

TIRANA ECËN





Tirana ecën



BASHKIA
TIRANË

Parathënie

Ne të gjithëve na pëlqen të ecim në Tiranë, gjithmonë na ka pëlqyer. Pjesa më e madhe e nevojave tona të përditshme përmbushen brenda 10 minutash ecje, dhe klima e butë, së bashku me terrenin e sheshtë, bëjnë që ecja të jetë zgjedhja jonë e parë për distancat e shkurtra dhe një mundësi e shkëlqyer e aksesimit të transportit publik për distanca më të gjata.



Ne jemi të vetëdijshëm se kjo është e dobishme për shëndetin tonë fizik dhe mendor, ndihmon në rritjen e vazhdueshme të ekonomisë dhe garanton që qyteti ynë të jetë i pastër, i sigurt dhe të ofrojë akses të barabartë për të gjithë. Shumë qytete do ta kishin zili "përshkueshmërinë" tipike të Tiranës dhe kulturën e xhirove, ndaj nuk duhet ta marrim si të mirëqenë.

Për këtë arsye, në vitin 2022, ne ngritëm Task-Forcën për Promovimin e Ecjes, e cila bëri bashkë ekspertët ndërkombëtarë dhe drejtoritë e transportit, planifikimit dhe shërbimeve.

Politika për Promovimin e Ecjes është konceptuar si rezultat i punës sonë dhe synon të ruajë avantazhin e Tiranës, të shfrytëzojë më së miri stilin e jetës së qytetit me fokus xhirot dhe të shtojë numrin e këmbësorëve. Objektivi ynë kryesor është të sigurohemi që të gjithë këmbësorët në qytetin tonë të ndihen të vlerësuar dhe të mbështetur. Ne do të ishim të lumtur nëse planet tona do të shërbenin si model për ecjen edhe për qytete të tjera anembanë globit, që dëshirojnë të jenë po aq të këndshëm sa Tirana për t'u shëtitur me këmbë.

Anuela Ristani

Nënkryetare e Bashkisë së Tiranës
Bashkia Tiranë



Task-Forca e Ecjes në Tiranë



Anëtarët : Simon Battisti, Eneida Berisha, Edrina Caca, Glodian Dauti, Flavia Gixhari, Ariela Hajdarmataj, Genc Haxhiu, Altin Hysko, Kliton Jani, Ray Koçi, Mandi Marku, Christian Mettke, Ina Musai, Migena Nallbani, Genti Nechvatal, Enton Punavija, Keit Rahmani, Martin Schäfer, Ebi Veterniku, Gentian Vocaj, Jim Walker, Egin Zeka, Irini Zoica, Ana Zhibaj.

Çdo vit, drejtoritë e ndryshme marrin mbi 8000 kërkesa nga qytetarët, të cilët kërkojnë të përmirësojnë përvojën e tyre të ecjes. 80% e qytetarëve dëshirojnë më shumë zona pa makina, me gjelbërim dhe vende çlodhjeje, për të shijuar edhe më shumë ecjen nëpër Tiranë.

Në janar të vitit 2022, kryetari i Bashkisë së Tiranës autorizoi krijimin e **Task-Forcës për Promovimin e Ecjes në Tiranë**, dhe që nga ai moment, Task-Forca është nën kujdesin e Nënkryetares së Bashkisë Tiranë, Anuela Ristani. Grupi konstatoi se aktualisht një numër i lartë personash ecin me këmbë në Tiranë, ndaj **u dakordësua për masat që mund të marrë bashkia për ta përmirësuar përvojën e tyre**. Këto masa mund të mbështesin të gjithë personat që aktualisht lëvizin me këmbë, si dhe të dekurajojnë përdorimin e mjeteve motorike dhe përshkojnë distancat e shkurtra përmes ecjes.



Politika dhe masat në vijim
synojnë të garantojnë të ecurit si
pjesë thelbësore e të ardhmes
së Tiranës

Politika 1: Ecja si përparësi

- Koordinimi i fushatave komunikuese në nivel komuniteti
- Promovimi i nismave të ecjes për në shkollë dhe për në punë
- Ndërmarrja rregullisht e tureve të ecjes, të ideuara nga komuniteti
- Promovimi i aktiviteteve gjithëpërfshirëse që synon ndryshimin e sjelljes
- Zbatimi i mbylljeve të përhershme ose të përkohshme të rrjetit rrugor
- Trajnimi i profesionistëve të shëndetësisë dhe ofruesve të tjerë të kujdesit shëndetësor rreth dobive të aktivitetit fizik në shëndet
- Promovimi i ecjes në grupet më pak aktive

Politika 2: Reduktimi i rrezikut në rrugë

- Specifikimi i një standardi minimal të performancës së sigurisë
- Përcaktimi i standardeve të projektimit në nivel vendor
- Hulumtimi i risqeve ndaj këmbësorëve në të gjitha pikat e aksidenteve
- Sigurimi që të gjitha rrugëkalimet për këmbësorë të jenë të sigurt në kryqëzime dhe të disponueshme në çdo 90 m
- Auditim lëvizshmërie për këmbësorët gjatë ditës dhe pasi errësohet
- Reduktimi i shpejtësisë
- Reduktimi i numrit të korsive të automjeteve
- Ndryshimi i sjelljes së shoferëve për reduktimin e shpejtësisë dhe mospërdorimin e celularëve
- Zgjerimi i trotuareve
- Vendosja e piketave pranë trotuareve për të mbrojtur njerëzit nga makinat e parkuara
- Rikonstruktimi i më shumë trotuareve
- Promovimi dhe rritja e nivelit të monitorimit të ajrit dhe zhurmave

Politika 3: Sigurimi i aksesueshmërisë dhe komoditetit

- Projektimi i lagjeve lehtësisht të aksesueshme, të përshkueshme në këmbë dhe me pak trafik
- Promovimi i "komuniteteve policentrike kompakte"
- Garantimi i një rrjet rrugor miqësor ndaj ecjes
- Vendosja e strehimit social në mënyrë strategjike
- Ofrimi i shërbimeve të transportit me kohë pritjeje nën 10 minuta
- Ofrimi i ndriçimit publik me llamba LED
- Vendosja e stolave dhe strehave
- Vendosja e sinjalistikës me emrat e rrugëve dhe ndërtesave

Politika 4: Ndërtimi i kapaciteteve që garantojnë benefite të matshme për këmbësorët

- Mbështetja e "Ekspertin për Promovimin e Ecjes" pranë Drejtorisë së Transportit e Trafikut Rrugor
- Nxitja e qytetarëve për të identifikuar vendet ku nevojat e ecjes mund të përmirësohen
- Angazhimi në shkëmbime ndërsektoriale të nivelit të lartë, ndërkombëtar e kombëtar
- Identifikimi i përparësive në fushën kërkimore
- Miratimi i objektivave dhe indikatorëve
- Bashkëpunimi mes drejtorive, me qëllim përcaktimin e mekanizmave të financimit në mbështetje të politikave të ecjes

Ecja si përparësi

POLITIKA 1

TIRANA I VLERËSON KËMBËSORËT DHE U JEP PËRPARËSI NEVOJAVE TË TYRE

në vendimmarrjen për transportin dhe planifikimin urban në përputhje me Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe Planin e Përgjithshëm Vendor "Tirana 2030", për një sistem transporti të zhvilluar e të aksesueshëm për të gjithë, që u mundëson banorëve lëvizjen në qytet e më gjerë në mënyrë të sigurt dhe të qëndrueshme.

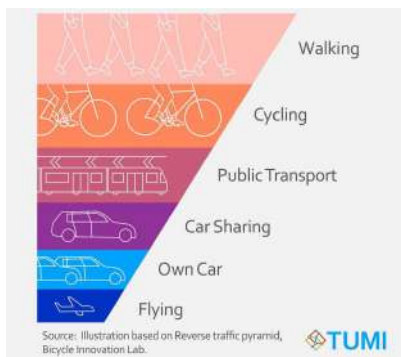
Objektivi: 80% e personave që jetojnë brenda 3 km nga qendra e qytetit të ecin një orë në ditë dhe ta shijojnë këtë përvojë.

Konteksti i politikës

Shumica e udhëtimeve të kryera në Tiranë bëhen me këmbë. Anketat tregojnë se deri në tre të katërtat e banorëve zgjedhin të ecin **“gjithmonë ose shumë shpesh”**, për të arritur në destinacionet e tyre.

Shkalla e aktivitetit të ecjes është disi befasuese, duke pasur parasysh vizibilitetin dhe përhapjen e makinave në hapësirën publike. Pas komunizmit, makinat u bënë simbol lirie. Ndoshta, kjo është arsyeja përse ritmi dhe shkalla e ndikimit të tyre është toleruar, pavarësisht kuadrit ligjor në kodin rregullor të Shqipërisë që i jep qartësisht përparësi këmbësorit. Kombinimi i transportit të orientuar drejt makinave (i nxitur nga zgjerimi i pakontrolluar urban) me problemet e privatizimit të tokës rezultuan në shtimin e mëvonshëm të trotuareve dhe në zënien e hapësirës për këmbësorët nga aktivitetet komerciale.

Piramida ideale e qarkullimit për politikën e lëvizshmërisë



Gratë ecin në më shumë se gjysmën e të gjitha destinacioneve të tyre në Tiranë (66%) dhe kanë më pak gjasa sesa burrat që të kenë qasje në makina. Por as burrat nuk mbeten pas, duke qenë se ecin pothuajse dy herë më shumë se gratë sa i takon kohëzgjatjes (87:44 minuta në ditë) [1]. Shëndeti personal dhe ajri i pastër janë stimuj të fortë, po aq sa fakti që ecja është falas dhe mënyra më e besueshme e transportit! Ky nivel i aktivitetit fizik jo vetëm që është në themel të sistemit të transportit të qëndrueshëm të qytetit, por e shpërblen komunitetin me shëndet të mirë fizik dhe mendor pavarësisht moshës, të ardhurave ose gjinisë.

MASAT

1

Koordinimi i fushatave komunikuese në nivel komuniteti për të promovuar të mirat që sjell shtimi i të ecurit. Identifikimi i "kampionëve të ndryshimit" për të popullarizuar masat e politikave të ecjes dhe nxitjen e vlerave të ecjes në rrethin profesional dhe mbarë komunitetin, në përputhje me Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm. Për të garantuar suksesin e kësaj fushate, është thelbësore mbështetja në rrjetet ekzistuese të komunitetit (qendrat komunitare, shkollat, OJQ-të).

2

Promovimi i nismave të ecjes për në shkollë dhe për në punë, që synojnë përmirësimin e aksesit për këmbësorët.



Policia Bashkiake është e pranishme në disa shkolla të Tiranës për të garantuar kalimin e sigurt të rrugës nga fëmijët. Burimi: Llogaria në Twitter e Kryebashkiakut

3

Ndërmarrja rregullisht e tureve të ecjes, të ideuara nga komuniteti, në parqe e natyrë (si p.sh. Mali i Dajtit e fshatrat përreth), si edhe në vendet private dhe publike të punës, qendra komunitare, ambiente sportive dhe argëtimi, qendra fetare, duke përfshirë edhe ekskursionet turistike me ecje.

4

Promovimi i aktiviteteve gjithëpërfshirëse që synojnë ndryshimin e sjelljes (p.sh. "Dita pa makina", ditët e veprimit kombëtar për qëndrueshmërinë, fushatat mjedisore, cilësia e ajrit, gasja "Vizioni Zero", Maratona e Tiranës).



Në bashkëpunim të ngushtë me Policinë e Shtetit, Bashkia mbikëqyri mbylljet e rrugëve dhe devijimin e transportit publik për të akomoduar më shumë se 2500 vrapues që morën pjesë në Maratonën e Tiranës 2022. Burimi: Ilogaria në Twitter e Kryebashkiakut

5

Zbatimi i mbylljeve të përhershme ose të përkohshme të rrjetit rrugor (për mjetet motorike) me qëllim përdorimin nga këmbësorët dhe për t'i ndihmuar qytetarët ta rikonceptojnë qytetin e tyre. Sigurohuni që të jetë miratuar një strategji komunikimi efektive, e cila tregon se si qarkullimi dhe transporti publik do të preken nga këto aktivitete.

6

Trajnimi i profesionistëve të shëndetësisë dhe ofruesve të tjerë të kujdesit shëndetësor rreth dobive të aktivitetit fizik në shëndet, për parandalimin dhe menaxhimin e sëmundjeve jo të transmetueshme, në shëndetin mendor, plakjen e shëndetshme, shëndetin dhe zhvillimin e fëmijëve dhe promovimin në shkallë të gjerë të shëndetit dhe mirëqenies së komunitetit. Përfshirja e qendrave shëndetësore dhe Institutit të Shëndetit Publik për të garantuar angazhimin në shumë plane (nga niveli vendor drejt atij qendror).

7

Promovimi i ecjes në grupet më pak aktive, siç janë vajzat, gratë, të moshuarit, komunitetet rurale, grupet vulnerabël ose të marginalizuara dhe personat me aftësi të kufizuara mendore dhe/ose fizike.





Reduktimi i rrezikut në rrugë

POLITIKA 2

TIRANA ANGAZHOHET PËR NJË POLITIKË "ZERO VDEKJE NË RRUGË"

në përfshirjen e mëtejshme të këmbësorëve, sipas zotimit të Ministrisë së Brendshme të Shqipërisë të vitit 2020. Kjo sjell krijimin e një rrjeti rrugor cilësor, të mirëmbajtur dhe të pëlqyer nga këmbësorët, në pajtueshmëri me vizionin e Tiranës me biçikleta.

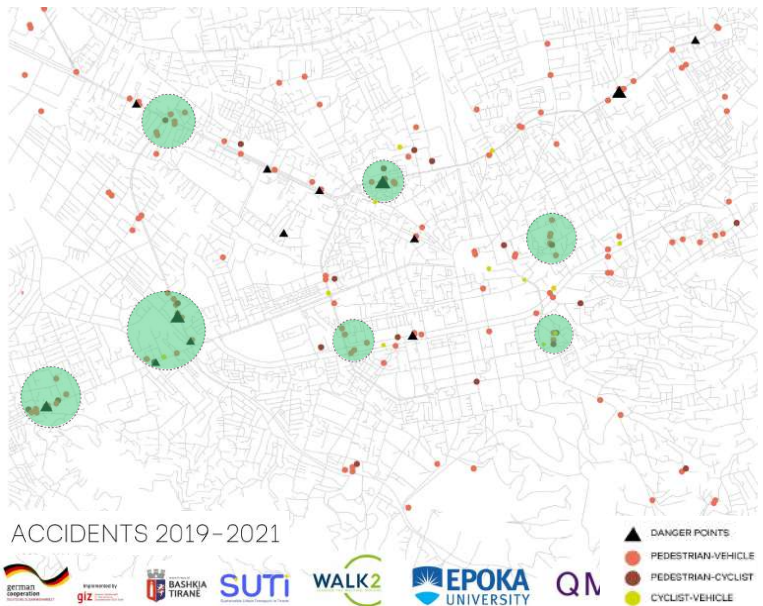
Objekti: Zero viktima në radhët e këmbësorëve dhe numri i këmbësorëve që ndihen të pasigurt nga makinat të ulet ndjeshëm nën 57% (deri në vitin 2030).

Konteksti i politikës

Siguria teksa ecin në rrugë përbën shqetësim për 57% të qytetarëve dhe kjo ndodh për një arsye të fortë — këmbësorët në Tiranë kanë dy herë më shumë gjasa të aksidentohen për vdekje nga makinat, krahasuar me shumicën e qyteteve të tjera evropiane [1].

Në fakt, aksidentet rrugore me pasoja fatale në Tiranë përbëjnë 50% të vdekjeve në rrugët në rang kombëtar çdo vit dhe për çdo fatalitet, përlllogaritet se ka 8 të lënduar të tjerë që nuk përfshihen në statistikat vjetore. [2].

Pikat e nxehta që përbëjnë rrezik për aksident përfshijnë arteriet kryesore ku janë më të larta shpejtësitë e qarkullimit rrugor dhe numri i automjeteve, siç janë Rruga e Kavajës, rruga "Dritan Hoxha", rruga "Teodor Keko", rruga "Asim Vokshi" dhe bulevardi "Gjergj Fishta"



Higher Vehicle Speeds Increase Likelihood of Pedestrians/Cyclists Dying in Collisions



Source: Cities Safer by Design (2015)
wri.org/publication/cities-safer-design

 WORLD RESOURCES INSTITUTE

Ky ilustrim nga Instituti i Burimeve Botërore (World Resources Institute, WRI) tregon se si rritja eksponenciale e shpejtësisë rrit shkallën e fataliteteve [3].

Përdoruesit e rrugëve të sigurta

Më pak se gjysma e drejtuesve të automjeteve në Tiranë raportojnë se ulin shpejtësinë ose i japin përparësi këmbësorëve — edhe në vijat e bardha [1].

Rrugë të sigurta

Një e katërta e këmbësorëve në Tiranë kërkojnë më shumë trotuare, ose trotuare më të gjera dhe që makinat e parkuara të hiqen nga infrastruktura për këmbësorët (rrugët e këmbësorëve dhe vijat e bardha) për të ulur riskun.

Automjete të sigurta

Prej vitit 2022, kufizuesit e shpejtësisë janë të detyrueshëm për të gjitha makinat e reja në BE. Ky softuer i ri njihet si sistemi inteligjent i asistencës për shpejtësinë (ISA).





Reagimi pas aksidentit

Sistemet ekzistuese të të dhënave për regjistrimin e aksidenteve nuk mbledhin gjithmonë të dhëna për këmbësorët në Tiranë dhe sistemi i shpërndarjes së të dhënave është i ndërlikuar për t'u kuptuar dhe përdorur.

MASAT

1

Specifikimi i një standardi minimal të performancës së sigurisë me tre yje ose më i lartë për këmbësorët, sipas standardeve të Programit Ndërkombëtar për Vlerësimin e Rrugëve (iRAP) të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSh). Standardi minimal i performancës së sigurisë duhet të jetë rezultat i bashkëpunimit të ngushtë të Drejtorisë së Transportit e Trafikut Rrugor dhe Drejtorisë së Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit të Bashkisë me Ministrinë e Brendshme.

Star Rating				
★	No sidewalk, No safe crossing, 60 km/h traffic	No cyclepath, No safe crossings, poor road surface, 70 km/h traffic	No motorcycle lane, undivided road, trees close to road, winding alignment, 90 km/h traffic	Undivided road with narrow centerline, trees close to road, winding alignment, 100 km/h traffic
★★★	Sidewalk present, pedestrian refuge, street lighting, 50 km/h traffic	On-road cycle lane, good road surface, street lighting, 60 km/h traffic	On-road motorcycle lane, undivided road, good road surface, >5m to any roadside hazards, 90 km/h traffic	Wide centerline separating oncoming vehicles, >5m to any roadside hazards, 100 km/h traffic
★★★★★	Sidewalk present, signalized crossing with refuge, street lighting, 40 km/h	Off-road dedicated cycle facility, raised platform crossing of major roads, street lighting	Dedicated separated motorcycle lane, central hatching, no roadside hazards, straight alignment, 80 km/h traffic	Safety barrier separating oncoming vehicles and protecting roadside hazards, straight alignment, 100 km/h traffic

* For details on the full model for all road users and more urban and rural examples see <https://www.iRAP.org/i3-star-or-better/what-is-star-rating>.

Source: Global Status Report on Road Safety 2018

Vlerësimi me yje për rrugët: çfarë e bën një rrugë të sigurt? Sistemi iRAP i vlerësimit me yje i OBSh-së mund të përdoret si bazë për të përcaktuar një standard minimal të performancës së sigurisë për rrugët tona

2

Përcaktimi i standardeve të projektimit në nivel vendor që marrin parasysh funksionin e rrugës dhe nevojat e këmbësorëve, si dhe për zona specifike (hapësirat vetëm për këmbësorë). Investimi në ngritjen e kapaciteteve dhe trajnimin e stafit të bashkisë, si edhe stafit të Drejtorisë së Punëve Publike, për garantimin e standardeve të projektimit dhe të japin sugjerime për përmirësimin e tyre.

3

Hulumtimi i risqeve ndaj këmbësorëve në të gjitha pikat e aksidenteve në 5 vitet e fundit, sidomos aty ku kanë ndodhur lëndime të rënda dhe fatale, dhe vendosja e objektivave të performancës për këmbësorët në bazë të rezultateve të hulumtimit, me parametra të matshëm e të qartë të karakteristikave të rrugës (p.sh. ndërtimi i trotuareve).

4

Sigurimi që të gjitha rrugëkalimet për këmbësorë të jenë të sigurt në kryqëzime dhe të disponueshme në çdo 90 metra. Kjo përfshin:

- Shtimin e sinjalistikës në zonat ku shpejtësia e specifikuar është mbi 30 km/orë me kohë minimale pritjeje, dhe përcaktimin e parametrin 1.4 m/sek për kalimin e rrugës;
- Shtimin e rampave për të lejuar kalimin e sigurt të karrigeve me rrota dhe të karrocave të fëmijëve;
- Ngritjen në nivel të rrugëkalimit me vija të bardha për uljen e shpejtësisë së qarkullimit me 10%;
- Vendosjen e ishujve të trafikut me gjerësi minimale 1.5 m si masë mbrojtëse për këmbësorët në rrugët me qarkullim të lartë, me katër ose më shumë korsi dhe që nuk mund të kalohen vazhdimisht;
- Shmangien e ndërtimit të nënkalimeve ose mbikalimeve për këmbësorët.

5

Auditim lëvizshmërie për këmbësorët gjatë ditës dhe pasi errësohet, për të identifikuar problematikat për sigurinë e këmbësorit dhe përcaktimi i fushave për përmirësim (për shembull, ndriçim më i fortë ose vijëzim më i qartë). Për të rritur ndërgjegjësimin, përfshini komunitetin dhe shkollat në auditet e sigurisë për këmbësorët. Auditet të jenë periodike dhe të mundësojnë ndryshimin e rekomandimeve sipas praktikave më të mira bashkëkohore.



Aplikacioni Walkability është një program falas për projektimin hartografik me përfshirjen e komunitetit, i zhvilluar nga fondacioni Walk21. Ai u mundëson njerëzve të kryejnë kontrolle për problematikat e këmbësorëve dhe të raportojnë përvojat pozitive dhe negative. Aplikacioni është një instrument efektiv që u mundëson këmbësorëve të çdo moshe, gjinie dhe aftësie të ndajnë përvojat e tyre të të ecurit

6

Reduktimi i shpejtësisë në 30 km/orë në të gjitha lagjet më të pulluara dhe nën 40 kilometra/orë në zonat e tjera urbane. Ndërkohë që për shumë rrugë në Tiranë kufiri i përcaktuar është 40 km/orë, shpejtësia e automjeteve përbën 30% të problematikave të raportuara të ecjes. Ngritja e infrastrukturës vetërregulluese dhe rritja e kontrolleve (të automatizuara) të shpejtësisë do bëjnë që shpejtësia të ulet në mënyrë të qëndrueshme.

Reduktimi i numrit të korsive të automjeteve, kufizimi i mundësive të parkimit në rrugë dhe organizimi e planifikimi i vendparkimeve publike. Në zonat afër dyqaneve, shkollave ose destinacioneve të tjera të komunitetit e hapësira grumbullimi, të shqyrtohet konvertimi në hapësira pedonale. Për këtë mund të merret shembull suksesi i transformimit të "hapësirave boshe" në sheshin "Skënderbej", Pedonale dhe Pazarin e Ri, për t'u dhënë tregtarëve më shumë hapësirë për të ushtruar veprimtarinë e tyre.



"Rrugët për fëmijët" është një projekt i zbatuar nga Qendra Marrëdhënie, i cili redukton karrexhatën dhe mbyll disa pjesë të rrugëve përreth shkollave për të përmirësuar sigurinë e këmbësorëve dhe për të shtuar hapësirat e trotuareve. Burimi: Llogaria në Twitter e Qendrës Marrëdhënia

8

Ndryshimi i sjelljes së shoferëve për reduktimin e shpejtësisë dhe mospërdorimin e celularëve. 51% e banorëve raportojnë se nuk respektohen nga drejtuesit e automjeteve gjatë lëvizjes me këmbë. Policia Bashkiake dhe Policia e Shtetit duhet të monitorojnë rrugët përreth shkollave, t'u vendosin gjoba shoferëve që nuk u japin përparësi këmbësorëve në vijat e bardha dhe të largojnë nga rrugët e këmbësorëve makinat e parkuara në mënyrë të paligjshme.

9

Zgjerimi i trotuareve në përgjigje të kërkesës së 48% të banorëve, të cilët duan më tepër hapësirë dhe në përputhje me Kodin Rrugor (që u jep përparësi këmbësorëve). Shembujt në rrugën "Ibrahim Rugova", Rrugën e Durrësit dhe rrugën "Sami Frashëri" tregojnë suksesin e këtyre ndërhyrjeve.

- Ndërtimi i trotuareve minimalisht 2 m të gjera në zonat me trafik të ulët këmbësorësh dhe 4 m të gjera në zonat me trafik të lartë. Përdorni tulla, pllaka betoni dhe beton ose asfalt, në mënyrë që trotualet të kalohen me lehtësi nga karriget me rrota ose karrocet.
- Garantimi i 2 – 3 m trotuar të lirë në të gjitha rastet, duke përfshirë zonat ku gjenden shitës rruge, kafene në trotuare ose objekte publike rrugore.
- Vendosja e bordurave dhe hapësirave të gjelbëruara ose piketave për të krijuar një barrierë ndërmjet njerëzve në trotuare dhe automjeteve në lëvizje ose të parkuara. Bordurat të jenë deri pranë vijave të bardha për të shkurtuar distancën e kalimit dhe parandaluar bllokimin e tyre nga makinat.

10

Vendosja e piketave pranë trotuareve për të mbrojtur njerëzit nga makinat e parkuara si përgjigje ndaj 68% të banorëve të cilët shprehen se makinat e parkuara në mënyrë të paligjshme pengojnë ecjen dhe Policia Bashkiake të marrë masa vazhdimisht ndaj parkimit të paligjshëm. (Nga llogaritja e përafërt, rezulton se nevojiten 1000 piketa të reja çdo vit për të mbrojtur hapësirat për këmbësorët nga bllokimet në Njësitë Administrative 3 dhe 4). Drejtoria e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit dhe Drejtoria e Transportit e Trafikut Rrugor e Bashkisë duhet të punojnë ngushtësisht me drejtori të ndryshme të punëve publike për të vlerësuar nevojat për vendosjen e piketave.

11

Rikonstruktimi i më shumë trotuareve në përgjigje të kërkesës së 52% të banorëve që duan përmirësimin e gjendjes së trotuareve ekzistuese. Përmirësimet, si p.sh. te "Rruga e Kavajës", rruga "Ndre Mjeda" dhe rruga "Dritan Hoxha" duhet të replikohen në më shumë vende. Gjithashtu, çdo vit nevojiten 25 km rrugë të reja për këmbësorët, për të lidhur destinacionet që përshkohen më së shumti me këmbë, veçanërisht trotuaret e reja në Njësinë Administrative Nr. 5.

12

Promovimi dhe rritja e nivelit të monitorimit të ajrit dhe zhurmave në zonat dhe lagjet me risk dhe përparësi të lartë (zonat me ndotje të lartë akustike dhe me ndotje të lartë të ajrit). Monitorimi i ajrit dhe zhurmave mund të kryhet së bashku me drejtuesit e komunitetit dhe të shkollave, në bashkëpunim me organizatat e shëndetit publik.



Kombinimi i piketave të lëvizshme dhe prej guri mbrojnë hyrjen e zonës për këmbësorë në Pazarin e Ri. Ato lejojnë hyrjen e këmbësorëve e çiklistëve, biçikletave me koshe e karrocave dhe pengojnë hyrjen e makinave.

Sigurimi i aksesueshmërisë dhe komoditetit

POLITIKA 3

TIRANA ANGAZHOHET TË JETË NJË QYTET I CILI OFRON AKSES TË BARABARTË

dhe komoditet për popullsinë e larmishme të tij, pavarësisht aftësive, gjendjes fizike, moshës ose gjinisë, në përputhje me Planin e Veprimit për Tiranën e Gjelbër.

Objektivi: Shumica e qytetarëve të shprehen se ecja në Tiranë është një përvojë e këndshme.



Konteksti i politikës

Tirana është një qytet kompakt. 80% e popullsisë urbane jeton brenda një rrezeje prej 3 km nga qendra e qytetit (ecje 20-minutëshe, e kombinuar me transport publik). Megjithatë, ndërprerjet në vazhdimësinë dhe rregullsinë e aksesit inkurajojnë më shumë se gjysmën e udhëtimeve me makinë (52%) edhe për distanca më të vogla se 2 km (ecje 25-minutëshe).

Rrugët për në shkollë po përshkohen gjithnjë e më shumë me automjet sesa me këmbë. Në unazën e madhe, 61% e udhëtimeve për në shkollë bëhen me këmbë, në unazën e mesme kjo shifër është 44%, ndërsa në qendër të qytetit vetëm 40%. Mbrojtja e "rrugëve të shkollave" është thelbësore për të ruajtur mënyrën e lëvizjes dhe për t'i mbajtur të rinjtë në lëvizje.

Më shumë se gjysma e banorëve sugjerojnë se ndriçimi më i mirë, rrugët më të gjera për këmbësorët, shtimi i pemëve dhe reduktimi i pengesave do të inkurajonte të mos përdorin automjete. Këto problematika janë më të prekshme nga gratë, pavarësisht se burrat ecin më shumë sesa gratë çdo ditë.

Vetëm 1 në 10 rrugë në Shqipëri e përmbush standardin minimal për këmbësorët, që është sa gjysma e mesatares evropiane (11.4% kundrejt 28%) [4]. Minimumi thelbësor përfshin hapësirën e mjaftueshme për të ecur, vendkalime të sigurt dhe shpejtësi të përshtatshme të qarkullimit. Megjithëse situata në Tiranë është përmirësuar, kryeqyteti duhet të investojë më shumë për të ulur pabarazinë që përjetojnë këmbësorët, krahasuar me qytete të tjera evropiane.

Zonat pa makina, shtimi i gjelbërimit dhe i vendeve të çlodhjes do t'i nxitin njerëzit në Tiranë të lëvizin me këmbë. 37% e qytetarëve kërkojnë gjithashtu shtimin e stolave dhe të pemëve në rrugë.

MASAT

1

Projektimi i lagjeve lehtësisht të aksesueshme, të përshkueshme në këmbë dhe me pak trafik, me akses në терминалет e transportit publik, dyqane, shërbime, hapësira të gjelbra dhe struktura arsimore, të cilat përmbushin kërkesat e përditshmërisë për gjinitë (siç janë kryerja e disa punëve në një udhëtim të vetëm) dhe ecja ose përdorimi i transportit publik për të kryer punë shtëpie (punë të papaguar) ose për të kaluar kohën e lirë.

2

Promovimi i "komuniteteve policentrike kompakte" përmes zhvillimit urban me përdorim miks, shërbimeve të decentralizuara dhe shërbimeve gjithëpërfshirëse të transportit, për të mundësuar kombinimin efikas të udhëtimeve për në punë, për qëllime familjare, përkujdesje dhe për psonisje. Përfshini hapësirat publike, si p.sh. sheshet e sapokrijuara "Mozaiku" dhe "Bukureshti" dhe zgjeroni programin e rrugëve të shkollave nisur nga suksesi në rr. "Pjetër Bodgani".

3

Garantimi i një rrjet rrugor miqësor ndaj ecjes ku gjatësia mesatare e bllokut urban të jetë nga 100 deri në 150 metra. Krijimi i një Task-Force që përbëhet nga përfaqësues të Drejtorisë së Përgjithshme të Planifikimit të Territorit dhe Drejtorisë së Transportit e Trafikut Rrugor për të mundësuar diskutime, vlerësime dhe sugjerime që promovojnë transportin multimodal. Ky ekip do të vazhdojë t'u mundësojë drejtorive bashkëpunimin dhe identifikimin e zonave me aksesueshmëri të ulët që mund të përfitojnë nga iniciativat për transportin multimodal (p.sh. shtimi i stacioneve të autobusëve, përmirësimi i trotuareve).

4

Vendosja e strehimit social në mënyrë strategjike, jo më shumë se 500 m larg stacioneve.

5

Ofrimi i shërbimeve të transportit me kohë pritjeje nën 10 minuta edhe jashtë orareve të pikut, si dhe sinjalistikë në kohë reale dhe stacione autobusi të aksesueshëm e me cilësi.

6

Ofrimi i ndriçimit publik me llamba LED, (siç është bërë tashmë në rrugën "Hoxha Tahsin", rrugën "Bardhyl" dhe rrugën "Luigj Gurakuqi") në të gjitha rrugët, në hapësirat publike dhe përreth stacioneve të autobusëve në distanca të rregullta (p.sh. 25 luks për zonat tregtare si rruga "Myslym Shyri"; 30 – 40 luks për zonat e tjera dhe shtylla ndriçimi çdo 9 metra).



Bashkia zëvendësoi ndriçimin inkandeshent me llamba LED në shumë rrugë, duke përfshirë rrugën Bardhyl të treguar më lart

Vendosja e stolave dhe strehave në distanca të rregullta përgjatë rrugës, për të përmirësuar komoditetin e këmbësorëve dhe për të ofruar hapësira për socializim e çlodhje. Suksesi i rrugës "Petro Marko" dhe rrugës "Shyqyri Bërxolli" mund të replikohet në zona të tjera.

(63% e banorëve kërkojnë shtimin e stolave në rrugë dhe 62% e banorëve kërkojnë shtimin e pemëve anash rrugëve që t'u ofrojnë hije gjatë ecjes).

Duke zgjeruar skemën e dhurimit të pemëve dhe stolave për parqe dhe zona rekreative, banorët dhe sipërmarrjet do të mund të sigurojnë stola dhe streha aty ku janë të nevojshme. Si shembull i shkallës së investimit të kërkuar, një studim identifikoi se nevojiten 100 stola dhe pemë për t'i nxitur njerëzit të pushojnë dhe të shijojnë më shumë qytetin, sidomos në Njësitë Administrative Nr. 5 dhe 6.



Punëtorët e mirëmbajtjes duke vendosur një stol nën hije të pemës. Burimi: Llogaria e Twitter-it të Punëtorëve të Qytetit

Vendosja e sinjalistikës me emrat e rrugëve dhe ndërtesave për orientim dhe krijimi i shenjave të tjera për të mbështetur eksplorimin dhe zbulimin e rrugëve nëpërmjet ecjes, duke përfshirë lidhjet me transportin publik.



Ndërtimi i kapaciteteve që garantojnë benefite të matshme për këmbësorët

POLITIKA 4

TIRANA ANGAZHOHET TË VAZHDOJË PUNËN NË PARTNERITET

me universitetet vendase dhe ekspertët ndërkombëtarë, për të zhvilluar aftësitë dhe ekspertizën e duhur në ekipet e transportit, planifikimit dhe ofrimit të shërbimeve, në mënyrë që kjo politikë për promovimin e ecjes të jetë efektive dhe me impakt.

Objekti: Të zhvillohen aftësitë për zbatimin me efikasitetin të politikës për promovimin e ecjes dhe të matet ndikimi i saj.

Konteksti i politikës

Këmbësorët e Tiranës kanë këto pritshmëri për ecjen:

- Një hapësirë ecjeje e dedikuar, pa pengesa dhe e pandërprerë, me cilësi të njëjtë, të pastër dhe të mirëmbajtur, përgjatë gjithë itinerarit;
- Rugëkalime të sigurta për këmbësorët, me kohëzgjatje të volitshme të kalimit dhe të pritjes;
- Zona ndenje e çlodhjeje, të ndriçuara, me rampa të pjerrëta, streha për t'u mbrojtur nga kushtet atmosferike dhe infrastrukturë të gjelbër për të përmirësuar rehatinë, të mbrojtura nga krimi e trafiku dhe lehtësisht të përshkueshme.

Administrata e Bashkisë ka disa drejtori që trajtojnë problematikat e këmbësorëve, të cilat duhet të punojnë së bashku për të ofruar vazhdimisht një nivel cilësor të shërbimit. Zinxhiri i shërbimeve përbëhet nga Drejtoria e Planifikimit Urban dhe Zhvillimit të Territorit, Drejtoria e Transportit e Trafikut Rugor si dhe disa drejtori të tjera të punëve publike, të përfshira në vlerësimin e projekteve dhe impaktin e tyre.

Rezulton se çdo vit, qytetarët dorëzojnë mbi 8000 kërkesa pranë drejtorive të ndryshme, dhe bazuar në përvojën e tyre të ecjes, kërkojnë përmirësime të ndryshme. 80% e qytetarëve dëshirojnë më shumë zona pa makina, me gjelbërim dhe vende çlodhjeje që të mund të shijojnë edhe më shumë ecjen nëpër Tiranë.



MASAT

1

Mbështetja e "Ekspertin për Promovimin e Ecjes" pranë Drejtorisë së Transportit e Trafikut Rrugor dhe shtimi i stafit ose krijimi i një skuadre për infrastrukturën e këmbësorëve dhe përdoruesve të biçikletave pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Mirëmbajtjes — Rrugë, Ndriçim, Sinjalistikë (DPN2), për të përshpejtuar zbatimin. T'u ofrohet drejtorive të ndryshme mundësi për të diskutuar, shkëmbyer ekspertizën dhe për të promovuar bashkëpunimin.



"Tirana City Talks" është një iniciativë e Bashkisë, ku profesionistë dhe akademikë diskutojnë për tema të rëndësishme të planifikimit urban dhe arkitekturës në Shqipëri. Këto panele krijojnë kanale komunikimi ndërmjet departamenteve, për të nxitur ndërveprimin dhe lehtësuar diskutimet e shkëmbimin e njohurive ndërmjet drejtorive të ndryshme.

2

Nxitja e qytetarëve për të identifikuar vendet ku nevojat e ecjes mund të përmirësohen. Të analizohen të dhënat sipas moshës, gjinisë dhe aftësive, në të gjitha vendndodhjet gjeografike.

3

Angazhimi në shkëmbime ndërsektoriale të nivelit të lartë, ndërkombëtar e kombëtar (për transportin, planifikimin urban, shëndetësinë, kujdesin social, arsimin, turizmin, si dhe sportet e veprimtaritë rekreative, që përfshijnë qeverinë, OJQ-të dhe komunitetin) si është bërë në Konferencën Walk21 në Dublin, 2022 dhe në Forumin FABER në Tiranë, në vitin 2022 e 2023, për të mbështetur zhvillimin, zbatimin dhe monitorimin e masave të politikave për promovimin e ecjes.



Inkurajimi i pjesëmarrjes së stafit në shkëmbimet shumëpalëshe. Në këtë fotografi shihni Nënkrjetaren e Bashkisë, Znj. Anuela Ristani, duke folur në Konferencën Walk21 për masat e përshtatshme për këmbësorët, të ndërmarra nga Bashkia

4

Identifikimi i përparësive në fushën kërkimore, me qëllim përmirësimin e bazës së të dhënave të bazuara në prova dhe ofrimin e informacionit për planifikimin dhe zbatimin e masave të politikës për promovimin e ecjes. Drejtoria e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, si edhe Drejtoria e Transportit e Trafikut Rrugor, duhet të bashkëpunojnë me institucionet e arsimit të lartë (Fakulteti i Arkitekturës dhe Inxhinierisë së Ndërtimit i Universitetit Politeknik të Tiranës, Fakulteti i Shkencave Sociale i Universitetit të Tiranës, Universiteti Bujqësor i Tiranës dhe universitetet private) dhe të identifikojnë së bashku përparësitë në fushën e kërkimit.

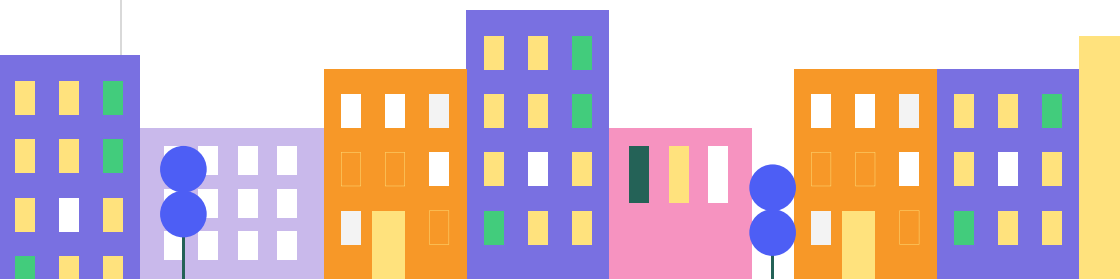
5

Miratimi i objektivave dhe indikatorëve, ku përfshihen: aktiviteti i ecjes (minutat e ecjes); risqet ndaj ecjes (fatalitetet dhe lëndimet për shkak të mungesës së sigurisë rrugore); aksesueshmëria (pika cilësore të ofrimit të shërbimeve në basene 500 m); cilësia e ecjes (trotare cilësore, rrugëkalime të sigurt dhe shpejtësi të përshtatshme); këmbësorë të kënaqur (raportim të gjeoreferencuar).

Këta tregues mund të përdoren për të matur ndikimin e masave në kuadër të politikave për promovimin e ecjes dhe për të nxitur institucionet akademike të vlerësojnë efikasitetin dhe ndikimin e këtyre politikave.

6

Bashkëpunimi mes drejtorive, me qëllim përcaktimin e mekanizmave të financimit në mbështetje të politikave të ecjes (p.sh.: 10% e buxhetit vjetor të transportit të dedikohet për infrastrukturën e rrjetit rrugor për këmbësorët; 10% e buxhetit vjetor vendor të shëndetësisë për angazhimin e komunitetit në aktivitete të ecjes; financimi i një lotarie kombëtare për aktivitetin fizik; dhe përdorimi i "financimeve të projekteve me ndikim social"). Institucionet e interesuara (ndër të tjera) janë: Drejtoria e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit e Bashkisë, Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike e Bashkisë, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit, Ministria e Arsimit dhe Sporteve (për të përmendur disa prej tyre).





MASA	PRIORITETI
Koordinimi i fushatave komunikuese në nivel komuniteti	Afatshkurtër
Promovimi i nismave të ecjes për në shkollë dhe për në punë	Afatshkurtër
Ndërmarrja rregullisht e tureve të ecjes, të ideuara nga komuniteti	Afatshkurtër
Promovimi i aktiviteteve gjithëpërfshirëse që synon ndryshimin e sjelljes	Afatshkurtër
Zbatimi i mbylljeve të përhershme ose të përkohshme të rrjetit rrugor	Afatshkurtër
Trajnimi i profesionistëve të shëndetësisë dhe ofruesve të tjerë të kujdesit shëndetësor rreth dobive të aktivitetit fizik në shëndet	Afatgjatë
Promovimi i ecjes në grupet më pak aktive	Afatmesëm

Ecja si përparësi

STRUKTURAT DREJTUESE

Rrjetet e komunitetit (qendrat komunitare, shkollat, OJQ-të), Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit (DPPZHT)

Drejtori të ndryshme të bashkisë, Policia Bashkiake

Vende pune private dhe publike, qendra komunitare, ambiente argëtimi dhe sportive, qendrat fetare, si edhe ekskursionet turistike me ecje

Drejtori të ndryshme të bashkisë, Policia Bashkiake

Drejtori të ndryshme të bashkisë, Policia Bashkiake

Qendrat shëndetësore vendore, Instituti i Shëndetit Publik

Qendrat shëndetësore vendore, Instituti i Shëndetit Publik, drejtori të ndryshme të bashkisë

MASA	PRIORITETI
Specifikimi i një standardi minimal të performancës së sigurisë	Afatgjatë
Përcaktimi i standardeve të projektimit në nivel vendor	Afatmesëm
Hulumtimi i risqeve ndaj këmbësorëve në të gjitha pikat e aksidenteve	Afatmesëm
Sigurimi që të gjitha rrugëkalimet për këmbësorë të jenë të sigurta në kryqëzime dhe të disponueshme në çdo 90 metra	Afatgjatë
Auditim lëvizshmërie për këmbësorët gjatë ditës dhe pasi errësohet	Afatshkurtër
Reduktimi i shpejtësisë	Afatmesëm
Reduktimi i numrit të korsive të automjeteve	Afatmesëm
Ndryshimi i sjelljes së shoferëve për reduktimin e shpejtësisë dhe mospërdorimin e celularëve	Afatshkurtër
Zgjerimi i trotuareve	Afatmesëm
Vendosja e piketave pranë trotuareve për të mbrojtur njerëzit nga makinat e parkuara	Afatshkurtër
Rikonstruktimi i më shumë trotuareve	Afatmesëm
Promovimi dhe rritja e nivelit të monitorimit të ajrit dhe zhurmave	Afatmesëm

Reduktimi i rrezikut në rrugë

STRUKTURAT DREJTUESE

Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor (DTTRR), DPPZHT, Ministria e Punëve të Brendshme

Drejtoritë e punëve publike, DPPZHT

DTTRR, Policia Bashkiake, Policia e Shtetit

DTTRR, DPPZHT

DTTRR, DPPZHT, qendrat komunitare, shkollat

DTTRR, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

DTTRR, DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

Policia Bashkiake

DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

DTTRR, DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

Drejtuesit e komunitetit, shkollat, Instituti i Shëndetit Publik, organizatat jofitimprurëse

MASA	PRIORITETI
Projektimi i lagjeve lehtësisht të aksesueshme, të përshkueshme në këmbë dhe me pak trafik	Afatgjatë
Promovimi i "komuniteteve policentrike kompakte"	Afatgjatë
Garantimi i një rrjet rrugor miqësor ndaj ecjes	Afatmesëm
Vendosja e strehimit social në mënyrë strategjike	Afatgjatë
Ofrimi i shërbimeve të transportit me kohë pritjeje nën 10 minuta	Afatmesëm
Ofrimi i ndriçimit publik me llamba LED	Afatmesëm
Vendosja e stolave dhe strehave	Afatshkurtër
Vendosja e sinjalistikës me emrat e rrugëve dhe ndërtesave	Afatshkurtër

Sigurimi i aksesueshmërisë dhe komoditetit

STRUKTURAT DREJTUESE

Bashkëpunim institucional shumënivelësh (pushteti qendror dhe vendor)

Bashkëpunim institucional shumënivelësh

Bashkëpunim institucional shumënivelësh

Drejtori të ndryshme përgjegjëse për planifikimin, transportin, punët publike dhe strehimin social, Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe Autoriteti Kombëtar i Strehimit

DTTRR

DTTRR, DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

DPPZHT, drejtoritë e ndryshme të punëve publike

MASA	PRIORITETI
Mbështetja e "Ekspertin për Promovimin e Ecjes"	Afatmesëm
Nxitja e qytetarëve për të identifikuar vendet ku nevojat e ecjes mund të përmirësohen	Afatshkurtër
Angazhimi në shkëmbime ndërsektoriale të nivelit të lartë, ndërkombëtar e kombëtar	Afatmesëm
Miratimi i objektivave dhe indikatorëve	Afatmesëm
Identifikimi i përparësive në fushën kërkimore	Afatgjatë
Bashkëpunimi mes drejtorive, me qëllim përcaktimin e mekanizmave të financimit në mbështetje të politikave të ecjes	Afatgjatë

**Ndërtimi i kapaciteteve që
garantojnë benefite të
matshme për këmbësorët**

STRUKTURAT DREJTUESE

DTTRR, DPSHTRR

DPPZHT

Drejtori të ndryshme të bashkisë

Drejtori të ndryshme të bashkisë

Drejtori të ndryshme të bashkisë, shkollat, OJQ-të

Bashkëpunim shumënivelësh, drejtori të ndryshme përgjegjëse për planifikimin, transportin, punët publike dhe strehimin social, Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe Enti Kombëtar i Banesave

Referencat

- [1] IPSOS, “Attitudes and Perceptions of Tirana residents towards different modes of Transport,” 2020.
- [2] Global Road Safety Facility, “Road Safety Country Profile for Albania.” <https://www.roadsafetyfacility.org/country/albania>.
- [3] “The Need for Safe Speeds: 4 Surprising Ways Slower Driving Creates Better Cities |,” TheCityFix, May 09, 2017. <https://thecityfix.com/blog/the-need-for-safe-speeds-4-surprising-ways-slower-driving-creates-better-cities-anna-bray-sharpin-subha-ranjan-banerjee-claudia-adriazola-steil-ben-welle/> (accessed Apr. 03, 2023).
- [4] The SENSoR Project, “Star Rating Roads for Safety: Results for Consultation with Stakeholders,” 2014.

“Walking Tirana” është përgatitur nga fondacioni Walk21, me mbështetjen e projektit “Sustainable Urban Transport in Tirana” GIZ dhe me kontributin e Task-Forcës së Ecjes.

“Tirana Ecën” është përkthimi në shqip i dokumentit të politikave “Walking Tirana”, i cili u publikua në maj 2023. Alba Global Group Shpk është përgjegjëse për përkthimin dhe redaktimin e materialit nga anglishtja.

Për më shumë informacione, skanoni kodin QR.







Implemented by
giz Technische Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit GmbH

