

# TRO30

Plani i ri i përgjithshëm vendor dhe një vizion strategjik për Tiranën si një entitet metropolitan policentrik dhe intensiv

## Raporti Përmbledhës



### **Autorësia dhe kontributet**

Ky dokument u përgatit nga Stefano Boeri Architeti, UNLAB, IND në bashkëpunim me Bashkinë Tiranë, nën drejtimin e kryetarit të bashkisë së Tiranës, Z. Erion Veliaj dhe me mbështetjen financiare të Ministrisë së Zhvillimit Urban dhe Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit.

# Indeks

04

Hyrje

06

Plani i Propozimeve Territoriale

07

Strategjite e Zhvillimit

# 01. Hyrje

Ky dokument pason kërkesat e përcaktuara në hartimin e masterplanit të Tiranës. Afati i references, në përfundim të fazës së tretë. Një përmbledhje sintetike e fazave të mëparshme është përfshirë për të lejuar një kuptim më të mirë të kontekstit dhe përmbajtjen e planit të ri të përgjithshëm vendor të Bashkisë së Tiranës.

Analiza e qytetit të Tiranës është zhvilluar duke angazhuar disiplina të ndryshme dhe të veçanta, të tilla si gjeografike, sociologjike, historike, ekonomike, statistike, arkeologjike, arkitekturore, inxhinierike. Disiplinat e përmendura më sipër kanë zbuluar dobësitë dhe potencialin e zonës dhe janë korniza njohëse e qytetit dhe e punës sonë.

Nga pikëpamja e planifikimit urban, qyteti i Tiranës dhe territori i saj i ri janë studiuar në shkallë të ndryshme dhe në aspekte të ndryshme; veçantitë e tyre morfologjike, shpejtësia dhe lëvizshmëria, mënyrat e tyre të ndryshme të jetesës, llojet e lidhjeve midis qendrës urbane dhe sistemeve territoriale, mjedisore, etj. Kjo analizë thekson pamundësinë për të dhënë një interpretim të qytetit me anë të modeleve të thjeshta.

Tirana është një realitet heterogjen dhe kompleks, i karakterizuar nga tipologji dhe morfologji të ndryshme që jetojnë dhe kryqëzohen në mënyra të ndryshme, në varësi të vendndodhjes, prandaj është e rëndësishme të kuptohet se një qytet si Tirana nuk është bërë vetëm nga pasuritë urbane, siç janë toka dhe ndërtesat, shërbimet dhe mallrat. Evolucionin e saj varet edhe nga komponentët socialë, mbi lidhjet dhe sjelljet e njerëzve, në ofertat kulturore dhe arsimore që propozon dhe që është në gjendje të zhvillojë. Në fund të fundit, Tirana është dhe gjithmonë do të jetë një metropol kaleidoskopik.

Vizioni i planit strategjik i TR 030 është frymëzuar nga afresku. Që në vitin 1338, Ambrogio Lorenzetti pikturoi një afresk që paraqet të ardhmen e Sienës. I porositur nga qeveria e të nëntëve, ai tregoi se si një qeveri e mirë do të mund të realizonte një ekuilibër të përkryer ndërmjet qytetit dhe fshatit. Në 2016, plani i përgjithshëm vendor i Tiranës tregon të ardhmen e një metropoli policentrik dhe kaleidoskopik, i cili do të presë në çdo pjesë të tij një ekuilibër të gjetur ndërmjet qytetit dhe natyrës. Vizioni ka identifikuar dhjetë objektivat strategjike që synojnë të drejtojnë zhvillimin urban, ekonomik dhe social të Tiranës në 15 vitet e ardhshme.

Në vitin 2030, Tirana synon të bëhet:

## **1. Një qytet intensiv dhe policentrik**

Një metropol intensiv në rritje brenda kufijve të saj ekzistues, duke rivendosur hapësirat e saj të pashfrytëzuara dhe duke zëvendësuar ndërtesat e vjetra, që konsumojnë sasi të lartë të energjisë me një arkitekturë të re estetike dhe funksionale për mjedisin.

## **2. Një qytet i aksesueshëm**

Një metropol i aksesueshëm që nxit mobilitetin e qëndrueshëm përmes një rrjeti efikas të transportit publik dhe lëvizshmërisë së përbashkët.

## **3. Një qytet me biodiversitet**

Një metropol ku banorët e saj mund të gjejnë një ekuilibër midis sferës urbane, natyrore dhe bujqësore, duke ruajtur dhe promovuar biodiversitetin e kulturave dhe të llojeve të gjalla.

## **4. Një qytet i qëndrueshëm**

Një metropol që eksperimenton një sistem të gjerë të prodhimit dhe shpërndarjes së burimeve të ripërtëritshme të energjisë, duke propozuar dhe konfirmuar objektivat e COP21; një metropol që do të bëhet kryeqyteti i parë evropian me një përqindje të automjeteve elektrike.

## **5. Një qendër mesdhetare**

Një metropol që rizbulon dhe investon në trashëgiminë e tij, historike, artistike dhe peisazhet, duke e transformuar atë në një burim për një lloj të ri të arsimit dhe turizmit aktiv.

## **6. Një qytet krijues**

Një metropol që mund të stimulojë një industri të teknologjisë së lartë të prodhimit, ku zejtaria e

saj tradicionale është e aftë për tu dalluar në tregjet globale dhe e njohur për prodhimin e mjeteve me vlerë të lartë të shtuar.

### 7. Një qytet i zgjuar

Një metropol që ndërton të ardhmen e tij në mënyrë transparente, me përfshirjen e qytetarëve, komuniteteve, institucioneve dhe aktorëve.

### 8. Një qytet gjithëpërfshirës

Një metropol që e çon Shqipërinë të ketë një rol vendimtar në politikën mesdhetare dhe kulturën, ku ajo mund të veprojë si një urë gjeopolitike mes Evropës dhe Lindjes; një metropol multikulturor dhe multi-fetar, ku feja dhe traditat janë vlera të shtuara dhe ndihmojnë për të investuar në diversitet, duke qenë konkurrues me metropolet e tjera ndërkombëtare.

### 9. Një kopësht Ballkanik

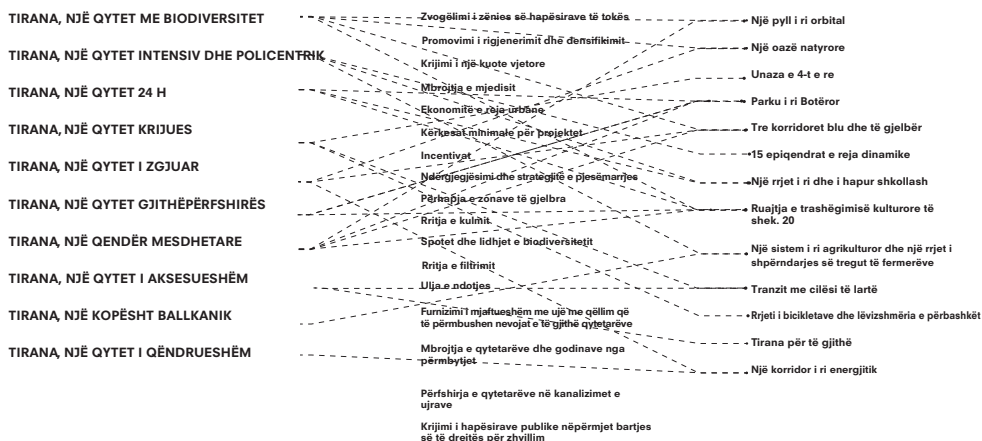
Një metropol që redukton hendekun mes zonave të pasura dhe të pjesëve të rrezikuara të popullsisë, nëpërmjet një projekti për rishpërndarjen e burimeve të tokës, të drejtave ekonomike dhe kulturore, duke promovuar formimin e një rripi bujqësor për zonat urbane që pengon zgjerimin e qytetit dhe siguron ruajtjen e qytetarëve.

### 10. Një qytet 24 orë

Një metropol ku shërbimet kryesore janë të hapura dhe të qasshme 24 orë në ditë, 7 ditë në javë, 365 në vit.

Vizioni dhe strategjia e TR030 është zhvilluar përmes tre instrumentave kryesore:

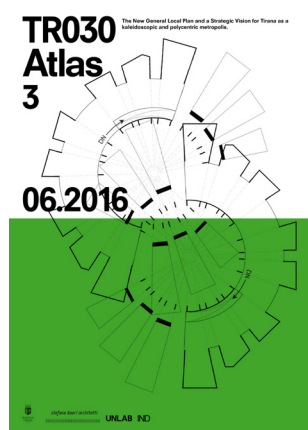
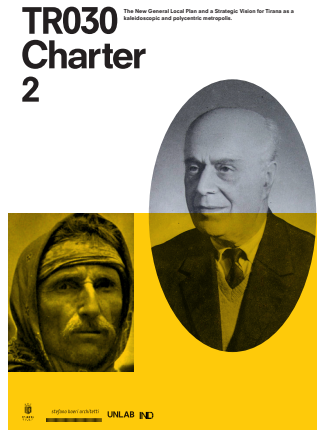
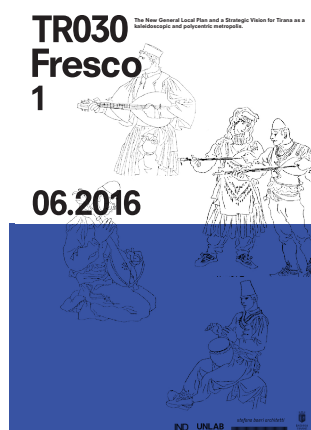
1. Një afresko: Imazhi i ri i Tiranës 2030
2. Një letër: Rregullat kryesore për të arritur objektivat strategjike
3. Një atlas: Projektet strategjike që ndërtojnë imazhin e Tiranës për 2030.



**Afresk**  
10 Shtylla

**Kartë**  
22 Rregulla Kryesore

**Atlas**  
13 Projekte Strategjike



## 0.2 Plani i propozimeve territoriale

Në bazë të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 671, datë 29.7.2016 Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit, art. 73, plani i përgjithshëm vendor analizon dhe zhvillon një vizion territorial, bazuar në 5 sisteme territoriale.

### **SISTEMI URBAN (UB)**

Sistemi urban formohet nga bashkimi i territoreve urbane dhe kufizohet nga vija e gjelbër.

### **SISTEMI NATYROR**

Sistemi natyror përbëhet nga peisazhet, hapësirat e paprekura të natyrës, korridoret ekologjike dhe hapësirat që kanë një kategori bazë të përdorimit "natyrë" (N) dhe në përputhje me legjislacionin e posaçëm.

### **SISTEMI BUJQËSOR**

Sistemi bujqësor përbëhet nga toka bujqësore, e zënë me bimët e arave, pemishtet, vreshtat dhe ullishtat, kudo ku ndodhet dhe që ka veçori thelbësore të saj pjellorinë dhe kanalet, rezervuarët në shërbim të saj. Sistemi bujqësor formohet nga bashkimi i tokave me kategori bazë të përdorimit të tokës "bujqësinë" (B). Ky sistem është rezultat i ndërveprimit në kohë midis aktiviteteve njerëzore, për kultivim dhe ndërtime me karakter bujqësor në territor. Zonimi i sistemit bujqësor bazohet në bonitetin e tokës dhe në aktivitete e funksione që zhvillohen brenda këtij sistemi, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi.

### **SISTEMI UJOR**

Sistemi ujqor është tërësia e burimeve nëntokësore dhe mbitokësore ujore që përmban të gjithë trupat ujqorë, përfshirë brigjet sipas përcaktimeve të legjislacionit të posaçëm. Sistemi ujqor formohet nga rrjeti me kategori bazë të përdorimit të tokës "ujë" (U).

### **SISTEMI INFRASTRUKTUROR**

Sistemi infrastrukturor përmban rrjetet kryesore të infrastrukturës në nivel kombëtar, nivel qarku dhe vendor. Sistemi infrastrukturor formohet nga rrjeti me kategori bazë të përdorimit të tokës "infrastrukturë" (IN). Si shtesë e kësaj ndarje të bërë nga ligji, plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon ndarjen dhe vendosjen në hierarki të territorit në tre kategori bazë: urbane, perirubane, rurale. Territori urban përfshin të gjithë zonat e urbanizuara, pothuajse plotësisht të ndërtuara dhe të përbëra nga hapësira urbane kompakte me densitet të mesëm dhe të lartë ku mbizotërojnë funksione urbane rezidenciale, të shërbimeve terciare dhe tregtare.

Territori suburban përfshin të gjitha zonat e ndërtuara me densitet të mesëm të cilat përbëhen nga pallate banimi informale, nga godina industriale dhe tregtare të shpërndara në mënyra të ndryshme dhe nga prania e infrastrukturave kryesore në shërbim të qytetit.

Territori rural përfshin të gjitha zonat e vendosura jashtë zonave sub-urbane dhe në to përfshihen njësitë urbane (polet) dhe zonat bujqësore dhe natyrore të karakterizuara nga prania e godinave të shpërndara me destinacion kryesisht bujqësor dhe rezidencial.

Përveç këtyre tre perimetrave, shtohet një i katërt që identifikon qendrën historike të Tiranës sikundër përcaktohet në vendimin nr.180, datë 13.4.2000; "Për shpalljen ansambël monument-kulture të aksit kryesor dhe qendrës historike të qytetit të Tiranës". Në vendimin si më lart përcaktohet si "ansambël monument-kulture", aksi qendror dhe qendra historike e qytetit të Tiranës.

Plani i përgjithshëm vendor i TR 030 përkufizon limitet maksimale të shpërndarjes urbane. Për njësinë administrative të Tiranës, Metrobosco është kufiri fizik i zhvillimit dhe zgjerimit. Edhe për sa i përket zonave rurale, ky plan vendos një limit për zhvillimin, zgjerimin, densifikimin.

# 0.3 Strategjitë e zhvillimit

## 13 projekte strategjike - komponenti strukturor - plani strategjik

Sikundër është thënë dhe më parë, vizioni për Tiranën 2030 identifikon dhjetë objektiva strategjikë të cilët kanë për qëllim të drejtojnë zhvillimin urban, ekonomik dhe shoqëror të Tiranës në 15 vitet e ardhshme. Për të përmbushur objektivat në fjalë, janë hartuar 13 projekte strategjike të cilët përcaktojnë komponentin strukturor të planit dhe saktësojnë në një projekt të vetëm objektivat dhe prioritetet e zhvillimit të territorit. Janë pra, përbërës të planit strategjik, vizioni i një qyteti në afat-shkurtër, të mesëm dhe të gjatë të cilat përbëjnë në disa raste dhe rolin e udhëzuesit.

Komponenti operativ i zhvilluar në rregulloren e planit ka për detyrë të kthejë zgjedhjet e ndërmarra në detyrime brenda planit strategjik, duke përcaktuar vepra prioritare të cilat sipas rregullores në fjalë do të zbatohen brenda afateve të parashikuara, në mënyrë të menjëhershme, duke mundësuar realizimin e ndërhyrjeve të parashikuara, pa i lënë të pazbatuara për kohë të gjatë dhe jo operative. Komponenti operativ përcakton instrumentet zbatuese dhe mënyrën e ndërhyrjes brenda qytetit të ndërtuar, të riorganizimit të shërbimeve si dhe përcakton zgjerimet e mundshme dhe projekte të riorganizimit urban. Planit strategjik paraqet dy lloje projektesh të cilët dallohen për mënyrën e realizimit dhe afatet kohore për zhvillimin dhe zbatimin e tyre: projekte që përbëjnë bazën e komponentit operativ dhe projekte unitare që parashikojnë zhvillimin e planeve të sektorëve specifike të parashikuar në legjislacionin kombëtar dhe vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 671, datë 29.7.2016: "Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit" si - "PSNB" është plani sektorial në nivel bashkie.

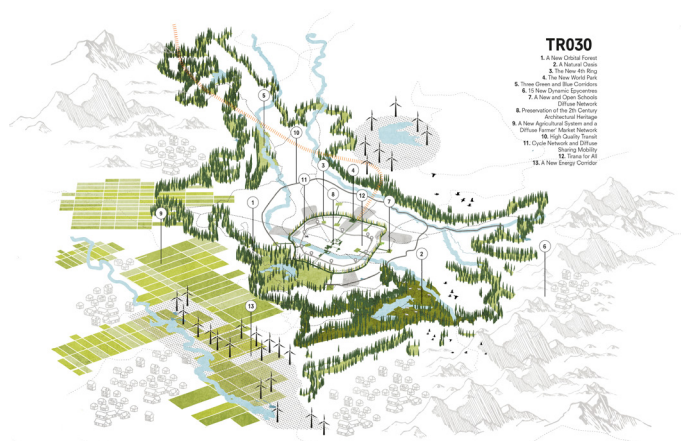
Projektet strategjike dhe planet e sektorëve përkatës do të zhvillohen nga bashkia, në bashkëpunim me autoritetet dhe departamentet përgjegjëse. Nëpërmjet zhvillimit të "PSNB", që është plani sektorial në nivel bashkie, projektet strategjike drejtuese do të kthehen në projekte të detyrueshme dhe operative.

Planit i Përgjithshëm Vendor sugjeron zhvillimin e planeve specifike të sektorit për projekte si më poshtë:

- Projekti strategjik 01 – Metrobosco
- Projekti strategjik 03 – Unaza e dytë dhe e katërt të gjelbra
- Projekti strategjik 05 – Korridoret blu dhe të gjelbër
- Projekti strategjik 07 – Një rrjet i ri dhe i gjerë i shkollave të hapura – qyteti publik
- Projekti strategjik 08 – Ruajtja e shekullit të XX
- Projekti strategjik 09 – Korridore bujqësore dhe tregje për fermerët
- Projekti strategjik 10 – 11 – Sistemi i lëvizshmërisë
- Projekti strategjik 13 – Korridori energjetik.

### Si do të përmbushen këto objektiva në 15 vjet?

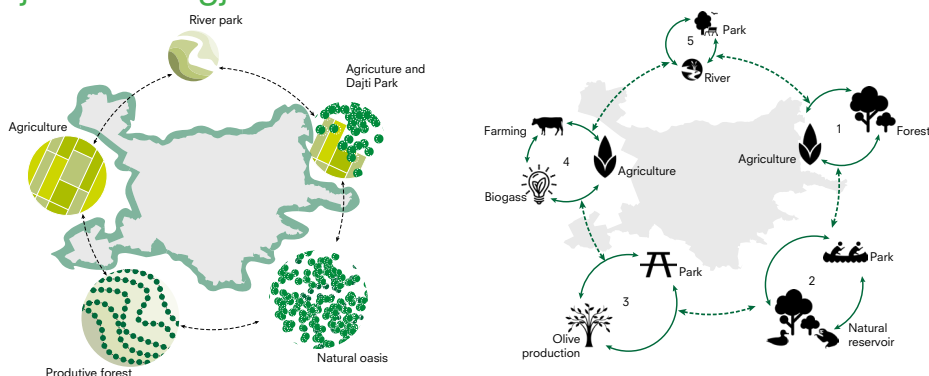
Vizioni ynë propozon 13 projekte strategjike të zbatueshme në afatin e shkurtër, të mesëm dhe të gjatë, si dhe 30 politika të përgjithshme, të bazuara në 5 sisteme metabolike (mjedis, infrastrukturë, hapësirë urbane, bujqësi dhe ujë)



- Metrobosco
- Një oazë natyrore
- Një unazë e katërt e re
- Një Park i ri botëror
- Tre korridore të gjelbra dhe blu
- 15 Epiqendra dinamike të reja
- Një rrjet i ri i shkollave në funksionim 24h
- Ruajtja e shekullit 20
- Trashëgimia arkitektonike
- Një sistem i ri bujqësor dhe një rrjet i ri i tregut të fermerëve
- Transporti me cilësi të lartë
- Rrjeti i bicikletave dhe +
- Tirana për të gjithë
- Një Korridor energjetik i ri



## Projekti strategjik 01 - Metrobosco



Realizimi i një brezi prej 2 milionë pemësh rreth qytetit, i cili do të ketë mundësi të bllokojë konsumin e tokës dhe të krijojë një unazë me pemë frutore, parqe me pemë dhe pyje për natyralizimin. Sikundër është përshkruar në kapitujt e mëparshëm, në 15 vitet e fundit, qyteti i Tiranës ka pësuar një rritje të fortë demografike. Për të përballuar një kërkesë të lartë për banesa, qyteti i ndërtuar është zgjeruar në këtë mënyrë në drejtim të pakontrolluar, jo vetëm në zonat e qytetëruara por edhe në zonat ish bujqësore dhe natyrore. Plani i Përgjithshëm Vendor ka për qëllim të luftojë këtë fenomen, të kufizojë konsumin e tokës, të ruajë zonat bujqësore dhe natyrore, duke parashikuar ku të jetë e nevojshme rinatyralizimin e tyre.

Plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon krijimin e metroboscos si një kufi hije-bërës të zonës urbane, si një kufi natyral ndaj rritjes urbane. Është një pyll orbital që lidh parqet ekzistuese periurbane, zonat bujqësore, zonat pyjore, zonat rreth liqeneve. Kufijtë e tij prekin zonën në perëndim të aksit tregtar Tiranë - Durrës dhe zonën me densitet të lartë, Kasharin, në jug të Selitës, dhe Sauk 1, në lindje të parkut të liqenit të Farkës dhe të parkut kombëtar të Dajtit si dhe në veri të lumit Tirana.

Metrobosco do të sjellë mbjelljen e një brezi të gjelbër prej 2 milionë pemësh dhe do të lidhë 14.671 hektarë parqe, fusha bujqësore, pyje frutore dhe forma të ndryshme të bimësisë rreth qytetit në pronat publike dhe private. Metrobosco do të lidhë 5 mjedise të ndryshme:

### Parkun Kombëtar të Dajtit

Parku kombëtar i Dajtit konsiderohet një zonë e mbrojtur dhe është e përbërë kryesisht nga pyje me disa zona ku ndodhen rezervuare me ujë të cilat shërbejnë kryesisht për aktivitete bujqësore, familjare. Ai përbën habitatin e përkryer për aktivitete që lidhen me turizmin e qëndrueshëm, si ecjet dhe ngjijtjet në mal.

### Oaze natyrore – park rekreativ (Parku i Farkës)

Zona që rrethon liqenin e Farkës është pika ku brezi i gjelbër hyn më së shumti në qytet, duke e lidhur atë me unazën e katërt. Për karakterin e tij natyror, afërsinë me parkun kombëtar të Dajtit dhe për shkak të mungesës së problemeve të mëdha të ndotjes apo pikave të përqendrimit, kjo zonë mund të konsiderohet si një rezervë natyrore, një zonë e mbrojtur për specie të egra dhe aktivitete rekreative.

### Pyjet frutore

Zona ndërmjet ish - komunës së Vaqarrit dhe Farkës përbën lidhjen natyrore ndërmjet parkut të lumit Erzen dhe parkut të liqenit dhe qendrës së qytetit. Karakterizohet nga fusha kodrinore të cilat në të kaluarën janë përdorur për shfrytëzimin e aktiviteteve bujqësore dhe është gjerësisht e influencuar nga prania e landfillit të Sharrës, që kërkon vepra të mitigimit mjedisor të rëndësishme.

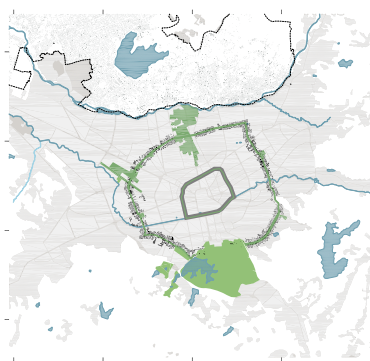
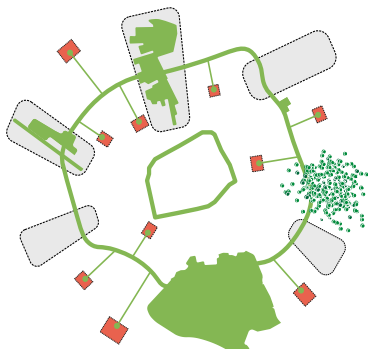
### Zonat bujqësore

Kjo zonë, e kufizuar nga aksi Tiranë-Durrës SH2/SH56 është pjesë e një territori të madh bujqësor i cili përfshin gjithashtu bashkinë e Kavajës. Një element tjetër i rëndësishëm që duhet konsideruar është projekti që po zbatohet për liqenin e Farkës dhe impiantin e trajtimit të ujit. Sa i takon këtij të fundit, si dhe për lumin e Lanës është e nevojshme të parashikohen vepra mitigimi mjedisor dhe natyralizimi.





## Projekti Strategjik 03 - Unaza e dytë dhe e katërt, të gjelbra



Realizimi i një unaze të re të gjelbër dhe të qëndrueshme, dedikuar këmbësorëve, çiklistëve dhe lëvizshmërisë në shina, duke rrethuar zonën e brendshme të metropolit kaleidoskopik. Gjatë pushtimit italian, një plan i ri rregullator për zhvillimin urban të Tiranës u hartua në vitin 1939, nga arkitekti italian Gherardo Bosio dhe nga arkitektë shqiptarë. I ndikuar nga koncepti i “qytetit kopësht”, Bosio ka kombinuar idenë e një shtylle kurrizore lineare të qytetit (bulevardi me institucionet administrative dhe përfaqësuese) me një zhvillim qarkor dhe në rreze.

Masterplani italian i propozuar është i pari që ka sjellë një sistem rrugësh të kompozuar në rreze me unaza. Rrjeti i unazës ishte i përbërë nga një Unazë e Madhe, Unazë e Mesme, një Unazë e Vogël dhe disa unaza të vogla në zonat e brendshme. Unaza e katërt aktuale ndodhet mbi rrugën e unazës së madhe të atëhershme. Të gjitha planet e zhvilluara më pas dhe duke ruajtur formën rrethore dhe koncentrike të qytetit kanë propozuar dhe përjashtuar realizimin e unazës së katërt.

Plani rregullator i 1990, për shembull ruan idenë e një unaze të katërt dhe propozon një unazë të pestë (sot në ndërtim) si kufi ndaj zgjerimit urbanistik dhe rrugë hyrje të qytetit. Në vitin 2008, Urbaplan dhe studimi Jica me unazën e pestë në ndërtim, nuk e konsiderojnë të domosdoshëm ndërtimin e një unaze të katërt. Në vitin 2013, plani rregullator i zhvilluar nga Bashkia e Tiranës e sjell përsëri në rrjetin rrugor të qytetit.

Plani i Përgjithshëm TR 030 ka për qëllim realizimin e një unaze tërësisht të dedikuar për transportin publik të qëndrueshëm (tramvaj, lëvizshmëri kolektive, etj) dhe për lëvizshmërinë e këmbësorëve dhe biçikletave, që të mund të funksionojë njëkohësisht si rreth shpërndarës për nën shërbimet e nevojshme për lidhjen me sistemin urban periferik.

Me një diametër prej 3,5 km, unaza do të kthehet në një kufi fizik brenda të cilës qyteti të mund të përkufizohet si “këmbësor” dhe që në 2030 do të kthehet në zonë me trafik të kufizuar, ku të zbatohet taksë e trafikut. Do të jetë prioritet realizimi i parkimeve në zonat e ndërlidhjes me akset kryesore të aksesit në qytet si dhe në lidhje të drejtpërdrejtë me stacionin e trenit dhe linjën e tramvajit që do të lidhë bulevardin e veriut me sheshin “Nënë Tereza”.

Korridor i mjedisor që do të jetë rreth 12 km i gjatë do të vendosë në një sistem të vetëm hapësirat ekzistuese (parku i liqenit të Farkës, parku i liqenit, bulevardi i veriut, parku i vjetër i aviacionit) si dhe ato të parashikuara; 5 epiqendrat e reja të qytetit dhe shkolla të reja apo për t’u ristrukturuar do të ndodhen në një largësi prej maksimumi 500 metra.

Seksioni i propozuar për realizimin e unazës së re, duke konsideruar hapësirën urbane të qytetit dhe lëvizshmërinë aktuale do të variojë nga 20 deri në 50 metra gjerësi. Realizimi i unazës përbën një rast shumë të mirë për rigjenerimin urban dhe valorizimin e sistemit urban periferik. Kryesisht e realizuar në linjën e rrugëve ekzistuese, me qëllim për të kufizuar në maksimum veprat e shpronësimit është përcaktuar një rreze prej 50 m për çdo krah që do të interesojë rigjenerimin urban. Një rregullore specifike që të kombinojë aktivizimin e nxitësve me karakter volumetrik për ndërhyrjet e rigjenerimit urban në lidhje me vëllimet dhe krahëve të rrugës, krijimin e përfitimeve nga standardet urbanistike dhe reinvestimet e drejtpërdrejta të taksave është përcaktuar në Planin e Rregullave me qëllim, që realizimi i unazës të rezultojë si një vepër e financuar tërësisht nga ndërhyrja e rigjenerimit urban në zonat periferike. Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon një qasje të ngjashme për realizimin e unazës së dytë e cila së bashku me unazën e katërt, pyllit metropolitane dhe korridoreve ekologjike

do të përbëjë infrastrukturën e gjelbër bazë të qytetit.

Vizioni i TR030 sugjeron zhvillimin e një unaze të dytë dhe të katërt të gjelbra si projekte pjesë të planeve sektoriale. Këto projekte duhet të zhvillohen nga departamenti i zhvillimit urbanistik së bashku me departamentin e lëvizshmërisë, agjencinë e parqeve dhe rekreacionit si dhe me institucione të tjera të interesuara dhe OJQ.

### Unaza e katërt dhe e dytë

Seksioni i propozuar për realizimin e unazës së re, duke marrë në konsideratë strukturën urbane dhe qëndrueshmërinë ekzistuese, do të jetë nga 20 në 50 metra gjerësi.

## Projekti Strategjik 04 - Parku i ri botëror



Realizimi dhe përforcimi i një shtylle kurrizore të metropolit kaleidoskopik duke zgjeruar bulevardin “Dëshmorët e Kombit” deri në parkun e ri botëror. Sikundër është përshkruar paraprakisht, në 1925 arkitekti fiorentin Armando Brasini ngarkohet me projektin e zhvillimit të planit të ri rregullator të Tiranës. Projekti bazohet në idenë e një bulevardi të madh në drejtim veri-jug, gjatë të cilit të përqendrohen godinat kryesore shtetërore dhe administrative.

Bulevardi i ri kthehet në këtë mënyrë në një qendër monumentale dhe drejtuese të kryeqytetit shqiptar. Në idenë e Brasinit, aksi i ri do të zhvillohej ndërmjet dy shesheve me forme eliptike deri në kodrën presidenciale dhe godinat do të krijonin një front kompakt me fasadë në bulevard dhe me vëllime të hapura ndaj lulishteve në pjesën e prapme.

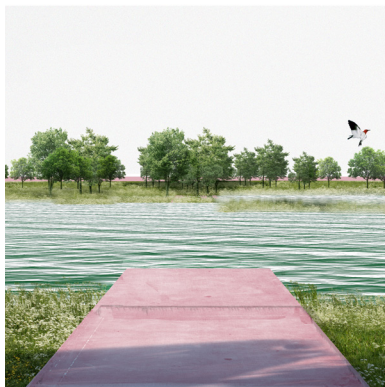
Nga sheshi ministror do të fillonin akset rrezore që do të lidhnin qytetin me territorin bujqësor përreth. Hapësira e bulevardit dhe shesheve në dy ekstremitetet e tij, sikundër rrugët rrezore që nisin nga sheshi aktual “Skënderbej” kanë mbetur elemente përfaqësuese të morfologjisë së qytetit të Tiranës dhe akse kryesore për zhvillimin e mëtejshëm urbanistik.

Gjatë pushtimit italian dhe më pas me diktaturën komuniste, bulevardi ka përfaqësuar gjithmonë pjesën qendrore të qytetit. Në 2012, qeveria shqiptare shpall një konkurs për rikualifikimin e zonës në veri të sheshit “Skënderbej”, me qëllim zgjatjen e aksit veri-jug për të lidhur parkun e liqenit me liqenin e Paskuqanit.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon ribashkimin në një masterplan të vetëm të gjithë zonave dhe të projekteve aktuale gjatë bulevardit “Dëshmorët e Kombit”, nga parku i liqenit deri në parkun lumor të Tiranës dhe paraqet idenë e krijimit në zonën e veriut, pranë stacionit të vjetër hekurudhor, një hapësirë të madhe dhe të re publike me morfologji të qartë dhe që do të shërbejë si kundëraltar i sheshit “Nënë Tereza”, duke e ruajtur sheshin “Skënderbej”, si pikë kryesore dhe kyçe të qytetit.

Plani i përgjithshëm vendor propozon të ruhet natyra administrative dhe përfaqësuese e bulevardit dhe të lokalizojë rreth sheshit të ri publik selitën e ambasadave, të organizatave dhe autoriteteve ndërkombëtare. Parku i ri botëror do të jetë hapësirë për evente dhe aktivitete kulturore, ku kulturat botërore që banojnë në kryeqytetin kaleidoskopik do të dalin në skenë. Kjo pikë e re do të mundësojë gjithashtu lidhjen ndërmjet sistemeve të lëvizshmërisë publike dhe me shpejtësi të lartë të unazës së katërt dhe bulevardit “Dëshmorët e Kombit”. Vizioni i TR030 përcakton parkun e ri botëror, si zonë transformimi. Rregullat dhe drejtimet specifike janë të përfshira në rregulloren e planit të përgjithshëm vendor aktual.

## Projekti Strategjik 05 - Tri unaza të gjelbra dhe blu



Transformimi i prurjeve, edhe kur rrjedhin në pjesën e brendshme të qytetit, në korridore ekologjike të rigjenerimit dhe biodiversitetit. Territori i Bashkisë së Tiranës është i përshkruar nga tre lumenj kryesor: lumi Erzen, lumi Lana, dhe lumi Tirana. Erzeni në jug, përshkon peizazhe të ndryshme, nga burimi në mal (malësia e Shëngjergjit), në toka bujqësore, zona peri-urbane të Tiranës, përsëri në toka bujqësore deri sa derdhet në detin Adriatik. Brigjet e lumit do të jenë një habitat i përshtatshëm për vendosjen e specieve të cilat ndihmojnë në pastrimin e lumit, nëpërmjet fito-restaurimit të mjedisit, në mënyrë të tillë që të nxitet shtimi i florës dhe faunës.

Lumi i Tiranës është më sot shumë i ndotur, për shkak të shkarkimeve të mbetjeve lokale. Meqenëse ndodhet në kufirin verior të qytetit, plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon të krijohet një park lumor urban. Parku do të jetë i lidhur me qytetin në drejtimin veri-jug me sistemet e gjelbra ekzistuese dhe në drejtimin lindje-perëndim, nëpërmjet lumit. Këto kushte do të ndihmojnë në krijimin e korridoreve të gjelbër, të cilët nxisin biodiversitetin. Lumi i Lanës kalon në pjesën jugore të qendrës së qytetit dhe është me e ngushta nga tre rrjedhat e ujit. Pjesërisht i kanalizuar, Lana është një lum sezonal i cili mban një sasi të madhe të shkarkimeve lokale. Për shkak të antropizimit të brigjeve të këtij lumi, sasisë së kufizuar të tokës që ndodhet përreth brigjeve, natyrës së kanalit (në pjesën më të madhe beton), si dhe ndryshimeve e mëdha në rrjedhën e ujit ndërmjet verës dhe dimrit, plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon pastrimin e lumit Lana me anë të makinerive të ujit të vendosura në formën e instalimeve, që qëndrojnë në mënyrë të lirë. 8. Tirana030

Qytetarët do të ndërveprojnë me këto makineri të pastrimit të ujit të thjeshtuara, do të mund të kuptojnë procesin që do të kryhet, ndërsa instalacioni që është vendosur në mënyrë të lirë do të kthehet në një pajisje dhe objekt të dukshëm i cili do të vërtetojë si ndryshon uji, dhe si janë përdorur burimet financiare. Qëllimi përfundimtar është realizimi i një parku ujqor teknologjik, ku fauna i rikthehet rrymës.

### Forcimi i ekosistemeve lidhur me Lumenjtë Ishëm dhe Erzen

Në zonën ndërmjet Tiranës dhe Durrësit, zbatimi i masave të fito-restaurimit do të lejojë rikuperimin e hapësirave, ku ndotësit janë metale ose mbetje organike dhe që rrjedhin nga përdorimi i mëparshëm i tokës, si shkarkimi i mbetjeve. Disa specie janë të njohura për akumulimin e madh të metaleve në biomasën e tyre: Vetiver (*Chrysopogon zizanioides*, e cila absorbon metalet e rënda), *Cardaminopsis halleri* (e cila absorbon kadmiumin), *Alisso* (*Alyssum wulfenianum*, e cila absorbon nikelin) *Amaranti* (*Amaranthus retroflexus*, e cila absorbon format radioaktive të ceziomit), luledielli (*Helianthus rigidus* dhe *annuus*, e cila absorbon nikelin, kromin, ceziumin dhe stronciumin), mustard (*Brassica juncea* dhe *Thlaspi goesingense*, e cila absorbon plumbin, kromin, nikelin, zinkun, seleni), farërat vajore (*Brassica napus*, e cila akumulon seleni), dhe *Festuca arundinacea*, për akumulimin e selenit. Këto bimë mund të përdoren në zonat e studiuara në pjesët e identifikuar si zona të ndotura.

Më tej, speciet riparuese të veçanta të pemëve sikundër plepi (*Populus* spp., i cili absorbon arsenikun, kadmiumin dhe zinkun), shelgu (*Salix* spp.) dhe verri (*Alnus incana*) mund të mbillen përgjatë lumenjve dhe prurjeve të ujit, pasi pemët njihet që shërbejnë për konsolidimin e brigjeve të lumenjve dhe për përmirësimin e cilësisë mjedisore.

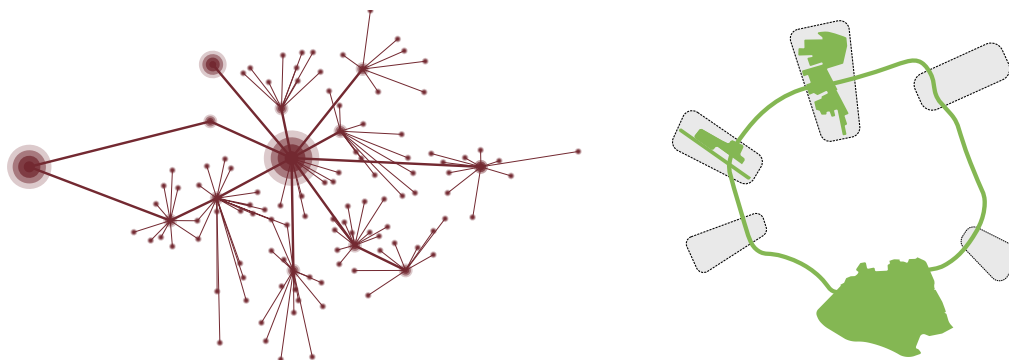
Ky aspekt sjell përfitim të drejtpërdrejtë në rritjen e ndërgjegjësimit mjedisor për banuesit e Tiranës dhe popullsinë rurale si dhe për të reduktuar ndjeshëm trajtimin e jashtëligjshëm të brigjeve të lumenjve

si hapësira shkarkuese të mbetjeve. Për këtë qëllim, mund të organizohen vizita në terren, duke ftuar fermerë, politikanë, banues të Tiranës dhe fëmijë të shkollave gjatë mbjelljes.

*Miscanthus x giganteus* (*miscanthus*) mund të mbillet në tokat periferike, pasi njihet si prodhues biomase për prodhimin e energjisë pa asnjë input. Në këtë mënyrë, *miscanthus* mund të përdoret si ushqyes në bimët e biodegradimit së bashku me lëndën e komponentit organik të mbetjeve të ngurta. Brigjet e lumit mund të zgjerohen dhe mbillen përsëri me florë specifike e cila shërben për pastrimin e ujit, duke ndihmuar në reduktimin e përqindjes së lëndëve ndotëse dhe duke favorizuar kthimin e faunës në habitatin e tyre në lume.

## Projekti Strategjik 06 - Epiqendrat e reja dinamike.

### Një identitet i ri për vendbanimet rurale



Projektimi në zonat e jashtme të qytetit të 5 epiqendrave të reja prodhuese metropolitane, të pajisura me pika zhvillimi për start-up, shërbime për qytetarët, epiqendra për kulturën dhe kohën e lirë. Me vendosjen e re administrative, bashkia e Tiranës është rritur 25 herë më shumë në dimensionin e saj. Tirana e Madhe po përfshin tashmë një territor heterogjen. Qendra e konsoliduar dhe e rrahur nga trafiku, periferitë e përhapura pa kontroll dhe fshatrat e vegjël dhe të izoluar rurale, pyjet e pashfrytëzuara, fushat bujqësore, etj.

Më shumë se 800.000 njerëz janë mbledhur në një qendër të vetme qytetare ku mblidhen të gjitha shërbimet. Tirana dhe zona metropolitane e saj do të kthehen në një sistem policentrik që bazohet jo vetëm në praninë e një zone me pole të shumta brenda të njëjtin kontekst urban, ekonomik, dhe shoqëror por edhe në ndërveprimet dhe ndërvarësitë që lindin nga to.

Dinamikat policentrike duhet të përcaktojnë dhe konsiderojnë praninë e sektorëve të rëndësishëm specifikë të territorit me karakteristika të veçanta shoqërore, ekonomike, mjedisore apo kulturore. Lidhjet në fakt nuk bazohen vetëm në raportet fizike apo materiale, por edhe dhe/ose sidomos nga ato të paprekshme. Lidhjet materiale mund të jenë akseset në polet e ndryshme (infrastruktura lineare, në rrugë apo në shina, dhe infrastruktura fikse si porti, aeroporti, interporti) dhe tipologjitë e ndryshme të shkëmbimeve (ndërmjet njerëzve, mallrave, etj).

Raportet e paprekshme lidhen nga ana tjetër me mekanizmat e rrjeteve që mund të lidhin specifikat territoriale të ndryshme nëpërmjet aktiviteteve shoqërore, ekonomike, mjedisore apo kulturore. Bëhen, në këtë mënyrë, shumë të rëndësishme infrastrukturat për shkak të aksesibilitetit që ato ofrojnë në rrjet kundër atyre që garantojnë lëvizshmërinë e mallrave, ose kompetencat profesionale në sektorët novatorë kundër sasisë së krahut të punës si dhe bashkëpunimet ndërmjet institucioneve vendore (sidomos për ndërhyrjet në fushën e shërbimeve). Strategjia e TR030 ka për qëllim zhvillimin e një karte ID të çdo qendre rurale "ish-bashki" dhe të zonave natyrore dhe përcaktimin e strategjive specifike që do të kenë funksionin e udhëzimeve për zhvillimin e ardhshëm të tyre.

### Zonat e transformimit

Me 573 hektarë, zonat e transformimit përbëjnë motorin e rinovimit të të gjithë hapësirave urbane. Ato përfaqësojnë nyjet e strukturës së re policentrike që do të tejkaloj përtej konceptit të dikotomisë qendër-periferi dhe shpërndarjes hierarkike të vlerave të tregut. Këto përfaqësojnë qendra të reja, hapësira të hapura dhe zona urbane të karakterizuara nga prania e shërbimeve, funksioneve nxitëse për zhvillimin dhe një bashkësi funksionale për rinovimin urban të gjeneralizuar. Në rastin e Tiranës, strategjia e menduar është ajo e bashkimit në një sistem të 10 zonave të identifikuar në planin



rregullator të mëparshëm, si zona transformimi. Përveç qendrës së Tiranës që përbëhet nga bulevardi dhe sheshi “Skënderbej”, nga Blloku dhe nga zona e ambasadave, nga parku i liqenit dhe nga parku olimpiq, në 2030, 5 qendrat e reja të vendosura në 5 km nga qendra do të jenë qytete të mirëfillta brenda qytetit, të cilat do të identifikojnë dhe valorizojnë identitetet e ndryshme të lidhura mes tyre me qëllim tejkalimin e fenomeneve të izolimit dhe krijimin e getove.

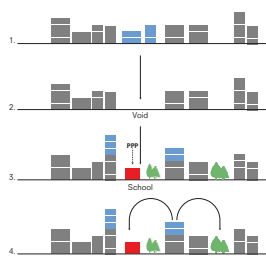
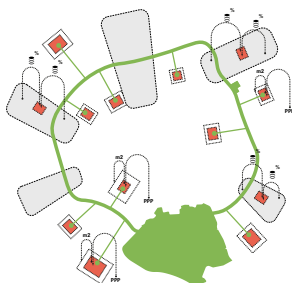
Rrjeti i zonave të transformimit na jep mundësinë për të menduar disa pjesë të qytetit dhe për mundësitë e ndërlidhjeve të tyre. Ndërrhyrjet e parashikuara, për më tepër do të jenë gjithnjë të llojit të integruar: krahas një funksioni kryesor, i identifikuar në bazë të nevojave të zonës dhe karakteristikat e saj të vendndodhjes, sociale, territoriale, historike dhe ekonomike, projektimi duhet të garantojë një shumëllojshmëri funksionesh, në mënyrë që mos të krijohen në qytet zona të ngurta dhe të jetueshme vetëm në momente të caktuara të ditës.

Krahas funksioneve kryesore, pra çdo zonë transformimi duhet të parashikojë një sërë funksionesh primare: shkolla, sheshe, parqe, qendra komunitare, qendra tregtare, etj. Këshillohet gjithashtu të parashikohet një kuotë ndërtimi që do të jetë në konvencion apo në subvencion me shërbimet përkatëse (të përshtatur në nivel sasior dhe cilësor) në mënyrë që të kthehen në zona të pëlqyeshme në çdo orë të ditës për gjithë zonat e interesuara nga ndërhyrjet e reja.

Për menaxhimin e aktiviteteve të rikualifikimit të zonave të transformimit dhe për të përcaktuar kohën e prioriteteve të zhvillimit, plani i përgjithshëm vendor TR030 ka përpunuar një sërë rregullash specifike dhe si dhe projekte rregullatorë të cilët të mund të udhëzojnë dhe lehtësojnë procesin e rihvillimit dhe rikualifikimit të zonave të seleksionuara.

- T 1- Zona Kombinat – “Misto Mame” – Arte dhe Mjeshtëri
- T 2 – Zona e ish Kombinatit – Liqenit të Farkës – Oazë natyrorë
- T 3 – Bulevardi i veriut – qendra administrative – Parku i ambasadave
- T 4 - Kinostudio – Spitali “Nënë Tereza” - Universiteti
- T 5 - Universiteti Bujqësor i Tiranës – Laprakë

## Projekti Strategjik 07 - Një rrjet i ri dhe i gjërë i shkollave të hapura



Realizimi i një rrjeti të gjerë shkollash të reja, i cili do të jetë i hapur në çdo orë të ditës dhe natës dhe që do të shërbejë si hapësirë ku do të ndodhen qendrat qytetare dhe qendrore të lagjeve. Në 15 vitet e fundit, Tirana, për të reaguar ndaj rritjes demografike të vetë qytetit, ka parë zhvillimin e një fenomeni densifikimi të lartë dhe ngopje të hapësirave urbane. Ky fenomen përcillet nga një pakësim fondesh që Bashkia e Tiranës ka në dispozicion dhe ka prodhuar çdo vit një qytet ku hapësirat dhe shërbimet publike janë ose në mungesë të thellë ose nuk ekzistojnë.

Nga analiza e situatës ekzistuese, në terma sasiorë, numerikë, dimensionit dhe lokalizimit të hapësirave dhe shërbimeve publike ka rezultuar se në zonat qendrore të qytetit, shërbimet publike si shkollat, ambulatorët, qendrat shoqërore, lulishtet dhe parqet e lojërave janë në dimensione të vogla dhe në situatë të rënduar, ndërsa në lagjet periferike janë plotësisht ose pjesërisht të papranishëm.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 sugjeron të fillohet nga shkollat, për të ndërtuar qytetin publik, për të rimenduar projektimin e identitetit të lagjeve, për të garantuar një shpërndarje më të mirë, nga pikëpamja sasiorë dhe cilësorë të shërbimeve në çdo zonë të qytetit, për të lehtësuar dhe projektuar një sistem izotropik dhe një rrjet të hapësirave publike, duke krijuar pika hyrëse dhe aksesibilitet. Të garantohet, në këtë mënyrë, më në përgjithësi, banimi në lagje nëpërmjet karakterit të tyre qendror në mënyrë tradicionale me sheshe të vogla, rrugë, shërbime të përbashkëta etj. Të krijohet qyteti

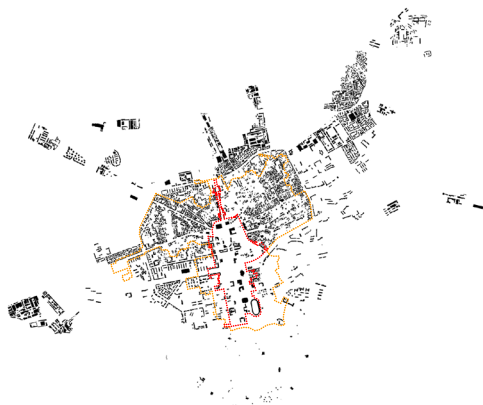
publik si bashkësi e gjithë hapësirave të aksesueshme dhe të përdorshme nga komuniteti duke filluar nga vendosja në rrjet i "boshllëqeve urbane" me objektivin e saktë për t'u dhënë atyre një vlerë bashkuese për komunitetin, vlerë shoqërore dhe pasurie për banorët, duke e kthyer në një hapësirë fleksibël që të përshtatet në vazhdimësi dhe të ndërlidhet mirë me hapësirën fizike të qytetit. Forma e Tiranës në të ardhmen do të jetë bashkësia e hapësirave të gjelbra, pikave hyrëse të reja dhe rrugëve këmbësore, të rrjetit të infrastrukturave të reja, të hapësirave të reja qendrore të lagjeve (një shesh, një pol funksional, një godinë shërbimi, një sistem për tregti në lagje).

### **Rigjenerimi për krijimin e hapësirave**

Rigjenerimi për krijimin e hapësirave publike, shkollave, kopshteve, qendrave komunitare. Rigjenerimi për ndërtimin e një imazhi të ri të qytetit, rimendimi i dimensionit fizik të hapësirës publike. Policentrizmi i lagjeve shtrihet në këtë mënyrë në dy aspekte të qytetit të Tiranës. Nga njëra anë kalon centralizimin e fortë të gjithë shërbimeve publike dhe nga ana tjetër përballon nevojën për të aktivizuar një proces të rëndë rigjenerimi urban që përfshin një pjesë të madhe të sipërfaqes së qytetit të Tiranës.

Plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon zhvillimin e një plani Sektorial që koordinon dhe vendos në një sistem të vetëm hapësirat publike të propozuara nga PDV të miratuara dhe që duhet të zbatohen në të ardhmen bazuar në nevojat specifike të shprehura nga zonat e ndryshme të qytetit. Aktivitetet e analizës duhet të kryhen nga Bashkia e Tiranës në bashkëpunim me palët vendore, shoqatat dhe OJQ-të që punojnë në terren. Plani i përgjithshëm vendor propozon për realizimin e qytetit publik përdorimin e transferimit të të drejtave të zhvillimit, si alternativë e instrumentit të shpronësimit.

## **Projekti Strategjik 08 - Ruajtja e pasurisë arkitektonike të shekullit XX**



Identifikimi në godinat dëshmi të historisë intense gjeopolitike të shekullit të njëzetë të vlerave të pasurisë për komunitetin, të cilat do të respektohen dhe nënvizohen. Falë pozicionit gjeografik të saj, Shqipëria ka qenë dhe është edhe sot një udhëkryq për kultura dhe fe të ndryshme, një korridor ndërmjet lindjes dhe perëndimit që lidh gjithashtu veriun me jugun e Evropës. Historia e saj dhe prania dhe bashkëjetesa e paqësore ndërmjet feve kryesore në botë e bën Shqipërinë shembull të situatës gjeopolitike aktuale. Plani i përgjithshëm vendor TR030 bazohet në idenë e ruajtjes së godinave historike pasi kjo është e domosdoshme për të kuptuar historinë e Shqipërisë dhe Tiranës dhe pasi kjo e fundit të mund të kthehet në një muze në qiell të hapur i gjeopolitikës së Shekullit të XX. Gjithë godinat publike dhe private me karakter shtetëror dhe fetar që kanë qenë dëshmi e historisë së jashtëzakonshme gjeopolitike gjatë shekullit të XX do të ruhen, promovohen dhe do të jenë subjekte të një censusi.

Në një territor heterogjen si ai i Tiranës së Re rezulton e domosdoshme të njihet dhe nënvizohet karakteri i peisazhit që shtrihet në territor dhe që mund lehtësisht të ndahet në dy tipologji:

- Peisazhi urban
- Peisazhi rural

Plani Strategjik TR030 propozon hartimin e një harte unike që të mund të mbledh katalogimin e pasurive të mbrojtura dhe e cila të përcaktojë një kudër reference të adresave të peisazheve të ndryshme. Duhet hartuar një hartografi bazë që të mund të shprehë qartë strukturën morfologjike



të qytetit dhe të përcaktojë një seri raportesh specifike të adresave dhe potencialeve të zhvillimit. Hartografia bazë duhet të nënvizojë karakterin historik dhe kulturor dhe simbolik të vendeve si dhe të përcaktojë vendndodhjen e:

- Qendrës historike dhe godinave përgjatë bulevardit;
- Sektorëve urbanë të ndërtuar gjatë pushtimit otoman;
- Sektorëve urbanë të ndërtuar gjatë pushtimit italian;
- Sektorëve urbanë të ndërtuar gjatë diktaturës komuniste;
- Qytetit të ndërtuar rishtazi;
- Godinave, komplekseve të ndërtesave, hapësirave qytetare të organizimit të jetës shoqërore dhe kulturore të qytetit;
- Zonave me identitet më të fortë të strukturës banuese, me pallate, vila, lulishte apo pjesë të qytetit që ruajnë identitet të fortë lokal.
- Kisha dhe xhami.

Duke dalluar:

- Zonat që kanë qenë objekte të projekteve unitare;
- Elementin e gjelbër të ndarë ndërmjet lulishteve, parqeve historike, bulevardeve dhe shesheve;
- Zonat që kanë humbur karakterin e tyre identifikues;
- Zonat që kanë pësuar transformime të rënda pas abuzivizmit;

### **Ruajtja e peizazhit rural i referohet kryesisht:**

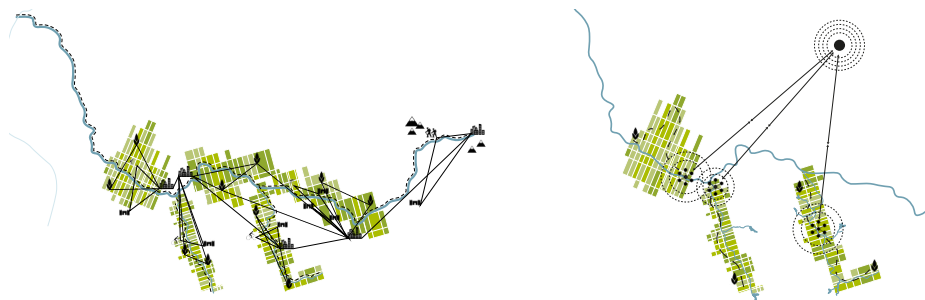
Rrënojave arkeologjike që ndodhen në provincën e Tiranës si: Kalaja e Petrelës, kalaja e Prezës, rrënojat arkeologjike të Dajtit, Bazilika, etj. të cilat tregojnë se kjo zonë është populluar në të shkruarën me vendbanime të vogla që në kohën e lashtësisë.

Monumente natyrore që përbëjnë një atraksion të madh për zhvillimin e turizmit të qëndrueshëm.

Veprave të inxhinierisë civile dhe hidraulike të realizuara gjatë pushtimit italian përpara dhe gjatë epokës së diktaturës.

Plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon kryerjen e një bashkëpunimi me Ministrinë e Kulturës, universitetin e Tiranës dhe aktorëve privatë për realizimin e një plani sektorial i cili të mund të udhëzojë procesin e njohjes dhe vlerësimit të godinave që u përkasin historisë së afërt dhe që në të njëjtën kohë të mund të përcaktojë udhëzimet për ruajtjen dhe ristrukturimin e tyre.

## **Projekti Strategjik 09 - Një sistem i ri bujqësor dhe një rrjet i ri i tregut të fermerëve**



Shqipëria është zgjeruar dhe ka përpirë në mënyrë të vazhdueshme tokat bujqësore dhe hapësirat e gjelbra rreth qyteteve. Në pjesën më të madhe të zonës rurale të Shqipërisë, ndërtesat janë shfaqur kudo pa një kapacitet të qenësishëm, për të krijuar një kontekst urban apo tregtar, apo një peizazh. Ekziston një problematikë objektive rrallimi lidhur me përdorimin e tokës e cila është dhe pikënisja për shtimin e fatkeqësive natyrore.

Koncepti i një korridorit të rritjes bujqësore është një mënyrë inovative për të financuar zhvillimin rajonal. Aktualisht, për shkak të pozicionit gjeografik dhe të disponueshmërisë së baseneve ujore, katër korridore janë identifikuar me potencial prodhimit:

- Lugina e Pezës

- Lugina e Baldushkut
- Zona e Ndroqit
- Lugina Bërzhitë

Duke lidhur këto zona me infrastrukturën, logjistikën efikase, magazinimin dhe transportin në tregje, do të arrihet ndërtimi i zinxhirëve të vlerave të qëndrueshme që mbështesin fermerët e vegjël dhe të mëdhenj. Projektet e investimeve duhet të zhvillohen duke përshkruar se cilat janë mundësitë dhe strategjitë në periudhën e ardhshme 15 vjeçare. Korridoret duhet të përfshijnë bashkëpunimin ndërmjet qeverisë shqiptare, kompanive private, donatorëve, institucioneve të zhvillimit. Koncepti do të përmirësojë strukturat e financimit dhe skemat e kredive, në veçanti për fermerët e vegjël dhe tregtarët e produkteve të agrobiznesit. Duke lehtësuar aksesin e fermerëve në tregjet rajonale dhe ndërkombëtare, do të përmbushet zhvillimi rural dhe rritja ekonomike e zonës.

### Rrjeti i ri i tregut të fermerëve

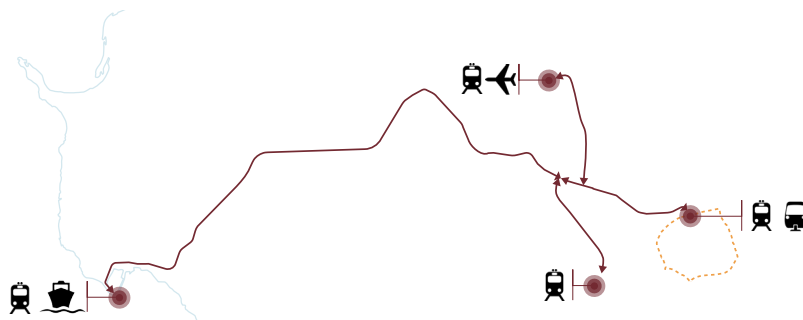
Rrjeti i shpërndarjes nuk është i organizuar, kjo është një nga disa problemet më të mëdha të analizuar në situatën bujqësore në kufijtë administrative të Tiranës. Strategjia TR030 synon të kthejë përmbys flukset tradicionale të produkteve. Ideja është që në 15 vjet tregjet e fermerëve do të përforcojnë aktivitetet ekonomike pranë zonave rurale dhe korridoreve bujqësore dhe do të jenë në gjendje të tërheqin në një bazë ditore njerëzit që jetojnë në qytet dhe që janë të interesuar të blejnë produkte me Km0.

Ideja është për të reduktuar në mënyrë drastike distancën midis zonave të prodhimit dhe të shitjes. Fshatrat si Ndroqi, Peza, Baldushku dhe Bërzhita do të presin fermët që do të punojnë për ruajtjen, shitjen dhe tregjet lokale për prodhimin bujqësor të korridoreve bujqësore. Programet arsimore dhe aktivitetet e agriturizmit do të zbatohen, në mënyrë që të bëjnë projektin ekonomikisht të qëndrueshëm.

Me qëllim për ta bërë bujqësinë e zonës së studiuar më efikase dhe për të zvogëluar hendekun mes kërkesës lokale ushqimore dhe ofertës, fermerët e vegjël mund të inkurajohen për të krijuar një partneritet me qëllim rritjen e produktivitetit duke ndarë njohuritë dhe makineritë për të plotësuar më mirë kërkesën e ushqimit. Për më tepër, politikëbërësit vendorë duhet të stimulojnë multifunksionalitetin e bujqësisë pasi Bashkimi Evropian ka adresuar çështjet e bujqësisë multifunksionale, si një tipar themelor të zhvillimit tënjë politike të përbashkët bujqësore.

Me reformën e Agenda 2000 dhe Këshillit Evropian të Luksemburgut, qëndrueshmëria dhe multifunksionaliteti u bënë objektivat kryesore të politikës së përbashkët bujqësore të Bashkimit Evropian (CAP). Në zonën midis Tiranës dhe Durrësit, potenciali turistik rural është i përfaqësuar nga komponentët natyrore të peisazhit, prandaj, këtu agroturizmi duket si një aktivitet shtesë ekonomik dhe jo si prodhim primar i cili mund të mundësojë vendet e punës.

### Projekti Strategjik 10 - Transporti me cilësi të lartë



Një qytet policentrik si Tirana duhet ankoruar nga një rrjet i fortë i transportit publik (TP), duke lidhur shpërndarësit. Rrjeti TP aktual është shumë i përdorur dhe ka frekuencë shumë të lartë, por infrastruktura e dhënë është e kufizuar. Vizioni për TP në Tiranë është që TP të jetë zgjedhja e parë për udhëtime më të gjata se 5 km. Përveç transportit brenda qytetit në mes të njeve të qyteteve policentrike, një linjë e rinovuar hekurudhore mund të lidhet me stacionin e Durrësit, të ankorojë rrjetin TP dhe të ofrojë shërbim të vlefshëm për udhëtime të gjata në distancë. Brenda qytetit, tranziti publik efikas mund të marrë formën e të dyja rrugëve ose hekurudhës së transportit. Kjo strategji nuk ka

nxjerrë konkluzione se cilat mënyra janë më të përshtatshme. Kërkimet e ardhshme duhet të vendosin mënyrën më të përshtatshme dhe me kosto efektive.

Ka dy projekte të mëdha strategjike në sektorin e transportit publik. Njëri është rinovimi i sistemit ekzistues hekurudhor i cili ka për qëllim të ofrojë shërbime të reja hekurudhore dhe tjeri është zhvillimi i një sistemi të ri tranzit të shpejtë të tillë si "Bus Rapid Transit" (BRT) ose "Light Rail" (LRT).

### **Përmirësimi i hekurudhës ekzistuese**

Siç është shpjeguar më parë, ka ende vend për përmirësim në sistemin ekzistues hekurudhor, duke përfshirë infrastrukturën dhe objektet e tilla si inventari i hekurudhës, gjurmët, sinjalet/telekomunikacionin dhe elektrifikimi.

Përmirësimi i hekurudhës ekzistuese ka një avantazh të madh dhe blerja e tokës së re nuk është e nevojshme. Ndër të tjera, përmirësimet e nevojshme kryesore janë si më poshtë:

Stacioni i Tiranës do të zhvillohet si një portë intermodale dhe si një terminal hekurudhor i udhëtarëve që do të lidhë linjën ekzistuese të autobusëve dhe një tranzit të planifikuar të shpejtë; ndjekja e dyfishtë dhe hekurudha ekzistuese për shërbimet midis Tiranës dhe Durrësit; zhvillimi i stacioneve të reja hekurudhore në linjat ekzistuese midis Tiranës dhe Vorës/Durrës; përmirësimi/zhvillimi i stacioneve qendrore dhe qasjes së rrugëve, për të siguruar akses më të lehtë në stacione për të gjitha llojet e transportit.

Pas përmirësimit të sistemit ekzistues hekurudhor, trenat e udhëtarëve dhe trenat ndër-qytetas mund të garantohen në mënyrë më efikase sidomos gjatë orëve të pikut. Me qëllim për të rritur kërkesën tek pasagjerët hekurudhor është i nevojshëm ofrimi i shërbimeve të mjaftueshme tërheqëse në aspektin e shpeshtësisë, pajtueshmërisë, rehatisë, aksesit në stacione, dhe shpërndarjes intermodale me autobus dhe automjete private.

### **Zhvillimi i një sistemi të ri të shpejtë**

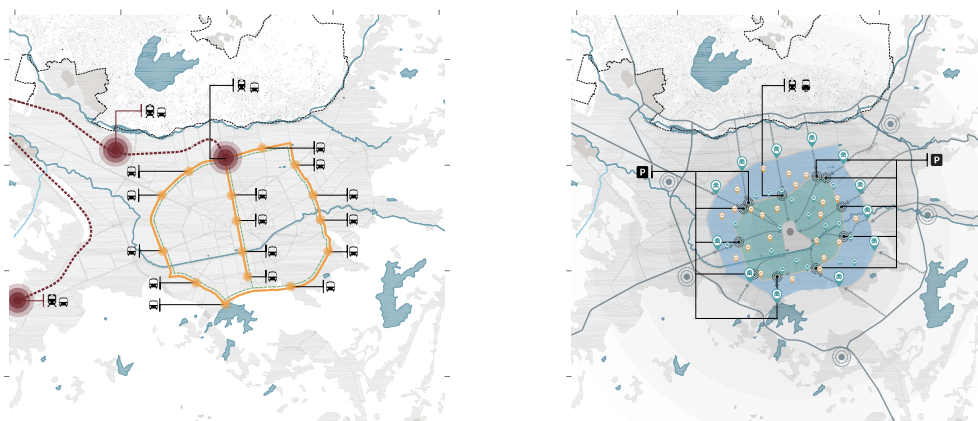
Përmirësimet në besueshmërinë, shpejtësinë dhe lehtësinë e përdorimit të linjave ekzistuese të autobusëve do të përmirësojnë në masë të madhe kapacitetin e linjave për njerëzit, duke reduktuar koston e sistemit. Nëse ky do të bazohet në tranzit hekurudhor ose në tranzit rrugor, varet nga studime më të hollësishme. Tranziti i shpejtë kandidon për infrastrukturë të dedikuar me objekte të cilësisë së lartë, do të jetë i dobishëm në përmirësimin e aksesit të qytetit. Një kombinim i disa rrugëve të shpejta tranzit do të lidhë nyjet e zhvillimit dhe të lejojë për transport të sigurt, të përshtatshëm dhe të shpejtë brenda dhe jashtë qendrës së qytetit. Harta e mëposhtme tregon disa nga linjat prioritare që duhen studiuar për zbatimin e përmirësimeve të infrastrukturës.

Një qasje organizimi është propozuar, kur fillimisht do të shtohet vetëm një korsi autobusi në udhëkryqet dhe rrugët kryesore. Këto korsi autobusi do të duhet të zbatohen në mënyrë të përshtatshme, për të siguruar fitime të nevojshme efikase të transportit publik. Së dyti, këto korsi autobuzi do të ndahen nga trafiku i përgjithshëm dhe do të përmirësohen ndalesat e objekteve. Së fundi, një autobus i plotë i rrjetit tranzit të shpejtë duhet të ndërtohet dhe të veprojë krejtësisht i pavarur nga trafiku i përgjithshëm dhe kur tranziti i autobusit të shpejtë do të arrijë kapacitetin e pikut, do të bëhet përmirësimi i vlefshëm i tij për zgjidhjen e tranzit hekurudhor. Megjithatë, kostoja e këtyre ndërhyrjeve është domethënëse dhe nuk duhet të zbatohet shumë shpejt.

### **Zhvillimi i një linje të re të shpejtë tranzit që lidh aeroportin me qendrën e Tiranës.**

Stacioni i trenit në Tiranë do të jetë i vendosur në anën veriore të bulevardit dhe duhet të funksionojë si një portë intermodale në qendrën e qytetit. Me rritjen e korridorit veri-perëndimor, ai do të bëhet gjithnjë e më i rëndësishëm për të ofruar shërbime të mira tranzit për stafin që punon në zonën industriale dhe të pasagjerëve në dhe nga aeroporti. Në afat të shkurtër, kjo mund të realizohet me ndërhyrje të vogla efikase në rrugën e autobuzit për në aeroport. Për shembull, realizimi i korsive prioritare të autobuzëve ose autobuzat me semafor. Në një afat më të gjatë, linjat e pavarura të tranzitit të shpejtë mund të jenë të nevojshme.

## Projekti Strategjik 11- Rrjeti i korsive dhe mobiliteti



Vizioni i lëvizshmërisë është një derivat i vizionit hapësinor për Tiranën 2030. Ai e pason atë, por gjithashtu siguron kushtet bazë për arritjen e vizionit hapësinor.

Ne e formulojmë vizionin e mobilitetit si më poshtë:

Në vitin 2030, Tirana ka një sistem të fortë dhe të barabartë transporti që lejon të gjithë qytetarët të lëvizin nëpër qytet dhe nëpër rajon në një mënyrë të sigurt dhe të qëndrueshme. Kjo lejon rrjedhjen efikase të trafikut në korridoret ku ka nevojë për të udhëtuar, duke i siguruar lëvizje të ngadaltë dhe lehtësi të trafikut në zonat ku duhet. Për këtë, mënyrat e ndryshme të transportit janë prioritet për udhëtime të ndryshme. Për të arritur vizionin e mësipërm të mobilitetit të përmendur, duhet t'i kushtojë vëmendje të konsiderueshme në mënyrat më kosto dhe hapësirë efektive.

### 1) Ecja dhe çiklizmi

Ecja dhe çiklizmi duhet të bëhen zgjedhje për udhëtime të shkurtra nën pesë kilometra. Këmbësorët dhe çiklistët duhet të jenë të njohur dhe të mbrojtur.

### 2) Zgjerimi i rrjetit minimal

Një nga pjesët kryesore të sistemit multimodal, të qëndrueshëm dhe të barabartë të mobilitetit është rrjeti i biçikletëve. Për Tiranën, është propozuar një rrjet minimal i sigurt dhe objekte të ndara për biçikletat. Ky rrjet do ta bëjë çiklizmin një opsion të sigurt, të përshtatshëm dhe të barabartë transporti për të gjithë qytetarët e Tiranës. Duke ofruar një rrjet minimal, shumica e udhëtimeve të njerëzve do të bëhet në korsitë e biçikletave. Korsitë midis këtyre rrugëve do të kenë një trafik të lehtë 30 km/h (ose më të ulët), për të siguruar çiklizmin e sigurt. Çiklizmi në këto rrugë është i përzier me trafikun e makinave dhe për trafikun e lehtë janë marrë masat për të siguruar sjelljen e duhur të makinave.

### 3) Infrastruktura e rrjetit të biçikletave

Rrjeti i biçikletave është i ndërtuar në mënyre graduale, me hapa realiste. Tre kategoritë e korsive të biçikletave duhet të sigurojnë. Objektet e vogla të biçikletave në rrugët e lagjeve me një shpejtësi më të ulët dhe vëllim më të ulët do të përbëhen nga ndërhyrjet dritë- peshë infrastrukturore ose bojë. Këto objekte do të lidhin shtëpitë me rrjetin minimal. Shtigjet rekreative të biçikletave do të zhvillohen në dhe nëpërmjet pyllit metropolitan dhe më tej në deltën e lumit, duke ushqyer një rritje të sektorit të turizmit me biçikletë.

### 4) Përmirësimi i rrjetit të lëvizshmërisë në bashkëpërdorim

Me shtrirjen e rrjetit të biçikletave, lehtësohet kërkesa për shpërndarjen. Rrjeti ekzistues, që operon me "Ecovolis" mund të zgjerohet dhe përmirësohet. Kjo mund të kërkojë blerje të biçikletave të reja dhe shtimin e pikave të shpërndarjes në pikat e nevojshme të infrastrukturës.

Prioritete të tjera të transportit:

#### 1) Përfundimi i unazës së 5-të

Kuadrati jug-perëndimor i rrugës dhe unazës së 5-të është pothuajse i plotë. Kjo pjesë e unazës është e ndërtuar me standardet magjistrale dhe do t'i shërbejë më shumë trafikut dhe mallrave. Pjesë të tjera të unazës së 5-të duhet të ndërtohen në një standard më të vogël, për të siguruar efektivitetin e koston. Ka më pak destinacione në veri-lindje të Tiranës dhe një autostradë mund të

mos jetë e nevojshme në afat të mesëm. Unaza e jashtme që shkon pothuajse paralel me kufirin e ndërtimit të Tiranës (vija e verdhë), duhet të shërbejë kryesisht për trafikun midis qyteteve përreth dhe komunave që kalojnë në Tiranë.

## **2) Optimizimi i unazës së tretë**

Në kuadër të planit hapësinor të Tiranës, unaza e tretë bëhet korridori kryesor i transportit për qasje dhe nga qendra e qytetit. Unaza e tretë është distributori i objekteve të parkimeve dhe udhëtimeve të ndryshme, rrjeti i biçikletave luan një rol të rëndësishëm në rrjetin e TP. Për shkak të presionit në rritje hapësinore, optimizimi i rrugëve është i nevojshëm për të siguruar një rezultat të cilësisë për të gjitha mënyrat, duke përfshirë këmbësorët. Studimi i optimizimit kërkon hapat e mëposhtëm:

### **Përmirësimi i fluksit të trafikut**

Rrjedha e trafikut në unazën e tretë mbetet e rëndësishme, sidomos duke pasur parasysh vendndodhjen e propozuar të objekteve të parkimeve dhe udhëtimeve përgjatë kësaj unaze. Ajo duhet të jetë relativisht e lehtë për automjetet, për të udhëtuar përgjatë kësaj rruge dhe për të arritur mjediset e parkimit. Më shumë unaza trafiku mund të priten pas mbylljes të trafikut, për qetësimin e qendrës së qytetit. Ka disa mënyra për të përmirësuar rrjedhën e trafikut përgjatë kësaj unaze, duke përfshirë ndërprerjen e optimizimit dhe përmirësimet. Përveç kësaj, parkingu mund të hiqet për të krijuar hapësirë për mënyrat e tjera dhe për të zvogëluar vonesat për shkak të manovrave të makinave.

### **Mbyllja e unazës**

Unaza e tretë aktualisht bashkëjeton me unazën e dytë në pjesën jugore, përgjatë lumit të Lanës. Unaza e tretë e re dhe optimizimi i saj kalon mbi lumin, dhe vazhdon mbi rrugën "Sulejman Delvina" dhe rrugën "Abdyl Frashëri", zgjerimin e unazës. Hendeku që mungon në këtë lak është në juglindje, nga ambasada e SHBA në rrugën "Kont Leopold Bertold". Kompletimi i saj minimalizon konfliktet me ambasadën e SHBA, prandaj është me prioritet të lartë.

### **Sigurimi i objekteve të sigurta për biçikleta**

Ndërsa rrjedha e trafikut përgjatë unazës së tretë është e rëndësishme dhe mund të përmirësohet, unaza gjithashtu shërben si një distributor nga rrugët kryesore në rrjetin e biçikletave, si të përshkruara më lart. Kjo është e rëndësishme për të siguruar një infrastrukturë të sigurt për biçikletat, të ndara nga trafiku i makinave përgjatë gjatësisë së unazës së tretë. Kjo u mundëson njerëzve të udhëtojnë me biçikleta në mënyrë të sigurtë dhe të përshtatshme për të gjitha pjesët e qendrës së qytetit.

### **Rritja e sferës publike**

Është pranuar se rruga e unazës së tretë është edhe një destinacion kryesor me shumë funksione komerciale të vendosura përgjatë saj. Si hapësirë, rruga ka nevojë për të mbështetur përdorimin e tokës ngjitur, sfera publike duhet të ftojë akomodimin për këmbësorët. Kjo mund të realizohet duke përmirësuar shtrimin, rrugët me pemë, drita dhe me vija te bardha.

Prioritete të tjera të transportit:

### **Përfundimi i unazës së pestë**

Kuadrati jug-perëndimor të unazës së pestë është pothuajse i plotë. Kjo pjesë e unazës është e ndërtuar me standardet magjistrale dhe do të shërbejë nëpërmjet trafikut të mallrave. Pjesë të tjera të unazës së 5-të duhet të ndërtohen në një standard më të vogël, për të siguruar efektivitetin e kostos. Ka më pak destinacione në veri-lindje të Tiranës dhe një autostradë mund të mos jetë e nevojshme në afat të mesëm. Unaza e vetme që shkon pothuajse paralel me kufirin e ndërtimit të Tiranës (vija e verdhë) duhet të shërbejë kryesisht për trafikun në mes të qyteteve përreth dhe komuniteteve, duke anashkaluar Tiranën.

### **Mbrojtja e unazës së katërt**

Mbrojtja e unazës së katërt që në të ardhmen do të mundësojë lëvizjen e njerëzve, duke mundësuar një rreth linje të transportit publik, do të formojë perimetrin e të ashtuquajturit qyteti për këmbësorët. Kjo unazë e katërt do të sigurojë qasje në të ardhmen në hapësirat publike të gjelbra (të hapura) për qytetarët. Kjo gjë nuk është propozuar për një politikë aktive për blerjen e pronave, por vë kufizime të ndërtimit në zonën që përfshin unazën e katërt. Kjo, me kalimin e kohës do të krijojë hapësira publike të hapura që mund të përdoren individualisht ose mund të jenë të lidhura së bashku, duke formuar korridore të dobishme të lëvizjes.

### **Sigurimi i rezervave hapësinore për unazën e dytë**

Unaza e dytë bëhet më e rëndësishme me mbylljen e trafikut në sheshin "Skënderbej" dhe



bulevard. Rezerva hapësinore duhet të bëhet, për të siguruar një zgjerim të unazës së dytë në të ardhmen, për të shërbyer si kapacitet shtesë i transportit.

### 3) Parkingu dhe sistemi i udhëtimit

Që të zvogëlohet trafiku i makinave në qendrat e qyteteve, një sistem i vendeve të parkimit, do të jetë i integruar së bashku me терминаlet TP duhet të sigurohen në kryqëzimet ndërmjet rrugëve kryesore të autobusëve dhe unazës së tretë. Hapësira të tjera parkimi janë të rekomanduara në afërsi të stacioneve të autobusëve. Kjo do të inkurajojë njerëzit që të lënë makinën e tyre private pas dhe të vazhdojnë udhëtimin e tyre në këmbë ose me autobus. Këto hapësira parkimi duhet të jenë pa pagesë në fillim, por një tarifë e vogël duhet të vendoset më vonë për të marrë një pjesë të kostos së parkimit dhe për të menaxhuar kërkesën. Pas përfundimit të unazës së pestë, porta intermodale bëhet themelore në kryqëzimet ndërmjet:

- SH2 Durrës – Tiranë
- SH 56 Durrës – Tiranë
- E852 Tiranë – Elbasan
- SH61 Tiranë – Shkup

Portat intermodale janë të dobishme për të parandaluar futjen e automjeteve të mëdha në qendër të Tiranës dhe duhet të kombinohen duke ndërtuar objekte të nevojshme të tilla si tualete, dhomë për shitjen e biletave, dhoma e pritjes, dyqane, restorante, qendra taksish, dhe gjithashtu janë të nevojshme vendet për biçikletat dhe parkingjet. Këto terminale të parkimit duhet të lidhen me autobuse të shpeshta të qytetit dhe me linjat e tjera të transportit publik për transferim në qendër të Tiranës apo edhe në destinacione të tjera. Për më tepër, futja e terminaleve të reja të tranzitit, ku linjat e autobusëve të qytetit, si dhe linjat e autobusëve ndërurban dhe linjat e tjera të transportit publik mund të transportojnë njerëzit ose duhet të realizohen qasjet nga automjetet private.

### 4) Transporti efikas publik dhe nxitjet e lëvizjes në bashkëpërdorim

Një nga opsionet për të reduktuar varësinë e makinave dhe për të përmirësuar përdorimin e transportit publik është zbatimi i një skeme të përbashkët të lëvizjes. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility), në krahasim me lëvizjen private, ka avantazhe të mëdha hapësinore dhe ekonomike. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility) është një nga zonat më të shpejta në rritjen e ekonomisë në bashkëpërdorim (shared economy), në drejtim të përdoruesve dhe të të ardhurave. Zgjerimi i tij ka qenë i stimuluar nga rritja e teknologjive dixhitale, ku “qasja” ka marrë përsipër “posedimin”.

Një studim i kohëve të fundit nga Roland Berger Strategy Consultants ka treguar, për katër shërbimet më të popullarizuara [makinë në bashkëpërdorim (car sharing), biçikletë në bashkëpërdorim (bike sharing), dhe parking në bashkëpërdorim (parking sharing)], se ritmet vjetore të rritjes janë midis 20% dhe 35% dhe parashikimet e të ardhurave nga 2 deri në 6 miliardë dollarë për vitin 2020.

Gjithashtu, të dhënat konfirmojnë këtë rritje: komponentët e reja të 2015 freskojnë indeksin e çmimeve të konsumit dhe përfshijnë makinat në bashkëpërdorim (car sharing), biçikletat në bashkëpërdorim (bike sharing) (ku biçikletat janë gjithnjë elektrike) dhe lëvizjen e zgjuar “smart” urbane. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility) dëshmon të jetë e qëndrueshme jo vetëm ekonomikisht, por edhe nga aspekti social dhe mjedisor, duke garantuar një qasje më të lehtë në lëvizje dhe duke ndihmuar për të reduktuar zonat urbane të ngjeshura.

Për Tiranën, lëvizja e përbashkët është një propozim interesant, pasi ajo redukton çështjet e barazisë që janë shoqëruar me aksesin e makinave private. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility) të Tiranës përbëhet nga një sistem mjaft i zhvilluar i biçikletave në bashkëpërdorim (bike sharing). Ky sistem duhet të mbështetet dhe të zgjerohet, për të përfshirë orë më operative dhe pajisje të reja. Në afat më të gjatë, operatorët e makinave në bashkëpërdorim (car sharing) mund të ftohen për të hapur në Tiranë, pasi kjo do të ndihmojë për të kompensuar humbjen e një pjesë të lidhjeve për shkak të largimit të parkimit në rrugë.

### 5) Rritja e cilësisë për këmbësorët

Ecja është pranë çiklizmit, mjaft e preferuar në Tiranë. Me këtë në mendje, mbipopullimi hapësinor i qytetit nuk është një kërcënim, por një mundësi. Shumë destinacione janë brenda një distance për këmbësorët, ndërsa rrethinat hapësinore janë tërheqëse dhe të ndryshme. Trotualet duhet të jenë të lirë, duke siguruar qasje për përdoruesit e karrigeve me rrota dhe këmbësorët e tjerë në nevojë.

Duhet të rriten nivelet e mirëmbajtjes. Në bazë të sheshit “Skënderbej”, në projektin në vazhdim,

plani konfirmon nevojën për të transformuar qendrën e qytetit/unazën e parë në një zonë për këmbësorë. Kjo pritet të ndodhë në një afat të shkurtër dhe do të jetë një hap shumë i rëndësishëm në rikalibrimin e sistemit të mobilitetit urban të Tiranës. Ndërprerja e rrjedhës së trafikut përmes qendrës së qytetit do të jetë hapi i parë, drejt fokusimit të shumë njerëzve, dhe një sistemi të qëndrueshëm transporti. Rekomandohet monitorimi nga afër i zhvillimeve të këmbësorëve në sheshin “Skënderbej”, veprimi në çdo çështje të rëndësishme të sigurisë dhe të jetesës.

## Projekti Strategjik 12 - Tirana për të gjithë - Qytet i aksesueshëm



“Tirana për të gjithë” është një qytet ku të gjitha pasuritë, të prekshme dhe të paprekshme janë të aksesueshme dhe të dobishme për universalitetin e njerëzve (pavarësisht nga aftësitë, gjendja fizike, mosha, gjinia, nevoja për të sjellë karroca, qese plastike, ose një karro). “Tirana për të gjithë” është qyteti ku barrierat arkitektonike do të eliminohen; një vend ku qasja është interpretuar si një përgjigje bashkëkohore e një kërkesë për një të drejtë universale, të natyrshme dhe themelore, kushte normale operative të qytetit .

“Tirana për të gjithë” është qyteti që ofron për të gjithë, në mënyrë të barabartë, aftësinë për të kapur mundësitë në qytet dhe në këtë mënyrë lejon çdo individ të shprehë plotësisht diversitetin dhe potencialin e tij. “Tirana për të gjithë” është qyteti që njeh aksesin universal si një forcë shtytëse për zhvillimin ekonomik, në një etikë të qëndrueshme dhe të përbashkët dhe si një avantazh konkurrues të vlefshëm për komunitetin. Falë saj, është realizuar një rritje në cilësinë e jetës së të gjithë (banorëve dhe turistëve), një reduktim të kostove sociale dhe shëndetësore (për shkak të lirisë më të madhe të lëvizjes së personave) si dhe një apelit turizmi dhe komercial.

“Tirana për të gjithë” është qyteti ku qasja universale është e strukturuar në aspektin e:

- Disponueshmërisë, drejtimit, qartësisë së informacionit të kërkuar për të lëvizur dhe orientuar.
- Lehtësisë, vazhdimësisë dhe qëndrueshmërisë së hapësirave.

“Tirana për të gjithë” është qyteti ku parimi i aksesit universal zbatohet në të gjitha fazat e planifikimit urban, edhe në hartimin fillestar të vendeve, virtuale dhe fizike, të gjitha në bazë të kriterëve të mëposhtme:

- Autonomia - të gjithë njerëzit duhet të jenë në gjendje për të lëvizur pa ndihmë; çdo pengesë mund të jetë një pengesë absolute, ose një pengesë në shpalosjen e plotë të ndjenjës së pavarësisë; vetëvendosja dhe liria e popullit, të cilin duhet ta kenë të gjithë, pa dallim, për të lëvizur nëpër qytet pa patur nevojë të jenë të shoqëruar;
- Afërsia - të gjithë njerëzit duhet të jenë në gjendje të kenë të njëjtat përvoja, të shkojnë në vende të njëjta, të gëzojnë të njëjtën shoqëri: të gjitha barrierat mund të jenë një pengesë për gjendjen e individëve pranë hapësirave, fizike dhe virtuale, të qytetit të tyre;
- Përfshirja - të gjithë njerëzit duhet të ndihen pjesë e komunitetit lokal: çdo barrierë e hasur është projektuar mbi fatin e popullit, është shenja e përjashtimit që do të jetë përgjithmonë në jetën e tyre;
- Lehtësia dhe siguria - të gjithë njerëzit duhet të jenë në gjendje të lëvizin lehtësisht dhe në mënyrë të sigurtë: pengesat janë një faktor ngadalësues dhe rrezikshmërie për çdo individ;
- Mirëqenia kolektive e njerëzve - Të gjithë duhet të fuqizohen për të kontribuar në jetën sociale, kulturore dhe ekonomike të qytetit të tyre: çdo pengesë mund të jetë humbje e një talenti apo humbje e pasurisë njerëzore, kulturës dhe shoqërisë si dhe një dobi ekonomike.

Propozimi i programit:

### 1. Qeverisja

Hapi i parë është zgjidhja e strukturës së qeverisjes për të miratuar dhe për të sjellë në përfundim “Tiranën për të gjithë”.



## KONTROLLI I STRUKTURES HORIZONTALE DHE TËRTHORE

Përgjegjësi i bashkisë për aksesibilitetin do të raportojë drejtpërdrejt me kryetarin e bashkisë dhe do të ketë këto funksione:

- të lidhet me të gjitha Departamentet MOT, për të siguruar koordinim të çdo iniciative të aksesit;
- të gjithë projektet e reja duhet të sigurohen që dizenjimi i tyre, të jetë në përputhje me kriteret universale të aksesit;
- të mbikëqyrë modalitetet e zbatimit të projekteve të lartpërmendura, për t'u siguruar që zbatimi i tyre është në përputhje me kriteret universale të aksesit;
- zhvillimin e propozimeve, projekteve dhe instrumenteve operative, për përfundimin e Tiranës për gjithë;

### 2. Rregulla të thjeshta, të kontrollit serioz dhe të përbashkët

Nuk është mungesa e normave, por ato bënë mënjane për shkak të keqinformimit, mungesës së interesit, mungesës së përgjegjësisë, mungesës së sanksioneve. Me qëllim që të përmbushet "Tirana për të gjithë", ne kemi nevojë për arsimim, mjetet praktike, si dhe strukturat e kontrollit. Mbi të gjitha, megjithatë, është e nevojshme të fillohet nga një politikë shtypjeje drejt një politike të (deklaruar) (praktikuar) stimuluar.

#### Strategjitë për të ndjekur:

##### Krijimi i një zyre për udhëzime dhe këshilla për aksesueshmërinë

Zhvillimi i mjeteve të veçanta të vlerësimit, të thjeshta dhe të qarta për fazën e hartimit dhe zbatimit të projekteve

Administrata do të zhvillojë një manual të qasjes që ilustron në mënyrë të qartë dhe të thjeshtë rregullat dhe kriteret që do të udhëheqin vendimet operative të projektuesve si dhe do t'u tregojë atyre zgjidhjen që mund të merret për të siguruar aksesin e plotë të hapësirave.

Përgjegjësi i bashkisë për aksesibilitetin do të zhvillojë dhe të promovojë projekte pilot që përfshijnë format e partneritetit të konsulentëve me shoqatat për miratimin e projekteve të paraqitura nga individët, në aspektin e përputhshmërisë me rregullat mbi aksesueshmërinë. Zhvillimi i mjeteve të veçanta të verifikimit, të thjeshtë dhe të pastër për fazën e zbatimit të projektit.

##### Planifikimi, çertifikimi dhe subvencionet e planeve.

Në bazë të hartës që do të kryhet, administrata do të identifikojë prioritetet duke ulur poshtë pengesat arkitektonike në ndërtesat publike. Pasi të përcaktohen këto prioritetet, administrata do të zhvillojë planin e ekzekutimit të punimeve, burimet e treguara, afatet dhe procedurat për realizimin e tyre. Plani do të dalë publikisht nëpërmjet faqes së internetit të qytetit. Faqet duhet të përditësohen vazhdimisht dhe statusi i veprave do të publikohet, në mënyrë që qytetarët të mund të shohim se si ata përshtaten me mënyrën se si është planifikuar fillimisht.

Promovimi i hartës së ndërtesave private, por edhe bërja publike e saj për të marrë një regjistrim të shkallës së aksesit, në bazë të një rrjeti të vlerësimit të thjeshtë, transparent dhe objektiv. Për të kryer këtë aktivitet, universitetet dhe shkollat do të jenë të përfshira, me qëllim që të krijohet një proces i virtutshëm i qytetarisë pjesëmarrëse.

Promovimi i hartës së mikro dhe makro barrierave, përmes mobilizimit të klasave do të ketë dobi të dyfishtë: është e mundur që të përdorin një aftësi të shpërndarë të zbulimit në të gjithë vendin dhe në të njëjtën kohë ajo do të arrijë një ndërgjegjësim të gjerë, duke filluar nga djemtë.

Administrata do të përpunojë dhe do të nxisë përhapjen e një qasjes së çertifikatave, tenderave, iniciativave, duke përfshirë edhe ngjarjet e përkohshme, panairët, konferencat, ekspozitat. Çertifikimit duhet të ofrojë një klasifikim: fizik nga ana e aksesit (hapi i parë), në qasjen ndijore në tryezë, në banjo, karrige të lartë, një garderobë, sinjalistikë inteligjente.

### 3. Rrjeti

Aktualizimi i Tiranës për të gjithë presupozon edhe qasjen ndaj trashëgimisë të përbërë nga informacionet e qytetit.

Duke iu referuar praktikave më të mira, administrata:

- Do të realizojë një portal interneti që do të ofrojë të gjitha informacionet në lidhje me rrugët e arritshme (në media);

- Do të promovojë në bashkëpunim me shoqatat dhe tregtarët dhe hotelierët, portalin e arritshëm turistik për Tiranën,
- Do të promovohen sisteme vlerësuese edhe nga aktorët privatë, duke përdorur mekanizma të ngjashme me ato të Trip Advisor, Google Maps, krijimi i një “app” të ngjashëm me Jaccede.com.
- Do të miratojë udhëzimet e konceptuara, për të siguruar miratimin progresiv të mjeteve të thjeshta dixhitale me akses të lartë për qasje në shërbimet publike dhe ato private.

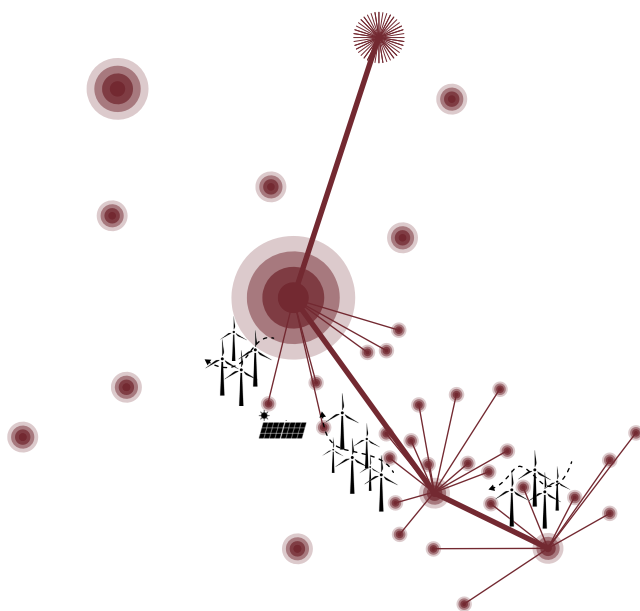
#### 4. Tirana për të gjithë ditën

Përbushja përfundimtare e Tiranës për të gjithë do të jetë e mundur vetëm me një ndryshim kulturor, një vetëdije të përgjithshme, se si një qytet i aksesueshëm përbën një vlerë të të gjithëve dhe të faktit që të gjithësecili duhet ta mbrojë dhe ta promovojë në mënyrë kolektive.

Për këtë qëllim, administrata duhet të promovojë një ditë festë për qytetarët, kushtuar aksesit që përfshin bizneset, shkollat, muzetë, shoqatat kulturore, universitetet dhe të gjitha realitetet e tjera, në hartimin dhe zbatimin e nismave të ndërgjegjësimit qytetar. Qëllimi duhet të jetë për ta bërë tërheqëse temën universale të aksesit për një audiencë të gjerë, e cila sot jeton si i huaj dhe jo e interesuar.

Në kontekstin e “Tiranës për të gjithë” ditën, është e këshillueshme të jepet një çmim në disa kategori të subjekteve që iniciuan dhe zbatuan gjatë vitit zgjidhjet më të reja dhe origjinale për temën. Çmimi mund të jepet në radhë të parë për shqiptarët (arritjet e mëdha, godinat në bashkëpronësi, ushtrimet publike, etj.) Por, ne mund të imagjinojmë çmimet që do të jepen në situata vendase ose të huaja, të cilat mund të jenë një shembull për t’u ndjekur për Tiranën.

### Projekti Strategjik 13: Nje Korridor I ri i Energjise



Ndërsa pjesa tjetër e Evropës është me histori suksesi të shpërndarë, duke luftuar për të rritur kuotën e burimeve të rinovueshme në prodhimin e energjisë, Shqipëria mund ta konsiderojë veten një shtet me fat, pasi ka burime hidrocentralesh, burime të rinovueshme me përqendrim të ulët karboni, si dy burime kryesore. Hidrocentralet përbushin 80% deri në 90% të kërkesës së brendshme të Shqipërisë, ku gjashtë impiantet më të mëdha sjellin një kontribut prej 95% dhe ato të vogla të ndërtuara rishtas dhe privatisht mbulojnë 5% që mbetet.

Centralet e mëdha dhe të vjetra duhet të përballojnë kosto të larta mirëmbajtjeje; disa prej tyre nuk kanë përfituar asnjë shërbim që pas përfundimit të tyre; sedimentet e shtratit përpara digës nuk janë gërmuar mjaftueshëm; turbinat nuk janë mirëmbajtur, etj. Varësia e tepruar ndaj furnizuesve të huaj nuk është një perspektivë atraktive. Diversifikimi i modaliteteve të prodhimit të energjisë duhet të konsiderohet një opsion i mundshëm dhe me qëndrueshmëri: rritja e kuotave të burimeve të rinovueshme (dielli, era, biomasa) gazrave natyrore dhe shtratimeve të naftës. Diversifikimi mund të marrë formë të ndryshme dhe mund të zhvillohet nga skenarë të ndryshëm.

Korridorin natyror që shkon nga Elbasani, përmes Krrabës dhe Bërzhitës do të jetë një rol kyç si burim i energjisë së rinovueshme. Turbinat e erës janë instaluar tashmë gjatë luginës. Nxjitjet e qeverisë janë të domosdoshme për zhvillimin e sistemit. Zonat bujqësore janë veçanërisht ato pranë korridorit ekonomik Tiranë-Durrës, do të jenë skenari i përkryer ku do të zhvillohen centralet e biogazit.

Biogazi prodhohet duke përpunuar mbeturinat e bagëtive (pleh organik, mbetje të ushqimeve të pa ngrëna), prodhimet ushqimore (mbetje të frutave dhe zarzavateve, mbetje të mishit, peshkut, bulmetit, mbetjet nga punishtet e birrës, mbetjet ushqimore dhe të tjera) si dhe shkarkimet e impianteve të përpunimit të ujërave të zeza industriale apo urbane. Duke ndërtuar impiantet e biogazit, bujqësia fillon të japë kontributin e saj për furnizimin e energjisë nga burime të rinovueshme si dhe për asgjësimin e mbetjeve organike. Tretësit (cisternat tretëse) janë prodhuar në funksion të industrisë së biogazit, dhe më pas janë kthyer në tretës (cisterna tretjeje) të cilësisë së lartë.

Ligji për Menaxhimin dhe Riciklimin e Mbetjeve zbatohet në mënyrën e duhur me ndërtimin e impianteve të biogazit rural, si nga pikëpamja ekonomike dhe nga ajo mjedisore. Në Tiranë, shuma totale e mbeturinave komunale përbëhet nga mbetjet e ngurta të brendshme dhe komerciale. Shuma e mbeturinave komunale pritet të rritet nga 683 t/ditë (e të dhënave të vëzhguara në vitin 2012) për 1148t/ditë në 2027. Llogaritë urbane të mbeturinave të tokës janë përafërsisht 50% të pjesës organike dhe çështjes komunale të mbeturinave të ngurta (OFMSW), që është duke asgjësuar në landfill, pa një ndarje të mëparshme. Në mënyrë që të përmbushen standardet evropiane për subjektin e menaxhimit të mbeturinave, OFMSW duhet të reduktohet.

Prandaj, Komisioni Evropian vënë nga një "direktivë landfilli (ELD 99/31/EC, 1999)", u bën thirrje shteteve anëtare për të përcaktuar strategjitë, për të zvogëluar sasinë e OFMSW në depozitim, për një periudhë 15 - vjeçare, me një objektiv të arritur në 35% të shumës së mbeturinave të prodhuara në vitin 1995. Si pasojë, burimi i ndarjes së pjesës organike të mbeturinave komunale të ngurta (OFMSW) është i detyrueshëm në shumë qytete evropiane. Direktiva 2008/98/EC përcakton konceptet themelore dhe përkufizimet që lidhen me menaxhimin e mbeturinave, siç janë përcaktimet e mbetjeve, riciklimi, rikuperimi. Ajo shpjegon që mbeturinat konsiderohen si lëndë sekondare (quajtur kështu "end of waste kriteria") dhe si të bëjnë dallimin midis mbeturinave dhe nënprodukteve.

Parimi i direktivës së menaxhimit të mbetjeve është që mbetjet të menaxhohen pa rrezikuar shëndetin e njeriut dhe mjedisin, pa ndikuar negativisht në fshat apo vende me interes të veçantë. Për shembull, në Itali prodhimi i OFMSW është 10-12.000.000 mg në vit, që përbën rreth 30-40 % të prodhimit të përgjithshëm të mbeturinave të ngurta komunale.

Tretjet anaerobe janë një zgjidhje efektive për të konvertuar OFMSW dhe mbeturinat e tjera organike (d.m.th nga industritë e përpunimit të ushqimit dhe feramat e kafshëve), në një gaz metan biologjik të pasur (biogazi). Në Tiranë, prodhimi ditor i OFMSW është rreth 342 t/ditë. Një ton e OFMSW korrespondon me 274 kWh dhe në një vlerë ekonomike prej rreth 25 euro, me qëllim që prodhimi i biogazit nga OFMSW do të sillte një fitim bruto prej rreth 3120000 euro. Në mënyrë për të trajtuar biogazin bimë në Tiranë, OFMSW 4 do të jetë e nevojshme. Në mënyrë tipike, një biogas bimë 1 MW kushton përafërsisht 7 milionë euro dhe pagesa në rastin e Tiranës do të kthehet në një afat kohor 4 vjeçar.

