

KAPITULLI TRE

PLAN KONCEPTUAL

3.1 HYRJE

3.1.1 Përmbledhje

Qellimi i këtij kapitulli është përmbledhja e shtate ideve mbi të cilat është mbështetur ky plan.

- Zhvillimi i Shqipërisë së Veriut si një rajon i qëndrueshëm dhe i fuqishëm. Të mos lejohet që potenciali ekonomik i Shqipërisë të mbiqendëzohet (në Tiranë-Durrës).
- Krijimi i një 'Rajoni Urban Policentrik' përtej kufirit të Malin e Zi duke lidhur ekonomitë urbane të Shkodrës, Lezhës, Podgoricës, Bar-it dhe Ulqinit në një strukturë për rritjen ekonomike rajonale dhe të popullsisë.
- Krijimi i një korridori rajonal nga Kosova drejt porteve të Bar-it dhe Durrësit. Përcaktimi i vendit potencial ku mund të kryqëzohen rrugët Kosovë-Bar dhe ajo Lezhë-Shkoder-Podgorice: (d.m.th. Bushati).
- Zgjerimi drejt jugut i Rivierës së Malit të Zi në rajonet shqiptare fqinje duke ndërtuar një urë Ulqin-Velipojë përtej lumit.
- Racionalizimi i strukturës fizike dhe ekonomike të 'Zonës së Lartë Malore'. Menaxhimi i zvogelimit të popullsisë, ndërsa punohet për rritjen e cilësive të jetës.
- Stabilizimi i popullsisë së Pukës, Kurbinit dhe Mirditës, në mënyrë që rritja e prodhimit ekonomik të rajonit të jetë në gjendje të japë maksimalizimin e të ardhurave për frymë.
- Mbrojtja e tokave bujqësore dhe kufizimi i strehimit në fshatrat dhe zonat rurale të 'rajonit urban' për ato familje që janë realisht pjesë e ekonomisë rurale.

Keto propozime shpjegohen më poshtë në mënyrë më të detajuar. Ato paraqiten me diagrama në Figurën 3.1.

3.1.2 Një Rajon Urban i Suksesshëm dhe 'Efekti Kufi'

Zonat në rajonin e Shkodrës me të ardhurat me të mëdha shtrihen të gjitha në brezin e komunave me nëpërdim më të lartë pas kufirit të Malin e Zi, dhe ndërsa shkojnë me në lindje nga kufiri, të ardhurat përgjithësisht pesojnë rënie.

Të ardhurat me të larta në këtë brez janë në skajin jug-përdim, (në komunat e Velipojës, Barbullushit, Bushatit dhe Dajçit,) që rriten nga 301 Leke në 467 Leke për frymë në ditë. Zonat e tjera me të pasura në veri-përdim, përfshijnë pothuajse të gjithë Malesinë e Madhe, ku të ardhurat rriten nga 165 Leke deri në 300 Leke për frymë në ditë. Megjithatë, në rajonet veriore dhe lindore të rrethit të Shkodrës dhe në rrethin e Pukës, të ardhurat bien më poshtë se 130 Leke për frymë në ditë.

Modeli hapësor i të ardhurave nga fermat është mjaft i ngjashëm, ku të ardhurat me të larta nga fermat janë në rajonin kufitar dhe me të ultat në segmentin verilindor të rajonit të Shkodrës dhe Pukës. Modeli hapësor i asistencës sociale pasqyron gjithashtu ndarjen lindje-përdim, me përjashtim të Tamarrës, në skajin më verior të Malesisë së Madhe, që ka varesi të madhe, gjë që bie ndesh me të dhënat që tregojnë të ardhura të larta.

Megjithatë, përgjithësisht, ka të dhëna të cilat nënkuptojnë një "efekt kufitar" lidhur me vitalitetin ekonomik të rajonit. Natyrisht që nuk është e lehtë të bëhet interpretimi i shkaqeve.

3.1.3 "Efekti Tiranë"

Përsa i përket Qarkut të Lezhës, të ardhurat për frymë janë me të larta në rrethin e Lezhës dhe me të ulta në Kurbini, në Mirditë është vetëm pak më e lartë se në Kurbini. Lezha ka varferinë më të vogël. Përqindja e familjeve që jetojnë me asistencë sociale është më e ulët në Lezhë, Rubik dhe Rreshen (deri në 5%). Megjithatë në Kurbini ka një anomali, me Laçin e Mamurrasit që kanë deri në 63% të familjeve me asistencë si dhe Milot e Fushe-Kuqë deri në 40%. Zonat malore që shtrihen në veri dhe lindje të rrugës Milot-Rubik-Burrel kanë shifra të ngjashme varferie. Kjo krahasohet me pjesën e njerezve që jetojnë me asistencë sociale atje që është 28.5%, në Malesinë e Madhe 26.3% dhe Pukë 39.8%.

Në pamje të parë, kjo tendencë është e habitshme, sepse rruga Lezhë-Tiranë nuk ka ndikuar në përfitjen ekonomike të Kurbinit. Norma e papunësisë në Kurbini (kryesisht në qytezat Laç, Mamurras dhe Milot,) është 44%, ndërsa në Lezhë vetëm 13.3% dhe

Mirdite 26.0% (megjithese vetepunesimi dhe jetesa e siguruar nga puna ne bujqesi mund ta maskojne disi realitetin.)

Padyshim qe duhet bere kujdes dhe te kihet parasysh qe e ardhmja nuk duhet te frymezohet nga historia e vonshme. Sidoqofte duket se "Efekti Kufi" eshte me i fuqishem sesa "Efekti Tirane". Dy jane parimet kryesore, alternative, te politikave te mundshme:

Nese ndiqet parimi qe *paraja duhet te ndjeke nevojen*, atehere duhet qe pjesa me e madhe e tyre do te shpenzohej ne malet ne lindje (Ungrej, Kaçinar, Orosh, Selite dhe Fan ne Lezhe, plus te gjithë rrethin e Pukes dhe gjysmen e sipërme te pjeses veriore te rrethit te Shkodres; dhe (b) ne brezin bregdetar te Kurbinit, pergjate rruges se Tiranës.

Nga ana tjetër, *nese paraja duhet te ndjeke mundesine*, atehere duhet te perqendrohem i pllajen Shkoder-Lezhe dhe ne zonat fqinje ne jug e perendim, deri ne kufi.

3.1.4 Politikat e Bazuar ne Fakte

Thelbi i debatit te zgjedhjes se politikave perbehet nga parate, nevojat dhe mundesite. Diferencimi hapesor i politikave mundeson nje sinteze. Per zonat qe po deshtojne, duhet lehtesuar rivendosja e popullsisë dhe nxitur zhvillimi ekonomik, ne menyre qe te rivendosen ne nje ekuilibër me te mire te ardhurat neto dhe fuqia punetore. Megjithate, per zonat qe po perparojne, rritja e popullsisë duhet arritur nepermjet levizjes se popullsisë [hyrese] dhe nxitjes me energjike (sesa ne zonat pa rritje) te zhvillimit ekonomik, sepse keto zona kane baze me te shendoshe mbi te cilen mund te ndertohet.

Ne baze te ketyre vezhgimeve, mund te themi qe (a) nje korridor dinamik Lezhe-Shkoder-Mal i Zi do te funksionoj me mire sesa nje korridor Lezhe-Tirane; dhe (b) nje levizje e popullsisë nga vargmalet (veri Shkoder-Puke-lindje/jug Lezhe) drejt nje zone qendrore Lezhe-Shkoder-Mal i Zi e maksimizon potencialin per zhvillim ekonomik.

Nese ekziston nje dëshire afatgjate per te krijuar nje ekonomi rajonale te veteqendrueshme, atehere menaxhimi i forte rajonal do te mundesonte nje shtese ekonomike ne zonen "berthame" per te siguruar kapital permes nder-subvencionimit per te ndihmuar zonat e deshtuara te marrin veten.

Ky vizion i nje "shkallezimi burimesh" tregon se opsioni yne i dyte ("Paraja duhet te ndjeke mundesine") eshte kursi i veprimit me i zgjuar ne vitet e ardhshme, sepse rajoni duhet te krijoj nje shtese per ta shpenzuar.

3.2 IDEA E PARE: BALANCIMI I QARQEVE

Eshte e degjuar te flitet per nje 'Evrope te Qarqeve' dhe per 'Qarqe Nderkufitare'. A i ofrojne te dy idete nje sfide idese me te vjeter te nje 'Evrope te Tokave te Eterve?', (d.m.th. shtete-kombe)

E shoqeruar me kete ideologji te re te rajonalizmit eshte idea e '*balancimit rajonal*'. Ne Shqiperi ekzistojne kater qarqe efektive qe jane Veriu, Qendra, Jugu dhe Lindja e Shqiperise. Shume rajone ekonomike ne Evrope kalojne kufinjte, (edhe ku koordinimi politik shtrihet prapa realiteteve ekonomike). Ne rastin e rajonit te veriut te Shqiperise, nxitja e zhvillimit ekonomik kerkon *dise forma* te integrimit me pjese kryesore te Malit te Zi dhe Kosoves.

Ne kete kapitull, ne propozojme qe (a) Shkoder -Lezhe dhe Podgorica – Bar te integrohen ekonomikisht per te formuar nje rajon urban policentrik, te cilin ne e quajme 'PodShkod'; (b) 'Diamanti' i Kosoves (Peje - Gjakove-Prizren-Prishtine-Mitrovice) ekonomikisht integrohet me Kukes-Tropoje-Bajram Curri; dhe (c) rajoni malor i larget qe shtrihet mes ketyre rajoneve urbane nyje eshte i strukturuar si nje magnet dypolesh. Kjo eshte baza e propozimit tone strategjik.

Megjithate, pika kryesore ketu eshte qe ky rajon te *balancohet* me Shqiperine Qendrore. Ne e shohim kete si kuadrilaterali Tirane-Durres-Rrogozhine-Elbasan. Balancimi rajonal do te permiresoje perdorimin e pergjithshem te burimeve dhe te reduktojne koston lokale. Ne Shqiperi, fokusi i madh ne Qarkun Qendror ne dekadat e ardhshme eshte problemi i parashikueshem qe çon ne dobesimin e Shqiperise se Veriut, (dhe ne menyre te vecante Shkodren sigurisht).

Synimi taktik duhet te jete uniteti i brendshem me rajonet perbri. Problemi me i qarte i vetem eshte perpjekja per te lidhur Kosoven me Tiranen me mire se me Shkodren. Kjo do te populloje qendren, por do te kercenoje ekuilibrin mes qendres dhe veriut, me perfundimin qe burimet kombetare do te perdoren me me pak efikasitet.

3.3 IDEA E DYTE: RAJONET URBANE SI MOTORI KRYESOR I RITJES

3.3.1 Tregjet si Forca Kryesore e nje Plani Rajonal

Synimi kryesor, (nga i cili varen shume gjera te tjera,) eshte forcimi i ekonomise rajonale. Kjo gje nenkupton rritjen e punesimit, permiresimin e cilesise se puneve, rritjen e "vleres se shtuar" nepermjet aktivitetit

ekonomik, gje qe sjell si rezultat rritjen e te ardhurave, pagave dhe rrogave. Ne do ta diskutojm e kete ceshtje me ne theleshi ne dokumentin per diskutim mbi "Zhvillimin Ekonomik". Megjithate, per momentin konstatojme se gjeja me e dobishme qe mund te beje nje Strategji Hapesinore Rajonale *eshte maksimalizimi i permasave efektive te tregjeve.*

Me termin "tregje", ne i referohemi (a) punes dhe profesioneve; (b) tokes dhe pronese; (c) kapitalit; (d) ofruesve te te mirave dhe sherbimeve; dhe (e) konsumatoreve, me fjale te tjera, ofruesve te inputeve dhe blesesve te prodhimeve.

Ne perdorim termin "tregje efektive". Kjo do te thote qe segmente te ndryshme gjeografike dhe ekonomike duhet te *integrohen efektivisht* nepermjet (a) transportit; (b) komunikimit elektronik; dhe (c) organizmave dhe proceseve publike dhe private.

3.3.2 Rajonet Urbane Policentrike

Sot, ne fillim te shekullit te 21-te, eshte shume me e lehte te nxjerrsh ne treg nje rajon sesa nje qytet. Ne fakt, qytetet me te suksesshme jane shume te integruara me rajonet urbane. Shkodra dhe Lezha jane teper te vogla dhe te largeta qe te mund te nxirren ne treg me sukses si qytete te vecanta. Mund te shpresohet te sintetizohen me ekonomin e e Tiranese se Madhe, megjithese ajo eshte ndoshta teper larg, (sidomos per Shkodren).

Ceshtja eshte nese ky plan mund te krijoj nje rajon urban te madh, duke sintetizuar ekonomine lokale te disa zonave. Ky eshte edhe thelbi i idese se "policentrizmit".

3.3.3 PodShkod: Nje Rajon Urban Policentrik Nderkufitar

Ky plan parashikon nje kontekst zhvillimi nderkufitar, nepermjet te cilit, deri ne vitin 2020, Podgorica, Shkodra dhe Lezha formojne nje korridor zhvillimi. Ne Europe ka shume projekte te tilla, qe kane rezultuar ne koridore si Dublin-Belfast, Viene-Bratislave, Kopenhagen-Malmo apo Bayonne-San Sebastien.

Megjithate, ne kete rast ne kemi ndermend nje konfiguracion ne forme "laku" (gjysmerrethore), e cila lidh Podgoricen me Shkodren (a) ne veri te Liqenit te Shkodres permes Koplikut, Bajzes dhe Tuzit dhe (b) ne jug permes Velipojes, Ulqinit, Bar-it dhe Veli Pazariit. Aeroporti nderkombetar eshte afer Podgorices dhe Tuzit. Porti detar ne Bar ka lidhje me detin Adriatik dhe Mesdhe si i tere dhe Ulqini ndodhet ne nje riviere turistike me reputacion nderkombetar.

Ruga Velipoje-Ulqin mund te mos ndertohet qe ne fazat e hershme. Megjithate, ekziston rruga qe lidh Shkodren me Ulqinin dhe Bar-in, nepermjet Muriqanit dhe Vladimirit. Verejme se edhe tuneli rrugor Velipazar-Bar duhet te perfundoje kete vit. Ky "rreth" (i cili kerkon investim te konsiderueshem, por jo te jashtezakonshem), i perngjet "Delta Metropolis-it" ne Vendet e Ulta, e cila me pare quhej "Randstad Holland". Ky eshte nje rreth urban gjigand me te ashtuquajturen "Zemer te Gjelber" ne mes, ashtu siç Liqeni i Shkodres mund te jete ne mes te PodShkoder.

3.3.4 Korridori Nenurban i Rritjes Kopluk

Se fundi, permendim se eshte ndertuar informalisht nje korridor nenurban zgjerimi 15 km i gjate ne pjesen veriore te Liqenit te Shkodres, pergjate rruges Shkoder-Podgorice, deri ne Kopluk (por jo me tej). Si krahasim, zhvillimi ndermjet Shkodres dhe Lezhes eshte krejt minimal.

Ky paraqet tre probleme: (a) ndotjen e liqenit per shkak te mungeses se infrastruktures urbane; (b) pasoja negative per bujqesine, per shkak te zenies se tokes; dhe (c) prishje te rruges kryesore, per shkak te menaxhimit te keq te hapësirës së rruges dhe aksesit te saj frontal dhe te drejtperdrejte. Nga ana tjetere, gjendja nuk eshte perkeqesuar deri ne ate pike sa qe te mos rikthehet ne normalitet (deri ne nje fare mase).

Ky proces urbanizimi paraqet ndryshimin kryesor dinamik ne rajon. Ai favorizon nje zhvillim te fuqishem socio-ekonomik, i cili mund te verehet disi edhe ne Tuz, pertej kufirit.

Dendesia e ketij korridori eshte shume e vogel per te mundesuar krijimin e nje infrastrukture te pershtatshme ose per krijimin e nje sistemi rrugor. Por, as shtepite nuk mund te shemben. Perqasja me e mire do te ishte rritja e dendesise, legalizimi i zhvillimit dhe financimi i rrugeve dhe infrastruktures.

3.3.5 "Plus-et" e Marketingut

Ky sistem policentrik, te cilin e quajme "PodShkod", mund te kete disa tipare shume te favorshme:

- Nje popullsi prej 750.000 vetesh, brenda periudhes se planifikimit (popullsi, e cila afer mesit te ketij shekulli parashikohet te rritet ne nje milion.)
- Nje aeroport nderkombetar
- Nje port nderkombetar per linja udhetimi, tregtie dhe per anije cisterne

- Nje kalim potencial tranzit urban qe siguron transport publik ndermjet qendrave kryesore te biznesit.
- Dy universitete
- Nje riviere turistike te konsoliduar tashme, me reputacion te madh ne shkalle nderkombetare
- Nje natyre nder me te bukurat ne Europe; dhe
- Lidhje shume te mire me korridoret nderkombetare

Nese PodShkod do te zhvillohej ne menyre sistematike dhe me mjeshtri, brenda 20 viteve ajo mund te konkurroje ne tregun nderkombetar te zonave te investimeve (gje e cila asnjehere nuk mund te realizohet nga Shkodra apo Lezha, t e marra veç).

3.4 IDEA E TRETË: LIDHJA KOSOVE-PODSHKOD

3.4.1 Lidhja Kukës-Fan i Vogel-Durrës

Nje rruge lidhese nga Miloti (permes lugines se Rubikut dhe Fanit te Vogel) ne Kukës eshte propozuar. Kjo do te lidhte Durrësin me Prizrenin. Me shume mundesi kjo do te shtynte qendren e gravitetit ekonomik me ne qender te Shqipërise dhe do te izolonte Shkodren. Kjo do te ishte nje gje e keqe per Shqipërine e Veriut (dhe ne kendveshtrim me te gjere, edhe per vendin si te tere).

Ne periudhen e shkrimit te ketij raporti, konsulentet e kane patur te veshtire te zbulojne politiken zyrtare te qeverise, ose te parashikojne vendimet qe rrjedhimisht do te implementohen.

Nga disa njerez thuhet se rruga e Fanit te Vogel eshte nje perkushtim i qendrueshem, por te tjere thone se nuk do te çohet me tej, nderkohe qe Plani Kombetar i Transportit (te Marsit 2005) nuk e perfshin (as e permend) fare.

Keshtu qe ne nuk mund te bejme nje deklarate perfundimtare, dhe kemi ndjesine qe çështja duhet lene e hapur ne tekstin e ketij raporti. Gjithsesi, *keshilla jone e pergjithshme* do te ishte qe te vendosej per çështjen ne kontekstin e nje plani rajonal (ose me mire te nje plani kombetar) qe *lidh rritjen e vendosjeve, strategjine e zhvillimit ekonomik dhe te planifikimit te autostradave ne nje strategji te integruar dhe shume-sektorese*. Frika jone eshte se qeveria mund ta shikojte çështjen si nje detyre planifikimi te paster dhe abstrakt te autostrades. Kjo eshte nje perspektive e paperpunuar qe te adoptohet, dhe me shume mundesi do te çojte ne konkluzione te rreme.

3.4.2 Lidhja e Propozuar

Ekziston nje propozim per te lidhur Kosoven me PodShkod ne rrugen Gjakove-Bajram Curri-Veriu i Liqenit-Koman-Vau i Dejes-Bushat. Kjo ka nevojte per nje studim me te hollesishem se ç'eshte bere deri tani. Megjithate, ne kete faze ne mendojme se lidhja Fierze-Koman mund te jete e hapur ndaj verejtjeve serioze mbi baza topografike dhe mjedisore. (Por ne rekomandojme me teper studim).

Ka te ngjare qe opsioni i preferuar i lidhjes te jete nje linjzim si me poshte:

- Rruga kryesore nga Kukës ne Bushat permes Vaut te Dejes dhe Pukes. Ky eshte propozimi ne Planin e Transportit Kombetar te marsit 2005.
- Rruga kryesore nga Gjakova-Tropoja-Bajram Curri-Fierze, qe lidh rrugen e Kukësit afer Fushe-Arreztit. Kjo do te ndihmoje te integroje Rajonin e Tropojes me ekonomine e Kosoves dhe 'PodShkod'
- Permiresime modeste ne rrugen kryesore Peje-Podgorice permes Kolashinit. Kjo do te siguroje nje lidhje te dyte mes Kosoves dhe PodShkod.
- Rruga dytesore nga Miloti permes Gjegjanit dhe Poshqesh duke bashkuar rrugen kryesore te Kukësit afer Fushe-Arreztit.

Per me teper, ne gjithashtu rekomandojme qe trageti Fierze-Koman te mbahet dhe te zhvillohet, por ndoshta vetem si nje traget pasagjeresh, me disa vendndalime shtese.

3.4.3 Potenciali i Zones se Vaut te Dejes si nje 'Porte Hyrjeje' ne Kosove

Korridori i Kosoves hyn ne fushen Shkoder-Lezhe ne Vaun e Dejes, i cili mund te konsiderohet si "porta e hyrjes". Rruget lokale nga Shkodra si dhe nga Lezha priten po atje.

Nese ultesira e madhe me toke bujqesore mund te mbrohet nga ndertimet (ashtu sic do te propozojte ky plan), atehere mund te zhvillohen, ne shkalle te konsiderueshme, bujqesia, blegtoria, industria e perpunimit te ushqimit dhe ajo e prodhimit te veres. Ne veri, perendim dhe lindje ka mundesi per te rivene ne funksionim hidrocentralet si dhe industrine e nxjerrjes dhe pasurimit te mineraleve, ne nje periudhe afatgjate. Linja hekurudhore (e cila lidh Vaun e Dejes me rajonin urban) mund te permiresohet, duke lejuar keshtu shkembimin e pasagjereve dhe mallrave me 'PodShkod'.

3.4.4 Potenciali per Zhvillim ne Zonen e Bushatit

Potenciali i lidhjes se Kosoves me Bar-in nenkupton lidhjen Vau i Dejes-Velipoje dhe pastaj Bar-i te lidhet me nje rruge te re Velipoje-Ulqin. Kjo rruge do pritet me rrugen e re Shkoder-Lezhe ne afersi te Bushatit, i cili per pasoje do te kthehet ne nje zone me potencial te konsiderueshem. Bushati ofron mundesine e krijimit te nje "Porti Tokesor" ose "Qender Logjistike" ku prurjet nga Kosova mund te ndahen: ne perendim ne Bar dhe ne lindje ne Durres. Ne nje qender te tille logjistike mund te lindin biznese te reja.

3.5 IDEA E KATERT: ZGJERIMI DREJT JUGUT I BREZIT TE TURIZMIT BREGDETAR

3.5.1 Potenciali i Velipojes si nje zgjatim i Rivieres se Ulqinit

Ne rrugen Kosova-Bar mund te ndertohet nje ure matane lumit Buna, ne veri te Velipojes. Velipoja eshte rajoni turistik me i afert me Kosoven, gje qe do te mundesoje zhvillimin e saj si nje zgjatim i Rivieres se Malit te Zi.

Megjithate, duhet thene se Velipoja eshte shume me poshte standardeve te Ulqinit, dhe ne rrethanat aktuale do te deshtojte keqas ne tregjet nderkombetare. Shqiperia duhet te permiresoje mjaft kuadrin ligjor.

3.5.2 Lidhja e Shengjinit me nje 'Turizem te ri Bregdetar'

Shengjini ka gjithashtu potenciale turizmi. Ai shtrihet ne te njejten 'riviere' si Velipoja, por ndjeshmeria ekologjike e mjedisit bregdetar sugjeron se ndertimi i nje rruge mes dy qytezave do te ishte e demshme. Megjithate, nje rruge e vogel per nje sherbim me minibus dhe me trotuare te gjate do te ishte nje mase e pranueshme. Ajo do te promovonte ekonomine me baze turizmin, dhe pa demtuar mjedisin.

Porti i Shengjinit pergjithesisht nuk ka te ardhme ne konkurrence me Barin dhe Durresin. Megjithate, rolet me te fokusuar si (a) nje turizem me baze lundrimet me jaht dhe (b) nje port peshkimi i specializuar mund te jene te praktikueshme. Nje sektor riparimi anijesh te vogla mund te ishte mire pasi prodhimet e peshkut jane krijuar si industri

3.5.3 Bregdeti ne Jug te Lezhes

Zona bregdetare ne rrethin e Kurbinit ka potencial zhvillimi, por aktualisht nuk eshte terheqese. Ky mjedis eshte i degraduar dhe jo terheqes. (Udherrefyesi kryesor i udhetimeve ne Anglisht

paralajmeron vizitorin t'i shmangen kesaj zone.) Ka mjaft zhvillime te paligjshme te cilesise se dobet. Nuk ka gjasa te terheqe investime nga kompani turizmi nderkombetare serioze derisa te krijohet nje standard mjedisor terheqes. Kjo gje do te kerkonte dhjete deri ne njezet vjet rritje dhe menaxhim ambjental te vazhdueshem. Gjate kesaj kohe nuk duhet te kete zhvillime te paligjshme.

3.6 IDEA E PESTE: MENAXHIMI I NDRYSHIMIT NE ZONAT MALORE TE THELLA

3.6.1 Pengesat dhe Vlerat

Pengesat e zonave me te prapambetura jane terreni i tyre shume malor, rruget e keqja me kalueshmeri te ulet, fshatrat e vegjel dhe te shperndare me shtepi te shperhapura, sherbime te mangta edukimi dhe shendetesore, te ardhura te vogla dhe mungesa te mundesive ekonomike, te cilat te cojne drejt varferise dhe largimit ne mase te popullsisë.

Vlerat e ketyre zonave jane bukurite fizike magjepese, arkitektura 'folklorike' ose krahinore, jeta af'er natyres dhe fenomene te tjera natyrore, te cilat perbejne te gjitha nje potencial te jashtezakonshem per turizem te specializuar, artizanate, qe ka gjasa te perfsihje traditen e pasur te prodhimit te rrobave, potencialit per prodhime bujqesore te tipit sasi te vogel/ vlere te madhe, prodhime druri dhe pylli, te industrise nxjerrrese, perpunuese dhe minierave, si edhe hidroenergjetikes, (perfsihje eksportin nga rajoni, deri ne nje fare shkalle).

3.6.2 Menaxhimi i Zvogelimit te Popullsisë

Siç tregohet ne kapitullin mbi demografine, largimi nga keto zona ka shkaktuar zvogelimin e popullsisë. Kjo gje eshte shoqeruar edhe me renien ekonomike dhe rritjen e veshtiresive me infrastrukturen sociale dhe fizike. Keto tendenca ka gjasa te vazhdojne, dhe detyrat e planit (ne lidhje me kete gje) jane trefishe.

- Fillimisht, frenimi i humbjes se popullsisë ne zonat e thella brenda rajonit Shkoder-Lezhe duke lehtesuar rivendosjen e saj ne 'rajonin urban' (dhe sigurimi i tokes per ndertim vendbanimesh e pajisur me infrastrukturen.)
- Intensifikimi i ekonomise se zones se thelle, ne menyre qe (ndersa zvogelohet popullsia) te ardhurat per fryme permiresohen deri ne ate pike ku 'cilesia e jetes' ne zonat e prapambetura eshte po aq terheqese sa ajo ne rajonin urban.
- Permiresimi i mundesive ndaj puneve dhe sherbimeve ne zonat e thella duke perqendruar popullsinë ne vendndodhje qe jane afer vendeve te

punes dhe sherbimeve dhe berja e mundur qe fshatra vertete te paarrishem te pesojne renie dhe eventualisht te pushojne se ekzistuari. (Kjo do te bente te mundur qe ndarja e burimeve te jete me realiste dhe efektive.)

3.6.3 Struktura Hapesinore e Fshatrave

Ne menyre qe te permiresohet aksesit, kemi hartuar nje strategji per ndryshimet hapasinore, strategji e cila ka kater detyra perberese:

- ***Percaktimi i 'Zonave me Asete Ekonomike te Shfrytezueshme'.***

Ne kemi percaktuar zona ne te cilat asetet e shfrytezueshme ekonomike (si ato turistike, pyjet komerciale dhe bujqesia) jane perqendruar ne menyre te posaqme.

- ***Percaktimi i nje 'Strategjie te Strehimit'.***

Kemi konceptuar kater lloje fshatrash , si vijon:

(a) Nyjet Ekonomike Rurale

Ne to do te perqendrohen mjaft qendra te punesimit, vecanerisht nese ne ato zona do te kene akses automjete te medha. Keto fshatra duhet te jene relativisht afer me qendren urbane apo rruget kryesore. Zakonisht, keto fshatra jane edhe "Fshatra Kryesore Sherbimesh": (Shih me poshte.)

(b) Fshatra Kryesore Sherbimesh

Sherbimet si dyqanet, shkollat, qendrat shendetesore, etj. perqendrohen ne keto fshatra. Nese eshte e mundur, nje i tille duhet te jete qender e secilit grup apo grupim fshatrash.

(c) Fshatra Mbeshtetese

Keta fshatra nuk kane funksion pertej kufinjve te tyre dhe nuk pritet qe atje te rritet popullsia.

(d) Fshatrat ne Renie

Keto jane fshatra qe pritet te tkurren per shkak te veshiresise se aksesit dhe ekonomise se dobet. Nuk jane objekt i drejtimet te financimeve publike, pervecse perkohesisht, per qellime humanitare apo situata emergjence.

- ***Percaktimi i 'Grupimit te Fshatrave'***

Nyjet Rurale Ekonomike, Fshatrat Kryesore dhe ato Mbeshtetes duhet te grupohen bashke. Secili grupim i tille duhet te ndodhet ne qender te nje Zone Asetesh Ekonomike. Politikat e zhvillimit te

tyre planifikohen dhe menaxhohen ne menyre te integruar.

- ***Percaktimi i Politikes se Rrugeve dhe Transportit bazuar ne Strategjine e Vendbanimeve***

Standardet per ndertimin dhe mirembajtjen e rrugeve do te percaktohen ne perputhje me sistemin e vendbanimeve. Do te kishim kater nivele kryesore.

(a) Rruget e Aksesit te Nyjeve Ekonomike

Keto çojne nga zona urbane (ose nga nje rruge kombetare) ne nje Zone Ekonomike Rurale. Do te jete nje rruge e mbajtur mire, e shtruar, me gjeresi 5m ose me shume, e projektuar per te siguruar standarde te mjaftueshme sigurie per kamiona/maune me permasa mesatare ne kushte mesatare moti ne dimer.

(b) Rruge qe Çojne ne Fshatrat Kryesore

Keto rruge çojne nga nje Nyje Ekonomike ne nje ose disa Fshatra Kryesore. Idealisht do te ishte ne forme lakore (per te lidhur nje zone ekonomike ne te dy drejtimet). Do te jete nje rruge e mbajtur mire, e shtruar, me gjeresi 3m ose me shume, e projektuar per te siguruar standarde te mjaftueshme sigurie per kamiona/maune me permasa te vogla dhe per mikrobuse. Mbahet e hapur gjithmone, me perjashtim te situatave emergjente te motit ne dimer.

(c) Rruge te Brendshme qe Lidhin Grupime

Keto rruge lidhin Fshatrat Mbeshtetese me Fshatrat Kryesore (ose Nyjet Ekonomike.) Ato duhet te jene te shtruara, por ne pergjithesi do te jene te pashtuara me gjeresi 3m. Duhet mirembajtur çdo vit me standarde te mira. Do te ishin te sigurta per mikrobuse, dhe vetura. Megjithate, ne dimer mund te behen te pakalueshme, pervecse me kembe apo me kale. Rruget me gjatesi me shume se 5 km duhen mbajtur te hapura ne dimer per te lejuar kalimin e automjeteve.

(d) Rruge Brenda Standardeve te Emergjences dhe Rruget e Braktisura

Keto rruge (qe çojne ne Fshatrat ne Renie,) kane mirembajtje te kufizuar derisa vandbanimet qe lidhin te zhduken perfundimisht. Atehere edhe rruga vete braktiset. Standardi i emergjences mund te lejoje vetem per trafik kembesores ose kuajsh, me sigurim strehimi ne raste moti te keq.

3.7 IDEA E GJASHTË: STABILIZIMI I QYTETEVE TE JUGUT DHE LINDJES

3.7.1 Lidhja me Tirane-Durres?

Siç e permendem me lart, rrethet e Kurbinit, Mirdites dhe Pukes (dhe qytezat e tyre siç janë Miloti, Laçi, Rubiku dhe Rresheni, Puka dhe Fushe-Arrezi,) kanë veshitësi me te medha ekonomike per te kapercyer.

Nje çeshtje del ne lidhje me lidhjen ekonomike me Tiranen e Madhe (apo Tirane-Durres). Rruga per ne Tirane mund te konsiderohet si shtylla kurrizore e nje korridorit ekonomik te mundshem. Kjo do te shkaktonte qe pozicioni i Lezhes si qyteti me kufitar i ekonomise se Tiranes se Madhe te njihet dhe te forcohet. Por ndoshta kjo do te bente qe temat e tjera te pershkruara ketu te mos mund te realizoheshin, te pakten brenda njezet viteve te ardhshem.

Rruga e permiresuar Milot-Prizren do te behej pjese e lidhjes Tirane-Kosove, duke e zvogeluar keshtu rendesine e nderlidhjes Shkoder/Bar-Kosove. Ne rast se fiton kjo ide, atehere duhet te presim qe Lezha te rritet me shpejt se Shkodra dhe bashkeveprimi potencial me Malin e Zi nuk do te behej realitet. Shkodra do te vazhdonte te mbetej ekonomikisht e izoluar dhe te deshtonte, ndersa per rritjen e Tiranes se Madhe do te krijohet edhe nje motor tjetër.

Nese ndertohen rruge kryesore ndermjet nje rajoni te fuqishem ekonomik dhe nje tjetri te dobet, atehere kjo rruge nuk do te ndihmoje menjehere per te gjalluar me te dobtin, por perkundrazi do te nxiste renien e metejshme te rajonit te dobet, deri kur kostot e mbipopullimit ne rajonin me te forte te kene bllokuar permiresimin e tij te metejshem.

Kjo eshte çeshtje me permasa kombetare. Sidoqofte, sipas gjykimit tone eshte ne interesin kombetar qe Lezha te drejtoje syte nga veriu, pra nga Shkodra dhe jo nga jugu, d.m.th. nga Tirana, gje qe nenkupton qe rajoni Tirane-Durres dhe rajoni i Shqiperise se Veriut (si entitete te veçanta) duhet te ndahen nga njeri-tjetri. Ne kete kontekst besojme se idea e nje rruge kryesore qe te kaloje permes Mirdites mund te jete nje llogaritje e gabuar. Megjithate, nje rruge me standard me te ulet mund te sjelle te ardhura neto ne zonat e thella.

3.7.2 Nje Zone Permiresimi "Pa Rritje" ne Jug

Kjo do te sillte qe qytezat Milot, Laç, Mamurras, Rubik, Rreshen, Puke dhe Fushe-Arrez, te konsiderohen si te stabilizuara (ne kuptimin qe nuk zgjerohen), ne lidhje

me popullsine. Ne kete menyre, ndermjet Lezhes dhe Fushe-Krujes (si kufiri verior i ekonomise se Tiranes se Madhe) do te krijohet nje "brez pa rritje", apo nje "kufi" ndermjet Shqiperise veriore dhe qendrore.

Megjithate kjo *nuk* do te thote qe nuk do te kete *permiresime ne ekonomi* ne keto qyteza teper te depresuar: kjo eshte teme krejt tjetër.

Çeshtja eshte rritja e prodhimit rajonal, por jo rritja e popullsise, ne menyre qe prodhimi per fryme te rrite cilesine e jetes. Plani nuk duhet te kujdeset direkt per popullsine ne zonat me papunesi te larte. Keshtu plani parashikon qe tendenca e tanishme per rritjen e popullsise te mos lehtesohet ne keto qyteza por ne "Rajonin Urban Policentrik" te pershkruar me lart. Ne kete rajon mendojme qe mundesite ekonomike mund te zhvillohen me lehtesisht.

3.8 IDEA E SHTATE: MBROJTJA E ASETVE BUJQESORE DHE APLIKIMI I NJE POLITIKE MBI SHTEPITE URBANE NE RAJONET RURALE

Politika e vendbanimeve rurale eshte shpeshhere problematike ne kuadrin e planifikimit rajonal dhe veçanerisht ajo e 'vendbanimeve rurale qe lindin nga zona urbane'. Kjo nenkupton strehimin per punetoret ne ekonomine urbane, te cilet ndertojne shtepi ne fshatra rurale ose zona rurale, te cilat varen kryesisht nga bujqesia.

Problemi eshte se kjo toke ku ata ndertojne i duhet bujqesise. Shpesh keto banesa jane aq te shperndara saqe pak familje urbane mund te çojne dem nje kapital ekonomik me vlere te madhe. Ato veprojne keshtu sepse toka kushton lire dhe ata nuk duhet te paguajne kosto te verteta. Megjithate, rezultati eshte ndotja e zonave ujembajtese per shkak te shpimit te puseve. Aksesi i tyre ne shkolla dhe sherbime te tjera (si transporti publik) eshte i veshtire te organizohet dhe tregu i punes eshte shume i shperndare.

Qellimi i politikave te parashtuara ne kete plan eshte kufizimi i strehimit ne zonat rurale vetem per rastin e familjeve qe kane nje aresye ekonomike pse banojne atje dhe sigurimi i tokes se pajisur me infrastrukture ne qytete dhe qyteza per punetoret urbane. Kjo politike do te ndalonte njerezit te ndertojne ne vende te paautorizuara dhe do te siguronte qe vetem 10% e tokes se ofruar per ndertim te ndodhej ne fshatra. Çeshtja sesi mund te zbatohet kjo politike ne realitet diskutohet ne Kapitullin 12 mbi Implementimin.

3.9 KONKLUZIONE

Ky kapitull permbledh idete themelore mbi te cilat eshte konceptuar ky plan. Dy kapitujt e tjere (4 dhe 5)

paraqesin te dhenat mbi rritjen e popullsise dhe vendndodhjet e saj si dhe nevojen per toke urbane qe vjen si rrjedhoje. Me pas behet e mundur te hartohet

plani si dhe disa studime mbi tema te posaçme, te cilat perfshihen ne plan, siç jane infrastruktura, mjedisi, aspektet financiare e keshtu me radhe.