



GJAKOVA ÇIKLIZËM, PUBLIKE, RINI

Prishtinë
Shtator 2018



Punësoria "Gjakova: Çiklizëm, Publike, Rini" është aktivitet i realizuar në kuadër të projektit "Qytetet Gjithëpërfshirëse" - promovimi dhe përhapja e metodologjisë së planifikimit urban me pjesëmarrje" i përkrahur financiarisht nga Olof Palme International Center, që përkrahet nga Qeveria e Suedisë. Përmbajtja është përgjegjësi e EC Ma Ndryshe dhe nuk pasqyron doemos pikëpamjet e donatorit.



"Qytetet Gjithëpërfshirëse - promovimi dhe përhapja e metodologjisë së planifikimit urban me pjesëmarrje" është projekt i ECi cili synon të artikulojë nevojat e grupeve të komunitetit dhe t'i përkthejë ato në plane të zbatueshme urbane të komunës. Grupet e komunitetit me të cilat punohet në këtë projekt janë të shpërndarë në lagje dhe fshatra të ndryshme të komunës.

Botues: EC Ma Ndryshe

Autor: Gentiana Pallaska, arkitekte dhe Rron Beqiri, arkitekt

Rr. Saraçët 5, 20000/Prizren
Bulevardi Nënë Tereza, H 30 B1 Nr. 5, 10000/Prishtinë

www.ecmandryshe.org & info@ecmandryshe.org
029-222-771 & 038-224-967



02 Hyrje

04 Qëllimi

06 Metodologjia

10 Gjendja Ekzistuese
Problemet dhe potencialet

14 Profili i rrugës “Yjet e Erenikut”
Gjendja Ekzistuese Kapaciteti i rrugës
Matjet në rrugë

20 Pse Biçikleta?
Ndotësit Përparësitë

26 Profili i Rrugës
Profili Rrugor 1 Profili Rrugor 2

32 Propozimi / Rekomandimet
Masterplani Vizualizimet

HYRJE

Transporti nëpër qytete has në shumë sfida. Në shumë prej tyre, dimensionimi ekonomik i këtyre sfidave merr vëmendjen më të madhe, duke rezultuar në ndërtimin e infrastrukturës shtesë për automjete dhe shumë pak qytete që anojnë kah sisteme alternative të transportit. Nga ana tjetër, kjo shkakton probleme të tjera si ndryshimet klimatike dhe shëndeti i përgjithshëm nga ndotja.

Tradicionalisht biçikleta ka qenë forma më praktike e lëvizjes urbane. Në kohërat moderne biçikleta mbetet një formë komunikimi i lirë urban, ekologjike dhe që kontribon në identitetin urban të një vendi. Prej rreth 41,000 banorëve në qytetin e Gjakovës, një pjesë e madhe me një gamë

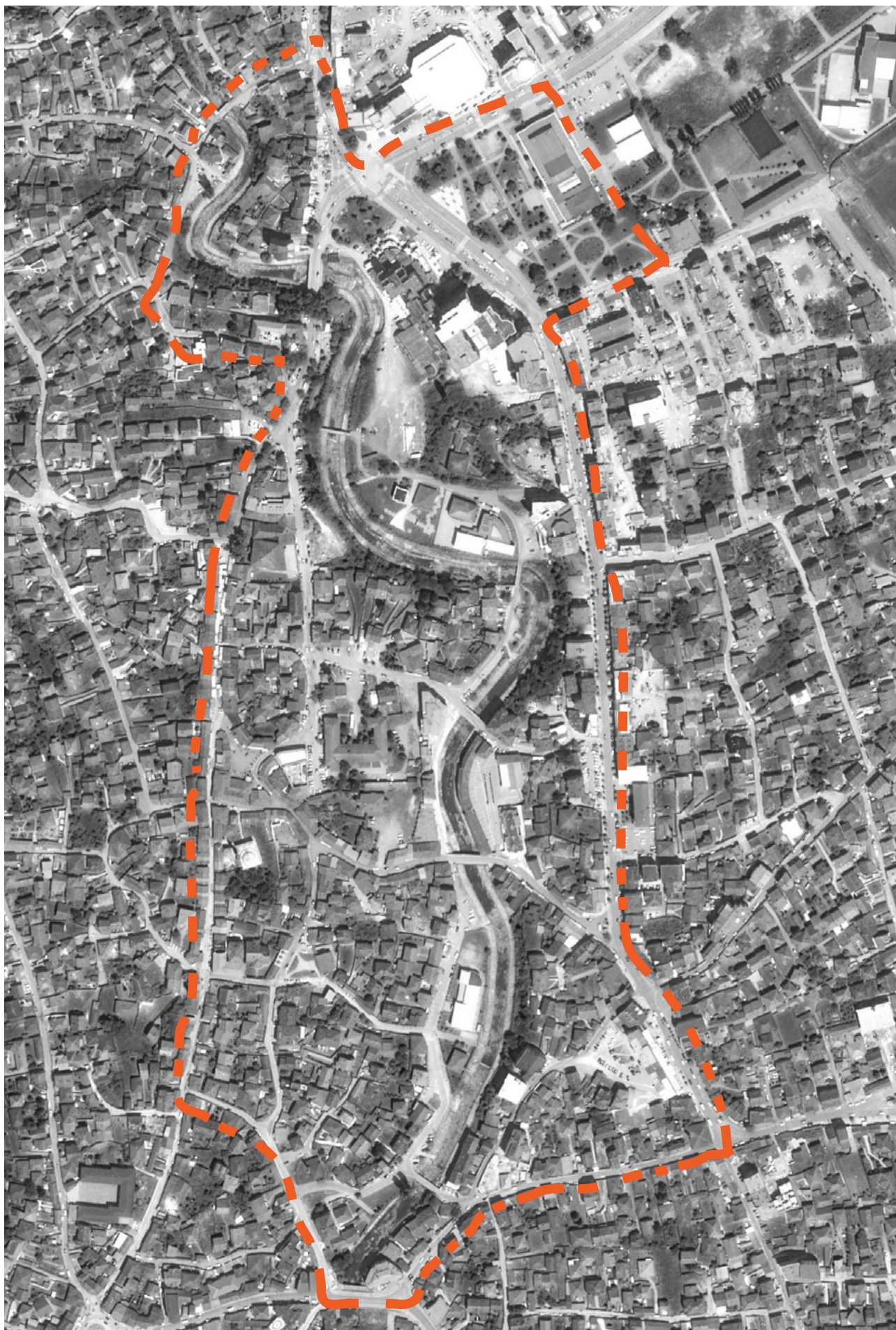
të gjerë të moshës e përdorin biçikletën si mjet kryesor të transportit të përditshëm. Topografia e përshtatshme dhe qasjet urbane në Gjakovë lejojnë që kjo formë e transportit të mbetet forma më praktike për qasje urbane çdo ditë.

Propozimi në vijim është intervenim urban i hapësirës përreth lumit Krena, duke integruar biçikletën si element shtytës dhe identifikues nëpër zonën përreth.

Ky intervenim inkurajon përdorimin e përbashkët të infrastrukturës nga vozitësit e makinave dhe biçikletave, që përmirëson shfrytëzimin e rrugës në aspekt të funksionit si dhe të kompozicionit social.



Qarshia, Gjakovë - Shkëlzen Rexha



Qendra e Gjakovës

QËLLIMI

Rrjedha e lëvizshmërisë është aspekt kyç i dinamikës së urbanizimit, përderisa infrastruktura e kësaj rrjedhe është ajo që e cakton formën urbane. Mirëpo edhe me qarkullim të shtuar gjatë viteve të fundit, qasja në hapësira, aktivitete e shërbime po bëhet gjithmonë e më e vështirë.

Identifikimi i problemeve dhe potencialit të qytetit arrihet më së miri me përfshirjen e komunitetit. Duke u përfshirë në procesin e rimendimit të hapësirave në të cilat jetojnë, krijohet zgjidhje që arrin bashkëpunim me funksionet dhe përdoruesin.

Ideja rreth projektit zhvillohet në përmirësimin organizativ dhe eventualisht infrastrukturual të shtigjeve të biçikletave duke ua lehtësuar komunikacionin ditor përdoruesëve të këtij lloj transporti.

Njëkohësisht projekti mund të shërbejë si promovim i përdorimit të biçikletave, një trend i cili kontribon pozitivisht në zonat urbane, duke e ulur shkallën e përdorimit të mjeteve transportuese me lëndë djegëse që përpos ndotjes së mjedisit, kontribuojnë shumë në uzuprimin e hapësirave të pakta publike.

METODOLOGJIA

Zhvillimi i punëtorisë është bërë në mënyrë që të ketë diskutim të hapur rreth eksperiencës dhe kërkesave të qytetarëve dhe çiklistëve të Gjakovës me qëllim të promovimit të lëvizjes së lirë të personave që ngasin biçikleta nëpër rrugët e qytetit.

Realizimi i punëtorisë është zhvilluar duke i përcjellur tri faza kyçe me disa nënfaza që shpjegohen në vijim. Kjo punëtori është organizuar në bashkëpunim me KVLR Gjakovë dhe grupin e çiklistëve “Gjakova 137”

Faza e parë, “Identifiko”, i inkurajon pjesëmarrësit që duke i shfrytëzuar hartat apo ortofoton e zonës së qytetit të identifikojnë problemet dhe potencialet.

Faza e dytë, “Shprehu”, i inkurajon pjesëmarrësit të diskutojnë lidhur me problemet dhe kërkesat e tyre të ndërlidhura me çiklizmin në qytet.

Faza e fundit, “Vizualizo”, stimulon pjesëmarrësit që përmes mjeteve të punës, si letër për skicim, kartonë, ngjyra etj. të vizualizojnë skematikisht propozimet e dalura nga faza “Shprehu”.



Fotografi nga punëtorja



01.

Takimi me komunitetin - Gjakova 137

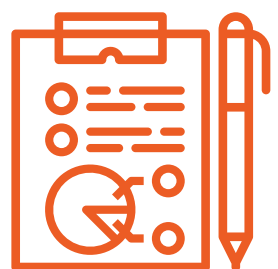
Punëtorja me pjesëmarrës të komunitetit, e organizuar nga EC në bashkëpunim me KVL R Gjakovë, me qëllim që të diskutohet eksperiencia e ciklizmit në Gjakovë.



02.

Diskutimi i problemeve dhe potencialeve

Në këtë fazë bëhet diskutimi dhe pastaj skicimi dhe paraqitja e problemeve dhe potencialeve, si dhe çdo gjë që mendohet të ndryshohet.



03.

Hulumtimi dhe analiza në terren

Në vijim janë bërë matje dhe analiza përgjatë rrugës dhe anës së lumit në mënyrë që të kuptohet më mirë aspekti fizik dhe social i hapësirës.



04.

Punimi i draft propozimit

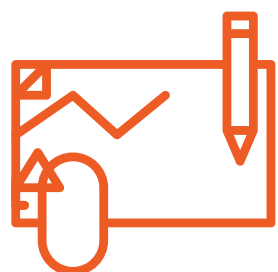
Propozimi fillestar i cili tenton më së miri të përfshijë kërkesat që kanë dalur si rezultat i punëtorisë.



05.

Diskutimi i draft propozimit

Draft propozimi iu tregohet pjesëmarrësve të punëtorisë dhe përfaqësuesve tjerë që në një mënyrë ose tjetrën do të ndikohen nga ndërhyrjet potenciale.



06.

Propozimi final

Propozimi i cili përfshin të gjitha kërkesat e nevojat e vendit, përfill të gjitha potencialet dhe anët pozitive, si dhe kritikën e të gjitha palëve.

Përveç punëtorisë me pjesëmarrës të komunitetit, për t'i shtuar vlerë procesit në përgjithësi, është bërë edhe hulumtimi dhe analiza e lokacionit duke e analizuar lokacionin gjatë ecjes dhe duke intervistuar kalimtarët, përdoruesit e biçikletave, dhe qytetarët.

përdoruesve të hapësirës, metodë e cila na dhuron një pasqyrë të mirë se cili është kapaciteti dhe rreziku në rrugët e Gjakovës.

Si aspekt analitik vizual është bërë edhe dokumentimi fotografik i problemeve dhe potencialeve në qendrën e Gjakovës.

Gjithashtu është bërë matja e qarkullimit të veturave si dhe përcjellja e lëvizjes së



Fotografi nga punëtorja



Fotografi nga punëtorja



GJENDJA EKZISTUESE

Gjakova është një nga qendrat më të hershme urbane të Kosovës. Identiteti tradicional urban i Gjakovës u ndërtua mbi bazën e aktiviteteve tregtare dhe zejtare të cilat e mbështetën edhe krijimin e ndjenjës së komunitetit. Megjithatë, dëmtimi i pësuar gjatë luftës së fundit si dhe konflikti i identitetit përgjatë kalimit në një etapë të re, e ka zbehur ndjenjën e komunitetit dhe identitetin e Gjakovës në përgjithësi.

Sot, identiteti tradicional i Gjakovës është i ruajtur joformalisht dhe i fragmentuar. Zona urbane cilësohet si e qetë, e ecshme duke konsideruar distancat dhe permabilitetin, dhe në krahasim me qendrat tjera urbane të Kosovës ka ende përdorim relativisht të theksuar të biçikletës si formë e transportit, por edhe e rekreacionit.

Biçikleta si mjet i komunikimit urban shquhet në Gjakovë që prej shekullit të kaluar, e për më shumë edhe sot ka një komunitet

të organizuar, i cili përpos përdorimit të përditshëm, organizojnë edhe ngjarje shoqërore, sportive dhe edukative të cilat lidhen me përdorimin e biçikletës.

Problem ende mbetet formalizimi i biçikletës si mjet transportues, pra krijimi i infrastrukturës dhe mobilitetit urban i cili përkrah përdorimin e saj. Automjetet e shumta dhe prioritizimi i tyre në trafik shfaqin problem dhe kanosje për zhvillimin e transportit me anë të biçikletës, prandaj duhet marrë masa që prioritetet të barten kah komunikacioni urban i qëndrueshëm dhe ekologjik, rol të madh në të cilin luan biçikleta.

Vullneti i shfaqur nga pjesëmarrësit në punëtori, si dhe komuniteti ekzistues, jep shenja pozitive për potencial të zhvillimit të biçikletës jo vetëm si mjet i transportit të qëndrueshëm, por edhe si formë e identiteti urban të Gjakovës.

Problemet



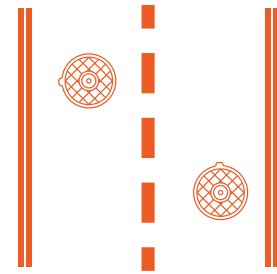
Biçiklistët hasin në pengesa në rrugë, për shkak të mos definimit të shtigjeve për biçikleta.



Profili i rrugës “Yjet e Erenikut” inkurajon përdorimin e automjeteve, që ndikon drejtpërdrejt në ndotje të ajrit.



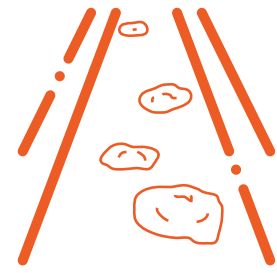
Ndotja dhe mbeturinat nëpër gjithë qytetin, janë ndër ankesat kryesore të pjesëmarrësve.



Vjedhja dhe mungesa e kapakëve të kanalizimit shfaqin rrezik konstant për çiklistët por edhe këmbësorët e Gjakovës.



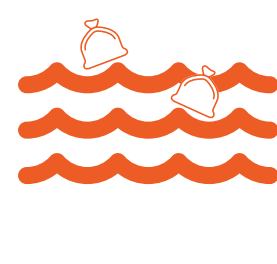
Edhe pse ka hapësirë të bollshme, dukshëm ka mungesë të aktiviteteve në qytet.



Shtigjet e ecjes dhe çiklizmit kanë pengesa dhe janë të pa përshtatshme.



Nëpër pjesë të ndryshme të qytetit të Gjakovës ka shumë hapësira publike të pa përpunuara dhe të pa shfrytëzuara.



Qasja në lumë është e vështirë si dhe mirëmbajtja e shtratit të lumit është e dobët.

Potencialet



Biçikleta është mjeti kryesor i transportit në Gjakovë, dhe vullneti për përdorim është shumë prezent.



Ka vullnet të madh brenda komunitetit në Gjakovë për pjesëmarrje dhe inicim të aktivizmit qytetar drejt përmirësimit të hapësirave publike.



Sipas qytetarëve pjesëmarrës në punëtori, çdo familje posedon 2 deri 3 biçikleta.



Gjakova është qytet shumë i përshtatshëm dhe i përkueshëm me ecje.



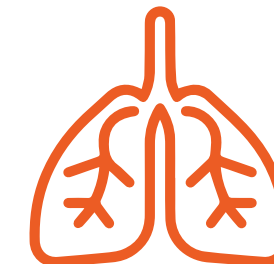
Gjakova ka potencial të madh për të krijuar hapësira publike të kualitetit të lartë.



Edhe pse ka numër të madh të biçikletave në qytet, në përgjithësi numri i vjedhjeve të biçikletave është i ulët.

GJAKOVA 137

Klubi i çiklizmit “Gjakova 137” është shumë aktiv në promovimin e biçikletës si mjet për transport dhe rekreacion.



Nëse promovohet edhe më tutje biçikleta si mjeti kryesor i transportit, cilësia e ajrit të Gjakovës do të përmirësohet edhe më shumë.



Rruga 'Yjet e Erenikut'

Rruga "Yjet e Erenikut" është një nga rrugët më të frekuentuara të zonës urbane të Gjakovës. Lidhet me rrugën magjistrale M9-1 dhe rrugën regjionale R107, që nënkupton se rruga përdoret për qasje të zonës urbane nga jashtë. Rruga e përcjell vijën e lumit Krena, një nga elementet gjeografike identifikuese të Gjakovës, prandaj është një nga pikat takuese të të dy pjesëve të qytetit të Gjakovës.

Përgjatë rrugës identifikohet një larmi e tipologjive të ndërtesave, ku përpos ndërtesave të banimit dhe atyre komerciale, dallohen objektet kulturore (xhamia e Mahmut Agës, muzeu etnografik, dhe në afërsi shkolla e muzikës, teqja e madhe, xhamia e Haxhi Ymerit, manastiri ortodoks, dhe pjesa e vjetër e qytetit përfshirë çarshinë e vjetër), objektet publike (objekti komunal i Gjakovës) si dhe parku i madh i qytetit.



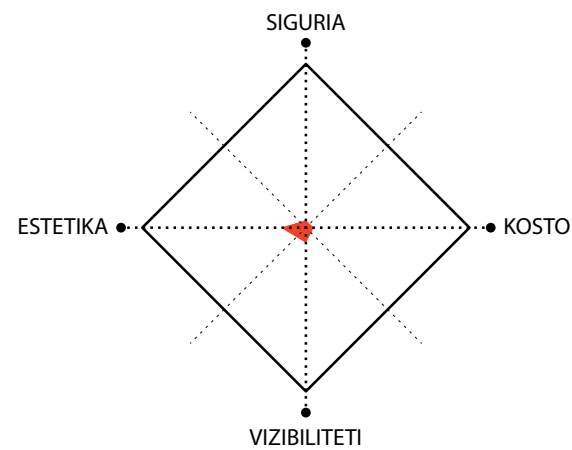
Rruga "Yjet e Erenikut"

Rruga 'Yjet e Erenikut'

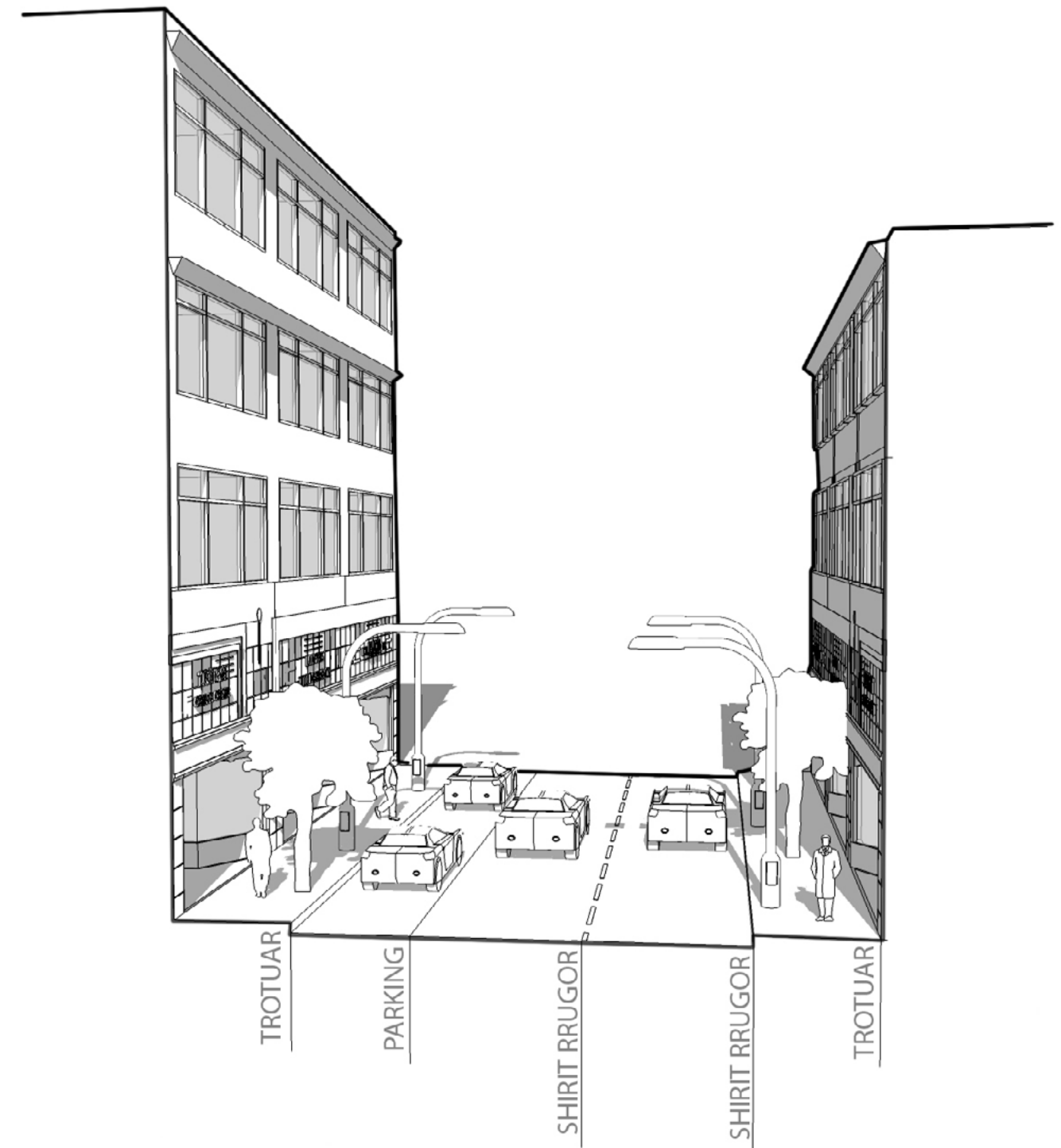
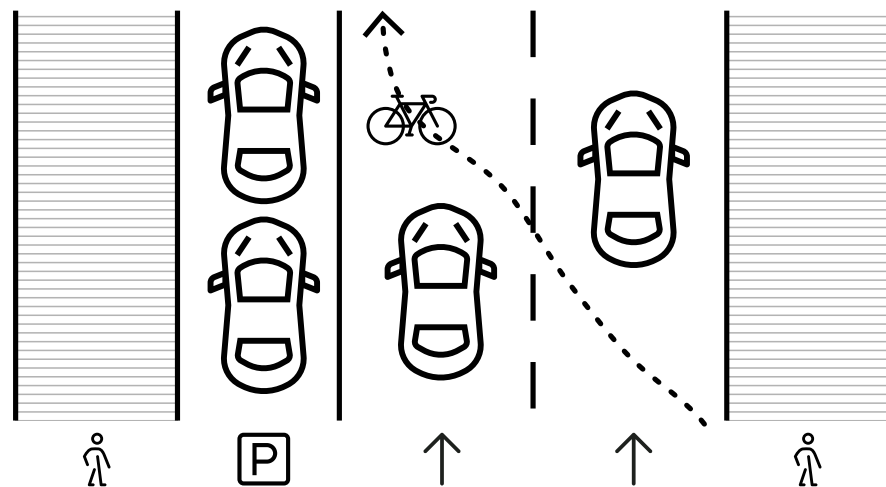
Status quo e rrugës karakterizohet me prioritizim të veturave, hapësirë të mjaftueshme për këmbësorë, gjelbrim të bollshëm, dhe përdhesë aktive.

Në rrugë vërehet përzierje e trafikut biçikletë-veturë, mirëpo tipologjia e rrugës

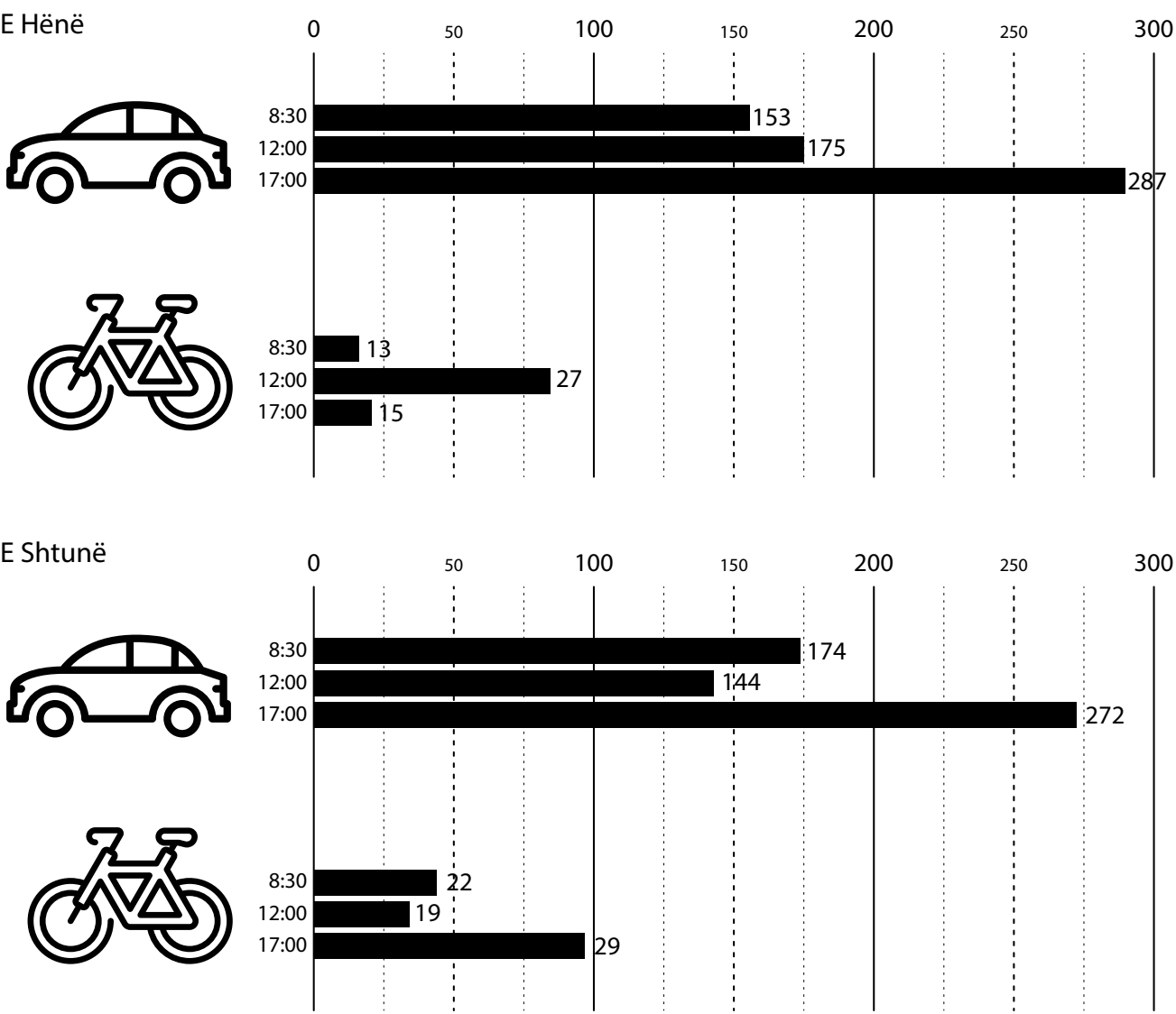
e cila favorizon veturat kundrejt biçikletave paraqet rrezik për komunikacionin e çiklistëve. Megjithatë, tipologjia e rrugës njëkohësisht mundëson që me një intervenim të vogël, komunikacioni për çiklistë të përmirësohet.



Profili aktual shfaq rrezik të madh për çiklistët, sepse nuk ka definim të hapësirave për shfrytëzim. Në anën tjetër, trotualet janë të këndshme, me mbrojtje nga dielli, përdhesa aktive, dhe siguri të mjaftueshme.



Matjet në rrugën “Yjet e Erenikut”



Matjet janë bërë sipas metodologjisë ku fluksi matet nëpër disa orare gjatë ditës, me kohëzgjatje prej saktësisht 10 minutave.

Kjo metodë aplikohet në orare të ndryshme përgjatë ditëve, por edhe nëpër ditë të ndryshme varësisht nga qëllimi. Për shkak që qëllimi i matjes ishte fluksi maksimal i rrugës, matjet janë bërë ditën e hënë dhe të shtunë, gjatë orës 08:30, 12:00 dhe 17:00.

Sipas matjeve, fluksi më i madh i automjeteve del të jetë më i madh gjatë orës 17:00, me 287 dhe 272 automjete respektivisht,

përgjatë 10 minutave. Gjatë mëngjesit dhe mesditës vërehet relativisht më pak qarkullim i automjeteve, me 153 dhe 174 automjete në mëngjes, dhe 175 dhe 144 automjete në mesditë.

Fluksi i biçikletave ndryshon në ditë të ndryshme. Gjatë ditëve të javës fluksi më i madh është në mesditë me 27 biçikleta, kurse gjatë fundjavës pasdite me 29 biçikleta përgjatë 10 minutave.

Kapaciteti i Rrugës

Pastaj është bërë analiza matematikore se a do të mund të përballonte rruga “Yjet e Erenikut” shndërrimin e njërës nga shiritëve të trafikut në shirit për biçikleta. Llogaritjet në vijim janë marrë në rastin hipotetik të mbylljes së njërit shirit.

Raporti i kapacitetit të volumit (V / C) është një nga indekset më të përdorura për të vlerësuar statusin e trafikut në qytete, ku V është numri i përgjithshëm i automjeteve që kalojnë një pikë në një orë dhe C për numrin maksimal të makinave që mund të kalojnë në kushte të arsyeshme të trafikut.

$$\text{Kapaciteti (K)} = \frac{\text{Kapaciteti në orë}}{\text{Faktori i kapacitetit \%}}$$

Volumi i veturave në rrugë në orën e pikut është 1722. Numri i orës së pikut përbën 11% të numrit total në ditë. Nga kjo del se Volumi (V) është 15,654.

Kapaciteti i rrugës me 1 shirit me gjerësi <4.5 është 1500 vetura për orë e cila pjestohet me faktorin e kapacitetit 10%. Nga kjo formulë Kapaciteti (K) del 15,000.

$$\text{Raporti i kapacitetit të Volumit (RKV)} = \frac{\text{Volumi (V)}}{\text{Kapaciteti (K)}}$$

Raporti i kapacitetit të Volumit (RKV)	Kushtet e trafikut
< 0.6	Trafiku i lirë
< 0.6 < 0.9	Trafiku në lëvizje
< 0.9 < 1.1	Trafiku i përshtatshëm
< 1.1 < 3.1	Trafiku i pa përshtatshëm
> 3.1	Trafiku i ngarkuar

Indeksi i Vëllim - Kapacitetit, bazuar në kushtet e trafikut

Nga formula sipër del se RKV është $15,654 / 15,000 = 1.04$, që e klasifikon këtë rrugë, si rrugë me trafik të përshtatshëm. Por duhet patur parasysh se me inkurajimin e përdorimit të biçikletës, numri i veturave do të bije edhe më tej, në mënyrë që trafiku të bëhet edhe më i lirë.

Kjo analizë mund të shërbejë si argument për të testuar shndërrimin e shirit të rrugës për një periudhë disa mujore, në mënyrë që të shihen rezultatet e verteta. Gjaku mund të jetë pioner në promovimin e shndërrimit të trafikut të veturave në atë të çiklizmit.



PSE BIÇIKLETA?

Fakte rreth biçikletave:

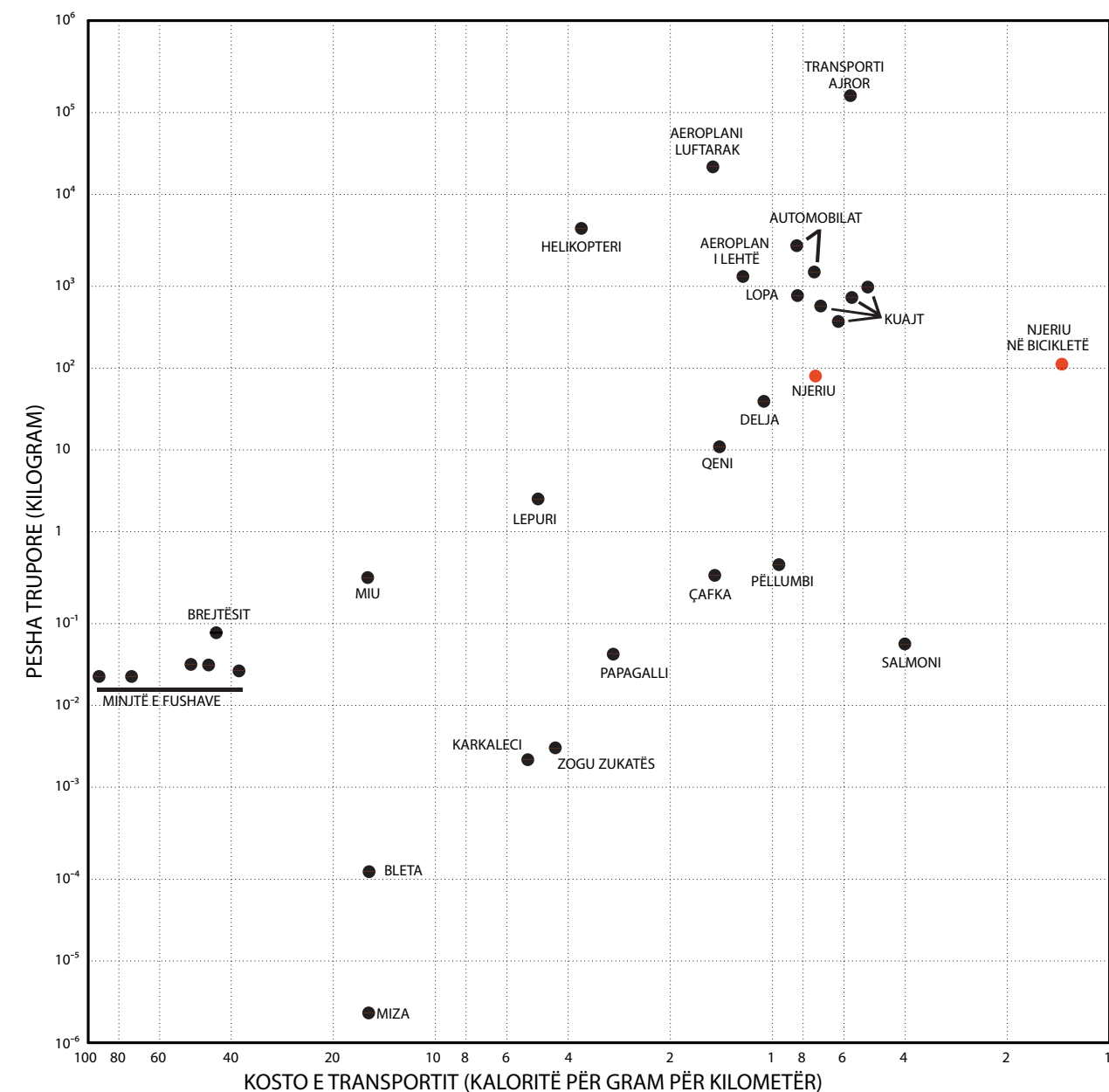
Benefitet e çiklizmit nuk janë të njëtrajtshme, por ndyshojnë nga konteksti urban se ku aplikohet. Në përgjithësi, ato mund të jenë:

1. Benefitet ekonomike (ulja e shpenzimeve të buxhetit familjar në veturë, ulja e humbjes së orëve të punës në bllokimin e trafikut, ulja e shpenzimeve shëndetësore përshkak të ushtrimeve të perdritshme);

2. Avantazhet politike (ulja e varësisë në energji, ruajtja e burimeve të paripërtitëshme);

3. Avancimet (demokratizimi i mobilitetit urban, autonomi dhe permabilitet në të gjitha platformat publike për fëmijë dhe të moshuar);

4. Impaktet ekologjike (efektet lokale, afatshkurtër, dhe efektet globale, afatgjate).

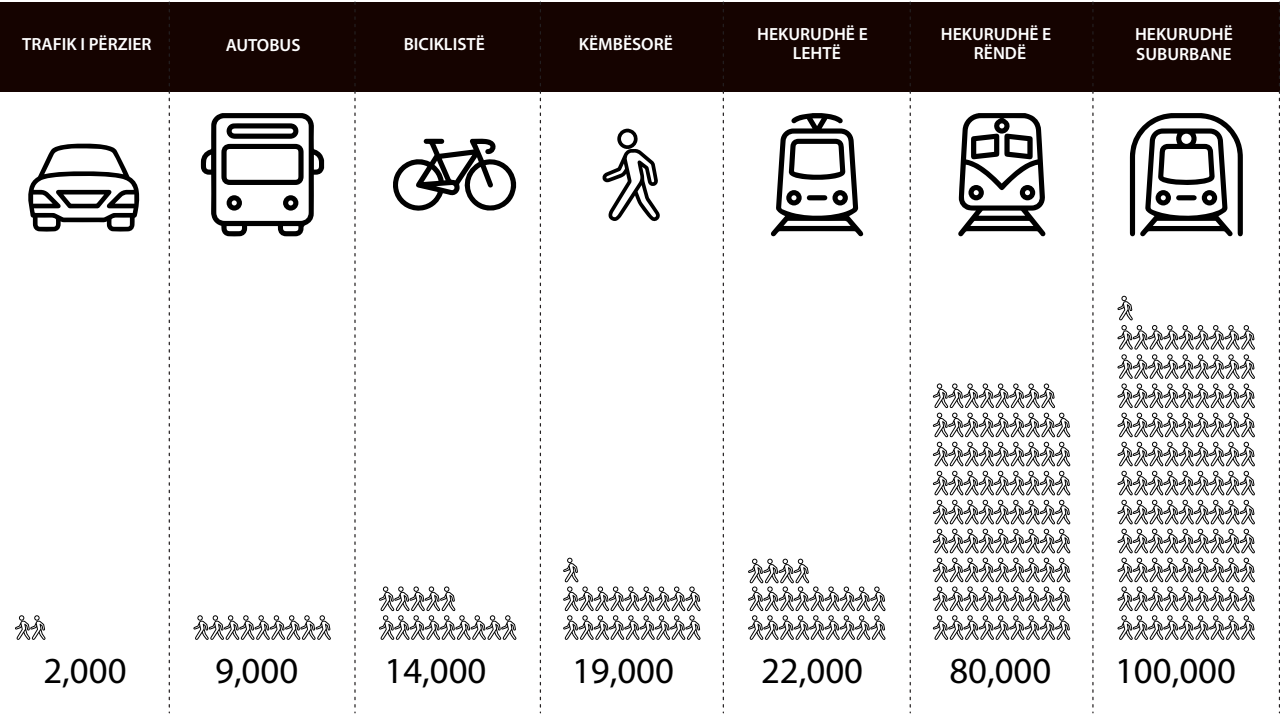


Efikasiteti i njeriut kur ai përdor biçikletën për qarkullim - Scientific American, 1973

Njeriu në biçikletë

Rankohet i pari në efikasitetin e udhëtimit në mes të kafshëve dhe makinave në kuptim të energjisë që konsumohet përderisa udhëtohet në distancë të caktuar si funksion i peshës trupore. Shkalla e konsumimit të energjisë për një biciklist (rreth .15 kalori për gram për kilometër) është përafërisht

një e pesta e shkallës së njeriut që ec (rreth .75 kalori për gram për kilometër). Me përjashtim të pikës që përfaqëson biciklistin (lartë djathtas) ky grafik është i bazuar në data e cila fillimisht është mbledhur nga Vance A. Tucker i Duke University.



Numri i njerëzve për orë, në rrugë me gjerësi 3.5m - Cycling Embassy of Great Britain

Njerëz për orë, në rrugën urbane me gjerësi 3.5 metër

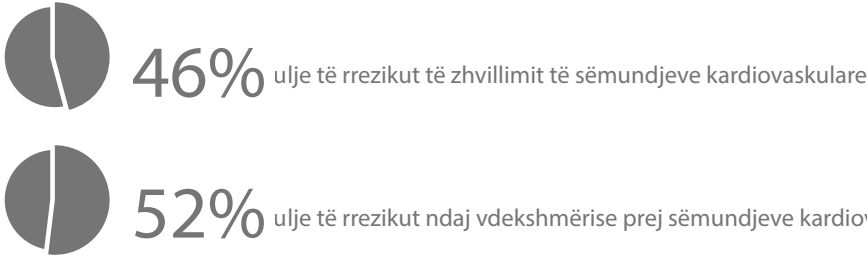
Varësisht nga madhësia e automjetit, kapacitetit ose ngarkesës dhe shpejtësisë, përdorimi i hapësirës mund të ndryshojë shumë për mënyra të ndryshme të udhëtimit - volumet e pasagjerëve potencial ndyshojnë shumë nga mënyrë përgjatë një shiriti.

Makina është mënyra më joefikase. Qendrat e dendura urbane nuk mund të shërbehen efektivisht nga makinat, për shkak që jo mjaftueshëm njerëz mund të shpërndahen në qendër.

Biçikleta na mban të shëndetshëm.

Sipas një studimit të bërë nga Universiteti i Glasgow më 2017, “njerëzit që përdorin biçikletën për të udhëtuar në punë, kanë 41% rrezik më të ulët të vdekjes prej të gjitha shkaqeve sesa njerëzit që vozisin ose përdorin transportin publik. Kjo lidhet me faktin që biçikleta është aktivitet

kardiovasular, që rrjedhimisht ndikon në përqindje më të vogël të rrezikut të zhvillimit apo vdekjes nga sëmundjet kardiovaskulare. Çiklistët kanë 46% më pak rrezik të zhvillimit dhe 52% më pak rrezik të vdekjes nga sëmundjet kardiovaskulare.



Konsumi i hapësirës	100	10	8	1	6
Konsumi i energjisë	100	30	0	405	34
CO2	100	29	0	420	30
Okside të nitrogjenit	100	9	0	290	4
Hidrokarbone	100	8	0	140	2
CO	100	2	0	93	1
Ndotja totale e atmosferës	100	9	0	250	3
Rreziku ndaj aksidenteve	100	9	0	12	3



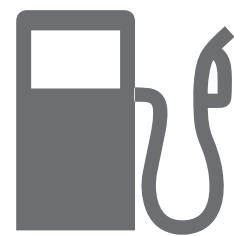
Vetura mbetet forma më jo efikasve e transportit urban (në rastet kur ka mundësi të tjera transportit).

Krahاسimi i mënyrave të ndryshme të transportit me një makinë private për një udhëtim me të njëjtin numër të njerëzve për 1 km

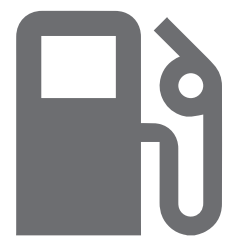
Emisioni i gazrave (CO₂) për vetura

Sasia e CO₂ që lirohet nga djegia e një galloni (3.78 litra) karburanti varet nga sasia e karbonit në karburant. Zakonisht, më shumë se 99% e karbonit në një lëndë djegëse lirohet si CO₂ kur karburanti digjet. Sasi shumë të vogla emetohen si hidrokarbure dhe monoksid i karbonit, të cilat konvertohen në CO₂ relativisht shpejt në atmosferë. Përmbajtja e karbonit ndryshon nga

karburanti, dhe disa ndryshime brenda çdo lloji të karburantit janë normale. EPA dhe agjenci të tjera përdorin vlerat mesatare të përmbajtjes së karbonit, ku më poshtë shihen emisionet e CO₂:



emisioni i CO₂ prej 1 galloni benzinë (3.78 litra) = 8,887 gram CO₂/gallon (2,347 gram CO₂/litër)



emisioni i CO₂ prej 1 galloni naftë (3.78 litra) = 10,180 gram CO₂/gallon (2,689 gram CO₂/litër)



shkalla e konsumimit të karburanteve për distancë të kaluar

Edhe pse shkalla e konsumimit të karburanteve për distancë të kaluar (kilometra për litër, KPL), çdo vit po përmirësohet me prodhimin e veturave të reja, sasia totale e konsumimit, numri i veturave dhe lirimi i gazeve po rritet. Kjo do të thotë që dita ditës më shumë njerëz e përdorin veturën si mjet transporti që rrjedhimisht kjo mënyrë e transportit del

të jetë shumë e kushtueshme në dëmtimin e ambientit dhe konsumimin e tepërt të karburanteve. Varësisht nga lloji i automjetit, shkalla e konsumimit të karburanteve për distancë të kaluar sillet prej 5 deri 12 litra për 100 kilometra (mbi 12 l / 100 km konsiderohet shkallë e dobët).

Nëse marrim një mesatare prej 8.5 litra për 100 kilometra të kaluara (11.76 kilometra për litër), dhe i krahasojmë me emisionin e CO₂ të karburanteve, gjejmë:

$$\text{lirimi i CO}_2 \text{ për kilometër} = \text{CO}_2 \text{ për kilometër/KPL} = \frac{2,347 \text{ g CO}_2/\text{l}}{11.76 \text{ km/l}} = 199.57 \text{ g CO}_2/\text{km}^2$$



një makinë e vetme liron 199.57 gram CO₂ për çdo kilometër të kaluar

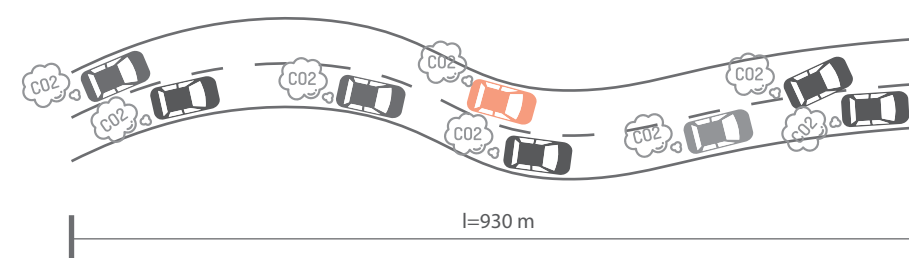
lirimi i gazrave (CO₂) për distancë të kaluar

fluksi i veturave



Sipas diagramit të matjeve, fluksi i veturave në rrugën "Yjet e Erenikut" del të jetë mesatarisht 1205 vetura që kalojnë në orë. Nëse supozohet që orët efektive të fluksit të njejtë të jenë prej orës 07:00 deri në orën 22:00, del se në ditë kalojnë mesatarisht 18,075 vetura.

Shiriti i rrugës është 930 metra i gjatë, dhe supozohet se veturat lëvizin në kuadër të shpejtësisë së lejuar e cila është 50 km/h. Pra një veturë kalon optimalisht 66,96 sekonda në rrugë.



x 1,205 në orë
(18,075 në ditë)

x 223.648 kg në orë
(3354.72 kg në ditë)

Nga analizat paraprake mësojmë që një veturë liron 199.57 g CO₂/km që i bie se gjatë një ore në rrugë lirohen 223,648 g CO₂

(223.648 kg CO₂), kurse përgjatë tërë ditës lirohen rreth 3354.72 kg CO₂.



PROFILI I RRUGËS - PROPOZIMET

Intervenimi në profilin e rrugës me qëllim të përfshirjes së biçikletave paraqet një hap drejt përmirësimit të shumë faktorëve të ambientit dhe mirëqenies së përgjithshme.

Sipas kalkulimeve, profili i rrugës “Yjet e Erenikut” në Gjakovë mund të akomodojë një shirit për vetura, një shirit të veturave të parkuara, dhe shiritin për biçikleta. Në aspektin e organizimit të profilit rrugor,

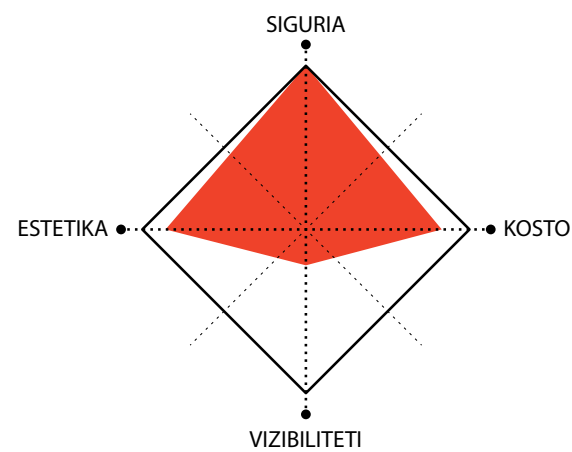
shiriti me vetura të parkuara mund të jetë pjesa ndarëse në mes të shiritit të lëvizjes së veturave dhe atij të biçikletave, ose të vendoset anash ku për tu parkuar, vetura duhet të kalojë me kujdes përmes korsisë së biçikletave.

Këto profilet mund të kalojnë nëpër një fazë testuese si mënzra më e mirë për të mbështetur kalkulimet e deritanishme.

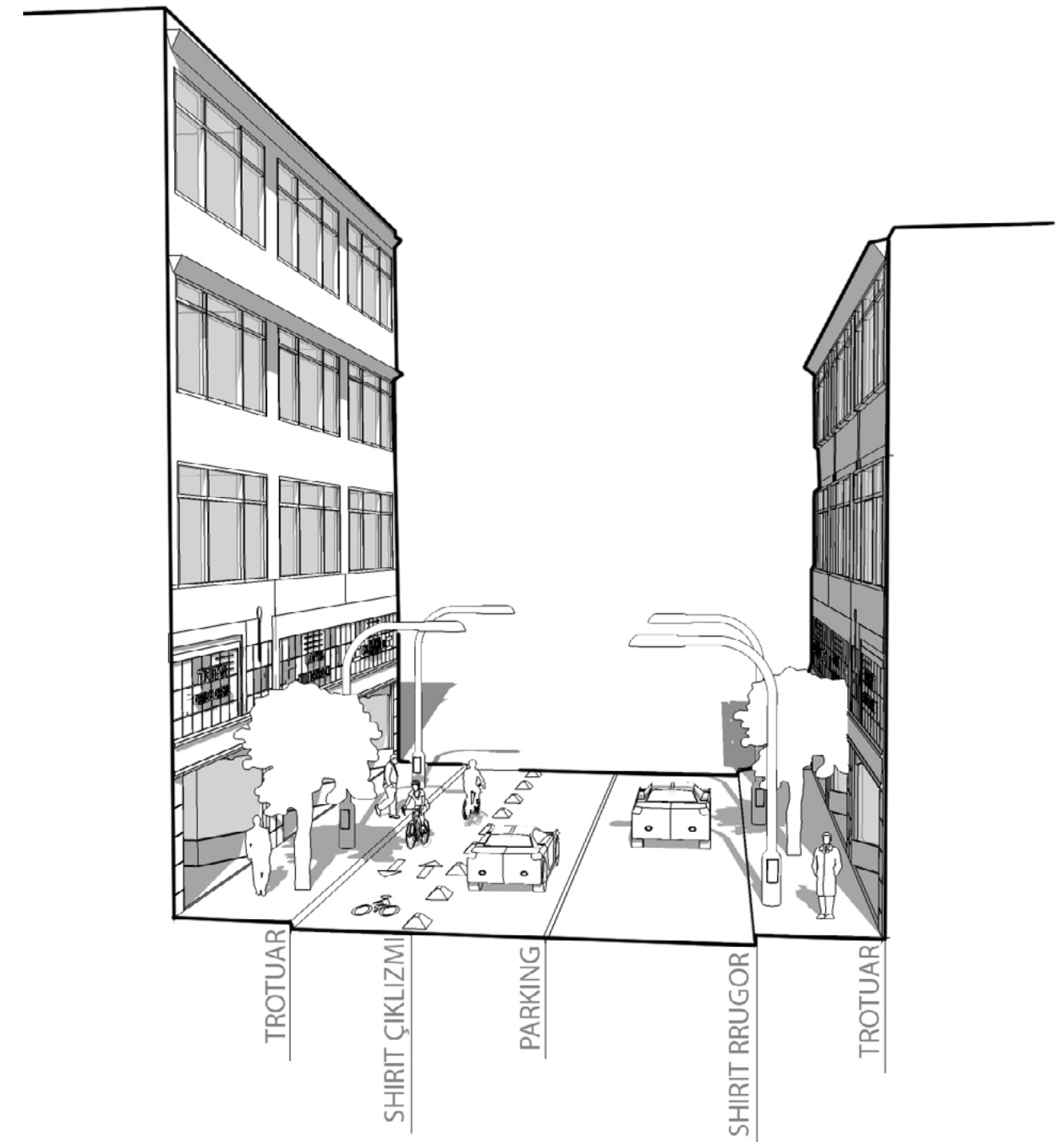
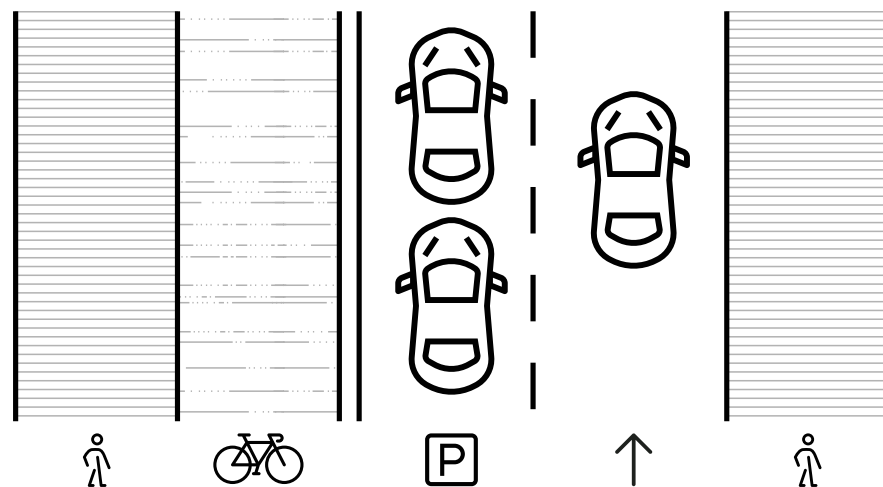
Rruga 'Yjet e Erenikut' - Propozimi 1

Propozimi i parë i profilin të rrugës, është shndërrimi i shiritit që tash për tash shfrytëzohet për parking, në shirit të çiklizmit. Në këtë rast, shiriti i parkingut zhvendoset në njërin prej shiritëve të trafikut, në këtë mënyrë, rruga mbetet me një shirit të trafikut. Përparësitë e këtij intervenimi janë

siguria që shtohet për këmbësorët, por edhe siguria për çiklistët të cilët mbrohen nga trafiku nga shirit me vetura të parkuara. Për shkak të vizibilitetit më të ulët për automjete, edhe shpejtësia e automjeteve në këto raste zakonisht zvogëlohet. Ky shembull është përdorur shumë në Kopenhagë.



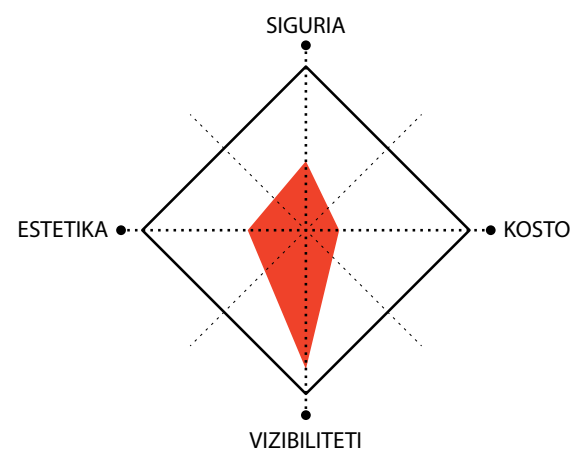
Siguria është shumë më e lartë se në rastet tjera, mirëpo kosto për këtë intervenim është më e lartë. Gjithashtu, për shkak se shiriti i çiklizmit rritë perceptimin se trotuari është më i gjërë, edhe estetikisht është më i këndshëm.



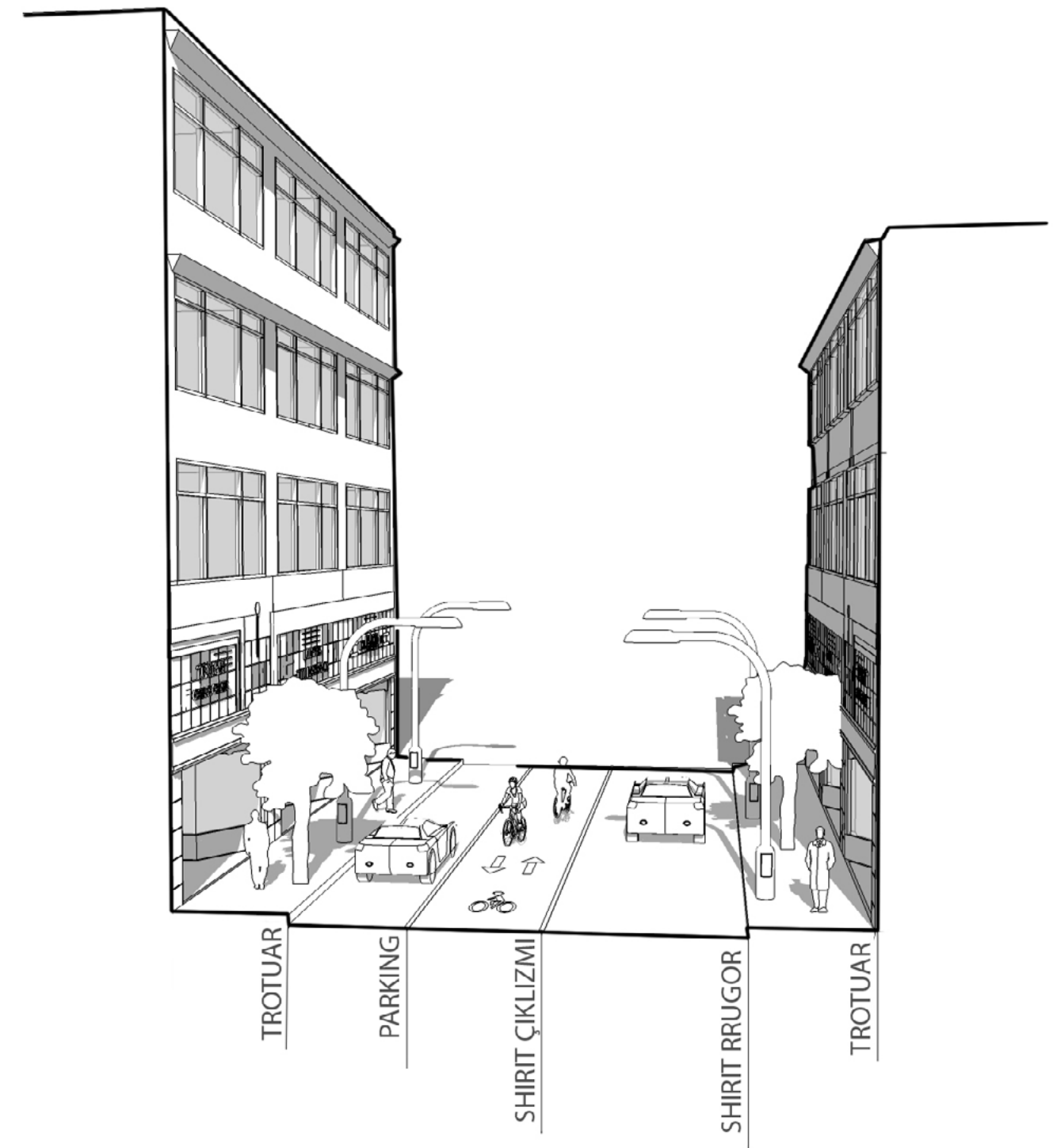
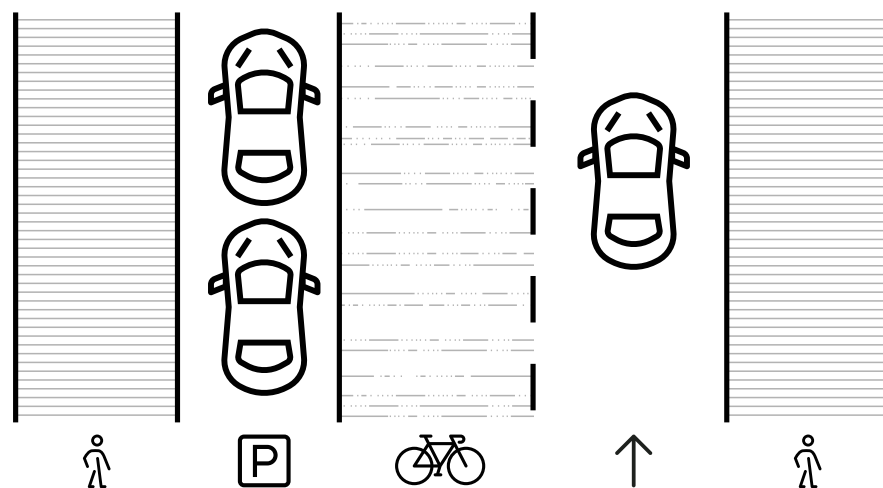
Rruga 'Yjet e Erenikut' - Propozimi 2

Propozimi alternativ për intervenime në rrugën 'Yjet e Erenikut' është më lehtë për tu realizuar, dhe më i përballueshëm financiarisht për komunën. Në këtë rast, njëra prej shiritëve shndërrohet në shirit për çiklizëm. Edhe pse si kosto është intervenim më i favorshëm, fakti që biçikletat duhet

të ndërpriten nga veturat që parkohen. Vizibiliteti i veturave dhe çiklistëve është më i madh, por kjo mund të shfrytëzohet edhe si mundësi për të lëvizur me shpejtësi më të madhe.



Siguria në këtë intervenim është shumë më e ulët, por mund të realizohet më lehtë nga komuna. Ky intervenim është edhe mundësi e mirë që komuna të testojë për një periudhë kohore këtë intervenim, pa patur nevojë të intervenimi të jetë i përhershëm.

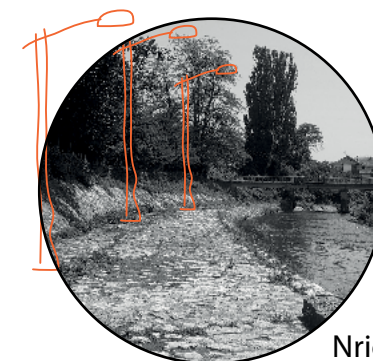




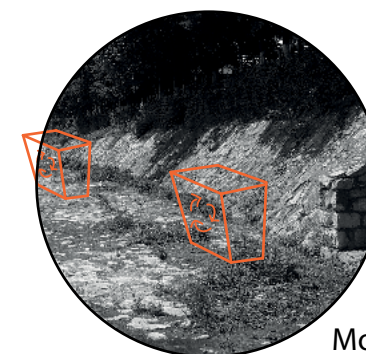
PROPOZIMI DHE REKOMANDIMET

Duke u bazuar në kërkesat dhe idetë që kanë dalur nga punëtorja me pjesëmarrësit e komunitetit, por edhe nga hulumtimi në terren, në vijim janë të paraqitura propozimet

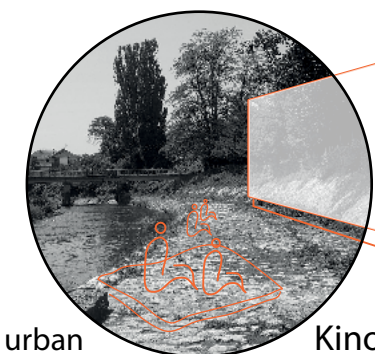
dhe rekomandimet për intervenime eventuale në Gjakovë, që ndihmojnë promovimin e çiklizmit si mjet kryesor transporti.



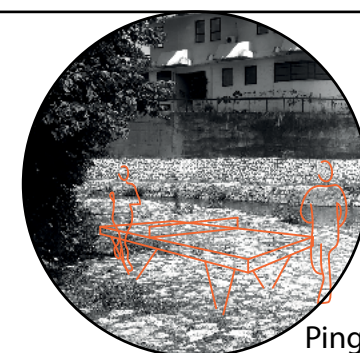
Nriçimi



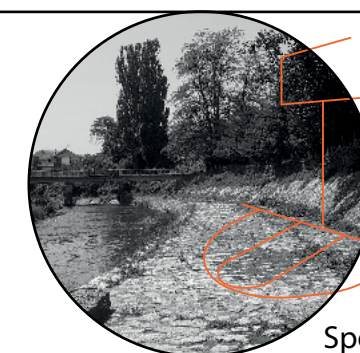
Mobiliar urban



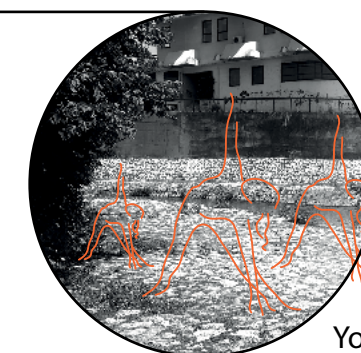
Kino e hapur



Ping Pong



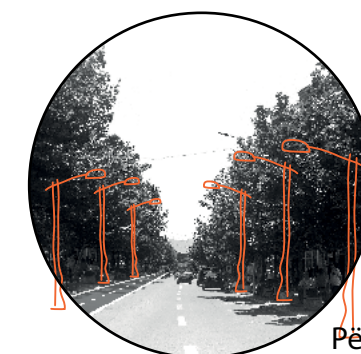
Sport



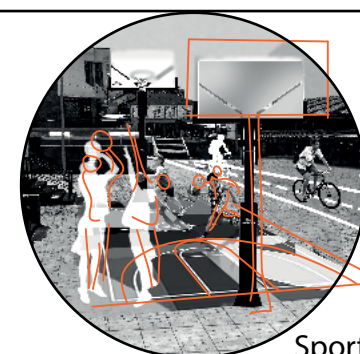
Yoga



Shiriti i çiklizmit



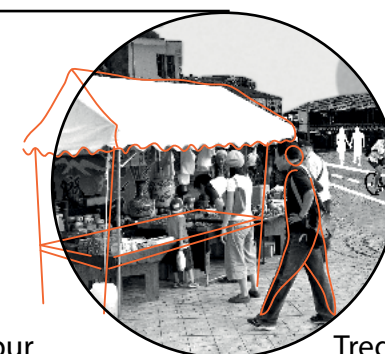
Përmirësimi i ndriçimit



Sport



Kino e hapur



Tregu



Propozimi 1 i profilit rrugor



Propozimi 2 i profilit rrugor



Aktivitetet në bregun e lumit Krena



Aktivitetet në bregun e lumit Krena



Hapësira e përbashkët në çarshinë e Gjakovës



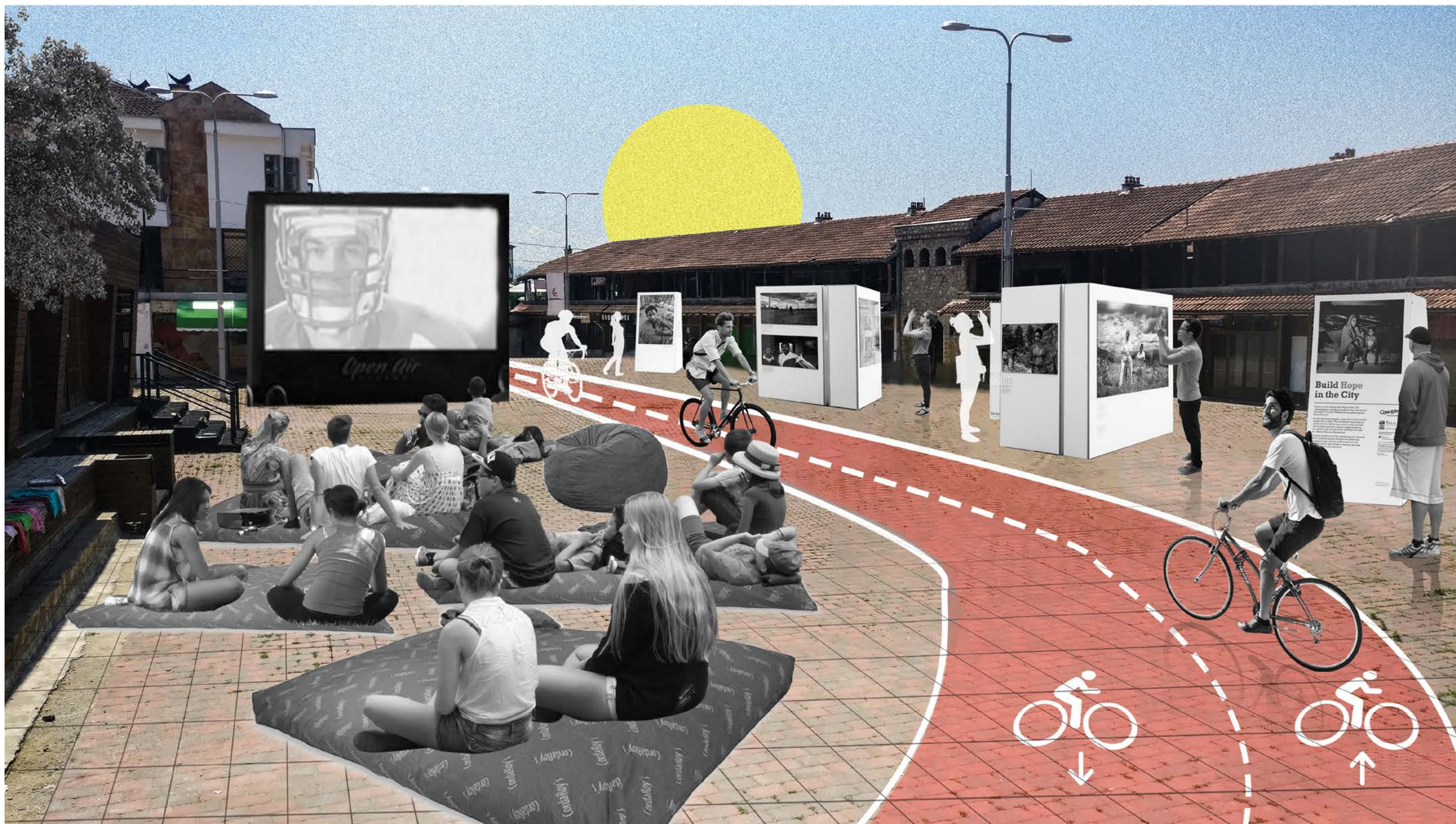
Aktivitetet në bregun e lumit Krena



Hapësirë e dedikuar për shumë qëllime - aktivitetet sportive



Hapësirë e dedikuar për shumë qëllime - tregu



Hapësirë e dedikuar për shumë qëllime - kino e hapur

