

KAPITULLI SHTATE

INFRASTRUKTURA STRATEGJIKE

7.1 HYRJE

Ne kete kapitull diskutohen projektet e infrastruktures, duke perfshire ujin e pijshem, kanalizimin e ujerave te zeza, energjetiken, rruget kryesore dhe transportin publik. Me 'strategjike' e kemi fjalen per sistemet paresore dhe dytesore. Sistemet tretesore (ose lokale) mbulohen ne Kapitullin 6, (si pjese e ceshtjes se dhenies te tokes). Gjithsesi, Kapitulli 6 merret vetem me zonat e zhvilluara te reja, dhe investimi per ngritjen e nivelit te zonave ekzistuese mbulohet nga disa nga projektet e listuara ketu.

7.2 INFRASTRUKTURA E FURNIZIMIT ME UJE DHE KANALIZIMEVE TE UJERAVE TE ZEZA

7.2.1 Preambledhje

Ky seksion trajton strukturen e tanishme te sistemeve te furnizimit me uje dhe kanalizimeve te ujrave te zeza ne koridorin qe do te zhvillohet pergjate zones se planifikuar, nevojat e se ardhmes per zgjerimin dhe permiresimin e ketyre sistemeve, trajtimin e problemeve te zhvillimit dhe ato ambientale te ketyre zoneave, si dhe problemet institucionale qe duhet te merren parasysh per rritjen e qendrueshmërisë dhe efikasitetit financiar te kesaj structure strategjike. I gjithë skenari merr parasysh perspektiven e projektimit te nevojave per vitin 2020.

7.2.2 Perskrimi i Sistemeve te Furnizimit me Uje

Ne pergjithesi ne vendet ne zhvillim sistemet e furnizimit me uje dhe te KUZ jane te organizuara ne ndermarrje operationale nen kontrollin direkt te autoriteteve vendore. Kjo eshte me e theksuar ne zonat me popullsi jo te dendur. Zona e studimit perbehet nga nje miks sistemesh urbane, urbane/peri-urbane dhe sisteme rurale.

Tabela 7.1 permbledh sistemet e furnizimit me uje ne koridorin qe do te zhvillohet pergjate zones se planifikuar, siç percaktohet ne Seksionin 6.2 te dhena si Pika te Zhvillimit Urban me disa te dhena specifike per çdo sistem. Sistemet e zones se planifikuar qe permbledh ky seksion shtrihen nga ai i Laçit ne Jug deri ne kufi ne Malesine e Madhe ne Veri, si dhe ne drejtim te lindjes duke perfshire dhe Vaun e Dejes.

Ne zonën e planifikuar pjesa rurale dhe malore ne lindje te koridorit, qe perfshin bashkite e Rreshenit,

Rubikut, Pukes, dhe Fushe Arrezit, si dhe nje sere komunash, nuk trajtohen ne menyre te veçante ne kete seksion perderisa parashikohet nje rritje mjaft e vogel ose pothuajse fare ne te ardhmen ne keto zona. Ne te ardhmen pritet qe nje pjese e popullsisve lokale te ketyre zonave te vazhdoje te migroje ne drejtim te perendimit dhe te koridorit qe po trajtohet, si dhe ne drejtim te rajonit te kryeqytetit te Tiranes.

Ne bashkite dhe komunat malore te pjeses lindore te zones se planifikuar mund te thuhet se ka burime te mjaftueshme te furnizimit me uje qe ne pergjithesi operojene si sisteme me rrjedhje te lire, dhe qe natyra e çdo investimi ne te ardhmen mund te kerkohet per rehabilitimin dhe permiresimin e tyre sesa per zgjerimin, rritjen apo zhvillimin e tyre.

Siç shihet nga te dhenat e paraqitura ne Tabelen 7.1, aktualisht vetem 59% e popullsisve se identifikuar pergjate koridorit te zones se planifikuar perfton sherbime te furnizimit me uje. Nese kjo zone do te zhvillohet siç propozohet eshte e nevojshme nje mbulim ne perqindje me i larte me sherbime te furnizimit me uje. Ne kete rast do te ishte me e pershtashme nje vlere mbulimi te kesaj zone prej rreth 80-85%.

Nje vemendje e veçante duhet t'i jepet ne te ardhmen kerkeses per sherbime te furnizimit me uje ne dy zonat e plazheve te Shengjinit, qe eshte pjese e sistemit te furnizimit me uje te Lezhes, dhe te Velipojes qe eshte nen administrimin e Komunes se saj.

Ne lidhje me rezervuaret e depozitimit te ujit, koridori i zones se planifikuar ka perafersisht nje kapacitet rezervimi rreth 7,5 ore ne dite, i cili perfaqson nje shifer jo te pakenaqshme duke patur parasysh standardet normale prej 8 deri 12 oresh. Megjithate kjo perfaqson nje mesatare e cila nuk eshte e shperndare ne menyre uniforme ne te gjithë koridorin dhe qe ka nevojë per rritje dhe kompensim te meteshem.

7.2.3 Burimet Aktuale te Ujit dhe Zhvillimi i Burimit te Furnizimit

Ne pergjithsi mund te pohohet qe nuk ka mungese te sasise se burimeve ujore ne zonen e planifikuar, megjithese ka zona ku ka nevojë per akses te furnizimit me uje, si dhe per nje sasi shtese te ujit te pijshem per publikun ne zonen e planifikuar.

Tabela 7.2 permbledh burimet e ujit per çdo system te furnizimit me uje pergjate koridorit ne zonen e planifikuar dhe identifikon zonat ku jane te nevojshme burime uji shtese.

Tabela 7.1
Sistemet e Furnizimit me Uje ne Korridorin e Zhvillimit

Emri i Sistemit	Popullsia	Popullsia e Sherbyer	Gjatesia e Rrjetit (ne km)	Kapaciteti i Depove te Ujit (ne m3)
SH.A. UK Shkoder	100,000	80,000	220	7,800
SH.A. UK Lezhe	45,000	20,141	63	4,300
SH.A. Ujesjelles Vau i Dejes	12,600	2,968	34	275
SH.A. UK Malesi e Madhe	35,000	24,500	125	5,200
Ujesjellesi i Komunes Bushat	21,451	4,068	80	700
Ujesjellesi i Komunes Velipoje (pa sez. e Veres)	9,000	7,300	35	800
TOTALI	223,051	130,977	495	19,075

Tabela 7.2
Burimet e Furnizimit me Uje ne Korridorin e Zhvillimit

Emri i Sistemit	Tipi i Burimit	Numri i Burimeve	Prodhimi i Burimit (litra/sek)	Kerkesa Shtese per te Ardhmen (litra/sek)
SH.A. UK Shkoder	Fushe pusesh	11 puse	1100	Nuk ka nevojë
SH.A. UK Lezhe	Fushe pusesh	2 puse	350	Nuk ka nevojë
SH.A. Ujesjelles Vau i Dejes	Fushe pusesh	2 puse	100	30
SH.A. UK Malesi e Madhe	Burim Natyror	1	60	30
Ujesjellesi i Komunes Bushat	Fushe pusesh	3 puse	30	20
Ujesjellesi i Komunes Velipoje (perفشire dhe popullsisne e plazhit gjate sezonit te Veres)	Fushe pusesh	1 pus	25	50
		TOTALI	1,665	130

Tabela 7.3
Nevojat Investuese Kapitale per Furnizimin me Uje

Emri i Sistemit	Natyra e Investimit (sipas prioriteteve)	Kosto (ne milion Euro)
SH.A. UK Shkoder	1. Rehabilitimi i stacionit kryesor te pompimit dhe ndertimi i nje vaske te re grumbullimi (2000m3).	1.25
	2. Rehabilitimi i rrjetit shperndares dhe instalimi i ujemateve familjare dhe atyre te monitorimit te rrjetit.	2.4
	3. Zgjerimi i rrjetit shperndares.	15
	4. Komandimi dhe kontrolli ne distance i stacionit te pompimit, pu seve dhe rrjetit.	1.5
	5. Fuqizimi institucional i SH.A. UK Shkoder (zyra te reja, pajisje per M&O, hardware & software faturtim, finance etj.).	1.0
	Totali	21.15
SH.A. UK Lezhe	A. Komuna e Shengjin	
	1. linje e jashteme e re	3.0
	2. Zgjerimi i rrjetit shperndares.	1.5
	3. rezervuar i ri shtese prej 2.500 m3.	0.25
	4. stacion i ri pompimi.	0.5
	5. rrjet i ri shperndares per Ishull Shengjin.	1.0
	B. Bashkia Lezhe	
6. Zgjerimi i rrjetit shperndares per Koder Marlekaj dhe per lagjen juglindore te qytetit.	1.0	
7. rezervuar i ri shtese prej 2.000 m3.	0.2	
Totali	7.45	
SH.A. Ujesjelles Vau i Dejes	1. Rehabilitimi i rrjetit shperndares.	0.2
	2. Zgjerimi i rrjetit shperndares	1.2
	3. rehabilitimi i puseve dhe stacioneve te pompimit.	0.4
	4. rehabilitimi i rezervuarit ekzistues 500m3 per furnizimin e zones se ulet me veterrjedhje.	0.1
	5. ndertimi i nje kaptazhi te ri per nje prurje prej 30 l/sek.	0.3
Totali	2.2	
SH.A. UK Malesi e Madhe	1. Zgjerimi i rrjetit shperndares.	0.8
	2. Nje rezervuar i ri 1000m3.	0.15
	3. linje e jashteme e re.	0.5
	4. ndertimi i nje kaptazhi te ri per nje prurje prej 30 l/sek.	0.3
Totali	1.75	
Ujesjellesi i Komunes Bushat	1. dy puse te reja (10 l/sek secili).	0.2
	2. linje e jashteme e re.	0.6
	3. dy stacione pompimi.	0.4
	4. 2 rezervuare te rinj me 500m3 secili.	0.15
	5. rrjet i ri shperndares.	0.5
Totali	1.85	
Ujesjellesi i Komunes Velipoje (per zonen e plazhit)	1. pese puse te reja (10 l/sek secili).	0.4
	2. stacion pompimi kryesor i ri.	0.4
	3. linje e jashteme e re.	0.6
	4. rrjet i ri shperndares.	0.6
	5. rezervuar i ri prej 2.500m3.	0.3
Totali	2.3	
	Totali i Investimeve Kapitale	36.7

Duke patur parasysh te dhenat per popullsine e Tabelës 7.1, si dhe objektivin e pranuar qe 85% e popullsisë do te mbulohen zyrtarisht me sherbimet e furnizimit me uje, kerkohet nje sasi uji disponibel dhe e prodhuar afersisht 460 l/sek. Kjo vlere del nga llogaritjet duke marre si baze nje norme mesatare per banor 175 l/sek, si dhe nje shtese prej 20% nga humbjet (humbjet teknike).

Siç shihet nga Tabela 7.2 ne zonen e planifikuar prodhohet nga burimet e ujit nje prurje prej 1,665 l/sek. Nga ana tjetër, Tabela 7.2 tregon qe uji nuk eshte uniformisht i shperndare ne te gjithë zonen e planifikuar, si dhe nuk eshte i disponue shem gjate gjithë kohës, prandaj ka nje nevojë eventuale per nje prurje shtese nga burimet per sisteme te vogla rurale dhe ato sezonale prej rreth 130 l/sek.

7.2.4 Nevojat per Investime Kapitale ne Sistemet e Furnizimit me Uje

Nevojat per investime kapitale ne sistemet e furnizimit me uje ne zonen e planifikuar konsistojne ne projekte te kombinuara per zgjerimin dhe permiresimin e ketyre sistemeve. Natyra e investimeve kapitale per sistemet e furnizimit me uje paraqiten ne Tabelen 7.3 te radhitura ne baze prioriteti.

7.2.5 Pershkrim i Përmbledhur i Sistemeve te Kanalizimeve te Ujrave te Zeza

Siç eshte e pritshme, mbulimi aktual i zones se planifikuar me sherbimet e kanalizimeve te ujrave te zeza eshte me i vogel ne perqindje sesa ai i furnizimit me uje, e pare kjo si ne drejtim te investimeve, ashtu dhe nga mundësia e "zgjidhjes ne vend" te largimit te ujrave te zeza me ane te gropave te grumbullimit te ujrave te zeza ose qe formalisht quhet sistemi individual me gropa septike.

Tabela 7.4 përmbledh gjendjen eksistuese te sistemeve te kanalizimeve te ujrave te zeza pergjete koridorit ne zonen e planifikuar.

Siç tregohet edhe ne Tabelen 7.4, mbulimi me sherbime te kanalizime te ujrave te zeza ne zonen e planifikuar eshte afersisht 41% te popullsisë. Rr itja e perqindjes se mbulimit te kesaj zone per furnizimin me uje, siç u permend me sipër ne 85%, ben te aresyeshme dhe rritjen e perqindjes se mbulimit per sherbimet e kanalizimit te ujrave te zeza. Ne kete rast do te merret ne konsiderate per qellime planifikimi nje target i perqindjes mesatare te mbulimit me sherbimet e kanalizimeve te ujrave te zeza ne rendin e 60-65%.

7.2.6 Nevojat per Investime Kapitale ne Sistemet e Kanalizimeve te Ujrave te Zeza.

Nevojat per investime kapitale ne sistemet e kanalizimeve te ujrave te zeza ne zonen e planifikuar jane konceptuar si kombinim projektësh zgjerimi dhe permiresimi te ketyre sistemeve. Natyra e investimeve kapitale per sisteme te kanalizimeve te ujrave te zeza e projektuar deri ne vitin 2020 jepet ne Tabelen 7.5.

7.3 NDIKIMI FINANCIAR I UJESJELLESVE DHE KANALIZIMEVE

7.3.1 Përmbledhja e Buxhetit

Ne Tabelen 7.6, eshte përmbledhur buxheti per projektet e ujesjellesve dhe te kanalizimeve, duke i ndare ato ne tre projekte te barabarta pese -vjeçare, duke i dhene prioritet te larte dy qyteteve dhe dy vendeve bregdetare te pushimit.

7.3.2 Kosto Kapitale e Investimit te Bazuar ne llogaritjet Per Fryme

Nje perqasje ne konsiderimin e planifikimit te koston kapitale se investimit eshte llogaritja e koston kapital e per fryme per popullsine e sherbyer. Ne kete rast, tabela e meposhtme paraqet kete kosto per fryme te bazuara ne llogaritjet e koston kapitale.

	Ujesjelles	Kanalizime
Kosto Kapitale e Llogaritur (Euro)	39,000,000	31,000,000
Popullsia e Sherbyer	206,584	104,466
Kosto Kapitale per Fryme (Euro per fryme)	189	297

Tabela 7.7. Kosto per fryme per Projektet Strategjike te Ujesjellesit dhe Kanalizimeve

Kostoja kapitale per fryme e perbere, ku do te merrreshin sherbimet e ujesjellesve dhe te kanalizimeve, rezulton ne nje investim prej 486 Euro. Nese behet nje supozim qe nje familje mesatare ka 4,5 anetare, atehere kostoja per familje do te ishte 2,187 Euro. Patjeter qe kjo perqasje per te konsideruar koston (kosto per fryme) sherben vetem si nje mjet per te zhvilluar nje tregues, perderisa kostoja kapitale e investimeve te tilla do te nxirret ne fund nga te gjitha kategorite e perdoruesve

(klienteve), duke u bazuar ne sasine e ujit te konsumuar, ku familjet jane vetem nje pjese e ketij perdorimi.

7.3.3 Ndikimi mbi Perballueshmerine te Investimit Kapital

Ndersa konsiderohet ndikimi mbi perballueshmerine te nje programi afat-gjate investimi kapital, siç sugjerohet per ujesjellesit dhe kanalizimet ne korridorin e zhvillimit te zones se planifikuar, eshte e nevojshme te shihet ndikimi qe kostoja kapitale (ripagesa) do te kishte mbi tarifen mesatare per çdo meter kub uji te shitur. Ne kete rast, supozohet qe kostot e kanalizimeve mbulohen nga shitjet e ujit, por ne raport me popullsine e sherbyer.

Tabela e meposhtme paraqet faktoret qe konsiderohen ne mberritjen tek ndikimi i tarifes mesatare. Ne vendosjen e te dhenave ne tabele, supozohet qe investimi kapital te sigurohet si nje kredi 100% me nje perqindje interesi 3% dhe ripagese ne 25 vjet.

Kerkesa per uje ne vleren prej 175 litra per person ne dite eshte mjaft e aresyeshme dhe standarde per mbeshtetje nga donatoret ne Ballkan. Mund te pritset qe me permiresimin e ekonomise rajonale te permiresohet kjo vlere e kerkeses duke siguruar shitje te rritura te ujit dhe rritime te rritura nga shitjet ne uje dhe kanalizime. Gjithashtu, pritset qe nga sigurimi i sherbimeve te kanalizimeve te rritet dhe popullsia bashke me investimet e reja e keshtu te rriten dhe rritimet nga shitjet e kanalizimeve duke zvogeluar keshtu ndikimin e ripageses se borxhit per investimin kapital te kanalizimeve.

Popullsia e Sherbyer	
Uje	206,584
Kanalizime	104,466
Uje i Shitur per Fryme (litra ne dite) (kategorite e te gjitha klienteve)	175
Uje i Shitur ne Vit (metra kub)	13,195,553
Kanalizime te Shitura ne Vit (0,8 te ujit) m ³	5,338,213
Pagesa Vjetore te Borxhit (Euro)	
Uje	2,239,690
Kanalizime	1,780,260
Ndikimi mbi Tarifen (Euro per meter kub)	
Uje	0,17
Kanalizime	0,33

Tabela 7.8. Ndikimi mbi Tarifet e Ujit dhe Kanalizimeve

Duke e çuar nje hap me tej kete analize per te konsideruar ndikimin mbi nje familje, mund te supozojme perseri nje mesatare prej 4,5 anetaresh per familje dhe nje kerkesa te ujit shtepiak per fryme prej 80 litra per fryme ne dite. Kjo rezulton ne nje kerkesa mesatare mujore per familje prej 10,8 metra kub.

Per nje familje me sherbime te ujit dhe kanalizimeve, duke u bazuar ne tarifen e ndikimit ne tabelen me lart, porcioni i ripageses se borxhit ne nje fature mujore familjare do te ishte 5,40 Euro ne muaj ose 1,8% e nje mesatareje te ardhurash familjare prej 300 Euro ne muaj. Nje kosto lejuese per operime dhe mirembajtje te barabarte do te sugjeronte se kostoja totale per ujin e pijshem dhe ato te bardha do te ishte 3,6% te te ardhurave familjare, qe eshte brenda kufirit te siperm te vendosur nga Banka Boterore prej 7% te te ardhurave familjare.

7.4 ENERGJETIKA

7.4.1 Energjitika si nje Çeshtje Kombetare Planifikimi

Furnizimi me elektricitet mund te shihet vetem ne nje nivel kombetar, sepse furnizimi rajonal eshte nje pjese integrale e sistemit kombetar. Prandaj ne nuk kemi propozuar projekte elektriciteti si pjese te planit rajonal.

7.4.2 Qellim per nje projekt te ri Hidroenergjie

Siç diskutohet ne Kapitullin 9, nje projekt i ri hidroenergjie eshte konsideruar. Ky mund te ishte nje kanal perbri Drinit kryesor nga Vau I Dejes per ne Shkoder, duke prodhuar perreth 50 GWh ne vit. Nuk do te qe me vend te hynim ne detaje rreth kesaj ne nje Plan Rajonal, por duhet te vihet ne dukje.

7.4.3 Nenstacione

Te gjitha burimet e furnizimit elektrik ne Shqiperi jane te nderlidhura permes rrjetit kombetar te energjise elektrike. Energjia elektrike nga ky rrjet furnizon nenstacione te niveleve nga 220 deri 6KV. Furnizimi me energji ne zonen e planifikuar shperndahet nga keto nen stacione duke perdorur transformatore te rangut nga 20 deri 0.4 KV. Tabela 7.7 jep shperdarjen e nen stacioneve ne zonen e korridorit.

Filial i KESH-it	Numri Nenstacioneve
Shkoder	11
Lezhe	2
Laç	4
Malesi e Madhe	5

7.9 Shpërndarja e Nenstacioneve në Zonen e Korridorit

Furnizimi energjistik nga nenstacionet të voltazhit të lartë të përkrahura në Tabelën 7.7 është gjerësisht i shpërndarë nga linja ajrore dhe me një numër të vogël kabllorësh nëntokësorë, deri në transformatorët me voltazh të mesëm të nivelet 6 dhe 10KV.

Tabela 7.8 përmbledh konsumin vjetor energjetik nga secili Filial i KESH-it në zonë. Kolona e fundit e tabelës tregon konsumin vjetor energjetik, duke përfshirë të përllogaritshmen-per-energjinë (humbjet), që janë të rangut nga 30% deri në 38% të sasive totale.

Tabela 7.10 Përmbledhje e konsumit Energjistik

Filial i KESH-it	Popullsia	Klientet	Energjia e Konsumuar (MKWh/vit)
Shkoder	186,600	54,000	340
Lezhe	105,095	18,000	180
Malesi e Madhe	55,321	30,000	210

Heperhe, Filiali Shkoder po përmbledh sistemin e shpërndarjes për të konvertuar transformatorët ekzistues 6 dhe 10KV me transformatorët 20KV. Ky përmirësim do të zvogëlojë me rreth 40% humbjet teknike dhe të rritë besueshmërinë e përgjithshme të sistemit.

Detajet e investimeve në sektorin elektrik në nivel kombëtar jepen në raportin final të bërë nga Kompania DECON (Ge) dhe EDF (Fr). Është politika e KESH-it të vazhdojë përmirësime të tilla me transformator 20KV në secilin filial të tij në zonën e planifikuar.

7.5 RRUGET STRATEGJIKE

7.5.1 Identifikimi i Projektit

Ky seksion identifikon njezete investimet kryesore në ndërtimin e rrugëve strategjike rajonale/kombëtare, të cilat janë të renditura në Tabelën 7.9. buxheti) Përpalesia tregohet në tabelë duke u bazuar në faktin

që përpalesia e parë ka me shumë gjasa që të kontribuojnë më tepër në zhvillimin e ekonomik të rajonit si i tere, ndërsa përpalesia e dytë do të jetë e rëndësishme për zhvillimin e zonës lokale përmes së cilës kalon rruga.

7.5.2 Programi 1: Korridori Tirane-Lezhe-Shkoder-Podgorice

Kjo rrugë ekziston gjerësisht, por ka disa elemente të papershtatshëm.

- Tangencialja Shkoder: (Projekti R-1)**
 Është e nevojshme një mënyrë për t'i rënë tangencialja Shkodres, për të lidhur trafikun nga rruga ekzistuese e Lezhës me Hanin e Hotit – Podgorice pa hyrë në rrugët me trafik të qytetit.
- Lidhja Shkoder – Hani i Hotit (Podgorice): (Projekti R-2)**
 Rruga nga Shkodra në Kufi me Malin e Zi në Han të Hotit është në një cilësi të keqe krahasuar me aspiratat e konceptit 'PodShkod'. Ky problem do të thellohet më tepër nëse korridori Shkoder – Kopluk zhvillohet në një mënyrë të paplanifikuar, (siç e kemi diskutuar në Kapitullin 6). Është pra e rëndësishme jo vetëm të mirembahet dhe të zgjerohet kjo rrugë, por edhe të sigurohet që nuk ka hyrje direkte në këto rrugë nga zhvillimet përbi, por nga rrugë ndihmëse të lidhura me rrugë me hapësira të mëdha (p.sh. një kilometër).
- Rruga lidhëse në Veri të Shkodres: (Projekti R-3)**
 Toka kryesore e zhvillimit të biznesit duhet të aksesohet nga kjo tangencialja (R-1) gjithashtu edhe nga hekurudha. Ky është qëllimi i 'Rrugës Lidhëse Veriore' që lidh token e biznesit ekzistues dhe atë të propozuar me tangencialen.
- Tangencialja Perëndimore e Lezhës (Projekti R-4) dhe Tuneli (Projekti R-5)**
 Problemet strukturale të lezhës (dhe bllokimet që ato bëjnë) janë përmendur në Kapitullin 6. Në kemi propozuar një tangencialja në veri-perëndim që lidh rrugën e Shkodres pranë Ballëdrenit përmes kodres në rrugën e Tiranës në rrethrotullimin ekzistues. Kjo do të aksesojë token e re të zhvillimit.

7.5.3 Programi 2: Korridori i Kosoves

Korridori Kosove-PodShkod ndahet ne dy elemente:

- **Tangencialja e Vaut te Dejes: (Projekti R-6).**
Korridori hyn ne pllajen bregore ne Vaun e Dejes dhe propozohet nje rruge tangenciale qe siguron akses ne token e planifikuar per strehim dhe biznes. Ky eshte projekti R-6.
- **Rruga Vau i Dejes-Bushat: (Projekti R-7).**
Kjo eshte nje rruge ekzistuese qe duhet te permiresohet. Ajo lidhet me tangencialen. Do te nevojitet nje rrethrotullim ne vendin ku pritet me rrugen ekzistuese Shkoder-Lezhe.
- **Tangencialja Bushat: (Projekti R-8).**
Siç propozohet ne Kapitullin 6, rruga duhet te ndjehet banken perendimore te Lumit Drin rreth Bushatit. Ky do te jete ndertim i ri.
- **Rruga Bushat-Velipoje: (Projekti R-9).**
Kjo çon nga tangencialja Bushat ne Velipoje, pjeserisht pergjate rruges ekzistuese. Kjo do te çonte ne nje ure te re pese kilometra ne veri te bregut, me nje rruge qe çon ne qytet.
- **Ura e Bunes: (Projekti R-10).**
Kjo ure do te lidhet me Ulqinin dhe keshtu me Tivarin/(Bar) ne Mal te Zi.
- **Vau i Dejes-Qafe Mali-Kukes e keshtu ne Prishtine: (Projekti R-11)**
Kjo rruge (permes Pukes dhe Fushe Arrezi) ekziston. Por ka nevojte per permiresime rrenjesore, duke perfshire tunele te reja dhe ndoshta mbulesa te mbrojtjes nga bora. Perfshihet ne Planin Kombetar te Transportit te Marsit 2005.
- **Qafe Mali-Fierze e keshtu me Bajram Currin, Tropojen dhe Gjakoven: (Projekti R-12)**
Kjo eshte nje rruge e vogel ekzistuese dhe funksioni i saj si pjese e Korridorit te Kosoves do te perfshije punime madhore permiresimi. Do te integroje rajonin e Tropojes (qe eshte pertej kufirit te ketij plani) ne rajonin e Shkoder-Lezhe dhe ne Kosove.
- **Milot-Rreshen-Poshqesh-Gjegjan-Fushe Arrez: (Projekti R-13)**
Kjo rruge ekziston dhe ka nevojte per permiresim. Kjo do te kete nje funksion te rendesishem zhvillimi/aksesi lokal dhe gjithashtu do te reduktoje kohen e udhetimit Durres – Kosove. Megjithate ne e shohim si nje standart me te ulet se lidhja PodShkod – Kosove dhe eshte akorduar si 'perparesi me e ulet. Brenda ketij projekti ne gjithashtu parashikojme nje rruge nga Burele ne Klos, ku do te bashkohet me nje rruge strategjike Tirane-Klos-Diber-Mal i Zi.Gjithsesi kjo kalon pertej rajonit Shkoder-Lezhe.

Tabela 7.4

Sistemet e Kanalizimeve te Ujerve te Zeza ne Korridorin e Zhvillimit

Emri i Sistemit	Popullsia	Popullsia e Sherbyer	Gjatesia e Rrjetit (ne km)	Sistemi i trajtimit te UZ
SH.A. UK Shkoder	100,000	65,000	130	Nuk ka (eshte duke u pergatitur studimi i beshmerise)
SH.A. UK Lezhe	45,000	20,141	28	Nuk ka (eshte duke u zhvilluar tenderi per punimet)
SH.A. Ujesjelles Vau i Dejes	12,600	-	-	Nuk ka
SH.A. UK Malesi e Madhe	35,000	5,000	14	Nuk ka
Ujesjellesi i Komunes Bushat	21,451	350	1	Nuk ka
Ujesjellesi i Komunes Velipoje (jo per sezonin e Veres)	9,000	-	-	Nuk ka
Totali	223,051	90,491	173	

Tabela 7.5

Nevojat e Kapitalit te Investimit per Sistemet e Kanaleve te Ujerave te Zeza ne Korridorin e Zhvillimit

Emri i Sistemit	Natyra e Investimit (sipas prioriteteve)	Vleresimi i Kostos (ne milion Euro)
SH.A. UK Shkoder	1. kolektori kryesor.	1.0
	2. sistem i ri rrjeti KUZ per zonen e qytetit te pa mbuluar me keto sherbime.	2.0
	3. tre stacione pompimi.	0.8
	4. rehabilitimi i rrjetit dhe kolektorit ekzistues te KUZ.	0.3
	5. Impiant pastrimi	7.0
	Nentotali	11.1
SH.A. UK Lezhe	1. rrjet i ri KUZ per nje siperfaqe prej 400 ha ne anen e djathte te lumit Drin.	1.5
	2. rrjet i ri KUZ per Shengjinin dhe zonen plazhit.	1.5
	3. kater stacione pompimi.	1.0
	4. rehabilitimi i rrjetit dhe kolektorit ekzistues te KUZ.	0.4
	Nentotali	4.4
SH.A. Ujesjelles Vau i Dejes	1. rrjet i ri KUZ.	1.0
	2. kolektor kryesor.	0.5
	3. nje stacion pompimi.	0.3
	4. Impiant pastrimi (ponde oksidimi)	0.4
	Nentotali	2.2
SH.A. UK Malesi e Madhe	1. rrjet i ri KUZ.	1.2
	2. kolektor kryesor.	0.4
	3. nje stacione pompimi.	0.3
	4. Impiant konvencional pastrimi.	2.5
	Nentotali	4.4
Ujesjellesi i Komunes Bushat	Gropa septike individuale	Nuk parashikohen investime publike
Ujesjellesi i Komunes Velipoje (zona e plazhit)	1. rrjet i ri KUZ.	1.5
	2. kolektor kryesor.	0.6
	3. dy stacione pompimi.	0.4
	4. Impiant pastrimi.	1.5
	Nentotali	4.0
TOTALI		26.1

Tabela 7.6

Buxhetet per Projektet e Kanalizimeve dhe Ujit Strategjik

Kodi	Projekti	Prioriteti	Buxheti €milion/Faze			Totali
			I.	II.	III.	
I-1	Ujesjellesi Shkoder	A	7.1	7.1	7.1	21.3
I-2	Ujesjellesi Lezhe dhe Shengjin	A	2.4	2.4	2.4	7.2
I-3	Ujesjellesi Vau i Dejes	B	0.7	0.7	0.7	2.1
I-4	Ujesjellesi Malesi e Madhe	B	0.6	0.6	0.6	1.8
I-5	Ujesjellesi Bushat	B	0.6	0.6	0.6	1.8
I-6	Ujesjellesi Velipoje	A	0.8	0.8	0.8	2.4
	Nentotali		12.2	12.2	12.2	36.6
I-7	Kanalizimet Shkoder	A	3.7	3.7	3.7	11.1
I-8	Kanalizimet Lezhe dhe Shengjin	A	1.4	1.4	1.4	4.2
I-9	Kanalizimet Vau i Dejes	B	0.7	0.7	0.7	2.1
I-10	Kanalizimet Malesi e Madhe	B	1.4	1.4	1.4	4.2
I-11	Kanalizimet Velipoje	A	1.3	1.3	1.3	3.9
	Nentotali		8.5	8.5	8.5	25.5
TOTALI			20.7	20.7	20.7	62.1

7.5.4 Programi 3: Rrjeti i Vogël brenda PodShkod

Funksioni i këtij Programi është kryesisht për të përmirësuar potencialet e zhvillimit lokal për fshatrat dhe qytetet e vogla në lidhje me agrobiznesin dhe turizmin. Një objektiv i dytë (lidhur me këtë), është të çlirohet bllokimi i trafikut në Lezhë dhe integrimi i zonave të rritjes së ardhme urbane me qytetin si i tere.

- **Rruga e Unazës së Shëngjinit: (Projekti R-14)**
Ajo siguron akses në zhvillimin ekzistues dhe të planifikuar në Shëngjin në formën e një unaze (në antitezë me një rrugë pa krye).
- **Rrugët e Lidhjeve të Rrethëve (Zonave); Shkoder-Vau i Dejes (Projekti R-15,) Vau i Dejes-Lezhë (Projekti R-16;) Lezhë-Velipojë (Projekti R-17;) Velipojë-Shkoder (Projekti R-18)**
Këta katër projekte formojnë një formë 'diamanti' të rrugëve të vogla që lidhin fshatrat kryesore të pllajës bujqësore që shtrihen mes Lezhës dhe Shkodrës. Qëllimi është të mbështetet zhvillimi i agrobiznesit dhe shoqërisë rurale. Rrugët kanë nevojë për mirëmbajtje dhe përmirësim në disa vende.
- **Ura Shkoder-Lagjia Iliria (Projekti R-19)**
Ka një urë ekzistuese me elemente çeliku në gjendje të keqe që lidh qytetin me (a) rrugën për në Muriqan (përmes mjaft fshatrave bujqësore të rëndësishëm) dhe (b) rrugën anash liqenit të përmendur më poshtë, për në Shirokë e Zogaj. Të dy rrugët janë në kushte të mira por me standarde të ulta.
- **Tangencialja në Veri të Lezhës (Projekti R-20)**
Kjo rrugë e vogël lidh projektin R-16 me rrugën kryesore të Shkodrës dhe hyrjen e tunelit, duke menjauar kalimin mes trafikut jashtë qendrës së qytetit nga drejtimi i Kallmetit dhe Hajmetit. Ka nevojë për ndërtim të ri. Ajo hyn në zonën e re të shtëpijave në veri të qytetit.
- **Tangencialja në Jug të Lezhës (Projekti R-21)**
Kjo rrugë e re e vogël lidh rrugën Zajmen – Milot me rrugën e Tiranës, duke çliaruar bllokimin e trafikut në qendrën e qytetit dhe për të hyrë në zonën e re me shtëpi të zhvillimit në jug të qytetit.

7.6 TRANSPORTI PUBLIK

7.6.1 Një Politike Modale e Integruar

Në presim që brenda periudhës së planit, të krijohet një bllokim serioz i trafikut në PodShkod edhe nëse do t'u ndertonin të gjitha projektet e rrugëve strategjike dhe të sigurohej një sistem hierarkik i plotë rrugë. Ndërsa rritet begatia, zoterimi i makinave (që është relativisht i ulët në Shqipëri) do të rritet. Qëllimi i planit për t'u fokusuar në rritjen e zonave relativisht të dendura, do të kërkojë të rrisë potencialin e transportit publik, nderkohe që vazhdimësia e tendencës për shpërndarje (dhe dendësisë shumë të vogël) do ta zvogelojë, (duke nxitur bllokimin e pikave kyçe. Gjithashtu arritja e suksesshme e konceptit 'PodShkod' do të varet në bashkëpunimin efikas mes pikave të ndryshme të rritjes, në mënyrë që tregu i punës të integrohet efektivisht. Një ndarje e arsyeshme modale, mes makinave private dhe transportit publik duhet të arrihet deri në 2020 dhe është një qëllim i rëndësishëm për planin. Cilat janë politikat themelore dhe projektet e nevojshme për të arritur këtë?

7.6.2 Katër Konceptet Baze

Ka katër koncepte kyçe këtu.

- **Unaza PodShkod.**
Struktura e 'unazës' PodShkod lidh pikat e rritjes së bashku, (megjithatë lidhja Bushat – Lezhë/Shëngjin është një 'bisht' i unazës). Hekurudha Lezhë-Vau i Dejes-Shkoder-Podgoricë-Bar përben bazën e kesaj. Në propozojmë një koordinim strikt të orareve të trenave dhe autobusëve dhe një lidhje fizike e trenit me autobusin për të maksimizuar lehtësinë e transferimit. Qartë që së pari shërbimi hekurudhor i pasagjerëve duhet të rikrijohet, me shenja, sinjalistike dhe trenat e rinj (në gjendje për shpejtësi me të madhe, rritje/ulje shpejtësie me të mirë dhe ndalesa të shpeshta dhe të shkurtra të përshtatshme për një shërbim urban).

Kodi	Emri i Projektit	Prioriteti	FAZE/ KOSTO €MILION			
			I.	II.	III.	Totali
R-1	Tangenciale ne Perendim Shkoder	A	3.7	-	-	3.7
R-2	Shkoder-Hani i Hotit (Podgorice)	A	8.0	-	-	8.0
R-3	Lidhja Veriore Shkoder	B	0.7	-	-	0.7
R-4	Tangenciale ne Perendim Lezhe	B	-	-	3.1	3.1
R-5	Tuneli Lezhe	B	-	-	5.0	5.0
R-6	Tangenciale Vau i Dejes	B	-	3.6	-	3.6
R-7	Vau i Dejes-Bushat	A	-	1.1	-	1.1
R-8	Tangenciale Bushat	A	2.9	-	-	2.9
R-9	Bushat-Velipoje (Ulqin)	A	3.3	-	-	3.3
R-10	Ura e Bunes (Ulqin)	A	4.0	7.2	-	4.0
R-11	Vau i Dejes-Qafe Mali-Kukes(Prishtine)	B	-	5.7	-	7.2
R-12	Qafe Mali-Fierze (Tropoje Gjakove)	C	-	6.7	-	5.7
R-13	Milot-Qafe Mali	B	-	-	-	6.7
R-14	Unaza Shengjin	A	1.3	-	-	1.3
R-15	Shkoder-Vau i Dejes	C	1.4	-	-	1.4
R-16	Lezhe-Vau i Dejes	C	2.0	-	-	2.0
R-17	Lezhe-Velipoje	C	1.3	-	-	1.3
R-18	Shkoder-Velipoje	C	1.2	-	-	1.2
R-19	Ura Shkoder-Lagjja Iliria	C	2.0	-	-	2.0
R-20	Tangencialja ne Veri te Lezhes	A	2.8	-	-	2.8
R-21	Tangencialja ne Jug te Lezhes	A	2.7	-	-	2.7
	Totali		30,1	24,3	8,1	69,7

Tabela 7.11 Identifikimi i Projekteve te Rrugeve Strategjike

- **Stacione te shpeshta.**

Ne perfshijme edhe parashikimin e stacioneve relativisht te shpeshte, ndoshta ne gjashtembedhjte vendet e meposhtme brenda Shqiperise: Bajze, Kopliku Perendimor, Kopliku Lindor, Gruemira Perendimore, Gruemira Lindore, Shkodra Veriore, Shkodra qendrore, Shkodra Jugore, Gur I Zi, Juban, Vau i Dejes, Hajmet, Kallmet, Lezhe Veriore, Qender Lezhe, dhe Jug Lezhe.

- **Ndershkembimi modal: Tren/autobuz, Minibuz dhe Taksi/Veture/Cikel**

'Ndershkembimi' eshte nje parim kyç. Ne çdo stacion duhet te kete nje parking makinash dhe nje stacion autobusash/minibusash. Gjithashtu stacioni duhet te jete fokusi i lehtesirave te tjera, sidomos shitje, por edhe lehtesira publike dhe sociale. Planifikimi lokal duhet ta parashikojte kete, dhe gjithashtu duhet te sigurohet qe ka nje hyrje per ne stacion nga nje rruge strategjike aty ku eshte e mundur. Per shembull aty ku hekurudha kryqezohet me Tangencialen e propozuar ne Veri te

Lezhes dhe Tangencialen ne Jug te Lezhes ne kemi propozuar vende stacionesh.

- **Koordinimi i Stacioneve me Destinacione Madhore**

Stacionet duhet te jene pikat e fokusit te terheqesve te udhetimeve aty ku eshte e mundur. Kjo do te thote, per shembull, qe nje stacion duhet te jete qendror per zonat ekonomike, dhe gjithashtu nje planifikim i hollesishem duhet te siguroje rruge te kenaqshme dhe te pershtatshme per kembesore. Per shembull, stacioni i Propozuar ne Veri te Shkodres, duhet te kete rruge kembesoresh te pershtatshme, te mirembajtura dhe te ndriçuara mire per ne Zonat e Zhvillimit Ekonomik ne veri te Shkodres.

7.6.3 Projektet e Transportit Publik

Keto ndahen ne kater kategori. Se pari nevojitet nje studim keshillimor serioz. Se dyti nevojiten shenja, sinjalistike dhe pajisje sigurie. Se treti duhet te blihen trena. Se katerti eshte i nevojshem parashikimi i gjashtembedhjte stacioneve, (duke perfshire, platformat, ndertesat e stacioneve, parkingjet, stacionet e autobusave dhe perdorimet e tjera si

shitje). Se pesti nevojitet nje sherbim i shpejte i levizjes (i permundur me lart) qe do te kerkoje investim. Shih tabelen 7.10.

7.6.4 Puna e Perbashket Shqiptaro – Malazeze dhe Implikimet e Kufirit

Sigurisht, i gjithë ushtrimi duhet te kryhet ne bashkepunim te ngushte me Hekurudhat Malazeze, sepse sherbimi hekurudhor duhet ne çdo aspekt te

jete nje sherbim i perbashket i integruar persosmerisht. Ndertimi i kesaj eshte detyra e pare. Çeshtja kryesore ketu mund te rezultoje vete kufiri (ne lidhje me pasaportat dhe doganat). Kjo do te jete pjese e teresise konceptuale te veshtiresive te nje rajoni ekonomik nderkufitar. Megjitheate, idea eshte krejtesisht brenda orientimit konceptual te B.E. dhe institucionet Evropiane kane pervoje ne keto tema. Do te ishte çudi te gjenim ndonje veshtiresi te pakalueshme, nese palet nuk i krijojne keto.

Kodi	Projekti	Prioriteti	Buxheti €milion / Faze			
			I.	II.	III.	Totali
PT-1	Shenja, sinjalistike dhe sigurim Trena (tre	A	-	-	0.8	0.8
PT-2	cope)	A	-	-	1.2	1.2
PT-3	Stacione (gjashtembedhjet)	A	-	-	1.6	1.6
PT-4	Mjete te Shpejta Transporti	A	-	-	0.4	0.4
PT-5	Stacione Transporti	A	-	-	0.2	0.2
PT-6	Studime	A	-	0.4	-	0.4
TOTALI			-	0.4	4.2	4.6

Tabela 7.12 Identifikimi i Projektit te Transportit Publik