

Bashkia e Tiranës, Qeveria e Shqipërisë

# **Republika e Shqipërisë**

## **Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës**

### **Raporti Përfundimtar** **Vëllimi 2-2: Teksti Kryesor (Shqip)**

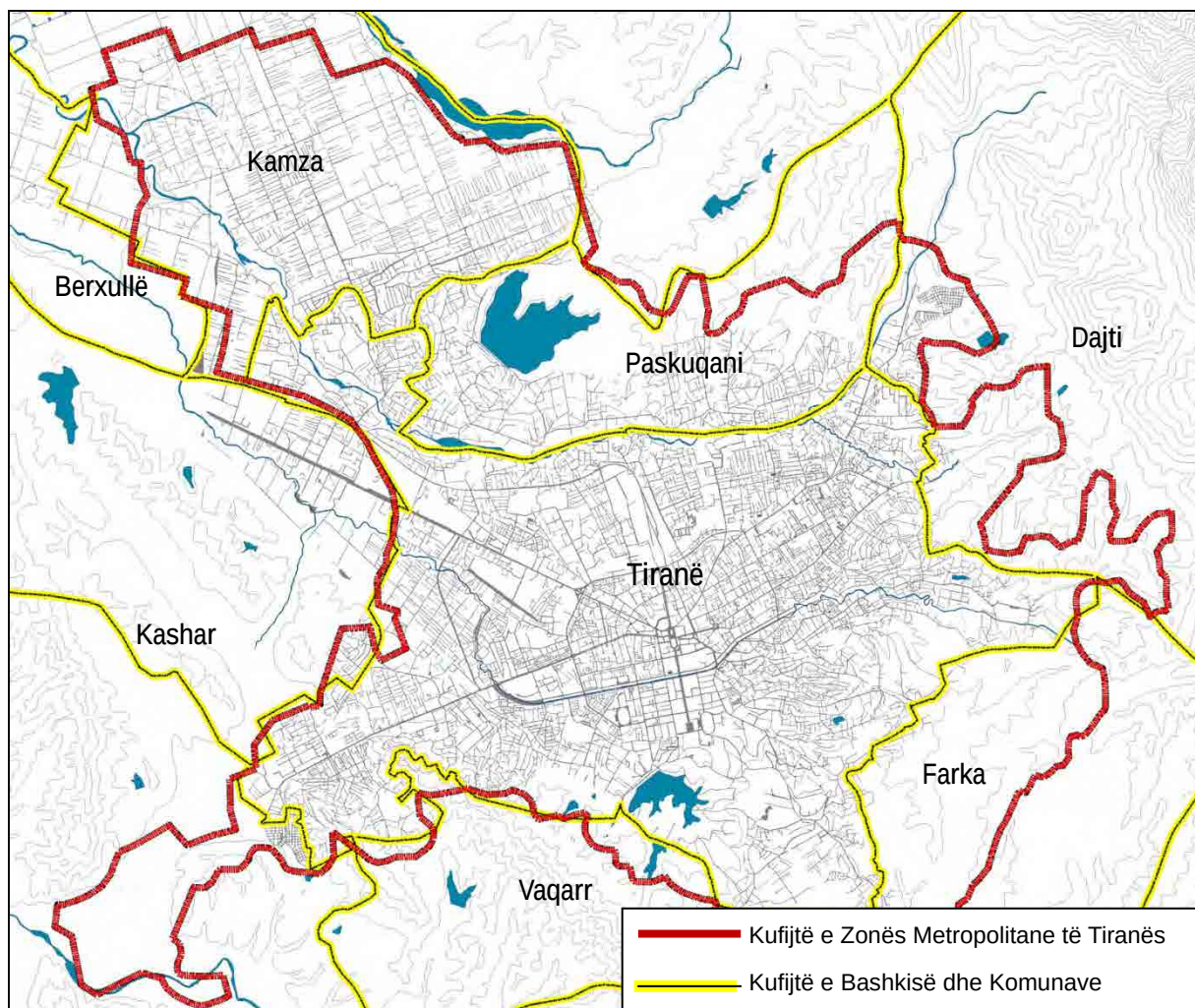


**Japan International Cooperation Agency (JICA)**

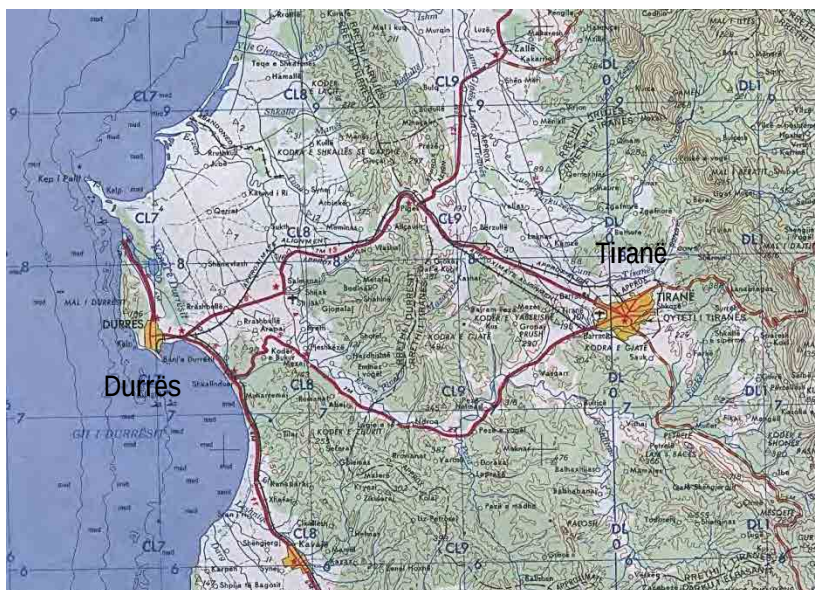
Value Planning International Inc., Tokyo Japan

NJS Consultants Co. Ltd., Tokyo Japan





Harta e Zonës së Projektit (Zona Metropolitane e Tiranës)







## Parathënie

Ky dokument është Raporti Përfundimtar i “Projektit për Planin Tematik Urban të Tiranës”. Raporti propozon “Masterplane” me perspektivë afatgjatë duke synuar vitin 2027 dhe “Plane Veprimi” për projekte parësore, që janë identifikuar në masterplane për katër (4) sektorët e infrastrukturës përkatësisht: 1) Rrugët dhe Transporti Urban; 2) Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta; 3) Furnizimi me Ujë; 4) Sistemet e Kanalizimeve dhe Kullimit. Gjithashtu, janë përfshirë edhe diskutimet institucionale për mjedisin për të gjetur një mënyrë racionale në zbatimin e planeve të propozuara.

Raporti u përgatit në bashkëpunim të ngushtë me Grupin Teknik, që punoi për Planin Rregullues të Tiranës për popullsinë dhe aktivitetet ekonomike lidhur me strategjinë e përdorimit të tokës për të menaxhuar një rritje urbane të baraspeshuar dhe të qëndrueshme në Zonën Metropolitane të Tiranës. Prandaj, logjika dhe konceptet planifikues të këtij masterplani janë në koherencë me Planin Rregullues, sepse këto plane tematike janë pjesë e Planit Rregullues të Tiranës.

Raporti përfundimtar përbëhet nga tri (3) vëllime të veçanta:

- Teksti Kryesor (anglisht, shqip)
- Përmbledhje (anglisht, shqip, japonisht)
- Profili i Përgjithshëm i Projekteve Parësore (anglisht)

Ne, Ekipi Studimor i JICA-s, falënderojmë të gjithë homologët nga personeli i Bashkisë së Tiranës, anëtarët e Komitetit Drejtues dhe ata, që me mirësi dhanë mbështetjen e tyre në rrjedhën e këtij projekti dhe shpresojmë se Bashkia e Tiranës do ta përdorë këtë raport për zhvillimin e mëtejshëm drejt vizionit të përcaktuar, "Qytet Modern Evropian".

Tiranë, dhjetor 2012

Prof. Dr. Katsuhide Nagayama  
Drejtues, Ekipi Studimor i JICA-s



# Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës

## Raporti Përfundimtar Teksti Kryesor (Shqip)

### Pasqyra e Lëndës

#### **Pjesa 1: Masterplanet Tematik Urban**

##### **1 Përshkrimi i Projektit**

|     |                                        |     |
|-----|----------------------------------------|-----|
| 1.1 | Hyrje                                  | 1-1 |
| 1.2 | Objektivat                             | 1-2 |
| 1.3 | Zona e Studimit                        | 1-2 |
| 1.4 | Nënsektorët e Infrastrukturës Tematike | 1-2 |
| 1.5 | Rezultatet e Pritshme                  | 1-2 |
| 1.6 | Organizimi i Projektit dhe Homologët   | 1-2 |
| 1.7 | Struktura e Raportit                   | 1-3 |

##### **2 Gjendja Social-ekonomike dhe Mundësitë e Rritjes**

|     |                                                          |      |
|-----|----------------------------------------------------------|------|
| 2.1 | Popullsia dhe Urbanizimi                                 | 2-1  |
| 2.2 | Punësimi                                                 | 2-2  |
| 2.3 | Rritja Ekonomike dhe Industria                           | 2-3  |
| 2.4 | Përmirësimi i Kushteve të Jetesës                        | 2-4  |
| 2.5 | Procesi i Urbanizimit të Hapësirës dhe Përdorimi i Tokës | 2-5  |
| 2.6 | Çështjet Gjinore dhe Varfëria                            | 2-12 |
| 2.7 | Vendbanimet Joformale dhe Procesi i Legalizimit          | 2-15 |

##### **3 Vizionet dhe Kuadri i Zhvillimit të Zonës së Tiranës Metropolitane**

|     |                                                      |     |
|-----|------------------------------------------------------|-----|
| 3.1 | Harku Kohor dhe Viti i Përcaktuar                    | 3-1 |
| 3.2 | Vizionet për Tiranën në të Ardhmen                   | 3-1 |
| 3.3 | Analiza SWOT për Zhvillimin Urban të Tiranës         | 3-1 |
| 3.4 | Rishikimi i Planit Rregullues në Vazhdim             | 3-2 |
| 3.5 | Çështjet Thelbësore për Zhvillimin e Infrastrukturës | 3-9 |

##### **4 Sektori i Rrugëve dhe Transportit Urban**

|      |                                                                |       |
|------|----------------------------------------------------------------|-------|
| 4.1  | Gjendja e Tanishme dhe Gjetjet Kryesore                        | 4-1   |
| 4.2  | Problemet dhe Çështjet e Planifikimit                          | 4-11  |
| 4.3  | Rishikimi i Politikave Ekzistuese dhe i Studimeve të Mëparshme | 4-19  |
| 4.4  | Parashikimi i Kërkesës së Transportit                          | 4-28  |
| 4.5  | Objektivat e Planifikimit dhe Strategjitë                      | 4-43  |
| 4.6  | Plani i Zhvillimit të Rrugëve                                  | 4-50  |
| 4.7  | Masat e Kontrollit të Transportit (MKT)                        | 4-76  |
| 4.8  | Plani i Zhvillimit të Transportit Publik                       | 4-87  |
| 4.9  | Sistemi i Transportit të Mallrave                              | 4-99  |
| 4.10 | Rregullimet Organizative dhe Institucionale                    | 4-103 |
| 4.11 | Lista e Plan Veprimeve/Projekteve Parësore                     | 4-106 |
| 4.12 | Kostot e Masterplanit                                          | 4-109 |

## **5 Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta**

|      |                                                                   |       |
|------|-------------------------------------------------------------------|-------|
| 5.1  | Gjendja Sot dhe Tipari Kryesor në Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta | 5-1   |
| 5.2  | Problemet dhe Çështjet e Planifikimit                             | 5-24  |
| 5.3  | Rishikimi i Politikave Ekzistuese dhe Studimeve të Mëparshme      | 5-26  |
| 5.4  | Analiza e Kërkesës Sasiore për Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta    | 5-50  |
| 5.5  | Koncepti i Planifikimit dhe Drejtimet e Masterplanit të MIMN      | 5-57  |
| 5.6  | Rrjedha e Përgjithshme e Mbetjeve bazuar në “3R-të”               | 5-76  |
| 5.7  | Plani i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve                | 5-78  |
| 5.8  | Plani “3R” i Pakësimit të Mbetjeve                                | 5-90  |
| 5.9  | Plani i Trajtimin të Ndërmjetëm                                   | 5-97  |
| 5.10 | Plani i Depozitimit Përfundimtar dhe Zhvillimit të Impianteve     | 5-108 |
| 5.11 | Plani i Zhvillimit të Kapacitetit Institucional                   | 5-115 |
| 5.12 | Plani i Fuqizimit Financiar                                       | 5-123 |
| 5.13 | Plani i Rritjes së Ndërgjegjes së Publikut                        | 5-125 |
| 5.14 | Fazat / Udhërrëfyesi për Krijimin e Sistemit të MIMN              | 5-127 |
| 5.15 | Listimi i Projekteve/Veprimeve Parësore                           | 5-129 |

## **6 Sistemi i Furnizimit me Ujë**

|      |                                                                                             |      |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 6.1  | Gjendja e Tanishme dhe Aspektet Kryesore në Furnizimin me Ujë                               | 6-1  |
| 6.2  | Problemet e Identifikuara dhe Çështje të Planifikimit                                       | 6-13 |
| 6.3  | Rishikimi i Politikave Ekzistuese, Strategjive dhe Studimeve të Mëparshme                   | 6-14 |
| 6.4  | Konceptet dhe Drejtimet e Përgjithshme të Planifikimit të Masterplanit të Furnizimit me Ujë | 6-16 |
| 6.5  | Analizë Sasiore e Kërkesës për Ujë dhe Hendeku i Kapacitetit                                | 6-18 |
| 6.6  | Menaxhimi i Burimeve Ujore                                                                  | 6-23 |
| 6.7  | Impiantet e Trajtimin të Ujit                                                               | 6-23 |
| 6.8  | Rehabilitimi dhe Zgjerimi i Sistemit të Shpërndarjes së Ujit                                | 6-25 |
| 6.9  | Prezantimi i Teknologjisë së Kursimit të Energjisë dhe Miqësor me Mjedisin                  | 6-28 |
| 6.10 | Reforma Institucionale, Organizative dhe Financiare për Administrimin e Qëndrueshëm të Ujit | 6-30 |
| 6.11 | Masat e Përgjithshme të Integruara, Projekte/Programe dhe Etapa                             | 6-31 |
| 6.12 | Listimi i Veprimeve/Projekteve Parësore                                                     | 6-32 |

## **7 Kanalizimi i Ujërave të Zeza dhe të Shiut**

|      |                                                                                                     |      |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 7.1  | Gjendja e Tanishme dhe Gjetjet Kryesore në Sistemin e Kanalizimeve                                  | 7-1  |
| 7.2  | Problemet dhe Çështje të Planifikimit                                                               | 7-5  |
| 7.3  | Rishikimi i Politikave Ekzistuese, Strategjive dhe Studimeve të Mëparshme                           | 7-6  |
| 7.4  | Analiza Sasiore për Kapacitetet e Kërkuara të Kanalizimeve në të Ardhmen                            | 7-13 |
| 7.5  | Koncepti i Planifikimit dhe Kuadri Kryesor i Masterplanit të Kanalizimeve                           | 7-15 |
| 7.6  | Përmirësimi i Projektit në Vijim dhe Zgjerimi i Sistemit të Kanalizimeve                            | 7-26 |
| 7.7  | Zhvillimi i Sistemit të Largimit të Ujërave të Shiut                                                | 7-28 |
| 7.8  | Reforma Institucionale, Organizative dhe Financiare për Administrimin e Qëndrueshëm të Kanalizimeve | 7-35 |
| 7.9  | Fazat e Zhvillimit të Kanalizimeve                                                                  | 7-38 |
| 7.10 | Listimi i Projekteve Parësore                                                                       | 7-44 |

## **8 Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM)**

|     |                                                   |     |
|-----|---------------------------------------------------|-----|
| 8.1 | Gjendja e Tanishme dhe Çështje të Nxeha Mjedisore | 8-1 |
|-----|---------------------------------------------------|-----|



|           |                                                                                            |      |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 8.2       | Rishikimi i Politikave Ekzistuese, Studimeve të Mëparshme dhe Çështjeve të Planifikimit    | 8-10 |
| 8.3       | Objektivat dhe Metodologjia e VSM-së                                                       | 8-25 |
| 8.4       | Baza Ligjore për VSM-në                                                                    | 8-26 |
| 8.5       | Analiza e Ndikimit Mjedisor në Projektet/Planet e Veprimit të Propozuara nga Secili Sektor | 8-27 |
| 8.6       | Takimet me Grupet e Interesit                                                              | 8-47 |
| 8.7       | Shqyrtime dhe Veprime të Mëtejshme                                                         | 8-51 |
| <b>9</b>  | <b>Reforma Institucionale dhe Organizative për Koordinimin e Zhvillimit</b>                |      |
| 9.1       | Gjendja Sot dhe Gjetje të Spikatura                                                        | 9-1  |
| 9.2       | Çështjet e Koordinimit në Bashkinë e Tiranës                                               | 9-11 |
| 9.3       | Institucionalizimi i Mekanizmit Koordinues të Frytshëm                                     | 9-12 |
| 9.4       | Struktura Organizative e Propozuar për Administrimin e Zhvillimit Metropolitan             | 9-14 |
| 9.5       | Struktura Institucionale për Zbatimin e Masterplanit                                       | 9-17 |
| 9.6       | Propozimi "Manuali i Koordinimit" për Planifikimin, Zbatimin dhe Monitorimin               | 9-18 |
| <b>10</b> | <b>Menaxhimi Financiar dhe Fiskal</b>                                                      |      |
| 10.1      | Gjendja Sot dhe Gjetje të Spikatura                                                        | 10-1 |
| 10.2      | Masa të Qëndrueshme për Kapacitetin Financiar të Qeverisë Vendore për Zhvillimin Urban     | 10-7 |
| 10.3      | Futja e "Modelit PPP" për Projektet e Infrastrukturës Urbane                               | 10-8 |
| 10.4      | Lista Paraprake e Veprimeve Parësore                                                       | 10-9 |

## **Pjesa 2: Planet e Veprimit të Sektorëve**

### **11 Plan Veprimi për Rugët dhe Transportin Urban**

|      |                                                                         |       |
|------|-------------------------------------------------------------------------|-------|
| 11.1 | Të përgjithshme                                                         | 11-1  |
| 11.2 | Projekti i Unazës së Jashtme (Segmenti Verior)                          | 11-3  |
| 11.3 | Projekti i Zhvillimit të Akseve që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme | 11-17 |
| 11.4 | Transporti Publik i Integruar dhe Projekti i Zhvillimit të Parkimit     | 11-30 |
| 11.5 | Analiza Financiare dhe Ekonomike                                        | 11-49 |
| 11.6 | Vlerësimet Mjedisore                                                    | 11-56 |
| 11.7 | Rekomandimet për Veprimet                                               | 11-85 |

### **12 Plani i Veprimit për Planin e MIMN**

|      |                                                                            |       |
|------|----------------------------------------------------------------------------|-------|
| 12.1 | Të Përgjithshme (Zgjedhja e Projekteve Parësore, Hamendësimet dhe Kushtet) | 12-1  |
| 12.2 | Zërat e Projekteve Parësore të Planit të MIMN                              | 12-6  |
| 12.3 | Përshkrime dhe Propozimet Teknike të Projektit                             | 12-6  |
| 12.4 | Analiza Financiare dhe Ekonomike                                           | 12-43 |
| 12.5 | Vlerësimet Mjedisore                                                       | 12-50 |
| 12.6 | Rekomandime dhe Përfundime                                                 | 12-64 |

### **13 Planet e Veprimit për Zhvillimin e Sistemit të Furnizimit me Ujë**

|      |                                                                               |       |
|------|-------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 13.1 | Të Përgjithshme (Përzgjedhja e Projekteve Parësore, Hamendësimet dhe Kushtet) | 13-1  |
| 13.2 | Zërat e Projektit të Menaxhimit të Integruar të Ujit                          | 13-1  |
| 13.3 | Përmbledhje dhe Propozime Teknike të Projektit                                | 13-5  |
| 13.4 | Analiza Financiare dhe Ekonomike                                              | 13-6  |
| 13.5 | Vlerësimet Mjedisore                                                          | 13-11 |
| 13.6 | Rekomandimet për Veprime                                                      | 13-23 |

### **14 Planveprimi për Zhvillimin e Sistemit të Kanalizimit dhe Largimit të Ujërave të Shiut**

|      |                                         |       |
|------|-----------------------------------------|-------|
| 14.1 | Të Përgjithshme                         | 14-1  |
| 14.2 | Zërat e Projekteve Parësore             | 14-1  |
| 14.3 | Projekti i Mbledhjes së Ujërave të Zeza | 14-7  |
| 14.4 | Projekti i Trajtimit të Ujërave të Zeza | 14-8  |
| 14.5 | Analiza Financiare dhe Ekonomike        | 14-10 |
| 14.6 | Vlerësimet Mjedisore                    | 14-16 |
| 14.7 | Rekomandimet për Veprime                | 14-26 |

### **15 Hapi Tjetër**

### **16 Shtojcat**

|           |                                         |      |
|-----------|-----------------------------------------|------|
| Shtojca 1 | Objekti i Punës                         | A1-1 |
| Shtojca 2 | Minutat e Takimit të Komitetit Drejtues | A2-1 |
| Shtojca 3 | Anëtarët e Ekipit të Studimit           | A3-1 |

\*\*\*

## Lista e Tabelave

|               |                                                                                                         |       |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tabela 2.2.1  | Parashikimi i Numrit të Vendeve të Punës në ZMT                                                         | 2-3   |
| Tabela 2.3.1  | Përbërja e PBB (%) e Sektorit Industrial në vitet 1993, 2003 dhe 2011                                   | 2-4   |
| Tabela 2.6.1  | Rezultati i Diskutimit nga Takimi me Gratë                                                              | 2-14  |
| Tabela 2.7.1  | Vlerësimi i Kostos për Përmirësimin e Ndërtesave Joformale në Shqipëri                                  | 2-18  |
| Tabela 4.1.1  | Gjatësia e Rrugëve Urbane në Tiranë                                                                     | 4-2   |
| Tabela 4.4.1  | Parametrat e Modelit të Gjenerimit dhe Tërheqjes së Udhëtimit                                           | 4-30  |
| Tabela 4.4.2  | Parametrat e Modelit të Shpërndarjes së Udhëtimit                                                       | 4-31  |
| Tabela 4.4.3  | Parametrat e Modelit të Ndarjes së Mënyrës                                                              | 4-32  |
| Tabela 4.4.4  | Parashikimi i Udhëtimeve të Përgjithshme Sot dhe në të Ardhmen gjatë Orëve Pik të Mëngjesit (6:00-9:00) | 4-37  |
| Tabela 4.5.1  | Vendndodhjet dhe Kërkesat Strukturore të Rrugëve Unazore sipas Madhësisë së Qyteteve                    | 4-44  |
| Tabela 4.6.1  | Përcaktimi i Funksioneve të Rrugëve Urbane                                                              | 4-48  |
| Tabela 4.6.2  | Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik Paraprak e Projektit të Ndërtimit të Aksit që Mungon                   | 4-53  |
| Tabela 4.6.3  | Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik Paraprak e Projektit të Unazës së Ndërmjetme                           | 4-55  |
| Tabela 4.6.4  | Krahasimi i Parashikimit të Kërkesës ndërmjet Alternativave të Unazës së Jashtme                        | 4-63  |
| Tabela 4.6.5  | Hetimi i Zbatueshmërisë së Projektit të Rrugëve “Shtesë” nga Plani i Ri Rregullues                      | 4-64  |
| Tabela 4.6.6  | Lista e Projekteve të Zhvillimit të Rrugëve                                                             | 4-67  |
| Tabela 4.6.7  | Krahasimi i Udhëtimeve Totale në të Ardhmen: Rasti “Pa Bërë Gjë” dhe Rasti i Masterplanit               | 4-70  |
| Tabela 4.7.1  | Vlerësimi i Kërkesës së Parkimit në ZQB                                                                 | 4-73  |
| Tabela 4.7.2  | Vlerësimi i Ofertës së Parkimit në ZQB                                                                  | 4-73  |
| Tabela 4.7.3  | Krahasimi i Udhëtimeve Totale në të Ardhmen: Rasti Me dhe Pa Çmimin e Parkimit                          | 4-76  |
| Tabela 4.7.4  | Krahasimi i Tre Sistemeve Kryesore të Kontrollit të Sinjalistikës së Trafikut                           | 4-78  |
| Tabela 4.8.1  | Lista e Projekteve të Zhvillimit të Transportit Publik                                                  | 4-79  |
| Tabela 4.8.2  | Parashikimi i Vëllimit Segmental të Pasagjerëve në Katër Linjat e Tramvajit të Propozuara (2027)        | 4-82  |
| Tabela 4.8.3  | Parashikimi i Vëllimit Segmental të Pasagjerëve të Tramvajit me një Linjë Tramvaji në Unazën 4 (2027)   | 4-83  |
| Tabela 4.10.1 | Shembuj të Bashkëpunimit ndërmjet Operatorëve të Transportit Publik në Gjermani                         | 4-95  |
| Tabela 4.11.1 | Kriteret e Vlerësimit                                                                                   | 4-97  |
| Tabela 4.11.2 | Vlerësimi i Pikëzuar i Përparësive për Projektet e Propozuara                                           | 4-98  |
| Tabela 4.11.3 | Afati i Zbatimit për Projektet/Programet në Sektorin e Rrugëve dhe Transportit Urban                    | 4-99  |
| Tabela 4.12.1 | Kostot e Masterplanit të Rrugëve dhe e Transportit Urban (2013-2027)                                    | 4-100 |
| Tabela 4.12.2 | Kostoja e Masterplanit të Rrugëve dhe e Transportit Urban sipas Afateve të Zhvillimit                   | 4-101 |
| Tabela 4.12.3 | Alokimi i Kostos për Masterplanin sipas Sektorit Publik/Privat (2013-2027)                              | 4-102 |
| Tabela 5.1.1  | Përmbledhja e Vrojtimit të Sasisë së Mbetjeve Familjare të Prodhuara                                    | 5-2   |
| Tabela 5.1.2  | Përmbledhja e Vrojtimit të Përbërjes së Mbetjeve Familjare                                              | 5-2   |

|               |                                                                                                                   |      |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Tabela 5.1.3  | Përmbledhje e Vrojtimit të Sasisë dhe Përbërjes së Mbetjeve në Venddepozitimin Sharrë                             | 5-3  |
| Tabela 5.1.4  | Vlerësimi i normës së prodhimit të mbetjeve (kg/frymë/ditë)                                                       | 5-6  |
| Tabela 5.1.5  | Përbërja e Mbetjeve Familjare dhe Mbetjeve të Ardhura në Sharrë (2011)                                            | 5-7  |
| Tabela 5.1.6  | Përmbledhja e Mbetjeve të Riciklueshme                                                                            | 5-9  |
| Tabela 5.1.7  | Përmbledhja e Analizës së Përmbajtjes së Lagështirës dhe Densitetit                                               | 5-10 |
| Tabela 5.1.8  | Skica e Ofruesve të Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve                                                         | 5-12 |
| Tabela 5.1.9  | Sasia e vlerësuar e Mbetjeve të Grumbulluara nga Ofruesit e Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve (Shtator, 2011) | 5-14 |
| Tabela 5.1.10 | Çmimi i shitjes së Materialeve të Riciklueshme në Venddepozitimin e Mbetjeve, Sharrë (2010)                       | 5-15 |
| Tabela 5.1.11 | Përmbledhja e Sasisë së Materialeve të Riciklueshme në Sharrë (2010)                                              | 5-15 |
| Tabela 5.1.12 | Numri i Ricikluesve të Regjistruar                                                                                | 5-16 |
| Tabela 5.1.13 | Lista e Makinerive dhe Mjeteve Ekzistuese në Venddepozitimin e Mbetjeve, Sharrë                                   | 5-20 |
| Tabela 5.1.14 | Trendi i Buxhetit të Menaxhimit të Mbetjeve 2000-2011                                                             | 5-23 |
| Tabela 5.1.15 | Tarifa e Mbetjeve e BT                                                                                            | 5-23 |
| Tabela 5.1.16 | Përqindja e Grumbullimit të Tarifës së Mbetjeve në BT                                                             | 5-24 |
| Tabela 5.3.1  | Planet e Veprimit dhe Afatet Kohore sipas Planit Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve                               | 5-34 |
| Tabela 5.3.2  | Funksionet e Organizatave që lidhen me Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta                                            | 5-42 |
| Tabela 5.3.3  | Plani i Menaxhimit të Mbetjeve për Tiranën në Përputhje me Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve              | 5-45 |
| Tabela 5.3.4  | Kostoja e Menaxhimit të Mbetjeve për një Bashki me Popullsi prej 300000 banorësh                                  | 5-47 |
| Tabela 5.3.5  | Përmbledhje e Aktiviteteve të Donatorëve në MMN                                                                   | 5-49 |
| Tabela 5.4.1  | Popullsia e Planifikuar në Minibashki (2011-2027)                                                                 | 5-51 |
| Tabela 5.4.2  | Sipërfaqja e katit Rezidencial dhe jo-Rezidencial në Zonën e Grumbullimit të Mbetjeve                             | 5-52 |
| Tabela 5.4.3  | Raporti i katit Rezidencial dhe Jo-Rezidencial në Zonën e Grumbullimit të Mbetjeve                                | 5-52 |
| Tabela 5.4.4  | Popullsia e Planifikuar e Zonave të Grumbullimit të Mbetjeve                                                      | 5-53 |
| Tabela 5.4.5  | Sasia e Mbetjeve Familjare të Planifikuara (t/d)                                                                  | 5-54 |
| Tabela 5.4.6  | Sasia e Planifikuar e Mbetjeve Tregtare, të Bizneseve dhe Institucioneve (t/d)                                    | 5-54 |
| Tabela 5.4.7  | Sasia Totale Mbetjeve Bashkiake (t/d)                                                                             | 5-55 |
| Tabela 5.4.8  | Përmbledhja e Përbërjes së Mbetjeve të VSPM (2011)                                                                | 5-56 |
| Tabela 5.4.9  | Përbërja e Mbetjeve në të Ardhmen                                                                                 | 5-57 |
| Tabela 5.7.1  | Sasia e Mundshme e Grumbullimit dhe Transportit të Mbetjeve (t/d)                                                 | 5-79 |
| Tabela 5.7.2  | Kapaciteti i Tanishëm i Grumbullimit dhe Transportit të Mbetjeve në çdo Zonë Shërbimi                             | 5-79 |
| Tabela 5.7.3  | Kapaciteti i Tanishëm i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve në Zonat e Shërbimit                           | 5-80 |
| Tabela 5.7.4  | Kapaciteti i Kërkuar i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve në të Ardhmen                                   | 5-81 |
| Tabela 5.7.5  | Kapaciteti Mbajtës i Kontejnerëve të Mbetjeve Sot në Secilën Zonë Shërbimi                                        | 5-82 |
| Tabela 5.7.6  | Kapaciteti Mbajtës i Kërkuar i Kontejnerëve të Mbetjeve në të Ardhmen                                             | 5-82 |

|               |                                                                                              |       |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tabela 5.7.7  | Përmbledhja e Zonave të Pambuluara me Shërbim nga Zona me Shërbim Grumbullimi                | 5-83  |
| Tabela 5.7.8  | Detajet e Zonave të Pambuluara në Minibashkitë nga Zona e Shërbimit të Grumbullimit          | 5-84  |
| Tabela 5.7.9  | Përmbledhje e Zonave të Pambuluara nga Minibashkitë                                          | 5-85  |
| Tabela 5.7.10 | Detajet e Zonave të Pambuluara në Minibashkitë                                               | 5-85  |
| Tabela 5.7.11 | Opsionet e Rikuperimit të Materialeve të Riciklimit                                          | 5-87  |
| Tabela 5.7.12 | Skica e Planit të Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve                                 | 5-89  |
| Tabela 5.8.1  | Norma e Vlerësuar e Rikuperimit të Materialeve Kryesore të Rikuperimit                       | 5-91  |
| Tabela 5.8.2  | Norma e synuar, e propozuar për secilin komponent                                            | 5-91  |
| Tabela 5.8.3  | Plani i Synuar i Sasisë së Riciklimit dhe Rikuperimit dhe Norma për çdo Përbërës             | 5-92  |
| Tabela 5.8.4  | Norma e Rikuperimit të Planifikuar dhe Sasia e Materialeve të Riciklueshme                   | 5-94  |
| Tabela 5.8.5  | Norma e Rikuperimit të Planifikuar dhe Sasia e Mbetjeve Organike                             | 5-94  |
| Tabela 5.8.6  | Norma e Rikuperimit të Planifikuar dhe Sasia e Materialeve të Riciklueshme sipas Viteve      | 5-95  |
| Tabela 5.8.7  | Norma e Planifikuar e Rikuperimit dhe Sasia e Mbetjeve Organike Sipas Viteve                 | 5-95  |
| Tabela 5.8.8  | Përmbledhja e Planit “3R” të Zvogëlimit të Mbetjeve                                          | 5-97  |
| Tabela 5.9.1  | Sasia e Mbetjeve e Planifikuar për Trajtimin e Ndërmjetëm                                    | 5-98  |
| Tabela 5.9.2  | Sasia e Mbetjeve e Planifikuar për Trajtim të Ndërmjetëm, Sipas Viteve                       | 5-98  |
| Tabela 5.9.3  | Përbërja e Planifikuar e Mbetjeve për Planin e MIMN të BT- së                                | 5-100 |
| Tabela 5.9.4  | Përmbajtja e Lagështisë për Mbetjet e Ardhura (2011)                                         | 5-100 |
| Tabela 5.9.5  | Norma e Tre Përbërësve dhe Vlera e Ulët Kalorifike (2011)                                    | 5-100 |
| Tabela 5.9.6  | Gjendja e Impianteve të Incenerimit që Funksionojnë në Japoni, Viti Fiskal 2009              | 5-103 |
| Tabela 5.9.7  | Vlera Kalorifike e Mbetjeve Bashkiake në Impiantet e Incenerimit në Japoni, Viti Fiskal 2009 | 5-103 |
| Tabela 5.9.8  | Zona Bujqësore dhe Kërkesa e Vlerësuar për kompostim në Shqipëri                             | 5-104 |
| Tabela 5.9.9  | Variantet e Trajtimit të Ndërmjetëm                                                          | 5-105 |
| Tabela 5.9.10 | Përmbledhje e Planit të Trajtimit të Ndërmjetëm                                              | 5-107 |
| Tabela 5.10.1 | Sasia e Planifikuar e Depozitimit të Mbetjeve                                                | 5-108 |
| Tabela 5.10.2 | Sasia e Planifikuar për Depozitim Sipas Viteve                                               | 5-109 |
| Tabela 5.10.3 | Vëllimi i Planifikuar i Mbetjeve për Grumbullim në Venddepozitim Sipas Viteve                | 5-109 |
| Tabela 5.10.4 | Informacioni Bazë i Vendeve Kandidatë të Venddepozitimeve të Mbetjeve                        | 5-111 |
| Tabela 5.10.5 | Informacioni Bazë i Vendeve Kandidatë të Venddepozitimeve të Mbetjeve                        | 5-113 |
| Tabela 5.10.6 | Përmbledhje e Planit të Grumbullimit dhe Transportit të Mbetjeve                             | 5-114 |
| Tabela 5.11.1 | Përmbledhje e Planit të Zhvillimit të Kapacitetit Institucional                              | 5-122 |
| Tabela 5.12.1 | Përmbledhje e Planit të Forcimit Financiar                                                   | 5-124 |
| Tabela 5.13.1 | Përmbledhje e Planit të Rritjes së Vetëdijes Qytetare                                        | 5-126 |
| Tabela 5.14.1 | Zbatimi i Afatit Kohor të Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës (2/1)                        | 5-128 |
| Tabela 5.14.2 | Zbatimi i Afatit Kohor të Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës (2/2)                        | 5-129 |
| Tabela 6.1.1  | Objektivat Strategjike dhe Treguesit e Performancës (1/2)                                    | 6-4   |
| Tabela 6.1.2  | Objektivat Strategjike dhe Treguesit e Performancës (2/2)                                    | 6-5   |
| Tabela 6.1.3  | Investimet Kapitale Gjithsej të Nevojshme në Periudhën e Planifikimit (në Lekë)              | 6-6   |
| Tabela 6.1.4  | Rezultatet e Treguesve Kryesorë të UKT në 2011                                               | 6-7   |
| Tabela 6.1.5  | Tabela e Tarifave të Ujit                                                                    | 6-7   |
| Tabela 6.1.6  | Lista e Rezervuarëve                                                                         | 6-11  |

|               |                                                                                             |      |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Tabela 6.1.7  | Numri i Lidhjeve me Ujë për çdo Zonë Area                                                   | 6-13 |
| Tabela 6.5.1  | Zona e Furnizimit me Ujë dhe Vëllimi i Shitur                                               | 6-19 |
| Tabela 6.5.2  | Vëllimi i Burimeve të Ujit                                                                  | 6-20 |
| Tabela 6.5.3  | Të Dhënat Ditore të Shpërndarjes në Tri (3) Vitet e Fundit                                  | 6-20 |
| Tabela 6.5.4  | Numri i Popullsisë së Shërbyer sipas Blloqeve të Shpërndarjes                               | 6-21 |
| Tabela 6.5.5  | Kërkesa për Ujë në Bashkinë e Tiranës në 2027                                               | 6-21 |
| Tabela 6.5.6  | Kërkesa për Ujë në Bashkinë e Tiranës në 2026                                               | 6-22 |
| Tabela 6.5.7  | Parashikimi i Kërkesës për Ujë                                                              | 6-22 |
| Tabela 6.8.1  | Plani i Zgjerimit të Rezervuarëve                                                           | 6-26 |
| Tabela 6.11.1 | Projektet/Veprimet e Propozuara dhe Afatet                                                  | 6-32 |
| Tabela 6.12.1 | Grafiku i Zbatimit dhe Kosto e Projekteve Parësore                                          | 6-33 |
| Tabela 7.3.1  | Rajoni i Kanalizimeve (shtrirja e Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Zeza)                | 7-9  |
| Tabela 7.3.2  | Zona e Projektit Parësor e Rajonit të Kanalizimeve, Kashar (ha)                             | 7-9  |
| Tabela 7.3.3  | Popullsia në Zonën e Planifikuar sipas Juridiksionit (banorë)                               | 7-9  |
| Tabela 7.3.4  | Numri i Popullsisë së Shërbyer me Kanalizime në Rajonin e Kanalizimeve Kashar (banorë)      | 7-9  |
| Tabela 7.3.5  | Prurja e Ujërave të Zeza të Rajonit të Kanalizimeve Kashar (Max. ditor) (m <sup>3</sup> /d) | 7-10 |
| Tabela 7.3.6  | Përmbledhje për Linjën e Kanalizimeve të Tiranës (Faza I Tubat e Kanalizimeve)              | 7-10 |
| Tabela 7.3.7  | Përmbledhje për Linjën e Kanalizimeve Kashar (Faza II Tubat e Kanalizimeve)                 | 7-10 |
| Tabela 7.3.8  | Përmbledhje e Stacionit të Pompimit Kashar                                                  | 7-10 |
| Tabela 7.3.9  | Prurja e Ujërave të Zeza dhe Cilësia e Ujit të ITUZ Kashar                                  | 7-10 |
| Tabela 7.3.10 | Përmbledhje e Objekteve të ITUZ Kashar                                                      | 7-11 |
| Tabela 7.3.11 | Përmbledhje e Projekteve Parësore                                                           | 7-12 |
| Tabela 7.4.1  | Krahasimi i Parashikimit të Popullsisë                                                      | 7-13 |
| Tabela 7.4.2  | Krahasimi i Parashikimit të Popullsisë së Njësive (1)                                       | 7-14 |
| Tabela 7.4.3  | Krahasimi i Parashikimit të Popullsisë së Njësive (2)                                       | 7-15 |
| Tabela 7.4.4  | Parashikimi i Prurjes së Ujërave të Zeza në 2030                                            | 7-15 |
| Tabela 7.5.1  | Përmbledhja e Rajoneve të Propozuara të Kanalizimeve                                        | 7-16 |
| Tabela 7.5.2  | Përmbledhje e Planit të Variantit 1                                                         | 7-19 |
| Tabela 7.5.3  | Përmbledhje e Planit të Variantit 2                                                         | 7-20 |
| Tabela 7.5.4  | Krahasimi i planeve alternative për mbulimin e zonës së Saukut                              | 7-21 |
| Tabela 7.5.5  | Kosto e Ndërtimit për çdo Objekt                                                            | 7-22 |
| Tabela 7.5.6  | Kostoja e F&M për çdo Objekt                                                                | 7-22 |
| Tabela 7.5.7  | Kontrolli i Kapacitetit të Linjës Kryesore të Kanalizimeve Nr. 3                            | 7-22 |
| Tabela 7.5.8  | Pasqyra e Përlllogaritjes së Prurjeve                                                       | 7-25 |
| Tabela 7.7.1  | Përmasat e Tubacioneve Kryesore të Ujërave të Shiut                                         | 7-31 |
| Tabela 7.7.2  | Përmbledhje e Tubacioneve Kryesore të Ujërave të Shiut                                      | 7-32 |
| Tabela 7.7.3  | Koeficienti i Përshkueshmërisë në Vendin e ITUZ                                             | 7-33 |
| Tabela 7.7.4  | Llogaritja e Ujit të Shiut në Rastin e Trotuareve të Përshkueshme (1)                       | 7-34 |
| Tabela 7.7.5  | Llogaritja e Ujit të Shiut në Rastin e Trotuareve të Përshkueshme (2)                       | 7-34 |
| Tabela 7.9.1  | Hartimi i Projekteve të Kanalizimeve                                                        | 7-39 |
| Tabela 7.9.2  | Afatet e Projekteve (1)                                                                     | 7-41 |
| Tabela 7.9.3  | Kostoja e Projektit                                                                         | 7-43 |
| Tabela 7.10.1 | Përzgjedhja e Projektit Parësor                                                             | 7-45 |
| Tabela 8.1.1  | Llojet e Florës dhe Faunës                                                                  | 8-5  |
| Tabela 8.1.2  | Lloje të rrezikuara bazuar në IUCN dhe Lista e Kuqe e Florës dhe Faunës shqiptare           | 8-6  |

|                |                                                                                                          |      |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Tabela 8.1.3   | Lista e stacioneve të monitorimit për ndotjen e ajrit                                                    | 8-8  |
| Tabela 8.1.4   | Rezultatet e Ndotjes së Ujit                                                                             | 8-10 |
| Tabela 8.2.1   | Lista e tipeve të projekteve të sektorëve të studimit bazuar në ligjin Nr. 10,440                        | 8-18 |
| Tabela 8.2.2   | Lista e ligjeve dhe rregulloreve për shpronësimin e tokës                                                | 8-20 |
| Tabela 8.2.3   | Përmbledhje e Ndikimeve të mundshme dhe masave të propozuara nga PRrT                                    | 8-25 |
| Tabela 8.4.1   | Lista e ligjeve dhe rregulloreve që aplikohen për VSM-në                                                 | 8-28 |
| Tabela 8.5.1   | Variantet e Seksionit verior të Unazës së Jashtme                                                        | 8-30 |
| Tabela 8.5.2   | Përfundimet e Analizës: Unaza e Jashtme                                                                  | 8-31 |
| Tabela 8.5.3   | Variantet e Bulevardit Verior të Tiranës                                                                 | 8-32 |
| Tabela 8.5.4   | Rezultatet e Analizës: Bulevardi Verior i Tiranës                                                        | 8-33 |
| Tabela 8.5.5   | Variantet e Sistemit të Transportit publik                                                               | 8-35 |
| Tabela 8.5.6   | Tabela e Analizës: Sistemi i transportit publik                                                          | 8-36 |
| Tabela 8.5.7   | Variante në zhvillimin e zonave të Parkimit                                                              | 8-37 |
| Tabela 8.5.8   | Tabela e analizës: Zhvillimi i zonave të parkimit                                                        | 8-38 |
| Tabela 8.5.9   | Variante të Trajtimit të Ndërmjetëm                                                                      | 8-39 |
| Tabela 8.5.10  | Tabela e analizës (Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta: Trajtimi i Ndërmjetëm)                                | 8-41 |
| Tabela 8.5.11  | Variantet e Shesheve përfundimtare të Landfillit                                                         | 8-42 |
| Tabela 8.5.12  | Tabela e Analizës (Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta: Zhvillimi i Landfillit Përfundimtar)                  | 8-43 |
| Tabela 8.5.13  | Variantet e Planit të Zhvillimit të Sektorit të Furnizimit me Ujë                                        | 8-45 |
| Tabela 8.5.14  | Tabela e analizës (Zhvillimi i planit në sektorin e furnizimit me ujë)                                   | 8-46 |
| Tabela 8.5.15  | Tabela e analizës (Sektori i Trajtimit të Kanalizimeve: Zhvillimi i strukturave të kanalizimeve)         | 8-49 |
| Tabela 8.6.1   | Lista e pjesëmarrësve në takimin e parë të grupeve të interesit                                          | 8-51 |
| Tabela 8.6.2   | Rezultatet e takimit i të grupeve të interesit                                                           | 8-53 |
| Tabela 9.1.1   | Organizmat Kryesorë për Planifikimin dhe Politikëbërjen Urbane                                           | 9-1  |
| Tabela 9.1.2   | Instrumentet Kryesorë të Politikëbërjes dhe Planifikimit të Zhvillimit Urban                             | 9-4  |
| Tabela 9.1.3   | Deklaratat e Para të Misionit dhe Përgjegjësi, Departamentet e Bashkisë                                  | 9-6  |
| Tabela 9.1.4   | Perceptimi i Shkaqeve të Dobësisë Organizative                                                           | 9-10 |
| Tabela 9.6.1   | Procesi i Planifikimit të Zhvillimit Urban                                                               | 9-19 |
| Tabela 10.1.1  | Përcaktimi i Përgjegjësi sipas Ligjit për Pushtetin Vendor                                               | 10-1 |
| Tabela 10.1.2  | Burimet e të Ardhurave të Pushtetit Vendor                                                               | 10-1 |
| Tabela 10.1.3  | Masat për Zgjerimin e Burimit të të Ardhurave dhe Fuqisë së Pushtetit Vendor                             | 10-1 |
| Tabela 10.1.4  | Burimi i të Ardhurave Vendore dhe të Ardhurat Diskreionale Vendore Neto, në Shqipëri për vitet 1996-2006 | 10-2 |
| Tabela 10.1.5  | Të Ardhurat Vendore Mesatare për Frymë të Qeverive Vendore Shqiptare, 2003                               | 10-3 |
| Tabela 10.1.6  | Të Ardhurat e Përgjithshme dhe të Veta të Bashkisë së Tiranës për vitet 2000, 2005, 2007                 | 10-3 |
| Tabela 10.1.7  | Struktura e të Ardhurave Vendore e Bashkisë së Tiranës në 2007                                           | 10-4 |
| Tabela 10.1.8  | Alokimi i Shpenzimeve Vendore për Shërbime Publike Vendore në Shqipëri                                   | 10-5 |
| Tabela 10.1.9  | Buxheti i Bashkisë së Tiranës, Propozuar 2006-2008                                                       | 10-6 |
| Tabela 10.1.10 | Paketat e Huasë Dhënë Bashkisë së Tiranës                                                                | 10-7 |
| Tabela 11.2.1  | Krahasimi i Parashikimit të Kërkesës ndërmjet Alternativave të Unazës së Jashtme                         | 11-9 |



|                |                                                                                                                               |       |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tabela 11.2.2  | Vëllimi i sotshëm dhe i Ardhshëm i Trafikut në Rrugën Demokracia në Pikun e Mëngjesit                                         | 11-10 |
| Tabela 11.2.3  | Urat Kryesore në Unazën e Jashtme (Segmenti Verior)                                                                           | 11-11 |
| Tabela 11.2.4  | Kosto e Projektit: Projekti Parësor 1                                                                                         | 11-13 |
| Tabela 11.2.5  | Ndarja e Kostos së Shpronësimit të Tokës për Opsionet e Unazës së Jashtme                                                     | 11-14 |
| Tabela 11.2.6  | Ndarja e Kostos për Prishjen e Ndërtesave për Opsionet e Unazës së Jashtme                                                    |       |
| Tabela 11.2.7  | Afati i Projektit Parësor 1                                                                                                   |       |
| Tabela 11.3.1  | Vëllimi i Sotëm dhe në të Ardhmen I trafikut në Unazën e Brendshme dhe të Mesme në Pikun e Mëngjesit                          | 11-20 |
| Tabela 11.3.2  | Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik e Projektit të Aksit që Mungon tek Unaza e Brendshme                                         | 11-22 |
| Tabela 11.3.3  | Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik e Projektit të Aksit që Mungon tek Unaza e Mesme                                             | 11-23 |
| Tabela 11.3.4  | Zhvillimi i Projektit të Aksit që Mungon në Unazën e Mesme                                                                    | 11-24 |
| Tabela 11.3.5  | Kosto e Projektit: Projekti Parësor 2                                                                                         | 11-27 |
| Tabela 11.3.6  | Afati i Zbatimit të Projektit Parësor 2                                                                                       | 11-27 |
| Tabela 11.4.1  | Vëllimi i Pasagjerëve të sotshëm dhe në të Ardhmen në Korridoret Kryesore të Autobusëve dhe të Tramvajit në Pikun e Mëngjesit | 11-33 |
| Tabela 11.4.2  | Përmbledhje e Funkcionimit të dy Linjave të Tramvajit (RTU 3-1-1, 3-1-2)                                                      | 11-34 |
| Tabela 11.4.3  | Analizat e Hollësishme dhe Sasiore e Projekteve Rrugore për Zhvillimin e Linjave të Tramvajit                                 | 11-36 |
| Tabela 11.4.4  | Numri i Autobusëve për Secilën Linjë                                                                                          | 11-38 |
| Tabela 11.4.5  | Analizat e Hollësishme dhe Sasiore e Projekteve Rrugore për Zhvillimin e Korsive të Autobusëve                                | 11-39 |
| Tabela 11.4.6  | Kosto e Projektit: Nënprojekti i Zhvillimit të Linjave të Tramvajit                                                           | 11-43 |
| Tabela 11.4.7  | Kosto e Projektit: Nënprojekti i Zhvillimit të Korsive të Përcaktuara për Autobusë                                            | 11-44 |
| Tabela 11.4.8  | Kosto e Projektit: Nënprojekti i Zhvillimit të Parkimit                                                                       | 11-45 |
| Tabela 11.4.9  | Kosto e Projektit: Projekti Parësor 3                                                                                         | 11-45 |
| Tabela 11.4.10 | Afati i Zbatimit I Projektit Parësor 3                                                                                        | 11-47 |
| Tabela 11.5.1  | NBKF e Synuar nga Investitorët                                                                                                | 11-49 |
| Tabela 11.5.2  | Kostot Financiare Fillestare e Investimeve të Dy Linjave të Tramvajit                                                         | 11-50 |
| Tabela 11.5.3  | Jetëgjatësia e Pritur e Aseteve për Financim                                                                                  | 11-50 |
| Tabela 11.5.4  | Kostot Vjetore e F&M së Dy Linjave të Tramvajit në 2021-2050                                                                  |       |
| Tabela 11.5.5  | Të Ardhurat e Tarifave të Dy Linjave të Tramvajit                                                                             | 11-51 |
| Tabela 11.5.6  | NBKF e Projekteve të Tramvajit                                                                                                | 11-51 |
| Tabela 11.5.7  | Përmbledhja Financiare e Projekteve të Tramvajit                                                                              | 11-51 |
| Tabela 11.5.8  | Kostot Fillestare Financiare të Investimit e Tri Projekteve Parësore                                                          | 11-52 |
| Tabela 11.5.9  | Jetëgjatësia e Pritur e Aseteve për Financim                                                                                  | 11-52 |
| Tabela 11.5.10 | Kostot Vjetore të F&M së Tri Projekteve Parësore në 2021-2050                                                                 | 11-53 |
| Tabela 11.5.11 | Njësitet Bazë të Vlerës së Kohës së Operimit në Shqipëri në 2012                                                              | 11-53 |
| Tabela 11.5.12 | Njësitet Bazë të Vlerës së Kohës në Shqipëri në 2012                                                                          | 11-54 |
| Tabela 11.5.13 | Njësitet Bazë të Kostove të Operimit të Automjeteve në Shqipëri në 2012                                                       | 11-54 |
| Tabela 11.5.14 | Përmbledhja e NBKE e Tri Projekteve Parësore në Sektorin e Rrugëve dhe Transportit Urban                                      | 11-55 |
| Tabela 11.6.1  | Alternativat në Segmentin Verior të Unazës së Jashtme                                                                         | 11-56 |
| Tabela 11.6.2  | Rezultatet e Studimit: Unaza e Jashtme                                                                                        | 11-58 |
| Tabela 11.6.3  | Kushtet e Planifikimit dhe Mjedisi Rrethues (Unaza e Brendshme / Mesme)                                                       | 11-59 |
| Tabela 11.6.4  | Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Unazës së Brendshme / Mesme                                                                | 11-60 |

|                |                                                                                          |       |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tabela 11.6.5  | Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Linjave të Tramvajit                                  | 11-61 |
| Tabela 11.6.6  | Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë                   | 11-62 |
| Tabela 11.6.7  | Kushtet e Planifikimit dhe Mjedisi Rrethues (Rruga Radiale)                              | 11-63 |
| Tabela 11.6.8  | Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Rrugëve Radiale                                       | 11-65 |
| Tabela 11.6.9  | Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Zonave të Parkimit                                    | 11-67 |
| Tabela 11.6.10 | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Parandërtimit                                       | 11-68 |
| Tabela 11.6.11 | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Ndërtimit                                           | 11-70 |
| Tabela 11.6.12 | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Funksionimit                                        | 11-75 |
| Tabela 11.6.13 | Plani i Menaxhimit Mjedisor i Rekomanduar                                                | 11-78 |
| Tabela 11.6.14 | Plani i Rekomanduar i Monitorimit të Mjedisit                                            | 11-80 |
| Tabela 11.6.15 | Vëmendje e Rekomanduar për Përgatitjen e Dokumenteve të VNM                              | 11-83 |
| Tabela 12.2.1  | Ekzaminimi Paraprak i Projekteve të Propozuara në Planin e MIMN                          | 12-2  |
| Tabela 12.2.2  | Supozime dhe Premisat për Zbatimin e Projekteve Parësore                                 | 12-5  |
| Tabela 12.3.1  | Venddepozitimet e Hapura, të Identifikuara në Zonën e BT                                 | 12-8  |
| Tabela 12.3.2  | Afati kohor i Zbatimit të Projektit të Pastrimit                                         | 12-9  |
| Tabela 12.3.3  | Programi Kohor i Projektit të Grumbullimit të Ndarë të Mbetjeve                          | 12-12 |
| Tabela 12.3.4  | Programi kohor i Zbatimit të Programeve 3R                                               | 12-17 |
| Tabela 12.3.5  | Programi kohor i zbatimit të Projektit të Trajtit të Mbetjeve Organike                   | 12-23 |
| Tabela 12.3.6  | Programi kohor i Zbatimit të Projektit të Mbetjeve në Energji                            | 12-26 |
| Tabela 12.3.7  | Programi kohor i zbatimit të Projektit Zgjerimin e Impianteve të Depozitimit të Mbetjeve | 12-31 |
| Tabela 12.3.8  | Programi Kohor i Fuqizimit Organizativ                                                   | 12-33 |
| Tabela 12.3.9  | Programi kohor i Zbatimit të Fuqizimit të Monitorimit dhe Vlerësimit                     | 12-34 |
| Tabela 12.3.10 | Programi kohor i Zbatimit të Fuqizimit Financiar                                         | 12-35 |
| Tabela 12.3.11 | Programi kohor i Zbatimit të Programeve të Rritjes së Ndërgjegjes së Publikut            | 12-38 |
| Tabela 12.3.12 | Investimi Vjetor dhe Kostot F&M të Projekteve Parësore                                   | 12-39 |
| Tabela 12.3.13 | Përmbledhje e Kostove të Projekteve Parësore                                             | 12-40 |
| Tabela 12.3.14 | Investimet, Kostot e Operimit dhe Mirëmbajtjes                                           | 12-41 |
| Tabela 12.3.15 | Kostot e Grumbullimit të Mbetjeve, Trajtit të Ndërmjetëm dhe Depozitimit të Mbetjeve     | 12-41 |
| Tabela 12.3.16 | Kostot Njësi për Shërbimet Respektive                                                    | 12-42 |
| Tabela 12.3.17 | Agjencia e Zbatimit dhe Organizatat Përkatëse                                            | 12-42 |
| Tabela 12.4.1  | NBKF e synuar sipas Investitorëve                                                        | 12-44 |
| Tabela 12.4.2  | Kostot Fillestare të Investimit (Milionë Lekë)                                           | 12-44 |
| Tabela 12.4.3  | Jetëgjatësia e Pritshme e Aseteve me Kosto Investimi për Zëvendësim                      | 12-45 |
| Tabela 12.4.4  | Kostot Vjetore të Funksionimit & Mirëmbajtjes në 2028-2046                               | 12-45 |
| Tabela 12.4.5  | Tabela e Prodhimit të Mbetjeve (ton)                                                     | 12-45 |
| Tabela 12.4.6  | Përqindja e Grumbullimit të Tarifës së Mbetjeve nga Familjet në 2012                     | 12-46 |
| Tabela 12.4.7  | Të Ardhurat nga Tarifa e Mbetjeve për 2012 (Lekë)                                        | 12-46 |
| Tabela 12.4.8  | Të Ardhurat nga Shitjet e Energjisë dhe Kompostit (Milion Lek)                           | 12-47 |
| Tabela 12.4.9  | Supozimet për Çmimin e Shitjes së Energjisë dhe Kompostit                                | 12-47 |
| Tabela 12.4.10 | NBKF e Përmbledhur e Projektit                                                           | 12-47 |
| Tabela 12.4.11 | Përmbledhja e NBKE së Projektit                                                          | 12-49 |
| Tabela 12.5.1  | Lista e masave zbutëse në fazën para-ndërtimore                                          | 12-50 |
| Tabela 12.5.2  | Lista e Masat Zbutëse të Rekomanduara në Fazën Ndërtimore                                | 12-53 |
| Tabela 12.5.3  | Lista e Masave Zbutëse në Fazën e Operimit                                               | 12-57 |
| Tabela 12.5.4  | Plani i Rekomanduar i Menaxhimit Mjedisor                                                | 12-59 |
| Tabela 12.5.5  | Plani i Rekomanduar i Monitorimit Mjedisor                                               | 12-60 |
| Tabela 13.2.1  | Zërat Kryesorë të Projekteve Parësore (1/3)                                              | 13-2  |

|                |                                                                                          |       |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tabela 13.2.1  | Zërat Kryesorë të Projekteve Parësore (2/3)                                              | 13-3  |
| Tabela 13.2.1  | Zërat Kryesorë të Projekteve Parësore (3/3)                                              | 13-4  |
| Tabela 13.3.1  | Objektivat dhe Përmbajtja e Projekteve Parësore                                          | 13-5  |
| Tabela 13.3.2  | Kostoja e Projekteve Parësore                                                            | 13-5  |
| Tabela 13.4.1  | Kostot Fillestare Financiare të Investimit të Projekteve                                 | 13-7  |
| Tabela 13.4.2  | Jetëgjatësia e Pritshme e Aseteve                                                        | 13-7  |
| Tabela 13.4.3  | Kostot Vjetore të Funkcionimit & Mirëmbajtjes së Projektit në 2030-2046                  | 13-8  |
| Tabela 13.4.4  | Vëllimi i Ujit të Shitur i Rastit të Projektit (000 m <sup>3</sup> )                     | 13-8  |
| Tabela 13.4.5  | Numri i Rritur i Përdoruesve sipas Rastit të Projektit                                   | 13-8  |
| Tabela 13.4.6  | Historiku i Ecurisë së Tarifës                                                           | 13-8  |
| Tabela 13.4.7  | Faktorët e Strukturës së Tarifës për Blloqe të Ndryshme të Konsumimit dhe të Përdoruesve | 13-9  |
| Tabela 13.4.8  | Norma Mesatare e Mbledhjes së Tarifës                                                    | 13-9  |
| Tabela 13.4.9  | Të Ardhurat e Rastit të Projektit                                                        | 13-9  |
| Tabela 13.4.10 | Përmbledhja e NBRF të Projektit të Menaxhimit të Ujit                                    | 13-10 |
| Tabela 13.5.1  | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën Përgatitore                                           | 13-12 |
| Tabela 13.5.2  | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Ndërtimit                                           | 13-14 |
| Tabela 13.5.3  | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Funkcionimit                                        | 13-17 |
| Tabela 13.5.4  | Plani i Rekomanduar i Menaxhimit Mjedisor                                                | 13-19 |
| Tabela 13.5.5  | Plani i Monitorimit Mjedisor i Rekomanduar                                               | 13-20 |
| Tabela 13.5.6  | Çështjet e Rekomanduara për Përgatitjen e Dokumentit të VNM                              | 13-22 |
| Tabela 14.2.1  | Përbërësit e Projektit Parësor                                                           | 14-2  |
| Tabela 14.2.2  | Kostoja e Projektit Parësor                                                              | 14-3  |
| Tabela 14.2.3  | Kostoja Vjetore e Investimit                                                             | 14-4  |
| Tabela 14.2.4  | Hapat e Planit të Zhvillimit për Zonën e Fazës II RK Kashar                              | 14-5  |
| Tabela 14.2.5  | Alokimi i Kostos për Analizën Ekonomike/Financiare                                       | 14-7  |
| Tabela 14.3.1  | Kostoja e Investimit                                                                     | 14-8  |
| Tabela 14.4.1  | Kostoja e Investimit                                                                     | 14-9  |
| Tabela 14.5.1  | Kostot Financiare e Investimit Fillestar                                                 | 14-11 |
| Tabela 14.5.2  | Jetëgjatësia e Pritur e Aseteve                                                          | 14-11 |
| Tabela 14.5.3  | Kostot Vjetore të Funkcionimit dhe Mirëmbajtjes në 2030-2051                             | 14-12 |
| Tabela 14.5.4  | Përdoruesit e Mbledhjes së Ujërave të Zeza                                               | 14-12 |
| Tabela 14.5.5  | Ecuria Historike e Tarifës                                                               | 14-12 |
| Tabela 14.5.6  | Faktorët e Strukturës së Tarifës për Blloqe të Ndryshme Konsumi dhe Përdoruesish         | 14-13 |
| Tabela 14.5.7  | Shkalla Mesatare e Mbledhjes së Tarifës                                                  | 14-13 |
| Tabela 14.5.8  | Ta Ardhurat e Tarifës së Ujërave të Zeza                                                 | 14-13 |
| Tabela 14.5.9  | Përdoruesit e Trajtimit të Ujërave të Zeza (Popullsia)                                   | 14-13 |
| Tabela 14.5.10 | Përmbledhja e NBRF e Projektit të Mbledhjes së Ujërave të Zeza                           | 14-14 |
| Tabela 14.5.11 | Përmbledhje e NBRE së Projekteve të Mbledhjes dhe Trajtimit të Ujërave të Zeza           | 14-15 |
| Tabela 14.6.1  | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Parapërgatitore                                     | 14-16 |
| Tabela 14.6.2  | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Ndërtimit                                           | 14-17 |
| Tabela 14.6.3  | Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Funkcionimit                                        | 14-21 |
| Tabela 14.6.4  | Plani i Rekomanduar i Menaxhimit Mjedisor                                                | 14-22 |
| Tabela 14.6.5  | Plani i Rekomanduar i Monitorimit të Mjedisit                                            | 14-23 |
| Tabela 14.6.6  | Vëmendje e Rekomanduar për Përgatitjen e Dokumenteve të VNM                              | 14-26 |

## Lista e Figurave

|               |                                                                                        |      |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Figura 2.1.1  | Projeksioni i Popullsisë për Zonën Metropolitane të Tiranës                            | 2-2  |
| Figura 2.3.1  | Ndryshimet e PBB dhe PBB për Frymë                                                     | 2-3  |
| Figura 2.3.2  | Ndryshimet në Përbërjen Industriale të Shqipërisë                                      | 2-4  |
| Figura 2.6.1  | Nevojat Urgjente Sipas Sektorëve                                                       | 2-16 |
| Figura 3.3.1  | Analiza SWOT për Zhvillimin e Zonës së Tiranës Metropolitane                           | 3-2  |
| Figura 3.4.1  | Kufijtë e ZMT dhe Rrethinat                                                            | 3-4  |
| Figura 3.4.2  | Struktura Policentrike e ZMT me Polet e Zhvillimit dhe Zonat e Shërbimit               | 3-7  |
| Figura 3.4.3  | Shpërndarja e Intensitetit të Propozuar në BT                                          | 3-8  |
| Figura 4.1.1  | Rrjeti Rrugor në Tiranë                                                                | 4-1  |
| Figura 4.1.2  | Rrugët në Tiranë me Kategoritë e Ndryshme të Rrugës                                    | 4-2  |
| Figura 4.1.3  | Zhvillimet e Rrugëve në Tiranë                                                         | 4-3  |
| Figura 4.1.5  | Linjat Qytetase të Autobusëve në Tiranë                                                | 4-5  |
| Figura 4.1.6  | Gatishmëria e Përdorimit të Tranzitit Masiv të Ri me Çmime të Ndryshme                 | 4-5  |
| Figura 4.1.7  | Linjat Rrethqytetase të Autobusëve në Tiranë                                           | 4-7  |
| Figura 4.1.8  | Rrjeti Hekurudhor përreth Tiranës                                                      | 4-8  |
| Figura 4.1.9  | Numri Vjetor i Përgjithshëm i Përdoruesve të Hekurudhës sipas Stacioneve               | 4-9  |
| Figura 4.1.10 | Ecuria e Vëllimit të Pasagjerëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës                 | 4-10 |
| Figura 4.2.1  | Vëllimi i Kamionëve për në/nga Tirana dhe Kalimi i Kamionëve nëpërmjet Tiranës         | 4-12 |
| Figura 4.3.1  | Rrjedha e Planeve Ekzistuese dhe Studimeve që Lidhen me Rrugët dhe Transportin Urban   | 4-19 |
| Figura 4.3.2  | Korridori i Transportit Pan-Evropian në Rajonin e Ballkanit                            | 4-20 |
| Figura 4.3.3  | Përbërësit e Sistemit Rregullator                                                      | 4-22 |
| Figura 4.3.4  | Vendndodhja e Qendrave dhe Rrjeteve Kryesore të Transportit                            | 4-23 |
| Figura 4.3.5  | Zhvillimi i Unazës së Jashtme                                                          | 4-24 |
| Figura 4.4.1  | Katër Hapat e Modelimit të Kërkesës së Transportit                                     | 4-26 |
| Figura 4.4.2  | Zonat e Analizës së Transportit (ZAT) në Tiranë                                        | 4-28 |
| Figura 4.4.3  | Organigrama për Modelimin e Kërkesës së Udhëtimit për vitin 2008                       | 4-29 |
| Figura 4.4.4  | Shembull i Përcaktimit Rritës (Incremental Assignment)                                 | 4-33 |
| Figura 4.4.5  | Gjenerimi i Udhëtimit Shtëpi-Punë sipas ZAT                                            | 4-34 |
| Figura 4.4.6  | Gjenerimi i Udhëtimit Shtëpi-Shkollë sipas ZAT                                         | 4-35 |
| Figura 4.4.7  | Gjenerimi i Udhëtimit Shtëpi-Të Tjera sipas ZAT                                        | 4-35 |
| Figura 4.4.8  | Itineraret e Dëshiruara Shtëpi-Punë ndërmjet Zonave të Integruara                      | 4-36 |
| Figura 4.4.9  | Itineraret e Dëshiruara Shtëpi-Shkollë ndërmjet Zonave të Integruara                   | 4-36 |
| Figura 4.4.10 | Itineraret e Dëshiruara Shtëpi-Të Tjera ndërmjet Zonave të Integruara                  | 4-36 |
| Figura 4.4.11 | Udhëtimet e Përgjithshme Sot dhe në të Ardhmen sipas Mënyrës                           | 4-37 |
| Figura 4.4.12 | Organigrama për Zhvillimin e Rastit të Kërkesës për Udhëtim në Vitin e Tanishëm        | 4-38 |
| Figura 4.4.13 | Vëllimi i Trafikut i Llogaritur Sot dhe në të Ardhmen                                  | 4-39 |
| Figura 4.5.1  | Zhvillimi i Korridoreve Rrugore në Tiranë                                              | 4-43 |
| Figura 4.5.2  | Zonat për Përparesinë e Transportit                                                    | 4-45 |
| Figura 4.5.3  | Sistemi i "Trafikut Qelizor": Një Shembull në Mynih                                    | 4-46 |
| Figura 4.6.1  | Plani i Mëparshëm Rregullues i vitit 1989                                              | 4-49 |
| Figura 4.6.2  | Projektet e Mundshme të Zhvillimit të Rrugëve me Tentativë të "Pesë Unazave" në Tiranë | 4-50 |
| Figura 4.6.3  | Vëllimet Orare të Trafikut në "Pesë Unazat" sipas Segmentit (2027)                     | 4-51 |

|               |                                                                                                 |       |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Figura 4.6.4  | Krahasimi i Dy Alternativave të Unazës 1 (Unaza e Brendshme)                                    | 4-52  |
| Figura 4.6.5  | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Alternativave për Unazën e Brendshme (2027)               | 4-52  |
| Figura 4.6.6  | Krahasimi i Dy Alternativave të Unazës 2 (Unaza e Ndërmjetme)                                   | 4-54  |
| Figura 4.6.7  | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Alternativave për Unazën e Ndërmjetme (2027)              | 4-54  |
| Figura 4.6.8  | Krahasimi i Dy Alternativave të Unazës 3 (Unaza e Mesme):<br>Segmenti Jugor                     | 4-56  |
| Figura 4.6.9  | Seksioni Tipik Tërthor i Unazës 3 (Unaza e Mesme):<br>Segmenti Perëndimor                       | 4-57  |
| Figura 4.6.10 | Seksioni Tipik Tërthor i Unazës 3 (Unaza e Mesme):<br>Segmenti Verior & Lindor                  | 4-57  |
| Figura 4.6.11 | Rezultat i Hetimeve të Vendit të Unazës 4: Segmenti Perëndimor                                  | 4-58  |
| Figura 4.6.12 | Rezultat i Hetimeve të Vendit të Unazës 4: Segmenti Verior                                      | 4-59  |
| Figura 4.6.13 | Rezultat i Hetimeve të Vendit të Unazës 4: Segmenti Lindor                                      | 4-60  |
| Figura 4.6.14 | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa A (2027)                            | 4-61  |
| Figura 4.6.15 | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa B (2027)                            | 4-62  |
| Figura 4.6.16 | Parashikimi i Kërkesës së trafikut të Unazës 5: Alternativa C (2027)                            | 4-62  |
| Figura 4.6.17 | Projektet e Zhvillimit të Rugëve të Propozuara Fillimisht nga Ekipi i Studimit                  | 4-65  |
| Figura 4.6.18 | Projektet e Rugëve “Shtesë” për Përputhshmërinë me Planin e Ri Rregullues                       | 4-66  |
| Figura 4.6.19 | Parashikimi i Kërkesës në Rrjetin me Rugët “Shtesë” nga Plani i Ri Rregullues                   | 4-67  |
| Figura 4.6.20 | Projektet e Zhvillimit të Rugëve në in Tiranë                                                   | 4-68  |
| Figura 4.6.21 | Parashikimi i Kërkesës në Rrjetin Rugor Përfundimtar                                            | 4-68  |
| Figura 4.7.1  | Shembull i Sistemit “Qelizë e Trafikut” në Qendër të Tiranës                                    | 4-69  |
| Figura 4.7.2  | Kryqëzimet e Propozuara për Përmirësimin e Mjediseve të Këmbësorëve                             | 4-70  |
| Figura 4.7.3  | Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë në Tiranë                                       | 4-71  |
| Figura 4.7.4  | Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për B biçikleta në Tiranë                                    | 4-72  |
| Figura 4.7.5  | Zhvillimi i Mjediseve të Parkimit rreth Qendrës së Tiranës                                      | 4-74  |
| Figura 4.7.6  | Shembuj të Tabelave të Informacionit të Parkimit                                                | 4-74  |
| Figura 4.7.7  | Numri i Projektuar i Pasagjerëve në secilin Terminal të Tramvajit (2027)                        | 4-75  |
| Figura 4.7.8  | Hapi i Parë i Projektit të Qendrës së Kontrollit Operacional të Tiranës                         | 4-77  |
| Figura 4.8.1  | Projektet e Zhvillimit të Transportit Publik në Tiranë                                          | 4-80  |
| Figura 4.8.2  | Parashikimi i Kërkesës së Pasagjerëve të Rrjetit të Tranzitit të Propozuar në të Ardhmen (2027) | 4-81  |
| Figura 4.8.3  | Rrjeti i Tranzitit në të Ardhmen me një Linjë Tramvaji në Unazën 4 (2027)                       | 4-83  |
| Figura 4.8.4  | Shembuj të Tranzitit Qendror                                                                    | 4-87  |
| Figura 4.8.5  | Zhvillimi i Transportit të Udhëtarëve të Hekurudhës përreth Tiranës                             | 4-88  |
| Figura 4.9.1  | Përbërja e Trafikut të Automjeteve në Rugët Urbane Kryesore në Tiranë                           | 4-90  |
| Figura 4.9.2  | Vëllimi i Kamionëve në/nga Tirana dhe Kamionët që Kalojnë nëpër Tiranë                          | 4-91  |
| Figura 4.9.3  | Gjenerimi i Udhëtimeve të Kamionëve në/nga Jashtë Tiranës sipas ZAT                             | 4-91  |
| Figura 4.9.4  | Plani i Shpërndarjes së Mallrave në të Ardhmen në Tiranë                                        | 4-92  |
| Figura 4.9.5  | Korridori i Transportit Pan-Evropian në Rajonin e Ballkanit                                     | 4-93  |
| Figura 4.12.1 | Kostoja Vjetore e Masterplanit (2013-2027)                                                      | 4-101 |

|               |                                                                                                                   |       |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Figura 4.12.2 | Alokimi i Kostos Vjetore për Masterplanin sipas Sektorit Publik/Privat (2013-2027)                                | 4-103 |
| Figura 5.1.1  | Përbërja e Mbetjeve Familjare dhe Mbetjeve të Ardhura në Sharrë (2011)                                            | 5-8   |
| Figura 5.1.2  | Përbërja e Mbetjeve të Ardhura në Sharrë nga Ndërmarrja e Menaxhimit të Mbetjeve BT                               | 5-8   |
| Figura 5.1.3  | Venddepozitime të Paligjshme Karakteristike në Bashkinë e Tiranës                                                 | 5-11  |
| Figura 5.1.4  | Vendndodhjet e Identifikuara të Venddepozitimeve të Paligjshme                                                    | 5-11  |
| Figura 5.1.5  | Vendndodhja e Kontejnerëve të Mbetjeve dhe Rrezja e Shërbimit prej 100m & 200m nga kontejneri                     | 5-13  |
| Figura 5.1.6  | Zonat e Grumbullimit të Mbetjeve dhe Rrezja prej 5km dhe 10km nga Venddepozitimi i Mbetjeve Sharrë                | 5-18  |
| Figura 5.1.7  | Ndryshimi në Statusin e Venddepozitimit të Mbetjeve, Sharrë                                                       | 5-19  |
| Figura 5.1.8  | Organigrama e Drejtorisë së Menaxhimit të Mbetjeve                                                                | 5-19  |
| Figura 5.1.9  | Prirja e Sasisë së Mbetjeve Ditore të Depozituara në Venddepozitimin e Mbetjeve Sharrë (1997- Shtator 2011)       | 5-21  |
| Figura 5.1.10 | Konfigurimi Përfundimtar i Landfillit të Sharrës                                                                  | 5-22  |
| Figura 5.1.11 | Sasia Grumbulluese e Landfillit në Sharrë (1997-Shtator 2011)                                                     | 5-22  |
| Figura 5.3.1  | Jetëgjatësia e Mbetur e Venddepozitimit të Mbetjeve në Sharrë                                                     | 5-48  |
| Figura 5.4.1  | Procedurat për Vlerësimin e Sasisë së Mbetjeve Bashkiake                                                          | 5-51  |
| Figura 5.4.2  | Prirja e Popullsisë së Planifikuar në Zonat e Grumbullimit të Mbetjeve                                            | 5-53  |
| Figura 5.4.3  | Prirja e Sasisë së Planifikuar të Mbetjeve Bashkiake të Depozituara                                               | 5-55  |
| Figura 5.4.4  | Përbërja e Mbetjeve e Planifikuar në të Ardhmen                                                                   | 5-57  |
| Figura 5.6.1  | Rrjedha Bazë e Mbetjeve të Planit të Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve të Ngurta, në Bashkinë e Tiranës         | 5-77  |
| Figura 5.7.1  | Zona e Pambuluar me Shërbimin e Grumbullimit të Mbetjeve në BT                                                    | 5-83  |
| Figura 5.8.1  | Sasia e Planifikuar e Rikuperimit të Materialeve të Riciklueshme dhe Mbetjeve Organike                            | 5-93  |
| Figura 5.8.2  | Tranzicioni i Normës së Planifikuar të Zvogëlimit të Mbetjeve të Secilit Burim Materialesh                        | 5-93  |
| Figura 5.9.1  | Kapaciteti i Impianteve të Trajtimit të Ndërmjetëm, sipas viteve                                                  | 5-99  |
| Figura 5.9.2  | Variantet e Propozuara të Trajtimit të Ndërmjetëm për 2027                                                        | 5-106 |
| Figura 5.10.1 | Vëllimi i Planifikuar Grumbullues i Mbetjeve në Venddepozitim Sipas Viteve                                        | 5-110 |
| Figura 5.10.2 | Vendndodhja e Vendeve Kandidat për Venddepozitimin Rajonal të Mbetjeve                                            | 5-112 |
| Figura 5.10.3 | Vendndodhja e Vendeve Kandidat të Venddepozitimit të Mbetjeve                                                     | 5-112 |
| Figura 5.10.4 | Caktimi i vendeve për Zhvillimin e Impianteve të MMN në Zgjerimin e Sharrës                                       | 5-114 |
| Figura 5.11.1 | Organizmi i Propozuar për Zbatimin e Planit të MIMN                                                               | 5-115 |
| Figura 5.11.2 | Sistemi Ligjor në Japoni për Themelimin e Shoqërisë së Shëndoshë të Orientuar tek Riciklimi                       | 5-119 |
| Figura 5.11.3 | Sistemi i Rikuperimit dhe Riciklimit të Mbetjeve të Paketimit në Gjermani dhe Francë                              | 5-121 |
| Figura 6.1.1  | Vizioni, Objektivat e Misionit dhe Grafiku i Veprimeve Parësore të Sektorit të Furnizimit me Ujë dhe Kanalizimeve | 6-3   |
| Figura 6.1.2  | Organigrama e UKT (Versioni i Thjeshtë)                                                                           | 6-8   |
| Figura 6.1.3  | Organigrama e UKT (Versioni i Hollësishëm)                                                                        | 6-9   |
| Figura 6.1.4  | Vendndodhja e Burimeve të Ujit dhe Rezervuarëve                                                                   | 6-10  |
| Figura 6.1.5  | Pikat e Monitorimit të Mbetjes së Klorit për Ujin e Pijshëm                                                       | 6-12  |

|               |                                                                            |      |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------|------|
| Figura 6.1.6  | Zona e Funksionimit dhe e Mirëmbajtjes                                     | 6-12 |
| Figura 6.4.1  | Bllok Shpërndarjeje i Ndarë                                                | 6-17 |
| Figura 6.4.2  | Studimi i Prurjeve                                                         | 6-18 |
| Figura 6.5.1  | Baraspesha e Ujit Ndërmjet Burimit dhe Konsumit                            | 6-19 |
| Figura 6.5.2  | Zona e Blloqeve të Shpërndarjes                                            | 6-21 |
| Figura 6.7.1  | Plani i Zgjerimit të ITU së Bovillës                                       | 6-24 |
| Figura 6.8.1  | Zona e Matjes së Rajonit                                                   | 6-27 |
| Figura 6.8.2  | Matës i Përhershëm për Monitorim (Matës Elektromagnetik)                   | 6-27 |
| Figura 6.8.3  | Matës i Përkohshëm për Monitorim (Matës Portativ tip Ultrasonik)           | 6-27 |
| Figura 6.9.1  | Hapësira e Nevojshme për Gjeneratorin dhe Panelin Elektrik                 | 6-28 |
| Figura 6.9.2  | Hapësira e Nevojshme për Gjeneratorin dhe Panelin Elektrik                 | 6-29 |
| Figura 7.1.1  | Plani i Paraqitjes së Kolektorëve                                          | 7-2  |
| Figura 7.1.2  | Skema e Sistemit të Kanalizimeve                                           | 7-2  |
| Figura 7.1.3  | Rrjeti ekzistues i Kanalizimeve në Bashkinë e Tiranës (Tub Kryesorë)       | 7-3  |
| Figura 7.1.4  | Rrjeti ekzistues i Kanalizimeve në Bashkinë e Tiranës (Kryesor & Degëzime) | 7-3  |
| Figura 7.1.5  | Mbulimi me Kanalizime                                                      | 7-4  |
| Figura 7.1.6  | Përcaktimi i Blloqeve të Mirëmbajtjes                                      | 7-4  |
| Figura 7.1.7  | Rrugët Ujorë Ekzistuese Brenda dhe Rreth Bashkisë së Tiranës               | 7-5  |
| Figura 7.3.1  | Paraqitja e Planit të Objektivit Kryesor në Raportin e JICA 2007           | 7-7  |
| Figura 7.3.2  | Rruga e Linjës Kryesore, Rishikuar në 2010                                 | 7-7  |
| Figura 7.3.3  | Parashikimi i Popullsisë (1) (Bashkia Tiranë)                              | 7-8  |
| Figura 7.3.4  | Parashikimi i Popullsisë (2) (Bashki/Komuna të Tjera)                      | 7-8  |
| Figura 7.3.5  | Plani i Rishikimit të Masterplanit të JICA 2007                            | 7-8  |
| Figura 7.3.6  | Përdorimi i Tokës në Zonën e Kanalizimeve Kashar                           | 7-8  |
| Figura 7.4.1  | Vendndodhja e Zhvillimit Kashar                                            | 7-14 |
| Figura 7.5.1  | Plani i Propozuar i Tri Rajoneve të Kanalizimit                            | 7-16 |
| Figura 7.5.2  | Zona e Studimit vs. Zona e Masterplanit të JICA për Kanalizimet            | 7-17 |
| Figura 7.5.3  | Plani i Variantit 1                                                        | 7-17 |
| Figura 7.5.4  | Plani i Variantit 2 dhe Linja Kryesore me Trysni                           | 7-18 |
| Figura 7.5.5  | Planimetria e Stacionit të Pompimit                                        | 7-23 |
| Figura 7.5.6  | Plani i Propozuar i Tri Rajoneve të Kanalizimit                            | 7-24 |
| Figura 7.5.7  | Plani i Rishikuar i Linjës Kryesore të Kanalizimeve                        | 7-24 |
| Figura 7.6.1  | Profili i rrugës “Demokracia” në Komunën e Paskuqanit                      | 7-27 |
| Figura 7.6.2  | Pika e Kalimit të Lumit të Tiranës                                         | 7-28 |
| Figura 7.6.3  | Gjendja Ekzistuese Rreth Stacionit të Pompimit                             | 7-28 |
| Figura 7.7.1  | Zona Ujëmbledhëse e Impiantit të Ujërave të Shiut                          | 7-30 |
| Figura 7.7.2  | Përmasat e Tubacioneve Kryesore të Ujërave të Shiut                        | 7-30 |
| Figura 7.7.3  | Metoda Standarde e Ndërtimit të Trotuareve të Përshkueshme                 | 7-32 |
| Figura 7.7.4  | Grafik i Zvogëlimit të Plotave                                             | 7-33 |
| Figura 7.8.1  | Organigrama e Propozuar për Departamentin e Kanalizimeve të UKT            | 7-35 |
| Figura 7.8.2  | Përmbledhje e Sistemit të të Dhënave të Menaxhimit të Kanalizimeve         | 7-36 |
| Figura 7.8.3  | Koncepti i Funksionimit të Procesit Sasior në ITUZ                         | 7-36 |
| Figura 7.8.4  | Përmbledhje e Planit të Mirëmbajtjes Parandaluese                          | 7-37 |
| Figura 7.9.1  | Skema e Projekteve të Hartuara                                             | 7-40 |
| Figura 7.9.2  | Fazat e Zhvillimit të Kanalizimeve                                         | 7-41 |
| Figura 7.10.1 | Plani i Fazave të Ndërtimit                                                | 7-44 |
| Figura 8.1.1  | Harta topografike e qytetit të Tiranës                                     | 8-3  |
| Figura 8.1.2  | Gjeologjia e Shqipërisë                                                    | 8-4  |
| Figura 8.1.3  | Harta e Vendndodhjes së Zonave të Mbrojtura                                | 8-7  |
| Figura 8.1.4  | Harta e Vendndodhjes së Stacioneve të Monitorimit                          | 8-8  |

|                |                                                                                                                            |       |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Figura 8.1.5   | Rezultatet e Monitorimit në Pikat Kryesore të Zonës Urbane të Tiranës                                                      | 8-9   |
| Figura 8.2.1   | Procesi i VNM-së bazuar në Ligjin Nr. 10 440 datë 07 korrik 2011                                                           | 8-17  |
| Figura 8.2.2   | Organigrama e Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave                                                  | 8-19  |
| Figura 8.2.3   | Organigrama e Bashkisë të Tiranës (2011)                                                                                   | 8-20  |
| Figura 8.2.4   | Procedura e shpronësimeve bazuar në ligjin nr. 8561                                                                        | 8-23  |
| Figura 8.4.1   | Paraqitje skematike e bazës ligjore të VSM-së                                                                              | 8-27  |
| Figura 8.5.1   | Harta e vendndodhjes të planit të transportit / rrugëve                                                                    | 8-34  |
| Figura 8.5.2   | Vendndodhja e Zonave të Propozuara të Parkimit                                                                             | 8-37  |
| Figura 8.5.3   | Vendndodhja përfundimtare e shesheve për Landfill                                                                          | 8-44  |
| Figura 9.1.1   | Organigrama e Bashkisë së Tiranës, 2011                                                                                    | 9-3   |
| Figura 9.3.1   | Koordinimi Vertikal në Japoni (1): Hartimi i Planit Zhvillues Komunal<br>Bazuar në Politikën Kombëtare për Zhvillim & Ligj | 9-12  |
| Figura 9.3.2   | Plan Koordinimi Vertikal në Japoni (2): Ngritja e Komiteteve Këshillimore<br>në Formulimin e Planit Zhvillues Komunal      | 9-13  |
| Figura 9.4.1   | Struktura Organizative e Propozuar e Shoqatës                                                                              | 9-14  |
| Figura 9.5.1   | Struktura Institucionale për Zbatimin e Planit Rregullues                                                                  | 9-18  |
| Figura 11.1.1  | Vendndodhja e Tre Projekteve Parësore në Sektorin e Rrugëve<br>dhe të Transportit Urban                                    | 11-1  |
| Figura 11.2.1  | Vendndodhja e Projektit Parësor 1 (RTU 1-2-2)                                                                              | 11-3  |
| Figura 11.2.2  | Popullsia dhe Dendësia e Popullsisë së Tanishme<br>përgjatë Unazës së Jashtme sipas ZAT                                    | 11-4  |
| Figura 11.2.3  | Përdorimi Ekzistues i Tokës përgjatë Unazës së Jashtme<br>(Segmenti Verior)                                                | 11-5  |
| Figura 11.2.4  | Struktura Urbane Konceptuale përgjatë Lumit të Tiranës në te Ardhmen                                                       | 11-6  |
| Figura 11.2.5  | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa A (2027)                                                       | 11-7  |
| Figura 11.2.6  | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa B (2027)                                                       | 11-8  |
| Figura 11.2.7  | Parashikimi i Kërkesës së trafikut të Unazës 5: Alternativa C (2027)                                                       | 11-8  |
| Figura 11.2.8  | Parashikimi i Vëllimit të Trafikut përreth Unazës së Jashtme<br>(Segmenti Verior) (2027)                                   | 11-10 |
| Figura 11.2.9  | Prerja Tërthore e Unazës së Jashtme (Segmenti Verior)                                                                      | 11-11 |
| Figura 11.2.10 | Prerja Tërthore Tipike e Urës për Unazën e Jashtme (Segmenti Verior)                                                       | 11-12 |
| Figura 11.2.11 | Prerja Tërthore Tipike e një Rruge Shërbimi përgjatë Lumit të Tiranës                                                      | 11-12 |
| Figura 11.2.12 | Segmentet për Llogaritjen e Kostove të Tokës<br>së Opsioneve të Unazës së Jashtme                                          | 11-15 |
| Figura 11.2.13 | Alokimi i Kostos Vjetore të Investimit<br>dhe F&M e Projektit Parësor 1 (2013-2027)                                        | 11-16 |
| Figura 11.3.1  | Vendndodhja e Projektit Parësor 2 (RTU 1-3-1 & RTU 1-3-3)                                                                  | 11-17 |
| Figura 11.3.2  | Popullsia e Sotshme e Ditës dhe e Natës<br>e Punonjësve përreth ZQB sipas ZAT                                              | 11-18 |
| Figura 11.3.3  | Popullsia e Sotshme e Ditës dhe e Natës<br>e Studentëve përreth ZQB sipas ZAT                                              | 11-19 |
| Figura 11.3.4  | Përdorimi Ekzistues i Tokës përgjatë Unazës së Brendshme<br>dhe të Mesme                                                   | 11-20 |
| Figura 11.3.5  | Parashikimi i Vëllimit të Trafikut përreth Unazës<br>së Brendshme dhe të Mesme (2027)                                      | 11-21 |
| Figura 11.3.6  | Krahasimi i Dy Akseve të Unazës së Brendshme                                                                               | 11-22 |
| Figura 11.3.7  | Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Alternativave<br>për Unazën e Brendshme (2027)                                       | 11-23 |
| Figura 11.3.8  | Krahasimi i Dy Akseve të Unazës 3 (Unaza e Mesme): Segmenti Jugor                                                          | 11-24 |
| Figura 11.3.9  | Prerja Tërthore tipike për Aksin që Mungon në Unazën e Brendshme                                                           | 11-25 |



|                |                                                                                                          |       |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Figura 11.3.10 | Vendndodhja e Projektit të Unazës së Mesme (RTU 1-3-3)                                                   | 11-26 |
| Figura 11.3.11 | Prerja Tërthore Tipike e Rrugës Parësore (RTU 1-3-3 (1), Rruga “H. Sufa”)                                | 11-26 |
| Figura 11.3.12 | Prerja Tërthore Tipike e Rrugës Dytësore (RTU 1-3-3 (2), Rruga “Qemal Guranjaku”)                        | 11-27 |
| Figura 11.3.13 | Prerja Tërthore Tipike e Rrugës Dytësore (RTU 1-3-3 (3), Rruga “Asim Zeneli”)                            | 11-27 |
| Figura 11.3.14 | Alokimi i Kostos Vjetore e Investimit të F&M e Projektit Parësor 2 (2013-2027)                           | 11-29 |
| Figura 11.4.1  | Vendndodhja e Projektit Parësor 3 (RTU 2-2-1, 2-3-1, 3-1-1, 3-1-2)                                       | 11-30 |
| Figura 11.4.2  | Popullsia e Sotshme dhe Densiteti i Popullsisë në Tiranë sipas ZAT                                       | 11-31 |
| Figura 11.4.3  | Përdorimi i Tokës Ekzistuese në Tiranë                                                                   | 11-32 |
| Figura 11.4.4  | Parashikimi i Kërkesës së Pasagjerëve të Rrjetit të Tranzitit (2027)                                     | 11-33 |
| Figura 11.4.5  | Vendndodhja e Zhvillimit të Linjave të Tramvajit (RTU 3-1-1, 3-1-2)                                      | 11-35 |
| Figura 11.4.6  | Numri i Pritur i Pasagjerëve në Secilin Terminal të Tramvajit (2027)                                     | 11-36 |
| Figura 11.4.7  | Vendndodhja e Objekteve Kandidate Parko & Udhëto në Secilin Terminal                                     | 11-36 |
| Figura 11.4.8  | Vendndodhja e Korsive të Përcaktuara për Autobusë (RTU 2-2-1)                                            | 11-38 |
| Figura 11.4.9  | Ristrukturimi i Linjave Qytetase/ Rrethqytetase të Autobusëve (RTU 3-2-1)                                | 11-39 |
| Figura 11.4.10 | Rrjeti i Transportit Publik që Mbulohet nga Projekti Parësor 3                                           | 11-40 |
| Figura 11.4.11 | Objekte Shtesë të Parkimit në ZQB (RTU 2-3-1) dhe Zona e Mbulimit                                        | 11-41 |
| Figura 11.4.12 | Shembuj të Tabelave të Informacionit të Parkimit                                                         | 11-42 |
| Figura 11.4.13 | Skema Konceptuale e Pagesës së Parkimit dhe e Kontrollit                                                 | 11-43 |
| Figura 11.4.14 | Alokimi Vjetor i Kostos së Investimit dhe F&M të Projektit Parësor 3 (2013-2027)                         | 11-49 |
| Figura 11.6.1  | Harta e Vendndodhjes së Planit të Rrugëve / Transportit                                                  | 11-64 |
| Figura 12.1.1  | Ndërlidhja e Komponentëve të Propozuar në Planin e Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve të Ngurta         | 12-1  |
| Figura 12.3.1  | Venddepozitime të Hapura, Tipike, për Projektin e Pastrimit                                              | 12-7  |
| Figura 12.3.2  | Zonat Kandidatë për Studimin Pilot                                                                       | 12-10 |
| Figura 12.3.3  | Zonat e Pambuluara me Shërbim të Grumbullimit të Mbetjeve në BT                                          | 12-11 |
| Figura 12.3.4  | Komponentët e Programeve 3R                                                                              | 12-13 |
| Figura 12.3.5  | Qëllimi i Secilit Program dhe Roli i Palëve të Interesuara për Zbatimin e Programeve 3R                  | 12-14 |
| Figura 12.3.6  | Plani i Propozuar i FRM Qendror dhe Ndërtimi i Godinave të Zyrave                                        | 12-17 |
| Figura 12.3.7  | Vendi i Propozuar i Ndërtimit të Impianteve të Kompostimit dhe/ose Biogazifikimit                        | 12-18 |
| Figura 12.3.8  | Rrjedha Bazë e Mbetjeve të Planit të Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve të Ngurta në Bashkinë e Tiranës | 12-19 |
| Figura 12.3.9  | Skema e Procesit të Impiantit të Kompostimit Qendror të Propozuar (50 ton/ditë)                          | 12-22 |
| Figura 12.3.10 | Skema e Procesit të Impiantit të Biogazifikimit Qendror të Propozuar (50 ton/ditë)                       | 12-23 |
| Figura 12.3.11 | Rrjedha e Procesit të Impiantit të Mbetjeve në Energji (360 t/ditë)                                      | 12-25 |
| Figura 12.3.12 | Alokimi i Vendeve për Zhvillimin e Impianteve të MMN në Sharrë                                           | 12-27 |
| Figura 12.3.13 | Plani i Përgjithshëm i Impianteve të Depozitimit të Mbetjeve në Sharrë (Faza 1)                          | 12-28 |
| Figura 12.3.14 | Trendi i Kostos Vjetore për Zbatimin e Planit të MIMN                                                    | 12-40 |
| Figura 14.2.1  | Skema e Procesit të Trajtimin në ITUZ                                                                    | 14-2  |
| Figura 14.2.2  | Harta e Zonës së Projektit Parësor                                                                       | 14-2  |

|               |                                                          |       |
|---------------|----------------------------------------------------------|-------|
| Figura 14.2.3 | Zona e Ndërtimit të ITUZ                                 | 14-4  |
| Figura 14.2.4 | Konfigurimi Linjës Kryesore në Zonën e Projektit Parësor | 14-3  |
| Figura 14.2.5 | Koncepti për Alokimin                                    | 14-6  |
| Figura 14.3.1 | Zona e Mbledhjes së Ujërave të Zeza                      | 14-7  |
| Figura 14.3.2 | Rritja e Popullsisë së Shërbyer                          | 14-7  |
| Figura 14.4.1 | Zona e Shërbimit për Impiantet e Fazës II të ITUZ Kashar | 14-8  |
| Figura 14.4.2 | Rritja e Numrit të Popullsisë që do të Trajtohet         | 14-9  |
| Figura 14.7.1 | Ndryshimi i TF për largimin e N dhe P                    | 14-23 |

## Shkurtime

|        |                                                                         |
|--------|-------------------------------------------------------------------------|
| LEKË   | Monedha Shqiptare                                                       |
| PKShT  | Plani Kombëtar Shqiptar i Transportit                                   |
| AShRr  | Autoriteti Shqiptar i Rrugëve                                           |
| SKTZ   | Sistemi i Kontrollit të Trafikut Zonal                                  |
| BOO    | Ndërto-Zotëro-Përdor                                                    |
| ASHT   | Autobusë të Shpejtë Transit                                             |
| AKRZHS | Asistenca Komunitare për Rindërtim, Zhvillim dhe Stabilizim             |
| ZQB    | Zona Qendrore e Biznesit                                                |
| KTVQM  | Kamera Televizive me Qark të Mbyllur                                    |
| CEDAW  | Konventa për Eliminimin e të Gjitha Formave të Diskriminimit ndaj Grave |
| BERZH  | Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim                              |
| VNM    | Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor                                           |
| NBKE   | Norma e Brendshme e Kthimit Ekonomik                                    |
| NjShT  | Njësitë e Shumëfishta të Elektrifikuara                                 |
| VMS    | Vlerësimet Mjedisore dhe Sociale                                        |
| VNMS   | Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor dhe Social                                |
| BE     | Bashkimi Evropian                                                       |
| NBKF   | Norma e Brendshme e Kthimit Financiar                                   |
| PBB    | Prodhimi i Brendshëm Bruto                                              |
| GHG    | Green House Gases                                                       |
| GIS    | Sistemi i Informimit Gjeografik                                         |
| QSH    | Qeveria e Republikës së Shqipërisë                                      |
| GPS    | Sistemi i Pozicionimit Global                                           |
| PBBR   | Prodhimi i Brendshëm Bruto Rajonal                                      |
| GTZ    | Agjencia Gjermane për Bashkëpunimin Teknik                              |
| PPZ    | Plani i Përgjithshëm i Zonimit                                          |
| HSB    | Hekurudha Shqiptare                                                     |
| IFC    | Kompania Financiare Ndërkombëtare                                       |
| INSTAT | Instituti i Statistikës                                                 |
| IZHER  | Instituti për Zhvillim Ekologjik dhe Rajonal                            |
| IPF    | Impiante të Projekteve të Infrastrukturës                               |
| IST    | Instituti i Studimeve të Transportit                                    |
| SIT    | Sistemi Inteligjent i Transportit                                       |
| JICA   | Agjencia Japoneze për Bashkëpunim Ndërkombëtar                          |
| JPY    | Monedha Japoneze                                                        |
| LPG    | Gaz Propan i Lëngshëm                                                   |
| THL    | Tranzit Hekurudhor i Lehtë                                              |

|             |                                                                                       |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| NjQV        | Njësitë e Qeverisjes Vendore                                                          |
| MLIT        | Ministria Japoneze e Tokës, Infrastrukturës; Transportit dhe Turizmit                 |
| MODERATO    | Menaxhimi sipas Origjinë-Destinacion lidhur me Përshtatjen për Optimizimin e Trafikut |
| MMPAU       | Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave                             |
| MPÇSShB     | Ministria e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta                        |
| MPPT        | Ministria e Punëve Publike dhe Transportit                                            |
| BT          | Bashkia e Tiranës                                                                     |
| OJQ         | Organizata Jo Qeveritare                                                              |
| OD          | Origjinë dhe Destinacion, gjithashtu dhe O/D                                          |
| F&M         | Funksionim & Mirëmbajtje                                                              |
| PCU         | Njësia e Makinave për Udhëtarë                                                        |
| PPP         | Partneriteti Publik Privat                                                            |
| PP          | Projekte Parësore                                                                     |
| SSh         | Sasi - Shpejtësi                                                                      |
| PVR         | Plani i Veprimet për Risistemim                                                       |
| SMARr       | Sistemi i Menaxhimit të Aseteve Rrugore                                               |
| RGT         | Vinça Urë                                                                             |
| DeK         | E Drejta e Kalimit                                                                    |
| RTU         | Rrugët dhe Transporti Urban                                                           |
| RV          | Automjete Rekreative                                                                  |
| PR          | Plani Rregullues                                                                      |
| MSA         | Marrëveshja e Stabilizim Asociimit                                                    |
| STPKS       | Sistemi i Trafikut të Përshtatur i Koordinuar Sidnei                                  |
| SCOOT       | Teknika e Optimizimit të Ndarjes së Ciklit                                            |
| VSM         | Vlerësimi Strategjik Mjedisor                                                         |
| SME         | Ndërmarrjet e Vogla dhe të Mesme                                                      |
| SO          | Optimizimi i Sistemit                                                                 |
| ITUZ        | Impianti i Trajtimit të Ujërave të Zeza                                               |
| SUSTRAFFTIA | Zhvillimi i Trafikut të Qëndrueshëm në Tiranë                                         |
| SHPK        | Shoqëri me Përgjegjësi të Kufizuar                                                    |
| ZAT         | Zana e Analizës së Trafikut                                                           |
| MKT         | Masat e Kontrollit të Transportit                                                     |
| TDM         | Menaxhimi i Kërkesës së Transportit                                                   |
| TEU         | Njësia Ekuivalente me 20 Fut                                                          |
| Studimi     | Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës                                          |
| Ekipi       | Ekipi Studimor i JICA-s                                                               |
| ANT         | Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës                                                      |

|             |                                                        |
|-------------|--------------------------------------------------------|
| QKOT        | Qendra e Kontrollit Operacional të Tiranës             |
| ZhTO        | Zhvillimi i Tranzitit të Orientuar                     |
| TR          | Termet e Referencës                                    |
| TUTIS       | Studimi i Përmirësimit të Transportit Urban të Tiranës |
| UE          | Ekuilibri i Përdoruesit                                |
| UKT         | Ndërmarrja e Ujësjetës-Kanalizimeve Tiranë             |
| PMTU        | Projekti i Menaxhimit të Tokës Urbane                  |
| UNDP        | Programi i Zhvillimit i Kombeve të Bashkuara           |
| PRrBT       | Plani Rregulluesi i Bashkisë së Tiranës                |
| USD         | Monedha Amerikane                                      |
| KTU         | Kontrolli i Trafikut Urban                             |
| TVSH        | Tatimi mbi Vlerën e Shtuar                             |
| TMN         | Tabela me Mesazhe të Ndryshueshëm                      |
| Raporti V/C | Raporti Vëllim / Kapacitet                             |
| ITU         | Impianti i Trajtimit të Ujit                           |

# Pjesa 1

---

## Master Planet Tematike Urbane



# 1. Përshkrimi i Projektit

## 1.1 Hyrje

Në vitin 2008, Republika e Shqipërisë shpalli Strategjitë Kombëtare të Zhvillimit, me objektivat që duhet të arrihen deri në vitin 2013. Këto objektiva përfshijnë: 1) pranimin në Bashkimin Evropian; 2) demokratizimin bazuar në respektimin e të drejtave themelore civile dhe politike; 3) rritjen ekonomike më shumë se 6%, dhe 4) uljen e varfërisë. Që atëherë, qeveria e Republikës së Shqipërisë (QSH) ka marrë masa të ndryshme për të arritur këto objektiva.

Së bashku me demokratizimin, i cili filloi në vitin 1991 në kryeqytetin Tiranë, urbanizimi ka përparuar duke strehuar një numër popullsie në rritje të shpejtë të migrimit nga zonat rurale dhe malore. Në vitin 2008, popullsia e Tiranës ka arritur gjashtëqind e dyzet mijë (640 000) nga dyqind e pesëdhjetë mijë (250 000) në vitin 1989 ose një rritje prej gati 270 për qind në vetëm nëntë vjet. Një urbanizim i tillë i menjëhershëm ka shkaktuar probleme serioze urbane, si: mungesa në infrastrukturë e sidomos në strehim. Këta njerëz janë vendosur në mënyrë të paligjshme në zonat përreth qendrës urbane ose në zonat e gjelbra të mbrojtura, ku nuk ka furnizim me ujë dhe energji elektrike të mjaftueshëm dhe mungojnë sistemet e furnizimit, si edhe ku mbetjet e ngurta janë menaxhuar keq, duke sjellë një dëmtim të ndjeshëm të mjedisit urban. Urbanizimi është ende në zhvillim e sipër. Është parashikuar që popullsia e qytetit në vitin 2025 të arrijë deri një milion banorë, si rrjedhim, janë të ngutshme zhvillimet urbane në transport, ujësjellës/kanalizime si dhe për menaxhimin e mbeturinave të ngurta, për të përballuar zhvillimin e popullsisë urbane.

Që ti përgjigjet një situatë të tillë të rëndë, Bashkia e Tiranës (BT), me mbështetjen e Bankës Botërore, ka përgatitur në 2009 një plan urbanistik zhvillimi të plotë, të emërtuar "Plani Rregullues Urban në Bashkinë e Tiranës" (PPRrBT). PPRrBT ka përcaktuar vizionin, drejtimet, dhe përshkruan zhvillimet në të ardhmen, bazuar në vlerësimin e nevojave si dhe në analizë të gjendjes së qytetit të Tiranës. Megjithatë, nuk ka plane konkrete të veprimit për shërbimet urbane, të cilat sikurse edhe infrastruktura nuk janë përfshirë në plan.

Prandaj, Qeveria e Shqipërisë, i kërkoi Qeverisë së Japonisë ndihmë teknike për të kryer një studim planifikimi. Ky studim i quajtur "Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës", pritet të orientojë hartimin e projekteve afatshkurtra dhe afatmesme si edhe programeve në infrastrukturën urbane në bazë dhe në përputhje me PPRrBT. Në përgjigje të kërkesës, Agjencia Japoneze për Bashkëpunim Ndërkombëtar (JICA), organi zyrtar i Japonisë për zbatimin e ndihmës, në nëntor dhe dhjetor 2010 dërgoi një mision përgatitor, për të kryer një studim paraprak në Tiranë dhe për të përgatitur hapësirën e punës për studimin. Më 9 dhjetor 2010, të dyja palët nënshkruan Objektin e Punës së studimit (Shtojca 1), e cila u bë baza për JICA për të zgjedhur një konsorcium për kryerjen e studimit. Konsorciumi përbëhet nga Value Planning International, Inc. dhe NJS Consultants Co. Ltd., selitë qendrore të të cilave janë të vendosura në Tokio, Japoni.



## 1.2 Objektivat

Objektivat e këtij studimi janë:

1. Për të zhvilluar plane tematike urbane, bazuar në Planin e Ri Rregullues, i cili është nisur nga administrata e re e bashkisë, si dhe planzbatimet e tyre në formën e planeve të veprimit afatshkurtra dhe afatmesme,
2. Për ti transferuar personelit homolog shqiptar aftësitë përkatëse, përgjatë periudhës së studimit, në mënyrë që të sigurohet zbatimi i vazhdueshëm i planeve urbane të zhvilluara në këtë studim.

Transferimi teknik do të theksojë rritjen e kapaciteteve mes homologëve për t'iu mundësuar atyre zhvillimin e multi-departamentit të infrastrukturës urbane, bazuar në standardet e përbashkëta të projektimit dhe kryerjen nëpërmjet një mekanizmi koordinues të mirëkoordinuar midis sektorëve.

## 1.3 Zona e Studimit

Studimi do të mbulojë gjithë Zonën e Tiranës Metropolitane (ZTM), të përcaktuar me Planin e Ri Rregullues, i cili përfshin zonën e urbanizuar dhe atë që do të urbanizohet, e cila është rreth 88 km<sup>2</sup>, dhe përfshin Bashkinë e Tiranës dhe shtatë (7) bashki e komuna të tjera, si: Bashkinë e Kamzës dhe komunat e Dajtit, Farkës, Kasharit, Paskuqanit, Vaqarrit dhe Bërxullës. Këto komuna janë të përfshira pjesërisht në ZTM, në varësi të procesit të urbanizimit.

## 1.4 Nënsektorët e Infrastrukturës Tematike

Studimi do të përqendrohet në tre nënsektorët kryesorë për zhvillimin e infrastrukturës urbane, që janë:

- Rrugët dhe Transporti Urban;
- Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta;
- Sistemi i Furnizimit me Ujë;
- Sistemi i Kanalizimeve/Kullimit.

## 1.5 Rezultatet e Pritshme

Nëpërmjet studimit, në vijim do të arrihet:

- Perspektiva e planeve tematike afatshkurtra (pesë vjet) dhe afatmesme (10 vjet) të zhvillimit të infrastrukturës urbane;
- Planet e veprimit afatshkurtër për zbatimin e projekteve parësore;
- Forcimi i kapaciteteve planifikuese dhe koordinuese të personelit të qeverisjes së Bashkisë të Tiranës nëpërmjet transferimeve teknike.

## 1.6 Organizimi i Projektit dhe Homologët

Studimi u drejtua nga Komiteti Drejtues i kryesuar nga nënkryetari i Bashkisë (BT). Komiteti Drejtues do të organizohet nga përfaqësuesit e agjencive përkatëse, si vijon:

- Këshilltarët për Planifikimin e Territorit;
- Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, BT;
- Drejtoria e Përgjithshme e Projekteve Strategjike dhe Investimet e Huaja, BT;
- Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Menaxhimit të Shërbimeve, BT;
- Enti Rregullator i Ujit të Shqipërisë, QSH;
- Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKPT), QSH;
- Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, QSH;
- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, QSH;
- Ekspertët nga shoqëria civile;
- Zyra e JICA-s për Ballkanin.

Grupet tematike teknike të punës nën Komitetin Drejtues, do të krijohen me homologët, që vijnë nga agjencitë/institucionet përkatëse të qeverisë qendrore dhe bashkiake për të bashkëpunuar me Ekipin Studimor të JICA.

## **1.7 Struktura e Raportit**

Rezultati i Studimit përbëhet nga vëllimet si vijon:

- Vëllimi 1-1: Teksti Kryesor (Anglisht)
- Vëllimi 1-2: Teksti Kryesor (Shqip)
- Vëllimi 2-1: Përmbledhje (Anglisht)
- Vëllimi 2-2: Përmbledhje (Shqip)
- Vëllimi 3: Profili i Përgjithshëm i Projekteve Parësore (Anglisht)



## 2. Gjendja Social-Ekonomike dhe Mundësitë e Rritjes

### 2.1 Popullsia dhe Urbanizimi

#### (1) Popullsia Sot

Mendohej se popullsia në Shqipëri që nga janari 2011 ishte rreth 3,2 milionë banorë; 1,6 milionë meshkuj dhe 1,6 milionë femra. Gjithashtu, mendohej se në krahasim me të dhënat e 2001, popullsia kishte një rritje të qëndrueshme nga 3,06 milionë në vitin 2001 me një rritje prej rreth 140 000 banorësh në 10 vjet. Por, CENSUS i Popullsisë dhe Banesave në 2011 zbuloi se popullsia e Shqipërisë tani është 2 830 000 banorë, që do të thotë një rënie prej 230 000 banorësh gjatë dhjetë viteve të fundit. Sipas raportit të INSTAT, rritja e ulët e numrit të popullsisë është shkaktuar nga: 1) Emigracioni; 2) Rënia e vazhdueshme e numrit të lindjeve. Edhe shkalla e fertilitetit është ulur nga 6,85 në vitin 1960 në 1,4 në vitin 2008.

Ndërkohë, mendohej gjithashtu se numri i popullsisë së Bashkisë së Tiranës në vitin 2010 ishte **720 000** banorë. Popullsia e Bashkisë është rreth 20% e popullsisë kombëtare pas vitit 2005 dhe Tirana është qyteti më i madh në Shqipëri. Sidoqoftë, CENSUS i Popullsisë dhe Banesave 2011 zbuloi një të vërtetë tronditëse: që popullsia e Bashkisë së Tiranës është vetëm **421 286**, e cila ka një ndryshesë me rreth 300 000 banorësh mes dy burimeve statistikore: të dhënat e regjistrit dhe të CENSUS-it. Nga qartësimi i këtyre dy burimeve të ndryshme statistikore, u vlerësua se popullsia e Bashkisë së Tiranës nga viti 2011 është **622 575** banorë.

Popullsia e **Zonës Metropolitane të Tiranës** (ZMT), e përcaktuar si zonë urbane e integruar me Bashkinë e Tiranës dhe 7 komunave kufitare, është vlerësuar të jetë **880 409** si një e tërë, nga të cilat 622 575 banorë është popullsia e Bashkisë së Tiranës dhe 265 834 popullsia e komunave fqinje.

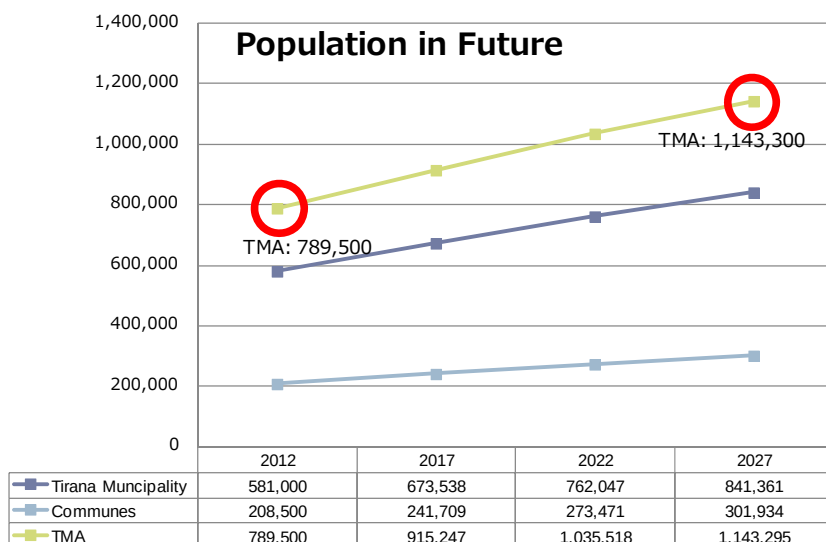
#### (2) Projektimi i Popullsisë së Ardhshme

Projektimi i popullsisë së ardhshme nga INSTAT, në bazë të CENSUS-it të vitit 2001, është kryer duke marrë parasysh tri supozime kryesore: migrimin, numrin e lindjeve dhe vdekshmërinë me tre (3) skenarë të rritjes: rastet e rritjes së lartë, të mesme dhe të ulët. PPRrT pranoi skenarin e "rastit të mesëm", popullsia e të cilit në vitin 2010 është 735 000 banorë, në vitin 2015 është 888 000 banorë dhe në vitin 2020 do të jetë 1 048 000 banorë.

Nga ana tjetër, një parashikim i ri i popullsisë është kryer, bazuar në shifrat e reja të Zonës Metropolitane të Tiranës të përmendura më lart, duke marrë parasysh një skenar të trysnisë së urbanizimit dhe vrullit të saj. Nga kjo del se normat mesatare të rritjes vjetore janë:

- 3% në vit gjatë periudhës ndërmjet 2012 dhe 2017;
- 2,5% në vit gjatë periudhës ndërmjet 2017 dhe 2022;
- 2% në vit gjatë periudhës ndërmjet 2022 dhe 2027.

Rezultati i projektimit është treguar në Figurën 2.1.1. Në vitin afatgjatë të synuar 2027 popullsia e Zonës Metropolitane të Tiranës do të jetë 1 143 300, nga ku 841 400 banorë është popullsia në Bashkinë e Tiranës dhe 301 900 popullsia në komunat përreth.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 2.1.1 Popullsia e Projektuar e Zonës Metropolitane të Tiranës**

## 2.2 Punësimi

### (1) Forcat e Punës

Sipas Anketës së Forcës së Punës së vitit 2009, numri i përgjithshëm i forcës së punës në Shqipëri është 87,9% e popullatës së përgjithshme nga mosha 15 vjeç e sipër. Shkalla e pjesëmarrjes së forcës së punës, e cila përfshin të punësuarit dhe ata që kërkojnë për punë është 61,9%.

### (2) Parashikimi i Punësimit në të Ardhmen

Parashikimi i punësimit në të ardhmen në Zonën Metropolitane të Tiranës është kryer, duke marrë parasysh rritjen e mundshme ekonomike dhe normën mesatare vjetore të rritjes në periudhën afatgjatë.

Si rezultat, një numër prej 465 500 njerëzish të punësuar në vitin 2027 do të jetojnë në Zonën Metropolitane të Tiranës, shifër kjo 1,8 herë më e lartë sa ajo e tanishmja. Ndërkohë, numri i punësimeve të mundshme do të jetë 512 100 në ZMT gjatë ditës, që është më i madh se numri i punëtorëve të punësuar gjatë natës, sepse 46 600 punëtorë, apo ndryshesa në mes të atyre, që punojnë natën dhe atyre që punojnë ditën, janë quajtur si punëtorë të komunitetit jashtë ZMT.

**Tabela 2.2.1 Parashikimi i Numrit të Vendeve të Punës në ZMT**

|                                     | 2012           | 2017           | 2022           | 2027           |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Nr. i të Punësuarve</b>          |                |                |                |                |
| Bashkia Tiranë                      | 189,782        | 238,900        | 290,200        | 342,600        |
| Komunat Përreth                     | 68,106         | 85,700         | 104,200        | 122,900        |
| <b>Zona Metropolitane e Tiranës</b> | <b>257,888</b> | <b>324,600</b> | <b>394,400</b> | <b>465,500</b> |
| <b>Të punësuarit ditën</b>          |                |                |                |                |
| Bashkia Tiranë                      | 218,249        | 277,100        | 339,600        | 404,300        |
| Komunat Përreth                     | 57,691         | 73,500         | 90,300         | 107,800        |
| <b>Zona Metropolitane e Tiranës</b> | <b>275,940</b> | <b>350,600</b> | <b>429,900</b> | <b>512,100</b> |

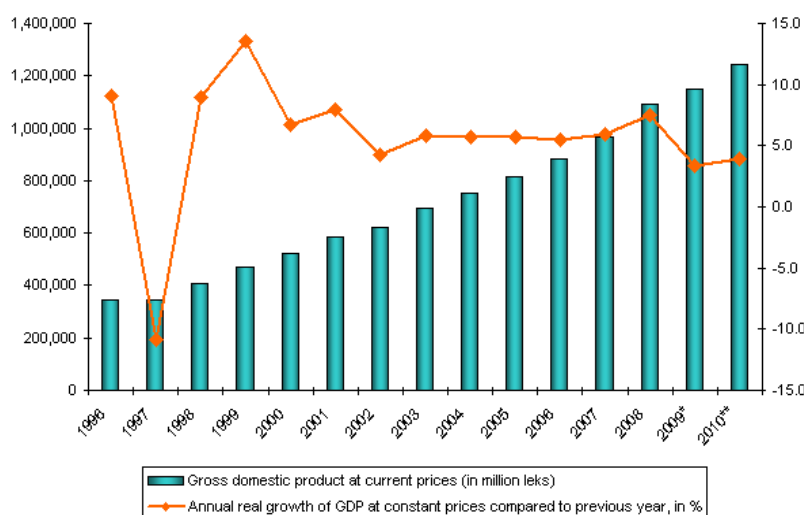
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

## 2.3 Rritja Ekonomike dhe Industria

### (1) Rritja Ekonomike

Shqipëria ka pasur një rritje ekonomike të ndjeshme prej 5 - 7% në vit që nga viti 2000, por potenciali i rritjes ekonomike të saj ishte në rënie për shkak të rënies botërore, nga Shock Lehman në vitin 2009. Megjithatë, ekonomia kohët e fundit është përtëritur në rritje me një normë të moderuar pak a shumë 4% në vit. Prodhimi i Brendshëm Bruto (PBB) në vitin 2010 ishte 12,9 miliardë USD (ose 1 242 miliard lekë), dhe PBB për frymë të popullsisë në vitin 2010 ishte 3 734 USD, siç tregohet në Tabelën 2.3.1 dhe Figurën 2.3.1.

Është parashikuar se ekonomia shqiptare do të jetë në vijimësi potencialisht e aftë për një rritje 3% - 4% në periudhë afatgjatë dhe Zona Metropolitane e Tiranës do të jetë motori kryesor për këtë rritje ekonomike të qëndrueshme, duke pasur rritje më të lartë se mesatarja kombëtare.



**Figura 2.3.1 Ndryshimet e PBB dhe PBB për Frymë**

### (2) Industritë Kryesore

Industritë kryesore në PBB janë: Bujqësia, Prodhimi, Ndërtimi dhe Komunikimi. Midis tyre, Tregtia dhe Shërbimi llogariten rreth 51% e shumës së PBB në vitin 2011 siç është treguar në

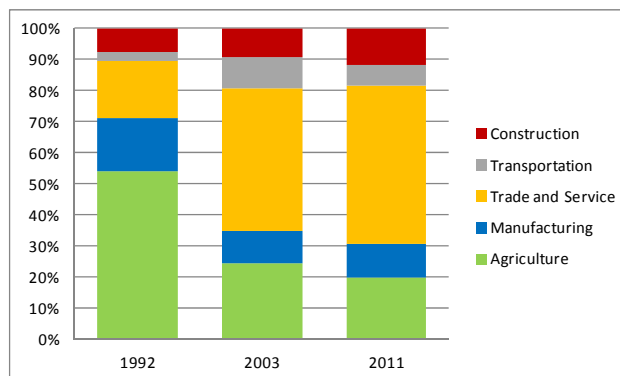
Tabelën 2.3.1. Duke kërkuar në ndryshimet në përbërjen industriale gjatë njëzetë viteve të fundit (shih Tabelën 2.3.1 dhe Figurën 2.3.2), janë vërejtur se:

- Bujqësia ishte në vitin 1992 sektori kryesor, me rreth 54,2%, dhe ka humbur pozicionin e saj për vitin 2011 me 19,8%.
- Prodhimi nuk mund të jetë sektor kryesor me vetëm rreth 10%. Fabrikat ish-pronë shtetërore nuk janë rinovuar mjaftueshëm nëpërmjet procesit të privatizimit.
- Sektori mbizotërues është "Tregtia dhe Shërbimet", që është rritur në mënyrë domethënëse nga 18,3% në vitin 1992 në 51% në vitin 2011. Tregtarët me pakicë, hotelet dhe restorantet janë kontribuesit më të mëdhenj në këtë rritje.
- Sektori i ndërtimit është gjithashtu potencial dhe premtues, duke rritur produktin e vet nga 7,6% në 1992 në 11,7% në 2011. Ky sektor, që mendohet të jetë nxitur të ardhurat e hyra nga vendet e huaja, do të jetë një sektor kryesor.

**Tabela 2.3.1 Përbërja e PBB (%) e Sektorit Industrial në vitet 1993, 2003 dhe 2011**

| Sektori               | 1992   | 2003   | 2011   |
|-----------------------|--------|--------|--------|
| Bujqësia              | 54.2   | 24.7   | 19.8   |
| Prodhimi              | 16.9   | 10.2   | 10.9   |
| Tregtia dhe Shërbimet | 18.3   | 46.1   | 51.0   |
| Transporti            | 3.0    | 10.0   | 6.6    |
| Ndërtimi              | 7.6    | 9.1    | 11.7   |
| Gjithsej              | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Burimi: 1992, 2003, FMN; dhe 2011, Tremujori i Prodhimit të Brendshëm Bruto, INSTAT, 2011



Burimi: 1992, 2003, FMN; dhe 2011, Tremujori i Prodhimit të Brendshëm Bruto, INSTAT, 2011

**Figura 2.3.2 Ndryshimet në Përbërjen Industriale të Shqipërisë**

## 2.4 Përmirësimi i Kushteve të Jetesës

### (1) Ulja e Varfërisë

Sipas Anketës për Matjen e Standardit të Jetesës, kryer në vitet 2002, 2006 dhe 2008, rezultatet tregojnë se ulja e varfërisë në Shqipëri është realizuar kënaqshëm. Përqindja e varfërisë absolute ka rënë nga 25,4% në 2002 në 12,4% në vitin 2008 dhe numri i popullsisë, që jeton në varfëri ka rënë nga 800 000 në vitin 2002 në 370 000 në vitin 2008. Norma e varfërisë absolute në Bashkinë e Tiranës, ka rënë nga 17,8% në vitin 2002 në 8,7% në vitin 2008. Edhe pse këta

tregues janë në rënie si në zonat urbane dhe në ato rurale, ende ekziston një ndarje rajonale midis Tiranës dhe rajonit verior malor.

## **(2) Arsimi**

Arsimi në Shqipëri ka arritur rezultate të mira në 20 vitet e fundit. Shkalla e arsimimit e 15 - 24 vjeçarëve e të dyja gjinive ishte 99,4% (Departamenti i Statistikave të Kombeve të Bashkuara, 2007) dhe Indeksi i barazisë gjinore i regjistruar në nivelin fillor (raporti i vajzave dhe djemve) është 1.0 (Departamenti i Statistikave të Kombeve të Bashkuara, 2003). Në vitin shkollor 2009-2010, më shumë se 49% e vajzave ishin diplomuar në sistemin e detyruar 9-vjeçar (INSTAT, 2011). Qasja e barabartë në arsim i atribuohet kryesisht politikës së kryer gjatë regjimit komunist deri në vitin 1992.

## **(3) Shërbimi i Banesave Sociale dhe Shërbimi i Banesave Sociale me Qira**

BT ofron banesa sociale, ku njerëzit, që kanë nevojë për ndihmë mund të përfitojnë tarifa të ulëta për banesat me qira. Kriteret për ofrimin e shërbimit ndryshojnë sipas të ardhurave vjetore dhe statusit familjar. Drejtoria e Kujdesit Social përcakton përfituesit e shërbimit duke marrë parasysh kriteret e caktuara. Lista e përftuesve me përparësi dorëzohet në Ministrinë e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta (MPÇSSHB). Dy përftuesit parësorë janë jetimët dhe ata, që kanë jetuar në shtëpitë e pronarëve gjatë epokës komuniste. Granti për ata, që kanë nevojë për ndihmë përbëhet nga: 1) Pagesa për qira, 2) banesë me qira, dhe 3) hua strehimi në interes të ulët. BT mbështet qytetarët me pesëdhjetë për qind (50%) të kredisë nga banka.

## **(4) Qendrat Sociale**

Në 11 minibashkitë e Tiranës janë 62 qendra: 7 janë publike dhe 55 private. Qendrat publike ofrojnë shërbime për të moshuarit, të rinjtë, fëmijët, romët, personat me aftësi të kufizuar dhe nënat me fëmijë. Shërbimet ndryshojnë nga çdo qendër, sepse secila është themeluar në bazë të nevojave të komunitetit ku ajo ndodhet. Qendrat private financohen nga donatorët, si: UNICEF, UNDP dhe OJQ-të. Përveç këtyre, është dhënë gjithashtu edhe ndihmë për funeralin dhe arsimimin për familjet në nevojë. Reforma e shërbimeve sociale në BT është duke u zhvilluar dhe ky plan reformë do të fillojë pas marrjes pas miratimit nga Këshilli Bashkiak.

## **2.5 Procesi i Urbanizimit të Hapësirës dhe Përdorimi i Tokës**

### **(1) Histori e shkurtër e planifikimit**

Më 20 janar 1920, Kongresi i Lushnjës e shpalli Tiranën si kryeqytet të Shqipërisë. Ky moment, përveç rëndësisë së saj historike, politike dhe administrative, gjithashtu sinjalizoi një pikë kthese në transformimin e qytetit nga një grumbullim urban spontan në një qytet modern të bazuar në planet urbanistike. Tirana, që deri në atë kohë njihej si një qytet tregtar dhe rezidencial (një zonë e vogël pazari dhe zona rezidenciale zinte 98,2% të territorit), ishte objekt i disa studimeve urbane. Në vitet 1923-1939, janë hartuar 4 plane rregulluese. Këto plane shpjegojnë aksin kryesor radial dhe krijojnë një rrjet në pjesën jugore dhe perëndimore të qytetit. Sheshi kryesor me ndërtesa administrative dhe Bulevardi u ndërtuan në bazë të këtyre planeve. Sot, qyteti i Tiranës, ka ende gjurmë të qarta të këtyre planeve.



Ngjarje e rëndësishme në historinë e planifikimit të Tiranës është hartimi i planit rregullues të 1940. Ky ishte plani i parë gjithëpërfshirës dhe për shumë aspekte ai ka standarde të ngjashme me ato sot. Rinovimi kryesor i planit ishte rrjeti rrugor, i cili bazohej në tri (3) rrugë unazore dhe në disa segmente unazore. Ky plan zhvilloi edhe konceptin e hekurudhës.

Skenari zhvillimit ishte përcaktuar me një sistem tradicional zonimi, me tre (3) dendësi të ndryshme në zonën e banimit, si dhe parqet ishin vendosur në juglindje të qytetit. Zonat industriale janë vendosur në veriperëndim dhe jugperëndim. Zgjerimi i qytetit ishte në veri përtej lumit të Tiranës. Ky plan, përveç faktit se orientonte lehtësimin e aktiviteteve të ndërmarrjeve ekonomike në pronësi private toke, është i rëndësishëm sepse ka funksionuar si bazë për planet e ardhshme rregullatore.

Dy plane rregulluese janë hartuar gjatë periudhës së diktaturës. I pari, i hartuar në vitin 1957, është i bazuar në rihvillimin e zonave ekzistuese dhe krijimin e zonave të reja në rrethina, në formën e qyteteve satelitore. Këto zhvillime të reja kishin për qëllim krijimin e strehave për punëtorët e industrive të reja që ishin të vendosura në kufi të qytetit. Ky plan, në lidhje me udhëzimet kryesore të zhvillimit, ka ndjekur ato të planit të 1940, veçanërisht për rrjetin rrugor dhe zonimin.

Gjatë kësaj periudhe janë zhvilluar lagje të reja banimi. Këto lagje paraqesin tendenca interesante në shtrirjen urbane, megjithatë godinat e ndërtuara në këtë periudhë kanë një cilësi të keqe ndërtimi, kryesisht për shkak të cilësisë së ulët të materialeve dhe për krahun e punës, që bazohej në punën vullnetare nga banorët e ardhshëm të banesave.

Një nga aspektet pozitive të regjimit totalitar ishte krijimi i parqeve dhe disa objekteve kulturore në nivel qyteti, si dhe në nivel lagjeje. Çdo lagje kishte bibliotekën e saj, qendrën e kulturës, objekte sportive, parqe etj. Për objektet kryesore kulturore vendndodhja ishte menduar të ishte qendra e qytetit. Ndërtesat e reja përfaqësuese: Pallati i Kulturës, Muzeu Historik, Hotel Tirana (ndërtesa e parë 15-katëshe), u ndërtuan aty ku ndodhej Pazari i vjetër, Bashkia e vjetër, Kisha Ortodokse etj.

Plani i fundit i përgatitur gjatë periudhës së diktaturës ishte ai i vitit 1990, që në thelb ndiqte planin e 1940. Plani i Përgjithshëm Rregullues i qytetit të Tiranës (1990) pati një zgjerim territorial të 3238 hektarëve dhe llogariste popullsinë hipotetike të Tiranës të ishte 300 000 banorë në vitin e synuar 2005. Plani përfshinte banimin, industrinë, universitet, spitalet, sipërfaqet e gjelbra dhe një infrastrukturë rrugore radiale, së bashku me pesë unazat që ishin planifikuar. Ky plan me një zonim qyteti aspak fleksibël u zhvillua në një sistem ku prona private dhe iniciativa ekonomike ishin pothuajse inekzistente, kështu që ndryshimet politike të viteve '90 e gjetën Tirana të papërgatitur në zhvillimin urban.

## **(2) Procesi i legalizimit**

Pas vitit 1990 ndryshimet politiko-shoqërore dhe ekonomike, që ndodhën në Shqipëri krijuan një larmi të madhe të situatave të ndërlikuara të cilat nxorën në dritë kushte të reja në lidhje me:

- Ndryshimet në pronësinë mbi tokën dhe të kthimit tek ish-pronarëve;
- Decentralizimin e ekonomisë;
- Lëvizjen e lirë të njerëzve.

Kjo epokë, si rezultat i kthimit në ekonominë e lirë të tregut, u karakterizua nga një zhvillim kaotik ku popullsia u dyfishua. Migrimi i pakontrolluar shkaktoi shpërndarje jo të rregullt të vendbanimeve të reja si në qytet dhe në rrethinat ekzistuese të saj; më shumë se dy të tretat e qytetit u pushtuan nga vendbanimet joformale. Informaliteti është vërejtur edhe në ndërhyrjet sporadike në qytetin ekzistues kryesisht nga zgjerimet ose shkatërrimi dhe rindërtimi. Pamjaftueshmëria e vizioneve dhe politikave të planifikimit, shoqëruar nga ideja se çdo gjë është e mundur, si dhe dështimi i shtetit në mbrojtjen e trashëgimisë kulturore, çoi në shkatërrimin e mëtejshëm të qytetit.

Siç u përmend më lart, bazë për zhvillimin e planifikimit ishte plani rregullues i vitit 1990. Ky plan, i përgatitur gjatë një regjimi totalitar, ishte i bazuar në faktin se e gjithë toka ishte pronë shtetërore nën ekonominë e centralizuar, si pasojë mungonin mjetet e menaxhimit të tokës. Ky fakt, dhe një rregullore urbane me të meta, krijoi mjedisin e duhur për spekulime me pasuritë e patundshme. Në këto vite, parqet u shndërruan në vende të ndërtueshme, të paligjshme dhe madje edhe ligjërisht, bazuar në instrumentet e planifikimit.

Tirana tashmë vuante nga mungesa e banesave në fillim të viteve '90. 2-3 breza jetonin në një apartament me 50-70 m<sup>2</sup>. Kërkesa për apartamente u stimulua nga të ardhurit nga pjesët e tjera të Shqipërisë. Kjo kërkesë për ndërtim, krijoi një ndikim negativ që askush të mos kujdesej për cilësinë e hapësirës. Rrethinat e qytetit u pushtuan plotësisht nga vendbanimet joformale, të cilat janë duke ofruar një zgjidhje të shpejtë dhe të lirë të kërkesës për banesë, sepse shteti dhe sektori formal i ndërtimit dështuan në menaxhimin e një game të tillë të gjerë të ofrimit të strehimit.

Lidhur me sektorin formal, zonat që kanë më shumë presion për të zhvilluar ishin zonat qendrore, ku ekzistonte infrastruktura dhe pronat nuk kanë probleme të tilla si: mbivendosje në regjistrim, çështje trashëgimie etj. Megjithatë, rinovimet e blloqeve ekzistuese në qendër nuk ishin bazuar në ndonjë mjet për menaxhimin e tokës, kështu ndërhyrjet ishin të kufizuara dhe nuk përfshinë asnjëherë një bllok të tërë. Ndërsa, banesat joformale brenda strukturës urbane të qytetit nuk u morën plotësisht parasysh as gjatë zhvillimit, duke reflektuar probleme të tilla si mungesa e aksesit të duhur, infrastrukturës sociale, sipërfaqet e gjelbra, etj

Gjatë viteve të para të shekullit të 21-të, është bërë një përpjekje e rëndësishme për të ndaluar zgjerimin joformal, prishjen e strukturave të strehimit që zin tokat publike, domethënë, parqet, kopshtet dhe përgjatë brigjeve të lumit Lana. Megjithatë, strehimet joformale brenda strukturës urbane dhe vendbanimet në rrethina nuk mund të trajtohen me të njëjtën metodë drastike për shkak të problemeve sociale.

Dekadat e fundit janë karakterizuar gjithashtu, nga përpjekje të ndryshme për të kontrolluar zhvillimin urban. Megjithëse planet janë hartuar si më poshtë, shpesh me donatorët ndërkombëtarë dhe ekspertizat, ato kanë mbetur vetëm në letër, me qytetin që ndjek një zhvillim gjysmë të kontrolluar.

- Zhvillimi i qytetit të Tiranës (Regional Consulting - 1995)
- Rregullorja e Zonimit të Tiranës (USAID - 1996)
- Zhvillimi Rajonal Tiranë-Durrës (GTZ -2002)

- Plani Strategjik për Tiranën e Madhe (PADCO - 2002)
- Plani Rregullues dhe Kodi i Zonimit (Urbaplan - 2008)

Në vitin 2004, me financim nga GTZ-ja, është përgatitur dhe miratuar Masterplani i Qendrës së Qytetit. Ky masterplan është një program për zhvillimin e qendrës së Tiranës, duke siguruar një instrument për një përfshirje në zhvillimin ekonomik dhe krijimin e vendeve të punës. Projekti synon të forcojë qytetin me anë të strukturimit të objekteve, ndërtimin me cilësi të banesave, rritjen e zonave publike dhe pajtimin e qytetit me mjedisin e vet. Ky plan ka vendosur një standard të ri në ndërtim, edhe pse kjo nuk ishte aq e mirëpritur nga pronarët e tokës dhe zhvilluesit, për shkak të parametrave të ulëta të zhvillimit, si dhe detyrimet e menaxhimit të tokës. Ky plan ishte edhe hapi i parë i një qasjeje të ndryshme të BT, e cila filloi të luajë një rol më aktiv në planifikimin e qytetit. Për zbatimin e masterplanit u organizuan një grup konkurses arkitekture ndërkombëtare si për ndërhyrjet private ashtu edhe për ato publike.

Gjatë fundit të viteve 2000 janë bërë përpjekje edhe në nivel kombëtar për të ndryshuar trendin e zhvillimit urban në Shqipëri, kështu, u hartua dhe miratua ligji i ri i planifikimit (2009).

Në të njëjtën periudhë, ishte duke u hartuar nga BT ligji ose Plani Rregullues dhe Kodi i Zonimit me financim nga Qeveria Holandeze përmes Bankës Botërore. Ky plan është i bazuar në pronën private dhe instrumentet e menaxhimit të tokës. Territori i studimit shkon përtej kufirit administrativ të Tiranës me qëllim që të krijojë orientime rajonale, kryesisht për mbrojtjen e mjedisit dhe për të siguruar tokë për objektet kryesore. Plani u mbështet në idenë e krijimit të një qyteti policentrik, në rritjen e qendrave të sotme dytësore dhe krijimin e qendrave të reja. Transporti kishte orientim publik duke u mbështetur në korsi të dedikuara për autobusë dhe biçikleta, si dhe krijimin e zonave për këmbësorë (Qendra e Qytetit). Plani promovonte gjithashtu edhe përdorimin e përzier të zonave të veçanta të vendosura kryesisht në ish-zonat industriale.

Në nëntor 2011, Këshilli Bashkiak i Tiranës vendosi të ndërmarrë nismën për të hartuar një plan të ri rregullues. Plani i ri paraqet shtatë (7) qendrat e mundshme dytësore së bashku me një koncept pesë (5) unazor, duke ndjekur pothuajse të njëjtën rrugë me atë të planit rregullues të 1990. Ky plan është shqyrtuar në pikën 3.5 të këtij raporti.

### **(3) Përdorimi i tokës sot në Tiranë**

Përdorimi i tokës sot në Tiranë është rezultat i proceseve të përmendura më lart. Nga një këndvështrim në strukturën morfologjike të Tiranës, ka disa modele:

- Modeli kuadratik, kryesisht në qendër (Blloku, Tirana e Re) në zonat që janë zhvilluar mbështetur në planin rregullues të 1940.
- Modeli Radial, i vendosur kryesisht në veri të lumit, karakterizohet nga një përzierje e pjesës së ndërtesave historike me ato totalitare dhe ndërhyrjet reja.
- Modeli Linear, tipike e vendbanimeve joformale dhe zhvillimet e reja që zënë ish-fushat bujqësore. Rrugët janë mbështetur në ish- kanalet.
- Modeli i lakuar gjendet kryesisht në pjesën lindore të qytetit, ku terreni është i pjerrët.
- Modeli Rrugë-pa krye, është tipike e qytetit të vjetër historik, por gjendet edhe në disa vendbanime joformale.

Në Tiranë janë të vendosura zyrat e qeverisë, si dhe agjencitë ndërkombëtare së bashku me administratën e kompanive të mëdha private. Pavarësisht nga ky fakt më shumë se 50% e territorit është zënë nga banesat. Zhvillimi me densitet të ulët banimi (kryesisht joformal) është mbizotërues në zhvillimet e fundit të Tiranës. Elementet në zonat e banimit mund të karakterizohen nga tre (3) periudha kohore kryesore, si më poshtë;

- Para 1920: vila urbane ndërtuar brenda unazës së brendshme, në veri të lumit Lana.
- 1920-1990: apartamente në dhe pas vitit 1945, sektori shtetëror i strehimit i vendosi në jug të lumit Lana, në zona të caktuara dhe në rrethinat e largëta të tilla si ajo e Kombinatit dhe Laprakës.
- 1990-sot: dendësimi i banimit brenda zonës urbane dhe shtrirja e gjerë e zënies së tokës dhe zhvillimit joformal në rrethina. Që nga viti 2005, kjo përfshin edhe ndërtimin e zonave të banuara dhe blloqe me ndërtime të larta në kodrat në jug, jug-perëndim dhe në lindje të Tiranës. Në vitet e fundit (2011-2012) dukuri të njëjta vërehen edhe në veri (Komuna Paskuqan).

Shumë zona të reja banimi janë zhvilluar formalisht, me miratimin e njëjësive të qeverisjes vendore kufitare me Tiranën. Megjithatë, në shumë raste, investimet përkatëse në rrugë, infrastrukturë dhe shërbime nuk kanë qenë të pranishme. Bashkia e Tiranës është duke u rrethuar nga planifikimi jo i mirë (ose pa planifikim) i zhvillimit të banimit, që do të kufizojë përdorimin alternativ dhe do të pengojë përdorimin efikas të tokës në rajonin urban. Kufijtë e qartë të një zonimi të ngurtë janë venitur nga zhvillimet e dekadës së fundit. Brenda zonave të banuara mund të gjejmë dyqane, SME, zyra, bare, restorante, hotele etj. Ky fenomen është më pak i shpërndarë në vendbanimet joformale dhe ka dendësinë më të lartë përgjatë aksit kryesor.

Qendra e qytetit dallohet nga bulevardi që shtrihet nga Universiteti Politeknik në jug, përmes sheshit qendror Skënderbej, drejt stacionit të trenit në veri. Qendra e qytetit përbëhet nga një kategori e veçantë e përdorimit të tokës për shkak të rëndësisë së saj historike, shembull tipik i një kompozimi qytetar dhe ndërtime të larta me përdorim të përzier, duke përfshirë administratën dhe funksionet kombëtare kryesore. CBD përfshin aksin lindje-perëndim të korridorit të lumit Lana, zonën e Bllokut dhe Radio-Televizionit, ballinën e akseve radiale kryesore (Rrugët e Durrësit, Kavajës dhe M. Shyri). Kjo CDB e zgjatur është karakterizuar nga një përdorim i përzier me një mbizotërim të aktiviteteve terciare.

Analiza e territorit zbulon mungesën e hapësirës publike brenda zonave të banuara. Në qytetin e vjetër, rrugët, që në shumicën e rasteve ndjekin modelin rrugë-pa krye, janë të vetmet hapësira publike. Gjithsesi, në këto zona gjelbërimi i kopshte private e kompenson mungesën. Në blloqet urbane të zhvilluara gjatë regjimit totalitar, sasia e hapësirës publike është më e lartë, por ende ka nevojë për përmirësime të cilësisë. Ndërkohë, në zhvillimet e reja është e vështirë për të vlerësuar gjendjen e hapësirës publike duke qenë se ndërhyrjet janë bërë sporadike dhe pak zona janë të plotësuara. Edhe në ato zona të përfunduara hapësirat e lira nëntokësore janë të zëna me parkime kështu që edhe këtu lloji i gjelbërimit është i kufizuar. E njëjta situatë apo edhe më keq është brenda vendbanimeve joformale.

Në përgjithësi, zonat e gjelbra janë të përqendruara përgjatë bulevardit kryesor. Lumi Lana është gjithashtu një burim gjelbërimi me ndikim të gjerë në qytet, po ashtu, gjelbërimi është

përqendruar edhe në Parkun e Liqenit dhe në kodrat përreth Tiranës. Megjithatë, në vitet e fundit, banesat joformale dhe blloqe apartamentesh kanë pushtuar pjesën më të madhe të kodrave, duke pakësuar këto funksione.

Objektet sportive gjatë 10-vjeçarëve të fundit janë pakësuar për shkak të kthimit të tokës tek pronarët e mëparshëm, privatizimet etj. Ka dy stadione kryesorë, disa objekte shërbimi përgjatë unazës së brendshme, pishina publike të vendosura në veri të parkut të liqenit. Sektori privat është duke luajtur një rol udhëheqës në këtë fushë duke krijuar fusha të mbyllura dhe të jashtme sportive, pishina, etj., edhe pse kjo zgjidhje nuk jep akses për të gjithë qytetarët.

Tirana në fillim të viteve '90 ishte e rrethuar me zona industriale. Sot, aktiviteti prodhues ka lëvizur jashtë Tiranës, përgjatë autostradës Tiranë-Durrës, duke krijuar kështu korridorin ekonomik kryesor të rajonit. Shumica e zonave industriale të Tiranës tani janë jashtë unazës së brendshme përgjatë aksit rrugor kryesor radial dhe në disa nga zonat e mëparshme industriale. Ish-zonat industriale kanë qenë të vendosur në rrethina dhe u rrethuan nga fusha bujqësore dhe sera. Sot, ato janë të rrethuar nga vendbanimet joformale, dhe madje edhe ish-strukturat industriale janë zënë nga familje me të ardhura të ulëta.

Një pjesë e mirë e ish-zonave industriale janë privatizuar. Pas privatizimit, disa industri kanë ruajtur të njëjtin funksion ose janë transformuar në aktivitete të tjera ekonomike, duke u konsideruar privatizime të suksesshme. Pjesa tjetër është shndërruar në zonë rezidenciale apo zonë të braktisur dhe të shkatërruar. Ka ende ish-objekte industriale që janë pronë shtetërore (Ministria e Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës (METE), disa janë nën administrimin e Bashkisë).

Industritë e lehta prodhuese, tregtia dhe shërbimet janë mbizotëruesit e aktivitetit ekonomik. Sektori kryesor dhe më me potencial ekonomik në Tiranë është ai terciar. Kjo është veprimtaria më e shpejtë në zhvillimin ekonomik. Ai përbëhet kryesisht nga zyrat, bankat, sigurimet, studiot profesionale, mediat dhe argëtimi. Këto aktivitete janë të përhapura në të gjithë qytetin me një përqendrim të lartë në zonën qendrore.

Brenda qytetit të Tiranës është një numër i konsiderueshëm i objekteve publike (arsimore dhe shëndetësore). Objektet për arsimin fillor janë të vendosura në të gjitha zonat e banuara, megjithëse me një përqendrim më të lartë në lagjet më të vjetra se në ato të reja. Vendbanimet e reja joformale kanë mungesë serioze në lidhje me shkollat dhe kopshtet. Gjatë këtij 10-vjeçari të fundit nga sektori privat janë shtuar një numër objektesh arsimore.

Universitetet kanë një ndikim të madh në strukturën e qytetit të Tiranës. Universitetet publike të Tiranës janë të vendosura brenda strukturës së qytetit (përgjatë bulevardit kryesor, unazës etj.) dhe gjenden në 2 kampuset universitare: Kamzës dhe Qyteti Studenti (vendndodhja e kampusit të ri). Universitetet publike në të vërtetë janë duke vuajtur nga mungesa e hapësirës dhe janë në zgjerim; Qyteti Studenti ka një projekt në proces për zgjerimin e tij duke siguruar auditore për një maksimum prej 16 000 nxënësish. Universitetet private janë duke ndjekur një prirje për të lëvizur jashtë qytetit, përgjatë autostradës Tiranë-Durrës.

Ka tre qendra kryesore të shëndetit publik në Tiranë: Qendra Spitalore Universitare "Nënë Tereza", Spitali Ushtarak dhe Sanatoriumi, që ndodhen përgjatë akseve kryesore radiale, në afërsi të rrethinave urbane. Objektet shëndetësore përfshijnë edhe spitale të vogla të

specializuara, si dhe 15 poliklinika lagjeje dhe 25 qendra publike të kujdesit shëndetësor. Gjatë 17 viteve të fundit, janë bërë vetëm investime të vogla për zgjerimin e objekteve shëndetësore publike. Megjithatë, janë ndërtuar disa qendra private të kujdesit shëndetësor si dhe spitale.

Në strukturën e qytetit, terminalët dhe shërbimet e transportit përfshijnë stacionin e trenit, që ndodhet në veri të bulevardit kryesor, terminali i autobusëve dhe kamionëve, dhe fusha e helikopterëve. Këto objekte, që mbulojnë një sipërfaqe të përgjithshme prej rreth 8,8 ha, nuk janë ruajtur mirë. Lidhur me stacionin e trenit është caktuar një zonë e re, që do ta rivendosë atë në veri-perëndim të Tiranës jashtë juridiksionit të BT. Në këtë zonë, është planifikuar të vendoset një terminal i ri i autobusëve.

Nënstacionet e energjisë elektrike, shërbimet e policisë dhe zonat ushtarake mbulojnë kategori të tjera të rëndësishme të përdorimit të tokës në Tiranë. Sot, aktivitetet ushtarake po zhvendosen jashtë qytetit dhe këto territore po bëhen një burim i rëndësishëm për zhvillimet e ardhshme, të tilla si Shkolla Ushtarake "Skënderbej", që konsiderohet të jetë një qendër e rëndësishme në planin e ri rregullues.

#### **(4) Ligji i Planifikimit të Territorit dhe Zbatimi**

Ligji i planifikimit të territorit u miratua në shtator 2009 dhe ka hyrë në fuqi që nga shtatori 2011. Në shtator 2009, u hartuan dhe miratuan një paketë aktesh nënligjore, rregulloresh dhe direktivash, por shumë prej rregulloreve të kërkuara nga ligji ende duhet të hartohen. Disa prej këtyre akteve ligjore mund të jetë pjesë e planit kombëtar dhe/ose planit vendor. Legjislacioni i sotëm i jep përparësi kombinimit të tokës, nënndarjeve dhe ka parashikuar disa mjete zbatimi:

- Ngrirjen e Zhvillimit,
- Servituti publik,
- Rezervimi i tokës publike,
- E drejta e transferimit,
- E drejta e parapëlqimit,
- E drejta e kërkesës për blerje.

Autoritetet vendore kanë të drejtë të zbatojnë, përmes rregullave të tyre, mjetet shtesë të zbatimit.

Në përputhje me ligjin nr.10 119, datë 23.04.2009 "Për Planifikimin e Territorit", instrumentet e planifikimit: planet dhe rregulloret janë përgatitur për një periudhë 10-vjeçare. Gjatë zbatimit është i rëndësishëm monitorimi i procesit dhe testimi nëse plani ka parashikuar instrumentet e duhur. Regjistri i planifikimit do të jetë një mjet i mirë për të monitoruar planin. Përveç kësaj, duhet të bëhet edhe një kontroll i tërthortë mbi përparimin me bazat e tjera të të dhënave: mbledhjen e taksave, bazës së të dhënave demografike, regjistrat e ZRPP, regjistri adresave etj. Meqenëse këto baza të dhënash kërkojnë përditësime periodike, Bashkia duhet të marrë këtë angazhim, në mënyrë që të kemi një Plan Urban koherent dhe gjithashtu të përmbushë kërkesat e ligjit.

Një instrument tjetër që duhet të luajë një rol të rëndësishëm në monitorimin e planit është inspektori zyrtar i aktiviteteve ndërtimore. Me fuqinë e zbatimit të ligjit, ato duhet të ushtrojnë kontrolle periodike mbi territorin, në mënyrë që të ndalojnë ndërtimet e paligjshme në përgjithësi dhe të raportojnë çdo lloj ndryshimi në territor.

## **2.6 Çështjet Gjinore dhe Varfëria**

### **(1) Situata Gjinore në Shqipëri**

Siç u tha më lart, nga pikëpamja e barazisë gjinore, arsimi në Shqipëri ka arritur rezultate të mira në 20 vitet e fundit. Qasja e barabartë në arsim i atribuohet kryesisht politikës së ndjekur gjatë regjimit komunist deri në vitin 1992.

Nga ana tjetër, pabarazitë gjinore më të mëdha janë shfaqur në politikë (udhëheqje dhe vendim-marrje), ekonomi (punësimi dhe të ardhurat), dhe marrëdhëniet martesore dhe familjare. Sipas Anketës së Forcës së Punës (2009), shkalla e pjesëmarrjes së grave punëmarrëse në vitin 2009 është 51,8%, ndërsa për burrat 73,3%. Numri i grave, që marrin rolin e lidershit apo pozicion vendim-marrje, nuk janë shumë. Femrat shqiptare shpenzojnë më shumë kohë se burrat për aktivitete prodhuese, raporti i punës së paguar dhe të papaguar. Kjo prirje është më e dukshme në popullsinë e moshës 15-64 vjeç, ku 95% e grave dhe vetëm 39% e meshkujve janë të angazhuar në punët e shtëpisë, kujdesin për fëmijët, përgatitjen e ushqimit, blerjet, dhe aktivitete të tjera, që lidhen me punën e papaguar gjatë ditëve të javës.

### **(2) Politikat e Barazisë Gjinore në Shqipëri**

Në maj të vitit 1994, Qeveria e Shqipërisë (QSH) ka ratifikuar Konventën për Mënjanimin e të Gjitha Formave të Diskriminimit ndaj Grave (CEDAW), e cila është përshkruar shpesh si kartë ndërkombëtare e të drejtave të grave të miratuar në vitin 1979 nga Asambleja e Përgjithshme e OKB-së. Protokolli shtesë i CEDAW u ratifikua edhe në vitin 2002. Duke e pranuar këtë Konventë, shtetet zotohen për të ndërmarrë një sërë masash për t'i dhënë fund diskriminimit kundër grave në të gjitha format.

Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (2007-2013) (SKZHI) është një strategji kyç për zhvillimin dhe integrimin e BE-së. Çështjet gjinore përfshihen në pjesën e politikave sociale të kësaj strategjie dhe përparimi është i monitoruar nga shkalla e pjesëmarrjes së forcës punëtore të grave. Mekanizmi kombëtar, i cili është institucioni, që punon për barazinë gjinore të përcaktuar nga OKB, është Drejtoria e Politikave të Shanseve të Barabarta e Ministrisë së Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta (MPÇSSHB). MPÇSSHB është duke punuar për strategjitë, Strategjia Kombëtare për GE dhe DV (2007 - 2013) dhe duke u përqendruar në rritjen e numrit të grave që janë në pozicione të udhëheqjes politike.

Zyra e Barazisë Gjinor është themeluar rishtazi në vitin 2011, për të adresuar politikën e barazisë gjinore në Bashkinë e Tiranës.

### **(3) Gjendja e Varfërisë në Shqipëri**

MPÇSSHB është e ngarkuar të merret me çështjet e varfërisë, pakicës etnike dhe përfshirjes sociale në Shqipëri. Çështjet e varfërisë janë të përfshira në SKZHI. Përsa i përket pakicës etnike, si romët dhe egjiptianët, ekziston një strategji kombëtare për përmirësimin e Kushteve të Jetesës së romëve.

Zyra Kundër Diskriminimit dhe Mbrojtjes Sociale është themeluar rishtazi në vitin 2011, në mënyrë që të punojë për shmangien e diskriminimit social në Bashkinë e Tiranës. Strategjia e re për uljen e varfërisë në Bashkinë e Tiranës do të zhvillohet në bazë të rezultatit të Projektit për Strategjinë e Zhvillimit të Qytetit të Tiranës, i cili po zhvillohet me fondet e Bankës Botërore.

#### **(4) Minoritetet Etnike**

Popullsia e Shqipërisë mund të quhet si shumë homogjene me pakica etnike vetëm 2 deri në 3%. Grekët janë pakica më e madhe i ndjekur nga grupi maqedonas dhe malazezët në një numër shumë të ulët, ndërsa romët, egjiptianët dhe arumunët njihen si pakicë "etno-gjuhësore". Romët dhe egjiptianët janë quajtur si grupe të varfra dhe më të marginalizuara etno-gjuhësore. Shumica e romëve punojnë në ekonominë joformale dhe në mbledhjen e bimëve, shesin gjak në spitale ose shesin kanoçe dhe hekurishte, etj.

#### **(5) Takim Këshillimor me Gratë**

##### **1) Sfondi**

Qeveria zhvillon infrastrukturën e veta sociale për qytetarët. Shërbime sociale, përfshirë infrastrukturën, duhet tu ofrohet në mënyrë të barabartë gjithë qytetarëve pavarësisht gjendjes shoqërore, gjinisë dhe racës. Për këtë arsye, është mjaft e rëndësishme që qeveria të kuptojë nevojat e qytetarëve në situata të ndryshme, veçanërisht të të pambrojturve siç janë fëmijët, gratë, njerëzit e varfër, grupet etnike, njerëzit me aftësi të kufizuara e kështu me radhë dhe të përpiqet të përfshijë nevojat e tyre sa më shumë të jetë e mundur. Për fat të mirë, BT ka krijuar dy drejtori të reja për të marrë përgjegjësinë mbi çështjet sociale – Zyra e Barazisë Gjinore dhe Zyra për Mbrojtjen nga Diskriminimi në vitin 2011. Si një eksperiment për të zbatuar filozofinë e përmendura më lart, Zyra e Barazisë Gjinore, në bashkëpunim me Ekipin Studimor të JICA-s dhe zyra e Programi i Zhvillimit i Kombeve të Bashkuara (UNDP) Shqipëri, zhvilloi një takim këshillimor me gratë mbi planifikimin urban në tetor 2012.

##### **2) Përmbledhje mbi takimin**

Më 11 Tetor 2012 Zyra e Barazisë Gjinore e BT organizoi një takim në Minibashkinë 11. Më shumë se 40 vetë, 30 gra dhe 10 fëmijë, u mbledhën në bibliotekën e Minibashkisë 11.

##### **3) Metodologjia**

Me mbështetjen teknike të zyrës së UNDP Shqipëri, drejtues me aftësi në Vlerësimin e Komunitetit për Qeverisjen (VKQ), ose Karta e Vlerësimit të Komunitetit (KVK), realizuan këtë takim. VKQ është mjet vlerësimi dhe monitorimi gjithëpërfshirës, mbështetur në komunitet, që u mundëson qytetarëve të vlerësojnë cilësinë e shërbimeve publike, të tilla si: qendër shëndetësore, shkolla, transport publik, grumbullimin e mbeturinave, të sistemit të furnizimit me ujë, kanalizimeve, e kështu me radhë. UN Women dhe UNDP ka mbështetur organizatat vendore për të kryer vlerësimin e komunitetit duke përdorur këtë mekanizëm para zgjedhjeve vendore në maj 2011<sup>1</sup>.

##### **4) Rezultatet e Takimit**

Nga Ekipi Studimor i JICA-s u bë një shpjegim i shkurtër i Studimit, ku përfshiheshin Projektet Parësore në të katër sektorët, përkatësisht, Rrugë dhe Transport, Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta, Furnizimi me Ujë dhe Kanalizimet si dhe u prezantuan nga lehtësuesja e UNDP rezultatet e mëparshme të KVK dhe diskutimet e grupeve të interesit të kryer në 2011 në Minibashkinë 11.

<sup>1</sup> UN Women dhe UN, Projekt Manuali Përfundimtar i Vlerësimit të Komunitetit për Qeverisjen, Shtator 2011.



Takimi vazhdoi në mënyrë gjithëpërfshirëse. Në përgjigje të pyetjeve nga lehtësuesi, shumica e grave morën pjesë në mënyrë aktive me diskutime dhe përmendën nevojat e tyre të menjëhershme, që lidhen me infrastrukturën sociale në këtë zonë. Pas diskutimit, pjesëmarrëset votuan për katër çështjet më të menjëhershme nga lista e nevojave.

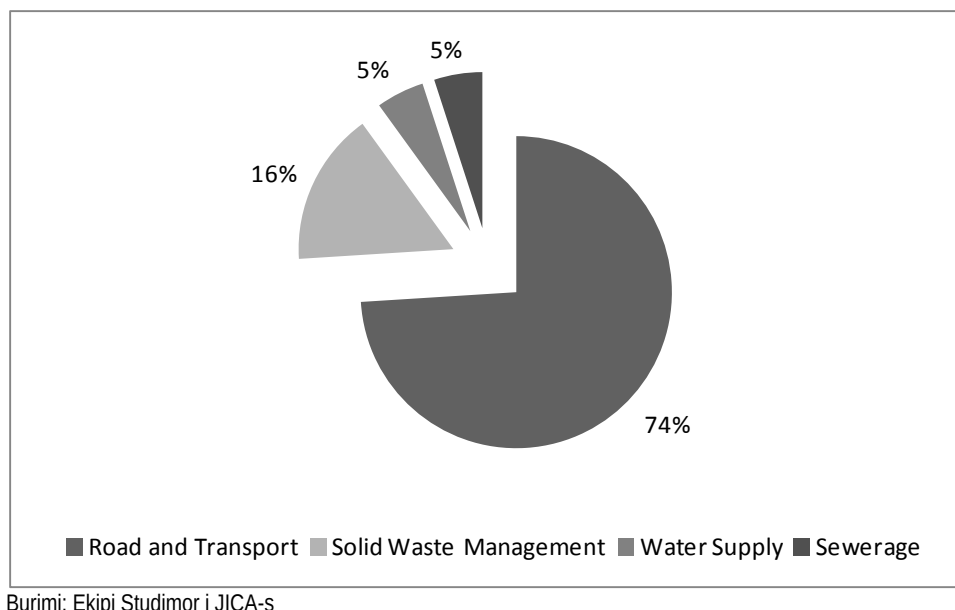
Ashtu siç tregohet në Tabelën 2.6.1, mbështetur në rezultatet e takimit, kërkesa e menjëhershme e grave të Minibashkisë 11 ishte “Mbikalimi në Rr. Dritan Hoxha”, që mori 25 vota. Figura 2.6.1 tregon nevojat sipas sektorëve, ku shihet se 74% lidhen me rrugët dhe shërbimin e autobusëve. Ky rezultat na çon në përfundimin që, nga njëra anë, shërbimet e sektorit të Rrugëve dhe Transportit kanë vend për përmirësim; nga ana tjetër, shërbimet e tjera, të mbetjeve, ujit dhe kanalizimeve përbushen në një farë mënyre, sipas qytetareve të zonës.

Kjo provë tregon se KVK është një mjet efektiv për të kuptuar tendencën e nevojave të pjesëmarrësve në çdo fushë edhe pse rezultati mund të ndryshojë nga dijet e pjesëmarrësve edhe mbi të njëjtën zonë. Për të mësuar nevojat e grave që jetojnë në Tiranë, në të ardhmen mund të kryhen takime të ngjashme me iniciativën e Zyrës së Barazisë Gjinore.

**Tabela 2.6.1 Rezultati i Diskutimit nga Takimi me Gratë**

| Nr. | Përshkrimi i Nevojave                                                                                                                    | Sektori                        | Nr. i Votave |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 1   | Nevojiten trotuare dhe mbikalim në Rr Gjergj Legisi                                                                                      | Rrugë dhe Transport            | 13           |
| 2   | Nevojitet stacion autobusi ndërmjet shkollës 28 Nëntori dhe shkollës Aleks Buda                                                          | Rrugë dhe Transport            | 15           |
| 3   | Mbikalim në Rr Dritan Hoxha                                                                                                              | Rrugë dhe Transport            | 25           |
| 4   | Itinerari i linjës së tanishme të autobusit duhet të ndryshohet në mënyrë që të zvogëlojë kohën e udhëtimit dhe mbingarkesën e trafikut. | Rrugë dhe Transport            | 10           |
| 5   | Asnjë linjë autobusi nuk përshkon Rr Vangjel Noti. Nevojitet ndriçim rrugor dhe kopsht fëmijësh në këtë zonë.                            | Rrugë dhe Transport            | 7            |
| 6   | Rr Aleks Buda nuk ka ndriçim dhe mungojnë kapakët e pusetave.                                                                            | Rrugë dhe Transport            | 6            |
| 7   | Lagjia Bregu i Lumit nuk ka linjë autobusi                                                                                               | Rrugë dhe Transport            | 5            |
| 8   | Nuk ka grumbullim mbeturinash në zonën e Bregut të Lumit.                                                                                | Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta | 3            |
| 9   | Zona e Don Boskos dhe Rr Fatmir Gjata nuk kanë sistem kanalizimesh/kullimi.                                                              | Kanalizime                     | 6            |
| 10  | Në qendër të Laprakës, cilësia e ujit është e keqe.                                                                                      | Furnizimi me Ujë               | 5            |
| 11  | Nevojitet një kënd lojërash dhe duhet përmirësuar cilësia e pastërtisë në shkolla.                                                       | Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta | 15           |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



**Figura 2.6.1 Nevojat Urgjente SIPAS Sektorëve**

## 2.7 Vendbanimet Joformale dhe Procesi i Legalizimit

### (1) Sfondi i Vendbanimeve Joformale

Ndryshimi i sistemit në Shqipëri në fillim të viteve '90 u shoqërua me lindjen dhe zhvillimin e një sërë dukurish masive komplekse, sociale dhe ekonomike, e cila në veçanti lidhet me sistemin e pronësisë, përqendrimin demografik (80% e popullsisë së vendit jetonte në zonat rurale), kontrolli mbi territorin, etj.

Në veçanti, migrimi demografik nga zonat e pazhvilluara të vendit, drejt zonave më të zhvilluara dhe prirja e braktisjes së zonave rurale për të kaluar në qendrat urbane të zhvilluara, u shoqërua me pasojë të shumta ekonomike dhe sociale.

Në atë kohë, toka bosh në rrethinat e Tiranës ishte kryesisht në duart e shtetit, dhe në procesin e kthimit të pronarëve të vërtetë. Popullsia e Tiranës u rrit me 5% - 7% në vit gjatë viteve 1990, duke reflektuar edhe një kërkesë të lartë për strehim. Sektori formal i banimit ishte krejtësisht i paaftë për të mbuluar kërkesat masive për strehim. Për më tepër, ndërtimi i banesave të ligjshme kishte kosto më të lartë strehimi se ndërtimet joformale. Së fundi, një arsye thelbësore në rritjen e sektorit të banesave joformale ishte posedimi i tokës pavarësisht mungesës së zotërimit pronësor. Qeveria ka bërë përpjekje të fuqishme në fillim të viteve 1990 për të kontrolluar zhvillimin joformal. Por, këto përpjekje rezultuan joefektive, pas vitit 1995, përballë ardhjeve masive dhe trysnisë publike nganjëherë edhe të dhunshme.

Shumica e këtyre njerëzve u ngulën në tokave bujqësore, të cilat më parë ishin shtetërore në rrethinat urbane. Procesi në dukje ishte pushtim i pakontrolluar, por në të vërtetë, i organizuar veçanërisht në bazë të marrëdhënieve familjare dhe përmes "ndërmjetësve", të cilët shpesh ishin të ardhurit e parë. Shumë banorë të rinj urbanë "blenë" tokën nga pushuesit më të hershëm të saj. Edhe përfthimi i shërbimeve themelore kërkoi zgjidhje joformale, duke përfshirë zgjatimet e improvizuara të furnizimit me ujë dhe rrjetet e energjisë elektrike në zotërim.

Vendbanimet joformale janë të vendosura kryesisht në:

- Toka që më parë kanë qenë bujqësore;
- Në shpatin e kodrave në jug dhe në jug-lindje të qytetit;
- Pranë lumenjve (modeli rrugë pa krye - karakteristikë kryesore është se këto vendbanime nuk ndërveprojnë me lumin);
- Zënia e ish-strukturave industriale (rast i veçantë që do të konsiderohen rast pas rasti)
- Një tjetër tipologji është zënia e hapësirave publike të krijuara brenda blloqeve të banimit gjatë periudhës komuniste (edhe pse në këtë rast është më e lidhur me ndërtime të veçanta se vendbanime).

Banesat joformale sot zënë rreth 40% të sipërfaqes së tokës për banim dhe 70% të popullsisë.

## **(2) Llojet e Informalitetit**

Në përgjithësi, në brendësi të vendbanimeve joformale ka edhe ndërtesa cilësore, por shumicës së tyre nuk i ofrohet shërbimi në rrjetin e kanalizimeve, duke krijuar kështu probleme serioze mjedisore dhe për shëndetin publik. Gjithashtu vihet re edhe një mungesë e infrastrukturës së përshtatshme, objekteve publike dhe objekteve të shërbimit.

Nëse vendbanimi joformal është menduar homogjen, bazuar në vendndodhjen e tij, brenda vendbanimit mund të gjenden zgjidhje ndërtimi të llojeve të ndryshme, siç shpjegohet më poshtë.

### Vila bazuar në një kompozim arkitekturor

Gjendja e shtëpive është e mirë (beton dhe tulla), dhe në vetvete këto janë ndërtesa vërtetë të shtrenjta, por vlera e tyre ulet për shkak të mjedisit rrethues.

### Vila "të bëra vetë"

Gjendja e shtëpive këtu është me një cilësisë të dyshimtë pasi ndërtimi ka qenë i zhvilluar në faza në përputhje me të ardhurat nga të ardhurit në atë zonë.

Këto janë ndërtesa rezidenciale shumëkatëshe, krejtësisht pa leje ndërtimi, por të ndërtuara në bazë të një projekti ndërtimi dhe arkitekturor. Në vitet e fundit, brenda këtyre territoreve, janë ndërtuar disa ndërtesa 5-katëshe dhe më shumë, favorizuar edhe nga ligji i legalizimit. Një fakt që çoi drejt ndërtimit të tyre ishte edhe mungesa e dhënies së lejeve të ndërtimit nga Bashkia.

### Kasollet dhe barakat e romëve

Këto janë kategoria më e brishtë e banesave pasi ata konsiderohen të përkohshme dhe nuk mbulohen nga ligji legalizimeve, madje edhe në ato raste që komunitetet e rrezikuara kanë ndërtuar shtëpi më të forta, të vendosura pranë lumenjve, afër vendgrumbullimit të plehrave, ose pranë hekurudhës. Këto vende janë të përjashtuara me ligj nga procesi i legalizimit.

### Zaptimi i ish-ndërtesave industriale apo ish-institucioneve publike

Një kategori e vogël e grupeve të pambrojtura kanë zgjidhur çështjen e tyre të strehimit përmes zaptimit të objekteve industriale, ish-fabrika, vendet e magazinimit, konviktet studentore, etj. Kjo kategori nuk është subjekt i ligjit të legalizimit, por i programit social të strehimit.

Përveç kategorive të mësipërme, ekziston edhe një pjesë e madhe e vendbanimesh joformale në ndërtimet e reja që kanë leje ndërtimi, por e kanë realizuar atë me m<sup>2</sup> shtesë në sipërfaqen e përgjithshme të kateve. Shtesa të ngjashme me m<sup>2</sup> i shohim edhe në banesat e regjimit komunist. Subjekt i zhvillimit joformal janë edhe vila në lagjet qendrore. Në rastin e zonave joformale në lagjet qendrore, nuk është vetëm çështja për të shtuar sipërfaqen, por edhe prishja dhe ndërtimi i një godine të re, kryesisht me një intensitet më të lartë.

Gjithashtu edhe në aspektin mjedisor vërehen disa çështje kritike. Ka pjesë të vendbanimeve joformale, ku investimet në infrastrukturë, si në ato inxhinierike ashtu dhe në ato sociale, të kryera në vitet e fundit, kanë përmirësuar cilësinë e jetës. Por kryesisht vendbanimet joformale vuajnë mungesën e infrastrukturës, ose një infrastrukturë të pamjaftueshme (rrugë të ngushta, furnizimi me ujë, kanalizimet dhe rrjeti elektrik, bazuar kryesisht në lidhjet e paligjshme, etj.). Problemet e shëndetit publik janë krijuar nga rrjeti i vjetruar dhe i pazhvilluar i kanalizimeve, dhe gjithashtu ka një mungesë organizimi në mbledhjen dhe asgjësimin e mbetjeve. Një problem tjetër i vendbanimit joformale është ndërtimi i banesave në zonat e rrezikshme (me erozion, përmbytje, ndotur nga aktivitetet njerëzore, etj.). Gjurmimi i pakontrolluar i shtratit të lumenjve, sidomos në lumin e Tiranës për nxjerrjen e materialeve të ndërtimit, është një nga rreziqet më të mëdha që haset në vendbanimet joformale, sepse ajo përshpejton erozionin e lumenjve dhe përfundimisht rrit ekspozimin ndaj rreziqeve natyrore. Shumica e kanaleve kulluese kanë qenë të mbushur në mënyrë të pamatur, duke rezultuar në kullimin e papërshtatshëm dhe duke shkaktuar probleme serioze të përmbytjeve të ujit pas çdo periudhe të shirave të rrëmbyeshëm. Ujërat e zeza të pa trajtuar derdhen gjithashtu drejtpërsëdrejti në lumë.

Në zonat joformale mungon hapësira publike e përshtatshme dhe lehtësirat rekreative që janë të rëndësishme për të krijuar një ndjenjë komuniteti ashtu siç ato ofrojnë hapësirë fizike për grumbullim njerëzish.

### **(3) Procesi i Legalizimit – Baza Ligjore/ Kostoja e Procesit të Legalizimit**

Ligji Nr. 9482, datë 03.04.2006 “Për legalizimin, urbanizimin dhe integrimin e ndërtimeve pa leje”, të ndryshuar, merret me problematikën e vendbanimeve joformale. Ligji përpaket të rregullojë të gjitha format e joformalitetit. Ligji synon të rregullojë çështjen e banesave, kryesisht përcaktimin e rregullave dhe vlerave për ti blerë ato nga pronari i ligjshëm.

Ligji Nr. 9482, klasifikon vendbanimet joformale në bazë të madhësisë në:

- zona joformale (zonat me më shumë se 5 hektarë të mbuluara nga ndërtimet pa leje);
- blloqe joformale banimi (1-5 hektarë);
- ndërtesa joformale të izoluara (më pak se 1 hektar).

Objektivat e këtij ligji janë:

- Legalizimi i banesave joformale dhe ndërtimeve, që kanë leje ndërtimi, por janë realizuar me shtesa joformale.
- Transferimi i pronësisë së parcelës ku është vendosur ndërtimi i paligjshëm, siç përcaktohet në nenet 19, 20, 21 dhe 22 të këtij ligji.
- Urbanizimi i zonave joformale, blloqeve dhe ndërtimeve joformale, si dhe integrimin e tyre në zhvillimin territorial dhe infrastrukturor të vendit, përmirësimin e kushteve të tyre të jetesës.

Ligji gjithashtu përcakton përgjegjësitë organizative dhe procedurat për rregullimin dhe integrimin e ndërtesave joformale.

Në përmbledhje, hapat kryesorë në procesin e legalizimit janë:

- Vetëdeklarimi nga pronarët;
- Identifikimi i zonave joformale dhe ndërtesave të paligjshme nga ALUIZNI;
- Përmbushja e kriterëve për legalizim;
- Transferimi i pronësisë, nëse zotëruesi joformal është si palë e tretë ose në pjesë të tokës shtetërore;
- Kompensimi i pronarëve të vërtetë, prona e të cilëve është zënë;
- Pagesa për legalizimin sipas një niveli të caktuar (deri në 300 m<sup>2</sup>) apo norma e tregut (mbi 300 m<sup>2</sup> madhësi parcele), brenda vijës së verdhë;
- Regjistrimi i pronave të legalizuara në Zyrën e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme;
- "Urbanizimi" (dmth. përmirësimi dhe integrimi), i zonës joformale të legalizuara, në bazë të studimeve urbanistike pjesore të kryera nga qeveria vendore.

Një vlerësim i kostove të përmirësimit të infrastrukturës së ofruar në vendbanimet joformale është dhënë në tabelën e mëposhtme.

**Tabela 2.7.1 Vlerësimi i Kostos për Përmirësimin e Ndërtesave Joformale në Shqipëri**

| Elementët e Kostos                     | Kosto për Hektar (US\$) |
|----------------------------------------|-------------------------|
| Projekti urban                         | 2,000 –3,000            |
| Rrogë zhavorri                         | 15,000 –25,000          |
| Furnizimi me ujë (përfshirë kryesoret) | 15,000 –35,000          |
| Kullim/kanalizim (përfshirë kryesoret) | 20,000 –30,000          |
| Energji elektrike (dytësore)           | 15,000 –20,000          |
| Ndriçim rrugor                         | 7,000 –10,000           |
| GJITHSEJ për hektarë                   | 74,000 –123,000         |
| Madhësia e ngastrës (metër katror)     | 300                     |
| Caktimi i të drejtës së kalimit        | 20%                     |
| Kosto për familje                      | 2,664–4,428             |

Shënim: Mbështetur në kostot e sotme llogaritur nën Projektin e Menaxhimit të Përdorimit të Tokës (PMPT)  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Megjithatë, në këtë llogaritje, nuk është marrë parasysh kostoja për kompensimin e pronarëve të vjetër, si dhe shpronësimi për realizimin e infrastrukturës së nevojshme. Në çdo rast, nga pagesa e zotëruesit joformal vetëm 20% (= USD 940) do të shkojë për të mbuluar koston e përmirësimit. Një tjetër shumë që shkon për përmirësimin e vendbanimeve joformale është taksa për ndikimin në infrastrukturë nga procesi i legalizimit. Por shuma e kësaj takse është ulur vitin e kaluar në 0,5%, përmes ndryshimeve të kuadrit ligjor.

#### **(4) Problemet, që ngadalësojnë procesin dhe dëmtojnë zhvillimin**

Ligji Nr. 9482, ka një kosto më të lartë për investimet publike në infrastrukturë për zonat joformale. Gjithashtu, toka e nevojshme për objektet publike, që mungon në zonat joformale, është më e vështirë për t'u siguruar.

Bazuar në ligjin, procesi i legalizimit do të ishte i përkohshëm, por ky proces është ende në

fillimet e tij. Ndryshimet në kuadrin ligjor për legalizimet ka specifikuar kohën për hapat e ndryshme të procesit dhe ka nxitur edhe procesin e uljes së taksave. Megjithatë, procesi i legalizimit po ecën me ritme të ulëta.

Siç është theksuar më lart procesi i legalizimit ka kufizime kohore për hapat procedural dhe gjoba për administratën, por për fat të keq nuk ka asnjë gjobë nëse procesi vonohet nga zotëruesit joformal.

Faktori kryesor, që ngadalëson procesin vazhdon të jetë kostoja e legalizimit. Për shumicën e njerëzve, që jetojnë në vendbanime joformale, kostoja është më e lartë se ata mund ta përballojnë. Zotëruesit joformalë shpresojnë për një ndryshim të mëtejshëm të ligjit të legalizimit që do t'ia japë atyre falas tokën e pushtuar. Shpresa për një tjetër amnisti i ka bërë zotëruesit joformalë për të vazhduar ndërtimin, por sidoqoftë numri i ndërtimeve të reja vitet e fundit (2007-2012) është më i vogël në krahasim me vitet e mëparshme. Transferimi i kompetencave të policisë ndërtimore nga pushteti qendror në njësi vendore (2007) dhe zbatimi i ligjit të ri të planifikimit (2011) që ka gjoba të larta, e kanë ngadalësuar zhvillimin e ndërtimeve joformale.

Një mundësi tjetër për të mbuluar shpenzimet e legalizimit, për t'u marrë parasysh nga zotëruesit joformalë, është që të arrijnë marrëveshje me investitorët për të zhvilluar parcelën e tyre. Në këtë rast, zhvilluesi do të paguajë shpenzimet e legalizimit.

Procesi i legalizimit është ngadalësuar edhe nga kërkesat ligjore të pronarit të ligjshëm, që, sipas këtij ligji, do të kompensohen. Nuk ka të dhëna statistikore për numrin e rasteve të tilla.

Procesi i legalizimit ka gjithashtu një ndikim negativ në zhvillimin e zonave, pasi investitori më parë duhej të merrej me një pronar të vetëm të një prone të madhe. Investitori duhej vetëm të siguronte banesa për banorët joformale, të cilët kishin pushtuar tokën. Pas procesit të legalizimit investitorit i duhet të merret me disa pronarë që jo gjithmonë duan ta zhvillojnë pronën. Në parim zonat kanë nevojë për rikualifikimin, por kjo mbetet e paqartë në raport me rolin që komuniteti është i gatshëm të luajë në këtë proces. Nëse nuk do të jetë me interes për zhvilluesit dhe komuniteti nuk do të ndihmojë, financat e bashkisë nuk do të jenë të mjaftueshme për të mbuluar përmirësim e këtyre zonave joformale.

Lidhur me zhvillimin e zonave joformale, deri më tani deklaratat janë hamendje, sepse veçanërisht në Tiranë nuk është dhënë asnjë leje zhvillimi në vitet e fundit. Pra, mekanizmat e investimeve në zonat joformale duhet të provohen në zona pilot.



### 3. Vizionet dhe Kuadri i Zhvillimit të Zonës së Tiranës Metropolitane

#### 3.1 Harku Kohor dhe Viti i Përcaktuar

Plani rregullues i Bashkisë së Tiranës ka një afat kohor të ndarë në vite si më poshtë vijon:

- Të ngutshme / Plane Afatshkurtra: 2012-2017
- Plane Afatmesme: 2017-2022
- Plane Afatgjata: 2022-2027

Ky Planifikim Tematik ndjek të njëjtin objektiv të afatit kohor si më sipër. Kjo do të thotë se projektet / programet të identifikuar si parësore janë ato, zbatimi të cilave duhet të fillojnë të paktën deri në 2017, ndërsa projekte / programe afatgjata janë karakterizuar se do realizohen deri në 2027.

#### 3.2 Vizionet për Tiranën në të Ardhmen

Vizionet për qytetin e Tiranës janë përpunuar nga Grupi i Punës për planin rregullues me nismën e kryetarit të bashkisë.

Plani Rregullues i Tiranës u shpall nga kryetari i BT më 18 maj 2012. Plani ka një nëntitull “**Qytet Modern Evropian**”, duke treguar një vizion drejt të cilit qytetit i Tiranës do të rritet apo do të zhvillohet. Deri më tani në Planin e Tiranës nuk janë paraqitur vizione të tjera për të nënkuptuar politikat themelore për zhvillimin e qytetit.

Ekipi Studimor i JICA-s është i gatshëm të pranojë vizionet dhe strategjitë themelore të përcaktuara nga ana e tyre, të cilat nënkuptojnë drejtimet kryesore të sektorit të planifikimit për një rritje të qëndrueshme.

#### 3.3 Analiza SWOT për Zhvillimin Urban të Tiranës

Bazuar në anketat paraprake, një analizë SWOT (pikat e forta, dobësitë, mundësitë, kërcënimet) për zhvillimin urban të Tiranës, si një e tërë është bërë siç tregohet në Figurën 3.3.1. Analiza SWOT nënkupton mundësi dhe potenciale të rëndësishme, që duhet të përmirësohen, dhe në të njëjtën kohë, faktorët dhe elementet negative për të lëvizur dhe / ose për të zgjidhur zhvillimin e mëtejshëm dhe / ose përmirësimin e Tiranës drejt vizionit “Tirana, Qyteti Modern Evropian”.

Menaxhimi urban është një mjet i rëndësishëm për të drejtuar zhvillimin urban drejt një orientimi të duhur të nënkuptuar nga analiza SWOT. Disa dobësi dhe të meta në sistemin e menaxhimit urban të Tiranës, janë:

- Qasja menaxhuese në thelb është pasive; zhvillimi është orientuar dhe formësuar nga interesi relativisht afatshkurtër i aktorëve privatë.
- Përdorimi i tokës dhe funksionet e kontrollit të zhvillimit janë duke vepruar pa drejtimin e qartë të objektivave të politikave të zhvillimit.
- Duke përdorur planifikime dhe instrumente rregulluese të vjetra dhe të papërshtatshme, autoritetet bashkiake kanë kapacitet të pamjaftueshëm për të menaxhuar trysnitë e jashtëzakonshme të zhvillimit me të cilat përballlet Tirana.



- Politikat e Formulimit Urban, menaxhimi dhe funksionet rregullatore vuajnë nga koordinimi dhe bashkëpunimi i pamjaftueshëm ndërmjet autoriteteve të qeverisë qendrore dhe vendore.
- Rritja e menjëhershme e përmasës metropolitane të zhvillimit urban në rajonin e Tiranës së Madhe nuk është orientuar në mënyrën e duhur.
- Decentralizimi i paplotësuar fiskal dhe mungesa e mekanizmave të frytshëm për ndarjen e kostove dhe përfitimeve, që lidhen me kufirin e zhvillimit urban, potenciali pro-aktiv në planifikimin dhe menaxhimin e zhvillimit urban dhe të menaxhimit.
- Mënyra në të cilën çështja e veçantë, por njëkohësisht me shtrirje shumë të gjerë, e vendbanimeve joformale, është duke u menaxhuar dobëson zhvillimin e mundshëm.

|                         | I Dobishëm<br>në Arritjen e Progresit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | I Dëmshëm<br>në Arritjen e Progresit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I brendshëm në Origjinë | <b>Pikat e Forta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grumbullimi dhe përqendrimi i një shumë-llojshmërie të gjerë të aktiviteteve ekonomike urbane në Bashkinë e Tiranës.</li> <li>• Rritja ekonomike në një shkallë të lartë e drejtuar nga një bum i sektorit ndërtimor.</li> <li>• Rrjeti rrugor i mirëzhvilluar i përbërë nga rrugët radiale dhe rrugët unazore (në qoftë se zgjatja fizike e tanishme e rrjetit është e plotë).</li> <li>• Tirana shërben si pjesë e Korridorit VIII, që lidh Detin Adriatik me rajonin e Ballkanit Perëndimor.</li> <li>• Tirana ka potencial të madh për t'u bërë një qendër unike urbane në rajonin e Ballkanit dhe për të tërhequr turistë dhe investitorë nga vendet e BE-së.</li> <li>• Zotërimi i forcës punëtore të mirëarsimuar.</li> </ul> | <b>Pikat e Dobëta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Përqendrimet e trafikut në CBD dhe bllokimet në rrugët radiale, duke çuar në rritjen e humbjeve ekonomike dhe rritjen e kostos.</li> <li>• Ulja e kapacitetit të rrugëve në CBD, shpesh shkaktohet nga çrregullimi i trafikut dhe/ose parkimi i paligjshëm në rrugë, për shkak të mungesës së një sistemi menaxhimi funksional të trafikut.</li> <li>• Mungesa e infrastrukturës dhe shërbimeve publike të mjaftueshme për të tërhequr investitorë të rinj për sektorët e tregtisë, dhe industrisë.</li> <li>• Vizione të paqarta në menaxhimin e përdorimit të tokës dhe zhvillimit urban afatgjatë.</li> <li>• Paqëndrueshmëria e besimit të qytetarëve në administratën e pushtetit vendor.</li> </ul> |
| I jashtëm në Origjinë   | <b>Mundësit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rritja e potencialit hapësinor për të mundësuar tërheqjen e investimeve të reja përgjatë Unazës së Jashtme.</li> <li>• Rritja e popullsisë e Tiranës dhe rrethinat e saj, duke aktivizuar ekonominë urbane.</li> <li>• Zhvillimi i pronave të reja industriale rreth Tiranës.</li> <li>• Lidhja e ngushtë me portin e Durrësit dhe ekzistenca e një porti të efektshëm për zhvillimin e ardhshëm.</li> <li>• Rritja e autonomisë bashkiake për shkak të procesit të decentralizimit.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Kërcënimet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Humbja e mundësive tregtare dhe biznesit të ri në CBD, për shkak të mungesës së infrastrukturave të nevojshme dhe shërbimeve të nevojshme si dhe dyndjes në trafik.</li> <li>• Kushtet mjedisore të dëmtuara në/përgjatë lumenjve, të cilat janë burime të mëdha ujore.</li> <li>• Shtrirja urbane dhe përkeqësimi i mjedisit natyror dhe atij jetësor.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figure 3.3.1 Analiza SWOT për Zhvillimin e Zonës së Tiranës Metropolitane**

### 3.4 Rishikimi i Planit Rregullues në Vazhdim

Me iniciativën e qeverisë së re të Tiranës, në vitin 2011 ka filluar puna për planin rregullues dhe në tetor 2012 u paraqit një projekt-ide, dhe tashmë është duke iu nënshtruar dëgjësës publike para përmbylljes dhe miratimit të tij. Në vijim, mbështetur në dokumentet e ofruara për Ekipin e JICA-s deri në korrik 2012, është e rëndësishme që të koordinohen me këtë Studim të JICA-s.

## **(1) Qëllimet e Planit Rregullues**

Plani ka për qëllim të jetë një mjet që do të koordinojë procesin e urbanizimit, si dhe për të udhëhequr aktivitetet e investimeve publike në rajon, duke synuar:

- Ndërtimin e një strukture të qëndrueshme urbane në rajonin e Tiranës;
- Të drejtojë investimet publike por edhe ato private në urbanizimin rajonal të Tiranës;
- Të sigurojë e një zhvillimi të baraspeshuar mes interesit publik dhe privat,
- Të krijojë mundësi të barabarta për aktorët dhe faktorët e procesit të zhvillimit urban të rajonit.

Projektimi i popullsisë përcakton se popullsia e Zonës Metropolitane të Tiranës (ZMT) do të rritet nga 850 000 në vitin 2012 në mbi 1 milion banorë në 2022. Ndërkohë, popullsia e qytetit Tiranës pritet të rritet nga 581 000 në 2012 për 762 047 banorë në 2022. Plani përpaket të rikthejë një strukturë urbane hierarkike të bllokut (në themel), lagjes, minibashkive më pas të bashkisë. Plani përfshin 600 blloqe (brenda juridiksionit administrativ të Tiranës), që janë grupuar në komplekse urbane. Çdo blloku i është dhënë popullsia e sotme dhe ajo e propozuar që do të shërbejë si bazë për zhvillimin e ardhshëm të këtyre territoreve. Blloqet nuk kanë karakteristika urbane të unifikuara, as sipërfaqe të ngjashme, kështu që është e vështirë për të përcaktuar kriteret e përzgjedhura, bazuar në kushtet e tanishme, që do të përfshihen në vizionet e ardhshme të zhvillimit hapësinor të lagjes.

## **(2) Përdorimi i Tokës për Planin Vendor të propozuar**

Plani Vendor analizon si nivelin rajonal ashtu edhe territorin administrativ të Tiranës.

### **"Zona e Tiranës Metropolitane" e Përcaktuar Rishtazi**

Plani në nivel rajonal propozon që ZMT të përbëhet nga përzierja urbane e sotme me disa shtesa siç është zona e liqenit të Farkës dhe zona e liqenit të Paskuqanit. ZMT përfshin BT dhe 7 bashki e komunat të tjera, që në fakt kanë një sipërfaqe prej 77,4 km<sup>2</sup>, siç shihet në Figurën 3.4.1. Kufijtë e ZMT janë kryesisht elementët natyral (kufijtë e ndërtimit), ndërkohë në veri-përëndim kufiri administrativ është kufiri i Kamzës, dhe fillimi i korridorit ekonomik përgjatë autostradës Tiranë - Durrës. Zona ekonomike ndjek korridorin ekzistues Tiranë-Durrës, me një shtrirje drejt aeroportit.

Plani propozon një numër hapësirash të gjelbra në shkallë të gjerë, të tilla si parqet e Paskuqanit, Farkës, Stërmasit si dhe Zona natyrale e mbrojtur e Dajtit dhe kodrave të Yzberishtit. Për ndërtimin dhe menaxhimin e këtyre parqeve Plani kërkon kontributin e të gjitha qeverive përkatëse vendore me një organ juridik me anëtarë nga njësitë e qeverisjes vendore përkatëse, të cilat do të menaxhojnë këto parqe së bashku.

**Figura 3.4.1 Kufijtë e ZMT dhe Rrethinat**

Plani brenda territorit të BT ndjek një koncept zhvillimi policentrik. Plani sugjeron krijimin e nën-qendrave të qytetit ku do të vendosen funksionet kryesore për zhvillimin e qytetit. Përveç qendrës ekzistuese, plani fokusohet në krijimin e shtatë (7) poleve të reja të zhvillimit:

- Poli Verior i Stacionit të Trenit: Ky pol ishte subjekt i një konkursi, i cili ka përcaktuar edhe udhëzimet për zhvillim e zonës, së bashku me projektin e Bulevardit të ri dhe rehabilitimin e Lumit të Tiranës.
- Poli tek Spitali: Ky pol përfshin objekte të lidhura kryesisht me veprimtari shëndetësore, dhe shërbime të tjera për qytetarët. Është propozuar që shkolla ekzistuese ushtarake do të zhvendoset në një vend tjetër dhe se kjo zonë do të përdoret për nevojat e administratës publike dhe të biznesit privat.
- Poli i Qytetit Studenti: Kjo zonë është formuar dhe madje edhe në hapësirat e lira, ku universiteti ka auditoret dhe selinë e tij për një numër të përgjithshëm prej 16 000 nxënësish. Pjesa më e madhe e zonës është e zënë nga konviktet, që në fakt nuk janë të mjaftueshëm për nevojat e nxënësve si në cilësi ashtu edhe në sasi. Prandaj ndërhyrja në këtë zonë mund të jetë kryesisht në rikualifikimin për shkak të mungesës së hapësirës për zhvillim të mëtejshëm të kampusit, por plani sugjeron pasurimin e kësaj zone me shërbime të tjera: rekreative, sociale dhe administrative, në këtë mënyrë roli i këtij poli do të përmirësohet dhe pasurohet.

- **Poli Jug-Perëndimor:** Kjo zonë është e vendosur në veri të liqenit të Tiranës. Në të janë të vendosura kompleksi i pishinave, territori i Kompleksit Sportiv Dinamo, si dhe disa terrene pa një funksion apo identitet të qartë. Zona është e rrethuar nga akset e rëndësishme të rrjetit rrugor të planit rregullues të '90, si dhe skema rrugore e re e propozuar. Kjo zonë është konsideruar si një zonë parësore e rëndësishme edhe në planin rregullues të vitit 2008. Gjithashtu, kjo zonë ishte objekt i një konkursi ndërkombëtar fituar nga MVRDV, megjithatë gjatë prezantimit të planit të ri vendor qytetarëve është deklaruar se kompleksi i propozuar me kulla nuk do të zhvillohet.
- **Poli i Zonës së ish-Fushës së Aviacionit:** Krijimi i këtij poli do të frymëzojë edhe rihvillimin e kësaj zone, që është një nga më të lënat pas dore në qytet. Pjesa kryesore e zonës në fillim të viteve '90 ka qenë objekt i një kontrate zhvillimi me një kompani izraelite. Ky zhvillim është në proces e sipër. Pjesa veriore e zonës është zënë nga ndërtimet joformale, ndërkohë në lindje është një universitet privat. Prezantimi i planit për këtë zonë propozon një ndryshim në parkun e realizuar tashmë, në mënyrë që të rritet gjelbërimi, si dhe krijimin e një qendre tregtare.
- **Poli i Kombinatit:** Ky territor është i vendosur në pjesën jugperëndimore të qytetit përgjatë rrugës së Kavajës që i jep aksesin kryesor zonës. Territori sot është i zënë nga strukturat industriale të braktisura; disa struktura të përmirësuara janë zëna nga SME-të dhe shitësit e makinave. Brenda zonës së Kombinatit ka disa ndërtime joformale. Në polin e Kombinatit, plani parashikon akomodimin e disa aktiviteteve sportive me një sfond Olimpik.
- **Poli Veriperëndimor:** Kjo zonë, sipas planit përfshin territorin e kampusit dhe gjithashtu territorin e zonës së ish-repartit ushtarak, i privatizuar tashmë. Në vitet e fundit ka pasur disa përpjekje për të zhvilluar këtë zonë, por ka konflikt midis universitetit dhe pronarëve të tokës të cilëve ju është kthyer prona edhe brenda kufirit të universitetit. Ndërkohë në polin veriperëndimor është parashikuar rritja e funksioneve arsimore të Kodër Kamzës dhe pasurimi i zonës me funksione dhe shërbime.

### **Qendrat Ekonomike dhe ato të Shërbimit**

Brenda qytetit sot ka një numër të industrive funksionale, të tilla si: përpunimi i drurit, ushqimit etj. Vendndodhja e tyre është kryesisht në ish-zonat industriale. Planit propozon të shpërndajë në këto zona kryesisht shërbime publike, që do të kenë një përzierje të funksioneve ekonomike.

Që nga viti 2011, BT ka filluar një Strategji Vendore të Zhvillimit Ekonomik, e cila do vendosë drejtimet ekonomike kryesore të qytetit. Në përputhje me strategjinë, plani përqendrohet në zonën kryesore ekonomike të Korridorit Tiranë-Durrës, i mbështetur nga nën-qendrat dhe Zona Ekonomike e Laknasit (Bashkia Kamëz).

Planit gjithashtu hedh një koncept të "zonave të shërbimit", disa prej të cilave tashmë janë përcaktuar për ofrimin e shërbimeve publike ose janë zënë nga administratat publike. Ato janë:

- Spitali Ushtarak, duke përfshirë një grup ndërtesash joformale, si dhe një pjesë e ish-Fabrikës Partizani;
- Qendra Don Bosko, një qendër katolike, kishë dhe shkollë profesionale. Megjithatë brenda zonës është përfshirë edhe një kompleks banimi ekzistues me ndërtesa të larta;
- Shkolla Profesionale "Harry Fultz" dhe një seri zyrash të administratës publike;
- Ministria e Punëve të Jashtme dhe Instituti i Statistikës (INSTAT);

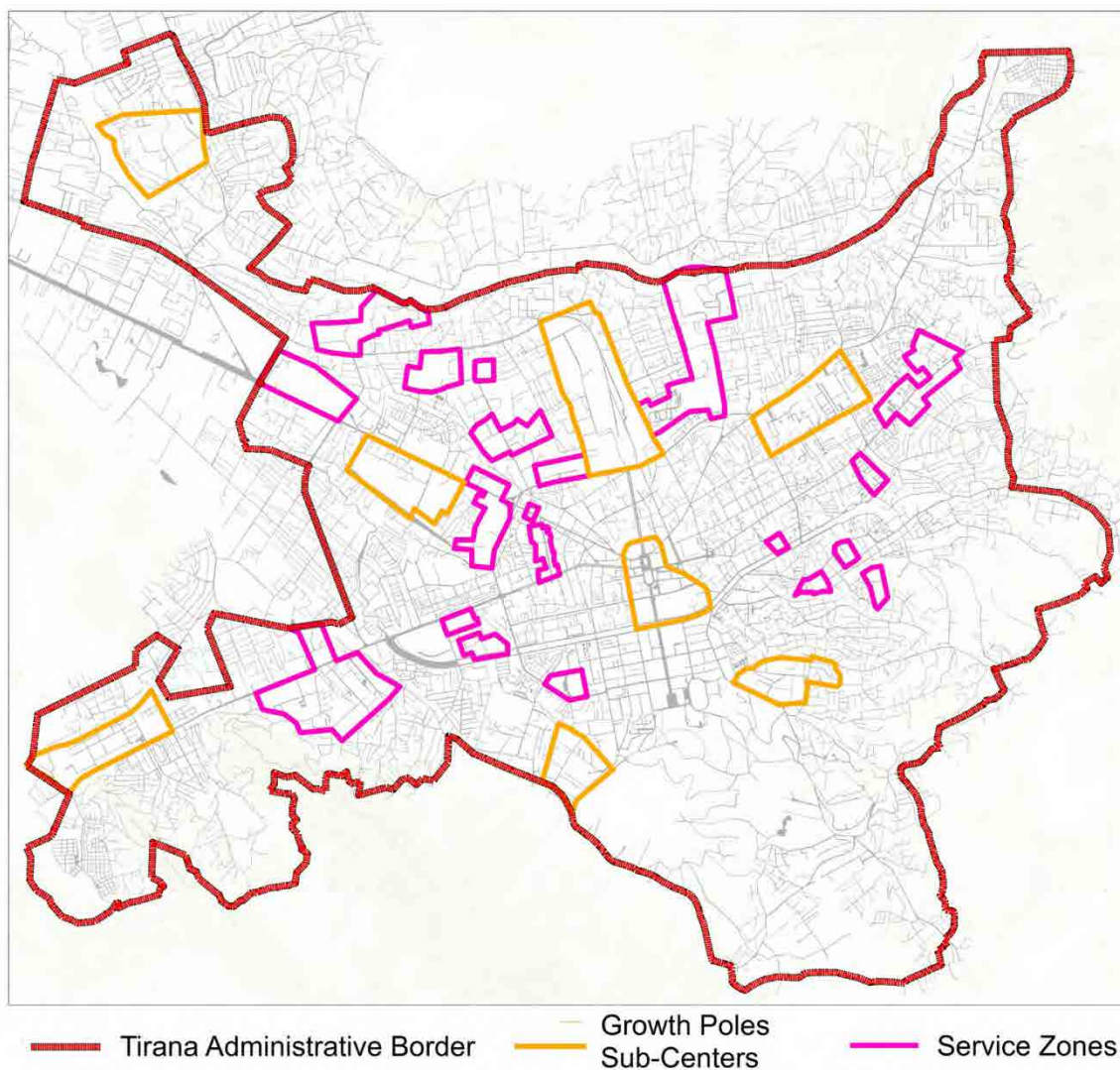
- Parku dhe fusha Sportit "Ali Demi"(private);
- Stadiumi "Selman Stermasi".
- Universitetet private, përgjatë lumit Lana (ish NPV-Ushtarake);
- Zona perëndimore e unazës ekzistuese, ku përfshihen: Akademia e Sporteve, disa objekte sportive, Pallati i Sportit, stacioni i zjarrfikësit, Fakulteti i Inxhinierisë së Ndërtimit dhe disa industri të vendosura aty;
- Rruga Skënderbej - Vendndodhja e Ambasadave kryesore.

Zonat e tjera të përcaktuara si "zona shërbimi" janë kryesisht zonat ish-industriale që sot funksionojnë me SME-të që kanë zënë pjesë të ish-fabrikave. Disa prej tyre janë:

- Ish-Kombinati Misto Mame/Qyteti i nxënësve: një nga zonat ekonomike më aktive të Tiranës, kryesisht me përqendrim fabrikash druri, shitje me shumicë, etj. dhe shkolla profesionale dhe kolegje private;
- Ish-Kombinati Ali Kelmendi: një nga zonat ekonomike më aktive të Tiranës, që grumbullon industrinë e përpunimit të ushqimit;
- Ish-Pularia: përgjatë hyrjes së autostradës Tiranë-Durrës, e zënë kryesisht nga strukturat industriale të përdorura për magazinë;
- Fabrika Partizani pranë Spitalit Ushtarak: kjo zonë përfshin gjysmën e ish-fabrikës, e përdorur në ditët e sotme, si magazinë apo SME;
- Kombinati Josif Pashko: përdorur për prodhimin e materialeve të ndërtimit, ku sot hapësira përdoret për qëllime ekonomike nga kompani të ndryshme;
- Blloku i Magazinave: një qendër logjistike me shumë vende magazinimi që shërben edhe si treg shumice për tregun e pajisjeve elektro-shtëpiake, sanitare, pllaka etj. Gjithashtu, është edhe ish-fabrika kimike dhe fabrika të tjera, që sot përdoren për magazinim dhe shitje me shumicë, ndërkohë pjesa veriore ende përdoret për përpunimin dhe prodhimin e materialeve të ndërtimit;
- Kinostudioja: këtu është vendosur Arkivi Shtetëror i Filmit, si dhe disa nga studiot e televizioneve që funksionojnë në Tiranë;
- Porcelani: kjo zonë ka funksionuar si zonë industriale me objekte administrative për tipografi ushtarake, Ndërmarrja Artistike dhe Gjeologjiku, si dhe pjesa jugore ka funksionuar si industri për prodhimin e tullave, tjegullave dhe porcelanit;
- Profarma: kjo zonë ka qenë e orientuar drejt prodhimit të produkteve farmaceutike.

Zona e shërbimit përfshin edhe disa territore të lira, që krijojnë vende për objektet publike, edhe pse programi i secilës zonë të shërbimit dhe poli qendror duhet të mbështetet në një shërbim të përgjithshëm social, strategji ekonomike dhe shpërndarje të programeve.



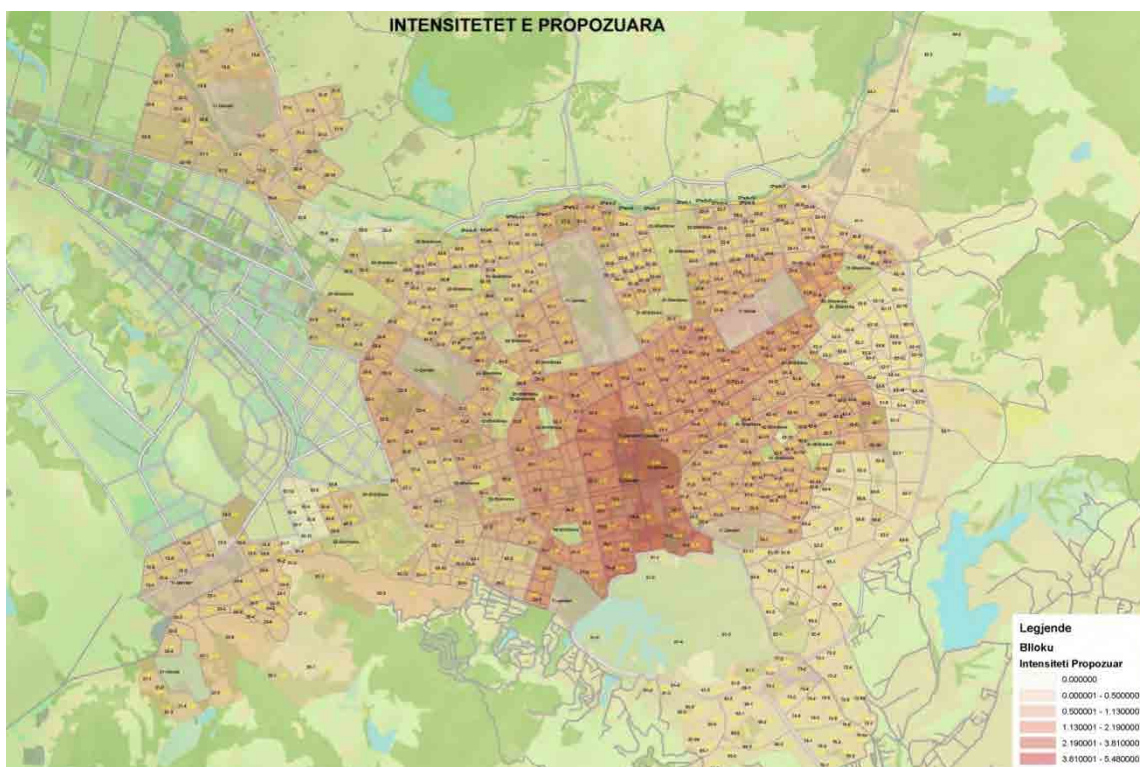


Burimi: Raporti i Planit Rregullues të Tiranës, Korrik 2012, dhe Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 3.4.2 Struktura Policentrike e ZMT me Polet e Zhvillimit dhe Zonat e Shërbimit**

#### **Zonat e Banimit dhe Projektimi i Intensitetit**

Duke vëzhguar zonat e banimit të planit, vërehet se ka disa mospërputhje ndërmjet situatave ekzistuese dhe atyre të propozuara në të ardhmen. Blloqet e banimit janë të planifikuara si homogjene, pa marrë parasysh strukturat e ndryshme. Është propozuar vetëm intensiteti (Intensiteti i ndërtimit) për të gjitha blloqet, që të përshtatet si një parametër i planifikimit për të kontrolluar dendësinë e ndërtimit dhe kapacitetin hapësinor mbi qytet, siç është treguar në Figurën 3.4.3. Struktura e shpërndarjes së Intensitetit është në formë piramidale, ose intensitete të larta janë përcaktuar në zonat qendrore dhe intensitete të ulëta në zonat sub-urbane përreth. Megjithatë, është vërejtur gjithashtu se kufiri i ndërtimit sipas një intensiteti të caktuar mund të sjellë mosmarrëveshjeve sociale dhe/ose të krijojë pengesa në terrenin praktik mes pronarëve të tokave dhe zhvilluesve. Fatkeqësisht në Tiranë ka shumë blloqe, ku janë zhvilluar ndërtime me dendësi të lartë dhe tashmë janë të mbipopulluara. Në këto raste, duket jashtëzakonisht e vështirë për të kontrolluar aktivitetin e rizhvillimit të çdo prone, brenda një intensiteti të përcaktuar, në veçanti kur nuk ka mundësi që lejojnë një dendësim të mëtijshëm. E rëndësishme është se, parametri i Intensitetit nuk do të thotë përmirësim i cilësisë së jetës në mjedise blloqesh të tilla.



Burimi: Raporti i Planit Rregullues të Tiranës, Korrik 2012

**Figura 3.4.3 Shpërndarja e Intensitetit të Propozuar në BT**

### **(3) Rrjeti i Propozuar Rrugor me Pesë (5) Unaza**

Përsa i përket rrjetit rrugor, plani është bazuar në skemën rrugore të planit rregullues të 1990 me pesë (5) rrugë unazore, por ai sjell konceptin e transportit publik me shina me futjen e linjave të tramvajit. Planit përfshin edhe krijimin e Nyjave të reja Intermodale, të vendosura jashtë kufijve të BT, por që administrohen nga ajo. Linjat e propozuara të tramvajit, janë përfshirë në një skemë më të gjerë, që përfshin transportin publik me rrota dhe korsitë e biçikletave. Rrjeti rrugor i propozuar përpiqet të ndjekë akset ekzistues, duke i zgjeruar ato, si dhe krijon gjurmë të reja. Këto përmirësime zakonisht ndodhin brenda strukturës urbane ekzistuese dhe në mënyrë të pashmangshme shoqërohen nga prishjet, pavarësisht kësaj, plani harron të paraqesë programin e zhvendosjes apo programin e menaxhimit për komunitetet e prekura.

### **(4) Çështje të Mbetura të Planifikimit në Planin Rregullues**

Planit, duke marrë parasysh komentet e vlefshme nga palët e interesuara, pritet të jetë i mirëorganizuar me rregulla të qarta dhe mjetet e zbatimit për zhvillimin e qëndrueshëm në ZMT. Është e qartë se BT në bashkëpunim me njësitë e qeverisjes vendore në ZMT duhet të ndërmarrë studime shtesë, rezultatet e të cilave do të lehtësojnë zbatimin e planit dhe zhvillimin e barabartë në të gjithë ZMT. Në këtë drejtim, pritet që të hulumtohen edhe më tej për sa më poshtë:

- Një studim i rëndësishëm në të ardhmen do të jetë analiza e tregut të shtëpive dhe zhvillimeve rezidenciale. Kjo është një çështje kritike, e cila ndikon si në ekonominë e përgjithshme të qytetit, ashtu dhe në aftësinë e bashkisë për të drejtuar dhe kontrolluar zhvillimin. Sot në Shqipëri, investime të konsiderueshme po kryhen për projektim apartamentesh në ZMT. Kjo ka disa efekte: a) presion për mbizhvillim, b) mungesa e një investimi të baraspeshuar në aktivitete tregtare dhe shërbime të lagjeve, c) çekuilibër të tregut

të banesave nga “mbifurnizimi” me banesa, duke krijuar një “flluskë” spekulative, dhe d) mungesë në përballimin e ofrimit të shtëpive me qira dhe për grupet me të ardhura të ulëta.

- Çështja e dytë kryesore e rëndësishme do të jetë realizimi i rritjes së qëndrueshme ekonomike në TMA si një e tërë, në kuadër të Strategjisë Vendore për Zhvillimin Ekonomik, që po ndiqet nga BT. Bazë e vjetër industriale e Tiranës tashmë është shembur, pra, qyteti duhet të theksojë orientimet e reja për të siguruar zhvillimin e qëndrueshëm, duke marrë parasysh përparësitë relative në vend, me funksione të niveleve të larta në qeverisje, arsimim, menaxhimin e biznesit, bankave, mjekësisë, etj., si dhe grumbullimin e aktiviteteve tregtare, kulturore, argëtuese dhe atyre të ngjashme me to, të cilat do të mbështesin ekonominë dhe industrinë e reja. Edhe pse qendra e Tiranës është tashmë e zhvilluar me dendësi të lartë, shumica e këtyre aktiviteteve i duhet të kenë afërsi me njëri-tjetrin dhe të jenë brenda qytetit. Krijimi i një Qarku të ri Biznesi Qendror do të jetë një strukturë mbështetëse ekonomike për këtë qëllim.
- Për hir të këtij zhvillimi të qëndrueshëm ekonomik, siç u përmend më lart, zhvillimi strategjik i "Korridoreve Potenciale Industriale" në ZMT duhet të theksohet edhe më tej.
- Në **Korridorin Tiranë-Durrës** gjenden një shumëllojshmëri aktivitetsh ekonomike, të tilla si: industri, magazina të mëdha dhe pika shitje me shumicë dhe pakicë. Megjithatë, mungesa e politikave të qarta urbane dhe ekonomike ka bërë të mundur vendosjen përgjatë këtij aksi të universitete dhe spitaleve.
- Ndërtimi i rrugës për në **Aeroportin Ndërkombëtar Nënë Tereza** ka ndihmuar vendet me aktiviteteve industriale, duke çuar në zgjerimin e një aksi të ri, edhe pse zhvillimi i tij është në fillimet e veta. Densiteti i ulët i ndërtimit përgjatë rrugës së Aeroportit le të hapur mundësinë për të krijuar një zonë të re ekonomike të rajonit, ku zhvillimi do të kontrollohet me parametrat dhe rregulloret e planifikimit.
- E njëjta vëmendje, e planifikimit ekonomik rajonal, duhet ti jepet zonës përgjatë autostradës së re për në Elbasan, tashmë në ndërtim së bashku me segmentin jugor të unazës e jashtme. Në këtë korridor, do të vendosen mundësisht disa industri të përpunimit.

Në kontekstin rajonal, strategjia ekonomike duhet të marrë në konsideratë afatgjatë, edhe mundësitë e një zgjerim të zonës ekonomike të ZMT përgjatë Aksit Verilindor Aksi - Rruga e Arbërit, si dhe lidhjen e tij me segmentin verior të Unazës si dhe përfundimin i një rrethi ekonomik Tiranë-Kamëz-Aeroport-Autostrada për Durrës.

Në mënyrë që të arrihen projekte të rëndësishme që ndikojnë në ZMT, është e domosdoshme krijimi i një organi administrativ me përfshirjen e njërive përkatëse të qeverisjes vendore dhe një lidhje plani rajonal dhe rregullore. Studimi i JICA -s qëndron së bashku me politika të tilla si më lart.

### 3.5 Çështjet Thelbësore për Zhvillimin e Infrastrukturës

#### (1) Menaxhimi i Rritjes Urban

"Menaxhimi i Rritjes Urbane" është çështja më jetike për të sistemuar rregullisht një rritje të shpejtë të popullsisë urbane për shkak të liberalizimit në zotërimin e tokës. Rritja e pakontrollueshme e banesave joformale duhet të jetë rreptësisht e kontrolluar dhe mjedisi jetik në këto zona duhet të nxitet me një sistem rregullator për menaxhimin e rritjes urbane.



Çështjet thelbësore për këtë qëllim, ose për të pasur një qytet të qëndrueshëm të kryeqytetit, Tiranës janë:

- Zona Urbane, ose e ashtuquajtura “**Zona Metropolitane e Tiranës (ZMT)**”, ku janë të nevojshme përpjekjet intensive për të siguruar infrastrukturën e mjaftueshme, do të përcaktohet në mënyrë të arsyeshme, duke marrë parasysh potencialet e përdorimit të tokës dhe mbrojtjen e mjedisit. ZMT përfshin zonat fqinje me potencial për t’u urbanizuar, në shtatë (7) komunat përreth.
- Duhet të sigurohet infrastruktura e qëndrueshme dhe funksionale duke u ndeshur me kërkesat në rritje për nënsektorët kryesorë, si: rrugët dhe transporti urban, menaxhimi i mbetjeve të ngurta, furnizimi me ujë dhe sistemi i kanalizimeve/kullimit.
- Duhet të rritet politika gjithëpërfshirëse dhe përforcuese për menaxhimin e mjedisit, për të ndaluar dëmtimin e vazhdueshëm të mjedisit urban. Duhet të kontrollohet menjëherë hedhja e paligjshme e mbetjeve të ngurta në lumenj dhe në veçanti në hapësirat e lira, duke siguruar një sistem funksional të menaxhimit të mbetjeve të ngurta për ZMT.
- Duhet të zhvillohet një strukturë hapësimore, funksionale, e mjaftueshme për të akomoduar të gjitha llojet e aktiviteteve urbane, si: sociale, konsumi, biznesi, tregtare dhe aktivitete industriale për një milion banorë. Struktura e përmendur duhet të ketë rrugë funksionale, rrjetin e transportit publik, përdorimin e frytshëm të tokës për aktivitete urbane, objekte mjedisore dhe hapësirë të lira / burime natyrore

## **(2) Koncepti i Zhvillimit Hapësinor**

Plani i Ri rregullues parashikon një koncept të zhvillimit hapësinor me një “Strukturë Pesë (5) Unazore”, dhe ka identifikuar disa zona strategjike zhvillimi për qëllime të ndryshme, të tilla, si: vendbanime të reja, akomodimi i promovimit industrial/ekonomik, nyjet e transportit, zonat e gjelbra dhe rekreative, e kështu me radhë. Ekipi JICA vlerëson kryesisht një koncept të tillë të zhvillimit hapësinor dhe e ndjek atë, për sa kohë ai është racional nga pikëpamja e planifikimit urban. Në këtë kuptim, koncepti i përgjithshëm vlerësohet të jetë i përshtatshëm dhe disa elemente të rëndësishme për strukturën hapësimore janë shqyrtuar si më poshtë.

## **(3) Ruajtja e Peizazhit Urban me Lumenj dhe Kodra**

Ideja kryesore është ruajtja dhe forcimi i tipareve ekzistuese natyrore duke strukturuar elementet e peizazhit urban të Tiranës. Malet, që rrethojnë qytetin në vitet e fundit janë bërë objekt për zhvillimin dhe ndërtimin e banesave. Afërsia e kodrave me qendrën e qytetit, veçanërisht në jug, i bën ato të dëshirueshme dhe pozicioni i tyre ofron pamje tërheqëse për qytetin.

Megjithatë, është i nevojshëm kufizimi i ndërtimeve të larta mbi tokë, në mënyrë që të ruajnë ullishtet dhe këtë profil natyror, të cilat janë karakteristike e imazhit të Tiranës.

Lumi i Tiranës dhe Lumi Lana, që përshkruajnë qytetin janë korridoret natyrore gjeografike në të cilën shtrihet qyteti i Tiranës. Është planifikuar për të zgjeruar dhe forcuar korridorin e Lumit të Lanës në rrjedhën e sipërme dhe të poshtme të qendrës së qytetit, duke ruajtur karakterin natyror të lumit të pyllëzuar, dhe duke rezervuar hapësirën në afërsi të Lumit të Tiranës për zhvillimin e ardhshëm të një korridori të madh të gjelbër, të pandërprerë lindje-perëndim në pjesën veriore të qytetit.

#### **(4) Forcimi i Boshtit Kryesor Veri-Jug si Bosht Historik i Qytetit**

Boshti veri- jug është bosht historik urban. Ai simbolizon përmasën e Tiranës si një kryeqytet, dhe ofron një perspektivë të madhe. Forcimi i tij është një mënyrë për të siguruar integritimin e pjesës veriore të qytetit. Në fazën e parë, zhvillimi i pjesës jugore të zonës, stacionit hekurudhor, e cila është zona më e madhe pazhvilluar në qytet, është një nga çështjet kryesore për Tiranën në vitet e ardhshme. Kjo do të forcojë polin verior të boshtit kryesor urban.

Krijimi i një parku të madh urban në fund të boshtit verior është një komponent i qytetit ekzistues të Tiranës. Ajo tashmë quhet si zhvillim i ri dhe është përqendruar në boshtin lidhës të dy Parqeve - një ekzistues në jug, dhe tjetri që është parku i Paskuqanit, që do të krijohet në veri. Kështu, aksi veri-jug ka qenë element kryesor strukturimi i strukturës urbane të Tiranës.

#### **(5) Strukturimi i Drejtpeshuar i Strukturave të Zhvillimit Urban me / përgjatë Unazës së Jashtme**

Si kryeqytet, Tirana ka nevojë të gjejë hapësira të reja për të sistemuar aktivitetet, që shoqërojnë rritjen dhe zhvillimin e tij. Rrethinat e qytetit janë të pajisura me vende ish-industriale të trashëguara nga periudha komuniste. Këto “zona kafe” janë ende të zëna pjesërisht nga ndërtesat industriale, por aktivitetet industriale në shumicën e tyre kanë falimentuar.

Sot, këto troje përfaqësojnë një potencial jashtëzakonisht të rëndësishëm zhvillimi të ri, por, të kufizuar në hapësirë. Është propozuar që vendet e zgjedhura të shndërrohen në nënqendra për zhvillim të aktiviteteve dhe vendeve të reja të punës të përqendruara në fusha të tilla, si: industriale, tregtare, shërbime dhe aktivitete gjatë kohës së lirë. Këto nënqendra të reja do të luajnë një rol të rëndësishëm në strukturimin e zonave joformale ekzistuese dhe integritimin e tyre në qytet. Pozicionimi i tyre përgjatë Unazës së Jashtme paraqet mundësi të mira për të riharapësuar strukturën urbane me / përmes zhvillimeve të ardhshme.

Rëndësia e Unazës së Jashtme është veçanërisht e dukshme në pjesën veriore si dhe atë jug-lindore të qytetit. Me përfundimin e strukturimit të pjesës jug-lindore, pjesa kryesore e rrugës rajonale, që normalisht lidh Tiranën me Durrësin dhe Elbasanin, do të ndihmojë gjerësisht në integritimin ekonomik në rajon qendror. Nga ana tjetër, pjesa veriore e Unazës së Jashtme përgjatë lumit të Tiranës do të ketë potencial të ndjeshëm për zhvillim, por sot nuk ka akses ose akses të sigurtë për të shmangur bllokimet e trafikut në qendër.

Ndërtimi i Unazës së Jashtme është një çështje e madhe për sistemimin e aktiviteteve të reja në qytet, po aq e dukshme sa rëndësia e saj në lidhje me kapacitetin e papërshtatshëm të rrjetit rrugor. Ky komponent strategjik, në bazë të unazës, do të nxisë zhvillimin sipas linjës së skenarit "Amsterdam" të skicuar në kapitullin paraardhës pra, të quajtur një qytet policentrik.

#### **(6) Forcimi i Korridorit Ekonomik Tiranë-Durrës në Tiranën e Madhe Metropolitane**

Rritja e boshtit urban metropolitan përgjatë korridorit Tiranë-Durrës, është paracaktuar sa nga dinamizmi i qytetit port, po aq edhe nga potenciali i kufizuar për zgjerimin urban në Lindje për shkak të relievit malor. Kjo është përforcuar më tej nga Lidhja e Aeroportit dhe sërish do të forcohet me autostradën e re, Korridori 8, duke lidhur Evropën jugore me Rajonin e Detit të Zi nëpërmjet Ballkanit. Zotërimi i tokës së pazhvilluar përgjatë këtij korridori lejon një reagim të menjëhershëm ndaj nevojave dhe potencialeve për aktivitetet e reja ekonomike dhe industriale.

Duke marrë parasysh këto zona të mundshme ekonomike, një koncept i planifikimit strategjik i **“Tiranës së Madhe Metropolitane”**, duhet të përpunohet si kuadër hapësinor për t'u integruar me ekonominë e Tiranës dhe zonat që ndikojnë në të.

### **(7) Përmirësimi i Aksesit të Transportit Publik**

Aksesi në shërbimet publike dhe objektet është i pamjaftueshëm për shumicën e banorëve të Tiranës, veçanërisht për ata, që jetojnë në zonat joformale të rrethinave urbane. Është thënë se vendbanimet joformale zënë rreth 70% të zonave urbane të banimit.

Një nga objektivat kryesore të planifikimit urban duhet të jetë përmirësimi i shfrytëzimit të transportit publik për shërbime cilësore dhe kushte të mira jetese nëpërmjet zhvillimit të infrastrukturës dhe aksesit të transportit publik në të gjithë zonën urbane, veçanërisht në vendbanimet joformale ku shërbimi është shumë i dobët.

### **(8) Përdorimi i Tokës Urbane dhe Drejtimet e Zhvillimit**

Analiza e zhvillimit dinamik urban nxori në pah këto pasoja:

- Zona perëndimore e qytetit ende ofron potenciale të mira për popullim dhe dendësim, veçanërisht në zonën e aeroportit të vjetër. Mundësia e hyrjes në këto zona me potencial zhvillimi është e mundur nga rrjeti kryesor i qytetit, por kërkon krijimin e një strukture rrjeti dytësor.
- Zona jugore e qytetit ofron pak hapësirë për zhvillim të ri. Megjithatë, duke pasur parasysh zhvillimin në fazën e parë të seksionit jugor të Unazës së Jashtme, kjo zonë do të ketë një potencial të madh për të gjetur investime industriale, tregtare dhe rezidenciale. Përparësia e këtij seksioni justifikohet me nevojën për të shmangur trafikun nga Elbasani rreth qytetit, në jug, në mënyrë që ai të mos kalojë nëpër qendër të qytetit.
- Zona veriore e qytetit përgjatë Lumit të Tiranës ofron një potencial të shkëlqyer për zhvillim në zonën e stacionit dhe zonave përreth, duke i dhënë atyre akses të mirë shërbimesh publike në përfundim të seksionit verior të Unazës së Jashtme.
- Zona Lindore e qytetit ka ende hapësirë të pazhvilluar. Megjithatë, duke i dhënë akses të mirë të transportit, zona parashikohet të ketë një zhvillim të madh. Kështu, pjesa lindore e qytetit është quajtur si hapësirë më e mundshme për t'u urbanizuar, dhe si e tillë, me përfundimin e pjesës lindore të Unazës së Jashtme do të nxisë më tej një proces urbanizimi. Prandaj, kujdes i veçantë duhet të tregohet në menaxhimin e rritjes dhe / ose përdorimit të tokës për të siguruar dhe pasur nën kontroll urbanizimin ekologjikisht të drejtpeshuar.

### **(9) Struktura Pesë (5) Unazore**

Në këtë studim, është kërkuar një analizë e transportit, bazuar në një model nxitës të zhvillimit të transportit në Sektorin e Rrugëve dhe Transportit Urban. Rezultati tregon se Unaza e Pestë (5) (unaza e jashtme) do të jetë shumë e rëndësishme në strukturimin e aftësisë dhe të qëndrueshmërisë së rritjes urbane për Tiranën, ndërsa nevoja për qarkullim e parashikuar në Unazën e katërt nuk do të jetë asnjëherë e mjaftueshme për të justifikuar ekonomikisht investimin e projektit. Në konceptin e Strukturës Pesë (5) Unazore, ka një pasqyrë, që rrjedh nga një analizë e tillë transporti, që tregon se zbatimi i unazës së katërt duhet të shqyrtohet me kujdes për qëndrueshmërinë ekonomike dhe afatet kohore të synuara përtej vitit 2026.

## 4. Sektori i Rrugëve dhe Transportit Urban

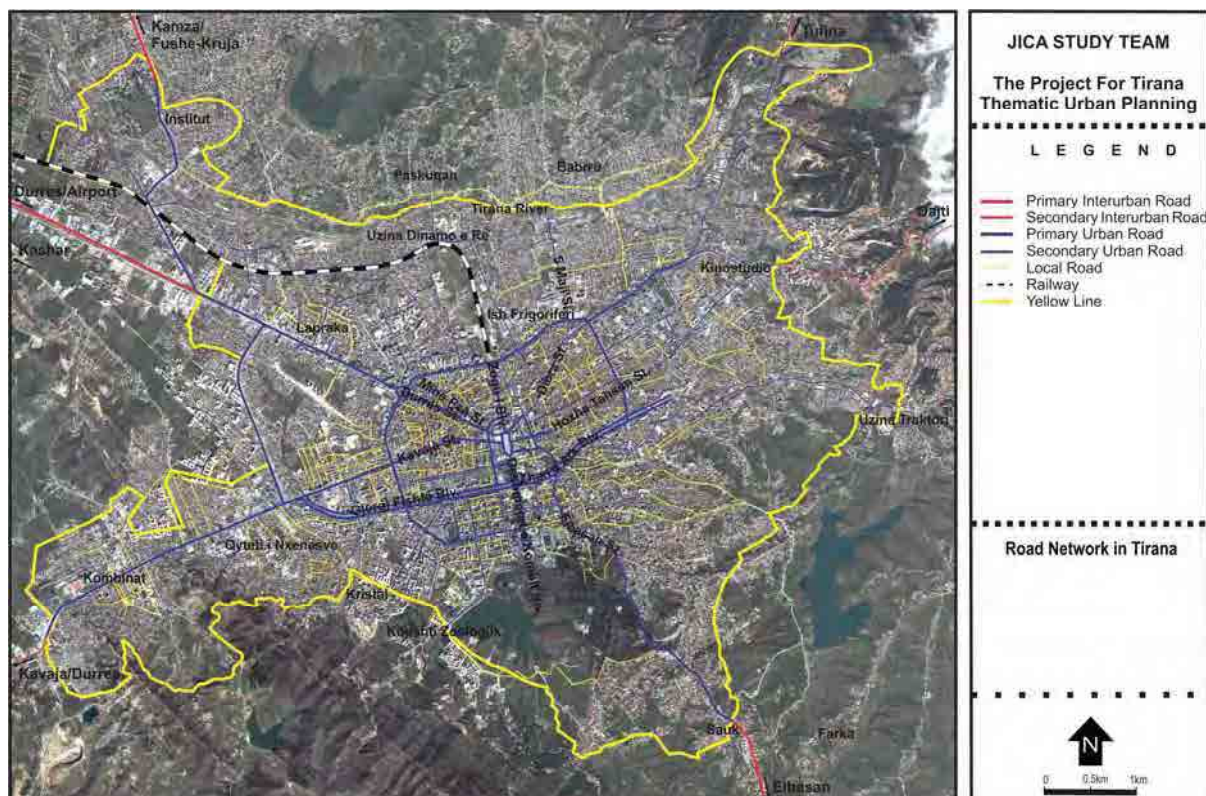
### 4.1 Gjendja e Tanishme dhe Gjetjet Kryesore

Informacioni dhe të dhënat për gjendjen e sotme të sektorit të transportit, si rrugët, autobusët dhe hekurudha në zonën metropolitane të Tiranës janë mbledhur dhe shqyrtuar si në vijim.

#### 4.1.1 Rrugët

##### (1) Rrjeti Rrugor

Bazuar në të dhënat e fundit të bashkisë, në Tiranë janë rreth 170 km rrugë urbane të cilat jepen në Tabelën 4.1.1, ndërsa rrugët kryesore jashtë Tiranës, që e lidhin atë me bashkitë/komunat e tjera janë të klasifikuara si rrugë ndërqytetëse. Rrjeti rrugor në Figurën 4.1.1 tregon se Tirana ka tri rrugë unazore e konkretisht: unazën e brendshme, unazën e mesme dhe unazën e jashtme seksioni perëndimor i së cilës sot, është në funksionim. Rrugët kryesore radiale të rrjetit rrugor të Tiranës janë zgjeruar nga pjesa perëndimore e Tiranës (unaza e brendshme) në drejtim të Durrësit dhe aeroportit nëpërmjet autostradës së Durrësit, në jugperëndim në drejtim të Kavajës/Durrësit, në jug në drejtim të Elbasanit, në verilindje në drejtim të Dajtit dhe të Tufinës. Përveç këtyre pesë rrugëve parësore, ka disa rrugë radiale shumica e të cilave arrijnë deri në kufirin e ndërtimit të bashkisë (vija e verdhë). Në veriperëndim të Tiranës, ka edhe një rrugë kryesore, e cila shmanget nga autostrada e Durrësit dhe shtrihet në drejtim të Kamëz/Fushë-Krujës. Brenda Tiranës, nuk ka asnjë rrugë kombëtare dhe të gjitha rrugët janë nën juridiksionin e Bashkisë së Tiranës.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat e Bashkisë së Tiranës

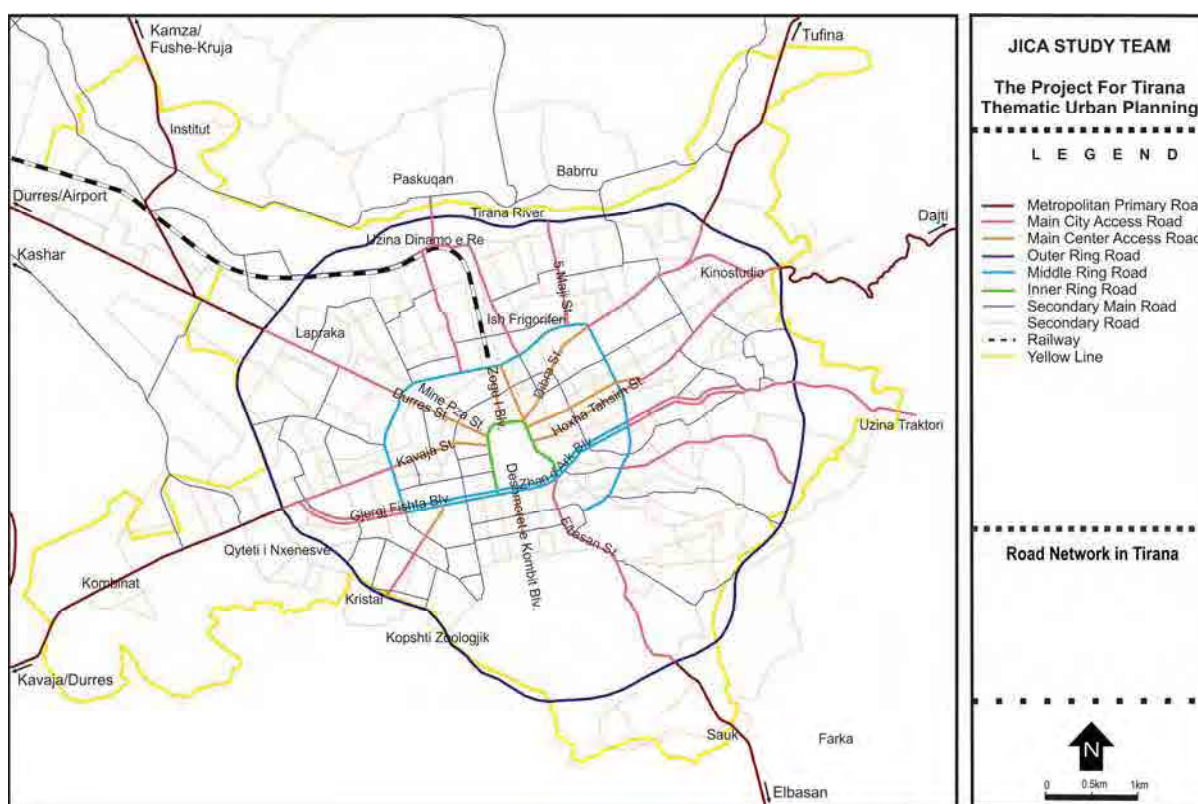
Figura 4.1.1 Rrjeti Rrugor në Tiranë

**Tabela 4.2.1 Gjatësia e Rrugëve Urbane në Tiranë**

| Tipi           | Gjatësia (km) | % Pjesa |
|----------------|---------------|---------|
| Rrugë Kryesore | 39            | 23%     |
| Rrugë Dytësore | 38            | 22%     |
| Rrugë Vendore  | 93            | 55%     |
| Gjithsej       | 170           | 100%    |

Burimi: Llogaritjet e Ekipit Studimor të JICA-s bazuar në dhënat e GIS nga Bashkia

Përveç klasifikimit të mësipërm rrugor, Bashkia e Tiranës ka rishikuar kategoritë e veta rrugore të listuara si më poshtë, të cilat janë paraqitur në Figurën 4.1.2, edhe pse këto funksione rrugore nuk janë të përcaktuara ende qartë.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat e Bashkisë së Tiranës

**Figura 4.1.2 Rrugët në Tiranë të Klasifikuara sipas Kategorive**

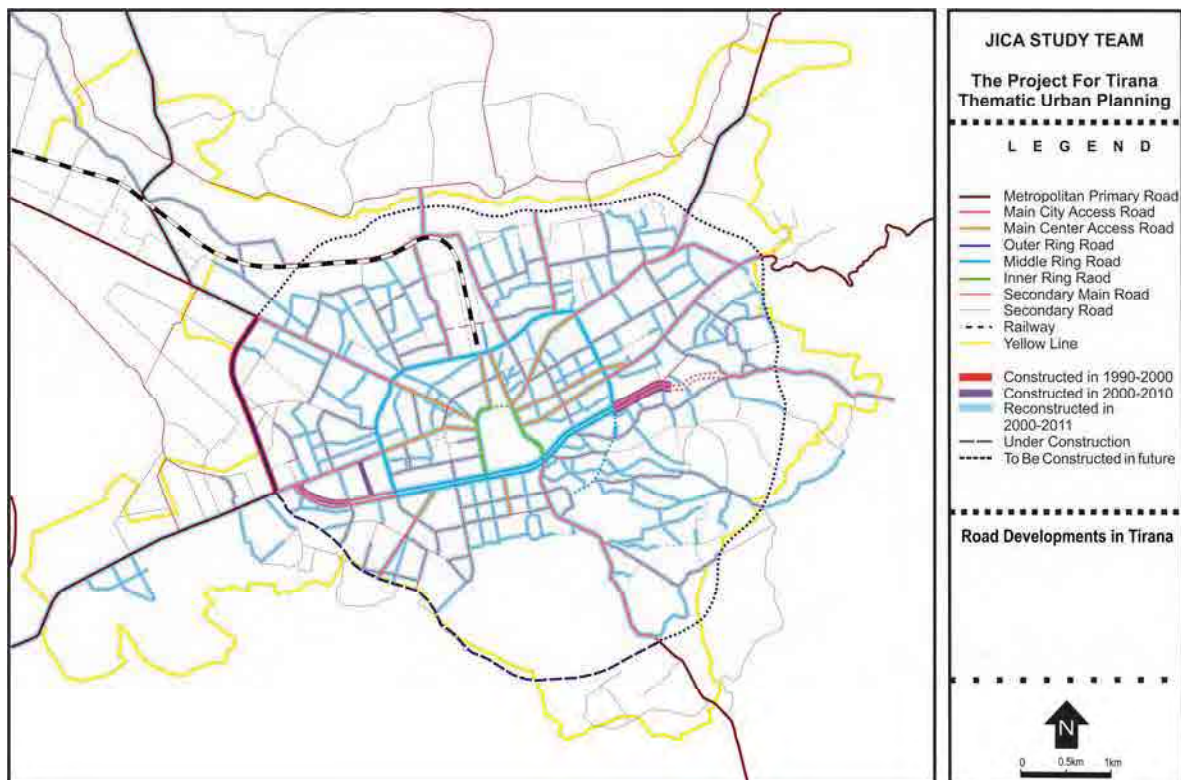
- Rrugë kryesore metropolitane: rrugët urbane, që lidhin zonën jashtë Tiranës dhe Unazën e Jashtme;
- Rrugë kryesore hyrëse në qytet: rrugët urbane, që lidhin Unazën e Jashtme dhe Unazën e Mesme;
- Rrugë kryesore hyrëse në qendër: rrugët urbane, që lidhin Unazën e Mesme dhe Unazën e Brendshme;
- Unaza e Jashtme: një rrugë unazore, që shkon pothuajse paralel me kufirin e ndërtimit të Tiranës (vija e verdhë), duke shërbyer më së shumti përmes trafikut në mes të qyteteve dhe komunave përreth duke e anashkaluar Tiranën;



- Unaza e Mesme: një rrugë unazore brenda Tiranës, duke shërbyer kryesisht në trafikun e udhëtimeve të përditshme për qëllime të ndryshme brenda Tiranës;
- Unaza e Brendshme: një rrugë unazore përreth qendrës të Tiranës, e cila shërben kryesisht në trafikun, që krijohet në dhe rreth qendrës së Tiranës;
- Rrugë kryesore dytësore: rrugët kryesore vendore, që lidhin blloqet komunale;
- Rrugë dytësore: të gjitha llojet e tjera të rrugëve vendore, që u shërbejnë blloqeve komunale.

Në Figurën 4.1.3 janë paraqitur zhvillimet e kaluara dhe të ardhshme të rrugëve në Tiranë. Ndërsa në periudhën 1990 - 2000 ka pasur pak zhvillime të rrugëve, përveç ndërtimit të segmentit të ri prej 2 km në perëndim të Unazës së Jashtme, gjendja e rrjetit rrugor në Tiranë është përmirësuar dhe ka pasur shumë zhvillime të rrugëve gjatë periudhës 2000 – 2010. Shumica e rrugëve kryesore dhe dytësore në Tiranë janë rindërtuar dhe disa prej tyre janë zgjeruar në të njëjtën kohë. Pra, ka pasur një përmirësim të trafikut dhe një rritje të sigurisë si për këmbësorët ashtu edhe për automjetet. Për më tepër, shërbimet nëntokësore, si: kanalizimet, sistemet e kullimit të ujit, telefonisë dhe kabllot e TV kanë qenë gjithashtu të përcaktuara për zhvillim në të ardhmen. Gjatë rindërtimit, në rrugë janë siguruar: sistemi i ndriçimit rrugor, semaforët, trotualet për këmbësorë si dhe hapësirat publike të gjelbra dhe pemët zbukuruese.

Tani, është duke u ndërtuar pjesa jugore e unazës së jashtme, ndërsa pjesa veriore dhe lindore janë ende në fazën e planifikimit.



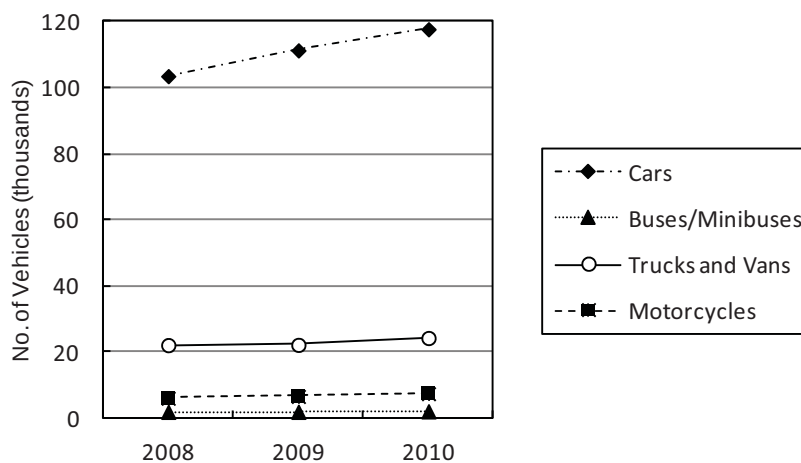
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat e Bashkisë së Tiranës

**Figura 4.1.3 Zhvillimet e Rrugëve në Tiranë**

## **(2) Trafiku Rrugor**

Trafiku i motorizuar përdor një pjesë të madhe të hapësirës publike që ka Tirana. Në figurën 4.1.4 është paraqitur ecuria e fundit e automjeteve të regjistruara në Tiranë.

Tirana ka rreth 40% të automjeteve të Shqipërisë. Ngarkesa e trafikut është shumë e lartë dhe rrjeti në pjesën më të madhe të ditës është i mbushur plot, sidomos brenda unazës së mesme. Në Tiranë (që nga viti 2009) ka rreth 178 makina për 1000 banorë, është vetëm pak më pak se gjysma e mesatares evropiane dhe pritet që të rritet me shpejtësi vitet e ardhshme.



Burimi: Instituti i Statistikës

**Figura 4.1.4 Ecuria e Automjeteve të Regjistruara në Tiranë**

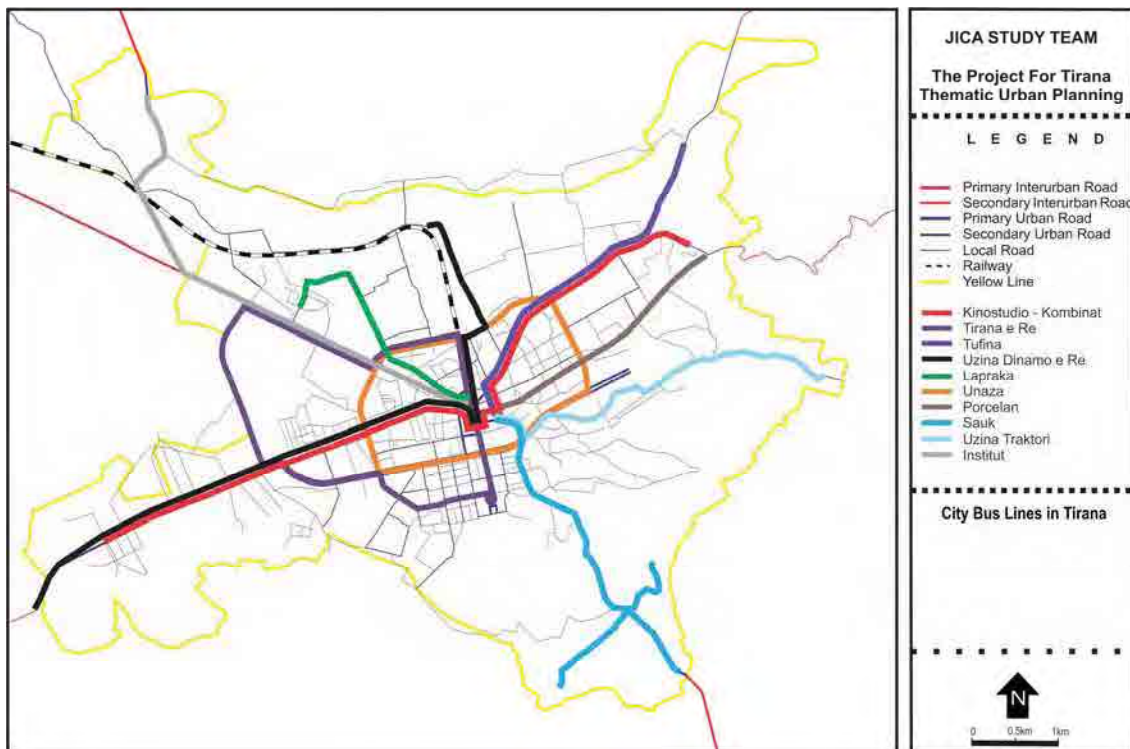
Motorizimi i shpejtë ka sjellë shumë probleme urbane në zonën metropolitane të Tiranës, si bllokimet e trafikut dhe ndotjen e mjedisit. Bllokimet e trafikut në rrugët e qytetit dhe në rrugët, që lidhen me rrethinat është duke u përkeqësuar vit pas viti. Kjo, sepse kapaciteti i rrugëve në zotërim për të udhëtuar nga rrethinat në qendër të qytetit është kufizuar shumë për shkak të parkimit ligjor/joligjor, ka një bllokim të trafikut, veçanërisht në rrugët radiale gjatë orëve të pikut në mëngjes dhe pasdite. Prandaj, duhet të zhvillohen jo vetëm hapësirat shtesë të rrugëve, por edhe ato të transportit publik duke përfshirë Autobusë të Shpejtë Tranzit (AShT) dhe tranzitin masiv të një niveli të mirë shërbimi.

Përsa i përket trafikut të madh të mallrave, ai krijohet në dhe rreth Portit të Durrësit, ku shumë ngarkesa transportohen nga deti. Në Tiranë, nuk ka ende terminale për kamionë mallrash. Kamionët (duke përjashtuar automjetet me një kapacitet ngarkese prej 3,5 tonë ose më pak) ndalohen të hyjnë në qendër të Tiranës (brenda unazës së mesme) me përjashtim të orëve të natës (20:00 - 5:00).

#### 4.1.2 Autobusët

##### (1) Transporti me Autobusë Qytetas

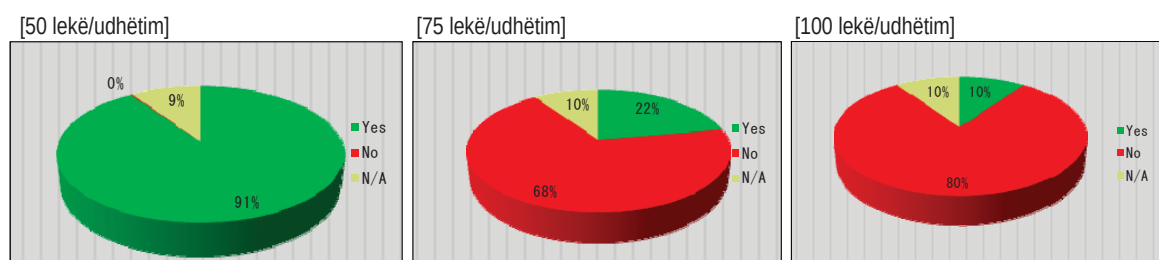
Në Figurën 4.1.5 është paraqitur harta e linjave të autobusëve të qytetit të Tiranës. Tirana ka gjithsej 10 linja qytetase. Këto linja ekzistuese kanë qenë kryesisht të organizuara në një sistem radial, të cilat shkojnë nga rrethinat e qytetit në qendër të tij. Përveç kësaj, ka edhe disa linja "përmes qendrës", si linja Kinostudio - Kombinat dhe Uzina Dinamo e Re (ose Sharra). Për më tepër, ka dy linja unazore, të cilat nuk ndjekin skemën radiale, pra, linja e Unazës, e cila shkon përgjatë unazës së mesme rreth qendrës së qytetit, dhe linja Tirana e Re, e cila ka një rrugë rrethore, që kalon në qendër të qytetit dhe në pjesën perëndimore të Tiranës nëpërmjet pjesës së përfunduar të unazës së jashtme.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat e Bashkisë Tiranë

**Figura 4.1.5 Linjat Qytetase të Autobusëve në Tiranë**

Tarifa e udhëtimit me autobusë urbanë është 30 lekë për person për çdo udhëtim. Linjat e autobusëve të qytetit të Tiranës menaxhohen nga pesë kompani private sipas një kontrate 5-vjeçare me orar dhe stacione të përcaktuara, si dhe standardet e flotës. Ka vetëm një ndërmarrje shtetërore, që punon në linjën Kinostudio - Kombinat, ku kërkesa e udhëtarëve është mjaft e lartë, siç duket nga grafikët. Tani nga operatorët e autobusëve, po diskutohet rritja e çmimit të tarifës së udhëtimit. Por, ashtu siç është treguar në Figurën 4.1.6, qytetarët nuk pajtohen për të paguar një çmim prej 75 lekësh ose me shumë për një tranzit masiv të ri.



Burimi: Vrojtimi i Transportit në vitin 2011, Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.1.6 Gatishmëria e Përdorimit të Tranzitit Masiv të Ri me Çmime të Ndryshme**

Numri ditor i udhëtarëve në çdo linjë është anketuar nga IST në vitin 2007 në studimin "Monitorimi i Udhëtarëve të Autobusëve". Nga 10 linjat ekzistuese qytetase, linja e Unazës ka numrin më të madh të udhëtarëve (rreth 54 000 udhëtarë/ditë). Numri i udhëtarëve, që hipin dhe zbresin është i shpërndarë pothuajse në mënyrë të barabartë. Veçanërisht, te ndalesa e stacionit të trenit ka një numër më të madh të udhëtarëve, që hipin dhe zbresin.

Linja Kinostudio - Kombinat, që lidh zonat verilindore dhe jugperëndimore të qytetit nëpërmjet qendrës dhe mund të quhet një lloj kombinimi i linjës Uzina Dinamo e Re dhe e linjës së



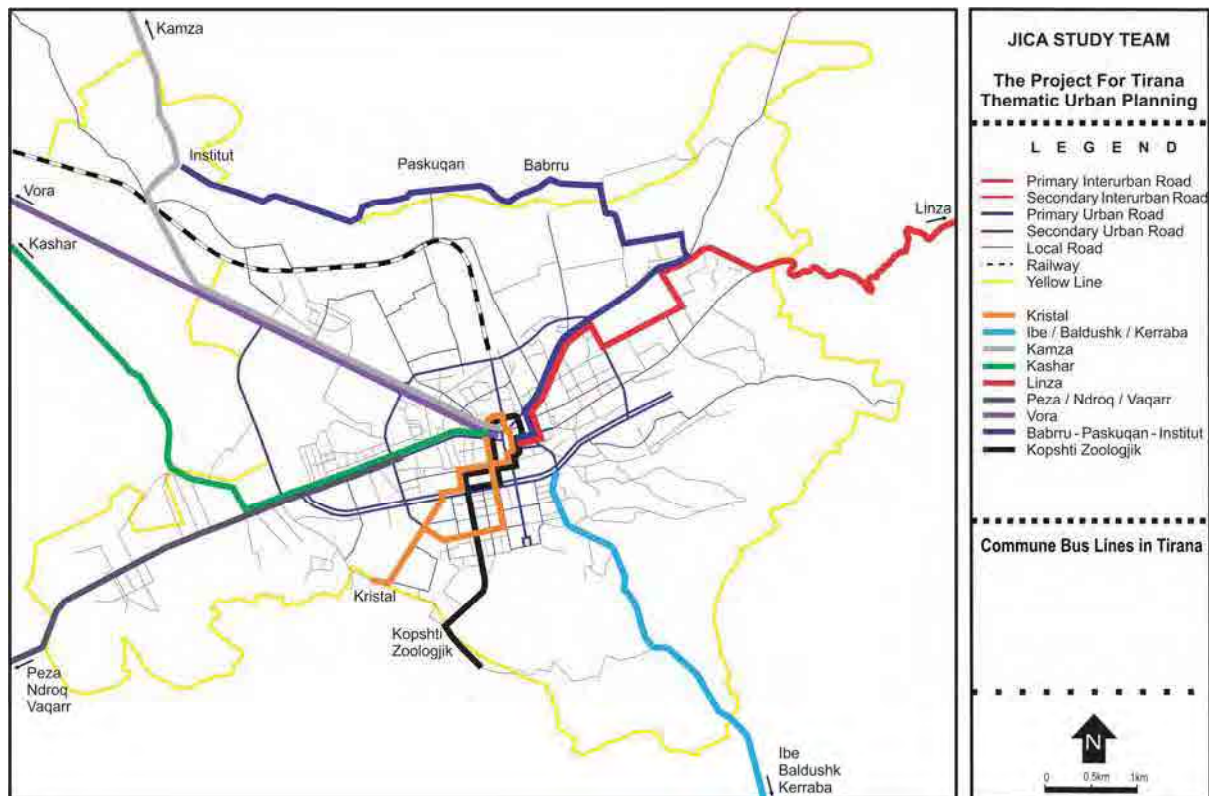
Tufinës, e cila zë vendin e dytë për nga numri më i madh i udhëtarëve (përafërsisht 43 000 udhëtarë/ditë). Pastaj, vjen linja e Tiranës së Re, një nga dy linjat unazore, ka numrin e dytë më të madh të udhëtarëve (rreth 36 000 udhëtarë/ditë) në Tiranë. Linja fillon nga stacioni i trenit, kalon qendrën në drejtimin veri-jug derisa mbërrin tek Universiteti Politeknik, pastaj shërben në pjesën perëndimore të Tiranës dhe rikthehet te stacioni i trenit.

Në përputhje me PPRrT të hartuar, si dhe disa studime të fundit për transportin qytetas, në disa linja të qytetit janë ndërtuar disa korsitë të përcaktuara për autobusë. Disa janë me ndarës fizik, ndërsa të tjerët janë të pajisur vetëm me tabela ose shenja mbi tokë. Megjithatë, korsitë ekzistuese për autobusë janë të kufizuara në të dyja drejtimet si në gjatësitë ashtu edhe në vazhdimësi. Kështu, në disa kryqëzime të pajisura me sinjalistikë në unazën e mesme, janë ndërtuar vetëm 20 deri 30 m korsitë të përcaktuara për autobusë për t'iu dhënë përparësi autobusëve të qytetit, kur semaforët bëhen të gjelbër. Por, në kundërshtim me këtë, shpesh ndodh që seksione të korsive të përcaktuara për autobusë të zihen nga automjetet e parkuara në mënyrë të paligjshme e në këtë mënyrë nuk shfrytëzohen me frytshmëri.

Për këtë, Bashkia e Tiranës është duke planifikuar, zgjatimin e korsive të përcaktuara për autobusë me 31 km gjatësi duke përfshirë edhe ato ekzistuese (rreth 9 km). Për këtë, janë përgatitur termat e referencës madje, është llogaritur edhe kostoja.

## **(2) Transporti me Autobusë Rrethqytetas**

Në Tiranë, përveç 10 linjave qytetase të sipërpërmendura, ka edhe 9 linja të tjera të autobusëve të komunave, që menaxhohen nga komunat përreth (në të vërtetë në të gjitha linjat punojnë operatorë privatë) siç është paraqitur në Figurën 4.1.7. Dendësia e shërbimit nuk është e pandryshueshme, por lëvizin në intervale prej 3 - 30 minuta. Për më tepër, shumica e linjave rrethqytetase duket se mbivendosen me linjat e autobusëve të qytetit. Megjithëse operatorët e autobusëve rrethqytetas zyrtarisht nuk lejohen të transportojnë udhëtarë, nëse të dyja stacionet e hipjes dhe të zbritjes janë brenda qytetit të Tiranës, është e zakonshme që udhëtarët të shfrytëzojnë linjat e autobusëve rrethqytetas në vend të linjave të autobusëve të qytetit për të udhëtuar brenda Tiranës, duke paguar tarifë të njëjtë (30 lekë).



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figure 4.1.7 Linjat Rrethqytetase të Autobusëve në Tiranë**

### (3) Transporti me Autobusë Ndërqytetas

Në Tiranë, nuk ka ende një terminal të integruar për autobusët ndërqytetës. Në vend të kësaj, ka disa stacione për autobusë dhe furgonë, të cilat nuk kanë as tualete, as sportele për bileta apo dhoma pritjeje, etj. Këto stacione janë: Stacioni i Autobusëve të Jugut, Stacioni i Autobusëve të Veriut dhe Perëndimit, Stacioni i autobusëve individualë, Stacionet e furgonëve dhe Stacionet e autobusëve ndërkombëtarë.

#### 4.1.3 Hekurudha

Sistemi hekurudhor në Shqipëri menaxhohet nga Drejtoria e Hekurudhave Shqiptare (HSH). Ajo mbikëqyret nga Drejtoria e Transportit Hekurudhor të Drejtorisë së Përgjithshme të Transportit të Tokës në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit dhe shërben për transportin e udhëtarëve dhe mallrave mbi rrjet. Edhe pse sistemi është i aftë për të punuar 24 orë në ditë, gjatë natës punojnë pak trena.

Në vitin 1999 u rinovua linja Durrës - Tiranë, e cila u financua nga një kredi italiane. Në vitin 2002 janë blerë nga Italia dhe janë rinovuar trenat e dorës së dytë. Stacionet hekurudhore nuk janë përmirësuar gjatë kohës.

Ka një periudhë të gjatë që investimet kanë qenë të pakta dhe mirëmbajtja ka qenë e kufizuar. Hekurudha është në gjendje pune, por në kushte të këqija. Strukturat, në përgjithësi janë të kënaqshme edhe pse kanë nevojë për disa ndreqje relativisht të vogla. Mjetet lëvizëse (vagonët e mallrave, të udhëtarëve dhe lokomotivat) janë të vjetra dhe kanë nevojë për tu përtëritur. Rrjeti kryesor mund të përtëritet me futjen e një sistemi modern të sinjalistikës dhe komunikimit në një standard, që do të lejojë një shërbim normal të trenave si për mallrat ashtu dhe për udhëtarët.

Sot, shpejtësia më e lartë e tyre zakonisht është 40 km/orë, kurse në një pjesë të vogël të segmenteve me 20 km/orë. Shinat janë në gjendje të keqe dhe sinjalistika pothuajse mungon. Aksidentet janë të zakonshme dhe në mënyrë të paligjshme janë ndërtuar shumë kalime në nivel për këmbësorët dhe trafikun rrugor.

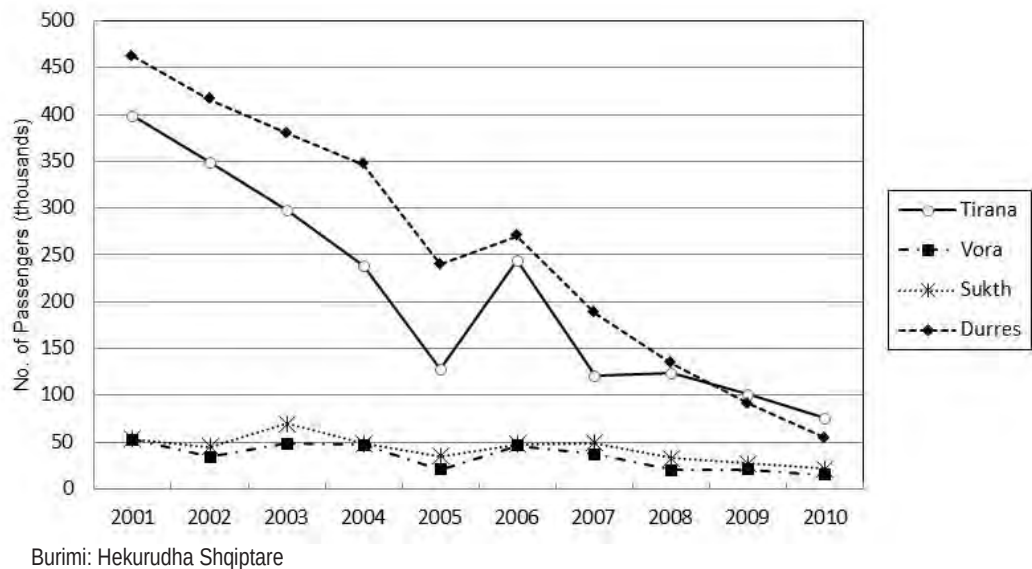


Burimi: Hekurudha Shqiptare

**Figura 4.1.8 Rrjeti Hekurudhor përreth Tiranës**

Linja Durrës - Tiranë ka tri stacione. Stacioni i parë është në fshatin Shkozë, stacioni i dytë në fshatin Sukth dhe stacioni i tretë në Vorë. Stacioni i Kasharit është planifikuar të shtohet, por ai do të shërbejë vetëm për transportin e mallrave.

Në Figurën 4.1.9 është paraqitur ecuria e numrit të përgjithshëm vjetor të udhëtarëve, që hipin në stacionet midis Durrësit dhe Tiranës. Për shkak të kushteve jo të mira të lartpërmendura, në dhjetëvjeçarin e fundit është vërejtur një rënie e madhe e numrit të udhëtarëve në të gjitha stacionet hekurudhore. Konkurrenca me autobusët ndërqytetas, mikrobusët dhe shërbimet e furgonëve (me përjashtim të tarifës) mund të jetë një tjetër shkak për rënien e numrit të udhëtarëve. Rënie të mëdha në numrin e udhëtarëve veçanërisht janë vërejtur në stacionet e Durrësit dhe të Tiranës, ndërsa në stacionet ndërmjetëse rënia është relativisht më e vogël.



**Figura 4.1.9 Numri Vjetor i Përgjithshëm i Përdoruesve të Hekurudhës sipas Stacioneve**

Në të kundërt, që nga viti 2003 vëllimi vjetor i mallrave është rritur. Ka disa mallra, që mesatarisht janë rreth 25 000 tonë/vit, si, produktet e çelikut, skrapi, çimentoja, gazi i lëngshëm dhe ushqimet. Skrapi dhe produktet e çelikut janë sjellë nga/për në Serbi përmes linjës Elbasan - Durrës - Vorë - Shkodër. Në Elbasan, ndodhet një fabrikë çeliku.

#### 4.1.4 Sektori i Transportit i Lidhur me të Tjerat

##### (1) Porti

Porti i Durrësit menaxhohet nga Autoriteti Portual i Durrësit, që është ndërmarrje shtetërore. Terminali i kontejnerëve është në funksionim të një kompani private, e cila i ka me koncesion kalatat e portit. Porti i Durrësit ndodhet në qendër të Shqipërisë dhe është afërsisht 35 km larg nga Tirana. Porti i tij i mbyllur mund të mbajë anije të ngarkuara plotësisht deri në 9 m të zhytura. Porti është i futur përmes një kanali hyrës prej 4 km i gjatë. Në bazë të raportimeve është e nevojshme që çdo vit të pastrohen sedimentet me një mesatare prej 30 cm. Planet, për të rritur thellësinë e kanalit hyrës dhe për të akomoduar anijet deri në 10-10,5 m thellësi zhytjeje janë në rrugë e sipër.

Porti i Durrësit është i hapur 24 orë. Përveç arsyeve të sigurisë, shumica e automjeteve ngarkohen ose shkarkohen gjatë ditës. Porti i Durrësit ashtu si edhe qytetet e mëdha në Shqipëri ka zyrë doganore. Kamionët, që janë të ngarkuar në Portin e Durrësit mund të shkojnë në qytetin përkatës për tu zhdoganuar.

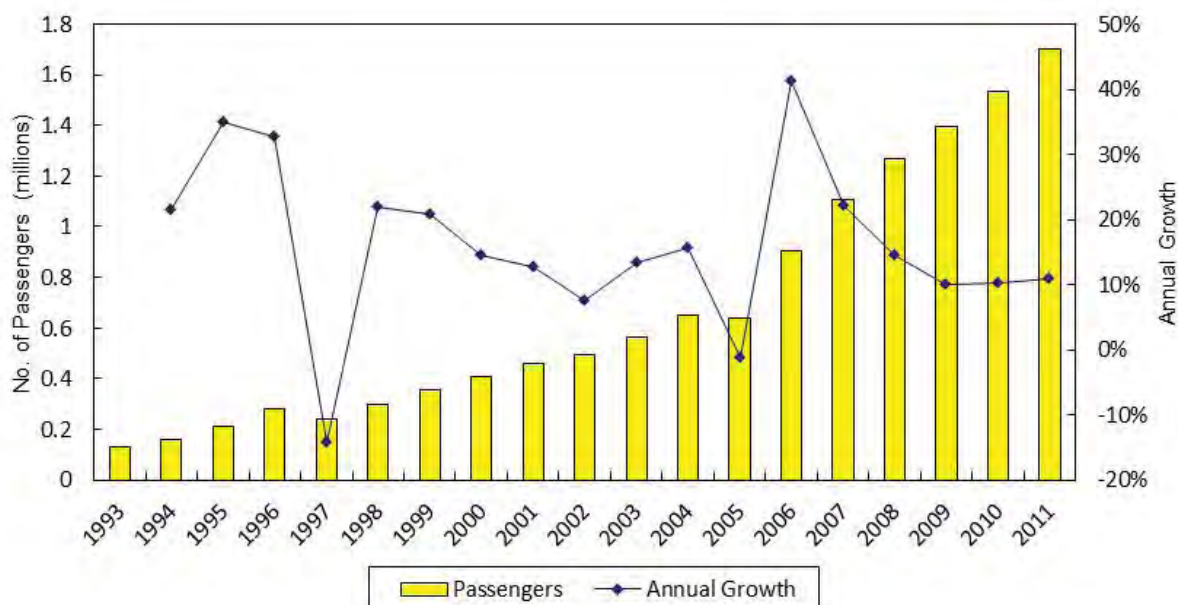
Kamionët e mallrave, që vijnë nga porti dhe shkojnë për në Lindje të Shqipërisë dhe Maqedoni sot marrin rrugën përmes Rrogozhinës (jo përmes Tiranës). Megjithatë, brenda tre vjetëve, do të ndërtohet një tunel midis Tiranës dhe Elbasanit. Unaza e Jashtme është në ndërtim e sipër. Pasi këto të kenë përfunduar shumica e kamionëve në drejtim të lindjes do të shkojnë përmes Tiranës.

##### (2) Aeroporti

Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza" i Tiranës (ANT) është aeroporti i vetëm, që gjendet në Shqipëri dhe që ofron shërbime ndërkombëtare fluturimi. Menaxhimi i aeroportit administrohet nga kompania private "Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës SHPK" nga Gjermania, e cila mori

përsipër kompaninë e ish-administratës shtetërore në prill të vitit 2005. ANT menaxhohet dhe funksionon si PPP (Partneriteti Publik Privat) me koncesion bazuar në skemën Ndërtim-Zotërim-Funksionim (NZF). Marrëveshja e koncesionit mbulon një periudhë prej 20 vjetësh, deri në vitin 2025. Deri më sot, ky koncesion është një nga marrëveshjet PPP më të suksesshme në sektorin e transportit.

Në Figurën 4.1.10 është paraqitur ecuria e numrit të udhëtarëve në vitet e fundit. Edhe pse rritja vjetore përkohësisht u barazua me numrin e udhëtarëve gjatë trazirave të vitit 1997 në Shqipëri, ajo sërish është përmirësuar dhe deri më sot ka shënuar rritje vjetore prej rreth 10%. Transporti ajror pritet të rritet mbi një bazë globale. Mbi të gjitha, që nga liberalizimi i vizave në shtator të vitit 2010, rritja vjetore është rritur në masë të madhe. Kështu, kërkesa e transportit ajror në ANT është parashikuar gjithashtu të rritet në të ardhmen. ANT është përmirësuar gjerësisht dhe do të përditësojë masterplanin për të përballuar rritjen e ardhshme.



Shënim: \* Vlerësimi vjetor i bazuar në dhënat e udhëtarëve deri në korrik 2011.  
Burimi: Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës SHPK

**Figura 4.1.10 Ecuria e Vëllimit të Udhëtarëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës**



## 4.2 Problemet dhe Çështjet e Planifikimit

### 4.2.1 Rrugët dhe Trafiku Rrugor

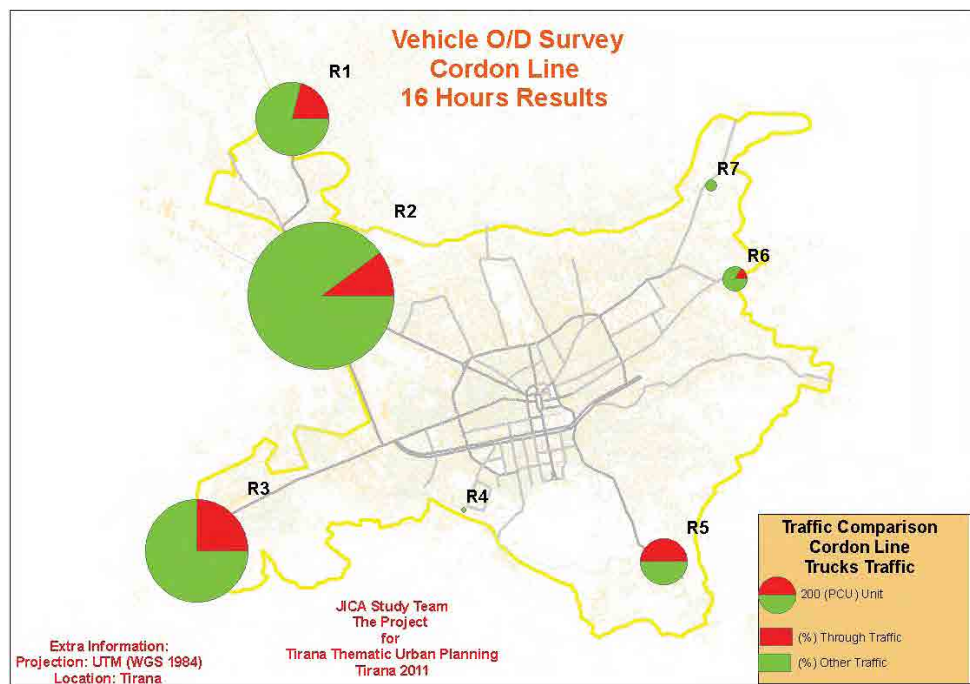
#### (1) Nevoja për një Hierarki të Rrjetit Rrugor

Tirana, ka një strukturë të rrjetit rrugor të zhvilluar, i cili përbëhet nga tri unaza me funksione të ndryshme dhe disa rrugë radiale, për aq kohë sa rrugët janë plotësisht në funksionim dhe shërbejnë siç duhet. Për këtë qëllim, klasifikimi i tanishëm i rrugëve në bazë të Kodit Rrugor të Shqipërisë mund të mos jetë i mjaftueshëm, prandaj klasifikimi i përcaktuar nga Bashkia e Tiranës në bazë të funksioneve hierarkike të tanishme do të jetë më i përshtatshëm. Për më tepër, siç përshkruhet në vijim, çdo lloj rruge bashkiake nuk duket se funksionon plotësisht për shkak të mungesës së shtrirjes së duhur të rrugës dhe menaxhimit koherent të trafikut. Për të plotësuar nevojat për rritjen e trafikut të motorizuar është i nevojshëm riklasifikimi zyrtar i rrugëve dhe zbatimi i standardeve të projektimit për çdo lloj rruge së bashku me menaxhimin e duhur të trafikut dhe zbatimit të rregulloreve.

Nga pikëpamja rajonale, lidhja me tri drejtimet e mëdha të mëposhtme të zonës jashtë Tiranës, duhet të përqendrohet në:

- Durrës, Portin e Durrësit, Vlorë dhe në jugun e Shqipërisë
- Shkodër, Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (ANT) dhe në veriun e Shqipërisë
- Elbasan dhe në lindje të Shqipërisë.

Për më tepër, lidhja me Aeroportin e Tiranës dhe Portin e Durrësit duhet të përmirësohet dhe të përfshihen në drejtimet e mësipërme të zhvillimit. Nga ana tjetër, marrja parasysh e trafikut, që anashkalon Tiranën është gjithashtu e rëndësishme për të zvogëluar ngarkesën e trafikut në mes të qytetit. Siç është treguar edhe në Figurën 4.2.1, është thelbësore ti japësh trafikut tregtar, sidomos kamionëve, alternativat për të shkuar nëpërmjet qendrës së qytetit.



Burimi: Vrojtimi i Transportit në vitin 2011, Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.2.1 Vëllimi i Kamionëve për në/nga Tirana dhe Kalimi i Kamionëve nëpërmjet Tiranës**

## **(2) Ngarkesë e Madhe në Rrugët Kryesore Urbane**

Ashtu si rrugët kryesore me kapacitet të lartë, shumë automjete përdorin rrugët kryesore urbane. Për më tepër, sepse rrugët kryesore urbane lidhin zonat e mëdha industriale dhe ato të magazinave në Tiranë, si Kombinati, Qyteti i Nxënësve, Ish-Frigoriferi, dhe Rruga “5 Maji” nëpërmjet rrugëve ndërqytetëse për në Portin e Durrësit dhe në qytetet e tjera të mëdha në Shqipëri, ato gjithashtu shërbejnë edhe si një korridor i transportit të mallrave.

Për kamionët e mallrave, meqë unaza e jashtme nuk ka përfunduar ende, nuk ka rrugë të tjera për të shkuar në Tiranë. Edhe pse mjetet e rënda në rrugët ekzistuese kryesore urbane ndalohen të hyjnë në zonën qendrore të biznesit (ZQB), e cila është zona brenda unazës së mesme me përjashtim të natës, këto shkaktojnë një trafik të lartë dhe një përzierje të ngadaltë. Një ngarkesë e tillë në rrugët ekzistuese kryesore urbane duhet të lehtësohet duke siguruar rrugë alternative për kamionët dhe automjetet e udhëtarëve.

## **(3) Trafiku i Mosbaraspeshuar i Automjeteve në ZQB**

Për këtë studim, ZQB është përcaktuar si zona brenda unazës së mesme. Një nga çështjet kyçe në transportin urban në Tiranë është si të kontrollosh dhe menaxhosh kërkesën e trafikut brenda ZQB, veçanërisht gjatë orëve pik.

Ka disa rrugë, të cilat janë relativisht të ngushta, kryesisht me një korsi për secilin drejtim, por vëllimi i trafikut për korsi është relativisht i lartë. Po kështu, ka disa rrugë të tjera me më shumë korsi për secilin drejtim, por vëllimi i trafikut për korsi është shumë i vogël. Duket që ka një mosbarazpeshë ndërmjet kërkesës së trafikut dhe kapacitetit, që ofron rruga.

#### **(4) Zvogëlimi i Kapacitetit të Rrugës**

Sa më shumë trafik të ketë në drejtim të ZQB, aq më shumë rritet koha e udhëtimit dhe aq më shumë ulet shpejtësia e udhëtimit. Raportet VK (vëllimi - kapacitet) të rrugëve radiale për/nga ZQB janë shumë më pak se 1.0, duke treguar një "nivel shumë të mirë të shërbimit". Megjithatë, ato janë bazuar në kapacitetet teorike në kushtet ideale të rrugëve pa asnjë ndikim anësor. Në të vërtetë, korsitë shpesh janë të zëna nga parkimi ose ndalimi i automjeteve, duke pakësuar ndjeshëm kapacitetin e rrugës. Mbingarkesa në dhe rreth ZQB bëhet e rëndë sidomos gjatë orëve të pikut, pasi trafiku në Tiranë rritet dhe kryqëzimet kryesore të sinjalizuara bëhen më të "ngarkuara". Prandaj, është e nevojshme të sigurohen këto kapacitete teorike të rrugëve dhe të sigurohet rrjedhja e qetë e trafikut, sidomos në rrugët radiale për/nga ZQB.

#### **(5) Kontrolli dhe Menaxhimi i Trafikut**

##### **1) Mungesa e Sistemeve të Menaxhimit të Trafikut**

Me rritjen e shpejtë të numrit të makinave në Tiranë, bllokimet e trafikut po bëhen gjithnjë e më serioze. Për shkak të kësaj gjendjeje, është bërë e rëndësishme të identifikohen pengesat përgjegjëse për bllokimet e trafikut duke përdorur sistemet inteligjente të transportit (SIT) dhe për të shpërndarë trafikun nëpërmjet kontrollit më të mirë të sinjaleve të trafikut dhe sigurimin e informacionit të trafikut. Ndërsa menaxhimi i trafikut dhe projekti i kontrollit është në proces tashmë në Tiranë, gjithashtu duhet të monitorohen tërësisht kushtet e trafikut të rrugëve urbane të saj. Përveç monitorimit të trafikut, një mënyrë efikase dhe jo e kushtueshme e përpilimit të të dhënave dhe shpërndarjes së informacionit të trafikut nëpërmjet SIT gjithashtu do të jetë e nevojshme për Tiranën.

##### **2) Rregullorja e Trafikut**

Për të pasur një trafik të sigurt dhe më të rregullt, duhet të zbatohen rregulloret e tanishme për të ndarë transportin publik nga makinat e tjera private. Këto rregulla bëhen më të frytshme nëse korsitë ekzistuese të përcaktuara për autobusët janë më të gjata dhe segmente shumë më të vazhdueshme. Ndërsa është e vështirë për të zbatuar rregulloren e ndarjes së transportit publik nga automjetet e tjera private, është e nevojshme të merret parasysh zgjerimi dhe zbatimi i rreptë i korsive të autobusëve. Për më tepër, nëse kërkesa e transportit publik është mjaftueshmërisht e lartë dhe ka shumë autobusë, që kanë nevojë për korsi të përcaktuara për lehtësimin e shërbimit të transportit publik, mund të jetë më i frytshëm sigurimi i transportit hekurudhor publik, si: tramvaj ose Tranziti i Hekurudhor i Lehtë (THL), që janë më të ndara fizikisht brenda rrugëve me të drejtë kalimi (DeK), duke transportuar më shumë udhëtarë.

Edhe rregullorja në fuqi për kamionët, që është zbatuar në ZQB e Tiranës duhet të rishikohet nëse zona duhet të zgjerohet brenda unazës së jashtme për të parandaluar trafikun e përzier me kamionë, sidomos kur të ketë përfunduar rruga e planifikuar për unazën e jashtme.

##### **3) Problemet e Trafikut**

Me rritjen e numrit të makinave dhe përdorimin e vazhdueshëm të tyre në Tiranë, shfaqet si nevojë thelbësore rritja e kapacitetit të parkimit në Tiranë, veçanërisht në ZQB (brenda unazës së mesme). Problemet e parkimit të tejmbushur të automjeteve vërehen kudo në ZQB. Rregullat e parkimit në rrugë, si koha e autorizuar e parkimit, tarifat e parkimit janë të përcaktuara dhe zbatohen nga Bashkia e Tiranës, por parkimi nuk është menaxhuar në



mënyrë të frytshme. Parkimi i paligjshëm në rrugë, jashtë zonës së përcaktuar zvogëlon numrin e korsive në përdorim. Kjo shkakton çrregullim të trafikut, për pasojë, sjell: uljen e kapacitetit të rrugëve, rritjen e kohës së udhëtimit dhe ndotjen mjedisore.

Sipas rezultatit të studimit për Vrojtimin e Parkimit, raporti i kërkesës ndaj ofertës është nën 1.0, në një funksionim prej 12-orëve (psh., 8:00-20:00). Megjithatë, kërkesa për parkim shpesh përqendrohet duke shkaktuar mbingopje për një periudhë të caktuar të ditës. Kjo, në përgjithësi vërehet nga ora 9:00 deri në 14:00 në ndërtesat për zyra, nga ora 11:00 deri në 14:00 në ndërtesat tregtare dhe nga ora 8:00 deri në 16:00 në parkimin në rrugë.

Kështu, rregullat e parkimit, sidomos për parkimin në rrugë, duhet të rivlerësohen për të mundësuar një përdorim sa më të mirë të rrugëve dhe për të siguruar kapacitetin e duhur. Ndërkohë, ndërtimi i objekteve të parkimit shtesë për të paktën 3200 automjete, është tepër i ngutshëm dhe i nevojshëm në ZQB për të larguar parkimin në rrugë nga rrugët kryesore dhe ato dytësore, për të shfrytëzuar rrugët për transportin publik dhe biçikletat, duke ruajtur të njëjtin kapacitet të trafikut. Për këtë, duhet të merret parasysh fakti se bizneset dhe aktivitetet tregtare përgjatë rrugëve, veçanërisht në ZQB, mund të përfitojnë ose jo nga ndonjë veprim ose vendim. Gjithashtu, duhet të theksohet se rritja e tarifave për parkim, do të mundësojë largimin e automjeteve private nga ZQB dhe zhvendosjen e funksionit të tyre transportues drejt transportit publik.

Ndërtimi i mjediseve të parkimit është gjithashtu i rëndësishëm për të lehtësuar intermodalitetin mes automjeteve private dhe sistemeve publike tranzite në të gjithë zonën metropolitane në Tiranë. Ashtu siç është rekomanduar në studimin<sup>1</sup> e PADCO-s, duhet të zhvillohen mjedise të reja parkimi në këto vende:

- Nyjet kryesore intermodale (stacionet e pikave të transferimit midis rrugëve kryesore dhe transportit publik (autobusë ose një tranzit i ri në masë);
- Gjatë gjithë ZQB së Tiranës (brenda Unazës së Mesme), sidomos rreth qendrave tregtare dhe zyra me shtrirje të madhe, ku kërkesa për parkim është dukshëm më e lartë;
- Në nënqendrat (nëse ka), të cilat gjenden në rrethinat e Tiranës.

#### **4) Siguria e Trafikut për Këmbësorët dhe Biçikletat**

Në Tiranë, ecja me këmbë zë rreth 30% të të gjitha udhëtimeve. Sipas PPRrT, mënyra më e parapëlqyer e transportit nga qytetarët e Tiranës është në këmbë. Megjithatë, mjediset e këmbësorëve, sidomos përgjatë rrugëve kryesore të zëna në ZQB, janë të pamjaftueshme në numër. Në mënyrë që të pakësohen aksidentet e këmbësorëve duhet të sigurohen më shumë mjedise për ta, si: kalime në kryqëzim, të cilat të jenë të pajisura me semaforë si dhe të ketë ura për këmbësorë. Përveç kësaj, përgjatë rrugëve urbane duhet të përmirësohen trotualet e ngushta ose të jo të mirëmbajtura, sepse trotualet e cilësisë së mirë rritin jo vetëm sigurinë e këmbësorëve, por edhe lehtësimin e qytetit dhe të mjedisit.

Përsa iu përket korsive për biçikleta, megjithëse gjatë viteve të fundit janë zhvilluar në një masë të caktuar në Tiranë, shpesh ato zihen nga parkimi i paligjshëm dhe ndalimi i automjeteve private. Në përgjithësi, në Tiranë, ka një mungesë të ndjeshme infrastrukture

---

<sup>1</sup> PADCO. (2002). *Strategic Plan for Greater Tirana*. Albania: Prepared for Ministry of Public Works.

për nevojat e përdoruesve të rrugëve të transportit jo të motorizuar. Korsitë e biçikletave, që janë sot në përdorim nuk janë vijuese dhe duhet të zgjaten.

Për më tepër, programet/fushatat për edukimin e trafikut dhe sqarimin për mënyrat më të mira lëvizëse, si dhe zbatimi i rreptë i ligjit të trafikut, duhet të nxiten për të zvogëluar numrin e aksidenteve të trafikut për të pasur një shoqëri miqësore me këmbësorët.

## **4.2.2 Transporti Urban**

### **(1) Transporti me Autobusë**

Ndërsa transporti me autobusë sot është mënyra e vetme e transportit urban në Tiranë, ka dy çështje të rëndësishme, që duhet të merren parasysh për të realizuar një sistem më të frytshëm të transportit me autobusë: rishqyrtimi i strukturës së rrugës me autobusë dhe sigurimi i më shumë korsive të përcaktuara për autobusë.

#### **1) Rishqyrtimi i Strukturës së Linjave të Autobusëve**

Sot, shërbimet e autobusëve në Tiranë, sidomos shërbimet e linjave vijëdrejta të autobusëve, që lidhin rrethinat me linjat qendrore të Tiranës, janë pajisur jo vetëm me autobusë qytetas, por edhe me disa autobusë komunalë, që lidhin Tiranën me komunat përreth. Edhe pse autobusët komunalë nuk janë parashikuar të marrin udhëtarë, që udhëtojnë brenda Tiranës, ato gjithsesi u shërbejnë atyre.

Në përgjithësi, sipas planifikimit linjat e autobusëve kategorizohen në tri lloje: shërbime të autobusëve vijëdrejtë, shërbime të autobusëve, që qarkullojnë në ZQB dhe shërbime të autobusëve të rrethinave “ushqyese”. Ndarja e qartë e shërbimit të udhëtarëve në Tiranë dhe të komunave përreth po ndërlikohet dhe po bëhet edhe më e vështirë, prandaj është i nevojshëm rishqyrtimi dhe racionalizimi i strukturës ekzistuese të linjës së autobusëve, duke përfshirë edhe mundësinë e shërbimeve të autobusëve ushqyes të rrethinave, si dhe mundësinë për krijimin e një autoriteti rajonal për menaxhimin e transportit, që të mbulojë të gjithë zonën metropolitane të Tiranës, duke përfshirë edhe komunat përreth.

Struktura ekzistuese e autobusëve duhet të rishqyrtohet duke patur parasysh kërkesën ekzistuese dhe parashikimin e udhëtimit për të ardhmen, transportit publik kryesor të qytetit dhe mbulimit me shërbim të popullsisë së zonës metropolitane të Tiranës.

#### **2) Sigurimi i më Shumë Korsive të Përcaktuara për Autobusë**

Në transportin urban, sigurisht që përparësi duhet t'i jepet transportit publik ndaj automjeteve private për të lehtësuar udhëtimin e personave, që përdorin transportin publik. Prandaj, korsitë e pjesshme të sotme të përcaktuara për autobusë duhet të mirëmbahen. Për më tepër, siç përmendëm më parë, mundësia e zgjerimit të korsive për autobusë duhet të nxitet për të formuar një rrjet të vazhdueshëm për rrugët kryesore urbane, një rrjet të përshtatshëm për autobusët, duke shërbyer si një ASHT. Duhet të theksohet se zhvillimi i korsive për autobusë është kryesisht për linjat e autobusëve vijëdrejtë, të cilat lidhin qendrën e qytetit me rrethinat nëpërmjet rrugëve radiale. Duke siguruar një shpejtësi relativisht të lartë lëvizjeje, afatet kohore mund të parashikohen, për të ulur kohën e pritjes dhe për rrjedhim, tërheqjen e sa më shumë udhëtarëve.

### **3) Nevoja për Terminale të Reja Tranziti dhe të Autobusëve Ndërqytetës**

Meqë në Tiranë nuk ka ende terminal të integruar për autobusët ndërqytetës, është e nevojshme përfshirja e linjave të autobusëve ndërqytetës, ndërkombëtarë dhe e linjave të furgonëve në një terminal të pajisur me mjediset e nevojshme, si: tualete, sportelet e biletave, dhomat e pritjes, dyqane, restorante, vendqëndrimet e taksive dhe vendet e parkimit. Një terminal i ri, "Terminali i Autobusëve Ndërqytetës i Tiranës" mendohet të jetë diku në unazën e jashtme për të siguruar sipërfaqe të mjaftueshme ndërtimi dhe lehtësimin e hyrjes së automjeteve në / nga jashtë Tiranës. Kjo, gjithashtu do të ndihmojë për të parandaluar automjetet e mëdha të hyjnë në ZQB të Tiranës. Më e rëndësishmja, terminali i ri duhet të lidhet me disa autobusë të qytetit dhe linja të tjera të transportit publik për transferimin për në qendër të Tiranës apo në drejtime të tjera.

Gjithashtu, duhet të realizohet futja e terminaleve të reja të tranzitit ku shumë linja të autobusëve të qytetit, linjat e autobusëve ndërqytetës dhe linjat e tjera publike të transportit takohen dhe udhëtarët mund të transferohen apo të hyjnë me automjetet e tyre private. Në rastin e një terminali të ri tranziti i ndodhur në qendër të qytetit, mund të zhvillohet si një qendër tranziti duke i shndërruar disa pjesë të një rruge në një zonë pa qarkullim automjesh, për të lejuar vetëm këmbësorët dhe çiklistët, si dhe automjetet e transportit publik për të lëvizur më lirisht, e për rrjedhim tërheqin më shumë udhëtarë.

## **(2) Transporti mbi Shina**

Transporti mbi shina ka një potencial të madh për shërbime të shpejta, të besueshme, të këndshme dhe shmang bllokimet e trafikut. Edhe pse hekurudha ekzistuese është menduar të shërbejë në një largësi relativisht më të gjatë për në/nga Tirana, transporti mbi shina duhet të shërbejë si mënyra kryesore e sistemit të transportit publik për të tërhequr më shumë udhëtarë, që janë gati të lënë automjetet private. Për këtë qëllim, në sektorin hekurudhor ka dy projekte të mëdha zhvillimi: rinovimi i sistemit hekurudhor ekzistues, i cili ka për qëllim të ofrojë shërbime të reja hekurudhore dhe zhvillimi i një sistemi të ri hekurudhor bazuar në tranzitin masiv, si tramvaj ose THL (Tranziti Hekurudhor i Lehtë).

### **1) Përmirësimi i Hekurudhës Ekzistuese**

Siç u shpjegua më parë, përmirësimi në sistemin hekurudhor ekzistues, është i nevojshëm si infrastruktura ashtu dhe objektet e tij, si vagonët, binarët, sinjalistika/telekomunikacioni, kalimet në nivel dhe elektrifikimi. Përmirësimi i hekurudhës ekzistuese ka një përparësi të madhe, sepse nuk është e nevojshme blerja e sipërfaqeve të reja. Ndër të tjera, përmirësimet kryesore të nevojshme janë:

- Rizhvillimi i Stacionit të Tiranës si një portë intermodale si dhe një terminal hekurudhor i udhëtarëve, që do të lidhë linjat ekzistuese të autobusëve dhe një tranzit në masë të planifikuar;
- Ngritja e pjesës së stacionit hekurudhor të Tiranës për të shmangur kalimet në nivel;
- Binarë të dyfishtë në binarët ekzistues për shërbimin e udhëtarëve ndërmjet Tiranës dhe Durrësit;
- Zhvillimi i një stacioni të ri hekurudhor në hekurudhën ekzistuese ndërmjet Tiranës dhe Durrësit;

- Përmirësimi/zhvillimi i shesheve të stacionit dhe përqasja e rrugëve për të siguruar akses më të lehtë në stacion për të gjitha mënyrat e transportit.

Pas përmirësimit të sistemit ekzistues hekurudhor, trenat e udhëtarëve dhe ata ndërqytetës mund të përdoren në mënyrë më të frytshme sidomos gjatë orëve të pikut. Për të rritur kërkesën ekzistuese për transportin hekurudhor të udhëtarëve, është e nevojshme të ofrohen shërbime tërheqëse, si për dendësinë e lëvizjeve, rehatinë, aksesin në stacione dhe intermodalitetin me autobusë dhe automjete private.

## **2) Zhvillimi i një Sistemi të Ri të Tranzitit Masiv mbi Shina**

Pas studimit të kërkesës për udhëtime nga udhëtarët dhe parashikimit të saj, planet e përdorimit të tokës dhe drejtimet e zhvillimit në zonën metropolitane të Tiranës, mund të këshillohet një sistem i ri i tranzitit masiv hekurudhor mbi shina për të plotësuar sistemin ekzistues hekurudhor. Për zhvillimin e këtij sistemi të ri të tranzitit masiv mbi shina ose tranzitin me autobusë, si: ASHT, duhet të parashikohet kërkesa dhe largësia e shërbimit në korridoret e transportit përkatës. Megjithatë, duhet theksuar se kërkesat e ardhshme të udhëtarëve do të ndryshojnë në varësi se sa tërheqës dhe i rehatshëm do të jete sistemi i ri i tranzitit masiv, duke përfshirë mundësinë e hyrjes së saj dhe intermodalitetin me mënyrat e tjera të transportit.

## **(3) Integrimi i Transportit Publik**

Integrimi i transportit publik duhet të diskutohet në dy aspekte:

### **1) Integrimi i Transportit mbi Shina dhe atij me Autobusë**

Edhe nëse sistemi ekzistues hekurudhor është përtërirë dhe sistemi i planifikuar i tranzitit masiv mbi shina të jetë zhvilluar, rrjeti i transportit mbi shina nuk do të mjaftonte për të plotësuar të gjitha kërkesat e udhëtimit në Tiranë. Për këtë arsye, transporti me autobusë pritet të plotësojë sistemin e transportit të bazuar në hekurudhë, veçanërisht në zonat përtej largësive të përshkueshme me këmbë nga stacionet hekurudhore. Në këtë rast, do të jetë i nevojshëm riorganizimi i strukturës së linjës me autobusë për të ofruar shërbime me autobusë “ushqyes”, për të siguruar më lehtë mundësinë e përdoruesve të transportit hekurudhor mbi shina. Mbi të gjitha, duhet të sigurohen lehtësitë e mjaftueshme intermodale në stacionet ku sistemi tranzit masiv mbi shina takon linjën/linjat ekzistuese të autobusëve qytetas.

Përveç kësaj, futja e një sistemi tarife të përbashkët do të jetë e pëlqyeshme për udhëtarët e transportit publik, sepse ata mund të shfrytëzojnë një biletë për disa mjete. Sot, tarifa nuk zbatohet as për transferimet ndërmjet linjave të autobusëve qytetas. Ndërmjet llojeve të ndryshme të transportit publik duhet të kryhen transferime të lira ose të paktën me ulje çmimi. Për më tepër, kjo do të jetë një tjetër nxitje për përdoruesit e tanishëm të automjeteve private, që të zhvendosen në transportin publik.

### **2) Integrimi i Transportit Publik dhe Përdorimi i Tokës**

Ndërsa tani që shumë biznese të mëdha tregtare dhe projekte të zhvillimit të strehimit po ngrihen në të gjithë qytetin e Tiranës dhe rrethinat e saj, ky integrim merr rëndësi edhe më të madhe për ta bërë të përshtatshme strukturën urbane për përdoruesit e transportit publik përmes planeve të mirëstudiuara të përdorimit të tokës. Kjo, pasi ndërtesat e zyrave dhe qendrat tregtare janë përdorues të mëdhenj udhëtimi, ndaj ato nuk duhet të pajisen vetëm me hapësirë të mjaftueshme parkimi, por edhe të jenë të vendosura në largësi të

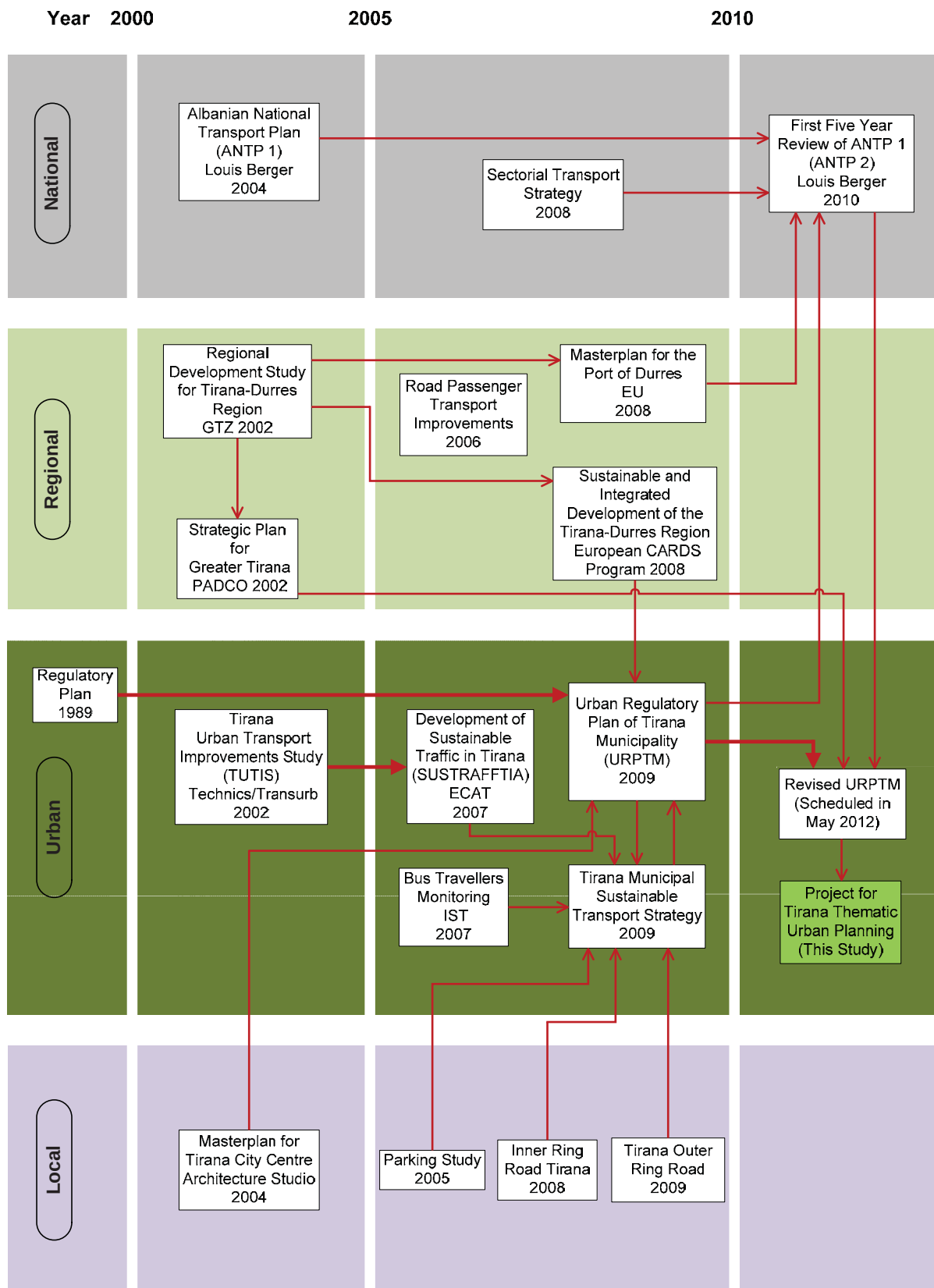
përshkueshme me këmbë nga stacionet hekurudhore dhe ato të autobusëve. Vendosja e raporteve të larta të sipërfaqes në zonat përreth stacioneve ekzistuese dhe atyre të planifikuara do të krijojë një numër të madh të udhëtimeve, të cilat mund të shërbejnë lehtë nga sistemet e transportit mbi shina. Në fund të fundit, si transporti publik ashtu dhe përdorimi i tokës duhet të bashkohen në një koncept për zhvillimin e tranzitit të orientuar (ZhTO).

## **4.3 Rishikimi i Politikave Ekzistuese dhe i Studimeve të Mëparshme**

### **4.3.1 Rishikimi i Parë 5-Vjeçar i Planit Kombëtar të Transportit (PKSHT) (2010)**

Në këtë nënkapitull, planet dhe politikat ekzistuese të transportit janë përshkruar në kontekstin e rrugës dhe zhvillimit urban të transportit në Tiranë. Përveç kësaj, kohëve të fundit janë paraqitur studime/projekte të zhvillimeve të mëdha të transportit në Tiranë, sidomos në dritën e zbatimit të statusit të tyre. Për më tepër, janë përmbledhur aktivitetet e donatorëve të tjerë për rrugët dhe zhvillimin urban të transportit.

Në Figurën 4.3.1 janë paraqitur planet e mëdha ekzistuese dhe studimet, që lidhen me rrugët dhe transportin urban, kryesisht pas vitit 2000 shoqëruar me qëllimet e synuara. Studimi, edhe pse ai do t'u referohet planeve dhe studimeve të renditura në organigramë, do të bazohet kryesisht në PPRrT, e cila është vendosur të rishikohet nga administrata e re e bashkisë në vitin 2012.



Shënim: Shigjetat tregojnë referencën në planet/studimet e mëparshme.  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.3.1 Rrjedha e Planeve Ekzistuese dhe Studimeve, që Lidhen me Rrugët dhe Transportin Urban**

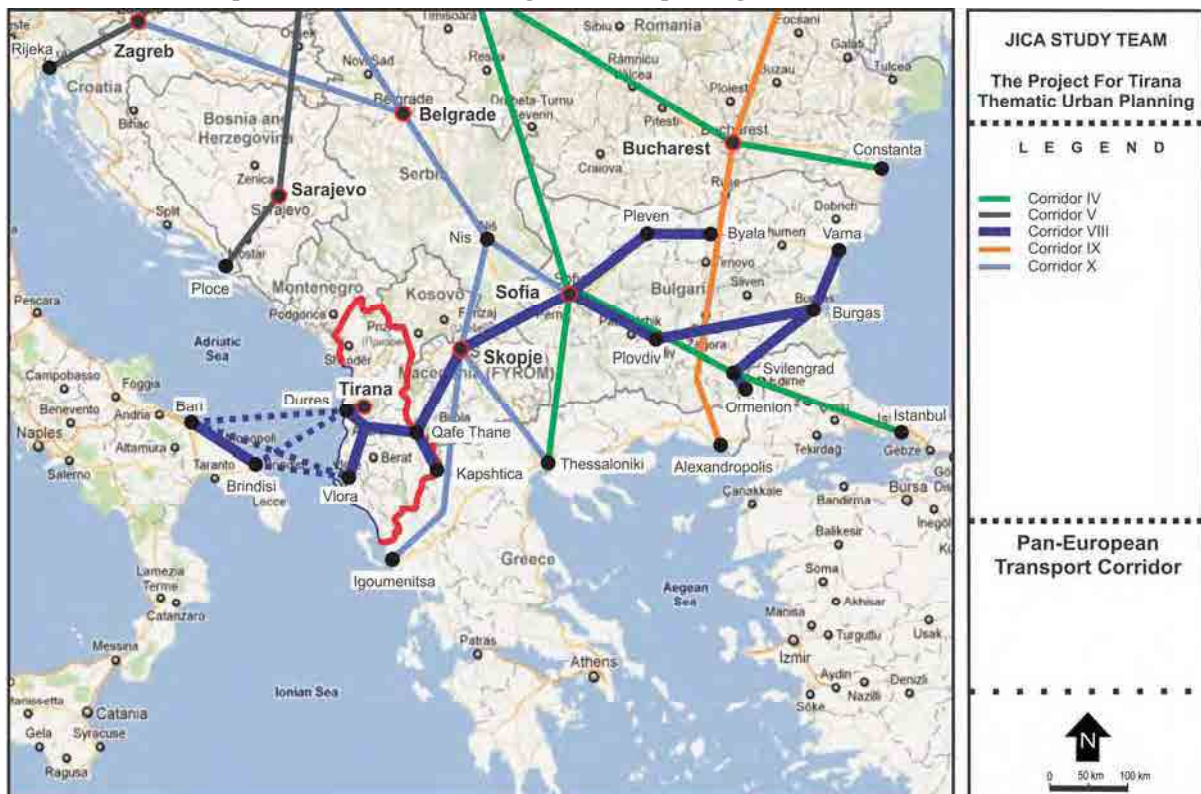


#### 4.3.2 Rishikimi i Parë 5-Vjeçar i Planit Kombëtar të Transportit (PKSHT) (2010)

##### (1) Sfondi

Objekti i këtij studimi (ose PKShT2), i financuar nga BE (Bashkimi Evropian) dhe i kryer nga Louis Berger, ishte rinovimi i Planit të parë Kombëtar Shqiptar të Transportit (PKShT1) i vitit 2004. Qëllimi i këtij studimi ishte ofrimi i një vendi të sigurt, të besueshëm, një sistemi frytdhënës dhe plotësisht të integruar të transportit dhe infrastrukturës në Shqipëri, të cilat do të plotësojnë më mirë nevojat e lëvizjes së mallrave dhe udhëtarëve, duke qenë ekologjikisht dhe ekonomikisht të qëndrueshme. Ky studim synon zhvillimin e nënsektorëve për 20 vitet e ardhshme.

Në PKShT2, së bashku me investimet dhe planet e veprimtimit është siguruar një strategji për zhvillimin dhe koordinimin e nënsektorëve të transportit. Në mënyrë të veçantë, është siguruar që rrjeti shqiptar i transportit të përfshihet në rajonin e Ballkanit dhe në atë Pan-Evropian (Figura 4.3.2), duke reflektuar zhvillimin ekonomik dhe parashikimet e trafikut. Mbi të gjitha, Korridori VIII është i një rëndësie të madhe për Shqipërinë, pasi ai lidh qytetet kryesore, si: Durrës - Tiranë - Shkup - Sofje - Plovdiv - Burgas - Varna - Konstanca me një gjatësi prej 1500 km, duke zgjeruar gjithnjë e më shumë bashkëpunimin industrial dhe tregtar në Evropën Juglindore.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në Sekretariatit Pan Evropian të Korridorit VIII

**Figura 4.3.2 Korridori i Transportit Pan-Evropian në Rajonin e Ballkanit**

##### (2) Rezultatet Kryesore

Ndërsa në nënsektorin e rrugëve që nga përfundimi i PKShT1 në 2005 janë ndërmarrë një sërë reformash, si: krijimi i Autoriteti Shqiptar Rrugor (AShRr) dhe përdorimi i Sistemit të Menaxhimit të Pasurive Rrugore (SMPRr), PKShT2 këshillohet që në standardet e projektimit dhe në manualin e projektimit të rrugëve të ketë disa korrigjime të vogla për klasifikimin e rrugëve në kodin rrugor. Ai, gjithashtu, këshillon që masterplani të përgatitet në përputhje me strategjinë kombëtare të portit.



Në Tiranë, rrugët e tejmbushura dhe ndotja e ajrit po bëhen elementë të zakonshëm të jetës në këtë qytet. Gjatë viteve të fundit janë studiuar shpesh nevojat e Tiranës për transport dhe infrastruktura të tjera, për të plotësuar kërkesën në rritje të shpejtë për shërbime urbane. Pas shqyrtimit të një studimi të kohëve të fundit për transportin, "Strategjia e Qëndrueshmërisë së Transportit të Rrugëve Bashkiake", i cili përfundoi në qershor të 2009 dhe "Plani i Përgjithshëm Rregullues i Tiranës" (PPRrT) për vitin 2021, i cili përfundoi po në vitin 2009, PKShT2 propozoi Planin e Investimeve për 2021, që arrin vlerën 383 milionë euro e ndarë në këtë mënyrë:

- Rinovim i flotës: 95 milionë euro;
- Ngritja e vendit të autobusëve: 150 milionë euro në 2,5 milionë euro/km me një korsi autobusi me gjatësi prej 53,2 km
- Ndërtimi i lidhjeve të reja hekurudhore urbane: 100 milionë euro në 20 milionë euro/km me një gjatësi prej 4,4 km dhe stacionet e tramvajit
- Vagonët për shërbimin tren-tramvaj: 38 milionë euro në 2,5 milionë euro për 15 njësi gjithsej.

#### **4.3.3 Planin Rregullues Urban i Bashkisë së Tiranës (PPRrT) (2009)**

##### **(1) Sfondi**

Qëllimi i Planit Rregullues Urban është të mbështesë realizimin e objektivave të politikës zhvillimore urbane dhe konceptin e zhvillimit hapësinor për Tiranën. Konkretisht, PPRrT synon lehtësimin dhe përmirësimin e strukturës ekzistuese urbane dhe zhvillimit të një qyteti shumëqendërsht.

Në Planin Rregullues të vitit 1989, zonat industriale u vendosën fillimisht përgjatë rrugës së planifikuar të Unazës së Jashtme, e cila do të siguronte aksesin e tyre. Ndërsa këto vende u bënë jashtëzakonisht të rëndësishme, zona urbane e Tiranës u zgjerua dhe u kufizua nga sipërfaqja hapësinore. Prandaj, bashkia po kërkon mundësi për një zhvillim të ri.

Ndërmjet të tjerave, aksesin ndaj shërbimeve publike dhe objekteve u bë i papërshtatshëm për shumicën e banorëve të Tiranës, veçanërisht për ata, që jetojnë në zonat joformale të rrethinës urbane. Vendbanimet joformale llogariten rreth 70% të zonës urbane të banimit. Kështu, një nga objektivat kryesorë të planifikimit urban ishte të përmirësonte aksesin në shërbimet e transportit dhe kushtet e jetesës nëpërmjet zhvillimit të infrastrukturës dhe objekteve të shërbimit në të gjithë zonën urbane, veçanërisht në vendbanimet joformale ku shërbimi ishte më i paktë. Planin parashikonte përmirësimin e kushteve për popullsinë ekzistuese si dhe të banorëve të rinj .

Një tjetër objektiv kryesor i PPRrT ishte organizimi i korridorit urban, që duhet të përqendrohet në krijimin e nënqendrave të vendosura në nyjat ekzistuese dhe të reja: Aeroporti, Porti i Durrësit, udhëkryqet dhe kalime në nivel të sistemeve të transportit. Lëvizshmëria në korridorin urban duhet të bazohet në rrjetin hekurudhor dhe autostrada.

## (2) Metodologjia

Metodologjia, që është përdorur për të kapërcyer hendekun ndërmjet diagnozës dhe zhvillimit të koncepteve dhe Planit Rregullues i kërkuar përfshin tre hapat në vijim (Figura 4.3.3). Në secilin prej këtyre hapave, pyetja kryesore është interesimi për mënyrat e ndërhyrjes në zhvillimin territorial, në mënyrë që të jetë e frytshme për nxitjen dhe realizimin e objektivave të mësipërme.

1. Përpunimi i Përdorimit të Tokës 2020
2. Përpunimi i Planit të Përgjithshëm të Zonimit (PPZ)
3. Hartimi i Planit Rregullues të hollësishëm (PRr)



Burimi: PPRrT (2009)

Figura 4.3.3 Përbërësit e Sistemit Rregullator

## (3) Rezultatet Kryesore

### 1) Rrjeti i Transportit

Rrjeti i transportit përfshin rrugët kryesore dhe lidhjet hekurudhore në shkallë ndërkombëtare, rajonale dhe vendore. Rrjetet rrugore përfshijnë: autostradat e mëdha, rrugët kryesore si dhe shërbimet e autobusëve publikë dhe privatë, shërbimet e minibusëve dhe trafikun e automjeteve private. Rrjeti hekurudhor do të përfshijë: hekurudhën, tramvajin dhe lidhjet rajonale të transportit në masë.

#### a) Rrjeti Rrugor

- Autostrada nga Mali i Zi në Greqi
- Rrugët kryesore për të lidhur Tiranën me Shkodrën, Elbasanin, Durrësin etj.
- Unazat për të anashkaluar Tiranën (unaza e jashtme, e brendshme dhe ajo e qendrës)

#### b) Hekurudha

- Linja hekurudhore nga Durrësi në Stacionin e Tiranës
- Linja hekurudhore nga qendra e Bërxullit në qendër të Kombinatit
- Linja hekurudhore nga qendra e Bërxullit në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës

- Linja e transportit publik nga sheshi “Nënë Tereza” përpara Universitetit Politeknik në Parkun e Paskuqanit
- Linja e tramvajit nga Universiteti Bujqësor i Kamzës në Universitetin e Tufinës.

## 2) Qendrat e Transportit

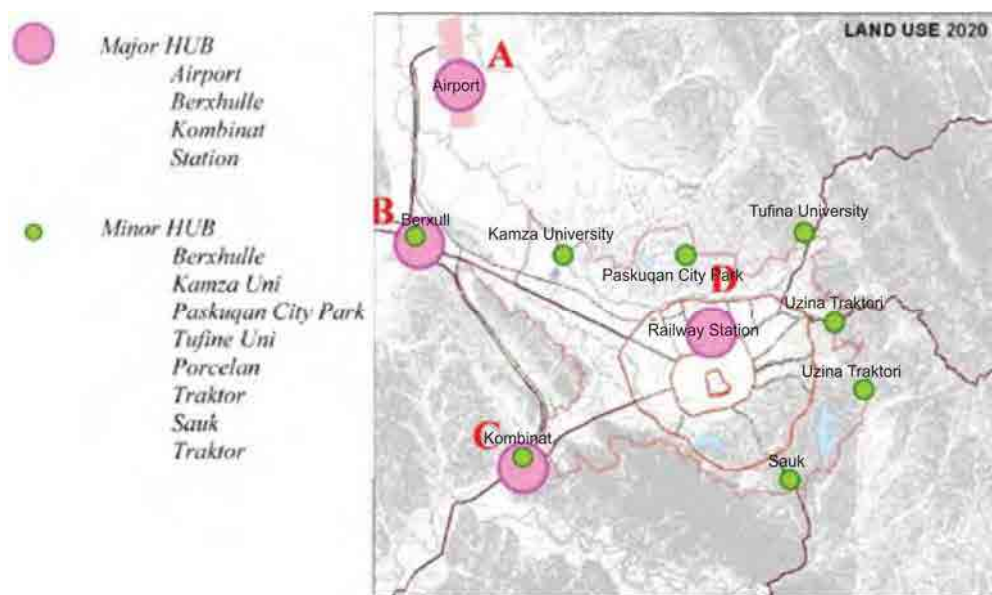
Një qendër mund të përkufizohet si një nyje intermodale, që është një pikë strategjike për organizimin e transportit dhe ofron kushte të përshtatshme për trajtimin e dendësisë së lartë urbane me një nivel të lartë të centralizimit. Siç shihet në Figurën 4.3.4, Përdorimi i Tokës 2020, ka disa qendra kryesore të transportit, të cilat gjithashtu do të strukturojnë rajonin urban Tiranë-Durrës.

### a) Qendrat e Mëdha

- Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës, i cili përfshin rrjete të rëndësishme ajrore, hekurudhore dhe rrugore
- Kryqëzimet e Bërxullit: përfshijnë rrjetet hekurudhore dhe rrugore
- Kryqëzimi i Kombinatit: përfshin rrjetet hekurudhore dhe rrugore
- Stacioni Hekurudhor i Tiranës: përfshin një hekurudhë kryesore brenda qytetit dhe kryqëzimet rrugore.

### b) Qendrat e Vogla

Qendrat e vogla përfshijnë të gjitha nivelet e rëndësishme metropolitane dhe bashkiake të hekurudhave, kryqëzimet rrugore dhe të terminaleve. Ato duhet të përfshijnë objektet e transportit publik të Bashkisë dhe shërbimet në nivel kombëtar.



Burimi: Përdorimi i Përgjithshëm i Tokës në 2020

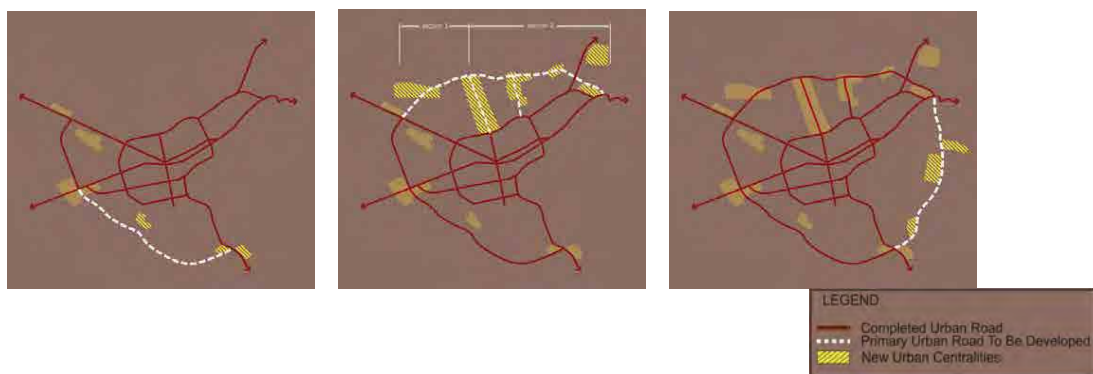
**Figura 4.3.4 Vendndodhja e Qendrave dhe Rrjeteve Kryesore të Transportit**

## 3) Zhvillimi i Unazës së Jashtme

Unaza e jashtme u propozua si vektor strategjik për zhvillimin e zonave të reja për qytetin. Ndërtimi i segmentit perëndimor të unazës së jashtme, i cili është një hap logjik, që ul

trafikun tranzit në qendër të Tiranës, tashmë ka përforcuar potencialet ekzistuese të zhvillimit në pjesën perëndimore të qytetit, përkatësisht në zonën e ish-aeroportit dhe vendbanimet joformale të Kasharit. Pjesët e mbetura do të zhvillohen si më poshtë, Figura 4.3.5.

- Ndërtimi i segmentit jugor të unazës, tani është vendosur dhe programuar; ai do të sigurojë lidhjen nga Perëndimi për në Farkë dhe nxit e strukturon zhvillimin e kësaj zone.
- Ndërtimi i pjesës veriore të unazës do të sillte një mundësi për të zhvilluar pjesën veriore të qytetit përgjatë Lumit të Tiranës, duke rritur imazhin e saj dhe integrimin në strukturën urbane, ndërsa rritet dukshëm sipërfaqja e tokës e përshtatshme për zhvillim.
- Hapi i tretë, do të nxisë përmirësimin e pjesës lindore të qytetit, pjesërisht ridrejtëpeshimin e zhvillimit urban dhe nxitjen e një harmonizimi të mirë të aktiviteteve të banimit dhe aktiviteteve të tjera në të gjithë zonën urbane.



Burimi: PPRrT (2009)

**Figura 4.3.5 Zhvillimi i Unazës së Jashtme**

#### 4) Lëvizshmëri e Qëndrueshme

Qëllimet strategjike të propozuara për lëvizshmëri të qëndrueshme ishin:

- Për të përforcuar transportin publik me autobusë, duke mbajtur linjën hekurudhore ekzistuese rezervë, me kalim nga qendra e Tiranës në Durrës.
- Për të nxitur lëvizjen "e butë", që është veçanërisht e përshtatshme për një qytet të madhësisë së Tiranës.
- Për të zhvilluar në mënyrë strategjike objektet publike të parkimit dhe të vendosë rregulla, që e kufizojnë numrin e vendeve të parkimit, që do të ofrohen nga banesat ose vendet e punës, në mënyrë që të kontrollohet rritja e trafikut të automjeteve në qendër të qytetit.
- Për të menaxhuar trafikun përmes përcaktimit të një rrjeti rrugor hierarkik me funksione të përcaktuara qartë për secilën lidhje rrugore.

Edhe pse në mungesë të një vendimi të qartë politik, PPRrT e quan këtë strategji të përgjithshme të transportit si të pashmangshme për Tiranën për dy arsye kryesore: 1) sepse alternativa e zgjerimit të ndjeshëm të rrjetit rrugor është thjesht e pamundur për shkak të mungesës së hapësirës në qytet; 2) sepse institucionet ndërkombëtare me të cilat Shqipëria po bashkëpunon për financimin e investimeve themelore do të këmbëngulin për të pranuar tërësisht standardet e zhvillimit të qëndrueshëm, që nënkupton politikat e përshkruara të transportit.

#### 4.3.4 Projektet Strategjike të Bashkisë

Në vijim po japim projektet strategjike, që janë zbatuar nga Bashkia e Tiranës. Edhe pse hollësitë nuk janë qartësuar ende, këto projekte do të trajtohen si të dhëna për planifikimin e zhvillimit të transportit publik në këtë Studim.

- Zhvillimi i terminalit të transportit intermodal së bashku me zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës
- Zgjatimi në veri të Tiranës i Shëtitores kryesore dhe rehabilitimi i Lumit të Tiranës
- Zhvillimi i dy linjave të tramvajit: lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat) dhe veri-jug (Terminali Transportit Intermodal - Qyteti i Studentëve)
- Zhvillimi i Kontrollit të Trafikut Urban (KTU)
- Parku Industrial - Zhvillim dhe Kërkim (Tekno – Park i Tiranës)

#### 4.3.5 Aktivitetet e Donatorëve të Tjerë për Rugët dhe Transportin Urban

Përfshirja e disa donatorëve për të financuar studimet e kaluara dhe zbatimin e projekteve, që kanë të bëjnë me aspekte të ndryshme të sistemit të transportit të Tiranës po luajnë një rol të rëndësishëm në arritjen e politikave të propozuara.

##### (1) Banka Botërore

Plani Strategjik për Tiranën e Madhe (2002) është pjesë e Projektit të Menaxhimit të Tokës Urbane (PMTU), e cila është financuar nga Banka Botërore.

Për më tepër, Banka Botërore do të investojë 20 milionë dollarë në zgjerimin e Portit të Durrësit për modernizimin e kapaciteteve të trajtimit dhe futjen e llojeve të reja të transportit, e cila do të shkurtonte kohën e trajtimit të mallrave.

##### (2) BERZH

Pjesë të Unazës së Mesme, në një gjatësi të përgjithshme prej 3,3 km, janë rikonstruktuar me një kredi nga BERZH (Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim) gjatë periudhës 2000 - 2010.

"Strategjia e Transportit të Qëndrueshëm Bashkiak të Tiranës" (2009), e cila është financuar nga BERZH, ishte një studim i rëndësishëm, që ndihmoi për të përgatitur PPRrT (2009). Në këtë studim, ishte përgatitur gjithashtu, një dosje tenderi për Kontrollin e plotë të Trafikut Urban (KTU) dhe Tirana tani është duke zhvilluar dhomën e parë të kontrollit të menaxhimit të trafikut në Shqipëri.

Studimi për Unazën e Jashtme të Tiranës, seksioni jugor i së cilës është në ndërtim e sipër, u financua nga BERZH në vitin 2009.

##### (3) BE

Që nga viti 1991 BE (Bashkimi Evropian), nëpërmjet programeve të ndryshme të asistencës ka investuar 6,8 miliardë euro për Ballkanin Perëndimor. Në vitin 2000 ndihma për rajonin ishte strukturuar përmes një programi të ri të quajtur AKRZhS (Asistenca Komunitare për Rindërtim, Zhvillim dhe Stabilizim) e miratuar me Rregulloren e Këshillit (RrK) Nr. 2666/2000 më 5 dhjetor 2000.

Objektivi më i madh i programit AKRZhS është të mbështesë pjesëmarrjen e vendeve të Ballkanit Perëndimor (Shqipëri, Bosnje dhe Hercegovinë, Kroaci, Serbi, Kosovë, Mali i Zi dhe ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë) në Procesin e Stabilizim-Asociimit (PSA).

Në sektorin e transportit, sipas programit AKRZhS për Shqipërinë, në vitin 2009, ka pasur një studim të quajtur "Rrjeti Hekurudhor Shqiptar: Infrastruktura dhe Projekti për Përmirësimin e Sinjalistikës". Përveç kësaj, veçanërisht për Tiranën, kohët e fundit përfundoi një studim i gjerë i rajonit Tiranë-Durrës ("Zhvillimi i Qëndrueshëm dhe i Integruar i Rajonit Tiranë-Durrës", 2008), i cili synon të ndihmojë autoritetet për të arritur zhvillim "të qëndrueshëm dhe të integruar" të rajonit urban.

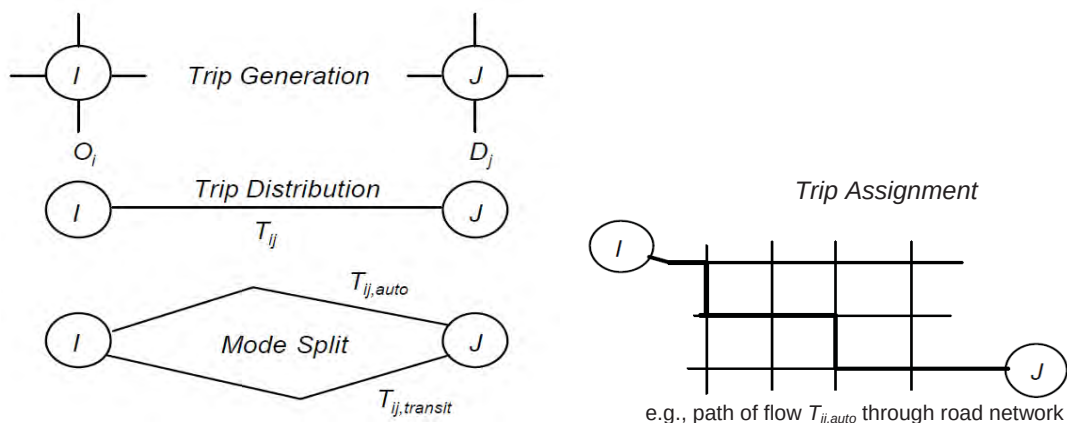
Përveç programit AKRZhS, nga BE u financua edhe kryerja e SUSTRAFFTIA (2007) për Tiranën. Për më tepër, Rishikimi i Parë Pesëvjeçar i ANTP1, (ANTP2) në vitin 2010, në nivel kombëtar, u financua po nga BE-ja.

## 4.4 Parashikimi i Kërkesës së Transportit

### 4.4.1 Zhvillimi i Modeleve të Parashikimit

#### (1) Të përgjithshme

Në thelb, parashikimi i kërkesës së trafikut në të ardhmen është bërë duke zbatuar metodologjinë konvencionale me katër hapa: modeli i gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimit, modeli i shpërndarjes së udhëtimit, modeli i ndarjes së mënyrës së udhëtimit dhe modeli i përcaktimit të udhëtimit. Këto hapa mund të grupohen në dy: hapa për të ndërtuar modele për vlerësimin e ardhshëm të matricës (OD) origjinë-destinacion dhe për vlerësimin e vëllimeve të trafikut në rrjet. Hapi i mëparshëm përfshin modelin e gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimit, modelin e shpërndarjes së udhëtimit dhe modelin e ndarjes së mënyrës së udhëtimit dhe hapi i fundit modeli i përcaktimit të udhëtimit. Të dy hapat mund të zbatohen duke përdorur JICA STRADA, i cili është një software i integruar i zhvilluar nga JICA si një mjet për zhvillimin e modelit të parashikimit të kërkesës së transportit të bazuar në metodologjinë me katër hapa, siç është ilustruar në Figurën 4.4.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënim:  $i$  = Indeks, i përdorur për të treguar zonën e origjinës

$j$  = Indeks, i përdorur për të treguar zonën e vendmbërritjes

$O_i$  = Numri i udhëtimeve me origjinë zonën  $i$

$D_j$  = Numri i udhëtimeve me vendmbërritje zonën  $j$

$T_{ij}$  = Numri i udhëtimeve ("rrjedha") nga zona  $i$  e origjinës në zonën  $j$  të vendmbërritjes

$T_{ij,m}$  = Numri i udhëtimeve nga  $i$  në  $j$  duke përdorur mënyrën  $m$

**Figura 4.4.1 Katër Hapat e Modelimit të Kërkesës së Transportit**

#### 1) Modeli i Gjenerimit të Udhëtimit

Ky model është përdorur për të llogaritur numrin e përgjithshëm të udhëtimeve të prodhuara dhe të tërhequra për çdo zonë të analizës së transportit (ZAT). Ky model mund të përshkruhet nga një grup i modeleve të regresion lineare të udhëtimeve të gjeneruara dhe të tërhequra për çdo qëllim të udhëtimit me treguesit social-ekonomik për ZAT si ndryshore shpjeguese.

#### 2) Modeli i Shpërndarjes së Udhëtimeve

Objekti në një model shpërndarjeje është vlerësimi i matricës OD të udhëtimeve (ose fluksi) "shumë të ngjarë" ndërmjet ZAT-it të dhënë, origjinës dhe vendmbërritjen e njohur



për çdo ZAT (plus çdo shtesë përkatëse, informacioni i njohur). Për një model shpërndarjeje ka disa modele. Më popullori është modeli i gravitetit, i cili përbëhet nga udhëtimet që gjenerohen, tërhiqen si dhe pengesa, e cila mund të shprehet, si: largësi, kosto, kohë ose kosto e përgjithësuar (në të cilën koha e udhëtimit është kthyer në një vlerë monetare duke përdorur një "vlerë të kohës") ndërmjet ZAT-it.

### **3) Modeli i Ndarjes së Mënyrës së Transportit**

Modelet e ndarjes së mënyrës së transportit zbatohen pas shpërndarjes së udhëtimit. Prandaj, fluksi i OD i llogaritur nga modeli i shpërndarjes së udhëtimit është ndarë në disa mënyra transporti. Meqë flukset e OD janë të njohura, mund të llogaritet pengesa e tillë, si: koha e udhëtimit dhe shpenzimet për mënyrat konkurruese ndërmjet ZAT. Për më tepër, meqë janë të ndjeshëm ndaj pengesës nga modelet e ndarjes së mënyrës, ato mund të përdoren për të vlerësuar ndikimet e një game të gjerë të politikave të transportit, si shërbimet e përmirësuara të tranzitit (frekuenca, mbulimi, kohët e udhëtimit etj.), çmimi i rrugës, taksat e benzinës, politika e biletës së tranzitit dhe politika e çmimit të parkimit.

Në përgjithësi, të gjitha udhëtimet fillimisht janë të ndara në udhëtime në këmbë dhe udhëtime të motorizuara. Udhëtimet e motorizuara janë ndarë në transportin publik dhe automjetet private nga të cilat pjesa më e madhe janë makina private. Zakonisht kërkohet ndonjë përfaqësim i konkurrencës ndërmjet makinave private dhe transportit publik.

### **4) Modeli i Caktimit të Udhëtimit**

Në parashikim, rezultatet e kërkuara janë flukset zonë më zonë. Një model i caktimit të udhëtimit është ai, që cakton matricën OD për çdo mënyrë të krijuar nga një model i ndarjes së mënyrës së udhëtimit në një rrjet të transportit dhe llogarit vëllimin e trafikut në çdo link të rrjetit. Rrjeti i transportit është i përfaqësuar nga një grup i linkeve dhe nyjeve si një thjeshtëzim dhe abstraksion i rrjetit të vërtetë. Linket në përgjithësi, përkojnë me rrugët kryesore, linjat e tranzitit etj., ndërsa nyjet në përgjithësi përkojnë me kryqëzimet, ndalesat e tranzitit apo stacionet etj. Baza e të dhënave të rrjetit e zhvilluar për këtë Studim përbëhet nga dy kategori, pra, një rrjet rrugor (i quajtur zakonisht rrjeti rrugor) dhe një rrjet i transportit publik (i quajtur zakonisht rrjeti i tranzitit).

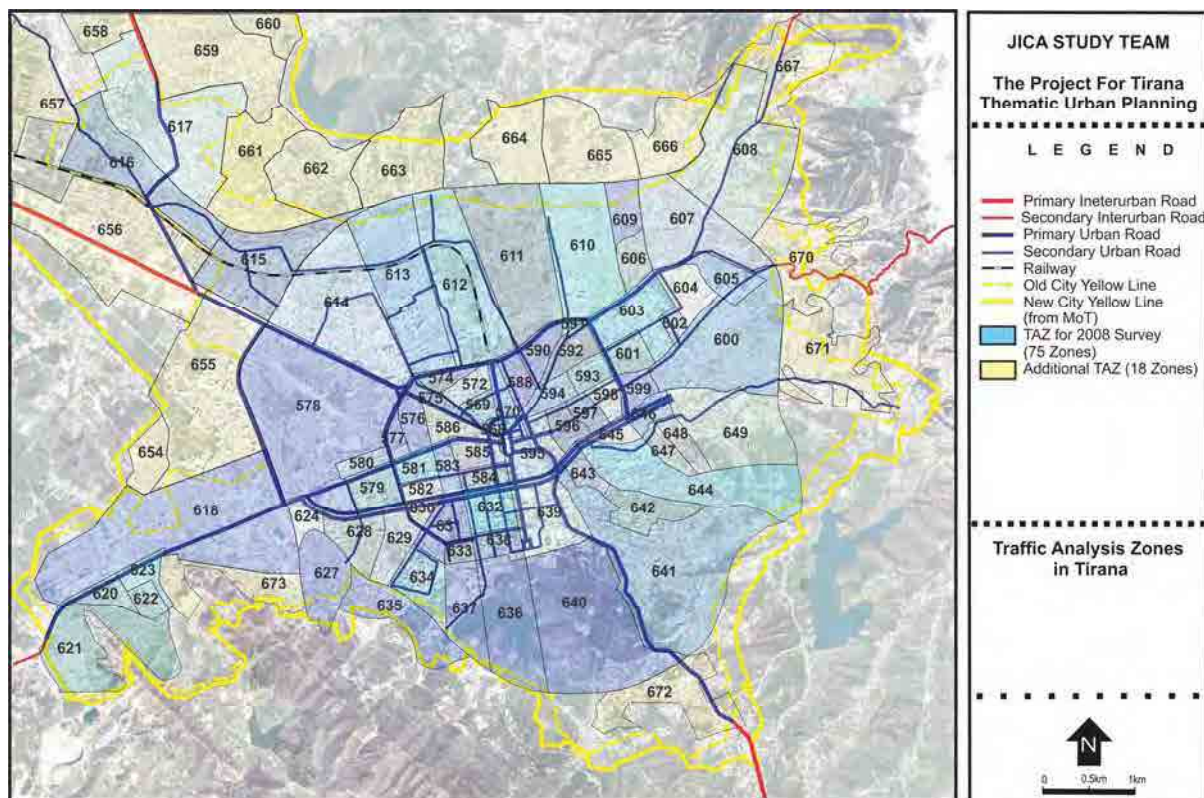
Çdo link rrugor në rrjet ka attribute për objektet e transportit dhe nivelet e shërbimit të tilla, si: shpejtësitë, kapacitetet, drejtimet dhe frekuencat e transportit publik. Atributet janë të specifikuar sipas klasave funksionale të rrugës: rrugë urbane kryesore, rrugë urbane dytësore dhe rrugë vendore. Shpejtësia e udhëtimit në çdo link ndryshon në varësi të ndryshimeve në vëllimin e trafikut, bazuar në ekuacionin e saj SSH apo lakoren vëllim-vonesë, e cila parashikon kohën e udhëtimit apo shpejtësinë (V: Shpejtësia) si një funksion i vëllimit të linkut (S: sasia). Pastaj, modeli gjen rrugën (t) nëpër rrjet ku udhëtimet nga *i* në *j* kanë më shumë mundësi për tu marrë dhe përcakton kohën më të shkurtër ndërmjet zonave të OD. Vëllimi i udhëtimeve midis zonave OD është caktuar mbi bazën e rrugës më të shkurtër, si dhe në linket korresponduese.

## **(2) Modelet e Parashikimit të Kërkesës**

Për të zhvilluar modelet e parashikimit të kërkesës për Tiranën, është kryer një anketim në familje nga fundi i shtatorit deri në tetor 2008, që përfshin si udhëtimin ashtu edhe



informacionin social-ekonomik të 7 000 personave të marrë nga 75 ZAT (Figura 4.4.2). Ky anketim u shfrytëzua si e vetmja bazë të dhënash që ishte në zotërim. Meqenëse anketuesi i pyeti të anketuarit për udhëtimet e tyre të kryera vetëm për tri orë midis orëve 6:00 dhe 9:00, modelet e parashikimit të kërkesës janë zhvilluar vetëm për orët e pikut të mëngjesit. Për më tepër, meqë ajo është modeluar vetëm për orët e pikut të mëngjesit, është hamendësuar se të gjitha qëllimet e udhëtimeve të kryera janë vetëm nga shtëpia në punë, shkollë, dhe vende të tjera. Prandaj, udhëtimet jo me bazë shtëpinë, si psh. udhëtimet për biznes, të cilat zënë një pjesë të ndjeshme nuk janë përfshirë në modelet e parashikimit të kërkesës.



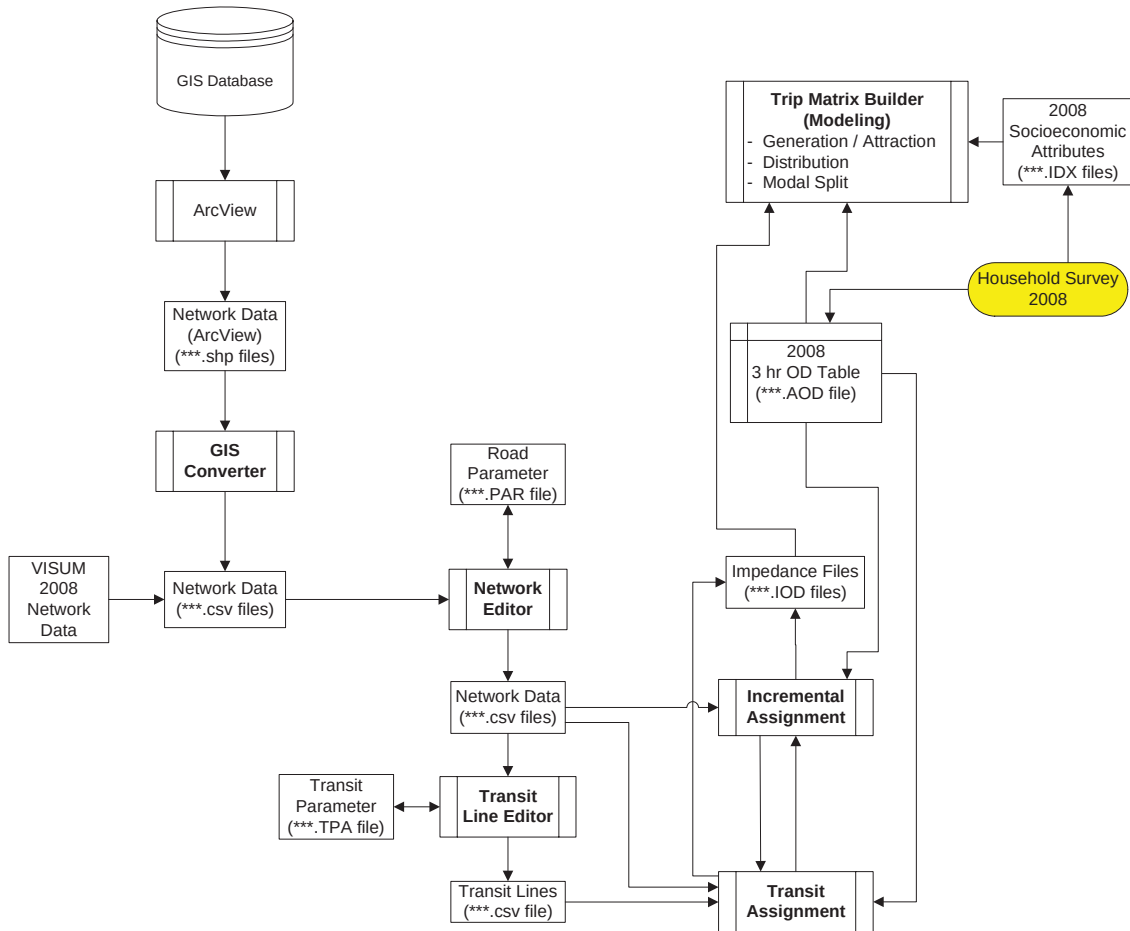
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.2 Zonat e Analizës së Transportit (ZAT) në Tiranë**

Edhe pse ka kaluar pak kohë nga kryerja e vrojtimit të udhëtimit të personit, besohet se modelet e parashikimit të kërkesës së udhëtimit duhet të mbeten të pandryshuara me parametrat fiks gjatë një periudhe kohore, për aq kohë sa konteksti i shoqërisë nuk do të ndryshojë. Megjithatë, një anketë për udhëtimin e personit në shkallë të plotë me të cilën kërkesa e përditshme e udhëtimit mund të jetë modeluar është thelbësore për planifikimin e transportit të Tiranës, dhe kjo duhet të kryhet rregullisht në intervale prej 5-10 vjet, sidomos në një zonë urbane që është duke u zhvilluar dhe zgjeruar në madhësi.

Fluksi i kërkesës për modelimin e udhëtimit duke përdorur informacionin e udhëtimit dhe atë social-ekonomik në vitin 2008 është paraqitur në Figurën 4.4.3. Për caktimin e udhëtimit, është i nevojshëm zhvillimi i rrjetit. Edhe pse rrjeti bazë i zhvilluar për modelimin mund të bëhet nga kthimi i të dhënave nga formati GIS në formatin e STRADA-s, të dhënat e rrjetit të vitit 2008

nga studimi<sup>2</sup> i mëparshëm, që ishte formatuar për një tjetër program tregtar të modelimit (VISUM) është përdorur në këtë Studim. Si për zhvillimin e katër hapave të modeleve të parashikimit të kërkesës, të dhënat e Anketës në Familje luajnë një rol kyç si inpute të attributeve zonale social-ekonomike dhe matricat OD të udhëtimit.



Shënim: Fjalët e theksuara tregojnë modulet e programit të JICA STRADA-s.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.3 Organigrama për Modelimin e Kërkesës së Udhëtimit për vitin 2008**

### 1) Modeli i Gjenerimit të Udhëtimit

Gjenerimi dhe tërheqja e udhëtimit e çdo ZAT mund të modelohet duke vlerësuar "të përshtatet më mirë" marrëdhënien lineare ndërmjet numrit të udhëtimeve të tanishme të vëzhguara për çdo qëllim dhe treguesit social-ekonomik të çdo zone. Në hollësi të mëtejshme, gjenerimi dhe tërheqja e udhëtimit mund të vlerësohet nga futja e variablave shpjegues (dmth., treguesit social-ekonomik) e çdo zone në formulat e mëposhtme:

$$P_i^k = \beta_0 + \sum_n \beta_i x_i$$

$$A_j^k = c_0 + \sum_n c_i x_i$$

<sup>2</sup> APRI Spa and T Bridge (2009), *Municipal Roads Sustainable Transport Strategy*, Funded by EBRD.

ku,

- $P_i^k$  : Gjenerimi i udhëtimit të zonës  $i$  me qëllimin  $k$   
 $A_j^k$  : Tërheqja e udhëtimit të zonës  $i$  me qëllimin  $k$   
 $x_i$  : Variabël i tillë si popullsia e zonës  $i$   
 $\beta, c$  : Koeficientë

Tabela e mëposhtme tregon parametrat e këtyre modeleve. Largësia është përdorur për të shprehur pengesën ndërmjet ZAT për modelimin e shpërndarjes së udhëtimit.

**Tabela 4.4.1 Parametrat e Modelit të Gjenerimit dhe Tërheqjes së Udhëtimit**

| Gjenerim/<br>Tërheqje | Qëllimi i<br>Udhëtimit       |            | Konstante | Popullsia | Nr. i<br>Punonjësve<br>në Vendet e<br>Banimit | Nr. i<br>Punonjësve<br>(Punëve)<br>në Vendlin<br>e Punës | Nr. i<br>Studentëve<br>Punonjësve<br>në Vendet e<br>Banimit | Nr. i<br>Studentëve<br>në Shkollë | Koeficienti i<br>korrelacionit |
|-----------------------|------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Gjenerim              | Shtëpi-Punë                  | Koeficient | 22,12     |           | 0,8250                                        |                                                          |                                                             |                                   | 0,991                          |
|                       |                              | t-vlerë    |           |           | 61,2                                          |                                                          |                                                             |                                   |                                |
|                       | Shtëpi -<br>Shkollë          | Koeficient | 24,07     |           |                                               |                                                          | 0,7514                                                      |                                   | 0,992                          |
|                       |                              | t-vlerë    |           |           |                                               |                                                          | 66,3                                                        |                                   |                                |
|                       | Shtëpi-<br>Vende të<br>Tjera | Koeficient | 120,85    | 0,0623    |                                               |                                                          |                                                             |                                   | 0,692                          |
|                       |                              | t-vlerë    |           | 8,1       |                                               |                                                          |                                                             |                                   |                                |
| Tërheqje              | Shtëpi-Punë                  | Koeficient | 64,90     |           |                                               | 0,9592                                                   |                                                             |                                   | 0,999                          |
|                       |                              | t-vlerë    |           |           |                                               | 187,4                                                    |                                                             |                                   |                                |
|                       | Shtëpi -<br>Shkollë          | Koeficient | 25,39     |           |                                               |                                                          |                                                             | 0,8317                            | 0,999                          |
|                       |                              | t-vlerë    |           |           |                                               |                                                          |                                                             | 209,0                             |                                |
|                       | Shtëpi-<br>Vende të<br>Tjera | Koeficient | 264,01    |           |                                               | 0,1042                                                   |                                                             |                                   | 0,415                          |
|                       |                              | t-vlerë    |           |           |                                               | 3,8                                                      |                                                             |                                   |                                |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

## 2) Modeli i Shpërndarjes së Udhëtimit

Modeli i shpërndarjes së udhëtimit llogarit numrin e udhëtimeve të shpërndara për një kombinim të zonave të origjinës dhe vendmbërritjes, dmth, matricat OD, bazuar në gjenerimin dhe tërheqjen e udhëtimit e çdo ZAT të marra nga hapi i mëparshëm. Megjithatë ka disa modele shpërndarjeje, një nga më të përdorurit është modeli i gravitetit, i cili mund të shprehet me formulën:

$$T_{ij} = k \cdot \frac{P_i^a \cdot A_j^b}{d_{ij}^c}$$

ku,

- $T_{ij}$  : Shpërndarja e udhëtimit ndërmjet zonave  $i$  dhe  $j$   
 $P_i$  : Gjenerimi i udhëtimit i zonës  $i$   
 $A_j$  : Tërheqja e udhëtimit të zonës  $j$   
 $d_{ij}$  : Pengesa ndërmjet zonave  $i$  dhe  $j$   
 $a, b, c$  : Parametrat  
 $k$  : Konstante

Tabela e mëposhtme tregon parametrat e këtyre modeleve. Pengesat për modelin e

shpërndarjes së udhëtimit është shprehur në largësinë më të vogël ndërmjet çifteve të OD në rrjet, pra, të matricës largësi.

**Tabela 4.4.2 Parametrat e Modelit të Shpërndarjes së Udhëtimit**

| Qëllimi i Udhëtimit   | Variablat       | Gjenerim | Tërheqje | Pengesë  | Konstante | Koeficienti i korrelacionit |
|-----------------------|-----------------|----------|----------|----------|-----------|-----------------------------|
|                       |                 | <i>a</i> | <i>b</i> | <i>c</i> | <i>k</i>  |                             |
| Shtëpi-Punë           | Koeficient      | 0,4509   | 0,3058   | -0,0033  | 0,1998    | 0,5130                      |
|                       | <i>t</i> -vlerë | 22,7     | 14,8     | -1,7     |           |                             |
| Shtëpi -Shkollë       | Koeficient      | 0,4018   | 0,2415   | -0,1460  | 0,9636    | 0,5721                      |
|                       | <i>t</i> -vlerë | 13,2     | 11,6     | -4,6     |           |                             |
| Shtëpi-Vende të Tjera | Koeficient      | 0,3072   | 0,2704   | -0,2249  | 1,3366    | 0,4739                      |
|                       | <i>t</i> -vlerë | 8,9      | 7,6      | -4,9     |           |                             |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

### 3) Modeli i Ndarjes së Mënyrës

Modeli i shpërndarjes së udhëtimit të mëparshëm llogarit numrin e udhëtimeve, që do të bëhen ndërmjet ZAT. Modeli i ndarjes së mënyrës vlerëson mënyrat e transportit, që do të përdoren në udhëtimet ndërmjet ZAT.

Tirana është një qytet kompakt dhe bazuar në vrojtimin e transportit të kryer në vitin 2011, mënyra e ecjes në këmbë zë rreth 25% të të gjitha udhëtimeve ndërmjet qendrës së Tiranës dhe rrethinave. Kështu, janë hamendësuar tri mënyra kryesore: makinë (makina private), tranzit (transporti publik) dhe ecja në këmbë.

Gjendja e tanishme e praktikës në modelimin e ndarjes së mënyrës është që të përdorin mënyrën e zgjedhjes së mënyrës logit, i cili rrjedh nga parimet themelore të shërbimeve të rastit të zhvilluara në ekonomi dhe psikologji. Ai është shprehur si më poshtë:

$$P_{mt} = \frac{\exp(V_{mt})}{\sum_j \exp(V_{jt})}$$

ku,

$P_{mt}$  : Probabiliteti, që personi *t* do të zgjedhë mënyrën *m*

*j*: Mënyra që zotërojmë

$V_{mt}$  : Shërbimi sistematik i personit *t* për mënyrën *m*, e cila është hamendësuar

përgjithësisht si:

$$V_{mt} = c_0 + \sum_n c_i x_i$$

$x_i$  : Variabli tregues i atributit *i* (si: pengesa) i mënyrës *m*

*c* : Koeficient

Siç u përmend më herët, në këtë studim janë përcaktuar tri modele të ndryshme të ndarjes për tri qëllimet e udhëtimit. Për më tepër, kostoja e përgjithshme, në të cilën koha e udhëtimit është konvertuar në një vlerë monetare dhe është përfshirë duke përdorur një "vlerë të kohës", është përdorur për të shprehur pengesat nga makinat dhe tranziti midis ZAT. Tabela e mëposhtme tregon parametrat e këtyre modeleve.

**Tabela 4.4.3 Parametrat e Modelit të Ndarjes së Mënyrës**

| Qëllimi i Udhëtimit   | Variablat  | Pengesat |         |         |
|-----------------------|------------|----------|---------|---------|
|                       |            | makinë   | tranzit | Ecje    |
| Shtëpi-Punë           | Koeficient | -2.8101  | -0.6220 | -0.7558 |
|                       | t-vlerë    | -1.3     | -1.9    | -6.2    |
| Shtëpi -Shkollë       | Koeficient | -12.3343 | -0.0145 | -0.3360 |
|                       | t-vlerë    | -2.4     | -0.3    | -2.2    |
| Shtëpi-Vende të Tjera | Koeficient | -17.6609 | -0.0419 | -0.3169 |
|                       | t-vlerë    | -2.4     | -1.0    | -1.4    |

Shënim: Konstantja është hamendësuar si 0.

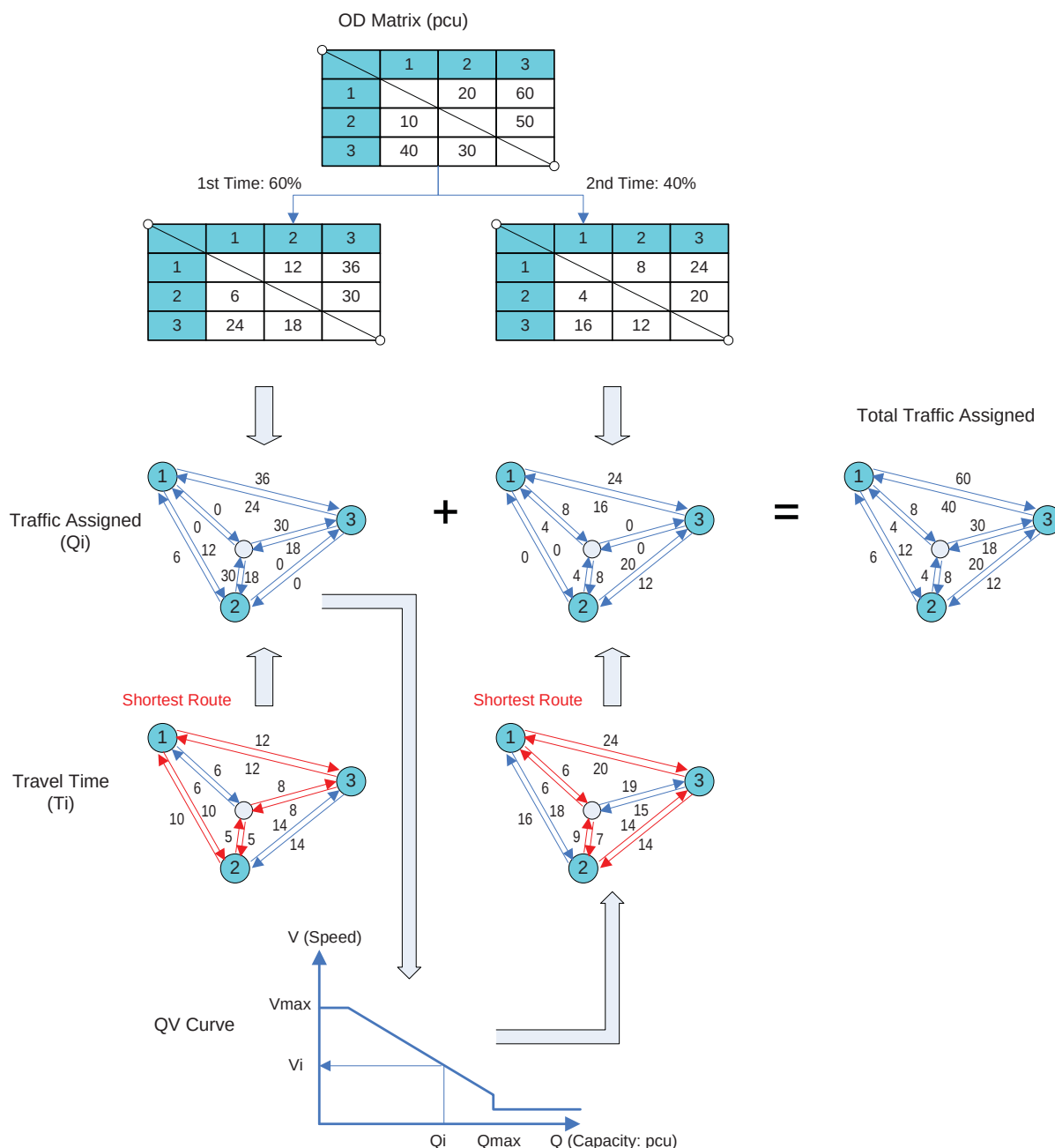
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

#### 4) Caktimi i Udhëtimit

Ka dy mënyra themelore për caktimin e udhëtimit: System Optimization (SO), i cili cakton flukset OD në rrugët në mënyrë që të ulë kohën e udhëtimit në sistem dhe User Equilibrium (UE), e cila cakton flukset OD në mënyrë që asnjë përdorues i sistemit nuk mund të ndryshojë në mënyrë të njëanshme rrugët duke përmirësuar kohën e tij/saj të udhëtimit. SO punon për shumë mallra, megjithatë, ajo nuk përshkruan mirëzgjedhjen e rrugës nga njeriut. Ndërkohë, ky i fundit, UE është një kusht drejtpeshimi, kështu, asnjë përdorues nuk do t'i ndërrojë rrugët vullnetarisht, sepse asnjë përdorues nuk mund të përmirësojë kohën e tij/saj të udhëtimit.

Në këtë studim, për caktimin e trafikut në rrjetin rrugor, është përdorur moduli tradicional i përcaktimit rritës (incremental assignment) në JICA STRADA. Përcaktimi rritës (incremental assignment) ndan udhëtimet OD në matricë brenda rritjeve të duhura dhe cakton çdo rritje të rrugës më të shkurtër me koston më të ulët.

Në Figurën 4.4.4 është ilustruar një shembull i përcaktimit rritës (incremental assignment). Në këtë shembull, matrica OD është e ndarë në 60% për herën e parë dhe 40% për herën e dytë. Së pari, koha e udhëtimit me shpejtësitë e fluksit të lirë në çdo link është llogaritur dhe rrugët ndërmjet zonave për kohën më të shkurtër të udhëtimit janë gjetur, siç tregohet nga vijat e kuqe në figurë. Së dyti, udhëtimet në matricën e parë OD janë caktuar në bazë të rrugëve më të shkurtra dhe koha e udhëtimit në çdo link është rillogaritur me vëllimin e trafikut të bazuar në funksionin vëllim-vonesë (ose lakorja SV) e parapërcaktuar për çdo link. Kjo përsëritje është bërë në mënyrë të vazhdueshme derisa të plotësohet llogaritja e kohëve të përcaktuara, në këtë shembull janë arritur dy herë dhe të gjitha flukset e çifteve OD janë caktuar në rrjet.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.4 Shembull i Përcaktimit Rritës (Incremental Assignment)**

Përcaktimi i rrjetit të tranzitit zakonisht, nuk është subjekt i mbingarkesës, edhe pse autobusët konvencionalë mund të ndikohen nga mbingarkesa. Kështu, procedura e përdorur zakonisht është një metodë “e gjitha ose asgjë”. Kjo është, nëse nuk ka efekte mbingarkese, në thelb ajo merr UE, duke nënkuptuar se do të jetë një rrugë e vetme “e mirë” për çdo përdorues tranziti dhe se çdo përdorues tranziti do të përdori atë rrugë dhe asnjë tjetër. Përndryshe, një rastësi, mund të merret metoda me shumë-rrugë edhe pse ajo është më e rëndë nga ana kompjuterike. Në çdo rast, faktorë të tillë, si kohët e hyrjes/daljes së ecjes, në rrjetin tranzit, kohët e pritjes (si një funksion i frekuencave) dhe kohët e transferimit duhet të llogariten në përcaktimin e tranzitit.

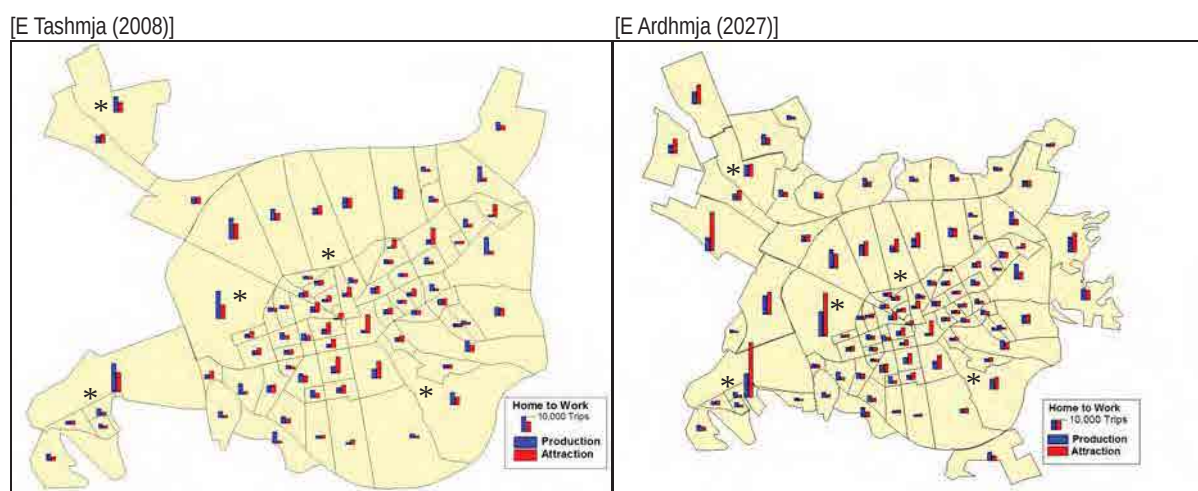


#### 4.4.2 Parashikimi i Kërkesës

##### (1) Vlerësimi i Udhëtimeve Gjithsej dhe Matricës OD

Viti i synuar për kërkesën e parashikimit është vendosur 2027, i cili gjithashtu është i njëjtë si viti i synuar afatgjatë në këtë Studim. Së pari, udhëtimet e gjeneruara dhe të tërhequra për çdo ZAT janë llogaritur me anë të modelit të gjenerimit të udhëtimit, e cila merr atributet zonale social-ekonomike të projektuara në kapitullin e mëparshëm, si inpute. Gjenerimet e udhëtimeve shtëpi-punë, shkollë-punë dhe shtëpi-vende të tjera në orët e pikut në mëngjes (6:00-09:00) sipas ZAT janë paraqitur përkatësisht në Figurën 4.4.5, Figurën 4.4.6 dhe Figurën 4.4.7.

Në përgjithësi, zonat e mëdha kanë një numër të madh të gjenerimit të udhëtimeve në përputhje me rrethanat. Megjithatë, brenda ZQB mund të shihet ku tërheqja e kalon gjenerimin për zonat e udhëtimeve shtëpi-punë dhe shtëpi-vende të tjera, si dhe nën qendrat e caktuara nga Bashkia, si: ish-Stacioni Hekurudhor, Zona e Spitalit Universitar të Tiranës, Qytet Studenti, Fusha e Aviacionit, Kombinati, Kodër Kamza dhe zona përgjatë autostradës për në Durrës. Ka shumë udhëtime që vijnë në këto zona. Ndërkohë, udhëtimet shtëpi-shkollë tregojnë një prirje të ndryshme dhe zonat me universitete kanë tërheqje të lartë udhëtimesh.

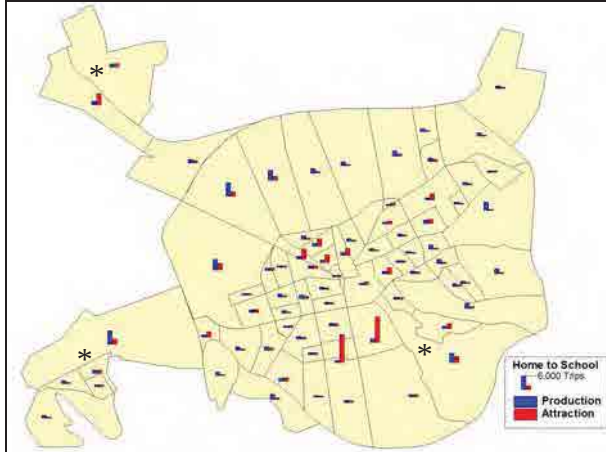


Shënim: \* tregon një nënqendër ku tërheqja e udhëtimit e kalon gjenerimin e udhëtimit në të ardhmen.

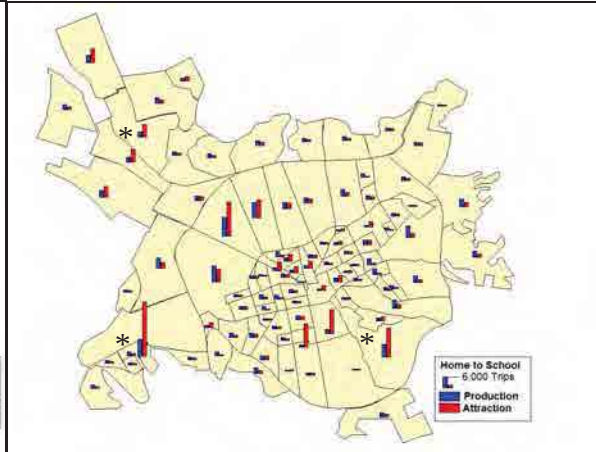
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.5 Gjenerimi i Udhëtimit Shtëpi-Punë sipas ZAT**

[E Tashmja (2008)]



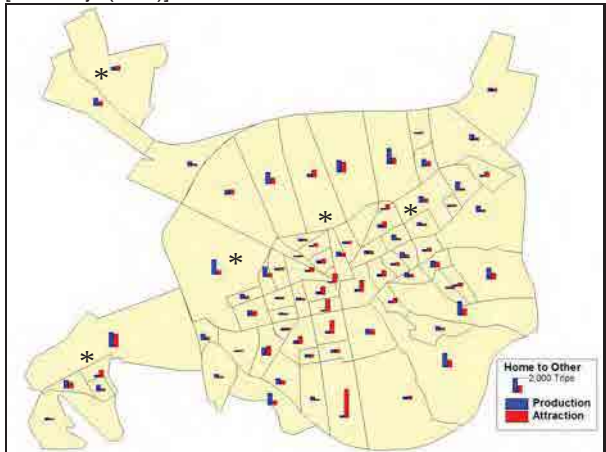
[E Ardhmja (2027)]



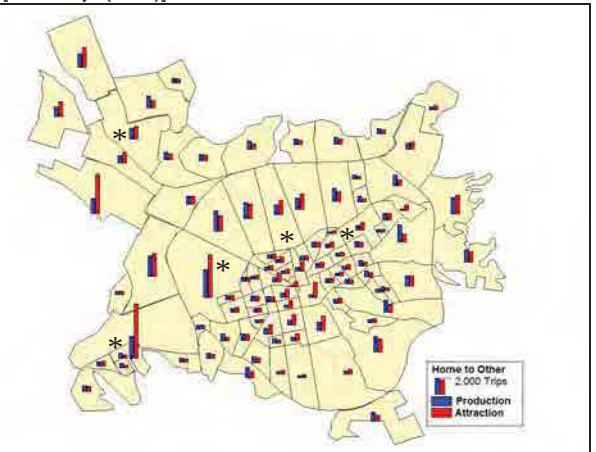
Shënim: \* tregon një nënqendër përkatëse ku tërheqja e udhëtimit e kalon gjenerimin e udhëtimit në të ardhmen.  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.6 Gjenerimi i Udhëtimit Shtëpi-Shkollë sipas ZAT**

[E Tashmja (2008)]



[E Ardhmja (2027)]



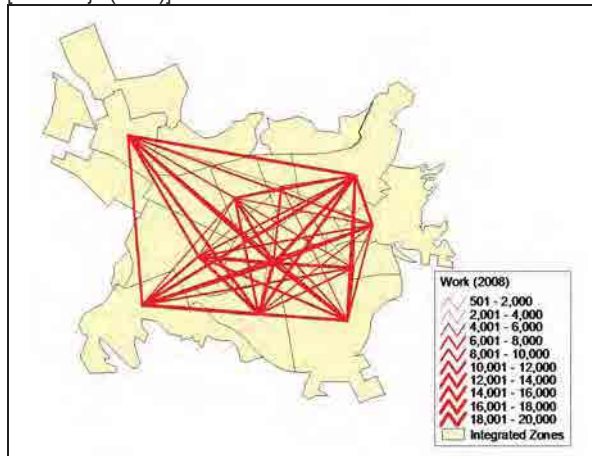
Shënim: \* tregon një nënqendër përkatëse ku tërheqja e udhëtimit e kalon gjenerimin e udhëtimit në të ardhmen.  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.7 Gjenerimi i Udhëtimit Shtëpi-Të Tjera sipas ZAT**

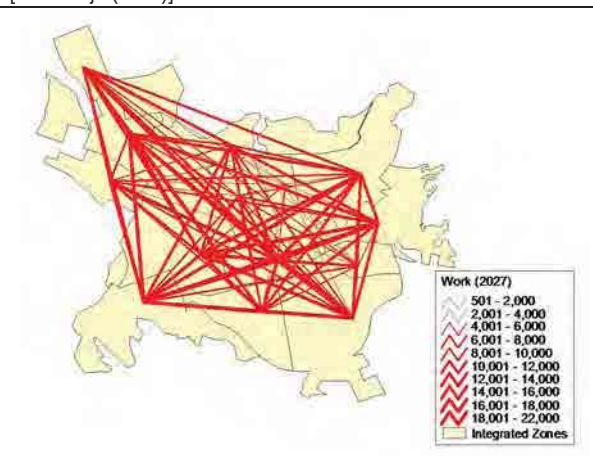
Numri i përgjithshëm i udhëtimeve të krijuara është shpërndarë në secilën zonë në raport me udhëtimet gjithsej të llogaritura nga modelët e gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimit. Shpërndarjet e sotme dhe në të ardhmen e udhëtimeve: shtëpi-punë, shtëpi-shkollë, shtëpi-vende të tjera në orët e pikut në mëngjes (6:00-09:00) ndërmjet zonave të integruara (11 zona për vitin 2008 dhe 14 zona për vitin 2027 bazuar në kufijtë e komunave ekzistuese dhe të minibashkive, përveç ZQB) janë ilustruar, përkatësisht, në Figurën 4.4.8, Figurën 4.4.9 dhe Figurën 4.4.10. Në përgjithësi, shumica e udhëtimeve përqendrohen në ZQB. Në të ardhmen, vërehen lëvizje të mëdha ndërmjet zonave të integruara në të gjithë Tiranën dhe rrethinat e saj dhe rritja e udhëtimeve drejt së ardhmes është shquar edhe për të tria qëllimet.



[E Tashmja (2008)]



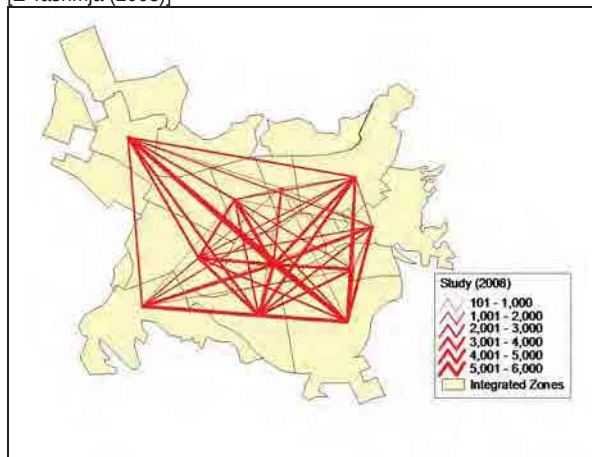
[E Ardhmja (2027)]



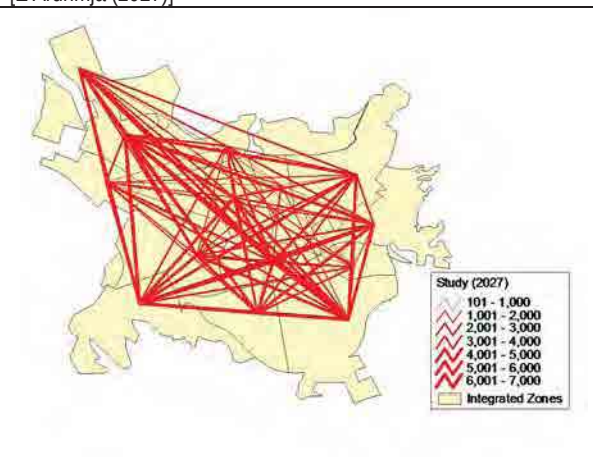
Shënim: Njësia: udhëtimet e njerëzve për 3 orë (6:00-9:00). Vijat me më pak se 500 udhëtime janë filtruar.  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figure 4.4.8 Itineraret e Dëshiruara Shtëpi-Punë, ndërmjet Zonave të Integruara**

[E Tashmja (2008)]



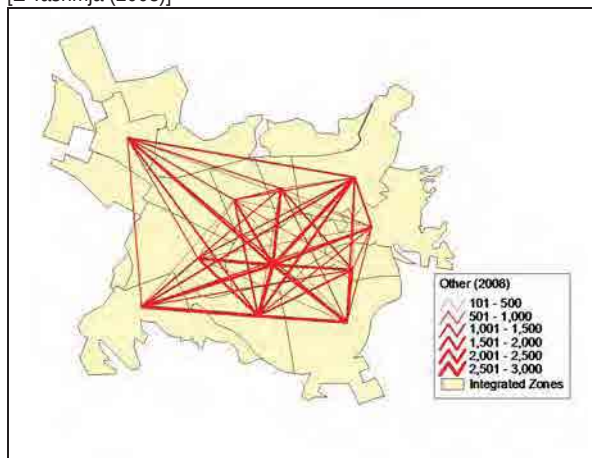
[E Ardhmja (2027)]



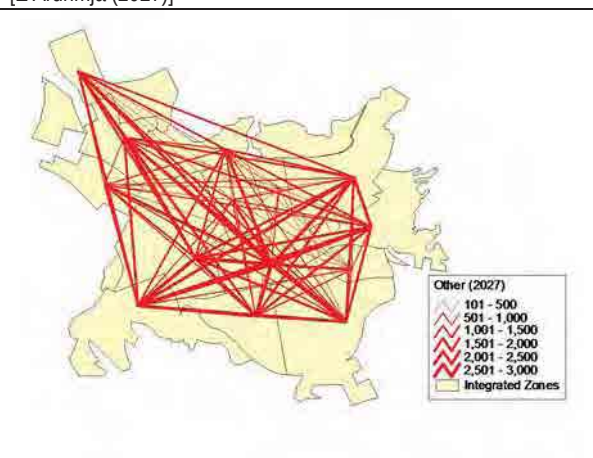
Shënim: Njësia: udhëtimet e njerëzve për 3 orë (6:00-9:00). Vijat me më pak se 100 udhëtime janë filtruar.  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figure 4.4.9 Itineraret e Dëshiruara Shtëpi-Shkollë, ndërmjet Zonave të Integruara**

[E Tashmja (2008)]



[E Ardhmja (2027)]



Shënim: Njësia: udhëtimet e njerëzve për 3 orë (6:00-9:00). Vijat me më pak se 100 udhëtime janë filtruar.  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

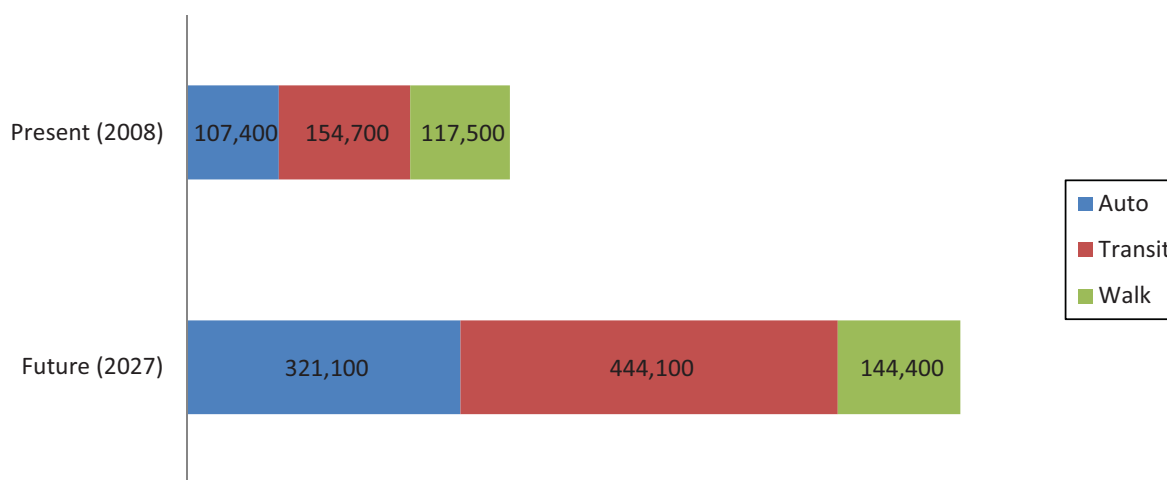
**Figure 4.4.10 Itineraret e Dëshiruara Shtëpi-Të Tjera, ndërmjet Zonave të Integruara**

Pastaj, matricat e mësipërme OD sipas qëllimit të udhëtimit janë ndarë në makinë, tranzit dhe ecje me këmbë përmes modelit të ndarjes së mënyrës. Udhëtimet gjithsej sot dhe në të ardhmen sipas qëllimit dhe nga mënyra në pikun e mëngjesit janë paraqitur në Tabelën 4.4.4. Në përgjithësi, numri i përgjithshëm i udhëtimeve në Tiranë në orët e pikut në mëngjes (6:00-09:00) do të rritet ndjeshëm në të ardhmen. Rritja nga 2008-2027 është vlerësuar të jetë rreth 2,4 herë. Në termat e raporteve të mënyrës, dy mënyrat: makinë dhe tranziti do të rrisin raportin, ndërsa mënyra e ecjes me këmbë do të ulë raportin e vet, ndërsa numri i përgjithshëm në vetvete do të rritet. Kjo mund të jetë për shkak se largësia mesatare e udhëtimit pritet të jetë më e gjatë, ndërsa zona metropolitane e Tiranës do të zgjerohet së bashku me zhvillimin e zonave të tjera përreth në të ardhmen. Do të bëhen udhëtime shtesë ose nga makinat ose nga tranziti. Kështu, në të ardhmen pritet rritje e ndjeshme në makina dhe tranzit dhe rritja ekonomike vlerësohet të jetë rreth tri herë.

**Tabela 4.4.4 Parashikimi i Udhëtimeve të Përgjithshme Sot dhe në të Ardhmen gjatë Orëve Pik të Mëngjesit (6:00-9:00)**

| Qëllimi i Udhëtimit | Udhëtimet e Sotme të Njerëzve (2008) |                  |                  |                   | Udhëtimet e Ardhshme të Njerëzve (2027): Rasti "Pa bërë gjë" |                  |                  |                   |
|---------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
|                     | Makinë                               | Tranzit          | Me këmbë         | Të gjitha         | Makinë                                                       | Tranzit          | Me këmbë         | Të gjitha         |
| Shtëpi - Punë       | 97 000<br>(37%)                      | 103 500<br>(40%) | 60 400<br>(23%)  | 260 900<br>(100%) | 295 300<br>(47%)                                             | 265 300<br>(42%) | 72 900<br>(12%)  | 633 600<br>(100%) |
| Shtëpi - Shkollë    | 5 600<br>(8%)                        | 39 900<br>(55%)  | 27 000<br>(37%)  | 72 500<br>(100%)  | 20 900<br>(11%)                                              | 119 300<br>(64%) | 45 900<br>(25%)  | 186 100<br>(100%) |
| Shtëpi - Të tjera   | 4 800<br>(10%)                       | 11 300<br>(24%)  | 30 200<br>(65%)  | 46 300<br>(100%)  | 4 900<br>(5%)                                                | 59 500<br>(66%)  | 25 600<br>(28%)  | 89 900<br>(100%)  |
| Gjithsej            | 107 400<br>(28%)                     | 154 700<br>(41%) | 117 500<br>(31%) | 379 700<br>(100%) | 321 100<br>(35%)                                             | 444 100<br>(49%) | 144 400<br>(16%) | 909 600<br>(100%) |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.11 Udhëtimet e Përgjithshme Sot dhe në të Ardhmen sipas Mënyrës**

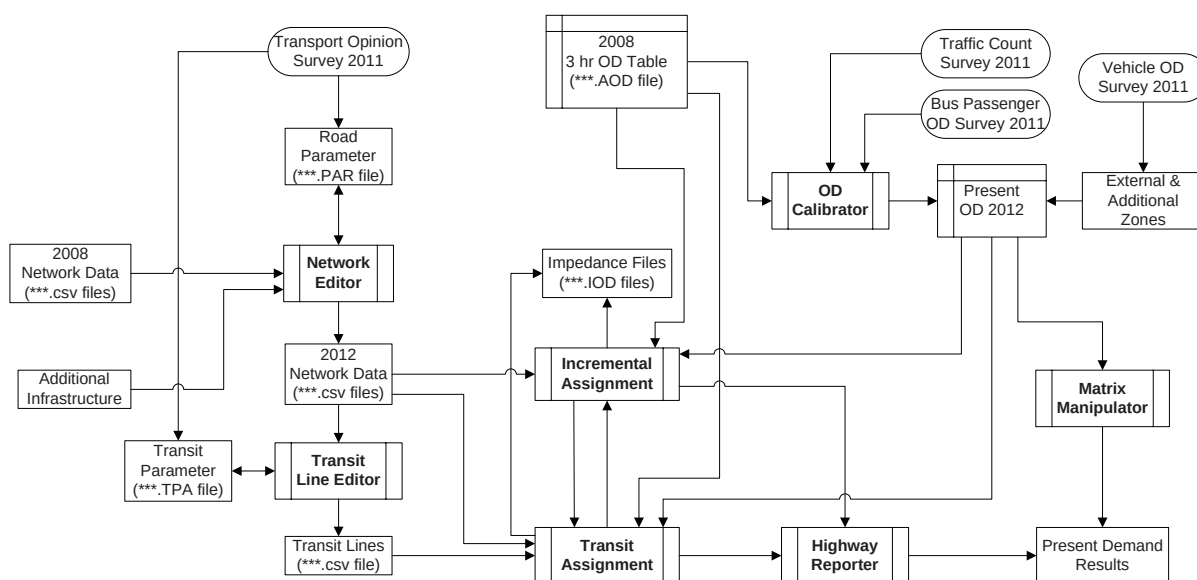
## (2) Përcaktimi i Udhëtimit

Kur kërkesa e udhëtimit, që quhet matrica OD, është llogaritur dhe është zhvilluar një rrjet,

kërkesa e trafikut në rrjet mund të parashikohet. Nënkapitulli tregon rezultatet e një vlerësimi të këtyre rasteve:

- Rasti i “vitit të tanishëm”: Përcakton kërkesën e udhëtimit të tanishëm në rrjetin rrugor të vitit që jemi (dmth, 2012). Kjo do të jetë baza për vlerësimin e alternativave.
- Rasti “Pa bërë gjë”: Përcakton kërkesën e udhëtimit për të ardhmen në rrjetin rrugor të “vitit të tanishëm”. Ky është një rast imagjinar dhe mund të zbulojë nevojën e ndërtimit të rrugëve dhe përmirësimin për të përmbushur kërkesat në të ardhmen.

Sa për zhvillimin e rastit të “vitit të tanishëm”, matricat OD nga “Anketimi në Familje” në vitin 2008 janë përditësuar për vitin 2012, bazuar në të dhënat e anketimeve: “Anketimi i Numërimit të Trafikut”, “Anketimi i OD së Automjeteve” dhe “Anketimi i OD së Udhëtarëve të Autobusëve”, të kryera në vitin 2011, siç ilustron Figura 4.4.12. Për më tepër, në rrjet janë shtuar ZAT shtesë rreth qytetit të Tiranës, i cili tani përbëhet nga 93 ZAT. Informacioni i kostos së udhëtimit nga “Anketimi i Opinioneve Publike” ka qenë gjithashtu një informacion hyrës në parametrat e rrjetit të makinave dhe të tranzitit në JICA STRADA.



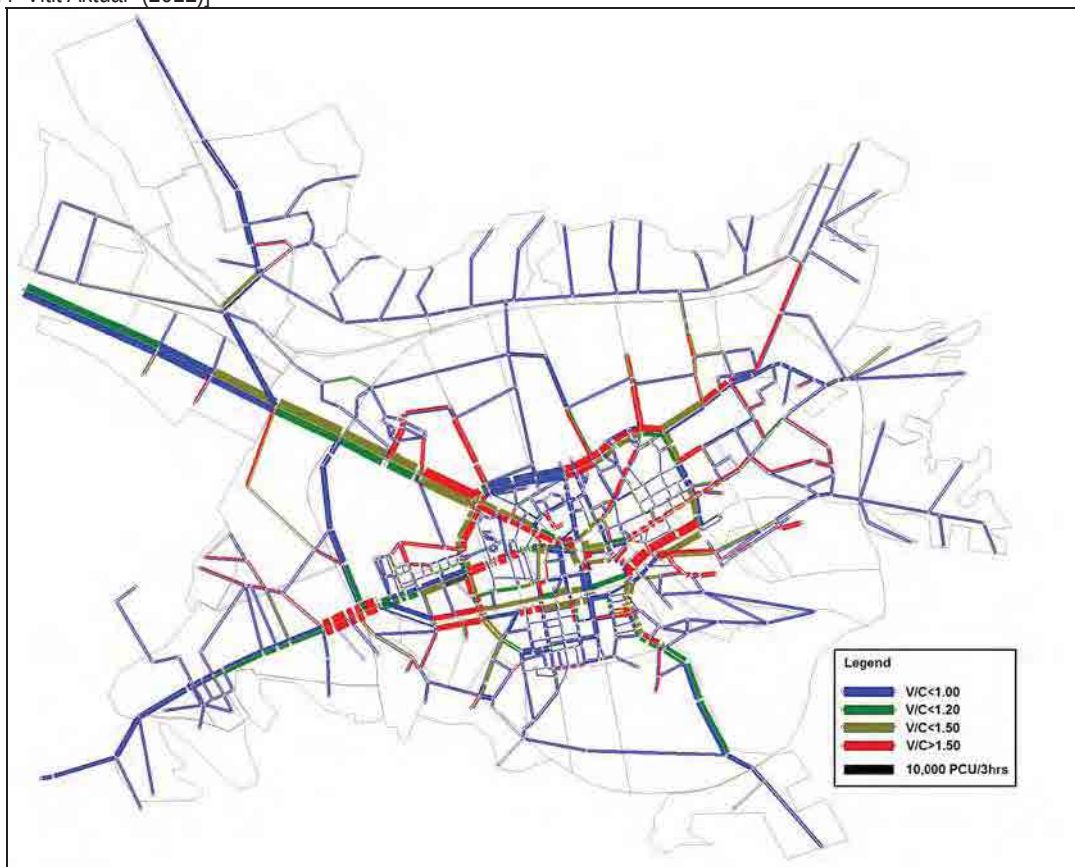
Shënim: Fjalët e theksuara tregojnë modulet e programit të JICA STRADA-s.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

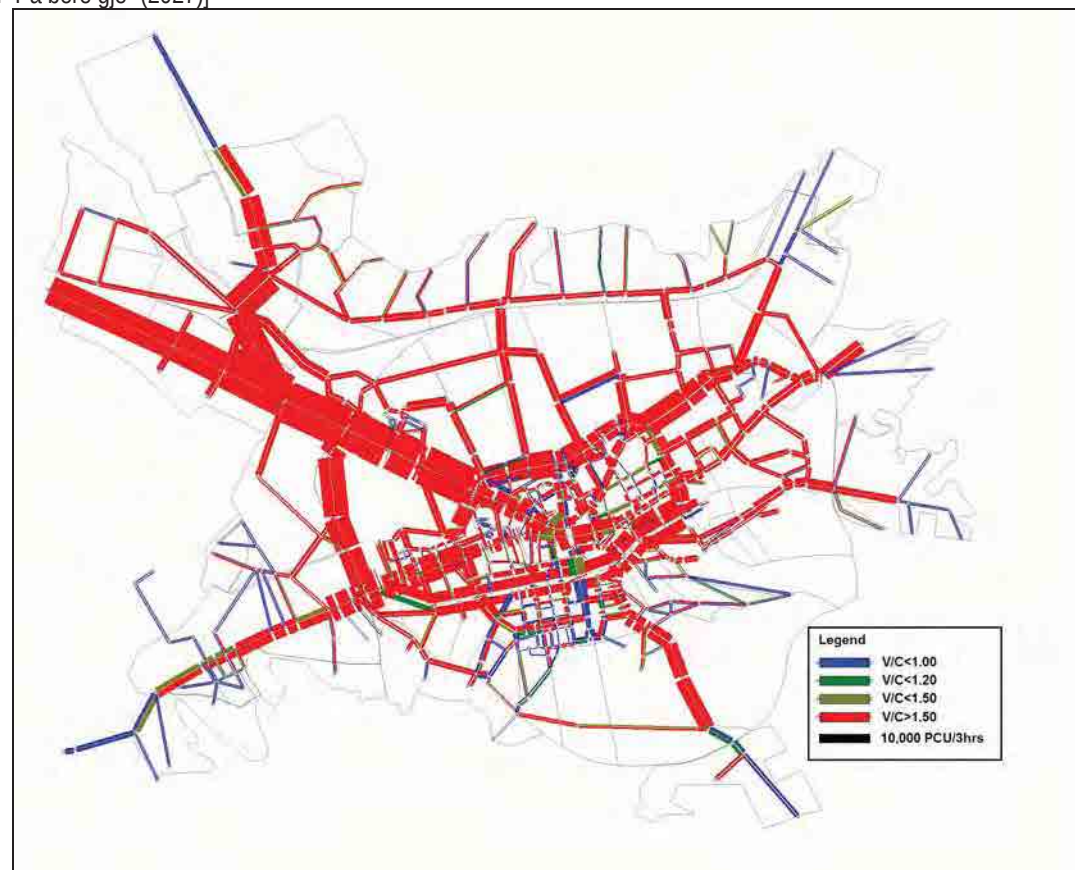
**Figura 4.4.12 Organigramë për Zhvillimin e Rastit të Kërkesës për Udhëtim për Vitin e Tanishëm**

Në Figurën 4.4.13 janë paraqitur rezultatet e përcaktimit të udhëtimit në të dyja rastet e mësipërme. Duke iu referuar vitit 2012, duket se nuk ka probleme të mëdha në lidhje me gjendjen e trafikut në rrjetin rrugor në orët e pikut në mëngjes, përveç disa rrugëve kryesore radiale. Megjithatë, në qoftë se nuk është marrë asnjë veprim, në shumë rrugë, që lidhin qendrën dhe rrethinat parashikohet përqendrimi i trafikut me një raport vëllim-kapacitet (V/K) mbi 1.5. Skenari “pa bërë gjë” mund të jetë një rast i skajshëm, pra, që shumë përdorues të makinave private mund të zhvendosen tek tranziti për shkak të ngarkesës së madhe të trafikut. Në çdo rast, kjo nënkupton se përmirësimi i ndjeshëm në kapacitetin e rrjetit rrugor do të jetë i nevojshëm për të përshtatur rritjen e trafikut të automjeteve në të ardhmen.

[Rasti i "Vitit Aktual" (2012)]



[Rasti "Pa bërë gjë" (2027)]



Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.4.13 Vëllimi i Trafikut i Llogaritur Sot dhe në të Ardhmen**

Nga ana tjetër, në qoftë se rrjeti i propozuar i transportit është zhvilluar, mbingarkesa e trafikut për vitin e synuar 2027 do të përmirësohet, siç është treguar në materialin vijues (Figura 4.6.14). Përveç zhvillimit të rrjetit rrugor në të ardhmen, meqë politikat e menaxhimit të kërkesës së trafikut (MKT), si psh.: çmimet e parkimit do ti zhvendosin përdoruesit e automjeteve private tek transporti publik. Për shumë rrugë përqendrimi i trafikut do të lehtësohet me një raport V/K prej më pak se 1,0.



## 4.5 Objektivat e Planifikimit dhe Strategjitë

### 4.5.1 Qëllimet e Zhvillimit të Sistemit të Transportit

Bazuar në vizionet dhe objektivat e planifikimit për zhvillimin e Tiranës, si dhe çështjet e planifikimit të sektorit të rrugës dhe transportit urban, për zhvillimin e sistemit të transportit në Tiranë janë identifikuar tri qëllime kryesore:

- Frytshmëri,
- Barazi,
- Mjedis më i mirë.

Secili prej qëllimeve të mësipërme është shpjeguar në vijim.

#### (1) Frytshmëria

Një sistem i suksesshëm i transportit duhet të zhvillohet për të forcuar funksionet urbane, për të rritur cilësinë e jetës së njerëzve, për të lehtësuar aktivitetet ekonomike, si dhe për të mbështetur rritjen ekonomike të qëndrueshme në Tiranë. Kjo ka rëndësi të madhe për të arritur suksesin duke ulur faktorët e jashtëm negativ, si: humbja ekonomike e kohës së udhëtimit e shkaktuar nga rritja e trafikut. Frytshmëria në transport mund të arrihet me drejtpeshimin e kërkesës në rritje të udhëtimit dhe furnizimit të infrastrukturës së transportit ose kapacitetit natyror.

Ka tri mënyra për të drejtpeshuar kërkesën dhe furnizimin: 1) rritja dhe kthimi i kapaciteteve të infrastrukturës për të përmbushur kërkesën; 2) optimizimi i përdorimit të infrastrukturës së transportit ekzistues nëpërmjet masave të rrepta të kontrollit të transportit (MTK), dhe 3) duke ulur kërkesën e tepruar të trafikut të automjeteve përmes menaxhimit të kërkesës së transportit dhe kalimi i përdoruesve të automjeteve private në transportin publik.

#### (2) Barazia

Barazi do të thotë të sigurohet një nivel minimal i caktuar i lëvizshmërisë dhe të sigurohet për të gjithë anëtarët e shoqërisë. Jo vetëm automobilat, por edhe të gjitha llojet e transportit duhet të kenë të drejtën për të ndarë hapësirën publike dhe të udhëtojnë lirisht nëpër qytet dhe të sigurtë.

Në anën tjetër, disa njerëz me të ardhura të ulëta nuk mund të përballojnë për të paguar shpenzimet e shtrenjta të transportit. Disa njerëz të shtresës në nevojë nga ana sociale duke përfshirë moshën e thyer dhe njerëzit me aftësi të kufizuara kanë vështirësi në lëvizjen e tyre. Për ata, duhet të sigurohet niveli i përballueshëm dhe i mjaftueshëm i shërbimeve të transportit, veçanërisht duke përmirësuar sistemin e transportit publik.

#### (3) Mjedis më i Mirë

Siç kuptohet në vizionet e Bashkisë së Tiranës, për një ndotje të ulët dhe sasi të ulët të karbonit "qytet të jetueshëm miqësor me mjedisin", ndotja e ajrit dhe zhurmat e shkaktuara nga automjetet duhet të pakësohen duke nxitur përdorimin e transportit publik dhe kontrollin e kërkesës së trafikut. Në të njëjtën kohë, ndotja e ajrit dhe e zhurmave duhet të zvogëlohet duke zbatuar standardet e rrepta të emetimit të automjeteve. Masat e kontrollit të trafikut të lartpërmendura fillimisht ishin dizajnuar për të zvogëluar emetimet<sup>3</sup> e ndotësve të ajrit.

---

<sup>3</sup> 1990 Clean Air Act Amendments (Section 176(c)). Public Law 101-549. The United States of America.

Përveç kësaj, duhet të rritet siguria e trafikut dhe për rrjedhim, numri i viktimave të aksidentit të ulët nëpërmjet zbatimit të ligjeve dhe rregulloreve, fushatat e shpeshta publike, si dhe trajnimit dhe edukimit të drejtuesve të automjeteve dhe publikun e gjerë. Gjithashtu, në zvogëlimin e aksidenteve të trafikut do të ndihmojë edhe përmirësimi i objekteve të trafikut përmes projektimit inxhinierik.

#### **4.5.2 Objektivat e Transportit Urban**

Në mënyrë që të arrihen qëllimet kryesore të zhvillimit të sistemit të transportit në Tiranë, si: frytshmëria, barazia dhe mjedisi më i mirë, në vijim janë shënuar katër objektivat kryesore të transportit urban, të shoqëruara me politikat më të veçanta.

##### **(4) Rritja e Kapacitetit të Rrjetit Rrugor, që Mbështet Aktivitetet Ekonomike**

- Strukturimi i një rrjeti hierarkik rrugor për të mbështetur një multi-bërthamë, nënqendrat urbane të integruara dhe për të përmbushur kërkesën në rritje të udhëtimit në të ardhmen
- Rritja e kapacitetit të rrugëve nëpërmjet zhvillimit dhe përmirësimit të rrjetit rrugor
- Rritja e frytshmërisë së kapacitetit të tanishëm nëpërmjet MKT dhe shmangia e përqendrimit të tepërt të trafikut nëpërmjet MKT (Menaxhimi i Kërkesës së Transportit)
- Strukturimi i një sistemi funksional të shpërndarjes së mallrave.

##### **(5) Nxitja e Përdorimit të Transportit Publik**

- Përmirësimi i strukturës së rrugëve dhe niveli i shërbimit të transportit të autobusëve ekzistues
- Futja e sistemeve të reja të tranzitit masiv, mundësisht sistemin tram
- Rritja e frytshmërisë së korsive të përcaktuara për autobusë si baza e ASHT (Autobusë të Shpejtë Tranzit) dhe organizimi i terminaleve të autobusëve ndërqytetas
- Mbajtja e çmimit të biletës së autobusit në një nivel të përballueshëm nën mbikëqyrjen e grupit menaxherial

##### **(6) Zhvillimi Intermodal/Zhvillimi i Orientuar drejt Tranzitit**

- Rritja e intermodalitetit nëpërmjet zhvillimit dhe përmirësimit të transferimit
- Zbatimi i zhvillimit të orientuar drejt tranzitit për korridoret kryesore të transportit publik me një strukturë urbane të baraspeshuar

##### **(7) Realizimi i Një Sistemi Transporti Miqësor me Mjedisin**

- Zbatimi i MKT për të pakësuar ndotjen e ajrit
- Rritja e sigurisë së trafikut dhe mjedisit nëpërmjet zbatimit të ligjit si dhe përmes përdorimit miqësor të të gjitha llojeve të transportit

#### **4.5.3 Zhvillimi i Korridoreve Rrugore**

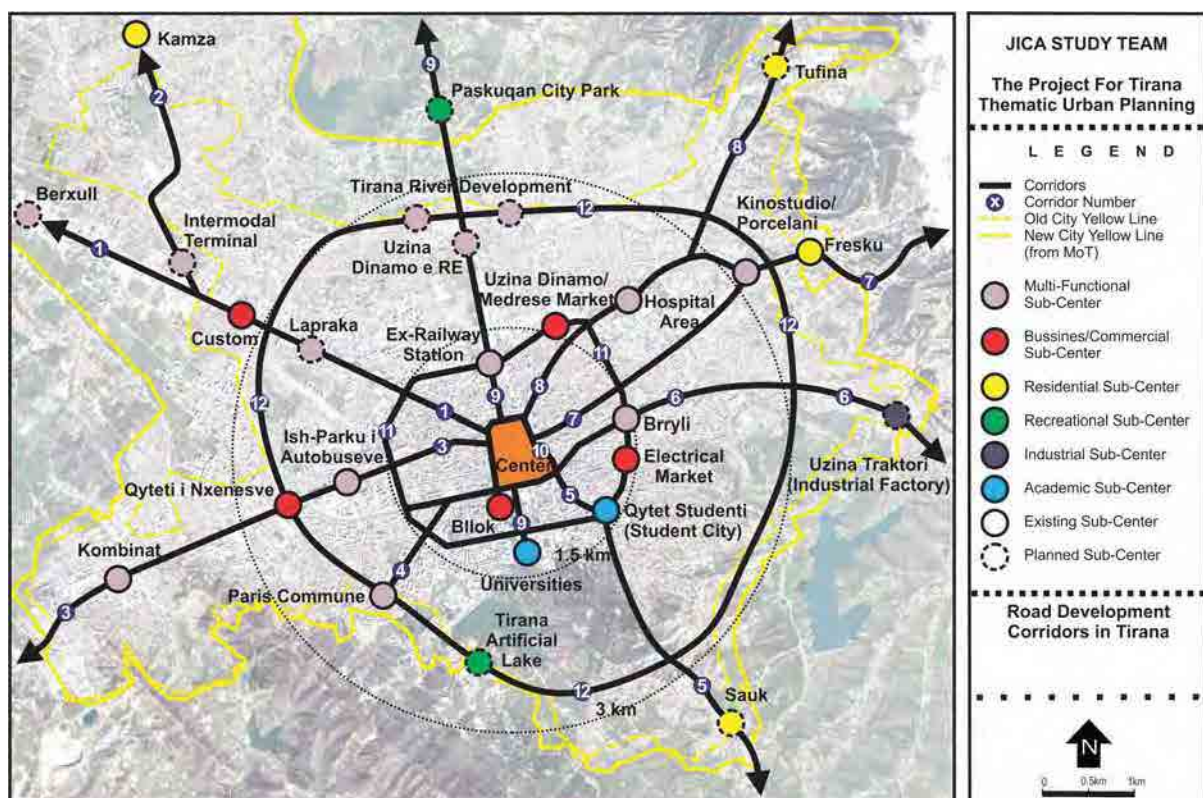
Historikisht, në Tiranë në fillim janë zhvilluar rrugët radiale, ndërsa unazat janë ndërtuar më pas ndërsa qyteti zgjerohej. Meqenëse modeli tregon një zhvillim koncentrik, trafiku përqendrohet në qendër të qytetit. Kjo është e nevojshme, për të shpërndarë kërkesat e trafikut në qendër të qytetit duke siguruar nënqendra përreth.

Në Tiranë strukturat hapësinore metropolitane janë formuar nëpërmjet korridoreve rrugore kryesore, që kanë formuar radiale dhe unaza. Unaza dhe korridoret radiale duhet të përbëhen nga rrugët kryesore ku kapaciteti duhet të sigurohet deri në maksimum, ndërsa për transportin

publik duhet të ofrohet e drejta e kalimit (DeK). Në këtë seksion, në Tiranë është bërë një propozim për zhvillimin e rrjetit rrugor në të ardhmen.

## (8) Korridoret Radiale

Siç shihet në Figurën 4.5.1, rrjeti rrugor në Tiranë do të ketë nëntë korridore radiale: (1) Korridori i Durrësit, (2) Korridori i Kamzës, (3) Korridori i Kavajës, (4) Korridori i Komunës së Parisit; (5) Korridori i Elbasanit; (6) Korridori i ish-Uzinës Traktori; (7) Korridori i Dajtit, (8) Korridori i Tufinës dhe (9) Korridori i Paskuqanit. Çdo korridor është shërbyer nga të paktën një rrugë parësore. Rrugët unazore dhe rrugët radiale themelore përbëhen nga rrugët kryesore, duke iu shërbyer nënqendrave të mëdha ekzistuese dhe të planifikuara në Tiranë. Përveç kësaj, duhet të ndërtohen edhe rrugë dytësore, të cilat plotësojnë rrjetin themelor rrugor.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.5.1 Zhvillimi i Korridoreve Rrugore në Tiranë**

Ndër nëntë korridoret radiale, (9) Korridori i Paskuqanit, i cili shkon drejt e në veri nga qendra përgjatë shëtitores ekzistuese (Shëtitorja Zogu I), duhet të shtrihet në veri drejt Paskuqanit si korridor i rrjetit rrugor kryesor. Për këtë korridor, janë planifikuar strehime të mëdha dhe zhvillime të tjera, të cilat do të përkujnë me drejtimet e zhvillimit të Bashkisë së Tiranës. Për më tepër, duhet të shtohen si korridore kryesore të rrjetit rrugor: (4) Korridori i Komuna së Parisit, i cili shkon në drejtim të jugperëndimit nga qendra në Komunën e Parisit; (6) Korridori i Uzinës Traktori, i cili lidhet me zonën industriale të vjetër dhe të planifikuar në lindje të Tiranës, dhe (7) Korridori i Dajtit, i cili lidh Kinostudio/Porcelan në Tiranë dhe Freskun, një qendër e re banimi në Komunën e Dajtit.



## (9) Korridoret Unazore

Një sistem me rrugë unazore ka një shumëllojshmëri funksionesh, të cilat janë klasifikuar afërsisht në ato për trajtimin e fluksit të trafikut dhe për mbështetjen e strukturave urbane. Edhe pse kjo varet nga topografia dhe kushtet e qytetit, duke folur në përgjithësi, shkalla e një qyteti, që ka nevojë për një sistem rrugor unazor për të trajtuar vëllimin në rritje të trafikut është quajtur një qytet me një popullsi prej 200 000 apo më shumë. Duhet të theksohet se një sistem rrugor unazor (kryesor) bëhet më i frytshëm vetëm pasi rruga vihet plotësisht në shërbim.

### 1) Funksionet për Përballimin e Fluksit të Trafikut

- Për të mbrojtur një qendër urbane nga përqendrimi i trafikut të tepërt, një sistem unazor shpërndan normalisht dhe nxit udhëtimet e jashtme dhe të brendshme për të rimarrë funksionet në qendrën urbane, si një funksion të një rruge të brendshme;
- Për ta drejtuar trafikun, që kalon përmes qytetit, i cili nuk ka as origjinën e as vendmbërritjen në qytet, në mënyrë të tërthortë ndaj qytetit. Prandaj, trafiku që kalon përmes qytetit është shmangur, duke lehtësuar mbingarkesën e trafikut në zonën urbane dhe përmirësimin e mjedisit urban.

### 2) Funksionet për Mbështetjen e Strukturave Urbane

- Për të lidhur nënqendrat kryesore urbane të tilla, si: zhvillimi industrial në zonat e rrethinave, ku ka pak rrugë arteriale dhe për të nxitur urbanizimin e duhur, si një funksion i një unaze të jashtme;
- Për të kthyer një qytet të centralizuar në një qendër të decentralizuar brenda një zone urbane, ku shumica e trafikut kalon përmes, si një funksion i një unaze të jashtme.

Nëse do të ndërtohet një unazë e re në një zonë tashmë urbane të zhvilluar, ajo do të jetë subjekt i kufizimeve të shumta sociale, si faktorët e mjedisit dhe përdorimit të tokës. Prandaj, këtyre faktorëve duhet t'u jepet vlerësimi i duhur në planifikimin e sistemit unazor në mënyrë që ajo do të bëhet më praktike. Tabela e mëposhtme tregon standardet e vendndodhjeve dhe kërkesat strukturore të unazave sipas shkallëve të qyteteve.

**Tabela 4.5.1 Vendndodhjet dhe Kërkesat Strukturore të Rrugëve Unazore sipas Madhësisë së Qyteteve**

| Vendndodhja               | Qytet Metropolitan<br>(Popullsia: 2 milionë ose më shumë) | Qytet Qendër Rajoni<br>(Popullsia: 500 000 deri në 2 milionë)      | Qytet Vendor Kryesor<br>(Popullsia: Më pak se 500 000)       |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Rrugë Unazore e Brendshme | Autostradë me ndarje të pjesshme ose rrugë në nivel       | Rrugë në nivel                                                     | (nuk kërkohen rrugë unazore)                                 |
| Rrugë Unazore e Jashtme   | Autostradë e shpejtë                                      | Autostradë e shpejtë ose autostradë me ndarje të pjesshme në nivel | Autostradë me ndarje të pjesshme në nivel ose rrugë në nivel |

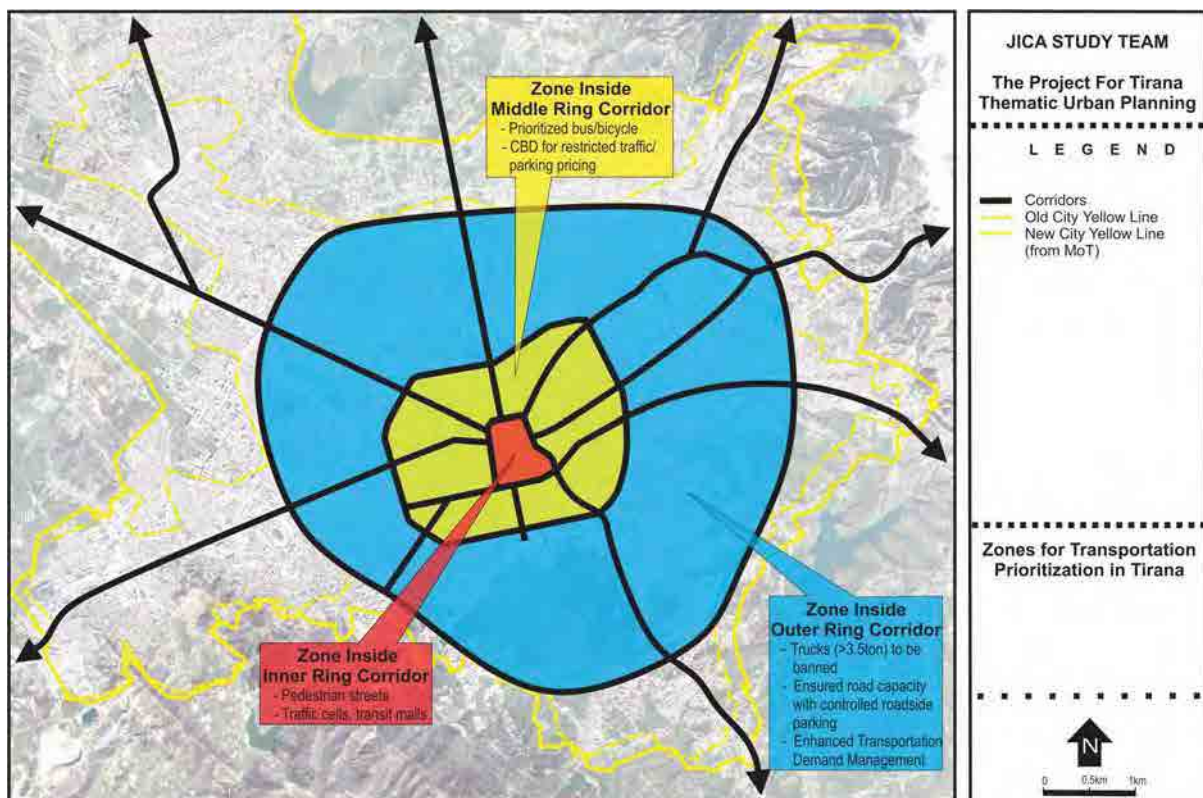
Burimi: "Planifikimi i Rrjetit Rrugor", Seminari i Autostradës JICA, 1993-1996.

Në rastin e Tiranës, meqë është klasifikuar si një "qytet qendër rajonale" nga këndvështrimi i shkallës së popullsisë, ajo duhet të ketë një rrjet rrugor, që do të kryejë shumë funksione, më shumë si një "qytet metropolitan". Kështu, në vijim të rrugëve unazore në vazhdim dhe zhvillimet urbane të multi-qendrës, ka qenë propozuar një strukturë për tri korridore të mëdha unazore: (10) Korridori i Unazës së Brendshme; (11) Korridori i Unazës së Mesme dhe (12) Korridori i Unazës së Jashtme. Të tria këto korridore duhet të shërbejnë nga rrugët kryesore me

një kapacitet të mjaftueshëm për të përmbushur kërkesat e automjeteve në rritje dhe trafikun e udhëtarëve. Të tria korridoret e mëdha unazore duhet gjithashtu të ndihmojnë për të përcaktuar konceptin e planeve të përparësisë së transportit, që janë shpjeguar në vijim.

#### 4.5.4 Përparësitë e Mënyrave të Transportit sipas Zonës

Në zonën brenda korridorit të unazës së brendshme, duhet t'u jepet përparësi këmbësorëve, kështu, përmes një koncepti të sistemit të trafikut "qelizë", trafiku i automjeteve private duhet të pakësohet në masë të madhe për të pasur një transport publik miqësor me mjedisin dhe për të futur Tranzitin në qendër të qytetit. Kështu, disa rrugë në këtë zonë duhet të kthehen në rrugë këmbësorësh, të cilat janë të mbyllura për automjetet private, përveç transportit publik.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

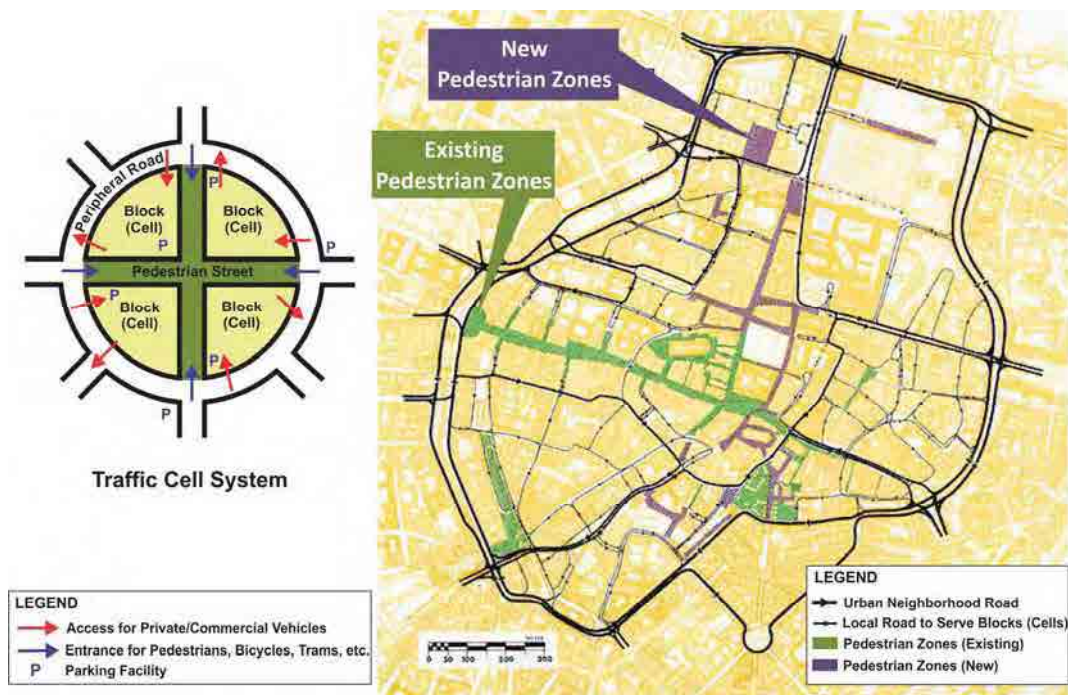
**Figura 4.5.2 Zonat për Përparësinë e Transportit**

##### (1) Zona Brenda Korridorit të Unazës së Brendshme

Në zonën brenda korridorit të unazës së brendshme, duhet t'u jepet përparësi këmbësorëve. Përmes një koncepti të sistemit të trafikut "qelizë", trafiku i automjeteve private duhet të pakësohet në masë të madhe për të pasur një transport publik miqësor me mjedisin dhe për të futur Tranzitin në qendër të qytetit. Kështu, disa rrugë në këtë zonë duhet të kthehen në rrugë këmbësorësh, të cilat janë të mbyllura për automjetet private, përveç transportit publik.

Brenda korridorit të unazës së brendshme, rrugët për këmbësorë mund të realizohen nëpërmjet konceptit të sistemit të "trafikut qelizor". Siç është ilustruar në Figurën 4.5.3, koncepti bazë është se, ndërsa vetëm këmbësorët, biçikletat dhe automjetet e përzgjedhura të transportit publik lejohen të hyjnë në rrugët e këmbësorëve, të gjitha blloqet, (qelizat e trafikut) që janë ndarë nga rrugët për këmbësorë, ende mund të arrihen nga automjetet private dhe tregtare nëpërmjet

rrugëve të rrethinave. Disa rrugë të tjera mund të mbeten si rrugët e zakonshme, si një përjashtim për t'u shërbyer disa blloqeve me trafik automjetesh në rast se është e vështirë për të hyrë. Funksionimi për një periudhë kohore të kufizuar të ditës mund të jetë një alternativë. Ndërkohë, disa rrugët për këmbësorë mund të zhvillohen si "qendrat tranzit.". Gjithashtu, duhet të theksohet se objektet e parkimit duhet të sigurohen në vende të afërta në dhe përreth korridorit të unazës së brendshme.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.5.3 Sistemi i "Trafikut Qelizor": Një Shembull në Mynih**

## **(2) Zona Brenda Korridorit të Unazës së Mesme**

Në zonën brenda korridorit të unazës së ndërmjetme, e cila është përcaktuar edhe si zona e qendrës së biznesit (ZQB), transporti publik dhe biçikletat duhet të kenë përparësi ndaj automjeteve private. Parkimi në rrugë duhet të ndalohej, veçanërisht në rrugët kryesore për të siguruar hapësirë të mjaftueshme DEK të transportit publik (dmth, korsi të përcaktuara për autobusë ose tram) dhe biçikleta (dmth., korsi për biçikleta). Edhe pse parkimi në rrugë mund të mbetet në disa rrugë dytësore dhe vendore, MKT të frytshme, si psh një skemë çmimi për parkim përgjatë zbatimit të tij në këtë zonë që të kufizohet trafiku automobilistik. Është e panevojshme të thuhet se sigurimi i mjediseve të mjaftueshme të parkimit jashtë rrugës në këtë zonë është i rëndësishëm për këtë qëllim.

## **(3) Zona brenda Korridorit të Unazës së Jashtme**

Në zonën jashtë korridorit të unazës së jashtme, e cila mbulon pjesën më të madhe të qytetit të Tiranës, transporti publik/biçikletat dhe automjetet private duhet të kenë njësoj përparësi. Për këtë, kapaciteti i rrugëve në këtë zonë duhet të sigurohet nëpërmjet parkimit të kontrolluar në rrugë. Ndërsa automjetet private mund lëvizin lirisht në rrugë, masat e menaxhimit të kërkesës së trafikut të forcuara, si: skema e çmimit të parkimit duhet të zbatohet edhe në këtë zonë për të kufizuar trafikun

e automjeteve private. Për më tepër, zona ku kamionët (me përjashtim të automjeteve prej 3,5 tonë ose me kapacitet më të ulët) duhet të ndalohen të kalojnë, duhet të zgjerohet zona e tanishme brenda korridorit të unazës së ndërmjetme në zonën brenda korridorit të unazës së jashtme, për të siguruar një jetesë më të mirë për qytetarët dhe cilësinë e mjedisit. Në orë të caktuara, si gjatë natës kamionët e mëdhenj mund të përjashtohen nga ky funksionim në mënyrë që të shërbejnë drejtpërdrejt brenda zonës së korridorit të unazës së jashtme. Ditën, kjo zonë mund të shërbehet me kamionë të vegjël të dërguar nga një qendër metropolitane logjistike, që është planifikuar përgjatë rrugës kryesore në ose jashtë korridorit të unazës së jashtme.

## **4.6 Plani i Zhvillimit të Rrugëve**

### **4.6.1 Hierarkitë e Rrjetit Rrugor**

Brenda Tiranës nuk ka asnjë rrugë kombëtare, dhe të gjitha rrugët janë nën juridiksionin e Bashkisë së Tiranës. Bazuar në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji Nr. 8378, datë 22.7.1998), janë tri kategori kryesore të rrugëve:

#### **1) Rrugë Kryesore**

Rrugët parësore janë rrugët me kapacitet të lartë, me një karrexhatë të veçantë, ose të ndarë nga trafikndarësit. Ato kanë të paktën dy korsi lëvizjeje, një korsi të rezervuar për automjetet publike, dhe me kryqëzimet në nivel të pajisura me sinjalistikën e trafikut. Ka, gjithashtu, edhe trotuaret e ofruara. Gjithashtu, sigurohen zonat e ndalimit ose brezat e rezervuar anësorë për të hyrë në karrexhata. Rrugët parësore duhet të kryejnë këto tri funksione:

- Të lidhin qendrën e qytetit me rrugët kryesore rurale, që të çojnë në Tiranë;
- Të anashkalojnë qendrën e qytetit;
- Të lidhin nënqendrat e ndryshme të qytetit.

#### **2) Rrugë Dytësore**

Rrugët dytësore janë rrugët urbane me kapacitet të mesëm të lartë me një karrexhatë, që ka të paktën dy korsi lëvizjeje, bankinën e shtruar dhe trotuare. Gjithashtu, sigurohen edhe zonat e ndalimit ose brezat anësorë për të hyrë në karrexhata. Rrugët dytësore duhet të kryejnë këto dy funksione:

- Të mbledhin/shpërndajnë trafikun midis rrugëve parësore dhe rrugëve me kapacitet më të ulët të rrjetit të rrugëve;
- Të ndërlidhin blloqet e bashkisë.

#### **3) Rrugë Vendore**

Këto janë të gjitha llojet e rrugëve të tjera, që lidhin rrugët me kapacitet të ulët të projektuara për hyrjet vendore të blloqeve të bashkisë.

Ka rrugë të tjera të vogla, të cilat nuk janë të klasifikuara, sepse ato shërbejnë vetëm për parkim ose për ndërlidhjen ndërmjet disa ndërtesave në blloqet e banimit.

Në Tabelën 4.6.1 janë paraqitur përkufizimet e funksionit të rrugëve urbane për Tiranën. Sistemi rrugor parësor shërben kryesisht për trafikun ndërmjet nënqendrave. Sistemi kryesor ka relativisht largësi të gjata udhëtimi. Ajo gjithashtu, duhet të shërbejë për transportin publik (dmth, autobusë ose tramvaj) dhe prandaj duhet të rezervojë DEK në rrugë, veçanërisht në ZQB.



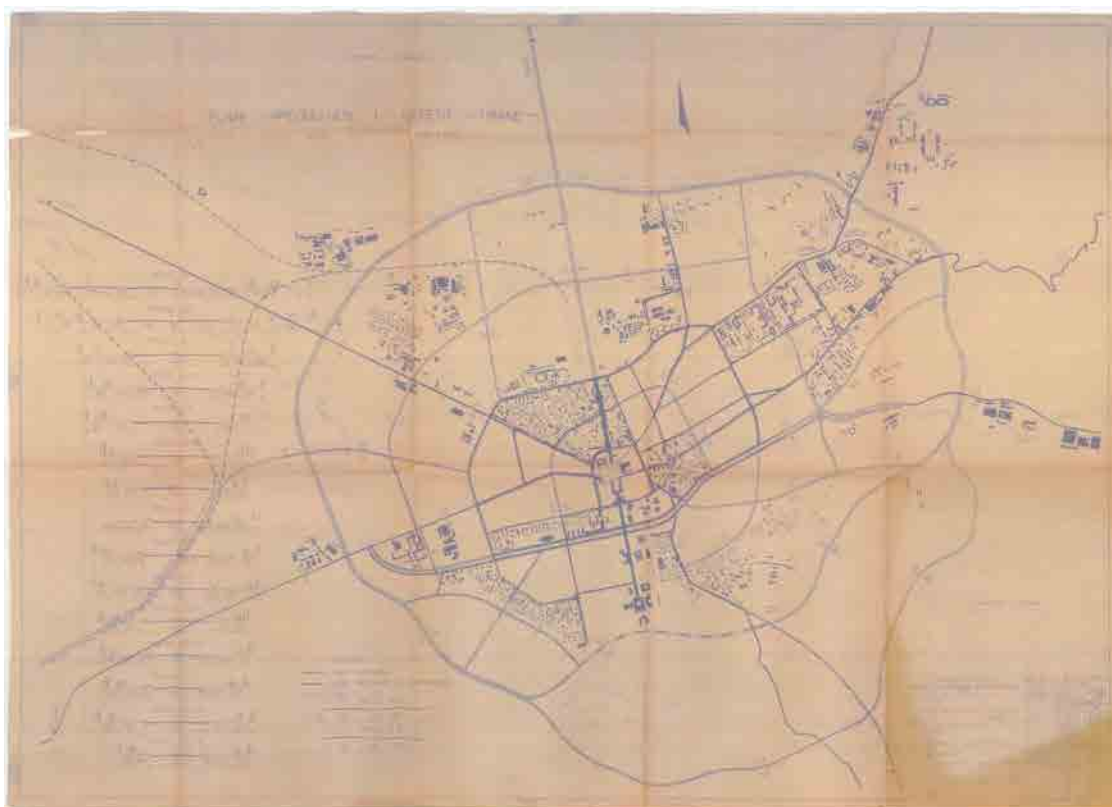
**Tabela 4.6.1 Përcaktimi i Funksioneve të Rrugëve Urbane**

| Tipi i Rrugës  | Funksioni                                                                                                     | Largësia e Udhëtimit | Kontrolli i Hyrjes                                 | DEK për Transport in Publik | Parkimi në Rrugë | Kapaciteti Standard (4 korsë) | Gjerësia e Kërkuar e Rrugës |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------|------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Rrugë Kryesore | Lidhja e qendrës me rrugët ndërqytetëse jashtë Tiranës<br>Bypass i qendrës/ZQB<br>Lidhja e nënqendrave urbane | E gjatë              | Kontroll i pjesshëm hyrjeje me ndarësit e trafikut | Rezervuar në ZQB            | I ndaluar        | 5 300 (pcu/orë)               | Minimumi 25 m               |
| Rrugë Dytësore | Mbledhja/shpërndarja e trafikut ndërmjet rrugëve kryesore dhe rrugëve të tjera<br>Lidhja ndërmjet blloqeve    | Mesatare             | Pa kontroll hyrjeje                                | Jo e rezervuar              | I kontrolluar    | 3 500 (pcu/orë)               | Minimumi 17 m               |
| Rrugë Vendore  | Hyrrjet vendore të blloqeve                                                                                   | E shkurtër           | Pa kontroll hyrjeje                                | Jo e rezervuar              | I kontrolluar    | 2 200 (pcu/orë)               | Minimumi 12m                |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji Nr. 8378, datë 22.7.1998).

Ndërsa disa rrugë kryesore zakonisht janë projektuar me kontrollin e pjesshëm të hyrjes, sistemi i rrugës dytësore nuk ka kontroll të hyrjes. Këto dy sisteme rrugore duhet të integrohen mirë me njëra-tjetrën. Për zhvillimin e rrugëve dytësore, disa segmente rrugore duhet të zgjerohen dhe rindërtohen, ndërsa disa akse, që mungojnë duhet të ndërtohen rishtazi. Duhet të theksohet se të dyja problemet, si blerjet e tokës dhe çështjet mjedisore duhet të zgjidhen para se të fillojë zbatimi, sepse këto priren të jenë pengesa të mëdha në realizimin e planit.

Në mënyrë që të pakësohen vështirësitë e blerjeve të tokës dhe për të hartuar plane më konkrete, zhvillimi i propozuar duhet të ndjekë sa më shumë të jetë e mundur gjurmët në Planin Rregullues të vitit 1989 (Figura 4.6.1) dhe zbatimin e planeve më realiste, sepse këto gjurmë tashmë janë gjerësisht të njohura nga publiku dhe kanë qenë bazë e vetme për kontrollin e zhvillimit dhe për lejet e ndërtimit të dhëna nga Bashkia e Tiranës edhe pse rrugët nuk janë ndërtuar ende.



Burimi: Plani Rregullues (1989)

**Figura 4.6.1 Plani i Mëparshëm Rregullues i vitit 1989**

#### **4.6.2 Masat Parimore për Zhvillimin e Rrugëve**

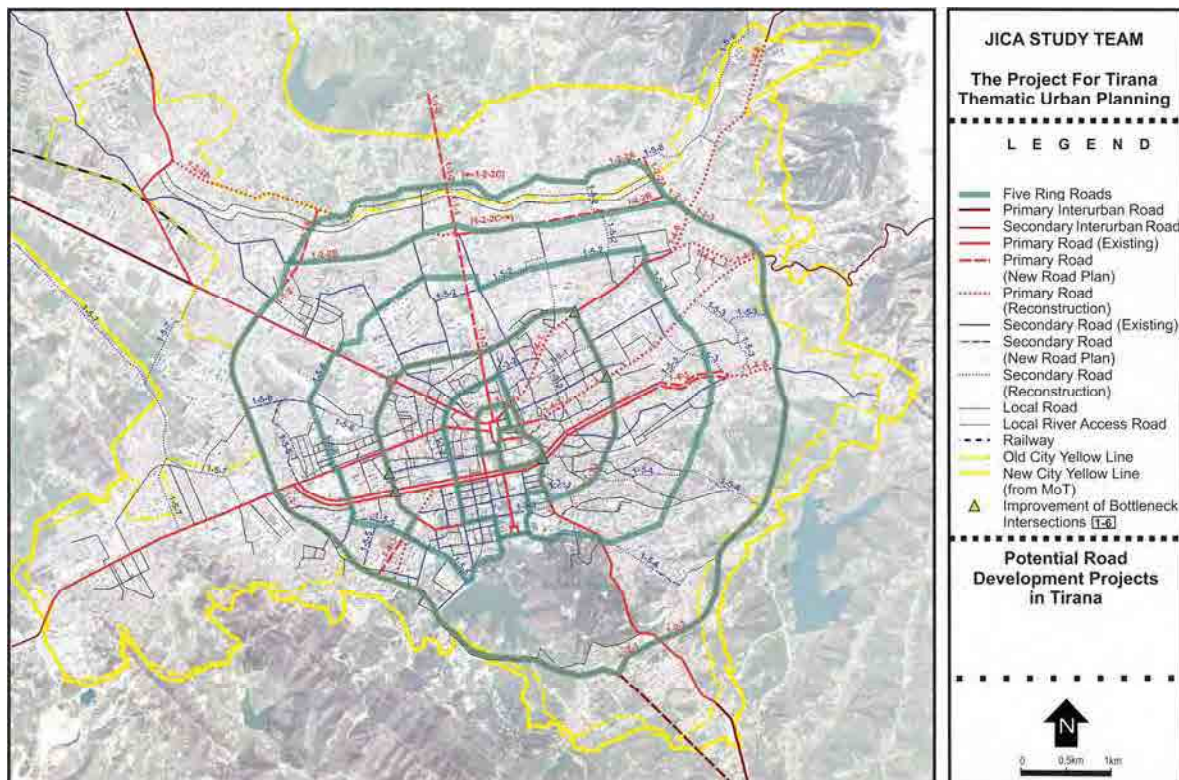
Marrja parasysh e zhvillimit të korridoreve të shpjeguara në seksionin e mëparshëm, masat kryesore të politikave për zhvillimin e rrjetit rrugor dhe përparësia e transportit publik janë përshkruar në vijim:

- Formulimi i rrjetit rrugor nëpërmjet klasave të duhura të rrugëve në mënyrë që rrjeti të funksionojë në mënyrë më të frytshme. Kjo përfshin zhvillimin e rrugëve të reja, që do të plotësojnë lidhjet, që mungojnë sot, rikonstruktimin e rrugëve ku shpesh përfshihen zgjerimi i rrugëve, përmirësimi i kryqëzimeve tip gryke shisheje ku mund të përfshijë ndarjen në nivel, zhvillimin e plotë ose të pjesshëm të kontrollit të hyrjes, që do të ndajë fizikisht trafikun, që kalon përmes qytetit nga ai vendor etj.;
- Rritja e kapacitetit të rrugëve për të përmbushur kërkesat e trafikut dhe për të zvogëluar kërkesën dhe boshllëkun e kapacitetit veçanërisht në ZQB, ndërsa rezervimi i DEK për transportin publik dhe biçikletat nëpërmjet MKT;
- Zhvillimi i rrugëve duhet të synojë jo vetëm të përballojë ngarkesën e trafikut, por gjithashtu të çojë në një strukturë urbane multiqendra.
- Pas planifikimit të përgjithshëm të qytetit, rrugët kryesore dhe dytësore duhet të vendosen në interval prej 400 deri në 700 m në ZQB, ndërsa, për zonat e tjera të banimit, ato duhet të vendosen në intervale prej 700 deri në 900 m, e cila gjithashtu do të mundësojë akses të lehtë të linjave të transportit publik

- Siç përmendet më herët, zhvillimi i propozuar i rrugëve duhet të ndjekë sa më shumë të jetë e mundur pozicionin e rrugëve të Planit Rregullues të vitit 1989.

#### 4.6.3 Testimi i Projekteve të Mundshme të Rrugëve

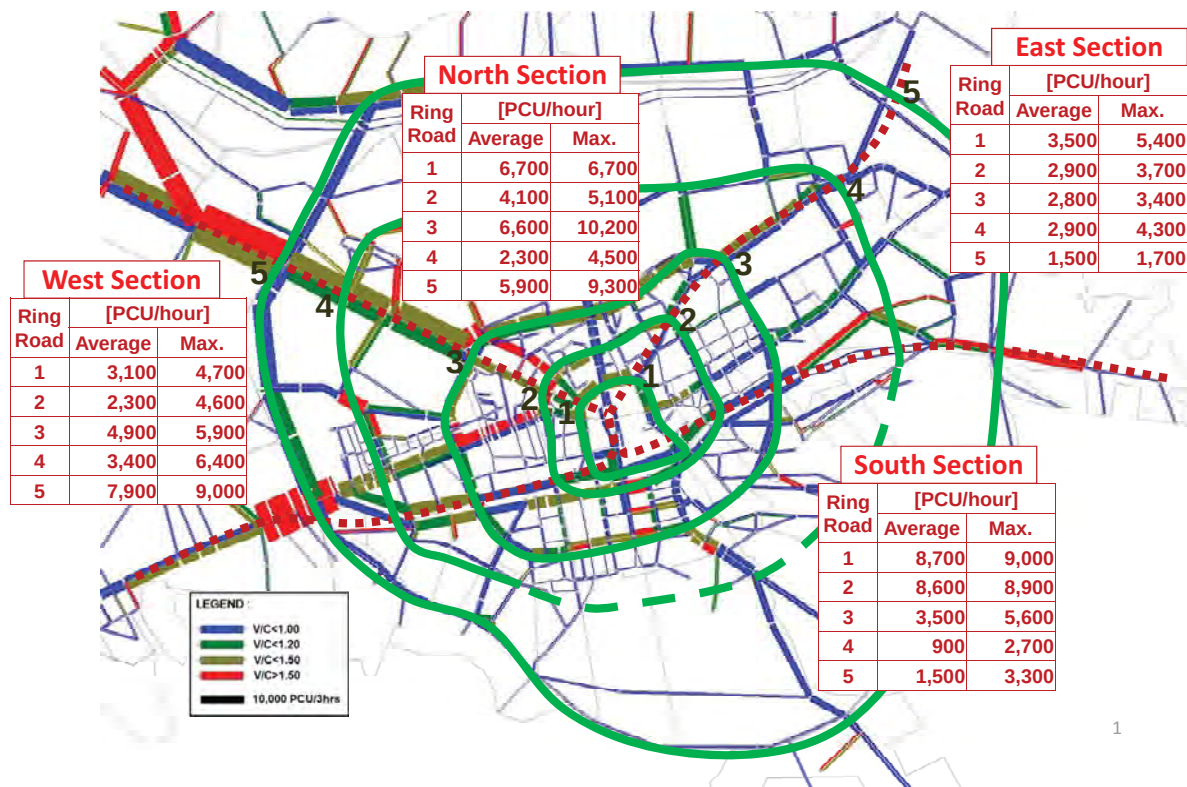
Në Figurën 4.6.2 tregohen projektet e mundshme të zhvillimit të rrugëve për t'u testuar në lidhje me kërkesën në të ardhmen dhe fizibilitetin, përfshirë "pesë unazat", që ishte planifikuar paraprakisht nga Bashkia. Bazuar në modelet e ardhshme të udhëtimit dhe vëllimet, kërkesa e ardhshme e trafikut "pesë unazat" është nxjerrë afërsisht rezultati i parashikimit të kërkesës nga linket përkatëse. Vëllimet mesatare dhe më të mëdha në çdo segment (dmth., veri, lindje, jug, dhe perëndim) të pesë unazave janë përmbledhur sipas segmentit dhe janë paraqitur në Figurën 4.6.3. Këto projekte, sidomos "pesë unazat", janë studiuar më tej në drejtim të parashikimeve të kërkesës në të ardhmen, si dhe realizueshmëria siç diskutohet më poshtë. Për më tepër, duke u bazuar në kërkesën e së ardhshmes, e cila përfshin popullsinë përfituese, disa projekte rrugore me vëllim trafiku shumë të vogël në të ardhmen mund të hiqen nga propozimi original.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.2 Projektet e Mundshme të Zhvillimit të Rrugëve me Tentativë të "Pesë Unazave" në Tiranë**



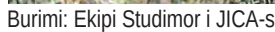


Shënim: Segmenti Perëndimor: Ndërmjet Rrugës së Durrësit dhe Lumit Lana  
Segmenti Verior: Ndërmjet Rrugës së Durrësit dhe Rrugës së Dibrës (Rruga e Arbrit)  
Segmenti Lindor: Ndërmjet Rrugës së Dibrës (Rruga e Arbrit) dhe Lumit Lana  
Segmenti Jugor: Jugu i Lumit Lana  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.3 Vëllimet Orare të Trafikut në “Pesë Unazat” sipas Segmentit (2027)**

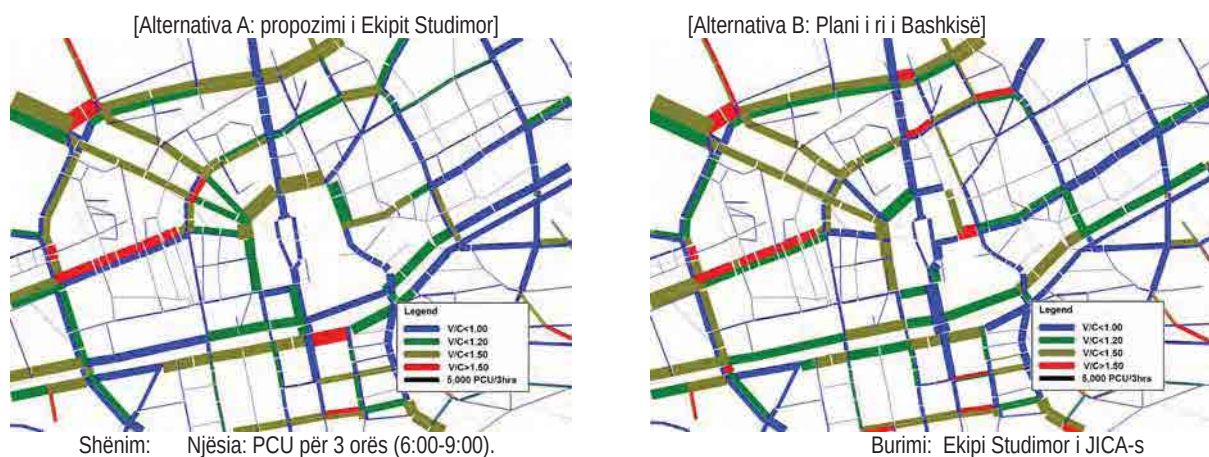
### (1) Unaza 1 (Unaza e Brendshme)

Për përfundimin e Unazës 1 ose të Unazës së Brendshme, qoshja në verilindje (rreth 130 m e gjatë) është ende për t'u ndërtuar siç tregohet në Figurën 4.6.4. Ndërkohë, në planin e ri të Bashkisë ky zhvillim i aksit, që mungon, nuk është përfshirë më dhe prandaj do të përdoren rrugët ekzistuese për të formuar një strukturë: "unaza binjake". Megjithatë, siç u shpjegua më herët, korridori i unazës së brendshme është i rëndësishëm për të shërbyer si një zonë, që është mbyllur për automjetet private, përveç për transportin publik si një nga MKT e rëndësishme.



**Figura 4.6.4 Krahasimi i Dy Alternativave të Unazës 1 (Unaza e Brendshme)**

Për të analizuar përfitimin e zhvillimit të aksit, që mungon, dy alternativat e mësipërme janë testuar për parashikimin e kërkesës në të ardhmen. Në Figurën 4.6.5 janë paraqitur rezultatet e parashikimit të kërkesës në të ardhmen. Në Alternativën A, e cila përfshin zhvillimin e aksit që mungon siç propozohet nga Ekipi Studimor, nuk vërehen bllokime të mëdha të trafikut rreth Unazës së Brendshme, ndonëse disa rrugë brenda unazës janë kthyer në rrugë për këmbësorë dhe prandaj ato janë hequr nga rrjeti rrugor. Nga ana tjetër, në Alternativën B, pra, në planin e ri të Bashkisë, vërehen bllokime të ndjeshme të trafikut në Unazat 1 dhe 2.



**Figura 4.6.5 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Alternativave për Unazën e Brendshme (2027)**

Zhvillimi i aksit, që mungon mund të justifikohet edhe në aspektin e fizibilitetit ekonomik. Në Tabelën 4.6.2 është paraqitur rezultati i një vlerësimi paraprak ekonomik të projektit të ndërtimit

të aksit që mungon, prej së cilës kostoja e projektit është vlerësuar rreth 627 milionë lekë. Vlera e Normës së Brendshme të Kthimit Ekonomik (NBKE), e cila rrjedh nga kursimet e kohës së përgjithshme të udhëtimit dhe koston së funksionimit të automjeteve, është rreth 92%, e cila është konsideruar për të përmbushur shumë mirë kriteret e vlerësimit të NKBE (dmth., objektivi prej 10% ), me një raport kosto-përfitim rreth 24,4.

**Tabela 4.6.2 Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik Paraprak të Projektit të Ndërtimit të Aksit, që Mungon**

| NBKE  | P/K (norma e skontos: 10%) |
|-------|----------------------------|
| 92,1% | 24,39                      |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Kështu, Ekipi Studimor rekomandon zhvillimin e aksit, që mungon në Unazën e Brendshme, që pritet të jetë më i frytshëm jo vetëm në zbutjen e mbingarkesës së trafikut, por edhe për të shërbyer si një zonë për këmbësorë për të rritur përdorimin e transportit publik, si një nga MKT e rëndësishme, që janë përshkruar në vijim.

## **(2) Unaza 2 (Unaza e Ndërmjetme)**

Në planin e ri të Bashkisë, segmenti në lindje të Unazës 2, ose në Unazën e Ndërmjetme nuk ndjek rrugën e planifikuar në Planin e vjetër Rregullues të vitit 1989, por përdor rrugën ekzistuese (Rrugën e Barrikadave), siç tregohet në Figurën 4.6.6. Parashikimi i kërkesës së trafikut në orën pik në këtë segment është afërsisht 2 900 PCU në orë, pra, zhvillimi i një rruge dytësore duhet të jetë i mjaftueshëm. Meqenëse lejet e ndërtimit relativisht janë kontrolluar me rreptësi përgjatë rrugës së planifikuar të Unazës së Ndërmjetme bazuar në Planin Rregullues të vjetër të vitit 1989, për këtë rrugë ka vetëm shtëpi joformale, që mund të zhvendosen për shpronësim. Kështu, Ekipi Studimor vlerëson se zhvillimi i segmentit në lindje të Unazës së Ndërmjetme mund të realizohet duke shmangur ndërtesat me leje dhe duke shfrytëzuar pjesërisht rrugët ekzistuese.



**Figura 4.6.6 Krahasimi i Dy Alternativave të Unazës 2 (Unaza e Ndërmjetme)**

[Alternativa A: propozimi i Ekipit Studimor me një rrugë të re]

[Alternativa B: Plani i ri i Bashkisë pa një rrugë të re]

Shënim: Njësia: PCU për 3 orës (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.7 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Alternativave për Unazën e Ndërmjetme (2027)**

Zhvillimi i segmentit në lindje të Unazës së Ndërmjetme gjithashtu mund të justifikohet në aspektin e fizibilitetit ekonomik. Në Tabelën 4.6.3 rezultat i një vlerësimi paraprak ekonomik të projektit të segmentit lindor, prej së cilës kostoja e projektit është vlerësuar rreth 3,9 miliardë lekë, vlera e NBKE, e cila rrjedh nga kursimet e kohës së përgjithshme të udhëtimit dhe koston e funksionimit të automjeteve, është rreth 12%, e cila është konsideruar për të përmbushur kriteret e vlerësimit të NBKE (dmth., objektivi prej 10%), me një raport kosto-përfitim prej rreth 2,7.

**Tabela 4.6.3 Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik Paraprak të Projektit të Unazës së Ndërmjetme**

| NBKE  | P/K (norma e skontos: 10%) |
|-------|----------------------------|
| 11,9% | 2,65                       |

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Kështu, Ekipi Studimor rekomandon zhvillimin e segmentit lindor të Unazës së Ndërmjetme, e cila pritet të jetë më e suksesshme jo vetëm në zbutjen e mbingarkesës së trafikut, por edhe për të shpërndarjen e trafikut në zonën urbane.

### **(3) Unaza 3 (Unaza e Mesme)**

Unaza 3 ose Unaza e Mesme, ka funksione të rëndësishme për përballimin e fluksit të trafikut në unazën kryesore të brendshme të qytetit. Prandaj, ajo shërben për të mbrojtur qendrën e qytetit nga përqendrimi i trafikut të tepërt, nga mbledhja dhe shpërndarja e trafikut në zonën urbane. Për më tepër, ajo shërben për ta shmangur trafikun përmes qytetit. Prandaj, trafiku përmes qytetit është mënjanuar nga ZQB, duke lehtësuar mbingarkesën e trafikut në ZQB dhe përmirësimin e mjedisit urban. Duhet të theksohet gjithashtu se trafiku përfshin jo vetëm automjetet private, por edhe trafikun e udhëtarëve të transportit publik dhe transportin jo të motorizuar (biçikletat).

Unaza e Mesme është gjithashtu e rëndësishme për zhvillimin e një linje të tramvajit shtesë të propozuar nga Ekipi i Studimit. Për zhvillimin e linjës së tramvajit është studiuar çdo segment.

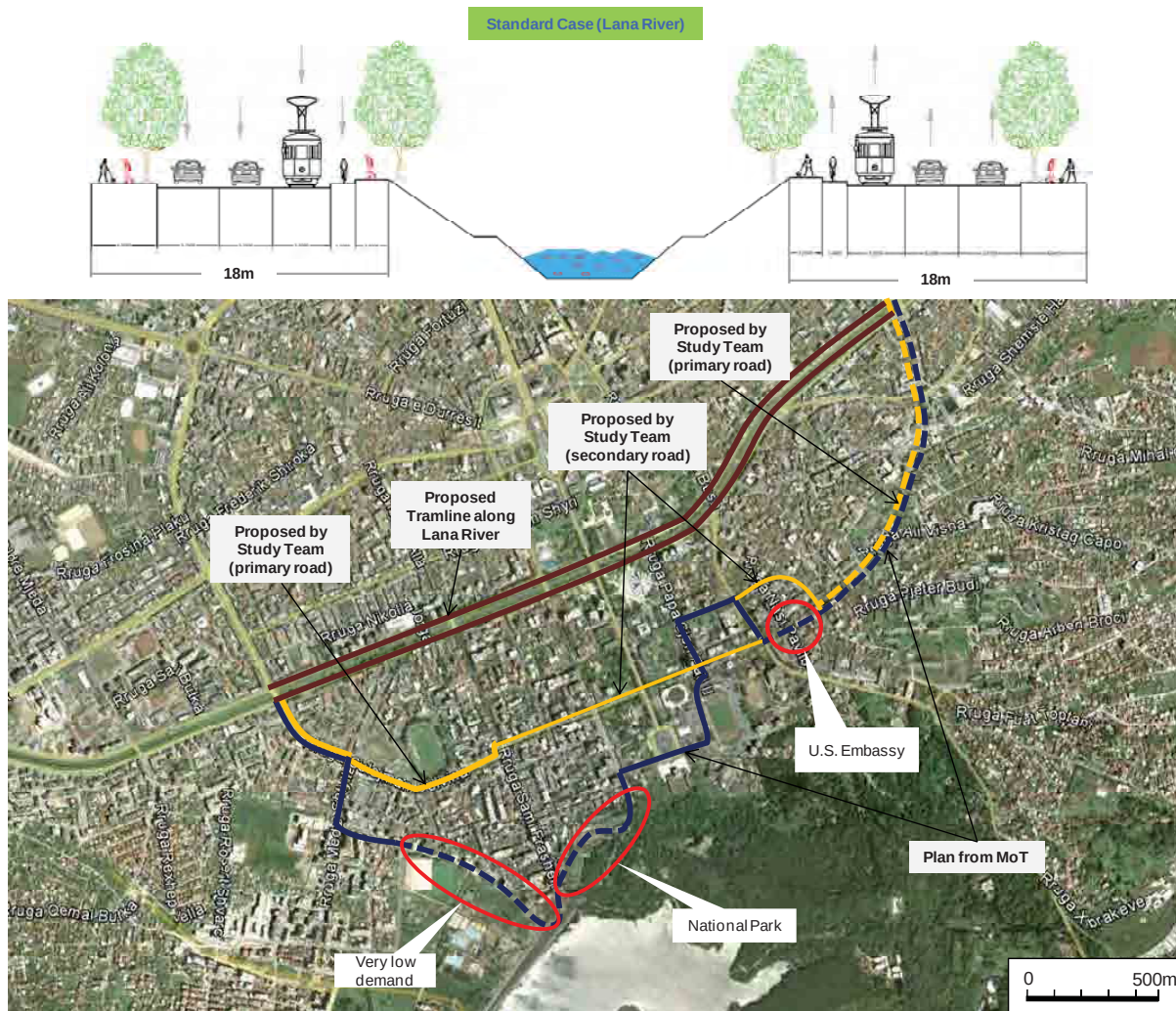
#### **1) Segmenti Jugor**

Segmenti jugor i Unazës së Mesme nuk është i vazhdueshëm madje edhe në Planin Rregullues të vjetër 1989. Siç shihet në Figurën 4.6.8, në planin e ri të Bashkisë, rruga merr një drejtim të ndërlikuar, që shkon nëpër parkun kombëtar dhe në një pjesë të së cilës kërkesa e trafikut është vlerësuar të jetë e ulët, përveç trafikut vendor të godinave. Ndërkohë, Ekipi Studimor propozon përfundimin e unazës duke shfrytëzuar sa më shumë të jetë e mundur rrugën ekzistuese dytësore, ndërsa kalon përreth ambasadës ekzistuese së SHBA. Parashikimi i kërkesës së trafikut në orën pik në këtë segment është afërsisht 2 400 deri në 3 100 PCU në orë në të ardhmen, prandaj, zhvillimi i një kombinimi të një rruge kryesore dhe pjesërisht dytësore duhet të jetë i mjaftueshëm.

Nga ana tjetër, shëtitoret (Gjergj Fishta, Zhan d'Ark, dhe Bajram Curri) ku është propozuar linja e tramvajit të Unazës përgjatë Lumit Lana, do të ketë një vëllim të madh të trafikut prej 2 200 deri në 10 700 PCU në orë në të ardhmen, dhe kështu ajo duhet të mbetet si një



rrugë kryesore. Meqë ky segment është relativisht i gjerë, mund të zhvillohet me linjat e tramvajit dhe korsitë për biçikleta, siç tregohet në Figurën 4.6.8.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

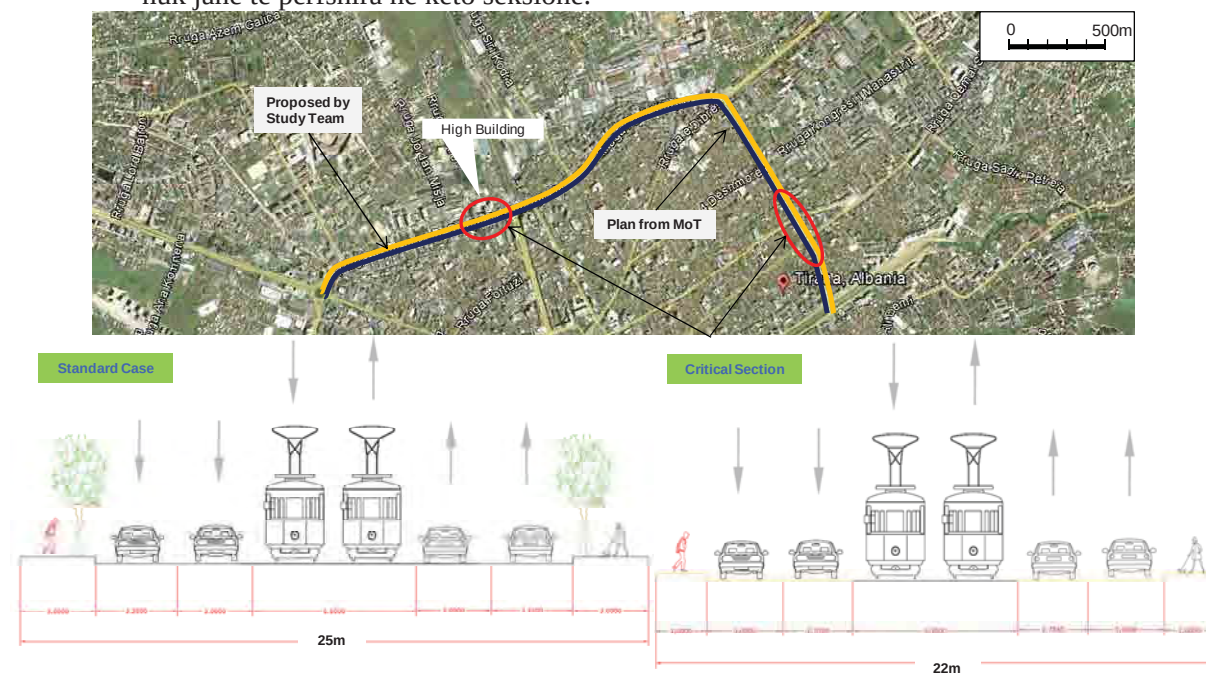
**Figura 4.6.8 Krahاسimi i Dy Alternativave të Unazës 3 (Unaza e Mesme): Segmenti Jugor**

## 2) Segmenti Perëndimor

Në segmentin perëndimor të Unazës së Mesme, linja e tramvajit e propozuar dhe korsitë për biçikleta mund të zhvillohet brenda DeK ekzistuese me një mesatare prej 28-29 metra, duke përfshirë edhe dy stacione të tramvajit të planifikuara në këtë segment (Figura 4.6.9).

**Figura 4.6.9 Seksioni Tipik Tërthor i Unazës 3 (Unaza e Mesme): Segmenti Perëndimor**

Në disa pjesë të veriut dhe në lindje të Unazës së Mesme, DeK nuk mund të jetë e mjaftueshme për të projektuar dy linjat e tramvajit dhe korsitë e biçikletave, ndërsa mbahen të paktën katër korsi trafiku të përgjithshëm. Edhe zgjerimi i rrugës duket shumë i vështirë për shkak të godinave të larta tashmë të ndërtuara. Prandaj, korsitë për biçikleta nuk janë të përfshira në këto seksione.



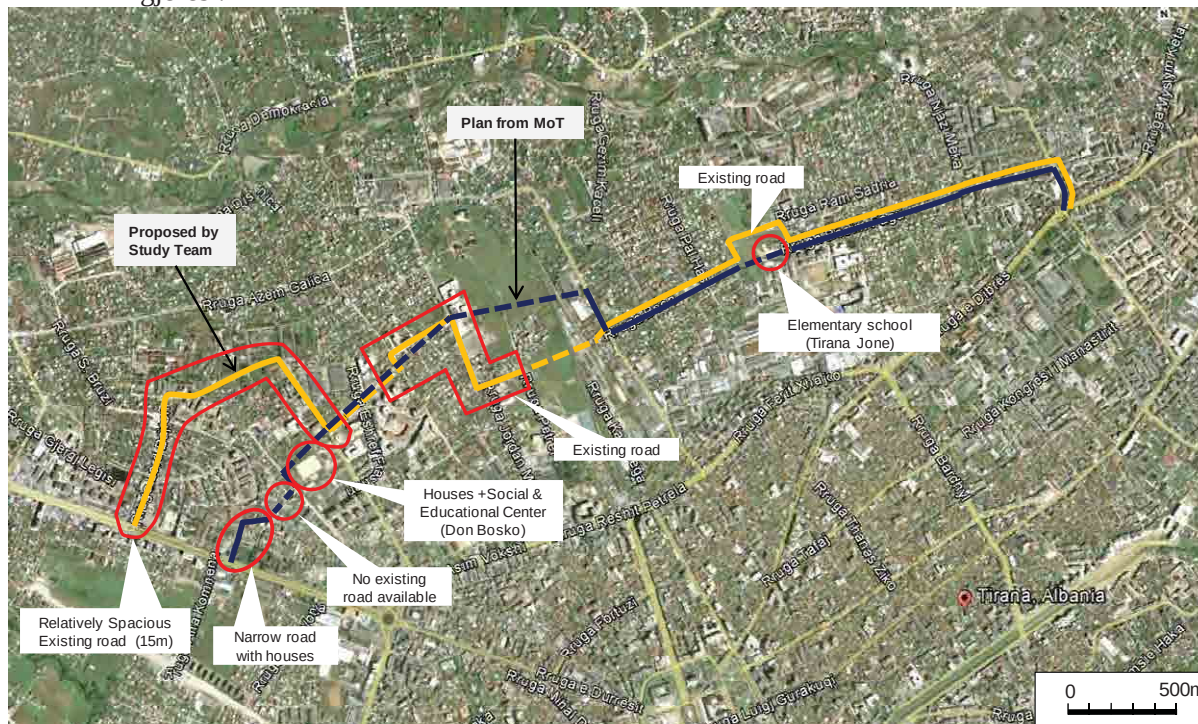
**Figura 4.6.10 Seksioni Tipik Tërthor i Unazës 3 (Unaza e Mesme): Segmenti Verior dhe Lindor**







përdor rrugët ekzistuese si mënyrë të frytshme dhe të mundshme pa probleme si tregohet në Figurën 4.6.12. Ndryshim i madh nga plani i ri i Bashkisë është parë në zonën veriperëndimore. Duke marrë parasysh realitetin, Ekipi Studimor për zbatimin ka propozuar rrugën, që shfrytëzon rrugën ekzistuese relativisht të gjerë prej rreth 15 metrash gjerësi.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.12 Rezultati i Mbikëqyrjes së Vendit të Unazës 4: Segmenti Verior**

### 3) Segmenti Lindor

Në mes të segmentit lindor të Unazës 4, pasi në planin e ri të Bashkisë ka ndërtesa ekzistuese të larta dhe shtëpi të ndërtuara dendur, Ekipi Studimor ka propozuar një rrugë alternativë, që përdor rrugët ekzistuese, siç tregohet në Figurën 4.6.13. Për më tepër, në segmentin e jugut në lindje të Unazës 4, nuk ka ndërtesa ekzistuese të larta dhe as rrugë ekzistuese në drejtimin veri-jug, që janë në zotërim për t'u shfrytëzuar si rrugë alternative. Përveç kësaj, meqë në këtë seksion është parashikuar vëllimi i ulët i trafikut në të ardhmen (afërsisht më pak se 100 PCU në orë), mund të jetë më mirë për të bërë Unazat 3 dhe 5 (Unazën e Mesme dhe të Jashtme) që të marrin përsipër funksionin e Unazës 4. Kështu, plani i Ekipit Studimor nuk e ka përfshirë pjesën e jugut në lindje të rrugës së Unazës 4.



**Figura 4.6.13 Rezultat i Mbikëqyrjes së Vendit të Unazës 4: Segmenti Lindor**

**(5) Unaza 5 (Unaza e Jashtme)**

Nga një pikëpamje strategjike e rrjetit rrugor për Tiranën, Unaza 5 ose Unaza e Jashtme, ka funksione të rëndësishme për përballimin e fluksit të trafikut, si dhe për mbështetjen e strukturave urbane. Funksionet për përballimin e fluksit të trafikut përfshijnë trafikun përmes qytetit, e cila nuk ka as origjinën e as vendmbërritjen në qytet, por tërthorazi qytetit. Prandaj, trafiku përmes qytetit është shmangur nga zona urbane dhe ka lehtësuar mbingarkesën e trafikut në zonën urbane dhe përmirësimin e mjedisit urban. Ndër të tjera, Unaza e Jashtme është shumë e rëndësishme si një korridor mallrash në të ardhmen. Prandaj, siç u shpjegua më parë, zona ku kamionët (me përjashtim të automjeteve me kapacitet ngarkese prej 3,5 tonë apo më të ulët) duhet të ndalohen të kalojnë duhet të zgjerohet nga zona e tanishme brenda Unazës së Mesme në zonën brenda Unazës së Jashtme (Figura 4.5.2) në mënyrë që të sigurohet një mjedis më i mirë për jetesën e qytetarëve.

Ndërkohë, në lidhje me funksionet për mbështetjen e strukturave urbane, Unaza e Jashtme shërben për të lidhur nënqendrat kryesore urbane, si zhvillimin industrial në zonat e rrethinave, ku rrugët arteriale janë më të pakta dhe për të nxitur urbanizimin e duhur. Për më tepër, ajo gjithashtu duhet të shërbejë për të kthyer një qytet të centralizuar në një qendër të decentralizuar brenda një zonë urbane, ku shumica e trafikut kalon përmes, ndërsa kufizon rritjen/zhvillimin e tepërt të qytetit si një funksion të një unaze të jashtme.

Sipas standardeve të vendndodhjeve dhe kërkesat strukturore të rrugëve unazore të jashtme sipas shkallëve të qyteteve (Tabela 4.5.1), Unaza e Jashtme duhet të zhvillohen të paktën si një autostradë me kalime të pjesshme në nivel. Prandaj, në kryqëzimet me rrugët e tjera kryesore



duhet të ndërtohen ose mbikalime ose nënkalime, ku është projektuar vëllim i ndjeshëm i trafikut për të ardhmen.

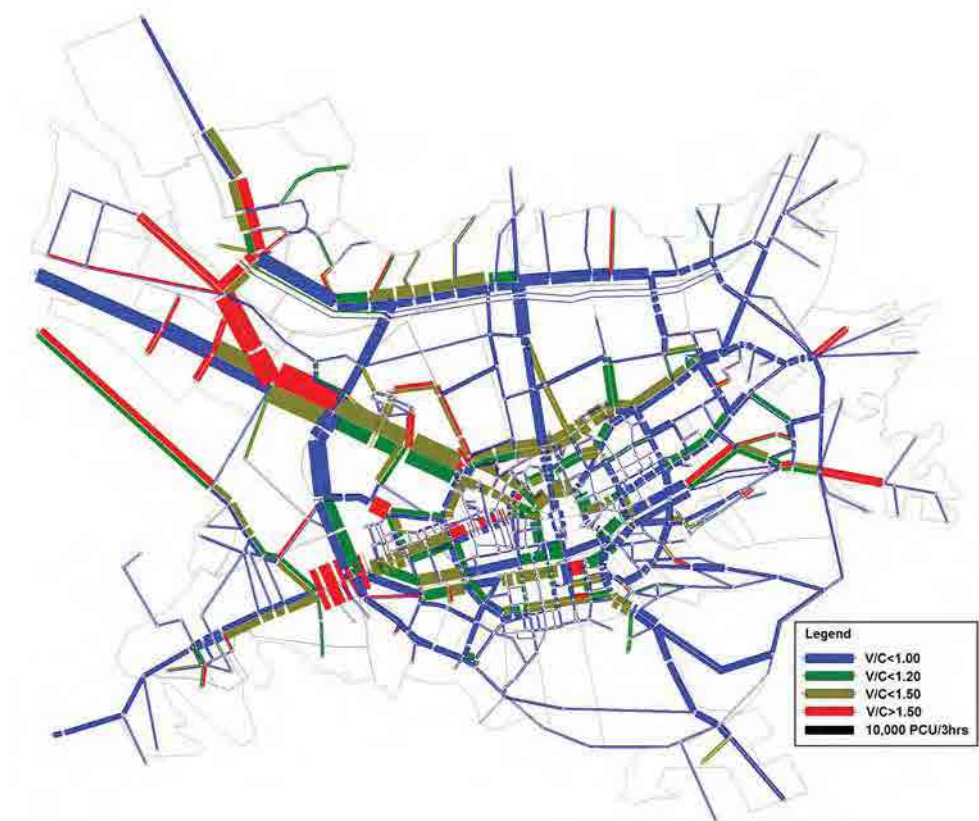
Segmenti perëndimor i Unazës së Jashtme midis “Rrugës së Durrësit” dhe “Rrugës së Kavajës” ka përfunduar dhe është vënë në përdorim që nga viti 1998. Ndërkohë, seksioni jugor i Unazës 5 ndërmjet “Rrugës së Kavajës” dhe “Rrugës së Elbasanit” është në ndërtim e sipër me financimin e BERZH-it dhe është planifikuar të përfundojë në vitin 2013.

Për zhvillimin e segmentit verior të Unazës së Jashtme, për parashikimin e kërkesës në të ardhmen janë testuar tri rrugët alternative, përkatësisht:

- [1-2-2A] rrugë në anën veriore të Lumit të Tiranës, përgjatë Rrugës Demokracia (Figura 4.6.14);
- [1-2-2B] rrugë në anën jugore të Lumit të Tiranës, pjesërisht përgjatë hekurudhës, e cila do të priset (Figura 4.6.15);
- [1-2-2C] dy rrugë me një drejtim lëvizjeje në të dyja anët e Lumit të Tiranës, duke formuar Unazën e Jashtme (Figura 4.6.16).

Rezultatet e parashikimit të kërkesës në të ardhmen janë paraqitur në Figurën 4.6.14, Figurën 4.6.15, Figurën 4.6.16. Në Tabelën 4.6.4 është dhënë një përmbledhje krahasimi. Ekipi Studimor rekomandon pjesën veriore të unazës së jashtme në anën veriore të Lumit të Tiranës [1-2]-2A (dmth Rruga Demokracia), i cili pritet të jetë më i frytshëm në shpërbërjen e trafikut gjatë gjithë rrjetit rrugor të Tiranës, duke ndihmuar në uljen e bllokimit të trafikut. Përveç kësaj, së bashku me rehabilitimin e Lumit të Tiranës, parapëlqehet të sigurohen rrugët vendore të shërbimit duke shfrytëzuar argjinaturën e lumit, e përfshirë në këtë projekt të ndërtimit të segmentit verior të Unazës së Jashtme, që është e vendosur rreth 150 metra nga lumi.

[Alternativa A: Unaza e Jashtme në Anën Veriore të Lumit të Tiranës]

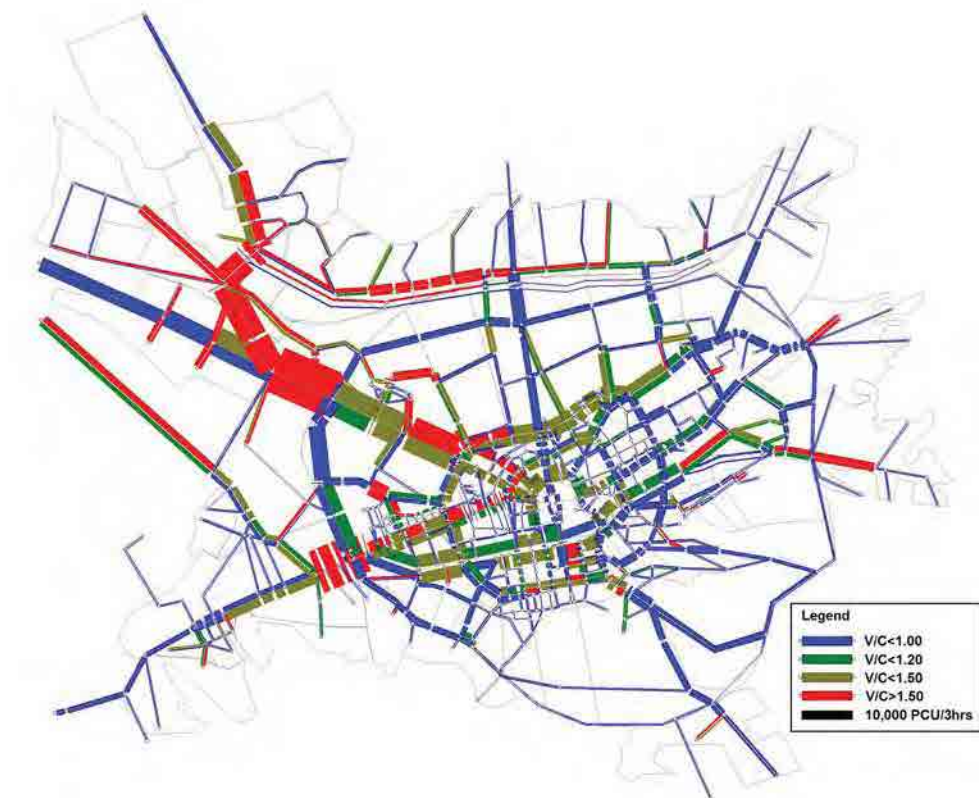


Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.14 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa A (2027)**

[Alternativa B: Unaza e Jashtme në Anën Jugore të Lumit të Tiranës]

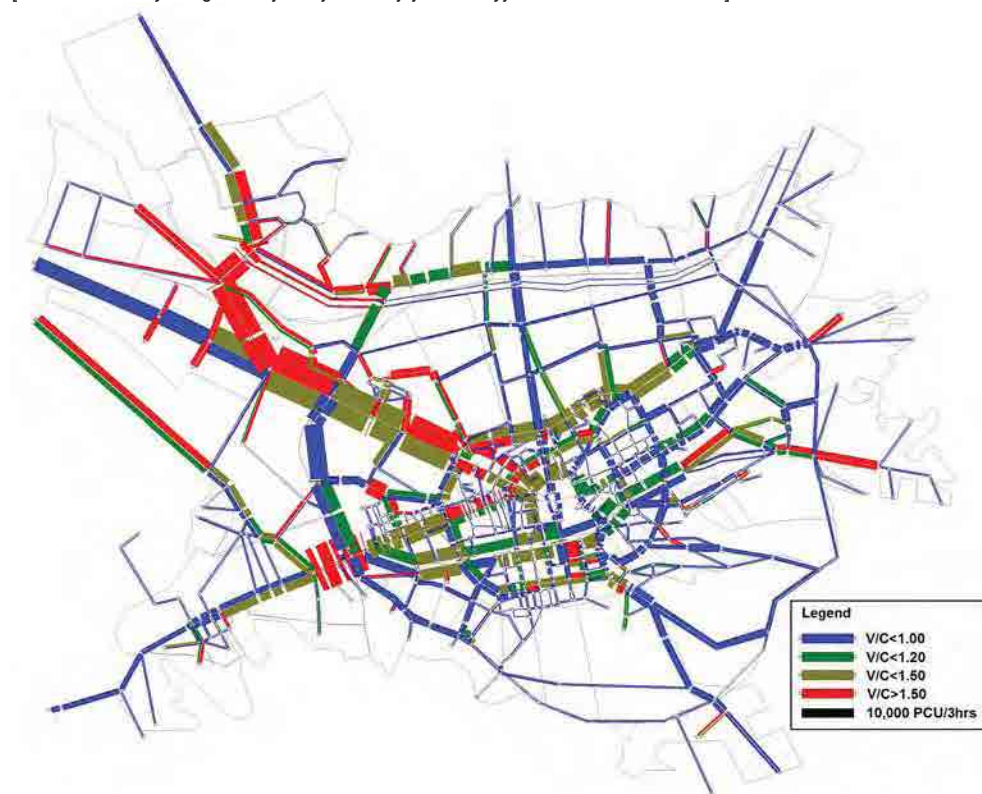


Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00)

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.15 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa B (2027)**

[Alternativa C: Dy Rrugë me një drejtim lëvizjeje në të dyja anët e Lumit të Tiranës]



Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00)

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.16 Parashikimi i Kërkesës së trafikut të Unazës 5: Alternativa C (2027)**

**Tabela 4.6.4 Krahassimi i Parashikimit të Kërkesës ndërmjet Alternativave të Unazës së Jashtme**

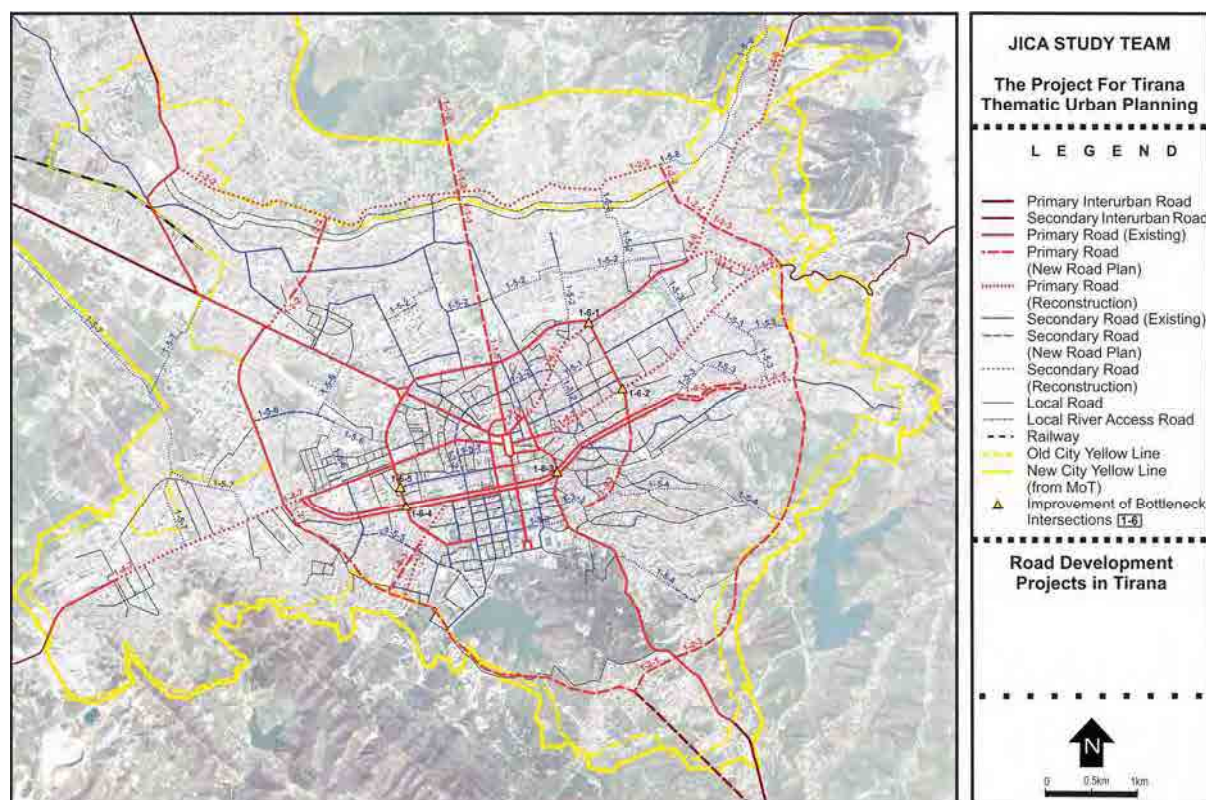
| Segmenti Rrugor                                                                                                  | Alternativa A<br>(ana veriore e Lumit të Tiranës,<br>Rruga Demokracia)                                   | Alternativa B<br>(ana jugore e Lumit të Tiranës)                         | Alternativa C<br>(dy anët e Lumit të Tiranës, me<br>një drejtim)                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Segmenti verilindor i Unazës së Jashtme<br>[Rrugë parësore]                                                      | Më shumë trafik (efikasitet në shpërndarjen e trafikut)<br>(4 600 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,44)       | Më pak trafik<br>(1 500 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,14)                 | Më pak trafik<br>(4 000 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,39)                                              |
| Segmenti veriperëndimor i Unazës së Jashtme<br>[Rrugë parësore]                                                  | Më shumë trafik (efikasitet në shpërndarjen e trafikut)<br>(10 500 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,02)      | Më pak trafik<br>(3 700 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,36)                 | Më pak trafik<br>(7 300 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,71)                                              |
| Segmenti verior i Shëtitores Kryesore ndërmjet hekurudhës ekzistuese dhe rrugës "Demokracia"<br>[Rrugë parësore] | Më shumë trafik (efikasitet në shpërndarjen e trafikut)<br>(6 600 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,65)       | Më pak trafik<br>(6 100 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,59)                 | Më pak trafik<br>(4 600 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 0,44)                                              |
| Segmenti perëndimor i Rrugës "Demokracia" (Komuna e Paskuqanit)                                                  | Jo i rënduar<br>(10 500 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,02)<br>[Rrugë Kryesore & pjesë e Unazës së Jashtme] | I rënduar<br>(4 600 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 2,02)<br>[Rruge dytësore] | I rënduar<br>(11 800 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,15)<br>[Rrugë Kryesore & pjesë e Unazës së Jashtme] |
| Segmenti jugor i Rrugës "Kastriotet"<br>[Rrugë parësore]                                                         | Më pak i rënduar<br>(12 200 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,77)                                             | Më shumë i rënduar<br>(15 600 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 2,27)           | Më shumë i rënduar<br>(14 300 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 2,08)                                        |
| Rruga "29 Nëntori" ndërmjet Cassa Italia dhe rrethrotullimit<br>[Rrugë parësore]                                 | Më pak i rënduar<br>(23 500 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,70)                                             | Më shumë i rënduar<br>(24 800 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,80)           | Më shumë i rënduar<br>(24 400 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,77)                                        |
| Segmenti veriperëndimor i Unazës Mesme<br>[Rrugë parësore]                                                       | Më pak i rënduar<br>(8 900 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,30)                                              | Më shumë i rënduar<br>(10 000 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,46)           | Më shumë i rënduar<br>(10 100 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,47)                                        |
| Rruga e "Dibrës" ndërmjet Unazës së Mesme dhe Unazës 4<br>[Rrugë parësore]                                       | Më pak i rënduar<br>(8 200 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,20)                                              | Më shumë i rënduar<br>(8 800 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,27)            | Më shumë i rënduar<br>(9 100 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,32)                                         |
| Rruga "Dritan Hoxha" ndërmjet Unazës së Jashtme dhe Unazës së Mesme<br>[Rrugë parësore]                          | Më pak i rënduar<br>(17 200 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,25)                                             | Më shumë i rënduar<br>(17 800 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,29)           | Më shumë i rënduar<br>(19 000 PCU/3orë/drejtim,<br>V/C = 1,38)                                        |

Shënim: Parashikimi i kërkesës është për 2027.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Përmes shqyrtimit dhe analizës së projekteve të mundshme me "Pesë Unaza", Ekipi Studimor fillimisht propozoi projektet e zhvillimit të rrugëve siç tregohet në Figurën 4.6.17.





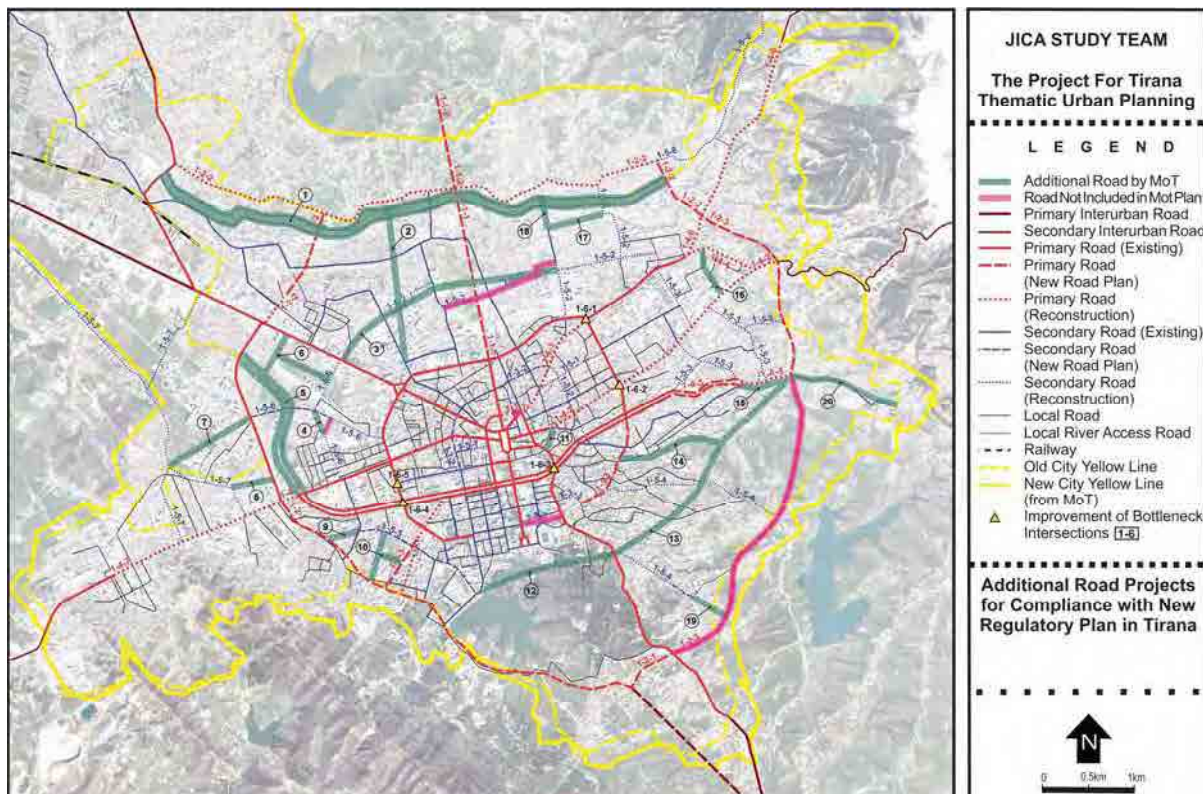
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.17 Projektet e Zhvillimit të Rrugëve të Propozuara Fillimisht nga Ekipi i Studimit**

#### 4.6.4 Përputhshmëria me Planin e Ri Rregullues Urban të Tiranës

Pas paraqitjes së Raportit Parapërfundimtar të Studimit, rrjeti rrugor i Planit të Ri Rregullues Urban të Tiranës ishte hartuar dhe konfirmuar nga Bashkia e Tiranës për përfundimin e tij. Në mënyrë që projektet e zhvillimit të rrugëve, që janë propozuar fillimisht në kapitullin e mëparshëm nga Ekipi Studimor të jenë në përputhje me Planin e Ri Rregullues Urban, janë studiuar për krahasim. Kështu, 20 projektet e rrugëve "shtesë" janë treguar në figurën 4.6.18. Disa projekte të zhvillimit të rrugëve të tilla, si pjesa e segmentit lindor të Unazës së Jashtme, gjithashtu nuk ekzistojnë në Planin e Ri Rregullues Urban.

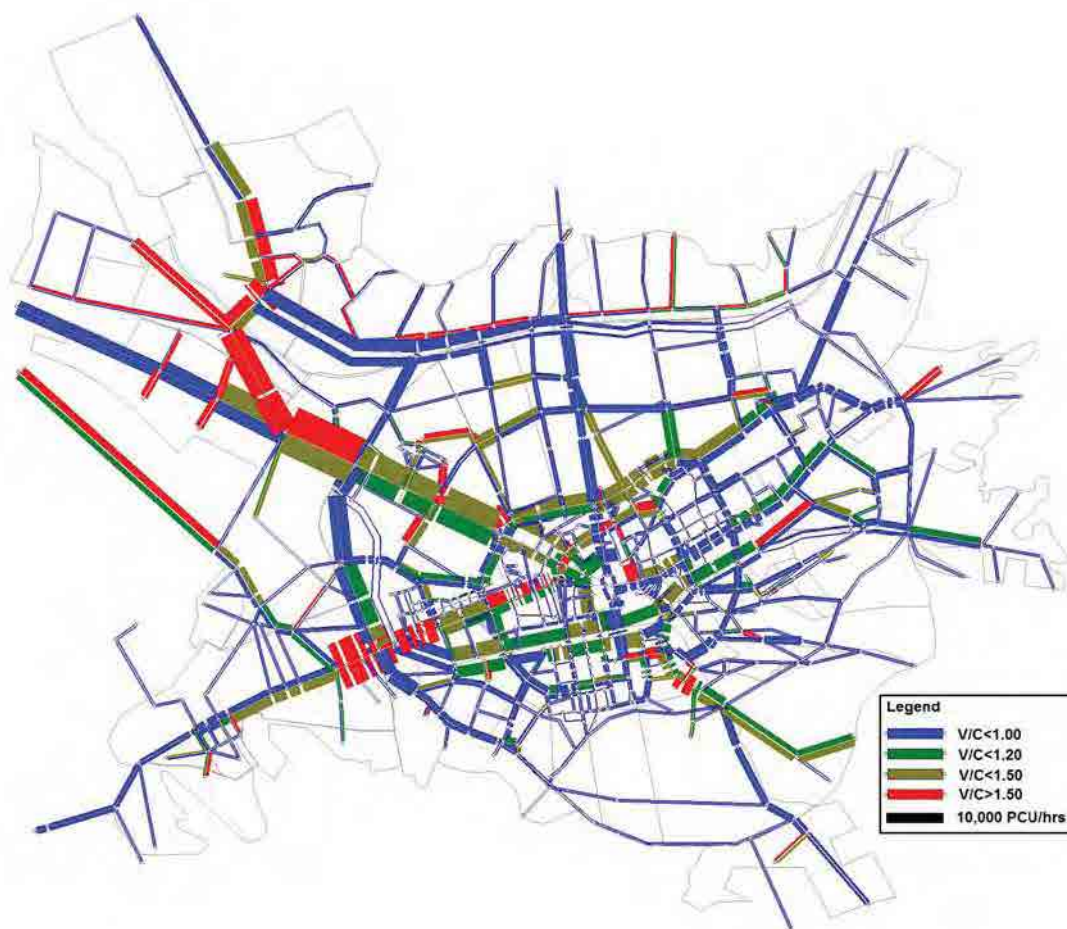




Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat nga Bashkia e Tiranës

**Figura 4.6.18 Projektet e Rrugëve “Shtesë” për Përputhshmërinë me Planin e Ri Rregullues**

Të gjitha këto ndryshime në rrjetin rrugor janë reflektuar për zbatueshmërinë e projektit, duke përfshirë vëllimin e trafikut në të ardhmen dhe koston e projektit. Rezultati i parashikimit të kërkesës në të ardhmen është paraqitur në Figurën 4.6.19. Si një tregues, që tregon zbatueshmërinë e projektit, NBKE me raportin kosto-përfitim është vlerësuar së bashku me vëllimin e trafikut si në Tabelën 4.6.5. Për më tepër, projektet NBKE-të e të cilave janë mbi objektivin prej 10% janë të integruara në projektet e zhvillimit të rrugëve në Studimin për përparësitë e projekteve. Nga ana tjetër, ndërsa projektet, që nuk e plotësojnë këtë kriter vlerësimi janë përfshirë edhe në planin e zhvillimit të rrugëve në Studim për të qenë në përputhje me planin e Ri Rregullues Urban, zbatimi i këtyre projekteve mund të rekomandohet me kushtin që në të ardhmen pritet kërkesë e mjaftueshme e trafikut. Sa për pjesën veriore të Unazës së Jashtme përgjatë dy anëve të Lumit të Tiranës, meqë NBKE e alternativës së anës veriore të lumit (Rruga Demokracia) (dmth, 52% siç është vlerësuar në kapitullin 11.5.2) është më e madhe se ajo e alternativës përgjatë dy anëve të lumit (dmth, 31%), alternativa e zhvillimit në Rrugën Demokracia është propozuar nga Ekipi i Studimit.



Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.19 Parashikimi i Kërkesës në Rrjetin me Rugët “Shtesë” nga Plani i Ri Rregullues**

**Tabela 4.6.5 Studimi i Zbatueshmërisë së Projektit të Rugëve “Shtesë” nga Plani i Ri Rregullues**

| Additional Road Projects |                                                          | Project Cost<br>(mil.Lek) | O&M Cost<br>(mil.Lek) | Future<br>Demand* | Future<br>V/C | EIRR (%) | B/C Ratio | Remark                               |
|--------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|---------------|----------|-----------|--------------------------------------|
| 1                        | Outer Ring Road - North Section along Tirana River       | 26,508                    | 36.2                  | 5,200             | 0.30          | 30.9%    | 11.25     | Demokracia Road option is taken.     |
| 2                        | Eshref Frasheri Road                                     | 4,678                     | 4.9                   | 1,600             | 0.36          | 2.3%     | 0.48      | Conditional on enough demand.        |
| 3                        | 4th Ring Road - North Section                            | 3,878                     | 7.2                   | 3,900             | 1.04          | 17.6%    | 3.77      | Included for further prioritization. |
| 4                        | 4th Ring Road - Part of West Section                     | 583                       | 1.0                   | 4,000             | 0.88          | 16.5%    | 3.47      | Included for further prioritization. |
| 5                        | Northwestern Lana River Roads                            | 5,880                     | 9.8                   | 400               | 0.02          | -        | -0.03     | Conditional on enough demand.        |
| 6                        | Beniamin Kruta Road                                      | 1,004                     | 3.0                   | 300               | 0.13          | -        | -0.10     | Conditional on enough demand.        |
| 7                        | Road in Kashar Commune                                   | 1,192                     | 2.7                   | 500               | 0.11          | 4.6%     | 0.66      | Conditional on enough demand.        |
| 8                        | Krist Maloki Road                                        | 576                       | 1.4                   | 1,200             | 0.26          | 25.3%    | 7.55      | Included for further prioritization. |
| 9                        | Fadil Bodinaku Road                                      | 306                       | 0.9                   | 2,200             | 0.99          | 21.2%    | 5.40      | Included for further prioritization. |
| 10                       | Robert Shvarc Road                                       | 493                       | 0.9                   | 100               | 0.05          | 8.3%     | 1.27      | Conditional on enough demand.        |
| 11                       | Myrtezim Kelliçi Roads                                   | 463                       | 0.7                   | 600               | 0.27          | 13.0%    | 2.32      | Included for further prioritization. |
| 12                       | 4th Ring Road - South Section (Tunnel)                   | 1,796                     | 31.1                  | 0                 | 0.00          | -        | 0.00      | Conditional on enough demand.        |
| 13                       | 4th Ring Road - Southeast Section                        | 4,069                     | 7.8                   | 400               | 0.10          | 4.7%     | 0.72      | Conditional on enough demand.        |
| 14                       | Kole Popa Road                                           | 1,551                     | 3.5                   | 700               | 0.16          | -        | 0.24      | Conditional on enough demand.        |
| 15                       | Between Ali Shefqeti and Outer Ring Roads                | 1,580                     | 3.3                   | 3,200             | 0.48          | 3.3%     | 0.52      | Conditional on enough demand.        |
| 16                       | Kahreman Ylli Road                                       | 263                       | 0.6                   | 500               | 0.21          | 16.9%    | 3.62      | Included for further prioritization. |
| 17                       | Sadaudin Bekteshi Road                                   | 830                       | 1.7                   | 200               | 0.07          | -        | 0.18      | Conditional on enough demand.        |
| 18                       | Northern 5 Maji Road                                     | 1,338                     | 1.3                   | 400               | 0.09          | 9.7%     | 1.55      | Conditional on enough demand.        |
| 19                       | 3 Vellezerit Kondi Road                                  | 382                       | 1.1                   | 0                 | 0.00          | -        | 0.00      | Conditional on enough demand.        |
| 20                       | Alternative Outer Ring Road - East Section inside Tirana | 23,015                    | 21.5                  | 1,500             | 0.33          | -        | 0.33      | Conditional on enough demand.        |

Shënim: Parashikimi i kërkesës është për 2027. Shifrat e theksuara tregojnë rezultatet e zbatueshme (NBKE > 10%, B/C > 1.0).

Projektet e nënvizuara tregojnë që ato janë integruar në projektet e zhvillimit të rrugëve në Studim për përparësitë e projekteve.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

#### 4.6.5 Projektet e Zhvillimit të Rrugëve

Siç është trajtuar në nënkapitullin 4.11, vlerësimi i përgjithshëm i projekteve rrugore të integruara me projektet e zbatueshme shtesë nga Plani i Ri Rregullues Urban është bërë së bashku me kritere të tjera, në koherencë me vizionet, të ngutshmet, fizibilitetit të nënkuptuar dhe pranimit shoqëror, për t'i renditur ato në projektet, që do të zbatohen në afat të shkurtër (2017), afatmesëm (2022) dhe afatgjatë (2027). Me fjalë të tjera, projektet e zhvillimit të rrugëve janë vlerësuar jo vetëm nga masat sasiore, si vëllimet e trafikut dhe raportet V/K, por edhe nga masa të tjera cilësore nëpërmjet një analize me shumë kritere. Projektet përfundimtare të zhvillimit të rrugëve të propozuara nga Ekipi Studimor janë paraqitur në Figurën 4.6.17 dhe listuar në Tabelën 4.6.5. Rezultati i parashikimit të kërkesës në të ardhmen është bazuar në këtë rrjet përfundimtar që është treguar në Figurën 4.6.21.

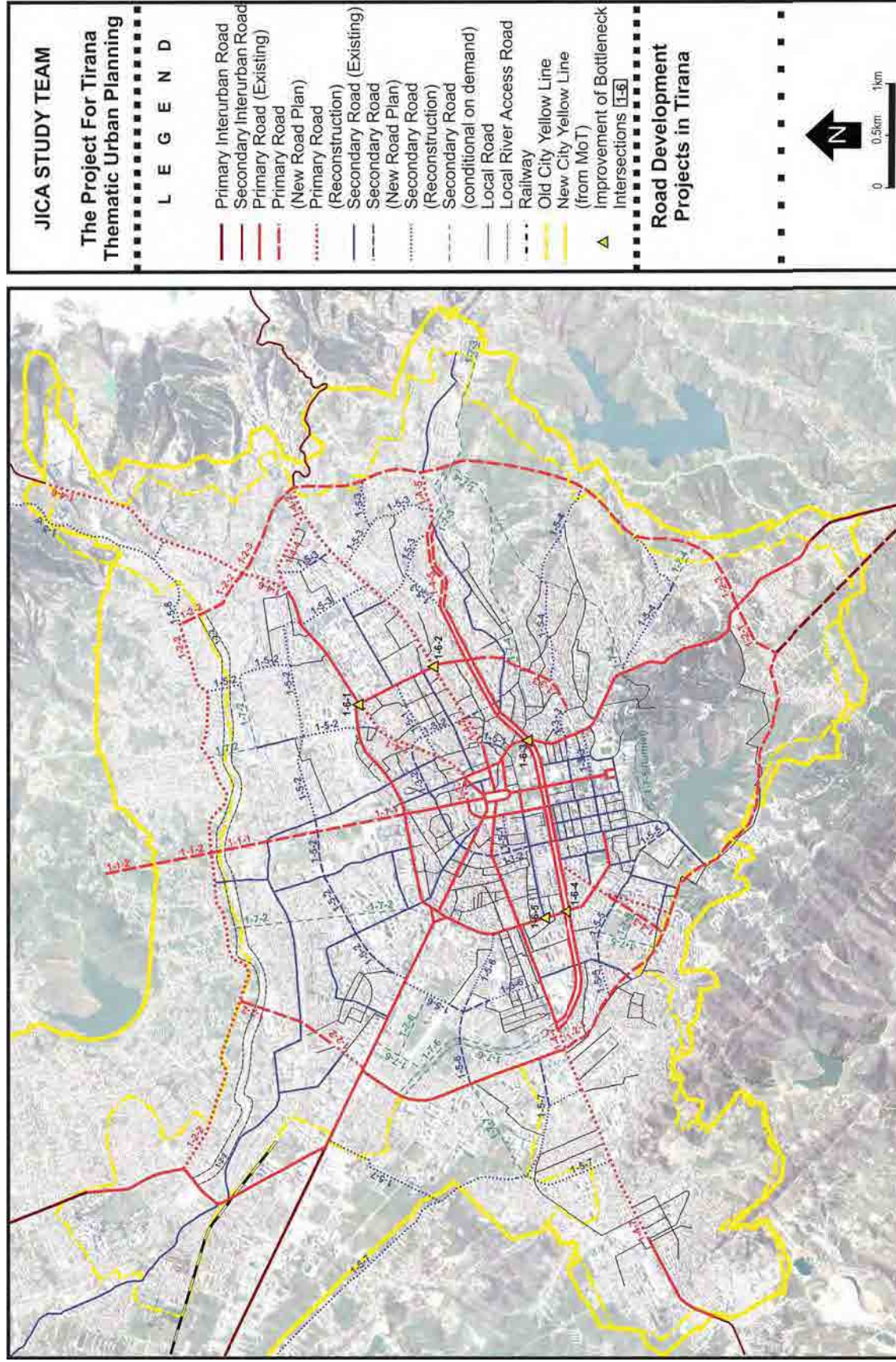
**Tabela 4.6.6 Lista e Projekteve të Zhvillimit të Rrugëve**

| Proposed Projects |                       |                                                                   | Future Demand* | Future V/C Ratio | Project Schedule |        |      |
|-------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|------------------|--------|------|
|                   |                       |                                                                   |                |                  | Short            | Medium | Long |
| RUT-1             | Road Development Plan |                                                                   |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-1               | Northern Extension of the Main Boulevard                          |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-1-1             | Northern Extension of the Main Boulevard - Part 1                 | 4,800          | 0.46             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-1-2             | Northern Extension of the Main Boulevard - Part 2                 | 1,600          | 0.16             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-2               | Development of Outer Ring Road                                    |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-2-1             | Development of Outer Ring Road - South Section                    | 2,600          | 0.25             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-2-2             | Development of Outer Ring Road - North Section                    | 1,500          | 0.98             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-2-3             | Development of Outer Ring Road - East Section                     | 500            | 0.05             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-3               | Development of Inner/Middle Ring Roads                            |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-3-1             | Development of Inner Ring Road                                    | 12,000         | 0.87             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-3-2             | Development of Intermediate Ring Road                             | 4,100          | 0.90             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-3-3             | Development of Middle Ring Road                                   | 2,400          | 0.39             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-4               | Development of Radial Roads                                       |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-4-1             | Development of Radial Road: Dibra Road                            | 2,600          | 0.37             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-4-2             | Development of Radial Road: Hoxha Tahsim & Xhanfize Keko Road     | 5,800          | 0.85             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-4-3             | Development of Radial Road: Komuna e Parisit & Medar Shtylla Road | 2,100          | 0.31             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-4-4             | Development of Radial Road: Aleksander Moisiu Road                | 3,800          | 0.55             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-4-5             | Development of Radial Road: Ali Shefqeti Road                     | 2,500          | 0.26             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-4-6             | Development of Radial Road: Myslym Keta Road                      | 2,100          | 0.36             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-4-7             | Development of Radial Road: Kavaja Road                           | 12,700         | 1.41             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-5               | Development of Other Secondary Roads                              |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-5-1             | Development of Secondary Roads: CBD Area                          | 1,100          | 0.48             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-5-2             | Development of Secondary Roads: Northern Area                     | 3,200          | 0.74             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-5-3             | Development of Secondary Roads: Eastern Area                      | 3,000          | 0.60             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-5-4             | Development of Secondary Roads: Southeastern Area                 | 1,900          | 0.42             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-5-5             | Development of Secondary Roads: Southwestern Area                 | 1,400          | 0.30             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-5-6             | Development of Secondary Roads: Western Area                      | 4,000          | 0.89             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-5-7             | Development of Secondary Roads: Outer Western Area                | 3,400          | 0.75             |                  | ●      |      |
|                   | RUT-1-5-8             | Development of Secondary Roads: Northeastern Area                 | 600            | 0.18             |                  |        | ●    |
|                   | RUT-1-6               | Improvement of Bottleneck Intersections                           |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-6-1             | Improvement of Bottleneck Intersection: Dibra Road                | 4,200          | 1.22             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-6-2             | Improvement of Bottleneck Intersection: Hoxha Tahsim Road         | 3,700          | 1.07             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-6-3             | Improvement of Bottleneck Intersection: Elbasan Bridge            | 5,200          | 1.02             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-6-4             | Improvement of Bottleneck Intersection: Vasil Shanto Bridge       | 6,000          | 1.17             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-6-5             | Improvement of Bottleneck Intersection: Myslym Shyri Road         | 3,500          | 1.02             | ●                |        |      |
|                   | RUT-1-7               | Additional Roads Proposed by MoT                                  |                |                  |                  |        |      |
|                   | RUT-1-7-2             | Additional Secondary Roads: Northern Area                         | 1,000          | 0.22             |                  |        |      |
|                   | RUT-1-7-3             | Additional Secondary Roads: Eastern Area                          | 1,900          | 0.37             |                  |        |      |
|                   | RUT-1-7-4             | Additional Secondary Roads: Southeastern Area                     | 500            | 0.10             |                  |        |      |
|                   | RUT-1-7-5             | Additional Secondary Roads: Southern and Southwestern Area        | 100            | 0.05             |                  |        |      |
|                   | RUT-1-7-6             | Additional Secondary Roads: Western Area                          | 400            | 0.10             |                  |        |      |
|                   | RUT-1-7-7             | Additional Secondary Roads: Outer Western Area                    | 500            | 0.11             |                  |        |      |

Shënim: \* Njësia është PCU/3 orë/drejtim në 2027.

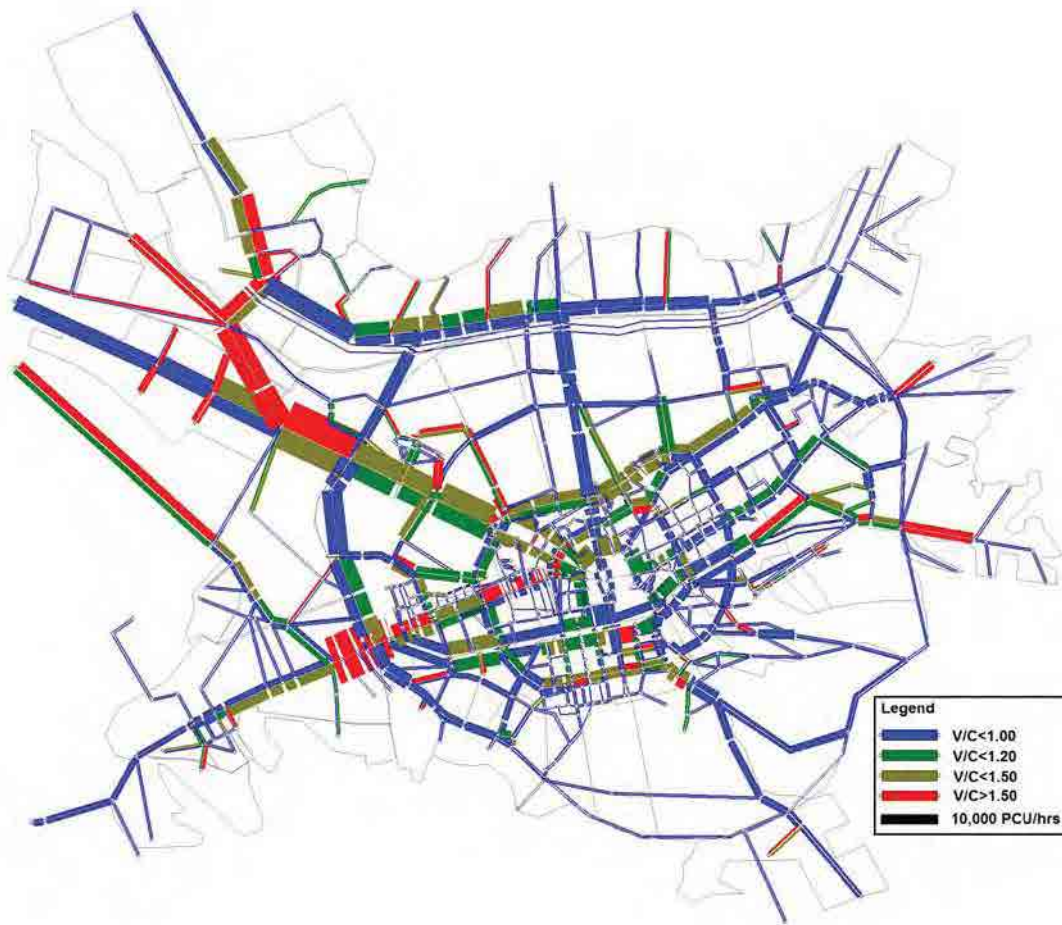
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s





Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.6.20 Projektet e Zhvillimit të Rrugëve në Tiranë



Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.6.20 Parashikimi i Kërkesës në Rrjetin Rrugor Përfundimtar**

### (1) Afatshkurtër (2017)

Për afat të shkurtër, janë propozuar dy projekte të reja të mëdha të zhvillimit të rrugëve. Njëra është zgjatja në veri e shëtitores kryesore veri-jug (Shëtitorja Zogu I) deri në rrugën në anën veriore të Lumit të Tiranës (Rruga “Demokracia”). Projekti tjetër është zhvillimi i segmentit verior të Unazës së Jashtme përveç segmentit jugor, i cili është në ndërtim e sipër dhe do të përfundojë në vitin 2013. Përveç kësaj, përfundimi i Unazës së Brendshme dhe asaj të Mesme për të formuar korridoret bazë të zhvillimit të rrugëve është një nga përparësitë afatshkurtra. Sa për rrugët radiale kryesore, si përparësi afatshkurtër e projekteve është rindërtimi dhe zgjerimi e pesë rrugëve ekzistuese (“Rruga e Dibrës”, “Hoxha Tahsim” dhe “Xhanfize Keko”, “Komuna e Parisit” dhe “Medar Shtylla”, “Aleksander Moisiu” dhe “Rruga e Kavajës”) për të siguruar DeK të transportit publik dhe biçikletave duke mbajtur kapacitetin e tanishëm.

Zhvillimi i rrugëve dytësore në zonën veriore në Tiranë gjithashtu është propozuar si afatshkurtër për të përfunduar strukturën bazë të rrjetit rrugor, që ka qenë prej kohësh i njohur në Planin e vjetër Rregullues të vitit 1989. Për më tepër, në projekte afatshkurtra është përfshirë edhe përmirësimi i kryqëzimeve me rrugë të ngushtë në Unazën e Mesme.



## **(2) Afatmesëm (2022)**

Një nga projektet kryesore të zhvillimit të rrugëve për një periudhë afatmesme është zgjatja në veri e shëtitores kryesore veri-jug (Shëtitorja Zogu I) deri në rrugën në anën veriore të Lumit të Tiranës ("Ruga Demokracia") në Parkun e Paskuqanit (faza e dytë). Projektet e zhvillimit të rrugëve për periudhën afatmesme përfshijnë edhe zhvillimin e segmentit lindor të Unazës së Jashtme, i cili do të përfundojë krejt unazën. Meqë kjo rrugë do të shkojë përmes zhvillimeve ekzistuese dhe disa zonave kodrinore, duhet t'i kushtohet mjaft vëmendje mjedisit natyror dhe shoqëror. Përveç kësaj, duhet të studiohet dhe të planifikohet mirë që më parë, duke përfshirë vendndodhjet e kryqëzimeve me rrugët e tjera të mëdha si dhe zhvillimet e afërta.

Për rrugët radiale kryesore, rreth zonës së rrethinave lindore të Tiranës janë propozuar të mbështeten këto zhvillime ndërtimi dhe zgjerimi i dy rrugëve ekzistuese (Ruga "Ali Shefqeti" dhe Ruga "Myslym Keta"). Ndër të tjera, Ruga "Ali Shefqeti" do të jetë një tjetër portë e rëndësishme nga/për në Tiranë përmes "Rrugës së Arbrit", e cila do të zhvillohet si një rrugë ndëqytetase kombëtare me katër korsi. Sot, është në ndërtim pjesa nga Brari tek Ura e Vashës dhe do të përfundojë në vitin 2015. Gjithashtu, janë propozuar projektet afatmesme të zhvillimit të rrugëve dytësore në ZQB, pjesën lindore, juglindore, jugperëndimore, perëndimore, dhe në zonat e jashtme perëndimore të Tiranës. Siç përshkruhet në zhvillimin e transportit publik, rrugët dytësore afatshkurtra dhe afatmesme do t'u shërbejnë edhe linjave të autobusëve, që do të rristrukturohen për të mbështetur rrjetin kryesor publik të transportit.

## **(3) Afatgjatë (2027)**

Të gjitha korridoret rrugore të zhvillimit, që formojnë strukturat metropolitane hapësinore në Tiranë do të zhvillohen në një periudhë afatmesme. Si për projektet e mbetura, zhvillimi i rrugëve dytësore në zonën verilindore në Tiranë janë propozuar si projekte afatgjata.

Në Tabelën 4.6.6 janë paraqitur të gjitha udhëtimet e ardhshme sipas qëllimit dhe mënyrës në pikun e mëngjesit në rastin "pa bërë gjë" dhe në rastin duke përfshirë fazat e mësipërme të zhvillimeve të rrugëve (psh., rasti i masterplanit). Numri i përgjithshëm i udhëtimeve të ardhshme në Tiranë në orët e pikut në mëngjes (6:00-09:00) është e njëjtë për çdo qëllim. Për sa i përket përqindjes së mënyrës së udhëtimit, udhëtimet gjithsej nga tranziti do ta rrisin pak përqindjen, ndërsa mënyra e udhëtimit me makinë dhe ecja me këmbë do të humbasin pak përqindjen në përputhje me rrethanat. Kjo mund të jetë për shkak të rastit të masterplanit, që përfshin jo vetëm zhvillimet rrugore, por edhe zhvillimet e transportit urban, që shpjegohen në kapitujt e mëvonshëm. Kjo nënkupton se zhvillimet e transportit urban mund të kenë më shumë mundësi për të tërhequr më shumë udhëtime, duke sjellë një ndryshim të mënyrës së udhëtimit drejt transportit publik, edhe pse mbingarkimet e trafikut do të lehtësohen ndjeshëm nga zhvillimet rrugore siç tregohet në Figurën 4.6.14.



**Tabela 4.6.7 Krahasimi i Udhëtimeve Gjithsej në të Ardhmen: Rasti “Pa Bërë Gjë” dhe Rasti i Masterplanit**

| Qëllimi i Udhëtimit | Udhëtimet e Udhëtarëve në të Ardhmen (2027): Rasti “Pa Bërë Gjë” |                  |                  |                   | Udhëtimet e Udhëtarëve në të Ardhmen (2027): Rasti i Masterplanit (pa Çmimin e Parkimit) |                  |                  |                   |
|---------------------|------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
|                     | Makinë                                                           | Tranzit          | Me këmbë         | Të gjitha         | Makinë                                                                                   | Tranzit          | Me këmbë         | Të gjitha         |
| Shtëpi - Punë       | 295 300<br>(47%)                                                 | 265 300<br>(42%) | 72 900<br>(12%)  | 633 600<br>(100%) | 279 600<br>(44 %)                                                                        | 289 100<br>(46%) | 64 900<br>(10%)  | 633 600<br>(100%) |
| Shtëpi - Shkollë    | 20 900<br>(11%)                                                  | 119 300<br>(64%) | 45 900<br>(25%)  | 186 100<br>(100%) | 25 400<br>(14%)                                                                          | 116 100<br>(62%) | 44 600<br>(24%)  | 186 100<br>(100%) |
| Shtëpi - Të tjera   | 4 900<br>(5%)                                                    | 59 500<br>(66%)  | 25 600<br>(28%)  | 89 900<br>(100%)  | 7 900<br>(9%)                                                                            | 57 600<br>(64%)  | 24 400<br>(27%)  | 89 900<br>(100%)  |
| Gjithsej            | 321 100<br>(35%)                                                 | 444 100<br>(49%) | 144 400<br>(16%) | 909 600<br>(100%) | 312 900<br>(34%)                                                                         | 462 800<br>(51%) | 133 900<br>(15%) | 909 600<br>(100%) |

Shënim: Njësia: udhëtime për 3 orë (6:00-9:00).

Në rastin e Masterplanit është zbatuar një tarifë e përbashkët prej 60 lekësh për udhëtim.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

## 4.7 Masat e Kontrollit të Transportit (MKT)

Në mënyrë që pjesa më e madhe e kapacitetit ekzistues të infrastrukturës së transportit, si dhe për të arritur një transport miqësor me mjedisin në Tiranë, janë propozuar këto MKT:

1. Zhvillimi i mjediseve për këmbësorë,
2. Zhvillimi i sistemit me përparësi për autobusë/biçikleta,
3. Zhvillimi i sistemit të parkimit,
4. Zhvillimi i Kontrollit të Qendrës së Kontrollit të Trafikut Urban (QKTU).

Ndër MKT-të e mësipërme, çmimi i parkimit, që është shënuar në pikën e tretë, mund të quhet si një nga politikat MKT, që do të ulë përqendrimin e tepërt të trafikut të automjeteve dhe do të zhvendosë përdoruesit e automjeteve private në transportin publik. Të gjitha MKT-të e mësipërme duhet të kenë përparësi si projekte afatshkurta ashtu siç janë projektuar për të bërë më të mirën e infrastrukturës së transportit ekzistues me një kosto relativisht të ulët.

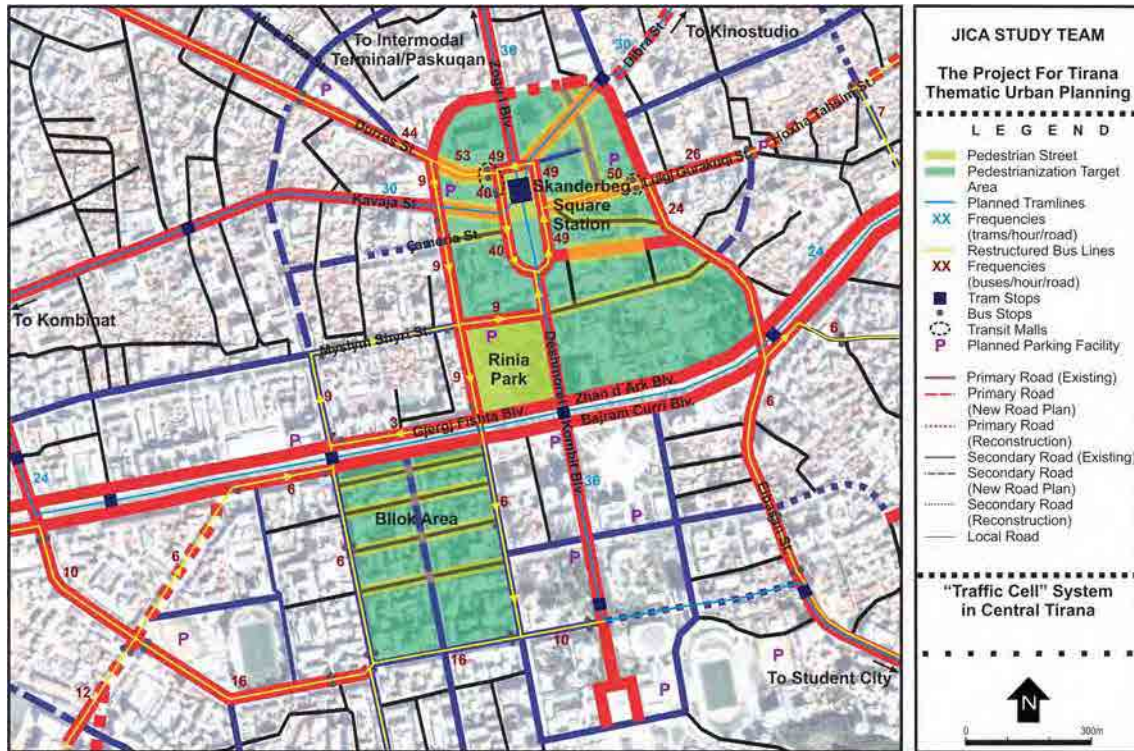
### 4.7.1 Sistemi i “Trafikut Qelizor” dhe Mjediset për Këmbësorë

#### (1) Sistemi i “Trafikut Qelizor” në Qendër të Tiranës

Siç u përmend me sipër, në zonën brenda korridorit të unazës së brendshme, duhet t'u jepet përparësi këmbësorëve dhe për rrjedhim duhet të pakësohet ndjeshëm trafiku i automjeteve private për të siguruar një transport publik miqësor me mjedisin si dhe për të futur mjetet e tranzitit. Kështu, disa rrugë në këtë zonë duhet të kthehen në rrugë për këmbësorë dhe të mbyllen për automjetet private, përveç transportit publik.

Megjithëse për këtë është i nevojshëm një studim i mëtejshëm, në Figurën 4.7.1, është ilustruar një shembull i sistemit të trafikut "qelizë" për këtë zonë. Megjithëse vetëm këmbësorët, biçikletat dhe mjetet e zgjedhura të transportit publik lejohen të hyjnë në rrugët e këmbësorëve, të gjitha blloqet, (qelizat e trafikut), që ndahen nga rrugët e këmbësorëve, ende mund të aksesohen nga automjetet private dhe tregtare nëpërmjet rrugëve të rrethinave. Vetëm shëtitorja kryesore veri-jug (Shëtitorja Zogu I) dhe rruga “Myslym Shyri” mund të mbetet si rrugë e zakonshme, si një përjashtim për të shërbyer për trafikun. Ndërkohë, disa rrugë për këmbësorë mund të zhvillohen si "qendrat e tranzitit" për të bërë një hyrje të lehtë në autobusë, taksi apo tramvaj. Frekuenca e autobusëve dhe e tramvajeve rreth qendrës së Tiranës, që janë parashikuar të bazohen në planet e zhvillimit të transportit publik në nënkapitullin e ardhshëm janë paraqitur edhe në Figurën 4.7.1.

Për më tepër, një tjetër sistem "qelizë" është propozuar edhe në zonën e Bllokut, ku rrugët lindje-perëndim kthehen në rrugë këmbësore, ndërsa rrugët veri-jug janë të lejueshme për automjete private dhe tregtare. Duhet të theksohet se mjediset e parkimit duhet të sigurohen në vendet rreth këtyre zonave.

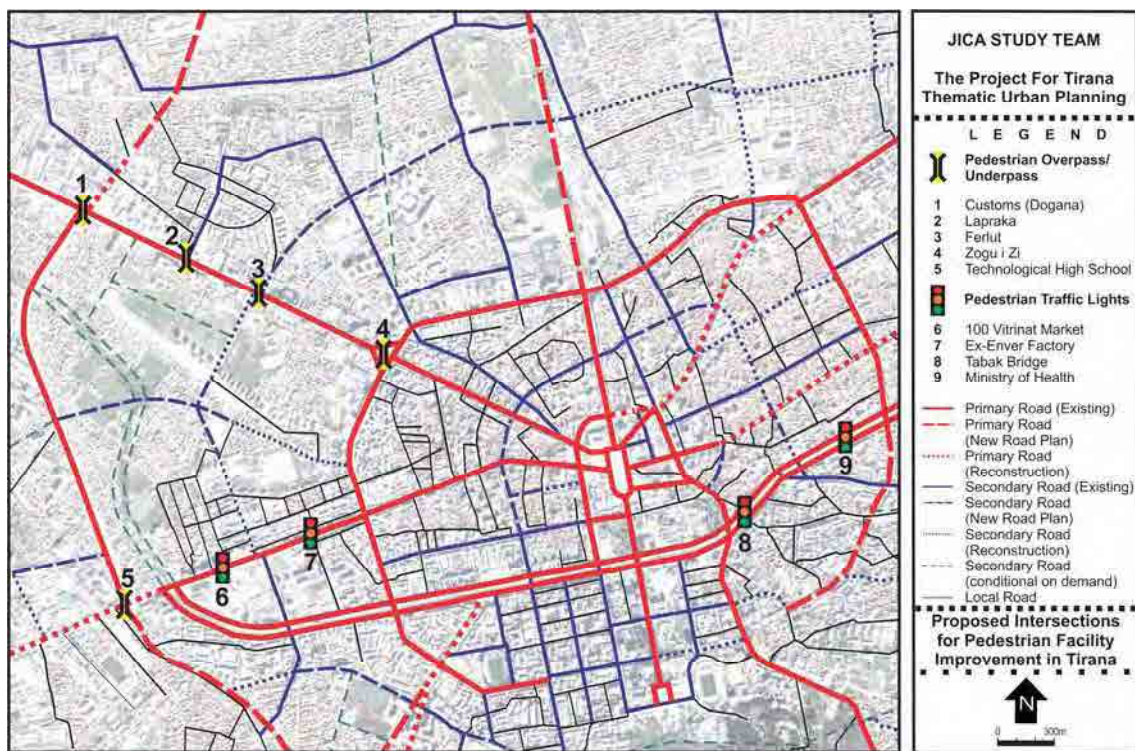


Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.7.1 Shembull i Sistemit "Qelizë e Trafikut" në Qendër të Tiranës**

## **(2) Objektet e Këmbësorëve për Mjedis më të Mirë**

Sipas PPRrT, mënyra më e parapëlqyer e transportit nga qytetarët e Tiranës është "në këmbë". Megjithatë, objektet e këmbësorëve, sidomos përgjatë rrugëve kryesore të zënë në ZQB, janë të pamjaftueshme në numër. Për të ulur aksidentet, që përfshijnë këmbësorët dhe për të rritur sigurinë, duhet të sigurohet më shumë objekte, si: kalime për këmbësorët, vendkalimet e këmbësorëve me dëshirën e tyre, ura për këmbësorë/nënkalime. Në Figurën 4.7.2 janë paraqitur kryqëzimet e propozuara për këmbësorë, që kanë nevojë për përmirësim sidomos për kalim të sigurt. Përveç kësaj, duhet të përmirësohen trotualet e ngushta ose të jo të mirëmbajtura mirë përgjatë rrugëve urbane, pasi trotualet e cilësisë së mirë rrisin jo vetëm sigurinë e këmbësorëve, por edhe komoditetin urban dhe mjedisin.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

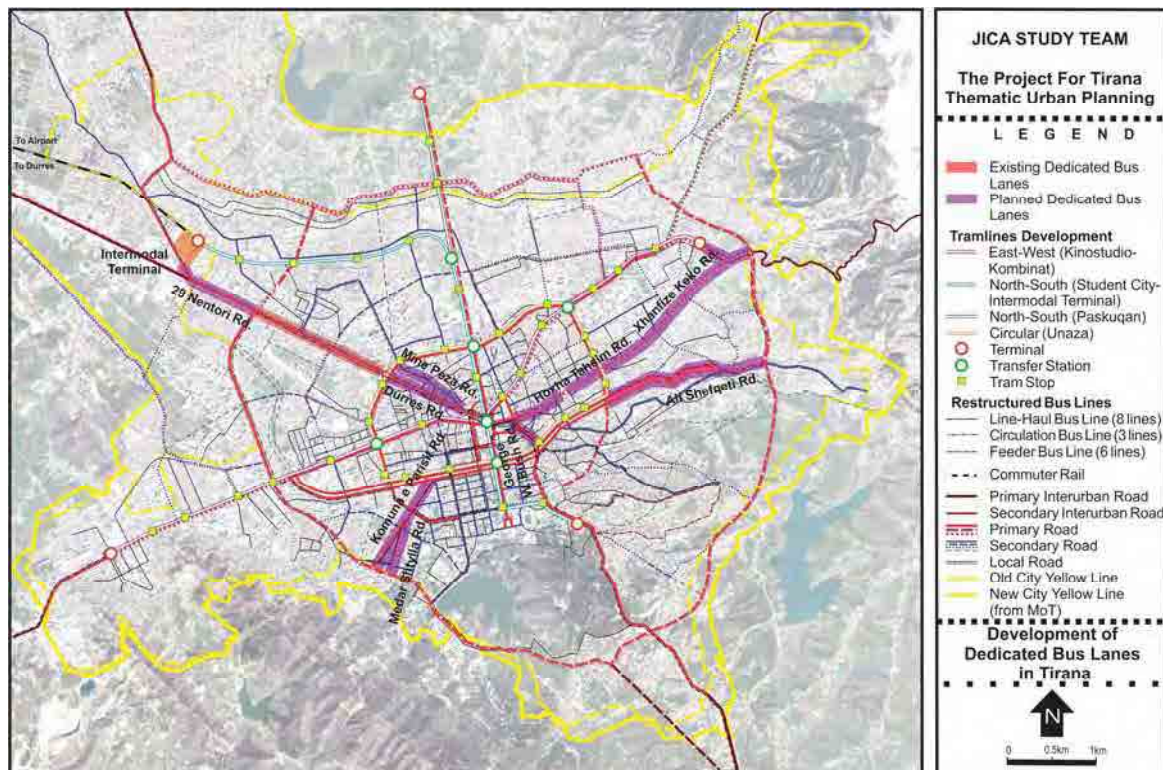
**Figura 4.7.2 Kryqëzimet e Propozuara për Përmirësimin e Mjedisëve të Këmbësorëve**

## 4.7.2 Korsitë e Autobusëve dhe Biçikletave

### (1) Korsitë e Përcaktuara për Autobusë

Në kontekstin e transportit urban, transportit publik i është dhënë përparësi ndaj automjeteve private për të siguruar një udhëtim të qetë për ata, që përdorin transportin publik në hapësirën rrugore të kufizuar. Prandaj, në Figurën 4.7.3 paraqiten korsitë e sotme të pjesshme të përcaktuara për autobusë, të cilat duhet të zgjaten më shumë e vazhdimisht në rrugët urbane kryesore për të formuar një rrjet të vazhdueshëm, duke shërbyer si autobusë të shpejtë tranzit (AShT). Duke siguruar një shpejtësi relativisht të lartë veprimi, orari mund të parashikohet, si pasojë e uljes të kohës së pritjes, duke tërhequr më shumë udhëtarë. Duhet të theksohet edhe se rrjeti i linjave të autobusëve do të jetë një lloji i tranzitit masiv i bazuar mbi shina, si tramvaji, duke i kthyer korsitë e autobusëve në shina kur kërkesa rritet në terma afatgjatë.



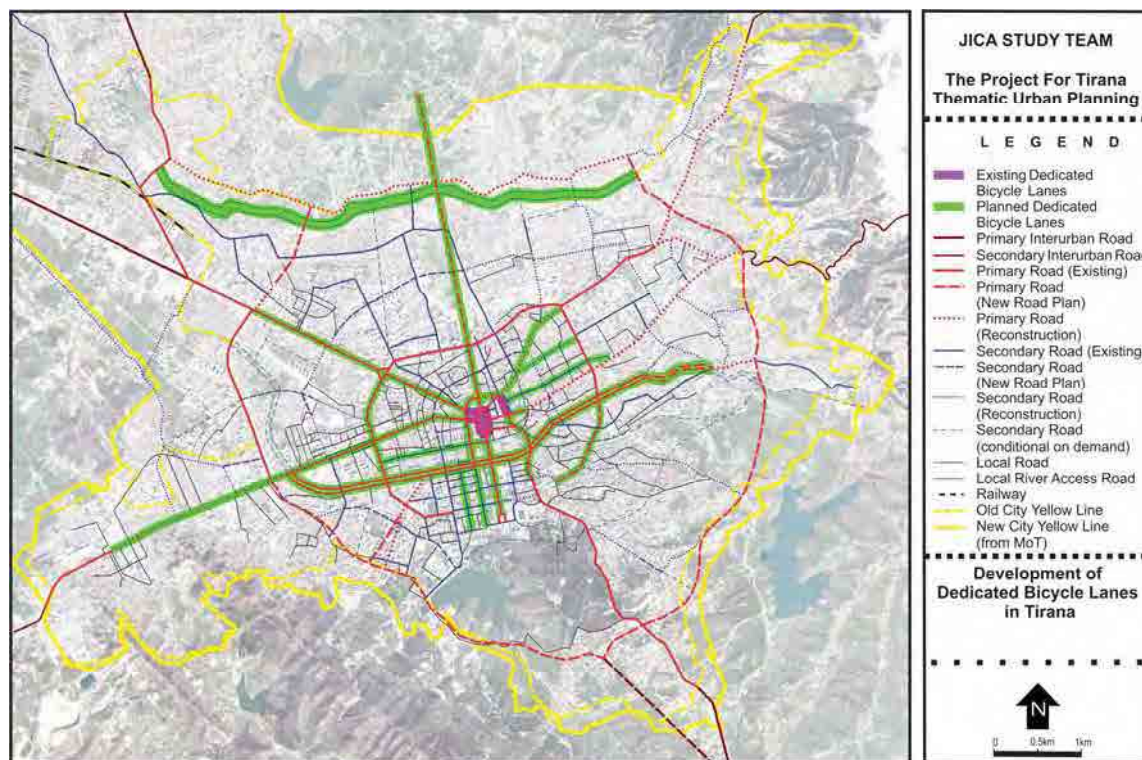


Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.7.3 Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë në Tiranë**

## **(2) Korsitë e Përcaktuara për Biçikleta**

Sa për korsitë e biçikletave, edhe pse ato janë zhvilluar në një masë të caktuar në Tiranë, shpesh ndodh që këto korsi zihen nga parkimi i paligjshëm dhe ndalimi i automjeteve private. Në përgjithësi, në Tiranë, ka një mungesë vlerësimi për nevojat e transportit jo të motorizuar si një përdorues i madh i rrugës. Përveç kësaj, në Figurën 4.7.4 tregohen korsitë e tanishme të përcaktuara për biçikleta me ndarës fizikë, të cilët kanë nevojë të zgjaten ashtu si dhe korsitë e autobusëve.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figure 4.7.4 Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Biçikleta në Tiranë**

### 4.7.3 Zhvillimi i Sistemit të Parkimit

#### (1) Mjedise Shtesë Parkimi/Sistem Informacioni për Parkim

Rritja e numrit të makinave dhe mbështetja e vazhdueshme e njerëzve tek automjetet private në Tiranë e bën rritjen e kapacitetit të parkimit në Tiranë thelbësore, sidomos në ZQB (brenda unazës së mesme). Në ZQB janë vërejtur kudo problemet e mbingopjes së automjeteve të parkimit. Me parkimin publik në rrugë rregulla të tilla, si koha e autorizuar e parkimit e tarifat e parkimit janë përcaktuar dhe menaxhohen nga Bashkia e Tiranës, por parkimi nuk është zbatuar në mënyrë të rregullt. Parkimi i jashtëligjshëm jashtë zonës së caktuar të parkimit në rrugë ka zvogëluar numrin e korsive të trafikut. Kjo shkakton çrregullim të trafikut, e si pasojë uljen e kapacitetit të rrugëve dhe rritjen e kohës së udhëtimit dhe përfundimisht ndotjen e shkaktuar nga trafiku.

Në rrjetin rrugor kryesor dhe dytësor të propozuar, që është paraqitur më herët, parkimi në rrugë duhet të hiqet ose të kontrollohet rreptësisht për ta zëvendësuar me hapësirën për DeK të transportit publik dhe biçikletat. Në Tabelat 4.7.1 dhe 4.7.2 është paraqitur një analizë e përafërt e kërkesës dhe ofertës së parkimit në ZQB e Tiranës, bazuar në gjetjet nga Vrojtimi i Parkimit. Raporti i kërkesës për furnizim është më pak se 1,0, bazuar në hamendësimin e funksionimit 8-orësh (psh., 8:00-16:00). Megjithatë, kërkesa për parkim shpesh përqendrohet duke shkaktuar mbingopje për një periudhë të caktuar të ditës. Sipas rezultatit të Vrojtimit të Parkimit, një periudhë e tillë është vërejtur në përgjithësi nga 9:00-14:00 në ndërtesat e zyrave të administratës, 11:00-14:00 në ndërtesat tregtare dhe 8:00-16:00 në parkimin në rrugë. Nëse parkimi do të kontrollohet siç shpjegohet më vonë, ai duhet të zbatohet në këto orare.



Ndërkohë, është vlerësuar se ndërtimi i mjediseve të parkimit shtesë për të paktën 3 200 automjete është e ngutshme në ZQB për të larguar parkimin në rrugë nga rrugët kryesore dhe dytësore, për të shfrytëzuar hapësirën rrugore për transportin publik dhe biçikletat, duke ruajtur të njëjtin kapacitet trafiku. Veçanërisht, rreth zonës së korridorit të unazës së brendshme ku shumica e rrugëve janë propozuar të jenë rrugë për këmbësorë, mjediset shtesë të parkimit janë propozuar si parkim nëntokësor dhe vendndodhjet janë paraqitur në Figurën 4.7.5. Kapaciteti i këtyre objekteve shtesë të parkimit është vlerësuar në rreth 7 500 automjete, të cilat do të përballojnë mirë dhe kapacitetin ekzistues të parkimit që të largohet nga rrugët kryesore dhe dytësore në ZQB.

**Tabela 4.7.1 Vlerësimi i Kërkesës së Parkimit në ZQB**

| Tipi i Ndërtesës                     | Sipërfaqja e Përgjithshme e Katit (m <sup>2</sup> ) | Raporti i Udhëtimit të Automjeteve të Parkimit (mjete/m <sup>2</sup> ) | Kohëzgjatja Mesatare (orë) | Kërkesa e Përgjithshme Ditore për Parkim (mjete-orë) |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------|
| Ndërtesa të zyrave qeveritare        | 87 400                                              | 0,017`                                                                 | 4,0                        | 5 900                                                |
| Ndërtesa të zyrave private           | 111 300                                             | 0,021                                                                  | 3,9                        | 9 100                                                |
| Ndërtesa Tregtare                    | 34 600                                              | 0,017                                                                  | 3,9                        | 2 300                                                |
| Ndërtesa të Tjera* (Parkim në rrugë) | 2 752 400                                           | 0,009                                                                  | 5,0                        | 126 800                                              |
| Gjithsej                             | 2 985 700                                           | -                                                                      | -                          | 144 200                                              |

Shënim: \*Duke supozuar ndërtesat gjithsej që ndodhen brenda largësisë prej 30 m nga parkimi në rrugë.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në Vrojtimin e Objekteve të Parkimit

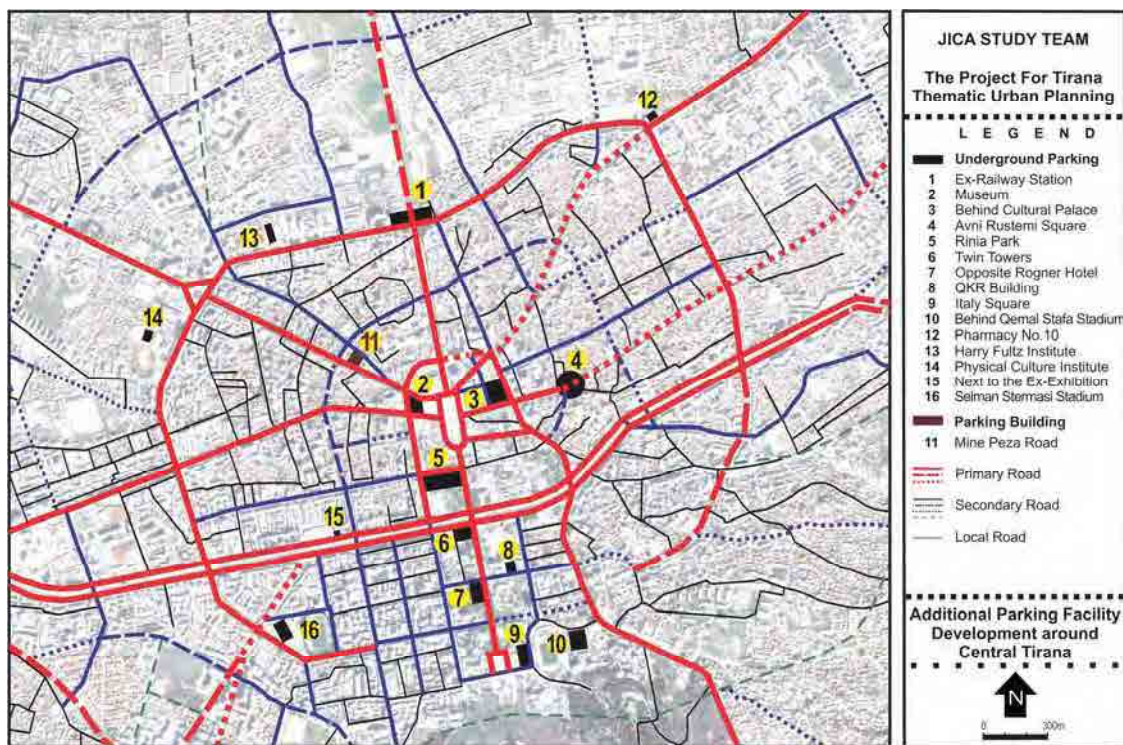
**Tabela 4.7.2 Vlerësimi i Ofertës së Parkimit në ZQB**

| Tipi i Parkimit                               | Kapaciteti Gjithsej (mjete) | Furnizimi Gjithsej* (mjete-orë) |
|-----------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Parkimi jo në rrugë                           | 11 500                      | 91 800                          |
| Parkimi në rrugë (rrugët kryesore & dytësore) | 3 200<br>[0]                | 25 600<br>[0]                   |
| Parkimi në rrugë (rrugët vendore & të tjera)  | 5 400                       | 43 200                          |
| Gjithsej                                      | 20 100<br>[16 900]          | 160 600<br>[135 000]            |
| Raporti Kërkesë/Ofertë                        | -                           | 0,90<br>[1,07]                  |

Shënim: \*Duke supozuar funksionimin 8-orësh nga 8:00 to 16:00.

'[ ]' tregon rastin duke përjashtuar parkimin në rrugë në rrugët kryesore dhe dytësore.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në Vrojtimin e Objekteve të Parkimit



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat nga Bashkia

**Figura 4.7.5 Zhvillimi i Mjedisëve të Parkimit rreth Qendrës së Tiranës**

Kur parkimet e sipërpërmendura të jenë ndërtuar, lind nevoja për një sistem informacioni parkimi, duke udhëzuar përdoruesit e makinave drejt parkimeve më të përshtatshme publike dhe private së bashku me informacionin për parkimin nëpërmjet mjeteve të informimit, si ekrane informative (Figura 4.7.6). Ai gjithashtu, do të ndihmojë për të zvogëluar parkimin në rrugë të automjeteve dhe radhët e gjata duke pritur për të hyrë në parkim në zonën qendrore.

[Qyteti Yeovil, Angli]



[Stamboll, Turqi]



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

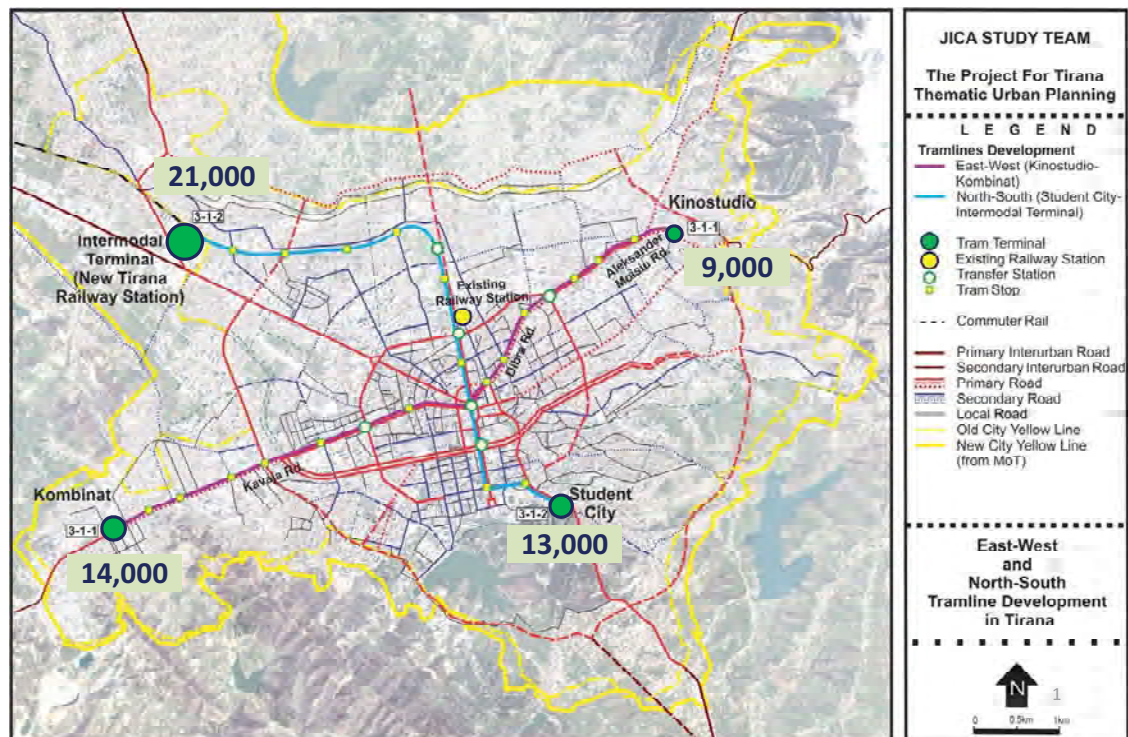
**Figura 4.7.6 Shembuj të Tabelave të Informacionit të Parkimit**

## (2) Sistemi Parko e Udhëto

Ndërtimi i objekteve të parkimit është gjithashtu kritik për lehtësimin e intermodalitetit ndërmjet automjeteve private dhe sistemeve të transportit publik në të gjithë zonën metropolitane të

Tiranës. Në nyjet kryesore intermodale duhet të zhvillohen objekte të reja parkimi (pikat e transferimit midis rrugëve kryesore dhe tranzitit publik (autobusë ose tramvaj) nxitur të Parko e Udhëto, i cili ofron shumë vende parkimi për përdoruesit e makinave private për tu transferuar në transportin publik, sidomos në terminalin intermodal të transportit të propozuar.

Ndërsa për të vlerësuar shkallën e objekteve të parkimit, që do të përdoren për sistemin Parko e Udhëto është i nevojshëm një studim i mëtejshëm, Figura 4.7.7 tregon numrin e pritshëm të udhëtarëve në çdo terminal të tramvajit, i cili përshkruhet në vijim. Kërkesa e mundshme e hapësirave të parkimit për sistemin Parko e Udhëto do të jetë në përpjesëtim me numrin e udhëtarëve. Kjo sepse, një përqindje e caktuar e përdoruesve të tramvajit supozohet të shfrytëzojë sistemin Parko e Udhëto.



Shënim: Njësia: udhëtarë për 3 orë (6:00-9:00).  
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

**Figura 4.7.7 Numri i Projektuar i Udhëtarëve në Secilin Terminal të Tramvajit (2027)**

### (3) Sistemi i Çmimit të Parkimit

Rregulloret e tanishme të parkimit, veçanërisht për parkimin në rrugë, duhet të rivlerësohen në mënyrë të rreptë më shumë për të garantuar një përdorim më të mirë të rrugëve dhe për të siguruar kapacitetin e ligjshëm të rrjetit rrugor të propozuar. Automjetet e parkuara, nëse mund të jenë të parkuara në ose jashtë rrugës, duhet të paguajnë një shumë të hollash, që pritët të sjellë të ardhura të ndjeshme për investime në infrastrukturë. Për më tepër, ndërsa tarifat e parkimit rriten, kjo do të largojë automjetet private nga hyrja në ZQB dhe ato do të zhvendosen në transportin publik. Gjithashtu, kjo gjendje mund të kontrollohet relativisht lehtë. Ky koncept quhet çmimi i parkimit dhe shpesh është përdorur si politikë e frytshme e MKT (Menaxhimi i Kërkesës së Transportit). Megjithatë, duhet të merret parasysh fakti se bizneset dhe aktivitetet



tregtare përgjatë rrugëve, veçanërisht në ZQB, mund të përfitojnë ose vuajnë nga ndonjë veprim ose vendim. Sigurimi i mjaftueshëm i parkimit jo në rrugë (të përmendur më sipër) si dhe zonat e përbashkëta të ngarkimit/shkarkimit (do të shpjegohet më vonë) duhet të jetë baza për këtë sistem.

Në Tabelën 4.7.3 janë paraqitur numri i udhëtimeve të përgjithshme në të ardhmen sipas qëllimit dhe nga mënyra në pikun e mëngjesit në rastet (duke përfshirë zhvillimin e rrugëve me faza dhe zhvillimet e transportit urban) me dhe pa sistemin e çmimeve të parkimit. Për këtë vlerësim është menduar një tarifë parkimi prej 500 lekësh për çdo udhëtim (në bazë të tarifës së parkimit zbatuar zakonisht prej 100 lekë në orë dhe kohëzgjatja mesatare e parkimit prej 5 orësh, të cilat janë nxjerrë nga Vrojtimi i Objekteve të Parkimit) dhe zbatohet për të gjitha udhëtimet me makina në/nga ZQB. Për të gjitha qëllimet, udhëtimet nga tranziti do të rrisin ndjeshëm përqindjen e tyre, ndërsa mënyra me makinë do të humbasë përqindjen në përshtatje me rrethanat. Kështu, çmimi i parkimit pritet të ketë një efekt të drejtpërdrejtë në zhvendosjen e përdoruesve të makinave në transportin publik.

**Tabela 4.7.3 Krahasimi i Udhëtimeve Gjithsej në të Ardhmen: Rasti Me dhe Pa Çmimin e Parkimit**

| Qëllimi i Udhëtitimit | Udhëtimet e Udhëtarëve në të Ardhmen (2027):<br>Rasti i Masterplanit<br>(pa Çmimin e Parkimit) |                   |                  |                   | Udhëtimet e Pritshme të Udhëtarëve (2027):<br>Rasti i Masterplanit<br>(me Çmimin e Parkimit) |                  |                  |                   |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
|                       | Makinë                                                                                         | Tranzit           | Me këmbë         | Të gjitha         | Makinë                                                                                       | Tranzit          | Me këmbë         | Të gjitha         |
| Shtëpi - Punë         | 279 600<br>(44%)                                                                               | 289 100<br>(46%)  | 64 900<br>(10%)  | 633 600<br>(100%) | 245 500<br>(39%)                                                                             | 314 600<br>(50%) | 73 600<br>(12%)  | 633 600<br>(100%) |
| Shtëpi - Shkollë      | 25 400<br>(14%)                                                                                | 116 100<br>(62 %) | 44 600<br>(24%)  | 186 100<br>(100%) | 20 400<br>(11%)                                                                              | 119 300<br>(64%) | 46 400<br>(25%)  | 186 100<br>(100%) |
| Shtëpi - Të tjera     | 7 900<br>(9%)                                                                                  | 57 600<br>(64%)   | 24 400<br>(27%)  | 89 900<br>(100%)  | 6 000<br>(7%)                                                                                | 58 800<br>(65%)  | 25 100<br>(28%)  | 89 900<br>(100%)  |
| Gjithsej              | 312 900<br>(34%)                                                                               | 462 800<br>(51%)  | 133 900<br>(15%) | 909 600<br>(100%) | 271 900<br>(30%)                                                                             | 492 700<br>(54%) | 145 100<br>(16%) | 909 600<br>(100%) |

Note: Njësia: udhëtime për 3 orë (6:00-9:00).

Në të dyja rastet është zbatuar një tarifë prej 60 lekë për udhëtim.

Për rastin me çmimin e parkimit është hamendësuar një tarifë prej 500 lekësh për udhëtim.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Duke u përqendruar në ZQB, vlerësimet e Ekipit Studimor sipas vitit 2012 janë rreth 38 000 automjete, që udhëtojnë për në/nga ZQB në orët e pikut të mëngjesit. Në të ardhmen, për shembull në 2027, nëse nuk është aplikuar çmimi i parkimit, parashikimet e Ekipit Studimor janë se rreth 102 000 automjete (rreth 2,7 herë më shumë se tani), do të udhëtojnë në/nga ZQB në orët e pikut të mëngjesit. Nga ana tjetër, Ekipi Studimor parashikon që, me çmimet e parkimit prej 500 lekësh për udhëtim, të gjitha automjetet, që do të udhëtojnë në/nga ZQB në orët e pikut të mëngjesit do të jenë rreth 38 000 automjete, të cilat do të mbajnë pak a shumë të njëjtën gjendje si sot.

#### **(4) Masa të Tjera për Problemet e Parkimit**

Në një periudhë më afatgjatë, problemet e parkimit duhet të zgjidhen me anë të e disa rregullave, që lidhen me parkimin. Së pari, ashtu si është zbatuar tashmë në Tiranë, duhet të jetë një kod i ri ndërtimi ku ndërtesat e larta me pesë ose më shumë kate, për shembull, duhet të ndërtohen me hapësirë parkimi të mjaftueshme për automjetet. Një tjetër rregullore do t'iu kërkojë banorëve në ZQB se përpara se të marrin një makinë duhet të kenë siguruar vendin e parkimit. Kjo

rregullore ndikon drejtpërdrejt në uljen e parkimit në rrugë dhe kjo është zbatuar në disa qytete në botë.

Ndërkohë, në një periudhë më afatshkurtër, për parkimin në rrugët kryesore ekzistuese në zona tregtare, madje edhe jashtë ZQB ekzistojnë disa masa të ndërmjetme, që nuk duket të jenë dhënë për zgjidhjen e problemeve të parkimit, tilla si:

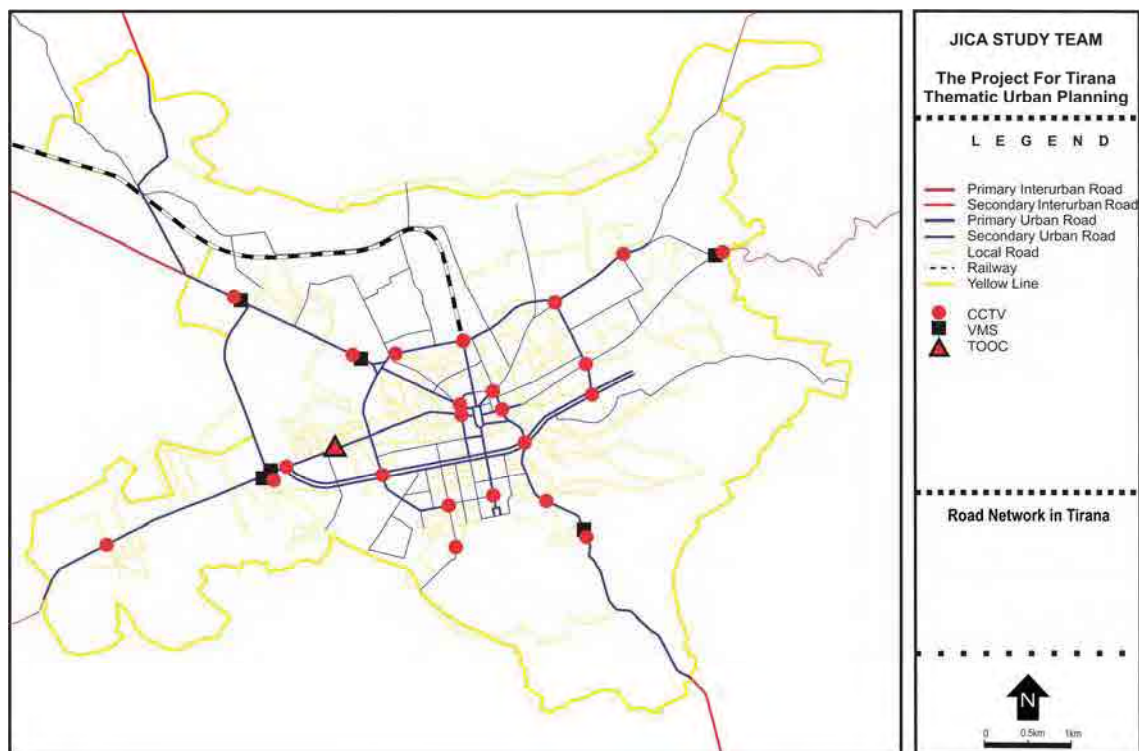
- Parkimi (i matur) në rrugët e afërta vendore në vend të rrugëve kryesore me kërkesë të lartë të trafikut;
- Shfrytëzimi/ndarje e oborrit të shtëpisë për parkim, apo kudo ku ka një hapësirë të lirë;
- Sigurimi i zonës së përbashkët të ngarkim/shkarkimit për kamionët tregtar;
- Parkimi (i matur) në rrugë lejohet vetëm gjatë ditës jashtë pikut, nëse masat e mësipërme duken se janë të pamjaftueshme për zgjidhjen e problemeve të parkimit.

Megjithatë, duhet theksuar se këto masa janë vetëm zgjidhje e përkohshme, sepse konsumatorët vijnë në zona të tilla tregtare me makina private e duhet të zhvendosen në transportin publik për të krijuar një mjedis urban të orientuar drejt tranzitit.

#### **4.7.4 Qendra e Kontrollit të Trafikut Urban (QKTU)**

Ndërsa në Tiranë numri i makinave është rritur me shpejtësi, problem i rëndësishëm është bërë identifikimi i pengesave kryesore për bllokimet e trafikut duke përdorur Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) dhe shpërndarjen e trafikut përmes sinjalit optimal të kontrollit të trafikut, si dhe sigurimin e informacionit të trafikut.

Për menaxhimin dhe kontrollin e trafikut, në Tiranë tani po procedohet me projektin e “Qendrës së Kontrollit Operacional të Tiranës (QKOT)”, financuar nga BERZH. Hapi i parë, që është në proces, është instalimi i kamerave televizive me qark të mbyllur (KTVQM) në 23 vende dhe tabelat me mesazh të ndryshueshëm (TMN) në 6 vende, si dhe zhvillimi i një dhome menaxhimi të kontrollit (QKOT), siç tregohet në Figurën 4.7.8.



Burimi: Bashkia e Tiranës

**Figura 4.7.8 Hapi i Parë i Projektit të Qendrës së Kontrollit Operacional të Tiranës**

Ndërkohë, hapi i dytë është planifikuar që të përfshijë zhvillimin e SKTZ (Sistemi i Kontrollit të Trafikut Zonal) dhe instalimin e sinjaleve me detektorë/sensorë të automjeteve. Kushtet e trafikut në rrugët urbane në Tiranë duhet të jenë gjithëpërfshirëse dhe të monitoruara mirë. Në Tabelën 4.7.4 është paraqitur një krahasim i tri sistemeve të mëdha të kontrollit të sinjalistikës së trafikut.

**Tabela 4.7.4 Krahasimi i Tri Sistemeve Kryesore të Kontrollit të Sinjalistikës së Trafikut**

| Sistemi                                                                                        | Strategjia                                          | Parashikimi i Kërkesës                     | Dedektimi i Automjeteve                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| STPKS (Sistemi i Trafikut të Përshtatur i Koordinuar Sidnei)                                   | Rregullimi i valës së gjelbër                       | Jo                                         | Pranë ndalesave në kryqëzime                                                                          |
| SCOOT (Split Cycle Offset Optimization Technique)                                              | Ulja e vonesës                                      | Po                                         | Në dalje të kryqëzimeve në pjesën e sipërme të rrjedhës                                               |
| MODERATO (Menaxhimi nga Origjinë-Destinacion lidhur me Përshtatjen për Optimizimin e Trafikut) | Pakësimi i gjatësisë së radhës në trafik të rënduar | Po<br>(përqendrimi në kryqëzimet kryesore) | Në 150m, 300m, 500m, 1km në pjesën e sipërme të rrjedhës nga linjat e ndalimit në kryqëzimet kryesore |

Burimi: Instituti i Shkencës Industriale. Universiteti i Tokios.