



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

RAPORT PËRFUNDIMTAR I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

“Aksesueshmëria për personat me aftësi të kufizuar”

Tiranë 2025

P Ë R M B A J T J A

PËRMBLEDHJE	4
1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT	6
1.1 Konteksti i Problemit Social.....	6
1.2 Rëndësia e auditimit të performancës	7
2. SUBJEKTET NËN AUDITIM	7
2.1 Hyrje në subjektet nën auditim.....	7
2.2 Baza ligjore dhe kriteret e tjera që rregullojnë çështjen nën auditim	9
2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit.....	10
2.4 Peshë në buxhet.....	10
2.5 Feedback-u i subjekteve gjatë auditimit	12
3. DETAJET E AUDITIMIT	13
3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjekteve.....	13
3.2 Objektivat e auditimit.....	14
3.3 Pyetjet e auditimit.....	14
3.4 Fushëveprimi i auditimit.....	14
4. SHTJELLIMI I PYETJEVE TË AUDITIMIT	15
4.1 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri në infrastrukturë për personat me aftësi të kufizuara?	15
4.2 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuara në fushën e transportit rrugor?	25
4.3 A i ka përmbushur KKAK përgjegjësitë e tij lidhur me përmirësimin e situatës së aksesueshmërisë së PAK?.....	32
4.4 A kanë pasur bashkëpunim dhe koordinim të duhur institucionet për zbatimin e PKPAK 2021 - 2025?	36
5. KOMENTET E SUBJEKTEVE	41
6. ANEKSET	44

Lista e Shkurtimeve

KLSH	Kontrolli i Lartë i Shtetit
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
NJVQV	Njësi të Vetëqeverisjes Vendore
MSHMS	Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
ISSAI	Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit
INTOSAI	Organizata Ndërkombëtare e Institucioneve Supreme të Auditimit
EUROSAI	Organizata Evropiane e Institucioneve Supreme të Auditimit
3E	Ekonomiciteti, Eficienca, Efektiviteti
PKPAK	Plani Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar
AP	Avokati i Popullit
KDPAK	Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuar
KA	Kriter auditimi
PAK	Persona me Aftësi të Kufizuar
OKB	Organizata e Kombeve të Bashkuara
NJVQV	Njësitë e Vetëqeverisjes Vendore
UNECE	United Nations Economic Council for Europe
KKAK	Këshilli Kombëtar i Aftësisë së Kufizuar

PËRMBLEDHJE

Ky auditim kishte për qëllim të vlerësonte nëse institucionet shtetërore kishin ndërmarrë masa efektive për të garantuar akses të barabartë në infrastrukturën publike dhe transportin rrugor për personat me aftësi të kufizuara (PAK), në përputhje me detyrimet që rrjedhin nga Planin Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021- 2025, Konventa e OKB-së për të Drejtat e PAK dhe standardet e Bashkimit Evropian.

Auditimi u shtri në nivel qendror dhe vendor. Në nivel qendror, u përfshinë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), si autoritet përgjegjës për politikën dhe standardet teknike në fushën e infrastrukturës dhe transportit; dhe Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale (MSHMS), si institucion ndërsektorial përgjegjës për koordinimin e zbatimit të Planit Kombëtar dhe të drejtave të PAK. Në nivel vendor, u përfshinë bashkitë e Durrësit, Shkodrës dhe Pogradecit, për të vlerësuar masat konkrete të ndërmara në zbatim të parimeve të aksesueshmërisë në territor.

Gjetjet treguan se masat për përmirësimin e aksesueshmërisë janë zbatuar në mënyrë të fragmentuar, pa një orientim të qartë, pa koordinim ndërinstitutional dhe me ndikim të kufizuar. Në infrastrukturën publike urbane, mungojnë standardet e detyrueshme në kriteret e planifikimit dhe lejeve të ndërtimit, ndërsa ndërhyrjet për përmirësimin e aksesit (si rampa, sinjalistika, trotuare, kalime për këmbësorë, etj.) janë kryer në mënyrë të rastësishme dhe pa u mbështetur në një plan të strukturuar. Në shumë raste, mungon mirëmbajtja, infrastruktura është ndërtuar jo në përputhje me standardet, ose është bllokuar nga përdorime të paligjshme. Në fushën e transportit publik rrugor, Shqipëria nuk ka një kuadër ligjor të harmonizuar me rregulloret e Bashkimit Evropian dhe standardet e Kombeve të Bashkuara për aksesueshmëri. Ligji për transportin rrugor dhe aktet nënligjore nuk parashikojnë detyrime të qarta për përshtatjen e mjeteve dhe shërbimeve të transportit për nevojat e PAK. MIE nuk ka ndërmarrë masa konkrete për përfshirjen e aksesit në licencimin e operatorëve, në kontrollin teknik të mjeteve apo në mbështetjen e formave alternative si shërbimi “derë më derë” në zonat e paarrtshme. Po ashtu, mungojnë udhëzues, harta orientuese dhe materiale informuese për PAK mbi përdorimin e transportit publik.

Një nga masat prioritare të parashikuara në Planin Kombëtar, rimbursimi i shpenzimeve të transportit për PAK, ka mbetur e pazhvilluar për shkak të mungesës së angazhimit konkret të MIE dhe mungesës së një mekanizmi funksional të bashkëpunimit ndërinstitutional. Ndërkohë, Task-Forca për kontrollin e mjeteve rrugore, që funksionon në bazë të një VKM-je të vjetër dhe të ngushtë në objekt, nuk ka përfshirë aspektin e aksesueshmërisë në kontrollin e cilësisë së shërbimeve të transportit.

Në nivel vendor, bashkitë nuk kanë zhvilluar politika të qëndrueshme për aksesueshmërinë në infrastrukturë dhe transport publik. Ndërhyrjet e realizuara kanë qenë të pjesshme, jo të koordinuara dhe jashtë një strategjie të integruar. Mungojnë struktura të specializuara, pika fokale për aksesueshmërinë, mjete vlerësimi, si dhe raporte të rregullta për progresin. Po ashtu, bashkitë nuk kanë përfituar mbështetje teknike apo financiare nga institucionet qendrore për të përmbushur standardet e kërkuara.

Auditimi evidentoi gjithashtu mungesën e një mekanizmi efektiv për adresimin e ankesave nga PAK. Institucionet përgjegjëse, përfshirë MSHMS, nuk kanë ndërtuar sisteme të dedikuara për monitorimin e barrierave, publikimin e të dhënave, apo analizimin e prirjeve të diskriminimit dhe përjashtimit në fushën e infrastrukturës dhe transportit.

Për të përmirësuar situatën, u rekomandua që MIE dhe MSHMS të përditësojnë kuadrin ligjor dhe teknik në përputhje me standardet e BE-së dhe UNECE; të krijojnë një strategji kombëtare të aksesueshmërisë në infrastrukturë dhe transport publik me buxhet të dedikuar; të forcojnë bashkëpunimin ndërinstitutional përmes ngritjes së një strukture të përhershme koordinuese dhe ndarjes së përgjegjësisë të qarta; si dhe të ndihmojnë njësitë vendore përmes asistencës teknike, trajnimeve dhe fondeve të posaçme për zbatimin e standardeve të aksesit.

Në përfundim, auditimi nxori në pah se mungesa e qasjes strategjike, mbështetjes së qëndrueshme dhe përfshirjes së PAK në vendimmarrje ka penguar përmbushjen e të drejtave të tyre për akses të barabartë në hapësirat dhe shërbimet publike. Përmirësimi i aksesueshmërisë kërkon veprim të koordinuar, mbështetje financiare dhe teknike, si dhe angazhim të fortë institucional në të gjitha nivelet e qeverisjes.

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT

1.1 Konteksti i Problemit Social

Kur heqim barrierat, ndërtojmë mundësi ...

Aksesueshmëria në infrastrukturë dhe transport është një aspekt thelbësor për jetën e personave me aftësi të kufizuara, që ndikon drejtpërdrejt në përfshirjen e tyre sociale dhe cilësinë e jetës. Për shumë prej tyre, mungesa e kushteve të përshtatshme përbën një barrë të përditshme, duke i privuar nga mundësia për të lëvizur lirshëm, për të qenë të pavarur dhe për të marrë pjesë në shoqëri si të gjithë të tjerët.

Në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar, e drejta për aksesueshmëri është e garantuar nga disa ligje dhe konventa. Neni 9 i Konventës së OKB-së për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara (CRPD), të cilën Shqipëria e ka ratifikuar, kërkon që shtetet palë të marrin masa të përshtatshme për të siguruar akses të barabartë në infrastrukturë, transport dhe shërbime publike. Po ashtu, Ligji nr. 93/2014 "Për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuara" detyron institucionet të garantojnë kushte të përshtatshme për qasjen e tyre në mjedise publike dhe transport publik.

Megjithëse ekziston një kuadër ligjor dhe politika për aksesueshmërinë, zbatimi në praktikë mbetet i pamjaftueshëm. Rrugët dhe trotualet shpesh janë të papërshtatshme, të mbushura me pengesa, mungesë rampash dhe ndërtime të parregullta. Ndërtesat publike, shkollat, spitalet dhe institucionet shpesh nuk kanë hyrje të dedikuara për personat me vështirësi në lëvizje, ndërsa transporti publik mbetet një nga sfidat më të mëdha.

Mjetet e transportit rrallëherë janë të pajisura me infrastrukturë të duhur, si platforma ngritëse apo hapësira të përshtatura për personat me aftësi të kufizuara.¹ Pamundësia për të përdorur transportin publik, për të hyrë në institucione apo për të lëvizur lirshëm ka pasoja të thella. Kjo mungesë aksesueshmërie nuk është vetëm një problem praktik, por edhe një padrejtësi sociale që thellon ndarjet dhe diskriminimin. Përveç ndikimit emocional dhe psikologjik, ajo ndikon drejtpërdrejt në mundësinë për arsimim, punësim dhe shërbime shëndetësore, duke kufizuar ndjeshëm përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara në jetën sociale dhe ekonomike.

Sipas të dhënave të MSHMS – së mbi realizimin e PKPAK 2021 – 2025, angazhimi i institucioneve në fushën e aksesueshmërisë ende vijon të jetë i pamjaftueshëm, nisur edhe nga fakti se mbi 70% e institucioneve publike në Shqipëri nuk plotësojnë kushtet bazë të aksesueshmërisë. Po ashtu, një studim i Komisionit Evropian mbi transportin publik në Ballkanin Perëndimor tregon se Shqipëria ka ndër shkallët më të ulëta të përshtatshmërisë së infrastrukturës për personat me aftësi të kufizuara.²

Përmirësimi i aksesueshmërisë në infrastrukturë dhe transport nuk është vetëm një çështje teknike, por një domosdoshmëri njerëzore dhe sociale. Ligjet ekzistuese duhet të zbatohen kudo njësoj dhe institucionet publike duhet të mbajnë përgjegjësi për ofrimin e kushteve të përshtatshme për të gjithë qytetarët.

Për arsyet e shpjguara më sipër, është ndërmarrë ky auditim me në fokus aksesueshmërinë në infrastrukturë dhe transport, si një domosdoshmëri e pa ndashme për përfshirjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara në shoqëri. Duke analizuar sfidat dhe pengesat që përjetojnë personat me aftësi të kufizuara, synohet të hartohen rekomandime të cilat do të ndihmojnë në krijimin e një mjedisi më të barabartë dhe gjithëpërfshirës. Një infrastrukturë dhe sistem transporti të aksesueshme nuk është vetëm një e drejtë, por edhe një tregues i përparimit dhe humanizmit të një shoqërie evropiane.

Aftësia jonë nuk matet nga kufizimet, por nga mundësitë që krijojmë për njëri - tjetrin.

¹ <https://www.kmd.al/wp-content/uploads/2020/07/RAPORTI-MONITORIMIT-T%C3%8B-AKSESUESHM%C3%8BRIS%C3%8B-S%C3%8B-TRANSPORTIT-PUBLIK-VENDOR-P%C3%8B-PERSONA-ME-AFT%C3%8BSI-T%C3%8B-KUFIZUARA.pdf>

² <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2022/12/Report-on-Passengers-Rights.pdf>

1.2 Rëndësia e auditimit të performancës

Auditimet e performancës vlerësojnë nëse synimet e politikave dhe skemat qeverisëse lidhen me problemet reale të shoqërisë dhe shqetësimet e palëve të interesit, duke dhënë një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjithë projekteve dhe programeve në entet publike të audituara. Këto auditime kryhen duke u bazuar tek Standardet Ndërkombëtare ISSAI dhe Udhëzuesi i Auditimit të Performancës (ISSAI 300, 3000, 3100, 3200, 5100 dhe 5200), Manuali i Auditimit të Departamentit të Performancës, Indikatorët e Performancës sipas praktikave më të mira audituese, të cilat shërbejnë si udhërrëfyes për konceptimin, planifikimin, kryerjen, konkludimin dhe ndjekjen e rekomandimeve të auditimit të performancës. Këto dokumente përmbajnë një numër udhëzimesh dhe informacionesh që marrin në konsideratë kushtet specifike dhe karakteristikat e çdo auditimi performance. Kontrolli i Lartë i Shtetit, duke synuar realizimin e misionit të tij, si institucion që ofron një ekspertizë të pavarur në ndihmë të një menaxhimi sa më të përgjegjshëm në shërbim të qytetarëve, jep një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjitha projekteve dhe programeve të institucioneve dhe enteve publike të audituara. Nëpërmjet auditimit të performancës synohet të analizohet ekonomiciteti, eficiensa dhe efektiviteti i programeve të ekzekutivit.

Në linjë me prioritetet e përcaktuara në Strategjinë e Zhvillimit të KLSH-së 2023 - 2022, miratuar me Vendimin nr. 247 datë 29.12.2022 të Kryetarit, si dhe në linjë me Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm, KLSH ka ndërmarrë këtë auditim performance duke e konsideruar aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuar si një çështje e një rëndësie të veçantë për një shoqëri e cila vlerëson maksimalisht të drejtat e njeriut, në veçanti të drejtat e personave me aftësi të kufizuar për një jetesë dinjitoze në komunitet. Në këtë mënyrë KLSH, nëpërmjet këtij auditimi, synon të paraqesë një pamje të qartë të zbatimit të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar (PKPAK) 2021 – 2025, si një nga dokumentet e politikës që synon realizimin e aksesueshmërisë në mjedis dhe transport.

2. SUBJEKTET NËN AUDITIM

2.1 Hyrje në subjektet nën auditim

Subjektet që do të përfshihen në këtë auditim janë:

Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, e cila ka për mision hartimin dhe zbatimin e politikave e të strategjive të zhvillimit në sektorin e kujdesit shëndetësor, është përgjegjëse për rregullimin e shërbimeve të kujdesit shëndetësor dhe për bashkërendimin e punës ndërmjet të gjithë aktorëve, brenda dhe jashtë sistemit të kujdesit shëndetësor, të cilët kontribuojnë dhe synojnë të garantojnë të drejtën kushtetuese, të përcaktuar në nenin 55 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë. Ajo gjithashtu, siguron garantimin e të drejtave kushtetuese për mbrojtje e përfshirje sociale dhe përkujdesje sociale e shanse të barabarta. Pranë Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, është ngritur dhe funksionon Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar i cili ka këto detyra: a) këshillon Qeverinë për përcaktimin e drejtimit të politikave shtetërore për të garantuar aksesueshmërinë dhe përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara në të gjitha fushat; b) i propozon ministrit që mbulon çështjet e aftësisë së kufizuar, programet kryesore shtetërore për të për të garantuar aksesueshmërinë dhe përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara në të gjitha fushat; c) vlerëson gjendjen konkrete të garantimit të aksesueshmërinë dhe përfshirjes së personave me aftësi të kufizuara në Shqipëri, duke nxjerrë udhëzime dhe duke dhënë rekomandime të posaçme për ministrin që mbulon çështjet e aftësisë së kufizuar dhe 7 autoritetet e tjera shtetërore, përgjegjëse në fushat përkatëse; ç) analizon zbatimin e politikave shtetërore dhe të programeve kombëtare e rajonale për aksesueshmërinë dhe përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara; d) rekomandon shërbime dhe programe që janë specifikisht të orientuara për personat me aftësi të kufizuara dhe familjet e tyre; dh) shërben si organ konsultimi për çështjet që kanë të bëjnë

me funksionimin e komisioneve për vlerësimin e aftësisë së kufizuar dhe nevojave për ndihmë e mbështetje; e) bën propozime dhe jep rekomandime për përmirësimin e legjislacionit në fushën e mbrojtjes së të drejtave të personave me aftësi të kufizuara; ë) jep rekomandime për ndërtimin e mekanizmave të mbledhjes së statistikave, në bashkëpunim me Institutin e Statistikave dhe me institucionet e tjera shtetërore, si dhe të mbikëqyrë mbledhjen dhe përpunimin e tyre³

MSHMS në koordinim me ministritë e linjës, duke u bazuar në udhëzimet e KKAK, bën planifikimin e fondeve të nevojshme për asistencë dhe mbështetje për PAK. Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar (KKAK) ka në përbërje të tij 17 anëtarë, nga të cilët 7 anëtarë janë individë me aftësi të kufizuara, 5 përfaqësues të organizatave të personave me aftësi të kufizuara dhe 2 të organizatave për personat me aftësi të kufizuara dhe kryesohet nga Ministri i Shëndetësisë dhe i Mbrojtjes Sociale. Drejtoria e Përgjithshme e Zhvillimit Të mbrojtjes Sociale në MSHMS, është drejtoria përkatëse përgjegjëse për menaxhimin dhe monitorimin e Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar. Misioni i drejtorisë është hartimi dhe zbatimi i politikave të strategjive të zhvillimit në sektorët që mbulon.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka si mision hartimin e zbatimin e politikës së përgjithshme shtetërore në sektorin e planifikimit dhe të zhvillimit urban, në sektorin e infrastrukturës e të transportit, në sektorin e telekomunikacionit dhe të shërbimit postar, në sektorin e energjisë, të shfrytëzimit të burimeve energjetike e minerare, si dhe në sektorin e industrisë. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë e ushtron veprimtarinë e saj, në përputhje me legjislacionin përkatës, në fushën e planifikimit dhe zhvillimit të qëndrueshëm urban dhe standardet urbane në ndërtim. Është përgjegjësi e MIE-s hartimi, zbatimi dhe ndjekja e politikave të zhvillimit të infrastrukturës, në të cilat përfshihen infrastruktura e stacioneve të transportit qytetas dhe ndër qytetas sipas kërkesave të legjislacionit për aksesueshmërinë. Përcaktimi dhe vendosja e standardeve për të gjitha llojet e mjeteve të transportit dhe organizimi i drejtimit të kontrollit shtetëror të sigurisë teknike në sferën e shfrytëzimit si dhe monitorimi i realizimit të standardeve të përcaktuara në funksion të zhvillimit të infrastrukturës në transport, ujësjellës-kanalizime, si dhe të punimeve të ndërtimit për zbatimin e rregullave për kontrollin e disiplinimin e tyre në aspektin financiar e teknik.⁴

Bashkia Shkodër është një bashki me popullsi prej 102,434 banorësh. Ajo renditet e treta në Shqipëri midis bashkive sipas popullsisë dhe ka një rëndësi thelbësore në pjesën veriore të vendit tonë. Është një prej qyteteve më të vjetra të Shqipërisë, me një histori banimi mijëvjeçare në qytet dhe krahinë. I çmuar ndër kohëra të ndryshme si nyjë me rëndësi gjeostrategjike prej afërsisë mes malësive, liqenit, detit dhe rrugëve me rëndësi në kuadrin e Ballkanit Perëndimor.

Bashkia, e cila shtrihet prej Alpeve Shqiptare e deri në detin Adriatik, u krijua pas reformës territoriale më 2015 duke shkrirë njësitë e mëparshme të Anës Malit, Bërdicës, Dajçit, Gurit të Zi, Postribës, Pultit, Shalës, Shoshit dhe Velipojës.

Bashkia Durrës është bashkia e dytë në Shqipëri në renditjen në bazë të popullsisë me 153,614 banorë⁵. Ajo luan rolin e bashkisë lider për bashkitë bregdetare të Shqipërisë, pasi Durrësi është qyteti me aktivitetin më të madh ekonomik pas Tiranës. Bashkia Durrës kufizohet në perëndim me Detin Adriatik, në veri me bashkinë Kurbin, në lindje me bashkitë Krujë, Vorë e Shijak dhe në jug me bashkinë Kavajë. Me mbi 5600 aktivitetet ekonomike të

³ Ligji nr. 93/2014 “Për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuara”.

⁴ VKM nr. 111, datë 02.03.2022 “Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”.

⁵ Të dhëna sipas Censurit 2023.

tij dhe 15% të investimeve të huaja, Durrësi është renditur në vendin e dytë si ekonomia më e fortë e vendit, pas Tiranës. Turizmi veror dhe kulturor është një industri me ndikim të rëndësishëm në ekonominë e Durrësit. Me mbi 750.000 vizitorë në vit, kjo është zona më e rëndësishme e vendit në lidhje me turizmin masiv.⁶

Bashkia Pogradec shtrihet në Shqipërinë juglindore, në bregun jugperëndimor të liqenit të Ohrit, e cila ka një popullsi prej 46,070 banorë⁷. Pogradeci ndodhet në juglindje të Republikës së Shqipërisë, është kryeqendra e rrethit të Pogradecit dhe bën pjesë në qarkun e Korçës. Qyteti ka një sipërfaqe prej 13 km² dhe shtrihet në bregun e liqenit të Ohrit. Bashkitë e mësipërme janë përfshirë në këtë auditim si subjekte auditimi për shkak të disa detyrave të tyre funksionale lidhur me implementimin e Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara (2021 - 2025). Kryesisht bashkitë janë të angazhuara në procesin e licencimit të transportit qytetas me autobus dhe transporte të tjera udhëtarësh.⁸ Në procesin e licencimit ka pikëprerje me MIE dhe disa detyrime ligjore të cilat i kanë secili institucion autonome.

2.2 Baza ligjore dhe kriteret e tjera që rregullojnë çështjen nën auditim

Baza ligjore kryesore që rregullon aktivitetin e subjektit lidhur me çështjen nën auditim që do të jetë burimi i kriterëve të auditimit.

Kritere teknike

Akte ndërkombëtare

- Ligji nr. 108/2012, datë 15.11.2012, “Për ratifikimin e Konventës së OKB-së ‘Për të drejtat e personave me aftësi të kufizuara’”;
- Lidhja me PKIE-në dhe legjislacionin e BE-së: kapitulli 23, nënkapitulli: Të drejtat themelore të njeriut dhe kapitulli 19, nënkapitulli: Përfshirja sociale dhe personat me aftësi të kufizuara.

Ligje, akte nënligjore dhe administrative

- Ligji nr. 8417, datë 21.10.1998 “Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 93/2014, datë 24.7.2014, “Për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuara”.
- Ligji nr. 10221/2010, “Për mbrojtjen nga diskriminimi” (i ndryshuar);
- Ligji nr. 8308, datë 18.03.1998, “Për transportet rrugore”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 8378, datë 22.07.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”;
- VKM nr. 837, datë 3.12.2014, “Për njohjen e gjuhës së shenjave në Republikën e Shqipërisë”;
- VKM nr. 1074, datë 23.12.2015, “Për masat për heqjen e pengesave mjedisore dhe të infrastrukturës në ofrimin e shërbimeve publike”;
- VKM nr. 708, datë 26.8.2015 ‘Për llojet, periodicitetin dhe mënyrën e raportimit të të dhënave statistikore për aftësinë e kufizuar nga strukturat shtetërore përgjegjëse, në nivelin qendror dhe lokal” i ndryshuar;
- VKM nr. 48, datë 21.1.2015, “Për miratimin e rregullores për funksionimin e Këshillit Kombëtar për Aftësinë e kufizuar”;
- VKM nr. 153, datë 07.04.2000, “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, e ndryshuar;
- Udhëzimi nr. 5627, datë 18.11.2016, “Për përcaktimin e kriterëve, rregullave dhe dokumentacionin për lëshimin e licencave dhe certifikatave për ushtrimin e veprimtarisë në transportin rrugor të udhëtarëve brenda vendit”, i ndryshuar;

⁶ [Qyteti / Njesite / Rajonet – Bashkia Durrës](#)

⁷ Të dhëna sipas Censurit 2023.

⁸ Udhëzim nr. 5627, datë 18.11.2016 (Ndryshuar me: U1 udhëzimin nr. 3918, datë 18.7.2017 dhe ►U2 udhëzimin nr. 438, datë 9.5.2018

- Udhëzim nr. 1649, datë 16.08.1999, “Mbi plotësimin e disa kushteve të veçanta në transportin rrugor të udhëtarëve”, i ndryshuar;
- Udhëzim nr. 446, datë 10.05.2018, “Për kategorizimin, kushtet që duhet të plotësojë terminali i autobusëve, autorizimi, mënyra e mbajtjes së dokumentacionit, tarifat dhe detyrimet e tjera të terminalit të autobusëve”;

Kriteret e monitorimit dhe raportimit

- Raporte e monitorimit nga strukturat përgjegjëse sipas VKM nr. 708 datë 26.08.2015.

Kriteret e tjera/Praktikat më të mira

- Programi i Qeverisë Shqiptare, 2017–2021;
- VKM nr. 276, datë 12.05.2021 “Për miratimin e planit kombëtar për personat me aftësi të kufizuara, 2021– 2025”;
- Lidhja me prioritetet e qeverisë – Mirëqenia dhe shërbime publike për të gjithë qytetarët.

2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit

Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, në cilësinë e institucionit përgjegjës për çështjet e aftësisë së kufizuar ka një rol të veçantë në fushën e aksesueshmërisë, pasi ky institucion koordinon dhe monitoron politikat kombëtare për personat me aftësi të kufizuara, harton raportin e monitorimit vjetor të PKPAK 2021 – 2025, mbledh të dhënat statistikore që vijnë nga subjektet për çështjet e aksesueshmërisë dhe i përcjell ato në INSTAT. Pranë këtij institucioni është ngritur dhe funksionon Këshilli Kombëtar i Aftësisë së Kufizuar, organ këshillimor në këtë fushë, kryesuar nga ministri që mbulon çështjet e aftësisë së kufizuar. Me veprimtarinë e tij ky institucion siguron harmonizim dhe shkëmbim informacioni në drejtim të informimit të politik bërjes në fushën e aftësisë së kufizuar, duke përcjellë njëkohësisht edhe rezultatet e monitorimit të zbatimit të politikave nga institucionet e përfshira. Këto raporte dhe veprimtaria koordinuese dhe mbledhëse e të dhënave siguron harmonizim në nivel qendror të rezultateve të politikave të miratuara nga qeveria.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në cilësinë e institucionit qendror që mbulon çështjet e infrastrukturës dhe transportit me veprimtarinë e saj jep kontribut në drejtim të hartimit dhe përditësimit të standardeve të aksesueshmërisë në fushën e infrastrukturës dhe transportit rrugor, pa përfshirë këtu kontributin në përcaktimin e rregullave për licencimin e subjekteve që ofrojnë transport rrugor, si dhe mbikëqyrjen dhe inspektimin e subjekteve të licencuara dhe pezullimin e tyre në rast se ato nuk zbatojnë këto kritere.

Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec, kanë për detyrë që me veprimtarinë e tyre të sigurojnë zbatimin në nivel vendor të aksesueshmërisë në infrastrukturë dhe transport, duke alokuar fonde, hartuar plane aksesueshmërie lokale dhe në nivel institucionesh, licencuar subjekte për ofrimin e shërbimit të transportit rrugor, siguruar që standardet e aksesueshmërisë në infrastrukturë dhe transport të zbatohen në të gjitha fazat dhe proceset, duke nisur nga projektimi, zbatimi, kolaudimi, mbikëqyrja dhe inspektimi i objekteve, rrugëve, trotuareve etj.

Nëpërmjet këtyre aktiviteteve këto institucione sigurojnë që personat me aftësi të kufizuar të gëzojnë mundësinë për të lëvizur të pavarur në territorin e bashkisë ku jetojnë.

2.4 Peshë në buxhet

Plani Kombëtar i Veprimit për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021 – 2025 është një dokument politik i qeverisë shqiptare hartuar për të përmirësuar integritetin social dhe ekonomik të kësaj kategorie përmes politikave të strukturuar në tetë fusha kryesore: 1) aksesueshmëria, 2) drejtësia, 3) punësimi, 4) arsimi, 5) shëndetësia, 6) përfshirja sociale, 7)

pjesëmarrja në jetën publike dhe 8) politike, Sipas PKPAK 2021 – 2025, buxheti i parashikuar është përlogaritur në 1,466,608,650 lekë (rreth 11.8 milionë euro). Financimi është planifikuar të mbulohet nga buxheti i shtetit në masën 75%, nga kontributet e donatorëve dhe burime të tjera në masën 7%, ndërsa mbetet një hendek financiar prej 18%. Shpërndarja e buxhetit të parashikuar sipas objektivave kryesorë është si më poshtë:

Tabela nr. 1, Buxheti i PKPAK 2021 – 2025 sipas objektivave

në lekë

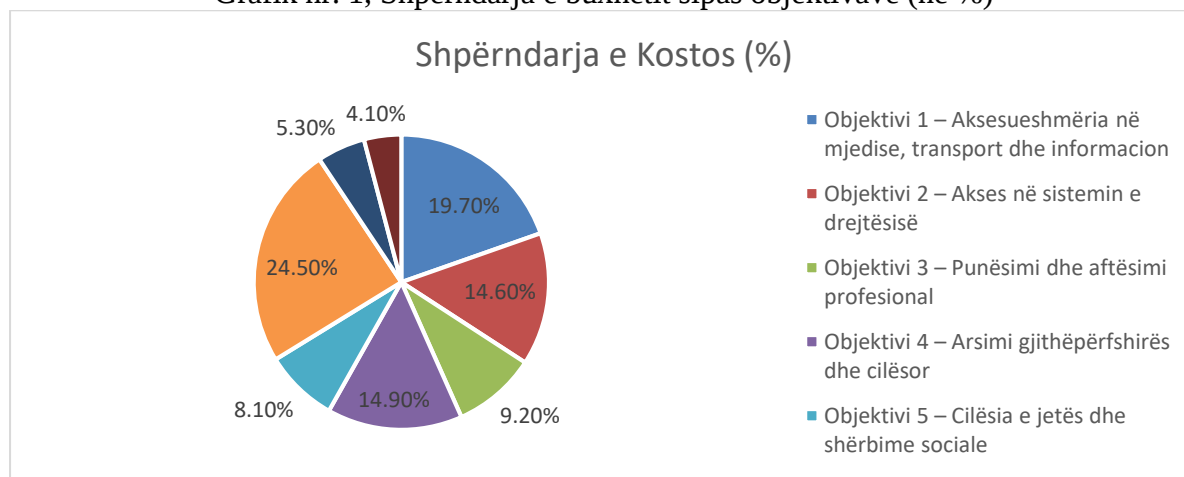
Objektivat	Shuma (Lekë)	Shpërndarja e Kostos (%)
Objektivi 1 – Aksesueshmëria në mjedise, transport dhe informacion	289,475,204	19.70%
Objektivi 2 – Akses në sistemin e drejtësisë	214,084,632	14.60%
Objektivi 3 – Punësimi dhe aftësimi profesional	135,445,952	9.20%
Objektivi 4 – Arsimi gjithëpërfshirës dhe cilësor	218,406,474	14.90%
Objektivi 5 – Cilësia e jetës dhe shërbime sociale	119,414,160	8.10%
Objektivi 6 – Kujdes shëndetësor i aksesueshëm	359,452,088	24.50%
Objektivi 7 – Përfshirja në jetën publike dhe politike	83,866,868	5.30%
Objektivi 8 – Bashkëpunimi institucional dhe monitorimi	46,463,272	4.10%
TOTAL	1,466,608,650	100%

Burimi: PKPAK 2021 – 2025

Përpunoi: GA

Sikurse mund të vërehet edhe nga ndarja e buxhetit të parashikuar në plan për secilin nga objektivat e parashikuara në të, *objektivi nr. 1 Aksesueshmëria në mjedise, transport dhe informacion* zë peshën më të madhe krahasuar me objektivat e tjerë, në masën 19.7 %.

Grafik nr. 1, Shpërndarja e buxhetit sipas objektivave (në %)



Burimi: PKPAK 2021 – 2025

Përpunoi: GA

Fokusi i këtij auditimi është specifikisht aksesueshmëria në mjedise dhe transport, të cilat janë dy aspekte të përfshira në objektivin nr. 1. Vet objektivi nr. 1 është i përbërë nga 3 nën objektiva si më poshtë:

1.1 Realizimi i aksesueshmërisë në mjedise për personat me aftësi të kufizuara

1.2 Realizimi i aksesueshmërisë në transport për personat me aftësi të kufizuara

1.3 Realizimi i aksesueshmërisë në informacion dhe në komunikim për personat me aftësi të kufizuara.

Lidhur me sa më sipër, referuar të dhënave të paraqitura në PKPAK 2021 – 2025 buxheti i parashikuar për këto nën objektiva është si më poshtë:

Tabela nr. 2, Buxheti për nën objektivat e aksesueshmërisë në lek

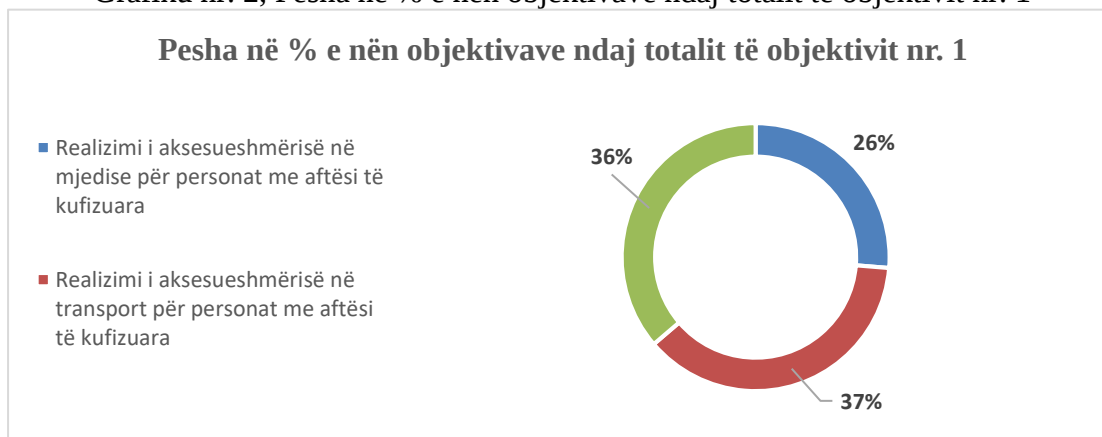
OBJEKTIVI 1	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
1.1 Realizimi i aksesueshmërisë në mjedise për personat me aftësi të kufizuara	3,858,608	18,529,984	16,479,128	16,998,728	20,251,704	76,118,152
1.2 Realizimi i aksesueshmërisë në transport për personat me aftësi të kufizuara	8,445,300	40,268,708	20,728,900	20,668,260	18,301,540	108,412,708
1.3 Realizimi i aksesueshmërisë në informacion dhe në komunikim për personat me aftësi të kufizuara	14,947,232	29,175,500	15,209,768	9,271,344	36,340,500	104,944,344
TOTAL						289,475,204

Burimi: PKPAK 2021 – 2025

Përpunoi: GA

Sikurse mund të shihet edhe nga grafiku i mëposhtëm në totalin e buxhetit të objektivit nr. 1 peshën më të madhe nga këndvështrimi i buxhetit të parashikuar e zënë dy nën objektivat e parë, pra aksesueshmëria në mjedise dhe transport. Këto dy nën objektiva së bashku zënë rreth 63 % të fondeve totale për objektivin nr. 1.

Grafiku nr. 2, Pësja në % e nën objektivave ndaj totalit të objektivit nr. 1



Burimi: PKPAK 2021 – 2025

Përpunoi: GA

Pavarësisht përcaktimit të objektivave dhe parashikimeve buxhetore përkatëse të përfshira në PKPAK 2021 - 2025, raportimi mbi shpenzimet dhe progresin në zbatim mbetet i fragmentuar, pasi institucionet përgjegjëse nuk kanë një ndarje të posaçme të buxheteve për aksesueshmërinë, duke e përfshirë atë në programe të tjera, duke e bërë të vështirë ndjekjen e shpenzimeve të dedikuara për këtë kategori dhe vlerësimin e ndikimit të tyre.

2.5 Feedback-u i subjekteve gjatë auditimit

Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe Bashkitë Shkodër, Durrës, Pogradec gjatë fazës studimore janë treguar të gatshme dhe bashkëpunuese ndaj grupit të auditimit duke

vendosur në dispozicion dokumentet e kërkuara sipas afateve të përcaktuara nga grupi i auditimit.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka përmbushur kërkesat për informacion dhe dokumentacion ndaj grupit të auditimit. Pavarësisht disa vonesave, përgjigjet janë dorëzuar pas shtyrjes së afatit të përcaktuar.

Gjatë fazës së terrenit, institucionet janë treguara të hapura dhe të gatshme në komunikimin me grupin e auditimit, me përjashtim të Bashkisë Durrës, e cila nuk është treguar korrekte në komunikimet me grupin e auditimit duke shkaktuar vonesa në dorëzimin e dokumentacionit përkatës dhe përgjigjen e pyetjeve e pyetësorëve hartuar nga grupi i auditimi.

3. DETAJET E AUDITIMIT

3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjekteve

Gjatë fazës studimore grupi i auditimit, nëpërmjet përgjigjeve të pyetësorëve dërguar nga institucionet dhe studimit të dokumenteve ka kryer analizën e risqeve lidhur me temën e auditimit, e cila është paraqitur e përmbledhur nëpërmjet analizës SËOT më poshtë:

Tabela nr. 3, Analiza SWOT

Fuqitë (Strengths)	Dobësitë (Weaknesses)
Konventa për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara Ligji nr. 93/2014 “Për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuara”; VKM nr. 1503, datë 19.11.2008 “Për miratimin e “Rregullores për shfrytëzimin e hapësirave nga ana e personave me aftësi të kufizuar” VKM nr. 1074, datë 23.12.2015, “Për masat për heqjen e pengesave mjedisore dhe të infrastrukturës në ofrimin e shërbimeve publike”; Plani Kombëtar i Veprimit për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025; Këshilli Kombëtar i Aftësisë së Kufizuar.	Nivel i ulët i zbatimit të legjislacionit; Legjislacioni ekzistues për aksesueshmërinë nuk parashikon sanksione në rast mos zbatimi; Ndërgjegjësim i ulët institucional për të hequr barrierat ekzistuese infrastrukturore dhe të transportit; Mungesa e planeve të aksesueshmërisë në nivel NJVQV – je dhe në nivel institucionesh; Mungesa e regjistrit të aksesueshmërisë nga institucionet shtetërore në nivel qendror dhe vendor; Bashkëpunim dhe koordinim i dobët midis institucioneve për aksesueshmërinë; Mungesa e një strukture të posaçme për monitorimin e standardeve të aksesueshmërisë; Mungesa e investimeve në fushën e transportit publik; Mungesa e të dhënave të sakta statistikore në lidhje me aksesueshmërinë nga institucionet në nivel qendror dhe vendor.
Mundësitë (Opportunities)	Kërcënimet (Threats)
Ratifikimi i Konventës së OKB – së për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuar; Projekte për aksesueshmërinë me mbështetje të organizatave ndërkombëtare; Pjesëmarrja e shoqatave të personave me AK në Këshillin Kombëtar të Aftësisë së Kufizuar; Rekomandimet nga Komiteti i Konventës së OKB – së për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuar; Monitorimet nga Avokati i Popullit dhe Komisioneri ndaj Diskriminimit.	Nivel i ulët bashkëpunimi midis institucioneve për aksesueshmërinë; Neglizhenca e institucioneve për zbatimin e masave të parashikuara në PKPAK 2021 – 2025; Ekzistenca e stigmave dhe qëndrimeve përjashtuese ndaj personave me aftësi të kufizuar në rang vendi.

Punoi: GA

3.2 Objektivat e auditimit

Auditimi me temë “Aksesueshmëria për personat me aftësi të kufizuar”, ka si objektiv kryesor paraqitjen e rezultateve të arritura nga procesi i zbatimit të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025 në fushën e infrastrukturës dhe transportit rrugor, duke i kushtuar fokus të veçantë angazhimit të institucioneve subjekt auditimi në drejtim të garantimit të kushteve dhe të drejtave për personat me aftësi të kufizuar. Në këtë mënyrë është synuar të sigurohet një vlerësim i paanshëm dhe objektiv nëse baza ligjore aktualisht në fuqi, politikat e parashikuara dhe praktikatat e ndjekura në vendin tonë funksionojnë të gjitha të bashkërenduara me synimin e vetëm garantimin e një niveli të duhur e të mjaftueshëm aksesueshmërie në vendin tonë.

3.3 Pyetjet e auditimit

Pyetja kryesore:

A janë krijuar mundësi të përshtatshme për një jetë të pavarur dhe aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuara në Shqipëri?

Nën pyetjet e nivelit të parë dhe të dytë

1. A është siguruar aksesueshmëri e duhur për personat me aftësi të kufizuar në infrastrukturë dhe transport rrugor?

- 1.1 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri në infrastrukturë për personat me aftësi të kufizuar?
- 1.2 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuar në fushën e transportit rrugor?

2. Si ka funksionuar bashkëpunimi mes institucioneve për çështjet e aksesueshmërisë?

- 2.1 A i ka përmbushur KKAK përgjegjësitë e tij lidhur me përmirësimin e situatës së aksesueshmërisë së PAK?
- 2.2 A kanë patur bashkëpunim dhe koordinim të duhur institucionet për zbatimin e PKPAK 2021 - 2025?

3.4 Fushëveprimi i auditimit

Auditimi i Performancës me temë “Aksesueshmëria për personat me aftësi të kufizuar” ka në fokus shqyrtimin e veprimtarisë së institucioneve subjekt auditimi në drejtim të garantimit të aksesueshmërisë në infrastrukturë dhe transport rrugor, për të lehtësuar integrimin e plotë në shoqëri të personave me aftësi të kufizuar. Më konkretisht gjatë këtij auditimi u shqyrtua:

- zbatimi i PKPAK 2021 - 2025;
- zbatimi i ligjit për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuar;
- respektimi i standardeve të aksesueshmërisë nga institucionet subjekt auditimi në të dyja fushat e përfshira (infrastrukturë dhe transport);
- licencimi i subjekteve që ofrojnë shërbim të transportit rrugor dhe respektimin e kritereve të aksesueshmërisë në fazën e licencimit dhe dhënies së shërbimit;
- veprimtaria e KKAK në fushën e aksesueshmërisë;
- bashkëpunimi dhe ndërveprimi midis institucioneve në drejtim të monitorimit të situatës dhe arritjeve në fushën e aksesueshmërisë.

Periudha e auditimit e përzgjedhur për trajtimin e kësaj teme përfshiu vitet 2021 – 2024, pa përjashtuar këtu edhe përfshirjen e periudhave kohore të mëparshme që mund të shpjegojnë çështje, fenomene dhe dukuri të cilat reflektohen në situatën aktuale.

4. SHITJELLIMI I PYETJEVE TË AUDITIMIT

Për pyetjen kryesore të auditimit, A janë krijuar mundësi të përshtatshme për një jetë të pavarur dhe aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuara në Shqipëri?, u arrit në këtë mesazh auditimi:

Megjithëse kuadri ligjor dhe strategjik në Shqipëri njeh të drejtën për akses dhe jetë të pavarur të personave me aftësi të kufizuara (PAK), në praktikë nuk janë krijuar ende kushte të përshtatshme për realizimin e kësaj të drejte. Auditimi tregoi se, zbatimi i masave të PKPAK 2021 - 2025 është i pjesshëm dhe i fragmentuar. MSHMS, MIE, Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec nuk kanë siguruar një bashkëpunim të qëndrueshëm dhe funksional në këtë drejtim. Situata paraqitet problematike në fushën e transportit rrugor publik dhe infrastrukturës. Bashkitë e audituara nuk kanë miratuar plane të posaçme për aksesueshmërinë, nuk kanë kryer monitorime sistematike të kushteve ekzistuese dhe nuk kanë zbatuar kriteret për aksesueshmëri në projektimin dhe inspektimin të ndërtimeve të reja. Kuadri ligjor aktual nuk përcakton nivelin minimal të aksesueshmërisë së garantuar në transportin rrugor publik. Për më tepër, legjislacioni kombëtar nuk është i përafëruar me standardet e Bashkimit Evropian në fushën e transportit të aksesueshëm. Në mungesë të ndërhyrjeve të strukturuar, mekanizmave funksionalë të bashkëpunimit dhe mbështetjes së qëndrueshme teknike e financiare, PAK vazhdojnë të përballen me barriera serioze në qasje dhe pjesëmarrje të barabartë në jetën publike, duke u penguar të jetojnë në mënyrë të pavarur dhe dinjitoze.

4.1 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri në infrastrukturë për personat me aftësi të kufizuara?

Aksesueshmëria në ndërtesat dhe hapësirat publike është një komponent kyç për përfshirjen sociale të personave me aftësi të kufizuara. Mungesa e aksesit në ambiente publike dhe private përbën një pengesë serioze për sigurimin e barazisë së të drejtave të njeriut. Sipas nenit 9 të Konventës së OKB-së për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara dhe Ligjit nr.93/2014 “Për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e Personave me Aftësi të Kufizuara”, çdo ndërtesë publike ose infrastrukturë e ndërtuar apo rikonstruktuar duhet të garantojë akses të plotë për PAK.

Realizimi i masave për aksesueshmërinë në infrastrukturë parashikuar në PKPAK 2021 – 2025 nuk ka gjetur zbatim të plotë.

Në zbatim të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021-2025 subjektet në auditim në kuadër të plotësimit të objektivave për përmirësimin e aksesueshmërisë së PAK, kanë detyra të rëndësishme. Sipas draft - raportit të monitorimit të PKVPAK 2021 - 2023⁹ realizimi i aksesueshmërisë në mjedise për personat me aftësi të kufizuara përcaktohet nëpërmjet monitorimit të 11 aktiviteteve (Aneksi 2). Nga këto 11 aktivitete, 2 janë aktivitete të parashikuara për t’u zhvilluar gjatë tre viteve të para të zbatimit të PKVPAK dhe 9 aktivitete të tjera për t’u kryer deri në përfundim të zbatimit të Planit. Për periudhën e monitorimit (deri në vitin 2023) nga këto 11 aktivitete, vetëm 1 aktivitet rezulton i realizuar plotësisht¹⁰, 4 aktivitete realizuar pjesërisht ose në proces realizimi, 2 aktivitete të përpunuar, 2 aktivitete pa ndonjë progres në periudhën monitoruese dhe për 2 aktivitete nuk ka informacion. Aktivitetet e listuara (sipas aneksit 2) synojnë krijimin e një qasjeje gjithëpërfshirëse për përmirësimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara, në përputhje me kërkesat ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare.

⁹ Draft - Raporti i Monitorimit të PKVPAK 2021-2023 vendosur në dispozicion grupit të auditimit nga MSHMS.

¹⁰ Rezulton i realizuar plotësisht aktiviteti 1.1.7. Rishikimi i kurrikulave të Universitetit Politeknik, për t’i përditësuar ato me standardet më të larta të aksesueshmërisë apo projektimit universal.

Ato përfshijnë: krijimin e strukturave ndërinstitucionale, si Task - Forca kombëtare, për të koordinuar dhe ndjekur zbatimin e politikave të aksesueshmërisë; fuqizimin e mekanizmave të mbikëqyrjes, përmes rritjes së kapaciteteve të inspektorateve në nivel qendror dhe vendor për monitorimin e zbatimit të standardeve; sistematizimin e informacionit, përmes krijimit të një regjistri të dedikuar për të evidentuar nivelin e aksesueshmërisë në asetet dhe institucionet publike; rishikimin dhe përmirësimin e kuadrit ligjor, për të forcuar zbatueshmërinë dhe sanksionimin në raste mosrespektimi të standardeve; etj.

Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe Ministritë e linjës nuk kanë ngritur dhe bërë funksionale Task – Forcën për konsultimin e propozimin e politikave për aksesueshmërinë dhe monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë.

Komiteti i Konventës së OKB-së për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara në raportin e tij të vitit 2019 në lidhje me çështjet e aksesueshmërisë, ka rekomanduar që qeveria shqiptare, (i) të adaptojë një plan veprimi gjithëpërfshirës në zbatim të ligjit nr. 93/2014, duke siguruar buxhetin e mjaftueshëm, një mekanizëm të efektshëm të monitorimit të standardeve për heqjen e barrierave, si dhe sanksione të forta dhe efektive në rastet e moszbatimit të tyre; (ii) të vendosë një mekanizëm për monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë në të gjitha fushat, si edhe imponim të sanksioneve në rastet e mos përmbushjes së tyre; ...¹¹ Pikërisht në zbatim të rekomandimit të parë të Komitetit është miratuar Plani Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2020 – 2025, një hap përpara në drejtim të garantimit të aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuar, por që nuk ka mundur të sigurojë impaktin e synuar.

Duhet theksuar këtu se, institucionet shtetërore nuk kanë arritur deri tani të sigurojnë zbatim të rekomandimit të dytë të Komitetit të OKB – së në lidhje me krijimin e një mekanizmi për monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë në të gjitha fushat, si edhe imponim të sanksioneve në rastet e mos përmbushjes së tyre, kjo pasi nuk është realizuar objektivi 1.1 i këtij plani që ka të bëjë *me ngritjen dhe bërjen funksionale të Task - Forcës, me qëllim konsultimin e propozimin e politikave për aksesueshmërinë e programeve e projekteve, si dhe monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë me përfaqësim nga të gjitha institucionet*. Institucioni përgjegjës për realizimin e këtij objektivi ka qenë Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale me kontributin e ministrive të linjës.

Parashikimi i këtij objektivi kyç për konkretizimin e aksesueshmërisë si koncept dhe si e drejtë themelore për integrim të plotë në shoqëri të personave me AK rrjedh nga fakti se edhe para miratimit të këtij plani, pranë MSHMS – së ka funksionuar grupi ndërinstitucional i punës¹², i cili në zbatim të PKPAK duhet të ishte transformuar në Task Forcë me përfaqësim nga të gjitha institucionet qendrore me detyrë:

- i) të konsultojë politikat e programet mbi përshtatshmërinë e mjedisit;
- ii) të propozojë projekte sektoriale;
- iii) të monitorojë zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë nga secili institucion;
- iv) të propozojë programe për përmirësimin e nivelit të përshtatshmërisë së tyre në bashkëpunim me institucionet përgjegjëse;
- v) të mbledhë e të përpunojë raportet nga institucione të tjera qendrore dhe vendore dhe të përgatisë një raport kombëtar të përvitshëm;
- vi) të raportojë periodikisht pranë KKAK-së, i cili duhet të ndërmarrë një rol më proaktiv ndaj politikave dhe zbatimit të legjislacionit.

¹¹ Rekomandimi i tretë i këtij komiteti citon: “të sigurojë informacione të plota mbi aksesueshmërinë e mediave elektronike, me vëmendje të veçantë kushtuar medias sociale.”

¹² Urdhri i Kryeministrit nr. 71, datë 05.04.2019 “Për ngritjen e grupit ndërinstitucional të punës për marrjen e masave në kuadër të aksionit kombëtar ‘Mjedis të përshtatur të gjithë’”.

Në kuadër të reformatimit të këtij grupi, sipas PKPAK duhet të kishte ndodhur edhe fuqizimi i mëtejshëm me një sekretariat të posaçëm dhe personel administrativ mbështetës. Grupi ndërinstitucional i punës deri më tani ka luajtur rolin e monitorimit dhe bashkërendimit, por pa patur kapacitetet e duhura për këtë objektiv.

Godinat publike, përfshirë ato të administratës shtetërore¹³, shkollat, qendrat shëndetësore, institucionet kulturore, banesat sociale dhe çdo objekt tjetër ku ofrohen shërbime për qytetarët, duhet të jenë të projektuara dhe të ndërtuara në mënyrë që të garantojnë akses të plotë dhe të sigurt për personat me aftësi të kufizuara. Ato duhet të eliminojnë çdo pengesë fizike që mund të kufizojë lëvizjen e lirë dhe të pavarur të individëve që kanë kufizime të përhershme ose të përkohshme në lëvizje. Ndërtesat duhet të jenë të pajisura me rampa hyrëse me pjerrësi të përshtatshme, ashensorë funksionalë me sinjalistikë të qartë dhe të lexueshme, si dhe me dyer, korridore dhe banjo që lejojnë hyrjen dhe përdorimin nga persona në karroca me rrota. Duhet të ketë sinjalistikë vizuale ose audio për orientim të lehtë, si dhe elementë paralajmërues për persona me dëmtime në shikim apo dëgjim. Hapësirat duhet të jenë të ndriçuara mirë, të qarta në funksionalitet dhe pa pengesa të panevojshme strukturore që mund të shkaktojnë rrezik apo vështirësi. Objektet ekzistuese duhet të përshtaten progresivisht me standardet e aksesueshmërisë, duke përfshirë modifikime fizike dhe sinjalistike, në përputhje me një plan masash të miratuar nga vetë institucionet. Nëse një godinë publike nuk përmbush këto kritere, ajo nuk mund të marrë mbështetje financiare nga fondet publike apo donatorët për shërbime publike, derisa të bëhen përshtatjet e nevojshme.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) dhe Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale (MSHMS) kanë përgjegjësi kyçe ndërsektoriale për garantimin e aksesueshmërisë në infrastrukturën publike, në përputhje me objektivat e Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021–2025. MIE ka detyrimin të sigurojë që çdo projekt ndërtimor dhe investim publik, përfshirë rrugët, urat, trotualet, stacionet e transportit dhe ndërtesat administrative, të respektojnë standardet e aksesit dhe të eliminojë barrierat fizike. Ajo duhet të ndërtojë dhe mbikëqyrë një sistem kontrolli për zbatimin e këtyre standardeve, duke përfshirë udhëzime teknike për projektuesit, kushte për lejet e ndërtimit dhe kërkesa për akses në dokumentacionin standard të prokurimeve publike. Paralelisht, MSHMS ka detyrimin të vlerësojë gjendjen e aksesueshmërisë në institucionet shëndetësore dhe të kujdesit social në varësi të saj, si bazë për planifikimin e ndërhyrjeve konkrete. Këto ndërhyrje duhet të përfshijnë afate kohore të qarta, kosto të parashikuara dhe burime financiare të dedikuara, me qëllim garantimin e aksesit të barabartë për personat me aftësi të kufizuara në shërbimet publike bazë.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka zbatuar masat për aksesueshmërisë në infrastrukturë parashikuar në PKPAK 2021 – 2025

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka një strategji të veçantë të dedikuar ekskluzivisht për aksesueshmërinë, por ekziston mundësia që ky aspekt të mund të integrohet në strategjitë e saj sektoriale brenda fushës së saj të përgjegjësisë. Megjithatë, gjatë auditimit ka rezultuar se, ky institucion nuk i ka dhënë rëndësinë e duhur kësaj fushe, si dhe nuk ka krijuar një strukturë të posaçme që të ndjekë zbatimin e masave të aksesueshmërisë në mjedise parashikuar në PKPAK. Në lidhje me zbatimin e këtyre masave dhe dokumentacionit mbështetës për to, referuar përgjigjeve zyrtare, MIE thekson se ky proces nuk hyn në fushën e kompetencës¹⁴ së kësaj ministrie. Përgjegjësia për zbatimin, raportimin dhe monitorimin e

¹³ VKM nr. 1074, datë 23.12.2015- Për përcaktimin e masave për mënjanimin e pengesave në komunikim dhe infrastrukturë në ofrimin e shërbimeve publike për personat me aftësi të kufizuara.

¹⁴ Përgjigje pyetësori MIE.

masave që lidhen me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara, përfshirë ato të përcaktuara në PKPAK, i përket institucioneve të tjera që janë të mandatuara për të ndjekur dhe zbatuar politikat në këtë fushë. Në këndvështrimin e këtij institucioni, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale është institucioni përgjegjës për zbatimin, monitorimin dhe raportimin mbi masat për aksesueshmërinë sipas PKPAK – së e më gjerë. Nga ana tjetër Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale ka ndërmarrë disa masa për të përmirësuar aksesueshmërinë në institucionet shëndetësore që janë nën juridiksionin e saj, si qendrat shëndetësore, spitalet, ambulancat dhe strukturat e tjera të kujdesit shëndetësor. Janë zbatuar disa standarde ligjore, përfshirë ndërtimin e rampave, përshtatjen e tualeteve dhe instalimin e ashensorëve në disa prej objekteve.

Standardet për aksesueshmërinë në mjedise (infrastrukturë) nuk kanë gjetur zbatim të plotë nga institucionet shtetërore subjekte të auditimit

Pavarësisht parashikimit të standardeve të aksesueshmërisë në mjedis (infrastrukturë) në VKM nr. 1503, datë 19.11.2025 “Rregullore për shfrytëzimin e hapësirave nga ana e personave me aftësi të kufizuar”, zbatimi i tyre ende mbetet i pjesshëm dhe jo gjithëpërfshirës, veçanërisht në raport me format e ndryshme të aftësisë së kufizuar.

Nga vëzhgimet në terren dhe shqyrtimi i dokumentacionit dërguar nga subjektet e auditimit, ka rezultuar se, shumë ndërtesa ende vazhdojnë të mos jenë të përshtatura për personat me dëmtime të shikimit, dëgjimit, të folurit apo me kufizime intelektuale të ndryshme të përhershme apo edhe të përkohshme.

Mungesa e sinjalistikës vizuale dhe audio, informacionit të thjeshtuar, gjuhës së shenjave apo mjeteve ndihmëse për orientim tregon se ndërhyrjet janë përqendruar kryesisht në barrierat fizike, duke lënë pas dore një qasje gjithëpërfshirëse që adreson të gjitha aspektet e aksesueshmërisë. Kjo situatë paraqitet veçanërisht problematike në njësitë e vetëqeverisjes vendore, ku pushteti vendor ka kompetenca në menaxhimin e ndërtesave publike, infrastrukturës rrugore dhe planifikimit të territorit. Bashkitë janë të detyruara të zbatojnë standardet e aksesueshmërisë në të gjitha ndërhyrjet që bëjnë për ndërtim të ri apo rikonstrukcion, si dhe në projektet e investimeve publike në territorin e tyre. Kjo përfshin: rampat, sinjalistikën me kontrast, tualetet e përshtatura, parmakët, shiritat udhëzues për personat që nuk shikojnë, etj. Një tjetër detyrim është inspektimi i vazhdueshëm i objekteve që administrojnë bashkitë, por edhe i atyre private me funksione publike (spitale private, zyra shërbimi, qendra tregtare), për të verifikuar përputhshmërinë me ligjin.

Institucionet qendrore dhe vendore nuk kanë krijuar regjistra për gjendjen e aksesueshmërisë në asetet publike.

Ministritë e Linjës nuk kanë krijuar regjistra të strukturuar dhe të detajuar që pasqyrojnë gjendjen aktuale të aksesueshmërisë në asetet publike që administrojnë. Bashkia Pogradec dhe Bashkia Shkodër kanë krijuar regjistrat përkatës të aseteve që kanë nën administrim sipas Udhëzimit nr. 30, datë 27.12.2011 “Për Menaxhimin e Aktiveve në Njësitë e Sektorit Publik” megjithatë, këto regjistra nuk përmbajnë informacion të detajuar mbi planifikimin e ndërhyrjeve të nevojshme për përmirësimin e aksesueshmërisë, përkatësisht nuk pasqyrojnë afatet kohore apo masat konkrete që duhet të merren.

Kjo ndodh pasi në bashki nuk është dorëzuar dokumentacioni përkatës nga strukturat përgjegjëse për zbatimin dhe monitorimin e këtyre ndërhyrjeve. Kjo mangësi ndikon në aftësinë institucionale për të zbatuar në mënyrë të efektshme detyrimet që rrjedhin nga korniza ligjore dhe strategjike në fuqi për përfshirjen dhe aksesin e personave me aftësi të kufizuara (PAK) në mjediset dhe shërbimet publike. Regjistrimi i aseteve përfshirë ndërtesat administrative, qendrat e shëndetit, institucionet arsimore, ambientet e shërbimit, trotualet, rrugët, stacionet e transportit publik apo çdo lloj infrastrukture tjetër publike, është një

parakusht për hartimin e një politike të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse në fushën e aksesueshmërisë.

Institucionet duhet të kishin ngritur instrumente të posaçme për identifikimin dhe inventarizimin e të gjitha aseteve që kanë nën administrim, duke pasqyruar për secilin aset nivelin aktual të përputhshmërisë me standardet e aksesueshmërisë. Regjistrat do të duhej të përmbanin informacion të detajuar për barrierat fizike ekzistuese, planet për ndërhyrje, afatet kohore, burimet financiare dhe institucionet përgjegjëse për zbatimin. Mungesa e këtyre regjistrave tregon se institucionet nuk kanë kryer një analizë të plotë situatë, nuk kanë vendosur prioritetet strategjike dhe nuk kanë krijuar bazën minimale të të dhënave për planifikimin dhe monitorimin e ndërhyrjeve në infrastrukturë.

Efektet e kësaj mungese janë shumëdimensionale. Së pari, pamundësohet ndërtimi i planeve afatmesme dhe afatgjata për përmirësimin e infrastrukturës dhe përshtatjen e saj për PAK.

Së dyti, kjo pengon ndarjen e drejtë dhe të targetuar të burimeve buxhetore, pasi investimet në aksesueshmëri nuk mbështeten mbi të dhëna objektive, por realizohen në mënyrë të fragmentuar, jo të koordinuar dhe të pambështetur në nevojat reale.

Së treti, mungesa e regjistrave ndikon drejtpërdrejt në mungesën e transparencës dhe të llogaridhënies nga ana e institucioneve, si në nivel raportimi ndaj organeve shtetërore, ashtu edhe ndaj grupeve të interesit dhe shoqërisë civile.

Së fundi, mungesa e regjistrave të aksesueshmërisë përbën një pengesë për mbikëqyrjen efektive të zbatimit të politikave shtetërore dhe për realizimin e auditimeve dhe vlerësimeve të bazuara në evidencë. Kjo situatë vështirëson përmbushjen e detyrimeve të shtetit shqiptar ndaj Konventës së Kombeve të Bashkuara për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara, si dhe rekomandimeve të dhëna nga organizatat ndërkombëtare të të drejtave të njeriut. Krijimi dhe mirëmbajtja e regjistrave të aksesueshmërisë në asetet publike është një hap i domosdoshëm për garantimin e një qasjeje gjithëpërfshirëse, të koordinuar dhe të qëndrueshme për përmirësimin e kushteve të jetës së personave me aftësi të kufizuara në Shqipëri.

Bashkia Pogradec ka miratuar planin e aksesueshmërisë në vitin 2020 për një periudhë 3 vjeçare, por nuk ka vlerësuar impaktin e në fund të periudhës së zbatimit.

Në këtë aspekt me vendim nr. 133, datë 20.11.2020, Bashkia Pogradec ka miratuar një plan trevjeçar për aksesueshmërinë në territorin e saj, i cili përfshin gjashtë objektiva, pesë prej të cilëve janë objektiva konkrete, ndërsa i gjashti lidhet me monitorimin e zbatimit të planit. Në kuadër të këtij objektivi, Bashkia në bashkëpunim me Fondacionin Shqiptar për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara ka përgatitur një raport vlerësimi me rekomandime për përmirësimin e aksesit në vitin 2021, por nuk ka ndjekur zbatimin e këtyre rekomandimeve. Gjithashtu, Bashkia Pogradec nuk ka ushtruar funksion monitorues mbi institucionet e tjera që operojnë në territorin e saj për hartimin e planeve të tyre të aksesueshmërisë. Po ashtu, nuk disponohen analiza të qarta mbi situatën aktuale dhe progresin e arritur në fushën e aksesit për personat me aftësi të kufizuara.

Bashkitë Shkodër dhe Durrës nuk kanë hartuar dhe miratuar planin e aksesueshmërisë.

Bashkia Shkodër nuk ka hartuar një plan mbi përmirësimin e aksesueshmërisë në territorin e saj. Deri në vitin 2021 aksesueshmëria ka qenë e integruar në planin e shërbimit social, ndërsa për periudhën 2022 -2024 ka munguar në këtë bashki edhe plani për shërbimet sociale në të cilin mund të ishte e integruar aksesueshmëria. Ky institucion ka raportuar pranë MSHMS mbi investimet e bëra në territorin e saj në përfitim të personave me aftësi të kufizuara.

Referuar këtyre investimeve, bashkia ka paraqitur të dhëna vetën për objektet e reja ose ato që i janë nënshtruar rikonstruksionit të plotë, por nuk ka të dhëna mbi gjendjen faktike të objekteve të tjera. Megjithatë, nga vëzhgimet në terren dhe nga shqyrtimi i dokumentacionit,

gjatë viteve të fundit, Bashkia Shkodër ka ndërmarrë një sërë ndërhyrjesh në infrastrukturën rugore me qëllim përmirësimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara. Ndër masat e marra përfshihet ndërtimi i rampave të reja në të gjitha kryqëzimet dhe rrugët kryesore të qytetit, si dhe në afërsi të institucioneve publike, për të lehtësuar lëvizjen në trotuare të kësaj kategorie. Po ashtu, janë krijuar parkime të rezervuara për personat me aftësi të kufizuara, të pajisura me sinjalistikën përkatëse horizontale dhe vertikale. Megjithatë, duhet theksuar se këto përmirësime nuk janë të shpërndara në të gjithë territorin urban dhe rural të kësaj bashkie.

Në konkretisht, janë vendosur vendqëndrime të dedikuara për përdoruesit e mjeteve të vogla, si në rrugët kryesore të qytetit, ashtu edhe pranë institucioneve që ofrojnë shërbime, duke siguruar një standard të unifikuar të sinjalistikës për të gjithë territorin urban, por u vërejt se mungon sinjalistika lehtësuese për PAK. Ndërtesat e ndërtuar rishtazi janë të pajisura me disa elemente lehtësuese për personat me aftësi të kufizuara si rampat apo shirita taktile, por infrastruktura nuk është plotësisht e aksesueshme (rampa, ashensorë, shirita taktile, shenja braille etj) për të gjitha llojet aftësisë së kufizuar.

Po kështu, edhe Bashkia Durrës nuk ka hartuar plan konkret për aksesueshmërinë dhe nuk ka monitoruar subjektet që ofrojnë shërbime në territorin e saj për hartimin dhe zbatimin e aksesueshmërisë. Duhet theksuar se përgjatë gjithë auditimi ka munguar nga ana e këtij institucioni bashkëpunimi me grupin e auditimit në drejtim të shqyrtimit të respektimit të kriterëve për zbatimin e masave për aksesueshmërinë. Megjithatë, në ngjashmëri me Bashkinë Shkodër, nga vëzhgimi në terren, zbatimi i standardeve të aksesueshmërisë ka rezultuar i cunguar, pasi në zonat urbane kanë bërë përmirësime sa i takon nivelimit të trotuareve për personat me aftësi të kufizuara. Nuk u evidentuan në këtë drejtim elementë të tjerë aksesueshmërie për AK (sinjalistikë e dedikuar për aftësi të tjera të kufizuara).

Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec nuk kanë përfshirë si kriter miratimi për në lejet e ndërtimit aksesueshmërinë për PAK sipas kërkesave të kuadrit ligjor.

Auditimi u fokusua edhe në lejet e ndërtimit të dhëna nga bashkitë për periudhën e auditimit, në zbatim të VKM – së përkatëse,¹⁵ pas miratimit të PKPAK. Rezultoi se në një kampionim të rastësishëm të lejeve të ndërtimit të dhëna për objekte publike, infrastrukturë publike dhe njësi shërbimi apo strehimi mbi 250 m², bashkitë nuk e kanë pasur në listën e kriterëve për miratimin e lejeve, infrastrukturën e aksesueshmërisë PAK. Në Bashkinë Shkodër janë audituar 7 leje ndërtimi¹⁶ (Aneksi 1) sipas kriterëve të përcaktuara më sipër. U konstatua se vetëm në investimet e bashkisë në infrastrukturë rugore dhe shkolla të ri konstruktura është parashikuar në projekt dhe në zbatim infrastrukturë për aksesueshmërinë për PAK. Këto parashikime për aksesueshmërinë kanë qenë të pjesshme, pasi sinjalistika për disa kategori PAK mungon dhe kufizohet në rampa dhe nivelim për PAK me paaftësi të lëvizshmërisë (rampa dhe përshtatja e tualeteve për PAK).

Në Bashkinë Durrës gjithashtu u audituan 10 leje ndërtimi¹⁷ (Aneksi 1) sipas një kampioni rastësor. U konstatua situatë e ngjashme por me indiferencë të shtuar në raport me

¹⁵ VKM nr. 1074, datë 23.12.2015 “Për masat për heqjen e pengesave mjedisore dhe të infrastrukturës në ofrimin e shërbimeve publike”;

¹⁶ Në bashkinë Shkodër lejet e ndërtimit të audituara janë si vijon: Leje Ndërtimi nr. 1183/4, datë 25.03.2022 (zhvilluesi "A. & E." sh.p.k.); Leje Ndërtimi nr. 3192/4 Prot, datë 28.04.2021 (zhvilluesi "A." sh.p.k.); Leje Ndërtimi nr. 10552/6, datë 13.09.2021 (zhvilluesi "M. K." sh.p.k.); Leje Ndërtimi nr. 12050/5, datë 11.10.2021 (zhvilluesi S. Ç.); Leje Ndërtimi nr. 3192/4 Prot, datë 15.04.2021 (zhvilluesi "SH. T." (OJF)); Leje Ndërtimi nr. 15919/5 Prot, datë 11.01.2022 (zhvilluesi "S. P." sh.p.k.); Leje Ndërtimi nr. 12948/5 Prot, datë 15.12.2023 (zhvilluesi Komuniteti Mysliman i Shqipërisë).

¹⁷ Në bashkinë Durrës lejet e ndërtimit të audituara janë si vijon: Leje Ndërtimi nr. 280 - 23/5, datë 04.07.2024. (zhvilluesi Bashkia Durrës); Leje Ndërtimi nr. 456, datë 06.08.2024. (zhvilluesi F. B.); Leje Ndërtimi nr. 280-23/5, datë 04.07.2024, (zhvilluesi Bashkia Durrës); Leje Ndërtimi nr. 491-24/4, datë 01.08.2024, (zhvilluesi A.

aksesueshmërinë për PAK dhe në investimet e Bashkisë. U konstatua se në lejet e ndërtimit me investimet e Bashkisë nuk është parashikuar shprehimisht në projekt aksesueshmëria për PAK.

Bashkia Pogradec (8 leje ndërtimi¹⁸) (Aneksi 1) rezulton gjithashtu në kushte të ngjashme me dy bashkitë pararendëse. Në projektet e audituara nuk u evidentuan parashikime të posaçme për aksesueshmërinë për PAK. Në ndryshim nga bashkia Shkodër dhe bashkia Durrës, vlen të theksohet vëmendja e posaçme për hartimin e një plani tre vjeçar për menaxhimin e situatës për PAK. Por ky plan nuk ka rritur të implementohet as në terma të investimit në infrastrukturë dhe as monitorimit të tij.

Asnjë prej institucioneve të audituara nuk ka parashikuar fonde buxhetore lidhur për përmirësimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara.

Mungesa e një planifikimi buxhetor të ndarë dhe të identifikueshëm për këtë kategori shpenzimesh bie ndesh me kërkesat e Planit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar 2021 – 2025 (PKPAK), i cili përcakton nevojën për burime të posaçme financiare për zbatimin e objektivave dhe masave për aksesueshmëri.

Në mungesë të një linje të strukturuar, institucionet përfshijnë kostot që lidhen me aksesueshmërinë në zëra të përgjithshëm buxhetorë, kryesisht brenda programeve të “shërbimeve sociale” apo “mirëmbajtjes së infrastrukturës”, duke i përzier këto ndërhyrje me detyrime të tjera që nuk lidhen drejtpërdrejt me përmirësimin e qasjes së PAK në mjedise, ndërtesa dhe shërbime publike. Një qasje e tillë ka krijuar disa problematika thelbësore:

Shpenzimet që lidhen me aksesueshmërinë nuk mund të identifikohen qartë në sistemin financiar të institucioneve, gjë që e bën të pamundur gjurmimin e investimeve specifike dhe vlerësimin e eficiencës së tyre. Pa një linjë të dedikuar, masat për aksesueshmëri nuk kanë statusin e një objekti të pavarur financiar dhe konkurrenca me nevojat e tjera të përgjithshme e lë këtë fushë të pambështetur dhe të nën financuar.

Mungesa e një programi buxhetor të posaçëm pengon institucionet të hartojnë plane shumëvjeçare për eliminimin e barrierave fizike dhe përmirësimin e infrastrukturës në përputhje me afatet dhe objektivat e PKPAK dhe strategjive të zhvillimit lokal.

Pa ndarje të qartë buxhetore, nuk mund të bëhet një analizë objektive mbi përparimin e institucioneve në këtë fushë, as të ushtrohet kontroll i jashtëm dhe qytetar mbi përdorimin e fondeve publike për të drejtat e PAK.

Në këtë kuptim, mungesa e një linje të veçantë buxhetore nuk është vetëm një çështje teknike e organizimit të financave publike, por një pengesë strukturore që ndikon drejtpërdrejt në përmbushjen e të drejtave të personave me aftësi të kufizuara. Ajo tregon mungesë vullneti për të institucionalizuar aksesueshmërinë si një fushë të veçantë dhe të pavarur të politikë bërjes publike, dhe për rrjedhojë, shërben si një nga faktorët kryesorë që pengojnë progresin real dhe të matshëm në zbatimin e të drejtës për qasje të barabartë në hapësirat publike dhe shërbimet bazë.

Në mungesë të një linje të veçantë buxhetore, shpenzimet për ndërhyrje në funksion të aksesueshmërisë zakonisht përfshihen në zërin e përgjithshëm të shërbimeve sociale, duke u

C.); Leje Ndërtimi nr. 651-24/5, datë 02.12.2024, (zhvilluesi Bashkia Durrës); Leje Ndërtimi nr. 1719-22/6, datë 09.05.2023, (zhvilluesi Shogëria D. W. shpk); Leje Ndërtimi nr. 1108-23/4, datë 15.12.2023, (zhvilluesi DCI shpk); Leje Ndërtimi nr. 2102, datë 21.07.2021, (zhvilluesi S. shpk); Leje Ndërtimi nr. 2430, datë 24.10.2021 (zhvilluesi D. shpk); Leje Ndërtimi nr. 2788, datë 01.02.2022, (zhvilluesi S. shpk).

¹⁸ Në bashkinë Pogradec lejet e ndërtimit të audituara janë si vijon: Leje Ndërtimit nr.321, datë 22.12.2021 (zhvilluesi Bashkia Pogradec); Leje Ndërtimi nr. 196, datë 08.11.2022 (zhvilluesi J. M.); Leje Ndërtimi nr. 224, datë 19.12.2022 (zhvilluesi Bashkia Pogradec); Leje Ndërtimi nr. 213, datë 02.12.2022 (zhvilluesi M. H.); Leje Ndërtimi nr. 112, datë 10.07.2023 (zhvilluesi E. P.); Leje Ndërtimi nr. 261, datë 29.12.2023 (zhvilluesi K. S.); Leje Ndërtimi nr. 167, datë 23.09.2022 (zhvilluesi L. B.); Leje Ndërtimi nr. 92, datë 30.04. 2024 (zhvilluesi H. D.).

trajtuar si pjesë e nevojave të përgjithshme të kësaj kategorie, por jo si objektiva të ndara, të matshme dhe të planifikuara në mënyrë të strukturuar. Gjithashtu në lidhje me buxhetin e dedikuar Aksesueshmërisë së PAK, bashkitë Durrës, Shkodër dhe Pogradec nuk kanë përfituar grante nga fondi i MSHMS dedikuar çështjeve sociale.

Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale nuk ka ngritur mekanizma efektivë për administrimin dhe trajtimin e ankesave mbi aksesueshmërinë në infrastrukturë

Sipas VKM – së 1074, datë 23.12.2015, Ministri përgjegjës për çështjet e aftësisë së kufizuar, nëpërmjet sekretariatit teknik të Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, merr në shqyrtim ankesa dhe u kërkon organeve kompetente referuese marrjen e masave administrative, si dhe përgatitjen e një informacioni për Këshillin Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar. Gjatë periudhës së auditimit, u konstatua se Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale (MSHMS), si institucioni përgjegjës për politikën dhe shërbimet sociale në nivel kombëtar, ka administruar një numër shumë të kufizuar ankesash lidhur me mungesën e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara (PAK). Konkretisht, vetëm 5¹⁹ ankesa janë regjistruar dhe adresuar nga kjo ministri në lidhje me çështje të aksesit në ndërtesa dhe shërbime gjatë periudhës së vlerësuar. Këto raste janë ndjekur përmes procedurave të brendshme administrative, por nuk rezulton që këto ankesa të jenë trajtuar në mënyrë efektive dhe të qëndrueshme sipas mekanizmit të parashikuar nga baza ligjore në fuqi. Po kështu, të dhënat mbi këto ankesa dhe mënyra e zgjidhjes së problematikave të paraqitura në to, nuk kanë qenë objekt publikimi të rregullt statistikor.

Në kontrast me këtë qasje, të dhënat e publikuara në Raportet Vjetore të Komisionerit për Mbrojtjen nga Diskriminimi (KMD) tregojnë për një numër shumë më të lartë rastesh që lidhen me mungesën e aksesueshmërisë dhe trajtimin diskriminues të PAK. Përkatësisht, KMD ka marrë vendime në këto përmasa:

- ✓ 38 vendime për vitin 2021
- ✓ 40 vendime për vitin 2022
- ✓ 61 vendime për vitin 2023
- ✓ 74 vendime për vitin 2024

Një pjesë e konsiderueshme e këtyre vendimeve ka të bëjë me mungesën e aksesit në institucione shtetërore dhe private, përfshirë ambiente si: zyrat e Postës Shqiptare, Teatri Kombëtar i Operas dhe Baletit (TKOB), rrugë e trotuare, institucione arsimore dhe kulturore, bashkitë, Prokuroritë e Rretheve Gjyqësore, banka, institucione fetare dhe struktura të tjera ku qytetarëve u ofrohen të mira dhe shërbime publike.

Krahasimi i këtyre të dhënave tregon një mospërputhje të ndjeshme mes nivelit të raportimit në ministrinë përgjegjëse për çështjet sociale dhe institucionit të pavarur të Komisionerit, çka sugjeron disa problematika të thella:

Mungesë e një strukture funksionale për trajtimin e ankesave në MSHMS – Ministria nuk ka ngritur mekanizma të veçantë për identifikimin, evidentimin dhe ndjekjen e rasteve të diskriminimit në fushën e aksesueshmërisë. Mungon gjithashtu një platformë e qartë për komunikim me qytetarët në këtë drejtim.

Mosfunksionimi i linjave të raportimit dhe mungesa e promovimit të tyre – Ankesat nuk adresohen përmes kanaleve të brendshme institucionale sepse qytetarët mund të mos kenë informacion ose nuk e perceptojnë MSHMS si një institucion ku mund të marrin zgjidhje konkrete.

Mungesa e analizës së trendëve dhe reagimit politik – Ndryshe nga KMD, i cili përpilon dhe publikon raporte vjetore me të dhëna të kategorizuara dhe rekomandime konkrete, MSHMS

¹⁹ Përgjigje pyetësoe Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.

nuk realizon një analizë sistematike mbi shkaqet, përmasat apo shpërndarjen e rasteve të raportuara për mungesë të aksesit.

Diferencë në perceptim dhe besueshmëri institucionale – Diferenca e theksuar në numrin e ankesave sugjeron që qytetarët e shohin Komisionerin si një organ më të pavarur, të paanshëm dhe efektiv për adresimin e rasteve të diskriminimit. Nga ana tjetër, ministria perceptohet si një strukturë më burokratike dhe më pak reaguese ndaj shqetësimeve të PAK.

Kjo situatë ngre nevojën për forcimin e mekanizmave të brendshëm të ankimimit dhe raportimit brenda MSHMS, krijimin e një sistemi të qartë për menaxhimin e ankesave për aksesueshmërinë dhe rritjen e ndërgjegjësimit të qytetarëve për mundësinë e raportimit. Gjithashtu, është e nevojshme të zhvillohen formate bashkëpunimi të rregullta ndërmjet ministrisë dhe KMD, në mënyrë që rekomandimet e Komisionerit të merren parasysh në mënyrë të detyrueshme për veprim nga institucionet përkatëse. Pa një strukturë funksionale për përgjigje dhe llogaridhënie, problemet e aksesueshmërisë do të vazhdojnë të trajtohen në mënyrë të fragmentuar, pa ndikim të qëndrueshëm në përmirësimin e situatës së PAK në Shqipëri.

1. Gjetje nga auditimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, Bashkitë Shkodër Durrës dhe Pogradec nuk janë angazhuar në drejtim të zbatimit të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025. Ky faktor ka ndikuar që niveli i zbatimit të masave për aksesueshmërinë në infrastrukturë sipas planit të rezultojë shumë i ulët. Nga 11 aktivitete të parashikuara, vetëm 1 aktivitet i cili ka të bëjë me ndryshimin e kurrikulave të Universitetit Politeknik të Tiranë me qëllim integrimin e elementeve të aksesueshmërisë, rezulton i realizuar plotësisht. Dhjetë aktivitetet e tjera nuk janë konkretizuar plotësisht: 4 aktivitete realizuar pjesërisht ose në proces realizimi, 2 aktivitete të parealizuara, 2 aktivitete pa ndonjë progres në periudhën monitoruese dhe për 2 aktivitete nuk ka informacion.

2. Gjetje nga auditimi: Konventa Ndërkombëtare për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara, ligji nr. 93/2014 “Për përfshirjen dhe Aksesueshmërinë e Personave me Aftësi të Kufizuara” dhe baza nën ligjore në zbatim të tij aktualisht në fuqi kërkon që institucionet të garantojnë aksesueshmëri në infrastrukturë për personat me aftësi të kufizuar duke vlerësuar situatën, hartuar plane për aksesueshmërinë. Në këtë drejtim, nga auditimi ka rezultuar se, institucionet qendrore dhe bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec nuk kanë miratuar planin e aksesueshmërisë, si dhe nuk kanë krijuar regjistra për gjendjen e aksesueshmërisë në asetet publike. Gjithashtu, institucionet qendrore, si dhe bashkitë Shkodër dhe Durrës nuk kanë miratuar planin e aksesueshmërisë. Mungesa e këtyre planeve nuk ka mundësuar një panoramë të qartë mbi gjendjen faktike të aksesueshmërisë për të përcaktuar qartë masat që duhen marrë nga autoritetet përgjegjëse.

3. Gjetje nga auditimi: Në zbatim të nenit 14 të Ligjit nr.93/2014 “Për përfshirjen dhe Aksesueshmërinë e Personave me Aftësi të Kufizuara” si dhe VKM - së nr. 1074, datë 23.12.2015 “Për masat për heqjen e pengesave mjedisore dhe të infrastrukturës në ofrimin e shërbimeve publike”; projektet e ndërtesave duhet të projektohen dhe ndërtohen në përputhje me standardet e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara. Në Bashkitë Durrës, Shkodër dhe Pogradec u verifikuan respektivisht 10, 7 dhe 8 leje ndërtimi, nga ku rezultoi se, në lejet e ndërtimit të dhëna këto bashki nuk është përfshirë si kriter miratimi aksesueshmëria për PAK, sipas kërkesave të kuadrit ligjor. Kjo situatë ka penguar garantimin e kushteve të barabarta dhe të një jetese të pavarur për personat me aftësi të kufizuara.

4. Gjetje nga auditimi: Plani Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025 përcakton nevojën për burime të posaçme financiare për zbatimin e objektivave dhe masave

për aksesueshmëri parashikuar aty. Pavarësisht këtij parashikimi, nga auditimi ka rezultuar se, nga ana e institucioneve përgjegjëse dhe kontribuese subjekt auditimi, për realizimin e aksesueshmërisë në infrastrukturë ka munguar mbështetja buxhetore. Asnjë prej institucioneve të audituara nuk ka parashikuar fonde buxhetore të dedikuara për përmirësimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara. Pa një linjë të dedikuar, masat për aksesueshmëri nuk kanë statusin e një objekti të pavarur financiar dhe konkurrenca me nevojat e tjera të përgjithshme e lë këtë fushë të pambështetur dhe të nën financiar.

5. Gjetje nga auditimi: Ministri i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, nëpërmjet sekretariatit teknik të Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, merr në shqyrtim ankesa dhe u kërkon organeve kompetente referuese marrjen e masave administrative, si dhe përgatitjen e informacioneve të nevojshme për Këshillin Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar. Mekanizmi i parashikuar nga baza ligjore në fuqi nuk ka qenë efektiv në administrimin dhe trajtimin e ankesave për aksesueshmërinë, pasi nga të dhënat e vendosura në dispozicion nuk ka gjurmë të trajtimit apo raportimit të tyre. Gjatë periudhës së auditimit, ministria ka regjistruar vetëm 5 ankesa, ndërkohë që Komisioneri për Mbrojtjen nga Diskriminimi ka trajtuar dhjetëra raste për të njëjtën çështje, duke reflektuar një diferencë të ndjeshme në raportimin dhe trajtimin e ankesave. Për sa më sipër, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale nuk siguron raportim dhe transparencë publike, si dhe nuk kryen analiza të thelluara për trendet apo shkaqet e këtyre rasteve.

Konkluzion:

1. Institucionet përgjegjëse nuk kanë garantuar aksesueshmëri efektive në infrastrukturë për personat me aftësi të kufizuara, siç kërkohet nga kuadri ligjor dhe Plani Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar 2021–2025. Mungesa e strukturave koordinuese, planeve të posaçme, fondeve të dedikuara dhe mekanizmave për trajtimin e ankesave ka sjellë zbatim të fragmentuar, jo të monitoruar dhe me impakt të ulët të masave për aksesueshmëri, duke penguar realizimin e së drejtës për qasje të barabartë në hapësirat publike.

Rekomandim 1.1: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, në bashkëpunim me institucionet e tjera përgjegjëse dhe kontribuese sipas objektivit specifik 1.1 të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025, të ndërmarrë hapat e nevojshëm për të vlerësuar gjendjen e aksesueshmërisë në infrastrukturë në vendin tonë në përfundim të zbatimit të këtij Plani, si një mënyrë për të evidentuar shkaqet e zbatueshmërisë së ulët të tij duke përfshirë këtu edhe aspektet buxhetore e financiare.

Brenda datës 30.06.2026

Rekomandim 1.2: Ministri i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, në cilësinë e Kryetarit të Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, të mbledhë Këshillim për të analizuar me anëtarët e tij arsyet e mos realizimit të aktiviteteve të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025 dhe hartimin e një plani për realizimin e tyre edhe pas përfundimit të periudhës së vlefshmërisë së tij.

Brenda datës 31.12.2025

Rekomandim 2.1: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Bashkitë Durrës, Shkodër dhe Pogradec të vlerësojnë nivelin e aksesueshmërisë në infrastrukturë të garantuar prej tyre dhe të hartojnë e miratojnë planet dhe regjistrat përkatës të aksesueshmërisë sipas kërkesave të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2021 – 2025.

Brenda datës 30.06.2026 dhe në vijimësi

Rekomandim 3.1: Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec të marrin masa për të përmbushur kërkesat e aksesueshmërisë në infrastrukturë për lejet e ndërtimit të shqyrtuara, si dhe të vlerësojnë nevojën për ndërhyrje infrastrukturore dhe përshtatje me standardet e aksesueshmërisë për të gjitha godinat e tjera ekzistuese në territorin e tyre.

Brenda datës 31.03.2026

Rekomandim 3.2: Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec, si institucionet përgjegjëse për zbatimin dhe implementimin e kushteve për personat me aftësi të kufizuar të parashikojnë në listën e kriterëve të lejeve të ndërtimit për objektet e financuara nga buxheti i shtetit, si dhe objektet njësi shërbimi e banimi, infrastrukturën e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuar.

Në vijimësi

Rekomandim 4.1: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, si dhe Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec, të marrin masa për të dedikuar fondet e nevojshme për mënjanimin e pengesave mjedisore dhe infrastrukturore, sipas akteve ligjore dhe në ligjore në fuqi.

Brenda vitit 2026

Rekomandim 5.1: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të marrë masa për të fuqizuar mekanizmin e dërgimit dhe trajtimit të ankesave për aksesueshmërinë në tërësi në Këshillin Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, me qëllim mundësimin e analizave të shkaqeve të tyre.

Brenda datës 30.06.2026

4.2 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuar në fushën e transportit rrugor?

Në Planin Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar 2020 – 2025 (më tej PKPAK) aksesueshmëria për personat me aftësi të kufizuar në fushën e transportit rrugor përcaktohet nëpërmjet realizimit të 17 aktiviteteve të detajuara të ndara sipas institucioneve përgjegjëse dhe atyre kontribuuese. Sipas Draft Raportit të Monitorimit të këtij plani për tre vitet e para të zbatimit të planit, nga këto 17 aktivitete, 4 duhet të zbatoheshin gjatë tre viteve të para dhe 13 aktivitete duhet të konkretizohen në vitin 2025, në përfundim të mbulimit të tij. Aktivitetet e parashikuara fokusohen në përmirësimin e aksesueshmërisë dhe përfshirjes së personave me aftësi të kufizuara në sistemin e transportit, përmes një sërë ndërhyrjesh ligjore, infrastrukturore, sociale dhe ndërgjegjësuere, si për shembull: rishikimi dhe përmirësimi i legjislacionit kombëtar, në përputhje me praktikën më të mira të vendeve të BE-së; rimbursimi i shpenzimeve të transportit, përfshirë karburantin, për të gjitha kategoritë e personave me aftësi të kufizuara; rritja e aksesit fizik në mjetet dhe infrastrukturën e transportit, duke vendosur standarde të detyrueshme për pajisjet ndihmëse në autobusë dhe terminale, sigurimin e opsioneve audiovizuale në transportin publik, si dhe ofrimin e shërbimeve "derë më derë" në zonat e thella për personat në karrocë me rrota; përmirësimi i funksionimit të Task-Forcës së transportit, etj.

Institucionet përgjegjëse/kontribuuese për masat e parashikuara në PKPAK 2021 – 2025 për aksesueshmërinë në transport rrugor nuk kanë zbatuar plotësisht masat e parashikuara në të.

Sipas Draft Raportit, përmbushja e objektivit për aksesueshmërinë në transport ka rezultuar më një progres tepër të ngadaltë, pasi nga këto 17 aktivitete 7 janë në proces realizimi, 2 aktivitete të përcaktuara dhe për 8 aktivitete nuk ka informacion. Referuar matricës ekzekutive të PKPAK 12 nga aktivitete të listuara aty kanë si institucion përgjegjës Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë (më tej MIE), 1 aktivitet ka institucion përgjegjës njësitë e vetëqeverisjes vendore, 3 aktivitete i përket Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe 1 aktivitet në lidhje me realizimin e kushteve të aksesueshmërisë në biletat elektronike në ngarkim të AKSHI – t (Aneksi 3).

Baza ligjore dhe rregullatore aktualisht në fuqi nuk ka përcaktuar nivelin minimal të aksesueshmërisë që duhet zbatuar në fushën e transportit rrugor publik, për operatorët ekonomik që ofrojnë shërbim të transportit rrugor.

Aktualisht, legjislacioni shqiptar për transportin publik (qytetës, ndër-qytetës, ndërkombëtar) rregullohet sipas:

- Ligjit nr. 8308, datë 18.03.1998, “Për transportet rrugore”, i ndryshuar;
- Udhëzimit nr. 15267, datë 21.12.2018, “Për Përcaktimin e Kushteve Teknike të Pajisjeve të Automjeteve, të gjitha Mjetet e reja që importohen dhe përdoren për transportin publik”;
- Udhëzimit nr. 5627, datë 18.11.2016, “Për përcaktimin e kriterëve, rregullave dhe dokumentacionin për lëshimin e licencave dhe certifikatave për ushtrimin e veprimtarisë në transportin rrugor të udhëtarëve brenda vendit”, i ndryshuar;
- Udhëzimit nr. 1649, datë 16.08.1999, “Mbi plotësimin e disa kushteve të veçanta në transportin rrugor të udhëtarëve”, i ndryshuar.

Në këtë kuadër duhet evidentuar se asnjëri nga këto akte nuk parashikon saktësisht se cili është niveli minimal i garantuar nga shteti shqiptar në lidhje me aksesueshmërinë në fushën e transportit rrugor të udhëtarëve (transport publik qytetas, rreth qytetas dhe ndër-qytetës). Udhëzimi nr. 15267, datë 21.12.2018, nuk lidhet drejtpërdrejt me aksesueshmërinë për PAK, por thjesht parashikon përcaktimin e kushteve teknike lidhur me karakteristikat funksionale të sistemeve dhe të pajisjeve dhe gjendjes tekniko - fizike të automjeteve që importohen në Republikën e Shqipërisë, sipas kërkesave të VKM-së nr. 633, datë 26.10.2018. Ndërkohë dy udhëzimet e tjera të sipërcituara parashikojnë një detyrim të përgjithshëm për subjektet për të respektuar legjislacionin për aftësinë e kufizuar, duke specifikuar se mos respektimi i këtij legjislacioni mund të përbëjë parakusht për pezullim apo heqje licence.

MIE, në përgjigjet zyrtare shpjegon se çështjet që lidhen me aksesueshmërinë trajtohen në bazë të legjislacionit përkatës, si pjesë e politikave për përmirësimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike, por nuk janë një kriter i veçantë për licencimin e operatorëve të transportit ndër-qytetës.

Baza ligjore dhe rregullatore aktualisht në fuqi për aksesueshmërinë në transport rrugor nuk është e përafuar me legjislacionin e BE – së.

Gjatë këtij auditimi ka rezultuar se baza ligjore dhe rregullatore aktualisht në fuqi nuk është përafuar me kuadrin ligjor relevant të BE – së në fushën e aksesueshmërisë në transport rrugor. Në nivel të BE – së, që nga viti 2003 është zbatuar Direktiva 2001/85/EC9 (Bus Directive) “Në lidhje me dispozitat e veçanta për automjetet që përdoren për transportin e pasagjerëve dhe që përfshijnë më shumë se tetë vende ulëse përveç vendit të shoferit”²⁰, e cila parashikonte kushte specifike për:

- ✓ Persona me paftësi fizike (përfshirë përdoruesit e karrocave me rrota);

²⁰ Kjo direktivë zbatohet në veçanti për ato mjete të transportit rrugor me 22 ose më tepër vende. Për mjetet e transportit rrugor me më pak se 22 vende Direktiva lejonte shtetet anëtare të BE – së të përcaktonin vet kriteret.

- ✓ Persona me dëmtime shqisore (të verbër, me shikim të dobët, të shurdhër ose me dëgjim të kufizuar);
- ✓ Persona me dëmtime mendore ose zhvillimore;
- ✓ Persona me lëvizshmëri të reduktuar për shkak moshe;
- ✓ Persona me karroca fëmijësh, bagazhe të rënda, ose vështirësi të përkohshme;
- ✓ Gra shtatzëna dhe persona të vegjël në shtat.

Për këto kategori kjo direktivë parashikonte masa të detajuara që duheshin përmbushur nga operatorët që ofrojnë shërbim transporti publik rrugor në vendet e BE – së (shih figurën më poshtë).

Lëvizshmëri e kufizuar (fizike)			
Shikim i kufizuar			
Dëgjim i kufizuar			
Mosha/Shtatzëni/ Bagazhe			

Që prej datës 1 nëntor 2014, Rregulloret e UNECE (Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën) kanë zëvendësuar Direktivën për Autobusët. Rregullorja UNECE Nr. 107 merret me karrocërinë e autobusëve, ndërsa Aneksi 8 përmban "Kërkesat për pajisjet teknike që lehtësojnë aksesin për pasagjerët me lëvizshmëri të kufizuar".

Kjo përbën në thelb një përshtatje të kërkesave të mëparshme të Direktivës për Autobusët, me shtesa të vogla teknike, por pa ndryshime në përmbajtje. Pra në thelb, Rregullorja UNECE 107 promovon konceptin e "transportit gjithëpërfshirës" duke garantuar që autobusët të jenë të projektuar për të gjitha llojet e nevojave fizike, shqisore dhe motorike, pa përjashtim.

Në këtë këndvështrim sikurse kemi shpjeguar edhe më sipër legjislacioni shqiptar në lidhje me aksesueshmërinë në transport rrugor (publik) nuk parashikon detyrime specifike kundrejt operatorëve apo institucioneve përkatëse që ofrojnë shërbimin e transportit rrugor në vendin tonë.

Rishikimi i legjislacionit që lidhet me rimbursimin e të gjitha llojeve të transportit dhe mundësinë për financim për të gjitha kategoritë e personave me aftësi të kufizuara rezulton ende i papërfunduar.

Sipas PKPAK rishikimi i legjislacionit në fushën e rimbursimit të të gjitha llojeve të transportit për personat me AK dhe shqyrtimi i mundësisë për financim rezultoi të jetë ende i parealizuar. Në raportin e monitorimit ky aktivitet është cilësuar si aktivitet në proces realizimi.

Megjithatë, referuar përgjigjeve zyrtare të MIE dhe MSHMS ka rezultuar se nga ana e MSHMS ka patur një iniciativë në këtë drejtim, për të realizuar një takim midis MIE dhe

Ministrisë së Financave, lidhur me rishikimin e paketës ligjore për rimbursimin e transportit për personat me aftësi të kufizuara, por nuk ka pasur zhvillim konkret apo rishikim të bazës ligjore. Duhet evidentuar këtu se, PKPAK cilëson si institucion përgjegjës për këtë aktivitet MIE, ndërkohë që institucionet e tjera si MSHMS dhe MFE janë cilësuar si institucione kontribuese.

Nga MIE, nuk ka pasur angazhim në drejtim të realizimit të këtij aktiviteti, kjo pasi, referuar përgjigjeve të këtij institucioni, rimbursimi i të gjitha llojeve të transportit dhe mundësia për financim për të gjitha kategoritë e personave me aftësi të kufizuara nuk është pjesë e fushës së përgjegjësisë së MIE, por e MFE. Për këtë arsye MIE, si institucion përgjegjës për shërbimet e transportit, angazhohet për të ofruar kontributin e saj në llogaritjen e rimbursimit për personat me aftësi të kufizuara (PAK), në përputhje me aktet ligjore të vendosura.

Pavarësisht këtij qëndrimi, konstatohet se nga ana e MIE nuk është provuar me evidenca përkatëse angazhimi në drejtim të përlllogaritjes së rimbursimit për personat me AK. Iniciativa e vetme për konkretizimin e këtij aktiviteti ka ardhur nga MSHMS, si institucion kontribuues e jo nga MIE si institucion përgjegjës.

Task - Forca për përmirësimin e nivelit të kontrollit të mjeteve motorike e rimorkiove të tyre nuk ka kryer kontrollin e problematikave të aksesueshmërisë.

Task Forca për përmirësimin e nivelit të kontrollit të mjeteve motorike e rimorkiove të tyre është një strukturë e posaçme e përkohshme e krijuar me VKM - në nr. 465, datë 26.07.2018 “Për përmirësimin e nivelit të kontrollit të mjeteve motorike e rimorkiove të tyre”. Kjo strukturë synon përmirësimin e nivelit të kontrollit rrugor të mjeteve motorike e rimorkiove të tyre, që shërbejnë për përdorimin ekonomik të tyre, për transport pasagjerësh e mallrash, etj. Referuar këtij vendimi, afati përfundimtar i funksionimi të kësaj strukture të përkohshme është deri më 31.12.2025. Nga analizimi i të dhënave të vendosura në dispozicion nga MIE, ka rezultuar se kjo Task – Forcë nuk ka kryer kontrole të problematikave që lidhen me aksesueshmërinë për personat me AK, sa i takon mjeteve të transportit rrugor. Gjithashtu, vlen të theksohet se, në VKM nr. 465, pavarësisht pohimeve të MIE, nuk parashikohet për këtë strukturë detyrimi për të kryer një kontroll të tillë.

Gjithashtu ka rezultuar se, MIE ka pasur detyrimin për të shtuar numrin dhe kualifikimet e stafit të kësaj strukture sipas masës 1.2.9 të PKPAK 2021 – 2025. Në këtë drejtim ka rezultuar se, masa e parashikuar nuk është realizuar, pasi Urdhri i Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 648, datë 21.09.2018, i cili parashikonte që kjo strukturë të përbëhej nga 40 punonjës nuk ka pësuar ndryshime që nga momenti i miratimit të tij. Po kështu, referuar VKM – së nr. 465, datë 26.07.2018, ka rezultuar se veprimtaria e kësaj Task – Force nuk është mbështetur nga Sekretariati teknik, i cili duhej të ishte krijuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Në vite kjo strukturë ka kryer kontrole me grupe pune sa i takon: kontrollit të dokumentacionit të mjeteve lidhur me aktivitetin që subjektet kryejnë; të kushteve të komoditetit të mjetit; të biletave të pasagjerëve gjatë udhëtimit; respektimit të orareve dhe stacioneve sipas kushteve të përcaktuara në licencë; nëse mjetet lëvizin me pasagjerë mbi kapacitetin e lejuar; nëse mjeti ka pësuar ndryshime konstruktive (modifikimi i mjetit nga origjina).

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka marrë asnjë masë për të rregulluar bazën ligjore dhe për të financuar projekte apo operatorë për të ofruar transport derë më derë për PAK në zona ku nuk është i mundur transporti i aksesueshëm.

Në cilësinë e institucionit përgjegjës për realizimin e masës 1.2.8 të PKPAK 2021 – 2025, MIE duhet të ndërhyjë e përshtatë/rregullojë bazën ligjore dhe duke financuar projekte apo edhe operatorë që ofrojnë transport derë më derë për personat me aftësi të kufizuara në karriqe me rrota, në zonat ku nuk është i mundur ofrimi i transportit të aksesueshëm, përfshirë këtu

edhe zona të largëta periferike. Kjo masë realizohet në bashkëpunim me NJQV – të, në cilësinë e institucioneve kontribuese. Sipas PKPAK, për këtë aktivitet duhet të ishin përfshirë 10 bashki të cilat, në periudhën e vlefshmërisë së planit duhet të nisin ofrimin e këtij lloji shërbimi. Në Draft raportin e monitorimit të PKPAK në lidhje me këtë çështje, konstatohet se nga ana e institucionit përgjegjës nuk është përcjellë asnjë informacion në MSHMS sa i takon realizimit të masës së parashikuar. Referuar përgjigjeve zyrtare, në kuadër të këtij auditimi, MIE shprehet se organizimi dhe menaxhimi i shërbimeve të transportit për personat me aftësi të kufizuara, përfshirë transportin derë më derë, është pjesë e fushës së përgjegjësisë së institucionit përgjegjës për mirëqenien sociale dhe pushtetit vendor, (bashkitë përkatëse) që janë të ngarkuara me ofrimin dhe mbështetje të shërbimeve lokale.

Në lidhje me sa më sipër, theksojmë se në kuadër të PKPAK, me masën e parashikuar nuk kërkohet nga MIE ofrimi i shërbimit të transportit për personat me AK, por kërkohet që ky institucion në cilësinë e institucionit përgjegjës për masën 1.2.8 të PKPAK, të ofrojë mbështetje ligjore (përmirësim dhe përditësim të bazës ligjore) dhe financiare (nëpërmjet projekteve apo mbështetje të drejtë për drejtë për operatorët që ofrojnë shërbim qytetas dhe rreth qytetas) për bashkitë në kuadër të garantimit të aksesueshmërisë për PAK në zonat e largëta dhe periferike.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka hartuar, publikuar guida, harta apo udhëzues për lehtësimin e aksesit në transport për personat me aftësi të kufizuara.

PKPAK me parashikim e masës 1.2.10, ka parashikuar angazhimin e MIE si institucion përgjegjës për hartimin dhe publikimin e guidave, hartave apo udhëzuesve për lehtësimin e aksesit në transport për personat me aftësi të kufizuara. Pavarësisht këtij parashikimi, rezulton se nuk ka pasur asnjë përpjekje për të konkretizuar këtë masë. Po kështu, nga të dhënat vendosur në dispozicion nga MSHMS nuk rezulton që institucioni të ketë dhënë informacion në lidhje me nivelin e realizimit të kësaj mase. Në këtë drejtim konstatohet mungesë angazhimi nga ana e MIE në drejtim të kësaj mase, pavarësisht se e konsideron këtë masë si të rëndësishme për informimin e personave me aftësi të kufizuara.

Bashkitë Durrës, Shkodër dhe Pogradec nuk kanë marrë masa të mjaftueshme për të përshtatur shërbimet e transportit rrugor publik me kërkesat për personat me aftësi të kufizuara.

Në lidhje me shërbimin e transportit publik të ofruar nga Bashkitë subjekte të këtij auditimi duhet theksuar se, nga vëzhgimet dhe intervistat e kryera në terren ka rezultuar që operatorët ekonomik nuk kanë interes të mjaftueshëm për të ofruar shërbimin e transportit publik. Për këtë arsye edhe linjat e autobusëve në këto tre bashki jo gjithmonë ofrojnë një mbulim me shërbim të përshtatshëm dhe të mjaftueshëm në përputhje me kushtet e licencave. Shembull për këtë situatë është edhe qyteti i Pogradecit ku nuk ofrohet shërbim transporti publik qytetas. Në Pogradec ofrohet vetëm shërbim transporti publik rreth – qytetas, i cili kryhet sipas përcaktimeve të licencave të dhëna ndaj operatorëve ekonomik në përputhje me bazën ligjore dhe rregullatore në fuqi. Sikurse kemi theksuar edhe më sipër, kjo nuk garanton respektim të parimeve të aksesueshmërisë për aq kohë sa në vendin tonë nuk ka një nivel minimal të detyrueshëm aksesueshmërie që duhet garantuar kur ofrohet shërbimi i transportit publik qytetas apo rreth qytetas.

Po kështu, edhe në qytetin e Durrësit, si një nga qendrat më të rëndësishme urbane, portuale dhe turistike të vendit, janë bërë disa përpjekje për të përfshirë elemente të aksesueshmërisë në qendrat urbane, por këto kryesisht janë përmirësime të infrastrukturës së mjedisit (rrugë, trotuare, semaforë) e jo mjete të transportit rrugor. Disa projekte infrastrukturore kanë përfshirë rampa për karroca dhe përmirësime të pjesshme në trotuare, kryesisht në zonën qendrore dhe përgjatë bulevardit. Megjithatë, këto ndërhyrje nuk përbëjnë pjesë të një

strategjie të integruar lokale për aksesueshmëri dhe shpesh janë të fragmentuara. Mangësitë kryesore të evidentuara nga vëzhgimi në terren për këtë bashki përfshijnë:

- Terminali i autobusëve nuk është i pajisur me sinjalistikë zanore apo tabela taktile për personat e verbër;
- Semaforët urbanë nuk ofrojnë sinjale zanore.
- Trotualet jashtë qendrës së qytetit janë të paarrtshme, të pandërprera nga rampa dhe të zëna nga parkimi informal.
- Mungon një strukturë përgjegjëse brenda bashkisë që të koordinojë dhe monitorojë zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë.

Këto problematika reflektojnë një mos përmbushje të detyrave ligjore që pushteti vendor ka në lidhje me mirëmbajtjen dhe përshtatjen e infrastrukturës publike në përputhje me kërkesat e personave me aftësi të kufizuara.

Në ngjashmëri me dy bashkitë e tjera, edhe Bashkia Shkodër ka ndërmarrë disa ndërhyrje urbane të karakterit estetik dhe funksional me mbështetje nga projekte donatorësh, ku janë përfshirë rampa dhe akses fizik në pedonale dhe ambiente publike. Megjithatë, këto ndërhyrje nuk janë të standardizuara dhe nuk janë të shoqëruara me monitorim sistematik apo raportim ndaj institucioneve qendrore. Mangësitë kryesore përfshijnë: Transporti publik urban nuk është i aksesueshëm – mjetet nuk kanë rampa funksionale dhe stacionet nuk janë të përshtatura. Mungon sinjalistika zanore në kalimet rrugore, trotualet nuk janë të rregulluara për përdoruesit e karrocave, dhe shpesh kanë pengesa fizike ose ndarje të papërshtatshme. Bashkia nuk ka kryer raportime të rregullta mbi masat për aksesueshmëri, siç kërkohet nga pika 5.4 e PKPAK.

Për rrjedhojë, edhe pse janë realizuar disa projekte fizike të dobishme, mungesa e planifikimit të integruar, strukturave të dedikuara dhe monitorimit të vazhdueshëm e bën këtë përpjekje të paqëndrueshme dhe jo lineare me detyrimet që i ngarkohen pushtetit vendor.

6. Gjetje nga auditimi: Zbatimi i masave për aksesueshmëri në transport ka qenë i fragmentuar dhe pa ndikim të matshëm. Në tre vitet e para të zbatimit të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, njësitë e vetëqeverisjes vendore dhe Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale nuk kanë arritur të konkretizojnë shumicën e masave të planifikuara për përmirësimin e aksesit në transportin rrugor publik. Sipas matricës ekzekutuese të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar, në totalin e 17 aktiviteteve, 12 kanë si institucion përgjegjës MIE, 1 aktivitet ka institucion përgjegjës njësisë të vetëqeverisjes vendore, 3 aktivitete i përkasin Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe 1 aktivitet Agjencisë Kombëtare të Shoqërisë së Informacionit. Nga këto 17 aktivitete, 7 janë në proces realizimi, 2 aktivitete të parealizuara dhe për 8 aktivitete nuk ka informacion.

7. Gjetje nga auditimi: Kuadri ligjor për transportin rrugor publik nuk garanton aksesueshmëri minimale për personat me aftësi të kufizuara si dhe nuk është i përafruar me standardet e BE - së. Edhe pse operatorët e transportit janë subjekt i rregullimit nëpërmjet licencimit, në asnjë nga aktet ekzistuese nuk jepen udhëzime të qarta për përshtatjen e mjeteve për këtë kategori. Gjithashtu, pavarësisht orientimit strategjik drejt integritimit evropian, Shqipëria nuk ka përfshirë në kuadrin e saj ligjor dispozitat e BE-së që kërkojnë detyrime specifike për përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara në sistemin e transportit publik. Rregulloret e BE-së dhe standardet e UNECE (Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Europën) parashikojnë masa të detajuara për të gjitha llojet e kufizimeve fizike, shqisore dhe funksionale, të cilat nuk janë të reflektuara në legjislacionin shqiptar, si për shembull rampë, ashensor, sistem kneeling, vend i sigurt për karrocë, sinjalistikë audio, Braille, kontrast

i lartë, ekrane LED, sinjalizime ndriçuese, shkallë të ulëta, doreza mbajtëse, vende prioritare, pajisje të thjeshta për akses dhe ulëse pranë hyrjes etj

8. Gjetje nga auditimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka treguar mungesë të vazhdueshme angazhimi në garantimin e aksesit dhe mbështetjes së duhur për personat me aftësi të kufizuara në fushën e transportit publik. Pavarësisht detyrimeve të përcaktuara në Planin Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021 - 2025, ky institucion nuk ka ndërmarrë veprime konkrete për të integruar aspektin e aksesueshmërisë në politikat dhe strukturat ekzistuese, siç është rasti i Task-Forcës për kontrollin e mjeteve rugore, e cila operon në bazë të një kuadri rregullator që nuk adreson nevojat e PAK. Mungesa e nismave për rishikimin e legjislacionit dhe për krijimin e instrumenteve mbështetëse për shërbimet “derë më derë”, si dhe mungesa e materialeve udhëzuese e informuese, reflektojnë një boshllëk të theksuar institucional. Gjithashtu ministria nuk është angazhuar për rimbursimin e shpenzimeve të transportit për PAK, duke e lënë këtë masë pa zhvillim të mëtejshëm.

9. Gjetje nga auditimi : Bashkitë e Durrësit, Shkodrës dhe Pogradecit nuk kanë siguruar një qasje të koordinuar dhe të qëndrueshme për aksesueshmërinë në transportin publik për personat me aftësi të kufizuara. Ndërhyrjet kanë qenë të pjesshme, të pa standardizuara dhe jashtë një strategjie të strukturuar. Mungesa e kapaciteteve vendore, mungesa e monitorimit të operatorëve ekonomik, mbështetjes qendrore dhe interesi i ulët i operatorëve ekonomikë kanë çuar në mbulim të paplotë të linjave urbane dhe mosrespektim të detyrimeve për aksesueshmëri. Pavarësisht përmirësimeve, vërehet, se në territorin e këtyre bashkive nuk ofrohet shërbim transporti publik qytetas dhe rreth - qytetas me mjete transporti të përshtatshme për qytetarët me aftësi të kufizuara. Këto mangësi pasqyrojnë mos zbatim të parimeve të aksesueshmërisë dhe mos përmbushje të përgjegjësiave ligjore nga ana e njësive të vetëqeverisjes vendore.

Konkluzione

2. Aksesueshmëria në transportin publik për personat me aftësi të kufizuara nuk është garantuar si duhet për shkak të mungesës së angazhimit institucional, kuadrit ligjor të papërshtatshëm dhe zbatimit të fragmentuar e të pa udhëhequr të masave, si në nivel qendror ashtu edhe vendor.

Rekomandim 7.1: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në bashkëpunim me Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, të hartojë dhe propozojë për miratim një kuadër të dedikuar ligjor, rregullator ose teknik në të cilin të parashikohen standardet minimale të aksesueshmërisë në transportin publik, duke synuar përafrimin me legjislacionin e BE – së.

Brenda vitit 2026

Rekomandim 8.1: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në bashkëpunim me Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të ofrojnë mbështetje ndaj njësive të vetëqeverisjes vendore për të nxitur në to përmirësimin e nivelit të aksesueshmërisë në transportin rrugor publik në nivel vendor.

Brenda vitit buxhetor 2026

Rekomandim 8.2: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të vlerësojnë gjendjen e aksesueshmërisë të transportit rrugor publik në vendin tonë për transportin qytetas, rreth qytetas dhe ndër qytetas, me qëllim identifikimin e nevojave për ndërhyrje dhe informimin e politikë bërjes.

Rekomandim 9.1: Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec, bazuar në të dhënat mbi personat me aftësi të kufizuar në territorin e tyre dhe veçoritë e secilës bashki, të vlerësojnë nevojat për përmirësim dhe integrim të elementëve të aksesueshmërisë në transport rrugor publik qytetas dhe rreth qytetas, dhe të hartojnë e miratojnë planet e përshtatjes përkatëse sipas këtyre nevojave.

Brenda datës 31.12.2025

4.3 A i ka përmbushur KAKAK përgjegjësitë e tij lidhur me përmirësimin e situatës së aksesueshmërisë së PAK?

Këshilli Kombëtar i Aftësisë së Kufizuar është organ këshillimor i Qeverisë i cili shqyrton koordinon dhe lehtëson brenda qeverisë veprimet që kanë të bëjnë me aftësinë e kufizuar në sektorë të dhe në nivele të ndryshme.

Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar (KAKAK) kryesohet nga ministri i shëndetësisë dhe mbrojtjes sociale dhe ka në përbërje të tij 17 anëtarë, nga të cilët 10 anëtarë janë nga Kabineti Qeveritar dhe 7 anëtarë vijnë nga radhët e organizatave të personave me aftësi të kufizuara, nga këta: 5 përfaqësues të organizatave të personave me aftësi të kufizuara dhe 2 të organizatave për personat për aftësi të kufizuara.

Mandati i anëtarëve të Këshillit Kombëtar të Aftësisë së Kufizuar është 4 vjet, me të drejtë riemërimi vetëm njëherë, me përjashtim të anëtarëve që janë zgjedhur për shkak të detyrës Rregullat procedurale të funksionimit të Këshillit Kombëtar të Aftësisë së Kufizuar, janë miratuar me VKM nr. 48, datë 21.01.2015 “Për miratimin e Rregullores së Këshillit Kombëtar të Aftësisë së Kufizuar”, i ndryshuar.

Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar ka nisur funksionimin e tij bazuar në Urdhrin e Kryeministrit nr. 12, datë 09.02.2015 “Për Ngritjen e Këshillit kombëtar për Çështjet e Aftësisë së Kufizuar”. Gjatë periudhës së auditimit, Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar ka zhvilluar aktivitetin e tij bazuar në Urdhrin e Kryeministrit nr. 34, datë 12.02.2020²¹ si një organ këshillimor për drejtimin, përcaktimin dhe zhvillimin e politikave shtetërore për aftësinë e kufizuar, si edhe për bashkërendimin, zbatimin, monitorimin, dhe përmbushjen e të gjitha të drejtave që parashikohen nga Konventa mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuar.

Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar përbëhet nga 17 (shtatëmbëdhjetë) anëtarë. Këshilli kryesohet nga ministri që mbulon çështjet e aftësisë së kufizuar, konkretisht, ministri i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe ka në përbërje²²:

- Ministrin e Drejtësisë anëtar;
- Ministrin e Brendshëm anëtar;
- Ministrin për Evropën dhe Punët e Jashtme anëtar;
- Ministrin e Financave dhe Ekonomisë anëtar;
- Ministrin e Arsimit, Sportit dhe Rinisë anëtar;
- Ministrin e Infrastrukturës dhe Energjisë anëtar;
- Ministrin e Turizmit dhe Mjedisit anëtar;
- Ministrin e Kulturës anëtar;
- Ministrin e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural anëtar;
- Përfaqësuesit e organizatave të personave me aftësi të kufizuara 5 anëtarë;
- Përfaqësuesit e organizatave për personat me aftësi të kufizuara 2 anëtarë.

²¹ Urdhër nr.34 datë 12.02.2020 “Për emërimin e anëtarëve të Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar”.

²² VKM Nr. 196, datë 4.4.2018 “Për një ndryshim në vendimin nr. 48, datë 21.1.2015, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullores për funksionimin e Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar”.

Bazuar në nenin 2, të VKM nr. 48, datë 21.1.2015 “Për miratimin e rregullores për funksionimin e Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar”, përzgjedhja e anëtarëve përfaqësues të organizatave të personave me aftësi të kufizuara dhe organizatave për personat me aftësi të kufizuara për Këshillin Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, bëhet një herë në 4 vjet përmes një komisioni ad-hoc me tre anëtarë: një përfaqësues nga Kryeministria dhe dy përfaqësues të propozuar nga ministri përgjegjës për çështjet sociale.

Nëpërmjet urdhrit nr. 01 datë 07.01.2020 të Ministrit të Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale janë emëruar anëtarët e komisionit ad - hoc për periudhën nën auditim. Ky komision shqyrton kandidaturat në përputhje me kriteret ligjore dhe ia paraqet listën Kryeministrit, i cili emëron përfaqësuesit brenda shtatë ditëve kalendarike²³.

Me urdhër nr. 34 datë 12.02.2020 të Kryeministrit janë emëruar anëtarët e Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, përfaqësues të organizatave jo-qeveritare. Në përputhje me nenin nr.4 të Rregullores së Këshillit Kombëtar Për Aftësinë e Kufizuar mandati i anëtarëve është 4 vjeçar, në zbatim të urdhrit të mësipërm mandati i anëtarëve të këshillit mbaron në muajin Shkurt 2024 por sipas dokumentacionit të vënë në dispozicion nga MSHMS nuk është nxjerrë një urdhër për zëvendësimin ose riemërimin e tyre.

Ligji nr. 93/2014 “Për përfshirjen dhe aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuara”, përcakton KKAK-në si strukturën më të lartë të hartimit, koordinimit dhe monitorimit të politikave për aftësinë e kufizuar si dhe të legjislacionit kombëtar që afekton jetën e personave me aftësi të kufizuara. KKAK ka një sërë funksionesh në fushën e aksesueshmërisë që përfshijnë, ndër të tjera, edhe shqyrtimin²⁴ dhe miratimin e planeve kombëtare për zbatimin e KDKAK-së, vlerësimin e gjendjes konkrete të aksesueshmërisë dhe analizimin e zbatimit të masave dhe politikave në vend. KKAK ka për detyrë të propozojë programe të posaçme për të përmirësuar mënyrën e jetesës së personave me aftësi të kufizuara. KKAK në bashkëpunim me pikat fokale të institucioneve ka për detyrë monitorimin e zbatimit të PKPAK 2021-2025.

Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar nuk ka përmbushur funksionet e tij në drejtim të shqyrtimit të thelluar të çështjeve thelbësore të aftësisë së kufizuar.

Sipas VKM nr. 48, datë 21.01.2015 (neni 9), Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar duhet të mbledhet të paktën dy herë në vit, pa përjashtuar këtu edhe mundësinë për mbledhje jashtë radhe, sipas rastit. Gjatë këtij auditimi është konstatuar se për periudhën 2021 – 2024, KKAK është mbledhur vetëm 3 herë. Në vitin 2021 mbledhja është janë zhvilluar online. Për këtë mbledhje nga ana e KKAK dhe MSHMS nuk ka asnjë gjurmë mbi rendin e ditës, diskutimet dhe çështjet e trajtuar gjatë mbledhjes. Në vitin 2023 është mbajtur një mbledhje fizike e cila u zhvillua më datën 6 korrik, pranë MSHMS, me rend dite:

- 1.Raporti i vlerësimit për Aftësinë e Kufizuar në nivel Kombëtar.
- 2.Nisja e procesit për Raportin e Konventës për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuar.
- 3.Prezantimi i Buxhetit - Afatmesëm 2024 - 2026.
- 4.Diskutime nga Anëtarët.
- 5.Konkluzione dhe Rekomandime.

Në vitin 2024 Këshilli është mbledhur vetëm një herë, më datë 4 dhjetor 2024 dhe kishte për rend dite Draft Raportin e monitorimit 3 vjeçar të zbatimit të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021-2025. Në fund të takimit u ra dakord për vlerësimin e gjetjeve të Raportit të Monitorimit 3 vjeçar, dhe u kërkuar që raportet të jenë dhe në periudha 1 vjeçare. Për rritjen e praktikave të qëndrueshme lidhur me aksesueshmërinë në të gjithë sektorët. Për rishikimin i institucioneve anëtare të Këshillit. Gjithashtu në agjendat e mbledhjeve të KKAK

²³ Urdhri i Kryeministrit nr. 12 datë 09.02.2015, “Për Ngritjen e Këshillit kombëtar për Çështjet e Aftësisë së Kufizuar”. pika 3.3

²⁴ VKM nr. 48 datë 21.01.2015 “Për miratimin e rregullores për funksionimin e Këshillit Kombëtar për aftësinë e kufizuar”.

vihet re se janë diskutuar çështje që prekin aftësinë e kufizuar në përgjithësi por jo konkretisht aksesueshmërinë në infrastrukturë dhe transport.

Referuar VKM nr. 48, neni 3, KKAK shqyrton dhe miraton planet kombëtare të veprimit për zbatimin e Konventës për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara, si dhe monitoron zbatimin e tyre duke dhënë rekomandime për Këshillin e Ministrave. Këshilli trajton gjithashtu çështje që nuk janë zgjidhur në nivel ministror apo që kërkojnë ndërveprim ndërinstytucional, duke ofruar këshilla për drejtimin e politikave shtetërore në këtë fushë. Përveç rolit këshillues, ai koordinon veprimet ndërsektoriale brenda qeverisë, propozon programe kryesore për përfshirjen dhe aksesueshmërinë, dhe vlerëson gjendjen reale të këtyre aspekteve në vend. Gjithashtu, Këshilli analizon politikat dhe programet përkatëse në nivel kombëtar e rajonal, rekomandon shërbime specifike për personat me aftësi të kufizuara dhe familjet e tyre, si dhe shërben si organ konsultimi për çështjet që lidhen me vlerësimin e aftësisë së kufizuar dhe nevojat për mbështetje²⁵. Në këtë drejtim, nga veprimtaria e kufizuar e këtij këshilli nuk vërehet angazhim dhe produkt për të siguruar përmbushjen e misionit për të cilin është krijuar. Mos mbledhja e rregullt e anëtarëve të këshillit nuk i ka mundësuar këtij organi ushtrimin e një roli thelbësor analizues e orientues në fushën e politikave të aftësisë së kufizuar, nisur kjo edhe nga fakti se niveli i realizimit të masave dhe aktiviteteve në PKPAK 2021 – 2025 ka rezultuar për 3 vjeçarin e parë të zbatimit të tij shumë i ulët.

Përveç kësaj dukurie, vlen të theksohet se, nga analiza e dokumentacionit dhe e procesverbaleve të mbledhjeve, u konstatua se në disa mbledhje të KKAK-së ka marrë pjesë zëvendësministri, ndërsa në disa raste të tjera përfaqësimi është bërë në nivel drejtori të përgjithshëm ose nivel drejtori drejtorie, pavarësisht se VKM nr. 48, datë 21.01.2015 kërkon që përfaqësimi të jetë në nivel ministri. Në rastet kur nuk është siguruar pjesëmarrja e ministrave përkatës në mbledhjet e KKAK - së, delegimi nuk rezulton të jetë kryer sipas nenit 43 të Ligjit nr. 44/2015 "Kodi i Procedurave Administrative i Republikës së Shqipërisë", pra nëpërmjet një akti të qartë me shkrim²⁶. Kjo situatë tregon se, delegimi i detyrës së përfaqësimit nga niveli më i lartë drejtues në nivele më të ulëta ka ndikuar në rolin vendimmarrës së këshillit, duke dobësuar rolin institucional dhe efektivitetin e ndërveprimit ndërinstytucional të ministrive pjesë të këtij këshilli.

Nga ana e institucioneve që duhet të zbatojnë politikat shtetërore në fushën e AK ka munguar raportimi i të dhënave përkatëse mbi gjendjen dhe masat e marra për këtë fushë specifike. VKM nr. 708, datë 26.08.2015, pika 4 në këtë drejtim kërkon anagazhim nga institucionet e administratës shtetërore të cilat, bazuar në funksionimin e tyre, duhet ti dërgojnë, periodikisht, sekretariatit teknik për aftësinë e kufizuar, në Këshillin Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, të dhënat statistikore për aftësinë e kufizuar.

10. Gjetje nga auditimi: Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar (KKAK) nuk ka funksionuar në mënyrë të rregullt dhe të efektshme si organ ndërinstytucional këshillimor dhe vlerësues, në kundërshtim me kërkesat e përcaktuara në VKM nr. 48, datë 21.01.2015. Në periudhën 2021–2024, janë mbajtur vetëm tre mbledhje, përfshirë një mbledhje online pa dokumentacion mbështetës. Përfaqësimi institucional nuk ka qenë në nivel ministri, siç parashikohet nga kuadri ligjor, ndërsa rastet e delegimit nuk janë dokumentuar sipas kërkesave të Kodit të Procedurave Administrative. Për më tepër, temat e trajtuara në mbledhje kanë qenë të përgjithshme dhe nuk kanë përfshirë çështje thelbësore si aksesueshmëria në infrastrukturë dhe transport. Këto mangësi kanë kufizuar rolin orientues dhe bashkërendues të këshillit në fushën e politikave për personat me aftësi të kufizuara.

²⁵ VKM nr.48 datë 21.01.2015 “Për miratimin e Rregullores Për Funksionimin e Këshillit Kombëtar Për Aftësinë e Kufizuar”

²⁶ Delegimi i përfaqësimit në KKAK, pavarësisht kërkesave të përsëritura të GA në MSHMS, nuk është vendosur në dispozicion.

11. Gjetje nga auditimi: Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar nuk ka realizuar funksionin e vet monitorues dhe këshillues lidhur me zbatimin e planeve të aksesueshmërisë nga institucionet e administratës shtetërore dhe njësitë e vetëqeverisjes vendore. Gjatë periudhës së auditimit nuk u evidentuan analiza, rekomandime apo raporte të mirëfillta mbi gjendjen e aksesueshmërisë në vend, veçanërisht në infrastrukturë dhe transport publik. Po ashtu, Këshilli nuk ka mbledhur dhe përpunuar të dhëna statistikore në përputhje me kërkesat e VKM nr. 708, datë 26.08.2015, duke kufizuar ndjeshëm kapacitetin për të ndërtuar politika të bazuara në evidencë dhe për të ndikuar realisht në përmirësimin e kushteve për personat me aftësi të kufizuara.

Konkluzion:

3. Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar nuk ka funksionuar në mënyrë të rregullt, efektive dhe në përputhje me kuadrin ligjor, duke dështuar të ushtrojë rolin e tij këshillues, bashkërendues dhe monitorues. Mungesa e mbledhjeve të rregullta, përfaqësimi jo në nivelin e kërkuar dhe mungesa e analizave e të dhënave statistikore kanë kufizuar ndjeshëm ndikimin e tij në politikëbërje dhe përmirësimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara.

Rekomandim 10.1: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe Sekretariati Teknik i Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar të ndërmarrin masa për zhvillimin e rregullt të mbledhjeve të Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, të paktën dy herë në vit, si dhe për përgatitjen e një kalendari vjetor të punës, sipas kërkesave të bazës ligjore dhe nën ligjore në fuqi.

Brenda vitit 2026

Rekomandim 10.2: Ministri i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të garantojë përfaqësimin në nivel ministri në mbledhjet e Këshillit Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar, siç kërkohet nga aktet nënligjore në fuqi. Në rast delegimi përfaqësimi, të sigurohet pajisja me akt të qartë me shkrim, në përputhje me nenin 43 të Ligjit nr. 44/2015 “Kodi i Procedurave Administrative”.

Brenda vitit 2026

Rekomandim 10.3: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të përfshijë në agjendën e mbledhjeve të Këshillit çështje që lidhen drejtpërdrejt me aksesueshmërinë në infrastrukturë dhe transport, si një nga prioritetet e politikave për personat me aftësi të kufizuara.

Brenda gjashtëmujorit të parë 2026

Rekomandim 11.1: Këshilli Kombëtar për Aftësinë e Kufizuar të organizojë monitorimin përfundimtar të zbatimit të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021 – 2025 dhe të përgatisë raportin përmbledhës me gjetje, rekomandime dhe indikatorë matës mbi progresin e aksesueshmërisë, si dhe të propozojë hartimin dhe miratimin e një plani të ri në këtë fushë.

Viti 2026

Rekomandim 11.2: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, në bashkëpunim me institucionet përkatëse, të krijojë një mekanizëm të detyrueshëm për raportimin periodik të të dhënave statistikore nga institucionet e administratës shtetërore dhe njësitë e vetëqeverisjes vendore, sipas bazës ligjore dhe nën ligjore në fuqi.

Brenda vitit 2026

4.4 A kanë pasur bashkëpunim dhe koordinim të duhur institucionet për zbatimin e PKPAK 2021 - 2025?

Zbatimi i Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara (PKPAK) 2021 - 2025 kërkon një bashkëpunim të ngushtë ndërmjet institucioneve qendrore dhe vendore. Në këtë kuadër, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale (MSHMS) luan rolin qendror koordinues. Si autoritet përgjegjës për hartimin dhe ndjekjen e zbatimit të PKPAK, kjo ministri është ngarkuar të udhëheqë proceset strategjike, të organizojë takimet ndërinstitutionale dhe të mbledhë raportime nga aktorët e tjerë për progresin e arritur. Një nga funksionet kryesore të saj është krijimi i grupeve të punës ndërinstitutionale dhe përfshirja aktive e organizatave që përfaqësojnë interesat e personave me aftësi të kufizuara për të siguruar që politika dhe veprimet të jenë gjithëpërfshirëse.

Në PKPAK 2021 – 2025 kërkohet që çdo institucion qendror dhe vendor të caktojë një pikë fokale për çështjet që lidhen me aftësinë e kufizuar, përfshirë këtu monitorimin e aksesueshmërisë, bashkëpunimin me komunitetin PAK dhe raportimin periodik të progresit të planit dhe çështjeve të tjera që lidhen me problematikat specifike të personave me aftësi të kufizuara. Nga auditimi ka rezultuar se institucionet subjekt auditimi, MIE, Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Progradec nuk kanë identifikuar dhe caktuar personin përgjegjës për çështjet e aftësisë së kufizuar në institucionet e tyre (pika fokale PAK). Kjo situatë ka penalizuar aftësinë e këtyre institucioneve për t'i vendosur prioritetin e duhur kërkesave të planit në drejtim të zbatimit të aktiviteteve të parashikuara aty, monitorimit të nivelit të zbatimit të tyre, si edhe raportimit të të dhënave në lidhje me gjendjen e aksesueshmërisë pranë MSHMS – së, në cilësinë e institucionit përgjegjës për aftësinë e kufizuar.

Si rrjedhojë e kësaj situatë, institucionet subjekt auditimi, MSHMS, MIE dhe Bashkitë Shkodër, Durrës e Progradec nuk kanë mundur të sigurojnë bashkëpunim të duhur në lidhje me zbatimin e masave të parashikuara në plan, në veçanti për ato masa për të cilat kërkohej ndërveprim midis nivelit qendror dhe vendor, si për shembull sa i takon:

- *realizimit të masës 1.2.8 të PKPAK 2021 – 2025*, sipas së cilës MIE duhet të ndërhyjë e përshtatë/rregullojë bazën ligjore dhe duke financuar projekte apo/edhe operatorë që ofrojnë transport derë më derë për personat me aftësi të kufizuara në karrige me rrota, në zonat ku nuk është i mundur ofrimi i transportit të aksesueshëm, përfshirë këtu edhe zona të largëta periferike. Kjo masë duhet të realizohej me përfshirjen e 10 bashkive në rang vendi.

- *realizimit të masës me masën 1.2.8 të PKPAK 2021 – 2025*, e cila kërkon që MIE, në cilësinë e institucionit përgjegjës për masën, të ofrojë mbështetje ligjore (përmirësim dhe përditësim të bazës ligjore) dhe financiare (nëpërmjet projekteve apo mbështetje të drejtë për drejtë për operatorët që ofrojnë shërbim qytetas dhe rreth qytetas) për bashkitë në kuadër të garantimit të aksesueshmërisë për PAK në zonat e largëta dhe periferike.

- mungesës së parashikimeve buxhetore të sakta dhe të gjurmueshme në lidhje me aktivitetet e PKPAK 2021 – 2025.

- mungesës së angazhimit të MIE për të vendosur prioritetin e duhur për të zbatuar masat e PKPAK 2021 – 2025 për të cilat ky institucion është përgjegjës.

Në mënyrë ideale, bashkëpunimi ndërinstitutional duhet të ndjekë një qark të rregullt komunikimi, planifikimi dhe monitorimi. MSHMS duhet të mbledhë informacion dhe të udhëheqë koordinimin, ndërsa MIE duhet të garantojë përputhshmërinë teknike dhe të ofrojë asistencë në fushën e legjislacionit dhe mbështetjes buxhetore sipas masave të PKPAK – së aty ky kjo ndërhyrje parashikohet (cituar më sipër). Bashkitë nga ana e tyre duhet të zbatojnë masat konkrete dhe të raportojnë mbi progresin e tyre. Të dhënat e mbledhur na këtë mënyrë, duhet të diskutohen dhe të jenë objekt shqyrtimi jo vetëm në Grupin e Menaxhimit të Integruar

të Politikave për Sektorin e Punësimit dhe atë Social (GMIP), por në rastin konkret edhe në Këshillin Kombëtar të Aftësisë së Kufizuar.²⁷

Pavarësisht parashikimit të këtij kuadri referues të bashkëpunimit, raportimit dhe monitorimit të aktiviteteve/masave të PKPAK, nga auditimi ka rezultuar se ky mekanizëm nuk ka funksionuar në praktikë. Sikurse është trajtuar edhe në pyetjet pararendëse, për shumicën e aktiviteteve dhe masave të parashikuara në PKPAK nuk ka informacion nga institucionet përgjegjëse dhe kontribuese. Më konkretisht, ka munguar informacioni për 10 aktivitete për aksesueshmërinë në infrastrukturë dhe transport, ndërsa për aktivitetet e tjera të cilat janë klasifikuar si të realizuara, në proces, apo pa ndonjë progres të qenësishëm, informacioni i përcjellë ka qenë i pa plotë.

Për shembull, nëse i referohemi PKPAK – së dhe aktiviteteve të aksesueshmërisë në transport dhe infrastrukturë, për të cilat MIE cilësohet si institucion përgjegjës, mungesa e informacionit sugjeron një mungesë të bashkëpunimit institucional dhe të zbatimit të angazhimeve sektoriale. Vet MIE, në përgjigjet zyrtare, shprehet se aktivitetet e PKPAK – së në transport dhe infrastrukturë i përkasin MSHMS – së, pasi janë tematika të llojit social që përfshijnë personat me AK.

Po kështu, PKPAK 2021 - 2025 parashikon kryerjen e trajnimit të stafit të angazhuar në transportin rrugor të udhëtarëve (ndërqytetës, rreth qytetas, qytetas), dhe transportin hekurudhor për trajtimin, komunikimin dhe dhënien e shërbimit përkatës për personat me aftësi të kufizuara²⁸. Për përmbushjen e kësaj mase janë përcaktuar MIE dhe MSHMS, respektivisht si institucione përgjegjëse dhe kontribuese. Gjatë auditimit, referuar përgjigjeve zyrtare nga këto dy institucione, është konstatuar se këto trajnime nuk janë realizuar²⁹, fakt që për rrjedhojë evidenton se nuk ka pasur angazhim dhe koordinim për zbatimin e kësaj mase nga këto dy institucione.

Një tjetër aspekt tjetër që thellon fragmentimin është mungesa bashkëpunimit me autoritete vendore për të rritur ndërgjegjësimin dhe promovuar praktika të mira të transportit të aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara apo të përmirësojnë mënyrën e ndërveprimit. MIE në përgjigjet zyrtare³⁰ shprehet se do të ofrojë mbështetje për bashkëpunime në njësitë vendore³¹ por deri aktualisht nuk ka evidencë bashkëpunimi ndërinstitutional me autoritetet vendore. Çdo institucion vepron në mënyrë të pavarur dhe shpesh, pa një referencë të përbashkët.

Zbatimi në praktikë i bashkëpunimit ndërinstitutional në nivel vendor (rasti i Durrësit, Shkodrës dhe Pogradecit).

Pavarësisht kuadrit të qartë ligjor dhe strategjik, analiza e situatës në tre bashkitë e për zgjedhura tregon se bashkëpunimi ndërinstitutional për zbatimin e PKPAK, nuk ka funksionuar në mënyrë të qëndrueshme dhe të strukturuar.

PKPAK përcakton në masën 1.2.17. PKPAK³² *“Bashkëpunim me autoritetet vendore për të rritur ndërgjegjësimin dhe promovuar praktika të mira të transportit të aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara.”*.

Përgjegjësitë e autoriteteve vendore të përcaktuara në planin kombëtar nuk janë të shoqëruara me ndarje të qarta rolesh, platforma raportimi apo mbështetje teknike dhe financiare të

²⁷ PKPAK 2021 – 2025, Llogaridhënia, monitorimi dhe raportimi, faqe 76.

²⁸ Plani Kombëtar PAK 2021 – 2025, objektivi specifik 1.2, masa 1.2.14.

²⁹ Masa 1.2.14 Objektivi specifik 1.2 Realizimi i aksesueshmërisë në transport për personat me aftësi të kufizuara nga PAK

³⁰ Përgjigje zyrtare MIE

³¹ Masa 1.2.17 Bashkëpunim i MIE me autoritetet vendore për ndërgjegjësimin e PAK

³² Objektivi Specifik 1.2: Realizimi i Aksesueshmërisë në Transport për Personat me Aftësi të Kufizuara

mjaftueshme nga niveli qendror për rrjedhojë zbatimi i PKPAK mbetet më shumë formal sesa real dhe paqartësia në ndarjen e kompetencave dhe përgjegjësi të PKPAK në nivel vendor pengon përfshirjen efektive të PAK në jetën publike.

Bashkia Durrës

Në bashkinë e Durrësit edhe PKPAK 2021 - 2025 synon të sigurojë një qasje gjithëpërfshirëse për përmirësimin e kushteve të jetesës dhe qasjes në shërbime për PAK, zbatimi i këtij plani në nivel vendor ka hasur vështirësi. Sipas përgjigjes zyrtare të Bashkisë Durrës, institucioni nuk ka dërguar asnjë raport pranë Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale (MSHMS) për ecurinë e zbatimit të aksesueshmërisë në territorin e saj. Bashkia Durrës ka pohuar se nuk ka hartuar dhe miratuar asnjë plan lokal për aksesueshmërinë për periudhën 2021- 2024. Rasti i Bashkisë Durrës ilustron qartë se bashkëpunimi ndërinstitutional ndërmjet qeverisjes qendrore dhe asaj vendore ka qenë i dobët dhe jo funksional.

Sipas planit kombëtar dhe udhëzimeve të MSHMS, çdo bashki duhet të caktojë një pikë fokale për aksesueshmërinë dhe të krijojë një regjistër të aksesueshmërisë së aseteve publike dhe private. Bashkia Durrës konfirmon se nuk i ka realizuar këto detyrime.

Pa një strukturë të përhershme që mban informacionin dhe ndjek përmirësimet, bashkia nuk është në gjendje të ndjekë progresin apo të planifikojë ndërhyrje efektive në asete dhe shërbime. Bashkia Durrës deklaron se nuk ka kryer asnjë inspektim apo verifikim për zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë në ndërtimet publike ose private sipas VKM nr. 1074, datë 23.12.2015 dhe VKM nr. 1503, datë 19.11.2008, të cilat përcaktojnë qartë detyrimin për verifikimin e aksesueshmërisë në projektim, ndërtim dhe kolaudim të objekteve publike dhe të shërbimeve. Kjo situatë lë hapsirë që objektet të mund të ndërtohen ose të rikonstruktohen pa respektuar standardet ligjore për aksesueshmëri, duke përjashtuar PAK nga përdorimi i hapësirave publike. Në përgjigjet e saj, Bashkia Durrës konfirmon se nuk ka përfutur fonde nga fondi social i MSHMS, dhe nuk ka krijuar asnjë mekanizëm financiar lokal për të gjeneruar fonde për aksesueshmëri. Edhe pse janë raportuar disa veprimtari të karakterit ndërgjegjësues me OJF ose institucione të tjera, ato janë të izoluara, jo periodike dhe jo pjesë e një strategjie kombëtare të përbashkët.

Bashkia Shkodër

Në Bashkinë e Shkodrës, vlerësimi i bashkëpunimit dhe koordinimit ndërinstitutional për zbatimin e Planit Kombëtar për Aksesueshmërinë për Personat me Aftësi të Kufizuara PKPAK 2021 - 2025 ofron një pamje të ndërmjetme.

Nga njëra anë, ka pasur angazhim të dukshëm institucional në disa drejtime. Nga ana tjetër, nuk ka pasur bashkëpunim të qëndrueshëm dhe të mirë koordinuar ndërmjet bashkisë dhe institucioneve qendrore. Bashkia Shkodër ka kryer monitorime sporadike dhe të pa planifikuara për zbatimin e aksesueshmërisë në transportin publik, në të cilat nuk është verifikuar zbatimi i kërkesave të aksesueshmërisë sipas licencave lëshuar operatorëve ekonomikë. Gjithashtu, nga vëzhgimet në terren ka rezultuar se rampat e autobuzëve nuk ishin funksionale, si dhe nuk kishte në këto mjete elementë të tjerë aksesueshmërie për personat të verbër, me probleme dëgjimi etj.

Sa i takon raportimit në MSHMS mbi gjendjen e aksesueshmërisë në territorin e saj, Bashkia Shkodër ka raportuar në dy momente. Në vitin 2022, Bashkia ka kryer një raportim për shërbimet që ofrohen për personat me aftësi të kufizuara, duke mos përfshirë në të informacion specifik për PKPAK. Në vitin 2024, raportimi i bashkisë ka rezultuar më i detajuar pasi në të janë integruar përgjigjet e pyetësorit dërguar nga MSHMS për të vjelë informacione për PKPAK. Megjithatë, informacionet e përfshira në të reflektojnë mungesën e angazhimit të plotë në drejtim të aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara. Edhe pse Bashkia Shkodër ka bërë përpjekje për të zbatuar PKPAK dhe ka bashkëpunuar me aktorë të ndryshëm

lokalë e ndërkombëtarë, ende mungon një mekanizëm funksional, gjithëpërfshirës dhe i institucionalizuar që të sigurojë një koordinim të qëndrueshëm ndërmjet saj dhe institucioneve të linjës në nivel qendror, si dhe ndërmjet vetë strukturave publike që veprojnë në territorin vendor. Bashkëpunimi ekziston në formën e angazhimeve të shpërndara, por mungon një sistem i përbashkët për planifikimin, ndarjen e përgjegjësisë, monitorimin dhe financimin e masave për aksesueshmëri. Si rezultat, zbatimi i PKPAK në këtë bashki mbetet i fragmentuar dhe i pambështetur plotësisht në mekanizmat ndërinstitucionalë të kërkuar nga vetë kuadri strategjik dhe ligjor.

Bashkia Pogradec

Në dallim nga dy bashkitë e mësipërme, Bashkia Pogradec ka ndërmarrë disa hapa në drejtim të përfshirjes së aksesueshmërisë në dokumente strategjike dhe aktivitete sensibilizuese. Që në vitin 2020, është miratuar nga Këshilli Bashkiak një plan 3 - vjeçar për aksesueshmërinë, i cili ka synuar të orientojë ndërhyrjet për krijimin e kushteve më të përshtatshme në infrastrukturë dhe shërbime për PAK. Gjithashtu, në bashkëpunim me Fondacionin Shqiptar për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuar, është hartuar një raport vlerësimi me rekomandime për përmirësimin e aksesueshmërisë në territor. Megjithatë, këto veprime të izoluara nuk përbëjnë prova të një bashkëpunimi të institucionalizuar dhe të qëndrueshëm ndërmjet Bashkisë dhe institucioneve qendrore apo aktorëve të tjerë lokalë.

Një nga mangësitë më të mëdha është mungesa e raportimit në Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale (MSHMS) mbi ecurinë e zbatimit të masave të aksesueshmërisë, edhe pse një detyrim i tillë parashikohet në PKPAK. Vetë bashkia ka deklaruar se nuk ka raportuar, me arsyetimin se nuk i është kërkuar nga MSHMS, gjë që nxjerr në pah mungesën e komunikimit dhe ndërveprimit të rregullt ndërinstitucional.

Një tjetër boshllëk i rëndësishëm ka të bëjë me mos përcaktimin e një pike fokale për aksesueshmërinë, siç kërkohet në masën 1.1.3 të PKPAK, dhe mungesën e një regjistri të përditësuar për asetet publike, me vlerësime për nivelin e aksesueshmërisë dhe planifikim ndërhyrjesh me afate kohore dhe burime financiare, në kundërshtim me masat 1.4.1 dhe 1.4.2 të PKPAK. Kjo pengon qasjen sistematike në menaxhimin dhe planifikimin e masave për aksesin fizik të PAK në territor. Nga ana financiare, nuk janë krijuar mekanizma vendorë për gjenerimin e fondeve për aksesueshmëri si tarifa apo taksa të dedikuara.

Po ashtu, nuk ekziston një strukturë specifike për monitorimin dhe inspektimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë. Inspektorati i Mbrojtjes së Territorit, që mbulon inspektimet në ndërtim, nuk ka kryer inspektime për të verifikuar nëse subjektet publike apo private respektojnë kriteret e aksesueshmërisë, ndonëse ky është një detyrim i qartë i VKM nr. 1503, datë 19.11.2008 dhe masës 1.3.3 të PKPAK. Në përfundim, edhe pse Bashkia Pogradec ka ndërmarrë disa hapa të dobishëm për të trajtuar çështjet e aksesueshmërisë, mungesa e një strukture të qartë koordinimi, raportimi dhe monitorimi, si dhe mos përfshirja e institucioneve të tjera që veprojnë në territor, tregojnë se bashkëpunimi ndërinstitucional për zbatimin e PKPAK 2021 - 2025 ka qenë i kufizuar, i fragmentuar dhe jo i qëndrueshëm.

Pavarësisht detyrave të përcaktuara qartë për çdo institucion, bashkëpunimi midis MSHMS, MIE dhe bashkive mbetet i kufizuar, i fragmentuar dhe i pakoordinuar. Bashkitë nuk janë përfshirë në mënyrë aktive në mekanizmat e raportimit dhe konsultimit, ndërsa ministrinë nuk kanë siguruar ndihmën teknike të nevojshme për të garantuar zbatimin e standardeve në nivel lokal. Ky hendek ndërmjet kuadrit strategjik dhe zbatimit real tregon për nevojën urgjente për të ristrukturuar mekanizmat e bashkëpunimit ndërinstitucional, për të përmirësuar sistemin e raportimit dhe për të siguruar një mbështetje më aktive teknike dhe financiare për bashkitë.

12. Gjetje nga auditimi: Në Planin Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021 – 2025 kërkohet që çdo institucion qendror dhe vendor të caktojë një pikë fokale për çështjet që

lidhen me aftësinë e kufizuar, përfshirë këtu monitorimin e aksesueshmërisë, bashkëpunimin me komunitetin PAK dhe raportimin periodik të progresit të planit etj. Nga auditimi ka rezultuar se institucionet subjekt auditimi, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec nuk kanë identifikuar dhe caktuar personin përgjegjës për çështjet e aftësisë së kufizuar në institucionet e tyre. Kjo situatë ka penalizuar aftësinë e këtyre institucioneve për t'i vendosur prioritetin e duhur kërkesave të planit për aksesueshmërinë, duke mos mundësuar bashkëpunim për zbatimin e masave të përbashkëta të planit, në veçanti ato masa për të cilat kërkohej ndërveprim midis nivelit qendror dhe vendor.

13. Gjetje nga auditimi: Bashkëpunimi ndërinstitucional, në kuadër të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara, bazohet në komunikim dhe monitorim të rregullt midis institucioneve përgjegjëse dhe kontribuese në këtë plan. Në praktikë, ky mekanizëm nuk ka funksionuar, pasi institucionet nuk kanë raportuar rregullisht për aktivitetet e parashikuara në Planin Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara dhe mungesa e informacionit ka qenë veçanërisht e theksuar për masat që lidhen me aksesueshmërinë në transport dhe infrastrukturë, ku Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka shmangur përgjegjësitë duke i atribuar ato Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale. Po ashtu, nuk janë realizuar trajnimet e detyrueshme për stafin e transportit rrugor dhe nuk ka pasur bashkëpunim real me autoritetet vendore për të promovuar transport të aksesueshëm, çka ka sjellë veprimtari të pakoordinuara dhe të fragmentuara nga ana e institucioneve të përfshira.

14. Gjetje nga auditimi: Sipas Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021 - 2025, bashkëpunimi ndërinstitucional midis nivelit vendor dhe atij qendror duhet të organizohej nëpërmjet shkëmbimit të vazhdueshëm të informacionit dhe raportimit mbi të. Kjo qasje nuk ka funksionuar në mënyrë të qëndrueshme dhe efektive. Në rastet e Bashkive Durrës, Shkodër dhe Pogradec, nuk janë zbatuar mekanizmat e nevojshëm të koordinimit me institucionet qendrore, si Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Në këto bashki, nuk ka pasur ndarje të qarta rolesh dhe platforma funksionale raportimi. Po ashtu, nuk është siguruar mbështetje teknike dhe financiare nga niveli qendror, sidomos për aktivitete dhe masa që lidhen me fushën e veprimtarisë së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë. Kjo ka bërë që masat e parashikuara në Planin Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara të zbatohen në mënyrë të fragmentuar dhe formale, pa ndikim të qëndrueshëm në përmirësimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara.

Konkluzion

4. Institucionet nuk kanë pasur bashkëpunim dhe koordinim të duhur për zbatimin Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara 2021 - 2025. Mungesa e pikave fokale, raportimit të rregullt dhe mbështetjes së ndërsjellë ka penguar ndërveprimin efektiv ndërmjet nivelit qendror dhe vendor, duke sjellë zbatim të fragmentuar dhe formal të planit.

Rekomandim 12.1: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec të caktojnë pikën fokale për çështjet e aftësisë së kufizuar, sipas përcaktimeve të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuara, për raportimin dhe monitorimin aktiv të aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuar.

Brenda datës 31.12.2025

Rekomandim 12.2: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të marrë masa për të identifikuar në nivel kombëtar gjendjen e emërimit të pikave fokale për çështjet e aftësisë së kufizuar në të gjitha institucionet qendrore dhe vendore.

Brenda datës 31.03.2026 dhe në vijimësi

Rekomandim 13 - 14.1: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të vlerësojë nevojën e ndërtimit të një platforme digjitale kombëtare, në të cilën institucionet qendrore dhe vendore të përditësojnë në kohë reale të dhënat mbi gjendjen e aksesueshmërisë në territorin e tyre, për konsultimin dhe përdorimin e këtyre të dhënave për informimin e politik bërjes.

Brenda vitit 2026

5. KOMENTET E SUBJEKTEVE

Bashkia Pogradec, me shkresën nr. 2357/4, prot., datë 05.08.2025, protokolluar me tonën nr. 122/16, prot., datë 07.08.2025 konfirmon njohjen me projektraportin e auditimit të KLSH – së.

Bashkia Durrës, me shkresën nr. 894/4, prot., datë 25.08.2025, protokolluar me tonën nr. 122/18, prot., datë 27.08.2025 konfirmon njohjen me projektraportin e auditimit të KLSH – së.

Bashkia Shkodër, me shkresën nr. 957/6, prot., datë 22.08.2025, protokolluar me tonën nr. 122/19, datë 28.08.2025 ka dërguar deklaratën për njohjen e projektraportit të auditimit të KLSH – së dhe disa sqarime në lidhje me disa rekomandime të KLSH – së (dhe dokumentacion justifikues), më konkretisht:

Lidhur me pyetjen e auditimit në paragrafin 4.1 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri në infrastrukturë për personat me aftësi të kufizuara?

- rekomandimi 2.1: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Bashkitë Durrës, Shkodër dhe Pogradec të vlerësojnë nivelin e aksesueshmërisë në infrastrukturë të garantuar prej tyre dhe të hartojnë e miratojnë planet e aksesueshmërisë dhe regjistrat përkatës të aksesueshmërisë sipas kërkesave të PKPAK 2021 – 2025. *(Brenda datës 31.12.2025)*

Për këtë rekomandim Bashkia Shkodër shpreh angazhimin maksimal në drejtim vlerësimit të nivelit të aksesueshmërisë në infrastrukturë aktualisht, edhe nëpërmjet suportit të partnerëve të brendshëm dhe të jashtëm. Për këtë bashkia shprehet se ka nisur procesin e realizimit të tij. Verifikimi i zbatimit të këtij rekomandimi do të kryhet nga KLSH – së në përputhje me bazën ligjore dhe rregullatore në fuqi.

- rekomandimi 3.1: Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec të marrin masa për të përmbushur kërkesat e aksesueshmërisë në infrastrukturë për lejet e ndërtimit të shqyrtuara gjatë këtij auditimi, si dhe të vlerësojnë nevojën për ndërhyrje infrastrukturore dhe përshtatje me standardet e aksesueshmërisë për të gjitha godinat e tjera ekzistuese në territorin e tyre. *(Brenda datës 31.12.2025)*

Për këtë rekomandim, Bashkia Shkodër shprehet se specialistët e Drejtorisë së Kontrollit të Zhvillimit të Territorit ka filluar verifikimin e godinave ekzistuese për të planifikuar dhe analizuar mënyrën e ndërhyrjeve infrastrukturore. Bashkia konsideron këtë rekomandim në proces zbatimi. Verifikimi i zbatimit të këtij rekomandimi do të kryhet nga KLSH – së në përputhje me bazën ligjore dhe rregullatore në fuqi.

- rekomandimi 3.2: Bashkitë Shkodër, Durrës dhe Pogradec, si institucionet fundore të zbatimit dhe implementimit të infrastrukturës për PAK, të parashikojnë në listën e kritereve të lejeve të ndërtimit për objektet e financuara nga buxheti i shtetit, si dhe objektet njësi shërbimi e banimi, infrastrukturën e aksesueshmërisë për PAK. *(Në vijimësi)*

Për këtë rekomandim, Bashkia Shkodër sqaron se në listën e kriterëve të dhënies së lejeve të ndërtimit për objektet njësi shërbimi e banimi është përfshirë infrastruktura për PAK. Bashkia ka bashkëlidhur dy raste shkresash me objekt “Njoftim për plotësim dokumentacioni”. Sipas bashkisë Shkodër rekomandimi rezulton i zbatuar nga ana e tyre. Verifikimi i zbatimit të këtij rekomandimi do të kryhet nga KLSH – së në përputhje me bazën ligjore dhe rregullatore në fuqi.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, me shkresën nr. 1730/4, prot., datë 20.08.2025, protokolluar me tonën me nr. 122/17, prot., datë 21.08.2025, ka dërguar observacionet përkatëse shtjelluara në vijim.

Sa i takon gjetjeve të grupit të auditimit të shtjelluara në pyetjen 4.2 A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuar në fushën e transportit rrugor? Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, shprehet se, në përputhje me fushën e përgjegjësisë së saj, ka kontribuar vazhdimisht për të përmirësuar aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuar në vendin tonë, por ky institucion nuk është përgjegjës për zbatimin e masave specifike të parashikuara në PKPAK 2021 – 2025 si për shembull: rimbursimi i karburantit për personat me AK; ofrimi i shërbimeve në terren “derë më derë”, apo ngritjen e task forcave ndërinstitutionale, pasi këto fusha janë jashtë kompetencave institutionale të MIE dhe i përkasin institucioneve të tjera përgjegjëse.

Megjithatë, MIE shprehet e angazhuar për të mbështetur nismat që synojnë përmirësimin e shërbimeve të transportit publik, nëpërmjet hartimit të politikave të përafruara me acquis të BE – së, rritjes së kapaciteteve vendore dhe bashkëpunimit ndërinstitutional, në funksion të përmbushjes së objektivave kombëtare dhe integruese.

Qëndrimi i grupit të auditimit: lidhur me sa më sipër, grupi i auditimit sqaron PKPAK 2021 – 2025, është miratuar me VKM nr. 276, datë 12.05.2021. Në të janë përfshirë objektiva dhe masa specifike për realizimin e aksesueshmërisë në të gjitha fushat e jetës në vendin tonë. Për qëllimet e këtij auditimi, sikurse specifikohet edhe nga fokusi, objektivi, fushëveprimi dhe pyetjet e auditimit, shqyrtimi është orientuar drejt aksesueshmërisë në infrastrukturë e transport. Sa i takon aksesueshmërisë në transport, gjatë shqyrtimit të evidencave dhe dokumenteve të ndryshëm të auditimit, si edhe gjatë hartimit të projektraportit, janë marrë në konsideratë dhe janë shqyrtuar ato masa për të cilat MIE është cilësuar në PKPAK si institucion përgjegjës, pra si institucioni përgjegjës për të nisur dhe drejtuar konkretizimin e masës (në bashkëpunim me institucione të tjera të cilësuara si kontribuese në PKPAK). Në këtë kuadër, bazuar në dokumentacioni përkatës është vlerësuar kontributi i institucionit në drejtim të realizimit të masave specifike.

Në komentet e dërguara MIE është shprehur se “*vlerëson rëndësinë e këtyre nismave dhe shpreh gatishmërinë për të bashkëpunuar dhe kontribuar në çdo iniciativë të përbashkët për përmirësimin e informimit dhe aksesit për personat me aftësi të kufizuara në transportin publik. Megjithatë, për shkak të natyrës ndërsektoriale të çështjes dhe kompetencave të ndara ligjore, realizimi i plotë i këtyre masave kërkon një qasje integruese që përfshin edhe aktorët socialë dhe vendorë, dhe nuk mund të jetë përgjegjësi ekskluzive e MIE – së.*”

Për këtë pohim, grupi i auditimit vijon të sqarojë se pikërisht nëpërmjet miratimit me VKM nr. 276, datë 12.05.2021 të Planit Kombëtar për Personat me Aftësi të Kufizuar është synuar garantimi i qasjes integruese dhe ndërsektoriale, përmes vendosjes së bashkëpunimit ndërinstitutionale në thelb të këtij plani dhe identifikimit të institucioneve përgjegjëse dhe kontribuese për realizimin e masave të parashikuara aty. Në këtë kuadër, përgjegjësitë e MIE për realizimin e masave për të cilat në PKPAK është cilësuar si institucion përgjegjës janë

ndërthurur edhe me bashkëpunimin e institucioneve kontribuese aty ku ato kanë qenë të përfshira.

Sa i takon rekomandime të lëna në pyetjen 4.2_A kanë siguruar institucionet përgjegjëse aksesueshmëri për personat me aftësi të kufizuar në fushën e transportit rrugor?, qëndrimi i MIE është si më poshtë:

- mirëpret rekomandimin 7.1: *Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në bashkëpunim me Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, të hartojë dhe propozojë për miratim një kuadër të dedikuar ligjor, rregullator ose teknik në të cilin të parashikohen standardet minimale të aksesueshmërisë në transportin publik, duke synuar përafrimin me legjislacionin e BE – së. (Brenda vitit 2026)*

- shpreh gatishmërinë dhe angazhimin për të kontribuar në mënyrë aktive në mbështetje të NJQV – të sipas rekomandimit 8.1. *Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në bashkëpunim me Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të ofrojnë mbështetje ndaj njësisë të vetëqeverisjes vendore për të nxitur në to përmirësimin e nivelit të aksesueshmërisë në transportin rrugor publik në nivel vendor. (Brenda vitit buxhetor 2026)*

- në kuadër të bashkëpunimit ndërinstitutional me MSHMS, MIE shprehet se ka hapësirë për të koordinuar veprimtaritë me qëllim vlerësimin e plotë dhe gjithëpërfshirës të transportit publik qytetës, rrethqytetës dhe ndërqytetës sipas rekomandimit 8.2: *Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale të vlerësojnë gjendjen e aksesueshmërisë të transportit rrugor publik në vendin tonë për transportin qytetas, rreth qytetas dhe ndër qytetas, me qëllim identifikimin e nevojave për ndërhyrje dhe informimin e politikë bërjes. (Brenda vitit 2026).*

6. ANEKSET

ANEKSI 1. Tabelat me lejet e ndërtimit e audituara për kriteret e aksesueshmërisë për PAK

Bashkia Shkodër

N r.	Subjekti ndërtues	Objekti i ndërtimit	Sipërfaqja e ndërtimit m ²	Leja e Ndërtimit
1.	A.& E. shpk	Objekt banimi dhe shërbimi 1,6,7 kat me bodrum	11480.13	1183/4, datë 25.03.2022
2.	Sh. T. dhe A. shpk	Kompleks sportive tenisi dhe basketbolli	4685	3192/4, datë 28.04.2021
3.	M. Konstruksion	Ndërtesë banimi 2 kate me bodrum	2185	10552/6, datë 13.09.2021
4	S. C.	Objekt Shërbimi	860.1	12050/5, datë 11.10.2021
5.	Sh. T.	Kompleks sportive tenisi dhe ambiente ndihmëse	6460	3192/4, datë 15.04.2021
6.	S. P. shpk	Objekt banimi dhe shërbimi 7 kate dhe bodrum	2592.5	15919/5, datë 11.01.2022
7.	Komuniteti Mysliman i Shqipërisë	Xhamia Tophane 2 kat	435	12948/5, datë 15.12.2023

Përpunoi: GA, Burimi: Bashkia Shkodër

Bashkia Pogradec

Nr.	Subjekti ndërtues	Objekti i ndërtimit	Sipërfaqja e ndërtimit m ²	Leja e Ndërtimit
1.	Bashkia Pogradec	Leje zhvillimore Qendër vizitorësh		Nr.321 22.12.2021
2.	J. M.	Objekt banimi dhe shërbimi	5115	Nr. 196 08.11.2022
3.	Bashkia Pogradec	Shtesë objekti mbi 250 m ²		Nr.224 19.12.2022
4.	M. H.	Leje ndërtimi mbi 250 m ²	1728	Nr.213 02.12.2022
5.	E. P.	Leje ndërtimi mbi 250 m ²		Nr.112 10.07.2023
6.	K. S.	Shtesë objekti mbi 250 m ²		Nr.261 29.12.2023
7.	L. B.	Leje ndërtimi mbi 250 m ²		Nr.167 23.09.2022
8.	H. D.	Leje ndërtimi mbi 250 m ²		Nr.92 30.04. 2024

Përpunoi: GA, Burimi: Bashkia Pogradec

Bashkia Durrës

Nr.	Subjekti ndërtues	Objekti i ndërtimit	Sipërfaqja e ndërtimit m ²	Leja e Ndërtimit
1.	Bashkia Durrës	Rikonstruksion shkolla 9-vjeçare “Demokracia”	569	280-23/5, datë 04.07.2024

2.	F. B.	Agro turizëm – Bar-Restorant dhe ambiente ndihmëse 1 kat, 6 vileta 1 kat me panel diellor, koteca dhe mur rrethues	2430	456, datë 06.08.2024
3.	A. C.	Agro turizëm, Bar, Restorant, Vileta Druri	20000	491-24/4, datë 01.08.2024
4.	Bashkia Durrës	Godinë 2 kat Qendra ³³ Shëndetësore Spitallë	288	651-24/5, datë 02.12.2024
5.	Shoqëria “D. W.” shpk	Agro turizëm “Duka Ëine”	84100	1719-22/6, datë 09.05.2023
6.	Shoqëria “DCI” shpk	Ndryshimi i projektit gjatë ndërtimit për objektin “hotel 7 kat me 3 kate nëntokë + pishinë dhe 3 godina 1 – 6 – 7 kate mbi tokë (4 kate apartamente turistike dhe 3 kate apart – hotel) me 2 kat parkim nëntokë”	13000	1108-23/4, datë 15.12.2023
7.	“Z. T.” shpk	Kapanon industrial 1 kat , zyra 2 kate , kabinë elektrike , tendë, mur rrethues	20000	2102, datë 21.07.2021
8.	“S.” shpk	Beach Bar S.	1800	2057, datë 06.07.2021
9.	“D.” shpk	Godinë banimi 4-5-6 kate mbi tokë dhe 1 nën tokë	815	nr. 2430, datë 24.10.2021
10.	“L.” shpk	Godinë industriale 1 dhe 2 kat, vendroje, kabinë elektrike dhe mur rrethues	5864.47	2788, datë 01.02.2022

Përpunoi: GA, Burimi: Bashkia Durrës

³³ Evidentohet rampa ne plan vendosjen e qendrës shëndetësore.

ANEKSI 2 PKPAK 2021 – 2025

Objekti i Specifik 1.1: Realizimi i aksesueshmërisë në mjedise për Personat me Aftësi të Kufizuara			
Aktiviteti	Afati sipas PKVPAK	Institucionet Përgjegjëse/Kontribuuese	Statusi i Realizimit
1.1.1. Ngritja dhe bërja funksionale e Task-Forcës, me qëllim konsultimin e propozimin e politikave për aksesueshmërinë e programeve e projekteve, si dhe monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë me përfaqësim nga të gjitha institucionet .	2021	MSHMS Ministritë e linjës	Realizuar pjesërisht Deri tani nuk është krijuar ndonjë Task - Forcë për monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë. Megjithatë Inspektorati Shtetëror i Punës dhe Shërbimeve Shoqërore e kryen këtë monitorim gjatë kontrolleve të ushtruara nga inspektorët e punës, kur konstatojnë punëmarrës PAK.
1.1.2. Shtimi/fuqizimi i kapaciteteve të strukturave të Inspektoratit të Punës dhe Shërbimeve Sociale dhe/apo inspektorateve të tjera në nivel qendror dhe vendor për monitorimin e aksesueshmërisë.	2023	Të gjitha ministritë	Parealizuar Në Inspektoratin Shtetëror të Punës dhe Shërbimeve Shoqërore nuk ka patur shtim/fuqizim kapaciteti të strukturave të saj, për monitorimin e aksesueshmërisë.
1.1.3. Krijimi i regjistrit të aksesueshmërisë së aseteve të institucionit dhe strukturave të varësisë ku do të bëhet regjistrimi i aseteve/objekteve të institucionit dhe institucioneve të varësisë, përfshirë informacionin për ndryshimet në situatën e aksesueshmërisë nëpërmjet mbledhjes së informacionit nga anëtarët e Task - Forcës.	2021-25	Të gjitha ministritë	Nuk ka informacion
1.1.4. Propozimi i përmirësimeve të kuadrit ligjor dhe nënligjor , me qëllim forcimin e aplikimit të kërkesave dhe standardeve për aksesueshmërinë në mjedise, si edhe të masave ndëshkuese në rast të moszbatimit të tyre.	2021-25	MIE MSHMS Ministritë e linjës	Nuk ka informacion
1.1.5. Ndërgjegjësimi, informimi dhe trajnimi në lidhje me rekomandimet e konventës së OKB-së për personat me aftësi të kufizuara, legjislacionin shqiptar mbi kërkesat dhe standardet e aksesueshmërisë së mjedisit, standardet evropiane, në lidhje me mjedisin e përshtatur, për anëtarët e	2021-25	MSHMS Ministritë e linjës	Pa ndonjë progres gjatë 2021 - 23

Task-Forcës dhe stafet e nevojshme të të gjitha institucioneve, stafin pedagogjik në shkollat e formimit profesional, universitetet etj., subjektet projektuese dhe zbatuese në fushën e ndërtimeve dhe infrastrukturës rrugore; pronarët/administratorët e bizneseve private, ofrues të shërbimeve etj.			
1.1.6. Hartimi, në bashkëpunim me Universitetin Politeknik, i programeve të trajnimit të stafit të institucioneve, jo vetëm mbi aplikimin e kërkesave dhe standardeve për aksesueshmërinë e mjedisit, por edhe mbi mënyrën e sjelljes dhe komunikimit.	2021-25	MSHMS Universiteti Politeknik	Pa ndonjë progres gjatë 2021 - 23
1.1.7. Rishikimi i kurrikulave të Universitetit Politeknik, për t'i përditësuar ato me standardet më të larta të aksesueshmërisë apo projektimit universal.	2021-25	MAS Universiteti Politeknik	Realizuar Fakulteti i Arkitekturës dhe Urbanistikës për të gjitha programet e studimit që ofron, ka kurrikula bazuar në standartet kombëtare në fuqi, përfshirë këtu standartet e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara si dhe standartet ndërkombëtare, si ADA (<i>Standards for Accessible Design</i>).
1.1.8. Zhvillimi i fushatave të ndërgjegjësimit me personat me aftësi të kufizuara dhe familjet e tyre, në lidhje me të drejtat e tyre bazuar në legjislacionin shqiptar, në rekomandimet e konventës së OKB-së për të drejtat e personave me aftësi të kufizuara, si edhe dokumenteve të ndryshme ndërkombëtare.	2021-25	MSHMS/ të gjithë institucionet e përfshira/ organizatat në mbrojtje të PAK	Në proces realizimi Parashikuar për periudhën 2024-25
1.1.9. Promovime përmes fushatave të komunikimit e ndërgjegjësimit, të praktikave pozitive në zbatimin dhe aplikimin e kërkesave dhe standardeve të aksesueshmërisë në mjedise për personat me aftësi të kufizuara.	2021-25	MSHMS/ të gjithë institucionet e përfshira/ organizatat në mbrojtje të PAK	Në proces realizimi Parashikuar për periudhën 2024-25
1.1.10. Monitorime të investimeve publike të bëra deri tani në objektet e arsimit, shëndetësisë, kujdesit social, tregut të punës dhe drejtësisë për zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë.	2021-25	MAS MSHMS SHSSH MFE AKPA MD	Në proces realizimi Lidhur me këtë aktivitet ,informacioni vjen vetëm nga AKPA. Janë 6 shkolla të mesme profesionale publike të rikonstruktura

		KLGG	gjate viteve të fundit të cilat sipas monitorimeve të kryera nga AKPA, kanë përmbushur të gjitha standardet e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara. Gjithashtu AKPA i ka kushtuar një vëmendje të veçantë investimit të Zyrës së Punës Nr.2 në Tiranë, për ta përshtatur atë sipas modeleve më bashkëkohore mbi ofrimin shërbimeve edhe për kategorinë PAK.
1.1.11.Përgatitja nga MSHMS e ndonjë Raporti Kombëtar Vjetor i Realizimit të Aksesueshmërisë për Personat me Aftësi të Kufizuara.	2022-25	MSHMS	Parealizuar Për vitet 2022 dhe 2023, nuk është përgatitur ndonjë Raport Kombëtar Vjetor për realizimin e aksesueshmërisë për personat me aftësi të kufizuara.

Përpunoi: GA, Burimi: Draft Raporti i Monitorimit të PKPAK 2021 - 2025

ANEKSI 3



Figure 1- Stacion Autobusi në Bashkinë Shkodër

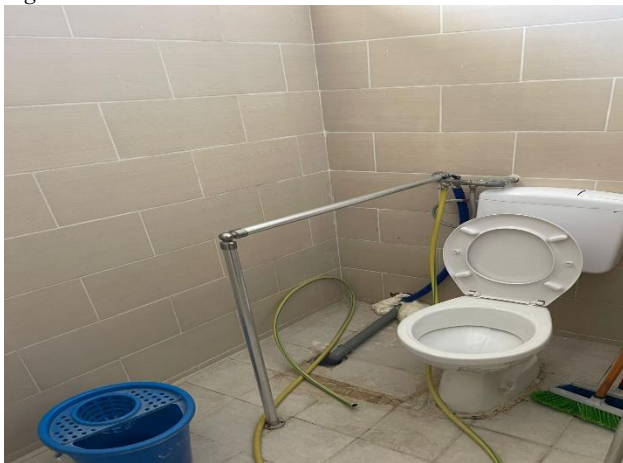


Figure 2 Tualet i dedikuar për PAK në Bashkinë Shkodër.



Figure 3 Parkim i dedikuar për PAK në Bashkinë Shkodër.



Figure 4 Autobus pa rampë në Bashkinë Shkodër



Figure 5- Shkollë e pajisur me rampë në Bashkinë Shkodër.



Figure 6 Tualet Shkolle në Bashkinë Shkodër.



Figure 7 Shkollë e paaksesueshme ne Bashkinë Pogradec.



Figure 8 Trotuar me nivelim për PAK në Bashkinë Pogradec.



Figure 9 Trotuar i aksesueshëm për PAK në Bashkinë Pogradec.



Figure 10 Shkollë në Bashkinë Pogradec.