

KAPITULLI GJASHTHË

PLANET STRATEGJIKE URBANE DHE TOKAT PER NDERTIM

6.1 HYRJE

Qellimi i këtij Kapitulli është analizimi sesi qellimet e këtij plani rajonal mund të përmbushen në qytezat e ndryshme të rajonit urban 'PodShkod' ku propozohet rritja. Këto studime janë bërë për shtatë lokalitete: Shkoder, Korridori Shkoder-Koplik, Lezhe, Velipoje, Shengjin, Bushat dhe Vau i Dejes.

Gjithsesi, studimet nuk kanë si qëllim të jenë 'plane lokale' (të cilat do të përgatiteshin nga bashkitë). Ato janë me pak se kaq. Ato i përgjigjen pyetjes: nëse do të realizohej plani rajonal, çfarë do të ishte për t'u bërë në zonat urbane që janë përcaktuar për rritje?

Planet e paraqitura këtu kanë nevojë për studime me të detajuara përpara se të përdoren praktikisht. Për shembull, në rastin e qytetit Lezhe (figura 6.3) 'toka e biznesit' përmban tashmë zhvillim të gjere ndertimesh. Autoriteti bashkiak duhet të përgatise një plan rajonal me të detajuar i cili tregon propozime për secilën pjesë. Kjo mund të përfshijë zona për ndertesë dhe vende të rehabilituara; toke për ndertesë të reja komerciale të tipeve të ndryshme; projekte publike si fusha sporti dhe panoramë përgjate bregut të lumenjve etj. Ky plan i detajuar duhet të tregojë gjithashtu projekte rruge dhe infrastrukture brenda zones.

Me fjale të tjera, **ky plan rajonal nuk është një themel i detajuar mjaftueshëm për të realizuar projektin në terren**. Në Kapitullin 11, kemi propozuar financimin që do të lejonte të bëhej kjo punë planifikimi lokal, si dhe mbështetjen e krijimit të institucioneve për menaxhimin e implementimit të tij. *Ky dokument është veçse një plan rajonal*. Nevojitet përgatitje e menjehershme e metejshme, si dhe menaxhim i vazhdueshëm me pas, në mënyrë që të sigurohet arritja në realitet.

Kapitulli 3 ('Plani Konceptual') paraqiti logjikën për shtatë pikat e rritjes, dhe përshkroi rolin ekonomik dhe qëllimin e tyre. Kapitulli 4 llogariti rritjen e popullsisë deri në vitin 2020. Kapitulli 5 llogariti sasinë e tokës që nevojitet për të akomoduar atë popullsi (duke përfshirë toke për qëllime biznesi dhe infrastrukture sociale).

Siç shpjegon Kapitulli 2, ky plan rajonal synon se pari venien nën kontroll të zhvillimit të ndertimit; dhe se

dyti, sigurimin që ndertesat të pajisen me rruge dhe infrastrukture.

Në mënyrë që të realizohet kjo, është e nevojshme të sigurohet që (me përjashtime specifike minimale) i gjithë ndertimi të ndodhë brenda kufinjve të zonave të rritjes të përshkruara në këtë kapitull. Aktivitetit të tillë të ndertimit duhet t'i jepet 'leje automatike' nën kritere të veçanta. Përjashtimet nga ky rregull i përgjithshëm janë si vijon.

- **Zhvillimi Rural**
Shtëpite e fermerëve, stalla kafshësh, hambare për ruajtjen e prodhimit dhe ushqimit (si dhe përdorime të tjera) do të nevojiten në terren për të lehtësuar rritjen e agrikultures. Në nuk do të prisnim që densiteti i këtyre shtëpive të kapërcejë një banesë për dhjetë hektare. Këto lloj shtëpish nuk duhen përdorur nga njëzëz që varen nga ekonomia urbane, dhe kështu nevojitet një sistem kontrolli të zhvillimit për token jashtë zonave urbane të përcaktuara të rritjes.
- **Rigjenerimi Urban**
Do të nevojitet aktiviteti i ri ndertimi për të riparuar apo rindertuar zonat e ndotura dhe të 'mbushen' apo të densifikohen toka të lira (ose pjesërisht të lira) në fshatrat dhe qytezat ekzistuese. Këto projekte duhet të jenë subjekt i kontrollit të zhvillimit.

6.2 STRATEGJITE URBANE PËR PIKAT E RITJES

6.2.1 Qyteti i Shkodres

Kjo ilustron nga Figura 6.1. Plani rajonal duhet të përfshijë punë që përmbushen në Shkoder si vijon.

- Rruga Tangenciale në Shkoder, për të lidhur Podgoricën me Lezhën pa vonesë ose bllokime në ose afër Shkodres. Kjo mund të kalojë në përdorim të qytetit (mes qytetit dhe Liqenit të Shkodres).
- Parashikimi i rrugëve të vogla që lidhin Rrugen Tangenciale me pjesën tjetër të qytetit, dhe duke siguruar akses në sheshet e ndertimit për shtëpi të reja.
- Shpërndarje toke për shtëpi.
- Krijimi i tokave të Rrethit Qendror të Biznesit (RrQB) në jug të qytetit. Një 'Rruge Veriore Lidhese' që lidh zonën industriale

ekzistuese me Rrugen Tangenciale te propozuar.

- Riaktivizimi i hekurudhes, hapja e stacioneve te reja ne destinacione kyçe dhe arritja e koordinimit ndermodal ne nje afat te gjate, per te permiresuar lidhjet e brendshme ne rajonin 'PodShkod'.
- Vazhdimi i puneve paresore, dytesore dhe tretesore te infrastruktures urbane plus punimet e kontrollit te permytjeve, dhe krijimi i 'Tokave te Lageshta Artificiale' per trajtimin e ujerave te zeza.

Ka edhe shume nevoja te tjera lokale, por ndoshta keto pika jane me ndikim me te madh ne strategjine e planifikimit rajonal.

Figura 6.1 tregon rrugen e re Tangenciale. Nderprerjet nuk jane me afer se 750 m dhe nuk ka kryqezime. Aksesit frontal direkt ne kete rruge duhet te ndalohej rreptesisht.

Plani tregon rruge dytesore qe lidhen me sistemin ekzistues te rrugeve. Rruget lokale (qe nuk tregohen) do te sigurojne akses ne trojet e zhvillimit, qe jane te vendosura ne tokat e lira mes zones urbane ekzistuese dhe rruges Tangenciale.

Ne lidhje me ujerat e zeza, idea me e mire do te ishte krijimi i zonave te lageshta artificiale per te lejuar trajtimin paresor para shkarkimit. Kjo merr shume toke. Rreth 15 hektare mund te jene te mjaftueshem per Shkodren. Mund te vendoset ne jug te vendit mes Lumit Buna ne perendim dhe rruges per Velipoje ne lindje.

Zona e puseve kryesore eshte nje distance e shkurter ne veri-perendim te qytetit dhe sherben si kufizim ne vendin e zene nga rruga Tangenciale. Ne fakt kjo mund te rezultojte ne nje peisazh te gjere ose zone ('jo-zhvillim') qe ndan qytetin nga korridori.

Projektet per thellimin dhe devijimin e lumenjve (shi h Kapitullin 9) do te reduktonin nivelin e liqenit me 3 metra duke zgjidhur keshtu problemin e permytjeve. Nese kjo nuk do te realizohej, atehere Tangencialja e propozuar do te shtrihej mbi nje trase, me nje hendek prane saj. Hendeku do te pompohej per nga liqeni. Ky problem diskutohet ne Kapitullin 9.

6.2.2 Korridori Shkoder-Koplik ('KopShkod')

Kjo tregohet ne Figuren 6.2, Shtojcen e Planit Nr.2. Zona ne veri te liqenit, (mes qytetit te Shkodres dhe Koplikut), eshte zhvilluar me dendesi te vogel shtepish ne formen e vilave ose apartamenteve shtepish te vogla. Ky eshte nje zhvillim i paligjshem pa

infrastrukture ose shtrirje. Megjithate eshte terheqese dhe e ndertuar mire. Toka ishte me vlere te medha bujqesore dhe sistemi gjere i kanalizimeve te ujitjes ekziston akoma (ne pjesen me te madhe). Pyetja tani eshte se çfare politike e ardhshme duhet te ndiqet.

Eshte e qarte se nje sasi e tille shtepish nuk mund te shemben. Dendesia eshte kaq e vogel (dhe zhvillimi eshte kaq i shperndare) saqe eshte e pambeshtetshme per te siguruar akses rruge ne zona plus infrastrukture urbane. Kjo do te thote se densiteti duhet te rritet duke ndertuar shtepi te reja. Por kjo duhet te behet ne sa me pak zona qe te jete e mundur, ne menyre qe dendesia eshte mjaftueshemisht e madhe per rruge dhe infrastrukture te mbeshtetshme. Ka dy menyra per ta arritur kete. Se pari, zonat e lira themelore duhet te rezervohen per ferma te vogla ose kopshte tregu dhe se dyti plani lokal duhet te percaktojte nje kufi te urbanizimit, pertej te cilit nuk do te lejohet asnje ndertese e re. Plani do te perqendronte rritjen urbane ne lokalitetet e percaktuara:

- Shtoj
- Boric-Gril
- Ktosh
- Bogic-Polvar
- Koplik

Tangencialja e propozuar e Koplikut do te kryqezohet me rrugen Koplik-Dedaj, dhe toka per rritjen urbane do te shtrihej midis qytetit ekzistues dhe tangenciales.

- Rruga ekzistuese Shkoder-Koplik qe eshte 15 km e gjate duhet te zgjerohet dhe te permiresohet. Nderprerjet me rruget lokale duhet te behen ne nje interval 1 km, se paku, dhe te sigurojne hyrje te ndertesat. Hyrja perballe duhet te ndalohej rreptesisht..
- Zonat kryesore te tokave te pazhvilluara duhet te ruhen per ferma te vogla (ose 'kopshte tregu')
- Kufiri i jashtem i urbanizimit te ardhshem duhet te skicohet per te perjashtuar zonat e dendesise se vogel ose te zhvillimit te shperndare. Ndertimet e ardhshme ne kete toke duhet te ndalohen.
- Duhet te identifikohen vendet per shkolla, perdorime publike dhe tregtare. Duhet te identifikohet nje toke biznesi ne Koplik (ne fundin verior te korridorit).
- Rruget anesore duhet te permbajne kanalizime ujerash, me nje kolektor te radhitur paralel me bregun e liqenit. Ne intervale prej disa kilometrash, duhet te

ndertohen zona të lageshta artificiale (prej 4 ose 5 hektarësh) si laguna të trajtimit të ujërave të zeza me shkarkim në liqen.

- Hekurudha nga Lezha në Podgoricë duhet të vihet në funksionim me stacione të reja (me parking makinash) në intervale prej 2 kilometrash.

Dendësia neto e zhvillimit duhet të jetë e mjaftueshme për të lejuar që të financohen rrugët dhe infrastruktura. Kjo do të lejojë që të reduktohet ndotja e liqenit. Në mënyrë që të arrihet kjo, kufiri i urbanizimit duhet të skicohet strikt.

6.2.3 Qyteti i Lezhës

Strategjia tregohet në Figurën 6.3. Qyteti i Lezhës ka disa cilësi të forta topografike që do të ndihmojnë në krijimin e karakterit të tij të bukur, por gjithashtu ato çojnë edhe në disa 'veshtirësi strukturale' serioze.

Qyteti i ka origjinat në një rrugë të ngushtë mes dy kodrash të mbuluar nga një lumë. Ky problem u shfaq kur hekurudha duhej të hynte në një tunel për të lidhur pllajën bregdetare me pllajën Shkodër – Lezhë. Në anën jugore është një keshitjellë dhe një koder e pjerrët me vlera arkeologjike. Në anë të kodrës janë bërë ndërtime me vone.

Rruga Shkodër – Tiranë nuk mund të zgjerohet për arsye topografike. Ajo siguron hyrjen kryesore në qytet përmes një rrethrotullimi të vogël (me një parking minibusesh në anë të rrugës nacionale) dhe me një urë të vogël mbi lumë. Kjo urë çon në rrugën e vjetër për Tiranë (përmes Milotit dhe Laçit). Rruga e Milotit është rruga kryesore tregtare.

Bllokimi mundet vetëm të keqesohet, dhe kjo do të mbyset përparimin e qytetit. Përgjigjia ndaj mungesës së hapësirës së zgjerimit në vitet e fundit ka qenë ndertimi mbi kodrën veriore, por kjo nuk mund të zgjerohet më tej. Në mund të shohim vetëm një mundësi. Zgjidhja e propozuar është të ndërtohet një tunel që e merr rrugën e Shkodrës nga fshati i Ballënit në kodër. Do të vendoset në veri të tunelit të hekurudhës së vjetër dhe kur të bashkohet në anën perëndimore të kodrës, rruga kthehet nga jugu dhe bashkohet me rrugën e Tiranës në rrethrotullimin ekzistues në anën perëndimore të qytetit. Referojuni Figurës 6.3. Kjo do të ndalojë bllokimin dhe të çlirojë qellimin e tij për zhvillim afatgjatë.

Në lidhje me konceptin e tunelit, në gjithashtu përfshijmë që (a) rruga nga Hajmeli dhe Vau i Dejës kthehet drejt perëndimit, mbi lumë dhe lidhet me rrugën e Shkodrës në hyrje të tunelit dhe (b) rruga nga

Zejmen dhe Milot kthehen ngjashëm në drejtim të perëndimit (ose jug-perëndim) thjesht në jug të qytetit dhe lidhet me rrugën e Tiranës.

Përfitimi i kësaj do të jetë se do të reduktohet bllokimi në hyrje të qytetit. Trafiku tashmë është i detyruar të shkojë përmes mesit dhe mbi urë. Nëse kjo ide do të zbatohet, gjithsesi, trafiku mespërmes do të eliminohet dhe një skemë më natyri trafiku do të ripërterinte pjesën kryesore.

Strategjia jone për Lezhën mund të përmbledhet në gjashtë pika.

- Rruga kryesore (Tiranë – Durrës për Shkodër) duhet të kalojë në një tunel si përshkruhet më sipër. Rrugët e rrethit duhet të kalojnë anash qytetit në veri, (duke lidhur rrugën e Vaut të Dejës me hyrjen e tunelit) dhe në jug (duke lidhur rrugën e Milotit me rrugën e Tiranës).
- Kjo do të lejonte që qendra të zhblokohet dhe ripërterihet. Toka mes qendrës dhe rrugës së Tiranës (në perëndim të lumit) mund të bëjë një Zonë Qendrore Biznesi, duke përfshirë një Qark Biznesi Qendror.
- Tre projektet e rrugëve të përmendura më lart, do të siguronin akses në tre zonat e zgjerimit urban, të përdorura kryesisht për shtëpi dhe të referuara si zonat e perëndimit, veriut dhe jugut: shih figurën 6.3.
- Punimet e Trajtimit të Ujërave të Zeza (të financuara nga Banka Botërore) do të shtrihen menjëherë në veri të daljes nga tuneli i propozuar.
- Zhvillimi mes rrugës së Tiranës dhe detit duhet të ndalohet për shkak të rëndesës së trafikut, rrezikut të përmytjes dhe mbrojtjes mjedisore.
- Në fundi, rreziku i përmytjes duhet të përmirësohet përmes projekteve të thellimit dhe reduktimit të lumenjve të përshkruara në Kapitullin 9 dhe ndoshta duke krijuar gjithashtu një kanal përgjatë rrugës së Tiranës dhe duke e pompuar në laguna në perëndim të rrugës.

6.2.4 Shengjini

Strategjia këtu tregohet në Figurën 6.4. Ka gjashtë pika.

- Zona e rritjes urbane të Shengjinit, shtrihet në perëndim të rrugës ekzistuese Shengjin – Lezhë, në veri të Kantiertit të Trajtimit të Ujërave të Zeza të propozuar dhe në lindje

- te plazhit/bregdetit. Nevojiten veprime reklamimi te tokes.
- Ekziston nje liqen pa asnje rendesi ekologjike. Propozimi eshte qe ky te behet qendra e nje parku urban. Nderesat mund te grupohen rreth parkut.
 - Prane plazhit mund te ndertohet nje 'shetitore', me nje ballore elegante ndertimi te nje dizenoje te koordinuar. Shetitorja mund te kete nje piace kembesore qe lidh plazhin me parkun urban. Rruga ekzistuese ne ane plazhit duhet te rregullohet.
 - Autoritetet planifikuese duhet te pergatisin nje plan skicim per zonen e portit dhe te kodres ngjitur.
 - Duhet te sigurohet edhe nje hapesire punesimi afer portit per riparimin e varkave dhe aktiviteteteve te lidhura me marinen, si edhe firmave te peshkimit. Jane identifikuar gjithashtu edhe dy hapesira hotelesh (me nga 1 hektar secila)
 - Nuk duhet te kete asnje rruge lidhese mes Shengjinit dhe Velipojes per shkak te ndjeshmerise dhe ndikimit mjedisor.

Projekti i Legjislacionit dhe Planifikimit Mjedisor (i financuar nga K.E.) do te pergatise nje studim planifikimi urban per Shengjinin. Do te ishte e dobishme nese plani lokal i perfshire ne Planin Rajonal te koordinohet me kete.

6.2.5 Velipoja

Strategjia per Velipojen tregohet ne figuren 6.5. Plani Konceptual (Kapitulli 3) paraqet nje Rruge Strategjike mes Ulqinit dhe Bushatit, me qellime te ndryshme. Nje qellim mund te jete te shtrihet Riviera e Adriatikut si nje Zone e Turizmit ne Shqiperi. Ky plan parashikon qe nje rruge e tille te kaloje Lumin Buna pese kilometra ne veri te Velipojes: shih Figuren 6.5.

Megjithate, Velipoja (siç eshte aktualisht) ne krahasim me vendet e pushimit te Malit te Zi eshte shume e pafavorshme dhe nuk ka shanse te terheqe vizitore te huaj. Deshtimi i Velipojes perfaqeson deshtimin e urbanizimit te Shqiperise si i tere. Nuk ka asnje shtrirje, asnje rruge, asnje infrastrukture, asnje fazim te rregullt dhe asnje respekt per mjedisin.

Zonat e urbanizuara ekzistuese kane pushtuar plazhin dhe zonat e pyjeve ngjitur, qe jane 'rezerva natyrore'. Eshte e rendesishme te ndalohej kjo.

Plani zyrtar, (i pergatitur nga Instituti i Planifikimit Kombetar), nuk ka fare lidhje me çfare eshte ndertuar dhe do te jete e veshitore te vazhdohet ne te ardhmen.

Mund te jete me e vleresueshme te bazohen veprime te ardhshme ne ate qe ekziston, (sa te jete e mundur).

Prandaj ne propozojme qe nje konsorcium pronarësh te themeloje nje shoqeri qe te planifikoje dhe financoje ndertimin e rrugëve dhe te infrastruktures ne zonen ekzistuese. Ne e quajme kete 'Zone Permiresimi'. Qe tani e tutje, plazhi dhe rezervat natyrore duhet te mbrohen strikt. Duhet te percaktohen Zonat e Rritjes. Ne tregojme dy Zona Rritjeje. Njera eshte prane 'Zones se Permiresimit'. Kjo zone mund te reklamohet per projekte turizmi dhe shtepi pushimi. Zona e dyte mund te jete per qellime normale urbane, duke perfshire shtepi per punetore ne sektorin e turizmit. Ne rastin e Velipojes, ka hapesire te mjaftueshme per te krijuar dy vende te ndare, duke reflektuar kushte tregu te veçueshme.

Koncepti ka pese pika.

- 'Zona e Permiresimit' duhet te perfshije nje shetitore pergjate plazhit, i vijeuar me nje perballje elegante ndertesash te koordinuara. Duhet te kete (te pakten) nje shesh te hapur publik ne shetitore.
- Nderesat ne plazh (ose shume afer tij) duhet shemben.
- Rezervat Natyrore duhet te ruhen rreptesisht dhe te permiresohen.
- Duhet te percaktohet nje zone per zhvillim te ri turizmi prane 'Zones se Permiresimit' dhe nje zone tjeter per te mbeshtetur funksione urbane prane rruges se propozuar Ulqin – Shkoder, (Gomsiqe e Re). Urbanizimi jashte ketyre zonave duhet te ndalohej.
- Zona e turizmit duhet te lidhet serish me rrugen kryesore Ulqin – Shkoder permes nje rruge te perseritshme, qe aktualisht ekziston, po qe ka nevojë per mirembajtje.

6.2.6 Bushati

Studimi urban per Bushatin tregohet ne Figuren 6.6, . Bushati ka potencial te konsiderueshem zhvillimi, (veçanerisht si nje Nyje Logjistike ose 'Port i Brendshem'), sepse rruga e propozuar nga Kosova ne Portin e Bar-it kryqezohet me rrugen Tirane PodShkod ne kete pike. Prej ketu makinat mund te vendosin per te shkuar qofte ne Portin e Bar-it ose te Duresit.

Rruga e re Kosove – Bar duhet te vije nga rruga Lezhe – Shkoder nga Vau i Dejes (permes Stajkes). Kjo eshte nje rruge ekzistuese por duhet te rregullohet, (qe mund te jete e lehte dhe ekonomike). Rruga prej ketu ne Velipoje dhe Ulqin (e keshtu ne Bar) mund te jete pjeserisht nje linje e re. Duhet te

kaloje pergjate perendimit te shtratit te Lumit Drin, (ne lindje te Kodres se Bushatit). Ne e quajme kete 'Tangencialja e Bushatit'. Duhet te kthehet pastaj ne perendim ne Shakujor mes kodres se Gurit te Dragonit dhe Kodres se Bushatit, duke u bashkuar me rrugen e vjeter te Tiranes prane Malit te Jushit. Prej ketu nje lidhje e re (prej 2.5 km) duhet te lidhe rrugen ekzistuese Shkoder – Velipoje para kalimit te Lumit Buna me nje ure te re. Rruga Kosove – Bar mund te kryqezojte rrugen Shkoder – Lezhe me nje rrethrotullim ne veri te Bushatit.

Propozimi ketu eshte te parashikohet nje toke biznesi ne kuadrantin veri –perendimor te kryqezimit te rrugeve, dhe toke shtepish ne jug te rruges Shkoder – Lezhe, mes fshatit ekzistues te Bushatit dhe Lumit Drin: shih Figuren 6.6.

6.2.7 Vau i Dejes

Parimet e planifikimit te zones se rritjes urbane paraqiten ne Figuren 6.7. Propozimi eshte te sistemohet rruga Kosove – Bar ne jug te zones urbane nga stacioni hekurudhor ne anen lindore te Vaut te Dejes. Rruga e Kosoves duhet te behet kufiri jugor i qytetit. Nuk duhet te lejohet asnje hyrje ballore, dhe toka ekzistuese mes qytetit ekzistues dhe kesaj rruge duhet te jepet per zhvillim ndertimesh. Shtepite duhet te vendosen ne Mjeda si edhe ne Vaun e Dejes dhe toka biznesi ne Shelqet, prane stacionit hekurudhor: shih Figuren 6.7. Mjeda duhet te dendesohet dhe te mbushet ne veri te rruges ekzistuese. Zgjerimi duhet te ndodhe ne jug te saj.

6.3 KOSTOJA E RRUGEVE DHE INFRASTRUKTURA NE ZONAT E ZHVILLIMIT TE BANESAVE LOKALE

6.3.1 Tre tipe te se 'Drejtës Te Kalimit Publik' (ProW)

Qellimi i ketij seksioni eshte te vleresojte koston e sigurimit te rrugeve dhe infrastruktures fizike brenda tokes se banesave, te ciles ky kapitull i referohet. Ne i bazojme vleresimet e koston mbi nje 'Paraqitje Modeli' dhe i paraqesim ato si (a) Euro per hektare dhe (b) Euro per familje. Ka tre tipe te se Drejtës te Kalimit Publik te cilat permbajne edhe infrastrukture e dhe rruge. Vleresimi yne eshte bazuar mbi koston e kombinuar per meter linear te se drejtës se kalimit.

Nje ndarje e terthorte e tre tipeve te PROW tregohen ne Figuren 6.8 dhe Tabelen 6.1.

- **Rruge Dytesore** siguron rrjetin baze dhe lidh zonen me Rruget Kryesore dhe

Komunare, (te cilat kane natyre strategjike ne nje shkalle rajonale.)

- **Rruge Lokale** nen-ndajne zonen ne 'bloqe' toke (si dhe sigurojne hyrje ne sheshe ndertimi prane tokave perreth.)
- **Rruge Hyrese** nen-ndajne keto blloqe ne grupe sheshesh, dhe sigurojne hyrje ne to.

6.3.2 Modeli i Paraqitjes

Rruget Dytesore

Modeli bazohet ne nocionin e kilometrit katror te treguar ne Figuren 6.9. Rruget dytesore percaktojne cepin e zones, por kostoja ndahet nder toka te bashke-vendosura. Gjithashtu, ndodhet nje rruge dytesore e cila e ndan zonen ne dy pjese. Ne kete menyre, gjatesia totale eshte 3 km.

Rruget Lokale

Dy gjysmat ndahen serish ne dy rruge lokale. Ne kende te drejta me kete gjenden gjashte rruge lokale. Gjatesia totale eshte 6 km. Blloku kryesor i tokes perfshin nje siperfaqe prej 250m gjatesi me 166m gjeresi.

Rruget Hyrese

Keto blloqe ndahen me tej ne Rruge Hyrese. Gjatesia e rruges per blok eshte 0.5 km dhe gjenden 24 blloqe, keshtu qe gjatesia totale e rruges eshte 12 km.

Klasi f. i Rrugeve	Dimension/Element Rruge (meter)				E Drejta e Kalimit Total Gjeresi (meter)
	Rruge Trafiku Albanian Std.	Rruge Trafiku e Propozuar	Margin A	Margin B	
Dytesore	2-korsi 4.0-6.0 metra	2-korsi 5.0 metra	1.0 meter Power Pole Low Curb Pavement	1.0 meter Low Curb Pavement	7.0
Lok.	2-korsi 3.5 metra	2-korsi 3.5 metra	0.3 meter Power Pole Low Curb Pavement	1.0 meter Low Curb Pavement	4.8
Hyrese (Rast i Vecan-te)	Nuk Aplikohet	1-korsi 2.5 metra	0.3 meters Power Pole Low Curb Pavement	0.3 meter Low Curb Pavement	3.1

Tabela 6.1 Hierarkia e Rruge-kalimeve me Elemente dhe Dimensione

6.3.3 Raporti i Kostos se PRow

Ne Tabelen 6.2 kemi nxjerre koston per meter linear (te PRow) per uje, kanalizime, energji dhe ndertim rruge. Parashikojme dy faza te mundshme n dertimi.

- Faza 1 perfshin rrugen baze, plus uji, kanalizimet, (por rruget hyrese nuk permbajne kanalizime).
- Faza 2 shton nje siperfaqe asfalti prej bitumi plus energji dhe ndricim.

6.3.4 Kosto te tjera

Ne Tabelen 6.3 kemi vendosur artikuj te tjere per modelin e nje kilometri katror. Keto perbejne pika te hedhjeve te ngurta, ndalesa autobusi dhe minibusi, riparime kanalesh dhe urash siper ketyre kanaleve.

Artikull	Njese Matese	Cmim/Njese (Euro)
Pika grumbullimi I hedhjeve inerte	Numer	1,160
Ndalesa autobuzi	Numer	2,400
Ndalesa Minibusi	Numer	1,320
Kanale dhe rrjedha uji	Meter	14.4
Ura te vogla: rruge dytesore	Numer	10,400
Ura te vogla: rruge lokale	Numer	8,240
Pengesa		
• Rivendosje kufinjsh	Metre	9.6
• Kompensim	Meter Katror	12
Peisazh	Meter Katror	1.6

Tabela 6.3 Supozimi i Kostos per Artikuj te tjere

6.3.5 Rregullimi i Kostos per te Pasqyruar Densitetin

Ne Tabelen 6.4 tregohet se si zvogelimi i dendesise do te zbrese koston. Sidoqofte, duhet te mbajme parasysh se numri i familjeve do te rritet, keshtu kostoja per familje, gjithsesi, do te ulet.

Densiteti (hh/ha)	Faktori
15	0.85
25	0.95
35	1.05
45	1.15
55	1.25
65	1.35
75	1.45

Tabela 6.4 Faktoret e Rregullimit te C mimit per Densitet

6.3.6 Raportet e Kostos ne Zonat e Banuara

Ne Tabelen 6.5 dhe 6.6 ne permbledhim te dhenat qe tashme i kemi. Ne tregojme Koston e Fazes se Pare per modelin e paraqitjes te se Drejtes se Kalimit. Pastaj i shtojme koston e artikujve. Ne supozojme nje densitet prej 75 familje per hektar , keshtu qe zbatojme rregullimin e koston se densitetit si dhe perpjes etojme rezultatin me densitetin per te treguar koston per familje. Mund te kuptojme se kostoja per te siguruar hyrje dhe infrastrukture ne kete model paraqitjeje eshte 570 Euro per nje familje dhe rreth 42,000 Euro per hektar.

Vihet re qe kjo duhet t'i shtohet tarifave te dizenjso dhe mbikqyrjes (10%), rastisje (15%) ne total 25%. Por edhe keshtu , totali eshte 710 Euro per familje per Fazen 1 dhe 970 Euro per te dy fazat. Nuk kemi permendur ketu koston per rruget strategjike dhe infrastrukturen, dhe as kemi shtuar koston qe reflektojne gradientin e vendit ose pranine e shkembit prane siperfaqes.

Lloji i Rrug.	Gjat (m)	Faza 1 Kosto Euro	Faza 2 Kosto Euro	Total/ km2 Faza Euro	Total/ km2 Faza 2 (Euro)
Dyt. Lok. Hyr.	3,000 6,000 12,000	265 165 80	107 76 63	795,000 990,000 960,000	327,000 456,000 756,000
Total				2,745,000	1,539,000

Tabela 6.5 Permbledhje e Kostos se Zonave te Banuara

6.3.7 ZONA TE ZHMLIMIT EKONOMIK

Gjenden lloje te ndryshme zonash, dhe kostoja do te varet nga disa karakteristika te ndryshme. Per shembull, nje Distrikt Biznesi Qendror do te kete nje kosto me te larte se sa nje zone industriale. Kjo duhet te studiohet me ne thellesi. Si nje mesatare per qellime buxheti ne kete faze, ne propozojme te perdorim 60,000 Euro per hektar, (i cili eshte raporti i koston per familje.) Ne mendojme kjo do te arrije nje mesatare ne menyre qe totali i buxhetit te jete i pershtatshem, por ne keshillojme me teper studim kur detajet specifike te jene zgjidhur.

Kosto Totale PRoW (Faza 1)	Euro 2,745,000
Kosto Totale PRoW (Faza 2)	Euro 1,539,000
Kosto per Njesi	Euro 215,000
Nentotal	Euro 2,960,000
Rregullim Densiteti (1.45)	Euro 4,292,000
Nr i Familjeve (75/ha)	7,500 Familje
Kosto per Familje (Faza 1)	Euro 570
Kosto per hektare (Faza 1)	Euro 42,920
Kosto per Familje (Faza 2)	Euro 205
Kosto per hektare (Faza 2)	Euro 15,375
Kosto per Familje (Total)	Euro 775
Kosto per hektare (Total)	Euro 58,295

Kapitulli tjetër do të studjojë infrastrukturen strategjike që nevojitet përtej kufinjve të secilës zone lokale zhvillimi.

Tabela 6.6 Kosto per Vendbanime dhe Hektare

6.3.8 Implementimi

Ne Kapitullin 5, paragrafin 5.4.2, diskutuam përreth një procesi implementimi pesë-hapësh. Është shumë e rëndësishme që të lexohet kjo metodologji si sfond i këtij kapitulli.

6.4 NDERTIMI DHE PERMBLEDHJA E PROJEKTTIT

Plani propozon dhenien e tokave me shërbime të kryera për qëllime ndërtimi dhe biznesi në një raport 5:1 (ashtu siç sugjeron 'buxheti mbi tokën' në Tabelën 5.1). Kemi llogaritur koston për hektar të tokës së ndërtimit mbi baza që nxirren në këtë kapitull (d.m.th. Euro 60,000 për hektar në 75 familje për ha). Buxheti kapital jepet në Tabelën 6.7, gjithsej Euro 21,7 milion. Propozojmë që kjo të financohet nga shitjet e tokave.

KODI I PROJEKTTIT	EMRI I PROJEKTTIT	TOKE (HA)	KOSTO E BUXHETTIT
H-1	Shkoder	60	€3,600,000
H-2	KopShkod	62	€3,720,000
H-3	Lezhe	106	€6,360,000
H-4	Shengjin	33	€1,980,000
H-5	Velipoje	34	€2,040,000
H-6	Bushat	32	€1,920,000
H-7	Vau Dejës	9	€540,000
H-8	Villages	27	€1,620,000
		362	€21,720,000

Tabela 6.7 Vende Ndërtimi të Sherbyera

6.5 KONKLUSIONE

Propozimi kryesor këtu është që toka duhet të jepet me rrugët lokale dhe me infrastrukture, e cila duhet të financohet nga shitjet e tokës.

Tabela 6.2
Kostoja e Te Drejtes se Kalimit

Tipi i Rrugës	Kosto per Meter Linear te se Drejtes se Kalimit (Euro)						Kosto Totale (Euro)			
	Uji	Ujrat e Zeza	Kanalet Kulluese	Energjia	Ndricimi	Faza 1 Rrugës	Faza 2 Rrugës	Faza 1	Faza 2	Faza 1&2
Dytesore	15.9	56.4	82.7	17.6	3.8	56.7	64.2	211.7	85.6	297.4
Lokale	7.36	29.9	48.5	17.6	3.8	44.4	39.2	129.9	60.7	190.2
Hyrese	11.2	23.5	0	22.2	3.8	29.3	24.0	64	50.8	114.0