

# ***TIRANA, QYTETI YNË***

**Programi i Lëvizjes BASHKË  
për Tiranën 2023**



LËVIZJA  
**BASHKË**

# ***Përmbajtja***

TIRANA, QYTETI YNË .....	3
I. PLANI URBANISTIK .....	4
II. STREHIMI .....	7
III. TRANSPORTI .....	10
IV. UJI I PIJSHËM .....	13
V. ARSIMI DHE KULTURA .....	15
VI. NDOTJA DHE MBETJET .....	18
VII. FSHATI .....	2
VIII. POLITIKAT BUXHETORE .....	23
IX. GRATË DHE KOMUNITETET E MARGJINALIZUARA .....	26
X. DEMOKRACI DHE TRANSPARENCË .....	2

# **TIRANA, QYTETI YNË**

## **Programi i Lëvizjes BASHKË për Tiranën**

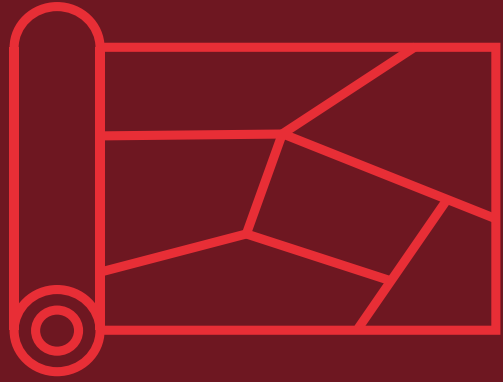
*Tirana është bërë e pajetueshme nga ata që e kanë qeverisur dhe janë bërë miliarderë në kurriz të qytetarëve të saj. Tirana e sotme është një xhungël urbane, ku sundon logjika e të fortit dhe oligarkut, pa hapësira publike, pa parqe e kënde lojërash, pa ujë të pijshëm, me shkolla me turne dhe transport publik të degraduar. Në Tiranën e sotme një dorë pushtetarësh politikë dhe ekonomikë pasurohen duke mbytur e ndotur qytetin dhe rritur ekstremisht çmimin e banimit.*

*Po Tirana nuk jeton vetëm në të tashmen. Ajo ka të shkuarën, që duhet ta ruajmë e prej së cilës duhet të mësojmë. Ajo ka edhe të ardhmen, e cila mund të farkëtohet hap pas hapi nga qytetarët e saj, nga shumësia e njerëzve të punës e krijimtarisë, të kontributeve e solidaritetit.*

*Tirana mund të bëhet qyteti i ëndrrave dhe aspiratave tona më të larta, model zhvillimi të qëndrueshëm e jete urbane kuptimplotë.*

### **Tiranën do ta bëjmë të gjithë ne, BASHKË!**

*Lëvizja BASHKË ka analizuar në detaje problemet e thella të Tiranës dhe zotohet se do të përkushtohet në maksimum për ta bërë Tiranën tonë qytet të jetueshëm, duke zbatuar pikë për pikë alternativën programore që vijon. ■*



## ***I. PLANI URBANISTIK***

*Hapësirë konsumi dhe konsum i hapësirës.*

— H. Lefebvre

*Ndërtimi i parqeve, këndeve të lojërave dhe shesheve është mënyra më e mirë e përzierjes së klasave, e cila do të demokratizonte qytetin dhe do të parandalonte polarizimin ekstrem të shoqërisë.*

— Frederick Law Olmstead

Tirana është kthyer në një xhungël betoni, në kantier të përhershëm ndërtimi. Kullat i mbivendosen peizazhit të qytetit si trupa të huaj që nuk kanë vend në infrastrukturën e tij urbane. Ato kanë zaptuar parqet, këndet sportive dhe trotualet. Ato kanë shpërfytyruar identitetin historik dhe trashëgiminë kulturore të Tiranës. Ato e përqendrojnë fluksin e automjeteve në rrugët e ngushta të qytetit duke bllokuar trafikun dhe helmuar ajrin. Ato ngrihen mbi kokat tona kërcënueshëm, të përbindshme për nga përmasat dhe të paarritshme për nga çmimet.

### **Si arritëm deri këtu?**

Modeli zhvillimor i Edi Ramës dhe Erion Veliajt për Tiranën ka qenë densifikimi sa i madh i qendrës urbane. Krahasuar me vitin 2016, lejet e ndërtimit në Tiranë u 8-fishuan në vitin 2021. Vetëm në muajt qershor-korrik 2021 në Tiranë u hapën 414 kantiere të reja ndërtimi, ndërsa në vitin 2020 ishin dhënë në total 201 leje ndërtimi. Plani urbanistik ekzistues ka shërbyer vetëm si një alibi për betonizimin, duke mos përcaktuar kritere të qarta kufizuese të koeficientit të shfrytëzimit apo të intensitetit të lejuar në të gjitha ato pika të qytetit ku janë ndërtuar kullat.

Objektet historike të qytetit janë lënë në harresë deri në degradim, që më pas mbi rrënojat e tyre të ngrihen kulla. Sipas një studimi, 36 vilave të vjetra u është hequr statusi “monument kulture” dhe 17 prej tyre janë kthyer në pallate. Ndërkohë, në 15 vjetët e fundit qytetit i janë gllabëruar 526.000 m<sup>2</sup> sipërfaqe natyrore brenda Unazës së Madhe.

Të gjithë këtë babëzi Erion Veliaj e justifikon me fluksin e banorëve që i shtohen çdo vit qytetit – sipas tij 30.000 banorë. Në të vërtetë, në vitin 2021 shtimi ishte 13.164 banorë, ndërsa më 2022 vetëm 7321 banorë. Sipas raporteve të ndryshme, kjo rritje nuk i justifikon 1.65 milionë m<sup>2</sup> leje ndërtimi të dhëna në vitin 2022.

Industria e ndërtimit është kthyer në lavatriçen më të madhe për pastrimin e parave të krimit të organizuar. Në vitin 2019 në Tiranë u pastruan rreth 500 milionë dollarë, ndërsa në tre vitet e fundit sektori i ndërtimit ka pastruar rreth 1.6 miliardë euro para të pista. Sipas Bankës së Shqipërisë, në 50% të pasurive të paluajtshme që u shitën në 6-mujorin e parë të 2021 dhe në 70% të atyre që u shitën në 6-mujorin e dytë, nuk kishte ndërmjetësim nga kreditë bankare. Sipas raporteve ndërkombëtare, nga 141 kompani që fituan leje ndërtimi në Tiranë mes viteve 2017-19, 59% e tyre nuk kishin kapacitetet financiare të nevojshme për t’i përfunduar ato.

Pak njerëz janë kthyer në pronarë të një numri të madh apartamentesh që rrinë bosh, duke sjellë një rritje anormale të çmimit të apartamenteve dhe të qirave. Nga ana tjetër, përqendrimi i popullatës ka sjellë bllokimin e trafikut dhe ndotjen e ajrit përtej çdo norme të lejuar nga standardet ndërkombëtare, si dhe zhdukjen e vazhdueshme të hapësirës publike.

## **Alternativa**

Tirana mund të bëhet qytet i njerëzve vetëm nëse ndalet logjika e çmendur e kullave dhe ndërtimeve pa kriter, duke ruajtur dhe rikuperuar hapësirën publike, duke i dhënë përparësi ndërtimit të parqeve e këndeve të lojërave, duke zgjeruar trotualet dhe e shndërruar qytetin në hapësirë të ndërveprimit të njerëzishëm, kreativitetit, miqësisë dhe pjesëmarrjes demokratike.

Tirana e nesërme do të themelohet mbi të drejtën për qytetin, “për vendet e takimeve dhe këmbimit, për ritmet e jetës dhe përdorimet e kohës, duke mundësuar përdorimin e plotë dhe tërësor të këtyre momenteve e vendeve”. Tirana e nesërme do të mbështetet dhe marrë frymë nga “pasuria e përvojës së banorëve të saj, nga dizajnimi i hapësirës që nxit shëtitjen, që çel raportin midis ndërtesave dhe qytetit, në mënyrë që jeta brenda ndërtesave dhe jashtë në hapësirën urbane të ndërveprojnë”.

Rruga e kthimit të Tiranës në qytet të jetueshëm kalon përmes një vargu hapash të mirëstuduar dhe të guximshëm:

- Hartimi i një plani të ri urbanistik, katërcipërisht të ndryshëm nga plani ekzistues në vizion dhe model zhvillimor. Ky plan do duhet të përfshijë urbanistë dhe specialistë të fushave të ndryshme për përcaktimin e detajuar të kritereve zhvillimore për të cilat ka nevojë Tirana, me synimin drejt atij që njihet si “zhvillim i qëndrueshëm”. Kjo kërkon trajtimin me përparësi të nevojave të qytetarëve për rritjen e cilësisë së jetesës në qytet përmes ruajtjes dhe rikuperimit të hapësirës publike, ndërtimit të parqeve dhe pyllëzimit të tyre, ndërtimit të këndeve të lojërave dhe hapësirave sportive etj. Gjithashtu plani i ri duhet të devijojë nga modeli i densifikimit të qendrës duke synuar shtrirjen harmonike të qytetit drejt periferisë, në atë që cilësohet si “Tirana policentrike”. Pra lagje të qytetit që i ofrojnë qytetarit dhe vizitorit të gjitha shërbimet e nevojshme dhe hapësirat rekreative, pa qenë nevoja për t’iu drejtuar qendrës së qytetit. Për realizimin e

këtij zhvillimi të qëndrueshëm duhet të merren në konsideratë normat ndërkombëtare që përcaktojnë se çdo shërbim (shkollë, qendër shëndetësore, park lojërash) nuk duhet të jetë më larg se 10-15 minuta, apo 400-800 metra, nga qendra e banimit e çdo qytetari. Modeli policentrik do ta zvogëlonte përqendrimin e popullatës drejt qendrës, duke lehtësuar trafikun dhe reduktuar ndotjen e ajrit.

- Tiranës i duhet shpëtuar dhe rikuperuar identiteti historik dhe trashëgimia kulturore. Prandaj Lëvizja BASHKË propozon ndalimin e përhershëm të ndërtimeve në Tiranën historike (ku përfshihet qendra historike, lagjet e vjetra dhe zona brenda Unazës së Vogël të qytetit). Kjo do të shoqërohet me konservimin dhe ruajtjen me ligj të ndërtesave historike të Tiranës, ashtu si dhe me rindërtimin dhe rikthimin në identitet të Teatrit Kombëtar. Gjithashtu nevojitet përkufizimi i qartë i territorit të Parkut të Madh të Liqenit, mbrojtja e tij ligjore, hetimi i lejeve të ndërtimit brenda territorit historik të tij dhe moslejimi i ndërtimeve të reja brenda territorit të tij.

- Bazuar në ligjin për planifikimin dhe zhvillimin e territorit, sidomos nenit 52, do të hetohen të gjitha lejet e ndërtimit për kulla në zonën historike të Tiranës, duke prishur ose kthyer në pronësi publike, sipas ligjit, ato kulla të cilat do të rezultojnë të ndërtuara me leje të cilat kanë shkelur ligjin.

- Dora-dorës me hartimin e planit të ri urbanistik do të materializohet një moratorium 2-vjeçar i lejeve të ndërtimit brenda Unazës së Madhe deri në studimin e hapësirës për ndërtime, duke respektuar të gjitha standardet e modeleve më të mira të urbanistikës bashkëkohore, që sheh me përparësi hapësirat publike. Në fund të moratoriumit, plani i ri urbanistik do ta nxisë sektorin të ndërtojë brenda normave urbanistike përtej Unazës së Madhe.

- Tiranës i nevojitet parandalimi i pastrimit të parave të krimit përmes industrisë së ndërtimit. Për këtë Lëvizja BASHKË do të propozojë një ligj të posaçëm për kompanitë ndërtuese që të detyrohen të dëshmojnë kapacitetin dhe legjitimitetin e burimeve të tyre financiare në fazën e aplikimit për leje ndërtimi.

- Transparenca dhe përfshirja në vendimmarrje. Projektet urbane duhet të paraprihen nga dëgjesa publike me qytetarët e prekur nga projektet e zhvillimit urban, me ekspertë dhe intelektualë. Në kuadër të kësaj nisme, ne do të propozojmë që plani i ri urbanistik të miratohet me referendum vendor nga qytetarët e Tiranës. Vetëm kështu ky plan do të fitojë

legjitimitetin e nevojshëm për zhvillimin që synojmë të ketë Tirana në të ardhmen e afërt.

- Urbanizimi i ri do të ketë edhe një dimension të fortë feminist, duke e kthyer Tiranën në një qytet mirëpritës dhe nxitës të jetës së sigurt e pjesëmarrjes publike aktive të grave dhe vajzave.

- Tirana duhet të kthehet në qytetin e të rinjve dhe intelektualëve. Tirana duhet të gëlojë nga qendrat sociale, hapësirat e krijimtarisë artistike dhe inovacionit, e larmisë dhe pozitivitetit. Por Tiranës i duhen edhe profesionistët, njerëzit kreativë që nxisin rritjen ekonomike urbane dhe rajonale.

- Tirana do të shndërrohet nga vend ku pushtetarët ekonomiko-politikë konsumojnë në mënyrë parazitare produktin e punës dhe pasuritë e përbashkëta të qytetarëve të Tiranës dhe gjithë shoqërisë shqiptare, në qytet gjenerativ, model dhe nxitëse e zhvillimit të qëndrueshëm në mbarë Shqipërinë. ■



## ***II. STREHIMI***

*Në fillim të viteve 1990 qeveria franceze përcaktoi si objektiv të detyrueshëm për çdo komunë që 20% e ndërtimeve të ishin banesa sociale.*

*Në Vjenë 60% e qytetarëve jetojnë në banesa sociale të një cilësie shumë të lartë dhe me qira të përballueshme.*

Sot Tirana është një nga qytetet më të shtrenjta në botë për sa i përket strehimit. Krahasuar me vitin 2014, në vitin 2022 çmimi mesatar i pasurive të paluajtshme është rritur me 104%. Sipas një klasifikimi ndërkombëtar, nga 332 qytete të botës Tirana renditet në vendin e 51 në raportin midis të ardhurave të qytetarëve dhe çmimit të një apartamenti. Më konkretisht, një apartament në Tiranë e sotme kushton mesatarisht 1365 Euro për metër katror, ndërkohë që sipas INSTAT-it paga mesatare bruto është 60.666 lekë në muaj. Nëse një familje me të ardhura mesatare kërkon të blejë një shtëpi me kredi, asaj do t'i duhej të jetonte 20 vjet poshtë kufirit të varfërisë për të shlyer kredinë. Nga ana tjetër në Tiranë rriten vit pas viti edhe qiratë e shtëpive. Edhe në zonat e periferisë së qytetit, në vitin 2022 qiratë ishin rritur me 20%-25% krahasuar me një vit më parë.

Çka e bën paradoksale krizën e banimit është fakti se në Tiranë vazhdohet të ndërtohet me ritme të ethshme, duke zhdukur përditë hapësirën publike, parqet dhe këndet e lojërave për fëmijët. Mospërdorimi i kredisë për blerjen e shumicës së apartamenteve të reja tregon, sipas ekspertëve, se një pjesë e konsiderueshme e apartamenteve blihen nga paratë që vijnë prej krimit të organizuar, korrupsionit të zyrtarëve dhe spekulimit në tregun e pasurive të paluajtshme. Tirana është kthyer në qytet të pastrimit të parasë, të ngulosjes së kapitalit, duke rritur pandalshëm çmimin e banesave dhe penguar orientimin e kapitalit drejt sektorëve produktivë.

Kriza dhe shtrenjtësia e banimit për qytetarët e thjeshtë shoqërohet me fitimet jashtëzakonisht të larta të oligarkëve të ndërtimit. 33 kompanitë më të mëdha të ndërtimit realizojnë rreth 1 miliard euro të ardhura në vit. Në zonat e preferuara të qendrës, aty ku ndërtohen kulla dhe pallate luksoze, kostoja mesatare e ndërtimit të një apartamenti është 1000 euro për metër katror, ndërsa çmimi i shitjes së tyre shkon të paktën 3000-4000 euro. Me të tillë normë fitimi, e cila taksohet pak, është e qartë se kriza jonë e banimit është efekt i fitimeve të tyre stratosferike.

Efekt i kriminalizimit dhe spekulimit në sektorin e ndërtimit është edhe numri shumë i lartë i apartamenteve bosh, të pabanuara ndonjëherë. Në vitin 2011 në Bashkinë e Tiranës llogariteshin 12.539 të tilla. Hipotezë aktuale flasin për një numër mjaft më të madh apartamentesh që nuk përdoren dhe as kanë ndër mend të përdoren për arsye banimi, por u shërbejnë pronarëve të tyre si vende të ngulosjes së kapitalit dhe instrumente të spekulimit. Sikur këto apartamente të futeshin në tregun e banesave, atëherë çmimi i këtyre të fundit do të binte ndjeshëm ose do të shërbente si mundësi e një administrate serioze bashkiake për të rritur numrin e banesave sociale.

Politikat bashkiake të strehimit janë tejet modeste, të pamjaftueshme për të plotësuar nevojën e madhe për banesë dhe klienteliste në shpërndarjen e të mirave. Për shembull, nga programi i banesave sociale përfitojnë mesatarisht rreth 10% e aplikuesve. Sipas të dhënave të vetë bashkisë, mesatarisht vetëm 38% e familjeve të reja aplikuese përfitojnë nga programet e kredisë së butë për blerjen e një apartamenti – program i cili është mjaft i kritikuar për kriteret klienteliste dhe nepotike të shpërndarjes së të mirave. Ndërkohë që përmasat e këtyre programeve janë tejet të pamjaftueshme për të plotësuar nevojat e qytetarëve për strehim dinjitoz.

Kohët e fundit bashkia po ndërmerr politika shpronësuese dhe xhentrifikuese ndaj banorëve të zonave të dëmtuara nga tërmeti dhe pritet që e njëjta logjikë të ndiqet edhe me banorët e pallateve të vjetra. Banorët e lagjeve si Kombinati, 5 Maji e Lapraka po dëbohen nga shtëpitë e tyre, duke mos u garantuar dëmshpërblimin e duhur financiar, zvarritur procesin e rindërtimit të banesave apo larguar banesat e reja nga trualli i banesave të mëhershme. E njëjta gjë paralajmërohet edhe për banorët e pallateve të vjetra, duke e transferuar truallin e tyre te ndërtuesit-oligarkë dhe xhentrifikuar zonën.

## **Alternativa**

Lëvizja BASHKË e konsideron strehimin një të drejtë sociale themelore, të cilën duhet ta gëzojë çdo njeri, pavarësisht mundësive ekonomike dhe kapacitetit për të paguar. Banesa nuk mund të jetë thjesht mall, por kusht parësor i jetës. Aty ku forcat e tregut dështojnë ta sigurojnë, është detyrë e një shteti serioz që të materializojë politika të strehimit të dinjitetshëm dhe të përballeshëm ekonomikisht. Nisur edhe nga fakti se flluska e ndërtimeve dhe kriza e banimit në Tiranë janë të lidhura ngushtë me njëra-tjetrën, propozimet e mëposhtme duhen parë në sfondin e domosdoshmërisë së politikave shtetërore të luftës ndaj krimit të organizuar dhe korrupsionit.

Lëvizja BASHKË zotohet se në qeverisjen e Tiranës të zbatohet në dy periudha politikave dhe të marrë masat e mëposhtme:

### **Masa afatshkurtra:**

- Taksimi progresiv të apartamenteve të dyta, të treta, të katërta e me radhë, duke i nxitur pronarët e tyre t'i fusin apartamentet në tregun e banesave dhe siguruar kësisoj uljen e çmimit të tyre. Taksimi i veçantë të apartamenteve bosh, duke nxitur kësisoj futjen e tyre në treg, rritjen e ofertës së apartamenteve dhe uljen e çmimeve të tyre. ■



- Shtimi i numrit të familjeve që përfitojnë kredi të buta (subvencionimin e interesit të kredisë) dhe përzgjedhjen e përfituesve sipas kriterëve të ndershme ligjore.

- Shtimi i numrit të familjeve që përfitojnë strehim në banesat sociale përmes blerjes së tyre nga fondet bashkiake.

- Politika fiskale e mbështetëse që do të mundësonin uljen e qirave, në mënyrë që, sipas kushteve ekonomike të familjes, kostoja mujore e banimit të mos kalojë fashën nga 15% deri në 25% të të ardhurave mujore të familjes.

- Hetimi i prishjes së shtëpive dhe zotimin që familjet e dëmtuara do të strehohen në banesa të të njëjtave përmasa e cilësi në zonën ku kanë banuar përpara se t'u prishej banesa. Më në përgjithësi, Lëvizja BASHKË synon të trajtojë me përparësi legalizimin e banesave dhe jo prishjen e tyre, si dhe rehabilitimin përpara rindërtimit të tyre (aty ku është e mundur)

#### **Masa afatmesme:**

- Themelimi i një kompanie bashkiake ndërtimi, e cila blen troje ndërtimi dhe i përdor për të ndërtuar banesa sociale, të cilat do të jepen me qira të lirë për shtresat në nevojë, dhe banesa të tjera që do të shiten me çmime të përballueshme për familjet me të ardhura mesatare e poshtë. Prej këtyre politikave synohet që në 10 vitet e ardhshme të paktën 5% e apartamenteve të jenë banesa sociale.

- Duke projektuar Lëvizjen BASHKË në krye të qeverisë qendrore në periudhën afatmesme, ne synojmë themelimin një fondi zhvillimor urban (që shet obligacione me diferencë të ulët midis përqindjes së huadhënies dhe përqindjes së huamarrjes), i cili do të financonte kompanitë bashkiake të ndërtimit dhe mundësonte kredi të buta për blerjen e banesave në tregun privat. Një masë e tillë do të kërkonte edhe ndryshimin e ligjit për strehimin social. ■



### **III. TRANSPORTI**

*Korsitë e dedikuara të autobusëve, si gishtërinj të mëdhenj që niseshin nga qendra e qytetit në pesë drejtime të ndryshme, janë eksperimentuar për herë të parë në qytetin Kuritiba të Brazilit më 1965.*

*Prej shtatorit të vitit 2020 qyteti i Monpeljesë në Francë u siguron të gjithë qytetarëve transport publik falas në fundjavë.*

Transporti publik është një nga plagët më të mëdha sociale, ekonomike dhe mjedisore të qytetit të Tiranës. Nëpër autobusët e vjetruar, të rrezikshëm e të paretshëm çdo ditë udhëtojnë rreth 200.000 qytetarë, të cilët duhet të presin përtej çdo norme në stacione dhe të durojnë trafikun e rënduar të qytetit. Trafiku rëndohet edhe prej faktit se në mungesë të transportit publik cilësor e të përballueshëm, shumë qytetarë shtrëngohen të marrin përditë automjetet e tyre për të shkuar në punë.

Degradimi i transportit publik në Tiranë është produkt i marrëveshjeve okulte e të dëmshme midis drejtuesve të Bashkisë së Tiranës dhe firmave private të linjave urbane, rëndom të përfaqësuara nga oligarkë ose gangsterë lokalë. Të gjitha kontratat me operatorët privatë janë lidhur për një afat 10-vjeçar. Pavarësisht se këta operatorë i shkelin detyrimet e tyre, deri më sot bashkia nuk i ka bërë të përgjigjen sipas ligjit. Disa kompani private autobusësh zotërojnë më shumë se një linjë, ndërsa të tjerat i kontrollojnë përmes ortakërisë me të tjera kompani. Pavarësisht pozitës monopoliste private në treg dhe rritjes së çmimit të biletës në vitin 2016, kompanitë private kanë kërkuar dhe kanë marrë favore të shpeshta nga bashkia, ku futet reduktimi i tatimit mbi vlerën e shtuar nga 20% në 6% dhe heqjen e akcizës së naftës në vitin 2021. Po ashtu ato kanë përfituar subvencione në nivelin e miliona eurove. Vetëm në vitin 2022, sipas të dhënave të vetë Bashkisë, kompanitë private kanë përfituar subvencione prej 136 000 000 lekësh (të reja). Ndërkohë që kushtet e udhëtimit sa vijnë e rëndohen.

Kushtet brenda autobusëve rëndohen gjithashtu. Në disa linja, pavarësisht detyrimit kontraktor, nuk hapet ajri i kondicionuar duke i bërë të padurueshme kushtet e udhëtimit për pasagjerët dhe punonjësit. Flota e autobusëve duhet të rinovohet çdo pesë vite, por kjo nuk ndodh, çka reflektohet edhe në aksidentet e shumta për shkak të kushteve të këqija teknike të autobusëve. Autobusët janë të mbingarkuar veçanërisht në oraret e pikut për shkak të mungesës së nxjerrjes së autobusëve nga ana e kompanive për të ulur kostot .

Sa vjen e rëndohet gjithashtu edhe shpeshtësia e arritjes së autobusëve në stacion dhe shpejtësia mesatare e udhëtimit të tyre. Për shembull në vitin 2016 frekuenca mesatare e autobusëve në stacione ishte çdo 9 minuta. Ndërkohë që në vitin 2022 kjo frekuencë u ul në çdo 12 minuta. Për pasojë është zgjatur koha mesatare e pritjes së qytetarëve në stacione, e cila në të shumtën e rasteve shkon nga 10 deri në 20 minuta. Sakaq në anketat e bëra me qytetarët, rreth 83% syresh ankohen për vonesat dhe orarin e mbërritjes së autobusëve.

Për sa u përket linjave suburbane, ato kanë çmime më të shtrenjta biletash në varësi të distancës dhe nuk ofrojnë abone. Për shembull,

çmimi i udhëtimit për në zonat informale në përfundim të qytetit është deri 100 lekë, tepër i lartë për banorët e varfër.

Një nga problemet më të mëdha që vështirësojnë transportin publik në Tiranë është mungesa e korsive të dedikuara të autobusëve. Në vitin 2015 kryetari aktual i Bashkisë së Tiranës premtoi korsin të dedikuara. Madje që prej vitit 2019 ka ekzistuar mundësia e përdorimit të një kredie prej 50 milionë eurosh nga qeveria gjermane për të ndërtuar korsin të tilla. Po pas tetë vitesh keqqeverisje që nuk lëviz asgjë, kryetari aktual bën ende të njëjtin premtim. Në këta vjet në Tiranë janë ndërtuar formalisht vetëm 7 kilometra korsin të dedikuara, por të cilat nuk funksionojnë si të tilla pasi ose nuk janë të izoluar nga pjesa tjetër e rrugës, ose askush nuk i respekton kufizimet.

Linjat e autobusëve në Tiranë nuk ofrojnë shërbim gjatë orëve të natës, duke u pamundësuar kështu punëtorëve që lënë turnin e dytë dhe punëtorëve që marrin turnin e tretë mundësinë për të mbërritur në punë ose në shtëpi në kohën e duhur.

Mangësitë në transportin publik lidhen edhe me mosinformimin e qytetarëve për oraret e mbërritjes së autobusëve. Në stacionet e autobusëve mungojnë informacionet në lidhje me orarin, linjën, frekuencën apo itinerarin e lëvizjes së autobusëve. Informacioni nuk jepet as brenda autobusëve në tabela elektronike.

Problem serioz është edhe mungesa e biletave elektronike, ndonëse kuadri ligjor i saj është përgatitur që në vitin 2015. Mungesa e biletave elektronike pamundëson tarifimin e udhëtimit me orë, si në vendet me transport publik të qëndrueshëm, duke shtuar kështu koston e udhëtimit për qytetarët të cilët për të shkuar në destinacion duhet të marrin më shumë se një autobus.

Dështimi i derisotëm i Bashkisë së Tiranës për t'u ofruar qytetarëve transport publik cilësor, të shpejtë dhe të përballueshëm ekonomikisht sjell përditë ngarkim të trafikut dhe emetim në ajër të substancave të rrezikshme përmbi normat e lejuara. Ndotja e mjedisit shkaktohet edhe nga vjetërsia dhe problemet teknike të autobusëve. Sipas një studimi, nga 305 autobusë që përshkojnë linjat urbane të Tiranës, vetëm 65 syresh përmbushin standardet mjedisore evropiane.

Nxitja e derisotshme e përdorimit vend e pavend të makinave, si edhe keqplanifikimi urban dhe rritja e papërballueshme e dendësisë së ndërtesave në zonat qendrore të qytetit, po e ashpëron dita-ditës problemin e parkimit për qytetarët. Katër zonat e parkimit publik të banorëve të Tiranës janë shumë të mëdha për t'u garantuar banorëve parkim pranë vendbanimit të tyre, duke nxitur nga ana tjetër përdorimin e

makinës edhe për distanca që mund të bëhen në këmbë ose duke përdorur transportin publik.

## **Alternativa**

Privatizimi dhe monopolizimi i sektorit të transportit publik ka rezultuar i dështuar në të gjithë elementët e cilësisë së shërbimit. Ndaj modeli i transportit publik të qëndrueshëm do të kërkonte marrjen në administrim publik të sektorit të transportit publik. Që në Tiranë të kemi transport publik cilësor, të shpejtë dhe të përbalueshëm ekonomikisht, Lëvizja BASHKË synon të hedhë hapat si vijon:

- Themelimi i një kompanie publike që administron transportin publik në Tiranë. Masa imediate do të ishte eksperimentimi i një ideje të tillë në një prej linjave kryesore urbane. Kësisoj do të testohet mirëmenaxhimi publik, do të bëheshin më të qarta kostot e përgjithshme dhe qytetarët do të kishin mundësi të bënin dallimin midis një linje publike dhe linjave të tjera private. Synimi afatmesëm i Lëvizjes BASHKË është që një kompani publike e administruar nga bashkia, dhe nën mbikëqyrjen e qytetarëve dhe organizmave të tyre, të administronte të gjitha linjat e autobusëve urbanë të qytetit.

- Ndërtimi i korsive të dedikuara për autobusë duke filluar nga rrugët që aktualisht janë më të gjera dhe ka mundësi manovrimi pa ndërhyrje të forta në strukturën urbane. Këto korsitë do të siguronin transportin e shpejtë të udhëtarëve dhe nëpër to do të mund të kalonin edhe autoambulancat, makinat e policisë, zjarrfikëset dhe taksitë. Sipas strukturës urbane të një qyteti, kostoja e këtyre korsive shkon nga 1 në 8 milionë dollarë për kilometër. Ndaj përpara se të ndërhyhet në rrugët më të ngushta, Lëvizja BASHKË zotohet se do të bëjë një analizë të imët të kostove të shpronësimit dhe të transformimit të strukturës urbane të qytetit, gjithnjë duke i parë korsitë e shpejta e të dedikuara të autobusëve si një prej masave më të rëndësishme të reduktimit të përdorimit të automobilëve dhe orientimin e qytetarëve drejt transportit publik.

- Udhëtimi falas për studentët, pensionistët, të papunët, përfituesit e ndihmës ekonomike dhe vazhdimi i kësaj politike për njerëzit me aftësi ndryshe dhe veteranët. Duke marrë shembull nga qytetet më të përparuara në këtë drejtim, ekziston mundësia që një ditë në javë transporti publik të sigurohet falas për të gjithë udhëtarët.

- Vendosja e biletës elektronike, duke u mundësuar qytetarëve udhëtim me më shumë se një autobus me një biletë duke e matur me kohë. Me një biletë mund të udhëtosh një orë, pavarësisht numrit të autobusëve. Sipas llogarive të pavarura, vendosja dhe mirëmbajtja e sistemit e transportit për katër vjet do të

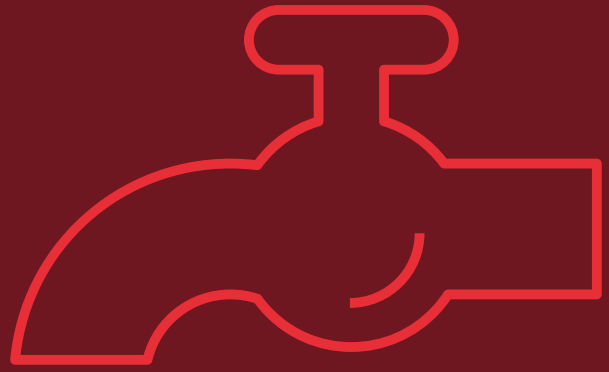
kushtonte rreth 1.7 milionë euro, të cilat do të siguroheshin nga miradministrimi i sistemit të transportit publik dhe riorganizimi i buxhetit të bashkisë.

- Transport publik 24 orë: Një masë e tillë do të kërkonte që në orët e vona të natës dhe në orët e para të mëngjesit nëpër Tiranë të udhëtonte një numër i vogël autobusësh, të cilët duke përkrahur itinerare të shumëfishta, do të mund të garantonin udhëtimin nga puna në shtëpi dhe anasjelltas për punonjësit e turneve të dyta dhe të treta.

- Shtrirja e korsive të biçikletave të mbrojtura plotësisht nga trafiku automobilistik edhe në zonat periferike të qytetit, duke nxitur kështu udhëtimin e shëndetshëm dhe reduktuar trafikun automobilistik.

- Nxitja e këmbësorizimit: Kjo politikë, që do të kërkonte rikonceptimin dhe riplanifikimin e qytetit, do të shihte me përparësi zgjerimin e trotuareve dhe nxitjen e qytetarëve që të udhëtojnë në këmbë në distanca të pranueshme. Një masë e tillë do të ulte përdorimin e automjeteve, do të reduktonte ndotjen dhe trafikun, si dhe do të përmirësonte shëndetin publik. Në zona të veçanta do të përdoren skemat Vonerf, sipas modelit të qyteteve holandeze, ku nëpër rrugë relativisht të ngushta do të harmonizohet udhëtimi shumë i ngadaltë me makinë me përdorimin e rrugës nga këmbësorët. Kësisoj nëpër rrugica lagjesh mund të vendoseshin lodra fëmijësh, vazo, tavolina etj., për të krijuar përshtypjen se hapësira duhet të ndahet me këmbësorët, duke parë me përparësi sigurinë dhe lirinë e tyre për të lëvizur.

- Politika e parkimeve: Duke parë me përparësi transportin publik dhe këmbësorizimin apo udhëtimin me biçikleta, ne synojmë që të reduktojmë lëvizjet me makina në qytet duke sjellë për pasojë edhe përmirësimin e problemit të parkimit. Objektivi ynë është që përdorimi i makinës nga qytetarët të kthehet nga domosdoshmëri, siç është sot, në opsion, siç do të duhej të ishte. Nga ana tjetër, duke synuar ta shndërrojmë Tiranën në një qytet vërtet policentrik, duke i sjellë shërbimet dhe jetën kulturore sa më pranë vendbanimit, do të mundësohet reduktimi i përdorimit të makinës për të marrë shërbime bazike, të cilat sot mund të përfitohen vetëm në qendër të qytetit. Sidoqoftë, këto masa nuk do ta zgjidhnin tërësisht problemin e parkimit pranë vendbanimit. Ndaj ne propozojmë shumimin e zonave të parkueshme në qytet, duke ngushtuar kështu sipërfaqen e tyre. Sipas këtij modeli, qytetarët do të kishin më shumë vende parkimi pranë banesave të tyre, por nga ana tjetër do të shkurajoheshin ta përdornin makinën për distanca të cilat mund të bëheshin në këmbë, me biçikletë ose duke përdorur një sistem transporti publik cilësor dhe të qëndrueshëm. ■



## ***IV. UJI I PIJSHËM***

*Plani i Biznesit UKT 2017-2021: Arritja e shërbimit të pandërprerë, të vazhdueshëm dhe me presion të furnizimit me ujë (24/7) për pjesën më të madhe të zonës së shërbimit të furnizimit me ujë të Tiranës.*

Në rubinetet e qytetarëve të Tiranës nuk vjen ujë i pijshëm. Sipas deklaratave të zyrtarëve të UKT, uji i rubineteve tona “nuk të vdes, por të sëmur”, çka është jo vetëm një kambanë alarmi për shëndetin publik, por edhe provë e padiskutueshme e paaftësisë së administrimit aktual të bashkisë për t’u siguruar qytetarëve të Tiranës ujë të pijshëm. Vetë UKT, në raportet e veta teknike, e pranon se uji që na vjen në rubinete nuk është gjithnjë i pastër. Po ashtu ekspertiza ka nxjerrë herë pas here se uji ynë bart baktere Coli dhe streptokokun fekal, që buron nga degradimi i sistemit të ujësjellësit dhe mosinvestimi i deritanishëm në përmirësimin e këtij sistemi. Po ashtu UKT nuk zotëron ende kapacitetet teknike për të kryer të gjitha analizat e duhura mikrobiologjike e kimike të ujit që konsumojmë, çka e rrit pasigurinë e konsumimit të ujit të rubinetit. Ndonëse Bashkia Tiranë pretendon se uji i rubineteve është i pijshëm, vetë institucioni i bashkisë nuk preferon të përdorë ujin e rubinetit, por blen ujë të ambalazhuar për nevojat e institucionit.

Ky ujë i papijshëm vjen në orare tejet të kufizuara, duke pamundësuar përdorimin e ujit për qëllime të tjera nga familjet. Nëse shtëpitë e qytetit nuk do të përdornin depozitat mbitokësore dhe nëntokësore, atëherë do të kishin ujë mesatarisht vetëm gjashtë orë në ditë. Ndërkohë në periferi, sidomos në zonat e Shkozës dhe Yzberishtit, ka vetëm dy orë ujë në ditë. Po ashtu në fshatra situata është akoma edhe më e rëndë. Banorët janë të detyruar të hapin puse në oborret e shtëpive.

Për të mundësuar ujë të pijshëm 24 orë, siç është zotuar çdo vit Erion Veliaj, Bashkia e Tiranës ka rritur me 40% çmimin e ujit në vitin 2017. Kanë kaluar gjashtë vjet dhe asgjë nuk ka ndryshuar për mirë.

Kjo situatë i ka shtyrë qytetarët prej vitesh që ta blejnë ujin e pijshëm. Qytetarëve u duhet të harxhojnë rreth 2500-3000 lekë të reja në muaj vetëm për ujin e pijshëm, që është sa 1/3 e pensionit minimal apo 1/5 e pensionit mesatar. Kjo kosto e padrejtë dhe për shumëkënd vështirësisht e përbalueshme ka përfituesit e vet mes kompanive private të shitjes së ujit të ambalazhuar. Sa më i rrezikshëm të jetë uji i rubinetit, aq më të larta janë fitimet e oligarkëve të ambalazhimit dhe shitjes së ujit. Kompanitë më të mëdha të shitjes së ujit të ambalazhuar deklarojnë fitime vjetore mbi 1 milionë euro, çka do të ishin të paarrtshme nëse qytetarët do të kishin mundësi të përdornin ujin e rubinetit për të pirë.

Pavarësisht se e qeveris Tiranën prej tetë vjetësh, administrata bashkiake aktuale nuk ka menduar asnjëherë seriozisht për të zgjidhur problemin e ujit të pijshëm në Tiranë. Prej vitesh diskutohet një kredi prej 80 milionë eurosh të dhëna nga Banka Evropiane e Investimeve, por procedurat janë zvarritur dhe nuk janë transparente.

Sikur të mos mjaftonte i gjithë ky kalvar me ujin e pijshëm, qeveria shqiptare po harton projekte për transportimin e ujit nga Shqipëria drejt Pulias së Italisë përmes tubacioneve 200-kilometërshe që do përshkojnë Adriatikon. Ndërkohë që kjo qeveri nuk siguron dot shërbimin 24-orësh me ujë për banorët e vet dhe uji konsiderohet ndër resurset më të çmueshme në krizën mjedisore që po rëndohet, qeveria e Edi Ramës synon të shpërdorojë edhe këtë burim jete të shqiptarëve.

## Alternativa

Uji i pijshëm është një emergjencë shëndetësore e shoqërore në Tiranë. Dështimet e derisotme të një administrate bashkiake të korruptuar, klienteliste e të paaftë nuk mund të vazhdojnë asnjë ditë pas 14 majit. Nga ana tjetër, uji i pijshëm nuk mund të konsiderohet mall, të cilin jemi të detyruar ta blejmë me çmim të shtrenjtë nga kompanitë private të ujit të ambalazhuar. Ndaj Lëvizja BASHKË, me ndershmërinë dhe seriozitetin që e karakterizon, zotohet ta zgjidhë me përparësi çështjen e ujit të pijshëm në Tiranë duke marrë masat e mëposhtme:

- Ne do të shpejtojmë procesin e lëvritit të kredisë nga Banka Evropiane e Investimeve dhe, përmes mirëqeverisjes dhe luftës ndaj shpërdorimeve buxhetore, të zotërojmë kapitalin e mjaftueshëm për të nisur sa më parë ndërtimin e infrastrukturës ujësjellëse prej burimit të ri të Gurit të Bardhë, unazës së presionit dhe përmirësimin e rrjetit të degraduar të tubave të ujësjellësit.
- Uji i rubinetit duhet t’u nënshtrohet gjitha analizave të nevojshme që përcaktojnë me saktësi nëse është i pijshëm. Kjo kërkon fuqizimin e kapaciteteve të strukturave të analizës së ujit dhe transparencë të plotë me qytetarët.
- Ne do të nxisim banorët dhe administratorët e pallateve që të kryejnë me periodicitetin e duhur procesin e pastrimit të depozitave të ujit. Kjo masë do të jetë e përkohshme deri në pikën ku investimi i ri në ujësjellës dhe shpërndarjen e ujit do të mundësojë furnizimin e bollshëm me ujë të pijshëm nga rubinetet.
- Konsiderimi i ujit si e mirë publike e jetësore na shtyn të planifikojmë ndërtimin e çezmave publike në çdo park, kënd lojërash dhe hapësirë publike të vizituar nga një numër i konsiderueshëm njerëzish. Shuarja e etjes, sidomos gjatë stinës së nxehtë, është një e drejtë themelore e njeriut që nuk duhet të varet nga kapaciteti i njeriut për të paguar.
- Pas sigurimit të ujit të pijshëm e të bollshëm në rubinete, Bashkia do t’u kërkojë sipërmarrësve të bareve dhe restoranteve që çdo klienti që porositi një pije apo ushqim t’i sigurojë një gotë uji falas, sipas modeleve botërore më sociale. ■



## **V. ARSIMI DHE KULTURA**

*Dija lind vetëm përmes shpikjes e rishpikjes,  
përmes hulumtimit të pandalshëm, të  
vrullshëm, të vazhdueshëm e shpresëplotë të  
qenieve njerëzore në botë, me botën dhe me  
njëri-tjetrin. — Paulo Freire*

Tirana gjendet në një emergjencë arsimore, e cila nuk mund të fshihet pas pretendimeve propagandistike të Bashkisë së Tiranës se janë ndërtuar 40 shkolla të reja në Tiranë. Deri më sot Bashkia nuk ka bërë publik asnjë dokument me emrat e këtyre 40 shkollave, sa prej tyre janë shkolla të reja, sa janë të rindërtuara, të meremetuara apo thjesht të lyera. Sidoqoftë, çka dihet me siguri prej të dhënave nga Ministria e Arsimit dhe Sportit është se aktualisht në Tiranë ka 40 shkolla të cilat e bëjnë mësimin me turne. Pra Tiranës i mungojnë 40 shkolla. Një pjesë prej tyre janë duke u rindërtuar, ku spikatin për cilësi dhe kosto më të lirë shkollat që po rindërtohen me financimin e Bashkimit Evropian, ndërkohë që në shkollat që po rindërton Bashkia e Tiranës kostot janë disa herë më të larta dhe nuk respektohen standardet më të mira të infrastrukturës arsimore.

Në shkollat e Tiranës fëmijët nuk kanë mundësi t'i përdorin mjediset e shkollës për t'u edukuar me orar të zgjatur dhe argëtuar, siç ndodh në vendet e përparuara të Evropës. Kjo mangësi e infrastrukturës arsimore i shtyn prindërit që të harxhojnë një pjesë jo të vogël të të ardhurave të tyre për t'i dërguar fëmijët në qendra kursesh me pagesë, të cilat në të shumtën e rasteve funksionojnë si vende thjesht të mbajtjes së fëmijëve derisa prindërit të mbarojnë punën. Familjet me më pak të ardhura janë të detyruara t'ua ngarkojnë mbajtjen e fëmijëve pas shkollës gjysheve e gjyshërve, që jo gjithmonë kanë fuqinë fizike t'u përgjigjen nevojave të fëmijëve.

Çështje edhe më e rëndë, në disa zona të populluara të Tiranës nuk ka fare infrastrukturë arsimore. Për shembull në zonën e Astirit, e cila banohet nga rreth 70.000 qytetarë, nuk ka asnjë çerdhe, kopsht e shkollë publike, duke i shtrënguar prindërit të paguajnë institucione arsimore private ose t'i dërgojnë fëmijët në shkolla publike shumë larg vendbanimit të tyre. Kryetari aktual i bashkisë ka premtuar që në vitin 2015 ndërtimin e një kopshti dhe shkolle 9-vjeçare në këtë zonë, por sot, pas tetë vitesh, nuk është hedhur asnjë tullë; madje nuk ka asnjë plan a projekt për ndërtimin e infrastrukturës arsimore publike.

Ashtu si shkollat, Tiranës i mungon edhe infrastruktura e nevojshme e edukimit të fëmijëve në institucionet parashkollore. Sipas raporteve hulumtuese, në shumë çerdhe e kopshte grupet e fëmijëve janë sa dyfishi i kapaciteteve të rekomanduara. Ky mbipopullim sjell edhe mangësi në përkushtimin dhe edukimin që duhet të marrë çdo fëmijë në çerdhe e kopshte. Po ashtu në një pjesë të çerdheve e kopshteve, sipas audituesve të Kontrollit të Lartë të Shtetit, mungojnë kushtet higjieno-sanitare, mjetet didaktike etj. Administrata aktuale bashkiake nuk ka asnjë plan për të ndërtuar strukturat e nevojshme parashkollore dhe mungesën e kapaciteteve orvatet ta

fshehtë përmes masave propagandistike dhe rregullimeve të jashtme.

Problemet e thella arsimore shoqërohen edhe nga një jetë kulturore qytetase që lë mjaft për të dëshiruar. Këtu vlen të veçojmë raportin problematik që qytetarët janë të shtrënguar të kenë me librin. Tirana është nga të rrallat kryeqytete në botë të cilës i mungon biblioteka e qytetit. Deri përpara disa viteve funksionin e saj e ka luajtur Biblioteka Kombëtare, e cila tanimë është thujse jashtë funksionit të shërbimit të librave. Nga ana tjetër Tirana ka vetëm tetë biblioteka lagjeje, ndonëse ka 11 njësi administrative urbane, tre lagje urbane dhe 13 njësi administrative rurale. Mesatarisht Tirana ka 1 bibliotekë lagjeje për 3.4 njësi administrative (plus lagje urbane), ose 1 bibliotekë për 106.794 banorë. Fondi i librave të bibliotekave të lagjeve është tejet i kufizuar, çka e kufizon përdorimin e saj nga qytetarët.

Pamjaftueshmëria dhe varfëria e bibliotekave të lagjes u pamundëson libërdashësve leximin dhe studimin, ndërkohë që nuk arrin të tërheqë drejt librit qytetarët e tjerë, sidomos të rinjtë. Në mungesë të një kulture të bazuar te libri, bashkia nxit aktivitete publike nga më komercialet e të përciptat, të cilat kanë një efekt degradues në kulturën dhe ndërgjegjen qytetare.

## **Alternativa**

Edukimi dhe formimi i fëmijëve dhe adoleshentëve është nga nevojat më të rëndësishme të qytetit. Detyrë e një bashkie të administruar me ndershmëri dhe vizion do të ishte sigurimi i infrastrukturës së nevojshme arsimore në të gjitha hallkat e saj, duke kontribuar në formimin e qytetarëve të ardhshëm dhe ndihmuar familjet aktuale.

Nëse qytetarët e Tiranës do të na japin besimin për të qeverisur bashkinë, Lëvizja BASHKË zotohet se do të hartojë dhe zbatojë politika efektet e të cilave do të ndihen sa më parë në këto fusha:

- Ndërtimi i 20 shkollave të reja, duke ndërtuar me përparësi shkolla në lagjet në të cilat mungojnë tërësisht. Fondet për ndërtimin e këtyre shkollave do të vijnë nga menaxhimi i ndershëm dhe rigoroz i parave publike dhe politikave progresiste.

- Shkollat e Tiranës do të shndërrohen në mjedise të edukimit me orar të zgjatur, ku fëmijët do të kenë mundësi që, pas orës së mësimin, t'i përdorin mjediset shkollore për të bërë detyrat, për të punuar në grup dhe për t'u argëtuar në mënyrë të shëndetshme. Qëllimi ynë është që fëmijët të qëndrojnë në shkollë deri në orën 17:00, duke u shkarkuar prindërve



barrën financiare e të tjera angari. Pas orës 17:00 mjediset e jashtme të shkollës mund të shërbejnë si qendra komunitare, ku banorët e lagjes mund të përdorin me kujdes dhe nën mbikëqyrje infrastrukturën sportive të shkollave ose kapacitetet e saj për veprimtari kulturore.

- Edukimi me orar të zgjatur kërkon që mjediset shkollore t'u sigurojnë fëmijëve ushqim dhe vende të përshtatshme të të ngrënit. Përmes zbatimit të politikës "Nga ferma në shkollë", ne do t'u mundësojmë nxënësve ushqim të shëndetshëm në shkolla kundrejt një pagese modeste nga familjet. Për fëmijët që vijnë nga familje në kushte varfërie, bashkia do ta sigurojë falas ushqimin e tyre. Dy masat e fundit kërkojnë një shtim të stafit të shkollave, sidomos të numrit të mësuesve, çka do të kërkonte nxitjen e bashkëpunimit të Ministrisë së Arsimit dhe Sportit.

- Ndërtimi i çerdheve e kopshteve të reja, pas një studimi të hollësishëm të kapaciteteve të strukturave aktuale, dhe përmirësimi i infrastrukturës së këtyre të fundit.

- Ndërtimi i bibliotekës së qytetit dhe i një biblioteke lagjeje për çdo njësi administrative (duke nisur nga lagjet urbane). Fondet e bibliotekave duhet të shtohen ndjeshëm përmes zbatimit retrospektiv të ligjit të kopjes së detyruar. Në këtë kuadër, është i nevojshëm ngritja e një strukture që mbledh dhe faturon detyrimet botuese dhe, pasi kryen përpunimin bibliotekar me një sistem qendror, mban një kopje për bibliotekën e qytetit dhe i shpërndan kopjet e tjera fizike nëpër bibliotekat e lagjeve. Ndërkohë që detyrë e Bashkisë do të ishte shtysa e qytetarëve drejt librit dhe aktiviteteve kulturore që nxisin mendimin kritik, reflektimin, edukimin qytetar dhe shijen e kultivuar.

- Ndërtimi i një qendre të madhe multikulturore, e cila do të përmbante brenda një bibliotekë, mjedise për novacion, aktivitete shkencore, artistike, kulturore e sportive, si dhe mjedise të bollshme për argëtim, duke u kthyer kësaj në "hapësirën e tretë" për grupmosha të ndryshme.

- Nxitja e turizmit përmes mbrojtjes së trashëgimisë kulturore të Tiranës, por edhe evidentimit të potencialeve të kulturës bashkëkohore të qytetit përmes shfaqjeve artistike.

- Shndërrimi i një lagjeje historike të Tiranës në lagje mirëfilli kulturore, ku do të ndërtohet puna dhe tregtia artizanale, por edhe qendrat e novacionit, shpikjeve, eksperimentimit artistik, librarive, filozofisë, mendimit kritik etj. Kafenetë, baret, restorantet dhe dyqanet e kësaj lagjeje do të orientoheshin drejt frymës kreative dhe kulturore të saj. Një lagje e tillë do të ishte jo vetëm një vatër e ideve të reja e përparimtare, e larmisë së botëkuptimeve, identiteteve e stileve të jetesës, por do të sillte efekte të një zhvillimi

ekonomik të qëndrueshëm, duke tërhequr edhe turistë të interesuar. Një lagje e tillë do të kërkonte një planifikim urban që rikuperon dhe mbron trashëgiminë kulturore, ndërtesa të ulëta dhe nxit shoqërueshmërinë kreative.

- Organizimi i përvitshëm në Tiranë i një festivali filozofie, një festivali letërsie dhe një festivali historie. Në to do të nxitet pjesëmarrja e letrarëve e studiuesve të afirmuar e të rinj, si dhe tërheqja e një publiku sa më të gjerë, duke e bërë dijen dhe kulturën sa më tërheqëse. Festivale të tilla do të krijojnë reputacionin e Tiranës si qytet i kulturës, duke sjellë efekte pozitive jo vetëm në terma të emancipimit kulturor, por edhe në turizëm. ■



## **VI. NDOTJA DHE MBETJET**

*Në Suedi më pak se 1% e mbetjeve përfundojnë në landfille dhe mbi 50% e mbetjeve shtëpiake shndërrohen në energji për të ngrohur shtëpitë.*

Parametrat mjedisorë në Tiranë, veçanërisht në zonën urbane, janë mjaft larg standardeve të lejuara. Ndotja e ajrit dhe ujit, si dhe niveli i lartë i zhurmave ndikojnë drejtpërdrejt në shëndetin dhe cilësinë e jetës së qytetarëve.

Sa i takon cilësisë së ajrit në qytetin e Tiranës, të dhënat e raporteve dhe studime të ndryshme dëshmojnë për nivelet skandaloze të ndotjes së ajrit. Për shembull, “raportet e rendisin Shqipërinë në vendin e 5-të në botë për nivelet e larta të ndotjes së ajrit duke rezultuar në 5350 vdekje të parakohshme të lidhura me ndotjen e ajrit dhe një reduktim me rreth 184 ditë nga jeta e personave të ekspozuar ndaj ndotjes së ajrit.”

Më konkretisht, në rrugët dhe kryqëzimet kryesore të qytetit kemi nivele të larta të dyoksidit të azotit (5-6 herë më tepër se norma e lejuar); nivelet e dyoksidit të karbonit janë dy herë më të larta në rrugën e Durrësit dhe të Kavajës. Sipas një raporti të vitit 2018 të Qendrës Evropiane për Ndotjen e Ajrit dhe Zbutjen e Ndryshimeve Klimatike (ETC/ACM), në Shqipëri gjatë vitit 2016, 60.5% e banorëve ishin të ekspozuar ndaj niveleve të grimcave të ngurta në ajër  $PM_{10}$  më të larta se standardi evropian, dhe 37.4% ndaj niveleve të  $PM_{2.5}$  mbi standardin përkatës evropian. Ndërsa në Tiranë grimcat e pluhurit ( $PM_{2.5}$  dhe  $PM_{10}$ ) janë dy apo tri herë mbi normën e lejuar. Shkaktarët kryesorë të ndotjes së ajrit në qytetin e Tiranës janë transporti dhe sektori i ndërtimit.

Në lidhje me zhurmat, vlerësohet se në shumë pika të qytetit nivelet e tyre mesatare janë mbi normë si ditën (20% deri 30%), ashtu edhe natën (10% deri 40%). Në zona të caktuara arrijnë deri në dyfishin e vlerave të lejuara. Sërisht transporti e trafiku, si dhe sektori i ndërtimit janë ndër shkaktarët kryesorë të zhurmave.

Aktualisht ka mungesë të theksuar të transparencës në raportimin e gjendjes reale të cilësisë së ajrit dhe ndotjes nga zhurmat. Kjo bëhet qëllimisht për të mbajtur larg vëmendjes së publikut këtë shqetësim jetik për qytetin, duke pasur parasysh se është investuar më parë për pasjen e një sistemi online, i cili tashmë nuk funksionon. Për më tepër, të dhënat e publikuara më parë aty nuk përkonin me monitorimet paralele të kryera nga subjekte të shoqërisë civile.

Në qytetin e Tiranës dhe përreth kalojnë përrrenj dhe lumenj, të cilët janë në gjendje shumë të keqe sa i takon cilësisë së tyre. Më konkretisht, kemi tejkallim të vlerës limit për “Nevoja Biokimike për Oksigjen” për Lumin e Tiranës, Lanës dhe Ishmit, të cilët klasifikohen në Klasën V ose Gjendje e Keqe. Ndërsa lumi Erzen klasifikohet në Klasën IV ose Gjendje e Varfër. Po ashtu, përmbajtja e amoniakut për lumin e Tiranës, Lanës dhe Ishmit tejkalojnë vlerat limite dhe klasifikohen në Gjendje të Keqe. Mbështetur mbi të gjitha parametrat, vlerësohet

se Baseni Ishëm-Erzen klasifikohet në Klasën V ose Gjendje e Keqe. Shkaku kryesor i kësaj ndotjeje të lartë është se shkarkimet urbane dhe industriale derdhen direkt të patrajuara.

Vetëm në territorin e Bashkisë Tiranë gjenerohen çdo vit rreth 260 mijë ton mbetje të ngurta. Menaxhimi i mbetjeve të ngurta urbane është një sfidë e madhe për qytetin e Tiranës, ku vitet e fundit është rritur ndjeshëm kostoja për shkak të pagesës shtesë të incineratorit të Tiranës.

Sipas revistës Monitor dhe Kontrollit të Lartë të Shtetit, Bashkisë Tiranë “nga viti 2018 i janë dyfishuar kostot e pastrimit të qytetit për shkak të pagesave që ajo duhet t’u bënte incineratorëve. Bashkia Tiranë ka paguar për periudhën 2018-2020 rreth 3.2 miliardë lekë shtesë, krahas kostonë së pastrimit prej 3.9 miliardë lekësh. Prej vitit 2018, Bashkia Tiranë dhe Ministria e Industrisë dhe Energjisë janë duke paguar tarifën prej 29 euro/ton mbetje urbane për djegien e mbetjeve për një shërbim ende të pakryer, duke qene se incineratori ende nuk është përfunduar si objekt industrial për djegien e mbetjeve urbane.”

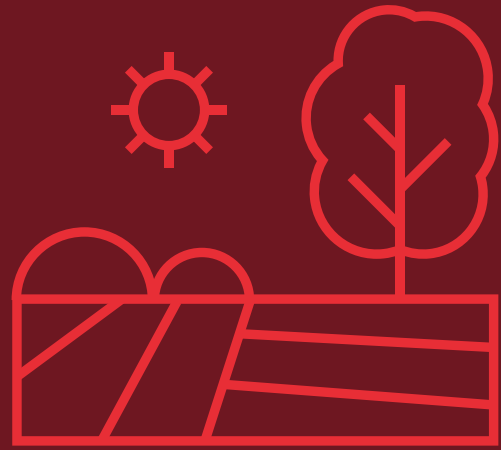
Sot mbetjet urbane përfundojnë në landfill, që është zgjidhja më pak e preferuar për trajtimin e mbetjeve, dhe vetëm një pjesë e vogël e mbetjeve riciklohen.

## **Alternativa**

Duhet një qasje gjithëpërfshirëse për menaxhimin e ndotjes dhe mbetjeve në Tiranë. Në lidhje me ndotjen e ajrit dhe zhurmat ka një rëndësi të madhe menaxhimi i transportit (ulja e ndjeshme e trafikut e deri te kalimi gradual drejt mjeteve elektrike) dhe sektori i ndërtimit (i cili jo vetëm që duhet të ulet ndjeshëm në qendër të Tiranës, por edhe të veprojnë në përputhje me standardet mjedisore aktualisht të nëpërkëmbura). Po ashtu, aktiviteti prodhues dhe i shërbimeve duhet të mbështeten në praktikën dhe teknologjinë më të mira të disponueshme, në përputhje me standardet më të mira të menaxhimit të mjedisit, për të shmangur dhe minimizuar ndotjen e ajrit, të ujit dhe zhurmat. Në lidhje me ndotjen e ujërave, është i domosdoshëm trajtimi i ujërave të zeza përpara se të shkarkohen në basenet lumore. Ndërsa menaxhimi i mbetjeve të ngurta kërkon zbatimin e hierarkisë së zgjidhjeve të pranuar botërisht: zvogëlim i mbetjeve, ripërdorim, riciklim, incinerim dhe në fund trajtim në landfill. Në këtu kuptim, zgjidhja duhet kërkuar tek angazhimi dhe ndershmëria për t’i çuar përpara me eficiencë këto plane.

Më konkretisht:

- Bashkia do të alokojë burime njerëzore dhe financiare për të rritur ndërgjegjësimin dhe edukimin mjedisor.
- Në tërësi do të nxiten/detyrohen kompanitë private dhe institucionet publike që të zbatojnë sisteme të menaxhimit të mjedisit për të shmangur dhe ulur ndikimet mjedisore, për të ulur, ripërdorur dhe ricikluar mbetjet, uljen e shfrytëzimit të lëndëve të para, eficiencën e energjisë etj.
- Do të shpeshtohet pastrimi në brendësi të lagjeve.
- Investimi me infrastrukturë të posaçme (barrierat e zhurmës) për reduktimin e ndotjes nga zhurma pas një vlerësimi të përgjithshëm të situatës në qytet.
- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore dhe cilësisë së asfaltit, sidomos të atyre me trafik më të rënduar dhe pastrimi i rregullt i rrugëve, me qëllim uljen e ndjeshme të ndotjes së ajrit dhe nivelit të zhurmës.
- Krijimi i bashkëpunimit ndërmjet Agjencisë së Parqeve dhe Rekreacionit dhe ekspertëve të mjedisit apo institucioneve shkencore, për ndërmarrjen e praktikave më të mira për gjelbërimin urban (me fokus zonat më problematike të ndotjes së ajrit dhe ndotjes nga zhurma) dhe hartimi i një plani vendor për ruajtjen e hapësirave të blerta ekzistuese dhe kërkimin e mundësive për zgjerimin e tyre.
- Për të rritur riciklimin e mbetjeve do të zbatohen politika të ndryshme nxitëse si për biznesin, ashtu edhe për qytetarët. Për shembull, aboneja e transportit publik mund të shkëmbehet me një sasi të caktuar mbetjesh të riciklueshme të ndara në burim, me një çmim më të lirë se blerja e abonesë drejtpërdrejt me para në dorë.
- Mbetjet e pajisjeve elektronike dhe elektro-shtëpiake, meqenëse janë edhe më toksike, kërkojnë një trajtim të veçantë. Veçanërisht kompanitë e mëdha të tregtimit të produkteve elektronike do të nxiten të grumbullojnë produktet e tyre pas përfundimit të ciklit të përdorimit.
- Shfrytëzimi i teknologjive inteligjente për të kursyer burimet dhe ulur kostot e grumbullimit të mbetjeve (fillimisht do të testohet në lagje të caktuara).
- Investime për ngritjen e impianteve të trajtimit të ujërave të zeza dhe industriale.
- Transparencë e plotë për kontratat me kompanitë e pastrimit dhe trajtimit të mbetjeve. ■



## **VII. FSHATI**

*“Fshati si qyteti” — premtim i Erion Veliajt pas reformës territoriale administrative.*

Fshatrat e Bashkisë së Tiranës janë harruar nga administrata aktuale e Bashkisë së Tiranës. Reforma administrativo-territoriale u trumbetua se do t'i jepte një hov zhvillimor fshatit, duke i zhvendosur strukturat e komandimit në qytet. Mirëpo ajo që ndodhi ishte një shpërfillje akoma edhe më e madhe e jetës së banorëve të fshatrave, për të cilët qendra e pushtetit është sa e largët aq edhe e huaj.

Fshatrat e Tiranës vuajnë nga mungesa e infrastrukturës, sidomos e rrugëve. Edhe në rastet më të mira, rruga e ngushtë të çon vetëm në qendër të fshatit, ndërkohë që lagjet e fshatit janë ende si në epokën paramoderne nga pikëpamja infrastrukturore. Në shumë fshatra mungon uji i pijshëm, problem të cilin banorët orvaten ta zgjidhin duke iu drejtuar metodave tradicionale si hapja e puseve në oborrin e shtëpisë. Po nëse kësaj mund të zgjidhet disi çështja e ujit të pijshëm, për bujqit nuk ka asnjë alternativë për mungesën e ujit për vaditje. Kjo mangësi sjell për pasojë probleme të mëdha të prodhimit bujqësor dhe ndikon në varfërimin e banorëve të fshatit.

Njëkohësisht në disa fshatra të Tiranës nuk ka shërbime të transportit publik. Edhe aty ku ka, transporti është shumë i shtrenjtë, sidomos për shitësit e vegjël të cilët e përdorin autobusin dy herë në ditë për të shitur prodhimet e tyre të pakta në qytet. Ç'është më e rëndë, ka fshatra të Tiranës ku mungojnë shkollat apo edhe një qendër shëndetësore.

Prodhuesit e vegjël të fshatit, nga ana tjetër, e ndejnë veten të diskriminuar e të persekutuar nga Policia Bashkiake, sa herë kërkojnë të shesin diçka në hapësirat publike. Tregjet që ofron bashkia janë të pamjaftueshme. Po ashtu janë tejet të mangëta tregjet lëvizëse, të cilat do t'u mundësonin prodhuesve bujqësorë të shisnin prodhimet e tyre në pika të ndryshme të qytetit.

Fshatrat e Tiranës nuk po mundin të shfrytëzojnë tërësisht potencialet e tyre turistike. Edhe ato pak fshatra që aktualisht funksionojnë si të tillë janë rezultat i sipërmarrjes dhe aktivitetit ekonomik të banorëve dhe jo i ndonjë politike të studiuar nga ana e bashkisë. Mungesa e infrastrukturës, sidomos asaj rrugore, ua pamundëson shumë fshatrave të Tiranës që të materializojnë potencialet e tyre si zona turistike, si të turizmit malor apo të agro-turizmit.

## **Alternativa**

Për Lëvizjen BASHKË qytetarët e Tiranës janë të barabartë dhe meritojnë të njëjtat të drejta dhe përkushtim nga shteti, pavarësisht nëse banojnë në qytet apo në fshat. Prandaj ne

zotohemi që duke përdorur në maksimum kapacitetet financiare të Bashkisë së Tiranës, në bashkëpunim me komunitetet lokale dhe duke vënë në punë planifikimin kreativ të punëve publike, të marrim masat e mëposhtme:

- Përmirësim i infrastrukturës rrugore dhe sistemit të furnizimit me ujë të fshatrave.
- Përmirësimi i infrastrukturës, i shoqëruar me fushata të njëpasnjëshme të promovimit të pikave tërheqëse në fshatra, do të mundësonte nxitjen e turizmit dhe vitalizimin ekonomik të zonave rurale.
- Përmirësim i sistemit të transportit publik duke siguruar linjë autobusi ose furgoni për çdo fshat të Bashkisë së Tiranës dhe ulur kostot e udhëtimit për banorët.
- Pika më e rëndësishme e programit tonë për fshatin do të jetë zbatimi i programit “Nga ferma në shkollë”. Ushqimi i fëmijëve në shkollat e Tiranës do të sigurohet përmes blerjes së produkteve bujqësore e blegtorale nga fermerët e vegjël, fermat dhe baxhot e Tiranës, duke favorizuar kësaj prodhimin lokal dhe ushqimin e shëndetshëm të fëmijëve. Mirushqyerja e fëmijëve dhe mëkëmbja e ekonomisë rurale do të shkojnë krah për krah.
- Në funksion të nxitjes së ekonomisë rurale të Tiranës, Bashkia e Tiranës do t'i nxisë firmat e gatimit të ushqimit për çerdhet dhe kopshtet e Tiranës që produktet bujqësore dhe blegtorale t'i sigurojnë duke i blerë nga prodhuesit vendorë.
- Për t'u ardhur në ndihmë prodhuesve të vegjël ruralë, Bashkia e Tiranës do të ndërtojë tregje lëvizëse nëpër qytetin e Tiranës në mënyrë që të bëhet e drejtpërdrejtë dhe më e shpejtë lidhja midis prodhuesve të fshatit dhe konsumatorëve të qytetit. Në këto tregje, prodhuesit e vegjël nuk do të kishin nevojë të paguanin për tezgën dhe hapësirën publike. ■



## **VIII. POLITIKAT BUXHETORE**

*Është e arsyeshme që të pasurit të kontribuojnë në buxhetin publik jo vetëm në përpjesëtim me të ardhurat e tyre, por edhe më shumë. — Adam Smith*

Buxheti i Bashkisë së Tiranës bazohet mbi një logjikë regresive taksimi, duke përjashtuar nga një pjesë e taksave oligarkët dhe ndërtuesit e mëdhenj, si dhe u vendosur një barrë të madhe fiskale familjeve dhe bizneseve të vogla. Ndërkohë bashkia aktuale shquhet për shpërdorime dhe keqinvestim të parave publike, çka nënkupton se fryrja e buxhetit nuk ka sjellë përmirësim të shërbimeve publike. Sipas Kontrollit të Lartë të Shtetit, shteti shqiptar shpërdoron rreth 1/5 e buxhetit të tij. Në Bashkinë e Tiranës, norma e shpërdorimit duhet të jetë edhe më e lartë.

Pikësëpari, buxheti i Bashkisë së Tiranës bazohet në një model krejt të paqëndrueshëm zhvillimi ekonomik. Administrata aktuale krenohet me taksën 8% të ndikimit në infrastrukturë, e cila në vitin 2022 zinte rreth 20% të të ardhurave të bashkisë, ndërkohë që në vitet e mëhershme ka qenë edhe më e lartë. Niveli kaq i lartë i sigurimit të të ardhurave nga kjo taksë do të thotë se për të ruajtur të njëjtin nivel të ardhurash në Bashkinë e Tiranës, duhet të ndërtohen çdo vit kulla e ndërtesa të larta me të njëjtin intensitet, duke e zhdukur kështu krejt hapësirën publike dhe e paralizuar krejt jetën urbane. Një buxhet dhe model i qëndrueshëm i zhvillimit ekonomik do të kërkonte reduktimin e peshës së kësaj takse në buxhetin e bashkisë, duke menduar njëkohësisht edhe rritjen e saj si përqindje mbi ndërtuesit që kanë normë fitimi mjaft më të madhe se mesatarja e normës së fitimit të ekonominë e qytetit.

Shembulli më goditës i karakterit regresiv të sistemit fiskal është përjashtimi i pronarëve të hoteleve e resorteve turistike me 4 dhe 5 vje nga taksa për ndërtesën. Zakonisht këta janë oligarkë vendas që blejnë të drejtën e përdorimit të një marke të njohur ndërkombëtare. Këtë taksë e paguan përvit çdo familje që ka në pronësi një shtëpi të thjeshtë.

Sot Bashkia e Tiranës nuk bën dallim në taksim midis shtëpive që përdoren për banim dhe atyre që përdoren për qëllime fitimi e spekulimi. Prej shtëpisë së dytë e sipër është i njëjti nivel i ulët taksimi, ndërkohë që qytetarët që e përdorin shtëpinë për të banuar duhet të paguajnë një taksë që rritet me vendbanimin e tyre, pavarësisht nga niveli i të ardhurave.

Për sa i përket taksave të posaçme, si ajo për ndërtimin e infrastrukturës arsimore dhe taksa e pastrimit, vihet re se ato janë mjaft të larta (krahasuar me fuqinë paguese) për qytetarët e thjeshtë dhe bizneset e vogla, dhe të ulëta (krahasuar me fuqinë për të paguar) për bizneset e mëdha dhe oligarkët. Veçanërisht taksa e infrastrukturës arsimore është shpërdorur ndër vite nga bashkia, duke i zgjatur afatet e saj përtej parashikimeve. Ndërkohë Tiranës sot i mungojnë rreth 40 shkolla (kaq është numri i shkollave ku aktualisht fëmijët e bëjnë mësimin me turne).

E njëjta bashki që nuk u lë kusur qytetarëve të thjeshtë dhe bizneseve të vogla, është mjaft dorëlëshuar kur vjen fjala të shpenzimet. Një nga treguesit më të dukshëm të shpërdorimit të fondeve publike është rritja e fortë e numrit të punonjësve, e cila nuk shpjegohet me zgjerimin apo intensifikimin e punëve publike apo përmirësimin e shërbimeve publike.

Bashkia e Tiranës shquhet për shpenzime pa tendera e pa konkurs për kancelaritë, orenditë e brendshme, blerjen e bimësisë apo zbukurimet e qytetit. Ndërtimi i shkollave nga bashkia është më i shtrenjtë, deri në 2-fishin e kostos, se shkollat e të njëjtit kapacitet që ndërtohen me fondet e Bashkimit Evropian. Sipas një raporti të Kontrollit të Lartë të Shtetit, Bashkia e Tiranës shpërdoron duke mbivlerësuar kostot e shkollave e të kopshteve me nga 60.000 deri në 90.000 euro për çdo investim. Ndërkohë ndërtimet e infrastrukturës së rëndësishme publike, si p.sh. ajo e Unazës së Madhe apo rindërtimi i Piramidës, kanë një kosto të pajustificueshme. Sakaq shpenzimet e personelit janë fryrë tej çdo mase e norme. Prej vitit 2015, kur Erion Veliaj erdhi në krye të bashkisë, shpenzimet e personelit janë 2.4-fishuar, çka nuk shpjegohet me intensitetin dhe cilësinë e punëve në qytet. Në të shumtën e rasteve, kjo fryrje e personelit është mënyrë për të mbushur radhët e administratës në mënyrë klienteliste, për të blerë mbështetjen politike të nëpunësve. Një pjesë jo e vogël e punonjësve aktualë të administratës bashkiake ose nuk bëjnë punën e tyre, ose nuk lejohen të bëjnë punën e tyre, ose nuk kanë punë tjetër përveç detyrave propagandistike e patronazhuese me të cilat i ngarkon partia në pushtet. Të gjitha këto paguhen nga ne, qytetarët e këtij qyteti të keqadministruar.

## **Alternativa**

Alternativa buxhetore e Lëvizjes BASHKË bazohet në parimet e progresivitetit të shëndoshë në taksim, lehtësimin të barrës fiskale për familjarët dhe bizneset e vogla, nxitjes së sipërmarrjeve të reja e kreative, luftës ndaj evazionit fiskal, sidomos mes bizneseve oligarkike, eliminimit të shpërdorimeve në shpenzime, orientimit të shpenzimeve drejt nevojave të vërteta të qytetarëve dhe llogaridhënien e transparencën maksimale ndaj qytetarëve. Më konkretisht, Lëvizja BASHKË propozon:

- Përgjysmim të tarifës së pastrimit për familjet.
- Përgjysmimin e tarifës së infrastrukturës arsimore për bizneset e vogla.
- Vendosje e taksës së ndërtesës prej 1% për hotelet dhe resortet turistike me 4 dhe 5 vje.



- Taksim progresiv të shtëpive të shumta, duke nisur nga dyfishimi i nivelit aktual të taksimit për shtëpitë e dyta e pastaj me rend progresiv rritjen e taksimit për shtëpitë e treta, të katërta, të pesta e kështu me radhë.

- Vendosjen e një takse të veçantë për apartamentet bosh: 0.5% në vit e çmimit të apartamentit.

- Model progresiv i taksimit të truallit në varësi të numrit të shtëpive në pronësi dhe mënyrës së përdorimit të shtëpisë (për banim apo për arsye fitimi).

- Rritjen me 20% të taksës për infrastrukturën arsimore të bizneseve të mëdha dhe dyfishimin e saj për bizneset VIP.

- Rritjen me 20% të tarifës së pastrimit për bizneset e mëdha dhe dyfishimin e saj për bizneset VIP.

- Reduktim i shpenzimeve administrative.

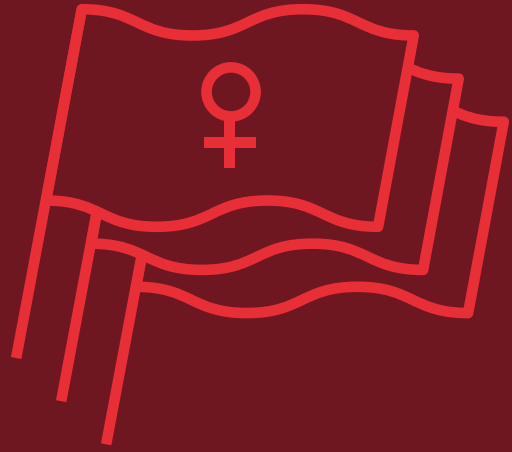
- Luftë ndaj korrupsionit në të gjitha nivelet e administrimit. Prej saj dhe luftës ndaj çdo shpërdorimi, Bashkia e Tiranës mund të ketë çdo vit rreth 40-50 milionë euro shtesë.

- Nxitjen e sipërmarrjeve të vogla e të mesme kreative, të novacionit teknologjik e të përhapjes së të mirave kulturore, duke siguruar taksim 0 lekë gjatë dy viteve të para të operimit të tyre.

- Sipas llogaritjeve të imëta të buxhetit dhe potencialit të zhvillimit ekonomik të qytetit, është krejt e mundshme që ulja e taksave për familjarët dhe bizneset e vogla të kompensohej në buxhet nga rritja e taksave për bizneset e mëdha dhe ato vip. Ashtu sikundër eliminimi i shpërdorimeve dhe korrupsionit do të kompensonte uljen e të ardhurave të taksës së ndikimit në infrastrukturë (për shkak të reduktimit të lejeve të ndërtimit), madje do të mundësonte të ardhura shtesë për të subvencionuar transportin publik dhe subvencionimet në politikat e strehimit të përbalueshëm. Për më tepër, vendosja e taksës së ndërtimit mbi hotelet dhe resortet me 4-5 yje, e taksës progresive mbi pronësinë e shumë apartamenteve dhe e taksës së veçantë ndaj apartamenteve bosh do të siguronin të ardhura për zgjerimin e politikave sociale. Po ashtu, ndonëse është vështirësisht e llogaritshme, nxitja e novacionit dhe orientimi i ekonomisë së qytetit drejt sektorëve produktivë dhe me rritje të vlerës së shtuar do të gjeneronin shtim të të ardhurave në buxhetin e qytetit si dhe pakësimin e qytetarëve që do të kishin nevojë për mbështetje sociale.

- Nxitjen e qytetarëve për të kontribuar në buxhetin e bashkisë, duke inkurajuar organizimet qytetare në bazë të njësisë administrative dhe tërhequr pjesëmarrjen e organizatave të shoqërisë civile të qytetit (sindikata, shoqata,

grupime qytetare etj.) në propozimin dhe përcaktimin e një pjese të shtyllave buxhetore. Sipas një ndarjeje pune që do të miratohet në fillim të procesit nga Këshilli Bashkiak, vendimi i këtij forumi të përfaqësuesve të komunitetit do të ketë karakter detyrues për Bashkinë e Tiranës. ■



## **IX. GRATË DHE KOMUNITETET E MARGJINALIZUARA**

*Një qytet feminist duhet t'u kushtojë vëmendje mjeteve që kanë përdorur ngaherë gratë për të mbështetur njëra-tjetrën dhe të gjejë rrugët e shtënies së kësaj mbështetjeje në strukturën e botës urbane. — Leslie Kern*

Mënyra si është strukturuar urbanistika dhe jeta ekonomiko-shoqërore e bën Tiranën një qytet akoma edhe më të pajetueshëm për gratë dhe grupet e marginalizuara. Mungesa e parqeve, trotuareve, ndriçimit, degradimi i transportit publik, por edhe pasiguria e shtuar në rrugë e jetën urbane, shton pasigurinë dhe diskriminimin e grave. Gratë janë ato që e pësojnë më shumë jo vetëm dhunën e drejtpërdrejtë, por edhe atë strukturore të një qyteti të ngritur mbi logjikën e fitimit me çdo kusht. Bashkë me to e pësojnë edhe grupet e marginalizuara për shkak të përkatësisë së tyre etno-kulturore, seksuale apo të qenit me aftësi ndryshe.

Deri më sot programet e kujdesit social të Bashkisë së Tiranës kanë qenë thellësisht të pamjaftueshme. Për shembull përfituesit e banesave sociale janë shumë më të pakët se nevojat, dhe këto nevoja janë më të gjera e të theksuara te anëtarët e grupeve të marginalizuara. Nga ana tjetër, qytetarët me aftësi ndryshe, sidomos fëmijët, hasin shumë probleme për të marrë kujdesin që u takon. Për shembull vetëm rreth 4% e fëmijëve me aftësi ndryshe janë përfshirë në programet e kujdesit që administrohen nga Bashkia e Tiranës. Edhe më të rënda janë kushtet e jetesës e të punës për qytetarët e komunitetit rom. Sipas të dhënave të UNDP, mbi 38% e familjeve romë jetojnë në ndërtesa thuajse të rrënuara, kurse 21% e tyre jetojnë në baraka. Edhe në këto të fundit ata ndjejnë kërcënimin e herëpashershëm të strukturave bashkiake, sidomos kur trualli ku ata kanë ngritur jetën e tyre të varfër shndërrohet në objekt lakmie nga oligarkët e ndërtimit.

## Alternativa

Lëvizja BASHKË e sheh me përparësi çështjen e gruas dhe të grupeve të marginalizuara. Duke analizuar dhe kontesktualizuar përvojat më të mira të vendeve ku të drejtat e grave e të grupeve të marginalizuara kanë përparuar më shumë, ne zotohemi të materializojmë politikat e mëposhtme:

- Plani i ri urbanistik do të ketë një dimension të rëndësishëm feminist. Sipas urbanizmit feminist, një qytet i sigurt, mirëpritës dhe nxitës i kreativitetit për gratë duhet të bazohet te mbrojtja e rikuperimi i hapësirës publike, ndërtimi i parqeve dhe promovimi bashkëjetesës e mirëkuptimit, përdorimi i transportit publik dhe nxitja e udhëtimit në këmbë ose me biçikletë. Plani i ri urbanistik do të synojë ta transformojë çdo lagje sipas modelit “çdo shërbim 15 minuta larg”. Ky model kërkon që shërbimet kryesore publike – shkollat, qendrat shëndetësore, shërbimet sociale, shërbimet publike, qendrat kulturore, shërbimet kryesore private etj. – të

jenë të arritshme brenda 15 minutave në këmbë ose me biçikletë. Qyteti “çdo shërbim 15 minuta larg” bazohet në përvojën sociale të itinerarit të ndryshëm e më kompleks që përshkojnë aktualisht gratë në qytet.

- Siguria e grave në rrugë kërkon që çdo rrugë e rrugicë e Tiranës të jetë e ndriçuar në orët e natës. Po ashtu Bashkia e Tiranës do të shtojë kompetencat e Policisë Bashkiake për të ndërhyrë gjatë konstatimit të rasteve të dhunës gjinore apo ngacmimit seksual në rrugë e në zonat publike. Asnjë vajzë apo grua nuk duhet të ketë frikë të ecë në rrugë e të përshkojë hapësirën publike, pavarësisht orës së ditës a të natës.

- Siguria e vajzave dhe grave gjatë natës do të përmirësohet përmes bashkëpunimit me sipërmarrjet që zhvillojnë aktivitet natën. Çdo lokal apo biznes që zhvillon aktivitet natën do të nënshkruajë Kartën e Sigurisë së Grave gjatë Natës, ku do të zotohet të informojë përmes tabelave dhe programeve të ndërgjegjësimit stafin dhe klientët për të drejtën themelore të vajzave e grave për të ecur, punuar e jetuar të sigurt natën. Informimi duhet të japë adresa të qarta publike të ankesave dhe padive për rastet e dhunës gjinore, ngacmimeve seksuale e diskriminimit gjinor. Bashkia e Tiranës do të angazhohet me intensitet të lartë në fushata të ndërgjegjësimit kundër dhunës gjinore në familje, shkollë, vend pune e rrugë, si në favor të emancipimit gjinor.

- Bashkia e Tiranës do të trajtojë me përparësi punësimin e grupeve të marginalizuara. Përmes programeve publike të punësimit, por edhe bashkëpunimit me sektorin privat, Bashkia do të mundësojë që çdo njeri i aftë për punë i grupeve të marginalizuara të ketë mundësi të jetojë me dinjitet me punën e vet. Aty ku një politikë e tillë do të ishte përkohësisht e pamundur, Bashkia zotohet se do të themelojë programe të kujdesit të shëndetit mendor dhe të aftësimin për punë të çdokujt që ka nevojë për ndihmë. ■



## ***X. DEMOKRACI DHE TRANSPARENCË***

*Në vitin 1985 qytetarët e San Françiskos (SHBA) ndaluan përmes referendumit ndërtimin e kullave në qendër të qytetit.*

Tirana qeveriset në mënyrë autoritariste, ku vullneti i kryetarit të bashkisë është përmbi çdo ide dhe propozim që vjen nga qytetarët. Qytetarët nuk pyeten për asgjë. Të ashtuquajturat dëgjesa publike janë shfaqje propagandistike ku zyrtarët partiakë bëjnë si qytetarë. Referendimet lokale nuk njihen, ndërkohë që Bashkia e Tiranës është shumë pak transparente kur kërkohet informacion mbi kontratat me oligarkët, subvencionimin e bizneseve të mëdha klientelë, mënyrat e tenderimit publik, lejet e ndërtimit dhe kriteret me të cilat jepen ato.

## **Alternativa**

Në krye të Bashkisë së Tiranës, Lëvizja BASHKË do të demokratizojë thellësisht procesin e vendimmarrjes dhe do të bëjë transparencë të plotë me qytetarët për çdo akt e vendim të marrë prej saj. Hapat që do të hedhim në këtë drejtim janë si vijon:

- Organizimi i referendumeve vendore për çështjet më të rëndësishme të qytetit, duke nisur nga plani i ri urbanistik. Fatkeqësisht ligji për vetëqeverisjen vendore u njeh referendumeve vendore vetëm efekte konsultative. Në pamundësi për ta ndryshuar këtë ligj përpara zgjedhjeve të përgjithshme të 2025, Lëvizja BASHKË zotohet që do të shtrojë për referendum, dhe do të konsiderojë të detyrueshëm politikisht rezultatin e tij, çështjet kryesore të jetës urbane, prej planit të ri urbanistik te politikat e transportit etj.

- Për çështje që nuk përfshijnë gjithë komunitetin, Bashkia e Tiranës do të nxisë procese diskutimi dhe vendimmarrjeje me bazë lagjen apo komunitete më të ngushta. Pjesëmarrja e qytetarëve edhe në aktivitetet më të thjeshta publike do të konsiderohet me përparësi, duke nxitur kështu llogaridhënien e institucionit dhe fuqizuar jetën demokratike lokale. Dëgjesa, pjesëmarrja dhe vendimmarrja e vetë komuniteteve do të jenë parësore sidomos në zonat që mund të preken nga projektet infrastrukturore të bashkisë.

- Demokratizimi i qytetit kërkon edhe ndarjen relative midis atyre që mund të konsiderohen hapësira publike, të cilat administrohen nga bashkia, dhe hapësirave të përbashkëta, të cilat krijohen dhe drejtohen nga shumësia e qytetarëve, duke u nisur nga interesat e përbashkëta, nevoja për shoqërim dhe krijimtaria në grup.

- Pjesëmarrja e qytetarëve në hartimin e buxhetit do të mundësohet nga nxitja e organizimeve qytetare mbi bazën e çdo njësie administrative, si dhe tërheqja e organizatave të shoqërisë civile (sindikata, shoqata, grupime qytetare etj.) në këtë proces.

- Në kompanitë publike të themeluara nga Bashkia e Tiranës (transport publik, ndërtim etj.) punonjësit do të përbëjnë 50% të anëtarëve të Bordit të Administrimit.

- Kompanitë private që kërkojnë të fitojnë kontrata për punë publike nga Bashkia e Tiranës do të kenë si kusht përfaqësimin me 20% të punëtorëve në Bordet e Administrimit të tyre.

- Bashkia e Tiranës do të bëjë publike menjëherë çdo akt e vendim të saj, do të përcaktojë qartë kriteret e ndërtimit dhe kontratave me palë private, si dhe do t'i përgjigjet në kohë çdo kërkesë e pyetjeje nga çdo qytetar, subjekt politik, organizatë e shoqërisë civile etj.

- Në kuadër të transparencës dhe pjesëmarrjes demokratike, Lëvizja BASHKË zotohet që softeret e financuara nga buxheti i bashkisë të jenë në dispozicion të publikut në kuadrin e programit “Softuer i lirë dhe i hapur”, i cili u jep të gjithëve të drejtën e përdorimit, studimit, ndarjes dhe përmirësimit të softuerit. Parimi është: para publike – kod publik. Një e drejtë e tillë mbështet jetësimin e të drejtave të tjera themelore si qasja e barabartë në teknologji, privatësi dhe transparencë. ■

LËVIZJA  
**BASHKË**

A red graphic element consisting of a horizontal bar that tapers to a point on the right side, positioned below the word 'BASHKË'.