



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

BASHKIA SHKODËR
KËSHILLI BASHKIAK

PROCES VERBAL PËR KËSHILLIM ME PUBLIKUN
PËR

“ PLANIN E LËVIZSHMËRISË SË QËNDRUESHME URBANE PËR SHKODRËN ”.

Konsultim publik : I Hapur

Data : 07.11.2025

Ora : 13:30

Vendi: Salla e Këshillit bashkiak

Numri i pjesëmarrësve : *Numri i pjesëmarrësve 24, nga të cilët 8 gra,.*

Titulli i projekt-aktit që konsultohet : “ *Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën* ”.

Pjesëmarrës : Drejtues dhe specialistë të administratës së Bashkisë Shkodër dhe banorë (Bashkangjitur listë prezenca).

Takimi drejtohet nga Kryetari i Këshillit Bashkiak i cili bën një prezantim të shkurtër në lidhje me :

- ✦ Projekt-aktin e propozuar
- ✦ Shpjegoi qëllimin e konsultimit publik
- ✦ Shtroi pyetjet konkrete për pjesëmarrësit
- ✦ Dha informacion për mënyren e dhënies së rekomandimeve.
- ✦ Ju dha fjalën pjesëmarrësve

Pjesëmarrësit që morrën fjalën dhe diskutuan dhe dhanë rekomandimet përkatëse në lidhje me çështjen që konsultohet janë si vijon :

Fillimisht fjalën e merr **Z.Luli**, i cili thekson rëndësinë e këtij plani, që do diskutohet sot. Ai gjithashtu prezanton edhe grupin e punës që u mor me hartimin e tij si dhe ekspertët e huaj që asistuan dhe mbështetën këtë plan.

Në vijimësi edhe **Zv/Kryetari Z.Beka**, shpjegon vizionin e Bashkisë Shkodër nëpërmjet këtij plani lëvizshmërie, i cili prek direkt cilësinë e jetës së përditshme të qytetarëve të Shkodrës. Ai shton se jemi Bashkia e parë që kemi punuar për një plan të tillë dhe jemi krenar për punën e kryer dhe presim me kënaqësi nga ju çdo sugjerim apo propozim për të bërë më të mirën, për të patur një qytet të sigurtë, modern dhe dinjitoz.

Po ashtu fjalën përshëndetëse e mban **Znj.Primhak**, udhëheqëse e projektit të Bankës Evropiane të Investimit.

Më tej prezantimin e detajuar të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane, e bën **Z.Chiffi**, ekspert i fushës dhe udhëheqës i grupit të punës.

Z.Imeldi Sokoli, anëtar i Këshillit Bashkiak, specialist i Planifikimit Urban falënderon dhe vlerëson punën e kryer. Ai shton se është i lumtur që ka ardhur momenti, që mund të sjellim një plan të tillë në Bashkinë Shkodër, që mund të shohim edhe përtej se si mund ta zhvillojmë qytetin dhe ta përmirësojmë jetën publike të qytetit. Ajo që në fakt ndoshta dhe duhet të funksiononte pak më mirë është funksionimi ose lidhja me planin e përgjithshëm vendor. Planin e përgjithshëm vendor më parë ka bërë një analizë të cilësisë së infrastrukturave. Cilësia e infrastrukturave ka të bëjë jo vetëm me rrugët e shtruara apo të pashtuara në nivel qyteti apo në nivel bashkie, po edhe në kuadër të respektimit të standardeve. Pra në këtë moment që jemi, situata aktuale është se kemi edhe rrugë që janë të shtruara, po nuk kanë trotuare ose janë trotuare shumë të ngushta. Ndoshta një sugjerim për të ardhmen mund të ishte që të kemi një guide për projektimin e këtyre parimeve që ju flisni në nivel qytetit. Këtë gjë shumë mirë e qendra e marrëdhënieve, që është një kompani tjetër në fakt që punon edhe me projektimin, po punon edhe me implementimin e këtyre projekteve në Tiranë përsa i përket këtyre parimeve që ju flisni, dhe ky është një koment për vazhdimin në të ardhmen, ndoshta i projektit. Ndërsa përsa i përket matjeve të trafikut, kam një koment; Qyteti i Shkodrës në kuptimin e ndryshimit që ka në raport me trafikun është një qytet që trafiku i ndryshon edhe në mënyrë sezonale, fatkeqësisht. Duhet të kishim fasha të paraqitura në matjet e trafikut dhe matje sezonale në periudhën e verës dhe në periudhën e dimrit minimalisht. Përsa i përket sugjerimeve, unë do të sugjeroja që të shtohet edhe një detaj, të shtohet pjesa e Bypass-it të Velipojës. Për më tepër pjesa e sektorit të Velipojës duhet të tentohet të shmanget nga trafiku, pra të mos hyjë në qendër të fshatit. Trafiku kryesor të ketë një lloj bypass-i në fshatin e Velipojës, në fshatin sektor të Velipojës, jo për zonën e plazhit. Përsa i përket parimeve që ju flisni, të uljes së trafikut në qendër të qytetit, unë jam shumë pro kësaj dhe është e mirëpritur kjo politikë. Ajo që unë vërej në ndryshim me planin e përgjithshëm vendor, aty janë intensitetet më të larta të zhvillimit. Ai shton gjithashtu se një problem midis politikës që ju do të zbatoni me anë të planit, do sjellë atë që është ulja e ndërtimit të rrugëve me trafik të kufizuar. Dhe nga ana tjetër kemi një intensitet të lartë ndërtimi i dhënë për ardhmen për të ndërtuar ndërtesa të larta dhe këto ndërtesa të larta do të kenë nevojë për infrastrukturë edhe aksesin të shtuar dhe kjo mund të ishte një rrezik në një farë mënyre për strategjinë që ju keni. Kurse përsa i përket parkimit, ajo që unë mendoj është që mungon instrumenti që do përdorim për t'i ndërtuar, për t'i bërë konkrete parkimet. Kemi pas edhe përpara një strategji parkimi në vitin 2022 por që pyetja është a do ndërtohen nga një skemë publike private apo do ndërtohen nga investimet publike, sepse janë gjëra që ne duhet t'i kemi dhe t'i sqarojmë, ndoshta më mirë përgjatë planit. Edhe një koment i fundit, unë kam parë një pjesë të masave, që është e rëndësishme për sa i përket rehabilitimit të rrugëve, ndoshta periferike midis zonës qendrore dhe zonës më periferike. Aty mendoj që duhet të hymë pak më në detaj, mund të kemi pra ndryshime. Po marr një rast, një shembull që ne e njohim në Shkodër, një prej bulevardëve

kryesore të qytetit, përfundon në një mur. Bulevardi Bujar Bishanaku në këtë rast, janë detaje ndoshta shumë të vogla, por që... këto edhe mund të përmirësohen pra me hapjen, zgjerimin ose zgjatimin e tij, mund të përmirësojnë në mënyrë strukturore qytetin. Ndoshta edhe nevoja e hapjes së rrugëve të reja. Mund të ketë raste që mund të jetë edhe nevoja e hapjeve dhe të rrugëve të re për të përmirësuar në një farë mënyre edhe strukturën e vetë qytetit. Dhe kjo mund të jetë e nevojshme ndoshta për në Velipojë, duke qenë që është një vendbanim i ri. Për ta krijuar dhe për t'i dhënë edhe një vizion, edhe për të ardhmen, për ta zhvilluar ndoshta si një vendbanim që mund të jetohet edhe dymbëdhjetë muajt e vitit. Pse jo? Dhe pyetja tjetër ka të bëjë me mënyrën se si njerëzit do të lëvizin në plazh. Pra, nga parkimi që ju propozoni, si do dalin në plazh? Ky është një propozim i guximshëm do ta quaja, sepse është pak larg mentalitetit të zhvillimit që ka vetë Velipoja, po dhe mendësia e lëvizshmërisë në Shqipëri.

Përgjigjet **Z.Chiffi**, i cili përkthehet nga ana e **Z.Bushati**, i cili thotë se po e nis nga masa e njëmbëdhjetë, e cila është: Zhvillimi ose specifikimi i udhëzimeve për hartimin e projekteve për rrugët qoftë përmirësimin e rrugëve ekzistuese apo rrugët e reja. Pra, kjo është një masë e cila i lihet Bashkisë për të zbatuar, për të elaboruar, pra për të detajuar një udhëzues të saktë i cili e ka pikënisjen nga rregullorja lokale e rrugëve, që është një nga anekset e planit që kemi vendosur në dispozicion dhe urojmë që kjo të vijë në paralel edhe me përditësimin e Planit e Përgjithshëm Vendor, të cilin patjetër që e kemi marrë në referencë, dhe pranojmë që ka qenë shumë e vështirë, pavarësisht punës së detajuar që kemi bërë, sepse çdo aks rruge ka specifika të ndryshme, gjerësi të ndryshme, mënyra të ndryshme si funksionojnë, prandaj kemi sjellë rregulloren e rrugëve aneks. Kurse lidhur me çështjen e qendrës, intensitetit në qendër edhe parkimeve kemi masën dyzet e katër, e cila lidhet me këtë gjë. Por, ajo gjithashtu përcakton një maksimum të vendparkimeve. Dhe nuk mendojmë që në Shkodër duhet të vijë politika e sigurimit të vendparkimeve në bazë të intensitetit apo densitetit që parashikon një ndërtesë. Kemi diskutuar vazhdimisht gjatë hartimit të planit dhe nuk është e thënë në qytete ku ne duam të suportojmë këmbësorët dhe çiklistët, që të sigurojmë parkime për çdo apartament apo një parkim për një X sipërfaqe të caktuar ndërtimi. Dhe Shkodra është rasti perfekt në Shqipëri për ta bërë këtë propozim, pra që politika për parkime të qëndrojnë më pak se sa çfarë duhet ne të shtyjme ose të nxisim. Në këtë mënyrë besojmë që plani i mobilitetit mund ta rregullojë ekuilibrin e mire. Nëse vijnë pra zhvillime më të mëdha dhe më me intensitet në qendër, vërsus pra se çfarë ndodh jashtë qendrës. Normalisht, politika është sa më afër qendrës të duash të afroresh me makinë, aq më shumë do të shpenzosh, aq më shtrenjtë do të jetë. Ndërkohë, qyteti duhet të sigurojë këto parkimet, të cilat janë të lira për rezidentët. Kjo mund të arrihet nëpërmjet instrumenteve të ndryshme, të cilat janë për t'u përcaktuar gjatë hartimit të planit nga Bashkia. Kjo varet nga mundësia për të gjetur toka, edhe toka publike apo private. Por mund të jenë edhe agjensi shtetërore, të cilat arrijnë që të të realizojnë këto parkime.

Ndërsa lidhur me çështjen e parkimeve në Velipojë, që janë më larg bregut se ç'jemi mësuar deri tani, megjithëse nuk është një distancë e jashtëzakonshme, është një distancë prej pesë minutash, maksimumi dhjetë minuta në këmbë nga bregu në parkimet që kemi propozuar. Pra, plani ndërkohë sugjeron edhe përmirësimin e rrugëve, të gjitha rrugëve në mënyrë që të jenë më të sigurt dhe më të këndshme për të ecur nga këmbësorët. Thjesht me prioritetin e makinave, siç janë sot, mënyra se si mund të arrihet që kemi sugjeruar është duke krijuar një mënyrë bashkëpunimi edhe me bizneset pra që operojnë në zonë, të cilët mund të kenë minibas apo mjete më të lehta e qarkullimit, të cilët kryejnë në mënyrë periodike dhe shumë të shpeshtë gjatë ditës që të lëvizin nga parkimet për në pikat kryesore në plazh. Disa prej këtyre shërbimeve kemi sugjeruar që të jenë edhe pjesë e

asaj që duhet të ofrojë Bashkia, sidomos në pika kyçe, të cilat qytetarët mund t'i mësojnë dhe t'i marrin vetë.

Fjalën e merr **Z. Pervizi**, banor i lagjes “Daniel Matlia” i cili shprehet: Vure re një propozim për kalimin e autobusit nga lagjia Tepe për në Parrucë, meqë është dhe një rrugë ku përshkon edhe lagjen ku unë banoj. Aktualisht në atë rrugë nuk ka trotuar për të kaluar, si mund të mendohet për investim aty kur nuk ka as trotuar, për më tepër nëse i shtohet edhe një autobus aty, praktikisht bëhet e pakalueshme rruga. Edhe ku ka trotuare, janë të zënë nga avullitë e shtëpive, prej njerëzve që tregtojnë aty, e tjerë. Domethënë, a ka një fazë masash që merren hap pas hapit për këtë gjë? Apo do të veprohet si në rastet e tjera, ku Bashkia vjen e bën, për shembull, vizat e bardha në krye të rrugës, por rruga vazhdon të jetë problem? E dyta, shton ai kam parë që në gjetjet e planit flitet edhe për ndotjen akustike. Kisha dashur të di nëse ka disa gjetje më specifike në lidhje me këtë gjë. Edhe a do shtrihet kjo edhe në lagjet e tjera, përveç qendrës, sepse kryesisht domethënë përmenden zonat, që janë të mbushura me lokale, restorante e tjera, që për ndotjen akustike përmendet kryesisht muzika e lartë. Por në lagjet periferike, jo aq periferike të themi të drejtën, por ka biznese siç janë servise makinash, që bëjnë një ndotje akustike të tmerrshme deri në orë të vona, dhe njerëzit nuk gjejnë qetësi prej kësaj a do ketë marrje masash?

Përsëri sqaron **Z.Chiffi** dhe përkthen **Z.Bushati** duke thënë se për pjesën e linjës së autobusit, ajo çfarë propozon plani ka të bëjë për rrugët për linjat e transportit urban, pavarësisht se ne kemi bërë këtë diskutim, plani vendor ka më shumë linja. Ideja ishte të jemi sa më realist që të jetë e mundur dhe të kemi ose të fiksojmë dy linja kryesore, si të thuash, që të jenë funksionale dhe të operojnë në mënyrë të vazhdueshme. Kjo mund të bëhet jo detyrimisht me mjete të mëdha, por në varësi të fluksit. Mund të jetë me furgon, nesër mund të jetë me teknologji, pra sipas nevojës, por do jetë një linjë e vazhdueshme. Kurse përsa i përket zhurmës, ne kemi përdorur disa burime të ndryshme nga ato që kemi futur në plan. Një për shembull është Projekti Grin Lanks, ku është dhënë harta me ngjyra sa më e kuqe, aq më shumë zhurmë, siç mund të imagjinohet shumica e zhurmës e mbledhur, ku janë mbledhur dhënat, janë nëpër rrugë kryesore. Një nga ato masat që ne kemi ndërmarrë ose që kemi propozuar në plan është që të ketë sensorë që përveç matjes së trafikut dhe të matjeve të cilësisë së ajrit, të ketë edhe sensor për të matur nivelin e zhurmës nëpër pika të ndryshme të qytetit. Por mos të harrojmë që sigurisht ky është një plan mobiliteti dhe nuk mund të merret në detaje me çështjen e zhurmës në qytet.

Fjalën e merr **Z.Shkëlqim Malevija**, i cili është banor i lagjes Bahçallek. Ai së pari pyet se gjatë hartimit të këtij plani, që daton në 2023 a jeni informuar ju nga Bashkia për investimet e reja, qoftë në infrastrukturë ose qoftë edhe projektet e ardhshme që pritet të realizohen, jo vetëm Shkodër, por edhe në Velipojë. Kemi këtu parasysh se janë dhënë tre leje të fuqishme, pra të fuqishme nga ana e metrave katror që do ndërtohen. Bëhet fjalë rreth dyqind mijë metra katror pallate brenda qytetit dhe pothuajse dhjetë deri në pesëmbëdhjetë resorte në zonën e Velipojës. Sa janë pasqyruar këto, a keni informacion për këtë? Sa janë pasqyruar këto tek ky plan që po prezantoni sot? Sepse në një ndërtim prej njëqind metrash, automatikisht ka ndoshta pesëqind makina që tentojnë të parkojnë aty. Kjo është e pafalshme, po mos të merret parasysh. Për më tepër, po thoni që ndërhyrja do të përmirësojë lëvizshmërinë, ndërmjet shtimit të trotuarëve, korsive për biçikleta, si dhe përmirësimin e ndalesave të autobusit, përfshirë terminalin e ri jugor. Aty janë pothuajse 67% të punimeve dhe aktualisht nuk kemi asnjë shenjë që do të ketë korsitë biçiklete. Ndërkohë, nuk ka as vend parkingu nga projekti i hedhur për t'u ndërtuar. As parking për autobuset e linjës që ju e keni

parashikuar të realizohet. Çfarë vlere merr domethënë ky plan në qoftë se nuk shihen gjërat konkrete në realitet?

Përsëri sqaron **Z.Chiffi** dhe përkthen **Z.Bushati** duke thënë se prandaj është e rëndësishme që plani për lëvizshmërinë e qëndrueshme të adoptohet dhe të miratohet sa më parë nga Këshilli, në mënyrë që të ketë një dokument ligjor që Bashkia ta vendosë përpara autoriteteve të tjera që kanë në menaxhim disa prej akseve nacionale rrugore, siç është në këtë rast aksi që është duke u zgjeruar, në mënyrë që të kërkohet standardi dhe korsitë e duhura, pavarësisht se ka qenë e pamundur për ta vendosur këtë si kusht gjatë kohës që u tenderua apo nisën punimet për këtë rrugë. Megjithatë, është e inkurajuar që nga momenti i adoptimit të miratimit që të mund të realizohen korsitë shtesë biçikletave të sigurta për qarkullime dhe në atë aks. Të paktën këto janë të gjitha pjesë e hartave dhe masave të zbatimit të planit.

Z.Gjergj Kurti, specialist i transportit pranë drejtorisë të taksave në Bashkinë Shkodër pyet në lidhje me planin: Përsa i përket hartimit të planit të mobilitetit, që absolutisht nuk mund ta vëmë në dyshim që është i nevojshëm, jo vetëm përsa i përket uljes së qarkullimit, uljes së numrit të aksidenteve, cilësisë së ajrit, po edhe të uljes së nivelit të zhurmës. Pyetja ime është në hartimin e këtij plani, a është marrë në konsideratë dispozita ligjore për sa i përket kodit rrugor dhe të ligjit për transportin rrugor në Republikën e Shqipërisë? Sepse u diskutua pak më parë që nëse banon afër qendres duhet të paguash më tepër. Mos gabohem, pjesa më e madhe e pallateve në akset kryesore të qytetit janë ndërtuar para vitit '90. Pra, të gjitha këto pallate janë pa parkingje nëntokësore. Dhe 50% e tyre kanë automjetete, ku duhet t'i lënë? Në një kohë, që ligji dhe kodi rrugor e përcakton që prioritet i jepet banorëve dhe absolutisht kërkujt tjetër. Si mendohet për sa i përket banorëve në zonat historike, të cilat sipas legjislacionit aktual kanë të limituar hyrjen dhe daljen në shtëpitë e tyre? Dhe përsa i përket transportit rrugor, a janë marrë në konsideratë rrjetit i linjave që hyjnë dhe dalin në qytetin e Shkodrës? Jo vetëm ato urbane, pra linjat e qytetit, por dhe linjat rrethqytetëse dhe linjat ndërqytetëse. Dhe shtoj këtu, që besoj që duhet bërë një korrigjim përsa i përket emërimit të linjave.

Z.Bushati përgjigjet duke thënë se shqetësimi i një plani të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme nuk është siguri i një minimumi të vendbarkimeve por i përcaktimit të një maksimumi të vendparkimeve në mënyrë që mos ushqehet sjellja e makinave në afërsi të qendrës. Thënë këtë, pra nuk është shqetësimi i një plani të tillë që të garantojë vend parkimi për rezidentët në bazë të një standardi X, siç e thamë në fakt. Politika që synon ky plan, sidomos për një qytet si Shkodra, nuk është përmbushja e një kuote një makinë për shtëpi apo një makinë për apartament dhe nuk është se ekziston një rregull i tillë. Në kodin rrugor lidhur me parkimet dhe rezidentet është e padiskutueshme që në një zonë të caktuar kanë prioritet rezidentët për të hyrë, për të aksesuar, për të parkuar. Por dikush tjetër që vjen në Shkodër për ta vizituar një ditë, apo për diçka tjetër që nuk është i zones, nuk do të ketë prioritet dhe do të inkurajohet që të parkojë jashtë asaj zone dhe aty të hyjë, qoftë duke ecur apo me biçikletë apo me transport publik. Pra, kjo është strategjia e prioritizimit të qarkullimit që përcakton ky plan.

Z. Nelson Dervishi, operator i linjës së parë të transportit urban, dëshiron të dijë nëse është marrë në konsideratë pjesa e linjës urbane, që të hyjë nga pjesa e Xhabijes. Nga Xhabija për në Parrucë, siç ka qenë dikur më parë, sepse edhe ana tjetër është shumë e ngarkuar prej shkollave. Për më tepër kërkesë është më e madhe nga pjesa e Xhabijes dhe Tophanës.

Përsëri përkthen **Z.Bushati** duke sqaruar se si parim, me një fjalë për çështjen e transportit publik, ideja është që rekomandimet tona janë që linja e autobusit ndjek rrugën që ka pasur përpara, me parimin që pasagjeri duhet të ketë mundësinë të zbresë aty ku ka hipur, jo të jetë në anët e tjera. Dhe kjo mund të jetë afatshkurtër, por dhe shpresojnë që Bashkia ta integrojë sa më shpejt në pjesën e miratimit të planit. Nga ana tjetër, gjithashtu kemi dhënë një integrim, një rekomandim që të ketë të njëjtën vendndodhje pika e ndalimit, tek Bulevardi Zogu I, midis Parrucës dhe Xhabijes. Meqënëse si pjesë e programit që po diskutojnë për të ardhmen, mbështetur nga Banka Europiane Investime, rinovimi i këtij bulevardi është nga këto prioritetet, sigurisht që do të jetë pjesë e detyrës së projektimit të marrjes parasysh edhe çështja e lëvizjes së transportit publik.

Z. Fatbardh Kadrija, përcjell një shqetësim, jo vetëm tijin por dhe të disa qytetarëve të tjerë, në lidhje me kufizimin e lëvizjes në dy rrugët, Parrucë - Perash dhe Xhabije - Parrucë. Nuk e di, shprehet ai nëse është parashikuar një ndërhyrje emergjente, qoftë edhe me fashë oraresh, sidomos në oraret e hyrje-daljeve të nxnësve të shkollave. Sepse duke qenë se jam banor i lagjes aty, detyrimisht jemi të detyruar të ndryshojmë trajektoren e lëvizjes, qoftë për të shkuar në punë, qoftë për të çuar fëmijët në shkollë. Pasi ndryshimi i sensit të lëvizjeve, ndonëse në vlerësimin tim ka qenë i paligjshëm, është bërë në mënyrë të menjëhershme dhe pa pasur asnjë plan konkret për të marrë një masë të tillë. Për më tepër vetëm sa e ka përkeqësuar situatën e trafikut në këto dy segmente.

Përgjigjet përsëri **Z.Chiffi** dhe përkthen **Z.Bushati**, duke thënë se si ekspertë të planit, mund të themi, që si pjesë e planit nuk janë të parashikuara në detaje, pra strategjitë dhe masat që u paraqiten pak më lart, nuk janë të detajuara për çdo segment rrugor se si duhet të jenë në një drejtim ose dy drejtime, sepse kjo është pjesë pastaj e Bashkisë, e drejtorisë që merret me qarkullim në mënyrë të përditshme për të vendosur masa dhe detyrimin e tyre. Si ekspert mund të them që sidomos përsa i përket Bulevardit Zogu I, ideja është që të ketë një investim tek bulevardi dhe në kuadër të atij investimi mund të shihet, apo t'i lihet si detyrë atij që ka për ta projektuar, që në bazë të trafikut të vendosë nëse duhet të rihapë nga të dy drejtimet apo vetëm në një drejtim. Si ekspert, do të thosha që është e mundur të hapen të dy drejtimet, por duhet analizuar mirë nga pikëpamja e trafikut. Dhe e dyta duhet që së bashku me masat e tjera që janë të parashikuara në plan, të shihet edhe çështja e parkimit, duhet të jetë mendoj më i kufizuar dhe parkim me pagesë, sepse përndryshe nuk zgjidhim asnjë përveçse do ketë gjithnjë e më tepër trafik në qendër dhe do jetë akoma më e vështirë për të gjithë.

Z.Beka, sqaron edhe njëherë se përsa i përket mbylljeve me fasha orare, po shohim secilën shkollë ose kopësht për ta bërë sa më të sigurt kalimin e fëmijëve. Sepse është i pamundur aksesimi aty nga kaosi i parkimit të makinave që shpesh herë bllokojnë edhe hyrjet e shkollave dhe të kopshteve. Kështu që po shohim një risistemim, po bëjmë një projekt vetëm për shkollat e kopshteve. Ka disa plane që mund të merren në konsideratë ndoshta Franca, Italia, Gjermania, duke adaptuar rastin tonë. Fëmija mund të ecë vetë ose bashkë me prindin dhe jo detyrimisht të shkohet me makinë deri te dera e shkollës. Kjo është një problem shumë serioz që kemi sot në çdo kopsht dhe shkollë. Do mundohemi që të kombinojmë bashkë për të patur një lëvizje më të sigurtë të familjes dhe fëmijëve për oraret e shkollës që u përmenden.

Pyetje dhe diskutime të tjera nga të pranishmit nuk ka . Dëgjesa për :“ Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën ”, deklarohet e mbyllur.

SEKRETARE

Sabina Danaj

Zbardhi procesverbalin:

Irma Sulishti

Bekim Mema





REPUBLIKA E SHQIPËRISË

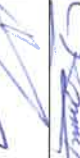
BASHKIA SHKODËR
KËSHILLI BASHKIAK

LISTË PREZENÇË

KONSULTIM PUBLIK: “ Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën ”.

Date: 07.11.2025

NR.	EMRI MBEMERI	LAGJA/FSHATI	KONTAKT (tel)	e-mail	FIRMA
1.	Ymeri Sokol	lagja 2	0693566802	//	
2.	Erion Luanji	Bashkia Shkoder	0672831102	Shur p'erp'humbi@yahoo.com	
3.	Endri Dello	lagja 5	068384887	//	
4.	Eugen Dikelari	Rr.M. Pipa	0672818307	engendikelari@yahoo.com	
5.	ARISBE HATTA	BIRGA ARKESHATA BIRGJE NR 54	0682040492	arbenmishi@gmail.com	
6.	Anden Jullaci	lagja 4	0676003026		
7.	Pubin Bekshe	lagja 2	0699224549		
8.	Besmir Noblli	lagja 1	692404375		

NR.	EMRI MBIEMRI	LAGJA/FSHATI	KONTAKT (tel)	e-mail	FIRMA
9.	Ervin Bishari	Lejla Nr.4	0694063981	-	
10.	Blendi Dely	Rostrele	0675242544	-	
11.	Emela Krya	L. Nr. 3	0677351886	emelakrya04@gmail.com	
12.	Somila Sadiku	E. Gogel	0682476736	somilacopa@gmail.com	
13.	Yrme Temeli	Bashki Shkoder	0692188036	Yrmetem@yehp.co.uk	
14.	Stela Qardusia	B. Shkoder	0683400043	s.mardusia@yahoo.it	
15.	Jonida Kushi	M. Shkoder	0682840883	jonidakushi@gmail.com	
16.	Donika Dajca	Lejla 5	0688803158	Donnikajca@gmail.com	
17.	Shkëlqije Halilaj	Bashki Shkoder	0687228460	Shkelqije-halilaj@yahoo.com	
18.	Ame Fexirri	Napier Matija	0672122656	amelafexirri13@gmail.com	
19.	Rezet Tel	B. Shkoder	0686633567	rezetel@gmail.com	
20.	Mirza Begiri	B. Shkoder	0692946225	mirza.begiri@baskishkoder.gov.al	
21.	Brunilda Tatalaj	B. Shkoder	0645567829	brunilda.tatalaj@baskishkoder.gov.al	
22.	Saimir Naustemi	B. Shkoder	0694402302	-	
23.	Elvin Brahimi	Bashki Shkoder	0692020144	elvin.brahimi@baskishkoder.gov.al	
24.	Nelson Dervishi	MBRETI GENT	069668855	NelsonDervishi@hotmail.com	