

# PLAN KONCEPTUAL

## 3.1 HYRJE

### 3.1.1 Permbledhje

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

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

Keto propozime shtjellohen më poshtë në mënyrë më të detajuar. Ato paraqiten me diagrama në Figuren 3.1.

### 3.1.2 Një Rajon Urban i Suksesshëm dhe 'Efekti Kufi'

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

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

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

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

### 3.1.3 "Efekti Tiranë"

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

Në pamje të parë, kjo tendencë është e habitshme, sepse rruga Lezhë-Tiranë nuk ka ndikuar në përteritjen ekonomike të Kurbin. Norma e papunësisë në Kurbin (kryesisht në qytezat Laç, Mamurras dhe Milot,) është 44%, ndërsa në Lezhë vetëm 13.3% dhe Mirditë 26.0% (megjithatë vetëpunësimi dhe jetesa e siguruar nga puna në bujqësi mund të maskojnë disi realitetin.)

Padyshim që duhet bërë kujdes dhe të kihet parasysh që e ardhmja nuk duhet të frymëzohet nga historia e vonshme. Sidoqoftë duket se "Efekti Kufi" është më i fuqishëm sesa "Efekti Tiranë". Dy janë parimet kryesore, alternative, të politikave të mundshme:

Nesë ndiqet parimi që *paraja duhet të ndjehet nevojën*, atëherë duhet që pjesa më e madhe e tyre do të shpenzohet në malet në lindje (Ungrej, Kaçinar, Orosh, Selitë dhe Fan në Lezhë, plus të gjithë rrethin e Pukës dhe gjysmën e sipërme të pjesës veriore të rrethit të Shkodrës; dhe (b) në brezin bregdetar të Kurbin, përgjatë rrugës së Tiranës.

Nga ana tjetër, *nesë paraja duhet të ndjehet mundësinë*, atëherë duhet të përqendrohemi në pllajën Shkodër-Lezhë dhe në zonat fqinje në jug e perëndim, deri në kufi.

### 3.1.4 Politikat e Bazuar në Fakte

Thelbi i debatit të zgjedhjes së politikave përbehet nga parate, nevojat dhe mundësitë. Diferencimi hapësor i politikave mundeson një sintezë. Për zonat që po deshtojnë, duhet lehtësuar rivendosja e popullsisë dhe nxitur zhvillimi ekonomik, në mënyrë që të rivendosen në një ekuilibër më të mirë të ardhurat neto dhe fuqia punëtore. Megjithatë, për zonat që po përparojnë, rritja e popullsisë duhet arritur nëpërmjet levizjes së popullsisë [hyrese] dhe nxitjes me energji (sesa në zonat pa rritje) të zhvillimit ekonomik, sepse këto zona kanë baze më të shëndosha mbi të cilin mund të ndërtohet.

Në baze të këtyre vezhgimeve, mund të themi që (a) një korridor dinamik Lezhë-Shkodër-Mal i Zi do të funksionojë më mirë sesa një korridor Lezhë-Tiranë; dhe (b) një levizje e popullsisë nga vargmalet (veri Shkodër-Pukë-lindje/jug Lezhë) drejt një zone qendrore Lezhë-Shkodër-Mal i Zi e maksimizon potencialin për zhvillim ekonomik.

Nesë ekziston një dëshirë afatgjatë për të krijuar një ekonomi rajonale të vetëqendrueshme, atëherë menaxhimi i forte rajonal do të mundëson një shtesë ekonomike në zonën "berthamë" për të siguruar kapital përmes nder-subvencionimit për të ndihmuar zonat e deshtuara të marrin vetën.

Ky vizion i një "shkallezimi burimesh" tregon se opsioni ynë i dytë ("Paraja duhet të ndjehet mundësinë") është kursi i veprimit më i zgjuar në vitet e ardhshme, sepse rajoni duhet të krijojë një shtesë për ta shpenzuar.

### 3.2 IDEA E PARË: BALANCIMI I QARQEVË

Është e degjuar të flitet për një 'Evropë të Qarqevë' dhe për 'Qarqë Nderkufitare'. A i ofrojnë të dy idetë një sfidë idesë më të vjetër të një 'Evropë të Tokave të Eterve?', (d.m.th. shtete-kombe)

E shoqëruar me këto ideologji të re të rajonalizmit është idea e '*balancimit rajonal*'. Në Shqipëri ekzistojnë katër qarqe efektive që janë Veriu, Qendra, Jugu dhe Lindja e Shqipërisë. Shumë rajone ekonomike në Evropë kalojnë kufinjte, (edhe ku koordinimi politik shtrihet prapa realiteteve ekonomike). Në rastin e rajonit të veriut të Shqipërisë, nxitja e zhvillimit ekonomik kërkon *dësa forma* të integritimit me pjesë kryesore të Malit të Zi dhe Kosovës.

Në këtë kapitull, në propozojmë që (a) Shkodër-Lezhë dhe Podgorica – Bar të integrohen ekonomikisht për të formuar një rajon urban policentrik, të cilin në e quajmë 'PodShkod'; (b) 'Diamanti' i Kosovës (Pejë-Gjakovë-Prizren-Prishtinë-Mitrovicë) ekonomikisht integrohet me Kukës-Tropojë-Bajram Curri; dhe (c) rajoni malor i largët që shtrihet mes këtyre rajoneve urbane një është i strukturuar si një magnet dyqesh. Kjo është baza e propozimit të strategjik.

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

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

### 3.3 IDEA E DYTE: RAJONET URBANE SI MOTORI KRYESOR I RRRITJES

#### 3.3.1 Tregjet si Forca Kryesore e nje Plani Rajonal

Synimi kryesor, (nga i cili varen shume gjera te tjera,) eshte forcimi i ekonomise rajonale. Kjo gje nenkupton rritjen e punesimit, permiresimin e cilesise se puneve, rritjen e "vleres se shtuar" nepermjet aktivitetit ekonomik, gje qe sjell si rezultat rritjen e te ardhurave, pagave dhe rrogave. Ne do ta diskutojme kete çeshtje me ne thellesi ne dokumentin per diskutim mbi "Zhvillimin Ekonomik". Megjithate, per momentin konstatojme se gjeja me e dobishme qe mund te beje nje Strategji Hapesinore Rajonale *eshte maksimalizimi i permasave efektive te tregjeve*.

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

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

#### 3.3.2 Rajonet Urbane Policentrike

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

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

#### 3.3.3 PodShkod: Nje Rajon Urban Policentrik Nderkufitar

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

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

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

#### 3.3.5 "Plus-et" e Marketingut

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

- Nje popullsi prej 750.000 vetesh, brenda periudhes se planifikimit (popullsi, e cila afer mesit te ketij shekulli parashikohet te rritet ne nje milion.)
- Nje aeroport nderkombetar
- Nje port nderkombetar per linja udhetimi, tregtie dhe per anije cisterne
- Nje kalim potencial tranzit urban qe siguron transport publik ndermjet qendrave kryesore te biznesit.
- Dy universitete
- Nje riviere turistike te konsoliduar tashme, me reputacion te madh ne shkalle nderkombetare
- Nje natyre nder me te bukurat ne Europe; dhe
- Lidhje shume te mire me korridoret nderkombetare

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

### **3.4 IDEA E TRETË: LIDHJA KOSOVE-PODSHKOD**

#### **3.4.1 Rruga Kukës-Fan i Vogel**

Eshte propozuar nje lidhje rruge nga Miloti (permes Rubikut dhe lugines se Fanit te Vogel) ne Kukës. Kjo do te lidhe Durrësin me Prizrenin. Kjo ndoshta do te çojë me tutje qendren e rendesise ekonomike ne mesin e Shqiperise dhe te izolojë Shkodren. Kjo do te jete diçka e keqe per Veriun e Shqiperise, (dhe ne nje pikepamje te gjere edhe per vendin si i tere).

#### **3.4.2 Lidhja e Propozuar**

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

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

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

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

### **3.5 IDEA E KATËRT: ZGJERIMI DREJT JUGUT I BREZIT TE TURIZMIT BREGDETAR**

#### **3.5.1 Potenciali i Velipojes si nje zgjatim i Rivieres se Ulqinit**

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

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

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

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

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

### 3.5.3 Bregdeti ne Jug te Lezhes

Zona bregdetare ne rrethin e Kurbinit ka potencial zhvillimi, por aktualisht nuk eshte terheqese. Ky mjedis eshte i degraduar dhe jo terheqes. (Udherrefyesi kryesor i udhetimeve ne Anglisht paralajmeron vizitoret t'i shmangen kesaj zone.) Ka mjaft zhvillime te paligjshme te cilesise se dobet. Nuk ka gjasa te terheqe investime nga kompani turizmi nderkombetare serioze derisa te krijohet nje standard mjedisor terheqes. Kjo gje do te kerkonte dhjete deri ne njezet vjet rritje dhe menaxhim ambjental te vazhdueshem. Gjate kesaj kohe nuk duhet te kete zhvillime te paligjshme.

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

### 3.6.1 Pengesat dhe Vlerat

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

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

### 3.6.2 Menaxhimi i Zvogelimit te Popullsise

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

- Fillimisht, frenimi i humbjes se popullsise ne zonat e thella brenda rajonit Shkoder-Lezhe duke lehtesuar rivendosjen e saj ne 'rajonin urban' (dhe sigurimi i tokes per ndertim vendbanimesh e pajisur me infrastrukturen.)
- Intensifikimi i ekonomise se zones se thelle, ne menyre qe (ndersa zvogelohet popullsia) te ardhurat per fryme permiresohen deri ne ate pike ku 'cilesia e jetes' ne zonat e prapambetura eshte po aq terheqese sa ajo ne rajonin urban.
- Permiresimi i mundesive ndaj puneve dhe sherbimeve ne zonat e thella duke perqendruar popullsine ne vendndodhje qe jane afer vendeve te punes dhe sherbimeve dhe berja e mundur qe fshatra vertete te paarrisem te pesojne renie dhe eventualisht te pushojne se ekzistuari. (Kjo do te bente te mundur qe ndarja e burimeve te jete me realiste dhe efektive.)

### 3.6.3 Struktura Hapesinore e Fshatrave

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

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

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

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

Kemi konceptuar kater lloje fshatrash , si vijon:

*(a) Nyjet Ekonomike Rurale*

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

*(b) Fshatra Kryesore Sherbimesh*

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

*(c) Fshatra Mbeshtetese*

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

*(d) Fshatrat ne Renie*

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

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

Nyjet Rurale Ekonomike, Fshatrat Kryesore dhe ato Mbeshtetese duhet te grupohen bashke. Secili grupim i tille duhet te ndodhet ne qender te nje Zone Asetesh Ekonomike. Politikat e zhvillimit te tyre planifikohen dhe menaxhohen ne menyre te integruar.

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

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

*(a) Rruget e Aksesit te Nyjeve Ekonomike*

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

*(b) Rruge qe Çojne ne Fshatrat Kryesore*

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

*(c) Rruge te Brendshme qe Lidhin Grupime*

Keto rruge lidhin Fshatrat Mbeshtetese me Fshatrat Kryesore (ose Nyjet Ekonomike.) Ato duhet te jene te shtruara, por ne pergjithesi do te jene te pashtuara me gjeresi 3m. Duhet mirembajtur çdo vit me standarde te

mira. Do të ishin të sigurta për mikrobuset, dhe vetura. Megjithatë, në dimer mund të behen të pakalueshme, përveçse me kembe apo me kale. Rrugët me gjatësi më shumë se 5 km duhen mbajtur të hapura në dimer për të lejuar kalimin e automjeteve.

(d) *Rruga Brenda Standardeve të Emergjencës dhe Rrugët e Braktitura*  
Keto rrugë (që çojnë në Fshatrat në Renie,) kanë mirembajtje të kufizuar derisa vandenbanimet që lidhin të zhduken përfundimisht. Ateherë edhe rruga vetë braktiset. Standardi i emergjencës mund të lejojë vetëm për trafik këmbësorësh ose kuajsh, me sigurim strehimi në raste moti të keq.

### 3.7 IDEA E GJASHTË: STABILIZIMI I QYTETEVE TË JUGUT DHE LINDJES

#### 3.7.1 Lidhja me Tiranë-Durrës?

Siç e përmendëm më lart, rrethet e Kurbinit, Mirditës dhe Pukës (dhe qytezat e tyre siç janë Miloti, Laçi, Rubiku dhe Rresheni, Puka dhe Fushe-Arrezi,) kanë veshitësi me të mëdha ekonomike për të kapërcyer.

Një çështje del në lidhje me lidhjen ekonomike me Tiranën e Madhe (apo Tiranë-Durrës). Rruga për në Tiranë mund të konsiderohet si shtylla kurizore e një korridorit ekonomik të mundshëm. Kjo do të shkaktonte që pozicioni i Lezhës si qyteti me kufitar të ekonomisë së Tiranës së Madhe të njihet dhe të forcohet. Por ndoshta kjo do të bente që temat e tjera të përshkruara këtu të mos mund të realizoheshin, të paktën brenda njezet viteve të ardhshëm.

Rruga e përmirësuar Milot-Prizren do të bëjë pjesë e lidhjes Tiranë-Kosovë, duke e zvogëluar kështu rëndësinë e ndër-lidhjes Shkodër/Bar-Kosovë. Në rast se fiton kjo ide, atëherë duhet të presim që Lezha të rritet me shpejtë së Shkodra dhe bashkëpreimi potencial me Malin e Zi nuk do të bëjë realitet. Shkodra do të vazhdojë të mbetet ekonomikisht e izoluar dhe të deshtonte, ndërsa për rritjen e Tiranës së Madhe do të krijohet edhe një motor tjetër.

Nëse ndërtohen rrugë kryesore ndërmjet një rajoni të fuqishëm ekonomik dhe një tjetri të dobët, atëherë kjo rrugë nuk do të ndihmojë menjëherë për të gjallëruar me të dobët, por përkundrazi do të nxiste rënien e metejshme të rajonit të dobët, deri kur kostot e mbipopullimit në rajonin me të fortë të kenë bllokuar përmirësimin e tij të metejshëm.

Kjo është çështje me permirësim kombëtar. Sidoqoftë, sipas gjykimit tonë është në interesin kombëtar që Lezha të drejtohet sytë nga veriu, pra nga Shkodra dhe jo nga jugu, d.m.th. nga Tirana, gjë që nënkupton që rajoni Tiranë-Durrës dhe rajoni i Shqipërisë së Veriut (si entitete të veçanta) duhet të ndahen nga njëri-tjetri. Në këtë kontekst besojmë se idea e një rrugë kryesore që të kalojë përmes Mirditës mund të jetë një llogaritje e gabuar. Megjithatë, një rrugë me standard më të ulët mund të sjellë të ardhura neto në zonat e thella.

#### 3.7.2 Një Zone Përmirësimi "Pa Rritje" në Jug

Kjo do të sillte që qytezat Milot, Laç, Mamurras, Rubik, Rreshen, Pukë dhe Fushe-Arrez, të konsiderohen si të stabilizuara (në kuptimin që nuk zgjerohen), në lidhje me popullsinë. Në këtë mënyrë, ndërmjet Lezhës dhe Fushe-Krujës (si kufiri verior i ekonomisë së Tiranës së Madhe) do të krijohet një "brez pa rritje", apo një "kufi" ndërmjet Shqipërisë veriore dhe qendrore.

Megjithatë kjo *nuk* do të thotë që nuk do të ketë *përmirësim në ekonomi* në keto qyteza tepër të depresuar: kjo është temë krejt tjetër.

Çështja është rritja e prodhimit rajonal, por jo rritja e popullsisë, në mënyrë që prodhimi për frymë të rritet çilesinë e jetës. Plani nuk duhet të kujdeset direkt për popullsinë në zonat me papunësi të lartë. Kështu plani parashikon që tendenca e tanishme për rritjen e popullsisë të mos lehtësohet në keto qyteza por në "Rajonin Urban Policentrik" të përshkruar më lart. Në këtë rajon mendojmë që mundësitë ekonomike mund të zhvillohen me lehtësi.

### 3.8 IDEA E SHTATË: MBROJTJA E ASETËVE BUJQËSORE DHE APLIKIMI I NJË POLITIKE MBI SHTEPITË URBANE NË RAJONET RURALE

Politika e vendbanimeve rurale është shpeshherë problematike në kuadrin e planifikimit rajonal dhe veçanërisht ajo e 'vendbanimeve rurale që lindin nga zona urbane'. Kjo nënkupton strehimin për punetoret në ekonomitë urbane, të cilët ndërtojnë shtëpi në fshatra rurale ose zona rurale, të cilat varen kryesisht nga bujqësia.

Problemi është se kjo tokë ku ata ndërtojnë i duhet bujqësisë. Shpesh këto banesa janë aq të shpërndara sa që pak familje urbane mund të çojnë në një kapital ekonomik me vlerë të madhe. Ato veprojnë kështu sepse toka kushton lirë dhe ata nuk duhet të paguajnë kosto të verteta. Megjithatë, rezultati është ndotja e zonave ujembajtëse për shkak të shpimit të puseve. Aksesit i tyre në shkollë dhe shërbime të tjera (si transporti publik) është i vështirë të organizohet dhe tregu i punës është shumë i shpërndarë.

Qëllimi i politikave të parashtruara në këtë plan është kufizimi i strehimit në zonat rurale vetëm për rastin e familjeve që kanë një arsye ekonomike përse banojnë atje dhe sigurimi i tokës së pajisur me infrastrukture në qytete dhe qyteza për punetoret urbane. Kjo politikë do të ndalonte njëzërit të ndërtojnë në vende të paautorizuara dhe do të siguronte që vetëm 10% e tokës së ofruar për ndërtim të ndodhej në fshatra.

Çështja sesi mund të zbatohet kjo politikë në realitet diskutohet në Kapitullin 12 mbi Implementimin.

### 3.9 KONKLUZIONE

Ky kapitull përmbledh idetë themelore mbi të cilat është konceptuar ky plan. Dy kapitujt e tjerë (4 dhe 5) paraqesin të dhënat mbi rritjen e popullsisë dhe vendndodhjet e saj si dhe nevojën për tokë urbane që vjen si rrjedhojë. Me pas bëhet e mundur të hartohet plani si dhe disa studime mbi tema të posaçme, të cilat përfshihen në plan, siç janë infrastruktura, mjedisi, aspektet financiare e kështu me radhë.