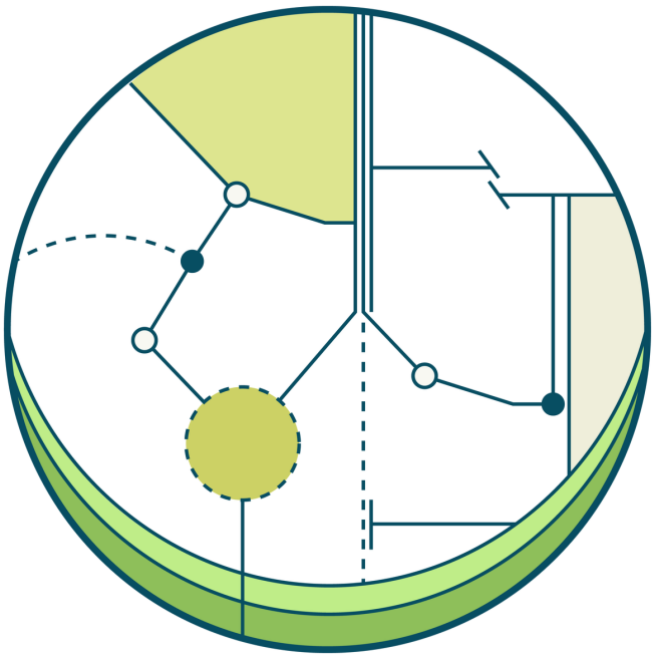
MOBILITY BRIEF

Dy qytete, një destinacion.

Mobiliteti i butë dhe politikat vendore në Shkodër dhe Ulqin



Ulqini dhe Shkodra mund të ndërtojnë një ofertë të përbashkët, të sigurt dhe të aksesueshme për banorët dhe vizitorët.

Autorë: Kejt Dhrami, Azra Vukovic

Tetor 2026

Shkodër dhe Ulqin

1 Hyrje

Ky propozim u drejtohet vendimmarrësve të Bashkisë Shkodër dhe të Bashkisë Ulqin dhe partnerëve të tyre. Synon të tregojë pse mobiliteti i butë, pra ecja, përdorimi i biçikletave dhe transporti publik, duhet të bëhet politikë e përbashkët e dy qyteteve, çfarë e pengon sot dhe çfarë mund të bëhet konkretisht.

Vëzhgimet e projektit Wheels of Change tregojnë se shumë vizitorë vijnë në Shkodër pasi kanë qëndruar në bregdetin e Malit të Zi, të tërhequr nga qyteti i biçikletave, liqeni dhe Alpet. Kjo rrjedhë ekziston, por nuk është organizuar si produkt i përbashkët dhe nuk mbështetet nga politika të koordinuara. Ulqini dhe Shkodra nuk duhet të jenë dy destinacione që konkurrojnë; mund të jenë një destinacion që bashkon bregdetin, qytetin, liqenin dhe malin.

Si lexohet propozimi. Fillimisht paraqitet propozimi: simotërzim dhe ofertë e unifikuar qëndrimi. Më pas shihet çfarë mbështesin planet ekzistuese të mobilitetit, çfarë e pengon mobilitetin e butë dhe ku qëndrojnë hendeqet politike. Pjesa pasuese tregon çfarë thonë banorët në pyetësorët e studimit *Wheels of Change*, për të parë nëse rrjeti i sotëm mund ta mbajë një ofertë të tillë. Propozimi mbyllet me rekomandime politike dhe, në faqen e fundit, me përshkrimin e projektit.

2 Nga një rrjedhë vizitorësh te një ofertë e përbashkët

Rekomandimi kryesor është një marrëveshje simotërzimi tematik Ulqin–Shkodër për mobilitetin e butë dhe turizmin e qëndrueshëm. Që të ketë efekt, ajo duhet të jetë operative: me program pune, drejtim të përbashkët nga strukturat e turizmit dhe të mobilitetit, përfaqësim të operatorëve dhe të organizatave qytetare, dhe buxhet.

Simotërzimi mbështet një ofertë të unifikuar: një qëndrim bregdetar në Ulqin, një qëndrim disaditor në Shkodër dhe vazhdim drejt Alpeve. Oferta zyrtare e Shkodrës e lidh tashmë qytetin me liqenin, bregdetin dhe Alpet. [8] Mungon pjesa që e bën produkt: standarde të përbashkëta cilësie, informacion dhe rezervime të përbashkëta, kalendar ngjarjesh dhe transferta të koordinuara. Brenda qyteteve përparësi kanë ecja dhe biçikleta; ndërmjet tyre, shërbimet kolektive.

Një model qëndrimi për pilotim

Destinacioni	Qëndrimi	Përmbajtja e ofertës
Ulqin	2 net	Qyteti historik, bregdeti, ecja dhe shëtitoret
Shkodër	3 net	Biçikleta në qytet, trashëgimia, gastronomia, liqeni dhe rruga drejt Bunës
Alpet	1–2 net shtesë	Ecje dhe akomodim malor, me nisje dhe kthim të koordinuar nga Shkodra

Parimi politik. Oferta turistike nuk ndërtohet në kurriz të banorëve. Rrugët, shërbimet dhe hapësirat publike që i shërbejnë vizitorit duhet të jenë të sigurta dhe të aksesueshme edhe për gratë, fëmijët, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara në jetën e tyre të përditshme.

3 Çfarë mbështesin planet dhe çfarë e pengon mobilitetin e butë

Që oferta të funksionojë, rrjeti i përditshëm i lëvizjes duhet të jetë i sigurt dhe i vazhdueshëm. Një pjesë e mirë e politikave për këtë ekziston tashmë; pengesat qëndrojnë gjetkë.

Çfarë mbështesin planet e mobilitetit

Shkodër. Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme (SUMP), i miratuar më 27.11.2025, është instrumenti kryesor. Ai parashikon rrjetin qendror të biçikletave, parkimin e biçikletave, rrugën çiklistike Liqeni i Shkodrës–Lumi Buna, lidhjet me njësitë administrative, ngjarjet e pedalimit dhe biçikletat me qira (masat 20–25). Masat 26–29 trajtojnë transportin publik, masat 16–18 trotuaret, kalimet dhe rrugët e shkollave, ndërsa masa 44 parashikon standarde maksimale parkimi për banesat dhe projektet e reja. Vendimet 54 dhe 55 të vitit 2026 japin instrumente për rrjetin dhe subvencionimin e transportit publik. [2–4]

Ulqin. Plani Strategjik i Zhvillimit 2022–2028 përfshin shëtitore, trotuare, shtigje çiklistike, ndalesa dhe organizim trafiku në projektet 22, 23 dhe 26, por edhe një garazh në Plazhin e Vogël. Bashkia ka njoftuar një studim të transportit publik që trajton menaxhimin dhe sezonalitetin. Bashkia Ulqin është në proces hartimi të Planit të Lëvizshmërisë. [5, 6]

Kuadri evropian dhe ndërkufitar. Deklarata Evropiane për Çiklizmin (2024) lidh rrjetet e sigurta me transportin publik dhe turizmin çiklistik. Programi IPA III Mal i Zi–Shqipëri 2021–2027 mbështet turizmin ndërkufitar dhe ofruesit e shërbimeve. Komuniteti i Transportit, përmes Planit të Veprimit për Çështjet Sociale dhe të Drejtat e Pasagjerëve, kërkon shërbime transporti të aksesueshme për të gjithë. [9–11]

Çfarë e pengon mobilitetin e butë

Zhvillimet e reja shumëkatëshe. Krijojnë kërkesë të re për lëvizje mbi një rrjet rrugor që nuk ndryshon. Kur projekti orientohet nga hyrjet e makinave dhe parkimi, ndërsa trotuaret, lidhjet çiklistike dhe hapësirat e gjelbra mbeten të ndërprera, mobiliteti i butë dobësohet. Në Ulqin, deklarata zyrtare e 8 tetorit 2026 evidenton ndikimin e ndërtimit intensiv në Liman, Meteriz dhe Pinjesh mbi infrastrukturën, hapësirat publike dhe funksionimin e lagjeve. [7]

Zbehja e identifikimit me kulturën e biçikletës. Shkodra njihet si qyteti i biçikletave, por ky identitet nuk është i garantuar. Kur trafiku bëhet më i pasigurt dhe zhvillimet e reja nuk lënë hapësirë për biçikletën, përdorimi i përditshëm bie dhe bashkë me të zbehet një nga vlerat kryesore të qytetit për banorët dhe vizitorët. Në Ulqin, dëshira për biçikletën ekziston, por mungon rrjeti që do ta bënte të mundur.

4 Hendeqet politike

Planet tregojnë drejtimin. Hendeqet më poshtë janë vendet ku ky drejtim nuk kthehet ende në vendime, buxhete dhe zbatim, dhe ku duhet ndërhyrë përpara se oferta e përbashkët të ndërtohet mbi to.

Hendeku	Çfarë mungon sot	Çfarë duhet të ndryshojë
1 Koordinimi ndërkufitar	Mandat i përbashkët, marrëveshje operative dhe buxhet për ofertën dhe shërbimet në dy destinacione	Simotërzim tematik me program pune dhe drejtim të përbashkët
2 Urbanizimi dhe SUMP-i	Përparësitë e mobilitetit të butë nuk shqyrtohen në lejet e projekteve të reja; ndikimi kumulativ nuk vlerësohet	Vlerësim i aksesit dhe standarde parkimi (masa 44) në shqyrtimin e projekteve
3 Zbatimi i planeve	Regjistër zbatimi, përgjegjës, buxhet vjetor dhe raportim publik për masat e miratuara	Program pilot me buxhet dhe tregues të publikuar
4 Identiteti i biçikletës	Program i vazhdueshëm me shkollat, punëdhënësit dhe bizneset	Kultura e biçikletës si politikë publike dhe pjesë e ofertës turistike
5 Gjithëpërfshirja dhe pjesëmarrja	Tregues sipas gjinisë dhe moshës, njohje publike e planeve dhe përgjigje ndaj komenteve të qytetarëve	Pjesëmarrje e grave dhe të rinjve në vendimmarrje dhe raportim publik i progresit
6 Kuadri i mobilitetit në Ulqin	Një kuadër i vetëm që lidh trotuaret, biçikletën dhe transportin publik me zhvillimin urban	SUMP ose instrument i ngjashëm, i lidhur me studimin e transportit publik

Pasoja. Pa i mbyllur këto hendeqe, rrjedha e vizitorëve do të vazhdojë pa u kthyer në përfitim të përbashkët për të dy qytetet, ndërsa kushtet për ecjen dhe biçikletën do të dobësohen nën presionin e ndërtimit dhe të trafikut.

5 Çfarë thonë banorët

Për të parë nëse rrjeti i sotëm i lëvizjes mund ta mbajë një ofertë të përbashkët, autorët e studimit Wheels of Change zhvilluan një pyetësor me banorët e të dy qyteteve. Pyetësori eksploroi tri gjëra: si lëvizin banorët çdo ditë, çfarë i pengon të ecin, të përdorin biçikletën ose transportin publik, dhe sa të sigurt e të përfshirë ndihen në lëvizje. Mblodhi 105 përgjigje në Shkodër dhe 43 në Ulqin gjatë korrikut–tetorit 2026. Rezultatet përshkruajnë të anketuarit dhe nuk përfaqësojnë popullsinë e bashkive. [1]

Gjetja	Shkodër	Ulqin
Ecja, biçikleta ose autobusi si mënyrë kryesore	55/105 52,4%	11/43 25,6%
Makina si mënyrë kryesore	35/105 33,3%	25/43 58,1%
Nuk përdorin biçikletë, por do të dëshironin	13/103 12,6%	26/43 60,5%
Kërkojnë kalime këmbësore më të sigurta	69/105 65,7%	19/43 44,2%
Kërkojnë më shumë ndriçim publik	64/105 61,0%	14/43 32,6%
Kërkojnë trotuare të reja ose të përmirësuara	51/105 48,6%	32/43 74,4%
Gra e vajza që ndryshojnë lëvizjen për arsye sigurie	33/40 82,5%	13/22 59,1%
Nuk kanë dëgjuar për SUMP-in e bashkisë	58/105 55,2%	32/43 74,4%

Dy qytete me pikënisje të ndryshme. Në Shkodër, ecja, biçikleta dhe autobusi janë mënyra kryesore për më shumë se gjysmën e të anketuarve, por trafiku i pasigurt (59/105) dhe mungesa e korsive (50/105) i pengojnë të vazhdojnë me biçikletë; kjo e lidh kulturën e biçikletës drejtpërdrejt me sigurinë. Në Ulqin, shumica lëvizin me makinë, edhe pse 31 nga 43 udhëtojnë deri në 20 minuta; 26 nga 43 do të dëshironin të përdornin biçikletën, por mungon rrjeti, dhe 25 nga 43 nuk përdorin kurrë transport publik.

Kërkesat janë të ngjashme. Në të dy qytetet banorët kërkojnë të njëjtat gjëra: trotuare të vazhdueshme, kalime më të sigurta dhe ndriçim. Në Shkodër kërkohet edhe shërbim transporti në mbrëmje (41/105).

Siguria nuk është e njëjtë për të gjithë. Gratë dhe vajzat ndryshojnë më shpesh rrugën, orarin ose mjetin për arsye sigurie se burrat dhe djemtë (31/45 në Shkodër; 5/21 në Ulqin). Shumica e të anketuarve nuk e njohin planin e lëvizshmërisë së bashkisë, çka tregon se banorët ende nuk janë pjesë e diskutimit.

Çfarë do të thotë kjo për ofertën. Një ofertë qëndrimi ndërtohet mbi të njëjtat rrugë, ndalesa dhe shërbime që përdorin banorët. Nëse ato nuk janë të sigurta dhe të vazhdueshme për gratë, fëmijët dhe të moshuarit, nuk do të jenë as për vizitorët.

6 Rekomandime politike

Rekomandimet vijojnë nga gjetjet e mësipërme. Dy të parat kërkojnë vendim të përbashkët të dy bashkive; të tjerat zbatohen brenda secilës bashki, por me të njëjtat tregues.

1 Formalizoni simotërzimin tematik Ulqin–Shkodër. Miratoni në të dy këshillat bashkiakë një marrëveshje me program pune, drejtim të përbashkët nga turizmi dhe mobiliteti, përfaqësim të operatorëve e komuniteteve dhe buxhet fillestar. Brenda tre muajve caktoni përgjegjësit dhe produktet e vitit të parë.

2 Ndërtoni ofertën e unifikuar të qëndrimit. Pilotoni kombinimin e netëve në Ulqin dhe Shkodër me vazhdim drejt Alpeve. Bashkoni informacionin, rezervimet, kalendarin dhe standardet e shërbimit. Përfshini akomodimin, guidat, biçikletat me qira, ruajtjen e bagazheve dhe transfertat ndërkufitare.

3 Zbatoni planet e mobilitetit si itinerare të plota. Në Shkodër, përparësi kanë masat 20–25 të SUMP-it, lidhja Liqeni–Buna, kalimet dhe rrugët e shkollave. Në Ulqin, lidhni projektet e Planit Strategjik dhe studimin e transportit publik në një plan të vetëm mobiliteti. Për çdo itinerar financoni vazhdimësinë, kalimet, ndriçimin, orientimin dhe mirëmbajtjen.

4 Lidhni zhvillimin urban me mobilitetin e butë. Vendosni vlerësimin e aksesit dhe të ndikimit kumulativ në qendër të shqyrtimit të projekteve shumëkatëshe. Kërkoni trotuare të pandërprera, lidhje publike në nivel rruge, hapësira të gjelbra dhe parkim biçikletash. Zbatoni standardet maksimale të parkimit të SUMP-it (masa 44) aty ku kuadri ligjor e lejon.

5 Rivendosni kulturën e biçikletës në jetën e përditshme. Miratoni një program të vazhdueshëm me shkollat, universitetet, punëdhënësit dhe bizneset. Lidheni me sigurinë, parkimin e biçikletave dhe servisin, dhe përfshini historinë e çiklizmit të Shkodrës në ofertën turistike.

6 Siguroni shërbime që u vlejnë edhe banorëve. Koordinoni oraret, ndalesat dhe informacionin për udhëtimet vendore e ndërqytetase, përfshirë mbrëmjen dhe periudhat jashtë sezonit. Vendosni ndriçimin, pritjen e sigurt dhe aksesin për të gjithë si kushte të financimit të shërbimit, me pjesëmarrjen e grave dhe të rinjve.

7 Matni dhe raportoni publikisht. Ndiqni netët në secilin destinacion, rezervimet e përbashkëta dhe përdorimin e shërbimeve, krahas vazhdimësisë së itinerareve dhe përvojës së banorëve sipas gjinisë dhe moshës. Publikoni një bilanc vjetor të përbashkët.

Hapi i parë. Një program pilot 12-mujor, i miratuar nga të dy këshillat bashkiakë, me buxhet për investimin, operimin dhe mirëmbajtjen. Programet ndërkufitare mund ta plotësojnë angazhimin vendor, por jo ta zëvendësojnë. [10]

Burime

[1] Wheels of Change survey annexes. Co-PLAN and GreenHOME, 10 October 2026. Shkodër n=105; Ulcinj n=43. Project materials.
[2] Shkodër SUMP adoption. Council Decision 72, 27 November 2025. Vendimi 72
[3] Shkodër SUMP Volume II. Propozimi i Planit. Measures 16–29 and 40–44. SUMP II
[4] Shkodër transport network and subsidies. Council Decisions 54 and 55, 30 June 2026. Vendimi 54 | Vendimi 55
[5] Ulcinj Strategic Development Plan 2022–2028. Projects 22, 23 and 26. Plani strategjik
[6] Ulcinj public transport study announcement. Municipality of Ulcinj, 6 October 2023. Studimi
[7] Ulcinj statement on intensive construction. Office of the Chief City Architect, 8 October 2026. Liman, Meterizi and Pinješ. Deklarata zyrtare
[8] Shkodër integrated tourism offer. Municipality of Shkodër, Investimet, section on tourism and hospitality. Oferta e destinacionit
[9] European Declaration on Cycling. European Parliament, Council and Commission, 2024. Deklarata
[10] IPA III Montenegro–Albania 2021–2027. Cross-border cooperation programme. Programi ndërkufitar
[11] Transport Community. Social issues and passenger rights; Action Plan on Social Issues and Passenger Rights. Komuniteti i Transportit

Për projektin Wheels of Change

Ky brief u përgatit në kuadër të projektit "Wheels of Change: Përdorimi i instrumenteve GIS dhe Sintaksës Hapësinore për Transport Publik Gjithëpërfshirës ndaj Grave dhe të Rinjve në Bashkitë Shqiptare dhe Malazeze". Projekti zbatohet nga CoPlan (Shqipëri) në partneritet me GreenHOME (Mal i Zi), me mbështetjen e Open Society Foundations Western Balkans dhe të Komunitetit të Transportit. Ai u zhvillua nga 1 shkurti deri më 30 tetor 2026 në Shkodër dhe Ulqin.

Qëllimi. Të rritet siguria, aksesueshmëria dhe përgjegjshmëria e politikave të mobilitetit në dy qytetet, përmes përfshirjes së grave dhe të rinjve në planifikim dhe avokim të bazuar në evidencë, brenda axhendës së tranzicionit të drejtë.

Çfarë është bërë

Kërkim mbi sintaksën hapësinorë; një raport interpretimi i pyetësorëve për secilin qytet dhe në formë krahasimore; një studim aksesueshmërie për Shkodrën; Ulqinin; Velipojën; një Plan Aksionesh me rekomandime konkrete për Shkodrën; ky propozim; si dhe një manual përmbledhës. Gjithë produktet mund të gjenden në webfaqen e CoPlan ose duke kontaktuar në co-plan@co-plan.org

Kufijtë e evidencës

Pyetësori është vullnetar dhe i papeshuar. Ai nuk mat flukset turistike dhe as efektin e ndërtimeve të reja; vëzhgimet për vizitorët dhe identitetin e biçikletës janë cilësore. Modeli i qëndrimit, simotërzimi dhe rekomandimet janë propozime politike për shqyrtim nga institucionet përgjegjëse, jo vendime apo angazhime financiare.