

**Kontakt:**

Rr. "Bylis " Nr. 12,  
Autostrada Tirane - Durres,  
Km.5, Kashar.  
Kodi Postar 1051, KP 2995,  
Tirana Albania  
Tel: +355.(0)4.24074 - 20/21,  
Fax: +355.(0)4.2407422,  
Cel: +355.(0)69.20 - 34126 / 81881,  
E-mail: forum\_ap@universitetipolis.edu.al  
Web: www.universitetipolis.edu.al

**MetroPolis**  
Associated, Architecture & Planning s.p.a.



Instituti per Kerkim dhe Zhvillim, IKZH\_POLIS  
Qendra Burimore e Informacionit dhe Botimeve, POLIS\_Press

**POLIS\_Press**

HABITAT MAGAZINE

2

LËVIZJET E PLANIFIKIMIT NË SHBA

Sustainable Development & Environmental Issues

# HABITAT

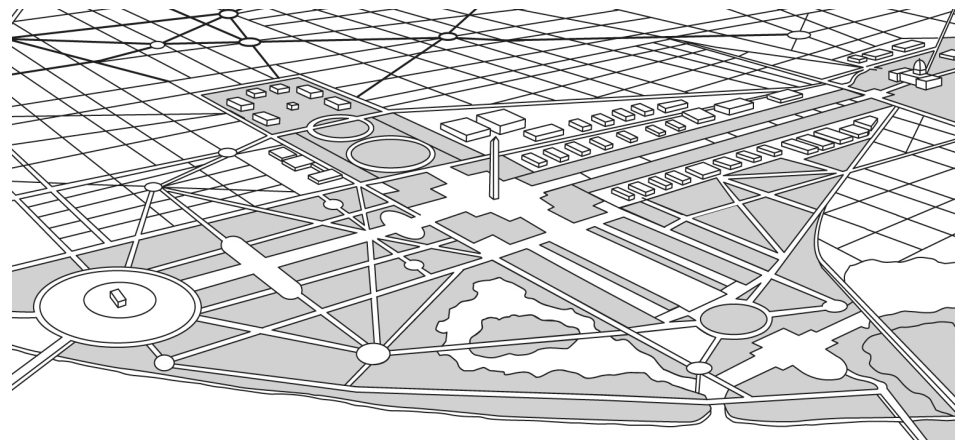
2

MAGAZINE

IKZH\_POLIS, Sustainability\_LAB & Co-PLAN  
Botimet POLIS\_Press  
ISSN: 2306-8779

Prof. Dr. Besnik Aliaj

## LËVIZJET E PLANIFIKIMIT NË SHBA



Botues: Besnik Aliaj, Sotir Dhamo, Dritan Shutina. Viti i Dytë i Botimit, Mars 2021

Çmimi 700 lekë/ 7 Euro



# Revistë Periodike Shkencore

## **Këshilli Redaksional**

Prof. Dr. Vezir Muharremaj  
Prof. Dr. Sherif Lushaj  
Prof. Dr. Nesip Meçaj  
Prof. Dr. Luljeta Bozo  
Prof. Dr. Besnik Aliaj  
Doc. Sotir Dhamo  
MND. Ing. Dritan Shutina  
MND. Ark. Rudina Toto

## **Konsulentë**

MND. Elona Karafili  
MND. Anila Gjika

## **Botues**

Prof. Dr. Besnik Aliaj  
Doc. Sotir Dhamo  
MND. Ing. Dritan Shutina

## **Drejtor**

Prof. Dr. Besnik Aliaj

## **Kryeredaktor**

Doc. Sotir Dhamo

## **Layout**

Eranda Janku

## **Redaktore Letrare**

Alketa Sula

## **Shtypur nga**

SHTEPIA BOTUESE  
**mediaprint**  
Lider në botime dhe imazh

## **Kontakt**

Rr. "Bylis " Nr. 12, Autostrada Tiranë - Durrës, Km.5, Kashar.

Kodi Postar 1051, KP 2995, Tirana Albania

Tel: +355.(0)4.24074 - 20/21, Fax: +355.(0)4.2407422,

Cel: +355.(0)69.20 - 34126 / 81881,

E-mail: [forum\\_ap@universitetipolis.edu.al](mailto:forum_ap@universitetipolis.edu.al)

Web: [www.universitetipolis.edu.al](http://www.universitetipolis.edu.al)



Instituti për Kërkim dhe Zhvillim, IKZH\_POUS  
Qendra Burimore e Informacionit dhe Botimeve, POUS\_Press

Prof. Dr. Besnik Aliqaj

# Lëvizjet e Planifikimit në SHBA

**Recensent** : Doc. Sotir Dhamo  
**Recensent** : MND. Ing. Dritan Shutina  
**Redaktor** : Prof. Dr. Nasip Meçaj  
**Redaktor letrar** : Eranda Janku

# PËRMBAJTJA

## PARATHËNIE

Përse ky inspirim nga Planifikimi Amerikan? (Besnik Aliaj).....6

## KREU I

Tradita e Peizazhit.....10

## KREU II

Inxhinierimi i Qyteteve të Jetueshme.....20

## KREU III

Qytetet Kopësht.....28

## KREU IV

City Beautiful.....46

## KREU V

Planifikimi Praktik.....56

## KREU VI

Rajonalizimi 1910-1940.....68

## KREU VII

Strehimi Publik dhe Rinovimi Urban.....80

## KREU VIII

Matjet dhe Modelimi.....94

## KREU IX

Planifikimi për Mbrojtjen e të Drejtave dhe Barazisë.....102

## KREU X

Rritja Urbane dhe Shqetësimet Mjedisore.....116

## KREU XI

Programet Mbarëkombëtare për Planifikimin e Përdorimit të Tokës.....126

<b>KREU XII</b>	
Ridizenjimi i Qendrave të Qyteteve.....	136
<b>KREUXIII</b>	
Lagjet e Rinovuara, Qytetet e Reja dhe Urbanizimi i Ri.....	148
<b>KREU XIV</b>	
Rajonalizimi i Ri: Mjedisi, Politika dhe Planifikimi.....	150
<b>KREU XV</b>	
Drejtësia Mjedisore.....	174
<b>KREU XVI</b>	
Sustainability (Qëndrueshmëria).....	192
<b>KREU XVII</b>	
Qytete dhe Komunitete të Shëndetshme.....	202

.....

## PARATHËNIE

### “Përse ky inspirim nga Planifikimi Amerikan?”

Prof. Dr. Besnik Aliaj

*Në verën e vitit 2003 me ftesë të Departamentit të Shteteve të Bashkuara të Amerikës, kam patur fatin të marr pjesë në një ekspozim profesional të jashtëzakonshëm për çështjet e planifikimit urban dhe zhvillimit mjedisor në Amerikë, në kuadër të Programit IVP (International Visitors Program).*

*Programi në fakt zbatohej në bashkëpunim me Institutin Amerikan të Planifikimit (APA, American Planning Association), duke na dhënë mundësinë si ekip i ngushtë planifikuesish dhe ekspertësh mjedisorë të përzgjedhur nga e gjithë bota, që të kishim akses të plotë, nga organet më të larta politik-bërëse e ligj-vënëse federale në SHBA; deri tek autoritet shtetërore, rajonale e vendore, institucionet publike e private, komunitetet e organizata jo-fitim prurëse të specializuara, etj. Kjo përfshiu edhe një tur në terren në 8 shtete të Federatës Amerikane nga “east” në “west coast”. Një përvojë unike, të cilën unë e konsideroj si mundësi dhe privilegj për çdo planifikues urban e mjedisor.*

*Në fund të këtij turi zyrtar, unë mora edhe një makinë me*

qera në New York për të udhëtuar privatisht drejt Bostonit përmes “Highway No.1” të SHBA-së, pikërisht në zemrën e “bulevardit” ose “avenue-së” të super-aglomerimit urban “BosWash” (Boston-Washington), siç kanë qejf ta quajnë vetë amerikanët. Kjo do të ishte një tjetër eksperiencë mahnitëse, për të prekur nga afër efektet reale të planifikimit amerikan, në shkallë të madhe rajonale, natyrore dhe pejzazhistike.

Kjo përvojë u mbyll me një vizitë inspiruese në Graduate School of Design, Harward University, me ftesë të mikut dhe kolegut John Driscoll, si dhe kolegëve të tjerë pranë DPU (Njësia e Planifikimit në GSD Harward), të cilët në fillim të viteve ‘90-të kishin punuar me plot pasion, edhe pse me vështirësi, për të asistuar planifikimin e fillesave të rajonit metropolitan të Tiranës së Madhe. Kjo ishte koha kur unë dhe disa kolegë të tjerë, sot pjesë e Universitetit POLIS nisëm përvojën e paharrueshme të planifikimit me pjesëmarrje, përmes Co-PLAN, Instituti për Zhvillimin e Habitatit, origjina e shkollës sonë sot.



*I etur, në kërkim të modeleve të reja të planifikimit e të zhvillimit bashkëkohor të qytetit, unë gjeta e bleva në librarinë e magjike të “Harward University”, edhe manualin e APA American Planning Association për “Standartet e Planifikimit dhe Dizajnit Urban”. Që atëherë deri më sot ky botim ka qenë një inspirim për mua personalisht, por edhe për këdo në Co-PLAN e POLIS. Në tërësi ky ekspozim ka lënë gjurmë shumë të forta në ndërgjegjen time profesionale. Është kjo arsyeja që këto dije jam përpjekur t’i aplikoj me kolegët e POLIS, themeluesit e të cilit kanë studiuar jo rastësisht të gjithë në SHBA, nëpër projekte të ndryshme në vend. Më tej jemi munduar t’i shumëfishojmë e shpërndajmë në rrethe profesionale e studentore.*

*Ka qenë një objektivi i joni i hershëm që Manuali Amerikan i Planifikimit të përkthehej në gjuhën shqip. Por duke qenë se një version më i shkurtër për studentë është publikuar tashmë, unë jam fokusuar këto vite në përgatitjen e një cikli leksionesh me fokus në “Lëvizjet e Planifikimit në SHBA”, një kapitull që nuk ekziston në versionin e shkurtuar, por ekziston në versionin profesional. E kam bërë këtë, edhe duke dashur të heq një paralele midis zhvillimit të ekonomisë së tregut në fillimet e themelimit dhe industrializimit të SHBA-së, dhe në Shqipërinë post-komuniste të pas viteve ‘90-të, e deri më sot.*

*Në fakt planifikimi urban dhe territorial në Amerikën e Veriut dhe Europë ka mjaft dallime që kanë të bëjnë sa me kontekstin social-ekonomik, modelin qeverisës, aq edhe me faktin e prezencës së tokës që në Amerikë është me “bollëk”, kurse në Europë disi e “kursyer”. Por përtej diferencave unë*

*kam konstatuar edhe mjaft ngjashmëri befasuese, të cilat edhe në rastin e Shqipërisë bëhen shumë të vlefshme për të mësuar si të mos përsëriten gabimet, apo për të dhënë zgjidhje problemeve të caktuara, me të cilat ne përballemi çdo ditë. Nuk duhet të harrojmë edhe faktin se ka diçka mjaft të ngashme në mënyrën se si Shtetet e Bashkuata të Amerikës krijuan dhe zhvilluan sistemin e pronësisë në momentin e kolonizimit të parë drejt modernizimit, me sfidat e rikrijimit e sistemit të pronësisë në Shqipërinë post-komuniste, deri më sot. Po kështu, ngjashmëri ka edhe në karakterin dhe dinamikat e zhvillimit ekonomik-social-politik, edhe pse periudhat kohore janë të ndryshme. Ngjashmëria ka të bëjë edhe me lindjen dhe zhvillimin e ndjeshmërive mjedisore e peizazhistike që tani po bëhen probleme të ditës në Shqipëri.*

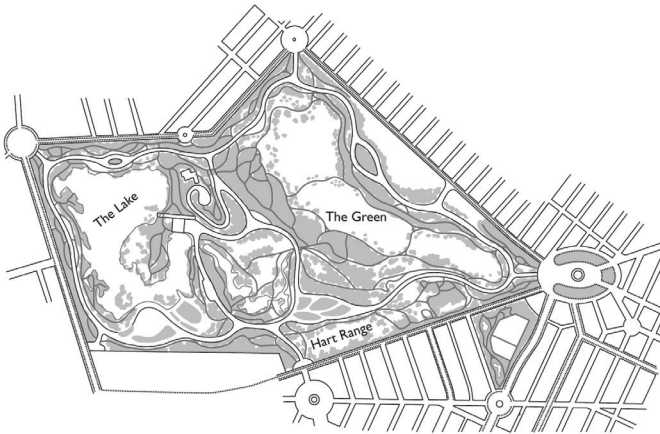
*Së fundmi, falenderoj John Wiley & Sons Inc. për lejen e dhënë mbi të drejtën e përdorimit dhe publikimit të Manualit Amerikan të Planifikimit ose të pjesëve të caktuara të tij. Falenderoj edhe Eranda Janku-n për ndihmesën e dhënë gjatë kërkimit, përkthimit të pjesëve të caktuara, dhe faqosjen grafike të librit. Një falenderim i veçantë shkon për kolegët e mij të Co-PLAN dhe POLIS që mundësuan këtë botim në kuadër të Laboratorit të Qëndrueshmërisë SUST\_Lab dhe të njësisë së botimeve të universitetit POLIS\_Press.*

**Ju uroj lexim të mbarë !**

**Frederick Law Olmsted**

Teoria e parë Amerikane e planifikimit urban lindi nga planifikimi i peizazhit dhe projektimi i parqeve në shek. XIX. Në këtë kohë Olmsted argumentonte se, “rritja e qyteteve është e pashmangshme dhe thellësisht në përfitim të shoqërisë... ndaj përfshirja e parqeve dhe peizazhit natyror në stofin urban mund të neutralizojë shumë efekte negative të rritjes...”. Ai dhe intelektualë të tjerë amerikanë të kohës si Ralph Waldo Emerson dhe Henry David Theroau konsideruan vlerat e mëdha të natyrës. Vetë Olmsted shpresonte se përdorimi kreativ i praktikave në rritje të dizajnit urban mund të kuronin stresin e qyteteve të mbi-populluara dhe të inkurajonin natyralitetin e marrëdhënieve sociale. Olmsted e zbatoi teorinë e tij duke bashkë-dizenuar me Calvert Vaux projektin Central Park në qytetin e New York-ut.

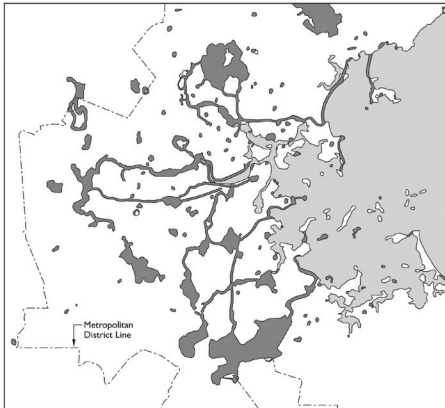
Ky projekt konsiderohet edhe sot si një nga klasikët e praktikës së pejsazhit, duke qenë se lejonte qytetarët dhe turistët t’i shpëtonin problemeve të qytetit që në vitin 1857. Olmsted dizajnoi paralelisht me këtë edhe parqe të tjera



### **OLMSTED'S PROSPECT PARK, BROOKLYN, NEW YORK**

Source: Rogers, Elizabeth Barlow. 1972. *Frederick Law Olmsted's New York*. New York: Praeger, in association with the Whitney Museum of American Art.

të mëdha, si “Mount Royal” në Montreal, “Belle Isle” në Detroit dhe “Prospect” në Brooklyn. Ai kombinoi elemente simetrike dhe formale, me linjat e kurbëta të meandreve të lumenjve dhe formave të çrregullta të liqeneve, duke krijuar shtigje që synonin të stimulonin ndjenjën e fshatit brenda qytetit. Edhe pse shumica e qyteteve amerikane nuk përballeshin dot shërbimet e Olmsted-it, të influencuar prej ideve të tij, ato rezervuan sidomos në dekadën e fundit të shek. XIX, sipërfaqe të mëdha toke për ndërtimin në të ardhme të parqeve. Një numër parqesh të rëndësishme si, “Piedmont” në Atlanta, “Balboa” në San Diego dhe “Forest” në St. Louise, u zhvilluan fillimisht si zona për panairë dhe ekspozita, dhe më vonë u ricikluan në parqe me funksion publik.



### **BOSTON'S METROPOLITAN PARK SYSTEM, 1902**

*Source: Mel Scott, American City Planning Since 1890: A History Commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners, 1969 The Regents of the University of California.*

## **Planifikimi i Parqeve**

Nën lidërsipin e Olmsted logjika e zhvillimit të parqeve kultivoi tek Amerikanët, planifikimin estetik edhe në nivel rajonal. Liderat komunitarë kuptuan rëndësinë e zonave me parqe shumë funksionale, rrugët e të cilave mund të lidheshin me bulevardet kryesore të qytetit. Chicago planifikoi që në vitin 1870 një sërë zonash buzë liqenit dhe në brendësi të qytetit, me parqe që lidheshin me bulevarde. H.W.S. Cleveland, autor i librit “Landscape Design as Applied to the Wants of the West” (1873) dizenojoi një sistem të integruar e të ngjashëm, për Minneapolis dhe St.Paul në 1880. George Kessler projektoi për qytetin Kansas në vitin 1890 dhe për Dallas-in e Houston-in në vitin 1900. John Olmsted projektoi për Portland Oregon në fillim të 1900-ës.

Guri i themelit për këto punë ishte “Sistemi i Parqeve për Greater Boston”, planifikuar nga Metropolitan Park Commission (1883) nën drejtimin e Charles Eliot. Ky sistem përfshinte planet e Olmsted për qytetin Fenway (1902), i cili përfshinte 15,000 akra toke, 10 milje bregdet dhe 22 milje rrugë parku. Sitemet e parqeve rajonale në fillim të shek. XX si: “Cook County” Illinois, “Forest Preserves” dhe “Denver” Colorado, dhe “Mountain Parks”, e shtrinë planifikimin rajonal të hapësirave të hapura edhe në epokën e automobilin. Sistemet e parqeve u bënë pjesë e rregullt edhe e planeve të lëvizjes City Beautiful, përgatitur nga Daniel Burnham dhe Edward Benett, etj. Plane të tilla kërkonin lidhshmëri qytetar dhe politik, të aftë për të projektuar rritjen e ardhshme të popullsisë, përdorimin e tokës, dhe çarkullimin në shkallë rajonale. Kjo nxiti blerjen e tokës para se të lindnin nevojat, duke synuar sidomos ato zona, të cilat konsiderohen sot, si zona të ndjeshme mjedisore, si rrëzat e kodrave, kënetat, brigjet e liqeneve dhe rrymat e lumenjve. Për të gjitha së bashku, mund të thuhet



**PORTION OF GENERAL PLAN OF RIVERSIDE,  
ILLINOIS**

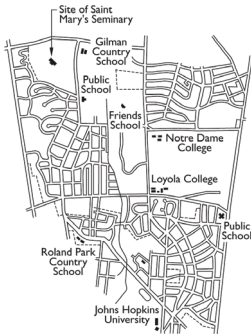
Source: Frederick Law Olmsted and Calvert Vaux, 1868

se parimet bazë që udhëhoqën planifikuesit e hershëm të parqeve u bazuan në:

- Adoptimin e elementëve të dizajnit të peisazhit natyror;
- Krijimin më shumë të atmosferës “rurale”, sesa asaj formale;
- Vlerësimin e përmasave të mëdha të sipërfaqes së tokave në funksion parku, për të dhënë idenë e “arratisjes” nga qyteti;
- Dizenjimin e sistemeve në shkallë qyteti të parqeve të mëdha, të cilat lidheshin përmes rrugëve të parqeve dhe bulevardeve të qytetit;
- Kuptimin e rëndësisë për blerjen e tokës së parqeve shumë kohë përpara rritjes së popullsisë dhe qytetit.

## **Planifikimi i Zonave Suburbane**

Olmsted ishte gjithashtu një figurë thelbësore në evoluimin



## ROLAND PARK, BALTIMORE, MARYLAND

Source: U.S. Government Printing Office, 1939.

e planifikimit të zonave periferike suburbane në shkallë të madhe, përmes një stili që konsiderohej si “romantik” dhe “piktorek”. Lindja e shërbimeve të transportit publik hekurudhor, e cila u shfaq në qytetet e mëdha në vitin 1850, i ofroi klasës së mesme dhe më lart, mundësinë për të jetuar në komunitete të reja në densitet të ulët përtej qyteteve të mbipopulluara. Disa nga zonat periferike suburbane që lidheshin me transport publik hekurudhor u ndërtuan me forma urbane të thjeshta si, rrjeta katërkëndore, për shkak të gjurmëve të infrastrukturës së fshatrave dhe fermave bujqësore. Ndërkohë në mjaft raste të tjera, këto zona u dizenuan me ndërgegje, sipas traditës së projektimit të parqeve, me parcela të mëdha, me shtigje këmbësore, me rrugë të lakuara, të përshtatura ndaj peizazhit. Shembuj të hershëm që në vitin 1850 janë “Llewellyn Park”, “New Jersey” dhe “Lake Forest” Illinois.

Zona suburbane tipike që shërben si model klasik për këtë periudhë është projektuar nga Olmsted në 1868, për “Riverside” Illinois dhe përfshin 1,600 akra toke përgjatë



lumit Desplaines, 11 milje në perëndim të Chicagos. Qëllimi ishte ndërtimi i një peizazhi “blegtoral”, në të cilin rrugët dhe shtigjet këmbësore përmes pemëve krijojnë “paqe” dhe “qetësi”. Elementët e dizajnit të zonave suburbane romantike, mbeten pjesë e rëndësishme e fjalorit të planifikimit suburban, të cilat krijojnë një mbivendosje me objektivat qëllimisht sociale, të lëvizjes së “qytetit kopësht”.

Zhvillimi ekskluziv për qëllime banimi dhe periferike, i shoqëruar me shërbime dhe lehtësira komode, shkolla dhe kisha, lulëzoi në mënyrë të veçantë, në fund të shek. XIX (psh. “Chestnut Hill” në Philadelphia, “Roland Park” në Baltimore dhe “nmanpark” në Atlanta) dhe në fillimi të shek. XX (psh. “Shaker Heights” pranë Cleveland dhe “Country Club District” në Kansas City. Megjithëse shumë nga këto rajone kanë qenë të përfshira në stofin e qendrës së qytetit, sot është mjaft e lehtë që t’i identifikosh ato në hartë, për shkak të dallimit të lagjeve me rrugë të kurbëzuara, të cilat kontrastojnë me rrjetet kuadratike të rregullta rrugore të qyteteve tradicionale.

## Referenca:

1. Cleveland, H.W.S 1873. *Landscape Design as Applied to the Wants of the West*. Amherst, MA: University of Massachusetts Press.
2. Granz, Galen. 1982. *The Politics of Park Design: A History of Urban Parks in America*. Cambridge, MA: MIT Press.
3. Rogers, Elizabeth Barlow. 1972. *Frederick Law Olmsted's New York*. New York: Praeger, in association with the Whitney Museum of American Art.
4. Roper, Laura Wood. 1973. *FLO: A Biography of Frederick Law Olmsted*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
5. Rezenzweig, Roy, and Elizabeth Blackmar. 1992. *The Park and the People: A History of Central Park*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
6. Schuyler, David. 1986. *The New Urban Landscape: Redefinition of City Form in Nineteenth Century America*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
7. Scott, Mel. 1969. *America City Planning Since 1890: A History of Commemorating of Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*. Berkley, CA: University of California Press.
8. *Urban Planning and Land Policies: Volume II of the Supplementary Report of the Urbanism Committee to the National Resources Committee*. 1939. Washington, DC: U.S. Government Printing Office.



*Central Park, Manhattan, New York, SHBA*



Planifikimi i Rajonit "Great Lakes" midis SHBA-së dhe Kanada-së

### **Kurimi dhe Mbijetesë**

Në fazën e parë të industrializimit gjatë fillimit të shek. XIX, qytetet si ato në Britaninë e Madhe dhe ato në SHBA konsideroheshin si “kurthe vdekjeje”, për shkak të ndotjes mjedisore, zjarreve dhe sëmundjeve, të cilat goditën veçanërisht shtresat e varfra. Historia e hershme e qyteteve amerikane lidhet me epidemitë e tifos, gripit të verdhë, kolerës, etj, sëmundje të cilat spastruan 5-15% të popullsisë së qyteteve brenda një viti. Komentuesit e kohës e dinin se përzierja e ujit të pijshëm me ujërat e zeza dhe grumbullimet masive të mbetjeve urbane, të mbetjeve të kafshëve, dhe kafshët e ngordhura, ishin aspak të mira për higjienën e popullsisë. Por u desh që opinioni të sensibilizohej vetëm përmes demonstrimit që bëri John Griscom (1845) me raportin “The Sanitary Condition of the Laboring Population of New York”.

Po kështu Lamuel Shattuck (1850) me një raport të ngjashëm për Massachusetts, demonstroi marëdhënien e drejtëpërdrejtë ndërmjet sëmundjeve dhe kushteve të këqija të jetesës. Shattuck ishte ndërkohë një nga themeluesit

e Shoqatës Amerikane të Statistikave, duke demonstruar marrëdhënien ndërmjet zhvillimit të shëndetit publik, si një fushë me rëndësi, dhe nevojës për më shumë vëmendje në analizat urbane me karakter social. Në përgjigje të një konsensusi shkencor në rritje, New York adoptoi rregullat e higjienës publike për herë të parë dhe në mënyrë sistematike në vitin 1866, duke i bazuar këto rregulla në studime rast pas rasti për çdo ndërtesë. Sot kësaj rregulloreje i njihet merita për reduktimin e vdekshmërisë për shkak të kolerës, deri në masën 90%.

### **Sistemet e Ujit të Pijshëm dhe të Ujërave të Zeza**

Uji është i domosdoshëm për të luftuar ndotjet dhe zjarret. Philadelphia ishte qyteti i parë që hapi punimet publike për sistemet e ujit që në vitin 1801, kryesisht për të larë rrugët dhe për të shuar zjarret. Bostoni dhe New York-u e orientuan zhvillimin e tyre në drejtim të burimeve

ujore. New York-u zhvilloi akuaduktin “Croton” nga rajoni Westchester në Manhattan, duke e inauguruar me festime të mëdha në vitin 1842. Chicago pa burime ujore ma-lore u detyrua të investonte në tunele prej disa miljesh, në thellësi të liqenit Michigan për të marrë ujin nga zona të pandotura, për shkak të shkarkimeve të ujërave të zeza nga qyteti. Fillimisht sistemet bashkiake që kishin të bënin me ujin dizenjoheshin kryesisht për qëllime publike. Por nga viti 1860 e tutje ato u dhanë shërbim edhe banesave private, për qëllime gatimi dhe larjeje, dhe më vonë në vitin 1870, edhe për shkak të shpikjes së re të kasetave të shkarkimit të ujit të tualeteve.

Disa dekada më pas, banesat dhe apartamentet e reja projekttoheshin dhe ndërtoheshin jo vetëm me wc/tualet, por edhe me dushe, të cilat përdornin ujin e qytetit për qëllime private. Por zgjidhja e një problemi, shpesh krijon një tjetër. Kjo, sepse rritja e përdorimit të ujit pa kufij pas hyrjes në banesa dhe biznese, dhe pas kontaminimit të tij, në një moment të caktuar, do të duhej të dilte gjithash-

tu jashtë. Kjo evidentoi nevojën e qyteteve për kanalizime. Bazuar në përvojën e qyteteve europiane si Hamburgu dhe Londra, edhe në Amerikë u aplikuan sisteme drenazhimi të ngjashme, si për banesat edhe për rrugët. Drenazhimi bazohej në parimin e gravitetit, por në disa raste kur qytetet ishin tepër të sheshta, u menduan zgjidhje të tjera. Chicago, i mësuar me punime civile në shkallë të madhe, mori në konsideratë propozimin e Ellis Chesbrough për të “ngritur” gjithë qytetin, duke zhvendosur ndërtesat. Në këtë mënyrë kanalizimet u vendosën nën nivelin e tokës duke i mbuluar ata me mobilim urban dhe gjelbërim. Ndërtesat e reja morën në konsideratë që në fillim kanalizimet, kurse të vjetrat u gërmuan në katet e para për të krijuar këtë mundësi. Gjithë qyteti u kthye në një kantier masiv. Plani i parë i plotë për kanalizimet e gjithë rajonit të një qyteti ishte “Boston Metropolitan Sewerage Plan” në vitin 1875.

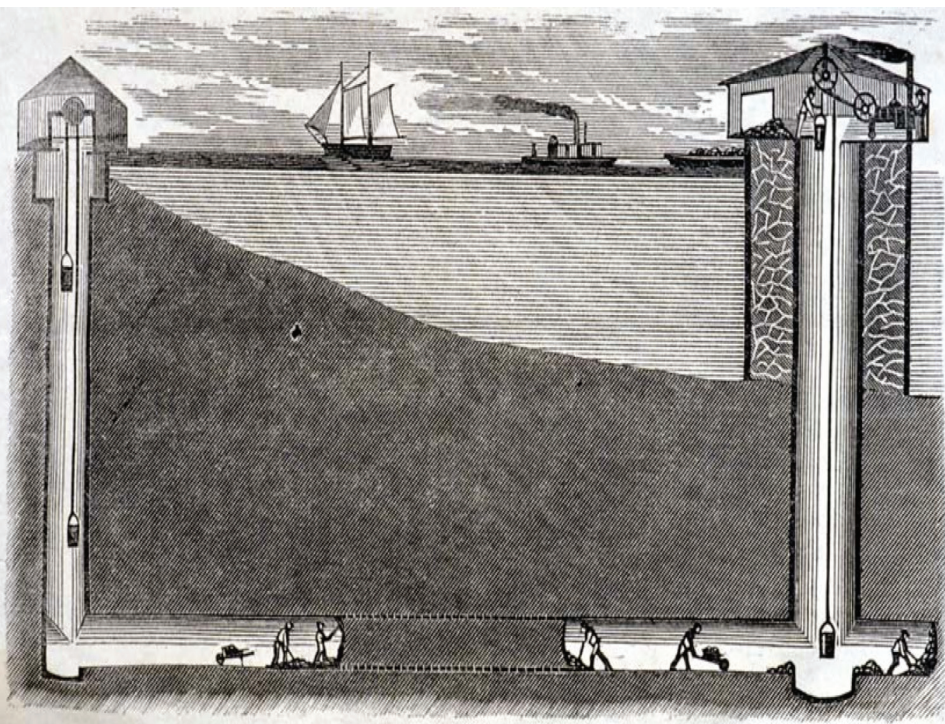


## Rrugët dhe Urat

Transporti krijoi gjithashtu shumë probleme inxhinierike. Në atë kohë shumica e rrugëve ishin me baltë, ose zhavorr, me plehra, mbetje kafshësh dhe pellgje me ujë të ndenjtur. Edhe me shpikjen e ujit me presion, përsëri sipërfaqet e buta ishin të vështira për t'u pastruar. Gjatë mesit të shek. XIX, qytetet eksperimentuan të shtronin rrugët me blloqe druri, makadam, zhavor, zall dhe asfalt të kompaktësuar, përmes rrulave me avull. Inxhinierë të tjerë u morën me sfidën e lidhjes me ura të brigjeve të lumejve që kalonin në brendësi të qyteteve, duke krijuar monumente. Shembuj të mirë janë “Cincinnati-Covington Bridge” në lumin Ohio (1867), apo “Eads Bridge” në lumin Mississippi në St. Louis (1874), dhe “Brooklyn Bridge”, përgjatë East River, duke lidhur qytetin e Brooklyn-it me New York- un (1887).

## **Inxhinierimi dhe Planifikimi**

Të marra sëbashku, këto përpjekje për të projektuar dhe ndërtuar infrastrukturë amerikane, krijuan një efekt të fuqishëm në dhënien formë të qyteteve amerikane. Në shumë aspekte, inxhinierët e parë që projektuan, zbatuan dhe manaxhuan shumëllojshmërinë e punëve publike si ujësjellës-kanalizime, rrugë, ura, transport publik, parkime, etj, ishin planifikuesit e parë de-facto të qyteteve. Sëbashku me arkitektët e peizazhit dhe dizenjuesit e parqeve, inxhinierët e infrastrukturës urbane ishin ndër të parët që menduan në mënyrë integrale për modelet e së ardhmes dhe të shërbimeve respektive, që i duheshin rritjes së qyteteve. Puna e tyre shtroi rrugën për zhvillimin e fushës së planifikimit të përdorimit të tokës, si një specialitet që lidhet me këtë çështje, duke i hapur rrugën mbivendosjes së vazhduar të inxhinierisë civile me planifikimin rreth çështjeve të tjera si mbrojtja e mjedisit dhe transporti.



*Tuneli i madh i ujë-sjellësit në Chicago*



*Urat lidhëse midis Manhattan-it dhe pjesës tjetër të New York-ut*

**Ebenezer Howard & Qytetet Kopësht të së Nesërmes**

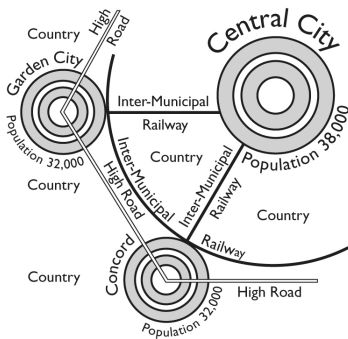
Ebenezer Howard ka qenë një stenograf në gjykatën e Londrës, i cili tregoi interes të vazhduar në shpikjet mekanike. Ai qarkullonte midis qarqeve që reformuan mënyrën e të menduarit në prag të shek.XX. I lindur në Angli në vitin 1850, ai e shpenzoi rininë në Middle West, SHBA, përpara se t'i kthehej në Londër, një jete të qëndrueshme të klasës së mesme. Krahas shumë lexuesish të tjerë, Howard u inspirua nga Edward Bellamy, një industrialist nga Massachusetts, që shkroi novelën “Looking backward” (1889), duke ofruar besim optimist mbi teknologjinë dhe kooperimin social. Thellësisht i shqetësuar rreth mbipopullimit të Londrës, në të cilën ai jetonte, Howard publikoi në vitin 1898, “Tomorrow: A peaceful path to a Real Reform”, publikuar sërish në vitin 1902 me emrin, “Garden Cities of To-Morrow”. Howard trajtoi në libër një pyetje të thjeshtë esenciale: “...Nëse jepen 6,000 akra/dynym tokë, si do t'i përdornim ne ato për të makimizuar përdorimin më të mirë të tyre? ...”. Përgjigja e tij ishte një propozim për dekoncentrimin radikal të qyteteve industriale. I shokuar nga

varfëria sociale e zonave pa leje në Londër, ai vizionoi një rrjet qytetesh satelite, tërësisht vetë-efiçente, të cilat do të përballonin kërkesën për strehim/jetesë të migrantëve në rritje që mbërrinin në Londrën e asaj kohe. Qytetet e para satelite do të ndihmonin pikërisht mos-absorbimin e Londrës nga ky migrim agresiv. Në një fazë të mëvonshme qytezat do të lejonin lagjet problematike të East London, që të zbrazeshin dhe të transferoheshin, duke krijuar një dendësi dhe kualitet më normal të stofit urban të qendrës së qytetit. Sipas Howard: "...Pas ndërtimit të qyteteve të para kopësht, të tjera do të pasojnë në mënyrë të pashmangshme, dhe kështu migrimi drejt qyteteve të vjetra dhe të mbi populluara, pa leje, ose informale, mund të vihej në kontroll, duke orientuar popullsinë aktuale në drejtim tërësisht të kundërt drejt qyteteve të reja, plot dritë, të ligjshme, të kompletuara dhe të bukura...".

Qyteti Kopësht supozohej që të ishte më i miri i dy botëve, mjaftueshëm i madh për të patur përfitimet e koncentritimit, dhe mjaftueshëm i vogël për të mbetur afër cilë-

sive të mjedisit rural.

Ashtu si Frederick Law Olmsted, edhe Howard dëshironte të miksonte avantazhet urbane dhe rurale me moton “As qyteti dhe as fshati nuk përfaqësojnë esencën e plotë të natyrës. Shoqëria njerëzore dhe bukuria natyrore janë bërë për të gëzuar njëra-tjetrën. Të dyja duhet të bëhen njësh... Qyteti dhe fshati duhet të martohen dhe nga ky bashkim i gëzueshëm duhet të lindë një shpresë e re, një jetë e re, një civilizim i ri...”. Howard ishte i interesuar njëkohësisht për dy çështje, ekonominë politike dhe dizajnin urban, por ishte kjo e dyta çështja për të cilën ai fitoi më shumë vëmendje nga të tjerët. Ai vizionoi një seri qytetesh të pavarura, të cilat rrethonin metropolet që lidheshin me njëra-tjetrën përmes rrugëve hekurudhore në formë rrethore, dhe që e kishin lidhjen me qendrën e qytetit kryesor me anë të linjave hekurudhore radiale. Pas plotësimit të rrethit të parë të qyteteve satelit, Howard parashikoi zhvillimin e rrethit të dytë. Në çdo rast qytetet satelite ndaheshin nga njëri-tjetri dhe nga qyteti kryesor me ter-



### GARDEN CITY DIAGRAM

Source: Ebenezer Howard, 1902.

ritore toke bujqësore të pazhvilluara, që përbënin një lloj unaze të gjelbër, edhe pse nuk quhej e tillë. Për secilin qytet kopësht Howard propozoi një zonë qendrore prej 1,000 akrash për të strehuar 30,000 njerëz, të rrethuar prej 5,000 akra toke bujqësore, të cilat mbështesnin 2,000 njerëz të tjerë dhe siguronin fruta, perime dhe produkte të përditshme për qytetin. Qyteti kishte një qendër me identitet të fortë, e cila përfshinte një park, librari, spital, teatër, bashki e treg. Ndërkohë 6 lagje të veçanta ndanin së bashku një shkollë. Zonat industriale për qytetet vetë-efiçente vendoseshin në periferi të qytezës, për të mbajtur ndotjen industriale jashtë qytetit.

Howard ishte socialist në formim, por në anën tjetër ai ishte vizionar urban. Ai shpresonte se trojet e qyteteve do të ishin në pronësi të përbashkët dhe në emër të komunitetit. Rritja e vlerës së tokës në këtë mënyrë do të ishte e aftë që të financonte shërbimet dhe argëtimet e komunitetit. Vetë banorët e qytetit do të vendosnin, se për cilin shërbim kishin nevojë dhe do të përcaktonin respektivisht nivelin e



qerasë. Këto dimensione ekonomike të ideve të Howard dëshmojnë influencën amerikane të Henry George, libri i të cilit “Progress and Poverty” argumentonte “për një taksë të vetme mbi tokën”, për shkakun se rritjet në vlerën e tokës janë “rritje pa fitim”, pasi produkti i zhvillimit urban i atribuohet më shumë shoqërisë në tërësi, se sa iniciativës individuale. Nuk është çudi përse këto aspekte politike dhe ekonomike të vizionit Howard, nuk patën aq impakt, sa pati ideja e tij e madhe e “dhuratave falas të natyrës”, të cilat mund të dizajnoheshin në stofin e decentralizuar të metropolit.

### **Tre Magnetet**

Sipas kësaj teorie qyteti, fshati dhe përftesa e bashkimit qytet-fshat, kanë një seri karakteristikash, të cilat përfaqësojnë secilën nga këto forma.

**Qyteti:**

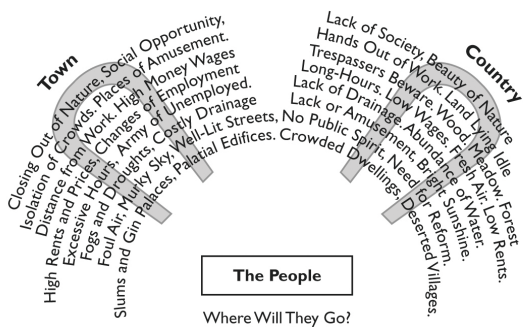
- I mbyllur ndaj natyrës
- Mundësi sociale
- Izolim i turmave
- Vende për argëtim
- Distançë nga puna
- Rroga të larta
- Çmime dhe qera të larta
- Papunësi e lartë
- Thatësi
- Kanalizime të kushtueshme
- Ajër i ndotur, qiell gri
- Rrugë të mira e të ndriçuara
- Pallate luksoze e ndërtime pa leje
- Zyra monumentale

**Fshati:**

- Mungesë e shoqërisë
- Bukuri natyrore
- Braktisje e punës
- Sipërfaqe të mëdha toke
- Rrethime me gardhe paralajmerues
- Dru, livadhe dhe pyje
- Punë me orë të zgjatura
- Paga të ulëta
- Ajër i pastër dhe qera të ulëta
- Mungesë kanalizimesh
- Pasuri ujore
- Mungesë argëtimi
- Diell që shkëlqen
- Mungesë e shpirtit publik
- Nevojë për reformë
- Banesa dhe familje të mëdha
- Fshatra në braktisje

### **Qyteti - Fshat:**

- Bukuri natyrore
- Mundësi sociale
- Fusha e parqe me akses të lehtë
- Qera të ulëta dhe rroga të larta
- Interesa të ulëta dhe më shumë mundësi
- Çmime të ulëta e pa sforco
- Territor për sipërmarrje dhe mundësi financimi
- Ajër dhe ujë i pastër
- Kanalizime të mira
- Shtëpi dhe kopshte që shndrisin
- Mungesë ndërtimesh pa leje
- Liri dhe bashkëpunim



### THE THREE MAGNETS

Source: Ebenezer Howard, 1902.

## Qytetet Kopësht në Angli

Howard inspiroi shumë disiplina. Në fillim të shek. XX në Angli u bënë dy përpjekje për të zbatuar idetë e tij. E para në vitin 1905, Letchworth që ndodhej 35 milje nga Londra u konceptua me 4,000 akra. Arkitektët Barry Parker dhe Raymond Unwin adoptuan skemën e Howard-it në përmasat reale me sukses të konsiderueshëm. Shumica e banorëve të qytetit njëkohësisht punonin atje. Trojet e banesave ishin me mjaft hapësirë për standartin Anglez dhe një unazë e gjelbër rrethonte gjithë qytetin, duke e ndarë atë nga mjedisi i mëtejshëm.

Welwyn, përpjekja e dytë që pasoi të parën në vitin 1919, u bë gjithashtu një histori suksesi në aspektin financiar dhe të dizajnit. Koncepti i qytetit kopësht pati një impakt më afatgjatë në “Programin e Qyteteve të Reja” që dominonin planifikimin Britanik, pas Luftës së Dytë Botërore. Qeveria Britanike dizenjoi një “brez të gjelbër” që ndalonte zhvillimet përreth Londrës ekzistuese dhe periferive të saj. Në vitet ’50të-’60të qeveria Britanike ndërtoi qytete satelite si Hemel dhe Hempstead, të cilat

ndodheshin jashtë kësaj zone. Qytetet e reja tentonin të ishin shumë më të mëdha nga ç'kishte propozuar Howard, dhe ato u projektuan jo vetëm për transportin hekurudhor, por edhe për atë automobilistik.

### **Qytetet Kopësht në SHBA**

Në të njëjtën kohë si Welwyn, një komunitet i planifikuar hershëm në SHBA, që dëshmoi influencën e ideve të Howard, ishte “Forest Hills Village”, i ndërtuar në Queens, New York më 1913 nga “Russell Sage Foundation”, si një komunitet model për dizenjimin e mirë të strehimit për shtresat e mesme. Sipas së njëjtës logjike të re, u sponsorizuan nga Qeveria Federale disa komunitete për punonjësit e ushtrisë gjatë Luftës së Parë Botërore, “Yorkship Village” në Camden, New Jersey, dhe “Hilton Village” në New Port Virginia.

Një aplikim Amerikan më thelbësor i këtyre ideve ishte Radburn, New Jersey, i cili u zhvillua menjëherë pas urës “George Washington”, nga qyteti i New York-ut më 1928. Dizenjuar prej Henry Wright dhe Clarence Stein, Radburn ishte modeli i “qytetit për epokën e motorit”. Plani përdorte shumë elemente dizajni, tipike për komunitetet e planifikuara. Ndër këto elemente përmendim superbloqet si njësi planifikimi të mëdha, me funksion banimi, pa qarkullim automjesh, që siguronin akses të pandërprerë këmbësor për çdo banesë, drejt një zone të madhe rekreative brenda qendrës, si dhe nën kalime këmbësore në arteriet kryesore. Radburn synonte të akomodonte një popullsi prej 25,000 banorësh, por vetëm një pjesë e planit u ndërtua, për shkak të fillimit të depresionit të madh, i cili i thau financimet. Sidoqoftë, Radburn mbetet një nga zonat më të suksesshmet suburbane të banimit.

## **Qeveria Federale dhe Qytetet e Zonës së Gjelbër**

Nëse depresioni bllokoï zbatimin dhe zgjerimin në Radburn, në New Jersey ai provokoi një nxitje për themelimin e “qyteteve kopësht”, themeluar dhe ndërtuar nga Qeveria Federale rreth viteve 1935-1938. Administrata e themelimit të qyteteve të reja, një agjensi e politikës “new deal”, nën udhëheqjen e Rexford Tugwell, aplikoi parimet e planifikimit të qyteteve kopësht të Radburn, për zhvillimin e 3 qyteteve të reja në zonën e gjelbër (Green Belt): “Green Hills”, Ohio pranë Cincinnati; “Green Dale”, Wisconsin pranë Milwaukee; dhe “Green Belt”, Maryland pranë Washington DC.

Një qytet i katërt ishte planifikuar në New Jersey, por nuk u zbatua kurrë. Ashtu si edhe modelet e Howard-it, këto supozohet të ishin njëkohësisht eksperimente planifikimi dhe sociale për të testuar një alternativë ndaj shembjes së ndërtimeve pa leje, për zgjidhjen e krizës së strehimit, si dhe për të demonstruar aftësinë organizative të kooperativave të strehimit. Në një kohë kur arkitektët dhe planifikuesit vuanin pasojat e krizës ekonomike, qytetet e zonave



të gjelbra ishin të afta që të angazhonin talentet më të mira të dizajnit. Secila qytezë dizenjohet për një total prej 4,000 banorësh dhe përfshinte: një qendër komuniteti, një brez të gjelbër rrethues, dhe super-bloqe të cilat ndanin linjat e qarkullimit të automjeteve nga këmbësorët. Në varësi të preferencave lokale, banesat u zhvilluan sipas tipologjive të ndryshme. Psh: “Green Dale” u ndërtua me shtëpi të shkëputura; ndërsa “Green Hills” dhe “Green Belt” u ndërtuan me shtëpi të bashkangjitura në seri dhe me banesa kolektive.

Banorët e parë të këtyre qytezave u përzgjedhën me kujdes nga administrata e vendbanimeve të reja, sepse zyrtarët e saj donin të garantonin suksesin. Koncepti “Green Belt” edhe pse jo me emër të qartë, u shfaq si një shembull i suksesshëm për mënyrën se si duhet të trajtohet qyteti në filmin dokumentar të “Panairit Botëror të New York-ut” në 1939, skenari i së cilës u shkrua nga Lewis Mumford me fotografi të Pare Lorenz dhe sponsorizim të Institutit Amerikan të Planifikuesve. Pas Luftës së II Botërore,

Kongresi Amerikan privatizoi tokat me kushtin që zonat e banimit të tipit “Green Belt”, të ruanin në mënyrë strikte identitetin e tyre të veçantë.

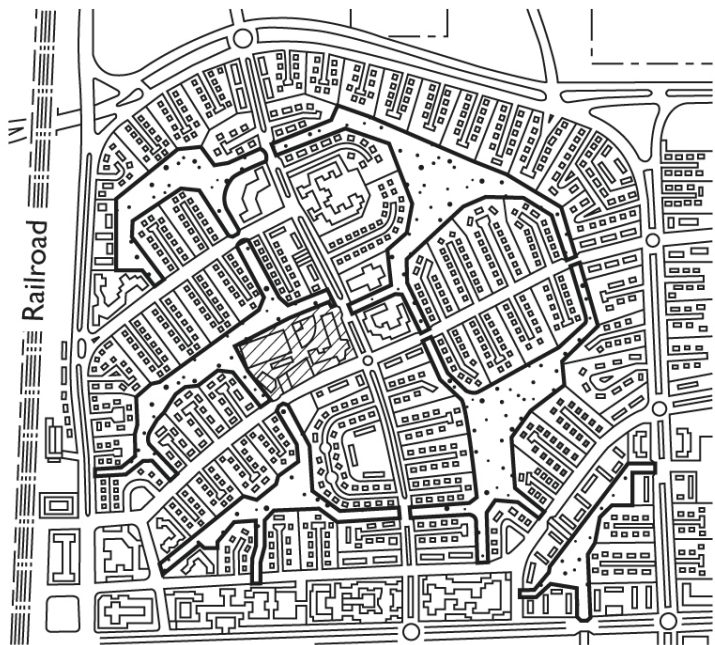
### **Influencat e Qytetit Kopësht**

Qyteti kopësht i Howard-it dhe përpjekjet e hershme për t’i vendosur idetë e tij në praktikë, kanë pasur influenca të shumëllojshme në praktikat e planifikimit. Një numër komunitetesh federale u ndërtuan për t’i shërbyer nevojave të ushtrisë, ose të ndërtimeve me struktura të lehta, duke aplikuar disa nga parimet e këtij lloj projektimi (psh: Norris Tennessee dhe Los Alamos në New Mexico). Ideja për të devijuar rritjen urbane në drejtim të qyteteve satelite të vetë-qëndrueshme, u shfaq në SHBA në “lëvizjen e qyteteve të reja” gjatë viteve 1960-1970. Qytezat e tipit “Green Belt” në tërësi ose në pjesë u shndërruan në qëllime dhe instrumenta të rëndësishme në menaxhimin e

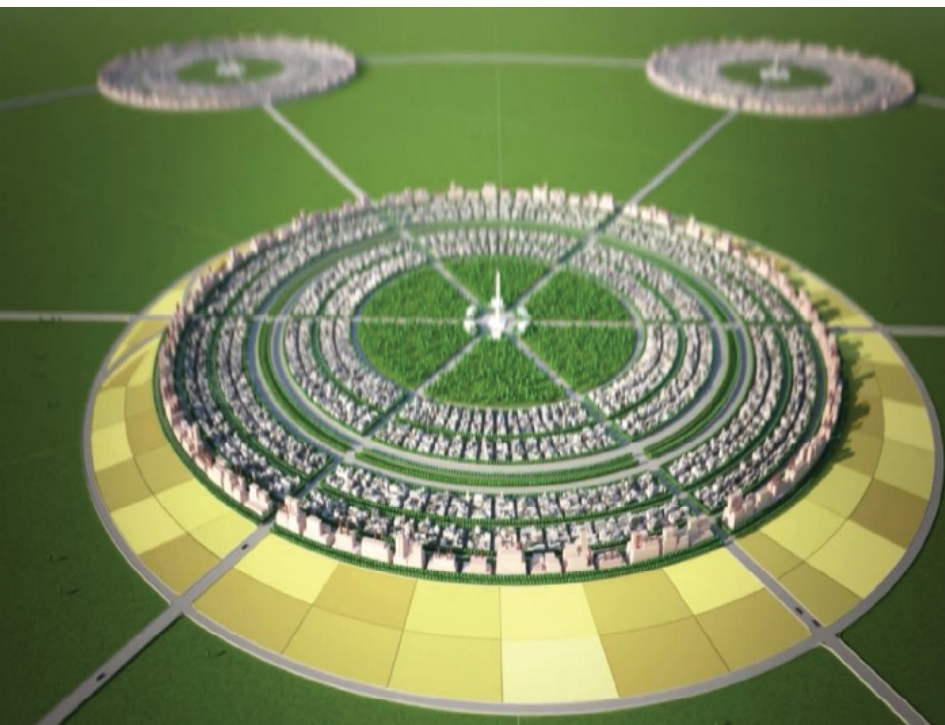
rritjes urbane në shumë qytete dhe komunitete. Fjalori i projektimit të ndarjes automobile/këmbësorë, dhe njërive të lagjes së banimit, ka influencuar si planifikimin e zonave suburbane, edhe komunitetet e tipit “resort”. Sot në ditët tona “Zhvillimet e Njesisë së Planifikuar” (PUD/ Planned Unit Development) dhe “Zhvillimet e Orientuara Tranzit” (TOD/ Transit Oriented Development), janë mënyrat më bashkë-kohore të zbatimit të parimeve të dizajnit të integruar komunitar që artikuloi Howard.

### **Referenca:**

1. Bellamy, Edward. 1898. *Looking Backward: 2000-1889*. Boston and New York: Houghton, Mifflin and Co.
2. George, Henry. 1882. *Progress and Power*, 4th ed. New York: Appleton and Co.
3. Howard, Ebenezer: [1902] 1946. *Garden Cities of To-Morrow: Reprint*, London: Faber and Faber.

**PORTION OF PLAN OF RADBURN, NEW JERSEY**

Source: U.S. Government Printing Office.



*Riprodhim i modelit të "Qytetit Kopësht" (Garden City)*



*Planifikues amerikanë në veprim*

**Arti Qytetar (Civic Art)**

Shumë amerikanë në fund të shek. XIX kuptuan se qytetet e tyre ishin të shëmtuara, ose më së paku të papërpunuara, shpesh edhe brutale e të pakompletuara. Nën emra të ndryshëm banorët e qindra qytetzave të vogla, apo qyteteve të mëdha organizuan atë që mund të konsiderohet si “Shoqatat e Zbukurimit të Qytetit”. Qëllimet e tyre ishin shpesh tepër “modeste”, mbjellja e pemëve në sheshet e zbrazëta të qytetzave, heqja e shtyllave të linjave elektrike dhe telefonike që gërshetoheshin në mënyrë kaotike mbi rrugë, shtrimi i trotuareve për të shmangur baltën, ndërtimi i lehtësirave për piknik ose kënde lojrash për parqet e pakuruara të qyteteve, etj. Banorë të tjerë u morën me ndërtimin e monumenteve, statujave, memorialeve, apo të artit publik. Ndërkohë disa të tjerë punuan për të zëvendësuar ndërtesat e papërshtatshme publike me shkolla, librari, ndërtesa të administratës bashkiake, ose tregje të mbuluara etj. Në vitin 1901 Charles Mulford Robinson i përmbloodhi dhe promovoi këto përpjekje në librin e tij “The Improvement of Towns and Cities”. Shumë

organizata të përmirësimit të qyteteve dhe parqeve u bashkuan gjatë viteve 1980-1904 në Shoqatën Qytetare Amerikane, e cila numëronte më shumë se 2,000 anëtarë në nivel lokal.

### **World's Fairs- Panairot Botërore**

Në të njëjtat dekada qytetet amerikane nga njëri breg në tjetrin, organizuan ekspozita ndërkombëtare dhe panairot botërore, të cilat kërkonin ndërtimin e një sërë godinash ekspozimi të vendosura në mënyrë harmonike në një mjedis që inkurajonte qarkullimin e dhjetra dhe mijëra vizitorëve. Ekspozita Botërore Kolumbiane në Chicago në 1893 vendosi standartet. Mbi themelet e një bregdeti ranor të liqenit Michigan, sipas skemës së Frederick Law Olmsted, u ngrit një qytet impresionues “The White City”, me pavione ekspozimi, të cilat rrethoheshin nga liqeni dhe basenet ujore që reflektonin imazhin e qytetit. Arkitektura



neoklasike dhe dizajni formal imitonte kryeqytetet Europiane duke shpallur aspiratat globale të kombit amerikan. Panairë të tjera vijuan ndërmjet harkut kohor 1897-1915 në Omaha, Nebraska; Buffalo, New York; St. Louise, Missouri; Portland, Oregon; Norfolk, Virginia; Seattle, Washington; dhe San Diego e San Francisco, California. Ato varionin nga ambicia dhe stilet arkitektonike, por secila prej tyre përbënte në vetvete një ushtrim të mirëfilltë në planifikimin bashkëkohor të segmenteve thelbësore të qytetit, ose territoreve të pazhvilluara.

## **Washington DC dhe Qendrat Qytetare**

Qendra më e rëndësishme për jetën qytetare amerikane ishte Washington DC, plani monumental i të cilit nga Pierre-Charles L'Enfant, kishte kohë që kritikohet. Një ekspozitë e Institutit Amerikan të Arkitektëve i dha shtytje senatorit James Mc Millan të Michigan-it, që të siguronte fonde për

një komitet ekspertësh, të cilët do të jepnin këshilla për zhvillimin e ardhshëm të kryeqytetit federal. Pas studimit të kryeqyteteve perandorake Europiane, Komisioni Mc.Millan në vitin 1892 prodhoi një “Plan për Rinovimin e Qendrës Publike të Washington-it”, një plan që është ndjekur në mënyrë strikte përtej qendrës gjatë gjithë shekullit të kaluar në Washington. Plani i Komisionit Mc.Millan u inspirua nga idetë e “Epokës Progressive” rreth funksioneve pozitive të qeverisjes. Pas kësaj, edhe qytete të tjera ndërmorën plane dhe ndërtuan “qendra qytetare”, dhe grupuan në mënyrë sistematike ndërtesat publike rreth parqeve dhe shesheve. Shembuj të tjerë përfshijnë rastet në San Francisco, Cleveland dhe Denver. Vetëm pas këtyre 4 përpjekjeve, u arrit në dizainin urban që ne aplikojmë sot.

## **Planet e Lëvizjes “City Beautiful”**

Në disa qytete ridizenjimi i “qendrave qytetare” ishte

vetëm një element i planeve bashkëkohore të tipit “City Beautiful”. Shembujt me të njohur mbetën planet e Daniel Burnham, dhe kolegut të tij Edwart Bennett, për San Franciscon 1907, dhe Chicago 1909. Plani i Chicago-s, i shoqëruar me shumë vizatime e detaje urbane, u sponsorizua nga “Klubi Qytetar i Biznesmenëve”. Një pamflet i përmbledhur i planit u bë pjesë e kurrikulumit të shkollës publike në vitin 1920. Bennet & Virgil Bogue, dhe urbanistë të tjerë prodhuan plane të ngjashme për Harrisburg, Pennsylvania; Portland, Oregon; Seattle, Washington; e qytete të tjera, kryesisht nën sponsorizime private qytetare.

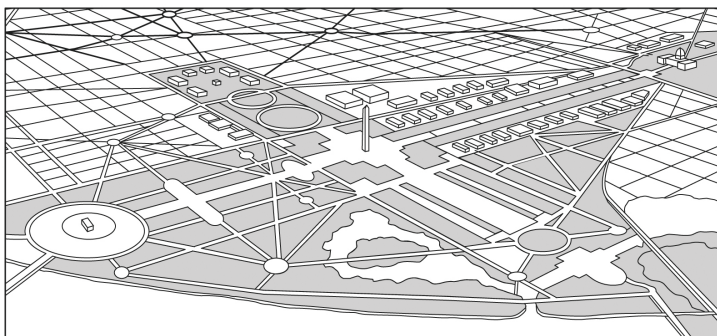
Termi “City Beautiful” u krijua për tre arsye:

- Lidhja e “Iniciativave të përmirësimit qytetar” me “Lëvizjet e zbulimit të qyteteve”;
- Origjina fillestare nga planifikimi monumental i “Panairëve Botërore” dhe Washington DC;
- Hartat e vizatimeve shoqëruese i bënin qytetet tipike amerikane, të dukeshin si Viena ose Parisi i së ardhmes.

Sipas historianit William Wilson “Plani i Chicago-s” përfaqësonte “idealizimin e harmonisë qytetare”. Plane si ai i Bennet dhe Burnham ishin planet e para bashkëkohore metropolitane. Autorët e këtyre planeve organizuan elemente si, portet dhe terminallet e hekurudhave, rajonet industriale, rrugët kryesore, radialet dhe autostradat, hapësirat qytetare dhe sheshet, sheshet për hapësira publike, parqe dhe gjelbërim, për të gjithë metropolin. Burnham e kuptoi se sfida qëndronte tek planifikimi dhe dizajni i gjithë qytetit. Kjo ide u thellua më tej nga John Nolen, i cili foli për “rritjen e konsideratave për të garantuar unitetin e rritjes organike të qytetit”, në botimin “City Planning” (1916). Edhe pse mjaft autorë nënvizuan diferencat midis “City Beautiful” të 1900-s, dhe “City Efficient” të 1910-s dhe 1920-s, në fakt midis tyre ekzistonin më shumë të përbashkëta, sesa diferenca.

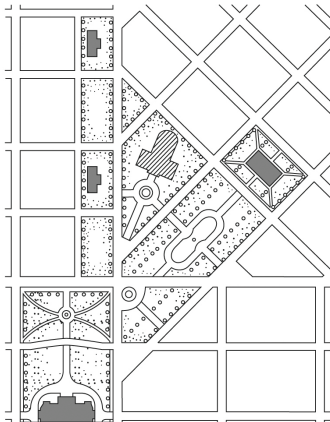
## **Referenca:**

1. Nolen, John. 1916. *City Beautiful*. New York: D. Appleton and Co.
2. Robinson, Charles Mulford. 1901. *The Improvement of Towns and Cities*. New York: G.P Putnam.
3. Wilson, William. H. 1989. *The City Beautiful Movement*. Baltimore, MD: Johns Hopkins Press.

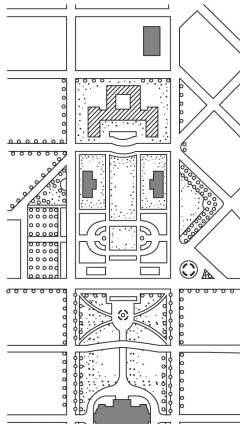


## **SENATE PARK COMMISSION PROPOSALS FOR CENTRAL WASHINGTON, DC**

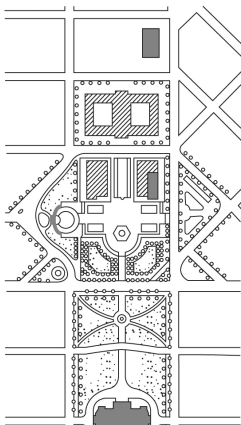
Source: Senate Park Plan Commission, 1901.



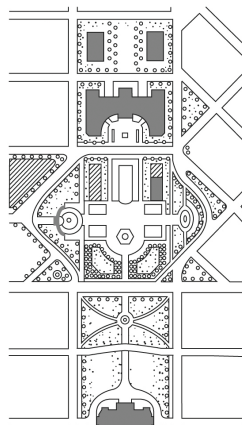
1906: C. Mulford Robinson



1912: F.L. Olmsted, A.W. Brunner



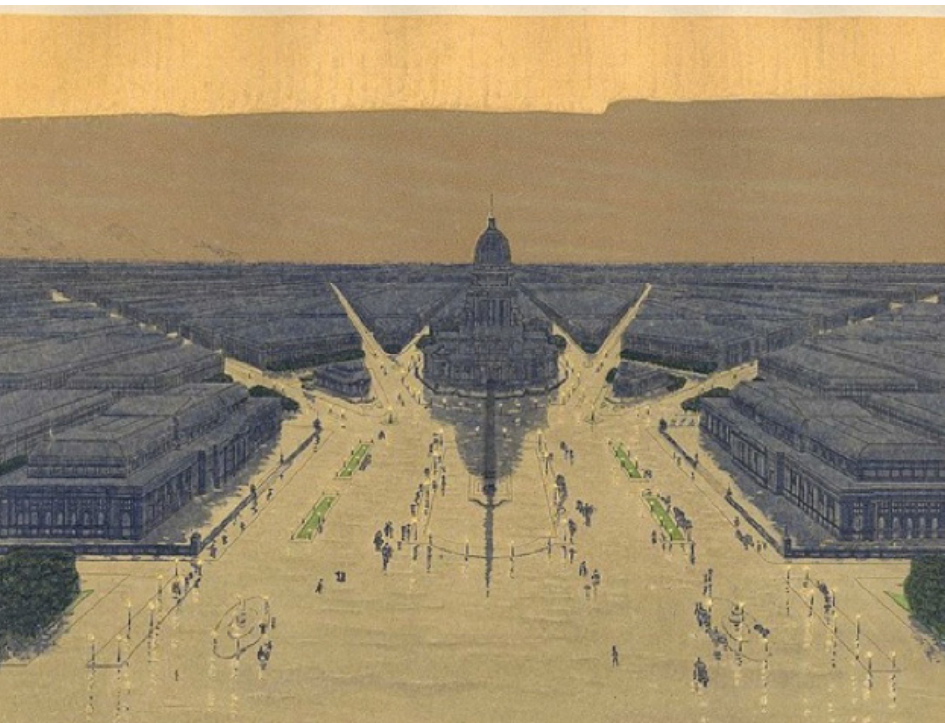
1917: E.H. Bennett



1930: Denver Planning Commission



*"Court of Honor, World's Columbian Exposition", Muzeum Historik i Chicago-s, Charles Dudley Arnold 1893*



"Civic Center Plaza" nga Plani "City Beautiful" për qytetin e Chicago-s, Burnham 1909



Planifikimi lindi nga hapat e parë të lëvizjes qytetare, në Konferencën e Parë Kombëtare të Planifikimit të Qyteteve (NCCP) dhe Problemeve të Bllokimit të Trafikut, më 1909. Ky eveniment solli sëbashku arkitektë, peizazhistë, reformues të strehimit dhe mbrojtës të idesë së “City Beautiful”. Në vitin pasardhës dhe më vonë, NCCP filloi të funksionojë si një konferencë e përvitshme e Shoqatës Amerikane të Planifikimit. Shqetësimet e planifikimit atëherë sipas Frederick Law Olmsted Jr. ishin mjetet e qarkullimit brenda qyteteve, shpërndarja e shërbimeve publike, dhe karakteri i zhvillimit në tokat private.

## **Zonimi**

Planifikuesit më 1910 krijuan një instrument të ri, “Zonimin e Përdorimit të Tokës” për të trajtuar çështjen e tretë të mësipërme. Ekspertët e deri-atëhershëm amerikanë kishin krijuar “Rregulloret e Qytetit”, për të kontrolluar

tipologji të caktuara (psh: ndërtimet me tulla në qendër për të shmangur rrezikun e zjarrit), dhe për të transferuar në zona të caktuara aktivitetet me zhurmë, etj. Por, inovacioni gjerman i “Zonimit Sistematik të Përdorimit të Tokës” zuri vend edhe në Amerikë për të rregulluar përdorimin e tokës, dhe intensitetin e zhvillimit në zona të caktuara. Shumë lidera komunitarë u informuan dhe sensibilizuan për “modelin gjerman”, duke e eksperimentuar në shumë qytete në nivel zone. Por, qyteti i New York-ut ishte ai që mori kreditet si qyteti i parë amerikan, i cili adoptoi këto rregulla në nivel qyteti (1916). Rregullorja e ndau qytetin në zona banimi e tregtare, dhe me përdorim të pakufizuar, si dhe pesë kategori të kufirit të lartësisë, duke inkurajuar New Yorkezët që të ndërtonin objekte të përshkallëzuara si piramida drejt lartësisë (rasti Manhattan).

Zonimi si praktikë u përhap me shpejtësi i promovuar nga konsulentet si Charles Cheney. Në vitin 1917 kishte 24 qytete të zonuar, por një dekadë më pas shifra u rrit në

500. Departamenti i Shtetit për Tregtinë nën drejtimin e Herbert Hoover prezantoi ligjin që fuqizonte zonimin standard të shteteve (1924), gjë që i dha shteteve autoritet për të adoptuar ligjet e zonimit lokal. Kjo u pasua nga veprime të tjera si ato në Wisconsin (1909), New York (1913) dhe Massachusetts (1913), për ta njohur planifikimin si një funksion i qeverisjes vendore. Rasti ligjor që bëri më shumë jehonë ishte “Village of Euclid” kundër “Ambler Realty Company” (1926), duke hedhur poshtë vendimin e Gjykatës Lokale në Gjykatën e Lartë të SHBA-së. Ky vendim mbrojti autoritetin e fshatit suburban të Cleveland, për të zonuar një pjesë të tokës në pronësi të Kompanisë Ambler për qëllime strehimi me banesa dy familjare. Kjo i mohonte kompanisë të drejtën për ta zhvilluar të gjithë parcelën e saj për qëllime tregtare dhe industriale. Çështja ishte nëse rregullat e Euclid-it ishin një ushtrim i drejtë i pushtetit të kontrollit mbi territorin, apo një interpretim banal në ushtrimin jashtë kompetencave dhe me ndjeshmëri më të lartë seç duhej. Vendimet e mëparshme kishin

vlerësuar legjislaconin në lidhje me: i) lartësinë dhe ii) standardet e ndërtimit, iii) ose mbi sipërfaqen e ndërtimit në një parcelë. Gjykata Vendore vendosi që nuk kishte bazë në vendosjen e kufijve të përdorimit. Kur Gjykata e Lartë shqyrtoi rastin, 27 milionë amerikanë tashmë jetonin në qytete me rregullore zonimi, dhe një dekadë më pas ajo përfshiu 800 qytete dhe më shumë se gjysmën e popullsisë kombëtare.

## **Konsulentët dhe Planifikimi Gjithëpërfshirës**

Ato që i mungonin shumë prej qyteteve, ishin planet gjithëpërfshirëse që trajtonin shërbimet publike, hapësirat publike, transportin dhe drejtimin e përgjithshëm të rritjes. Mendimtarë të planifikimit si Alfred Bettman, i cili kishte depozituar një raport të shkurtër të rëndësishëm për rastin Euclid, e kuptuan zonimin si një instrument për zbatimin e planeve gjithëpërfshirëse. Megjithëse këto parime ishin

ligjërisht të detyrueshme në disa shtete si Oregon, ishte e thjeshtë në 1920-1930 për një qytet, që të vendoste në fuqi rregulla zonimi shabllon, pa një plan të madh. Në mungesë të planit, zonimi shpesh kodifikonte statusin social ekonomik të banorëve, duke ruajtur lagjet e klasës së mesme dhe vlerat e tyre të strehimit, nga ndryshimet e imponuara, ndërsa lejonte zonat e klasës punëtore për t'u rihvilluar. Përveç këtij problemi shumë qytete dëshironin plane gjithpërfshirëse, gjë që iu hapi punë një numri të madh të konsulentëve të qeverisë qëndrore, sidomos gjatë viteve të rritjes ekonomike (vitet '20-të).

John Nolen dhe Harland Batholomew ishin veçanërisht aktivë në hartimin e planeve, që trajtonin transportin e shpejtë përmes rrugëve, terminaleve e hekurudhave, lehtësirave portuale, parqeve, vendosjes së ndërtesave publike, linjave të shërbimeve, trajtimin e lumenjve dhe urave (të gjitha çështje të trajtuara nga Edward Bassett në "The Masterplan"). Në këtë periudhë të "Qytetit eficient" ose

“Qytetit funksional”, shqetësimet kryesore mund të përmblidheshin në përmirësimin e sistemit të transportit, dhe ndërtimit të bazës për rritje të vazhdueshme ekonomike.

### **Institucionet Profesionale**

Planifikimi u bë një profesion edhe më i përgjegjshëm përmes zonimit dhe planifikimit gjithëpërfshirës si instrument. Periodiku “The City Plan” i parapriu revistës “Journal of the American Planning Association” (1915). Frederick Law Olmsted Jr. dhe Flavel Shurtleff organizuan American City Planning Institute (1917), kohë në të cilën 13 universitete ofruan kurse në “Planifikimin e Qyteteve”. Universiteti i Harvard-it ofroi studimet e para Master në Planifikim në vitin 1923, dhe krijoi shkollën e planifikimit të qyteteve në 1924, e cila lindi nga përvoja e arkitekturës së peizazhit. Libri i edituar nga John Nolen “City Planning” (1916) u rishikua më 1929, duke u bërë pararendës i Librit

të “gjelbërt” të Shoqatës Ndërkombëtare të Menaxhimit të Qyteteve dhe Rajoneve, që përdoret prej gjeneratash. Profesionistët e trajnuar së fundi punuan për konsultimin e firmave private apo në planifikimin e njësisve të qeverisjes vendore, sidomos pranë zyrave të planifikimit. Planet e tipit “City Beautiful” zakonisht hartoheshin nën patronazhin e organizatave private qytetare si, Komiteti i Përmirësimit Qytetar të Desmoines, Lidhja Qytetare e St. Louis, ose Lidhja e Përmirësimit Qytetar në Dallas. Në kohën e formimit të Shoqatës Amerikane të Zyrtareve të Planifikimit (1934), në kontrast me këtë, rreth 1,000 qytete kishin emëruar zyrtarisht komisionet e planifikimit si borde vullnetare të përbëra nga inxhinierë, arkitektë, vlerësues të pasurive të patundshme dhe sipërmarrës lokalë, të cilët në disa raste kishin staf ekzekutiv të paguar dhe zyra. Nëse një profesion përcaktohet me rregulla dhe institucione të qarta të cilat zhvillojnë, promovojnë dhe monitorojnë zbatimin e njohurive të specializuara, atëherë mund të thuhet se në vitin 1920 planifikimi ishte një profesion i ri, i vogël në numër, por i vërtetë.

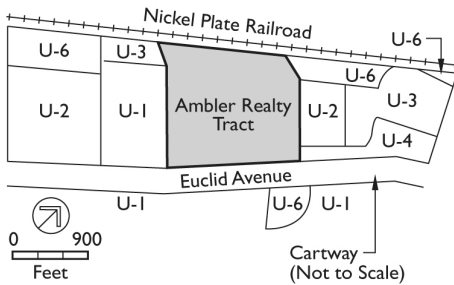
## **Institucionet e Para**

- 1909 – Konferenca Kombëtare e Planifikimit të Qyteteve
- 1909 – Qyteti Wisconsin njih planifikimin si funksion bashkiak
- 1915 – Botohet periodiku parë i planifikimit “The City Plan”
- 1916 – Qyteti i New York-ut fut në zbatim rregulloren e zonimit
- 1916 – John Nolen editon tekstin e parë teorik të planifikimit “The City Plan”
- 1917 – Themelohet Instituti Amerikan i Planifikimit të Qyteteve
- 1923 – Diplomohen specialistët e parë të planifikimit
- 1924 – Miratohet ligji për aktivizimin e standardeve të zonimit
- 1934 – Themelohet Shoqata Amerikane e Zyrtarëve të Planifikimit



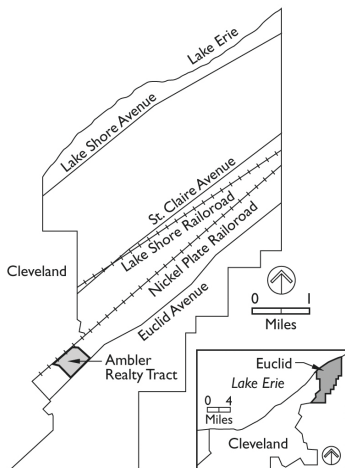
## Referenca:

1. Bassett, Edward. 1938. *The master plan, with a discussion of the theory of community land planning legislation*. New York: Russell Sage Foundation.
2. Nolen, John. 1916. *City Beautiful*. New York: D. Appleton and Co.



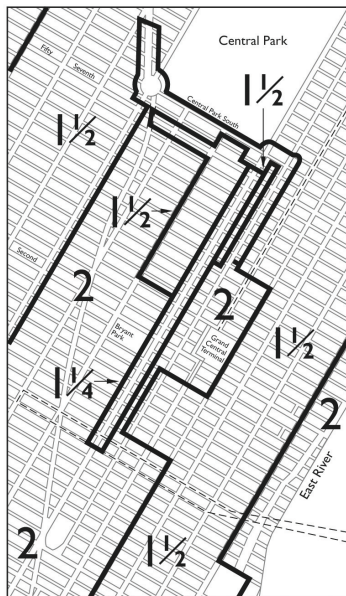
### ZONING OF PROPERTIES NEAR THE AMBLER REALTY TRACT

Reprinted with permission from *Journal of the American Planning Association*, copyright Summer 1986 by the American Planning Association, Suite 1600, 122 South Michigan Avenue, Chicago, IL 60603-6107.



**THE VILLAGE OF EUCLID, OHIO, SHOWING LOCATION OF THE AMBLER TRACT**

Source: Reprinted with permission from *Journal of the American Planning Association*, copyright Summer 1986 by the American Planning Association, Suite 1600, 122 South Michigan Avenue, Chicago, IL 60603-6107.



**HEIGHT RESTRICTIONS IN CENTRAL MANHATAN UNDER THE 1916 PLAN**

Source: Mel Scott, *American City Planning Since 1890: A History Commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, 1969 The Regents of the University of California.



*Silueta e qytetit të New York-ut, e përcaktuar nga standartet e planeve urbanistike*



Chicago e Madhe (Greater Chicago)

### **Ideja Metropolitane**

Në përfundim të shek. XIX qytetet amerikane me rritje të shpejtë i kishin tejkaluar kufijtë tradicionalë, si dhe vetë konceptin e “qytetit tradicional”. Liderat politikë reagon ndaj kësaj rritjeje me fushata aneksimi dhe konsolidimi juridiksioni, si në rastin e aneksimit të Chicago-s së Madhe (1889), e cila afërsisht trefishoi sipërfaqen e qytetit, New York-ut që u konsolidua në vitin 1897, duke bashkuar qytetet e veçanta të New York-ut (Manhattan), Brooklyn, Richmond County (State Island), Queens County dhe pjesë të Westchester County (The Bronx), për ta transformuar atë në një qytet të madh dhe të vetëm, që sot njihet si New York. Mjaft akademikë si Adna F. Weber në librin “The growth of cities in the ‘90th century”, Graham Taylor në librin “Satellite cities”, Harlan Paul Douglass në librin “The suburban cities”, etj., e fokusuan këndvështrimin e tyre në marrëdhëniet midis qyteteve dhe rritjeve suburbane. Rregjistrimi i popullsisë në SHBA pati mjaft vështirësi për matjen e rritjes së qyteteve të mëdha, prandaj në vitin 1911 zhvilloi konceptin e “rajonit metropolitan” si një mënyrë për

të interpretuar rregjistrimin e vitit 1910. Kjo shtroi udhën për hartimin e “zonave metropolitane standarte”, të cilat janë përdorur në versione të ndryshme që nga viti 1950.

## **Planet Metropolitane**

Kjo rritje intelektuale e profesionit stimuloi shqetësime të reja për planifikimin në shkallë metropolitane. Njëra nga rrymat e planifikimit rajonal më 1920 u ndërtua mbi trashëgiminë më të fundit të lëvizjes “city beautiful”, me plane gjithëpërfshirëse për infrastrukturën rajonale dhe rritjen efçente metropolitane. Komisioni i Planifikimit Rajonal të Qarkut të Los Angeles (1922) ishte një përpjekje pionere për të orientuar zhvillimet fizike në më shumë se 36 autorite vendore. Shoqata e Planifikimit Rajonal të Chicago-s (1923) ishte fillimi drejt ngritjes së një “Këshilli të Qeverisjeve Vendore”. Ajo ndërmori studime, krijoi plane rajonale të autostradave, përcaktoi zonimin dhe standar-

det e nëndarjeve të këtyre zonave, si dhe punoi për të bindur autoritet vendore për t'i përdorur këto standarde. Shumë qytete të tjera kopjuan njëren ose tjetren nga këto dy modele, agjensinë e gjithë qarkut ose këshillin rajonal.

Në New York, Thomas Adams udhëhoqi përpjekjen më të rëndësishme përmes financimit të Fondacionit "Russell Sage", për hartimin e Planit Rajonal për New York-un dhe rrethinat (1929-1930). Kjo ishte një skemë gjithpërfshirëse për infrastrukturën fizike të nevojshme për rritjen e vazhduar ekonomike të metropolit drejt një popullsie të projektuar për 20 milion banorë. Plani bënte thirrje për një decentralizim të kujdesshëm të bizneseve dhe industrisë drejt qendrave më të vogla që mund të shërbeheshin me lehtësi nga autostradat dhe linjat hekurudhore tranzit, si dhe me zona strehimi të shpërndara sipas lagjeve kompakte që vendoseshin pranë tyre, me qëllim që të reduktonin distancën ndërmjet banesës dhe punës. Një nga propozimet më të goditura ishte dhe krijimi i një rrjeti radial unazor autostradash, me qëllim që të sigurohej lidhje më e mirë e

shtrirjes së metropolit. Propozimi analizoi idetë e ngjashme të mëparshme të Daniel Burnham për Chicago-n, si dhe i parapriu epokës së rrugëve të lira radiale, korridoreve të gjelbra, si dhe periferisë së qyteteve.

## **Mendimi Rajonalist**

Në kundërshtim me metodologjinë e New York-ut qëndronin anëtarët e një shoqate planifikimi, e vetëquajtur si Shoqata e Planifikimit Rajonal të Amerikës (RPAA- Regional Planning Association of America). RPAA përbëhej nga një grup i vogël arkitektësh, shkrimtarësh dhe planifikuesish që jetonin në New York, të cilët u rigrupuan jashtë komitetit AIA (the American Institute of Architects) për planifikimin komunitar. Ata përfshinin Lewis Mumford, Henry Right dhe Benton MacKaye. Grupi i ri i formuar u inspirua nga teoricieni skocez Patrick Geddes, i cili binte dakord me shumë gjeografë europianë, rreth nevojës për



ta lidhur jetën sociale me modelet natyrore të pejzazhit, dhe predikoi nevojën për të planifikuar në mënyrë skrupuloze “rajonin ekologjik”, përfshirë luginat e lumenjve. Duke adaptuar idetë e Gedde-së për SHBA-në, RPAA argumentoi planifikimin sistematik të të gjithë rajoneve dhe shteteve, dhe për balancimin e metropoleve me nënrajone të shëndetshme e të pasura. Ata ndanin me Ebenezer Howard dëshirën për të kufizuar zgjerimin e qyteteve të mëdha, por u fokusuan më shumë në integrimin e zhvillimeve të reja brenda skeletit ekzistues të qyteteve të vogla e të mëdha, e zonave rurale, përmes ndërveprimit të njerëzve me territorin.

Disa nga idetë më interesante erdhën prej MacKaye, një prej propozimeve të të cilit ka qenë nga më të dobishmet për amerikanët, duke prezantuar një rrjet shtigjesh/udhësh këmbësore të ndërlidhura, që njihen si “Shtigjet Apalashë” (Appalachian Trails). Një tjetër propozim ishte “Autostrada pa Qytete” (Townless Highway), i cili ndërtonte një autostradë të shpejtësisë së lartë përreth ko-

muniteteve ekzistuese për të lehtësuar lidhjet ekonomike, duke mbrojtur karakterin e tyre. MacKaye do të ishte i lumtur po të shikonte sot mënyrën bashkëkohore që kjo autostradë ndërshtetërore, lidh komunitete që dikur ishin të izoluar, por do të dëshpërohej nga mungesa e parashikimit të zhvillimeve të qendrave të qyteteve alternative, në kryqëzimet e autostradës me rrugët e tjera.

## **Planifikimi rajonal dhe Politika ekonomike “New Deal”**

Trashëgimia më e rëndësishme e mendimit të Shoqatës së Planifikuesve ishte rajonalizmi i tipit “New Deal” në vitin 1930. Autoritetet e Luginës Tennessee kombinuan impulset inxhinjerie amerikane me vizionin social, duke ndërtuar diga për të mbrojtur bujqësinë, për të mundësuar lundrimin, dhe për të siguruar elektricitet të mjaftueshëm dhe të përballeshëm për shtëpitë, fermat dhe fabrikat. Kjo

bëhej me qëllim që të ndihmonte ribalancimin e ekonomisë kombëtare amerikane, pasuria e së cilës kishte kohë që po zhvendosej nga jugu dhe perëndimi, drejt qyteteve, fabrikave dhe rajoneve lindore. Digat e “Grand Coulee” dhe “Bonneville” në Lumin Kolumbia kanë patur të njëjtin qëllim për balancim rajonal dhe zhvillim, për të siguruar ujë për kullotat e shumta dhe për të “kthyer errësirën në agim”, siç shkruan autori i këngëve country Woody Guthrie.

Vitet e “New Deal” sollën edhe “Komitetin Kombëtar të Burimeve”, i cili e kishte origjinën tek Bordi i Planifikimit Kombëtar 1933 dhe Bordi i Planifikimit të Burimeve Kombëtare 1943. Kjo promovoi një mendim sistematik rreth zhvillimit ekonomik kombëtar, duke shërbyer si një ombrellë për një sërë komisionesh planifikimi ndërshtetërore, ku përfshiheshin shtete dhe rajone, duke bërë punë të mirë për inventarizimin e burimeve rajonale, sfidave të zhvillimit ekonomik, dhe problemeve sociale. Raporti i “Këshillit Kombëtar të Burimeve” (NRC- National Resources Council):

“Our cities - Their role in the national economy” 1937, është një përmbledhje elegante e mendimit progresiv rreth problemeve urbane dhe planifikimit përpara Luftës së Dytë Botërore. Edhe pse ekipi i autorëve të raportit identifikoi 32 probleme shqetësuese në zonat urbane, ata përsëri argumentuan kundër decentralizimit total dhe abandonimit të zonave qendrore. Në të kundërt ata bënë thirrje për riformatim të matur të komuniteteve urbane dhe rajoneve, përmes zhvillimit dhe rihvillimit sistematik, në përputhje me plane perspektive zhvillimi, me qëllimin për të zgjeruar dhe rritur përfitimet e qytetërimit modern, të cilat qytetet e mëdha i sollën me shumicë, më shumë se kurrë për njerëzit.

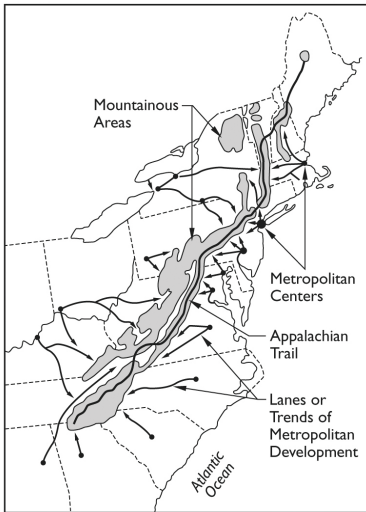
## Referenca:

1. Clawson, Marion. 1981. *New Deal Planning*. The National Resources Planning Board. Baltimore, MD: Published for Resources for the Future by Johns Hopkins University Press.
2. Douglas, Harlan Paul. 1925. *The Suburban Trend*. New York:Century.
3. Taylor, Graham. 1915. *Satellite Cities: A Case Study of Industrial Suburbs*. New York: Ayer Company.
4. Weber, Adna F. 1899. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*. New York: Macmillan Co. in association with Columbian University.



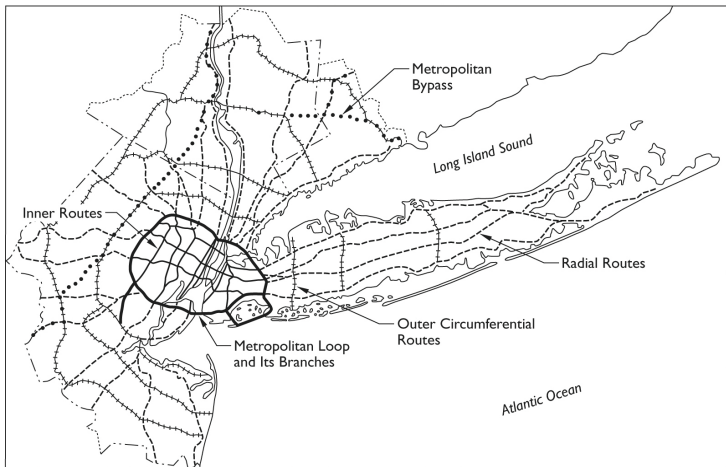
### 1926 PLAN FOR THE NEW YORK STATE REGION

Reprinted with permission from *Journal of the American Planning Association*, copyright Autumn 1994 by the American Planning Association, Suite 1600- 122 South Michigan Avenue, Chicago, IL 60603-6107.



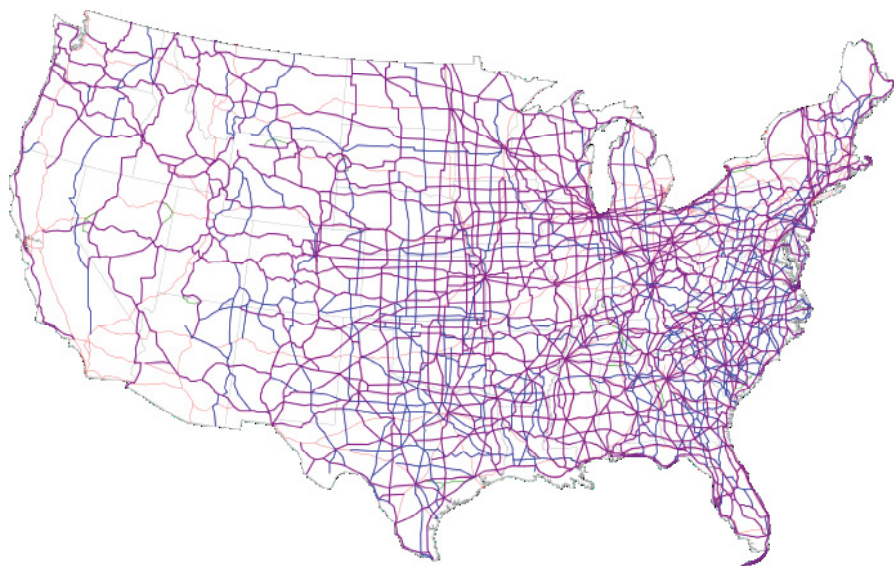
### BENTON MACKAYE'S APPALACHIAN TRAIL PROPOSAL

Reprinted with permission from *Journal of the American Planning Association*, copyright Autumn 1994 by the American Planning Association, Suite 1600, 122 South Michigan Avenue, Chicago, IL 60603-6107.



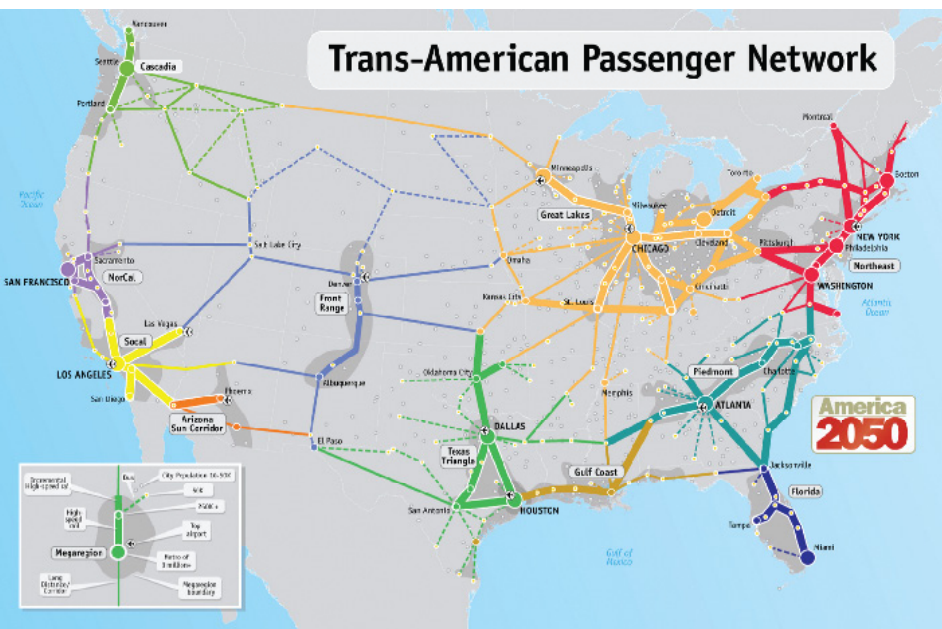
### PLAN FOR THE NEW YORK REGIONAL HIGHWAY SYSTEM

Source: *Regional Plan Association* 1933



*Leximi i paternave kombëtarë të infrastrukturës autostradale në SHBA.*

## Trans-American Passenger Network



Vizion për zhvillim e një rrjeti kombëtar hekurudhor me qëllim përmirësimin e efekteve mjedisore të transportit.



## STREHIMI PUBLIK DHE RINOVIMI URBAN

### Rregullimi i Vendbanimeve të Varfëra/ Informale (slums)

Nga mesi i shek. XIX amerikanët kuptuan që standardi i ulët në strehim ishte një nga problemet kryesore për qytetet e tyre në rritje. Ndërsa disa komunitete të pakta si “Riverside Illinois”, ishin shembuj të mirë të zhvillimeve sub-urbane në periferi, qindra komunitete të tjera të reja u zhvilluan në mënyrë kaotike, të mbi-populluara, me barra-ka, kasolle, qilarë dhe shtëpi një-dhomëshe pa ajrim, apo rrugë të ngushta e të ngjeshura nga kioskat dhe tendat për shitje, të mbipopulluara nga shitës e blerës. Përgjigja ndaj kësaj situatë ishte një hap i vogël drejt rregullimit të strehimit. Askush nuk vuri në dyshim se furnizimi i tregut me strehim i takonte sektorit privat, por qyteti i New York-ut adoptoi kufizimet e para të ndërtimit në vitin 1867. Më tej qyteti vijoi me një ligj historik për pronësinë e strehimit në vitin 1879, i cili përcaktoi standartet bazë për ndriçim dhe ajrim, gjë që inkurajoi ndërtesat 5-6 katëshe me një oxhak ventilimi në qendër. Mijëra ndërtesa të ndërtuara me ligjin e vjetër të pronësisë u mbipopulluan, në mënyrë të veçantë në zonën e Manhatanit të Ulët.

Pas publikimit të librit “How the other half lives”, në vitin 1890 nga shkrimtari dhe fotografi Jacob Riis, autoritetet e New York-ut trajtuan çështjen e strehimit me rregulla edhe më të forta në vitin 1901, duke prezantuar atë që u njoh si “ligji i ri” i pronësisë. Asnjë qytet tjetër më shumë se New York-u, nuk vuajti nga densiteti i tepruar, por sidoqoftë të gjitha vuajtën nga pasojat e strehimit të lirë për të varfërit, një strehimi të pasigurtë, të mbipopulluar, i cili në fakt përfaqësohej nga shtëpi “kurthe”, për shkak të epidemive, si tuberkulozi dhe aksidenteve fatale të zjarrit. Në disa raste, filantropistë mendjehapur bënë përpjekje për të zhvilluar “modele të reja” pronësie ose tipologji banesash, të cilat ofronin kushte jetese më të mira, ndërkohë që mund të ishin njëkohësisht edhe fitimprurëse. Nga fillimi shek. XX, zyrtarët e shumicës së qyteteve adoptuan rregulla strehimi dhe ndërtimi, duke i argumentuar ato si masa për të mbrojtur sigurinë dhe shëndetin e komunitetit. Sidoqoftë, ndërtimi dhe menaxhimi i banesave vijoi të ishte një zonë e plotë influence e sektorit privat.

## **Strehimi Publik**

Situata ndryshoi gjatë “Depresionit të Madh Ekonomik” të viteve ‘30-të, kur Qeveria Federale ndërmori rol qëndror në prodhimin e banesave. “Ligji Kombëtar për Strehimin” në vitin 1934 themeloi Administratën Federale të Strehimit (FHA, Federal Housing Administration) për të vepruar si një agjensi për sigurimin e kredive të strehimit, për të garantuar fonde të mjaftueshme për ndërtimin e banesave, duke krijuar nga ana tjetër mundësi të reja punësimi si një stimul për ekonominë e vendit. Administrata e Punëve Publike ndërtoi vetë banesa deri në momentin, kur Gjykata e Lartë e SHBA-së mori vendimin se kjo lloj iniciative ishte e pabazuar në kushtetutë. Për të tejkaluar këtë barrierë ligjore, “Ligji Kombëtar i Strehimit” prezantoi një bazë të re ligjore duke krijuar Autoritetin e Strehimit të SHBA-së (US HA- United States Housing Authority), për të kanalizuar asistencën financiare në formën e huave të drejtpërdrejta dhe subvencioneve të përvitshme të kostove operative, për autoritetet lokale të strehimit, me objektivë spastrimin e zonave informale dhe të var-

fëra, si dhe ndërtimin dhe operimin e strehimit publik për familjet me të ardhura të ulëta. Përpara Luftës II Botërore, US HA siguroi 90% të kostove të ndërtimit për 168,000 apartamente banimi. Autoritetet vendore mbuluan pjesën e mbetur prej 10%, zgjodhën sheshet e ndërtimit, ndër-tuan apartamentet, zgjodhën përfituesit e qerasë dhe menaxhuan komplekset e banimit. Thelbi i idesë ishte pastrimi i zonave informale dhe problematike rast pas rasti, dhe zëvendësimi me blloqe të reja banesash për dhënie me qera, me tarifa jo të larta, por kualitet të mirë të njësisë së banimit.

### **Strehimi Federal pas Luftës së Dytë Botërore**

SHBA përballoi një krizë të dyfishtë pas Luftës II Botërore. Nga njëra anë mungonte strehimi i ri i mjaftueshëm për të përballuar kërkesat në rritje për strehim, nga ana tjetër ishin nevojat e veteranëve të kthyer nga lufta, të cilët sol-

lën dhe fenomenin e shpërthimit të lindjeve (baby-boom).

Një nga politikat në përgjigje të kësaj situate ishte Programi i garancisë për qeratatë ndaj veteranëve, që u ngrit pranë Agjensisë së Financimit të Strehimit (FHF: FHF Federal Housing Finance). Nga ana tjetër lagjet e vjetra të banimit, shpesh të ndërtuara me standarde të ulta, po përkeqësoheshin çdo ditë, duke shkaktuar shqetësim publik për shpërndarjen e një kanceri urban, që ngjante më shumë me vendbanimet informale, ose zonat e izoluara. Reagimi i Qeverisë Federale ishte që të vazhdonte të përdorte hartat e zonave me “rreth të kuq” (Red Lining), që u konceptuan nga agjensitë e pronarëve qeradhënës në vitin 1930. Këto harta dallonin lagjet sipas statusit social ekonomik, për të ndaluar praktikisht asistencën e dhënies së kredive në zonat me rreth të kuq.

“Ligji Kombëtar për Strehimin” në vitin 1949 rikonfirmoi angazhimin federal ndaj nevojave të strehimit për të varfërit. Me mbështetjen e senatorit konservator të Ohio-s, Robert Taft, ligji siguroi para për qeveritë vendore, për të

blerë ose shembur e pastruar, dhe për të shitur ose dhënë me qera tokë për qëllime kryesisht strehimi, ndaj agjensive të strehimit, ose zhvilluesve privatë. Kongresi nga ana tjetër deklaroi se "...mirëqenia dhe siguria e përgjithshme e kombit, si dhe standardet e jetës dhe shëndetit të popullsisë kërkojnë eliminimin e zonave me standard të ulët dhe me "rreth të kuq",si dhe zbatimin sa më shpejtë, të objektivave për strehim të denjë dhe mjedis të përshtatshëm jettese, për çdo familje amerikane...". Fjalët nuk u përputhen me veprat, sepse u prishën më shumë shtëpi me kosto të ulët, se sa u ndërtuan të reja për t'i zëvendësuar ato. Për shkak se vendimet ishin në dorën e autoriteteve vendore, projektet e reja tentonin në praktika që bënë ndarjen sociale e rraciale. Shumica e projekteve të strehimit në vitet '30-të janë dizenuar mirë për komunitete, ose qyteza me densitet të ulët, ku aplikoheshin banesat e ulta individuale, apartamentet kolektive të larta, dhe mjedis rrethues i përpunuar nga peizazhistë, dhe i pajisur me shumë gjelbërim. Në vitet 1950-1960 sidoqoftë, arkitektët dhe zyrtarët

preferonin më shumë pallate 10-12 kate, të vendosura në blloqe të mëdha banimi, oborret e të cilave dominoheshin nga parkimet e shtruara me beton/asfalt. Projekte të tilla të mëdha (kapitalizimi) ishin ishuj varfërie në mes të qyteteve, dhe qëndronin si të prera me thikë nga jeta e lagjeve të tjera. Dizajni i interierit dhe standardet e evokuara nuk lejonin dhoma të mëdha dhe ndalonin dyert që hapen, duke lejuar vetëm ato rrëshqitëse, për të mos penguar hapësirën e ngushtë. Projekte si “Pruitt-Ig-oe” në St. Louis dhe “Robert Taylor Homes” në Chicago, shumë shpejt u bënë simbole të politikave të gabuara për t’i alokuar të varfërit si plaçka në “depo” të mëdha. Disa nga projektet më të këqija u shëmben pas ndërtimit, brenda disa dekadash, ndërsa disa të tjera u rehabilituan përmes programeve si “Hope 6”.

## Rinovimi Urban

Kongresi ndërkohë transformoi “Programet e Strehimit dhe Zhvillimit” në “Programet Rinovimi Urban”, përmes amendimeve të ligjit të strehimit në vitet `54 dhe `59. Në vitin 1960, 20% e fondeve nga grantet federale përdorshin për zhvillime me qëllim tjetër nga strehimi, dhe projektet që merreshin me shembje dhe pastrim, nuk duhet të kishin objektiva për të ndërtuar me standarde të ulëta. Rinovimi urban u bë një instrument në përpjekje për të rivitalizuar qendrat e vjetra të qyteteve. Shumica e qyteteve në mbarë vendin spastruan zonat me intensitet të ulët, në kufijtë e qendrave të tyre, duke i përdorur për qëllime të ndryshme si strehim me godina të larta për klasën e mesme, zona spitalore, kampuse të reja universitare, qendra kulturore, terrene sportive, qendra kongresesh dhe zyra. Në qytete me tregje të stabilizuara të pasurive të patundshme, zonat e spastruara rindërtoheshin me lehtësi, ndërsa në qytete me situatë tjetër, zonat e liruarat mbetën boshe për vite të tëra, edhe pse çmimet ishin minimalisht të ulëta, në pritje të projekteve të duhura. Kualiteti i



planifikimit vendor përcaktoi nëse zonat e rihvilluara ar-ritën të integroheshin me stofin urban të qendrave, ose e përkeqësuan situatën. “Ligji i Strehimit” të 1954-ës inkura-joi rritjen e rëndësisë së profesionit të planifikimit duke i dhënë asistencë të drejpërdrejtë bashkive me popullsi prej më pak se 50,000 banorësh, që të ndërmernin proçese planifikimi gjithpërfshirëse, dhe duke autorizuar fonde dhe kredi për planifikimin rajonal dhe metropolitan. “Programi për Përmirësimin Komunitar” që nisi me ligjin e 1954-ës, kërkonte ri-miratim të përvitshëm të masterplaneve gjith-përfshirëse, në mënyrë që qytetet të kishin mundësi të aplikonin vazhdimisht për fonde federale. Arritja e ob-jektivave për integrimin rracial, social dhe ekonomik ishte parakusht për aplikimin për fonde të qeverisë federale, por në fakt shpesh herë u injorua.

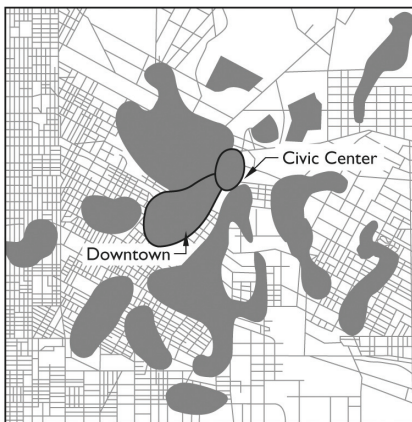
## Kritikat ndaj Rinovimit Urban

Rinovimi urban u bë shumë shpejt një program i diskutueshëm. Shumë agjensi blenë dhe spastruan më shumë tokë në qendrat e qyteteve, se sa mund të absorbohej nga tregu, duke krijuar hapësira vakum, parcela informale parkimi dhe rrënoja ndërtimi. Martin Anderson, një kritik konservator protestoi në librin e tij “The Federal Bulldozer” (1964) se rinovimi urban kufizoi tregun privat, shkatërroi qindra biznese të vogla në mënyrë të pandershme, favorizoi vetëm ndërtuesit që kishin lidhje me politikën, dhe kostoja e ndërhyrjes ishte jo efiçente për tregun privat. Nga një këndvështrim tjetër politik, kritikë të tjerë argumentuan se rinovimi urban në fakt ishte “një program për zhvendosjen e njerëzve me ngjyrë”, që thjesht ndëshkoi popullsinë e padëshiruar, duke e zhvendosur atë nga një vend në tjetrin. Një shembull tipik ishte “rinovimi” i Chavez Ravine në Los Angeles, e cila zhvendosi amerikanët-meksikanë më të ardhura të ulëta, në favor të ndërtimit të “Stadiumit Dodger”. Në mënyrë të ngjashme, një seri studimesh nga Herbert Gans, Chester Hartman dhe Marc Fried arri-

tën në konkluzionin se rinovimi urban i Bostonit Perëndimor shkatërroi lagje, të cilat në fakt ishin funksionale. Edhe pse zyrtarët e përshkruanin zonën si zonë informale, në fakt ajo përbënte një komunitet etnik e të stabilizuar, përpara se buldozerët të detyronin banorët të shpërndaheshin në apartamente më të shtrenjta, në lagje të huaja për ta. Shkalla e madhe dhe larmia e rihvillimit që synohej nga “rinovimi urban”, u bë edhe një nga temat e preferuara të Jane Jacobs në librin e saj mjaft popullor, me titull “The death and life of great American cities” (1961). Rinovimi urban si program i pavarur përfundoi në vitin 1974, kur fondet e tij u bashkuan në programin e ri CDBG (Community Development Block Grant). Sidoqoftë rinovimi mbeti në shumë forma, pjesë e instrumentave të planifikimit dhe zhvillimit, dhe shpesh u financua nga burimet vendore ose teknika si “Tax increment financing” (Financime përmes rritjes së taksës).

**Referenca:**

1. Anderson, Martin. 1964. *The Federal Bulldozer: A Critical Analysis of Urban Renewal 1949-1962*. Cambridge, MA: MIT Press.
2. Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
3. Riis, Jacob. 1890. *How the Other Half Lives*. New York: Charles Scribner's Sons.

**MAP OF BLIGHTED AREAS IN LOS ANGELES, 1945**

Source: National Housing Agency 1945.



*Pruitt-Igoe,  
St Louis, MO, United States  
1954*



Balanca e dinamikës së profesionit të planifikuesit midis traditës së dizajnit dhe asaj të inxhinjerive, u zhvendos në mënyrë të qartë në vitet `50-të dhe `60-të, pas krijimit të praktikave të analizave sasiore dhe modelimit (quantitative analysis and modeling), për të përcaktuar teknika të përbashkëta planifikimi. Dokumenti kyç u bë libri i Harvey Perloff (1957) "Education for planning". Perloff ishte atëherë shefi i programit të planifikimit në Universitetin e Chicagos, "Qendra për Kërkime Sistematike mbi Shoqërinë Urbane". Ai bëri thirrje për një kurrikul të re në studimet e planifikimit që nënvizonin njohuritë sistematike të qyteteve, si sisteme funksionale që kishin marrë formë dhe në vazhdim i jepnin formë tendencave ekonomike, sociale dhe teknologjike.

Me theksin e tij në çështjet sociale dhe ekonomike, Perloff e shikonte planifikimin të bazuar në shkencat sociale. Ky orientim duket qartë në argumentin e tij se planifikuesit kanë nevojë që të kuptojnë parimet bazë të ndryshimit socio-ekonomik për të zhvilluar hipoteza dhe për të testuar

keto ide me kërkim shkencor. Me pak fjalë, akademikët në fushën e planifikimit duhet të synojnë që të edukojnë së pari shkencëtarë në fushat e aplikura të sociologjisë, dhe pastaj edhe në fushat e dizajnit. Ideja e Perloff u zhvillua në një terren pjellor pasi theksi i tij mbi kërkimin social ishte në përputhje me interesin në rritje për planifikimin si një mjet për reformim social dhe për fuqizimin e qytetarëve dhe komuniteteve (advocacy and equity planning).

Kjo erdhi gjithashtu në kohën e duhur, kur universitetet dhe kompanitë private po instalonin gjeneratën e parë të kompjuterave. Kapaciteti i ri për të realizuar llogaritje me shpejtësi përmes përpunimit të të dhënave elektronike, revolucionarizoi edhe shkencat sociale. Gjatë viteve '60-të ekonomistët, sociologët dhe shkencëtarët e rinj politikë, apo gjeografët, mendonin se tashmë mund t'i jepnin shkencave sociale karakter "shkencor". Si rrjedhojë analizat e tyre statistikore që bëheshin gjithnjë e më shumë komplekse, e kapërcyen "ylberin" e metodologjive tradicionale të studimit përmes përshkrimit ose rasteve specifike.



Kjo analizë numerike më e sofistikuar pati një ndikim të drejtpërdrejt mbi planifikimin. Gjeneratat e mëparshme të planifikuesve rajonalë dhe gjithëpërfshirës kishin realizuar inventarë të pafundë mbi përdorimet e tokave, strehimin dhe infrastrukturën duke prodhuar tabela të detajuara dhe harta të përdorimit të tokës në volume masive. Kështu vetëm “Plani Rajonal i New York-ut” kishte 4 volume me informacion mbështetës. Përdorimi i këtij lloji informacioni sidoqoftë mbetet shumë subjektiv dhe në rastin më të mirë varej nga gjykimi profesional i ekspertëve. Në të kundërt “Studimi për Transportin e Zonës së Chicago-s” (1960-1962) ishte një përpjekje masive për të projektuar rritjen e rajonit, duke angazhuar të dhënat e origjinës dhe të destinacionit për të ndërtuar një sistem eficient transporti, që i shërben kësaj rritjeje. “Studimi i transportit të Penn-Jersey për Rajonin Philadelphia” në mënyrë të ngjashme përdori teorinë e shkencës sociale, për të zhvilluar skenare alternative për rritjen e rajonit.

Të dyja studimet vareshin nga përpunimi i volumeve të

mëdha të të dhënave sasiore. Për të ndihmuar vendosjen në një kornizë të metodologjisë analitike, u angazhuan dhe fusha të reja si shkencat rajonale dhe ekonomistët rajonalë. Këto shkencë shpresonin të zhvillonin modele analitike të përgjithshme për rritjet metropolitane, duke aplikuar modele graviteti, teori tregu dhe parime të tjera hapësinore dhe ekonomike, për të ndërtuar modele në shkallë të madhe të përdorimit të tokës dhe lidhjeve të transportit. Megjithatë përpjekjet e viteve '60-të nuk ishin shumë të kënaqshme, rritja e kapacitetit të mundshëm për kompjuterizim dhe të dhënat sasiore të mundshme për përpunim, lejuan vazhdimin e përpunimit të metodologjive të modelimit dhe simulimit urban në shkallë të madhe. Revolucionin sasior transformoi kërkimin akademik në planifikim, gjë që provohet edhe në revistën shkencore të Shoqatës Amerikane të Planifikimit. Shumë studiues të planifikimit tani angazhohen në teste sasiore të marrëdhënieve shkaktuese duke angazhuar analiza të regresionit linear të shumëfishtë.

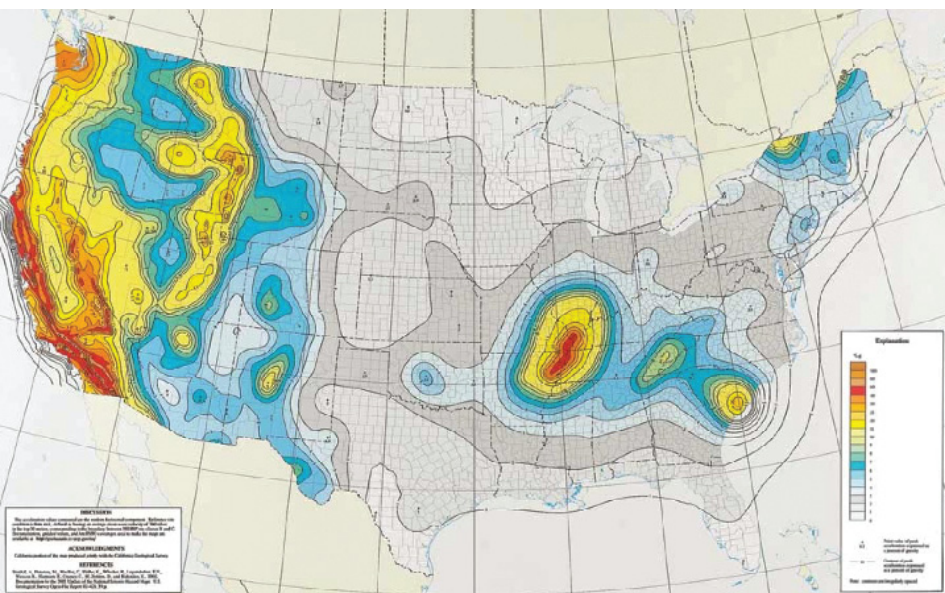
Marrëdhëniet ndërmjet çështjeve të ndryshme të planifikimit mund të ndryshojnë. Këto ndryshime bazohen në efektin e kontrollit të qerasë mbi ekzistencën e strehimit, efektin e siluetit dhe formës së rrugës mbi sigurinë, si dhe vlerës së nënkuptuar të infrastrukturës mjedisore. Ekspertët shpresojnë se modelime të tilla do të ndihmojnë për të bërë dallimin ndërmjet planifikimit, ndërhyrjeve dhe politikave efektive dhe jo efektive, dhe krahasimit të qartë midis kostove dhe përfitimeve.

Praktika e përditshme e planifikimit është e ndikuar më së shumti nga një produkt tjetër i revolucionit “data-analysis”, që njihet me emrin GIS (Geographic Information Systems). Hartat kanë qenë gjithmonë instrumenta qëndrorë dhe produkte të planifikimit që në vitet 1980. Sidoqoftë përhapja e kompjuterave personalë me mundësi depozitimi të mëdhe të dhënash, dhe kapacitetet përpunimi, e ka bërë hartografinë (mapping) një instrument dinamik. GIS lejon shtresëzimin e përshtatur të një seti të shumëfishtë informacioni hapësinor, krijon një instrument analitik të fu-

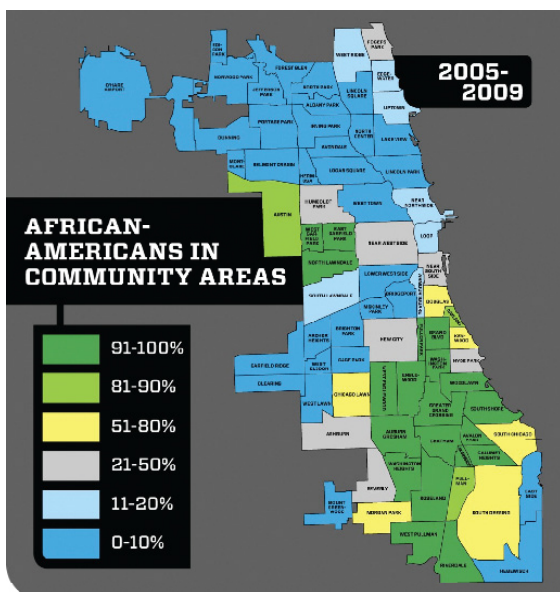
qishëm për eksplorimin e variablave social-ekonomike dhe të përdorimit të tokës. Me prezantimin e “World-Wide Web” – GIS lehtëson aksesin e qytetarëve në informacionin hapësinor si hartat e zonave, vendndodhja e kriminalitetit, ndryshimet e popullsisë, etj., duke ndihmuar demokratizimin e aksesit ndaj informacionit të procesit të planifikimit. Për shkak të dimensioneve vizuale të hartografisë- mapping, ka ndodhur një rikthim interesant i planifikimit, falë varësisë nga kompjuteri dhe GIS-i, drejt origjinës së dizajnit urban.

#### *Referenca:*

1. Klosterman, Richard (ed.). 1994. “Symposium: Large- Scale Models: Twenty Years Later.” *Journal of the American Planning Association* 60, no.1 (Winter): 41.
2. Perloff, Harvey. 1957. *Education of Planning*. Baltimore, MD: Published for Resources for the Future by Johns Hopkins Press.
3. Scott, Mel. 1969. *American City Planning Since 1890*. Berkley, CA: University of California Press.



Harts sizmike e SHBA-së, realizuar mes programit të GIS-it



*Evidentimi i përqendrimit të komuniteteve raciale në zona të segreguara, mes metodave të kërkimit statistikor*

## PLANIFIKIMI PËR MBROJTJEN E TË DREJTAVE DHE BARAZISË

Në vitin 1967 anëtarët e Institutit Amerikan të Planifikuesve (APA, American Institute of Planners), diskutonin me pasion rreth karakterit të planifikimit. Që nga themelimi i AIP në vitin 1938 ishte përcaktuar se planifikimi kishte të bënte me “...zhvillimin e unifikuar të komuniteteve urbane dhe mjedisin e tyre rrethues brenda shtetit, rajonit dhe kombit në tërësi, si shprehje e përcaktimit të mënyrës së administrimit të integruar të përdorimit të tokës, të mënyrës së ndërtimit të saj, dhe para së gjithash të rregullave të tyre...”.

Por tashmë pas debateve emocionale AIP hoqi dorë nga fraza finale duke përcaktuar 5 nënfusha kryesore:

- planifikimi i përgjithshëm
- planifikimi fizik
- planifikimi social
- planifikimi ekonomik-financiar
- planifikimi i administrimit dhe qeverisjes

## **Planifikimi për Mbrojtjen e të Drejtave- Advocacy Planning**

AIP e ndërmori këtë vendim gjatë së njëjtës periudhë, kur ky profesion po adoptonte manifestin me influencë të Paul Davidoff rreth “advocacy planning”. Davidoff kup-toi se planifikimi amerikan kishte lindur dhe ishte zhvilluar me ndihmën e liderave komunitarë vendorë, dhe me një axhendë të qartë të orientuar drejt biznesit, e cila mundësonte rritjen efiçente të metropoleve. Ai gjithashtu arriti të dallojë se pabarazia në ekspertizë dhe informacion është një nga burimet thelbësore të pushtetit të pabarabartë.

Davidoff argumentoi me forcë se “planifikuesit duhet të jenë të angazhuar drejtpërdrejt në betejën për të drejta ekonomike dhe qytetare të barabarta, duke përdorur ekspertizën e tyre për të planifikuar nevojat e segmenteve të disavantazuara të shoqërisë...”. Ai thoshte gjithashtu “...planifikuesit duhet të luftojnë për vlerat e tyre progresive dhe të mbrojnë pikëpamjet e klientëve të tyre



për përmirësimin e jetës së komunitetit...”. Davidoff, i cili ishte njëkohësisht planifikues dhe jurist, i zbatoi idetë e tij përmes projekteve konkrete të Institutit për Veprim Suburban, i cili u përpoq që të prezantonte konceptin e strehimit suburban edhe në lagjet e varfëra urbane.

### **Strehim i Duhur dhe Ndarje e Ndershme e Strehimit**

Çështja që zgjodhi Davidoff për ta trajtuar e kishte rrënjën tek dy gjenerata migrimi intensiv të afro-amerikanëve drejt qyteteve të veriut, perëndimit dhe jugut. Zhvendosja e popullsisë filloi gjatë “migrimeve të mëdha” të viteve 1915-1930, të cilat rezultuan në “getoizimin”e lagjeve të banorëve me ngjyrë, dhe gjatë një vale të dytë migrimi të viteve 1940-1970, që solli zgjerimin e mëtejshëm të getove dhe krijimin e “getove të gjeneratës së dytë”. Ndryshe nga emigrantët europianë, të cilët zakonisht jetonin në zona të miksuara etnike, shumica e njerëzve me ngjyrë e

gjenin veten e tyre në lagje pothuajse totalisht “të zeza”, në të cilat ata ishin të rrethuar prej diskriminimit nga mënyra se si jepeshin kredite përmes sistemit të ashtuquajtur “rreth i kuq”, nga tregjet e mbyllura të pasurive të patundshme, dhe nga dhuna sporadike kundër tyre. Gjatë viteve 1950-1960, u bë pothuajse e pamundur për të krijuar lagje të integruara nga pikëpamja raciale. Edhe në rastet kur afro-amerikanët bashkëjetonin me rraca të tjera në një lagje, kur përqindja e tyre arrinte 20-30% e totalit të familjeve, familjet e bardha do të largoheshin menjëherë në lagje të tjera të qytetit, ose në zona të tjera suburbane.

Të dy proceset, si getoizimi i familjeve me ngjyrë, dhe largimi i familjeve të bardha, krijuan pabarazi të mëdha hapësinore dhe modele jo efçente të përdorimit të tokës, duke e bërë diskriminimin në strehim, problem të planifikimit. Një nga masat e marra ishte përzgjedhja e lagjeve dhe programet e marketimit, me të cilat planifikuesit do të ndihmonin për të identifikuar lagjet që do të trajtoheshin për transformim racial, dhe ato që do të merrnin incentiva

zhvilluese për të bërë familjet e bardha të qëndronin në lagje. Një masë e dytë ishte imponimi i fortë i legjislacionit të strehimit të ndershëm, i cili gradualisht arriti të hapte edhe pse jo tërësisht, tregjet e strehimit për të gjitha racat. Një masë e tretë ishin programet e strehimit “të shpërndara në mënyrë të ndershme”. Kjo u pilotua për herë të parë nga Komisioni i Planifikimit Rajonal të Lugj-nës së Miami-t, për Dayton Ohio, si një përpjekje për të alokuar strehimin e subvencionuar për familjet me të ardhura të ulta, në mënyrë sa më të barabartë gjatë të gjithë rajonit metropolitan. Por për arsye se këto programe ishin vullnetare dhe jashtë kompetencave të autoriteteve përkatëse, për fat të keq ato dhanë më pak rezultat nga sa shpresohet. Sidoqoftë, programi i krijuar si rezultat i rastit gjyqësor të Gautreaux kundër Chicago Housing Authority në vitin 1969 që “... imponoi me vendim gjykate shpërndarjen e strehimit për familje me të ardhura të ulta në të gjithë rajonin...”, mund të thuhet se arriti një lloj suksesi.

## Shoqëritë e Mëdha dhe Qytetet

Davidoff shkroi për këto probleme në një kohë kur natyra e programeve urbane federale po ndryshonte në mënyrë dramatike. Ligji për rinovimin e komuniteteve në vitin 1959 iu përgjigj shqetësimeve paraprake rreth rinovimit urban, duke mbështetur studime dhe pyetësorë në shkallë mbarë qyteti, për strehimin dhe nevojat sociale me qëllim që të grumbullonte të dhëna për të lidhur politikat e strehimit me çështje të shëndetit, mirëqënies dhe edukimit. Themelimi në vitin 1965 në nivel gati ministerial i Departamentit të Strehimit dhe Zhvillimit Urban (HUD- Department of Housing and Urban Department) ishte kulmi i një procesi të gjatë përpjekjesh lobimi. Kjo koinçidoi edhe me iniciativën e “Shoqërive të Mëdha” (Great Societies) të presidentit Lyndon Johnson, që simbolizonte shqetësimin e qeverisë federale rreth rëndësisë në rritje të strehimit me kosto të përballueshme, përkeqësimit të qendrave të qyteteve, dhe shpërthimit urban në periferi. HUD shumë shpejt e gjeti veten si një Program i “Qyteteve Model” që ishte mjaft i diskutueshëm dhe që i duhej të vetë-administrohej financiarisht.

Ligji i vitit 1966 për “Zhvillimin Metropolitan dhe Qytetet Model” siguroi kredi për 147 të ashtuquajtur “Qytete Model” që u përzgjedhën për të koncentruar financimet nga agjensi të ndryshme federale, për të gjitha format e përmirësimit urban në lagje të synuara në mënyrë specifike. Por ky program i “dorës së hekurt” i dizenuar për të krijuar ‘lagje model’ nuk arriti të kishte në të vërtetë shans për të provuar vlerën e tij, për shkak të ndryshimeve që ndodhën në objektivat e programit dhe prioritetet e financimit gjatë administratës së presidentit Richard Nixon. Në të kundërt kjo shkaktoi kundërshtira për shkak se i dha banorëve të lagjeve të “qyteteve model” një mundësi të drejtpërdrejtë për t’u shprehur rreth planeve dhe programeve, duke acaruar si drejtuesit vendor dhe administratën e zhvillimit.

## Lindja dhe Rritja e Zhvillimit Komunitar

Ligji i vitit 1974 për “Zhvillimin Komunitar dhe Strehimin” solli një ndryshim të rëndësishëm në financimin federal të programeve të zhvillimit komunitar. Grantet ekzistuese, që deri në atë kohë ishin “kategorike” për tipologji të ndryshme të përmirësimit komunitar, si p.sh: infrastruktura e ujit dhe kanalizimeve, hapësirave publike, zbukurimit urban, konservimit historik, shërbimet e lagjes, rinovimi urban, etj. tani u bënë më të hapura dhe më dinamike. “Qytetet model” u konsoliduan në një program të vetëm, të njohur si Granti “Bllok” i Zhvillimit Komunitar (CDBG, Community Development Block Grant), duke i dhënë lokaliteteve një kontroll më të madh mbi mënyrën se si shpenzoheshin paratë brenda një skeleti orientimesh të përgjithshme. Këto fonde që kur filluan të shpërndareshin në qytete të ndryshme, aplikuan një formulë që bazohej në popullsinë, varfërinë, dhe mbipopullimin. Për më shumë se 30 vjet qytetet dhe qendrat urbane morën 75 miliard dollarë përmes CDBG, për projekte me orientim komunitar. Programi federal ndante të njëjtat qëllime dhe kishte të njëjtin shpirt me programin e “Veprimet Komunitar” në luftën kundër var-

fërisë, duke theksuar rëndësinë e pjesëmarrjes qytetare.

Në të vërtetë tensioni midis konsultimit formal të qytetarëve dhe influencës substanciale të qytetarëve mbi vendimet e planifikimit kanë mbetur sot e kësaj dite një çështje ende e pazgjidhur për planifikuesit, siç nënvizohet në botimin e famshëm të Sherry Amstein, “Shkallët e pjesëmarrjes qytetare” në vitin 1969. Në vijim të financimit të mijëra projekteve specifike, programi CDBG ndihmoi për të krijuar një praktikë thelbësore të zhvillimit komunitar bazuar në interesat lokale. Gjatë 2 dekadave, mijëra sipërmarrje zhvillimi komunitar, jo fitimprurëse (CDC) janë organizuar në lagjet urbane dhe komunitetet rurale. Në varësi të kombinimit të financimit qeveritar, granteve nga fondacionet dhe të ardhurat e programit, CDCT-të janë bërë prodhues të rëndësishëm të strehimit për familje me të ardhura të ulta. Në disa raste ato kanë kryer edhe rivi-talizim të biznesit, trajnim punësimi dhe shërbime sociale. Në rastet më të mira, CDCT-të ofrojnë në mënyrë të kombinuar shërbime të prekshme dhe zhvillojnë kapacitetet e banorëve dhe komuniteteve lokale.

## Planifikimi për Barazi

Një aplikim i rëndësishëm i ideve të Davidoff është ideja e planifikimit për barazi, term i aplikuar në mënyrën më të qartë në Cleveland Ohio, në vitin 1970. Stafi i planifikimit të qytetit, influencuar nga Davidoff dhe nën drejtimin e Norman Krumholz u përpoqën që të mbanin parasysh nevojat dhe shqetësimet e lagjeve dhe qytetarëve më të varfër të qytetit, të përfshira në axhendën publike. Praktika kërkonte mbështetje në Këshillin Bashkiak si dhe shumë mençuri politike nga vetë planifikuesit për të zhvilluar projekte të bazuara te koncepti i barazisë, që mbeteshin të pranueshme për gjithë qytetin në tërësi. Planifikimi për barazi u bë kështu një përpjekje pragmatike për të gjetur mënyrat, ku kënaqeshin interesat e biznesit dhe të klasës së mesme, në shkëmbim të ndihmës se tyre për komunitete-



tet e varfra, duke e bërë këtë proces përfitues për gjithë qytetin në tërësi.

Shumë nga mësimet e Cleveland u aplikuan në Chicago në vitet 1980, nën administratën e kryetarit të bashkisë Harold Washington. Plani për Zhvillimin Ekonomik të Qytetit në vitin 1984 ishte i interesuar në mënyrë të posaçme në rishpërndarjen e përfitimeve të rritjes ekonomike në mënyrë sa më të barabartë ndërmjet grupeve sociale dhe lagjeve të qytetit. Përmes gjithë kësaj pune, planifikuesit u përballën me një tension ndërmjet punës me institucionet ekzistuese dhe strukturave të pushtetit (metodologjia pluraliste), dhe nga ana tjetër punës për të asistuar urgjencën e krijuar nga lëvizjet e reja sociale dhe politike, që sfidonin këto institucione ekzistuese.

Rrjedhojë e kësaj ishte fuqizimi i mëvonshëm i planifikimit, i cili fuqizonte domosdoshmërinë e veprimit në terren. Në këtë model planifikuesit punonin së bashku me banorët dhe komunitetin për të ndihmuar komunitetin, që të përcaktonte problemet e tij dhe zgjidhjet përkatëse. Ekspertiza

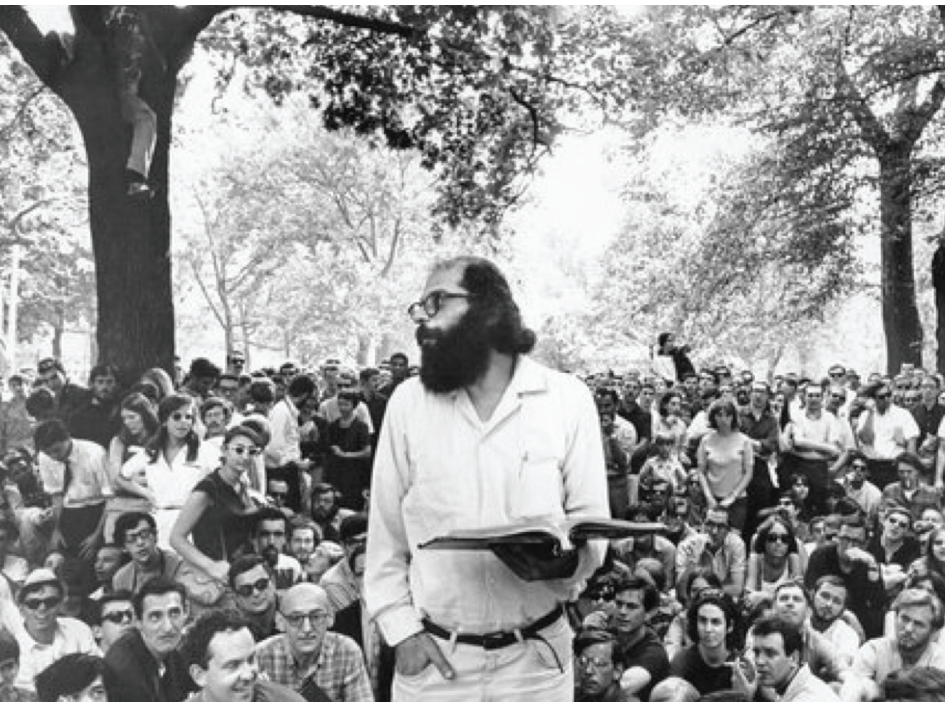
profesionale në këto raste balanohet me njohuritë lokale që artikulohehen nga vetë banorët. Edhe pse planet dhe projektet janë objektiva të rëndësishme, procesi në vetvete dhe kapacitetet që zhvillojnë ato midis pjesmarrësve, janë po aq të barabarta. Planifikimi që fuqizon aktorët arrin përsëri në këtë mënyrë një skelet intelektual të ngjashëm me programet e Veprimit Komunitar dhe Qyteteve Model në vitet '60-të, duke gjetur shprehjen e tij më të mirë në punët e krijuara nga zhvillimet me bazë komunitare.

#### *Referenca:*

1. Arnstein, Sherry R. 1969. "A Ladder of Citizen Participation." *AIP Journal* 35, no. 4: 216-224.
2. Davidoff, Paul. 1965. "Advocacy and Pluralism in Planning." *Journal of the American Institute of Planners* 31, no. 4 (November): 331-337.



*Ridizenjimi i qendrave të qyteteve është një nga përvojat kryesore të planifikimit Amerikan.*



*Planifikimi me pjesëmarrje dhe ai komunitar ne SHBA, ka ulur tensionet politike dhe ka zgjidhur problemet.*

**Sfidat e Shpërthimit Urban Periferik (Urban Sprawl)**

Kur bumi i stehimit të pas Luftës së Dytë Botërore ishte në kulmin e tij, zhvillimi suburban po ndodhte në përmasa të papara në vende si Lakewood California, Levittowns Long Islands Pensilvania dhe New Jersey. Ashtu sikurse botuesit e Revistës “Fortune” evidentuan në një seri artikujsh gjatë viteve 1957-1958, shpërhapja metropolitane po krijonte “një metropol shpërthyes” (“The exploding metropolis”, titulli i librit të vitit 1958 që përmblihte këto ese). Gjeografi europian Jan Gottmann iu dha amerikanëve një fjalë të re për këtë fenomen përmes librit të tij “Megalopolis” në vitin 1961. Ai identifikoi një formë tërësisht të re vendbanimi që krijohet në korridorin nga Boston në Washington. Sipas tij “megalopolis ishte një super-metropol që shtrihej përtej shkallës së zakonshme, duke u zgjeruar në mënyrë të shpejtë përmes përdorimeve të përziera të tokës, qoftë urbane apo rurale, duke përfshirë mjaft zona bosh nga pikëpamja e urbanizimit, të cilat mbeten të gjelbërta, duke krijuar një model tërësisht të ri jetese dhe ndërvarësie rajonale ndërmjet komuniteteve...”

Ideja e suburbanizimit u bë e prekshme për imagjinatën e njerëzve. Amerikanët filluan të vizionojnë një të ardhme që dominohej nga korridoret megalopolitane, ku evidentoheshin rajone si “BosWash” në lindje apo “ChiPitts” në Middle West dhe “SanSan” në perëndim, ndërmjet të cilave ndodheshin konurbacione më të vogla por përsëri mjaft të shtrira, ku përmenden ai përgjatë Florida-s, përgjatë Carolina Piedmond, përgjatë Gulf Coast, përreth Puget Sound, dhe shumë opsione të tjera.

Për planifikuesit, analiza e Gottmann paraqiste një mendim të reformuar rreth formës metropolitane në një shkallë maksimalisht gjithpërfshirëse, që nuk ishte parë që nga koha e sistemit të Ebenezer Howard, të “qyteteve kopësht” dhe adoptimin e këtij mendimi nga Shoqata Amerikane e Planifikuesve Rajonale. Planet e reja u përpoqën të projektojnë një model të zgjerimit urban që do të mund të mbronte tokën bujqësore/rurale, duke stimuluar ndërkohë rritjen ekonomike dhe efçente. Kështu “Komisioni i Planifikimit të Kryeqytetit Federal” që u mor me Washington

DC në vitin 1961, publikoi “një Plan Politikash për Vitin 2000, që propozonte një model të rritjes periferike në formë ylli deti, përgjatë 6 korridoreve, të cilat shërbeheshin me linjat e transportit masiv. I punësuar nga firma e konsulencës “Detroit Edison Corporation”, planifikuesi grek Costantinos Doxiades në 1966 zhvilloi një skemë akoma më gjithëpërfshirëse për të akomoduar një popullsi që vlerësohej rreth 9 milion banorë, përgjatë peizazhit të Detroit-it të nesërm.

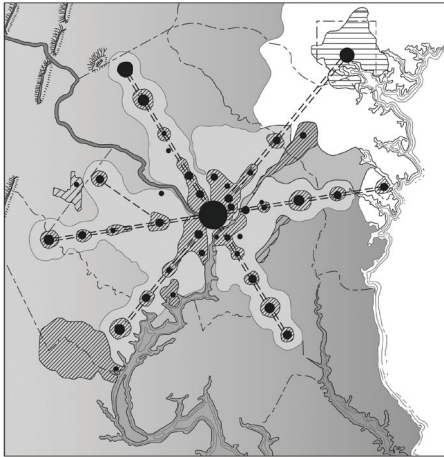
### **Suburbanizimi dhe Lëvizja Mjedisore**

Rritja suburbane në vitet `50-të dhe `60-të pati gjithashtu pasojë të drejtpërdrejta për planifikimin mjedisor. Mjaft zona suburbane u krijuan për të akomoduar banorët e qyteteve në shtëpi të reja, për tu shpëtuar problemeve sociale dhe mjedisore të këtyre qyteteve. Por kjo inkurajoi gjithmonë e më shumë buldozerët që të ndërhynin gjithnjë

e më shumë në zonën rurale, duke krijuar të njëjtat probleme si në zonat urbane. Sistemet e gropave septike të mbingarkuara filluan të shkarkoheshin në zonat e gjelbërta dhe rrugët e periferisë duke krijuar kanale shkarkuese tërësisht të ndotura. Zhvillimi i fashave të caktuara apo i qendrave tregtare rajonale konsumoi peisazhin, rezultoi në rradhë të gjata trafiku dhe ndoti ajrin e pastër. Rritja e sensibilitetit mbi problemet mjedisore periferike fuqizoi lëvizjen mjedisore, e cila i kishte rrënjët tek trashëgimia për mbrojtjen e florës dhe faunës së egër, bazuar tek libri i botuar në 1962 nga Rachel Carson me titull “Silent Spring”, ose “Ligji për mbrojtjen e florës natyrale” miratuar në vitin 1964.

Vitet `70-të u bënë të njohura për konsiderimin e tyre si “dekada mjedisore”. Në 22 prill të vitit 1970, rreth 10 mijë shkolla dhe 20 milion njerëz iu bashkuan nismës për të festuar Ditën e Tokës. Kjo lëvizje u prezantua nga administrata Nixon si një protestë “e sigurtë”, për të devijuar energjitë nga lëvizjet kundër luftës në Vietnam, drejt intere-





**NATIONAL CAPITAL PLANNING  
COMMISSION:  
RADIAL CORRIDOR PLAN, 1961**

*Courtesy of National Capital Planning  
Commission.*

save konstruktive kombëtare. Dita e Tokës u shoqërua më pas nga një valë masash dhe rregullash të reja apo programesh federale me synimin për të përmirësuar kualitetin e ajrit dhe të ujit, kontrollin e përdorimit të pesticideve, dhe mbrojtjen e sistemeve natyrore. Rëndësi të veçantë për planifikimin rajonal dhe urban mori Ligji i ri i vitit 1969 për Politikën Mjedisore Kombëtare, të cilat u admistruan nga Agjensia e re për Mbrojtjen e Mjedisit (1970), e cila filloi të kërkonte përgatitjen e deklaratave për ndikimin mjedisor (EIS- Environmental Impact Statement) përpara se të merreshin vendimet finale, në mënyrë që më pas të lindte e drejta për të kërkuar financime federale për projektet vendore. Planifikuesit kuptuan që procesi i hartimit të EIS garantonte mundësi të reja për konsultime publike, por nga ana tjetër kërkonte trajnim shtesë në shkencat e natyrës, për të plotësuar edukimin e tyre në shkencat sociale dhe në dizajn.

## Dizajni Bazuar në Natyrë

Ndërkohë, një tjetër libër që rifreskoi rolin e dizajnit në hartimin e planeve, por që edhe ky doli në kontekstin e lëvizjes mjedisore, ishte botimi i arkitektit peizazhist dhe planifikuesit skocezo-amerikan Ian McHarg, që punonte pranë Universitetit të Pensilvanisë për të zhvilluar teknikat e planifikimit me shtresa, si një guidë për shtrirjen metropolitane. E thjeshtë në koncept, por komplekse në zbatim, kjo teknikë kërkonte identifikimin gjeografik të vlerave ose burimeve të kërcënuara (pyje, linja ujore dhe përrenj, koridore të jetës së gjallë, zona të akumulimit akuifer, sheshe historike) dhe duke mbivendosur hartat përkatëse si shtresa, në përfundim të identifikoheshin zonat, ku zhvillimet urbane sillnin dëmin më të vogël.

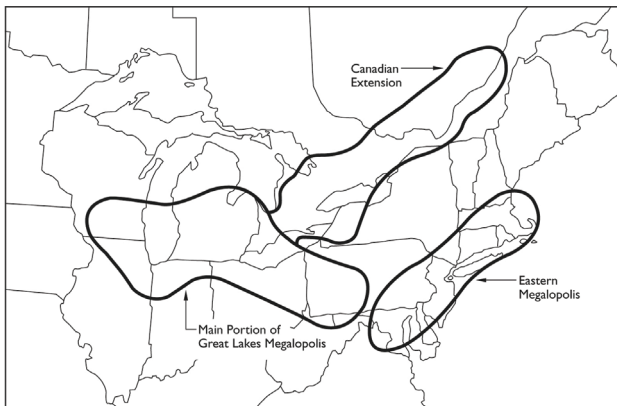
McHarg i publikoi idetë e tij përfshirë edhe shembullin nga puna personale në librin “Design with nature” në vitin 1969. Libri ishte njëkohësisht një lloj abetareje për teknikat e dizajnit, dhe një thirrje publike plot pasion për të shmangur gabimet e deri-atëhershme të ndërtuesve të

qytetit, që ai i krahasonte me imazhet e errëta dhe plot smog të Glasgow në Skoci, gjatë viteve të tij të fëmijërisë. Rëndësia e këtij botimi qëndronte në oponencën e vendosur të McHarg, mbi marrëdhëniet tradicionale midis zhvilluesve dhe mjedisit, duke theksuar se "...të dizenjosh përmes natyrës, do të thotë të privilegjosh mjedisin natyror dhe të përshtatësh zhvillimin, atje ku ai shkakton sa më pak probleme të jetë e mundur, dhe jo atje ku është më ekonomike dhe efiçente...". Libri dhe këndveshtrimi i tij mund të konsiderohen si paraardhësit e konceptit të qëndrueshmërisë (sustainability) që do të lindte në vitet '80-të.

*Referenca:*

1. Carson, Rachel. 1962. *Silent Spring*. Boston: Houghton Mifflin.
2. Doxiades, Costantinos. 1970. *Emergence and Growth of an Urban Region: The Developing Urban Detroit Area*. The Detroit Edison Company.

3. *Exploding Metropolis, The*. 1958. [by] the editors of *Fortune*. Garden City, N.Y.: Doubleday.
4. *Gottman, Jean*. 1961. *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. New York: Twentieth Century Fund Press.
5. *McHarg, Ian*. 1996. *A Quest for Life*. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc.
6. *McHarg, Ian*. 1969. *Design with Nature*. New York: Natural History Press.



### THE GREAT LAKES MEGALOPOLIS

Source: Doxiades 1970



*Sub-urbanizimi lindi si një lëvizje inspiruese e qyteteve kopësht në SHBA, por gjeneroi mjaft probleme me shpërhapjen urbane.*



UNFORESTED PLATEAU



FORESTED PLATEAU



*Dizajni me natyrën nga Ian McHarg do të bëhej një nga teoritë më inspiruese të planifikimit në SHBA.*

## PROGRAMET MBARËKOMBËTARE PËR PLANIFIKIMIN E PËRDORIMIT TË TOKËS

Një nga ndryshimet befasuese të planifikimit në vitet `70-të ishte shfaqja për herë të parë e programeve mbarëkombëtare të planifikimit e përdorimit të tokës. Që në fillimet ligjore të planifikimit, shtetet e kishin deleguar autoritetin e tyre kushtetues mbi rregullat e përdorimit të tokës tek qarqet/rajonet dhe bashkitë (autoritete vendore). Tani për herë të parë shtetet filluan të ushtrojnë autoritetin e tyre të drejtpërdrejtë përmes këtyre programeve planifikuese-rregulluese, që përfshinin gjithë territorin e shtetit përkatës. Rastet më emergjente u evidencuan në shtetet e vogla ku toka, ose së paku nevoja për tokë, përballlej me një ofertë të vogël. Hawaii adoptoi sistemin e parë shtetëror të planifikimit në vitin 1961. Menjëherë pasi u adoptua legjislacioni në fjalë, autoritetet e ndanë territorin e ishullit në 4 rajone: rajoni urban, ai bujqësor, rajoni me densitet të ulët rural, dhe ai me pyje e rezerva ujore. Secili rajon shoqërohej me nivele të përshtatshme zhvillimi që lejoheshin me ligj.

Vermonti ishte një tjetër shtet i vogël ku nevoja për tokë përballëj me një presion në rritje për zhvillime me qëllime argëtimi. Edhe ky shtet adoptoi logjikën e programit shtetëror të planifikimit në vitin 1970. Legjislacioni kërkonte marrjen e lejes për zhvillim në zona që kishin rëndësi përtej nivelit vendor. Edhe pse në praktikë zbatimi i ligjit funksiononte me vështirësi, dhe për këtë arsye ligji u modifikua përsëri, megjithatë programi krijoi një precedent të rëndësishëm për të ardhmen e planifikimit. Po kështu, u hartuan programe për të rregulluar zhvillimin në dy nga zonat më të larmishme dhe të rëndësishme bregdetare. Megjithë hezitimin e ligjvënësve, votuesit e California-s aprovuan “Ligjin për Menaxhimin e Zonës Bregdetare” përmes një iniciative popullore të vitit 1972. Dy vjet më pas edhe North Carolina adoptoi “Ligjin për Menaxhimin e Zonës Bregdetare”. Në kundërshtim me këtë sfond të një “revolucionit të qetë për kontrollin e përdorimit të tokës” (referuar shprehjes së Peter Bosselman dhe David Callies), u evidentua nisma ligjore gjithpërfshirëse e “Senatit të



Oregonit” nr. 100 në vitin 1973, që themelonte një sistem planifikimi të përdorimit të tokës në nivel mbarështetëror. Arsyeja për këtë përpjekje lindi nga shqetësimi rreth urbanizimit të luginës Willamette, e cila shtrihej rreth 100 milje nga Portland-i në drejtim të jugut, në një fashë prej mesatarisht 30-40 milje. Lujina që është një rajon i pasur bujqësor, kishte një territor qartësisht të kufizuar që rrethohej nga majat e maleve Cascada, dhe nga ana tjetër nga kreshtat e kodrave të bregdetit. Si në rastin e Vermontit e Hawaii-t, edhe Oregoni synonte të mbronte burimet e kufizuara të tokës.

Programi i Oregonit kërkonte që çdo qytet dhe qark/rajon të përgatiste dhe zbatonte plane të integruara të përdorimit të tokës, duke marrë parasysh 14 objektiva planifikuese mbarëkombëtare, dhe 5 qëllime mjedisore të aplikueshme në shkallë rajoni:

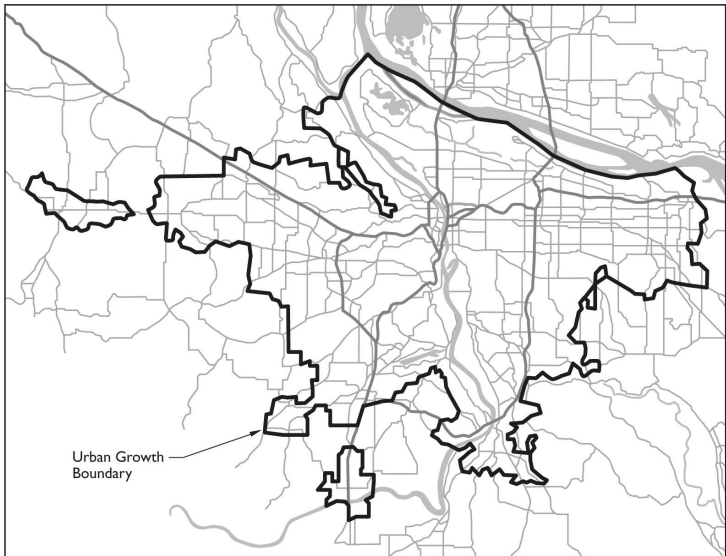
1. angazhimi i qytetarëve;
2. planifikimi i përdorimit të tokës;
3. tokat bujqësore;
4. tokat pyjore;
5. hapësirat natyrore, skenike dhe zonat historike e buimet natyrore;
6. uji, ajri dhe burimet e tokës;
7. zonat e rrezikuara nga fatkeqësitë natyrore dhe ndotjet;
8. nevojat për argëtim;
9. zhvillimi ekonomik;
10. strehimi;
11. shërbimet dhe lehtësirat publike;
12. transporti;
13. konservimi i energjisë;
14. urbanizimi.

“Departamenti i Oregonit për Konservimin dhe Zhvillimin e Tokës” rishikon planet lokale dhe mund t’i kthejë mbrapsht ato për korrektive shtesë, por hartimi i planeve në vetvete mbetet një kompetencë e punës së planifikuesve dhe zyrtarëve vendorë. Pjesa më e studiuar e “Sistemit të Oregonit” është kërkesa që çdo bashki ose zonë metropolitane duhet të përcaktojë një kufi të rritjes urbane (UGB- Urban Growth Boundary), një kufi që evidentohet në një hartë si kufizues i zonave tashmë të zhvilluara dhe i një shtese 20 vjeçare tokash të pazhvilluara. UGB-ja lejohet që të mundësojë zgjerimin e territorit urban të një komuniteti, por mbi bazën e indikatorëve të rritjes së popullsisë dhe ekonomisë. Edhe pse UGB-ja dhe objektiva të tjera janë bërë sot instrumenta të rëndësishëm për kontrollin e formës urbane, është e rëndësishme të mbahet parasysh se motivimi kryesor për sistemin e Oregonit ishte mbrojtja e tokës prodhuese dhe pyjeve. UGB-ja nënvizon idenë e “brezit të gjelbër britanik”, por e trajton atë më shumë si një çështje të rregullores, se sa si një përfitim të drejtpërdrejtë për

publikun. Kjo është ndryshe nga rasti i Boulder Colorado, ku një iniciativë e qytetarëve në vitin 1967 aprovoi një “taksë për shitjen e hapësirave natyrore”, duke vendosur një kufi prej 40 mijë dynmësh për tokat natyrore dhe sensitive në pronësi publike dhe themeloi një linjë efektive në formë brezi të gjelbër përreth qytetit duke e ndarë këtë të fundit qartësisht nga shpërthimi suburban që karakterizonte Denverin.

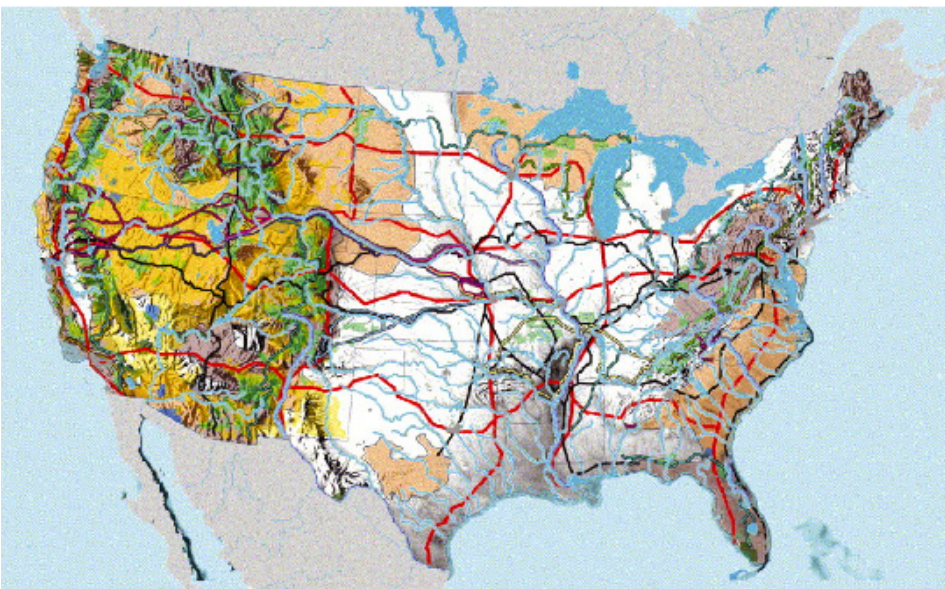
Sistemi i Oregonit shërbeu si një urë lidhëse ndërmjet iniciativave të mëparshme dhe gjeneratës së re të programeve të planifikimit shtetëror të viteve '80-të dhe '90-të. Perceptimi i kësaj përvoje si një histori suksesi, i bindi vende si Florida, Maine, Georgia, Washington, Maryland, Tennessee, New Jersey dhe Rhode Island që të adoptonin programet dhe standardet e tyre mbarështetërore. Në disa raste si Washington, metoda specifike e aplikuar pasqyron tërësisht përvojën e Oregonit. Në raste të tjera si në Florida dhe Maryland, ideja është përshtatur me kushtet lokale të zhvillimit për të përballuar kapacitetin e

infrastrukturës lokale. Programi në Maryland, i njohur me termin “Rritja Inteligjente” (Smart Growth), është një lloj programi “ndjellës” që përcakton zonat e përshtatshme për urbanizim dhe zhvillim, duke kufizuar mbështetjen e shtetit për infrastrukturë në këto zona. Kurse “Ligji për politikën e rritjes në Tennessee” e vitin 1988 përputhet me shumë objektiva të Shoqatës së Planifikimit Amerikan për programet “Growing Smart” duke përdorur metoda kufizuese, por dhe stimuluese njëkohësisht.



**URBAN GROWTH BOUNDARY, PORTLAND, OREGON**

*Source: Portland Metro 2002.*



*Korridoret dhe Zonat Kombëtare të Gjelbërta në SHBA*



*Planifikimi mjedisor dhe ai qëndrueshëm është shtesa më karakterizuese e planifikimit të territorit në SHBA.*



## RIDIZENJIMI I QENDRAVE TË QYTETEVE

### Psikologjia Sociale e Vendit

Në fillim të viteve `60-të u botuan 2 libra mjaft të rëndësishëm, të cilët transformuan mënyrën se si planifikuesit urban mendonin rreth qyteteve të tyre.

Libri i parë, Kevin Lynch "The image of the city" u botua në 1960 në bazë të kërkimit empirik mbi mënyrat se si qytetarët e thjeshtë perceptojnë dhe përdorin qytetet e tyre. Ai argumentoi se "...askush nuk është i aftë të kuptojë një qytet të madh në të gjithë kompleksitetin e tij... Në të kundërt njerëzit i japin zgjidhje kaosit hapësinor të qytetit të tyre duke menduar në shabllone të tilla si lagjet, kryqëzimet, kthesat, korridoret dhe sinjalet apo pikat e referimit".

Një vit më pas, gazetarja e arkitekturës Jane Jacobs trajtoi traditën e planifikimit në shkallë të madhe në librin e saj "The Death and Life of Great American Cities". Edhe pse ajo fajësohte "planifikuesit" për shumë gabime që në fakt bëheshin nga arkitektët, zhvilluesit dhe politikanët, ajo hapi një debat bindës dhe imponues për publikun. Ajo shkruante ndër të tjera "...Shikoni se si aktualisht njerëzit

përdorin trotuaret, rrugët dhe parqet, dhe ju do të kuptoni rëndësinë e metodës ‘në nivel rruge’ për vëmendjen që planifikimi duhet t’i kushtojë këtyre ‘detajeve’ të formës urbane dhe dizajnit që krijon mjedisin e përgjithshëm...”.

Në mënyra krejtësisht të ndryshme, Lynch në shkencat sociale dhe Jacobs në kritikë, ata prezantuan praktikën e psikologjisë së mjedisit në planifikim. Puna e tyre stimuloi kërkimin në shkencat sociale, lidhur me çështje të planifikimit, të tilla si hapësira e mbrojtur dhe përdorimi i hapësirës publike. Kjo punë u popullarizua më tej nga William H. Whyte përmes observimit të kujdesshëm të tij mbi mënyrën se si njerëzit përdorin aktualisht parqet, sheshet dhe trotuaret në Manhattan, si dhe me sygjerime për ta bërë hapësirën publike më miqësore me njerëzit. Si rezultat i kësaj, kërkimi shkencor në fushën e psikologjisë mjedisore siguroi një bazë rationale dhe shkencore për të ritheksuar rëndësinë e dizajnit të qytetit në traditën e planifikimit urban.

## **Mbrojtja e Historisë**

Një produkt i rëndësishëm i rikthimit të planifikimit të “dizajni urban” ishte “lëvizja për mbrojtjen e historisë”. Në vitin 1966 Kongresi Amerikan shpalli mbrojtjen e historisë në gjendjen e epokës moderne, duke themeluar “Rregjistrin Kombëtar të Vendeve Historike” (NRHP- National Register of Historic Places) dhe “Sistemin e Zyrave Shtetërore për Mbrojtjen e Historisë”. Gjatë 15 viteve që pasuan mbrojtja evoluoi nga një aktivitet kryesisht elitare dhe që merrej vetëm me monumentet historike të rëndësishme kombëtare, në konceptin se arkitektura është e rëndësishme si një instrument planifikimi dhe rivitalizimi. NRHP-ja evidentonte dhe lidhte ndërtesat e veçanta dhe rajonet me vlera me interesat lokale, më shumë se me historinë kombëtare. Në vitin 1981 ndodhën ndryshime në taksat federale, të cilat ofruan incentiva financiare për investimet në ndërtesat historike. Gjatë viteve `80-të qindra qytete tashmë kishin ndërtesa historike si simbol të tyre, dhe themeluan Komisionet për Mbrojtjen e Historisë, në përbërje të të cilëve kishte arkitektë, historianë dhe planifikues. Rezul-

tati kryesor ishte interesi në rritje për mbrojtjen e historisë, përpjekjet sistematike për të rivitalizuar lagjet ku ndodheshin qendrat e biznesit, ose rrugët kryesore të qytetave të vogla.

“Qendra Kombëtare për Rrugët Kryesore”, e cila u shpall në vitin 1980 nga Fondacioni Kombëtar për Mbrojtjen e Historisë, arriti të realizonte integrimin së bashku të planifikimit, konservimit historik, dhe metodave të zhvillimit ekonomik me nevojat që paraqisnin qytetet në tërësi dhe sidomos qytetet e vogla. Modelet e para zhvilluan në programet e zhvilluara gjatë një dekade nga Universiteti i Wisconsin, Milwaukee dhe nga qyteti i Pittsburgh-ut, të cilët kërkonin angazhim të pjesëmarrjes së publikut dhe autoriteteve vendore duke u fokusuar në 4 parime:

1. organizimi në respekt të biznesit lokal dhe interesave politike;
2. marketimi, duke lidhur tregjet vendore me turizmin;
3. dizajni, si në aspektin e konservimit historik dhe atë

urban;

4. restrukturimi ekonomik me qëllim të gjehej përzjerja e duhur e bizneseve që siguronte vazhdimësi afatgjat të projekteve.

Metodologjia e “rrugës kryesore” siguroi një instrument të rëndësishëm planifikimi për mbrojtjen e historisë, stimulimin ekonomik, dhe qëndrueshmërinë e bërthamave sociale të komuniteteve të vogla, të cilat përballëshin me sfidën e konkurrencës së pashëndetshme, nga të ashtuquajturit shitësit e “kutive të mëdha”, duke nënkuptuar bizneset e lidhura me qendrat tregtare, apo nyjet tregtare në kryqëzimet e autostradave. Një rezultat tjetër i përbashkët nga “Lëvizja për Konservim Historik” ishte përcaktimi i një ose më shumë zonave historike në brendësi, ose pranë qendrave të qyteteve të mëdha. Zakonisht këto zona historike i përkisnin magazinave dhe ndërtesave tregtare të shek.XIX, të cilat ishin neglizhuar, për shkak të zhvillimit vertikal të qytetit. Këto zona me ndërtesa 2-6 kate, të ndërtuara me muraturë interesante tulle shpesh

të kombinuara me fasada me elemente metalike, u bënë shumë tërheqëse për profesionistët e dizajnit dhe bizneset e shitjes me pakicë. Ndërtesat e restauruara në këto zona u marketuan në shumicën e rasteve, si pjesë e “qytetit të vjetër” dhe e zonave të argëtimit dhe dyqaneve butik ose si zona të artit dhe të jetesës së sofistikuar në apartamente të tipit loft (papafingo).

## **Një valë e re në Planifikimin e Qendrave të Qyteteve**

Përcaktimi i “zonave historike në qendrat e qyteteve” ishte pjesë e një reputacioni gjithmonë e më shumë në ngritje të qendrave të qyteteve (downtown), të cilat duke iu referuar gjetjeve të Kevin Lynch, u konceptuan si qendra të rëndësishme dhe të dallueshme në strukturën policentrike të qyteteve dhe zonave suburbane. Këto gjetje filluan të aplikoheshin në praktikën profesionale dhe shumë qytete ndërmorën hartimin e planeve të reja për qendrat

e qyteteve gjatë viteve `70-të. Në shumë raste planifikuesit abandonuan tendencat e mëparshme të zonave qendrore të biznesit si një entitet i vetëm urban për qytetin. Në të kundërt ata identifikuan një variacion nënzonash, të cilat luanin një rol të veçantë ekonomik, social ose kulturor dhe sugjeruan trajtime të ndryshme në aspektin planifikues në secilën prej këtyre zonave. Në vitin 1972 “Plani i qendrës së qytetit Portland Oregon”, konsiderohet një nga konceptet më të suksesshme me rezultate të prekshme, i cili aplikoi në mënyrë të posaçme idetë e Lynch-it, duke identifikuar rreth 20 zona të tjera “mini downtowns” brenda zemrës së madhe të qytetit. Dy tendenca të tjera të bazuara tek dizajni, të cilat patën ndikim në qendrat e qyteteve në dekadat e fundit të shek.XX, trajtohen më poshtë.

E para reflektonte dëshirën për të marketuar qendrat e qyteteve si qendra për shërbime. “Tregu festival” i konceptuar për herë të parë nga zhvilluesi James Rouse në Boston dhe Baltimore, ishte në fakt një përpjekje për të

krijuar një zonë historike “boutique” nën të njëjtën çati. Metodologjia provoi të ishte e suksesshme në disa qytete, por jo në të gjitha. Nën të njëjtën influence shumë qytete investuan për tregjet publike, qendrat e artit performues, muzeume, stadiume basball-i në qendrat e qyteteve, për të joshur qendrat e qyteteve në zonat suburbane, apo duke shtuar parqe, hapësira të gjelbërta dhe duke lidhur zonat “downtown” me ato “water fronts”.

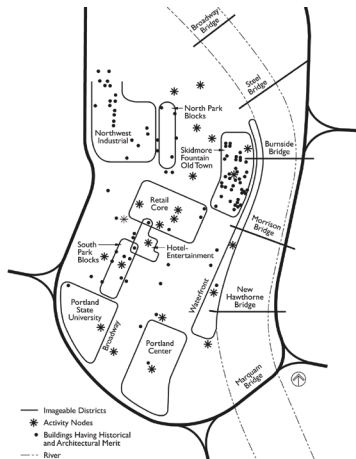
Lëvizja e dytë ishte për t'i dhënë autoritet më të madh ndërtesave me arkitekturë të bukur si pjesë e rregullorëve të zonimit. Gjatë viteve `80-të amerikanët filluan të lodheshin gjithnjë më shumë nga ndërtesat e mërzitshme 4-këndore shumëkatëshe, të cilat bllokoi pamjen dhe siluetat duke i përkeqësuar ato. Për profesionin e arkitekturës kjo imponoi kthimin tek dizajni postmodern. Për planifikimin kjo do të thoshte që planet e qendrave të qyteteve impaktuan dhe shëruan konceptin e qendrave “big box”. Pararendësi i kësaj fryme ishte plani për qendrën e San Francisco-s në vitin 1985, si përpjekje për të rregulluar zh-



villimet e qendrës së qytetit për të qenë më i përshtatshëm në shkallë dhe formë, për një qendër qyteti që dashurohet nga të gjithë. Plani-mikro menaxhoi lartësitë e ndërtesave duke i bërë zhvillimet e reja në harmoni me kodrat e bukura të San Francisco-s dhe siluetin e fuqishëm, duke kërkuar që katet e fundit të jenë më të vogla sesa gjurma e ndërtesës në katin përdhe, duke garantuar një variacion interesant të siluetit.

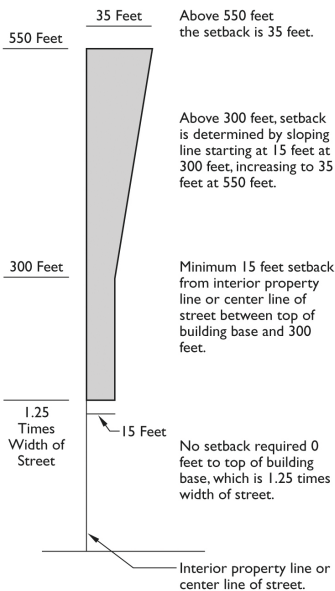
#### **Referenca:**

1. *Jacobs, Jane. 1961. The Death and Life of Great American. New York: Random House.*
2. *Lynch, Kevin. 1960. The Image of the City. Cambridge, MA: MIT Press.*
3. *Portland, City of 1972. Downtown Plan.*
4. *San Francisco, City of, Planning Department. 1995. General Plan: Downtown Area Plan.*
5. *Whyte, William H. 1988. City: Rediscovering the Center. New York: Univers.*



## PORTLAND DOWNTOWN PLAN 1972: IMAGEABLE DISTRICTS

Source: City of Portland, Oregon, 1972



## SAN FRANCISCO, CALIFORNIA, DOWNTOWN DESIGN GUIDELINES: SEPARATION BETWEEN TOWERS

Source: San Francisco Planning Department 1995.





Kevin Lynch, "Imazhi i Qytetit" (Image of the City), Leximi alternativ i qyteteve është njërasi fjetër e planifikimit Amerikan.

## **LAGJET E RINOVUARA, QYTETET E REJA DHE URBANIZIMI I RI**

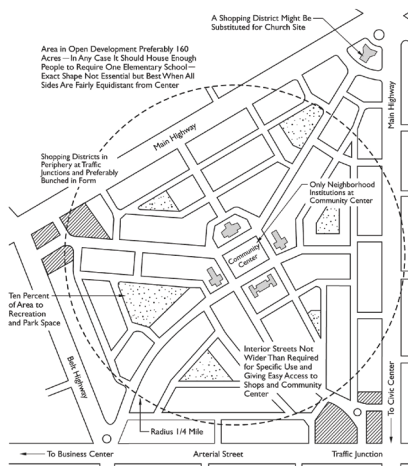
Një nga zgjedhjet qëndrore të planifikimit është nëse duhet të përmirësojë teksturën urbane duke ndërtuar komunitete të reja në tokë të lirë, ose ta bëjë këtë duke ridizenjuar dhe riinvestuar në lagjet dhe zonat ekzistuese, që do të thotë të bësh një zgjedhje midis zhvillimit të “territoreve të gjelbërta” (green field) kundrejt strategjive për plotësimin/densifikimin dhe rivitalizmin e zonave ekzistuese. Ky tension është rritur edhe më shumë në nivelin politik, duke stimuluar më shumë drejt krijimit të lagjeve të reja përmes lëvizjes “new towns” dhe metodave të planifikimit dhe dizajnit të grupuara në konceptin “new urbanism”.

### **Konservimi i Lagjeve**

Në 30 vitet e fundit të shek.XX, shumë planifikues e ripërqëndruan vëmendjen e tyre në lagjet e vjetra të klasës së mesme. Clarence Perry prezantoi në vitin 1920 idenë, se qytetet duhet të planifikohen mbi bazën e njërive

lagje, të cilat kanë si pikë gravitacionale elemente urbane të tilla si një shkollë, një park, apo një qendër tregtare lokale. Edhe qytetet e brezit të gjelbër dhe shumë zona suburbane private pas Luftës së Dytë Botërore, u ndërtuan në një farë mënyre, si një version i konceptit të lagjes njësi. Tashmë në zjarrin e viteve '60-të qytetarët dhe aktivistët filluan të kërkonin vëmendje gjithnjë e më të madhe mbi nevojat e lagjeve të vjetëruara të qytetit, të cilat kërcënoheshin nga rreziku i zgjerimit të zonave qendrore ose nga rreziku i mungesës së investimit për shkak të kurthit të rënies së tregut të strehimit, i cili inkurajonte largimin nga lagja drejt zonave suburbane të familjeve të klasës së mesme.

Duke nxjerrë mësim nga programi i “qyteteve model” dhe me shpresën tek financimet e zhvillimit komunitar, banorët e klasës së mesme filluan gjithashtu të lobonin në bashki për programe kreditimi në favor të rehabilitimit të banesave, studimeve të reja për të rizonuar ndërtimin e blloqeve të reja të apartamenteve, dhënien e zonave të caktuara të statusit historik, dhe ndërhyrjeve të tjera të



### CLARENCE PERRY'S NEIGHBORHOOD UNIT DIAGRAM

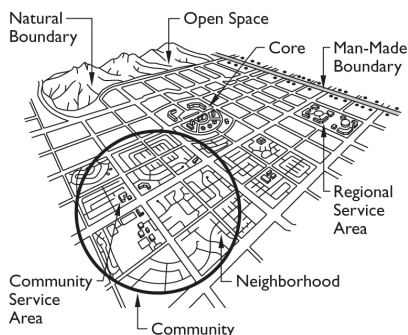
Source: *Regional Plan Association 1929.*

ngjashme planifikuese. Politika e rinovimit të lagjeve krijoi variacione të shumta. Disa qytete si Dayton, Ohio, Cansas, Missouri dhe Portland, Oregon reagueshan duke krijuar sisteme zyrtare sipas të cilave, lagjet mund të jepnin kontributin e tyre në hartimin e planeve dhe politikave që kishin ndikim mbi komunitetin. Në qytete të tjera si San Francisco dhe Seattle sistemet politike vunë përballë njëri – tjetrit interesat e komuniteteve në lagje, kundër interesave të zonave qëndrore, të cilët rezultuan në beteja të ashpra elektorale dhe referendume kundër zhvillimit. Një nga rezultatet e përgjithshme gjatë viteve `80-të ishte konservimi i lagjeve të fillim shek. XX për përdorim nga një gjeneratë tjetër familjesh. Një masë e dytë ishte rritja e interesit për të planifikuar qytetet në tërësi mbi bazën e një skeleti, duke krijuar një hierarki qendrash të lagjeve dhe zonave më të mëdha komunitare.

## Qytetet e Reja të viteve `60-të dhe `70-të

Kontrasti i përhershëm midis ri-planifikimit të komuniteteve të stabilizuara dhe planifikimit për territore të reja të gjelbërta u shfaq përsëri në vitet `70-të në kulmin e etheve të ndërtimit të “qyteteve të reja”. Diferenca midis një lagjeje të madhe suburbane me larmi tipologjish strehimi, dhe një qyteti të ri nuk ishte gjithmonë e qartë, edhe pse e dyta dëshmonte krijimin e komuniteteve që ishin më vetë-efiçentë në lidhje me hapësirën për punësim, biznes dhe për vetë njerëzit. Modeli i referimit ishin qytetet e reja të pas luftës ndërtuar në Britani dhe vendet skandinave, të cilat synonin të krijonin komunitete satelite që mbanin vetveten dhe inspiroheshin nga lëvizja e “qytetit kopësht”. Disa nga zhvillimet pas Luftës së Dytë Botërore, sidomos “Park Forest”, Illinois, ishin planifikuar si komunitete të kompletuara. Zhvillimet private të komuniteteve të planifikuara të banimit, sidomos ata për pensionistët dhe personat me të ardhura fikse, u komplikuan edhe më shumë gjatë viteve `60-të sidomos në shtetet jug-lindore dhe jug-perëndimore. Sidoqoftë qytetet e reja që u mar-





### PHOENIX, ARIZONA, NEIGHBORHOOD UNITS

Source: Phoenix, Arizona, Planning Department

ketuan më shumë ishin Reston, Virginia dhe Columbia Maryland, me popullsi të synuar prej 75-125 mijë banorësh. I nisur në mes të viteve '60-të Reston tërhoqi vëmendjen për ndjenjën kreative urbane të qendrës së fshatit Lake Anne. Për Columbian e cila ndodhej midis Washington dhe Baltimore, qendra tregtare e manjatit James Rouse shërbeu si instrumenti më i mirë inspirues, ku ndërthureshin shkencat sociale me dizajnin, edhe pse lagjet rrotull kësaj qendre ofronin banesa dhe silueta rrugësh me standard mesatar.

Pjesërisht të inspiruar nga këto shembuj të afërt, Kongresi në vitin 1968 adoptoi "Ligjin për Komunitetet e Reja" si aneks i katërt për një ligj edhe më të gjerë siç ishte ai për strehimin dhe zhvillimin komunitar, dhe u pasua më tej nga "Ligji për Rritjen Urbane dhe Komunitet e Reja" në vitin 1970. Ky legjisllacion ofroi garanci federale për bono të lëshuara nga zhvilluesit privat në shkëmbim të marrëveshjes për të ndërtuar qytete të reja të integruara me një përdorim toke të përzier. Edhe pse më shumë se dhjetëra qytete të reja u nisën me këtë logjikë, financimi

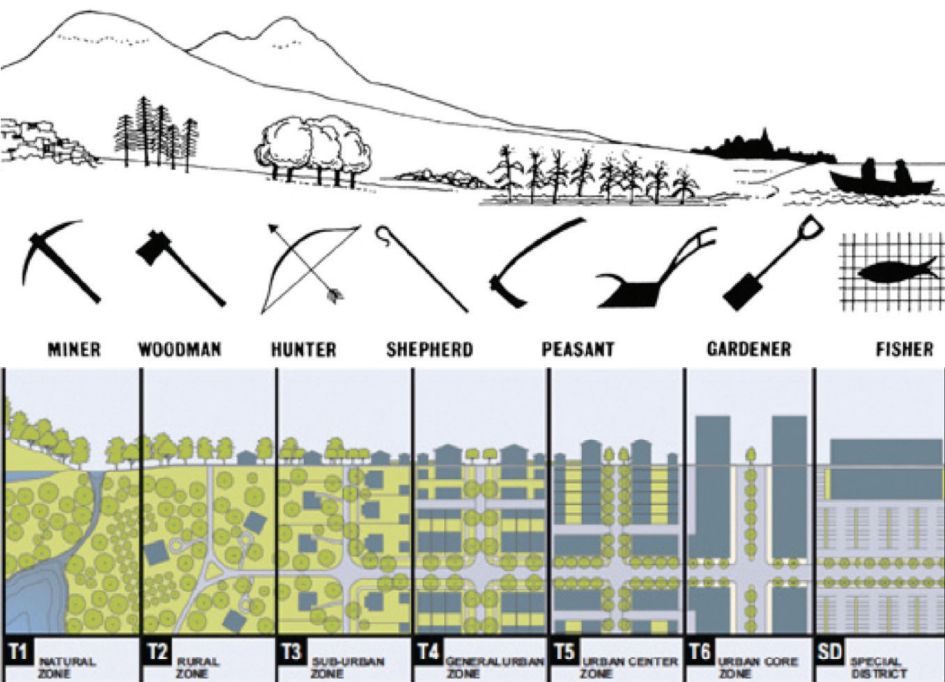
real federal për to ishte i papërshtatshëm, dhe shumica e tyre nuk u materializuan asnjëherë, ose dështuan gjatë krizës ekonomike të viteve 1974-1975. Një nga rastet e pakta që u konsiderua histori suksesi ishte Woodlands pranë Huston. Zhvilluesi i këtij projekti George Mitchel ishte një sipërmarrës i pasur karburantesh, i cili u inspirua nga Ian McHarg, dhe e punësoi atë që t'i bënte një masterplan ekologjik për zhvillimin në fjalë. Projekti përfitoi nga fakti që zhvilluesi posedonte vetë tokën. E njëjta situatë u vërtetua dhe për zhvillimin e madh të zonës Irvine Ranch në Orange Counte California, i cili u shndërrua në një qytet me mjaft karakter, edhe pse nuk pati shumë pubicitet.

## **Urbanizmi i Ri**

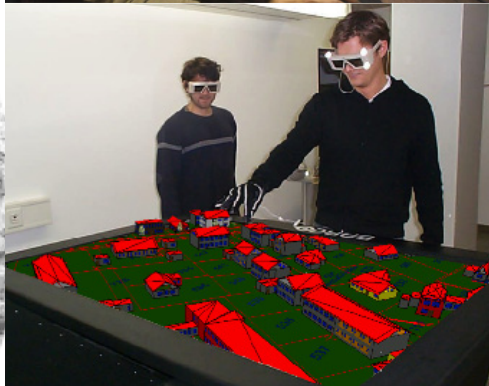
Lëvizja e njohur si “urbanizimi i ri” (new urbanism) doli në skenën e planifikimit në fund të viteve `80-të dhe gjatë

viteve `90-të. Shtytja kryesore ishte një grup planifikuesish dhe arkitektësh, të cilët donin që të ringjallnin artin e dizajnit urban dhe të projektonin mënyra, ku ndërthureshin mësimet pozitive të nxjerra nga përvoja e konservimit të lagjeve, me mësimet njëkohësisht pozitive dhe negative të përvojës së qyteteve të reja. Një numër figurash karizmatike dhe entuziaste, sidomos Peter Kalthorpe, Andres Duany, dhe Elizabeth Plater-Zyberk u bashkuan në vitin 1993 gjatë “Kongresit për Urbanizmin e Ri” (CNU- Congress for the New Urbanization) dhe në vitin 1996 publikuan një manifest me idetë e tyre e njohur si “Charter of the New Urbanism”. CNU e përkufizon vetveten si një “lëvizje e dizajnit urban” e angazhuar në të gjitha aspektet e zhvillimit të pasurive të palujtshme. CNU arriti në vitin 2004 më shumë se 2000 anëtarë dhe identifikoi disa qindra projekte të urbanizmit të ri, në proces ndërtimi ose të ndërtuara. Urbanistët e rinj kishin një refuzim të përbashkët ndaj shpërthimit suburban dhe rripave të zhvillimit përgjatë rrugëve, të cilat kishin një ndarje në shkallë të madhe të përdorimeve dhe varësi nga automobili. Karta fliste për

3 shkallë: të rajonit, të lagjes dhe të bllokut. Ndërkohë mjaft anëtarë të CNU-së përfshirë edhe vetë Calthorpe, ishin mjaft aktivë në promovimin e konceptit “rajonalizimi i ri” (new regionalism). Por shumica e punëve të urbanistëve të rinj u përqëndrua në shkallë të vogël, sidomos në përpjekjet për të dizenuar lagje që inkurajonin ecjen në këmbë, fokusonin hapësirat publike dhe lejonin përzierjen maksimale të mundshme të tipologjive të strehimit me përdorimet e tjera. Në disa raste më të dallueshme këto projekte u zhvilluan në territore të reja të gjelbërta si në rastin e Seaside Florida, Kentlands Maryland dhe Celebration Florida, duke gjeneruar kritika, se lëvizja në fakt është më shumë një lëvizje për “suburbanizimin e ri”. Avokatët e kësaj metodologjie morën në konsideratë përzierjen interesante të projekteve të densifikimit me funksione mikse, dhe ri-instrumentalizimin e qendrave tregtare, me synimin për të përmirësuar kushtet ekzistuese të komunitetit. Më tej për të publikuar suksesin e tregut dhe kualitetin e dizajnit në zhvillime të tilla, urbanistët e rinj punuan për të ndryshuar zonimin rigjid dhe rregulloret e ndërtesave.



*Planifikimi i Pejzazhit dhe Natyrës është pjesë e rëndësishme e Planifikimit Hapësinor në SHBA.*



*Përdorimi i sistemeve GIS, i kompjuterave dhe internetit kanë revolucionizuar Planifikimin Hapësinor në SHBA.*

## **RAJONALIZIMI I RI: MJEDISI, POLITIKA DHE PLANIFIKIMI**

Në fillim të shek.XXI shumë planifikues flisnin për “rajonalizmin e ri”, që rishikon dhe rikombinon idetë e “rajonalizmit të vjetër” të fillimit të shek.XX. Ndryshe nga rajonalizmi i mëparshëm, i cili synonte në shpërndarjen e planifikuar të aktiviteteve, rajonalizmi i ri synon “riurbanizimin” dhe “rritjen kompakte”, dhe para së gjithash është pjesë e së njëjtës metodologji të përgjithshme për qytetin në tërësi, që gjithashtu shprehet përmes rivitalizimit të qendrave të qyteteve, menaxhimit të rritjes, dhe urbanizmit të ri. Profeshori i planifikimit në Universitetin e New Mexico, Stephen Vheler e ka parashtruar idenë e rajonalizmit të ri, duke argumentuar se ai fokusohet në territoret e veçanta dhe planifikimin hapësinor; adreson problemet e krijuara prej fragmentarizimit të metropolit; është holistik në integrimin e specialiteteve të planifikimit dhe flet për të gjitha aspektet e qëndrueshmërisë: mjedisit, ekonomisë dhe barazisë; thekson rëndësinë e planeve fizike, dizajnit urban dhe ndjenjës së vendit; si dhe pozicionohet ndaj aspekteve normative dhe rolit aktivist të planifikimit.

## Qeverisja metropolitane dhe politikat

Një nga rrënjët e “rajonalizmit të ri” është përpjekja e vazhdueshme për t’u marrë me fragmentarizimin e qeverisjes së zonave metropolitane. Kur një rajon metropolitan i vetëm mund të ndahet në dhjetra apo qindra qeverisje vendore të pavarura, mund të bëhen të paevitueshme konfliktet mbi vendim-marrjen e përdorimit të tokës dhe inefficiencat në dhënien e shërbimeve. Në vitet 1950-1960 reformatorët e qeverisjes vendore influencuan konsolidimin, ose unifikimin qeverisës të qyteteve qendrore, me njësitë vendore rrethuese brenda një qarku. Përpjekjet ishin të suksesshme në Jacksonville dhe Miami, Florida; në Nashville, Tennessee, Lexington, Kentucky; dhe në Indianapolis, Indiana. Sidoqoftë ky proces ngeci, sepse kundërshtitë politike ishin të forta, dhe gjithashtu, sepse realizimi i konsolidimit në nivel qarku ishte i papërshtatshëm për t’u marrë me problemet e zonave të mëdha metropolitane, të cilat mund të angazhonin më shumë se sa një qark. Një alternativë tjetër e kësaj ishin kushtet federale për rishikimin rajonal të aplikimeve për grante federale. I ashtuquajtur



“proçesi A-95” në vitet 1960-1970 nxiti formimin e qindra këshillave të qeverisjes (COGS- Community Organisation Grants Scheme) për të performuar në respekt të këtyre kërkesave dhe nevojës për koordinim.

Sidoqoftë kërkesat u përshkallëzuan përsëri në vitin 1970 me llojet e ndryshme të koordinimit që kërkoheshin për çështje dhe programeve specifike, të tilla si kërkesat që organizatat e planifikimit metropolitan, të cilat duhej të aprovonin më parë planet e transportit rajonal. Një metodë tjetër edhe më gjithëpërfshirëse u zhvillua falë aleancave politike e qyteteve suburbane. Shumë ekspertë dalluan që zonat metropolitane me diferenca të vogla social-ekonomike midis qendrës së qytetit dhe zonat suburbane, performonin më mirë ekonomikisht, sesa ato që kishin diferenca të mëdha. Ekspertët argumentuan më tej se aktivistët social dhe interesat e biznesit ndajnë para së gjithash një axhendë të përbashkët për promovimin e rritjes përmes barazisë. Analistë të tillë si Myron Orfield e sofistikuan më tej këtë këndvështrim, duke demonstruar

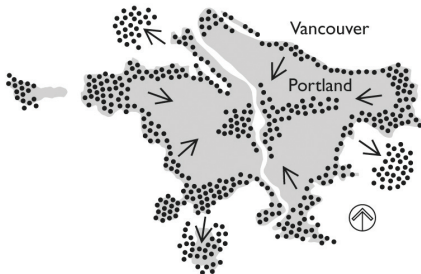
se qytetet qendër dhe zonat suburbane të vjetra ndajnë shpesh të njëjtat interesa, të cilat mund të shërbejnë në shkallë rajonale përmes sektorëve si strehimi dhe transporti. Zhvillimi më i plotë i qeverisjes rajonale ndodhi në “Twin Cities” dhe në Portland, Oregon.

“Këshilli Metropolitan i Minesota-s” mbulon një rajon prej 7 qarqesh të Minneapolis, St. Paul. Parlamenti i Minesota-s krijoi Këshillin në vitin 1967 dhe fuqizoi pushtetin e tij në ligjet që pasuan. Këshilli kishte 17 anëtarë, emëruar nga guvernatori për të përfaqësuar distriktet. Ky Këshill operonte transportin tranzit, përpunimin e ujërave të zeza, parket rajonale, programet e strehimit të përballeshëm dhe kordinimin e planifikimit të transportit. “Metro-Portland” dallohet në të gjithë Shtetet e Bashkuara, sepse është e vetmja qeverisje rajonale e zgjedhur në vend, me një Këshill qeverisës të zgjedhur prej distrikteve, të cilat mbivendoseshin me kufijtë bashkiak dhe të qarqeve. Votuesit e tre qarqeve metropolitane qëndrore krijuan të ashtuquajturin “Metro” në vitin 1978 dhe fuqizuan pushtetin e tij në

vitin 1992. Metro mori në dorëzim dhe operonte parqet rajonale dhe infrastrukturën rekreacionale, administronte përpunimin e mbetjeve të ngurta, kontrollonte kufirin e rritjes urbane, dhe kishte disa hapësira për të imponuar taksa, si dhe zhvillonte plane rajonale për përdorimin e tokës dhe transportin, duke përcaktuar rregullat bazë për planet lokale.

### **Sfidat Mjedisore, Shkalla Metropolitane**

Në vijim të shqetësimeve të vazhdueshme mbi dilemat e infrastrukturës dhe përdorimit të tokës në planifikim, në kontekstin e rajoneve të fragmentarizuara politikisht, u rrit interesimi për rajonalizmin e ri pasi u kuptua që rritja metropolitane impakton të gjithë, duke krijuar rajone ekologjike komplekse, siç ishte shembulli i pjesës së poshtme të luginës së lumit Hudson, ose kodrat dhe luginat që rrethonin Puget Sound. “Ligji për Speciet në Rrezik”,



Growth is encouraged in centers and corridors, with increased emphasis on redevelopment within the urban growth boundary.

### **PORTLAND, OREGON, 2040 REGIONAL GROWTH PLAN**

Source: Portland Metro 1995.

edhe pse nuk pritej që të ndikonte planifikimin urban, kur u miratua në vitin 1973 u bë pengesa kryesore për rritjen e rajoneve urbane drejt maleve rrethuese dhe rajoneve bregdetare. Kjo u ndoq me shumë vëmendje në Boston, i cili që në fund të shek. XIX kishte bërë përpjekje të rëndësishme për të planifikuar dhe zbatuar hapësirat kryesore natyrore, përmes një programi që i kishte marrë ato nën kontroll në shkallë rajonale (për shembull rajoni i gjirit San Francisco).

## **Planet e reja Rajonale**

Një rritje e rëndësishme për “Rajonalizmin e Ri”, u bë hartimi i një gjenerate të re planesh metropolitane që varionin në nivelin mbarë-shtetëror, si në rastin e shtetit të New Jersey-t, deri tek iniciativa planifikuese e “Vizionit të Teksas-it Qëndror” nga Peter Calthorpe dhe Jon Fregonese; dhe deri tek ndërtimi i skenarëve rajonalë për rajonin

e Salt Lake City, përsëri prej Calthorpe dhe Fregonese. Të përbashkëtat e këtyre planeve përfshijnë theksin mbi koncentrimin e zhvillimit në një hierarki qendrash, parandalimin e shpërhapjes urbane, preokupimin për transportin publik efektiv, dhe dëshirën për të mbrojtur hapërsirat natyrore dhe tokat me ndjeshmëri mjedisore.

Një shembull i mirë është “Metro Region 2040”, zhvilluar nga “Metro” për rajonin Portland. Duke punuar brenda skeletit të kufirit të rritjes urbane plani propozon që të absorbojë një rritje prej 70% të popullsisë, me vetëm 7% rritje të tokës së urbanizuar. Në këtë mënyrë plani kërkon mbushjen dhe rritjen kompakte si alternativë realiste përreth tokave sensitive, me qendrat rajonale, Down Town-et, dhe qendrat e qyteteve që shërbehen nga një “sistem Tram” që shtrihet në territor.

Një tjetër shembull me interes është “The Metropolis Plan: Choices for the Chicago Region” që u zhvillua nga Metropolis 2020, një grup jo fitim-prurës i themeluar në vitin 1999 nga “Chicago Commercial Plan”, shoqatë fil-

limisht e sponsorizuar rreth një shekull më parë nga Daniel Burnham. Plani mori në konsideratë skenare për të akomoduar 1.6 milion njerëz më shumë në këtë rajon, deri në vitin 2030 dhe zhvilloi objektivat e mëposhtme:

- Investoi në “Qytetet Rajonale” të forta;
- Eleminoi deformimet e tregut të banesave, si zonimi me kufizime të ekzagjeruara;
- Investoi në modernizimin e transportit tranzit, duke përdorur më mirë linjat ekzistuese hekurudhore;
- Ndihmoi komunitetet që të ndërtonin më shumë lagje me zona këmbësore dhe zona biznesi;
- Përforcoi përdorimin e rrugëve ekspres për udhëtimet e gjata dhe rrugët arteriale për udhëtimet e shkurtra;
- Restauroi dhe mbrojti rezervat natyrore si pllaja, pyje dhe kënetat.

Ndoshta përpjekja më integruese nga të gjitha ishte “Plani i III Rajonal për New York- New Jersey- Connecti-

cut Metropolitan Area”, publikuar nga “Shoqata e Planit Rajonal” në vitin 1996. Plani filloi me rishikimin e trendeve ekonomike, barazisë dhe mjedisit (Economy- Equality- Environment: tre E-të e qëndrueshmërisë) dhe përcaktoi “5 fushata kryesore” për të krijuar një rajon konkurrues:

- Fushata e mbrojtjes së gjelbërimit;
- Fushata e qendrave ;
- Fushata e mobilitetit;
- Fushata e fuqisë punëtore;
- Fushata e qeverisjes.

Së bashku këto fushata mbuluan “territoret” e mjedisit, përdorimit të tokës, barazisë dhe qeverisjes.

## **Menaxhimi i Vijës së Gjelbër**

Rritja urbane në fund të shek.XX imponoi një lloj të ri

planifikimi rajonal për zona përtej edhe kufijve më të gjerë se sa metropoli. Gjysmë shekulli pas Luftës së II Botërore mbizotëronte përdorimi i automobilit dhe niveli i lartë i mirëqënies, që mundësonte shumë familje të klasës së mesme që të blinin pasuri të patundshme për pushime, dhe shtëpi të dyta në zona me pamje skenike dhe burime rekreacionale. Çdo qytet i madh krijoi një zonë alternative për rekreacion, e njohur si “Pellgu Rekreacional” (Recreation Shed) ose “Zonat e Pushimeve në Fundjava” (Weekend-Land), si në rastin e “Pocono Mountains” dhe “Jersey Shore” për Philadelphia-n, dhe “Eastern Shore” në Maryland për Baltimore-n dhe Washington-in; “Front Range” për Denver-in, dhe brigjet e “Puget Sound” për Seattle-in. Ky lloj zhvillimi malor dhe bregdetar kërcënoi ose shkatërroi burime natyrore të vërteta, të cilat ishin dhe fuqia kryesore tërheqëse.

Problemi ishte veçanërisht akut, atje ku sistemet natyrore dhe ekorajonet kalonin kufijtë shtetërorë, gjë që kërkonte ndërhyrjen federale dhe/ose kompaktësimin midis dy

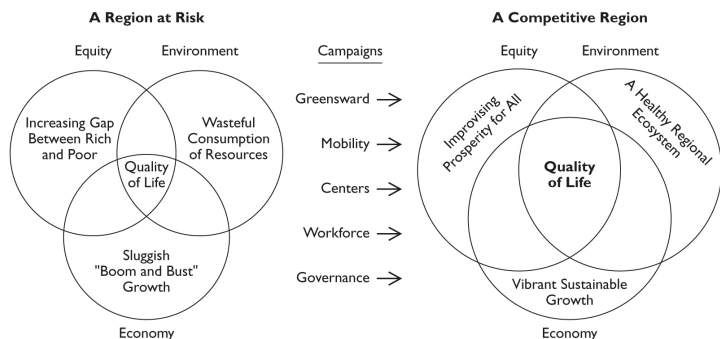


shteteve. Për shembull, “Agjensia e Planifikimit të Rajonit Tahoe” ishte një agjensi ndërshtetërore që u themelua në vitin 1969 për të mbrojtur bukurinë e liqenit Tahoe. Agjensia imponoi në vitin 1987 planin që përpiqej të menaxhonte dyndjen për qëllime rekreative që vinte nga zona urbane e California-s dhe rrezikonte të derdhej në rajonin e liqenit. “Komisioni i Përbashkët i Luginës së Lumit Connecticut” (1989) ishte një panel vullnetar këshillues, i emëruar nga guvernatorët e Vermontit dhe New Hamshire.

Në një kontekst edhe më të vështirë Virginia, Maryland, Pennsylvania, District of Columbia, “Komisioni i Gjirit të Chesapeake”, dhe “Agjensia për Mbrojtjen e Mjedisit të ShBA-së”, nënshkruan marrëveshjet në harkun kohor 1983-1987, për të themeluar “Programin e Partneritetit të Gjirit të Chesapeake” për të mbrojtur dhe rindërtuar ekosistemin e këtij gjiri. Zona të tilla si Gjiri Chesapeake ose Pinelands në jug të New Jersey-t janë shumë të mëdha, ekonomikisht aktive dhe të mirë-populluara për t’u mbrojtur nën standartet tradicionale të parqeve kombë-

tare. Në vend të tyre gjejmë eksperimentime nga më të fundit, me konceptin “Parqet e Vijës së Gjëlber”. Kjo ide u mor nga Europa dhe përfaqëson një përpjekje për të zhvilluar “Planet e Përdorimit të Tokave”, që mbrojnë pamjet panoramike kyçe dhe burimet e rëndësishme natyrore, duke lejuar ndërkohë vijimësinë e aktiviteteve ekonomike ekzistuese.

Përpjekja më e madhe e kësaj natyre është menaxhimi i përbashkët i rajonit Pinelands, New Jersey përmes institucionit të “Rezervës Kombëtare të Pinelands” (1978) dhe “Komisionit Shtetëror të Pinelands” (1979). Pinelands mbulon 1.1 milionë akra/ dynym tokë dhe strehon 700.000 njerëz, nevojat e të cilëve duhet të balancohen me ato të sistemeve natyrore. “Rajoni Panoramik Kombëtar i Columbia River George” është një përpjekje e ngjashme e themeluar nga Kongresi Amerikan në vitin 1986. Menaxhimi i një korridorit me 70 milje zonë malore përgjatë lumit në lindje të Portland-it, ndahet midis institucioneve të “Shërbimit Pyjor të SHBA-së”, një komisioni ndërshtetëror që

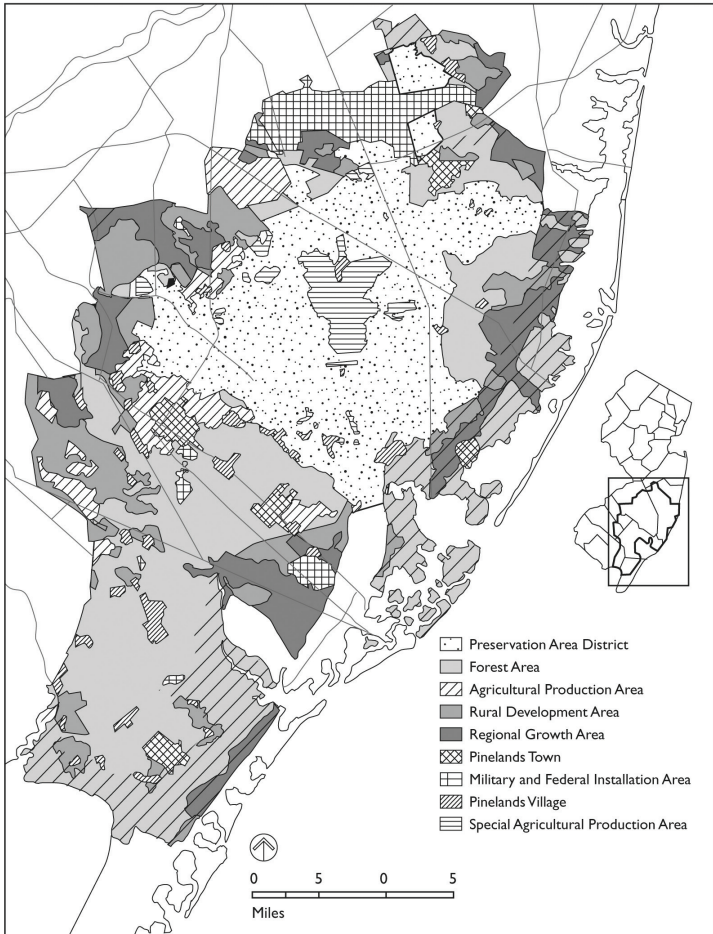


### THE THREE "E'S" TRANSFORMED BY THE FIVE CAMPAIGNS

Source: From *A Region at Risk* by Robert D. Yaro and Tony Hiss. Copyright 1996 by Regional Plan Association, reproduced by permission of Island Press, Washington, D.C.

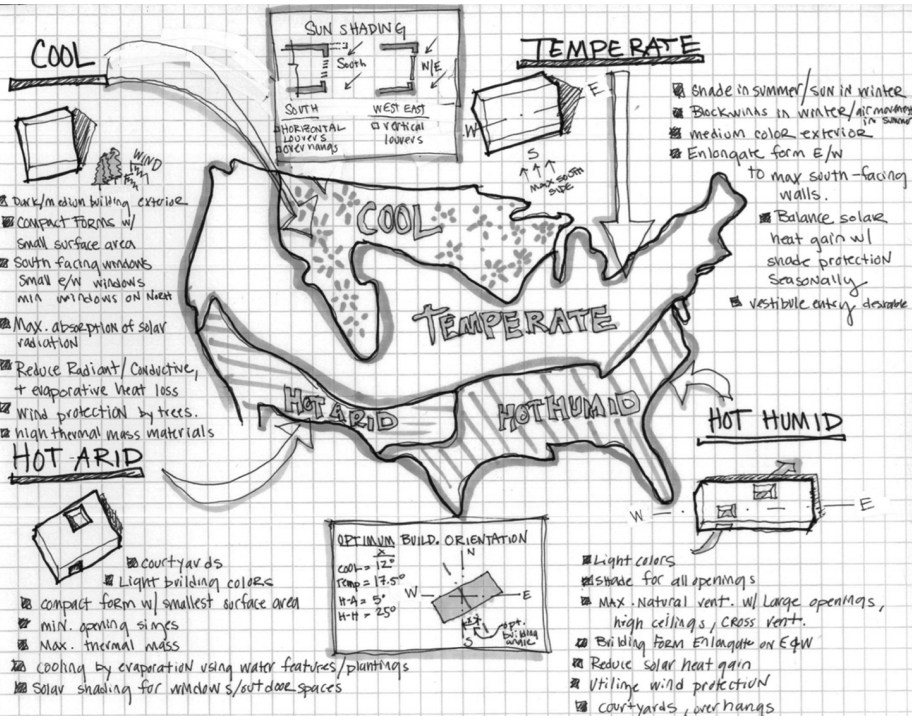
përfaqëson Oregon-in dhe Washington-in, dhe qyteteve e fshatrave ekzistuese brenda këtij korridori.

Iniciativa më e fundit është "Rezerva Kombëtare Mojave" në California, themeluar në vitin 1994, kur Kongresi Amerikan transferoi 3 milion akra/dynym nga "Byroja e Menaxhimit të Tokës", tek "Shërbimi i Parkut Kombëtar" (NPS- National Park Service), me mandatin që aktivitetet e mëparshme ekonomike të ishin të afta të vijonin dhe në administrimin e NPS-së. Një nga përpjekjet më të sukseshme është "Korridori i Trashëgimisë Black Stone" nga Providence, Rhode Island, drejt Worcester, Massachusetts. Ai kombinon planifikimin e shtigjeve të gjelbra, planifikimin e trashëgimisë, dhe zhvillimin e "Down-Town-eve".



**NEW JERSEY PINELANDS MANAGEMENT AREA**

Source: State of New Jersey Pinelands Commission 1999.



Planifikimi Mjedisor është parakusht për zhvillimin e territorit në SHBA.



Jane Jacobs mbetet një nga përfaqësueset ikonike të mbrojtjes së trashëgimisë kulturore dhe ekologjisë urbane.

Koncepti i “drejtësisë mjedisore” doli në skenë në fund të viteve '80-të, për të përshkruar një filozofi që kombinonte sensibilitetin mjedisor me një theks në barazinë etnike dhe raciale, duke kërkuar ndryshime në praktikat industriale qeverisëse dhe tregtare të idhtarëve të politikave, në kurriz të njerëzve me ngjyrë, apo ekonomikisht të disavantazuar. “Racizmi mjedisor” që është një koncept tjetër i lidhur me të parin, i referohet në mënyrë të posaçme praktikave të qëllimshme, ose të institucionalizuara që krijojnë degradim mjedisor në zonat e banuara nga minoritetet raciale. Lëvizja ka fituar mbështetjen ndërkom-bëtare pjesërisht, sepse fokusohet tek barrierat mjedisore në kurriz të minoriteteve indigjene në rajone të ndryshme të botës.

Një hap kritik në zhvillimin e kësaj lëvizjeje ishte publikimi në vitin 1987 i studimit referencë të “Kishës së Bashkuar të Krishtit”, “Toxic Wastes and Race in the United States”. Studimi, i cili krahasoi të dhënat e popullsisë minoritare në të gjithë Shtetet e Bashkuara, së bashku me vendodhjen e

vendeve me ndotje toksike, krijoi një informacion tronditës rreth tipologjive të ndryshme të ekspozimit të grupeve të disavantazuara ndaj rreziqeve të shëndetit mjedisor, duke përdorur të dhëna të sofistikuar statistikore për të argumentuar pretendimet e saj. Në SHBA lëvizja e drejtësisë mjedisore mori zhvillim të shpejtë në vitet '90-të, dhe është sot në mënyrë të logjikshme më e theksuar në zonat me grupe më të mëdha të popullsisë minoritare. Në çdo qytet të madh, si dhe në shumë zona rurale të jugut, jug-perëndimit dhe të bregut perëndimor janë hetuar diferencat në cilësinë e shëndetit dhe sigurinë ndaj helmeve në punë, me fokus të veçantë popullsinë afro-amerikane, hispanike, aziatiko-amerikane dhe indiane, plus njerëz indigjene në Alaskë dhe Hawaii. Lëvizja në pjesën më të madhe përbëhet nga organizata komunitare në nivel lagjeje dhe rajoni, me një koordinim tepër të kufizuar, në nivel kombëtar.



## **Parimet e Lëvizjes**

Përpjekja kryesore për të përcaktuar objektivat e lëvizjes u ndërmor në tetor të vitit 1991 në Washington DC, në “Takimin e Parë Kombëtar të Liderave Mjedisorë të Njerëzve me Ngjyrë”. 17 parimet e lëvizjes përmbledhen më poshtë, dhe pavarësisht natyrës krejtësisht të hapur të lëvizjes, këto parime përfaqësojnë në mënyrë korrekte dhe perfekte shumicën e organizatave aktive komunitare.

### *Parimet e Drejtësisë Mjedisore:*

1. Drejtësia Mjedisore konfirmon shenjtësinë e Nënës Tokë, unitetin ekologjik dhe ndërvarësinë e të gjitha specieve, si dhe të drejtën për të qenë i lirë nga shkatërrimi ekologjik.
2. Drejtësia Mjedisore kërkon që politikat publike të bazohen në respektin e përbashkët dhe drejtësi për të gjithë njerëzit, të lirë nga çdo formë diskriminimi ose paragjykimi.
3. Drejtësia Mjedisore imponon të drejtën për përdorim etik, të balancuar dhe të përgjegjshëm të tokës dhe të

burimeve të rinovueshme, në interes të një planeti të qëndrueshëm për njerëzit dhe qeniet e tjera të gjalla.

4. Drejtësia Mjedisore bën thirrje për mbrojtje globale nga testimi nuklear dhe nxjerrja, prodhimi dhe depoizimi i mbetjeve toksike/ndotëse dhe helmuese që kërcënojnë të drejtën themelore për ajër, tokë, ujë dhe ushqim të pastër.
5. Drejtësia Mjedisore konfirmon të drejtën themelore për vetë pozicionimin e çdo njeriu ndaj çështjeve politike, ekonomike, kulturore dhe mjedisore.
6. Drejtësia Mjedisore kërkon ndërprerjen e prodhimit të të gjitha mbetjeve toksike dhe helmuese, apo materialeve radio-aktive, dhe mbi të gjitha që të gjithë prodhuesit e tanishëm dhe të kaluar, të mbahen në mënyrë strikte në përgjegjësi ndaj njerëzve për ç'toksifikimin dhe ndotjen në pikat e prodhimit.
7. Drejtësia Mjedisore kërkon të drejtën për pjesëmarrje si partnerë të barabartë në çdo nivel të vendim-marrjes, përfshirë nevojat e vlerësimit, planifikimit,

përmirësimit, zbatimit dhe rivlerësimit.

8. Drejtësia Mjedisore kërkon të drejtën e të gjithë punonjësve për mjedis pune të sigurtë dhe të shëndetshëm, pa qenë të detyruar të zgjedhin midis një mjedisi të pasigurtë dhe papunësisë. Ajo, gjithashtu thërret për të drejtën e atyre, të cilët punojnë në shtëpi që të jenë të lirë nga materialet ndotëse mjedisore.
9. Drejtësia Mjedisore mbron të drejtën e viktimave të padrejtësisë mjedisore për t'u marrë kompensim dhe pagesa të plota.
10. Drejtësia Mjedisore i konsideron ligjet e qeverisë për drejtësinë mjedisore një dhunim të legjislacionit kombëtar, dhe të "Deklaratës Universale për të Drejtat e Njeriut", dhe "Konventën e Kombeve të Bashkuara për Genocid".
11. Drejtësia Mjedisore duhet të njohë një lidhje të veçantë ligjore dhe natyrale midis Indianëve dhe qeverisë së SHBA-së përmes traktateve, marrëveshjeve, kontratave dhe rregullave, duke konfirmuar sovranitetin dhe legjitimi-

mitetin e tyre.

12. Drejtësia Mjedisore konfirmon nevojën për politika ekologjike, urbane dhe rurale për të pastruar dhe rindërtuar qytetet tona, apo zonat rurale në balancë me natyrën, duke respektuar integritetin kulturor të gjithë komuniteteve tona, dhe duke garantuar akses të ndershëm për të gjithë dhe në të gjithë spektrin e plotë të burimeve.
13. Drejtësia Mjedisore bën thirrje për zbatimin strikt të parimeve të bërjes së marrëveshjeve, vetëm pas informimit të plotë dhe të saktë, dhe të ndalojë testimin e eksperimenteve të riprodhimit dhe procedurave mjekësore ose vaksinimit mbi njerëzit me ngjyrë.
14. Drejtësia Mjedisore kundërshton veprime destruktive të organizatave multinacionale të biznesit.
15. Drejtësia Mjedisore konteston pushtimin ushtarak, shtypjen dhe eksplorimin e njerëzve të tokës dhe kulturore e formave të tjera të jetës.

16. Drejtësia Mjedisore bën thirrje për edukimin e gjeneratave të sotme dhe të ardhshme, duke vënë theksin në çështjet sociale dhe mjedisore, bazuar në përvojat tona dhe në vlerësimin e diversitetin tonë kulturor dhe perspektivë.
17. Drejtësia Mjedisore kërkon që ne individët të bëjmë zgjedhje personale si konsumator për të shpenzuar sa më pakë burimet e Nënës Tokë, duke prodhuar sa më pak mbetje që të jetë e mundur, për të marrë vendime të ndryshme, për të sfiduar përcaktimin e prioriteteve të mënyrës sonë të jetesës, me qëllim që të sigurojmë shëndetin e habitatit natyral, për të sotmen dhe të ardhmen e njerëzimit.

### **Çështje për Planifikuesit**

Parimet esenciale të planifikuesit, sipas “Kodit të Etikës së Institutit Amerikan të Planifikuesve të Çertifikuar”

(AICP- American Institute of Certified Planners), janë sigurimi i shanseve të barabarta për pjesëmarrje në procese vendim-marrëse, sidomos për segmentet e popullsisë së disavantazhuar, si dhe mbrojtja e mjedisit natyror. Lëvizja për drejtësinë mjedisore sfidon vendim-marrësit duke i imponuar atyre realizimin e këtyre detyrimeve, duke përmirësuar performancën e qeverisjes, nën mbrojtjen e këtyre shanseve. Ajo që është më e rëndësishme, është se planifikuesit kanë nevojë që të jenë të ndjeshëm ndaj nuancave të pabarazisë potenciale, ose të vërtetë, si dhe të mënyrave për t'i adresuar ato në mënyrë efektive. P.sh. Në lidhje me shqetësimet e sindromës NIMBY (Not In My Back Yard/ Jo Në Oborrin Tim), jo gjithnjë kuptohet fakti se minoritetet e disavantazhuara kanë shpesh ndjenjën se ato janë të detyruara të pranojnë në planet urbanistike, rreziqe mjedisore, ose shërbime të diskutueshme në lagjet e tyre, ndërkohë që marrin më pak nga ajo pjesë e shërbimeve që u takon në mënyrë të ligjshme. Në fakt të dyja, si rezultatet edhe procesi, janë të rëndësishme në filozofinë

e drejtësisë mjedisore.

Një nga mënyrat për të trajtuar pabarazitë ekzistuese është që të përfshihen parashikimet e duhura në rregulloret dhe planet vendore, në lidhje me dëgjesat publike. P.sh. “Rregullorja e Qytetit të New York-ut” e mbron këtë parim, sipas të cilit “Komisioni I Planifikimit të Qytetit” adoptoi një përqindje të duhur të konsultave publike, të cilat hynë në fuqi në vitin 1991. Ligjet shtetërore ose vendore shprehin qartë procedurat dhe numrin e duhur të konsultave publike, gjë që u jep lagjeve të disavantazuara mundësinë e duhur për të kundërshtuar vendime të tilla, duke i kërkuar ndërkohë lagjeve më të avantazuara, që të pranojnë detyrimet e parashikuara të infrastrukturës së nevojshme mjedisore, të tilla si impiantet e trajtimit të ujërave të zeza, apo transferimin e mbetjeve në pikat e riciklimit.

Këto janë disa nga instrumentat e shumta të planifikimit komunitar që mund të përdoren për të riadresuar çështjet e pabarazisë në planifikim. Nga ana tjetër vetë komu-

nitetet duhet të themelojnë takime publike sa më pozitive dhe procedura sa më konstruktive për të siguruar një shpërndarje të barabartë të shërbimeve mjedisore, të tilla si parqet, klinikat shëndetësore dhe gjelbërimi i rrugëve. Së fundmi, shumë komunitete në brendësi të qyteteve, vuajnë nga një prezencë e lartë reale ose perceptivë e zonave të kontaminuara, që njihen si “brown fields”, të cilat mund të shkatërrojnë rizhvillimin, në mungesë të ndërhyrjeve të qeverisë. Në këto raste është e rëndësishme që komuniteti të përfshihet në pjesëmarrje aktive gjatë proceseve vendim-marrëse, në lidhje me planifikimin e të ardhmes së këtyre zonave.

Këto procese nuk mund të trajtojnë të gjitha shqetësimet e drejtësisë mjedisore, për arsyen se shumë prej tyre, janë pasojë e praktikave të subjekteve private industriale. Shumë nga këto çështje, mund të adresohen përmes një sërë instrumentash rregullues që përfshijnë zonimin, zbatimin e barabartë të rregulloreve mjedisore standarte të sigurisë dhe shëndetit në punë, dhe metoda të tjera, edhe



pse vetëm disa prej tyre kanë lidhje të drejtpërdrejtë me planifikimin dhe dizajnin urban. Të gjitha këto shqetësime janë të ndërlidhura në impaktin që ato shkaktojnë ndaj komunitetit, dhe mund të ndikojnë përmbajtjen e pjesëmarrjes publike në procesin e vendim-marrjes, ku drejtësia mjedisore përbën një shqetësim publik primar.

Kapitulli i 5-të I “Orientime Ligjore të Rritjes Interligjente” (Growing Smart Legislativ Guidebook), i “Shoqatës Amerikane të Planifikimit” (APA- American Planning Association) vë në dukje potencialin për produkte surprizë që mund të lindin si rezultat i proceseve të duhura të konsultimeve, të cilat nxjerin në pah, zgjidhje alternative edhe më të mira nga pikpamja mjedisore, të cilat kënaqin të gjitha grupet e interesuar në qytet. E njëjta gjë mund të thuhet për proceset e rishikimit të drejtësisë mjedisore, për vendime që janë marë si për sektorin publik, dhe për atë privat.

## Përpjekjet Shëruese

Si shumica e çështjeve që kanë të bëjnë me historinë e pabarazisë ekonomike dhe raciale, drejtësia mjedisore mund të evidentojë nevojën për të korigjuar gabimet e të kaluarës dhe padrejtësitë, në mënyrë të veçantë ato që ndikojnë në mënyrë disproporcionale grupet disavantazhuara të popullsisë. Kjo ka të bëjë si me përpjekjet e sektorit publik, dhe atij privat, në varësi edhe të faktit, se kush është origjina e problemit, dhe të ekzistencës së buri-  
meve dhe aktorëve të interesuar, duke përfshirë testimin e fëmijëve në lidhje me helmimin, i cili është evidentuar në shumë raste si pasojë e bojrave të përdorura në shtëpitë e vjetra. Në disa raste ekstreme, të tilla si ato të “Love-Canal” në Niagara Falls në New York, në fund të viteve ‘70-të dhe fillim të viteve ‘80-të, është imponuar blerja e pronave dhe zhvendosja e gjithë lagjeve të impaktuara, me qëllim largimin e popullsisë nga një rrezik i madh helmues.

## **Standartet dhe Orientimet**

Në vitin 1994 presidenti Bill Clinton nënshkroi Urdhrin Ekzekutiv nr. 12898, i cili përbën dhe direktivën e parë presidenciale, që adreson në mënyrë të drejtpërdrejtë “Drejtësinë Mjedisore” dhe shqetësimet e saj në një mënyrë sistematike. “Iniciativa Clinton” përfshiu edhe krijimin e “Komitetit Këshillues Kombëtar të Drejtësisë Mjedisore” brenda EPA (Environmental Planning Association, USA), dhe adoptimin e strategjive të “Departamenteve të Drejtësisë Mjedisore” përmes 17 agjensive të ndryshme federale me përgjegjësi mbi mjedisin dhe përdorimin e tokës, përfshirë transportin dhe energjinë. Të gjitha këto u bënë pjesë e një grupi pune ndërinstitutional mbi “Drejtësinë Mjedisore” brenda EPA-s, duke shërbyer si agjensi. Në dekadën që pasoi disa shtete ndoqën të njëjtin model për iniciativat e tyre të “Drejtësisë Mjedisore”.

GIS u bë një instrument i rëndësishëm për dokumentimin, ose për hedhjen poshtë të pretendimeve për rracizëm ose pabarazi mjedisore. Duke kombinuar të dhënat me

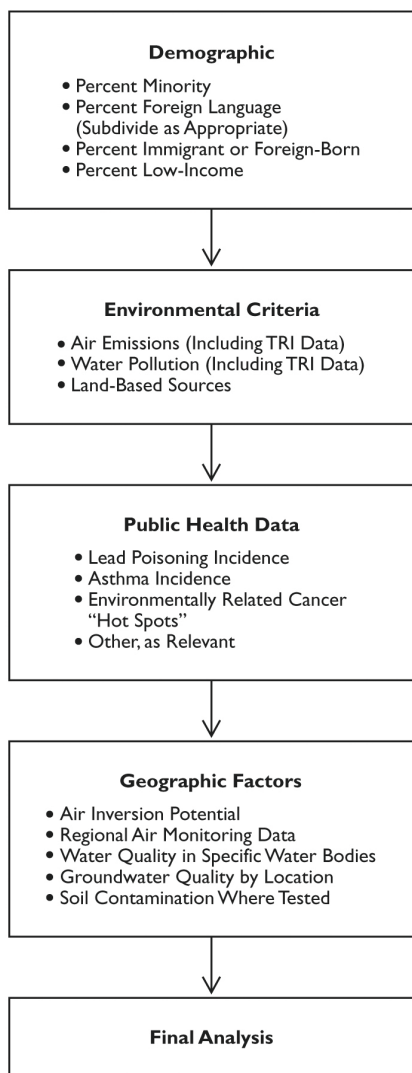
aftësinë për të ndërtuar harta, këto sisteme mundësuan planifikuesit që të zbulonin vendndodhjet gjeografike dhe përmasat e problemeve, se ku ishin në të vërtetë komunitetet e një rajoni realisht të diskriminuar, ose disavantazhuara si pasojë e impaktit negativ të dispropocionuar për shkak të përjashtimit relativ nga shërbimet mjedisore. Kjo analizë në kthim mundësonte fuqizimin e pjesëmarrjes komunitare dhe të planifikuesve për të përcaktuar politika dhe zgjidhje të përdorimit të tokës, që do të minimizonin, reduktonin ose shmangnin kërcënime të tilla, si dhe do të ritrajtonin pabarazitë që kishin të bënin me shpërndarjen e të mirave mjedisore.

Proçesi i zhvillimit dhe informimit mundet, dhe shpesh duhet të angazhojë pjesëmarrjen e drejtpërdrejtë të popullsisë së impaktuar. Prandaj GIS dhe instrumenta të ngjashëm u bënë mjete efektive për të zgjidhur, ose përballuar shqetësime të trashëguara prej shumë kohësh, ose frikën që ekziston ndaj këtyre pabarazive. Formulatat e ndarjes së shërbimeve në mënyrë të drejtë ndihmon në

përcaktimin më të mirë të mënyrave që balancojnë këto barriera brenda komunitetit. Përdorimi në rritje i internetit për të lehtësuar pjesëmarrjen komunitare, kombinuar me instrumenta analitikë si GIS, me shumë gjasa do ta bëjnë drejtësinë mjedisore gjatë viteve të ardhshme, një lëvizje në rritje e bazuar tek informacioni, që është gjithnjë e më shumë më e sofistikuar, se sa studimet statistikore të dikurshme gjatë viteve '80-të. Kjo në vetvete mund të shërbejë që të trajtojë disa pabarazi sociale të së kaluarës në lidhje me ndarjen e informacionit, të cilat mundësuan lulëzimin e pabarazisë mjedisore.

#### *Referenca:*

1. Meck, Stuart, ed. 2002. *Growing Smart Legislative Guidebook: Model Statues for Planning and Management of Change*, 2 vols. Chicago: American Planning Association.
2. New York, City of, Department of City Planning. 1995. *Fair Share: An Assesment of New York City's Facility Siting Process*.
3. United Church of Christ. 1987. *Commission for Racial Justice. Toxic Wastes and Race in The United States: A National Report on the Racial and Socioeconomic Characteristics of Communities with Hazardous Waste Sites*. New York: Public Data Access, Inc.



**TYPICAL DATA LAYERS FOR GIS  
IN ENVIRONMENTAL JUSTICE  
ANALYSIS**

Source: American Planning Association.





Lëvizja për mbrojtjen e të drejtave të njeriut ka impaktuar fortë thelbin e Planifikimit Urban dhe Strehimit në SHBA.



## SUSTAINABILITY (QËNDRUESHMËRIA)

Qëndrueshmëria është një koncept që mund të interpretohet në mënyra nga më të ndryshmet. Për disa, qëndrueshmëria mund të arrihet duke jetuar në komunitete kompakte, duke përdorur transportin publik, duke mundësuar konsumin e energjisë, ose duke ricikluar mbetjet. Për disa të tjerë, kjo sjell parasysh imazhin e të jetuarit në komunitete të vogla dhe të orientuara ndaj bujqësisë organike, me një sens të fortë bashkëpunimi, në një kontekst rrethues gjerësisht të hapur dhe natyror. E vërteta duket se në këto raste dhe në shumë të tjera të përmendura është pjesërisht e vlefshme, sepse qëndrueshmëria është më shumë një proces, se sa një kombinim idesh konkrete, parimet bazë të të cilave evoluojnë sipas kushteve, idealeve dhe ndryshimeve të kapaciteteve teknologjike.

### **Parimet e Lëvizjes**

Ndryshimi i mënyrës së të menduarit ndikon në mënyrë

të pavarur mbi mënyrën se si merren vendimet dhe me rezultatet e këtyre vendimeve. Me kalimin e kohës kjo kulmon me një sërë vendimesh individuale të paqëndrueshme, të cilat në një moment të caktuar bëhen trend i kohës. Duke supozuar që trendi mund të paraqitet si një sferë me masën dhe shtytjen e saj, është e qartë se shtytja e trendit do të çojë në vazhdimësinë e mëtejshme të tendencave ekzistuese. Qëndrueshmëria kërkon së pari dhe para së gjithash, ndryshimin e proceseve të mendimit për të përqasur çështjet e zhvillimit në komunitetet tona. Kjo mënyrë e të menduarit bazohet në 6 parime:

### *1. Orientimi drejt i të ardhmes/ afatgjatë.*

Qëndrueshmëria është po aq e interesuar për planifikimin e brezave të ardhshëm, sa është me planifikimin për gjeneratat e sotme. Shumë nga zyrtarët e zgjedhur nuk shikojnë përtej zgjedhjeve të ardhshme, kur flasin për çështjet e zhvillimit lokal. Madje edhe dokumentet e planifikimit afatgjatë në mënyrë tipike nuk shikojnë më shumë se

10-20 vjetë parashikim kohor. Megjithatë planet duhet të konsiderojnë çështjet afatshkurtra, zgjidhja e problemeve urgjente duhet të marin në konsideratë edhe pasojat e veprimeve për brezat e ardhshëm.

## 2. *Kufizimi ndaj kufijve*

Planifikimi i qëndrueshëm e trajton zhvillimin me logjikën e kufirit të zhvillimit vendor komunitar dhe të potencialit të popullsisë, një koncept që huazon shumë nga nocioni i “kapacitetit mbajtës”. Nga një perspektivë ekologjike, kapaciteti mbajtës përcaktohet zakonisht me popullsinë maksimale të një specieje të dhënë që mund të mbështetet pafundësisht në një habitat specifik, pa e konsumuar përfundimisht konceptin e këtij habitati. Për planifikuesit zakonisht ky term ka të bëjë me aftësinë e sistemeve natyrore, apo të ndërtuara nga njeriu, që mbështesin kërkesat e përdorimeve të ndryshme. Një komunitet i qëndrueshëm është i aftë të dallojë se potenciali për zhvillimin njerëzor ka një fund, gjë që kërkon që të jetohet, të zhvillohet dhe

të operohet brenda kufijve të identifikuar natyrorë. Teknika të tilla si koncepti i “Gjurmës Ekologjike” (Ecological Footprint) masin kategoritë e ndryshme të konsumit njerëzor dhe i përkthejnë ato në sasi toke produktive që kërkohet për të mbështetur një konsum të tillë. Të tilla teknika janë të dobishme për të përcaktuar impaktin e vërtetë të aktivitetit njerëzor mbi ekosistemin.

### 3. *Natyral / Gjeografik*

Qëndrueshmëria kërkon që t’i përqasësh çështjet ose problemet, bazuar në karakteristikat e tyre natyrore dhe gjeografike, dhe jo përmes njësive artificiale dhe politike. Në shumicën e rasteve kjo ka të bëjë me trajtimin e çështjeve në respekt të kufijve “Eko-Rajonalë”. Ndërkohë që nuk ekziston një marrëveshje e saktë mbi kufijtë eko-rajonalë, ekziston në përgjithësi një mirëkuptim, se çështjet rajonale duhet të adresohen përmes një konteksti më të madh të institucioneve të strukturuar përrreth kufijve, ose karakteristikave ekologjike. Kufijtë eko-rajonalë duhet të

jenë natyrorë, jo artificialë ose arbitrare. Nëse zbatohet ky fokus eko-rajonar, kjo do të mundësonte një metodologji gjithë-përfshirëse planifikimi që inkurajon bashkëpunimin në vend të konkurimit midis komuniteteve.

#### 4. *Orientimi ndaj mjeteve / instrumentave.*

Zhvillimi i qëndrueshëm i trajton aspektet funksionale të planifikimit si transporti, strehimi dhe zhvillimi ekonomik, jo si çështje përfunduese në vetvete, por më shumë si mjete drejt një fundi, që është ekzistenca e një komuniteti të qëndrueshëm. Duke i vështuar problemet nga këndvështrimi i integritit të mjeteve, dhe jo si fundi i tyre, kjo mund të na çojë drejt strategjive me një fokus më afatgjatë dhe trajtim më efektiv të rrënjëve të problemeve.

#### 5. *Tërësore / E ndërlidhur (holistic)*

Qëndrueshmëria gjithashtu ka braktisur mënyrën e të menduarit me zona funksionale, ose të ndara nga njëra-tjetra. Qeverisja urbane është përgjithësisht e mirë në

identifikimin e problemeve dhe delegimin e tyre drejt departamenteve të veçanta. Sidoqoftë kjo metodë shpesh rezulton në zgjidhje që shkaktojnë po aq probleme, sa edhe zgjidhje. Aftësia për të dalluar ndërvarësinë e trashëguar të sistemeve natyrore, të ndërtuar, politike, ekonomike dhe organizative, na çon drejt zgjidhjeve që shpesh zgjidhin probleme shumë-planëshe pa pasoja të rikthyeshme. Për të trajtuar çështjet e planifikimit, duhet t'i shohim ato, si të ndërvarura nga njëra-tjetra.

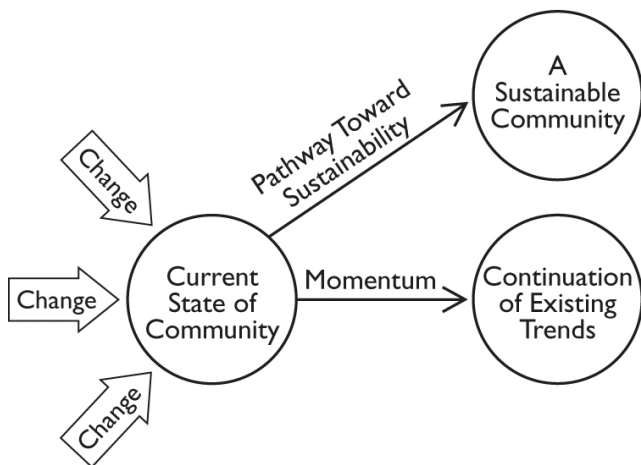
## 6. Pjesëmarrja

Në mënyrë ideale pjesëmarrja ka të bëjë me fokusimin në rezultatet e kërkuara nga njerëzit, një sfidë që e zgjeron edhe më shumë procesin përmes të cilit komuniteti zbulon, konsideron dhe trajton çështje të veçanta. Individët, të cilët marrin pjesë në vendim-marrje janë ata, të cilët përcaktojnë axhendën e çështjeve që duhen trajtuar dhe marrë vendime, në mënyrë që axhenda të jetë e mundshme për zbatim. Në këtë mënyrë pjesëmarrja e

kufizuar në vendim-marrje mund të rezultojë në zgjedhje, ku përfitojnë pak njerëz, ose interesa në kurriz të interesit komunitar në tërësi. Zgjedhjet më të qëndrueshme mund të merren vetëm përmes pjesëmarrjes së gjerë komunitare, në proçese vendim-marrjeje që janë publike dhe transparente.

**Referenca:**

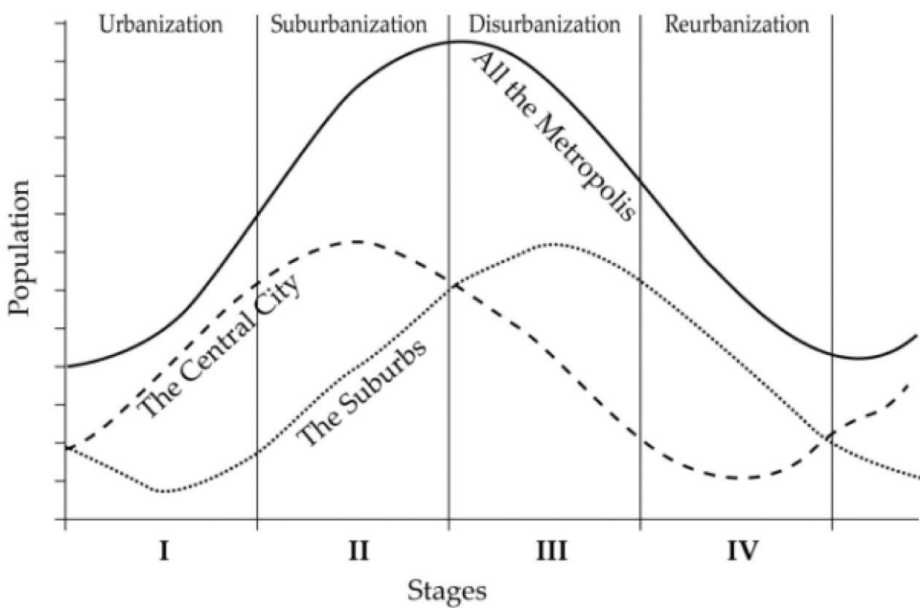
1. Hancock, Trevor, and Leonard Duhl. 1988. "Promoting Health in the Urban Context." *WHO Health Cities Papers*, No.1.
2. Roseland, Mark. 1998. *Toward Sustainable Communities Resources for Citizens and Their Governments*. Gabriola Island, BC: New Society Publishers.
3. Tibbetts, John. 2003. "Building Civic Health." *Environmental Health Perspectives*. 111, no. 7 (June): p.A400.



### CONTINUATION OF TRENDS

Source: Krizek and Power, 1996.





*Evoluimi i procesit të urbanizimit dhe pasojat mbi territorin dhe popullsinë.*



*Ruajtja e balancës rurale-urbane ka efekte të rëndësishme për qëndrueshmërinë mjedisore dhe bujqësore.*

## QYTETE DHE KOMUNITETE TË SHËNDETSHME

“Lëvizja për Qytetet e Shëndetshme” e njohur ndryshe në SHBA si “Lëvizja për Qytetet dhe Komunitetet e Shëndetshme”, i ka rrënjët në objektivat e përmirësimit të shëndetit dhe kualitetit të jetës për banorët e qyteteve dhe komuniteteve. Thelbi i lëvizjes është, në varësi se ku zgjidhet të jetohet, dhe sipas zgjedhjes së mënyrave të mundshme të jetesës, ka një impakt në shëndetin e çdo personi, ashtu siç impaktojnë edhe sistemin e shërbimit shëndetësor. Sipas OBSH (Organizata Botërore e Shëndetit/ World Health Organization) “...kushtet dhe burimet themelore janë paqja, strehimi, edukimi, ushqimi, të ardhurat, një ekosistem i qëndrueshëm, burime të qëndrueshme, drejtësia dhe barazia sociale...” (Hancock and Duhl 1988).

Kushte shtesë që mbështesin një qytet të shëndetshëm përfshijnë sigurinë e banorëve nga dhuna, shmangien e drogave të paligjshme dhe të mbipërdorimit të alkoolit, aksesin bazik tek ilaçet, dhe pasja e miqve dhe familjes për t’u mbështetur dhe besuar, kur ka nevojë. Në vendet Europiane, si dhe në Kanada, Australi etj, “Programet

e Qyteteve të Shëndetshme” menaxhohen nga qeverisjet vendore, të cilat marrin direktiva nga programet kombëtare, ku përcaktohen standarde dhe procedura. Programet kombëtare në këto vende bazohen në modelet e OBSH-së. Në SHBA lëvizja e komuniteteve dhe qyteteve të shëndetshme karakterizohet nga koalicione vendore ndër-disiplinore që punojnë së bashku në zona specifike ose në mbarë qytetin për problemet e identifikuara të shëndetit publik, si çështje me prioritet të lartë.

Leonard Duhl, profesor i planifikimit urban dhe shëndetit publik në “Universitetin e Kalifornisë, Berkley”, dhe njëkohësisht një sociolog i njohur, përmendet si promotori i ndërkombëtarizimit të lëvizjes, përmes një prezantimi që ai mbajti në vitin 1985, në “Konferencën e Politikave të Shëndetit në Toronto”, ku ishin të pranishëm drejtuesit kryesorë të OBSH-së. Menjëherë pas saj, OBSH-ja e përqafoi konceptin duke i dhënë jetë lëvizjes globale për qytete të shëndetshme. Kombet dhe qytetet Europiane ishin të parat, të cilat zhvilluan programet “Qytete të Shëndet-

shme”, pasuar nga Australia, Kanadaja, dhe së fundmi SHBA-ja. Sot numërohen mbi 8000 programe “Qytetesh të Shëndetshme” që janë në faza të ndryshme zhvillimi në mbarë botën.

## **11 karakteristikat e një Qyteti/ Komuniteti të Shëndetshëm**

Në vitin 1988 një artikull i OBSH-së përshkroi në mënyrë të sintetizuar literaturën dhe gjendjen e praktikave të lëvizjes në fjalë në rritje, ku autorët Duhl dhe Trevor Hancock identifikuan 11 karakteristika të qyteteve të shëndetshme.

1. Një mjedis i pastër dhe i sigurtë fizik, sipas kualiteteve të larta (përfshirë dhe kualitetin e strehimit);
2. Një ekosistem që është stabil sot dhe i qëndrueshëm në terma afatgjatë.

3. Një komunitet i fortë i vetë-mbështetur dhe jo mbi baza shfrytëzimi;
4. Një shkallë e lartë pjesëmarrjeje dhe kontrolli nga publiku, mbi vendimet që ndikojnë jetën, shëndetin dhe mirëqenien e tyre;
5. Plotësimi i nevojave bazë për ushqim, ujë, strehim, të ardhura, siguri dhe punë për të gjithë njerëzit në qytet;
6. Akses ndaj një larmie të gjerë eksperiencash dhe buri-mesh, me mundësi të gjerë kontakti, ndërveprimi dhe komunikimi;
7. Një ekonomi e larmishme, vitale dhe inovative për qytetin;
8. Inkurajimi i vijimësisë me të kaluarën dhe trashëgiminë kulturore dhe biologjike, dhe banorëve të qytetit me grupet dhe individët e tjerë;
9. Një forum që është në përputhje me karakteristikat më tipike që udhëheqin qytetin;
10. Një nivel optimal i shëndetit publik të përshtatshëm dhe i shërbimeve të kujdesit shëndetësor të aksesu-

eshëm për të gjithë;

11. Status i lartë i shëndetit, ose ndryshe nivel i lartë i shëndetit pozitiv dhe nivel i ulët i sëmundjeve.

### **Ballafaqimi i Lëvizjeve të Qyteteve të Shëndetshme, me Komunitetet e Qëndrueshme.**

Ndërkohë që origjina dhe çështja që trajtojnë ëhtë e njëjtë, të dyja lëvizjet janë të ndryshme nga njëra-tjetra, edhe pse kanë ngjashmëri në metodologjitë e tyre. Të dyja bëjnë thirrje për një kuptim më të gjerë midis njerëzve dhe mjedisit natyror e atij të ndërtuar, por për të bërë dallimin midis tyre, duhet të nënvizojmë se projektet e tipit “Qytetet e Shëndetshme” fokusohen më shumë tek shëndeti dhe mirëqenia njerëzore, ndërsa projektet e “Qyteteve të Qëndrueshme” bazohen më shumë tek çështjet e ndërveprimit të mjedisit natyror dhe ekonomisë. Mark Roseland,

profesor i menaxhimit të burimeve pranë “Simon Fraser University” në Vancouver, British Columbia, Kanada, ka shkruar në mënyrë ekstensive mbi qëndrueshmërinë dhe ka bërë 4 vrojtimet e mëposhtme rreth asaj, se çfarë mund të mësojë lëvizja e qëndrueshmërisë, nga lëvizjet e komuniteteve të shëndetshme.

1. Pjesëmarrje e gjerë komunitare- Si në projektet e qëndrueshmërisë, edhe në projektet e komuniteteve të shëndetshme, kërkohet të përfshihen njerëz të kategorive të ndryshme sociale dhe profesionale. Të dyja trajtimet përdorin rregullisht dialogun dhe proceset e bazuara te konsensusi, për të asistuar qytetarët dhe aktorët kryesorë, që të projektojnë vizionin e një të ardhmeje të dëshiruar për komunitetin e tyre.

2. Angazhimet ndër/multi-sektoriale- Të dyja metodologjitë evidentojnë nevojën për të angazhuar ekspertë nga qeveria, biznesi, sektori jo-fitimprurës, dhe organizatat qytetare në përpjekjet bashkëpunuese për të



përmirësuar përdorimin komunitar të një dimensionit, që çdo sektor e vë në dukje.

3. Angazhimi i qeverisjes vendore- Metodologjia e komuniteteve të shëndetshme, jashtë SHBA-së vendos theksin më të madh në angazhimin sa më të plotë të qeverisjes vendore, e cila sido qoftë duhet të tentojë të mbështetet në iniciativa me bazë komunitare.

4. Politika publike të shëndetshme- Në modelin e qyteteve të shëndetshme qeverisja vendore mund të reagojë ndaj problemeve ekzistuese të shëndetit publik, si psh. obeziteti në rritje për të rinjtë dhe moshat e mesme; ose krizave të reja të shëndetit si p.sh. bioterrorizmi, duke miratuar legjislacion të ri, ose duke ofruar shërbime të reja. Tradita e qëndrueshmërisë vendore është shumë e ndjeshme ndaj shtimit të shërbimeve të reja të specializuara, siç kundërshton alterimin dhe miksimin e shërbimeve ekzistuese. Të dyja lëvizjet e vënë theksin tek përgjegjësia për shëndetin, e cila varet nga vetë qytetet dhe organizatat vendore private, qeveritare dhe jo-fitimprurëse.

## **Marrëdhënit e Lëvizjes së Qyteteve të Shëndetshme me Planifikimin dhe Dizajnin Urban.**

### *- Planifikimi dhe Qytetet*

Shumë nga instrumentat dhe metodat që angazhojnë komunitetin dhe aplikohen në lëvizjen e qyteteve të shëndetshme, varen përsëri nga teknikat e pjesëmarjes qytetare, të përdorura përmes proceseve integruese të planifikimit të lagjeve. Në praktikat aktuale të planifikimit, liderat komunitarë, ose religjiozë bashkohen për disa javë-muaj dhe ndoshta vite, me planifikuesit dhe dizajnerat urbanë për të diskutuar vlerat e përbashkëta që ata ndajnë, pengesat aktuale, dhe qëllimet për komunitetin, përsa i takon përdorimit të tokës, transportit, sigurisë, strehimit, dhe elementeve të tjerë. Një proces vizionimi për komunitetin që merr iniciativën e qytetit të shëndetshëm kërkon identifikimin e vlerave, objektivave dhe problemeve të përbashkëta, por me një theks më të madh mbi arritjet e shëndetit, se sa të procesit gjithëpërfshirës të planifikimit. Në të dyja kontekstet publiku udhëhiqet përmes proceseve të ngjashme për të identifikuar probleme, për të eksploruar

zgjidhje të mundshme, për të zhvilluar politika alternative të qëndrueshme për të ardhmen, dhe së fundi për të vendosur deçimet kryesore të veprimit.

- *Dizajni Urban dhe Qytetet e Shëndetshme*

Përsa i takon dizajnit urban, qytetet e shëndetshme dhe planet vendore bëjnë thirrje për përmirësime fizike të mjedisit të ndërtuar. Këto përmirësime përfshijnë kthimin e lagjeve në zona sa më shumë të këmbësorizuara, duke reduktuar varësinë nga automobili dhe duke ndërtuar, ose zgjeruar sisteme transit; uljen e trafikut në lagje për të minimizuar aksidentet e këmbësorëve dhe biçikletave; lidhjen e hapësirave natyrore nga shkalla komunitare në atë rajonale, duke përdorur shtigje të gjelbërta, parqet lineare, mbjelljen e pemëve në rrugë, për të garantuar hije dhe shmangur diellin; zgjerimin e trotuareve, dhe shumë përpjekje të tjera. Këto përmirësime zakonisht mund të kodifikohen në rregulloret urbanistike të bashkive, dhe standartet e dizajnit, për të orientuar dhe përgatitur zhvil-

luesit dhe pronarët e tokave të kuptojnë se çfarë kërkohet nga ata, dhe çfarë përmirësimesh kapitale duhet të sigurojë bashkia.

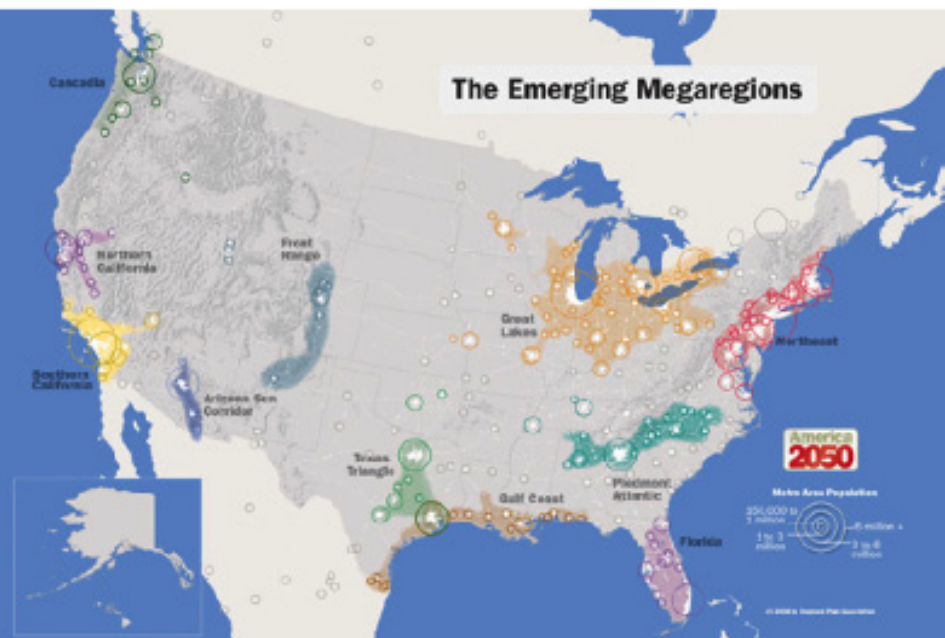
- *Çështje Aktuale të Ndërvarura*

Duke filluar nga mezi, deri në fund të viteve '90-të, sektori i shëndetit publik arriti në klonkluzionin se përmirësimi i dizajnit dhe planifikimit urban mund të jetë një faktor kyç për zgjidhjen e problemeve të rëndësishme të shëndetit, siç është obeziteti, sëmundjet kardio-vaskulare, astma, apo sëmundjet mendore. Në vitin 2004 "Qendra për Kontrollin dhe Parandalimin e Sëmundjeve", dhe një sërë fondacionesh private, ndër të cilat "Fondacioni Robert Wood Johnson", financuan studime të shumta për të analizuar, se cilat ndryshime në dizajnin komunitar kanë shansin më të madh për të përmirësuar shëndetin publik. Disa nga instrumentat e dizajnit urban që u analizuan përfshijnë rritjen e densitetit të zhvillimit për të krijuar lagje të këmbësorizuara, zhvillime me përdorime mikse, plani-

fikimin e sistemeve tranzite, dhe sistemet e këmbësorëve dhe biçikletave. Ndërkohë ka kërkime që janë në proces e sipër, për të zbuluar fakte në marrëdhënien ndërmjet mjedisit të ndërtuar, aktivitetit fizik dhe shëndetit. Por shumë grupe për mbrojtjen e qytetarëve kanë arritur të konsolidohen duke u fokusuar në marrëdhënien midis shëndetit, aktivitetit fizik dhe mjedisit të ndërtuar. Gjithashtu organizatat jo-qeveritare, përfshi “Shoqatën Amerikane të Planifikuesve” (APA- American Planning Association), ose “Shoqatën Ndërkombëtare të Menaxhimit të Qyteteve/Rajoneve”, dhe “Institutin Amerikan të Arkitektëve”, po përgatisin seanca trajnimi dhe burime të tjera asistence për anëtarët e tyre dhe për publikun në lidhje me çështjet në fjalë.

**Referencat:**

1. Hancock, Trevor, and Leonard Duhl. 1988. "Promoting Health in the Urban Context." WHO Health Cities Papers, No.1.
2. Roseland, Mark. 1998. *Toward Sustainable Communities Resources for Citizens and Their Governments*. Gabriola Island, BC: New Society Publishers.
3. Tibbetts, John. 2003. "Building Civic Health." *Environmental Health Perspectives*. 111, no. 7 (June): p.A400.



Në vitin 2009, Regional Plan Association (RPA) identifikoi 10 "megarajone" në SHBA, ku pritej dhe rritja më e madhe në dekadat e ardhshme.



*Një seksion model nga Utopia anti-urbane e Frank Lloyd Wright-it, Broadacre City (1932–59).*



