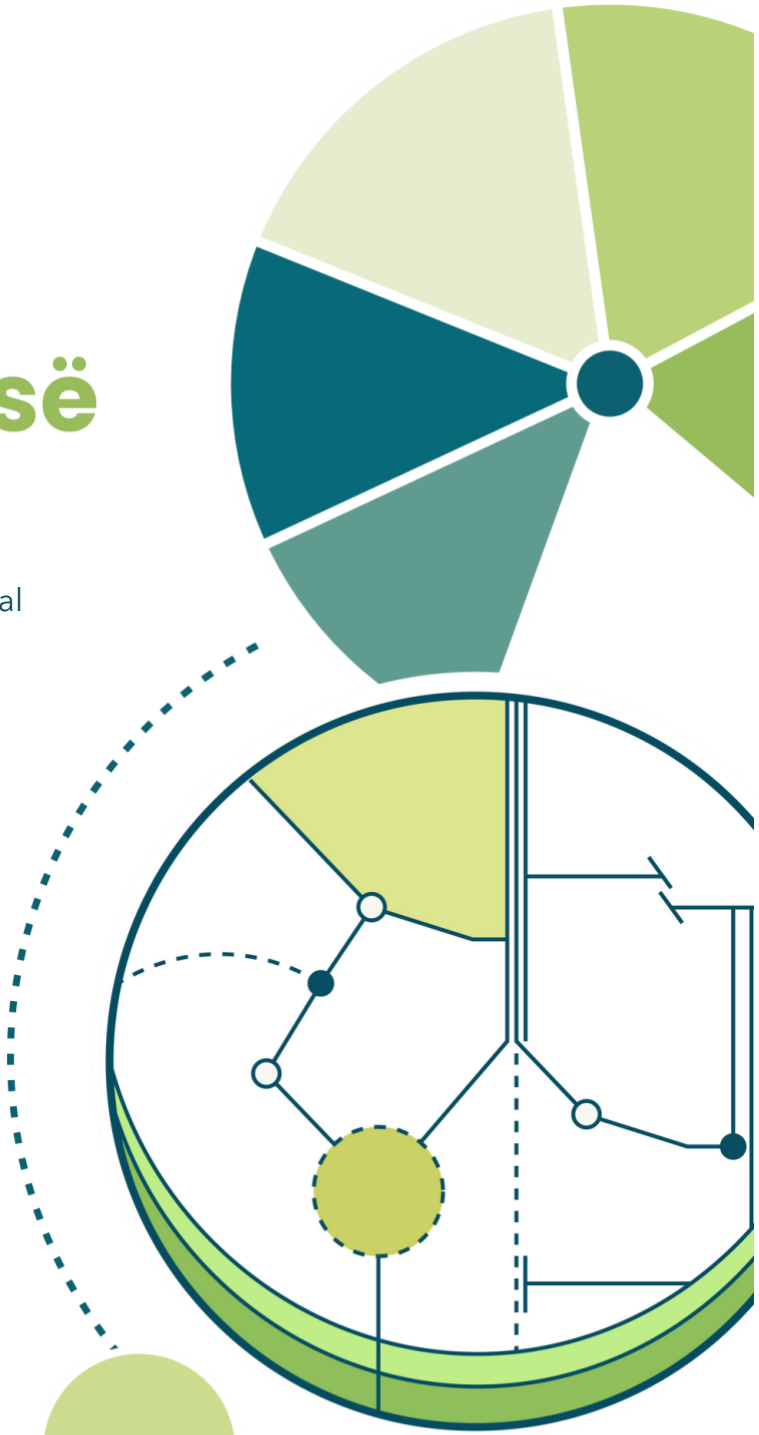
WHEELS OF CHANGE
INCLUSIVE MOBILITY

Studimi i aksesueshmërisë në Shkodër

Analizë e sintaksës hapësinore dhe kontekstit territorial



Tetor 2028

Autor: Kejt Dhrami

CoPlan Institute for Habitat Development
GREEN HOME act green
TRANSPORT COMMUNITY
OPEN SOCIETY FOUNDATIONS

Përmbajtja

Përmbledhje **4**

1. Hyrje dhe përshkrimi i projektit **5**
1.1 Sfidat e mobilitetit në Shkodër 5
1.2 Qëllimi dhe pyetjet e studimit 6
1.3 Zona e studimit 6
1.4 Të dhënat dhe metoda 6

2. Analiza e rrjetit rrugor, përdorimit të tokës dhe aksesueshmërisë **9**
2.1 Rrjeti rrugor 9
2.2 Përdorimi i tokës 10
2.3 Banorët dhe dendësia 11
2.4 Hapësirat e hapura dhe të gjelbra 12
2.5 Shërbimet e përditshme 13
2.6 Aksesi në këmbë te shërbimet 14
2.7 Indeksi i afërsisë 15-minutëshe 17
2.8 Biçikleta 18
2.9 Transporti publik 20
2.10 Makina dhe parkimi 21
2.11 Krahasimi i mënyrave të lëvizjes 22

3. Integrimi i analizave me sintaksën hapësinore **24**
3.1 Si lexohen matësit e sintaksës hapësinore 24
3.2 Hartat e WOC mbi rrjetin rrugor 25
3.3 Lidhshmëria dhe hierarkia e rrugëve 26
3.4 Integrimi global, institucionet publike dhe vlera e vendndodhjes 28
3.5 Zgjedhja: lëvizja kalimtare, këmbësorët dhe tregtia 31
3.6 Integrimi dhe përdorimi i tokës 34
3.7 Sinteza: tipologjia e zonave 36

4. PLQU-ja 2025 dhe zhvillimet e reja urbane **39**
4.1 PLQU-ja 2025 39
4.2 Si u përgjigjet PLQU-ja gjetjeve të këtij studimi 39
4.3 Zhvillimet urbane të ardhshme jashtë planit 40
4.4 Plane të mëparshme 41

5. Gjetjet nga pyetësori, eksperimenti i studentëve dhe bashkëprojektimi **42**
5.1 Pyetësori i banorëve 42
5.2 Eksperimenti i studentëve: qyteti nga roli i përdoruesit 47
5.3 Tryeza e bashkëprojektimit 48

6. Propozime për përmirësimin e PLQU-së **49**
6.1 Të matet aksesueshmëria, jo vetëm infrastruktura 49
6.2 Masat e lagjeve të nisin aty ku mungojnë njëkohësisht lidhjet dhe shërbimet 49
6.3 "Rrugët e Shkollës" të shtrihen sipas aksesit, jo vetëm sipas trafikut 49
6.4 Një program i vetin për ndriçimin e lëvizjes në këmbë 49

6.5 Boshllëqet e rrjetit të biçikletave në korridoret kalimtare 50
6.6 Transporti publik: standard shërbimi dhe mbulim i matur 50
6.7 Stacione të sigurta dhe të përdorshme 50
6.8 Hapësira të vogla publike dhe lojëra pranë shtëpisë 50
6.9 Sintaksa hapësinore si mjet për vendime planifikimi 50
6.10 Qeverisja, të dhënat dhe pjesëmarrja 51
6.11 Zhvillimet e mëdha të kalojnë një vlerësim të ndikimit në lëvizshmëri 51
6.12 Hapat e ardhshëm 52

7. Përfundime: kontributi i studimit për PLQU-në 53

Aneks. Gjetjet e pyetësorit dhe interpretimi 54

A.1 Shtrirja dhe kufizimet 54
A.2 Profili i të anketuarve 54
A.3 Lëvizja e përditshme 55
A.4 Ecja, biçikleta dhe transporti publik 55
A.5 Siguria, gjinia dhe mosha 56
A.6 Aksesueshmëria dhe prioritetet 57
A.7 Komentet e hapura 58
A.8 PLQU-ja dhe pjesëmarrja 59

Referencat dhe burimet e të dhënave 60

Përmbledhje

Ky studim vlerëson aksesin në shërbimet e përditshme në njësitë administrative Shkodër dhe Rrethinat, duke shqyrtuar ndikimin e strukturës urbane, infrastrukturës dhe transportit publik në mundësitë e lëvizjes. Analiza ndërthur modelimin GIS të aksesueshmërisë, sintaksën hapësinore, rezultatet e pyetësorit të projektit Wheels of Change dhe vëzhgimet pjesëmarrëse në terren. Gjetjet përdoren për të identifikuar mundësi përmirësimi në zbatimin dhe monitorimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane të Shkodrës, të hartuar në vitin 2025 (më tej PLQU).

Rezultatet tregojnë një dallim të konsiderueshëm ndërmjet qytetit dhe territorit përreth. Sipas modelit, 93% e popullsisë së vlerësuar të njësisë administrative Shkodër arrin të paktën gjashtë nga tetë kategoritë e shërbimeve bazë brenda 15 minutave në këmbë. Në Rrethina kjo përqindje është rreth 5%. Rezultatet mbështeten në shpërndarjen hapësinore të popullsisë sipas bazës së PPV-së dhe në shërbimet e identifikuara në inventarin GIS; ato nuk përfaqësojnë matje të drejtpërdrejta të popullsisë dhe shërbimeve për vitin 2026.

Afërsia fizike e shërbimeve nuk garanton vetvetiu akses të përshtatshëm. Në pyetësorin me 105 pjesëmarrës, 56% identifikojnë trafikun e pasigurt si pengesë për përdorimin e biçikletës, ndërsa rreth 75% raportojnë se kanë ndryshuar ndonjëherë ose shpesh rrugën, orarin apo mënyrën e lëvizjes për arsye sigurie. Kjo sjellje raportohet nga 83% e grave dhe vajzave të anketuara. Diferencat janë përshkruese dhe nuk mund të përgjithësohen për popullsinë e bashkisë.

Analiza e rrjetit tregon potencial të lartë për udhëtime me biçikletë brenda qytetit, ndërsa mbulimi i transportit publik mbetet i kufizuar. Sipas modelit, rreth 31% e popullsisë së vlerësuar të qytetit ndodhet brenda pesë minutave ecje nga një stacion i linjave të konsideruara aktive. Sintaksa hapësinore e plotëson këtë analizë duke identifikuar pozicionin relativ të rrugëve dhe korridoret me potencial për lëvizje kalimtare.

Studimi propozon njëmbëdhjetë drejtime për përmirësimin e PLQU-së. Ato përqendrohen në monitorimin e aksesueshmërisë, përparësitë territoriale, sigurinë e itinerareve, vazhdimësinë e rrjetit të biçikletave, standardet e transportit publik, ndriçimin, hapësirat e lojës dhe vlerësimin e ndikimit të zhvillimeve të mëdha. Qëllimi është të mbështetet një zbatim që u përgjigjet më mirë nevojave të territorit dhe të përdoruesve.

1. Hyrje dhe përshkrimi i projektit

Wheels of Change është një projekt ndërkufitar i zbatuar nga CoPlan dhe GreenHOME, me mbështetjen e Open Society Foundations – Western Balkans dhe Transport Community. Projekti shqyrton lëvizshmërinë në Shkodër dhe Ulqin, me vëmendje ndaj grave, të rinjve dhe përdoruesve që mbështeten te ecja, biçikleta dhe transporti publik.

Ky studim trajton qytetin e Shkodrës dhe njësinë administrative Rrethinat. Ai shqyrton marrëdhënien ndërmjet shpërndarjes së banimit dhe shërbimeve, konfigurimit të rrjetit rrugor dhe kushteve të përjetuara gjatë udhëtimit. Aksesueshmëria vlerësohet kështu në raport me vendndodhjen e shërbimeve, mundësitë e transportit dhe aftësinë e përdoruesve për ta përfunduar udhëtimin.

Analiza mbështetet në katër burime plotësuese: modelimin GIS, sintaksën hapësinore, pyetësorin dhe vëzhgimet pjesëmarrëse. Secili trajton një dimension të veçantë. Modelimi vlerëson afërsinë përgjatë rrjetit; sintaksa analizon marrëdhëniet ndërmjet rrugëve; pyetësori dokumenton përvojat dhe prioritetet e pjesëmarrësve; ndërsa puna në terren identifikon pengesa që modeli nuk i përfshin.

Gjetjet shqyrtohen në raport me PLQU-në e vitit 2025 (SUMP), për të identifikuar mënyra për orientimin dhe monitorimin më të mirë të masave ekzistuese.

1.1 Sfidat e mobilitetit në Shkodër

Shkodra njihet si "qyteti i biçikletave", një emërtim që lidhet me bërthamën e saj urbane kompakte dhe traditën e konsoliduar të ecjes dhe përdorimit të biçikletës. Burimet e cituara në PLQU tregojnë peshën e lartë të lëvizjes aktive. Anketa Mobalb e vitit 2011 raportonte 43% të udhëtimeve në këmbë dhe 29% me biçikletë. Anketa e përdorur për PLQU-në, e zhvilluar në vitin 2024, raportonte se 68% e pjesëmarrësve udhëtonin drejt punës ose shkollës në këmbë ose me biçikletë.

Këto rezultate nuk janë drejtpërdrejt të krahasueshme, për shkak të ndryshimeve në metodë dhe në llojet e udhëtimeve të përfshira. Megjithatë, ato dëshmojnë rëndësinë e lëvizjes aktive në sistemin e transportit të qytetit.

Ruajtja e këtij profili kërkon përmirësime në vazhdimësinë dhe sigurinë e infrastrukturës. Sipas inventarit të paraqitur në PLQU, rrjeti i biçikletave ka gjatësi rreth 26.5 km, por përfshin kategori të ndryshme infrastrukture dhe vetëm 4.3 km korsi të mbrojtura në qendër. Ekzistenca e segmenteve të veçuara nuk garanton një itinerar të vazhdueshëm ndërmjet banesës dhe destinacionit.

Edhe infrastruktura për këmbësorët ka shpërndarje të pabarabartë. Itinerari qendror prej rreth 1.3 km përbën një hapësirë të rëndësishme publike, por nuk mbulon lidhjet e përditshme të të gjitha lagjeve. Parkimi, pengesat mbi trotuare dhe vështirësitë në kalime ndikojnë në përdorshmërinë e rrjetit.

Transporti publik paraqet kufizime në mbulim, frekuencë dhe orar. Analiza e gjendjes e PLQU-së identifikon operimin e dy linjave urbane nga pesë të miratuara. Për rrjedhojë, vlerësimi i aksesit duhet të dallojë stacionet e regjistruara në bazën GIS nga stacionet që shërbehen realisht.

Këto kushte mund të kenë pasoja të ndryshme sipas gjinisë, moshës dhe mundësive për të përdorur makinë. Në mostrën e WOC-së, gratë raportojnë më shpesh ecjen, biçikletën dhe autobusin si mënyra kryesore lëvizjeje, si dhe përshtatje më të shpeshta të udhëtimit për arsye sigurie. Këto dallime duhen marrë parasysh në analizën dhe monitorimin e masave.

1.2 Qëllimi dhe pyetjet e studimit

Qëllimi i studimit është të identifikojë dallimet territoriale dhe pengesat në aksesin te shërbimet, duke mbështetur përparësitë e zbatimit të PLQU-së.

Analiza trajton katër pyetje. Së pari, sa afër janë shërbimet e përditshme sipas mënyrës së lëvizjes dhe vendbanimit? Së dyti, si lidhet konfigurimi i rrjetit me përdorimin e tokës dhe shpërndarjen e aktiviteteve? Së treti, çfarë sjellin përvojat e përdoruesve në interpretimin e rezultateve hapësinore? Së katërti, cilat përmirësime në zbatim dhe monitorim do ta ndihmonin PLQU-në t'u përgjigjej më mirë këtyre dallimeve?

1.3 Zona e studimit

Zona përfshin njësinë administrative Shkodër, me sipërfaqe rreth 31.5 km², dhe njësinë administrative Rrethinat, me rreth 43.6 km². E para përfshin bërthamën urbane dhe shtrirjen drejt Shirokës e Zogajt; e dyta përfshin vendbanime në veri dhe lindje të qytetit.

Baza e përdorur në studim përmban rreth 99,700 banorë: afërsisht 78,200 në Shkodër dhe 21,500 në Rrethina. Këto vlera përdoren për peshimin e rezultateve hapësinore. Ato duhen dalluar nga një vlerësim demografik i përditësuar, pasi mbështeten në të dhënat e popullsisë të përfshira në bazën e PPV-së.

1.4 Të dhënat dhe metoda

Baza kryesore është paketa GIS e PPV-së së Bashkisë Shkodër. Ajo përfshin njësitë administrative, ndërtesat, përdorimin e tokës, zonat e planifikimit, objektet publike, rrugët dhe infrastrukturën e transportit. Të dhënat plotësohen nga OpenStreetMap, sipas ekstraktit të tetorit 2026. Tabela 1 përmbledh burimet dhe përdorimin e tyre.

Tabela 1. Burimet e të dhënave

Burimi	Çfarë përmban	Përdorimi në studim
Paketa GIS e Bashkisë Shkodër (PPV)	Njësitë administrative, ndërtesat (rreth 29,600 në zonën e studimit), përdorimi i tokës Lu_14, zonat e PPV-së, objektet publike, gjelbërimi, rrugët sipas Kodit Rrugor, linjat dhe stacionet e autobusit, parkimet	Baza zyrtare e hartave, origjinat e banorëve, destinacionet, tipologjia e zonave
OpenStreetMap, tetor 2026	Rrjeti rrugor dhe i këmbësorëve, korsitë e biçikletave, dyqane, kafe, farmaci, klinika, kënde lojërash	Llogaritja e rrugëve më të shkurtra; plotësimi i shërbimeve
Analiza e sintaksës hapësinore e WOC	Katër eksporte depthmapX për Shkodrën: lidhshmëria, integrimi, thellësia mesatare dhe zgjedhja	Georeferencim; hartat origjinale; interpretim me të dhëna shtesë
Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026	105 përgjigje, nga të cilat 98 nga banorë të bashkisë	Përvoja e lëvizjes, pengesat, prioritetet; kapitulli 5 dhe aneksi
PLQU Shkodër 2025 (ERI-ITA / BEI)	Analiza e gjendjes, plani i propozuar dhe shtojcat	Gjendja aktuale dhe masat; kapitulli 4
INSTAT, KKT dhe media, 2023–2026	Statistikat e lejeve të ndërtimit, rendet e ditës së KKT-së dhe lajme për projektet e mëdha në Shkodër	Zhvillimet e reja urbane; kapitulli 4
Eksperimenti i studentëve, 7 dhe 27 tetor 2026	Lojë me role në terren: itinerare në këmbë, me biçikletë dhe me autobus; posterë, harta dhe kolazhe	Përvoja e përdoruesit në terren; kapitulli 5

Burimi	Çfarë përmban	Përdorimi në studim
Tryeza e bashkëprojektimit, tetor 2026	Hartë e përbashkët me pengesa, zgjidhje dhe shembuj të mirë	Prioritetet e pjesëmarrësve; kapitulli 5

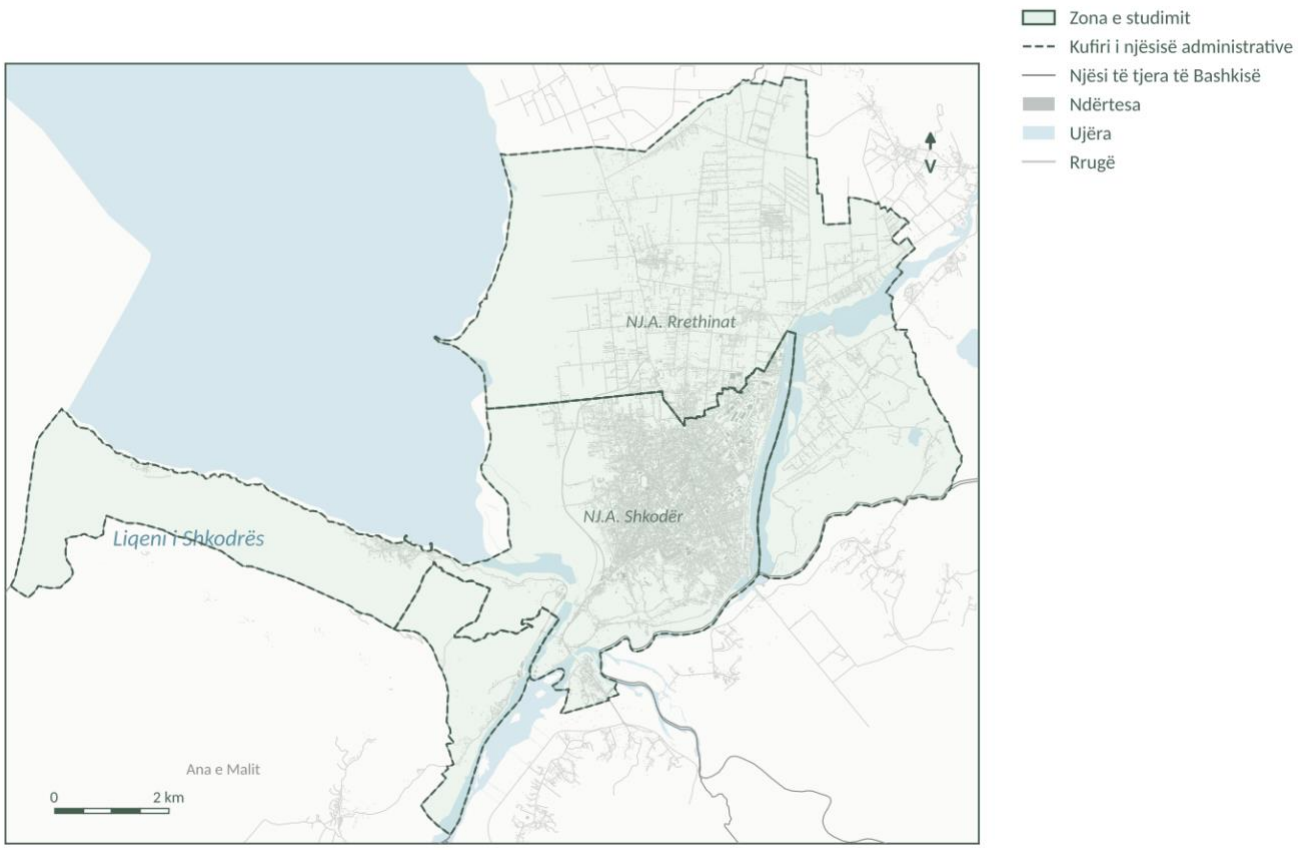
Afërsia llogaritet përgjatë rrjetit të modeluar. Origjinat janë ndërtesat e banimit dhe popullsia shpërndahet ndërmjet tyre sipas sipërfaqes së ndërtuar dhe numrit të kateve. Procedura jep një vlerësim të shpërndarjes hapësinore, pa përcaktuar numrin real të banorëve në çdo ndërtesë.

Për ecjen përdoret shpejtësia 4.5 km/h. Një skenar ndjeshmërie me 3 km/h shqyrton ndikimin e një ritmi më të ulët ecjeje, pa përfaqësuar plotësisht të gjithë përdoruesit me kufizime në lëvizje. Për biçikletën përdoret shpejtësia 15 km/h. Për makinën aplikohen shpejtësi sipas kategorisë së rrugës, të cilave u shtohen pesë minuta për parkimin dhe afrimin te destinacioni.

Indeksi 15-minutësh numëron kategoritë e shërbimeve të arritshme në këmbë: kopsht ose çerdhe, shkollë, shëndetësi, farmaci, ushqimore ose treg, hapësirë e hapur mbi 0.1 ha, stacion i një linje aktive dhe administratë ose kulturë. Çdo kategori ka peshë të barabartë. Indeksi nuk mat kapacitetin, cilësinë, koston apo orarin e shërbimit.

Analiza e sintaksës përdor klasat e hartave të WOC-së, të gjeoreferencuara dhe të lidhura me të dhënat për përdorimin e tokës dhe aktivitetet. Këto bashkime hapësinore përshkruajnë afërsi dhe bashkëshoqërime, pa provuar marrëdhënie shkakësore.

Harta 1. Zona e studimit: njësitë administrative Shkodër dhe Rrethinat



Burimi: Baza GIS e Bashkisë Shkodër (PPV): njësitë administrative, ndërtesat, përdorimi i tokës; OpenStreetMap (rrugët).

2. Analiza e rrjetit rrugor, përdorimit të tokës dhe aksesueshmërisë

Ky kapitull paraqet bazën hapësinore të studimit, duke shqyrtuar rrjetin rrugor, përdorimin e tokës dhe shpërndarjen e popullsisë. Më pas vlerëson afërsinë e shërbimeve dhe hapësirave të hapura për çdo ndërtesë banimi dhe krahason katër mënyrat e lëvizjes: ecjen, biçikletën, autobusin dhe makinën.

2.1 Rrjeti rrugor

Sipas klasifikimit të PPV-së në përputhje me Kodin Rrugor, zona e studimit përmban rreth 530 km rrugë. Pjesën më të madhe e përbëjnë rrugët lokale të kategorisë F, me 354 km. Pasojnë rrugët urbane dytësore me 107 km, rrugët urbane kryesore me 44 km, rrugët interurbane dytësore me 18 km dhe autostrada ose bypass-i me 9 km. Rrjeti i OpenStreetMap arrin 733 km, pasi përfshin edhe shtigje, rrugë shërbimi dhe kalime për këmbësorë.

Harta 2 paraqet strukturën kryesore të rrjetit. Dy boshte të gjata takohen në qendër: boshti jug–veri, nga Bahçallëku drejt Fermentimit, dhe boshti lindje–perëndim, nga Ura e Bunës drejt Rusit. Unazat e brendshme dhe bypass-i perëndimor shërbejnë për shpërndarjen e trafikut. Ndërmjet tyre shtrihet një rrjet i dendur rrugësh lokale, shpesh të ngushta, të kufizuara nga muret e oborreve dhe të ndërprera nga kanale. Ky ind i imët krijon mundësi për ecje, por përmban edhe rrugë pa dalje, lidhje të pjesshme dhe kalime të vështira mbi kanale e unaza.

Shtresa rrugore e PPV-së përmban fusha për trotuaret, ndriçimin dhe gjerësinë, por plotësimi i tyre nuk është i njëtrajtshëm. Në OpenStreetMap, ndriçimi është hartuar për rreth 160 km rrugë dhe trotuaret për rreth 65 km, pra vetëm për një pjesë të rrjetit. Ky boshllëk në dokumentim ka rëndësi për analizën, pasi të anketuarit i rendisin ndriçimin dhe trotuaret ndër përparësitë kryesore (kapitulli 5).

Harta 2. Rrjeti rrugor sipas klasifikimit funksional



Burimi: Bashkia Shkodër, PPV: Infrastruktura sipas kodit rrugor.

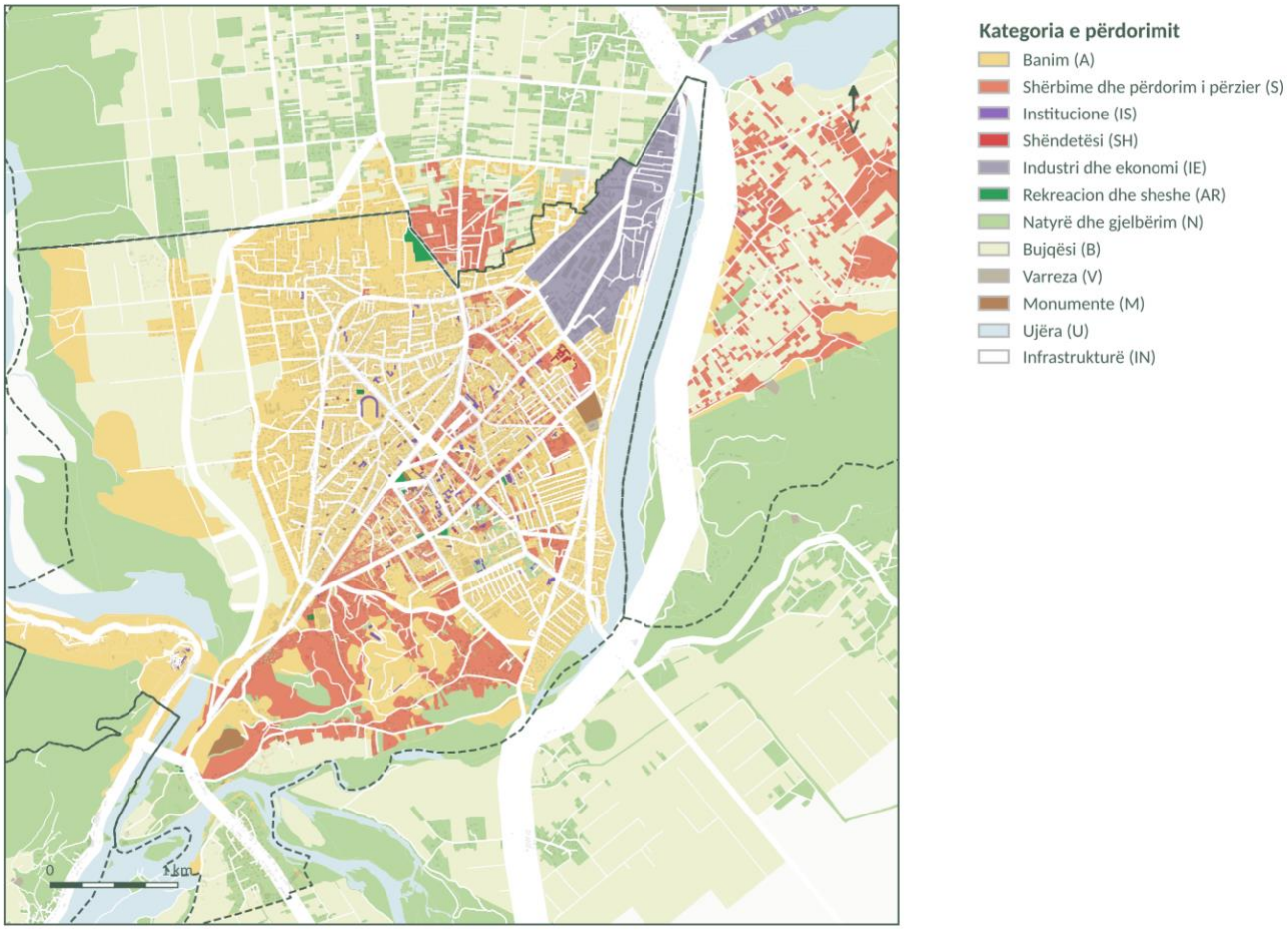
2.2 Përdorimi i tokës

Në NJ.A. Shkodër, banimi zë 1,203 ha, ose 38% të territorit. Shërbimet dhe përdorimet e përziera zënë 342 ha, ndërsa institucionet dhe shëndetësia rreth 14 ha. Natyra dhe gjelbërimi përfshijnë 1,093 ha, kryesisht kodra dhe brigje të liqenit e lumenjve. Rekreacioni dhe sheshet urbane zënë vetëm 6 ha. Industria dhe aktivitetet ekonomike, me 105 ha, përqendrohen në verilindje, rreth Fermentimit, dhe në hyrjet e qytetit.

Në Rrethina mbizotëron një strukturë tjetër përdorimi. Bujqësia zë 1,994 ha, ose 46%, dhe natyra 1,761 ha. Banimi përfshin vetëm 159 ha, të shpërndarë në fshatra dhe përgjatë rrugëve. Shërbimet dhe përdorimet e përziera zënë 190 ha, kryesisht përgjatë akseve hyrëse drejt qytetit. Shpërndarja e banimit dhe e shërbimeve ndihmon në shpjegimin e aksesit më të kufizuar në Rrethina (seksioni 2.6).

Harta 3 paraqet banimin si përbërësin kryesor të indit urban. Shërbimet dhe përdorimet e përziera përqendrohen në qendrën historike, përgjatë bulevardeve Skënderbeu dhe Zogu I dhe përgjatë rrugëve radiale. Kapitulli 3 shqyrton lidhjen e kësaj shpërndarjeje me klasat e integrimit të analizës së sintaksës hapësinore.

Harta 3. Përdorimi i tokës sipas PPV-së



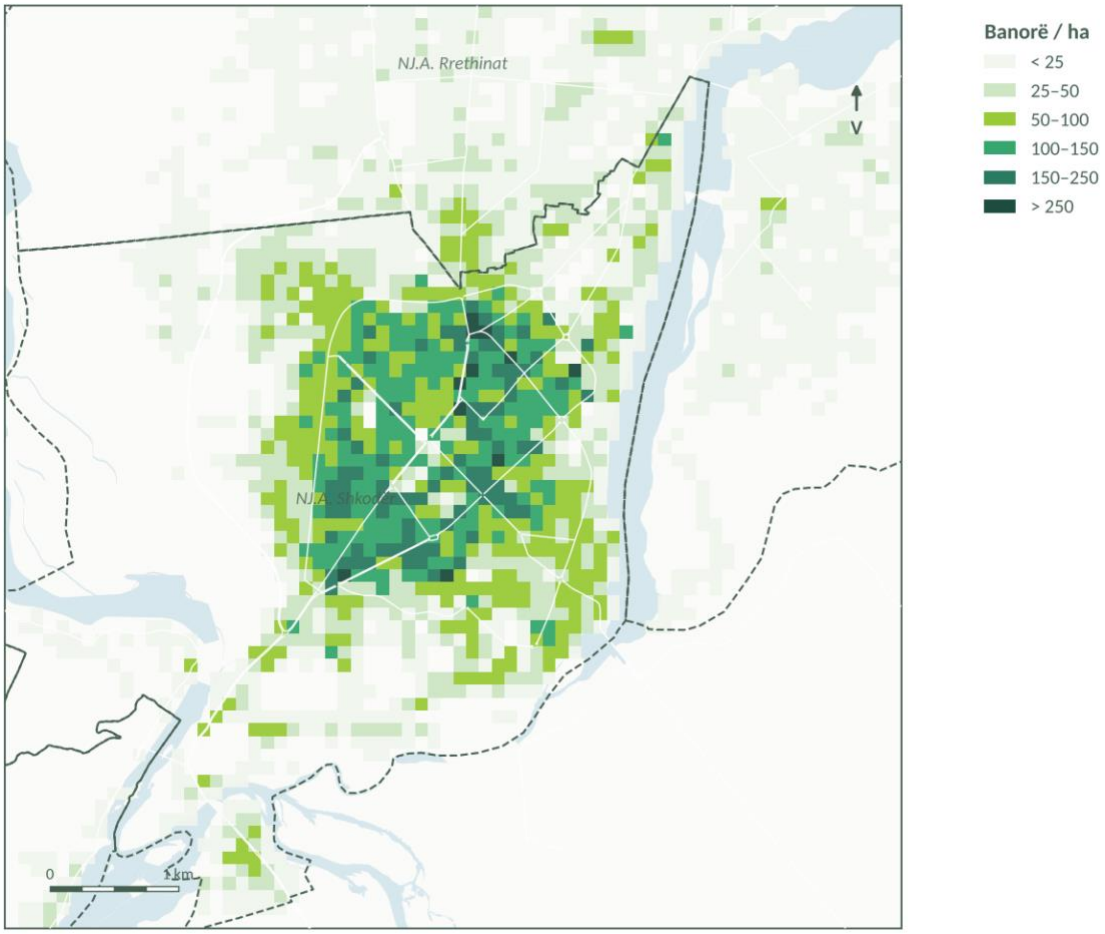
Burimi: Bashkia Shkodër, PPV: shtresa Lu_14 (14 kategori bazë të përdorimit të tokës).

2.3 Banorët dhe dendësia

Shkodra karakterizohet nga dendësi mesatare dhe të larta. Gjysma e popullsisë së NJ.A. Shkodër ndodhet në qeliza me mbi 104 banorë për hektar, ndërsa afro 52% në qeliza me mbi 100 banorë për hektar. Dendësitë më të larta përqendrohen në qendër dhe në lagjet me banesa kolektive të periudhës 1960–1990. Përreth shtrihen lagje me shtëpi një- dhe dykatëshe. Në Rrethina, dendësia mediane është 17 banorë për hektar (Harta 4).

Këto dallime kanë rëndësi për planifikimin. Dendësia urbane krijon kushte për përqendrimin e shërbimeve në distancë ecjeje dhe për transport publik të rregullt. Në Rrethina, dendësia e ulët mund të rrisë koston për banor të shërbimit me linja fikse. Për këtë territor duhen shqyrtuar transporti sipas kërkesës, i parashikuar në masën M31 të PLQU-së, dhe lidhjet e sigurta për biçikleta drejt qytetit, sipas M23.

Harta 4. Dendësia e banorëve në qeliza 100 m



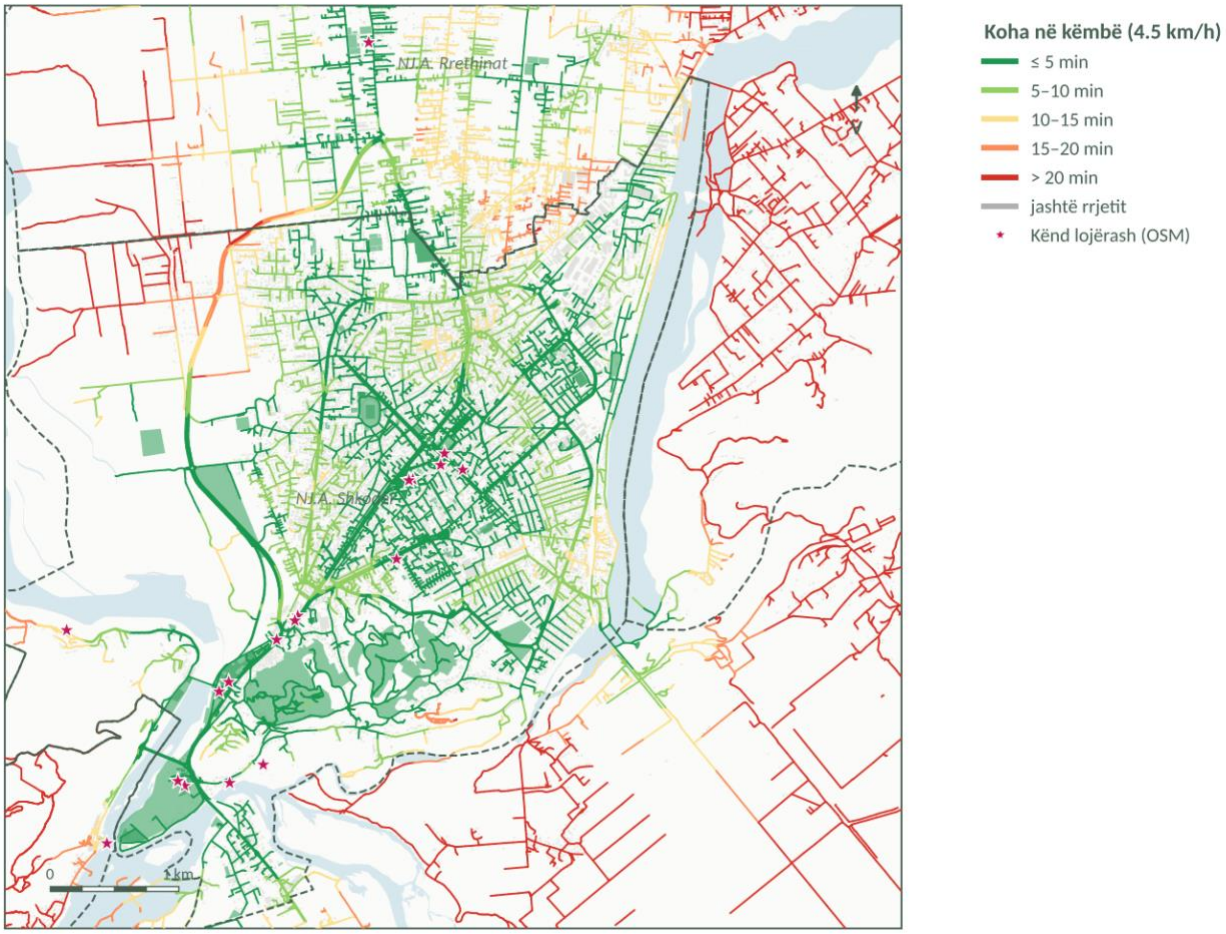
Burimi: Bashkia Shkodër, PPV: ndërtesat dhe popullsia sipas njësive (2015); llogaritje e projektit.

2.4 Hapësirat e hapura dhe të gjelbra

Inventari i hapësirave publike të hapura bashkon gjelbërimin dhe objektet sportive të PPV-së, parqet, sheshet dhe zonat rekreative me parqet, lulishtet, fushat sportive dhe këndet e lojërave të OpenStreetMap. Në NJ.A. Shkodër identifikohen rreth 132 ha, ose afro 17 m² për banor; në Rrethina rreth 5 ha, ose 2.5 m² për banor. Sipas modelit, 92% e popullsisë së qytetit arrin një hapësirë mbi 0.1 ha brenda 10 minutave në këmbë dhe rreth gjysma brenda 5 minutave. Rekomandimi i cituar i Organizatës Botërore të Shëndetësisë për Evropën, për një hapësirë të gjelbër publike rreth 300 m nga banesa, shërben si pikë orientimi; ai nuk është drejtpërdrejt i barasvlershëm me pragjet kohore dhe kategoritë e përdorura këtu.

Mesataret fshehin dy dallime të rëndësishme. Së pari, hapësirat më të mëdha ndodhen në skajet e qytetit, rreth kalasë, përgjatë Bunës dhe në parkun jugor, ndërsa lagjet e brendshme të banimit mbështeten kryesisht në lulishte të vogla. Së dyti, mbulimi me kënde lojërash është më i kufizuar: vetëm 36% e popullsisë së qytetit ka një të tillë brenda 10 minutave dhe 11% brenda 5 minutave. Këto distanca kanë rëndësi të veçantë për udhëtimet e përditshme të prindërve me fëmijë të vegjël (Harta 5).

Harta 5. Hapësirat e hapura dhe koha në këmbë deri te më e afërta



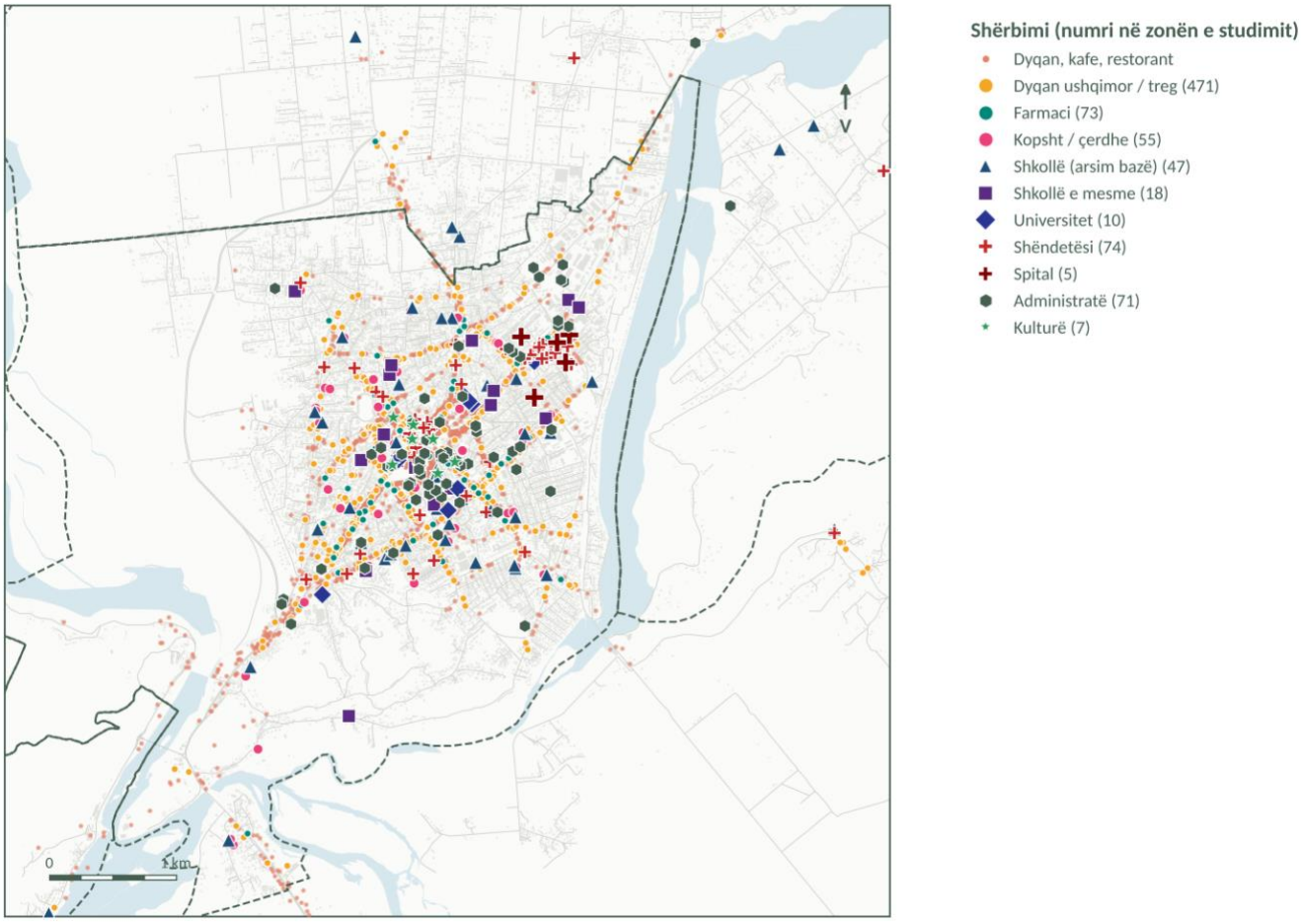
Burimi: PPV (gjelbërimi, parqet, sheshet); OpenStreetMap (parqe, kënde lojërash, rrjeti i këmbësorëve).

2.5 Shërbimet e përditshme

Harta 6 paraqet shërbimet e përfshira në analizën e afërsisë. Nga PPV-ja dhe OpenStreetMap u identifikuan 55 kopshte e çerdhe, 42 shkolla 9-vjeçare, 18 shkolla të mesme, 76 objekte shëndetësore, përfshirë 5 spitale, 73 farmaci, 453 ushqimore e tregje, 70 zyra administrative dhe rreth 2,700 dyqane, kafene e restorante. Pjesa më e madhe ndodhet në NJ.A. Shkodër. Shkollat dhe kopshtet kanë shpërndarje relativisht të gjerë në lagje, ndërsa shëndetësia dhe administrata përqendrohen në qendër dhe në zonën e spitaleve. Aktivitetet tregtare ndjekin bulevardet dhe rrugët radiale.

Të dhënat për Rrethinën janë më pak të plota. Disa ambulanca, kopshte ose dyqane fshati mund të mungojnë në të dy burimet. Kjo mund të nënvlerësojë aksesin e llogaritur për këtë territor. Rezultatet tregojnë një diferencë të madhe me qytetin sipas inventarit të disponueshëm; përmasat e saj duhen rivlerësuar pas plotësimit të të dhënave.

Harta 6. Shërbimet e përditshme dhe aktivitetet tregtare



Burimi: PPV (objektet publike); OpenStreetMap (dyqane, kafe, farmaci, tregje), tetor 2026.

2.6 Aksesi në këmbë te shërbimet

Tabela 2 paraqet përqindjen e popullsisë që arrin secilin shërbim brenda 5, 10 dhe 15 minutave në këmbë. Në qytet, ushqimorja më e afërt ndodhet mesatarisht 2.3 minuta larg, gjelbërimi 4.7 minuta, kopshti 5.1 minuta dhe shkolla 6.2 minuta. Mbi 80% e popullsisë ka një kopsht, shkollë, farmaci, ushqimore dhe hapësirë të hapur brenda 10 minutave. Shëndetësia është e arritshme brenda këtij pragu për 78% të popullsisë.

Tabela 2. Banorët që arrijnë shërbimet në këmbë (% e popullsisë, 4.5 km/h)

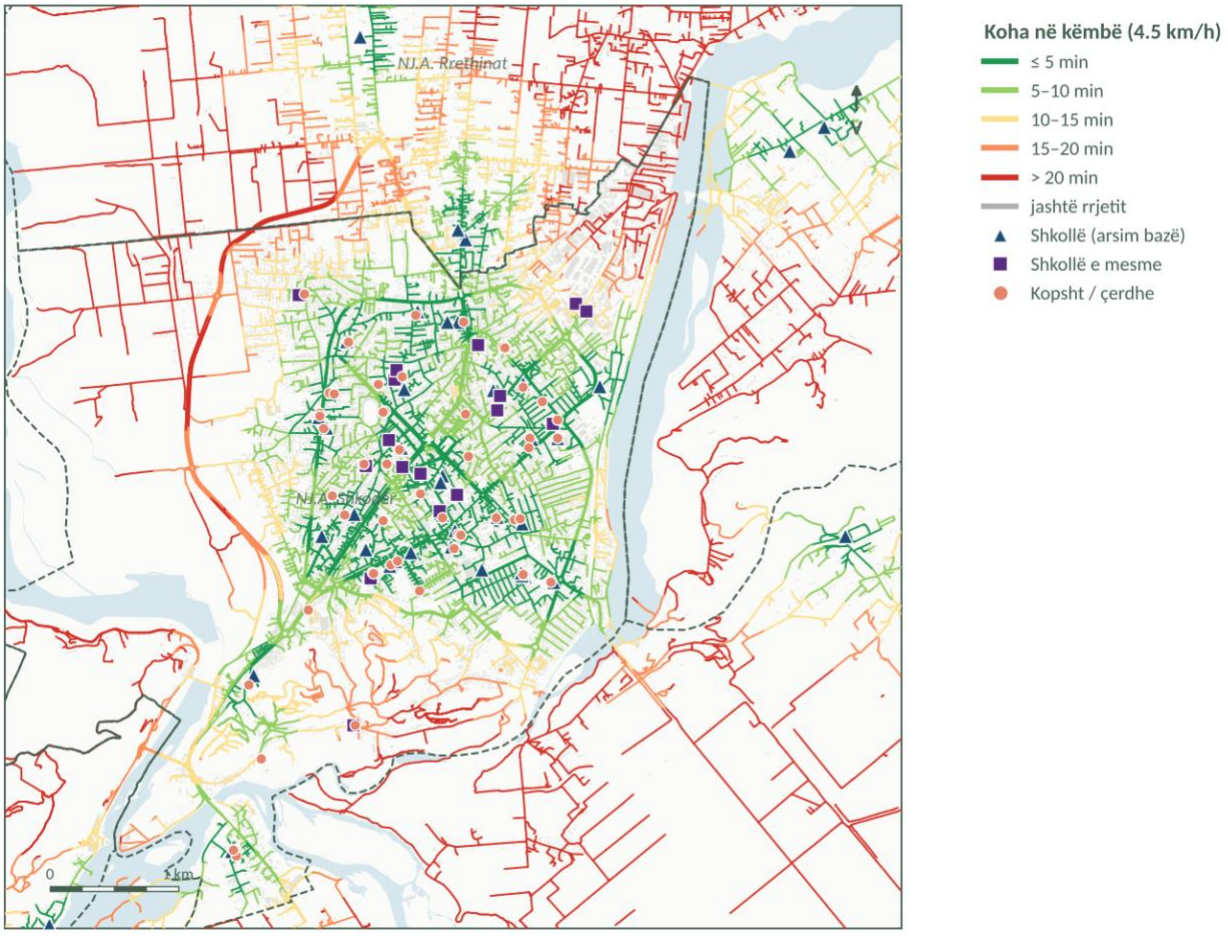
Shërbimi	Shkodër 5 min	Shkodër 10 min	Shkodër 15 min	Rrethinat 10 min	Rrethinat 15 min
Kopsht ose çerdhe	48.7	87.5	94.7	1.9	5.9
Shkollë 9-vjeçare	34.8	82.7	93.1	19.6	34.2
Shkollë e mesme	22.2	67.1	83.4	2.5	8.5
Shëndetësi	39.5	78.4	90.7	6.8	15.3
Farmaci	59.3	85.5	92.4	5.3	14.7
Ushqimore ose treg	83.6	95.7	98.1	22.2	35.7
Hapësirë e hapur > 0.1 ha	53.2	91.6	98.7	20.7	36.5
Kënd lojërash	10.5	35.6	56.1	3.1	8.1
Stacion i linjave aktive	31.3	61.8	78.4	1.8	6.8
Administratë ose kulturë	42.9	76.8	92.1	9.6	25.0

Burimi: llogaritje e projektit mbi rrjetin e OSM; origjinat janë ndërtesat e banimit të PPV-së, të peshuara me popullsinë.

Me shpejtësi 4.5 km/h, pragu dhjetëminutësh përfaqëson rreth 750 m përgjatë rrjetit. Ky ritëm nuk u përshtatet të gjithë përdoruesve, përfshirë fëmijët e vegjël, disa të moshuar dhe prindërit me karrocë. Në skenarin me 3 km/h, pjesa e popullsisë që arrin shkollën brenda 10 minutave bie nga 83% në 56%, shëndetësinë nga 78% në 57% dhe stacionin aktiv nga 62% në 43%. Kjo tregon se përfitimi nga forma kompakte e qytetit zvogëlohet për përdoruesit që ecin më ngadalë. Edhe pyetësori evidenton nevojën për vëmendje ndaj fëmijëve, të moshuarve dhe prindërve me fëmijë të vegjël.

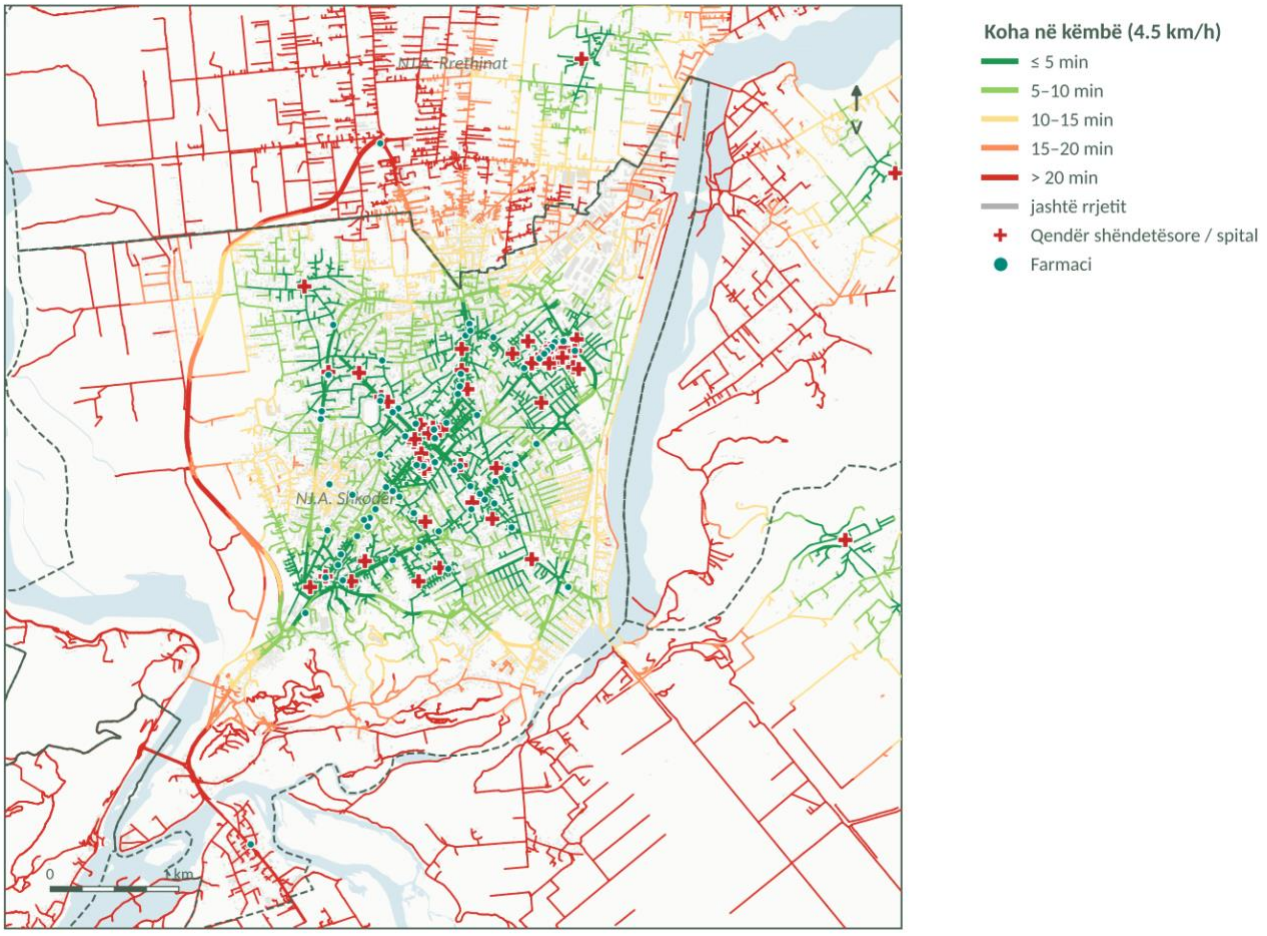
Hartat 7 dhe 8 paraqesin shpërndarjen e aksesit te shkollat dhe shëndetësia. Në qytet, boshllëqet përqendrohen në skajet e rrjetit. Shkolla 9-vjeçare ndodhet mbi 10 minuta larg për shumicën e popullsisë në Kiras, Tepe, Ajasëm, Luguçezme dhe në pjesën më të madhe të Skënderbegut. Për shëndetësinë, ky prag tejkalohet në Bahçallëk, Tepe, Qafë, Partizani dhe në gjysmën e Mark Lulës. Në Rrethina, aksesi zvogëlohet me largimin nga qyteti: koha mediane deri te shkolla është 20 minuta, te shëndetësia 29 minuta dhe te kopshti 52 minuta. Për familjet në Shtoj, Guci e Re, Grudë e Re ose Bleran, këto distanca mund të kërkojnë shoqërim ose përdorimin e një mënyre tjetër transporti, përfshirë biçikletën kur ekziston një itinerar i sigurt.

Harta 7. Koha në këmbë deri te shkolla 9-vjeçare më e afërt



Burimi: PPV (objektet arsimore); OpenStreetMap (shkolla, kopshte, rrjeti i këmbësorëve).

Harta 8. Koha në këmbë deri te shërbimi shëndetësor më i afërt



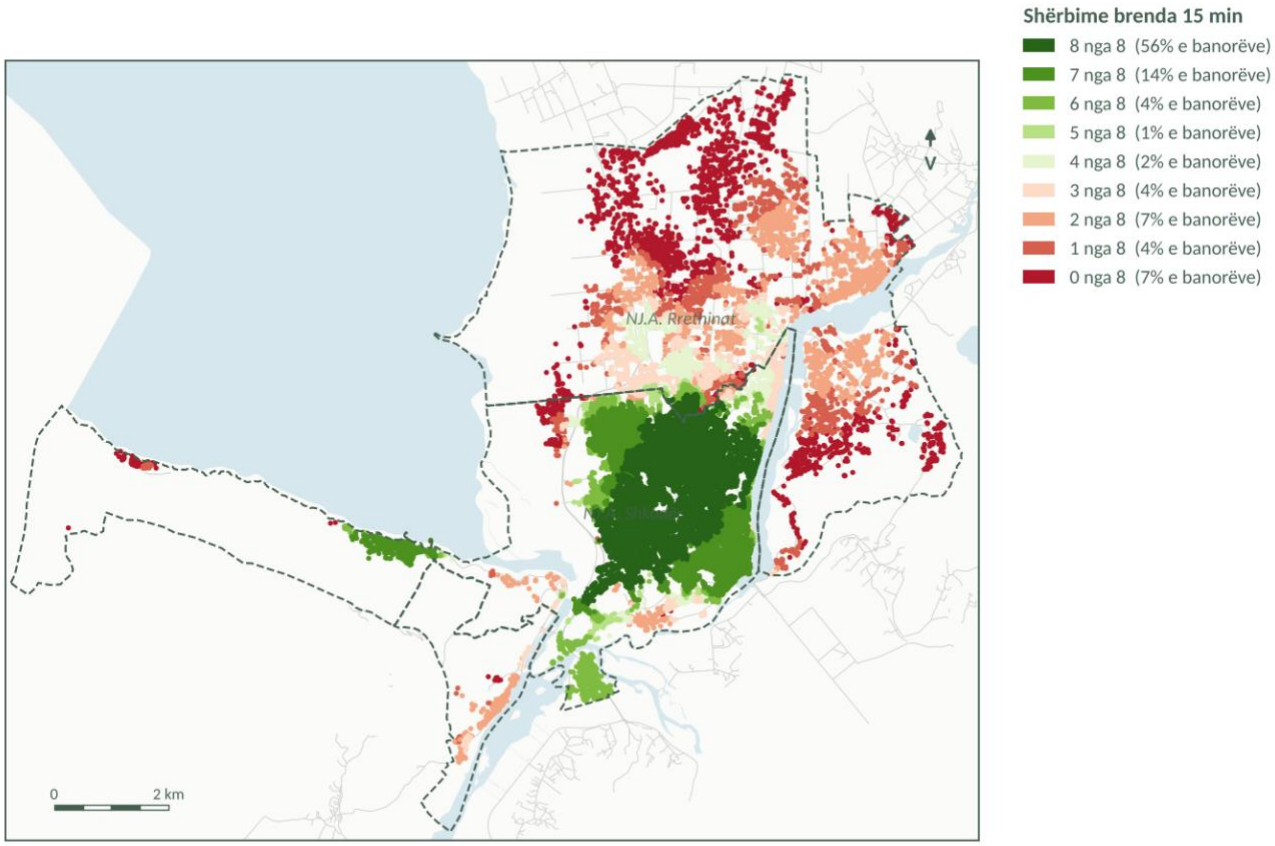
Burimi: PPV (qendrat shëndetësore, spitalet); OpenStreetMap (klinika, farmaci, rrjeti i këmbësorëve).

2.7 Indeksi i afërsisë 15-minutëshe

Indeksi 15-minutësh bashkon tetë kategoritë e shërbimeve në një tregues të vetëm (Harta 9). Në NJ.A. Shkodër, 70% e popullsisë arrin të tetë kategoritë brenda 15 minutave në këmbë dhe 93% të paktën gjashtë. Mungesa më e shpeshtë është stacioni aktiv i autobusit, i ndjekur nga shëndetësia dhe administrata ose kultura. Në Rrethina, vetëm 3% arrin të tetë kategoritë dhe 31% nuk arrin asnjërën. Në të gjithë zonën e studimit, 74% e popullsisë ka të paktën gjashtë kategori brenda 15 minutave.

Rezultati evidenton dy drejtime ndërhyrjeje. Në pjesën më të madhe të qytetit, afërsia e shërbimeve përbën një bazë të favorshme për objektivat e qytetit 15-minutësh; PLQU-ja duhet ta bëjë këtë afërsi më të sigurt dhe të përdorshme. Në shtrirjen drejt Rrethinës, ku shërbimet janë më të rralla, nevojitet bashkërendim me PPV-në për vendndodhjen e tyre dhe me transportin publik për lidhjet. Indeksi mat afërsinë dhe nuk e zëvendëson vlerësimin e cilësisë e të kapacitetit të shërbimeve.

Harta 9. Indeksi i afërsisë 15-minutëshe: numri i shërbimeve bazë brenda 15 minutave në këmbë



Burimi: Llogaritje e projektit mbi rrjetin e këmbësorëve (OSM), objektet e PPV-së dhe OSM-së, stacionet e linjave aktive.

2.8 Biçikleta

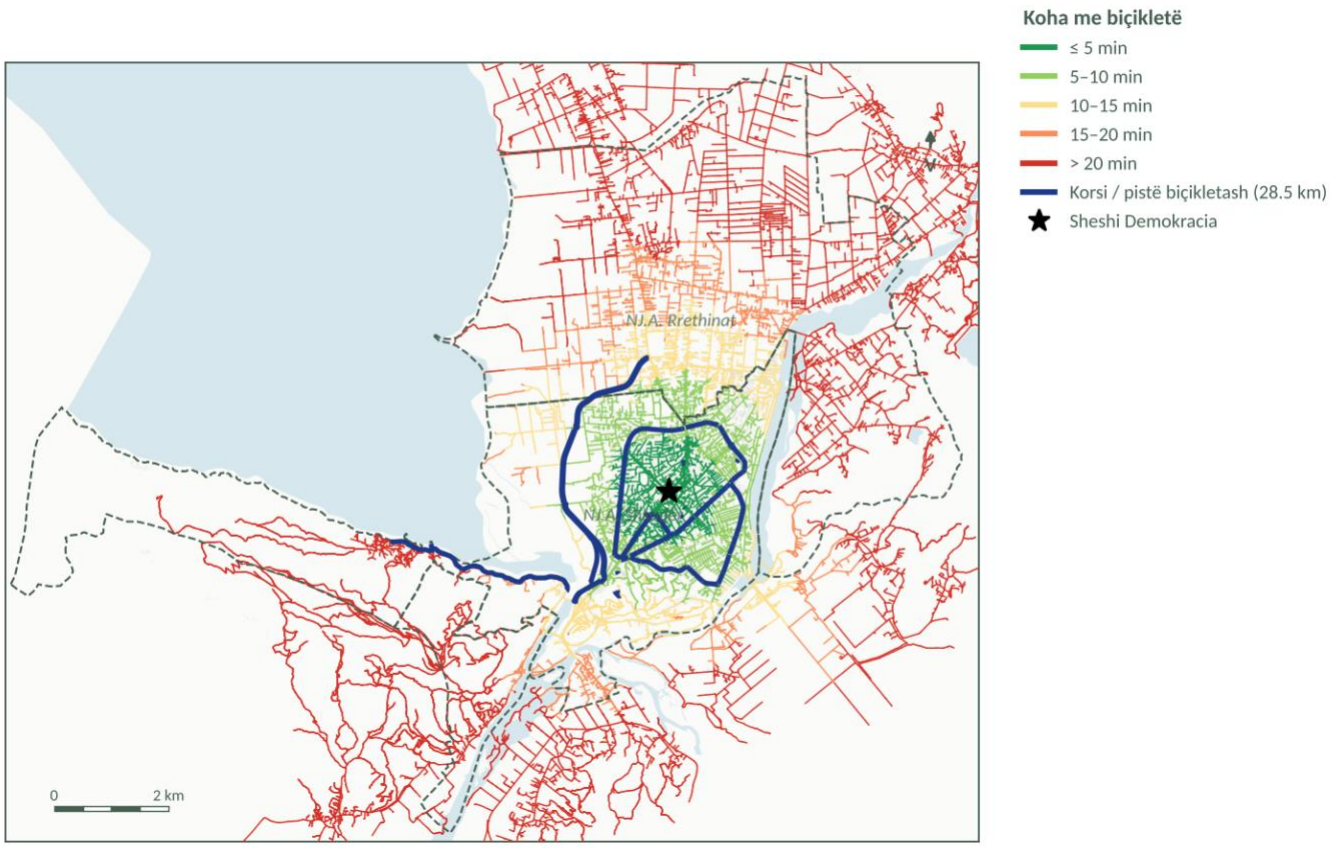
Me shpejtësi 15 km/h, modeli tregon potencial të gjerë për lidhje me biçikletë drejt Sheshit Demokracia (Harta 10). Brenda 10 minutave nga qendra ndodhet 89% e popullsisë së NJ.A. Shkodër dhe brenda 15 minutave 97%. Po kështu, 98% e popullsisë së qytetit ka një shkollë të mesme brenda 10 minutave me biçikletë. Në Rrethina, vetëm 8% ndodhet brenda 10 minutave nga qendra dhe 25% brenda 15 minutave. Megjithatë, 39% ka një shkollë të mesme brenda 10 minutave me biçikletë, çka tregon rëndësinë e mundshme të këtij mjeti për të rinjtë e vendbanimeve përreth.

Krahasimi me makinën e përforcon këtë potencial (Harta 11). Kur udhëtimit me makinë i shtohen 5 minuta për parkimin dhe ecjen deri te destinacioni, modeli e nxjerr biçikletën të paktën po aq të shpejtë për çdo ndërtesë banimi të qytetit. Për 31% të popullsisë, diferenca në favor të biçikletës kalon 5 minuta. Pa kohën e parkimit, 88% e popullsisë arrin qendrën brenda 10 minutave me makinë, një mbulim i përafërt me biçikletën. Në Rrethina, makina rezulton më e shpejtë për rreth dy të tretat e popullsisë, kryesisht në fshatrat veriore dhe lindore.

Distancat dhe kohët e modeluara janë, pra, të favorshme për biçikletën në Shkodër, ndërsa siguria paraqitet si pengesë e rëndësishme. PLQU-ja raporton rreth 26.5 km infrastrukturë biçikletash, kundrejt 28.5 km në OSM, por vetëm 4.3 km janë korsi të mbrojtura në qendër. Pjesa tjetër shtrihet përgjatë bypass-it, liqenit ose në korsi të pambrojtura. Sipas PLQU-së, shumë banorë të periferisë dhe njësive fqinje përdorin rrugë kombëtare për të arritur qytetin, në kushte të pasigurta. Vëzhgimi i studentëve në 8 segmente jep shembuj të ngjashëm: 3 segmentet me korsi të dedikuara u

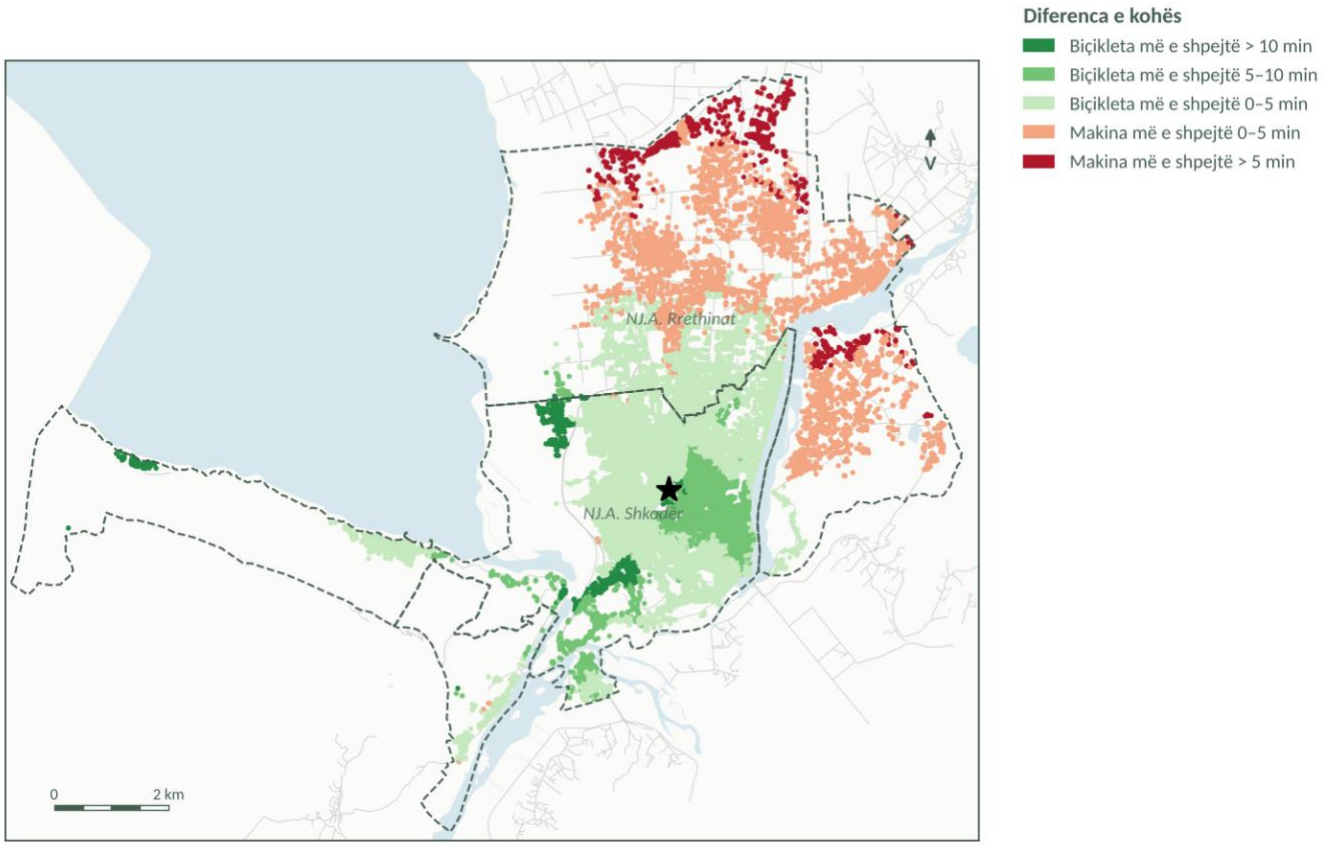
vlerësuan të sigurta ose relativisht të mira, megjithëse të ngushta; 5 segmentet pa korsi, me trafik të moderuar ose të rëndë, u vlerësuan të pasigurta.

Harta 10. Koha me biçikletë deri në qendër dhe infrastruktura ekzistuese e biçikletave



Burimi: OpenStreetMap (rrjeti rrugor, cycleway, cycleway=lane), tetor 2026; llogaritje e projektit.

Harta 11. Biçikleta kundrejt makinës për udhëtimet drejt qendrës



Burimi: Llogaritje e projektit mbi OpenStreetMap; shpejtësi të supozuara: 15 km/h me biçikletë, 15–50 km/h me makinë sipas klasës së rrugës.

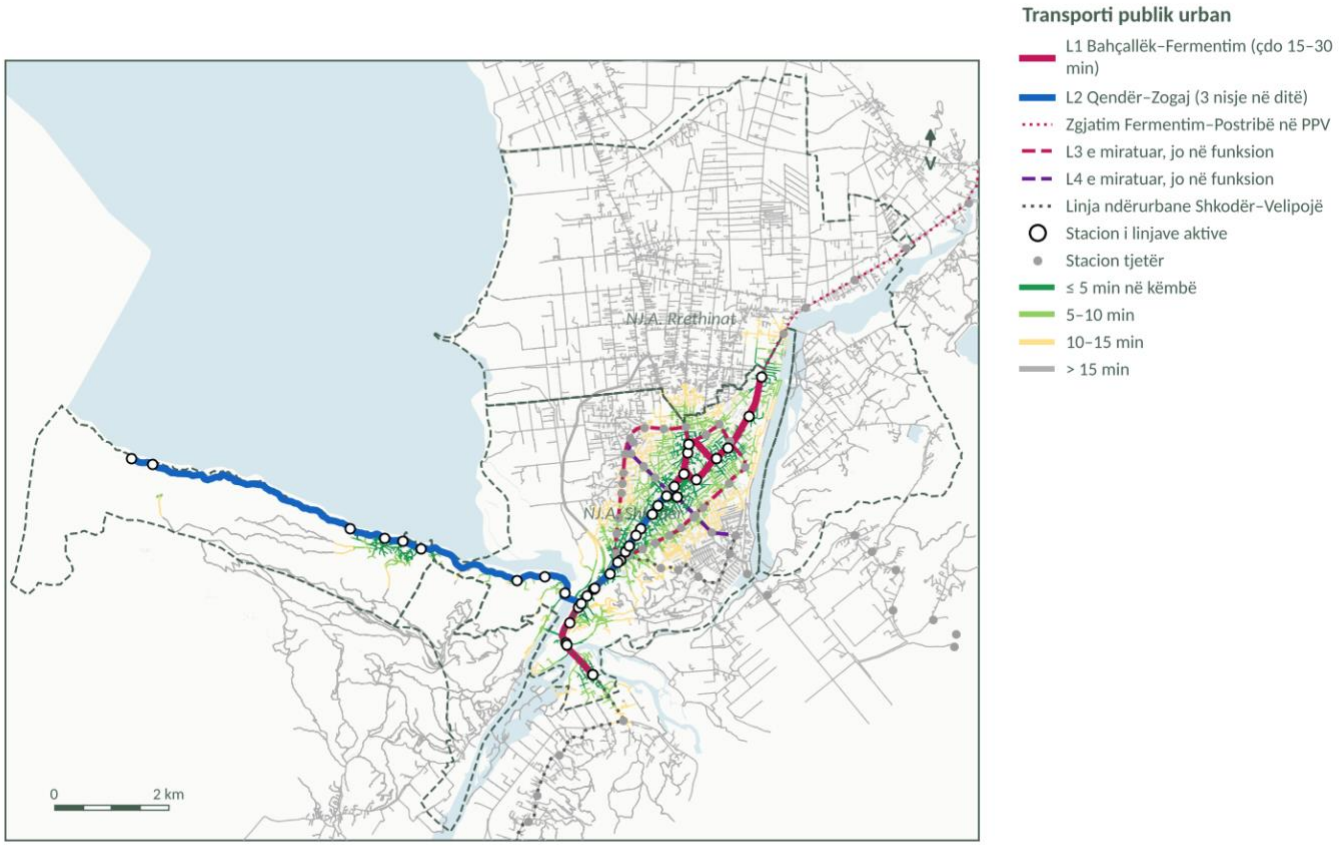
2.9 Transporti publik

Baza e PPV-së përmban 7 linja dhe 108 stacione autobusi. Analiza e shërbimit aktiv përfshin dy linja urbane: L1 Bahçallëk–Fermentim dhe L2 Qendër–Shirokë–Zogaj, me 40 stacione. Linjat L3 dhe L4 janë të miratuara, por nuk operojnë sipas informacionit të përdorur. Harta 12 paraqet kohën në këmbë deri te stacioni më i afërt i një linje aktive.

Në qytet, 31% e popullsisë ndodhet brenda 5 minutave ecje nga një stacion aktiv dhe 62% brenda 10 minutave. Në skenarin ku shërbehen të gjitha stacionet e PPV-së, mbulimi pesëminutësh arrin 66%. Kjo diferencë tregon rëndësinë e dallimit ndërmjet rrjetit të regjistruar dhe shërbimit aktiv. Në Rrethina, mbulimi pesëminutësh është 0.2% dhe ai dhjetëminutësh rreth 2%. Për banorët e fshatrave, minibusët ndërurbanë përbëjnë një alternativë, por informacioni për stacionet dhe oraret urbane mbetet i kufizuar.

Mbulimi hapësinor duhet lexuar së bashku me frekuencën dhe orarin. Linja 1 është e autorizuar nga 06:30 deri në 20:00, me intervale 15-minutëshe deri në 14:30 dhe 20–30 minuta më pas. Në praktikë raportohen intervale 30–60 minuta gjatë pasdites. Linja 2 ka tri nisje në ditë. Kjo ul përdorshmërinë e autobusit gjatë periudhës 15:00–19:00, kur raportojnë se udhëtojnë 72% e të anketuarve, dhe në mbrëmje, kur gratë raportojnë më shpesh shmangien e ecjes së vetme. Sipas PLQU-së, transporti publik përfaqëson rreth 3% të udhëtimeve për punë dhe shkollë.

Harta 12. Transporti publik: linjat, stacionet dhe mbulimi në këmbë



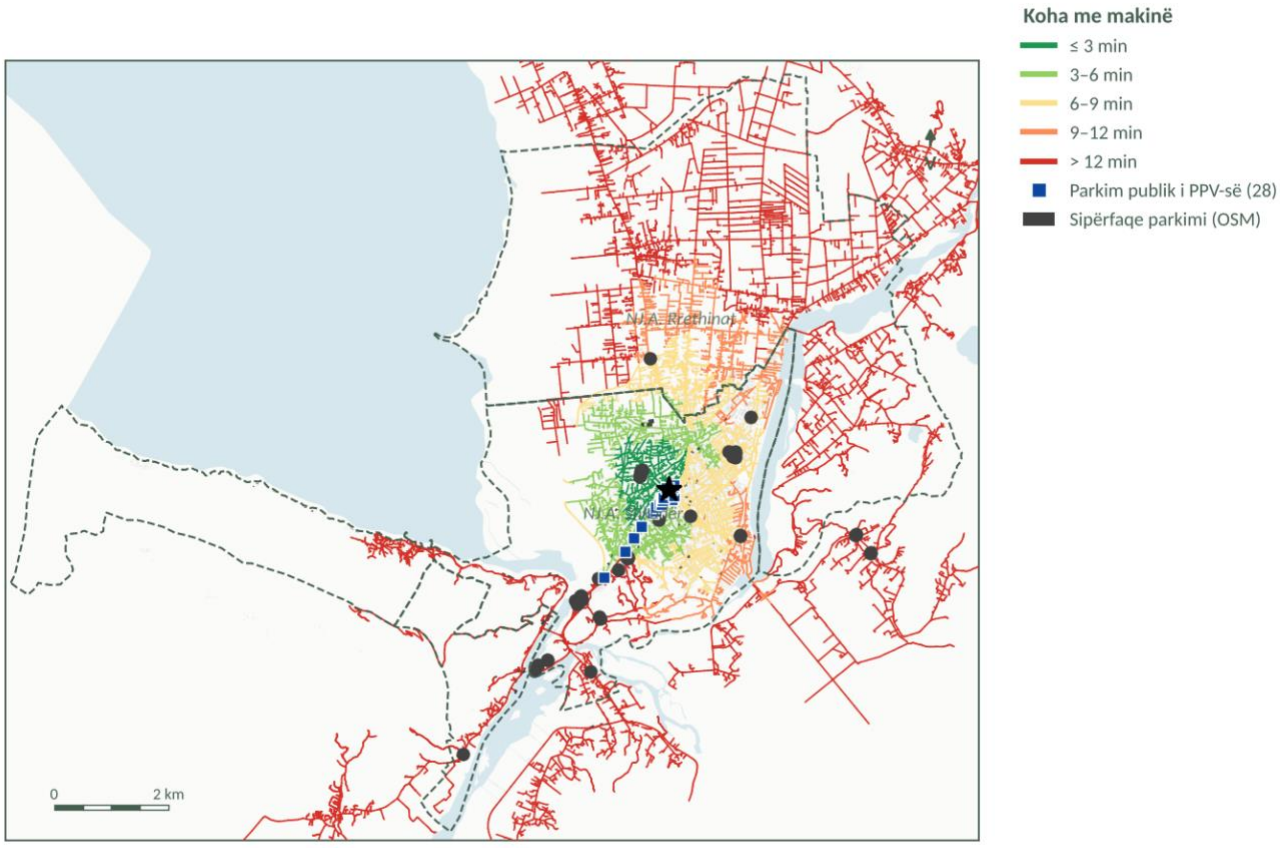
Burimi: PPV (linjat dhe stacionet e autobusit); PLQU Shkodër 2025, Vëll. I, kap. 3.5; llogaritje e projektit.

2.10 Makina dhe parkimi

Sipas modelit, 88% e popullsisë së qytetit arrin qendrën brenda 10 minutave me makinë, pa përfshirë parkimin (Harta 13). Parkimi përbën një kufizim të rëndësishëm të këtij udhëtimi. Baza e PPV-së përmban 28 parkime publike, ndërsa OSM regjistron rreth 10 ha sipërfaqe parkimi. Një pjesë e madhe e parkimit bëhet në rrugë dhe mbi trotuare, duke ulur hapësirën e përdorshme për këmbësorët dhe biçikletat, sidomos në rrugët lokale pa trotuar. PLQU-ja 2025 propozon heqjen e skemës së vendeve të rezervuara, parkim me pagesë dhe parkime në hyrjet e qytetit (M40–M44).

Vlerësimi i aksesueshmërisë duhet të marrë parasysh edhe hapësirën publike që zë makina. Në një qytet ku 89% e popullsisë ndodhet brenda 10 minutave me biçikletë nga qendra, parkimi mbi trotuare mund të kufizojë udhëtimin e përdoruesve me karrocë, me mjete ndihmëse ose me fëmijë. Menaxhimi i parkimit lidhet kështu drejtpërdrejt me cilësinë e ecjes.

Harta 13. Koha me makinë deri në qendër dhe parkimet publike



Burimi: OpenStreetMap; PPV (parkimet publike); llogaritje e projektit.

2.11 Krahasimi i mënyrave të lëvizjes

Tabela 3 përmbledh dallimet ndërmjet katër mënyrave të lëvizjes në dy njësitë administrative. Në qytet, afërsia krijon potencial për përmbushjen e shumë nevojave të përditshme në këmbë ose me biçikletë, ndërsa cilësia dhe siguria e itinerarit ndikojnë në shfrytëzimin e tij. Në Rrethina, distancat më të gjata, shpërndarja më e rrallë e shërbimeve dhe mbulimi i kufizuar i transportit publik krijojnë kushte të tjera. Biçikleta dhe autobusi mund të ofrojnë alternativa ndaj makinës, por kërkojnë infrastrukturë dhe shërbim të përshtatshëm.

Tabela 3. Krahasimi i mënyrave të lëvizjes (% e banorëve)

Treguesi	NJ.A. Shkodër	NJ.A. Rrethinat
Në këmbë: të paktën 6 nga 8 shërbime brenda 15 min	93.0	5.1
Në këmbë, 3 km/h: shkolla brenda 10 min	55.5	12.9
Biçikletë: qendra brenda 10 min	89.2	8.3
Biçikletë: shkolla e mesme brenda 10 min	97.8	38.8
Biçikleta po aq e shpejtë sa makina (me parkim) drejt qendrës	100.0	32.5
Autobus: stacion aktiv brenda 5 min në këmbë	31.3	0.2
Autobus: çdo stacion i PPV-së brenda 5 min	65.5	3.5
Makinë: qendra brenda 10 min (pa parkim)	87.5	17.4

3. Integrimi i analizave me sintaksën hapësinore

Kapitulli 2 vlerëson afërsinë në distancë dhe kohë, ndërsa sintaksa hapësinore shqyrton pozicionin e çdo vije në strukturën e rrjetit. Teoria e "lëvizjes natyrore" e lidh konfigurimin, pra mënyrën si rrugët lidhen me njëra-tjetrën, me shpërndarjen e lëvizjes urbane (Hillier et al., 1993). Teoria e "ekonomisë së lëvizjes" shpjegon më tej se aktivitetet që varen nga kalimtarët, si tregtia, priren të përqendrohen në vendet me potencial më të lartë lëvizjeje dhe ta përforcojnë atë (Hillier, 1996). Ky kuadër ndihmon në interpretimin e marrëdhënies ndërmjet rrjetit, aktivitetit urban dhe vlerës së vendndodhjes.

Si lexohet ky kapitull

Hartat e këtij kapitulli janë eksportet origjinale të analizës së Wheels of Change në depthmapX, me klasat dhe ngjyrat e tyre, të vendosura në referencë gjeografike mbi rrjetin rrugor. Matësit nuk janë rillogaritur dhe klasat nuk janë ndryshuar. Analiza plotësuese shqyrton lidhjen e lidhshmërisë me gjerësinë e rrugëve, të integrimit me institucionet publike, qendrën historike dhe përdorimin e tokës, si dhe të zgjedhjes me rrugët e këmbësorëve dhe tregtinë. Ajo përdor të dhëna shtesë, kryesisht nga PPV-ja dhe OpenStreetMap, dhe shënohet si "interpretim" në tekst, tabela dhe harta.

3.1 Si lexohen matësit e sintaksës hapësinore

Harta aksiale e përfaqëson rrjetin përmes vijave të drejta që mbulojnë hapësirën e aksesueshme. Një vijë përshkruan një vazhdimësi shikimi dhe lëvizjeje dhe nuk përkon domosdoshmërisht me një rrugë të emërtuar. Distanca topologjike matet me hapa ndërmjet vijave të lidhura, jo me metra. Kjo qasje shqyrton marrëdhëniet strukturore që mund të ndikojnë në orientim: një rrugë e gjatë dhe e drejtë përfaqësohet ndryshe nga një itinerar me disa ndryshime drejtimi. Tabela 4 përmbledh katër matësit e WOC-së, interpretimin në literaturë dhe lidhjet që shqyrton ky studim.

Tabela 4. Matësit e sintaksës hapësinore dhe interpretimi i tyre

Matësi i WOC	Çfarë mat	Çfarë tregon literatura	Interpretimi në këtë studim (të dhëna shtesë)
Lidhshmëria (connectivity)	Numrin e vijave që kryqëzon çdo vijë. Matës lokal, një hap.	Vijat më të gjata janë edhe më të lidhurat dhe formojnë skeletin e qytetit (Hillier, 1999). Gjerësia e përdorshme e rrugës dhe pozicioni në rrjet shpjegojnë së bashku fluksin e automjeteve (Croxford, 1999).	Gjerësia e karrexhatës dhe klasa funksionale e rrugës (PPV)
Thellësia mesatare (mean depth)	Numrin mesatar të hapave nga një vijë te të gjitha të tjerat.	Është e anasjellta e integrimit: vijat "e thella" janë të fshehura dhe arrihen vetëm nga banorët e tyre (Hillier dhe Hanson, 1984).	Lexohet përmes integrimit
Integrimi global (Rn)	Sa afër është çdo vijë me të gjitha të tjerat. Matës i "lëvizjes drejt", ose i destinacionit.	Parashikon lëvizjen e këmbësorëve dhe të automjeteve (Hillier et al., 1993) dhe vendndodhjen e qendrave urbane (van Nes dhe Yamu, 2021). Lidhet me çmimet e banesave dhe vlerën e tokës (Law et al., 2017; Marcus et al., 2019).	Institucionet publike, qendra historike, përdorimi i tokës dhe aktivitetet (PPV, OSM)
Zgjedhja (choice)	Sa shpesh një vijë ndodhet në rrugën më të shkurtër mes dy vijave të tjera. Matës i "lëvizjes përmes".	Tregon rrugët e lëvizjes kalimtare (Hillier et al., 2012). Lidhet me vendndodhjen e tregtisë (Sevtsuk, 2014) dhe me korridoret e trafikut (Serra dhe Hillier, 2017).	Rrugët e këmbësorëve, fasadat tregtare dhe gjerësia e rrugëve (OSM, PPV, PLQU)

Për leximin e hartave duhen dalluar dy çështje. E para është marrëdhënia ndërmjet "lëvizjes drejt" dhe "lëvizjes përmes": integrimi përshkruan centralitetin e një vije, ndërsa zgjedhja rolin e saj ndërmjetësues në rrugët më të shkurtra të modelit

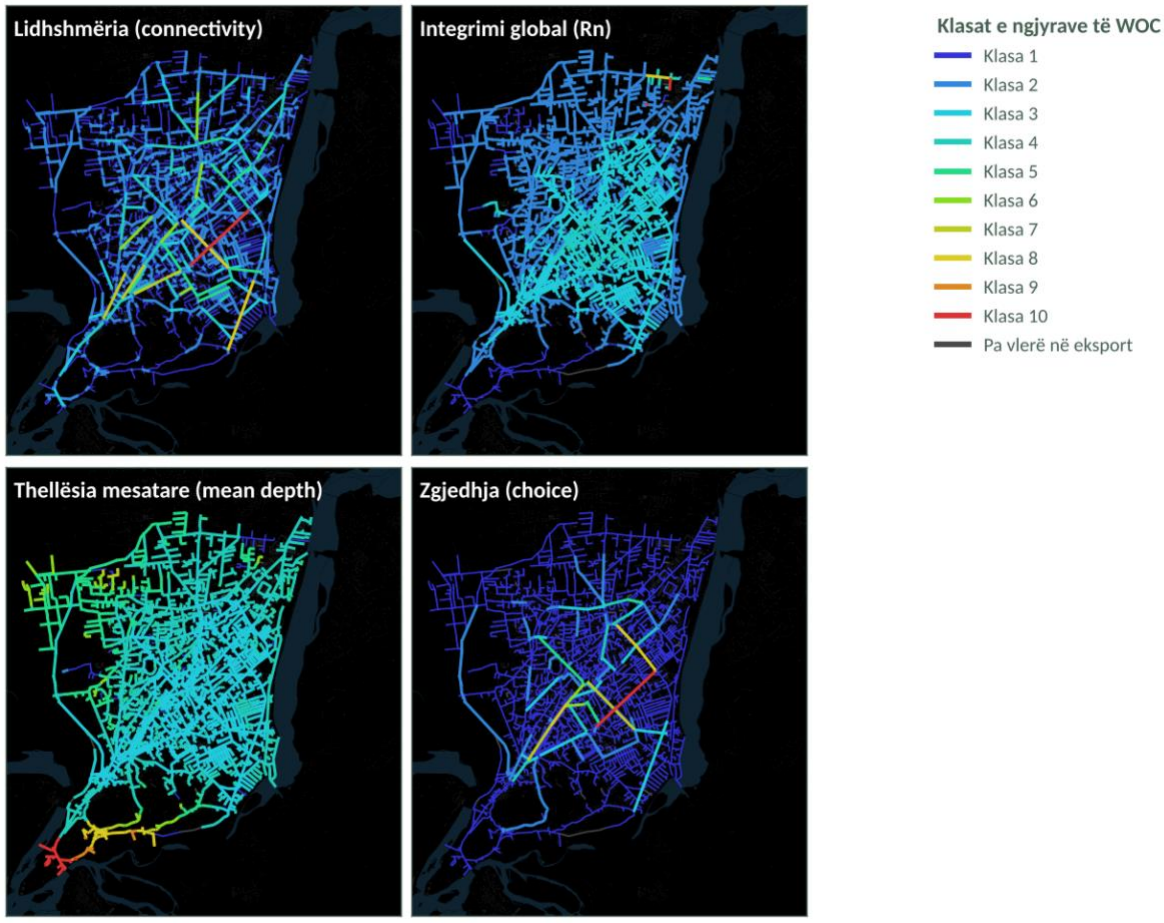
(Hillier et al., 2012). E dyta është shkalla e ngjyrave. Eksportet përdorin intervale të barabarta vlerash nga bluja te e kuqja. Vlerat ekstreme në një numër të vogël vijash mund ta përqendrojnë pjesën tjetër të rrjetit në pak banda ngjyrash. Për këtë arsye, çdo hartë duhet lexuar sipas matësit dhe legjendës së saj.

3.2 Hartat e WOC mbi rrjetin rrugor

Ekipi i projektit prodhoi në depthmapX katër harta për Shkodrën: lidhshmërinë, integrimin, thellësinë mesatare dhe zgjedhjen. Eksportet ishin skica vektoriale pa referencë gjeografike, ku çdo vijë ruante ngjyrën e klasës. Për lidhjen me të dhënat urbane u lexuan 3,576 vijat dhe klasat përkatëse. Në eksport, ngjyra zbatohet mbi grupin e vijave të shkruara para saj, sipas rendit të vizatimit në PostScript; klasat e përdorura ndjekin këtë lexim. Më pas u përcaktua transformimi i shkallës, rrotullimit dhe zhvendosjes që e përputh më mirë rrjetin me rrugët e OSM-së. Gabimi mesatar i raportuar është rreth 3 m dhe 93% e vijave ndodhen brenda 10 m nga rruga përkatëse. Rezultati ruan rrjetin dhe klasat e WOC-së, duke u dhënë referencë gjeografike (Harta 14).

Shpërndarja e klasave në eksporte është e pabarabartë. Për integrimin, 8% e vijave përfshihen në klasën 1, 52% në klasën 2 dhe 36% në klasën 3; vetëm 43 vija janë në klasat 4 e lart dhe 68 nuk kanë vlerë. Për zgjedhjen, 94% e vijave janë në klasën 1 dhe 142 në klasa më të larta. Për lidhshmërinë, shumica e vijave me një ose dy kryqëzime ndodhen në klasën 1. Kjo shpërndarje lejon dallimin e strukturave kryesore, por kufizon diferencimin brenda çdo bande. Interpretimet krahasojnë grupe klasash, pa i trajtuar ngjyrat si vlera numerike të veçanta.

Harta 14. Analiza e sintaksës hapësinore e WOC, e georeferencuar mbi rrjetin rrugor



Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore në depthmapX 0.27 (Shkodra connectivity, integration, mean depth, choice); georeferencim nga projekti mbi OSM.

3.3 Lidhshmëria dhe hierarkia e rrugëve

Lidhshmëria mat numrin e vijave me të cilat lidhet drejtpërdrejt një vijë aksiale. Vijat më të gjata priren të ndërpresin më shumë vija të tjera dhe të kenë lidhshmëri më të lartë (Hillier, 1999). Në literaturën e trafikut, gjerësia e përdorshme e rrugës dhe pozicioni në rrjet janë shqyrtuar së bashku për të shpjeguar ndryshimet në fluksin e automjeteve (Croxford, 1999). Në hartën e WOC-së, klasat më të larta përfshijnë Marin Biçikemin, Shtatë Shaljanët, Bulevardin Skënderbeu, Bulevardin Zogu I, Ethem Osmanin, Isa Jakupin, Isuf Sokolin, Martin Camajn dhe Daut Boriçin.

Interpretim i këtij studimi. Të dhënat e gjerësisë së karrexhatës nga PPV-ja u lidhën me 2,855 vija aksiale, ose rreth 80% të tyre. Tabela 5 dhe Harta 15 tregojnë një marrëdhënie ndërmjet klasave të lidhshmërisë dhe hierarkisë fizike të rrugëve. Vijat e klasës 1 kanë gjerësi mediane 4.5 m dhe 11% e tyre lidhen me rrugë kryesore. Për klasat 5 e lart, gjerësia mediane është 9.1 m dhe pjesa e rrugëve kryesore 55%.

Tabela 5. Interpretim: klasat e lidhshmërisë së WOC, gjerësia e rrugës dhe klasa funksionale

Klasa e lidhshmërisë (WOC)	Vija	Km	Gjerësia mediane, m	Gjerësia mesatare, m	Rrugë kryesore (A-D), %
Klasa 1	1,777	105.9	4.5	5.5	11
Klasa 2	975	83.3	5.6	6.4	17
Klasa 3	60	13.6	8.1	8.8	45
Klasa 4	23	9.1	8.0	8.5	52
Klasat 5–10	20	12.3	9.1	9.0	55

Interpretim i këtij studimi. Klasat: analiza e WOC (depthmapX), e georeferencuar. Gjerësia dhe klasa e rrugës: PPV, "Infrastruktura sipas Kodit Rrugor" (të dhëna shtesë). Përfshihen 2,855 vija me gjerësi të njohur.

Krahasimi e lidh lidhshmërinë me karakteristikat fizike të rrugëve, pa e kthyer atë në matje të fluksit. Studimi nuk disponon numërime trafiku për të kalibruar këtë marrëdhënie në rrjetin e Shkodrës. Rrugët me lidhshmëri të lartë identifikojnë vende ku takohen shumë lidhje dhe ku duhen shqyrtuar kalimet e këmbësorëve, kryqëzimet e biçikletave dhe mundësitë për mbrojtjen e tyre. Përparësia e ndërhyrjeve kërkon edhe vlerësim të trafikut dhe kushteve konkrete.

Harta 15. Interpretim: lidhshmëria e WOC dhe gjerësia e rrugëve



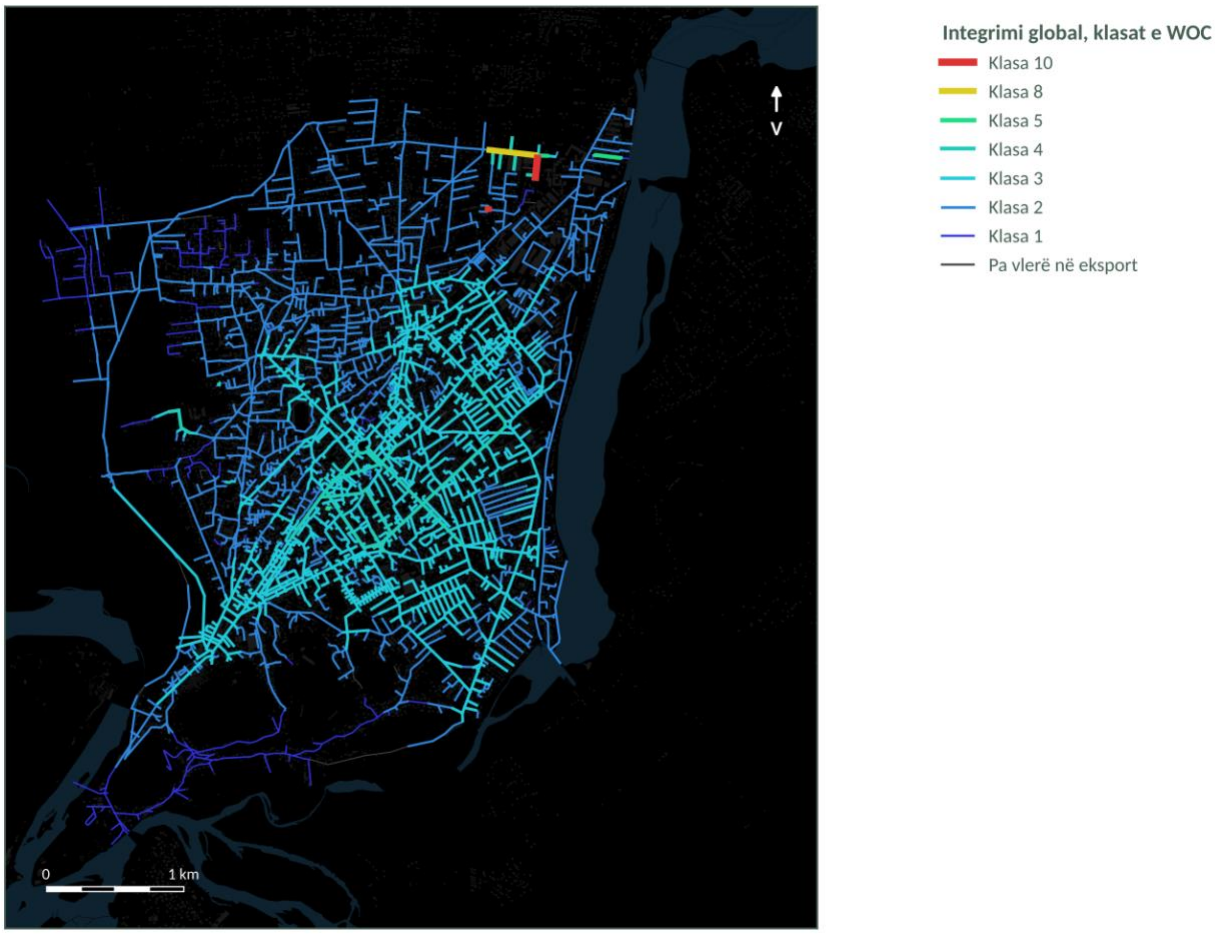
Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore (depthmapX), klasat origjinale të ngjyrave, të georeferencuara. Gjerësia: PPV, Infrastruktura sipas Kodit Rrugor.

3.4 Integrimi global, institucionet publike dhe vlera e vendndodhjes

Integrimi global mat afërsinë topologjike të një vije ndaj vijave të tjera të rrjetit të lidhur. Ai përdoret në literaturë për të shqyrtuar centralitetin urban dhe marrëdhëniet me aktivitetet e vlerën e pronës (van Nes dhe Yamu, 2021). Në 23 qytete angleze, Law et al. (2017) identifikojnë një lidhje të rëndësishme ndërmjet aksesueshmërisë së rrjetit dhe çmimeve të banesave, duke kontrolluar karakteristikat e tyre. Marcus et al. (2019) shqyrtojnë lidhjen me vlerat e tokës për taksim në Göteborg. Për Hanoi-n, Le Phuong Thuy et al. (2019) raportojnë korrelacion më të lartë të çmimit të tokës me integrimin (r = 0.44) sesa me lidhshmërinë (r = 0.25). Këto studime ofrojnë një kuadër krahasimi, jo provë të së njëjtës marrëdhënie në Shkodër.

Harta 16 paraqet integrimin global të WOC-së. Klasa 3 përfshin Bulevardin Zogu I, Bulevardin Mehmet Pashë Plaku, Shtatë Shaljanët, Rrugën Tepe, Pal Engjëllin, Lëvizjen e Postribës, Pogejn, Martin Camajn, Bulevardin Bujar Bishanaku dhe Ethem Osmanin. Klasat 4 e lart, me 43 vija, lidhen kryesisht me Marin Biçikemin, Bulevardin Skënderbeu, Daut Boriçin, Rrugën Studenti, 13 Dhjetorin dhe Kolë Idromenon. Vijat e klasës 1 ndodhen kryesisht në skajet e rrjetit, përfshirë Rrugën e Ajasmës, Bexhenet, Rrugën e Sinoreve, 9 Nuset, Selim Çobën dhe Selim Bushatin.

Harta 16. Integrimi global (Rn), harta origjinale e WOC



Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore (depthmapX), klasat origjinale të ngjyrave, të georeferencuara; integrimi global (Rn).

Interpretim i këtij studimi. Objektet publike të PPV-së u lidhën me vijën aksiale më të afërt brenda 80 m (Harta 17, Tabela 6). Nga 263 objekte, 156 u përputhën me rrjetin e modeluar. Prej grupit të përputhur, 77% ndodhen pranë vijave në

klasat 3 e lart, të cilat përbëjnë 38% të rrjetit. Përqindjet janë 90% për kulturën, 89% për administratën, 75–77% për rendin, fenë e shëndetësinë dhe 72% për arsimin. Përqendrimi tregon një lidhje ndërmjet vendndodhjes së institucioneve dhe centralitetit të rrjetit; afërsia hapësinore nuk provon vetvetiu hyrjen funksionale nga vija përkatëse.

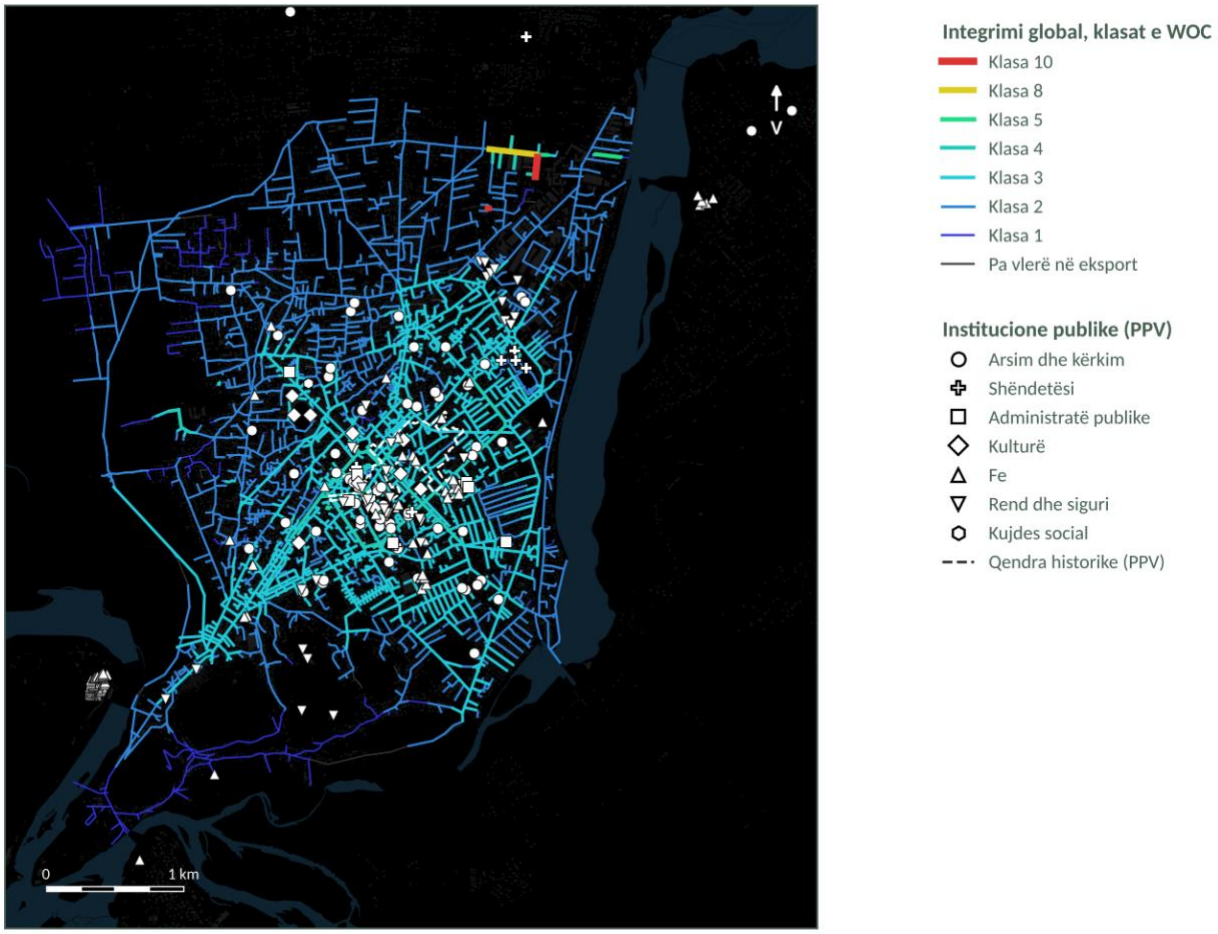
Tabela 6. Interpretim: institucionet publike sipas klasës së integrimit të WOC

Funksioni	Objekte	Në klasat 3 e lart të integrimit të WOC, %
Kulturë	10	90
Administratë publike	9	89
Rend dhe siguri	35	77
Fe	34	76
Shëndetësi	8	75
Arsim dhe kërkim	57	72
Kujdes social	3	100
Të gjitha	156	77
Pjesa e këtyre vijave në rrjet		38

Interpretim i këtij studimi. Klasat: analiza e WOC (depthmapX). Objektet publike: PPV (LU_PublicFacility), lidhur me vijën aksiale më të afërt brenda 80 m (të dhëna shtesë).

Interpretim i këtij studimi. Integrimi mund të përdoret edhe për diskutimin e vlerës së vendndodhjes. Materialet e disponueshme nuk japin çmime toke ose banesash sipas rrugës në Shkodër; paketa fiskale 2026 përdor një çmim reference për qytetin. Ajo dallon, megjithatë, qendrën historike, zonën mbrojtëse dhe disa zona turistike me taksë ndikimi në infrastrukturë 8%, kundrejt 6% në pjesën tjetër. Sipas klasifikimit të WOC-së, 90% e vijave të qendrës historike janë në klasat 3 e lart, kundrejt 36% jashtë saj. Për zonat me kulla gjatësore, pjesa është 66%, ndërsa në zonat me vila 8–28%. Këto dallime mbështesin një hipotezë për lidhjen me vlerën e tokës, e cila kërkon të dhëna transaksionesh ose vlera kadastrale për t'u testuar.

Harta 17. Interpretim: integrimi i WOC dhe institucionet publike



Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore (depthmapX), klasat origjinale të ngjyrave, të georeferencuara; integrimi global. Objektet publike: PPV (LU_PublicFacility); qendra historike: PPV (Tipologjia hapësinore).

3.5 Zgjedhja: lëvizja kalimtare, këmbësorët dhe tregtia

Zgjedhja mat sa shpesh një vijë shfaqet si ndërmjetëse në rrugët më të shkurtra ndërmjet vijave të tjera të modelit. Ajo përshkruan potencial për lëvizje kalimtare, jo zgjedhjet e vëzhguara të përdoruesve. Literatura shqyrton lidhjen e saj me korridoret e trafikut (Serra dhe Hillier, 2017) dhe rolin e ekspozimit ndaj kalimtarëve në vendndodhjen e tregtisë (Sevtsuk, 2014).

Në Hartën 18, vetëm 142 vija, me gjatësi rreth 31 km, janë mbi klasën më të ulët të zgjedhjes; 3,371 janë në klasën 1, me blu të errët, dhe 61 nuk kanë vlerë. Grupi me vlera më të larta përfshin bypass-in perëndimor, Marin Biçikemin, Shtatë Shaljanët, Bulevardin Zogu I, Bulevardin Skënderbeu, Dasho Shkrelin, Bulevardin Bujar Bishanaku, Ethem Osmanin, Rrugën e Tuzit, Isa Jakupin, Isuf Sokolin dhe Lëvizjen e Postribës. Klasat më të larta përqendrohen në Marin Biçikemi, Zogu I, Skënderbeu dhe Bujar Bishanaku. Këto janë korridore me rol të theksuar ndërmjetësues në model.

Harta 18. Zgjedhja, harta origjinale e WOC



Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore (depthmapX), klasat origjinale të ngjyrave, të georeferencuara; zgjedhja (choice).

Interpretim i këtij studimi. Korridoret e zgjedhjes u krahasuan me gjerësinë e rrugëve nga PPV-ja, rrugët e këmbësorëve dhe aktivitetet nga OSM-ja dhe itinerarin e PLQU-së (Tabela 7, Harta 19). Vijat në klasat 2 e lart kanë gjerësi mesatare 9.8 m, kundrejt 5.7 m në klasën 1. Nga 30.5 km e grupit, 11.5 km përkojnë me korsi ose pista biçikletash të regjistruara në OSM: bypass-i, Marin Biçikemi, Shtatë Shaljanët, Bulevardi Zogu I, Dasho Shkreli dhe Daut Boriçi. Pa korsi të regjistruara rezultojnë, ndër të tjera, Bujar Bishanaku, Ethem Osmani, Rruga e Tuzit, Isa Jakupi, Isuf Sokoli, Lëvizja e Postribës dhe Rruga e Terzive.

Tabela 7. Interpretim: zgjedhja e WOC, gjerësia, tregtia dhe rrugët e këmbësorëve

Treguesi	Klasat 2 e lart	Klasa 1	Pa vlerë
Vija	142	3,371	61
Km	30.5	217.9	3.5
Gjerësia mesatare e rrugës, m	9.8	5.7	4.7
Aktivitete tregtare për 100 m	11.0	6.5	5.2
Shërbime dhe përdorim i përzier (S), %	33.5	20.3	21.1
Vija të itinerarit të këmbësorëve (PLQU)	3	25	0
Vija të rrugëve për këmbësorë (OSM)	1	16	2

Interpretim i këtij studimi. Klasat: analiza e WOC (depthmapX). Gjerësia: PPV; aktivitetet dhe rrugët për këmbësorë: OSM; itinerari: PLQU 2025 (të dhëna shtesë).

Rrugët e këmbësorëve kanë profil të ndryshëm në dy matësit. Vetëm 3 nga 28 vijat e itinerarit të PLQU-së, përgjatë 13 Dhjetorit, 28 Nëntorit, Kolë Idromenos dhe Gjuhadolit, dhe 1 nga 19 rrugët për këmbësorë në OSM janë mbi klasën 1 të zgjedhjes. Ndërkohë, 26 nga 28 vijat e itinerarit janë në klasat 3 e lart të integrimit. Kjo sugjeron një rol më të fortë si destinacion sesa si ndërmjetësim në rrjet, pa përjashtuar përdorimin për kalim. Aktivitetet tregtare janë të dendura si në korridoret e zgjedhjes, me 11.0 aktivitete për 100 m, ashtu edhe në klasën 3 të integrimit, me 13.9 (seksioni 3.6). Ndërthurja e aktivitetit lokal me potencialin e lëvizjes kalimtare është çështje për t'u trajtuar në boshtet multimodale të S2.

Harta 19. Interpretim: zgjedhja e WOC, rrugët e këmbësorëve dhe tregtia



Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore (depthmapX), klasat origjinale të ngjyrave, të georeferencuara; zgjedhja. Rrugët për këmbësorë dhe aktivitetet: OSM; itinerari: PLQU 2025.

3.6 Integrimi dhe përdorimi i tokës

Interpretim i këtij studimi. Për çdo vijë u shqyrtuan përdorimi i tokës brenda 40 m sipas PPV-së, aktivitetet tregtare brenda 30 m nga OSM-ja, shërbimet publike brenda 60 m dhe popullsia brenda 50 m. Aktivitetet përfshijnë dyqane, kafene, restorante, ushqimore dhe farmaci. Vijat u grupuan më pas sipas klasës së integrimit të WOC-së (Tabela 8, Harta 20).

Tabela 8. Interpretim: përdorimi i tokës dhe aktivitetet sipas klasës së integrimit të WOC

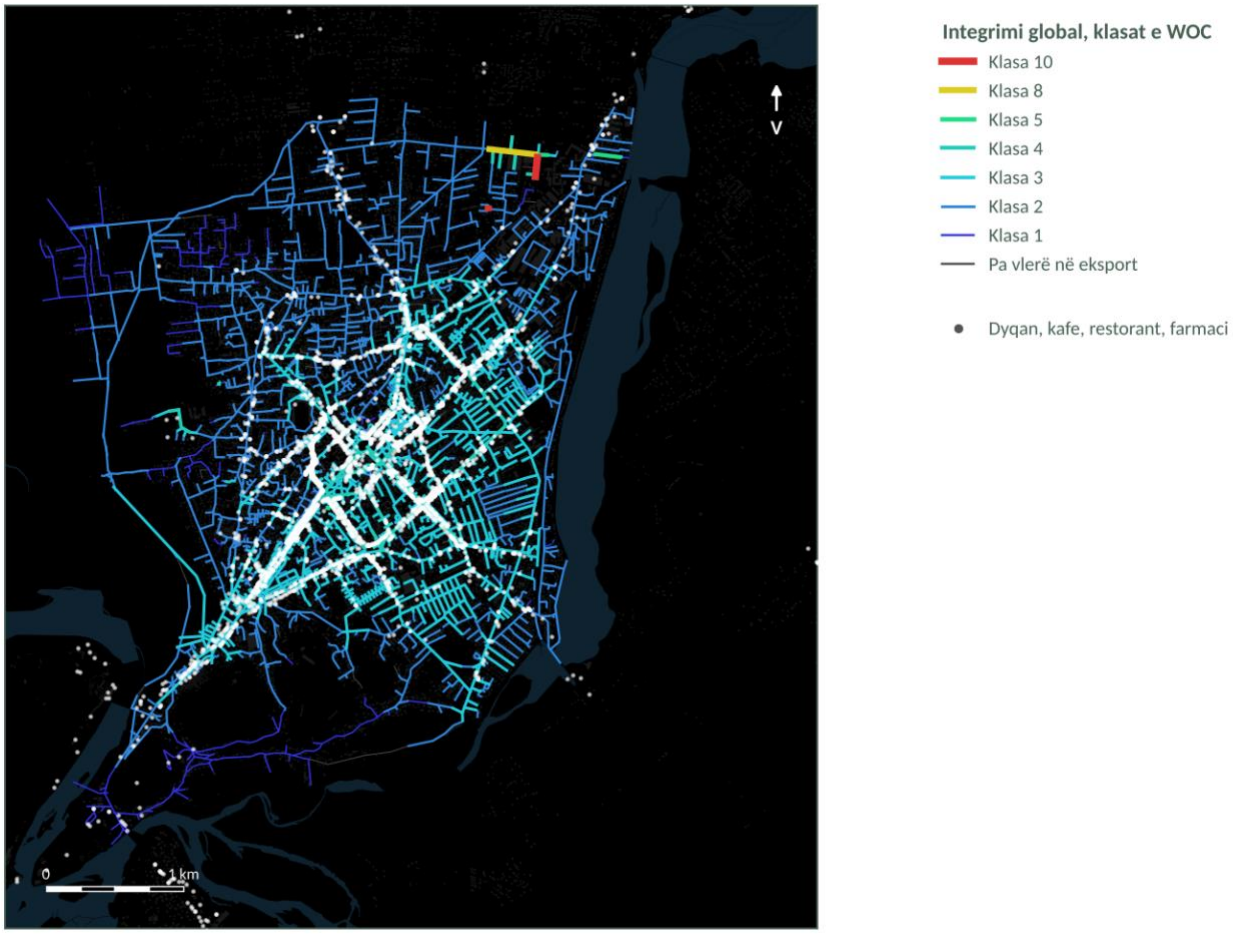
Treguesi	Pa vlerë	Klasa 1	Klasa 2	Klasa 3	Klasat 4 e lart
Vija	68	299	1,861	1,303	43
Km	3.8	19.5	124.3	96.1	8.3
Aktivitete tregtare për 100 m	5.3	0.9	2.6	13.9	8.2
Shërbime publike brenda 60 m	0.32	0.05	0.27	1.18	2.47
Banorë brenda 50 m	87	47	97	173	213
Banim (A), % e sipërfaqes ngjitur	70.0	58.8	71.2	56.4	40.0
Shërbime dhe përzier (S), %	19.0	22.7	13.4	31.1	20.3
Infrastrukturë sociale dhe institucione (IS), %	0.5	0.0	0.8	2.7	3.1
Industri dhe ekonomi (IE), %	3.2	0.6	8.1	1.3	2.4
Bujqësi (B), %	2.6	10.1	3.4	2.2	15.8
Rekreacion dhe sheshe (AR), %	0.0	0.1	0.2	1.5	7.6
Vija ngjitur me hapësirë të hapur, %	24	16	8	14	33

Interpretim i këtij studimi. Klasat: analiza e WOC (depthmapX), 3,574 vija, 252 km. Përdorimi i tokës: PPV, Lu_14; aktivitetet: OSM (të dhëna shtesë).

Dallimi kryesor shfaqet ndërmjet klasave 2 dhe 3, të cilat së bashku përfshijnë rreth 89% të rrjetit. Në klasën 3 raportohen mesatarisht 13.9 aktivitete tregtare për 100 m, kundrejt 2.6 në klasën 2 dhe 0.9 në klasën 1. Shërbimet publike janë rreth katër herë më të dendura, popullsia pranë vijës pothuajse dyfish dhe pjesa e shërbimeve e përdorimit të përzier mbi dyfish. Rreth 78% e rrugëve të identifikuara si më aktive ndodhen në klasat 3 e lart, që përbëjnë 38% të rrjetit. Industria ka përfaqësim më të lartë në klasën 2. Klasat 4 e lart përmbajnë vetëm 43 vija dhe përziejnë rrugë qendrore me vija periferike, ndaj duhen interpretuar me kujdes.

Interpretim i këtij studimi. Integrimi i lartë nuk shoqërohet me tregti në çdo rast. Rreth një e treta e vijave në klasat 3 e lart nuk ka aktivitet tregtar të regjistruar brenda 30 m. Shumë prej tyre janë rrugë banimi, si Kupe Danja, Koplikej, Mehmet Shpendi dhe Pal Engjëlli. Në këto vende mund të shqyrtohen funksione në katin përdhe ose hapësira loje, duke vlerësuar kërkesën dhe përshtatshmërinë e vendndodhjes.

Harta 20. Interpretim: integrimi i WOC dhe aktivitetet tregtare



Burimi: Wheels of Change, analiza e sintaksës hapësinore (depthmapX), klasat origjinale të ngjyrave, të georeferencuara; integrimi global. Përdorimi i tokës: PPV; aktivitetet: OSM (tetor 2026).

Hapësirat e hapura kanë shpërndarje tjetër. Në klasën 2, ku përfaqësohet një pjesë e madhe e rrjetit të banimit, vetëm 8% e vijave janë ngjitur me një hapësirë të hapur, kundrejt 14% në klasën 3. Ky tregues, i lexuar së bashku me aksesin te këndet e lojërave në seksionin 2.4, evidenton nevojën për hapësira të vogla publike pranë banesës. Masa M14, "rrugët si hapësira lojërash për fëmijë", mund të kontribuojë në këtë drejtim.

3.7 Sinteza: tipologjia e zonave

Interpretim i këtij studimi. Aksesi dhe integrimi u bashkuan në një tipologji të zonave të planifikimit të PPV-së (Harta 21, Tabela 9). Për çdo zonë me mbi 50 banorë u shqyrtuan dy kritere: arritja e të paktën 6 nga 8 shërbimet bazë brenda 15 minutave në këmbë dhe pjesa e rrugëve në klasat 3 e lart të integrimit, krahasuar me mesataren e qytetit prej 41% të gjatësisë së rrjetit. Zonat jashtë mbulimit të modelit WOC u klasifikuan vetëm sipas aksesit. Integrimi më i ulët përshkruan pozicion relativ në rrjet, jo domosdoshmërisht shkëputje fizike.

Tabela 9. Interpretim: tipologjia e zonave të PPV-së sipas aksesit dhe integrimit të WOC

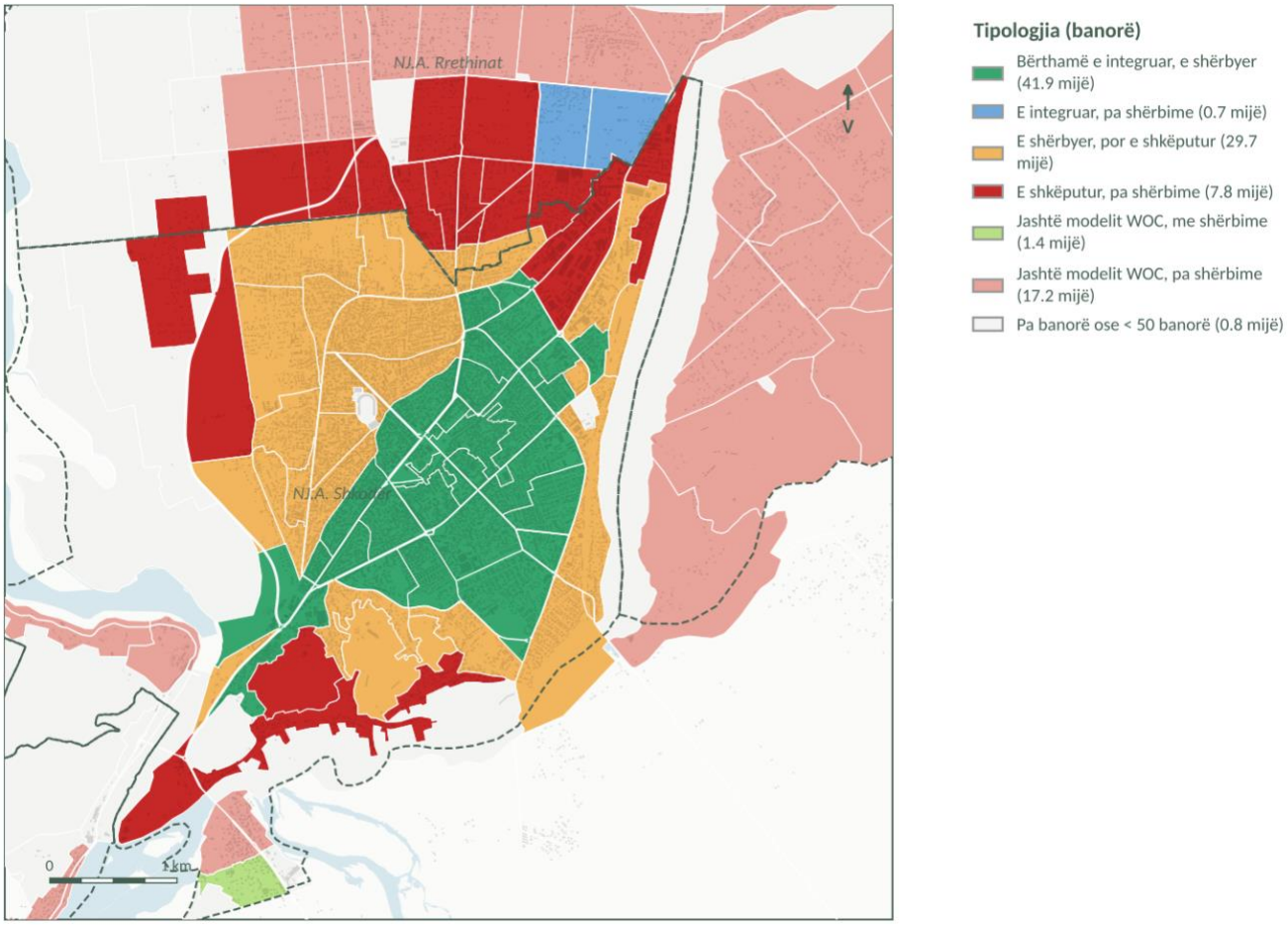
Tipi	Zona	Banorë	Ku ndodhen	Çfarë kërkojnë
Bërthamë e integruar dhe e shërbyer	31	41,900	Qendra, bulevardet, Vasil Shanto, Perash, 3 Heronjtë, Ndoc Mazi, pjesë të Skënderbegut	Siguri dhe cilësi e hapësirës rrugore; mbrojtje e këmbësorit nga trafiku; strategjitë S2, S3, S5

Tipi	Zona	Banorë	Ku ndodhen	Çfarë kërkojnë
E shërbyer, por e shkëputur nga rrjeti	25	29,700	Naim Gjylbegu, Kiras, Ahmet Haxhia, Garuc, Mark Lula, Luguçezme, pjesë të Tepes dhe Guerrile	Lidhje të reja dhe kalime të sigurta drejt rrugëve kryesore; ndriçim; rrugë lokale të përbashkëta (S4)
E shkëputur dhe me mungesë shërbimesh	17	7,800	Dobraç, Skënderbeg, Qafë, Tepe, pjesë të Kirasit, Guerrile dhe Golemit	Prioritet i dyfishtë: lidhje rrugore dhe shërbime lokale (kopsht, kënd lojërash, stacion autobusi)
E integruar, por me mungesë shërbimesh	2	650	Pjesë e Golemit	Shërbime lokale në rrugët e integruara
Jashtë modelit WOC, me shërbime	9	1,400	Shirokë, pjesë të Bahçallëkut	Monitorim
Jashtë modelit WOC, pa shërbime	61	17,200	Shtoj i Ri, Grudë e Re, Golem, Guci e Re, Bleran, Myselim, Bardhaj, Hot i Ri, Bahçallëk, Shtoj i Vjetër	Lidhje të sigurta me biçikletë (M23), transport sipas kërkesës (M31), rrugë shkolle në fshat

Interpretim i këtij studimi. Aksesi: llogaritje e projektit (kapitulli 2). Integrimi: klasat origjinale të WOC. Zonat: PPV.

Tipologjia dallon nevoja territoriale të ndryshme. Në bërthamën me rreth 42,000 banorë, ku bashkohen shërbimet dhe integrimi më i lartë, përparësi kanë siguria dhe cilësia e hapësirës rrugore. Në zonat portokalli, me rreth 30,000 banorë, shërbimet janë afër, por integrimi është më i ulët; aty duhen shqyrtuar kalimet, vazhdimësia e lidhjeve dhe ndriçimi. Në zonat e kuqe bashkohen integrimi i ulët dhe afërsia e pamjaftueshme e shërbimeve, duke krijuar nevojë për koordinimin e masave S4 dhe S5 me ofrimin e shërbimeve. Për fshatrat e Rrethinës, vëmendja duhet të përqendrohet në lidhjet e sigurta me biçikletë dhe transportin publik të rregullt drejt qytetit.

Harta 21. Interpretim: tipologjia e zonave sipas aksesit dhe integrimit të WOC



Burimi: PPV (zonat e planifikimit); llogaritje e projektit (aksesi në këmbë); Wheels of Change (integrimi global, klasat origjinale).

4. PLQU-ja 2025 dhe zhvillimet e reja urbane

PLQU-ja e Shkodrës u hartua në vitet 2024–2025 nga ERI-ITA, në kuadër të projektit "Porta e Alpeve", me financim të Bankës Evropiane të Investimeve. Ky kapitull përmbledh përmbajtjen e planit dhe marrëdhënien e tij me gjetjet e kapitujve 2 dhe 3. Ai shqyrton gjithashtu zhvillime të mëdha urbane të paparashikuara në PPV, të cilat mund të ndikojnë kërkesën për lëvizje në vitet në vijim.

4.1 PLQU-ja 2025

Plani organizohet në tre vëllime: analiza e gjendjes, plani i propozuar dhe shtojcat. Ai mbulon qytetin brenda kufirit të para vitit 2014, Rrethinën dhe Velipojën. Vizioni u formulua në një sesion pjesëmarrës, duke u mbështetur te vizioni i PPV-së. Dokumenti përmban 11 strategji, 54 masa për qytetin dhe 27 për Velipojën, me horizonte zbatimi 2026, 2029 dhe 2034. Ai shoqërohet me plan veprimi dhjetëvjeçar, vlerësim kostosh dhe tregues monitorimi me rishikim çdo dy vjet.

Strategjitë trajtojnë dimensionet kryesore të lëvizshmërisë. S1 përfshin qeverisjen dhe kapacitetet; S2 propozon kthimin e dy akseve kryesore në korridore multimodale dhe kopshte lineare; S3 synon zgjerimin dhe mbrojtjen e qendrës historike. S4 trajton plotësimin e rrjetit lokal për ecje dhe përdorim të përbashkët, ndërsa S5 sigurinë dhe aksesueshmërinë për grupet me nevoja të veçanta. S6 mbështet përdorimin e biçikletës me një qasje të frymëzuar nga përvoja holandeze. S7 propozon reformimin e transportit publik, duke nisur nga qeverisja dhe subvencionimi. S8 dhe S9 trajtojnë trafikun e parkimin, S10 logjistikën dhe S11 lidhjet rajonale. Plani përfshin edhe rrugët e lagjeve si hapësira të përbashkëta, rrugët si hapësira loje për fëmijë (M14), programin "Rrugët e Shkollës" me shkolla prioritare (M18), lidhjet me biçikletë me njësitë përreth (M23) dhe transportin sipas kërkesës (M31).

Analiza e planit evidenton edhe vazhdimësinë e disa kufizimeve. Transporti publik përshkruhet si shërbim pa subvencion, me licencën e tenderit të vitit 2017. Nga pesë linjat urbane të miratuara funksionojnë dy, të cilat PLQU-ja propozon t'i përmirësojë, pa parashikuar rikthimin e të gjithave. Rrjeti i biçikletave përfshin rreth 26.5 km, por vetëm 4.3 km korsi të mbrojtura në qendër.

4.2 Si u përgjigjet PLQU-ja gjetjeve të këtij studimi

Shumica e problemeve të identifikuara lidhen me masa ekzistuese të PLQU-së. Zonat me lidhje më të dobëta mund të përfitojnë nga S4 dhe S5; mungesa e hapësirave të lojës trajtohet në M14 dhe siguria drejt shkollave në M18. Për rrjetin e biçikletave janë të rëndësishme M20 dhe M23, ndërsa për transportin publik M26, M27 dhe M31. Plani identifikon edhe vende që dalin me mangësi në këtë analizë. M17 përfshin Bahçallëkun, Dobraçin, Shtojin e Ri dhe Hotin e Ri ndër përparësitë për kalimet e këmbësorëve. M23 u jep përparësi të lartë lidhjeve Shtoj–Ura e Maxharrit dhe Bahçallëk–Bërdicë.

Lidhja ndërmjet masave dhe vendndodhjeve kërkon specifikim të mëtejshëm. Përveç M17 dhe M18, që identifikojnë disa fshatra e shkolla prioritare, masat e S4 dhe S5 paraqiten kryesisht si programe për të gjithë qytetin, pa renditje territoriale të fillimit të zbatimit. Ndriçimi përmendet në M12, M17 dhe M23, por pa program të posaçëm përparësish. Konstatimi se gratë përbëjnë 51.1% të popullsisë dhe përdorin më shumë transportin publik duhet të pasqyrohet në objektiva e tregues sipas gjinisë dhe moshës. Një çështje tjetër është përcaktimi i një mekanizmi për vlerësimin e ndikimit të zhvillimeve të mëdha në lëvizshmëri, i trajtuar në seksionin vijues.

4.3 Zhvillimet urbane të ardhshme jashtë planit

PPV-ja 2017 dhe PLQU-ja ofrojnë kuadrin për organizimin e zhvillimit dhe lëvizjes. Megjithatë, disa projekte të mëdha të viteve të fundit, të nxitura nga vendime qendrore ose investime private, nuk ishin parashikuar në PPV. Ky seksion i përmbledh sipas burimeve publike dhe mediave të cituara, pa vlerësuar ligjshmërinë e tyre. Analiza përqendrohet te ndikimet e mundshme në lëvizshmëri dhe marrëdhënia me masat e PLQU-së (Tabela 10).

Kulla 35-katëshe në Sheshin Demokracia

"Rozafa Tower" është një projekt 35-katësh në vendin e Hotel Rozafës, në Sheshin Demokracia, përballë zonës historike dhe itinerarit për këmbësorë. Projekti fitues i konkursit ndërkombëtar u prezantua në korrik 2024. Sipas burimeve të cituara, ai përfshin rreth 39,000 m² ndërtim, me tregti në katet e poshtme, apartamente në pjesën e mesme dhe hotel në katet e sipërme; burimet raportojnë edhe nxjerrjen e apartamenteve në shitje. Në debatin publik, urbanistë e qytetarë kanë ngritur pretendimin se PPV-ja lejon rreth 7 kate në këtë vend dhe kanë kundërshtuar përputhshmërinë e projektit me të. Në tetor 2025 raportohej ngritja e kantierit dhe kontestimi i pronësisë së truallit nga komunitetet fetare.

Në raport me rrjetin, vendndodhja përkon me një nga pjesët më të integruara të qytetit. Sipas klasifikimit të WOC-së, vijat brenda 50 m janë në klasat 3 dhe 4 të integrimit; Bulevardi Skënderbeu ka gjithashtu vlera të larta të zgjedhjes dhe lidhshmërisë. Interpretimi i kapitullit 3 identifikon në këtë zonë përqendrim të institucioneve dhe tregtisë. Një zhvillim i përzier me këtë shkallë kërkon vlerësim të hyrje-daljeve, furnizimeve dhe parkimit në raport me zgjerimin e zonës për këmbësorë dhe zonën me trafik të kufizuar të propozuara në M8 dhe M9.

Hyrja jugore e qytetit dhe bregu i liqenit

Projekti qeveritar për hyrjen e Shkodrës dhe bregun perëndimor të liqenit lidhet me zbatimin nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit. Sipas burimeve të cituara, ai përfshin zgjerimin e rrugës nga Harku i Bërdicës te Ura e Bahçallëkut, me urë me katër korsi, një park rreth 18 ha buzë Bunës, port turistik pranë Urës së Bunës, muze dhe shteg për këmbësorë e biçikleta. Për lirimin e territorit raportohen prishje objektesh; prishja e rreth 50 barakave të komunitetit rom u shoqërua në raportime me çështjen e strehimit të banorëve. Fazat e projektit figurojnë në rendet e ditës së KKT-së për leje në vitet 2024 dhe 2025, përfshirë rrugën Bërdicë–Ura e Bahçallëkut me zhvillues Autoritetin Rrugor Shqiptar në maj 2025.

Korridori Bahçallëk–Bërdicë është ndër përparësitë e larta të M23 për biçikletën, ndërsa Bahçallëku shërben si fundlinjë e Linjës 1. Zgjerimi në katër korsi rrit kapacitetin rrugor në hyrje. Ndikimi i tij duhet vlerësuar së bashku me parkimin në hyrje, përparësinë për autobusin dhe vazhdimësinë e pistës së biçikletave deri në qendër. Këto elemente janë të rëndësishme për përputhjen e projektit me synimin e S2 për një korridor multimodal në boshtin jug–veri.

Qendra e re rreth stadiumit, Zdrala dhe hotelet

Në dhjetor 2023 u njoftua nga Kryeministri krijimi i një "qendre të re" përgjatë boshtit që lidh zonën poshtë stadiumit me qendrën, duke përfshirë largimin e tregut pas stadiumit. Ndërhyrja në lagjen historike të Zdralës është paraqitur si pjesë e këtij transformimi. Projektet mund të zgjerojnë qendrën e ecshme nëse lidhen me itineraret ekzistuese. Ndërkohë, burimet raportojnë rritje të netëqëndrimeve në bashki nga rreth 264,000 në 2022 në mbi 500,000 deri në fund të tetorit 2025. Në rendin e ditës së KKT-së për 2025 figuron edhe "Nalt Hotel", me 9 dhe 10 kate.

Tabela 10. Zhvillimet kryesore të njoftuara dhe lidhja me lëvizshmërinë

Projekti	Çfarë parashikon	Gjendja sipas burimeve	Çfarë kërkon nga PLQU-ja
Rozafa Tower, Sheshi Demokracia	35 kate, rreth 39,000 m²; tregti, banesa dhe hotel	Konkurs në 2024; kantier i ngritur në tetor 2025; pronësi e kontestuar	Vlerësim i ndikimit në lëvizshmëri; parkim maksimal; furnizime jashtë orëve të pikut; lidhje me M8–M9
Hyrja e Shkodrës dhe bregu perëndimor i liqenit	Zgjerim Harku i Bërdicës–Ura e Bahçallëkut në katër korsi; park 18 ha; port; muze; shteg për këmbësorë dhe biçikleta	Në rendet e ditës së KKT-së 2024 dhe 2025; prishje objektesh në 2024	Pistë e vazhdueshme deri në qendër (M23); përparësi për autobusin; parkim në hyrje (M40–M44)
Qendra e re rreth stadiumit dhe Zdrala	Boshti stadium–qendër; heqja e tregut; rikualifikim i Zdralës	Njoftuar në 2023; punime në vijim	Lidhje me itinerarin e këmbësorëve (M8); qasje për furnizimet dhe tregtarët
Hotele të reja	P.sh. Nalt Hotel, 9 dhe 10 kate	Në rendin e ditës së KKT-së, 2025	Parkim autobusësh turistikë jashtë qendrës; informacion për vizitorët

Burimet: Citizens.al (2024); WorldArchitecture.org (2024); Shqiptarja.com (2023, 2024, 2025); rendet e ditës së KKT-së (2024, 2025); ATA (2025); AMI (pa datë). Projektet përshkruhen sipas burimeve publike në tetor 2026.

Krahasimi me statistikat e zakonshme kërkon kujdes. INSTAT i mbështet të dhënat e lejeve të ndërtimit në raportimet e bashkive. Për Qarkun e Shkodrës, lejet bashkiake për ndërtesa të reja përfshinin rreth 21,000 m² në vitin 2023, ndërsa sipërfaqja e raportuar e kullës në Sheshin Demokracia është pothuajse dyfishi. Meqenëse projektet dhe statistikat mund t'u përkasin periudhave dhe procedurave të ndryshme, ky krahasim ilustron nevojën për një inventar të bashkërenduar të zhvillimeve që ndikojnë shërbimet dhe lëvizshmërinë.

Për PLQU-në, çështja kryesore është lidhja e zhvillimit urban me kërkesën që ai krijon për transport. Masat e parkimit, përfshirë standardet maksimale në M44, duhen plotësuar me një procedurë të qartë vlerësimi të ndikimit. Propozimi 6.11 shqyrton zbatimin e këtij vlerësimi për zhvillimet mbi një prag të përcaktuar. Rishikimi i planit vendor, i përmendur në programin buxhetor afatmesëm të bashkisë, ofron një mundësi për ta trajtuar këtë çështje.

4.4 Plane të mëparshme

PLQU-ja 2025 mbështetet në një kontekst me iniciativa të mëparshme për lëvizshmërinë, përfshirë planin e hartuar në vitet 2016–2018 (Bashkia Shkodër dhe GO2, 2018). Ky studim nuk kryen krahasim sistematik ndërmjet tyre. Përmendja e tyre evidenton nevojën për vijimësi në të dhëna, masa dhe mësime nga zbatimi. Relacioni për Këshillin Bashkiak e paraqet dokumentin e vitit 2025 si planin e parë të këtij lloji, çka kërkon saktësim në raport me iniciativat e mëparshme. Qeverisja e monitorimit, publikimi i të dhënave dhe treguesit e krahasueshëm në kohë janë të rëndësishëm për këtë vijimësi (propozimet 6.1 dhe 6.10).

5. Gjetjet nga pyetësori, eksperimenti i studentëve dhe bashkëprojektimi

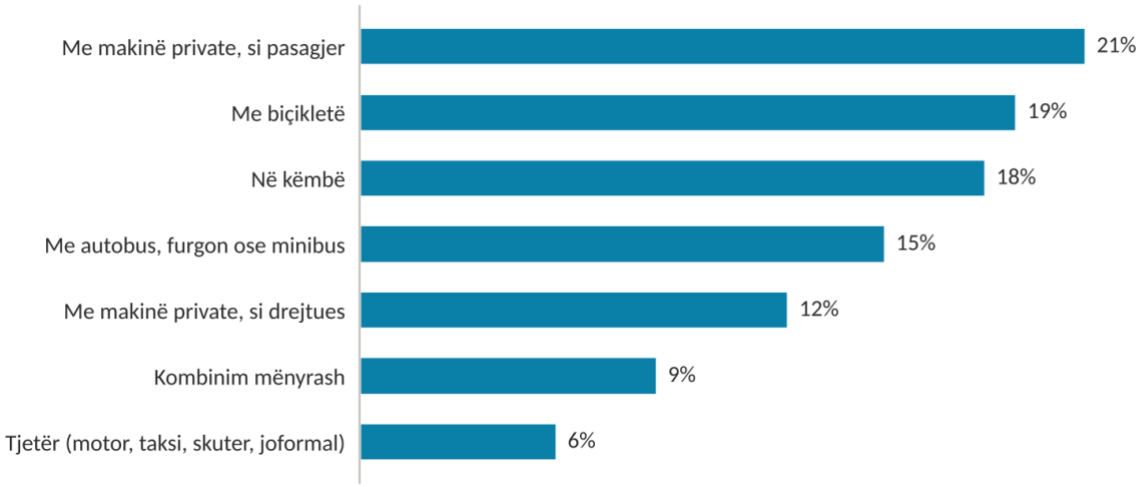
5.1 Pyetësori i banorëve

Pyetësori i WOC-së u plotësua nga 105 persona nga 6 korriku deri më 8 tetor 2026. Prej tyre, 98 jetojnë në bashkinë Shkodër: 65 në qytet, 22 në Rrethina dhe 11 në Velipojë. Grupmosha 15–24 vjeç përbën 37% të mostrës dhe ajo mbi 60 vjeç 12%. Gra dhe vajza janë 38%, burra dhe djem 43%, ndërsa rreth 18% preferuan të mos deklaronin gjininë. Mostra nuk është statistikisht përfaqësuese për popullsinë. Rezultatet dokumentojnë përvojat dhe përparësitë e pjesëmarrësve dhe nuk përfaqësojnë përqindje për gjithë qytetin. Aneksi paraqet rezultatet dhe kufizimet metodologjike.

Mënyrat e lëvizjes

Pjesëmarrësit raportojnë disa mënyra kryesore lëvizjeje (Grafiku 1): 21% udhëtojnë si pasagjerë në makinë, 19% me biçikletë, 18% në këmbë, 15% me autobus ose furgon dhe 12% si drejtues makine. Gjatë javës, gjysma ecin, 39% përdorin autobusin ose furgonin dhe 32% biçikletën. Periudhat më të raportuara të udhëtimit janë 08:00–10:00, nga 63%, dhe 15:00–19:00, nga 72%. Periudha e dytë përkon me uljen e frekuencës së raportuar për Linjën 1.

Grafiku 1. Mënyra kryesore e lëvizjes së përditshme (% e të anketuarve)

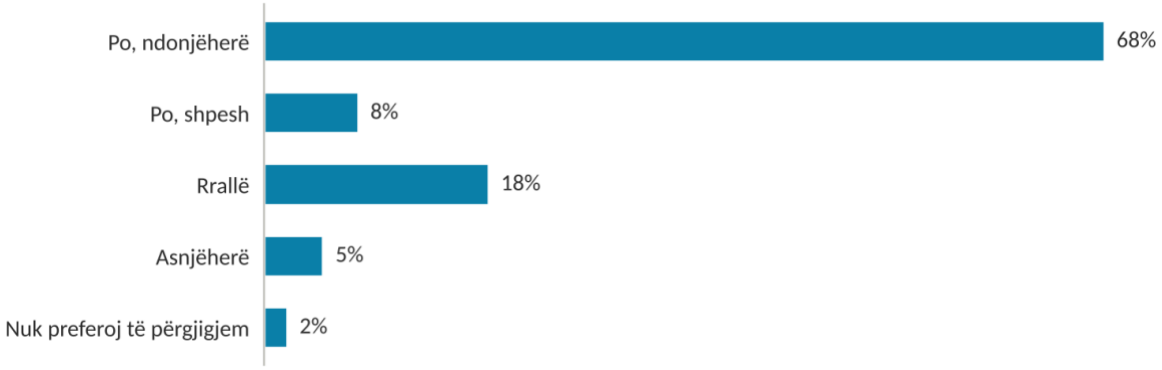


Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026 (n = 105).

Siguria si faktor që ndryshon sjelljen

Rreth 75% e të anketuarve kanë ndryshuar ndonjëherë ose shpesh rrugën, orarin apo mënyrën e lëvizjes për arsye sigurie (Grafiku 2). Rrugë ose zona të caktuara shmangen nga 53%, ndërsa 52% planifikojnë me më shumë kujdes orarin. Rreth një e treta shmang lëvizjen në mbrëmje ose natë. Për vendin e identifikuar si problematik, 27% raportojnë rëndim të problemit natën, 17% gjatë shiut dhe 13% në mbrëmje. Problemet më të përmendura aty janë ndriçimi i dobët (19%), shpejtësia e lartë e automjeteve (16%), rruga e pasigurt e shkollës (15%), trotuari i dëmtuar (14%) dhe kalimi i pasigurt (14%).

Grafiku 2. A e keni ndryshuar rrugën, orarin ose mënyrën e lëvizjes për arsye sigurie?

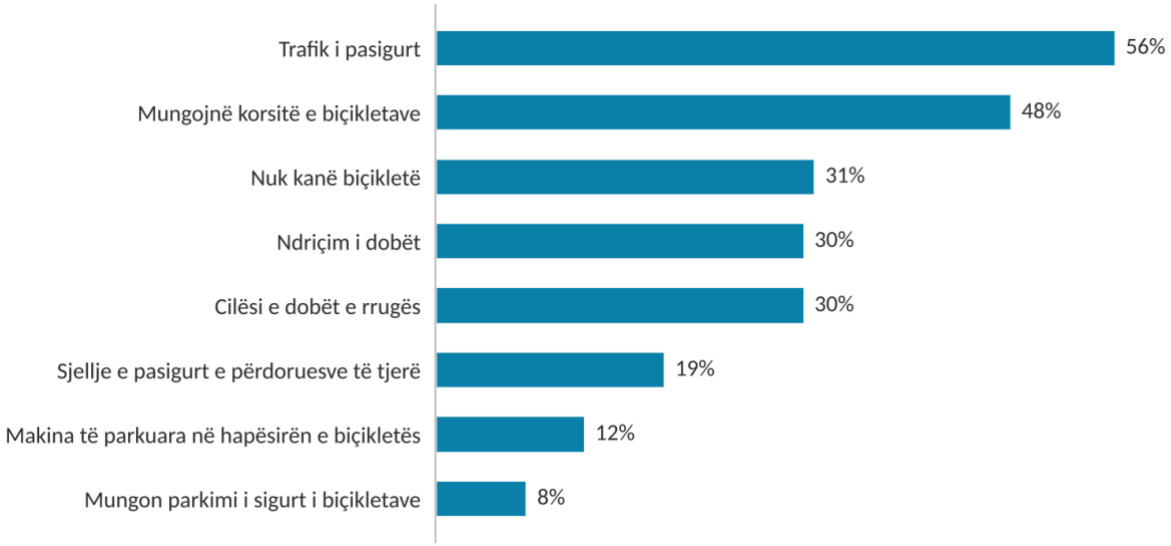


Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026 (n = 105).

Biçikleta dhe autobusi

Për biçikletën, pengesa më e shpeshtë është trafiku i pasigurt (56%), i ndjekur nga mungesa e korsive (48%), mungesa e një biçiklete (31%), ndriçimi i dobët (31%) dhe cilësia e rrugës (31%) (Grafiku 3). Rreth 13% nuk e përdorin biçikletën, por shprehin dëshirë për ta përdorur, duke treguar një kërkesë potenciale që meriton vëmendje. Për transportin publik, 54% raportojnë përdorim të rrallë dhe 7% përdorim të përditshëm. Në komentet për lidhjet që mungojnë, tema më e shpeshtë është lidhja me lagjet periferike dhe fshatrat, në 42 nga 62 komente, e ndjekur nga vetë shërbimi dhe informacioni për oraret.

Grafiku 3. Pengesat për përdorimin e biçikletës (% e të anketuarve, zgjedhje të shumëfishta)

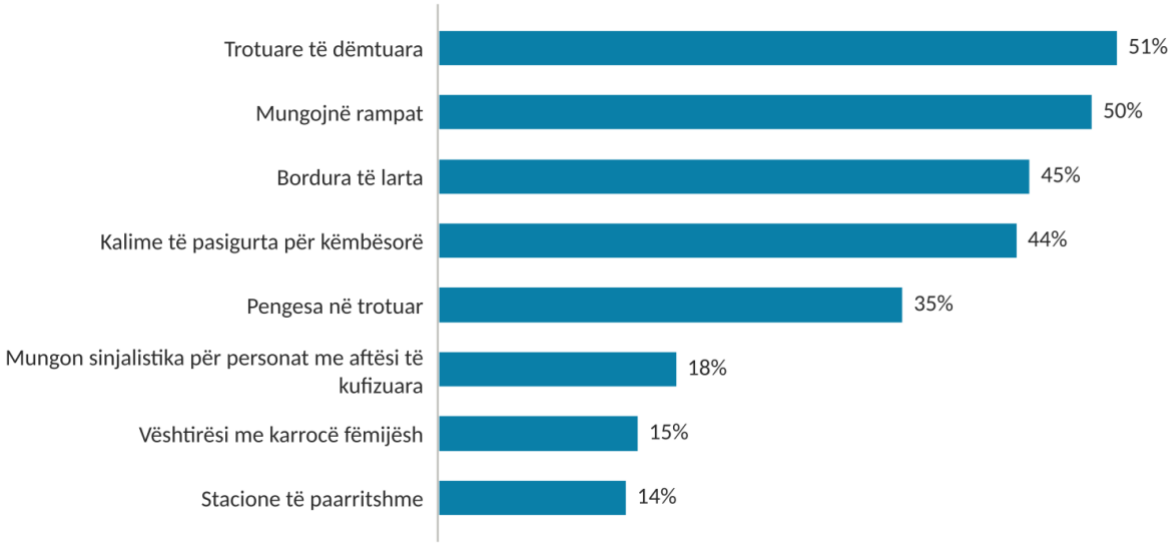


Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026 (n = 105).

Aksesueshmëria dhe grupet në nevojë

Pengesat më të evidentuara janë trotuaret e dëmtuara (51%), mungesa e rampave (50%), bordurat e larta (45%), kalimet e pasigurta (44%) dhe pengesat mbi trotuar (35%) (Grafiku 4). Sipas pjesëmarrësve, grupet që kërkojnë më shumë vëmendje janë fëmijët (70%), të moshuarit (54%), banorët e fshatrave dhe periferisë (36%), personat me aftësi të kufizuara (32%) dhe vajzat e gratë e reja (27%). Të gjithë 13 pjesëmarrësit mbi 60 vjeç raportojnë se kanë ndryshuar lëvizjen për arsye sigurie.

Grafiku 4. Pengesat më të dukshme për aksesueshmërinë (% e të anketuarve, zgjedhje të shumëfishta)

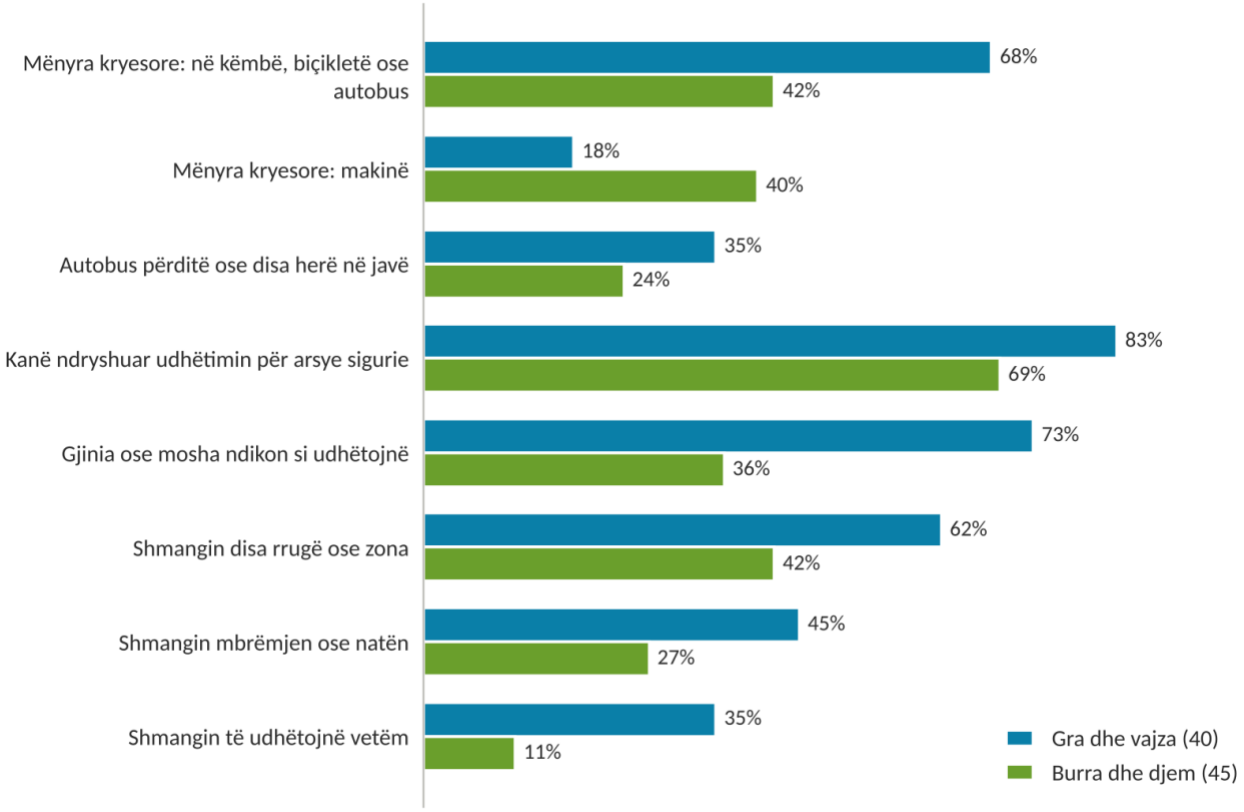


Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026 (n = 105).

Gratë, burrat dhe të rinjtë

Krahasimi gjinor tregon dallime përshkruese brenda mostrës (Grafiku 5). Ecja, biçikleta ose autobusi janë mënyra kryesore për 68% të grave, kundrejt 42% të burrave; makina përkatësisht për 18% dhe 40%. Transportin publik e përdorin çdo ditë ose disa herë në javë 35% e grave dhe 24% e burrave. Ndryshimin e lëvizjes për arsye sigurie e raportojnë 83% e grave dhe 69% e burrave. Gratë raportojnë më shpesh shmangie të rrugëve të caktuara (62% kundrejt 42%), të mbrëmjes (45% kundrejt 27%) dhe të lëvizjes së vetme (35% kundrejt 11%). Ndër gratë e reja, 82% thonë se gjinia ose mosha ndikon në lëvizje dhe 41% shmangin udhëtimin vetëm. Të rinjtë nën 25 vjeç raportojnë përdorim të përditshëm të biçikletës më shumë se dyfishi i pjesëmarrësve të tjerë, 31% kundrejt 12%.

Grafiku 5. Krahasimi sipas gjinisë (% brenda secilit grup)



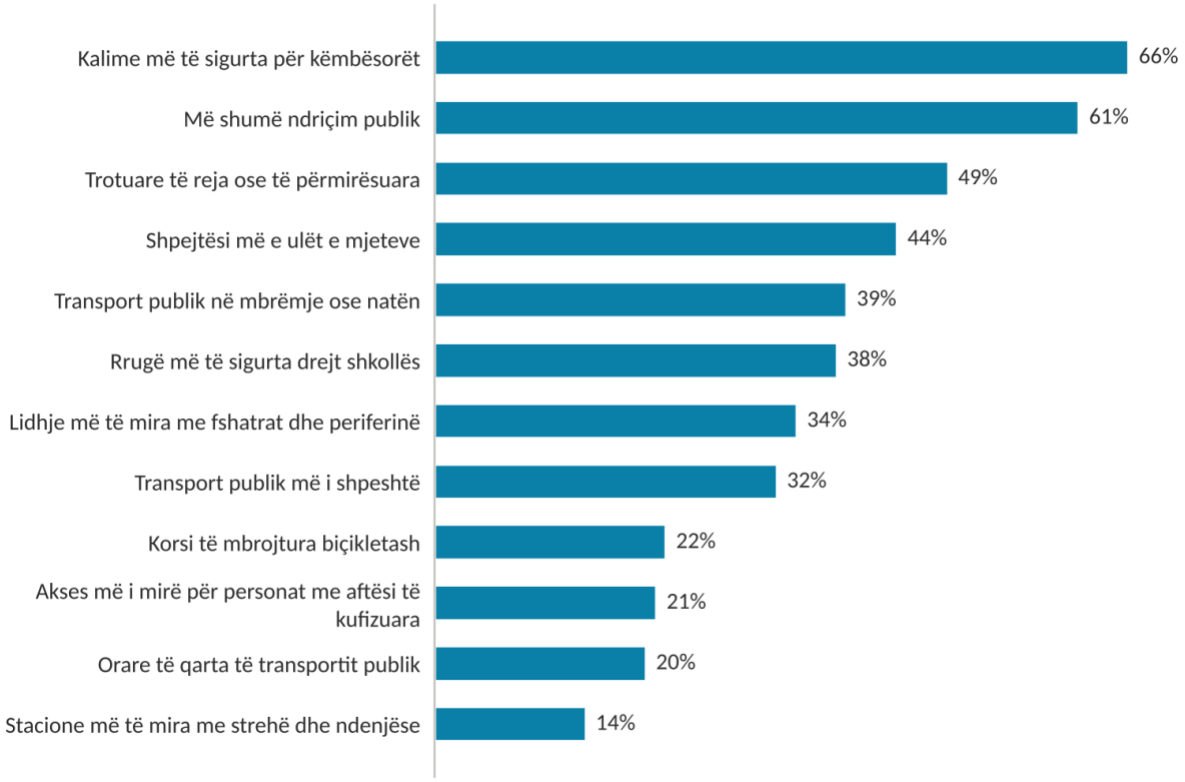
Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026; 40 gra dhe vajza, 45 burra dhe djem. Diferencat janë përshkruese dhe nuk janë testuar statistikisht.

Brenda mostrës, gratë dhe të rinjtë kanë rol të rëndësishëm në përdorimin e mënyrave të qëndrueshme, ndërsa siguria kufizon disa prej zgjedhjeve të tyre. Përmirësimi i ndriçimit, kalimeve dhe shërbimit në mbrëmje mund të mbështesë ruajtjen e këtij përdorimi dhe objektivat e PLQU-së për ndarjen modale.

Prioritetet dhe pjesëmarrja

Ndërhyrjet më të zgjedhura janë kalimet më të sigurta (66%), ndriçimi publik (61%), trotuaret e reja ose të përmirësuara (49%), ulja e shpejtësisë (44%), transporti publik në mbrëmje (39%), rrugët e sigurta drejt shkollës (38%), lidhjet me fshatrat (34%) dhe transporti publik më i shpeshtë (32%) (Grafiku 6). Korsitë e mbrojtura zgjidhen nga 22%. Kur kërkohet një përparësi e vetme, transporti publik dhe siguria rrugore marrin secili 22%, ndërsa rrugët e shkollës 18%.

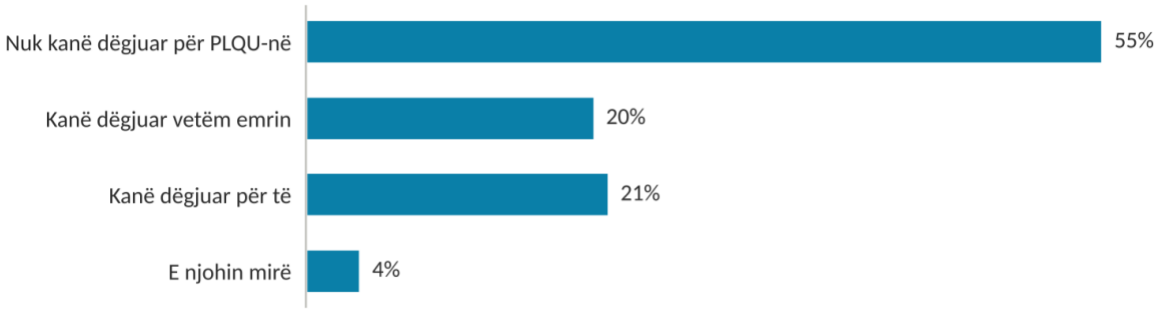
Grafiku 6. Ndërhyrjet prioritare sipas të anketuarve (% e të anketuarve, zgjedhje të shumëfishta)



Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026 (n = 105).

Rreth 55% e pjesëmarrësve nuk kanë dëgjuar për PLQU-në dhe vetëm 4% e njohin mirë (Grafiku 7). Në shkallën 1–5, rëndësia e pjesëmarrjes qytetare vlerësohet mesatarisht me 4.43, ndërsa përfshirja e perceptuar në vendimet për transportin me 2.29. Diferenca tregon nevojën për ta lidhur më mirë kërkesën për pjesëmarrje me procesin e vendimmarrjes.

Grafiku 7. Njohja e PLQU-së (% e të anketuarve)



Burimi: Pyetësori i WOC, korrik–tetor 2026 (n = 105).

Si lidhen gjetjet e pyetësorit me analizën GIS

Burimet hapësinore dhe pyetësori plotësojnë njëri-tjetrin. GIS-i identifikon afërsi të lartë në qytet, ndërsa përgjigjet evidentojnë kalimet, ndriçimin, trotuaret dhe shpejtësinë si pengesa në përdorimin e saj. Për Rrethinën, aksesit më të kufizuar i shtohet përmendja e shpeshtë e lidhjeve me fshatrat dhe periferinë në komentet për të gjitha mënyrat e lëvizjes. Mbulimi pesëminutësh prej 31% dhe orari i shërbimit deri në 20:00 duhen lexuar së bashku me vlerësimin e udhëtimit në mbrëmje ose natë si problem nga pjesëmarrësit që e vlerësuan këtë element.

Ky krahasim evidenton edhe një nevojë për përmirësimin e të dhënave. Ndriçimi dhe trotuaret renditen ndër përparësitë e pjesëmarrësve, por dokumentimi i tyre në bazën GIS është i paplotë. Plotësimi i këtyre atributeve është i nevojshëm për monitorimin e masave të PLQU-së.

5.2 Eksperimenti i studentëve: qyteti nga roli i përdoruesit

Puna e studentëve të Planifikimit Urban në Universitetin POLIS ishte një eksperiment me role, jo auditim teknik i rrugëve. Në ditën "Bike & Walk", pesë studentë udhëtuan në këmbë, pesë me biçikletë dhe katër me autobus. Secili tërhoqi rastësisht një rol, si prind me karrocë, i moshuar ose çiklist fillestar, dhe e përdori si këndvështrim gjatë itinerarit. Pyetja udhëzuese ishte nëse përdoruesi mund ta përfundonte udhëtimin në mënyrë të sigurt, të kuptueshme dhe sa më të pavarur. Në seancën pasuese në klasë, studentët i kthyen vëzhgimet në harta, skema dhe propozime nga këndvështrimi i planifikuesit.

Roli shërbeu si mjet reflektimi dhe nuk përfshinte imitim të një kufizimi trupor apo zëvendësim të dëshmisë së përdoruesve realë. Studentët dalluan vëzhgimin e drejtpërdrejtë, interpretimin sipas rolit dhe çështjet e paverifikuara. Gjetjet përfaqësojnë kushtet e një dite dhe të itinerareve të përshkuara. Përputhja tematike me pyetësorin i bën të dobishme për përzgjedhjen e çështjeve për hetim të mëtejshëm.

- Ecja. Grupi ndoqi dy itinerare pranë qendrës dhe identifikoi katër pengesa të përsëritura: mungesë sinjalistike dhe vijash të bardha, trotuare të zëna nga aktivitetet tregtare, sipërfaqe të parregullta dhe gjerësi të pamjaftueshme. Këto vëzhgime lidhen me trotuaret e dëmtuara dhe pengesat mbi to, të raportuara nga 51% dhe 35% e të anketuarve. Ato plotësojnë hartat e integrimit, të cilat përshkruajnë pozicionin në rrjet, por nuk tregojnë nëse trotuari është i përdorshëm.
- Biçikleta. Itinerari u nda në tetë segmente. Tre segmentet me korsi u vlerësuan të sigurta, njëri shumë i mirë, megjithëse dy kishin gjerësi të kufizuar. Pesë segmentet pa korsi, me trafik të moderuar ose të rëndë, u vlerësuan të pasigurta edhe kur rruga ishte më e gjerë. Vëzhgimi tregon rëndësinë e organizimit të hapësirës për çiklistin fillestar dhe lidhet me trafikun e pasigurt e mungesën e korsive, të përmendura nga 56% dhe 48% e të anketuarve.
- Autobusi. Grupi përdori Linjën 1 nga Sheshi Demokracia drejt Sheshit të Spitaleve, përmes Bibliotekës së Universitetit, Shkollës së Muzikës, Sheshit Rus i Madh dhe Prek Calit. Fotografitë dokumentojnë ngritjen me dorë të një karroce fëmijësh mbi shkallët e hyrjes. Rasti evidenton se aksesi përfshin edhe hipjen, jo vetëm distancën deri te stacioni. Në pyetësor, vështirësitë për të moshuarit, fëmijët dhe përdoruesit me karroca u vlerësuan si problem i madh nga 42% e atyre që dhanë vlerësim për këtë element.
- Shembulli pozitiv. Kolazhi i zonës qendrore për këmbësorë dokumenton fasada aktive, kafene, biçikleta të parkuara dhe përdorim të hapësirës nga kalimtarët. Këto elemente tregojnë funksionin e rrugës edhe si vend qëndrimi dhe aktiviteti. Në kapitullin 3, shpërndarja e aktiviteteve shqyrtohet në marrëdhënie me klasat më të larta të integrimit.

Eksperimenti evidentoi edhe një kufi metodologjik: prania e një shtylle ndriçimi gjatë ditës nuk provon funksionimin ose cilësinë e ndriçimit natën. Ky element, që renditet si përparësia e dytë e pjesëmarrësve, kërkon auditime në mbrëmje, veçanërisht drejt stacioneve dhe shkollave, me përfshirjen e grave dhe të rinjve.

5.3 Bashkëkrijimi – përmbledhje e tryezës me komunitetin

Tryeza përmbyllëse e projektit *Wheels of Change*, e organizuar më 29 tetor 2026 në ARKA Youth Center në Shkodër, shërbeu për të diskutuar gjetjet e analizës së aksesueshmërisë me përdoruesit e qytetit. Në takim u regjistruan 32 pjesëmarrës, përfshirë ekipin organizator, përfaqësues të organizatave vendore, staf dhe studentë universitarë, të rinj

dhe pensionistë. Prezantimi përfshiu analizat GIS dhe të sintaksës hapësinore, rezultatet e pyetësorit, punën në terren të studentëve dhe një përmbledhje të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane të Shkodrës.

Diskutimi u përqendrua te marrëdhënia ndërmjet lidhjeve që shfaqen në hartat e rrjetit dhe kushteve reale të përshkimit të tyre. Pjesëmarrësit evidentuan se një rrugë mund të jetë e lidhur me pjesën tjetër të qytetit, por të mbetet e vështirë ose e pasigurt për t'u përdorur për shkak të trotuareve të ndërprera, parkimit mbi korsitë e biçikletave, mungesës së kalimeve të përshtatshme apo pengesave pranë stacioneve. Në këtë kuptim, kontributet e tryezës plotësojnë analizën hapësinore me përvojën e përditshme të përdoruesve.

Për identifikimin e problematikave dhe propozimeve u përdor një hartë interaktive e përbashkët, në të cilën mund të regjistroheshin pengesa, zgjidhje dhe shembuj pozitivë si pika ose segmente. Në gjendjen e lexuar për këtë studim, harta përmbante 30 regjistrime: 20 të klasifikuara si pengesa, 8 si zgjidhje dhe 2 si shembuj të mirë. Disa regjistrime përsërisin të njëjtën çështje në segmente të ndryshme, ndërsa disa kanë përshkrim të kufizuar; prandaj ato nuk përfaqësojnë domosdoshmërisht 30 problematika të veçanta ose 30 pjesëmarrës. Në të dhënat e lexuara nuk figuronin vota për zgjidhjet, ndaj nuk është paraqitur një renditje sipas mbështetjes së tyre.

Një nga temat kryesore ishte **vazhdimësia dhe siguria e rrjetit të biçikletave**. Pjesëmarrësit përshkruan raste të parkimit të makinave mbi korsi, hapjes së dyerve të automjeteve në drejtimin e çiklistëve dhe mungesës së lidhjeve ndërmjet rrugëve të brendshme të lagjeve dhe rrjetit kryesor. Në hartë janë shënuar disa segmente ku korsitë përshkruhen si të zëna nga automjetet ose aktivitetet tregtare. Një pikë tjetër trajton pasigurinë në kalimin nga korsia drejt rrethrrotullimit, ku çiklistët përballen me trafik të përzier dhe automjete të rënda. Si përgjigje u diskutuan lirimi i korsive, plotësimi i lidhjeve, sinjalistika më e qartë dhe ndërgjegjësimi i përdoruesve të rrugës.

Lidhja me **kompleksin sportiv në Dobraç** dhe afrimi drejt qendrës së tenisit pranë nyjës së Shtojit u përmendën si raste ku mungesa ose ndërprerja e infrastrukturës kufizon mundësinë për të mbërritur në mënyrë të sigurt me biçikletë. Këto propozime sugjerojnë nevojën për të shqyrtuar të gjithë itinerarin nga lagjet drejt destinacioneve sportive, përfshirë kryqëzimet dhe segmentet ku korsia përfundon.

Pjesëmarrësit trajtuan gjithashtu **aksesueshmërinë e trotuareve dhe kalimeve** për të moshuarit, personat me aftësi të kufizuara, prindërit me karroca fëmijësh dhe përdorues të tjerë me vështirësi në lëvizje. Ndër pengesat e përshkruara ishin bordurat, pllakat dhe sipërfaqet e papërshtatshme, ngushtimi i trotuareve, shtyllat e tabelat e vendosura në kalim, si dhe zënia e hapësirës nga aktivitetet tregtare ose parkimi në dy rreshta. Në disa raste, largësia ndërmjet kalimeve dhe ndërprerja e trotuarit u përshkruan si pengesa që e detyrojnë përdoruesin të ndryshojë rrugë ose të dalë në karrexhatë. Pjesëmarrësit kërkuan që nevojat e personave me aftësi të kufizuara, përfshirë personat me dëmtim të shikimit, të merren parasysh që në projektimin e profilit të plotë të rrugës.

Hyrja e qytetit dhe korridori Bahçallëk–Bërdicë u diskutuan në lidhje me manovrat e çiklistëve, vazhdimësinë e korsisë dhe aksesin drejt stacioneve të autobusit. Shqetësimi i ngritur ishte se ndërhyrjet në një segment duhet të lidhen me pjesën tjetër të itinerarit, në mënyrë që përdoruesi të mos mbetet pa alternativë të sigurt në hyrje ose dalje të qytetit. Për këtë korridor u propozua të shqyrtohen së bashku hapësira për biçikletën, kalimet dhe lidhja me transportin publik.

Në rrugën **Shirokë–Zogaj**, pjesëmarrësit evidentuan sipërfaqe të dëmtuara, ngushtim të trotuarit pranë kthesave dhe mungesë sinjalistike. Segmenti u regjistrua edhe në hartën interaktive. Diskutimi përfshiu nevojën për vazhdimësi të hapësirës së këmbësorëve, përmirësim të sipërfaqeve dhe organizim më të mirë të parkimit dhe të aksesit të autobusëve. Mungesa e vendeve të sigurta për parkimin e biçikletave u ngrit si problem për vizitorët dhe banorët, veçanërisht në zonat ku përqendrohen aktivitetet dhe hapësirat rekreative.

Lidhja drejt **Muriqanit** u trajtua në këndvështrimin e lëvizshmërisë ndërkufitare dhe turizmit me biçikletë. Pjesëmarrësit theksuan nevojën që hyrja e çiklistëve nga Mali i Zi të shoqërohet me një itinerar të sigurt dhe të kuptueshëm drejt Shkodrës. Ky sugjerim e lidh planifikimin e rrjetit lokal me mënyrën se si vizitorët mbërrijnë në qytet dhe me mundësinë për të zhvilluar një ofertë turistike të mbështetur te lëvizja aktive.

Për transportin publik, pjesëmarrësit e vlerësuan pozitivisht flotën e re elektrike dhe diskutuan nevojën që përmirësimi i mjeteve të shoqërohet me stacione të përdorshme, frekuencë të përshtatshme dhe lidhje të sigurta me hyrjen e qytetit. Organizimi i autobusëve në zonën e Radio Shkodrës u ngrit si çështje që ndikon qarkullimin dhe përvojën e mbërritjes. Në diskutim dhe në hartë u propozuan vendndodhje alternative pranë ish-stacionit të trenit ose stadiumit. Këto janë propozime për shqyrtim dhe kërkojnë vlerësim të aksesit për këmbësorët, lidhjeve me shërbimet dhe organizimit të trafikut.

Parkimi i biçikletave ishte një tjetër temë e përsëritur. Në hartë janë regjistruar disa propozime për shtimin e vendeve të parkimit, ndërsa gjatë tryezës u përmendën si destinacione të mundshme stadiumi, shkollat, kinemaja dhe shërbimet shëndetësore. Pjesëmarrësit kërkuan që vendet e parkimit të jenë të sigurta dhe të vendosen pranë destinacioneve, pa krijuar pengesa në trotuare. U diskutua gjithashtu administrimi i parkimit të makinave, kontrolli i zënies së hapësirës dhe përdorimi i tarifave.

Një grup tjetër komentesh lidhej me organizimin e qarkullimit dhe ndikimin e zhvillimeve të reja. Pjesëmarrësit sollën shembuj nga Zdrala, Rruga Dervish Beg dhe zona e universitetit, duke përshkruar ndryshime të shpeshta të drejtimeve të lëvizjes dhe vështirësi në lidhjen ndërmjet rrugëve me një ose dy kalime. U ngrit shqetësimi për përdorimin e hapësirave të parashikuara për këmbësorët si parkim, si dhe për përshtatshmërinë e disa sipërfaqeve urbane për biçikletat. Në lidhje me ndërtimet e mëdha dhe parkimet nëntokësore, pjesëmarrësit kërkuan të shqyrtohet ndikimi i trafikut që mund të gjenerohet dhe marrëdhënia e tij me hapësirën për këmbësorët e biçikletat.

Harta nuk regjistron vetëm pengesa. Si shembuj pozitivë janë shënuar një segment i zonës për këmbësorë dhe një segment me korsi biçikletash i vlerësuar nga kontribuuesi si funksional. Këto raste mund të shqyrtohen më tej për të kuptuar cilat karakteristika të projektimit ose të përdorimit mund të zbatohen edhe në segmente të tjera. Përshkrimet në hartë janë të shkurtra dhe nuk përbëjnë auditim teknik të këtyre vendndodhjeve.

Në planin e qeverisjes, diskutimi evidentoi kërkesën për përfshirje më të drejtpërdrejtë të ekspertëve vendorë, institucioneve dhe përdoruesve në hartimin dhe rishikimin e planeve. Pjesëmarrësit kërkuan që vendimet për drejtimet e trafikut, parkimin dhe infrastrukturën të shqyrtohen në lidhje me rrjetin e plotë dhe me nevojat e përditshme të komunitetit. Kjo qasje është në përputhje me nevojën për të shoqëruar masat e PLQU-së me verifikim në terren dhe me mekanizma të qartë pjesëmarrjeje.

Në tërësi, bashkëkrijimi i dha një dimension territorial dhe përjetimor rezultateve të analizës GIS, sintaksës hapësinore dhe pyetësorit. Çështjet e evidentuara sugjerojnë si drejtime prioritare verifikimin e vazhdimësisë së itinerareve, lirimin e hapësirës së këmbësorëve e çiklistëve, përmirësimin e kalimeve dhe lidhjen e lagjeve me shërbimet dhe transportin publik. Vendndodhjet e shënuara në hartë dhe propozimet e tryezës mund të përdoren për auditime të mëtejshme dhe për përpunimin e masave të planit të veprimit. Ato pasqyrojnë përvojat dhe sugjerimet e pjesëmarrësve; zgjidhjet përfundimtare, përgjegjësitë dhe afatet kërkojnë shqyrtim nga institucionet përkatëse.

6. Propozime për përmirësimin e PLQU-së

Propozimet plotësojnë PLQU-në 2025 duke lidhur masat ekzistuese me vendndodhje, përparësi dhe tregues të përcaktuar. Secili lidhet me një ose disa masa të planit dhe me një mënyrë matjeje të bazuar në të dhënat e metodat e përdorura në këtë studim.

6.1 Të matet aksesueshmëria, jo vetëm infrastruktura

PLQU-ja parashikon monitorim çdo dy vjet. Propozohet përfshirja e një grupi treguesish të aksesueshmërisë në rrjet, të ndarë për NJ.A. Shkodër dhe NJ.A. Rrethinat. Krahas gjatësisë së infrastrukturës së realizuar, këta tregues ndihmojnë në vlerësimin e përfitimit për përdoruesit. Rezultatet e analizës së vitit 2026 mund të shërbejnë si referencë, duke ruajtur informacionin për vitin e burimeve (Tabela 11). Pyetësori mund të përsëritet çdo dy vjet me pyetje dhe metodë të krahasueshme, duke ndarë rezultatet sipas gjinisë dhe moshës.

6.2 Masat e lagjeve të nisin aty ku mungojnë njëkohësisht lidhjet dhe shërbimet

Masat M11–M17 të S4 dhe S5 duhet të kenë përparësi territoriale të përcaktuara. Tipologjia e kapitullit 3 ofron një bazë fillestare. Grupi i parë përfshin zonat me integrim më të ulët dhe afërsi të pamjaftueshme shërbimesh në Dobraç, Skënderbeg, Qafë, Tepe dhe pjesë të Kirasit e Guerrile, me rreth 7,800 banorë. Grupi i dytë përfshin zonat me shërbime afër dhe integrim më të ulët në Naim Gjylbegu, Kiras, Ahmet Haxhia, Garuc, Mark Lula dhe Luguçezme, me rreth 29,700 banorë. Ndërhyrjet për shqyrtim përfshijnë lidhje për këmbësorë e biçikleta mbi kanale ose ndërmjet rrugëve pa dalje, kalime drejt akseve kryesore dhe ndriçim. Edhe një lidhje e shkurtër mund të ulë distancën drejt shkollës ose stacionit, kur kjo verifikohet në rrjet dhe terren.

6.3 "Rrugët e Shkollës" të shtrihen sipas aksesit, jo vetëm sipas trafikut

M18 nis me dhjetë shkolla të ekspozuara ndaj trafikut. Propozohet që lista të shqyrtojë edhe shkollat që shërbejnë zona me mbi 10 minuta ecje, përfshirë Kirasin, Tepen, Ajasëm, Luguçezmen, Skënderbegun dhe fshatrat e Rrethinës. Programi duhet të përfshijë itinerarin drejt shkollës, krahas hyrjes. Një prag fillestar prej 10 minutash me 3 km/h, rreth 500 m, mund të përdoret për auditimin e ecjes me ritëm më të ulët. Auditimet me nxënës e studentë mund të mbështeten në përvojën e "Bike & Walk".

6.4 Një program i vetin për ndriçimin e lëvizjes në këmbë

Ndriçimi është ndërhyrja e dytë më e zgjedhur (61%) dhe problemi më i përmendur për vendet e vështira (19%); 27% raportojnë rëndim të problemeve natën. Gratë raportojnë shmangie të mbrëmjes më shpesh se burrat, 45% kundrejt 27%. Ndriçimi trajtohet aktualisht në M12, M17 dhe M23. Propozohet një program i koordinuar brenda S5, me përparësi rrugët drejt stacioneve, shkollave dhe zonave me lidhje të dobëta. Programi të nisë me auditime nate dhe me krijimin e një shtrese GIS, pasi dokumentimi aktual është i paplotë.

6.5 Boshllëqet e rrjetit të biçikletave në korridoret kalimtare

Sipas modelit, biçikleta konkurron me makinën në kohën e udhëtimit drejt qendrës, por siguria kufizon përdorimin e saj. Projektimi i rrjetit qendror në M20 duhet të shqyrtojë korridoret me zgjedhje të lartë ku nuk regjistrohen korsi: Bujar Bishanaku, Ethem Osmani, Rruga e Tuzit, Isa Jakupi, Isuf Sokoli, Lëvizja e Postribës dhe Rruga e Terzive. Gjerësia e tyre sugjeron mundësi për riorganizim, që duhen verifikuar në profilin konkret. Përparësitë e M23, Shtoj–Ura e Maxharrit dhe Bahçallëk–Bërdicë, mund të plotësohen me lidhje drejt Golemit dhe Gucit të Re. Rreth 39% e popullsisë së Rrethinës ka një shkollë të mesme brenda 10 minutave me biçikletë; realizimi i këtij potenciali kërkon itinerare të sigurta. Treguesi kryesor duhet të dallojë gjatësinë e rrjetit të mbrojtur dhe të vazhdueshëm nga gjatësia totale.

6.6 Transporti publik: standard shërbimi dhe mbulim i matur

M26 parashikon një nivel minimal shërbimi. Propozohet të shqyrtohet shërbimi deri në 22:00, siç raportohet për vitin 2016, dhe intervali 15-minutësh gjatë ditës në Linjën 1. Variantet e rishikimit të linjave në M27 duhet të krahasohen edhe sipas mbulimit pesëminutësh, që në analizë është 31%. Lagjet me numrin më të madh të banorëve jashtë këtij mbulimi janë Naim Gjylbegu, Mark Lula, Ahmet Haxhia, Guerrile, Kiras dhe Sarreq. Linja ndërlidhëse lindje-perëndim të vlerësohet edhe për shërbimin ndaj tyre. Për Rrethinën, M31 të përcaktojë shërbime të garantuara në oraret e shkollës dhe në mbrëmje.

6.7 Stacione të sigurta dhe të përdorshme

Ndër pjesëmarrësit që vlerësuan elementet e transportit publik, udhëtimi në mbrëmje u cilësua problem i madh nga 46%, vështirësitë për të moshuarit, fëmijët, përdoruesit me karroca dhe personat me aftësi të kufizuara nga 42%, dhe mungesa e informacionit online nga 35%. M29 propozohet të nisë nga stacionet pranë shkollave e spitaleve dhe nga ato të shqyrtuara nga studentët. Standardi minimal të përfshijë ndriçim, strehë, ndenjëse, orar të dukshëm, kalim të sigurt dhe hipje të aksesueshme, përmes koordinimit të stacionit me mjetin.

6.8 Hapësira të vogla publike dhe lojëra pranë shtëpisë

Vetëm 36% e popullsisë së qytetit ka një kënd lojërash brenda 10 minutave në këmbë. Në lagjet e banimit me pak hapësira publike, M14 mund të shqyrtojë rrugë relativisht të integruara, por të qeta, si Kupe Danja, Koplikej ose Mehmet Shpendi, si dhe oborre blloqesh e shkollash pas mësimit. Synimi është ofrimi i hapësirave të lojës brenda 5 minutave nga banesa. Përzgjedhja duhet të përfshijë fëmijët, siç parashikon masa, dhe të vlerësojë sigurinë, aksesin dhe administrimin.

6.9 Sintaksa hapësinore si mjet për vendime planifikimi

Lidhja përshkruese ndërmjet integrimit dhe aktiviteteve në kapitullin 3 mund të mbështesë tri përdorime planifikuese. Së pari, hartat të ndihmojnë në përzgjedhjen e shërbimeve të reja, si kopshte, ambulanca dhe kënde lojërash, duke kombinuar integrimin me mungesat territoriale. Së dyti, të shqyrtohet ruajtja e përdorimeve aktive në katet përdhe dhe zgjerimi i itinerarit për këmbësorë pranë rrugëve të integruara; sipas analizës, 78% e rrugëve më aktive ndodhen në klasat 3 e lart. Së treti, lidhjet e propozuara të testohen në depthmapX kundrejt modelit bazë të WOC-së, përpara projektimit të detajuar.

6.10 Qeverisja, të dhënat dhe pjesëmarrja

Zbatimi i planit kërkon përgjegjësi të qartë institucionale. Rishikimi i funksioneve në M2 propozohet të përcaktojë një njësi ose përgjegjës për lëvizshmërinë dhe monitorimin e PLQU-së. Baza GIS duhet të plotësohet me gjerësinë dhe gjendjen e trotuareve, ndriçimin dhe kalimet, duke publikuar të dhënat përmes M39. Me 55% të të anketuarve që nuk kanë dëgjuar për planin, nevojiten komunikim i vazhdueshëm dhe pjesëmarrje që tregon si përdoren komentet në vendime. Ruajtja e të dhënave dhe mësimeve nga planet e mëparshme duhet të jetë pjesë e procesit.

6.11 Zhvillimet e mëdha të kalojnë një vlerësim të ndikimit në lëvizshmëri

Për zhvillimet e mëdha të seksionit 4.3 propozohet një procedurë e dokumentuar vlerësimi të ndikimit në lëvizshmëri. Si pragje për shqyrtim sugjerohen mbi 50 banesa, mbi 5,000 m² ndërtim ose hotele me mbi 50 dhoma. Vlerësimi të përfshijë udhëtimet e gjeneruara, aksesin në këmbë, me biçikletë e autobus, parkimin dhe furnizimet. Në përputhje me kuadrin përkatës, kushtet e zhvillimit mund të lidhen me standardet maksimale të parkimit në M44, përmirësimet përreth dhe furnizimet jashtë pikut. Për vendndodhje si Sheshi Demokracia, të vlerësohet posaçërisht ndikimi mbi zonën për këmbësorë dhe zonën me trafik të kufizuar (M8, M9). Rishikimi i planit vendor dhe rregullores së zhvillimit ofron mundësi për përcaktimin e procedurës.

Tabela 11. Përmbledhje e propozimeve, lidhja me PLQU-në dhe treguesit e monitorimit

Propozimi	Masat e PLQU-së	Treguesi	Vlera bazë 2026 (Shkodër / Rrethinat)
6.1 Tregues aksesueshmërie	Kap. 7, monitorimi	Banorë me ≥ 6 nga 8 shërbime brenda 15 min në këmbë	93% / 5%
6.2 Renditje territoriale e masave të lagjeve	M11–M17	Banorë në zona të shkëputura dhe me mungesë shërbimesh	7,800 banorë në 17 zona
6.3 Rrugët e Shkollës sipas aksesit	M18	Banorë me shkollë brenda 10 min me 3 km/h	56% / 13%
6.4 Program ndriçimi	M12, M17, M23, M29	Itinerare drejt shkollave dhe stacioneve me ndriçim të verifikuar natën	Nuk ka të dhëna; shtresë e re GIS
6.5 Boshllëqet e rrjetit të biçikletave	M20, M23	Km korsi të mbrojtura dhe të vazhdueshme	4.3 km në qendër (gjithsej 26.5 km)
6.6 Standard shërbimi dhe mbulim	M26, M27, M31	Banorë me stacion aktiv brenda 5 min; ora e fundit e shërbimit	31% / 0.2%; ora 20:00
6.7 Stacione të sigurta	M29	Stacione aktive me ndriçim, strehë, ndenjëse dhe hipje pa shkallë	Për t'u matur në auditim
6.8 Lojëra pranë shtëpisë	M14	Banorë me kënd lojërash brenda 10 min	36% / 3%
6.9 Sintaksa në planifikim	S2, S4, PPV	Rrugë aktive dhe institucione në klasat 3 e lart të integrimit të WOC	78%; 77%
6.10 Qeverisje dhe pjesëmarrje	M2, M3, M39	Banorë që kanë dëgjuar për PLQU-në; ndjenja e përfshirjes (1–5)	45%; 2.29
6.11 Ndikimi i zhvillimeve të mëdha	M8, M9, M44, PPV	Zhvillime mbi pragun me vlerësim të ndikimit në lëvizshmëri	Nuk ka procedurë sot

Treguesi i fundit vjen nga pyetësori i WOC dhe duhet matur me të njëjtën metodë në çdo cikël monitorimi.

6.12 Hapat e ardhshëm

Kufizimet duhen marrë parasysh gjatë përdorimit të rezultateve. Inventari i shërbimeve në Rrethina është më pak i plotë se në qytet. Modeli i ecjes nuk përfshin cilësinë e trotuarit, pjerrësinë, ndriçimin ose pengesat. Eksportet e sintaksës mbulojnë qytetin dhe ruajnë klasa ngjyrash, jo vlera numerike, ndaj krahasohen grupe klasash. Në mungesë të çmimeve të tokës sipas rrugëve, vlera e vendndodhjes diskutohet përmes institucioneve, qendrës historike dhe literaturës. Pyetësori nuk është statistikisht përfaqësues dhe eksperimenti i studentëve përshkruan raste të një dite. Hapat pasues përfshijnë verifikimin e zonave prioritare me auditime ditën e natën, përfshirjen e banorëve dhe plotësimin e kapitullit 5 me eksportin e bashkëprojektimit.

7. Përfundime: kontributi i studimit për PLQU-në

Studimi mbështet zbatimin e PLQU-së ekzistuese përmes informacionit mbi vendndodhjet, përdoruesit dhe rendin e mundshëm të ndërhyrjeve. Kontributi i tij përmblidhet në gjashtë drejtime.

- Një bazë matjeje. Aksesueshmëria llogaritet në rrjet nga ndërtesat e banimit, duke ofruar rezultate reference nga analiza e vitit 2026 për Shkodrën dhe Rrethinën (Tabela 11). Ato mund të mbështesin monitorimin dyvjeçar, me metodë të krahasueshme dhe me dokumentim të vitit të burimeve.
- Orientim territorial i masave. Tipologjia në Hartën 21 mbështet përzgjedhjen e zonave për S4 dhe S5, duke evidentuar fillimisht kombinimin e integrimit më të ulët me mungesat e shërbimeve, që përfshin rreth 7,800 banorë, dhe më pas zonat me shërbime afër e integrim më të ulët.
- Interpretim i strukturës urbane. Hartat e WOC-së, të lidhura me burimet shtesë, evidentojnë marrëdhënie ndërmjet integrimit, institucioneve, tregtisë dhe qendrës historike. Zgjedhja identifikon potencialin e lëvizjes kalimtare, ndërsa rrugët e këmbësorëve paraqesin një profil më të orientuar drejt destinacionit. Këto rezultate mund të ndihmojnë në shqyrtimin e shërbimeve të reja, fasadave aktive, zgjerimit të zonës për këmbësorë dhe korridoreve të biçikletave.
- Përfshirja e grave dhe të rinjve. Brenda mostrës, këto grupe kanë përdorim të rëndësishëm të mënyrave të qëndrueshme dhe raportojnë kufizime të lidhura me sigurinë. Treguesit sipas gjinisë e moshës, ndriçimi dhe shërbimi në mbrëmje mund ta bëjnë PLQU-në më të ndjeshme ndaj këtyre nevojave.
- Përvoja në terren. Eksperimenti i studentëve dhe bashkëprojektimi e lidhin analizën e rrjetit me elemente si bordura, kalimi dhe hyrja në autobus. Metodat pjesëmarrëse mund të plotësojnë rregullisht monitorimin teknik të PLQU-së.
- Bashkërendimi me zhvillimin urban. Projektet në Sheshin Demokracia dhe hyrjen e qytetit ndërveprojnë me zonën për këmbësorë, korridorin multimodal dhe lidhjet e biçikletave të PLQU-së. Vlerësimi i ndikimit në lëvizshmëri nevojitet për të identifikuar konfliktet dhe për të përcaktuar përmirësimet përkatëse.

Distancat e shkurtra, kultura e biçikletës dhe aktiviteti i qendrës i japin Shkodrës kushte të favorshme për lëvizshmëri të qëndrueshme. PLQU-ja 2025 përmban masa për ruajtjen dhe përmirësimin e tyre. Ky studim kontribuon në orientimin e zbatimit sipas territorit dhe përdoruesve, si dhe në përcaktimin e mënyrës së matjes së rezultateve.

Aneks. Gjetjet e pyetësorit dhe interpretimi

Ky aneks paraqet rezultatet kryesore të pyetësorit të WOC-së për Shkodrën. Analiza përfshin të gjitha 105 përgjigjet, përveç rasteve të shënuara ndryshe. Përqindjet llogariten mbi përgjigjet e vlefshme për secilën pyetje. Në pyetjet me disa zgjedhje, pjesëmarrësit mund të përzgjedhin më shumë se një alternativë dhe shuma mund të kalojë 100%.

A.1 Shtrirja dhe kufizimet

- Përgjigjet u mblodhën nga 6 korriku deri më 8 tetor 2026. Mostra nuk është probabilitare dhe nuk është peshuar. Për këtë arsye, rezultatet nuk përfaqësojnë ndarjen modale ose përqindje për të gjithë popullsinë.
- Në grupet e pyetjeve për problemet specifike të ecjes, transportit publik dhe sigurisë, shkalla 1–5 përcaktohet si vijon: 1 nuk është problem dhe 5 është problem shumë i madh. Për çdo element, 73–78 pjesëmarrës u përgjigjën "nuk e di", ndaj rezultatet mbështeten në 26–31 vlerësime të vlefshme.
- Për pyetjet e veçanta me shkallë 1–5 mbi sigurinë me biçikletë, sigurinë ditën dhe natën, rrugën e shkollës dhe kënaqësinë me transportin publik, eksportet nuk përmbajnë etiketat e skajeve të shkallës. Vlerat paraqiten për këtë arsye numerikisht, pa u cilësuar si nivele të konfirmuara sigurie ose pasigurie.
- Komentet e hapura u koduan sipas temave, duke lejuar përfshirjen e një komenti në disa kategori. Emrat dhe kontaktet e pjesëmarrësve nuk paraqiten.

A.2 Profili i të anketuarve

Tabela A1. Profili i të anketuarve (n = 105)

Karakteristika	Kategoria	Numri	%
Vendbanimi	Qyteti i Shkodrës	65	61.9
	Rrethinat e Shkodrës	22	21.0
	Velipojë	11	10.5
	Bashki të tjera	7	6.7
Mosha	15–18 vjeç	22	21.0
	19–24 vjeç	17	16.2
	25–30 vjeç	12	11.4
	31–45 vjeç	26	24.8
	46–60 vjeç	15	14.3
	Mbi 60 vjeç	13	12.4
Gjinia	Gra dhe vajza	40	38.1
	Burra dhe djem	45	42.9
	Preferoj të mos përgjigjem / tjetër	20	19.0

Origjinat më të përmendura janë Xhabiej, Bulevardi Zogu I, Bahçallëku, Qafa dhe Skënderbegu, me 4–5 përmendje secila, të ndjekura nga Rusi, Perashi, Gjuhadoli dhe 13 Dhjetori. Përmenden gjithashtu Derguti, Ajasma, Guerrila, Tophana, Dobraçi, Golemi, Shtoji, Guci e Re, Grudë e Re, Blerani dhe Myselimi. Mostra përfshin kështu përvoja nga qendra, lagjet periferike dhe fshatrat e Rrethinës.

A.3 Lëvizja e përditshme

Tabela A2. Mënyra kryesore e lëvizjes së përditshme (n = 105)

Mënyra	Numri	%
Makinë private si pasagjer	22	21.0
Biçikletë	20	19.0
Në këmbë	19	18.1
Autobus, furgon ose minibus	16	15.2
Makinë private si shofer	13	12.4
Kombinim mënyrash	9	8.6
Të tjera (motor, taksi, skuter elektrik, informal)	6	5.7

Destinacionet kryesore të raportuara janë tregu dhe dyqanet (74%), puna (55%) dhe shkolla ose universiteti (41%). Për 37% të pjesëmarrësve udhëtimi në një drejtim zgjat 21–30 minuta dhe për 28% zgjat 10–20 minuta. Këto kohë nuk krahasohen drejtpërdrejt me distancën deri te shërbimi më i afërt në model, pasi mund të përshkruajnë destinacione të tjera dhe përfshijnë pjesëmarrës nga Rrethina e Velipoja.

A.4 Ecja, biçikleta dhe transporti publik

Tabela A3. Pengesat për përdorimin e biçikletës (n = 105, shumë zgjedhje)

Pengesa	Numri	%
Trafik i pasigurt	59	56.2
Mungesa e korsive të biçikletave	50	47.6
Nuk kam biçikletë	33	31.4
Ndriçim i dobët	32	30.5
Cilësi e dobët e rrugës	32	30.5
Sjellje e pasigurt e përdoruesve të tjerë	20	19.0
Makina të parkuara në hapësirën e biçikletave	13	12.4
Mungesa e parkimit të sigurt për biçikleta	8	7.6

Biçikletën e përdorin çdo ditë 19%, disa herë në javë 13% dhe herë pas here 4%; një tjetër grup prej 13% nuk e përdor, por do të dëshironte. Transportin publik e përdorin çdo ditë 7%, disa herë në javë 19%, herë pas here 10%, rrallë 54% dhe kurrë 11%. Vlerësimi numerik për kënaqësinë me linjat dhe oraret ka mesatare 2.54 nga 5, me shumicën e përgjigjeve në vlerat 2 dhe 3.

Tabela A4. Problemet e vlerësuara si të mëdha (nota 4 ose 5) nga ata që dhanë një notë

Problemi	Përgjigje të vlefshme	Nota 4–5, %
Transport publik: udhëtimi në mbrëmje ose natë	28	46.4
Ecja: vështirësi për karroca, karrige me rrota dhe lëvizshmëri të kufizuar	31	45.2
Transport publik: vështirësi për të moshuarit, fëmijët dhe personat me aftësi të kufizuara	26	42.3
Siguria: kalime të pasigurta	29	41.4
Ecja: mungesa e stolave dhe vendeve të pushimit	30	40.0
Siguria: qen endacakë	31	38.7
Transport publik: mungesa e informacionit online	29	34.5
Siguria: pak njerëz në hapësirën publike	29	34.5
Ecja: mungesa e hijes ose mbrojtjes nga moti	30	33.3
Siguria: shpejtësi e lartë e automjeteve	31	32.3
Siguria: stacione të pandriçuara ose të izoluara	29	31.0
Ecja: rrugë të pasigurta drejt shkollës	30	30.0

Shkalla: 1 nuk është problem, 5 problem shumë i madh. 73–78 të anketuar u përgjigjën "nuk e di" për çdo element; renditja është e ndjeshme ndaj përgjigjeve individuale.

Interpretim. Vlerësimet më të larta në grupet e problemeve lidhen me përdoruesit me karroca, të moshuarit, fëmijët dhe udhëtimin në mbrëmje. Temat përputhen me çështje të identifikuara edhe në pyetje me më shumë përgjigje. Megjithatë, për shkak të bazës së vogël, renditja shërben si orientim për auditim dhe nuk përbën hierarki përfundimtare të problemeve.

A.5 Siguria, gjinia dhe mosha

Tabela A5. Ndryshimi i lëvizjes për arsye sigurie (n = 105)

Përgjigja	Numri	%
Po, ndonjëherë	71	67.6
Po, shpesh	8	7.6
Rrallë	19	18.1
Kurrë	5	4.8
Preferoj të mos përgjigjem	2	1.9

Tabela A6. Krahasimi sipas gjinisë

Treguesi	Gra dhe vajza	Burra dhe djem
Mënyra kryesore: në këmbë, biçikletë ose autobus	68%	42%
Mënyra kryesore: makinë	18%	40%
Transport publik çdo ditë ose disa herë në javë	35%	24%
Kanë ndryshuar lëvizjen për arsye sigurie	83%	69%
Gjinia ose mosha ndikon në mënyrën si lëvizin	73%	36%
Shmangin rrugë ose zona të caktuara	62%	42%
Shmangin mbrëmjen ose natën	45%	27%
Shmangin lëvizjen e vetme	35%	11%

Baza e krahasimit: 40 gra dhe vajza dhe 45 burra dhe djem. Pjesëmarrësit që nuk deklaruan gjininë përfshihen në rezultatet e përgjithshme. Diferencat janë përshkruese dhe nuk janë testuar statistikisht.

Interpretim. Brenda mostrës, gratë raportojnë përdorim më të lartë të ecjes, biçikletës dhe autobusit dhe përshtatje më të shpeshta të lëvizjes për arsye sigurie. Shmangia e mbrëmjes ose e lëvizjes së vetme mund të kufizojë mundësitë për udhëtim, por pyetësori nuk mat drejtpërdrejt udhëtimet e parealizuara ose kohën shtesë. Grupmosha 15–24 vjeç ka përdorimin më të lartë të biçikletës, me 51% që e përdorin të paktën herë pas here. Të gjithë 13 pjesëmarrësit mbi 60 vjeç raportojnë ndryshim të lëvizjes për siguri.

A.6 Aksesueshmëria dhe prioritetet

Tabela A7. Pengesat më të dukshme për aksesueshmërinë (n = 105, shumë zgjedhje)

Pengesa	Numri	%
Trotuare të dëmtuara	54	51.4
Mungesa e rampave	52	49.5
Bordura të larta	47	44.8
Kalime të pasigurta për këmbësorë	46	43.8
Pengesa mbi trotuar	37	35.2
Mungesa e sinjalistikës për personat me aftësi të kufizuara	19	18.1
Vështirësi me karrocë fëmijësh	16	15.2
Stacione të paaksesueshme	15	14.3

Tabela A8. Ndërhyrjet prioritare (n = 105, shumë zgjedhje)

Ndërhyrja	Numri	%
Kalime më të sigurta për këmbësorë	69	65.7
Më shumë ndriçim publik	64	61.0
Trotuare të reja ose të përmirësuara	51	48.6
Shpejtësi më të ulëta të automjeteve	46	43.8
Transport publik në mbrëmje ose natë	41	39.0
Rrugë më të sigurta për në shkollë	40	38.1
Lidhje më të mira me fshatrat dhe periferinë	36	34.3
Transport publik më i shpeshtë	34	32.4
Korsi të mbrojtura për biçikleta	23	21.9
Aksesueshmëri më e mirë për personat me aftësi të kufizuara	22	21.0
Orare të qarta të transportit publik	21	20.0
Stacione më të mira me strehë dhe ndenjëse	15	14.3

Interpretim. Pjesëmarrësit u japin përparësi kalimeve, ndriçimit, trotuareve dhe uljes së shpejtësisë. Këto tema lidhen me M12, M16 dhe M17 dhe mund të përfshijnë ndërhyrje të fazuara ose prova me urbanizëm taktik, përpara investimeve më të mëdha të S2 dhe S3. Kostoja dhe afati kërkojnë vlerësim për çdo vendndodhje. Transporti publik në mbrëmje zgjidhet nga 39%, kundrejt 22% për korsitë, duke evidentuar rëndësinë e shërbimit në orare të ndryshme.

A.7 Komentet e hapura

Pyetjet e hapura morën 64–92 komente secila. Lidhjet e lagjeve periferike dhe fshatrave janë tema më e shpeshtë: 43 nga 81 komente për vështirësitë në ecje, 49 nga 90 për rrugët e biçikletës, 42 nga 62 për lidhjet e transportit publik dhe 54 nga 80 për vendet e vështira. Ndriçimi përmendet në 45 komente për vendet e vështira dhe në 23 nga 75 përgjigje për ndërhyrjen që duhet realizuar këtë vit, ku është tema kryesore. Trotuaret dhe rrugët e shkollës janë gjithashtu të shpeshta.

Shumica e komenteve përshkruajnë rrugë lagjesh pa emër, afrime drejt shkollave dhe lidhje periferike, pa vendndodhje të saktë. Ndër vendet e emërtuara janë Bulevardi Bujar Bishanaku ose Rruga e Gjanë, Velipoja, Shiroka, bypass-i, Rruga Luigj Gurakuqi, Dobraçi, Perashi, Sheshi 2 Prilli dhe zona e medresesë së vajzave. Përzgjedhja e ndërhyrjeve pilot duhet të kombinojë këto kontribute me tipologjinë e kapitullit 3 dhe auditime në terren, pa u mbështetur vetëm në numrin e përmendjeve.

A.8 PLQU-ja dhe pjesëmarrja

Tabela A9. Njohja e PLQU-së dhe pjesëmarrja

Treguesi	Vlera
Nuk kanë dëgjuar për PLQU-në	55.2%
Kanë dëgjuar vetëm emrin	20.0%
Kanë dëgjuar për të	21.0%
E njohin mirë	3.8%
Rëndësia e përfshirjes së qytetarëve (mesatare 1–5)	4.43
Përfshirja e perceptuar në vendimet për transportin (mesatare 1–5)	2.29

Interpretim. Pjesëmarrësit e vlerësojnë përfshirjen, por njohja e planit dhe përfshirja e perceptuar mbeten të ulëta. Kjo evidenton mundësi për komunikim dhe pjesëmarrje më të strukturuar. Përfshirja e të rinjve, që përbëjnë mbi një të tretën e mostrës, mund të mbështetet në metodat pjesëmarrëse të përdorura nga projekti.

Referencat dhe burimet e të dhënave

1. Agjencia e Medias dhe Informimit (pa datë). Shkodër, the "Loro Boriçi" stadium will return to life as a center of activities. mia.gov.al.
2. ATA (2025). Tourism boom in Shkodra: historic city draws visitors from Albania and beyond. ABNA-SE.
3. Bashkia Shkodër (2017). Plani i Përgjithshëm Vendor, Shkodër 2030, dhe paketa GIS përkatëse (baza_shkoder_bashki).
4. Bashkia Shkodër (2024). Programi Buxhetor Afatmesëm 2025–2027. Vështrim i përgjithshëm.
5. Bashkia Shkodër (2025). Plani i Qëndrueshëm i Lëvizshmërisë Urbane të Shkodrës. Vëllimi I: Analiza e gjendjes; Vëllimi II: Plani i propozuar. ERI-ITA, projekti "Porta e Alpeve".
6. Bashkia Shkodër (2026). Paketa fiskale 2026.
7. Bashkia Shkodër dhe GO2 (2018). Plani i Qëndrueshëm i Lëvizshmërisë Urbane për Shkodrën, 2016–2018.
8. Citizens.al (2024). Rozafa e re e Shkodrës, kulla 35-katëshe ngre debat publik për identitetin e qytetit. 22 korrik 2024.
9. Croxford, B. (1999). Can space syntax predict traffic flows, speeds and mix? Proceedings of the 2nd International Space Syntax Symposium, Brasília.
10. Hillier, B. (1996). Cities as movement economies. Urban Design International, 1(1), 41–60.
11. Hillier, B. (1999). The hidden geometry of deformed grids: or, why space syntax works, when it looks as though it shouldn't. Environment and Planning B, 26, 169–191.
12. Hillier, B. dhe Hanson, J. (1984). The Social Logic of Space. Cambridge University Press.
13. Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T. dhe Xu, J. (1993). Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. Environment and Planning B, 20(1), 29–66.
14. Hillier, B., Yang, T. dhe Turner, A. (2012). Normalising least angle choice in Depthmap and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of city space. Journal of Space Syntax, 3(2), 155–193.
15. INSTAT (2023–2025). Lejet e ndërtimit. Publikimet tremujore.
16. Këshilli Kombëtar i Territorit (2024–2025). Rendet e ditës së mbledhjeve të 2 prillit 2024, 28 majit 2025, 25 qershorit 2025, 17 tetorit 2025 dhe 23 tetorit 2025. AZHT.
17. Law, S., Karimi, K. dhe Penn, A. (2017). The economic value of spatial network accessibility for UK cities: a comparative analysis using the hedonic price approach. Proceedings of the 11th International Space Syntax Symposium, Lisbon.
18. Le Phuong Thuy, Pham Le Tuan dhe Tran Quoc Binh (2019). Application of space syntax and GIS in assessment of accessibility factors affecting urban residential land values, Hanoi. FIG Working Week 2019.
19. Marcus, L., Heyman, A., Hellervik, A. dhe Stavroulaki, G. (2019). Empirical support for a theory of spatial capital: housing prices in Oslo and land values in Gothenburg. Proceedings of the 12th International Space Syntax Symposium, Beijing.

20. Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. dhe Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City". Smart Cities, 4(1), 93–111.
21. van Nes, A. dhe Yamu, C. (2021). Introduction to Space Syntax in Urban Studies. Springer.
22. OpenStreetMap contributors (2026). Ekstrakt i të dhënave për Shkodrën, tetor 2026. Licenca ODbL.
23. Rupprecht Consult (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, botimi i dytë.
24. Serra, M. dhe Hillier, B. (2017). Spatial configuration and vehicular movement: a nationwide correlational study. Proceedings of the 11th International Space Syntax Symposium, Lisbon.
25. Sevtsuk, A. (2014). Location and agglomeration: the distribution of retail and food businesses in dense urban environments. Journal of Planning Education and Research, 34(4), 374–393.
26. Shqiptarja.com (2023a). Rama publikon projektin për transformimin e Shkodrës. 23 prill 2023.
27. Shqiptarja.com (2023b). Rama flet për investimet në Shkodër. 4 dhjetor 2023.
28. Shqiptarja.com (2024). Nis rehabilitimi i hyrjes së Shkodrës, shemben 21 objekte. 16 shtator 2024.
29. Shqiptarja.com (2025). Kulla 35-katëshe në Shkodër, reagojnë komunitetet mysliman dhe ortodoks. 13 tetor 2025.
30. Wheels of Change (2026). Analiza e sintaksës hapësinore për Shkodrën (depthmapX): lidhshmëria, integrimi, thellësia mesatare, zgjedhja.
31. Wheels of Change (2026). Materialet e studentëve të Universitetit POLIS: harta e itinerareve, kolazhet, posteri i autobusit dhe vlerësimi i segmenteve me biçikletë, tetor 2026.
32. Wheels of Change (2026). Pyetësori për sigurinë dhe aksesueshmërinë e lëvizjes në Shkodër, korrik–tetor 2026, dhe aneksi analitik.
33. Wheels of Change (2026). Udhëzuesi dhe fletët e auditimit të ditës "Bike & Walk", 7 tetor 2026.
34. WHO Regional Office for Europe (2016). Urban green spaces and health: a review of evidence. Kopenhagë.
35. WorldArchitecture.org (2024). Selgascano and FRPO win competition for Rozafa Tower featuring a cracked colorful facade.

Shënim: Projekti "Wheels of Change: Përdorimi i instrumentave GIS dhe Sintaksës Hapësinore për Transport Publik Gjithëpërfshirës ndaj Grave dhe të Rinjve në Bashkitë Shqiptare dhe Malazeze" zbatohet nga CoPlan dhe GreenHOME, me mbështetjen e OSF-WB dhe Transport Community.

Disclaimer: The "Wheels of Change: GIS-Driven and Space Syntax Research for Gender and Youth-Inclusive Public Transport in Albanian and Montenegrin Municipalities" project, implemented by CoPlan and GreenHOME, with the support of OSF-WB and the Transport Community.