VENDIM
Nr. 881, datë 14.12.2016

PËR MIRATIMIN E PLANIT TË PËRGJITHSHËM KOMBËTAR TË TERRITORIT

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të shkronjës "a", të pikës 2, të nenit 6, dhe të pikës 1, të nenit 58, të ligjit nr.107, datë 31.7.2014, "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", të ndryshuar, me propozimin e ministrit të Zhvillimit Urban, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit, sipas dokumentit që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohen autoritetet përgjegjëse të planifikimit dhe zhvillimit të territorit, sipas përcaktimeve të ligjit nr.107/2014, "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", të ndryshuar, për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR
DOKUMENTI I PARË KOMBËTAR PËR PLANIFIKIMIN E TERRITORIT
2015-2030

TABELA E PËRMBAJTJES

12 Akronime
14 Lista e tabelave, figurave, hartave, grafikëve

1

20 Plan i Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"

20 Hyrje

21 Metodologjia

22 1.1 Qëllimi dhe rëndësia e hartimit të PPK

26 1.2 Korniza ligjore për hartimin dhe zbatimin e PPK dhe harmonizimi me instrumentet kombëtarë politikë dhe ekonomikë

30 1.3 Objektivat dhe politikat e PPK

32 1.4 Deklarata e Vizionit

2

42 Shqipëria në kontekstin europian dhe rajonal të Ballkanit e Mesdheut

43 2.1 Korridoret lidhëse

52 2.2 Potencialet dhe sfidat për zhvillim dhe integrim

3

58 Sistemet territoriale

58 Konstatime dhe orientime kryesore të PPK për sistemet territoriale

62 Struktura aktuale dhe tendenca e organizimit të territorit në Shqipëri

62 Organizimi i territorit nga PPK

64 3.1 Sistemi urban

64 3.1.1 Zhvillim policentrik, inteligjent dhe gjithëpërfshirës sipas modeleve europiane

66 3.1.2 Kriteret për organizimin e sistemit urban

73 3.1.3 Propozimet strategjike territoriale për qendrat urbane

86 3.2 Sistemi natyror

88 3.2.1 Përqasja e Planit të Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"

89 3.2.2 Sistemi natyror si element për diversifikimin dhe ndërlidhjen e sektorëve ekonomikë

96 3.3 Sistemi bujqësor

98 3.3.1 Problematikat e sektorit të bujqësisë në vend

101 3.3.2 Përqasja e Planit të Përgjithshëm Kombëtar ndaj sektorit të bujqësisë

109 3.3.3 Propozimet e PPK për sistemin bujqësor

110 3.4 Sistemi ujor

110 3.4.1 Kuadri kombëtar i ujit dhe konteksti aktual

114 3.4.2 Diversiteti i përdorimit të ujit

125 3.4.3 Ndikimi i sistemit ujor nga ndryshimet klimatike

128 3.4.4 Rekomandimet e PPK për sistemin ujor

134 3.5 Sistemi infrastrukturor

135 3.5.1 Sistemi infrastrukturor i transportit

146 3.5.2 Energjia

TABELA E PËRMBAJTJES

4

156 Rajonalizimi

161 4.1 Ndërlidhja e qyteteve dhe qendrave lokale

168 4.2 Drejt rajonalizimit

5

174 Ekonomia

176 5.1 Përshkrim i sektorëve ekonomikë prioritarë që sigurojnë rritje të shpejtë e të qëndrueshme ekonomike

187 5.2 Përshkrim i potencialit të vendit për zhvillimin e disa klasterave ekonomikë

189 5.3 Mundësia e fuqizimt të poleve të zhvillimit rajonal dhe zonave me specifikë zhvillimi

191 5.3.1 Poli i zhvillimit rajonal Kukës - Has - Tropojë

192 5.3.2 Poli i zhvillimit rajonal Korçë - Pogradec

193 5.3.3 Poli i zhvillimit rajonal Elbasan

194 5.3.4 Poli i zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës, motori ekonomik qendror

194 5.3.5 Poli i zhvillimit rajonal Shkodër - Lezhë, porta perëndimore e rajonit malor verior

197 5.3.6 Poli i zhvillimit rajonal Vlorë - Fier - Berat

198 5.3.7 Poli i zhvillimit rajonal Gjirokastër - Sarandë, porta jugore e rivierës shqiptare

199 5.4 Zonat me specifikë zhvillimi

200 5.4.1 Zona me specifikë zhvillimi Dibër - Mat - Klos - Bulqizë

201 5.4.2 Zona me specifikë zhvillimi Malësi e Madhe - Shkodër - Tropojë

202 5.4.3 Zona me specifikë zhvillimi Pukë - Mirditë - Fushë Arrëz

203 5.4.4 Zona me specifikë zhvillimi Skrapar - Përmet - Këlcyrë

6

204 Ndryshimet klimatike

205 Hyrje

206 6.1 Vlerësimi i ndryshimeve klimatike, zbutjes dhe përshtatjes

7

216 Implementimi i PPK

218 7.1 Faza I 2015 - 2020

219 7.2 Faza II 2020 - 2025

219 7.3 Faza III 2025 - 2030

8

224 Monitorimi

244 Bibliografia

244 Shpjegues i termave

246 Shtojca

Akronime

ABU	Agjencia e Basenit Ujor
ADF	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
AKBN	Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore
AKPT	Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit
AKZHR	Agjencia Kombëtare për Zhvillim Rajonal
AKZM	Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura
AMT	Analiza Metabolike e Territorit
ANTP	Albanian National Transport Plan/ Plani Kombëtar Shqiptar i Transportit
ARM	Agjencia Rajonale e Mjedisit
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
ARU	Autoriteti Rregullator i Ujit
ASIG	Autoriteti Shtetëror i Informacionit Gjeohapësinor
AZHER	Agjencia për Zhvillim Ekonomik Rajonal
AZHR	Agjenci për Zhvillim Rajonal
BB	Banka Botërore
BE	Bashkimi Europian
CBD	Central Business District /Zona Qendrore Tregtare
COP	Conference of the Parties/Konferenca e Palëve
DPAU	Drejtoria e Përgjithshme e Administrimit të Ujërave
DPPDQ	Drejtoria e Përgjithshme e Politikave dhe Decentralizimit të Qeverisjes
DPUK	Drejtoria e Përgjithshme e Ujësjellës Kanalizimeve
EBRD	Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim
EEA	Agjencia Europiane e Mjedisit
EEC	Komuniteti Europian Ekonomik
EIONET	Rrjeti Europian i Informacionit dhe Vëzhgimit Mjedisor
ERRU	Enti Rregullator i Ujit
ESDP	European Spatial Development Perspective/Perspektiva e Zhvillimit Hapësinor të Europës
ESPON	Europe Territorial Vision 2050 (TeVi 2050) /Vizioni Territorial i Europës 2050
GEF	Instrumenti Global Mjedisor
GES	Gazra me Efekt Serrë
GHG	GreenHouse Gas/Gazi Serrë
GIS	Sistemi i Informacionit Gjeografik
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit/ Agjencia Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar
GPS	Grup Pune Sektorial
GWP	Global Water Partnership/ Partneriteti Global për Ujin
IAP	Ionian Adriatic Pipeline/Gazsjellësi Adriatiko-Jonian
IBRD	Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim
ICZM	Integrated Coastal Zone Management/ Menaxhimi i Integruar i Zonave Bregdetare
IHD	Investimet e Huaja Direkte
INSTAT	Instituti i Statistikave
IPA	Instrumenti i Ndihmës Para aderimit
OKB	Organizata e Kombeve të Bashkuara
KBZM	Komisioni Botëror për Zonat e Mbrojtura
KE	Këshilli Europian
KITCAP	Key Indicators for Territorial Cohesion and Spatial Planning/Indikatorët kryesorë për kohezionin territorial dhe planifikimin hapësinor
KKT	Këshilli Kombëtar i Territorit
KKU	Këshilli Kombëtar i Ujit
KM	Këshilli i Ministrave
KSHU	Kompania e Shërbimit të Ujit
MAS	Ministria e Arsimit dhe Sportit
MBZHRAU	Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave
MD	Ministria e Drejtësisë
MZHETTS	Ministria e Zhvillimit të Ekonomisë, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes
MEI	Ministria e Energjisë dhe Industrisë
MF	Ministria e Financave
MK	Ministria e Kulturës
MM	Ministria e Mjedisit
MMSR	Ministria e Mirëqenies Sociale dhe Rinisë
MPJ	Ministria e Punëve të Jashtme
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
MSh	Ministria e Shëndetësisë
MSHÇV	Ministri i Shtetit për Çështjet Vendore
MTI	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

MZHU	Ministria e Zhvillimit Urban
NAP	National Adaptation Plan/Plani Kombëtar i Përshtatjes
NCCS	National Climate Change Secretariat/ Sekretariati Kombëtar për Ndryshimet Klimatike
NJQV	Njësi e Qeverisjes Vendore
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development/ Organizata për Zhvillim dhe Bashkëpunim Ekonomik
PBA	Programi Buxhetor Afatmesëm
PBB	Prodhimi i Brendshëm Bruto
PBUV	Projekti Burimet Ujore dhe Vaditja
PDV	Plani i Detajuar Vendor
PDZRK	Plani i Detajuar për Zona të Rëndësisë Kombëtare
PE	Parlamenti Europian
PKS	Plani Kombëtar Sektorial
PM	Programi i Masave
PMBL	Plan Menaxhimi i Basenit Lumor
PP	Pjesëmarrje e Publikut
PPP	Partneritet Publik-Privat
PPV	Plani i Përgjithshëm Vendor
REC	Qendra Rajonale e Mjedisit
SEETO	South East Europe Transport Observatory/Observatori i Transportit të Europës Juglindore
Sida	Agjencia Suedeze Ndërkombëtare për Zhvillim dhe Bashkëpunim
SIUE	Sistem Informacioni për Ujin në Europë
SKU	Strategjia Kombëtare e Ujit
SKZHI	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim
STKKU	Sekretariati Teknik i Këshillit Kombëtar të Ujit
SVK	Strategjia për Vaditje dhe Kullim
SHGJSH	Shërbimi Gjeologjik Shqiptar
TA	Transport ajror
TAP	Trans-Adriatic Pipeline/Gazsjellësi Trans-Adriatik
TCI	The Tourism Climatic Index / Indeksi klimatik i turizmit
TEN-T CN	The Trans-European Transport Core Networks/Rrjeti Kryesor Trans-Europian i Transportit
ToR	Termat e Referencës
UNDP	Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara
UNFCC	Konventa Kuadër e Kombeve të Bashkuara për Ndryshimin Klimaterik
USAID	Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Bashkëpunim Ndërkombëtar
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
VNM	Vlerësim i Ndikimit në Mjedis
VSM	Vlerësim Strategjik Mjedisor
WBIF	Western Balkan Investment Framework/ Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor
WBR	Western Ballkan Ring/Unaza e Ballkanit Perëndimor
WEF	World Economic Forum/Forumi Ekonomik Botëror
ZAE	Zonat Agroekologjike
ZM	Zonë e Mbrojtur
ZMTD	Zona Metropolitane Tiranë - Durrës
ZVM	Zonë e Veçantë e Mbrojtur

Tabelat, Figurat, Hartat, Grafikët

Tabelat

Tabela 3.1 Tabela e hierarkisë së qendrave urbane sipas PPK-së
Tabela 3.2 Popullsia sipas Census 2001 dhe 2011 për polet e zhvillimit rajonal
Tabela 3.3 Kullimi dhe vaditja e tokave sipas qarqeve
Tabela 3.4 Burimet e ndotjes së sistemit ujor
Tabela 3.5 Matja e indikatorëve për sistemin ujor
Tabela 5.1 Treguesit e varfërisë sipas qarqeve
Tabela 5.2 Treguesit kryesorë ekonomikë, viti 2012
Tabela 6.1 Parashikimet e ndryshimeve në temperaturë (°C) nga horizonte të ndryshme kohore të lidhura me vitin 1990-të
Tabela 6.2 Parashikimet e ndryshimeve në reshje [%] nga horizonte të ndryshme kohore të lidhura me vitin 1990-të
Tabela 8.1 Treguesit e zhvillimit në varësi të problematikave

Figurat

Figura 1.1 Shtrirja kohore e Instrumenteve të planifikimit politik, ekonomik dhe territorial në Shqipëri
Figura 1.2 Hierarkia e planeve dhe skema e autoriteteve përgjegjëse
Figura 1.3 Deklarata e vizionit
Figura 2.1 Korridoret pan-europiane
Figura 2.2 Rrjeti rrugor SEETO
Figura 2.3 Rrjeti hekurudhor SEETO
Figura 2.4 Rrjeti i porteve dhe aeroporteve
Figura 2.5 Vendosja e Shqipërisë në raport me polet ekonomike me rëndësi Europiane
Figura 2.6 (a) Projektet mesdhetare dhe ballkanike ku bën pjesë Shqipëria: Ballkani, Mesdheu, detet Adriatik dhe Jon, si edhe projektet kufitare në makro-rajonin e Danubit
Figura 2.6 (b) Strategjitë makro-rajonale dhe pellgjet detare
Figura 2.7 Projektet IPA CROSS Border: Itali-Shqipëri-Mali i Zi, Shqipëri-Kosovë, Shqipëri-Mali i Zi, Shqipëri-Maqedoni, Shqipëri-Greqi
Figura 2.8 Qendrat urbane kombëtare e ndërkufitare që duhet të rrisin bashkëpunimin në kuadër të projekteve IPACBS
Figura 2.9 Mundësi të integrimit dhe krijimit të lidhjeve të Shqipërisë në hartën e hierarkisë së qendrave urbane europiane të klasifikuara sipas qyteteve MEGA 1 dhe 2 skenari A
Figura 3.1 Struktura territoriale 2000-2014
Figura 3.2 (a) Organizimi i territorit me qëllim menaxhimin ekonomik dhe planifikimi territorial 2016, sipas 4 makro-rajoneve
Figura 3.2 (b) Organizimi i territorit me qëllim menaxhimin ekonomik dhe planifikimi territorial 2016, sipas 6 makro-rajoneve
Figura 3.3 Organizimi territorial sipas forcave drejtuese dhe tendenca për të ardhmen
Figura 3.4 (a) Organizimi ekzistues i sistemeve në zona, korridore dhe qendra dhe mbivendosja e tyre
Figura 3.4 (b) Organizimi i ardhshëm i sistemeve në zona, korridore dhe qendra dhe mbivendosja e tyre
Figura 3.5 Organizimi i territorit nga PPK-ja
Figura 3.6 Teoria e vendeve qendrore
Figura 3.7 Vendet qendrore në zonat urbane

Figura 3.8 Tri parqet kombëtare të propozuara sipas PPK-së: Parku i Alpeve, i Bunës, dhe i Vjosës
Figura 3.9 Elementet kryesore të sistemit natyror
Figura 3.10 Tipologjia e komunave dhe bashkive
Figura 3.11 (a) (b) (c): Diagrama të sistemit bujqësor "Metabolism of Albania";
Figura 3.12 Balanca e ushqimit në Shqipëri "Metabolism of Albania"
Figura 3.13 Diagrami i fluksit të ujit "Metabolism of Albania",
Figura 3.14 Balanca e Energjisë në Shqipëri "Metabolism of Albania",
Figura 4.1 Grupi 1 "Të madh/periferik"
Figura 4.2 Grupi 2 "Të vogël/periferik"
Figura 4.3 Grupi 3 "Mesatar - gjysmë - qendror"
Figura 4.4 Grupi 4 "Të vogël/qendror (preja)"
Figura 4.5 Grupi 5 "Mesatar/qendror (gjysmë-grabitqarë)"
Figura 4.6 Grupi 6 "I vogël/qendror (grabitqarë)"
Figura 4.7 (a) Paraqitja hartografike multivariatë. (b) Grupimi me SOM.
Figura 4.8 Ndërhyrjet territoriale të propozuara nga PPK-ja për nën/njësitë vendore, bazuar në tendencat e grupimit hapësinor
Figura 6.1 Zonat e mundshme të përmbytshme si pasojë e rritjes së nivelit të detit deri në 2050-ën
Figura 6.2 Kategorizimi i zonave në rrezik si pasojë e përmbytjeve nga vërshimi i lumenjve
Figura 6.3 Hartë skematike e adaptimit të zonës Drin-Mat
Figura 8.1 Indikatorët e propozuar për monitorimin e zhvillimit të territorit (sipas PPK-së)

Hartat

Harta 1.1 Vizioni sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar, "Shqipëria 2030"
Harta 3.1 Ndërlidhjet midis qytet-portave dhe hubeve, PPK 2030
Harta 3.2 Rreziqet e sistemit urban
Harta 3.3 Situata aktuale e sistemit natyror, 2015
Harta 3.4 Propozimet territoriale për sistemin natyror, PPK 2030
Harta 3.5 Sistemi natyror, PPK 2030
Harta 3.6 Sistemi bujqësor "Metabolism of Albania"
Harta 3.7 Sistemi bujqësor, PPK 2030
Harta 3.8 Rajonalizimi i produkteve bujqësore
Harta 3.9 Fluksi i ujit "Metabolism of Albania"
Harta 3.10 Njësitë vendore brenda dhe jashtë zonës së juridiksionit të shoqërive U&UK
Harta 3.11 Basenet ujore sipas madhësisë së pellgut, ujëmbajtjes dhe burimeve
Harta 3.12 Cilësia e baseneve dhe ujërave sipërfaqësore
Harta 3.13 Rrjeti i monitorimit të ujërave nëntokësore dhe tipologjia e akuifereve
Harta 3.14 Harta e vlerësimit të vulnerabilitetit të ujërave nëntokësore
Harta 3.15 Potencialet për shfrytëzimin e ujit në raport me nevojat për ujë të pijshëm
Harta 3.16 Risqet e vërshimit të ujit, erozioni dhe ndotja e lumenjve
Harta 3.17 Infrastruktura e integruar e transportit, PPK 2030
Harta 3.18 Transporti rrugor dhe nyjat multimodale, PPK 2030
Harta 3.19 Transporti hekurudhor dhe nyjat multimodale, PPK 2030
Harta 3.20 Lëvizja e mallrave me kontenierë
Harta 3.21 Trafiku i transportit të mallrave në Mesdhe
Harta 3.22 Akset e zhvillimit të transportit multimodal në Shqipëri
Harta 3.23 Fluksi i energjisë "Metabolism of Albania"
Harta 3.24 Përforcimi i linjave të transmisionit
Harta 3.25 Linjat e transmisionit
Harta 3.26 Potenciali i shfrytëzimit të energjisë së rinovueshme

Harta 3.27 Infrastruktura e energjisë
Harta 4.1 Harta e sistemit urban dhe ndërlidhjes hapësinore
Harta 4.2 Zhvillimi hapësinor në Shqipëri, PPK 2030
Harta 4.3 Poli i zhvillimit rajonal Kukës-Has-Tropojë, porta lindore e rajonit malor verior, PPK 2030
Harta 4.4 Poli i zhvillimit rajonal Elbasan-Librazhd, PPK 2030
Harta 4.5 Poli i zhvillimit rajonal Korçë-Pogradec, PPK 2030
Harta 4.6 Poli i zhvillimit rajonal Shkodër-Lezhë, porta perëndimore e rajonit malor verior, PPK 2030
Harta 4.7 Poli i zhvillimit rajonal Tiranë-Durrës, motori ekonomik qendror, PPK 2030
Harta 4.8 Poli i zhvillimit rajonal Vlorë-Fier-Berat, PPK 2030
Harta 4.9 Poli i zhvillimit rajonal Gjirokastër-Sarandë, porta jugore e rivierës shqiptare, PPK 2030
Harta 6.1 Vërshimi i ujit dhe përmbytjet
Harta 7.1 Harta e integruar e sistemeve

Grafikë

Grafiku 3.1 Strategjia e zhvillimit të zonave të mbrojtura
Grafiku 3.2 Prodhimi bujqësor sipas qarqeve
Grafiku 3.3 Përdorimi i ujit
Grafiku 3.4 Kapacitetet dhe shfrytëzimi i ujit të pijshëm
Grafiku 3.5 Diversiteti i përdorimit të ujit
Grafiku 3.6 Objektivat strategjikë për vitin 2030
Grafiku 3.7 Konsumi i energjisë elektrike sipas sektorëve të ekonomisë
Grafiku 3.8 Bilanci energjetik për hidrokarburet sipas sektorëve për vitin 2010
Grafiku 3.9 Energjia nga biomasa
Grafiku 5.1 Sektorët kryesorë të ekonomisë
Grafiku 5.2 Ecuria e sektorëve kryesorë të ekonomisë
Grafiku 5.3 Ndryshimi vjetor
Grafiku 5.4 Pesha e sektorëve kryesorë të ekonomisë
Grafiku 5.5 Kontributi i sektorëve kryesorë të ekonomisë në rritjen ekonomike
Grafiku 5.6 Kontributi i qarqeve në rritjen ekonomike në vitin 2013
Grafiku 5.7 Volumi tregtar dhe bilanci tregtar
Grafiku 5.8 Borxhi publik dhe deficiti i shtetit
Grafiku 5.9 Investimet e huaja direkte
Grafiku 5.10 Treguesit e punësimit
Grafiku 5.11 Treguesit e mirëqenies
Grafiku 5.12 PBB për banor sipas qarqeve
Grafiku 5.13 Treguesit mbi popullsinë
Grafiku 6.1 Ndryshimi i parashikuar për reshjet vjetore (%)
Grafiku 6.2 Emetimet CO_2 eqv për gjithë sektorët e ekonomisë (kt)
Grafiku 6.3 Emetimet CO_2 eqv për gjithë sektorët e ekonomisë për vitet 2000, 2005 dhe 2009 (kt)

1

Plan i Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"

Përmbajtja

20 Hyrje
21 Metodologjia
22 1.1 Qëllimi dhe rëndësia e hartimit të PPK-së
26 1.2 Korniza ligjore për hartimin dhe zbatimin e PPK-së dhe harmonizimi me instrumentet kombëtarë politikë dhe ekonomikë
30 1.3 Objektivat dhe politikat e PPK-së
32 1.4 Deklarata e Vizionit

Plan i Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"

Hyrje

Plani i Përgjithshëm Kombëtar (PPK) "Shqipëria 2030" është instrumenti më i lartë i planifikimit territorial në Shqipëri, i cili adreson në mënyrë të integruar çështjet e planifikimit, duke e parë territorin shqiptar si një të tërë.
Në bazë të parimeve, objektivave dhe specifikimeve të tij, do të detajohen planet e hierarkive më të ulëta, Planet kombëtare sektoriale (PKS), Planet e detajuara për zonat e rëndësisë kombëtare (PDZK), Planet për zhvillimin rajonal (PZHR), Planet sektoriale në nivel qarku (PSNQ), Planet e përgjithshme vendore (PPV) dhe çdo instrument tjetër planifikimi territorial që buron si rrjedhojë e nevojave për zhvillim.

PPK ofron kornizën strategjike referuese për zhvillimin e qëndrueshëm të territorit për 15 vitet e ardhshme, me qëllim sigurimin e zhvillimit të balancuar ekonomik dhe social të vendit, menaxhimin e përgjegjshëm të burimeve natyrore të tij, mbrojtjen e mjedisit, duke siguruar njëkohësisht edhe përdorimin racional të tokës.

Ky dokument përbën bazën për harmonizimin e politikave sektoriale dhe ndërsektoriale, të cilat kanë impakt në territor apo shoqërohen me efekte në të, strukturon dhe balancon zhvillimet urbane dhe rurale si edhe ofron një klimë të besueshme për investimet afatgjata.

Plani i Përgjithshëm Kombëtar vjen jo vetëm si përmbushje e një detyrimi ligjor, por edhe si domosdoshmëri për të realizuar objektivat e programit të qeverisë për rritje të mirëqenies së qytetarëve dhe rritjes ekonomike të vendit, nëpërmjet zbutjes së pabarazive, forcimit të partneritetit strategjik me vendet fqinje dhe zbatimit të politikave që forcojnë konkurrencën e sektorëve ekonomikë, duke garantuar në këtë mënyrë integrimin në Bashkimin Europian.

PPK paraqitet në një moment të rëndësishëm të riorganizimit territorial për Shqipërinë si një instrument që mbështet dhe mundëson zbatimin cilësor të reformës administrative territoriale. Ai përbën një platformë të rëndësishme për rajonet dhe bashkitë e reja në hartimin e planeve të tyre rajonale e vendore.

PPK-ja nuk është "plan ndërtimi", nuk tregon sa m^2 do të ndërtohen në vendin tonë dhe ku do të ndërtohen. Është e pamundur që në një dokument strategjik si PPK-së, të përcaktohet në mënyrë shteruese realizimi i të gjitha investimeve në zona specifike, për të gjithë territorin e vendit.

Të gjitha përcaktimet e PPK-së bazohen në ruajtjen dhe përforcimin e veçorive karakteristike që ka hapësira, zona apo territori specifik, sipas përdorimeve prioritare e të përshtatshme që rrjedhin nga këto veçori. Nisur nga kjo, përcaktimet për zonat natyrore të mbrojtura, zhvillimi i zonave të urbanizuara, korridoret e transportit, zonat me përparësi turizmin, janë dhënë me qëllim ruajtjen e këtyre hapësirave të përshtatshme për këto funksione nga përdorime të tjera të papërshtatshme, kontradiktore ose që japin impakt negativ në zhvillimin afatgjatë dhe cilësor të vendit.

Plani nuk ofron të dhëna për kapacitete mbajtëse, strehimi, akomodimi turistik etj. Në plan përcaktohen **hapësira të përshtatshme** për zhvillimin e sektorëve të ndryshëm dhe përcaktohen **parimet** për zhvillimin e këtyre zonave në mënyrë të integruar, duke siguruar respektimin e kapacitetit ekologjik dhe social të tyre. Realizimi i objektivave specifikë dhe zhvillimi i analizave të detajuara ekonomike, sociale, mjedisore, turistike, janë subjekt i planeve sektoriale. Në këtë mënyrë synohet që zona dhe territore të përshtatshme për një përdorim specifik, të mbrohen nga keqpërdorimet.
Dokumenti i PPK-së shoqërohet me studimin e Vlerësimit Strategjik Mjedisor, i cili do të sigurojë shmangien dhe minimizimin e ndikimeve negative në territor.

Dokumenti i PPK-së do të jetë **subjekt vlerësimi**, në përshtatje me faktorët e rinj socialë, ekonomikë dhe mjedisorë:
- çdo 3 vjet, sipas kornizës kohore të PBA-së;
- në fund të çdo 5-vjeçari, sipas kornizës kohore të SKZHI-së.

Puna e institucioneve përgjegjëse për përditësimin e këtij dokumenti, do të jetë e vazhdueshme dhe progresive. Përshtatja e dokumentit të PPK-së me kuadrin e ri ligjor që do të vijojë të miratohet, ligje apo VKM, të cilat përcaktojnë rregulla të mëtejshme për mbrojtjen, zhvillimin dhe menaxhimin e territorit, do të jetë e menjëhershme dhe nëpërmjet një procesi transparent.

Publikimi periodik i dokumentit të përditësuar të PPK-së, që do të reflektojë përshtatjet e sipërpërmendura, do të bëhet në Regjistrin e Planifikimit të Territorit, portalet e institucioneve përgjegjëse për përditësimin e tij dhe në mjete të tjera të informimit publik.

Në çdo rast, kur do të jetë i nevojshëm përditësimi i dokumentit të PPK-së, si rrjedhojë e reflektimeve të kuadrit ligjor të ndryshuar apo për shkak të faktorëve të rinj veprues, socialë, ekonomikë dhe mjedisorë, do të zhvillohen seanca bashkërendimi dhe këshillimi me autoritetet përgjegjëse për planifikimin dhe zhvillimin e territorit, sipas procedurave të përcaktuara në legjislacionin përkatës.

Metodologjia

Metodologjia për hartimin e PPK "Shqipëria 2030" bazohet në 3 hapa të rëndësishëm dhe plotësues të njëri-tjetrit:
1. Analiza metabolike e territorit, si një model që përdoret për identifikimin dhe analizën e flukseve të materialeve dhe të energjisë brenda territoreve të caktuara. Ky model u ofron studiuesve një kuadër, nëpërmjet të cilit të studiojnë ndërveprimet e sistemeve natyrore dhe njerëzore në rajone të caktuara.[1]
2. Hartimi i Deklaratës së Vizionit.
3. Planifikimi Strategjik, si një teknikë që zbatohet për qytete, zona metropolitane, rajone dhe integron çështjet sociale, ekonomike, financiare, territoriale, mjedisore, të qeverisjes, institucionale dhe ligjore në një kornizë të vetme. Përcakton zhvillimin mbi bazën e vizionit dhe mundëson objektiva,

[1] Një përkufizim më të gjerë jep VKM nr. 671, datë 29.7.2015 "Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit", neni 2, pika 19

programe dhe plane veprimi për zbatim. Nuk ka natyrë të ngurtë rregullatore. Krijon mënyra për të adresuar sfidat, shmangur pengesat dhe përdorur mundësitë dhe burimet në mënyrë eficiente. Realizohet me pjesëmarrje.

Procesi i analizës metabolike të territorit u bazua në skanimin e territorit dhe u bë i mundur nëpërmjet: i) strategjive sektoriale të miratuara dhe në proces hartimi të ministrive dhe institucioneve qendrore; ii) takimeve ndërministrore, seminareve me ekspertë vendas dhe të huaj, shoqëruar me vizita në territor; iii) mbledhjes dhe analizës së të dhënave për flukset me ndikim më të madh në zhvillimin e territorit: uji, ushqimi, energjia dhe turizmi.

Hartimi i Deklaratës së Vizionit ishte rezultat i një procesi mbështetur nga ekspertë të sektorëve prioritarë të zhvillimit të vendit, pranë institucioneve qendrore dhe përfaqësues të shoqatave e organizatave jofitimprurëse.[2] Hartimi i Vizionit ndoqi metodologjinë dhe procesin e përshkruar nga ESPON[3] për hartimin e Vizionit Territorial (TEVI) Europe 2050. Grupi i punës ndoqi dy mënyra për të hartuar vizionin: i) bazuar në fakte dhe informim shkencor; ii) bazuar në vlera dhe udhëhequr nga politikat.

Të dyja mënyrat janë realizuar të pavarura, por kanë ushqyer njëra-tjetrën deri në rezultatin përfundimtar. Kjo metodë mundëson një vizion të bazuar në politikat ekzistuese dhe të parashikuara duke përfshirë sfidat e tyre, si dhe thekson dimensionin e planifikimit si proces. Vizioni që hartohet ruan karakterin strategjik, afatgjatë, gjithëpërfshirës dhe koherent.

Planifikimi strategjik, u përqendrua në politikat dhe objektivat e planit. Propozimet strategjike territoriale u dhanë në bazë të 5 sistemeve primare të organizuara në korridore, zona dhe qendra. Elementet e konsideruara në këto propozime kanë në themel:
- potencialin për zhvillim ekonomik shumëdimensional të përcaktuar nga vendndodhja, madhësia, arritshmëria dhe lidhshmëria;
- karakterin identifikues lokal të përcaktuar nga tiparet specifike gjeografike, natyrore, historike, kulturore, tradicionale të zhvillimit ekonomik, urban dhe social;
- masat për sigurinë nga katastrofat natyrore dhe ndryshimet klimatike.

1.1 Qëllimi dhe rëndësia e hartimit të PPK

Qëllimi

Qëllimi i dokumentit të PPK-së është të sigurojë hartimin dhe zbatimin e kornizave për zhvillim hapësinor të territorit shqiptar.

Rëndësia e PPK

Ky dokument është i një rëndësie strategjike në rrafshin ekonomik, politik dhe ligjor për vendin tonë.

Në kontekstin ekonomik, plani duke konsideruar territorin si një burim të fundmë dhe bazën për zhvillimin e të gjithë sektorëve ekonomikë, siguron zhvillimin e balancuar, cilësor dhe afatgjatë të tij.
- Siguron një vizion të përbashkët për zhvillimin e politikave të sektorëve të ndryshëm duke shmangur dyfishimin e përpjekjeve nëpërmjet koordinimit të tyre dhe në këtë mënyrë eficientimin e investimeve ekonomike.
- Përcakton hapësirën e nevojshme për zhvillimin e duhur ekonomik dhe siguron që kjo hapësirë për zhvillim të jetë në një vend të përshtatshëm në lidhje me infrastrukturën dhe forcën punëtore.

[2] Për më gjerë, shih Shtojca 1, për procesin e pjesëmarrjes.
[3] ESPON (European Spatial Planning Observation) është program i BE-së që ka pasur në fillesë qëllimin të marrë hapa konkrete drejt zbatimit të ESDP (European Spatial Development Perspective), veçanërisht për përmirësimin e njohurisë, kërkimit dhe informacionit për zhvillimin territorial dhe për t`u përgatitur për zgjerimin e territorit të BE-së. Aktualisht, misioni i ESPON 2020, është të vazhdojë punën për konsolidimin e Rrjetit të Observatorit Territorial Europian, dhe të fuqizojë ofrimin dhe përdorimin politik të të dhënave territoriale të besueshme, sistematike dhe të krahasueshme.

Qëllimet e PPK

(a) Nxit kohezionin territorial nëpërmjet zhvillimit të balancuar ekonomik dhe social të rajoneve dhe përmirëson konkurrencën;
(b) Përkrah zhvillimin e gjeneruar nga funksionet urbane mikse dhe përmirëson marrëdhënien mes zonave urbane dhe zonave rurale;
(c) Promovon aksesibilitet;
(d) Rrit aksesin në njohuri dhe informacion;
(e) Zvogëlon dëmet mjedisore;
(f) Mbron dhe përforcon resurset natyrore dhe të trashëgimisë kulturore; (referuar ligjit nr. 9048, datë 07.04.2003 "Për trashëgiminë kulturore", i ndryshuar);
(g) Përforcon trashëgiminë kulturore si faktor zhvillimi;
(h) Zhvillon burimet energjetike ndërkohë që ruan sigurinë;
(i) Nxit turizmin të qësor dhe të qëndrueshëm;
(j) Kufizon impaktin e fatkeqësive natyrore.

Arsyet e hartimit të PPK

Përfitimet ekonomike:
• Siguron stabilitet dhe besim për investime afatgjata;
• Identifikon vendin e përshtatshëm të tokës që plotëson nevojën për zhvillim ekonomik;
• Siguron që toka për zhvillim të jetë e vendosur mirë në lidhje me rrjetin e transportit dhe fuqinë punëtore;
• Promovon cilësinë e mjedisit si në zonat urbane edhe në ato rurale, të cilat krijojnë **kushte më të favorshme për investime, të cilat sjellin zhvillim;**
• Promovon trashëgiminë kulturore si vlerë kombëtare dhe burim fitimi;
• Identifikon zhvillimet që zgjidhin nevojat e komuniteteve lokale në zonat urbane dhe rurale;
• Promovon rigjenerimin dhe ripërdorimin;
• Mundëson marrjen e vendimeve në mënyrë më efikase dhe të qëndrueshme.
Përfitimet sociale:
• Mban parasysh nevojat e komuniteteve vendore në zhvillimin e politikave;
• Përmirëson aksesibilitetin kur konsideron vendndodhjen e një zhvillimi të ri;
• Parashikon sigurimin e infrastrukturës vendore aty ku ajo mungon;
• Nxit ripërdorimin e tokës bosh dhe të braktisur, veçanërisht kur ajo ka një ndikim negativ në cilësinë e jetës dhe të potencialit të zhvillimit ekonomik;
• Ndihmon në krijimin dhe mirëmbajtjen e mjediseve të këndshme, të shëndetshme dhe të sigurta.
Përfitimet mjedisore:
• Promovon rigjenerimin dhe përdorimin e përshtatshëm të tokës, ndërtesave dhe infrastrukturës;
• Promovon ripërdorimin e tokave të ndërtuara më parë (ish zonat industriale etj.) dhe minimizon përdorimin për zhvillim të tokave të lira natyrore;
• Mbron pasuritë e trashëgimisë mjedisore, historike dhe kulturore;
• Adreson zgjidhjet ndaj riskeve natyrore (p.sh. përmbytjet, tërësia e ajrit);
• Mbron dhe përforcon karakteristikat e zonave përrekreacion dhe të trashëgimisë natyrore;
• Promovon aksesin multimodal në zonat e zhvillimit ku parashikohet zhvillimi (p.sh. parashikimin për stacione hekurudhore dhe aeroporte të integruar me transportin urban etj.);
• Nxit eficiencën energjetike në planifikimin e një zhvillimi.

- Plani mundëson shmangien dhe/ose zbutjen e krizave të natyrave të ndryshme me të cilat mund të përballet vendi, kriza të natyrave financiare, mjedisore, klimatike etj.
- Krijon një klimë të besueshme për investime afatgjata.
- Promovon përdorime të burimeve të rinovueshme të energjisë.

Në kontekstin politik, hartimi i PPK-së është i një rëndësie strategjike për integrimin multidimensional në Bashkimin Europian, si edhe në vendosjen e lidhjeve të qëndrueshme me vendet fqinje, duke krijuar një klimë stabiliteti politik që nxit rritjen ekonomike. Plani siguron implementimin e një modeli ekonomik, territorial dhe qeverisës në shumë nivele, i aftë për përthithjen e fondeve të BE-së duke hedhur bazat për rajonalizimin e territorit.

Në kontekstin ligjor, Plani i Përgjithshëm Kombëtar ka një rol të rëndësishëm në zbatimin e kuadrit ligjor sektorial në fushën e planifikimit dhe të administrimit të territorit. Që nga viti 2009 është ndërmarrë reforma në fushën e planifikimit, e cila nuk arriti të implementohej e plotë e në mënyrë të suksesshme për shkak të mungesës së hartimit të instrumenteve të planifikimit sipas hierarkisë ligjore.
Me miratimin dhe hyrjen në fuqi të ligjit 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", i ndryshuar dhe rregulloreve në zbatim të tij, njëkohësisht u ndërmor edhe procesi për hartimin e instrumenteve planifikues. Në këtë hierarki instrumentesh planifikimi, PPK-ja qëndron në majën e piramidës. Hartimi i PPK-së ishte një detyrim i ligjit "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit" dhe kusht për hartimin dhe zbatimin e planeve të hierarkive më të ulëta.
Në vitet 2014 - 2015 u ndërmorën edhe dy reforma të tjera të rëndësishme për zhvillimin e territorit, Reforma Administrative Territoriale, që riorganizoi administrimin e territorit në nivel vendor në 61 bashki dhe Reforma për Rajonalizimin e Territorit, e cila përcaktoi nivelin e mesëm të ndarjes territoriale në 4 rajone kryesore.
PPK është i një rëndësie parësore për suksesin e këtyre reformave, pasi me hartimin e tij sigurohet një planifikim koherent nga niveli kombëtar në nivelin rajonal dhe vendor.

Nevoja për hartimin e PPK-së, theksohet më tej në kuadër të koordinimit për një zbatim të suksesshëm të objektivave të Qeverisë së Republikës së Shqipërisë[4], si:
• Rritja e fuqisë përthithëse të fondeve të BE-së dhe zbatimi i nismave rajonale të zhvillimit si një hap jetik drejt integrimit;
• Lidhja strategjike me fqinjët si rruga drejt rimëkëmbjes ekonomike të vendit, garantimit të eficiencës së investimeve madhore infrastrukturore dhe ekonomike rajonale dhe ravijëzimit të Shqipërisë si model dhe faktor paqeje e stabiliteti në rajon;
• Zbatimi i një modeli ekonomik, territorial dhe qeverisës në shumë nivele, që ul pabarazitë, siguron diversitet dhe pavarësi ekonomike në mënyrë të qëndrueshme, siguron aftësinë vetë ripërtëritëse të ekonomisë shqiptare, nxit ekonominë e dijes e të inovacionit dhe konvergon me ekonominë europiane ndërsa shtyn atë shqiptare drejt progresit;
• Fuqizimi i sektorëve, të cilët do të rritin PBB-në dhe punësimin dhe do të kthehen në çelësin e qëndrueshmërisë, të aftësisë përshtatëse dhe vetë ripërtëritëse, dhe të shfaqjes së Shqipërisë si nyjë e rëndësishme në rrjetën rajonale e ndërkombëtare të zhvillimit. Sektorë si energjetika, bujqësia, turizmi, disa industri nxjerrëse dhe përpunuese, nuk duhet të konkurrojnë midis tyre për burime, por duhet të jenë plotësues, t`i lënë mundësi ekosistemit që t`u ofrojë shërbime në mënyrë të qëndrueshme dhe të kontribuojnë në fuqizimin e dijes dhe inovacionit si motor i së ardhmes;
• Mbrojtja e burimeve natyrore në funksion të pavarësisë së sektorëve dhe të pavarësisë ekonomike dhe sociale të gjithë territorit.

1. Territori si burim. Ruajtja e ekosistemeve shqiptare dhe e shërbimeve të tyre nuk është qëllim në vetvete, por çelës i mbijetesës

[4] Sipas Programit të Qeverisë "Shqipëria e Gjeneratës tjetër", 2013-2017

dhe qëndrueshmërisë në një epokë, ku ndërthuren krizat e shumëfishta globale me qasjen për hapje dhe integrim ndër rajonal e ndërkombëtar. Shoqëria, përfshirë ajo shqiptare, ka përqafuar një sistem vlerash utilitare dhe antropocentrike, me besimin se vetëm teknologjia dhe rritja e prodhimit ekonomik do të garantojnë qëndrueshmërinë social-ekonomike që i nevojitet njeriut. Me këtë sistem të njëanshëm vlerash, shoqëria njerëzore gjykon e shfrytëzon elementet e tjera të ekosistemeve në territor, duke rrezikuar në radhë të parë vetë ekzistencën e saj. Shoqëria shqiptare, ende në zhvillim dhe në kërkim të plotësimit të nevojave bazë, rrezikon ndjeshëm të humbasë asetin më me vlerë të saj - territorin; por ka njëkohësisht mundësinë që ta përfshijë fuqishëm territorin në sistemin njerëzor të vlerave, për sa kohë që ai ende ruan shumë vlera natyrore të paprekura.

2. Territori si bazë dhe reflektim i zhvillimit të sektorëve. Pabarazitë sociale dhe ekonomike në territor mbeten të larta në Shqipëri. Deri më sot institucionet dhe shoqëria janë përpjekur t`i adresojnë përmes politikave sektoriale. Kjo qasje vertikale, ku sektorët edhe nëse janë të suksesshëm, nuk adresojnë njëlloj çdo individ, familje e vendbanim, ka rritur pabarazitë. Kjo tendencë është edhe europiane. Ndaj prej 25 vitesh Europa përpiqet të integrojë në proceset e zhvillimit dhe të politikëbërjes edhe qasjen horizontale - politikën për zhvillimin e territorit si burimi dhe baza mbi të cilin konkurrojnë sektorët. Ky dimension - territori, ende nuk është integruar në politikat sektoriale në Shqipëri. Por, ka ardhur momenti në të cilin sistemi ekonomik duhet të prodhojë rritje të shpejtë, ndërkohë që garanton stabilitet e kohezion territorial, social dhe ekonomik. Dilema të llojit industri kundrejt turizëm, apo bujqësi kundrejt urbanizim dhe zona ekonomike etj., nuk duhet të zgjidhen në dëm të burimeve dhe përfitim të sektorit, por në funksion të mirëqenies, zhvillimit të qëndrueshëm dhe jetëgjatësisë së aseteve territoriale.

3. Integrimi në Europë. Shqipëria duhet të zbatojë strategjitë dhe direktivat detyruese për Integrimin Europian, pa lënë mënjanë ato orientuese, sikurse është rasti i axhendës territoriale. Kjo e fundit është ndërthurur me të gjithë instrumentet e detyrueshëm, duke reflektuar ndërsjellasi objektivat e IPA II, strategjisë Europa 2020, instrumenteve financiare për kohezionin dhe zhvillimin rajonal etj. Axhenda territoriale, si një vazhdim i ESDP[5] 1999, nuk reflekton një instrument të drejtpërdrejtë ligjor, por një mendësi europiane që lexohet në debatin europian për territorin[6]. Kërkesat për hapje e integrim janë pjesë e këtij debati, të cilit Shqipëria nuk mund t`i shmanget, ndërsa synon të bëhet pjesë e bashkimit të shteteve më të fuqishme të kontinentit të vjetër.

4. Pasojat e krizës dhe rreziku i krizave të ardhshme. Shqipëria u përfshi nga rrjedhojat e valës së krizës globale financiare dhe impaktet nxorën në pah dobësitë e modelit të zhvillimit ekonomik paskomunist. Shifrat në rritje të këtij modeli zhvillimi mbanin në hije tregje spekuluese, deficit tregtar negativ, varësi nga të ardhurat e emigracionit, punësim të varur nga investimet dhe bizneset e huaja në Shqipëri, mungesë të një profili ekonomik të qartë e konkurrues etj. Rënia e të ardhurave nga emigracioni si pasojë e goditjes së krizës në vendet fqinjë dhe një numër i larté i emigrantëve të kthyer, eliminuan balancimin ndaj shifrave të larta të importit dhe rritën papunësinë. Efektet u ndien të menjëhershme në treg, veçanërisht në atë të pasurive të paluajtshme e në dobësimin e besimit të biznesit vendas e të huaj. Në bilancin e kësaj krize u ritheksua varësia ekonomike e Shqipërisë nga faktorë të jashtëm dhe vende të tjera, dhe kjo përbën një sinjal të fortë alarmi për nevojën e pashmangshme të konsolidimit të një profili ekonomik prodhimtar, që eliminon pabarazitë dhe të aftë të vetë ripërtërihet në kushtet e hapjes globale. Efektet e ndryshimeve të pritshme klimatike, të transformimit të sektorit energjetik për pavarësi nga karboni dhe burimet fosile dhe të

[5] Perspektiva Europiane për Zhvillim Hapësinor, e nënshkruar nga ministrat e planifikimit të vendeve anëtare të BE-së në vitin 1999. Objektivat e saj mbeten ende të vlefshme dhe aktuale për qasjen e politikës europiane ndaj zhvillimit të territorit.
[6] Një nga projektet më të fundit të ESPON, është Europe Territorial Vision 2050 (TeVi 2050).

mospërputhjes në rritje mes karakterit aktual të forcës së punës dhe ndryshimit të shpejtë teknologjik, shtojnë elementet e të panjohurës. Veçanërisht punësimi, strehimi, balanca e strukturës urbane - rurale dhe ekzistenca e burimeve favorizuese natyrore janë të parat që preken nga efektet e një krize të ardhshme klimatike, energjetike dhe punësimi. Aftësia e vendit do të jetë jo thjesht ajo parashikuese, por edhe vetë përshtatëse në këto kushte për të kapur mundësinë avantazhuese që krijon një situatë ndryshimi.

5. Qëndrueshmëri, përshtatshmëri dhe ripërtëritje. Shqipëria është e pasur me burime natyrore cilësore, por gjeografikisht e vogël për të qenë konkurruese përmes thjesht përdorimit eficient të burimeve nga sektorët ekonomikë. Në një botë të "zhvillimit ekonomik pa kufi", gjurma ekologjike e së cilës rritet vazhdimisht, konkurrueshmëria në treg nuk mjafton dhe Shqipërisë i duhet të "zbulojë" aftësinë e saj për qëndrueshmëri, ripërtëritje dhe përshtatshmëri. Aftësia e shoqërisë për të përdorur në mënyrë të zgjuar "thesaret" e territorit mund të sigurojë pavarësinë tonë brenda një rrjeti ndaj të cilit jemi të hapur dhe në të cilin duam të ndikojmë.

6. Struktura dhe balancat urbane/rurale, janë në ndryshim dinamik dhe efekti i ndërsjellë i tyre në zhvillim dhe territor vazhdon të jetë i paparashikueshëm. Struktura tejet monocentrike e territorit në nivel kombëtar ndikon që pabarazitë të thellohen dhe anekson zhvillimin në metropolin Tiranë - Durrës. Zonat rurale në mjaft raste përjetojnë depresion në popullsi dhe aktivitet ekonomik dhe në raste të tjera u bashkëngjiten qyteteve përmes strukturave të vazhduara urbane pa karakter dhe funksione të paramenduara. Urbanizimi i shpërhapur në territor, shpesh joligjor dhe jo i paraprirë nga investime strategjike infrastrukturore, dëshmon për mungesë vizionesh për të cilat ka nevojë e ardhmja. Vazhdimësia dhe mbizotërimi i këtij skenari do të rezultojë në fragmentim të habitateve, humbje të territoreve natyrore dhe bujqësore dhe konsolidim e zgjerim të strukturave urbane pa identitet, pa mundësi punësimi dhe të mbarsura me probleme sociale. Shqipëria ka nevojë të ruajë territorin natyror dhe bujqësor, si dhe Fondin e Trashëgimisë Kulturore, ndërkohë që ristrukturon organizmat urbanë për të qenë sa vetë funksionalë, aq edhe të ndërlidhur dhe plotësues ndaj njëri-tjetrit. Ky ristrukturim ekonomizon përdorimin e territorit, krijon larmi të aktivitetit njerëzor, ruan identitetet kulturore e historike, dhe integron njerëzit në komunitete të shëndetshme. Në kushtet e diversifikimit të ekonomisë e punësimit, të lidhjes midis qendërsive urbane të çdo niveli, si dhe të nevojës për t`u ingranuar në rrjetin ndërkombëtar duhet të zhvillohet edhe një strukturë transporti (mobiliteti) e shumëfishtë, që nuk fragmenton më tej territorin, por mbështet konsolidimin e tij.

Zhvillimin informal dhe rastësor të territorit e vuan në mënyrë të pashmangshme dhe shpesh edhe të pakthyeshme, trashëgimia kulturore. Të gjitha institucionet e qeverisjes vendore duhet të marrin parasysh në nivel prioritar asetet e trashëgimisë kulturore që kanë në territoret që administrojnë. Ato duhet t'i referohen specifikisht ligjit për Trashëgiminë kulturore, Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 426, datë 13.7.2007, "Për miratimin e kartës shqiptare të restaurimit" si dhe rregulloreve të Administrimit të Qendrave Historike dhe Zonave Arkeologjike.

1.2 Korniza ligjore për hartimin dhe zbatimin e PPK dhe harmonizimi me instrumentet kombëtare politike dhe ekonomike

PPK-ja është pjesë e sistemit të integruar të planifikimit (SIP) dhe harmonizohet me proceset kryesore që orientojnë vendimmarrjen për përcaktimin e drejtimeve strategjike dhe të shpërndarjes së burimeve. Dy janë proceset kryesore në kuadër të sistemit të integruar të planifikimit në vend:

- Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI) II 2020 (miratuar me VKM nr. 348, dt.11.6.2015) & Plani Zhvillimor Afatagjatë/NSPP, të cilat përcaktojnë objektivat afatmesme dhe afatgjata të qeverisë dhe strategjitë për të gjithë sektorët bazuar në një vizion kombëtar.
- Programi Buxhetor Afatmesëm (PBA), i

cili kërkon nga çdo ministri hartimin e një plani 3-vjeçar për arritjen e rezultateve të programit, të qëllimeve dhe objektivave politike brenda tavanit të shpenzimeve të ministrisë, i përcaktuar në planin fiskal të qeverisë.
Veç këtyre, janë dhe 4 procese kryesore që ndikojnë dhe pasqyrohen tërësisht në SKZHI dhe PBA:

- Integrimi Evropian
- Programi i Qeverisë
- Investimet Publike
- Ndihma e Huaj

Shtrirja për një periudhë 15-vjeçare e kornizave orientuese të PPK-së dëshmon për rëndësinë e këtij dokumenti në sigurimin e një zhvillimi afatgjatë dhe cilësor të territorit përmes harmonizimit të dokumenteve më të rëndësishme ekonomike dhe politike të vendit.

Shqipëria synon të anëtarësohet në BE dhe si rrjedhojë, PPK-ja orientohet nga parimet dhe objektivat e një seti të gjerë dokumentesh europiane, të cilat edhe pse jo detyruese apo të hartuara për vendet anëtare, kanë vlerë reale edhe për vendet kandidate si Shqipëria. Në Europë, që prej të paktën vitit 1999, objektivat e Perspektivës Europiane për Zhvillim Hapësinor (ESDP) udhëheqin mendimin e ri dhe instrumentet novatore në planifikim, duke u pasqyruar vazhdimisht në dokumentet pasuese ligjore ose orientuese (Axhenda Europiane e Territorit 2020, Strategjia Europa 2020, Vizioni Territorial i Europës 2050 etj.). Këto objektiva synojnë t' i japin orientim hapësinor zhvillimit (policentrizmi përkundrejt pabarazive hapësinore), të garantojnë akses të njëjtë për rajonet dhe njerëzit në infrastrukturë dhe njohuri, të menaxhojnë burimet natyrore dhe trashëgiminë kulturore në mënyrë të zgjuar e në funksion të ripërtëritjes. Shqipëria përballet me po këto sfida, sa i përket të ardhmes së zhvillimit të territorit. Studime të viteve të fundit tregojnë rritje të theksuar të pabarazive (sociale, ekonomike e mjedisore) hapësinore dhe nevojën e pakundërshtueshme të ndërthurjes horizontale mes politikave sektoriale. Kjo duhet jo vetëm për të shmangur ndikimin negativ të zbatimit thellësisht sektorial të politikave të ministrive, por edhe për të fuqizuar rezultatin pozitiv të qëllimeve të tyre në territor.
Reforma në kuadrin ligjor për planifikimin e territorit arriti të finalizohej me miratimin e ligjit nr. 107, datë 31.07.2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit", i ndryshuar dhe rregulloreve në zbatim të tij, vendimi nr. 671, datë 29.7.2015 i Këshillit të Ministrave "Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit" dhe ai nr. 408, datë 13.5.2015, "Për Miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit".

Plani i Përgjithshëm Kombëtar (PPK) "Shqipëria 2030", vjen si detyrim për zbatimin e kësaj kornize ligjore, i përcaktuar si dokumenti referues i detyrueshëm për të gjitha planet që hartohen në Republikën e Shqipërisë.[7]

Figura 1.1 Shtrirja kohore e instrumenteve të planifikimit politik, ekonomik dhe territorial në Shqipëri

[7] Neni 16, pika 1, Ligji 107/2014, "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit" datë 30.07.2014, i ndryshuar

Parimet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit[8]

1. Zhvillimi duhet të jetë i qëndrueshëm dhe të garantojë nevojat e brezave për barazi sociale, zhvillim ekonomik dhe mbrojtje të mjedisit;
2. Zhvillimi i territorit është çështje e rëndësisë kombëtare; ai duhet të jetë i drejtë dhe vlera e krijuar të përfitohet dhe të përvetësohet nga shoqëria që e krijon atë;
3. Planifikimi duhet të harmonizojë interesat publikë e privatë, kombëtarë e vendorë;
4. Zhvillimi duhet të udhëhiqet nga planifikimi, i cili është i detyrueshëm për të gjithë autoritetet e planifikimit, sipas këtij ligji;
5. Parimet dhe vlerat e dokumenteve të planifikimit duhet të kenë vazhdimësi edhe pas ndryshimit të tyre;
6. Transparenca duhet të shoqërojë proceset e planifikimit dhe të kontrollit të zhvillimit;
7. Shërbimi me një ndalesë;
8. Heshtja është miratim;
9. Planifikimi duhet të marrë në konsideratë karakteristikat e kontekstit të territorit në zhvillim;
9.1 Planifikimi duhet të marrë ne konsideratë karakteristikat dhe vlerat e objekteve të trashëgimisë kulturore, (monumentet e kulturës), të territorit në zhvillim;
10. Decentralizimi dhe subsidiariteti;
11. Harmonizimi me qasjen e Bashkimit Evropian në fushën e planifikimit dhe të zhvillimit të territorit, si edhe lidhur me kriteret mjedisore, ruajtjen e biodiversitetit dhe të zonave të mbrojtura;
12. Zhvillimi duhet të bazohet në planifikimin dhe projektimin e gjithanshëm, gjë që garanton kushte të barabarta dhe të drejta për të gjithë qeniet, pavarësisht nga nevojat dhe karakteristikat e secilit;
13. Planifikimi dhe zhvillimi duhet të garantojnë eliminimin e barrierave për një përdorim të sigurt, të barabartë e të pavarur të hapësirave nga të gjithë personat, përfshirë ata me aftësi të kufizuara ose grupe të veçanta, për të cilët janë të nevojshme zgjidhje teknike apo pajisje të veçanta;
14. Hierarkia e planeve;
15. Shpërndarja e të drejtave të zhvillimit duhet të jetë e drejtë dhe në bazë të parimit të proporcionalitetit;
16. Sigurimi i detyrueshëm i objekteve, i përgjegjësive civile dhe profesionale në ndërtim;
17. Garantimi i aksesit dhe i pjesëmarrjes së publikut në hartimin e dokumenteve të planifikimit dhe të kontrollit të zhvillimit;
18. Sistemi i integruar i planifikimit.

[8] Neni 4, Ligji nr.107/2014, datë 31.07.2014, "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", i ndryshuar.

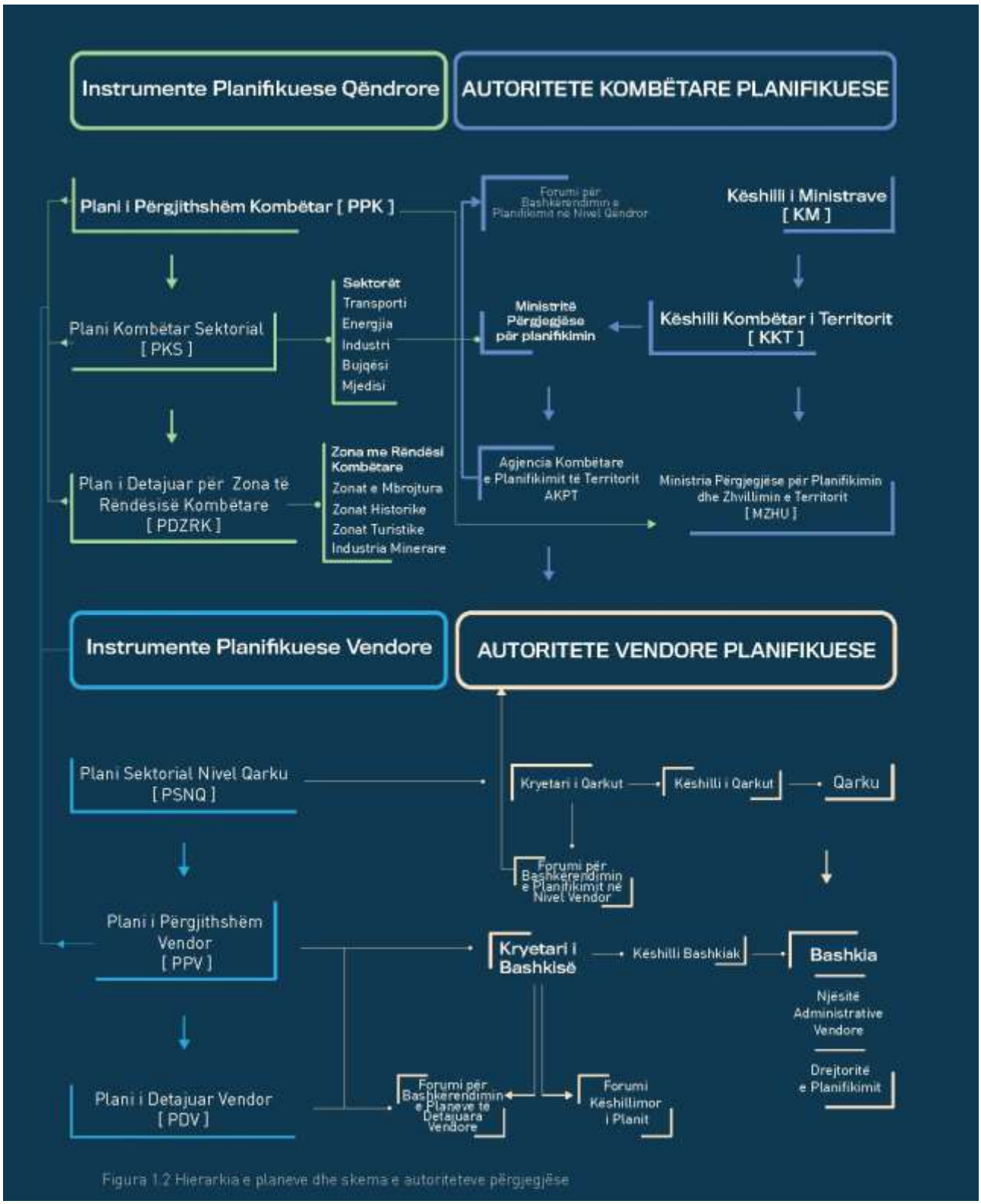


Figura 1.2 Hierarkia e planeve dhe skema e autoriteteve përgjegjëse

1.3 Objektivat dhe politikat e PPK

17 Objektivat e zhvillimit të qëndrueshëm[9]

1. T'i jepet fund të gjitha formave të varfërisë, kudo qoftë ajo.
2. T'i jepet fund urisë, të arrihet sigurimi i ushqimit, të përmirësohet të ushqyerit dhe promovimi i bujqësisë së qëndrueshme.
3. Të sigurojë jetë të shëndetshme dhe mirëqenie të jetës për të gjithë.
4. Të sigurojë edukim gjithëpërfshirës, cilësor dhe të baras vlefshëm si dhe të promovojë mundësi për të mësuar në terma afatgjatë për të gjithë.
5. Të arrijë barazi gjinore dhe të përkrahë gratë dhe vajzat.
6. Të sigurojë furnizim me ujë të pijshëm dhe menaxhimin e qëndrueshëm të tij për të gjithë.
7. Të sigurojë aksesin për energji si dhe energji të përballueshme, furnizim të sigurt, të qëndrueshëm dhe të modernizuar për të gjithë.
8. Të promovojë zhvillim ekonomik gjithëpërfshirës, të qëndrueshëm, punësim të plotë e produktiv si dhe punë dinjitoze për të gjithë.
9. Të ndërtojë infrastrukturë të përshtatshme, të promovojë industrializim të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës dhe të nxisë përpara inovacionin.
10. Të reduktojë pabarazinë brenda dhe përtej qyteteve.
11. T'i bëjë qytetet dhe vendbanimet e njerëzve të sigurta, gjithëpërfshirëse, të riadaptueshme dhe të qëndrueshme.
12. Të sigurojë prodhim dhe konsum të qëndrueshëm.
13. Të ndërmarrë në mënyrë urgjente veprime që luftojnë ndryshimet klimatike dhe impaktet e tyre.
14. Të ruajë dhe të përdorë në mënyrë të qëndrueshme oqeanet, detet dhe burimet ujore për zhvillim të qëndrueshëm.
15. Të mbrojë, rigjenerojë dhe promovojë përdorimin e qëndrueshëm të ekosistemeve tokësore, menaxhimin e qëndrueshëm të pyjeve, të luftojë shkretimin dhe të ndalë e prapësojë degradimin e tokës, të ndalë humbjen e biodiversitetit.
15.1 Të promovojë, ruajë, dhe zhvillojë asetet e trashëgimisë kulturore në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.
16. Të promovojë shoqëri paqësore, gjithëpërfshirëse për zhvillim të qëndrueshëm, të sigurojë akses në drejtësi për të gjithë dhe të ndërtojë institucione efektive, të matshme dhe gjithëpërfshirëse në të gjitha nivelet.
17. Të forcojë mjetet për implementimin dhe të rivitalizojë partneritetin global për zhvillim të qëndrueshëm.

[9] Agenda 2030 Për Zhvillim të Qëndrueshëm, United Nations
Burimi: http://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/

Objektivat e Planit të Përgjithshëm Kombëtar bazohen në objektivat e planifikimit të qëndrueshëm të dokumenteve më të rëndësishëm të planifikimit europian si Axhenda Evropiane e Territorit 2020, Strategjia Evropa 2020, Vizioni Territorial i Evropës 2050 etj.

Objektivat strategjikë të PPK-së:

I. Integrimi shumëdimensional në kontekstin europian;
II. Krijimi dhe forcimi i një pozite ekonomike të fortë dhe konkurruese të Shqipërisë në rajonin e Ballkanit dhe të Mesdheut;
III. Sigurimi i integritetit fizik dhe territorial të peizazhit historik, kulturor, natyror dhe urban në të gjithë territorin shqiptar;
IV. Rritja dhe përmirësimi i cilësisë së jetës për njerëzit, duke promovuar zhvillimin ekonomik, eliminuar pabarazitë hapësinore, hequr barrierat e aksesit në ekonomi, infrastrukturë dhe dije;
V. Promovimi i "së drejtës për qytetin";
VI. Krijimi i bazave për zhvillim rajonal.

Objektivat specifikë të planit

Këto objektiva që burojnë nga ligji nr. 107, datë 31.07.2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", i ndryshuar janë:
a) përcaktimi i parimeve dhe i drejtimeve për një zhvillim të qëndrueshëm e të balancuar të territorit;
b) krijimi i kushteve territoriale për zhvillimin rajonal;
c) drejtimi i krijimit dhe zhvillimit të infrastrukturës publike kombëtare;
ç) krijimi i kushteve për ruajtjen e ekosistemeve, biodiversiteteve, burimeve natyrore mbi e nën tokë dhe të pasurisë natyrore e kulturore, balancimi i efekteve të sistemeve të banimit e veprimtarive ekonomike. Mbrojtja dhe zhvillimi i sipërfaqeve të gjelbra dhe sipërfaqeve të tjera të kultivueshme;
d) orientimi i objektivave për planifikimin rajonal, ndërvendor e vendor;
dh) bashkërendimi i punës, harmonizimi dhe orientimi i objektivave sektorialë të zhvillimit me efekt në territor;
e) përputhja me orientimet dhe udhëzimet e dokumentit të Perspektivës Europiane për Zhvillimin Hapësinor.

Politikat

• Zhvillimi i infrastrukturës kombëtare që lidh Shqipërinë me korridoret e transportit pan europian;
• Zhvillimi i Shqipërisë si qendër ndërlidhëse infrastrukturore dhe energjetike për rajonin e Ballkanit;
• Rritje inteligjente e sistemit urban përmes zhvillimit: policentrik, densifikues dhe gjithëpërfshirës;
• Promovimi dhe aksesi i zonave me karakteristika natyrore dhe të peizazhit. Menaxhimi inteligjent i pasurive natyrore dhe trashëgimisë kulturore, i cili siguron ruajtjen e identitetit dhe diversitetit kulturor përballë rritjes dhe globalizimit. Në të njëjtën kohë i bën ato aktive dhe kontribuese në rritjen ekonomike të vendit duke i riaktivizuar si asete, përmirësuar dhe rritur aksesin e përshtatshëm në to;
• Zhvillimi i sistemit të transportit multimodal dhe miqësor ndaj mjedisit. Promovimi i transportit të integruar dhe i koncepteve të reja të lëvizjes miqësore ndaj mjedisit. Ky transport mbështet zhvillimin policentrik të territorit, për të arritur një progres gradual që siguron akses të barabartë në infrastrukturë dhe ekonomi;
• Zhvillimi i infrastrukturës energjetike të diversifikuar drejt energjisë së rinovueshme;
• Planifikimi dhe zhvillimi i integruar i flukseve shpërndarës dhe ndërlidhës të komunikimit, transportit, ushqimit dhe energjisë që siguron zhvillim koheziv, eficient dhe cilësor të korridoreve të mësipërm;
• Hierarkizimi, specializimi dhe grupimi funksional i qendrave urbane;
• Promovimi i "së drejtës për qytetin" për zonat informale.

1.4 Deklarata e Vizionit

Ky vizion bazohet në disa supozime dhe parakushte si:
• do të ketë rritje të populsisë urbane në qendrat e çdo niveli të rrjetës policentrike;
• do të krijohet një frymë politike e qëndrueshme së brendshmi dhe që luan rolin e faktorit të paqes dhe integrimit në Ballkan;
• hartimi i strategjive dhe marrja e masave konkrete për përballimin e efekteve të ndryshimeve klimatike, përfshirë krizat e emergjencave civile natyrore të sotme, do të jenë prioritet i programit qeverisës;
• bashkëpunimi institucional do të jetë i shëndetshëm;
• do të thellohet decentralizimi i qeverisjes dhe demokratizimi i saj;
• do të ketë zgjedhje të lira, me një proces transparent e të ndershëm;
• do të vendosen standarde sektoriale dhe të shërbimeve dhe do të punohet seriozisht në drejtim të arritjes së tyre;
• do të përvijohet një politikë e orientimit të lëvizjes së liré përmes investimeve strategjike dhe hapjes së vendeve të reja të punës me qëllim uljen e koeficientit të varësisë moshore;
• do të investohet seriozisht në rritjen e kapaciteteve për të rritur fuqinë përthithëse të fondeve të BE-së;
• do të ngrihet një bazë e fuqishme dhe funksionale e informacionit, pa të cilën nuk mund të funksionojnë hallkat programuese të zbatimit të vizionit;
• do të garantohet pronësia e këtij vizioni nga qeveria, por edhe forcat politike e grupet qytetare, si një vizion i të ardhmes së shqiptarëve, larg ndasive dhe divergjencave politike.

Konsiderata për hartimin e Vizionit "Shqipëria 2030"

1. Hapja, ndërlidhja dhe qendërsia
"Shqipëria 2030" shfaqet si një qendërsi e rrjetit (policentrik) europian dhe pushon përfundimisht së qeni një hallkë e dobët periferike. Territori mbulohet nga një rrjet integral dhe tredimensional i lëvizjes dhe komunikimit me teknologji inovative dhe mbi të gjitha, të pastra nga pikëpamja mjedisore, me korridore të shpejta dhe zgjidhje që nuk fragmentojnë habitatin dhe që lejojnë infrastrukturën e gjelbër të përshkojë në mënyrë tërthore rrjetin e lëvizjes. Fuqizimi fizik dhe ekonomik i rrjetit të komunikimit dhe atij logjistik krijon bazën e konkurrueshmërisë së Shqipërisë jo vetëm në rajon, por në Europë dhe Azi.

Pozicioni gjeografik ekonomik i Shqipërisë kthehet nga avantazh krahasues në asetin më të fuqishëm të zhvillimit. Rrjeti pasurohet me funksione të tjera plotësuese, si hapësira urbane që konsolidohen, zonat e aktivitetit ekonomik nxjerrës dhe përpunues, klastera, inkubatorë biznesi, shërbime financiare dhe administrative etj. Vetë rrjeti konceptohet i depërtueshëm nga ekosistemet natyrore rrethuese, me qëllim eliminimin e çdo mundësie fragmentimi të habitatit.

Rrjeti përbëhet nga nyja dhe korridore. Nyjat krijojnë hapësira për një tërësi të shumëllojshme funksionesh plotësues të njëri-tjetrit dhe tërheqin e krijojnë gravitet ekonomik dhe social. Korridoret ndërlidhin dhe përballojnë rrymat e mallrave, njerëzve dhe aktiviteteve, duke krijuar qendërsi të nivelit të dytë e të tretë. Nyjat në përgjithësi janë urbane, logjistike, me shërbime dhe zona biznesi, klastera ekonomikë dhe aktivitete të industrisë së rëndë nxjerrëse dhe përpunuese.

Në çdo rast, nyjat dhe korridoret përshkohen nga kapilariteti i infrastrukturës së gjelbër që garanton lidhjen e habitatit dhe jetëgjatësinë e ekosistemeve, pavarësisht fuqisë së strukturave urbane dhe riskut të fragmentimit që ato mund të mbartin. Në zonat urbane, sistemi i lëvizjes është ndërtuar mbi parimin e qetësimit të trafikut dhe i pasur me zgjidhje konkrete në funksion të këtij parimi. Mbizotëron transporti publik dhe teknologjia e përdorur ka pavarësi të plotë nga burimet fosile.

2. Planifikim i hapësirës për të mundësuar ripërtëritjen - ekosisteme dhe hapësira inteligjente e prodhimtare
Ekosistemi dhe zonat e mbrojtura natyrore përbëjnë indin lidhës të organizmit territorial kombëtar. Kjo hapësirë me biodiversitet të

pasur dhe të mbrojtur, përbëhet nga zona natyrore të ruajtura nga çdo ndërhyrje njerëzore, por edhe nga zona ku fokusi është në zhvillimin rural dhe format e shëndetshme të bujqësisë jo intensive. Ekosistemet e paprekura shfaqen si "destinacioni i fundit" ekologjikisht i pastër, zemra e brezit të gjelbër europian. Bujqësia është pjesë e kapilaritetit infrastrukturor të gjelbër përmes investimeve në bujqësi urbane edhe prodhimtare dhe të përshtatur me mjedisin urban [jo aq miqësor për kulturat] dhe në bujqësi organike/ biologjike.

Ndërkohë turizmi 12-mujor i ngritur mbi parimin e qytetarit udhëtues, ofron shërbime të shkrira brenda ekosistemeve natyrore, si rrjeti i shtigjeve/itinerareve ekologjike, fermat turistike, turizmi aktiv i eksperimentimit në infrastrukturën e gjelbër të hapësirave publike, vizitat në zonat e mbrojtura, turizmi i kulinarisë, turizmi katër stinor brenda një dite, turizmi kulturor dhe rrjeti i siteve arkeologjike dhe historike etj. Për këtë qëllim territori konceptohet me një brez të fuqishëm përgjatë bregdetit, që ofron thuajse të gjithë gamën e shërbimeve turistike në territore urbane dhe rurale, me një rrjet ekologjik e bujqësor dhe një rrjet të komunikimit të shpejtë që depërton territorin nga perëndimi në lindje dhe me një sërë qendërsish që ofrojnë shërbime turistike në mënyrë plotësuese.

3. Territori si një i tërë

Territori shqiptar përbën një mozaik të vlerave shoqërore, ekonomike dhe mjedisore. Rajonet që funksionojnë mbi parimin e pellgut ujëmbledhës, janë diversifikuar në aktivitete, në funksion të policentrizmit kombëtar. Një rrjet i dytë dhe i tretë qendërsish/qytetesh plotësuese konsolidojnë rrjetet policentrike rajonale, të lidhura me atë në nivel europian. Ndalon amebëzimi i strukturës urbane/rurale, e cila konsolidohet mbi bazën e studimeve të përshtatshmërisë së territorit, burimeve, vlerës së ekosistemit, kapacitetit mbajtës dhe metabolizmit për të vlerësuar skenarët më të mirë të strukturave territoriale, të ndërtuara ose jo. Vendbanimet ekzistuese konsolidohen me shërbime dhe në cilësi, ndërsa densifikohen shtresat urbane të krijuara aktualisht, duke u plotësuar me larmi funksionesh mbi bazën e parimit të "miks-it". Ka ndalur zgjerimi në territorin bujqësor dhe natyror për të paktën 30 vitet e ardhshme dhe një paketë stimujsh zhvillimi promovon ndërhyrje vetëm në strukturat aktuale urbane dhe në lidhjet midis tyre.

Vizioni i SKZHI I-II 2015 - 2020

Shqipëria - një demokraci vibruese në rrugën e integrimit të Bashkimit Europian, me ekonomi të qëndrueshme dhe konkurruese që garanton lirinë dhe të drejtat themelore të njeriut.

Vizioni i Strategjisë Ndërsektoriale "Axhenda Dixhitale e Shqipërisë, 2015 - 2020"

Një shoqëri e bazuar në dije dhe informacion, nëpërmjet konsolidimit të infrastrukturës dixhitale në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë; përmirësimit të cilësisë së shërbimeve publike online dhe rritjes së transparencës së qeverisjes.

Vizioni i Strategjisë Ndërsektoriale për Decentralizim dhe Qeverisjen Vendore 2015 - 2020

Fuqizimi i qeverisjes vendore dhe i procesit të decentralizimit me qëllim që të sigurohet një efikasitet më i lartë i vetë qeverisë vendore - është vizioni i Qeverisë që ndjek parimet dhe standardet e përcaktuara në Kartën Evropiane të Vetëqeverisjes Vendore dhe parimet e Hapësirës Administrative Evropiane për qeverisjen vendore.

Vizioni i Strategjisë Ndërsektoriale të Mjedisit 2015 - 2020

Vend me një zhvillim të qëndrueshëm social dhe ekonomik, duke mbrojtur burimet natyrore nga ndotja dhe degradimi, nëpërmjet menaxhimit të integruar të tyre, duke promovuar vlerat mjedisore dhe duke i vënë ato në përfitim të prosperitetit ekonomik.
Ky vizion mbështetet në parimin e zhvillimit të integruar ku mbrojtja dhe përmirësimi i gjendjes së mediumeve mjedisore garanton sigurinë e rritjes ekonomike dhe mirëqenien sociale.

Vizioni i Strategjisë Ndërsektoriale për Zhvillimi Rural dhe Bujqësor 2014 - 2020

Vizioni për zhvillimin e bujqësisë dhe të zonave rurale në Shqipëri do të mbështesë dhe zhvillojë kushtet e kuadrit të duhur për një sektor agroushqimor efikas, novator dhe të qëndrueshëm, të aftë për të përballuar presionin e konkurrencës dhe për të përmbushur kërkesat e tregut të BE-së, përmes një shfrytëzimi të qëndrueshëm të burimeve dhe zonave rurale produktive, duke ofruar aktivitete ekonomike dhe mundësi punësimi, përfshirje sociale dhe cilësi jetese për banorët në zonat rurale.

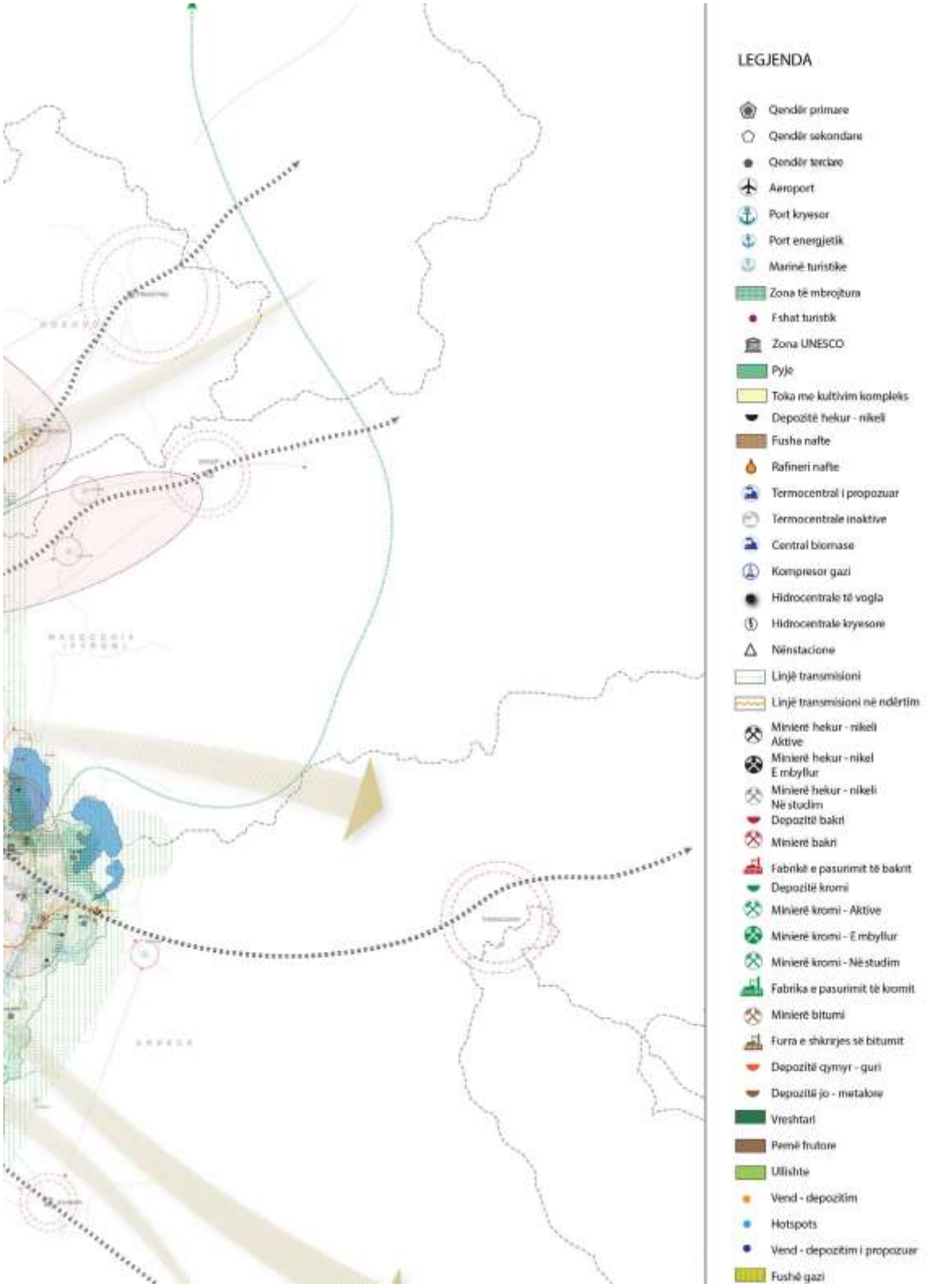
Vizioni për Turizmin: Shqipëria për vitin 2020

Shqipëria do të njihet si një destinacion turistik tërheqës, autentik dhe mikpritës në Evropë, bazuar në përdorimin e qëndrueshëm të potencialeve natyrore, kulturore dhe historike, të arritshme lehtësisht nga tregjet ndërkombëtare.
Turizmi luan një rol kryesor në ekonominë shqiptare, duke kontribuar në përmirësimin e cilësisë së jetës dhe duke krijuar një mjedis tërheqës për investimet.

VIZIONI I PLANIT TË PËRGJITHSHËM KOMBËTAR

SHQIPËRIA NJË **QENDËR E INTEGRUAR** NË SISTEMIN **EKONOMIK** DHE **INFRASTRUKTUROR** EUROPIAN, NJË EKONOMI **E SHUMËLLOJSHME** DHE **KONKURRUESE** NË **HAPËSIRËN BALLKANIKE**, NJË SHTET QË SYNON **BARAZI** NË **AKSESIN NË INFRASTRUKTURË, EKONOMI** DHE **DIJE**. SIGURON MBROJTJE TË **TRASHËGIMISË NATYRORE, HISTORIKE** DHE **KULTURORE** ME SYNIMIN PËR T'U SHNDËRRUAR NË NJË **DESTINACION AUTENTIK.**

Figura 1.3 Deklarata e Vizionit


LEGJENDA
Qendër primare
Qendër sekondare
Qendër tercïare
Aeroport
Port kryesor
Port energjetik
Marinë turistike
Zona të mbrojtura
Fshat turistik
Zona UNESCO
Pyje
Toka me kultivim kompleks
Depozitë hekur - nikeli
Fusha nafte
Rafineri nafte
Termocentral i propozuar
Termocentrale inaktive
Central biomase
Kompresor gazi
Hidrocentrale të vogla
Hidrocentrale kryesore
Nënstacione
Linjë transmisioni
Linjë transmisioni në ndërtim
Minierë hekur - nikeli Aktive
Minierë hekur - nikel E mbyllur
Minierë hekur - nikeli Në studim
Depozitë bakri
Minierë bakri
Fabrikë e pasurimit të bakrit
Depozitë kromi
Minierë kromi - Aktive
Minierë kromi - E mbyllur
Minierë kromi - Në studim
Fabrika e pasurimit të kromit
Minierë bitumi
Furra e shkrirjes së bitumit
Depozitë qymyr - guri
Depozitë jo - metalore
Vreshtari
Pemë frutore
Ullishte
Vend - depozitim
Hotspots
Vend - depozitim i propozuar
Fushë gazi

2

Shqipëria në kontekstin europian dhe rajonal të Ballkanit e Mesdheut

Përmbajtja

43 2.1 Korridoret lidhëse
52 2.2 Potencialet dhe sfidat për zhvillim dhe integrim

Shqipëria në kontekstin europian dhe rajonal të Ballkanit e Mesdheut

Me qëllim realizimin e integrimit hapësinor të vendit dhe të shpërndarjes së balancuar të flukseve brenda territorit të tij, planifikimi i korridoreve lidhëse e shpërndarëse dhe i hierarkisë së qendrave urbane, janë vënë në themel të PPK-së.

Hartimi i rrjetit të korridoreve lidhëse e shpërndarëse të vendit, është vlerësuar sipas tre niveleve integruese; lidhja dhe integrimi europian, forcimi i lidhjeve rajonale në Ballkan e Mesdhe si edhe ndërlidhja dhe përshkueshmëria e territorit kombëtar. Qëllimi është rritja e aksesit nga rajonet ndërkufitare e më gjerë, duke siguruar që ndërlidhja dhe shkëmbimi në qendrat urbane me rëndësi kombëtare dhe aksesi të jetë i shpejtë, i besueshëm dhe i drejtpërdrejtë.

Viti 2015 solli objektiva dhe udhëzime të reja strategjike për zhvillimin e sistemit të transportit të Ballkanit Perëndimor, zhvillimin e transportit të rajonit, por edhe të domosdoshme për zhvillimin ekonomik dhe social rajonal.
Konferenca e Ballkanit Perëndimor mbajtur në gusht të vitit 2014 në Berlin ofroi një kornizë politike për zhvillim më intensiv të infrastrukturës së transportit në rajon. Për më tepër, në Samitin e Ballkanit Perëndimor të mbajtur në Vjenë në gusht 2015, udhëheqësit e Shqipërisë, Bosnje Hercegovinës, Kosovës, Maqedonisë, Malit të Zi dhe Serbisë (Gjashtëshja e Ballkanit Perëndimor, WB6) mirëpritën veçanërisht përparimin thelbësor arritur në fushën e Lidhshmërisë së Transportit, sidomos marrëveshjen nga kryeministrat e Gjashtëshes së Ballkanit në Bruksel në prill 2015 mbi rrjetin kryesor rajonal të transportit dhe marrëveshjen e mëtejshme (në Riga në qershor 2015) mbi: (i) zgjerimin e Korridoreve Kryesore të Rrjetit të Transportit Trans-Europian në korridoret e Ballkanit Perëndimor (Korridoret Mesdhetare, Lindore/Mesdhetare Lindore dhe Rinit/Danubit); (ii) angazhimin për të zbatuar një listë të projekteve të para-identifikuara të infrastrukturës dhe masave të "buta" deri në vitin 2020 dhe (iii) caktimin e koordinatorëve të korridoreve.
Kjo marrëveshje - **Agjenda e Konektivitetit** - do të përmirësojë lidhjen ndërmjet vendeve të Ballkanit Perëndimor dhe rrjetin e BE-së, me lehtësimin e ofruar nga Komisioni Europian.

Vendet e Ballkanit Perëndimor e njohën rëndësinë e një zbatimi efikas të projektit në bashkëpunim me Institucion kryesues Ndërkombëtar Financiar në fjalë.

• Është hartuar në përputhje me metodologjinë dhe rekomandimet e Komisionit Europian Plani Kombëtar Zhvillimor/Paketa Kombëtare e Projekteve të Relevancës Strategjike [National Single Project Pipeline] me qëllim forcimin e politikave zhvillimore në kontekstin kombëtar në përputhje me SKZHI II [politikat prioritare kombëtare] dhe atë rajonal [në kontekstin e Agjendës së Konektivitetit], duke identifikuar, përgatitjen dhe selektimin e projekteve në sektorët e energjisë, transportit, mjedisit dhe sektorit social.

• Plani Kombëtar Zhvillimor [PKZH]/Paketa Kombëtare e Projekteve të Relevancës Strategjike [National Single Project Pipeline] përfshin për vitin 2015 41 projekte [17 projekte të përfshirë në Agjendën e Konektivitetit/ Procesin e Berlinit & 24 Projekte me Relevancë Kombëtare] me një total rreth 2.2 Billion Euro.

• Qeveria Shqiptare ka hartuar për herë të parë PKZH/Paketën Kombëtare Unike të Projekteve të Relevancës Strategjike [NSPP] në vitin 2015, paketë e cila mbulon katër sektorët strategjikë: transport, energji, mjedis dhe infrastruktura sociale në kuadër të projekte investuese rajonale si pjesë e Procesit të Berlinit. Deri në fillim të shtatorit 2015, numri i përgjithshëm i paraqitur fishave indentifikuese të projekteve arrinin deri në 112. Pas vlerësimit në kuadër të metodologjisë së vlerësimit [komponenti i dytë i vlerësimit/ maturitetit] u reduktua në 39 projekte me të Relevancës Strategjike. Këshilli Kombëtar për Investime në mbledhjen e tij të datës 9 dhjetor 2015 miratoi Paketën Kombëtare Unike të Projekteve të Relevancës Strategjike [SPP/2015] me 39 projekte – e cila iu dorëzua dhe Komisionit Europian.

Për vitin 2016, ka filluar procesi për përditësimin dhe hartimin e një Pakete Unike Projektesh [PUP] për vitin 2016. Sekretariati i Komitetit të Planifikimit Strategjik po koordinon me ministritë e linjës për hartimin fillimisht të Paketave Sektoriale të Projekteve për të hartuar më pas një Pakete Kombëtare. Në proces janë përfshirë të gjitha ministritë e linjës dhe institucionet përkatëse për 4 sektorët e WBIF transport, energji, mjedis (ujësjellës-kanalizime; mbrojtja nga përmbytja; ndotja e ajrit) dhe sektori social (arsim & sport,; shëndetësi; art-kulturë; mbështetja për burgjet; strehimi).

2.1 Korridoret lidhëse

Në kontekstin europian, pozicioni gjeografik i Shqipërisë favorizon vendosjen e rrugëve lidhëse të shkurtra që përshkojnë Europën, lidhin vendet anëtare në skajet e kontinentit, por edhe me Azinë dhe Afrikën Veriore. Rruga e famshme antike Egnatia dhe portet e ngritura në bregdetin shqiptar, që nga antikiteti janë tregues të hershëm për këtë. Me rëndësi konsiderohet edhe konkretizimi i rrugëve të "boshtit qendror" europian, rrugë që lidhin Europën Veriore dhe vendet e Europës Jugore apo vendet e Gjirit.

Shqipëria ka përfituar pak nga kjo pozitë avantazhuese nisur edhe nga fakti se korridoret lidhëse të vendeve anëtare janë ndërtuar duke anashkaluar Shqipërinë. Konteksti politik dhe izolimi i gjatë i vendit ka qenë faktori kryesor që ka penguar integrimin në rrjetin kryesor të korridoreve paneuropiane, por edhe 25 vjet pas liberalizimit politik dhe ekonomik, ritmi për t'u bërë pjesë e këtij rrjeti ka qenë i ulët. Planet strategjike që ofrojnë një vizion zhvillimi afatgjatë kanë munguar, për ta bërë aktiv këtë faktor gjeografik, pozitiv në zhvillimin dhe integrimin e vendit në Europë. Tashmë Shqipëria gjendet përballë tablosë së konkretizuar të korridoreve të vendeve të Bashkimit Europian, TEN-T[19]. Këto korridore

[19] Rrjeti i Transportit Trans-European (TEN-T) është një set i planifikuar i rrjeteve strategjike të transportit rrugor, hekurudhor, ajror dhe ujor në Bashkimin Europian. Rrjetet TEN-T janë pjesë e një sistemi më të gjerë të Rrjeteve Trans-Europiane (TENs), duke përfshirë një rrjet të telekomunikacionit (eTEN) dhe një rrjet të propozuar energjetik (TEN-E ose Ten-Energy). TEN-T parashikon përmirësime të koordinuara për rrugët kryesore, hekurudhat, rrugët ujore, aeroportet, portet detare, portet e brendshme dhe sistemet e menaxhimit të trafikut, duke siguruar rrugë të distancave të gjata me shpejtësi të lartë, të integruara dhe intermodale.

Figura 2.1 Korridoret pan-europiane

paneuropiane synojnë zhvillimin e një "ekonomie të shëndetshme dhe konkurruese" të vendeve anëtare. Ashtu si shprehet edhe në raportin e Komisionit Europian, për Rrjetin Qendror të korridoreve, 2013, këto korridore paneuropiane përbëjnë bazën për integrimin modal, ndërveprimin, zhvillimin e koordinuar dhe menaxhimin e infrastrukturës. Strategjia për ndërtimin e këtyre korridoreve do të lejojë që investimet dhe punët në infrastrukturë të jenë të sinkronizuara, të mbështesin shërbime efikase, inovative si edhe transportin multimodal, duke përfshirë këtu edhe shërbimet hekurudhore për distanca të mesme dhe të gjata.

Korridoret kryesore paneuropiane janë:
Korridori Baltik - Adriatik[11],
Korridori Deti i Veriut - Balltik[12],
Korridori Deti i Veriut - Mesdhe[13],
Korridori Atlantik[14]
Korridori Rin - Alpin[15],
Korridori Rin - Danub[16], të cilët lidhin vendet BE-së, por që bëhen të arritshme nga vendi ynë nëpërmjet **korridorit aziatik - mesdhetar**, **korridorit mesdhetar** dhe nëpërmjet rrugëve detare nga korridori **Skandinavi - Mesdhe.**[17]

Korridori mesdhetar lidh rajonin jugperëndimor të Mesdheut deri në kufirin Ukrainë - Hungari. Më pas kalon nga brigjet e Spanjës, Francës dhe nëpërmjet Alpeve drejt lindjes përmes Italisë, Sllovenisë dhe Kroacisë. Ky korridor, me një gjatësi prej 3.000 km, synon të sigurojë një lidhje multimodale midis porteve perëndimore të Mesdheut me qendrën e BE-së. Gjithashtu, ai do të krijojë lidhjen lindje - perëndim përmes pjesës jugore të BE-së, duke kontribuar në intermodalitetin e zonave të ndjeshme të tilla si Pirenej-t dhe Alpet, si dhe do të lidhë disa nga zonat kryesore urbane të BE-së me trena me shpejtësi të lartë.

Zhvillimi i akseve vertikale kombëtare që orientohen veri-jug, na lidhin me Malin e Zi e Kroacinë,duke mundësuar lidhjen me këtë korridor. Kjo lidhje përmes Shqipërisë, është ekzistuese, por duhet përforcuar për të qenë efikase. Mundëson shkurtim të lidhjeve mes vendeve të Europës Qendrore dhe vendeve të Europës Juglindore si dhe në nivelin e rajonit të Mesdheut, konkretizon në territorin shqiptar korridorin blu.

Korridori aziatik - mesdhetar ka shtrirje veriperëndimore dhe juglindore, lidh Europën Qendrore me ndërfaqet detare të deteve të Veriut, Baltik, të Detit të Zi dhe detit Mesdhe, duke optimizuar përdorimin e porteve në qytetet bregdetare të këtyre vendeve dhe rrugëve detare. Ky korridor nxit zhvillimin e qyteteve porte si platforma kryesore multimodale logjistike dhe përmirëson lidhjet multimodale të qendrave të mëdha ekonomike në Europën Qendrore me pjesën bregdetare, duke përdorur lumenj të tilla si Elba. Gjithashtu, korridori do të sigurojë lidhjen me Qipron.

---

[11] Ky korridor është 2400 km i gjatë, do të lidhë portet baltike në Poloni me portet e detit Adriatik. Ai fillon në portet e Gdansk dhe Gdynia, duke lidhur nëpërmjet qendrave të forta ekonomike, qytetet si Varshavën, Vjenën dhe Venecian me Triesten dhe Ravennën.
[12] Ky korridor, 3200 km i gjatë, do të lidhë portet e bregut lindor të detit Baltik me portet e Detit të Veriut.
[13] Korridori Deti i Veriut- Mesdhe shtrihet nga Irlanda dhe veriu i Mbretërisë së Bashkuar përmes Holandës, Belgjikës dhe Luksemburgut drejt Detit Mesdhe në jug të Francës.
[14] Ky Korridor diagonal do të lidhë Gadishullin Iberik me Francën dhe Gjermaninë, me linjat hekurudhore të shpejtësisë së lartë dhe atyre paralele konvencionale, duke siguruar vazhdimësinë e rrjeteve ndërmjet Lisbonës, Madridit, Parisit dhe Strasburgut / Mannheim.
[15] Ky korridor veri - jug përbën një nga rrugët më të ngarkuara të mallrave në Europë, që lidhin portet e Detit të Veriut, të Roterdamit dhe Antwerpit me pellgun e Mesdheut në Genova, nëpërmjet Zvicrës dhe disa nga qendrat më të mëdha ekonomike të BE- perëndimor.
[16] Ky Korridor do të sigurojë lidhjen kryesore lindje-perëndim ndërmjet vendeve europiane, duke ndërlidhur Francën dhe Gjermaninë, Austrinë, Republikën Çeke, Sllovakinë, Hungarinë, Rumaninë dhe Bullgarinë përgjatë lumenjve Danub dhe Main drejt Detit të Zi, duke përmirësuar trenat e shpejtësisë së lartë dhe lidhjet tokësore të vijave ujore.
[17] Ky Korridor veri-jug është një aks i rëndësishëm për ekonominë europiane, që lidh qendrat e mëdha urbane në Gjermani dhe Itali me Skandinavinë dhe Mesdheun.

Zhvillimi i akseve kombëtare që orientohen Lindje Perëndim krijojnë aksin horizontal kombëtar për Shqipërinë që së bashku me transportin detar dhe forcimin e porteve shqiptare, realizon lidhjen e lindjes me perëndimin. Ky aks vizualizohet në lidhjen mes Stambollit si Porta me Azinë dhe Romën e Madridin, si qendra kryesore të Evropës Perëndimore. Qenia pjesë e këtij rrjeti vjen si domosdoshmëri jo vetëm për integrimin si vend në proces anëtarësimi, por edhe për të zhvilluar ekonominë e vendit. Është jo vetëm obligim, por edhe në interesin e Shqipërisë për zhvillim të qëndrueshëm, të prioritarizojë përmes PPK-së (por edhe përmes politikave, planeve dhe strategjive, dizenjimin e kornizës ligjore), të orientojë vendin drejt integrimit me infrastrukturën e vendeve të Europës. Gjithashtu, propozimi i projekteve infrastrukturore vendase që shkojnë në linjë me infrastrukturën europiane i mundëson vendit aksesin në fondet për vendet e procesit të para anëtarësimit për realizimin e këtyre infrastrukturave.

Për rajonin e Ballkanit, Shqipëria bën pjesë në zonën e transportit paneuropian të detit Adriatik - Jonian, e cila nëpërmjet korridorit VIII lidhet me zonën e transportit paneuropian të Detit të Zi. Korridori nis në portin e Durrësit, përshkon Tiranën dhe Shkupin (Maqedoni), më tej në Sofje (Bullgari) dhe në portet bullgare të Burgas-it dhe Varna-s në Detin e Zi[18]. Korridori X, si lidhje mes Austrisë dhe Greqisë së bashku me korridorin IV, në pjesën e Sofie - Plovdiv, integron korridorin VIII në lidhjet kryesore të korridoreve të transportit pan – europian.

Dhjetë korridoret e transportit multimodal me interes europian, vendosin bazat për zhvillimin e infrastrukturës në Europën Juglindore, ku Shqipëria ka një pozitë avantazhuese për shkak të daljeve në detin Adriatik e Jonian përmes porteve të saj detare.

Akset kryesore juglindore, që lidhin vendet e BE-së me Ballkanin/Turqinë/Detin Kaspik/ Egjiptin dhe Detin e Kuq, janë të një rëndësie të veçantë dhe vizualizohen edhe në lidhjet që përshkohen përmes vendit tonë. Njëherazi paraqiten rrugët lidhëse të Detit të Zi me detin Adriatik. Në të përfshihen lidhjet e porteve shqiptare me portet e Varna-s dhe Burgas-it me portet e vendeve të Mesdheut, Itali, Spanjë. Për të forcuar lidhjet me partnerët e saj europianë, Qeveria e Shqipërisë nënshkroi një Memorandum Mirëkuptimi për Rrjetin Kryesor (Core Network) më 11 Qershor 2003, duke krijuar Observatorin e Transportit të Evropës Juglindore (SEETO) me qëllim: "Promovimin e bashkëpunimit në zhvillimin e infrastrukturës kryesore dhe ndihmëse dhe multimodalitetin e Rrjetit Rajonal të Transportit të Evropës Juglindore. Të promovojë e të rrisë kapacitetin vendor për zbatimin e programeve të investimeve, menaxhimin dhe mbledhjen e të dhënave dhe analizave mbi Rrjetin e Transportit Rajonal."[19]

Duke iu bashkuar kësaj organizate objektivi i Shqipërisë është lehtësimi i procesit të integrimit në Europën Juglindore dhe të plotësojë objektivat e vendosura nga Marrëveshja e Asocim Stabilizimit (SAA), duke përfshirë segmente të korridoreve paneuropiane, Korridori IV, V, VII, X dhe specifikisht, Korridori VIII (Durrës - Varna nëpërmjet Tiranës), përfshi portet e Durrësit dhe Vlorës dhe aeroportin ndërkombëtar të Tiranës.

---

[18] Status of the Pan-European Corridors and Areas by the European Comission TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT FOR A WIDER EUROPE SEMINAR PARIS 27-28 NOVEMBER 2003

[19] EuropeAid/127468/C/SER/AL, First Five-Year Review Of Albanian National Transport Plan (ANTP), Draft final report part III, June 2010

Në 2010, në përfundim të hartimit të **ANTP II**, korridoret kryesore me rëndësi për Shqipërinë në këtë raport u përcaktuan:

• Korridori Veri - Jug, lidhja midis Malit të Zi dhe Greqisë, përmes pikave kufitare Hani i Hotit, në Shkodër dhe Kakavijë në Gjirokastër. Ky korridor ka një gjatësi prej 405 km.

• Korridori kryesor Lindje - Perëndim mes portit të Durrësit dhe Maqedonisë, pjesë e korridorit VIII.

• Durrës - Kukës - Morinë, si një nga korridoret me ndikim më të lartë në rajon për shkak të lidhjes përmes Prishtinës me korridorin X.

Ndërsa në 2014, sipas **Raportit** të projekteve prioritare të infrastrukturës për vitin 2014 të **MTI**, projekte prioritare për sa i përket transportit rrugor, u paraqitën:

• Korridori Blu
Velipojë - Shëngjin
Shëngjin - Patok
Patok - Durrës
Durrës - Divjakë
Divjakë - Seman
Seman - Vlorë
Vlorë - Dhërmi
Dhërmi - Sarandë
Sarandë - Butrint

• Rruga e Arbrit

• Rruga Gjirokastër - Sarandë

Figura 2.2 Rrjeti rrugor SEETO

Figura 2.3 Rrjeti hekurudhor SEETO

Ndërsa për fushën e transportit hekurudhor, në po të njëjtin dokument, janë parashikuar rivitalizimi i segmenteve të mëposhtëm:
Tiranë - Rinas (aeroport) - Durrës
Durrës - Vlorë
Durrës - Hani i Hotit (kufiri me Malin e Zi)
Durrës - Lin, Pogradec (kufiri me Maqedoninë)[28]

Propozimet e PPK "Shqipëria 2030", mbështeten në strategjitë sektoriale të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe vijnë në plotësim të objektivit strategjik: Shqipëria qendër ndërlidhëse e rajonit të Ballkanit me Europën dhe faktor stabiliteti në rajon.

Për Shqipërinë është jetik sigurimi i lidhjeve të efektshme me vendet e rajonit dhe të Europës për të mundësuar një ekonomi të qëndrueshme në rritje dhe konkurruese në rajon. Për këtë PPK vendos prioritet kombëtar:
• Finalizimin dhe realizimin e korridoreve rrugore kombëtare, që lidhin vendin me Rrjetin e Korridoreve

[28] Maqedonia ka nënshkruar një marrëveshje me kompaninë spanjolle "Tipsa" dhe atë franceze "Lui Berzhe" për projektin e ndërtimit të hekurudhës nga Kërçova deri në Lin, që është pjesë e korridorit VIII. Parashikohet që pjesa hekurudhore e këtij korridori të përfundojë në vitin 2022 dhe do të kushtojë 350 milionë euro.

Paneuropiane TEN-T Core Network dhe SEETO;
• Finalizimin dhe realizimin e korridoreve hekurudhore kombëtare që lidhin vendin me rrjetin e korridoreve paneuropiane dhe TEN-T dhe SEETO;
• Zgjerimin e aeroportit ekzistues dhe zhvillimin e aeroporteve të reja me rëndësi kombëtare dhe rajonale, me shërbime ajrore të integruara në përputhje me politikat e "Një qiell të vetëm europian".
• Krijimin e terminaleve multimodale në qytetet-porta që integrojnë mënyrat e transportit det, ajër, hekurudhor dhe rrugor;
• Forcimin e strukturave ekzistuese portuale, të porteve me rëndësi kombëtare dhe rajonale, me qëllim rritjen e kapacitetit të tyre në përpunim dhe eksportim mallrash dhe transport pasagjerësh, në nivele konkurruese për rajonin e Ballkanit dhe të Mesdheut. Rritja e numrit të marinave turistike, në përputhje me kapacitetin fizik të bregdetit shqiptar, me qëllim zhvillimin e një sektori turistik bregdetar elitar, që respekton mjedisin dhe karakteristikat fizike territoriale të peizazhit natyror dhe urban të bregdetit tonë.

Shënim: Aeroporti i Jugut ashtu si shpreherni edhe në tekstin që vijon, do të përcaktohet saktë pas studimit të fizibilitetit që do të kryhet për këtë qëllim.

Figura 2.4 Rrjeti i porteve dhe aeroporteve

Transporti rrugor

PPK vendos si prioritet strategjik realizimin dhe finalizimin e projekteve strategjike që lidhin vendin me Europën:

- **Autostrada Adriatiko Joniane** - Munqan, Shkodër - Gjirokastër, Kakavijë;
- **Autostrada Veri -Jug**, realizimi i lidhjes midis Malit të Zi dhe Greqisë, nga Hani i Hotit në Shkodër dhe Gjirokastër përmes pikës kufitare Kakavijë (me një gjatësi rreth 405 km);
- **Rruga bregdetare peizazhistike,** si rrugë bregdetare turistike me impakt të ulët mjedisor, që lidh lokalitetet e bregdetit [Velipojë - Shëngjin, Shëngjin - Patok, Patok - Durrës, Durrës - Divjakë, Divjakë - Seman, Seman - Vlorë, Vlorë - Dhërmi, Dhërmi - Sarandë, Sarandë - Butrint];[21]
- **Korridori VIII**, rrugë parësore e transportit si lidhja më e shkurtër e detit Mesdhe me Detin e Zi; Durrës Varna/Durrës - Stamboll dhe "Via Egnatia" si rrugë historike me rëndësi turistike.
- **Boshti Qendror,** projekti rrugor që kalon në aksin Elbasan - Berat - Gjirokastër;
- **Rruga e Arbrit**, aski Tiranë - Dibër - Maqedoni, si degëzim i Korridorit VIII;
- **Rruga e Kombit**, aksi Durrës - Kukës - Prishtinë - Nish, si një nga korridoret me ndikim më të lartë në rajon për shkak të lidhjes përmes Prishtinës me korridorin X.

Transporti hekurudhor

PPK-ja vendos prioritetet:

• Ristrukturimi i plotë i sistemit në bazë të Direktivës 2012/34/CE, e amenduar.
• Rikonstruksioni i plotë i sistemit ekzistues, sipas kushteve teknike që kërkon:
- Direktiva e Sigurisë 2016/798/CE
- Direktiva e Ndërveprimit 2016/797/CE
• Ndërtimin e linjave hekurudhore për të përkrahur lëvizjen ndërqytetase për distanca të largëta dhe lëvizjen ndërkufitare.
• Krijimi i sistemeve multimodale:
- Lidhja e aeroporteve me transportin hekurudhor.
Si projekt i parë në këtë drejtim : lidhja e aeroportit "Nënë Tereza" me rrjetin hekurudhor;
- Lidhja e linjave hekurudhore me portet kryesore.
Si projekt i parë në këtë drejtim lidhja e rrjetit hekurudhor me portin e Vlorës, Durrësit dhe Shëngjinit;
- Lidhja e rrjetit hekurudhor me pikat kufitare: Mal i Zi, Maqedoni dhe Greqi.
Mundësimi me lidhje hekurudhore i kufirit me Greqinë si një pikë hyrëse për korridorin hekurudhor ballkanik Jug - Veri. Prej këtej mundësohet transporti hekurudhor Selanik - Podgoricë dhe më tej.

---

[21] Në përputhje edhe me raportin e Projekteve Prioritare të Infrastrukturës për vitin 2014 të MTI-së

Transporti ajror dhe detar

• Forcimin e strukturave ekzistuese portuale, të porteve me rëndësi kombëtare dhe rajonale, me qëllim rritjen e kapacitetit të tyre në përpunim dhe eksportim mallrash dhe transport pasagjerësh, në nivele konkurruese për rajonin e Ballkanit dhe të Mesdheut. Rritja e numrit të mannave turistike, në përputhje me kapacitetin fizik të bregdetit shqiptar, me qëllim zhvillimin e një sektori turistik bregdetar elitar, që respekton mjedisin dhe karakteristikat fizike territoriale të peizazhit natyror dhe urban të bregdetit tonë.
• Zhvillimi i 4 porteve kryesore për Shqipërinë si pika nisjeje të autostradave detare:
- **Porti i Durrësit** [funksione mikse: turistik, pasagjerë, mallra dhe peshkimi. Porto Romano port energjetik];
- **Porti i Vlorës** [funksione mikse: turistik, pasagjerë, mallra dhe peshkimi. Petrolifera port energjetik];
- **Porti i Shëngjinit** [funksione mikse: turistik, pasagjerë dhe peshkimi];
- **Porti i Sarandës** [funksione mikse turistik, pasagjerë dhe peshkimi].
• Në fushën e transportit ajror sugjerohet hartimi i një studimi i cili do të tregojë fizibilitetin e ri/përdorimit të fushave ekzistuese të aeroporteve si për shembull: Vlora, Gjadri, Korça, në mbështetje të transportit ajror.
PPK sugjeron si prioritet ndërtimin e një aeroporti të tretë ndërkombëtar në jug të vendit [përveç atij të Tiranës dhe të Kukësit, ky i fundit i miratuar gjatë kohës së hartimit të PPK dhe në të njëjtën linjë të parashikuar nga PPK]. Ky aeroport do të bënte portën hyrëse jugore të Shqipërisë më të aksesueshme dhe konkurruese në rajon, për sa i përket zhvillimit ekonomik në fushën e turizmit dhe më gjerë.

Korridoret energjetike

Projektet strategjikë në ndërtimin e korridoreve energjetike :
• TAP - Trans Adriatik Pipeline;
• IAP - Ionian Adriatik Pipeline. Gazsjellësi që kalon në pjesën perëndimore të Shqipërisë, nga Fieri në Shkodër drejt Malit të Zi me dy degëzime Ulqin dhe Podgoricë, ndërsa në jug plotëson lidhjen Fier -Gjirokastër - Sarandë;
• IAP-Kosovë. Linja e gazsjellësit IAP që degëzohet në rajonin Shkodër - Lezhë, për të furnizuar Kosovën nëpërmjet Kukësit, duke realizuar në këtë mënyrë atë që njihet si Unaza e Ballkanit Perëndimor;
Projektet e mësipërme mbështeten dhe detajohen më tej nga Plani Kombëtar Sektorial për Gazin Natyror për Shqipërinë;
• Ndërtimi i linjës së interkonjeksionit 400 kV, Fier - Elbasan - Maqedoni.

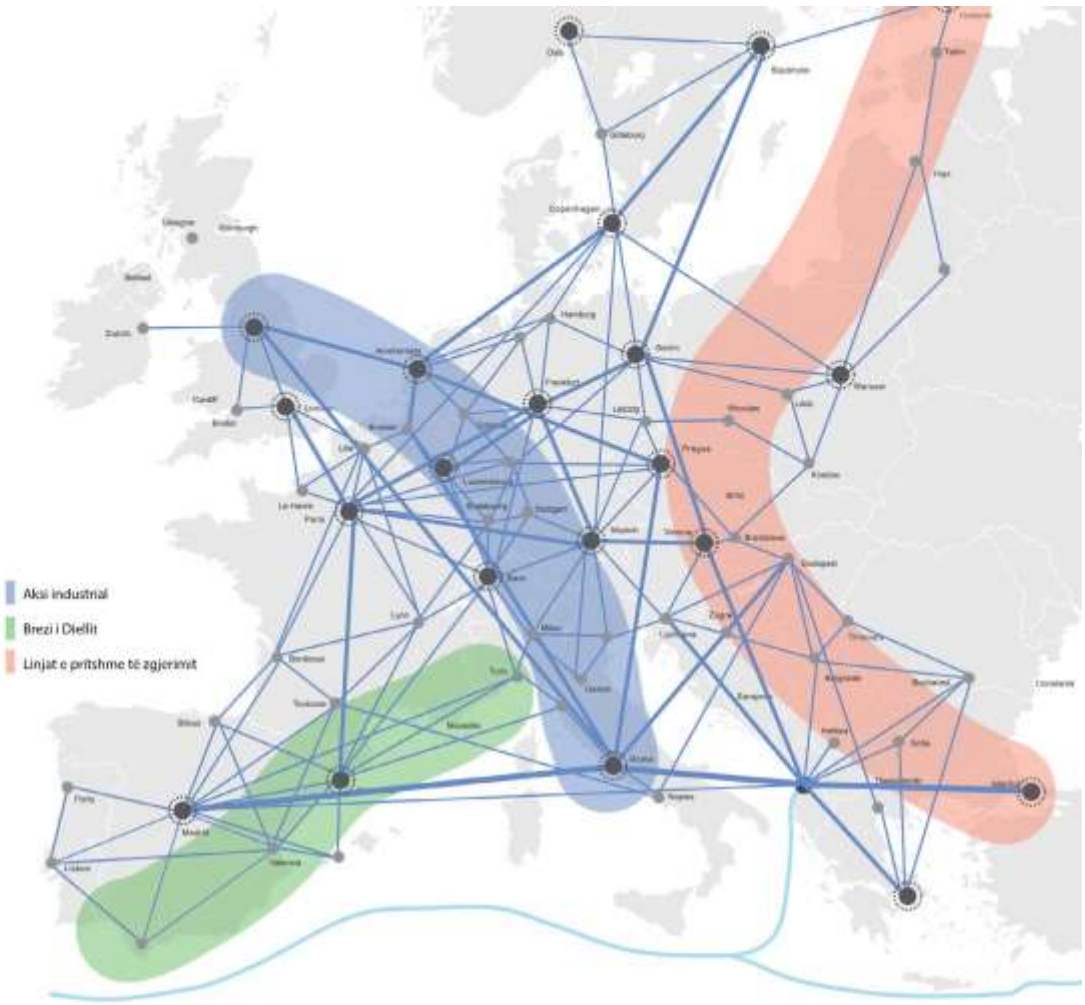


Figura 2.5 Vendosja e Shqipërisë në raport me korridoret ekonomike me rëndësi europiane

2.2 Potencialet dhe sfidat për zhvillim dhe integrim

Aderimi i Shqipërisë në disa programe europiane si IPA Adriatic Ionian, Interreg Med Program, IPA Crossborder, kërkon krijimin prej saj të strukturave të përshtatshme territoriale dhe administrative, të afta për të aksesuar në fondet e këtyre programeve.

Realizimi i këtyre projekteve, krijimi i partneriteteve të reja territoriale në kontekstin evropian, investimi në korridoret që na lidhin me korridoret kryesore europianë si dhe përforcimi i infrastrukturës lidhëse me vendet fqinj, partnerë në Ballkan, e vendos Shqipërinë realisht në kryqëzimin e akseve me rëndësi europiane: aksi horizontal Madrid - Romë - Stamboll, lidhja e Detit të Zi me detin Mesdhe si dhe aksi vertikal, Europa Qendrore - Afrika Veriore dhe vendet e Lindjes.

Në kuadër të realizimit të projektit të Bashkimit Europian dhe të unifikimit të të gjitha standardeve ekonomike, fizike, sociale dhe kulturore, vendet ballkanike që janë në proces anëtarësimi ndjekin politikat e bashkëpunimit ndërkufitar me fqinjët e tyre. Shqipëria si një vend, i cili synon për t'u bërë pjesë e grupimit të madh europian, ndjek dhe zbaton politikat ndër-rajonale me vendet

Figura 2.6 (a) Projektet mesdhetare dhe ballkanike ku bën pjesë Shqipëria: Ballkani, Mesdheu, detet Adriatik dhe Jon, si edhe projektet kufitare në makro-rajonin e Danubit

Figura 2.6 (b) Strategjitë makro-rajonale dhe pellgjet detare. Burimi: European Comission, Territorial Cooperation in Europe, A Historical Perspective, July 2015.

kufitare si Mali i Zi, Kosova, Maqedonia, Greqia dhe Italia. Bashkimi Europian në emër të implementimit të strategjive bashkëpunuese mbështet këto vende me asistencë teknike dhe financiare. Nga plan-raportet strategjike (IPA Crossborder) të hartuara për periudhën 2014 - 2020, Shqipëria do të sigurojë një mbështetje financiare prej 104.512.029 euro.[22]

Ky program mundëson dhe nxit bashkëpunimin ndër-rajonal në të gjitha fushat e mundshme siç janë fusha ekonomike, infrastruktura rrugore, infrastruktura shëndetësore dhe arsimore, kultura, mbrojtja e vlerave dhe e monumenteve të trashëgimisë natyrore, historike dhe kulturore. Shqipëria si një ndër vendet e rralla në rajon, por edhe më gjerë në kufijtë e saj shtetërorë kufizohet me popullsi shqiptare. Ky është një fakt domethënës për traditën e mirë bashkëpunuese, që banorët e zonës ndërkufitare të Shqipërisë me banorët e zonave ndërkufitare të vendeve fqinjë kanë pasur historikisht. Programi IPA CBS II i Komunitetit Europian fokusohet në përforcimin e mëtejshëm të këtyre marrëdhënieve domethënëse për zhvillimin e mëtejshëm të një ekonomie të qëndrueshme, për ruajtjen e stabilitetit rajonal si dhe për mbrojtjen e vlerave historike, social-kulturore dhe natyrore të këtyre hapësirave ndërkufitare.

Duke ditur lidhjet e shumta dhe të forta ekonomike dhe social-kulturore ndërmjet qyteteve shqiptare zbatimi i strategjive bashkëpunuese në Shqipëri përtej banorëve dhe pushtetit vendor që përfshihen në programin IPA CBS II, ka një impakt pozitiv që e reflekton efektin e tyre mbi të gjithë territorin e Shqipërisë.

[22] Shqipëri - Greqi, 42.312.029€; Shqipëri - Maqedoni 11.900.000€ + 30.000.000€ e linjës 400 kV; Shqipëri - Kosovë, 8.400.000€; Shqipëri - Mal i Zi, 11.900.000€.

Figura 2.7 Projektet IPA CROSS Border: Itali-Shqipëri-Mali i Zi, Shqipëri-Kosovë, Shqipëri-Mali i Zi, Shqipëri-Maqedoni, Shqipëri-Greqi.

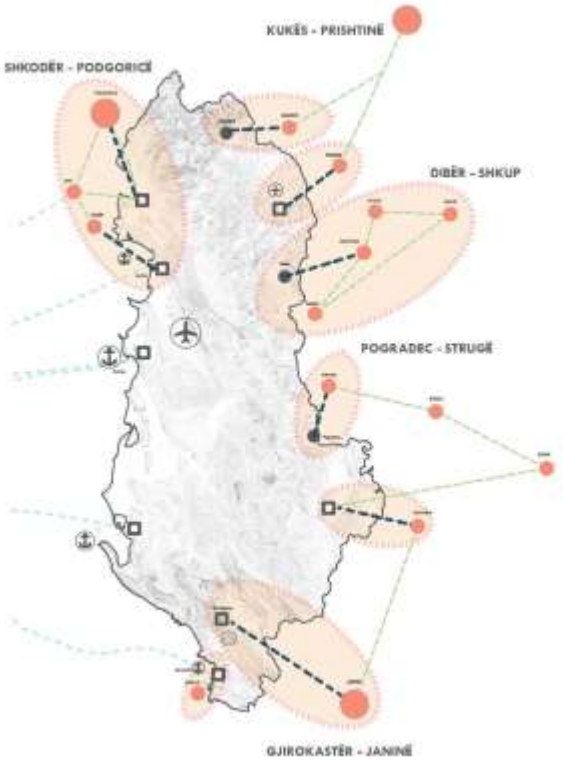


Figura 2.8 Qendrat urbane kombëtare e ndërkufitare që duhet të rrisin bashkëpunimin në kuadër të projekteve IPACB

Burimi: European Comission, Territorial Cooperation in Europe, A Historical Perspective, July 2015. Përpunoi © AKPT

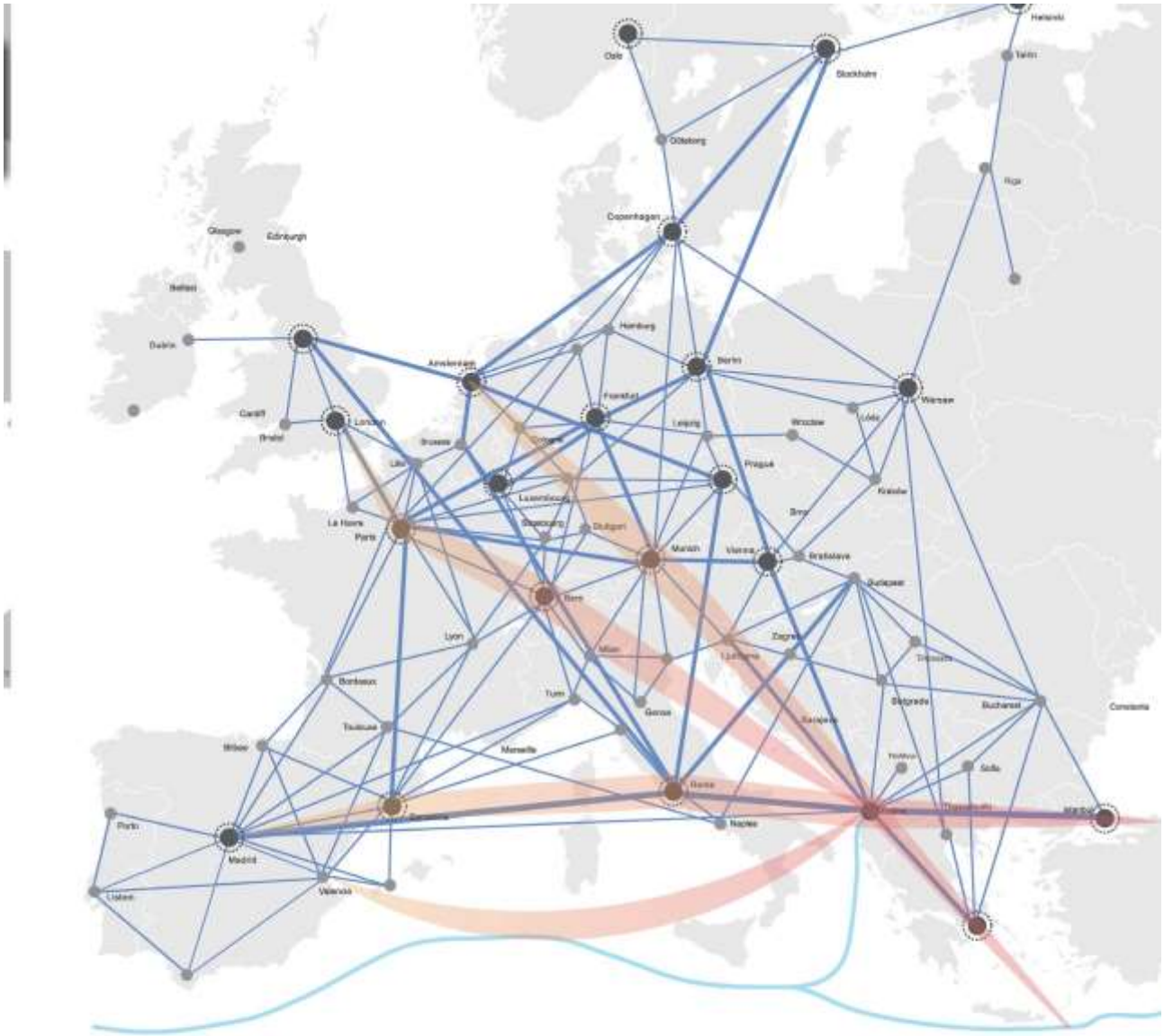


Figura 2.9 Mundësi të integrimit dhe krijimit të lidhjeve të Shqipërisë në hartën e hierarkisë së qendrave urbane europiane të klasifikuara sipas qyteteve MEGA 1 dhe 2 skenari A.
Burimi: ET2050 Territorial Scenarios and Visions for Europe Final Report, 30/06/2014. Interpretimi dhe përpunimi: © AKPT

3 Sistemet territoriale

Përmbajtja

58 Konstatime dhe orientime kryesore të PPK-së për sistemet territoriale
62 Struktura aktuale dhe tendenca e organizimit të territorit në Shqipëri
64 Organizimi i territorit nga PPK-ja
64 3.1 Sistemi urban
66 3.1.1 Zhvillim policentrik, inteligjent dhe gjithëpërfshirës sipas modeleve europiane
76 3.1.2 Kriteret për organizimin e sistemit urban
73 3.1.3 Propozimet strategjike territoriale për qendrat urbane
86 3.2 Sistemi natyror
88 3.2.1 Përqasja e Planit të Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"
89 3.2.2 Sistemi natyror si element për diversifikimin dhe ndërlidhjen e sektorëve ekonomikë
93 Propozimet
96 3.3 Sistemi bujqësor
98 3.3.1 Problematikat e sektorit të bujqësisë në vend
101 3.3.2 Përqasja e Planit të Përgjithshëm Kombëtar ndaj sektorit të bujqësisë
109 3.3.3 Propozimet e PPK-së për sistemin bujqësor
110 3.4 Sistemi ujor
110 3.4.1 Kuadri kombëtar i ujit dhe konteksti aktual
114 3.4.2 Diversiteti i përdorimit të ujit
125 3.4.3 Ndikimi i sistemit ujor nga ndryshimet klimatike
128 3.4.4 Rekomandimet e PPK-së për sistemin ujor
134 3.5 Sistemi infrastrukturor
135 3.5.1 Sistemi infrastrukturor i transportit
146 3.5.2 Energjia
155 3.5.3 Infrastruktura e komunikimeve elektronike/TIK

Sistemet territoriale

Konstatime dhe orientime kryesore të PPK-së për sistemet territoriale

• Struktura hapësinore dhe territoriale e Shqipërisë është ndikuar fort nga përqendrimi i investimeve dhe infrastrukturës ekzistuese, të cilat kanë influencuar vendosjen dhe përqendrimin e vendeve të punës dhe të vendbanimeve.
• Struktura hapësinore dhe territoriale është ndikuar edhe nga struktura e punësimit. Kjo e fundit ka ndryshuar në 25 vitet e fundit:
- Së pari, si pasojë e ndryshimeve të modelit ekonomik e politik, nga një shoqëri me ekonomi të centralizuar dhe bazë pronën shtetërore, në një model bazuar në tregtinë e lirë dhe pronën private;
- Së dyti, struktura e punësimit ka ndryshuar edhe për shkak të investimeve, të cilat janë ndikuar nga afërsia dhe cilësia e infrastrukturës lidhëse dhe komunikuese, shërbimeve ndihmëse apo të kualifikimeve dhe potencialit intelektual të njerëzve të aftë për t'u punësuar, që ofrojnë qytete dhe zona të caktuara.
• Territori është ndikuar nga lëvizja e popullsisë nga zonat rurale dhe periferitë drejt qendrave të urbanizuara kryesisht në ultësirën perëndimore të vendit dhe nga një përqendrim i lartë i popullsisë në rajonin qendror, kryesisht në zonën Tiranë - Durrës. Rezultati i këtyre ndryshimeve demografike, sociale dhe ekonomike ka çuar në një zhvillim monocentrik të vendit, pabarazi të theksuara të zhvillimit ekonomik dhe social, si edhe shpërhapje urbane në dëm të tokave bujqësore dhe zonave të lira natyrore. Urbanizimi i shpejtë është shoqëruar njëkohësisht me përqendrim të lartë të bizneseve dhe popullsisë, duke arritur në disa zona si Tiranë - Durrësi, dendësinë dhe përqendrimin e nevojshëm për performancë të kënaqshme ekonomike.
• Por kjo mënyrë zhvillimi, e realizuar sipas modelit "*laissez-faire*" ka krijuar një presion të lartë në kërkesën për strehim në zonat e urbanizuara me shpejtësi, pamjaftueshmëri të infrastrukturës për shërbime sociale, arsimore e shëndetësore si edhe rritje të kërkesës për transport. Ndërkohë në zonat periferike është thelluar hendeku i pabarazive sociale dhe ekonomike. Në lidhje me strukturën hapësinore, PPK-ja mbështet zhvillimin

policentrik, gjithëpërfshirës dhe densifikues të territorit, në mbështetje të rritjes inteligjente, zbutjes së pabarazive ekonomike dhe sociale me qëllim zhvillimin e balancuar hapësinor. PPK thekson rolin kryesor të polit ekonomik Tiranë - Durrës për rritjen ekonomike që ai siguron në nivel kombëtar. Për të pasur një zhvillim të qëndrueshëm në performancën e tij ekonomike, ky rajon duhet zhvilluar drejt ndërhyrjeve të balancuara konsoliduese, rigjeneruese, konservuese dhe rizhvilluese.

• Megjithatë, disa nga tiparet pozitive të rritjes ekonomike të polit ekonomik Tiranë - Durrës, të cilat shërbejnë për të tërhequr investime në këtë zonë, duhen vlerësuar si model referues për zhvillimin e qyteteve të tjera me qëllim krijimin e poleve të reja zhvillimit ekonomik. Në këtë mënyrë, mund të sigurohet zbutja e zhvillimit të pabarabartë të vendit. Qytete të rëndësishme për sa i përket potencialeve që ofrojnë në vendosjen e infrastrukturës lidhëse e komunikuese, potencialit intelektual njerëzor, traditës së zhvillimit historik e kulturor, si Shkodra, Lezha, Vlora, Fieri, Saranda, Gjirokastra, Elbasani, Berati, Korça, Pogradeci, së bashku me territoret përreth, mund të zhvillohen ekonomikisht në nivele të krahasueshme me Tiranë - Durrësin. Zhvillimi i koordinuar i tyre mund të balancojë tërheqjen monocentrike drejt rajonit qendror të vendit.

• Hapësira e rajonit bregdetar të vendit njihet nga PPK-ja si rajoni kyç, me rëndësi kombëtare për rolin parësor që ka në sektorin e turizmit, energjisë, bujqësisë dhe infrastrukturës. Në këtë rajon ndërhyrjet duhen zhvilluar me karakter konservues për zonat me rëndësi të trashëgimisë historike, kulturore dhe mjedisore, si dhe ndërhyrje konsoliduese për zonat e formuara nga morfologjia urbane dhe me mundësi rizhvillimi për zonat e urbanizuara rishtazi, por pa cilësi dhe densifikimin e zonave urbane ekzistuese brenda kapacitetit mbajtës të tyre, pa cënuar tiparet karakterisitike të peizazhit natyror dhe historik.

• Shpërhapja urbane, lëvizja e popullsisë nga lindja drejt perëndimit, ndryshimet e thella hapësinore në strukturën e sektorëve ekonomikë kryesorë të vendit, industri, turizëm, bujqësi, etj., kanë ndikuar në ndryshimin thelbësor të peizazhit natyror, historik, kulturor dhe urban të rajonit bregdetar shqiptar. PPK-ja, në mbrojtje të këtij ekosistemi të vlerësuar unik në rajonin e Mesdheut, vendos:

1. Vijën Blu e cila ka për qëllim:
- mbrojtjen nga përdorimet e ndaluara të hapësirës së brezit bregdetar, të përcaktuar sipas legjislacionit sektorial për mbrojtjen e burimeve ujore;
- monitorimin e aktiviteteve për shfrytëzim ekonomik në hapësirën e brezit bregdetar;
2. Njohjen dhe mbrojtjen e vlerave të peizazhit natyror të territorit që shtrihet nga vija bregdetare deri në kreshtën e brezit të parë kodrinor malor.

• Kërkesat për rritje të punësimit dhe zhvillimit të sektorëve ekonomikë drejt një ekonomie, e cila nuk konsumon apo degradon territorin, sugjerojnë një qasje të politikave integruese që nxisin bashkëpunimin mes sektorit të shërbimeve, atij bujqësor, turistik e energjetik, si edhe nxitjen për risi dhe kooperim e specializim të tyre. Gjithashtu, është e domosdoshme rritja dhe përmirësimi i aksesit në tregun e punës të qendrave urbane të hierarkive më të larta nga territoret përreth.

PPK-ja vë në dukje mënyrat sipas të cilave mund të zhvillohet potenciali rural, duke përforcuar tiparet e turizmit sipas karakteristikave lokale të zonës, duke zhvilluar bujqësinë, me fuqizimin e sipërmarrjeve lokale, fuqizimin dhe diversifikimin e shërbimeve të tyre, zhvillimin e marinave, me synimin që qendrat lokale dhe lokalitetet brenda qyteteve terciare të rrisin rëndësinë e tyre me fokus investimet lokale, zhvillimin e aktiviteteve ekonomike dhe strehimin.

• Skenari "Të mos veprojmë", do të thotë vazhdimësi në kushtet ekzistuese, pra skenari pa një Plan të Përgjithshëm Kombëtar, në 15 vitet e ardhshme nëse i referohemi studimit "Projeksionet e popullsisë 2011-2031" të Census 2011, me rritjen rreth 30% të numrit të popullsisë të vendosur vetëm në qarkun e Tiranës, shton efektet negative në territor pasi rritet pamundësia për mbulimin me shërbime cilësore. Në të njëjtën kohë ky tipar do të shoqërohet me vazhdimin e rënies në mënyrë të ndjeshme të numrit të popullsisë në qytetet e tjerë si dhe të zhvillimit ekonomik të tyre.

• Skenari "Të veprojmë", me PPK-në ofron një alternativë ndaj skenarit të mësipërm. Skenari me hartimin dhe zbatimin e PPK-së stimulon zhvillimin në 7 pole të zhvillimit rajonal, përmes identifikimit dhe prioritarizimit të politikave që duhet të implementohen për të tërhequr dhe për të gjeneruar investime, punë dhe për të inkurajuar njerëzit të jetojnë e të punojnë në këto rajone. Kjo do të thotë se ndërsa zona metropolitane e Tiranës rrit kontributin e saj ekonomik në nivel kombëtar, ritmet e rritjes së popullsisë së saj do të jenë konstante, ndërkohë që rajonet e tjera do të fillojnë të rrisin rëndësinë e kontributit ekonomik të tyre në raport me të ardhurat kombëtare. Nisur nga lëvizjet vajtje - ardhje për qëllime pune, qyteti i Tiranës dhe zona metroplolitane Tiranë - Durrës karakterizohet nga një zhvillim i lartë suburban rreth saj, i cili ka krijuar presion dhe shpesh ka dëmtuar peizazhin natyror dhe urban të qytetit.
• Ndërkohë që ritmi i zhvillimit rajonal shpejtohet, do të lindin kërkesa të reja për strehim, shërbime, hapësira për alokimin apo zgjerimin e sektorëve ekonomikë, infrastrukturës dhe më gjerë.
PPK propozon që zhvillimi i strukturës hapësinore - territoriale të mbështetet nga zhvillimi i rrjetit të transportit kombëtar, i cili siguron shërbim të përmirësuar të transportit publik dhe përforcon aksesin dhe përshkueshmërinë në të gjithë territorin e vendit. Ky rrjet duhet të sigurojë lidhjen ndërkombëtare të vendit nëpërmjet qyteteve-porta me vendet fqinje të rajonit të Ballkanit dhe më gjerë të Mesdheut dhe Europës.

Struktura aktuale dhe tendenca e organizimit të territorit në Shqipëri

Përafrimi në bazë të sistemeve territoriale nënkupton njohjen dhe organizimin e territorit përmes rrjeteve, korridoreve, hapësirave, zonave nyjeve të komunikimit, ndërlidhjeve të varësisë dhe flukseve të komunikimit.
Për të identifikuar bazat e zhvillimit hapësinor të Shqipërisë është e nevojshme të kuptojmë se si ka ndryshuar në 10 - 15 vitet e fundit struktura territoriale e Shqipërisë dhe se si kjo strukturë ka gjasa të zhvillohet në 15 vitet e ardhshme. Një kontribut me vlerë në këtë identifikim ka dhënë INSTAT-i me përpunimin e të dhënave nga Census 2011 si dhe botimet "Një klasifikim i ri urban rural", "Lëvizjet vajtje - ardhje", "Tipologjia e komunave dhe bashkive", Maj 2014.

Viti 2014 shënoi një pikë kthese historike në organizimin administrativ - territorial të Shqipërisë. Më 31 Korrik 2014, Kuvendi i Shqipërisë miratoi ligjin 115/2014 "Për ndarjen administrative - territoriale të njësive të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë". Ndarja e re territoriale i dha fund fragmentimit të skajshëm administrativ të vendit, duke e organizuar territorin dhe qeverisjen vendore në vetëm 61 bashki.

Përpara kësaj reforme Shqipëria ishte e ndarë administrativisht në 12 qarqe, 65 bashki dhe 308 komuna. Qarqet ishin gjeografikisht të ndara në 36 rrethe, të cilat nuk përbënin më njësi administrative që prej vitit 2000. Bashkitë dhe komunat përfshinin 74 qytete dhe 2.972 fshatra. Qytetet të vendosur në përgjithësi brenda bashkive, ndërsa fshatrat të vendosur në përgjithësi brenda komunave edhe pse me përjashtime.

Gjatë dhjetëvjeçarit të fundit, ndryshimet që kanë prekur dukshëm peizazhin shqiptar mund të përmblidhen në:
- ndryshime të mëdha të pabarabarta të popullsisë dhe sidomos midis zonës Tiranë - Durrës, që vazhdon të fitojë popullsi kundrejt zonave të tjera urbane, të cilat nga ana e tyre vijojnë të humbasin popullsi;
- tendenca të qarta dhe të forta të migrimit të brendshëm, që shpjegojnë kryesisht edhe ndryshimet jo të njëtrajtshme të popullsisë;
- dinamika ndërtimi që nuk ndjekin rrjedhën e ndryshimit të popullsisë, pra në zonat ku po zvogëlohet popullsia vazhdon të ndërtohet më shumë;
- ndryshime të thella hapësinore në sektorin e industrisë, i cili po humbet shumë zona të prodhimit si në nëndegët e metalurgjisë dhe makinerive të rënda, por po tregon një proces të aktivitetit të ri industrial metropolitan.

Fig. 3.1 Struktura territoriale 2000 - 2014, Burimi: INSTAT

Fig. 3.2 (a) Organizimi i territorit me qëllim menaxhimin ekonomik dhe planifikimi territorial 2016, sipas 4 makrorajoneve

Figura 3.2 (b) Organizimi i territorit me qëllim menaxhimin ekonomik dhe planifikimi territorial 2016, sipas 6 makro-rajoneve. Burimi: AKPT

Për Planin e Përgjithshëm Kombëtar, struktura administrative e territorit paraqet një rëndësi të veçantë në organizimin hapësinor të vendit, pasi kjo strukturë shoqërohet me vendosjen e funksioneve të rëndësishme përsa i përket shërbimeve të ndryshme shëndetësore, arsimore, sociale, infrastrukturore, ekonomike, administrative etj., shërbime që lidhen ngushtë me rritjen e cilësisë së jetës së qytetarëve, zhvillimin urban inteligjent (eficient, koheziv) dhe zbutjes së pabarazive rajonale.

Gjithmonë e më tepër mënyra e qeverisjes dhe e organizimit të territorit është ndikuar dhe vazhdon të ndikohet nga dy forca të mëdha drejtuese: ekonomia, e cila lidhet me nevojën për të siguruar të mira materiale për një popullsi gjithmonë e në rritje, si dhe politika, e cila lidhet me kërkesën për qeverisje dhe pushtetin e administrimit të të mirave ekonomike. Por me globalizimin dhe rritjen e shpejtë të urbanizimit, resurset natyrore bëhen gjithnjë e me të pakta, në shërbim të popullsisë gjithnjë e në rritje. Siguria për një vazhdimësi të qëndrueshme të jetës dhe cilësisë së saj është vënë në pikëpyetje të madhe dekadat e fundit, kur efektet e ngrohjes globale dhe të ndryshimeve klimatike janë bërë gjithmonë e më të dukshme dhe po kushtëzojnë gjithmonë e më tepër jetën e popullatave. Për këtë arsye, një forcë "e re" drejtuese për organizimin dhe qeverisjen e territorit është mjedisi, shfrytëzimi i të cilit për të siguruar të mirat e së tashmes, por pa cenuar brezat e së ardhmes, siguron një zhvillim të qëndrueshëm promjedisor. Për të siguruar këtë, ekonomia dhe politikat e reja qeverisëse investojnë gjithnjë e më tepër drejt rritjes me bazë teknologjinë inovative dhe dijen, të cilat përbëjnë thelbin e reaksionit për zhvillimin inteligjent.

Organizimi i territorit nga PPK

Ashtu sikurse përcaktohet edhe nga Rregullorja e Planifikimit[2], PPK për organizimin e territorit për qëllime planifikimi edhe në nivel kombëtar përcakton 5 sisteme territoriale:
- Sistemi URBAN, i cili formohet nga bashkimi i territoreve urbane dhe kufizohet nga vija e gjelbër.
- Sistemi UJOR, që është tërësia e burimeve ujore nëntokësore dhe sipërfaqësore, i cili përmban të gjithë trupat ujorë, përfshirë brigjet sipas përcaktimeve të legjislacionit të posaçëm. Sistemi ujor formohet nga rrjeti me kategori bazë të përdorimit të tokës "ujë" (U).
- Sistemi BUJQËSOR, përbëhet nga toka bujqësore, e zënë me bimët e arave, pemishtet, vreshtat dhe ullishtat, kudo ku ndodhet dhe që ka veçori thelbësore pjellorinë si dhe kanalet, rezervuarët në shërbim të saj. Sistemi bujqësor formohet nga bashkimi

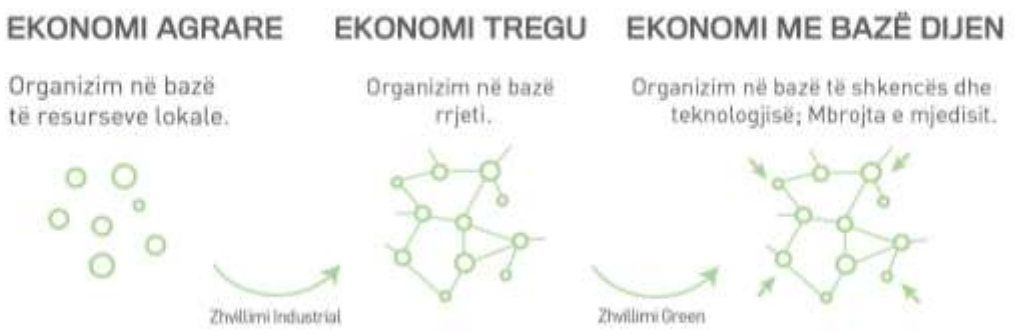


Figura 3.3 Organizimi territorial sipas forcave drejtuese dhe tendenca për të ardhmen

[2] Vendimi nr. 671, datë 29.07.2015 i Këshillit të Ministrave.

E KALUARA

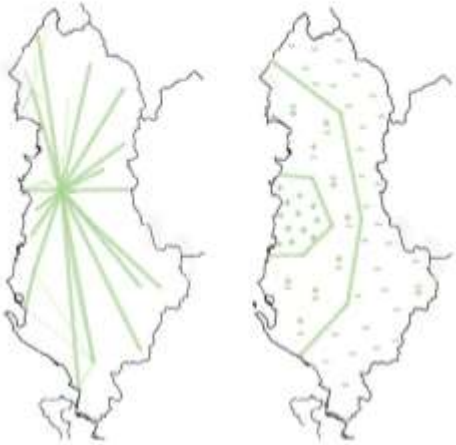


Figura 3.4 (a) Organizimi ekzistues i sistemeve në zona, korridore e qendra dhe mbivendosja e tyre

- Zhvillimi monocentrik, polarizimi i fortë drejt qendrës, përqendrim i lartë i i popullsisë dhe aktiviteteve ekonomike në Tiranë.

- Depopullimi i pjesës lindore të territorit, lëvizje dhe përqendrim drejt Ultësirës Perëndimore dhe kryegytetit.

E ARDHMJA

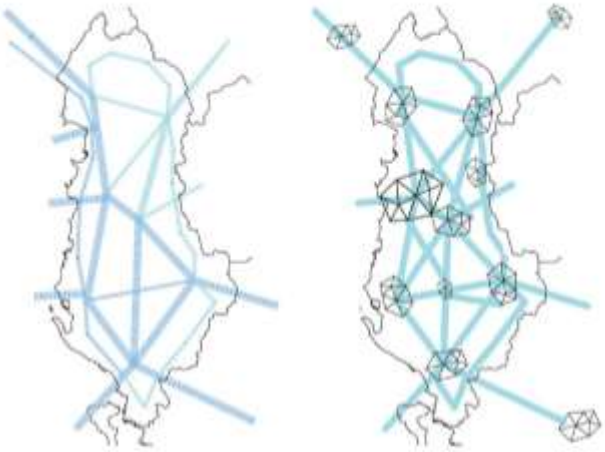


Figura 3.4 (b) Organizimi i ardhshëm i sistemeve në zona, korridore e qendra dhe mbivendosja e tyre

- Shqipëria e integruar në rajon dhe Europë, akset kombëtare pjesë e rrjetit europian të zhvillimit.

- Zhvillimi i sistemit urban drejt policentrizmit, rajone të forta ekonomike që komunikojnë dhe kanë marrëdhenie komplementare me njëra-tjetrën si edhe me qendrat urbane kryesore ndërkufitare.

i tokave me kategori bazë të përdorimit të tokës "bujqësinë"(B). Ky sistem është rezultat i ndërveprimit në kohë midis aktiviteteve njerëzore, për kultivime dhe ndërtime me karakter bujqësor në territor. Zonimi i sistemit bujqësor bazohet në bonitetin e tokës dhe në aktivitete e funksione që zhvillohen brenda këtij sistemi, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi.
- Sistemi NATYROR, i cili përbëhet nga peizazhet, hapësirat e paprekura të natyrës, korridoret ekologjike dhe hapësirat që kanë një kategori bazë të përdorimit "natyrë" (N) dhe në përputhje me legjislacionin e posaçëm.
- Sistemi INFRASTRUKTUROR, i cili u referohet rrjeteve kryesore të infrastrukturës në nivel kombëtar, qarku dhe vendor. Sistemi infrastrukturor formohet nga rrjeti me kategori bazë të përdorimit të tokës "infrastrukturë"(IN). Këto sisteme janë të organizuara në marrëdhënie mes qendrave, korridoreve dhe zonave mbi bazën e të cilave do të detajohen dokumentet e planifikimit të hierarkive më të ulëta. Ato nuk përbëjnë vetëm përcaktime për zhvillimin e përdorimit të tokës, por edhe mundësi për zhvillimin e veprimtarive ekonomike në përputhje me karakteristikat primare të sistemeve.

3.1 Sistemi urban

Konstatime dhe orientime kryesore të PPK për qendrat urbane dhe lokale

• Forcimi i masës kritike të qyteteve-porta si Shkodër, Lezhë, Kukës, Durrës, Vlorë, Gjirokastër - Sarandë është thelbësor në mbështetje të zhvillimit policentrik të territorit, por edhe në rolin mbështetës që këto qytete do të ofrojnë për zhvillimin ekonomik të balancuar të vendit.

• PPK identifikon disa hube strategjike. Këto hube do të mbështesin dhe do të mbështeten nga qytetet porta dhe do të lidhin zonat e gjera rurale përreth. Hubet e identifikuara janë: Rrogozhinë, Vorë, Bajzë, Koplik, Laç, Has, Fushë-Krujë, Lushnje, Porto Romano, Roskovec, Patos, Ballsh, Orikum, Petrolifera, Maliq, Prrenjas, Xarrë, Himarë.

• PPK njeh rëndësinë që ka konsolidimi i qyteteve të mëdha periferike dhe qendrore në territorin kombëtar, për të siguruar një zhvillim të balancuar hapësinor. Këto qytete duhet të shërbejnë si qendra fokale që forcojnë lidhjet me zonat rurale përreth tyre.

• Plani i Përgjithshëm Kombëtar, në varësi të statusit aktual dhe të propozuar të qendrave urbane, me qëllim sigurimin e zhvillimit të territorit në përputhje me Vizionin e planit, propozon ndërhyrje konsoliduese, përforcuese, rigjeneruese, kooperuese dhe fuqizuese për qendrat urbane.

3.1.1 Zhvillim policentrik, inteligjent dhe gjithëpërfshirës sipas modeleve europiane

Përfundime mbi shkallën e urbanizimit në Shqipëri, nga përpunimi i të dhënave të Censusit 2011, (INSTAT 2014):

1. Në tetor të vitit 2011, popullsia urbane e Shqipërisë rezultoi 58,2% e popullsisë së përgjithshme, të përcaktuar me tipologjinë e re të BE-së. Vlera e saj ishte 10% më e lartë sesa e popullsisë urbane të përcaktuar sipas kritereve administrative (qytete të përcaktuar me ligj), 47,7 %.

2. Ndërsa Shqipëria sipas strukturës administrative të vitit 2011 kishte në përbërje 74 qytete, të cilat konsideroheshin si zona urbane, rezultatet bazuar në klasifikimin europian të rrjetit të qelizave, tregojnë se zonat urbane janë 37 (grumbullime urbane të përcaktuara si grupe të qelizave në vazhdimësi që përmbajnë të paktën 5.000 banorë).

3. Vetëm 5 zona urbane në Shqipëri mund të klasifikoheshin me statusin e "qytetit" sipas përkufizimit të OECD-së për qytetet. Ato rezultuan: Tirana, Durrësi, Shkodra, Elbasani dhe Vlora. Qyteti i Tiranës - duke përfshirë në bashkinë e Tiranës edhe 5 njësi të tjera vendore: Dajtin, Farkën, Paskuqanin, Kamzën dhe Kasharin.

4. Sipas metodës së re të BE-së për matjen e shkallës së urbanizimit të njësive vendore, rezultuan në Shqipëri vetëm 10 njësi vendore të cilat klasifikohen si urbane (zona me dendësi të lartë); 57 zona me dendësi të ndërmjetme dhe 306 njësi vendore rurale (zona me dendësi të ulët).

5. Rajonet statistikore shqiptare të nivelit NUTS 3 (ndarje e përputhshme me kufijtë administrativë të qarqeve) u klasifikuan në bazë të tipologjisë së re urbane - rurale të BE-së. Vetëm rajoni i Tiranës rezultoi me "mbizotërim urban". Rajonet e Durrësit dhe Vlorës "të ndërmjetme". Rajonet e tjera me "mbizotërim rural".

Tendenca e zhvillimit urban në 25 vitet e fundit është karakterizuar nga 2 tipare kryesore:

• Migrimi drejt rajonit qendror (Tiranë - Durrës) dhe drejt Ultësirës Perëndimore,

• Shpërhapje urbane në dëm të tokës bujqësore dhe tokës së lirë natyrore.

Të dy këto procese kanë rezultuar në zhvillimin monocentrik të vendit me tipare të theksuara të pabarazisë ekonomike dhe sociale.
Ky model urbanizimi i paqëndrueshëm u shoqërua me rënie të cilësisë së jetesës urbane. Mungesa e infrastrukturës ekzistuese, rrugë, kanalizime shkolla dhe kopshte, ka bërë që pjesa më e madhe e popullsisë që braktisi qytetin apo fshatin e lindjes për kushte më të mira jetese, së bashku me popullsinë urbane tradicionale, të përballej me sfida më të rënda. Territori, kryesisht në pjesën lindore dhe periferike të tij karakterizohet nga një shpopullim i lartë, mungesë të forcës punëtore dhe për pasojë - varfëri. Në pjesën perëndimore dhe në zonën qendrore kryesisht të Tiranë - Durrësit, karakterizohet nga një përqendrim i lartë i popullsisë që shpesh përballet me mungesën e infrastrukturës së nevojshme të shërbimeve parësore. Informaliteti, shpërhapja urbane, stoku i banesave dhe i apartamenteve të dyta në dëm të peizazhit tradicional urban dhe natyror, që përsëri nuk e ka zgjidhur çështjen e strehimit për një kategori të gjerë të popullatës, mungesa e kushteve minimale higjieno - sanitare, ndërtimi masiv në bregdet me objekte të papërdorura gati ¾ e vitit, ndërkohë që edhe në sezonin e verës nuk janë atraktive për turizëm cilësor, përbëjnë tiparet dominuese që karakterizojnë zhvillimet territoriale të 25 viteve të fundit.

Për të zvogëluar pabarazinë e krijuar, Plani Kombëtar për sistemin urban propozon:
- Zhvillim hapësinor policentrik dhe një marrëdhënie të re urbane - rurale;
- Kontroll i ekspansionit fizik të qyteteve dhe zonave të urbanizuara, duke promovuar densifikimin në vend të shpërhapjes urbane;
- Akses më të mirë në një infrastrukturë multimodale, e cila është jo vetëm më e efektshme, por edhe miqësore ndaj mjedisit;
- Funksione mikse dhe komplementare;
- Përdorim dhe menaxhim inteligjent i ekosistemit urban në veçanti i ujit, energjisë dhe mbetjeve;
- Konservim dhe zhvillim të pasurive natyrore dhe të trashëgimisë historike kulturore, në kuptim të përmirësimit dhe të aktivizimit të këtyre aseteve në jetën urbane.
Plani prezanton hierarkizimin e qendrave dhe profilizimin e tyre në akomodimin e sektorëve ekonomikë të përshtatshëm duke shfrytëzuar potencialet ekzistuese.

Plani prezanton:
a. 7 pole ekonomike parësore të identifikuara si pole të zhvillimit rajonal;
b. 12 qendra primare urbane;
c. 9 qendra sekondare urbane;
d. 39 qendra terciare urbane;
e. 61 qendra lokale të specializuara.

Ky hierarkizim i orienton investimet e qeverisjes qendrore, vendore dhe projektet në përputhje me kërkesat e reja të zhvillimit urban, për mbulim 100% me shërbime parësore për qytetarët, duke garantuar cilësinë e jetës urbane.

Politika që udhëheq strukturën e propozuar të sistemit urban është krijimi dhe forcimi i qyteteve dinamikë, tërheqës dhe konkurrues në rajone të urbanizuar.
Dinamizmi i qyteteve shkon drejt një intensifikimi të marrëdhënieve me qytete të ngjashme për nga zhvillimi ekonomik, por edhe me zonat përreth dhe më gjerë, i përgjigjet në kohë reale tendencave të zhvillimit ekonomik, inovacionit dhe ndryshimeve demografike.

Qytetet atraktive pritet të zhvillohen kryesisht në dy drejtime:
- Së pari, duke investuar në përmirësimin e cilësisë së jetës urbane nëpërmjet shërbimeve parësore të arsimit, shëndetësisë, rekreacionit, kulturës, artit, infrastrukturës publike, cilësisë së mjedisit, ajrit, sigurisë etj. Të gjitha këto përbëjnë elemente kryesore për të tërhequr popullsinë e duhur për të jetuar e punuar në këto qytete, popullsi e cila kthehet në masën kritike të nevojshme e të domosdoshme për zhvillimin e një tregu të qëndrueshëm që siguron bazën për zhvillimin e sektorëve të ndryshëm ekonomikë.
- Së dyti, duke investuar në asetet natyrore dhe urbane ekzistuese të tyre. Në rivlerësimin e tipareve unike që përbëjnë territorin e tyre dhe për pasojë tërheqës jo vetëm për sektorin e turizmit, por edhe për sektorë të tjerë ekonomikë.
Konkurrueshmëria nxit zhvillimin e qyteteve

dhe të sektorëve karakteristikë ekonomikë në to.
Qendrat primare do të intensifikojnë infrastrukturën e shërbimeve primare në shëndetësi dhe arsim, të përshtatshme për të mbuluar kërkesat e qendrave urbane në rrezen e shërbimit të tyre prej 45 minuta kohë udhëtimi.
Investime në infrastrukturë me qëllim rritjen e aksesit të popullsisë së zonave përreth, drejt qendrës primare.
Qendrat e specializuara ose ndryshe qytetet e talentuara, do të zhvillohen në përputhje me potencialet e tyre për t'u kthyer në qytete tërheqëse për të jetuar dhe punuar.

3.1.2 Kriteret për organizimin e sistemit urban

Plani i Përgjithshëm Kombëtar është mbështetur në të dhënat statistikore të INSTAT-it dhe të dhënat e përpunuara nga Census 2011. Duhet theksuar se edhe "Klasifikimi i ri urban/rural" edhe "Tipologjia e re e komunave dhe bashkive"[24], përshkruajnë situatën ekzistuese të urbanizimit të Shqipërisë dhe japin parashikime bazuar në trendin e krijuar tashmë të treguesve si popullsia, dendësia, zhvillimi ekonomik, rritja e punësimit etj. Plani i Përgjithshëm Kombëtar mbështetet në këto konstatime, por edhe në projektet strategjike sektoriale e ndërsektoriale dhe jep parashikimet (skenarët) e tij duke i dhënë një peshë specifike më të lartë treguesve që lidhen me investime të rëndësishme publike në sektorë të ndryshëm ekonomikë.
Kështu për shembull edhe pse qyteti i Kukësit nga vlerësimi i ecurisë së treguesve si rritja e popullsisë, shkalla e emigracionit, punësimi, zhvillimi ekonomik, etj , rezulton një zonë me tipare rurale, në dokumentin e PPK-së, Kukësi vlerësohet si një nga qytetet-porta dhe qendër e një prej dy poleve ekonomike të Shqipërisë së Veriut, për infrastrukturën publike ekzistuese dhe të parashikuar në këtë Plan, si vijon:
- nëpër këtë qendër kalon një rrugë e rëndësisë kombëtare, rajonale, ballkanike;
- parashikohet vënia në funksionim e një aeroporti ndërkombëtar, faktor që përmirëson aksesin, nxit punësimin, rrit konkurrueshmërinë;
- pozicioni gjeografik kufitar, rrit shanset për zgjerimin e bazës së tregut nëpërmjet shkëmbimeve ekonomike tregtare ndërkufitare;
- resurset natyrore minerare me rëndësi kombëtare dhe lidhja e shpejtë me dy portet e rëndësisë kombëtare, porti i Durrësit dhe porti i Shëngjinit.

E njëjta metodë vlerësimi është ndjekur edhe për qytetin e Gjirokastrës si qendër e polit ekonomik jugor.

Për të arritur në shkallën e policentrizmit në nivel kombëtar në mbështetje të hierarkizimit të qendrave urbane dhe poleve ekonomike, PPK-ja u bazua në kriteret e mëposhtëm:
1. Popullsia
2. Dendësia
3. Zhvillimi ekonomik
4. Burime ekonomike
5. Infrastrukturë me rëndësi kombëtare:
- Korridore rrugore
- Korridore gazsjellësish
6. Porte
7. Aeroporte
8. Qendra historike me rëndësi ndërkombëtare
9. Burime natyrore me rëndësi kombëtare e rajonale

Është e kuptueshme që jo të gjitha qytetet e vlerësuara si qendra primare urbane plotësojnë të gjithë kriteret e mësipërme, por PPK-ja vlerëson se në 15 vitet e ardhshme, me realizimin e investimeve të projekteve strategjike të propozuara në PPK, do të realizohet nxitja e nevojshme për zhvillimin ekonomik dhe social të tyre.

Hierarkia e qendrave

Sistemi i qendrave urbane kërkon të jetë një sistem i standardizuar, gjithëpërfshirës dhe hierarkik vendesh [qytetesh], të cilat përmbushin funksione komplekse për

[24] INSTAT, Maj 2014

zonat urbane dhe rurale përreth. Qendrat urbane janë epiqendra të jetës ekonomike, sociale dhe kulturore, në të gjithë territorin kombëtar. Sipas funksionit dhe klasifikimit të tyre në sistemin urban, ato marrin përsipër **funksione/detyra/shërbime** për komunitetet në territorin e tyre përkatës.
Identifikimi dhe shënjimi i tyre është i rëndësishëm pasi përbën një obligim të dyanshëm (qendror dhe vendor) për zhvillimin ekonomik, kohezionin social dhe ruajtjen e ekosistemeve natyrore të tyre. Vendosja e kategorizimit nga ana tjetër, përbën thelbin e zhvillimit të qëndrueshëm, duke përqendruar dhe diferencuar sasinë dhe tipin e projekteve sektoriale sipas karakteristikave dhe veçorive të tyre.

- Metodologjia
Metodologjia e hierarkizimit të qendrave urbane merr nisjen nga teoria e vendeve qendrore[25].
Në këtë teori, vendi qendror ka funksion primar të sigurojë të mira dhe shërbime për popullsinë përreth. Shkalla e ndikimit të vendit qendror është funksion i zonës së shërbimit dhe përmasa e kësaj zone shërbimi do të përcaktojë natyrën e organizimit hapësinor.
Figura 3.6 ilustron në mënyrë të thjeshtuar, sistemin e vendeve qendrore sipas principit të tregut me tre renditje qendrash. Në këtë rast zona e shërbimit të një qendre të rendit më të lartë, përfshin ekuivalentin e tri zonave të tregut të qendrave që pasojnë të një rendi më të ulët.
Organizimi hapësinor i qyteteve ka tendencë të ndjekë strukturën e vendeve qendrore me qëllim për të siguruar një hierarki të shërbimeve për të gjithë popullsinë urbane. Ky është veçanërisht rasti i zonave të mëdha metropolitane të përbëra nga një shumëllojshmëri nyjash (poliqendrash), ku janë të përqendruar një numër i madh aktivitetesh dhe shërbimesh tregtare. Supozohet se hierarkia e vërejtur në nivel rajonal do të korrespondojë me hierarkinë brenda një zonë metropolitane.
Diagrami i paraqitur në figurën 3.7 është hipotetik dhe përfaqëson modelin e një qyteti koncentrik multi - nyjor me një rrugë unazore.

Për qëllime të këtij plani, qendrat urbane dhe hierarkizimi i tyre janë mbështetur në konceptet bazë të metodës së vendeve qendrore, por janë pasuruar me reflektimet që burojnë nga funksione shtesë më dinamike, të cilat lidhen me:
- Infrastrukturën e rëndësisë kombëtare ekzistuese dhe të propozuar;
- Përqendrimin dhe veçorinë e vendosjes në raport me burimet karakteristike natyrore;
- Balancimin e presioneve dhe kërkesave për zhvillim urban kryesisht në pjesën perëndimore;
- Zbutjen e tendencave të shpopullimit dhe varfërisë kryesisht në rajonet periferike lindore;

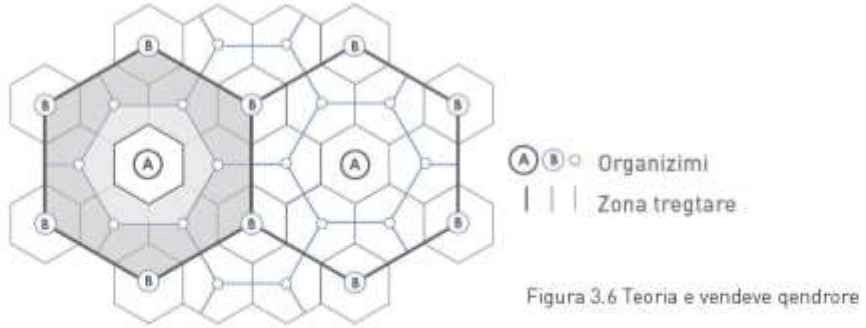


Figura 3.6 Teoria e vendeve qendrore

[25] Teoria e vendeve qendrore është kontribut i gjeografit gjerman Walter Christaller, i cili zhvilloi kërkime për sistemin urban të Gjermanisë Jugore gjatë viteve 1930. Kryesisht Christaller kërkonte të gjente ndërvarësinë në marrëdhënien midis masës, numrit dhe shpërndarjes gjeografike të qyteteve. Edhe pse puna e tij ishte kryesisht empirike, pjesa teorike pati një impakt të thellë në gjeografinë urbane. Vëzhgimet e tij mundësuan përpunimin e teorisë së rregullit të shpërndarjes së strukturës hapësinore, thelbësore në studimet urbane, ekonomike, të transportit dhe të gjeografisë urbane.

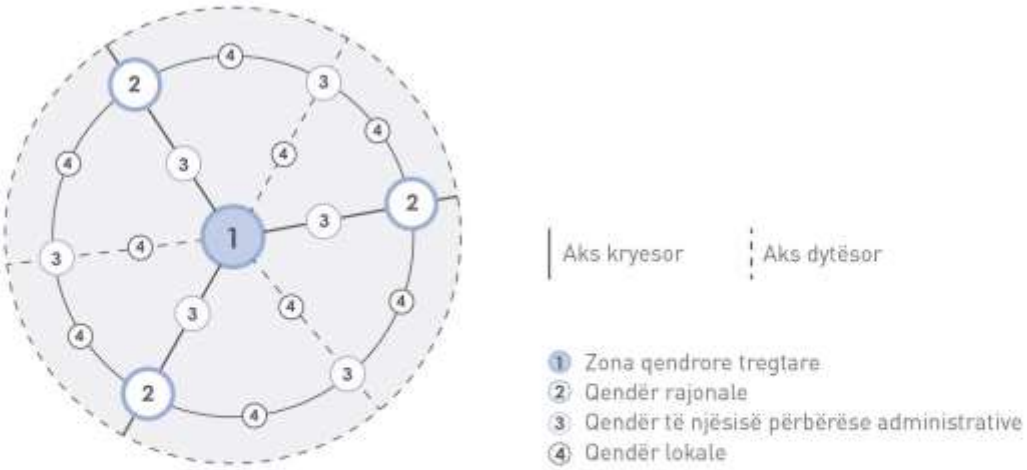


Figura 3.7 Vendet qendrore në zonat urbane

- Kërkesën për zhvillim të balancuar hapësinor ekonomik e social në mbarë vendin;
- Çështjet e qeverisjes vendore, funksionet dhe elementet e menaxhimit institucional të territorit, të gjitha qendrat e bashkive të cilat sipas reformës së ndarjes territoriale 2014 janë referuar si qendra urbane.

Sistemi i qendrave urbane në të gjithë territorin shqiptar karakterizohet nga kjo hierarki:
I. Metropoli,
II. Qendra Primare Urbane,
III. Qendra Sekondare Urbane,
IV. Qendra Terciare Urbane,
V. Qendra Lokale,
VI. Lokalitete.

Qendrat urbane të shkallëve më të larta përkatëse të hierarkisë, përmbushin gjithashtu edhe funksionet e qendrave urbane të shkallëve më të ulëta në hierarki, pra **Metropoli** përmbush njëkohësisht edhe funksionet e një qendre primare urbane. Metropoli dhe qendrat primare urbane kanë njëkohësisht funksionet e qendrave sekondare dhe të qendrave terciare.
Në territorin kombëtar si rajone qendrore përfundimisht përcaktohen metropoli, qendrat primare urbane dhe qendrat sekondare, duke përfshirë edhe zonat ndërvepruese në ndarjen e funksioneve.
Me përcaktimin e sistemit të qendrave urbane sigurohet dhe zhvillohet një rrjet i qëndrueshëm i infrastrukturës teknike dhe sociale me kërkesa të larta dhe të specializuara.

I. Metropoli, kryeqyteti
Klasifikimi i parë, i rezervohet kryeqytetit, Tiranës me status të veçantë si qendër e zonës metropolitan Tiranë - Durrës.
Metropol është pranuar kryeqyteti i Tiranës dhe zona funksionale përreth tij.

Përkufizimi i zonës metropolitane (INSTAT 2014)
Zonat metropolitane janë zona të mëdha urbane të përbëra nga disa aglomerate të ndërlidhura me njëra-tjetrën. Ato mund të përkufizohen nga madhësia (zakonisht me më shumë se një milion banorë), specializimi ekonomik dhe rëndësia kombëtare dhe ndërkombëtare. Aktualisht nuk ka një përkufizim zyrtar të metropoleve në Shqipëri, por korridori Tiranë - Durrës emërtohet shpesh si metropol. Rajoni më i madh i kryeqytetit të Shqipërisë është dukshëm e vetmja zonë urbane që tregon dinamika të forta në kuptimin e konceptit ndërkombëtar të

metropolit.
Gjashtëmbëdhjetë njësitë vendore përreth aglomeratit të Tiranës, 9 të aglomeratit të Durrësit dhe 2 të Kavajës formojnë atë që quhet zona metropolitane Tiranë - Durrës (ZMTD).

Sipas përkufizimit të sugjeruar, afërsia e tri aglomerateve ekzistuese urbane është njëri kriter, ndërkohë që kriteri tjetër është transporti vajtje - ardhje për në punë. Lëvizjet nga Kavaja janë të orientuara drejt Golemit, Durrësit dhe Tiranës; Durrësi dhe Tirana janë destinacionet e para të njëri-tjetrit, Kavaja është destinacioni i katërt i Durrësit.
Zona metropolitane Tiranë - Durrës regjistron 932.110 banorë në censusin e vitit 2011, kurse zonat e tjera urbane regjistrojnë 796.449 banorë dhe zonat rurale 1.071.579 banorë.

Në metropol duhet të garantohen dhe zhvillohen më tej funksionet e qendrave primare urbane, përtej infrastrukturës dhe përqendrimit të funksioneve metropolitane, si:
- funksionet vendimmarrëse dhe monitoruese,
- funksionet e zhvillimit të qendrave të inovacionit,
- zhvillimit të ekonomive konkurruese,
- të zhvillojë infrastrukturën për të siguruar arritshmërinë nga të gjithë qendrat e tjera urbane,funksionet me karakter simbolik kombëtar.

Metropoli i Tiranës ka një rëndësi qendrore jo vetëm për territorin kombëtar, por edhe në shkallë rajonale për Ballkanin Perëndimor dhe Europën Juglindore. Ai duhet të forcohet si një qendër ekonomike, shkencore, kulturore, arsimore, sportive, tregtare dhe politike.

II. Qendër primare urbane
Qendrat primare janë konsideruar qendrat e qarqeve. Bën përjashtim bashkia Sarandë, për shkak të numrit të popullsisë, funksionit të veçantë që pritet të marrë me rritjen e kapacitetit të portit turistik dhe afërsinë me aeroportin e propozuar midis Gjirokastrës dhe Sarandës.
Qendrat primare urbane janë: Shkodër, Lezhë, Kukës, Peshkopi, Durrës, Elbasan, Fier, Berat, Korçë, Vlorë, Gjirokastër, Sarandë.

Në qendrat primare urbane duhet të përqendrohen funksionet me rëndësi primare të kujdesit, të shërbimit të përgjithshëm e të specializuar, me rëndësi në të gjithë territorin kombëtar. Këto janë kryesisht:
- Funksione ekonomike dhe të qendrave të banimit,
- Funksione të nyjave të rëndësishme të qarkullimit,
- Funksione të tregtisë me shumicë dhe pakicë,
- Funksione kulturore dhe të rekreacionit,
- Funksione administrative,
- Funksione arsimore, shkencore, shëndetësore dhe të përkujdesjes sociale.

Në qendrat primare urbane, ofertat ekzistuese për funksionet e mësipërme duhet të sigurohen në përputhje me potencialin e kërkesës dhe në raste të veçanta duhet të sigurohet kualifikimi i nevojshëm për realizimin e tyre.

Vend të veçantë duhet të ketë edhe trajtimi i qyteteve-porta të vendit:
1. Shkodër - Lezhë
2. Kukës
3. Tiranë
4. Durrës
5. Vlorë
6. Gjirokastër - Sarandë
7. Korçë

Tipare të qendrave primare urbane
• Qytet-portë, me rëndësi kombëtare. Portë hyrëse dhe dalëse e vendit me rajonin.
• Infrastrukturë lidhëse me rëndësi kombëtare e rajonale për vendin. Këto qendra përshkohen të paktën nga një korridor që lidh vendin me rrjetin rajonal dhe në disa raste kanë port ose aeroport me rëndësi kombëtare.
• Përmban zona me rëndësi ndërkombëtare për vlerat e trashëgimisë historike kulturore arkeologjike, UNESCO etj.
• Numri i popullsisë, mbi 20.000 banorë dhe dendësia për qendrat e bashkive, mbi 10.000 banorë/km².
• Funksione administrative dhe politike.

III. Qendër sekondare urbane
Qendrat sekondare urbane janë qendra urbane, të cilat ndonëse jo në nivelin hierarkik të qendrave primare, janë mjaft të rëndësishme, pasi identifikohen me funksione të specializuara domethënëse për rajonin ku ndodhen.

Në qendrat sekondare urbane për sektorin ndërmjetës përkatës duhet të përqendrohen funksionet e larta të kujdesit parësor me një rëndësi rajonale. Këtu bëjnë pjesë veçanërisht:
- Funksionet ekonomike dhe të vendbanimeve,
- Funksionet e tregtisë me pakicë,
- Funksionet kulturore dhe të rekreacionit,
- Funksionet administrative,
- Funksionet arsimore, të shërbimit bazë, por edhe të specializuara të nivelit të lartë, si p.sh: institute kërkimore në fushën specifike ekonomike karakteristike të qendrës urbane,
- Funksionet shëndetësore dhe të përkujdesjes sociale,
- Funksione të nyjave të rëndësishme të transportit ndër vendor.

Tipare të qendrave sekondare urbane
• Qytetet sekondare në plan referohen edhe si qytete të talentuara, pasi karakterizohen nga tipare të specializuara të zhvillimit ekonomik.
• Ato karakterizohen nga një drejtim unik i ekonomisë së tyre si, bujqësi, minerare, logjistikë, natyré, industri ushqimore, etj.
• Ndodhen në distancë kohore deri 30 minuta nga qendra më e afërt primare.
• Në bashkëpunim me qendrën primare urbane përbëjnë bazën për zhvillimin e zonave funksionale ekonomike primare.
• Kanë funksione administrative dhe politike.

IV. Qendër terciare urbane
Qendrat terciare urbane janë qendrat e bashkive sipas reformës së re administrative territoriale. Përcaktimi i tyre është i rëndësishëm për sa i përket mbulimit me funksione të shërbimeve arsimore dhe shëndetësore të nivelit të tretë si p.sh. poliklinikat. Këtu bëjnë pjesë veçanërisht:
- Funksionet ekonomike dhe të vendbanimeve,
- Funksionet e tregtisë me pakicë,
- Funksionet kulturore dhe të rekreacionit,
- Funksionet administrative,
- Funksionet arsimore shkolla të mesme, shkolla profesionale,
- Funksionet shëndetësore dhe të përkujdesjes sociale.

V. Qendër lokale
Qendrat lokale janë konsideruar qendrat e banuara me karakter rural dhe suburban, që përputhen me qendrat e komunave të méparshme.

Në përgjithësi ky nivel hierarkizimi përcaktohet në planet e hierarkive më të ulëta si Plani Ndërsektorial i Bregdetit dhe Plani Ndërsektorial i Zonës Ekonomike Tiranë - Durrës.

Gjithsesi në nivelin kombëtar, PPK-ja ka evidentuar qendrat lokale, të cilat edhe pse shpesh me natyrë jo urbane, karakterizohen nga tipare të veçanta të zhvillimit ekonomik, burimeve natyrore, minerare, vlerave të veçanta peizazhistike, kulturore, historike etj.

VI. Lokalitete
Lokalitete janë konsideruar qendra të vogla të banuara me karakter rural. Në përgjithësi edhe ky nivel hierarkizimi përcaktohet në planet e hierarkive më të ulëta si Plani Ndërsektorial i Bregdetit dhe Plani Ndërsektorial i Zonës Ekonomike Tiranë - Durrës. Në përgjithësi lokalitetet janë fshatra, të cilat janë njësia më e vogël e organizimit territorial.

Hierarkia e qendrave						Funksionet
Metropol	Tiranë					Qytet Portë
Qendër primare	Shkodër					Qytet Portë
	Lezhë					Qytet Portë
	Kukës					Qytet Portë
	Peshkopi					-
	Durrës					Qytet Portë
	Elbasan					Hub Kombëtar
	Fier					Qytet Portë
	Berat					Hub Kombëtar
	Korçë					Qytet Portë
	Vlorë					Qytet Portë
	Gjirokastër					Qytet Portë
	Sarandë					Qytet Portë
Qendër sekondare	Tropojë		Kavajë		Lushnjë	
	Bulqizë		Librazhd		Kuçovë	
	Krujë		Pogradec		Përmet	
Qendër terciare	Tepelenë		Libohovë		Patos	
	Maliq		Kolonjë		Prrenjas	
	Divjakë		Pukë		Shijak	
	Gramsh		Delvinë		Malësi e Madhe	
	Peqin		Skrapar		Vau i Dejës	
	Belsh		Has		Vorë	
	Mat		Pustec		Urë Vajgurore	
	Poliçan		Këlcyrë		Selenicë	
	Roskovec		Cërrik		Klos	
	Konispol		Kurbin		Mallakastër	
	Mirditë		Rrogozhinë		Devoll	
	Himarë		Finiq		Kamëz	
	Fushë - Arrëz		Memaliaj		Dropull	
Qendër lokale e specializuar	Xarrë	Çakran	Golem	Sukth	Velipojë	
	Lukovë	Qendër	Pezë	Ishëm	Gjegjan	
	Antigonë	Dermenas	Baldushk	Fushë-Kuqe	Qafë Mal	
	Zagorie	Topojë	Krrabë	Laç	Katund i Ri	
	Petran	Kuman	Bërzhitë	Ulëz	Bujan	
	Leskovic	Kodovjat	Petrelë	Burrel	Shishtavec	
	Kurvelesh	Udenisht	Dajt	Melan	Synej	
	Orikum	Gjinar	Shëngjergj	Kala e Dodës	Vermosh	
	Frashër	Tregan	Martanesh	Lurë	Koplik	
	Sevastër	Klos	Zerqan	Rubik	Ballsh	
	Selenicë	Kryevish	Kolsh	Fushë - Bulqizë	Voskopojë	
	Bogovë	Gjocaj	Steblevë	Shëngjin	Fierzë	
Lokalitete	Për t'u detajuar në planet e hierarkisë më të ulët					

Tabela 3.1 Hierarkia e qendrave urbane sipas PPK-së

Kategorizimi i qendrave urbane në bazë të funksioneve

Një funksion përkufizohet si aktiviteti specifik ose shërbim i caktuar që ofrohet në një qendër urbane, që u shërben banorëve rezidentë të qendrës dhe të zonave të banuara përreth kësaj qendre.

Ka një gamë të gjerë funksionesh, të cilat përgjithësisht mund të kategorizohen si punësim në sektorin e shërbimeve ose përpunimit dhe fabrikimit, por në disa qendra të caktuara mund të marrë përparësi punësimi në sektorë të caktuar si:

- minerar;
- tregti;
- arsimim, edukim;
- shërbime shëndetësore;
- shërbime sociale dhe kulturore;
- turizëm dhe rekreacion;
- transport, portuale;
- shërbime bujqësore;
- shërbime administrative publike.

Çdo qendër urbane përmbush një sërë funksionesh, por numri dhe masa e këtyre shërbimeve ndryshon pothuajse në mënyrë unike nga njëra qendër urbane në një tjetër. Në përgjithësi qendrat më të mëdha kanë një numër më të lartë funksionesh si edhe një numër të madh burimesh për secilin funksion. Megjithatë ka përjashtime. Në Shqipëri, disa qendra të vogla urbane i shërbejnë një zone mjaft të gjerë rurale dhe për këtë arsye mund të kenë një numër burimesh për funksione të ndryshme, shumë herë më të lartë se sa numri i popullsisë rezidente të tyre.

Aty ku roli i qendrave të vogla urbane përforcohet nga prania e funksioneve të vendosura nëpërmjet politikave administrative, qendrat e vogla në këtë rast mund të fitojnë një rëndësi shumë herë më të madhe në krahasim me masën e popullsisë, p.sh: Rrogozhina, Divjaka, Peshkopia, Librazhdi, Burreli, Rrëshen.

E kundërta ndodh kur qendrat e vogla urbane zhvillohen si vendbanime në varësi të lëvizjes vajtje - ardhje për qëllime punësimi të qendrave më të mëdha urbane. Këto tip qendrash nuk kanë tendencën të zhvillojnë gamën e funksioneve të sugjeruar nga numri/masa e tyre e popullsisë, pasi shumë prej këtyre funksioneve/shërbimeve janë të vendosura dhe funksionojnë në qendrën/ vendbanimin urban më të madh, e akoma më tej këto qendra urbane nuk u shërbejnë zonave rurale më të thella. Qendra të tilla zhvillohen rreth qyteteve të mëdha si rasti i ish-komunave përqark Tiranës me vetë kryeqytetin.

Në Planin e Përgjithshëm Kombëtar çdo bashki sipas reformës së re administrative territoriale është konsideruar si një qendër urbane terciare. Në mënyrë që procesi i implementimit, por edhe i përditësimit dhe rivlerësimit të PPK-së në vitet e ardhshme të shkojë drejt përcaktimeve sa më të sakta dhe kritereve qartësisht të përcaktuara për qendrat urbane, është e nevojshme që të ngrihet një bazë të dhënash të këtyre funksioneve primare, të cilat duhet t`i përmbushë çdo qendër urbane, në përputhje me numrin e popullsisë. Për këtë lind nevoja që gjatë hartimit të Planeve Vendore të matet indeksi funksional i këtyre qendrave, si një tregues parësor, i cili ndihmon në hierarkizimin e qendrave urbane me qëllim orientimin e zhvillimit të ardhshëm në to, nëpërmjet investimeve nga niveli qendror e vendor.

Indeksi funksional për qendrat urbane deri në 5.000 banorë do të rezultojë nga tërësia e të dhënave të klasifikuara sipas 7 kategorive:

1. shërbime financiare;
2. shërbime tregtie
3. shërbime biznesi;
4. shërbime sociale dhe administrative;
5. shërbime arsimore (niveli II dhe III);
6. shërbime turistike dhe rekreative;
7. shërbime bujqësore.

Renditja sipas indeksit funksional llogaritet në varësi të popullsisë dhe ka vlerë në organizimin territorial, pasi me anë të tij evidentohen "mungesat" apo "tepricat" e shërbimeve në qendrat urbane.

Në përgjithësi:
- Qendrat urbane me indeks funksional më të lartë në krahasim me popullsinë e tyre konsiderohen qendra urbane me fuqi tregu të lartë, karakterisitikë përgjithësisht e qyteteve në kryqëzime të rëndësishme kombëtare.
- Qendrat urbane me indeks funksional më të ulët në krahasim me popullsinë që kanë, konsiderohen qendra urbane me aktivitet të lartë vajtje - ardhje për qëllime punësimi.
- Qendrat urbane me indeks funksional të krahasueshëm me popullsinë e tyre konsiderohen qendra të konsoliduara, dhe janë përgjithësisht qytetet e mëdha.

Në mënyrë që të kemi një pasqyrë vlerësimi të tillë për qendrat urbane, lind nevoja e matjes së treguesve të tillë.

Sa më lart, është e rëndësishme që gjatë hartimit të Planeve të Përgjithshme vendore, autoritetet vendore të planifikimit të masin indeksin funksional për territorin e tyre. Kjo do të bëj të mundur eficientimin e vendimmarrjeve për investimet lokale, monitorim të implementimit të planit, dhe matjen e nivelit të suksesit apo mungesat e tij.

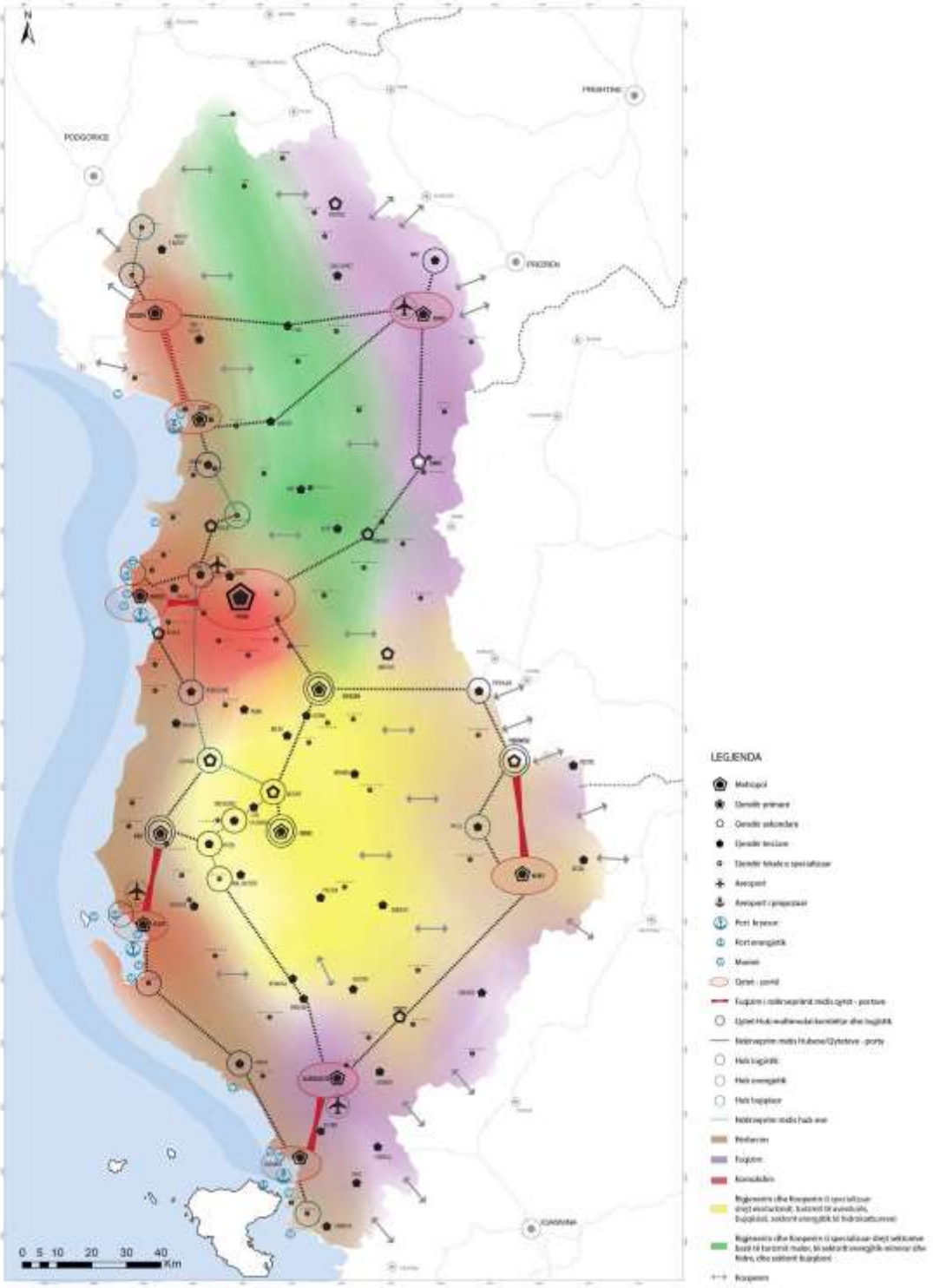
3.1.3 Propozimet strategjike territoriale për qendrat urbane

Plani i Përgjithshëm Kombëtar, në varësi të statusit aktual dhe të propozuar të qendrave urbane, me qëllim sigurimin e zhvillimit të territorit në përputhje me Vizionin e PPK-së "Shqipëria 2030", propozon ndërhyrje konsoliduese, përforcuese, rigjeneruese, kooperuese dhe fuqizuese për qendrat urbane.

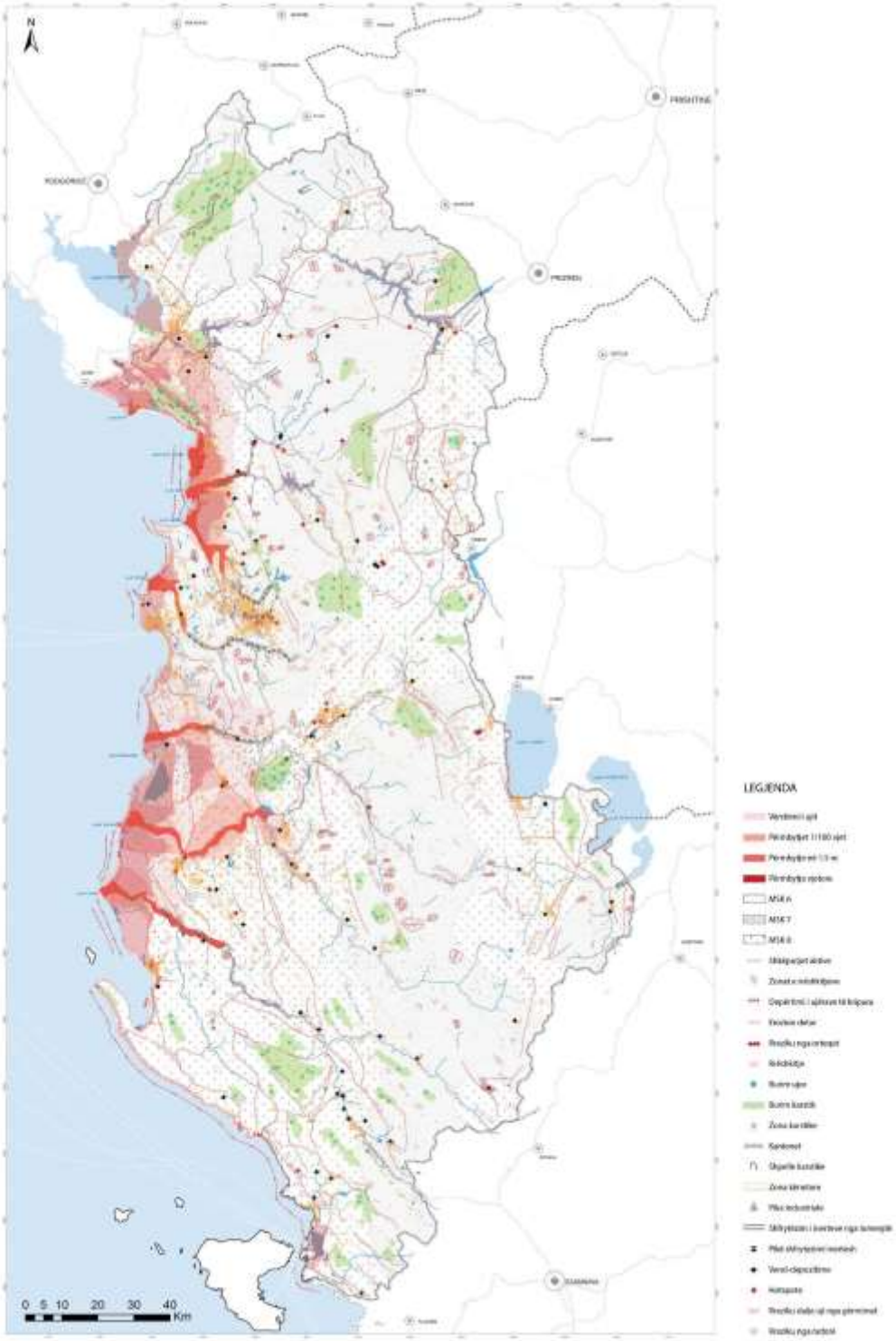
Konsolidim dhe përforcim - Metropoli, qendrat primare urbane
Përforcim dhe rigjenerim - Qendrat terciare urbane qendrore
Fuqizim dhe Rigjenerim - Qytetet-porta dhe qendrat urbane lindore
Kooperim - në nivel kombëtar

Harta 3.1 shpreh konceptualisht ndërhyrjet territoriale të propozuara. Zhvillimi Urban dhe konsolidimi i tij duhet të mbajnë në konsideratë rreziqet në disa nivele.

Për këtë Harta 3.2 paraqet në shkallë kombëtare rrisqet që paraqiten ndaj vendbanimeve të reja dhe atyre ekzistuese nga: përmbytjet, tërmetet, rrëshkitjet, ndotjet etj. Për çdo zhvillim të ri analiza dhe vlerësimi i faktorëve të riskut për jetën e njeriut duhet të detajohen më tej duke iu referuar këtij materiali.



Harta 3.1 Ndërlidhjet midis qytet-portave dhe hubeve sipas PPK



Harta 3.2 Rreziqet e sistemit urban

a) Konsolidimi dhe rigjenerimi i metropolit të Tiranës dhe i qendrave primare urbane

Për Planin e Përgjithshëm Kombëtar është e rëndësishme që performanca ekonomike, konkurrueshmëria dhe rëndësia kombëtare që ka metropoli i Tiranës, dhe poli ekonomik Tiranë - Durrës, të vazhdojë edhe në të ardhmen. Popullsia dhe përfitimet ekonomike në këtë zonë do të vazhdojnë të rriten edhe në 15 vitet e ardhshme. Gjithsesi dukuria negative e shpërhapjes urbane të qytetit në territorin e njësive vendore përreth në konsum të territorit të lirë natyror nuk duhet të vazhdojë. Konsolidimi fizik i metropolit të Tiranës, mbështetur nga plane eficiente të përdorimit të tokës në zonat e urbanizuara, është një kriter thelbësor për t'u zbatuar me qëllim rritjen inteligjente dhe konkurruese të metropolit.

Konsolidim kërkohet edhe për transportin publik brenda metropolit, duke përfshirë edhe polin e zhvillimit të rajonit Tiranë - Durrës. Synohet në këtë mënyrë që investimet në infrastrukturën e transportit për këtë zonë të rrisin eficiencën dhe konkurrueshmërinë e këtij poli. Për këtë duhen konsideruar hapat e mëposhtëm për t'u implementuar në Planin Vendor dhe Rajonal të zonës nga autoritetet përkatëse.

- Metropoli

Ndërmarrja e një analize të detajuar për të gjithë tokën e braktisur, bosh apo të degraduar, jo bujqësore, do të japë një vlerësim për kapacitetin e mundshëm mbajtës të zonës për të akomoduar në të ardhmen përdorimet e kërkuara, jo vetëm për banim, por edhe hapësirat për zhvillimin e sektorëve të ndryshëm ekonomikë. Ky vlerësim duhet të nisë nga zonat më pranë korridoreve të transportit publik.

Autoritetet vendore përgjegjëse për planifikimin dhe zhvillimin e territorit duhet të përdorin instrumentet ligjorë në fuqi si Transferimi i së drejtës për zhvillim, Intensiteti me kushte, E drejta e preferimit, të cilat lehtësojnë konsolidimin e tokës së fragmentuar dhe ndalokimin në vende me të përshtatshme të funksioneve që aktualisht janë të vendosur në vende të papërshtatshme. Një shembull i tillë mund të jetë për zonat me përdorim industrial brenda qytetit apo të aktiviteteve ekonomike ndotëse, të cilat duhen ndalokuar larg zonave të banimit apo resurseve natyrore si burime uji etj.

Sigurimi i përdorimit të drejtë të **stokut ekzistues të banesave**, duke përgatitur skema të qëndrueshme **ripërdorimi** (si p.sh. përshtatja me funksione të ndryshme nga banimi) apo përdorimi i instrumenteve fiskalë që nxisin përdorimin e tyre.

Në planifikimin e territorit vendor sugjerohet nxitja e **përdorimeve mikse** brenda territorit të zonës urbane pa cenuar normat dhe treguesit e zhvillimit. Propozimet e reja për qendrat tregtare multifunksionale, të cilat kanë karakter miks publik, të vlerësohen për t'u ndërtuar brenda zonave të urbanizuara, aty ku ekziston infrastruktura e transportit. Në këtë mënyrë, kufizohet shpërhapja në territor që sjell ndalokimi i këtyre qendrave jashtë vijës së urbanizuar si dhe përmirëson jetën publike sociale të qendrës urbane.

Nxitja e hartimit të planeve të detajuara për **rigjenerim** të zonave të urbanizuara me potencial historik por jo vetëm, si dhe të hapësirave publike, të shoqëruar me një kornizë të detajuar mbi kodin e ndërtimit i cili duhet të jetë lehtësisht i kuptueshëm dhe i implementueshëm nga zhvilluesit dhe komuniteti.

Densifikimi mund të arrihet pa kompromentuar cilësinë dhe komoditetin e jetës urbane. **Konservimi i të gjitha parqeve natyrore** dhe hapësirave të gjelbra ekzistuese duke nxitur rritjen e numrit si dhe sipërfaqen e gjelbër të tyre. Vlerësimi i mundësisë për **rizhvillimin** e ish zonave industriale dhe të magazinimit për aktivitete të reja ekonomike, rekreative social - kulturore.

b) Fuqizimi i qendrave urbane veriperëndimore e jugperëndimore
Për të përsëritur performancën ekonomike të polit të zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës, Shqipëria duhet të forcojë dinamizmin e qyteteve-porta ekzistuese të pjesës perëndimore të vendit: Shkodër - Lezhë, Vlorë, Sarandë si edhe të zhvillojë porta të reja lidhëse në lindje dhe jugperëndim: Kukës, Korçë, Gjirokastër. Në këtë mënyrë do të mundësohet tërheqja e investimeve të reja në këto pole, të cilat do të balancojnë dhe komplementojnë polit të zhvillimit të rajonit Tiranë - Durrës.

Të gjitha zonat e sipërpërmendura do të duhen të rriten në një masë të konsiderueshme përtej parashikimeve edhe të skenarit pozitiv të rritjes së lartë në projeksionet e popullsisë të Census 2011. Disa prej këtyre qyteteve kanë tendenca të forta për të arritur këto kushte. Për shembull:

- **Qyteti i Vlorës dhe i Fierit,** të dhënat e rritjes tregojnë një nisje të mirë drejt këtij skenari. Sfida është fuqizimi i kapacitetit të tyre si një pol ekonomik miqësor ndaj zhvillimit të biznesit, i bazuar në transport publik efikas dhe që ruan karakteristikat fizike të peizazhit natyror.

- **Porta Gjirokastër - Sarandë**, ka nevojë për fuqizim në mënyrë që të zhvillohet si e tillë dhe më vonë të jetë konkurruese për rajonin dhe komplementare me poli i zhvillimit rajonal Tiranë-Durrës. Këtë PPK e realizon me propozimin për ndërtimin e një aeroporti të ri ndërkombëtar në jug të vendit, si dhe me propozimin për rritjen e kapacitetit të portit të Sarandës si port turistik. Infrastruktura e re lidhëse do të rrisë aksesueshmërinë në një nga zonat më tërheqëse për turizmin bregdetar të vendit siç është riviera e jugut, si dhe në zonat me rëndësi ndërkombëtare për trashëgiminë historike e kulturore UNESCO si Parku i Butrintit dhe qyteti i Gjirokastrës.

- **Porta Shkodër - Lezhë**, është një tjetër pol që duhet fuqizuar. PPK parashikon fuqizimin e portit të Shëngjinit me rritje deri në dyfish të kapacitetit të tij portual, përmirësimin e lidhjeve fizike me Lezhën, Shkodrën dhe Velipojën me transport publik eficient, të shpejtë dhe miqësor me mjedisin. Pozita e favorshme e këtij poli, ashtu si ai Vlorë - Fier, përforcohet edhe nga infrastruktura hekurudhore, e cila duhet revitalizuar nën potencialin e përmirësimit të lidhjes së shpejtë e të sigurt me Podgoricën dhe me vendet e Europës brenda të njëjtit rrjet qendror.

Gjithsesi aktualisht vetëm poli i zhvillimit rajonal Vlorë-Fier është më afër mundësisë për të arritur masën e nevojshme kritike të popullsisë dhe shkallën e zhvillimit të polit të zhvillimit rajonal Tiranë-Durrës. Ky i fundit ka një masë kritike të përforcuar e të mbështetur nga zhvillimi i lidhjeve të infrastrukturës me zonat përreth dhe nga atraksionet komplementare që ato ofrojnë. Një përafrim i tillë strategjik duhet ndërtuar edhe për qytetet porta të tjera si qendra të poleve të zhvillimit rajonal me rëndësi kombëtare.

Këto qytete-porta janë të vendosura në territor në distancë 100 -150 km larg portës Tiranë - Durrës. Vetëm Korça dhe Gjirokastra janë në një distancë më të madhe, por me ndërtimin e korridorit VIII dhe Boshtit Qendror distanca kohore zvogëlohet. Edhe pse popullsia e rajoneve rrethuese të tyre aktualisht nuk i kalon 300.000 banorë, me përjashtim të zonës Vlorë - Fier me 700.000 banorë. Kjo do të thotë se për të realizuar skenarin e zhvillimit si rajone apo zona funksionale ekonomike me rëndësi kombëtare, popullsia e tyre parashikohet të dyfishohet. Kjo pritshmëri nuk shkon në të njëjtën linjë me parashikimet e Census 2011 për popullsinë e vendit, e cila për herë të parë në historinë e saj është duke njohur një regresion të thellë.

Megjithatë PPK "Shqipëria 2030" vlerëson se investimi në infrastrukturë kombëtare strategjike në këto qytete, aeroporte të reja, porte me kapacitete të dyfishuara, rrugë të lidhjeve të shpejta, përmirësimi i cilësisë së jetës urbane me investime në shërbimet parësore të shëndetësisë dhe arsimit, shfrytëzimi i potencialit energjetik të Shqipërisë në rajon si dhe zhvillimi i sektorit të transportit drejt teknologjisë moderne, do të krijojë pritshmëritë pozitive për të jetuar dhe investuar në vendin tonë. Rritja e investimeve nga emigracioni, do të shoqërohet me rritjen e popullsisë për shkak të kthimit nga emigrimi dhe pakësimit të largimeve nga vendi, rritja e pritshmërive pozitive për të jetuarit brenda vendit do të shoqërohet gjithashtu me rritje të lindshmërisë.

Distanca kohore në fakt është më e rëndësishme se sa distanca fizike. Akoma më tepër rëndësi ka edhe multimodaliteti i transportit mes tyre. Pra nga njëra portë në tjetrën pavarësisht distancës, është e rëndësishme të udhëtohet brenda një intervali kohor në më pak se 1.5 orë dhe të ketë mundësi transporti të ndryshme me makinë, autobus dhe tren. Nisur nga ky tipar lind një funksion tjetër i këtyre qyteteve siç është krijimi i terminaleve multimodale brenda tyre. Ky element përbën një tipar tërheqës për çdo lloj sipërmarrje dhe aktivitet tregtar. Në mënyrë që ky skenar të realizohet duhet përforcim i infrastrukturës rrugore, hekurudhore si edhe i terminaleve multimodale. Gjithsesi përmirësimi i lidhjeve fizike nuk është i mjaftueshëm. Të katër portat perëndimore do të duhet të zhvillohen në mënyrë komplementare. Ky komplementaritet duhet të gjenerohet edhe nga funksionet ekonomike prodhuese të këtyre qyteteve.

Polet e zhvillimit rajonal me rëndësi kombëtare	Census 2001 (njësia: banorë)	Census 2011 (njësia: banorë)
Poli Durrës - Tiranë	843 081	1 012 150
Poli Fier - Vlorë	712 176	571 752
Poli Shkodër - Lezhë	344 213	308 797
Poli Elbasan	362 736	295 827
Poli Korçë - Pogradec	263 410	220 782
Poli Gjirokastër - Sarandë	120 784	99 209
Poli Kukës - Tropojë	111393	85 292

Tabela 3.2 Popullsia sipas Census 2001 dhe 2011 për polet e zhvillimit rajonal. Përpunoi: AKPT

Specializimi në sektorë ekonomikë sipas resurseve natyrore është thelbësor. Rritja e marrëdhënieve me rajonet ndërkufitare është element kyç për zgjerimin e bazës së tregut dhe rrezes së ofertës.

Mënyra më e mirë për të arritur masën kritike të këtyre portave komplementare janë zhvillimi policentrik i qyteteve me funksione komplementare mes tyre, fuqizimi i kooperimit dhe ndërlidhjeve mes tyre. Modele të ngjashme të zhvillimit policentrik janë implementuar me kohë në shumë vende të zhvilluara të Europës. Balancimi i peshës së polit të zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës do të varet nga:
• zgjerimi i masës kritike të çdo qyteti,
• kombinimi i atraktiviteteve të qyteteve duke përforcuar dhe përmirësuar lidhjet fizike midis tyre.

Për identifikimin e qyteteve-porta të reja janë konsideruar një numër i caktuar faktorësh kyç si:
- Vendndodhja,
- Ekzistenca dhe kapaciteti i infrastrukturës së shërbimeve parësore për zhvillim të konsiderueshëm,
- Një përqendrim i caktuar biznesi dhe potencial për zhvillim inovativ,
- Lidhje strategjike transporti ekzistuese apo potenciale,
- Vendosja apo prania e një aeroporti, apo një porti ndërkombëtar.
Për të forcuar masën kritike në veri-lindje dhe jug të vendit janë propozuar Kukësi, Korça dhe Gjirokastra si qytete-porta. Për të arritur këtë qëllim deri në 2030 duhet të jetë hartuar Plani i Integruar i Transportit dhe i Përdorimit të Tokës për këto qytete.

c) Përforcimi dhe rigjenerimi i qendrave urbane në zonën qendrore të territorit
Diferenca midis masës kritike ekzistuese të qyteteve në zonën qendrore dhe perëndimore si dhe kërkesa për përforcim të masës kritike në qytetet kufitare lindore, paraqet një sfidë hapësinore, por edhe një mundësi për zhvillimin e qyteteve qendrore dhe juglindore të vendit.

Tërheqja historike e popullsisë drejt qyteteve qendrore dhe qyteteve kryesore të Ultësirës Perëndimore ka ndikuar në zvogëlimin e masës kritike të popullsisë (forcës aktive për një treg të qëndrueshëm, fuqisë blerëse dhe forcës aktive për të gjeneruar të ardhura), duke ndikuar në këtë mënyrë edhe në zvogëlimin e faktorit tërheqës për investime në këto qendra. Ndërkohë që qendrat primare urbane do të vazhdojnë të rriten në popullsi, masa kritike e qendrave terciare qendrore dhe juglindore si dhe faktori tërheqës për investime në këto qendra ka nevojë për përforcim. Disa prej këtyre qendrave kanë potencial për tërheqjen e investimeve në sektorin minerar, por edhe turistik malor.

Përafrimi strategjik i PPK-së është përmirësimi i aksesit të qendrave lokale me qendrën e bashkisë si dhe përmirësimi i lidhjes së qendrës së bashkisë me qytetet porta kryesore të vendit. Në këtë mënyrë fuqizimi i infrastrukturës lidhëse së këtyre qendrave duhet të fokusohet në përmirësimin e përshkueshmërisë së territorit të tyre dhe të forcimit të lidhjeve me portet dhe me aeroportet më të afërta të vendit, por dhe me qytetet hube multimodale me rëndësi kombëtare. Nga ana tjetër, ndërhyrjet rigjeneruese janë të domosdoshme për qendrat urbane, të cilat kanë karakter të veçantë, që lidhen me historikun e ndërtimit të qytetit, si dhe rivitalizimi i industrive drejt përdorimeve të reja ekonomike në fushën e fabrikimit, industrisë ushqimore apo degëve të reja të industrisë jo ndotëse (prodhimi i produkteve tipike dhe regjistrimi i markave si p.sh: mjaltë, rakia, vera etj.).
Rivitalizimi konsiston edhe në konsolidimin e aseteve historike e kulturore në shërbim të ekonomisë së turizmit dhe në rigjenerimin e vlerave arkitekturore si kullat veneciane. Këto qendra janë: Vau i Dejës, Pukë, Mirditë, Mat, Klos.

Akoma më thelbësore për këto qendra

është nxitja e kooperimit midis këtyre qendrave dhe qendrave primare urbane më të afërta si Shkodra, Kukësi dhe Lezha.
- Ndërtimi i linjës hekurudhore që lidh qendrën e Rubikut me linjën primare hekurudhore, e cila ka rëndësi strategjike për eksportin e prodhimit industrial në këtë qendër si drejt portit të Durrësit.

d) Rigjenerimi dhe kooperimi i qendrave perëndimore

Gjatë vlerësimit analitik të dokumenteve në ndihmë të PPK-së si Raportet e përpunimit të të dhënave nga Census 2011 të INSTAT-it apo Anekset e analizave të zonave funksionale nga institucioni i MSHÇV-ës, theksohet zhvillimi intensiv që kanë pësuar shumë qytete në ultësirën perëndimore dhe qendrore si Golemi, Kamza, Kavaja, Orikumi, Velipoja, etj., në valën e urbanizimit të dekadës së fundit. Veçanërisht qytetet përgjatë vijës bregdetare, Golemi, Orikumi, Shëngjini kanë përjetuar një bum urbanizimi dhe rigjallërimi falë diversifikimit të bazës së ekonomisë nga bujqësore në turistike. Këto qytete përmbajnë një potencial të lartë për të tërhequr njerëz dhe sipërmarrje kreative në fushën e hoteleri - turizmit, zhvillimit të marinave dhe porteve turistike, si dhe falë afërsisë me qytete primare urbane, të cilat shpesh shërbejnë si destinacion për "arratisje të fundjavës".

Për të siguruar zhvillimin e mëtejshëm të qëndrueshëm të tyre kërkohet një zhvillim i ekonomisë së re turistike në lidhje të ngushtë me ekonominë bujqësore. Këto qytete janë të rrethuara nga lokalitete me natyrë thellësisht bujqësore, të cilat mund të kontribuojnë dhe të mbështesin një zhvillim turistik të këtyre qyteteve. Gjithashtu potenciali turistik i tyre merr vlerë nëse arrin të diversifikojë ofertën drejt tipave të tjerë të turizmit, si ekoturizmi, agroturizmi, peshkimi, marina, akuakultura, pylltaria, etj., madje dhe energjia e rinovueshme.
Investimi i përshtatshëm në këto qytete do të shërbejë për shndërrimin e tyre në nyje lidhëse të qyteteve-porta me qendrat terciare në brendësi të territorit si edhe për zhvillimin e qendrave lokale dhe lokaliteteve përreth. Është thelbësor zhvillimi drejt kombinimit të aktiviteteve të qyteteve qendra primare në raport me aktivitetet në këto qendra, për të zbehur dukurinë negative të qyteteve "fjetore"apo "të vdekura" gjatë shumicës së muajve të vitit, me përjashtim të verës. Investimet duhet të orientohen në krijimin e lidhjeve midis qendrave mësimore dhe qendrave industriale, të transportit apo të shkencave të natyrës.

Afërsia me qytetet porta, qendrat e kërkimit dhe të inovacionit, potenciali turistik i bazuar në peizazhin e egër natyror apo sporte si peshkimi dhe vozitja mund ta mbështesin këtë rol.

Në mënyrë që të forcohet roli i tyre si nyje lidhëse do të jenë të nevojshme investime në infrastrukturën rrugore lokale për të përmirësuar aksesin në to të lokaliteteve përreth dhe për të forcuar lidhjen e tyre me qytetet primare; zhvillimi i transportit publik eficient, përmirësimi i infrastrukturës së energjisë elektrike, kanalizimeve, ujësjellësit dhe telekomunikacionit.

Zhvillimi i qendrave primare urbane në pjesën perëndimore mbështetet nga rigjenerimi dhe fuqizimi i një sërë qytetesh të vegjël në afërsitë e tyre. Në këto qytete është zhvilluar sektori i turizmit që shërben si një nxitës për krijimin e vendeve të reja të punës në sektorin e turizmit, shërbimeve dhe sipërmarrjeve inovative.

Për të mbrojtur dhe rritur akoma më shumë vitalitetin e këtyre qyteteve në

të ardhmen, për të mirën e tyre, por edhe të lokaliteteve përreth, është e domosdoshme të balancohen nevojat për zhvillim të mëtejshëm, të cilat mund të kundërshtojnë dhe cenojnë tiparet kryesore, që përbëjnë thelbin e atraktivitetit të tyre.

e) Kooperimi në nivel kombëtar e ndërkufitar

Në përgjithësi zonat dhe qendrat urbane në kufi të territorit janë konsideruar ndryshe si "zona periferike". Në perspektivën e një zhvillimi ekonomik intensiv, afatgjatë e cilësor në nivel kombëtar, synohet si integrimi në Europë edhe fuqizimi i vendit dhe i rolit të tij si qendër me rëndësi ekonomike e faktor stabilizues në Ballkan. Kooperimi apo bashkëpunimi funksional midis qendrave urbane pranë kufijve me qendrat urbane të vendeve fqinje siguron realizimin e këtij vizioni dhe rrit rëndësinë kombëtare të këtyre qyteteve "periferike".

Në zonat kufitare ka një rëndësi të veçantë kooperimi mbi të gjitha edhe në funksion të aksesimit dhe të përdorimit me eficiencë e impakt maksimal të fondeve IPA Crossborder për rajonin e Ballkanit. Korridoret e infrastrukturës rrugore kombëtare si dhe parqet kombëtare ndërkufitare si parku i Alpeve, parku i Bunës, liqenet e Prespës e Ohrit, etj., janë elemente territoriale lidhëse, që nxisin bashkëpunimin në shkallë të gjerë. Prej kohësh janë sjellë dhe implementuar propozime për fusha të ndryshme bashkëpunimi në këtë zona me qëllim krijimin e avantazheve ekonomike për qendrat urbane brenda këtyre zonave, por akoma në shkallë të ulët impakti social dhe ekonomik për banorët.

Kërkesat për kooperim në këto rajone janë në fusha të ndryshme, që nga rritja e shkëmbimeve tregtare të produkteve bujqësore e blegtorale, e bashkëpunimit me qëllim mbrojtjen dhe përforcimin e aseteve natyrore të përbashkëta deri në maksimizimin e ofertës turistike. Ky kooperim nuk duhet parë i veçuar nga zonat funksionale ekonomike parësore të vendit, pasi rajonet e kooperimit ndërkufitar lidhen me infrastrukturë kombëtare me këto zona. Për shembull, parku ndërkufitar "Liqeni i Ohrit" dhe parku ndërkufitar "Lumi Bunë", kanë mundësi të lidhen direkt me portin e Shëngjinit, pra me Lezhën si qytet-portë dhe të maksimizojnë përfitimet e bashkëpunimit. Nga ana tjetër edhe kooperimi midis Kukës - Has - Tropojë me Prizren - Gjakovë - Prishtinë, nëpërmjet "Rrugës së Kombit" krijon lidhje direkte me portin e Shëngjinit, plazhet e Velipojës, portin e Durrësit, etj., duke zgjeruar kornizën e kooperimit ekonomik midis qendrave urbane kryesore.

Në këtë këndvështrim, potencial për zhvillim të mëtejshëm paraqesin edhe qendrat lokale të specializuara në vend, si dhe hubet logjistike pranë zonave kufitare, por jo vetëm. Qendra urbane sekondare e terciare me potencial të lartë profilizimi në bujqësi, marinë, përpunim nafte, logjistikë, etj., janë Kopliku, Bajza, Laçi, Hasi, Fushë-Kruja, Lushnja, Porto Romano, Roskoveci, Patosi, Ballshi, Orikumi, Petrolifera, Maliqi, Prrenjasi, Xarra, Himara.

Në aspektin ndërkufitar, këto "qytete periferike" vishen me rol qendror në zhvillimin e këtyre rajoneve. Këto qendra mund të udhëheqin zhvillimin e zonës lindore të vendit në fushën e sipërmarrjes, tregtisë, turizmit, bujqësisë, energjetikës dhe industrisë minerare.

Lokalitetet dhe fshatrat

Në qendrat primare urbane, që kanë mundësi rritjeje për shkak të infrastrukturës së fortë lidhëse kombëtare si "Rruga e Kombit", "Rruga e Arbrit", Boshti Qendror Jugor duhet aplikuar një kornizë e integruar për infrastrukturën dhe përdorimin e tokës. Duke përmirësuar më tej kushtet për cilësinë e jetës, Tirana do të vazhdojë të jetë një vend tërheqës për të jetuar e punuar duke rritur konkurrueshmërinë për investime në të. Në mënyrë që Tirana të vazhdojë të jetë një qytet i suksesshëm dhe i shëndetshëm duhet:

• Krijimi i një sistemi eficient dhe cilësor të transportit publik. Duhet të sigurohet aksesi i përshtatshëm (sipas parametrave kohë, cilësi, siguri) në qendrat e punës, shkolla, spitale dhe në të gjithë institucionet e shërbimit arsimor, shëndetësor, social, publik dhe të rekreacionit.

• Përmirësimi i aksesit ndërkombëtar duke përforcuar aeroportin kombëtar me një terminal multimodal të pajisur me stacion autobuzash të transportit publik dhe stacionin e trenit. Ndërtimi i linjës hekurudhore për transport pasagjerësh nga aeroporti "Nënë Tereza" për në Tiranë.

• Përforcimi i transportit që lidh Tiranën me qytetet porta të tjera: Durrësin, Shkodër - Lezhën, Vlorë - Fierin, Sarandë - Gjirokastrën.

• Fuqizimi dhe përmirësimi i infrastrukturës së furnizimit të UKZ-së.

• Përqendrimi i aktiviteteve të punës në afërsi të transportit publik.

• Nxitja e investimeve që zhvillojnë kapacitetin krijues dhe kërkimor në fushën e arsimit me anë të zhvillimit të nivelit të tretë të edukimit dhe vendosja e lidhjeve efektive mes industrive dhe instituteve kërkimore.

• Mbajtja e diferencës midis mënyrës së zhvillimit urban të qendrës dhe zonave përreth lokaliteteve me tipare tipike të specializuara rurale, duke ruajtur hierarkinë e qendrave.

• Mbrojtja e aseteve natyrore të Tiranës si Parku kombëtar i malit të Dajtit, liqenet dhe parqet që e rrethojnë, luginat e lumenjve dhe parqet urbane.

• Investimi në elementet që rrisin cilësinë e jetës së qytetit, shkolla dhe qendra shëndetësore, kopshte, çerdhe, si dhe në pikat e atraksionit, si qendra kulturore dhe qendra të zbavitjes.

• Eliminimi i zonave të segregimit social dhe zhvillimi i integruar i tyre në zonat urbane të konsoliduara.

Në një kontekst më të gjerë:

- Forcimi i korridorit Tiranë - Durrës me qëllim rritjen e integritetit ekonomik të tij.
- Vora luan një rol strategjik si nyje lidhëse me Durrësit dhe Tiranës dhe aeroportit më të madh në vend, Rinasit, duke u specializuar më tej si hub logjistik.
- Ndërtimi i një rrjeti të integruar të transportit publik mes Tiranë - Durrësit dhe Tiranës me lokalitetet përreth.
- Presioni për ndërtime banesash në Tiranë është i shoqëruar me një kërkesë të lartë për udhëtimet vajtje - ardhje për punë. Kjo mund të eliminohet apo të zbutet duke bërë që qytete të tilla të orientohen me tepër drejt një ekonomie apo zhvillimi të vetëmjaftueshëm.[24]

Lokalitetet dhe fshatrat në zonat rurale pranë dhe përreth poleve ekonomike

Zonat rurale pranë dhe përreth poleve ekzistuese ekonomike dhe zonave të urbanizuara, kryesisht në rajonin e Tiranë - Durrësit, variojnë nga tipologjia e tyre midis zonave me tipare të theksuara rurale - bujqësore në presion të lartë për zhvillim urban dhe në zona me cilësi të dobët bujqësore, për shkak të suburbanizimit të gjerë të tyre. Këto zona nuk përmbushin as karakteristikat e një zone urbane dhe as karakteristikat e një zone rurale të mirëfilltë. Më thellë në territoret e tyre shtrihen sipërfaqet e gjera natyrore me veçori peizazhistike shpesh nën presionin për zhvillime urbane dhe ndërtime të banesave të dyta, duke rrezikuar humbjen e veçorive të ekosistemit dhe peizazhit unik që mbartin, si dhe privimin nga përdorimi i gjerë publik i këtyre hapësirave për shkak të ndërtimit të komuniteteve private të mbyllura.

[24] Përcaktime më të detajuara jepen në Planin e Integruar Ndërsektorial për Zonën Ekonomike Tiranë - Durrës.

Zonat rurale pranë dhe përreth poleve të propozuara ekonomike
Në zonat me karakter të fortë bujqësor, zhvillimet e reja në fshatra duhet të respektojnë karakterin ekzistues rural të fshatrave. Jashtë fshatrave duhet t'u kushtohet rëndësi strukturave në funksion të prodhimeve bujqësore e blegtorale si dhe ngritjes së infrastrukturës strategjike të përshtatshme për to. Me rëndësi për këto zona është rezervimi i hapësirave për të siguruar masive gjelbërimi, që do të shërbejnë si "mushkëritë" e qyteteve dhe zonave urbane përreth. Zgjerimet urbane për zhvillimin e banimit në zona të tilla, të cilat mund të vendosen në zonat e urbanizuara më të afërta, duhen minimizuar sa më shumë të jetë e mundur. Nëpërmjet politikave vendore duhen nxitur dhe përkrahur nismat për zhvillimin e turizmit lokal, duke investuar në ripërtëritjen urbane të qendrave të fshatrave, të cilët ruajnë karakterin arkitektonik lokal, me qëllim tërheqjen e vizitorëve, tërheqjen e bizneseve lokale, si dhe përmirësimin e cilësisë me qëllim gjenerimin e punësimit.

Zhvillimi i mëtejshëm duhet orientuar drejt zonave tashmë të urbanizuara, të cilat e kanë humbur karakterin e tyre primar natyror - rural, me qëllim mbrojtjen e hapësirave të mbetura me këto tipare. Instrumentet ligjorë të transferimit të së drejtës së zhvillimit, intensiteti me kushte etj., duhen përdorur gjerësisht nga instrumentet vendore të planifikimit, me qëllim krijimin e mundësive të barabarta për zhvillim. Planet vendore do të luajnë një rol kryesor në realizimin dhe detajimin e këtij procesi.

Lokalitetet, fshatrat dhe zonat rurale në rajonin bregdetar perëndimor
Fshatrat dhe zonat rurale të rajonit perëndimor të vendit karakterizohen nga një larmi e tipareve të zhvillimit lokal. Pavarësisht transformimeve të vrullshme që kanë pësuar një pjesë e tyre gjatë urbanizimit të 25 viteve të fundit, për shkaqe të përshkruara në kapitullin I, akoma gjenden një numër i gjerë i tyre që kanë ruajtur vlerat karakteristike natyrore territoriale. Përgjithësisht këto fshatra kanë karakteristika që diferencohen nga vendndodhja gjeografike e tyre dhe afërsia me zona të veçanta natyrore.

- Fshatrat në zonat bregdetare fushore, tradicionalisht të zhvilluar drejt sektorit bujqësor, ndodhen në toka bujqësore të ultësirës perëndimore. Këtu bëjnë pjesë lokalitetet dhe fshatrat që historikisht kanë zhvilluar një sektor prioritar bujqësor, larg vijës bregdetare, për të pasur një presion të ndërtimeve turistike dhe larg infrastrukturës rrugore kryesore, për t'u ndikuar nga zhvillimet urbane. Përgjithësisht këto fshatra dhe zona rurale vuajnë nga shpopullimi dhe braktisja e sektorit bujqësor. Për këto qendra lokale dhe fshatra kërkohet të ndiqen politika që përforcojnë rikuperimin e përshtatshëm të infrastrukturës lidhëse të këtyre zonave me qendrat primare urbane më të afërta. Këto fshatra mbartin një rol strategjik në zhvillimin e një ekonomie të specializuar bujqësore, e cila përbën burimin kryesor të produkteve bujqësore, në rang kombëtar. Me rëndësi është krijimi i një rrjeti të përshtatshëm që do të lidhë këto zona karakteristike bujqësore dhe do të përforcojë sistemin e grumbullimit, magazinimit dhe shpërndarjes drejt qendrave të përpunimit apo të tregtimit me shumicë. Inovacioni në teknologjinë e përdorur dhe specializimi i këtyre zonave aglomerate në shërbim të një produktiviteti më të lartë dhe rritjes së cilësisë do të përbëjnë bazën për zhvillimin e qëndrueshëm të tyre.

- Fshatrat në zonat bregdetare fushore, të ndikuara nga zhvillimet urbane dhe turistike
Këtu bëjnë pjesë lokalitetet dhe fshatrat, të cilët për shkak të afërsisë me vijën bregdetare dhe qytetet kryesore urbane kanë tjetërsuar karakterin e tyre fizik territorial nën presionin për ndërtime në fushën e turizmit dhe të banesave të dyta bregdetare. Tradicionalisht ekonomia e këtyre zonave ka qenë e lidhur ngushtë me ekonominë bujqësore dhe kanë qenë të klasifikuara si zona rurale, por që pas përpunimit të të dhënave të Census 2011 nga INSTAT-i, një numër i madh i tyre kanë ndryshuar karakteristikat në zona suburbane. Në mungesë të kontrollit të zhvillimit të territorit, ndërhyrjet e vrullshme urbane në këto territore nuk janë shoqëruar me ruajtje të karakteristikave lokale të të ndërtuarit apo me shkallën e përshtatshme të densifikimit që të

mund të respektonte thyerjet karakteristike të territorit dhe të peizazhit. Kjo ka rezultuar në rënie të cilësisë së karakteristikave të peizazhit urban dhe natyror. Infrastruktura e shërbimeve kryesore në shumicën e rasteve mungon ose nuk kënaq kërkesat e sektorit të ri ekonomik të turizmit. Një pjesë e këtyre hapësirave janë privuar nga aksesi i gjerë publik për shkak të zhvillimit të komuniteteve të mbyllura me banesa pushimi, ndërsa një pjesë tjetër janë shndërruar në zona të fjetura dhe boshe në pjesën më të madhe të vitit, që rigjallërohen vetëm përgjatë 1-2 muajve të sezonit veror. Këto zona kanë nevojë për ripërtëritje urbane, e cila do të synojë përmirësimin e cilësive arkitektonike drejt tipareve tradicionale të zonës. Për këtë duhen nxitur kërkime në fushën e arkitekturës tradicionale e karakteristike për këto lokalitete dhe fshatra.

Rigjenerim kërkohet edhe për infrastrukturën e ujësjellës kanalizimeve dhe mbi të gjitha fuqizim i infrastrukturës së mbledhjes dhe përpunimit të mbetjeve urbane si dhe të impianteve të përpunimit të ujërave të përdorura. Në disa raste edhe rizhvillimi mund të rezultojë i nevojshëm për zona të ndërtuara rishtazi, por të degraduara për shkak të cilësisë së ulët të ndërtimit dhe falimentimit në përmbushjen e funksioneve, për të cilat është ndërtuar apo edhe degradimit të peizazhit të Waterfrontit[27]. Parësore për këto zona duhet të mbetet ruajtja e cilësisë së ujërave bregdetare nga ndotjet urbane, rigjenerimi i hapësirave të gjelbra natyrore, rigjenerimi i zonave të ndërtuara drejt përmirësimit të cilësisë fizike të ndërtimit, por edhe të peizazhit duke rritur gjelbërimin, numrin e hapësirave të gjelbra rekreative, të cilat shkrihen në mënyrë natyrale me korridore gjelbërimi, me masivet e gjelbërimit më në brendësi të territorit.

Me qëllim suksesin ekonomik të këtyre zonave në fushën e turizmit të qëndrueshëm nevojitet një ndërlidhje më e mirë me fshatrat tradicionale bujqësore më në brendësi të territorit me qëllim zhvillimin e një sektori turistik të diversifikuar drejt agroturizmit dhe ekoturizmit si edhe mbështetjen e turizmit bregdetar me produkte ushqimore autentike vendase. Gjithashtu është e rëndësishme të ndërtohen lidhjet e përshtatshme të infrastrukturës rrugore të tyre me qendrat primare urbane më të afërta. Termi "infrastrukturë lidhëse e përshtatshme" nënkupton krijimin e rrugëve minimale të duhura për të krijuar akses dhe lidhje të këtyre fshatrave me zonat urbane përreth, duke ruajtur në maksimum shkallën natyrale të fragmentimit të territorit ekzistues. Përmirësimi i transportit publik si edhe i shtigjeve këmbësore dhe të biçikletave në këto rajone janë kyç në realizimin e kësaj ndërlidhjeje.

- Zonat e mësipërme ndërpriten nga **fshatrat që shtrihen në zonat me ndjeshmëri të lartë mjedisore, si p.sh. fshatrat pranë lagunave apo pranë deltave lumore dhe parqeve kombëtare natyrore**. Këto zona kanë ruajtur një karakter të pazhvilluar, por aktualisht janë hapësirat e reja të ndodhura nën presionin për rizhvillim urban e turistik. Në mënyrë që të mos përsëriten gabimet e mëparshme kërkohet një kujdes i veçantë në qasjen për zhvillim të përshtatshëm të këtyre zonave. Në mënyrë absolute do të ruhet shkalla e ndërhyrjes në to në përputhje me kufizimet që rrjedhin nga legjislacioni sektorial për zonat e mbrojtura, parqet kombëtare, peizazhet e mbrojtura natyrore, lagunat e ligatinat, si edhe distancat nga burimet ujore të përcaktuara nga legjislacioni sektorial për menaxhimin e burimeve ujore. Zhvillimet e ardhshme në këto territore do të kufizohen vetëm brenda vijave që kufizojnë fshatin tradicional apo qendrën urbane tradicionale. Ashtu si u përshkrua për fshatrat e mësipërm, edhe për këto fshatra dhe lokalitete me qëllim përmirësimin ekonomik të këtyre zonave në fushën e turizmit të qëndrueshëm nevojitet një ndërlidhje më e mirë me fshatrat tradicionale bujqësore më në brendësi të territorit me qëllim zhvillimin e një sektori turistik të diversifikuar drejt agroturizmit dhe ekoturizmit si edhe mbështetjen e turizmit bregdetar me produkte ushqimore autentike vendase. Gjithashtu është e rëndësishme të ndërtohen

[27] Waterfront- term i përdorur për të përshkruar ballinat ujore të qendrave urbane përgjatë bregdetit

lidhjet e përshtatshme të infrastrukturës rrugore të tyre me qendrat primare urbane më të afërta. Përmirësimi i transportit publik si edhe i shtigjeve për këmbësorë e biçikleta në këto rajone, janë kyçe në realizimin e kësaj ndërlidhjeje.

- Fshatrat në zonat bregdetare malore, siç janë fshatrat e bregdetit jugor kanë një natyrë më të diferencuar nga fshatrat e mësipërm. Për shkak të kushteve fizike të territorit, një pjesë e madhe e tyre janë vendosur në terren malor, por në vijë ajrore shumë pranë vijës bregdetare. "Vështirësia" e aksesit të bregdetit nga këto fshatra ka bërë që përgjithësisht të ruhen tiparet e tyre kryesore, tradicionale, arkitektonike. Edhe këto zona vuajnë nga shpopullimi për shkak të migracionit, duke njohur një shkallë rigjallërimi vetëm gjatë 1-2 muajve të sezonit turistik në stinën e verës, ndërsa po përballen me një presion të lartë për zhvillime masive turistike. Këto zona kanë nevojë për rigjenerim urban drejt përmirësimit të infrastrukturës lidhëse, komunikimit si dhe përmirësimit të transportit publik. Politikat territoriale në këto zona synojnë nxitjen e zhvillimit të turizmit elitar, i cili karakterizohet nga ruajtja dhe përforcimi i elementeve karakteristike të arkitekturës tradicionale, si dhe të peizazhit dhe vijës bregdetare natyrore.

Përforcimi i infrastrukturës detare drejt porteve dhe marinave turistike përbën një infrastrukturë kyçe për diversifikimin e tyre. Pozicionimi i kësaj infrastrukture duhet të jetë i tillë që të sigurojë lidhjen e shpejtë me fshatrat ekzistues tradicionale dhe me qendrat urbane ekzistuese. Kjo do të ndikonte në rritjen e turizmit në këto zona dhe shmangien e kthimit të marinave të reja vetëm në vende parkimi për jahte dhe anije turistike. Rëndësi të veçantë ka nxitja e kooperimit mes këtyre fshatrave me fshatrat më në brendësi të territorit të njohur për produktet bujqësore e blegtorale vendase, të cilat ndikojnë në cilësinë dhe autenticitetin e turizmit bregdetar. Plani i Integruar Ndërsektorial i Bregdetit dhe Planet Vendore për këtë territor do të specifikojnë më në detaje mënyrën e zbatimit të këtyre parimeve të zhvillimit.

- Lokalitetet dhe fshatrat në zonat rurale të thella malore periferike (veri, verilindje, lindje e juglindje) dhe qendrore. Këto zona mbartin një potencial të lartë për diversifikim dhe specializim të sektorit bujqësor si pasojë e mundësive të përdorimeve dhe aktiviteteve mikse në territorin e tyre. Identifikimi i potencialit të tillë dhe aktivizimi i tij duhet të jetë në fokus të komuniteteve lokale dhe grupeve të biznesit për këto zona, të mbështetur nga organe të tilla si borde rajonale, agjenci të zhvillimit rajonal, institucione qendrore në varësi të MBZHRAU, bordet e ndërmarrjeve të qarkut dhe departamentet e agjencive të ndryshme lokale.

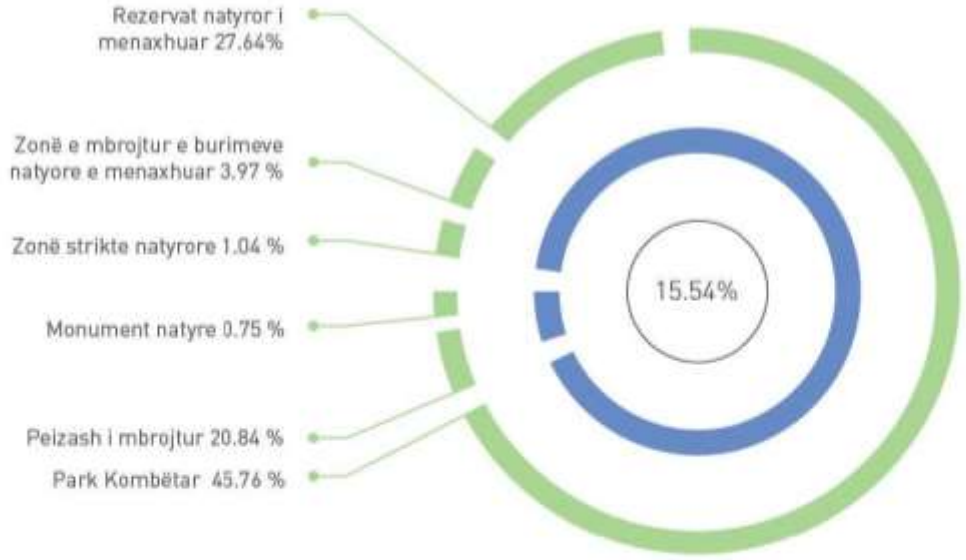
3.2 Sistemi natyror

Konteksti

Në kushtet e një zhvillimi të qëndrueshëm, mbindërtimi, shfrytëzimi i nëntokës për kanalizime e themele dhe fragmentimi i hapësirës së lirë, si edhe në mënyrë të veçantë shfrytëzimi i burimeve natyrore të paarinovueshme, duhet të shmanget në maksimum dhe të mbahet në një nivel sa më të ulët të mundur.
Mënyra e përdorimit të tokës si pasojë e rritjes dhe zhvillimit, bën që njëkohësisht të humbasin vazhdimisht sipërfaqe të lira së bashku me funksionet e tyre, në ndihmë të ekosistemeve natyrore dhe mbrojtjes së klimës, çlodhjes, si edhe funksionet e tyre të kapacitetit ekonomik për pylltarinë dhe bujqësinë, prodhimin e energjisë së rinovueshme dhe mbrojtjen e burimeve të nëntokës së zonave përkatëse.

Aktualisht, sipërfaqja e zonave të mbrojtura të Shqipërisë zë gati 15% të territorit kombëtar. Brenda territorit shtetëror numërohen 15 parqe kombëtare, 22 rezervate natyrore, pa numëruar peizazhet e mbrojtura dhe monumentet natyrore, që janë shumë pak të vizituara dhe aspak të trajtuara si pjesë e ndonjë sektori ekonomik. Gjithashtu, Shqipëria bën pjesë në korridorin e gjelbër europian.

Një përshkrim më i detajuar i situatës aktuale të sistemit natyror në Shqipëri është paraqitur në Raportin mbi gjendjen e mjedisit, të hartuar nga AKM, si dhe në Strategjinë ndërsektoriale të mjedisit, publikuar nga Ministria e Mjedisit.



Grafiku 3.1 Strategjia e Zhvillimit të Zonave të Mbrojtura, AKZM

Problematikat e sistemit natyror

Gjatë dy dekadave të fundit, Shqipëria është përfshirë në zhvillime të vrullshme urbane, gjë që është shoqëruar me një impakt të drejtpërdrejtë në sistemin natyror dhe atë mjedisor. Rritja e konsumit, transportit, mbeturinat urbane apo inerte, derdhja e ujërave të zeza në dete dhe lumenj, prerja pa kriter e pyjeve, gërryerja e shtretërve të lumenjve si dhe gërryerja e maleve janë vetëm disa prej dukurive të ndodhura. Në mënyrë më të detajuar disa nga problematikat me të cilat përballet sistemi natyror janë:

1. Degradimi i habitateve, erozioni bregdetar, kodrinor dhe malor mbetet një dukuri në rritje jo vetëm për shkak të ndërhyrjeve në lumenj dhe në zonën bregdetare, por edhe nga prerja abuzive e pyjeve dhe zjarret.
2. Prerjet abuzive të pyjeve dhe kullotja e pakontrolluar brenda territorit apo në afërsi të gjithë ZM - ve. Edhe pse sipas ligjit për zonat e mbrojtura nuk lejohet shfrytëzimi i pyjeve brenda territorit të ZM - ve. Rreziku i përhapjes së zjarreve është i pranishëm gjatë gjithë sezonit veror. Përgjithësisht zjarret kanë qenë të qëllimshëm, por edhe nga praktikat e gabuara që ndjekin barinjtë për përmirësimin e kullotave, nëpërmjet djegies së tyre.
3. Përndjekja e shpendëve dhe e kafshëve të egra, gjuetia, mbipeshkimi, peshkimi i paligjshëm dhe përdorimi i mjeteve të ndaluara, kryesisht në zonën fushore, bregdetare dhe në laguna mbetet problem. Gjithashtu, në zonat lagunore duhet të kufizohet dhe dhënia e licencave, numri i peshkatarëve dhe gjuetia të zhvillohet kryesisht me metoda tradicionale, me dajlane dhe duke marrë në konsideratë statusin mbrojtës së zonave të peshkimit dhe të lagunave. Zhvillimi i akuakulturës duhet të praktikohet në një distancë jo më afër se 1500 m nga territori i zonës së mbrojtur.
4. Projektet infrastrukturore pa leje mjedisore.
5. Menaxhimi joefektiv i aktiviteteve rekreative, mos menaxhimi i vizitorëve dhe i mbeturinave të ngurta që ata krijojnë, jo vetëm që dëmtojnë peizazhin dhe vlerat skenike të parkut apo ZM, por janë të pranishme në zonat më të preferuara nga vizitorët.
6. Një nga pikat më të nxehta të zhvillimeve të viteve të fundit dhe që kundërshtojnë administrimin e duhur të zonave të mbrojtura mbetet parandalimi i veprimtarive të paligjshme, kryesisht të ndërtimeve pa leje. Ky problem ka qenë dhe mbetet një shqetësim serioz. Ndërtime të tilla janë evidentuar në të gjitha territoret e zonave të mbrojtura dhe parqeve kombëtare.
7. Guroret dhe minierat përbëjnë një dukuri tepër negative në shkatërrimin e natyrës e të peizazhit, të habitateve.

Në Planin e Përgjithshëm Kombëtar, mjedisi nuk është një sipërfaqe e ruajtur nga veprimtaria e njeriut, por një aset që ruhet në shërbim të njeriut dhe zhvillimit ekonomik të qëndrueshëm.

3.2.1 Përqasja e Planit të Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"

Për Planin e Përgjithshëm Kombëtar, mjedisi përfaqëson trashëgiminë natyrore dhe kulturore, karakteristikat fizike të territorit natyror, por edhe të atij të ndërtuar. Në këtë kontekst, dy janë tiparet kryesore të sistemit natyror:
• është pjesë e pasurisë kombëtare,
• forma dhe karakteristikat e tij varen njëkohësisht nga veprimtaria natyrore dhe njerëzore.

Megjithëse, si veprimtaria natyrore dhe ajo njerëzore janë dinamike edhe sistemi natyror është gjithmonë në ndryshim. Politikat territoriale duhet ta njohin këtë dinamikë dhe të punojnë me këto ndryshime në mënyrë krijuese për të orientuar ndryshimet drejt zhvillimit më të qëndrueshëm të sistemit natyror. Karakteristikat fizike të peizazhit natyror shqiptar identifikohen me tipare mjaft dalluese, gjë që e bëjnë vendin tonë unik në këtë drejtim. Ky peizazh formësohet duke filluar që nga vargmalet e pjesës lindore, mënyra e thyerjes së tyre nga lumenjtë dhe luginat lumore, vija e gjatë bregdetare dhe ndërthurja e saj me lagunat dhe brezat e gjelbër natyrorë të pishave mesdhetare, liqenet nga më karakteristikët për rajonin, si dhe nga kombinimi i këtyre tipareve me diversitetin biologjik dhe me peizazhin urban e historik.

Objektivi madhor i PPK-së është: zhvillim i qëndrueshëm i sistemit natyror.
Ky objektiv synohet të arrihet nëpërmjet politikave të mëposhtme:
- Rritja e përgjegjësisë kombëtare e ndërkombëtare për brezat e sotëm dhe të ardhshëm, duke kombinuar konceptet e qëndrueshmërisë dhe administrimit të miré;
- Mbrojtja dhe rritja e zonave të mbrojtura natyrore; krijimi i një sistemi të qëndrueshëm e komunikativ mjedisor;
- Rritja e rolit të mjedisit në zhvillimin ekonomik të vendit; integrimi i sistemit natyror në vlerën ekonomike të sektorëve të zhvillimit;
- Rritja e rolit të mjedisit në cilësinë e jetës urbane përmes promovimit dhe krijimit të aksesit të përshtatshëm ndaj zonave natyrore.

Rëndësia dhe njëkohësisht përgjegjësia e Shqipërisë si pjesë e rrjetit natyror e kulturor të Europës, qëndron në faktin se vlerat mjedisore dhe kulturore të saj duhet të ruhen jo vetëm për shkak të natyrës së tyre unike, por edhe sepse ato ndërlidhen me sistemin natyror, si dhe trashëgiminë historike e kulturore europiane.

Mjedisi dhe natyra, për shkak të karakterit të tyre gjerësisht ndërvepruese, janë sisteme të cilat nuk i përkasin vetëm një territori apo popullsie, ato janë pjesë e një rrjeti më të gjerë. Koncepti i përdorimit të një pasurie që nuk e zotërojmë totalisht, por e ndajmë até në kohë dhe hapësirë është thelbësor në politikat e zhvillimit territorial. Shembulli më tipik i këtij ndërveprimi është ndikimi në ndryshimet klimatike, që përjetojnë vende dhe popuj të ndryshëm nga shfrytëzimi pa kriter i resurseve të parinovueshme e të ndotjes së mjedisit në vende të tjera.

Në zhvillimin ekonomik, mjedisi ofron bazën e burimeve ku mbështeten një sërë aktivitetesh ekonomike si bujqësia, pylltaria, peshkimi, akuakultura, përdorimi mineral, përdorimi i energjisë, industrisë, shërbimeve dhe turizmit. Për këto aktivitete, duhet siguruar që burimet e tyre të përdoren në mënyrë të tillë që të sigurohet sa më shumë të jetë e mundur rinovimi dhe ripërtëritja e tyre.

Mjedisi nga ana tjetër, ka gjithashtu një rol ekonomik në krijimin e atraksioneve të vendit, për të tërhequr vendosjen e sa më shumë veprimtarive ekonomike dhe njerëzve. Ky ka të bëjë me rolin social përmes të cilit mjedisi kontribuon në cilësinë e jetës së njerëzve. Ky rol reflektohet në dimensione të ndryshme: që nga peizazhi i ngushtë rrethues i mjedisit të banuar deri në peizazhet më të gjera të bregdetit, qytetit, fshatit apo lokaliteteve. Përfitimet në këtë kontekst ndryshojnë nga mënyra se si u krijohet njerëzve aksesi i përshtatshëm në këto peizazhe natyrore, qoftë për përdorimet aktive rekreative apo dhe për përdorim pasiv sa i përket shikimit/observimit të peizazheve piktoreske.

PPK mbështetet në strategjinë ndërsektoriale të mjedisit dhe politikat e Ministrisë së Mjedisit pa pasur qëllim të tij riformulimin e politikave të reja, por nënvizon rëndësinë e faktit se propozimet për zhvillim nga PPK duhet të ndodhin në kornizën e politikave ambicioze për ruajtjen e mjedisit në përgjithësi dhe integrimin e këtyre politikave në kornizën e zhvillimeve të sektorëve të ndryshëm ekonomikë.

Vlerësimi strategjik mjedisor që shoqëron dokumentin e Planit të Përgjithshëm Kombëtar, do të luajë një rol të rëndësishëm në integrimin e masave për mbrojtjen e mjedisit dhe zbatimin e tyre nga PPK. Korniza ligjore në fuqi për hartimin e planeve territoriale, detyron të gjithë autoritetet e planifikimit që do të ndërmarrin hartimin e planeve territoriale të hierarkive me të ulëta, në zbatim të PPK-së, të hartojnë Dokumentin e vlerësimit strategjik mjedisor për secilin nga këto plane.
Cilësia e mjedisit e për rrjedhojë e gjithë sistemit natyror, është faktor thelbësor për rritjen e konkurrueshmërisë së Shqipërisë në tregun e ekonomisë globale. Këto përfundime theksohen për rëndësinë që kanë për t'u zbatuar në planet rajonale dhe vendore që do të pasojnë PPK-në.

Rëndësia dhe vlera ekonomike e sistemit natyror.

Sistemi natyror dhe të mirat që ai ofron përbëjnë një vlerë të rëndësishme ekonomike. Sipas nismave ndërkombëtare, rekomandohet që vlera ekonomike e ekosistemit dhe biodiversitetit të pasqyrohet dhe të reflektohet jo vetëm në marrjen e vendimeve, por edhe në sistemet përllogaritëse dhe raportuese.[28] Ky rekomandim është në të njëjtën linjë me objektivat globale Aichi.

Në kontekstin kombëtar, zonat e mbrojtura (ZM), parqet kombëtare (PK), dhe zonat natyrore përbëjnë disa nga vlerat më të mëdha të vendit nga pikëpamja:
- Biologjike,
- Ekologjike,
- Ekonomike,
- Trashëgimisë natyrore,
- Sociale dhe kulturore.

Ato mund të kthehen në një rrugë të efektshme për të krijuar të ardhura të mira ekonomike nëpërmjet zhvillimit të qëndrueshëm, përveçse kthehen dhe në elemente të forta integrimi jo vetëm në kontekstin ballkanik, por edhe në atë europian.

Për më tepër, zonat e mbrojtura shihen si pika të forta të **zhvillimit të qëndrueshëm turistik.** *"Ato duhet të shndërrohen në pjesë përbërëse të zhvillimeve të rajonit në të cilin ato ndodhen dhe një forcë udhëheqëse që gjen mënyra të përmirësojë cilësinë e jetës së njerëzve që jetojnë pranë ose brenda parqeve pa cenuar vlerat thelbësore të natyrës"*[29].

3.2.2 Sistemi natyror si element për diversifikimin dhe ndërlidhjen e sektorëve ekonomikë

Ndërlidhja e sistemit natyror me sektorët e tjerë ekonomikë është një nga qasjet e PPK-së për zhvillim të qëndrueshëm ekonomik. Në këtë drejtim mënyrat e përafrimit ndaj tij ndryshojnë sipas karakteristikave të qendrave urbane ku ndodhen.

Në qendrat lokale dhe lokalitetet (kooperim dhe përforcim):
- Zhvillimi urban duhet inkurajuar brenda zonave të urbanizuara që shfrytëzon infrastrukturën ekzistuese të ndërtuar;
- Toka me karakteristika të mira pjellore, por që nuk mund të përdoren më për bujqësi duhet të pyllëzohen aty ku është e mundur. Kjo do të rriste mundësitë ekonomike të zonës për shfrytëzim të lëndës drusore ose për përmirësim të peizazhit natyror dhe rritjen e atraksioneve turistike;
- Në tokat me karakteristika jo të mira bujqësore inkurajohet përdorimi i tyre për

[28] Sipas nismës ndërkombëtare për dukshmërinë e vlerave ekonomike të natyrës TEEB. http://www.teebweb.org/29 Our life insurance, our natural capital: an EU biodiversity strategy to 2020
[29] Konferenca e Parqeve të Harkut Dinarik - http://www.parksdinarides.org/sq/t-reja/wwf

parqe fotovoltaike apo eolike sidomos për zonat pranë stacioneve dhe rrjetit ekzistues elektrik;
- Në tokat me shfrytëzim intensiv të bujqësisë rekomandohet ripërdorimi i mbetjeve bujqësore për gjenerimin e energjisë elektrike. Kjo do të mundësonte zhvillimin e energjisë së rinovueshme dhe mbrojtjen e cilësisë së rrjedhave ujore nga shpërhapja e mbetjeve bujqësore;
- Promovimi i rrjedhave ujore për sportet dhe aktivitetet ujore.

Në qendrat urbane sekondare dhe terciare (konsolidim dhe fuqizim):
- Parandalimi i shpërhapjes urbane;
- Ndalimi ku është e mundur dhe reduktimi i humbjes së tokës bujqësore dhe tokës së lirë natyrore për shkak të përdorimit urban;
- Mbrojtja e karakteristikave të peizazhit rural dhe minimizimi i fragmentimit të tij, duke ruajtur sa më qartë diferencat karakteristike midis peizazhit urban dhe atij rural;
- Krijimi i infrastrukturës së gjelbër për qytetet e mëdha e të vogla, që do t'i mundësojnë banorëve akses në zonat natyrore dhe në aktivitetet rekreative që do të zhvillohen në to;
- Ruajtja dhe aty ku është e mundur shtimi i zonave të mbrojtura mjedisore dhe biodiversitetit në to;
- Mbrojtja e objekteve dhe strukturave ndërtimore me vlera karakteristike të peizazhit të traditës historike e kulturore.

Në qendrat urbane sekondare, qendrat terciare dhe qendrat lokale (rigjenerim):
- Mjedisi si produkt turistik që tërheq vizitorët nga cilësia e peizazhit natyror, historiko - kulturor dhe biodiversitetit, si edhe nga një gamë e gjerë mundësish për zhvillimin e aktiviteteve natyrore;
- Tërheqja e sipërmarrjeve dhe njerëzve që karakterizohen nga aftësi dhe një spektër i gjerë ekspertize teknike dhe intelektuale, për të cilët jetesa në qytete të vogla ku garantohet cilësia mjedisore, i mundëson atyre cilësinë e jetës që ata kërkojnë;
- Zhvillimi i avancuar i infrastrukturës së komunikimit, e cila mund të sigurojë zgjerimin e shkallës së aktiviteteve ekonomike si dhe të sipërmarrjeve të vendosura në një vend të caktuar.

Procesi i diversifikimit ekonomik është iniciuar tashmë në disa vende dhe mund të intensifikohet dhe të zgjerohet më tej. Potenciali për rritjen e përdorimit të këtyre burimeve natyrore kërkon menaxhimin e mençur të të gjithë resurseve mjedisore në formën e politikave të mbrojtjes së peizazhit, politikave për strehim e vendbanime të reja, ruajtjen e trashëgimisë kulturore dhe biodiversitetit.

Zonat bregdetare ofrojnë një mjedis panoramik tërheqës, i cili është njëkohësisht mjaft produktiv dhe ofron një diversitet biologjik të rrallë. Ky mjedis strehon një gamë të gjerë aktivitetesh ekonomike dhe rekreative. Hartimi i Planeve të Integruara për Menaxhimin e Zonës Bregdetare është i domosdoshëm pasi do të ofrojë një qasje të integruar të ndërveprimeve midis sektorëve ekonomikë dhe autoriteteve të ndryshëm, veprimtaria e të cilëve lidhet me bregdetin dhe kuadrin ligjor. Plani i Integruar Ndërsektorial i hartuar paralelisht me PPK-në, merr një vlerë të veçantë në këto kushte, pasi ofron një panoramë të tillë unifikuese.

Vizioni dhe objektivat e dokumenteve sektoriale për sistemin natyror

Strategjia ndërsektoriale e mjedisit 2015 - 2020 e përcakton Shqipërinë si "Vend me një zhvillim të qëndrueshëm social dhe ekonomik, duke mbrojtur burimet natyrore nga ndotja dhe degradimi, nëpërmjet menaxhimit të integruar të tyre dhe duke promovuar vlerat mjedisore e duke i vënë ato në përfitim të prosperitetit ekonomik."
Objektivat që synohen të arrihen gjatë kësaj periudhe të mbështetura edhe në politikat ndërsektoriale të mbrojtjes së mjedisit dhe ndryshimeve klimatike janë:

Zonat e mbrojtura
- Rritja e sipërfaqes së zonave të mbrojtura në 17% të territorit, nëpërmjet zgjerimit dhe menaxhimit të integruar të tyre;
- Identifikimi dhe ngritja e rrjetit "Natyra 2000" dhe ruajtja e peizazhit natyror;
- Sigurimi i statusit të ruajtjes për 5% të llojeve dhe habitateve të kërcënuara;

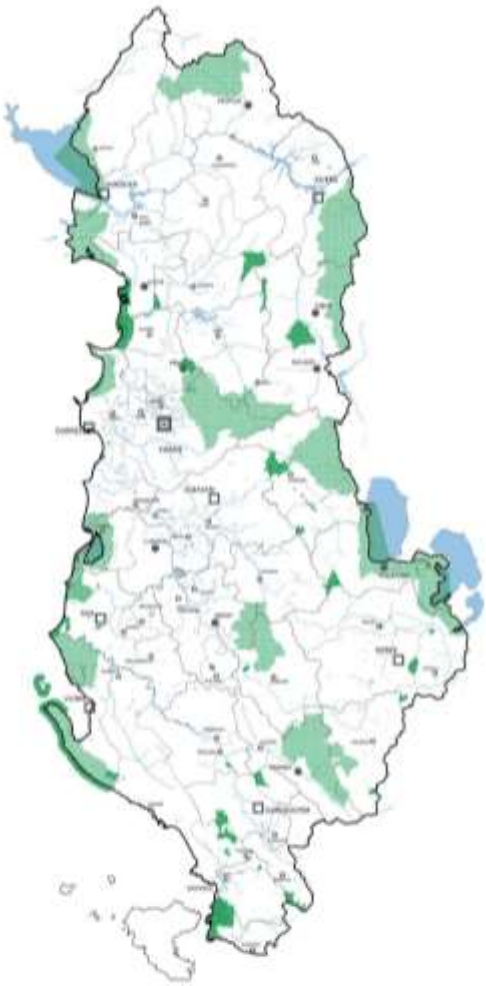
Vizioni i Agjencisë Kombëtare të Zonave të Mbrojtura në Shqipëri në Strategjinë për Zhvillimin e Zonave të Mbrojtura 2015 - 2020:
"Zonat e mbrojtura në Shqipëri kthehen në territore për mbrojtjen dhe ruajtjen e natyrës e biodiversitetit, duke promovuar vlerat e tyre të shumëllojshme [turistike/rekreative, kulturore, gastronomike, estetike, peizazhistike, shëndetësore, shpirtërore etj.], në shërbim të zhvillimit të qëndrueshëm me ndikim pozitiv të komuniteteve lokale dhe rritjes së mirëqenies së tyre";

Mbetjet
- Rritja e sasisë së mbetjeve që shkojnë në landfill në masën 45%;
- Riciklimi dhe kompostimi i mbetjeve urbane në masën 55%;
- Zbatimi i planeve të rehabilitimit për 9 hotspotet prioritare dhe hartimi i planeve për hotspotet e mbetura;

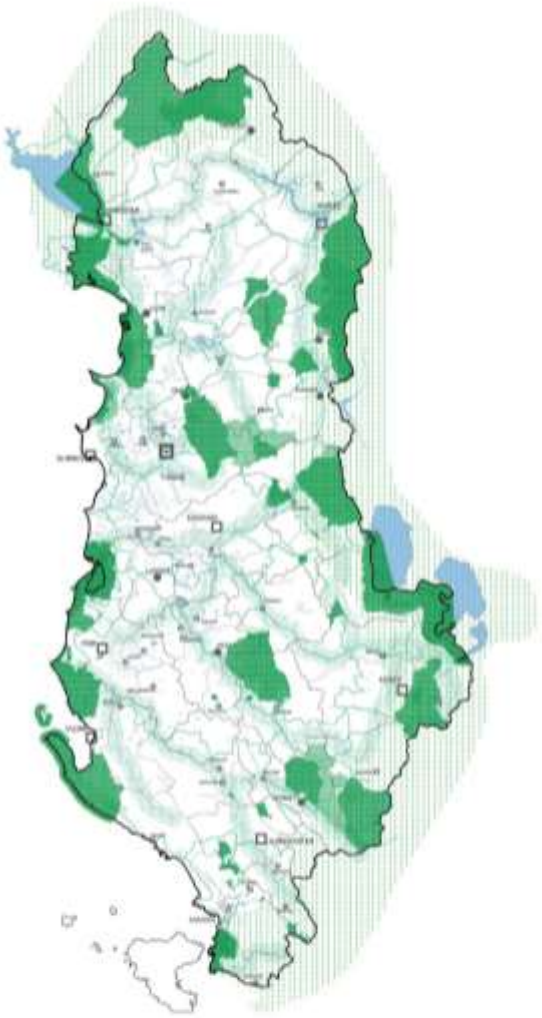
Uji
- Të realizohet mbrojtja dhe përmirësimi i cilësisë së ujërave nëpërmjet zbatimit të Planeve të Menaxhimit të Burimeve Ujore brenda vitit 2020;
- Monitorimi i vazhdueshëm i cilësisë së ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore nga institucionet përgjegjëse në bashkëpunim me MM;
- Rehabilitimi i shtretërve të dëmtuar të lumenjve me 25% deri në vitin 2020;
- Menaxhimi i ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore me qëllim reduktimin me 95% krahasuar me vitin 2011 të ndotjes së tyre;

Pyjet
- Menaxhimi i qëndrueshëm i burimeve pyjore dhe kullosore;
- Gjithëpërfshirja e aktorëve lokalë në menaxhimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të këtij sektori;
- Vendosja e skemave për pagesa në ekosistem;
- Sigurimi i kuadrit rregullator, institucional dhe ekonomik për zbatimin e menaxhimit të qëndrueshëm të pyjeve;
- Transpozimi i plotë (100%) i legjislacionit europian, në fushën e pyjeve;
- Mbulimi 100% me plane mbarështimi për të gjitha ekonomitë pyjore në nivel kombëtar;
- Ulja me 40% e prerjeve të paligjshme të fondit pyjor;
- Rehabilitimi nëpërmjet pyllëzimit dhe ripyllëzimit të sipërfaqeve të djegura si dhe rehabilitimi i kullotave me mbjellje foragjere e drusore në masën deri 15% të sipërfaqes pyjore dhe kullosore deri në vitin 2020;
- Parandalimi i gërryerjes së mëtejshme të tokës pyjore dhe kullosore në 25 % të sipërfaqes, deri në 2020;

Ajri
- Ulja me 40% e nivelit të ndotjes në zonat urbane;
- Arritja e niveleve të ndotësve të ajrit, bazuar në shëndetin human, në vlerat përkatëse për NOx - 40 μ/ m³, për PM10 - 40 μ/ m³, për PM2,5-25 μg/m3 dhe 20 μg/m3 dhe SO2-125 μ/ m³ për 24 orë ose 20 μ/ m³ në vit.



Harta 3.3 Situata aktuale e sistemit natyror 2015



Harta 3.4 Propozimet territoriale për sistemin natyror 2030

Foto nga Mariusz Kluzniak

3.2.3 Propozimet

Vizioni i PPK-së për sistemin natyror është në të njëjtën linjë me vizionin e strategjisë ndërmjedisore dhe strategjinë e zhvillimit të zonave të mbrojtura. Përqasja e PPK-së për këtë sistem shprehet nëpërmjet dy koncepteve: Promovim dhe Akses.
Në këtë kuadër, zgjidhjet që propozon PPK-ja janë:
a) Rritje të zonave natyrore nëpërmjet shtimit të zonave të mbrojtura dhe korridoreve lidhëse natyrore përgjatë luginave të lumenjve;

b) Shtimi i tri parqeve kombëtare në rrjetin kombëtar të zonave të mbrojtura:
- Parku i Bunës
- Parku i Alpeve
- Parku i Vjosës

Gjithashtu, propozohet që në rrjetin e zonave të mbrojtura të shtohet edhe rrjeti Emerald. Në tërësi, ai përfaqëson një rrjet ku ekosistemet, habitatet, llojet, peizazhet dhe veçoritë e tjera natyrore me rëndësi paneuropiane do të duhet të ruhen, sipas kritereve dhe dizpozitave të ligjit "Për zonat e mbrojtura". Sipas objektivave të përcaktuara në strategjinë ndërsektoriale, brenda vitit 2020, duhet të përfundojë ky rrjet, i cili do të jetë edhe baza për përfshirjen në Rrjetin Ekologjik Paneuropian (Natura 2000). Në sistemin e zonave të mbrojtura bëjnë gjithashtu pjesë edhe korridoret natyrore, të cilat duhet të konsiderohen si hapësira të përshtatshme për zhvillimin e një infrastrukture të butë, miqësore me mjedisin.

Foto nga Alket Islami

Foto nga Roland Dorozhani/EcoAlbania

Figura 3.8 Tri parqet kombëtare të propozuar sipas PPK: Parku i Bunës, i Alpeve, dhe i Vjosës

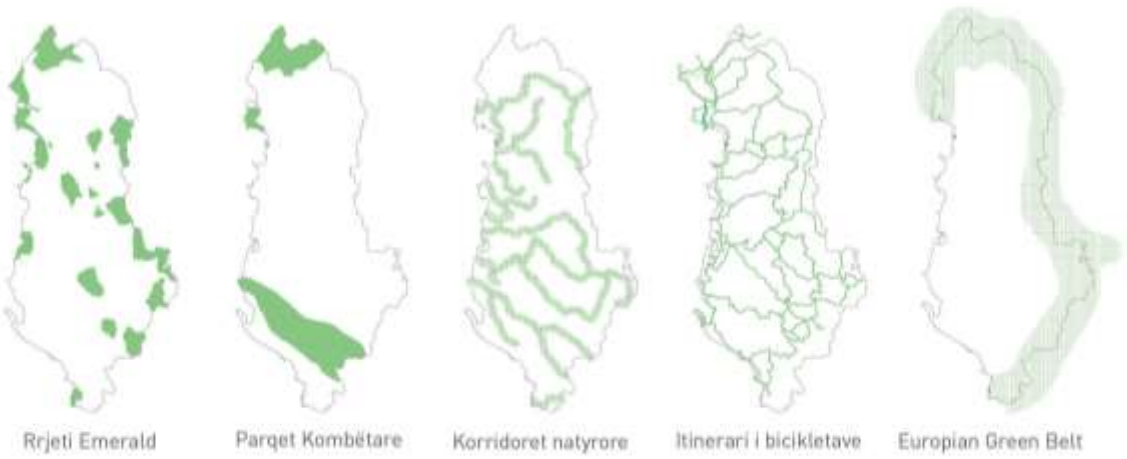


Figura 3.9 Elementet kryesore të sistemit natyror

c) Arritja e targetit 20% zonë tokësore e mbrojtur dhe 15% sipërfaqe detare e mbrojtur deri në vitin 2030;

d) Krijimi i hapësirave rekreative dhe atraksioneve natyrore përgjatë luginave të lumenjve;

e) Futja e rrjetit kombëtar të biçikletave, i cili akseson dhe përshkon zonat natyrore dhe ato të trashëgimisë historike e kulturore;

f) Rritja e pjesëmarrjes së publikut në vendimmarrje dhe zbatimi i vendimeve për mirëmenaxhimin e sistemit natyror;

g) Konsolidimi dhe rritja e performancës për mirëmenaxhimin e natyrës, ZM-ve dhe të biodiversitetit, për aktorët qendrorë e vendorë;

h) Integrimi i planeve të menaxhimit me sistemin e planifikimit dhe planet vendore;

i) PPV-ja të zhvillohet në një kohë me planet e menaxhimit, në mënyrë që të arrihet kohezioni i instrumenteve të planifikimit, në parashikime dhe afate kohore;

j) Rritja e sipërfaqes së zonave të mbrojtura detare dhe bregdetare deri në 10% në përputhje me objektivat Aichi të Konventës së Biodiversitetit për 2020-ën;

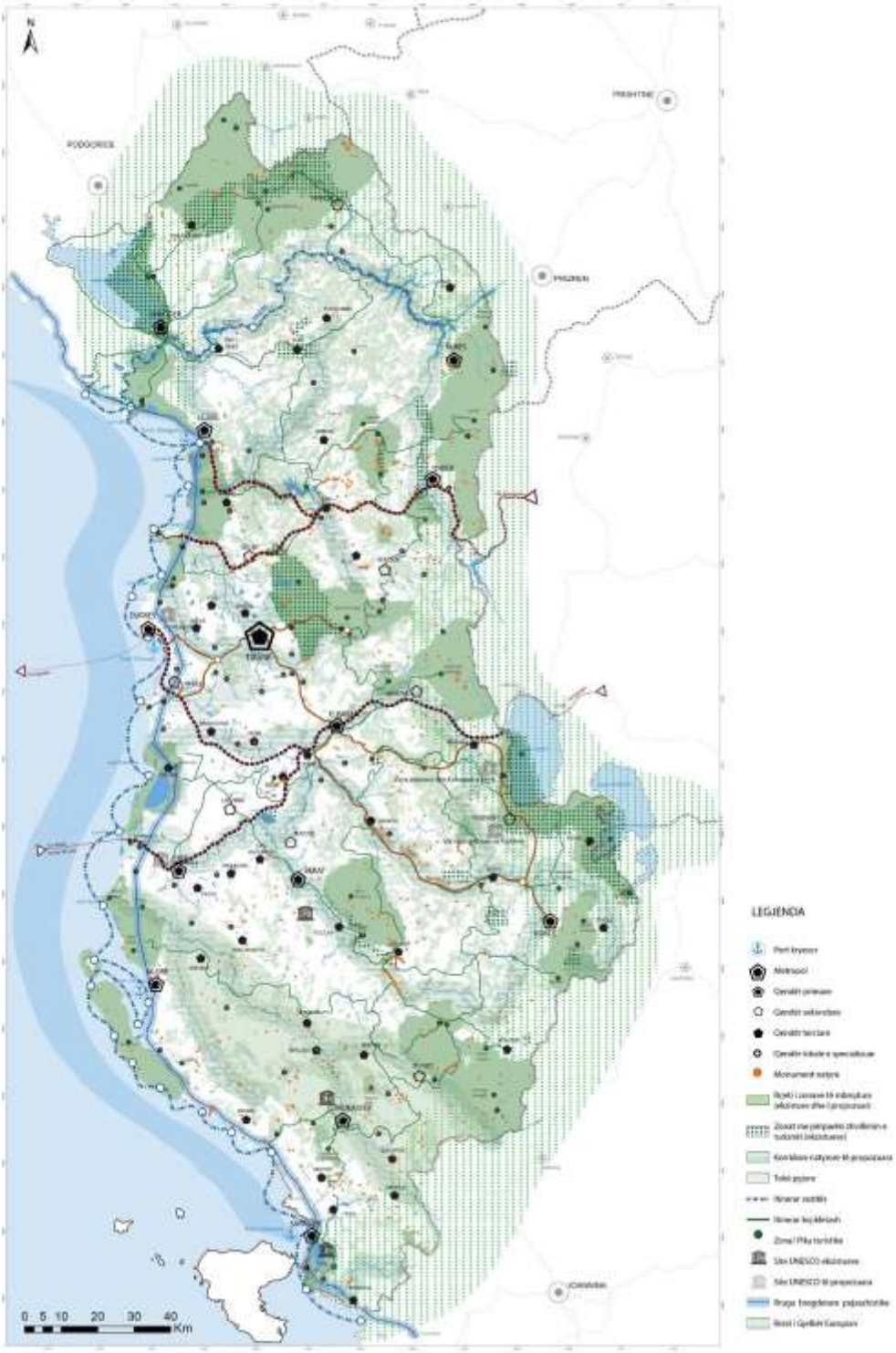
k) Përkrahja e zhvillimit të qëndrueshëm të sistemit natyror për qëllime rekreative dhe për promovimin e ekoturizmit;

l) Menaxhimi në mënyrë të qëndrueshme, ekologjike dhe ekonomike i zonave të mbrojtura;

m) Integrimi i Shqipërisë në kontekstin ballkanik dhe atë europian nëpërmjet projekteve për "Dinaric Arc Ecoregion (Eko-rajoni i zonës Dinarike)" dhe "Europian Green Belt (Brezi i gjelbërt Europian)";

n) Përfshirja e sistemit natyror në zinxhirin e zhvilimit ekonomik;

o) Projekte ripyllëzimi dhe rigjenerimi në zonat e degraduara nga dukuri natyrore si erozioni dhe përmbytjet, por edhe nga aktivitetit njerëzor.



Harta 3.5 Sistemi natyror, PPK 2030

3.3 Sistemi bujqësor

Kontekstl

Bujqësia tradicionalisht ka qenë një ndër degët e rëndësishme të zhvillimit ekonomik. Produktet bujqësore janë pjesë e formimit të identitetit rajonal të vendit, me një gamë të gjerë të ndryshimeve mjedisore, natyrore dhe klimatike.

Ndonëse zhvillimet teknologjike do të zëvendësojnë rolin e njeriut në shumë procese bujqësore, ky sektor mbetet akoma burimi parësor i të ardhurave ekonomike dhe i mundësive për punësim në vendbanimet rurale. Gjithsesi sektorit të bujqësisë do t'i duhet të përballet dhe të përshtatet me kërkesat gjithmonë e në rritje të konsumatorëve si pasojë e modernizimit dhe ristrukturimit të tipologjisë së të tregtuarit dhe me pasojat e ndryshimeve klimatike. Eficienca në sektorin e ushqimit dhe të bujqësisë së bashku me peshkimin dhe pylltarinë si dhe diversifikimi i aktivitetit të fermerëve janë komponentët kryesorë të ekonomisë rurale.

Sektori i bujqësisë në vendin tonë konsiderohet ndër sektorët me ndikim madhor në treguesit e **vlerave të produktit të brendshëm bruto,** me 16,79% në vitin 2009 dhe 19,63% në vitin 2013.[30] Shifrat e regjistruara përgjatë kësaj periudhe kohore nënkuptojnë rritjen e peshës ekonomike të sektorit të bujqësisë, pyjeve dhe peshkimit në prodhimin e brendshëm bruto.

Zhvillimi bujqësor është gjithashtu i rëndësishëm edhe për sa i përket **përmirësimit të standardit të jetesës** dhe zhdukjes së varfërisë. Përtej efekteve të drejtpërdrejta, rritja e të ardhurave dhe e ushqimit për familjet bujqësore do të ketë ndikim edhe në standardin e jetesës, si në zonat urbane ashtu edhe në ato rurale përmes produkteve ushqimore me çmime më të ulëta.

Studimi i tipologjisë së komunave dhe bashkive[31] ndërmarrë nga INSTAT-i[32] pasqyron karakteristikën fizike të secilës njësi administrative (ish - komunë). Në të vërehet se nga 373 njësi vendore (që kishte Shqipëria përpara reformës administrativo - territoriale) 102 posedojnë ekonomi bujqësore në zonat fushore dhe 140 zotërojnë ekonomi bujqësore në zonat malore.

Bazuar në të dhënat e publikuara nga INSTAT[33], 24% (ose rreth 699.000 ha) e sipërfaqes së përgjithshme të vendit kategorizohet si truall bujqësor, nga i cili vetëm 561.000 ha janë tokë arë. Rreth 43% ose 304.000 ha e sipërfaqes bujqësore ndodhet në zonën bujqësore me cilësi përgjithësisht të mira prodhuese.
Ky klasifikim është shumë i rëndësishëm për Planin e Përgjithshëm Kombëtar, pasi ka ndihmuar në orientimin e specializimit të zonave funksionale ekonomike të vendit.

[30] Për periudhën 2008-2013 (referuar Vjetarit statistikor, 2010 -2014/Ekonomia&Financat, tab. 10 fq. 94) paraqitet struktura e prodhimit të brendshëm bruto sipas aktivitetit ekonomik, bujqësisë, pyjeve
[31] Reforma administrative territoriale, emërtimin "komunë" me ndryshimet përkatëse e zëvendësoi me emërtimin "njësi administrative përbërëse"
[32] Tipologjia e komunave dhe bashkive, Census 2011, f. 35. Maj 2014
[33] INSTAT, Vjetari statistikor 2010 - 2014, Bujqësia Tab.1 Struktura e tokës, f.134

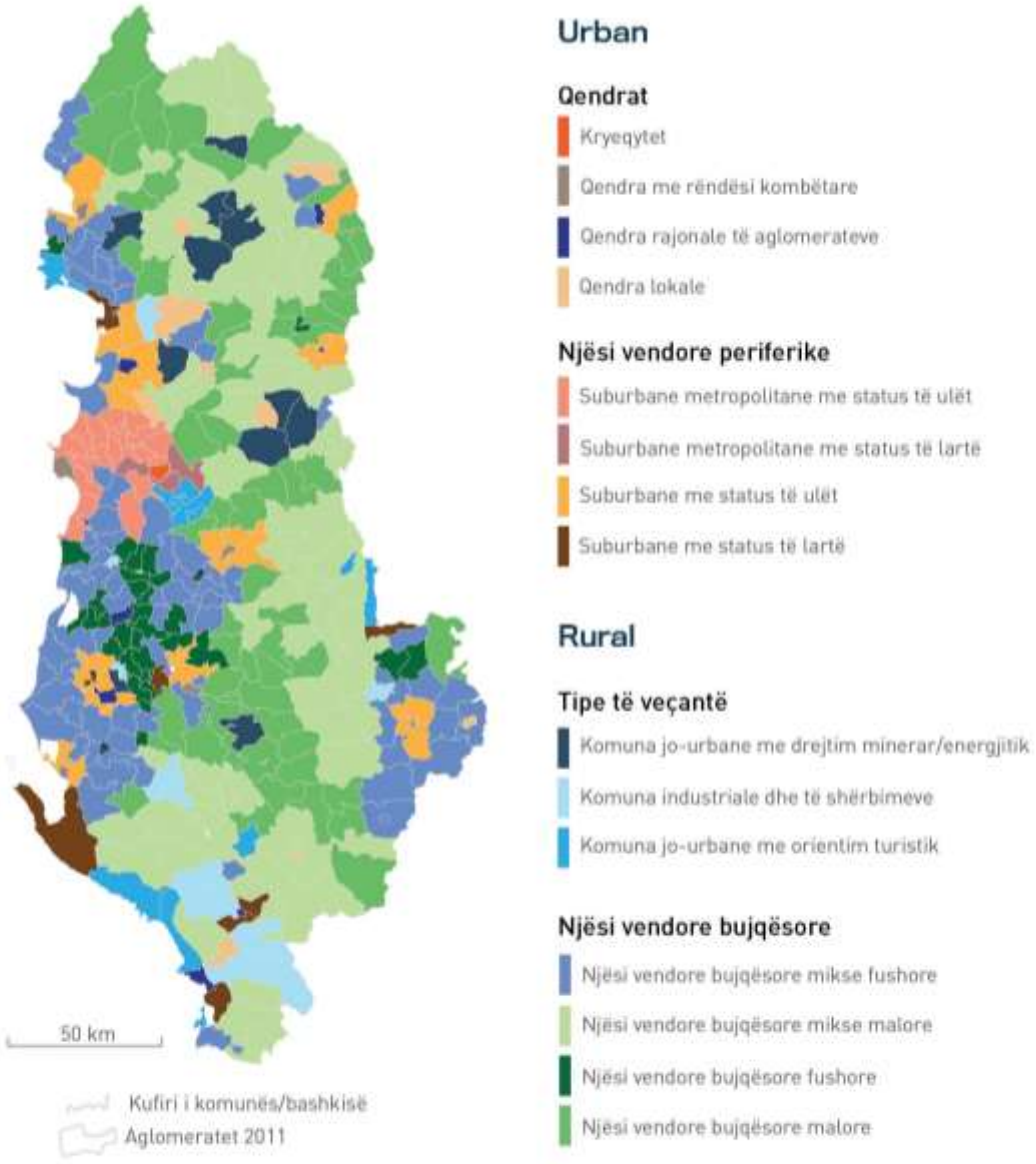


Figura 3.10 Tipologjia e komunave dhe bashkive. Burimi INSTAT, Census 2011

3.3.1 Problematikat e sektorit të bujqësisë në vend

Në të kaluarën, por edhe aktualisht vërehen dëmtime të fondit të tokës bujqësore, ku dallohet njëherazi reduktimi i sipërfaqes së fondit bujqësor për shkak të ndërtimeve informale, zgjerimit të paargumentuar të hapësirave urbane në dëm të tokës bujqësore, dëmtimi i shtretërve të lumenjve, etj. Për shkak të ndarjes së tokës (ligji nr. 7501) trualli bujqësor është fragmentarizuar në parcela të vogla, të cilat kushtëzojnë ndjeshëm përdorimin në shkallë të gjerë të mekanikës bujqësore.

Mekanizimi i sektorit bujqësor mbetet ende një sfidë për t'u përballur në vitet në vazhdim. Lidhur ngushtë me sektorin ekonomik bujqësor qëndron njëherazi edhe **industria ushqimore** e përpunimit të produkteve bujqësore, e cila si një degë e rëndësishme e ekonomisë shqiptare ka shënuar zhvillim të dukshëm dhe të qëndrueshëm gjate viteve të fundit. Rritje me të ndjeshme vihen re në nëndegën e përpunimit të qumështit, mishit etj. Ndër faktorët kryesorë të cilët shkaktojnë mosfunksionim të mirë të sistemit bujqësor mund të përmenden:

• Shpërndarja dhe fragmentarizimi i tokës bujqësore
- Ndryshimi i sistemit politik, që u shoqërua me prishjen e fermave (kooperativave) të mëdha dhe në rastin më të mirë zëvendësimin e tyre me ferma të vogla (familjare),
- Kuadri ligjor, ligji 7501 i cili e copëzoi/ fragmentarizoi tokën.

• Lëvizjet demografike (migrim i brendshëm + emigrim)
- Ulja e fuqisë aktive punëtore në këtë sektor. Sipas të dhënave të Bankës Botërore 75% e emigrantëve të vendit tonë janë meshkuj, gjë që ka sjellë pakësimin e ndjeshëm të forcës punëtore në bujqësi.[34]

• Ndërtimet informale
- Uzurpimin" e sipërfaqeve bujqësore në periferi të qendrave të mëdha urbane të vendit nga lëvizjet e brendshme të pakontrolluara demografike. Kjo dukuri ndikon në degradimin dhe në pakësimin e truallit bujqësor.

• Përmbytjet dhe amortizimi infrastrukturor (sistemi i ujitjes - kullimit)
- Lënia djerrë (papunuar) e sipërfaqeve bujqësore në veri dhe jug të vendit,
- Erozioni,
- Shpyllëzimi,
- Amortizimi apo prishja e infrastrukturës mbrojtëse përkatëse (digat mbrojtëse, portat e kontrollit, mosfunksionimi i hidrovoreve, zënia e kanaleve kullues etj.),
- Nxjerrja e pakontrolluar e materialeve inerte nga shtrati i lumenjve, duke rrezikuar devijimin e rrjedhës së lumit, hedhja e mbeturinave industriale apo inerte përgjatë brigjeve lumore.

[34] Modelimi i dinamikave të migrimit në Shqipëri, një qasje e funksionit të riskut, Azzarri, C. dhe Carletto, C. 2009

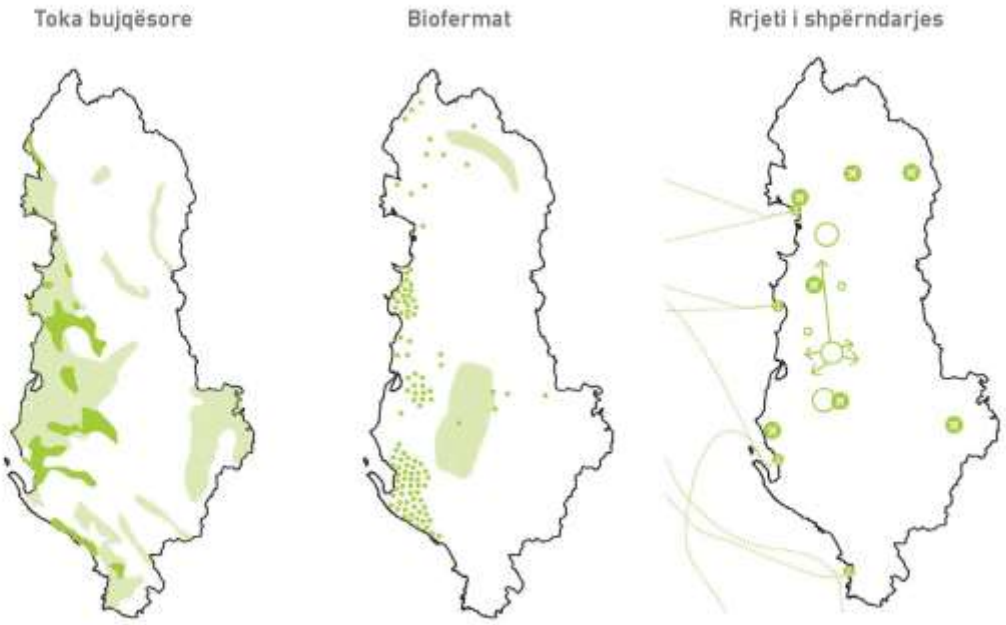


Figura 3.11 (a) (b) (c) Diagrama të sistemit bujqësor "Metabolism of Albania"

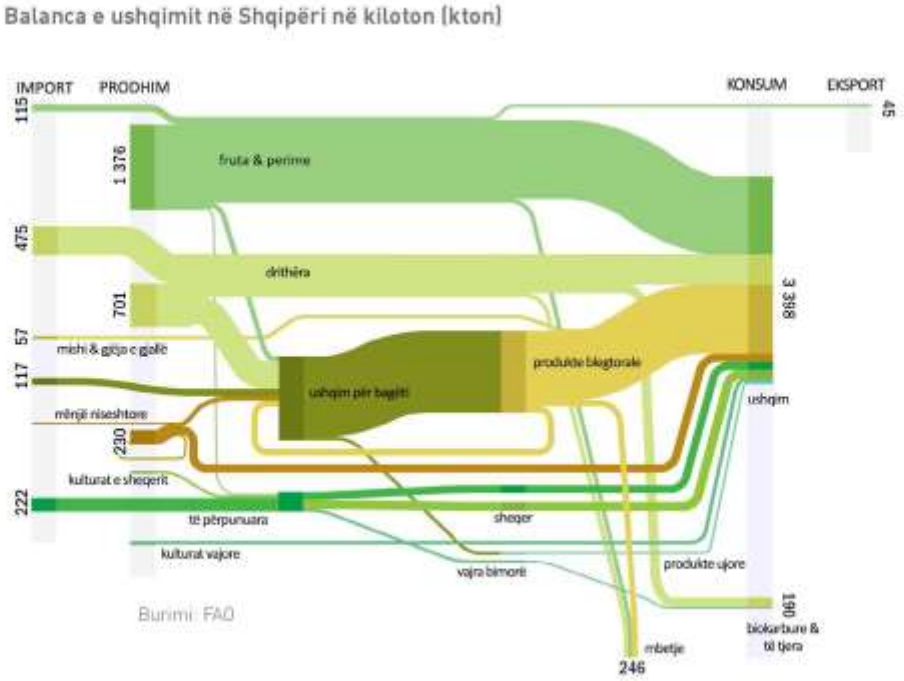
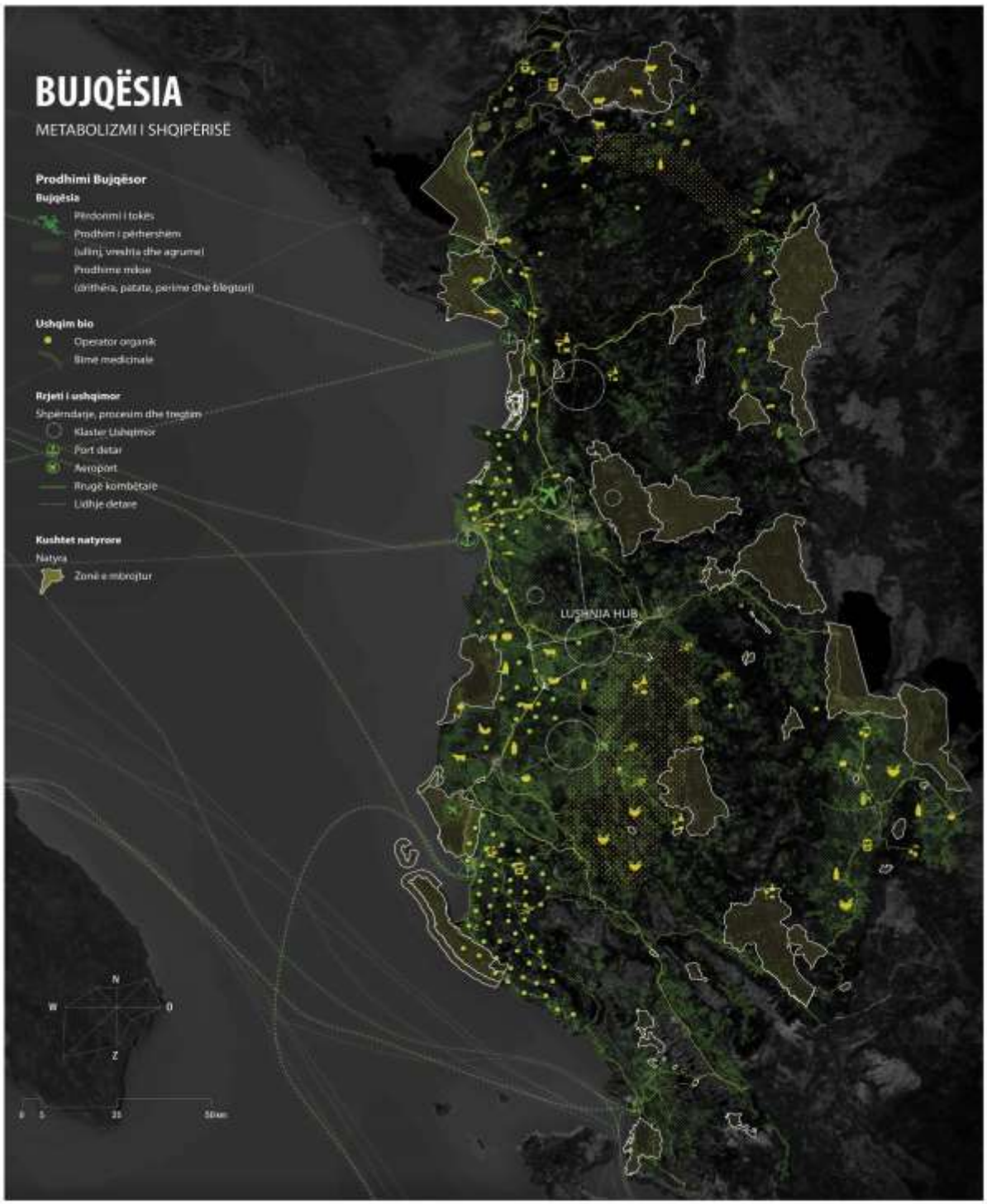


Figura 3.12 Balanca e ushqimit në Shqipëri "Metabolism of Albania", burimi AKPT



Harta 3.6 Sistemi bujqësor "Metabolism of Albania", burimi: AKPT

3.3.2 Përqasja e Planit të Përgjithshëm Kombëtar ndaj sektorit të bujqësisë

Edhe në sistemin bujqësor, zhvillimi policentrik i vendit nxjerr në pah nevojën e përcaktimit, identifikimit të poleve kryesore bujqësore për vendin. Nisur nga pozicioni gjeografik i tokës bujqësore, klasifikimi i ekonomive vendore, historiku i zhvillimit në ekonominë bujqësore dhe rrjeti i infrastrukturës lidhëse, PPK propozon konsolidimin e 6 poleve bujqësore në qendrat urbane, Tiranë, Lushnje, Sarandë, Shkodër dhe Korçë dhe Dibër.
Përcaktimi i këtyre qendrave si pole bujqësore domosdoshmërish nënkupton posedimin dhe ofrimin e disa lehtësirave kundrejt produkteve bujqësore.

Në këto qendra parashikohet ngritja dhe konsolidimi i
- qendrave kërkimore për analizimin e produktit bujqësor,
- strukturave ndërtimore me kapacitet të mjaftueshëm për grumbullimin, përpunimin dhe paketimin e produkteve të ndryshme bujqësore të fermerëve vendas,
- krijimi i tregjeve lokale për promovimin dhe tregtimin e produkteve bio-organikë, ruajtjen e zonave të thella malore, pyjeve, foragjereve si dhe të hapësirave të tjera të përshtatshme për kultivimin e bimëve aromatike nga ndërhyrjet abuzuese informale, me qëllim garantimin e vazhdueshmërisë të kultivimit dhe grumbullimit të llojeve të ndryshme të bimëve aromatike, të cilat kanë përdorim të gjerë në tregun farmaceutik,
- promovimi i lidhjeve për studim dhe zhvillim ndërmjet qendrave të inovacionit dhe të përpunimit të produkteve ushqimore me qëllim formimin e pikave/poleve bujqësore të vendit. Kjo mund të sjellë edhe zhvillimin e turizmit bujqësor në vend.

Në kuadër të përmirësimit të funksionimit të shërbimit të sistemit të ujitjes dhe kullimit me ujë të tokave bujqësore, PPK-ja në të njëjtën linjë veprimi me MBZHRAU-në përcakton objektivat kryesore, që vijojnë:
a) Plotësimi i qëndrueshëm i nevojave për ujë, nëpërmjet rehabilitimit dhe modernizimit të sistemeve ujitës,
b) Menaxhimi i qëndrueshëm i sistemeve të ujitjes, nëpërmjet ndarjes së kompetencave dhe përgjegjësive për mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e infrastrukturës së ujitjes, ndërmjet pushtetit qendror, njësive administrative dhe organizatave të përdorimit të ujit,
c) Garantimi i kullimit me përparësi i sipërfaqes bujqësore në ultësirën perëndimore, nëpërmjet rehabilitimit dhe përmirësimit të infrastrukturës egzistuese dhe rritjes së kapacitetit të hidrovoreve,
d) Zvogëlimi i rrezikut nga përmbytjet lumore dhe detare, nëpërmjet rikonceptimit të strukturave mbrojtëse, duke konsideruar zhvillimet e reja urbane pranë lumenjve dhe grykëderdhjeve të tyre.

3.3.2.1 Zhvillimi i poleve bujqësore/ agropërpunim

Bazuar në të dhënat e INSTAT-it, 24% e sipërfaqes territoriale të Shqipërisë konsiderohet truall bujqësor. Në vitin 2014 sipërfaqja e punueshme dhe e mbjellë e hapësirës bujqësore arriti në 60% ose 14% e të gjithë territorit të vendit. Produktet bujqësore, të cilat prodhohen kryesisht në ultësirën perëndimore, në fushën e Korçës dhe në hapësira të tjera të mëdha rurale, përgjithësisht depozitohen nëpër pika të vogla grumbullimi, të ngritura nga sipërmarrës lokalë ose grumbullohen dhe depozitohen individualisht. Sasi të konsiderueshme të produkteve bujqësore, për shkak të mos-menaxhimit të duhur, si dhe pamundësisë së pasjes së pikave të mëdha të grumbullimit, depozitimit, përpunimit dhe tregtimit të produkteve bujqësore, prishen ende pa u tregtuar duke u krijuar fermerëve vendas një risk të madh ekonomik. Kjo gjendje e mungesës së infrastrukturës së nevojshme në aspektin e grumbullimit të produktit bujqësor ndikon negativisht në ekonominë e fermerëve vendas dhe njëherazi në zhvillimin e sektorit të bujqësisë duke sjellë ndjeshëm frenimin apo pakësimin e sasisë së mbjelljes së kulturave të ndryshme bujqësore.

Plani i Përgjithshëm Kombëtar ndër strategjitë kryesore të tij për zhvillimin e qëndrueshëm

të hapësirave rurale si dhe për përmirësimin e standardit të jetesës së banorëve në zonat rurale parashikon ndërmarrjen e nismave nga ana e autoriteteve përkatëse për ndërtimin dhe menaxhimin e qendrave të mëdha të grumbullimit, përpunimit dhe tregtimit të produkteve bujqësore. Deri në vitin 2030 parashikohen të funksionojnë 6 qendra të mëdha grumbullimi. Përkatësisht qytetet e përcaktuara si pole bujqësore, për shkak të implementimit të strategjive të tilla janë Tirana, Shkodra, Korça, Lushnja, Saranda dhe Dibër. Në secilin prej këtyre qyteteve Plani i Përgjithshëm Kombëtar bazuar në analizat e shumta infrastrukturore, ekonomike dhe sociale, sugjeron ngritjen e qendrave të mëdha bujqësore ose zmadhimin dhe modernizimin e atyre ekzistuese.

Këto qendra bujqësore rekomandohen të përmbushin së paku shërbimet e mëposhtme:

1] Posedimin dhe ofrimin e hapësirave të mjaftueshme depozitimi për të përballuar sasinë e prodhimit bujqësor në stinat e ndryshme;
2] Posedimin dhe ofrimin e kushteve dhe teknologjive përkatëse për agropërpunimin e produkteve bujqësore, duke mundësuar njëherazi procesin e kontrollimit të cilësisë së ushqimit, sipas standardeve të Bashkimit Europian;
3] Alokimin e dhomave laboratorike ku të analizohet gjendja fizike e secilës kulturë bujqësore, nëpërmjet marrjes se kampionëve përkatës;
4] Posedimin e teknologjive të avancuara në fushën e kërkimit dhe të zhvillimit të farërave dhe fidanëve me qëllim zhvillimin e sektorit bujqësor me ritmet e Bashkimit Europian;
5] Posedimin e mundësive teknike dhe të njerëzve të specializuar në fushën e marketingut të produktit bujqësor.

3.3.2.2 Biobujqësia/bujqësia organike

Bujqësia organike në vendin tonë, falë kushteve klimatike, gjeomorfologjisë së tokës bujqësore si dhe njohurive tradicionale të fermerëve vendas ka avantazhe shumë të favorshme për t'u zgjeruar dhe rritur akoma më shumë si nëndegë e sektorit të bujqësisë. Tregu mesdhetar apo dhe ai europian për shkak të zhvillimit të turizmit kulinar dhe elitar shfaq tendenca pozitive në konsumimin gjithmonë e më tepër të produkteve bio-organike.

Në dokumentin e hartuar nga MBZHRAU[35] "Strategjia ndërsektoriale për zhvillimin rural dhe bujqësor, 2014-2020", sipas shifrave të parashtruara atje, rezulton se në vitin 2011 më tepër se 120 ferma ishin certifikuar si prodhues organikë. Në Shqipëri 662 ha tokë kultivohen me produkte organike. Mbi 90% e produkteve organike të certifikuara përbëhen nga bimët mjekësore dhe aromatike të mbledhura në mënyrë spontane. Fermat organike operojnë pothuajse në të gjithë hapësirën territoriale të vendit, duke u përqendruar më shumë si vendndodhje kryesisht në hapësira të bollshme fushore rurale si Tiranë, Fier, Lushnje, Kavajë, Vlorë, Durrës, apo dhe në qytete malore si Skrapar, Pogradec, Krujë, Korçë.

Përtej rritjes së cilësisë së produkteve ushqimore, bujqësia organike njëherazi shfaq impakt të ndjeshëm në rritjen ekonomike të sektorit të turizmit. Në Shqipëri agro -turizmi, turizmi malor, turizmi liqenor/detar/lumor, turizmi kulturor, turizmi historik etj., janë të lidhur ngushtë me identitetin kulinar të zonave përkatëse. Mund të përmenden zona si Theth, Dardhë e Korçës, Voskopojë etj. Këto zona posedojnë potencial të lartë për zhvillimin e tipave të ndryshme të turizmit falë dhe ushqimeve/produkteve bio, për të cilat karakterizohen.

Krijimi i fermave konkurruese
Sipas të dhënave të publikuara nga INSTAT-i numri i fermave që operojnë në treg, nga viti 2013 deri në 2014, në nivel kombëtar ka ardhur duke u rritur, ndonëse me një ritëm jo shumë të ndjeshëm. Ndër faktorët kryesore që ndikojnë në efikasitetin jo të plotë të fermave vendase mund të renditen:

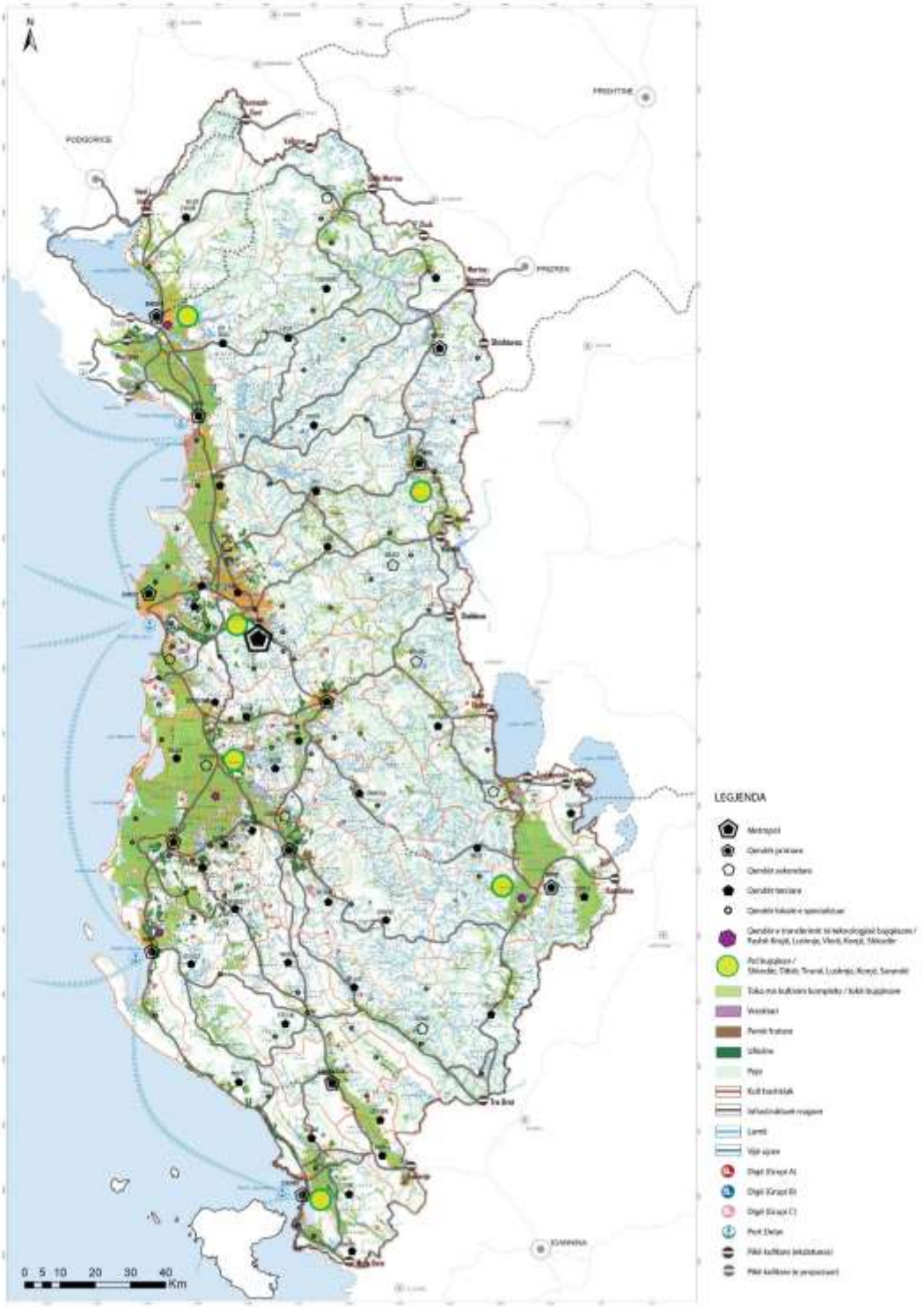
[35] Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 709 datë 29.10.2014

• Mospasja e një infrastrukture të plotë mbështetëse në shërbim të zhvillimit të fermave në zonat rurale;
• Lëvizjet e pakontrolluara demografike si dhe dukuria e pakësimit të burimeve njerëzore në zonat e thella rurale;
• Fragmentimi në parcela të vogla i truallit bujqësor;
• Mungesa e mirëfunksionimit të marketingut të produktit bujqësor vendas.

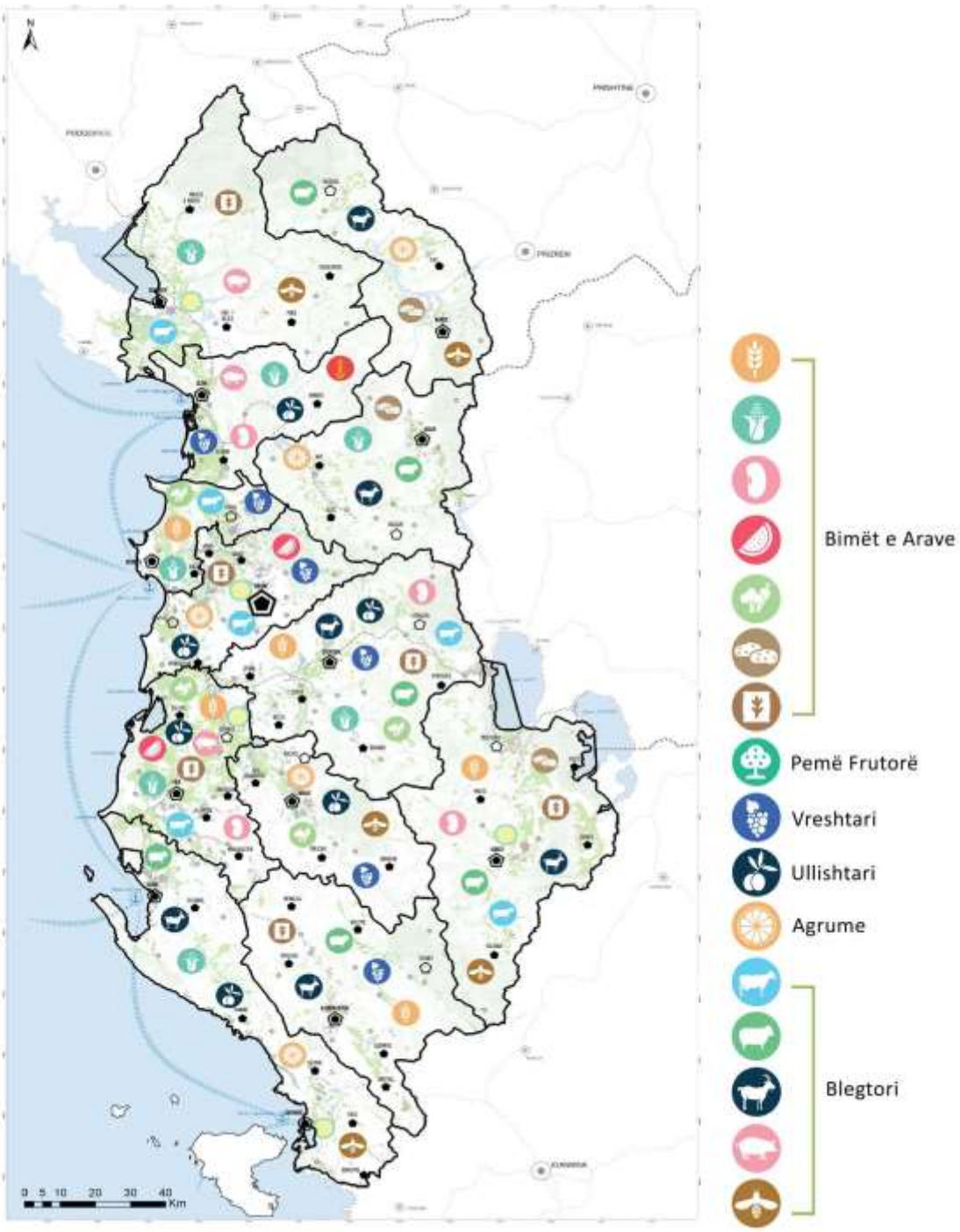
Bazuar në publikimin e dokumentit strategjik të MBZHRAU-së për 2014-2020, madhësia mesatare e fermës është rritur nga 1,14 ha në vitin 2007 në 1.20 ha në vitin 2012, ndërkohë që madhësia e parcelës ka mbetur e pandryshuar duke dëshmuar nivelin e lartë të fragmentimit të truallit që karakterizon sektorin e bujqësisë.

Për të rritur eficiencën ekonomike të fermerëve nevojitet ritëm më i shpejtë i krijimit të fermave bujqësore në vend. Siç pasqyrohet në "Statistikat e bujqësisë, 2014", publikuar nga INSTAT-i, numri total i fermave operuese në Shqipëri për gjatë vitit 2014 ishte 352.315. Ndër 12 qarqet e vendit, qarku i Fierit ka numrin më të madh të fermave për vitin 2014, 52.169 ferma, ndërsa qarku i Kukësit shënon numrin më të vogël të tyre me 10.108 ferma. Nga 350.916 ferma bujqësore në vitin 2012, më shumë se 300.000 prej tyre fokusin e aktivitetit e kishin të orientuar në prodhimin e bimëve të arave dhe blegtori.

Në publikimet e drejtorive rajonale përkatëse, të Ministrisë së Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave si dhe nga INSTAT-i rezulton se eficienca prodhuese e këtyre fermave si pasojë e fragmentimit të truallit bujqësor, mbetet për t'u përmirësuar.
- Njohja dhe mbrojtja e rolit të fermerëve si mbrojtës të burimeve natyrore,
- Vlerësimi i potencialeve të sektorit të pylltarisë së vendit duke shfrytëzuar hapësirat e degraduara pyjore, si toka me potencial të mundshëm për kultivimin e produkteve lokale bujqësore,
- Promovimi i sektorit ekonomik të pylltarisë [përpunimi i drurit/mobileri etj.] si një alternativë e shtuar në ndërtimin e objekteve ekologjike,
- Nxitja e turizmit rural nëpërmjet promovimit të hapësirave pyjore, duke i shndërruar shtigjet/vijë kalimet] e gjata natyrore në atraksione me potencial të lartë për zhvillimin e turizmit të aventurës,
- Zhvillimi i turizmit rural dhe aktiviteteve të tjera të lidhura me turizmin si për shembull turizmi kulturor, turizmi natyror dhe malor, turizmi i verës etj., duke mirëmbajtur/ rikonstruktuar dhe vendosur në shërbim të sektorit të akomodimit turistik, ndërtesat/ banesat/shtëpitë tradicionale me vlera kulturore dhe arkitektonike, për qëllime biznesi si akomodimi, ushqimi, koha e lirë, tregtia etj.,
- Përpunimi/marketingu në shkallë të vogël i produkteve bujqësore të tilla si qumështi deles dhe i dhisë, frutat/kërpudhat/bimët aromatike dhe mjekësore, përfshirë mbledhjen e bimëve të egra dhe produkteve të tjera tradicionale me qëllim përmirësimin e përpunimit të ushqimit bazuar në standardet e higjienës dhe sipërmarrjes profesionale,
- Krahas zhvillimit të aktiviteteve tipike bujqësore në fermë rekomandohet zhvillimi i aktiviteteve bujqësore jo tipike atje, si për shembull bletaria dhe kultivimi i bimëve aromatike bujqësore.



Harta 3.7 Sistemi bujqësor sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar "Shqipëria 2030"

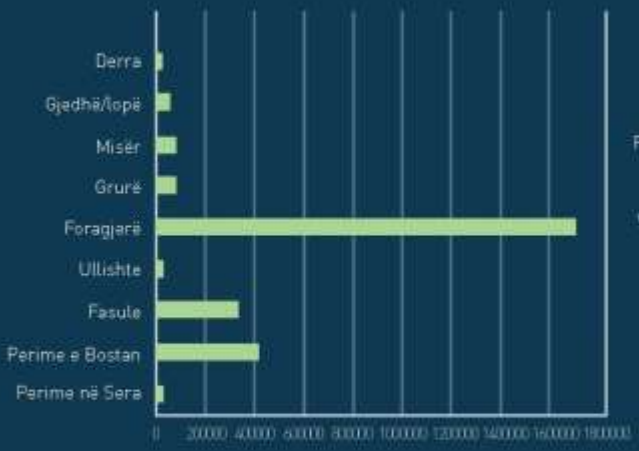


Harta 3.8 Rajonalizimi i produkteve bujqësore

Grafiku 3.2 Prodhimi bujqësor sipas qarqeve

Qarku Fier

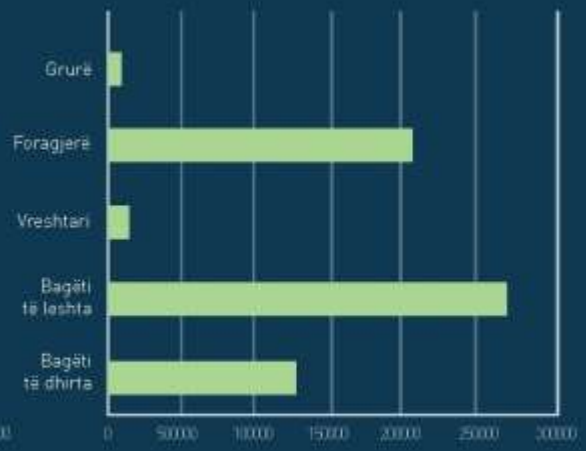
Ton/krere



Perime në Sera	Perime e Bostan	Fasule	Ullishte
38552	414032	8472	27436

Foragjerë	Grurë	Misër	Gjedhë/lopë	Derra
1710079	73904	71436	50000	21000

Qarku Gjirokastër



Bagëti të dhirta	Bagëtitë leshta	Vreshtari	Foragjerë	Grurë
128000	270000	14112	206854	9000

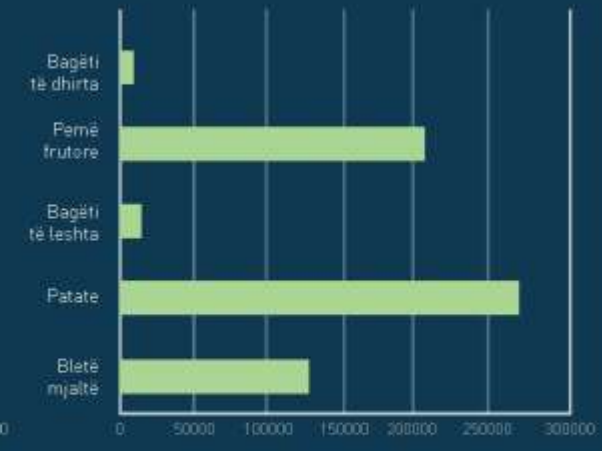
Qarku Korçë

Ton/krere

Patate	Grurë	Fasule	Foragjerë
64164	62580	3557	403321

Bagëti të leshta	Bletë (mjaltë)	Bagëti të dhirta	Gjedhë/lopë
267000	0,4	97000	34000

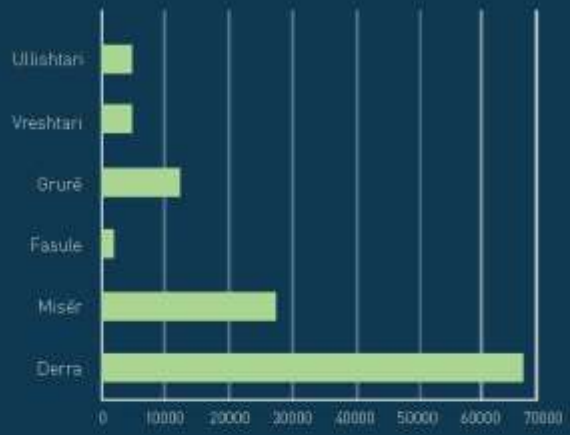
Qarku Kukës



Bletë (mjaltë)	Patate	Bagëtitë leshta	Pemë frutore	Bagëti të dhirta
128000	270000	14112	206854	9000

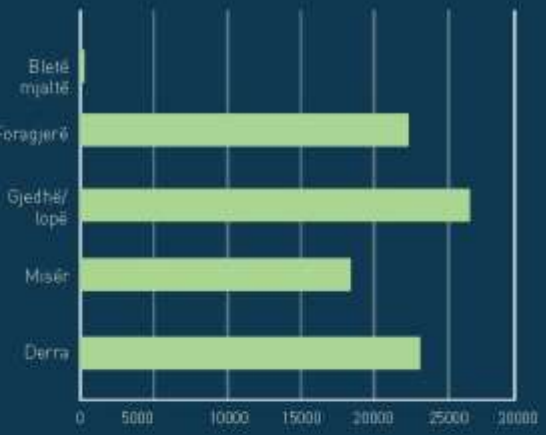
Qarku Lezhë

Ton/krerë



Derra	Misër	Fasule	Grurë	Vreshtari	Ullishtari
66080	26908	1318	11954	4343	1579

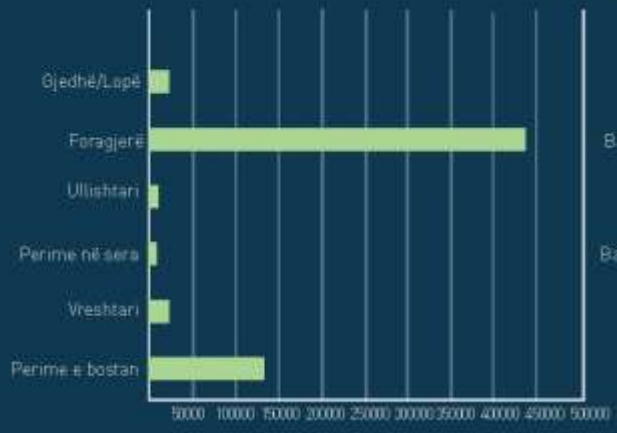
Qarku Shkodër



Derra	Misër	Fasule	Grurë	Vreshtari	Ullishtari
66080	26908	1318	11954	4343	1579

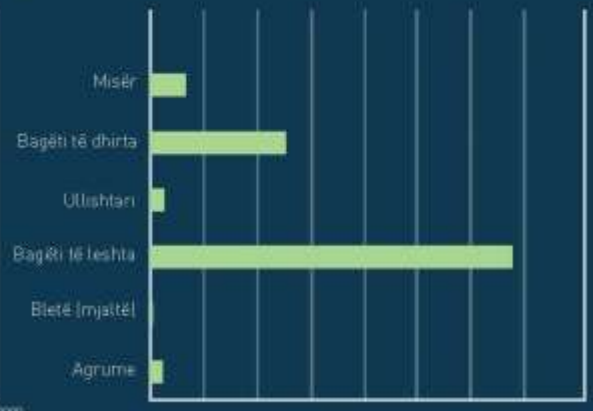
Qarku Tiranë

Ton/krerë



Perime e bostan	Vreshtari	Perime në sera	Ullishtari	Foragjerë	Gjedhë/Lopë
132060	17480	7362	7507	436069	20000

Qarku Vlorë



Agrume	Bletë (mjaltë)	Bagëtitë leshta
10657	0,6	338080

Ullishtari	Bagëti të dhirta	Misër
13916	127000	34365

3.3.3 Propozimet e PPK për sistemin bujqësor

Objektivi: Eficiencë për një sektor bujqësor konkurrues

- Rreth 40% e sipërfaqes së përgjithshme të Shqipërisë, klasifikohet si tokë bujqësore (24% tokë arë dhe 15 për qind kullota), ndërsa pjesa tjetër e ndarë ndërmjet pyjeve (36%) dhe funksioneve të tjera.
- 43 % e tokës bujqësore, pra gati gjysma e saj, është e përqendruar në pjesën më të populluar të ultësirës perëndimore bregdetare. Rreth 34% e tokës bujqësore shtrihet në lugina lumenjsh dhe 23% në zonën malore.
- 20% e PBB-së vjen si kontribut i sektorit bujqësor, por kontributi më i madh i këtij sektori është në numrin e të punësuarve në të, afro 50%.
- Sfida më e lartë e këtij sektori është ulja e disbalancës tregtare në raportin midis importit të produkteve agroushqimore (i rritur me rreth 40% në vitin 2012 krahasuar me vitin 2007, ndërsa eksportet janë rritur me ritëm edhe më të lartë, përkatësisht 75% për periudhat përkatëse).

Politikat që mbështet Plani Kombëtar në këtë drejtim janë:
- Ruajtje,
- Konsolidim,
- Modernizim.

• Ruajtje maksimale e fondit të tokës bujqësore - me anë të politikave të densifikimit të zhvillimit urban. Me miratimin e Planit Kombëtar "Shqipëria 2030" nuk lejohen ndërtime të reja në tokë bujqësore, të cilat nuk i shërbejnë sistemit bujqësor:
- Mirëfunksionimi i ekosistemit natyror duke e mbrojtur nëpërmjet fashave/korridoreve të gjelbra përgjatë vijave ujore (lumenjve).
- Ripyllëzimi i sipërfaqeve të degraduara pyjore dhe mbjellja e sipërfaqeve të reja pyjore në hapësirat e zonave të lira natyrore duke respektuar identitetin pyjor të zonës përkatëse.

• Vendosja e një rrjeti të suksesshëm të zinxhirit ekonomik bujqësor: prodhim - grumbullim – përpunim - tregtim, me qëllim rritjen e vlerës së zinxhirit ekonomik.

• Ulja e kostos dhe rritja e cilësisë nëpërmjet investimeve në:
- teknologjinë e prodhimit për modernizimin e saj;
- investime në infrastrukturën e mirëmbajtjes, kanale ujitëse, vaditëse, hidrovore etj.

• Integrim dhe bashkëpunim me sektorët e tjerë të ekonomisë:
- Bujqësi - turizëm, ku veçantia e sektorit turistik shqiptar identifikohet edhe nga produktet bujqësore karakteristike në shije e cilësi.
- Bujqësi - transport, ku infrastruktura e transportit i shërben rritjes së eficiencës së rrjetit bujqësor në grumbullimin dhe tregtimin e produkteve bujqësore.
- Bujqësi - energji, ku energjia e përdorur në përpunimin e produkteve bujqësore shkon drejt përdorimit të burimeve të rinovueshme.

• Krijimi i qendrave/poleve bujqësore dhe profilizimi i këtyre të fundit bazuar në traditën e kultivimit të kulturave vendore.

• Krijimi i markave të produkteve karaktenstike bujqësore shqiptare - *Made in Albania*. Specializim në kultivimin dhe përpunimin e produkteve karakteristike shqiptare si:
- Bimë mjekësore
- Pemë frutore, arrorë
- Ullinj dhe vreshta
- Perime karakteristike të vendit
- Produkte bujqësore të përpunuara.

3.4 Sistemi ujor

3.4.1 Kuadri kombëtar i ujit dhe konteksti aktual

Në hartimin e Planit të Përgjithshëm Kombëtar janë pasur parasysh nevojat e vendit për një zhvillim të qëndrueshëm në përputhje me prioritetet e sotme të vendit, Programin e Qeverisë për zhvillimin e qëndrueshëm social - ekonomik si dhe direktivat europiane për prioritetet e zhvillimit, duke synuar në programimin e objektivave me pritshmëri të rezultateve me prioritet, për dhënien e ndihmesës në zgjidhjen e problemeve më emergjente të vendit siç janë energjia dhe uji.

Në procesin e hartimit të PPK-së është shumë e rëndësishme njohja e potencialit ujor të rrjetit hidrografik të Shqipërisë, që do të përfshijë elemente të tilla të rëndësishme të natyrës shqiptare si, burimet, liqenet, lumenjtë, ujërat nëntokësorë, si dhe hapësirën bregdetare shqiptare në detet Adriatik dhe Jon. Kjo do t'i shërbejë furnizimit eventual të popullsisë dhe industrisë me ujë të pijshëm, ujitjes së tokave bujqësore, hidroenergjisë, peshkimit, lundrimit etj., duke respektuar standardet e Direktivave Europiane Kuadër të Ujit në lidhje me ruajtjen dhe konservimin e mjedisit natyror dhe jetësor.
Menaxhimi shkencor i ujit dhe energjisë ka qenë dhe mbetet një moment thelbësor me pasoja të rëndësishme për të sotmen dhe mirëqenien e brezave të ardhshëm.

Bashkimi Europian vazhdimisht këshillon se, zhvillimi ekonomik i vendit nuk duhet të mbështetet në përdorimin intensiv të resurseve në përgjithësi e sidomos të atyre ujore në veçanti. Kjo duhet të kompensohet me zhvillimet në teknologji, të efektshme për ruajtjen e bilanceve të përdorimeve të tyre me kërkesat në rritje të nevojave jetike për to, të ruajtjes dhe të rigjenerimit të tyre. Rekomandohet që raportet aktuale midis rritjes ekonomike, konsumimit të resurseve ujore e energjetike dhe prodhimit të mbetjeve të ndryshojnë në mënyrë thelbësore. Zhvillimi ekonomik duhet të shoqërohet me përdorimin racional të qëndrueshëm të burimeve të ujit dhe energjisë, me prodhimin e sasive të kufizuara të mbetjeve, duke ruajtur biodiversitetin, ekosistemet dhe mënjanuar transformimin e mjedisit në djerrinë.

Shqipëria, nisur nga kushtet e saj fiziko-gjeografike zotëron burime të mëdha natyrore. Sipas referencave të sotme, në burimet natyrore të ujit dhe energjisë përfshihen burimet ujore dhe energjetike të ripërtëritëshme (si p.sh. ujërat e rrjetit lumor, ujërat nëntokësorë dhe ujërat liqenorë e lagunorë, ujëmbledhësit artificialë, ujërat detare, rrezatimi diellor, era, gjeotermia etj.) dhe të pa ripërtëritëshme (nafta, gazi, mineralet e djegshme etj.).
Burimet natyrore të rinovueshme, janë pasuria natyrore më e madhe dhe më e rëndësishme e planetit tonë, kjo për shkak të një cilësie të veçantë që nuk e zotëron as edhe një pasuri tjetër. Ato janë të pashtershme dhe të rinovueshme.

Legjislacioni shqiptar është vazhdimisht në lëvizje drejt konvergjencës së ligjeve shqiptare me Direktivat e Ujit të BE-së. Si rrjedhim Programi i Qeverisë Shqiptare për zhvillimin e qëndrueshëm social-ekonomik në përputhje me direktivat europiane për prioritetet e zhvillimit, synon programimin e objektivave me pritshmëri të rezultateve me prioritet, për dhënien e ndihmesës në zgjidhjen e problemeve më emergjente të vendit siç është përdorimi dhe menaxhimi eficient i ujit.

Të dhëna të përgjithshme për vlerat dhe pasuritë ujore në Shqipëri

Shqipëria është vend malor me rreth 450 km vijë bregdetare e dallon për një rrjet të dendur e të pasur hidrografik që është i përbërë nga lumenj, burime, liqene, si dhe nga ujërat e hapësirës bregdetare në detet Adriatik e Jon.

Në këtë hapësirë ndodhen grykëderdhjet dhe deltat e 8 lumenjve më kryesorë të Shqipërisë, të formuar nga më shumë se 152 lumenj dhe përrenj. Rreth 65% e pellgut ujëmbledhës të tyre shtrihet brenda territorit shqiptar, sistemi lagunor me sipërfaqe të përgjithshme rreth 1500 km^2, plazhet e gjera ranore e shkëmbore,

Harta 3.9 Fluksi i ujit "Metabolism of Albania". burimi : AKPT

seritë e ligatinave, brezat litorale, sistemi i dunave ranore, pyjet etj. Të gjithë këta faktorë, së bashku edhe me klimën tipike mesdhetare e bëjnë hapësirën bregdetare shqiptare një zonë me vlera të mëdha ekologjike.

Burimet e ujit të pijshëm në vend ekzistojnë në formën e burimeve natyrore, të lumenjve, të liqeneve dhe të ujëmbledhësve të ujërave nëntokësore. Furnizimi me ujë të pijshëm vjen kryesisht nga burimet natyrore dhe burimet ujore nëntokësore, përveç zonës metropolitane të Tiranës, e cila një pjesë të furnizimit e merr nga burimet ujore malore që janë devijuar për të krijuar një rezervuar sipërfaqësor furnizimi me ujë, që rrjedhimisht duhet trajtuar. Territori shqiptar përshkohet nga 65% e sipërfaqes totale të baseneve ujore në Ballkan, rreth 43.900 km².

Burimet ujore në Shqipëri janë të shpërndara në mënyrë hidrografike në gjashtë basene ujore, të cilat rrjedhin të gjitha në drejtimin perëndimor ose veriperëndimor në të gjithë vendin dhe që kanë sistemet e tyre kryesore nga veriu në jug si vijon: lumenjtë Drini dhe Buna, lumi Mat, lumenjtë Ishëm dhe Erzen, lumi Shkumbin, lumi Seman dhe lumi Vjosë. Është e rëndësishme të theksohet se këto sisteme lumenjsh kullojnë jo vetëm tokën në Shqipëri, por edhe pjesë të mëdha zonash të banuara të Maqedonisë, Kosovës e Malit të Zi.

Në territorin e vendit tonë ndodhen gjithashtu rreth 250 liqene natyrore të tipave dhe përmasave të ndryshme: tektonikë, karstikë, akullnajorë, etj., si dhe rreth 650 rezervuarë e liqene artificialë, të shpërndarë në të gjithë territorin e vendit.

Duhet theksuar se veprimtaria e pa kontrolluar njerëzore ka dëmtuar dhe po vazhdon të dëmtojë së tepërmi ekuilibrin ekologjik të rrjetit hidrografik të Shqipërisë në shumë aspekte. Dëme të konsiderueshme po konstatohen nga shkarkimet drejt për së drejt në ujërat e rrjetit hidrografik të Shqipërisë: të shkarkimeve urbane të qyteteve dhe plehrave të pa trajtuara paraprakisht apo shkarkimet e mbeturinave industriale, ato minerale, hidrokarburet etj. Shfrytëzimi pa kriter i materialeve inerte nga shtretërit e lumenjve për qëllime ndërtimi, apo marrja e rërës në bregdet, ka dëmtuar plazhet dhe dunat ranore, duke intensifikuar procesin e dëmshëm të abrazionit detar. Edhe prerja masive dhe pa kritere shkencore e pyjeve po intensifikon procesin e gërryerjes së tokës, duke formuar vatra të fuqishme erozioni.

Përcaktime dhe detyrime të rëndësishme nga kuadri ligjor

"Basen ujor" është sipërfaqja e tokës prej ku, përmes një numri përrenjsh, lumenjsh apo edhe liqenesh, të gjitha rrjedhat sipërfaqësore derdhen në një lumë, i cili derdhet në det, në një grykëderdhje të gjerë të vetme, në një deltë apo në një lumë tjetër.

"Brigjet" janë rripat anësorë të tokës përgjatë deteve, liqeneve, rezervuarëve, lagunave dhe pellgjeve, si dhe përgjatë rrjedhës së shtratit të lumenjve e përrenjve që, në funksion të përdorimit, përfshijnë të paktën dy zona:

a) me gjerësi 5m në drejtim normal me tokën nga brinja e sipërme e shtratit natyror në brigjet e pjerrëta dhe 20m nga vija e nivelit maksimal të plotave me probabilitet përsëritjeje një herë në 25 vjet, të ujit në brigjet e sheshta, që përdoret për qëllime publike me dispozita të veçanta;

b) me gjerësi 100m në drejtim normal me tokën nga brinja e sipërme e shtratit natyror në brigjet e pjerrëta dhe 200m nga vija e nivelit maksimal të plotave me probabilitet përsëritjeje një herë në 25 vjet të ujit në brigjet e sheshta, në të cilën çdo veprimtari e zhvilluar përcaktohet nga organet e administrimit apo menaxhimit të burimeve ujore. Kufiri i ndarjes së bregut të pjerrët me bregun e sheshtë është pjerrësia 10% në drejtim normal me bregun.

"Burimet ujore" janë të gjitha ujërat e brendshme detare, ujërat territoriale, vija bregdetare, zona ekonomike ekskluzive, shelfi kontinental, ujërat sipërfaqësore e nëntokësore, së bashku me shtresat ujëmbajtëse, reshjet atmosferike, nën juridiksionin dhe kontrollin e Republikës së Shqipërisë.

"Burimet ujore gjeotermale" janë ujërat që kanë temperatura vazhdimisht më të larta se temperaturat mesatare vjetore atmosferike të rajonit, me efektin e temperaturës së nëntokës, në varësi të strukturës gjeologjike, që mund të përmbajnë materiale të shkrira dhe gaz në një sasi më të lartë se burimet ujore përreth, ku uji, avujt dhe gazi natyrshëm shpërthejnë ose nxirren nga vendet ku ato mbahen nëpërmjet ngrohjes nga nëntoka ose nga shkëmbinjtë e thatë dhe të nxehtë, nëpërmjet strukturave nëntokësore të modifikuara nga njeriu.

"Burimet ujore minerale dhe termominerale" janë ujërat e ngrohta dhe të ftohta natyrore që ndodhen natyrshëm në thellësi të ndryshme të nëntokës e në kushte të përshtatshme gjeologjike, që ndodhen ose janë nxjerrë në sipërfaqe të tokës më vete nga një ose shumë burime, që janë të përcaktuara nga përmbajtja e tyre minerare apo komponentë të tjerë, të tillë si uji i pijshëm, uji kurativ dhe emra të ngjashëm.

"Zonat e mbrojtjes sanitare"
1. Me qëllim që të ruhet cilësia e ujit përqark burimit, caktohen zonat e mbrojtjes sanitare përreth burimit sipërfaqësor ose nëntokësor të ujit, që shërbejnë për furnizimin me ujë të pijshëm të popullsisë urbane e rurale. Kufijtë e këtyre zonave përcaktohen sipas rregulloreve të hartuara nga sekretariati teknik i KKU dhe organet përkatëse të shëndetësisë.
2. Zonat e mbrojtjes do të përbëhen nga:
a) Një zonë e mbrojtjes imediate, e cila është e vendosur nën kontrollin e agjencisë që merret me nxjerrjen, prodhimin dhe shpërndarjen e ujit të pijshëm. Kjo zonë rrethohet.
b) Një zonë e mbrojtjes së afërt, brenda së cilës do të jetë e ndaluar të ndërtohen godina, të ngrihen industri, të kryhen veprimtari bujqësore e blegtorale, të hapen puse, të gërmohen kanale, të depozitohen ose shkarkohen ndotjet, ujërat e zeza, substanca kimike e toksike, të përdoren plehrat kimike dhe pesticidet, të vendosen varreza.
c) Një zonë e mbrojtjes së largët, brenda së cilës veprimtaritë e parashikuara në shkronjën "b" do të jenë objekt autorizimi të posaçëm administrativ sipas kuadrit ligjor në fuqi.

"Veprimtari të ndaluara në brigje dhe plazhe"
1. Në brigje dhe plazhe është e ndaluar:
a) të ndryshohet a zhvendoset mbulesa birnore ose artificiale;
b) të merren materiale inerte (rërë, zhavorr, gurë etj.) ose plisa;
c) të ndërtohen vende parkimi për mjete ujore dhe automjete tokësore;
ç) të krijohen vende të thata për rrjetat;
d) të gërmohet, shpohet ose shkaktohen shpëlarje.
2. Autoritetet e ujit kanë të drejtë që me anë të dispozitave të rregullojnë, kufizojnë ose ndalojnë shfrytëzimin e plazhit, të fundit të detit, të dunave, të brigjeve të pjerrëta dhe të çdo sipërfaqeje tjetër që është përcaktuar për mbrojtjen e bregut dhe mirëmbajtjen e tij, kur këtë e kërkon sigurimi dhe mirëmbajtja e bregut.

"Veprimtari në brigje"
Në tokat private dhe shtetërore përbri brigjeve të lumenjve, përrenjve, kanaleve, liqeneve, pellgjeve, rezervuarëve, lagunave bregdetare dhe deteve duhet lënë detyrimisht:

a) Një sipërfaqe e lirë tokë me gjerësi prej 5 deri 20 metra nga këto brigje. Gjerësia e një sipërfaqeje të tillë mund të shtrihet më tej në afërsi të grykës së lumenjve, në rrethinat e ngushta të rezervuarëve, ose kur kushtet topografike dhe hidrologjike të lumenjve, liqeneve ose rezervuarëve e bëjnë këtë të nevojshme për sigurimin e njerëzve dhe të pasurisë. Veprimtaritë në këto zona përcaktohen me dispozita të autoriteteve të ujit.

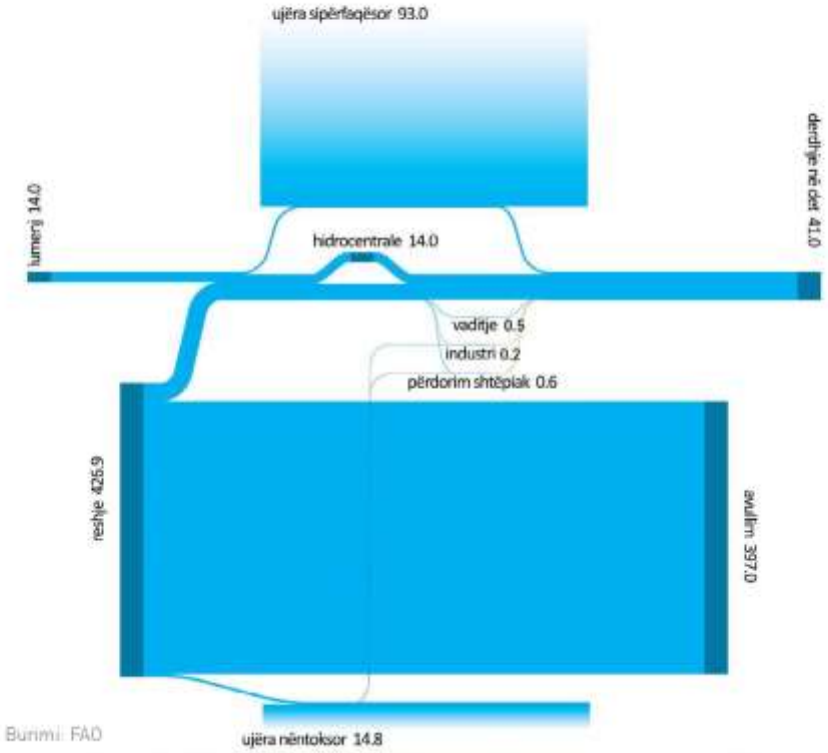
b) Një sipërfaqe tokë me gjerësi 100m deri 200m, në të cilën çdo veprimtari e zhvilluar përcaktohet nga autoriteti i ujit.

3.4.2 Diversiteti i përdorimit të ujit

Burimet e ujit përbëjnë një burim madhor për vendin. Ato klasifikohen në ujëra sipërfaqësore dhe nëntokësore. Lidhja e ujit me sektorët e tjerë të ekonomisë është primare për vendin tonë, mjafton të përmendet se:
- 99% e energjisë që përdorim vjen nga shfrytëzimi i burimeve ujore,
- 14 miliard m^3 ujë përdoren nga sektori energjetik,
- 1.5 miliard m^3 ujë përdoren për sektorin bujqësor.

Klima shqiptare siguron një sasi të pasur të ujit të freskët dhe të pastër për Shqipërinë ku pjesa më e madhe e ujit të pijshëm merret nga burimet nëntokësore (80%), dhe vetëm 20% nga ujërat mbitokësore. Më pak se 0.05% e reshjeve totale vjetore dhe ujit të lumit përdoret për përdorim industrial dhe furnizim me ujë të familjeve në vit. Për sistemin e ujitjes në bujqësi përdoret rreth 0.25%. I vetmi konsumator i ujit në Shqipëri i një shkalle më të gjerë, është sektori i energjisë. Rreth 3% e të gjithë ujit rrjedh nëpër centrale hidroelektrike të mëdhenj apo të vegjël. Kjo sasi është thuajse e barabartë me sasinë totale të ujit që rrjedh në vendin tonë nga lumenjtë. Rezerva e përgjithshme e ujit në ujërat sipërfaqësore dhe ujërat nëntokësore është rreth gjashtë herë sa kjo sasi. Sistemi i saj i ujit e siguron Shqipërinë me pajisjen thelbësore të ekosistemit si prodhimi i energjisë elektrike, toka bujqësore pjellore dhe një peizazh që është tërheqës si për banorët edhe për turistët. Megjithatë, mirëmbajtja e vonuar, shpyllëzimet në veri dhe lindje (gjë që nxit veprimtarinë erozive), digat dhe ndotja (organike dhe inorganike), rrisin degradimin e cilësisë së liqeneve dhe lumenjve.

Mesatarja e prurjeve te ujërave të rrjedhshëm dhe rezervave në Shqipëri në km^3 në vit (prurje) dhe km^3



Burimi: FAO

Figura 3.13 Diagrami i fluksit të ujit "Metabolism of Albania", burimi: AKPT

a) Uji në aspektin e furnizimit me ujë të pijshëm

Pjesa më e madhe e ujit të pijshëm në Shqipëri merret nga burimet nëntokësore (80%), dhe 20% nga ujërat sipërfaqësore (Floqi, 2007). Njohja, mbrojtja dhe përdorimi i ujërave nëntokësore është thelbësore për planifikimin e territorit.

Sasia mesatare e ujit të pijshëm për frymë është 12.800 m³ në vit, një ndër më të lartat në Europë, ndërkohë që për prodhimin aktual vjetor për frymë për furnizimin me ujë të pijshëm, shfrytëzohen 80 m³ në vit.
Ujërat nëntokësorë mund të vijnë nga burime natyrore të formacioneve të ndryshme gjeologjike (p.sh. gëlqerore), nga pus-shpime hidrogjeologjike, ose puse individuale apo kolektive.

Afërsisht 70% e qyteteve kryesore të vendit furnizohen **me ujë nga puset nëntokësore**. Gjithashtu, ato janë edhe burimi kryesor për ujitjen dhe bujqësinë.
Ujërat nëntokësore gjithashtu janë të ndjeshëm ndaj ndotjes dhe për të ruajtur cilësinë e tyre ato duhen mbrojtur. Ujërave për konsum njerëzor u shtohen edhe ato të përdorura në ndërmarrjet për qëllime prodhimi, fabrikimi, trajtimi, ruajtjeose tregtimi të produkteve ose substancave të destinuara për t'u konsumuar nga njerëzit.
Ujërat sipërfaqësore mund të jenë me origjinë nga lumenjtë, ujëmbledhësit ose liqenet. Të gjithë ujërat sipërfaqësore sipas karakteristikave që paraqesin në raport me standardin e ujit të pijshëm, duhet t'u nënshtrohen detyrimisht trajtimeve përkatëse. Shqipëria është e pasur edhe me burime nëntokësore. Kjo provohet prej gjurmëve të daljes në sipërfaqe të një numri të madh burimesh, të vegjël e të mëdhenj, në shumë pjesë të vendit (shih "Harta Hidrogjeologjike e Shqipërisë"), si për shembull, burimi i Syrit të Kaltër, burimi i Ujit të Zi, etj., të cilët shënojnë prurje prej disa m³/sek.

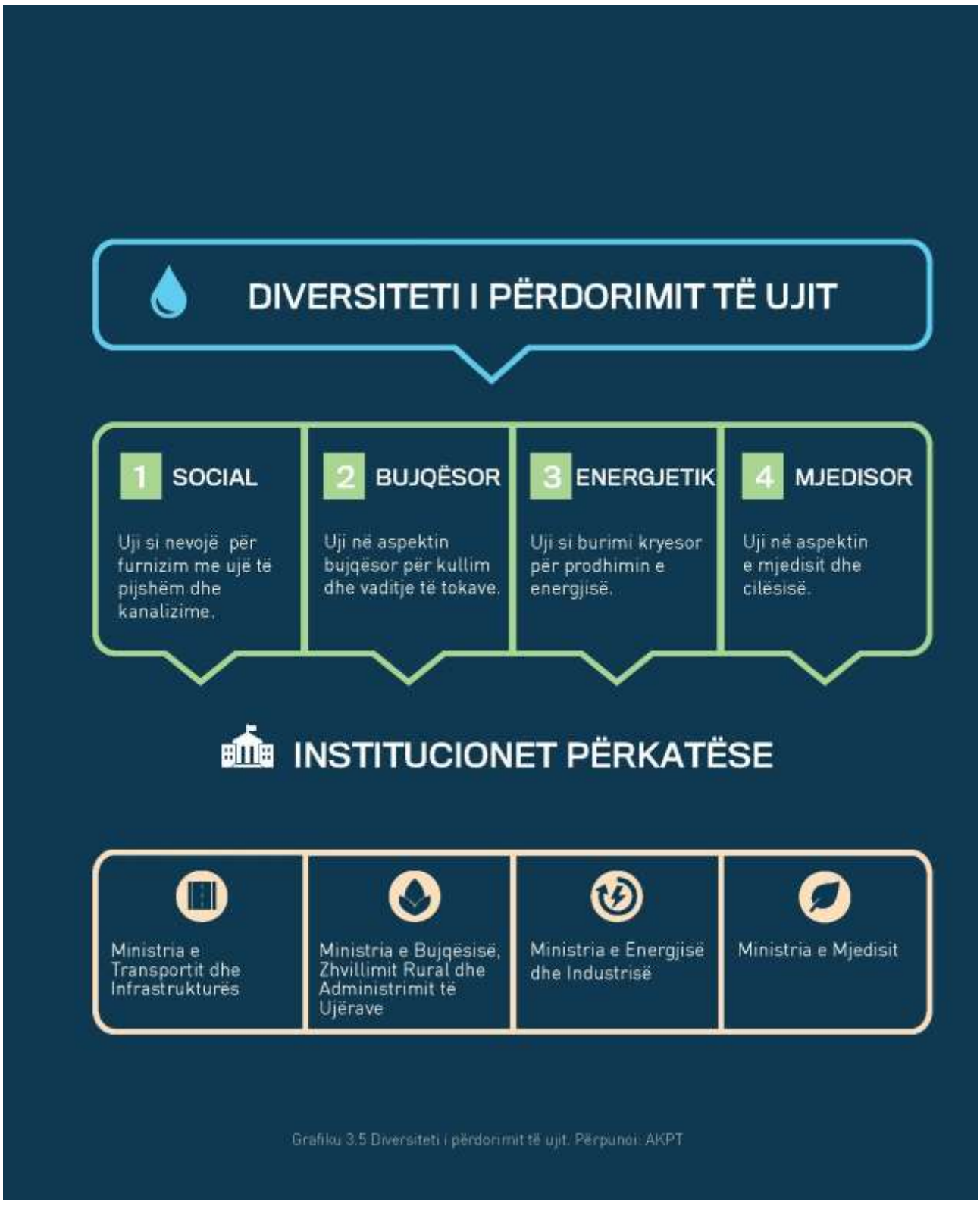
Autoritetet e qeverisjes qendrore janë përgjegjëse për menaxhimin e burimeve ujore. Në këtë aspekt njohja e vulnerabilitetit të ujërave nëntokësore dhe mbitokësore si burime primare për furnizimin e sigurt me ujë të pijshëm është thelbësore për PPK-në.

Parashikimet e PPK-së për përqendrimin e popullsisë në 15 vitet e ardhshme dhe të aktiviteteve ekonomike me rëndësi kombëtare duhet të shkojnë në përputhje me objektivat e furnizimit të sigurt të popullatës. Në vijim janë paraqitur hartat e vulnerabilitetit të ujërave nëntokësore, harta e furnizimit me ujë dhe e potencialit të ujit për të nxjerrë në pah raportin e zonave të pa furnizuara me këtë shërbime në lidhje me potencialin që kanë, si edhe harta e ndotjeve të burimeve ujore në lidhje me përqendrimin e popullsisë dhe masat e propozuara nga PPK-ja.

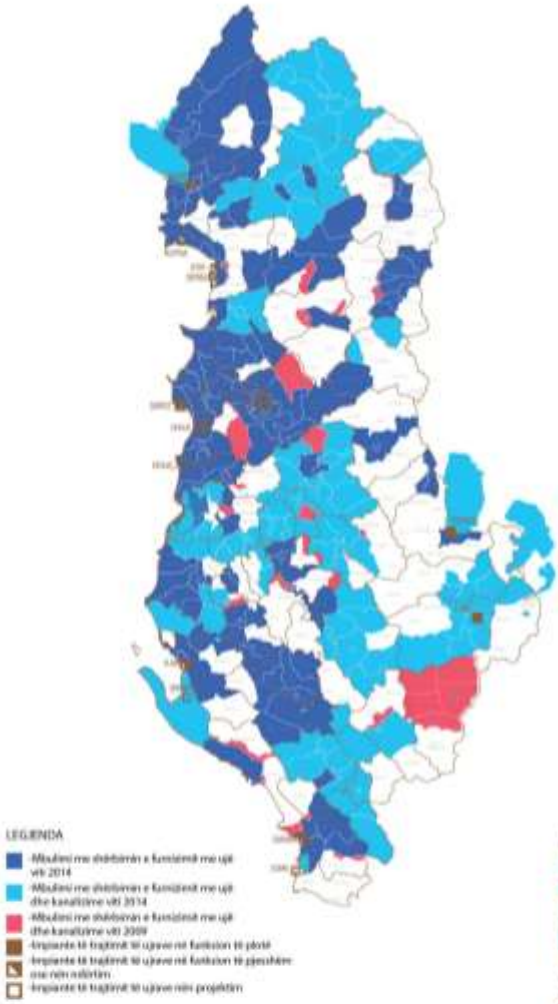
Grafik 3.3 Përdorimi i ujit. Përpunoi: AKPT

* burimi: Gjendja në sektorin Ujësjellës - Kanalizime dhe veprimtaria e Entit Rregullator të Ujit, Raporti Vjetor 2009_ERRU.

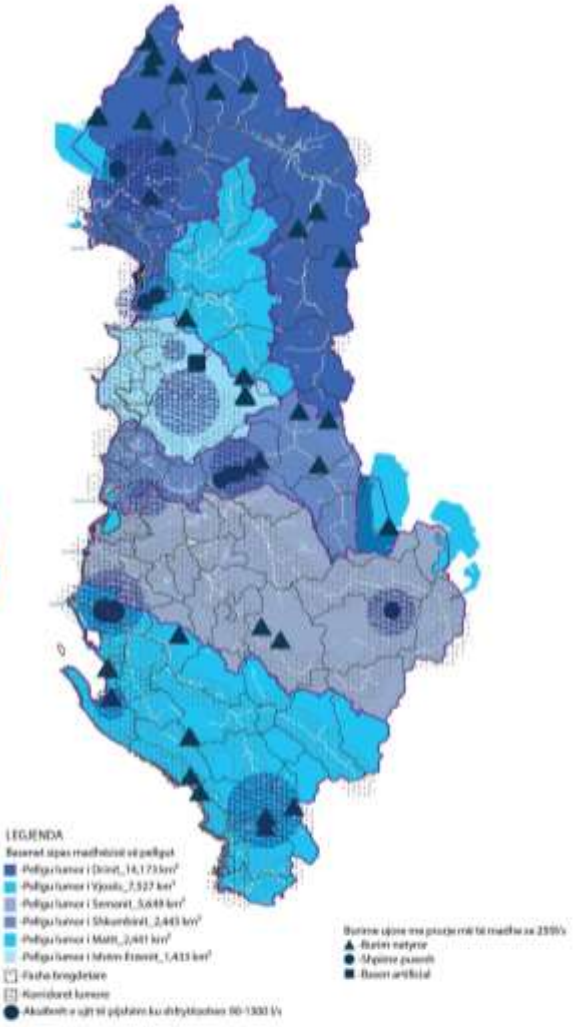
Grafiku 3.4 Kapacitetet dhe shfrytëzimi i ujit të pijshëm. Përpunoi: AKPT



Grafiku 3.5 Diversiteti i përdorimit të ujit. Përpunoi: AKPT

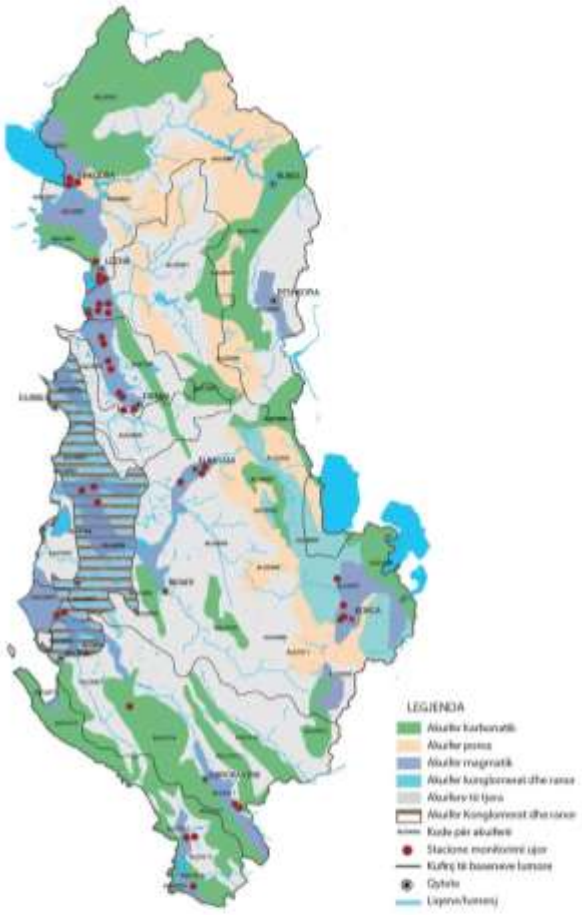


Harta 3.10 Njësitë vendore brenda dhe jashtë zonës së juridiksionit të shoqërive U & UK. Burimi: Raporti vjetor 2009 & 2014 - ERRU, DPUK. Përpunoi: AKPT

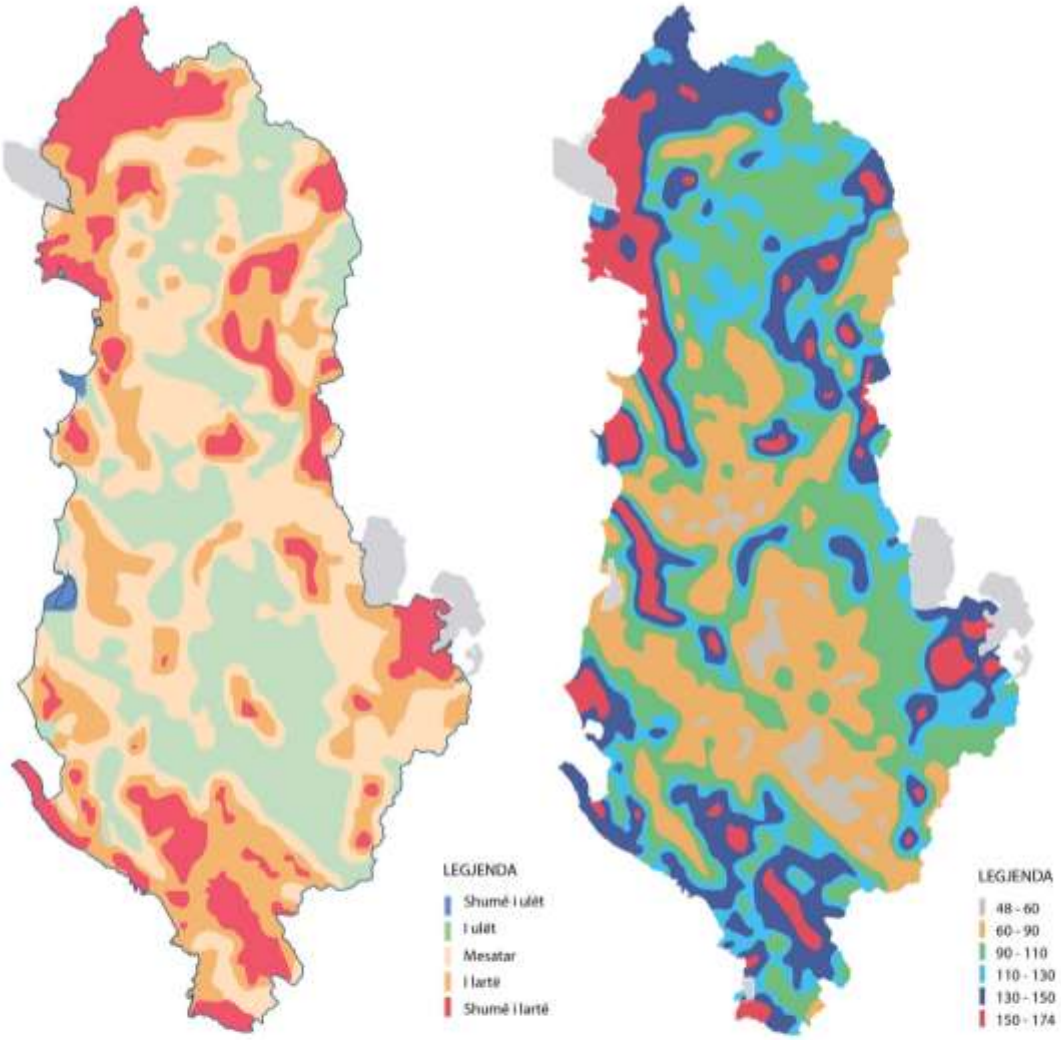


Harta 3.11 Basenet ujore sipas madhësisë së pellgut, ujëmbajtës dhe burimeve. Burimi: Raporti i gjendjes në mjedis, AKM; Pasuritë ujore të Shqipërisë, Niko Pano. Përpunoi: AKPT

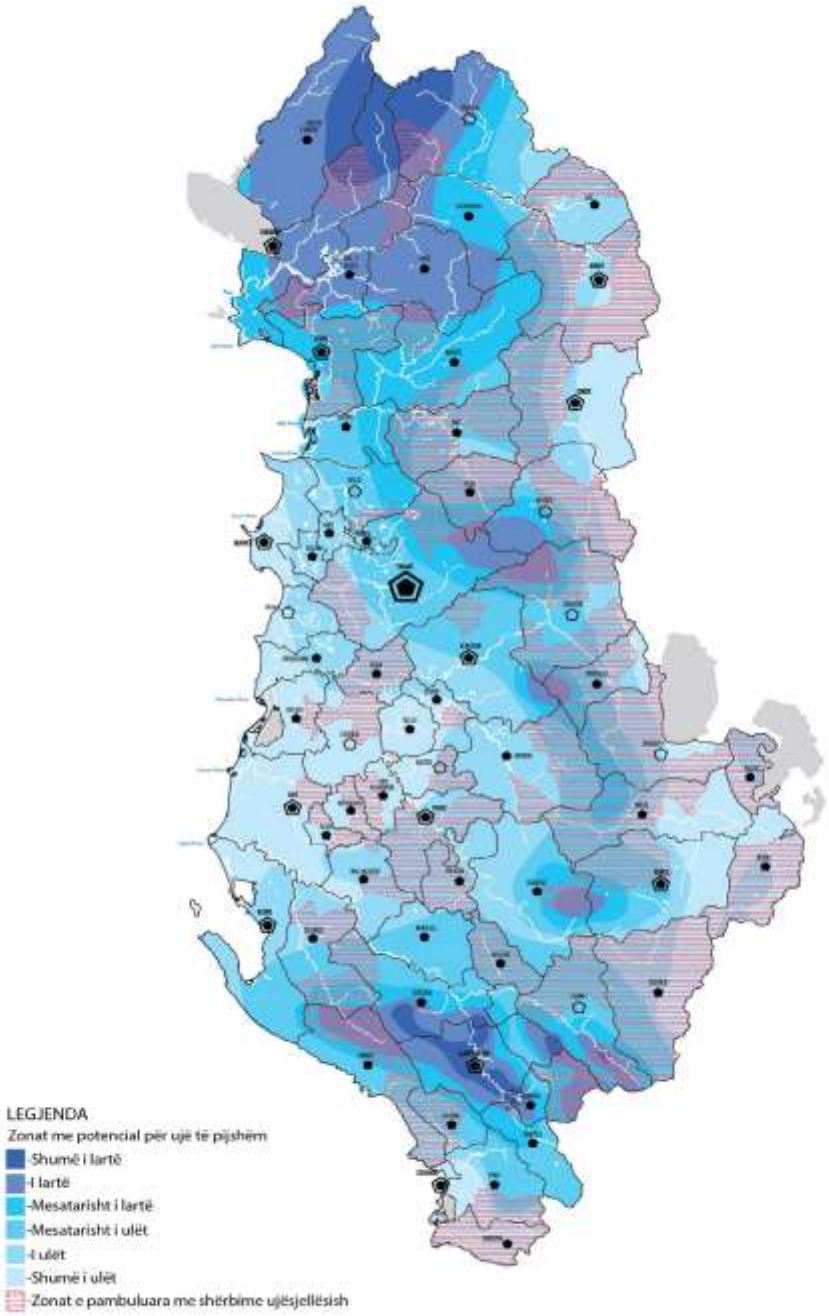
Harta 3.12 Cilësia e baseneve dhe ujërave sipërfaqësore. Burimi: Ministria e Mjedisit, AKM 2014. Përpunoi: AKPT



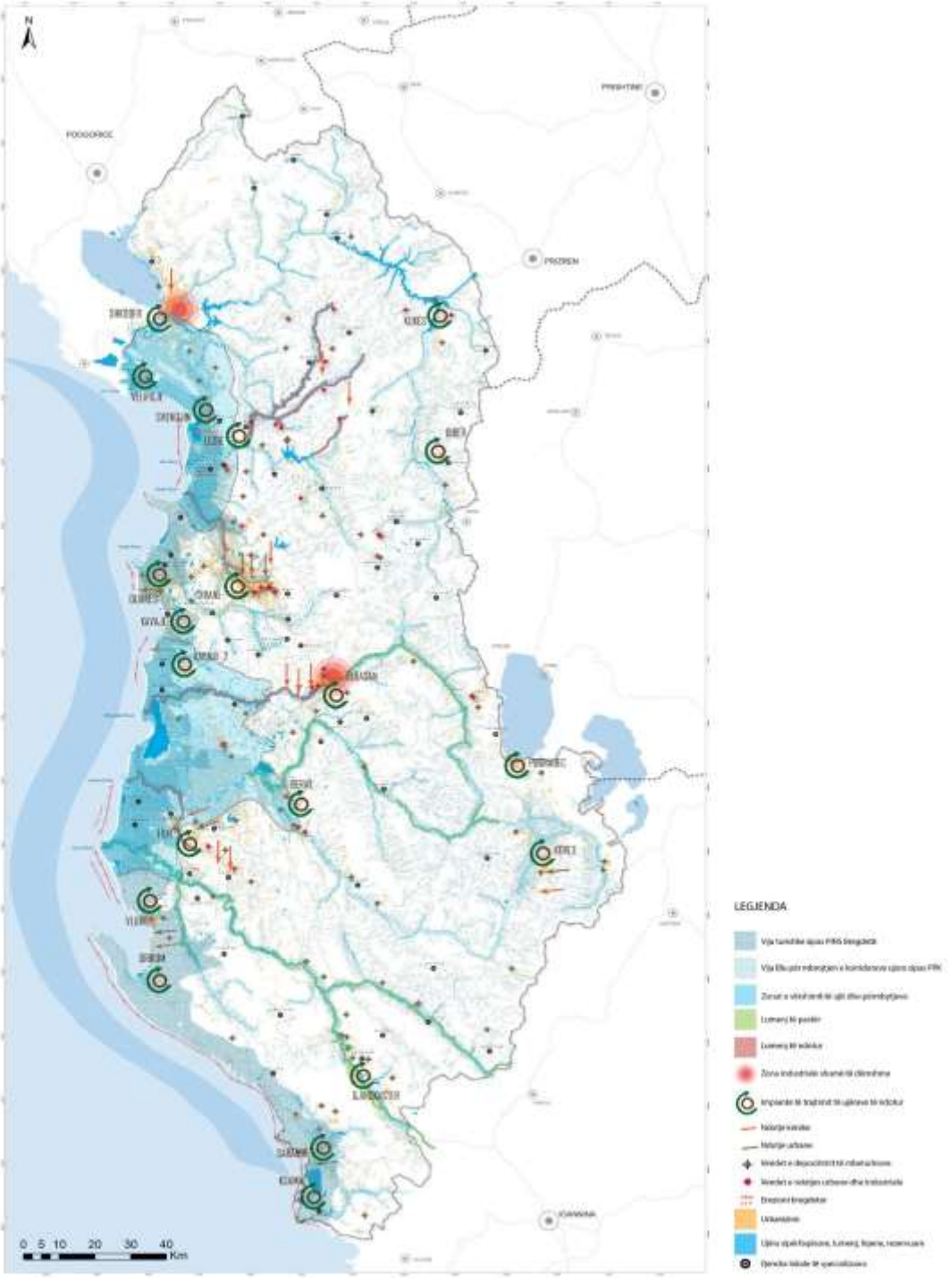
Harta 3.13 Rrjeti i monitorimit të ujërave nëntokësore dhe tipologjia e akuifereve. Burimi: CEMSA Project 2012.



Harta 3.14 Vlerësimi i vulnerabilitetit të ujërave nëntokësore



Harta 3.15 Potencialet për shfrytëzimin e ujit në raport me nevojat për ujë të pijshëm.
Burimi: Environment and Security - UNDP, Raporti vjetor - ERRU 2014. Përpunoi: AKPT



Harta 3.16 Risqet e vërshimit të ujit, erozioni dhe ndotja e lumenjve

b) Uji në aspektin bujqësor për kullim dhe vaditje të tokave

Uji për ujitje të tokave bujqësore merret nga 626 rezervuare me një volum prej 562 milion m³. Referuar dokumenteve të publikuar nga MBZHRAU[34] rezulton se aktualisht funksionojnë 13 borde kullimi, zonat e shërbimit të të cilave sipas ndarjes se kufijve administrativë të qarqeve, mbulojnë të gjithë territorin e vendit. Infrastruktura e ujitjes, kullimit dhe mbrojtjes nga përmbytjet është e projektuar për ujitjen e rreth 420.000 ha tokë bujqësore (potencialisht të ujitshme 360000 ha), garantimin e kullimit në 280000 ha dhe zvogëlimin e rrezikut nga përmbytjet lumore dhe detare. Zona më e rrezikuar nga përmbytjet është ultësira perëndimore. Për kullimin e një sipërfaqeje prej 75000 ha funksionojnë 28 stacione pompimi/hidrovore.

Si objektiva kryesore janë përcaktuar:
- Plotësimi i qëndrueshëm i nevojave për ujë, nëpërmjet rehabilitimit dhe modernizimit të sistemeve ujitës,
- Menaxhimi i qëndrueshëm i sistemeve të ujitjes nëpërmjet ndarjes së kompetencave dhe përgjegjësive për operim, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e infrastrukturës së ujitjes, ndërmjet pushtetit qendror, njësive administrative dhe organizatave të përdorimit të ujit,
- Garantimi i kullimit me përparësi të sipërfaqes bujqësore në Ultësirën Perëndimore nëpërmjet rehabilitimit dhe përmirësimit të infrastrukturës ekzistuese dhe rritjes së kapacitetit të hidrovoreve,
- Zvogëlimi i rrezikut nga përmbytjet lumore dhe detare, nëpërmjet rikonceptimit të strukturave mbrojtëse duke konsideruar zhvillimet e reja urbane pranë lumenjve dhe grykëderdhjeve të tyre.

Qarku	Tokë e lërueshme	Ujë i përdorur për vaditje m3/ha/vit (2010)		Tokë e ujitur (%)
		Potenciali	Aktualisht	
Berat	52908	13150	10180	19.2
Dibër	41056	22945	15996	39.0
Durrës	40568	19049	12731	31.4
Elbasan	72872	31768	21103	29.0
Fier	121961	77142	46451	38.1
Gjirokastër	45111	21057	10604	23.5
Korçë	90909	33944	21874	24.1
Kukës	25292	10211	7768	30.7
Lezhë	34736	18914	9168	26.4
Shkodër	50625	34611	16930	33.4
Tiranë	56609	14657	1140	19.7
Vlorë	62873	34004	20600	32.8

Tabela 3.3 Kullimi dhe vaditja e tokave sipas qarqeve. Burimi: MBZHRAU

[34] http://www.bujqesia.gov.al/al/programi/ujitja-dhe-kullimi

c) Uji si burim energjie

Burimet ujore të vendit tonë, veç aspektit rekreativ e turistik, janë shumë të rëndësishme për zhvillimin energjetik dhe gjeoenergjetik të vendit. 99% e energjisë elektrike që përdorim vjen nga shfrytëzimi i burimeve ujore. Gjithashtu edhe gjeoenergjia përbën potencial në këtë drejtim.
Nxehtësia e shtresave në thellësitë tokës si dhe uji termal i puseve janë dy burime të shfrytëzimit të kësaj energjie. Fluksi i energjisë në rajonet perëndimore të Shqipërisë ka dendësi 40mW/m², ndërsa në rajonet verilindore dhe juglindore dendësia arrin deri 60mW/m².

E rëndësishme është të theksohet ruajtja e burimeve ujore sipërfaqësore, lumenjve kryesisht nga mbishfrytëzimi për hidrocentrale. Edhe pse kjo është një nga format e përfitimit të energjisë elektrike nga burim i rinovueshëm, nuk ka një studim të mirëfilltë që të tregojë masën e impaktit të këtij mbishfrytëzimi në ekosistemin natyror që rrethon luginat e lumenjve apo vijën bregdetare ku ato derdhen.

Kërkesat për furnizim të sigurt të qendrave të banuara lidhen ngushtë me kërkesat teknike të infrastrukturës së furnizimit me ujë. Vijojnë më poshtë disa nga kriteret ligjore që duhen pasur në konsideratë kur hartohen planet territoriale.

Kërkesat teknike dhe sanitare për rrjetin e ujësjellësit
- Linjat e jashtme
Dimensionimi i linjave të jashtme dhe i rrjetit shpërndarës të ujësjellësit si dhe mënyrat e zbatimit të punimeve në këto objekte bëhen në bazë të kushteve teknike të projektimit dhe të zbatimit të përcaktuara nga Ministria e Mjedisit dhe Ministria e Shëndetësisë (Udhëzimi nr. 203/1995, Ligji nr. 9635/2006).
Traseja e linjave të ujësjellësit duhet t'i shmanget kalimit nëpër zonat e varrezave, vendeve të depozitimit të plehrave, vend-groposjes së kafshëve, zonave të shkarkimit të mbeturinave të ndryshme industriale etj. (Ligji nr. 8605/2000). Në rast kalimi të detyrueshëm në këto zona, largësia duhet të jetë jo më pak se 30m, e shoqëruar edhe me masa të tjera mbrojtëse të përforcuara si: izolimi i përforcuar me shtresë bitumi dhe karton katramat apo bezë xhami, këmishimi i tubacionit, betonimi i tubacionit, kalimi i tij në estakadë (ajrore) i shoqëruar me masa izoluese, etj. (Ainsworth, 2004).

Gjatë kalimit nëpër pengesa ujore, lumenj ose përrenj, në rast avarie duhet të merren masa për furnizimin me ujë të qendrës së banuar. Në rastin e furnizimit të qendrave të banuara vetëm nga një burim uji, kur linja kalon në zonat e mësipërme, (VKM nr. 145/1998) duhet të dublohet linja. Masat mbrojtëse të jené të karakterit konstruktiv, si kalime në blloqe gabionesh, kalime ajrore mbi pila etj. Pusetat e kontrollit në linjat e jashtme të jené të pajisura me kapak metalik. Përpara punës brenda në pusetë, kapaku duhet të lihet i hapur rreth 30 minuta për të realizuar ajrimin e saj të plotë (SDWA, 2011).

Për të mbrojtur tubacionet metalike nga korrozioni përpara se të vendosën në kanal, ata hidroizolohen. Për tubacionet që kalojnë mbi tokë (në hapësira ajrore), ata edhe termoizolohen. Në rastet e nënkalimeve të kanaleve vaditëse ose kulluese, pjesa e sipërme e tubit është 0.3 m nga tabani i kanalit (Ligji nr. 8605/2000) dhe gjithashtu merren masa përforcuese me betonim ose me këmishim. Ndalohet rreptësisht çdo lloj ndërtimi mbi linjat e ujësjellësit. Lidhja dhe furnizimi me ujë të pijshëm i objekteve të çdo karakteri bëhet me lejen e ndërmarrjes administruese të ujësjellësit dhe të Inspektoratit sanitar shtetëror.

- Rrjeti i brendshëm
Forma e rrjetit të brendshëm të ujësjellësit mund të jetë e tipit unazor, e tipit të degëzuar ose e kombinuar (Ainsworth, 2004). Lidhja e rrjetit të brendshëm të furnizimit me ujë të banesave me rrjetin kryesor të ujësjellësit duhet të jetë me pusetë kontrolli dhe manovrimi. Në këto pika parashikohen edhe kundërvalvola.
Gjatë ndërtimit të rrjetit të ujësjellësit, tubacionet duhet të jené mbi ato të kanalizimeve të ujërave të zeza. Për këtë

rekomandohet të zbatohen këto kërkesa (SDWA, 2011; EPA, 2011; Udhëzimi nr. 203/1995, Ligji nr. 9635/2006).
- kur kanalizimet janë paralel, tubacioni i ujit të pijshëm rekomandohet të jetë 0.5m mbi atë të kanalizimit të ujërave të zeza dhe largësia midis tyre faqe më faqe jo më pak se 1.5 m për tubacionet e ujësjellësit me diametër deri 200 mm dhe jo më pak se 3m për tubacionet me diametër mbi 200mm;
- kur tubacionet kryqëzohen, atëherë ai i ujit të pijshëm rekomandohet të jetë mbi 0.5m mbi atë të kanalizimeve të ujërave të zeza;
- në raste të veçanta dhe me miratim të ISSH mund të lejohen vendosje të tjera, para mbulimit të tubacioneve me dhé rekomandohet të bëhet prova hidraulike e rrjetit që të kontrollohet cilësia e punimeve në prani të Inspektorit sanitar shtetëror.

- Rezervuarët

Rezervuarët projektohen dhe ndërtohen për të kompensuar sasinë e ujit në kohën e konsumit maksimal dhe presionin në rrjetin e ujësjellësit. Llogaritja e volumit të tyre bëhet në bazë të kushteve teknike të projektimit dhe të zbatimit të miratuara nga Këshilli i Ministrave (SDWA, 2011; EPA, 2011; Udhëzimi nr. 203/1995, Ligji nr. 9635/2006).
- rezervuarët synohet të vendosen në pikat dominuese të qendrës së banuar për të siguruar presionin e nevojshëm edhe në katet e larta të banesave më të largëta;
- numri i rezervuarëve dhe i seksioneve që mund të punojnë në mënyrë të pavarur duhet të jetë jo më pak se dy;
- rezervuari rekomandohet të jetë i pajisur me dhomën e manovrimit;
- rezervuarët pajisen me kapak të cilët mbyllen mirë me shul dhe kyç që të mos hyjnë ujërat atmosferike;
- rezervuarët pajisen me tuba ajrimi në formë "U"-je, me lartësi 2m nga sipërfaqja e tokës dhe krahu i poshtëm të jetë 0.5m në mënyrë që të evitohet futja e ujërave atmosferike, pluhurave dhe insekteve. Për eliminimin e futjes së kafshëve, tubit i vendoset rrjetë teli me diametër të vrimave jo më shumë se 0.85mm;
- rezervuarët pajisen me tubacionin e hyrjes, daljes, shkarkimit, tepërplotësit dhe të zjarrit; Tubacioni i tepërplotësit vendoset me pjerrësi nga poshtë dhe është i pajisur me sifon për të evituar futjen e kafshëve të ndryshme;
- prova hidraulike e rezervuarit bëhet përpara se të mbulohet me dhé për të kontrolluar rrjedhjet e mundshme të tij dhe për t'i riparuar ato;
- materialet me të cilin ndërtohen rezervuarët mund të jenë të ndryshme si, gur, betonarme, metalike (llamarinë inoksidabël). Lloji i materialit me të cilin ndërtohen rezervuarët nuk duhet të lejojë ndryshimin e cilësisë së ujit;
- lokalet e vendosjes së pompave duhet të kenë ndriçim natyral të mjaftueshëm 1:7-1:8 (VKM nr. 145, datë 26. 02.1998). Dyshemeja duhet të jetë e izoluar nga ujërat e nëntokës.

3.4.3 Ndikimi i sistemit ujor nga ndryshimet klimatike

Mesatarja vjetore e rreshjeve është 1485 mm, por ajo është e shpërndarë në mënyrë të pabarabartë sipas kohës dhe hapësirës: vendet kodrinore kanë një mesatare prej 800 mm rreshjesh në vit, ndërsa në territoret bregdetare dhe rajonet malore bie rregullisht një mesatare prej 2.000 mm në vit. Tetëdhjetë përqind e shiut bie në muajt e dimrit duke përmbytur toka bujqësore, kurse të mbjellat vjetore dhe sezonale të stinës së verës janë të varura nga ujitja. Sipas të dhënave, 2/3 e ujit nga burimet ujore humbet gjatë transportit dhe shpërndarjes, sepse infrastruktura është e vjetëruar dhe e pamirëmbajtur. Përpjekjet për të rehabilituar dhe rindërtuar sistemet e ujitjes kanë qenë të vazhdueshme që nga viti 1990. Në vitin 2007, rreth 340.000 hektarë tokë bujqësore kishin infrastrukturë ujitëse; afërsisht dy të tretat funksionojnë.[37]

Rreth 78 - 80% e familjeve në mbarë vendin kanë akses në ujë të pijshëm nga ujësjellësi, por shërbimi është me ndërprerje dhe me cilësi jo të mirë të ujit. Familjet mesatare urbane kanë ujë vetëm 6 deri në 13 orë në ditë.

[37] Sipas Bankës Botërore 2003a; Banka Botërore 2007a, Sallaku et al 2003, Beddies et al 2004; 2010a Banka Botërore

Në zonat rurale, përdorimi i ujit të tubacioneve është jocilësor dhe shumë familje hapin puset e tyre. Në fillim të viteve 2000, 73% e puseve të tilla ishin të kontaminuara nga bakteret. Sëmundjet gastrointestinale të shkaktuara nga uji i ndotur janë tashmë të njohura.[38] Shqipëria ka mbi 600 diga të rezervuarëve për ujitje dhe për prodhimin e energjisë. Nëntëdhjetë përqind e energjisë së vendit furnizohet nga hidrocentralet dhe kërkesa ka tejkaluar furnizimin që nga viti 1998. Vendi ka akuifere të shumta, por shumë prej tyre janë të prekur nga ujërat e kripura apo ndotja.

Shqipëria i ka shumë të kufizuara strukturat për trajtimin e ujërave të zeza dhe si ujërat sipërfaqësorë dhe nëntokësorë janë shpesh të ndotur nga mbetjet urbane, industriale dhe bujqësore.[39] Modelet e ndryshimit janë gjerësisht të ngjashme me ndryshimin e reshjeve vjetore që do të thotë rriten në zonat e larta gjeografike dhe zvogëlohen në zonat e ulëta. Por rritja e përgjithshme në avullim do të thotë se një reduktim në rrjedhat sipërfaqësore është i mundshëm. Regjimi i reshjeve mbi pellgun ujëmbledhës të Drinit është i karakterizuar nga débora gjatë stinës së dimrit në pjesën lindore dhe veriore dhe nga reshjet e shiut në pjesën perëndimore të saj. Për zonën ujëmbledhëse të shumicës së degëve lumore (Valbona, Shala etj.), një pjesë e madhe e rrjedhës vjetore është formuar nga shkrirja e borës në pranverë. Një rritje në temperaturë do të thotë se më shumë reshje bien në formë shiu dhe për këtë arsye rriten rrjedhat sipërfaqësore gjatë dimrit dhe zvogëlohet shkrirja e déborës në pranverë. Temperaturat e rritura gjithashtu rrisin avullimin dhe reduktojnë sasinë e ujit që ruhet në rezervuarë gjatë stinës së dimrit.

Ndikimet e mundshme të ndryshimeve klimatike në sektorin e ujit janë:

• Rritja në terma afatgjatë e temperaturës mesatare vjetore e sezonale të ajrit dhe rënie të reshjeve mesatare vjetore e sezonale (të kombinuara me kërkesën më të lartë për avullim) do të zvogëlojë në termat afatgjatë rrjedhat sipërfaqësore vjetore e sezonale në pellgun ujëmbledhës të Drinit.

• Nuk do të ketë ndryshime të mëdha për stinën e dimrit për horizontin kohor deri në vitin 2100, rreth një maksimumi prej 7%. Përmbytjet do të vazhdojnë të ndodhin gjatë këtij sezoni dhe përmbytjet e periudhës së pranverës do të zhvendosen në stinën e dimrit.

• Temperaturat e larta do ta zhvendosin kufirin e borës së përhershme më lart; modelet sezonale të borës ka të ngjarë të ndryshojnë duke filluar më vonë dhe duke përfunduar më herët. Si rrjedhim rrjedhat nga shkrirja e déborës në pranverë priten të zvogëlohen dukshëm. Reduktimi maksimal është respektivisht 30% për vitin 2050 dhe 66% deri në vitin 2100. Kjo e dhënë duhet të merret në konsideratë nga industria e hidrocentraleve.

• Në përgjithësi rreziku nga përmbytjet lumore do të rritet, koha e rrezikut më të madh do të lëvizë nga pranvera në dimër. Efektet e rimbushjes së ujërave nëntokësore (një burim i madh për ujëmbledhësin) mund të rriten nga ndryshimi i klimës.

• Rritja e nivelit të detit mund të shkaktojë disa efekte të drejtpërdrejta, duke përfshirë vërshimin e ujit dhe zhvendosjen e ligatinave dhe ultësirave, erozionin bregdetar, rritjen e dëmeve nga stuhitë dhe përmbytjet, rritjen e kripësisë në deltat dhe akuiferet bregdetare, si dhe në rritjen e ujërave nëntokësore bregdetare.

• Furnizimi me ujë nga nëntoka do të ndikohet nga zvogëlimi i filtrimit të ujit për shkak të rënies së sasisë së reshjeve dhe rrjedhave lumore, si dhe nga humbja e lagështisë së tokës për shkak të rritjes së avullimit. Reduktimi i furnizimit me ujë nga nëntoka në kombinim me rritjen e kripëzimit të ujërave nëntokësore mund të shkaktojë mungesë të ujit të pijshëm në cilësinë e duhur.

Risqet nga ndryshimet klimatike

Faktorët kryesorë që ndikojnë në ndryshimet klimatike janë: shpyllëzimi dhe pakësimi i mbulesës së tokës, të cilat bëjnë të mundur:

- Ndryshimin e mikroklimave,
- Shtimin e erozionit, i cili ka efekt

[38] Sipas Bankës Botërore 2003a, Banka Botërore 2007a, Sallaku et al 2003, Beddies et al 2004, 2010a Banka Botërore
[39] Sallaku etj. 2003, Banka Botërore 2006a, Zdruli dhe Lushaj 2001, 2010a Banka Botërore

Mbulimi i Furnizimit me Ujë

Mbulimi me Kanalizime

Kohëzgjatja e furnizimit me ujë (orë/ditë)

Reduktimi i ujit pa të ardhura

Grafiku 3.6 Objektivat strategjikë për vitin 2030, burimi: Strategjia Kombëtare Sektoriale e Shërbimeve të Furnizimit me Ujë dhe Kanalizime 2011-2017; Përpunoi: AKPT

Përfundime

Strategjitë identifikojnë disa probleme kryesore në sektorin e furnizimit me ujë dhe kanalizimeve. Këtu mund të përmendet fakti se edhe pse një ndër vendet me potencial me të lartë ujor në rajon, furnizimi me ujë në Shqipëri është i ulët në krahasim me vendet e tjera evropiane, veçanërisht në zonat rurale. Furnizimi me ujë ka ndërprerje ose nuk ka presion të qëndrueshëm në rrjet, një pjesë e madhe e ujit mbetet e pa faturuar që vjen nga mungesa e ujë matësave, menaxhimit të dobët dhe efikasitetit të ulët të përdorimit të burimeve njerëzore si dhe mungesa e dezinfektimit të ujit, e cila sjell rreziqe potenciale për shëndetin e popullatës.

Në objektivat e strategjive, vihet re se investimet në sektorin e ujit nuk janë të orientuara drejt zonave në rritje dhe zonave me potencial për zhvillimin e turizmit.

Plani i Përgjithshëm Kombëtar, u vjen në ndihmë këtyre strategjive nëpërmjet parashikimeve të përqendrimeve të popullsisë në 15 vitet e ardhshme në polet ekonomike kryesore dhe në qendrat urbane sipas hierarkizimit.

Studimi mbi nevojat kombëtare do të shërbejë për të përcaktuar sasinë e nevojave për investime kapitale në sektor.

në mbulesën e tokës duke lejuar përshkueshmërinë e shtresave të tokës mbi akuiferet, si dhe në përmbytjet.
Faktor tjetër që ndikon në ndryshimet klimatike është dhe ndryshimi i regjimit të rënies së shirave. Të gjithë këta faktorë së bashku ndikojnë në cilësinë e ujërave.

Faktorë të tjerë që ndikojnë në ndryshimet klimatike:
- Pakësimi dhe dëmtimi i mbulesës së vegjetacionit
- Përmbytjet
- Rreziqet e shkaktuara nga akuiferet
- Përshkueshmëria nga lumenjtë
- Erozioni
- Ndryshimet në temperaturë
- Dëmtimi i shtresave të akuifereve
- Shfrytëzimi i burimeve ujore nga hidrocentralet
- Prerjet e paligjshme të pyjeve
Ndikimet bëhen të dukshme në rënien e cilësisë së ujërave dhe humbjen e biodiversitetit.

3.4.4 Rekomandimet e PPK¨-së për sistemin ujor

Janë në linjë me problematikat e konstatuara nga dokumentet strategjike sektoriale, analiza metabolike e sistemit dhe studimet mbështetëse ndër vite. Këto janë klasifikuar si vijon:

• Rekomandime lidhur me problematikat e menaxhimit
- Shfrytëzim racional i ujërave duke ruajtur balancën e abstragim/rimbushje të akuifereve;
- Kontrolli i aktiviteteve të paligjshme;
- Hartimi i politikave të qarta të zhvillimit sektorial që kanë ndikim në sistemin ujor;
- Koordinim midis institucioneve në nivel vendor, rajonal dhe qendror;
- Përmirësime në kuadrin ligjor lidhur me monitorimin.

• Rekomandime lidhur me problematikat me sasinë e ujërave
Kjo lidhet me nxitjen e përdorimit të qëndrueshëm të burimeve ujore, për pasojë:
- Investime në rritjen e kapaciteteve dhe njohurive mbi burimet ujore dhe në veçanti të shtresave gjeologjike dhe kufijve të akuifereve;
- Shfrytëzim i qëndrueshëm i ujërave nëntokësore, duke përfshirë këtu edhe shpimet e pakontrolluara;
- Ruajtja e ujëmbledhësve nga precipitime të shirave për përdorim bujqësor.

• Rekomandime lidhur me problematikat e ndotjeve
Është konstatuar se aktivitetet njerëzore dhe burimet natyrore së bashku janë shkaku kryesor për ndotjen e ujërave nëntokësore, të cilat shoqërohen me efekte negative afatgjatë në ujin nëntokësor. Sado të vogla qofshin këto burime ndotjeje fakt është që heqja e ndotësve nga uji nëntokësor është e vështirë, prandaj pastrimi i ujit ka kosto të lartë. Pavarësisht nga distanca, një burim potencial ndotjeje nuk duhet të vendoset mbi lartësinë e pusit. Duhet pasur parasysh që mënyra e ndërtimit të pusit dhe vendosja e tij mund të jenë premisë që të ndodhë ndotja me nitrate, por ato nuk janë shkaku i vetëm i ndotjes.

• Rekomandimet i referohen ndotjeve nga burime të ndryshme të cilat kanë impakt shumë të madh në cilësinë e burimeve ujore. Shkaktarët kryesorë ndotës janë identifikuar: menaxhimi i keq i infrastrukturës së trajtimit të ujërave, zona të kufizuara sanitare, praktika të paqëndrueshme bujqësore dhe shpime të pa ligjshme. Për këtë planet sektoriale, rajonale dhe vendore duhet të reflektojnë masa konkrete të mbrojtjes së sistemit ujor nga:
- Ndotja nga ujërat e zeza,
- Ndotja nga aktivitetet bujqësore,
- Ndotja nga minierat,
- Ndotja nga sipërfaqet dhe ujërat ndërkufitare me shtetet e tjera,
- Ndotja nga grumbullimet e plehrave urbane,
- Ndotja nga aktivitete të paligjshme,
- Dëmtimi i shtretërve të lumenjve,
- Shpimet e paligjshme,
- Zonat industriale në shtetet ndërkufitare,
- Përdorimi i pesticideve dhe plehrat kimike,
- Ndotja nga landfillet,
- Sipërfaqe të kufizuara (të vogla) mbrojtjeje,
- Trajtimi i keq ose aspak i ujërave të ndotur nga përdorimet urbane, industriale, bujqësore,
- Shfrytëzim intensiv i inerteve të lumit,
- Vend depozitime të mbetjeve urbane,

- Aktivitet bujqësor e industrial i konsiderueshëm.

Propozimet
Politikat e densifikimit të zhvillimit urban dhe korridoret natyrore përgjatë luginave të lumenjve janë politikat primare që Plani Kombëtar sjell në ndihmë të këtij sistemi. Në mbrojtje të Sistemit Ujor, PPK vendos:

• **vijën Blu** e cila ka për qëllim:
- mbrojtjen nga përdorimet e ndaluara të hapësirës së brezit bregdetar, të përcaktuar sipas legjislacionit sektorial për mbrojtjen e burimeve ujore;
- monitorimin e aktiviteteve për shfrytëzim ekonomik në hapësirën e brezit bregdetar;
- Për rrjedhat lumore, rigjenerimi i korridoreve natyrore që shoqërojnë rrjedhën e tyre.

• Njohjen dhe mbrojtjen e vlerave të peizazhit natyror të territorit që shtrihet nga vija bregdetare deri në kreshtën e brezit të parë kodrinor malor.

• marrjen **në mbrojtje të pellgut ujëmbledhës të Vjosës**[40]. Vjosa dallon nga të gjithë lumenjtë e tjerë në Ballkan për shkallën e lartë të ujëshmërisë, ndërtimin gjeologjik të formacioneve që përshkon dhe larminë e peizazheve përgjatë luginës. Mbrojtja do të realizohet duke aplikuar procesin e menaxhimit të integruar të burimeve ujore, me synimin që të përcaktohen zonat ekologjike për t'u shpallur në mbrojtje, duke ndjekur në mënyrë të harmonishme, parimet e mëposhtme:

1. *Barazi Sociale*: që të sigurohet qasje e barabartë për të gjithë përdoruesit (veçanërisht grupet e margjinalizuara dhe përdoruesit e varfër) për një sasi dhe cilësi të nevojshme të ujit, për të plotësuar nevojat dhe mirëqenien e tyre;

2. *Efikasitet Ekonomik*: që të sjellë përfitime për një numër sa më të madh përdoruesish;

3. *Qëndrueshmëri Ekologjike*: për të siguruar që ekosistemet ujore të shihen si përdorues më vete dhe ndarja e tyre të bëhet për të mbështetur funksionin e tyre natyror.

Për më tepër vëmë në dukje rekomandimin e Parlamentit Evropian (P8_TA-PROV (2016) 0134, 2015 Report on Albania)

[40] Shih rekomandimin e Parlamentit Europian (P8_TA-PROV (2016) 0134, 2015 Report on Albania) që " ...Qeveria shqipëtare të kontrollojë zhvillimin e hidrocentraleve në zona të ndjeshme mjedisore, si zona rreth lumit Vjosa dhe në zona të mbrojtura, për të ruajtur integritetin e parqeve kombëtare ekzistuese, rekomandon përmirësimin e cilësisë së vlerësimit të ndikimit në mjedis, të marrë në konsideratë standardet e BE-së, të përcaktuara në "Birds and Habitats Directive" dhe "Water Framework Directive", inkurajon Qeverinë shqipëtare të rrisë transparencën përmes pjesëmarrjes së publikut dhe procesit të konsultimit gjatë hartimit të projekteve"

Ndotësit e sistemit ujor

1. Ndotësit potencialë bujqësorë

Aplikimet e papërshtatshme të pesticideve, fungicideve dhe plehrave

Rrjedhjet nga kontenierët e ruajtjes

Ushqimi i tepërt i kafshëve

Përdorimi i bagëtive

2. Menaxhimi i mbeturinave ndotëse

Vendqëndrimi i sistemeve septike

Gropat e ujërave të zeza

Sistemet e ruajtjes së lëndëve djegëse

Fermat, lëndinat, motorët e makinave dhe kimikatet e pishinave

Mbetjet urbane

Puset e braktisura

3. Ndotësit potencialë bujqësorë

Landfillet e vjetra

Landfillet e pa rrethuara

Rrebeshet e ujit

Tabela 3.4 Burimet e ndotjes së sistemit ujor

4. Ndotësit potencialë industrialë

Kimikatet

Nafta

Pajisjet pastruese

Makineritë

Metalet

Produktet elektronike

Asfaltet

Minierat (sipërfaqësore dhe nëntokësore)

Tubacionet

Depozitat e ruajtjes (mbi dhe nëntokësore)

Funksionimi dhe puset e braktisura (p.sh gaze, vaj, furnizimet me ujë, injektimet, monitorimi dhe eksplorimi)

Muret ndarëse të lagunave me llumin

Aplikimet në toka lumore

5. Ndotësit potencialë komercialë

Serviset e makinave

Nafta

Stacionet e gazit

Depot e mirëmbajtjes së rrugëve

Pajisjet ngrirëse

Oborret tip barke, makineritë hekurudhore etj

Zonat ndërtuese, aeroportet

Lavanderitë, pastrimet kimike

Tubacionet

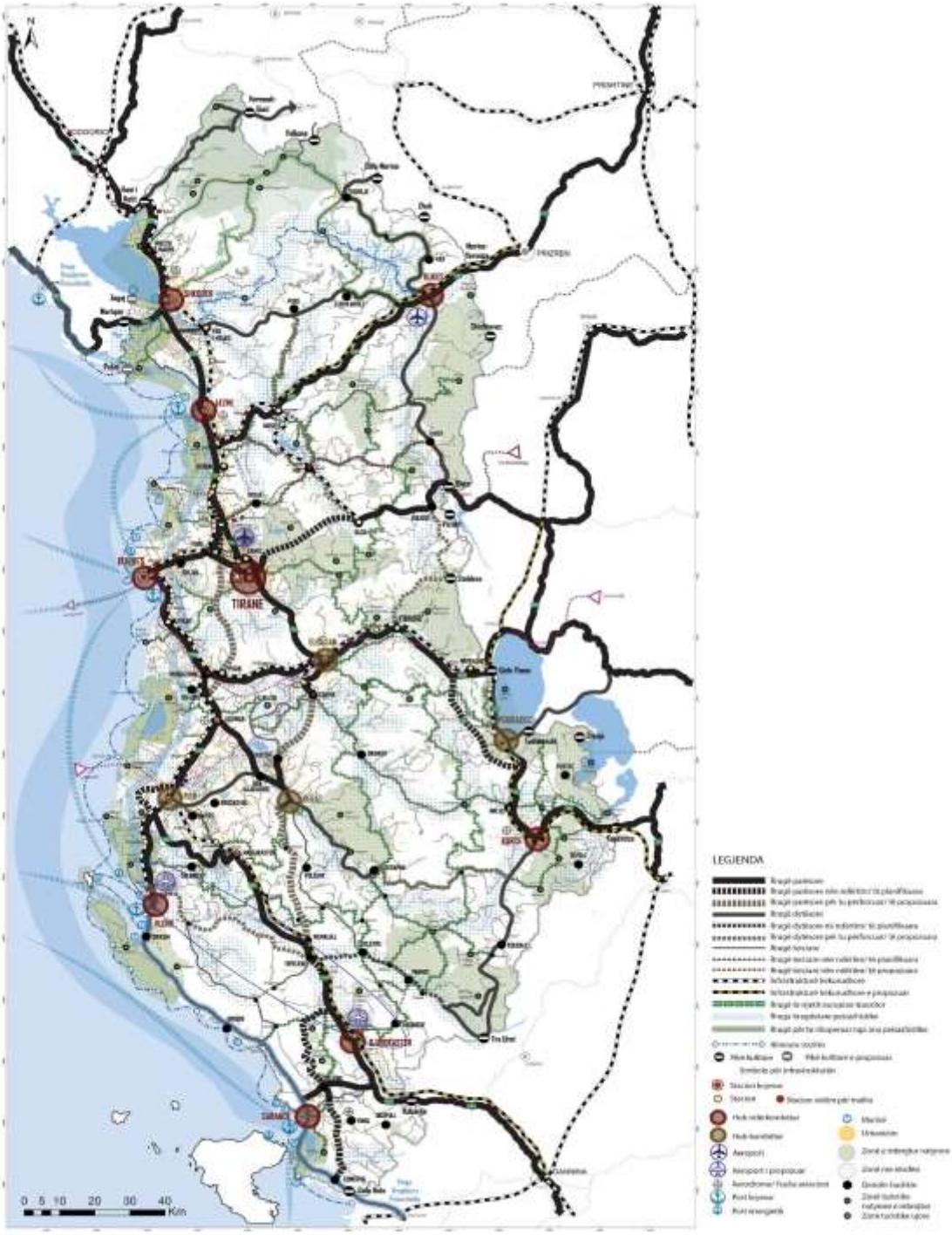
Institucionet mjekësore, laboratorët kërkues

Larje fotografike, printerat

I. Presionet në sasinë e ujërave	
Burimet e ripërtëritshme të ujërave të ëmbla	Fluksi i përgjithshëm i ujërave sipërfaqësorë dhe ujërave nëntokësore vs sasia totale e ujërave të shirave
Burimet e rinovueshme të ujërave të ëmbla në periudhat e thatësirës	
Shfrytëzimi i ujërave	Raporti i së sasisë së ujërave që përdoren për përdorime të ndryshme vs së sasisë së burimeve të ujërave të ëmbla
Kërkesa për përdorim të ujërave	Raporti i sasisë së ujërave nëntokësore, që përdoren për përdorime të ndryshme vs sasisë së përgjithshme të ujërave nëntokësore
Sasia e ujit për frymë	Raporti i kërkesës për sasinë e ujërave për përdorime të ndryshme vs sasisë së përgjithshme të burimeve ujore
Përdorimi i ujërave nga hidrocentralet	Raporti i sasisë së ujërave të pijshëm vs. 1- sasisë së përgjithshme të sasisë së burimeve ujore 2- Sasia e ujërave nëntokësore
Shfrytëzimi i ujërave nëntokësore	Raporti i sasisë së ujërave shtëpiake për frymë në raport vjetor
Kërkesa për ujë të pijshëm	Raporti i sasisë se ujit që përdoret për qëllime ujitjeje vs. sasisë së përgjithshme të burimeve ujore
Kërkesa dhe sasia e ujit për ujitje	Raporti i sasisë së ujërave të përdorur nga hidrocentralet vs. sasisë së përgjithshme të burimeve ujore
Pakësimi i ujërave nëntokësore	Pakësimi i ujërave nëntokësore për shkak të mbi abstraksionit
Humbjet	Raporti i sasisë së ujërave që humb (jo nga përdorimi) nga sistemi për qëllime të ndryshme vs sasisë së regjistruar të burimeve ujore

Tabela 3.5 Matja e indikatorëve për sistemin ujor

II. Presionet në cilësinë e ujërave	
Cilësia e ujërave të pijshëm	Kjo kontrollohet nëpërmjet sasisë së mostrave për kontrollin e ujërave të pijshëm
Ujërat e ndotur industrialë	Sasia e rrjedhjes së ujërave të ndotur të patrajtuar industrialë vs sasisë e rrjedhjes së ujërave të ndotur (të gjeneruar në një zonë të caktuar)
Ujërat e ndotur shtëpiakë	Sasia e ujërave të ndotur nga përdorimet shtëpiake vs sasinë e ujërave të ndotur shtëpiakë në një zonë të caktuar
Ndotjet specifike	Sasia e një ndotësi vs nivelit maksimal të lejuar për të njëjtin komponent në ujërat e pijshëm
Përdorimi i plehrave në tokat bujqësore	Sasia e plehrave organike ose minerale që përdoret për njësi të tokës bujqësore
Përdorimi i pesticideve	Sasia e pesticideve të përdorura për njësi të tokës bujqësore
Landfillet	Raporti i ripërdorimit të ujërave të ricikluar vs sasisë së fluksit të ujërave të ndotur
Ripërdorimi i ujërave	
Ndërfutja e ujërave detarë në aquiferët bregdetare	Sasia e rrjedhshmërisë së ujërave_(të kripur të njelmët ose nën kërcënimin e drejtpërdrejtë të ndërfutjeve vs sasisë së përgjithshme të ujërave të ëmbël)
Mbrojtja e habitateve	Sasia e përgjithshme e zonave të mbrojtura vs sipërfaqes së përgjithshme të një zone
Kërkesa për ujë në varësi të ekosistemeve	Sasia e kërkesës për ujëra përgjatë lumenjve
Kërkesat për ujë për speciet endemike dhe të rrezikuara në vit	Speciet endemike dhe të rrezikuara



Harta 3.17 Infrastruktura e integruar e transportit, PPK 2030

3.5 Sistemi infrastrukturor

Rëndësia e sistemit të infrastrukturës në realizimin e vizionit të PPK "Shqipëria 2030", për Shqipërinë si një hub energjetik për rajonin dhe qendër ndërlidhëse për Europën Juglindore nënvizohet që në kapitullin e parë të PPK-së.

Integrimi hapësinor i vendit dhe shpërndarja e balancuar e flukseve brenda territorit, varet nga rritja e kapacitetit të transportit të njerëzve, mallrave, energjisë dhe informacionit, si edhe përmirësimeve për sa i përket eficiencës në kohë, uljes së kostos dhe shkurtimit të distancave.

Infrastruktura fizike e rrugëve, transporti publik, energjia e komunikimi kanë rëndësi të veçantë për PPK-në, pasi ndikojnë në mënyrë të drejtpërdrejtë në vendosjen, zgjerimin dhe lidhjen kohore të një zhvillimi të caktuar.

Infrastruktura të tjera ekonomike dhe sociale si ujësjellës - kanalizime, trajtimi i ujërave të përdorura, transporti, depozitimi dhe trajtimi i mbetjeve, shkollat, spitalet, janë të domosdoshme të vendosen në përputhje me përqendrimin e popullsisë dhe në plotësim të kërkesave për arritshmëri të përshtatshme nëse synojmë zhvillim të balancuar hapësinor të vendit. Menaxhimi i mbetjeve duhet të trajtohet me prioritet, mbi të gjitha eficientimi dhe menaxhimi me kosto të ulët e konkurruese,nëse pritet që të zhvillohet sektori i industrisë dhe përpunimit në vend.

Tipari kryesor i vendeve me ekonomi të suksesshme është fakti se ato kanë një infrastrukturë të integruar, shumë mirë të zhvilluar, e cila mbështet lëvizjen. Transporti publik dhe privat, rrjeti i energjisë dhe të komunikimit, konvergjenca e këtij rrjeti në pika strategjike nxit zhvillimin e qëndrueshëm.

Objektivi i Planit të Përgjithshëm Kombëtar është që të mbështesë zhvillimin e integruar të rrjetit të transportit, energjisë dhe komunikimit. Edhe pse sektorë të autoriteteve qeverisëse e menaxhuese të ndryshëm duhet të parashikojnë zhvillimin e tyre të mëtejshëm në mënyrë të integruar. Kështu në të ardhmen nëse flitet për korridore të reja transporti, energjie apo komunikimi ato duhet të projektohen nën një këndvështrim të përbashkët, në një rrjet që nuk fragmenton territorin, por është i integruar e mbi të gjitha me kapacitetin e nevojshëm për t'iu përgjigjur kërkesave për zhvillim deri dhe përtej 2030-ës.

Në çdo rast këto korniza zhvillimi duhet të jenë lehtësisht të përshtatshme ndaj zhvillimeve në të ardhmen si p.sh ndryshimeve demografike apo nevojave kombëtare. Kështu p.sh. mbajtja në rezervë apo në ruajtje të infrastrukturave ekzistuese të fushave të braktisura të aviacionit për përdorime të mundshme në të ardhmen.
Me qenë se investime të tilla shoqërohen me kërkesa të veçanta/larta ekonomike, të cilat shpesh kushtëzojnë shkallën e përparimit në këtë sektor, është i domosdoshëm planifikimi strategjik dhe koordinimi i sektorit publik me sektorin privat.

Rrjeti i infrastrukturës fizike përbëhet nga këto elemente kyçe:
• transporti - përfshirë transportin publik, hekurudhor, ajror e detar;
• energjia - përfshirë elektricitetin, naftën, gazin, pasuritë minerare;
• komunikimi - përfshirë rrjetin e telekomunikimit, fibrat optike etj.

3.5.1 Sistemi infrastrukturor i transportit

Në mbështetje të zhvillimit të balancuar rajonal transporti kombëtar duhet të zhvillohet:
• mbi bazën e korridoreve tërthore lindje – perëndim, që lidhin pjesën lindore të vendit me portet kryesore dhe të korridoreve gjatësore që mundësojnë përshkueshmërinë veri - jug të territorit;
• vendosjen e një rrjeti të integruar të transportit publik që mbështetet nga infrastruktura e terminaleve multimodale në qendrat urbane kryesore lidhëse;
• Ngritjen e kapaciteteve në ndihmë të teknologjisë së re dhe inovative në sektorin e transportit, që mundëson uljen e kërkesave

për energji dhe uljen e emetimeve të CO_2 në ajër të këtij sektori;
• të përforcojë aksesin e korridoreve lidhës ndërkombëtarë në të gjithë vendin, përmes fuqizimit të nyjeve ndërlidhëse e shkëmbyese të rrjetit kombëtar të transportit dhe lidhjeve ndërkombëtare, portet, aeroportet, pikat kufitare doganore.

Planet rajonale, vendore dhe përdorimi i tokës në këto zona duhet të marrin në konsideratë këto zhvillime të rrjetit të transportit dhe ta mbështesin até me zhvillimin e rrjetit sekondar dhe terciar.

a) Korridoret e transportit rrugor
Transporti i ardhshëm i Shqipërisë mund të klasifikohet në:
• korridore strategjike tërthore;
• korridore strategjike gjatësore;

Është e rëndësishme të theksohet se disa nga këto korridore janë konceptuar si fasha strategjike ndërlidhëse dhe se projektet e programet e detajuara të tyre do të zbatohen nga strategjitë sektoriale.

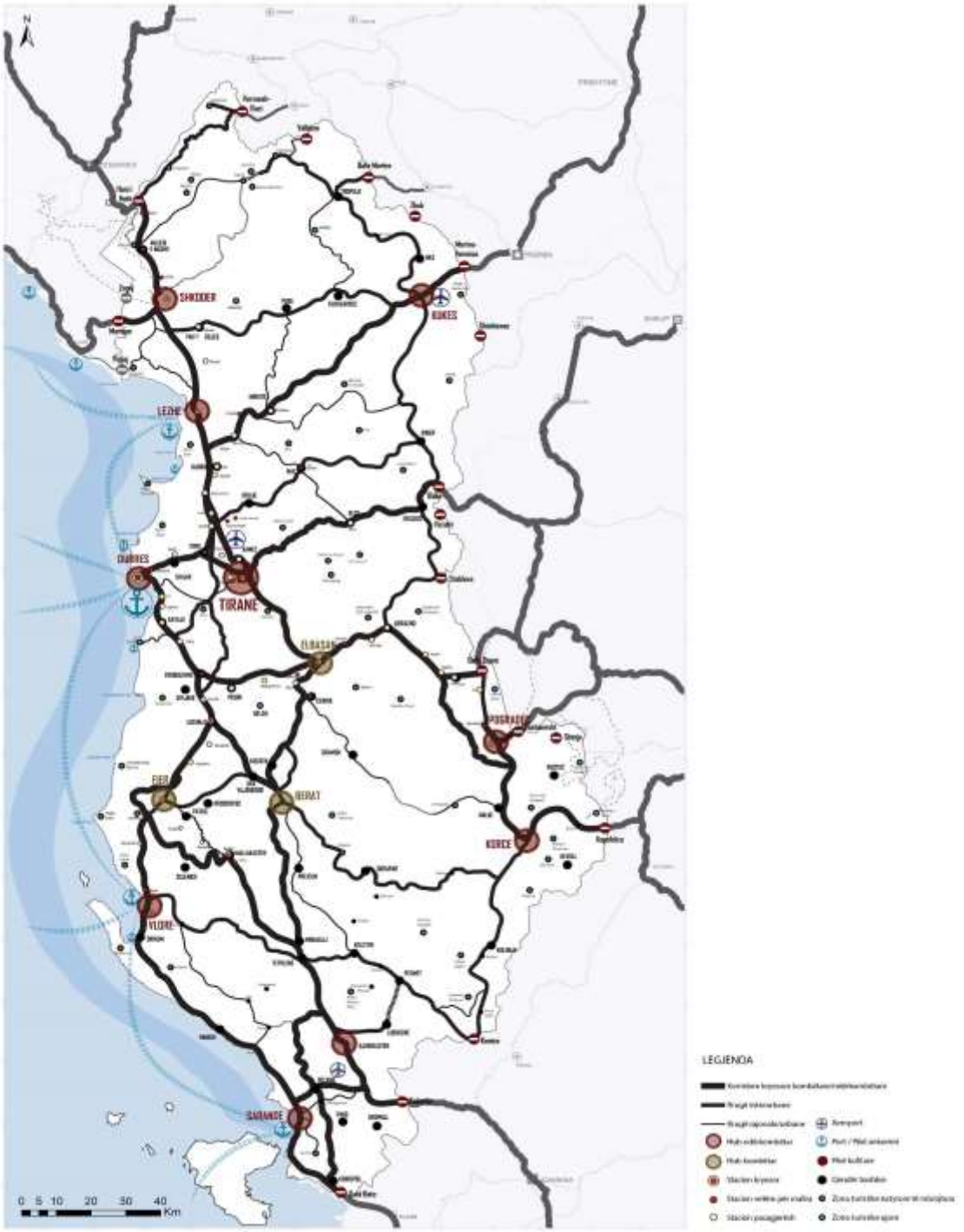
Korridore strategjike tërthore
Në pjesën **veriore:**
- "Rruga e Kombit". Aks i përfunduar, ka nevojë të përmirësohet me terminale në përforcimin e lidhjeve të transportit publik të njerëzve dhe mallrave: Kosovë - Tiranë, Kosovë - Durrës, Kosovë - Shkodër - Lezhë (porti i Shëngjinit, plazhi i Velipojës).
Në pjesën **qendrore:**
- "Rruga e Arbrit", aks nën ndërtim, i cili shkurton me 100 km distancën nga Dibër - Maqedoni drejt Tiranës dhe portit të Durrësit.
- Korridori VIII qendror - Ky korridor edhe pse nuk ka marrë vëmendjen e duhur për sa i përket politikave për ndërtimin e plotë të tij, përbën një nga lidhjet më të rëndësishme dhe strategjike të vendit tonë me interes rajonal e ndërkombëtar; ai përbën lidhjen më të shkurtër mes Detit të Zi dhe detit Adriatik (Mesdhe). Piké kyçe në këtë korridor do të përbëjë fuqizimi i portit të Durrësit. Ky korridor do të përforcohet nga rivitalizimi i linjës hekurudhore ekzistuese dhe përmirësimi i saj si edhe ndërtimi i rrugës peizazhistike me interes të trashëgimisë historike dhe kulturore: "Via Egnatia".
Në pjesën **jugore** - Lidhja e mundshme Korçë - porti i Vlorës. Ka mundësi të mira për t'u zhvilluar mbi të gjitha me ndërtimin e gazsjellësit TAP. Në këtë mënyrë do t'i mundësohej dalje e shpejtë në det një prej qendrave primare kombëtare dhe do të nxisë rritjen e kapacitetit prurës të portit të Vlorës, tashmë jo vetëm nga pjesa qendrore e vendit, por edhe lindore e jugore.

Akse tërthore mbështetëse
- Shkodër - Vau i Dejës - Kukës
- Durrës - Krujë - Dibër
- Berat - Gramsh - Pogradec
- Himarë - Kelcyrë - Përmet - Kakavijë
- Sarandë - Kakavijë.

Korridore strategjike gjatësore
Autostrada veri - jug dhe **Adriatiko - Joniane** të cilat sigurojnë përshkueshmërinë e shpejtë të territorit dhe lidhjen me vendet e Ballkanit Perëndimor dhe të Europës Juglindore. Këto korridore do të përforcohen nga rivitalizimi i linjës hekurudhore ekzistuese dhe përmirësimi i saj.

Rruga bregdetare peizazhistike, [Velipojë - Shëngjin - Patok - Durrës - Divjakë - Seman - Vlorë - Dhërmi - Sarandë - Butrint], një nga lidhjet më strategjike për sa i përket forcimit të ekonomisë së turizmit bregdetar të vendit dhe agroturizmit. Rruga do të jetë e tipit peizazhistik, me impakt të ulët në mjedis [e projektuar jo për trafik të rëndë] që pajiset me infrastrukturën e duhur në nyjat kryesore lidhëse - stacionuese, të cilat përkojnë me qendra lokale apo lokalitete të rëndësishme përgjatë këtij itinerari. Vlen të theksohet se për shkak të ndjeshmërisë së larté mjedisore të zonave ku pritet të jenë segmente të caktuara të këtij itinerari, duhet të tregohet kujdes i veçantë në projektimin e brezave të gjelbërimit përgjatë tij.

Boshti qendror, [Tiranë - Elbasan - Berat - Gjirokastër], do të përforcojë lidhjen veri - jug të vendit, e cila është e rëndësisë strategjike për integrimin e Shqipërisë me korridoret europiane qendrore. Gjithashtu do të përmirësojë lidhjet e qendrave urbane në brendësi të territorit.



Harta 3.18 Transporti rrugor dhe nyjat multimodale sipas PPK 2030

Aksi lindor, [Tropojë - Has - Kukës - Dibër - Bulqizë - Prrenjas - Pogradec -Ersekë - Leskovik], për shkak të veçorive fizike të territorit të vendit, kryesisht malor dhe kodrinor, kjo lidhje nuk është lehtësisht e realizueshme, por ka rëndësi për sa i përket investimeve në përmirësimin e cilësisë së infrastrukturës rrugore ekzistuese dhe aty ku është e mundur devijimeve dhe lidhjeve më të shkurtra mes lokaliteteve dhe qendrave urbane në tërësi. Kjo lidhje është e rëndësishme përsa i përket fuqizimit të portave lindore të vendit në veçanti, gjithashtu zbut margjinalizimin e qendrave urbane të periferisë lindore të vendit.

Implikimet e rrjetit të infrastrukturës rrugore në transportin multimodal

- Zbatimi i programit të investimeve rrugore në bazë të PPK-së është një element kyç në rritjen e aksesibilitetit dhe zhvillimin më të mirë rajonal në mbarë territorin e Shqipërisë.

- Rrugët rajonale dhe sekondare do të luajnë një rol kyç në lidhjen e korridoreve kryesore të transportit kombëtar me zonat rurale dhe qendrat e vogla lokale brenda këtyre zonave, ku do të kenë nevojë për mbështetje me politika dhe programe financimi në këtë rol.

- Përmirësime të mëtejshme do të jenë të nevojshme në shtimin dhe cilësinë e lidhjeve rrugore midis qendrave urbane, të cilat do të zhvillohen si qytete-porta dhe apo hube multimodale me qendrat përreth, me fokus të veçantë Lezhën, Durrësin, Vlorën, Himarën, Sarandën.

b) Transporti ajror

• 40% e turistëve ndërkombëtarë aktualisht udhëtojnë nëpërmjet transportit ajror.
• Industria e transportit ajror gjeneron në total 29 milion vende pune globalisht (përmes ndikimit direkt, indirekt, të induktuar katalitik)
• Aviacioni vlerësohet për norma të larta shfrytëzimi (zënie) nga 65 deri në 70%, që është më shumë se dyfishi i atyre të transportit rrugor dhe hekurudhor.
• Transporti ajror mbulon tërësisht kostot e tij të infrastrukturës. Ndryshe nga transporti rrugor dhe hekurudhor, ai është një kontribues neto në thesarin kombëtar nëpërmjet taksimit.[41]
• Industria ajrore ka kontribuar në globalizimin e ekonomisë botërore. Ajo lidh blerësit dhe shitësit, transporton mallra përmes kombeve, thyen barrierat e distancës dhe kohës.[42]

Faktorët që ndikojnë në rritjen e trafikut ajror janë të panumërt, kompleks dhe veprojnë në shkallë botërore, rajonale dhe kombëtare. Faktori kryesor ndër të tjerë është rritja ekonomike - zhvillimi ekonomik i një vendi i shprehur përgjithësisht nga PBB. Një vend me PBB të lartë do të thotë një treg i zhvilluar dhe punonjës që udhëtojnë për të zhvilluar firmat e tyre e për të zgjeruar tregun e veprimit. Kjo përkthehet në nivele të ulëta të papunësisë dhe në të ardhura familjare të larta që çojnë në rritje të dëshirës për udhëtime. Ulja në kostot reale për udhëtimet ajrore çon drejtpërdrejt në rritjen e trafikut ajror. I njohur ndryshe si "South East Effect" është fenomeni i rritjes galopante të pasagjerëve e të trafikut ajror për shkak të uljeve të kostove të fluturimit dhe futjes në treg të linjave *Low Cost*. Shembull i tillë në Europë është ai i *Ryan Air* i famshëm për "arratisjet e fundjavave", që iu mundëson qytetarëve europianë.

Ritmet e rritjes së popullsisë janë një tjetër faktor që ndikon në rritjen e trafikut ajror. Ky fenomen vihet re përgjithësisht në vende me rritje të konsiderueshme demografike si rastet e Indisë apo Kinës. Por pavarësisht kësaj, rritja e popullsisë që të ndikojë në rritjen e transportit ajror duhet të jetë e shoqëruar me rritje të të ardhurave për frymë. Liberalizimi ekonomik është faktor tjetër kryesor që impakton TA në mënyrë direkte. Një treg i lirë rrit konkurrencën, përmirëson cilësinë dhe sjell ulje të kostos së udhëtimit duke shtuar rritjen e numrit të pasagjerëve.

---

[41] http://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf cit. Mott MacDonald, 2005
[42] Introduction to Air Transport Economics. From Theory to Applications, 2013

Por, a mund të nxisë rritjen ekonomike zhvillimi i transportit ajror?

Raporti i IATA[43] "Aviation Economic Benefits"[43] argumenton se investimet në TA mund të gjenerojnë përfitime ekonomike në shkallë të gjerë. Ka përfitime të rëndësishme e pozitive të krijuara nga investimet në infrastrukturën dhe shërbimet e aviacionit, veçanërisht në ekonomitë në zhvillim. Duke rritur lidhjet e një vendi në rrjetin e transportit ajror botëror, investimet në aviacion mund të rrisin produktivitetin afatgjatë dhe sigurojnë rritjen ekonomike.
Liberalizimi i mëtejshëm ndihmon në rritjen e lidhshmërisë përmes transportit ajror. Liberalizimi i TA-së mund të rrisë më tej kërkesën dhe të sigurojë që shërbimet që ofrojnë lidhje të kenë rritje dhe të jenë të qëndrueshme në aspektin afatgjatë. Gjithashtu siguron lirinë tregtare të nevojshme për linjat ajrore për të rregulluar kapacitetet në mënyrë të përshtatshme për t'iu përshtatur ndryshimeve të kërkesave të tregut. Për shembull, rritja e lidhshmërisë në shërbimet ajrore ndërmjet Polonisë dhe Mbretërisë së Bashkuar që nga viti 2003 ka rritur me 27% PBB për Poloninë, ndërsa rritja në Mbretërinë e Bashkuar tashmë të konsoliduar në këtë shërbim, ishte shumë më e vogël, rreth 0.5%. Këto ndryshime sigurojnë një rritje të vlerësuar afatgjatë ndaj PBB të Polonisë prej 634,000,000$ në vit. Mbretëria e Bashkuar ka përfituar gjithashtu, me një rritje të PBB-së së saj të vlerësuar prej 45 milionë $ në vit.

Përfitimet më të gjera ekonomike nga aviacioni ndihmojnë për të rritur konkurrencën afatgjatë. Ndërlidhja më e lartë që ofron TA-ja dhe përmirësimet në produktivitetin e në rritjen e PBB-së, që ai mund të sigurojë, ndihmojnë për të rritur ndjeshëm konkurrueshmërinë e një vendi. Forumi Ekonomik Botëror (WEF) ka zhvilluar indeksin e konkurrueshmërisë globale (Global Competitiveness Index) për sektorin e udhëtimit e të turizmit. Indeksi i WEF përfshin shumë nga faktorët e nevojshëm për të zhvilluar lidhjet dhe për të krijuar përfitime më të gjera ekonomike në termat e produktivitetit dhe rritjes ekonomike. Ekziston një lidhje e qartë pozitive midis ndërlidhjes së një vendi dhe performancës së tij në indeksin e WEF.

Për ekonomitë në zhvillim, normat vjetore ekonomike të kthimit (për investimin në fushën e TA) janë më të ulëta se sa në vendet e zhvilluara, por përsëri mbeten në nivele të larta, duke filluar nga 16% në 28%. Vendet në zhvillim përballen me shpenzimet kapitale, sidomos për avionë të rinj, që janë të ngjashme me ato të cilat përballen vendet e zhvilluara. Si e tillë, edhe pse rritja në PBB është më e lartë proporcionalisht për ekonomitë në zhvillim, shpenzimet kapitale janë ende të larta. Megjithatë, kthimi ekonomik në dispozicion është ende i madh dhe ofron një arsyetim të fortë për investime në industrinë e aviacionit[44].

PPK propozon liberalizimin e tregut në këtë sektor duke sjellë edhe shoqëritë ajrore Low Cost. Në këtë mënyrë propozohen dy aeroporte të rinj në veriun tonë në veri dhe në jug. Në veri, aeroporti i Kukësit është konkretizuar si investim. Ndërsa në jug sugjerohet ndërtimi i një aeroporti të ri, në brendësi të territorit me qëllim mbrojtjen e vulnerabilitetit të bregdetit shqiptar. Megjithatë, një studim fizibiliteti do të kryhet nga autoritetet përgjegjëse sektoriale të transportit, për të përcaktuar më saktë vendndodhjen e këtij aeroporti. Ky aeroport do t'iu shërbejë ndër të tjera, qyteteve si Saranda dhe Gjirokastra të cilat janë konsideruar si qendra kryesore urbane për 15 vitet e ardhshme, por janë projektuar edhe si portat hyrëse në rajonet turistike më interesante në jug të vendit tonë. Edhe ish fushat aeroportuale të tjera në Shkodër, Korçë, etj., propozohen të ruhen të lira nga ndërtimet për të vlerësuar mundësinë që në një të ardhme të zhvillohen në funksion të transportit ajror.

Ky propozim ndikon në mënyrë të drejtpërdrejtë në arritjen e objektivave të PPK-së: Rritjen e konkurrueshmërisë në rajon, rritjen e lidhshmërisë së vendit me rajonin e

[43] International Air Transport Association (IATA) Shoqata ndërkombëtare e transportit ajror është shoqëria tregtare botërore për kompanitë ajrore, që përfaqëson 260 linja ajrore ose 83% të trafikut të përgjithshëm ajror.
[44] http //www.iata.org/publications/economics/Documents/890700-aviation-economic-benefits-summary-report.pdf

më gjerë e për pasojë zgjerimin e tregjeve dhe rritjes ekonomike.

Në bashkëpunim me MTI-në duhen zhvilluar indikatorët që masin lidhjen e vendit me rajonin dhe me gjerë, arritshmërinë, përshkueshmërinë e tij.

c) Transporti detar

- Europa (BE/EEA) ka flotën më të madhe të anijeve në botë, duke punësuar direkt rreth 300 000 detarë në bordin e anijeve tregtare dhe 3 milionë të tjerë në punët e lidhura me të.[45]
- Në letrën e bardhë të publikuar nga Komisioni Europian ku janë reflektuar ambiciet dhe qëllimet e BE-së për 2050-ën, shprehet si qëllim kryesor unifikimi i sistemit të transportit për të zgjidhur nevojat e 500 milionë qytetarëve europianë. Për sa i përket porteve detare, qëllimi është lidhja e tyre me transportin e mallrave dhe aty ku është e mundur me rrugët e brendshme ujore.[46]
- Duke konsideruar që mbi 80% e tregtisë botërore të mallrave realizohet nëpërmjet detit, transporti detar mbetet shtylla mbështetëse e tregtisë ndërkombëtare dhe globalizimit. Për BE-në, e cila vazhdon të jetë eksportuesi më i rëndësishëm, në nivel botëror dhe importuesi i dytë, transporti detar dhe të gjitha shërbimet e tjera detare janë thelbësore për të ndihmuar kompanitë europiane që të konkurrojnë në nivel global.[47]
- Gati 40% e shkëmbimeve të mallrave mes shteteve anëtare të BE-së kryhen nga deti. Çdo vit, 400 milionë pasagjerë hyjnë dhe dalin në portet europiane. Tregu i brendshëm për ofrimin e shërbimeve të transportit detar ka një rol kyç për ecurinë e ekonomisë europiane në tërësi dhe për cilësinë e jetës dhe prosperitetit të rajoneve detare. Veçanërisht, ishujt dhe rajonet periferike janë të varur nga transportit detar.[48]

Portet e Evropës janë hyrje jetësore, të cilat lidhin korridoret e saj të transportit me pjesën tjetër të botës. 74% e mallrave që hyjnë ose dalin nga Europa kalojnë nga deti, çka bën që Europa të vlerësohet për shërbimet portuale më të mira në botë. Portet luajnë një rol të rëndësishëm si në shkëmbimin e mallrave në tregun e brendshëm dhe në lidhjen e zonave periferike dhe ishujve me kontinentin. Ato nuk janë thelbësore vetëm për lëvizjen e mallrave, por gjithashtu gjenerojnë edhe punësim. 1.5 milion punonjës janë të punësuar në portet europiane, me të njëjtën sasi përsëri të punësuar në mënyrë të tërthortë në 22 shtete europiane detare.[49]

Ndërkohë bie në sy mungesa e porteve të rëndësishme shqiptare si Durrësi, Vlora dhe Shëngjini, në "List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks"[50]
Kjo është një mungesë, të cilën PPK kërkon ta adresojë përmes korridoreve të propozuara dhe qendrave primare të përforcuara duke i kthyer këto qytete, në porta hyrëse dhe dalëse për vendin, por edhe pika të forta strategjike ku gravitojnë flukse të rëndësishme të transportit të turistëve, mallrave, dhe nyjeve të shpërndarjes së energjisë. Bërja pjesë dhe zhvillimi në infrastrukturën kombëtare, e cila na lidh me korridoret paneuropiane, duke fuqizuar portet kryesore, do të sjellë zhvillim e na bën pjesë të programeve zhvillimore europiane të financuara.

Për shembull, "The new guidelines for the development of the trans-European transport network (TEN-T)" kanë identifikuar 329 porte kyç përgjatë bregdetit europian, që do të bëhen pjesë e një rrjeti të unifikuar, duke i dhënë hov zhvillimit dhe rritjes së konkurrueshmërisë në Tregun e Përbashkët Europian. Në këtë mënyrë instrumenti financiar, që do të lidhë shërbimet do të sigurojë deri në 26 miliard € në mbështetje të infrastrukturës europiane përfshirë këtu portet dhe lidhjen e tyre të brendshme tokësore për periudhën 2014-2020.[51]

---

[45] http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/transport-matters/index_en.htm cit. ECSA, Bimco/ISF, ITMMA
[46] http://www.gizmag.com/single-european-transport-area/18345/
[47] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/international_en.htm (last acess 03/09/2015)
[48] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/internal_market/index_en.htm (last acess 03/09/2015)
[49] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en.htm (last acess 03/09/2015)
[50] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf (last acess 03/09/2015)

Propozimet

• *PPK-ja propozon rritjen dhe fuqizimin e porteve kryesore ekzistuese të Shqipërisë.* Porti i Shëngjinit, Durrësit dhe Vlorës propozohet të pësojnë rritje kapaciteti dhe shtim të funksioneve mbi bazën e studimeve që do të sigurojnë diferencimin e funksioneve dhe projekteve teknike për implementimin e kushteve adekuate. Edhe porti i Sarandës propozohet të pësojë rritje të kapacitetit, por të profilizuar e dedikuar për sektorin e turizmit.

- Porti i Shëngjinit *propozohet të profilizohet si port i qendrave urbane kryesore të veriut për Lezhën dhe Shkodrën dhe si porta perëndimore e veriut e akseve Lezhë-Nish dhe Shkodër-Podgoricë.*

- Porti i Durrësit *propozohet të përfitojë investime me qëllim rritjen e kapacitetit të tij dhe pasurimin me funksione mbështetëse. Propozohet të profilizohet si porta perëndimore qendrore që lidh rrugët kombëtare të Korridorit VIII me perëndimin dhe korridorin Skandinavi-Mesdhe. Propozohet gjithashtu që edhe porti industrial i Porto Romanos, fare pranë portit të Durrësit, si pjesë komplementare e tij, të lidhet me infrastrukturën adekuate dhe të plotësohet me funksione mbështetëse.*

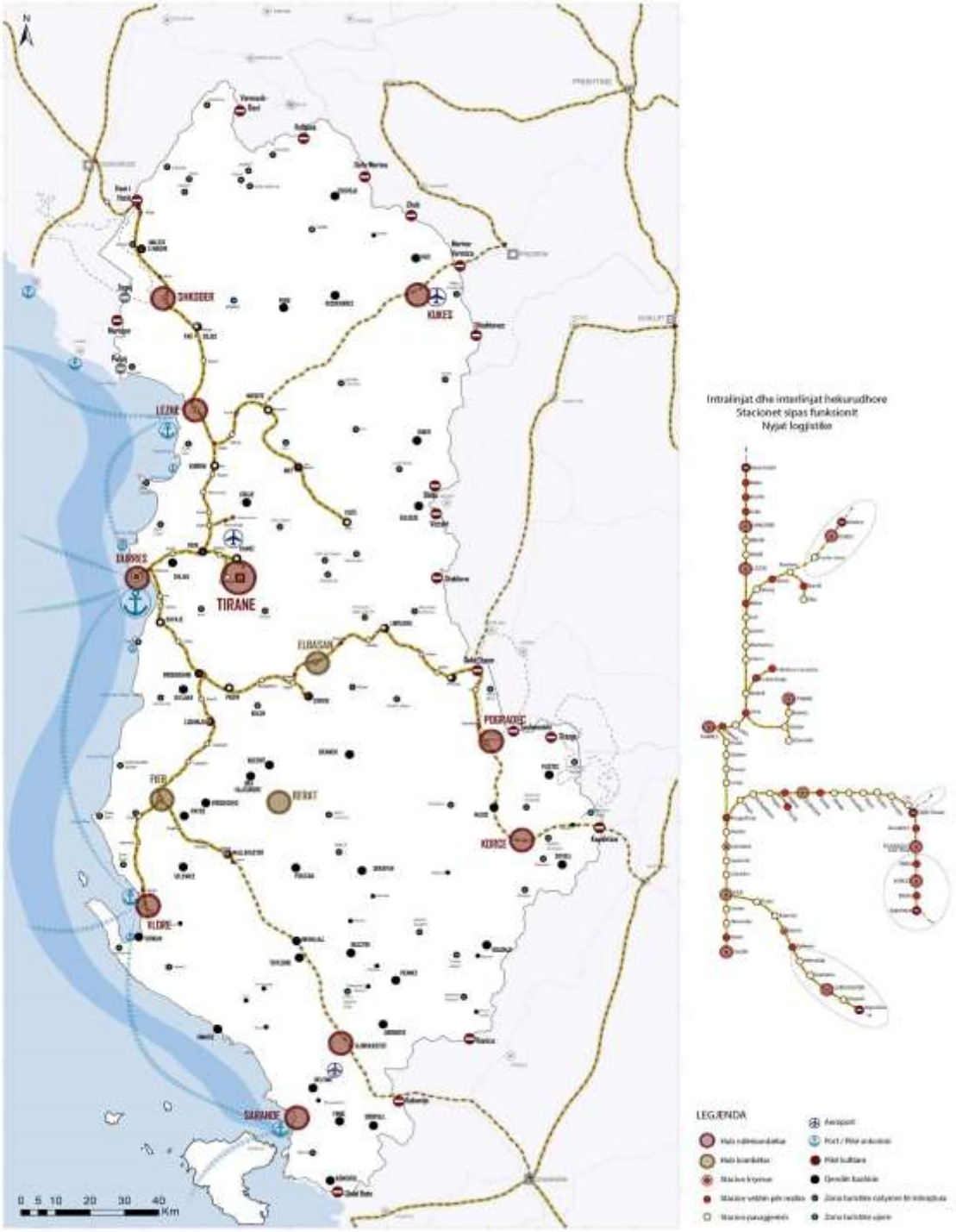
- Porti i Vlorës *propozohet të përfitojë investime me qëllim rritjen e kapacitetit të tij dhe pasurimin me funksione mbështetëse. Propozohet të profilizohet si porta jugperëndimore, e cila është ndalesë e rndësishme e një aksi strategjik, jo vetëm si korridor transporti, por edhe energjetik.*

- ***Porti i Sarandës*** *propozohet të përfitojë investime me qëllim rritjen e kapacitetit të tij dhe profilizimit si port kryesor turistik.*

• *PPK propozon që ndërtimi i marinave të jetë i lidhur ngushtë me zhvillimin e qyteteve dhe zonave turistike.* Në këtë kuptim, Plani sugjeron ndërtimin e tyre vetëm të shoqëruar me rritjen e funksionit turistik të qendrave të banuara qofshin këto fshatra ekzistues apo qytete sekondare bregdetare. Ndërtimi i marinave në zona të pazhvilluara që kërkon infrastrukturë të re lidhëse dhe që nuk dëshmojnë në mënyrë direkte ndikimin në rritjen dhe fuqizimin ekonomik të qendrave ekzistuese të banuara rreth tyre, nuk nxitet.

---

[1] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en.htm



Harta 3.19 Transporti hekurudhor dhe nyjat multimodale sipas PPK 2030

d) Transporti hekurudhor

Rëndësinë për investime në rigjenerimin dhe në ngritjen e një sistemi hekurudhor të qëndrueshëm e gjejmë tek objektivat kryesore të dokumenteve strategjike të BE-së në lidhje me transportin: **mbi 50% e mallrave që transportohen në rrugë më të gjata se 300 km nëpërmjet transportit hekurudhor dhe detar (30% deri në 2030).**

• Kalimin e 50% të transportit qytetar rrugor, në transportin hekurudhor.
• Trefishimin e gjatësisë së linjave hekurudhore për trenat e shpejtë deri në 2030, duke ndërhyrë edhe në ndryshimin e kuadrit ligjor, që do të mundësojë këtë fakt.
• Krijimi i një sistemi multimodal plotësisht funksional duke eliminuar barrierat.

Nga dokumenti MTI, Projektet prioritare për infrastrukturën e transportit 2014, për fushën e transportit hekurudhor janë parashikuar për t'u rivitalizuar segmentet e mëposhtëm:
• Tiranë - Rinas (Rruga e aeroportit) - Durrës;
• Durrës - Vlorë;
• Durrës - Hani Hotit (Kufiri me Malin e Zi);
• Durrës - Lin, Pogradec (Kufiri me Maqedoninë).[52]

PPK propozon:
• *Ristrukturimin e sistemit hekurudhor në bazë të direktivës 2012/34/CE, e amenduar;*
• *Ndërtimin e linjave hekurudhore për të siguruar lëvizjen ndërqytetase;*
• *Ndërtimi i linjave hekurudhore brenda porteve detare Vlorë, Durrës, Shëngjin dhe vënia e tyre në funksionim edhe për transportin e pasagjerëve.*
- Krijimin e sistemeve multimodale;
- Lidhja e aeroporteve me transportin hekurudhor;
- Lidhja e linjave hekurudhore me portet kryesore;
- Lidhja e rrjetit hekurudhor me pikat kufitare: Mal i Zi, Maqedoni dhe Greqi.
Mundësimi me lidhje hekurudhore i kufirit me Greqinë si një pikë hyrëse për korridorin hekurudhor ballkanik Jug - Veri. Prej këtej mundësohet transporti hekurudhor Selanik - Podgoricë dhe më tej.

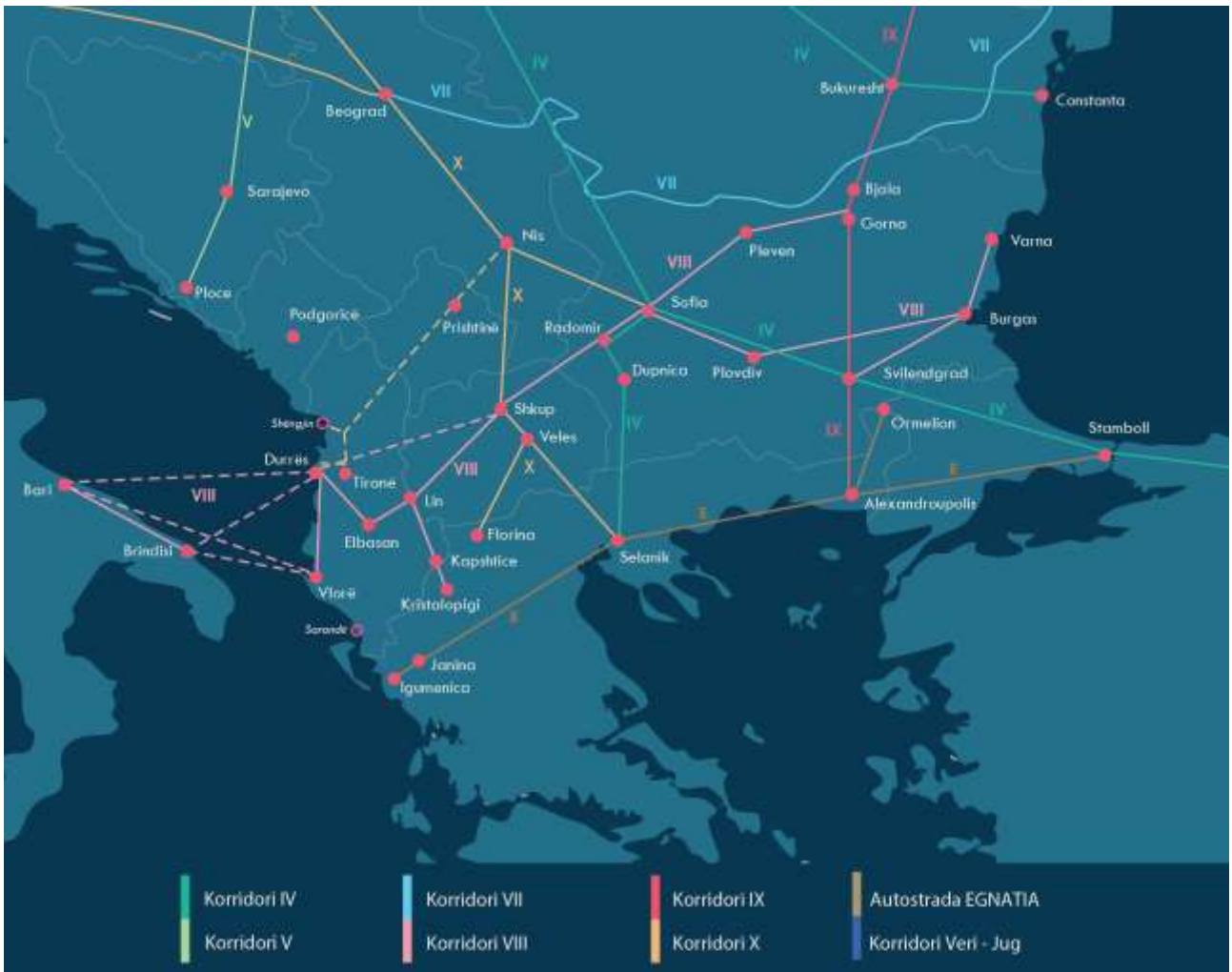
Në përgjithësi për **transportin**:

• Për qendrat urbane kryesore të bëhet vlerësimi për t'i shndërruar në qytete kyçe, porta hyrje-dalje kombëtare. Në këto qytete-porta intersektohen jo vetëm rrugë kombëtare të rëndësisë së parë që na lidhin me korridoret europiane, por që sigurojnë transport alternativ për shkëmbim mallrash nëpërmjet infrastrukturës hekurudhore dhe ujore.
• Hartimi i projekteve të përbashkëta ndërkufitare me fokus rritjen e konektivitetit përmes përmirësimit të infrastrukturës së transportit.
• Për të gjitha qendrat sekondare të parashikohet një rrjet transporti që mundëson lidhjen e shpejtë të këtyre qendrave me qendrën primare urbane e cila është edhe qendra që ofron shërbime publike të specializuara e më të avancuara.
• Të shihet mundësia e unifikimit të korridoreve të transportit me korridoret energjetike, jo vetëm për korridoret në plan për tu hartuar, por edhe vlerësimi i atyre ekzistuese.
• Parashikimi i rrugëve kombëtare me karakter historik e turistik, p.sh. rivitalizimi i *"Via Egnatia"* dhe *"Via Skanderberg"* etj, si rrugë turistike peizazhistik; bashkëpunimi me historianë në këtë pikë është i rëndësishëm.
• Reduktimi i emetimeve të ndotësve (CO_2) nëpërmjet investimeve në teknologji, novacion dhe ngritje kapacitetesh [targeti i Europës për vitin 2030 është reduktimi i emetimeve deri në 60% për transportin në përgjithësi]. Nxitja për përdorimin e teknologjive të reja në transport dhe burimeve të energjisë miqësore ndaj mjedisit, si p.sh. përdorimi i elektricitetit, hidrogjenit, dhe teknologjive hibride për distanca të largëta të transportit të mallrave dhe e më gjerë.
• Promovimi i transportit publik qytetas dhe i transportit alternativ nëpërmjet infrastrukturës *"Soft"*, rrugë për biçikleta e këmbësorë.

[52] Marrëveshja për projektin e ndërtimit të hekurudhës nga Kërçova deri në Lin, që është pjesë e korridorit VIII.

Harta 3.20 Lëvizja e mallrave me kontenierë

Harta 3.21Trafiku i transportit të mallrave në Mesdhe



Harta 3.22 Akset e zhvillimit të transportit multimodal në Shqipëri

Italia shërben si një platformë logjistike e shkëmbimeve midis zonës së Mesdheut dhe Europës Veriore. Shqipëria mund ta marrë këtë rol në Ballkan dhe në Detin e Zi.

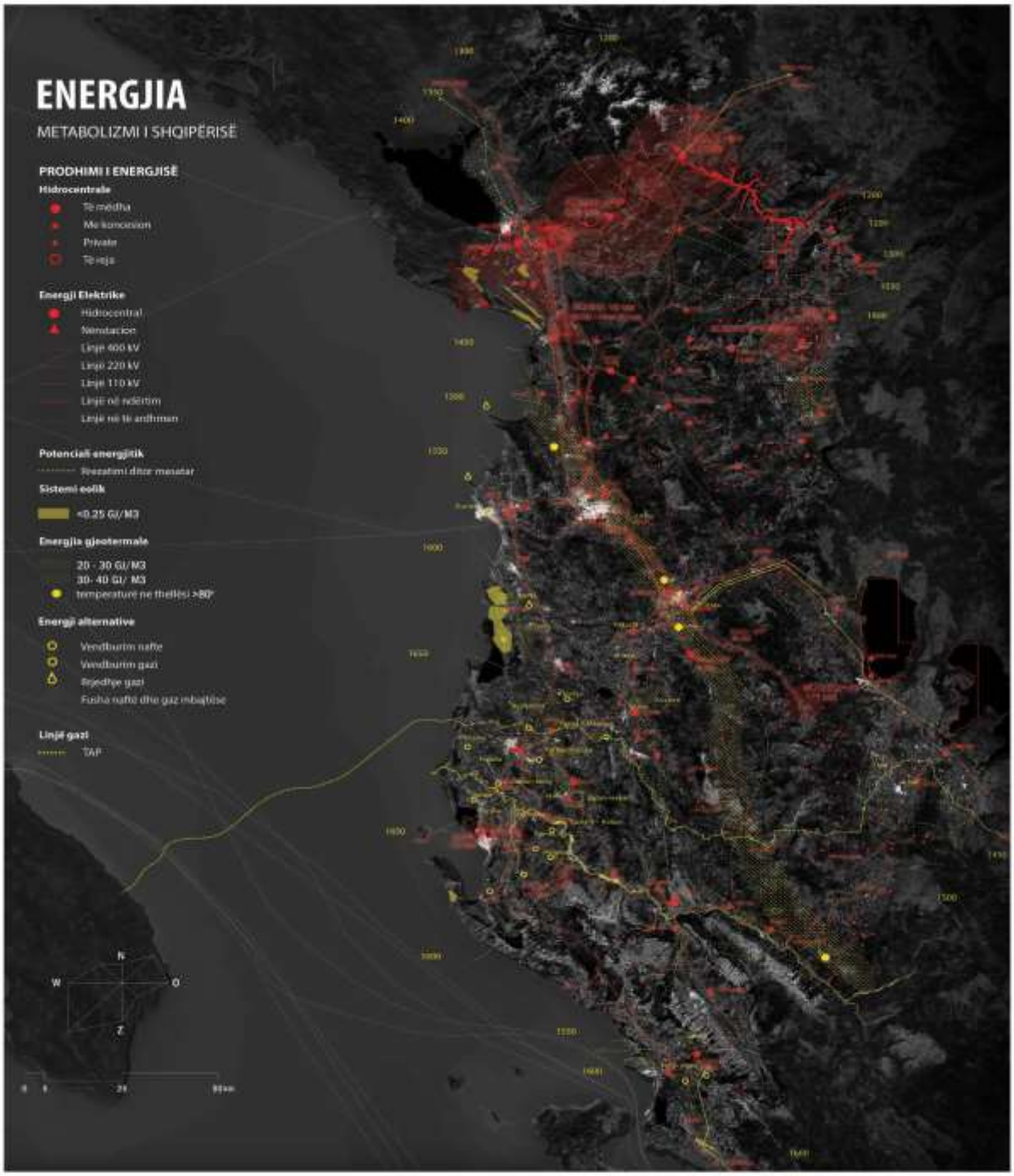
Shqipëria në të ardhmen mund të jetë një pikë e rëndësishme kalimi për trafikun e mallrave nga Lindja e Largët, India, Lindja e Mesme dhe Afrika Veriore, drejt Ballkanit dhe Detit të Zi.

Gjatë viteve të fundit, Ankona ka siguruar një pozitë të favorshme sidomos për linjat që lidhen me Azinë dhe kryesisht me Kinën. Këtë rol mund ta luajë porti i Shëngjinit me investimet e fuqishme, si një nga portet më të thella për transport me kontenier. (Harta 3.21)

Import – eksporti i mallrave në botë tregon për potencialet e mëdha të autostradës së Adriatikut, ku duhet të konsiderohet roli i porteve shqiptare. (Harta 3.20)

Këto mundësi shumëfishohen me krijimin e "FITM", nëpërmjet lidhjes me Korridorin X , VIII dhe autostradën EGNATIA.

Shënim: Harta 3.22 paraqet konceptualisht akset e zhvillimit të transportit multimodal mbështetur ne akset strategjike europiane.



Harta 3.23 Fluksi i energjisë "Metabolism of Albania", burimi: AKPT

3.5.2 Energjia

a) Konteksti dhe objektivi i sistemit të energjisë

Në mënyrë që të sigurohet një treg i brendshëm energjetik konkurrues, është i domosdoshëm orientimi i prodhimit të energjisë drejt burimeve alternative, si ato të rinovueshme apo hidrokarbureve. Nga ana tjetër, kjo strategji zhvillimi do të sigurojë një furnizim të qëndrueshëm me energji, që do të përputhet me kërkesat në rritje të popullsisë dhe impaktet e ndryshimeve klimaterike.

OBJEKTIVI: ZHVILLIMI I NJË RRJETI EFICIENT ENERGJETIK

POLITIKA: DIVERSIFIKIMI DREJT ENERGJISË SË RINOVUESHME

Në sistemin e infrastrukturës energjetike, Plani i Përgjithshëm Kombëtar synon:

• **0 % import energjie** - Shndërrimi i Shqipërisë nga një vend importues i energjisë elektrike, në vend eksportues të saj. Gjatë viteve të fundit varësia e vendit tonë nga importi i energjisë elektrike ka ardhur duke u rritur. Importi bruto i energjisë elektrike (energji në marrje) rezultoi me rritje prej 44,5 % në 2014 duke arritur vlerën 3.356 GWh nga 2.323 GWh në 2013. Eksporti bruto i energjisë elektrike (energji në dhënie) arriti 288 GWh në vitin 2014 nga 1.425 GWh që përbënte një vit më parë;[53]

• **Konsolidimi i dy porteve kryesore me infrastrukturë të përshtatshme për import - eksport të naftës bruto dhe nënprodukteve të saj: Porto Romano dhe porti i Vlorës 2 - Terminali Petrolifera;**

• **ndërtimi i korridoreve energjetike të gazit: TAP - IAP - IAP Kosovë, dhe të linjave të interkonjeksionit.** Këto do të mundësojnë integrimin e sistemit energjetik të Shqipërisë në infrastrukturën energjetike të Ballkanit Perëndimor dhe Europës. Në këtë kontekst, Shqipëria përbën një korridor të rëndësishëm që lidh Greqinë me vendet e Bashkimit Europian dhe Kroacinë. Gjithashtu përmes TAP, sigurohet lidhja energjetike nëndetare mes Shqipërisë dhe Italisë, një nga ekonomitë më të mëdha të Bashkimit Europian;

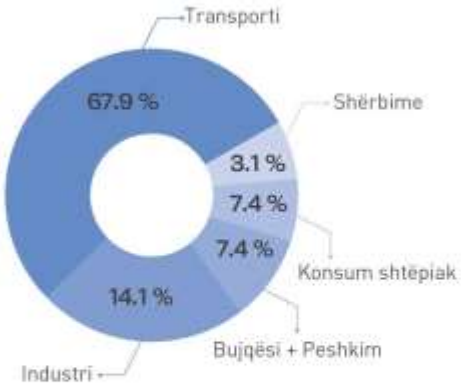
• Një rrjet eficient energjetik ku do të ketë[54]
- 20% përdorim të energjisë së rinovueshme,
- 20% eficencë energjetike,
- 20% reduktim në emetimin e CO_2 në atmosferë,

• Realizimin e tri makro - objektivave për krijimin e një tregu të brendshëm energjetik në nivel europian: **Konkurrueshmëri - Furnizim i sigurt - Qëndrueshmëri.** [55]

PPK adreson dhe prioritarizon indikatorët kryesorë të zhvillimit të ekonomisë në fushën e energjetikës, si vijon:
- Rivlerësimi rezervave për prodhimin e energjisë nga burimet energjetike tradicionale dhe nga ato të rinovueshme. Një rëndësi shumë të madhe kanë nxitja dhe promovimi i ndërtimit të kapaciteteve me burime të rinovueshme apo energjitë e pastra mbështetur në Protokollin e Kiotos.
- Rivlerësimi i potencialit të burimeve hidrike të rinovueshme për prodhimin kompleks të energjisë elektrike nga HEC-et e vegjël dhe të mesëm, si dhe për zhvillimin e hidro-ekonomisë.
- Vlerësimi i gjeotermisë në kuadrin e përdorimit të energjive të rinovueshme si një kontribut me vlerë për bilancin energjetik të vendit.
- Vlerësimi në aspektin makro-ekonomik dhe leverdishmërisë së prodhimit dhe përdorimit të biokarburantëve në Shqipëri.
- Vlerësime shkencore e teknike, për studimin e impakteve mjedisore dhe ekonomike në zonat mbi dhe nën digat e hidrocentraleve e deri në det.
- Shndërrimi i sistemit elektro-energjetik në një sistem më të qëndrueshëm, më pak të varur nga importi i energjisë, i mbështetur në rritjen e kapaciteteve të transmetimit të energjisë, në një diversitet të burimeve të energjisë, në një sistem elektroenergjetik të së ardhmes. Optimizimin e sistemeve të

---

[53] Bilanci i energjisë elektrike, INSTAT 2014
[54] Strategjia Kombëtare e Energjisë 2013-2020
[55] Referuar politikave të Komisionit Europian për energjinë



Grafiku 3.7 Konsumi i energjisë elektrike sipas sektorëve të ekonomisë. Burimi: Strategjia Kombëtare e Energjisë 2013-2020; Përpunoi: AKPT
Grafiku 3.8 Bilanci energjetik për hidrokarburet sipas sektorëve për vitin 2010. Burimi: Strategjia Kombëtare e Energjisë 2013-2020; Përpunoi AKPT

shpërndarjes, reduktimin e kërkesës për energji, duke ofruar zgjidhje të përshtatshme dhe të qëndrueshme.
- Përmirësimi i menaxhimit të energjisë, për rritjen e eficiencës së saj, përfshirë këtu inovacione për racionalizimin e përdorimit dhe rezervimit të energjisë, në rritjen e sigurisë, në reduktimin e gazrave të dëmshëm për mjedisin dhe në rritjen e konkurrencës në sektorin e energjisë.
- Vlerësimin e mundësive për rritjen e përdorimit të hidrokarbureve, si burime energjetike alternative.
Rivlerësimin e rezervave industriale të qymyrgurit sipas cilësisë dhe sasisë së tyre, si dhe evidentimin e mundësive për prodhimin dhe përdorimin e tij për qëllime industriale dhe komunale, nëpërmjet aplikimit të teknologjisë së qymyrit të pastër.
- Rivlerësimi i rezervave të nxjerrëshme dhe atyre prognozë të naftës dhe gazit sipas cilësisë dhe sasisë së tyre, si dhe evidentimi i mundësive për zbatim të teknologjive të avancuara për rritjen e sasive të nxjerrëshme të naftës dhe gazit, duke e shoqëruar këtë edhe me përmirësim të teknologjive për përpunimin e këtyre lëndëve të para, si dhe për përdorimin e tyre për prodhimin e energjisë elektrike, për transport, për qëllime industriale, në shërbime, si dhe për konsum familjar.

Për Planin e Përgjithshëm Kombëtar ka rëndësi fuqizimi i infrastrukturës ekzistuese hidroenergjetike, pasi vlerat makro tregojnë se një pjesë e madhe e energjisë elektrike të importuar vjen si rezultat i humbjes në linjat e shpërndarjes. Ndërkohë vëmendje duhet të tregohet edhe për rritjen e sigurisë, e pse jo dhe të kapaciteteve të digave të hidrocentraleve të mëdha në veri të vendit, si Fierza, Komani dhe Vau i Dejës. Kapaciteti total i instaluar i tyre arrin vlerën prej 1350 MW.
- Në lidhje me rrjetet e transmetimit dhe shpërndarjes, vëmendje e veçantë i është kushtuar përforcimit të rrjetit kombëtar në mënyrë që të përmbushë standardet ndërkombëtare të furnizimit dhe për të marrë parasysh kërkesën në rritje për energji.
Parashikimet kryesore janë:
Linjat e transmisionit 400 kV Shqipëri - Kosovë, Shqipëri - Mali i Zi, Shqipëri - Maqedoni dhe Shqipëri - Greqi;
- Rritja e sigurisë së Digave;
- Linja Unazore 110 kV e Shqipërisë së Jugut (e përfunduar)

Për sa i përket marrëdhënies mes planifikimit rajonal e vendor dhe planifikimit të rrjetit të energjisë elektrike, duhet të mbahen në konsideratë çështjet e mëposhtme:
• nevoja për të zgjidhur infrastrukturën e energjisë elektrike në planet rajonale dhe

vendore për të mbështetur përparimin ekonomik në nivel kombëtar, rajonal dhe lokal;
• nevoja për të lidhur me operatorët e rrjeteve të transmetimit dhe shpërndarjes, sidomos qendrat urbane dhe lokale;
• të sigurohet disponueshmëria për hapësirat e nevojshme aktuale dhe të ardhshme për linjat elektrike të transmisionit (ajrore ose nëntokësore) në mënyrë që të sigurohet vazhdimësia e furnizimit për përdoruesit ekzistuese dhe ato të parashikuar në të ardhmen.

b) Llojet e energjive të rinovueshme

Bazuar në Planin Kombëtar të Veprimit për Burimet e Energjisë sëRinovueshme, 2015-2020 (PKVBE), i cili është miratuar me VKM 27, datë 20.01.2016: Shqipëria siguron mbi 95% e energjisë elektrike nga hidrocentralet, një pjesë të konsiderueshme të energjisë e importon, pjesë e cila varion – në varësi të kushteve vjetore – midis 30% dhe 60% të totalit të furnizimit me energji primare. Energjitë e Rinovueshme mund të jenë një zgjidhje për reduktimin e kësaj varësie nga importet dhe për të përmirësuar jo vetëm sigurinë e furnizimit me energji, por edhe sigurinë makroekonomike dhe politike të vendit duke zvogëluar deficitin e buxhetit të vendit. Mbi bazën e këtyre fakte që ofrojnë kontekstin për rritjen e mundshme të rolit të BRE-ve në gjendjen e energjisë dhe ekonomisë aktuale në Shqipëri, dhe mbi bazën e parimeve të sigurisë energjetike dhe vlerës ekonomike shtuar në ekonominë vendase, janë miratuar objektivat e mundshëm të politikës së BRE-ve:
I. Konsumi i burimeve të energjisë të rinovueshme në masën 38% në vitin 2020;
II. Diversifikimin e burimeve të rinovueshme në vend, jo vetëm nga burimet hidrike, por edhe nga era, dielli, biomasa dhe energjinë gjeotermale; Përdorimi i burimeve vendase të energjisë, në veçanti në zonat e largëta duke hapur vende pune dhe përmirësuar standardet e jetesës;
III. Rritja e kontributit të biokarburanteve dhe lëndëve djegëse të tjera nga burimet e rinovueshme me 10% në totalin e konsumit të karburantit në sektorin e transportit deri në vitin 2020.

- Hidroenergjia

Aktualisht i gjithë prodhimi i energjisë elektrike në vend varet nga hidrocentralet. Ndonëse, Shqipëria ka një potencial të madh hidroenergjetik, vetëm 35.4% e tij është përdorur deri tani. Vendi ka një kapacitet total të instaluar prej 1466 MW dhe shënon një prodhim mesatar prej 4800 GWh. Rezervat totale të hidroenergjisë mundësojnë instalimin e një fuqie prej 4500 MW dhe potenciali vjetor i prodhimit mund të arrijë deri në rreth 16 - 18TWh[56].

Furnizimi i energjisë elektrike ndikohet nga dy faktorë kryesorë:
- paqëndrueshmëria e motit (varësia nga reshjet);
- mungesa e diversifikimit të prodhimit të energjisë (mungesa e alternativave të tjera për gjenerimin e energjisë);
Sfida e furnizimit me energji elektrike të Shqipërisë ndikohet më tej nga kufizimet e kapacitetit transmetues të brendshëm dhe të jashtëm të lidhur me rajonin, si dhe nga sasia e pamjaftueshme e energjisë në dispozicion për furnizimin dhe tregtim nga vendet fqinje. Kjo situatë, përballë ngjarjeve ekstreme klimaterike, ndikon negativisht jo vetëm në Shqipëri, por edhe te fqinjët e saj.

Në një mjedis të tregut të liberalizuar, trendi në rritje i kërkesës për energji ngre çështje të planifikimit hapësinor në lidhje me:
• prioritetet për të përforcuar rrjetet e transmetimit dhe të shpërndarjes së energjisë elektrike,
• vendosjen e linjave apo stacioneve të reja në vendet ku pritet të shtohet ngarkesa,
• ngritja dhe konsolidimi i praktikave të mira të planifikimit vendor.

Rëndësi për zgjerimin e potencialit të furnizimit me energji elektrike ka vënia në funksionim i HEC-it "Ashta1&2", përfundimi i hidrocentralit të Devollit. Parashikimet për

[56] Detaje të hollësishme mbi numrin dhe kapacitetin hidroenergjetik mund të gjenden në faqet zyrtare të MEI dhe AKBN.

ndërtimin e hidrocentraleve të rinj në lumin Drin i Zi, do të vlerësohen në përputhje me studimet teknike ndërsektoriale (qofshin këto plane menaxhimi të baseneve ujëmbledhëse, plane sektoriale hidroenergjitike apo të tjerë), që do të hartohen e miratohen nga autoritetet kompetente, në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi dhe në respektim të konventave e direktivave ndërkombëtare në këtë fushë.

- Energjia diellore

Vendi ynë konsiderohet me regjim të mirë të energjisë diellore dhe potencial të lartë të rrezatimit diellor. Energjia diellore është një burim energjie mjaft premtues për të ardhmen dhe përdorimi i saj përbën një potencial për arsyet e mëposhtme:

• është një burim natyror energjie i pashtershëm;

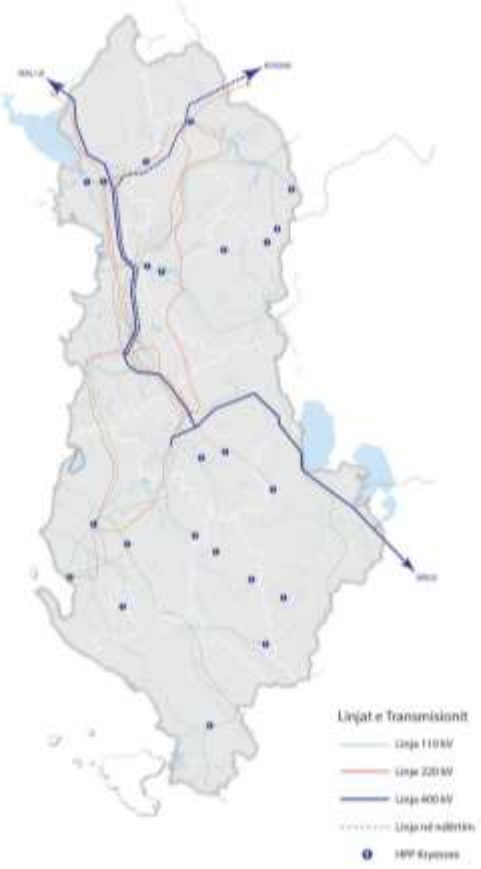
• është rezerva natyrore më e madhe e energjisë që është e shpërndarë kudo në botë në sasi më të mëdha se sa nevojat tona për energji;

• është e pastër, nuk kërkon shpenzime të tjera dhe nuk paraqet asnjë rrezik për ndotjen e mjedisit.

Argumentimet e mësipërme të çojnë në përfundimin se në Shqipëri, përdorimi i energjisë diellore për të prodhuar ujë të ngrohtë për nevojat sanitare e teknologjike dhe për prodhimin e energjisë elektrike, duke zëvendësuar energjinë elektrike, është një shans që e ofron natyra i cili duhet përdorur me kujdes.

Në territorin e vendit tonë kemi një potencial

Harta 3.24 Përforcimi i linjave të transmisionit; përpunoi: AKPT



Harta 3.25 Linjat e transmisionit; përpunoi: AKPT

energjetik diellor të konsiderueshëm, ku shumë zona të saj i ekspozohen një rrezatimi që shkon nga 1185 kWh/m² në vit deri në 1700kWh/m² në vit.

Vlerësimet tregojnë se rajonet më të favorizuara për potencial natyror energjetik janë përsëri rajonet perëndimore. Kështu çdo m² sipërfaqe horizontale në këto rajone gjatë periudhës nëntor-mars merr faktikisht deri në 380 kWh/vit, ndërkohë që mesatarja territoriale për këtë periudhë është rreth 340 kWh/vit. Shpërndarja territoriale e diellzimit (sasisë së orëve me diell) dhe sidomos ajo e diellzimit relativ, që në të tilla raste përdoret si tregues sasior i vranësirës, është në të gjithë territorin rreth 2400 orë, ndërsa në pjesën perëndimore është mbi 2500 orë dhe në fushën e Myzeqesë arrin mbi 2700 orë. Në pjesën verilindore të vendit diellzimi kap vlera mjaft të vogla. Kështu p.sh. në qytetin e Kukësit sasia vjetore e orëve me diell është më pak se 2000 orë. Vlerat më të larta të sasive ditore të rrezatimit diellor vërehen në periudhën e ngrohtë të vitit dhe sidomos në muajt e verës. Gjithashtu janë kryer llogaritjet e "ditëve të këqija" (ditë të tilla quhen ato të cilat diellzimi ditor është më i vogël se 1,5 orë. Analiza e këtij parametri konfirmon se pjesa perëndimore e Shqipërisë është më e favorshme se pjesa e brendshme e saj në pikëpamje të shfrytëzimit të energjisë diellore. Në vendin tonë, numri i ditëve me diell ndryshon nga një mesatare 240 - 260 ditë në vit deri në një maksimum 280 - 300 ditë në vit, në pjesën jugperëndimore.[57]

- Energjia e erës

Si në të gjithë pjesën subtropikale të Europës edhe në vendin tonë fryjnë erëra, të cilat gjatëvitit ndryshojnë shpesh si drejtimin ashtu edhe shpejtësinë. Shpejtësia mesatare e erës në Shqipëri ndryshon përkatësisht nga 1.6m/sek në Peshkopi deri në 4.6m/sek në Xarrë. Përsa i përket drejtimeve, shpejtësia më e madhe u takon drejtimeve Jug, JP dhe VP. Bazuar në të dhënat e fituara deri tani janë kryer studime edhe promovime demonstrative treguesish, që bazohen në mundësitë potenciale të prodhimit të energjisë nga era. (Programi Kombëtar për Kërkim e Zhvillim, Ministria e Arsimit dhe Shkencës).

Harta 3.26 Potenciali i shfrytëzimit të energjisë së rinovueshme

- Energjia gjeotermale

Sot shfrytëzohet drejtpërsëdrejt në mënyrë integrale me energjinë e diellit dhe të erës, energjia gjeotermale e entalpisë së ulët. Në radhë të parë shfrytëzohet për ngrohje dhe freskim të banesave, për rekreacionin e njerëzve të shëndetshëm dhe ekoturizëm. Gjithashtu përdoret edhe për qëllime balneologjike, për ngrohjen e serave për prodhimin e luleve dhe të perimeve, për zhvillimin e agrokulturës në rritjen e rasateve të peshqve dhe kultivimin e algave lëkurës

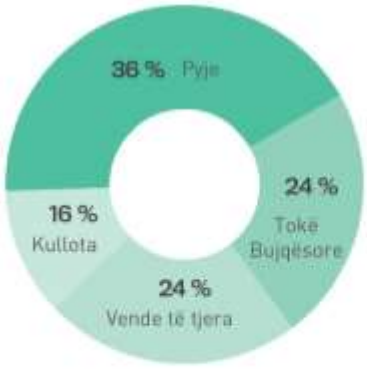
[57] Raport mbi energjinë diellore (Dritan Sadikaj).

për prodhimin e kremrave për sëmundjet e lëkurës dhe kozmetikë dhe së fundi nxjerrjen e mikroelementëve dhe të kripërave natyrore. Burimet dhe puset me energji gjeotermale të entalpisë së ulët në Shqipëri, prej të cilëve buron ujë i nxehtë, janë të vendosur në tri zona gjeotermale: në zonën e Krujës, të Ardenicës dhe atë të Peshkopisë. Vlen të përmendet që në vendin tonë, ujërat termale në llixha përdorin burimet gjeotermale për efekte kurative. Shfrytëzimi i energjisë së këtyre ujërave akoma nuk ka filluar të përdoret edhe pse potenciali i tyre e ofron një mundësi të tillë. Sipas raportit të AKBN-së, vlerësimet eksperimentale energjetike për të katër burimet më të mëdha: Llixhat e Elbasanit, të Peshkopisë, të pusit Kozani - 8 dhe Ishmi - 1/b rezultojnë se prurja e përgjithshme e ujit termal është 44.8 l/sek, kapaciteti i energjisë gjeotermale 6.64 MWt dhe fuqia e mundshme për t'u instaluar 7084 kW. Këto të dhëna janë mjaft premtuese për të filluar projekte energjetike për shfrytëzimin e këtij burimi energjetik të rinovueshëm.

Ujërat nëntokësore të vendit tonë janë një tjetër pasuri natyrore me vlerë të pa llogaritshme. Në total janë evidentuar 11 basene kryesore ujëmbajtës, rezervat e të cilëve janë përllogaritur nga studimet e kryera këto kohët e fundit. Të dhëna interesante mbi praninë e shtresave ujëmbajtëse janë vërtetuar edhe nga shpimet për naftë e gaz, duke zgjeruar hapësirën e kërkimeve. Rezerva të konsiderueshme uji përmbajnë edhe sistemet karstike. Me mjaft rëndësi janë gjithashtu burimet e ujërave të freskët në zonën bregdetare Vlorë - Sarandë.

Një pasuri ende të pa shfrytëzuar përbëjnë ujërat termale. Ata janë të përhapur në sektorë të ndryshëm të vendit tonë. Informacion interesant kanë dhënë shpimet e naftës në strukturat e Ishmit dhe Kozanit, ku gjatë përvetësimit është evidentuar prania e ujërave me dobi të kënaqshme dhe temperatura që luhaten në vlerat 60 - 87°C.[58]
Për sa i përket temperaturës, ajo luhatet në kufij të gjerë, deri në 18,8°C, mesatarisht 16,4°C në thellësi 100 m, deri sa arrin 105,8°C në thellësinë 6000m. Në pjesën qëndrore të ultësirës pranëadriatike, ku ndodhen shumë puse nafte dhe gazi, temperatura arrin deri 68°C në thellësinë 3000m.
Shqipëria vlerësohet me potencial të lartë për përfitim të energjisë nga burimet gjeotermale dhe të biomasës.

- Energjia nga biomasa
Biomasa është burim energjie që ka një shtrirje pothuaj në gjithë territorin e vendit. Përveç drurëve të zjarrit që vazhdojnë të shfrytëzohen në mënyrë joeficiente, interes të madh paraqesin pasuria shumë e madhe e shkurreve dhe mbetjet e ngurta urbane.[59]
Llojet kryesore të pyjeve janë dushku, ahu, pisha e zezë. Vendi ynë ka pesë lloje drurësh pyjorë: shkurre mesdhetare, pyjet e ahut, lisi, bredh mesdhetar dhe i zonës alpine. Potenciali vjetor i biomasës për prodhimin e bioenergjisë përfshin dru zjarri, degët, gjethet dhe mbetje të përpunimit të drurit. Konsumi dru zjarri është vlerësuar të jetë rreth 2 milion m³, shumë më i lartë se të dhënat e statistikave zyrtare. Ky ndryshim konsiderohet të jetë si rezultat i prerjeve të paligjshme. Potenciali për prodhimin e bioenergjisë është më i madh nëse merret parasysh se Shqipëria zotëron rreth 403651 ha tokë të zhveshur, që mund të përdoret për plantacione kohë shkurtër me rrotacion për prodhimin e energjisë.



Grafiku 3.9 Energjia nga biomasa. Burimi: Strategjia e zhvillimit rural për Shqipërinë, Banka Botërore

[58] PKKZH Uji dhe energjia, AKTI
[59] Burimet gjeneruese dhe zhvillimi i infrastrukturës energjetike në Shqipëri. Roli i linjave tregtare (A.Nashi)

c) Burimet energjitike me bazë hidrokarbure
Aktualisht, menaxhimi shkencor dhe ekonomik i lëndëve energjetike (nafta, gazi, qymyret) është i lidhur ngushtë me sasinë e rezervave, gjendjen dhe kushtet e shfrytëzimit të vendburimeve ekzistuese etj. Si pasojë e gjendjes së puseve, vështirësive financiare për investime për kryerjen e punimeve, nevojës për rinovimin e teknologjisë dhe aplikimin e programeve bashkëkohore për kryerjen e vrojtimeve, prodhimi që sigurohet nga vendburimet e naftës në shfrytëzim ka qenë në shifra relativisht të ulëta, vitet e fundit pikërisht për të krijuar mundësinë për investime në vendburimet ekzistuese të naftës dhe gazit janë lidhur disa Marrëveshje Hidrokarbure me shoqëri të huaja, të cilat për pasojë kanë sjellë rritjen e prodhimit të naftës bruto, përmirësimin e gjendjes së puseve të shfrytëzimit, si dhe përmirësime të dukshme të mjedisit. Për këto arsye, prodhimi i naftës bruto në vend nga rreth 314,298 tonë në vitin 2000 në vitin 2015 prodhimi arriti në 1,279,136 tonë.

Nga llogaritjet e rezervave të vendburimeve të hidrokarbureve është evidentuar potenciali tërësor i tyre, por është e nevojshme të bëhen edhe rivlerësime me metodat e sotme, për konvertimin e rezervave konform standarteve të sotme. Në këto kushte, rivlerësimi i rezervave sipas kërkesave dhe standardeve aktuale nga ana e strukturave përkatëse të shtetit shqiptar, duke veçuar rezerva të provuara, të besueshme dhe pjesërisht të mundëshme është problem thelbësor për një menaxhim të mirë, përkrah rivlerësimit të rezervave të bëra nga kompanitë e huaja që kryejnë aktivitet në vendburimet ekzistuese të naftës bruto dhe gazit natyror.

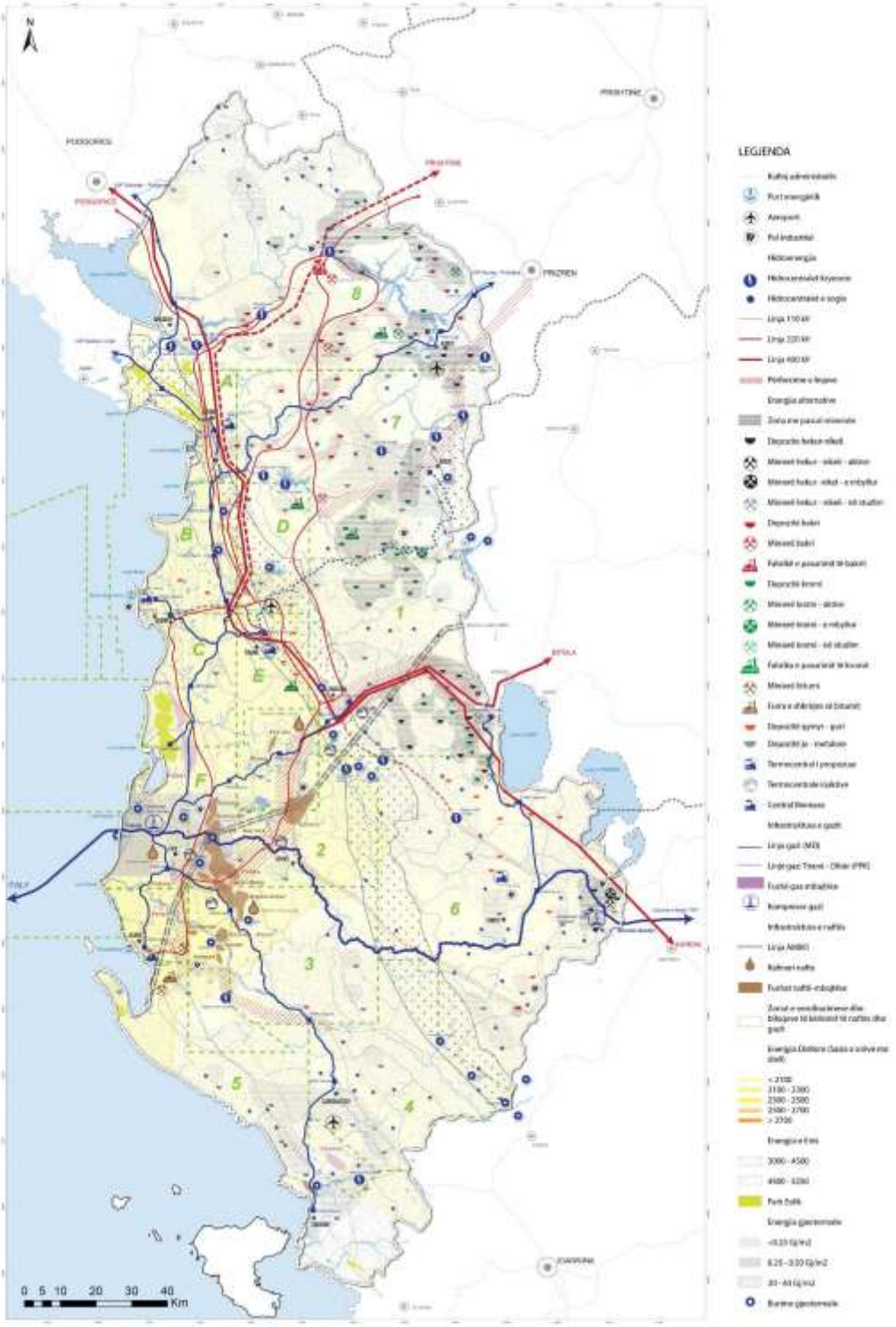
Megjithëse vendburimet e naftës kanë një kohë relativisht të gjatë në shfrytëzim, koeficenti i rikuperimit të rezervave është i ulët. Megjithatë pavarësisht se kohët e fundit nga kryerja e operacioneve hidrokarbure në kuadër të zbatimit të Marrëveshjeve Hidrokarbure është konkretizuar edhe një zbulim i ri nafte dhe gazi në zonën e Shpiragut, Qarku i Beratit (në Bllokun 2 të kërkimit), ku do të vazhdojnë punimet për konkretizimin dhe vlerësimin e kapaciteteve nafté-gazmbajtëse të strukturës së prognozuar. Në këto rrethana, përmirësimet e mëtejshme teknologjike, rritja e aktivitetit të kërkimit për vendburime të reja hidrokarbure, si dhe rivlerësimi tërësor i vendburimeve, sidomos atyre në gëlqerore mbetet një detyrë e dorës së parë në fushën e naftës dhe gazit.

Megjithëse rezervat dhe prodhimi gazit natyror aktualisht janë të kufizuara, analiza shkencore e situatës gjeologjike dhe shqyrtimi i perspektivës së strukturave të Ultësirës Pranëadriatike lejojnë prognozimin e objekteve të tjera. Në të njëjtën kohë, mbështetur në të dhënat e reja, del e nevojshme llogaritja e rezervave të gazit që mund të jenë gjeneruar duke përdorur dhe një koeficent për mundësinë e kurthimit.

Nga analiza e ndërtimit gjeologjik dhe vlerësimet prognoze rezulton se nga strukturat karbonatike të Patos-Verbasit, Kuçovës e Selenicës kanë migruar në depozitimet molasike mbi 700 milion tonë naftë, nga të cilat një pjesë janë të kurthuara. Përveç Selenicës dhe Patosit, konsiderohen me rëndësi daljet sipërfaqësore në zonën e Kuçovës, duke patur parasysh dhe trupat e bitumit të takuara në disa puse të shpuara. Vënia në qarkullim të shpejtë ekonomik e kësaj pasurie, duke aplikuar ritme të studiuara shfrytëzimi, si dhe standardet për ruajtjen e ambientit ka një rëndësi të dorës së parë.

Rivlerësimi i rezervave të nxjerrëshme dhe atyre prognozë të naftës dhe gazit sipas cilësisë dhe sasisë së tyre, si dhe evidentimi i mundësive për zbatim të teknologjive të avancuara për rritjen e sasive të nxjerrëshme të naftës dhe gazit, duke e shoqëruar këtë edhe me përmirësim të teknologjive për përpunimin e këtyre lëndëve të para, si dhe për përdorimin e tyre për prodhimin e energjisë elektrike, për transport, për qëllime industriale, në shërbime, si dhe për konsum familjar.

Shënim: Pika "c" është hartuar sipas komenteve të sugjeruara gjatë procesit të konsultimeve me Ministrinë e Energjisë dhe Industrisë.



Harta 3.27 Infrastruktura e energjisë

3.5.3 Infrastruktura e komunikimeve elektronike/TIK

Teknologjia e informacionit dhe komunikimit (TIK) mbart një rol të rëndësishëm në zhvillimin ekonomik dhe social të vendit. Përdorimi masiv i teknologjisë së informacionit dhe komunikimit është sot faktor kyç në rritjen e produktivitetit ekonomik në biznes, në prodhimin industrial dhe në tregjet financiare, përfshirë zhvillimin në fushën e edukimit, shëndetësisë dhe shërbimeve të qeverisjes elektronike. Për të mundësuar edhe në Shqipëri rritjen ekonomike të dhjetëvjeçarit të ardhshëm falë inovacionit dhe teknologjisë së informacionit dhe komunikimit, duhet të përmirësohen kushtet ligjore, ekonomike dhe të aftësohen kapacitete të rëndësishme njerëzore.

Infrastruktura e zhvilluar e komunikimit do të ndihmojë në tërheqjen e kapitaleve fizike dhe intelektuale në vend. Infrastruktura e komunikimeve elektronike është sot një infrastrukturë e rëndësisë së përgjithshme për të gjithë sektorët e tjerë të ekonomisë së vendit dhe i shërben zhvillimit të një ekonomie dixhitale.

Në këtë drejtim, Plani i Përgjithshëm Kombëtar mbështet tri prioritete të Qeverisë:
- për shtimin dhe promovimin e shërbimeve dixhitale, e-shërbimeve, për qytetarët dhe biznesin;
- futjen masive të shërbimeve në arsim për të kapërcyer hendekun dixhital dhe për të aftësuar rininë;
- konsolidimi i infrastrukturës dixhitale në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë, duke respektuar me rigorozitet parimet europiane të konkurrencës së lirë e të ndershme.

Bazuar në Strategjinë Ndërsektoriale për Axhendën Dixhitale 2015-2020, Plani i Përgjithshëm Kombëtar shikon zhvillimin e infrastrukturës dixhitale dhe broadband-in si një prioritet madhor dhe propozon parashikimin e projekteve konkrete në nivel rajonal e vendor që përfshijnë vendosjen e rrjetit me fibra optike në qytete që do t'i shërbejnë një zhvillimi afatgjatë të ekonomisë dixhitale.
PPK mbështet investimet në rrjetin kombëtar të kërkimit, me qëllim të promovimit të komunikimit me shpejtësi të lartë, që lidh të gjitha institucionet e edukimit dhe institucionet kërkimore shtetërore me rrjetet më të mëdha të kërkimit ndërkombëtar.

Parimi i shtrirjes së kësaj infrastrukture shkon në linjën e përshkruar më lart: të integrimit të korridoreve infrastrukturore. Kjo nënkupton se në hapësirat e parashikuara për infrastrukturë rrugore apo elektrike duhet të merren parasysh edhe hapësirat e nevojshme për akomodimin aktual apo në të ardhmen, të linjave të teknologjisë së inovacionit dhe komunikimit.

Miratimi i ligjit "Për zhvillimin e rrjeteve të komunikimeve elektronike të shpejtësisë së lartë dhe sigurimin e të drejtës së kalimit" dhe plotësimi i kuadrit nënligjor që rregullon koordinimin e punimeve civile të infrastrukturave dhe bashkëpërdorimin e infrastrukturave egzistuese të utiliteteve sipas praktikës europiane, do të sillte reduktimin e kostove për ndërtimin e infrastrukturave të rrjeteve të komunikimit, dhe nxitjen e zhvillimit ekonomik e social të vendit.

Shënim: Sipas komenteve të sugjeruara gjatë procesit të konsultimeve me Ministrinë e Inovacionit dhe Administratës Publike.

4 Rajonalizimi

Përmbajtja

161 4.1 Ndërlidhja e qyteteve dhe qendrave lokale
168 4.2 Drejt rajonalizimit

Rajonalizimi

Një nga tiparet më të dallueshme të fund shekullit XX lidhet ngushtë me krijimin e qyteteve dhe rajoneve si hapësira dhe aktorë të rëndësishëm në ekonominë dhe politikën kombëtare e globale.
Përballë globalizimit dhe procesit të integrimit ku ndodhet Shqipëria, krijimi i rajoneve paraqet potencialin më të lartë për zhvillim ekonomik në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar dhe shfaq qëndrueshmërinë dhe rritjen progresive që duhet mbështetur. Rajoni si një formë organizimi hapësinor, që bën të mundur lidhjen midis territorit, politikës dhe ekonomisë përbën një sistem fleksibël që ndihmon decentralizimin, siguron ekonominë e shkallës, lehtëson marrëdhënien institucionale dhe më gjerë.

Gjithsesi rajonalizimi mund të ndodhë vetëm nëse komponentë strategjikë të caktuar, brenda këtyre hapësirave, si qytetet dhe zonat rurale përreth, bashkëpunojnë më ngushtësisht për rritjen e përfitimeve të përbashkëta.

Për pasojë, pranohet gjerësisht se nëpërmjet bashkëpunimit me përfitim të përbashkët, krijohet një vlerë e shtuar për rajonet, mbi normën e përfitimit që mund të arrihet, nëse qendrat urbane do të zgjidhnin të zhvilloheshin në mënyrë individuale.
Në fillimet e një riorganizimi territorial në Shqipëri, ku suksesi i parë u arrit me miratimin e Reformës Administrative Territoriale, rajonalizimi pritet të jetë hapi i ardhshëm në mbështetje të Integrimit Europian të vendit dhe në zbatim të rekomandimeve të Strategjisë së Decentralizimit.

Qëllimi i PPK-së në këtë dokument, mbështetur në këtë reformë, është të paraqisë një skenar për bashkëpunim funksional, për përfitim të përbashkët mes qendrave urbane dhe rurale, që do të rrisë mundësitë për zhvillim të shpejtë dhe afatgjatë, mbështetur kjo nga propozimet e paraqitura për zhvillimin e sistemeve. Ky model "grupimi" urban i propozuar nga PPK-ja nuk kundërshton dhe as zëvendëson organizimin dhe funksionimin e ndarjeve aktuale administrative apo rajoneve të zhvillimit të përcaktuara në draft Ligjin për Zhvillimin Rajonal dhe Kohezionin. Ky propozim ndihmon dhe orienton planifikimin

dhe zhvillimin e territorit me qëllim realizimin e makro-objektivave të PPK-së, për zhvillim policentrik, inteligjent dhe gjithëpërfshirës.

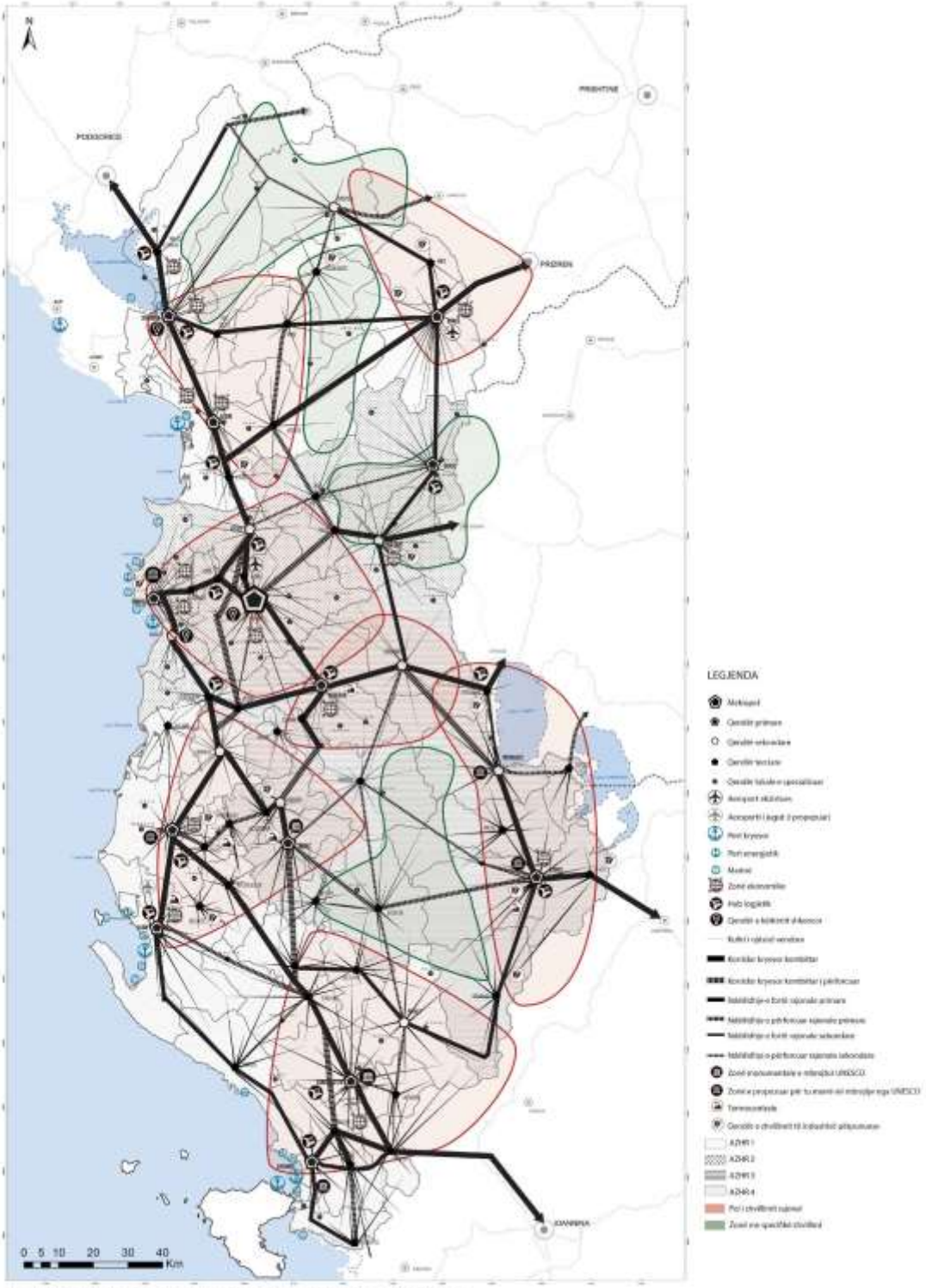
Nëse i referohemi vendeve të OECD-së duhet thënë se përafrimi i tyre për zhvillimin rajonal ka ndryshuar vitet e fundit. Në të kaluarën, politikat e zhvillimit rajonal kanë patur tendencën t'i arrinin objektivat për zhvillim ekonomik (punësim, mirëqenie) nëpërmjet subvencionimeve të projekteve të mëdha infrastrukturore dhe duke tërhequr investime të brendshme. Dështimi i këtyre politikave si pasojë e mosshfrytëzimit të potencialit ekonomik dhe kohezionit të dobët social solli kërkesën për një përafrim të ri në zbutjen e pabarazive dhe rritjen ekonomike. Ky përafrim i ri fokusohet në rritjen ekonomike si rrjedhojë e zhvillimit të konkurrencës ndërkohë që integrohen problematikat mjedisore dhe sociale. Kjo është edhe qasja e PPK-së në propozimet territoriale.
"Gjithmonë e më tepër, vendet anëtare njohin faktin se prosperiteti ekonomik kombëtar varet nga çlirimi i potencialit të plotë ekonomik të të gjitha rajoneve brenda territorit të një vendi."[40]

Për të siguruar **zhvillim të balancuar kombëtar**, në një ekonomi të hapur dhe të integruar në nivel europian e më gjerë, të qenit **konkurrues është thelbësor**. Rritja e standardeve të jetesës në të ardhmen dhe aftësia për të përparuar do të varen nga aftësia e Shqipërisë për t'u integruar në mënyrë të suksesshme në tregjet ndërkombëtare dhe rajonale si dhe nga aftësia për të kapur investimet e duhura në tregun e shërbimeve të cilat shoqërohen me punësim të lartë. Vendi duhet të jetë konkurrues në ato faktorë që gjenerojnë dhe tërheqin investime apo nxisin aktivitetin ekonomik.
Zhvillimi rajonal ndihmon në realizimin e këtij objektivi pasi mundëson një masë kritike optimale të ofertë - kërkesës për burime dhe shërbime të ndryshme, e domosdoshme për ta bërë territorin tërheqës për investime.

Disponueshmëria e masës kritike të forcës punëtore dhe infrastruktura cilësore e biznesit janë thelbësore për arritjen e konkurrencës. Për këtë PPK fokusohet në evidentimin e funksioneve komplementare të zonave që janë tërheqëse për investime apo i gjenerojnë ato, duke nxitur bashkëpunimin me qendrat lokale përreth këtyre zonave. Është e kuptueshme, që nëse kjo qasje do të aplikohej në mënyrë të barabartë në të tërë territorin, do të rezultonte në konsumim të resurseve të kufizuara dhe në mos shfrytëzim të potencialit ekzistues të qendrave ku ekziston masa kritike.

Kërkimet ndërkombëtare dhe vendase si dhe përvoja vërtetojnë se duhet të plotësohen disa kushte për të mbështetur rritjen e aktivitetit ekonomik dhe konkurrencën rajonale. Këto kushte janë:
- Nevoja për **një masë kritike të popullsisë**, e cila përbën në thelb fuqinë punëtore njëherazi edhe kërkesën për konsum të produkteve dhe funksionimin e mekanizmit të shërbimeve. Nuk mjafton vetëm kaq, por kjo masë kritike popullsie si fuqi punëtore duhet të karakterizohet nga një sërë aftësish dhe të këtë kapacitete për **risi** dhe **inovacion**. Në të njëjtën kohë duhet të ekzistojë një ndërveprim i mirë mes transportit si infrastrukturë dhe infrastrukturës së biznesit apo tregtisë. Kjo ofron një bazë mjaft konkurruese dhe të qëndrueshme për zhvillimin e biznesit që i përgjigjet presioneve të forcave ekonomike të vendit dhe të botës.
- Potenciali për zhvillimin e aktivitetit ekonomik në nivel rajonal duhet të nxitet nga avantazhet që rrjedhin nga shkëmbimi i informacionit, bashkëpunimi, risitë, vënia në zbatim e praktikave më të mira dhe mobilizimi i financave dhe aftësive njerëzore.
- Në tërësi kjo mund të emërtohet "sipërmarrje". Kjo krijon dinamikën e nevojshme, e cila promovon diversifikimin, garanton konkurrencën dhe progresin në zhvillimin rajonal, duke zvogëluar pabarazitë mes zonave.
- **Qytetet të forta dhe dinamike** janë të nevojshme për të mbështetur një mjedis konkurrues të biznesit, duke punuar në partneritet me zonat rurale përreth, si dhe duke siguruar një furnizim efektiv me mundësi punësimi dhe shërbimesh. Kjo i mundëson

[40] Paul LeBlanc, Chair of the ROPC at the Ministerial meeting 2013.



Harta 4.1 Harta e sistemit urban dhe ndërlidhjes hapësinore

zonave jo vetëm të mbajnë popullsinë ekzistuese, urbane dhe rurale, por edhe të tërheqin më shumë njerëz.

Faktorët specifikë të domosdoshëm për të nxitur një gamë të gjerë të aktiviteteve të ndërmarrjeve dhe punësimit përfshijnë:
- Strategjitë e integruara për zhvillimin fizik, ekonomik e social dhe mbrojtjen e mjedisit, që udhëzojnë dhe promovojnë zhvillimin e qëndrueshëm, veçanërisht në lidhje me planifikimin, përdorimin e tokës dhe transportit,
- Numër i mjaftueshëm njerëzish në qytet dhe në zonat përreth me të cilat ka lidhje qyteti,
- Qendra rajonale ose kombëtare për ngritje kapacitetesh,
- Grumbullim biznesesh dhe firmash, përfshirë edhe ato që merren me aktivitete të specializuara të bazuar në teknologji e kërkim,
- Nyjë qendrore për sistemin e rrugëve kombëtare, rajonale dhe lokale, me akses të mirë në rrjetin automobilistik, hekurudhor dhe aeroportet, me një sërë shërbimesh në distanca të përshtatshme, që do të lehtësojnë veprimtarinë e biznesit,
- Sisteme efektive të transportit urban, duke përfshirë edhe korsitë për këmbësorët dhe çiklistët,
- Furnizim të sigurt me energji dhe me kosto konkurruese,
- Telekomunikim efektiv, duke përfshirë broadband-in,
- Akses në shërbimet e kujdesit shëndetësor dhe shërbimet për personat me aftësi ndryshe,
- Qendra rajonale kulturore si teatër/galeri/ qendra sportive dhe arti,
- Një mjedis i ndërtuar me cilësi të lartë, duke përfshirë parqet, hapësirat e gjelbra dhe shërbime të tjera,
- Zonim i përshtatshëm i tokës, për përdorime të tilla si zhvillimi rezidencial dhe industrial,
- Zgjidhja e kërkesave aktuale dhe rezervimi i hapësirës për të zgjidhur kërkesat në të ardhmen për shërbimet e furnizimit me ujë apo sistemet e trajtimit të ujërave të zeza,
- Struktura dhe shërbime efektive të menaxhimit të mbetjeve.

Duke plotësuar kërkesat e mësipërme dhe mbështetur në masën dhe standardet e përshtatshme që kanë disa lokalitete dhe qytete strategjike për zhvillimin e sektorëve specifikë (si p.sh: industrisë, tregtisë dhe shërbimeve tregtare) falë pozitës së tyre gjeografike, pasurive natyrore, traditës e kulturës, mund të arrihet një orientim më i balancuar drejt zhvillimit.

4.1 Qytetet dhe qendrat lokale të ndërlidhura

Një rrjet më i gjërë zonash urbane dhe rurale duhet të trajtohen si elemente qendrore të cilësdo strategji, e cila synon të zgjerojë hapësirat për të tërhequr apo për të gjeneruar investime. Në këtë kuptim, jo çdo qytet apo qendër urbane karakterizohet nga roli qendror, i cili i lejon të jetë i suksesshëm në shumëfishimin e produktit ekonomik në varësi të investimit. Për shkak të mungesës së kësaj ndërlidhjeje me zona urbane dhe rurale, PPK-ja thekson rëndësinë e kapitalizimit të investimeve në qendrat e mëdha urbane ekzistuese.

Përvojat kombëtare e ndërkombëtare provojnë se **zonat rurale** dhe zonat në brendësi të territorit kanë një rëndësi të veçantë në arritjen e zhvillimit të qëndrueshëm rajonal. Kjo nënkupton shfrytëzimin me kriter dhe zgjerimin e përdorimit të resurseve ekonomike të zonave rurale (veçanërisht në bujqësi dhe ushqim, marinë/peshkim, turizëm, pylltari, energji e rinovueshme, tregti dhe shërbime lokale), që në të njëjtën kohë përfitojnë nga kapitalizimi dhe fuqizimi i shkëmbimit me zonat urbane më të afërta. Në këtë mënyrë hapësirat urbane dhe rurale do të konsiderohen si bashkëpunuese dhe plotësuese në vend që të shihen si konkurruese me njëra-tjetrën. Ky **partneritet urban - rural** është gjithashtu në një linjë me qasjen e perspektivës së zhvillimit hapësinor europian (ESDP).

Qytetet e vogla dhe fshatrat kanë gjithashtu më shumë potenciale nga çfarë mund të kapitalizojnë. Kjo varet nga promovimi i këtyre hapësirave dhe përmirësimi i lidhjeve fizike siç janë rrugët ose rrjeti i transportit publik,

energjia, telekomunikacioni, me vendbanimet e vogla dhe zonat rurale pranë tyre, si dhe promovimi i sipërmarrjeve të vogla tregtare nëpërmjet inovacionit.
Potenciali i qyteteve të vogla dhe fshatrave qëndron në aftësinë e tyre për të ofruar funksione rezidenciale banimi, për të akomoduar punonjës, si dhe funksione të tjera bazike avantazhuese në aspektin e kostos së ulët dhe të cilësisë së lartë të jetesës, e cila është tërheqëse për shumë njerëz.
Për zonat rurale të cilat janë të largëta apo të vendosura thellë në brendësi të territorit, janë të nevojshme hartimi i strategjive me objektiva të mirëpërcaktuara, të cilat njëherazi do të ofronin mbështetjen e duhur për rritjen e popullsisë rurale.

Për të mbështetur rajonalizimin e suksesshëm të territorit të vendit, PPK-ja bazuar në parimet e orientimit e mësipërme, konkludon në përcaktimin e 7 poleve të zhvillimit rajonal, në nivel kombëtar, si rrjedhojë e intensifikimit të bashkëpunimit të qendrave urbane brenda këtyre poleve:
1. Shkodër - Lezhë
2. Tiranë - Durrës
3. Elbasan
4. Fier - Vlorë - Berat
5. Kukës - Has - Tropojë
6. Gjirokastër- Sarandë
7. Korçë - Pogradec

Polet e zhvillimit rajonal mbështeten nga potenciali për zhvillim ekonomik që ofron:
- pozita e bashkëpunimit me rajonet ndërkufitare: Shqipëri - Mali i Zi, Shqipëri- Kosovë, Shqipëri - Maqedoni dhe Shqipëri - Greqi;
- Akset e infrastrukturës me rëndësi kombëtare;
- Përqendrimi i popullsisë - forcë punëtore e kualifikuar;
- Burimet natyrore, trashëgimia historike kulturore.
Përtej poleve të zhvillimit rajonal, PPK-ja gjithashtu vendos theksin në konsolidimin e 4 zonave me specifikë zhvillimi, që janë:
1. Malësi e Madhe -Tropojë (zona e Alpeve)
2. Dibër - Klos - Bulqizë
3. Pukë - Mat - Mirditë
4. Këlcyrë - Përmet - Skrapar
Në profilizimin funksional të poleve të zhvillimit rajonal dhe qendrave urbane nga PPK, është konsideruar studimi i publikuar nga INSTAT-i "Tipologjia e njësive vendore/ komunave, INSTAT 2014,", e cila në bazë të klasifikimit të paraqitur, indukton:
- Për qendrat primare urban- ***konsolidim dhe rigjenerim;***
- Për njësitë vendore me status suburban - ***përforcim dhe kooperim;***
- Për njësitë vendore të specializuara - ***rigjenerim dhe kooperim.***

Njohja e nivelit të ndërveprimit midis njësive të ndryshme vendore si edhe klasifikimi i tipologjisë së tyre, përpunimi nga INSTAT-i i të dhënave të Censusit 2011[41], përbëjnë një bazë të mirë të leximit të gjendjes aktuale dhe trendit të urbanizimit të territorit, të cilat së bashku me parashikimet për mënyrën e zhvillimit hapësinor të Shqipërisë, propozuar nga PPK, orientojnë propozimet e politikave kryesore territoriale me qëllim arritjen e zhvillimit të balancuar, cilësor e afatgjatë të vendit.

Studimi i INSTAT-it ka arritur në klasifikimin e nënnjësive vendore në 6 grupe kryesore, duke u bazuar në nivelin e ndërveprimeve hapësinore mes tyre dhe qendrave urbane kryesore si edhe pozicionimin e tyre lidhur me këtë rol. Shkurtimisht përshkrimi i tyre paraqitet si më poshtë:

Grupi parë, përbëhet nga grupe nën/njësish vendore me një territor të madh dhe me densitet popullsie të ulët si dhe karakterizohet nga një nivel i ulët ndërveprimesh ditore hapësinore (nivelet e fluksit hyrës dhe dalës ditor janë krahasimisht të ulëta). I përkufizuar si grup "I madh/periferik" (INSTAT 2014) për shkak se përbëhet nga ish-komuna/bashki me

[41] Përkatësisht nga botimet "Lëvizjet vajtje - ardhje për qëllime punësimi", "Tipologjia e komunave dhe bashkive" dhe "Një klasifikimi i ri urban-rural".

sipërfaqe të mëdha, të cilat janë periferike në lidhje me vendndodhjen e tyre territoriale, por edhe me rolin e luajtur në sistemin shqiptar hapësinor të ndërveprimeve ditore, fig. 4.1.

Grupi i dytë përbëhet nga nën/njësi vendore, të cilat karakterizohen nga një zonë e vogël territoriale. Është përkufizuar si grup "I vogël/periferik" pasi përbëhet nga ish-bashki/komuna me një nivel të ulët të ndërveprimeve ditore hapësinore dhe që janë krahasimisht të vogla në lidhje me numrin e banorëve dhe densitetin popullsisë së tyre. Niveli i aksesit hapësinore midis nën/njësive vendore që i përkasin këtij grupi është më i ulët në krahasim me nivelin e aksesit hapësinore të atyre që i përkasin grupit I. Gjithashtu në këtë grup disa ish-bashki/komuna janë territorialisht të afërta (ato që ndodhen në pjesën verilindore të vendit), fig. 4.2.

Nën/njësitë vendore të përshkruara më sipër, në vizionin e PPK-së, janë hapësira territoriale të rëndësishme, përkatësisht pjesë të polit ekonomik Kukës - Has - Tropojë, Porta lindore e veriut për rajonin e turizmit malor dhe të polit ekonomik lindor Korçë - Pogradec. Kjo nënkupton se politikat territoriale për këto zona duhet të sigurojnë fuqizimin e tyre si në infrastrukturën e transportit dhe komunikimit ashtu edhe në ato sociale dhe të shërbimit. Këto rajone për të përmbushur rolin e tyre në zhvillimin policentrik të suksesshëm të Shqipërisë, duhet të rrisin peshën e tyre specifike në ekonomi.

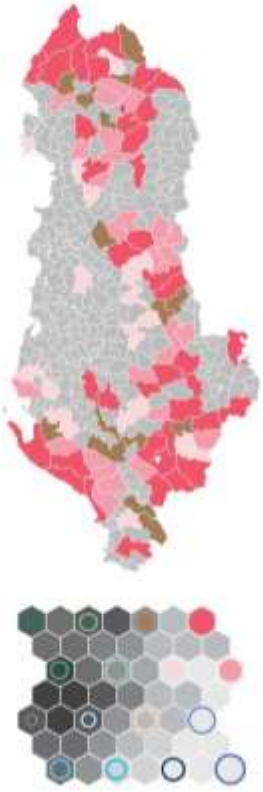


Figura 4.1 Grupi 1 "Të madh/periferik"

Figura 4.2 Grupi 2 "Të vogël/periferik"

Figura 4.3 Grupi 3 "Mesatar-gjysmë-qendror"

Figura 4.4 Grupi 4 "Të vogël/qendror (preja)"

Për këtë PPK-ja i sheh me rëndësi strategjike investimet në infrastrukturën kombëtare siç janë aeroporti i Kukësit, korridori VIII, rruga e Arbrit, fuqizimi i poleve bujqësore, investimet në industrinë e përpunimit ushqimor, si edhe nxitjen e investimeve për zhvillimin e turizmit malor, liqenor, të aventurës dhe balnear që kanë këto zona. Investimet strategjike në infrastrukturë do të rrisin aksesin në këto rajone dhe do të përmirësojnë lidhjen e shpejtë të tyre me rajonet ekonomike perëndimore.

Grupi i tretë përkufizohet si "mesatar-gjysmë-qendror". Nën/njësitë vendore që i përkasin këtij grupi karakterizohen nga një sistem ndërveprimesh ditore hapësinore, ku niveli i flukseve hyrëse ditore është më i lartë sesa niveli i flukseve dalëse ditore. Si rrjedhojë, ish-komunat/ bashkitë e këtij grupi janë mesatare në lidhje me këto dy dimensione (sipërfaqja dhe popullsia vendbanuese e zakonshme) dhe luajnë një rol gjysmë-qendror në sistemin e ndërveprimeve ditore hapësinore të Shqipërisë, fig. 4.3.

Grupi i katërt, ish-bashkitë/komunat që i përkasin këtij grupi, janë përkufizuar si grupi "I vogël/qendror (preja)". Bashkitë e këtij grupi, janë në fakt, të vogla për sa i përket sipërfaqes por luajnë një rol tepër të rëndësishëm në sistemin e ndërveprimeve ditore hapësinore të Shqipërisë. Për sa i përket vendndodhjes hapësinore, mund të shohim qartë se në këtë rast gjëndja e afërsisë hapësinore nuk

është konfirmuar. Bashkitë që i përkasin këtij grupi janë mjaft të shpërndara. Në këtë grup vlen të përmenden bashkitë si: Tiranë, Durrës, Vlorë, Elbasan dhe Shkodër, fig. 4.4. Këto nën/njësi vendore, në vizionin e PPK-së, përbëjnë bërthamën e poleve ekonomike me rëndesi kombëtare të indetifikuara me pole të zhvillimit rajonal. Njëherazi në këtë grup bëjnë pjesë edhe qendrat primare urbane. Këto qendra të karakterizuara nga një zhvillim urban intensiv në 25 vitet e fundit kanë të nevojshme politika territoriale konsoliduese dhe rigjeneruese. Ndërkohë që në nën/njësitë vendore të grupit të tretë bëjnë pjesë qendra urbane me potencial të lartë për të patur sukses në zhvillimin e sektorëve bazë ekonomike që i karakterizon. Të ndodhura kryesisht pranë qendrave urbane të grupit të katërt ato shprehin nevojat për politika territoriale përforcuese të infrastrukturës ekzistuese, e cila do të përmirësojë ndërlidhjen dhe komunikimin me qendrat primare urbane. Vetëm në këtë mënyrë ato mund të intensifikojnë karakterin ekzistues dhe të ndihmojnë në diversifikimin e sektorëve ekonomikë të poleve ekonomike dhe të shndërrohen në qendra urbane që do të balancojnë densifikimin në qendrat primare urbane.

Grupi i pestë, "Mesatar/qendror (gjysmë - grabitqarë)" Bashkitë që i përkasin këtij

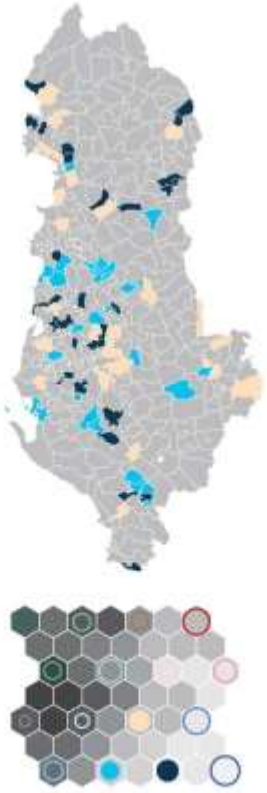


Figura 4.5 Grupi 5 "Mesatar/qendror (gjysmë-grabitqarë)"

Figura 4.6 Grupi 6 "I vogël/qendror (grabitqarë)

grupi kanë madhësi mesatare - të vogël për sa i përket popullsisë banuese, densitetit dhe sipërfaqes së tyre. Ato luajnë rol qendror në sistemin shqiptar të ndërveprimeve ditore hapësinore. Ky rol mund të përkufizohet si "gjysmë - grabitqarë" pasi paraqesin një nivel mjaft të ulët të flukseve hyrëse ditore dhe një nivel relativisht të lartë të flukseve dalëse, së bashku me një shpërndarje hapësinore që thekson se ato zakonisht nuk janë aq larg nga preja, fig. 4.5.

Grupi i gjashtë, "i vogël/qendror [grabitqarë]" Bashkitë e këtij grupi janë relativisht të mëdha për sa i përket popullsisë vendbanuese të zakonshme dhe relativisht të vogla për sa i përket territorit. Duke i hedhur një sy vendndodhjes hapësinore të bashkive që i përkasin këtij grupi, dallohet qartë se ato ndodhen kryesisht afër bashkive të synuara, me një nivel të lartë të afërsisë hapësinore, veçanërisht në rastin e Durrësit, Tiranës dhe Shkodrës.

Nën/njësitë vendore të grupit të pestë dhe të gjashtë, janë qartësisht territoret që kanë pësuar transformimin më të mash gjatë 25 viteve të fundit nën presionin e urbanizimit. Territoret në periferi të qendrave primare urbane, aty ku spekullimi për përdorimin e tokës përtej kufirit të territorit të ish bashkive, statusi ligjor i ndërmjetëm dhe mungesa e planeve dinamike dhe koherente me gjendjen e zhvillimit social, solli transformimin e tyre në zona suburbane, qytete fjetore apo zona turistike me shtëpi të dyta bosh në ¾ e vitit.

Një kapital i pamohueshëm, por që ndryshe nga rastet e mësipërme kërkon një vëmendje të veçantë për të arritur me sukses rigjenerimin dhe përforcimin e tij. Instrumente të posaçme financiare, instrumente të menaxhimit të tokës shoqëruar me instrumente të rigjenerimit urban, janë të domosdoshme për riaktivizimin e kapitalit dhe kontributit të tyre në rritjen ekonomike të qendrave primare urbane më të afërta. Politikat e konservimit për tokën bujqësore dhe për zonat e mbrojtura natyrore të shtrira në këto territore, si dhe rigjenerimi i tyre aty ku është e mundur, janë të domosdoshme me

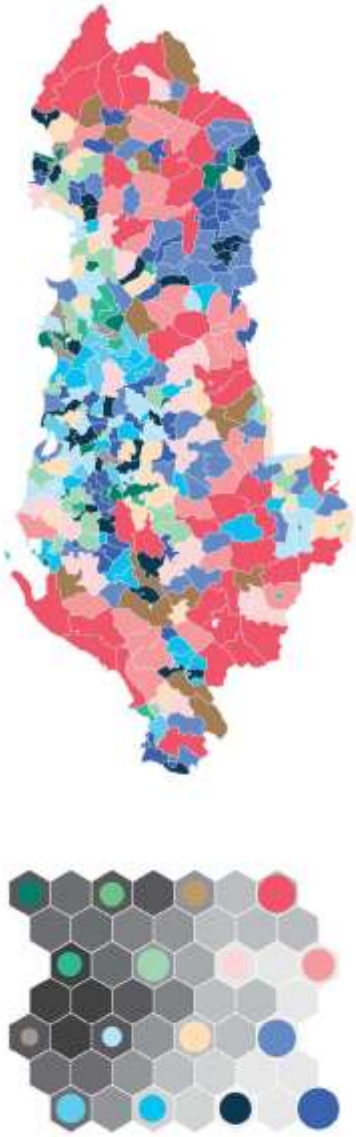


Figura 4.7[a] Paraqitja hartografike multivariatë. [b] Grupimi me SOM

qëllim rikuperimin e vlerave të humbura të ekosistemeve natyrore dhe rritjen e cilësisë së jetesës urbane në to dhe në qendrat e banuara përreth tyre.

Si variabla inputesh për procesin e grupimit hapësinor, nga INSTAT janë përzgjedhur 10 tregues (të llogaritur për secilën ish bashki/komunë të Shqipërisë), si dhe karakteristikat hapësinore të secilës, fig. 4.8.

Treguesit janë:
1. sipërfaqja (në m^2);
2. shkalla ditore e fluksit dalës: numri i destinacioneve që kanë lëvizje ditore nga secila bashki/komunë;
3. fluksi ditor dalës: volumi total ditor (numri total i të punësuarve që udhëtojnë çdo ditë për në punë) që dalin nga secila bashki/komunë;
4. raporti i rregulluar i fluksit dalës ditor[raporti midis fluksit dalës ditor dhe popullsisë banuese të zakonshme];
5. raporti i rregulluar ditor i fluksit neto, [raporti midis fluksit neto, fluksi hyrës ditor-fluksi dalës ditor dhe popullsisë banuese të zakonshme];
6. raporti i rregulluar i fluksit hyrës ditor, [raporti midis fluksit hyrës ditor dhe popullsisë banuese të zakonshme];
7. shkalla ditore e fluksit hyrës: numri i destinacionëve që kanë lëvizje/flukse ditore në secilën bashki/komunë;
8. popullsia banuese e zakonshme;
9. fluksi hyrës ditor: volumi total ditor (numri total i të punësuarve që udhëtojnë çdo ditë për në punë) që vijnë në secilën bashki/komunë;
10. fluksi ditor neto (fluksi hyrës ditor - fluksi dalës ditor).

Është e kuptueshme se këto tregues janë të pamjaftueshëm për të vlerësuar saktë shkallën e rajonalizimit, policentrizmit dhe zhvillimin hierarkik të qendrave urbane. Ashtu si shprehemi edhe në seksionin 3.1.2, PPK është bazuar edhe në faktorë të tjerë ekzistues dhe potencialë për të arritur në vlerësimin për këto tema. Këto faktorë nund të renditen në këto makrogrupe :

- Ndërlidhja dhe shkalla e aksesit, e përcaktuar nga infrastruktura me rëndësi

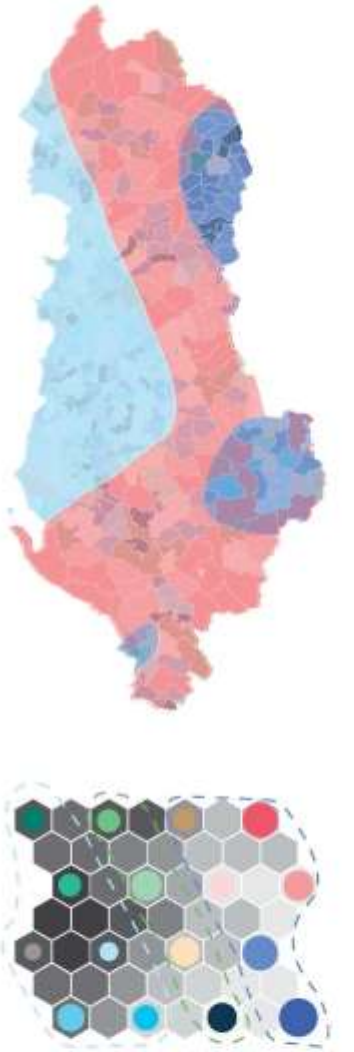


Figura 4.8 Ndërhyrjet territoriale të propozuara nga PPK për nën/njësitë vendore, bazuar në tendencat e grupimit hapësinor të përshkruara më lart

kombëtare e rajonale.
- Burimet natyrore ekzistuese dhe korridoret energjitike me rëndësi rëndësi kombëtare e rajonale.
- Mundësia e rritjes së përqendrimit të popullsisë, forcës punëtore të kualifikuar
- Asetet unike të trashëgimisë natyrore, historike dhe kulturore, që ndikojnë në potencialin për zhvillimin e qendrës si destinacion autentik.
- Funksionet dhe aktivitetet ekonomike të specializuara sipas aseteve.

4.2 Rajonalizimi sipas PPK

Në PPK, rajonalizimi i vendit, nuk është një ndarje administrative, por një përpjekje për të vendosur një rigrupim funksional të qendrave urbane dhe të territorit përreth, me qëllim rritjen e mundësive të tyre për t'u fuqizuar ekonomikisht, për të gjeneruar vende të reja punë e për të rritur cilësinë e jetesës.

Në hartat e mëposhtme për secilin pol të zhvillimit rajonal prezantohen:
- Qendrat e banuara;
- Infrastruktura me rëndësi kombëtare e fokusuar kryesisht te rrjeti i transportit dhe ai energjetik;
- Ndërhyrjet territoriale; konsolidimi, rigjenerimi, përforcimi, rizhvillimi, fuqizimi dhe kooperimi. Përgjithësisht këto ndërhyrje territoriale nuk janë kudo të njëtrajtshme, por marrin karakteristikat kryesore të sektorëve bazë ekonomikë të rajonit, drejt bujqësisë, energjisë dhe industrisë, turizmit dhe zhvillimit urban.

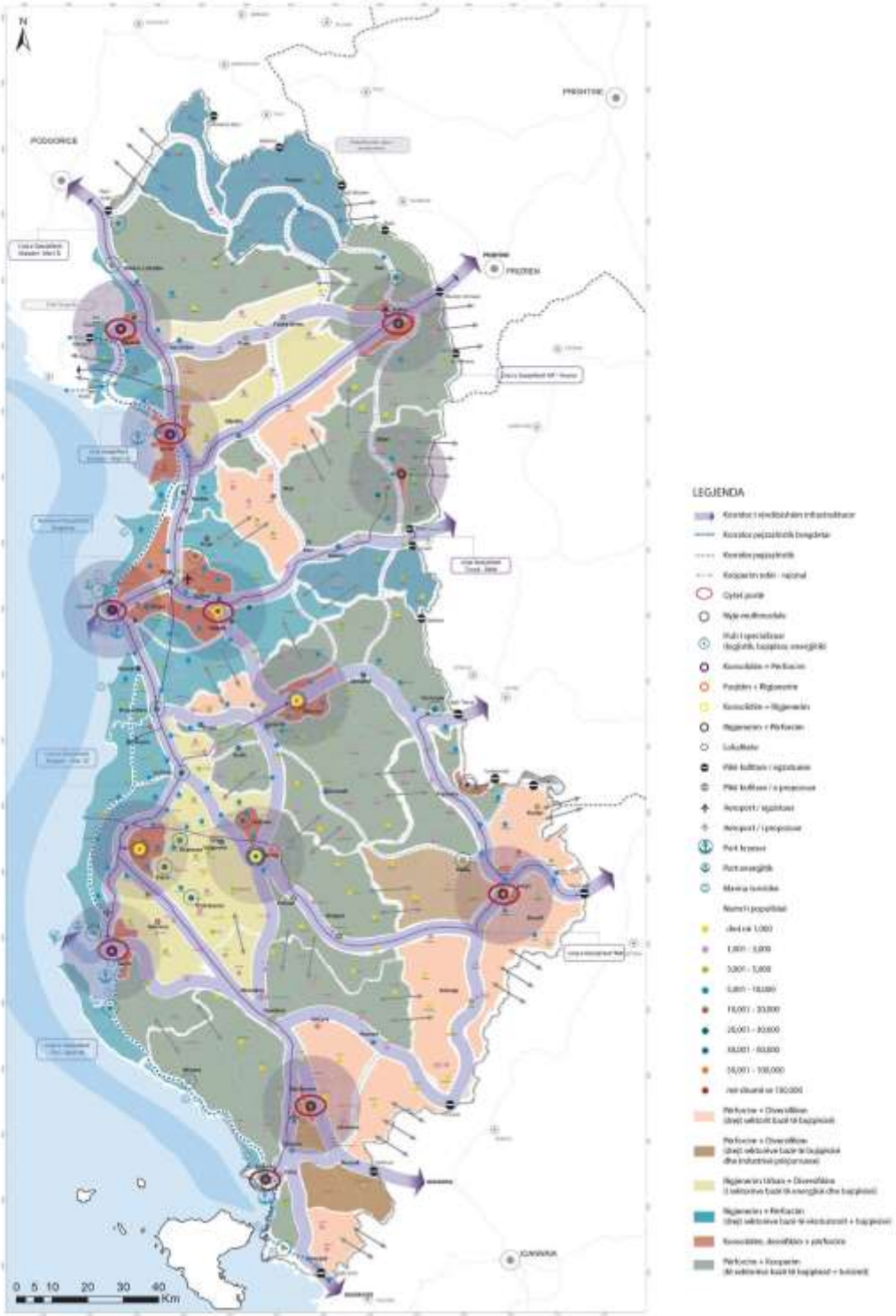
Në qendër të polit të zhvillimit rajonal ndodhet të paktën një qytet-portë. Përjashtim bën poli i zhvillimit rajonal të Elbasanit, i cili ka potencial për t'u zhvilluar si hub kombëtar logjistik, afërsia e të cilit me Tiranën, Korçën dhe me realizimin e boshtit qendror edhe me Beratin, e bëjnë këtë zonë të marrë karakter të veçantë zhvillimi si nyjë qendrore ndërlidhëse për të gjithë vendin. Pra, edhe pse në hartë është paraqitur si pol më vete për shkak të mundësive të mira që ka për ndërlidhje me Tiranën, Korçën dhe më vonë me Beratin, mund të jetë lehtësisht pjesë e një prej këtyre poleve të zhvillimit.

Në përgjithësi të gjithë zonat në anën perëndimore karakterizohen nga ndërhyrjet territoriale rigjeneruese dhe përforcuese. Kjo nuk do të thotë që mungojnë ndërhyrjet konsoliduese: këto janë përqendruar në qendrat urbane primare apo me zhvillim të shpejtë urban e suburban të këtyre viteve të fundit, por për qendrat e rajoneve perëndimore përforcimi vjen si domosdoshmëri për të rritur dhe përmirësuar kapacitetet e infrastrukturave lidhëse: porte, aeroporte (jugu i vendit), etj., ndërsa rigjenerimi lidhet me nevojat imediate që kanë waterfront-et e qendrave primare urbane të bregdetit.

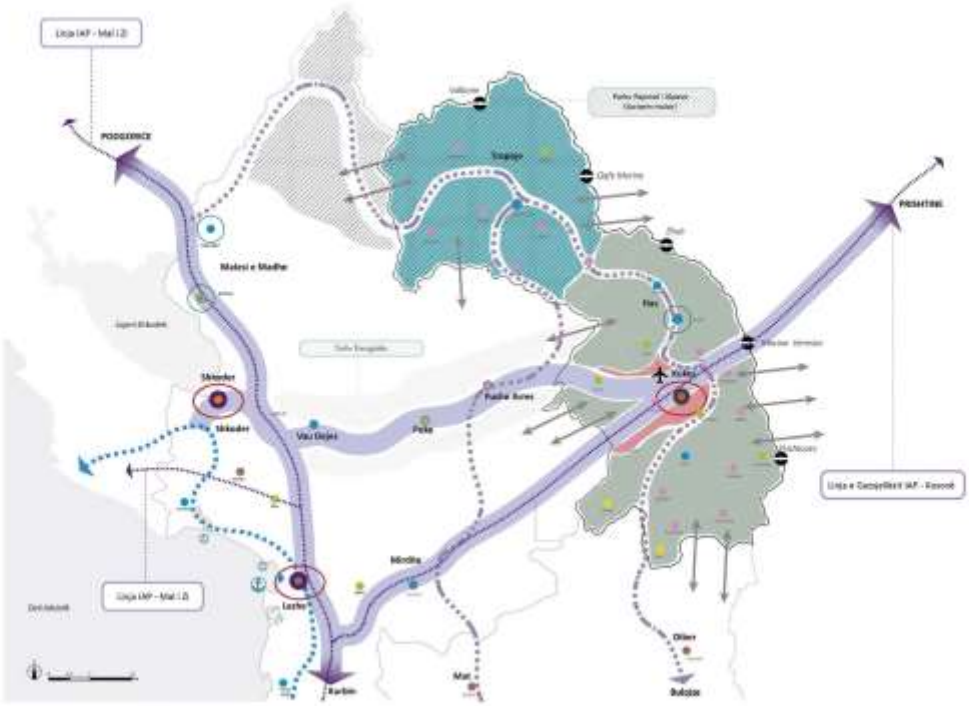
Për qendrat urbane në pjesën qendrore të vendit, nga veriu në jug, është i domosdoshëm kooperimi me zonat periferike dhe njëkohësisht me qytetet porta, përforcimi dhe përmirësimi i lidhjeve ekzistuese të cilat çojnë në rritjen e aksesit dhe lidhshmërisë së tyre me polet e zhvillimit rajonal.

Diversifikimi i propozuar vjen me qëllim rritjen e konkurrueshmërisë së sektorëve bazë të ekonomisë, bujqësi, turizëm, industri etj. Në disa raste brenda territorit të të njëjtit rajon sugjerohet diversifikimi drejt sektorëve bazë në dukje të kundërt me njeri-tjetrin si p.sh. bujqësisë dhe industrisë. Kjo vjen për faktin se në disa rajone ka qendra urbane dhe territore me tipare të theksuara të industrisë nxjerrëse dhe përpunuese dhe shumë pranë tyre qendra të tjera me tipare të theksuara për zhvillimin e blegtorisë, bujqësisë, industrisë së lehtë ushqimore përpunuese, turizmit malor etj.

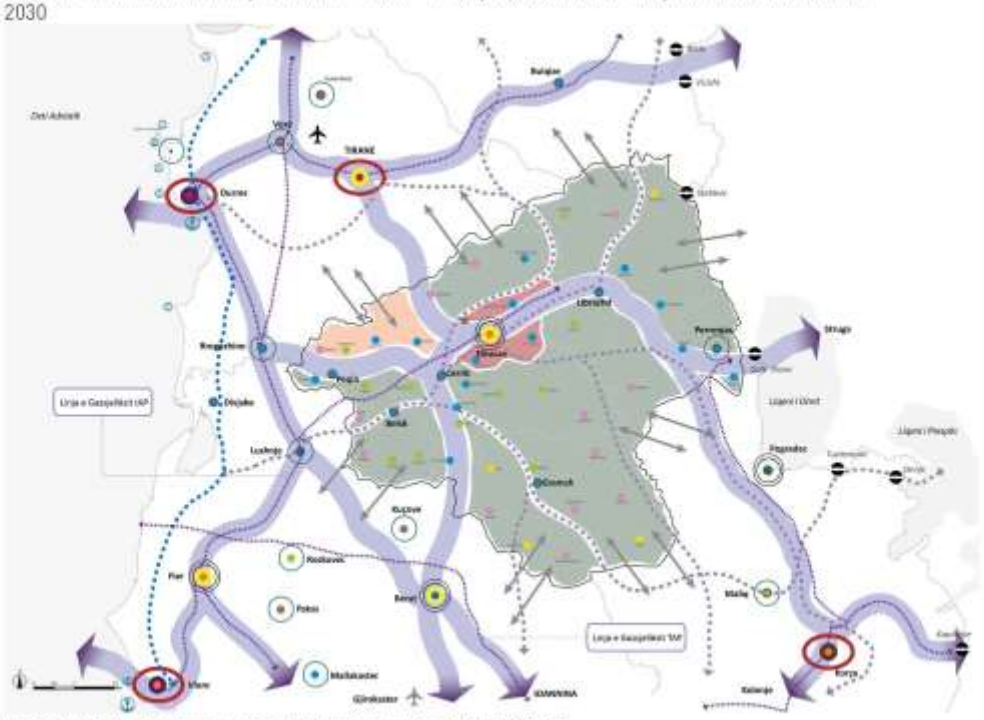
Këto karakteristika të veçanta duhet të përforcohen në planet rajonale që duhet të pasojnë PPK-në. Por edhe në planet vendore, pasi zhvillimi i "talentit" të këtyre qendrave me sektorë bazë "antagonistë" është i domosdoshëm për të siguruar diversitetin dhe komplementaritetin në zhvillimin urban të tyre.



Harta 4.2 Zhvillimi hapësinor në Shqipëri, PPK 2030

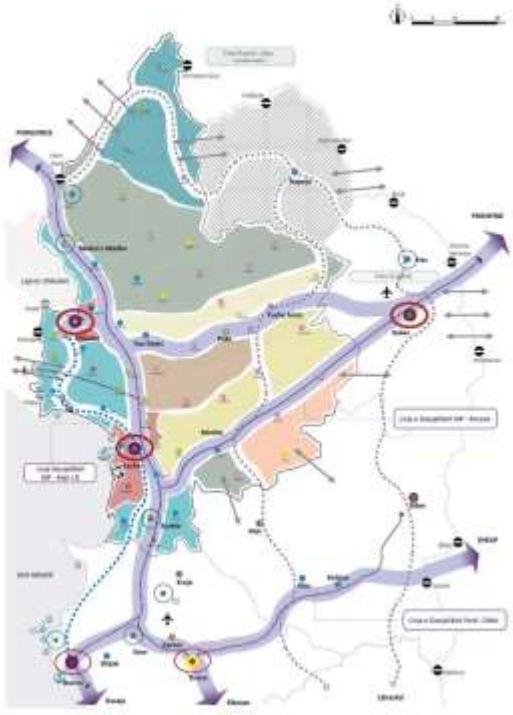


Harta 4.3 Poli i zhvillimit rajonal Kukës - Has - Tropojë, porta lindore e rajonit malor verior, PPK 2030

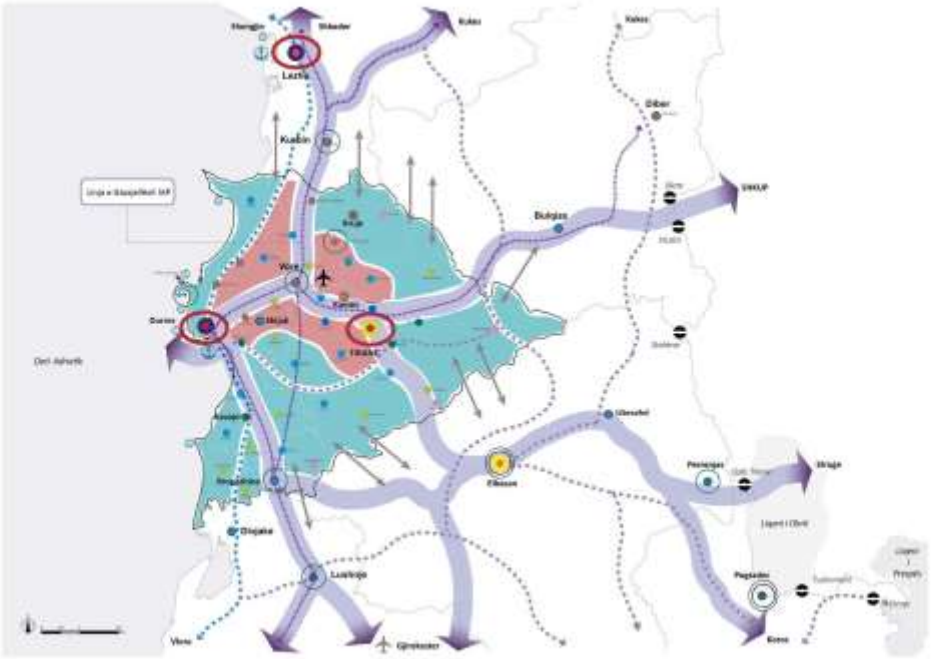


Harta 4.4 Poli i zhvillimit rajonal Elbasan - Librazhd, PPK 2030

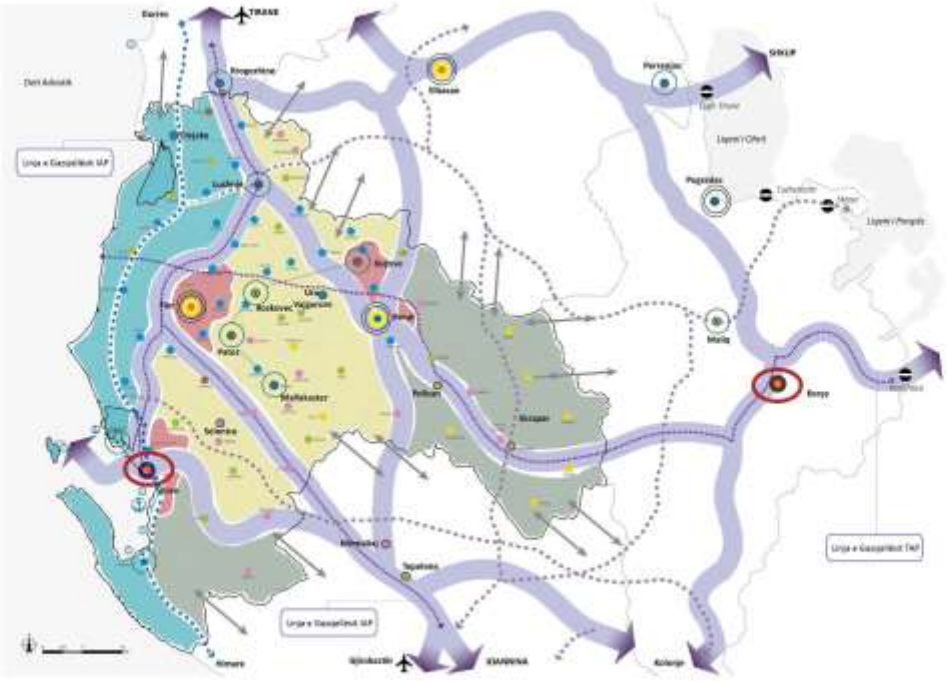
Harta 4.5 Poli i zhvillimit rajonal Korçë - Pogradec, PPK 2030



Harta 4.6 Poli i zhvillimit rajonal Shkodër - Lezhë, porta perëndimore e rajonit malor verior, PPK 2030



Harta 4.7 Poli i zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës, motori ekonomik qendror, PPK 2030



Harta 4.8 Poli i zhvillimit rajonal Vlorë - Fier - Berat, PPK 2030

Harta 4.9 Poli i zhvillimit rajonal Gjirokastër - Sarandë, porta jugore e rivierës shqiptare, PPK 2030

5 Ekonomia

Përmbajtja

176 5.1 Përshkrim i sektorëve ekonomikë prioritarë që sigurojnë rritje të shpejtë e të qëndrueshme ekonomike
187 5.2 Përshkrim i potencialit të vendit për zhvillimin e disa klasterave ekonomikë
189 5.3 Mundësia e fuqizimt të poleve të zhvillimit rajonal dhe zonave me specifikë zhvillimi
191 5.3.1 Poli i zhvillimit rajonal Kukës - Has - Tropojë
192 5.3.2 Poli i zhvillimit rajonal Korçë - Pogradec
193 5.3.3 Poli i zhvillimit rajonal Elbasan
194 5.3.4 Poli i zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës, motori ekonomik qendror
194 5.3.5 Poli i zhvillimit rajonal Shkodër - Lezhë, porta perëndimore e rajonit malor verior
197 5.3.6 Poli i zhvillimit rajonal Vlorë - Fier - Berat
198 5.3.7 Poli i zhvillimit rajonal Gjirokastër - Sarandë, porta jugore e rivierës shqiptare
199 5.4 Zonat me specifikë zhvillimi
200 5.4.1 Zona me specifikë zhvillimi Dibër - Mat - Klos - Bulqizë
201 5.4.2 Zonat me specifikë zhvillimi Malësi e Madhe - Shkodër - Tropojë
202 5.4.3 Zonat me specifikë zhvillimi Pukë - Mirditë - Fushë-Arrëz
203 5.4.4 Zonat me specifikë zhvillimi Skrapar - Përmet - Këlcyrë

Ekonomia

Një nga impaktet ekonomike pozitive të Planit Kombëtar të Planifikimit të Territorit është lehtësimi i arritjes të objektivave të zhvillimit të qëndrueshëm "Shqipëria 2030", i cili synon:
• të mbështesë një zhvillim ekonomike më të lartë dhe të balancuar;
• të zbusë disnivelet midis qarqeve, bashkive duke lehtësuar integrimin në zonat më pak të zhvilluara;
• të reduktojë faktorët ekonomikë e socialë - burim të emigrimeve jashtë vendit dhe të migrimeve të brendshme;
• të reduktojë varfërinë, papunësinë dhe pabarazinë.
Rritja e produktivitetit të ekonomisë shqiptare, rritja e aksesit të saj nëpërmjet korridoreve të zhvillimit rajonal, europian dhe global nga njëra anë dhe nxitja e punësimit dhe reduktimit të pabarazive midis zonave të ndryshme të vendit, janë kollonat kryesore në të cilat mbështetet implementimi i vizionit "Shqipëria 2030".

Ky kapitull reflekton potencialet që paraqet secili pol zhvillimi ekonomik, duke vendosur një kornizë udhëzuese për të ardhmen në raport me territorin.

5.1 Përshkrim i sektorëve ekonomikë prioritarë që sigurojnë rritje të shpejtë e të qëndrueshme ekonomike

Gjatë periudhës 1992 - 2008, ekonomia e Shqipërisë u karakterizua nga një rritje ekonomike e lartë në nivelet 6-8% të PBB-së. Pas vitit 2008 u konstatua rënia e ritmeve të rritjes ekonomike deri në 1-2 % të PBB-së, që ushqeu rikthimin e problemeve të mprehta sociale si papunësia, varfëria dhe thellimi i pabarazisë. Në përballjen me këto sfida, në identifikimin dhe reduktimin e pengesave të zhvillimit, një vend të rëndësishëm zë planifikimi dhe menaxhimi i territorit.
Sfidat reale të ekonomisë tonë qartësohen nga analizat e thelluara të: strukturës së PBB-së; të diferencave në ritmet e rritjes sipas sektorëve dhe rajoneve; të disniveleve të zhvillimit ekonomik e social midis bashkive dhe qarqeve si dhe analiza e faktorëve përcaktues në shkallën e ulët të produktivitetit.

Nga analiza e rritjes në terma absolute të sektorëve të ndryshëm të ekonomisë gjatë periudhës 2000 - 2015 konstatohet se në raport me vitin 2000, trendin rritës më të lartë e ka patur sektori i industrisë, i cili deri në vitin 2012 ka qenë sektori me peshën më të vogël në ekonomi. Ky sektor pati një rritje të ndjeshme në vitin 2010, kryesisht për shkak të industrisë nxjerrëse dhe sektorit të energjisë. Trendi rritës në vitet e fundit përgjithësisht i referohet sektorit të energjisë. Pas vitit 2012 vihet re një tkurrje e rritjes së sektorit të tregtisë, transportit dhe akomodimit. Faktorët ndikues mund të lidhen kryesisht me tkurrjen e kërkesës konsumatore gjatë këtyre viteve, si rezultante e impaktit të tejzgjatur të krizës financiare globale.

Nga analiza e ritmeve të rritjeve vjetore gjatë periudhës 2000 – 2015, të sektorëve realë të ekonomisë, vihet re që janë karakterizuar nga trende pozitive, përveç sektorit të ndërtimit pas vitit 2009 dhe sektorit të tregtisë në vitin 2013, vit i cili shënoi edhe rritjen më të ulët të ekonomisë shqiptare që pas vitit 1997, me vetëm 1%.

Nga analiza e peshës specifike të çdo sektori në PBB rezulton se gjatë periudhës 2000 - 2015 struktura e ekonomisë nuk ka pësuar ndryshime të mëdha. Përgjithësisht kemi një reduktim të sektorit të bujqësisë dhe rritje të sektorit të industrisë dhe shërbimeve. Ky është një trend pozitiv pasi bujqësia karakterizohet nga një shkallë e ulët e produktivitetit, ndërsa rritja e peshës së sektorëve produktivë e bën më konkurruese ekonominë tonë. Sektori i tregtisë, transportit dhe akomodimit kanë ardhur në rënie, gjë që mund të shpjegohet me rritjen e të ardhurave për frymë, pra kalimi nga të mira konsumi drejt shërbimeve, edhe pse në fakt objektivi për zhvillimin e turizmit duhet të sjellë rritje të peshës së këtyre sektorëve.

Në analizën strukturore të PBB-së, konstatohet se në ekonominë shqiptare, gjatë periudhave kur ka patur rritje ekonomike në nivele të larta, kontributi më i madh ka ardhur nga sektori i ndërtimit i mbështetur nga remitancat, burimet informale dhe kredia bankare. Reduktimi i njëkohshëm i të tri këtyre burimeve dëmtoi rritjen ekonomike dhe rriti papunësinë. Ky ndryshim strukturor kërkoi *identifikimin e burimeve të tjera të zhvillimit ekonomike*.
Duhet të identifikohen dhe mbështeten me politika aktive dhe strategji sektoriale të implementueshme sektorë të tjerë udhëheqës për rritjen ekonomike në nivele më të larta dhe për një zhvillim të qëndrueshëm dhe cilësor.

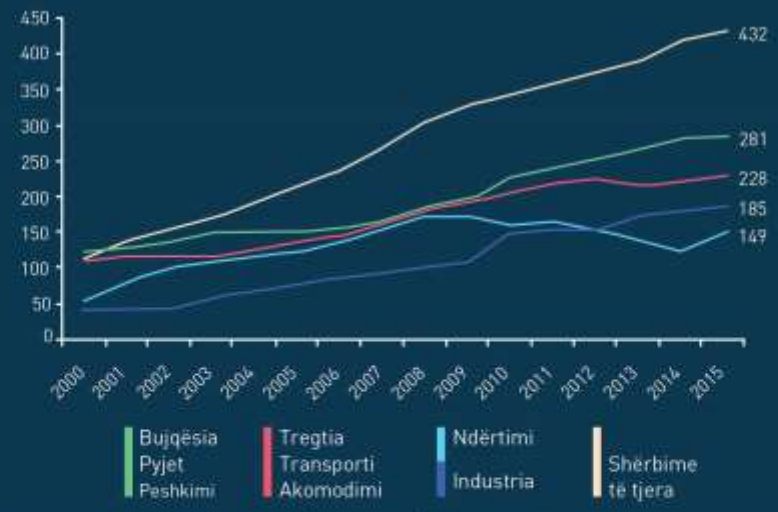
Diversifikimi dhe rritja e eksporteve, nxitja e ekonomisë së dijes dhe rritja e produktivitetit mbeten prioritare për sfidat afatmesme dhe afatgjata.

Analiza e kontributeve në PBB sipas qarqeve, analiza e diferencave në nivelin e të ardhurave për frymë, në treguesit e varfërisë dhe pabarazisë, ndikojnë në cilësinë e hartimit të strategjive kombëtare, sektoriale dhe vendore të zhvillimit.

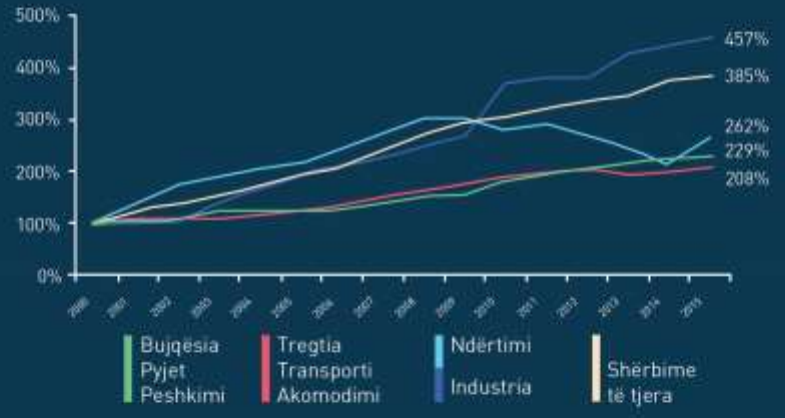
Njohja dhe respektimi i objektivave prioritare dhe parimeve kryesore të planifikimit dhe menaxhimit të territorit është parakusht i rëndësishëm në këtë proces jo të lehtë.

Referuar kontributit sipas qarqeve në rritjen ekonomike, për vitin 2013 vihet re se kontributin kryesor e ka dhënë qarku i Fierit. Duke qënë se viti 2013 u karakterizua nga viti më i vështirë i ekonomisë shqiptare, sektorët e përqendruar në këtë qark, si *industria nxjerrëse* dhe *bujqësia* kanë patur efektin më të madh në ekonomi. Ndërsa qarqet e prekura nga përmbytjet, Shkodra, Lezha, Vlora dhe Gjirokastra, kanë pasur efekte negative jo vetëm në rritjen e PBB-së.

Një rritje më e lartë ekonomike kërkon të rritet aktiviteti tregtar dhe të përmirësohet shkalla e mbulimit të importeve nga eksportet. Vendi ynë karakterizohet nga një bilanc tregtar negativ, i cili shkon në nivelet e 20% të PBB-së. Kritik mbetet niveli i ulët i hapjes ekonomike si tregues i vitalitetit të një ekonomie. Hapja ekonomike e vendit tonë është rreth 55 % e PBB-së, ndërkohë që vendet e vogla synojnë diversifikim më të madh dhe nivele të hapjes ekonomike mbi 100% të PBB-së.



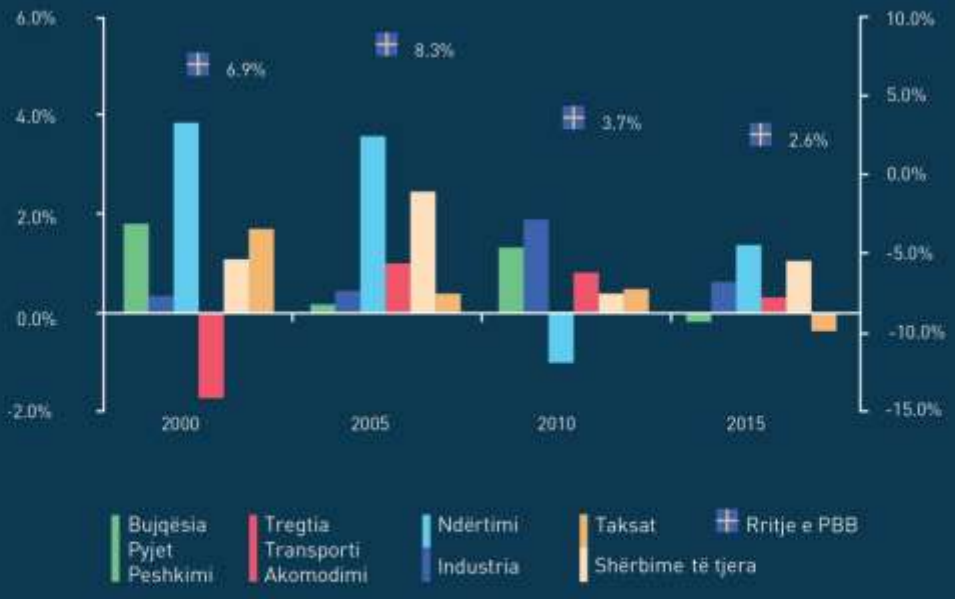
Grafiku 5.1 Sektorët kryesorë të ekonomisë (miliard lekë). Burimi: Instituti i Statistikave. Përpunoi: AKPT



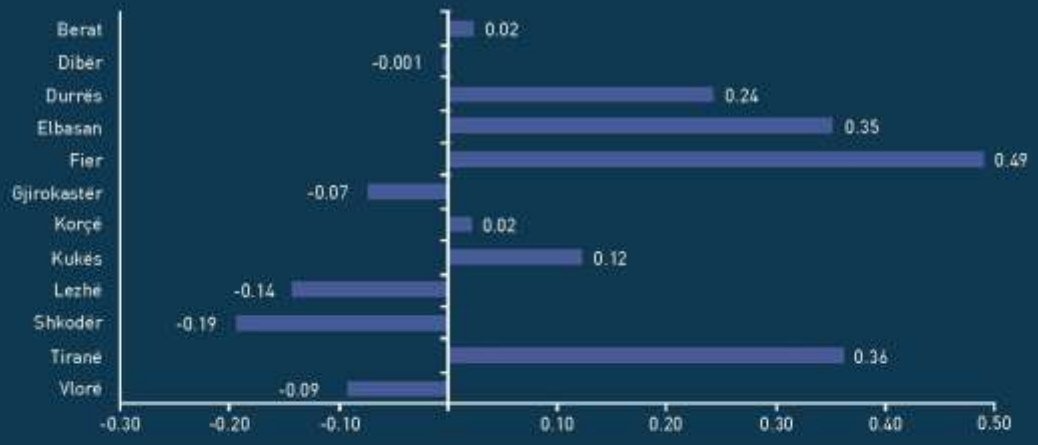
Grafiku 5.2 Ecuria e sektorëve kryesorë të ekonomisë (në %, viti 2000=100). Burimi: Instituti i Statistikave

Grafiku 5.3 Ndryshimi vjetor (në %). Burimi: Instituti i Statistikave

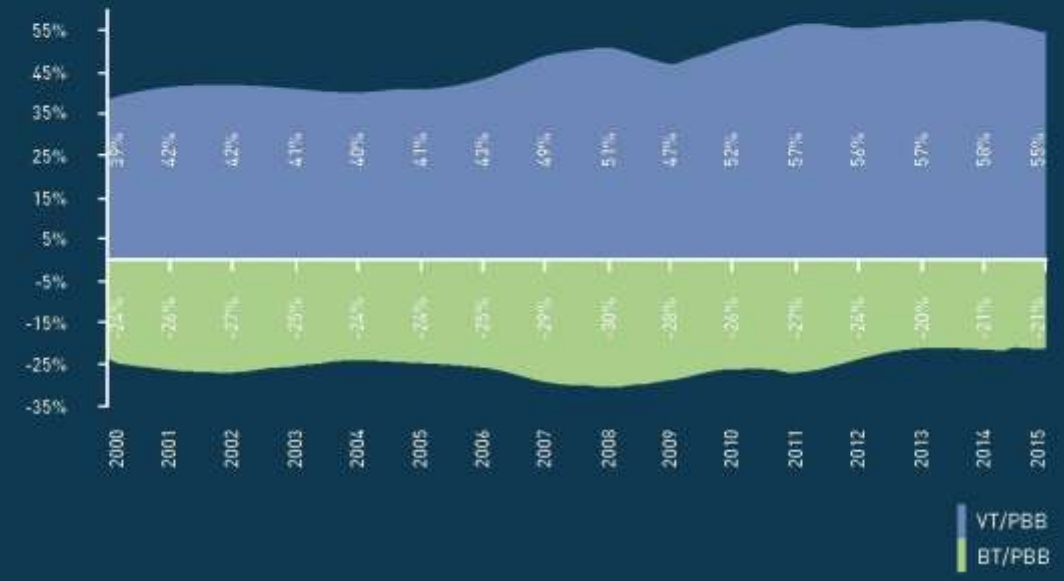
Grafiku 5.4 Pesha e sektorëve kryesorë të ekonomisë (%/PBB). Burimi: Instituti i Statistikave. Përpunoi: AKPT



Grafiku 5.5 Kontributi i sektorëve kryesore të ekonomisë në rritjen ekonomike (%/PBB). Burimi: Instituti i Statistikave

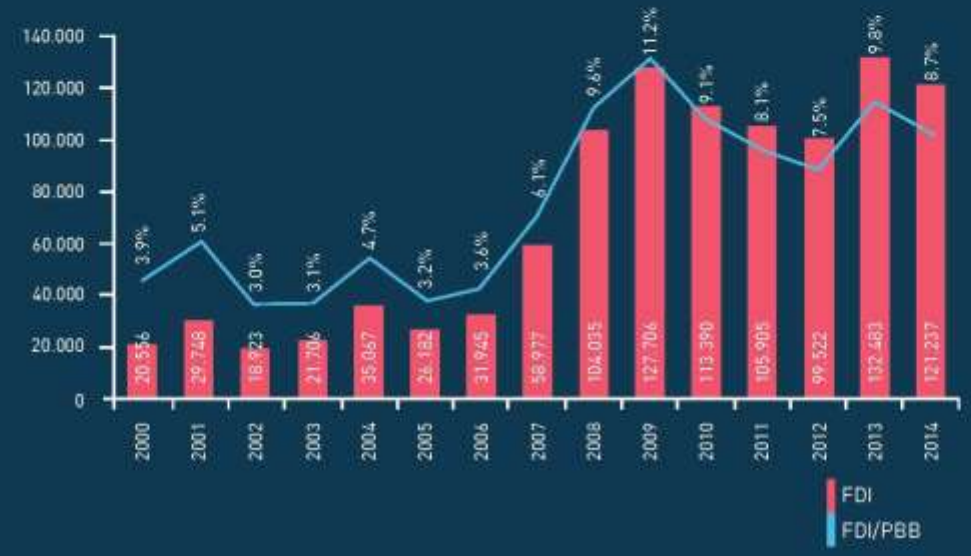


Grafiku 5.6 Kontributi i qarqeve në rritjen ekonomike në vitin 2013. Burimi: Instituti i Statistikave



Grafiku 5.7 Volumi tregtar dhe bilanci tregtar (%/PBB). Burimi: Instituti i Statistikave

Grafiku 5.8 Borxhi publik dhe deficiti i shtetit (%/PBB). Burimi: Ministria e Financave



Grafiku 5.9 Investimet e huaja direkte (% PBB dhe mil. ALL). Burimi: Banka Botërore

Stabiliteti i financave publike mbetet një standard i rëndësishëm për cilësinë e qeverisjes, parandalimin e krizave të borxheve dhe krijimin e një lidhjeje të shëndetshme midis borxheve publike dhe një rritjeje ekonomike të lartë, ku prioritet kanë investimet publike dhe një mbështetje më e mirë buxhetore për shëndetësinë, arsimin, infrastrukturën dhe kohezionin social.

Pas vitit 2009, borxhi publik i Shqipërisë ka pasur një prirje përkeqësuese, duke arritur nivelin më të lartë të tij me 72.2% të PBB-së[62]. Deficiti buxhetor pas një niveli të lartë në vitet 2013 dhe 2014 ka filluar të përmirësohet. Pritshmëritë e vitit 2016 janë që vendi të këtë suficit primar, kjo është sanksionuar edhe në buxhetin e këtij viti. Politikat që po ndërmerr qeveria për reduktimin e deficitit kanë si qëllim të ndalin krizën e borxheve dhe të ulin borxhin e përgjithshëm publik në nivelin e kërkuar nga BE-ja dhe sipas tavaneve kufizuese konkrete të dakordësuara edhe në marrëveshjen me FMN-në. Kjo marrëveshje në fund të vitit 2013 krijoi premisa pozitive për të rritur burimet e financimit me kosto të ulët dhe kryerjen me prioritet të disa reformave strukturore kritike si : ulja e deficitit të skemës së pensioneve, ulja e informalitetit, reduktimi i humbjeve jo teknike në sistemin e furnizimit me energji dhe ujë.

Ekonomia shqiptare ka nevoja për burime financimi, kjo është kritike sidomos pas rënies së ndjeshme të remitancave; nivelit të lartë të borxhit publik si dhe "ngrirjes" për disa vite të kreditimit të ekonomisë kryesisht për shkak të nivelit të lartë të kredive jo performuese. Në këtë kontekst rritja e thithjes së investimeve të huaja në sektorë produktivë të ekonomisë shqiptare është pjesë e prioriteteve kryesore.

IHD-të kanë pasur rritje të konsiderueshme deri nga viti 2009, por pas krizës globale pësuan një tkurrje të konsiderueshme, respektivisht nga 11.2% e PBB-së në vitin 2009 në 7.5% e PBB-së në vitin 2013. Pas vitit 2013 vërtetohet një rikthim në trendin rritës drejt niveleve të para krizës.

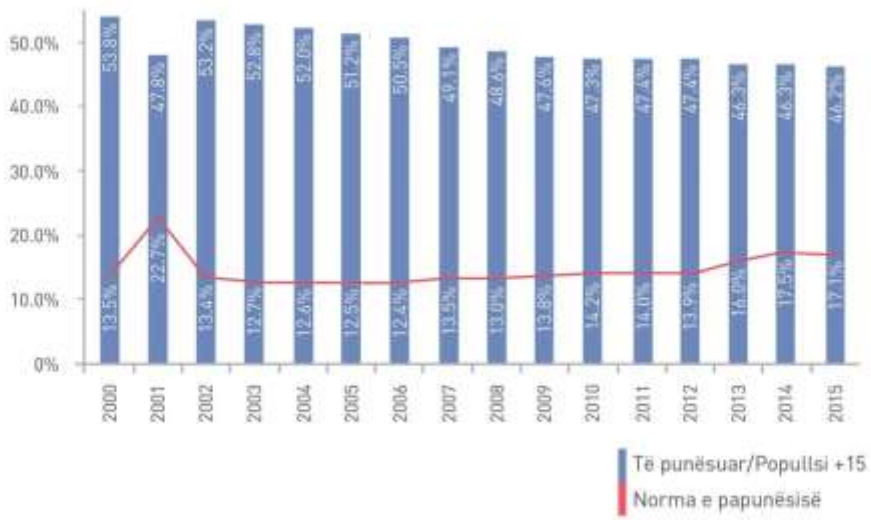
Një nga objektivat kryesore të planit të territorit është lehtësimi i investimeve publike dhe private. Kjo do të sjellë efekte pozitive në rritjen e ekonomisë, punësimit dhe zbutjen e papunësisë.

Vendi ynë karakterizohet nga norma të larta të papunësisë, që në vitin 2015 llogaritet rreth 17%. Papunësia në vend ka qenë në përgjithësi konstante. Në vitin 2015 u vu re një ulje e lehtë e papunësisë. Mospërputhja midis kërkesës dhe ofertës në tregun e punës, emigrimet masive dhe papunësia a lartë sidomos mes të rinjve kanë nxitur reforma sidomos në krahun e ofertës duke u përqendruar në mirëarsimim, rritjen e arsimimit profesional dhe aplikimin e skemave aktive të trajnimit dhe ripunësimit si një reformë efektive për reduktimin e papunësinë strukturore.

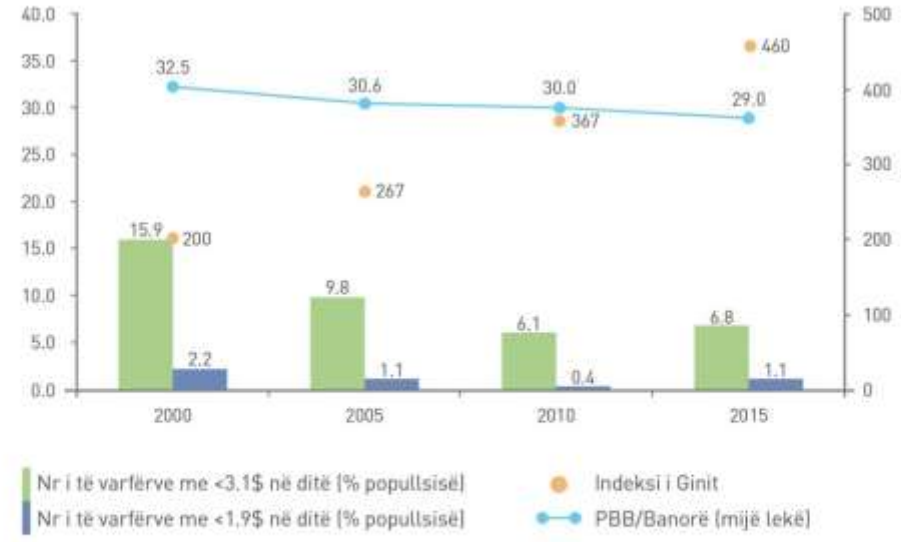
Rritja ekonomike me rritje punësimi dhe me impakt gjithëpërfshirës konsiderohet strategjia më e mirë e reduktimit të thellimit të pabarazisë, e cila krijon efekte negative ekonomike, sociale dhe politike.
Aktualisht Shqipëria klasifikohet në vendet me të ardhura të mesme të larta. Niveli i shpërndarjes së të ardhurave mes të pasurve dhe të varfërve në vend nuk është shumë i theksuar, lidhur përgjithësisht me nivelin e ulët të të ardhurave për frymë që ka shoqëria. Përsa i përket individëve që jetojnë me më pak se 3.1$ në ditë, mbështetur mbi të dhënat më të fundit ata llogariten në rreth 6.8 % të popullsisë. Shqetësues është fakti se kjo kategori ka ardhur duke u rritur krahasuar me vitin 2008. Po kështu shqetësuese është edhe rritja e varfërisë absolute, rritja e numrit të personave që jetojnë nën vijën zyrtare të varfërisë e cila aktualisht është 1.9 $ në ditë.

Gjithashtu një nga objektivat kryesore të planifikimit të territorit është zvogëlimi i disniveleve midis qarqeve, bashkive dhe

[62] Banka e Shqipërisë

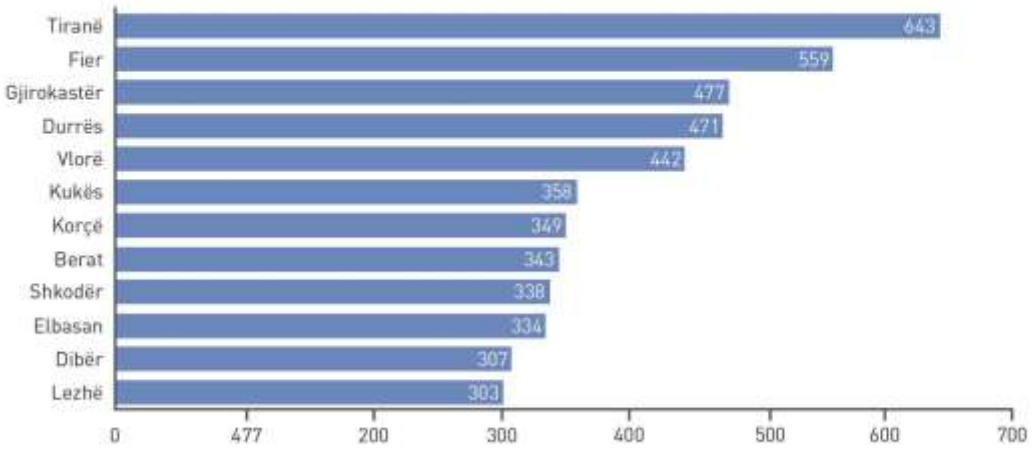


Grafiku 5.10 Treguesit e punësimit. Burimi: Banka Botërore, Instituti i Statistikave



Grafiku 5.11 Treguesit e mirëqenies. Burimi: Banka Botërore, Instituti i Statistikave.

fshatrave në pjesë të ndryshme të vendit.
Kjo plagë sociale ushqen rritjen e emigrimit jashtë vendit, por edhe rritjen e migrimeve brenda vendit rreth qyteteve të mëdha çka ka rritur varfërinë në zonat urbane dhe imponon rritjen e investimeve publike për infrastrukturën fizike, furnizimin me ujë dhe energji, investime për shëndetësinë dhe arsimin në shumë zona të paformalizuara dhe disa të palegalizuara.
Një analizë e integruar e tre treguesve të varfërisë lehtëson identifikimin e qarqeve me disnivele të konsiderueshme, krahasuar me treguesit mesatarë në nivel kombëtar.
Bazuar në Vjetarin statistikor 2015 , qarqet me disnivelet më të mëdha rezultojnë si vijon në tab. 5.1.
Për nivelin zyrtar të vijës së varfërisë: niveli kombëtar është 14.3%; në Kukës ky nivel është 22.5% e popullsisë, në Lezhë 18.4%, në Fier 17.1% dhe në Durrës 16.5%.
Për nivelin zyrtar të hendekut të varfërisë: niveli kombëtar është 3%; në Lezhë është 4.7% e popullsisë, në Kukës 3.8%, në Shkodër 3.7 % dhe në Durrës 3.6% .
Për nivelin e varfërisë absolute: niveli mesatar në shkallë vendi është 1% e popullsisë; ndërsa qarqet me nivelin më të lartë të varfërisë absolute rezultojnë: Lezha me 1.8% të popullsisë së saj, Shkodra me 1.6%, dhe Durrësi me 1.3%.
Në tab.5.2 bazuar në të ardhurat për frymë, qarqet me të ardhura më të ulëta krahasuar me mesataren në nivel vendi rezultojnë Dibra me 67.3%, Kukësi me 69.5% , Korça me 69.9%, Shkodra me 70.3 % dhe Kukësi me 71.1%.
Ndërsa mbi nivein mesatar të vendit janë Tirana me 141%, Durrësi me 113.1% dhe Fieri me 104.5%.
Ekonomia jonë aktualisht ndodhet përballë sfidave demografike, të cilat kanë një ndikim të konsiderueshëm në rritjen ekonomike dhe qëndrueshmërinë e financave publike.
Edhe pse aktualisht përllogaritet se kemi dividend demografik, trendi përkeqësues i treguesve të tranzicionit demografik imponon politika aktive të rritjes së pjesëmarrjes në punë dhe të ngushtimit të deficitit të skemave të sigurimeve shoqërore, shëndetësore dhe mbrojtjes sociale.
Popullsia e Shqipërisë ka ardhur duke u zvogëluar, fenomen i lidhur kryesisht me emigrimin jashtë vendit që ka patur vendi ynë në vazhdimësi. Përsa i përket zhvendosjes së brendshme të popullsisë kemi një lëvizje të saj drejt Tiranës dhe Durrësit, ku nga 19.5% dhe 8% që kishin në vitin 2001, në vitin 2015 arritën nivelet e 27.7% dhe 9.5% respektivisht, ndërkohë që në qytetet e tjera vihet re një reduktim i popullsisë gjatë së njëjtës periudhë.



Grafiku 5.12 PBB-ja për banor sipas qarqeve. Burimi: Instituti i Statistikave

Qarku	Treguesit e varfërisë		
	Përqindja	Hendeku	Ashpërsia
Berat	12.3	2.3	0.7
Dibër	12.7	2.3	0.7
Durrës	16.5	3.6	1.3
Elbasan	11.3	2.3	0.7
Fier	17.1	3.4	1.0
Gjirokastër	10.6	2.4	1.0
Korçë	12.4	2.5	0.7
Kukës	22.5	3.8	0.9
Lezhë	18.4	4.7	1.8
Shkodër	15.5	3.7	1.6
Tiranë	13.9	2.7	0.8
Vlorë	11.1	2.4	0.8
Gjithsej	14.3	3.0	1.0

Tabela 5.1 Treguesit e varfërisë sipas qarqeve (përqindja, hendeku,ashpërsia). Burimi: Vjetari statistikor 2015, INSTAT

Qarku	PBB emime korrente (milion lekë)	Struktura ndaj PBB-së (%)	PBB për frymë (në lekë)	Struktura e indeksit për frymë ndaj PBB-së (%)
Gjithsej	1.335.489	100	460.436	100
Berat	43.236	3.2	309.670	67.3
Dibër	132.212	9.9	481.007	104.5
Durrës	27.898	2.1	319.935	69.5
Elbasan	45.349	3.4	327.027	71.0
Fier	71.805	5.4	323.480	70.3
Gjirokastër	105.245	7.9	346.054	75.2
Korçë	510.093	38.2	649.737	141.1
Kukës	54.192	4.1	371.324	80.6
Lezhë	166.222	12.4	520.813	113.1
Shkodër	29.093	2.2	392.225	85.2
Tiranë	72.962	5.5	321.697	69.9
Vlorë	77.182	5.8	422.054	91.7

Tabela 5.2 Treguesit kryesorë ekonomikë, viti 2012. Burimi: Vjetari Statistikor 2015, INSTAT

Viti	Popullsia	Urbane	Rurale
2001	3 063 320	42.2%	57.8%
2005	3 019 634	46.7%	53.3%
2010	2 918 674	52.4%	47.6%
2015	2 892 302	57.2%	42.8%

Grafiku 5.13 Treguesit mbi popullsinë. Burimi: Instituti i Statistikave

5.2 Përshkrim i potencialit të vendit për zhvillimin e disa klasterave ekonomikë

PPK në përputhje me projektet strategjike kombëtare tregon se ku do të përqendrohet zhvillimi i vendit në 15 vitet e ardhshme duke mundësuar që më shumë rajone të jenë pjesë e zhvillimit.
Janë evidentuar 7 pole të zhvillimit rajonal për një zhvillim policentrik të vendit dhe 4 zona me specifikë zhvillimi[43].

Zhvillimi ekonomik i këtyre poleve ndikohet nga përqendrimi i investimeve me rëndësi strategjike të infrastrukturës kombëtare, të shoqëruara me masa të nxitjes së aktiviteteve ekonomike, të cilat përforcohen nëpërmjet politikave dhe objektivave të planifikimit urban. Sipas ligjit të investimeve strategjike, kemi një definicion specifik me cfarë quhet investim strategjik.

Shpërndarja, madhësia, forma, numri i përgjithshëm si dhe performanca e sektorit ekonomik, influencohet nga vendimmarrjet politike brenda vendit, por edhe në nivel europian, prandaj për këtë është e domosdoshme të sigurohen:

- plane kombëtare, rajonale e lokale që ofrojnë qartësi dhe siguri,
- analiza të hollësishme të potencialeve ekonomike sipas rajoneve,
- cilësi të lartë të mjedisit,
- ofertë për banesa me çmime të përballueshme,
- sigurimi në kohë dhe kosto-efektive e infrastrukturës, në veçanti e transportit dhe energjisë,
- kornizë ligjore e detajuar dhe e harmonizuar mbi: taksat, konkurrencën, planifikimin dhe mjedisin.

PPK përcakton kornizën strategjike që orienton zhvillimin e sektorëve bazë të ekonomisë. Këto orientime ndikohen nga:
- vendosja e forcës punëtore në raport me investimet dhe zhvillimet e reja,
- përgatitja e terreneve të përshtatshme në funksion të investimeve me rëndësi strategjike,
- vendosja dhe disponueshmëria e strukturave për strehim e banim të përshtatshëm,
- cilësia dhe disponueshmëria e infrastrukturës lidhëse, energjetike dhe komunikuese,
- aspektet e zhvillimit bujqësor
- ndërmarrja e masave se si njerëzit aksesojnë shërbimet,
- ndërmarrja e masave se si njerëzit mund të shijojnë mjedisin apo sa mund ta aksesojnë atë.

Vendosja territoriale e ndërmarrjeve të vogla e të mesme në vend tregon për një përqendrim të investimeve të huaja kryesisht pranë qendrave të mëdha urbane, ku mundësia për forcë punëtore aktive e të kualifikuar është më e madhe. Në këto zona të urbanizuara është i përqendruar edhe kapitali vendas duke përfituar nga lehtësitë e ofruara nga infrastruktura e ngritur. Megjithatë investime apo ndërmarrje me kapital vendas janë të të shpërndara më gjerësisht në territor, duke vënë në dukje fuqinë e ekonomisë me bazë familjare.

Trendet për zhvillimin e bizneseve pritet të jenë:
- Rritje e numrit të punësimit në sektorë të prodhimit dhe përpunimit me tendencë të rritjes së përqendrimit më të lartë të punës në sektorët e shërbimit,
- Për të qenë konkurruese sipërmarrjet duhet të investojnë në kërkim, inovacion dhe dizajn me qëllim rritjen e përmbajtjes teknologjike të produktit,
- Aftësitë në fushën e teknologjisë dhe atë organizative pritet të jenë gjithmonë e më të larta,
- Tërheqja e investimeve direkte të huaja do të vazhdojë të mbetet prioritet për ekonominë shqiptare. Sektorët tërheqës në këtë drejtim do të vazhdojnë të mbeten turizmi cilësor, energjia dhe industria përpunuese, infrastruktura detare, bujqësia bio-organike.

[43] Shih pikat 5.3 dhe 5.4 për një analizë më të detajuar të poleve të zhvillimit rajonal dhe zonave me specifikë zhvillimi

Për sa i përket ekonomisë me bazë energjinë, potencialet janë të shumta. Me realizimin e objektivave të përcaktuar në sistemin e infrastrukturës, pritet që vendi të plotësojë kushtet e furnizimit me energji elektrike të sigurt e të vazhdueshme dhe të rrisë kërkesat për uljen e kostos së prodhimit të energjisë. Ulja e kostos së prodhimit të energjisë do të japë një efekt zinxhir në uljen e kostos së produkteve bazë e për pasojë rritjen e konkurrueshmërisë së produkteve vendase brenda dhe jashtë vendit. Për shkak të potencialit të lartë hidrik që ka Shqipëria dhe mundësisë për të zhvilluar parqe të prodhimit të energjisë alternative, [fotovoltaike, me erë etj.], shumë industri të reja përpunuese mund ta shohin si oportunitet për të zhvilluar mekanizma të tillë bashkëpunimi. Kështu p.sh. një numër i lartë HEC-esh të ndërtuar në rajonet e thella lindore të vendit mund të bashkëpunojnë me industri të reja të përpunimit mineral dhe industrisë së lehtë.

Klasterat me bazë bashkëpunimin e sektorit energjetik duhet të shkrihen edhe me sektorin e ndërtimit për ndërtesa për banim primar me kosto të përballueshme si edhe në sektorin e turizmit. Përftimi i energjisë elektrike nga panelet fotovoltaike do ta bënte më të përballueshme koston e jetesës në godinat e banimit dhe strukturat ndërtimore miqësore ndaj mjedisit.

Industritë lokale të prodhimit të infrastrukturave që mundësojnë përftimin e energjisë elektrike nga burime alternative [nga dielli, por edhe gjeotermale] si panele fotovoltaike, tuba bakri me përçueshmëri të lartë termike, duhet të nxiten të lindin e të zhvillohen në vend nëpërmjet programeve programeve të mbështetjes së investimeve, të cilat integrojnë të gjitha masat financiare, fiskale, ligjore dhe institucionale, drejt zhvillimit të plotë të një nën-sektori.

Arsimi i lartë dhe profesional, por mbi të gjitha institutet universitare të kërkimit dhe zhvillimit duhet të orientohen në këtë drejtim dhe të bashkëpunojnë për nxitjen e risive në këtë sektor. Nxitja dhe përkrahja e tendencës së përqendrimit të investimeve të industrisë nxjerrëse dhe përpunuese me sektorët kërkimorë shkencorë në fushën e hidrokarbureve dhe minerareve.

Zhvillimi i turizmit do të bazohet në nxitjen e përqendrimit hapësinor të investimeve në fushën e turizmit të diversifikuar e me fokus në turizmin bregdetar, të shëndetit dhe turizmit balnear [SPA, qendra relaksi, kryesisht pranë vendburimeve termale, firmave farmaceutike të prodhimit të produkteve të bukurisë e më gjerë, pranë zonave të grumbullimit e përpunimit të bimëve medicinale]. Në ekonominë me bazë turizmin është themelore përfshirja e konceptit të ekonomisë së peizazhit historik dhe natyror. Njohja dhe vlerësimi ekonomik i tyre do të rrisë ndjeshmërinë për ruajtjen dhe mirëmbajtjen e këtyre aseteve. Zhvillimi i turizmit paraqet mundësi të mëdha për t'u klasterizuar me ekonominë bujqësore për shkak të marrëdhënieve të ndërsjella ekonomike. Fermat bujqësore të ngritura pranë rajoneve turistikë do të sigurojnë ushqim cilësor vendas, duke e bërë më unike dhe tërheqëse ofertën turistike.

Gjithashtu bashkëpunimi i sektorit turistik sidomos ai i relaksit dhe i SPA-ve apo i shëndetit mund të rrisë vlerat e produktit përfundimtar, nëse bashkëpunon me ekonominë e barnave mjekësorë me vlera të larta në vend apo të kapitalizojë vlerat e turizmit balnear dhe ekoturistik për turizmin e shëndetit. Lidhja e turizmit bregdetar me agroturizmin dhe fermat bujqësore në brendësi të territorit si dhe lidhja me zonat gjithmonë e në rritje të prodhimit të verërave, me kantinat e verërave shqiptare.

Zhvillimi i ekonomisë bujqësore duhet të shkojë drejt modernizimit, rritjes së produktivitet dhe ruajtjes së cilësisë. Bashkëpunimi me sektorët e turizmit dhe infrastruktura e përshtatshme lidhëse e shpërndarëse me sistemin urban do të rrisë eficiencën dhe do ta bëjë më konkurrues këtë sektor.

5.3 Mundësia e fuqizimt të poleve të zhvillimit rajonal dhe zonave me specifikë zhvillimi

Polet e zhvillimit rajonal karakterizohen nga një hapësirë territoriale, zonë ku rritja e ndërveprimit të marrëdhënieve ekonomike sociale dhe kulturore synon të rrisë performancën ekonomike, të maksimizojë të ardhurat e të përmirësojë cilësinë e jetesës në këtë hapësirë. Këto rajone konsiderohen prioritare pasi pritet të jenë polet kryesore ku do të përqendrohet ekonomia e vendit në 15 vitet e ardhshme. Në këtë plan të parë kombëtar, dilemat për zhvillimin hapësinor të propozuar për Shqipërinë 2030 kanë qenë të shumta. Modeli monocentrik i polarizuar tashmë i formuar spontanisht nga tërheqja forcave të një tregu sa të lirë aq edhe të deformuar, nuk u përkrah përkundër një zhvillimi policentrik, i cili pritet të balancojë pabarazitë e thella social - ekonomike të evidentuara këto 25 vitet e fundit, duke rritur mundësitë e zhvillimit, punësimit dhe cilësisë së jetës edhe në territore të margjinalizuara. Mënyra e vendosjes në territor e tyre dëshmon këtë kërkesë për balancë. PPK-ja ka një përqasje pozitive në pritshmëritë e zhvillimit policentrik të Shqipërisë, ndaj ai është bazuar në outputet pozitive që priten të rrjedhin nga investimet e shumta në infrastrukturën kombëtare të transportit, energjisë dhe komunikimit që kalojnë në këto rajone. Infrastruktura të tjera janë propozuar edhe nga PPK-ja[44], për të fuqizuar rolin prioritar të tyre.

Ndryshe nga zonat me specifikë zhvillimi, polet e zhvillimit rajonal synojnë të jenë epiqendra të zhvillimit multifunksional. Në këtë kontekst duhet mbajtur parasysh lidhja organike që ekziston midis qytetit dhe rajonit ku bëjnë pjesë, duke i menduar ato si një unitet. Kështu kur flasim për polet Kukës - Tropojë, Shkodër - Lezhë, Tiranë - Durrës, Gjirokastër - Sarandë, Fier - Berat - Vlorë, Elbasan, duhen menduar si qytet-rajone.

Këto pole duhet të konkurrojnë kryesisht me zonat ndërkufitare për të akomoduar e për të tërhequr sa më shumë kapitalin global. Ky kapital është i lëvizshëm dhe ka prirje të alokohet aty ku qytetet dëshmojnë se mund të plotësojnë nevojat e tij për: infrastrukturë ekonomike të përshtatshme, tokë të lirë dhe të aksesueshme, fuqi punëtore të kualifikuar dhe lehtësira fiskale. Por pasuria e vërtetë e një rajoni nuk qëndron në grumbullimin mekanik të kapitalit të huaj, i cili mund të lëvizë në një rajon tjetër pa lënë përfitime shtesë dhe duke konsumuar asetet e territorit. Për një rritje të shpejtë ekonomike, por me zhvillim të qëndrueshëm këto rajone duhet të konsiderojnë zhvillimin në klastera, që e kanë themelin në cilësinë e aseteve endogjene të qytetit.

Më poshtë renditen 7 klastera kryesorë.

Në krye qëndrojnë klasterat me bazë kapitalin njerezor dhe cilësia e jetës së tyre. Kjo nënkupton se një qeverisje e mirë e këtyre qyteteve do të duhet të sigurojë: së pari banesa të përshtatshme me tituj të sigurt pronësie, mundësi edukimi cilësor si për djemtë edhe për vajzat, shërbime shëndetësore.

Së dyti, janë klasterat socialë me bazë shoqërinë civile. Këto lloj organizimesh janë të rëndësishme për një rajon konkurrues, pasi i sigurojnë atij diversitet, mbështetje publike dhe promovojnë qytetarinë.

Së treti janë klasterat me bazë kulturore, e cila është trashëgimia historike kulturore, ajo fizike dhe traditat e kultura. Në këtë sens merr vlerë në zhvillimin ekonomik memoria kolektive. Duke çmuar të kaluarën, mund të vlerësojmë drejt të ardhmen, e cila shpejt do të kthehet në të kaluar. Për sa i përket trashëgimisë fizike të klasterit kulturor duhet të vlerësojmë rëndësinë ekonomike të peizazhit historik të ndërtuar. Ky peizazh është i rëndësishëm, pasi krijon një ndjenjë përkatësie dhe identifikimi të qytetarit me qytetin ku jeton, që shpesh identifikohet me

[44] Shih kapitullin mbi sistemet territoriale

lagjen apo qendrën e tij historike. Ndjenja e përkatësisë nxit motivimin për investim dhe mirëmbajtje të cilësisë. Por njëkohësisht peizazhit historik duhet t'i njihet edhe vlera ekonomike. Turizmi kulturor shënon shifra të larta të të ardhurave çdo vit e më tepër, në mbarë botën. Ruajtja dhe promovimi i kësaj memorie kolektive fizike, e pasuruar edhe me kulturën dhe traditat lokale përbëjnë një forcë atraktive të madhe për investime në rajon.

Së katërti është klasteri me bazë klasën/shtresën kreative dhe intelektuale. Kjo klasë/shtresë edhe pse në raport me pjesën tjetër të popullsisë është më e vogël në numër, përbën elitën e mendimit kritik dhe kreativitetit, të cilët duhen ushqyer dhe nxitur pasi sigurojnë inovacion, që është thelbësor për të ardhmen e rajonit. Është e vërtetë se kreativiteti nuk mund të komandohet, por mund të mbështetet me hapësira dhe infrastrukturën e përshtatshme (p.sh. kërkuesit duhet të kenë laboratorë, studentët që të përparojnë duhet të kenë universitete me stafe të kualifikuara, artistët duhet të kenë hapësirat e përshtatshme për punë dhe ekspozim, e me rradhë regjizorët, aktorët, këngëtarët, etj., duhet të kenë skenat për të performuar artin e tyre dhe mbi të gjitha duhet të kenë lirinë për të krijuar).

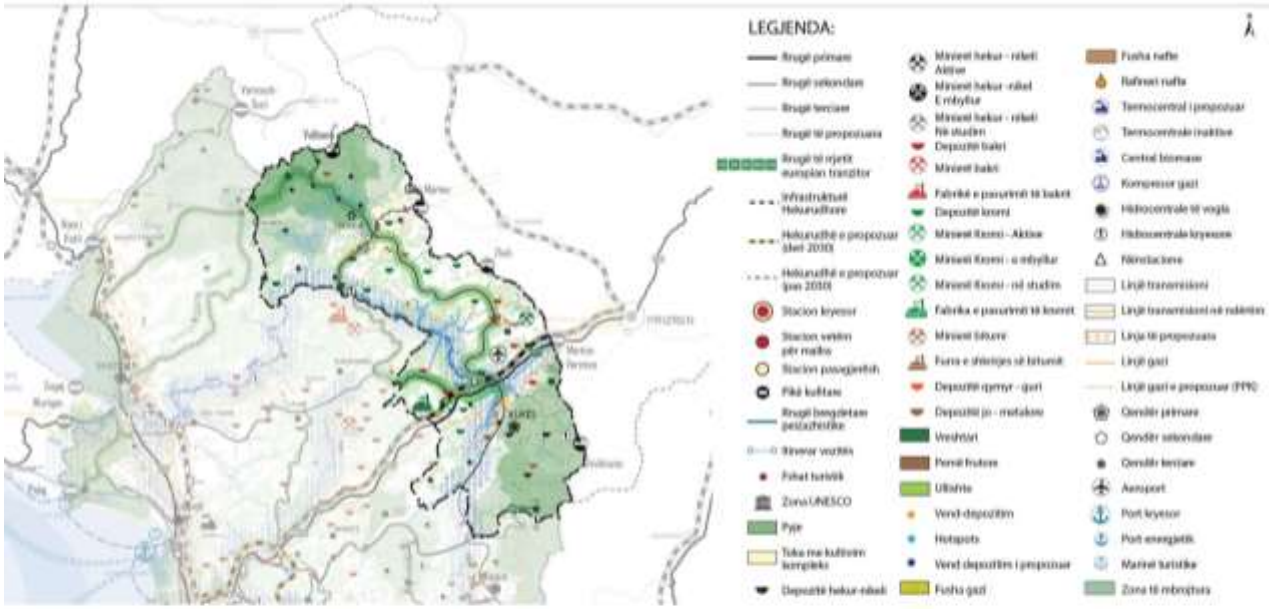
Së pesti, qëndron klasteri me bazë asetin natyror, dhe këtu përfshihen resurset natyrore si pyjet, plazhet, liqenet, basenet e lumenjve, lumenjtë, peizazhet natyrore, etj., të gjitha me vlera në prodhimtari por edhe burim kënaqësie. Ashtu si peizazhit historik edhe peizazhit natyror duhet t'i njihet vlera ekonomike. Kjo vlerë qëndron së pari në cilësinë e jetës urbane që siguron dhe së dyti në vlerën e ekonomisë së turizmit me bazë natyrën. Ndaj duhet siguruar një zgjerim i përmbajtur i urbanizimit dhe një planifikim që siguron përdorim të pasur e të diversifikuar të tokës për një zhvillim harmonik të funksioneve shpesh herë kontradiktore. Qyteti dhe rajoni mbartin një marrëdhënie simbiotike dhe për sa kohë kuptohet dhe ushqehet kjo marrëdhënie progresi i përbashkët është i garantuar.

Së gjashti, klasteri me bazë mjedisin nënkupton cilësinë fizike të elementeve bazike të jetës sonë të përditshme: ajri që thithim, uji që pijmë dhe kapacitetin e tokës nga marrim ushqimin dhe përballon intensitetin e vendbanimeve. Masat të qarta për zbatimin e standardeve që ruajnë mjedisin duhen zbatuar dhe përforcuar.

Së fundmi, klasteri i shtatë i zhvillimit ekonomik me bazë infrastrukturën ku përfshihen infrastruktura e transportit, energjisë dhe komunikimit, furnizimi me ujë, kanalizimet, menaxhimi i mbetjeve, të cilët thithin një pjesë të madhe të kapitalit vendor. Kjo infrastrukturë duhet të sigurojë shërbime dhe akses të përshtatshëm për popullsinë e gjerë, për të shmangur qytetin e margjinalizuar me të gjitha deficitet ekonomike që sjell.

Pasuria e vërtetë e qyteteve dhe rajoneve që ato përbëjnë qëndron në zhvillimin progresiv të aseteve bazë që ato disponojnë. Performanca ekonomike e një rajoni nuk matet vetëm me rritjen e prodhimit të brendshëm rajonal, e cila mbetet një e dhënë statistikore e ftohtë që tregon pak për realitetin.

5.3.1 Poli i zhvillimit rajonal Kukës - Has - Tropojë

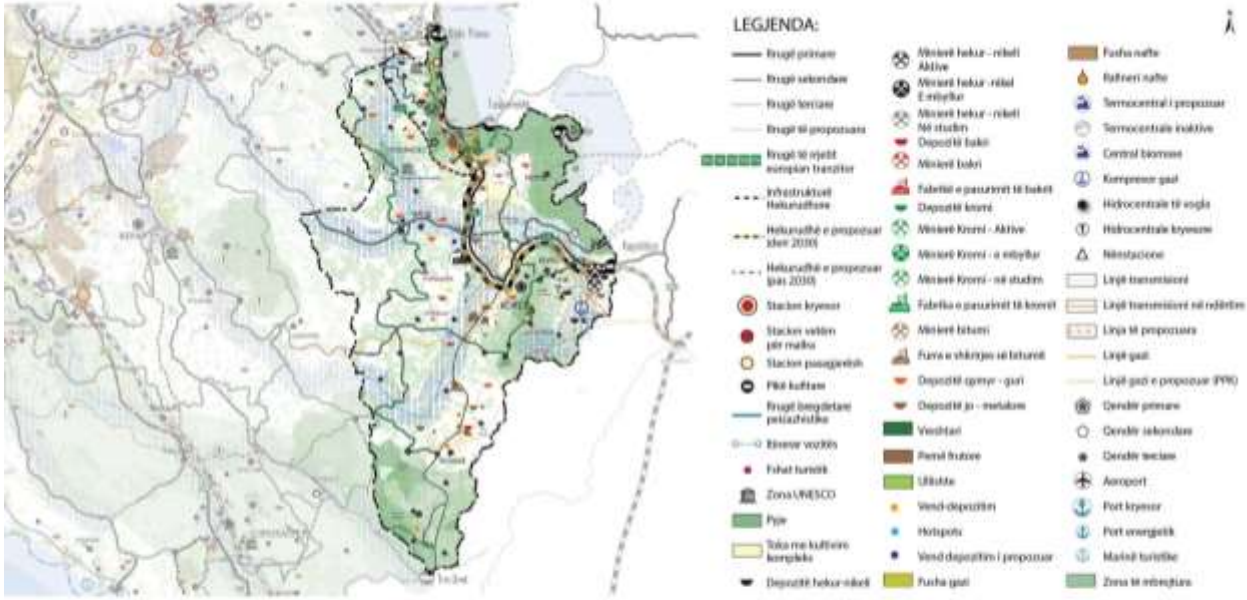


Harta 5.1 Rajoni ekonomik prioritar Kukës - Has - Tropojë

Fuqizimi i qytetit të Kukësit, si qendër primare urbane, mbështetet në projektet strategjike infrastrukturore; aeroporti i Kukësit në funksion të plotë, fuqizimi i lidhjeve me qendrat kryesore urbane përreth dhe rritja e ndërveprimit ekonomik ndërkufitar si në fushën e tregtisë, turizmit dhe infrastrukturës, aplikimi i politikave nxitëse për aktivizimin e ekonomisë bazuar në burime energjetike të diversifikuara, turizëm malor dhe produkte bujqësore cilësore e karakteristike të rajonit. Projektet kryesore në fuqizimin e infrastrukturës janë si mëposhtë:

- Vlerësimi i potencialit natyror në aspektin e diversifikimit të energjisë së rinovueshme, duke shfrytëzuar erërat e forta në grykat e lumenjve.
- Përfundimi i linjave të interkonjeksionit 400kV, që do të lidhin Elbasan - Fierzë - Kosovë dhe Burrel - Skavicë - Kosovë.
- Realizimi i gazifikimit të rajonit nëpërmjet lidhjes IAP - Kosovë.
- Aktivizimi i aeroportit të Kukësit - përbën një potencial për këtë rajon dhe veriun e vendit në tërësi, rajon me shkallë të lartë të emigrimit në vendet e BE-së.
- Përmirësimi i infrastrukturës lidhëse mes qendrave Kukës - Has - Tropojë dhe në raport me qendrat kufitare në Kosovë, Prizren - Gjakovë - Pejë. Infrastruktura do të shkurtonte distancat e udhëtimit nëpër këto qendra dhe do të forconte dhe konkretizonte bashkëpunimin ndërkufitar mes tyre.
- Rigjenerimi i aksit Fushë-Arrëz - Tropojë.
- Krijimi i një poli ekonomike ndërkufitare midis rajoneve të Kukësit, Prizrenit dhe Gjakovës. Lehtësim maksimal të politikave të tarifave, praktikave të bashkëpunimit doganor dhe tatimor si edhe midis pushtetit vendor, pa burokraci, vonesa dhe pengesa nga qeverisja në nivel qendror.

5.3.2 Poli i zhvillimit rajonal Korçë - Pogradec



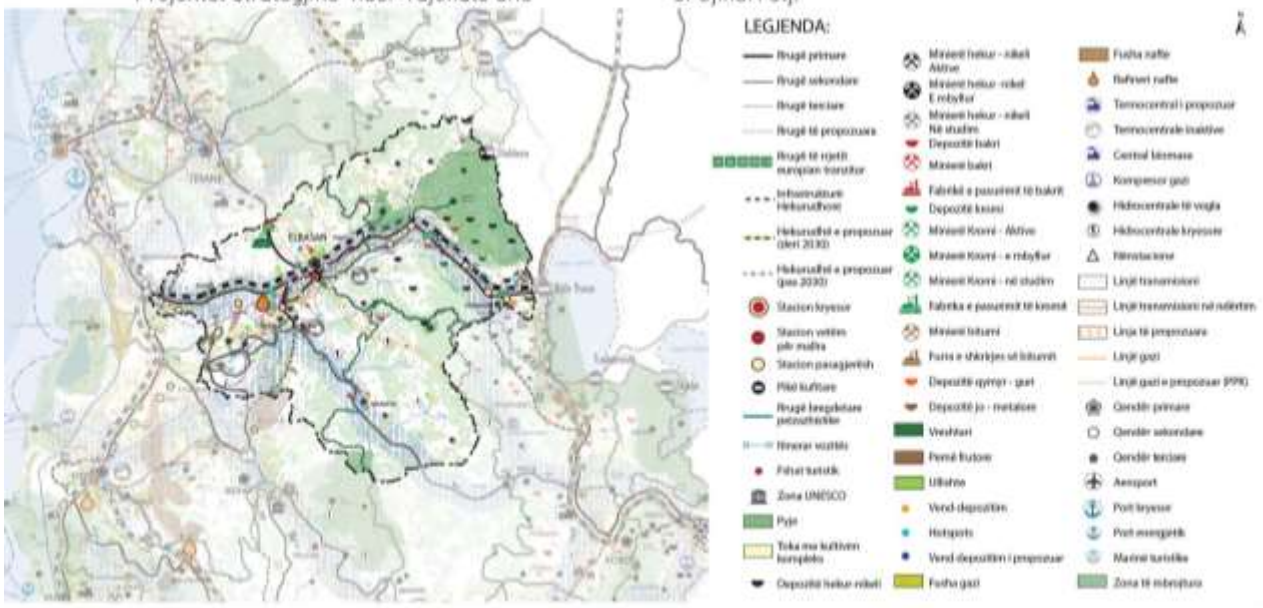
Harta 5.2 Poli i zhvillimit rajonal Korçë - Pogradec

Fuqizimi i qytetit të Korçës si qendër primare urbane mbështetet në projektet strategjike në këtë rajon të kryesuar nga realizimi i korridorit VIII. Thelbësor për fuqizimin e këtij poli është sigurimi i lidhjes së shpejtë me infrastrukturat kryesore kombëtare, aeroporte dhe porte, si dhe aksesi i shkurtër dhe i lehtë në korridoret infrastrukturore të vendeve fqinje si Greqia dhe Maqedonia. Për këtë PPK-ja sugjeron vlerësimin e mundësive për lidhjen e rajonit të Korçës me portin e Vlorës dhe përmirësimin e lidhjeve me rajonin Gjirokastër - Sarandë. Aksesi më i mirë i portës lindore me këto pole të zhvillimit rajonal e bën Korçën akoma më atraktive për përqendrimin e investimeve strategjike.
Referuar projektit të TAP-it, ky rajon shfaq potencial për shfrytëzimin e infrastrukturës së gazit dhe lidhjen me rrjetin rajonal të energjisë.
Ky pol karakterizohet nga vlera të larta të peizazhit natyror territorial, i pasur me parqe kombëtare, pyje, tokë bujqësore. Afërsia me pika të shumta turistike si malore e liqenore, e bën rajonin atraktiv për investime në turizëm.
Projektet strategjike ndërrajonale dhe rajonale që propozohen nga PPK-ja janë:
• Shfrytëzimi i linjës energjetike TAP, si burim energjie për zhvillimin e industrisë së lehtë përpunuese të zonës.
• Mbështetja e nismave me qëllim shfrytëzimin e energjisë diellore apo energjisë së erës.
• Rivlerësimi i termocentralit të Korçës dhe të Maliqit si dhe marrja në konsideratë e këtij potenciali jo vetëm në përdorimin energjetik shtëpiak, por edhe për plotësimin e nevojave energjetike industriale ndaj aktiviteteve ekonomike të rajonit.
• Rivlerësimi i akseve ekzistues Lin - Pogradec dhe Kolonjë - Përmet sipas konceptit të rrugëve të gjelbra duke i rehabilituar dhe përshtatur në ato segmente, që kalojnë pranë ose përmes zonave të mbrojtura. Kjo i referohet kryesisht Strategjisë Sektoriale të Transportit 2008 - 2013 ku zbatohet sipas parimit të transportit të qëndrueshëm. Ky i fundit nënkupton optimizimin e kostos,

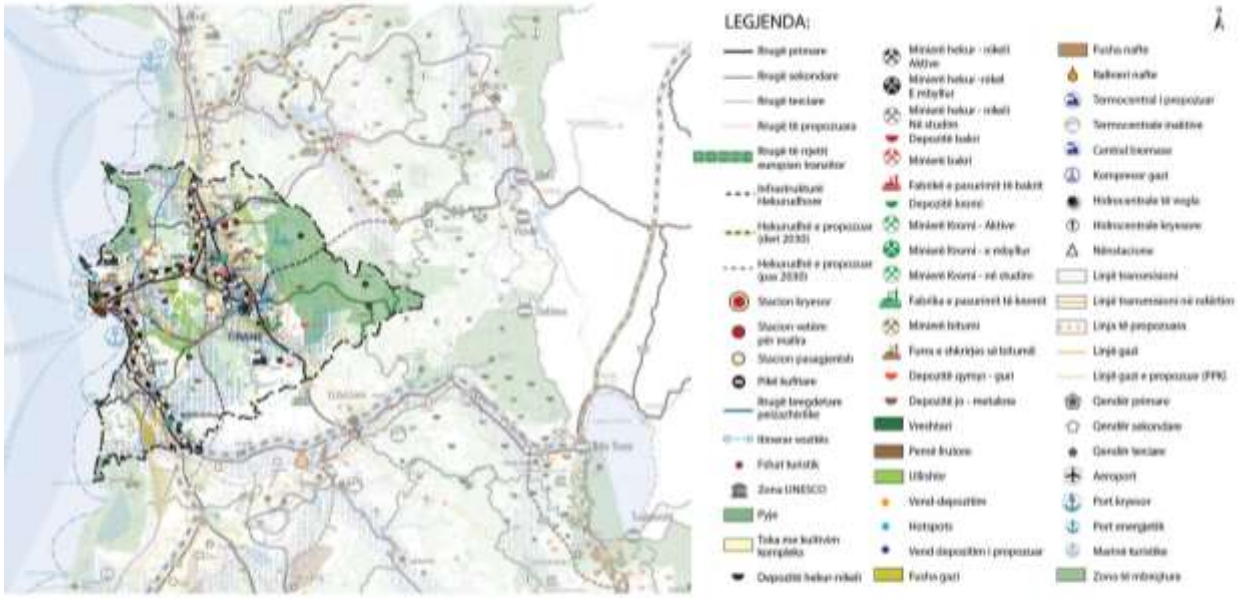
sigurisë së lëvizjes dhe mbrojtjes mjedisore.
• Itinerari peizazhistik Elbasan - Gramsh - Voskopojë - Maliq.
• Integrimi i mëtejshëm dhe lidhja e rrjetit tonë hekurudhor (stacioni i fundit Lin - Pogradec) me rrjetin hekurudhor të Maqedonisë.
• Fuqizimi i linjës hekurudhore si pjesë e multimodalitetit të korridorit VIII.

5.3.3 Poli i zhvillimit rajonal - Elbasan

Duhet theksuar se për shkak të vendosjes qëndrore që ka bashkia Elbasan në lidhje me shtrirjen gjeografike të territorit, përmirësimin e lidhjes me Tiranën me rrugën Elbasan - Tiranë, bashkëpunimi i tij me polin e zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës është parësor, duke konsideruar në këtë kuptim një pol zhvillimi me tri qendra primare, Tiranë, Durrës, Elbasan. Nga ana tjetër realizimi i boshtit qendror që do të lidhë Elbasanin me Beratin për të dalë në Gjirokastër, rrit mundësinë e asociimit dhe të vlerësimit të potencialeve të reja bashkëpunuese midis këtyre dy qendrave, duke konsideruar një pol ekonomik qendrat Elbasan, Korçë, Berat, fuqizuar kjo edhe nga lidhjet e reja të propozuara për Korçën me Beratin.
Projektet strategjike ndër-rajonale dhe rajonale që propozohen nga PPK-ja janë:
• Vlerësimi i potencialit natyror në aspektin e diversifikimit të energjisë alternative.
• Vlerësimi i mundësisë së krijimit të parqeve fotovoltaike me qëllim shfrytëzimin e 2500 orëve vjetore diellore.
• Riaktivizimi i linjës hekurudhore, pjesë e korridorit VIII, për një lidhje të qëndrueshme që mbështet zhvillimin e tregtisë dhe transportin e qëndrueshëm të mallrave nga Deti i Zi në portin e Durrësit.
• Projekti strategjik i rijetëzimit të itinerarit antik të "Via Egnatia" në nxitje të turizmit që mbështet dhe vlerëson vlerat traditat dhe historinë e vendit tonë.
• Mbështetje për nxitjen e turizmit elitar në zonat termale, turizmit malor në pika turistike si Gjinari etj.



5.3.4 Poli i zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës, motori ekonomik qendror



Harta 5.4 Poli i zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës

Për polin e zhvillimit rajonal Tiranë - Durrës, plani i integruar ndërsektorial për të, do të shoqërohet me politika me të detajuara për territorin.

5.3.5 Poli i zhvillimit rajonal Shkodër - Lezhë, porta perëndimore e rajonit malor verior

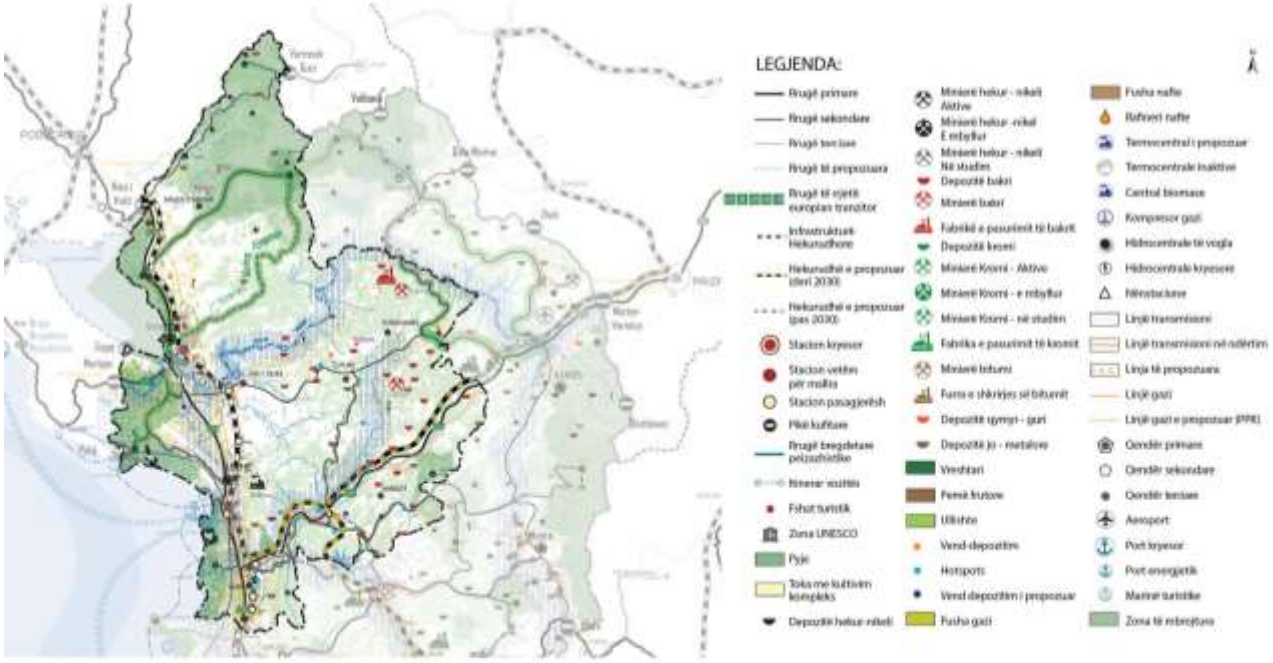
Ky pol përbëhet nga 5 bashki, ku bashkia Shkodër parashikohet si qendra kryesore, bashkia Lezhë si qendër e specializuar dhe bashkitë Vau i Dejës, Malësi e Madhe, Kurbin, janë qendra lokale. Bazuar në të dhënat e INSTAT-it në vitin 2001 në rajon numëroheshin 344.213 banorë, ndërsa në vitin 2011 308.797 banorë, duke shënuar një pakësim të popullatës me 10.3%. Gjithsej sipërfaqja territoriale e tij është 310.093 ha dhe përbëhet nga 37 njësi administrative. Ndonëse ky pol nuk ka sipërfaqe territoriale të konsiderueshme, ai është shumë i pasur me pasuri natyrore dhe me vlera kulturore ku vlen të përmendet plazhin i Shëngjinit, i Velipojës, liqeni i Shkodrës, lumi Mat, Buna, Drini, alpet e thepisura, fushat e pasura bujqësore, aktivitetet agroturistike, folku dhe muzika karakteristike, toleranca fetare etj.
Ndër projektet më të rëndësishëm, që parashikohen nga Plani i Përgjithshëm Kombëtar janë: përmirësimi i kushteve dhe shtimi i kapacitetit akomodues të portit të Shëngjinit, aksi peizazhistik përgjatë brigjeve të liqenit të Shkodrës, etj.
Referuar sistemit natyror, Plani i Përgjithshëm Kombëtar propozon:
• Rritjen e sipërfaqes së Zonave të Mbrojtura, duke i shtuar Rrjetin Emerald (Kune-Vain, Patok - Ishëm, Bërzanë, Vermosh, Lëpushë, Bogë, Razëm, Tamarë, Nikc).
• Marrja në mbrojtje e lumit Buna dhe zonës

përreth tij me statusin e parkut kombëtar.
• Shpallja dhe promovimi i parkut kombëtar të Alpeve si park me rëndësi rajonale dhe hartimi i politikave dhe instrumenteve financiare për nxitjen e zhvillimit të turizmit malor.

Referuar sistemit ujor, Plani i Përgjithshëm Kombëtar propozon:
• Përcaktimin e Vijës Blu dhe respektimin strikt të saj si kufiri i zonave mbrojtëse të të gjitha burimeve ujore, sipas përcaktimeve të legjislacionit sektorial në fuqi dhe Rregullores së Planifikimit të korrikut 2015, në mënyrë që të mbrohet ekosistemi natyror i zonës.
• Hartimin e Planit të menaxhimit të basenit Ishëm - Erzen, në përputhje me Strategjinë sektoriale të mjedisit.
• Qendrat primare dhe sekondare duhet të pajisen me impiant të trajtimit të ujërave të ndotur, përpos 3 impianteve ekzistues/ të planifikuar Shkodër, Lezhë - Shëngjin dhe Velipojë, në mënyrë që brenda vitit 2030 të mos derdhen më ujëra të zeza në lumenj, det dhe të rritet cilësia e baseneve.
• Mbulimin me shërbimin e ujësjellësit dhe kanalizimeve për zonat turistike dhe suburbane.
• Itinerarin turistik vozitës lumor - liqenor, duke integruar vozitjen dhe lundrimin në një rrjet rekreativ: Vau i Dejës - Liqeni i Shkodrës - Pulaj - Ishulli i Bojanës.

Referuar sistemit bujqësor:
• Krijimin e një tregu rajonal bujqësor, i cili do të plotësonte zinxhirin ekonomiko-bujqësor në agro-përpunimin e produkteve bujqësore.

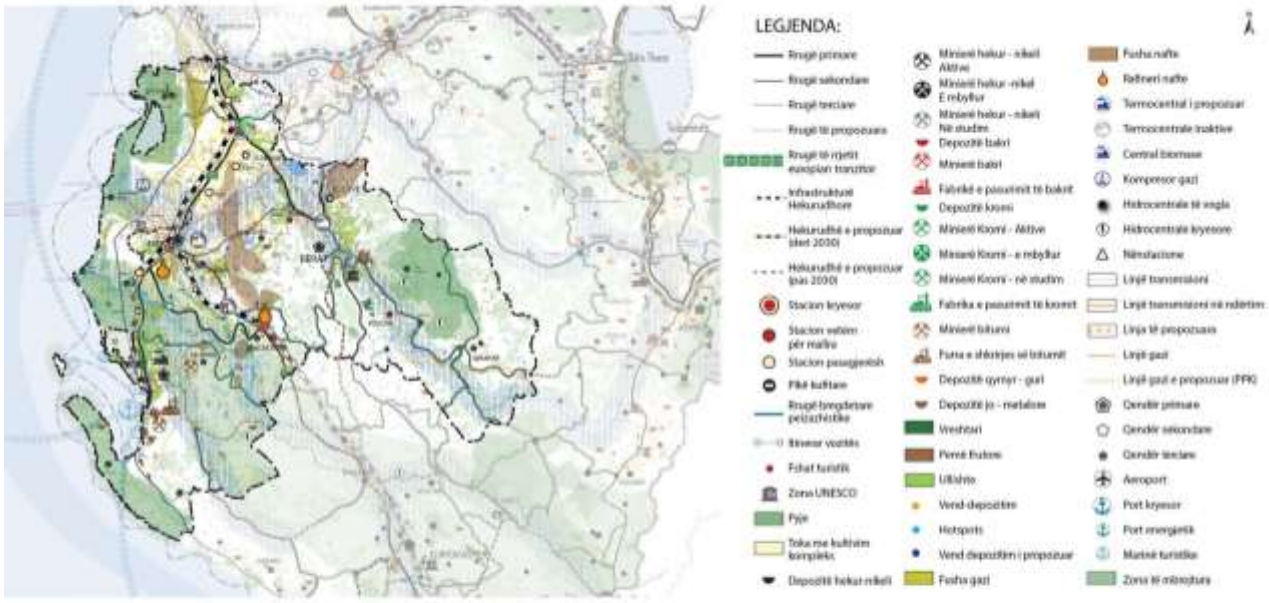
Në lidhje me Infrastrukturën e transportit:
• Zhvillimin e qendrës primare të Shkodrës dhe Lezhës si dy qytete-porta, nisur nga modalitetet portuale, hekurudhore dhe rrugëve kombëtare që ofrojnë, si dhe zhvillimin e qendrave Bajzë, Koplik, Laç si hube logjistike, për rolin kryesor, pozicionin kufitar që kanë si pika grumbullimi të produkteve bujqësore dhe stacione me rëndësi për njerëz dhe mallra.
• Përmirësimin e kushteve dhe fuqizimin e kapacitetit akomodues të portit të Shëngjinit si nyje shumë e rëndësishme për polin ekonomik Shkodër - Lezhë.



Harta 5.5 Poli i zhvillimit rajonal Shkodër - Lezhë

• Integrimin dhe funksionimin me kapacitet të plotë sipas modaliteteve të stacioneve të rrjetit hekurudhor: Hani i Hotit, Bajzë, Koplik, Grilë, Milot si stacione mallrash; Shkodër, Lezhë si stacione qendrore, si dhe rigjallërimin e stacioneve për pasagjerë, Mjedë, Baqel, Laç, Gjorm, Mamurras.
• Itinerarin peizazhistik blu në këtë zonë, përgjatë qendrave,Ulqin - Velipojë - Shëngjin - Lezhë - Kuné Vain, të paraprira nga projektet strategjike të MTI dhe MM.
• Ndërtimin e tubacionit të gazit IAP, i cili parashikohet të fillojë nga Fieri, të përshkojë këtë rajon për në Malin e Zi në dy degëzime, nbi dhe nën liqenin e Shkodrës. Përtej Malit të Zi, degëzimi IAP-it do të mundësojë lidhjen me Bosnjë - Hercegovinën dhe Kroacinë.
• Në përputhje me OST-në, ndërtimin e nënstacioneve të reja në Koman dhe Lezhë. Në këtë të fundit janë parashikuar të kalojnë edhe linjat 400 dhe 220kV që do të lidhin Shqipërinë me Kosovën dhe me Malin e Zi.
• Ndërtimin e parkut energjetik, i cili do të përbëhet nga dy parqe eolike dhe një termocentral biomasë me kapacitet vjetor prodhimi përkatësisht 1.1 Twh dhe 750 Gwh.
• Vlerësimin e potencialit natyror në aspektin e diversifikimit të energjisë alternative, duke synuar që rrezatimi prej 2700 orë/vit të shfrytëzohet në ndërtimin e parqeve fotovoltaike.

5.3.6 Poli i zhvillimit rajonal Vlorë - Fier - Berat



Harta 5.6 Poli i zhvillimit rajonal Vlorë – Fier - Berat

Mbi bazën e parashikimit të Planit të Përgjithshëm Kombëtar, ky pol do të ketë 3 qendra kryesore, bashkinë Vlorë, bashkinë Berat dhe bashkinë Fier. Bashkia Lushnje dhe bashkia Kuçovë parashihen si qendrat e specializuara të polit të zhvillimit rajonal, ndërsa bashkitë e tjera do të jenë qendra terciare. Në total poli i zhvillimit rajonal Vlorë - Fier - Berat përfshin 13 bashki dhe 75 njësi administrative. Në aspektin e zhvillimit ekonomik si dhe falë burimeve të konsiderueshme natyrore, ky pol konkurron denjësisht me motorrin më të madh ekonomik të vendit, atë Durrës -Tiranë. Në rajon ndër potencialet kryesore natyrore përmenden fusha e Myzeqesë, rafineritë nxjerrëse dhe përpunuese të naftës dhe gazit natyror, laguna e Nartës, porti i Vlorës, vija e pastër bregdetare, kalimi i aksit kryesor rrugor, kalimi i linjës energjetike TAP etj.

Propozohet:

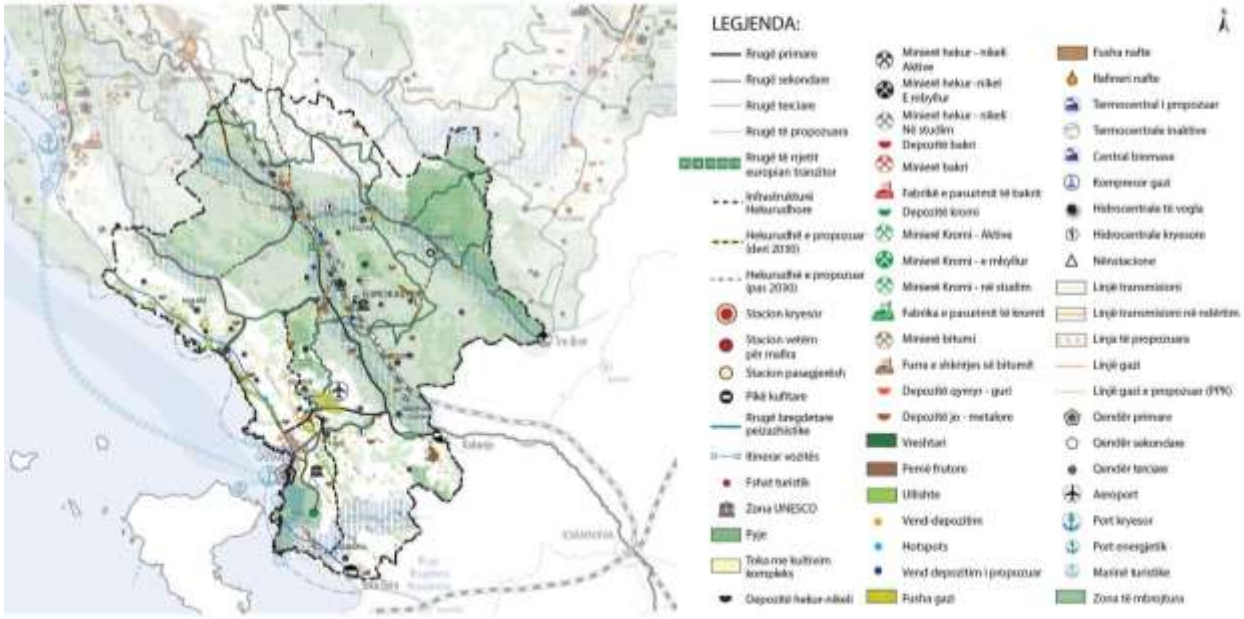
- Përmirësimi i kushteve dhe fuqizimi i kapacitetit akomodues të portit të Vlorës dhe Petroliferës, si nyjat portuale kryesore të transportit detar.
- Integrimi dhe funksionimi me kapacitet të plotë sipas modalitetëve të stacioneve të rrjetit hekurudhor: Levan, Nartë dhe Rafineri si stacione mallrash; Vlorë, Fier, Lushnjë dhe Ballsh si stacione qendrore, si dhe rigjallërimi i stacioneve për pasagjerë, Dushk, Gradishtë, Libofshë si edhe Novoselë, Kraps dhe Kasnicë.
- Shtimi i linjës hekurudhore drejt Kakavijës, duke bërë lidhjen nëpërmjet Ballshit me Memaliajn.
- Rruga bregdetare peizazhistike, përgjatë qendrave: Divjakë - Pishë Poro - Nartë - Vlorë - Dhërmi[15], rrjeti i biçikletave, i cili përshkon zonën referuar rrjetit kombëtar të biçikletave, propozuar nga PPK-ja. Në këtë pol kalojnë itinerari peizazhistik blu dhe itineraret

[15] Sipas projekteve prioritare të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës, 2014

horizontale kombëtare.
• Projekte strategjike për shfrytëzimin e gazit TAP që kalon në këtë territor. Realizimin e projektit për linjën energjetike IAP të gazit, Fier - Mali i Zi - Bosnjë-Hercegovinë - Kroaci.
• Një nga këto projekte strategjike është lidhja e TAP-it me HEC-in e Vlorës, në mënyrë për ta bërë funksionale edhe këtë vepër energjetike, me qëllim rritjen e sigurisë së furnizimit për jugun e vendit. Projekti i linjës së gazit Fier-Vlorë, për furnizimin e Vlora Thermal Power Plant është parashikuar për t`u hartuar si projekt teknik.
• Vlerësimi i mundësive nga sektorët përkatës për ripërdorim të termocentraleve ekzistues apo të rinj, që përdorin energjinë nga gazi.
• Vlerësimi i potencialit natyror në aspektin e diversifikimit të energjisë së rinovueshme dhe asaj alternative, duke konsideruar rrezatimin prej 2700 orë/vit për ndërtimin e parqeve fotovoltaike.

5.3.7 Poli i zhvillimit rajonal Gjirokastër - Sarandë, porta jugore e rivierës shqiptare

Ky pol zhvillimi rajonal përbëhet nga 9 bashki dhe 32 njësi administrative. Sipas shifrave të popullsisë nga INSTAT-i, rajoni në vitin 2001 numëronte 120.784 banorë, ndërsa në vitin 2011 numëronte 99.209 banorë duke pësuar humbje në popullatë me 17.9%. Pozita gjeografike dhe pasuritë e shumta kulturore, natyrore dhe historike që karakterizojnë këtë rajon ekonomik nxjerrin në pah potencialin e lartë të tij për të qenë një rajon denjësisht konkurrues për zhvillimin e fushave të ndryshme ekonomike. Plani i Përgjithshëm Kombëtar në hierarkizimin e qendrave parasheh bashkinë Gjirokastër dhe Sarandë si qendrat primare të rajonit dhe bashkitë e tjera si qendra terciare. Disa nga investimet strategjike që parashikohen të kryhen brenda vitit 2030 në këtë rajon janë: fusha e aeroportit, përmirësimi i gjëndjes së amortizuar të porteve për udhëtarë dhe peshkim, etj.



Harta 5.7 Poli i zhvillimit rajonal Gjirokastër - Sarandë

Referuar sistemit ujor, PPK-ja propozon:
• Përcaktimin e vijës blu dhe respektimin strikt të saj si kufiri i zonave mbrojtëse të të gjitha burimeve ujore, sipas përcaktimeve të legjislacionit sektorial në fuqi dhe atij të planifikimit, në mënyrë që të mbrohen burimet ujore dhe ekosistemet e tyre.
• Hartimin e planit të menaxhimit për basenin Vjosë, në përputhje me Strategjinë e mjedisit.
• Qendrat primare dhe turistike duhet të kenë minimalisht një impiant të trajtimit të ujërave të ndotur, përpos 2 impianteve ekzistues/të planifikuar Sarandë dhe Ksamil[66], në mënyrë që brënda vitit 2030 të ketë '0' derdhje të ujrave të ndotura në lumenj dhe det.
• Mbulimi me shërbimin e ujësjellësit dhe kanalizimeve për zonat turistike dhe suburbane.
• Itinerari turistik vozitës lumor - liqenor, duke integruar vozitjen dhe lundrimin në një rrjet rekreativ që përfshin: liqenin e Butrintit, liqenin e Viroit, Syrin e Kaltër, etj.

Referuar sistemit bujqësor, PPK-ja propozon krijimi i një tregu rajonal bujqësor në zonë, që do të plotësojë zinxhirin ekonomiko-bujqësor në agro-përpunimin e produkteve bujqësore.

Referuar sistemit infrastrukturor, Plani i Përgjithshëm Kombëtar propozon:
- Zhvillimin e qendrës së Gjirokastrës dhe Sarandës si qytete-porta, nisur nga modalitetet portuale dhe rrugore, duke qenë nyje ndërkufitare të transportit rrugor.
• Zhvillimin ë qendrës së Xarrës si hub bujqësor, për rolin e rëndësishëm bujqësor në zonë.
• Përmirësimin e kushteve dhe fuqizimin e kapacitetit akomodues të portit të Sarandës, si nyje portuale e transportit detar në jug të vendit.
• Shtimin e linjës hekurudhore drejt kufirit me Greqinë, duke bërë lidhjen mes Tepelenës, Gjirokastrës, Dropullit e Kakavijës.
• Rrugën peizazhistike blu në këtë zonë, përgjatë qendrave Dhërmi - Himarë - Borsh - Sarandë - Ksamil - Butrint - Konispol.[67]
• Lidhjen e qendrave Kardhiq - Fterë nëpërmjet një infrastrukture 'soft', segment i cili do të lidhë zonën turistike malore të mbrojtur të Kardhiqit me zonën turistike bregdetare të Borshit.
• Rrjetin e biçikletave, i cili përshkon zonën referuar rrjetit kombëtar të biçikletave propozuar në PPK. Në këtë pol bën pjesë edhe itineran peizazhistik bredgetar.

Për infrastrukturën energjetike PPK-ja propozon vlerësimin e potencialit natyror për diversifikimit e përdorimit të energjisë së rinovueshme dhe asaj alternative, duke shfrytëzuar erërat e forta në gryken e lumit Drino, rrezatimin e favorshëm diellor [rreth 2700 orë/vit] dhe fushat e gazit e të naftës, përkatësisht në Delvinë dhe Finiq.

5.4 Zonat me specifikë zhvillimi

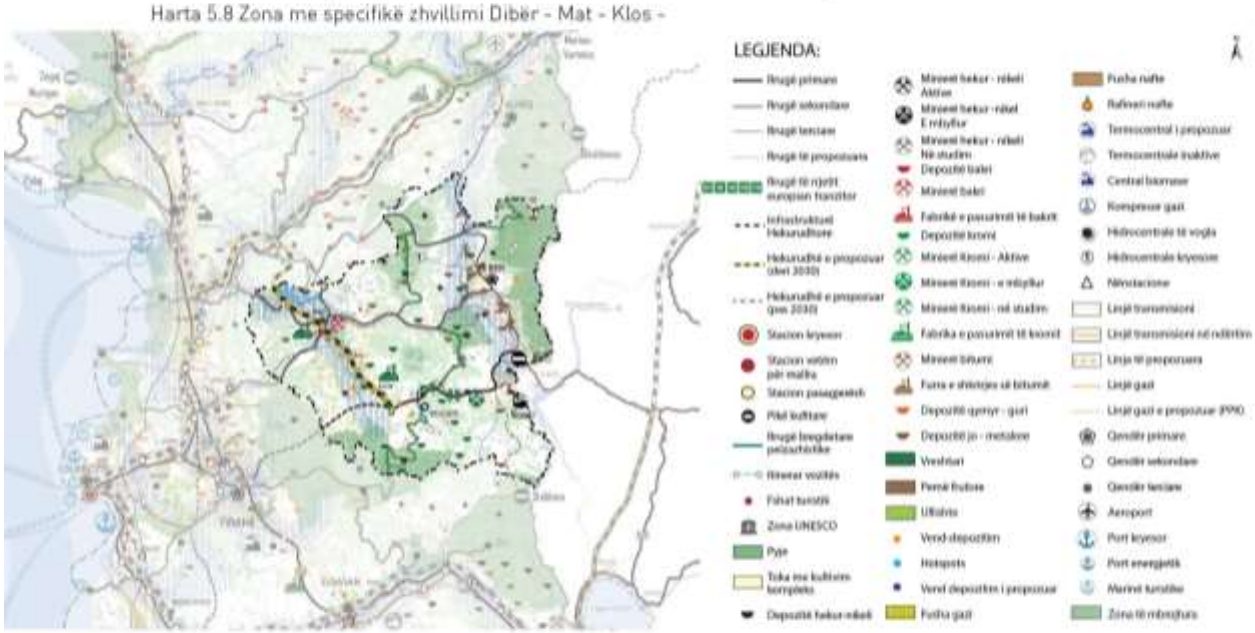
Zonat me specifikë zhvillimi janë në vetvete zona funksionale të cilat duke rritur ndërveprimin mes tyre fuqizojnë ekonominë dhe zgjerojnë mundësitë e zhvillimit. Në ndryshim nga polet e mësipërme këto zona karakterizohen nga qytete me veçori karakteristike lidhur me pozitën e tyre gjeografike, pasuritë natyrore nëntokësore apo vlera unike të trashëgimisë historike e kulturore etj. Në vetvete këto zona përbëhen nga qytete "të talentuara", ose që synojnë të bëhen të tillë duke maksimizuar, eficentuar dhe përmirësuar progresivisht cilësinë e produktit "unik" që ata kanë. Megenëse qyteti në vetvete, si koncept, është i lidhur në mënyrë organike me rajonin ku shtrihet, duhet thënë se këto zona përbëhen nga qytete/qendra urbane, të cilat mbartin edhe karakteristika të tjera përveç specializimit të tyre [ekzistues ose te synuar]. Kjo do të thotë se nëse flasim për rajonin Dibër - Mat - Klos - Bulqizë, si zonë me një potencial të veçantë për të zhvilluar më tej industrinë nxjerrëse e përpunuese të pasurive minerare, kjo nuk do të thotë se përjashtohen

[66] Raportet vjetore ERRU
[67] Sipas projekteve prioritare të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës, 2014

vlerat ekonomike që burojnë nga sektori i blegtorisë, pemtarisë, turizmit malor, balnear dhe ekoturistik. Në fakt të gjitha këto talente duhet të nxiten përmes politikave qendrore dhe vendore të ndërveprojnë për të formuar klasterat e këtyre aseteve, me qëllim formimin e vlerës së shtuar të produktit përfundimtar. Talenti primar i këtyre zonave, i menaxhuar drejt maksimizimit të fitimit jep përfitime të vlerave disa herë më të larta sesa fushat e tjera të ekonomisë që zhvillohen aty, por kjo nuk do të thotë neglizhencën apo harresën ndaj tyre. Përkundrazi, zhvillimi i sektorëve të tjerë ekonomikë rrit diversitetin e zonës, ndikon në rritjen e cilësisë së banorëve për shkak të llojshmërisë së produkteve bazë, por edhe të forcës punëtore të angazhuar në sektorin e specializuar, duke ndërtuar në këtë mënyrë një zonë më tërheqëse, dinamike e konkurruese.

5.4.1 Zona me specifikë zhvillimi Dibër - Mat - Klos - Bulqizë

Harta 5.8 Zona me specifikë zhvillimi Dibër - Mat - Klos -

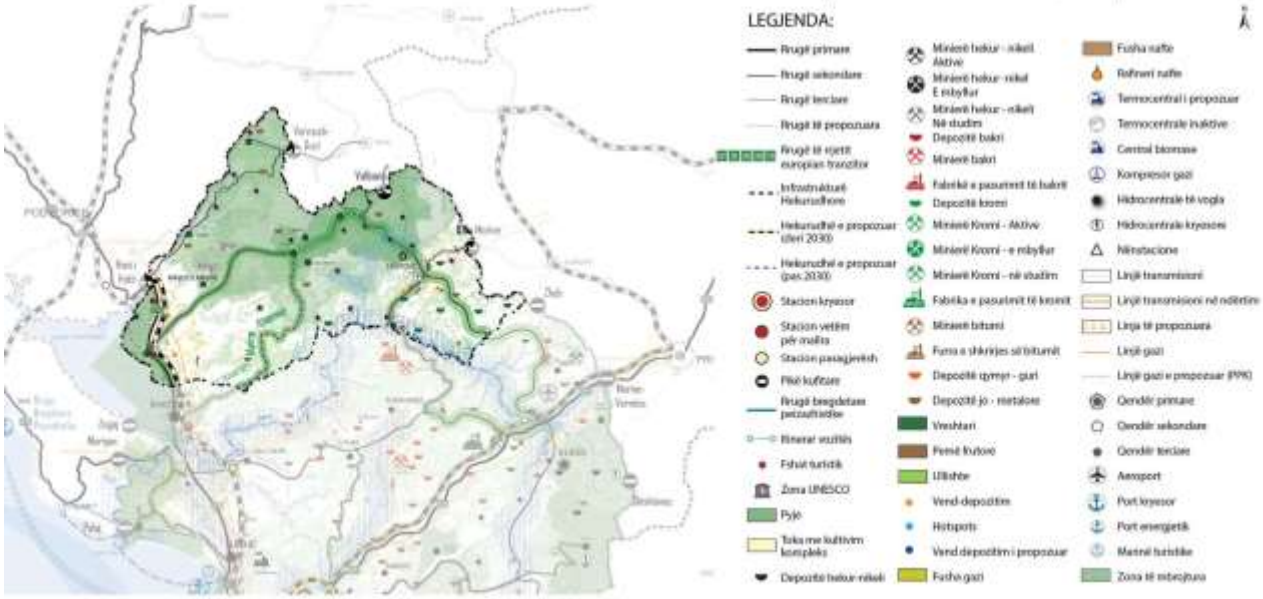


Vlerat e specializimit të kësaj zone qëndrojnë në nxjerrjen dhe përpunimin e pasurive minerare, si dhe në zhvillimin e industrisë e teknologjisë përpunuese të minerareve. Kjo zonë mbart edhe vlera komplekse, të tilla si ato të turizmit malor, natyror e balnear. Zona gjithashtu përshkohet nga korridori kryesor kombëtar i Rrugës së Arbrit, që lidh Shqipërinë me Maqedoninë, si dhe nga akse të tjera interurbanë që lidhin qendrat e këtij rajoni me zonat përreth si Tiranën, Kukësin dhe Librazhdin.
Sipas analizave të AZHR 2, është konstatuar se zona e Klosit, duke qënë zonë kufitare me Tiranën, ka nevojë të ketë akses në "tregun" e Tiranës, për të shitur edhe produktet e veta bujqësore dhe blegtorale. Aktualisht ky akses i kësaj zone mungon, pra mungon edhe lidhja me tregun e kësaj zone ngjitur me Tiranën.
Kjo zonë me specifikë zhvillimi dallohet për një terren të përshtatshëm për zhvillimin e turizmit të tillë si:
i. liqenor - përgjatë liqeneve të Lurës, Kacnicës, Ulzës, liqenit të Balgjajt dhe atij të Zi;
ii. ekoturizmi - peizazhet piktoreske të parqeve kombëtare, fusha e Pelave, dhe ushqimet tradicionale të zonës së Matit me bazë mishi dhe jufkat;
iii. natyror - ujëvarat e zonës dhe peizazhet

panoramike;
iv. kulturor - kullat e Matit dhe urat veneciane, kështjellat e Shkopetit, Xibrit, Petralbës, varret arkeologjike të qytetërimeve ilire, si dhe ura e Vashës në Klos.

5.4.2 Zona me specifikë zhvillimi Malësi e Madhe - Shkodër - Tropojë

Është një nga zonat më pak të aksesuara deri më sot, por me vlera të larta për zhvillimin e turizmit malor. Boga, Thethi, Lugina e Valbonës, Maja e Jezercës dhe liqenet artificiale të Fierzës dhe Komanit dallohen



Harta 5.9 Zona me specifikë zhvillimi Malësi e Madhe - Shkodër - Tropojë

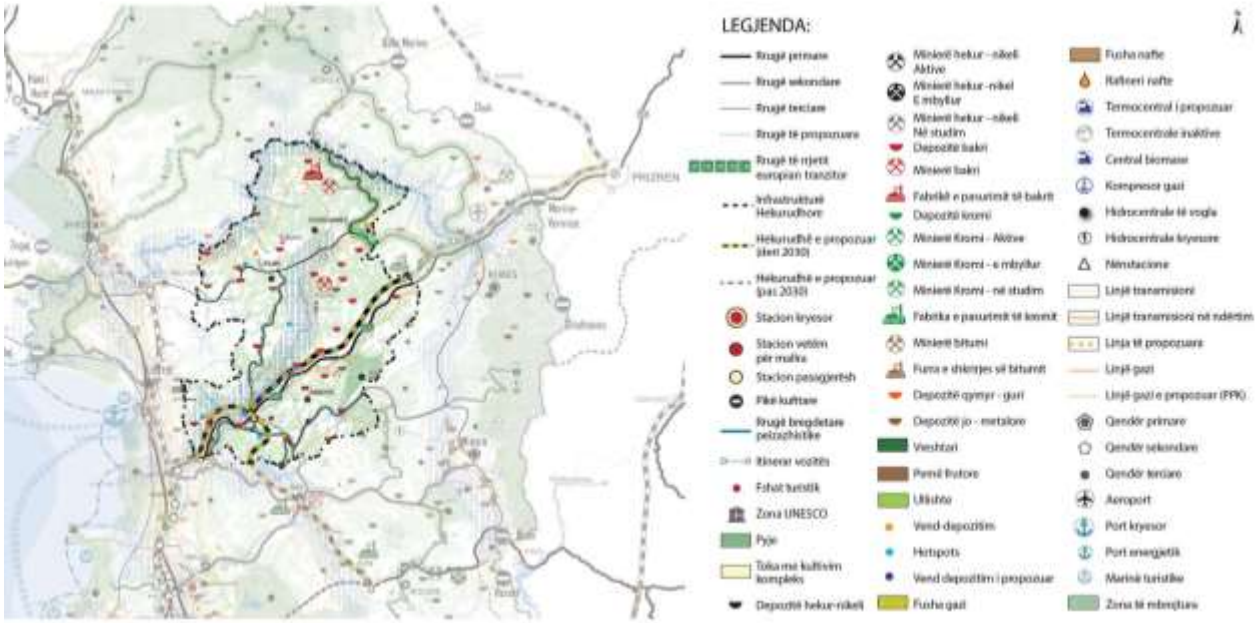
për vlerat e larta peizazhistike të kësaj zone me specifikë zhvillimi.
Kjo zonë dallohet për një terren të përshtatshëm për zhvillimin e turizmit si:
i. liqenor - përgjatë liqenit të Shkodrës;
ii. ekoturizmi - qendrat lokale si Boga, Thethi, Razëm dhe Vermosh
iii. malor - në zonën e Alpeve;
iv. natyror - kanioni i Shoshanit, ujëvara e Grunasit apo edhe zonës dhe peizazhet panoramike nga luginat e Valbonës;
Në zonën e Malësisë së Madhe, sektori i bujqësisë është i zhvilluar në grupet e mëposhtme të kulturave:

- Bimë të arave ku përfshihen: drithëra buke (misër e grurë), perime, patate, bishtajore (fasule), bimë industriale (duhan), foragjerë, ndër të cilat bimë mjekësore.
- Pemëtari ku përfshihen: dru-frutorë, ullinj tryeze e për vaj, gështenja, agrume (portokalle, limona, mandarina), vreshta për rrush tryeze dhe për verë.
- Blegtori ku përfshihen: gjedhë, shpendë dhe bletë koshere.

Bimët mjekësore kultivohen në rreth 3.571 ha, të shtrira gjerësisht në fushën e Koplikut (ish komuna Qendër) dhe në ish komunën Kastrat. Ndër disa lloje bimësh mjekësore, në Malësinë e Madhe tradicionalisht është kultivuar sherebela.
Një lloj tjetër bime autoktone e zonës është makthi, ndërsa kushtet klimatike janë të favorshme gjithashtu për rritjen e lavandës

e rozmarinës. Prodhimi i bimëve mjekësore grumbullohet prej fermerëve nga katër firma grumbulluese dhe tregtohet kryesisht në tregjet e huaja. Kërkesa është veçanërisht e lartë për sherebelën tradicionale; gjatë viteve të fundit kërkesa ka qënë në rritje gjithashtu edhe për makthin.
Në këtë kontekst PPK-ja propozon që planifikimi i zhvillimit të bujqësisë të synojë zgjerimin e kultivimit të bimëve më fitimprurëse dhe me avantazh konkurrues në tregun e jashtëm dhe në tregun e brendshëm krahasuar me zona të tjera të vendit. Ndër to, më të rëndësishme janë:
a. bimët mjekësore, me përparësi sherebelën
b. egër tradicionale,
c. dru frutorët, me përparësi gështenjat,
d. duhani.

5.4.3 Zona me specifikë zhvillimir Pukë - Mirditë - Fushë Arrëz



Harta 5.10 Zona me specifikë zhvillimi Pukë - Mirditë - Fushë Arrëz

Vlerat specifike të kësaj zone qëndrojnë në nxjerrjen dhe përpunimin e minerareve, zhvillimin e industrisë dhe të teknologjisë përpunuese të minerareve. Krahas këtyre vlerave, rajoni ka tipare të veçanta natyrore peizazhistike, që duhen ruajtur e zhvilluar në komplementaritet për rritjen e cilësisë së jetës.
Kjo zonë ka potencial për prodhimin e lajthive, gështenjave dhe arrave. Në këtë këndvështrim, sugjerohet të nxitet edhe "zinxhiri i plotë i vlerës" për këto produkte bujqësore (kultivimi, grumbullimi dhe përpunimi).

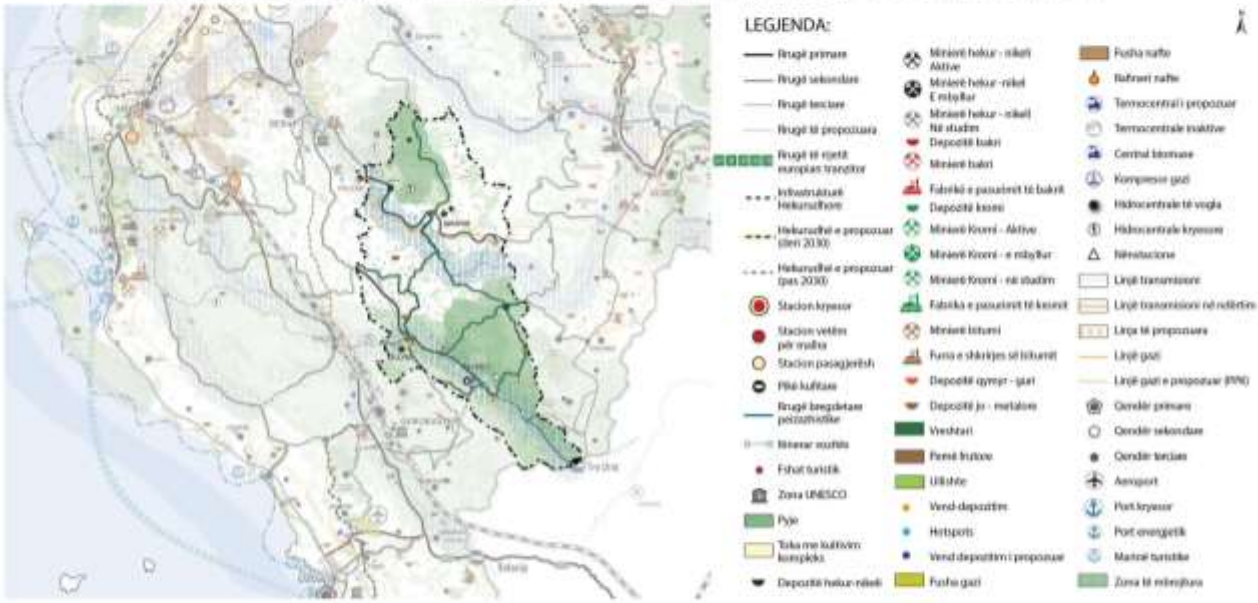
Për sa i përket pasurive minerare, rajoni dallohet për rezervat e bakrit në pjesën veriore të Mirditës, atë lindore të Pukës si dhe në Fushë - Arrëz, dy miniera bakri, përkatësisht në Lakrosh dhe Munellë, si dhe fabrika e pasurimit të bakrit. Minierat e bakrit, që ndodhen në këtë zonë kanë një impakt të drejtpërdrejt në ndotjen e ujit të lumenjve, prandaj sugjerohet marrja e masave parandaluese për ndotjen e mëtejshme industriale.

5.4.4 Zona me specifikë zhvillimi Skrapar - Përmet - Këlcyrë

Historikisht kjo zonë me specifikë zhvillimi është dalluar edhe për mbledhjen dhe kultivimin e bimëve mjekësore dhe eterovajore, megjithëse në vitet 2007-2013, ky rajon nuk është favorizuar nga skemat e AZHBR-së për nxitjen e kultivimit, mbledhjes dhe përpunimit të këtyre bimëve.
Aktualisht, ka potencial për mbledhjen e këtyre bimëve (në gjendje të egër), të cilat dërgohen të papërpunuara për eksport. PPK-ja sugjeron

Në PPK edhe pse zona dallohet për veçoritë natyrore, si dhe për potencialin që ka në fushën e bujqësisë dhe blegtorisë, prioritet i është dhënë zhvillimit të industrisë përpunuese ushqimore përmes përforcimit të lidhjeve me polin e zhvillimit rajonal të Korçës dhe atij të Gjirokastër - Sarandës.

Për sa i përket turizmit, zona ka potencial për zhvillimin e disa llojeve të turizmit të tilla si:



Harta 5.11 Zona me specifikë zhvillimi Skrapar - Përmet - Këlcyrë

që planifikimi i politikave dhe skemave mbështetëse të zhvillimit rural, të sigurojë mbështetje të zonës për një "zinxhir të plotë të vlerës" (value chain) të bimëve mjekësore, si edhe të drurëve frutore (magazimi dhe përpunimi).

Kjo zonë ka akses të ulët në tregje bujqësore dhe blegtorale, megjithëse është një zonë me kapacitet në këtë sektor. Prandaj sugjerohet krijimi i një tregu rajonal bujqësor, i cili do të plotësojë zinxhirin ekonomiko-bujqësor në agro-përpunimin e produkteve bujqësore dhe atyre blegtorale.

i. Kulturor, Kishat e Leusës, Kosinës, Bualit, Bënjës, kishat bizantine në Këlcyrë, ura tipike me harqe, që datojnë si ndërtime që në shek. XVIII, ajo e Katiut apo Bënjës si dhe shtëpia e vëllezërve Frashëri,
ii. Balnear, Llixhat e Bënjës në Përmet,
iii. Malor, mali i Tomorrit,
iv. Natyror, Bogova, peizazhet natyrore përgjatë lumit Vjosë; kanionet e Bënjës dhe të Lengaricës; Parku kombëtar i Hotovës me bredhin e rrallë mesdhetar; kanionet e Skraparit,
v. Fetar - Pelegrinazhi i bektashinjve në malin e Tomorrit.

6

Ndryshimet klimatike

Përmbajtja

206 Hyrje

207 6.1 Vlerësimi i ndryshimeve klimatike, zbutjes dhe përshtatjes

Ndryshimet klimatike

Hyrje

Plani Kombëtar dhe arritja e qëllimeve të tij nuk mund të jetësohen pa një qasje integrale të pikëpamjeve globale dhe europiane ndaj ndikimeve të faktorëve klimatikë. Zbatimi i politikave të përshtatjes ndaj ndryshimeve klimatike në planifikimin e territorit është shumë i rëndësishëm për shkak të ndjeshmërisë dhe ndikimit të madh që ka zhvillimi i hapësirës në zvogëlimin e vulnerabilitetit dhe efekteve të ndryshimeve të klimës[68]. Për këtë arsye, por edhe për të jetësuar një dokument strategjik si Plani i Përgjithshëm Kombëtar, angazhimet e qeverisë shqiptare në lidhje me ndryshimet klimatike dhe përshtatjen ndaj tyre përbëjnë një çështje më vete me shumë rëndësi. Me parashtresën në këtë kapitull, PPK-ja ndjek të njëjtën linjë me dokumentet e rëndësishme që adresojnë në mënyrë direkte dhe të detajuar çështjet e ndryshimeve klimatike në vendin tonë si NCCS apo NAP. AKPT-ja dhe grupi i punës i angazhuar për raportin e PPK-së ka qenë pjesë përbërëse aktive e takimeve ndërministrore, që kanë diskutuar përmbajtjen e këtyre dokumenteve, ndaj ky kapitull ka për qëllim të integrojë problematikat e evidentuara në këto dokumente me çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit.

Në nivel politikash, qeveria shqiptare është angazhuar në Konferencën e Palëve në Paris përmes dorëzimit të INDC-së[69], për një pakësim me 12% në nivel kombëtar të gazrave me efekt serrë (GES), krahasuar me skenarin bazë gjatë viteve 2016 dhe 2030. Ministria e Mjedisit është drejt finalizimit të Planit Kombëtar për Përshtatje (NAP)[70] në të cilin janë përfshirë sektorët kryesorë, që ndikohen nga ndryshimet e klimës dhe disa nga mënyrat më të efektshme të përshtatjes.[71]

[68] Bulkeley 2013
[69] http://newsroom.unfccc.int/unfccc-newsroom/albania-submits-its-climate-action-plan-ahead-of-2015-paris-agreement/
[70] http://www.mjedisi.gov.al/files/userfiles/Projekte/Projekti_Adaptimi_ndaj_Ndryshimeve_Klimatike_ne_Ballkanin_Perendimor.pdf
[71] http://www.mjedisi.gov.al/files/userfiles/Projekte/Permbledhje_projektesh.pdf

Pas përfundimit të Komunikimit Kombëtar të Parë dhe të Dytë të Konventës së Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike (UNCCC), Shqipëria ka përparuar në procesin e Komunikimit të Tretë Kombëtar. Gjithashtu, me nënshkrimin nga qeveria të Marrëveshjes së Parisit, (New York, 22 Prill 2016), Shqipëria hyri në një stad të ri të politikave ndërkombëtare për adresimin e çështjeve të ndryshimeve klimatike. Në këtë marrëveshje palët janë angazhuar të mbajnë rritjen e temperaturës globale deri në 2°C krahasuar me periudhën e paraindustrializimit. Zbutja e ndryshimeve klimatike është thelbësore për të garantuar përshtatjen me kosto të arsyeshme ekonomike, sociale dhe mjedisore, për një vend shumë të prekshëm si Shqipëria.

Mbështetur edhe nga dokumenti i Vlerësimit Strategjik Mjedisor, PPK "Shqipëria 2030", e ka pjesë përbërëse të tërësisë së dokumentit, qasjen ndaj dukurisë së ndryshimeve klimatike, duke filluar nga niveli i vizionit, objektivat e planit si dhe drejtimet e ndërhyrjes. Ndër objektivat kryesorë të planit është të mbështesë zvogëlimin e emetimeve të karbonit në të ardhmen, të marrë në konsideratë rrezikun nga përmbytjet, erozionet dhe ndryshimi i vijës bregdetare, të inkurajojë ripërdorimin e burimeve ekzistuese si dhe përdorimin e burimeve të rinovueshme.

6.1 Vlerësimi i ndryshimeve klimatike, zbutjes dhe përshtatjes

Qëllimi i vlerësimit përfshin si modelimin klimaterik ashtu dhe vlerësimin e integruar të ndikimeve të ndryshimeve klimaterike në sektorët kryesorë në zonat bregdetare të Shqipërisë. Këta sektorë kryesorë janë: bujqësia, shëndetësia, burimet ujore, fatkeqësitë faktoret natyrore, turizmi dhe biodiversiteti. Vëmendje e veçantë i është kushtuar vlerësimit të fatkeqësive natyrore të lidhura me ndryshimet klimatike dhe menaxhimit të tyre. Fokusi në këta sektorë në zonën bregdetare është përcaktuar me anë të konsultimeve me palët e interesuara, ku u theksua roli i rëndësishëm që zona bregdetare ka në prioritetet kombëtare të zhvillimit në Shqipëri. Shkalla e vlerësimit është në nivel kombëtar, pra përgjatë gjithë bregdetit. Do të zhvillohet një plan i përshtatjes për zonën bregdetare (i përbërë nga një portofol i projekteve për zbatim), duke pasur si pikënisje rezultatet e projektit "Identifikimi dhe zbatimi i adoptimit të përshtatshëm i masave reaguese në deltat e lumenjve Drin - Mat".

Fatkeqësitë hidro-meteorologjike pritet të jenë edhe më dominuese me ndryshimet e pritshme në klimë, lidhur me të cilat shkencëtarët parashikojnë rritjen e numrit të ngjarjeve ekstreme klimatike. Sipas tyre rezulton se në të ardhmen do të kemi rritje të vazhdueshme të numrit të fatkeqësive natyrore. Nëse konsiderojmë në të njëjtën kohë ndikimin e tyre në mjedis dhe shëndetin e popullatës, kjo mund të sjellë pasoja të rënda në të gjithë sektorët e jetës. Kostoja e veprimeve për të reduktuar rrezikun është vlerësuar të jetë gjithnjë e më e madhe. Rritja e varësisë për veprime të mëtejshme të planifikimit është e nevojshme për të zvogëluar rreziqet, pasi mundëson: parandalimin, përgatitjen dhe zbutjen e rrezikut nga fatkeqësitë.

Parametrat më të rëndësishëm të klimës me ndikim të drejtpërdrejtë te rreziku nga fatkeqësitë natyrore janë **reshjet** me pasojë përmbytjet, përmbytjet e papritura, stuhitë, breshër, stuhi shiu etj. dhe **temperaturat**: zjarret e pyjeve, thatësira, valët e nxehtësisë, valët e të ftohtit, etj.

Pra, rritja e temperaturave do të pasohet nga rritja e probabilitetit për ngjarje ekstreme dhe ndryshueshmëri më të lartë të temperaturave vjetore minimale dhe maksimale.

- Në këta skenarë priten sezone më të shpeshta thatësire me rrezikshmëri të lartë për zjarr rënie sidomos në zona me toka të thata;
- Rritja e temperaturave minimale pritet të ndodhë në të gjithë vendin. Ditët e acarta dhe valët e të ftohtit ka të ngjarë të bëhen gjithnjë e më të pakta;

Vitet	2030	2050	2080	2100
Vjetore	1.0 (0.7 deri 1.2)	1.7 (1.3 deri 2.2)	2.8 (2.0 deri 3.5)	3.2 (2.4 deri 4.1)
Dimër	0.8 (0.7 deri 0.9)	1.2 (1.1 deri 1.4)	2.0 (1.7 deri 2.3)	2.4 (1.9 deri 2.7)
Pranverë	1.0 (0.8 deri 1.12)	1.5 (1.3 deri 1.8)	2.6 (2.2 deri 3.0)	3.1 (2.6 deri 3.6)
Verë	1.6 (0.5 deri 1.8)	2.5 (2.1 deri 2.8)	4.3 (3.8 deri 4.9)	5.3 (4.6 deri 6.0)
Vjeshtë	1.0 (1.0 deri 1.1)	1.6 (1.5 deri 1.8)	2.8 (2.7 deri 3.0)	3.5 (3.2 deri 3.7)

Tabela 6.1 Parashikimet e ndryshimeve në temperaturë (°C) nga horizonte të ndryshme kohore të lidhura me vitin 1990. Burimi: Raport për gjendjen e mjedisit, 2014. Përpunoi: AKPT

- Të nxehtit do të shkaktojë rritjen e vdekshmërisë, veçanërisht në grupmoshat mbi 65 vjeç;
- Rritja e temperaturave mesatare dhe ekstreme do të rrisin kërkesën për ujë të pijshëm dhe për qëllime ujitjeje, sidomos në toka me kapacitet të ulët ujëmbajtës. Nëse reshjet pakësohen territori do të vuajë mungesë të lartë të ujit gjatë verës;
- Implikim tjetër do të jetë ndryshimi i indeksit klimatik të turizmit (TCI) për bregdetin e Shqipërisë, i cili do të sjellë zgjatje të sezonit turistik si pasojë e komfortit termik. Ky sezon pritet të shtrihet nga fundi i muajit shkurt deri në fund të muajit nëntor.

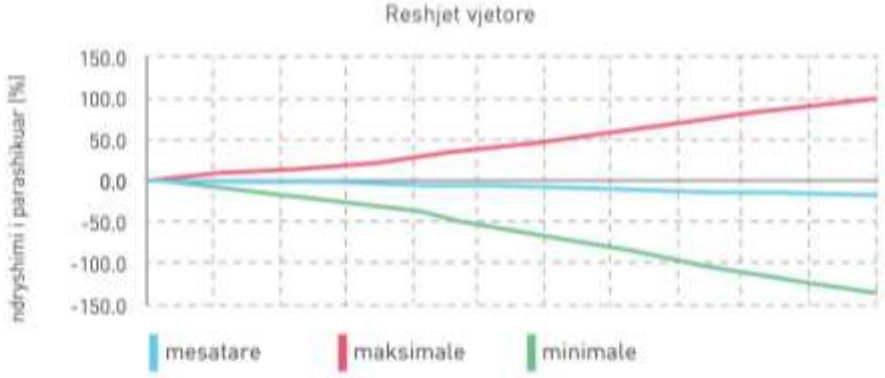
- Ndryshimet e parashikuara në regjimin e temperaturës

Të dhënat e viteve të fundit kanë treguar se Shqipëria ka filluar të ndjejë efektet e ndryshimeve klimatike. Bazuar në projeksionet për vitin 2050 në stinën e verës priten temperatura 2.4 - 3.1 gradë Celsius më të larta se mesatarja aktuale.

Për shkak të ndryshimit të mundshëm të regjimit të temperaturës, zona bregdetare shqiptare ka të ngjarë të ngrohet më tej.

Vitet	2030	2050	2080	2100
Vjetore	-3.84 (-35.4 deri 27.7)	-8.46 (-56.0 deri 47.7)	-14.37 (-78.6 deri 81.1)	-18.13 (-89.7 deri 94.9)
Dimër	-5.96 (-15.9 deri 4.0)	-8.46 (-56.0 deri 47.7)	-14.37 (-78.6 deri 81.1)	-18.13 (-89.7 deri 94.9)
Pranverë	-2.45 (-11.9 deri 7.0)	-8.46 (-56.0 deri 47.7)	-14.37 (-78.6 deri 81.1)	-18.13 (-89.7 deri 94.9)
Verë	-10.4 (-12.8 deri -7.9)	-8.46 (-56.0 deri 47.7)	-14.37 (-78.6 deri 81.1)	-18.13 (-89.7 deri 94.9)
Vjeshtë	0.5 (-10.1 deri 11.1)	-8.46 (-56.0 deri 47.7)	-14.37 (-78.6 deri 81.1)	-18.13 (-89.7 deri 94.9)

Tabela 6.2 Parashikimet e ndryshimeve në reshje (%) nga horizonte të ndryshme kohore të lidhura me vitin 1990. Burimi: Raport për gjendjen e mjedisit 2014. Përpunoi: AKPT



Grafiku 6.1 Ndryshimi i parashikuar për reshjet vjetore [%]. Burimi: Raport për gjendjen e mjedisit, 2014

- Ndryshimet e parashikuara në regjimin e reshjeve

Të gjithë skenarët tregojnë një ulje të reshjeve vjetore për të gjitha horizontet kohore, lidhur me vitin 1990. Duke u bazuar në rezultatet e tyre, arrihet në përfundimin se ekziston mundësia e zvogëlimit të reshjeve vjetore me -8,5 % [nga -56,0 % deri në 47,7 %] në vitin 2050 dhe me -18,1 % [nga -89,7 % deri në 94,9 %] në vitin 2100 (Tabela 6.2 dhe Grafiku 6.1).

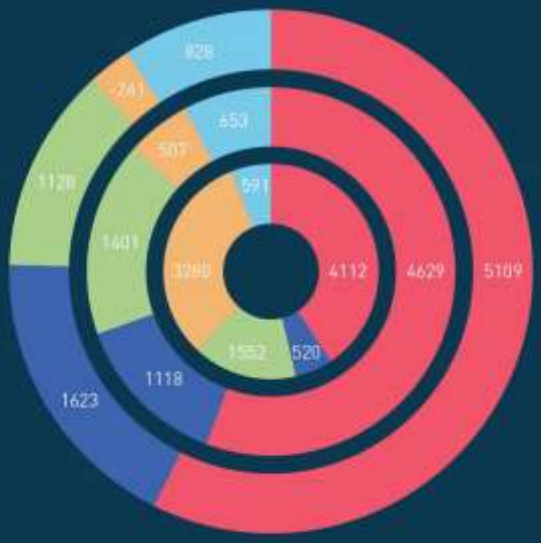
- Emetimet direkte nga gazrat serrë

Në vitin 2009 emetimi total i drejtpërdrejtë i gazit serrë (GHG) në Shqipëri ishte 7,834 kt (kiloton) të ekuivalentit CO_2, ekuivalent me nivelet e vitit 1990[72].) 8,308 kt i ekuivalentit të CO_2 në vitin 2005 dhe 8,425 kt i ekuivalentit të CO_2.

Sektori kryesor që kontribuon në GHG është energjia (57,29 % e totalit) nëpërmjet transportit, e ndjekur nga bujqësia (16.85 %), proceset industriale (14.67 %), ndryshimet e përdorimit të tokës dhe pyjeve (8.88 %) dhe mbeturinat (2.31 %). Është e rëndësishme të theksohet se deri në 2008 - 2009 Shqipëria e kishte transformuar vetveten (sektori LUCF) nga një "emetues GHG" në një "lavaman GHG" (Burimi: drafti TNC).

Emetimet e sotme për frymë, në Shqipëri, janë rreth 2.8 ton për banor (krahasuar me emetimet në 27 vendet e BE-së, që janë 9.9 ton/banor). Emetimet për njësi të PBB-së janë rreth 0.6 ton CO_2 për 1000 USD (krahasuar me emetimet në 27 vendet e BE-së, që janë 0.4 kt CO_2 për Euro të PBB-së). Shqipëria ka emetime relativisht të ulëta për frymë, por emetime disi të larta për njësi PBB-je për shkak të nivelit të ulët të PBB-së. Për këtë arsye mund të pritet që emetimet të rriten në të ardhmen, ndërsa ekonomia zhvillohet, por në të njëjtën kohë ka një potencial të madh për rritjen e efikasitetit në këtë proces.

[72] Burimi: FNC dhe KNS



Bujqësia
Energji
Transporti
Mbetjet
Industria
Përdorimi i tokës
Pyjet

Grafiku 6.2 Emetimet CO_2 eqv për të gjithë sektorët e ekonomisë (kt). Burimi: Raport për gjendjen e mjedisit, 2014

- Përmbytjet

Vëmendje e veçantë i është kushtuar vlerësimit të fatkeqësive natyrore të lidhura me ndryshimet klimatike dhe menaxhimit të tyre. Sipas Raportit të Riskut Botëror 2014, të Universitetit të Kombeve të Bashkuara, Instituti për Mjedisin dhe Sigurinë, Shqipëria renditet e 37-ta në nivel botëror dhe e para në Europë për sa i përket cënueshmërisë së saj nga fatkeqësitë natyrore [7].

Gjatë dekadave të fundit, Shqipëria është goditur mesatarisht nga një fatkeqësi natyrore madhore në vit. Në 30 vjet, midis 1980 dhe 2010, janë regjistruar 23 fatkeqësi të këtij niveli. Prej tyre 9 kanë qenë përmbytje, 4 tërmete dhe 3 goditje nga temperatura ekstreme, të shoqëruara me humbje në jetë njerëzish.

Prej 25 dhjetorit të 2009-s deri më 10 janar 2010, Shqipëria pësoi përmbytje të vazhdueshme për shkak të temperaturave të larta dhe borës së shkrirë herët në zonat malore, kryesisht në basenin e lumit Drin. Kjo solli përmbytje nga lumi Buna.

Për më tepër, nga dhjetor 2009 deri në janar 2015 Shqipëria ka përjetuar disa nga përmbytjet më të mëdha, si të tipit përmbytje me periudhë shumë të shpeshtë rikthimi (Shkodër 2013, Fier, Lushnjë, Tiranë 2015), ashtu edhe përmbytje me probabilitet ndodhjeje 1/100 vite, si ajo e Shkodrës së vitit 2010. Qytetet më të ndikuara nga këto përmbytje ishin Shkodra dhe Lezha. U përmbytën 10,000 ha tokë, 5000 banorë u evakuuan dhe rreth 2200 shtëpi u dëmtuan. Qarku i Shkodrës arriti një gjendje kritike, pasi niveli i ujit në rrugët kryesore të rajonit arriti deri në 1 metër dhe 2 metra në fshatin Bërdicë. Përmbytjet e izoluan rajonin nga pjesa tjetër e vendit, duke bllokuar aksesin në rrugët kombëtare.

Përmbytjet shkaktohen nga një kombinim faktorësh:

• Moti i rënduar; reshje të zgjatura, shkrirje e akujve nga temperaturat e larta mbi normalen.

• Ndryshimet në menaxhimin e tokës dhe përdorimin e saj; transformimi i tokës bujqësore në tokë ndërtimi, problemet me erozionin nga menaxhimi i keq i pyjeve, ndërtimi në zona të ndaluara në anët e lumenjve, digave, rezervuarëve, shfrytëzimi pa kriter i shtratit të lumenjve, ndërtimet në toka këneture (zona nën nivelin e detit), mosfunksionimi i duhur i sistemeve hidrike dhe problemet në menaxhimin e tyre.

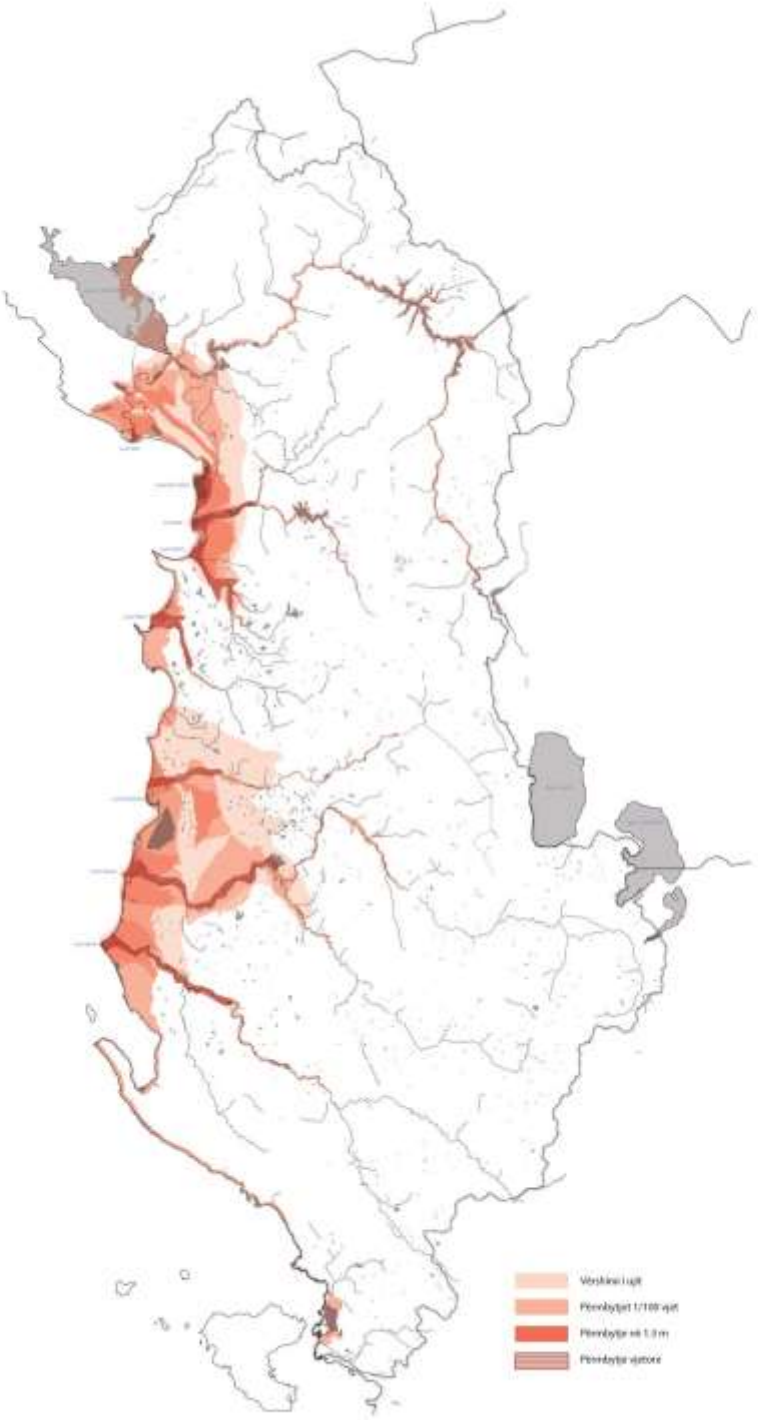
• Hidrologjia dhe menaxhimi i ujit; shumë lumenj derdhen në lumin Buna. Një prej tyre është Drini ku janë ndërtuar tri nga hidrocentralet më të mëdha të vendit. Gjatë ditëve të përmbytjes, reshjet çuan në ngritjen kritike të nivelit të ujit.

Vendi vazhdon të jetë i ekspozuar po njësoj dhe këto vitë të fundit. Përmbytje të mëdha goditën Tiranën në tetor 2013. Në shkurt 2015, përmbytjet përfshinë jugun e Shqipërisë për shkak të daljes nga shtrati të lumenjve, si pasojë e reshjeve të shumta (Vjosa, Gjanica, Shkumbini, Semani etj). Rajonet më të prekura ishin ato të Fierit, Beratit, Vlorës, Gjirokastrës, Përmetit, Elbasanit etj.

Përmbytjet më të fundit kanë ndodhur në tetor 2015, ku përveç dëmeve të mëdha ekonomike pati edhe humbje në jetë njerëzish. Këto përmbytje u vunë re kryesisht në zonën perëndimore të vendit, por jo vetëm. Rajonet më të prekura qenë ato të Durrësit, Tiranës, Fierit, Vlorës, Lezhës, Beratit, Skraparit, Gramshit, Lushnjës, Ersekës, Kolonjës, Gjirokastrës etj.

---

[7] Bazuar në Raportin e riskut botëror (World Risk Report), viti 2014



Harta 6.1 Vërshimi i ujit dhe përmbytjet

Një analizë më e detajuar e dukurisë gjendet në raportin e Vlerësimit Strategjik Mjedisor Krahas përmbytjeve, aty paraqiten projeksionet e ndryshme sa i takon rritjes së pritshme të temperaturave, ndryshimet në regjimin e reshjeve, të dhëna për inventarin e gazrave me efekt serrë nga çdo sektor si dhe mënyrat e mundshme për zbutje. Gjithashtu, në vlerësimin strategjik mjedisor është dhënë edhe një listë opsionale masash konkrete zbutëse dhe adaptuese, të cilat përfshijnë edhe nivelin vendor.

Duke marrë në konsideratë skenaret që vihen në dispozicion nga Komunikimi III Kombëtar, disa nga ndikimet e mundshme, të pritshme në të ardhmen janë:
• Rritje e frekuencës së ngjarjeve ekstreme;
• Rritje e kërkesës për energji për banesat;
• Pakësim i rrjedhjes vjetore dhe stinore të lumenjve;
• Pakësim i furnizimit me ujë;
• Probleme me cilësinë e ujit;
• Zvogëlim i sipërfaqeve lagunore;
• Ulje e rendimentit të prodhimeve bujqësore;
• Humbje të tokave bujqësore;
• Humbje të specieve;
• Rritje të rrezikut për sëmundjet kardiovaskulare, epidemitë etj.

Duke qënë se plani merr përsipër dhënien e drejtimeve kryesore strategjike, disa nga inputet për adresimin e ndikimeve të ndryshimeve klimatike në territorin e Shqipërisë janë paraqitur si zgjidhje ose sugjerime më poshtë:

Në nivel kombëtar
1. Zbatimi i koncepteve dhe metodave të ndryshme për drejtimin e planifikimit hapësinor kah politikave përshtatëse dhe zbutëse. *Për shembull: planifikimi dhe krijimi i korridoreve të gjelbra si dhe qendrat e gjelbra multifunksionale;*
2. Forcimi institucional dhe organizativ i strukturave qeverisëse, në mënyrë që të sigurohet ndërlidhja ndërmjet autoriteve planifikuese dhe organizmave të tjerë ndërsektorialë që luajnë rol në përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike;
3. Ndërtimi i një kornize gjithëpërfshirëse të legjislacionit dhe rregulloreve përkatëse, që sigurojnë integrimin e elementeve të përshtatjes dhe zbutjes në planifikimin hapësinor. *Për shembull: zhvillim ekonomik, inteligjent dhe miqësor ndaj ambjentit;*
4. Rritja e kapaciteteve (njerëzore dhe financiare) në dispozicion të autoriteteve planifikuese për zhvillimin dhe zbatimin e reagimeve kundrejt ndikimeve të klimës;
5. Rritja e ndërgjegjësimit të politikëbërësve dhe vendimmarrësve për ndikimet e ndryshimeve klimatike dhe rëndësia e trajtimit të këtyre ndikimeve përmes masave konkrete zbutëse dhe përshtatëse që në procesin planifikues. Për shembull: për zhvillimin e portit të Shëngjinit si një nga 4 portet tematike të vendit, kërkohet një analizë e ndjeshmërisë së infrastrukturës ndaj dukurisë së rritjes të nivelit të detit si dhe propozime për krijimin e përshtatshmërisë së kësaj infrastrukture me kushtet e reja të pritshme;
6. Fuqizimi i njohurive, aftësive dhe kapaciteteve teknike në lidhje me përshtatjen e infrastrukturës ndaj efekteve të ndryshimeve të klimës përmes udhëzimit, edukimit, trajnimit dhe shkëmbimit të përvojave më të mira.

Në nivel vendor
1. Gjatë planifikimit të çdo ndërtimi të ri apo zgjerimi të strukturave ekzistuese, duhet të kryhet një analizë ndjeshmërie e infrastrukturës së parashikuar në kushtet ekstreme të motit. Në bazë të rezultateve të saj, duhet të përgatitet një plan masash për të pakësuar në mënyrë të përhershme pasojat e këtyre dukurive;
2. Zbatimi i masave për të ulur ndjeshmërinë e infrastrukturës ndaj kushteve ekstreme të motit duhet të jetë një detyrë qendrore e menaxhimit të çdo lloj infrastrukture. Qëllimi i zbatimit të këtyre masave duhet të bazohet sidomos në zvogëlimin e dëmit të shkaktuar për përdoruesit e infrastrukturës së ndjeshme ndaj motit, nëse ata nuk mund ta përdorin atë;
3. Duhet të përcaktohen qartë udhëzimet për metodologjinë, procedurat dhe realizimin e mbledhjes së informacionit mbi kushtet ekstreme të motit si dhe për planifikimin dhe zbatimin e masave për të pakësuar ndjeshmërinë e parashikuar të infrastrukturës ndaj kushteve ekstreme të motit.

Figura 6.1 Zonat e mundshme të përmbytshme si pasojë e rritjes së nivelit të detit deri në 2050. Burimi: UNDP

4. Rehabilitimi, zgjerimi si dhe krijimi i infrastrukturave për furnizimin me ujë duke përfshirë skenarët e ndryshimeve klimatike në këtë sektor. Menaxhimi i kërkesës për ujë përmes ripërdorimit, sigurimit të rezervave ujore të reja, ujit të shiut, shkripëzimit etj;
5. Përmirësimi i efiçencës së ujit, infrastrukturës ujitëse, varieteteve të bimëve, sistemit të kullimit, plehërimit si dhe ruajtja e lagështisë së tokës janë disa masa që duhet të ndërmerren në sektorin e bujqësisë, nisur nga ndryshimet e pritshme të klimës (temperaturave);
6. Menaxhimi i erozionit detar si dhe përshtatja ndaj rritjes së nivelit të detit.

Në vija të përgjithshme sugjerohet:
- Shtimi i sipërfaqeve me pyje dhe bimësi;
- Strukturimi i kërkesave për lëndë drusore;
- Dizenjimi dhe përcaktimi i kritereve të ndërtimit të infrastrukturave nëntokësore me materiale dhe struktura rezistente ndaj kushteve të motit dhe në veçanti ndaj temperaturave të larta dhe lagështisë;
- Ndalimi i ndërhyrjeve ilegale në infrastrukturat nëntokësore;
- Monitorimi i vazhdueshëm i kushteve ekologjike të mjediseve natyrore;
- Monitorimi i dinamikës së vijës bregdetare dhe nivelit të detit;
- Monitorimi i nivelit të detit dhe cilësisë së ujërave në zonat ligatinore dhe ujërat nëntokësore;

Figura 6.2 Kategorizimi i zonave në rrezik si pasojë e përmbytjeve nga vërshimi i lumenjve. Burimi: UNDP

Figura 6.3 Harta skematike e përshtatjes së zonës Drini - Mat. Burimi: UNDP Albania

- Monitorimi i vijës bregdetare dhe sasisë së sedimenteve që vijnë nga lumenjtë;
- Monitorimi i lëvizjes së tokës dhe tjetërsimit të saj;
- Monitorimi i marrjes së zhavorreve nga shtretërit e lumenjve;
- Përcaktimi i zonave të lejuara për ndërtim HEC-esh dhe digash për bujqësinë;
- Monitorimi i gjendjes së monumenteve dhe veprave të trashëgimisë kulturore;
- Monitorimi i lëvizjes së popullsisë në zonat urbane dhe rurale;
- Zbatimi i kodeve të reja të ndërtimit për ndërtesat sociale dhe kulturore, duke përdorur materiale termoizoluese dhe rezistente ndaj kushteve të motit;
- Ndërtimi i impianteve të trajtimit të mbetjeve të lëngëta urbane dhe industriale për të zvogëluar sasinë e lëndëve ndotëse në mjediset ujore, tokësore dhe ajrore;
- Përcaktimi i zonave buferike për rastet e ndikimeve nga rritja e nivelit të detit dhe vërshimit të lumenjve;
- Përdorimi i burimeve ujore në mënyrë më eficiente;
- Përshtatja e mënyrës (kodet) së ndërtimit me kushtet e ardhshme klimatike dhe ngjarjet ekstreme të motit;
- Ngritja e niveleve të shtretërve të lumenjve;
- Mbrojtja e korridoreve natyrore për migrimin e specieve të ndryshme.

7

Implementimi i PPK

Përmbajtja

218 7.1 Faza I 2015 - 2020
219 7.2 Faza II 2020 - 2025
219 7.3 Faza III 2025 - 2030

Implementimi i PPK

Plani i Përgjithshëm Kombëtar ofron një kornizë të qartë dhe reale për implementimin e tij me qëllim realizimin e vizionit dhe objektivave të përcaktuar për zhvillim ekonomik të shpejtë dhe të balancuar të mbarë vendit. Implementimi i PPK-së do të kryhet në tri faza:

7.1 Faza I 2015 - 2020

Kjo është faza e hedhjes dhe konsolidimit të themeleve për zbatimin e PPK-së, e cila do të konsistojë në:
1. Mobilizimin e autoriteteve qendrore, ministri, agjenci, institute kërkimore dhe të statistikave, autoriteteve rajonale në nivel qarku, autoriteteve vendore, bordeve të ndryshëm kombëtare dhe rajonale të zhvillimit, për të mbështetur dhe zbatuar politikat territoriale dhe strukturën hapësinore të PPK-së, veçanërisht nëpërmjet përgatitjes dhe udhëzimeve për planifikim rajonal.

2. Reflektimin e orientimeve dhe parimeve të PPK-së nga të gjithë autoritetet e planifikimit të njohura në Ligjin 107/2014, në dokumentet e tjera strategjike, qofshin këto plane veprimi, projekt-buxhete, plane strategjike afatmesme dhe afatgjata, sektoriale dhe ndërsektoriale, që lidhen direkt apo indirekt me zhvillimin e ekonomik, social dhe territorial të vendit.

3. Rekomandimin, nëse shihet e nevojshme, për përmirësime ligjore, që mund të ndihmojnë implementimin e PPK-së. Për shembull, mungon në Ligjin 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit" përkufizimi i "Planeve rajonale". Nevojiet shtimi i këtij instrumenti për zbatimin e PPK-së, në Ligjin 107/2014, gjithashtu sipas përcaktimeve të draft ligjit të ZHRK "Planet Ndërsektoriale Rajonale" mund të jenë një nën-program i PO, dhe autoritet i nën-programit në këtë rast është AKPT. Nevojitet gjithashtu një formulim në draft ligj, dhe shtimi i këtij koncepti në legjislacionin për planifikimin e territorit.

4. Meqenëse përfundimi i hartimit dhe miratimi i PPK-së përkon me fillimin e procesit të hartimit të Planeve të Përgjithshme Vendore për bashkitë sipas ndarjes së re administrative territoriale, roli i Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit (AKPT),

si autoriteti kryesor koordinues për çështjet e planifikimit territorial, është thelbësor. Kjo kërkon një proces udhëzues dhe monitorues mjaft rigoroz nga AKPT-ja, për të siguruar kuptimin dhe implementimin e drejtë të parimeve, objektivave dhe të strukturës së PPK-së nga këto autoritete.

5. Kjo fazë do të shoqërohet me matjen e një sërë indikatorësh të rinj në nivel bashkie, në të gjithë territorin, të cilët do të pasqyrohen çdo vit në **raportin për monitorimin e zhvillimit të territorit**, që të gjitha bashkitë dhe ministritë kanë detyrimin ligjor të hartojnë dhe të depozitojnë çdo vit pranë AKPT-së. Këto raporte monitorimi do të bëjnë të mundur në fund të çdo faze, matjen reale të progresit për zbatimin e PPK-së. Në këtë kuptim parashikohet **një bashkëpunim më i ngushtë i AKPT me institutet kombëtare kërkimore dhe të statistikës, si edhe universitetet e vendit, për ngritjen dhe konsolidimin e një platforme shkencore që do të mundësojë studimin, planifikimin dhe parashikimet për zhvillimin e territorit mbi baza shkencore, statistikisht të matshme.**

6. Në këtë fazë do të **përfundojë hartimi i projekteve strategjike** për realizimin e infrastrukturës me rëndësi kombëtare si:
- Projekti për fuqizimin dhe rritjen e kapaciteteve të porteve kryesore Durrës, Vlorë, Sarandë, Lezhë;
- Projektet për marinat turistike dhe portet energjetike;
- Projektet për infrastrukturën kombëtare të gazit IAP, IAP - Kosovë dhe IAP - Mali i Zi;
- Projekti për korridorin VIII, boshti qendror dhe Rruga blu peizazhistike, ndërkohë që do të ketë përfunduar autostrada veri - jug [Shkodër, Hani i Hotit - Gjirokastër, Kakavijë];
- Projekti për aeroportin e Gjirokastrës, ndërsa ka filluar funksionimin aeroporti i Kukësit.

7.2 Faza II 2020 - 2025

Në këtë fazë pritet që **përqasjet e PPK-së të jenë mirë-integruara dhe plotësisht të reflektuara në Planet Kombëtare Sektoriale, Planet Rajonale, si edhe Planet e Përgjithshme Vendore**. Një pjesë e mirë e këtyre planeve do të kenë filluar të zbatohen, duke dhënë rezultatet e para në zhvillimin ekonomik kombëtar policentrik.

- Ka filluar fuqizimi i qyteteve-porta dhe i poleve ekonomike me rëndësi kombëtare, pra ka filluar të vizualizohet zhvillimi policentrik. Matja bëhet nëpërmjet indikatorit të shkallës së policentrizmit.

- Gjatë kësaj faze, mund të identifikohen politika dhe masa të reja të nevojshme për t'u hartuar për të siguruar implementimin e PPK-së.

- Është faza ku të gjitha projektet sektoriale, si krijimi i poleve bujqësore dhe infrastruktura ushqimore, hubet multimodale logjistike dhe industriale, janë ndërtuar dhe kanë filluar të gjenerojnë rritje të treguesve ekonomikë dhe të cilësisë së jetës, rritje të punësimit, rritje të prodhimit të brendshëm bruto, rritje të eksporteve dhe rritje të popullsisë, si për shkak të rritjes së numrit të emigranteve të kthyer, pakësimit të emigruesve, por edhe të rritjes së lindshmërisë për shkak të pritshmërive pozitive për një të ardhme më të begatë në vend.

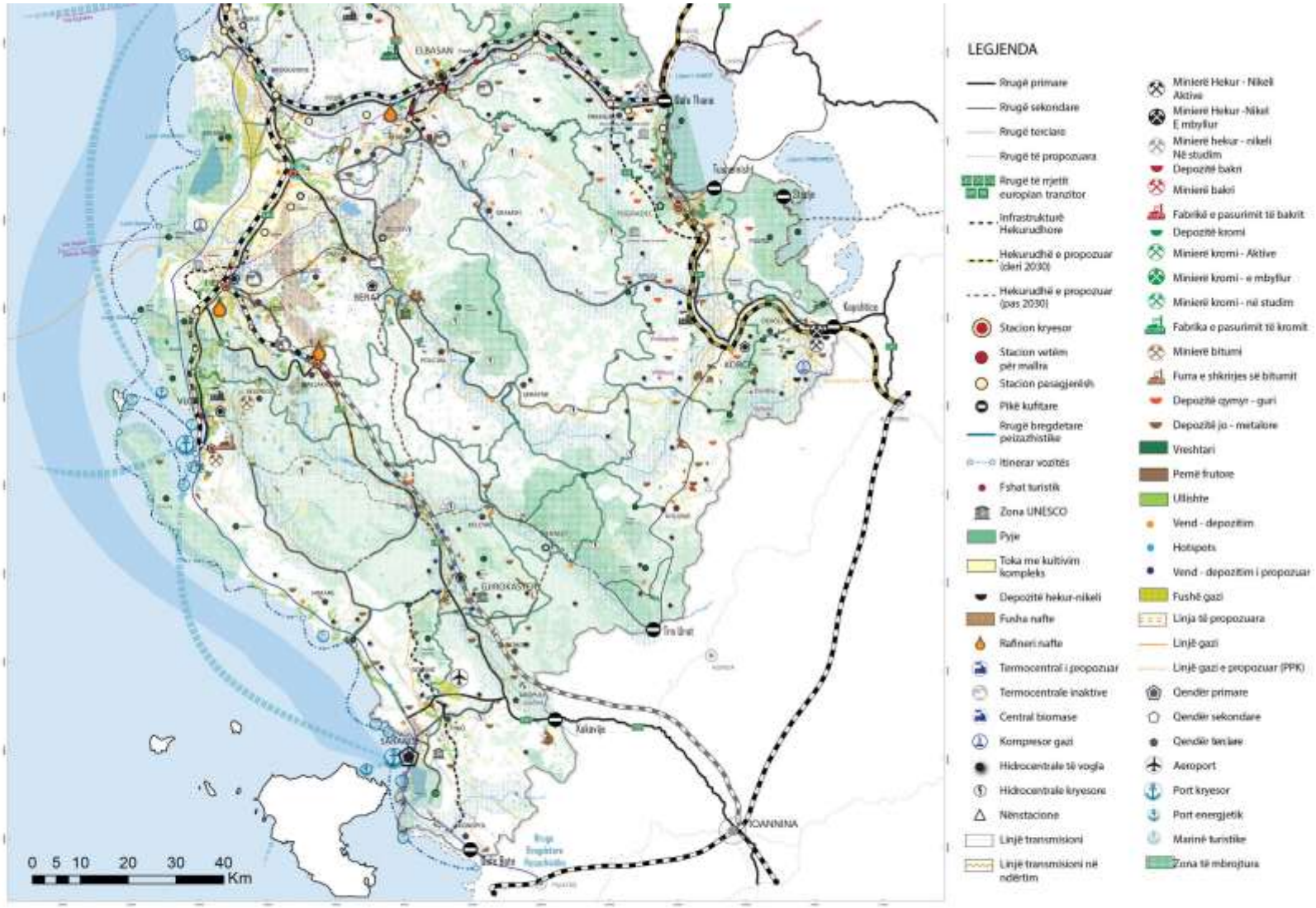
7.3 Faza III 2025 - 2030

Zhvillimi hapësinor i territorit, sipas përafrimit të PPK-së, do të jetë konsoliduar. Procesi i implementimit do të vazhdojë dhe përfitimet nga zbatimi i PPK-së do të bëhen gjithnjë e më të dukshme dhe të prekshme. Me afrimin e fundit të fazës së tretë **do të ketë filluar procesi për rishikimin dhe vlerësimin e PPK "Shqipëria 2030", me qëllim hartimin e Planit të Dytë Kombëtar "Shqipëria 2050".**

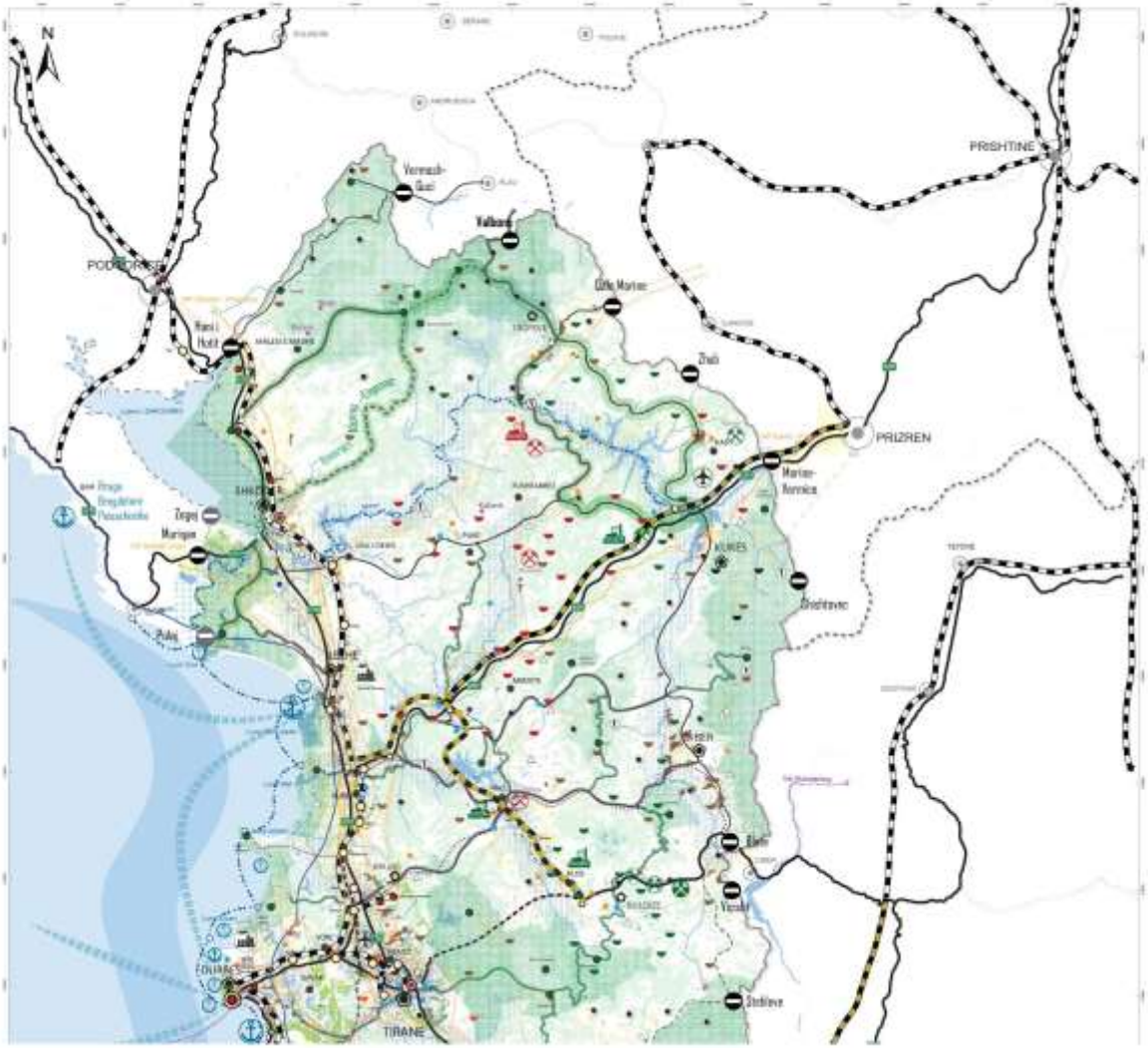
Projektet strategjike për zbatimin e PPK-së, sipas fazave të përshkruara më lart, janë:

- Ndërtimi i aeroporteve ndërkombëtare në Jug, sipas studimit të fizibilitetit që do të ndërmerret mund të jenë një ose më shumë.
- Ndërtimi i Korridorit VIII: zgjerim i akseve ekzistuese dhe/ose ndërtim i segmenteve të reja.
- Autostrada Adriatiko -Joniane: Munqan - Kakavijë.
- Rruga e Arbërit: finalizim.
- Ndërtim i Boshtit Qendror: Rruga Elbasan - Berat - Gjirokastër.
- Lidhja e Korçës me Portin e Vlorës.
- Unaza Lindore: rruga automobilistike Kukës - Dibër - Librazhd - Përrenjas, përmirësim, rigjenerim peizazhistik.
- Rruga Korçë - Përmet - Gjirokastër, përmirësim, rigjenerim peisazhistik (pjesë e Unazës Lindore).
- Rruga bregdetare peizazhistike: përmirësim, segemente të reja, rigjenerim peizazhistik.
- Ndërtimi i Stacioneve Multimodale në: Kukës - Shkodër - Lezhë - Tiranë - Durrës - Vlorë - Gjirokastër - Sarandë - Korçë – Pogradec; dhe Elbasan - Fier - Berat.
- Dyfishim kapaciteti të 4 porteve kryesore të vendit: Durrës, Vlorë, Shëngjin, Sarandë, për rritjen e eficientimit të tyre me qëllim zhvillimin e funksioneve mikse në to: turistik, transport pasagjerësh, peshkimi dhe mallrash. Projekti t'i japë zgjidhje mënyrës se si portet të mund të hapen ndaj qytetit dhe jetës urbane shoqëruar me projektin për ndërtimin e Waterfront-eve të qyteteve Durrës, Vlorë, Sarandë, Shëngjin - Lezhë.
- Ndërtim i një porti të ri në bregdetin Adriatik.
- Ndërtimi i hekurudhës Shqiptare, në segmentet: Mal i Zi - Vlorë, Durrës – Pogradec-Maqedoni dhe Korçë - Greqi.
- Zhvillimi i marinave turistike në Shëngjin, Durrës, Himarë, Vlorë, Sarandë, Ksamil.
- Gazifikimi i Shqipërisë, realizimi i Masterplanit të Gazit dhe projekteve për riaktivizimin e infrastrukturës ekzistuese të TEC-eve me gaz.
- Eficientimi dhe pajisja me infrastrukturën shtesë të nevojshme të zonave me përparësi nxjerrjen dhe përpunimin e mineraleve.
- Rivitalizim dhe rikualifikimi i zonave ish-industriale.
- Ngritja e poleve bujqësore.
- Projekte për pyllëzimet dhe veprat inxhinierike si: hidrovore, pompa dhe mirëmbajtje të kanaleve vaditëse dhe kullluese në kuadër të masave për mbrojtjen dhe adaptimin nga ndryshimet klimatike.
- Realizimi i infrastrukturës së fortë dhe së butë që mbrojnë brigjet ujore nga erozioni, me prioritet bregdetin.

- Shtimi i Zonave të Mbrojtura Natyrore.
- Rrjeti kombëtar i biçikletave.
- Rrugë peizazhistike historike me karakter turistik: rruga Egnatia, etj.
- Dhënia e statusit të zonave me rëndësi kombëtare për ruajtjen dhe mbrojtjen e vlerave të peisazhit natyror dhe zhvillimin e potencialit turistik të:
  - Parku i Alpeve
  - Parku i Bunës
  - Parku i Vjosës
- Projekte rikualifikimi për qytetet bregdetare, rikualifikim i ballinave ujore për qytetet liqenore apo buzë lumenjve, si edhe rikualfikim urban i hyrjes së qyteteve.
- Integrimi dhe ngritja e lidhjeve fizike dhe ekonomike e zonave rurale me bregdetin e Shqipërisë.
- Ndërtimi i heliodromeve sipas studimit të fizibilitetit, me përparësi zonat turistike.
- Ngritja e Qendravë të Inovacionit si IT, Komunikimit dhe Qendrave Teknologjike Kërkimore.
- Konsolidimi i qyteteve-porta si Shkodër - Lezhë, Kukës, Durrës, Vlora, Gjirokastër - Sarandë është thelbësor në mbështetje të zhvillimit policentrik të territorit, por edhe në rolin mbështetës që këto qytete do të ofrojnë për zhvillimin ekonomik të balancuar të vendit. Kjo nënkupton:
  - Infrastrukturë shtesë për shërbimin arsimor dhe shëndetësor;
  - Infrastrukturë shtesë për rrugë, që rrisin aksesin multimodal dhe infrastrukturën shtesë për ujësjellës kanalizime, energji elektrike etj;
  - Densifikim i zonave urbane;
  - Shtim të aktivitetit të lartë arsimor dhe kërkimor.
- Eficientim dhe diversifikim i përftimit të energjisë elektrike.
- Eficientimi i infrastrukturës së ujësjellës kanalizimeve.
- Ngritja dhe përmirësimi i impianteve të trajtimit të ujërave të ndotura në qendrat urbane.
- Ngritja e vendeve të posaçme për grumbullim dhe përpunim të mbetjeve të ngurta urbane.
- PPK identifikon 19 hub-e strategjike dhe propozon që zhvillimi i strukturës së këtyre hub-eve logjistike të mbështetë qytetet-porta e do të mbështetet gjithashtu nga ato, duke lidhur zonat e gjera rurale përreth. Hub-et e identifikuara janë: Rrogozhinë, Vorë, Bajzë, Koplik, Laç, Has, Fushë-Krujë, Lushnje, Porto Romano, Rrëshkovec, Patos, Ballsh, Orikum, Petrolifiera, Maliq, Prrenjas, Xarrë, Himarë.
- Zhvillimi i planeve të menaxhimit për zonat me vlera të trashëgimisë kulturore dhe historike.
- Ngritja e kapaciteteve të pushtetit vendor për planifikimin, zhvillimin, monitorimin dhe mirë qeverisjen e territorit vendor.
- Platformë për kërkim – identifikim të projekteve strategjike me interes kombëtar në vazhdim.



Harta 7.1 Harta e integruar e sistemeve


N
PRISHTINE
PRIZREN
TIRANE

8 Monitorimi

Monitorimi

Autoriteti përgjegjës për monitorimin e zbatimit të PPK "Shqipëria 2030" është Ministria e Zhvillimit Urban nëpërmjet Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit. Nisur nga funksionet e njohura me Ligjin 107/2014 "Për planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit", i ndryshuar, AKPT-ja organizon monitorimin e zhvillimeve në territor nëpërmjet:

- Procesit të pjesëmarrjes në koordinimin e hartimit të planeve sektoriale, ndërsektoriale, rajonale, ndërrajonale dhe vendore;
- Raporteve vjetore të hartuara nga të gjitha autoritetet e planifikimit në shkallë kombëtare, përfshirë ministritë dhe bashkitë, në zbatim të pikës 3, neni 50 të ligjit të sipërmendur, për studimin dhe analizën e hapësirave territoriale vendore.

Për strukturën e këtij raporti, por edhe të planeve rajonale e vendore, më qëllim monitorimin e zhvillimit të territorit në përputhje me dokumentin e "Shqipëria 2030", sugjerohet inicimi i matjeve të treguesve nga të gjithë autoritetet e planifikimit, të cilët mund të sigurojnë një bazë të gjerë të dhënash sasiore e cilësore për matjen dhe krahasimin e zhvillimit të balancuar hapësinor të vendit, shkallën e implementimit të PPK-së, si edhe të dhëna për performancën ekonomike, konkurrueshmërinë, inovacionin, mirëqenien, cilësinë e jetës etj.
Duhet theksuar se meqenëse natyra e planifikimit hapësinor është e hapur dhe e ndikueshme nga një numër i konsiderueshëm vendimmarrjesh në nivele të ndryshme politikash, nuk është e lehtë dhe jo gjithmonë mund të krijohet, një lidhje e drejtpërdrejtë mes nivelit të implementimit të planeve me "suksesin apo mossuksesin" e zhvillimit në tërësi të një politike planifikuese. Megjithatë, **ka ardhur koha që planifikimi i territorit në vendin tonë të ngrihet në nivele më të përparuara, të një disipline të mirëfilltë shkencore, bazuar në metodologji dhe tregues botërisht të njohur, të testuar, që mundësojnë matjen dhe krahasimin e zhvillimit hapësinor të vendit në nivel kombëtar, rajonal dhe botëror.**

Në këtë proces sugjerohen disa nga temat kryesore lidhur me treguesit që propozohen të maten bazuar në projektin KITCAP[74]. Ato kanë

qëllim zhvillimin e një sërë treguesish kyç për kohezionin territorial, që mund të përdoren për të informuar vendimarrjen politike dhe strategjike hapësinore në nivel kombëtar.

Tematika 1: Konkurrenca ekonomike dhe përshtatshmëria (elasticiteti)

• *Produktiviteti (PBB për frymë).* Pavarësisht se mbart problemet e veta, treguesi i PBB për frymë zakonisht është përdorur dhe njihet gjerësisht si tregues i prosperitetit ekonomik.

• *Shkalla e punësimit të popullsisë në grupmoshat 16-64 vjeç.* Numri i njerëzve në punë është përcaktues për çdo vlerësim mbi mirëqenien ekonomike, ndaj përbën një tregues thelbësor.

• *Shpenzimi bruto për Kërkim dhe Zhvillim, si përqindje e PBB-së.* Strategjia "Europa 2020" identifikon një objektiv prej 3% të shpenzimeve të PBB-së në Kërkime dhe Zhvillim, me qëllim promovimin e risive dhe realizimin e një ekonomie të bazuar në dije dhe inovacion. Ky tregues mbledh të gjitha shpenzimet kapitale të kryera nga kompani private apo shtetërore, që janë të vendosura në vend, instituteve kërkimore, universiteteve, laboratorëve shtetërorë, etj., duke përfshirë financimet nga jashtë për zhvillim dhe kërkim, por duke përjashtuar financimet vendase për zhvillim dhe kërkim të destinuara për jashtë vendit. Matet në vlerë totale lekësh (Euro) dhe si përqindje ndaj PBB-së[75] .

• *Balanca e tregtisë së jashtme/brendshme.* Ky tregues i vlerësuar si më i përshtatshëm ndaj treguesit të Investimeve të Huaja Direkte (IHD), një vlerë e lartë e të cilit mund të interpretohet si vulnerabilitet ndaj globalizimit dhe mungesë përshtatshmërie, ndërkohë që një tregues që mat rëndësinë e eksporteve apo balancën import/eksport është vlerësuar si më i përshtatshëm. Thelbi qëndron në faktin se treguesit duhet të vlerësojnë rëndësinë e tërheqjes së burimeve dhe kapaciteteve të jashtme brenda territorit.

• *Struktura e ekonomisë.* Ky indikator jep informacion të rëndësishëm, kontekstual në lidhje me shkallën e specializimit ekonomik ose diversitetit të tij. Interpretimi i tij kërkon kujdes, pasi në varësi të rastit mund të konsiderohet njëkohësisht edhe si forcë, por edhe si dobësi. Në mënyrë të ngjashme çështja e përqindjes së punësimit midis sektorëve privatë, publikë dhe vullnetarë është një tregues me interes.
Ndodh që përqindjet e punësimit në sektorin publik mund të gjykohen si dobësi, por realisht punësimi i tillë si alternativë, ka qenë historikisht një pjesë e qëndrueshme, e paguar relativisht mirë dhe me ndikim në mirëqenien ekonomike vendore dhe përshtatshmërinë.

Tematika 2: Menaxhimi i zhvillimit territorial

• *Dendësia e popullsisë/dhe ndryshimet.* Edhe ku kompaktësia e një qyteti ose policentrizmi i një territori mund të matet, kjo jo domosdoshmërisht mund të interpretohet si diçka e mirë apo e keqe, sepse planifikimi hapësinor është shumë më kompleks se kaq. Dinamikat e ndryshimit të popullsisë janë gjithmonë të rëndësishme për planifikimin hapësinor dhe shpërndarja e kësaj përmes hierarkisë së vendbanimeve tregon për çështjet e shtrirjes së policentrizmit dhe ndërlidhjen e vendbanimeve përmes infrastrukturës. Dendësia e popullsisë është një tregues shumë më pak dinamik edhe pse padyshim ofron njohuri të dobishme kontekstuale për karakteristikat e një territori.

• *Pajisja me banesë.* Numri i objekteve të banimit (banesave) përbën gjithmonë një shqetësim për planifikuesit për këtë arsye është edhe një tregues thelbësor. Në rastin më ideal dikush mund ta barazojë këtë me nevojën për strehim, pasi ritmet e rritjes së popullsisë barazohen ose vlerësohen përtej kërkesave për banim të diferencuar, por kjo do të kërkonte matjen e një indeksi të veçantë për objektet e banimit.

• *Numri i modaliteteve të transportit.* Transporti dhe mënyra se si njerëzit lëvizin janë të rëndësishme për planifikimin e territorit dhe vazhdimisht përpiqet të përballet me ndryshimet klimatike dhe varësinë ndaj karburantit. Një tregues kryesor që reflekton ndarjen e modaliteteve lidhet me rritjen e fokusit në zhvillimin e një ekonomie me

[74] Key Indicators for Territorial Cohesion and Spatial Planning, Targeted Analysis 2013/2/20
[75] https://data.oecd.org/rd/gross-domestic-spending-on-r-d.htm

shkallë të ulët të karbonit.

• *Ndryshimet mbi përdorimin e tokës*. Matja e ndryshimit mbi përdorimin e tokës siguron njohuri të dobishme kontekstuale në lidhje me karakteristikat e zonave dhe është një mjet me rëndësi për krahasimin me pjesët e tjera të Evropës. Ky tregues identifikon 'asetet dhe kapacitetet territoriale', të cilat mbartin vlera peizazhistike dhe të trashëgimisë kulturore. Inventari i përdorimit të tokës, zonave të mbrojtura, etj., janë të dhëna kyçe për të matur këtë tregues.

• *Aksesi ndaj shërbimeve*. Treguesit që matin 'aksesin ndaj shërbimeve' flasin për një sërë çështjesh të planifikimit, duke përfshirë policentrizmin, densitetin urban, qëndrueshmërinë dhe barazinë sociale. Retorika e planifikimit hapësinor zakonisht thekson rëndësinë e ofrimit të shërbimeve vendore me cilësi të lartë dhe kjo shpesh bie në kontrast me realitetin e shërbimeve gjithnjë e më të centralizuara dhe të specializuara, ku distanca ka të ngjarë të rritet dhe si pasojë shumë shërbime në zonat e largëta bëhen të paqëndrueshme. Për këtë arsye koha e udhëtimit drejt shërbimeve kryesore (qendrave mjekësore, stacioneve të karburantit, zyrave postare, shkollave fillore, shkollave të mesme, etj.) sjell njohuri të dobishme në këto çështje. Duhet të theksohet se aksesi ndaj shërbimeve u vendos si tematikë, për shkak se koha e shpenzuar për të udhëtuar drejt shërbimeve sinjalizon çështjet e shpërhapjes së vendbanimeve dhe hierarkinë.

Tematika 3: Kohezioni social dhe cilësia e jetës

Treguesit kryesorë për kohezionin social dhe cilësinë e jetës janë:

• Popullsia me arsim të lartë,
• Popullsia në rrezik varfërie,
• Aksesueshmëria në hapësirat e gjelbra.

Figura 8.1 Indikatorët e propozuar për monitorimin e zhvillimit të territorit, sipas PPK 2030

Lehtësia për të arritur hapësirat e gjelbra lidhet gjithnjë e më shumë me cilësinë e jetës, shëndetin dhe mirëqenien. Hapësira të tilla janë burime të rëndësishme për aktivitete sportive formale dhe joformale, kohën e lirë dhe argëtimin.

• *Indeksi i mirëqenies.* - Indekset e mirëqenies janë zakonisht një ndërthurrje e faktorëve që lidhen me strehimin, mjedisin, mundësitë e zhvillimit individual.

• *Shkalla e varësisë.* - Ofron njohuri të dobishme për moshat e reja dhe të popullsisë në plakje dhe sesi të dyja lidhen fort me performancën ekonomike dhe sfidat e ardhshme për ofrimin e shërbimeve sociale.

Tematika 4: Menaxhimi i burimeve natyrore

Kjo temë e indikatorëve fokusohet në karakteristikat mjedisore të territorit. Në përgjithësi këta tregues mbartin disa kontradikta të njohura nga pikëpamja politike. Për shembull, ndjekja e një ekonomie me shkallë të ulët të karbonit nëpërmjet teknologjive të energjisë së rinovueshme mund të ketë ndikime të rëndësishme mbi disa prej masave që sigurojnë cilësinë e peizazhit natyror dhe menaxhimin e tij. Treguesit kryesorë për prodhimin e energjisë së rinovueshme, emetimet e gazeve serrë, popullsia në rrezik përmbytjeje dhe riciklimi i mbeturinave vendore, të gjithë ofrojnë mundësi për të vlerësuar objektivat dhe proceset e zbutjes dhe përshtatjes ndaj ndryshimeve klimatike. Numri dhe statusi i habitateve dhe specieve të mbrojtura jep të dhëna mbi biodiversitetin dhe për problematikat më të gjera të menaxhimit të mjedisit.

Treguesit kryesorë për menaxhimin e burimeve natyrore

• Prodhimi i energjisë së rinovueshme,
• Emetimet e gazeve serrë,
• Popullsia në rrezik përmbytjeje,
• Numri dhe statusi i habitateve dhe specieve të mbrojtura,
• Shkalla e riciklimit të mbeturinave në nivel vendor.

Një gamë e gjerë indikatorësh sugjerohen nga Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2014 - 2020, dokumenti i Instrumentit të ndihmës aderimit (IPA) 2015. Një pjesë e tyre sigurohen nga aktiviteti i INSTAT-it dhe një sërë institucionesh si ministritë, Banka e Shqipërisë etj.

Gjithashtu, në draft Ligjin e Zhvillimit Rajonal dhe Kohezionit janë përcaktuar edhe indikatorët e mëposhtëm të monitorimit:

- **"Indeksi i zhvillimit"** është një indikator i përbërë, që përllogaritet si peshë mesatare e disa indikatorëve socialo-ekonomik dhe territorial, për të matur shkallën e zhvillimit të rajoneve të zhvillimit;

- **"Indeksi i konkurrueshmërisë rajonale"** është një indikator analitik, përmes të cilit monitorohet dhe vlerësohet konkurrueshmëria e rajoneve të zhvillimit, mbështeturnë një numër indikatorësh bazë, si dhereflekton cilësinë e mjedisit të biznesit dhe sektorin e biznesit.

Disponueshmëria e të dhënave dhe çështjet e menaxhimit

Zhvillimi i gamës së treguesve dhe vendosja e kuadrit të monitorimit për politikat e planifikimit hapësinor është një proces gjithmonë në zhvillim pasi politika dhe axhenda të reja territoriale lindin dhe të tjera zbehen. Nga ana tjetër, disponueshmëria e të dhënave ka kushtëzuar zgjedhjen e treguesve, të cilët për shkak të mungesës së burimeve dhe mundësive për t'i matur në vende të caktuara janë bërë pre e një qasjeje pragmatike duke përdorur treguesit në dispozicion. Megjithatë, mungesa e të dhënave nuk është domosdoshmërisht një arsye për të mos zgjedhur një tregues të veçantë përkundrazi, **selektimi i një liste të treguesve që mbështeten nga arsyetimet e duhura mund të jetë një mjet i dobishëm për të nxitur autoritetet vendore e qendrore dhe agjencitë përkatëse për mbledhjen e të dhënave.**

Tendencat e zhvillimit hapësinor shfaqen përgjithësisht në një periudhë të gjatë kohore, dhe mbledhja e të dhënave dhe interpretimet mund të kërkojnë kohë dhe burime intensive. Megjithatë, të dhënat duhet të mblidhen në intervale të përshtatshme në mënyrë që ato të mund të japin informacion në seri kohore, të ndjeshëm ndaj ndryshimeve.

Çdo autoritet planifikimi mund të propozojë treguesit e vet të zhvillimit, në varësi të problematikave specifike të territorit të tyre.

Kërkesa kryesore në lidhje me zgjedhjen e treguesve është se ata duhet të jenë të qartë dhe të lehtë për t'u interpretuar, territorialisht të rëndësishëm, të zbatueshëm, të matshëm dhe të kenë kuptim nga pikëpamja analitike. Pyetjet në tabelën që vijon ndihmojnë në zgjedhjen e treguesve të duhur sipas rastit.

Treguesit e zhvillimit në varësi të problematikave
A adreson treguesi objektivat dhe përparësitë e politikës?
A ka treguesi një qëllim të qartë dhe racional?
Është treguesi i bazuar në të dhëna të besueshme dhe një burim cilësor?
A është matur treguesi rregullisht?
A është treguesi tashmë i përfshirë në ndonjë strategji kombëtare institucionale, që po zbatohet?
A është treguesi i aftë të pasqyrojë ndryshimet me kalimin e kohës?
A kuptohet mirë treguesi nga planifikuesit dhe vendimmarrësit?
Është treguesi i matshëm nga ana sasiore dhe territorialisht i specifikuar?
A është treguesi rrjedhojë e një kornize të vazhdueshme statistikore?
A është identifikuar treguesi përmes pjesëmarrjes nga palët e interesuara?
A mundet treguesi të tregojë rezultatin në një mënyrë të saktë dhe lehtësisht të kuptueshme?
A ka marrëveshje monitorimi të besueshme për treguesin e zgjedhur?

Tabela 8.1 Treguesit e zhvillimit në varësi të problematikave

Shpjegues i termave

"**Grupim urban**" - Përbën sipërfaqen e vazhduar të ndërtuar të një zone, kryesisht qendrore, të qytetit apo fshatit apo edhe të periferive të urbanizuara. Në të njëjtin kuptim përdoren terma si: *aglomerim urban* apo *njësi e urbanizuar*, në varësi të parametrave statistikorë ose metodologjisë gjeografike që përdoret për t'i klasifikuar ato. Për shembull, në censusin 2011 për Shqipërinë nga INSTAT-i, jepet një term i ngjashëm, *grumbullim urban*, i përkufizuar si - rrjeti i qelizave në vazhdimësi prej 1 km², me një dendësi të popullsisë me të paktën 300 banorë për km² dhe një popullsi minimale prej 5.000 banorësh.

"**Hub**" - Qendra aktive ekonomike e një qyteti apo rajoni. Qendra urbane apo qytete më të vogla mund të shërbejnë si hube që mbështesin zhvillimin e qyteteve - porta. Qytet - portat dhe hub-et i referohen elementeve tepër të ngjashme të strukturës hapësinore të flukseve. Megjithatë, koncepti *portë* ka tendencë të jetë më kufizues në përcaktimin e saj. Në sistemin e transportit p.sh., hubi është një vend qendror me shumë lidhje hyrëse dhe dalëse të të njëjtit modalitet, ndërsa një portë zakonisht nënkupton një ndërkëmbim modalitetesh (si detar / tokë). Një portë kryen një funksion intermodal (midis llojeve), ndërsa një hub është më së shumti transmodal (brenda një lloji).

"**Pol i zhvillimit rajonal**" - Është hapësira territoriale që përfshin një ose më shumë njësi të vetëqeverisjes vendore të identifikuara nga PPK, si qendra të zhvillimit policentrik të vendit në 15 vitet e ardhshme.

"**Zhvillim policentrik**" - Përbën konceptin që nxit bashkëpunimin e qyteteve dhe rajoneve me njëri - tjetrin dhe territoret përreth tyre me qëllim identifikimin e pikave të forta të përbashkëta dhe të potencialeve komplementare, të cilat sjellin një vlerë të shtuar në zhvillimin ekonomik, që nuk mund të arrihet nga qytetet apo rajone të izoluara, (ESPON 2016).

"**Zonë me specifikë zhvillimi**" - Është një njësi territoriale funksionale, që përfshin pjesë të një ose më shumë njësive të vetëqeverisjes vendore, brenda një rajoni zhvillimi ose ndërmjet tyre, të cilat kanë tipare të aglomerimeve urbane, paraqesin potencial të qyteteve qendër dhe/ose të specializimit ekonomik, me ndikim në zhvillimin rajonal.

"**Masë kritike**" - Sasia minimale (për diçka) e nevojshme për të filluar ose mbajtur një aktivitet. Në këtë tekst, *masë kritike* është përdorur në kuptimin e sasisë minimale të kërkesë - ofertës, e dhënë nga burimet dhe shërbimet e ndërtuara mbi to, të nevojshme për ta bërë tërheqës vendin për investime. E thënë ndryshe, Shqipëria mund të konsiderohet pak tërheqëse për termat e tregut të përcaktuar nga kërkesë - oferta, kjo për shkak të një shkalle të vogël të masës së ofertës, që ofron dhe të kërkesës akoma me të vogël, që gjeneron. Meqenëse kërkesa dhe oferta përcaktohen nga numri i kufizuar i burimeve (të cilat mund të jenë burime natyrore dhe njerëzore) dhe një numër popullsie gjithashtu i kufizuar, PPK vendos bazat për zhvillim rajonal të Shqipërisë, duke zgjeruar burimet që përcaktojnë masën për një treg (kërkesë-ofertë) tërheqës për investime.

"**Klaster**" - Përqendrimi apo grupimi gjeografik i ekonomive dhe institucioneve, të ndërlidhura në një fushë të caktuar, me elementë dhe eksternalitete të përbashkëta. (Bazuar në përkufizimin e Michael E. Porter, Mbi konkurrueshmërinë.) Ndryshe, aglomerim rajonal i industrive dhe shërbimeve të vendosura në afërsi territoriale. (Komunikimi i KE: Drejt klasterave të nivelit mbarëbotëror në Bashkimin Europian: Implementimi i Strategjisë me bazë të gjerë inovacionin - {SEC(2008) 2637}, 17 .10.2008, f.3). Formimi i klasterave të suksesshëm është një nga elementët kryesorë që ndikon në konkurrueshmërinë e territorit. Për pasojë është i rëndësishëm identifikimi nga PPK, i potencialeve për krijimin e tyre. Në këtë tekst, referimi i klasterave me bazë kapitalin njerëzor, kërkon të theksojë rëndësinë për

investime në universitete, qendra kërkimore, teknologjike etj., që rrisin kapacitetet njerëzore, potencialin për inovacion, duke e kthyer territorin ku ndodhin, në tërheqës për investime të cilat kanë si kërkesë kryesore fuqinë punëtore të kualifikuar.

"**Qytete të forta dhe dinamike**"-Term që përdoret për të karakterizuar qytetet me zhvillim ekonomik të lartë e të qëndrueshëm, me infrastrukturë të zhvilluar në përputhje me kërkesat për zhvillim afatgjatë, territor dhe kapital njerëzor, që përshtatet me lehtësi ndaj ndryshimeve ekonomike dhe sociale, duke përvetësuar dhe përdorur me avantazh zhvillimet dhe risitë teknologjike.

"**Qytete fjetore**" - Term i përdorur për qytete, të cilat karakterizohen nga mungesa apo niveli mjaft i ulët i aktiviteteve ekonomike, shquhen si jo produktive dhe për pasojë jo tërheqëse, për sa i përket investimeve apo cilësisë së jetës urbane.

"**Qytete të talentuara**" - Term i përdorur për qytete të vogla me punëtorë dhe firma të kualifikuara e të specializuara në sektorë të caktuar të ekonomisë. Zhvillimi i teknologjisë së telekomunikimit i lejon punëtorët e specializuar të bashkëpunojnë virtualisht me punonjës dhe ekonomi përtej territorit të tyre. Këto qytete zhvillojnë një mjedis mjaft konkurrues, të bazuar në kapital njerëzor të kualifikuar dhe të specializuar.

"**Qytet tërheqës**"- Përdoret për të karakterizuar një qytet tërheqës për sa i përket investimeve dhe cilësisë së lartë jetës urbane. Tipare të qytetit tërheqës janë forca punëtore e kualifikuar, burimet natyrore të mirëmenaxhuara etj.

"**Qytet – porta**"-Term i përdorur për qytete me pozicion të rëndësishëm strategjik për sa i përket lidhjes së vendit me vendet e rajonit dhe më gjerë. Ato karakterizohen nga vendosja e infrastrukturës lidhëse me rëndësi kombëtare, si port, aeroport, autostrada që lidhin vendin me korridoret e zhvillimit strategjik europian. Këto qytete kanë potencialin për të udhëhequr zhvillimin e rajonit dhe të gjithë territorit kombëtar.

"**Qytet – rajon**" - Është një term i përdorur fillimisht rreth 1950-s nga urbanistët, ekonomistët dhe planifikuesit urbanë, për të përkufizuar një zonë metropolitane dhe rrethinat e saj. Në mënyrë tipike, ky term përcakton një qytet, bashkim urban apo zonë urbane me disa zona administrative, por që ndajnë të njëjtat burime si p.sh. një qendër kryesore të aktivitetit ekonomik, një treg të përbashkët pune dhe një rrjet transporti, në mënyrë të tillë që funksionojnë si një njësi e vetme.

"**Rajoni i zhvillimit**" - Është një njësi territoriale funksionale, që përfshin një ose më shumë njësi të vetëqeverisjes vendore, me qëllim hartimin dhe zbatimin e politikës së zhvillimit rajonal dhe kohezionit.

"**Zhvillim rajonal**" - Është procesi i identifikimit, nxitjes, administrimit dhe shfrytëzimit të potencialit ekonomik të rajoneve të zhvillimit, kohezionit territorial ndërmjet rajoneve të zhvillimit, duke u mbështetur në ruajtjen e ekuilibrit social dhe të qëndrueshmërisë mjedisore në të gjithë territorin e vendit, apo në një pjesë të tij.

Bibliografia

• Agjenda 2030 Për zhvillim të qëndrueshëm, UNDP.
• Direktiva e trajtimit të ujit të ndotur urban (91/271/KEE), datë 21 maj 1991.
• Direktiva e ujit të pijshëm (98/83/KE), datë 3 nëntor 1998.
• Direktiva kuadër e ujit (2000/60/KE), datë 23 tetor 2000.
• Direktiva nr. 1386/2013/EU, Plani i 7 mjedisor i veprimit.
• Dokumenti i politikave për planifikimin dhe zhvillimin e territorit në Shqipëri 2014-2018, MZHU.
• Draft raporti i vlerësimit strategjik mjedisor. Fondi i përbashkët europian për vendet e Ballkanit Perëndimor, (EWBJF), mars 2016.
• Draft strategjia e menaxhimit të burimeve ujore, mars 2016.
• Draft strategjia kombëtare për zhvillim dhe integrim 2015 - 2020, Këshilli i Ministrave, mars 2008.
• Draft strategjia ndërsektoriale e mjedisit 2015-2020.
• EETO Comprehensive Network.
• ESDP Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU, May 1999.
• EU Strategy for Adriatic & Ionian Region.
• EU Strategy for the Adriatic and Ionian Seas, European Commission, October 2014.
• First Five-Year Review of Albanian National Transport Plan (ANTP), ERBD, Draft final report part I-II-III, 2010 (Përmbledhje e 5 vjeçarit të parë të planit kombëtar shqiptar të transportit, qershor 2010).
• Ligji nr. 10257, datë 25.3.2010, "Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 8752, datë 26.3.2001 "Për krijimin dhe funksionimin e strukturave për administrimin dhe mbrojtjen e tokës ".
• Ligji nr. 10440, datë 07.7.2011, "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis".
• Ligji nr. 107, datë 31.07.2014, "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", i ndryshuar.
• Ligji nr. 111, datë 15.11.2012, "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore".
• Ligji nr. 115, datë 31.07.2014, "Për ndarjen administrativo - territoriale të njësive të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë".
• Ligji nr. 8752, datë 26.03.2001, "Për krijimin dhe funksionimin e strukturave për administrimin dhe mbrojtjen e Tokës".
• Ligji nr. 9048, datë 07.04.2003 "Për trashëgiminë kulturore" i ndryshuar.
• Ligji nr. 9244, datë 17.06.2004, "Për mbrojtjen e tokës bujqësore".
• Ligji nr. 9693, datë 19.03.2007, "Për fondin kullosor".
• Master plani i furnizimit me ujë dhe kanalizimeve për Shqipërinë, MPPT, DPUK, janar 2013.
• Master plani i gazit natyror për Shqipërinë dhe identifikimi i projekteve prioritare në fushën e gazit natyror.
• Migracioni në Shqipëri, maj 2014, INSTAT.
• Parimet e mbulimit të kostos së plotë sipas KOM (20000) 477.
• Plani i rimëkëmbjes së sektorit të energjisë – Reforma e energjisë elektrike. Ministria e Energjisë dhe Industrisë, shkurt 2015.
• Plani strategjik për diversitet biologjik 2011-2020 dhe objektivat AICHI.
• Programi i Qeverisë 2013-2017.
• Programi i reformave ekonomike 2016-2018.
• Project for Territorial Scenarios and Visions for Europe, January 2012.
• Projekti i programit buxhetor afatmesëm 2015-2017, Ministria e Financave, Drejtoria e Përgjithshme e Buxhetit, 2014.

• Raporti mbi arritjet dhe mangësitë në ruajtjen e natyrës, biodiversitetit dhe zonave të mbrojtura, 2009-2013, Ministria e Mjedisit.
• Raporti për gjendjen e mjedisit, 2011, 2014, Ministria e Mjedisit, AKM.
• Raporti vjetor mbi gjendjen në sektorin e ujësjellës - kanalizimeve, veprimtaria e Entit Rregullator të Ujit dhe performanca për shoqëritë ujësjellës kanalizime 2009-2014.
• Rezoluta: Deklarata e Mjëvjeçarit në Samitin e Mjëvjeçarit.
• Sistemi i planifikimit të Integruar 2014 – 2020.
• South East Europe Strategy 2020, Regional Cooperation Council, November 2013.
• Statistikat e bujqësisë INSTAT 2014/Vjetari statistikor rajonal, 2015. Kapitulli 13.
• Strategjia dhe Plani kombëtar i veprimit për zbatimin e Konventës së Aarhusit, Ministria e Mjedisit Tiranë, 2005.
• Strategjia e biodiversitetit europian 2020.
• Strategjia e decentralizimit 2015-2020, miratuar me VKM nr. 691, datë 29.07.2015.
• Strategjia e ekonomisë rrethore (Circular Economy Strategy).
• Strategjia e furnizimit rural me ujë dhe kanalizime për Republikën e Shqipërisë, MRRTT, DPUK.
• Strategjia e sektorit të furnizimit me ujë dhe kanalizimeve, Banka Botërore, qershor 2003.
• Strategjia e zhvillimit të zonave të mbrojtura - AKZM (2016-2020).
• Strategjia europiane për rritje inteligjente, të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse, "Europa 2020 - Strategy", European Commision, March 2010.
• Strategjia kombëtare e energjisë 2013-2020.
• Strategjia kombëtare e menaxhimit të mbetjeve 2010, Ministria e Mjedisit.
• Strategjia kombëtare e sektorit të furnizimit me ujë dhe kanalizime 2011 - 2017, MPPT, maj 2011.
• Strategjia ndërsektoriale dhe reforma në fushën e të drejtave të pronësisë 2012 – 2020.
• Strategjia ndërsektoriale për zhvillimin rajonal (miratuar me VKM, nr. 773, datë 14.11.2007).
• Strategjia ndërsektoriale për zhvillimin rural dhe bujqësor, 2014 - 2020. Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave. Këshilli i Ministrave, 2013.
• Strategjia sektoriale e bujqësisë dhe ushqimit (SSBU). Ministria e Bujqësisë, Ushqimit dhe Mbrojtjes së Konsumatorit, 2007-2013.
• Strategjia sektoriale e turizmit 2007-2013; Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes.
• Sustainable Transport Plan Albania (STPA), ERBD, Draft Final, February 2016 (Draft i Planit të qëndrueshëm të transportit në Shqipëri, shkurt 2016).
• Territorial Agenda of the European Union 2020, Ministerial Meeting, EC, May 2011.
• Territorial Vision Europe 2050.
• The CAP towards 2020. Meeting the food, natural resources and territorial challenges of the future COM(2010) 672 final.
• The Core Network Corridors, TRANS EUROPEAN TRANSPORT NETWORK 2013 European Commission.
• VKM nr. 408, datë 13.05.2015, "Për miratimin e Rregullores së zhvillimit të territorit".
• VKM nr. 410, datë 27.06.2012, "Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave të ndryshimit të kategorive të resurseve të tokës".
• VKM nr. 671, datë 29.07.2015, "Për miratimin e Rregullores së planifikimit të territorit".
• VKM nr. 709, datë 29.10.2014, "Për miratimin e strategjisë ndër sektoriale për zhvillimin rural dhe bujqësor 2014-2020.

Shtojca 1.

Përfaqësues të institucioneve që kanë marrë pjesë në konsultimet gjatë hartimit të Planit të Përgjithshëm Kombëtar

Ekspertë të ndryshëm
Datë 14.05.2015

1. Eduart Cani	Regional Environmental Center
2. Marjeta Meksi	Biologe, Giz
3. Frida Pashako	Epoka University
4. Valbona Koçi	Epoka University
5. Elios Kovaçi	Arkitekt
6. Alket Islami	Fotograf ajri
7. Genc Veizaj	Biznesmen
8. Mirela Koçollari	Arkeologe
9. Edvin Kasimati	Rally Albania
10. Florian Hasko	Avokat
11. Ditjon Baboçi	AKPT
12. Julian Papaproko	AKPT
13. Ledio Allkja	MZHU
14. Aldo Merkoçi	Shoqëria civile
15. Julian Bejko	Fakulteti i Shkencave Sociale, UT

Përfaqësues të ministrive
Datë 30.07.2015

1. Nertil Jole	MZHU
2. Silvamina Alshabani	MM
3. Elton Orozi	MZHETTS
4. Eriola Sojati	MZHETTS
5. Zef Cuni	MK
6. Arta Dollani	IMK
7. Skënder Doda	MPB
8. Jeta Skënderaga	AKB
9. Lilika Radovicka	MTI
10. Besiana Llazani	MTI
11. Ernest Shtëpani	MZHU
12. Eriglent Dupi	MD
13. Altin Fuga	MIE
14. Ermir Nasi	MZHU
15. Ela Dobi	MZHU

Universitete, shoqata dhe organizata të ndryshme
Datë 01.10.2015

1. Eranda Janku	Universiteti PolisMZHU
2. Rediana Sokoli	FIN
3. Elfrida Alliu	Universiteti Epoka
4. Sokol Dervishi	OJF
5. Qerim Ismeni	Universiteti Epoka
6. Jurtin Hajro	IC Consulenten
7. Alban Qelepiri	IC Consulenten
8. Skerdilajd Anagnosti	IC Consulenten
9. Andrian Vaso	Vizion +
10. Rajmonda Lajthia	Instituti i Konsulencës së Ndërtimit
11. Shkëlqim Bumçi	MZHU
12. Diana Jolija	MZHU
13. Gerta Ismailaja	Shoqata e vlerësuesve
14. Kol Dedaj	Universiteti Marin Barleti
15. Reis Mulita	CoPlan/PLGP
16. Rudina Toto	MZHUUNlab
17. Jorida Muço	
18. Andreas Faoro	

Fakulteti i Arkitekturës dhe Urbanistikës
Datë 08.10.2015

1. Gjergj Islami	11. Klaud Manehasa
2. Daniel Qamo	12. Llazar Shyti
3. Dritan Çaro	13. Petri Ilo
4. Endrit Tuzi	14. Agron Lufi
5. Armand Vokshi	15. Ani Tola Panariti
6. Doriana Bozgo Bleta	16. Elian Stefa
7. Dorina Pllumbi	17. Arben Biçoku (Shoqata e arkitektëve të
8. Denada Veizaj	Shqipërisë)
9. Etleva Bushati	18. Maksim Mitrojorgji (Shoqata e arkitektëve të
10. Florian Nepravishta	Shqipërisë)

Universiteti Europian i Tiranës
Datë 08.10.2015

1. Elvin Meka	8. Indrit Baholli
2. Mimoza Durrësi	9. Përparim Fuga
3. Engjëll Përe	10. Ertila Druga
4. Mateo Spaho	11. Ermela Kripa
5. Selami Xhafa	12. Drita Kruja
6. Hysen Muçiku	13. Otjela Lubonja
7. Oltjana Zoto	14. Lorena Licenji

Universiteti POLIS
Datë 09.10.2015

1. Dritan Shutina
2. Ledjan Bregasi
3. Elvan Dajko
4. Sotir Dhamo
5. Eranda Janku
6. Dea Buza
7. Imeld Sokoli
8. Besmira Dyca
9. Ani Shtylla
10. Enejda Çela
11. Fabjola Meçaj
12. Silvi Jano
13. Gerti Delli

Dhoma e Tregtisë dhe Industrisë
Datë 09.10.2015

1. Ylli Xhaja
2. Ilir Bejleri
3. Azem Lala
4. Viktor Delia
5. Luigj Aleksi
6. Fatos Pustina
7. Luan Bregasi
8. Robert Ruci

Shoqëria shqiptare e turizmit (ATA)
Datë 12.10.2015

1. Florjan Domi — Harmonia HG sh.p.k
2. Armand Ferra — Albania-Holidays sh.p.k
3. Matilda Naso — Albania Tourism Assoc
4. Laura Payne — Outdoor Albania sh.p.k
5. Eduez Likaj — Hotel Leondar (Llambi Fani sh.p.k)
6. Ervin Bytyci — Hotel OAZ-ATA

Konfindustria
Datë 14.10.2015

1. Gjergj Buxhuku
2. Donika Meshi
3. Fjorida Demko
4. Eva Laro

Universiteti Bujqësor i Tiranës
Datë 15.10.2015

1. Andjan Maci
2. Fatbardh Sallaku
3. Bari Musabelliu
4. Shpresim Domi
5. Leonidha Péri
6. Natasha Hodaj
7. Etleva Dashi
8. Veth Tabaku
9. Ervin Toromani
10. Valta Hoxha

Bashkitë e qarkut të Tiranës dhe Durrësit
Datë 21.10.2015

1. Ditjon Baboçi	Bashkia Tiranë
2. Nevin Bilali	Bashkia Tiranë
3. Devis Agaraj	Bashkia Tiranë
4. Mirlinda Shqarri	Bashkia Tiranë
5. Elda Maçi	Bashkia Tiranë
6. Muhamet Kruja	Bashkia Tiranë
7. Gjergj Papavasili	Bashkia Tiranë
8. Alban Demirxhiu	Bashkia Vorë
9. Arber Tola	Bashkia Kamëz
10. Bledar Koskija	Bashkia Kamëz
11. Aida Dedja	Bashkia Krujë
12. Anila Haxhi	Bashkia Krujë
13. Fatmir Ejupi	Bashkia Durrës
14. Adlei Likmeta	Bashkia Durrës
15. Ermal Lama	Bashkia Durrës
16. Adhurim Qenaj	Bashkia Durrës
17. Erald Abazi	Bashkia Rrogozhinë
18. Maks Kona	Bashkia Kavajë
19. Dëshira Qato	Bashkia Kavajë
20. Elvis Rroshi	Bashkia Kavajë
21. Dorian Allmeta	Bashkia Kavajë
22. Sabina Dauti	Bashkia Shijak
23. Mirsida Shahini	Bashkia Shijak
24. Jonida Goga	Bashkia Shijak
25. Silvana Beja	Bashkia Shijak
26. Klajdi Dinellari	MZHU
27. Klaudio Ruci	MZHU
28. Andi Pistoli	MZHU

Bashkitë e qarkut të Shkodrës
Datë 23.10.2015

1. Aida Shllaku	Bashkia Shkodër
2. Nektar Duma	Bashkia Shkodër
3. Aldi Saraçi	Bashkia Shkodër
4. Irma Temali	Bashkia Shkodër
5. Sandra Lekaj	Bashkia Shkodër
6. Fatjon Lleshaj	Bashkia Mirditë
7. Majlinda Hoxha	Bashkia Kurbin
8. Klodiana Nokaj	Bashkia Kurbin
9. Adelina Rica	Bashkia Kurbin
10. Ervis Marku	Bashkia Kurbin
11. Rudolf Toma	Bashkia Kurbin
12. Gjovalin Kola	Bashkia Lezhë
13. Ndue Lushi	Bashkia Lezhë
14. Flora Dedgjonaj	Bashkia Lezhë

15. Lindita Cane	Bashkia Lezhë
16. Petrit Marku	Bashkia Lezhë
17. Joana Markolaj	Bashkia Vau Dejës

Bashkitë e qarkut të Fierit
Datë 26.10.2015

1. Renilda Hyseni	7. Mimoza Haxhiu
2. Lindita Sota	8. Aurora Naka
3. Silvana Aleksi	9. Roven Greku
4. Gazmira Pleshi	10. Arben Dukaj
5. Niketa Mucelli	
6. Emirjada Rizaj	

Bashkitë e qarkut të Beratit
Datë 26.10.2015

1. Mirjan Bregu	Bashkia Berat
2. Elton Nino	Bashkia Berat
3. Valentina Zotkaj	Bashkia Berat
4. Ervid Hoxha	Bashkia Ura Vajgurore
5. Altin Pali	Bashkia Ura Vajgurore
6. Valentina Jance	Bashkia Ura Vajgurore
7. Oligert Zoga	Bashkia Kuçovë
8. Enkeleda Ferro	Bashkia Kuçovë
9. Xhenisa Kostreni	Bashkia Kuçovë
10. Eljan Hajdari	Bashkia Kuçovë
11. Ferdinand Putro	Bashkia Kuçovë
12. Bledar Methoxha	Bashkia Çorovodë
13. Adenis Hoxha	Bashkia Skrapar

Bashkitë e qarkut të Elbasanit
Datë 29.10.2015

1. Etleva Kenuti	Bashkia Elbasan
2. Marvis Avllazagaj	Bashkia Elbasan
3. Denis Djaloshi	Bashkia Elbasan
4. Raimond Hazballa	Bashkia Elbasan
5. Mirela Biba	Bashkia Librazhd
6. Ardiola Lala	Bashkia Librazhd
7. Fatmira Bojka	Bashkia Prrenjas
8. Hymet Kauiqi	Bashkia Prrenjas
9. Rozina Tabaku	Bashkia Peqin
10. Liljana Kopani	Bashkia Peqin
11. Fiorentina Dollani	Bashkia Gramsh
12. Ali Cohodari	Bashkia Gramsh

13. Manjola Cekrezi	Bashkia Gramsh
14. Eva Ismailaj	Bashkia Gramsh
15. Dhori Nishku	Bashkia Gramsh
16. Artion Taci	Bashkia Cërrik
17. Olsi Gega	Bashkia Cërrik
18. Shkelqim Lici	Bashkia Cërrik
19. Fatmir Uruci	Bashkia Cërrik
20. Halim Tafani	Bashkia Belsh
21. Silvana Zekthi	Bashkia Belsh

Fakulteti i Gjeologji Minierave
Datë 29.10.2015

1. Shkëlqim Daja	7. Irakli Prifti
2. Thoma Korini	8. Spartak Kuçaj
3. Çerçis Durmishi	9. Luan Arapi
4. Përparim Alikaj	10. Emiljan Gjura
5. Gafer Muka	11. Shaqir Nazaj
6. Altin Karriqi	

Bashkitë e qarkut të Dibrës
Datë 02.11.2015

1. Melsen Nela	Bashkia Dibër
2. Bledi Shehu	Bashkia Dibër
3. Olsi Voka	Bashkia Mat
4. Veli Shehu	
5. Subi Cekici	
6. Fatos Mandri	
7. Astrit Doçi	
8. Brunilda Koka	
9. Shkëlqim Muca	
10. Albert Çollaku	

Bashkitë e qarkut të Vlorës
Datë 05.11.2015

1. Merita Tartari	Bashkia Vlorë
2. Deana Ceci	Bashkia Vlorë
3. Fatjon Devollaj	Bashkia Vlorë
4. Erjola Begaj	Bashkia Vlorë
5. Anisa Plepi	Bashkia Vlorë
6. Jonela Gjinaj	Bashkia Vlorë
7. Merita Todor	Bashkia Vlorë
8. Orgest Feimi	Bashkia Vlorë
9. Anjeza Sheho	Bashkia Vlorë
10. Mandi Jaho	Qarku Vlorë
11. Suela Abazaj	Bashkia Vlorë
12. Ismet Agalliu	Bashkia Vlorë

13. Rubin Hekumani	Bashkia Vlorë
14. Dorjan Hudhra	Bashkia Vlorë
15. Ilir Troci	Bashkia Vlorë
16. Safan Qerimi	Bashkia Vlorë
17. Albert Bani	Bashkia Vlorë
18. Desilda Caci	Bashkia Vlorë
19. Jonela Halili	Bashkia Vlorë
20. Jeton Puka	Bashkia Vlorë
21. Elire Mancaj	Këshilli i Qarkut Vlorë
22. Irjald Dervishaj	Bashkia Vlorë
23. Elona Hodaj	Bashkia Vlorë
24. Flori Beci	Bashkia Himarë
25. Elvira Ruci	Bashkia Himarë
26. Albana Sejko	Bashkia Sarandë
27. Taulant Hyseni	Bashkia Sarandë
28. Erina Misha	Bashkia Sarandë
29. Erjola Gurna	Bashkia Sarandë
30. Ervin Papa	Bashkia Sarandë
31. Leonard Gjonaj	Bashkia Selenicë
32. Klevis Bedinaj	Bashkia Selenicë
33. Taulant Nezaj	Bashkia Selenicë
34. Klevis Beko	Bashkia Selenicë
35. Alborena Meci	Bashkia Selenicë
36. Erjon Kapaj	Bashkia Selenicë
37. Sharip Beqiri	Bashkia Konispol
38. Leonidha Histro	Bashkia Finiq
39. Dhimitraq Ndreu	Bashkia Finiq
40. Vasil Loli	Bashkia Finiq
41. Foto Thanasi	Bashkia Finiq
42. Ilir Mehmeti	Bashkia Delvinë
43. Marsida Demaj	Bashkia Delvinë
44. Paskal Londo	Bashkia Përmet
45. Piro Stefa	Arkitekt
46. Natasha Pasha	Ing. Mekanike
47. Hans Cassens	GIZ
48. Valbona Koci	GIZ
49. Aurora Xheka	GIZ

Bashkitë e qarkut të Korçës
Datë 06.11.2015

1. Xhevair Dervishi	Bashkia Korçë
2. Thoma Zisi	Qarku Korçë
3. Elda Tona	Bashkia Devoll
4. Ermal Gjermani	Bashkia Devoll
5. Zhaneta Lubonja	Bashkia Maliq
6. Anesti Ternjeshi	Bashkia Maliq
7. Irma Themeli	Bashkia Pustec

8. Arjola Cela	Bashkia Maliq
9. Ardit Komoni	Bashkia Maliq
10. Sotiraq Filo	Bashkia Pustec
11. Ana Varushi	Bashkia Pustec
12. Tatjana Spaho	Bashkia Pustec
13. Bledjon Nallbati	Bashkia Pogradec
14. Enkelejda Vincani	Bashkia Pogradec
15. Gezim Topciu	Arkitekt
16. Elda Jovan	Inxhinier
17. Edmond Zhemello	
18. Vance Agjini	
19. Dhimitraq Gjeta	
20. Majlind Shkira	
21. Papera Kajmaku	
22. Muharrem Tatoni	

Agjencia Kombëtare e Bregdetit
Datë 09.11.2015

1. Auron Tare	8. Jeri Skenderaga
2. Gentiana Troplini	9. Dorine Sinani
3. Bardhok Frroku	10. Gentjan Marishta
4. Besmir Cako	11. Blerim Hoxha
5. Ermal Sina	12. Emirjan Hate
6. Anisa Avduli	13. Fatjona Cinaj
7. Juliana Petani	

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

1. Eva Brinja
2. Florenc Meço
3. Bujar Kotri
4. Shkëlqim Gjevori
5. Renata Teta
6. Arjan Korpa
7. Thimjo Plaku

Ministria e Energjisë dhe Industrisë

1. Agim Bregasi
2. Dritan Spahiu
3. Arben Dhima

Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes

1. Eno Hoti
2. Artur Pilkati

Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave

1. Lauresha Grezda	Drejtoria e Prodhimit Bujqësor dhe Politikave
2. Irfan Tarelli	Tregtare
3. Esat Hasani	Drejtoria e Administrimit të Ujërave dhe Tokës

Ekspertë të huaj

1. Wilhelm Schulte	GIZ
2. Meine Pieter va Dijk	IHS Erasmus University Rotterdam
3. Gianni Brizzi	Banka Botërore
4. Luc-Emile Bouche-Florin	Këshilli i Europës
5. Foteini Stefani	Këshilli i Europës
6. Cezar Morar	Këshilli i Europës
7. Olov Schultz	Këshilli i Europës

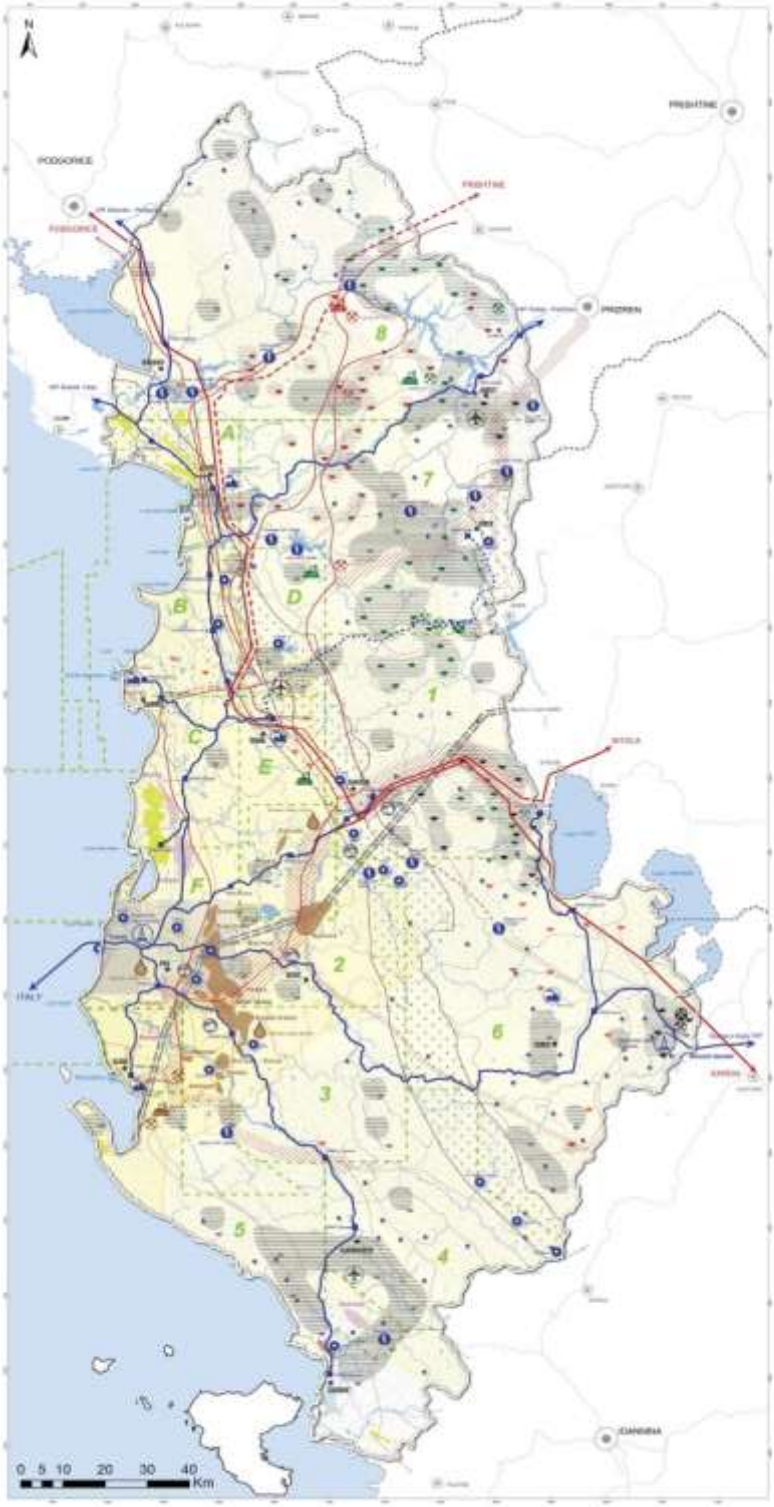
Bashkëpunëtorë të huaj

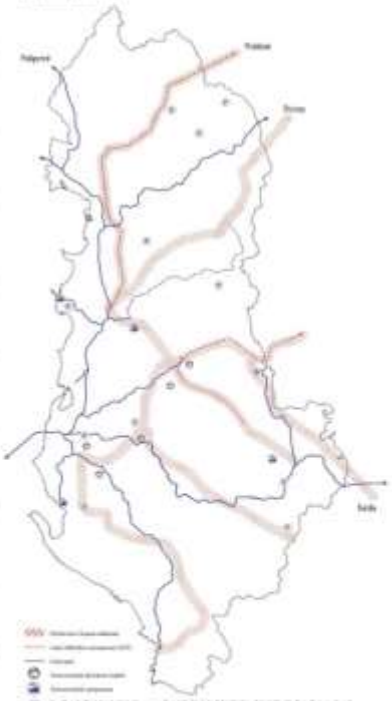
IABR	TUDelft
Iabr/UP	PBL Netherlands Environmental Assesment
PLGP USAID	Agency
51N4E	Kingdom of Netherland Enterprise Agency
GIZ	
FABRIC	

Hartat shoqëruese

246 Harta e Sistemit Infrastrukturor, Energji - Industri
247 Harta e Sistemit Infrastrukturor, Transporti
248 Harta e Sistemit Bujqësor
249 Harta e Sistemit Ujor
250 Harta e Sistemit Natyror
251 Harta e Sistemit Urban
252 Harta e Potencialit Turistik

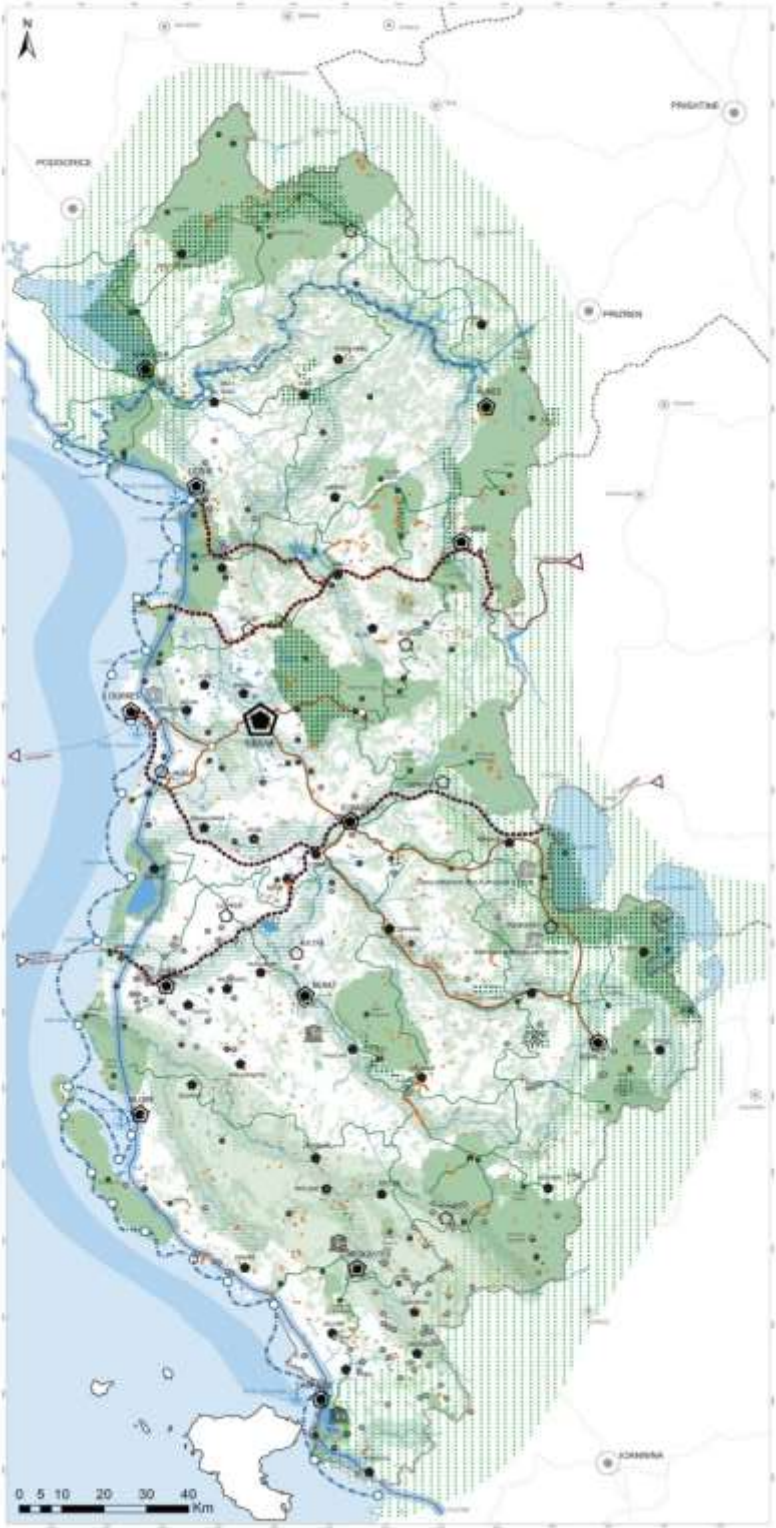
PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR_SISTEMI INFRASTRUKTUROR_ENERGJI - INDUSTRI

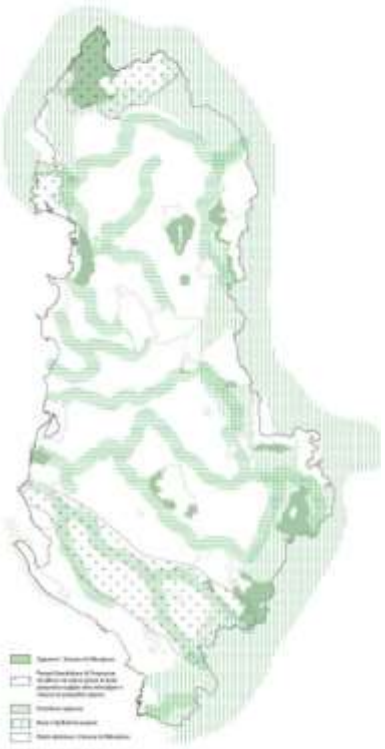




LEGJENDA

PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR_SISTEMI NATYROR



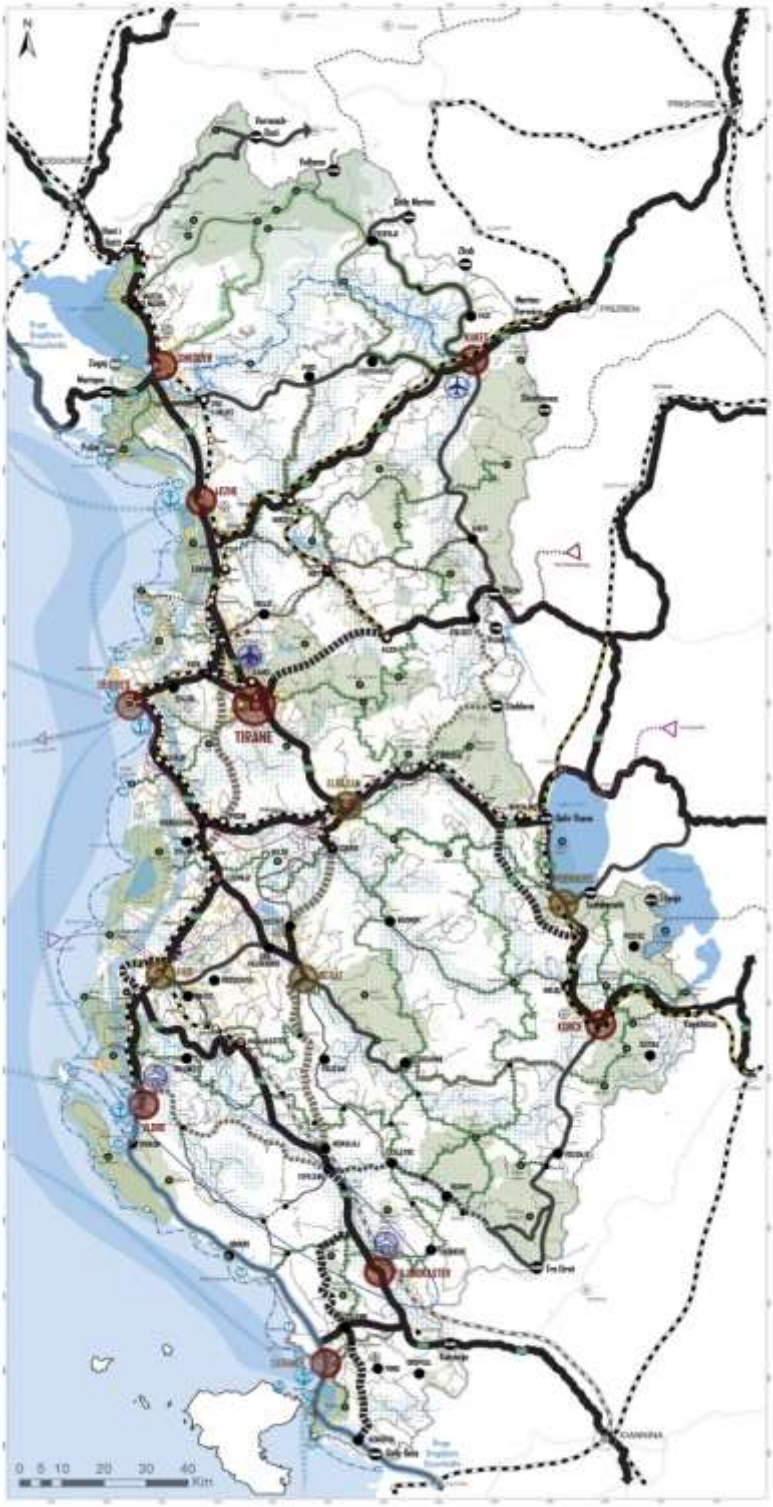


LEGJENDA:

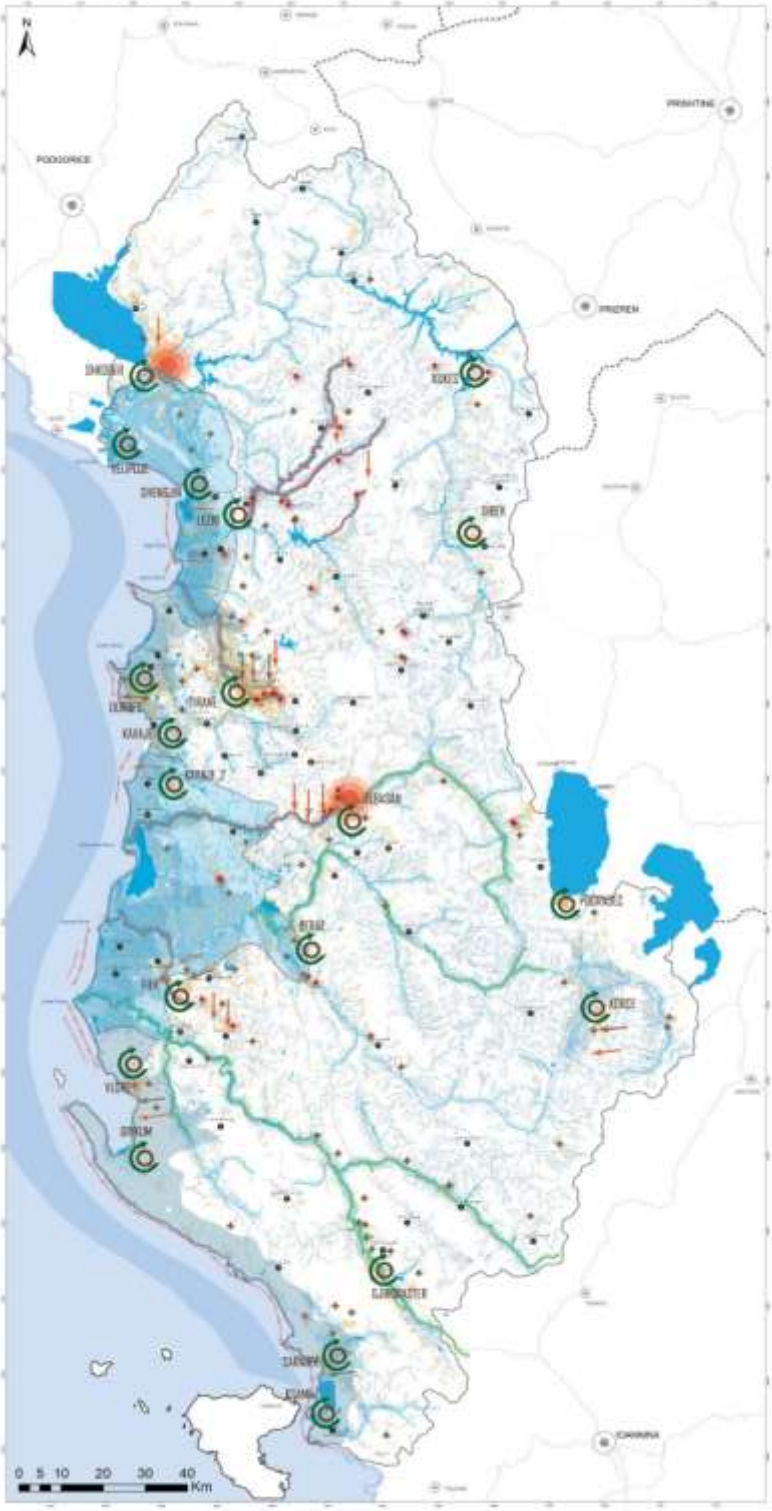
PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR _SISTEMI BUJQËSOR

LEGJENDA

PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR_SISTEMI INFRASTRUKTUROR_TRANSPORTI



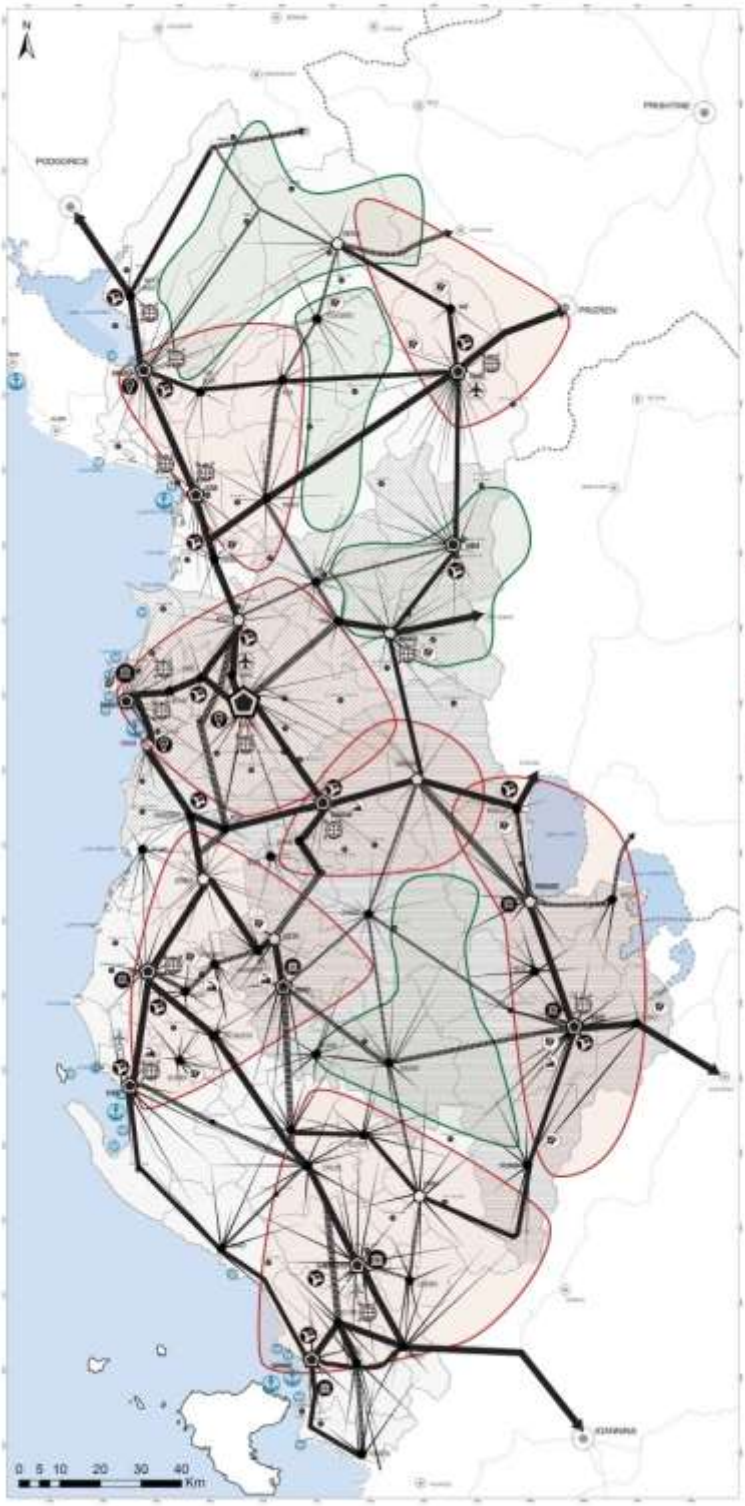
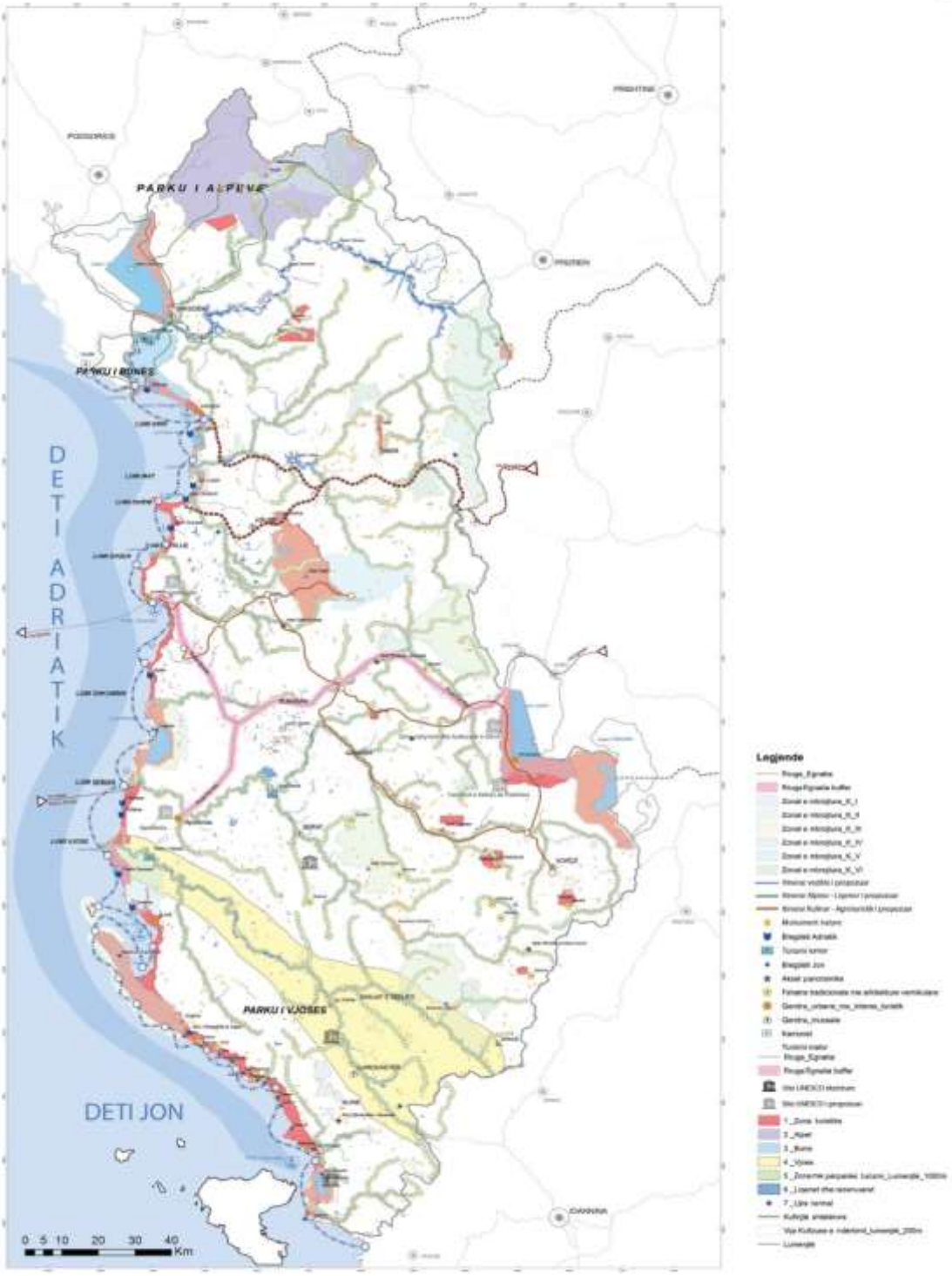
PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR_SISTEMI UJOR



LEGJENDA

PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR_SISTEMI URBAN

- Hierarkia e qendrave urbane
- Ndërlidhja hapësinore e poleve të zhvillimit rajonal
- Rajonet e zhvillimit



PLANI I PËRGJITHSHËM KOMBËTAR_POTENCIALI TURISTIK