

STRATEGJIA TERRITORIALE BASHKIA DURRËS 2015 - 2030

dokument pune - Shkurt 2016

përgatitur nga Bashkia Durrës
me ndihmesën e Institutit për Bashkëpunim dhe Zhvillim
mbështetur nga Zyra e Bashkëpunimit Zviceran Shqipëri, përmes programit dldp

Ky publikim është ne kuadrin e Programit për Decentralizim dhe Zhvillim Lokal (dldp), me mbështetjen financiare të Agjencisë Zvicerane për Zhvillim dhe Bashkëpunim (SDC)

Përgatitur nga Bashkia Durrës ne bashkëpunim me ekspertet e Institutit për Bashkëpunim & Zhvillim, Ardian Hackaj, Manjola Duli, Enton Derraj, Bendis Bocari, Anis Kokomani dhe stafin mbështetës.

Mbështetur nga:

Valbona Karakaçi, Elvin Hoxha, Programi për Decentralizim dhe Zhvillim Lokal (dldp)
HELVETAS Swiss Intercooperation, Shkodër, Albania

Ky publikim reflekton mendimet e autorëve dhe jo detyrimisht të SDC.

Publikuar nga:

Programi për Decentralizim dhe Zhvillim Lokal (dldp)
HELVETAS Swiss Intercooperation (HSI) Albania
Rr. Oso Kuka, Nr. 11,
4000 Shkodër, Albania
www.dldp.al



Funded by



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confederation suisse
Conderazione Svizzera
Confederaziun svicra

Swiss Agency for Development
And Cooperation SDC



HELVETAS
Swiss Intercooperation

ALBANIA

Tabela e Lëndës

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE.....	5
KAP I. PARASHIKIMET E DETYRUESHME QË RRJEDHIN NGA DOKUMENTET PLANIFIKUESE KOMBËTARE DHE LOKALE	8
I.1. Plani i Përgjithshëm Kombëtar(PPK)	8
I.2. Plani i Integruar Ndersektorial - PINs Bregdeti (PINsB)	10
I.3. Plani i Integruar Ndersektorial - PINs Durana(PINsD)	12
I.4. Zona Industriale Spitalle (ZIS)	14
I.5. Zona Industriale Rrashbull (ZIR)	15
I.6. Zona Energjitike dhe IndustrialePorto Romano (ZEIPR)	15
I.7. Konkluzione: Durrësi si Platforme Shkëmbimesh Kombëtare & Ndërkombëtare	16
KAP II. ANALIZA METABOLIKE: NGA NJË ZONË FUNKSIONALE NË NJË BASHKI EFICIENTE.....	17
II.1. Analiza e Përgjithshme e Gjëndjes Ekzistuesë të Territorit	18
II.2.Rreziqet natyrore	18
II.3. Tendencat e Rënda të Zhvillimit: drejt Strukturës Urbane Optimale	20
II.4. Analiza Historike e Zhvillimit Urban të Durrësit: nga Porti-Qytet në Qytetin si Platformë Shkëmbimesh në nivel Ballkanik	22
II.5. Konkluzione: Durrësi si platformë strategjike shkëmbimesh ndërkombëtare	24
KAP III. NDARJA E TERRITORIT SIPAS PESË SISTEMEVE BAZË.....	25
III.1. Sistemi Urban (SU)	25
III.2. Sistemi Turistik / Natyror (STN)	26
III.3. Sistemi Bujqësor (SB)	27
III.4. Sistemi Ujor (SU)	28
III.5. Sistemi Infrastrukturor (SIN)	29
III.6. Konkluzione: sistemet metabolike të Bashkisë Durrës janë të kërcënuara nga ndërhyrja e pa-planifikuar e elementit njerëzor	31
KAP IV. DREJTIMET E ZHVILLIMIT TË TERRITORIT NË BAZË TË TREGUESËVE TË SISTEMEVE	33
IV.1. Zhvillimi sipas Sistemit Urban	33
IV.2. Zhvillimi sipas Sistemit Turistik/ Natyror	35
IV.3. Zhvillimi sipas Sistemit Bujqësor	36

IV.4. Zhvillimi sipas Sistemit Ujor	36
IV.5. Zhvillimi sipas Sistemit Infrastrukturor	37
IV.6. Konkluzione: nevoja për Planifikim në disa nivele të Ndërhyrjeve Sistemike, vizibilitetit tek donatorët dhe partneriteti me aktorët privatë	38
KAP V. VIZIONI I ZHVILLIMIT TË TERRITORIT TË BASHKISË DURRËS.....	39
V.1. Vizioni	39
V.2. Politikat Strategjike Zhvillimore	39
KAP VI. OBJEKTIVAT STRATEGJIKE PËR ZHVILLIMIN E TERRITORIT TË NJËSISË VENDORE	41
VI.1. Zhvillimi ekonomik në nivel kombëtar	41
VI.2. Zhvillimi ekonomik në nivel lokal	44
VI.3. Konkluzione: nevoja për përgatitjen e Kriteve të Vlerësimit & Rankimit dhe të një Liste Unike Projektsh	47
KAP VII. PROGRAMET DHE PROJEKTET KRYESORE ZHVILLIMORE	48
VII.1. Programe & Projekte të planifikuara në nivel kombëtar nga Qeveria Shqiptare	48
VII.2. Programe & projektë të miratuara/planifikuara në nivel lokal	49
KAP VIII. PLANI I VEPRIMIT I SINTETIZUAR.....	55
KAP IX. HARTAT QË PARAQESIN VIZIONIN STRATEGJIK TË ZHVILLIMIT TË TERRITORIT	56
IX.1. Sistemi Urban	57
IX.2. Transporti në Territorin e Bashkisë	59
IX.3. Sistemi Natyror	61
IX.5. Turizmi	62
IX.6. Sistemi Bujqësor	64
IX.7. Sistemi Infrastrukturor – Transporti Rrugor	65
IX.8. Zonat Ekonomike & DURANA	66
ANEKS 1. PËRBËRJA ADMINISTRATIVE E BASHKISË DURRËS	67
ANEKS 2. ANALIZA E BASHKISË DURRËS SIPAS PESË SISTEMEVE BAZË	69

Përmbledhje Ekzekutive

Bashkia Durrës në kuadër të Ligjit nr 107/ datë 31.07.2014 ,“Për Planifikimin e Territorit”, ka ndërmarrë nismën e hartimit të Strategjisë Territoriale 2015-2030. Strategjia Territoriale e Njësisë së Qeverisjes Vendore është instrumenti më i lartë i planifikimit të territorit. Ajo pasqyron vizionin, përparësitë, objektivat, mënyrat dhe rezultatet e pritshme të zhvillimit ekonomiko-social në nivel vendor.

Gjithashtu “Strategjia Teritoriale 2015-2030” pasqyron dhe zbërthen në nivel vendor prioritetet e “Strategjisë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020”, si dhe të të gjitha parashikimeve të detyrueshme që rrjedhin nga Plani i Përgjithshëm Kombëtar, Planet Kombëtare Strategjike Territoriale, dhe Planet Vendore me ndikim në zhvillimin e territorit të Bashkisë Durrës.

Qëllimi i Bashkisë është të hartojë vizionin e zhvillimit të Durrësit 2030, në funksion të territorit të saj si dhe të orientojë zhvillimin ekonomiko-social duke shfrytëzuar në mënyrë efikase potencialin e territorit dhe burimeve ekonomike, mjedisore dhe shoqërore në shërbim të qytetarëve të Durrësit, aktorëve të biznesit dhe grupeve të tjera të interesit.

Pikat kyçe të startegjisë së zhvillimit në qytetin e Durrësit janë përzgjedhur bazuar në profilin e bashkisë së re dhe në harmoni me dokumentet kombëtare të planifikimit si PPK, PINs Durana, PINs bregdeti.

Në vizionin afatgjatë, Durrësi ri-merr rolin e tij historik si platformë shkëmbimesh rajonale. Objektivat afatshkurtër e vendosin Durrësin si: a) qendër zhvillimi ekonomik tërheqëse për investimet e huaja, dhe, b) si qendër urbane policentrike që ofron shërbime cilësore ndaj qytetarëve të saj, dhe vizitorëve.

Pasuria më e madhe e Bashkisë Durrës janë banorët e saj. Bashkia ndërton strategjinë e zhvillimit me ta dhe për ta. Komunikimi i rregullt me qytetarët, bashkëpunimi me universitetin dhe me shkollat, mbështetja e inisiativave qytetare për zhvillimin socio-ekonomik të bashkisë është prioritet i Bashkisë.

Historikisht Durrësi ka ndjekur evolucionin e fluksit e shkëmbimeve Evrope – Bizant / Lindje. Territori shqiptar është bërë relevant vetëm 100 vjetet e fundit. Porti si platformë shkëmbimesh i ka ofruar qytetit flukset e jetësore: mallra, energji, ujë, burime natyrore, ushqime etj. Qyteti i ka ofruar këtyre flukseve, shërbimet e nevojshme mbështetëse për aktivitetet ekonomike përkatëse. Bashkia e Re, i shton Qytetit-Port dhe territorin bujqësor dhe disa mini-zona urbane. Komponenti urban i strategjisë e shikon Bashkinë Durrës si më poshtë:

- Rrashbulli si lagje e Durrësit: tashmë një fakt në terren;
- Qyteza KIS (Katund i Ri – Sukth): krijon kontinuitet urban, sinergji, ulje shpenzimesh, etj;

- Pol sub-urban Shkafanë – Kulle: përgjigje ndaj zhvillimit të Shkafanës dhe pozitës gjeografike të Kullës në qendër të akseve lidhës të Bashkisë së Re;
- Këneta, si zonë mbështetëse e Zonës Industriale Porto Romano: zonë e urbanizuar për banim e shërbime mbështetëse për 30,000 të punësuarit e ZIPR;
- San Pietro / Lalez: për turizëm cilësor;
- Kallmi si turizëm elitar & mushkëri e blertë e Durrësit

Komponenti turistik i strategjisë e shikon Bashkinë Durrës si më poshtë:

- Durrësi: vitrina e Shqipërisë për vizitorët e krocierave;
- Mbrojtja dhe promovimi i parqeve natyrore / valorizimi i hinterlandit për vizitorët lokale dhe kombëtare (nga Tirana);
- Turizmi i detit & rërës: cilësor në Lalëz dhe Kallm dhe popullor në pjesën tjetër;
- Mbrojtja & valorizimi i pasurisë historike & arkeologjike

Komponenti ekonomik i strategjisë e shikon Bashkinë Durrës si më poshtë:

- thjeshtësimi i procedurave të regjistrimit të ndërmarrjeve (one-stop-shop / dixhitalizimi / etc) dhe mbulimi i gjithë territorit me to;
- kontekst fiskal avantazhues & logjistikë mbështetëse bashkëkohore sidomos në aksin Durana, Shkozë, ZIPR dhe PI Rrashbull;
- ngritja e Qendrave të Mbështetjes për NVM & promovimin e tyre (fokusuar në shitje, marketing, networking, shërbime administrative / financiare, etc)
- ngritja e strukturave pritëse speciale dhe procedurave fast-track për investitorët e mëdhenj.

Toka bujqësore ze rreth 70% të territorit të Bashkisë së Re. Komponenti bujqësor i strategjisë e shikon Bashkinë Durrës si më poshtë:

- ruajtjen e fondit të tokës bujqësore nëpërmjet bllokimit të lejeve të ndërtimit dhe regjistrimit;
- rritjen e efciences se aktiviteteve bujqësore, nëpërmjet rritjes së rendimenteve, specializimin në kultura me vlerë të lartë, kompletimi i zinxhirit të vlerës, etj;
- Krijimin e tregjeve & rrugëve lidhëse për inkurajimin dhe mbështetjen e zinxhirit të vlerës të produkteve bujqësore drejt aktiviteteve me vlerë të shtuar të lartë.

Durrësi është shumë i pasur me ujëra: i.e. deti, rezervuarët, lumenjtë, ujrë të nëntokësore, por vuan nga problemet e ruajtjes dhe përdorimit eficient. Strategjia 2015-2030 synon:

- mbrojtjen nga uji (vërshimet / erozioni lumor & detar / ngritje e nivelit të detit & ujrave nën-tokesore;
- promovimi i turizmit gjatë brigjeve ujore (det, lumë & rezervuar);
- mbrojtja e ujrave nga ndotja;
- furnizimi i popullatës me ujë të pijshëm

Bashkia Durrës është në kryqëzim të akseve infrastrukturore evropiane të transportit dhe energjisë. Strategjia për infrastrukturën synon:

- shndërrimin e Durrësit në një nyje shkëmbimi moderne ku ndërthuren akset infrastrukturore evropiane, rajonale dhe kombëtare, nëpërmjet : i) promovimit & lobimit në Qeveri, Rajon dhe BE, dhe ii) ndërtimit të infrastrukturës plotësuese / lidhëse / mbështetëse përgjatë akseve dhe nyjeve evropiane;
- lidhja dhe shërbimi i territorit me infrastrukturë bashkëkohore
- ofrimin e një infrastrukture moderne urbane për të gjithë qytetarët e Bashkisë

Bashkia Durrës është territori ku ndërthuren projekte në shkallë evropiane, kombëtare dhe lokale:

- evropiane: TEN-T, PECEI dhe projekte të tjera të Procesit të Berlinit
- kombëtare: ZIPR, Porti i Durrësit, Hekurudhat, etj
- lokale: rrugët lokale, shkollat, shtëpitë e pleqve, mbetjet, etj

Bashkia Durrës mund të kërkojë dhe të marrë financime si më poshtë:

- evropiane: nëpërmjet lobimit në Qeveri, Këshillit Kombëtar të Investimeve, Western Balkans Investment Framework, IFI;
- kombëtare: Fondi i Zhvillimit të Rajoneve, Fondi Shqiptar i Zhvillimit, etj
- lokale: buxheti I Bashkisë
- IPA CBC, programe të tjera BE, Donatorët Bilaterale (SDC, ADA, USAID, etc)
- partneriteti me privatët (koncesione, PPP)

Në përfundim Bashkia Durrës duhet të:

- projektojë të ardhmen e Durrësit në nivel rajoni evropian. Kontakti direkt me BE dhe me Komitetin Evropian të Rajoneve janë prioritet;
- ndërtojë strukturat, procedurat dhe ekipet përkatëse që do të mundësojnë vendosjen e Durrësit në axhenden e zhvillimeve & projekteve kombëtare dhe ndërkombëtare që në dizajnimin e tyre;
- krijojë procedurat fast-track për këto shërbime.

Nën kujdesin e Z. Vangjush Dako, Kryetar i Bashkisë, Bashkia Durrës, ndërmeret nismën për hartimin e Strategjisë Territoriale. Në këtë proces Bashkia asistohet nga Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim - CDI, nën drejtimin e Z. Ardian Hackaj.

Çdo gabim, keqinterpretim, ose pasaktësi e ndodhur në dokument është përgjegjësi e CDI.

KAP I. PARASHIKIMET E DETYRUESHME QË RRJEDHIN NGA DOKUMENTET PLANIFIKUESE KOMBËTARE DHE LOKALE

Shenim. Ky kapitull është hartuar “..bazuar në informacionet që janë marrë nga planet kombëtare në proces, apo të hartuara, të cilat japin të dhëna dhe indikacione për njësinë. Kapitulli ka për qëllim të ofrojë “njohje me ç’ka ofrojnë planet dhe shkallën e zbatimit të tyre, evidentim të problematikave dhe potencialeve të planeve; të përshkruajë propozime për planin e ri”¹

Strategjia e Zhvillimit të Territorit të Bashkisë së Durrës bazohen dhe kushtëzohet nga dokumentat ligjore ekzistues në nivel kombëtar dhe lokal. Në nivel kombëtar, Bashkia Durrës mbulohet nga PPK, PINs Bregdeti dhe PINs Durana.

Në nivel lokal njësi administrative Durrës dhe njësi Ishëm kanë pasur Plan Zhvillimi Lokal të miratuar. Njësi Manëz ka kaluar në Këshillin e Bashkiak “Planin e Zhvillimit Lokal, Manëz” por ky dokument nuk është aprovuar në nivel qendror. Gjithashtu, si pjesë e parashikimeve të detyrueshme në nivel lokal gjejmë dhe Planin Zhvillimor të Zonës Industrial Spitalle, Planin Zhvillimor të Zonës Industriale Rrashbull, dhe Planin e Integruar të Zonës Energjitike dhe Industriale të Porto-Romanos.

Me riorganizimin e ri territorial, përfshirja e gjashtë njësive vendore brenda një Bashkie të madhe ka ndryshuar dinamikat dhe marrëdhëniet socio-ekonomike midis përbërësve të territorit. Si pasojë përcaktimet egzistuese të instrumenteve të planifikimit të njësive të ndryshme, duke përfshire edhe qytetin e Durrësit, duhet të rishikohen në kuadrin e një konteksti më të gjere planifikimi territorial dhe organizimi institucional.

I.1. Plani i Përgjithshëm Kombëtar(PPK)

Plani i Përgjithshëm Kombëtar (PPK) jep orientimin metodologjik, dhe drejtimet strategjike të zhvillimit urban për të gjithë vendin. PPK përcakton kuadrin e plotë orientues dhe rregullator në funksion të hartimit dhe zbatimit të instrumenteve të planifikimit të territorit për të gjitha njësitë vendore të vendit. Si i tillë ky plan është baza ku mbështeten dokumentet e planifikimit territorial në nivel rajonal apo vendor. Aktualisht PPK aktual² nuk ofron informacion narrativ [ka vetëm informacion hartografik] për Bashkinë Durrës. Si pasojë analiza pasuese do të kushtëzohet nga ky faktor limitues.

Paraqitja hartografike e PPK e vendos qartazi Durrësin si qendër të shkëmbimeve ndërkombëtare të Shqipërisë, si nyje logjistike unike me karakter strategjik dhe vital mbi flukset e shkëmbimeve kombëtare të mallrave, personave, dhe energjisë. Ky vizion nënkupton mbështetje në nivel kombëtar për Bashkinë, për të mundur ofrimin e shërbimeve respektive.

¹TORs “Për Transfromimin dhe Integrimin e Programit të Zonave Funktionale në Strategjinë Territoriale të Qeverisjes Vendore si Pjesë e Parë e Planit të Përgjithshëm vendor (PPV)” për Bashkinë Durrës pp 3, mes dldp dhe CDI

²Plani i Përgjithshëm Kombëtar- Draft nëntor 2015, AKPT <http://www.planifikimi.gov.al>

PPK impakton dhe orienton zhvillimet në Bashkinë Durrës sipas fushave të paracaktuara si më poshtë:

1. *Zhvillimi Ekonomik*: në funksion të rajonit Ekonomik Tiranë Durrës i profilizuar në Shërbime, Tregeti (shkëmbim & perpunim), Turizëm, Bujqësi, dhe si platformë shkëmbimi ndërkombëtare dhe kombëtare në Transport, dhe Energji e kompletuar me shërbimet mbështëse përkatëse;
2. *Turizmi*: mbështet ndërlidhjen e sektorëve të shërbimeve përkatëse bazuar në elementet natyrore, historike, kulturore, etj dhe shërbimet mbështëse;
3. *Bujqësia*: synon ruajtjen e fondit të tokës bujqësore me anë të politikave të densifikimit të zhvillimit urban, dhe ndërtimin e zinxhirit të vlerës mes sektorëve të bujqësisë, turizmit, transportit dhe energjisë;
4. *Transporti*: orientohet nga zhvillimi i mobilitetit dhe optimizimi i lëvizshmërisë midis komuniteteve; dhe mes vendbanimeve dhe tregjeve (të punës / të shërbimeve / bujqësore/ etj) me qëllim përmirësimin e ndërlidhjes midis bizneseve, individëve dhe shërbimeve publike. Në këtë kuadër, për Bashkinë Durrës është shumë i rëndësishëm avancimi i Projekteve Strategjike kombëtare infrastrukturore rrugore / portuale / hekurudhore që mundësojnë flukset kombëtare & ndërkombëtare, si:
 - i) Projektimi dhe Zhvillimi i Korridorit Blu (rrugë bregdetare turistike me impakt të ulët mjedisor që lidh lokalitetet e bregdetit: Velipojë – Shëngjin – Patok – Durrës – Divjakë – Seman – Vlorë – Dhërmi – Sarandë – Butrint);
 - ii) Korridori VIII si rrugë parësore e transportit të mallrave (lidhja më e shkurtër e detit Mesdhe me Detin e Zi; Durrës - Varna/ Durrës - Stamboll) dhe Via Egnatia si rrugë historike me rëndësi turistike.
 - iii) Rruga e Kombit (Durrës – Kukës – Prishtinë – Nish) si një nga korridoret me ndikim me të madh në rajon, për shkak të lidhjes përmes Prishtinës me Korridorin X dhe Serbinë.
 - iv) Zhvillimi i Portit të Durrësit (mallra – turistik) si porti kryesorë në Shqipëri dhe pikë nisje e autostradave detare nëpërmjet investimeve për rritjen e kapacitetit të tij dhe të funksioneve komplementare.
 - v) Zhvillimi & Profilizimi i Portit industrial të Porto Romanos si port mallrash, dhe turistik; lidhja e tij me infrastrukturën adeguate dhe plotësimi me funksione komplementare.
 - vi) Ristrukturimi i sistemit hekurudhor në akset kryesore: a) Tiranë – Rinas (Aeroport) – Durrës; Durrës – Vlorë; iii) Durrës - Hani Hotit (Montenegro Border); iv) Durrës – Lin, Pogradec (kufiri Maqedoni); dhe b) zhvillimi i Durrësit si një prej 10 stacioneve ndërkombëtare intermodale, për përmbushjen e nevojave tranzitore të lëvizjes dhe shkëmbimit të modaliteteve të transportit me vendet e tjera.
5. *Energjia*: nëpërmjet krijimit të një tregu të brendshëm energjistik (mbështetur në parimin e konkurrueshmërisë, furnizimit të sigurt, qëndrueshmërisë, dhe konsolidimit me infrastrukturë të përshtatshme), ku Porto Romano është identifikuar si një ndër dy portet kryesore në vend.

6. *Zhvillimi urban*: Në Bashkinë Durrës PPK përkthehet në përmirësimin e mjedisit urban me anë të rigjenerimit, konsolidimit, sigurimin e integritetit fizik dhe territorial të peisazhit historik, kulturor, natyror dhe urban të zonës. PPK nënvizon promovimin e Sukthit si pol të dytë urban në këtë bashki;
7. *Zhvillimi natyror-mjedisor*: PPK në Durrës synon ruajtjen e burimeve natyrore dhe mbrojtjen e mjedisit. Ndikon në Bashkinë Durrës nëpërmjet integritetit të sistemeve aktuale natyrore, krijimin e rrjeteve të parqeve, dhe ofrimin e një cilësie më të mirë jetese dhe biznesi. PPK cilëson urgjente menaxhimin e mbetjeve urbanë drejt një cikli të mbyllur. Masat e propozuara janë krijimi i rrjetit vendor të bicikletave në zonat natyrore me vlera peisazhistike natyrore dhe zonat e trashëgimisë historike dhe kulturore; ruajtja dhe shtimi i zonave të mbrojtura natyrore; krijimi dhe konsolidimi i korridoreve lidhëse natyrore përgjatë luginave ujore, në lidhje të qëndrueshme me zonat e mbrojtura; etj.

I.2. Plani i Integruar Ndërsektorial - PINs Bregdeti (PINsB)

PINs Bregdeti³ përcakton drejtimet kryesore të zhvillimit turistik për zonën bregdetare. Ai garanton integritimin e politikave territoriale në funksion të ndërtimit të një rajoni të zhvilluar ekonomikisht. PINsB kushtëzon zhvillimin, përdorimin dhe menaxhimin e qëndrueshëm të zonës bregdetare, për të ruajtur habitatet natyrore, peisazhet, burimet natyrore dhe ekosistemet lokale, në përputhje me standartet ndërkombëtare dhe normat ligjore. Ky objektiv arrihet duke: i) Identifikuar dhe planifikuar trajtimin e hot-spot mjedisore; ii) Siguruar nëpërmjet zonimit lirinë e qasjes së publikut në det dhe përgjatë bregut; dhe iii) Kufizuar, ose kur është e nevojshme, ndaluar lëvizjen dhe parkimin e mjeteve tokësore në zona të ndjeshme mjedisore.

PINs Bregdeti për bashkinë Durrës shërben si një plan për mbrojtjen më të fortë mjedisore dhe peisazhistike të rajonit bregdetar me vizion mirë-administrimin e potencialeve lokale dhe zhvillimin cilësor të turizmit. Përsa i përket **komponentit të ekonomisë**, “...Rajoni i Durrësit dhe Tiranës nuk janë marrë në konsideratë pasi këto rajone janë të përfshira në Planin e Integruar Durana dhe mund të jetë “Parku ekonomik” i Shqipërisë. Përveç kësaj, zona e Durrësit është shumë komplekse, ajo është krejtësisht e urbanizuar dhe metodologjia për të punuar me këtë projekt është krejtësisht e ndryshme nga ajo e zonës bregdetare edhe pse ajo është gjithashtu një zonë e rëndësishme turistike”⁴.

Bashkia Durrës preket nga PINsB në një sipërfaqe prej 6,479.2ha ku NjA Durrës ka 1,594.3 ha, NjA; NjA Ishëm ka 3,251.7ha; dhe NjA KiR ka 1,633.2 HA. PINsB orienton zhvillimin në këtë sipërfaqe fokusuar kryesisht në turizëm nëpërmjet zonës së parë territoriale⁵, e përcaktuar me dy zona zhvillimore, me fokus kryesisht ambiental:

³ Vendim i Këshillit Kombëtar të Territorit Nr. 14, datë 07.03.2014 “Për miratimin e nismës për hartimin e Planit të Integruar Ndërsektorial të Bregdetit”, Zona e Parë Territoriale

⁴Plani i Integruar Sektorial për Bregdetin, 2015, pp. 9,

http://www.planifikimi.gov.al/sites/default/files/DRAFT%20Narrativ%20i%20plote%20i%20Planit_PIN%20Bregdeti.pdf

⁵ “Plani i Integruar Ndërsektorial për Bregdetin” draft Korrik 2015

- *Zona e gjelbër*, që përbëhet nga: a) portet; b) aktivitetet, zonat të cilave kanë një lidhje të drejtpërdrejtë me vijën bregdetare; dhe c) zonat e ndjeshme natyrore, si lagunat, parqet natyrore, etj. Pjesë e zonës së gjelbër në Bashkinë Durrës janë: dy portet (Porti i Durrësit dhe i Porto-Romanos) zonat me aktivitet turistik bregdetar, fshatrat turistike në Gjirin e Ishmit, dhe parku natyror “Rrushkull”;
- *Zona Urbane*, që përcakton forcimin e lidhjeve ndër-rajonale, me qëllim përdorimin e potencialit bujqësor të këtyre zonave drejt zhvillimit të turizmit. Pjesë e kësaj zonë urbane në bashkinë Durrës janë Kodrat e zonës së Ishmit.

Saktësisht PINS Bregdeti prek Bashkinë Durrës si më poshtë:

- Organizimi hapsinor, në PINS Bregdeti përmendet qartë zhvillimi i Qendrave Urbanë Shtesë si pasojë e *“flukseve të ndërtimeve që ka rezultuar në krijimin e stokut të apartamenteve bosh. ... Informaliteti në zona si “Këneta” ka rezultuar në shpërhapjen shumë të ulët në një zonë të madhe si dhe ineficencën e përdorimit të tokës”*⁶. PINs përmend Durrësin si një rast ilustrues të *“shpërhapjes urbane”* që rrit konsumin e tokës, rrit kostot në infrastrukturë dhe ndikimin në shoqëri dhe në mjedis⁷;
- Infrastruktura, ne: i) transport rrugor, ku *“...afrimi i aksit Veri – Jug me bregdetin ka sjellë një zhvillim të pakontrolluar me impakt në territor”*⁸, ku futet dhe parkimi i veturave me qëllim ruajtjen e mjedisit; ii) hekurudhor, ku duhet *“...të përmirësohet sistemi i trafikut qëndror në rajonin e Durrësit me një transport të lehtë mbi shina paralel me autostradën”*⁹;
- Ekonomia / Bujqësia, ku përmendet *“Fusha e Durrësit”* në lidhje me zhvillimin e *“agrikultures urbane”*¹⁰;
- Ekonomia / Peshkimi: ku *“...segmenti Durrës - Velipojë është një nga degët kryesore të zhvillimit ekonomik”*¹¹;
- Zonat e Mbrojtura Mjedisore, ku në kuadrin e *“Ndotjes së ujit të lumenjve në afërsi të Bregut”*, theksohet që *“... në qytetet bregdetare është e rëndësishme të ndërtohen landfille dhe qëndra për përpunimin e mbetjeve pasi ndotja është një nga arsyet kryesore që sjell rënien e popullimit të plazheve në Durrës”*¹².

Kohezioni social dhe cilësia e jetesës në Bashkinë Durrës nuk trajtohen si të tilla në PINS Bregdeti. Vlen për tu përmendur fakti që ky dokument kombëtar me rëndësi strategjike, nuk e përmend Durrësin në kapitullin e turizmit.

⁶ idem, pp 11

⁷ idem pp 12

⁸ idem pp 13

⁹ idem pp 15

¹⁰ idem pp 17

¹¹ idem pp 18

¹² idem pp 23

I.3. Plani i Integruar Ndërsektorial - PINs Durana(PINsD)

PINs¹³ “Durana” përshkruan zhvillimin ekonomik-social të zonës gjeografike përgjatë aksit “Tiranë - Durrës” me qëllim kryesor zhvillimin ekonomik nëpërmjet: a) krijimit të kushteve optimale për aktivitet ekonomik; b) përmirësimin e cilësisë së jetesës së banorëve; c) mbrojtjen & shfrytëzimin racional të burimeve natyrore; d) përmirësimi i infrastrukturës & lëvizshmërisë në këtë zonë. Po ashtu PINs Durana “...drejton zhvillimin e territorit si një vizion në bashkëpunim midis NjQV-ve për të shmangur vazhdimin e ndërtimit pa kritere dhe të pakontrolluar si dhe për një bashkëpunim më ngushtë në strategjitë e ekonomisë, turizëm, infrastrukturës bujqësive dhe mjedisit¹⁴”. Ky plan nuk e trajton komponentin e kohezionit social.

PINsD, orienton zhvillimin territorial në Bashkinë Durrës si më poshtë:

- *Zhvillimi Ekonomik*¹⁵. Në rang vendi, zona ekonomike Tiranë-Durrës është zona kryesore prodhuese dhe nyja kryesore e ndërveprimit të burimeve njerëzore mallrave dhe shërbimeve. Porti i Durrësit dhe i Porto Romanos janë portat hyrese të “Korridorit 8”. Parqet logjistike dhe Parku i Energjitikes Spitalle po zhvillohen si qendra koncentrimi biznesesh me vazhdim në autostradën Durrës - Tiranë dhe janë strategjike për ekonominë e Durrësit. Në territorin e Bashkisë Durrës, PINsD përmend përqëndrimet e bizneseve në segmentet Durrës – Shkozet, Durrës - Shijak –Xhafzotaj, dhe Shijak –Xhafzotaj – Sukth. Zhvillimi i zonave të mësipërme propozohet të fokusohet në: i) në Polin e Magazinave Durrës – Shkozet në sektoret shërbime dhe industri; ii) në Polin Logjistik “Spitalle”; iii) në Polin Energjitiko - Industrial “Porto Romano”; dhe në, iv) Platformen e shkëmbimit / tregtisë së mallrave & shërbimeve “Porti Durrës”.

Në zonat e mësipërme PINsD prekonizon: i) krijimin e “bistakeve ekonomike¹⁶” për ekonomi rrethore bazuar në sistemin e metabolizmit (në e konsiderojmë si të papërshtatshme këtë hipotezë për arsye se ndërmarrjet e vendosura në këtë segment janë të fokusuar gati të gjitha vetëm në *përpunim*, dhe pothuaj aspak në *ideim*, *ndërtim* dhe *prodhim*¹⁷); dhe, ii) krijimin e inkubatorëve të industrive kreative / teknologjike në Port dhe Shkozet (ku neve do të sugjerim me tepër fokusim në shërbime se në manifakturë).

- *Turizmi*¹⁸. Rajoni “Durana” si nyja kryesore e aksesueshmërisë në nivel kombëtar, ka mbajtur përherë fluksin më të madh të akomodimit dhe shërbimit të vizitorëve të brendshëm dhe të jashtëm. Në PINsD, turizmi orientohet drejt ndërlidhjes së sektorëve të shërbimeve me ndikim në turizëm në një politikë unifikuese për të bashkërenduar natyrën, historinë dhe kulturën. Veçohet krijimi i markës rajonale të produkteve “Made in Durana”.

PINsD prek Bashkinë Durrës nëpërmjet promovimit të produkteve si vijon: i) promovimit të

¹³ “Plani i integruar ndërsektorial për zonën ekonomike Tiranë- Durrës” draftKorrik 2015,

http://www.zhvillimiurban.gov.al/files/pages_files/15-09-04-01-17-38Draft_PINS_Durana_2015.pdf

¹⁴ idem pp 6

¹⁵ idem pp 39

¹⁶ economic clusters

¹⁷ idem pp 43

¹⁸ idem pp 49

turizmit të shërbimeve (mjekesor, fitness, rehabilitim, konferenca, etj); ii) city-break dhe promovimit të turizmit familjar në Ishëm – gjiri i Lalzit (det & rërë); iii) krijimi i itinerareve të kulturës si agroturizëm – ekoturizëm, hiking, çiklizëm malor, camping / kalerim / shëtitje kodrinore-malore në Ishëm – pjesa kodrinore, dhe agroturizëm në Sukth & kodrat e Ishmit (bio-food, vere, etj), dhe iv) krijimi i bistakeve të kulturës bazuar në një strategji që promovon pikat e forta të zonës, si deti, kodrat, arkeologjia, ekoturizmi, etj.

- *Bujqësia*¹⁹. PINsD konstaton “...dëmtimin e zinxhirit bujqësor, ...të sistemit të vaditjes së tokave bujqësore dhe sistemit të rezervuarëve të rajonit & ndërlydhjen e tyre me rrjetin e burimeve ujore²⁰”, “mungesën e sistemit të magazinimit, përpunimit dhe ndërlydhjes së tregjeve rajonale, dhe uljen e sipërfaqet e tokave bujqësore, ... duke ndryshuar eficientësinë e tyre në shfrytëzim dhe përdorim, si dhe duke ndryshuar statusin e përdorimit të tokës²¹”. PINsD propozon zhvillimin e Bujqësisë Urbanë duke krijuar hapësira të përshtatshme për grumbullimin, shpërndarjen, përpunimin dhe shitjen e produkteve. Ky koncept synon zhvillimin e zonave bujqësore bazuar mbi rrjetëzimin, dhe krijimin e një e klime të sukseshme bashkëpunimi midis të gjithë partnerëve si biznesi, fermerët, investitorët, qytetarët, etj për një ekonomi shkalle. Zhvillimi i potencialit bujqësor në Durrës orientohet mes njësive Sukth, Katund i Ri dhe Rrashbull nëpërmjet ruajtjes, sistemit dhe menaxhimit të tokës bujqësore; optimizimit të mekanizimit të shërbimeve mbështetëse (kryesisht mekanike); dhe mbështetjes së prodhimit bujqësor me rendiment të lartë dhe jashtë sezonit (serrat).

Politikat e propozuara²² në PINsD synojnë: i) reduktimin e fragmentizimit të tokës bujqësore, rigjenerimin e infrastrukturës së sistemeve vaditëse të tokës bujqësore (ndërtime jo me pranë se 100m pranë tyre); ii) nxitja e kompetitivitetit të agrikulturës, nxitja e Inovacionit, Kreativitetit & Teknologjisë dhe nxitjen e kreditimit; iii) krijimi i brandit të produkteve rurale & zonave bio-ushqim; etj.

- *Transporti*²³. Ndërveprimi Social Ekonomik i rajonit është kryesisht i ndërvarur nga flukset e lëvizjeve të popullatës së brendshme dhe më pak nga flukset e jashtme të rajonit. Përsa i takon flukseve të mallrave rajoni mbart peshën kryesore në qarkullin e mallrave në rang kombëtar. PINsD orienton zhvillimin e transportit në funksion të flukseve të qarkullimit të mallrave dhe lëvizjes së popullsisë në funksion të ndërveprimit ekonomik-social. Infrastruktura rrugore, hekurudha, dhe portet janë komponentet kryesore që ndërlydhin Durrësin me rrjetet kombëtare dhe ndërkombëtare. Brenda Bashkisë fokusi i zhvillimit fokusohet në mobilitetin dhe optimizimin e lëvizshmërisë midis qendrave të banuara dhe poleve ekonomike.

Politikat e propozuara në PINsD synojnë: i) përmirësimin e transportit publik nëpërmjet sistemit multi-modal, ii) inkurajimin e transportit alternativ & të shëndetshëm, iii) ndërtimin e

¹⁹ idem pp 56

²⁰ idem pp 58

²¹ idem pp 58

²² idem pp 61

²³ idem pp 63

strategjisë të sistemeve logjistike rajonale, iv) ndërlidhjen eficiente të infrastrukturës rurale dhe të rrugëve sekondare, dhe v) inkurajimin e transportit ujqor.

- *Zhvillim Urban*²⁴. Orientohet në konceptin e Policentrizmit strukturor. Qyteti i Durrësit shikohet si Qendër Parësore me fokus në shërbime administrative, portuale, logjistike dhe edukative / kërkimore / shkencore. Polet KiR / Sukth konceptohen si një qender lokale unike me fokus në shërbime administrative bazike dhe zhvillim rural & bujqësor. Politikat urbane orientohen në konsolidimin e qendrave urbane; në ri-gjenerimin e qendrave urbane (Qendër Kreative në KiR, etc); përmirësimin e shërbimeve publike ku veçojmë shkollën si qendër për komunitetin; integrimin e zonave informale (i.e. Keneta); rigjenerimi i qendrave rurale si psh KiR që duke u lidhur me Sukthin, merr vlera të mëtejshme urbane; etj.

Një element inovator në kuadër të kësaj politike është krijimi i poleve të rinj zhvillimore në zonat periferike, në zonat e degraduara me problematika sociale, të nxitur nga qendra kreativiteti, kryesisht Keneta. Një tjetër element që shprehet në plan është dhe koncepti i rivitalizimit të Zonave post-industriale si zona e stacionit të Trenave, dhe krijimi i distrikteve të rinj me karakter biznesi dhe shkollimi, etj. Duhet përmendur qëPINs DURANA u vë rëndësi banesave ekologjike dhe përmirësimin të eficiencës energjitime në zonat me dendësi urbane;

- *Zhvillimi natyror-mjedisor*²⁵. Habitati natyror i Durrësit karakterizohet nga lugina e Erzenit, i cili derdhet në gjirin e Lalëzit. Niveli i ndotjeve së tij është disa herë më i lartë se norma e lejuar, uji nuk mund të përdoret për vaditjen e fushave. Grryerja e shtrateve të lumenjve për nxjerrjen e inerteve solli dhe përmbytjet e 2016, si dhe devijimin e deltave të tyre dhe përparimin e detit në drejtim të tokës në këto zona. Politikat mjedisore në PINsD orientohen në mbrojtjen e ekosistemit natyror bazuar në krijimin dhe ndërlidhjen natyrore të parqeve rajonale. Bashkia Durrës preket kryesisht përmes komponentit të mbrojtjes së sistemeve dhe burimeve ujore si një nga burimet bazë për zhvillimin e ekonomisë bujqësore dhe atë të mjedisit. PINsD thekson rëndësinë e furnizimit me uje²⁶, trajtimin e ujrave të zeza, menaxhimin e mbetjeve të ngurta, dhe ndërtimin e strategjisë për manaxhimin e përmbytjeve.

Në zhvillimin natyror-mjedisor janë përfshirë dhe energjia (me rrjetin e transmetimit të elektricitetit, telekomunikimin, infrastrukturën dhe energjitë e rinovueshme), dhe cilësinë e ajrit kryesisht në zonat industriale.

I.4. Zona Industriale Spitalle (ZIS)

Zona e Lirë Ekonomike – Spitalle²⁷ ndodhet në veri të qytetit të Durrësit dhe është planifikuar të këtë një sipërfaqe prej 483.08 ha. Zhvillimi i kësaj zone është pjesë integrale e zhvillimit të gjithë

²⁴ Plani i Integruar Ndër-Sektorial për Zonen Ekonomike Tiranë – Durrës, draft Konsultimi mbi Dokumentin e Politikave, Korrik 2015, pp. 30, http://www.zhvillimiurban.gov.al/files/pages_files/15-09-04-01-17-38Draft_PINS_Durana_2015.pdf

²⁵ idem pp 72

²⁶ idem pp 77

²⁷ Albania Free Trade Zone Concept Master Planning

zonës ekonomiko-industriale të Durrësit bazuar në dy portet: Durrës dhe Porto-Romano, si dhe infrastrukturën e transportit. ZIS ka potencial të shndërrojë Durrësin në një lider të aktivitetit ekonomik & industrial në perëndim të gadishullit Ballkanik.

Më specifikohejt, kjo zonë planifikohet të jetë një: i) pol i ri Ekonomik & Zhvillimor; ii) zonë Rajonale e rëndësishme me lehtësira dhe infrastrukturë të kompletuar; iii) zonë e lirë tregtare në nivel kombëtar; dhe, iv) zonë konkurruese e fokusuar në aktivitetet përpunuese, tregtare e import-eksporte.

Zona e Spitalës është në proces dhënieje me konçesion një kompanie kineze. Sipas planeve parashikohet të krijohen mbi 30,000 vende punë dhe të mundësohet vendosja e dhjetra ndërmarrjeve të huaja. Ky zhvillim do të kushtëzojë ndjeshëm zhvillimin ekonomik të Durrësit me ndikim të drejtpërdrejtë dhe për Tiranën.

Në përputhje me PINs Bregdeti, një Qendër Urbane Shtesë mund të planifikohet në kufirin verilindor të ZIS. Kjo QUS do të afrohet një zonë urbane banimi dhe shërbimesh për të punësuarit në ZIS, me një specializim për vizitorët / të huajt të cilët priten të jenë relativisht në numër të madh. Po ashtu, prapë sipas PINs Bregdeti, infrastruktura hekurudhore duhet të lidhet me ZIS për të lehtësuar shkëmbimet.

I.5. Zona Industriale Rrashbull (ZIR)

Me VKM Nr. 105, datë 09.02.2011 është shpallur Zonë e Lirë me Statusin e Parkut industrial. Leja e ndërtimit për projektin “Ndërtimi i Impiantit Industrial për përpunimin & Menaxhimin e Integruar të Skrapeve Metalike dhe ndërtimin e Landfillit Perkates” është miratuar nga KKT në 23.03.2015. Konçesionari është një bashkim ekonomik i përkohshëm i dy kompanive shqiptare dhe një italiane. ZIR ka një sipërfaqe prej 16.52 ha, kohëzgjatja e konçesionit është për 35 vjet duke filluar nga viti 2012. Për momentin nuk ka projeksione për punësimin.

Informacioni dhe faza zhvillimore embrionare e këtij projekti nuk ofron mundësi për projektim afatgjatë.

I.6. Zona Energjitike dhe Industriale Porto Romano (ZEIPR)

ZEIPR,²⁸ zë një sipërfaqe prej 859 ha në tokat e ish-Kënetës. Është një zonë komplekse ku krahas terminalit bregdetar të import-eksport të produkteve të hidrokarbureve planifikohet dhe ndërtimi i TE Ce-ve, një impiant pastrimi, një mini-rafineri, si dhe objekte të tjera industriale. Në kuadrin e ZEIPR është parashikuar transferimi nga porti i Durrësit drejt Porto Romanos i disa aktiviteteve ekonomike të sektorit energjitik (depozitat janë transferuar tashmë). Duke marrë parasysh potencialin e Porto-Romanos në zhvillimin e infrastrukturës së import-eksportit të hidrokarbureve si dhe kërkesat në rritje të tregut vendas dhe rajonal për energji, është e domosdoshme zhvillimi tërësor i kësaj zone si një park kompleks Industrialo- Energjitik.

²⁸Studimi” Zhvillimi i integruar i zonës energjitike dhe industrial të Porto- Romanos, Durrës”, infrastruktura dhe konturet e saj. Ministria e Ekonomisë Tregtisë dhe Energjitikës 2007

Në këtë zonë PINsD dhe PINsB mbivendosen duke theksuar rëndësinë e parkut energjitik, nevojën e lidhjes me infrastrukturë rrugore dhe energjitike, dhe mbrojtjen e ambientit dhe të sistemeve natyrore.

I.7. Konkluzione: Durrësi si Platformë Shkëmbimesh Kombëtare & Ndërkombëtare

Për nga rëndësia strategjike, pozita gjeografike dhe kontributi në ekonominë e vendit, Bashkia Durrës ndikohet në zhvillimin e saj nga planet kombëtare të zhvillimit të territorit. Për shkak të shpërndarjes brenda Bashkisë të aktiviteteve ekonomike, popullatës dhe qasjes në bregdet, të tre planet kombëtare egzistuese – PPK, PInS dhe DURANA - gjejnë zbatim në Durrës duke mbuluar gati të gjithë territorin e saj. Ky pozicion në zhvillimin e vendit dhe kontributi në rajon, e bën Durrësin të ndërvarur nga politikat kombëtare, rajonale dhe Evropiane të zhvillimit të territorit. Rëndësia e këtyre ndërhyrjeve kushtëzon dhe koston e investimeve si dhe burimet përkatëse financiare.

Si pasojë, strategjia e zhvillimit të territorit të Bashkisë Durrës duhet të ndërtohet në harmoni të plotë me politikat kombëtare, në partneritet organik me institucionet kombëtare dhe ndërkombëtare përgjegjës për këto politika, dhe duke përdorur – brenda mundësive - të njëjtën qasje metodologjike si planet kombëtare. Nga këndvështrimi i qasjes së metabolizmit, PPK, PINs dhe Durana vendosin Bashkia Durrës ndodhet në epiqendër të flukseve të shkëmbimit të mallrave, energjisë dhe personave në nivel ndërkombëtar dhe kombëtar.

Bashkia duhet të ndërtojë strategjinë e saj të zhvillimit mbi këtë projektim duke u fokusuar në:

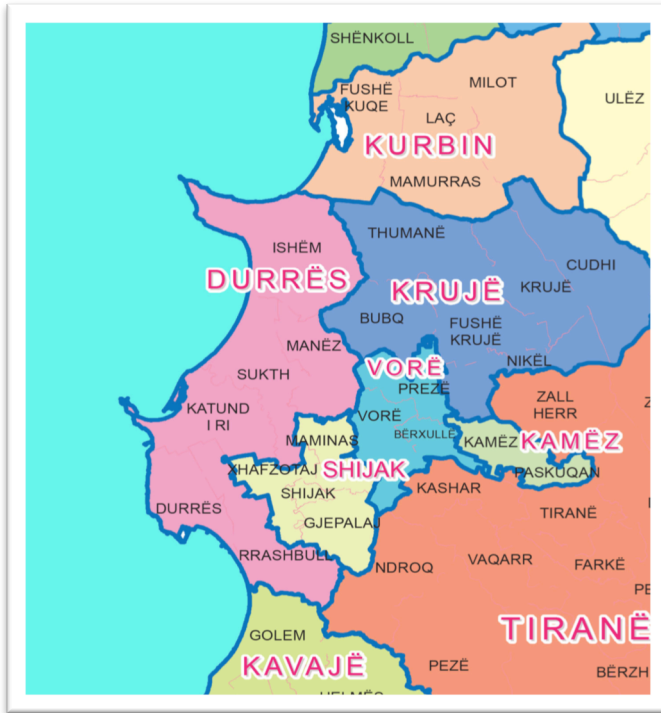
- ndërtimin e një strukture urbane optimale që merr parasysh vend-ndodhjen dhe zhvillimin e poleve urbane, densitetin e sipërfaqes së ndërtuar, sipërfaqet e hapura & jeshile, konektivitetin & sistemet e transportit, etj; dhe,
- përmirësimin e cilësisë së jetesës dhe barazisë sociale për banorët e saj të ndërtuar në gamën e shërbimeve dhe të mirave materiale që i ofron ambienti urban qytetarëve si dhe aksesit të qytetarëve në to. Këtu mund të përmendim punësimin, shëndetin, arsimimin, kulturën, mbrojtjen sociale, e shërbime të tjera për qytetarët dhe vizitorët e qytetit.

Edhe pse koncepti i “metabolizmit” përmendet vetëm tre herë në total në të dy dokumentet kombëtare (në PINs një herë, dhe në DURANA dy herë), në vazhdim do ta orientojmë analizën mbi bazën e këtij koncepti²⁹, duke parë eficiencën dhe qëndrueshmërinë e flukseve hyrëse dhe dalëse mes qendrave urbane, ekonomike dhe mjedisore, në nivelin lokal.

²⁹ siç përmendur në TORs

KAP II. ANALIZA METABOLIKE: NGA NJË ZONË FUNKSIONALE NË NJË BASHKI EFICIENTE

Përveç analizës së gamës së shërbimeve dhe të mirave materiale dhe qasjes së qytetarit në to,



flukseve të shkëmbimit të energjisë dhe profilit të strukturës urbane, analiza metabolike e Bashkisë Durrës përfshin dhe komponentin e konsumit eficient të burimeve natyrore të territorit dhe synimin për ruajtjen e një ekosistemi optimal. Ekologjia dhe lëvizja, estetika e hapësirave dhe mirë-funksionimi i tyre, karakteri i peizazhit përkrah vlerës ekonomike të tokës dhe ndërtesave, morfologjia e hapësirave përkrah mbrojtjes së vlerave kulturore, etj janë elementë të cilët bashkëjetojnë dhe duhet të zhvillohen në respekt të njëri-tjetrit. Vendosja e një ekuilibri eficient dhe të qëndrueshëm mes tyre kërkon një vizion të qartë të bazuar në njohje kapilare të territorit dhe me mbështetje dhe kontribut aktiv dhe të vazhdueshëm nga institucionet vendore,

qytetarët, bizneset, pronarëve, shoqëria civile, planifikuesët, etj.

Strategjia e ardhëshme e zhvillimit të territorit të qytetit të Durrësit, do të shihet si lexim dhe mirëkuptim i kësaj shumëllojshmërie. Ajo do të duhet:

- të sigurojë qasjen e qytetarëve në të mirat e nevojshme (ujë, ushqim, komunikim dhe energji);
- të krijojë kohezion mes flukseve përmes përmirësimit të infrastrukturës;
- të maksimizojë efektet positive të natyrës në jetesën e qytetarëve; dhe
- të përfitojë në maksimum nga pejsazhi aktual urban dhe tendencat në të ardhmen për një zhvillim harmonik të territorit.

Analiza metabolike e Bashkisë së Re do të bazohet në analizën e zonës funksionale por në këtë etapë, Bashkia nuk shikohet si një bashkësi prej gjashtë njësisish administrative, por si një organizëm i vetëm ku çdo zonë ose grup popullate ka të njëjtat raporte me territorin dhe me administratën lokale. Analiza nis me elementët formësues urbane, si zhvillimi urban, turizmi, bujqësia, infrastruktura, uji, mjedisi & natyra etj, për të kuptuar më mirë përse-të e nevojitet së një strategjie territori për bashkinë dhe për të kuptuar më mirë terrenin e ndërtimit të strategjive afatgjata për zhvillim.

II.1. Analiza e Përgjithshme e Gjëndjes Ekzistuese të Territorit

Bashkia Durrës shtrihet nga kepi i Rodonit në veri-perëndim deri tek Prroi i Agait pas shkëmbit të Kavajës në jugperëndim. Ka një sipërfaqe prej 430km² një lartësi mesatare mbi nivelin e detit 2-6 metra. Ajo kufizohet me Bashkinë Kurbin në Veri, me Bashkitë Krujë, Vorë dhe Shijak në Lindje si dhe me Bashkitë Tiranë dhe Kavajë në jug dhe juglindje.

Bashkia e Durrësit³⁰ është pjesë e Qarkut të Durrësit dhe përbehet nga 6 njësi administrative (NJA): Durrës, Sukth, Ishëm, Katund i ri (KiR), Rrashbull dhe Manëz. Në përbërje të tyre këto NJA përfshijnë gjithsej 3 qytete dhe 40 fshatra (si dhe gjashtë rajone dhe 14 lagje për Durrësin).

Nga pikëpamja fizike, territori i bashkisë karakterizohet nga një terren bujqësor në pjesën e saj me të madhe, ku mbizotërojnë fushat e Katundit të Ri, Sukthit dhe Manëzës. Përmes tyre kalon lumi Erzen, i cili shërben edhe si kufizues midis njësive administrative Sukth dhe Katund i Ri. Në pjesën veriore dhe lindore territoret fushore kufizohen me vargun kodrinor të Manëzës dhe Ishmit, me një lartësi deri në 269m mbi nivelin e detit, të cilat pozicionohen si kurorë natyrore e gjirit të Lalezit. Në pjesën jugore, dhe konkretisht në Rrashbull, kemi një ngritje graduale të terrenit në formacionet kodrinore të Arapajt, të cilat luajnë rolin e kufizuesit natyror të “fushës” së Durrësit. Një tjetër element i dukshëm territor formues në këtë Bashki është vargu kodrinor i “Currilave” i shtrirë në pjesën veri-perëndimore të qytetit të Durrësit. Ky varg kodrinor shërben si një barrierë natyrore ndaj erërave detare për qytetin e Durrësit dhe zonave në veri të tij.

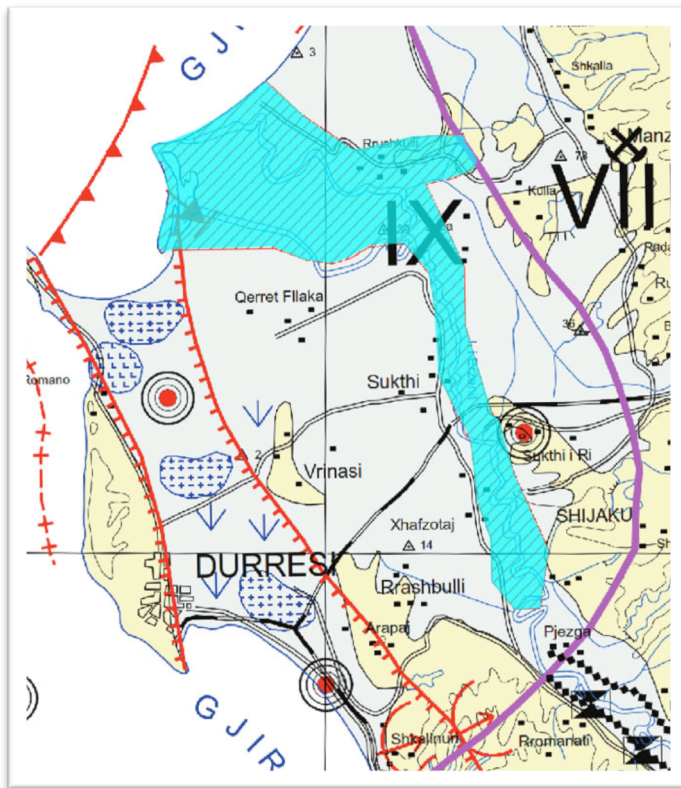
II.2. Rreziqet natyrore³¹

Bashkia e Durrësit ndodhet në një zonë të ndjeshme rreziqesh natyrore. E ndodhur mes ujrave dhe mbi ujra – deti në perëndim me lumenjtë që e përshkojnë si dhe niveli i lartë i ujrave nëntokësore - dhe në një terren kodrinor të rrëshqitshëm, Durrësi është gjithashtu subjekt i erërave dhe qendër e lëkundjeve sizmike në vend. Ndryshimet klimatike dhe çrregullimi i motit – me shira të shkurtër po të rrembyeshëm – si dhe veprimi shkatërrues i njerëzve në dy dekadat e fundit në nënbasenet ujë-mbledhëse dhe në shtretët e lumenjve, e bëjnë të domosdoshëm marrjen parasysh të rreziqeve natyrore në planet e zhvillimit urban të Bashkisë Durrës.

³⁰Ligji nr. 115/2014 “Për ndarjen administrativo-territoriale të njësive të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë” 31.07.2014

³¹sipas studimeve të Shërbimit Gjeologjik Shqiptar

Zona e përmytjeve – sipas ShGJSH- i gjithë korridori përgjatë lumit Erzen, duke filluar nga



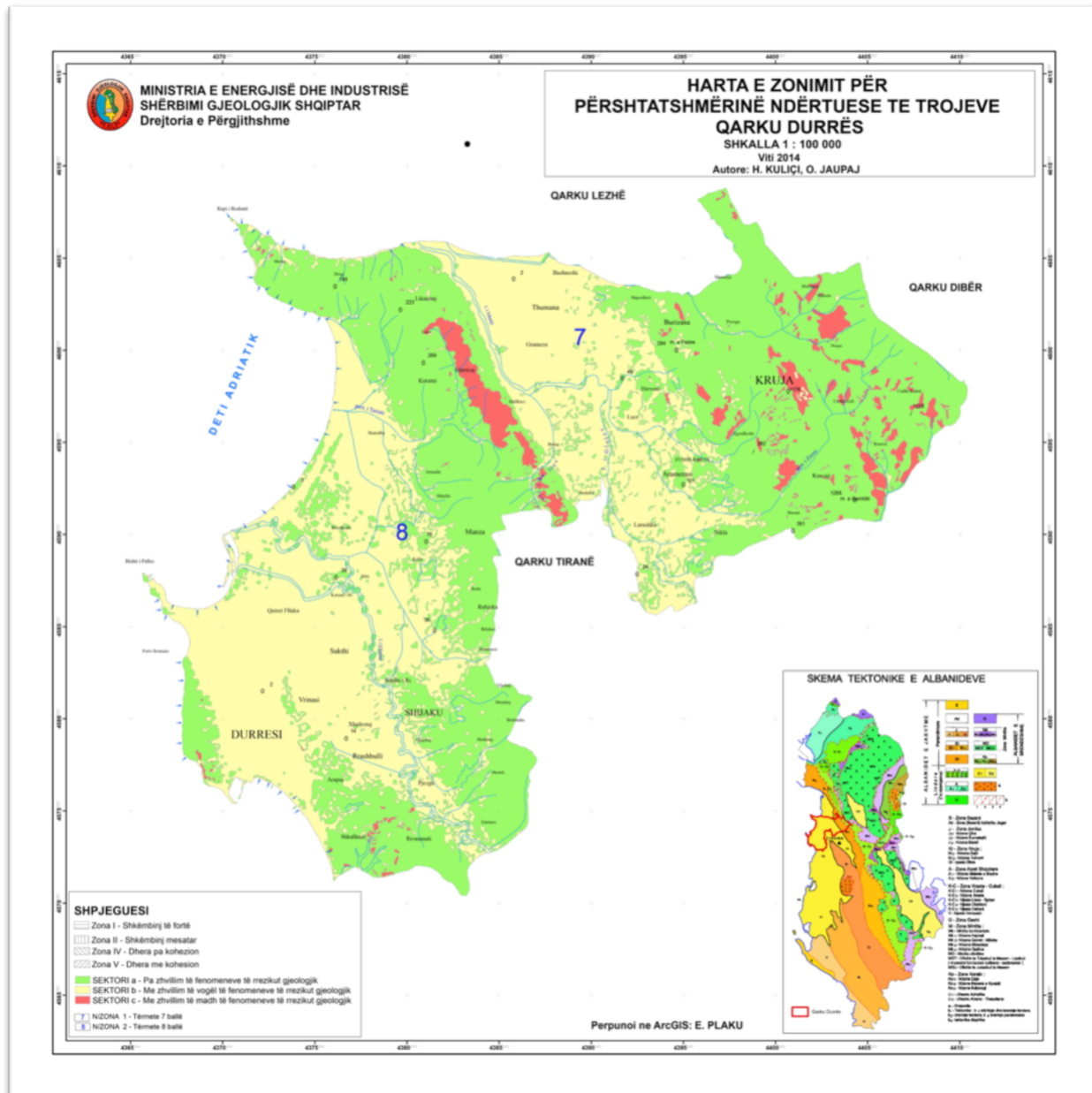
pjesa perëndimore e kodrave të Shijakut dhe duke vazhduar duke u zgjeruar gradualisht në grykë-derdhjen e lumit, rrezikohet nga fenomeni i përmytjeve periodike. Kjo zonë përkon edhe me një korridor urban të populluar mes Rrashbullit, Sukthit, Katundit të Ri, dhe Rrushkull, që është dhe poli i dytë urban nga rëndësia në Bashkinë e re. Përmytjet e Janarit 2016 në Sukth dhe KiR konfirmojnë rëndësinë e këtij problemi. Sipas një komunikate të Ministrisë së Bujqësisë³², me datë 7 janar 2015 ishin përmytur në Rrashbull 40 hektarë, në Sukth 25 hektarë, në Ishëm 200 hektarë (përfshire dhe një sasi toke të papërcaktuar në Gjericaj).

Harta e zonës potenciale të përmytjeve të lumit Erzen, e evidentuar me ngjyrë të kaltër. Burimi Shërbimi Gjeologjik Shqiptar – Harta e Rrezikut Gjeologjik Shqiptar

Zonat me zhvillime të mëdha të fenomeneve të rrezikut gjeologjik – në territorin e Bashkisë Durrës janë të evidentuar disa zona specifike, të cilat paraqesin rrezikshmëri për sa i përket mundësisë së ndërtimeve të reja. Konkretisht bëhet fjalë për pjesën e kodrave të Currilave,

³²<http://sot.com.al/aktualitet/ministria-e-bujqesisë-raporton-dëmet-e-reshjeve-ja-sa-sipërfaqe-toke-të-mbjellë-janë>

, kreshtën e kodrave të Ishmit përgjatë fshatrave Mallkuç, Gjericaj dhe Lalez. Përveç këtyre janë të evidentuara si të rrëshqitëshme edhe një seri zonash në zonën kodrinore të Arapaj, në jug të territorit të Bashkisë së re.



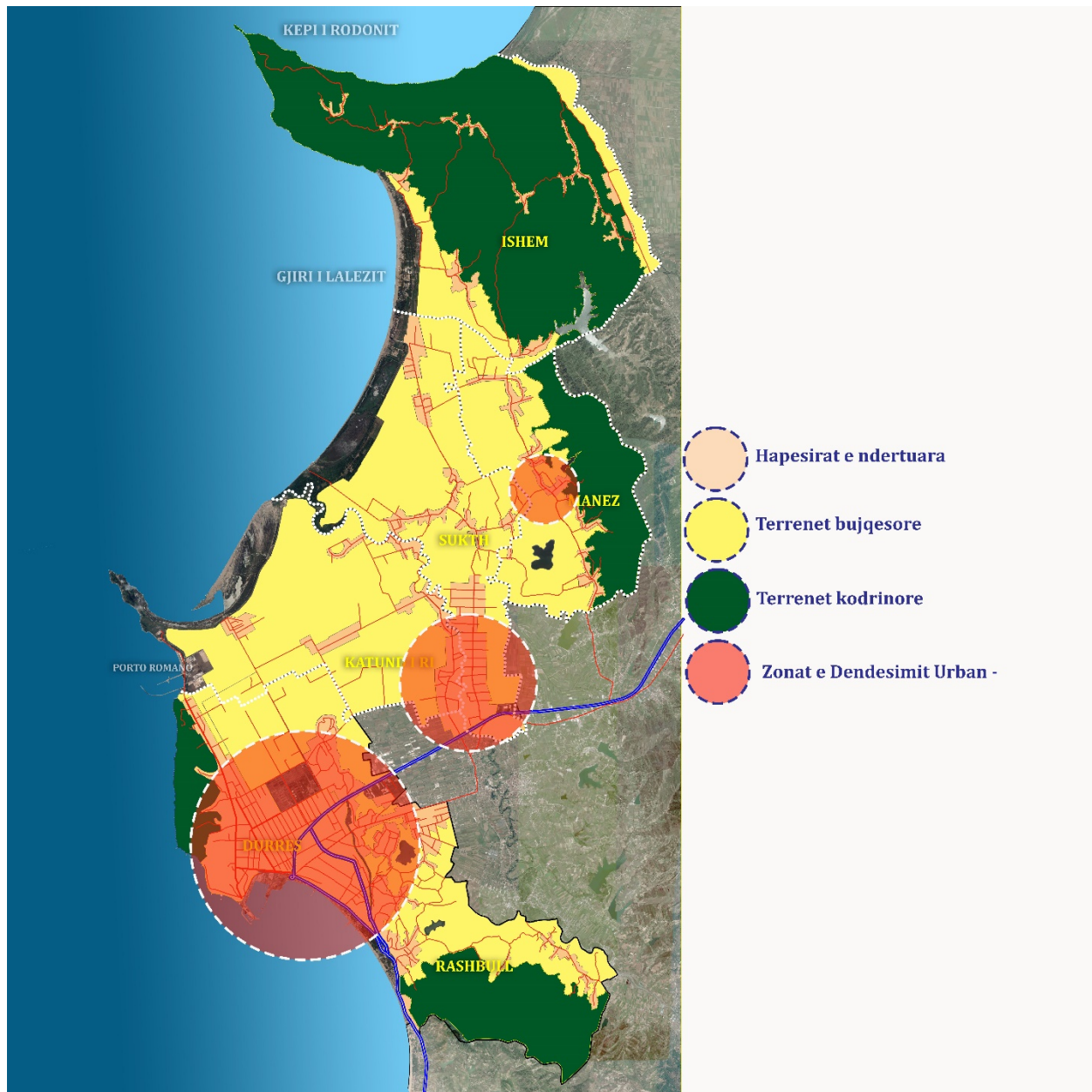
II.3. Tendencat e Rënda të Zhvillimit: drejt Strukturës Urbane Optimale

Qyteti i Durrësit koncentron 65% të banorëve. Nqs i shtojmë dhe qytezën e Rrashbullit e cila nuk ka ndarje natyrore me pjesën jugore të Durrësit, atëhere qyteti i Durrësit koncentron 78.4% të popullatës së të gjithë Bashkisë. Koncentrimi i dytë urban është në zonën që përfshin Sukthin dhe Katundin e Ri. Të ndarë nga morfologjia e terrenit në dy njësi administrative, në Bashkinë e

Re sipërfaqet urbane të Sukthit dhe KiR bashkohen në mënyrë të natyrshme në një entitet urban me hedhjen e disa urave mes Erzenit.

Në Bashkinë Re shohim një ndërthurje të dimensionit administrativ në përputhje me zhvillimin urban dhe shërbimin ndaj qytetarit, me dinamikën e zhvillimit demografik dhe të biznesit. Në optikën e analizës metabolike, ne kemi identifikuar tre tendenca egzogjenë afatgjata të zhvillimit urban – që do të kushtëzojnë shkallën e suksesit të zhvillimeve në gjashtë sektorët e përzgjedhur në PPK - si më poshtë:

- i. *Rrashbulli si lagjia Nr. 6 e Durrësit.* Zhvillimi aktual i sipërfaqes urbane tregon një bashkim funksional të Rrashbullit me pjesën jugore të qytetit të Durrësit. Qyteza e Rrashbullit nuk ka asnjë ndryshim morfologjik me lagjet jugore të qytetit.
- ii. *Qyteti KIS.* KiR dhe Sukthi janë morfologjikisht e njehta zonë urbane. Qendrat administrative kanë një distance prej vetëm disa km, dhe ndahen me Lumin e Erzenit. Të dy njesitë kanë profil ekonomik të orientuar nga bujqësia (me Sukthin më të zhvilluar në drejtim të industrise se lehtë dhe me pozitë me avantazhuese ndaj akseve rrugore kombëtare). Lidhja e dy zonave urbane me ura këmbesorësh dhe të paktën një urë shtesë për automjete do të përmiresonte flukset lokale si: a) lëvizjen me fluide të personave mes dy zonave; b) shkurtonte kostot e lidhjes së KiR me autostradën për personat dhe bizneset e KiR; c) krijontë kushtet për ngjizjen e një bashkësie urbane mes dy zonave duke thjeshtuar transportin dhe duke eliminuar pengesën natyrore të Erzenit. Në optikë afatgjate, shërbimet administrative mund të ofrohen vetëm në një qendër administrative duke ekonomizuar kostot përkatëse;
- iii. *Shkafanë – veriu i Manzës* si zonë shërbimesh për pjesën veri-perëndimore të Bashkisë. Funksionalisht kjo zonë përbëhet nga tre pjesë: a) zona bregdetare që ka njohur një zhvillim të madh 10 vitet e fundit të përkthyer në zhvillim urban të Shkafanës dhe të plazhit të Gjirit të Lalzit; b) qyteza Ishëm si qendër administrative e përbërë nga katër fshatra me rreth 4.000 banorë por që nuk ofron aktualisht të ardhme ekonomike; dhe c) pjesa lindore e kodrave i.e. Gjurica e teposhtë, që historikisht komunikon mes flukseve ekonomike me Fushe Krujën dhe me fushën e Lezhës. Dinamikat demografike dhe ekonomike na vendosin në një skenar ku qendra biznesore e veriut të Bashkisë rrotullohet rreth Shkafanës ndërsa Ishmi vazhdon të ofrojë shërbime administrative.



II.4. Analiza Historike e Zhvillimit Urban të Durrësit: nga Porti-Qytet në Qytetin si Platformë Shkëmbimesh në nivel Ballkanik

Profili socio-ekonomik, demografik dhe urban i zonës së Durrësit është i kushtëzuar në mënyrë absolute nga zhvillimi i portit të Durrësit. Porti si platformë shkëmbimesh i ka ofruar qytetit burimet kryesore të nevojshme për jetesë: shumicën absolute në energji, ujë, burime natyrore, ushqime, si dhe ka prodhuar shumicën absolute të mjetëve. Në shkëmbim qyteti i ka ofruar këtyre flukseve, shërbimet e nevojshme për aktivitetet ekonomike përkatëse dhe për qytetarët (përfshirë dhe vizitorët). Evolucioni i strukturës urbane të Durrësit (zënia e sipërfaqes,

dëndësia, zhvillimi i poleve urbane) ka ndjekur historikisht evolucionin e flukseve ndërkombëtare. Si pasojë zona urbane ka ndjekur në mënyrë gati të njëtrajtëshme variacionin e flukseve të shkëmbimeve mes Evropës dhe Azisë së Vogël, që nga koha e Perandorisë Romake. Ndërkohë duke pasur parasysh rëndësinë e vogël të hinterlandit shqiptar në flukset socio-ekonomike – përfshirë dhe Tiranën deri në 1912 – ka qenë qyteti i Durrësit poli urban që ka kushtëzuar prej dy mijëvjeçarëve zhvillimin, dhe shkëmbimet me zonën e ngushtë përreth saj.

Konkretisht lëvizjet demografike të Durrësit kanë pasqyruar pozitën dhe rolin e portit mes dy anëve të Adriatikut dhe bile mes dy perandorive, asaj romake dhe asaj bizantine. Nga kjo periudhë daton dhe Via Egnatia që lidhtë Durrësin – Konstandinopojë që është dhe rruga e parë ndërkombëtare prej nga vjen dhe gërma “E” si shenjë ndërkombëtarisht e pranuar për të shënjuar autostradat. Nga 60,000 banorë dhe me një urbanistikë moderne për kohën, me një amfiteatër me 15,000 vende (nga më të medhenjtë në rajon), Durrësi tkurret në 8,000 banorë në fund të periudhës otomane. Pavarësia e Shqipërisë dhe ri-vendosja e lidhjeve me Evropën ri-gjallëron portin dhe qytetin. Komunizmi, izolimi dhe ideologjia e mbështetjes në forcat e veta e kthen Durrësin nga qytet-porti hapur drejt Mesdheut në qytet industrial i planifikuar nga Tirana dhe në funksion të një ekonomie të mbyllur.

Aktualisht, sipas Axhendës së Berlinit, Bashkia Durrës ndodhet në kryqezim të akseve ndërkombëtare evropiane dhe rajonale Veri – Jug dhe Lindje – Perëndim. Vertikalisht Durrësi është në mes të Autostradës Blu që lidh Kroacinë me Greqinë; ndërsa horizontalisht është porta hyrëse / dalëse në korridoret që lidhin me detin Adriatik, Kosovën dhe Maqedoninë. Profili i platformës hyrëse / dalëse të flukseve & korridoreve ballkanike (Kosove, Serbi, Maqedoni) në transport dhe energji, është parametri i parë kushtëzues i politikave zhvillimore të Durrësit.

Në planin kombëtar Tirana dhe Durrësi janë dy pole urbane që vitet e fundit janë gati lidhur mes tyre në një kordon përgjatë autostradës në funksion të aksesibilitetit tek flukset e transportit, energjisë dhe qendrave urbane nga ana e fuqisë punëtore dhe konsumit. Ky realitet është njohur në planin zhvillimor Durana. Plani Tiranë-Durrës orienton përdorimin dhe shfrytëzimin e kësaj zonë si dhe synon të krijojë infrastrukturën e përshtatshme për një zhvillim të qëndrueshëm. Në këtë nivel, zhvillimi i Sukthit si pol lokal i fokusuar në bujqësi i jep mundësi Durrësit të zgjerohet duke adoptuar një strukturë zhvillimi urban në formë policentrike parciale (Durrës + Sukth / KiR) përgjatë korridorit të biznesit Durana.

Në nivel lokal, vetëm NjA Durrës dhe NjA Ishëm kanë të miratuar IPV në KKT. Në të dy planet janë përcaktuar vizionet dhe politika e zhvillimeve territoriale të tyre, si rritja e kapaciteteve të shërbimeve mbështetëse ndaj turizmit, bujqësisë, rritja e shërbimeve ekonomike të organizuara përgjatë akseseve të rrugëve kryesore urbane, të zonave periferike të banimi, etj. Një pjesë e këtyre politikave do të vazhdojnë të trajtohen dhe si pjesë e këtij dokumenti. Megjithatë edhe në këto njësi janë kryer investime kryesisht në drejtim të infrastukturës së banimit jo në përputhshmëri me planet e miratuar. Në këtë nivel, qasja metabolike sugjeron një zhvillim urban me një pol zhvillimor në Durrës, dhe një kombinim pol sekondar / korridor transporti për Sukthin dhe Shkafanën (ose Kullën nëq konsiderohet zhvillimi i poleve të reja urbane).

II.5. Konkluzione: Durrësi si platformë strategjike shkëmbimesh ndërkombëtare

Analiza metabolike e Bashkisë Durrës identifikon tre plane të mbivendosur faktorësh kushtëzues të zhvillimit të saj territorial: ndërkombëtar, kombëtar dhe lokal.

Niveli *ndërkombëtar* ndjek politikat evropiane të konektivitetit siç është përcaktuar në Axhendën e Berlinit dhe të rrjeteve bazë (Core Networks, TEN-T, PECL, etc). Në këtë nivel porti i Durrësit, rrjetet e magfazimit & shpërndarjes të energjisë, transportit, etj pritet të ofrojnë tregun dhe kërkesën për infrastrukturë, shërbime logjistike dhe financiare të nivelit evropian. Financimi i këtyre zhvillimeve do të varet nga politikat mbështetëse kombëtare dhe lobimi në nivelet evropiane.

Në planin *kombëtar* është Durana - ndërveprimi socio-ekonomik i Durrësit me Tiranën përgjatë autostradës dhe roli i saj si shtylla kurrizore e zhvillimit të vendit – që do të ndikojë në zhvillimin ekonomik të territorit të Bashkisë (nga Vora në Shkozë) dhe që do të ndikojë direkt polin e ri urban të KIS. Në këtë qasje, janë me interes dhe mundësitë që ofron potenciali turistik i Durrësit përmes turizmit cilësor detar në Kallm dhe në zonën e Ishmit, dhe atij kodrinor ditor në kodrat e Manzës dhe Ishmit adresuar kryesisht banorëve të Tiranës.

Në nivelin *lokal* vihen re tre tendenca të rënda në zhvillimin e territorit bashkiak bazuar në evolucionin e tre poleve urbane: a) rritjen e dendësisë hapësinore përmes ndërtimeve të reja dhe zmadhimin e “njollës” së qytetit të Durrësit nëpërmjet bashkimit të Rrashbullit; b) krijimin e qytezës KIS përmes bashkimit të Katund i Ri – Sukth, përmes rritjes dhe përmirësimit të qasjes cilësore në akset e komunikimit dhe shërbimet urbane; dhe, c) krijimin e një poli të ri aktiviteti demografik, ekonomik dhe mbështetje logjistike të turizmit plazh dhe kodrinor në zonën e Shkafanë / Kulle, përmes dendësimit & diversifikimit urban, si dhe përmirësimit të rrjetit të transportit. Këto tre pole zhvillimi do të kushtëzojnë intensitetin e flukseve brenda territorit të Durrësit.

Gjashtë fushat zhvillimore të përzgjedhura për të orientuar të ardhmen e Bashkisë Durrës do të duhet të ndërthurin kompleksitetin e planifikimit dhe të zbatimit të politikave në këto tre nivele, së bashku me nevojën për burime njerezore të kualifikuara, qasje në financime kombëtare dhe ndërkombëtare dhe lobim efikas në nivelet kombëtare dhe ato evropiane.

KAP III. NDARJA E TERRITORIT SIPAS PESË SISTEMEVE BAZË

Shenim. Ky kapitull konsiston në studimin për ndarjen / përcaktimin e territorit në bazë të 5 sistemeve: i) Urban; ii) Natyror; iii) Bujqësor; iv) Ujor; dhe v) Infrastrukturor. Këtu sa i përket strategjisë territoriale do të bëhet një përcaktim i përgjithshëm i sistemeve me elementët kryesorë pa hyrë në detaje.

Ky studim ilustron me harta të cilat nuk do përpunohen nga asistencë e DLDP pasi kjo do parashikohet të realizohet nga kompania konsulente që do kontraktohet për hartimin e PPV. Gjithsesi sqarohet që gjithë informacionet dhe analizat që disponohen dhe referohen në PZF, të cilat ndihmojnë në përgatitjen e këtij kapitulli do vihen në dispozicion të MZHU³³.

Zhvillimi i mëposhtëm ndjek udhëzimet e mësipërme.

III.1. Sistemi Urban (SU)

Sistemi Urban formohet nga bashkimi i territoreve urbane dhe kufizohet nga vija e gjelbër. Bashkia e re Durrës, gjatë 20 viteve të fundit ka qenë subjekt i një transformimi të thellë urban, gje që ka ndryshuar strukturën e tokës në hapësirë, dendësi, larmi funksionesh, dhe pabarazi të theksuara në qasjen në shërbime.

Ndryshimi ka prekur sidomos qytetin e Durrësit, dhe zonat bregdetare në jug duke filluar nga Porti dhe duke zbritur deri në jug përgjatë periferisë urbane të qytetit të vjetër në lindje deri në skajin e kepit bregdetar. Kjo është zona ku urbanizimi është shumë aktiv, duke rezultuar në vlerën e lartë të tokës dhe ndërtimit me efektet e saj kritike mbi cilësinë e jetës urbane (mungesa e shërbimeve urbane, infrastrukturës rrugore sipas standardeve, mungesa e parkingeve të makinave dhe shërbimeve komunale).

Ky aktivitet urban i pakontrolluar ka degraduar mjedisin e turizmit të rërës të bashkisë (Durrës dhe Rrushbull) duke e orientuar drejt turizmit masiv me vlerë të shtuar të ulët, për shkak të zhvillimit masiv të hoteleve, komplekseve të banimit dhe restoranteve me nivel cilësie bazike. I njëjti konstatim aplikohet dhe për zonën informale të Kënetës ku urbanizimi i pakontrolluar ka ndikuar direkt në cilësinë e shërbimeve dhe të jetesës së banorëve.

Për më tepër, zona bregdetare kërcënohet nga rreziku i lartë i rrëshqitjes së tokës si pasojë e mungesës së ekuilibrit hidro-gjeologjik të shkaktuar nga ngritja e ndërtesave të larta në shpatet e kepit bregdetar. Ato gjithashtu kanë degraduar thellësisht vlerat historike, mjedisore dhe të peisazhit. Këto zhvillime të reja kanë filluar duke “ngrënë” deri në një rrip të ngushtë zonën bregdetare përgjatë bregdetit lindor (drejt Curilave). Në të njëjtën kohë, vendbanimet e reja me densitet të ulët kanë kolonizuar pothuajse të gjithë kepin, veçanërisht në zonat më të afërta me qendrën e qytetit. Vetëm shpati më i pjerrët i kodrës ka shpëtuar nga mbushja e plotë.

³³TORs “Për Transformimin dhe Integrimin e Programit të Zonave Funksionale në Strategjinë Territoriale të Qeverisjes Vendore si Pjesë e Parë e Planit të Përgjithshëm vendor (PPV)” për Bashkinë Durrës pp 4, mes dldp dhe CDI

Në NJA e tjera, vlen të përmendet zhvillimi i plazhit të Lalzit (bazuar në PLL të Ishmit) që tani duhet të integrohet në strategjinë e turizmit të gjithë zonës. Po ashtu vlen të përmendet dhe potenciali i Kullës si nyje ku kryqëzohen flukset e transportit në nivel lokal, dhe në distance gati optimale me Manzën dhe Plazhin e Ishmit. Dhe pse aktualisht me densitet urban të ulët, konfigurimi special dhe vendosja gjeografike në një nyje transporti lokal, i jep kësaj pike gjeografike një potencial të lartë për të qenë një pol urban me një shpërndarje funksionesh special optimale (residenciale, punësim dhe shërbime) në distancë të volitshme transporti.

III.2. Sistemi Turistik / Natyror (STN)

Sistemi natyror përbëhet nga peisazhet, hapësirat e paprekuara të natyrës, korridoret ekologjike dhe hapësirat që kanë një kategori bazë të përdorimit “natyrë” dhe në përputhje me legjisllacionin respektiv.

Bashkia Durrës shtrihet në një formacion gjeologjik në forme “luge” ku “bishti” është korridori Tiranë – Durrës i ilustruar nga autostrada. Duke ndjekur kahun e akrepave të orës, ajo rrethohet me kodrat e buta të Ishmit dhe Manzës në harkun veri-perëndim deri në veri-lindje; i lë vend “bishtit të lugës” në zonën mes Manzës dhe autostradës, për tu ri-ngritur prapë në kodrat e Arapajt. Në mes ndodhet zona bujqësore e KIS dhe zona urbane e Durrësit (zona e Kënetës ndodhet deri në -3 m në nivelin e detit).

Në këtë kontekst, korridoret natyrore janë ndërprerë nga ndërtimet urbane dhe / ose nga zgjerimi i tokës bujqësore. Si rezultat i parcelizimit dhe bujqësisë intensive është prekur komunikimi i zonave të gjelbra të kodrave të Ishmit / Manzës me bregun e detit. I vetmi korridor i gjelbër brenda territorit të Bashkisë është një zonë e ngushtë rreth tre km që lidh kodrat e Manzës me ato të Ishmit³⁴.

Nga ana tjetër “abandonimi” nga njeriu i kodrave të Kallmit – jo më larg se tre km nga qendra e qytetit të Durrësit - ka krijuar një mjedis natyror me vlera të rralla turistike që duhet të mbrohen dhe të promovohen. I njejtë fenomen vërehet dhe në kodrat e Ishmit, të Manzës dhe të Arapajt.

Sot turizmi në bashkinë e re të Durrësit përbëhet në mënyrë dërrmuese nga turizmi sezonal i cilësisë së ulët pranë detit dhe rërës. Plazhi i Durrësit dhe ai i Rrashbullit ofrojnë kushte popullore për pushuesit vendorë dhe shqiptarët nga Kosova dhe Maqedonia. Zhvillimi i egër urban ka ngurtësuar miliona euro në apartamente me cilësi të ulët, dhe shpesh të pashitura. Ky peisazh ndryshon në plazhet e Ishmit i cili po orientohet drejt një turizmi elitari. Një element tjetër komplet i pashfrytëzuar është klientela e krocierave që ankorohen në Durrës. Potencial të mirëfilltë ofron dhe hinterlandi durrsak me kodrat e buta dhe itineraret me vlera arkeologjike, historike dhe natyrore.

Në mënyrë paradoksale, abandonimi hapësinor – kryesisht mungesa e rrjeteve të transportit që veshtirëson qasjen e njerëzve – ka inkurajuar ri-gjererimin e natyrës dhe zhvillimin e sistemeve “ishullore” natyrore me vlera për biosferen dhe turistike. Kushti *sine-qua-non* i zhvillimit të

³⁴ pjesa kryesore e këtij korridori natyror ndodhet në Bashkinë Krujë, nga ku konkludohet rëndësia e koordinimit të menaxhimit të STN në forume ndër-bashkiake

aktiviteteve turistike në këto zona duhet të jetë impakti i tyre minimal mbi habitatin natyror. Në praktikë kjo përkthehet në korridore trekking / biçikletash, në aktivitete relaksuese buzë rezervuareve / liqeneve artificiale, dhe në ndërtime minimalistë “të padukshme” për ambientin për një klientelë të profilizuar drejt respektit ndaj natyrës dhe cilësisë së lartë të shërbimeve turistike.

III.3. Sistemi Bujqësor (SB)

Sistemi bujqësor përbëhet nga toka bujqësore, e zënë me bimët e arave, pemishtet, vreshtat dhe ullishtat, dhe që ka veçori thelbësore të saj pjellorinë. Këtu përfshihet dhe blegtoria dhe gjëja e gjallë. SB formohet nga bashkimi i tokave me kategori bazë të përdorimit të tokës “bujqësinë”. Ky system është rezultati i ndërveprimit në kohë mes aktiviteteve njerëzore për kultivim dhe ndërtim me karakter bujqësor në territor, përfshirë dhe kanalet & rezervuaret.

Fondi i tokës bujqësore në Durrës ka ardhur duke u rrudhur. Zhvillimi urban i pa-planifikuar ka ulur sipërfaqen e disponueshme dhe e ka copëzuar atë. Për më tepër dekadat e fundit nuk është investuar në mirëmbajtjen e sistemeve të vaditjes dhe kullimit. Por megjithatë edhe pse aktiviteti ekonomik “Bujqësi, Pyje, Peshkim” rezulton me vetëm 1,3% të subjekteve të Durrësit, ai është shumë i rëndësishëm për të ardhurat e banorëve në zonat e Katundit të Ri, të Manzës dhe Sukthit. Nqs heqim sektorin e “shërbimeve” (ku futen dhe administrata) në Bashkinë Durrës, sektori bujqësor ofron shumicën e vendeve të punës për Sukthin (26,3%), Ishmin (31,6%), Katundin e RI (23,4% ose 0,6% më pak se industria) dhe Manzë (53,5%). Dhe pse në vlerë absolute keto shifra mund të mos kenë rëndësi, aktiviteti i bujqësisë mbetet jetësor për punësimin si dhe për ekonominë familjare të këtyre zonave, kryesisht siç vërehet tek shifrat e të vetë-punësuarve dhe të kontribuesve familjare.

Shumica e fermerëve u shesin produktet e tyre blerësve që do të udhëtonin në fermën e tyre nga Tirana ose Durrësit. Tregjet provizore gjenden në Sukth për shitjen e produkteve bujqësore dhe shumica ndodhin gjatë fund-javave. Këto tregje kanë tendencë për ti shërbyer përkohësisht popullsisë vendase por nuk duket të kenë aftësi për të tërhequr njerëz ose blerës nga rajone të tjera. Një praktikë shtesë konsiston në dërgimin e produkteve në tregun e Shkozetit ose në lehtësirat frigoriferike në Rrashbull. Tregu i Shkozetit përdoret nga fermerët që vijnë nga Manza, Sukthi, Katundi i Ri dhe Rrashbulli.

Pesha specifike e ulët e mekanizimit të proceseve të tilla si mbjellja (9.2%) dhe korrja (6.7%) prek eficiencën. Burimi i kësaj situatë duhet kërkuar në madhësinë e fermës si sipërfaqe toke në dispozicion. Nga llogaritjet tona indirekte madhësia mesatare e fermës në këtë bashki është 1.43 ha³⁵, me minimum mesataren e fermës se Komunës Ishëm prej 0.91 ha (për arsye të terrenit kodrinor) dhe maksimum mesataren e fermës në Sukth prej 1,61ha. Sadoqë ky parcelizim mund të shfrytëzohet për kultivimin e kulturave intensive si psh perimet. Brenda sektorit të perimeve një nën-degë e rëndësishme e tij është kultivimi i tyre në sera. Sektori i serave është mjaft i shtrirë në këtë zonë funksionale dhe përbën gati 42% të shtrirjes së tij në nivel qarku.

³⁵ Madhësia mesatare e fermës në qarkun e Durrësit³⁵ është 1.14 ha (nga 1.21 ha që është mesatarja në shkallë vendi).

Prej këtj nxjerrim konkluzionin që Bashkia do të duhet të këtë prioritet, së pari ruajtjen e fondit të tokës bujqësore; së dyti ri-kualifikimin e sistemeve të ujitjes / kullimit; së treti rritjen e sipërfaqes mesatare të parcelave; së katërti inkurajimin e kultivimit të produkteve intensive & të adaptueshme për konsum në tregjet e qytetit (si psh perimet & vera, etc); së pesti zhvillimin e tregjeve dhe sistemeve logjistike për ti afruar këto produkte sa më afër konsumatorit kombëtar dhe ndërkombëtar. Së fundi Bashkia duhet të fokusohet në krijimin e fermave të mëdha bujqësore e blektorale në mënyre që të rritet përdorimi i mekanikës bujqësore e për rrjedhojë të lehtësohet puna e gjallë e fermerëve e të sigurohen rendimente më të larta.

III.4. Sistemi Ujor (SU)

Sistemi ujor është tërësia e burimeve nëntokësore dhe mbitokësore ujore, që 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'.

Sistemi i ujrave në Bashkinë Durrës përbëhet nga ujrato detare, ato të lumenjve dhe të përrenjve, ujrato sipërfaqësore (kryesisht rezervuarët) dhe ato nëntokësore (*aquifer*). Këtu mund të përfshijmë dhe ujrato e përdorura të destinuara për shkarkim ose ri-ciklim (total ose të pjesshëm).

Deti kufizon pjesën perëndimore të Bashkisë. Ai shërben si korridor lidhës (vetëm) për transportin ndërkombëtar, si pjesë organike e sistemit turistik, dhe si burim të ardhurash nga peshkimi. Ujërat e detit vuajnë nga ndotjet e anijeve, nga prurjet e ndotura të lumenjve dhe deri vonë dhe nga shkarkimet e ujrave të pa-trajtura.

Lumi më i rëndësishëm që përshkon Bashkinë Durrës është Erzeni (lumi Ishëm prek pak fshtin Gjuricaj në kufi me Krujen). Zona e tij ujë-mbledhëse është kryesisht në Malin e Kërrabes dhe në malësinë e Tiranës. Erzeni ushqehet nga disa burime nëntokësore por mbi të gjitha nga reshjet e shiut. Ky profil, i inkurajuar dhe nga ndryshimet klimaterike, nga shpyllëzimi i shpateve të zonave ujë-mbledhëse të Krrabës dhe malësisë së Tiranës dhe nga ndërtimet në luginën e lumit, kanë rritur amplitudat e shkarkimit. Si pasojë probabilitetit i prekjes i zonës urbanë të KIS nga Erzeni është rritur. Ndryshimin e prurjeve të lumit e ndjen dhe bujqësia dhe hortikultura. Por rëndësi shumë të madhe ka impakti që përmblytjet eventuale mund të kenë në sistemet e ujit të pijshëm, ndotje e aquifereve dhe në shkarkimet.

Durrësi është i pasur në ujra sipërfaqësore në formën e *rezervuareve*, kryesisht për mbledhjen e reshjeve të shiut dhe përdorimin e tyre për vaditje. Ato gjenden në pjesën veriore të bashkisë në kodrat e Ishmit dhe të Manzës. Ndër më të rëndësishmit janë: liqeni i Topanës në kodrat e Ishmit; liqeni i Fush-Krujës që gjendet në kufi të Shkafanës dhe që shtrihet në bashkinë e Durrësit dhe të Krujës; dhe liqeni i Manzës që është me i vogli. Vitet e fundit këto liqene janë kthyer në vëmendjen e banorëve të zonës, kryesisht për aktivitete sporadike turizmi dhe për rritjen e peshkut të ujrave të ëmbla. Potenciali i tyre turistik dhe si rezervë ujore është i nënshrytëzuar.

Qyteti i Durrësit dhe zona e ngushtë përreth shtrihen mbi një *aquifer* të rëndësishëm. Kjo situatë duhet të menaxhohet me kujdes për arsye të rritjes së pritshme të nivelit të detit si pasojë e

ndryshimeve klimatike. Gjithë pjesa perëndimore e qytetit (mes fshatit Rinia e deri në autostradë, përfshirë dhe zona e ish-Kënetës) ndodhet nga -1m deri në -3m nën nivelin e detit. Cdo rritje e nivelit të ujrave nëntokësore do të prekte direkt këtë zonë dhe qendrat urbane.

Përsa i përket *ujit urban dhe ujit të përdorur*, aktualisht Shoqëria Ujësjiellës-Kanalizime Durrës siguron shërbimin e furnizimit me ujë dhe kanalizime për të gjithë bashkinë (përveç pjeses jugore të Rrashbullit). Sasia ditore e furnizimit për të gjithë sistemin është 74,000m³.

Projekti më i rëndësishëm është marrëveshje midis Qeveria Shqiptare dhe Bankës Botërore për US\$ 85 milion. Linja e re do të përmirësojë shumë shërbimin e furnizimit të qytetit dhe zonës së plazhit. Gjithashtu, synohet përmirësimi i furnizimit me ujë në të gjithë zonën rurale nëpërmjet ndërtimit të linjave të reja të transmetimit dhe rezervuarëve për çdo fshat. Ky projekt do të përmirësojë gjithashtu dhe Rrjetin e Largim / Grumbullimit të Ujrave të Ndotura, fokusuar në ndërtimin e rrjetit sekondar dhe terciar. Investime do të fokusohen në Rrjetin e Kanalizimeve nëpërmjet të cilit synohet të përmirësohet dhe zgjidhet problemi i kanalizimit të ujërave të zeza të zonës së Durrësit, përfshirë dhe zonën e Plazhit.

Kanalet bujqësore ujitëse dhe kulluese sidomos në zonat informale dhe përgjatë rrugës Durrës Rrashbull përdoren shpesh për ujrave të zeza. Ato nuk mirëmbahen; bllokohen nga mbeturinat dhe shpesh ndërpriten nga ndërtimet e paligjshme. Sistemi i drenazhit nuk funksionon në mënyre eficiente. Pa investime të rëndësishme drenazhimi i ujrave të shiut ka mundësi që të përkeqësohet më tej. Në kryqëzime janë ndërtuar drenazhe po pa marrë parasysh diversionin dhe derdhjet.

Në konkluzion, sistemi ujqor është një nga sfidat strategjike urgjente të Bashkisë Durrës, për nga niveli i sigurisë fizike dhe menaxhimit të emergjencave. Në perspektivën kohore afat-shkurtër nevojitet vlerësimi i detajuar i rreziqeve që vijnë nga ndotja e detit, mos-kontrolli i prurjeve dhe shtratit të lumenjve dhe nga ndryshimet e ardheshme klimatike në lidhje me zonën aquifer. Në perspektivë afatmeseme, duhet planifikuar dhe zbatuar valorizimi dhe eficientia e përdorimit të kësaj pasurie qoftë në furnizimin e qytetarëve, qoftë si input në industri dhe bujqësi.

III.5. Sistemi Infrastrukturor (SIN)

Sistemi infrastrukturor (SIN) përbëhet nga rrjetet kryesore të infrastrukturës në nivel kombëtar, nivel qarku dhe vendor të realizuar me investime publike ose private, ose të dyja bashkë. SIN formohet nga rrjeti me kategori bazë të përdorimit të tokës "infrastrukturë". Infrastrukturat publike janë tërësia e rrjeteve, instalimeve dhe stukturave që synojnë realizimin e shërbimeve publike në fushat e transportit, energjisë, ujit, komunikimit elektronik, mbrojtjes së mjedisit, administrimit të mbetjeve, mbrojtjes nga zjarri etj³⁶.

Bashkia ushtron funksionet e veta përsa i përket infrastrukturave dhe shërbimeve vendore në: i) furnizimin me ujë të pijshëm; ii) funksionimin e sistemit të kanalizimeve të ujërave të bardha, të ujërave të zeza dhe kanaleve mbrojtëse të zonave të banuara;; iv) ndriçimin e mjediseve publike; v): vi) administrimin e varrezave publike; vii) shërbimin e dekorit; viii) administrimin e

³⁶Planifikimi dhe Zhvillimi i Territorit në Shqipëri – Udhëzues për Qytetarët, AKPT 2012

parqeve, lulishteve dhe zonave të gjelbëruara publike; ix) grumbullimin, largimin dhe përpunimin e mbeturinave; dhe, x) planifikimin e territorit, manaxhimin e tokës.

Transporti është një nga përbërësit më të rëndësishëm të SIN. Ai përbehet nga: a) ndërtimi, rehabilitimi dhe mirëmbajtja e rrugëve me karakter vendor, trotuareve dhe shesheve publike, dhe, b) funksionimi i transportit publik urban. Në qendrat urbane të Bashkisë Durrës rrugët janë përgjithësisht në gjendje të mirë. Në 2015 ka perfunduar dhe ri-konstruksioni i sheshit qendror i Durrësit si dhe një pjesë e shëtitores. Ngelet problem mirë-administrimi dhe bllokimi i trotuareve, sidomos në polet urbane dytësore.

Bashkia e Durrësit është një ndër rajonet që ndërthuret më mirë me rrjetin rrugor krahasuar me rajonet e tjerat të Shqipërisë. Të gjitha polet urbanë janë të lidhura relativisht mirë me njëra tjetrën. Autobuzët ose minibuzët ditorë punojnë në rajon. Katundi i Ri ka autobuzë ditorë që shkojnë nga qendra e komunës në qytetin e Durrësit ose bashkinë e Sukthit. Këta autobuzë fillojnë nga ora 6:30 nga fshati i Qerretit, Komuna e Katundit të Ri dhe i fundit që shkon në Sukth është në orën 15:30. Ndërsa autobuzët që nisen nga Durrësi për në Qerret në orën 7:00 dhe autobuzi i fundit për në Katund të Ri është në orën 17:00. Këta autobuzë punojnë vetëm për fshatrat e Qerretit, Jubës dhe qendrën e komunës së Katundit të Ri. Fshatrat e tjerë si Rinia, i cili është afër detit ka mënyrat e tij të transportit dhe nuk shkon në qendrën e komunës. Ata e përdorin komunën vetëm për të marrë ndonjë dokument zyrtar ose për të paguar taksat pasi kanë kalim më të lehtë në Durrës.

Energjia. Në qasjen metabolike, një strategji moderne zhvillimi kërkon planifikimin territorial të një zone urbane që jo vetëm konsumon *energji*, por që edhe e prodhon, ruan, dhe e përdor në mënyrë të zgjuar dhe eficiente. Për vetë pozitën e tij kyç, Durrësi duhet të planifikojë gjithashtu edhe mënyrën se si flukset energjitike e përshkojnë dhe se si bashkia mund të përfitojë nga to. Së pari, Porto Romano është një platformë kombëtare dhe rajonale (ref. Kosova) shkëmbimi dhe depozitimi për hidrokarburet. Së dyti, në zonën e Durrësit parashikohet të kalojë gazjellesi TAP – Veri që do të marrë gaz nga TAP për ta çuar deri në Malin e Zi. Së treti, referuar konsumit energjistik bashkia konsumi energjistik ndahet në familjar, industrial, dhe bujqësor. Familjet e Durrësit ngrohen kryesisht me energji elektrike dhe me dru. Të dy këto burime energjie vijnë nga jashtë bashkisë gjë që e bën Durrësin ndjeshmërisht deficietar. Vitet e fundit po eksplorohehen energjitë e rinovueshme, kryesisht diellore për ngrohjen e ujit, por përdorimi i saj ngelet embrionar. Vektor tjetër interesi është ruajtja e energjisë urbane nëpërmjet uljes së konsumit dhe rritjes së izolimit të banesave. Industria (dhe më pak bujqësia) është konsumatori tjetër i rëndësishëm kryesisht i energjisë elektrike. Bujqësia aktualisht konsumon karburant për makinat bujqësore dhe mazut / solar për serrat. Në të gjitha skenaret e zhvillimit konsumi i energjisë në Durrës pritet të rritet. Si pasojë theksi duhet të vihet në përdorimin efficient të saj dhe në rritjen e pjesës të burimeve të rinovueshme.

Koncepti i “mbetjes” prek të gjitha flukset e përcaktuara për Bashkinë Durrës: çdo mall apo shërbim që nuk riciklohet apo përdoret në mënyrë eficiente, konsiderohet “mbetje”. Përsa i përket mbetjeve të ngurta, menaxhimi i tyre është një nga kostot më të larta në buxhetin e çdo njësie vendore. Mund të flasim për “mbetje” në ujë, energji, industriale, materiale konsumi, etj. Eficienca e një procesi metabolik nuk qëndron vetëm në eliminimin e mbetjes, por në faktin se

çfarë bëhet me të. Në këtë qasje bashkia mund të konsiderohet si platformë shkëmbimi ku bëhet përpunimi e mbetjeve urbane me qëllim transformimin e tyre në lëndë të para. Në qarkun e Durrësit llogaritet se një banor i tij “prodhon” 236 kg mbetje/vit. Shërbimi mbledhjes së mbetjeve ofrohet për 81,759 familje ku NjA Durrës, Manëz, dhe Sukt mbulohej me 100%.

Sot vend-hedhja e Porto Romanos është i vetmi vend asgjësimi që përdoret në Durrës. Është komplet i amortizuar, me rrezik shumë të lartë ndotjeje dhe ishte parashikuar të mbyllet në 2015. Me datë 18.11.2014 Ministria e Mjedisit ka nisur një procedurë të dhënies me koncesion të Landfillit për Qarkun e Durrësit referuar nenit 48 të ligjit 125/2013 “Për koncesionit dhe Partneritetin Publik Privat” në Rade, Manëz. Ky tender për momentin është bllokuar. Një tjetër problem është dhe depozitimi i mbetjeve inerte në shtratin e Erzenit. Këto depozitime të egra janë një nga faktorët që kontribuon në përmbytjet e janarit 2016.

Aktualisht pikat e dobëta në menaxhimin e mbetjeve lidhen kryesisht me mungesën e planeve në nivel rajonal, amortizimin dhe rrezikshmerinë e Porto Romanos, dhe shkallën shumë të ulët të ri-ciklimit. Urgjente është ndërtimi i vend-depozitës, impiantit të ri-ciklimit dhe të asgjësimit të mbetjeve, e plotësuar me ndërgjegjësimin e banorëve dhe të bizneseve mbi problematikën e mbetjeve. Në optikë afat-mesme, eksplorimi i teknologjive moderne të përfitimit të materialeve të dobishme nga mbetjet urbane, ujërat e zeza dhe materialet e përdorura elektronike duhet të jetë një prioritet i Bashkisë. I plotësuar me klasifikimin qenë “shtëpi” – organike, plastike, qelq, etc, synimi i Bashkisë duhet të jetë jo vetëm ulja e mbetjeve por dhe valorizimi i tyre.

III.6. Konkluzione: sistemet metabolike të Bashkisë Durrës janë të kërcënuara nga ndërhyrja e pa-planifikuar e elementit njerëzor

Të pestë sistemet metabolike të Bashkisë Durrës përballen me rreziqe dhe çrregullime që gjejnë burimin në ndërhyrjet njerëzore në nivel lokal (zhvillim urban kahotik & mos-menaxhim efikas i mbetjeve), kombëtar (dëmtimi i zonave ujë mbledhëse të Erzenit), dhe ndërkombëtar (ngrohja globale dhe ndikimi në çrregullimin e motit dhe në ngritjen e nivelit të detit).

SU i Bashkisë Durrës karakterizohet nga një densifikim urban i qytetit dhe zonës bregdetare, kryesisht me ndërtime me cilësi të ulët dhe mesatare, përveç Gjirit të Lalzit ku po synohet për ndërtime cilësore. Konfigurimit urban aktual, i mbivendosen zona informale (si Kënetë) dhe ndërtime të shpërndara në toka bujqësore pa qasje eficiente në sistemin e shërbimeve dhe në rrjetet e transportit. Cilësia e ulët e ndërtimeve dhe mungesa e planifikimit urban ka rritur sasinë dhe koston e burimeve të nevojshme për jetese cilësore të popullatës (ngrohje / ftohje; qasje në uje / kanalizime / transport; mbulimi me shërbime (sociale / shëndetsore / edukim / etj); dhe shkakton rrezik relativisht të lartë si pasojë e ndërtimeve në zonat e rrezikshme.

Strategjia e territorit për sistemin turistik / natyrën mund të kombinojë praktikën e “*abandonimit hapësiror*” (ose rehabilitimin spontan të natyrës) në zonat jeshile, me aktivitetin njerëzor (zhvillimin e ekuilibruar socio-ekonomik) në polet urbane, në zonat ekonomike dhe në korridorët. Kjo qasje gjithashtu merr parasysh kufizimet buxhetore të bashkisë, por duhet të bazohet në një analizë shteruese kosto – mundësi.

Për sistemin bujqësor, shqetësimi afatshkurtër i bashkisë së re duhet të jetë ruajtja e fondit të tokës bujqësore dhe sistemimi i saj me sistemin ujitës dhe kullues. Së dyti politikat bujqësore

duhet të mbështesin rritjen e fuqisë gjeneruese të fermave nëpërmjet specializimit në kultura me vlerë të lartë të shtuar dhe në rritjen e rendimentit. Bujqësia, përveç krijimit të të ardhurave është strategjike si instrument për punësim dhe kontrollin & zhvillimin e territoreve rurale & kodrinore.

Sistemi ujor i Durrësit ndikohet nga çrregullime të rëndësishme që ndërhyrja njerëzore i ka bërë sistemit. Më kërcënues është komponenti lumor (nëpërmjet përmytjeve), ai i erozionit së vijës bregdetare dhe ndotja e ujrave nëntokësore.

Mbyllja e depozitës së mbetjeve të Porto Romanos dhe sanimi i saj janë një nga aksionet më urgjente të Bashkisë së re, në bashkëpunim me autoritete kombëtare. Sfida tjetër është ngritja e një mekanizmi eficient dhe të qëndrueshëm për ri-ciklimin dhe valorizimin e tyre.

KAP IV. DREJTIMET E ZHVILLIMIT TË TERRITORIT NË BAZË TË TREGUESËVE TË SISTEMEVE

Drejtimit e zhvillimit të territorit bazuar në pesë sistemet bazë, janë konceptuar që të realizojnë:

- rritjen e cilësisë së shërbimeve publike ndaj qytetarëve dhe të qasjes së tyre në këto shërbime (punësimi, shëndeti, edukimi, kultura, mbrojtja sociale, etj);
- rritjen e eficiencës, inkurajimin dhe rritjen e impaktit pozitiv mbi bashkinë të flukseve të mallrave, të energjisë, dhe të informacionit brenda bashkisë dhe mes bashkisë dhe ambientit të jashtëm, për të nxitur dinamikat positive dhe vitalitetin e komunitetit;
- planifikimin dhe zhvillimin e një strukture urbane që organizon të gjashtë njësitë administrative në një sistem unik, dhe që menaxhon dhe harmonizon në të gjithë territorin densitetin e sipërfaqeve të ndërtuara, zënien dhe përdorimin e sipërfaqes, organizimin e zonave të hapura / gjelbërta, dhe lidhjen mes tyre.

IV.1. Zhvillimi sipas Sistemit Urban

Sistemi urban i Bashkisë Durrës mund të përshkruhet sipas indikatorëve të mëposhtëm:

- *Kompaktësia*, e përkufizuar si raporti i perimetrit mbi sipërfaqen: sa më i vogël raporti, aq më e madhe është kompaktësia (dhe e kundërta për *dispersionin*). Bashkia përbëhet nga një pol kompakt i.e. qyteti i Durrësit; nga një pol me kompaktësi të mesatare i.e. KIS; dhe nga një pol me dispersion të lartë i.e. pjesa veriore Ishëm – Manëz;
- *Përqendrimi ndaj aksit* (spinality), e përkufizuar si madhësia a zonës urbane përgjatë akseve strategjik të transportit (dhe që përcakton qasjen në infrastrukturë). Mbi 90% e zonës aktuale urbane ndodhet rreth aksit Durrës – Tiranë, me skaje në portin e Durrësit dhe në Kryeqytet. Rruga dytësore (vertikale me aksin Durana) Sukth, Kthesa e Ariut, Kulle, Shkafane, Gjiri i Lalëzit është shtylla kurrizore e pjesës së mbetur të popullatës;
- *Qendërzimi urban* në Durrës mund të konsiderohet si policentrizem i pjesshëm. Qyteti i Durrësit dominon bashkinë nga demografia, aktiviteti ekonomik dhe sipërfaqja urbane, por KIS (me bujqësinë dhe industrinë facon) dhe Gjiri i Lalzit (me turizmin elitare) kanë një profil gati-independen nga qyteti i Durrësit. Si i tillë bashkia e re e Durrësit mund të konsiderohet si poli-subcentrike.

Në terma konkrete, zhvillimi urban i Bashkisë shikohet si më poshtë:

i) *Rrashbulli si lagje të Durrësit*. Sot pjesa jug-perëndimore e Rashbullit është bashkuar me Shkozetin, ndërsa pjesa veri-lindore është ngjitur me Kënetën. Projektioni ynë e vendos këtë NjA pas 5 – 10 vjetesh si (dy) lagje të Durrësit me të njejtat funksione ndaj shërbimeve ndaj qytetarit. Në këtë këndvështrim duhen riparë dhe kufijtë gjeografikë. Siç është përmendur, pjesa veriore e NjA Rrashbull është gjeografikisht shumë më afër qytetit të Durrësit, se qendrës

administrative Rrashbull. Si e tillë banorët e kësaj pjese mund të marrin shërbimet në lagjet / njësitë e qytetit të Durrësit që i kanë fizikisht më afër;

ii) *Qyteza KIS*. Qendrat administrative të Sukthit dhe KiR janë rreth 5 km larg nga njëri tjetri. Të dy zonat kanë profil të ngjashëm ekonomik dhe demografik, me KiR ku bujqësia është më prezente, dhe Sukthin që përfiton nga afërsia me autostradën dhe vendndodhjen në zonën Durana. Aktualisht të dy polet lidhen mes Vadardhës gjë që i bën gati një kontinuitet urban. Konsolidimi i këtyre dy poleve në një të vetëm do të rriste profilin e KiR duke e inkuadruar në një strukturë të mirëfilltë urbane. Ndërtimi i urave për këmbësorë mbi Erzen dhe përmirësimi i urës në Jube, do të lehtësojë flukset mes dy poleve, përfshirë dhe trafikun që vjen nga aksi Manza / Kulla / Shkafanë;

iii) *Poli sub-urban Shkafanë / Kulle*. Zona e Shkafanës ka marrë një zhvillim të jashëzakonshëm gjatë 20 viteve të fundit. Njolla urbane është rritur me tre herë krahasuar me 1990. Kjo rritje ka pasuar zhvillimin e aktivitetetve urbane dhe turistike në Gjirin e Lalzit dhe mbi të gjitha ka ndjekur ndërtimin e rrugës nga Maminasi në Shën Pjetër. Aktualisht Shkafanë është një zonë e mirëfilltë para-urbane, me një densitet të respektueshëm dhe që ka potencial për të dhënë shërbime plazhit të Lalzit dhe zonës veriore të Manzës.

Një tjetër variant zhvillimi urban është dendësimi urban në zonën e Kulles, duke marrë parasysh pozitën e saj gjeografike në nyjen e komunikimeve mes Manzës, Ishmit, Sukshit, KiR, dhe Gjirit të Lalzit. Plani i Zhvillimit Lokal të Komunës Manzë (i pa-paprovuar në nivel qendror) ka parashikuar në veri të Kulles një zonë shërbimesh (kompletuar me shërbime konsumatore, argëtim dhe sport) drejtuar kryesisht banorëve dhe pushuesve në Giirin e Lalzit. Ky zhvillimi urban implikon krijimin e dy zyrave administrative në NJA Ishëm: një egzistuese në pjesën kodrinore dhe një tjetre në pjesën e poshtme fushore.

iv) *Këneta si zonë urbane mbështëtese e ZIPR*. Krahas zonave ekzistuese të banimit, parashikohen dhe krijimi i zonave të reja të cilat parashikohen të jenë zona me dendësi të ulët, kryesisht zona pranë qendrave industriale - si psh pranë zonës së lirë ekonomike - të pozicionuara në veri të NJA Durrës. Konkretisht ZIPR parashikohet të punësojë rreth 30,000 punonjës. Ky zhvillim ekonomik do të ketë nevojë për një zonë përbrinjëse urbane me shërbime ndihmëse: banim, shërbime publike (postë, bankë, etj), restaurim, etj.

v) *San Pietro / Lalëz për turizëm cilësor*. Zhvillimi i komplekseve cilësore turistike në Gjirin e Lalzit e ka venë këtë zonë në vëmendjen kombëtare dhe ndërkombëtare. Kjo tendencë duhet të ndërthuret me planet e përgjithshme zhvillimore të Durrësit për tu integruar në zhvillimin harmonioz të territorit të të gjithë bashkisë, si dhe për të shkëmbyer me të.

vi) *Kallmi si mushkëria e blertë e Durrësit*. Kodrat e Kallmit ofrojnë një peizazh të virgjër natyror jo më larg se tre km nga qendra e qytetit. Ruajtja e kësaj pasurie duhet të kushtëzojë çdo planifikim në lidhje me këtë zonë. E ardhmja e kësaj zone mund të konsiderohet përmes dy skenarëve: a) kthimi në një park të gjelbër për qytetin, ose, b) konvertimi në një zonë natyre & banimi eskuzive. Zgjidhja mes njerës ose tjetrës duhet të bëhet në funksion të parametrave zhvillimore & përfitimet për qytetarët e Durrësit.

Një komponent shumë i rëndësishëm i zhvillimit të poleve urbane moderne, është dhe dekurajimi i ndërtimeve në toka bujqësore, në brigjet e lumenjve ose në vende që nuk janë në

përputhje me planin e zhvillimit urban. Psh ofrimi i shërbimeve publike nga Bashkia Durrës dhe nga qendrat administrative të saj mund të kryhet në funksion të densitetit të banesave (sa me të shpërndarë dhe sa me larg qendrës aq më shumë do paguhet për mbledhjen e mbetjeve, marrjen e shërbimeve, etj). Qëllimi është, që përveç aplikimit të rregullave dhe ligjeve për zhvillimin e territorit për ndërtimet e ardhshme, të përdoret nocioni i kostos marxhinale të shërbimeve në funksion të respektimit të vizionit dhe planit të territorit.

IV.2. Zhvillimi sipas Sistemit Turistik/ Natyror

Me përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe lidhjen e përgjithshme të bashkisë Durrës me rajonin, rritet niveli i aksesimit të tij nga banorë të ndryshëm jo vetëm të Shqipërisë dhe Kosovës, por dhe shteteve të kufitare të rajonit. Kjo e bën Durrësin të shihet dhe si një qytet mbi të cilin mund të zhvillohet turizmi alternativ si ai i agroturizmit, eco-turizmit, etj i drejtuar kryesisht për vizita ditore.

Në sistemin turistik, ne propozojmë akset zhvillimore të mëposhtëme:

i) Durrësi si vitrina e Shqipërisë për vizitorët e krocierave. Qyteti i Durrësit është pika e vetme e ndalimit të krocierave të rëndësishme në Shqipëri. Profili i këtij turizmi disa-orësh, duhet të shfrytëzohet nga Bashkia dhe nga Ministria e Turizmit për të mundësuar lënien e një imazhi sa më pozitive për Shqipërinë tek turistët e huaj ditorë. Qëllimi duhet të jetë krijimi i incentivave për ti rikthyer në Shqipëri dhe për të ndenjur më gjatë, më tepër se shitja e maksimumit të produkteve gjatë qëndrimit të tyre disa-orësh në Durrës. Kjo mund të arrihet nëpërmjet përmirësimit urban të pjesës së qytetit që shkelet nga vizitorët e krocierave, ndërtimit të itinerareve turistike urbane të përshtatëshme për këtë profil (bazuar në arkeologji), dhe ofrimi përgjatë këtyre itinerareve i produkteve dhe shërbimeve lokale të përshtatshëm për këtë lloj turizmi (muze, produkte artizanati, etj);

ii) Identifikimi, mbrojtja dhe mirëmbajtja e parqeve dhe pasurive natyrore. Kodrat e Ishmit, Rrushkulli, Kallmi, etj, duhet të repertoriohen me qëllim për të pasur një pamje shteruese dhe organike të pasurive natyrore, të profilit të tyre dhe të ndërlidhjes që kanë me sistemet e tjera në Bashki. Pas kësaj faze, duhet planifikuar mirëmbajtja dhe valorizimi i tyre;

iii) Turizmi i detit & rërës: Ky komponent konsiston në: i) rehabilitimin e plazheve dhe nën-zonave urbane të Shkozetit deri në Rrashbull, përfshirë dhe një vlerësim të rrezikshmërisë së banesave, ii) zhvillimin e mëtejshëm të ndërtimeve cilësore në Plazhin e Lalezit;

iv) Valorizimi i hinterlandit. Burimet e mëdha natyrore dhe historike të bashkisë Durrës kanë premisa të forta për tu lidhur dhe për të krijuar një sistem më të gjërë ndërmjet itinerareve të ndryshëm historike/natyrore. Këto itinerare mund të përshkojnë bashkinë Durrës dhe në bazë të tematikave kryesore të kombinuar me traditën kulturore, historike;

Gjithashtu, rreth kodrave të ndryshme të Ishmit mund të zhvillohet eco-turizëm në tërësi i cili mund të kombinohet me lidhje alternative historike ndërmjet kishave, kalave dhe rrënojave të ndryshme të trashgimisë kulturore të Durrësit. Kjo strategji e zhvillimit të qëndrueshëm kërkon dhe ndërtimin e strukturave të akomodimit të cilat bazohen në shërbimin e lartë dhe cilësor.

IV.3. Zhvillimi sipas Sistemit Bujqësor

Toka bujqësore në Durrës zë afërsisht rreth 70% të territorit të bashkisë. Sistemi bujqësor është jetësor për Sukthin, KiR dhe Manzën. Si pasojë dhe pse me vlerë relative të vogël në prodhimin total të Bashkisë së re, përveç kontributit në të ardhura për popullsinë rurale, sistemi bujqësor merr vlerë të veçantë përsa i përket punësimit dhe kontrollit të territorit.

Në sistemin bujqësor, në propozojmë akset zhvillimore të mëposhtëme:

i) *Ruajtja e fondit të tokës bujqësore*: është në nga prioritetet e bashkisë. Ndërtimet informale dhe të paligjshme jo vetëm që kanë reduktuar sipërfaqen e tokës bujqësore, por dhe vënë në rrezik zonën rurale dhe urbane kryesisht nëpërmjet bllokimit të shtratit të Erzenit. Bllokimi i lejeve të ndërtimit dhe repertorimi i tokës dhe i situatës ligjore të pronësisë mbi tokën, është hapi i parë që duhet të ndërmerret në këtë fushë;

ii) *Rritja e eficiencës së aktiviteteve të prodhimit bujqësor* me synim punësimin e popullatës rurale dhe kontrollin mbi territorin. Aktualisht shumica e prodhimit bujqësor shkon për përdorim vetjak në zonat rurale. Rritja e rendimenteve do të rriste të ardhurat e zonës rurale / kokë banori. Bashkia mund të ndikojë nëpërmjet politikave bujqësore në drejtim të orientimit të kulturave, keshillimit, inkurajimin e bashkëpunimit mes fshatarëve për të rritur sipërfaqen e tokës së punuar i.e. kooperativat, dhe bashkë-administrimin e bazës mekanike;

iii) *Krijimin e tregjeve & rrugëve lidhëse* për inkurajimin dhe mbështetjen e zinxhirit të vlerës së produkteve bujqësore drejt aktiviteteve me vlerë të shtuar të lartë: ndërtimi i infrastrukturës mbështetëse (rrugë rurale, tregje lokale & rajonale, etj) dhe ndërlidhjen me tregjet në qytetet e mëdha (Tiranë & Durrës) dhe jashtë vendit kontribuon direkt në zinxhirin e vlerës të produkteve bujqësore.

IV.4. Zhvillimi sipas Sistemit Ujor

Sistemi ujor i Durrësit është një nga kushtëzuesit e strategjisë zhvillimore. Sistemi ujor duhet të shihet në kendin e:

i) *mbrojtjes nga uji* (vërshimet / erozioni lumor & detar): faktore si, i) “pushtimi urban” i brigjeve të lumit (ndërtimet në zona të rrezikshme, ndërtimet mbi breg dhe në shtrat të lumit, hedhja e inerteve në shtrat, ndarja e parcelave me gardhe / mure pingul me shtratin e lumit, etj), dhe ii) mos mirëmbajtja e brigjeve të Erzenit (mos-heqja e depozitave dhe mos-pastrimi i vegjetacionit në breg), janë dy faktorët kryesorë të përmytjeve të Janarit 2016. Të dy këto fenomene, së bashku me luftën kundër erozionit detar, duhet të jenë prioritet i Bashkisë;

ii) *konsumi* (në vazhdimësi, në sasi dhe cilësi për sistemin urban, bujqësor dhe industrial): ndërtimi i sistemit të ri ujësjellës nga Banka Botërore pritet të trajtojë këtë problematikë. Ngelet ndërgjegjësimi i konsumatorëve dhe problem i vazhdueshmërisë;

iii) *uji si burim turizmi & pushimi* (përgjatë detit dhe në rezervuarë): ndërsa strukturat pushimore përgjatë vijës bregdetare janë zhvilluar kryesisht nga aktorë privatë, rezervuarët janë lënë

komplet të pazhvilluar si struktura pushimi & argëtimi. Ky nën-sistem mund të zhvillohet në rang lokal (i.e. Ishëm, Manez, Rrashbull) kryesisht për pushuesit nga zonat rreth-e-rrotull;

iv) *ri-ciklimit dhe mbrojtjes së mjedisit*; ndërsa derdhjet e ujrave të zeza në det janë ndërprerë, duhet ti kushtohet vëmendje e veçantë situatës në zonat rurale, si dhe në ndotjen e lumit Erzen që së bashku me brigjet, ndot dhe deltën e derdhjes në det;

Si përfundim, mund të themi që uji është sistemi përcaktues në bashkinë e Durrësit. Në Bashkinë Durrës *uji është bartës i flukseve të energjisë, mallrave dhe komunikimit* (në kuadrin e dy porteve të Durrësit dhe Porto-Romanos). Në konkluzion uji mundëson Durrësin si platform shkëmbimi & nyje komunikimi për energjinë, mallrat dhe njerëzit, ushqen bujqësinë, ofron cilësi jetese, dhe reflekton imazhin e vendit.

IV.5. Zhvillimi sipas Sistemit Infrastruktural

Koncepti bazë i zhvillimit të SIN të Durrës është “*nyja*”. Ky nocion përmbledh konceptet e fluksit dhe platformës, së bashku me shërbimet mbështetëse. Durrësi është nyje në nivel kombëtar dhe rajonal (Ballkan Perendimor). Në nivel lokal SIN Durrës ndjek polet urbane dhe ato industriale.

Në sistemin infrastrukturor, në propozojmë akset zhvillimore të mëposhtëme:

i) Dy akseve aktuale të *transportit rrugor* i.e. Durana dhe Sukth-Kthesa Ariut (përfshirë KiR)-Kulle-Shkafanë-Gjiri i Llazit, i shtohet ri-habilitimi / ndërtimi i Unazës së Bashkisë së Re (UBR). UBR ofron një lidhje direkte dhe më praktike të zonës e Vadardhës, KiR, Kules, Manzës, Shkafanës në qytetin e Durrësit dhe në port. Urat e hedhura mbi Erzen do të bashkohen organikisht Sukthin dhe Sukthin e Ri, si dhe do të afrojnë KiR me Sukthin. Zhvillimi i tretë propozohet të jetë rruga bregdetare nga Shën Pjetër në Durrës. Ref. transportin detar Porti i Durrësit duhet të zhvendoset nga qyteti. Kjo do të eliminonte ndotjet dhe do ti ofronte qytetit një hapësirë të mrekullueshme për të rikthyer lavdinë e tij mijevjecare. Gjithashtu rihabilitimi i hekurudhave shqiptare do të kontribuonte në mënyrë strategjike në zhvillimin e SIN.

ii) *Infrastruktura energjitike* duhet të bazohet në partneritetin me Terminalin Energjistik të Porto Romanos, dhe në degëzimin verior të gaz-sjellesit TAP. Aftësia depozituese e terminalit – dhe porti respektiv - mundëson ankorimin e anijeve me tonazh të lartë, gjë që sjell dhe uljen e kosto për njësi. Nga TEPR nisen shumica e çisternave që furnizojnë pikat e karburantit. Po ashtu Kosova është e interesuar për të pasur një linjë alternative furnizimi me energji perpos Selanikut (përmes Maqedonisë). Gazsjellësi TAP Veri do të mundesojë përçimin e gazit me kosto të ulët gjë që do të kontribuojë dhe në funksionimin e zonës ZIPR.

iii) Për *mbetjet* synimi duhet të jetë mbyllja përfundimtare e Porto Romanos, ulja e prodhimit të mbetjeve dhe ri-valorizimi i tyre. Mbyllja dhe sigurimi i vend-hedhjes së Porto Romanos është masë urgjente. Ndërtimi dhe zbatimi i një plani biznesi të qëndrueshëm, bazuar në vendhedhjen e re, duhet të ndiqet urgjentisht nga të gjithë palët lokale dhe qendrore, si dhe nga partnerët e sektorit privat.

IV.6. Konkluzione: nevoja për Planifikim në disa nivele të Ndërhyrjeve Sistemike, vizibilitetit tek donatorët dhe partneriteti me aktorët privatë

Asnjë nga pesë sistemet e mësipërme nuk përkon me territorin dhe / ose me kompetencat e Bashkisë. Gati të gjithë shtrihen jashtë territorit të Bashkisë Durrës. Si pasojë Bashkia duhet të vlerësojë me shumë kujdes pjesët e sistemeve ku ajo ka kompetenca, aftësi dhe buxhet për të vepruar, dhe ato pjesë sistemesh ku duhet absolutisht të koordinohet me nivelin kombëtar dhe ndërkombëtar. Sipas një vlerësimi të shkurtër në asnjë sistem siç paraqitur më sipër, Bashkia nuk ka 100% të mundësive e as të buxhetit për të ndërmarrë të gjitha veprimet e dëshiruara.

Në pasqyrim të mekanizmit të planifikimit strategjik të përdorur në nivelin e qeverisë qendrore, ne vlerësojmë që një mekanizëm i ngjashëm duhet të ndërtohet në nivel bashkiak për të identifikuar, koordinuar & lobuar, përgatitur teknikisht, gjetur hapësirë fiskale, zbatuar dhe monitoruar zhvillimet strategjike në të pesë sistemet e mësipërme.

Në këtë fazë është interesante të inkurajohet profili i Bashkisë tek donatorët bilaterale dhe multilaterale. Po ashtu duhet të vlerësohet kapaciteti i bashkisë për të lidhur marrëveshje bashkëpunimi afatgjata me partnerë privatë për ngritjen e fondeve, për përfitimin e përvojës së specializuar dhe teknologjisë moderne nga partnerë privatë kombëtarë dhe ndërkombëtarë.

KAP V. VIZIONI I ZHVILLIMIT TË TERRITORIT TË BASHKISË DURRËS

V.1. Vizioni

Bashkia Durrës synon të behet: (i) platformë shkëmbimi e kompletuar me logjistikë mbështetëse për flukset kombëtare dhe ndërkombëtare të mallrave, energjisë dhe personave, (ii) qendër zhvillimi ekonomik tërheqëse për investimet e huaja, dhe (iii) qendër urbane policentrike e pjeshme që ofron shërbime cilësore ndaj qytetarëve të saj, dhe vizitorëve.

V.2. Politikat Strategjike Zhvillimore

Realizimi i vizionit të Bashkisë Durrës 2030 do të kryhet përmes zbatimit të tre politikave strategjike zhvillimore, ku secila prej tyre detajohet në objektiva, masa zbatimi, programe dhe projekte.

Politika Strategjike I: Durrësi, platformë shkëmbimesh & nyje logjistike në shërbim të rajonit të Ballkanit dhe Europës Jug-Lindore

Durrësi do të rikthehet si nyje e rëndësishme lidhëse në rajon, dhe platformë shkëmbimi që ofron shërbime logjistike të nivelit evropian, nëpërmjet zhvillimeve kombëtare, rajonale dhe evropiane nëpërmjet :

- promovimit të lidhjes detare të Durrësit me Evropën dhe rajonin e Mesdheut, nëpërmjet vendosjes së territorit në Axhendën e Konektivitetit të BE / Procesin e Berlinit (intensifikimit të qarkullimit të mallrave, shërbimeve, energjisë nga Porto Romano dhe të njerëzve nga porti i Durrësit, etc);
- pozicionimit të Durrësit si pjesë e sistemit të transportit inter-rajonale nëpërmjet planifikimit të projekteve transballkanike, si dhe duke favorizuar zhvillimin e portit si hyrja kryesore e Korridor VIII;
- shfrytëzimit të sinergjisë zhvillimore që sjell ekzistenca në territor e dy porteve (Durrës dhe Porto- Romano), e zonës Ekonomike Spitalle, zonës industriale Rrashbull, Parkut Logjistik të Shkozetit, qasjes në Durana, lidhjes me hekurudhë dhe qasjes në transportin ajror nga Rinasi.

Bashkia e Durrësit do të orientojë politikën e saj në arritjen dhe mbështetjen e këtyre projekteve mëdha kombëtare, rajonale dhe evropiane duke ndërhyrë në dy mënyra:

- Në procesin e planifikimit: Bashkia e Durrësit lobon dhe advokon pranë qeverisë qendrore, partnerëve rajonale jashtë Shqipërisë, WBIF, Komisionit Evropian dhe Institucioneve Financiare Ndërkombëtare për realizimin e projekteve (planifikim, financim dhe zbatim);

- Në procesin e zhvillimit: zhvillon planifikimin urban të infrastruktures lidhëse dhe mbështetëse në mbështetje të projekteve të sipërpërmendur.

Politika Strategjike II: Durrësi atraktiv për investitorët strategjikë & motor zhvillimi ekonomik në Shqipëri

Bashkia Durrës mirëpret, lehtëson dhe orienton investitorët e huaj dhe vendas në përputhje me vizionin e saj për zhvillim.

Investimet e pritshme në Bashkinë Durrës janë kryesisht strategjike me impakt në ekonominë kombëtare dhe rajonale. Në mbështetje të këtyre investimeve Bashkia Durrës bashkëpunon ngushtë me qeverinë qendrore, me Agjencinë e Promovimit të Investimeve dhe me partnerë të tjerë institucionalë dhe financiarë vendorë, rajonalë dhe evropianë.

Investimet strategjike që do të orientohen kryesisht në zonën ekonomike Spitalle dhe në Porto Romano, në sektorët industrialë të energjisë, transportit, manufaktures, do të mbështeten në bashkëpunim me qeverinë qendrore.

Investimet e fokusuara në nivel lokal në mikro-ndërmarrje me impakt të lartë ekonomik & social, ku përfshihen sektorët e turizmit dhe bujqësisë, do të mbështeten kryesisht përmes mekanizmave lokale.

Politika Strategjike III: Durrësi për qytetarët

Bashkia Durrës do të ofroj shërbime eficiente, cilësore dhe gjithë-përfshirëse të fokusuara tek banorët.

Bashkia Durrës synon të rrisë cilësinë e jetës së banorëve, dhe të reduktojë pabarazitë si brenda Bashkisë, ashtu dhe mes Bashkisë Durrës dhe rajoneve të tjera të ngjashme Ballkanike dhe të Europës Jug-Lindore. Bashkia Durrës do të ofrojë për banorët e saj: jetesë cilësore; mundësi zgjedhjeje për cilësi të lartë në shkollim; orientim profesional për punësim të kënaqshëm; akses të kollajtë në shërbime administrative lokale dhe mundësi për të ndikuar në politikat zhvillimore të bashkisë; lehtësim për mobilitet lokal dhe rajonal; përmirësim të infrastrukturës rrugore, portuale, hekurudhore dhe ujore.

KAP VI. OBJEKTIVAT STRATEGJIKE PËR ZHVILLIMIN E TERRITORIT TË NJËSISË VENDORE

Shënim. Në këtë kapitull vizioni zërthehet në politika territoriale konkrete ... me objektiva të qarta, të cilët pasohen nga programe e projekte konkrete. Zbërthimi gradual dhe i qartë i vizionit do të ndihmojë në ndërtimin e një procesi eficient për arritjen e qëllimeve të tij³⁷.

Politikat e zhvillimit të territorit të Bashkisë Durrës, kategorizohen në dy shtylla kryesore me ndikim në zhvillimin ekonomik të përcaktuara në nivel kombëtar dhe lokal: a) Durrësi, ndikimi i tij në zhvillimin ekonomik kombëtar; dhe b) Zhvillimi socio-urban-ekonomik lokal i Durrësit.

Për shkak të specifikës që mbart territori i Bashkisë Durrës secila prej dy shtyllave është ndarë në politika të cilat zërthehen në objektiva strategjike kombëtare dhe lokale, si dhe në masa konkrete për realizim brenda periudhës kohore të 15 viteve.

Durrësi ndikohet drejtpërdrejt nga politikat dhe investimet strategjike në nivel kombëtar, rajonal dhe Evropian (CORE Networks, TEN-T, etc). Si pasojë, politikat strategjike të zhvillimit të Bashkisë do të ndërtohen mbi këto parametra me synim rritjen e përfitimit për Durrësin dhe mënjanimin eksternaliteteve negative.

VI.1. Zhvillimi ekonomik në nivel kombëtar

QËLLIMI: Krijimi i sinergjive ekonomike dhe sociale në nivel rajonal në mbështetje të rritjes së performancës ekonomike kombëtare.

Politika Strategjike I: Durrësi, platformë shkëmbimesh & nyje logjistike në shërbim të rajonit të Ballkanit dhe Europës Jug-Lindore

Projektet e parashikuara në nivel qendror që impaktojnë këtë politikë janë:

- Projekte strategjike infrastrukturore ndërkombëtare (Durrësi si nyje kyce) deri në 2030, të detajuar si më poshtë:

³⁷TORs “Për Transformimin dhe Integrimin e Programit të Zonave Funktionale në Strategjinë Territoriale të Qeverisjes Vendore si Pjesë e Parë e Planit të Pergjithshëm vendor (PPV)” për Bashkinë Durrës pp 5, mes dldp dhe CDI. Si referencë për hartimin e objektivave strategjikë është konsultuar materiali: “Planifikimi strategjik dhe financiar afatmesëm dhe afatgjatë”.

- Korridorin VIII si rrugë parësore e transportit të mallrave (lidhja më e shkurtër e detit Mesdhe me Detin e Zi; Durrës Varna/ Durrës Stamboll) dhe Via Egnatia si rrugë historike me rëndësi turistike;
 - Rruga e Kombit (Durrës – Kukës – Prishtinë – Nish) si një nga korridoret me ndikim më të madh në rajon, për shkak të lidhjes përmes Prishtinës me Korridorin X dhe Serbinë;
 - Durrës - Hani Hotit (Kufiri i Malit të Zi);
 - Durrës – Lin, Pogradec (Kufiri i Maqedonisë);
 - Ristrukturimi i linjave hekurudhore që lidhin qendrat e përpunimit dhe nxjerrjes së mieraletëve me portin e Durrësit.
- Projekte infrastrukturore zhvillimore me rëndësi kombëtare (Durrësi si nyje kyçe) deri në 2030, si më poshtë:
 - Projektimi dhe Zhvillimi i Korridorit Blu (rrugë bregdetare turistike me impakt të ulët mjedisor që lidh lokalitetet e bregdetit: Velipojë – Shëngjin – Patok – Durrës – Divjakë – Seman – Vlorë – Dhërmi – Sarandë – Butrint);
 - Zhvillimi i Portit të Durrësit (mallra – turistik) si një nga 4 portet kryesore në Shqipëri, pikë nisje të korridoreve detare;
 - Investime në rritje të kapacitetit dhe funksioneve komplementare të portit Durrës si porta perëndimore qendrore që lidh rrugët kombëtare të korridorit VIII me perëndimin;
 - Investime në rritje për Portin industrial të Porto Romanos - Profilizimi si port mallrash, dhe turistik – me qëllim lidhjen e tij me infrastrukturën e nevojshme për plotësimin me funksione komplementare;
 - Ristrukturimi i sistemit hekurudhor në akset kryesore: a) Tiranë – Rinas (Airport) – Durrës; b) Durrës – Vlorë.
 - Ndërtimi i Portit të Jahteve së bashku me Marinën

Këto zhvillime kombëtare dhe ndërkombëtare e prekin dhe kushtëzojnë strategjinë e zhvillimit të territorit të Bashkisë Durrës. Mbi këto kushtëzime, Bashkia ndërton politikat e saj të cilat përkthehen në tre objektiva. Për secilin prej tyre Bashkia Durrës do të ndërmarrë hapat si më poshtë:

<p>Objektivi 1. Përfshirja e Bashkisë Durrës në funksionin e vendimmarrësit në krijimin e infrastrukturës të nevojshme për ndërlidhjen e korridoreve kryesore në rajonin e ballkanit dhe Europës Jug-Lindore</p>	<p>Masa 1. Bashkia Durrës vet përfshihet në procesin e planifikimit të projekteve strategjike duke lobuar dhe advokuar pranë Qeverisë Qendrore për implementimin e këtyre projekteve.</p> <p>MASA 2. Bashkia Durrës do të zhvilloj procesin e planifikimit urban të infrastrukturës lidhëse dhe mbështetëse në funksion të projekteve kombëtare.</p>
---	--

<p>Objektivi 2. Vitalizimi i poleve zhvillimore</p>	<p>Masa 1. Densifikimi i shumëllojshmërisë së bizneseve pranë poleve zhvillimore ekonomike.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Poli Logjistik “Spitalle” Durrës; ➤ Poli Energjitiko- Industrial “Porto Romano”; ➤ Poli i tregtisë së mallrave dhe shërbimeve porti Durrës; ➤ Poli i magazinave Durrës – Shkozet fokusuar në(shërbime dhe industri).
<p>Objektivi 3. Rigjenerimi i zonave Urbane dhe Industriale.</p>	<p>Masa 1. Rigjenerimi i hapësirave fizike për funksione fleksibël dhe poli-funksionale si ish magazinat në zonën Shkozet, objekte të mbetura pa funksion, që janë pjesë e aseteve të qeverisjes lokale</p>

Politika Strategjike II: Durrësi atraktiv për investitorët e huaj dhe vendas & motorri i zhvillimit ekonomik në Shqipëri

<p>Objektivi 1. Inkurajimi i aktivitetit ekonomik të investitorëve në përputhje me përparësit e zhvillimit ekonomik të Bashkisë Durrës.</p>	<p>Masa 1. Orientimi i investitorëve drejt sektorëve industriale të energjisë, transportit, manufakturës, në shfrytëzimin e zonës së lire ekonomike Spitalle, zona e Porto- Romanos dhe zona Industriale Rrashbull.</p> <p>Masa 2. Orientimi i investitorëve drejt shfrytëzimit të lehtësirave që ofron porti i Durrësit në drejtim të tregtisë dhe shërbimeve</p> <p>Masa 3. Nxitja e PPP³⁸ investitor, pushtet vendor drejt rivitalizimit, të ish-blokut industrial të magazinave Shkozet.</p> <p>Masa 4. Orientimi i investitoreve drejt turizmit sipas karakteristikave zhvillimore lokale. Durrës- Turizëm kulturor / historik</p> <p>Ishëm – gjiri i Lalzit – turizëm familjar (det & rërë)</p> <p>Ishëm – pjesa kodrinore: agroturizëm- ekoturizem;ngjitje në mal/çiklizëm/kamping/kalërim; Sukth- agroturizëm (ushqime bio)</p> <p>Masa 5. Nxitja e vëmendjes së investitorëve, drejt krijimit të fermave të mëdha bujqësore dhe blektoriale si dhe përpunimi i produkteve të tyre</p> <p>Masa 6. Nxitja e vëmendjes së investitorëve drejt transportit, specifikisht në sektorin e energjisë si dhe rivitalizimin e</p>
--	---

³⁸PPP – Partneriteti Publik Privat, sipas ligjit të PPP-ve

	<p>objekteve me qëllim logjistike apo shërbimi.</p> <p>Masa 7. Dhënia me qira e pronave publike (pronë e Bashkisë Durrës) bizneseve të manifakturave me qëllim rivitalizimin e tyre</p> <p>Masa 8. Mbështetja e industrisë fason, si mundësi për punësimin e të rinjve, veçanërisht gratë dhe vajzat në zonën e KIS dhe të Durrësit</p> <p>Masa 9. Zero taksa vendore për 3 vitet e ardhshme për investime mbi 1 milion euro me mbi 30 punonjës në bujqësi</p>
<p>Objektivi 2. Bashkia Durrës, pikë orientimi për investitorët e mëdhenj & strategjikë</p>	<p>Masa 1. Ngritja e strukturave për asistencë dhe këshillim për Kërkim dhe Zhvillim, për Mbështetje të Investitorëve të Mëdhenj pranë bashkisë.</p> <p>Masa 2. Këshillim, suport të Start- Up-eve.</p>

VI.2. Zhvillimi ekonomik në nivel lokal

QËLLIMI: Nxitja e ekonomive lokal, lidhja organike me zonën ekonomiko-industriale, brenda territorit të bashkisë me qëllim, rritjen e nivelit të të ardhurave dhe punësimit.

Politika Strategjike III: Durrësi për qytetarin

<p>Objektiv 1. Strukturim policentrik i pjesshëm administrativ, me qëllim ofrimin e shërbimeve të standartizuara për qytetaret</p>	<p>Masa 1. Ndarja e NJA Durrës në 8 Rajone</p> <p>Masa 2. Bashkim administrativ i NJA Durrës me NJA Rrashbull (Rrashbull-jug ndahet nga Rrashbull Veri dhe i bashkohen qytetit si lagje të tij).</p> <p>Masa 3. Bashkimi administrativ i NJa Sukth me NJA Katundi i Ri duke krijuar një NJA – të vetme “KIS”.</p> <p>Masa 4. Krijimi i dy zyrave administrative në NJA Ishëm, një në pjesën kodrinore dhe një në pjesën e poshtme: Shkafanë / Kulle.</p>
<p>Objektiv 2. Zhvillimi bujqësor me ndikim të drejtpërdrejtë në ekonominë lokale:</p> <p>2.1.Rritja e kapaciteteve njerëzore të specializuara</p> <p>2.2.Nxitja e klimës së biznesit nëpërmjet</p>	<p>Masa 1. Orientimi i zhvillimit bujqësor urban do të përqëndrohet në NJA –të KIS dhe Rrashbull.</p> <p>Masa 2. Rritja e kapacitetit njerëzor për thithjen e fondeve në bujqësi (specifikisht fondet IPARD) nëpërmjet trajnimeve specifike.</p> <p>Masa 3. Rritja e kapaciteteve për magazinimin e produkteve bujqësore.</p> <p>Masa 4. Vendosja e lehtësirave fiskale për bizneset lokale të</p>

<p>incetivizimit, produkteve bujqësore dhe blektorale me vlerë të shuar të larte</p> <p>2.3. Përmirësimi i infrastrukturës rajonale për lidhjen e zonave bujqësore & tregjet.</p> <p>2.4. Krijimi i fermave të mëdha bujqësore.</p> <p>2.5. Rritja e aksesit të banorëve dhe prodhuesve në tregun vendor, rajonal dhe kombëtar</p>	<p>lidhura me bujqësinë.</p> <p>Masa 5. Rehabilitim, përmirësimi me infrastrukturë rrugore për zonat që ofrojnë shërbime bujqësore në treg.</p> <p>Masa 6. Rehabilitimi i kanaleve të vaditjes dhe kullimit.</p> <p>Masa 7. Mbështetja e formimit profesional për 400 të rinj me drejtim peshkimin; vreshtarinë dhe kulinarinë.</p> <p>Masa 8. Rritja e përmasës mesatare të fermës në të paktën 2,7 ha në vitin 2019, dhe rritja e përmasës mesatare të fermave tregtare në 4 ha</p> <p>Masa 9. Lehtësimi i fermerëve nga taksa e tokës bujqësore përmes uljes së saj në nivelin deri në 30%</p> <p>Masa 10. Financimi i investimeve që synojnë përmirësimin e kantinave ekzistuese të verës</p>
<p>Objektiv 3. Zhvillimi i Turizmit me ndikim të drejtpërdrejtë në ekonominë lokale:</p> <p>3.1. Përfshirja e trashëgimisë kuturore, në zinxhirin e turizmit të integruar</p>	<p>Masa 1. Krijimi i itinerareve turistike në të cilin do të përfshihet dhe oferta e agriturizimit/ ecoturizmit</p> <p>Masa 2. Orientimi i turizmit në krijimin e një “Brandit turistik” & krijimi i markës rajonale të produkteve “Made in Durana”.</p> <p>Masa 3. Zhvillimi i intinerarit të biçikletave duke e ndërthurur me intinerarin e turizmit rural, agroturistik në kodrat e NJA Ishëm</p> <p>Masa 4. Nxitja e bizneseve të lidhura me agrobiznesin në Manzë dhe Ishëm</p> <p>Masa 5. Orientimi i investitorëve të huaj dhe vendas për zhvillim biznesi në zonat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ishëm – gjiri i Lalzit – turizëm familjar(det & rërë) • Ishëm – pjesa kodrinore – agroturizëm- ekoturizëm ngjitje në mal/çiklizëm/kamping/kalërim/ecje • Sukth- agroturizëm (Ushqime Bio) <p>Masa 6. Mbështetja e formimit profesional për 300 të rinj për sektorin e turizmit</p>

<p>Objektiv 4. Zhvillimi i Transportit me ndikim të drejtpërdrejtë në ekonominë lokale:</p> <p>4.1. Zhvillimi i infrastrukturës rajonale duke shfrytëzuar lidhjet natyrore midis NJA-ve</p> <p>4.2. Përmirësimi i infrastrukturës fizike ekzistuese</p> <p>4.3. Krijimi i infrastrukturës alternative, si linja vetëm këmbësore dhe të biçikletave në zonat natyrore</p> <p>4.4. Përmirësimi i infrastrukturës jo-fizike dhe nxitja e teknologjive të reja inovative</p>	<p>Masa 1. Hartimi i një program për përmirësimin e transportit publik fokusuar në vendosjen e rregullave të sakta dhe striktë për itineraret dhe oraret, cmimet, cilësinë e shërbimit, etj;</p> <p>Masa 2. Krijimi i unazave të brendshme që lidhin NJA-të</p> <p>Masa 3. Rehabilitimi i zonave të banuara</p> <p>Masa 4. Përmirësimi i infrastrukturës të sistemit të ujit të pishëm, ujrave të ndotura, ujrave të bardha në të gjithë territorin e bashkisë</p> <p>Masa 5. Krijimi i një sistemi vetëm për linjat e biçikletave brenda zonave të banuara që lidhen me zonat natyrore</p> <p>Masa 6. Krijimi i një sistemi për organizimin e hapësirave të destinuara për parkim automjetesh</p> <p>Masa 7. Përmirësimi i internetit dhe shtimi i linjave të reja në zonat industriale për nxitjen e aktiviteteve</p> <p>Masa 8. Përmirësimi i rrjetit elektrik</p> <p>Masa 9. Përmirësimi i ndriçimit rrugor në të gjithë bashkinë</p>
<p>Objektivi 5. Mbrojtja dhe zhvillimi i mjedisit me ndikim të drejtpërdrejtë në ekonominë lokale:</p> <p>5.1. Mbrojtja e mjedisit dhe krijimi i mjedisit të qëndrueshëm në zonat natyrore, bujqësore & rezidenciale</p> <p>5.2. Trajtimi i zonave të veçanta natyrore dhe përmirësimi i kushteve</p> <p>5.3. Edukimi rajonal i orientuar, “Smart Specialization” për shërbime portuale, SME, bujqësinë - peshkimin, agroturizmin</p>	<p>Masa 1. Menaxhimi i integruar i mbetjeve urbane, dhe finalizimi i vendëpozitimit të ri të mbetjeve.</p> <p>Masa 2. Shtimi i sipërfaqeve të gjelberta në zonat ekzistuese si dhe në lagjet e reja që do të konsolidohen</p> <p>Masa 1. Rehabilitimi i kurorës së qytetit pasurimi i saj (Kodra e Kallmit)</p> <p>Masa 2. Mbrojtja nga erozioni i zonave specifikuara si të tilla³⁹</p> <p>Masa 3. Forcimi i identitetit natyror në rajon ndërmjet promovimit të hapësirave të mbrojtura (zona e mbrojtur Rrushkull)</p> <p>Masa 1. Krijimi i Fondit të inovacionit në Edukimin e Përhershëm për studentetë universitetit Aleksander Muisiu, Durrës (Life-Long Learning Networks)</p> <p>Masa 2. Hartohen marrëveshje me Universitetin Aleksandër Moisiu, Durrës për kurrikula specifike sipas orientimit të zhvillimit strategjik të bashkisë</p> <p>Masa 3. Ri-organizimi dhe vënia në efikasitet zhvillimore të shkollës profesionale bujqësore</p>

³⁹Të specifikuar në kapitullin 2. Analiza Metabolike

<p>5.4. Krijimi dhe shfrytëzimi i lidhjeve sistemike dhe të qëndrueshme mes Bashkisë dhe kapitalit njerëzor të qytetarit Durrsak</p>	<p>Masa 1. Vendosja e marrdhënieve institucionale me institucient e arsimit të lartë dhe VET në Bashkinë Durrës, me qëllim informimin dhe përfitimin e dyanshëm; Masa 2. Investimin në formim profesional; Masa 3. Investimin dhe krijimin e kushteve të përshtashëm për zhvillimin e industrive ICT dhe aktiviteteve prodhuese industriale 4.0 (internet of things)</p>
---	---

VI.3. Konkluzione: nevoja për përgatitjen e Kritereve të Vlerësimit & Rankimit dhe të një Liste Unike Projektsh

Nga sa u përmend më sipër edhe në objektivat strategjike, zhvillimi ekonomik i bashkisë Durrës përqëndrohet kryesisht nga zhvillime që ofrohen nga vitalizimi, ri-kualifikimi i zonave ekonomike/industrial/portuale si dhe nga kryerja e investimeve madhore në infrastrukturën rrugore/ hekurudhore dhe detare. Por sa më sipër garantohet vetëm nëse zhvillohet dhe faktori human.

Zhvillimi ekonomik do të bazohet në nxitjen e iniciativave të investitorëve të huaj dhe vendas për hapjen e bizneseve të reja, promovimin e hapjes së sektorëve të rinj që ofrojnë shërbime si dhe nxitjes së sektorit turistik, bujqësor dhe transportit.

Në këtë kuadër të kësaj, polet kryesore të zhvillimit ekonomik parashikohen të jenë:

- Poli Logjistik “Spitalle” Durrës;
- Poli Energjitiko- Industrial “Porto Romano”;
- Poli i tregtisë së mallrave dhe shërbimeve porti Durrës;
- Poli i magazinave Durrës – Shkozet fokusuar në (shërbime dhe industri);

Këto pole në tërësinë e tyre janë konceptuar si një zonë multifunksionale, e cila përmbledh një sërë funksionesh në vetvete. Duke parë edhe tendecat e fundit, një pjesë fare e vogël e zonës Shkozet do ti dedikohet strehimit social, duke iu ardhur në ndihmë familjeve në nevojë. Pjesa tjetër e këtyre hapësirave, pas vitalizimit, janë konceptuar si hapësira në të cilat do të nxitet zhvillimi i njësive të ndryshme të biznesit, sië mund të jenë ato pëpunuese, zona të dedikura teknologjisë, energjitikës, përpunimit të mallrave, ekonomive fitimprurëse nga kjo.

Aspektin social këtij poli të ri zhvillimi do t’ja japë dedikimi i një pjesë të këtyre hapësirave për zhvillim të aktiviteteve edukative, kulturore, siç mund të jenë organizimi i panaireve, hapësira për ekspozita etj.

Për ta mbyllur, investimi të qytetari durrsak përmes VET, kerkimit universitar & shencor dhe mbështetjes së aktiviteteve inovative industri 4.0 do të vendosë themelet e një rritjeje të qëndrueshme endogjene të Bashkisë Durrës.

KAP VII. PROGRAMET DHE PROJEKTET KRYESORE ZHVILLIMORE

Programet dhe projektet të cilat do të bëhen pjesë e zhvillimit të bashkisë Durrës në vitet e ardhshme do të jenë me karakter kombëtar dhe lokal.

Këto programe dhe projekte do të fokusohen kryesisht në përmirësime infrastrukturore rrugore, hekurudhore dhe detare si dhe në fushën sociale si edukimi, drejtësi, banesa sociale. Fokusi i ndërhyrjeve të mësipërme është zhvillimi ekonomik & social si dhe ofrimi i shërbimeve cilësore për qytetarët. Gjithashtu, paralelisht me projektet e mësipërme do të ndiqen dhe programe specifike për thithjen e investitorëve të huaj dhe vendas për zhvillimin zonave ekonomiko industriale, energjitike të vendosura tashmë brenda territorit të bashkisë Durrës.

Bashkia Durrës, në zbatim të këtij dokumenti strategjik, si dhe në funksion të planifikimit strategjik kombëtar do të orientojë programet dhe projektet zhvillimore të saj në nivel lokal, me të njejtin fokus zhvillimi.

VII.1. Programe & Projekte të planifikuara në nivel kombëtar nga Qeveria Shqiptare

Programet dhe projektet e planifikuara në nivel kombëtar paraqiten në nivel nën-sektori⁴⁰ si dhe me kostot përkatëse kur kjo kosto është e planifikuar nga institucionet publike. Në tabelat e mëposhtme ka dhe projekte të cilat nuk i kanë kostot e parashikuara⁴¹.

Programet & projektet kombëtarë të cilat planifikohen të zbatohen në Bashkinë Durrës gjatë viteve në vazhdim ndahen në dy sektorë: a) sektori i transportit, dhe, b) sektori social si me poshtë

➤ Transport- infrastrukturë rrugore/ hekurudhore/detare

Nësektori	Projekti	Kosto euro
Infrastrukturë rrugore	Korridor VIII si rrugë parësore e transportit të mallrave (Lidhja më e shkurtër e detit Mesdhe me Detin e Zi; Durrës Varna/ Durrës Stamboll) dhe Via Egnatia si rrugë historike me rëndësi turistike. Rruga e Kombit (Durrës – Kukës – Prishtinë – Nish) si një nga korridoret me ndikim me të madh në rajon, për shkak të	

⁴⁰Nësektori është pjesë e një sektori më të madh si p.sh Sektori i Transportit ka nësektor: Transportin rrugor; transportin hekurudhor; transportin detar; transportin ajror

⁴¹Projektet pa kosto, janë projekte të cilët janë pjesë e planifikimit kombëtar por nuk janë percaktuar ende kostot për ta, ndërsa për projektet të cilët kanë një kosto do të thotë që kanë një detyrë projektimi dhe pritjet të fillojnë zbatimin me gjetjen e financuesëve të mundshëm.

	lidhjes përmes Prishtines me Korridorin X dhe Serbinë. Korridori Blu (rrugë bregdetare turistike me impakt të ulët mjedisor që lidh lokalitetet e bregdetit: Velipojë – Shëngjin – Patok – Durrës – Divjakë – Seman – Vlorë – Dhermi – Sarandë – Butrint.	
Hekurudhë	Rehabilitimi i hekurudhës Durrës-Pogradec-Lin (kufiri Maqedoni)	170,000,000
Hekurudhë	Rehabilitimi i hekurudhës Durrës- Tirane	60,790,000
Detare	Përmirësimi i infrastrukturës portuale (përfshihen katër portë në Shqipëri dy prej të cilëve janë në territorin e bashkisë Durrës. Porti i Durrësit/ porti Porto- Romano)	6,550,000

➤ **Sektori Social – edukim/ drejtësi /strehim/mjedis**

Nensektori	Projekti	Kosto euro
Sport	Rikualifikimi i pallatit të sportit Durrës	
Arsim parauniversitar	Përmirësime/ndërtime shkollash	Fondi i Zhvillimit të Rajoneve
Drejtësi	Ndërtimi i një ndërtese të re për gjykatën e rrethit Durrës	1,482,240
Banesa Sociale	Ndërtimi i banesave sociale në Shkozë- Durrës për kategoritë vunerabel – Romët	13,959,374 ⁴²
Mjedisor	Ndërtimi i venddepozitimit të mbetjeve Manzë	

VII.2. Programe & projekte të miratuara/planifikuara në nivel lokal

Vijojnë më poshtë programet dhe projektet e miratuara nga bashkia Durrës janë pjesë e PIK⁴³, si dhe pjesë e Programit Buxhetor të Bashkisë 2016-2018, si i vetmi instrument planifikimi buxhetor për kryerjen e shpenzimeve buxhetore në nivel pushteti vendor.

⁴² Kosto e përcaktuar për banesat sociale nuk i përket vetëm Bashkisë Durrës por dhe Krujës, Tiranës, Kavajës. MZHU nuk mundet të përcaktojë aktualisht koston vetëm për bashkinë Durrës

⁴³ PIK - Plani i Investimeve Kapitale

Nënspektori	Projekti	Kosto
Infrastrukturë rrugore	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rehabilitimi i unazës së NJA Durrës ➤ Rehabilitimi i shëtitores së Currilave ➤ Përmirësimi i kryqëzimeve rrugore sipas NJA-ve ➤ BY-PASS verior i NJA-së Durrës ➤ BY-PASS jugor i NJA-së Durrës ➤ Përmirësime infrastrukturore në kryqëzimet në disnivel me rrjetin rrugor të Durrësit ➤ Përmirësim në kryqëzimet në disnivel me rrjetin rrugor të Durrësit ➤ Rrjeti i korsive për bicikleta ➤ Vazhdimi i përmirësimit të infrastrukturës në Lagjen 8 ➤ Vazhdimi i projektit Dogana e Tokës - Frigorifer, me vlerë (faza e dytë); ➤ Investime në zonën e Shkozetit, ➤ Rikonstruksioni i Rrugëve në Plazh KUL ➤ Rikonstruksion i rrugës lidhëse Glaukia - Shënavlash ➤ Vazhdimi i projektit për rikonstruksionin morfologjik të bregdetit të Currilave (Faza 2 dhe 3) ➤ Rikonstruksion i rrugës Ura Dajlanit - Iliria ➤ Sistemimi-asfaltimi rrugës në fshatin Erzen dhe rruga e Cokeve, Katund i Ri ➤ Sistemimi i rrugës nga Rotondo Shënvash - Rinia, Katund i Ri ➤ Sistemimi i rrugës Fllakë, Katund i Ri ➤ Sistemimi i rrugës së varrezave dhe 4 km rrugë rurale, Katund i Ri ➤ Sistemimi-asfaltimi i rrugës Lagja e Dobroshe, Lagja e Miftareve dhe në sektorin Fllake-Bisht Kamez, Katundi i Ri ➤ Rehabilitimi i Urës mbi Erzen, Katund i Ri; ➤ Sistemimi i rrugëve të lagjeve në Lagjet Gjergjaj, Shera, Lagjen e Huqeve, Kamerrasi, Rada, Manëz ➤ Sistemimi rrugës Perlat - Hamallë Hidrovor, Sukth ➤ Sistemimi rrugës Kthesa e Perlatit Plazh Rrushkull, Sukth ➤ Sistemimi asfaltimi rrugëve në lagjet e reja: rruga për Borç, Koderlore, rruga të ish-41 , Sukth ➤ Sistemim-asfaltim i rrugës ekzistuese Manëz-Sukth 	<p>121,428 euro</p> <p>432,691 euro</p> <p>165,714 euro</p> <p>1,890,349 euro</p> <p>164,262 euro</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sistemim i rrugës Lalëz - Drac kodër me gjatësi 6 km, Ishëm; ➤ Sistemim-asfaltimin i rrugës Qendër Likmetaj ~ Bregdet me gjatësi 3km, Ishëm; ➤ Shtrim i rrugës Biz-Fushë Biz faza 2, me gjatësi 2. 5km, Ishëm; ➤ Shtrim i rrugës Rrotull - Lalëz me gjatësi 1,7 km, Ishëm; ➤ Shtrim i rrugës së varrezave me gjatësi 300 km, Ishëm; ➤ Shtrim i rrugës së Kërtushajve me gjatësi 300-500m, Ishëm; ➤ Shtrim i rrugës Gjericë-Fushë Kullë, me gjatësi 4km, Ishëm; ➤ Shtrim i i rrugës Fushë-KërtushajBregdet me gjatësi 3.5km, Ishëm; ➤ Shrimi rrugës kryesore Lalëz-BizDraç dhe Shkafane-Lalëz, Ishëm; ➤ Sigurimi i furnizimit me ujë të pijshëm për 5 fshatra të Komunës Rrashbull dhe Sektorin "Rinia" ➤ Sistemimi infrastrukturës rrugore në Rrugën Polumbari ➤ Sistemimi i rrugëve të brendëshme të fshatrave dhe rrugëve lidhëse midis fshatrave në Rrashbull ➤ Ndërhyrje për sistemimin e infrastrukturës në Rrugën e Shqipeve dhe Romanat ➤ Ndërhyrje në "Kuartalla Jeta e Re" për sistemimin dhe asfaltimin (përfundimi) rrugës fabrika e makaronave ➤ Rehabilitimin e infrastrukturës të pallati 1028 ➤ Sistemimi i infrastruktures së sipërme në Shkallnur ➤ Ndërtimi i mbikalimit në Shkallnur ➤ Ndërtimi 14 km rrugë të re që lidh autostradën SH2 me Bregdetin në Sukth dhe Hamallaj ➤ Ndërtojmë 8 km rrugë të re që lidh autostradën SH2 me Bregdetin në Sektorin Rinia ➤ Përmbyllim ristrukturimin e rrugës "Pavarësia" në plazh ➤ Sheshi publik i Portit ➤ Sheshi publik i Mauzoleumit të Dëshmorëve 	<p style="text-align: right;">3.5 milionë dollarë</p>
--	---	--

Ujësjellës-kanalizime	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zgjerimi i rrjetit të furnizimit me ujë / kanalizime në zonat me banesa informale ➤ Ndërtimi i linjës së trajtimit të ujrave të zeza ➤ Njërtimi i linjës së trajtimit të ujrave të shiut ➤ Sistemimi i kanalit të ujërave të zeza në Lagjen 17 ➤ Rikonstruksioni i rrjetit të ujit të pijshëm në Lagjen Dervishaj dhe Lagjen e Mesme, Katund i Ri, dhe në zonën e Kodrës në Shkallnuer ➤ Vendosja e matësve të ujit në Sukth ➤ Rehabilitimi i KUZ dhe KUB në lagjen e 2 kateshve Sukth ➤ Zgjerimi dhe rinovimi i rrjetit të furnizimit me ujë të pijshëm, Sukth ➤ Rehabilitimi i rrjetit të kanalizimeve brenda qytetit 	<p>4 milionë euro</p>
Energji	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zgjerimi i rrjetit të furnizimit me energji elektrike në zonat informale ➤ Sistemimi i rrjetit të furnizimit me energji elektrike, Shkallnuer, Manëz ➤ Përmirësimi i sistemit të furnizimit me energji elektrike në Sukth ➤ Përmirësimi i furnizimit me energji elektrike Rrashbull dhe Shkallnuer ➤ Zgjerimi dhe përmirësimi i sistemit të KUZ në Rrashbull ➤ Veshja me polisterol e të gjitha pallateve të para-fabrikateve për kursimin e energjise elektrike 	
Telekomunikacioni	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Instalimi i linjave të reja telefonike në zonat informale dhe zonën industriale 	
Mbetjet urbanë	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Përmirësimi i mbledhjes së mbetjeve urbane transporti, riciklim i tyre 	
Mjedis	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i parkut të gjelbër në NJA Durrës ➤ Ri-natyrizimi i tokës në kepe për të shmangur erozionin e mëtejshëm 	
Banesa Sociale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i 88 banesave sociale në Shkozët 	
Shëndetësia	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i një Qendre të re shëndetësore në Romanat ➤ Ndërtimi i qendrës shëndetësore në fshatin Biz (Ishëm) 	
Çështje Sociale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i Qendrës Publike për Trajtimin e Fëmijëve Autikë ➤ Kthimi i ambjenteve të komunave dhe njësive 	

	<p>vendore në Qendra Sociale Multifunkionale për të moshuarit e vetmuar, gratë e dhunuara, fëmijët në situatë rrugë, pakicat etniko-kulturore dhe të gjithë bashkëqytetarët në nevojë</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i Qendrës ditore për të moshuarit në Sukth ➤ Ndërtimi i Qendrës Sociale për moshën e tretë në Manzë ➤ Monitorimin me kamera të qytetit 	750,000 dollare
Arsimi	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i 6 shkollave fillore në Qerret, Hidrovor, Manez, Shkozet dhe Plazh ➤ Rikonstruksioni i 23 shkollave në qytet dhe 8 shkollave 9-vjeçare në Rrashbull, Arapaj, Sukth, Katund Sukth, Vadardhe, Kulle, Perlat, Hamallaj, Kucok ➤ Rikonstruksioni i 2 shkollave të mesme në Sukth dhe Kulle ➤ Ndërtimi i 3 kopshteve të rinj në Katund të Ri, Sukth dhe Plazh ➤ Rikonstruksioni ishskollave në Sektorin Rinia ➤ Ndërtimi i kopështit për 100 fëmijë, të cilët frekuentojnë aktualisht kopshtet në Durrës dhe në Katund të Ri ➤ Zgjerimi i mjediseve të kopshtit ekzistues në Sukth (fshati Kullë) ➤ Ndërtim shkollë në Draç (Ishëm) ➤ Rehabilitimi dhe vendosja e sistemit të ngrohjes për shkollat, çerdhet dhe kopshtet në 6 NjA-të; ➤ Ndërtimi i shkollës në Sektorin Rinia ➤ Ofrimi i shërbimit urban FALAS për fëmijët e shkollave 9-vjeçare ➤ Përmirësimi i aksesit të fëmijëve në arsim për zonën Shkallnuerit ➤ Rehabilitojmë mjediset e shkollës 9-vjeçare Kuçok dhe terrenin sportiv përçark 	
Rekreacioni	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi i Pishinës Olimpikë Publike e Durrësit ➤ Krijimi i terreneve sportive në të gjitha shkollat e Bashkisë së re ➤ Ndërtimi i parkut e lojërave për fëmijë të 'Rruga e Shqipeve' dhe terreneve sportive në Kuartalla, Jeta e Re 	
Bujqësia	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rivenia në punë e rezervuaritë Tarinit ➤ Rritja e efikences e 17 rezervuare të tjerë ➤ Pastrimi i 241 km kanale kulluese ➤ Rivenia në funksion e 223 km kanale vaditëse ➤ Lidhja e parcelave me rrugë të asfaltuara ➤ Ndërtimi i një pike grumbullimi për të gjithë 	

	<p>zonën Rrushkull-Perlat-Ishëm</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Shpërndarja e certifikatave dhe regjistrimi hipotekor i tokave bujqësore ➤ Ngritja e një fabrike të përpunimit të vajit të ullirit në Manëz dhe Kamerras ➤ Azhurnimi dhe dixhitalizimi i sipërfaqes së tokës bujqësore, kullosore dhe pyjore ➤ Pastrimi i kanalit kullues në Qerret, Katund i Ri; Rrubjek-Borcë; Liqeni i Borcës-Borcë; ➤ Venia në funksion e rezervuarit të Tarinit me vlerë; ➤ Pastrimi dhe sistemimi i kanaleve kulluese, rehabilitimi i rrjetit të kanaleve vaditëse dhe rehabilitimi i Perroit të Shehut në Sukth; 	<p>10, 000, 000 leke</p>
<p>Shërbimet administrative bashkiake</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtimi dhe funksionimi i sistemit "One-Stop Shop" që mundëson lidhjen e biznesve në NJA-të me qendrën administrative ➤ Dixhitalizimi i shërbimeve administrative në të gjithë territorin e Bashkisë sonë ➤ Stimulimi çdo vit i 10 planeve të biznesit, të paraqitura nga të rinjtë me vlerë 100000 lekë/projekt "Projekti me i Mirë" ➤ Lidhja online me institucionet e tjera që operojnë në Bashki, duke përfshirë shërbime specifike publike për qytetarët: ALUIZNI, Zyra e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme, etj. ➤ Sigurimi i aksesit të banorëve të institucionet, nëpërmjet dërgimit të shërbimit pranë banorëve, si: pagesat e ujit, energjisë, postës, etj., nëpërmjet bashkërendimit të punës me institucionet përkatëse 	
<p>Turizmi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ndërtojmë 1.5 km plazh i ri ranor në zonën e Currilave ➤ Rikthimi i Amfiteatrit Antik dhe përdorimin e tij si një hapësirë kulturore, artistike e turistike. ➤ Rikonstruksioni i pishinës olimpike publike ➤ Restaurimi i Kalasë e Skënderbeut në Kepin e Rodonit ➤ Investimi për ndërtimin e infrastrukturës rrugore për në Bazilikën e Arapajve ➤ Krjimi i plazheve publike në Currilaj ➤ Ndërtimi i shëtitores Currila - Prerje 	

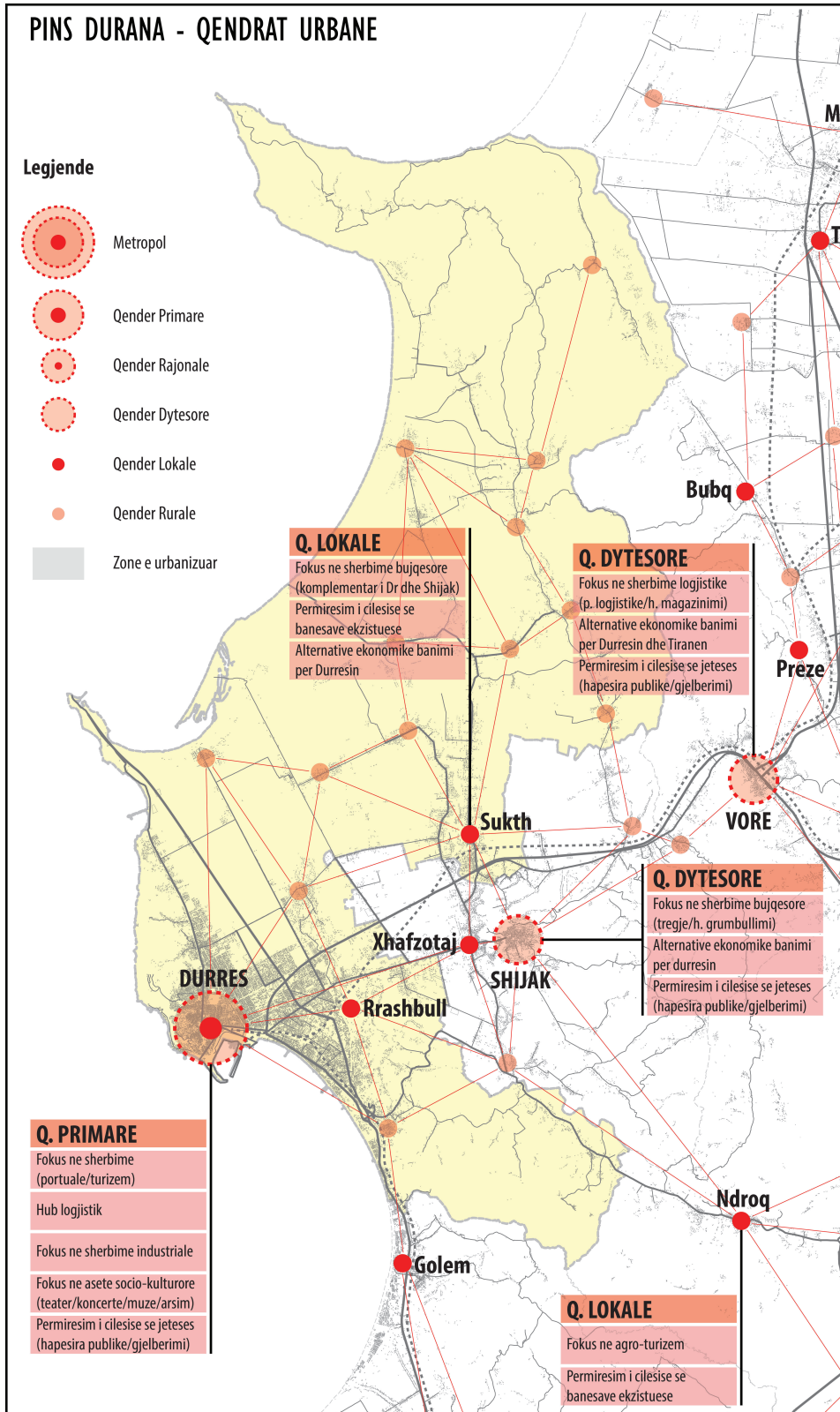
KAP VIII. PLANI I VEPRIMIT I SINTETIZUAR

Plani i veprimit përbëhet nga Vizioni, Prioritetet, Objektivat Strategjike, Programet, Projektet, Institucionet Përgjegjëse dhe Afati Kohor. Figuron në vetëm aksionet kryesore.

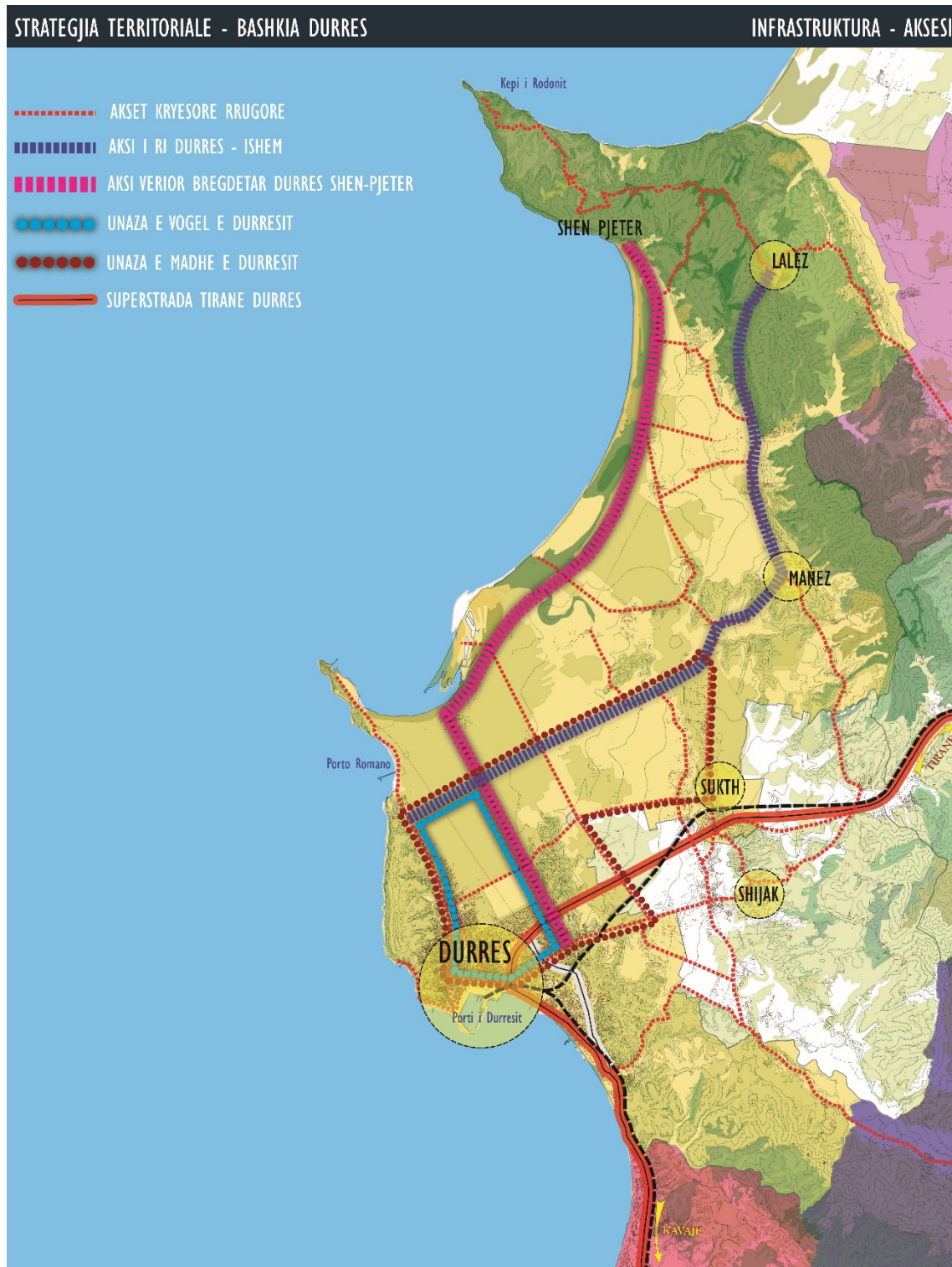
Objektivat strategjik	Masat	Programet/ Projektet	Institucionet Përgjegjëse	Afati kohor
Zhvillimi ekonomik kombëtar / rajonal	Krijimi i infrastruktures të nevojshme për ndërlidhjen e korridoreve kryesore në rajonin e ballkanit dhe Europës Jug- Lindore Vitalizimi i poleve zhvillimore Rigjenerimi i zonave Urbane dhe Industriale.	Projekte infrastrukturore kombëtare rrugore/hekurudhore/detare Projekte për jetësimin, rivitalizimin “Portit Durrës” “Porti Porto- Romano” “Zona industriale Spitall” “Zona e magazinave Shkozet” Porti i Jahteve me Marinën	Qeveria Shqiptare (Fondet IPA/procesi I Berlinit) Investitorët e huaj dhe vendas	Deri 2030
Zhvillimi ekonomik /lokal	Orientimi administrativ drejt Policentrizmit Nxitja e shërbimeve dhe investimeve në: “Turizëm” “Bujqësi” “Transport”	Propozime për riorganizim struktural të NJA-ve Investime infrastrukturore në funksion të zhvillimit specifik të NJA-ve Ngritja e strukturave specifike brenda bashkisë për orientimin e investitorëve të huaj dhe vendas Rritja e bashkëpunimit mes Bashkisë dhe Universitetit, shkollave VET, dhe ngritja e strukturave mbështëse	Qeveria Shqiptare Bashkia Durrës	Deri 2030
Mbrojtje Mjedisore	Zhvillim i qëndrueshëm Menaxhim mjedisi	Përmirësimi i mbledhjes së mbetjeve urbane transporti, riciklim i tyre Ndërtimi i parkut të gjelbër në NJA Durrës Ri-natyralizimi i tokës në kepe për të shmangur erozionin e mëtejshëm	Qeveria Shqiptare Bashkia Durrës	Deri 2030

Rritja e cilësisë së jetesës	Përmirësimi i aspektit social	Përmirësim cilësie infrastrukture në banesa sociale, ambjenteve shkollore, sportive, shëndetësore etj;	Qeveria Shqiptare Bashkia Durrës	Deri 2030

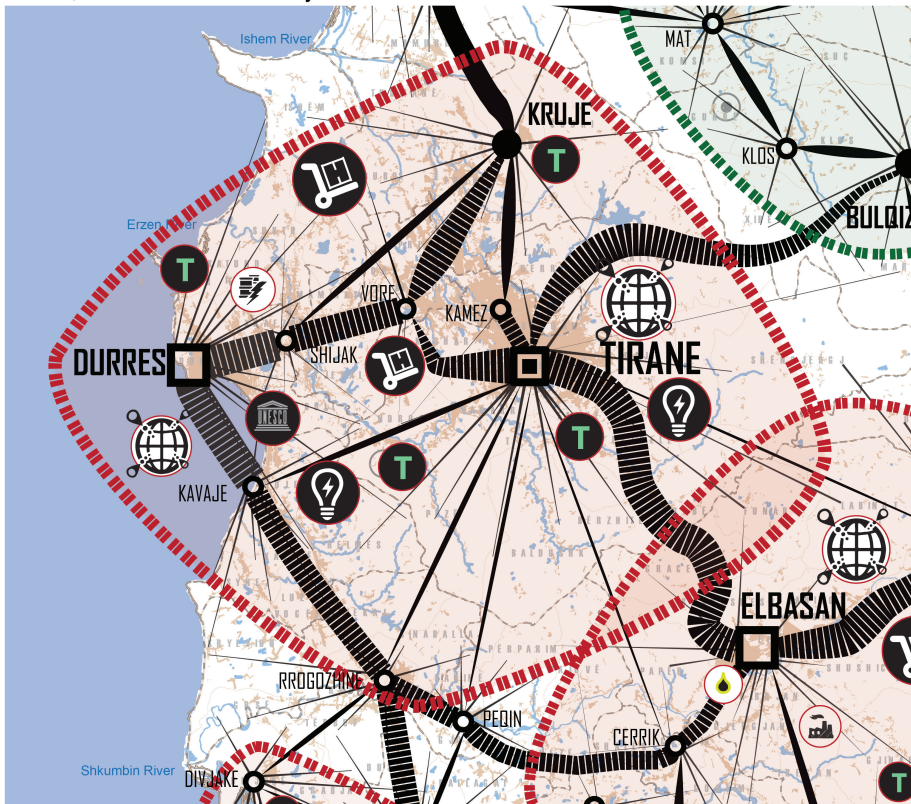
KAP IX. HARTAT QË PARAQESIN VIZIONIN STRATEGJIK TË ZHVILLIMIT TË TERRITORIT



IX.2. Transporti në Territorin e Bashkisë



PKK - QENDRAT URBANE - NDERLIDHJA HAPESINORE



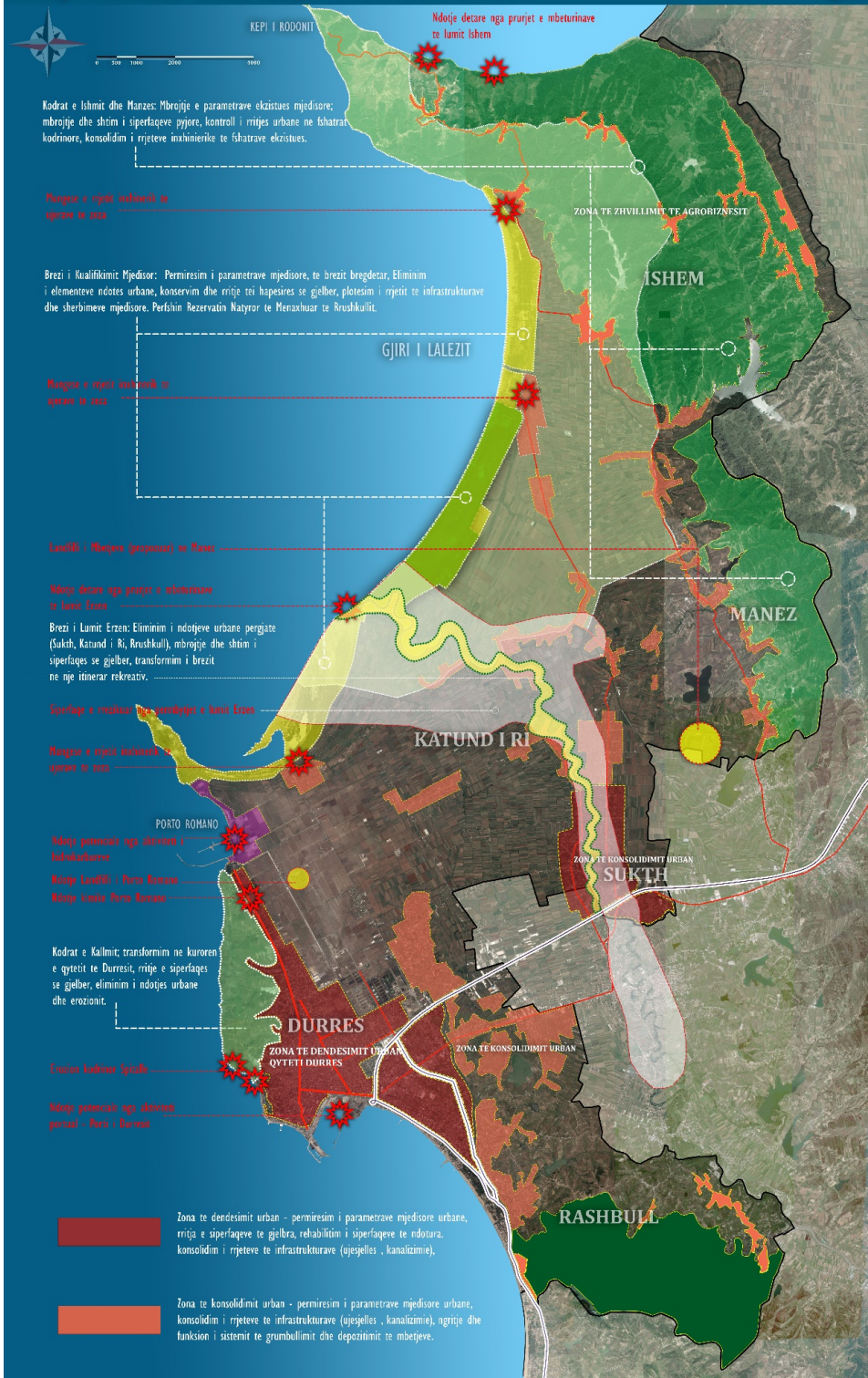
LEGIJENDA:

-  Metropol
-  Qendra Kryesore
-  Qendra te Specializuara
-  Qendra Lokale
-  Nderlidhje midis qendrave Kryesore
-  Nderlidhje midis qendrave te Specializuara
-  Nderlidhje midis qendrave te specializuara me qendrat lokale
-  Nderlidhje midis qendrave me njesite perberese
-  Rajone Motorike
-  Rajone te Specializuara
-  Zone ekonomike
-  Hub Logjistik
-  Qender inovacioni
-  Zona Monumentale te mbrojtura UNESCO
-  Zona te Propozuara per tu marre ne mbrojtje nga UNESCO
-  Zona Turistike
-  Rafineri Naftë
-  Termocentrale
-  Infrastruktura Gazsjelles
-  Aeroport
-  Port
-  Kufi te Njesive perberese te Bashkive
-  Kufi i Njesive Bashkive

IX.3. Sistemi Natyror

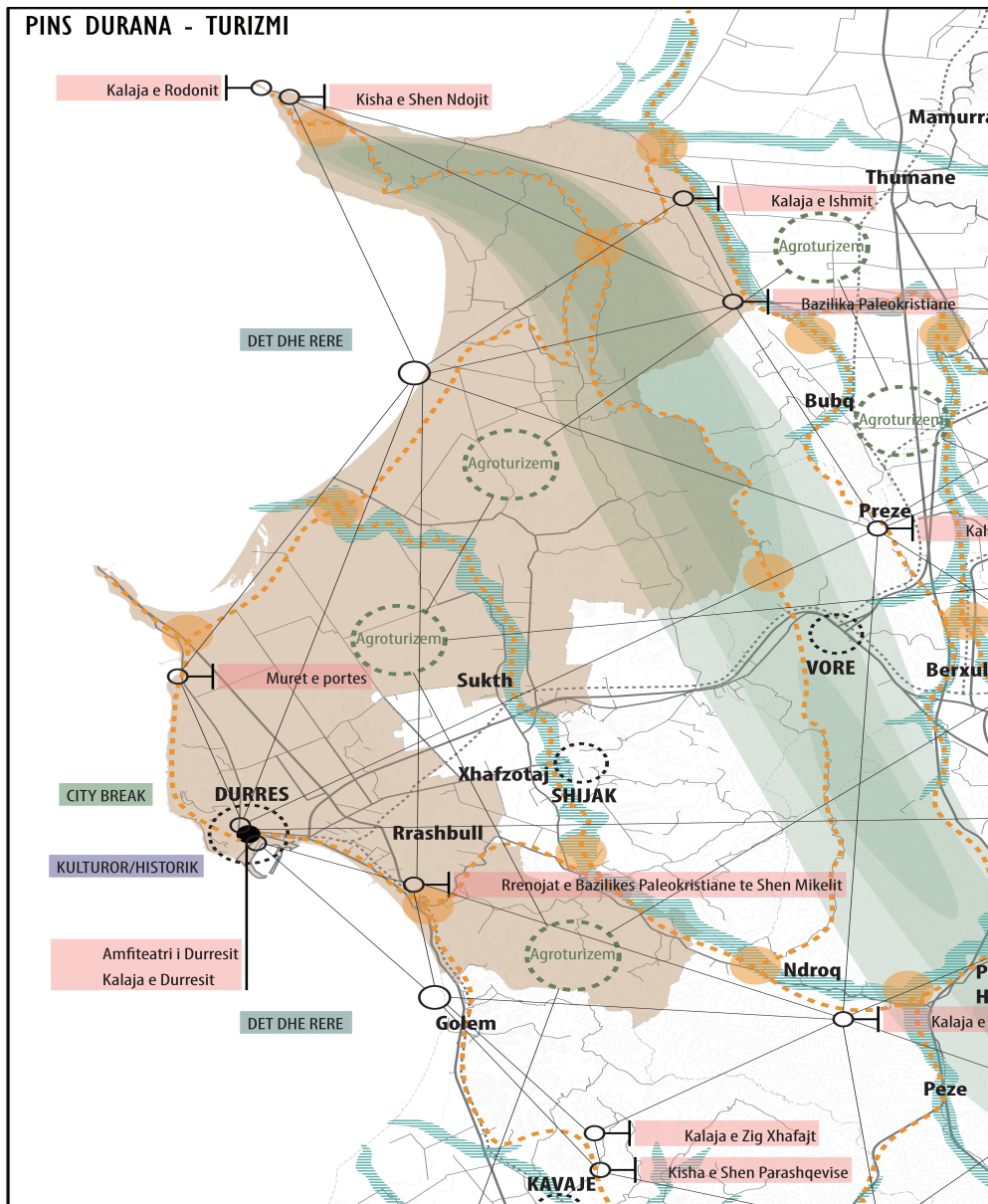
STRATEGJIA TERRITORIALE - BASHKIA DURRËS

MJEDISI



IX.5. Turizmi

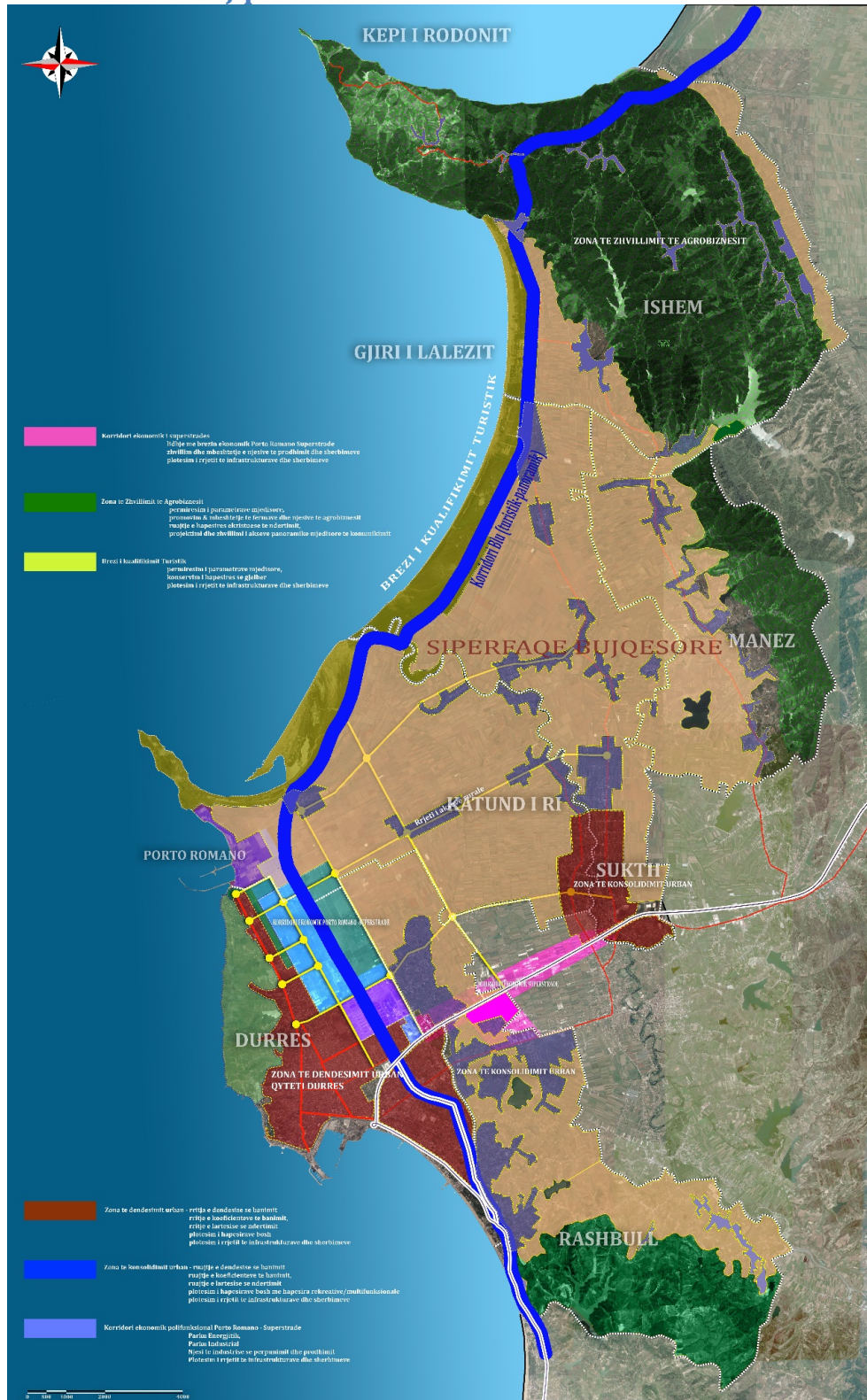




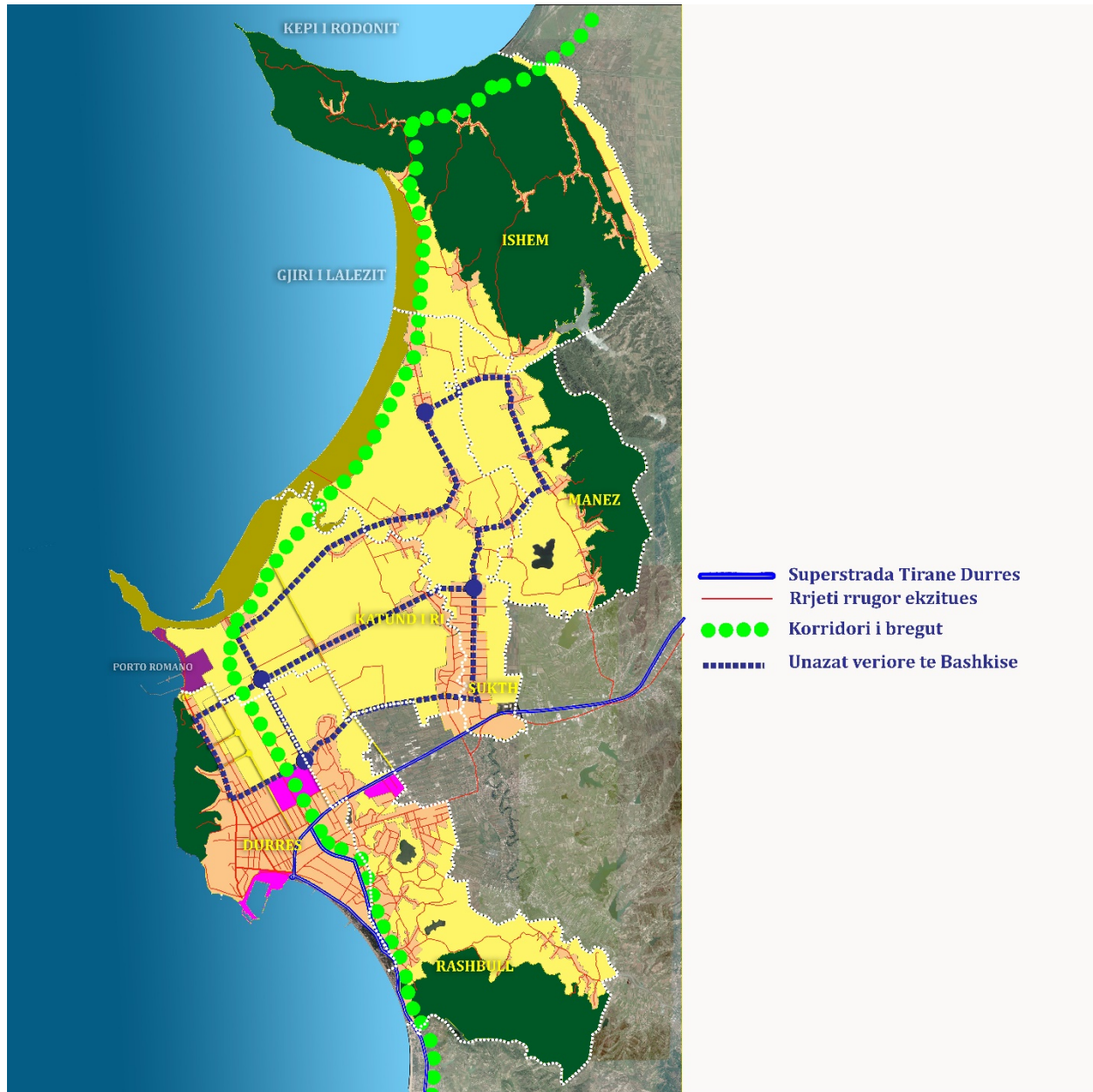
Legjende

	Metropol		Agroturizem		Kala
	Qender Primare		Zone e urbanizuar		Objekt fetar
	Qender Rajonale		Hapesire ujore rekreative		Rrenoja/arkeologji
	Qender Dytesore		Zone e gjelber		Amfiteater
	Turizem kulturor/historik		Port		Ure e vjeter
	Itinerare bicikleta/hiking		Aeroport		Kulle sahati
	Stacione / Potenciale turistike		Teleferik		Shpelle
					Plazh publik
					Zone kampingu
					Hedhje me parashute
					Habitat detar natyror i mbrojtur

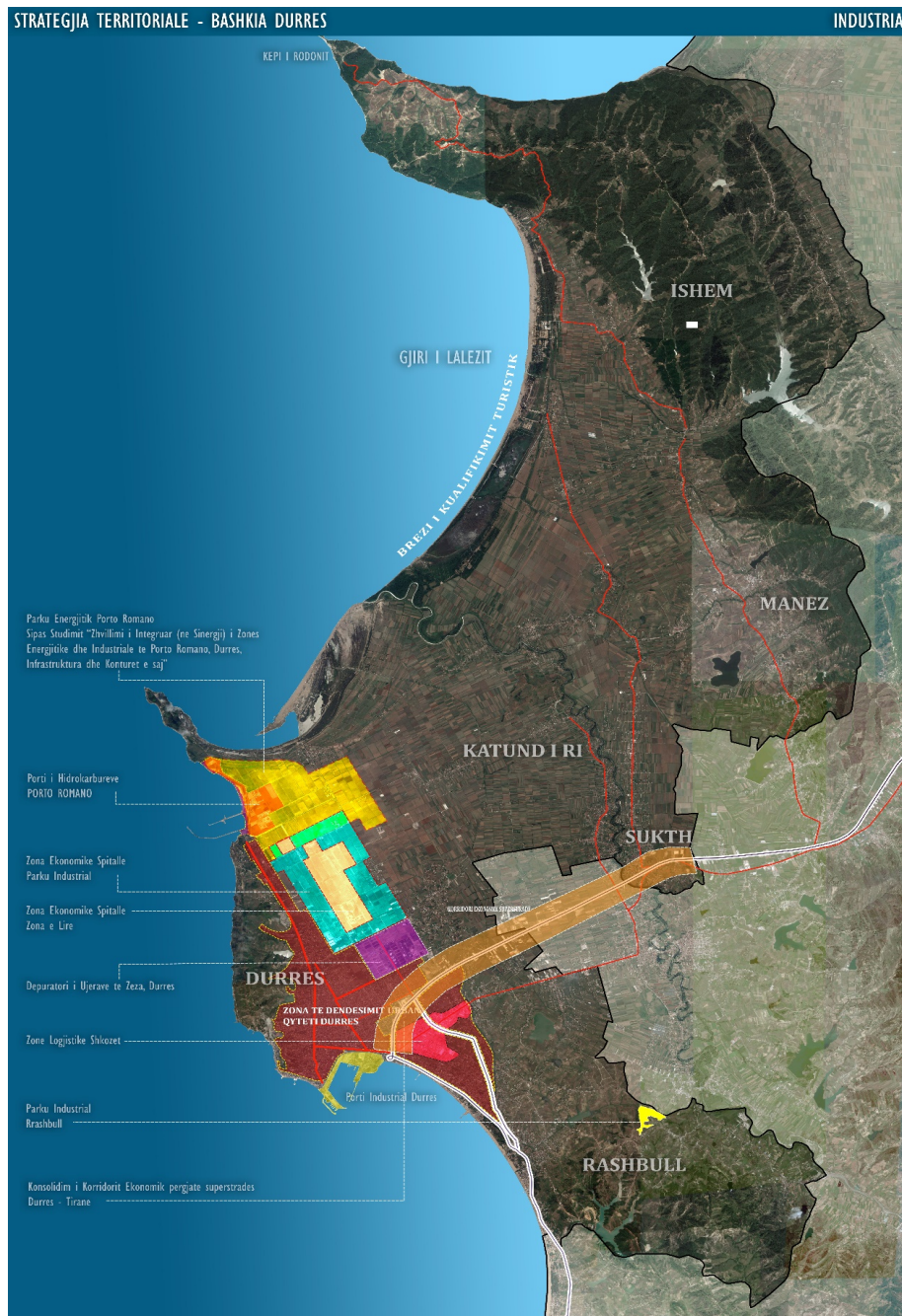
IX.6. Sistemi Bujqësor



IX.7. Sistemi Infrastrukturor – Transporti Rrugor



IX.8. Zonat Ekonomike & DURANA



Aneks 1. Përbërja Administrative e Bashkisë Durrës

Në përputhje me Ligjin nr. 115/2014 “Për ndarjen administrativo-territoriale të njësisve të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë” 31.07.2014 i cili përcakton si njësi të qeverisjes vendore (NJQV): 61 bashki dhe 12 qarqe, ZF Durrësit është pjesë e Qarkut të Durrësit dhe përbëhet nga 6 njësi administrative (NJA): Durrës, Sukth, Ishëm, Katund i ri, Rrashbull dhe Manëz. Në përbërje të tyre këto NJA përfshijnë gjithsej 3 qytete dhe 40 fshatra (si dhe gjashtë rajone dhe 14 lagje për Durrësin).

Bashkia Durrës përbëhet si me poshtë:

- NjA Durrës: Qyteti Durrës
- NjA Sukth: Qyteti Sukth, Hamallaj, Kullë, Perlat, Vadardhë, Rushkull, Hidrovori;
- NjA Ishëm: Likmetaj, Kërtushaj, Kapidanaj, Gjericaj, Lalëz, Kuraten, Bizë, Draç, Shetaj;
- NjA Katund i Ri: Katundi i Ri, Jubë, Qerret, Fllakë, Bisht-Kamëz, Rinia, Erzen, Sukth, Adriatik;
- NjA Rrashbull: Rrashbull, Arapaj, Shënavlash, Shkallnur, Manskuri, Romanat, Bozanhije, Xhafzotaj;
- NjA Manëz: Qyteti Manëz, Armath, Borç, Hamallaj, Kameras, Radë, Shkallë, Fshat Manëz.

Durrësi qytet është i ndarë në gjashtë rajone të cilët përfshijnë 14 lagje. Më poshtë vijon një pasqyrë e ndarjes administrative e Bashkisë së Durrësit:

Ndarja administrative e Durrësit Qytet

Emërtimi	Rajoni Nr 1	Rajoni Nr 2	Rajoni Nr 3	Rajoni Nr 4	Rajoni Nr 5	Rajoni Nr 6
Sipërfaqja km ²	2.98	1	0.6	10.32	15.8	15.4
Popullsia	28,667	28,737	27,718	53,890	34,999	34,015

Lagjet që përfshihen në çdo Rajon janë:

- Rajoni 1: lagjet 1, 2, 3, 4
- Rajoni 2: lagjet 6, 7, 9, 10, 11
- Rajoni 3: lagjet 5, 12, 16
- Rajoni 4: lagjet 8, 15, 18
- Rajoni 5: lagjet 17, 13, 14
- Rajoni 6: lagjet pjesë nga Rajoni 5, 4, 3 (e krijuar rishtas)

Ndër rajonet që kanë zona informale me sipërfaqe dhe popullsi të konsiderueshme janë rajoni 4, 5 dhe 6.

Të gjitha NjA-të janë në distancë të pak a shumë favorshme nga qendra e ZF, qytetit i Durrësit. Njësia me distancë më të largët nga Durrësi është Ishëm me 37 km. Distanca e NjA-ve të tjera nga qytetit i Durrësit është e papërfillshme. Infrastruktura që lidh



Sukthin dhe Rrashbullin me qytetin e Durrësit është e re, e ndërtuar në 10 vitet e fundit dhe secila nga këto njësi ka akses në qendër në më pak se 30 minuta.

Aneks 2. Analiza e Bashkisë Durrës sipas pesë sistemeve bazë

Urban	Natyror/ Mjedisor	Buqësor	Ujor	Infrastruktura	Turizëm
<p>Pikat e forta</p> <p>Dominancë e popullsisë urbane Kapital njerëzor i lartë Diversitet në zhvillim urban Prezenca e shërbimeve publike Përqëndrimi më i lartë i aktivitetit ekonomik në vend Numri i lartë i të rinjve që shkollohen Punësim i stafit profesional, “braingain” nga rajonet e tjera Rritje e shpejtë ekonomike e rajonit Kreativiteti</p> <p>Pikat e dobëta</p> <p>Rënie e popullsisë rurale dendësi popullesie jo e njëtrajtshme zona të pabanuara Menaxhimi urban i trafikut i dobët Akses i paketit i transportit publik në zonat Informale /rurale</p>	<p>Pikat e forta</p> <p>Ekzistenca e peizazhit unik që ndërthur Trashëgiminë Kulturore me atë Natyrore. Prania e disa Parqeve Kombëtare dhe Zonave të Mbrojtura mjedisore</p> <p>Pikat e dobëta</p> <p>Degradim i peisazhit dhe mjedisit si pasojë e ndërtimeve të paplanifikuara Erozioni përgjatë lumenjve dhe zonat kodrinore Hedhja abuzive e mbetjeve të ngurta/ të lëngëta urbanë të patrajtura në përgjatë brigjeve të lumenjve Erzen dhe Ishëm Rritja e sasisë së mbetjeve të ngurta urbanë dhe mungesa e vendopozitimeve të përshtatshme Ricklimi i mbetjeve është i kufizuar dhe i pakonsoliduar Nivelet e PM10 dhe PM2.5 në ajër janë mbi normat e BE Ekzistenca e disa Hot-Spot-eve dhe ndikimi negativ i tyre në mjedis</p>	<p>Pikat e forta</p> <p>Kushtë të përshtatshme gjeografike për zhvillimin e bujqësisë Mundësi për zhvillimin industrive bujqësore, peshkimi etj.</p> <p>Pikat e dobëta</p> <p>Zënie konsiderueshme e tokave bujqësore me ndërtime kryesisht informale Mungesa e infrastrukturës se nevojshme për grumbullimin, ruajtjen, marketingun dhe shitjen e produkteve Mungesa e nismave të shpejta për ndërtimin e një sektori më të fortë të agro-përpunimit. Mungesa e investimeve në teknologjitë bujqësore dhe e një imazhi për marketimin e produkteve Lokale</p>	<p>Pikat e forta</p> <p>Pasuria e rrjetit hidrik (lumenj, liqene)</p> <p>Pikat e dobëta</p> <p>Mungesa e impianteve të trajtimit të ujërave të ndotura</p>	<p>Pikat e forta</p> <p>Akse nacionale që shërbejnë si akse ekonomike Bashkëkzistojnë të gjitha mënyrat e transportit (p.sh. Rrugor, detar, ajror, hekurudhor) Përmirësim i cilësisë së shërbimit në pikat kryesore të transportit portin e Durrësit dhe aeroportin të Rinasit Kryqëzimi i akseve dhe korridoreve të rëndësishme ndërkombëtare (veri jug dhe lindje –perëndim korridori i VIII Pikat e dobëta</p> <p>Akset nacionale shkaktojnë kufij fizikë artificialë mes njësive vendore përkatëse Mungesë e transportit publik Mungesa e hapësirave të gjelbëra/ hapësira publike të mjaftueshme</p>	<p>Pikat e forta</p> <p>Shumëllojshmëria e Trashëgimisë Kulturore në Bashkinë Durrës, si në përfaqësimin kronologjik kohor ashtu edhe në tipologji. Kryeqendrat e Trashëgimisë Kulturore (Durrësi) janë të mirënjohura ndërkombëtarisht. Rëndësia e fondit të MK në zonën në studim pasi përfaqëson: o lashtësinë e vendbanimit ilir Pikat e dobëta</p> <p>Nivel shumë i ulët gati në mungesë i ruajtjes, restaurimit dhe mbrojtjes së Trashëgimisë Kulturore Mungesa e infrastrukturës rrugore dhe infrastrukturës mbështetëse për të promovuar Trashëgiminë Kulturore.</p>

	dhe në shëndet;			<p>Sinjalistikë e dobët e trafikut (horizontal dhe vertikal).</p> <p>Sipërfaqëtë këqija të rrugës, specifikiisht në zonat informale sistem i dobët mirëmbajtje.</p> <p>Mungesë e korsisë se çiklistëve dhe këmbësorëve</p>	<p>Ndjenja e ulët e mbrojtjes së TK nga komuniteti local</p> <p>Mungesa e grupimeve dhe menaxhimit të përbashkët të organizmave të ruajtjes dhe promovimit të TK</p> <p>Mungesa e një baze të dhënash dixhitale për evidentimin dhe monitorimin e vazhdueshëm të TK</p>
--	-----------------	--	--	--	---

- fund i dokumentit -