Mungesa e mirëmbajtjes së infrastrukturës, siguria në trafik.
- Çmimet e larta dhe siguria e ulët e mjeteve duke u vendosur në zona për parkim të jashtëm.
- Mungesa e ndërgjegjësimit për mënyrën e drejtimit të automjeteve dhe mënyrën e parkimit të tyre.
- Informaliteti, ndërtime të informale të ndertuara pa kriter dhe duke mos respektuar parametrat dhe kushtet e ndërtimeve.



## MUNDËSITË

- Zhvillimi në qendër të qytetit, dendësia e lartë e popullsisë, zgjerimi i saj në nivele të larta.
- Ne lidhje me infrastrukturën, vizioni i prezantuar në PPV synon ta përshtasë atë në mënyrë sa më gjithpërfshirëse.
- Shtimi i korsive të biçikletave, zgjerimi i rrugëve.
- Shtimi i hapësirave pedonale dhe rekreative.
- Shtimi i përdoruesve të paisjeve dixhitale dhe mënyrat lehtësuese të përdorimit të tyre për të siguruar pagesa online
- Hapësira për zhvillim të qëndrueshëm në të gjitha fushat.
- Përmirësim i menaxhimit të trafikut në të gjitha nivelet
- Largim i mjeteve të renda nga zonat urbane.
- Përmirësimi i shkallës së sigurisë.
- Politika të reja për makinat bazuar në parimet e gjelbra/inkurajim për përdorimin e makinave me më pak ndotje.



## RREZIQET

- Menaxhim më i mirë financiar i transportit publik, subvencionim i çmimeve dhe përdorimi i tyre.
- Krijimi i itinerareve historike apo kronologjike për të promovuar trashëgiminë kulturore të organizuar në qytet. Promovimi i trashëgimisë kulturore të paprekshme, traditat, zakonet, zejtaria, gastronomia, folklori etj.
- Afërsia me kryeqytetin për infrastruktura mbështetëse dhe zhvillime në fusha të ndryshme
- Ndërgjegjësimi i sektorit privat për të bashkëpunuar dhe investuar në infrastruktura mbështetëse të promovimit në shërbim të tyre dhe qytetit.
- Zhvillimi dhe promovimi i një turizmi të qëndrueshëm kulturor-natyror-bregdetar.

- Përdorimi i qendrës së qytetit në mënyrë sezonale që popullohet vetëm gjatë sezonit veror.
- Papunësia dhe rreziku i shtimit të saj, rreziku i falimentit të bizneseve të vogla.
- Mirëmbajtja e infrastrukturës rrugore dhe respektimi i kushteve të vendosura nga organet kompetente.
- Mungesa e sigurisë, prania e aksidenteve, cilësia e ulët e karburantit, ndotja e lartë e ajrit që shkaktohet nga trafiku etj.
- Dëmtimi i monumenteve të kulturës nga ana e njeriut, degradimi i tyre si pasojë e kohës dhe mosndërhyrjes.
- Moskoordinimi institucional për ruajtjen dhe promovimin e traditave, kulturës dhe ritualeve të këmbësorëve dhe pedalesve.
- Rreziku i ndotjes së ujërave nëntokësore dhe mosmirëmbajtja e kanalizimeve nëntokësore.
- Rreziku i demtimit dhe mosmirëmbajtjes së bimësisë dhe shtimit të parqeve si dhe degradimi i peisazhit mjedisor.
- Rreziku i mosfunksionimit të emergjencave civile.



## 6. METODOLOGJIA E PARKIMIT



Për modelimin e saktë të parkimit në qytetin e Shkodrës janë analizuar gjendja ekzistuese dhe problematikat aktuale për parkim duke i shoqëruar me një monitorim fizik në terren për të kuptuar zonat me kërkesë më të lartë në parkim. Pjesë e analizës kanë qenë dhe raste studimore të marra nga qytete të ndryshme të Europës dhe Shqipërisë. Nga analiza SWOT, e cila është bazuar në gjendjen aktuale, mbledhja e të dhënave në terren dhe propozimet strategjike për zhvillim të PPV-së, janë propozuar tre zona buferike, brenda të cilave mund të zhvillohen parkime me pagesë.

Këto zona janë ato me përqindje të aktiviteteve më të lartë siç është qendra e qytetit dhe hyrja e Shkodrës e cila është një pikë strategjike që lidh qendrat rekreative në kufijtë e qytetit. Çdo statistikë e marrë dhe të dhënat e terrenit nga këto zona buferike janë pasqyruar në grafikë për të arritur konkluzionet e kërkesave për parkim në Shkodër.

Fazat e analizës	
1. Gjetja e zonave	Grupi i punës identifikoi tre zona brenda qytetit me rreze shpërndarje 500 metër, të cilat mendohet të jenë me nevoja më të mëdha për parkim me pagesë.
2. Inventarizimi i gjendjes ekzistuese	Nxjerrja e informacionit për llojin e përdorimit të tokës në zonat e analizuar.
3. Modeli i llogaritjes bazuar në të dhënat e inventarit dhe shfrytëzimit	Modeli i parkimit të përbashkët me pagesë vlerëson kërkesën për parkim nga përdorimi sipas orëve të ditës duke u bazuar në të dhëna të vëzhguara në terren.
4. Analiza e kërkesës ekzistuese sipas zonave	Vlerësimet e kërkesës për parkimet e përkohshme aktuale treguan se kur kërkesa kulmore ndodh në secilën zonë, atëherë hapësirat e parkimeve janë të zëna me makina.
4. Skenari i mundësisë së zhvillimit sipas zonave	Do merren të dhëna nga Bashkia Shkodër për mundësinë e zhvillimit në sipërfaqe në pronësi të saj.
6. Analiza e kërkesave të mundshme në të ardhmen	Grupi i punës do të propozojë skenare të mundshme afatshkurtër dhe afatmesëm për parkimet me pagesë.
7. Identifikimi se ku dhe si parkimi i ri me pagesë duhet të zhvillohet	Bazuar në konkluzionet dhe rezultatet e mësipërme, ekipi mund të propozojë zonat se ku kërkesa për parkim me pagesë pritet të rritet në një afat kohor të shkurtër dhe ku për një kohë më të gjatë.

## 7. STRATEGJITË DHE REKOMANDIMET



Fokuset kryesore ku bazohet ky dokument, nisur si nga gjendja ekzistuese, mbledhja e të dhënave në terren dhe propozimet e PPV janë:

- Shpërndarje e densitetit të popullsisë
- Vendodhja e institucioneve administrative dhe arsimore
- Vendodhja e tregjeve kryesore të qytetit
- Përqëndrimi i bizneseve dhe shërbimeve private
- Gjerësia e trupit të rrugëve
- Përqëndrimi i fluksit të turistëve

Vetë parkimi i automjeteve merr sipërfaqe të vyer nga hapësira publike, që mund të ishte një korsi biçiklete, një trotuar më komod, ose korsi e veçantë për transportin publik.

Rekomandimet e këtij projekt studimi mbështesin arritjen e qëllimeve dhe objektivave të identifikuar nga grupi i punës. Aktorët e interesuar për zhvillimin e parkimit me pagesë në Shkodër duhet të bashkëpunojnë për të zbatuar rekomandimet e propozuara si një paketë, secila stretegi apo skenar duhet të koordinoj me të tjerët për të përmirësuar sistemin e përgjithshëm të parkimit në qytet.

Bashkia e qytetit ka qënë dhe do të vazhdojë të jetë një nga promotorët e nxitjes së projekteve për përmirësimin e peisazhit urban, kushtet e jetesës si edhe ndikim sa më të ulët në ndotjen e mjedisit. Për këtë arsye nxiten ndërhyrjet me përjasje inovative ndaj përmirësimit të këtyre cilësive të jetës, të cilat tregojnë vëmendje të vecantë për qytetarët dhe lehtësimet në përditshmërinë e tyre. për parkimin

Në kuadër të nxitjes dhe përmirësimit të zonave me element të spikatur arkitektonik që ofrojnë shërbime për qytetin është propozuar shtim i elementëve të mobilimit urban duke përfshirë edhe vende të posaçme për parkimin e biçikletave.

Ky kapitull përfshin një përmbledhje të strategjive dhe rekomandimeve, të cilat theksojnë një nevojë për një menaxhim të mirë të parkimeve ekzistuese dhe shfrytëzim të hapësirave të përshtatshme për plotësimin e kërkesave në rritje.

### STRATEGJI 1:

#### PËRMIRËSIM I KUSHTEVE TË MOBILITETIT PËR TË ULUR KËRKESËN PËR PARKIM.

“Të synohet përmirësimi i kushteve të mobilitetit urban, duke mbështetur infrastrukturën publike në funksion të tij, si mënyrë për të ulur qarkullimin me mjete private dhe për të nxitur përdorimin e modaliteteve të tjera të transportit si biçikletat, autobusët, trenat, kaq të rëndësishëm për të gjeneruar ekonomi lokale, nga pikëpamja e vizitorëve.”

#### Rekomandimet:

1. Përmirësimi i sinjalistikës së korsive të biçikletave.
2. Shtimi i korsive të biçikletave përgjatë rrugëve të qytetit ba zuar dhe në propozimet e PPV.
3. Përmirësimi i transportit publik urban, interurban dhe turistik dhe hapja e linjave të reja.

### STRATEGJI 2:

#### PËRCAKTIMI I ZONAVE PËR REZIDENTËT.

“Vlerësimi i kapaciteteve dhe nevojave për parkim, duke klasifikuar tipologjitë e ndryshme të përdoruesve të parkimit, sipas zonave/lagjeve të qytetit do të sillte një qasje krejt të re në trajtimin e problemit të parkimit për qytetin e Shkodrës, duke rivlerësuar prioritetet rezident-përdoruesve “ardhës”, në të mirë të rritjes së rendimentit akomodues dhe të uljes së kohës së kërkimit për vendparkim.”

#### Rekomandimet:

1. Çdo zonë të ketë kodin e saj në mënyrë që të mundësohet ndarja e parkimeve të rezidentëve sipas zonave.
2. Zonat në brendësi të lagjeve dhe rrugët dytësore e terciare të jenë të dedikuara për rezidentët. Parkim pa pagesë.

### STRATEGJI 3:

#### SHFRYTËZIMI MAKSIMAL I PARKIMEVE EKZISTUESE.

“E lidhur me disa nga propozimet strategjike, shfrytëzimi maksimal i parkimeve ekzistuese do të përfshinte si shfrytëzimin më të mirë të hapësirave brenda blloqeve të banimit, ashtu edhe të hapësirave përgjatë rrugëve me ngarkesa trafiku kombinuar me një qasje të re menaxhimi si në shfrytëzimin e parkimeve me zona (parkimet për rezident), ashtu edhe në vjeljen e të ardhurave (teknologjitë e informacionit).”

#### Rekomandimet:

1. Hartimi dhe implementimi i një programi bazë për menaxhimin e parkimit, i cili përqëndrohet në krijimin e hapësirave në dispozicion për grupe të ndryshme përdoruesish.
2. Projekt pilot për disa nga rrugët me ngarkesë trafiku të lartë për parkime gjatë rrugës me pagesë në mënyrë shfrytëzimin maksimal të hapësirave gjatë orarit 8.00 – 16.00.

### STRATEGJI 4:

#### STRATEGJI INVESTIMI NË INFORMACION DHE TEKNOLOGJI

“Të synohet në diversifikimin dhe thjeshtëzimin e sistemit të pagesave për shërbimin e parkimit, duke përfshirë këtu edhe teknologjitë e informacionit dhe inovacionit, përmes aplikacioneve mobile, për të kapur maksimumin e të ardhurave dhe duke rritur rendimentin kohor të përdorimit të vendparkimeve.”

#### Rekomandimet:

1. Të investohet, të implementohet dhe të përmirësohet sistemi i sinjalistikës dhe gjetjes së rrugëve të parkimit.
2. Të programohet një aplikacion për përdoruesit për mundësinë e pagesës nëpërmjet telefonave.



## STRATEGJI 5:

### SIGURIM I PARKIMEVE SHITESË QË NEVOJITEN NË STRUKTURA TË POSAÇME PARKIMI ME PAGESË.

*“Rritja e kapaciteteve të parkimit në pikat hyrëse të qytetit, nëpërmjet strukturave të posaçme të parkimit me pagesë “Park&Ride”, mbështetur nga një rrjet i mirëorganizuar i sistemit të transportit urban, do të sjellë ulje të qarkullimit në qendër të qytetit dhe, në rastet e paevitueshme të nevojës për akses qendror, të rritet kapaciteti i parkimit, në disa pika kyçe, pranë zonave më të populluara.”*

#### Rekomandimet:

1. Të investohet strategjikisht në parkime publike me pagesë në vende kyçe në qendër të qytetit ashtu si dhe në pikat hyrëse nga akset nacionale.
2. Të vlerësohet nevoja për parkim edhe në optikën e aftësisë së qytetit për të mikpritur evente të ndryshe publike me nevoja të larta parkimi, duke mos cënuar cilësinë e “eksperiencës shkodrane”.

Me poshtë janë detajuar secili prej rekomandimeve që rrjedh nga secila strategji e propozuar ndërhyrjeje sipas kodit përkatës:

#### **R.1.1:** **Përmirësimi i sinjalistikës së korsive të biçikletave**

*(Strategjia 1: Përmirësim i kushteve të mobilitetit për të ulur kërkesën për parkim)*

Një mënyrë efikase për të ulur kërkesën e numrit të parkimeve është lëvizja e qytetarëve pa mjetet motorrike private. Sensibilizimi i tyre për ecje në këmbë dhe përdorimin e biçikletave apo transportit publik rritet duke iu ofruar kushte më të mira qarkullimi në rrugë. Vijëzimi i korsive ekzistuese të biçikletave dhe shtimi i sinjalistikës përkatëse, së bashku me përdorimin e elementëve ndarës fiks korsi bicikle-korsi makine do tu shtonte banorëve sigurinë në rrugë duke i nxitur ata të lëvizin me biçikleta. Shumë nga aktorët protagonistë në trafikun e qytetit kanë mundësi ti plotësojnë kërkesat e tyre pa qenë nevoja të përdorin makinat private.

**R.1.2:**  
**Shtimi i korsive të biçikletave përgjatë rrugëve të qytetit bazuar dhe tek propozimet e ppv.**  
*(Strategjia 1: Përmirësim i kushteve të mobilitetit për të ulur kërkesën për parkim)*

Sipas PPV-së propozohen përmirësim dhe zgjerim i rrugëve të Shkodrës duke shtuar korsitë e biçikletave në çdo rrugë kryesore. Kjo është një nga kërkesat më efikase për mobilitetin e qytetit por kërkon një afat kohor më të gjatë për tu realizuar sepse kërkon shtrirje në vite për të ardhmen.

Një nga propozimet që vjen për Bashkinë e Shkodrës është vendosja e korsive të biçikletave në rrugët kryesore për të rritur mundësinë e levizjes së banorëve me biçikleta. Ky propozim vjen për një realizim në kohë afat shkurtër deri në zbatimin e PPV-së. Si çdo strategji edhe kjo ka efektet e saj pozitive dhe negative që janë shkak – pasojë.

1. Rritja e korsive të biçikletave do të sillte ulje të numrit të parkimeve përgjatë rrugëve.
2. Ulja e numrit të parkimeve do të përkthehej menjëherë në rritje të kërkesës për parkim.
3. Nga analizat e mësipërme kërkesa për parkim është më e lartë gjatë orëve të ditës duke shtyrë konsumatorët të drejtohen brenda zonave të banimit për parkim.
4. Parkimi brenda zonave të banimit nga të ardhurit do të ndikonte negativisht tek rezidentët e zonës përkatëse.

#### **R.1.3**

**Përmirësimi i transportit publik urban dhe hapja e linjave të reja.**

*(Strategjia 1: Përmirësim i kushteve të mobilitetit për të ulur kërkesën për parkim)*

Shtimi i linjave të reja të transportit publik urban është një nga pikat më të rëndësishme të mobilitetit sepse ndikon drejtpërsëdrejti në përmirësimin e kushteve të jetesës së banorëve dhe uljen e trafikut dhe kaosit në qytet. Ulja e kërkesës për parkim vjen si pasojë e këtij faktori ndikues në qytet. Detajimi i nevojës për linja të reja urbane mund të realizohet nëpërmjet një projekti të veçantë studimor.

### R.2.1

**Çdo zonë të ketë kodin e saj në mënyrë që të mundësohet ndarja e parkimeve të rezidentëve sipas zonave.**

*(Strategjia 2: Përcaktimi i zonave për rezidentët)*

Nga strategjia e mësipërme dhe problematikat që vijnë si rezultat i implementimit të saj atëherë lind nevoja e ndarjes së Shkodrës në zona dhe kategorizimi i saj. Çdo rezident në zonën ku jeton ka përparësi nga çdo vizitorë i përkohshëm. Kjo është dhe arsyeja pse secili duhet të identifikohet në lagjen se ku jeton bashke me makinën e vet private. Kjo strategji ka anët e veta pozitive sepse i siguron vendparkim rezidentëve, por nuk merr në konsideratë faktin që këto vendaparkime për rezidentë janë të lira pjesën më të madhë të ditës gjatë kohës kur rezidenti është larguar për në vendin e tij të punës, duke spostuar kështu edhe nevojën e tij për parkim dhe nga ana tjetër duke ulur rendimetin kohë të shfrytëzimit të vendparkimit pranë vendbanimit të rezidentit. Një zgjidhje mund të ishte kushtëzimi kohor i vendparkimit rezident.

Një zgjidhje tjetër do të ishte rezervimi i vendparkimeve jo vetëm për “residentet”, por edhe për ato subjekte që në afersi kanë vendin e punës (zyra, aktivitete tregtare, etj). Kjo zgjidhja eliminon problematiken e mos-shfrytëzimit me kohë të plotë të vendeve të parkimit, pasi oraret për dy kategoritë plotësojnë njëri-tjetrin.

### R.2.2

**Zonat në brendësi të lagjeve dhe rrugët dytësore e terciare të jenë të dedikuara për rezidentët. Parkim pa pagesë.**

*(Strategjia 2: Përcaktimi i zonave për rezidentët)*

Nga momenti që bëhet ndarja e zonave dhe identifikohen rezidentët përkatës, atëherë do të vendoset tu jepet e drejta vetëm atyre për të parkuar makinat e tyre private në këto zona. Kjo mënyrë qasje ndaj parkimeve brenda lagjeve të banimit do tu jepte banorëve qetësi dhe sigurinë e gjejtjes së vendit të parkimit pas kthimit në banesë. Edhe pse kjo do të ishte një zgjidhje vetëm për një pjesë të madhe të banorëve por jo të gjithë sepse nga analizat e mësipërme është vënë re se në disa zona numri i kërkesës për parkim për rezident është më i lartë se numri aktual që ofron ajo zonë për vende parkimi. Përsëri këtu nuk është llogaritur nevoja për parkime përdoruesish jorezident.

### R.3.1

**Hartimi dhe implementimi i një programi bazë për menaxhimin e parkimit, i cili përqëndrohet në krijimin e hapësirave në dispozicion për grupe të ndryshme përdoruesish.**

*(Strategjia 3: Shfrytëzimi maksimal i parkimeve ekzistuese)*

Jo të gjitha rrugët e Shkodrës kanë të njëjtën ngarkesë në trafik dhe në kërkesa parkimi. Nga analiza e gjendjes ekzistuese dallohen rrugët të cilat kanë aktivitet tregtar më të madh dhe përqëndrim të fluksit të makinave gjatë orëve të ditës. Prezenca e parkimeve dyshe në shumë rrugë të qytetit tregon kërkesën e madhe për parkim të përkohshëm në këto zona. Nga monitorimi në terren është vënë re se një pjesë e mirë e kërkesës për parkim gjatë ditës është për distanca kohore të vogla, 1-2 orë që do të thotë se një vend parkimi mund të shfrytëzohet nga burime të ndryshme në orare të ndryshme, duke rritur kështu edhe efikasitetin e një post parkimi. Koha që harxhon një konsumator në bankë nuk është njësoj me dikë që do të blej disa artikuj apo me dikë që dëshiron të konsumoj një kafe. Për këtë arsye duhet të trajtohen parkimet në rrugë sipas kategorizimit të ambienteve e shërbimeve që ndodhen në atë aks rrugor.

### R.3.2

**Projekt pilot për disa nga rrugët me ngarkesë trafiku të lartë për parkime gjatë rrugës me pagesë në mënyrë shfrytëzimin maksimal të hapësirave gjatë orarit 8.00 – 16.00.**

*(Strategjia 3: Shfrytëzimi maksimal i parkimeve ekzistuese)*

Në vazhdimësi të rekomandimit nr.5 propozohet një projekt pilot në qytetin e Shkodrës i cili implementon parkimin me pagesë gjatë disa rrugëve sipas orarit 8.00-16.00. Kjo strategji do të ishte një zgjidhje për të gjithë ata banorë apo vizitorë të cilët duan për distanca kohore të shkurtra të plotësojnë nevojat e tyre me makina private. Çmimi që rekomandohet të jetë është 50 lekë/ora duke marrë në konsideratë se momentalisht bizneset private të parkimeve me pagesë e ofrojnë këtë shërbim për 150 lekë/hyrja në shesin e parkimit. Kjo do të thotë që për kategorinë e konsumatorëve të cilët nuk duan të qëndrojnë në një vend parkimi më shumë se 2 orë kanë interes të qëndrimit të makinës së tyre në ambjentet e parkimit me pagesë në rrugë. Largimi dhe rikthimi i tyre në këto tipe parkimesh do tu kushtonte atyre vetëm 50 lekë dhe jo 150 lekë.

Propozimet e rrugëve nga mund të nisi projekti pilot:

Rruga “Studenti”-parkim me pagesë nga të dy krahët përgjatë gjithë gjatësisë së rrugës

Rruga “Qemal Draçini” – parkim me pagesë nga të dy krahët, pjesërisht deri në kryqëzimin me rrugën “Jeronim De Rada”

Rruga “Bulevardi Zogu I” – parkim me pagesë në njerin krah të rrugës përgjatë gjysmës së gjatësisë duke filluar nga sheshi “Parrucë”

Rruga “Bulevardi Bujar Bishanaku” – parkim me pagesë përgjatë segmentit nga sheshi “Demokracia” deri te stadiumi.

Rruga “Skënderbeu” – parkim me pagesë përgjatë segmentit nga sheshi “Demokracia” deri te ish Dega.



#### R.4.1

**Të investohet, të implementohet dhe të përmirësohet sistemi i sinjalistikës dhe gjetjes së rrugëve të parkimit**

*(Strategji 4: Strategji investimi në informacion dhe teknologji)*

Pas implementimit të strategjive të para, lind domosdoshmërisht vendosja e sinjalistikës së re për vendet e parkimit dhe specifikimi i zonave të rezidentëve. Të gjitha këto ndryshime në infrastrukturën rrugore do të pasqyrohen edhe në sinjalistikë duke përmirësuar dhe atë ekzistuese. Është shumë e rëndësishme që njerëzit të kenë akses të lehtë në zonat e parkimit dhe të orientohen lehtësisht se ku lejohet dhe ku jo parkimi publik me apo pa pagesë.

#### R.4.2

**Të programohet një aplikacion për përdoruesit për mundësinë e pagesës nëpërmjet telefonave.**

*Strategji 4: Strategji investimi në informacion dhe teknologji*

Për një funksionim më të mirë të projektit pilot të parkimit publik në rrugë me pagesë duhet që aktorët e interesuar për parkim të kenë lehtësi në pagesën e vendit të parkimit. Bashkia, e cila është pala e interesuar në mbledhjen e këtyre të ardhurave duhet ti ofrojë personave që parkojnë efikasitet në kohë dhe kthim përgjigje në kohë reale gjatë këtij bashkëpunimi virtual. Duke qenë se parkimet në rrugë shfrytëzohen nga konsumatorë, makinat e të cilëve qëndrojnë më pak se 2 orë në vendet e parkimit atëherë atyre duhet tu ofrohet shpejtësi në kryerjet e veprimeve të pagesës. Propozohet një program pagese nëpërmjet celularit në mënyrë të tillë që edhe në qoftë se klienti ndodhet larg vendit të parkimit të ketë mundësi shtyrje të afatit kohor të qëndrimit të makinës në parkimin publik me pagesë në rrugë.

#### R.5.1

**Të investohet strategjikisht në shesh parkime publike me pagesë në vende kyçe.**

*(Strategji 5: Sigurim i parkimeve shtesë që nevojiten në sheshë parkimi me pagesë)*

Nga të gjitha analizat e këtij studimi dhe konkluzionet e nxjerra prej tyre arrihet në përfundimin se edhe në qoftë se do të realizohen strategjitë e mësipërme, qyteti i Shkodrës ka nevojë për krijimin e strukturave të posaçme të parkimit me pagesë. Ky rezultat vjen si pasojë e kërkesës së lartë për parkim në raport me atë që mundëson fizikisht qyteti. Në zonat e marra në studim, në të cilat është realizuar dhe një monitorim i hollësishëm, nga konkluzionet statistikore shikohet qartë kërkesa e lartë për parkime shtesë. Zgjidhje për këtë kategori janë sheshet e parkimit me pagesë, duke mos përjashtuar edhe mundësinë e pilotimit të opsionit të parkimit në objekte shumëkatëshe të dedikuara këtij funksioni.

#### R.5.2

**Të vlerësohet nevoja për parkim edhe në optikën e aftësisë së qytetit për të mikpritur evente të ndryshe publike me nevojë të larta parkimi, duke mosçenuar cilësinë e “eksperiencës shkodrane”.**

*(Strategji 5: Sigurim i parkimeve shtesë që nevojiten në sheshë parkimi me pagesë)*

Si një qytet me tradita artëdashëse dhe sportëdashëse, Shkodra duhet të vlerësojë dhe mbajtjen e eventeve të ndryshme publike si një mundësi për të krijuar jo vetëm tradita të reja e për të thithur vizitorë, por edhe si një mundësi tjetër për të gjeneruar ekonomi dhe të ardhura. Këtu mund të integrojmë mundësinë e përdorimit të ambjentëve publike me kapacitete masive të hapura dhe të mbyllura si: Stadiumi “Loro Boriçi”, Pallati i Sportit “Qazim Dervishi”, e të tjera territore/struktura të evidentueshme sipas nevojave me projekte konkrete.

## 8. PROJEKTE TË PROPOZUARA

Në vijim të strategjive dhe rekomandimeve të arritura nga konkluzionet e analizës së gjendjes aktuale gurpi i punës propozon një set me projekte konkrete të zbatueshme në territor. Këto projekte vijnë si instrumenta në zbatim të strategjive dhe mundësisë së tyre për implementim në të ardhmen. Nevojat që lindin për realizimin e rekomandimeve të mësipërme sjellin detyrimisht kërkesën për zhvillimin e projekteve të mëposhtme.

### 1. Projekt i zgjerimit të rrjetit të korsive të biçikletave dhe implementimi i konceptit “Bike Sharing”.



### 2. Studimi i transportit publik urban në funksion të zgjerimit të rrjetit.



### 3. Projekt i eliminimit të barrierave arkitektonike në funksion të personave me aftësi të kufizuar.



### 4. Aplikacioni mobile “Shkodra easy parking”



### 5. Projekt “Shkodra Sightseeing Bus” i autobusave turistik/panoramik



## 9. SKENAR IMPLEMENTIMI PËR STRUKTURA TË POSAÇME PARKIMI ME PAGESË

Qëllimi i këtij dokumenti është konkretizimi i Shkodrës si një qendër e banuar e jetueshme, pa trafik, pa kaos, ku mobiliteti në përgjithësi dhe ai motorik në vecanti duhet të jenë në funksion dhe shërbim të qytetarëve, me rrugë të dedikuara për këmbësorët, për automjete dhe biçikleta.

Duke u bazuar në qëllimin e këtij dokumenti dhe gjithë problematikat ekzistuese në Shkodër, është ndjekur një strategji e cila ka si synim kryesor pastrimin e qendrës së qytetit nga automjetet, prania e të cilave, në disa raste mund të shmanget dhe jo domosdoshmërisht duhet të aksesojnë deri në qendër. Kjo është dhe arsyeja pse në kapitujt e mëposhtëm, midis të tjerave propozohen hapësira parkimesh (me pagesë ose jo) në hyrjet kryesore të qytetit si: Pazar i Vjetër - Xhabiaj, Rus - Maxharr, Stacioni i trenit. Në vazhdimësi të dokumentit shikohet qartë dhe nevoja që lind për zhvillimin e projekteve të reja ndihmëse apo politikave të nevojshme, të cilat janë në shërbim të strategjisë kryesore të parkimit. Ato do të ndihmojnë dhe ndikojnë në uljen e trafikut, kaosit dhe rrëmujës së shkaktuar në qendrën e qytetit.

### 9.1 PROPOZIMI I ZONAVE BUFERIKE

Kriteret që janë marrë parasysh për propozimin e zonave buffer janë:

1. Në një rreze më pak se 500 m nuk mund të ketë më shumë se njëhapësirë të mundshme për parkim me pagesë të propozuar sepse nuk do të ishin efikas.
2. Është përlogaritur sipas rajoneve numri i banorëve dhe mesatarisht sa makina i takojnë rrezes prej 500 m që mbulon një hapësirë e mundshme për parkim me pagesë.
3. Akset me trafik më të dendur nga konkluzionet e monitorimit gjatë ditëve të javës në orare të ndryshme.
4. Përqasja me parkime të ngjashme por private dhe informale në zonat afër shesheve të propozuara për parkime me pagesë. Monitorimi i tyre për numrin e makinave që akomodohen gjatë ditës, natës dhe orëve të caktuara.
5. Përqëndrimi i Institucioneve, bizneseve private, kulteve fetare dhe ambjenteve rekreative të fëmijëve.
6. Tendanca e turistëve për parkime në zona të caktuara.
7. Monitorimi fizik në qytetin e Shkodrës të parkimeve ekzistuese, parkimeve dyshe, të trafikut dhe parkimeve private me pagesë.

Duke u mbështetur në të gjitha pikat e sipër përmendura arrihet në konkluzionin se zonat buferike për propozime të hapësirave të mundshme për parkime me pagesë janë tre, si në hartën e mëposhtme:



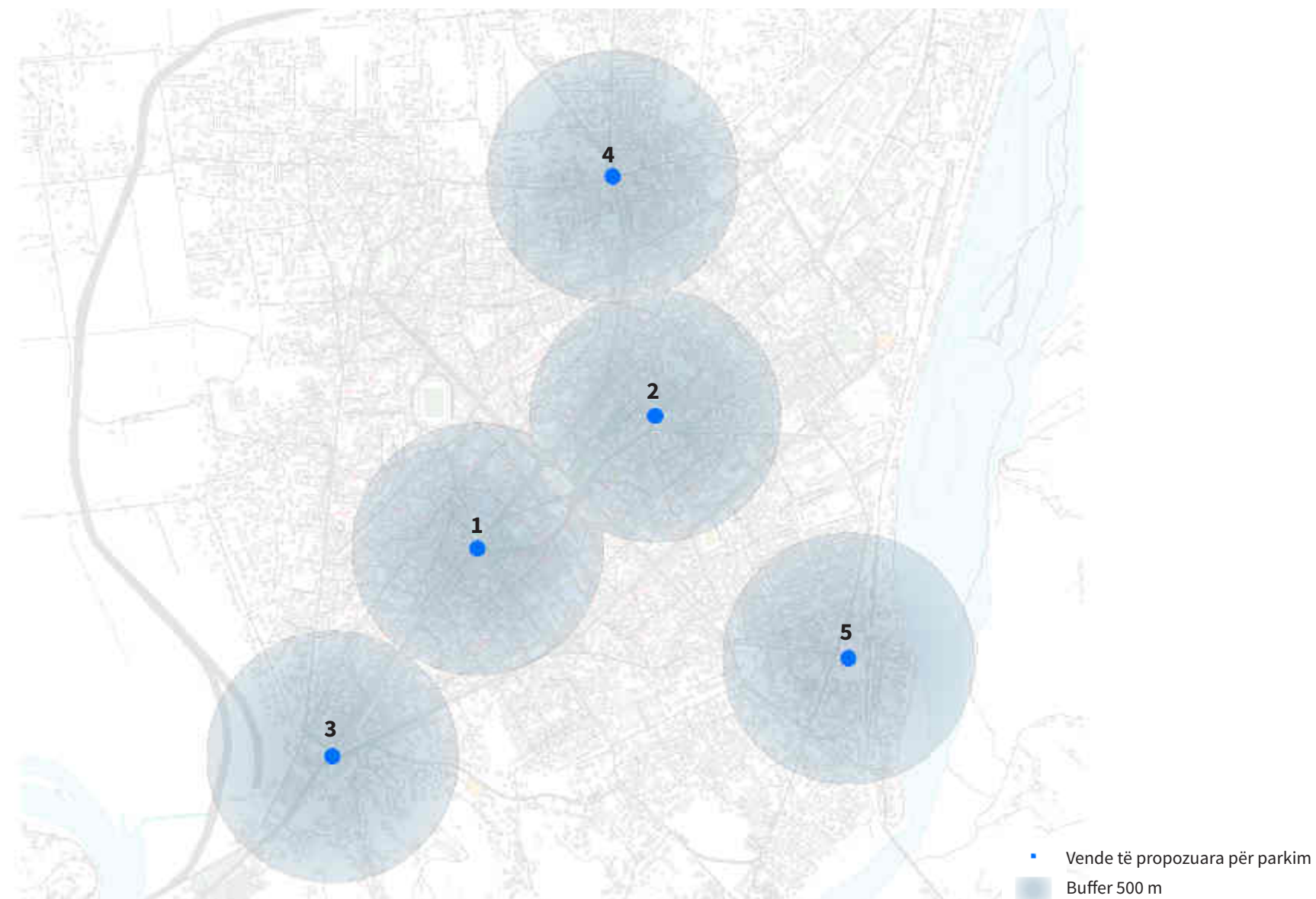


Figura 8-1: Propozimi i zonave buffer

**a) Zona Buffer 1:**

Duke qenë se qendra e qytetit është ajo me fluksin më të madh të makinave, këmbësorëve dhe biçikletave atëherë dhe piketimi i shesheve të strukturave të parkimeve me pagesë ka nisur nga ajo zonë. Gjithashtu edhe prezenca e turistëve në Shkodër është e dallueshme në përqindje më të madhe në pjesën e qendrës së qytetit. Prania e rrugëve pedonale dhe mungesa e parkimeve në to kërkojnë një vëmendje më të madhe se zonat e tjera.

**b) Zona Buffer 2:**

Një zonë tjetër me dendësi të lartë popullore dhe ndërtesash banimi, shërbimi, institucione dhe objekte kulturore është buffer 2. Shtrirjen më të madhe qendra historike e qytetit e ka brenda zonës buffer 2. Prania e pedonale, muzeut Marubi, lagjeve të vjetra, universitetit dhe ambjenteve atraktive për turistët bën që kjo zonë të ketë mbingarkesë në trafik dhe lëvizshmëri. Mungesa e post parkimeve në këtë zonë është një problematikë e ngritur prej shumë kohësh. Nga monitorimet për një kohë të gjatë të grupit të punës në terren u vu re nevoja për krijimin e një strukture të mundshme për parkim me pagesë.

**c) Zona Buffer 3:**

Hyrja e qytetit është një pikë strategjike për gjithë Bashkinë e Shkodrës dhe njësitë e tjera administrative të Qarkut Shkodër. Për këtë arsye është propozuar edhe në këtë pjesë të qytetit një zonë buferike, brenda së cilës mund të zhvillohet një hapësirë parkimi me pagesë. Kjo zonë është e rëndësishme së lartë për arsyet e mëposhtme:

- Hyrja e qytetit
- Afërsi me zonën liqenore e cila është ndër projektet më të rëndësishme në zhvillim në të ardhmen duke u bazuar dhe tek strategjia e PPV.
- Lidhet me By-Passin e Shkodrës
- Afërsi me Kalanë e qytetit dhe zona të tjera të mbrojtura dhe turistike

Prania e qendrave tregtare dhe ambjenteve me sipërfaqe të mëdha të shërbimit rrit kërkesën e marrjes në konsideratë shesheve të mundshme për parkim me pagesë.

Sipas PPV Shkodër, hartës së përdorimit të propozuar të tokës sipas funksionit kjo zonë buffer përfshin banim dhe shërbim, shërbime tregtare dhe zonë me rëndësi të veçantë.

#### d) Zona Buffer 4:

Hyrja veriore e qytetit është një pikë tjetër strategjike për gjithë qytetin e Shkodrës, pasi është porta ku duhet të kalojnë në mënyrë të detyrueshme si banorët e pjesës veriore të bashkisë, ashtu edhe turistët që vijnë nga Mali i Zi. Një zone bufferike e propozuar për të plotësuar kërkesat e kësaj pjese të qytetit është zona 4 në Rus. Kjo nyjë duhet të akomodojë jo vetëm nevojat e përdoruesve të sipër përmendur, por edhe kërkesat që lindin nga prania e institucioneve arsimore, shëndetësore (Spitali Rajonal Shkodër), administrative në këtë zonë. Tregu është një tjetër strukturë e pranishme në zonë, i cila rrit në mënyrë të pashmangshme nevojat për parkim.

#### e) Zona Buffer 5:

Në dokumentin e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Shkodër, një ndër projektet strategjik më ambicioz është ndërtimi i Stacionit Multimodal në funksion të gjithë Bashkisë Shkodër. Ky projekt do të përfshij kombinimin në një strukturë të vetme të modaliteteve të ndryshme të lëvizshmërisë, të cilat do të detajohen nëpërmjet studimeve të mëtejshme, specifike. Parimisht, në këtë pikë do të ndër këmbehen modalitete transporti si: makinat personale, taksitë, trenat, biçikletat, autobuzat ndërqytetas, autobuzat turistike, etj.

Pozicioni i propozuar nga PPV Shkodër për këtë projekt është në pjesën lindore të qytetit, territor i cili aktualisht zihet nga stacioni i trenit. Duke qenë një strukturë kaq komplekse, stacioni do të përfshij parkime në shërbim të funksioneve të tij si dhe do të ketë mundësinë për të ndihmuar në lehtësimin e nevojave komunitare për parkim.

## 9.2 RËNDËSIA E ZONAVE BUFFERIKE DHE PËRPARËSITË E TYRE

Pas kryerjes së analizës së gjendjes ekzistuese të territorit, analizës SWOT dhe të faktorëve të tjerë ndikues, grupi i punës ka arritur në konkluzionin që nevojat më emergjente për tu trajtuar dhe zgjidhur janë evidentuar në zonat bufferike 1, 2 dhe 3.

Gjatë analizës dhe kryesisht monitorimit në terren të problematikave të trafikut dhe parkimit në Shkodër është vënë re se qendra e qytetit ka një ngarkesë, e cila mund të shmanget në qoftë se politikat e strategjive të krijimit të sheshëve të parkimit me pagesë janë të duhurat.

Për një pjesë të konsiderueshme të turistëve dhe të ardhurve në Shkodër mund të hiqet mundësia e hyrjes në qendër të qytetit ose tu ofrohen tarifa shumë të ulta parkimi hyrjet e tij, në zona të caktuara për sheshe parkimi me pagesë dhe duke u ofruar atyre alternativa të tjera transporti me akses në të gjithë qytetin si:

- **Linjë transporti urban publik**

Mund të zgjidhen politika të tilla që një target i caktuar makinash të mos hyjnë apo kalojnë në qendër të qytetit por të parkojnë në hyrje, tek sheshet e parkimeve me pagesë dhe të marrin autobuzin e transportit publik për të mbërritur në destinacionet e dëshiruara në qytet apo jo.

Për të realizuar këtë propozim duhet të shtohen linja të tjera të transportit publik urban Kjo pikë do të kerkonte zhvillimin e një projekti të posaçëm për përmirësimin e mobilitetit siç është përmendur dhe më lart në propozimet e projekteve.

- **Biçikleta**

Kjo pikë lidhet ngushtë me konceptin e “Bike Sharing” e cila përdoret masivisht në qytetet e Europës. Çdo person që parkon në hyrjet e qytetit ka mundësinë të shohi pikat atraktive të Shkodrës duke shëtitur me biçikletë, duke qenë se afërsia dhe distancat e vogla të pikave kryesore e mundësojnë këtë realizim.

Në këtë rast projekti që duhet të zhvillohet lidhet me përmirësimin dhe shtimin e korsive të dedikuara për biçikleta në qytetin e Shkodrës.

- **Autobuzë turistike.**

Një mundësi tjetër për turistët që duan të vizitojnë qytetin për një ditë është vënia në dispozicion të tyre autobuza turistik me dy kate (Sightseeing Bus). Pas parkimit në hyrjet e qytetit, intenerari që mund të ndjekin turistët është e paracaktuar nga një strukturë e mirë organizuar me guidë duke ju ofruar atyre shëtitjen dhe vizitën në shumë pika turistike brenda një dite.

Kjo pikë mundet të konkretizohet vetëm nëq realizohet një projekt për autobuzat turistike në Shkodër si në shumë vende të tjera të botës, duke ndihmuar kështu edhe në rritjen dhe zhvillimin e turizmit në qytet.

Nga analiza e mësipërme, duke parë si përparësi objektivin kryesor, që është një qytet i qetë, me pak trafik, pa stres dhe ngarkesë në qarkullim dhe ajër të pastër, pozicionet gjeografike të pesë zonave bufferike të propozuara, grupi i punës ka menduar që realizimi i shesheve me pagesë në qytetin e Shkodrës të ndahet në fazat e mëposhtme:

#### Faza 1: - Buffer 3

Për arsyet e sipër përmendura, krijimi i një shesh parkimi me pagesë në këtë buffer mund të zgjidhi shumë problematika emergjente në qytet. Përveç kësaj, vlen për tu përmendur, mundësia që ofron terreni dhe sheshet bosh në pronësi të Bashkisë në këtë buffer duke rritur mundësinë e realizimit me një kosto më të ulët. Realizimi i këtij sheshi duhet të shoqërohet edhe me realizimin e projekteve të propozuara, të sipër përmendura duke qenë se ato, të gjitha janë në shërbim të suksesit dhe mirë funksionimit të këtyre strukturave të parkimit me pagesë. Ky shesh me pagesë në zonën Buffer 3 mund të jetë një “Green Parking” duke u plotësuar nga projekti “Park and Ride”.

#### Faza 2: - Buffer 1 ose/dhe Buffer 2

Pas plotësimit të fazës së parë, kërkesa për parkim në qytet mund të jetë akoma e lartë ndaj një nga strukturat e parkimeve me pagesë të propozuara në zonën buffer 1 ose 2 apo edhe të dyja mund të realizohen në qendër të qytetit.

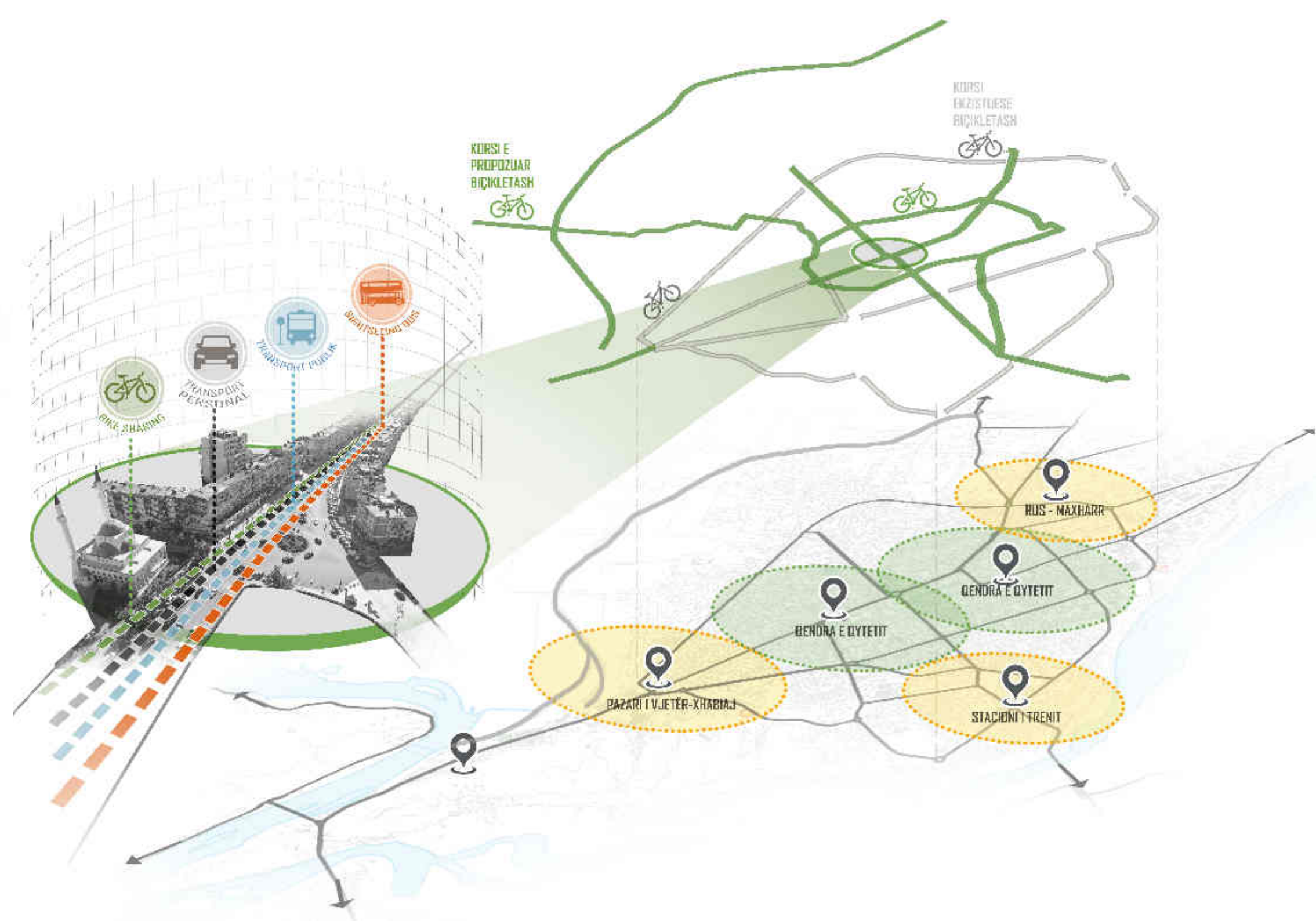
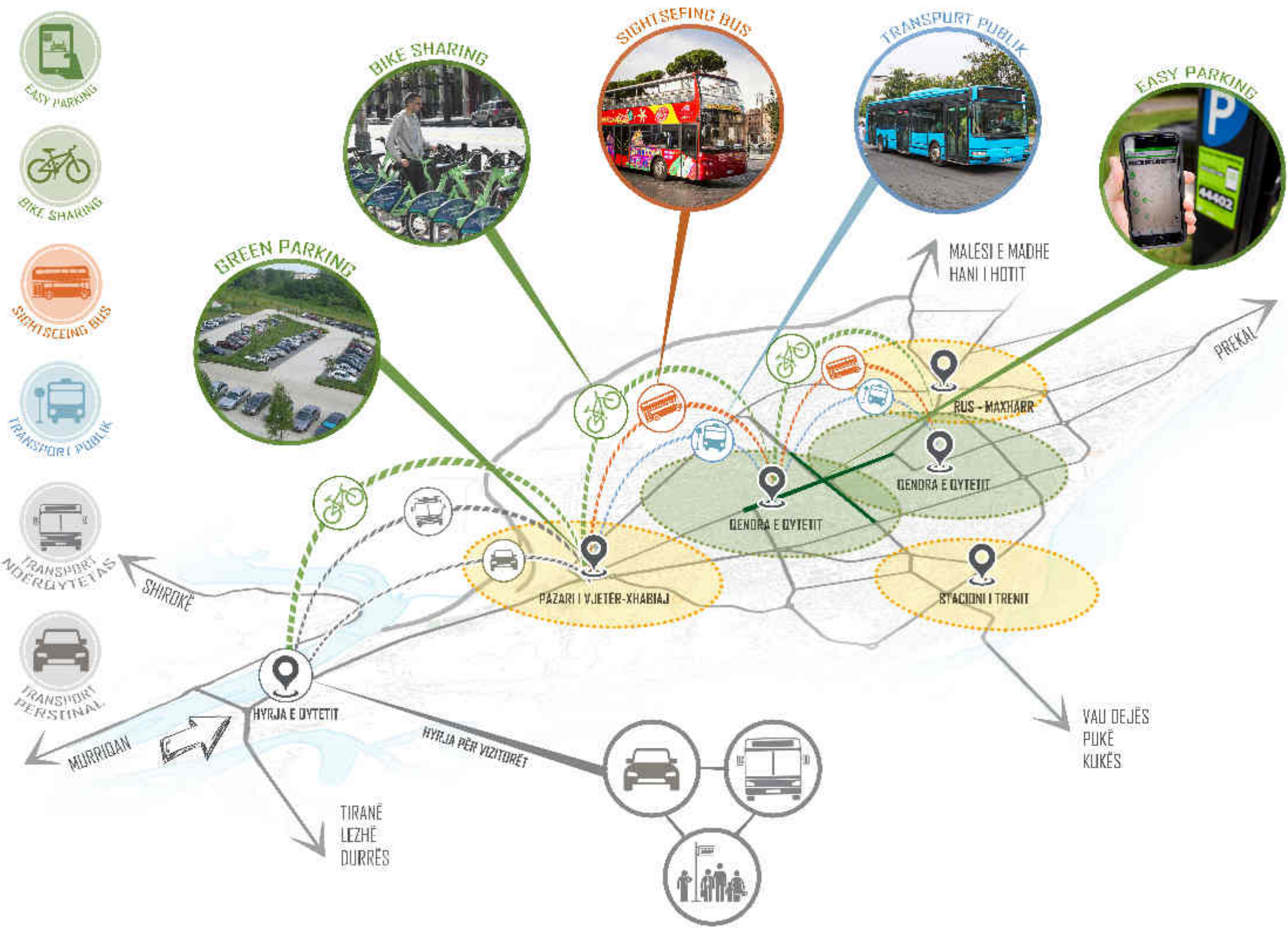
#### Faza 3: - Buffer 4

Zona buffer 4 është menduar se mund të jetë pjesë e një faze të mëvonshme për arsye se nga analizat dhe monitorimi në terren është vënë re një kërkesë pak më e ulët në krahasim me tre zonat e para bufferike. Kjo nuk përjashton mundësinë e realizimit të një strukture parkimi paralelisht me të tjerat në qoftë se do të ketë një rritje të menjëhershme të kërkesës për parkim në të ardhmen.

#### Faza 4: - Buffer 5

Duke qenë se ky parkim mund të jetë pjesë e projektit të stacionit multimodal atëherë do të realizohet në një fazë të mëvonshme dhe do jetë e integruar në një strukturë të para caktuar.







## 10. ANALIZA E KËRKESËS PËR PARKIM NË ZONAT BUFFERIKE 1, 2 DHE 3

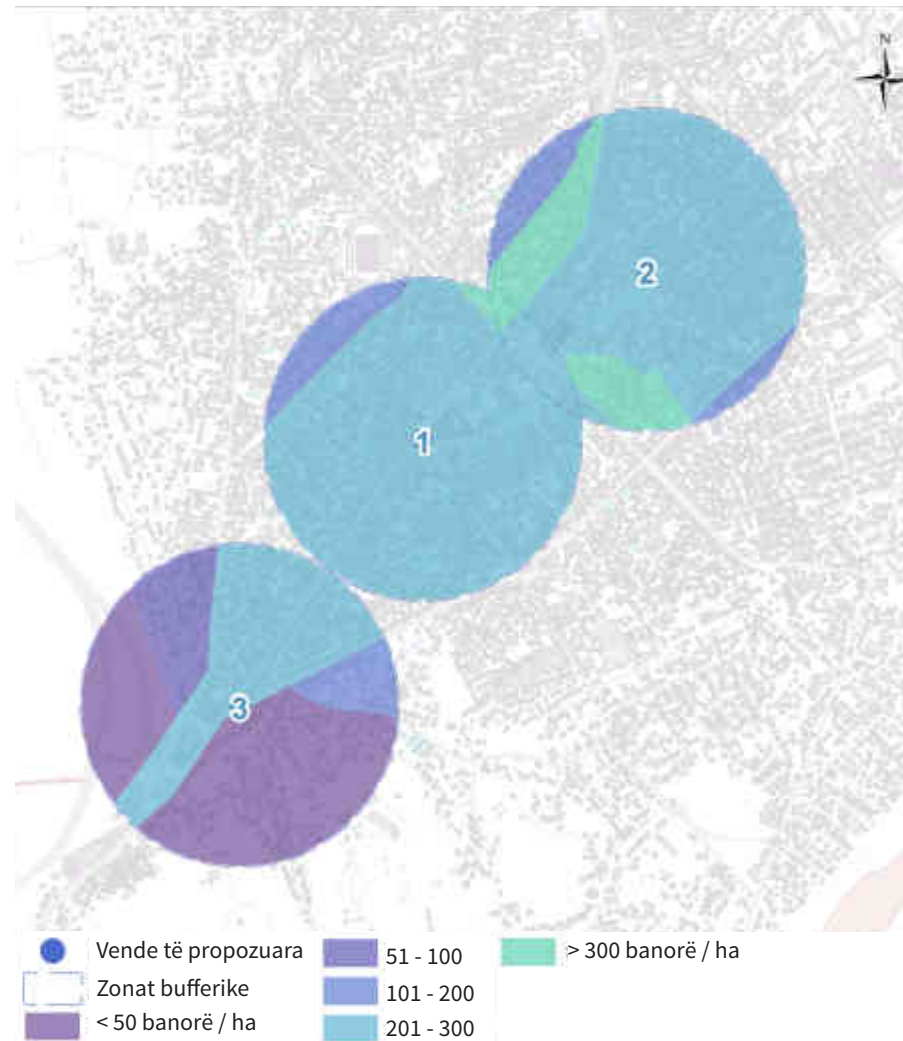


Figura 10-1: Dendësia e popullsisë në zonat bufferike 1,2,3

Nga konkluzionet e mësipërme dhe propozimi i zhvillimit në disa faza të pesë zonave bufferike, grupi i punës do të analizojë tre zonat e para, përkatësisht zonat 1, 2 dhe 3.

- Llogaritja e numrit të popullsisë

Llogaritja e numrit të popullsisë është realizuar duke u bazuar tek dendësia e popullsisë sipas gjendjes ekzistuese. Faktorët që janë marrë në konsideratë janë analizuar në zona të vogla banimi duke qenë sa më real në nxjerrjen e të dhënave. Nga baza e informacionit të hedhur në GIS janë përlogaritur banorët në zona me dendësi të ndryshme brenda zonave buferike të propozuara në këtë studim. Rezultati i kësaj analize është pasqyruar në tabelën e mëposhtme.

ZONAT BUFFER	SIP.BUFFER (ha)	NUMËR BANORËSH
Buffer 1	87.5	22,500
Buffer 2	87.5	20,200
Buffer 3	87.5	13,400

Tabela 8-1: Numri i banorëve për zonat bufferike 1,2,3 të propozuara

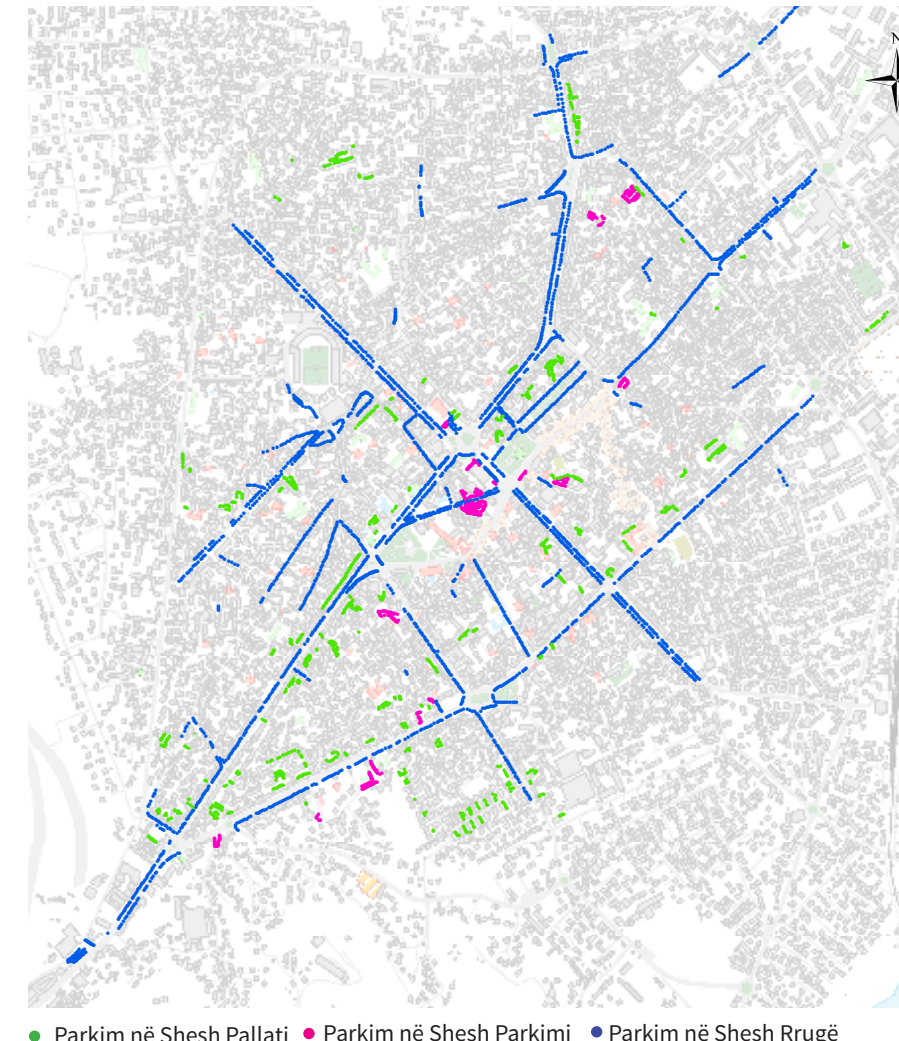


Figura 10-2: Paraqitja skematike e parkimeve në zonat bufferike 1,2,3

- Llogaritja e numrit të makinave të rezidentëve për secilin buffer (1,2,3)

Sipas tabelës 3.2 është llogaritur se sa makina do të ketë për çdo 1,000 banorë prej 2018-2028. Në studim është analizuar dhe llogaritur se sa makina janë aktive në secilën zonë bufferike të propozuar për vitin 2021 dhe ato që mendohet se do të jenë deri në vitin 2028. Ky studim projektohet për të ardhmen duke menduar se si mund të përmirësohen kushtet e jetesës së banorëve edhe në vitet në vazhdim.

Duhet theksuar që në këtë llogaritje nuk është marrë parasysh numri i makinave që vjen si pasojë e rritjes së kapacitetit rezidencial dhe jo vetëm, nëpërmjet zhvillimit të territorit sipas treguesve të PPV.

**Parkimet në rrugë** - Nga monitorimi në terren dhe hartat e PPV duke u bazuar tek dendësia janë llogaritur parkimet në anë të rrugëve brenda zonave bufferike për secilin rast të propozuar. Monitorimi i rrugëve në terren në ditë të ndryshme dhe orare të ndryshme ka ndihmuar në mbledhjen e një informacioni sa më real për të arritur në konkluzione sa më të sakta.

**Parkimet në hapësira të lira** – Në Shkodër, si në çdo qytet tjetër prania e shesheve të krijuara si rezultat i hapësirave të lira midis objekteve të ndryshme, ndihmojnë qytetarët për të parkuar makinat e tyre.



**Parkimet në sheshet e pallateve** – Si në ndërtesat e vjetra të ndërtuara para viteve '90, ashtu dhe në ndërtesat e reja krijohen sheshe të shfrytëzueshme për poste parkimi nga ana e rezidentëve. Jo rrallë herë ndodh që dhe ambjentet e rekreacionit apo argëtimit të fëmijëve përdoren për poste parkimi në mënyrën më të gabuar të mundshme.

**Parkimet private informale** – Në qytetin e Shkodrës vihet re prania e disa shesheve informale që përdoren për parkime me pagesë. Nëpërmjet monitorimit në terren është parë se në këto parkime informale hyrja dhe dalja e makinave gjatë orëve të ditës është e vazhdueshme. Gjithashtu është vënë re se dhe gjatë orëve të natës në këto hapësira akomodohen makina në kapacitetin e plotë të shesheve.

- **Turistët dhe makinat me targa të huaja**

Makinat me targa të huaja që hyjnë në Shkodër brenda një viti janë 163,148 makina (me kapacitet mbi dhe nën 9 persona). Nga eksperiencia e këtyre viteve tendenca e turistëve është të parkojnë sa më afër me qendrën e qytetit, duke e mbingarkuar zonën me makina.

Kjo vjen dhe si rezultat i mos funksionimit të mirë të linjave urbane në qytet.

Mesatarja mujore e këtyre tip makinash është: 13,596 makina. Një numër ky shumë i lartë në raport me kapacitetin e qendrës së qytetit për parkim. Kjo sjell dhe një mbi ngarkim në trafik në periudha të caktuara në Shkodër.

Zonat bufferike	Nr. popull-sie/1000	Viti 2021	Viti 2022	Viti 2023	Viti 2024	Viti 2025	Viti 2026	Viti 2027	Viti 2028
		238 makina/1000 banorë	245 makina/1000 banorë	252 makina/1000 banorë	260 makina/1000 banorë	268 makina/1000 banorë	276 Makina /1000 banorë	284 makina/1000 banorë	292 makina/1000 banorë
Buffer 1	22.5	5355 makina	5513 makina	5670 makina	5850 makina	6030 makina	6210 makina	6390 makina	6570 makina
Buffer 2	20.2	4808 makina	4949 makina	5090 makina	5252 makina	5414 makina	5575 makina	5737 makina	5898 makina
Buffer 3	13.4	3189 makina	3283 makina	3377 makina	3484 makina	3591 makina	3698 makina	3806 makina	3913 makina

Tabela 8-2: Llogaritja e numrit të makinave për secilin buffer 1,2,3 për vitet 2021-2028 për rezidentët

Zonat Buffer të propozuara	Poste Parkimi në hapësira të lira	Poste parkimi në rrugë	Poste parkimi në sheshe pallati	Poste parkimi private Informale	Total	Numri i makinave 2021	Numri i makinave 2028	Nevoja për parkime rezidentësh 2021	Nevoja për parkime rezidentësh 2028
Buffer 1	3702	925	146	230	5003	5359	6576	356	1573
Buffer 2	3756	664	25	116	4561	4795	5883	234	1322
Buffer 3	2273	306	122	8	2709	3199	3925	490	1216

Tabela 8-3: Tabela përmbledhëse e vendeve të parkimit aktuale dhe kërkesat për vende parkim për zonat bufferike 1,2,3

Sipas tabelës 8.3 arrihet në disa konkluzione të rëndësishme, pas analizimit të detajuar të gjendjes ekzistuese. Për secilën zonë buffer kërkesat për vende parkimi për banorët rezident janë të lexueshme. Numri i vendeve të parkimit që kanë nevojë këto zona buffer të propozuara për rezidentët është:

- Buffer 1** – 356 vende parkimi për rezidentët
- Buffer 2** – 234 vende parkimi për rezidentët
- Buffer 3** – 490 vende parkimi për rezidentët

Këto të dhëna nga analiza e mësipërme janë marrë parasysh për t'iu bashkuar kërkesave të tjera për parkim, siç janë:

- Numri i makinave që vijnë në zonë nga punonjësit e institucioneve dhe ambjenteve të shërbimit privat.
- Numri i makinave të institucioneve arsimore (universitete, shkolla, kopështe).

- Numri i makinave të besimtarëve që shkojnë në orare të ndryshme në ambjentet e kulteve fetare.
- Numri i makinave të turistëve që vizitojnë qytetin e Shkodrës dhe kryesisht qendrën e saj.
- Numri i makinave të vizitorëve (banorë të Shkodrës që jetojnë në lagje të ndryshme), të cilët shkojnë afër qendrës ose zonave të caktuara për arsye pune, tregtie, shëdetësore, etj.

Nga statistikat e mësipërme dalin të dhënat e numrit të makinave (jo rezidente), që kërkojnë të parkojnë në zonat e propozuara bufferike gjatë 24 orëve duke diferencuar oraret e pikut në qytet.

- Buffer 1** – 317 vende parkimi për jo rezidentët
- Buffer 2** – 347 vende parkimi për jo rezidentët
- Buffer 3** – 189 vende parkimi për jo rezidentët

## 10.1 ANALIZA E PARKIMIT ME PAGESË

Sipas studimit, jo çdo nevojë për parkim nga kërkesat e mësipërme reflektohet në post parkimi me pagesë. Për këtë arsye është përllogaritur çdo zë parkimi me përqindje. Pra, jo çdo kërkesë për parkim nënkupton parkim me pagesë. Në orë të ndryshme të ditës përqindja e makinave që kërkojnë të parkojnë në sheshët e propozuara është e ndryshme dhe kjo dukuri lexohet qartë tek grafikët e mëposhtëm. Nga hapësirat e mundshme për parkime me pagesë propozohet që vetëm 30% e kapacitetit të shfrytëzohet për rezidentët me abonim mujor. Pjesa tjetër e hapësirës, 70% e saj të jetë në dispozicion të hyrje daljeve të makinave me orare gjatë gjithë ditës.

Propozohet, që kategoria e rezidentëve të kenë mundësi parkimi në fasha orari të përcaktuara qartë, në mënyrë që vendet e tyre të mund të shfrytëzohen gjatë orëve të paradites në orët e pikut kur sheshi i parkimit të ketë kërkesa të larta për akomodimin e makinave.

Më poshtë paraqiten grafikët e analizës së kërkesës për parkim në zonat bufferike të propozuara dhe analizës së parkimit me pagesë. Me blu shpjegohet kërkesa e përgjithshme për secilën zonë për poste parkimi. Me të kuqe tregohet kërkesa për parkim me pagesë nga të ardhurit (jo rezidentët) në atë zonë. Ngjyra jeshile shpjegon kërkesën e rezidentëve për parkim me pagesë.

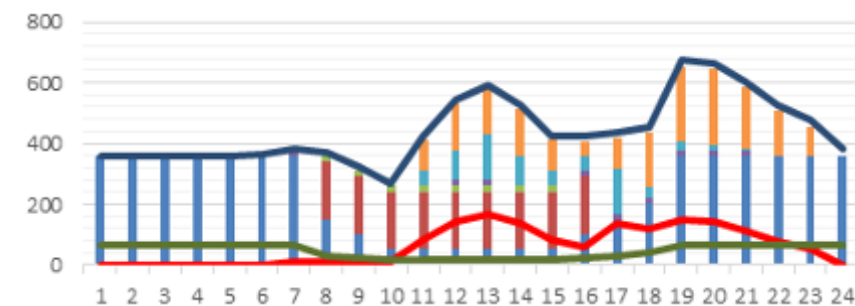


Figura 10-3: Grafiku i kërkesës për parkim dhe propozimi i parkimit me pagesë - Buffer 1

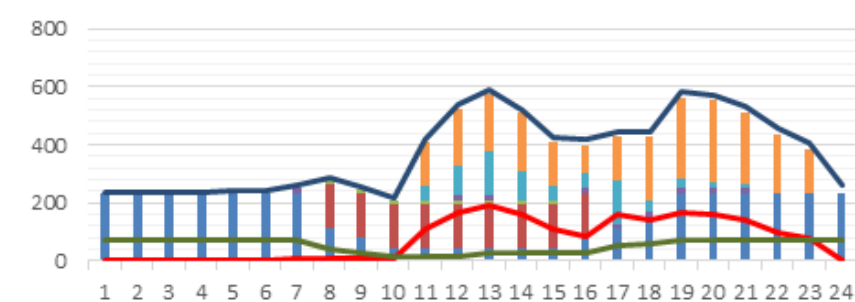


Figura 10-4: Grafiku i kërkesës për parkim dhe propozimi i parkimit me pagesë - Buffer 2

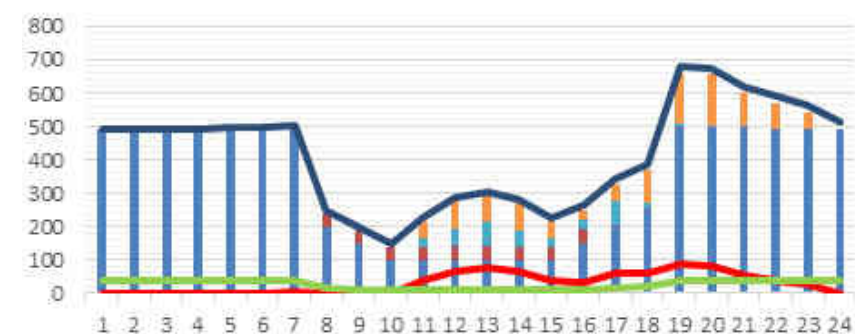


Figura 10-5: Grafiku i kërkesës për parkim dhe propozimi i parkimit me pagesë - Buffer 3

## 10.2 KONKLUZIONE

Nga rezultati i grafikëve të mësipërm, vihet re se në orare të ndryshme të ditës, kërkesat e jo rezidentëve për parkim me pagesë ndryshojnë. Dy oraret e pikut janë ora 13.00 e drekës dhe 19.00 e mbrëmjes. Sipas zonave të propozuara, nga jo rezidentët, në qendër arrihet numri më i madh i kërkesave për parkim në drekë. Në zonën 3 kulmi i kërkesës për parkim me pagesë është në orët e mbrëmjes. Në qoftë se do të bashkojmë kërkesën e jo rezidentëve me rezidentët e zonave respektive të propozuara, atëherë arrijmë në konkluzionin që kërkesa më e lartë në të treja zonat është në orën 19.00.

**Numri i përgjithshëm i makinave që mund të parkojnë në secilën zonë të propozuar janë:**

**Buffer 1 – 210 vende parkimi me pagesë**

**Buffer 2 – 230 vende parkimi me pagesë**

**Buffer 3 – 110 vende parkimi me pagesë**

## 10.3 RREGULLIMI DHE TARIFAT- PROPOZIME

Për secilin buffer zonetë propozuar për parkim me pagesë është re-alizuar një skedë e cila jep informacion shtesë dhe rekomandime për tarifën e parkimeve me pagesë.

### SHESH PARKIM 1

<b>Kapaciteti:</b>	210
<b>Tipi:</b>	nëntokësor (1 kat)
<b>Pronësia e truallit:</b>	Pronë e Bashkisë
<b>Kosto e ndërtimit:</b>	800,000 ALL/lot; 160 milion ALL TOTAL (pa truallin)
<b>Tarifat:</b>	0-3 orë 100 lekë 3-5 orë 200 lekë 5-12 orë 400 lekë >12 orë 500 lekë/24 ore
<b>Tarifa e abonimit:</b>	Vetëm natën 12 orë/ditë 5000 lekë/muaj Pa limit 8500 ALL/muaj
<b>Abonime:</b>	30% e kapacitetit – 63



## SHESH PARKIM 2

<i>Kapaciteti:</i>	230
<i>Tipi:</i>	nëntokësor (2 kat)
<i>Pronësia e truallit:</i>	Pronë e Bashkisë
<i>Kosto e ndërtimit:</i>	1,000,000 ALL/lot; 230 milion ALL TOTAL (pa truallin)
<i>Tarifat:</i>	0-3 orë 100 lekë 3-5 orë 200 lekë 5-12 orë 400 lekë >12 orë 500 lekë/24 ore
<i>Tarifa e abonimit:</i>	Vetëm natën 12 orë/ditë 4500 lekë/muaj Pa limit 8000 lekë/muaj
<i>Abonime:</i>	30% e kapacitetit - 69

## SHESH PARKIM 3

<i>Kapaciteti:</i>	110
<i>Tipi:</i>	mbitokësor
<i>Pronësia e truallit:</i>	Privat
<i>Kosto e ndërtimit:</i>	450,000 ALL/lot; 50 milion ALL TOTAL (pa truallin)
<i>Tarifat:</i>	0-3 orë 100 lekë 3-5 orë 150 lekë 5-12 orë 300 lekë >12 orë 400 lekë/24 ore
<i>Tarifa e abonimit:</i>	Vetëm natën 12 orë/ditë 3000 lekë/muaj Pa limit 5000 ALL/muaj
<i>Abonime:</i>	30% e kapacitetit - 33

## 10.4 ANALIZA KOSTO-BENEFIT

### MODELI

Modeli i propozuar analizon tre opsione të ndryshme objekti parkimi te ndertuar ne zone urbane.

Gjithashtu jane propozuar edhe disa menyra tarifimi per secilin op-sion parkimi:

- Pass, Bilete me fasho te ndryshme orare
- Abonim Mujor 12 orar (Vetem gjat nates)
- Abonim Mujor 24 oresh

### PERIUDHA E VLERËSIMIT

Periudha e përdorur eshte një periudhë 30 vjeçare e vlerësimit për AKB, per te pare mundesine e kthimit te investimit ne vite, duke le-juar edhe fazën e ndërtimit

### KOSTOT

Kostot jane llogaritur duke supozuar I lot siperfaqe parkimi ne total. Kostot e konsideruara për këtë analizë janë si më poshtë:

Kostot e kapitalit te investimit, (apo kostot fikse), përfshijnë si vijon:

- kostot e sigurimit te siperfaqes se ndertimit
- kostot e ndertimit

Kostot Variabel, përfshijnë:

- kostot e funksionimit dhe mirëmbajtjes
- Asnjë taksë ose subvencion nuk përfshihen në këto analiza.

Tipi I Objektivit	Lloji I ndertimit	Investimet Ka-pitale (1 lot parkimi)	Kostot operacionale dhe mirembajtje vjetore	Totali I investimit Ka-pital
Parkimi ne Zonen 1	Urbane, Nen-toke (1kat)	800,000	40,000	168,000,000
Parkimi ne Zonen 2	Urbane, Nen-toke (2kat)	1,000,000	50,000	230,000,000
Parkimi ne Zonen 3	Urbane, struk-ture 2-kateshe	450,000	9,000	49,500,000

Table 8-4: Investimet e kostos O&M

Disa supozime (numri I vendeve te parkimit, norma e Interesit per investim kapital afatgjatë, vitet e pageses dhe nurmi i diteve qe vendet e parkimit mund te jepen me qera), jane marre parasysh, per te bere perlllogaritjet e kostove vjetore/mujore/ditore per vend parkimi, (te detajuar në tabelat excel), si vijon:

Objekti	Kosto Vjeto-re e Tokes per vend parkimi	Kosto Vjetore e Ndertimit perf-shire dhe interesat	Kosto Vjetore O&M	Kosto Totale Vjetore	Kosto Mujore
"Parkimi ne Zonen 1 Urbane, Nen-toke"	0.0	51,536.2	40,000.0	91,536.2	7,628.0
"Parkimi ne Zonen 2 Urbane, Nen-toke"	0.0	61,710.1	50,000.0	111,710.1	9,309.2
"Parkimi ne Zonen 3 Urbane, strukture 2-kateshe"	12,000.0	21,690.0	9,000.0	42,690.0	3,557.5

## 10.5 REZULTATE DHE SKENARET

Skenaret e mëposhtem marrin parasysh supozimet e mësipërme (duke përfshirë edhe normen e interesit në rast se merret kredi), si edhe një faktor të mbushjes së parkimit mestarisht në 80% të kapacitetit, dhe paraqesin marzhin e fitimit në vitin bazë të investimit.

"Skenari i Objektivit Parkimi ne Zonen 1 Urbane, Nentoke"	Tarifat	Numri I Automjeteve qe perdorin Parkimin (ne dite)	Te Ardhurat Vjetore Bruto
0-3 ore	100.0	480.0	17,520,000.0
3-5 ore	200.0	20.0	1,460,000.0
5-12 ore	400.0	2.0	292,000.0
>12 ore	500.0	1.0	182,500.0
Abonime per Naten	5,000.0	62.0	3,720,000.0
Abonime 24 orarshe	8,500.0	45.0	4,590,000.0
Totali I te ardhurave Bruto Vjetore			27,764,500.0
Kosto Vjetore Totale			19,222,608.7
Te Ardhurat Vjetore Neto			8,541,891.3
Marzhi I Fitimit			31%

"Skenari i Objektivit Parkimi ne Zonen 2 Urbane, Nentoke"	Tarifat	Numri I Automjeteve qe perdorin Parkimin (ne dite)	Te Ardhurat Vjetore Bruto
0-3 ore	100.0	600.0	21,900,000.0
3-5 ore	200.0	14.0	1,022,000.0
5-12 ore	400.0	5.0	730,000.0
>12 ore	500.0	2.0	365,000.0
Abonime per Naten	4,500.0	77.0	4,158,000.0
Abonime 24 orarshe	8,000.0	30.0	2,880,000.0
Totali I te ardhurave Bruto Vjetore			31,055,000.0
Kosto Vjetore Totale			25,693,333.3
Te Ardhurat Vjetore Neto			5,361,666.7
Marzhi I Fitimit			17%

"Skenari i Objektivit Parkimi ne Zonen 2 Urbane, Nentoke"	Tarifat	Numri I Automjeteve qe perdorin Parkimin (ne dite)	Te Ardhurat Vjetore Bruto
0-3 ore	100.0	220.0	8,030,000.0
3-5 ore	150.0	5.0	273,750.0
5-12 ore	300.0	0.0	0.0
>12 ore	400.0	0.0	0.0
Abonime per Naten	3,000.0	25.0	900,000.0
Abonime 24 orarshe	5,000.0	15.0	900,000.0
Totali I te ardhurave Bruto Vjetore			10,103,750.0
Kosto Vjetore Totale			4,695,900.0
Te Ardhurat Vjetore Neto			5,407,850.0
Marzhi I Fitimit			54%

## 11. SHTOJCAT – RASTET STUDIMORE

Shtojcat e mëposhtme përmbajnë shëmbuj nga bota dhe vendi të qasjeve që autoritetet vendore kanë karshi problematikës së parkimit dhe skenarëve strategjike që ata ofrojnë.

### 11.1 RASTI STUDIMOR I

Qyteti: *Blackpool*  
 Shteti: *Mbretëria e Bashkuar*  
 Popullsia: *139.000 banorë*  
 Dokumenti: *Rishikimi i Strategjisë së Parkimit*  
 Viti: *2016*

Dokumenti i Strategjisë ka identifikuar temat kryesore të ndërlidhura me parkimintë listuara si më poshtë:

1. Kërkesa për parkim;
2. Trajektoret, aksesit dhe sinjalistika;
3. Linjat urbane publike;
4. Parkimi në rrugë;
5. Parko dhe udhëto;
6. Parkim për Personat me Aftësi të Kufizuara;
7. Parkimi në raste/evente të vecanta;
8. Tarifimi;
9. Sistemet e pagesave;
10. Zbatimi

### 1. Kërkesa për parkim

#### Objektivi

"Të sigurohet një përhapje e opsioneve të parkimit të makinave rreth Blackpool-it, duke marrë parasysh edhe kërkesën e ndryshueshme sezonale, duke siguruar vende të mjaftueshëm parkimi për periudhat e pikut dhe duke marrë parasysh pritshmërinë për rritjen ekonomike të së ardhmes të qytetit"

#### Diskutimi i mundësive

Lista e opsioneve përfshin një numër zgjidhjesh të mundshme për adresimin e çështjeve që lidhen me kërkesën për parkimin e makinave. Këto janë:

#### • Ndërtimi i parkimeve të reja për makina;

Pro: Siguron qëndrueshmëri/ofertë në kohë kërkesë të lartë.  
 Kundra: Kosto e lartë; Nuk nevojitet në shumicën e vitit.

#### • Zhvillimi në kate i parkimeve ekzistuese;

Pro: Siguron qëndrueshmëri/ofertë në kohë kërkesë të lartë; Përdorimi i tokës ekzistuese në dispozicion.  
 Kundra: Humbja e përkohshme e hapësirës së parkimit gjatë ndërtimit, kosto e lartë për zhvillimin në kate të parkimeve ekzistuese.

#### • Shitja e parkimeve të makinave pak të përdorura;

Pro: Rritja e fondeve lokale; Rritja e mundësive për zhvillim; Ulja e barrës së krahut të punës për shërbimet e parkimit.  
 Kundra: Presion më i madh në parkimet e makinave në orë të pikut.



#### • Përdorime alternative për parkimet e makinave;

Pro: Parkimi i makinave përdoret; Rritja e numrit të vizitorëve në sezonin e ulët.

Kundra: Lidhja me promovimin e eventeve

#### • Alokime fleksibile

Pro: Përmirëson efikasitetin.

Kundra: Administrimi; Rezistenca nga mbajtësit e lejeve.

## 2. Trajektoret, aksesit dhe sinjalistika

### Objektivi

"Të sigurohet që parkimet e makinave të menaxhuara nga autoritetet lokale janë të lehta për t'u gjetur dhe për tu aksesuar nga banorët dhe vizitorët, duke zvogëluar nevojën për qarkullim trafiku të panevojshëm në qendër të qytetit "

## 3. Autobusat

### Objektivi

"Të sigurohet që autobusët, kaq jetikë për ekonominë e gjeneruar nga vizitorëve, të jenë gjendje të parkojnë në vende të përshtatshme pranë pikave kryesore të qytetit. Rrugët për në parkimet e autobusave duhet të jenë të përshtatshme dhe të projektuara për të zvogëluar nevojën që autobusat të qarkullojnë brenda qendrës së qytetit sa më shumë që të jetë e mundur".

"Të sigurohet që parkimi në rrugë të ofrohet në sasinë e duhur për të përmbushur nevojat e tregtarëve lokalë, si në aspektin e parkimit të klientit me qëndrim të shkurtër, ashtu edhe në aspektin e ofrimit të mundësive të ngarkim-shkarkimit."

## 4. Parkimi në rrugë

### Objektivi

"Të sigurohet që parkimi në rrugë të ofrohet në sasinë e duhur për të përmbushur nevojat e tregtarëve lokalë, si në aspektin e parkimit të klientit me qëndrim të shkurtër, ashtu edhe në aspektin e ofrimit të mundësive të ngarkim-shkarkimit."

## 5. Parko dhe udhëto

### Objektivi

"Të ndihmohet në zvogëlimin e qarkullimit me makinë dhe bllokimin e trafikut në qendër të qytetit, duke ofruar një alternativë të përshtatshme dhe tërheqëse nga një vendparkim në periferi të qytetit. " Parko dhe Udhëto" do të duhet të ofrojnë qëndrueshmëri tregtare dhe do të duhet të mbështeten nga masa që i japin prioritet autobusëve dhe modaliteteve alternative të transportit".

## 6. Parkimi për personat me aftësi të kufizuara;

### Objektivi

"Të sigurohet që personave me aftësi të kufizuara tu ofrohen mundësi parkimi në vende të përshtatshme afër destinacionit të tyre përfundimtar dhe të sigurohet që nevojat e shoferëve me aftësi të kufizuara të jenë në linjë me ato të gjithë qytetit në përgjithësi".

## 7. Parkimi në raste/evente të vecanta

### Objektivi

"Të sigurohet që aftësia e qytetit për të mikpritur evente të rregullta speciale nuk rrezikohet nga mungesa e parkimit të makinave në dispozicion dhe të sigurohet që parkimi të mos e bëjë vizitën në qytet një përvojë negative".

## 8. Tarifimi

### Objektivi

"Të krijohet një strukturë fleksibël tarifore që promovon një përhapje të barabartë të parkimit në të gjithë qytetin, ku parkimet më të njohura dhe qendroretë tarifohen me një çmim më të lartë ndaj atyre që janë më periferikë dhe i nënshtrohen një kërkesë më të ulët. Çmimi duhet të pasqyrojë natyrën e përzier të atyre që dëshirojnë të parkojnë në qytet, banorët vendas, blerësit dhe turistët dhe të përipiqet të sigurojë një burim kryesor të të ardhurave për autoritetet lokale."

## 9. Sistemet e pagesave

### Objektivi

"Të sigurohet një seri opsionesh pagese të dizenuara për ta bërë shërbimin e pagimit për parkim sa më të thjeshtë që të jetë e mundur, duke pasqyruar trendet aktuale të tregut dhe të dizenuara për të ndihmuar në rritjen e ekonomisë së gjeneruar nga vizitorët në vend se të kufizojnë automjetët në periudha të rrepta kohore për sa i përket kohëzgjatjes së qëndrimit."

## 10. Zbatimit

### Objektivi

"Të sigurohet që shkeljet e parkimit që mund të shkaktojnë pengesa dhe çështje sigurie të trajtohen në mënyrë të përshtatshme dhe të drejtë, si dhe të sigurohet që burimet e mjaftueshme të vendosen për të kapur të ardhurat e nevojshme në mënyrë sa më efektive që të jetë e mundur"

## 11.2 RASTI STUDIMOR 2

Qyteti:	<b>Firence</b>
Shteti:	<b>Itali</b>
Popullsia:	<b>380.000 banorë</b>
Dokumenti:	<b>Plani Urban i Mobilitetit të Qendrueshëm</b>
Viti:	<b>2019</b>

Sa i përket strategjive të parkimit dhe ndalimit të makinave, plani ka identifikuar Drejtimet Strategjike si më poshtë:

### Drejtimi Strategjik 1

Sistem Unik Metropolitan i Info-lëvizshmërisë multimodale dhe Smart-Road.

Sistemi integron dhe zgjeron projektin që po zbatohet aktualisht nga Komuna e Firences në mënyrë që të sigurojë informacion në kohë reale mbi gjendjen e rrjetit rrugor, rrugët alternative në rast bllokimesh për shkak të punimeve në rrugë dhe/ose aksidenteve, disponueshmërinë e hapësirave të parkimit dhe oraret aktuale të transportit publik, duke siguruar gjithashtu mundësinë e planifikimit të alternativave të udhëtimit, duke rezervuar shërbime tëshar-ing mobilitydhe blerjen e biletave të transportit publik.

### Drejtimi Strategjik 2

Krijimi i një sistemi parkimi të shkëmbimit (Park&Ride) të bazuar në një hierarki që dallon impiantet e nivelit metropolitan, lehtësisht të arritshme nga sistemi kryesor rrugor periferik nga impiantete "afërsisë".

Riorganizimi dhe përmirësimi i ofertës së parkimit për makinat në zonën urbane në një logjikë kompensimi që synon rezervimin e kapacitetit rrugor në favor të çiklizmit dhe preferencën për transportin publik.

### Drejtimi Strategjik 3

Marrëveshja për mbledhjen e një pjese të të ardhurave që vijnë nga gjërat dhe menaxhimi i parkimit në tokë publike nga autoritetet vendore, për zbatimin e ndërhyrjeve në përputhje me destinacionet e parashikuara nga legjislacioni aktual dhe në përputhje me skenarin metropolitan të Planit të Mobilitetit.

### 11.3 RASTI STUDIMOR 3

Qyteti:	<b>Bolonja</b>
Shteti:	<b>Itali</b>
Popullsia:	<b>392.000 banorë</b>
Dokumenti:	<b>Plani Urban i Mobilitetit të Qendrueshëm</b>
Viti:	<b>2019</b>

Ndalimet dhe parkime e makinave

Me qëllim rritjen e vëmendjes ndaj konsumit të tokës publike, çështja e parkimit në rrugë merr një rëndësi strategjike. Zgjerimi i zonave të destinuara kryesisht për funksionin e këmbësorëve dhe të çiklistëve të parashikuara dhe riorganizimi i kanaleve rrugore në favor të transportit publik lokal, do të tentohet gradualisht të lirohet hapësirë për përdorime të tjera përveç parkimit.

Duke patur parasysh që Bolonja, veçanërisht qendra historike, karakterizohet nga rrugë shumë të ngushta, dhe se parkimi i automjeteve në mënyrë të pashmangshme bie në konflikt me përdorime të tjera, të tilla si qarkullimi, sistemi i veçantë i mbledhjes së mbeturinave, bëhet i domosdoshëm një sistem i kontrollit të parkimit të automjeteve, duke u përpjekur të arrihen objektivat e mëposhtëm:

- Mbrojtjen fillimisht, nevojat e banorëve për të ruajtur natyrën rezidenciale të qendrës së qytetit;
- Garantimin e aksesit për vizitorët e destinacioneve të ndryshme komerciale dhe të shërbimit, duke i referuar veçanërisht qendrës historike, përmes parkimeve “park&ride” dhe atyre të afërsisë, të lidhur mirë me shërbimin e transportit publik;
- Dekurajimin e përdorimit të makinave private nga udhëtarët, për të zvogëluar bllokimin në zonën metropolitane dhe presionin e parkimit në periferi në dëm të banorëve dhe bizneseve në ato situata në të cilat një përdorim i tillë është i domosdoshëm kohë pas kohe, përmes përmirësimit të shërbimit intermodal;
- Favorizimin e devijimit modal drejt transportit publik lokal në rrugë dhe hekurudhë dhe sistemin e lëvizjes së butë;
- Mbrojtjen e cilësisë arkitektonike dhe peisazhin urban, veçanërisht në qendrën historike;
- Rritjen e hapësirës rrugore në dispozicion të transportit publik dhe lëvizjes së çiklistëve/ këmbësorëve.

Filozofia e Planit të Parkimit përshkruhet si më poshtë:

- Zgjerimi i mundshëm i mbulimit territorial të Planit të Parkimit brenda qendrës së banuar në të gjitha zonat ku gjenden problematika të rëndësishme në bilancin e furnizim/kërkesës, si dhe aty ku është e nevojshme për të mbrojtur parkimet rezidenciale dhe të devijohet kahu i këmbimit modal drejt transportit publik;
- Fuqizimi i parkimeve ekzistuese të makinave dhe implementimi i strukturave të reja, lehtësisht të arritshme nga rrjeti kryesor rrugor. Projektimi i mundshëm i parkimeve të makinave të reja në strukturë mund të bëhet vetëm nëse konceptohet dhe menaxhohet në sinergji me rregullimin dhe menaxhimin e parkimit në rrugë, për të shmangur nën-përdorimin;
- Ulja progresive e përjashtimeve nga parkimi në favor të rezidentëve;
- Identifikimi i zgjidhjeve për të maksimizuar përdorimin e parkimeve ekzistuese edhe gjatë natës;
- Analiza e kërkesës dhe ofertës së parkimit për qasje në objektet shëndetësore, duke i referuar veçanërisht nevojave të përdoruesve.

### Plani i parkimit në rrugë

- Plani i ri i Përgjithshëm i Trafikut Urban parashikon masa të ndryshme që synojnë të sigurojnë një shpjegim më të mirë të kostos së mundshme të parkimit në rrugë, si një dekurajim të përdorimit të makinës nëse nuk është e nevojshme. Konkretisht, masat e parashikuara janë përshkruar më poshtë:

- Dekurajim i parkimeve me dobishmëri të ulët brenda zonave kryesore;
- Diferencimi më i madh midis tarifave minimale dhe maksimale, me një inçidencë më të lartë në zonat ku furnizimi me transport publik është më i madh dhe hapësira e përbashkët urbane është më e vogël;
- Mundësia e futjes së një kostoje progresive;
- Në zonat kryesore prioritet të fortë për këmbësorët, parkimi i automjeteve gjatë natës mund të garantohet sa më shumë që të jetë e mundur;
- Në zonat e reja urbane, do të aplikohet një sasi vendesh parkimi papagesë që do të pozicionohet si një përparësi në afërsi të vendeve me rëndësi të veçantë, të tilla si objektet sportive, etj.
- Shtimi i vendparkimeve në terrene të rezervuara për personat me aftësi të kufizuara, me akses të plotë falas në të gjitha zonat e parkimit buzë rrugës që i nënshtrohen tarifave. Komuna e Bolonjës ka zgjedhur të miratojë standardin 2%.
- Duke pasur parasysh përvojat e mira pilot në lidhje me pagesën e parkimit përmes pajisjeve mobile, teknologjitë e reja do të përmirësohen dhe zbatohen me qëllim rritjen e lehtësisë së përdorimit të pajisjeve të Planit të Parkimit.
- Zgjatja e mundshme e kohës së pagesës së parkimit në mënyrë që të rritet / garantohet qarkullimi i parkimit të automjetit në rrugë;
- Futja e mundshme e parkimit me pagesë të rregulluar për motomjetet.



## 11.4 RASTI STUDIMOR 4

Qyteti:	<i>Tirana</i>
Shteti:	<i>Shqipëri</i>
Popullsia:	<i>540.000 banorë</i>
Dokumenti:	<i>Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranë</i>
Viti:	<i>2020</i>

Dokumenti në fjalë ka parashikuar ndërmarrjen e disa masave në funksion të përmirësimit, efikasitetit dhe diversifikimit të modaliteteve të transportit. Ndër këto masa rendisim më poshtë ato që lidhen me parkimin:

### 1. Strategji e re parkimi për qytetin e Tiranës

Masa synon të analizojë strukturën aktuale dhe përdorimin e pajisjeve të parkimit në Tiranë dhe të sigurojë një strategji më gjithëpërfshirëse të parkimit për Tiranën. Ajo bazohet te një studim i kontraktuar tashmë nga Drejtoria e Punëve Publike e Bashkisë së Tiranës. Rishikimi i strategjive të rregullimit të parkimit në të gjithë qytetin shihet si një shtytës për të drejtuar zgjedhjen modale dhe për të arritur një përdorim më të qëndrueshëm të makinave. Masa përfshin rishikimin ose vendosjen e çmimit të parkimit dhe të kufizimeve për të mbrojtur banorët në zona me kërkesë të lartë dhe për të rritur përdorimin e përgjegjshëm të hapësirave publike, veçanërisht në zonat me kërkesë të lartë. Ajo nxit përdorimin e parkimit jashtë rrugës duke dekurajuar përdorimin e parkimit në rrugë. Masa mund të frymëzohet nga projekti CIVITAS i BE-së Park4PLQU (<https://park4sump.eu/>).

### 2. Ambientet “parko dhe udhëto”

Masa synon rritjen e lehtësive të parkimit në disa nyje të jashtme përgjatë unazës së 5-të të planifikuar për të çuar në një ulje progresive të makinave që hyjnë në qendër të qytetit dhe favorizon multimodalitetin me mjete më të qëndrueshme transporti (transporti publik, taksi, biçikletat, lëvizja e përbashkët). Ajo përfshin sinjalistikën rrugore dhe informacionin dinamik përgjatë rrugëve që afrohen. PLQU-ja ka shtuar një strukturë të mëtejshme “Parko dhe Udhëto” në rrugën “Dine Hoxha”.

### 3. Ambientet e parkimit përgjatë rrugës së unazës së 3-të

Masa synon rritjen e mjediseve të parkimit përgjatë unazës së 3-të për të çuar në një reduktim të ndjeshëm të makinave që hyjnë në bërthamën e qytetit. Prezantimi i këtyre ambienteve të reja duhet të shoqërohet me përdorimin e përbashkët të biçikletave, mjedise të siguruara parkimi për biçikletat dhe akses më të mirë te ndalesat e transportit publik në mënyrë që të promovohen alternativat e mënyrave të transportit brenda unazës së 3-të. PQLU-ja ka sugjeruar që të lëvizë realizimin e 3 objekteve të planifikuara të parkimit përtej vitit 2030 në mënyrë që të gjendet një ekuilibër më i mirë financiar midis masave të tjera alternative.

### 4. Rritje e kontrollit për të shmangur sjelljen dhe praktikën e parregullta

Masa shoqëruar për të rritur kontrollin e policisë dhe për të përmirësuar zbatimin në zonat e rregulluara të parkimit në rrugë, si dhe në hapësirën rrugore në kthesë kur parkimi nuk lejohet. Ndërhyrja konsiston në një monitorim rigoroz dhe rritje të sanksioneve për sjellje dhe praktika të parregullta (parkim i parregullt, evazion tarifor).

### 5. Ulja e kohës së kërkimit dhe trafikut gjatë kërkimit

Masa përfshin zbatimin e paneleve të sistemit të trajtimit të parkimit përgjatë rrugëve radiale të unazës së 5-të dhe të 3-të. Tabelat elektronik përdoren për të udhëzuar shoferët lidhur me vendet e disponueshme të parkimit të makinave. Ata gjithashtu mund t'u kërkojnë automjeteve të marrin rrugë alternative, të kufizojnë shpejtësinë e udhëtimit, të paralajmërojnë për kohëzgjatjen dhe vendndodhjen e incidenteve, ose thjesht të informojnë për kushtet e trafikut.

### 6. Përmirësimi i sistemit të pagesave elektronike për parkimin e makinave (aplikacion)

Shtirja e aplikacionit të lëvizshmërisë së informacionit për telefonat inteligjentë “Tirana Ime” në të gjitha zonat e reja të rregulluara të parkimit (shih gjithashtu masën P1)

## 11.5 RASTI STUDIMOR 5

Tirana vs Vlora: Pse dështon Strategjia e Parkimit?

Në vitin 2015 Bashkia Tiranë vendosi të ndryshonte qasjen e saj karshi problematikës së parkimeve në qytetin e Tiranës, një situatë që deri asokohe, mbulohej nga parkimet papagesë përgjatë rrugëve të qytetit dhe parkimeve private në shesh. Strategjia e re solli disa elementë të rinj.

- Sheshet e parkimit mbitokësor të organizuara dhe pajisura me sisteme kontrolli dhe pagimi;
- Parkimet nëntokësoretë organizuara dhe pajisura me sisteme kontrolli dhe pagimi;
- Parkimet me pagesë përgjatë rrugëve kryesore apo dytësore të qytetit;
- Prezantimi i një aplikacioni nëpërmjet telefonit për kryerjen e pagesave të parkimeve në rrugë;
- Ndarja dhe shënimi i zonave të parkimit residencial për banorët;
- Kontrolle sistematike për evidentimin dhe ndëshkimin e shkeljeve të lidhura me parkimin, duke rritur të ardhurat bashkiake.

Gjithashtu, një pjesë të mirë të kërkesës për parkim e zgjidhin sheshet private të parkimit apo parkimet nëntokësore të qendrave tregtare, të pozicionuara dhe ato nësituata urbane kyçe.

Të gjitha këto masa, bashkëlidhur edhe me kërkesën e lartë për vendparkime në qytetin e Tiranës e sidomos në rrugë apo kryqëzime të caktuara rrugës, bënë që kjo strategji të rezultonte e suksesshme në më të shumtën e saj.

Nga ana tjetër, në vitin 2019 bashkia Vlorë vendosi për kalimin me pagesë të disa rrugëve kryesore të qytetit, me aplikimin e tarifave deri në 50 lekë/orë. Në mënyrë të pritshme, edhe pse tarifa e parkimit mund të quhet mjaft e ulët për një qytet bregdetar si Vlora, vendosja e saj në rrugët kryesore solli dyndjen e makinave drejt rrugëve apo shesheve të brendshme të lagjeve të Vlorës. Një levizje e tillë, jo vetëm që nuk solli përmirësim të kushteve të parkimit apo rritje të të ardhurave bashkiake, por krijoi një problem të ri, atë të dyndjes dhe të mungesës së parkimeve për rezident në sheshet dhe rrugët e brendshme të lagjeve.

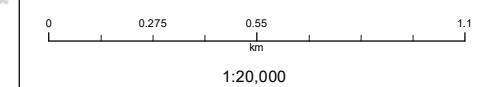
Duke analizuar këto dy raste mund të dalim në vendimin se marrja e vendimeve të shoqëruara me një analizë dhe strategji vendimesh/masash për të adresuar paralelisht disa çështje që lidhen me menaxhimin e parkimeve, jo vetëm që nuk sjell zgjidhje por çon në krijimin e problemeve të tjera.



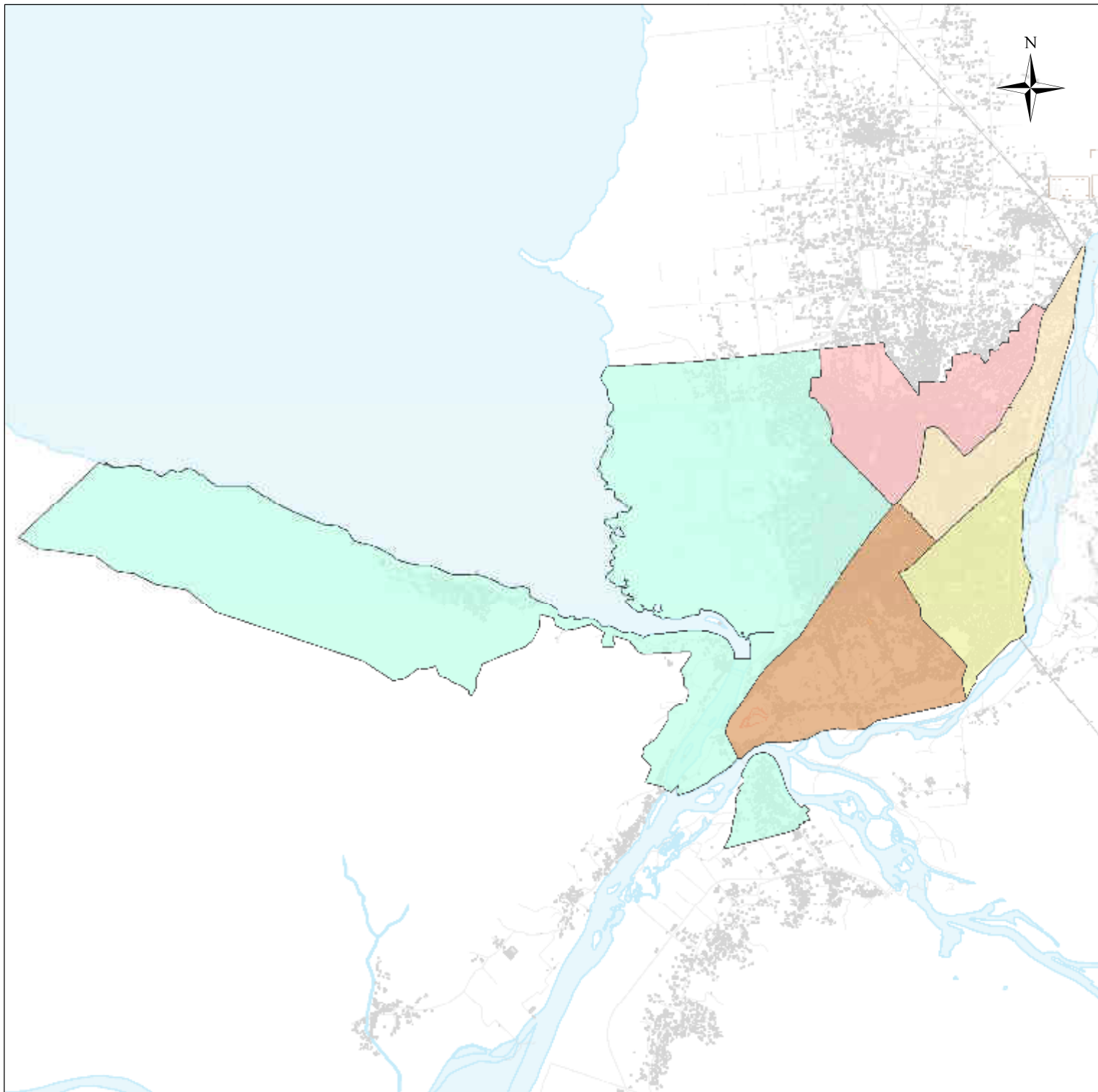


- Objekte Private
- Institucion
- Kishë
- Kopsht
- Monument Kulture
- Monumente Historike
- Shkollë
- Teqe
- Xhami
- Gjelberim
- N-Stacion Elektrik
- Sportive
- Varreza
- Hekurudhë
- Rruge
- Lum / Liqen

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rendisesë së objektit

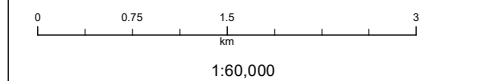


a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti		<b>Bashkia Shkodër</b>			
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>		PROJEKT FIZIBILITET			
Plan i Pergjithshem		Shkalla 1:20.000			
		Formati A1 (297x210)			
Punoi PK	Drup S/16/2021				
Kontrolli BK	Aprovoi -				
<b>SRP</b> Albanian Engineering		SRP Albanian Engineering Rr. Tom Piazha, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane www.srp-ae.com		Aneksi 1 Faqe 1 nga 1	



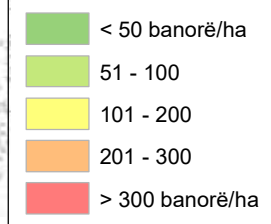
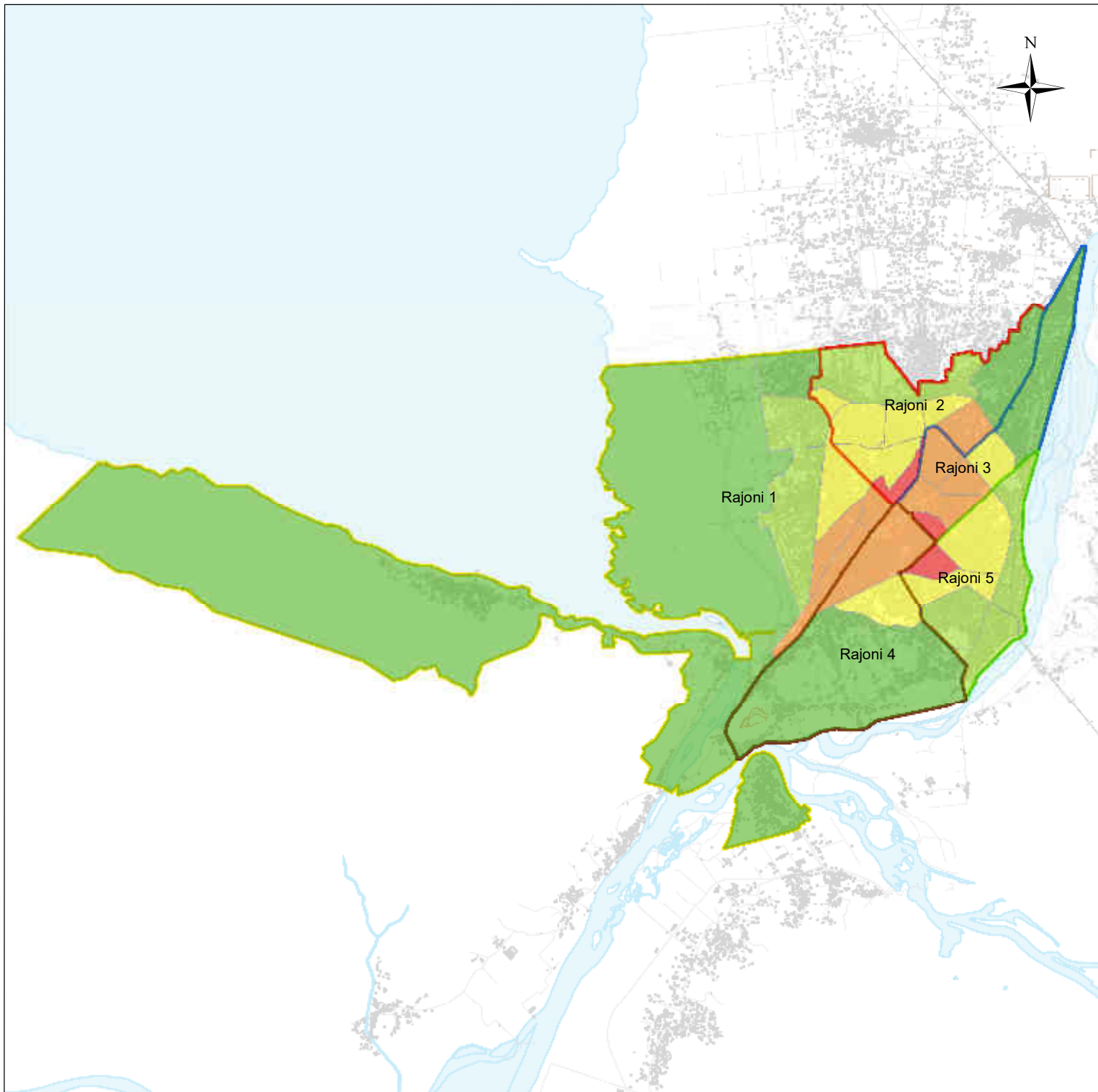
- Rajoni 1
- Rajoni 2
- Rajoni 3
- Rajoni 4
- Rajoni 5

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat buferike janë llogaritur në bazë të rendisesë së objektit

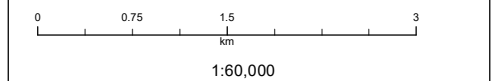


a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti <b>Bashkia Shkodër</b>					
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				PROJEKT FIZIBILITET	
Plan i Përgjithshëm				Shkalla 1:60,000	
Dendësia e Popullsisë				Formati A4 (297x210)	
Punoi P.K.		Data 31/05/2023		Aprovoi -	
Kontrolli B.K.		Aprovoi -		Aneksi 1 Faqe 1 nga 1	



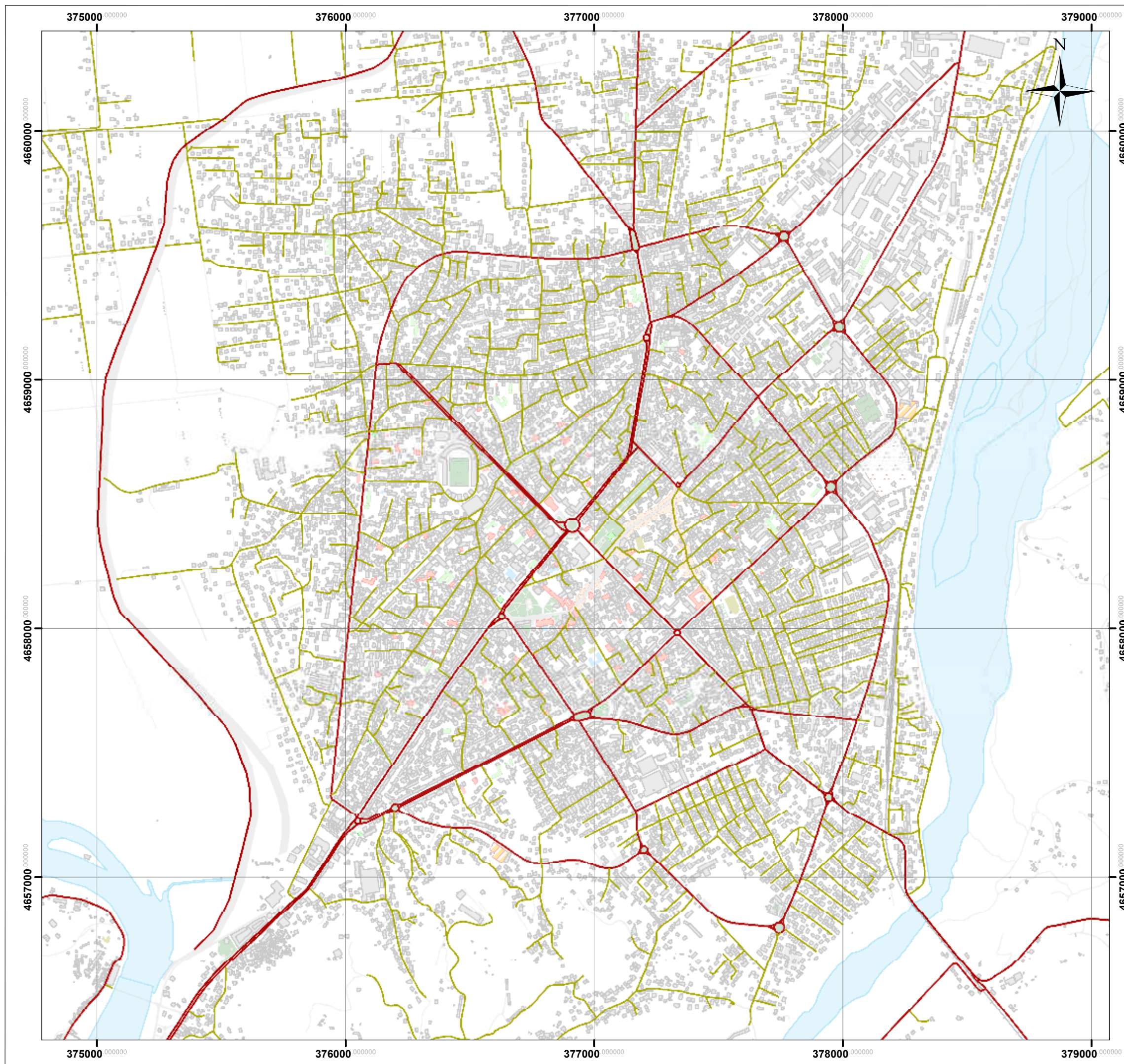


1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rendisesë së objektit



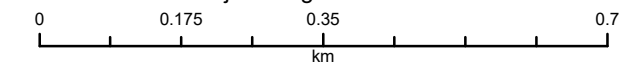
a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				PROJEKT FIZIBILITET	
Plan i Pergjithshem				Shkalla 1:60,000	
Dendësia e Popullsisë				Formati A4 (297x210)	
Punoi	FK	Data	3/16/2023		
Kontrolli	BK	Aprovoi	-		
<b>SRP Albanian Engineering</b>				Aneksi 1	
Rr. Tom Pleshja, Pll. Klenci, Shk. 4, Ap. 2, Yzberisht, Tiranë				Faqe 1 nga 1	
www.srp-ee.com					





- Kryesore
- Sekondare

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit

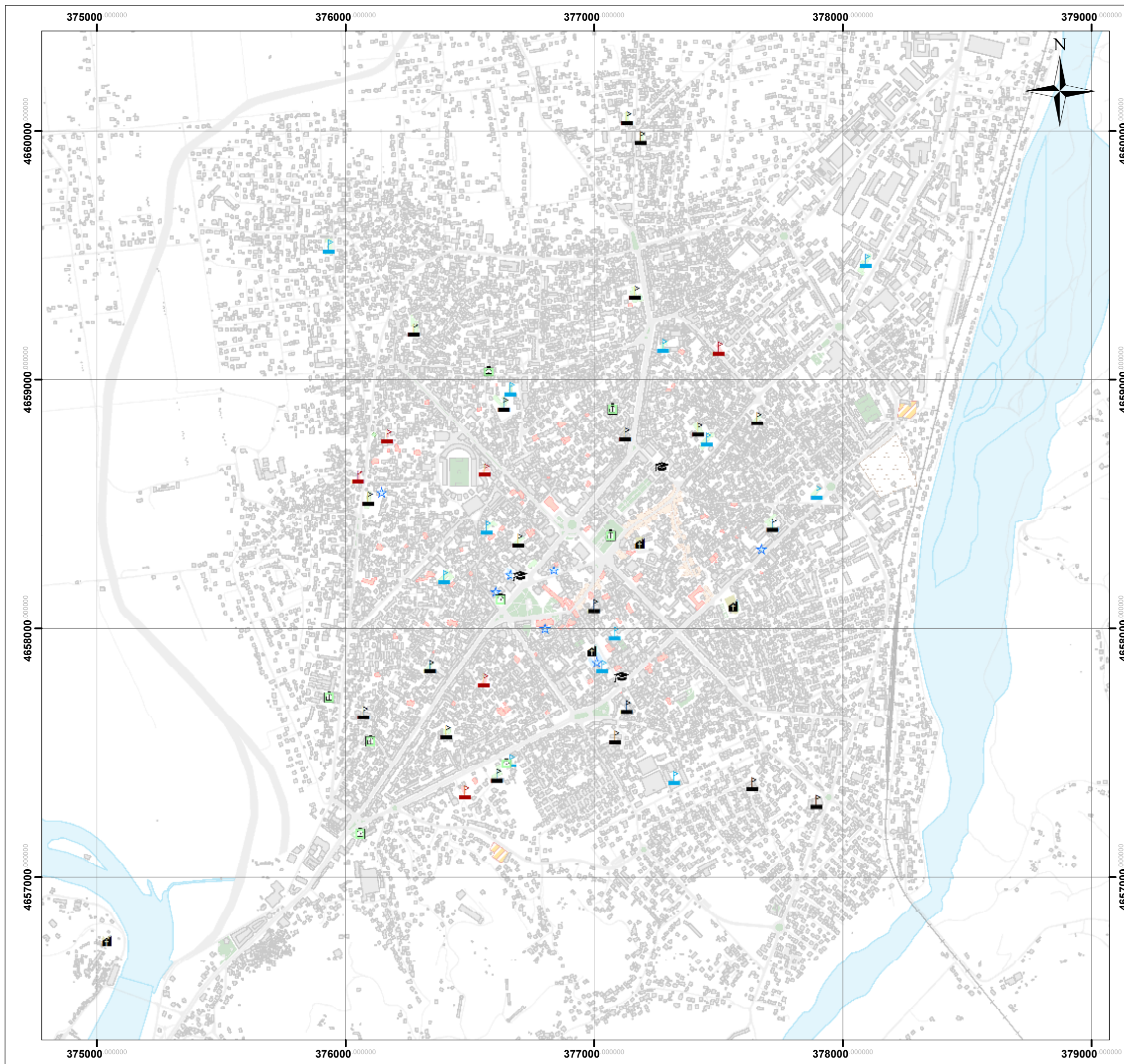


1:15,000

a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

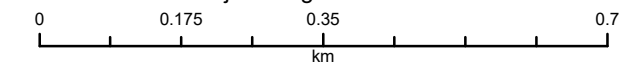
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	PROJEKT IDE			
	Shtalla 1:15,000			
Plan i Pergjithshem Rrjeti rrugor dhe nyjet kryesore	Formati A3 (297x420)			
	<table border="0"> <tr> <td style="font-size: small;">Punoi FK</td> <td style="font-size: small;">Date 20/04/2021</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Kontrolli B.K</td> <td style="font-size: small;">Aproval --</td> </tr> </table>	Punoi FK	Date 20/04/2021	Kontrolli B.K
Punoi FK	Date 20/04/2021			
Kontrolli B.K	Aproval --			





- Universitet
- Institucione Administrative
- Kishë
- Xhami
- Shkollë 9-vjeçare
- Shkollë e mesme
- Kopsht

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N  
 2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar  
 3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndësisë së objektit

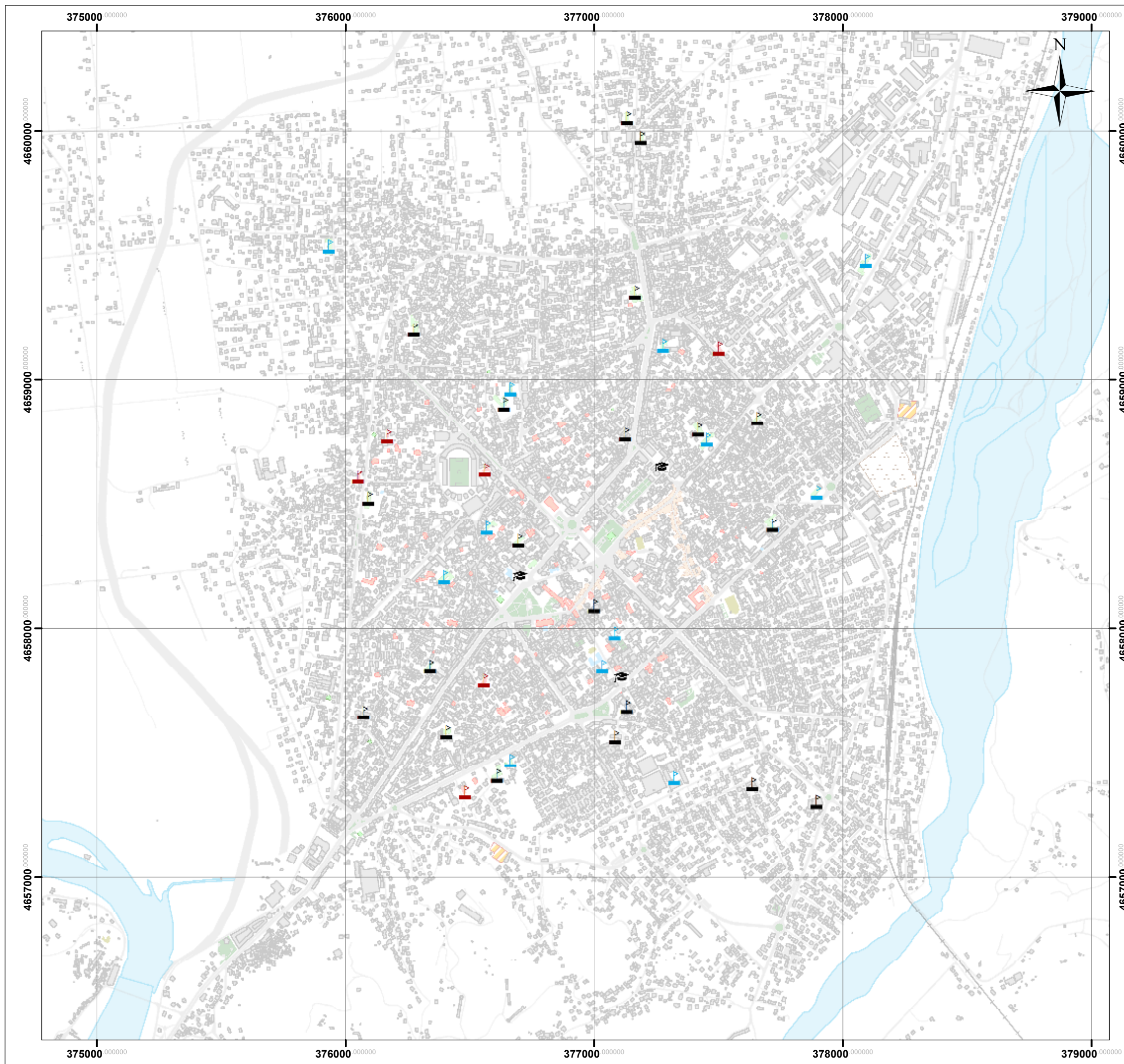






1:15,000

a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

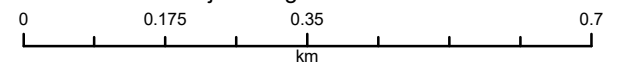
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	PROJEKT IDE
	Shkalla: 1:15,000 Formati: A3 (297x420)
Plan i Pergjithshem Harta e Institucioneve	Punoi FK: 27/04/2021
	Kontrollor B.K: Aprova: --





-  Universitet
-  Shkollë 9-vjeçare
-  Shkollë e mesme
-  Kopsht

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



1:15,000

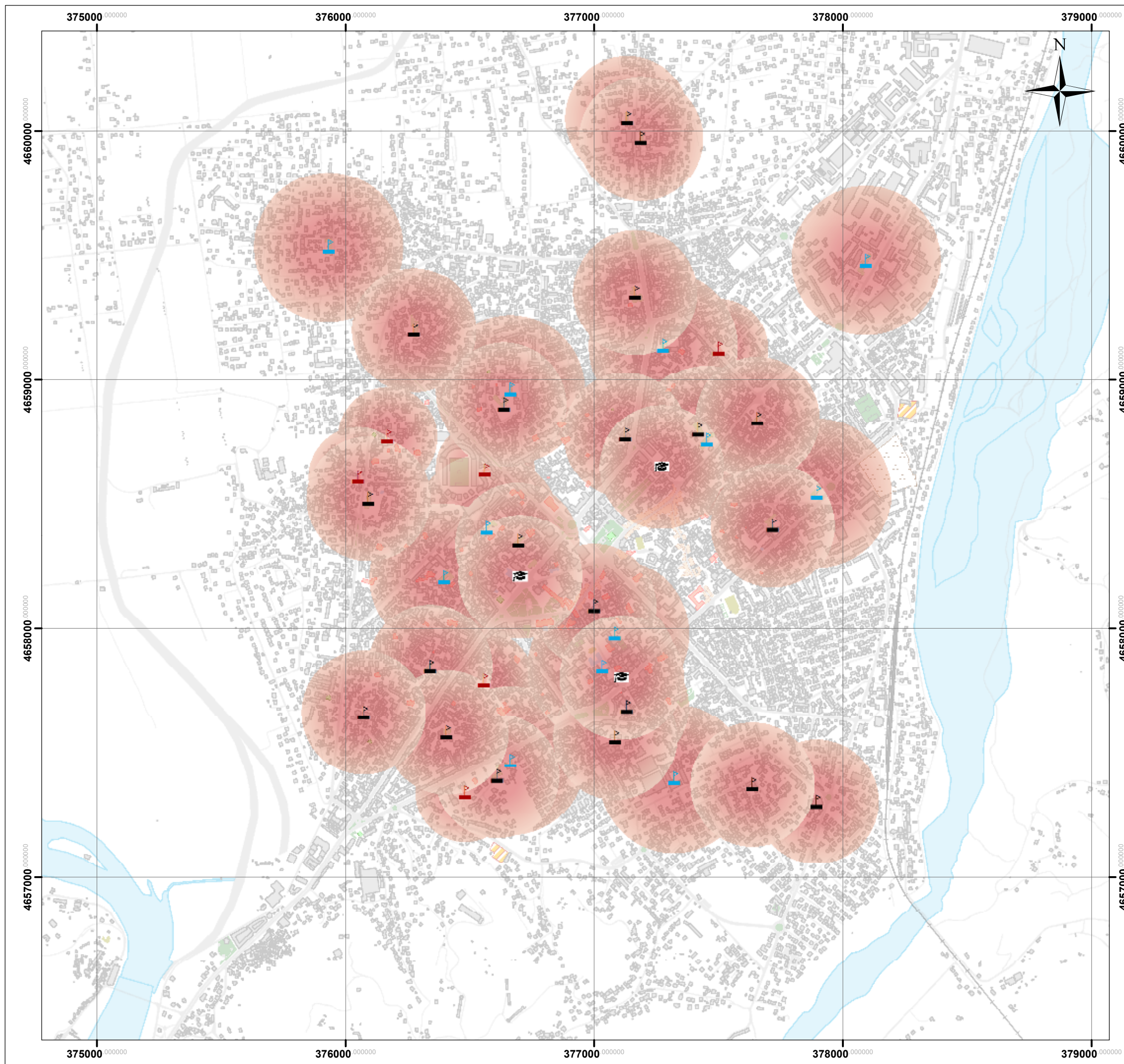
a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>		PROJEKT IDE
Plan i Pergjithshem Institucionet Arsimore		Shkalla 1:15,000 Formati A3 (297x420)
Punoi FK	Date 27/04/2021	
Kontrollor B.K	Aproval --	



SRP Albanian Engineering  
Rr. Tom Plezha, Pll. Klensi, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane  
www.srp-ae.com

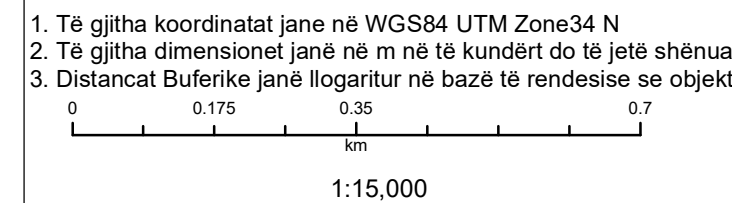




**Legjenda**

- Universitet
- Shkollë 9-vjeçare
- Shkollë e mesme
- Kopsht
- Buffer Zone

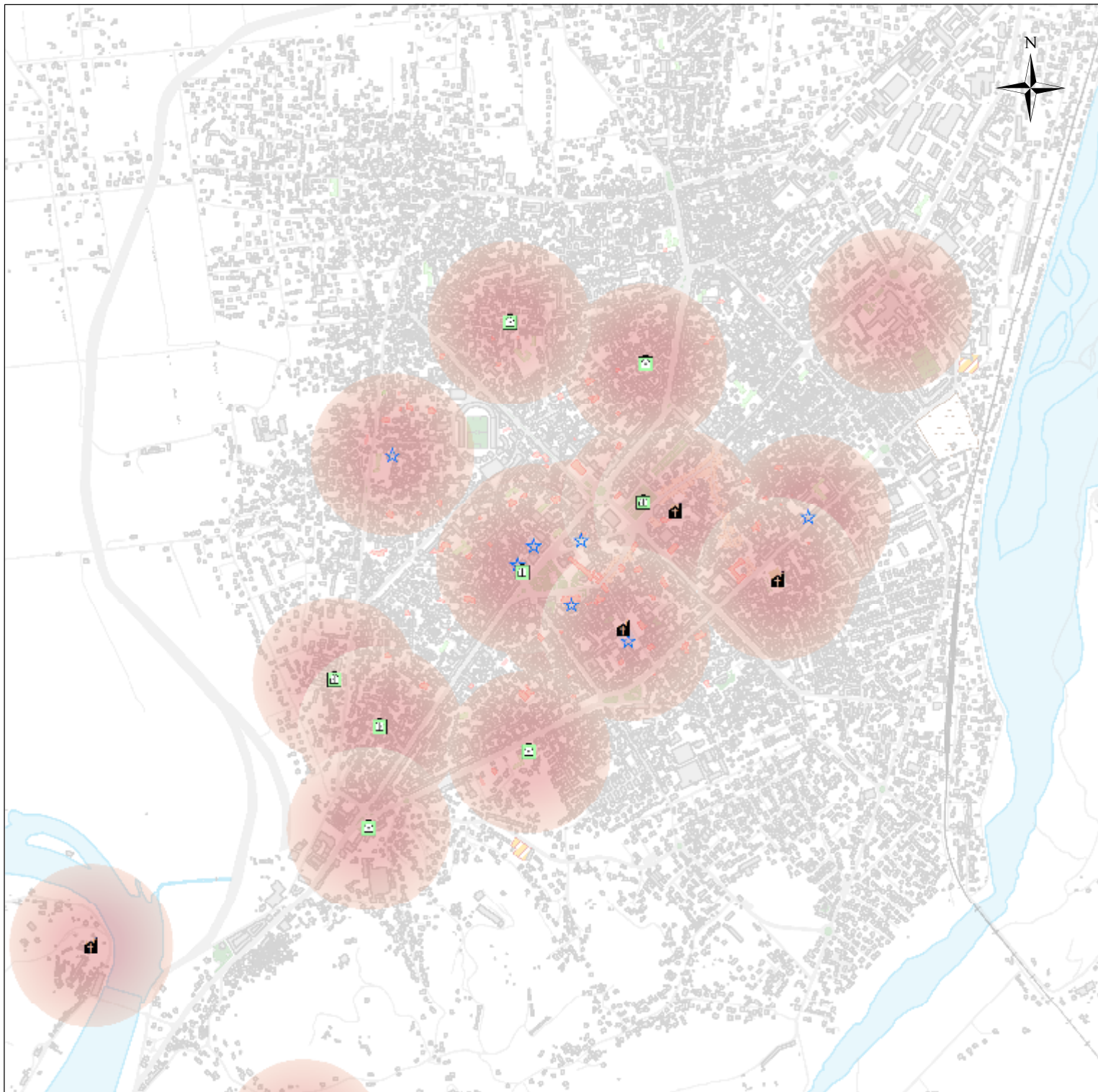
1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N  
 2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar  
 3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndësisë së objektit







a	Versioni përfundimtar				
-					
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

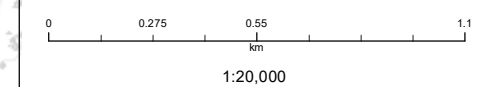
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>  Plan i Pergjithshem Institucionet Arsimore - Buffer Zone	<b>PROJEKT IDE</b>			
	Shkalla 1:15,000			
	Formati A3 (297x420)			
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="font-size: small;">Punoi FK</td> <td style="font-size: small;">Date: 27/04/2021</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Kontrolli B.K</td> <td style="font-size: small;">Aprova --</td> </tr> </table>	Punoi FK	Date: 27/04/2021	Kontrolli B.K
Punoi FK	Date: 27/04/2021			
Kontrolli B.K	Aprova --			







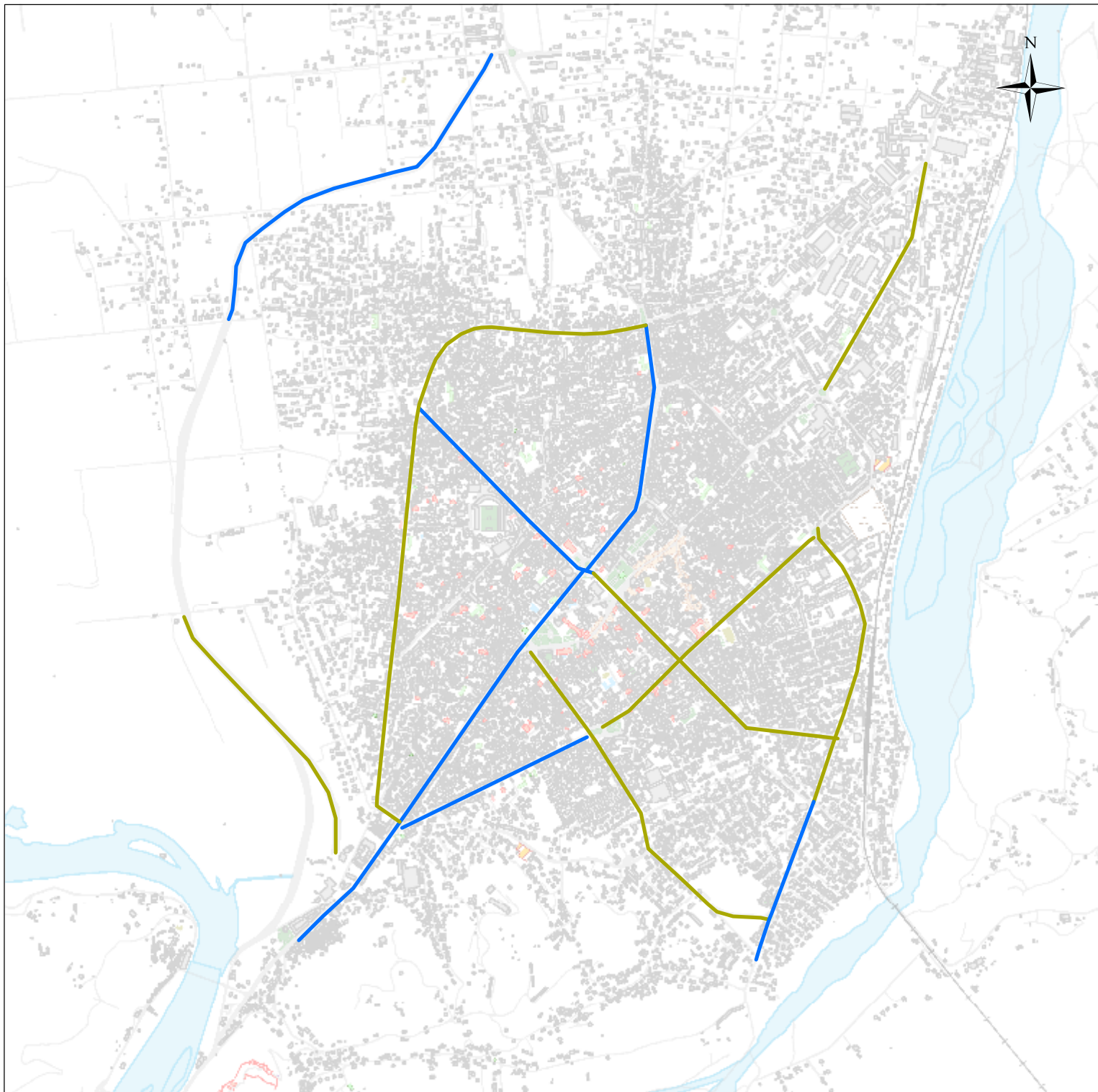
-  Institucione
-  Kishe
-  Xhami
-  Buffer Zone

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Bufferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



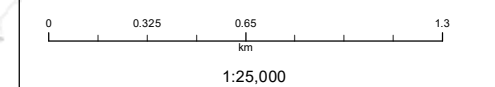
a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Pergjithshem Institucione - Buffer Zone				Shkalla 1:20.000	
				Formati A4 (297x210)	
Punoi PK	Data 31/05/2021		Aprovoi -		
Kontrolli BK	Aprovoi -		Aneksi 1 Faqe 1 nga 1		
		SRP Albanian Engineering Rr. Tom Pleshja, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane www.srp-ee.com			



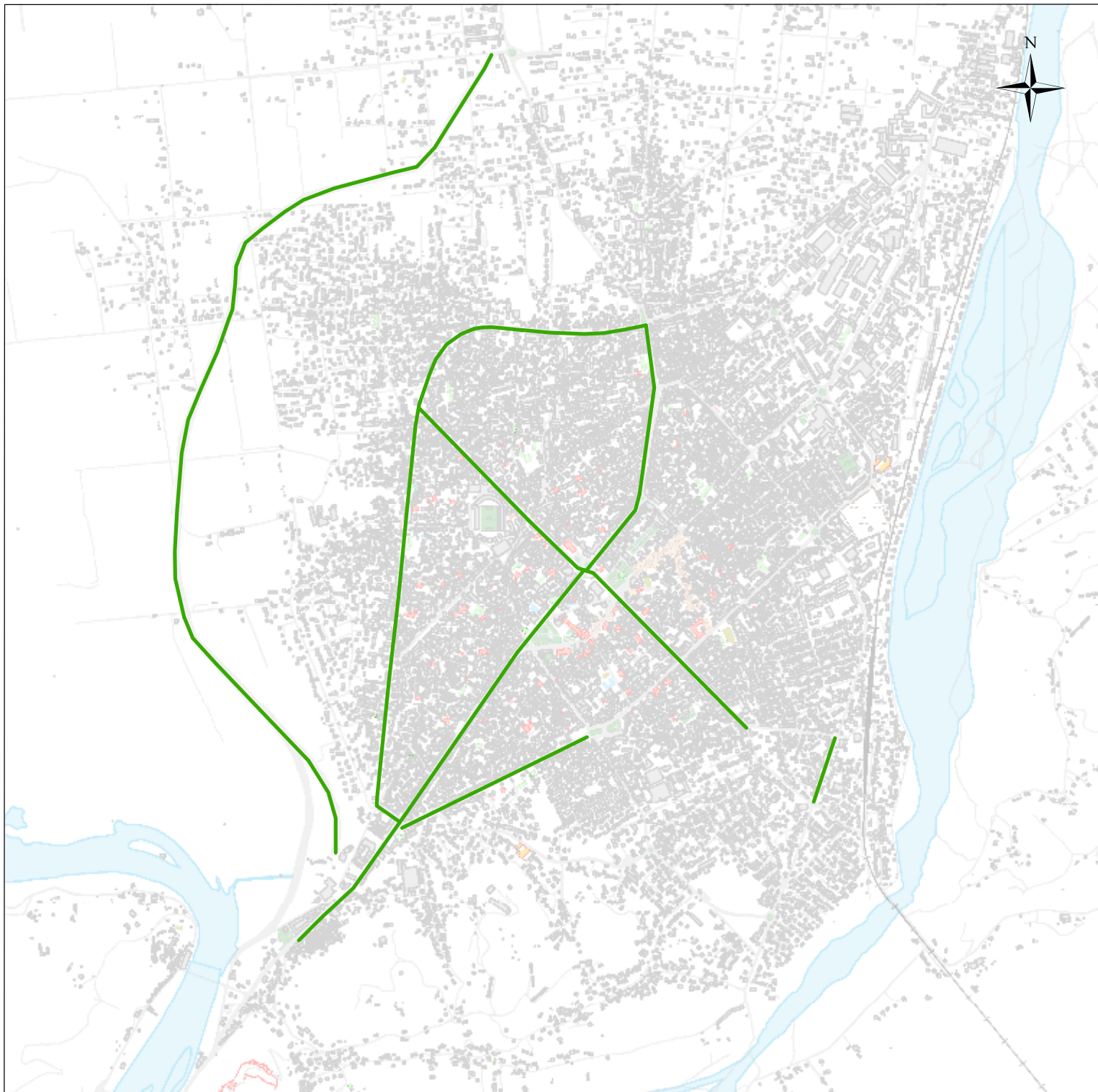


- Parkim në të dy krahët e rrugës
- Parkim në njërin krah të rrugës

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rendisesë së objektit

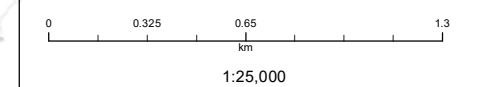


a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Përgjithshëm				Shkala 1:25.000	
PPV - Propozime për Parkime në Rrugë				Formal AI (2017/210)	
Punoi	FK	Data	Disp.	3/16/2021	
Kontrolli	B.K	Aprovesi	-		
<b>SRP</b> Albanian Engineering				SRP Albanian Engineering Rr. Tom Pleshka, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tiranë www.srp-ae.com	
				Aneksi 1 Faqe 1 nga 1	



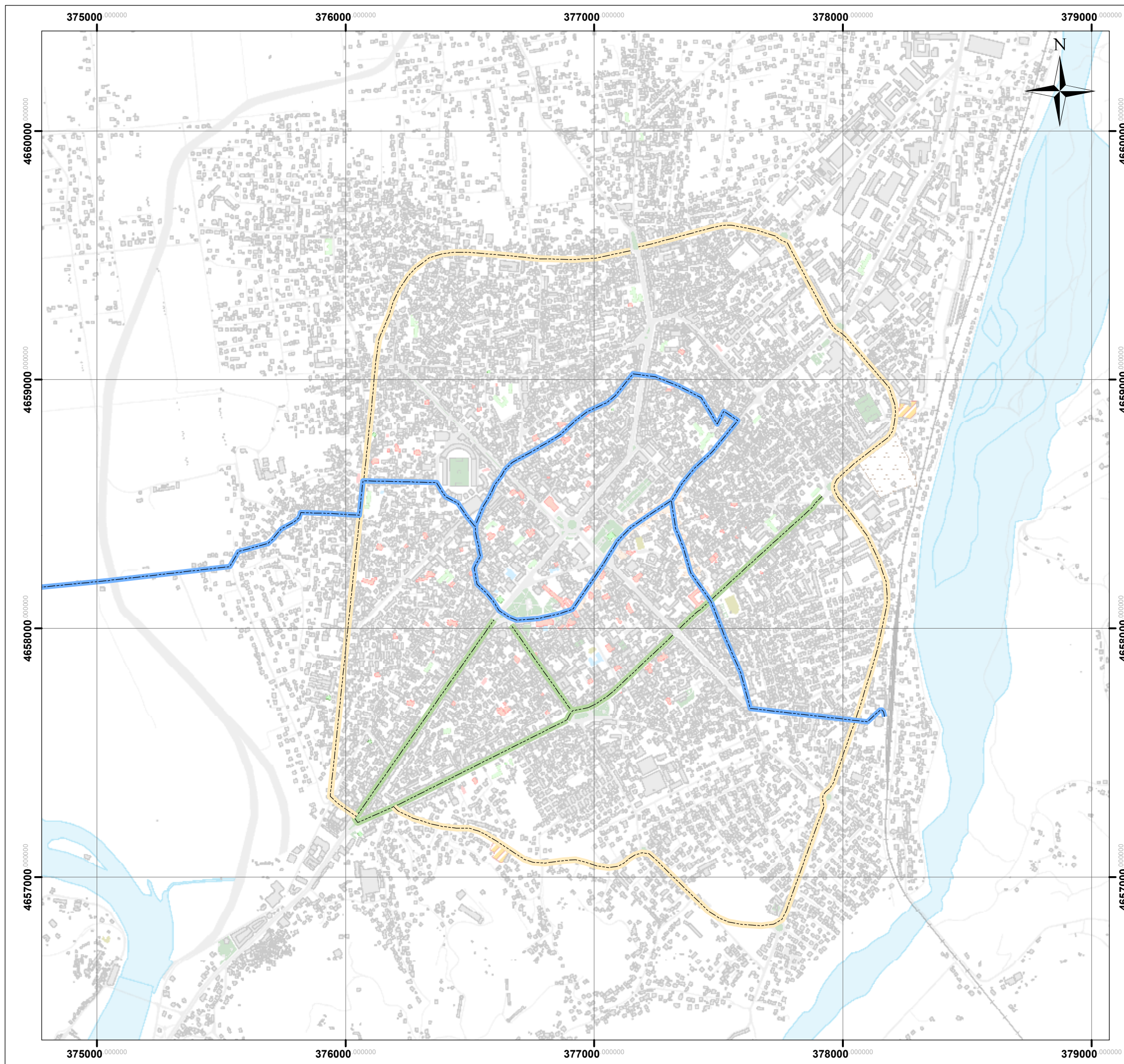
— PPV - Korsi Bìqikletash

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



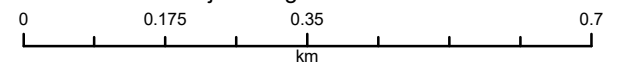
a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Pergjithshem				Shkalla 1:25,000	
PPV - Propozime për Korsi Bìqikletash				Format A4 (297x210)	
Punoi	FK	Data	Kontrolli	Aprovoi	
			B.K		
<b>SRP</b> Albanian Engineering				SRP Albanian Engineering Rr. Tom Plezha, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tiranë www.srp-ae.com	
				Aneks 1 Faqe 1 nga 1	





- Korsi Biçikletash
- Unaza, e pajisur me bankina të gjëra
- Korridori qendror

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



1:15,000

a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

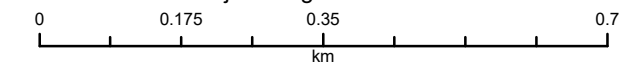
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	PROJEKT IDE
	Shkalla 1:15,000 Formati A3 (297x420)
Plan i Pergjithshem Korsitë ekzistuese të biçikletave	Punoi FK Date: 20/04/2021 Kontrolloi B.K Aprovali --





- Rrethrotullime
- Kryesore
- Sekondare

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit

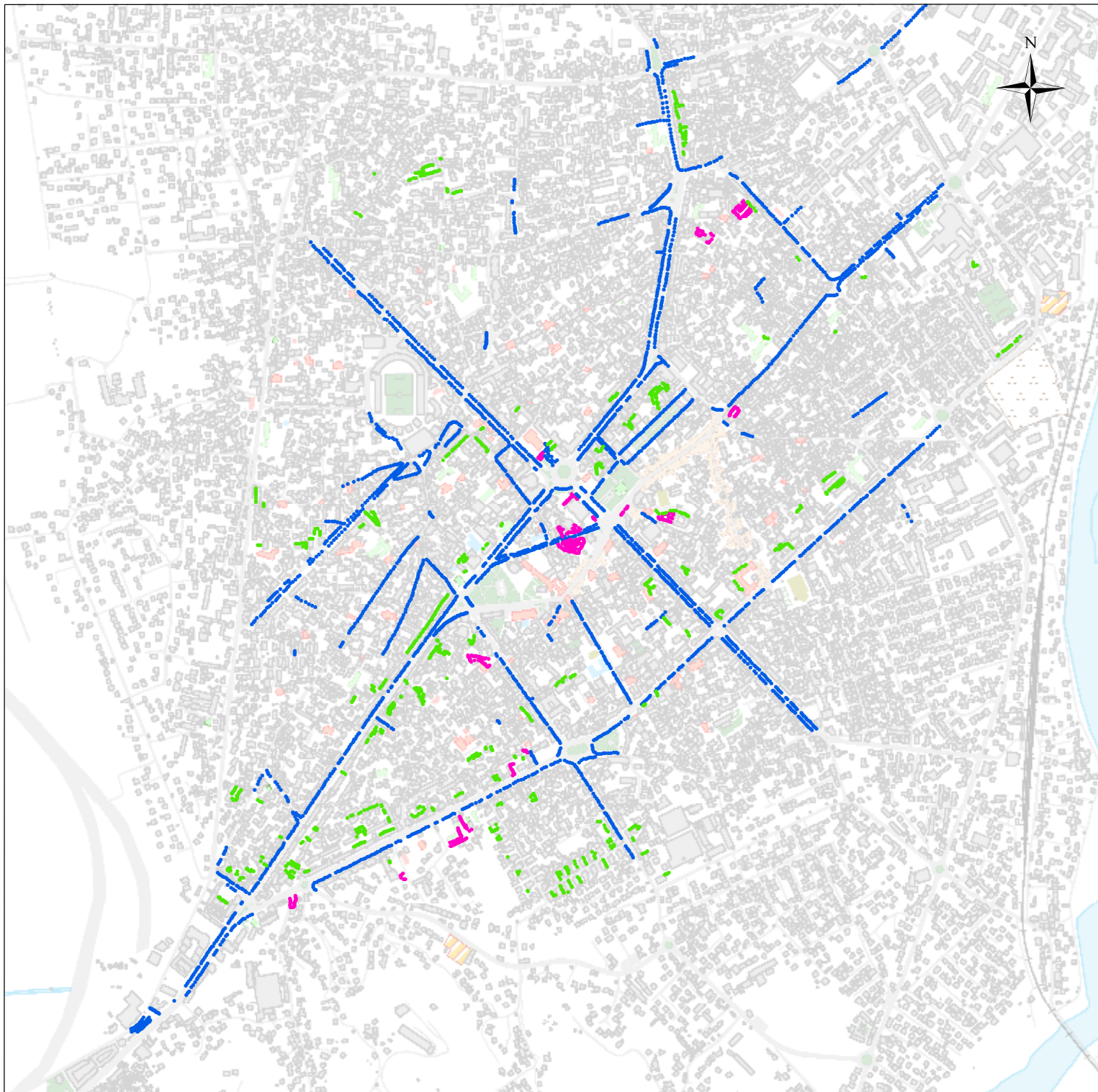


1:15,000

a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

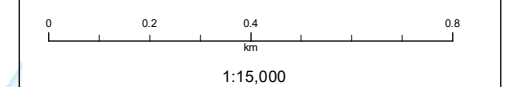
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	PROJEKT IDE			
	Shkalla 1:15,000			
Plan i Pergjithshem Rrjeti rrugor dhe nyjet kryesore	Formati A3 (297x420)			
	<table border="1"> <tr> <td>Punoi FK</td> <td>Date 20/04/2021</td> </tr> <tr> <td>Kontrolli B.K</td> <td>Aproval --</td> </tr> </table>	Punoi FK	Date 20/04/2021	Kontrolli B.K
Punoi FK	Date 20/04/2021			
Kontrolli B.K	Aproval --			





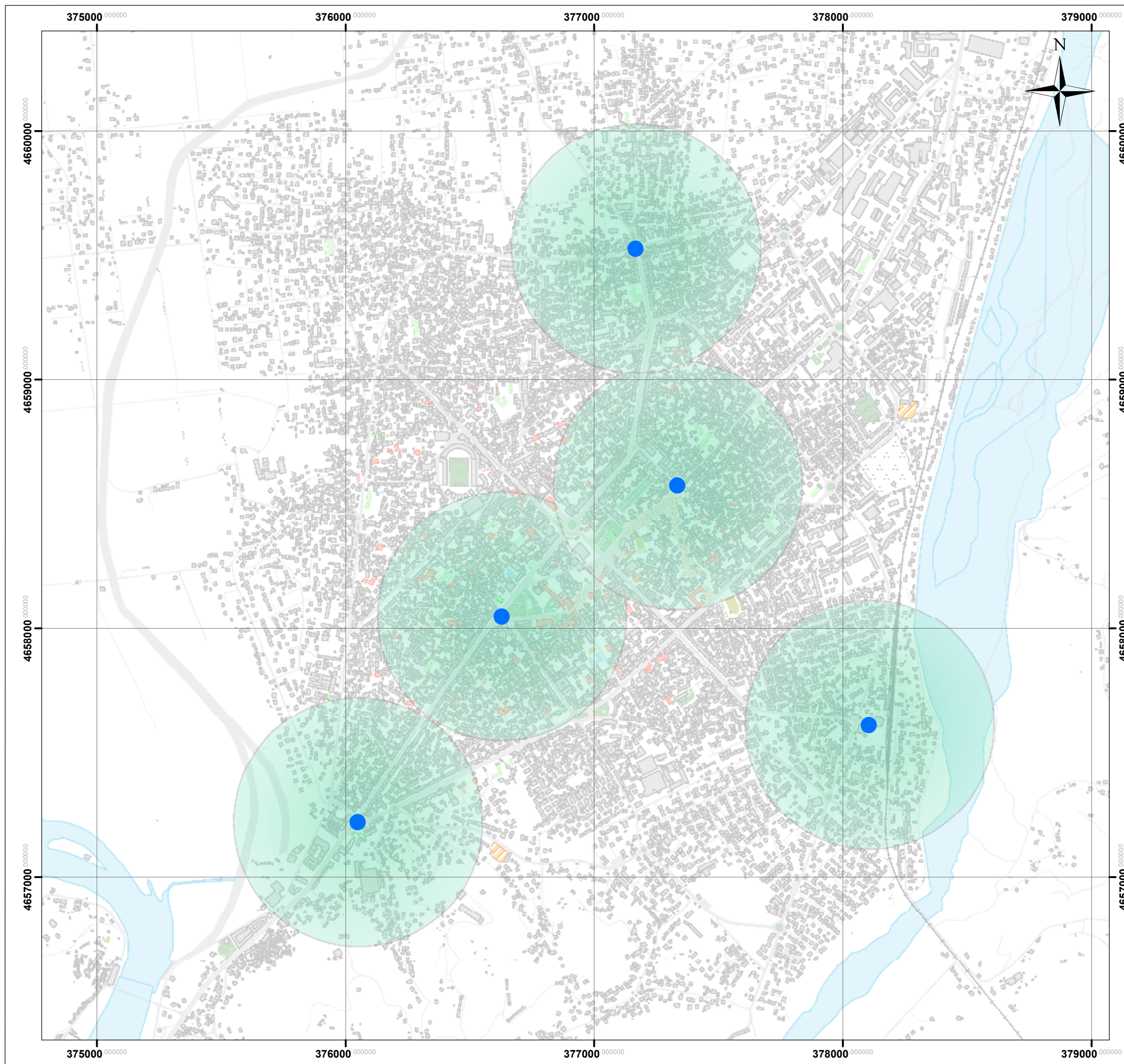
- Parkim në Shesh Pallati
- Parkim në Shesh Parkimi
- Parkim në rrugë

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



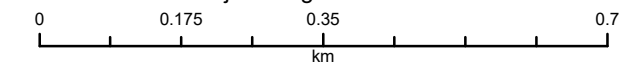
a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Pergjithshem				Shkala 1:15,000	
Slote Parkime në rrugë				Format A4 (297x210)	
Punoi	FK	Data	Kontrolli	B.K	Aprovesi
<b>SRP</b> Albanian Engineering		SRP Albanian Engineering Rr. Tom Piazha, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane www.srp-ae.com			Aneks 1 Faqe 1 nga 1





- Vende te propozuara per parkim
- Buffer 500 m

1. Të gjitha koordinatat jane në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit

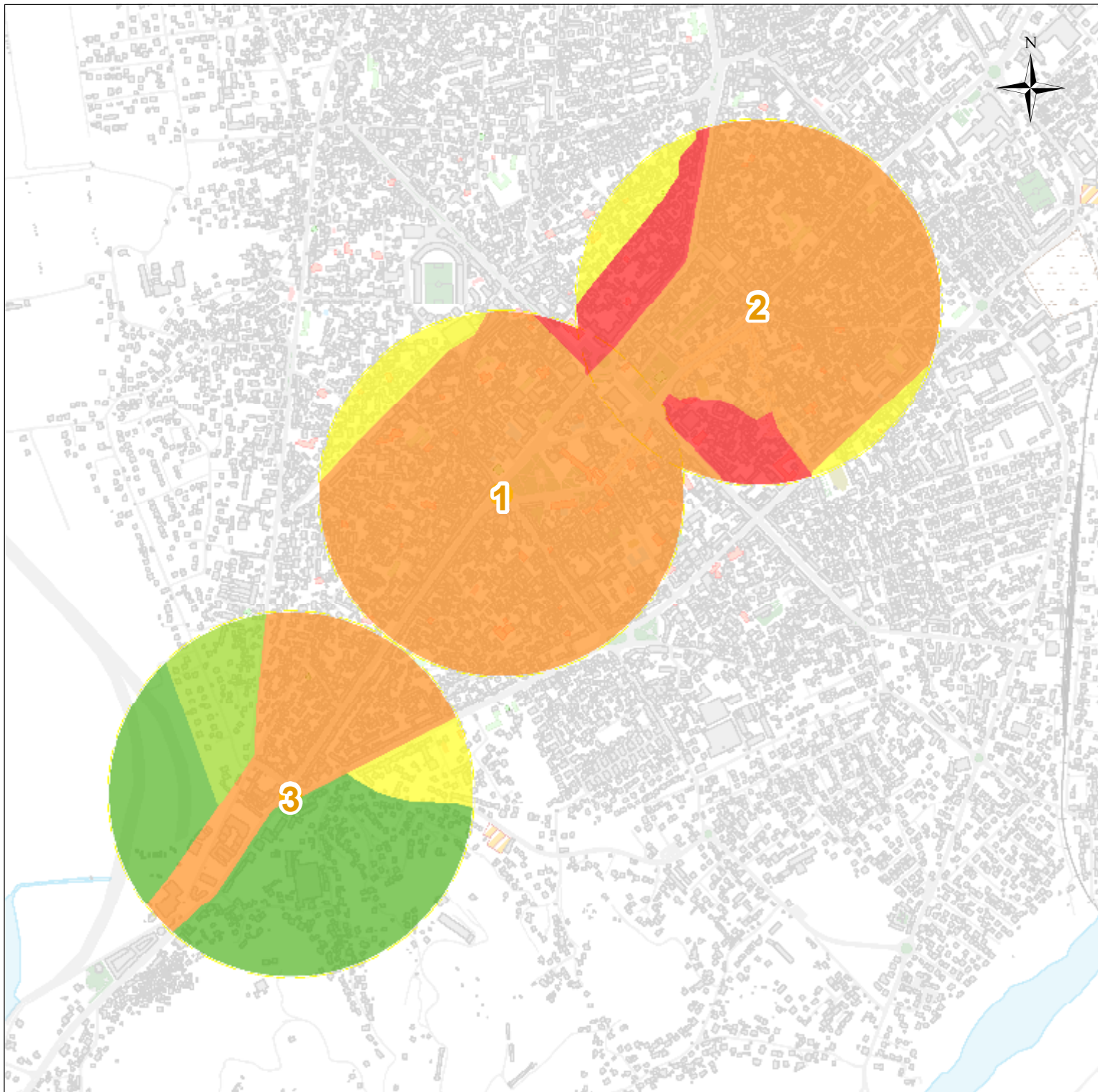


1:15,000

a	Versioni përfundimtar				
-					
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

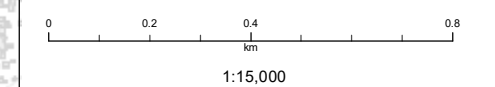
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	PROJEKT IDE
	Shkalla 1:15,000
	Formati A3 (297x420)
	Punoi FK Date: 27/04/2021
<b>Plan i Pergjithshem</b> <b>Vëndpropozimet - Zonë buffer 500m</b>	Kontrolli B.K Aprova --



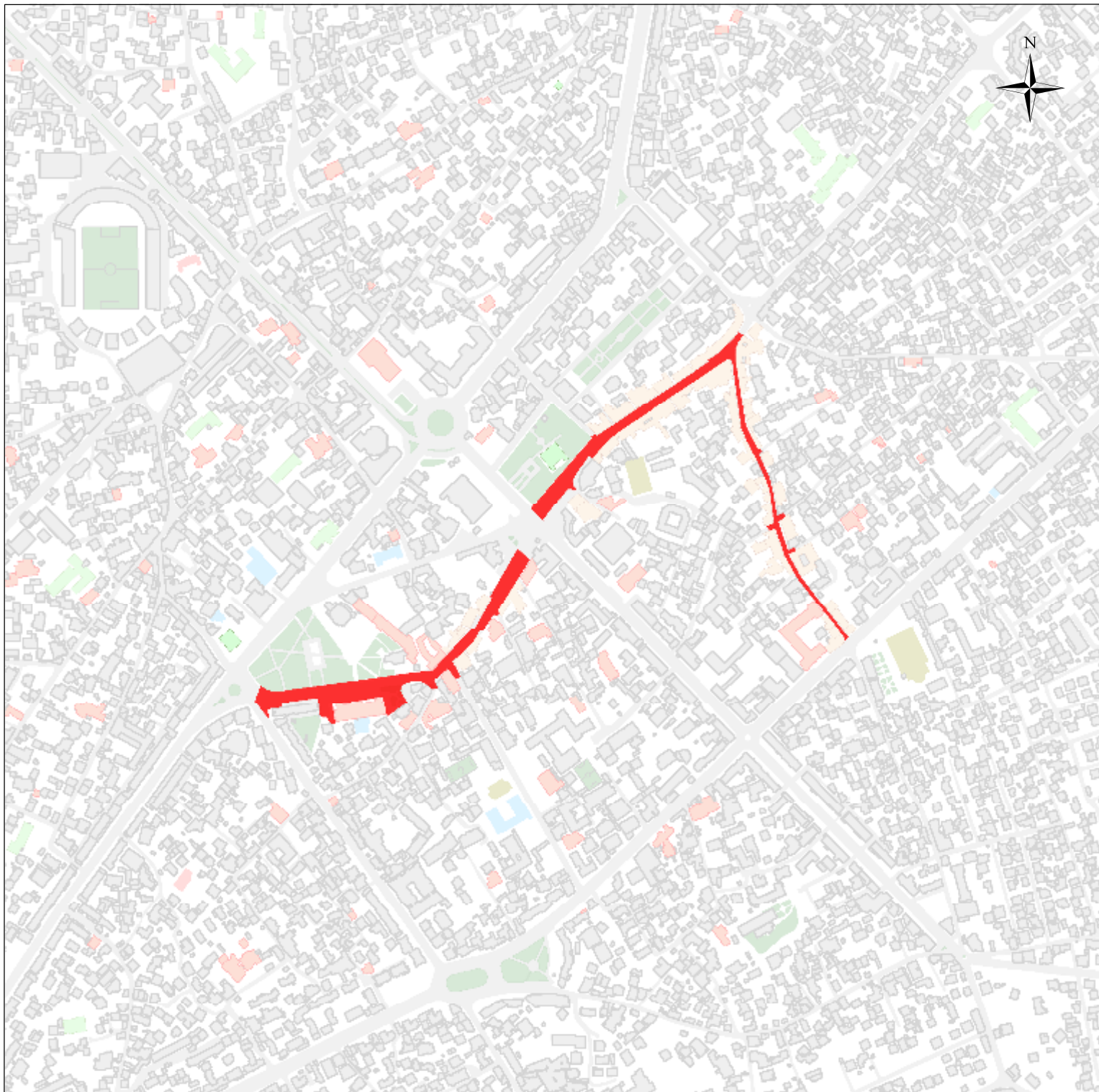


- Vende të propozuara për parkim
- Zonat Bufferike
- < 50 banore/ha
- 51-100
- 101-200
- 201-300
- > 300 banore/ha

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Bufferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit

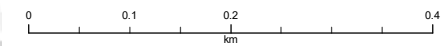


a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti		<b>Bashkia Shkodër</b>			
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>		PROJEKT FIZIBILITET			
Plan i Pergjithshem		Shkalla 1:15,000			
Propozimet për Parkim dhe Zonat Buffer 500 m		Formati A4 (297x210)			
Punoi P.K.	Data: 3/16/2021	Kontrolli B.K.		Aprovesi	
<b>SRP</b> Albanian Engineering		SRP Albanian Engineering Rr. Tom Pleshka, Pll. Klenshi, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tiranë www.srp-ae.com		Aneksi 1 Faqe 1 nga 1	





 Pedonale

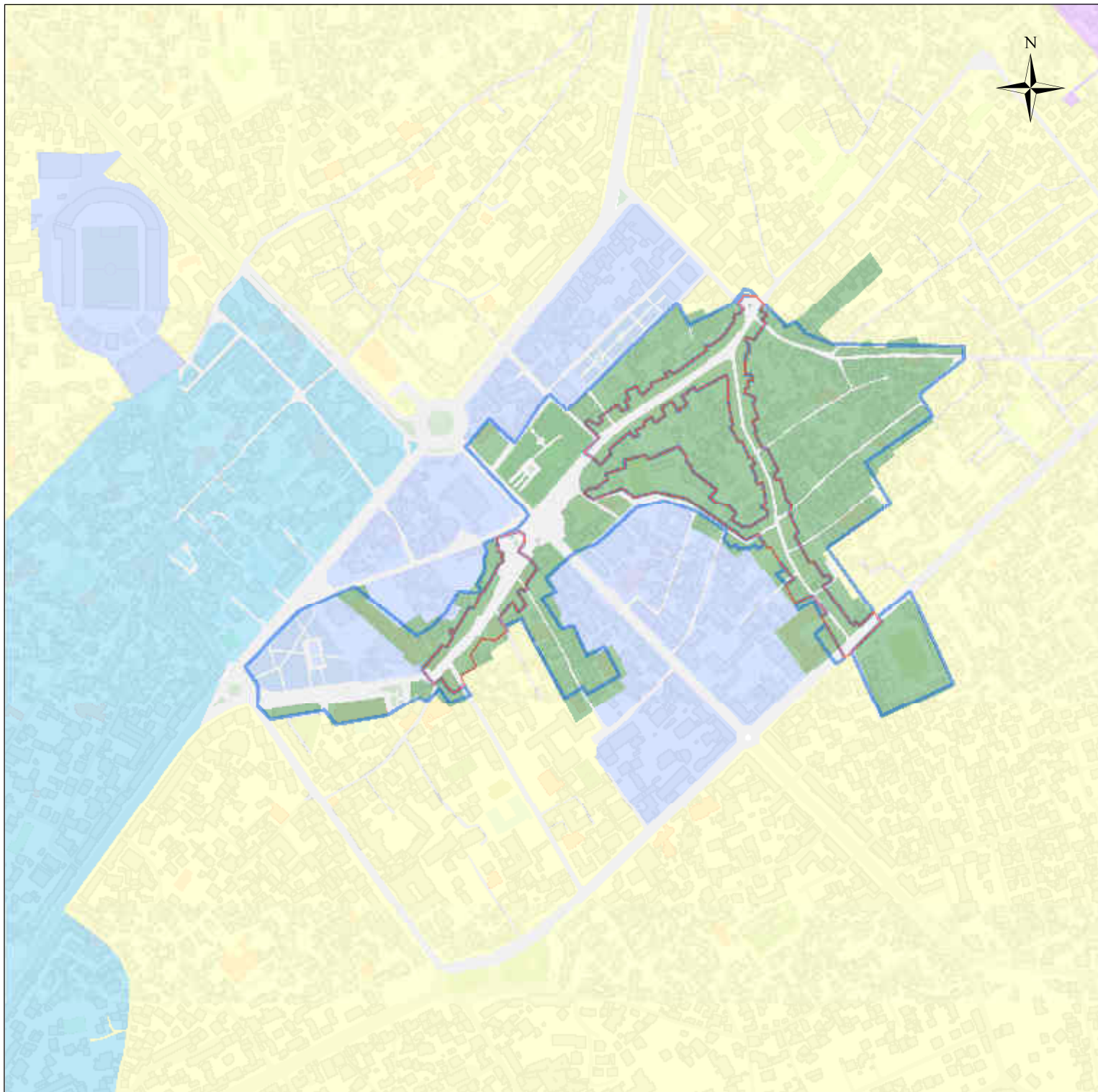
1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



1:7,500

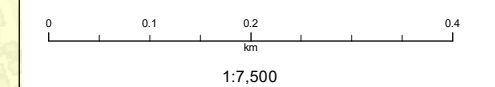
a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Pergjithshem				Shekulli 17,500	
Hapsira Pedonale				Forma A1 (2012/10)	
Punoi P.K.	Data		Punoi P.K.	Data	
Kontrolli B.K.	Aprovesi		Kontrolli B.K.	Aprovesi	
				Aneksi 1	
SRP Albanian Engineering Rr. Tom Plezha, Pll. Klenshi, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane www.srp-ae.com				Faqe 1 nga 1	





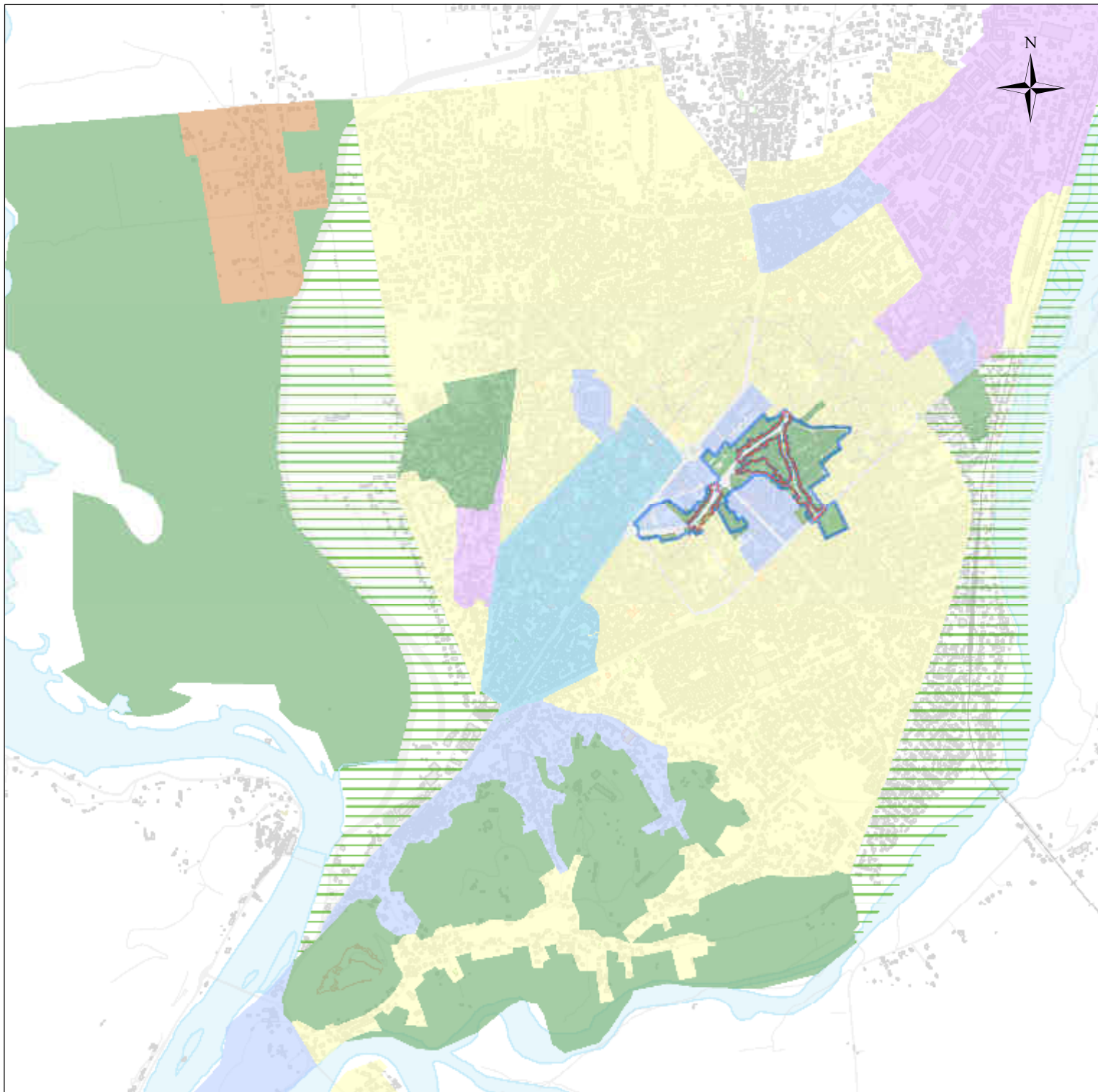
- Zona Historike
- Zona e Mbrojtur
- Dendesim
- Konservim
- Konsolidim
- Rigjenerim
- Rizhvillim
- Zhvendosje
- Zona me Rendesiti te Vecante

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit



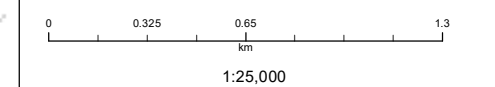
a	Versioni përfundimtar			
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.
Klienti		<b>Bashkia Shkodër</b>		

<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	PROJEKT FIZIBILITET
Plan i Përgjithshëm	Shkalla 1:7,500
Propozime PPV - Zona e Qendrës	Format A4 (297x210)
Punoi P.K.	Data: 3/16/2023
Kontrolli B.K.	Aprovesi: -



- Zona Historike
- Zona e Mbrojtur
- Dendesim
- Konservim
- Konsolidim
- Rigjenerim
- Rizhvillim
- Zhvendosje
- Zona me Rendesiti te Vecante

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit

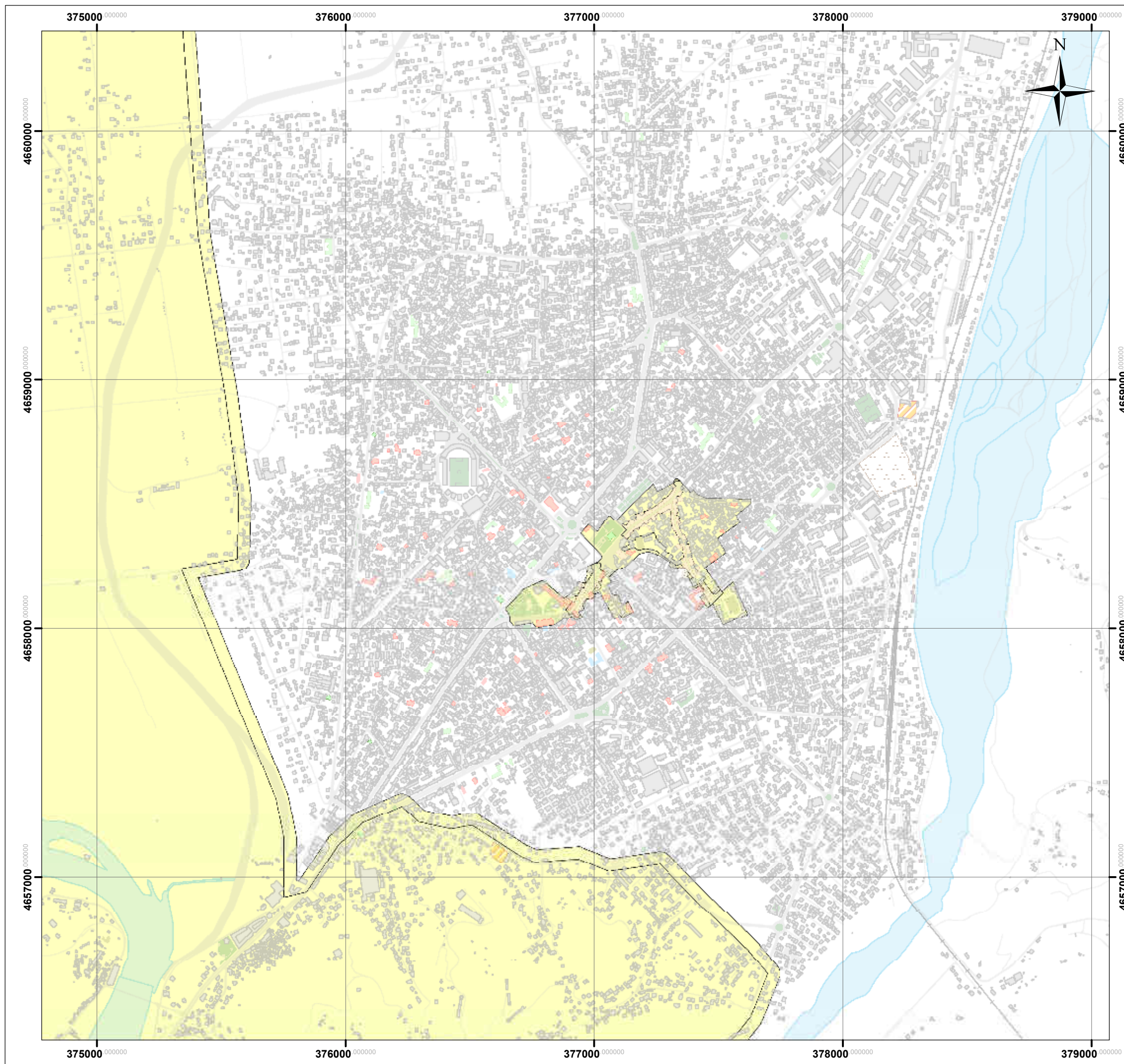



a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.

Klienti **Bashkia Shkodër**

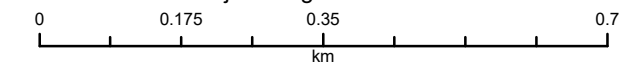
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>	<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>
Plan i Pergjithshem Propozime PPV	Shkalla 1:25.000 Formati A4 (297x210)
Punoi PK	Data 31/05/2021
Kontrolli BK	Aprovoi -/-





 Zonë e mbrojtur

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rëndesise se objektit

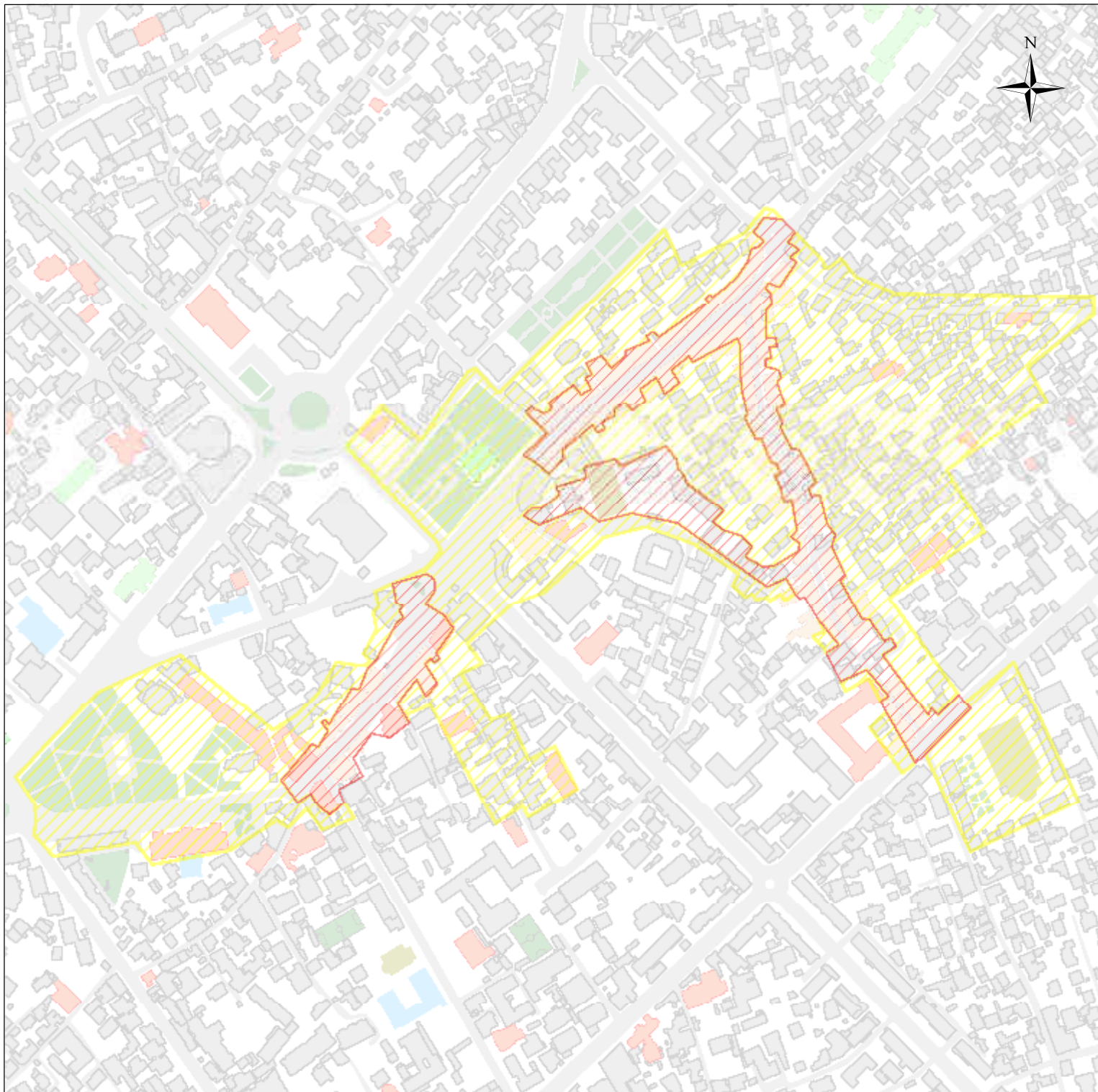


1:15,000

a	Versioni përfundimtar				
-					
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				

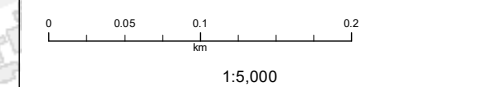
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>  Plan i Pergjithshem Zona e mbrojtur	<b>PROJEKT IDE</b>			
	Shkalla 1:15,000			
	Formati A3 (297x420)			
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="font-size: small;">Punoi FK</td> <td style="font-size: small;">Date: 20/04/2021</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Kontrollor B.K</td> <td style="font-size: small;">Aproval --</td> </tr> </table>	Punoi FK	Date: 20/04/2021	Kontrollor B.K
Punoi FK	Date: 20/04/2021			
Kontrollor B.K	Aproval --			





- Zona Historike
- Zona e Mbrojtur

1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat Buferike janë llogaritur në bazë të rretdise se objektit

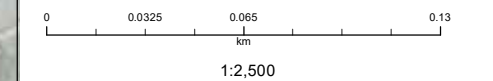


a	Versioni përfundimtar				
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>		<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>			
Plan i Përgjithshëm		Shkalla 1:5,000			
Zona Historike		Formal A1 (2017/10)			
Punoi PK	Data 3/16/2021				
Kontrolli BK	Aprovesi -				
<b>SRP</b> Albanian Engineering		SRP Albanian Engineering Rr. Tom Plezha, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tiranë www.srp-ae.com		Aneksi 1 Faqe 1 nga 1	



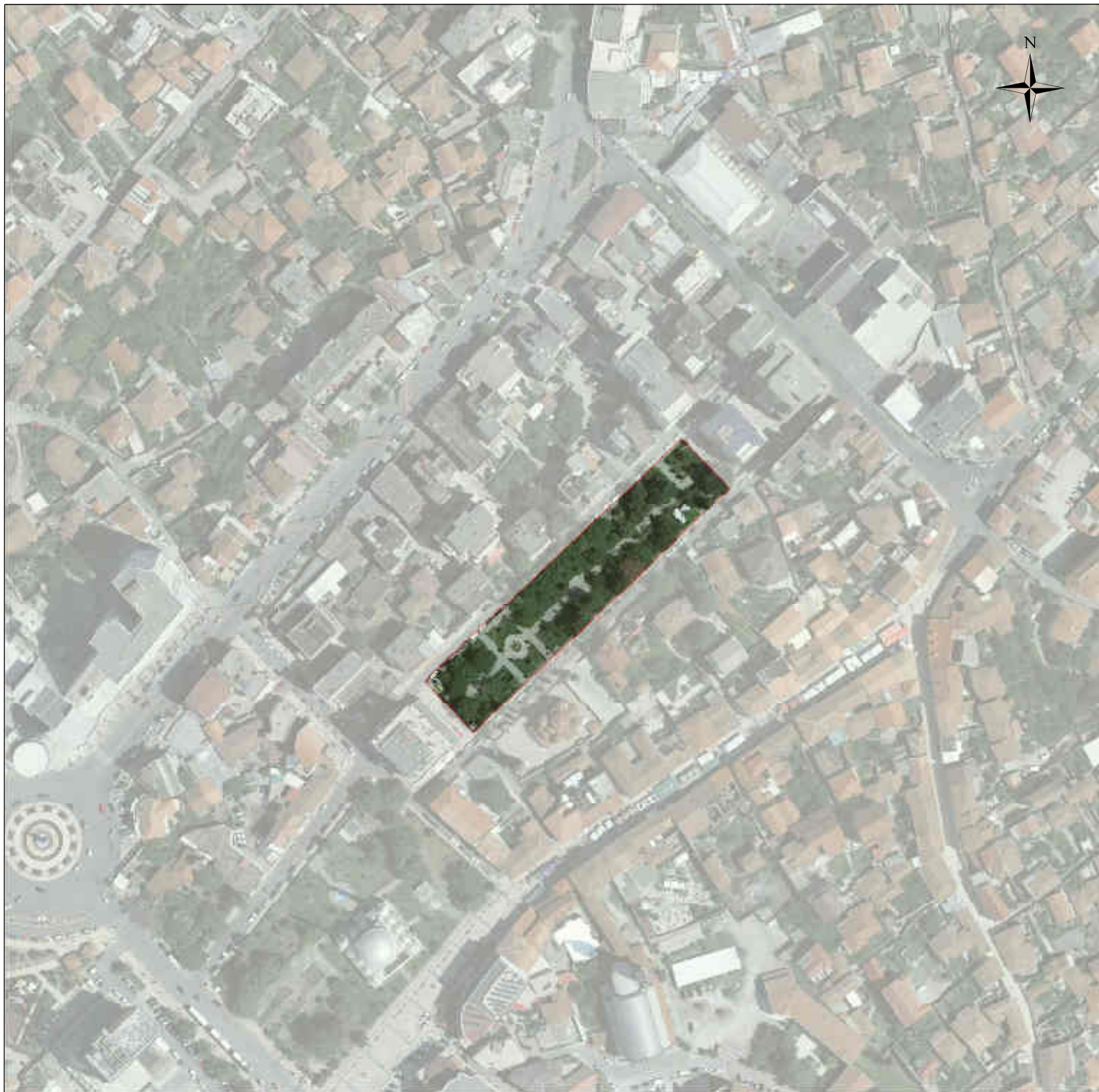


1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat buferike janë llogaritur në bazë të rendesise se objektit

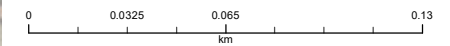


a	Versioni përfundimtar				
-					
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMI E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Pergjithshem				Shkalla 1:2,500	
Vendpropozimi - Sheshi Parruca				Formal A1 (2017/210)	
Punoi	FK	Data	Kontrolli	BK	Aprovesi
		SRP Albanian Engineering		Aneksi 1	
Rr. Tom Piazha, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane		www.srp-ae.com		Faqe 1 nga 1	





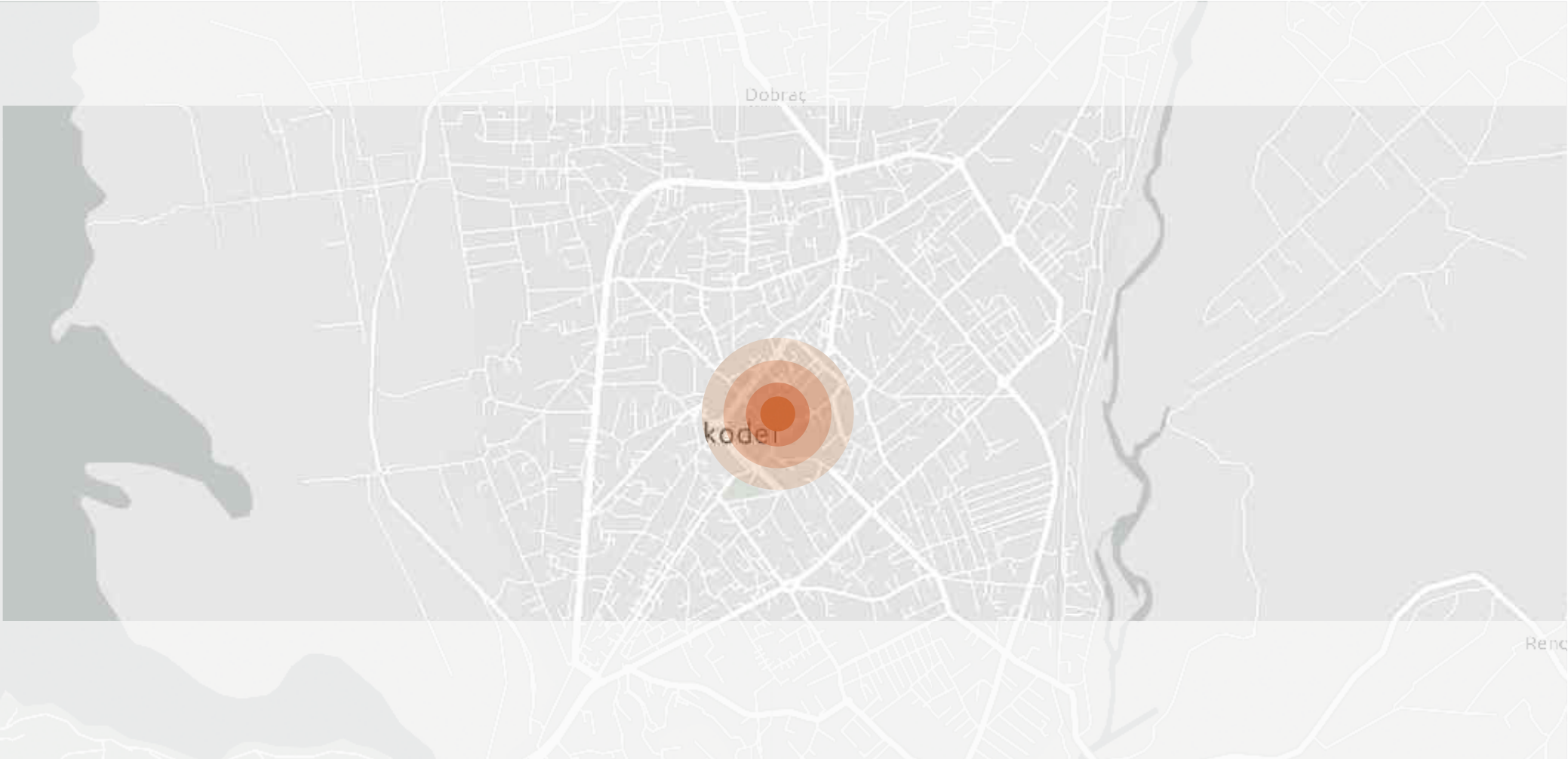
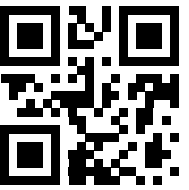
1. Të gjitha koordinatat janë në WGS84 UTM Zone34 N
2. Të gjitha dimensionet janë në m në të kundërt do të jetë shënuar
3. Distancat buferike janë llogaritur në bazë të rendesise se objektit



1:2,500

a	Versioni përfundimtar				
-					
Index	Modifikime	Data	Punoi	Kont.	Apro.
Klienti	<b>Bashkia Shkodër</b>				
<b>AZHORNIMI DHE PËRMISIMI I SISTEMIT RRUGOR DHE MENAXHIMIN E PARKIMIT PUBLIK NË SHKODËR</b>				<b>PROJEKT FIZIBILITET</b>	
Plan i Pergjithshem Vendpropozimi nr 2				Shkalla 1:2,500	
				Formal A1 (2017/210)	
Punoi PK	Data 31/05/2021		Aprovoi -		
Kontrolli BK	Aprovoi -		Aneksi 1 Faqe 1 nga 1		
		SRP Albanian Engineering Rr. Tom Piazha, Pll. Klens, Shk 4, Ap 2, Yzberisht, Tirane www.srp-ae.com			





**SRP**  
Albanian Engineering

▪ [www.srp-ae.com](http://www.srp-ae.com) ▪

Zyrat qendrore:  
Rr. Tom Plezha, Pll Klensi, Shk.4, Kt.1, Ap.2,  
Yzberisht, Tirane | Shqipëri

Tel: +355 48 272 528  
Mob: +355 68 2020335  
E-mail: [info@srp.al](mailto:info@srp.al)