

Strategji për Përmirësimin e Transportit në Tiranë

Dorina Pojani

ABSTRAKT

Ky artikull shqyrton përvojën ndërkombëtare me mekanizmat për uljen e përdorimit të automjeteve në zonat urbane në vende të zhvilluara e në zhvillim dhe ofron një krahasim me situatën e Tiranës. Autorja argumenton se Tirana ka potencial të lartë për të tejkaluar "masakrën urbane" të shkaktuar nga automjetet sepse: (1) qyteti është aq i dendur e kompakt sa shumica e destinacioneve mund të arrihen në një kohë të shkurtër udhëtimi me mjete si autobusi e biçikleta, (2) qyteti ende ruan një kulturë të theksuar këmbësore dhe, (3) një pjesë e mirë e familjeve ende nuk zotërojnë automjete ose nuk i përdorin rregullisht. Për pasojë, transformimi të mëdha në sistemin e transportit mund të vihen në jetë pa kosto të larta.

ABSTRACT

This article reviews international experience with mechanisms to reduce car use in urban areas in developed and developing countries, in order to place Tirana's situation in perspective. The author argues that in Tirana the potential for overcoming the urban devastation of automobile domination is particularly great because (1) the city is so compact that bus and bicycle travel could serve much of the population and make it possible to reach most points within a short amount of time, (2) the city still has a strong pedestrian culture, and (3) a sizeable portion of households still do not own or use cars. As a result, major changes can be implemented without substantial costs.

Hyrje

Që prej Luftës së Dytë Botërore, shumica e zonave urbane të botës janë kthyer në "mbretëri" të automobilit. Tashmë situata, si: kushte të pakëndshme për këmbësorët, ndotje e lartë e mjedisit, pasiguri për çiklistët, transport publik i papërshtatshëm, dhe bllokime trafiku pa pushim, hasen rëndom në qytete. Në Tiranë, ky lloj "evolucioni" u shty deri në vitet '90. Në mijëvjeçarin e ri, Tirana ka arritur standardet ndërkombëtare për probleme të shkaktuara nga automjetet.

Ndonëse këto probleme janë të krijuara artificialisht nga njeriu, shpesh pasi hedhin rrënjë ato shihen si pjesë e pandryshueshme e mjedisit. Megjithatë, në disa qytete, veçanërisht në Veri të Europës, që në zanafillë automjetet nuk lejohen të hyjnë në qendrat e qyteteve, dhe/ose përdorimi i tyre është kufizuar me mjete të tjera. Sot, qytetet që kanë ndjekur këtë rrugë konsiderohen thesare botërore. Në pjesën tjetër të Europës Perëndimore dhe në vende të tjera të botës, qytetet po përpiqen të përmirësojnë transportin publik, të përkrahin mjetet e pamotorizuara, të krijojnë zona këmbësore, dhe në përgjithësi

të luftojnë mbizotërimin e automjeteve. Bashki të ndryshme të botës po marrin në konsideratë ose po zbatojnë disa koncepte që ishin të papranueshme disa dekada më parë, si pagesat e përdoruesve të rrugëve dhe "biçikletat publike". Por do të duhen dhjetëra vjet për të zhbërë dëmet e shkaktuara nga motorizimi, të cilat janë krijuar në periudha afatgjata dhe kanë gllabëruar investime të pamata publike dhe private.

Në Tiranë, ashtu si në qytete të tjera me probleme të ngjashme, niveli i pakënaqësisë ndaj problemeve të shkaktuara nga trafiku automobilistik është mjaft i lartë, siç tregojnë sondazhet e kryera nga autorja. Por, traditat lokale për t'u hedhur nga pakënaqësia në veprim publik janë ende të dobëta – si pasojë e vuajtjes gjysmëshekullore nën një sistem totalitar. Nga ana tjetër, Tirana ka potencial të lartë për të tejkaluar "masakrën urbane" të shkaktuar nga automjetet. Qyteti është aq i dendur e kompakt, sa shumica e destinacioneve mund të arrihen në një kohë të shkurtër udhëtimi me mjete si autobusi e biçikleta. Për pasojë, transformime të mëdha në sistemin e transportit mund të

vihen në jetë pa kosto të larta. Për më tepër, qyteti ende ruan një kulturë të theksuar këmbësore. Një pjesë e mirë e familjeve ende nuk zotërojnë automjete ose nuk i përdorin rregullisht, dhe për këtë arsye, nuk kanë ç'të humbasin nëse kufizohet trafiku i automjeteve për të rifituar një mjedis të kënaqshëm urban.

Diskutim i strategjive të propozuara për zgjidhjen e krizës së transportit në Tiranë

Gjatë dy dekadave të kaluara në Tiranë, është hedhur në diskutim një numër i madh planesh e studimesh për të zbutur efektet negative të automjeteve, por nuk është arritur një konsensus i qartë. Në vijim paraqitet një pasqyrë e strategjive që në përgjithësi merren në konsideratë në këtë fushë.

1. Më shumë investime në ndërtimin e rrugëve?

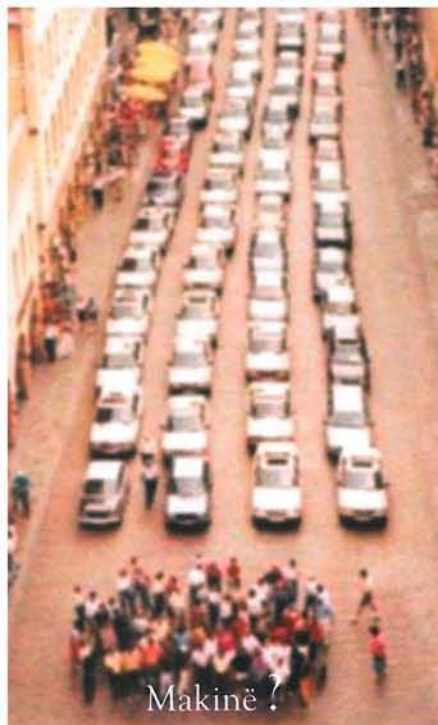
Rritja e përmasave dhe numrit të rrugëve ka qenë historikisht "shkopi magjik" për zgjidhjen e problemeve të transportit në qytetet e mbarë botës. Në pamje të parë, rrugët e reja ose të zgjeruara sjellin mjaft

përfitime për familjet dhe bizneset, duke u dhënë mundësi të organizojnë aktivitetet në oraret që u volisin, të udhëtojnë përmes pjesëve të qytetit që preferojnë, si dhe të përmbushin dëshirën për udhëtime të motorizuara (Fig. 1). Por, këto përfitime zakonisht kompensohen nga fenomenet e "kërkesës së induktuar" dhe "konvergjencës trefishe". Studimet akademike kanë vërtetuar tashmë në mënyrë bindëse se rritja e kapacitetit të rrugëve zakonisht rezulton në përthithjen e trafikut në rrugën e sapozgjeruar nga: (1) orare të tjera të ditës, (2) nga rrugë të tjera paralele, dhe (3) nga transporti publik. Për pasojë, brenda një kohe të shkurtër, trafiku në rrugën e re arrin pothuaj nivelet e parandërhyrjes (Pickrell 2002; Downs 2004).

Në rastin e Tiranës, si qytet i ndërtuar dendur tashmë, mundësitë për ndërtim rrugësh të reja apo zgjerim të mëtejshëm të rrugëve ekzistuese brenda qytetit, janë shumë të kufizuara ose të pamundura pa shembur shumë godina të larta banimi. Shpresa të mëdha për zgjidhjen e problemit të trafikut në Tiranë janë varur në ndërtimin e Unazës së Madhe, që do të shërbejë si "bypass" për



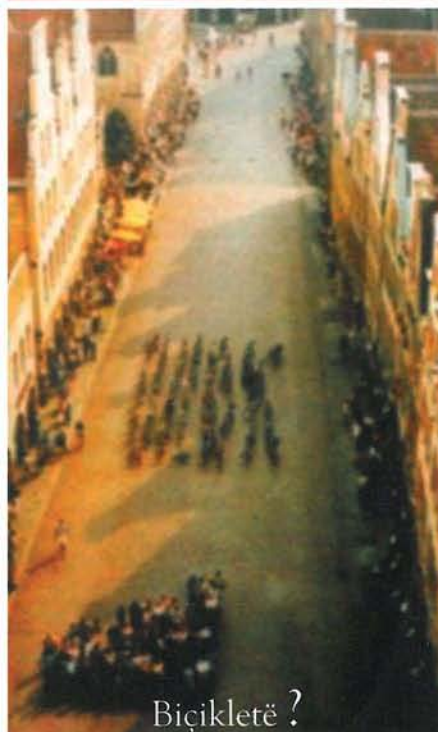
Dorina Pojani jeton dhe punon si urbaniste në SHBA, ku edhe ka kryer studimet Master në Urbanistikë. Aktualisht po përparon me tezën e disertacionit mbi problemet e transportit urban pranë Universitetit Politeknik në Tiranë. Në kuadër të doktoraturës, gjatë semestrit të pranverës të vitit 2009, ishte studente në vizitë pranë Departamentit të Urbanistikës në Universitetin e Kalifornisë në Los Angeles, ku u mbledhën materialet për këtë artikull. Që prej vitit 2007 është angazhuar disa herë në mesimdhënie në Tiranë. Në vitin 2009 ishte fituese e grantit "Brain Gain" nga qeveria shqiptare dhe UNDP, për mesimdhënie pranë Universitetit Polis.



Makinë ?



Autobus ?



Biçikletë ?

trafikun e rëndë interurban, që aktualisht ngarkon rrugët e brendshme të qytetit, por do të mbartë edhe trafikun lokal në zonat e banuara ku do të shkelë. Aty ku e lejon vendi, Unaza e Madhe do të përfshijë korsi të veçanta për autobusët e biçikletat.

Bernard Engineers, një firmë austriake, kreu në vitin 2009 një analizë të detajuar të ndikimit në mjedis e shoqëri të seksionit jugor të Unazës së Madhe, që pritet të përfundojë në vitin 2020 (Fig. 2). Bazuar në raportin e tyre, ndërtimi i Unazës së Madhe është i domosdoshëm duke pasur parasysh rritjen e madhe të popullsisë dhe banesave në kryeqytet dhe sasinë e kufizuar të rrugëve. Por, ndonëse Unaza e Madhe mund të përmirësojë aksesin në zonat periferike dhe të ruajë formën rrethore-kompakte të qytetit, ajo nuk është veçse një rrugë e vetme dhe do të ketë pak ndikim në bllokimet e trafikut dhe dëmet totale të shkaktuara nga automjetet.

2. Përmirësime në transportin publik "mbi rrota"?

Trasporti publik rrugor në Tiranë përfshin taksitë, sistemin formal të autobusëve, dhe sistemin informal të furgonëve. Në vende të tjera, një formë e thjeshtë transporti publik konsiderohet dhe "car-sharing" (Fig. 3, në fq. 90). Autobusët përdoren gjerësisht në Tiranë. Sipas sondazheve të autores dhe Co-Plan (2007), për shumicën e popullsisë, veçanërisht grupet e dizavantazuara si të varfrit, të moshuarit, dhe gratë, autobusët janë i vetmi mjet i motorizuar për të shkuar në punë apo destinacione të tjera të nevojshme. Sidoqoftë, sistemi i tashëm i transportit me autobus vuan nga shumë të meta serioze. Autobusët në linjat më të përdorura

janë të mbingarkuar dhe udhëtimet me autobus janë tepër të ngadalshme për shkak të bllokimeve të rrugëve nga makinat. Investimet në transportin publik, jo vetëm do të ndihmonin lëvizjen e njerëzve, por do të fuqizonin ekonominë urbane, duke kufizuar shpenzimet e tepërta të familjeve për automjete private. Suksesi ekonomik i Japonisë moderne i detyrohet pjesërisht kësaj politike transporti në periudhën e pasluftës (Hook 1994).

Por, sistemi i autobusëve ka nevojë për përmirësime, nëse do të konkurrojnë me transportin privat. Në përgjithësi, njerëzit kanë prirje të kalojnë nga një mjet transporti i para menduar si më pak cilësor, në një mjet të perceptuar si më cilësor. Për këtë arsye, shumë studiues sugjerojnë se përmirësimi i cilësisë së sistemeve të autobusëve duhet të ketë përparësi mbi zgjerimin e zonës së shërbimit (Poudenx 2008). Në dekadat e fundit, në gjithë botën, një strategji e përhapur e me kosto të ulët ka qenë krijimi i korsive të autobusëve - një vijë në asfalt, e paveçuar fizikisht nga pjesa tjetër e trafikut. Në disa raste, këto korsi përdoren edhe nga automjetet private me shumë pasagjerë brenda, taksitë, dhe/ose mjetet e pamotorizuara. Në vende me teknologji më të përparuar, autobusëve në korsi të ndara u jepet përparësi në kryqëzime: semaforët kthehen automatikisht në ngjyrë të gjelbër kur afrohet autobusi. Në Europë, korsitë e para vetëm për autobusë u shfaqën në Paris në vitin 1964. Edhe sot, këto korsi hasen më tepër në vende të zhvilluara, sidomos në Europë, ku shoferët ndjekin me përgjegjshmëri rregullat e trafikut. Në vendet në zhvillim, korsitë e autobusëve, sidomos ato të vendosura në buzë të rrugës, japin pak

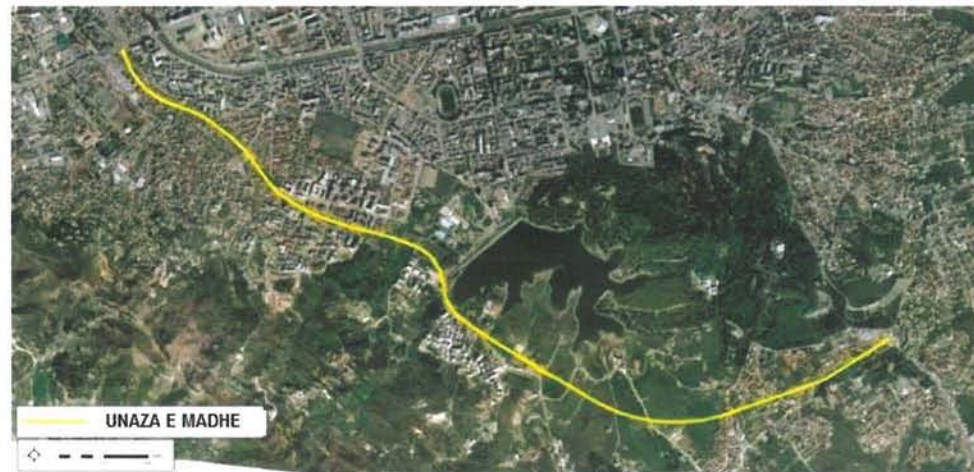
kontribut për përmirësimin e transportit publik për shkak të parkimit vend e pa vend të taksive dhe mjeteve të furnizimit, mosrespektimit të rregullave të qarkullimit, dhe konflikteve të pashmangshme me makinat në kthesa (ITDP 2007).

Udhët e autobusëve (busways) përbëjnë një ndërhyrje më cilësore e efektive në favor të transportit publik. Udhët e autobusëve janë të veçuara nga pjesa tjetër e trafikut me anën e gardheve, apo elementeve të tjera strukturore. Ato janë të përhershme dhe ekskluzive për transportin publik (me përjashtim të mjeteve të emergjencës). Një udhë autobusi standarde me një korsi në çdo drejtim mund të përshtatet në rrugë me gjerësi prej 10-13 m. Në arteriale, udhët e autobusëve përgjithësisht vendosen në qendër të karrexhatës. Udhët e autobusëve u “shpikën” për herë të parë në vitet ’70 dhe përdoren sot në të gjashtë kontinentet (ITDP 2007). Përparësitë e udhëve të autobusëve në Tiranë, sidomos në linjat më të përdorura si Unaza dhe Kinostudio-Kombinat, do të ishin trefishe: (1) shpejtësia e udhëtimit me autobus do të tërhiqte më shumë pasagjerë duke rritur fitimin e kompanive të transportit publik, (2) duke mos u zvarritur në trafik, autobusët do të ndotnin më pak mjedisin, (3) grupet e dizavantazuara do të lëviznin më lehtësisht (Fig. 4).

Autobusët-Tranzit ose Bus Rapid Transit (**BRT**) përbëjnë një sistem transporti me autobusë që imiton funksionin dhe pamjen e transportit modern mbi shina, por me kosto shumë më të ulët. Ndonëse, BRT është ende në vitet e para të aplikimit ka potencial për të bërë revolucion në transportin publik. Në total, ekzistojnë 40 qytete në të gjashtë kontinentet, si të

zhvilluara ashtu dhe në zhvillim, që kanë ndërtuar sisteme BRT, dhe shumë më tepër janë në procesin e ndërtimit. Deri më sot, “sisteme të plota BRT” janë krijuar në Bogotá, Kolumbi (2000) dhe Curitiba, Brazil (1974), dy qytete të udhëhequra nga liderë politikë të shenjtëruar dhe tepër të interesuar në problemet e transportit publik. Suksesi i këtyre sistemeve i dha shtysë të madhe karrierës politike të ish-kryebashkiakëve të tyre, që mbështetën konceptin original, dhe i bëri ata të njohur në gjithë botën (ITDP 2007).

Një sistem i plotë BRT përfshin: (1) shërbim cilësor në nivel metroje, (2) vendosjen



e korsive në mesin e karrexhatës, jo në anë, (3) linja dhe bileta të integruara, (4) stacione të mbyllura dhe cilësore ku platforma është në një nivel me dyert e autobusëve, (5) blerje dhe kontroll të biletës para hipjes në autobus, (6) manaxhim të sistemit nga një qendër kompjuterike, (7) harta të qarta të sistemit e tabela (elektronike) informacioni të vendosura në vende të dukshme brenda stacioneve/mjeteve, (8) shërbim të shpejtë dhe të shpeshtë, (9) autobuze modernë dhe të pastër, (10) masa të veçanta për personat me aftësi të kufizuara, (11) identitet, (12) teknologji jondotëse për mjetet, (13) staf

Fig. 2.
 Segmenti i ri jugperëndimor
 i Unazes së Madhe.



Fig. 1.
Sistemi i ndërlikuar i autostradave në Los
Anxheles, që çajné përmes qytetit.

në uniformë, me sjellje të kulturuar ndaj pasagjerëve, dhe (14) hyrje e kufizuar në sistem vetëm për operatorët e licensuar ("sistem i mbyllur"). Një sistem i zakonshëm BRT përfshin udhë të veçanta për autobusët në linjat kryesore të qytetit dhe së paku dy nga karakteristikat e sistemit të plotë BRT (ITDP 2007).

Një sistem BRT zakonisht kushton nga 1 deri në 8 milionë dollarë/km, në varësi të madhësisë dhe ndërlikimit të projektit (nëse nevojiten mbikalime/nënkalime apo nëse duhet blerë truall). Kjo kosto është sa 5 deri 25% e koston së tramvajeve apo sistemeve të lehta mbi shina dhe sa 1 deri 10% e koston së metrove. Sistemet BRT mund të operojnë pa subvencione nëse organizohen si duhet.

Në përgjithësi, një sistem BRT mund të projektohet brenda 12-18 muajve dhe të zbatohet brenda 1-3 viteve pas hedhjes së idesë fillestare. Shumica e sistemeve BRT në operim ecin me shpejtësi maksimale 23-30 km/h. Një sistem i zakonshëm BRT pa korsi parakalimi për shërbim ekspres mund të transportojë maksimumi rreth 13000 pasagjerë/orë/drejtimit. Një korsi standarde BRT është 3.5 m e gjerë. Sistemet që ofrojnë edhe shërbime ekspres dhe korsi parakalimi në stacione kërkojnë gjerësi rruge prej 20 m (Fig. 5, Fig. 6). Për t'i lënë vend sistemit BRT, mund të përdoren medianat e rrugëve, mund të zgjerohen karrexhatat, ose disa rrugë mund të lihen vetëm për autobusë. Stacionet BRT, ku ka rrezik të ndodhë



Fig. 4.



Fig. 5.



Fig. 8.



Fig. 6.



Fig. 10.

shumica e bllokimeve, bëhen zakonisht 2.5-5 m të gjera. Imazhi i shumë sistemeve BRT është lartësuar me dizenjot artistike të stacioneve (Fig. 7). Në rastin e Tiranës, një sistem i plotë BRT mund të akomodohet përgjatë Bulevardit “Dëshmorët e Kombit”, që është rruga më e gjerë. Pasi sistemi të ketë fituar popullaritet dhe mbështetje, mund të zgjerohet me tej. Krijimi i një sistemi BRT në Tiranë është propozuar edhe nga ECAT (2008) në strategjinë e transportit të qëndrueshëm.

3. Transporti publik “mbi shina”?

Shumica e qyteteve të Europës kanë sisteme transporti urban mbi shina. Këto përfshijnë transportin e lehtë mbi shina

(Light Rapid Transit ose LRT) - i cili e merr energjinë nga kablllo ajrore - dhe metrotë ose transportin e rëndë mbi shina - i ndarë nga pjesa tjetër e trafikut, sepse ushqehet nga një shinë e tretë në tension të lartë.

LRT përfshin që nga tramvajet e zakonshme Europës Lindore dhe Egjiptit që udhëtojnë të përziera me automjetet në rrugët urbane deri në sistemet e sofistikuara mbi ura në lartësi të Singaporit (Fig. 8). Kostoja e ndërtimit të LRT-ve është më e ulët sesa për metrotë por, nëse LRT-të operojnë në sipërfaqe të rrugës të paveçuara nga pjesa tjetër e trafikut, ato ofrojnë pak ose aspak përparësi funksionale krahasuar me autobusët. Avantazhi kryesor i LRT-së është teknologjia elektrike jondotëse dhe

Fig. 4. Korsi e përbashkët autobus+bicikleta në Unazën e Vogël të Tiranës.

Fig. 5. Pamje ajrore e sistemit BRT në qytetin Guangzhou në Kinë.

Fig. 6. Mjete të sistemit BRT në Bogotá, Columbi, të quajtur “Transmilenio”. Bogotá, si metropol i madh dhe i dendur me 7 milion banorë ka vërtetuar se BRT ofron performancë me kapacitet të lartë (1.2 milionë pasagjerë në ditë) edhe për megaqytetet.

Fig. 8. Sistemi LRT Fura-Fila në São Paulo, Brazil. São Paulo përfshin 10 milionë banorë në qytet, dhe gati 20 milionë në zonën metropolitane.

Fig. 10. Zona këmbësore në Bllok në Tiranë.

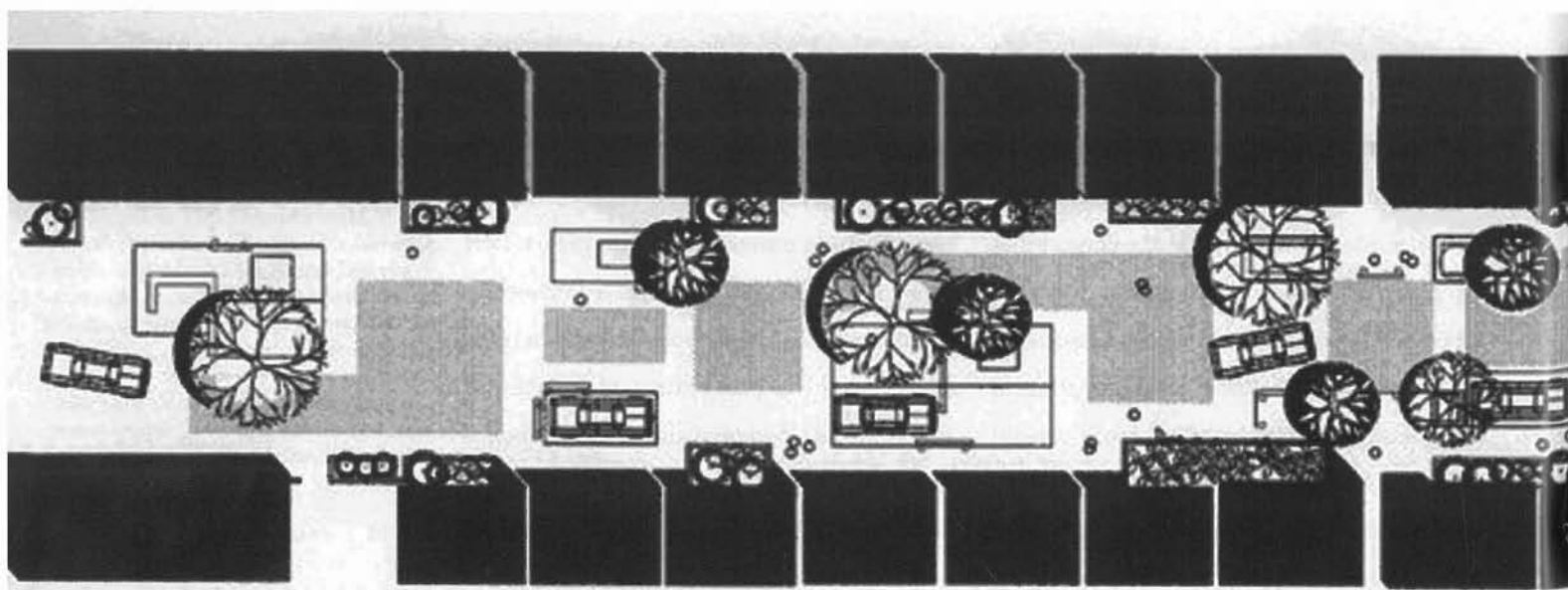
imazhi më tërheqës për pasagjerët, sidomos ata më të pasur. Gjithashtu, investimet në LRT simbolizojnë një përkushtim më të lartë ndaj transportit publik nga ana e një qeverie. Për këto arsye, LRT po përhapet me shpejtësi në qytete të zhvilluara me korridore me vëllim të ulët, si një alternativë cilësore ndaj automjeteve. Në vendet në zhvillim, LRT të reja janë planifikuar vetëm në qytetet më të mëdha si Hong-Kongu, Singapori, Tunizi, Kuala Lumpuri, Buenos Aires, dhe São Paulo. Për qytete me të ardhura të ulëta [dhe me kufizime të enegjisë elektrike], LRT-të janë sisteme prestigjioze, por me kapacitet të ulët dhe vlerë ekonomike e praktike të dyshimtë (Banka Botërore 2002).

Metrotë janë në përgjithësi forma më e kushtueshme e transportit publik për kilometër, por kanë kapacitetin dhe shpejtësinë më të lartë. Shumica e metrove projektohen për kapacitet rreth 30,000-

Unazë dhe Kinostudio-Kombinat mbartin 8 milionë secila (ITS 2006; Landell Mills 2007). (Kërkesa për një sistem të ri transporti merret baraz me kërkesën aktuale plus rreth 10% transfertë pasagjerësh nga mjete të tjera). Zakonisht, qytetet me jo më pak se 2-3 milionë banorë kanë një korridor ku nevojitet transport mbi shina. Vetëm disa qytete të mëdha në vende në zhvillim, si Beizhing, Meksiko Siti, Kajro, dhe Hong-Kongu kanë metro (Banka Botërore 2002; Fouracre 1993).

Kostoja e ndërtimit të metrove ndryshon së tepërmi. Kostot kapitale mund të jenë vetëm 8 milionë dollarë/km nëse ka vend për operim në sipërfaqe të rrugëve, dhe ngrihen deri në 150 milionë dollarë/km për metro nëntokësore në terren të vështirë. Këto kosto janë të rënda edhe për qytete të pasura në vende të industrializuara. Veç kostove të larta kapitale, metrotë kanë kosto të lartë operimi dhe zakonisht kërkojnë

Fig. 11. Skemë e një rruge Woonerf.



40,000 pasagjerë/orë/drejtimit në orar piku. Për krahasim, i gjithë sistemi i autobusëve në Tiranë sot mbart rreth 95000 pasagjerë në ditë ose 34 milionë në vit, ku linjat

subvencione operative, përndryshe, çmimi i biletave është i papërballueshëm nga qytetarët e thjeshtë edhe në vende të zhvilluara. Është jorealiste të pretendohet

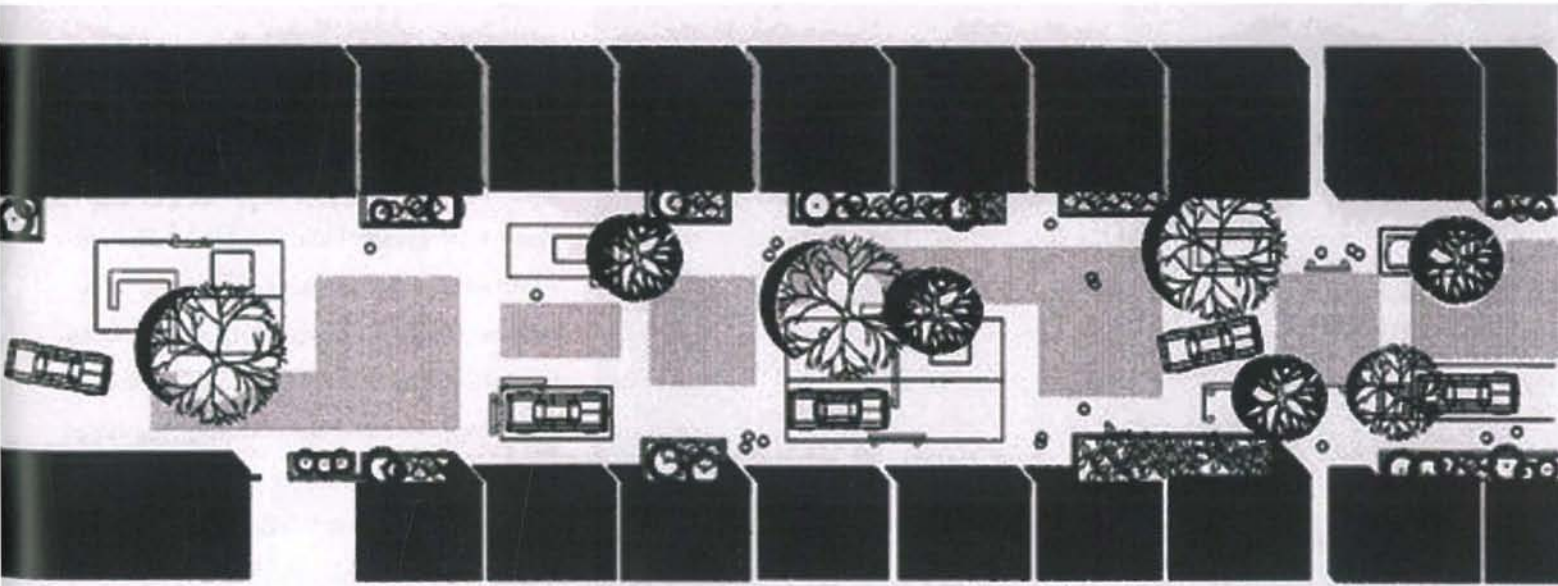
për metro në një qytet me të ardhura të ulëta, si Tirana. Gjithashtu, integrimi i metrove në struktura urbane ekzistuese nuk është i thjeshtë dhe rrezikon të dëmtojë themelet e godinave dhe rrjetet nëntokësore të elektricitetit, ujit, kanalizimeve etj (ITDP 2007).

Transporti mbi shina për Tiranën është propozuar (por pa analizuar anën financiare) nga një firmë austriake, Regional Consulting në vitin 1995, nga PADCO në vitin 2002 (hekurudhë suburbane), dhe nga French Architecture Studio në studimin e qendrës në vitin 2003 (linjë tramvaji përgjatë bulevardit). AlbanianTech Project (bashkëpunim shqiptaro-italian me UNDP-në) në vitin 2005 propozoi gjithashtu krijimin e linjave të tramvajit mes Kombinatit, Teleferikut, dhe Laprakës (rreth 7 km). Raporti vlerëson se ky sistem do të kishte frekuencë 3 minuta, do të përdorte deri 22 tramvaje, dhe do të mbartë

shumë të tillë në dispozicion, Bashkia e Tiranës mund të zgjidhte probleme më parësore e serioze, si furnizimi me ujë të pijshëm. Të ardhurat e Bashkisë në vitin 2001 ishin rreth 40 milionë euro dhe u rritën në 77 milionë euro në vitin 2008 (Bashkia e Tiranës 2009). Disa grante të mëdha të ofruara aktualisht nga BERZH-i nuk parashikojnë fonde për transport mbi shina.

4. Mbështetje për mjetet e pamotorizuara?

Dikur – vetëm njëzet vjet më parë – të ecurit në këmbë e me biçikleta ishin format kryesore të lëvizjes në Tiranë, pa ndërhyrje e ndotje nga automjetet. Sot, megjithë kushtet e pakëndshme për këmbësorët, ecja më këmbë mbetet një formë kryesore transporti. Sondazhe nga autorja gjatë viteve 2007-08 tregojnë se 23% e grave dhe 13% e burrave shkojnë në punë më këmbë.



5,000 pasagjerë/orë/drejtim – baraz me 62 milionë pasagjerë në vit, nëse operon 16-18 orë/ditë si autobusët aktualisht. Ky sistem do të kushtonte 113 milion euro. Me një

Një pjesë e mirë e pazarit dhe aktiviteteve argëtuese kryhen gjithashtu në këmbë. Në mbremje, zona e Bllokut është e mbushur plot këmbësorë. Në sondazhe, shumica



Fig. 9



Fig. 12



Fig. 15



Fig. 13



Fig. 14



Fig. 16



Fig. 18

e publikut shprehet pro përkrahjes së mjeteve të pamotorizuara, krijimit të zonave këmbësore përgjatë qendrës dhe korsive për biçikleta.

Sigurimi i kushteve të favorshme për këmbësorët është domosdoshmëri në Tiranë. Në dekadën e parë pas rënies së komunizmit, rrugët e trotualet e Tiranës ishin në gjendje të mjeruar. Gjatë dhjetëvjeçarit të fundit, Bashkia ka bërë përpjekje të mëdha e ka shpenzuar mjaft fonde për krijimin e trotualet të vazhduara, të mirështrua, estetike, të vargëzuara me gjelbërim, dhe të pajisura me rampa për ata që kanë vështirësi në të ecur. Megjithatë, kapërcimi i rrugës në Tiranë mbetet ende me rrezik për shkak të mungesës ose mosfunksionimit të semaforëve.

Zonat vetëm për këmbësorë do të ishin gjithashtu një ndërhyrje pozitive, që do të ulte ndotjen e ajrit dhe atë akustike dhe do të nxiste frymën e komunitetit. Koncepti i zonave këmbësore lindi në Europën Veriore në vitet '60 (Fig. 9) dhe u përhap gjerësisht që në vitet '70 (Lemberg 1990; Ramsay 1990). Në shumë raste, bashkitë e qyteteve të Europës sponsorizojnë rinovimin e një zone, kur kjo kthehet në zonë këmbësore. Në raste të tjera, thjesht ndalim-qarkullimi i automjeteve, si p.sh., në qendrën e Budapestit, ka bërë që zona të ripërtrihet dhe të tërheqë më shumë investime private (Pressman 1987; TEST 1988). Duke njohur të mirat e zonave këmbësore, Bashkia e Tiranës ka ndërmarrë hapa për “këmbësorizimin” e Bllokut. Fatkeqësisht, eksperimentet e para gjatë viteve 2004-05 për kthimin e të gjithë Bllokut në zonë këmbësore gjatë mbrëmjeve të verës dështuan për shkak të ankesave të banorëve

të zonës që zotëronin automjete, dhe pothuajse rezultuan në përleshje (Pojani 2007a). Në vitin 2008, një rrugë e vetme në Bllok u kthye në shëtitore këmbësore, duke u shoqëruar me përmirësime të asfaltit dhe ndriçimit; ky projekt është mirëpritur (Fig. 10). Gjithashtu, qendra përreth Sheshit Skënderbej do të kthehet në zonë këmbësore pasi të jetë përfunduar Unaza e Vogël.

Vëllimi dhe/ose shpejtësia e automjeteve përbëjnë një problem serioz edhe në rrugët në brendësi të lagjeve të banimit. Në disa raste, me qëllim zgjerimin e rrugëve rezidenciale dhe krijimin e vendeve të parkimit, është prerë gjelbërimi dhe janë ngushtuar trotualet. Në Europën Perëndimore, veç zonave ekskluzivisht këmbësore, përdoren gjerësisht strategji për zbutjen e trafikut në lagjet e banimit. Këto masa ka vite që zbatohen në disa vende (Gjermani, Angli) dhe po luajnë rol gjithnjë e më të madh në vende të tjera (Francë, Belgjikë), me idenë që të mbahet trafiku automobilistik në rrugët kryesore sa të jetë e mundur, duke çliruar vëllimin në lagjet e banimit (Fig. 11). Skemat Woonerven janë veçanërisht popullore me publikun (Fig. 12). Banorët e qytetit Delft në Holandë ishin nismëtarët e këtyre skemave në vitet '60. Ata vendosën t'i kthenin rrugët e lagjeve të tyre në “Woonerven” ose “dhoma-kopsht”, duke nxjerrë në rrugë lodrat e fëmijëve, mbajtëset e biçikletave, vazo me lule, dhe tryeza. Integrimi i hapësirës së jashtme me atë të brendshme kishte qëllim t'u krijonte motoristëve iluzionin se po ngisnin makinën në një oborr privat, jo në një rrugë trafiku. Lagjet Woonerven patën sukses në kufizimin dhe uljen e shpejtësisë së trafikut deri në më pak se 10-12 km/orë dhe në

frenimin e trafikut që nuk i përkiste lagjes (Huxford 1999). Studimet kanë treguar se në lagjet ku aplikohen masa antitrafik individët kalojnë më shumë kohë përjashta, lojërat e fëmijëve bëhen më komplekse dhe më të shtrira në hapësirë, dhe komunikimi e kontaktet mes të rinjve dhe të moshuarve shumëfishohen (Eubank-Ahrens 1987).

Lagjet e hershme të Tiranës, me rrugët e ngushta pa automjete e pa trotuare, me gurët e sofateve, dhe me fëmijë që luanin në sokak, janë në një farë kuptimi paraardhëse të konceptit Woonerven. Por, banorët e Tiranës së sotme kanë prirje t'i shohin këto lagje si simbol i botës së vjetër e të prapambetur. Gjithashtu, gungat e shpejtësisë shpesh konsiderohen si element negativ nga shoferët. Megjithatë, në disa raste (Fig. 13), vetë banorët marrin masa për kufizimin e trafikut (Pojani 2007b).

Biçikleta, nga ana tjetër, që ishte një mjet transporti i preferuar para vitit 1990, pothuaj është zhdukur. Aktualisht, më pak se 1% e grave dhe 6% e burrave shkojnë në punë me biçikletë. Shumë qytete në Europë, por edhe në SHBA, Amerikën Latine, dhe Azi, po bëjnë përpjekje për ringjalljen e interesit ndaj biçikletës (Fig. 14). Në qytetet evropiane pa korsi biçikletash, ky mjet përdoret relativisht pak. Në Kopenhagen, përdorimi i biçikletave u dyfishua pas krijimit të korsive për to, megjithë motin e ftohtë (Richards 1990). Holanda mban rekordin evropian të përdorimit të biçikletave (në çerekun e udhëtimeve) dhe të korsive për biçikleta (18,000 km) në qytete (Pucher and Lefevre 1996). Në Francë, krijimi i infrastrukturës për biçikleta është detyrim ligjor në të gjitha projektet e rrugëve të reja urbane. Në Kopenhagen, Barcelonë,



Fig. 7.



Fig. 20.



dhe Paris janë vënë në përdorim sisteme “biçikletash publike” ose “biçikletash me qira”. Këto biçikleta kanë vendparkime të posaçme në pika të ndryshme dhe dizeno të dallueshme nga biçikletat e zakonshme, për të parandaluar vjedhjen e tyre (Fig. 15).

Edhe në Tiranë janë krijuar disa korsi biçikletash në rrugët e qendrës. Tirana është qytet ideal për përdorimin e biçikletës nga pikëpamja e topografisë (fushore), madhësisë së qytetit, fuqisë blerëse, dhe motit. Në vitin 2008, rreth 2,000 të rinj i dërguan një letër të hapur Bashkisë duke kërkuar krijimin e më shumë korsish biçikletash (*Gazeta Panorama*, 9 gusht 2008). Por, në përgjithësi, sot biçikletat përdoren aq pak sa rezultatet e krijimit të korsive ekskluzive për to janë të paparashikueshme. Një strategji më e mirë do të ishte krijimi i korsive të përbashkëta autobus+biçikleta, të cilat kanë qenë të suksesshme në disa qytete, si në Berlin. Por, këto duhet të jenë fizikisht të veçuara nga trafiku i makinave që përdoruesit të ndihen të mbrojtur.

5. Ç'shpresë e premtime ofrojnë teknologjitë e së ardhmes?

Teknologjitë e reja që po zhvillohen në qytetet e mbarë botës (me qytetet amerikanoveriore në krye), përfshijnë “automjetet e pastra”, “karburantet e pastra”, dhe “rrugët inteligjente”. Në periudha afatgjata, teknologjitë e reja do të zbusin apo zgjidhin probleme, si ndotja e ajrit, zhurmat, dhe shpërdorimi i energjisë. Megjithatë, problemeve të tjera, si bllokimet e trafikut, rreziku i aksidenteve, dhe pakësimi i aktivitetit fizik për shkak të varësisë ndaj automjeteve, u duhet bërë ballë ndryshe. Në periudha afatshkurtra,

në shumicën e vendeve, të mirat që sjell teknologjia po zhbëhen për shkak të rritjes së shpejtë të udhëtimeve me makina.

Një numër karburantesh alternative, të konsideruara më “të pastra” se hidrokarburet e zakonshme, si gazi natyror i kompresuar (compressed natural gas ose CNG) dhe gazi vajguror i lëngët (liquefied petroleum gas ose LPG), dhe biokarburantet si etanoli/metanoli janë në përpunim e sipër ose në faza prodhimi në vendet e industrializuara. Disa qeveri në vende në zhvillim tashmë e kanë ligjëruar përdorimin e gazit natyror si karburant për transport në zona me ndotje të lartë (p.sh., taksitë në Buenos Aires dhe, më së fundmi, të gjithë autobusët e taksitë para vitit 1990 në Delhi). Në përgjithësi, përdorimi i karburanteve alternative si *CNG-ja* dhe *LPG-ja* kushtëzohet nga faktorë, si (1) disponueshmëria e karburantit, (2) disponueshmëria e rrjetit shpërndarës (p.sh., qytetet e Europës Lindore kanë rrjete të gatshme gazi për ngrohje) (3) kostoja e nxjerrjes krahasuar me përfitimin, dhe (4) kostoja e ndërtimit apo konvertimit të motorëve që punojnë me karburante alternative (Banka Botërore 2002).

Etanoli/metanoli (që nxirren nga drithëra ushqimore si misri) do të siguronin ulje reale të shkarkesave ndotëse në mjedis, por kostoja e tyre është ende tepër e lartë krahasuar me benzinën apo naftën. Energjia e prodhuar nga biokarburantet është sa një e treta e benzinës. Për më tepër, një kushtëzim kyç në shtrirjen e prodhimit të biokarburanteve është sasia e kufizuar e tokës bujqësore (Khanna et. al. 2008). Mes ekspertëve ekziston shqetësimi se, përdorimi në masë i biokarburanteve në vende të zhvilluara do të sillte një rritje

Diçiturat e figurave në faqen 86.

Fig. 9. Zona këmbësore Strøget ne Koppenhagen, që ishte pioniere e këtij koncepti në vitin 1962.

Fig. 12. Lagje Woonerf në qytetin Antwerpen, Belgjike.

Fig. 13. Kufizime për trafikun të vendosura nga vetë banoret në Tiranë.

Fig. 14. Kutitë e gjelbra për t'u dhënë prioritet biçikletave në kryqezime në qytetin Portland, SHBA. Biçikletat ndalojnë përpara makinave kur semafori është i kuq; makinat nuk mund të marrin kthese pa u nisur biçikletat.

Fig. 15. Parkim për biçikleta me qera në Barcelonë, Spanjë.

Fig. 16. Dizeno të ndryshme makinash elektrike për përdorim brenda qytetit.

Fig. 18. Kamerat e kontrollit të trafikut, Londër, të vendosura në lartësi pranë semaforëve.

Diçiturat e figurave në faqen 87.

Fig. 7. Stacionet “futuriste” BRT ne Johannesburg, Afrika e Jugut.

Fig. 20. Garazh publik shumëkatesh në qytetin Santa Monika, Kaliforni.

globale të çmimit të drithit, ushqimeve, e madje bimëve foragjere, duke shkaktuar zi urie dhe shpyllëzim (për të hapur tokë bujqësore) në vendet e varfra (Hook 2008). Bujqësia shqiptare sot është e paaftë të plotësojë nevojat e vendit për bukë (Shahu 2008) dhe duket e pamundur që të nisë së shpejti prodhimin e bio-karburanteve.

Automjetet elektrike janë të qeta dhe jondotëse në pikën e përdorimit. Ato janë tërheqëse, sidomos për udhëtime brenda qytetit, meqë bateritë duhen ringarkuar çdo 2-3 orë – energjia diellore mund t'i ushqejë vetëm pjesërisht (Fig. 16). Megjithatë, ndikimi i tyre total në mjedis varet nga mënyra si prodhohet, depozitohet, dhe shpërndahet energjia elektrike (Sperling 1995) dhe mënyra si asgjësohen bateritë e konsumuara. Këto janë kushtëzime madhore, veçanërisht në vende si Shqipëria me mungesa kronike të furnizimit me energji elektrike dhe pa pika riciklimi të mbeturinave. Tani për tani, raporti kosto-përfitim i prodhimit të automjeteve elektrike është aspak i favorshëm, edhe në vende të pasura (Carlsson and Johansson-Stenman 2002), pjesërisht për shkak të antireklamës që u bëhet automjeteve elektrike nga industria e naftës.

Automjetet hibride naftë/elektrike po testohen e zhvillohen me njëfarë suksesi në vendet e industrializuara. Kostoja e tyre është e barabartë me atë të një automjeti të rëndë që ushqehet me CNG, pra jo e ulët. Automjetet hibride kursejnë 30% energji krahasuar me automjetet e zakonshme me naftë.

Automjetet me hidrogjen (ose “fuel cell”) janë po ashtu automjete elektrike. Hidrogjeni (lëng ose gaz i kompresuar

në konteinera të posaçëm) derdhet në serbatorin e makinës dhe, më pas, ushqen një “qelizë” ku shndërrohet elektrokimikisht në elektricitet, pa djegie të brendshme e pa shkarkesa veç avullit të ujit (Sperling 1995). Këto automjete janë tepër të shtrenjta edhe në vende të zhvilluara; është vështirë të gjejnë aplikim të gjerë në vende në zhvillim në periudha afatshkurtra, për shkak të kostonë së lartë dhe mugesës së teknologjive për prodhimin e hidrogjenit të kompresuar (Banka Botërore 2002).

“Rrugët inteligjente” synojnë të ulin konsumin e energjisë, ndotjen e ajrit, dhe aksidentet rrugore duke përmirësuar rrjedhën e trafikut, jo vetë automjetet e karburantet. Këto teknologji janë tashmë në përdorim në SHBA dhe disa vende të Europës, por në përgjithësi janë tepër të kushtueshme për vendet në zhvillim. Në Tiranë, novacioni teknologjik më i fundit është krijimi i një qendre kompjuterike të manaxhimit të trafikut, që kushton 1.8 milionë euro dhe po financohet nga BERZH-i (Fig. 17). Kjo qendër do të lidhet me 64 semaforë të sinkronizuar, 18 kamera vëzhguese për trafikun, dhe 10 panele elektronike me informacione për publikun mbi kushtet e trafikut (*Lajmet e Ditarit Bashkiak*, 26 janar 2009) (Fig. 18).

6. Të paguhet kostoja e plotë e përdorimit të automjeteve?

Aktualisht në Tiranë, publiku në tërësi, jo vetëm shoferët, mbart kostot e jashtme apo eksternalitetet e përdorimit të automjeteve. Nëse përdoruesit e automjeteve nuk paguajnë koston e plotë të motorizimit dhe përdorimit të rrugëve, atëherë shfaqen disa efekte negative: (1) Mjeti i preferuar

Fig. 3. Makina për "car-sharing" në Boston, SHBA. Skemat "car-sharing" përfshijnë një numër të vogël makinash në pronësi të një kompanie private, që parkohen në grup në pika të ndryshme të qytetit. Individët pa makina paguajnë një tarifë mujore për t'u anëtarësuar në këtë skemë – duke dhënë numrin e kartës së kreditit për siguri - dhe më pas paguajnë sa herë që përdorin një nga makinat e kompanisë, të cilat rikthehen në vendparkimin më të afërt. Në Europë, skema të tilla janë zhvilluar së pari në veri në vitet '90. Një formë akoma më e thjeshtë "car-sharing" është kombinimi i një grupi personash në të njëjtën makinë private për të shkuar në punë. Shumë qytete amerikane e europiane i inkurajojnë këto forma bashkëpunimi duke lenë një korsi të posaçme në rrugë për automjetet me shumë pasagjerë, ose duke sponsorizuar shërbime interneti që vënë në komunikim personat që dëshirojnë të përdorin të njëjtën makinë për kursim.

për lëvizje bëhet makina private. (2) Infrastruktura rrugore shpërdorohet, duke shkaktuar bllokime "të tepërta" trafiku. Për çdo automjet më tepër në rrugë, kostoja shtesë që paguan shoqëria nuk është thjesht sa kostoja që paguan vetë shoferi për mjetin e karburantit, por përfshin edhe shumën e vonesave shtesë për përdoruesit ekzistues të rrugës, si dhe koston shtesë të ndotjes së mjedisit. Në këto kushte, përfitimi personal i shoferit është më i vogël se kostoja totale shtesë apo dëmi që pëson shoqëria. (3) Nëse shoferët nuk paguajnë drejtpërdrejt, është vështirë të përdoren kriteret e zakonshme ekonomike në përlllogaritjen e kapacitetit

1% të koston. Disa taksa të tjera transporti urban vilesin nga pushteti qendror, si: taksa e karburantit, që përfshinte një taksë dogane 10% dhe një taksë shitjeje 20%; taksa e regjistrimit/qarkullimit të mjeteve; taksa e akseve (për automjetet e rënda në bazë të ngarkesës); taksa e qarkullimit për automjete të huaja (1 dollar/ditë); dhe një taksë ndërtimi prej 1% të koston. Gjobat e trafikut viheshin nga policia rrugore, organ i pushtetit qendror (T.E.C.N.I.C. and Transurb 2000). Që atëherë, pagesat për transportin urban janë rritur vazhdimisht. Gjithashtu, është vendosur një taksë mjedisore për automjete më të vjetra se 10



Fig. 19. Parkim mbi trotuar në Tiranë.
Fig. 21. Dendësia e ulët stimulon përdorimin e automjeteve private.
Fig. 22. Poster i Ditës Botërore pa Makina, 22 Shtator.

rrugor shtesë që duhet siguruar. Për më tepër, disa struktura taksash transporti, si p.sh., taksat e regjistrimit shabllon që bazohen thjesht në çmimin e automjetit në treg, janë në dëm të mjedisit sepse ulin çmimin e automjeve të vjetra ndotëse dhe ngrenë çmimin e automjeteve të reja më të pastra. Një mënyrë e përcaktimit të taksave në mbrojtje të mjedisit është të identifikohen mjetet e dëmshme dhe të taksohen këto më tepër, duke u shoqëruar edhe me programe skrapit (Banka Botërore 2002).

Pagesat për transportin në Tiranë. Në vitet '90, të ardhurat vendore nga transporti përfshinin: licensat e taksive, pagesat për parkim (një shumë modeste prej 40,000 dollarë/vit), dhe një taksë ndërtimi prej

vjet. Niveli i taksave ndryshon shpesh. Disa nga pagesat vjetore për transportin aktualisht janë: një taksë regjistrimi+qarkullimi prej 12,400 lek; një taksë për shitjen e karburantit prej 1-2 lek/litër; një akcizë për karburantit prej 37 lek/litër; dhe një taksë dogane prej 20,000/25,000 lek për veturë me benzinë/naftë plus një shtesë për vjetërsinë. Taksa doganore është kritikuar nga BE meqë taksa e shitjes së automjeteve brenda vendit (2% e çmimit) u hoq kohët e fundit (Gazeta Shqip, 12 gusht 2009).

Taksat e transportit vilen nga një mori organesh vendore e qendrore të pabashkërenduara. Gjithashtu, shtypi raporton se 45% e automjeteve private në Shqipëri nuk i paguajnë taksat e regjistrimit

e qarkullimit (*Gazeta Albania*, 7 mars 2009). Krijimi i një fondi të përbashkët për transportin, mundësisht i administruar nga një organ rajonal, do të ishte një hap i rëndësishëm. Bisedat e autores me urbanistë në Tiranë sugjerojnë se rritja e taksave të transportit është një hap i papranueshëm politikisht tani për tani. Megjithatë, është me vlerë të rishikohet përvoja ndërkombëtare me mekanizmat e ndryshëm të tregut.

Pagesat për rrugët. Koncepti se shoferët duhet të paguajnë për privilegjin e përdorimit të rrugëve është vënë në jetë në të gjithë Europën Perëndimore, nëpërmjet

anonimizuar pllakat elektronike. Sidoqoftë, në shumicën e vendeve, pagesat janë në formën e taksave e jo të drejtpërdrejta (Pucher and Lefevre 1996). Për të liruar trafikun, Bashkia e Tiranës ka propozuar të ngrejë postbllloqe në pikat e hyrjes në qytet (tek Rr. e Durrësit, Rr. e Elbasanit, Kombinat, dhe Dajt) ku automjetet nga rrethet e tjera duhet të paguajnë një biletë prej 100 lek. Pushteti qendror ka dalë kundër kësaj ideje si jodemokratike (*Gazeta Panorama*, 2 prill 2009).

Pagesat kordon. Në këto skema, paguhet për të drejtën e hyrjes e qarkullimit brenda një zone gjeografike (ose kohe) të kufizuar, zakonisht në qendër të një qyteti. Këto skema zbatohen me ndihmën e postbllloqeve apo kamerave elektronike që lexojnë targat. Aktualisht ekzistojnë vetëm tre shembuj pagesash kordon në botë: në Londër, Stokholm, dhe Singapor. Ndikimi i tyre ka qenë pozitiv brenda qendrave, por këto skema kanë dhënë pak fryt në zvogëlimin e numrit të përgjithëm të udhëtimeve me automjete në këto qytete.

Pagesat për parkimin. Në Tiranë, parkimi në rrugët publike është pothuaj kudo falas. Parkimi gjatë ditës perceptohet si problem madhor (Fig. 19). Një raport i Ministrisë së Punëve Publike, Turizmit e Transportit në vitin 2008 shprehet se, kërkesa aktuale për parkim falas kërkon, në teori, 400 km buzë rrugësh. Kjo “kërkesë” do të ulej ndjeshëm nëse do të caktohej një çmim tregu për parkimin. Megjithatë, edhe oferta duhet rritur, duke qenë se qytetarët parkojnë aktualisht në vende të papërshtatshme, si trotualet. Kohët e fundit, Bashkia ka bërë me dije planet për ndërtimin e dy garazheve nëntokësore në qendër (Parku Rinia me

taksimit të automjeteve e karburanteve. Sot, pagesat e përdoruesve janë sa dyfishi i shpenzimeve publike në çdo vend evropiano-perëndimor dhe janë ligjëruar pa polemika të ashpra politike. Të përhapura janë edhe pagesat për përdorimin e autostradave dhe të urave. Gjithashtu, disa qytete të mëdha kanë tentuar eksperimente me pagesat e drejtpërdrejta për rrugët në zona urbane. Skema e parë e këtij lloji u zbatua në Hong-Kong në vitin 1983: shoferët u udhëzuan të pajisin makinat me pllaka elektronike që regjistrin lëvizjet e mjetit në qytet dhe kreditonin pronarin sipas zonës (Richards 1990). Publiku shpesh i njehon këto skema me syrin e “Big Brother”, por teknologjitë e reja po e tejkalojnë këtë problem duke



kapacitet 1,500 makina dhe Sheshi Italia, pranë stadiumit "Q. Stafa"). Dy firma kanë fituar koncesione 35-vjeçare BOT (bli-fero-transfero) për ndërtimin e tyre; parkimi sipërfaqësor pranë këtyre pikave nuk do të lejohet pas përfundimit të garazheve. Kostoja e garazheve dhe parkimit në to nuk është njoftuar ende (*Gazeta Shqiptare*, 13 maj 2009).

Gjithashtu, Bashkia operon disa shërbime parkimi me pagesë me çmim

shumicën e qyteteve të Europës Perëndimore parkimi në qendër, ku kërkesa është më e lartë, është shumë i kushtueshëm, dhe në disa qytete për të parkuar në garazhet publike duhet prenotuar paraprakisht. Eksperiencia mbarëbotërore ka vërtetuar se parkimi falas në rrugët kryesore e në lagjet e banimit nxit blerjen e përdormin e tepërt të automjeteve dhe shton trafikun "në kërkim të parkimit", ndërkohë që parkimi



të ulët në disa rrugë tregtare, ku pagesat i mbledh dorazi një person i punësuar, në vend të një kutie automatike. Ata shoferë që duan të qëndrojnë për një kohë të gjatë, parkojnë në rrugët e pasme të lagjeve, që janë falas. Shumë shoferë nuk paguajnë fare. Gjithashtu, taksitë pa licencë shpesh zënë vendparkimet e taksive të rregullta. Gjobat e parkimit pa leje janë tepër të larta, 500-2,000 lek, dhe për këtë arsye, punonjësit e administratës publike ngurrojnë t'i imponojnë (Peter Guest 2006).

Për krahasim, parkimi me pagesë është standard në të gjithë botën. Sot, në

me pagesë ndikon në formën e transportit që zgjedhin qytetarët dhe kohëzgjatjen e parkimit (Shoup 2005). Po ashtu, parkimi sipërfaqësor konsumon truall me vlerë, ndërsa parkimet shumëkatëshe cilësore, e sidomos parkimet nëntokësore, janë të shtrenjta për t'u ndërtuar (Fig. 20). Zakonisht pagesat e parkimit në qendra qytetesh janë të efektshme nëse kushtojnë më shumë ose baraz me çmimin vajtjeardhje të një bilete transporti publik. Opinioni i shumë politikanëve e pronarëve dyqanesh se çmimet e larta të parkimit largojnë vizitorët nga qendrat e qyteteve ka

rezultuar i gabuar në praktikë (European Parking Association 1999).

Parkimi gjatë natës në Tiranë është i kufizuar për shkak të mungesës së vendit në lagjet e ndërtruara dendur, dhe makinat e parkuara buzë rrugëve janë të ekspozuara ndaj rrezikut të vjedhjes. Pallatet e reja të banimit nuk përfshijnë garazhe në çmim, ose i ofrojnë me çmim më të lartë për m² se banesa. Ndarja e çmimit të garazheve

rezidenciale gjatë natës duhet të paguajnë gjithashtu, mundësisht sipas një skeme zonale. Bashkia ka përgatitur një plan të tillë që në vitin 2006 (Peter Guest 2006). Mund të ndërtohen gjithashtu struktura parkimi në lagje, por vetëm nëse kostoja e ndërtimit dhe operimit mund të mbulohet nga përdoruesit.

Taksat e karburantit, regjistrimit, shitjes dhe importit. Në përgjithësi, çmimi



dhe apartamenteve është diçka pozitive sepse ul çmimin e banesave. Gjithashtu, bën që qyteti të qëndrojë i dendur dhe i përshtatshëm për transport publik. Nëse do të ofroheshin parkingje e garazhe falas kudo, së shpejti qyteti do të kthehej në fushë parkimi, si ka ndodhur shpesh në qytetet amerikano veriore (Shoup 2005). Marrëveshja aktuale mes investitorëve e blerësve, bazuar në kërkesën e tregut, ku vetëm ata që zotërojnë automjete blejnë garazhe sipas nevojës, është më efektive në një qytet të dendur si Tirana. Por banorët që parkojnë falas përgjatë rrugëve

i karburantit është i ndryshëm në vende të ndryshme, jo për shkak të ndryshimit të çmimit bazë, por për shkak të akcizave mbi karburantin. Në vendet e Europës Perëndimore, këto shkojnë nga 65% deri në 80% të çmimit të karburantit (Pucher and Lefevre 1996; AVV 2000). Në Europën Lindore, akcizat e karburantit janë shumë më të ulëta, rreth 28-39% e çmimit të karburantit, për shkak të fuqisë më të ulët blerëse. Në shumicën e vendeve evropiane, taksat e naftës janë më të ulëta se taksat e benzinës (AVV 2000), sepse nafta përdoret jo vetëm në qytete, por edhe për transport

Transport Urban

mallrash tregtare dhe në bujqësi. Taksa e naftës për përdorim urban mund të rritet pa rritur taksën e naftës për përdorim bujqësor, duke i dalluar të dyja llojet me anë të ngjyrosjes; kjo metodë përdoret me sukses në Kili (Banka Botërore 2002).

Shumica e vendeve evropiane në vitet '90 vilnin taksa të larta për shitjen e automjeteve, sa 25-40% e çmimit, madje deri 100% në Portugali, Finlandë, dhe Danimarkë (Pucher and Lefevre 1996), por i kanë ulur aktualisht për të stimuluar bizneset vendëse dhe industrinë automobilistike gjatë krizës ekonomike globale. Për më tepër, shumë qeveri europiane po propozojnë ulje taksash në rast blerjesh të

automjeteve jondotëse. Për shembull, në Belgjikë, blerësit e automjeteve jondotëse përfitojnë një ulje çmimi prej 15%, të sponsorizuar nga qeveria. Në përgjithësi në Europë, niveli i taksave të regjistrimit varet nga madhësia e motorit të mjetit dhe nivelet e shkarkesave ndotëse në mjedis. Në Austri, taksa vjetore e regjistrimit varion sipas nivelit të konsumit të karburantit nga mjeti; Spanja ofron një ulje prej më shumë se 800 dollarë të taksës së regjistrimit të një makine të re nëse kjo zëvendëson një makinë të vjetër ndotëse; në Hungari, nuk paguhet taksë regjistrimi nëse blihet një makinë hibride. Për mjetet e transportit të mallrave (që dëmtojnë asfaltin shumë më tepër se

PEDESTRIAN

BICYCLE

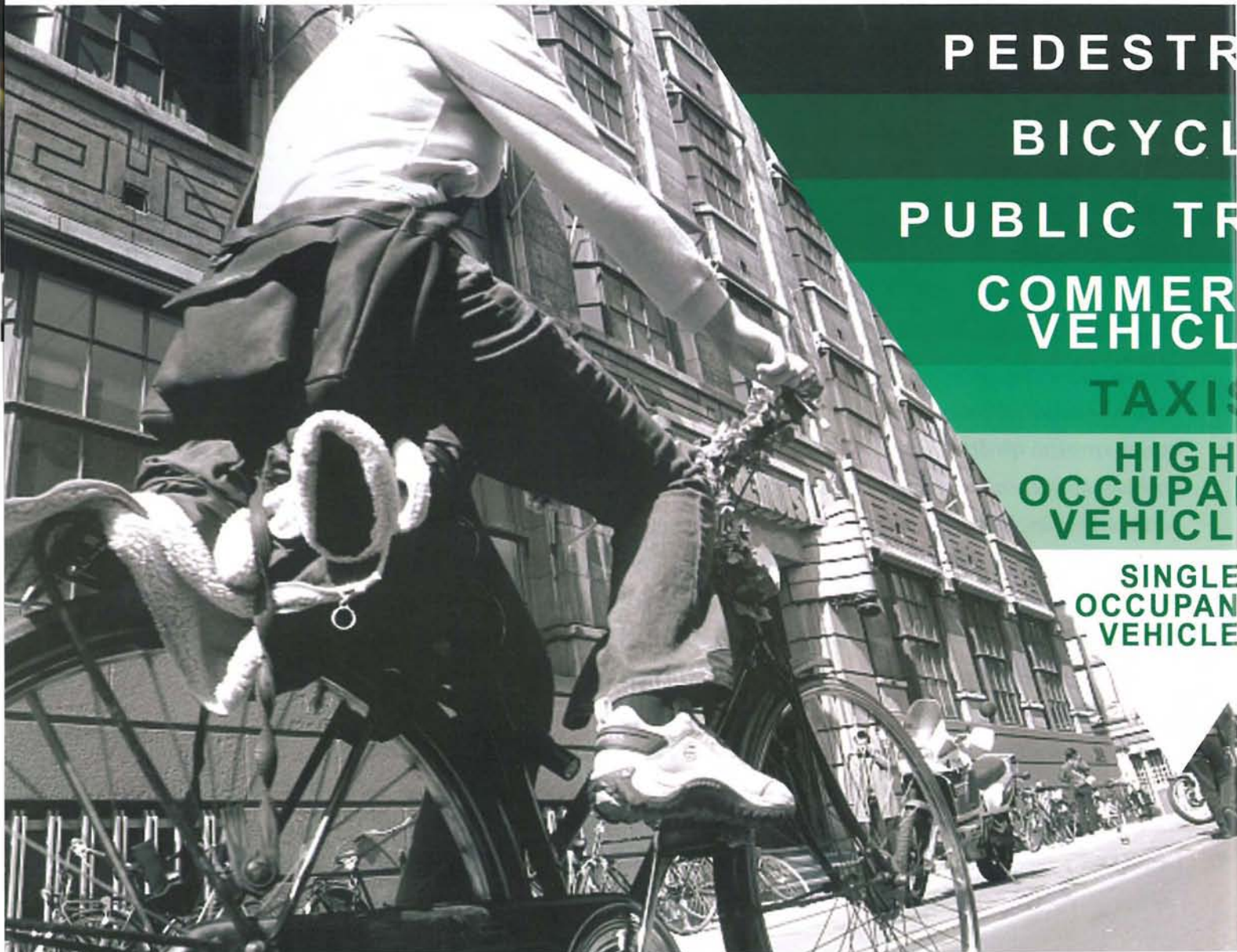
PUBLIC TRANSPORT

COMMERCIAL VEHICLE

TAXI

HIGH OCCUPANCY VEHICLE

SINGLE OCCUPANCY VEHICLE

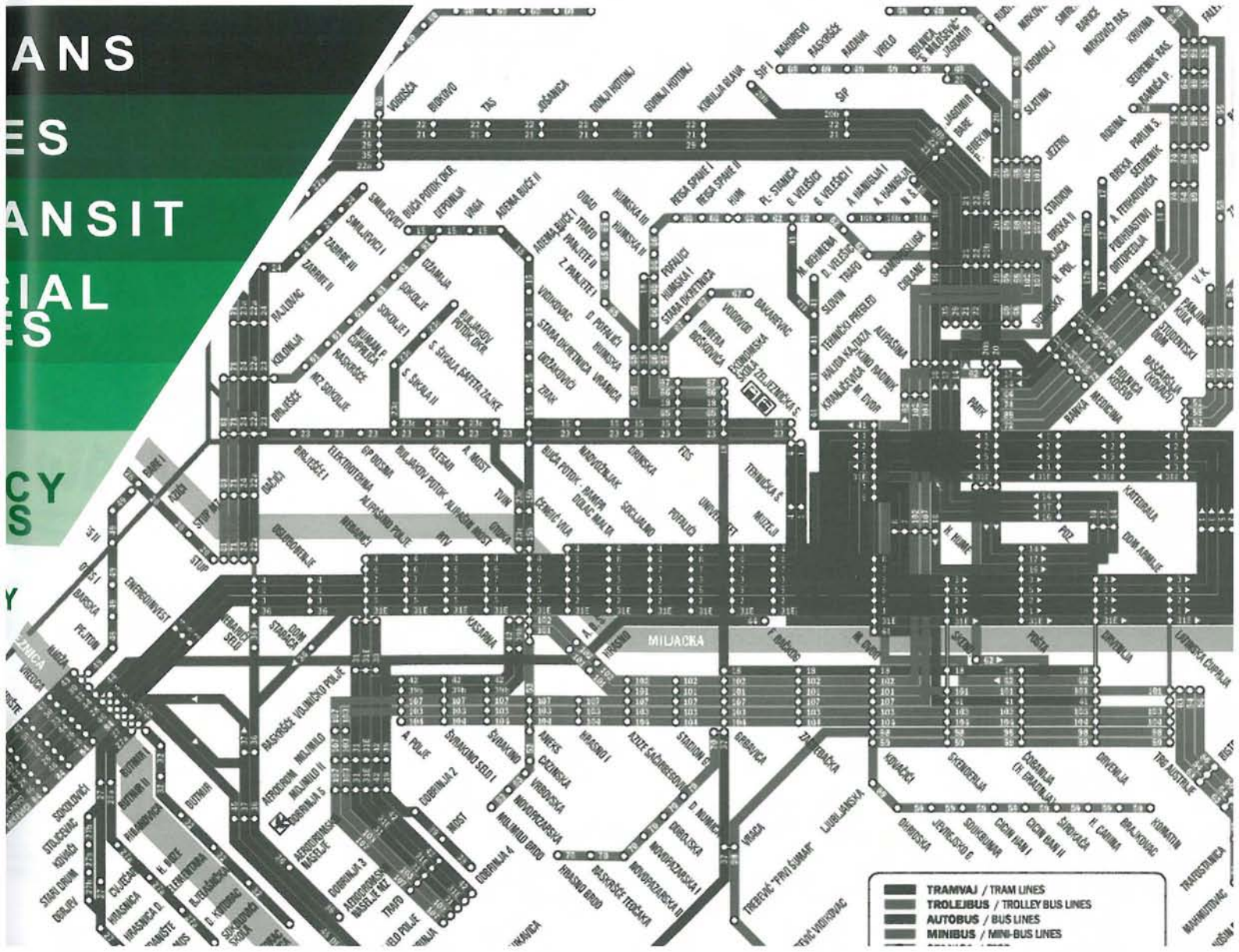


veturat), niveli i taksave varet nga pesha e mjetit dhe, nganjëherë, nga numri i akseve. Taksat e importit (dogana) kanë vlejtur për kufizimin e numrit të automjeteve, sidomos atyre ndotëse, në vende të izoluar pa prodhim automjesh vendës, si në rastin e Singaporit, shtet-ishull.

7. Kufizime në përdorimin e automjeteve?

Pak qytete kanë eksperimentuar me kufizimin selektiv të automjeteve. Disa vende të Europës, si Gjermania dhe Franca, kanë zbatuar skema ku vetëm automjetet “e pastra”, të pajisura me certifikatë, lejohen të qarkullojnë gjatë alarmeve të ndotjes (AVV

2000). Nga qytetet në zhvillim, Meksiko Siti u përpoq të ndalonte qarkullimin e automjeteve private sipas targave (p.sh., targat me numër çift qarkullojnë në ditë me numër çift), por kjo skemë rezultoi antiproduktive sepse shumë familje blenë makina të dyta me targë të alternuar. Kjo përvojë sugjeron se metodat e kontrollit-dhe-komandës, të zbatuara në mbarë qytetin, nuk janë shumë efektive. Në Tiranë, këto lloj masash shihen si jehonë e kontrollit të sjelljes gjatë sistemit komunist. Për segmentet më të pasura të popullsisë, makina përbën një simbol të lirisë dhe statusit në shoqëri. Shoqëria civile është e dobët dhe organizimi politik në mbrojtje të mjedisit numëron pak shembuj.



8. Forcim i kontrolleve urbanistike?

Transporti publik dhe mjetet e pamotorizuara funksionojnë vetëm në dendësi të larta. Transporti publik nuk mund të operojë me fitim në dendësi të ulëta ku ka pak pasagjerë (Fig. 21). Prandaj, kontrollet urbanistike të përdorimit të tokës, që variojnë në tepërmë nga vendi në vend, kanë pasoja të rëndësishme në sistemin e transportit. Aty ku kontrollet urbanistike janë të rrepta, qytetet janë më të dendura e kompakte, ndërsa një sistem urbanistik dorëlëshuar sjell shpërhapje të ndërtimeve në territor; kjo rrit distancat mes destinacioneve. Historikisht Holanda, Gjermania, Zvicra dhe Vendet Skandinave kanë pasur ligje urbanistike shumë të forta. Përkundrazi, Italia, Spanja, Portugalia, tani edhe Evropa Lindore, kanë kontrolle të dobëta urbanistike mbi përdorimin e pronës private. Franca dhe Belgjika qëndrojnë diku midis këtyre ekstremeve me shumë rregulla, por që nuk zbatohen rreptësisht (Pucher and Lefevre 1996).

Gjatë procesit të transformimit pas rënies së komunizmit, Tirana u kthye në një qytet "të dyfishtë". Në brendësi u ndërtuan me shpejtësi fenomenale pallate shumëkatëshe banimi. Të ardhurit e varfër nga rrethet e tjera u strehuan në banesa me dendësi të ulët, të ndërtuara pa leje në periferi. Dendësia e lartë në brendësi të Tiranës është e papajtueshme me automjetet private dhe ka shkaktuar nivele të larta trafiku. Nga ana tjetër, dendësia favorizon transportin publik, ndërsa të ardhurit në zonat informale të periferive kanë akses të kufizuar ndaj autobusëve dhe shpesh përdorin furgonë informalë. Udhëtimet e tyre në qendër të qytetit janë të kushtueshme, të parehatshme

dhe të gjata. Por, këto periferi janë tashmë një pjesë e pamohueshme e realitetit urban. Në të ardhmen, është e dëshirueshme të dendësohen ato, përpara se të zihet tokë e re për ndërtime, siç është rekomanduar nga të gjithë planet urbanistike në njëzet vitet e fundit.

9. Të organizohen fushata informuese/sensibilizuese?

Suksesi i fushatave sensibilizuese në fushën e transportit urban varet nga vendi dhe niveli i interesit në çështjet mjedisore (Fig. 22). Tirana feston Ditën Botërore pa Makina çdo 22 shtator dhe, një herë në vit, Bashkia organizon Natën e Bardhë pa makina. Por qarkullimi i automjeteve ndalohet vetëm në disa rrugë gjatë këtyre veprimtarive, të cilat, fatkeqësisht, shpesh nuk janë të mirorganizuara dhe mirëreklamuar, dhe shkaktojnë bllokime trafiku, zhurma, dhe kaos. Deri edhe liderët politikë janë pikasur duke shkelur rregullin e mosqarkullimit me automjete. Për më tepër, këto aktivitete nuk shoqërohen me stimuj si p.sh., transport publik falas për atë ditë, gara çiklistike etj. (*Gazeta Shekulli*, 23 shtator 2006; *Gazeta Korrieri*, 24 dhjetor 2006). Si të tilla, ato japin pak kontribut në ndërgjegjësimin e popullsisë.

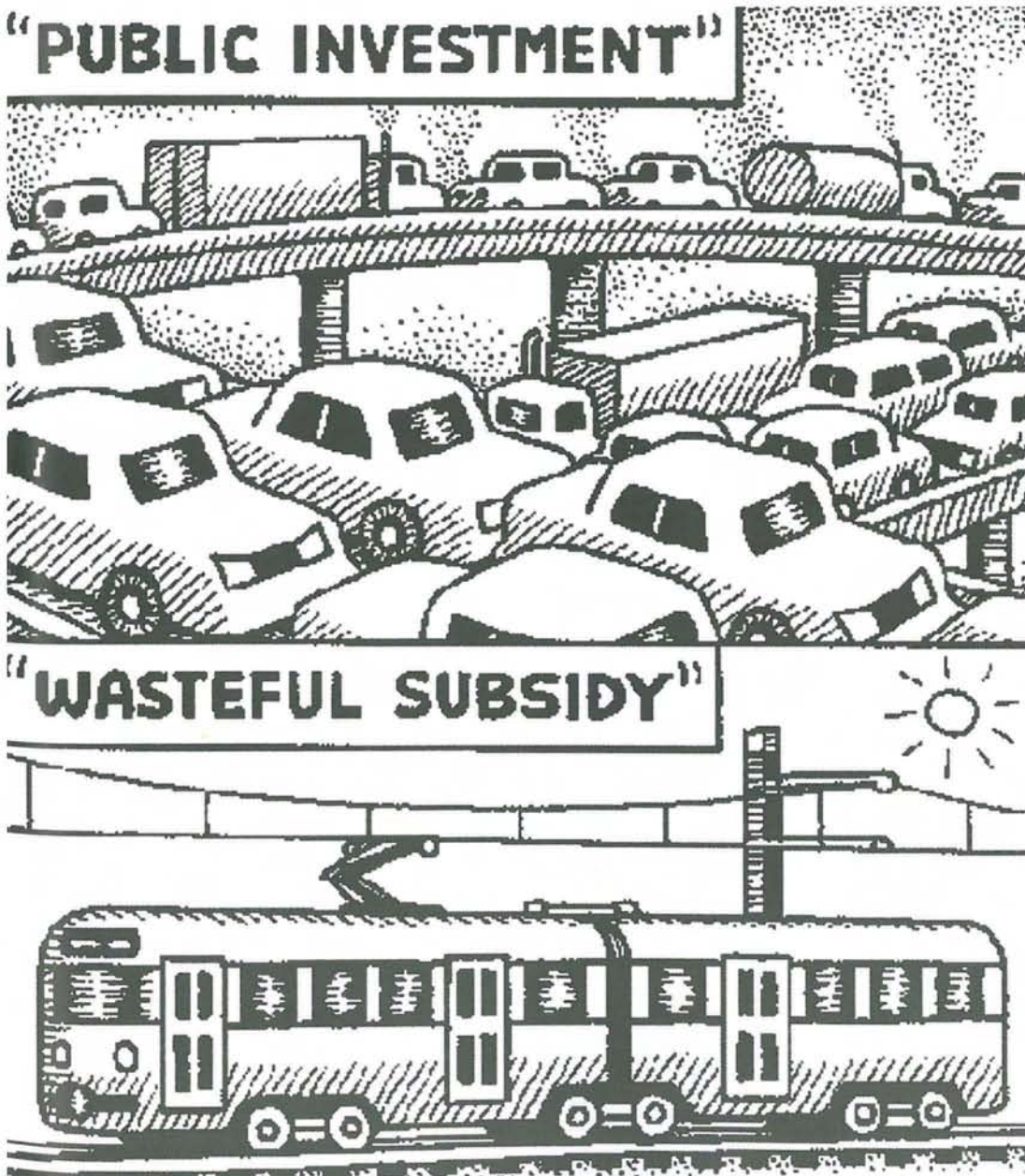
Mbyllje

Një qytet i dendur e kompakt si Tirana, ku një pjesë e mirë e destinacioneve mund të arrihet në këmbë ose me udhëtime të shkurtra me autobus, ka një shans të jashtëzakonshëm për zhvillimin e një sistemi të qëndrueshëm transporti, me përdorim të kufizuar të automjeteve, me transport publik të përshtatshëm, dhe me masa pro mjeteve të

pamotorizuara, sipas shembullit të kryeqyteteve të tjera të Bashkimit European, drejt të cilit aspiron Shqipëria. Ndonëse shumë njerëz e shohin me shumë shqetësim pushtimin e ndotjen e qytetit nga trafiku i automjeteve, nuk ekziston një traditë për kthimin e dëshirave të publikut në politika publike. Për më tepër, një pjesë e pronarëve të automjeteve që i përkasin shtresave më të pasura, ngulmojnë se shoqëria e Tiranës duhet të ndjekë strategji aktive në favor të automjeteve.

Ndërhohë që mirëqenia private është rritur në mënyrë fenomenale, sektori publik

ka të ardhura të ulëta. Në këto kushte, në vend të projekteve të shtrenjta infrastrukturore, si transporti publik mbi shina, duhen ndërmarrë masa me kosto të ulët, të cilat mund të sigurojnë përmirësime të konsiderueshme. Këto masa përfshijnë: (1) përmirësimin e mëtejshëm të trotuareve për këmbësorët, (2) krijimin e zonave vetëm për këmbësorë, (3) krijimin e udhëve të ndara për autobusë e biçikleta, dhe (4) pagesa të arsyeshme për parkimin. Një hap i dytë do të ishte krijimi i një sistemi BRT. Këto janë strategji të qëndrueshme, realiste, dhe të realizueshme financiarisht.



REFERENCA

- AlbanianTECH Project.** 2005. Sustainable development and promotion of the architectural and environmental heritage in Albania. [raport]
- AVV,** Transport Research Centre of Ministry of Transport, Public Works and Water Management. 2000. A Thematic Comparison of Transport Policy Approaches in Europe. Rotterdam, Holland [raport]
- Bashkia e Tiranës.** 2009. Buxheti. Internet: <http://www.tirana.gov.al/?cid=1,167>. Shkarkuar: 10 gusht 2009.
- Bernard Engineers.** 2009. Unaza e Madhe e Tiranës. Vlerësim i ndikimit social dhe në mjedis. Përmbledhje joteknike. [raport]
- Carlsson, Fredrik and Olof Johansson-Stenman.** 2002. Costs and Benefits of Electric Vehicles - A 2010 Perspective. Working Papers in Economics. No. 73. Department of Economics, Göteborg University, Sweden.
- Co-Plan.** 2007. Bashkeprimi nderkomunor ne qeverisjen vendore dhe zhvillimi rajonal. Analiza e sherbimit te transportit publik ne rajonin e Tiranës. [raport]
- Downs, Anthony.** 2004. Peak Hour and Other Road Pricing. *Still Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*, pp. 152-179. Washington, D.C.: The Brookings Institution.
- ECAT** (Environmental Center for Administration&Technology). 2008. Integrated strategy for a sustainable traffic development in Tirana, Albania. [raport].
- Eubank-Ahrens, Brenda.** 1987. A Closer Look at the Users of Woonerven. *Public Streets for Public Use*, A. V. Moudon (Ed.), pp. 63-79. New York: Van Nostrand Reinhold.
- European Parking Association.** 1999. Urban parking policy guide. [raport].
- Fouracre, P.R.** 1993. Travelways for Public Transport in Developing Countries. *Provision of Travelway Space for Urban Public Transport in Developing Countries*. Habitat (Eds.). Nairobi: Habitat.
- Hook, Walter.** 1994. Role of Nonmotorized Transportation and Public Transport in Japan's Economic Success. *Transportation Research Record 1441*, Transportation Research Board, pp.108-115.
- Hook, Walter.** 2008. The Promise and the Peril of Biofuels. *Sustainable Transport*. No. 20, pp. 22-27.
- Huxford, Robert.** 1999. Home Zones Briefing Sheet. Proceedings Institution of Civil Engineers-Transport. Volume 135, pp. 45-46
- IST** (Instituti i Studimit te Transportit). 2006. Privatizimi i sektorit urban te transportit. [raport]
- ITDP** (Institute for Transportation and Development Policy). 2007. Bus Rapid Transit Planning Guide. Internet: <http://www.itdp.org/documents/Bus%20Rapid%20Transit%20Guide%20-%20complete%20guide.pdf>. Shkarkuar: 8 gusht 2009.
- Khanna, Madhu, Amy W. Ando, and Farzad Taheripour.** 2008. Welfare Effects and Unintended Consequences of Ethanol Subsidies. *Review of Agricultural Economics*. Vol. 30, no. 3, pp. 411-421.
- Landell Mills and Buro Happold.** 2007. Sustainable and integrated development of the Tirana-Durres region. [raport].
- Lemberg, Kai.** 1990. Lessons from Copenhagen. *Current Issues in Planning*, S. Trench and T. Oc (Ed.), pp. 42-52. Hants, UK: Gower.
- PADCO.** 2002. Strategic plan for Greater Tirana. Volume 1: Main Report. [raport].
- Peter Guest Parking Consultant.** 2006. A parking system for Tirana. Tirana, Albania. [raport].
- Pickrell, Don.** 2002. Induced demand: what happens when we expand capacity? Conference presentation: *Tackling Traffic Congestion: The Transportation-Land Use-Environment Connection*, Lake Arrowhead, California, October. 13 pp.
- Pojani, Dorina.** 2007a. Car-Free Areas in Tirana: Fantasy or Necessity? *Albanian Journal of Natural and Technical Sciences*. Vol. 22, no. 2, pp. 27-42.
- Pojani, Dorina.** 2007b. Përmirësimi i Kushteve të Jetesës në Tiranë: Ulje e Dendësisë së Banorëve apo Trafikut të Automjeteve? *Buletini i Shkencave Teknike*. No. 1, pp. 40-47.
- Poudenx, Pascal.** 2008. The Effect of Transportation Policies on Energy Consumption and Greenhouse Gas Emission from Urban Passenger Transportation. *Transportation Research Part A*. Vol. 42, pp. 901-909.
- Pressman, Norman E. P.** 1987. The European Experience. *Public Streets for Public Use*, A. V. Moudon (Ed.), pp. 40-44. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Pucher, John and Lefevre, Christian.** 1996. *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*. London: MacMillan Press.
- Ramsay, Anthony.** 1990. Evaluating Pedestrianization Schemes. *Current Issues in Planning*, S. Trench and T. Oc (Eds.), pp. 53-67. Hants, UK: Gower.
- Regional Consulting - Ziviltechniker Gesellschaft.** 1995. The development of the city of Tirana, Phase I [raport].
- Richards, Brian.** 1990. *Transport in Cities*. London: Architecture and Design Technology Press.
- Shahu, Rexhep.** (Zëdhënësi për shtyp i Ministrisë së Bujqësisë). 2008. Nevoja për bujqësi. *Rilindja Demokratike*, 4 prill.
- Shoup, Donald.** 2005. *The High Cost of Free Parking*. Chicago: American Planning Association, Planners Press.
- Sperling, Daniel.** 1995. Bringing Electric Cars to Market. *Access*. No. 6, pp. 12-17.
- TEST.** 1988. Quality streets. How traditional urban centers benefit from traffic calming. London, Report No. 75.
- Ministria e Puneve Publike, Transportit, dhe Telekomunikacionit.** 2008. Per nje transport te sigurt te vijueshem, mjedisor, me kosto te ulet ne Tirane. [raport draft]
- World Bank** (Banka Boterore). 2002. *Cities on the Move: A World Bank Urban Strategy Review*. Washington D.C.