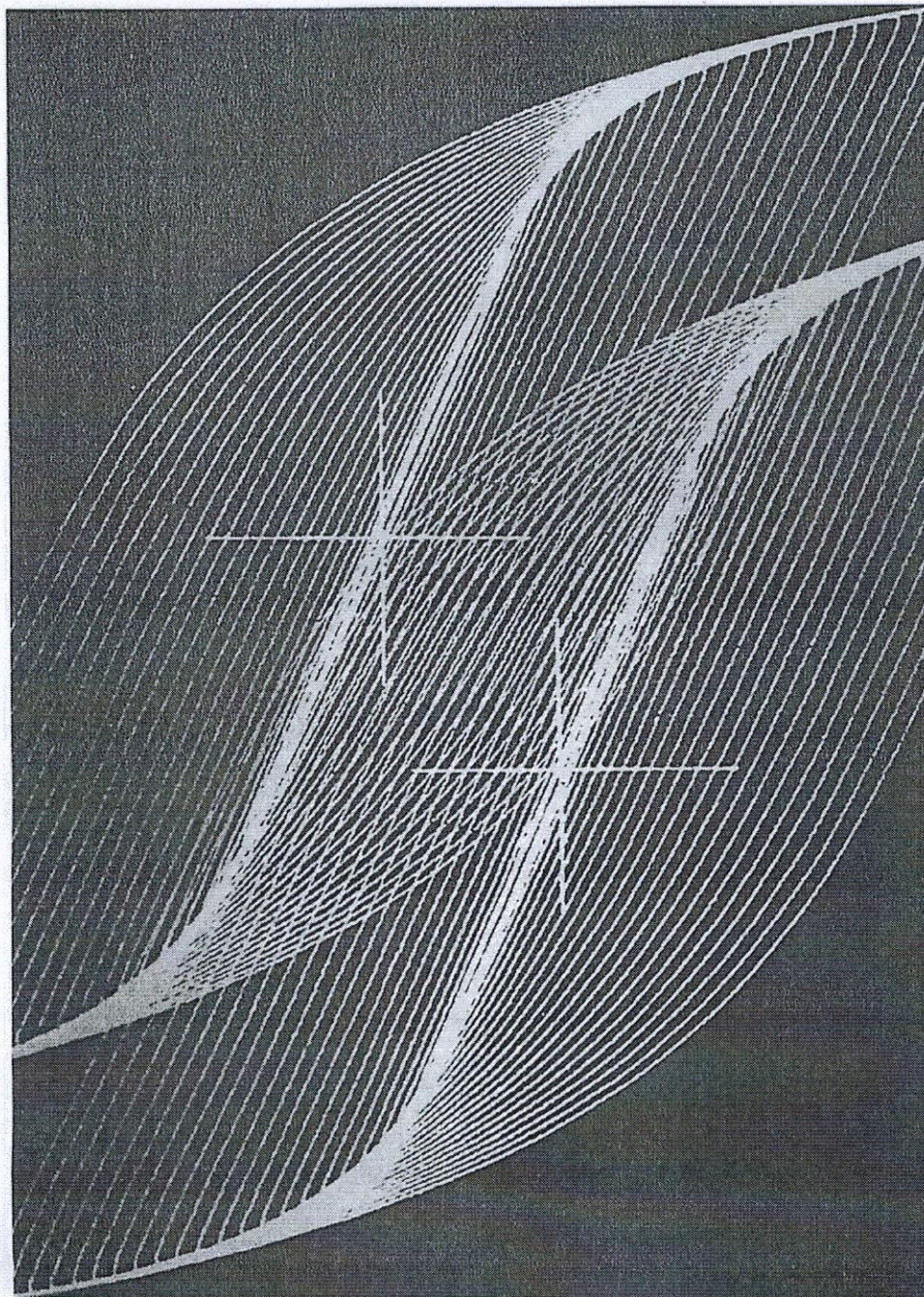


UNIVERSITETI POLITEKNIK I TIRANES
POLYTECHNIC UNIVERSITY OF TIRANA

BULETINI I SHKENCAVE TEKNIKE
BULLETIN OF TECHNICAL SCIENCES



Nr. 1

TIRANË 2007

PËRMIRËSIMI I KUSHTEVE TË JETESËS NË TIRANË: ULJE E DENDËSISË SË BANORËVE APO TRAFIKUT TË AUTOMJETEVE?

Dorina POJANI*

ABSTRACT

IMPROVING THE QUALITY OF LIFE IN TIRANA: REDUCING RESIDENTIAL DENSITY VERSUS REDUCING CAR TRAFFIC

Much of the public debate related to Tirana's urban problems focuses on how fast the city ought to grow, and how dense it should be. The author takes the position that the quality of residential neighborhoods rather than their density is critical for improved quality of life in Tirana. The first part of this article discusses the advantages of dense neighborhoods pointing out urban problems in countries where society favors low densities. The second part of the article discusses the upgrading of residential neighborhood that has taken place in recent years in Tirana. Such upgrading, although very positive for the city, does not necessarily include traffic calming measures. The third part of this article talks about traffic calming schemes in residential neighborhoods of other countries and argues about their applicability in the case of Tirana.

QËLLIMI

Shumica e debateve publike mbi problemet urbane të Tiranës përqëndrohen në shpejtësinë e rritjes së qytetit dhe dendësinë e tepërt të tij. Autorja argumenton se elementi kritik i kushteve të jetesës në Tiranë është cilësia e lagjeve të banimit dhe jo dendësia e tyre. Në pjesën e parë të këtij artikulli diskutohen avantazhet e dendësisë së banimit duke nënvizuar problemet urbane në vendet ku popullsia parapëlqen dendësitë e ulta. Në pjesën e dytë të artikullit përshkruhet rehabilitimi i lagjeve të banimit që është kryer vitet e fundit në Tiranë. Punimet e rehabilitimit të lagjeve të banimit, ndonëse shumë pozitive për Tiranën, nuk përfshijnë pothuajse asnjë masë për kufizimin e trafikut. Në pjesën e tretë të artikullit flitet për skemat e kufizimit të trafikut në lagjet e banimit të vendeve të tjera dhe diskutohet mundësia e aplikimit të tyre në qytetin e Tiranës.

1. Hyrje

Shumica e debateve publike mbi problemet urbane të Tiranës përqëndrohen në shpejtësinë e rritjes së qytetit dhe dendësinë e tepërt të tij. Ndërkohë që Tirana vazhdon të tërheqë njerëz nga e gjithë Shqipëria, rritja e dendësisë së lagjeve të banimit shihet me shqetësim nga banorët e Tiranës, si dhe nga urbanistët. Banorët ekzistues ankohen sepse më shumë të ardhur në lagjet e tyre do të thotë më pak ujë, më pak drita, më pak energji elektrike, më shumë trafik dhe më shumë ndotje.

Në pjesën e parë të këtij artikulli argumentohet se elementi kritik i kushteve të jetesës në Tiranë është cilësia e lagjeve të banimit dhe jo dendësia e tyre. Dendësia ushtron në të vërtetë një faktor pozitiv në rritjen e qytetit. Autorja diskuton avantazhet e lagjeve të dendura duke nënvizuar problemet urbane në vendet ku popullsia parapëlqen jetesën në dendësi të ulta.

Në pjesën e dytë të artikullit përshkruhet rehabilitimi i lagjeve të banimit që është kryer vitet e fundit në Tiranë. Punimet e rehabilitimit të lagjeve të banimit kanë qenë më se të mirëpritura. Lulishtet, parqet, dhe pajisjet për këmbësorët kontribuojnë në zhvillimin e qëndrueshëm, mirëqenjen e individëve, dhe formën fizike e mendore të qytetarëve.

* Master në urbanistikë, Kandidate për gradën Doktor i Shkencave në urbanistikë, Fakulteti Inxhinierisë Ndërtimit, UP Tiranë
Email: dorinapojani@hotmail.com

Gjithashtu, ato ndihmojnë në promovimin e barazisë në fusha të rëndësishme të jetës në qytet. Gjelbërimi në qytet ndihmon në cilësinë e mjedisit duke filtruar ndotësit e ajrit, duke zbutur efektin e mbinxehjes urbane, dhe duke përmirësuar cilësinë e ujit. Por, gjatë punimeve të rehabilitimit nuk është marrë pothuajse asnjë masë për kufizimin e trafikut në lagjet e banimit. Përkundrazi, qarkullimi i automjeteve në brendësi të lagjeve është lehtësuar duke zgjeruar rrugët dhe ngushtuar trotuaret.

Në pjesën e tretë të artikullit do të flitet për skemat e kufizimit të trafikut në lagjet e banimit të vendeve të tjera dhe do të diskutohet mundësia e aplikimit të tyre në qytetin e Tiranës. Masat për kufizimin e trafikut në lagjet e banimit nisën në vitet '60 në Evropën Veriore, të nxitura nga sukcesi i kufizimeve të trafikut në qendrat e qyteteve. Kufizimi i trafikut në rrugët dytësore, rezidenciale, është një mjet mbrojtës ndaj aksidenteve automobilistike, ndotjes së ajrit dhe zhurmës. Gjithashtu, ai shërben për t'i'u kthyer banorëve hapësirat publike të gllabëruara nga automjetet.

2. Avantazhet e dendësisë së banimit

Jetesa në dendësi të ulta në periferitë e qyteve i ka rrënjët në aspiratat kulturore të popujve të ndryshëm. Tendenca moderne ndaj shpërhapjes urbane nisi në Amerikën e Veriut pas Luftës së Dytë Botërore. Nocioni i kthimit drejt jetesës “rurale”, më pranë natyrës, është i rëndësishëm veçanërisht për kulturën anglo-saksone. Në Amerikën e Veriut, i cili është vendi më i periferizuar në botë, përdorimi intensiv i automjeteve në jetën e përditshme ka qenë njëkohësisht shkak dhe pasojë e shpërhapjes urbane. Vetë politikat urbane në Shtetet e Bashkuara e nxitën këtë lloj zhvillimi. Pothuaj të gjithë mjetet urbanistike në SHBA kanë për qëllim të kufizojnë dendësinë me një mënyrë a një tjetër: përmasat minimale të shesheve të ndërtimit, distancat ndërmjet ndërtimeve, kufizimet e lartësisë, racionimi i shërbimeve bashkiake, etj.[11]. Edhe në Evropë, ku qytetet kanë qenë tradicionalisht kompakte, po vërehen shenja të periferizimit dhe shpërhapjes urbane. Kohët e fundit, kjo tendencë po përhapet edhe në Evropën Mesdhetare, në vende si Italia dhe Spanja [15].

Sot, gjithnjë e më tepër, vetë urbanisët po pranojnë se dendësitë e ulta kanë qenë shumë të dëmshme për qytetet amerikano-veriore. Ato kanë sjellë pasoja negative si distanca të largëta mes punës dhe vendbanimit, varësi nga automjetet, çmime të larta për strehim, dhe dëme në mjedis [15].

Përkundrazi, qendrat e qyteteve në zhvillim, përfshirë Tiranën, janë rritur vertikalisht, jo horizontalisht, gjatë viteve më të shpejta të urbanizimit. Për shkak të nivelit të ulët të jetesës dhe pabarazisë, kultura e automobilëve ende nuk e ka pushtuar qytetërimin urban. Ndonëse trafiku i rënduar lë përshtypje tjetër, në fakt automobilët janë ende privilegj i pakicës. Klasat e mesme dhe të larta kanë zënë vend në qendrat e qyteteve dhe gradualisht po përzënë shumicën e popullsisë së varfër në periferi [17].

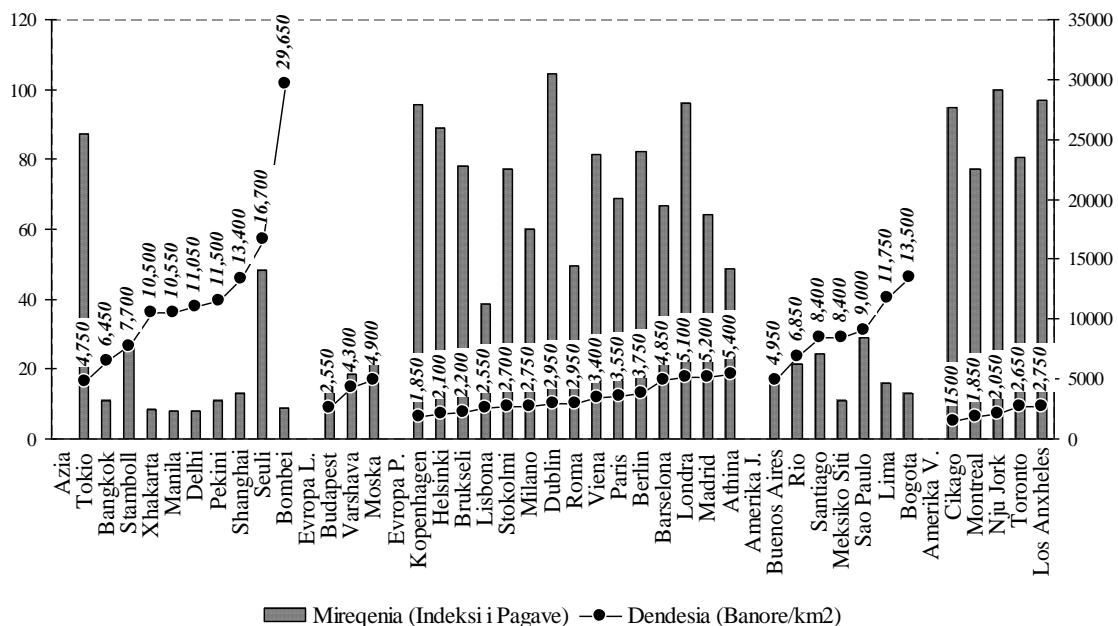
Në përgjithësi, qytetet e vendeve në zhvillim kanë popullsi më të madhe se qytetet e vendeve të zhvilluara, por mbulojnë një hapësirë më të vogël për banor [17]. Sot, dendësia e Tiranës është 14,362 banorë/km² [6]. Në mënyrë paradoksale, kjo dendësi është më e ulët se ajo e planifikuar në planet e epokës para vitit 1990 [1]. Ndërkohë, 11% e banesave janë shumëkatëshe në Tiranë, krahasuar me 3% në nivel kombtar (Instat 2002).

PËRMIRËSIMI I KUSHTEVE TË JETESËS NË TIRANË: ULJE E DENDËSISË SË BANORËVE APO TRAFIKUT TË AUTOMJETEVE?

Megjithatë, të dhënat tregojnë se edhe në qytetet në zhvillim po vihet re shpërhapja urbane. Dendësitë e banimit në qytetet në zhvillim janë në rënie të shpejtë: rënia vjetore është 1.7% gjatë dekadës së fundit, krahasuar me 2.2% në vendet e zhvilluara. Periferizimi i qyteteve në zhvillim (shpesh i mbiquajtur *peri-urbanizim*) është kryesisht i paplanifikuar, pa drejtim, dhe shtrihet në zonat e ndërmjetme mes fshatit dhe qytetit [17]. Zonat peri-urbane që vërehen edhe në rrethinat e Tiranës, vuajnë disa nga pasojat më të këqija të rritjes urbane, përfshirë ndotjen e mjedisit, ndryshimet shoqërore, ndryshimet në përdorimin e tokës dhe degradimin e burimeve natyrore. Por, në ndryshim nga periferitë perëndimore monofunkionale, ato janë qendra të larmishme ekonomike.

Ambientalistët i shohin qytetet e dendura dhe kompakte si më të qëndrueshme sepse ato minimizojnë distancat e qarkullimit dhe bëjnë të mundur përdorimin e transportit publik dhe mjeteve të pamotorizuara të transportit. Në këtë mënyrë përdoret më pak energji, zbutet ndotja e mjedisit dhe përmirësohet shëndeti i qytetarëve. Qytetet e dendura përmbledhin rritjen e popullsisë që përndryshe do të cënonte natyrën. Shpërhapja urbane rrit konsumin e ujit dhe shpërdoron tokën bujqësore e gjelbërimin [3] [12]. Por, jetesa me dendësi të larta është tashmë e papranueshme në vende si Shtetet e Bashkuara. Për shumicën e popullsisë të vendeve në zhvillim, vendbanimet urbane periferike, me dendësi të ulta, janë thjesht një ëndërr jo-realiste [17].

Fig. 1. Marrdhënie ndërmjet dendësisë së popullsisë urbane dhe mirëqenies në botë.



Burimi i shifrave: City Mayors Statistics 2007; Banka Botërore 2006.

Dendësia e popullsisë në vetvete nuk është një tregues i saktë i efektit të dëmeve ekonomike dhe mjedisore në një vend. Disa nga qytetet më të dendura të Azisë jugore dhe juglindore si Seuli, Tokio, Hong Kongu dhe Singapori janë më të pasurat në kontinent. Disa vende të dendura dhe shumë të urbanizuara janë në gjendje të prodhojnë të gjithë ushqimin për të cilin kanë nevojë. Për shembull, Britania e Madhe (600 vetë/km²; 89% e popullsisë jeton në qytete) eksporton mallra ushqimore, ndërsa Brazili (44 vetë/km²; 84% e popullsisë jeton në qytete) vuan akoma nga mungesa kritike ushqimi dhe është i detyruar të importojë. Po ashtu, Evropa, që është ndër kontinentet më të dendura dhe të urbanizuara, përgjithësisht është në gjendje të mbulojë të gjithë nevojat për ujë të pijshëm, ndërsa Afrika (95 vetë/km²) ka

mugesha kritike uji. Këto ndryshime janë kryesisht pasoja të modeleve të paqëndrueshme të prodhimit dhe konsumit, si dhe të menaxhimit të dobët urban [7] [18].

3. Kushtet e jetesës në Tiranë: realitete dhe perspektiva

Vitet e fundit, në Tiranë janë kryer shumë punime për rehabilitimin e lagjeve të banimit. Gjatë viteve 2001-2006, u rehabilituan 15 lagje banimi (3 në qendër dhe 12 në periferi). Gjithashtu, u krijuan 47 parqe e lulishte [6]. Tabela e mëposhtme paraqet disa shifra investimesh.

Tab. 1. Investime për rehabilitimin e lagjeve të banimit në Tiranë

Bloku	Investimi (milion lek)	Sipërfaqe e sistemuar (m ²)	Sipërfaqe e gjelber (m ²)
Vasil Shanto	24	2,000	1,640
Artan Lenja	196	-	-
Komuna e Parisit	163	-	-
Mine Peza	114	26,974	26,407
Qemal Stafa	80	2,767	2,767
50 Vjetori	-	12,158	11,324
Kodra e Priftit	-	8,167	8,167
1 Maji	-	2,732	2,413
Vaso Pasha	-	28	28
Shyqyri Ishmi	-	330	250
Irfan Tomini	-	1,361	1,361
Abdyl Frashëri	-	211	177
Pjetër Bogdani	-	350	250

Burimi: Bashkia e Tiranës 2006; Shtypi i ditës 2005-2007.

Megjithë këto përpjekje, sipas sondazheve të vetë Bashkisë, pothuajse 80% e banorëve ende mendojnë se rrugët rezidenciale kanë nevojë për përmirësime; 40% e banorëve mendojnë se lulishtet e lagjeve kanë nevojë për përmirësime; vetëm gjysma e banorëve janë të kënaqur me ndërhyrjet në lagjet e tyre [6] [19]. Sondazhe të pavarura tregojnë që më shumë se gjysma e banorëve i konsiderojnë kushtet e jetesës në Tiranë si problematike, madje 25% i konsiderojnë këto kushte të këqija [2].

Pakënaqësitë shkaktohen nga një numër arsyesh. Për t'ua lënë vendin automjeteve dhe ndërtimeve të reja, trotualet ngushtohen dhe lulishtet zhduken. Në disa raste, si në Bllokun "1 Maj", gjelbërimi ekzistues në hyrje të banesave eliminohet për të zgjeruar rrugët. Asfalti i shtuar dhe mungesa e gjelberimit sjellin ndryshime në mikroklimën e lagjeve. Në disa raste, ndërtime pa leje ende zënë hapësirat publike të lagjeve. Banorët që zotërojnë automjete i parkojnë (shpesh kundra rregullave) në anë të rrugëve të porsazgjeruara. Ndërtuesve nuk u kërkohet të sigurojnë vende parkimi së bashku me apartamentet e reja. Vendet e parkimit ose garazhet rrallë përfshihen në çmimin e banesave. Blerja e një garazhi mund të kushtojë deri në 40,000 Euro në qendër, vlerë kjo e krahasueshme me një apartament të vogël; për këtë arsye, blerësit e apartamenteve rrallë interesohen edhe për garazhe. Në disa lagje, bllokimi i trafikut është sëmundje kronike. Deri edhe këmbësorët e kanë të vështirë të qarkullojnë mes

makina në lëvizje e të parkuara. Për më tepër, shumë banorë ankohen për ndotjen e ajrit në lagjet e tyre. Puna e policisë së trafikut në përgjithësi konsiderohet e pamjaftueshme nga banorët [20] [21].

Cilat janë zgjidhjet që ofrojnë vetë banorët e Tiranës për këto probleme? Disa mendojnë se këto mund të vijnë nga ndërjegjësimi ndaj rregullave të trafikut dhe mjedisit; të tjerë besojnë se Tirana ka nevojë për kontrolle dhe komandime të stilit autoritarist. Siç e pranojnë dhe vetë banorët, është e pamundur të zgjerohen më tej rrugët rezidenciale sepse mungon vendi. Megjithatë, shumë vetë presin që ndërtimi i rrugëve të reja të aksesit nëpër lagje të jetë “shkopi magjik” i zgjidhjes së problemeve [20] [21]. Banorët e Tiranës kanë veç pak vite që zotërojnë dhe përdorin automjete private; për këtë arsye, ata nuk mund t’i marrin ende me mend plotësisht dëmet që i shkaktojnë këto stofit urban dhe mjedisit. Në shumicën e rasteve, banorët pretendojnë t’i parkojnë makinat e tyre sa më pranë derës së shtëpisë dhe pa pagesë. Gjithashtu, gungat e shpejtësisë (që thuajse në çdo rast ndërtohen nga vetë banorët, jo nga bashkia) shpesh konsiderohen si element negativ nga shoferët. Megjithatë, në disa raste si në Fig. 2, vetë banorët marrin masa për kufizimin e trafikut.

Fig. 2. Pengesë për trafikun e vendosur nga vetë banorët e një lagjeje në Tiranë.



Foto nga autorja.

4. Lagjet “Woonerven”: nga Holanda në të gjithë botën

Ndryshe nga Tirana, lagjet e banimit në qytetet e Evropës Perëndimore dhe shumicës së Evropës Lindore nuk kanë patur nevojë për rehabilitime masive, përveçse gjatë pak viteve të pasluftës. Rrugë të prishura, gropa, kioska dhe garazhe pa leje, hasen rrallë në Evropë. Problemi më kërcënues me të cilin janë ndeshur lagjet rezidenciale të Evropës, duke filluar që në vitet '60, ka qenë trafiku i motorizuar dhe pasojat e tij të dëmshme. Për t’i bërë ballë këtyre problemeve, janë marrë masa për kufizimin e trafikut.

Banorët e qytetit Delft në Hollandë ishin pionierët e skemave të kufizimit të trafikut në vitet '60. Ata vendosën t’i kthenin rrugët e lagjeve të tyre në “Woonerven” ose “dhoma-kopsht”. Ata nxorrën në rrugë lodrat e fëmijëve, mbajtëset e biçikletave, vazot me lule, dhe tryezat në mënyrë që të integronin rrugën me banesat. Ideja ishte t’u krijohej iluzioni motoristëve se po ngisnin makinën në një oborr privat, jo në një rrugë trafiku. Lagjet Woonerven patën sukses

në uljen e shpejtësisë së trafikut deri në më pak se 10-12 km/orë dhe në frenimin e trafikut nga pjesë të tjera të qytetit [16] [5].

Koncepti i lagjeve Woonerven u pëlqye shumë nga publiku: në fund të viteve '70, ishin krijuar mbi 800 Woonerven në më shumë se 200 qytete hollandeze [14]. Në fund të viteve '90, Holanda numëronte mbi 6,000 Woonerven. Ato ishin aplikuar edhe në lagje të reja, edhe në lagje ekzistuese [9]. Në vitin 1976, qeveria hollandeze i njohu zyrtarisht lagjet Woonerven. Sipas rregullores së sotme hollandeze të qarkullimit rrugor, shpejtësia e trafikut të motorizuar që hyn në Woonerven duhet të jetë e barabartë me shpejtësinë e këmbësorëve [13].

Ideja lagjeve Woonerven është përhapur tashmë në Evropë, Japoni, Izrael, dhe Australi. Në vitin 1990, Japonia kishte 300 Woonerven dhe Izraeli kishte 600 [5]. Në literaturë hasen emërtime të ndryshme të të njëjtës ide në varësi të vendit. Zvicra ka adoptuar konceptin “Whonstrasse” ose “rue résidentielle”; Belgjika dhe Franca kanë eksperimentuar me “rue libre” [14]. Në Gjermani, lagje të ngjashme quhen “Verkehrsberuhigter Bereich”. Në Angli, zonat ekuivalente me Woonerven njihen si “home zones”. Në Danimarkë ekzistojnë dy lloj Woonerven: “rrugët e qeta” dhe rrugët “rri-dhe-luaj” me nivele të ndryshme kufizimi të trafikut [10].

Në përgjithësi, ka dy tipe Woonerven. Tipi i parë është më aktiv me kontrole fizike që përfshijnë pengesa në formën e barrierave, gungave të shpejtësisë dhe shigjetave riorientuese. Hyrja në Woonerven është e shënuar qartë. Automjetet që nuk i përkasin banorëve të zonës inkurajohen të zhvendosen në rrugë të tjera, dhe sipas ligjit këmbësorët kanë përparësi në qarkullim. Kufiri i shpejtësisë është i përafërt me shpejtësinë e ecjes më këmbë. Distanca që automjetet mund t'i afrohen banesave është e përcaktuar. Parkimi për banorët e lagjes vendoset aty ku nuk shqetëson këmbësorët [14].

Fig. 3. Tabelë rrugore në nga lagjet Woonerven në Hollandë.



Foto nga autorja.

Tipi i dytë, më pasiv, i dominuar nga kontrolli psikologjik, nënkupton intuitën dhe respektin reciprok. Aty nuk ka rregulla, përveç përdorimit të logjikës nga ana e motoristëve. Duke qenë se kufijtë mes rrugës dhe trotuateve janë të turbullta, motoristët janë të detyruar të ulin shpejtësinë në nivele të parrezikshme, të presin deri sa këmbësorët, çiklistët, dhe shoferët e tjerë t'i vënë re, dhe të vendosin vetë kur është e arsyeshme të vijnë. I gjithë nocioni pas kufizimeve psikologjike të trafikut është t'u lihet shoferëve përgjegjësia për shpejtësinë që zgjedhin. Shoferi vendos sipas gjykimit të tij se kur duhet ta ulë shpejtësinë në vend që të udhëzohet të ulë shpejtësinë në një mjedis që duket pak a shumë i qetë. Lagjet ku aplikohen

kufizime psikologjike të trafikut janë më të këndshme nga ana estetike sesa lagjet e ngarkuara me sinjale rrugore [4].

Studimet kanë vërtetuar se në lagjet ku aplikohen masa për kufizimin e trafikut individët kalojnë më shumë kohë përjashta. Fëmijët janë përdoruesit kryesorë të lagjeve tip Woonerven. Numri i tyre shtohet dhe lojrat bëhen më komplekse dhe më të shtrira në hapësirë. Për më tepër, në lagjet Woonerven rritet komunikimi mes të rriturve; kontaktet mes të rinjve dhe të moshuarve shpeshohen [8].

5. Përfundime: kufizime të trafikut në lagjet e Tiranës?

Ka pak gjasa dhe mundësi reale që të kontrollohet rritja e popullsisë së Tiranës me mjetet që ka sot në dispozicion urbanistika. Nëse e pranojmë si të mirëqenë faktin se popullsia do të rritet në çdo rast, atëherë rritja e dendësisë së lagjeve ekzistuese është e preferueshme ndaj shpërhapjes së popullsisë në periferitë e qytetit. Ndonëse dendësia e banimit është rritur vitet e fundit, një pjesë e mirë e banorëve të Tiranës jetojnë në kushte më të kënaqshme dhe në apartamente më të gjera se para viteve '90. Sidoqoftë, përballimi i dendësisë në rritje është sfidë për qytetin e Tiranës. Sigurimi i ujit, kanalizimeve, dhe elektricitetit janë probleme jetësore që kërkojnë edhe përfshirjen e pushtetit qendror. Ndërkohë, kufizimi i trafikut në lagjet e banimit është një masë më e thjeshtë që mund të ndërmerret në nivel vendor.

Shumë banorë të Tiranës janë ende të pakënaqur me kushtet e jetesës në lagjet e tyre. Shumë vetë i lidhin këto kushte të vështira me praninë e kudo-ndodhur të automjeteve jo vetëm në rrugët kryesore por edhe në lagjet e banimit. Megjithatë, ndonëse kufizimet e trafikut (të paktën) në lagjet e banimit janë tashmë të nevojshme, ka disa arsye që do ta vështirësonin aplikimin e tyre në praktikë. Duke qenë se automjetet private janë ende një risi për popullin shqiptar, pak vetë janë të gatshëm të pranojnë rregulla që kufizojnë përdorimin e tyre. Me gjithë emigracionin masiv, pak banorë kanë dijeni për idetë urbanistike përparimtare si lagjet Woonerven. Koncepti i lagjeve Woonerven huazon diçka nga lagjet tradicionale të epokës së para-motorizuar, jo në kuptimin e nostalgjisë por të qetësisë dhe mungesës së trafikut. Ndërthurja e rrugëve rezidenciale dhe trotuareve është aq kundër-intuitive sa përfitimet mund të jetë e vështirë të merren me mend. Lagjet e hershme të Tiranës, me rrugët e ngushta, pa trotuare, me gurët e sofateve, pa automjete, dhe me fëmijë që luanin në sokaqe, janë në një farë kuptimi paraardhëse të konceptit Woonerven. Por, banorët e Tiranës së sotme kanë tendencën t'i shohin këto lagje si simbol i botës së vjetër dhe madje disa edhe si shenjë prapambetjeje. Gjithashtu, banorët e Tiranës janë zhgënjyer shpesh në të kaluarën nga projekte të pakoordinuara urbanistike. Për më tepër, versioni i plotë i skemave Woonerven është më i kushtueshëm se lagjet e zakonshme.

Nga ana tjetër, nëse një skemë e tillë zbatohet ndërkohësisht me rehabilitimin e një lagjeje, diferenca në kosto mund të mos jetë e lartë. Gjithashtu, versione të përshtatura të lagjeve Woonerven, që kufizohen me përdorimin e sinjaleve, pengesave, dhe rregulloreve mund të jenë më të kursyera, më të pranueshme, dhe më efektive në rastin e Tiranës. Një projekt pilot i këtij tipi do të ishte i dobishëm për të vlerësuar kostot, përfitimet, dhe aplikueshmërinë e kufizimit të trafikut në lagjet e Tiranës. Nëse marrim parasysh eksperiencën e vendeve të tjera, lagjet Woonerven do të përmirësonin shëndetin, sigurinë dhe jetën shoqërore të banorëve të Tiranës.

6. Literaturë

- [1] Aliaj, Besnik et al. 2003. *Tirana, the Challenge of Urban Development*. Tirane: CoPlan
- [2] Aliaj, Besnik. 2005. Tirana, Kriza e Qarkullimit dhe Mjedisit. In *Korrieri*. Tirane.
- [3] Bachman, William et al. 2006. Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. In *Journal of the American Planning Association*. January 1.
- [4] _____. 2006. Woonerven. Brand Avenue: Available online at: http://brandavenue.typepad.com/brand_avenue/2006/12/Woonerven.html. Accessed on 07.18.2007.
- [5] _____. 2002. International Traffic Calming, Woonerven. In *The Origins of Traffic Calming*. Bucknell University: Available online at: <http://www.students.bucknell.edu/projects/trafficalming/History/Int'l.html>. Accessed on: 07.18.2007.
- [6] _____. 2006. Statistikat 2006. City of Tirana: Available at: http://www.tirana.gov.al/common/images/Statistikat_06_shqip.pdf. Accessed on: September 4, 2007.
- [7] De, Anil Kumar and De, Arnab Kumar. 2004. *Environmental Education*. New Age International: New Delhi.
- [8] Eubank-Ahrens, Brenda. 1987. A Closer Look at the Users of Woonerven. In A. V. Moudon (Ed.), *Public Streets for Public Use*, pp. 63-79. New York: Van Nostrand Reinhold.
- [9] Huxford, Robert. 1999. Home Zones Briefing Sheet. Proceedings Institution of Civil Engineers, Transport. Volume 135, pp. 45-46, February.
- [10] Lemberg, Kai. 1990. Lessons from Copenhagen. In S. Trench and T. Oc (Ed.), *Current Issues in Planning*, pp. 42-52. Hants, England: Gower.
- [11] Mills, Edwin. 2005. Why do we Have Urban Density Controls? In *Real Estate Economics*. September 22.
- [12] Richards, Lynn. 2006. Water and the Density Debate: When it Comes to Protecting Water Resources, Higher Density May be the Way to Go. In *Planning*. June 1.
- [13] _____. 2006. Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands. Ministry of Transport and Public Works Holland: Available online at: http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/RVV_UK-versie_tcm195-163061.pdf. Accessed on 07.02.2007.
- [14] Pressman, Norman E. P. 1987. The European Experience. In A. V. Moudon (Ed.), *Public Streets for Public Use*, pp. 40-44. New York: Van Nostrand Reinhold.
- [15] Pucher, John and Lefevre, Christian. 1996. *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*. London: MacMillan Press Ltd.
- [16] Ramsay, Anthony. 1990. Evaluating Pedestrianization Schemes. In S. Trench and T. Oc (Ed.), *Current Issues in Planning*, pp. 53-67. Hants, England: Gower.
- [17] _____. 2007. State of World Population 2007. Unleashing the Potential of Urban Growth. UNFPA (United Nations Population Fund). Available online at: http://www.unfpa.org/swp/2007/presskit/pdf/sowp2007_eng.pdf. Accessed on: 9/7/2007.
- [18] _____. 2007. Unicef. Availble online at: http://www.unicef.org/infobycountry/brazil_statistics.html#27 and http://www.unicef.org/infobycountry/uk_statistics.html#27.
- [19] _____. *Gazeta Shekulli* [Tirane] 3 January 2007.
- [20] _____. *Gazeta Shekulli* [Tirane] 8 June 2007.
- [21] _____. *Gazeta Shekulli* [Tirane] 4 February 2007.
- [22] _____. 2002. The Population of Albania in 2001. Tirane: Instat