



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KËSHILLI KOMBËTAR I TERRITORIT

MIRATOHET

KRYETARI I K.K.T-së
Z. ELL RAMA

N/KRYETARI I K.K.T-së

Znj. EGLANTINA GJERMENI

Kryetari i Këshillit të Bashkisë

Z. ALDRIN DALIPI

Miratuar me Vendim të Këshillit të Bashkisë

Nr. 83 Datë 29.12.2016

Kryetari i Bashkisë

Z. ERION VELIAJ

PLANI I PËRGJITHSHËM VENDOR I BASHKISË TIRANË

STRATEGJIA TERRITORIALE

Miratuar me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit Nr. 1 , Datë 14.04.2017

DPPZHT: **DITJON BABOÇI**

STUDIO KONSULENTE "UNLAB, SBA, IND": **ANDREAS FAORO**

Nr.Liç. 4437

UNLAB
UNL Architecture Bureau

TR030

Plani i ri i përgjithshëm vendor dhe një vizion strategjik për Tiranën si një entitet metropolitan policentrik dhe intensiv



Raporti Përmbledhës

Strategjia Territoriale



UNLAB IND

stefano baeri architetti





Autorësia dhe kontributet

Ky dokument u përgatit nga UNLAB, Stefano Boeri Architeti, IND në bashkëpunim me Bashkinë Tiranë, nën drejtimin e kryetarit të bashkisë së Tiranës, Z. Erion Veliaj dhe me mbështetjen financiare të Ministrisë së Zhvillimit Urban dhe Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit.

Autorësia



Studio Dizajni:
UNLAB, SBA, IND

Përfaqësues Ligjor
Andreas Faoro (UNLAB)

**Kordinator Projekti dhe
Planifikues Urban**
Andreas Faoro (UNLAB)
Planifikues Urban
Stefano Boeri (SBA)
Michele Brunello

Ekspertët

Ekonomist Urban

Ilir Nase

Planifikues Transporti

Dick van Veen

Edmond Alite

Inxhinier/Ekspert

Mjedisi

Etleva Bodinaku

Ekspert GIS

Erin Mlloja

Ekspert Ligjor

Florian Xhafa

Inxhinier Furnizimi Ujë

dhe Kanalizime

Fisnik KRUJA

Inxhinier Elektrik

Kujtim Gurra

Ekspert Agronom

Laura Gatti

Konsulente

Ekspert Trashëgimie

Kulturore

Kreshnik Merxhani

Ekspert Zhvillimi

Turizmi

Kreshnik Merxhani

Sociolog Urban

Vasilika Shtepani

Historian

Kreshnik Merxhani

**Inxhinier Gjeologjik
dhe Hidrologjik**

Fisnik Kruja

Gezim Tola

Alban Doko

Specialistët:

Planifikues Urban

Francesca Rizzetto

(UNLAB)

Francesca Cesa Bianchi

(SBA)

Specialist GIS

Eri Cobo

Avokat

Zhani Shapo

Inxhinier Mjedisi

Klodian Ali

(Bashkia Tiranë)

Ditjon Baboçi

Devis Agaraj

Enkelejd Musabelliu

Gjergj Papavasili

Enton Punavija

Bashkëpunëtorë:

(UNLAB)

Matteo Andrenelli

Chiara Cirrone

Jona Arkaxhiu

Rudina Belba

Melania Keci

Jona Osmani

Era Mërkuri

Erisa Nesimi

Egin Zeka

(SBA)

Jacopo Abbate

Orjana Balla

Tracy Decolly

Corrado Longa

Ani Marku

Martina Mitrovic

Hana Narvaez

Klienti

Ministria e Zhvillimit

Urban

Periudha

2016



Indeks



0.1	
07fq	Parathënie
0.2	
09fq	Hyrje
0.3	
12fq	Prezantimi
0.4	
32fq	Analiza e Planeve dhe Strategjive
0.5	
62fq	Vizioni
105fq	Bibliografia

0.1 Parathënie

Plani i Përgjithshëm Vendor (PPV) i Tiranës do të jetë instrumenti kryesor i planifikimit dhe zhvillimit për qytetin e Tiranës. Do të ndjekë gjurmët e planeve të mëparshme, masterplanet dhe planet e pjeshme, të zhvilluara për kryeqytetin që prej 1920. PPV do të shkojë përtej përdorimit të tokës dhe planit të zonimit. Ajo do të jetë një plan gjithëpërfshirës për komunën - në gjendje që të drejtojë zhvillimin dhe rritjen e Tiranës për 15 vitet e ardhshme. PPV-ja e Tiranës do të marrë formën e një kuadri. Ai do të shërbejë si bazë për planet e ardhshme sektoriale duke u fokusuar në zhvillimin urban të qytetit. Ajo do të bëhet një dokument ndër sektorial i cili zhvillon një vizion të përbashkët, krijon sinergji midis komunës dhe aktorëve të tjerë dhe integron punën e departamenteve të ndryshme në komunë. Strategjia territoriale dhe vizioni i planit do të dalë nga diskutimet me ekspertët vendor dhe konsultimet me komunitetin. PPV do të përmbajë në strukturën kryesore, kapitujt nënkapituj, objektivat, veprimet, projektet e saj pilote dhe projekteve strategjike. Çdo kapitull kryesor i planit do të ketë një numër të nënkapitujve të cilat e përcaktojnë atë. Çdo nënkapitull do të përmbajë një numër të objektivave dhe veprimeve që do të ndërmerren në përmbytjen e tyre. Për më tepër veprimet do të detajohen në formën e projekteve pilot afatshkurtër dhe afat-mesme dhe projektet strategjike afatmesme dhe afatgjata.



Idealisht projektet strategjike dhe pilote do të zhvillohen më tej në një mjedis të projektit-atelier. Struktura e elementeve, nën elemente, objektivave, veprimeve, projekteve pilote dhe strategjike do të përcaktohet gjatë hartimit të planit.

Në terma të thjeshtë, PPV duhet të rivendosë respektimin e ligjit në zhvillimin urban në komunën e re të Tiranës duke treguar se si 'planifikimi' mund të jetë pozitiv dhe të kontribuojë në cilësinë e jetës së banorëve dhe prosperitetin e bizneseve. Qeveria shqiptare ka prezantuar një sistem të mbivlerësuar të planit rregullues kombëtar të planifikimit i cili është një hap jetik i parë, por me një rritje të shpejtë të planit rregullues rajonal, e cila vetëm kontrollon ndërtimin dhe zhvillimin e padëshirueshm, nuk mund të jetë e mjaftueshme. Sistemi i planifikimit duhet të parashikojë nevojat dhe të dizajnojë për ta.

Zgjidhjet do të marrin shumë vite për t'u bërë plotësisht efektive, por rritja është parashikuar të vazhdojë kështuqë edhe PPV-ja, vënë thjesht, duhet të jetë me te vertetë një kornizë që do të mbetet relevant për dekada (15 vjet është viti i propozuar si "periudha e planit) në të cilën veprimet e reja të paparashikuara mund të jenë së bashku me ato që mund të identifikohe tani. Duhet pranuar se, në rrethana të tilla dinamike, të gjitha nevojat për një periudhë kaq të gjatë nuk mund të parashikohen dhe kështu një "Master Plan" klasik është i papërshtatshëm. Kjo gjithashtu do të thotë se PPV duhet të jetë i dizajnuar për t'i shërbyer edhe vetë sistemit të menaxhimit të informacionit (MIS) për të menaxhuar dhe monitoruar progresin.

Kjo do të thotë, gjithashtu, se një aftësi krejtësisht e re do të jetë e nevojshme për zbatimin e PPV, duke pasur parasysh sofistikimin e saj, gjerësinë e interesit dhe mbulimit gjeografik të zonave të shumë autoriteteve lokale. Një kontekst i tillë kërkon një kornizë të ndryshme diskutimi dhe metodën e veprimit nga Bashkia Tiranë, e cila duhet të përgjigjet në mënyrë të përshtatshme për rrethanat e reja politike, sociale dhe ekonomike

0.2 Hyrje

Ky dokument pason kërkesat e përcaktuara në "Hartimin e Masterplanit të Tiranës" Afati i Referencës në përfundim të fazës së tretë. Një përmbledhje sintetike e fazave të mëparshme është përfshirë për të lejuar një kuptim më të mirë të kontekstit dhe përmbajtjen e Planit të ri të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë së Tiranës.

Analiza e qytetit të Tiranës është zhvilluar duke angazhuar disiplina të ndryshme dhe të veçanta të tilla si gjeografike, sociologjike, historike, ekonomike, statistike, arkeologjike, arkitekturore, inxhinierike.

Disiplinat e përmendura më sipër kanë zbuluar dobësitë dhe potencialin e zonës dhe janë korniza njohëse e qytetit dhe e punës sonë. Nga pikëpamja e planifikimit urban qyteti i Tiranës dhe territori i saj i ri janë studiuar në shkallë të ndryshme dhe në aspekte të ndryshme: veçantitë e tyre morfologjike, shpejtësia dhe lëvizshmëria, mënyrat e tyre të ndryshme të jetesës, llojet e lidhjeve midis qendrës urbane dhe sistemeve territoriale mjedisore, etj. Kjo analizë thekson pamundësinë për të dhënë një interpretim të qytetit me anë të modeleve të thjeshta. Tirana është një realitet heterogjen dhe kompleks, i karakterizuar nga tipologji dhe morfologji të ndryshme, që jetojnë dhe kryqëzohen në mënyra të ndryshme në varësi të vendndodhjes.

Prandaj është e rëndësishme të kuptohet se një qytet si Tirana nuk është bërë vetëm nga pasuritë urbane siç janë toka dhe ndërtesat, shërbimet dhe mallrat. Evolucioni i saj varet edhe nga komponentët sociale, mbi lidhjet dhe sjelljet e njerëzve, në ofertat kulturore dhe arsimore që propozon dhe që është në gjendje të zhvillojë. Në fund të fundit, Tirana është dhe gjithmonë do të jetë një metropol



Ambrogio Lorenzetti - Le Allegorie del Buono e Cattivo Governo e dei loro Effetti - 1338.

kaleidoskopik.

Vizioni i planit strategjik i TR 030 është frymëzuar nga afresku që në vitin 1338, Ambrogio Lorenzetti pikturoi një afresk që paraqet të ardhmen e Sienës. I porositur nga Qeveria e të Nëntëve, ai tregoi se si një qeveri e mirë do të mund të realizonte një ekuilibër të përkryer ndërmjet qytetit dhe fshatit. Në 2016, Plani i Përgjithshëm Vendor i Tiranës tregon të ardhmen e një metropoli policentrik dhe kaleidoskopik, i cili do të presë në çdo pjesë të tij një ekuilibër të gjetur ndërmjet qytetit dhe natyrës. Vizioni ka identifikuar dhjetë objektivat strategjike që synojnë të drejtojnë zhvillimin urban, ekonomik dhe social të Tiranës në 15 vitet e ardhshme.

Në vitin 2030, Tirana synon të bëhet:

1. Një qytet intensiv dhe policentrik

Një metropol intensiv në rritje brenda kufijve të saj ekzistues, duke rivendosur hapësirat e saj të pashfrytëzuara dhe duke zëvendësuar ndërtesat e vjetra, që konsumojnë sasi të lartë të energjisë me një arkitekturë të re estetike dhe funksionale për mjedisin.

2. Një qytet i aksesueshëm

Një metropol i aksesueshëm që nxit mobilitetin e qëndrueshëm përmes një rrjeti efikas të transportit publik dhe lëvizshmërisë së përbashkët.

3. Një qytet me biodiversitet

Një metropol ku banorët e saj mund të gjejnë një ekuilibër midis sferës urbane, natyrore dhe bujqësore, duke ruajtur dhe promovuar biodiversitetin e kulturave

dhe të llojeve të gjalla.

4. Një qytet i qëndrueshëm

Një metropol që eksperimenton një sistem të gjerë të prodhimit dhe shpërndarjes së burimeve të ripërtëritshme të energjisë, duke propozuar dhe konfirmuar objektivat e COP21. Një metropol që do të bëhet kryeqyteti i parë evropian me një përqindje të automjeteve elektrike.

5. Një qendër mesdhetare

Një metropol që rizbulon dhe investon në trashëgiminë e tij, historike, artistike dhe peizazhet, duke e transformuar atë në një burim për një lloj të ri të arsimit dhe turizmit aktiv.

6. Një qytet krijues

Një metropol që mund të stimulojë një industri të teknologjisë së lartë të prodhimit, ku zëjtaria e saj tradicionale është e aftë për tu dalluar në tregjet globale dhe e njohur për prodhimin e mjeteve me vlerë të lartë të shtuar.

7. Një qytet i zgjuar

Një metropol që ndërton të ardhmen e tij në mënyrë transparente, me përfshirjen e qytetarëve, komuniteteve, institucioneve dhe aktorëve.

8. Një qytet gjithëpërfshirës

Një metropol që e çon Shqipërinë të ketë një rol vendimtar në politikën mesdhetare dhe kulturën, ku ajo mund të veprojë si një urë gjeopolitike mes Evropës dhe Lindjes. Një metropol multikulturor dhe multi-fetar, ku feja dhe traditat janë vlera të shtuara dhe ndihmojnë për të investuar në diversitet, duke qenë konkurrues me metropolet e tjera ndërkombëtare.

9. Një kopësht Ballkanik

Një metropol që redukton hendekun mes zonave të pasura dhe të pjesëve të rrezikuara të popullsisë nëpërmjet një projekti për rishpërndarjen e burimeve të tokës, të drejtave ekonomike dhe kulturore duke promovuar formimin një rrip bujqësor për zonat urbane që pengon zgjerimin e qytetit dhe siguron ruajtjen e qytetarëve.

10. Një qytet 24 h

Një metropol ku shërbimet kryesore janë të hapura dhe të qasshme 24 h në ditë, 7 ditë në javë, 365 në vit.

Vizioni dhe strategjia e TR030 është zhvilluar përmes tre instrumentave kryesore:

1. Një afresko: Imazhi i ri i Tiranës 2030
2. Një letër: Rregullat kryesore për të arritur objektivat strategjike
3. Një Atlas: Projektet strategjike që ndërtojnë imazhin e Tiranës për 2030.



TIRANA, NJË QYTET ME BIODIVERSITET

TIRANA, NJË QYTET INTENSIV DHE POLICENTRIK

TIRANA, NJË QYTET 24 H

TIRANA, NJË QYTET KRIJUES

TIRANA, NJË QYTET I ZGJUAR

TIRANA, NJË QYTET GJITHËPËRFSHIRËS

TIRANA, NJË QENDËR MESDHETARE

TIRANA, NJË QYTET I AKSESUESHËM

TIRANA, NJË KOPËSHT BALLKANIK

TIRANA, NJË QYTET I QËNDRUESHËM

Zvogëllimi i zënave në hapësirave të tërës

Promocioni i rigjenerimit dhe demofabrikat

Krijimi i një kuto vjetare

Mbrojtja e mjedistit

Ekonominë e reja urbane

Kërkesat minimale për projektet

incentivat

Integrueshmëri dhe strategji e pjestimit

Përmirësimi i zonave të gjelbra

Rritja e kulmit

Sporet dhe kthimi i biodiversitetit

Rritja e fitimit

Ura e ndaljes

Furnizimi i njehësor me ujë me cilësi që të përmbushin nevojat e të gjithë qytetarëve

Mbrojtja e qytetarëve dhe godinave nga përmbajtja

Përfshirja e qytetarëve në kanalizimet e vjetra

Krijimi i hapësirave publike nëpërmjet borjeve në të drejtë për zhvillim

- Një pyll i ri orbital

- Një oazë natyrore

- Uraza e 4-1 e re

- Parku i ri Botëror

- Tre korridorët blu dhe të gjelbra

-15 epiqendrat e reja dinamike

-Një rrjet i ri dhe i hapur shkollash

- Rruajtja e trashëgimisë kulturore të shek. 20

- Një sistem i ri agrikulturor dhe një rrjet i shpërndarjes së tregut të fermerëve

- Transport me cilësi të lartë

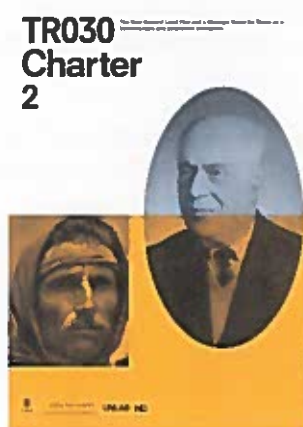
- Rrjeti i bicikletave dhe tërëshmëria e përbeshës

- Tirana për të gjithë

- Një korridor i ri energjetik

Afresk 10 Shtylla

Kartë Atlas 22 Rregulla Kryesore 13 Projekte Strategjike



0.3 Prezantimi

Pozita gjeografike

Tirana ka një pozite rajonale gjeografike të favorshme. I vendosur mes pikave me vlerë të madhe territoriale e kombëtare, qyteti gjëndet 40 km larg detit dhe pranë malit të Dajtit. Ne perëndim të Tiranës ndodhet porti i Durrësit, më i madhi në Shqipëri. Ne veri ndodhet qyteti historik i Krujës me kështjellën dhe muzeun e Gjergj Kastriotit, heroit kombëtar të Shqipërisë, ndërsa 25 km në veriperëndim të qytetit, në Rinas, gjëndet Aeroporti Nënë Tereza, i vetmi aeroport funksional në vend, i rindërtuar në vitin 2007 në përshtatje me flukset aktuale të trafikut ajror.

Tirana është gjithashtu një nyje e forte komunikimi, e lidhur me skajet me të largëta të vendit, me shtetet fqinje dhe në përgjithësi me botën e jashtme. Nga Tirana nisen e mbërrijnë disa nga arteriet me të rëndësishme automobilistike, hekurudhore si dhe vija ajrore ndërkombëtare. Qyteti lidhet edhe me detin, duke qenë nga Durrësi, porti kryesor i Shqipërisë, jo më shumë se 40 kilometra larg. Rreth saj ndodhen qyteti i Krujës (32 km), Kavajës (48 km) dhe Elbasanit (54 km), të cilët mund të konsiderohen të rëndësishëm parë nga këndvështrime të ndryshme të zhvillimeve turistike apo ekonomike në tërësi.

Qyteti është ndërtuar mbi një tarrace aluvionale, midis ultësirës së lumit Tirana dhe planit të parë të sistemit kodrinor të Kërrabës. Kjo hapësirë përbën një fushë të gjërë, pjesa më e madhe e së cilës mban emrin e trevës së Tiranës. Fusha e Tiranës së bashku me fushat e tjera të Krujës e të Lezhës, formojnë pjesën veriore të Ultësirës perëndimore.

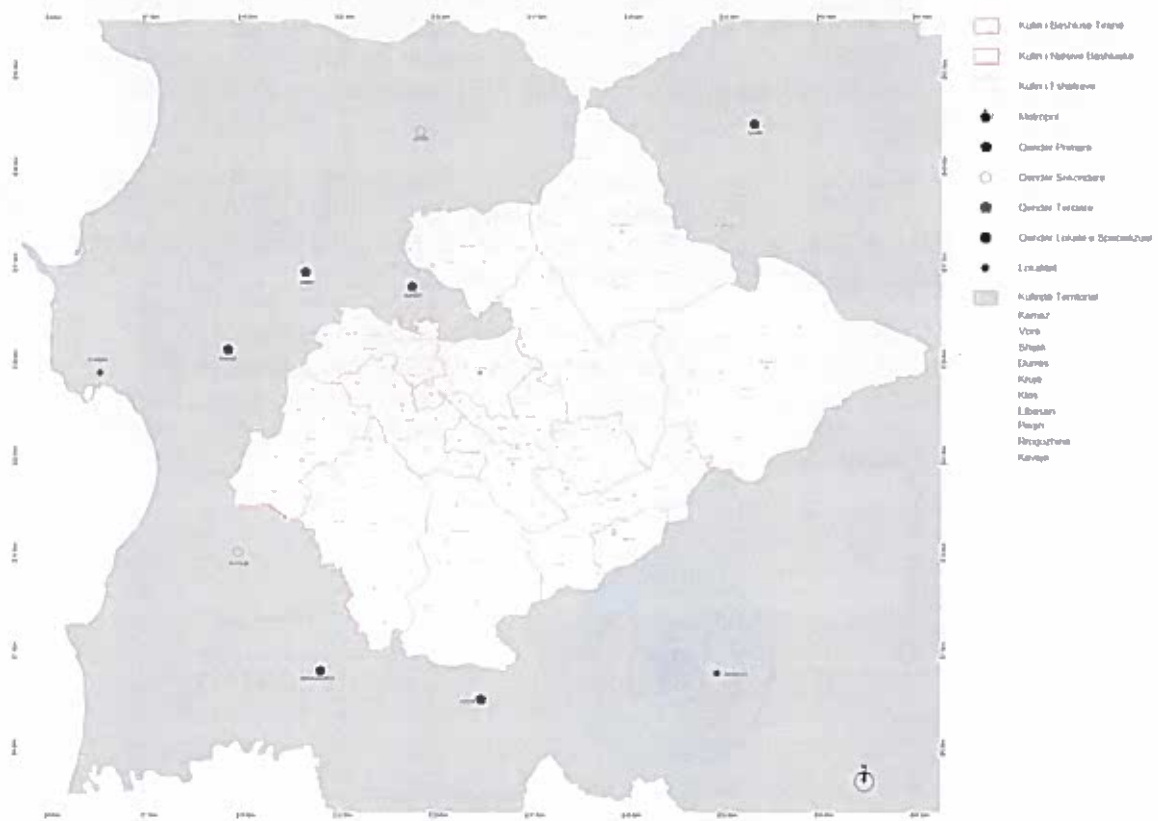
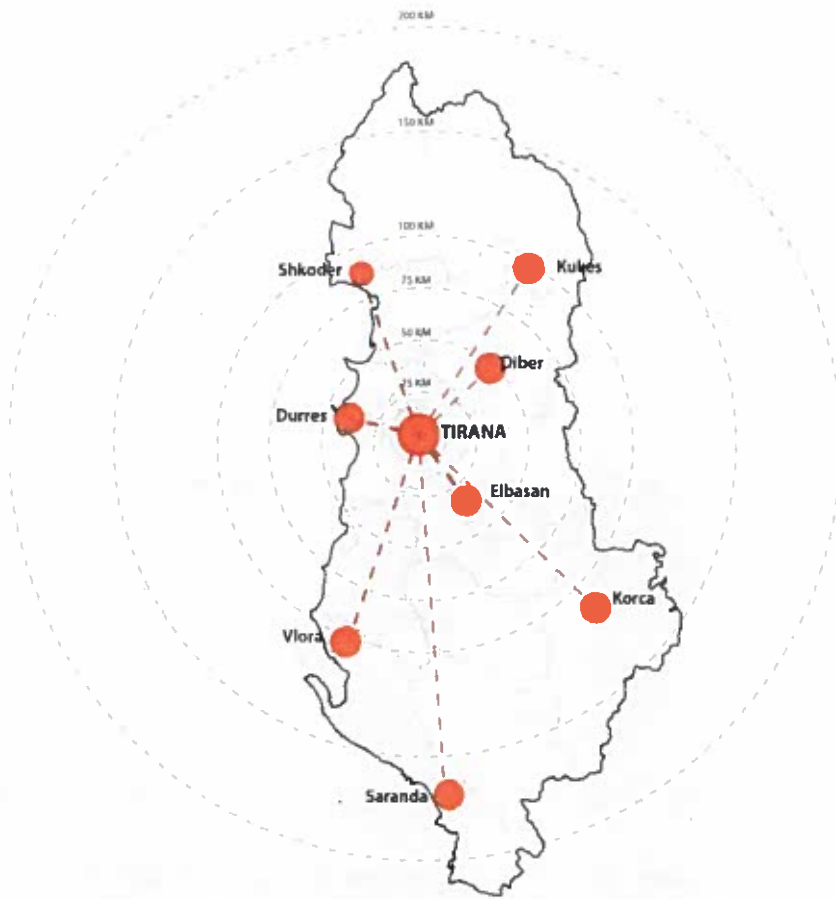
Fusha e Tiranës paraqet një pjerrësi të lehtë, me rënie në drejtimin veriperëndimor, ku qyteti i afrohet detit, çka lejon dhe derdhjen e ujërave të lumenjve në të.

Në anët e tjera të Tiranës ndodhen kodrinat e Saukut, Kërrabës e Vaqarrit, të cilat formojnë një kurorë, përkatësisht në skajet perëndimore, lindore dhe jugore të qytetit. Relievi i tyre është i butë, tipik mesdhetar, me një natyrë të pasur me vreshta e ullishte. Këto vargje kodrinore shtrihen gjer tek Kepi i Rodonit duke arritur lartësi mbi 300 m. Kurora kodrinore e Tiranës ndërpritet nga gryka, midis të cilave shquhen korridoret natyrore të Vorës e të Yzberishit, nga ku depërtojnë në qytet dy rrugët kryesore të jugut.

Në lindje të qytetit ngrihet mali i Dajtit, i cili përbën sfondin natyror të Tiranës. Me lartësinë e tij prej 1612 m mbi nivelin e detit dhe me gjatësinë prej afro 11 km, ai e mbron qytetin nga erërat e ftohta kontinentale. Parku kombëtar i Dajtit, përbën një ndër resurset më të rëndësishme natyrore për qytetin.

Uji është një burim i rëndësishëm i natyror i territorit që rrethon Bashkinë e Tiranës. Tre Lumenjtë kryesorë (lumi i Tiranës, lumi Lana dhe lumi Erzeni) kalojnë nga lindja në perëndim. Me mbi 100 liqene përreth ku Tirana, Farka, Kashari dhe Bovilla janë katër nga ato kryesoret.





Ndarja administrative



Reforma Administrative e miratuar nga qeveria Edi Rama në vitin 2014 ka reduktuar në mënyrë drastike numrin e njësive administrative nga 385 në 61. Deri në vitin 2014, Bashkia e Tiranës zinte një sipërfaqe prej rreth 41.8 km² dhe përfaqëson 3.4% të rrethit të Tiranës.

Me ndarjen e re administrative, Bashkia e Tiranës ka rritur rreth 25 herë territorin e saj dhe ka afërsisht një sipërfaqe prej 1.100 km² nga të cilat 9.900 ha sipërfaqe e ndërtuar, 40.000 ha zona të mbrojtura dhe 22.000 ha tokë bujqësore (tokë bujqësore që ka ndryshuar përdorimi nga bujqësore në urbane. Gjatë 25 viteve të fundit është rreth 6.000 ha).

Bashkitë e Durrësit, Kavajës, Peqinit, Elbasanit, Krujës, Dibrës janë kufinjtë e rinj të Bashkisë së Tiranës që përfshin 11 ish komunat (Dajt, Zall Herr, Zall-Bastar, Shëngjergj, Berzhite, Krahë, Petrele, Farkë, Kashar, Vaqarr, Ndroq, Peze, Balldushk) dhe një territor tejet heterogjen.

Plani aktual i Përgjithshëm vendor ka për qëllim të japë një vizion të kombinuar që përfshin të gjitha 11 ish komunat me veçoritë e tyre, pikat e forta dhe vlerat. Sfidat kryesore është të bashkohet në një Plan i Përgjithshëm Vendor, të gjitha Planet e Përgjithshëm Vende që secila ish Komunë ka zhvilluar para Reformës Administrative të vitit 2014.



Analiza dhe parashikimi demografik

Popullsia shqiptare është zvogëluar që nga viti 1990. Numri i popullsisë ka qenë më i lartë gjatë viteve 2001- 2010, ndërsa pas vitit 2010 numri i popullsisë është zvogëluar. Migrimi ka një ndikim të rëndësishëm në rënien e popullsisë. Ndryshimet demografike të Shqipërisë do të çojnë në ndryshime substanciale në dekadën e ardhshme. Siç parashikojnë projeksionet e popullsisë (2011- 2031), popullsia shqiptare do të përjetojë ulje të numrit të lindjeve dhe shtojcat e saj natyrore do të jenë të barabarta me zero - kjo do të thotë që numri i lindjeve do të jetë i barabartë me numrin e vdekjeve në 2027. Gjithashtu migrimi nga ana tjetër luan një rol shumë të rëndësishëm në dinamikën e popullsisë, ku Shqipëria vazhdon dhe do të vazhdojë të përjetojë dalje të popullsisë.

Këto rrjedha do të kompensohen nga kthimi i njerëzve që kanë emigruar, siç sugjerojnë projeksionet e popullsisë vitet e ardhshme. Gjatë këtyre pesë viteve, Shqipëria ka përjetuar ndryshime të rëndësishme. Jo vetëm popullsia rezidente është zvogëluar nga 2,913,017 në vitin 2010 në 2,894,476 në vitin 2014, por një pjesë e konsiderueshme e popullsisë është zhvendosur brenda Shqipërisë. Siç ndodh zakonisht me migrimin, disa grupe të shoqërisë kanë prirje më të madhe për të lëvizur. Ashtu si në vende të tjera, migrimi i brendshëm në Shqipëri është kryesisht sinonim me urbanizimin. Shumica e njerëzve të cilët kanë ndryshuar vendbanim në pesë vitet e fundit, kanë lëvizur në qendrat urbane, në shumicën e rasteve, duke përfshirë edhe kryeqytetin, Tiranën, ose rrethinat e saj. Tiranë-Durrës është bërë qendra ekonomike e Shqipërisë tani dhe përmban më shumë se një e tretën e popullsisë shqiptare.

Gjithsej, Shqipëria është e mbipopulluar në rajonin e saj qendror, ku është përqendruar pjesa më e madhe e popullsisë, ekonomisë, shërbimeve dhe investimeve.

Burimi: Instat

Nga analiza e të dhënave të grafikut vihen re tre procese demografike që kanë ndodhur:

1. "Përqendrimi demografik" i disa zonave hapësinore ka ndodhur si rezultat i proceseve mekanike nga migrimi i banorëve që kanë ardhur nga zonat rurale, nga qytetet e tjera të Shqipërisë. Zona më e dendur për banim sidomos në qendër është Tirana, por vihet re se dendësi më të lartë të popullsisë kanë: Dajti me 137.31% banorë kryesisht të ardhur nga qyteti i Kukësit, Kashari me 449.4% banorë të ardhur nga zona juglindore e Shqipërisë dhe Farka (18.8%).

Këto njësi janë populluar nga të ardhurit e zonave të tjera periferike të Tiranës apo dhe qytete të tjera. Arsyet e ardhjes në këto zona janë ekonomike, kulturore, sociale, familjare, financiare, apo dhe pabarazitë territoriale të zhvillimit ekonomiko-social për zonat nga ata vijnë. Këto njësi administrative janë pranë qendrës së Tiranës dhe sigurojnë një nivel relativisht më të mirë të zhvillimit socio-ekonomik dhe mundësi më të mira për punësim.

2. "Zëvendësimi demografik", ka sjellë për banorët e zonave më të largëta të këtyre njësive administrative të zbresin më afër qendrës së këtyre njësive.

3. "Shkretimi demografik", ndodh më shumë në zonat e varfra e të prapambetura, si pasojë e një procesi që ndodh nga largimi i banorëve për në drejtim të vendeve të tjera.

Lëvizja migruese ka dy kahe brenda vendit (përqendrimi në Tiranë), apo emigrimi me kahe jashtë (njësia administrative e Ndroqit), zhvendosje të popullsisë në këtë zonë ka më shumë me kohë jashtë, kryesisht banorët kanë emigruar në Itali, Greqi, Suedi, etj.

Vihet re se nga vitet 2001 deri në vitin 2011, njësitë administrative si: Baldushk (-17.2%) e banorëve, Bërzhitë (-8.5%) e banorëve, Ndroq (-28.1%) e banorëve,



Petrelë (-5.1%) e banorëve, Zall- Bastar (-39.5%) e banorëve, Kërrabë (-6.0%) e banorëve, Shëngjergj (-43.9%) e banorëve, kanë një tendencë të largimit të banorëve. Rrethi i Tiranës shënon densitetin më të lartë të popullsisë në vend, më shumë se 480 banorë për kilometër katror në vitin 2014.

Një listë të supozimeve mbi të cilat është bazuar projeksioni:

Për të arritur në projektimin e popullsisë së bashkisë së Tiranës sipas ndarjes së re administrative janë përdorur projeksionet e popullsisë së qarkut Tiranë, duke supozuar se sjellja demografike e popullsisë së bashkisë Tiranë nuk ndryshon nga sjellja e të gjithë popullsisë së qarkut Tiranë.

Projeksionet e popullsisë së qarkut Tiranë bazohen mbi variantin e mesëm të projeksioneve kombëtare i cili supozon lindshmëri të mesme, vdekshmëri të

TIRANA	Meshkuj				
	2011	2016	2021	2026	2031
Popullsia	281762	308914	329667	345039	356403

TIRANA	Femra				
	2011	2016	2021	2026	2031
Popullsia	291174	316176	337213	354537	367762

TIRANA	Të dy gjinitë				
	2011	2016	2021	2026	2031
Popullsia	572936	625106	666899	699587	724167

Një koeficient i rritjes së popullsisë së qarkut të Tiranës

mesme dhe migrim të mesëm. Për rajonalizimin e projeksioneve kombëtare sipas qarqeve është supozuar se përqëndrimi i migrantëve të brendshëm do të vazhdojë të ruajë një trend konstant me atë të evidentuar deri në vitin 2011.

Vlerat e sakta të treguesve përkatës të nevojshëm për llogaritjen e projeksioneve mund të gjeni në shtojcat e publikimit "Projeksionet e popullsisë 2011 - 2031" dhe përkatësisht në tabelat: Shtojca, Tabela 29 deri Tabela 38.

Sipas projeksioneve të popullsisë, popullsia e qarkut Tiranë nga viti 2011 (763560 banorë) në vitin 2031 (965108 banorë) do të rritet me rreth 26.4%. Kjo do të thotë se popullsia e qarkut Tiranë do të rritet çdo vit mesatarisht me 1.32% të popullsisë së vitit 2011.

Popullsia për çdo Njësi Administrative sipas Census 2011 të rishikuar për vitin 2016. Projeksionet e popullsisë nuk janë llogaritur për ndarje më të vogla administrative se sa qarqet. Për shkak të numrave të vegjël të popullsisë dhe të



kufizimeve që mbartin projeksionet e popullsisë së ardhshme nuk është e mundur të bëhet një vlerësim i popullsisë së ndarjeve administrative të bashkisë Tiranë për vitin 2016.

Analiza e elementeve të forta dhe të rëndësishme territoriale

Analiza e elementeve të forta territoriale evidenton shenjat dhe elementet e veçanta natyrore apo artificiale, që kanë ndikuar ose ndikojnë në strukturimin dhe formimin urban dhe historik të qytetit.

Elementet e forta natyrore

Tirana është e vendosur në një pozicion rajonal gjeografik të favorshëm, midis pikave me vlera të mëdha territoriale e kombëtare.

Qyteti përmban edhe shumë elementë me vlera të larta natyrore, të përshkuara si më poshtë:

- Parku i madh i Tiranës përbën një zonë me vlera të veçanta. Ky territor përmban asete të jashtëzakonshme, mundëson afrimin e banorëve me natyrën si dhe zhvillimin e aktivitete të tjera rikrijuese.
- Lumi i Lanës është një ndër elementet më karakteristik e përcaktues për imazhin e Tiranës. Ky korridor i gjelbër ujon me potencial të lartë ambjental e përshkon qytetin nga lindja në perëndim.
- Liqeni artificial, pjesë e parkut të madh të Tiranës, gjendet në pjesën jugore të qytetit. Kjo sipërfaqe ujore bashkë me gjelbërimin përreth përbën një nga elementet kryesore rikrijuese e ekologjike të qytetit.
- Parku "Rinia", kjo sipërfaqe e madhe gjelbërimi në qendër të qytetit, mbart një potencial të rëndësishëm ambjental dhe ekologjik.
- Lumi i Tiranës, i cili përshkon pjesën veriore të qytetit, është një korridor i fuqishëm ambjental me rëndësi të veçantë për mikroklimën. Ky element natyror, pjesë e hapsirës periferike të qytetit, krijon një ambient të ndjeshëm ekologjik, ndikon pozitivisht në biodiversitetin e zonës, si dhe shërben si kufi ndarës midis Tiranës dhe Paskuqanit.
- Lumi i Lanës është një ndër elementet më karakteristik e përcaktues për imazhin e Tiranës. Ky korridor i gjelbër ujon me potencial të lartë ambjental e përshkon qytetin nga lindja në perëndim.
- Liqeni artificial, pjesë e parkut të madh të Tiranës, gjendet në pjesën jugore të qytetit. Kjo sipërfaqe ujore bashkë me gjelbërimin përreth përbën një nga elementet kryesore rikrijuese e ekologjike të qytetit.

Zonat e komunave të mbrojtura në Tiranë

Parku Kombëtar Pyjor i Dajtit

Parku Kombëtar Pyjor i Dajtit u deklarua për vlerat e tij biologjike dhe turistike në 16 Dhjetor 1960. Më 1966 u deklaruan edhe 7 parqe te tjera kombëtare pyjore, dhe Dajti u zgjerua në 3,300 ha. Nuk ka patur më zgjerime të mëtejshme të kufijve të parkut që nga 1966. Përpara 1991, parku vizitohej nëpërmjet ekskursioneve të organizuara (shkolla, institucione, dhe ndërmarrje). I lokalizuar në Ballkon është Kampi i madh i Pionerëve me një akomodim rreth 100 njerëz për natë. Më 1983 u përgatit një PM për Dajtin, bazuar në aspektin pyjor të Dajtit. Sipas këti plani sipërfaqja totale ishte 3408.5 ha. Më 1996/7 u përgatit një PM nga WWF4 Itali, financuar nga Programi Pare i Bashkimit European. Në vitin 2006 PKD u zgjerua përsëri duke arritur një siperfaqe totale prej 29,384 ha.

Peisazhi i Mbrojtur Mali me Gropa - Bizë- Martanesh (PMBM) -Kategoria V

Vendimi i Këshillit të Ministrave Nr. 49, datë 31.1.2007, e shpall ekosistemin natyror Mali me Gropa – Bizë - Martanesh "Peisazh të mbrojtur" me sipërfaqe 25,266.42 ha, dhe e ndan në katër nënzona ruajtjeje dhe administrimi si më poshtë: a) zona qendrore: 13,752.51 ha (niveli i katërt i mbrojtjes); b) zona e zhvillimit të qëndrueshëm: 3,001.11 ha (niveli i katërt i mbrojtjes); c) zona e përdorimit tradicional: 7,687.82 ha (niveli i pestë i mbrojtjes); d) zona e rekreacionit: 824.98 ha (niveli i katërt i mbrojtjes).



Zona	Sipërfaqja (ha)	Komuna	Niveli i mbrojtjes
Qendore	13,752.51	Martanesh, Shëngjergj, Xibër	IV
Përdorimi qëndrueshëm	3,001.11	Martanesh, Shëngjergj, Xibër	IV
Përdorim tradicional	7,687.82	Martanesh, Shëngjergj, Xibër	V
E rekreacionit	824.98	Martanesh, Shëngjergj	IV
Totali	25, 266.42		

Kufijë e zonës së mbrojtur gjenden brenda rretheve të Matit, Tiranës dhe Bulqizës dhe përfshijnë këto komuna: Shëngjergj, Dibër dhe Martanesh. Toka bujqësore është në pronësi private ashtu si sipërfaqet për aktivitet industrial/ekonomik, ndërsa 14% e zonës (e pyjeve dhe kullotave) është në pronësi të ish - Komunave Dibër (Qarku i Matit), Martanesh (rrethi i Bulqizës), Shëngjergj (rrethi i Tiranës). Aktualisht zona menaxhohet nga Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura/Dega e Tiranës (për pjesën nën bashkinë Tiranë). Zona e Peizazhit të Mbrojtur Mali me Gropa-Bizë-Martanesh përfshin habitate të ndryshme, strehon gjallesa vertebrorë dhe jovertebrorë të ndryshme.

Monumentet e natyrës

Brenda territorit të Bashkisë Tiranë përfshihen 14 monumente natyre që janë dhe zona të mbrojtura Kategoria III dhe në të cilat zbatohet shkalla e parë e ruajtjes. Një përshkrim i secilit prej tyre jepet më poshtë.

1. Shpella e Zezë. Shpella e Zezë, ose siç quhet ndryshe shpella e Pëllumbasit (ndodhet pranë fshatit Pëllumbas), 25 km në juglindje të Tiranës, pikërisht në Parkun Kombëtar të Dajtit, në grykën e Skoranës që përshkohet nga lumi Erzen. Për të shkuar tek Shpella e Zezë ndiqet rruga Tiranë – Elbasan deri në lbë. Më pas ndiqet ajo që të çon në fshatin Pëllumbas. Prej këtij të fundit, për të arritur deri në shpellë, rruga është këmbësore.

2. Shpella e Shutresë. Kjo shpellë ndodhet në afërsi të fshatit Val (Martanesh), në skajin lindor të Malit me Gropa, në një lartësi prej afro 900 m mbi nivelin e detit. Është shpellë karstike rreth 800 m e gjatë. Ka dy hyrje, njëra në formën e një pusi rreth 100 m të thellë, që përfundon në galerinë kryesore dhe tjetra në formën e një zgavre, rreth 30 m mbi shtratin e përroit të Peshkut, degë e lumit të Matit. Shpella ka vlera shkencore, didaktike dhe turistike të karakterit vendor. Për ta vizituar ndiqet itinerari Tiranë- Bizë-Val.

3. Shpella e Valit. Edhe kjo shpellë ndodhet në afërsi të fshatit Val (Martanesh), rreth 1000 m mbi nivelin e detit. Është shpellë karstike e formuar në kryqëzimin e thyerjeve tektonike në gëlqerorët. Është e gjatë 250 metra, e gjerë deri në 35 m dhe e lartë 25 m. Hyrja e shpellës ndodhet në rrëzën e shpatit dhe në të humbet përroi i Bizës. Shpella ka vlera shkencore, didaktike, ekologjike dhe kulturore të karakterit vendor. Për ta vizituar atë duhet ndjekur rruga automobilistike Tiranë – Dajt – Mali me Gropa – Bizë - Val, ku të jepet mundësia që të shikosh edhe monumentin tjetër të natyrës, peizazhin karstik të Malit me Gropa.

4. Tarraca detare e Dajtit. Ndodhet në lartësinë 1000 m mbi nivelin e detit, në shpatin perëndimor të Parkut Kombëtar të Dajtit. Ajo përfaqëson një fragment të nivelit të tarracës detare të formuar miliona vjet më parë, nga veprimtaria e valëve të detit. Është e gjatë rreth 2 km dhe e gjerë rreth 800 m. Tarraca është një fushë me livadhe, përreth së cilës ka pyje ahu. Kjo tarracë ka vlera shkencore didaktike, ekologjike dhe turistike, të karakterit vendor. Për të vizituar këtë monument merret rruga automobilistike 26 km Tiranë – Linxë – Dajt.

5. Gryka e Skoranës. Ndodhet përgjatë rrjedhjes së lumit të Erzenit,



në afërsi të shpellës së Zezë dhe fshatit Pëllumbas. Është një kanion i formuar nga veprimtaria erozive e lumit me të njëjtin emër në shkëmbinjtë gëlqerorë që ndërtojnë malin e Pashkashshit në veriperëndim dhe Pashtreshit në juglindje. Në të njëjtën kohë gryka përbën edhe një ekosistem interesant karstik. Kjo grykë ka vlera shkencore, didaktike, kulturore, ekologjike, estetike dhe turistike të karakterit vendor. Ajo mund të vizitohet, duke ndjekur rrugën automobilistike Tiranë – Ibë – Pëllumbas.

6. Gryka e Murdharit. Ndodhet pranë zonës së Krrabës. Përshkohet nga përroi i Murdharit, që është degë e lumit Erzen. Gryka ka trajtën e një kanioni mjaft interesant. Gjithashtu ajo shquhet për shpatet e thepisura, me guva e shpella karstike të vogla. Përbën një ekosistem karstik me vlera turistike të karakterit vendor. Tek ky monument shkohet duke ndjekur rrugën Tiranë - Ibë – Killojkë.

7. Shkalla e Tujanit. Ndodhet në luginën e lumit të Tiranës. Ka formën e një kanioni interesant. Në shpatet e thepisura të tij ka guva e shpella karstike, që e bëjnë edhe një ekosistem karstik. Përgjatë shkallës, që në periudhën e antikitetit, ka kaluar rruga me rëndësi të madhe për të gjithë Shqipërinë Qendrore, që lidhte Durrësin e Tiranën me Dibrën e Madhe dhe më tej me brendësinë e Ballkanit. Ky monument është i përshtatshëm për itineraret ditore turistike që përfshijnë rrethinat e Tiranës. Në shpatet e pjerrët ka kushte për të mësuar ngjitjet alpiniste, eksplorimin e shpellave etj. Për të vizituar këtë monument duhet ndjekur për rreth 50 minuta rruga automobilistike: Tiranë – Brar – Zall Dajt.

8. Karsti i Malit me Gropa. Ky monument shtrihet në lartësitë e malit tepër interesant, emri i të cilit lidhet me gropat e shumta, sa të lenë përshtypjen e hojeve të bletëve. Këto gropa me pamje të çuditshme janë formuar nga procesi karstik, ose i tretjes në ujë të shkëmbinjve gëlqerorë, prej të cilëve është ndërtuar ky mal. Bokërimat e Mënerit. Ndodhen në afërsi të fshatit Mëner, rreth 400 m mbi nivelin e detit. Mund të vizitohet duke ndjekur rrugën Kodër Kamëz-Bovillë-Mëner.

9. Bokërimat e Mustafa Kocajt. Ndodhen në afërsi të fshatit homonim, në kodrat e Krrabës, komuna Baldushk. Përbëjnë një peizazh të veçantë, të formuar nga erozioni i fuqishëm në shkëmbinjtë me përmbajtje të madhe argjili. Ato janë pasojë e veprimit të faktorëve natyrorë dhe të ndërhyrjes pa kriter të njeriut në mjedis. Mund të thuhet se ato kanë vlera sidomos edukuese mjedisore të karakterit vendor. Për të vizituar këtë monument duhet ndjekur rruga automobilistike Tiranë – Baldushk – Mustafa Koçaj.

Biomonumente

1. Rrapi i Ndroqit. Ndodhet në qendër të fshatit me të njëjtin emër. E veçanta e këtij rrapi është historia e tij, pasi vite më parë aty organizohej dita e pazarit, dhe kështu u quajt ndryshe edhe "Rrapi i Pazarit". Moshë e këtij rrapi është shumë e vjetër, rreth 400-vjeçare, lartësia e tij 15-17m, diametri i trungut rreth 2.2 m. Ka vlera historike, shkencore dhe didaktike. Vizitohet duke ndjekur rrugën Tiranë- Ndroq-Durrës.

2. Rrapi i Priskës. Ndodhet pranë fshatit Priskë e Madhe. Ai konsiderohet si druri më i vjetër (mbi 500 vjeçar) dhe më i lartë (14,5 m) në të gjithë fshatin. Prej këtij rrapi mund të vrotosh të gjithë fshatin e Priskës, shpatin perëndimor të Parkut Kombëtar të Dajtit, kryeqytetin, si dhe fushën e kodrat përreth tij. Bukuria e peizazhit, që shpaloset nga lartësitë e këtij monumenti i jep atij vlera turistike dhe historike të veçanta. Ai mund të vizitohet duke ndjekur për rreth 20 minuta rrugën automobilistike Tiranë- Linzë-Priskë e Madhe.

3. Rrapi i Kranës. Ndodhet pranë fshatit Priskë e Madhe, në afërsi të Honit të Gjyshit dhe burimit me të njëjtin emër. Ai ka një moshë 300 vjeçare, një lartësi prej 18 m. Ai ndodhet në rrugën e lashtë të Arbrit që lidhte pjesën perëndimore të vendit me Dibrën. Thuhet se nën hijen e tij çlodheshin udhëtarët e lodhur. Në ujërat e tij, janë ngritur ambientet e rritjes artificiale të troftës. Prej këtu mund të sodisësh gjithë fushën e Tiranës, kodrat përreth saj, kryeqytetin etj. Mund të vizitohet, duke ndjekur rrugën automobilistike Tiranë - Linzë - Qafa e Priskës.



4. Arra e Babë Myslimit. Ndodhet pranë qendrës së fshatit Pezë e Madhe, vetëm pak metra larg shtëpisë muze të Babë Myslimit. Është e lartë rreth 12 m, ndërsa gjerësia e kurorës arrin në 4 – 5 m. Këtu më 16 shtator 1942 u organizua Konferenca e Pezës, ku forcat politike shqiptare hartuan platformën e luftës çlirimtare nga pushtuesit e huaj fashistë. Në hijen e kësaj arre pushonte heroi i popullit Myslym Peza. politike”. Për ta vizituar atë meret rruga automobilistike (25 km) Tiranë – Pezë e Vogël – Pezë e Madhe.

Elementet e forta infrastrukturore, akset rrugore

Sistemi radial unazor ka përcaktuar në shekuj strukturën e qytetit.

Rrugët radiale: Rruga e Durrësit, rruga e Kavajës, rruga e Dibërës dhe rruga e Elbasanit, fillojnë në sheshin Skënderbej dhe zgjaten në drejtim të periferisë.

Aksi më i rëndësishëm është Bulevardi “Dëshmorët e kombit”, i cili vazhdon me Bulevardin “Zogu i parë”. Në këtë aks me drejtim veri-jug janë vendosur pjesa më e madhe e institucioneve më të rëndësishme kombëtare si Presidenca, Këshilli i Ministrave, Parlamenti, ministritë e ndryshme, etj. Korridori ekologjik i Lanës përbën gjithashtu një aks të rëndësishëm për lëvizjen, organizimin e transportit dhe lidhjen ndërrubane.

Element tjetër themelor i rrjetit rrugor të kryeqytetit janë unazat, që lidhin në mënyrë organike njësitë e ndryshme territoriale dhe funksionale. Hekurudha, që sot gjendet në kushte jo të mira përdorimi, përbën një aset të rëndësishëm. Zhvillimi i saj do të përmirësonte ndjeshëm transportin e mallrave dhe pasagjerëve ndërmjet Tiranës dhe qendrave të tjera ekonomike në vend.

Sheshet e qytetit

- Sheshi “Skënderbej” përbën qendrën urbane, administrative e kulturore të qytetit, ku janë vendosur objekte me rëndësi kombëtare si Kompleksi i Ministrave, Banka Kombëtare, Muzeu kombëtar etj. Nga kjo hapsirë e rëndësishme urbane lindin të gjitha radialet kryesore.
- Sheshi “Nënë Tereza” i pozicionuar në fund të Bulevardit “Dëshmorët e Kombit”, Sheshi “Avni Rustemi” në lindje të sheshit “Skënderbej”, Sheshi “Wilson” në Tiranën e re, Sheshi “Shtraus” tek Xhamllëku, si dhe Sheshi “Garibaldi” në Kombinat, përbëjnë disa nga pikat më të rëndësishme në formimin e strukturës dhe identitetit urban.

Këto hapsira me një shumëllojshmëri funksionesh e shërbimesh të ofruara janë faktorë të rëndësishëm në përcaktimin e strukturës policentrike të qytetit.

Elementet e forta të trashëgimisë kulturore

Brenda territorit administrativ të bashkisë Tiranë gjenden objekte dhe monumente me rëndësi historike si: Mozaiku i Tiranës, Kulla e sahatit, Xhamia e Ethem Beut, Teatri i kukullave, Kalaja e Tiranës dhe banesa e Toptanëve, ura e Tabakëve, ish Biblioteka Kombëtare, Teqja e Sheh Harasanit, varri i Kapllan Pashës, ish shkolla “Nëna mbretëreshë”, Namazgjaja, Pallati i Brigadave, Banka kombëtare etj.

Ndër të gjithë vlen të dallohet Ansambli Monumental i Qendrës, i cili përfaqëson pjesën më të spikatur të trashëgimisë arkitektonike të qytetit si dhe zemrën institucionale dhe administrative kombëtare. Të gjitha objektet në fjalë përbëjnë pasuri të paçmueshme për qytetin, ndërsa ruajtja dhe rivlerësimi i tyre është detyrim dhe mundësi e madhe për të gjithë ne.

Elementet e forta të infrastrukturës sociale, institucionet arsimore

Qyteti i Tiranës është qendra më e madhe arsimore, kërkimore dhe shkencore e vëndit. Zona më e madhe universitare gjendet në jug-lindje të qytetit, pranë rrugës së Elbasanit. Në të përfshihen Fakulteti i Histori-Filologjisë, një pjesë e konvikteve universitare, shkolla e mesme e Gjuhëve të Huaja dhe konvikti i saj.



Objekte të tjera arsimore janë: "Qyteti i nxënësve" në Rr. e Kavajës, ku ndodhen objekte arsimore për formimin e mesëm profesional; Instituti i fiskulturës në Rr. Muhamed Gjollësja; shkolla e mesme profesionale "Harri Fultz" në Rr. Asim Vokshi; Fakulteti i Shkencave të Natyrës në Bulevardin "Zogu i parë"; Fakulteti i Mjekësisë dhe konviktet e tij në pjesën veriore të Rr. së Dibrës; shkolla e mesme dhe e lartë ushtarake në pjesën jugore të Rr. së Dibrës.

Komplekse të rëndësishme arsimore janë: Universiteti Politeknik i Tiranës me godinë qendrore në fund të Bulevardit "Dëshmorët e kombit" dhe "Instituti bujqësor" në periferinë veriperëndimore të qytetit. Falë përqendrimit të lartë të këtyre objekteve, Tirana gëzon nivelet më të larta arsimore dhe profesionale në vend. Ky fond i rëndësishëm duhet ruajtur dhe promovuar, për nxitjen e procesit integruar mbarëshqiptar, si dhe për ndikimin e drejtpërdrejtë në krijimin e standarteve të larta intelektuale e administrative në qytet.

Institucionet shëndetësore

Elemente të rëndësishme në zonimin funksional të qytetit janë edhe zonat e mëdha spitalore, ku janë përqëndruar kryesisht shërbimet shëndetësore publike. Këto struktura, që për nga funksioni dhe kapaciteti përbëjnë qendrat më të rëndësishme shëndetësore kombëtare, kanë qënë faktor determinant në formimin e strukturës urbane.

Disa prej tyre janë:

- Qendra Spitalore Universitare "Nënë Tereza", e ndodhur në pjesën verilindore të qytetit pranë Rr. së Dibrës;
- Spitali Ushtarak, i ndodhur në pjesën veri-perëndimore të qytetit pranë Rr. së Durrësit;
- Zona spitalore e Senatoriumit, e ndodhur në jug të qytetit pranë Rr. së Elbasanit.

Për karakterin, pozicionin dhe dimensionet e tyre, këto qendra do të kenë një rol përcaktues edhe në zhvillimin territorial perspektiv të Tiranës.

Qendrat sportive

Elemente të forta territoriale janë dhe qendrat e mëdha të aktiviteteve sportive, të cilat për vetë funksionin rikrijues dhe pozicionin e tyre, përbëjnë pole të rëndësishme zhvillimore.

Disa nga këto qendra janë:

- stadiumi kombëtar "Qemal Stafa";
- stadiumi "Selman Stërmasi";
- stadiumi "Asllan Rusi";
- stadiumi i lojrave me dorë në rrugën "Muhamet Gjollësja";
- kompleksi sportiv "Dinamo", së bashku me pishinat;
- kompleksi sportiv "Partizani";
- terrene të tjera sportive në Rr. "Ali Demi", në Laprake e në Kombinat.

Disa prej këtyre elementeve kanë karakter kombëtar dhe janë faktor zhvillimi jo vetëm për qytetin por edhe për vendin.

Zonat ekonomike - Ish zonat industriale

Ish zonat industriale përbëjnë vlera të mëdha ekonomike për Tiranën. Këto objekte me influence rajonale kanë qënë përcaktuese për formimin e pjesëve të strukturës urbane.

Këto zona, të shpërndara pothuajse në të gjithë periferinë e qytetit, disponojnë hapësira dhe sipërfaqe të mëdha, si dhe një lidhje të mirë infrastrukturore. Megjithëqë një pjesë e hapësirave dhe objekteve industriale sot janë të shkatërruara e abandonuara, ato ofrojnë mundësi të mëdha për krijimin e sipërfaqeve të gjelbra dhe të strukturave urbane bashkëkohore me karakter publik. Këto pole, dikur të



rëndësishme për ekonominë vendase, mund të rivlerësohen sipas koncepteve të reja të zhvillimit të qëndrueshëm duke rifituar një rol kryesor në panoramën e qytetit.

Disa prej zonave industriale të Tiranës i rendisim si më poshtë:

- Zona industriale veriperëndimore, ku ndodhet ish Kombinati i materialeve të ndërtimit "Josif Pashko";
- Zona industriale perëndimore e përbërë nga Kombinati i tekstileve;
- Zona e industrisë ushqimore ne veri të Rr. së Kavajes;
- Zona e industrisë së perpunimit te drurit në jug te Rr. së Kavajës;
- Zona industriale lindore, ku ndodhet ish Kombinati i autotraktorëve;
- Zona industriale verilindore e përbërë nga ish ndërmarrjet ushtarake;
- Zona e industrisë së këpucëve në Rr. Don Bosko;
- Zona e industrisë së qumështit dhe mishit në Rr. 5 Maji;
- Blloku i magazinave midis Rr. Siri Kodra, dhe Rr. 5 Maji;
- Zona e re industriale verilindore e krijuar pas vitit 1990, përgjatë autostradës Tiranë-Durrës.

Problematike për këto hapësira mbetet ende:

- ndotja ambjentale;
- coptimi i sipërfaqes në prona shumë të vogla;
- zënia e sipërfaqeve të lira nga ndërtimet pa leje;
- ndërthurja e sforcuar me zonat e banimit;
- kthimi i disa objekteve në mënyrë të papërshtatshme në banesa;

Trajtimi i zonave industriale brenda Tiranës kërkon një vëmendje të veçantë, për shkak të rreziqeve dhe potencialeve të fjetura që ato paraqesin.

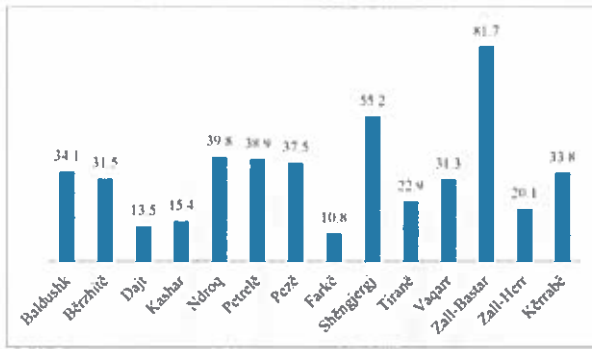
Analiza e kapacitetit të strehimit

Analiza për nevoja për banim për të gjitha grupet duke përfshirë tipin dhe kualitetin e banimit ekzistues, shpërndarjen në territor, hapësirën e jetueshme për person dhe aksesin e shërbimeve.

Strehimi në aspektin e tij social është një nga çështjet më të rëndësishme. Kjo sepse shtëpia është vendi ku jetojmë çdo aspekt të jetës së tyre dhe të shoqërisë. Strehimi është një mjedis fizik në të cilin ndodh ndërveprimi dhe përbëhet nga kushte fizike dhe përdorimi i hapësirës qoftë brenda, ashtu dhe jashtë shtëpisë. Mjedis i shtëpisë është një element i rëndësishëm për socializmin e fëmijës dhe zhvillimit fizik të tij.

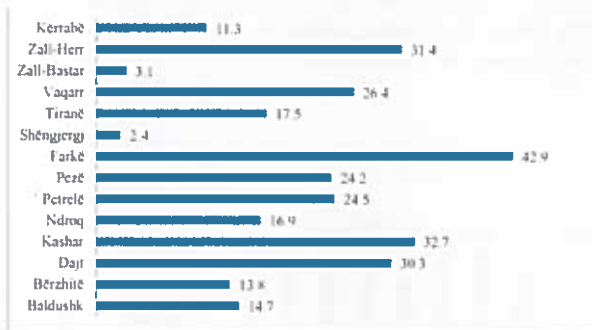
Ai ndikon dhe në marrëdhëniet me fqinjët. Në këtë mjedis fizik mund të krijohen lidhje intime, miqësie, por mund të ndodhë dhe izolimi dhe konfliktet e rënda mes personave. Përveçse mjedisi fizik ofron ndërveprim social, ai është një simbol statusi i rëndësishëm. Jo vetëm struktura fizike e shtëpisë, por edhe vendi ku ndodhet (një vend me prestigj ose jo), është simbolikisht i rëndësishëm edhe flet për statusin e personave që jetojnë në të. Nga ana tjetër strehimi në jetën urbane përfaqëson një organizim ku ndërthuren faktorë të jetës ekonomike, politike, legale, sociale, mjedisore ,etj. Analiza e strehimit bazohet mbi këto komponentë të rëndësishëm. Në aspektin ndërtimor vihen re ndryshime në njësitë.





Burimi: Instat (Census, 2011)

Vihet re se përqindjen më të lartë të ndërtimeve kanë qënë në Zall-Bastar me 81.7%, duke u ndjekur nga Shëngjergji me 55.2%, Ndroqi me 39.8%, Petrelë me 38.9%. Ndërsa Kashari me 15.4%, Dajti me 13.5% dhe Farkë me 10.8% zënë përqindjen më të ulët duke treguar se nuk kanë qënë shumë të populluara. Në grafikun më poshtë jepet një panoramë e ndryshimeve në zhvillimin e strehimit.



Burimi: Instat (Census, 2011)

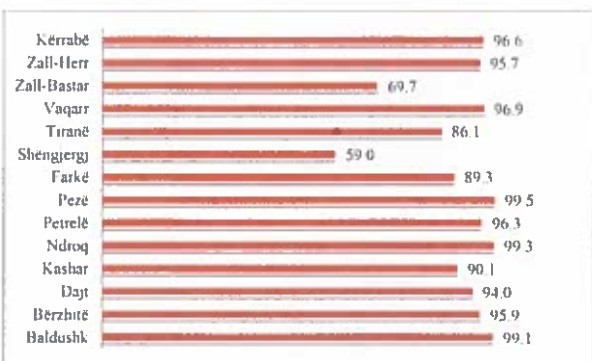
Ndërtesa për qëllime banimi të ndërtuara prej vitit 2001

Njësia administrative Farkë me 42.9% zë peshën më të lart në ndërtime, Kashari me 32.7%, Zall-Herr 31.4%, Dajt 30.3%. Zonat tregojnë se filluan të bëhen tërheqëse për banorët, investimet në fushën e ndërtimit janë përqendruar më shumë në këto zona, ndërsa në zonat e tjera investimet në ndërtim filluan të bien.

Tipat e shtëpive në këto zona janë:

- Shtëpi private;
- Apartamente.

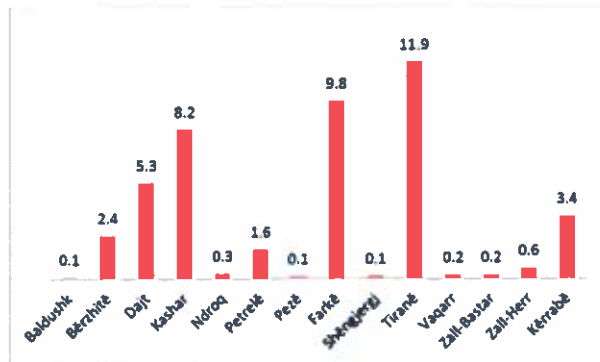
Pjesa më e madhe e banorëve jetojnë në shtëpi private të cilat janë të vjetra, me përjashtim të disa zonave si: Farka, Dajt, Kashar, ku janë edhe vila private të standardeve më të larta. Kjo shihet qartë dhe nga të dhënat e grafikut.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Ndërtesat sipas llojit: shtëpi

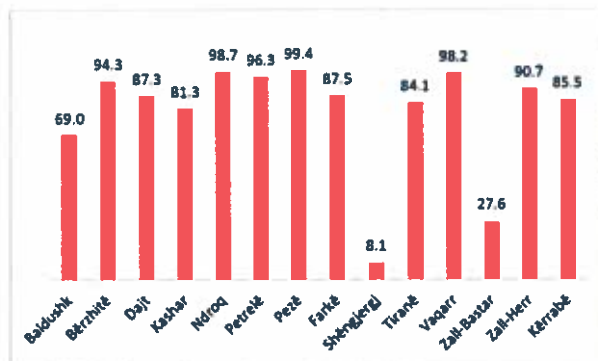
Zonat në të cilat janë ndërtuar pallate shumëkatëshe janë paraqitur në grafikun më poshtë.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Ndërtesat sipas llojit:
apartamente

Ndërtesat sipas llojit apartamente janë përqendruar kryesisht në Tiranë me 11.9%, Farkë 9.8%, Kashar 8.2%. Këto njësi administrative zënë përqindjen më të lartë të ndërtimit të pallateve shumëkatëshe si rezultat dhe i përqendrimit më të madh të banorëve në këto zona. Nëse studiojmë strehimin e banorëve në aspektin e pronësisë të dhënat jepen në grafikun e mëposhtëm.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Njësitë Ekonomike Familjare me
banesë në pronësi

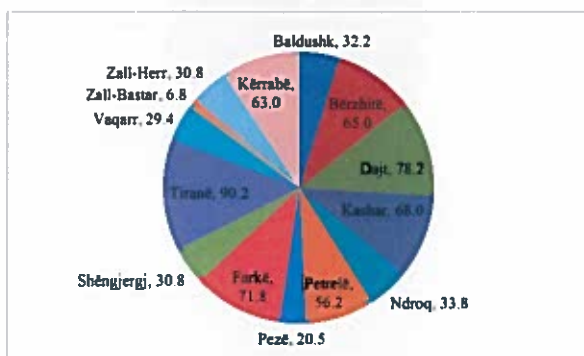
Banorët e këtyre njërive janë pronarë të banesave, e cila është në përqindje të lartë, ndërsa një përqindje më të ulët zënë njësitë ekonomike familjare që jetojnë me qera.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Njësitë Ekonomike Familjare që
jetojnë në banesa me qera

Apartamentet e ndërtuara në Tiranë, Farkë, Kashar, Dajt, etj., shërbejnë si mundësi strehimi për banorët e ardhur nga zonat e tjera. Për të studiuar se sa funksionale janë këto banesa dhe sa i përgjigjen standardeve të projektimit të ndërtesave mund të studiojmë disa korrelacione:



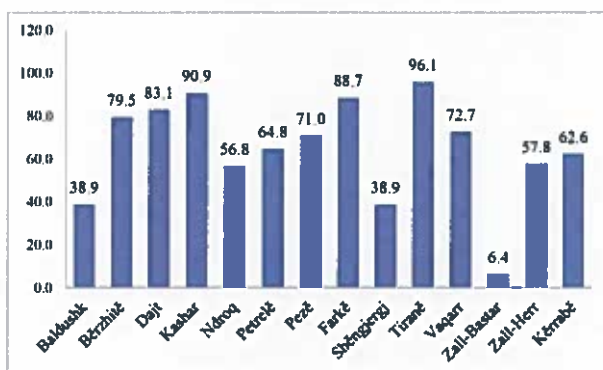
Burimi: Instat (Census, 2011)

Banesat me ujë brenda

Tiranë (90.2%);
Dajti (78.2%);
Kashar (68.0%);
Krrabë (60.0%);
Petrelë (56.2%).

Këto janë zona ku banesat plotësojnë në përqindje më të lartë kushtet e rëndësishme higjeno-sanitare.

Ndërtimet kryesisht të reja janë jo vetëm me ujë brenda, por edhe me ujë të rrjedhshëm Brenda në tualet. Ndërtimet e reja mund të themi se janë në parametrat e standardeve të projektimit të banesave. (Ministria e Zhvillimit Urban, Standardet e projektimit të Banesave).



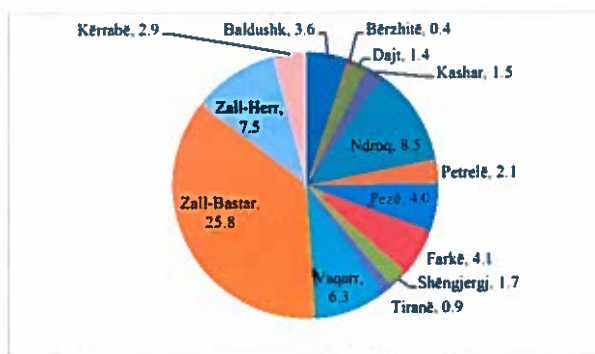
Burimi: Instat (Census, 2011)

Banesat me ujë të rrjedhshëm brenda në tualet

Në këto njësi ka edhe banesa që nuk plotësojnë një ndër kushtet themelore higjeno-sanitare, të cilat nuk kanë asnjë lloj sistemi furnizimi me ujë.



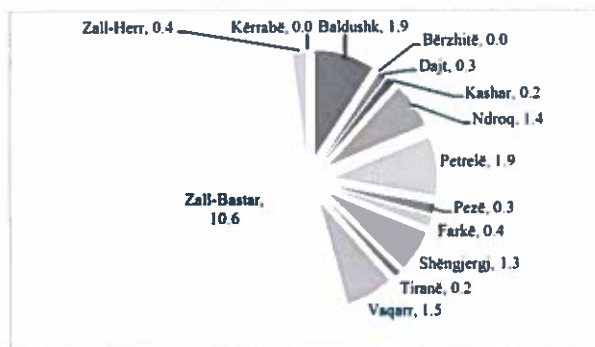
Banesat pa asnjë lloj sistemi furnizimi me ujë



Burimi: Instat (Census, 2011)

Zall-Bastar (25.8%);
 Ndroq (8.5%);
 Zall-Herr (7.5%);
 Vaqarr (6.3%).

Në këto njësi ka edhe banesa pa asnjë lloj tualeti, duke përdor gropa septike, që bëhen problem dhe për ndotjet mjedisore.



Burimi: Instat (Census, 2011)

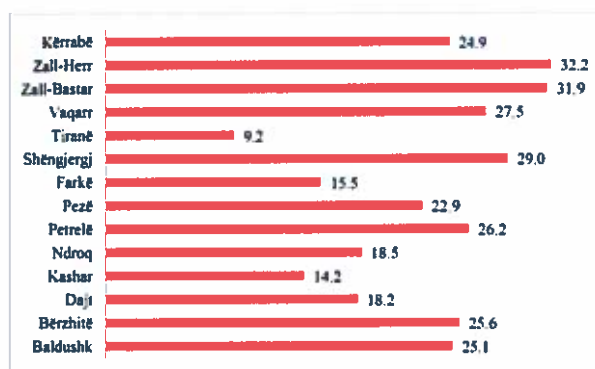
Banesat pa asnjë lloj tualeti

Zall-Bastar (10.6%);
 Petrelë (1.9%);
 Baldushk (1.9%);
 Vaqarr (1.5%).

Struktura familjare dhe numri i anëtarëve që jetojnë në këtë hapësirë. Grafiku i mëposhtëm jep madhësinë mesatare të njërive ekonomike familjare, ku shihet një tendencë në ulje e numrit të anëtarëve të familjeve në këto njësi, dhe një përqindje më të lartë zë numri i njërive ekonomike familjare me shumë anëtarë.

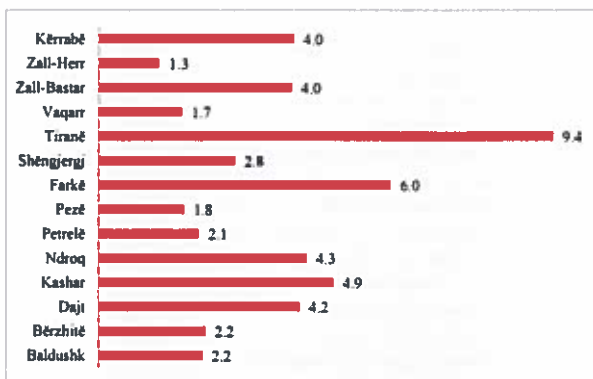


Njësitë Ekonomike Familjare me shumë anëtarë



Burimi: Instat (Census, 2011)

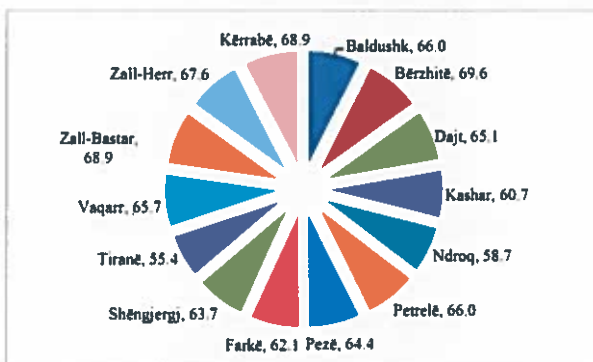
Polet më të largëta, ruajnë një ekonomi familjare me shumë anëtarë. Njësitë ekonomike me një anëtar, pasqyrohen në grafikun e mëposhtëm.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Njësitë Ekonomike Familjare me një anëtar

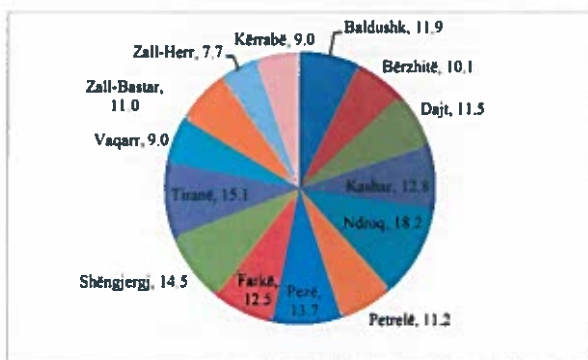
Në grafikun e mëposhtëm paraqiten të dhënat e zonave që dominojnë çiftet me fëmijë.



Burimi: Instat (Census, 2011)

çifte me fëmijë

Por në këtë zona banojnë dhe çifte pa fëmijë:

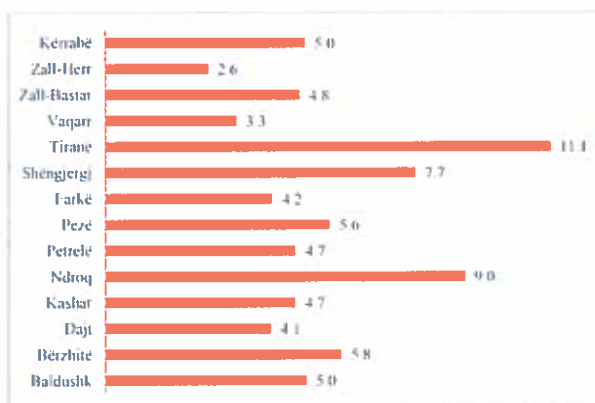


Burimi: Instat (Census, 2011)

çifte pa fëmijë



Një tendencë tjetër që vihet re në keto zona është se po rritet numri i pensionistëve që jetojnë vetëm.



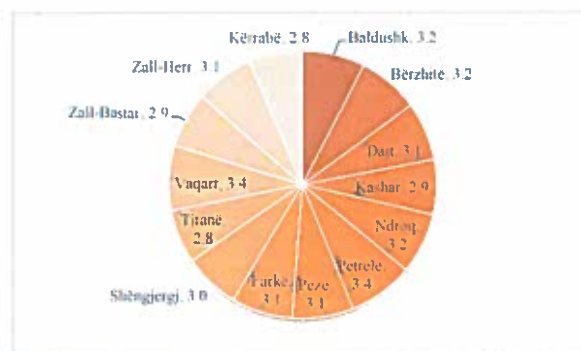
Burimi: Instat (Census, 2011)

Vetëm pensionistë

Në këtë grafik vihet re një dukuri që flet për "rudhjen" e njësive ekonomike familjare, që lidhet me këtë zona me migrimin e fëmijëve:

- Tiranë (11.1%);
- Ndroq (9%);
- Krrabë (5%);
- Baldushk(5%).

Sa i përgjigjet hapësira fizike e strehimit personave që banojnë në këto shtëpi:



Burimi: Instat (Census, 2011)

Numri mesatar i dhomave për Njësi Ekonomike Familjare

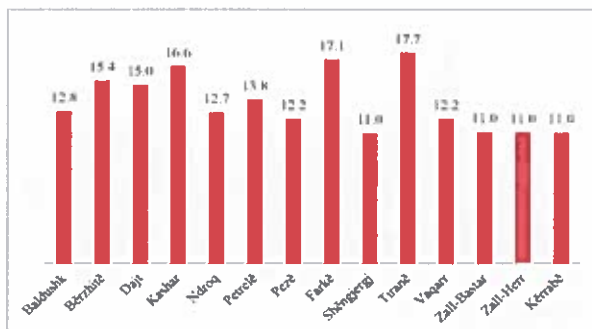


Burimi: Instat (Census, 2011)

Numri mesatar i dhomave për person

Për të studiuar hapësirat e banesave është e nevojshëm të bëhet një investigim tjetër në terren, pasi tipologjia e banimeve ndryshon nga ndërhyrjet e banorëve. Megjithatë me një përaftrim paraprak, bazuar në standardet, arrijmë në konkluzionin

se ka mbipopullim të banesave duke patur parasysh strukturën familjare të tyre që dominojnë çifte me fëmijë. Nga analizimi i të dhënave vëmë re se numri mesatar i dhomave nuk është i mjaftueshëm, të cilat varrojnë nga 0.6-0.8.



Burimi: Instat (Census, 2011)

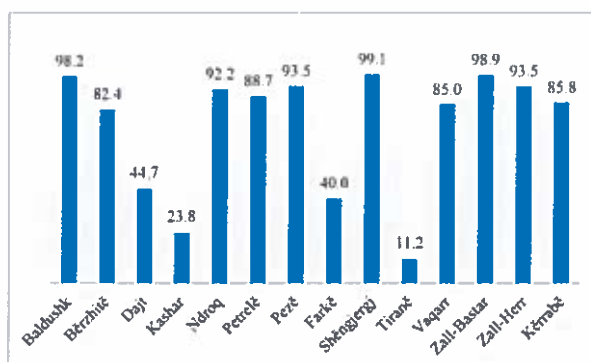
Sipërfaqja mesatare e banueshme për person

Hapësira fizike është element i rëndësishëm i kushteve të jetesës. Tradicionalisht shqiptarët kanë pasur pak hapësira në banesat e tyre, sepse ato ishin të vogla dhe madhësia mesatare e Njësive Ekonomike Familjare ishte e lartë. Ndryshimet e pësuara gjatë njëzet viteve të fundit sollën kushte shumë më të mira për ndërtimet e reja.

Sipas të dhënave nga INSTAT, "Censusi me harta", sipërfaqja mesatare në banesat e banuara në Shqipëri, është 14.5m² për person. (Sipërfaqja e përgjithshme e dhomave të ndenjes me numrin e personave që jetojnë në atë njësi ekonomike familjare.

Grafiku i mësipërm paraqet se njësitë administrative Tiranë, Kashar, Farkë, Dajti, Berzhit kanë vlerën më të lartë, pothuajse afër mesatare. Ndërsa polet më të largëta të Tiranës kanë sipërfaqe më të ulët për person me 11.1 m²

Përdorimi i drurit si material kryesor për ngrohje.

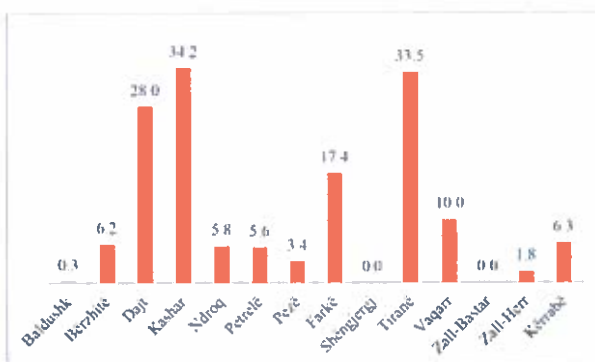


Burimi: Instat (Census, 2011)



Përdorimi i drurit si materiali kryesor për ngrohje

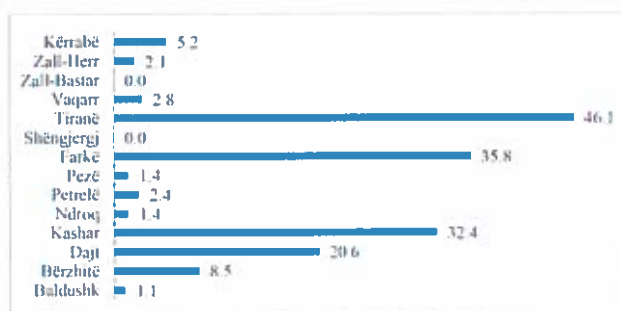
Duke pasur parasysh klimën më të ftohtë, e më të lagësht kryesisht në ndërtesat e vjetra që kanë këto zona, lënda kryesore e ngrohjes së banesës është druri.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Përdorimi i gazit si materiali kryesor për ngrohje

Përdorimin e gazit si material ngrohës, përqindjen më të lartë e zë njësia administrative Kashar 34.2%, Tiranë 33.5%, Dajt 28.0%.



Burimi: Instat (Census, 2011)

Përdorimi i energjisë elektrike si material kryesor për ngrohje

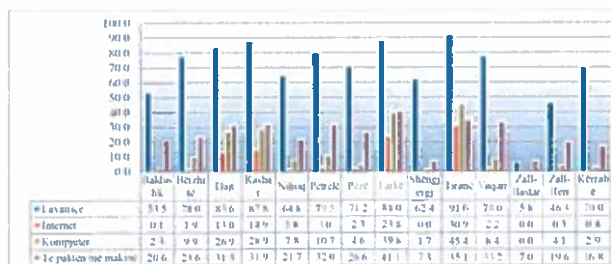
Përdorimi i energjisë elektrike si material kryesor për ngrohje është i kushtueshëm për banorët, kjo shihet qartë nga të dhënat e grafikut të mësipërm. Njësitë administrative me përqindjen më të lartë të përdorimit të energjisë elektrike si ngrohje e zënë Tirana me 46.1%, duke vazhduar me Farkën 35.8%, Kashar 32.4% dhe Dajt 20.6%.

Kushtet e jetesës

Në aglomeratin e Tiranës, njësitë ekonomike familjare në qendër të qytetit kanë numër më të lartë të pajisjeve, ku janë përqendruar individë me nivel të lartë të ardhurash.



Njësitë Ekonomike Familjare që zotërojnë lavatrice, Internet, kompjuter, të paktën një makinë



Burimi: Instat (Census, 2011)

Në grafikun e mësipërm shohim se edhe polet që janë jashtë Tiranës janë të pajisura mirë me pajisje si, lavatrive. Disa zona si: Dajti, Kashar, Vaqarr, Petrelë , Farkë, vlera e këtyre treguese është ndjeshëm e lartë. Në Tiranë, Farkë, Dajt, Kashar, zënë përqindjen më të lartë të njësive ekonomike familjare që përdorin makinë, si edhe elemente të reja të teknologjisë si përdorimi i internetit dhe kompjuterit. Polet e tjera si Baldushk, Berzhit, Shengjergj, Zall-Bastar dhe Zallher, keto element zënë përqindjen më të ulët , që tregon nivelin e ulët të shkallës së modernitetit në një botë të globalizuar. Nëse supozojmë se vlera për këto pajisje shtëpiake dhe të mirave është tregues mirëqenieje, vëmë re se polet më të largëta periferike të Tiranës janë më të varfra në krahasim me qendrën.



0.4 Analiza e Planeve dhe Strategjive

Atelier Albania dhe Metabolizmi

Metabolizmi i Shqipërisë
iabr / UP dhe 51N4E bashkë
me Agjencinë Kombëtare të
Planifikimit të Territorit (AKPT)

Shqipëria, edhe pse shpesh perceptohet ndryshe, mund të shihet si vend potencialisht i pasur në aspektin e kapitalit njerëzor dhe burimeve natyrore. Çështja qëndron në mënyrën se si mund të aktivizohet kapitali dhe burimet e saj për të rritur në mënyrë të qëndrueshme dhe së brendshmi vlerën e shtuar për atë që kryeministri i Shqipërisë, Edi Rama, e ka quajtur Next Generation Albania (Shqipëria e Gjeneratës Tjetër). Sigurisht, sfidat në Shqipëri janë të mëdha kur vështrohen nga perspektiva e kapjes së ritmit të pjesës tjetër të Evropës. Por, nga ana tjetër, është mirë të merret parasysh se të gjitha shtetet, jo vetëm në Evropë, por edhe në pjesën tjetër të botës, tani përballen me të njëjtën sfidë si Shqipëria: si të kalojnë me sukses në ekonominë e së nesërme, në një ekonomi të gjelbër dhe me nivele të ulta karboni, në një të ardhme me veti ripërtëritëse ku nuk shfrytëzohen më fosilet si burim energjie. Në vend të përpjekjes për të kapur ritmin e pjesës tjetër të Evropës, a nuk do të ishte më mirë që Shqipëria të përqëndrohej në mënyrën se si të mund të kapërcente në shekullin e njëzet e një? Situata aktuale i ofron Shqipërisë një mundësi për të mos u humbur. Në të vërtetë, shumë nga çka konsiderohet e prapambetur, sot mund të transformohet me mençuri në themelet e ekonomisë së të nesërme, në themelet e një ekonomie ripërtëritëse.

Për t'i shfrytëzuar sa më mirë këto mundësi, në muajin shkurt të vitit 2014 u krijua 'Atelier Albania', një projekt i Qeverisë Shqiptare në bashkëpunim me iabr/UP (Instituti K&ZH i Bienales Ndërkombëtare të Arkitekturës në Rotterdam, IABR) dhe zyrës së projektimit 51N4E me seli në Bruksel. 'Atelier' është tashmë strukturë brenda Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit (AKPT), e cila është konsulente e drejtpërdrejtë e Ministrisë së Zhvillimit Urban dhe Zyrës Strategjike të Kryeministrit.

Ambicia kryesore e 'Atelier Albania' është hartimi i një modeli të qëndrueshëm zhvillimi ekonomik për Shqipërinë e Gjeneratës Tjetër. Prioriteti kryesor është aktivizimi i domosdoshëm i thesarit vendas. Ideja kryesore ndërtohet rreth besimit se Shqipëria duhet të zhvillojë vizionin dhe strategjinë e saj, duke u bazuar sa më shumë të jetë e mundur në karakteristikat unike, vlerat kulturore dhe cilësitë piktoreske të vendit, të gjitha këto të inkuadruara në një kontekst global. Në këtë mënyrë, 'Atelier Albania' ka ndërmarrë sfidën për të drejtuar një program që mbështetet në zhvillimin e vizioneve për veprime të menjëhershme dhe ushqen veprime për të nxitur vizione; një trajektore hulumtimi që përsëritet dhe është përherë në zhvillim nëpërmjet projektimit; një trajektore që ndërton kapacitete dhe ndodh në një mjedis të hapur edukimi ku përballen sfida në nivele të shumfishta përshkallëzimi dhe me horizonte të ndryshme kohore. Qëllimi i 'Atelier' është të nxisë kulturën e të nxënit duke punuar, ku planifikimi kombëtar trajtohet si punë e vazhdueshme në progres, ku planifikimi bëhet instrument informues strategjik që krijon plane dhe projekte të zbatueshme, të cilat nga ana e tyre informojnë procesin e planifikimit. Një vit e g jysmë pas ngjizjes, 'Atelier' ka prodhuar rezultate të ndryshme që, kur merren së bashku, ofrojnë konturet e një perspektive të re rreth çka mund të jetë planifikimi kombëtar i Shqipërisë si një punë në vazhdim.

Atelier Albania ka zhvilluar paralelisht tre itinerare kryesore:

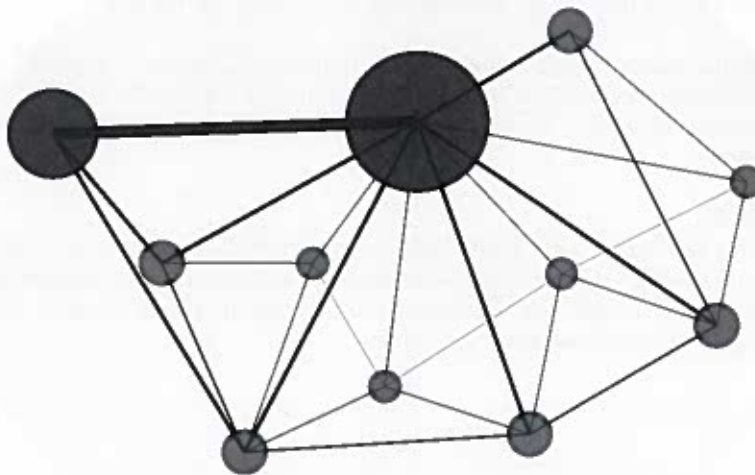
Në rradhë të parë, disa konkurse ndërkombëtare kanë ofruar projekte pilote, nga të cilat ato që kanë qenë më premtuese po përpunohen më tej për t'u zbatuar. Këto konkurse nxjerrin në pah të panjohurat e territorit dhe mbledhin njohuri rreth tij.

Së dyti, është stimuluar një dialog strukturor ndërmjet grupeve të ndryshme



të interesit, duke çuar në vendimin për të riformatuar Agjencinë Kombëtare të Planifikimit, AKPT-në, dhe për ta riorganizuar atë. 'Atelier Albania' do të ndihmojë në kalimin drejt një ekosistemi më të madh dhe më integruar planifikimi, duke përfshirë planifikimin kombëtar dhe lokal, vlerësimin mjedisor, zhvillimin rajonal e projektimin urban, si dhe artikulimin publik, edukimin profesional dhe ndërtimin e kapaciteteve.

Së treti, çfarë përbën dhe objektin e këtij botimi, ka përparuar nevojën për një kuadër koherent zhvillimi për të drejtuar dhe për të vënë në qendër të vëmendjes sfidën e madhe të politikave të zhvillimit urban dhe hapësinor në Shqipëri. Ky kuadër është i nevojshëm për të zbuluar, natyrshëm potencialin që ka ky vend për të kapërcyer fazën e kapjes së ritmit, për të tejkaluar kohën e humbur dhe gabimet e të tjerëve.



**Diagrama konceptuale
paraqet Tiranën policentrike
duke përfshire lidhjen
Durana**

Plani i Përgjithshëm Kombëtar

Vizioni i Planit të Përgjithshëm Kombëtar është Shqipëria një qendër e integruar në sistemin ekonomik dhe infrastrukturor Europian, një ekonomi e shumëllojshme dhe konkurruese në hapsirën Ballkanike, një shtet që synon barazinë në akses, infrastrukturë, ekonomi dhe dije. Tirana është qendra kryesore, metropoli ku kalojnë rrugët më të rëndësishme. Pozicioni i favorshëm, lidhja me Durrësin përmes autostradës Tiranë-Durrës, lidhja me Elbasanin përmes autostradës Tiranë-Elbasan, lidhja me pjesën veri-lindore të vendit përmes Rrugës së Arbrit dhe lidhja me pjesën veri-perëndimore përmes autostradës Tiranë-Shkodër, e bëjnë atë një pikë kryesore të zhvillimit.

Plani i përgjithshëm propozon disa korridore kryesore, korridore dytësore, ndërlidhje kombëtare, korridore Mesdhetare dhe korridore Azi-Mesdhetare Në 2014 qeveria ka financuar një numër projektsh kombëtare dhe rajonale për të zhvilluar më tej Tiranën dhe Shqipërinë në kontekstin kombëtar dhe rajonal. Synimet strategjike të planit kombëtar janë ruajtja e trashëgimisë natyrore, historike dhe kulturore për t'u bërë një destinacion unik.

Plani propozon pesë fusha me rëndësi:

- Sistemi urban
- Sistemi natyror
- Sistemi ujqor
- Sistemi bujqësor
- Infrastruktura

Synimi

- Rritje inteligjente

Politikat

- Zhvillim shumë qendror
- Dendësim
- Përdorim të zgjuar të ekosistemit urban

Synimet janë integrimi dhe balancimi i shpërndarjes së transportit brenda territorit. Plani udhëzon një lidhje të re ndërmjet korridoreve dhe qendrave urbane. Qendrat do të ndahen në kategori të ndryshme: metropol, qendër kryesore, qendra të specializuara, qendra lokale. Secila nga të cilat do të sigurojë cilësi jetese për banorët e vet në bazë të hapësirave private, publike, lëvizshmërisë dhe shërbimeve publike. Plani propozon dendësimin e sferës urbane dhe një zhvillim shumë qendror në mënyrë që të zvogëlojë pabarazinë territoriale.

Gjithashtu, synon të rrisë numrin e korridoreve të lëvizjes me vlerat natyrore dhe të promovojë pasuritë e trashëgimisë kulturore duke ndihmuar në zhvillimin e përgjithshëm të vendit. Visioni është krijimi i qyteteve dinamike, tërheqëse dhe konkurruese.

Komente

Krijimi i një qyteti policentrik është i detyrueshëm për zhvillimin e vizionit strategjik Tirana 030. Organizimi i Tiranës në disa qendra kryesore dhe dytësore do të ndihmojë procesin e dendësimin me anë të përdorimit të zgjuar të tokës dhe shpërndarjes së funksioneve të ndryshme.



Sistemi Natyror

Synimi

- Zhvillim të mbarëvazhdueshëm të sistemit natyror

Politikat

- Rritje të zonave të mbrojtura natyrore
- Mbështetje

Zonat e mbrojtura në Shqipëri zënë 15% të gjithë territorit dhe i perkasin "Rripit të Gjellbër Evropian". Në kushtet e një zhvillimi të qëndrueshëm, eksplorimi i nëntokës, mbindërtimi dhe copëzimi i hapësirës së lirë duhet të mbahen në nivele sa më të ulëta.

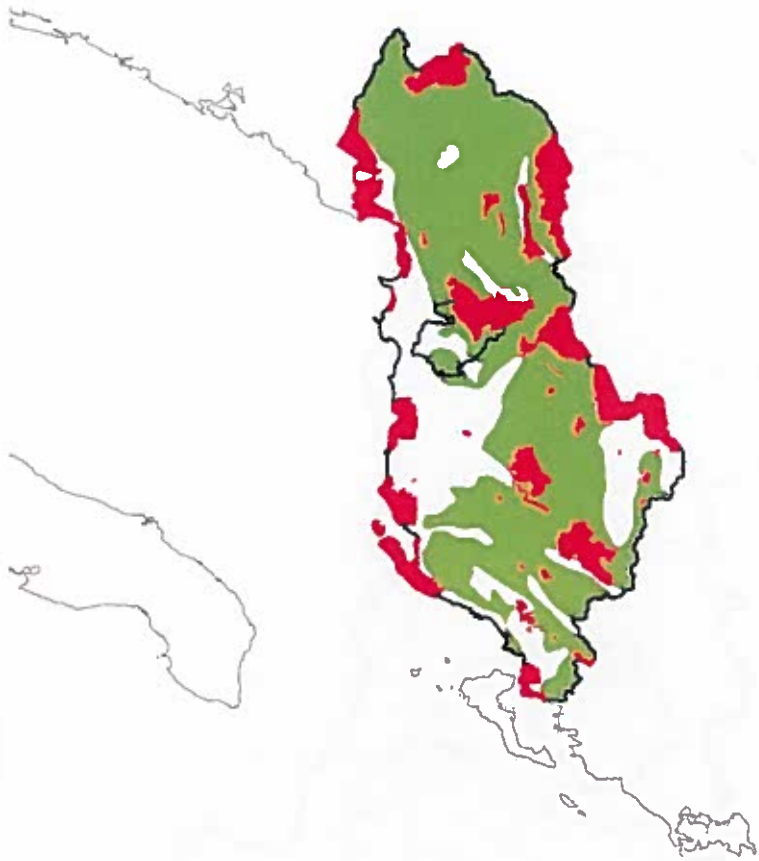
Në Planin e Përgjithshëm Nacional sistemi natyror i propozuar është një aset në shërbim të banorëve dhe të zhvillimit të një ekonomie të qëndrueshme. Plani strategjik konsiston në këto projekte: 1. Rrjeti Natyror i Bicikletave i cili akseson zonat natyrore, historike dhe kulturore, 2. Parqet e Alpeve, 3. Parqet e Vjosës. Qëllimi është të rritet sipërfaqja e zonave të mbrojtura me 20 % dhe sipërfaqet detare me 12-15%.

Komente

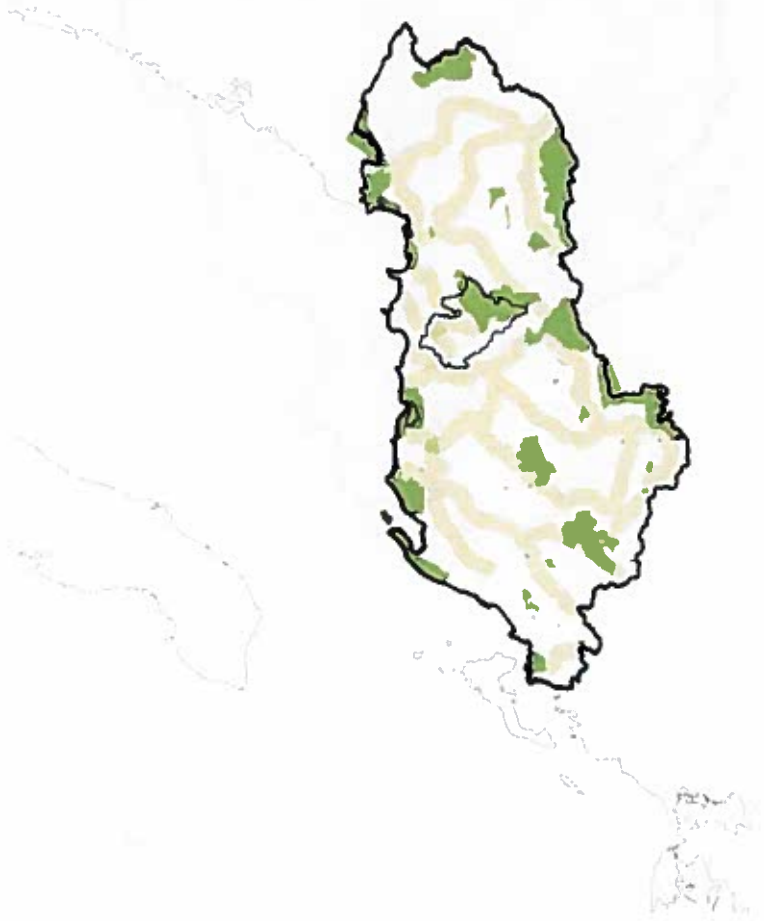
Vizioni i Tirana 030 parashikon ruajtjen dhe përkufizimin e qartë të ndërhyrjeve në shtet natyrore duke përmirësuar hyrjen në zonat më rëndësi natyrore.



Harta e Topografisë së Shqipërisë në kontekst rajonal



- Zonat e Lira dhe të Mbrojtura
- Zonat e Mbrojtura
- Zonat e Lira Natyrore



Harta e Korridoreve Natyrore



Sistemi i Lumenjve



Sistemi Ujor

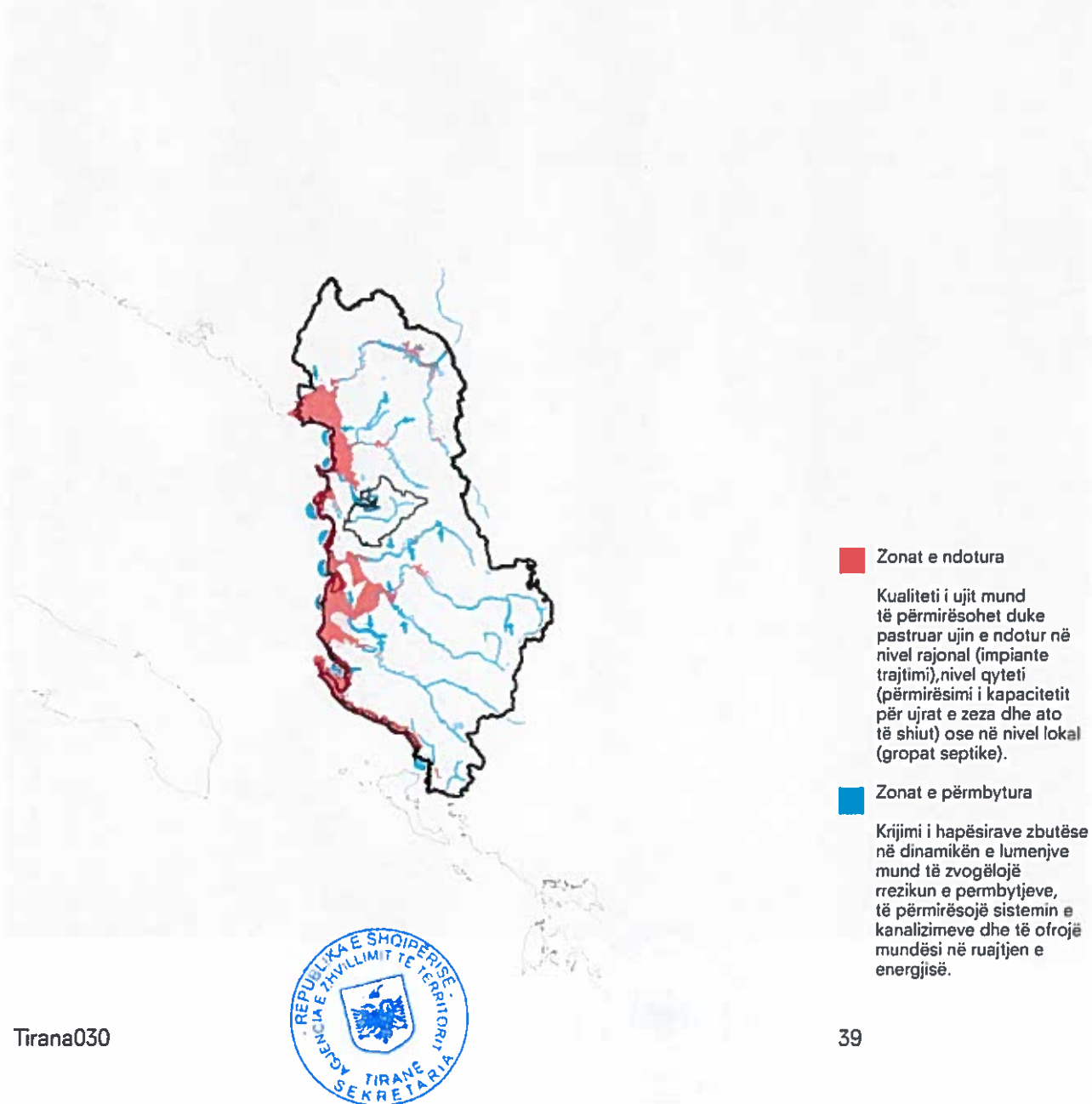
Objektivat

- Bashkimi hapësinor
- Rritje të aksesueshmërisë
- Shpërndarje e balancuar

Objektivi kryesor i Planit të Përgjithshëm Nacional është të rrisi aksesueshmërinë si dhe të balancojë rrymat, duke qënë se sistemi i ujit i shërben popullsisë dhe industrisë për të furnizuar me uje të pijshëm, për ujitje, hidrocentrale, peshkim etj. Zhvillimi duhet të shoqërohet me përdorimin racional të burimeve ujore dhe energjisë, me qëllim që të ruhet biodiversiteti dhe ekosistemi. Plani propozon linjën Blu për mbrojtjen e lumenjve nga përdorime të ndaluara.

Komente

Vizioni strategjik Tirana 030 propozon një seri projektesh dhe politikash për të rritur rendimentin e rrjetit të shpërndarjes së ujit. Një fushatë ndërgjegjësimit bashkë me heqjen e depozitave do të synojnë të garantojnë një furnizim 24h me ujë cilësor. Përdorimi i rezervuareve të Dajtit dhe Selitës, pas rindërtimit të sistemit të furnizimit me ujë, përmirësimi i cilësisë së ujit duke përmirësuar sistemin e kanalizimeve dhe të gropave septike dhe duke trajtuar ujërat e zeza, janë disa nga strategjitë e ndryshme të parashikuara nga vizioni strategjik Tirana 030.



WATER

Coast system

Flooding

- flood risk areas (100 year return period)

Sedimentation

- erosion

Salination

- soil salination

River system

Catchment areas

- river basin
- river with creeks

Water quality

Pollution

- moderate polluted river
- organic polluted river
- industrial polluted river
- polluted lake and sea
- urban discharge
- industrial discharge
- hotspot
- existing dumpsite
- new dumpsite
- sewage coverage

Water supply

Fresh water

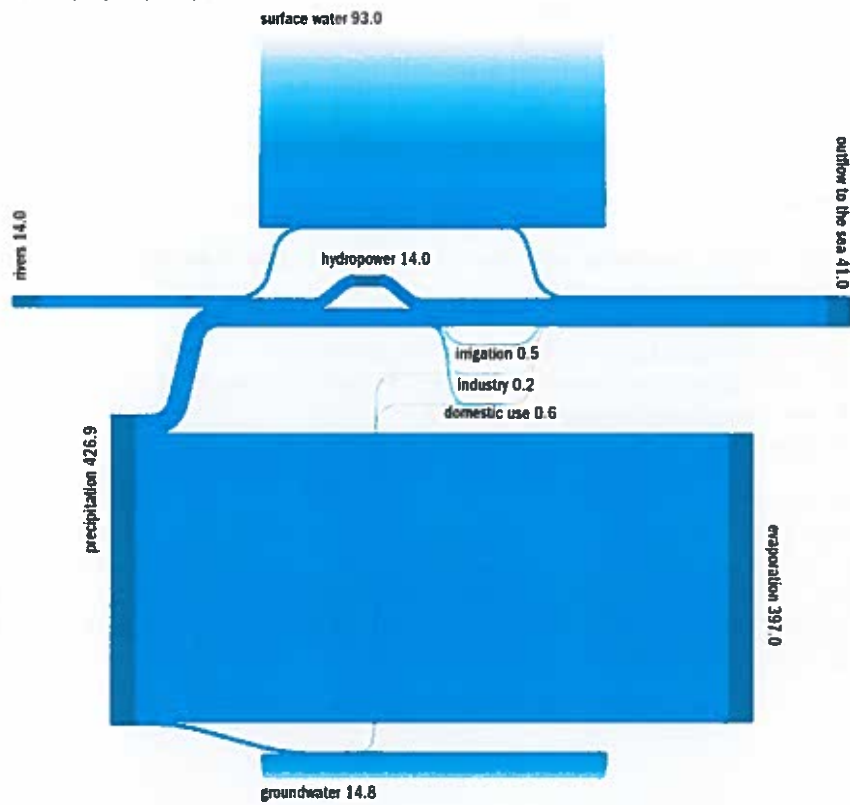
- well
- ▲ spring
- artificial basin
- water potential



Sistemi Ujor



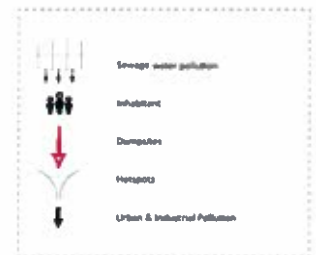
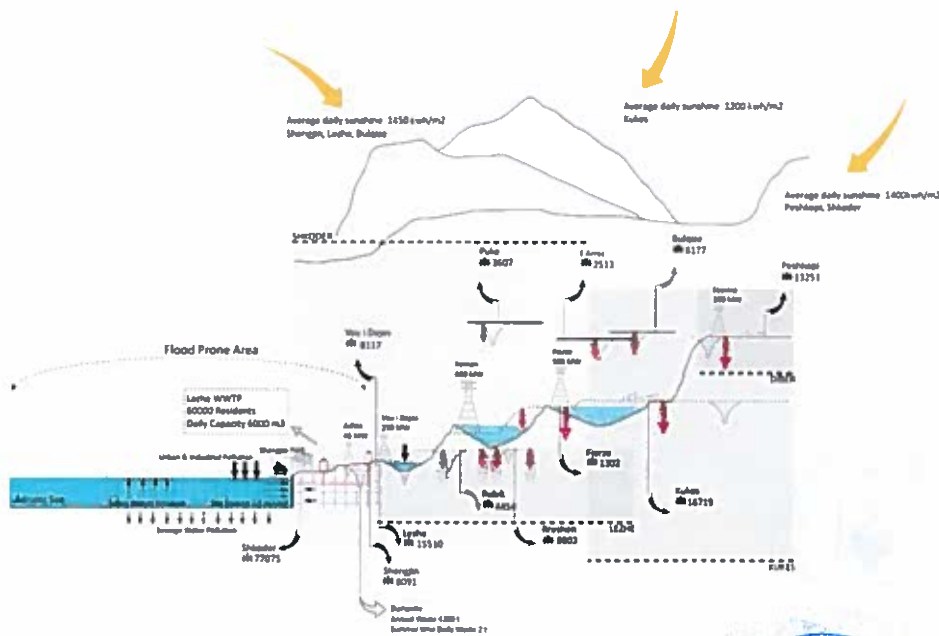
Average fresh water flows and reserves in Albania
in km³ per year (flows) and km³



Toka Ujore Shqipëri Shqipëria ka disa rezervuare të mëdha dhe liqene natyrore, dhe shtatë lumenj të mëdhenj që trefishojnë rrjedhjen e ujit në drejtim të bregdetit. Sistemi i saj ujqor i siguron Shqipërisë pajisje thelbësore të ekosistemit si prodhim të energjisë elektrike, tokë bujqësore pjellore, dhe një peizazh që është tërheqës si për banorët dhe për turistët. Megjithatë, mirëmbajtja e vonuar, prerjet në veri dhe lindje (erozioni), ndotja (organike dhe inorganike) gjithnjë e më shumë dëmtojnë cilësinë e liqeneve dhe lumenjve.

County	Population	Annual amount (ton/p)	Annual Urban waste (t)	Annual Inert waste (t)
Shkoder	339072	0.195	66453	12510.5
Lezhe	210748	0.312	65910	15945
Diber	177974	0.186	33178	16080
Kukes	116061	0.148	17232	6700

Uji si lëndë djegëse Klima shqiptare siguron një sasi të pasur të ujit të freskët dhe të pastër. Më pak se 0.05 për qind të totalit të reshjeve dhe (derdhje) të ujit të lumit është përdorur nga industria dhe familjet në vit. Bujqësia (ujtje) përdor rreth 0.25 për qind. Konsumatori më i madh i ujit në Shqipëri është sektori i energjisë. Rreth 3 për qind e të gjithë ujit rrjedh nëpër fabrika të mëdha ose të vogla hidroelektrike. Kjo sasi është e barabartë me sasinë totale të ujit që rrjedh në vend nga lumi. Rezerva e përgjithshme e ujit në ujërat sipërfaqësore dhe ujërave nëntokësore është rreth gjashtë herë këtë sasi.



Sistemi Bujqësor

Synimi

- Sistem bujqësor konkurrues

Politikat

- Ruajtje
- Konsolidim
- Cilësi
- Rendiment

Politikat e Planit Kombëtar në lidhje me bujqësinë janë: mbrojtja, konsolidimi dhe modernizimi.

- Asnjë ndërtim i ri në tokat bujqësore
- Krijimi i një rrjeti bujqësor-ekonomik të suksesshëm
- Integrimi dhe bashkëpunimi me sektor të tjerë të ekonomisë
- Krijimi i qendrave bujqësore / poleve
- Etiketat e produkteve bujqësore: Made in Albania

Komente

Vizioni Tirana 030 parashikon një ndarje të qartë ndërmjet zonave urbane dhe zonave bujqësore. Synimi do të jetë krijimi i një rrjeti eficient të prodhimeve bujqësore, i cili ndihmon pronarin e tokës të organizojë prodhimin dhe e pajis atë me të gjithë kanalet e nevojshme për të marrë pjesë dhe për të qenë konkurrues në sferën kombëtare dhe ndërkombëtare.



FOOD

Food production

Agriculture

- land use agriculture
- Permanent crops (olives, grapes, and citrus)
- Mixed farming (grains, potatoes, vegetables, and livestock)

Biological food

- organic operator
- medicinal herbs

Food network

Distribution, processing and trade

- food cluster
- sea harbour
- airport
- highways
- shipping connections

Landscape conditions

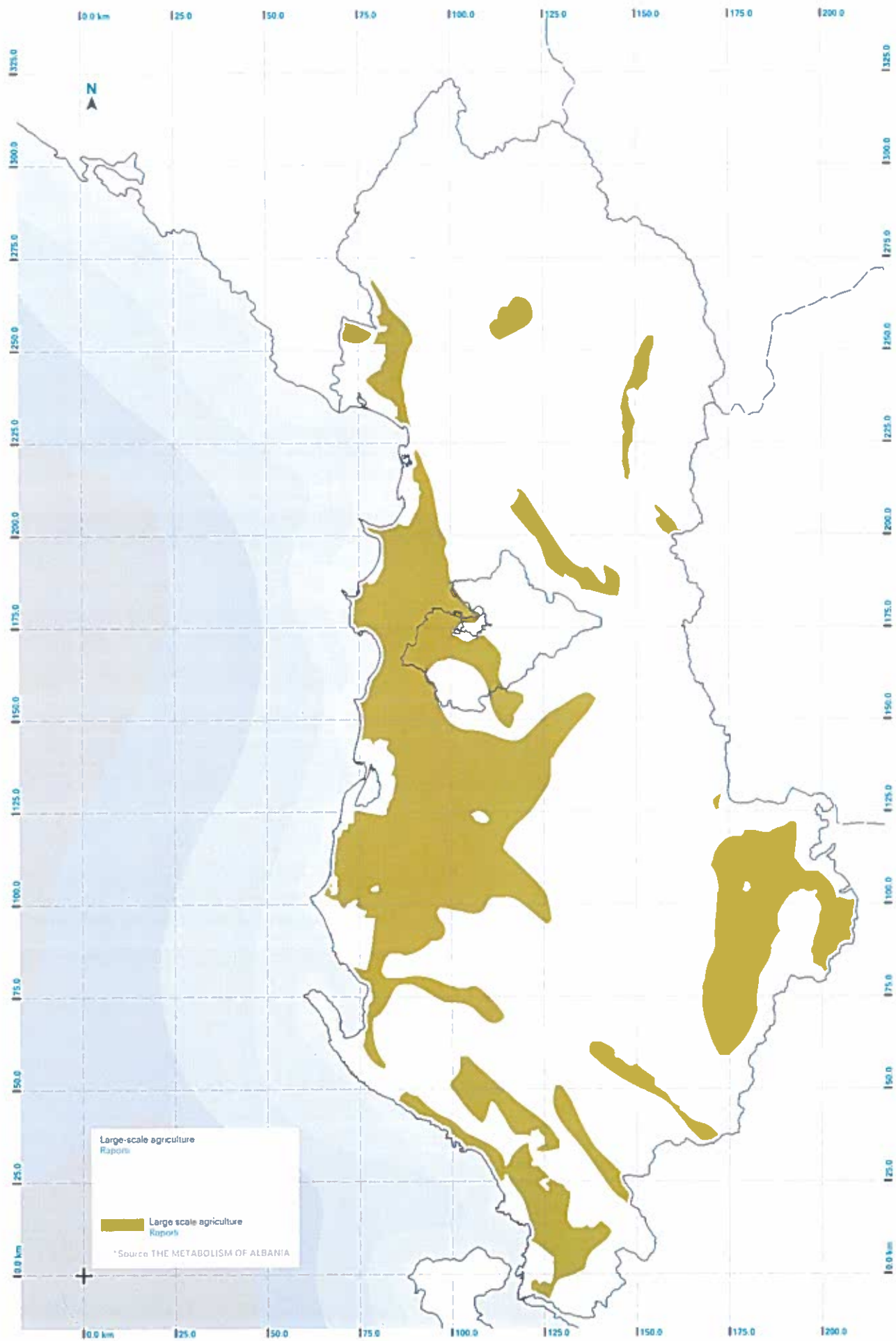
Nature

- protected environment



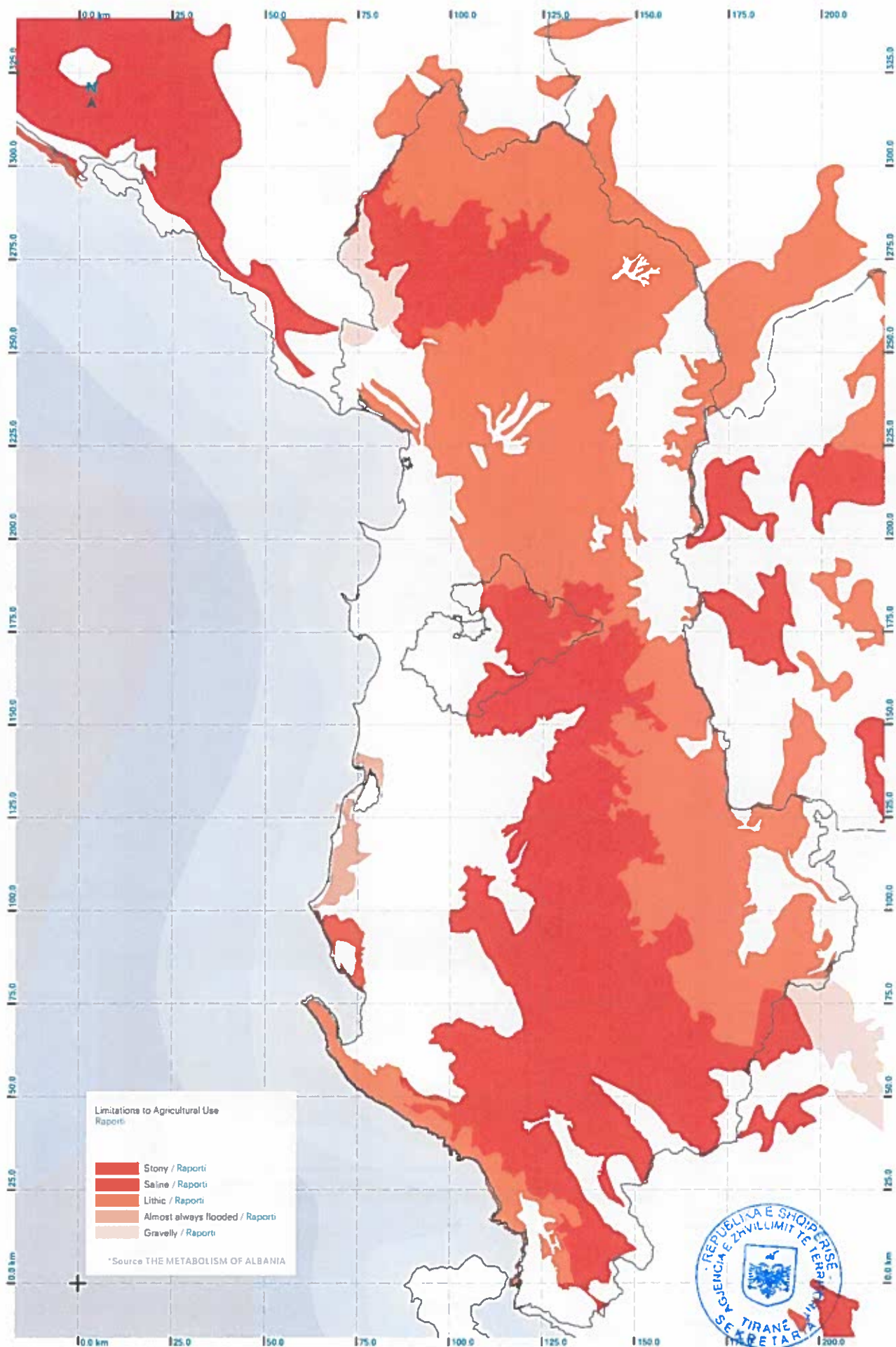
Harta e Sistemit Ushqimor





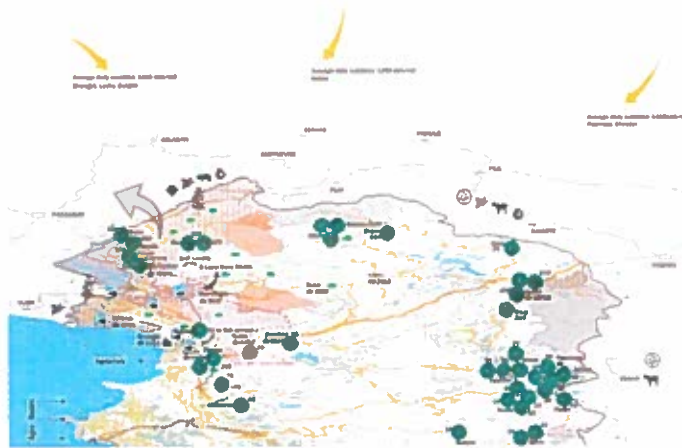
Bujqësia në shkallë të madhe





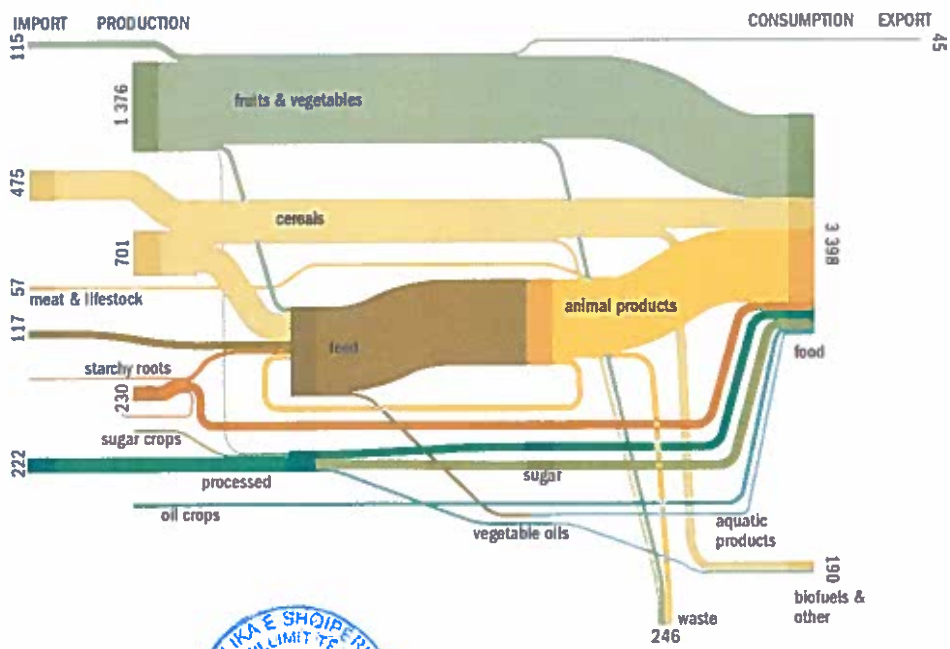
Harta e Limitimeve në përdorimin e Bujqësisë

Një menu e shëndetshme Bujqësia e Shqipërisë dhe sektoret e ushqimit kujdesen pothuajse për tregun e brendshëm. Prodhimet e frutave dhe perimeve është veçanërisht e rëndësishme. Frutat dhe perimet, produktet e qumështit, gruri pjesërisht i importuar, dhe në një shkallë më të vogël - të mishit janë në menu. Eksporti është shumë i dobët: më shumë ushqim është çuar dëm sesa eksportuar. Vetëm një sasi e caktuar e perimeve është duke u eksportuar. Industria e përpunimit të ushqimit është modeste nga madhësia. Ajo përdor sheqer si dhe disa produkte të tjera.



Fermerët në Vëshitëri Rreth një e katërta e Shqipërisë është e regjistruar në mënyrë zyrtare si tokë bujqësore: tokat e lërueshme përgjatë ultësirës bregdetare. Prodhueshmëria e kësaj zone po vjen duke rënë për shkak të ndërimit informal të pakontrolluar mbi tokë bujqësore i cili ndikon si në sipërfaqen ashtu edhe në prodhueshmërinë e tokës. Produkte të rëndësishme janë perimet, patatet, ullinjët, agrumet dhe frutat e tjerë pemorë, rrushi, dhe duke u rritur në zonat malore: bimët mjekësore, në zonat malore shumë bujq jetojnë një jetë marginale. Ata prodhojnë vetëm ushqimin për veten. Rrjeti i shpërndarjes është shumë informal, i përbërë nga bujq që ofrojnë prodhimet e tyre nëpër tregjet dhe rrugët e fshatrave dhe qyteteve. Ata përballen me konkurrencën e supermarketeve të cilët në shumicën e rasteve i blejnë prodhimet e tyre jashtë shtetit. Aty këtu, komunitetet dhe restorantet paraqesin veten si përkrahës të kulturës tipike bujqësore Shqiptare duke punuar me prodhime vendase të rritura në shkallë të vogël.

Food balance Albania
in kilotonnes (ktonnes)



Source: FAO



Sistemi Infrastrukturor

Synimi

- Bashkimi hapësinor
- Rritja e aksesueshmërisë

Politikat

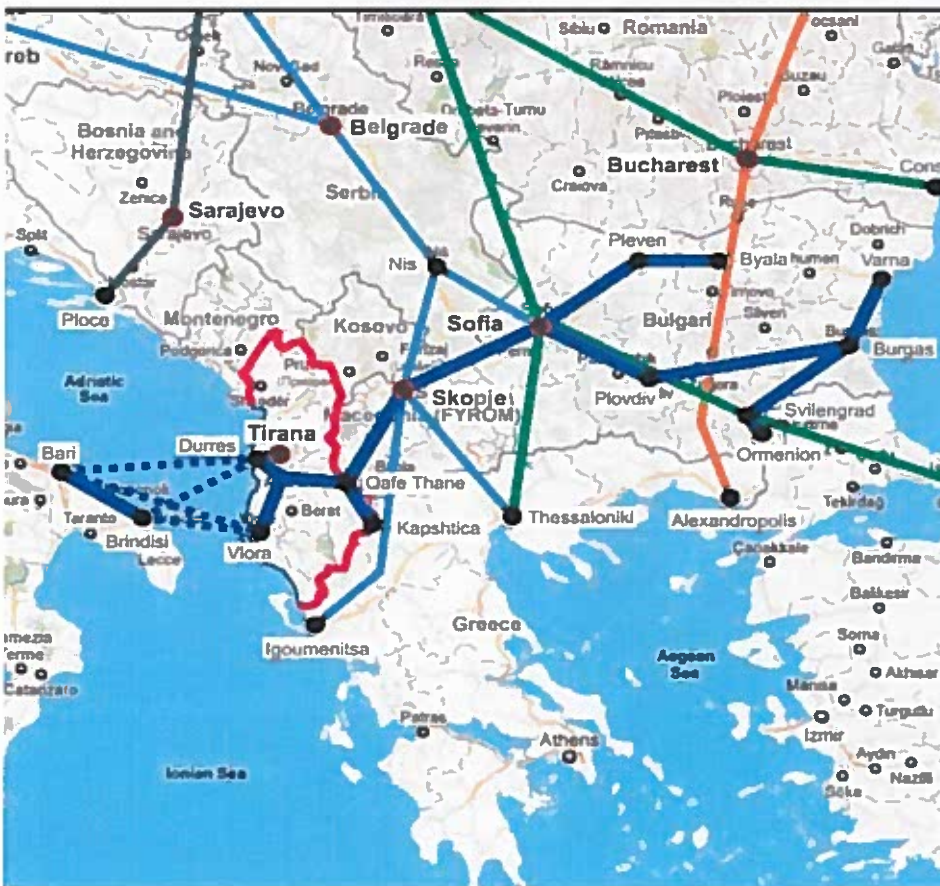
- Organizimi i sistemit tokësor me organizimin hierarkik të qendrave urbane
- Zhvillimi i korridoreve të integruar me infrastrukturën e transportit

Për të balancuar shpërndarjen e transportit brenda territorit, plani synon të krijojë:

- Një sistem të integruar multimodal mbarë kombëtar
- 2 aeroporte të reja, Kukës dhe Delvinë
- Tre Stacione Intermodale Kombëtare në Fier, Elbasan, Berat.
- Pesë korridoret strategjike: Korridori i Gjelbër veri-jug, Korridori Blu Veri-Jug, Korridori 8 Rruga e Arbrit, Korridori 10 segmenti Durrës- Kukës- Morinë, Boshti Qendror Jugor.
- 10 Stacione Intermodale Ndërkombëtare në Tiranë, Durrës, Lezhë, Shkodër, Kukës, Pogradec, Korçë, Vlorë, Sarandë, Gjirokastrë

Komente

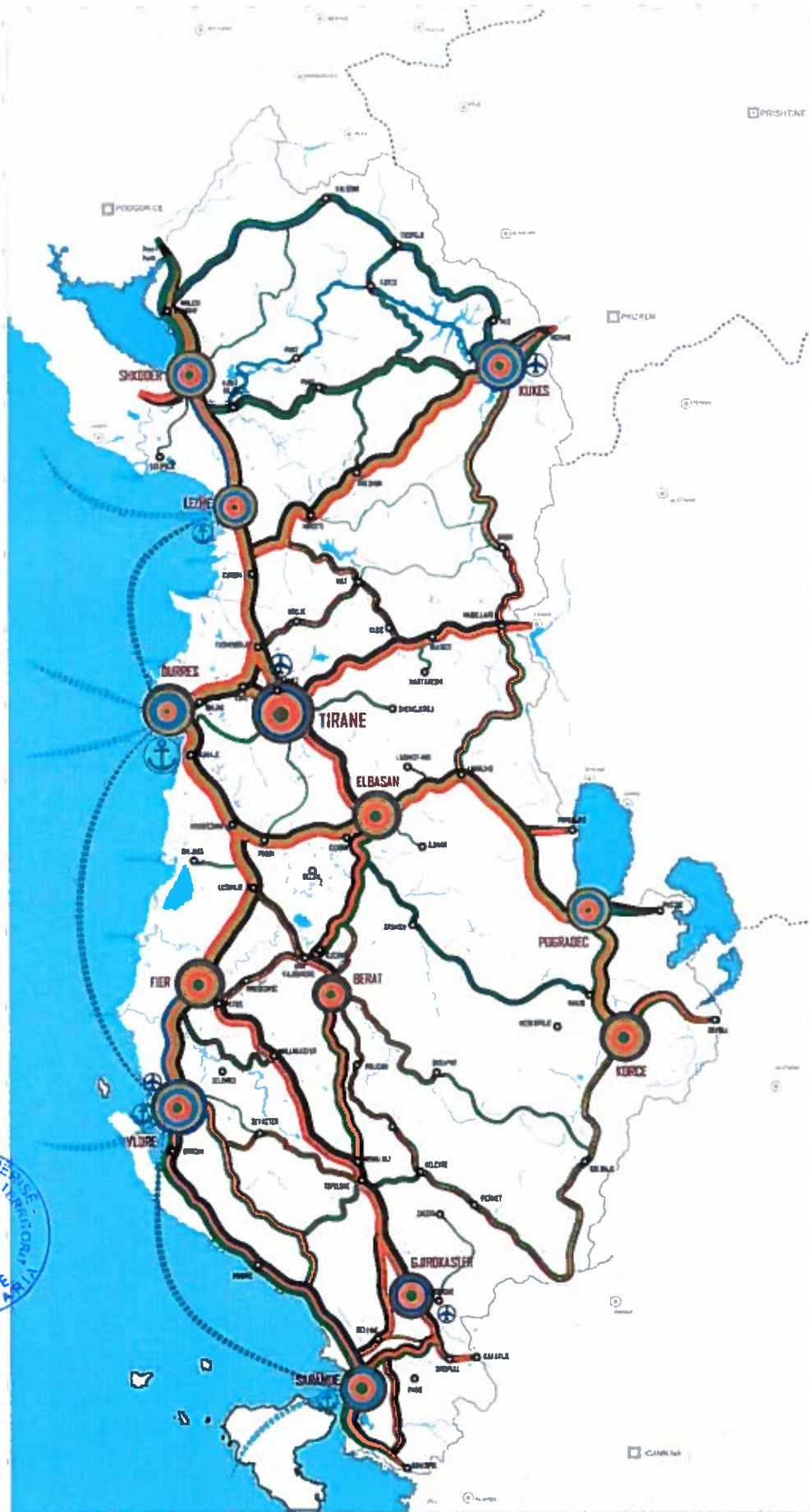
Vizioni strategjik Tirana 030 do të përkufizojë Tiranën si një nyjë intermodale me mënyra të ndryshme transporti që të krijohet një qytet i aksesueshëm. Përmirësimi i transportit publik që të zvogëlohet trafiku dhe përhapjen e të gjitha mënyrave të transportit si hekurudhor, tramvaj, autobusa, biçikleta dhe mjete private do bëjë më të aksesueshëm territorin e qytetit dhe të territorit përreth.



Harta tregon Rrjetin Pan Europian të Korridoreve në Ballkan

- Legjenda
- Korridori VIII
 - Korridori X
 - Korridori IV
 - Korridori IX
 - Korridori V

Shqipëria kalohet nga Korridori VIII, që lidh vendin përmes portit të Durrësit dhe Vlorës me Italinë, përkatësisht me Barin dhe Brindisin. Në pjesën lindore Shqipëria lidhet me Shkupin, Maqedoni, Sofjen dhe Varnën, Bullgari.

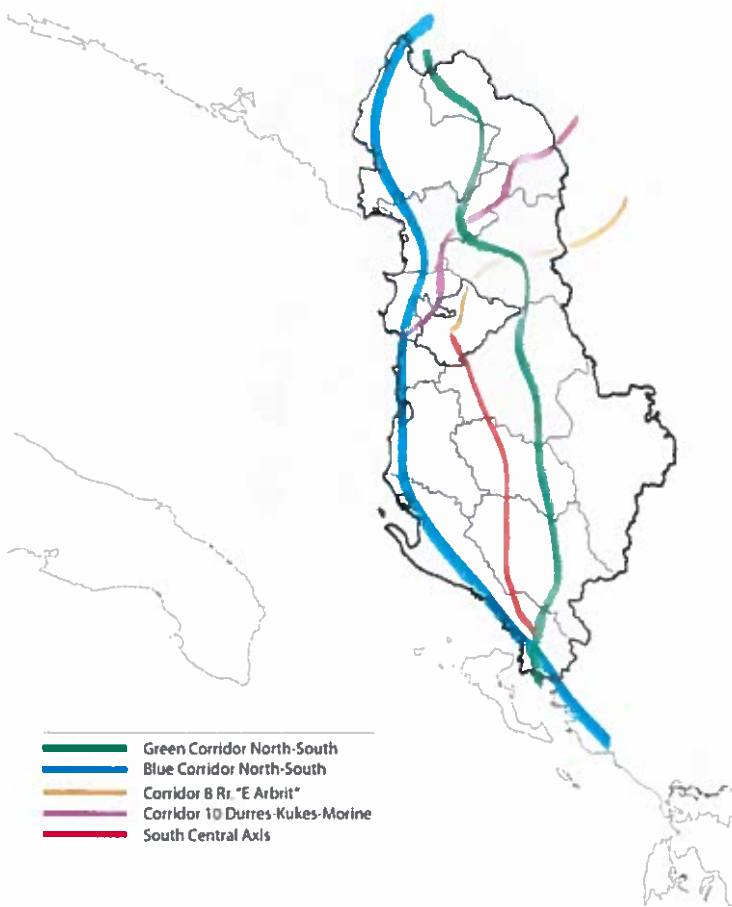


Harta e Modaliteteve të Infrastrukturës



Sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar janë planifikuar 10 stacione intermodale ndërkombëtare :

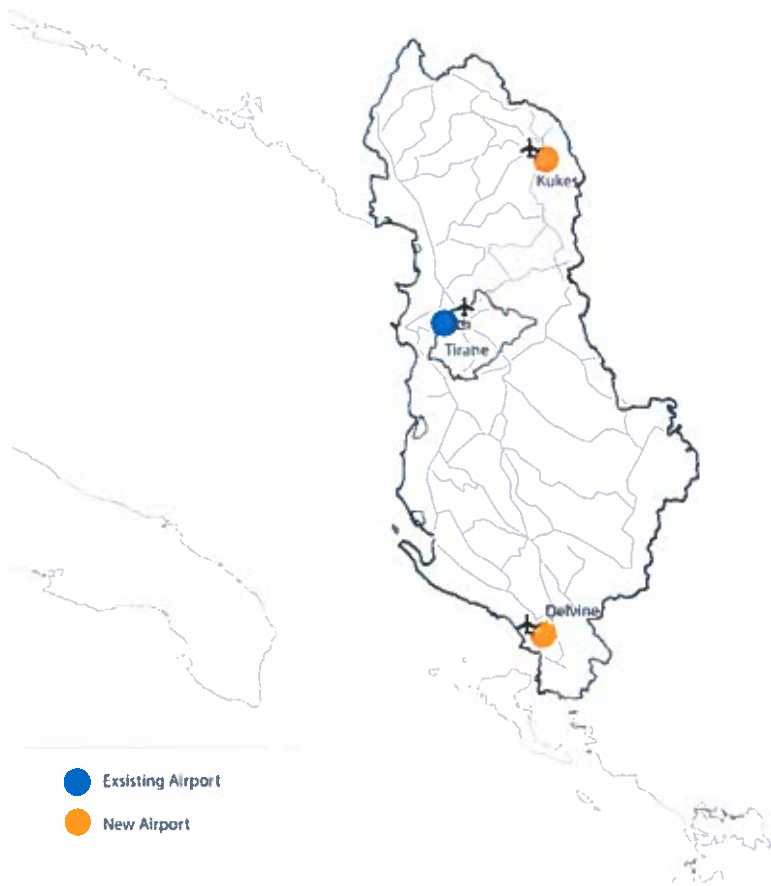
- Shkodër
- Kukës
- Lezhë
- Durrës
- Tiranë
- Pogradec
- Korçë
- Vlorë
- Gjirokastrë
- Sarandë



Sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar janë planifikuar 5 korridore strategjike kryesore:

- Korridori i Gjelbërt Veri-Jug
- Korridori Blu Veri-Jug
- Korridori VIII "Rr. E Arbrit"
- Pjesa e korridorit X Durrës-Kukës-Morinë
- Boshti Qendror Jugor





Sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar janë planifikuar 2 aeroporte të rinj:

- Kukës
- Delvinë



Sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar janë planifikuar 3 stacione të reja intermodale:

- Elbasan
- Fier
- Berat

Energjia

Synimi

- Zhvillimi i një rrjeti efikas të energjisë

Politikat

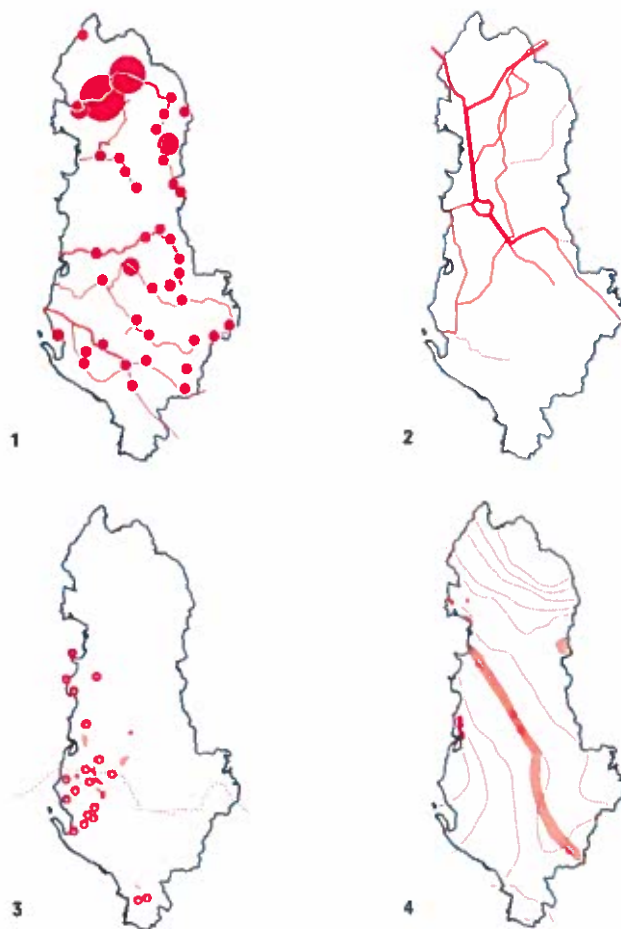
- Drejt shumëllojshmërisë të energjisë së rinovueshme

Në infrastrukturën e sistemit të energjisë, Plani i Përgjithshëm Kombëtar propozon:

- 0% import të energjisë
- 2 porte kryesore në Porto Romano dhe Vlorë për transportin e naftës dhe gazit të lëngshëm
- 4 korridore të energjisë: TAP - IAP - EBR – Kosovo
- 9 centrale ekzistuese

Komente

Vizioni strategjik Tirana 030 do të përkrahë konsumimin e energjisë të mbarëvazhdueshme.



Sistemi Energjistik

1 Hidrocentrale

2 Rrjeti i energjisë

3 Lëndë djegëse fosile

4 Energji e rinovueshme



ENERGY

Energy production

Hydropower

- large hydropower plant
- hydropower concession
- hydropower private
- new hydropower plant

Electricity network

- power plant
- ▲ substation
- line 400 kV
- line 220kV
- line 110kV
- oh line under construction
- future oh lines

Energy potential

Average daily solar radiation

Eolic system

- >0.25 GJ / M3

Geothermal energy

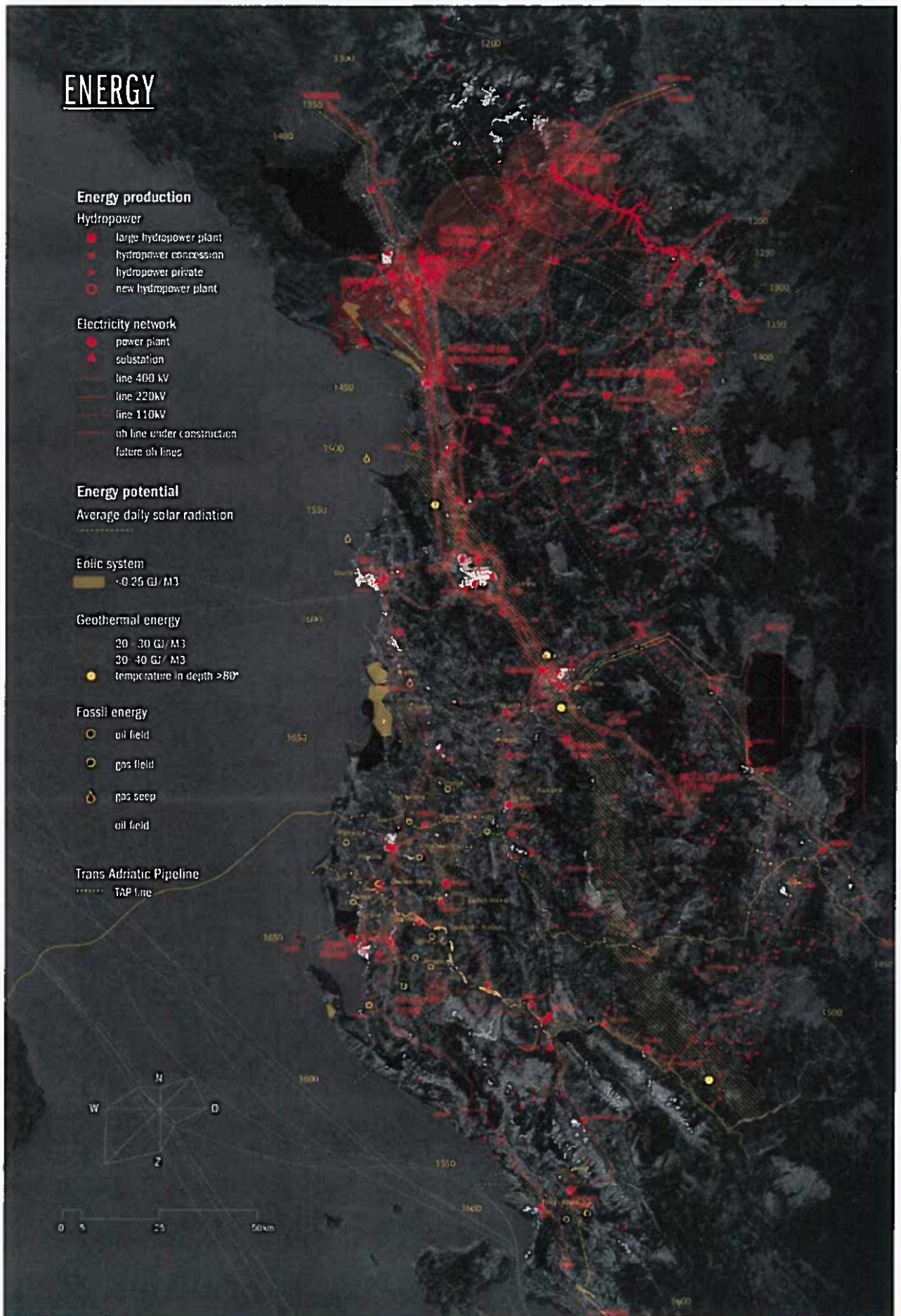
- 20 -30 GJ / M3
- 30 -40 GJ / M3
- temperature in depth >80°

Fossil energy

- oil field
- gas field
- gas seep
- oil field

Trans Adriatic Pipeline

- TAP line



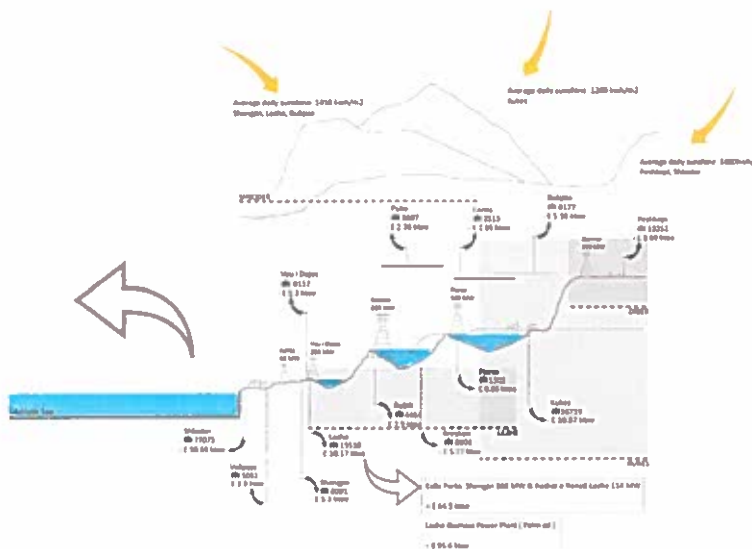
Nje disbalance ne Rrjet Shumica e energjise prodhohet ne veri dhe lindje, ku ka disa rezervuare me hidrocentrale te medhenj. Te shperndare ne rajonin malor te Shqiperise, qindra gjeneratorë shtesë të vegjël të 'rënies së lirë' janë në përdorim. Gjatë transportit të energjisë te konsumatorët në zonat e banuara, rreth 40% humbet rrugës. Kjo shkaktohet nga distanca e madhe dhe gjithashtu nga fakti se shumica e infrastrukturës ka nevojë për mirëmbajtje ose zëvendësim. Gjithashtu, energjia merret edhe në mënyrë të paligjshme. Në jug, në luginën e lumit të 'papërkëdhelur' të Vjosës studime po kryhen mbi ndërtimin e hidrocentraleve. Megjithatë, klima Shqiptare ofron mundësi të mira për prodhimin e energjisë diellore dhe të erës. Disa zona në bregdet janë damkosur si zona të mundshme të prodhimit të energjisë nga era.

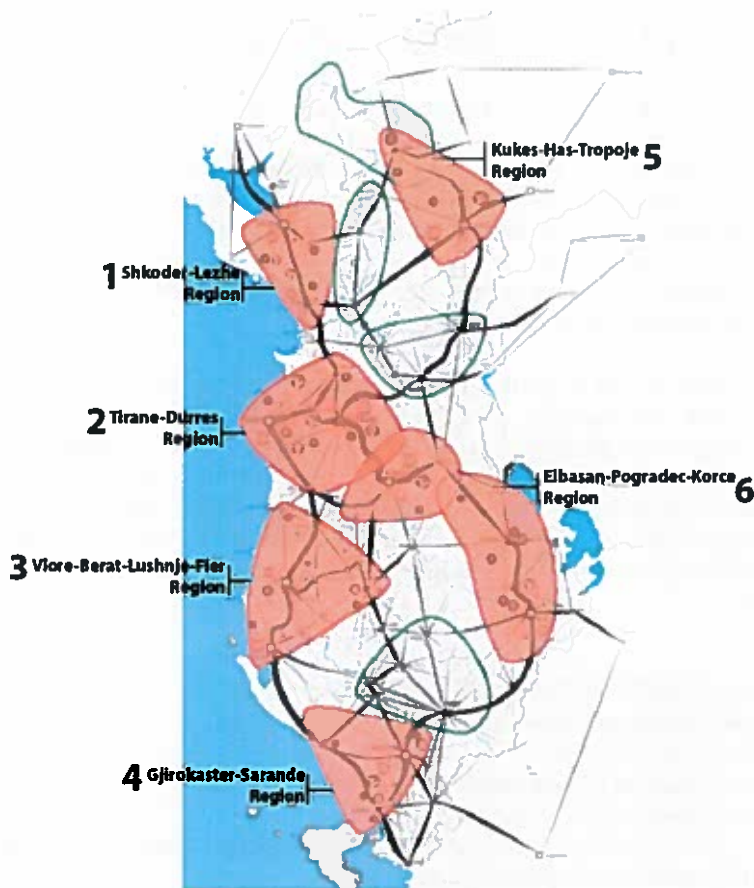


Annual Energy Generation:			County Population and Annual amount (ton/p)		
Koman	1800 Gwh	6480 Tj	Shkoder	339072	0.195
Fierze	1600 Gwh	5760 Tj	Lezhe	210748	0.312
Vau i Dejës	900 Gwh	3240 Tj	Diber	177974	0.186
Ashta HPP	242 Gwh	871.2 Tj	Kukes	116061	0.148
Skavica HPP	1100 Gwh	3960 Tj			
Other (Small HPP)	100 Gwh	360 Tj			



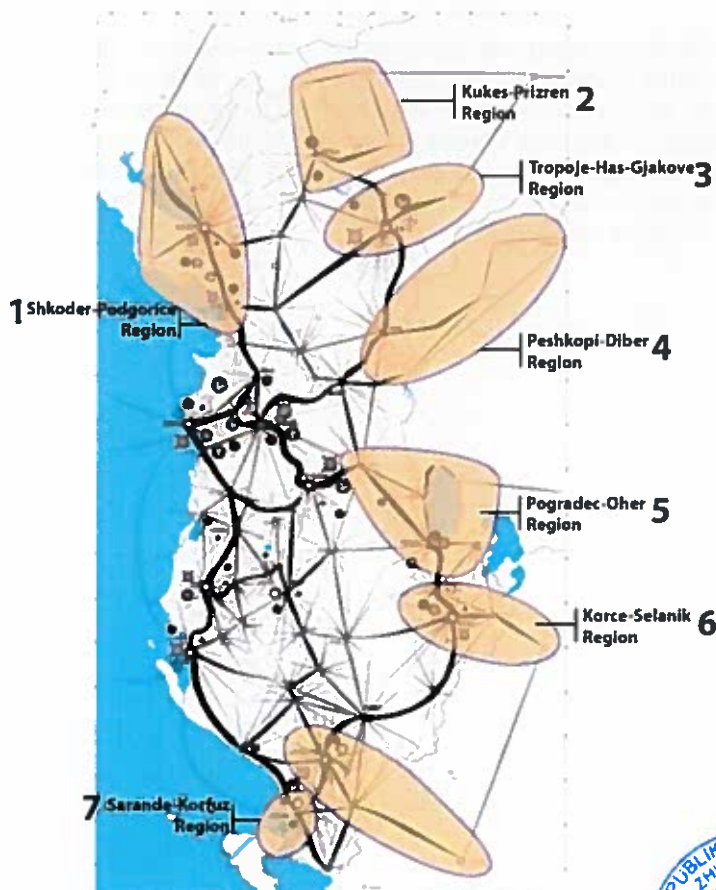
Një vend me bollëk Shqipëria është e pasur në naftë, qymyr, dhe gaz natyror. Prodhimi i naftës është në veçanti domethënëse. Thuajse e gjithë nafta e nxjerrë eksportohet, e barabartë me sasinë e naftës, gazit natyror dhe produkteve me bazë naftë që importohet. Treçereku i importeve shkon për sektorin e transportit, konsumatori më i madh i energjisë në Shqipëri.





Zonat kryesore të zhvillimit rajonal të Shqipërisë
Plani i Përgjithshëm Kombëtar
përkufizojnë 5 zona kryesore të zhvillimit rajonal:

1. Rajoni Shkodër-Lezhë (proponon zhvillim ekonomik dhe turistik)
2. Rajoni Tiranë-Durrës (proponon zhvillim ekonomik dhe turistik)
3. Rajoni Vlorë-Berat-Lushnjë-Fier (proponon zhvillim ekonomik dhe turistik)
4. Rajoni Gjirokastrë-Sarandë (proponon zhvillim ekonomik dhe turistik)
5. Rajoni Kukës-Has-Tropojë (proponon zhvillim ekonomik dhe turistik)
6. Rajoni Elbasan-Pogradec-Korçë (proponon zhvillim ekonomik dhe turistik)



Zonat kryesore të zhvillimit ndërkufitar të Shqipërisë
Plani i Përgjithshëm Kombëtar
përkufizojnë 7 zona kryesore në kufi të Shqipërisë për tu zhvilluar.

1. Shkodër - Podgoricë (proponon kryesisht një profil ekonomik, shkëmbime tregtare dhe turizëm)
2. Kukës - Prizren (proponon kryesisht një profil ekonomik, shkëmbime tregtare dhe turizëm)
3. Tropojë - Has - Gjakovë (proponon kryesisht shkëmbime tregtare dhe turizëm)
4. Peshkopi - Dibër (proponon kryesisht turizëm dhe bujqësi)
5. Korçë - Selanik - Podgoricë (proponon kryesisht një profil ekonomik, shkëmbime tregtare)
6. Pogradec - Ohër (proponon kryesisht një profil ekonomik, shkëmbime tregtare dhe turizëm liqenor)
7. Sarandë - Korçë (proponon kryesisht një profil turistik të shkëmbimeve)

Durana - Plani Ndërsektorial Durana

Durana Plani Ndërsektorial
Agjencia Kombëtare e
Planifikimit të Territorit (AKPT)

Plani i Integruar Ndërsektorial për Zonen Ekonomike Tiranë-Durrës Plani i Përgjithshëm Kombëtar

Qeveria shqiptare dhe Plani i Përgjithshëm Kombëtar kanë identifikuar rajonin Tiranë-Durrës, si një nga zonat më të rëndësishme ekonomike për Shqipërinë dhe rajonin. Për të siguruar një zhvillim të qëndrueshëm territorial dhe urban të zonës, Ministria e Zhvillimit Urban në bashkëpunim me Agjencinë Kombëtare për Planifikimin e Territorit ka marrë nismën për hartimin e Planit Ndërsektorial të Integruar për zonën ekonomike Tiranë-Durrës.

Kjo zonë ekonomike shihet si një qendër e rëndësishme e Ballkanit, si qendër ekonomike kombëtare dhe rajonale, në gjendje për të konkurruar në rajonin e Ballkanit dhe të Evropës Jug-lindore. Zona ekonomike Tiranë-Durrës ka tendencë për të rritur cilësinë e jetës në mënyrë që të thithi talente të reja të cilat do të sigurojnë zhvillimin ekonomik dhe inovativ të zonës. Bizneset dhe teknologjitë e reja do të mbështeten. Një transport i përshtatshëm dhe infrastrukturë elektronike do të ofrohen për të mundësuar lëvizjen e shpejtë dhe të sigurt të njerëzve, mallrave dhe informacionit.

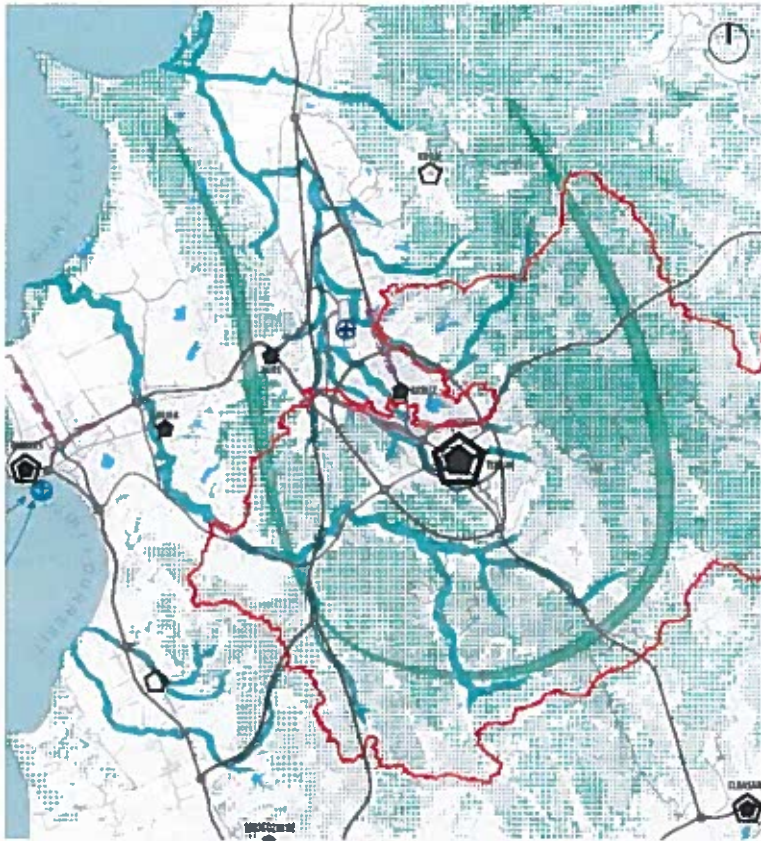
Aspektet kryesore të planit sektorial Durana:

- Një zonë për zhvillim ekonomik dhe konkurrencë rajonale
- Përmirësim i infrastrukturës
- Përmirësim i infrastrukturës së transportit dhe lëvizshmërisë
- Përmirësim i cilësisë urbane dhe rurale
- Prezantimi i teknologjisë së zgjuar (smart) dhe inovacionit në agro-industrinë
- Mbrojtja dhe zhvillimi i cilësisë së mjedisit natyror
- Përmirësim i turizmit

Komente

Vizioni Tirana 030 do të marrë në konsideratë planin sektorial Durana për zhvillimin e "New Tirana". Është e qartë se ndërtimi i një lidhje të fortë midis rajonit Tiranë -Durrës do të nxisë zhvillimin ekonomik të zonës, duke përmirësuar infrastrukturën brenda Tiranës dhe brenda rajonit. Konsolidimi dhe rigjenerimi i zonave urbane dhe rurale është një nga shqetësimet më të mëdha të Vizionit Tirana 030. Ekipi projektues do të marrë në konsideratë objektiva të ndryshme të planit për implementimin e tyre në planin tonë strategjik.

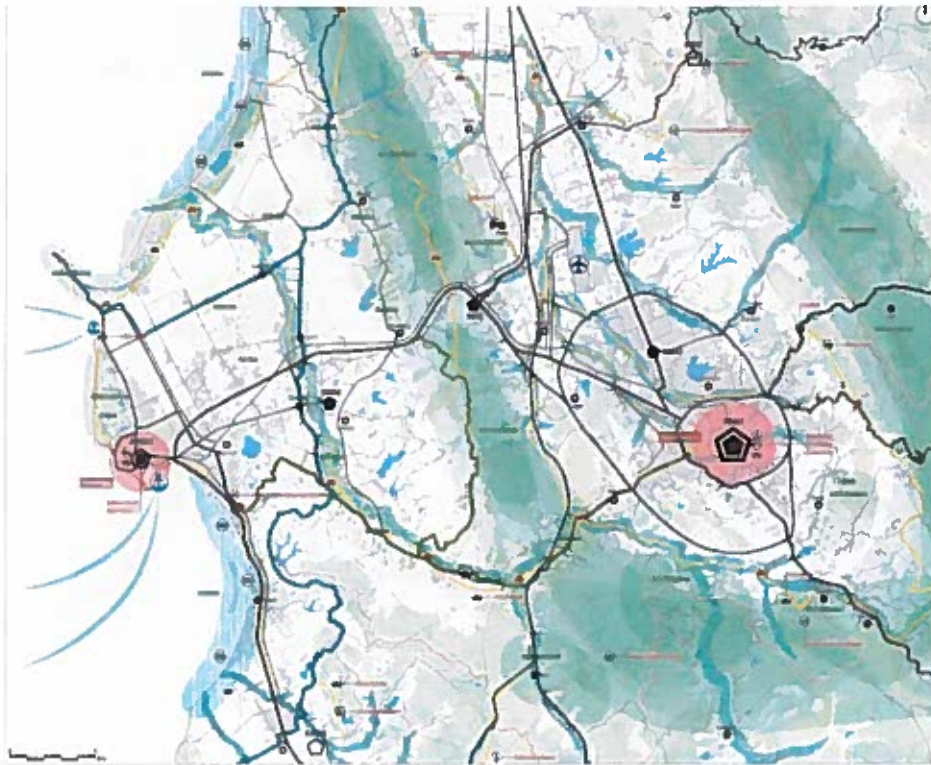




Durana_Vizioni

Legjende

- Metropoli
- Qendër Primar
- Qendër Sekondar
- Qendër Terciar
- Akse transport
- Hekurorë
- Tranzonete deti
- Njës kulturi rrituri
- Aeroporti
- Port
- Zonë e urbanizuar
- Zonë etnozore
- Hapësira ujore rrethdite
- Zonë e gjelbra



Durana_Turizëm

Legjendë

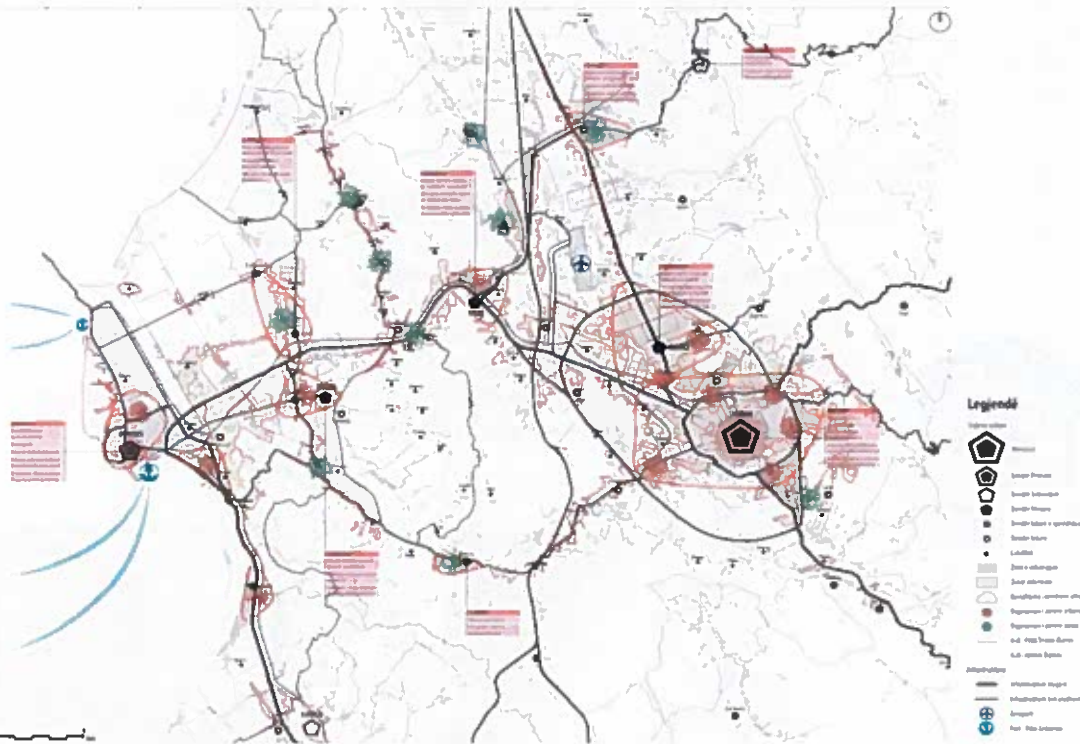
- Qendrat urbane**
 - Metropoli
 - Qendër Primar
 - Qendër Sekondar
 - Qendër Terciar
 - Qendër lokale e qytetit
 - Qendër lokale
 - Zonë e urbanizuar
 - Kull / Pëllëmbë Qyteti
 - Kull / rrethim Qyteti
- Arsimi**
 - Kola
 - Shkollë fëmijë
 - Shkollë gjimnaziale
 - Universiteti
 - Qendër kulturore
 - Qendër shpirtërore
 - Qendër shpirtërore
 - Qendër shpirtërore
 - Qendër shpirtërore
 - Qendër shpirtërore
 - Qendër shpirtërore
- Infrastruktura**
 - Infrastruktura rrugore
 - Infrastruktura hidrografike
 - Aeroporti
 - Port / Përmbajtje
 - Qendër rrethdite
 - Qendër rrethdite
 - Qendër rrethdite
 - Qendër rrethdite
 - Qendër rrethdite
 - Qendër rrethdite
 - Qendër rrethdite
- Zonë të ndryshme**
 - Zonë e gjelbra
 - Tërfaqe ujore
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite
 - Hapësira ujore rrethdite



Durana_Sistemi i Infrastrukturës

Objektivat kryesore të infrastrukturës të planit deri në vitin 2030:

- Fokusimi i zhvillimit në korridoret e transportit multi-modal të "Rajonit Metropolitan"
- Rigjenerim i plotë i linjës hekurudhore Tiranë-Durrës dhe lidhja me aeroportin
- Reduktim i përdorimit të makinave individuale me 30%
- Zhvillimi i 100 km rrugë për biçikleta
- 30% e Transportit publik me energji jo të dëmshme ndaj mjedisit (elektrikë/ biomasë etj)
- Rrjet strategjik rrugor rajonal (Korridori Veri Jug / Itali - Durrës – Korçë -Maqedoni – Greqi (Korridori 8) / Durrës – Tiranë – Bulqizë – Maqedoni)
- Unaza Tiranë – Kamëz; Unaza Durrës – Spital (zonë e lire ekonomike)
- Sistem Multimodal & Transport Publik
- Menaxhim Trafiku
- Përmirësim i transportit në zonat rurale

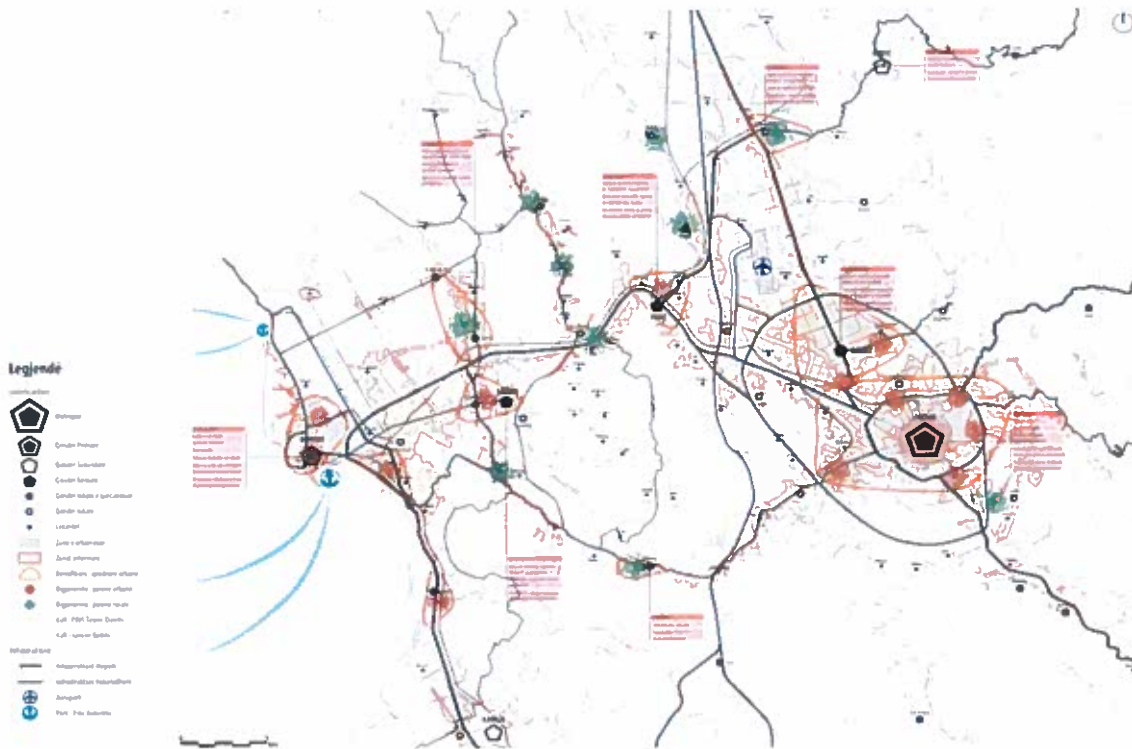


Durana_Sistemi Urban

Objektivat kryesore të planit deri në vitin 2030:

- Përmirësim i energjisë dhe jetës në zonat urbane dhe rurale
- Përmirësimi i efikasitetit energjetic në stokun ekzistues me 50%
- Rritja e stokut të banesave sociale me 50%
- Përmirësimi i infrastrukturës dhe integrimi i zonave informale në masën 80%
- Rigjenerimi me 40% i ish zonave industriale
- Strukturë Urbane Policentrike & Shërbime Publike (Qëndër Metropolitane / Qëndër Rajonale/ Qëndër Primare/Qëndër Dytësore / Qëndër Lokale)
- Konsolidimi dhe Rigjenerimi i Zonave Urbane (Qytet Kompakt - Strategji densifikimi / Vendbanime me përdorim të përzier)
- Strehim Social
- Rigjenerim i Qëndrave Rurale





Durana _Sistemi Natural

Objektivat kryesore të planit deri në vitin 2030:

- Përmirësimi dhe mbrojtja e sistemit natyral
- Rritja me 30% i fondit të zonave të mbrojtura në Rajon
- Reduktimi me 40% i ndotjes në lumenjtë
- Përmirësimi i cilësisë së ujit të plazheve
- Ndalimi në 100% i derdhjes së ujërave të zeza në lumenj, liqene dhe det
- Reduktimi me 25% i emetimeve të dëmshme (CO2)



0.5 Vizioni

Strategjitë e zhvillimit: 13 projekte strategjike - Komponenti strukturor

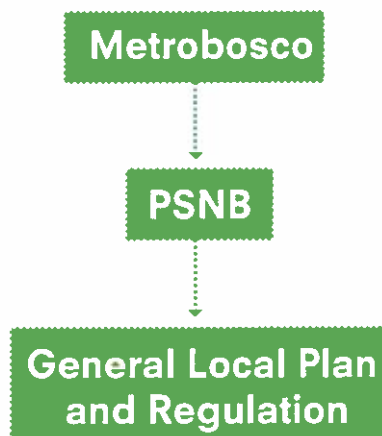
Sikundër është thënë dhe më parë, vizioni për Tiranën 2030 identifikon dhjetë objektiva strategjike të cilët kanë për qëllim të drejtojnë zhvillimin urban, ekonomik dhe shoqëror të Tiranës në 15 vitet e ardhshme

Për të përmbushur objektivat në fjalë janë hartuar 13 projekte strategjike të cilët përcaktojnë komponentin strukturor të planit dhe saktësojnë, në një projekt të vetëm, objektivat dhe prioritetet e zhvillimit të territorit. Janë, pra, përbërës të planit strategjik, vizioni i një qyteti në afatet e shkurtër, të mesëm dhe të gjatë të cilat afate përbëjnë në disa raste dhe rolin e udhëzuesit.

Komponenti operativ i zhvilluar në Rregulloren e Planit ka për të detyrë të kthejë zgjedhjet e ndërmarra në detyrime brenda planit strategjik, duke përcaktuar vepra prioritare të cilat sipas rregullores në fjalë do të zbatohen brenda afateve të parashikuara në mënyrë të menjëhershme duke mundësuar realizimin e ndërhyrjeve të parashikuara pa i lënë të pa zbatuara për kohë të gjatë dhe jo operative.

Komponenti operativ përcakton instrumentet zbatuese dhe mënyrën e ndërhyrjes brenda qytetit të ndërtuar, të riorganizimit të shërbimeve, si dhe përcakton zgjerimet e mundshme dhe projekte të riorganizimit urban. Plani strategjik paraqet dy lloje projektesh të cilët dallohen për mënyrën e realizimit dhe afatet kohore për zhvillimin dhe zbatimin e tyre: projekte që përbëjnë bazën e komponentit operativ dhe projekte unitare që parashikojnë zhvillimin e Planeve të Sektorëve specifike të parashikuara në legjislacionin kombëtar dhe Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 671, dat 29.7.2016 Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit si - "PSNB" është plani sektorial në nivel bashkie.

Projektet strategjike dhe Planet e Sektorëve përkatës do të zhvillohen nga bashkia në bashkëpunim me autoritetet dhe departamentet përgjegjëse. Nëpërmjet zhvillimit të "PSNB", që është plani sektorial në nivel bashkie, projektet strategjike drejtuese do të kthehen në projekte të detyrueshme dhe operative.

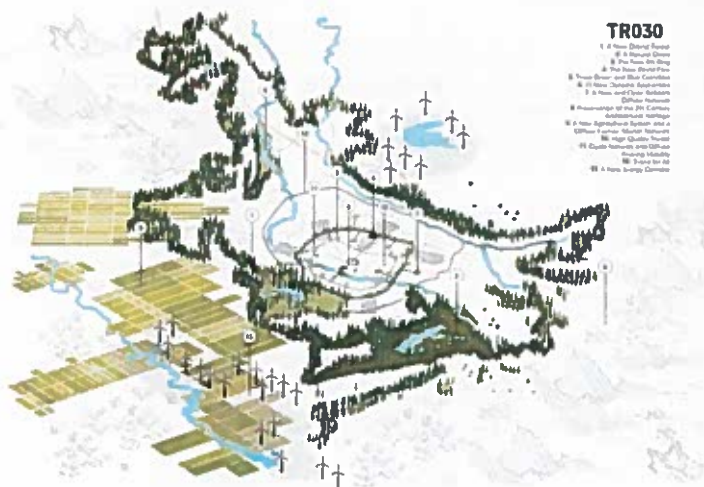


Plani i Përgjithshëm Vendor sugjeron zhvillimin e planeve specifike të sektorit për projekte si më poshtë:

- Projekti strategjik 01 – Metrobosco
- Projekti strategjik 03 – Unaza e dytë dhe e katërt të gjelbra
- Projekti strategjik 05 – Korridoret blu dhe të gjelbër
- Projekti strategjik 07 – Një rrjet i ri dhe i gjerë i shkollave të hapura – qyteti publik
- Projekti strategjik 08 – Ruajtja e shekullit të XX
- Projekti strategjik 09 – Korridore bujqësore dhe tregje për fermerët
- Projekti strategjik 10 – 11 – Sistemi i lëvizshmërisë
- Projekti strategjik 13 – Korridori energjistik.

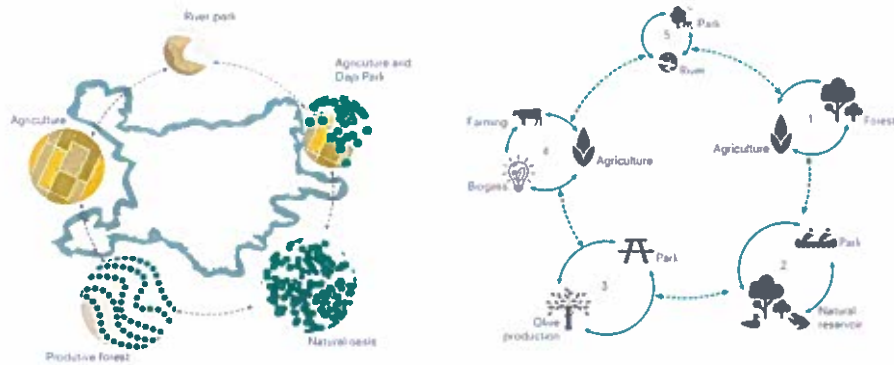
Si do të përmbushen këto objektiva në 15 vjet?

Vizioni ynë propozon 13 projekte strategjike të zbatueshme në afatin e shkurtër, të mesëm dhe të gjatë, si dhe 30 politika të përgjithshme të bazuara në 5 sisteme metabolike (mjedis, infrastrukturë, hapësirë urbane, bujqësi dhe ujë)



- Metrobosco
- Një oazë natyrore
- Një unazë e katërt e re
- Një Park i ri botëror
- Tre korridore të gjelbra dhe blu
- 15 Epiqendra dinamike të reja
- Një rrjet i ri i shkollave në funksionim 24h
- Ruajtja e shekullit 20
- Trashëgimia arkitektonike
- Një sistem i ri bujqësor dhe një rrjet i ri i tregut të fermerëve
- Transporti me cilësi të lartë
- Rrjeti i bicikletave dhe + Tirana për të gjithë
- Një Korridor energjetik i ri





Projekti strategjik 01 - Metrobosco

Realizimi i një brezi prej 2 milionë pemësh rreth qytetit, i cili do të ketë mundësi të bllokujë konsumin e tokës dhe të krijojë një unazë me pemë frutore, parqe me pemë dhe pyje për natyralizimin.

Sikundër është përshkruar në kapitujt e mëparshëm, në 15 vitet e fundit, qyteti i Tiranës ka pësuar një rritje të fortë demografike. Për të përballuar një kërkesë të lartë për banesa, qyteti i ndërtuar është zgjeruar në këtë mënyrë në drejtim të pakontrolluar jo vetëm në zonat e qytetëruara por edhe në zonat ish bujqësore dhe natyrore.

Plani i Përgjithshëm Vendor ka për qëllim të luftojë këtë fenomen, të kufizojë konsumin e tokës, të ruajë zonat bujqësore dhe natyrore duke parashikuar ku të jetë e nevojshme rinatyralizimin e tyre.

Plani i përgjithshëm vendor TR030 propozon krijimin e metroboscos si një kufi hije-bërës të zonës urbane, si një kufi natyral ndaj rritjes urbane. Është një pyll orbital që lidh parqet ekzistuese periurbane, zonat bujqësore, zonat pyjore, zonat rreth liqeneve.

Kufijtë e tij prekin zonën në perëndim të aksit tregtar Tiranë Durrës dhe zonën me densitet të lartë, Kasharin, në jug të Selitës, dhe Sauk 1, në lindje të Parkut të Liqenit të Farkës dhe të Parkut Kombëtar të Dajtit si dhe në veri të Lumit Tirana.

Metrobosco do të sjellë mbjelljen e një brezi të gjelbër prej 2 milion pemësh dhe do të lidhë 14.671 hektarë parqe, fusha bujqësore, pyje frutore dhe forma të ndryshme të bimësisë rreth qytetit në pronat publike dhe private.

Metrobosco do të lidhë 5 mjedise të ndryshme:

Parkun Kombëtar të Dajtit

Parku Kombëtar i Dajtit konsiderohet një zonë e mbrojtur dhe është e përbërë kryesisht nga pyje me disa zona ku ndodhen rezervuare me ujë të cilat shërbejnë kryesisht për aktivitete bujqësore familjare. Ai përbën habitatin e përkryer për aktivitete që lidhen me turizmin e qëndrueshëm si ecjet dhe ngjitet në mal.

Oaza Natyrore – park rekreativ (Parku i Farkës)

Zona që rrethon Liqenin e Farkës është pika ku brezi i gjelbër hynë më së shumti në qytet duke e lidhur atë me unazën e katërt.

Për karakterin e tij natyror, afërsinë me Parkun Kombëtar të Dajtit dhe për shkak të mungesës së problemeve të mëdha të ndotjes apo pikave të përqendrimit, kjo zonë mund të konsiderohet si një rezervë natyrore, një zonë e mbrojtur për specie të egra dhe aktivitete rekreative.

Pyjet frutore

Zona ndërmjet ish komunës së Vaqarrit dhe Farkës përbën lidhjen natyrore



ndërmjet Parkut të Lumit Erzen dhe Parkut të Liqenit dhe qendrës së qytetit. Karakterizohet nga fusha kodrinore të cilat në të kaluarën janë përdorur për shfrytëzimin e aktiviteteve bujqësore dhe është gjerësisht e influencuar nga prania e landfillit të Sharrës që kërkon vepra të mitigimit mjedisor të rëndësishme.

Zonat bujqësore

Kjo zonë, e kufizuar nga aksi Tiranë-Durrë SH2/SH56, është pjesë e një territori të madh bujqësor i cili përfshin gjithashtu bashkinë e Kavajës.

Një element tjetër i rëndësishëm që duhet konsideruar është projekti që po zbatohet për Liqenin e Farkës dhe impiantin e trajtimit të ujit. Sa i takon këtij të fundit, si dhe për Lumin e Lanës është e nevojshme të parashikohen vepra mitigimi mjedisor dhe natyralizimi.

Parku urban lumor përgjatë Lumit Tirana

Gjatë kufirit verior të komunës së Paskuqanit, kjo zonë e gjelbër duhet të merret në konsideratë në projektet e ardhshme me qëllim natyralizimin dhe zbatimin e veprave të sigurisë për lumin Tirana.

Vizioni i TR030 sugjeron të zhvillohet Metrobosco si Plan Sektorial i cili duhet të zbatohet me bashkëpunimin e figurave vendore, institucioneve dhe OJQ-ve, nëpërmjet një komunikimi të ngushtë ndërmjet sektorit publik dhe privat. Projektimi i gjithë planit dhe fazat do të marrin në konsideratë pronat, rreziqet dhe pikat e përqendrimit si ekzistueset dhe të reja në lidhje me lëvizshmërinë soft dhe heavy (me mjete të motorizuara dhe jo).

Duhet të përcaktohen rregulla fleksibël dhe instrumente të thjeshta të cilat të mund të zbatohen nga sektori publik dhe privat.



Metrobsco do të sjelli mbjelljen e një rripi të gjelbër prej 2 milion pemë dhe do të lidhi parqet, fushat bujqësore, pyjore produktive dhe forma të tjera të vegjetacionit rreth qytetit të pronave publike dhe private.



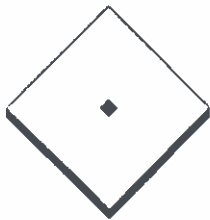
Rregulla per Metrobosco-n



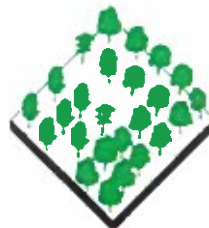
min. parcel unit
Min. njesi parcele



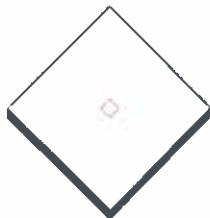
Development underground
Footprint 12%
Zhvillim Nentokesor
Gjurma 12%



Max. 7% foot print
Max. 7% gjurme



Private property
Private investments
Prone Private
Investim Privat



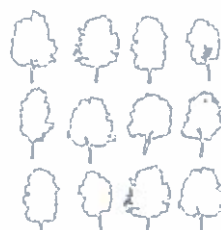
FAR: 0,15
FAR: 0.15



Public property
Public investments
Prone Publike
Investim Publik



Max. 2 floors (7 m)
Max. 2 kate (7m)



Variation of trees i.e. Variacion i pemeve psh

Apple trees	Molle
Orange trees	Portokall
Ficus	Fik
Chestnut trees	Geshtenje
Walnut trees	Arre





Projekti strategjik 02 - Oazët Natyrore

Tirana në 2030 do të kthehet në një model Evropian për bashkëjetesën jo antropocentrike ndërmjet njerëzve, kafshëve dhe natyrës.

Rritja e popullsisë që jeton në zonën urbane të Tiranës, zgjerimi progresiv i zonave të ndërtuara ka sjellë një ulje drastike të hapësirave natyrore, të shumëllojshmërisë së peizazheve dhe një rritje të fragmentimit të territorit. Aktivitetet që lidhen me jetën e njerëzve sikundër është ndërtimi lidhur me urbanizimin dhe nevojën për infrastruktura të reja për transportet, kanë prekur tashmë pothuajse të gjithë territorin e qytetit të Tiranës dhe të komunave përreth. Këto aktivitete kanë provokuar një banalizim progresiv të territorit me uljen, për rrjedhojë, dhe varfërimin e biodiversitetit vendor.

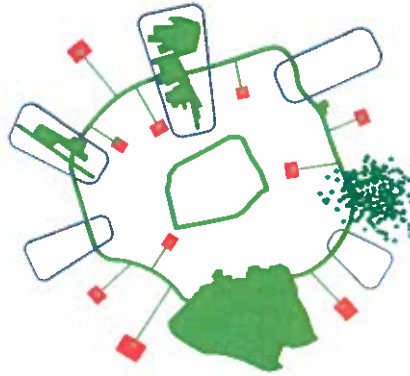
Për të luftuar këtë fenomen, Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 ka përcaktuar një seri me zona tërësisht apo pjesërisht të prekura nga njeriu si në kufijtë dhe në qendrat e qytetit dhe propozon nisjen e disa programeve dhe politikave të mbrojtjes, pyllëzimit dhe rinatyalizimit.

Zona përreth Liqenit të Farkës, për pozicionin baricentrik ndërmjet qendrës të qytetit dhe parkut të Dajtit përfaqëson një rast të mirë eksperimentimi dhe monitorimi të politikave si më lart.

Plani i Përgjithshëm Vendor i TR030 propozon realizimin e një zone rreth liqenit të Farkës, një Oazë natyrore ku kafshët e egra të mund të rifitojnë hapësirat dhe të qarkullojnë në mënyrë të lirshme në bashkëjetesë me njerëzit.

Nxitja për realizimin e aktiviteteve rekreative të qëndrueshme, rinatyalizimi nëpërmjet përdorimit të specieve lokale do të transformojë liqenin e Farkës në një alternativë të vlefshme ndaj parkut të Liqenit për banorët e Tiranës. Vizioni i TR030 identifikon Liqenin e Farkës si një zonë transformimi. Projekti do të duhet të zhvillohet në bashkëpunim të ngushtë me figurat vendore, universitetet dhe OJQ-të, nëpërmjet një komunikimi ndërmjet sektorëve publikë dhe privatë.





Projekti Strategjik 03 - Unaza e dytë dhe e katërt, të gjelbra

Realizimi i një unaze të re të gjelbër dhe të qëndrueshme – dedikuar këmbësorëve, çiklistëve dhe lëvizshmërisë në shina – duke rrethuar zonën e brendshme të metropolit kaleidoskopik. Gjatë pushtimit italian, një plan i ri rregullator për zhvillimin urban të Tiranës u hartua në vitin 1939 nga arkitekti italian Gherardo Bosio dhe nga arkitektë shqiptarë.

I ndikuar nga koncepti i “Qytetit Kopësht”, Bosio ka kombinuar idenë e një shtylle kurrizore lineare të qytetit (bulevardi me institucionet administrative dhe përfaqësuese) me një zhvillim qarkor dhe në rreze. Masterplani italian i propozuar është i pari që ka sjellë një sistem rrugësh të kompozuar në rreze me unaza.

Rrjeti i unazës ishte i përbërë nga një Unazë e Madhe, Unazë e Mesme, një Unazë e Vogël dhe disa unaza të vogla në zonat e brendshme. Unaza e katërt aktuale ndodhet mbi rrugën e unazës së madhe të atëhershme.

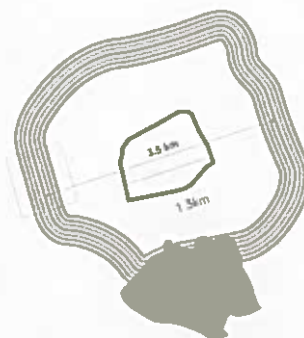
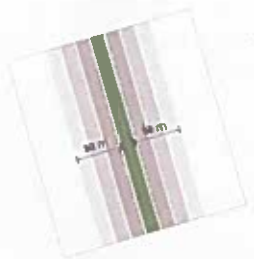
Të gjitha planet e zhvilluara më pas, dhe duke ruajtur formën rrethore dhe koncentrike të qytetit kanë propozuar dhe përjashtuar realizimin e unazës së katërt. Plani rregullator i 1990 për shembull ruan idenë e një unaze të katërt dhe propozon një unazë të pestë (sot në ndërtim) si kufi ndaj zgjerimit urbanistik dhe rrugë hyrje të qytetit. Në vitin 2008, Urbaplan dhe studimi Jica me unazën e pestë në ndërtim, nuk e konsiderojnë të domosdoshëm ndërtimin e një unaze të katërt. Në vitin 2013, plani rregullator i zhvilluar nga bashkia e Tiranës e sjell përsëri në rrjetin rrugor të qytetit.

Plani i Përgjithshëm TR 030 ka për qëllim realizimin e një unaze tërësisht të dedikuar për transportin publik të qëndrueshëm (tramvaj, lëvizshmëri kolektive, etj) dhe për lëvizshmërinë e këmbësorëve dhe biçikletave që të mund të funksionojë njëkohësisht si rreth shpërndarës për nën shërbimet e nevojshme për lidhjen me sistemin urban periferik.

Me një diametër prej 3,5 km, unaza do të kthehet në një kufi fizik brenda të cilës qyteti të mund të përkufizohet si “këmbësor” dhe që në 2030 do të kthehet në zonë me trafik të kufizuar ku të zbatohet taksa e trafikut. Do të jetë prioritet realizimi i parkimeve në zonat e ndërlidhjes me akset kryesore të aksesit në qytet si dhe në lidhje të drejtpërdrejtë me stacionin e trenit dhe linjën e tramvajit që do të lidhë bulevardin e veriut me sheshin Nënë Tereza.

Korridor i mjedisor që do të jetë rreth 12 km i gjatë, do të vendosë në një sistem të vetëm hapësirat ekzistuese (parku i liqenit të Farkës, Parku i Liqenit, Bulevardi i Veriut, parku i vjetër i aviacionit) si dhe ato të parashikuara; 5 epiqendrat e reja të qytetit dhe shkolla të reja apo për t’u ristrukturuar do të ndodhen në një largësi prej maksimumi 500 metra. Seksioni i propozuar për realizimin e unazës së re, duke konsideruar hapësirën urbane të qytetit dhe lëvizshmërinë aktuale do të variojë nga 20 deri në 50 metra gjerësi.





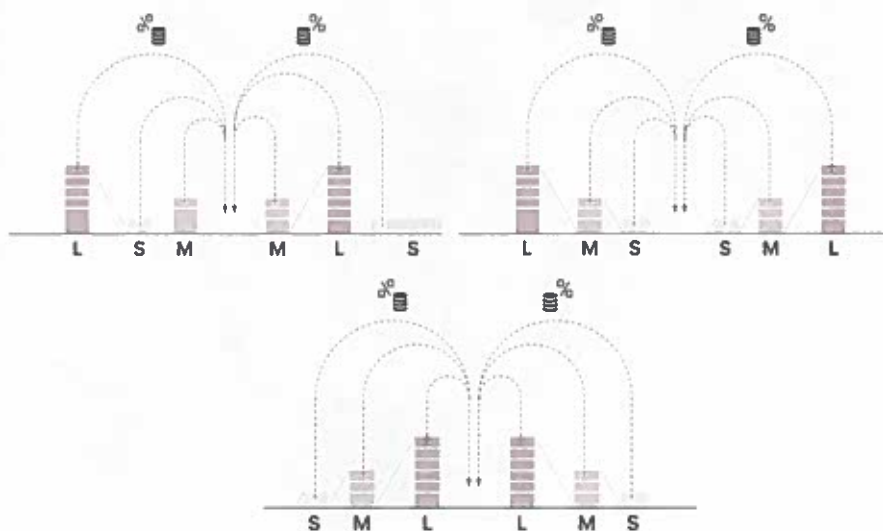
Diagrami i unazës së katërt dhe të dytë

Më një diametër të 3,5 km, unaza do bëhet një element fizik që përbën një zonë "walkable" që në 2030 pritet që të jetë një zonë me trafik të kufizuar ku do jenë të vendosura taksat e trafikut.

Realizimi i unazës përbën një rast shumë të mirë për rigjenerimin urban dhe valorizimin e sistemit urban periferik. Kryesisht e realizuar në linjën e rrugëve ekzistuese, me qëllim për të kufizuar në maksimum veprat e shpronësimit është përcaktuar një rreze prej 50 m për çdo krah që do të interesojë rigjenerimin urban.

Një rregullore specifike që të kombinojë aktivizimin e nxitësve me karakter volumetrik për ndërhyrjet e rigjenerimit urban në lidhje me vëllimet dhe krahëve të rrugës, krijimin e përfitimeve nga standardet urbanistike dhe reinvestimet e drejtpërdrejta të taksave është përcaktuar në Planin e Rregullave me qëllim që realizimi i unazës të rezultojë si një vepër e financuar tërësisht nga ndërhyrja e rigjenerimit urban në zonat periferike.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon një qasje të ngjashme për realizimin e unazës së dytë e cila së bashku me unazën e katërt, pyllit metropolitan

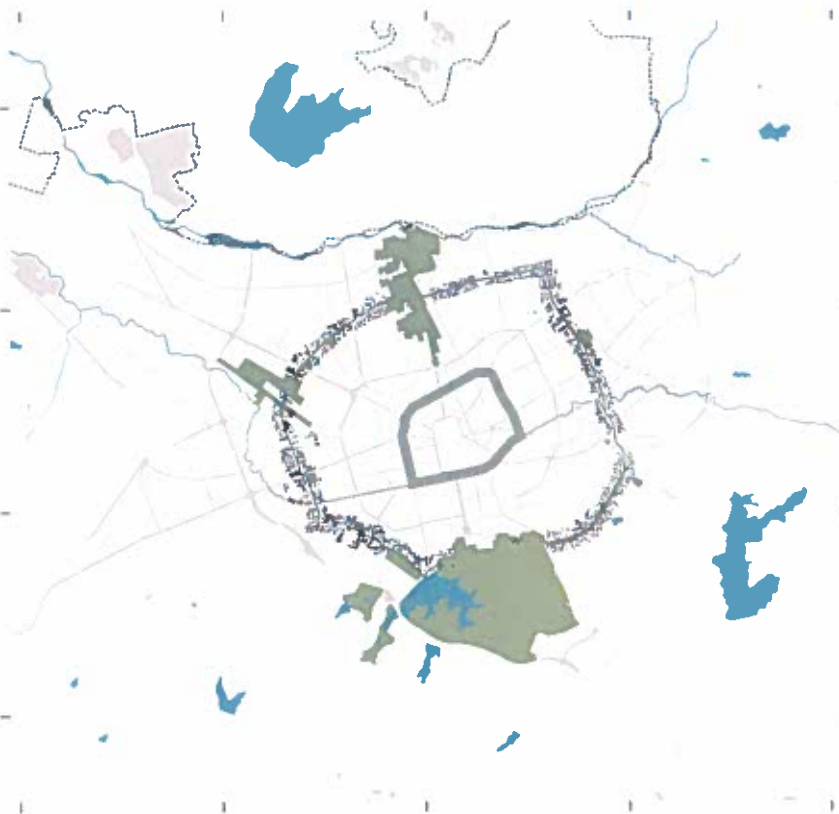


Prerja e rigjenerimit të unazave

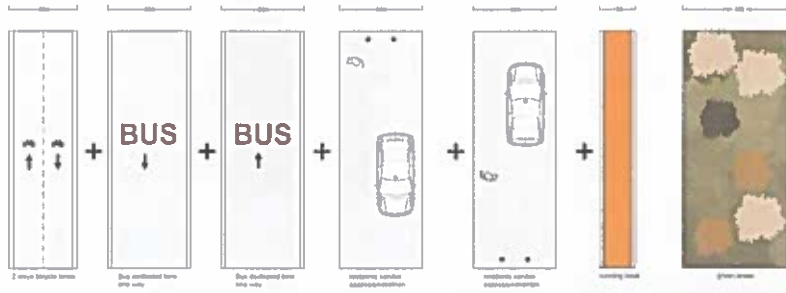
dhe korridoreve ekologjike, do të përbëjë infrastrukturën e gjelbër bazë të qytetit.

Vizioni i TR030 sugjeron zhvillimin e një Unaze të Dytë dhe të Katërt të gjelbra si projekte pjesë të Planeve Sektoriale. Këto projekte duhet të zhvillohen nga departamenti i zhvillimit urbanistik së bashku me departamentin e lëvizshmërisë, agjencinë e parqeve dhe rekreacionit si dhe me institucione të tjera të interesuara dhe OJQ.

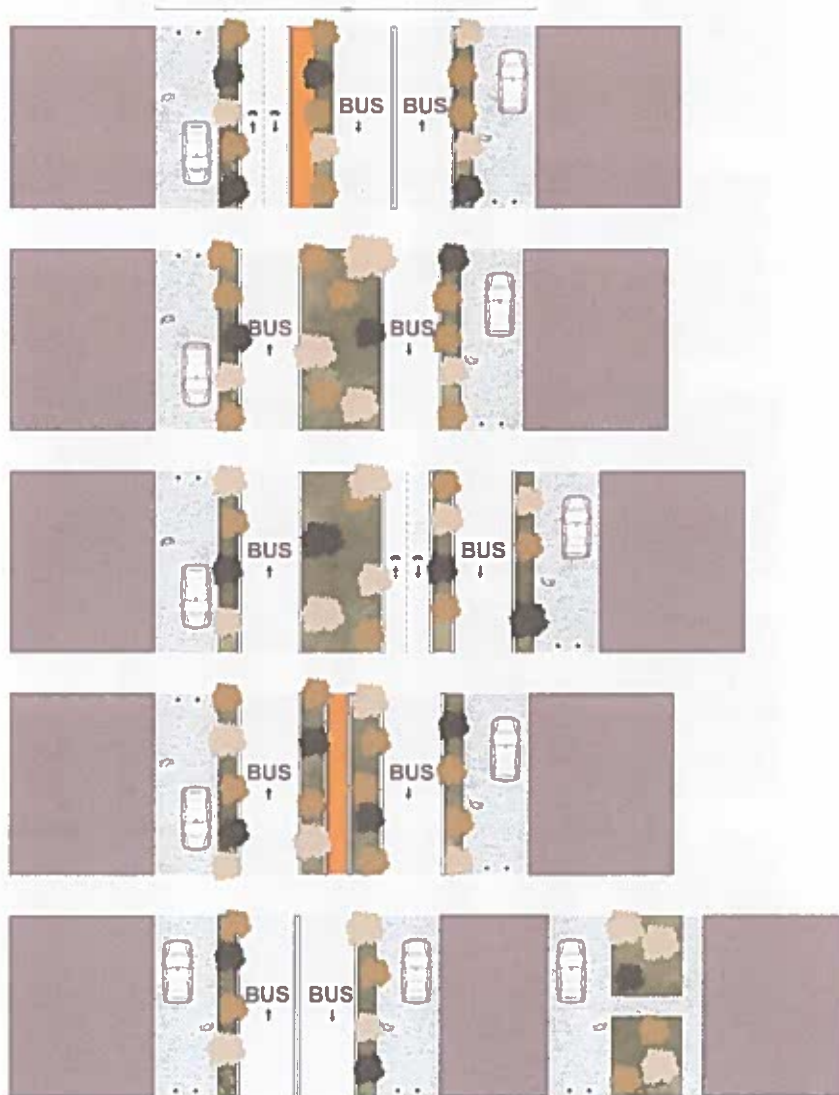




Unaza e katërt dhe e dytë
Seksioni i propozuar për realizimin e unazës së re, duke marrë në konsideratë strukturën urbane dhe qëndrueshmërinë ekzistuese, do të jetë nga 20 në 50 metra gjerësi.



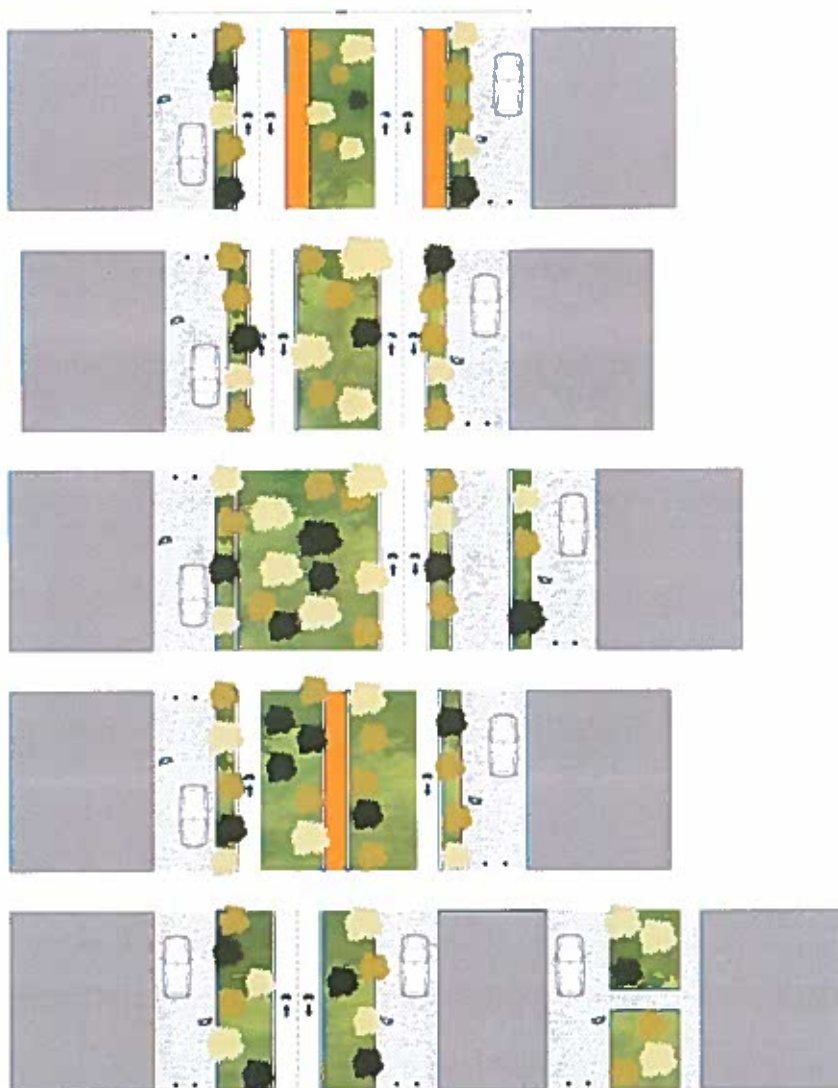
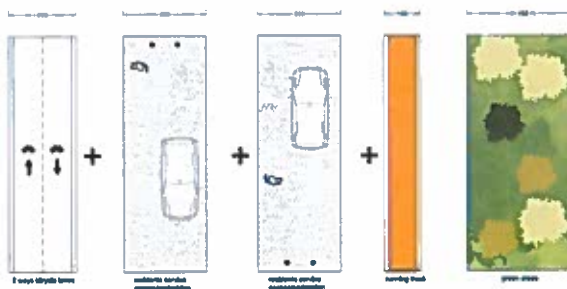
4th Ring Variables



4th Ring section typologies



2nd Ring Variables



2nd Ring section typologies





Sistemi i gjelbër, aksi kryesor

Projekti Strategjik 04 - Parku i ri botëror

Realizimi dhe përforcimi i një shtylle kurrizore të metropolit kaleidoskopik duke zgjeruar Bulevardin Dëshmorët e Kombit deri në Parkun e ri Botëror. Sikundër është përshkruar paraprakisht, në 1925 arkitekti fiorentin Armando Brasini ngarkohet me projektin e zhvillimit të Planit të Ri Rregullator të Tiranës.

Projekti bazohet në idenë e një bulevardi të madh në drejtim veri-jug gjatë të cilit të përqendrohen godinat kryesore shtetërore dhe administrative. Bulevardi i ri kthehet në këtë mënyrë në një qendër monumentale dhe drejtuese të kryeqytetit shqiptar. Në idenë e Brasinit aksi i ri do të zhvillohej ndërmjet dy shesheve me forme eliptike deri në kodrën presidenciale, dhe godinat do të krijonin një front kompakt me fasadë në bulevard dhe me vëllime të hapura ndaj lulishteve në pjesën e prapme. Nga sheshi ministror do të fillonin akset rrezore që do të lidhnin qytetin me territorin bujqësor përreth.

Hapësira e bulevardit dhe shesheve në dy ekstremitetet e tij sikundër rrugët rrezore që nisin nga sheshi aktual Skënderbej kanë mbetur elemente përfaqësuese të morfologjisë së qytetit të Tiranës dhe akse kryesore për zhvillimin e mëtejshëm urbanistik.

Gjatë pushtimit Italian dhe më pas me diktaturën komuniste Bulevardi ka përfaqësuar gjithmonë pjesën qendrore të qytetit. Në 2012 qeveria shqiptare shpall një konkurs për rikualifikimin e zonës në veri të sheshit Skënderbej me qëllim zgjatjen e aksit veri-jug për të lidhur Parkun e Liqenit me Liqenin e Paskuqanit.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon ribashkimin në një masterplan të vetëm të gjithë zonave dhe të projekteve aktuale gjatë Bulevardit Dëshmorët e Kombit nga parku i liqenit deri në parkun lumor të Tiranës dhe paraqet idenë e krijimit në zonën e veriut, pranë stacionit të vjetër hekurudhor, një hapësirë të madhe dhe të re publike me morfologji të qartë dhe që do të shërbejë si kundëraltar i sheshit Nënë Tereza, duke e ruajtur sheshin Skënderbej si pikë kryesore dhe kyçe të qytetit.

Plani i Përgjithshëm Vendor propozon të ruhet natyra administrative dhe përfaqësuese e bulevardit dhe të lokalizojë rreth sheshit të ri publik selitën e ambasadave, të organizatave dhe autoriteteve ndërkombëtare. Parku i ri botëror do të jetë hapësirë për evente dhe aktivitete kulturore ku kulturat botërore që banojnë në kryeqytetin kaleidoskopik do të dalin në skenë.

Kjo pikë e re do të mundësojë gjithashtu lidhjen ndërmjet sistemeve të lëvizshmërisë publike dhe me shpejtësi të lartë të unazës së katërt dhe bulevardit Dëshmorët e Kombit. Vizioni i TR030 përcakton Parkun e Ri Botëror si Zonë Transformimi. Rregullat dhe drejtimet specifike janë të përfshira në rregulloren e Planit të Përgjithshëm Vendor aktual.



Diagrama e pozicionimit të ambasadave

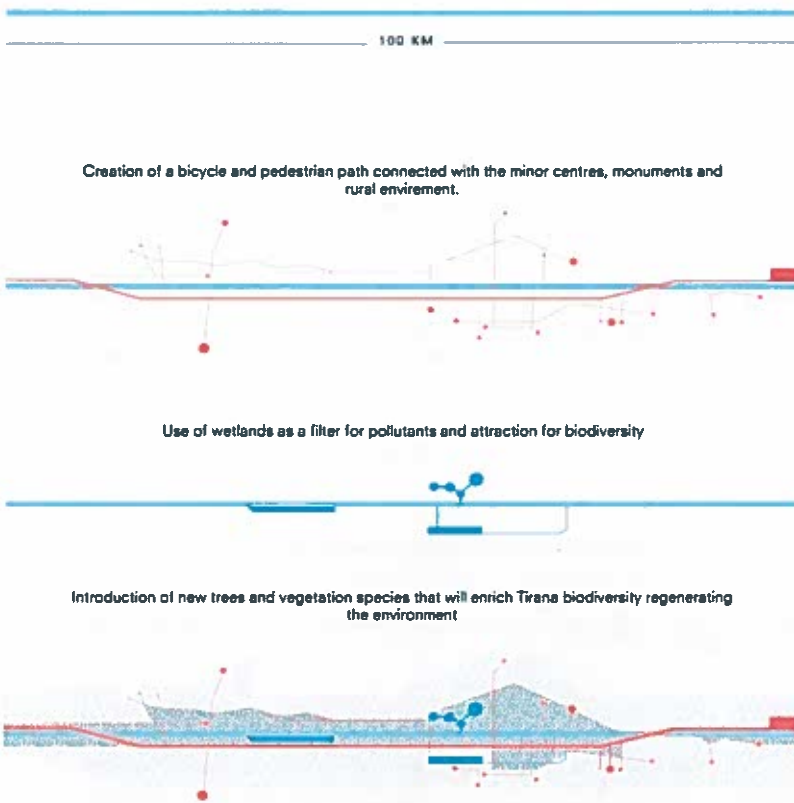


Bulevardi dhe Parku i ri Botëror



Bulevardi dhe Parku i ri Botëror





Lumi Erzen
Diagrami i masterplanit

Projekti Strategjik 05 - Tri unaza të gjelbra dhe blu

Transformimi i prurjeve – edhe kur rrjedhin në pjesën e brendshme të qytetit – në korridore ekologjike të rigjenerimit dhe biodiversitetit. Territori i Bashkisë së Tiranës është i përshkruar nga tre lumenj kryesor: Lumi Erzen, Lumi Lana, dhe Lumi Tirana.

Erzeni në jug, përshkon peizazhe të ndryshme, nga burimi në mal (malësia e Shëngjergjit), në toka bujqësore, zona peri-urbane të Tiranës, përsëri në toka bujqësore deri sa derdhet në Detin Adriatik.

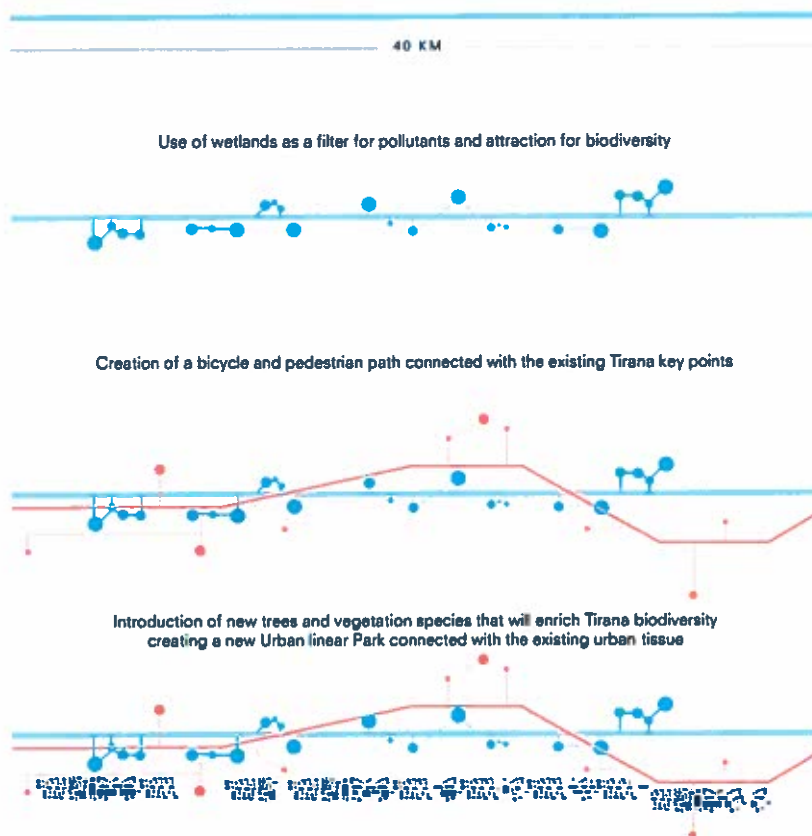
Brigjet e lumit do të jenë një habitat i përshtatshëm për vendosjen e specieve të cilat ndihmojnë në pastrimin e lumit, nëpërmjet fito-restaurimit të mjedisit, në mënyrë të tillë që të nxitet shtimi i florës dhe faunës.



Lumi i Tiranës është më sot shumë i ndotur për shkak të shkarkimeve të mbetjeve lokale. Meqenëse ndodhet në kufirin verior të qytetit, Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon të krijohet një park lumor urban.

Parku do të jetë i lidhur me qytetin në drejtimin Veri-Jug me sistemet e gjelbra ekzistuese, dhe në drejtimin Lindje-Perëndim nëpërmjet lumit. Këto kushte do të ndihmojnë në krijimin e korridoreve të gjelbër, të cilët nxisin biodiversitetin.

Brigjet e lumit mund të zgjerohen dhe mbillen përsëri me florë specifike e cila shërben për pastrimin e ujit, duke ndihmuar në reduktimin e përqindjes së lëndëve ndotëse dhe duke favorizuar kthimin e faunës në habitatin e tyre në lume.



Lumi Tirana
Diagrami i masterplanit

Lumi i Lanës kalon në pjesën jugore të qendrës së qytetit dhe është me e ngushta nga tre rrjedhat e ujit. Pjesërisht i kanalizuar, Lana është një lum sezonal i cili mban një sasi të madhe të shkarkimeve lokale. Për shkak të antropizimit të brigjeve të këtij lumi, sasisë së kufizuar të tokës që ndodhet përreth brigjeve, natyrës së kanalit (në pjesën më të madhe beton), si dhe ndryshimeve e mëdha në rrjedhën e ujit ndërmjet verës dhe dimrit, Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon pastrimin e lumit Lana me anë të makinerive të ujit të vendosura në formën e instalimeve që qëndrojnë në mënyrë të lirë.

Qytetarët do të ndërveprojnë me këto makineri të pastrimit të ujit të thjeshtuara, do të mund të kuptojnë procesin që do të kryhet, ndërsa instalacioni që është vendosur në mënyrë të lirë do të kthehet në një pajisje dhe objekt të dukshëm i cili do të vërtetojë si ndryshon uji, dhe si janë përdorur burimet financiare.

Qëllimi përfundimtar është realizimi i një parku ujqor teknologjik ku fauna i rikthehet rrymës.



Tirana sewerage discharging into Lana river,



Water cleaning spots diffused all along the river will be used in order to provide clean water during all the seasons avoiding sludge dispersion and smells.



Creation of new gathering spaces along the Lana river, a technological walk through the installation spots that will have a didactic aim



Lumi Lana
Diagrami i masterplanit

Forcimi i ekosistemeve lidhur me Lumenjtë Ishëm dhe Erzen

Në zonën ndërmjet Tiranës dhe Durrësit, zbatimi i masave të fito-restaurimit do të lejojë rikuperimin e hapësirave ku ndotësit janë metale ose mbetje organike dhe që rrjedhin nga përdorimi i mëparshëm i tokës, si shkarkimi i mbetjeve. Disa specie janë të njohura për akumulimin e madh të metaleve në biomasën e tyre: Vetiver (*Chrysopogon zizanioides*, e cila absorbon metalet e rënda), *Cardaminopsis halleri* (e cila absorbon kadmiumin), *Alisso* (*Alyssum eulfenianum*, e cila absorbon nikelin) *Amaranti* (*Amaranthus retroflexus*, e cila absorbon format radioaktive të ceziumit), luledielli (*Helianthus rigidus* dhe *annuus*, e cila absorbon nikelin, kromin, cesiumin dhe stronciumin), mustard (*Brassica juncea* dhe *Thlaspi goesingense*, e cila absorbon plumbin, kromin, nikelin, zinkun, selenin), farërat vajore (*Brassica napus*, e cila akumulon selenin), dhe *Festuca arundinacea*, për akumulimin e selenit. Këto bimë mund të përdoren në zonat e studiuara në pjesët e identifikuara si zona të ndotura.

Më tej, speciet riparuese të veçanta të pemëve sikundër plepi (*Populus spp.*, i cili absorbon arsenikun, kadmiumin dhe zinkun), shelgu (*Salix spp.*) dhe verri (*Alnus incana*) mund të mbillen përgjatë lumenjve dhe prurjeve të ujit pasi pemët njehet që shërbejnë për konsolidimin e brigjeve të lumenjve dhe për përmirësimin e cilësisë mjedisore. Ky aspekt sjell përfitim të drejtpërdrejtë në rritjen e ndërgjegjësimit mjedisor për banuesit e Tiranës dhe popullësinë rurale si dhe për të reduktuar ndjeshëm trajtimin e jashtëligjshëm të brigjeve të lumenjve si hapësira shkarkuese të mbetjeve. Për këtë qëllim, mund të organizohen vizita në terren duke ftuar fermerë, politikanë, banues të Tiranës dhe fëmijë të shkollave gjatë mbjelljes.

Miscanthus x giganteus (*miscanthus*) mund të mbillet në tokat periferike pasi njihet si prodhues biomase për prodhimin e energjisë pa asnjë input. Në këtë mënyrë, *miscanthus* mund të përdoret si ushqyes në bimët e biodegradimit së bashku me lëndën e komponentit organik të mbetjeve të ngurta.





Projekti Strategjik 06 - Epiqendrat e reja dinamike.

Një identitet i ri për vendbanimet rurale

Projektimi në zonat e jashtme të qytetit të 5 epiqendrave të reja prodhuese metropolitane të pajisura me pika zhvillimi për start-up, shërbime për qytetarët, epiqendra për kulturën dhe kohën e lirë.

Me vendosjen e re administrative, bashkia e Tiranës është rritur 25 herë më shumë në dimensionin e saj. Tirana e Madhe po përfshin tashme një territor heterogjen. Qendra e konsoliduar dhe e rrahur nga trafiku, periferitë e përhapura pa kontroll, dhe fshatrat e vegjël dhe të izoluar rurale, pyjet e pashfrytëzuara, fushat bujqësore, etj. Më shumë se 800.000 njerëz janë mbledhur në një qendër të vetme qytetare ku mblidhen të gjitha shërbimet.

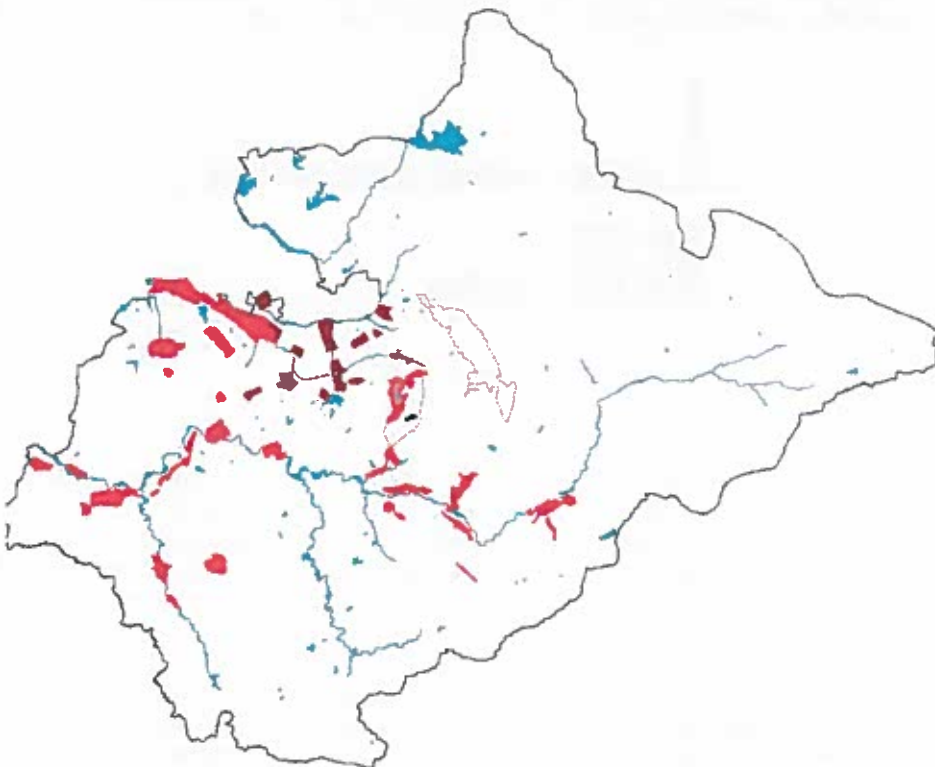
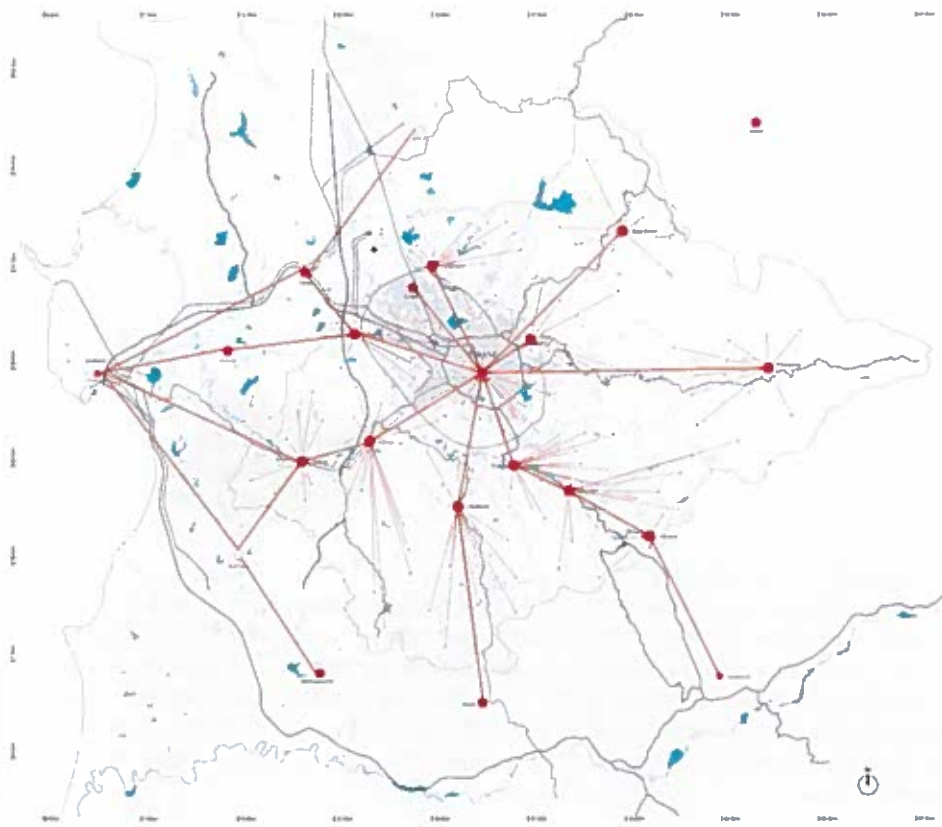
Tirana dhe zona metropolitane e saj do të kthehen në një sistem policentrik që bazohet jo vetëm në praninë e një zone me pole të shumta brenda të njëjtin kontekst urban, ekonomik, dhe shoqëror por edhe në ndërveprimet dhe ndërvarësitë që lindin nga to.

Dinamikat policentrike duhet të përcaktojnë dhe konsiderojnë praninë e sektorëve të rëndësishëm specifikë të territorit me karakteristika të veçanta shoqërore, ekonomike, mjedisore apo kulturore. Lidhjet në fakt nuk bazohen vetëm në raportet fizike apo materiale, por edhe dhe/ose sidomos nga ato të paprekshme. Lidhjet materiale mund të jenë akseset në polet e ndryshme (infrastruktura lineare, në rrugë apo në shina, dhe infrastruktura fikse si porti, aeroporti, interporti) dhe tipologjitë e ndryshme të shkëmbimeve (ndërmjet njerëzve, mallrave, etj).

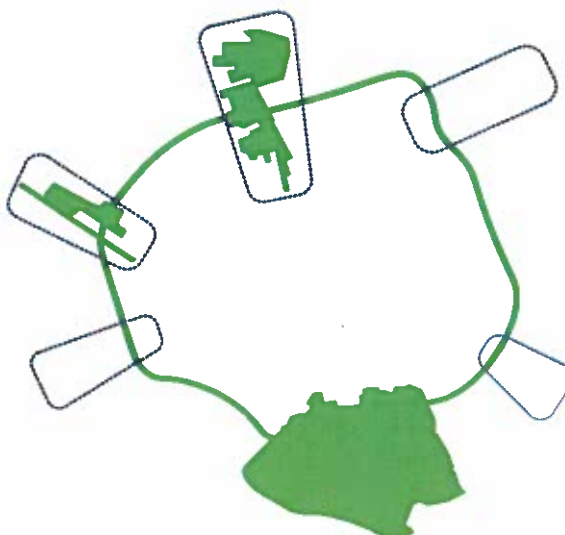
Raportet e paprekshme lidhen nga ana tjetër me mekanizmat e rrjeteve që mund të lidhin specifikat territoriale të ndryshme nëpërmjet aktiviteteve shoqërore, ekonomike, mjedisore apo kulturore. Bëhen, në këtë mënyrë, shumë të rëndësishme infrastrukturat për shkak të aksesibilitetit që ato ofrojnë në rrjet kundër atyre që garantojnë lëvizshmërinë e mallrave, ose kompetencat profesionale në sektorët novatorë kundër sasisë së krahut të punës si dhe bashkëpunimet ndërmjet institucioneve vendore (sidomos për ndërhyrjet në fushën e shërbimeve).

Strategjia e TR030 ka për qëllim zhvillimin e një karte ID të çdo qendre rurale "ish-bashki" dhe të zonave natyrore dhe përcaktimin e strategjive specifike që do të kenë funksionin e udhëzimeve për zhvillimin e ardhshëm të tyre.





5 zonat e transformimit

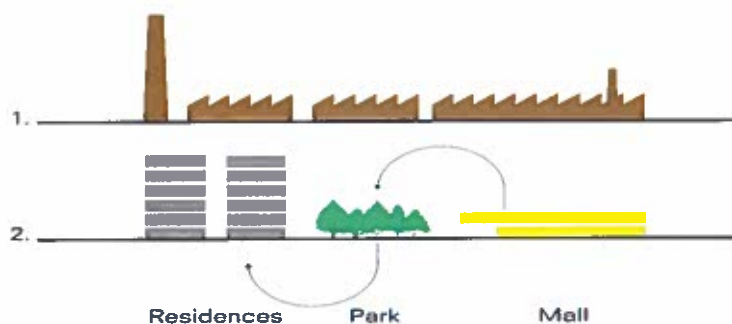


5 Zonat e transformimit

Me 573 hektarë, zonat e transformimit përbëjnë motorin e rinovimit të të gjithë hapësirave urbane. Ato përfaqësojnë nyjet e strukturës së re policentrike që do të tejkaloj përtej konceptit të dikotomisë qendër-periferi dhe shpërndarjes hierarkike të vierave të tregut. Këto përfaqësojnë qendra të reja, hapësira të hapura dhe zona urbane të karakterizuara nga prania e shërbimeve, funksioneve nxitëse për zhvillimin dhe një bashkësi funksionale për rinovimin urban të gjeneralizuar.

Në rastin e Tiranës, strategjia e menduar është ajo e bashkimit në një sistem të 10 zonave të identifikuara në Planin Rregullator të mëparshëm si zona transformimi.

Përveç "qendrës së Tiranës" që përbëhet nga bulevardi dhe sheshi Skënderbej, nga Blloku dhe nga zona e ambasadave, nga parku i Liqenit dhe nga Parku Olimpik, në 2030, 5 qendra të reja të vendosura në 5 km nga qendra do të jenë qytete të mirëfillta brenda qytetit, të cilat do të identifikojnë dhe valorizojnë identitetet e ndryshme të lidhura mes tyre me qëllim tejkalimin e fenomeneve të izolimit dhe krijimin e getove. Rrjeti i zonave të transformimit na jep mundësinë për të menduar disa pjesë të qytetit dhe për mundësitë e ndërlidhjeve të tyre.



Ndërhyrjet e parashikuara, për më tepër, do të jenë gjithnjë të llojit të integruar: krahas një funksioni kryesor, i identifikuar në bazë të nevojave të zonës dhe karakteristikat e saj të vendndodhjes, sociale, territoriale, historike dhe ekonomike, projektimi duhet të garantojë një shumëllojshmëri funksionesh në mënyrë që mos të krijohen në qytet zona të ngurta dhe të jetueshme vetëm në momente të caktuara të ditës.

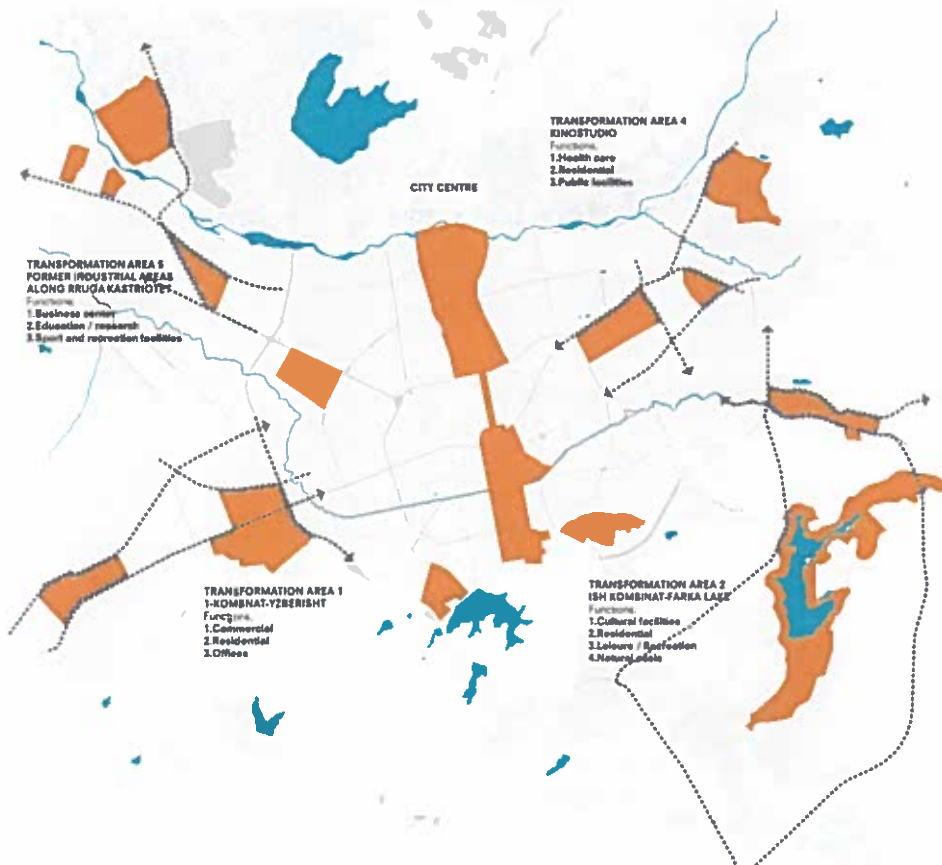
Krahas funksioneve kryesore pra çdo zonë transformimi duhet të parashikojë një seri funksionesh primare: shkolla, sheshe, parqe, qendra komunitare, qendra tregtare, etj. Këshillohet gjithashtu të parashikohet një kuotë ndërtimi që do të jetë



në konvencion apo në subvencion me shërbimet përkatëse (të përshtatur në nivel sasior dhe cilësor) në mënyrë që të kthehen në zona të pëlqyeshme në çdo orë të ditës për gjithë zonat e interesuara nga ndërhyrjet e reja.

Për menaxhimin e aktiviteteve të rikualifikimi të zonave të transformimit dhe për të përcaktuar kohën e prioriteteve të zhvillimit, Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 ka përpunuar një seri rregullash specifike dhe si dhe projekte rregullatorë të cilët të mund të udhëzojnë dhe lehtësojnë procesin e rihvillimit dhe rikualifikimit të zonave të seleksionuara.

- T 1 - Zona Kombinat - Mistomame – Arte dhe Mjeshtëri
- T 2 – Zona e ish Kombinatit – Liqenit të Farkës – Oazë Natyrore
- T 3 – Bulevardi i Veriut – qendra administrative – Parku i Ambasadave
- T 4 - Kinostudio – Spitali Nënë Tereza - Universiteti
- T 5 - Universiteti Bujqësor i Tiranës – Laprakë



Fushat e transformimit
Sipërfaqja totale:
573 ha

KINOSTUDIO

G.F.A. e re: 56.824 m²
F.A.R. 1.6
Banorë: 1.070

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 9.630 m²
Kopshte: 4.815 m²
Struktura publike: 2.140 m²
Sport: 1.712 m²
Parking publik: 6.420 m²
Tregtare: 5.350 m²
Banesa sociale: 2.140 m²



KOMBINAT

G.F.A. e re: 393.808 m²
F.A.R. 0.9
Banorë: 7.416

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 66.774 m²
Kopshte: 33.372 m²
Struktura publike: 14.832 m²
Sport: 11.865 m²
Parking publik: 44.496 m²
Tregtare: 37.080 m²
Banesa sociale: 14.832 m²

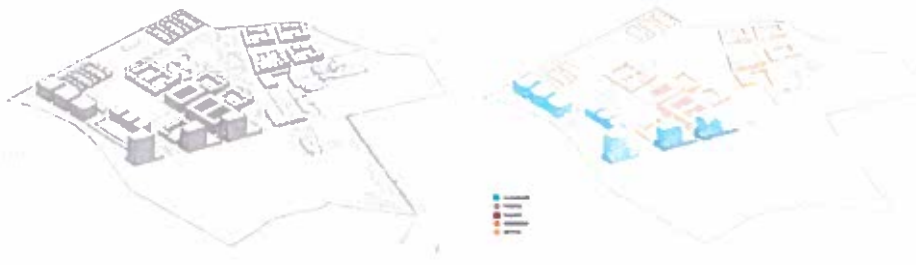


MISTOMAME

G.F.A. e re: 251.666 m²
F.A.R. 1.4
Banorë: 4.739

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 42.651 m²
Kopshte: 21.325 m²
Struktura publike: 9.472 m²
Sport: 7.582 m²
Parking publik: 28.434 m²
Tregtare: 23.695 m²
Banesa sociale: 9.478 m²



MILITARY AREA

G.F.A. e re: 98.563 m²
F.A.R. 0.9
Banorë: 1.856

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 16.704 m²
Kopshte: 8.352 m²
Struktura publike: 3.712 m²
Sport: 29.696 m²
Parking publik: 11.136 m²
Tregtare: 9.280 m²
Banesa sociale: 3.712 m²

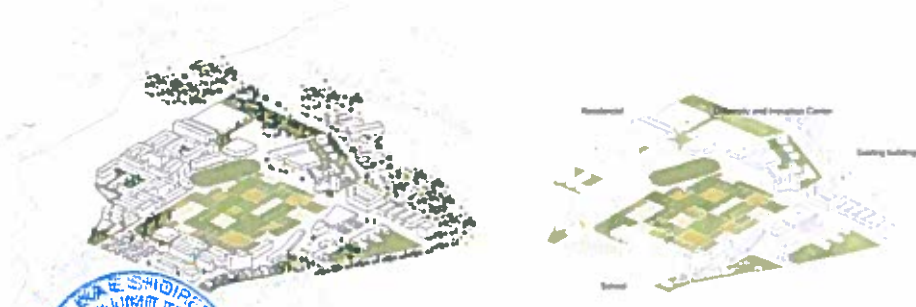


KAMZA

G.F.A. ekzistuese: 47.710 m²
G.F.A. e re: 261.101 m²
F.A.R. 1,9
Banorë: 8.360

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 75.240 m²
Kopshte: 37.620 m²
Struktura publike: 16.720 m²
Sport: 13.376 m²
Parking publik: 50.160 m²
Tregtare: 41.800 m²





LAPRAKE

G.F.A. ekzistuese: 175.954 m²
 G.F.A. e re: 275.000 m²
 F.A.R. 1,76
 Banorë: 11.867

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 106.803 m²
 Kopshte: 53.401 m²
 Struktura publike: 23.734 m²
 Sport: 18.987 m²
 Parking publik: 71.202 m²
 Tregtare: 59.335 m²

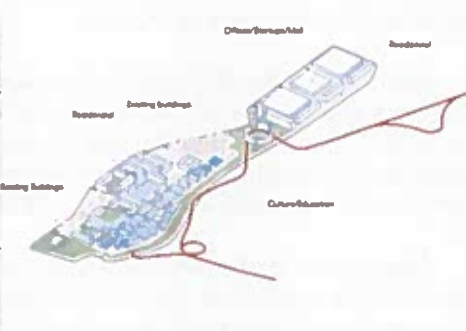
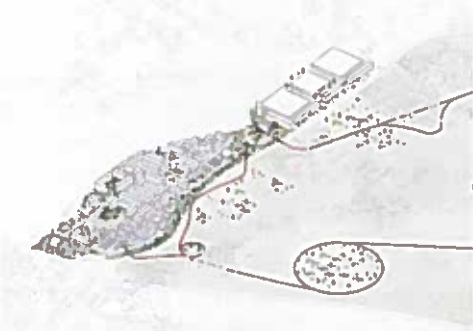


LAPRAKE SPORTS CENTRE

G.F.A. ekzistuese: 0 m²
 G.F.A. e re: 48.027 m²
 F.A.R. 2

LAPRAKE CONGRESS CENTRE

G.F.A. ekzistuese: 7.989 m²
 G.F.A. e re: 61.665 m²
 F.A.R. 0.8



FARKA

G.F.A. ekzistuese: 41.266 m²
 G.F.A. e re: 391.089 m²
 F.A.R. 1,4
 Banorë: 10.755

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 96.795 m²
 Kopshte: 48.387 m²
 Struktura publike: 21.510 m²
 Sport: 17.208 m²
 Parking publik: 64.530 m²
 Tregtare: 53.775 m²

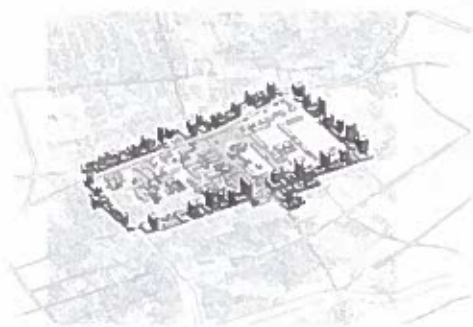


NORTH BOULEVARD

G.F.A. ekzistuese: 154.200 m²
 G.F.A. e re: 1.017.677 m²
 F.A.R. 1
 Banorë: 21.000

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 189.000 m²
 Kopshte: 94.500 m²
 Struktura publike: 42.000 m²
 Sport: 33.600 m²
 Parking publik: 126.000 m²
 Tregtare: 105.000 m²
 Banesa sociale: 42.000 m²



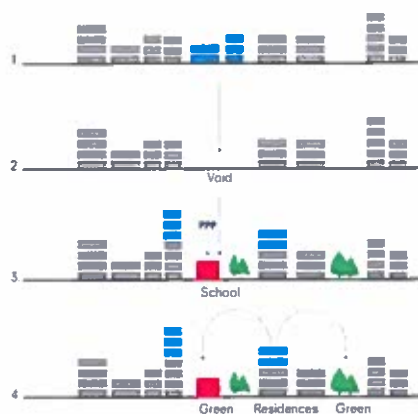
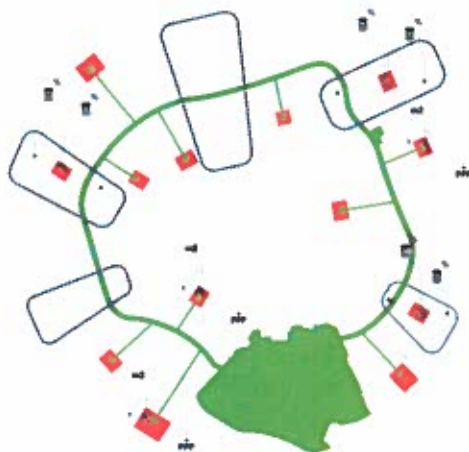
HOSPITAL MOTHER THERESA

G.F.A. e re: 269.879 m²
 F.A.R. 0.7
 Banorë: 5.082

STANDARDS

Hapësira të gjelbra: 45.738 m²
 Kopshte: 22.869 m²
 Struktura publike: 10.164 m²
 Sport: 8.131 m²
 Parking publik: 30.492 m²
 Tregtare: 25.410 m²
 Banesa sociale: 10.164 m²





Një rrjet i ri i dhe i hapur e shkollave
 Një rrjeti përhapur i shkollave të reja, të cilat do të jenë të hapura në çdo orë të ditës dhe natës dhe të cilat do të shërbejnë si vende qendrore dhe për qendrat qytetare në lagje.

Projekti Strategjik 07 - Një rrjet i ri dhe i gjërë i shkollave të hapura

Realizimi i një rrjeti të gjerë shkollash të reja, i cili do të jetë i hapur në çdo orë të ditës dhe natës dhe që do të shërbejë si hapësirë ku do të ndodhen qendrat qytetare dhe qendrore të lagjeve.

Në 15 vitet e fundit Tirana për të reaguar ndaj rritjes demografike të vetë qytetit, ka parë zhvillimin e një fenomeni densifikimi të lart dhe ngopje të hapësirave urbane. Ky fenomen përcillet nga një pakësim fondesh që bashkia e Tiranës ka në dispozicion dhe ka prodhuar çdo vit një qytet ku hapësirat dhe shërbimet publike janë ose në mungesë të thellë ose nuk ekzistojnë.

Nga analiza e situatës ekzistuese në terma sasiore, numerike, dimensionale dhe lokalizimi të hapësirave dhe shërbimeve publike ka rezultuar se në zonat qendrore të qytetit shërbimet publike si shkollat, ambulatorët, qendrat shoqërore, lulishtet dhe parqet e lojërave janë në dimensione të vogla dhe në situatë të rënduar ndërsa në lagjet periferike janë plotësisht ose pjesërisht të papranishëm.

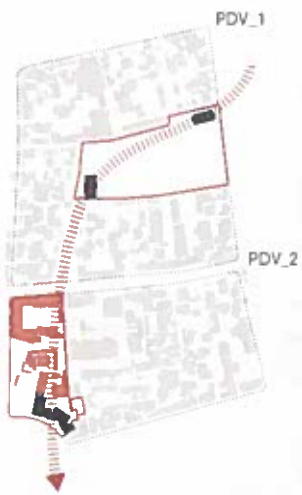
Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 sugjeron të fillohet nga shkollat për të ndërtuar qytetin publik, për të rimenduar projektimin e identitetit të lagjeve, për të garantuar një shpërndarje më të mirë, nga pikëpamja sasiore dhe cilësore, të shërbimeve në çdo zonë të qytetit, për të lehtësuar dhe projektuar një sistem izotropik dhe një rrjet të hapësirave publike duke krijuar pika hyrëse dhe aksesibilitet.

Të garantohet, në këtë mënyrë, më në përgjithësi, banimi në lagje nëpërmjet karakterit të tyre qendror në mënyrë tradicionale me sheshe të vogla, rrugë, shërbime të përbashkëta etj.

Të krijohet qyteti publik si bashkësi e gjithë hapësirave të aksesueshme dhe të përdorshme nga komuniteti duke filluar nga vendosja në rrjet i "boshllëqeve urbane" me objektivin e saktë për t'u dhënë atyre një vlerë bashkuese për komunitetin, vlerë shoqërore dhe pasurie për banorët, duke e kthyer në një hapësirë fleksibël që të përshatet në vazhdimësi dhe të ndërlihet mirë me hapësirën fizike të qytetit.

Forma e Tiranës në të ardhmen do të jetë bashkësi e hapësirave të gjelbra, pikave hyrëse të reja dhe rrugëve këmbësore, të rrjetit të infrastrukturave të reja, të hapësirave të reja qendrore të lagjeve (një shesh, një pol funksional, një godinë shërbimi, një sistem për tregti në lagje).





selection of the intervention area and buildings involved



negotiation with the adjacent landowners in order to sell the buildable cubic meters granted by municipality



strategy between different PDVs. The connections of public spaces is the strategy to select the areas of transformations



demolition of the building in the proposed area and transfer of the cubic meter on other buildings



Existing floor area ratio

- Buildings higher than 4 floors have no possibility to grow higher nor increase their m²
- Buildings lower than 4 floors have a possibility to grow higher and increase their m² for FAB 2.5



development of a new continuous public space and renewal of the buildings that purchased the cubic meters according to the new standards



Proposed floor area ratio

- Buildings that have no possibility to grow higher nor increase their m² unless they are not rebuilt as high energy efficient or are providing income for construction of infrastructure
- Buildings in the areas of public facilities that are planned for demolition in exchange for possibility to increase their m² for FAB 2.5 that can be rebuilt or sold inside the PDV

- building with no floor addition
- building to be demolished
- public facilities
- renovated building
- transfer of cubic meter





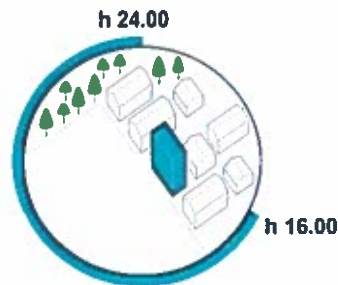
Shërbime instruksionesh



Shërbime dhe salla për aktivitete alternative në lagje



Shërbime për kulturën



Hapësira për ngjarje të menoxhuara nga qytetërt



Hapësira të gjelbra urbane



Përdorime multifunksionale të hapësirave të gjelbra (hapësira për koncerte, etj.)



Përdorim i shërbimeve publike me fleksibilitet

Rigjenerimi për krijimin e hapësirave

Rigjenerimi për krijimin e hapësirave publike, shkollave, kopshteve, qendrave komunitare. Rigjenerimi për ndërtimin e një imazhi të ri të qytetit, rimendimi i dimensionit fizik të hapësirës publike. Policentrizmi i lagjeve shtrihet në këtë mënyrë në dy aspekte të qytetit të Tiranës. Nga njëra anë kalon centralizimin e fortë të gjithë shërbimeve publike dhe nga ana tjetër përballon nevojën për të aktivizuar një proces të rëndësishëm rigjenerimi urban që përfshin një pjesë të madhe të sipërfaqes së qytetit të Tiranës.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon zhvillimin e një Plani Sektorial që koordinon dhe vendos në një sistem të vetëm hapësirat publike të propozuara nga PDV të miratuara dhe që duhet të zbatohen në të ardhmen bazuar në nevojat specifike të shprehura nga zonat e ndryshme të qytetit. Aktivitetet e analizës duhet të kryhen nga Bashkia e Tiranës në bashkëpunim me palët vendore, shoqatat dhe OJQ-të që punojnë në terren. Plani i Përgjithshëm Vendor propozon për realizimin e qytetit publik përdorimin e Transferimit të të Drejtave të Zhvillimit si alternativë e instrumentit të shpronësimit.





Projekti Strategjik 08

Ruajtja e pasurisë arkitektonike të shekullit XX

Identifikimi në godinat dëshmi të historisë intense gjeopolitike të shekullit të njëzetë të vlerave të pasurisë për komunitetin, të cilat do të respektohen dhe nënvizohen. Falë pozicionit gjeografik të saj, Shqipëria ka qenë dhe është edhe sot një udhëkryq për kultura dhe fe të ndryshme, një korridor ndërmjet lindjes dhe perëndimit që lidh gjithashtu veriun me jugun e Evropës. Historia e saj dhe prania dhe bashkëjetesa e paqësore ndërmjet feve kryesore në botë e bën Shqipërinë shembull të situatës gjeopolitike aktuale.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 bazohet në idenë e ruajtjes së godinave historike pasi kjo është e domosdoshme për të kuptuar historinë e Shqipërisë dhe Tiranës dhe pasi kjo e fundit të mund të kthehet në një Muze në qiell të hapur i Gjeopolitikës së Shekullit të XX. Gjithë godinat publike dhe private me karakter shtetëror dhe fetar që kanë qenë dëshmi e historisë së jashtëzakonshme gjeopolitike gjatë shekullit të XX do të ruhen, promovohen dhe do të jenë subjekte të një censusi.

Në një territor heterogjen si ai i Tiranës së Re rezulton e domosdoshme të njihet dhe nënvizohet karakteri i peizazhit që shtrihet në territor dhe që mund lehtësisht të ndahet në dy tipologji:

- Peizazhi urban
- Peizazhi rural

Plani Strategjik TR030 propozon hartimin e një harte unike që të mund të mbledh katalogimin e pasurive të mbrojtura dhe e cila të përcaktojë një kuder reference të adresave të peizazheve të ndryshme. Duhet hartuar një hartografi bazë që të mund të shprehë qartë strukturën morfologjike të qytetit dhe të përcaktojë një seri raportesh specifike të adresave dhe potencialeve të zhvillimit.

Hartografia bazë duhet të nënvizojë karakterin historik dhe kulturor dhe simbolik të vendeve si dhe të përcaktojë vendndodhjen e:

- Qendrës historike dhe godinave përgjatë bulevardit;
- Sektorëve urbanë të ndërtuar gjatë pushtimit otoman;
- Sektorëve urbanë të ndërtuar gjatë pushtimit italian;



- Sektorëve urbanë të ndërtuar gjatë diktaturës komuniste;
- Qytetit të ndërtuar rishtazi;
- Godinave, komplekseve të ndërtesave, hapësirave qytetare të organizimit të jetës shoqërore dhe kulturore të qytetit;
- Zonave me identitet më të fortë të strukturës banuese, me pallate, vila, lulishte apo pjesë të qytetit që ruajnë identitet të fortë lokal.
- Kisha dhe xhami.

Duke dalluar:

- Zonat që kanë qenë objekte të projekteve unitare;
- Elementin e gjelbër të ndarë ndërmjet lulishteve, parqeve historike, bulevardëve dhe shesheve;
- Zonat që kanë humbur karakterin e tyre identifikues;
- Zonat që kanë pësuar transformime të rënda pas abuzivizimit;

Ruajtja e peizazhit rural i referohet kryesisht:

- Rrënojave arkeologjike që ndodhen në provincën e Tiranës si: Kalaja e Petrelës, Kalaja e Prezës, rrënojat arkeologjike të Dajtit, Bazilika, etj. të cilat tregojnë se kjo zonë është populluar në të shkruarën me vendbanime të vogla që në kohën e lashtësisë.
- Monumenteve natyrorë që përbëjnë një atraksion të madh për zhvillimin e turizmit të qëndrueshëm.
- Veprave të inxhinierisë civile dhe hidraulike të realizuara gjatë pushtimit Italian përpara dhe gjatë epokës së diktaturës.

Plani i Përgjithshëm Vendor TR030 propozon kryerjen e një bashkëpunimi me Ministrinë e Kulturës, universitetin e Tiranës dhe aktorëve privat për realizimin e një Plani Sektorial i cili të mund të udhëzojë procesin e njohjes dhe vlerësimit të godinave që u përkasin historisë së afërt dhe që në të njëjtën kohë të mund të përcaktojë udhëzimet për ruajtjen dhe ristrukturimin e tyre.





Projekti Strategjik 09 - Një sistem i ri bujqësor dhe një rrjet i ri i tregut të fermerëve

Shqipëria është zgjeruar dhe ka përpirë në mënyrë të vazhdueshme tokat bujqësore dhe hapësirat e gjelbra rreth qyteteve. Në pjesën më të madhe të zonës rurale të Shqipërisë, ndërtesat janë shfaqur kudo pa një kapacitet të qenësishëm për të krijuar një kontekst urban apo tregtar, apo një peizazh.

Ekziston një problematikë objektive rrallimi lidhur me përdorimin e tokës e cila është dhe pikënisja për shtimin e fatkeqësive natyrore.

Koncepti i një Korridorit të Rritjes Bujqësore është një mënyrë inovative për të financuar zhvillimin rajonal. Aktualisht, për shkak të pozicionit gjeografik dhe të disponueshmërisë së baseneve ujore, katër korridore janë identifikuar me potencial prodhimtarie:

- Lugina e Pezës
- Lugina e Baldushkut
- Zona e Ndroqit
- Lugina Bërzhitë

Duke lidhur këto zona me infrastrukturën, logjistikën efikase, magazinimin dhe transportin në tregje, do të arrihet ndërtimi i zinxhirëve të vlerave të qëndrueshme që mbështesin fermerët e vegjël dhe të mëdhenj. Projektet e investimeve duhet të zhvillohen duke përshkruar se cilat janë mundësitë dhe strategjitë në periudhën e ardhshme 15 vjeçare. Korridoret duhet të përfshijnë bashkëpunimin ndërmjet qeverisë shqiptare, kompanive private, donatorëve, institucioneve të zhvillimit.

Koncepti do të përmirësojë strukturat e financimit dhe skemat e kredive, në veçanti për fermerët e vegjël dhe tregtarët e produkteve të agrobiznesit. Duke lehtësuar aksesin e fermerëve në tregjet rajonale dhe ndërkombëtare, do të përmbushet zhvillimi rural dhe rritja ekonomike e zonës.

Rrjet i ri i tregut të fermerëve

Rrjeti i shpërndarjes nuk është i organizuar, kjo është një nga disa problemet më të mëdha të analizuar të situatës bujqësore në kufijtë administrative të Tiranës. Strategjia TR030 synon të kthejë përmbys flukset tradicionale të produkteve.

Ideja është që në 15 vjet tregjet e fermerëve do të përforcojnë aktivitetet ekonomike pranë zonave rurale dhe korridoreve bujqësore, dhe do të jenë në gjendje të tërheqin në një bazë ditore njerëzit që jetojnë në qytet dhe që janë të interesuar të blejnë produkte me Km0. Ideja është për të reduktuar në mënyrë



drastike distancën midis zonave të prodhimit dhe të shitjes.

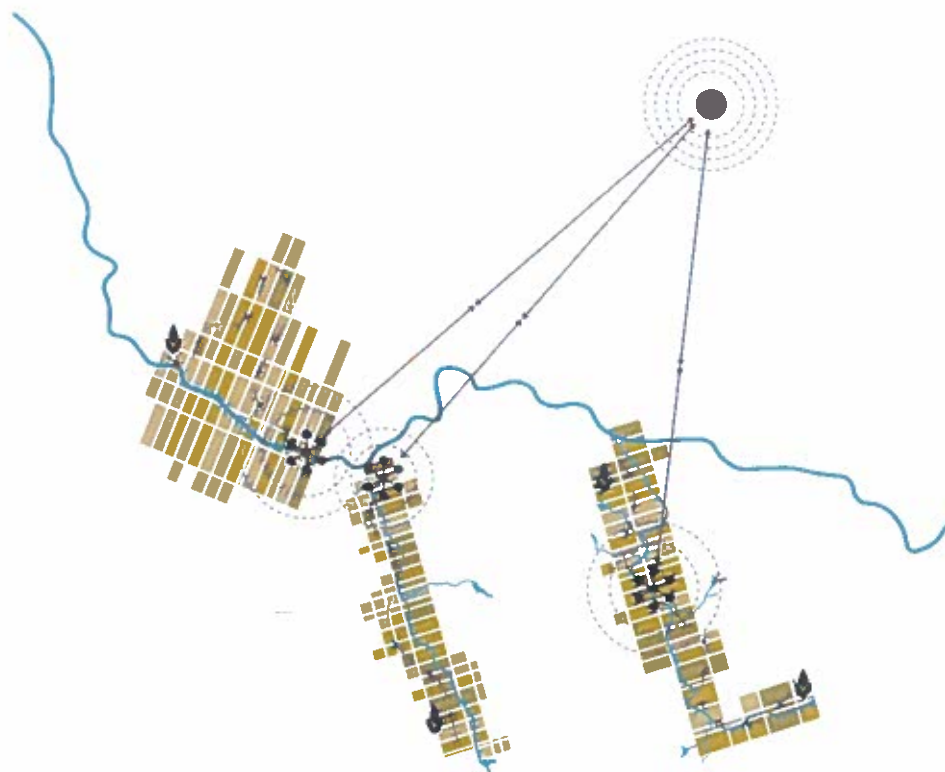
Fshatrat si Ndroqi, Peza, Baldushku dhe Bërzhita do të presin fermët që do të punojnë për ruajtjen, shitjen dhe tregjet lokale për prodhimin bujqësor të korridoreve bujqësore. Programet arsimore dhe aktivitetet e agroturizmit do të zbatohen në mënyrë që të bëjnë projektin ekonomikisht të qëndrueshëm.

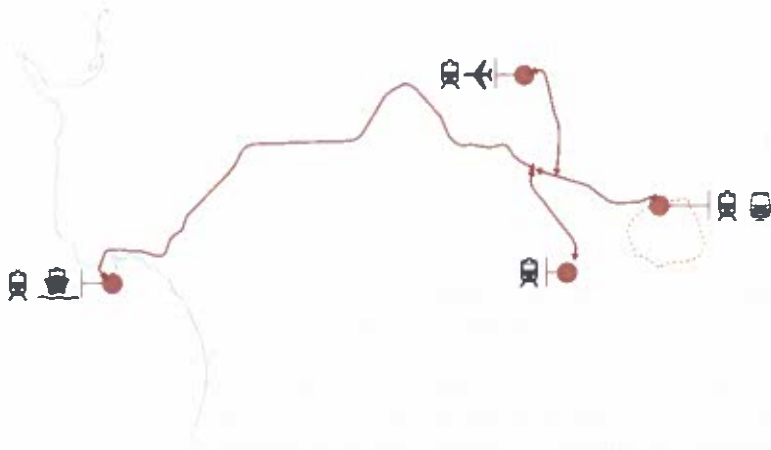
Me qëllim për ta bërë bujqësinë e zonës së studiuar më efikase dhe për të zvogëluar hendekun mes kërkesës lokale ushqimore dhe ofertës, fermerët e vegjël mund të inkurajohen për të krijuar një partneritet me qëllim rritjen e produktivitetit duke ndarë njohuritë dhe makineritë për të plotësuar më mirë kërkesën e ushqimit.

Për më tepër, politikëbërësit vendorë duhet të stimulojnë multifunksionalitetin e bujqësisë pasi Bashkimi Evropian ka adresuar çështjet e bujqësisë multifunksionale si një tipar themelor të zhvillimit tënjë politike të përbashkët bujqësore.

Me reformën e Agenda 2000 dhe Këshillit Evropian të Luksemburgut, qëndrueshmëria dhe multifunksionaliteti u bënë objektivat kryesore të Politikës së Përbashkët Bujqësore të Bashkimit Evropian (CAP).

Në zonën midis Tiranës dhe Durrësit, potenciali turistik rural është i përfaqësuar nga komponentët natyrore të peizazhit. Prandaj, këtu agroturizmi duket si një aktivitet shtesë ekonomik dhe jo si prodhim primar, i cili mund të mundësojë vendet e punës.





Projekti Strategjik 10 - Transporti me cilësi të lartë

Një qytet policentrik si Tirana duhet ankoruar nga një rrjet i fortë i Transportit Publik (TP), duke lidhur shpërndarësit. Rrjeti TP aktual është shumë i përdorur dhe ka frekuencë shumë të lartë, por infrastruktura e dhënë është e kufizuar. Vizioni për TP në Tiranë është që TP të jetë zgjedhja e parë për udhëtime më të gjata se 5 km. Përveç transportit brenda qytetit në mes të nyjeve të qyteteve policentrike, një linjë e rinovuar hekurudhore mund të lidhet me stacionin e Durrësit, të ankorojë rrjetin TP dhe të ofrojë shërbim të vlefshëm për udhëtime të gjata në distancë. Brenda qytetit, tranziti publik efikas mund të marrë formën e të dyja rrugëve ose hekurudhës së transportit. Kjo strategji nuk ka nxjerrë konkluzione se cilat mënyra janë më të përshtatshme. Kërkimet e ardhshme duhet të vendosin mënyrën më të përshtatshme dhe me kosto efektive. Ka dy projekte të mëdha strategjike në sektorin e transportit publik.

Njëri është rinovimi i sistemit ekzistues hekurudhor i cili ka për qëllim të ofrojë shërbime të reja hekurudhore, dhe tjeri është zhvillimi i një sistemi të ri tranzit të shpejtë të tillë si "Bus Rapid Transit" (BRT) ose "Light Rail" (LRT).

Përmirësimi i hekurudhes Ekzistuese

Siç është shpjeguar më parë, ka ende vend për përmirësim në sistemin ekzistues hekurudhor duke përfshirë infrastrukturën dhe objektet e tilla si inventari i hekurudhës, gjurmët, sinjalet / telekomunikacionin dhe elektrifikimi. Përmirësimi i hekurudhës ekzistuese ka një avantazh të madh dhe blerja e tokës së re nuk është e nevojshme.

Ndër të tjera, përmirësimet e nevojshme kryesore janë si më poshtë:

Stacioni i Tiranës do të zhvillohet si një portë intermodale, dhe si një terminal hekurudhor i udhëtarëve që do të lidhë linjen ekzistuese të autobusëve dhe një tranzit të planifikuar të shpejtë; Ndjekja e dyfishtë dhe hekurudha eksistuese për shërbimet midis Tiranës dhe Durrësit; Zhvillimi i stacioneve të reja hekurudhore në linjat ekzistuese midis Tiranës dhe Vorës / Durrës;

Përmirësimi / zhvillimi i stacioneve qendrore dhe qasjes së rrugëve për të siguruar akses më të lehtë në stacione për të gjitha llojet e transportit. Pas përmirësimit të sistemit ekzistues hekurudhor, trenat e udhëtarëve dhe trenat ndër-qytetas mund të garantohen në mënyrë më efikase sidomos gjatë orëve të pikut. Me qëllim për të rritur kërkesën tek pasagjerët hekurudhor, është i nevojshëm ofrimi i shërbimeve të mjaftueshme tërheqëse në aspektin e shpeshtësisë, pajtueshmërisë, rehatisë, aksesit në stacione, dhe shpërndarjes intermodale me autobus dhe automjete private.

Zhvillimi i një sistemi të ri të shpejtë

Përmirësimet në besueshmërinë, shpejtësinë dhe lehtësinë e përdorimit të linjave ekzistuese të autobusëve do të përmirësojnë në masë të madhe kapacitetin e linjave për njerëzit duke reduktuar koston e sistemit. Nëse ky do të bazohet në



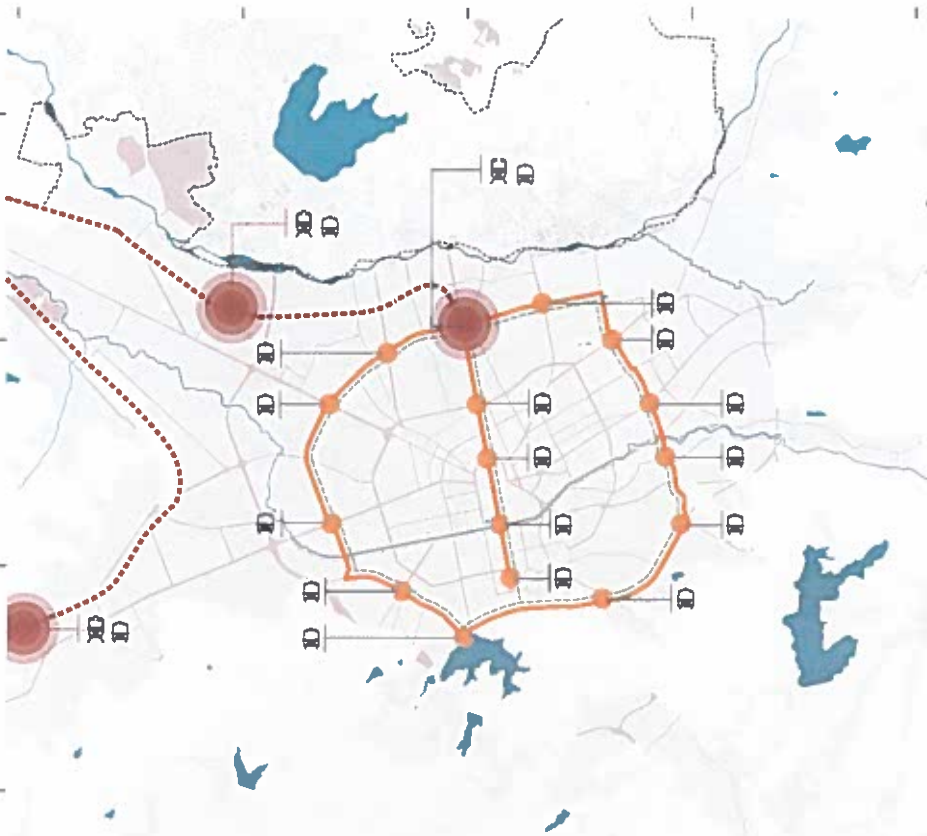
tranzit hekurudhor ose në transit rrugor, varet nga studime më të hollësishme. Tranziti i shpejtë, kandidon për infrastrukturë të dedikuar me objekte të cilësisë së lartë, do të jetë i dobishëm në përmirësimin e aksesit të qytetit. Një kombinim i disa rrugëve të shpejta tranzit do të lidhë nyjet e zhvillimit dhe të lejojë për transport të sigurt, të përshtatshëm dhe të shpejtë brenda dhe jashtë qendrës së qytetit. Harta e mëposhtme tregon disa nga linjat prioritare që duhen studiuar për zbatimin e përmirësimeve të infrastrukturës.

Një qasje organizimi është propozuar, kur fillimisht do të shtohet vetëm një korsi autobuzi në udhëkryqet dhe rrugët kryesore. Këto korsi autobuzi do të duhet të zbatohen në mënyrë të përshtatshme për të siguruar fitime të nevojshme efikase të transportit publik. Së dyti, këto korsi autobuzi do të ndahen nga trafiku i përgjithshëm dhe do të përmisohen ndalesat e objekteve. Së fundi, një autobus i plotë i rrjetit tranzit të shpejtë duhet të ndërtohet dhe të veprojë krejtësisht i pavarur nga trafiku i përgjithshëm. Dhe kur tranziti i autobusit të shpejtë do të arrijë kapacitetin e pikut, do të bëhet përmirësimimi i vlefshëm i tij për zgjidhjen e tranzit hekurudhor. Megjithatë, kostoja e këtyre ndërhyrjeve është domethënëse dhe nuk duhet të zbatohet shumë shpejt.

Zhvillimi i një linje të re të shpejtë tranzit që lidh aeroportin me qendrën e Tiranës.

Stacioni i trenit në Tiranë do të jetë i vendosur në anën veriore të bulevardit dhe duhet të funksionojë si një portë intermodale në qendrën e qytetit. Me rritjen e korridorit veri-perëndimor, ai do të bëhet gjithnjë e më i rëndësishëm për të ofruar shërbime të mira tranzit për stafin që punon në zonën industriale dhe të pasagjerëve në dhe nga aeroporti. Në afat të shkurtër, kjo mund të realizohet me ndërhyrje të vogla efikase në rrugën e autobuzit për në aeroport. Për shembull realizimi i korsive prioritare të autobuzëve ose autobuzat me semafor. Në një afat më të gjatë, linjat e pavarura të tranzitit të shpejtë mund të jenë të nevojshme.





Rrjeti i ti TP

Ka tre projekte të mëdha të zhvillimit në sektorin hekurudhor.

Njëra është rinovimi i sistemit ekzistues hekurudhor i cili ka për qëllim të ofrojë shërbime të reja të udhëtarëve hekurudhore, tjetra është zhvillimi i një sistemi të ri TP si tramvaje ose linja të autobusëve dedikuar.

Projekti Strategjik 11- Rrjeti i korsive dhe mobiliteti

Vizioni i lëvizshmërisë është një derivat i vizionit hapësinor për Tiranën 2030. Ai e pason atë, por gjithashtu siguron kushtet bazë për arritjen e vizionit hapësinor.

Ne e formulojmë vizionin e mobilitetit si më poshtë:

Në vitin 2030, Tirana ka një sistem të fortë dhe të barabartë transporti që lejon të gjithë qytetarët të lëvizin nëpër qytet dhe nëpër rajon në një mënyrë të sigurt dhe të qëndrueshme. Kjo lejon rrjedhjen efikase të trafikut në korridoret ku ka nevojë për të udhëtuar, duke i siguruar lëvizje të ngadaltë dhe lehtësi të trafikut në zonat ku duhet.

Për këtë, mënyrat e ndryshme të transportit janë prioritet për udhëtime të ndryshme. Për të arritur vizionin e mësipërm të mobilitetit të përmendur, duhet t'i kushtojë vëmendje të konsiderueshme në mënyrat më kosto dhe hapësirë efektive.

1) Ecja dhe çiklizmi

Ecja dhe çiklizmi duhet të bëhen zgjedhje për udhëtimet e shkurtra nën pesë kilometra. Këmbësorët dhe çiklistët duhet të jenë të njohur dhe të mbrojtur.

2) Zgjerimi i rrjetit minimal

Një nga pjesët kryesore të sistemit multimodal, të qëndrueshëm dhe të barabartë të mobilitetit është rrjeti i biçikletëve. Për Tiranën, është propozuar një rrjet minimal i sigurt, dhe objekte të ndara për biçikletat. Ky rrjet do ta bëjë çiklizmin një opsion të sigurt, të përshtatshëm dhe të barabartë transporti për të gjithë qytetarët e Tiranës. Duke ofruar një rrjet minimal, shumica e udhëtimeve të njerëzve do të bëhet në korsi të biçikletave. Korsi midis këtyre rrugëve do të kenë një trafik të lehtë 30 km / h (ose më të ulët), për të siguruar çiklizmin e sigurt. Çiklizmi në këto rrugë është i përzier me trafikun e makinave dhe për trafikun e lehtë janë marë masat për të siguruar sjelljen e duhur të makinave.

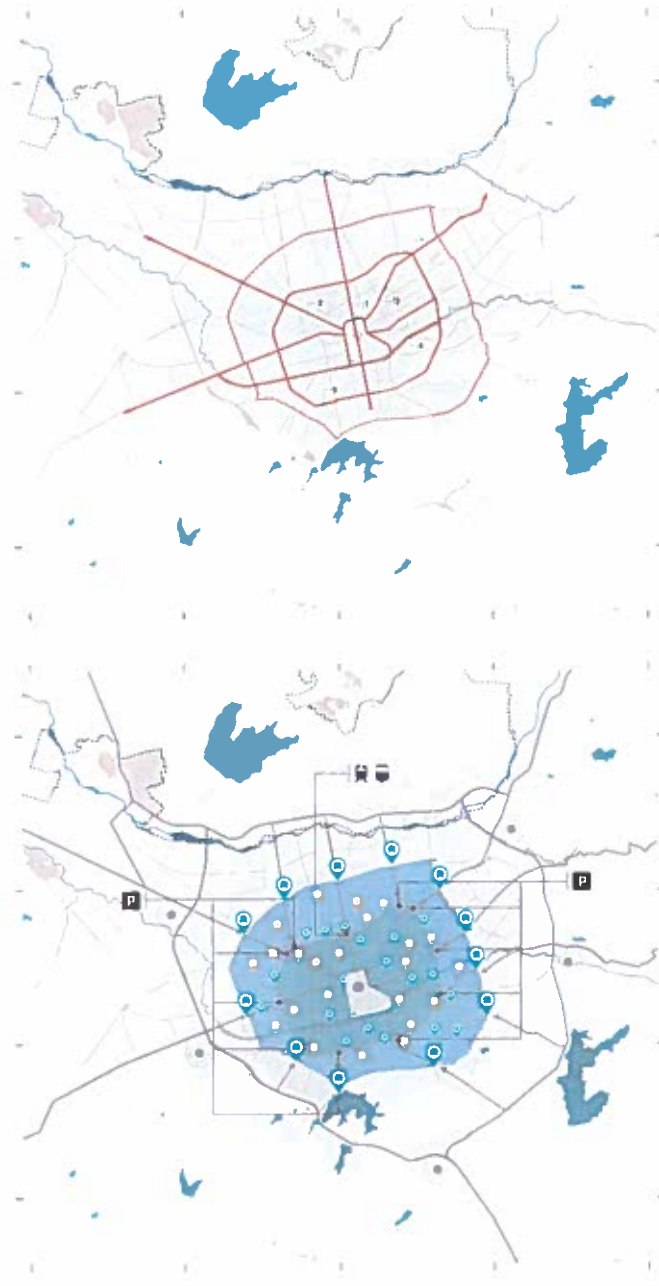
3) Infrastruktura e rrjetit të biçikletave

Rrjeti i biçikletave është i ndërtuar në mënyrë graduale, me hapa realiste. Tre kategoritë e korsive të biçikletave duhet të sigurojnë.



**Programi i Zbatimit
Infrastruktura e bicikletave**
Projektet e treguara më sipër
janë projektet prioritare të
rekomanduara për rrjetin
minimale dhe rrjetin e çiklizmit
në Tiranë.

- 1 Bulevardi qendror
- 2 Rruga e Durrësit
- 3 Rruga e Dibres
- 4 Lumi i Lanës
- 5 Unaza e tretë



**Lëvizshmëri në
bashkëpërdorim**
Nxitja e Lëvizshmërisë në
bashkëpërdorim
(biçikletë, makinë, skuter...)
dhe mënyrat e qëndrueshme
të transportit (transportuesit
elektrike dhe hibride) në mënyrë
që të garantojë një lëvizshmëri
shkathët dhe ekologjike për
qytetarët e një metropoli.

Objektet e vogla të biçikletave në rrugët e lagjeve me një shpejtësi më të ulët dhe vëllim më të ulët do të përbëhen nga ndërhyrjet dritë- peshë infrastrukturore ose bojë. Këto objekte do të lidhin shtëpitë me rrjetin minimal. Shtigjet rekreative të biçikletave do të zhvillohen në dhe nëpërmjet pyllit metropolitan dhe më tej në deltën e lumit, duke ushqyer një rritje të sektorit të turizmit me biçikletë.

4) Përmirësimi i rrjetit të lëvizshmërisë në bashkëpërdorim

Me shtrirjen e rrjetit të biçikletave, lehtësohet kërkesa për shpërndarjen.

Rrjeti ekzistues, që operon me Ecovolis, mund të zgjerohet dhe përmirësohet. Kjo mund të kërkojë blerje të biçikletave të reja dhe shtimin e pikave të shpërndarjes në pikat e nevojshme të infrastrukturës.

Prioritete të tjera të transportit:

1) Përfundimi i unazës së 5-të

Kuadranti jug-perëndimor i rrugës dhe unazës së 5-të është pothuajse i plotë. Kjo pjesë e unazës është e ndërtuar me standardet magjistrale dhe do t'i shërbejë më shumë trafikut dhe mallrave. Pjesë të tjera të unazës së 5-të duhet të



ndërtohen në një standard më të vogël për të siguruar efektivitetin e kostos. Ka më pak destinacione në veri-lindje të Tiranës dhe një autostradë mund të mos jetë e nevojshme në afat të mesëm. Unaza e jashtme që shkon pothuajse paralel me kufirin e ndërtimit të Tiranës (vija e verdhë), duhet të shërbejë kryesisht për trafikun midis qyteteve përreth dhe komunave që kalojnë në Tiranë.

2) Optimizimi i unazës së tretë

Në kuadër të Planit Hapësinor të Tiranës, unaza e tretë bëhet korridori kryesor i transportit për qasje dhe nga qendra e qytetit. Unaza e tretë është distributori i objekteve të parkimeve dhe udhëtimeve të ndryshme, rrjeti i bicikletave luan një rol të rëndësishëm në rrjetin e TP. Për shkak të presionit në rritje hapësinore, optimizimi i rrugëve është i nevojshëm për të siguruar një rezultat të cilësisë për të gjitha mënyrat, duke përfshirë këmbësorët. Studimi i optimizimit kërkon hapat e mëposhtëm:

Përmirësimi i fluksit të trafikut

Rrjedha e trafikut në unazën e tretë mbetet e rëndësishme, sidomos duke pasur parasysh vendndodhjen e propozuar të objekteve të parkimeve dhe udhëtimeve përgjatë kësaj unaze. Ajo duhet të jetë relativisht e lehtë për automjetet për të udhëtuar përgjatë kësaj rruge dhe për të arritur mjediset e parkimit. Më shumë unaza trafiku mund të priten pas mbylljes të trafikut për qetësimin e qendrës së qytetit. Ka disa mënyra për të përmirësuar rrjedhën e trafikut përgjatë kësaj unaze, duke përfshirë ndërprerjen e optimizimit dhe përmirësimet. Përveç kësaj, parkingu mund të hiqet për të krijuar hapësirë për mënyrat e tjera dhe për të zvogëluar vonesat për shkak të manovrave të makinave.

Mbyllja e unazës

Unaza e tretë aktualisht bashkëjeton me unazën e dytë në pjesën jugore, përgjatë lumit të Lanës. Unaza e tretë e re dhe optimizimi i saj kalon mbi lumin, dhe vazhdon mbi Rrugën Sulejman Delvina dhe Rrugën Abdyl Frashëri, zgjerimin e unazës. Hendeku që mungon në këtë lak është në juglindje, nga Ambasada e SHBA në Rrugën Kont Leopold Bertold. Kompletimi i saj minimalizon konfliktet me Ambasadën e SHBA, prandaj është me prioritet të lartë.

Sigurimi i objekteve të sigurta për biçikleta

Ndërsa rrjedha e trafikut përgjatë unazës së tretë është e rëndësishme dhe mund të përmirësohet, unaza gjithashtu shërben si një distributor nga rrugët kryesore në rrjetin e biçikletave, si të përkrahura më lart. Kjo është e rëndësishme për të siguruar një infrastrukturë të sigurt për biçikletat, të ndara nga trafiku i makinave përgjatë gjatësisë së unazës së tretë. Kjo i mundëson njerëzve të udhëtojnë me biçikleta në mënyrë të sigurtë dhe të përshtatshme për të gjitha pjesët e qendrës së qytetit.

Rritja e sferës publike

Është pranuar se rruga e unazës së tretë është edhe një destinacion kryesor me shumë funksione komerciale të vendosura përgjatë saj. Si hapësirë, rruga ka nevojë për të mbështetur përdorimin e tokës ngjitur, sfera publike duhet të ftojë akomodimin për këmbësorët. Kjo mund të realizohet duke përmirësuar shtrimin, rrugët me pemë, drita dhe me vija te bardha.

Prioritete të tjera të transportit:

Përfundimi i unazës së 5-të

Kuadrati jug-perëndimor të unazës së 5-të është pothuajse i plotë. Kjo pjesë e unazës është e ndërtuar me standardet magjistrale dhe do të shërbejë më e nëpërmjet trafikut të mallrave. Pjesë të tjera të unazës së 5-të duhet të ndërtohet në një standard më të vogël për të siguruar efektivitetin e kostos. Ka më pak destinacione në veri-lindje të Tiranës dhe një autostradë mund të mos jetë e nevojshme në afat të mesëm. Unaza e vetme që shkon pothuajse paralel me kufirin



e ndërtimit të Tiranës (vija e verdhë), duhet të shërbejë kryesisht për trafikun në mes të qyteteve përreth dhe komuniteteve duke anashkaluar Tiranën.

Mbrojtja e unazës së 4-t

Mbrojtja e unazës së 4-t që në të ardhmen do të mundësojë lëvizjen e njerëzve duke mundësuar një rreth linje të transportit publik, do të formojë perimetrin e të ashtuquajturit qyteti për kembësoret. Kjo unazë e katërt do të sigurojë qasje në të ardhmen në hapësirat publike të gjelbra (të hapura) për qytetarët. Kjo gjë nuk është propozuar për një politikë aktive për blerjen e pronave, por vë kufizime të ndërtimit në zonën që përfshin unazën e katërt. Kjo, me kalimin e kohës, do të krijojë hapësira publike të hapura që mund të përdoren individualisht ose mund të jenë të lidhura së bashku duke formuar korridore të dobishme të lëvizjes.

Sigurimi i rezervave hapësinore për unazën e dytë

Unaza e dytë bëhet më e rëndësishme me mbylljen e trafikun në sheshin Skënderbej dhe Bulevard. Rezerva hapësinore duhet të bëhet, për të siguruar një zgjerim të unazës së dytë në të ardhmen, për të shërbyer si kapacitet shtesë i transportit.

3) Parkingu dhe sistemi i udhëtimit

Që të zvogëlohet trafiku i makinave në qendrat e qyteteve, një sistem i vendeve të parkimit, do të jetë i integruar së bashku me terminalët TP duhet të sigurohen në kryqëzimet ndërmjet rrugëve kryesore të autobusëve dhe unazës së tretë. Hapësira të tjera parkimi janë të rekomanduara në afërsi të stacioneve të autobusëve. Kjo do të inkurajojë njerëzit që të lënë makinën e tyre private pas, dhe të vazhdojnë udhëtimin e tyre në këmbë ose me autobus. Këto hapësira parkimi duhet të jenë pa pagesë në fillim, por një tarifë e vogël duhet të vendoset më vonë për të marrë një pjesë të kostos së parkimit dhe për të menaxhuar kërkesën. Pas përfundimit të unazës së 5-të, porta intermodale bëhet themelore në kryqëzimet ndërmjet:

SH2 Durrës – Tiranë
SH 56 Durrës – Tiranë
E852 Tiranë – Elbassan
SH61 Tiranë – Shkup

Portat intermodale janë të dobishme për të parandaluar futjen e automjeteve të mëdha në qendër të Tiranës dhe duhet të kombinohen duke ndërtuar objekte të nevojshme të tilla si tualete, dhomë për shitjen e biletave, dhoma e pritjes, dyqane, restorante, qendra taksish, dhe gjithashtu janë të nevojshme vendet për biçikletat dhe parkingjet.

Këto terminale të parkimit duhet të lidhen me autobuse të shpeshta të qytetit dhe me linjat e tjera të transportit publik për transferim në qendër të Tiranës apo edhe në destinacione të tjera. Për më tepër, futja e terminaleve të reja të tranzitit, ku linjat e autobusëve të qytetit, si dhe linjat e autobusëve ndërrurban dhe linjat e tjera të transportit publik mund të transportojnë njerëzit ose duhet të realizohen qasjet nga automjetet private.

4) Transporti efikas publik dhe nxitjet e lëvizjes në bashkëpërdorim

Një nga opsionet për të reduktuar varësinë e makinave dhe për të përmirësuar përdorimin e transportit publik është zbatimi i një skeme të përbashkët të lëvizjes. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility), në krahasim me lëvizjen private, ka avantazhe të mëdha hapësinore dhe ekonomike.

Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility) është një nga zonat më të shpejta në rritjen e ekonomisë në bashkëpërdorim (shared economy), në drejtim të përdoruesve dhe të të ardhurave. Zgjerimi i tij ka qenë i stimuluar nga rritja e teknologjive dixhitale, ku "qasja" ka marrë përsipër "posedimin".

Një studim i kohëve të fundit nga Roland Berger Strategy Consultants ka treguar, për katër shërbimet më të popullarizuara [makinë në bashkëpërdorim (car sharing), biçikletë në bashkëpërdorim (bike sharing), dhe parking në



bashkëpërdorim (parking sharing)], se ritmet vjetore të rritjes janë midis 20% dhe 35% dhe parashikimet e të ardhurave nga 2 deri në 6 miliardë dollarë për vitin 2020.

Gjithashtu, të dhënat konfirmojnë këtë rritje: komponentët e reja të 2015 freskojnë indeksin e çmimeve të konsumit dhe përfshijnë makinat në bashkëpërdorim (car sharing), bicikletat në bashkëpërdorim (bike sharing) (ku bicikletat janë gjithnjë elektrike) dhe lëvizjen e zgjuar "smart" urbane. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility) dëshmon të jetë e qëndrueshme jo vetëm ekonomikisht, por edhe nga aspekti social dhe mjedisor, duke garantuar një qasje më të lehtë në lëvizje dhe duke ndihmuar për të reduktuar zonat urbane të ngjeshura.

Për Tiranën, lëvizja e përbashkët është një propozim interesant, pasi ajo redukton çështjet e barazisë që janë shoqëruar me aksesin e makinave private. Lëvizja në bashkëpërdorim (shared mobility) të Tiranës përbëhet nga një sistem mjaft i zhvilluar i biçikletave në bashkëpërdorim (bike sharing). Ky sistem duhet të mbështetet dhe të zgjerohet, për të përfshirë orë më operative dhe pajisje të reja. Në afat më të gjatë, operatorët e makinave në bashkëpërdorim (car sharing) mund të ftohen për të hapur në Tiranë, pasi kjo do të ndihmojë për të kompensuar humbjen e një pjesë të lidhjeve për shkak të largimit të parkimit në rrugë.

5) Rritja e cilësisë për këmbësorët

Ecja është, pranë çiklizmit, mjaft e preferuar në Tiranë. Me këtë në mendje, mbipopullimi hapësinor i qytetit nuk është një kërcënim, por një mundësi. Shumë destinacione janë brenda një distance për këmbësorët, ndërsa rrethinat hapësinore janë tërheqëse dhe të ndryshme.

Trotualet duhet të jenë të lirë, duke siguruar qasje për përdoruesit e karrigeve me rrota dhe këmbësorët e tjerë në nevojë. Duhet të rriten nivelet e mirëmbajtjes.

Në bazë të sheshit Skënderbej, në projektin në vazhdim, plani konfirmon nevojën për të transformuar qendrën e qytetit /unazën e parë në një zonë për këmbësorë. Kjo pritet të ndodhë në një afat të shkurtër dhe do të jetë një hap shumë i rëndësishëm në rikalibrimin e sistemit të mobilitetit urban të Tiranës. Ndërprerja e rrjedhës së trafikut përmes qendrës së qytetit do të jetë hapi i parë, drejt fokusimit të shumë njerëzve, dhe një sistemi të qëndrueshëm transporti. Rekomandohet monitorimi nga afër i zhvillimeve të këmbësoreve në sheshin Skënderbej, veprimi në çdo çështje të rëndësishme të sigurisë dhe të jetesës.



Shpërndarja intermodale e unazës 5

Pas përfundimit të unazës 5, porta intermodale bëhet themelore në kryqëzimet ndërmjet:
SH2 Durrës – Tirana
SH 56 Durrës – Tirana
E852 Tirana – El bassan
SH61 Tirana – Skopje

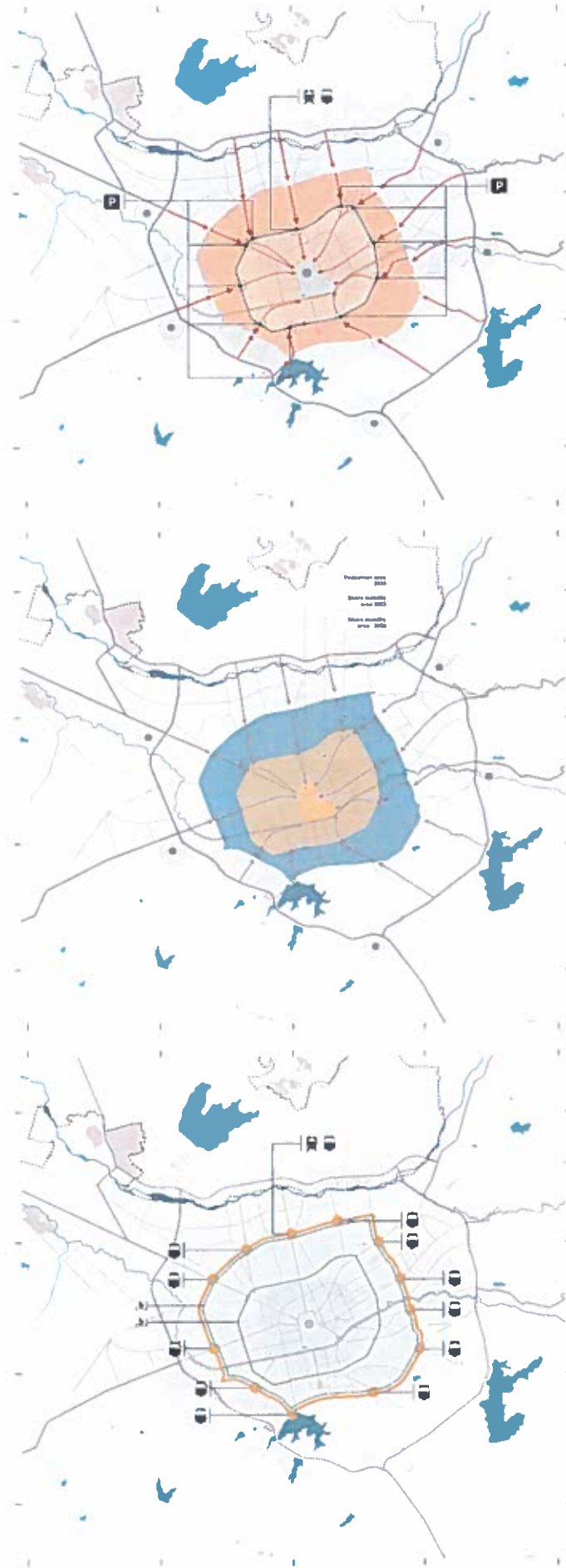
Shpërndarja intermodale e unazës 3

Parkimi dhe shpërndarja e udhëtim në një shërbime efikase TP janë dy projekte strategjike të propozuara të cilat synon të zvogëluar përdorimin e makinave private brenda qendrat e qyteteve.

Zonë për këmbësorë në qendër të qytetit, transporti efikas publik dhe nxitjet e lëvizshmerise në bashkëpërdorim



Krijimi i një unaze të lëvizshmërisë të butë
Projekti parashikon krijimin e nryjeve te transportit publik ne të ardhmen.





Projekti Strategjik 12 - Tirana për të gjithë - Qytet i

aksesueshëm

“Tirana për të gjithë” është një qytet ku të gjitha pasuritë, të prekshme dhe të paprekshme janë të aksesueshme dhe të dobishme për universalitetin e njerëzve (pavarësisht nga aftësitë, gjendja fizike, moshja, gjinia, nevoja për të sjellë karroca, qese plastike, ose një karro).

Tirana për të gjithë është qyteti ku barrierat arkitektonike do të eliminohen; një vend ku qasja është interpretuar si një përgjigje bashkëkohore e një kërkesë për një të drejtë universale, të natyrshme dhe themelore, kushte normale operative të qytetit. Tirana për të gjithë është qyteti që ofron për të gjithë, në mënyrë të barabartë, aftësinë për të kapur mundësitë në qytet dhe, në këtë mënyrë, lejon çdo individ të shprehë plotësisht diversitetin dhe potencialin e tij.

Tirana për të gjithë është qyteti që njeh aksesin universal si një forcë shtytëse për zhvillimin ekonomik në një etikë të qëndrueshme dhe të përbashkët, dhe si një avantazh konkurrues të vlefshëm për komunitetin. Falë saj është realizuar një rritje në cilësinë e jetës së të gjithë (banorëve dhe turistëve), një reduktim të kostove sociale dhe shëndetësore (për shkak të lirisë më të madhe të lëvizjes së personave) si dhe një apelit turizmi dhe komercial.

Tirana për të gjithë është qyteti ku qasja universale është e strukturuar në aspektin e:

- Disponueshmërisë, drejtimit, qartësisë së informacionit të kërkuar për të lëvizur dhe orientuar.
- Lehtësisë, vazhdimësisë dhe qëndrueshmërisë së hapësirave.
- Tirana për të gjithë është qyteti ku parimi i aksesit universal zbatohet në të gjitha fazat e planifikimit urban, edhe në hartimin fillestar të vendeve, virtuale dhe fizike, të gjitha në bazë të kriterëve të mëposhtme:
- Autonomia - të gjithë njerëzit duhet të jenë në gjendje për të lëvizur pa ndihmë; çdo pengesë mund të jetë një pengesë absolute, ose një pengesë në shpalosjen e plotë të ndjenjës së pavarësisë, vetëvendosja dhe liria e popullit, të cilin duhet ta kenë të gjithë, pa dallim, për të lëvizur nëpër qytet pa patur nevojë të jenë të shoqëruar;
- Afërsia - të gjithë njerëzit duhet të jenë në gjendje të kenë të njëjtat përvoja, të shkojnë në vende të njëjta, të gëzojnë të njëjtën shoqëri: të gjitha barrierat mund të jenë një pengesë për gjendjen e individëve pranë hapësirave, fizike dhe virtuale, të qytetit të tyre;
- Përfshirja - të gjithë njerëzit duhet të ndihen pjesë e komunitetit lokal: çdo barrierë e hasur është projektuar mbi fatin e popullit, është shenja e përjashtimit që do të jetë përgjithmonë në jetën e tyre;
- Lehtësia dhe siguria - të gjithë njerëzit duhet të jenë në gjendje të lëvizin lehtësisht dhe në mënyrë të sigurtë: pengesat janë një faktor ngadalësues dhe rrezikshmërie për çdo individ;
- Mirëqenia kolektive e njerëzve - Të gjithë duhet të fuqizohen për të kontribuar në jetën sociale, kulturore dhe ekonomike të qytetit të tyre: çdo pengesë mund të jetë humbje e një talenti apo humbje e pasurisë njerëzore, kulturës dhe shoqërisë si dhe një dobi ekonomike.

Propozimi i programit:

1. Qeverisja

Hapi i parë është zgjidhja e strukturës së qeverisjes për të miratuar dhe për të sjellë në përfundim Tiranën për të gjithë.



KONTROLLI I STRUKTURES HORIZONTALE DHE TËRTHORE

Përgjegjësi i bashkisë për aksesibilitetin do të raportojë drejtpërdrejt me kryetarin e bashkisë dhe do të ketë këto funksione:

- të lidhet me të gjitha Departamentet MOT për të siguruar koordinim të çdo iniciative të aksesit;
- të gjithë projektete e reja duhet të sigurohen që dizenjimi i tyre të jetë në përputhje me kriteret universale të aksesit;
- të mbikëqyrë modalitetet e zbatimit të projekteve të lartpërmendura për t'u siguruar që zbatimi i tyre është në përputhje me kriteret universale të aksesit;
- zhvillimin e propozimeve, projekteve dhe instrumenteve operative për përfundimin e Tiranës për gjithë;

2. Rregulla të thjeshta, të kontrollit serioz dhe të përbashkët

Nuk është mungesa e normave, por ato bënë mënjane për shkak të keqinformimit, mungesës së interesit, mungesës së përgjegjesisë, mungesës së sanksioneve. Me qëllim që të përmbushet Tirana për të gjithë, ne kemi nevojë për arsimim, mjetet praktike, si dhe strukturat e kontrollit. Mbi të gjitha, megjithatë, është e nevojshme të fillohet nga një politikë shtypjeje drejt një politike të (deklaruar) (praktikuar) stimular.

Strategjitë për të ndjekur:

- Krijimi i një zyre për udhëzime dhe këshilla për aksesueshmërinë
- Zhvillimi i mjeteve të veçanta të vlerësimit, të thjeshta dhe të qarta për fazën e hartimit dhe zbatimit të projekteve
- Administrata do të zhvillojë një manual të qasjes që ilustron në mënyrë të qartë dhe të thjeshtë rregullat dhe kriteret që do të udhëheqin vendimet operative të projektuesve si dhe do t'u tregojë atyre zgjidhjen që mund të merret për të siguruar aksesin e plotë të hapësirave.
- Përgjegjësi i bashkisë për aksesibilitetin do të zhvillojë dhe të promovojë projekte pilot që përfshijnë format e partneritetit të konsulentëve me shoqatat për miratimin e projekteve të paraqitura nga individët në aspektin e përputhshmërisë me rregullat mbi aksesueshmërinë. Zhvillimi i mjeteve të veçanta të verifikimit, të thjeshtë dhe të pastër për fazën e zbatimit të projektit.
- Planifikimi, çertifikimi dhe subvencionet e planeve.

Në bazë të hartës që do të kryhet, administrata do të identifikojë prioritetet duke ulur poshtë pengesat arkitektonike në ndërtesat publike. Pasi të përcaktohen këto prioritet, administrata do të zhvillojë planin e ekzekutimit të punimeve, burimet e treguara, afatet dhe procedurat për realizimin e tyre. Plani do të dalë publikisht nëpërmjet faqes së internetit të Qytetit. Faqet duhet të përditësohen vazhdimisht dhe statusi i veprave do të publikohet, në mënyrë që qytetarët të mund të shohim se si ata përshtaten me mënyrën se si është planifikuar fillimisht.

Promovimi i hartës së ndërtesave private, por edhe bërja publike e saj për të marrë një regjistrim të shkallës së aksesit, në bazë të një rrjeti të vlerësimit të thjeshtë, transparent dhe objektiv. Për të kryer këtë aktivitet, universitetet dhe shkollat do të jenë të përfshira, me qëllim që të krijohet një proces i virtytshëm i qytetarisë pjesëmarrëse. Promovimi i hartës së mikro dhe makro barrierave, përmes mobilizimit të klasave do të ketë dobi të dyfishtë: është e mundur që të përdorin një aftësi të shpërndarë të zbulimit në të gjithë vendin dhe në të njëjtën kohë ajo do të arrijë një ndërgjegjësim të gjërë duke filluar nga djemtë.

Administrata do të përpunojë dhe do të nxisë përhapjen e një qasjes së certifikatave, tenderave, iniciativave, duke përfshirë edhe ngjarjet e përkohshme, panairët, konferencat, ekspozitat. Certifikimit duhet të ofrojë një klasifikim: fizik nga ana e aksesit (hapi i parë), në qasjen ndijore në tryezë, në banjo, karrige të lartë, një gardërobë, sinjalistikë inteligjente.



3. Rrjeti

Aktualizimi i Tiranës për të gjithë presupozon edhe qasjen ndaj trashëgimisë të përbëre nga informacionet e qytetit.

Duke iu referuar praktikave më të mira, administrata:

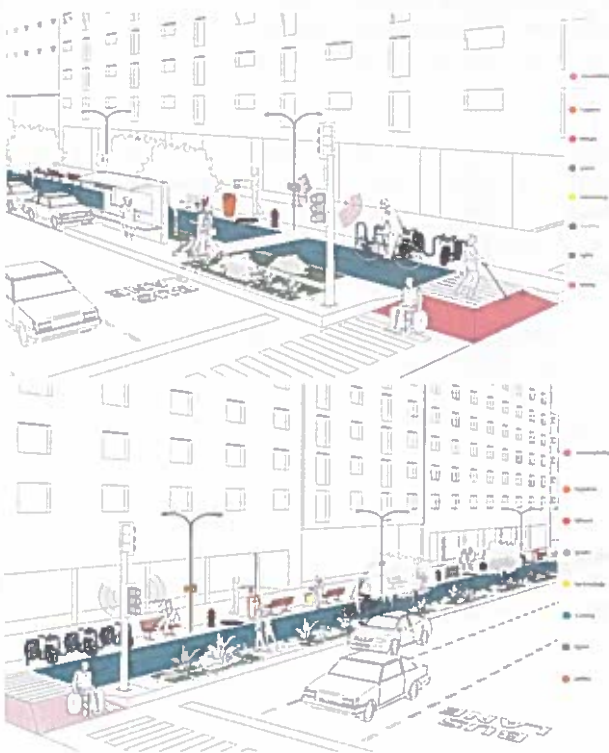
- Do të realizojë një portal interneti që do të ofrojë të gjitha informacionet në lidhje me rrugët e arritshme (në media),
- do të promovojë në bashkëpunim me shoqatat dhe tregtarët dhe hotelierët, portalin e arritshëm turistik për Tiranën,
- do të promovohen sisteme vlerësuese edhe nga aktorët privatë, duke përdorur mekanizma të ngjashme me ato të Trip Advisor, Google Maps, krijimi i një "app" të ngjashëm me Jaccede.com.
- Do të miratojë udhëzimet e konceptuara për të siguruar miratimin progresiv të mjeteve të thjeshta dixhitale me akses të lartë për qasje në shërbimet publike dhe ato private.

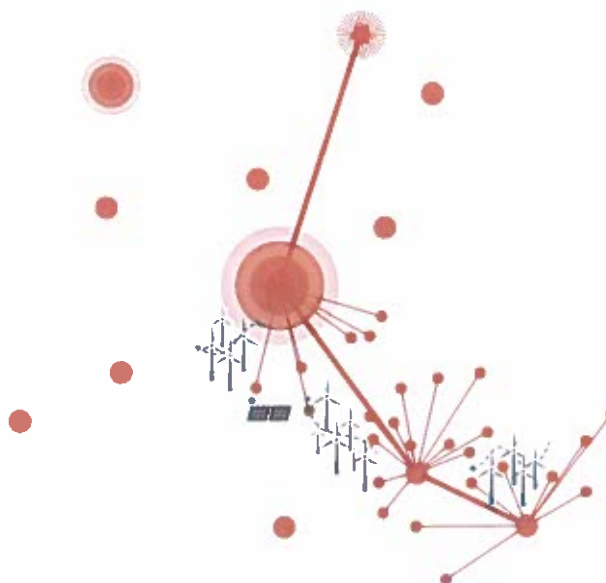
4. Tirana për të gjithë ditën

Përbushja përfundimtare e Tiranës për të gjithë do të jetë e mundur vetëm me një ndryshim kulturor, një vetëdije të përgjithshme se si një qytet i aksesueshëm përbën një vlerë të të gjithëve dhe të faktit që të gjithësecili duhet ta mbrojë dhe ta promovojë në mënyrë kolektive.

Për këtë qëllim, administrata duhet të promovojë një ditë festë për qytetarët kushtuar aksesit që përfshin bizneset, shkollat, muzetë, shoqatat kulturore, universitetet dhe të gjitha realitetet e tjera në hartimin dhe zbatimin e nismave të ndërgjegjësimit qytetar. Qëllimi duhet të jetë për ta bërë tërheqëse temën universale të aksesit për një audiencë të gjerë, e cila sot jeton si i huaj dhe jo e interesuar.

Në kontekstin e Tiranës për të gjithë ditën, është e këshillueshme të jepet një çmim në disa kategori të subjekteve që iniciuan dhe zbatuan gjatë vitit zgjidhjet më të reja dhe origjinale për temën. Çmimi mund të jepet në radhë të parë për shqiptarët (arritjet e mëdha, godinat në bashkëpronësi, ushtrimet publike, etj.) Por, ne mund të imagjinojmë çmimet që do të jepen në situata vendase ose të huaja, të cilat mund të jenë një shembull për t'u ndjekur për Tiranën.





Projekti Strategjik 13 - Një Korridor i ri Energjisë

Ndërsa pjesa tjetër e Evropës është – me histori sukcesi të shpërndarë – duke luftuar për të rritur kuotën e burimeve të rinovueshme në prodhimin e energjisë, Shqipëria mund ta konsiderojë veten një shtet me fat pasi ka burime hidrocentralesh, burime të rinovueshme me përqendrim të ulët karboni, si dy burime kryesore. Hidrocentralet përbushin 80% deri në 90% të kërkesës së brendëshme të Shqipërisë, ku gjashtë impiantet më të mëdha sjellin një kontribut prej 95% dhe ato të vogla të ndërtuara rishtazi dhe privatisht mbulojnë 5% që mbetet.

Centralet e mëdha dhe të vjetra duhet të përballojnë kosto të larta mirëmbajtjeje; disa prej tyre nuk kanë përfituar asnjë shërbim që pas përfundimit të tyre; sedimentet e shtratit përpara digës nuk janë gërmuar mjaftueshëm; turbinat nuk janë mirëmbajtur, etj. Varësia e tepruar ndaj furnizuesve të huaj nuk është një perspektivë atraktive. Diversifikimi i modaliteteve të prodhimit të energjisë duhet të konsiderohet një opsion i mundshëm dhe me qëndrueshmëri: rritja e kuotave të burimeve të rinovueshme (dielli, era, biomasa) gazrave natyrore dhe shtratimeve të naftës. Diversifikimi mund të marrë forma të ndryshme dhe mund të zhvillohet nga skenarë të ndryshëm.

Korridorin natyror që shkon nga Elbasani, përmes Krrabës dhe Bërzhitës, do të jetë një rol kyç si burim i energjisë së rinovueshme. Turbinat e erës janë instaluar tashmë gjatë luginës. Nxitjet e qeverisë janë të domosdoshme për zhvillimin e sistemit. Zonat bujqësore janë, veçanërisht ato pranë korridorit ekonomik Tiranë-Durrës do të jenë skenari i përkryer ku do të zhvillohen centralet e biogazit.

Biogazi prodhohet duke përpunuar mbeturinat e bagëtive (pleh organik, mbetje të ushqimeve të pa ngrëna), prodhimet ushqimore (mbetje të frutave dhe zarzavateve, mbetje të mishit, peshkut, bulmetit, mbetjet nga punishtet e birrës, mbetjet ushqimore dhe të tjera) si dhe shkarkimet e impianteve të përpunimit të ujërave të zeza industriale apo urbane.

Duke ndërtuar impiantet e biogazit, bujqësia fillon të japë kontributin e saj për furnizimin e energjisë nga burime të rinovueshme si dhe për asgjësimin e mbetjeve organike. Tretësit (cisternat tretëse) janë prodhuar në funksion të industrisë së biogazit, dhe më pas janë kthyer në tretës (cisterna tretjeje) të cilësisë së lartë.

Ligji për Menaxhimin dhe Riciklimin e Mbetjeve zbatohet në mënyrën e duhur me ndërtimin e impianteve të biogazit rural si nga pikëpamja ekonomike dhe nga ajo mjedisore.



Në Tiranë , shuma totale e mbeturinave komunale përbëhet nga mbetjet e ngurta të brendshme dhe komerciale. Shuma e mbeturinave komunale pritet të rritet nga 683 t / ditë (e të dhënave të vëzhguara në vitin 2012) për 1148t / ditë në 2027. Llogaritë urbane të mbeturinave të tokës janë përafërsisht 50% të pjesës organike dhe çështjes komunale të mbeturinave të ngurta (OFMSW) që është duke asgjësuar në landfill, pa një ndarje të mëparshme. Në mënyrë që të përmbushën standardet evropiane për subjektin e menaxhimit të mbeturinave, OFMSW duhet të reduktohet.

Prandaj, Komisioni Europian vënë nga një "Direktivë Landfilli (ELD 99/31/EC, 1999)", u bën thirrje shteteve anëtare për të përcaktuar strategjitë për të zvogëluar sasinë e OFMSW në deponi për një periudhë 15 - vjeçare, me një objektiv të arritur në 35% të shumës së mbeturinave të prodhuara në vitin 1995. Si pasojë, burimi i ndarjes së pjesës organike të mbeturinave komunale të ngurta (OFMSW) është i detyrueshëm në shumë qytete evropiane. Direktiva 2008/98/EC përcakton konceptet themelore dhe përkufizimet që lidhen me menaxhimin e mbeturinave, siç janë përcaktimet e mbetjeve, riciklimi, rikuperimi.

Ajo shpjegon që mbeturinat konsiderohen si lëndë sekondare (quajtur kështu "end of waste kriteri"), dhe si të bëjnë dallimin midis mbeturinave dhe nënprodukteve. Parimi i direktives së menaxhimit të mbetjeve është që mbetjet të menaxhohen pa rrezikuar shëndetin e njeriut dhe mjedisin, pa ndikuar negativisht në fshat apo vende me interes të veçantë. Për shembull, në Itali prodhimi i OFMSW është 10-12.000.000 mg në vit, që përbën rreth 30-40 % të prodhimit të përgjithshëm të mbeturinave të ngurta komunale.

Tretjet anaerobe janë një zgjidhje efektive për të konvertuar OFMSW dhe mbeturinat e tjera organike (dmth nga industrinë e përpunimit të ushqimit dhe fermat e kafshëve) në një gaz metan biologjik të pasur (biogazi). Në Tiranë, prodhimi ditor i OFMSW është rreth 342 t / ditë. Një ton e OFMSW korrespondon me 274 kWh dhe në një vlerë ekonomike prej rreth 25 euro, me qëllim që prodhimi i biogazit nga OFMSW do të sillte një fitim bruto prej rreth 3120000 euro. Në mënyrë për të trajtuar biogazin bimë në Tiranë OFMSW 4 do të jetë e nevojshme. Në mënyrë tipike, një biogas bimë 1 MW kushton përafërsisht 7 milion euro dhe pagesa në rastin e Tiranës do të kthehet në një afat kohor 4 vjeçar.





Bibliografi

Agency, J. J. (December 2012). Republic of Albania, The project for Tirana thematic urban planning. Tokyo, Japan.

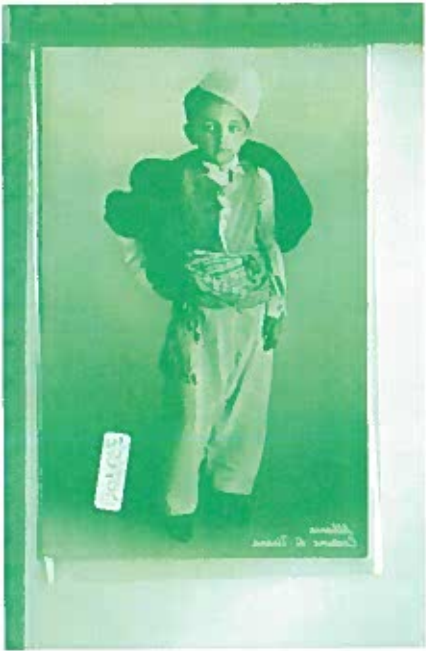
AKPT, A. K. (2015). Plani i Pergjithshem Kombetar, Zhvillimi i Territorit te Shqiperise 2015-2030. Tirane, Albania: AKPT.

IABR-ATELIERS, I.-2.-A. A. (2015). The Metabolism of Albania, Activating the Potential of Albanian Territory. Tirane, Albania: IABR/UP, ISBN: 978-90-809572-8-2.

INSTAT, S. I. (2011). Census Atlas Albania. Tirane, Albania: Adel Print.

INSTAT, S. I. (Maj, 2014). Shqiperi, Tipologjia e komunave dhe bashkive. Tirane, Albania: Gent-Grafik.





UNLAB IND

stefano boeri architetti

