



STUDIM MASTERPLANI PËR ZONAT ME PËRPARËSI ZHVILLIMIN E TURIZMIT

RAPORTI I PLANIT TË DETAJUAR TË ZHVILLIMIT

GRYKËDERDHJA E ISHMIT

TABELA E LENDËS

HYRJE..... 5

 Përmbledhje e Nevojave të Evidentuara..... 5

 Përmbledhje e Dokumentit të Strategjisë 7

1. PLANI I PËRDORIMIT TË TOKËS15

 1.1. Kapaciteti turistik.....17

 1.1.1. Metodologjia17

 1.1.2. Kapaciteti mbajtës i plazhit.17

 1.1.3. Turistëve që frekuentojnë zonën.....17

 1.1.4. Vlerësimi i nevojave për investim dhe ndërhyrje në funksion të numrit të turistëve.17

 1.2. Përdorimi i Detajuar i Tokës.....19

 1.3. Konvertimet e sistemeve.....24

 1.4. Njësitë dhe nënnjësitë territoriale.....25

 1.4.1. Nënnjësia 1/1.....26

 1.4.2. Nënnjësia 2/1, 3/1.....26

 1.4.3. Nënnjësia 4/1, 5/1, 29/1.....26

 1.4.4. Nënnjësia 6/1, 7/1, 8/126

 1.4.5. Njënnjësia 9/126

 1.4.6. Njënnjësia 10/1, 31/126

 1.4.7. Nënnjësia 11/126

 1.4.8. Nënnjësia 11/2.....26

 1.4.9. Nënnjësia 11/326

 1.4.10. Nënnjësia 11/4.....26

 1.4.11. Nënnjësia 11/526

 1.4.12. Nënnjësia 11/626

 1.4.13. Nënnjësia 11/726

 1.4.14. Nënnjësia 11/8.....26

 1.4.15. Njënnjësia 12/126

 1.4.16. Nënnjësia 13/1, 14/1, 15/1, 16/1, 17/1, 18/1, 19/1, 20/1.....26

 1.4.17. Nënnjësia 21/127

 1.4.18. Nënnjësia 22/1.....27

 1.4.19. Nënnjësia 23/1, 25/1, 27/127

 1.4.20. Nënnjësia 24/1, 26,1.....27

 1.4.21. Nënnjësia 28/1.....27

 1.4.22. Nënnjësia 30/1.....27

 1.4.23. Nënnjësia 32/1, 33/1.....27

1.5. Tipologjitë e Propozuara Hapësinore.....28

1.6. Mënyrat e ndërhyrjes në territor31

1.7. Hapësirat e gjelbra dhe publike31

2. PLANI I INFRASTRUKTURAVE DHE SHËRBIMEVE PUBLIKE..... 34

 2.1. Rrjeti rrugor35

 2.1.1. Formulimi i skemës së qarkullimit.....35

 2.1.2. Parkimet publike35

 2.1.3. Kryqëzimet dhe zgjidhje teknike për rrjetin rrugor35

 2.2. Transporti rrugor.....35

 2.2.1. Linjat urbane dhe turistike35

 2.2.2. Stacionet e autobuzeve.....36

 2.3. Transporti detar dhe marinat.....36

 2.4. Administrimi i Ujit.....38

 2.4.1 Skema e furnizimit me ujë38

 2.4.1. 2.4.2 Skema e largimit të ujërave të ndotur.....38

 2.5. Furnizimi me energji elektrike.....38

 2.5.1. Skema e furnizimit me energji elektrike Krite per permiresimin e rrjetit aktual dhe te nenstacioneve ..38

 2.5.2. Orientime mbi energjinë dhe burimet alternative.....40

 2.6. Rrjeti i ndriçimit publik.....40

 2.6.1. Skema e shpërndarjes së ndriçimit publik40

 2.6.2. Orientime për llojet dhe elementët arkitektonikë të ndricuesve.....42

 2.7. Telekomunikacioni dhe Komunikimi Elektronik42

 2.7.1. Skema e shtrirjes së fibrave optike (rrjetit në përgjithësi),42

 2.8. Trajtimi i mbetjeve urbane.....43

 2.8.1. Skema e grumbullimit të mbetjeve urbane.....43

 2.9. Shërbime publike dhe në funksion të turizmit44

 2.10. Mbrojtja Civile e kundër Zjarrit.....46

 2.10.1. Masa mbrojtëse nga përmytjet, erozioni dhe sizmiciteti46

 2.10.2. Mbrojtja civile dhe kundër zjarrit46

 2.10.3. Masa te tjera mbrojtëse46

3. PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT..... 48

 3.1. Mbrojtja e Peisazhit50

 3.2. Hapësirat e gjelbra dhe llojet e gjelbërimit51

3.3.	Mbrojtja e mjedisit	51
3.3.1.	Parashikime për mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj	51
3.3.2.	Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e elementëve ujorë.....	51
3.3.3.	Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ajrit.....	51
3.4.	Variante për zgjidhjen e dëmeve të shkaktuar nga hotspotet e evidentuara.....	52
4.	PLANI I VEPRIMEVE PËR ZBATIMIN E PDZRK-së.....	54
4.1.	Plani i veprimeve prioritare, investimeve strategjike dhe projekteve pilot të zhvillimit.....	55
4.1.1.	Metodologjia e përcaktimit të prioritetit.....	55
4.1.2.	Fazat e zbatimit të planit.....	55
4.1.3.	Përgjegjësitë dhe Burimet Njerëzore	55
4.1.4.	Buxheti dhe Burimi i mundshëm i financimit.....	55
4.1.5.	Indikatorët e monitorimit dhe të zbatimit.....	55
4.1.6.	Nevoja për Ndryshime Institucionale dhe Ligjore.....	55
4.1.7.	Tabela përmbledhëse e planit të veprimit	57

LISTA E FIGURAVE

Figura 1 Skema e mobilitetit ekzistues9

Figura 2 Skema e mobilitetit të propozuar..... 10

Figura 3 Skema e infrastrukturës..... 11

Figura 4 Skema e problematikave mjedisore 12

Figura 5 Skema e ndërhyrjeve mjedisore 13

Figura 6 Skema e aktiviteteve turistike 14

LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Sistemet dhe kategoritë e tokës5

Tabela 2 Tabela e kapacitetit mbajtës në 18

Tabela 3. Sistemet dhe kategoritë e tokës 20

LISTA E HARTAVE

Harta 1. Harta e sistemeve territorial dhe përdorimit ekzistues të tokës6

Harta 2 Harta e vizionit rajonal8

Harta 3 Harta e shpërndarjes së propozuar së dendësive dhe kapacitetit turistik 19

Harta 4 Harta e propozimit të propozuar të tokës 21

Harta 5 Harta e nënkategorive të propozuara..... 22

Harta 6 Harta e funksioneve të propozuara 23

Harta 7 Harta e njësive dhe nënnjësive..... 25

Harta 8 Harta e tipologjive të propozuara hapësinore 30

Harta 9 Harta e mënyrave të ndërhyrjes në nënnjësi 32

Harta 10 Harta e gjelbërimit dhe hapësirave publike..... 33

Harta 11 Harta e infrastrukturës rrugore..... 37

Harta 12 Harta e faciliteteve dhe shërbimeve në funksion të turizmit 45

Harta 13 Harta e planit të mbrojtjes së mjedisit 53

AKRONIM

AdZM	Administrata e Zonave të Mbrojtura
AKBN	Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore
AKPT	Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit
AKZM	Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura
ALUIZNI	Agjencia e Legalizimit Urbanizimit dhe Integritit të Zonave/Ndërtimeve Informale
ARRSH	Autoriteti Rugor Shqiptar
ARZM	Agjencia Rajonale e Zonave të Mbrojtura
ASIG	Autoriteti Shtetëror për Informacionin Gjeohapësinor
AZHBR	Agjencia për Zhvillim Bujqësor dhe Rural
CCTV	Closed-circuit television- sistem survejimi me kamera
CENSUS	Procesi i mbledhjes të të dhënave për popullsinë vendase
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
IAP	Ioanian Adriatic Pipeline- Gazsjellësi Jon- Adriatik
INSTAT	Instituti i Statistikave
IPARD-like	Instrument for Pre-Accession Assistance in Rural Development- Mbështetje për zhvillimet rurale dhe bujqësore
ITUN	Impianti i Trajtimit të Ujërave të Ndotura
IUCN	International Union for Conservation of Nature
KKT	Këshilli Kombëtar i Territorit
MTI	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
OSSHE	Operatori i Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a.
PDZRK	Plan i Detajuar në Zonë me Rëndësi Kombëtare
PKS	Plan Kombëtar Sektorial
PMNZSH	Policia e Zjarrfikësve e Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimi
PNR	Park Natyror Rajonal
PPK	Plan i Përgjithshëm Kombëtar
PPV	Plan i Përgjithshëm Vendor
PSV	Plan Sektorial Vendor
RAMSAR	Konventa Ndërkombëtare mbi ligatinat për të siguar mbrojtjen dhe përdorimin e duhur e tyre
RNM	Rezervat Natyror i Menaxhuar
RSH	Republika e Shqipërisë
STK	Strategjia Kombëtare e Transportit
SHGJSH	Shërbimi Gjeologjik Shqiptar

TeR Termat e Referencës

UNWTO World Tourism Organization

VKM Vendim i Këshillit të Ministrave

ZNUAE Zonat e Ndërmjetme dhe Ultësirat Agro-Ekologjike

ZRK Zonat e Rëndësisë Kombëtare

HYRJE

Përmbledhje e Nevojave të Evidentuara

Nga analiza e gjithë elementëve të territorit, mund të bëhet një përmbledhje më unifikuese e tyre, në referencë të sistemeve që ato përfaqësojnë.

Përmbledhja e aspekteve pozitive

Në lidhje me **sistemin infrastrukturor** duhet përmendur fakti që për shkak të mosurbanizimit të zonës mungon cdo infrastrukturë e nevojshme.

Furnizimi me energji elektrike i kësaj zone mund të bëhet nëpërmjet nënstacionit “Laç”.

Infrastruktura në këtë zonë dhe ajo lidhëse me rrjetin rrugor kombëtar ndodhet në zonë fushore, duke kaluar përgjithësisht pranë vijave ujore. Aksi me i rëndësishëm që kalon në zonë aktualisht është aksi kombëtar Tiranë-Shkodër.

Vlen për tu theksuar afërsia me Portin e Shëngjinit me një distancë rreth 35 km, dhe ai i Durrësit 52 km larg.

Linja më e afërt me hekurudhën është linja Tiranë-Lezhë, e cila sot është e amortizuar dhe kryesisht jashtë funksionit.

Në lidhje me **sistemin urban** duhet thënë se zona nuk është e urbanizuar, pra nuk ofrohet asnjë shërbim.

Në lidhje me **sistemin bujqësor**, në zonë vetëm një sipërfaqe tepër e vogël përdoret si tokë bujqësore, e mbjellë me kultura sezonale, sistemi natyror është i paprekur.

Në lidhje me **sistemin natyror dhe ujqor** duhet thënë se Grykëderdhja e Ishmit është pjesë e kompleksit ligatinor Patok-Fushkuqe-Ishëm, zonë e mbrojtur kombëtare dhe ndërkombëtare për shkak të vlerave të larta të biodiversitetit.

Zona është e prekur nga disa problematika mjedisore, ku ndër më kryesoret mund të përmendet: gjuetia ilegale, ndotja dhe ujqrat e përdorur urbanë.

Problematikat e evidentuara dhe rekomandimet për zbutjen e impaktit

Zona përballlet me problematikat e investimeve të munguara në disa vite rradhazi si dhe me disa sfida në investimet e ardhshme.

Në **sistemi infrastrukturor**, nevoja për ndërtimin e infrastrukturës së zonës është kryesore për zhvillimin e turizmit.

Ekziston mundësia e rritjes së kostove të ndërtimit të infrastrukturës së brendshme të zonës në varësi të bazamenti të tokës. Një pjesë e zonës është ligatinë.

Nevoja për lidhjen dhe ndërtimin e një nënstacioni për furnizimin me energji elektrike.

Rikthimi në funksion i Impiantit të Pastrimit në afërsi të zonës, mbi lumin Ishëm.

Në **Sistemi urban** i referohemi vendbanimit më të afërt, fshati Adriatik të cilit krahas problemeve që i shkaktohen nga gjendja jo e mirë e infrastrukturës mbështetëse përballlet dhe me problematika të aspektit ekonomik.

Migrimi i ndodhur vitet e fundit ka ardhur dhe si përgjigje e mungesës së jetës social kulturore në vendbanim, tregut të pasigurtë të punës, mungesës së forcës punëtore etj.

Rekomandime për breza mbrojtës përgjatë lumenjve

Ndërtimi i dy argjinaturave përgjatë lumit Ishëm dhe lumit Drojë.

Problematikat e **sistemit bujqësor** përfshijnë:

- Nevoja në investime të vazhdueshme në infrastrukturën bujqësore
- Është e patrajtuar nga pikëpamja e kullimit të ujërave
- Nevoja për mirëmbajtjen e Hidrovorit të Shllinzës.

Në **Sistemin Natyror** problematika kryesore është ndotja urbane si pasojë e depozitimeve nga lumenjtë ka sjellë ndotjen përgjatë gjithë vijës bregdetare në zonë. Nevoja për trajtimin e mbetjeve urbane në basenin e Ishmit është e domosdoshme. Gjithashtu tranformimi në tokë urbane ndikon negativisht në ekosistemet territoriale. Pasuritë natyrore janë pak të njohura dhe pak të shfrytëzuara. Mungon sinjalistika dhe promovimi i këtyre pasurive.

Në **Sistemin Ujqor** problematika qëndron në ndotjen e trupave ujqorë. Lumi i Ishmit është nga lumenjtë më të ndotur dhe nevoja për trjatinin e ujërave të ndotur të këtij baseni ujqor është e domosdoshme.

KODI I SISTEMIT	SISTEMI	SIP(ha)	%	KODI	KATEGORIA	SIP(ha)
B	BUJQËSOR	9.93	1.22	B	TOKË BUJQËSORE	9.93
N	NATYROR	550.78	67.81	N	TOKË NATYRORE	512.74
				NAR	NATYRË DHE ARGËTIM	38.04
U	UJOR	251.52	30.97	U	UJËRA	251.52

Tabela 1. Sistemet dhe kategoritë e tokës



Harta 1. Harta e sistemeve territorial dhe përdorimit ekzistues të tokës

Përmbledhje e Dokumentit të Strategjisë

Vizioni dhe Drejtimet e Zhvillimit

Zona bregdetare nga Rana e Hedhun dhe deri në grykëderdhjen e Matit përfshin tërësinë e territoreve të ndryshme, të karakterizuara nga lagunat dhe zonat e gjëra moçalore (ligatina, kënetat) të alternuara me shirita të shkurtër plazhesh ranore, gjithmonë me interes të lartë mjedisor dhe peizazhistik dhe që mbrohen në forma të ndryshme.

Zona bregdetare Grykëderdhja e Ishmit ka një pozicionim të përdorshëm në rajon. Ky potencial i saj lidhet me vendosjen midis qendrave të rëndësishme, afërsia me kryeqytetin, qytetin e Laçit dhe qendrën dytësore Lezhë. Aksi kombëtar është një element tjetër përcaktues i cili ndihmon dhe flukset e lëvizjes së vizitorëve në drejtim të zonës. Distancat tepër të afërta me Aeroportin Kombëtar “Nënë Tereza”, portin e Durrësit dhe portin Shëngjinit janë vlerë e shtuar dhe porta alternative hyrëse të cilat orientojnë zhvillimin.

Vizioni i zhvillimit lidhet ngushtë me vlerat natyrore që zona ofron. Dinamika e relievit fillon nga kepi i Rodonit në drejtim të Malit të Rencit përfshin gjiret detare të Rodonit dhe Drinit, grykëderdhjet e lumenjve Ishëm, Mat dhe Drin si dhe zona të mbrojtura të rëndësishme kombëtare natyrore dhe ujore. Këto elemente formojnë një bashkësi vlerash unike për biodiversitetin dhe piezazhin gjithashtu.

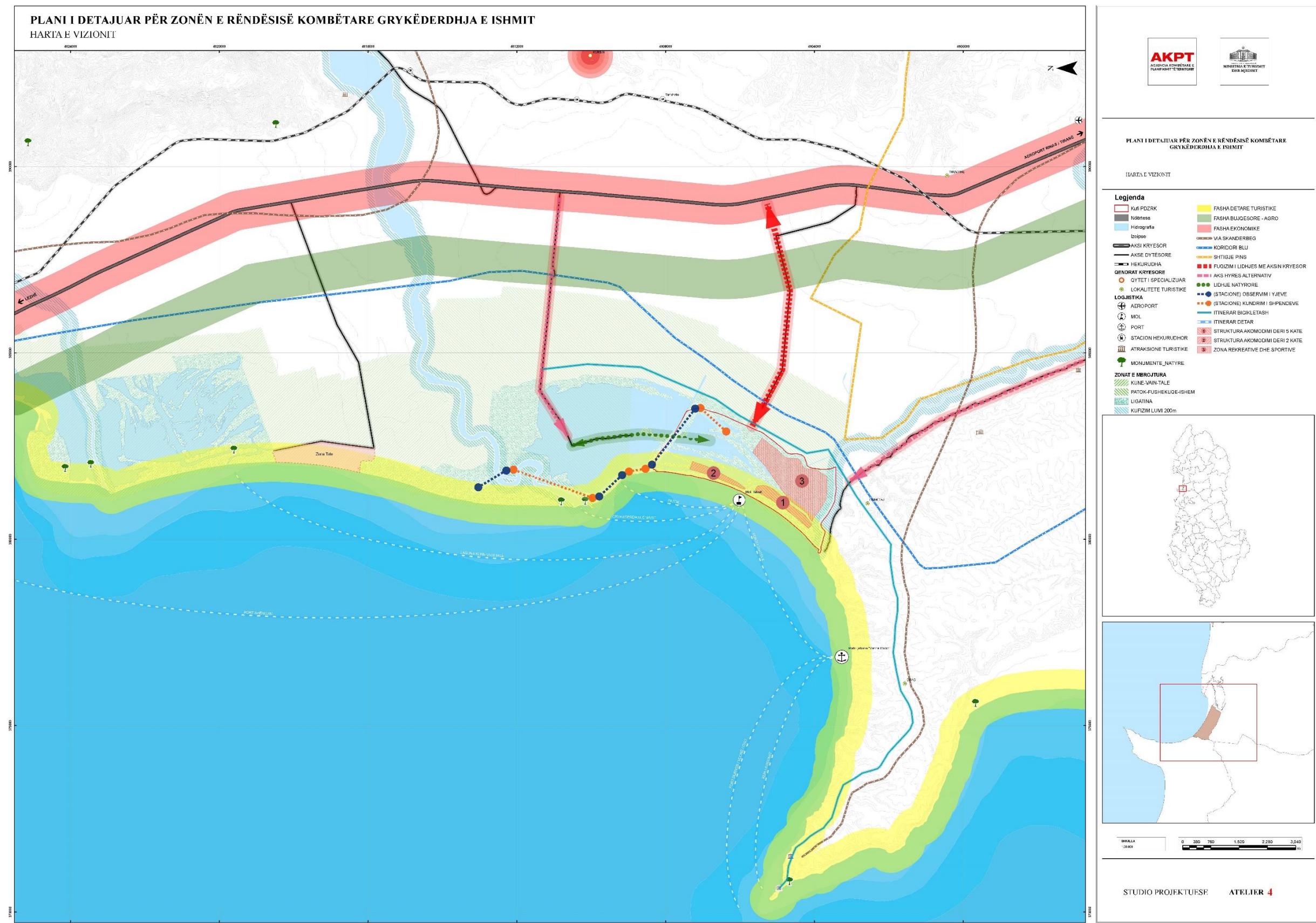
Mënyra tradicionale në të cilën është zhvilluar turizmi deri më tani, ku mund t’i referohemi zonave turistike bregdetare në afërsi gjeografike në detin Adriatik nuk ofrojnë një shërbim cilësor. Plazhet e mbipopulluar nga pushuesit në Gjirin e Lalzit apo në plazhin e Shëngjinit nuk janë modeli në të cilin do të orientohet zhvillimi i turizmit në Grykëderdhjen e Ishmit.

Zona në studim nuk mund të shikohet si një sipërfaqe e shpërndarë nga territori përreth saj por si një tërësi elementesh të cilët marrin dhe japin midis tyre. Këta elemente mund t’i grupojmë në tre fasha të rëndësishme të cilat janë :

-Fasha detare, element kryesor për zhvillimin e zonës, tepër i ndjeshëm dhe i rrezikuar ndaj fenomeneve natyrore. Hapësirë bregdetare me gjatësi 5 km dhe territori i cili ofron mundësi për zhvillimin e aktiviteteve rekreative që ndodhin në të si dhe potencial për zhvillimin e turizmit detar, transportit detar, zhvillim i industrisë së peshkimit etj.

-Fasha bujqësore – agro, është hapësira e tokës e cila vjen menjëherë pas fashës bregdetare. Fusha Lezhë – Durrës është potencial tepër i rëndësishëm për mbështetjen dhe zhvillimin e turizmit dhe agroturizmit.

-Fasha ekonomike, në këtë korridor ndodhet edhe përqëndrimi më i madh sektorit industrial, i flukseve të lëvizjes dhe shpërndarja e tyre. Kjo fashë depërton më thellë në brendësi të territorit, duke përfshirë të gjitha potencialet me vlerë dhe me ndikim në zhvillimin e turizmit.



Harta 2 Harta e vizionit rajonal

Objektivat e Zhvillimit të Zonës

Mobiliteti ekzistues



Figura 1 Skema e mobilitetit ekzistues

Zona në studim ka një mungesë të rrjetit rrugor dhe një problematikë në lidhje me aksesimin. Në lindje të saj kalon aksi Thumanë-Balldren nga i cili aktualisht mund të arrihet deri në një pjesë të zonës duke kaluar në fshatin Adriatik. Prej aty zona bregdetare aksesohet nga rrugë në formë shtigjesh të krijuara nga vetë përdoruesit e zonës. Potencial tepër i rëndësishëm është linja hekurudhore e cila kalon pranë por aktualisht ndodhet në gjendje të amortizuar. Në afërsi të kepit të Rodonit do të ndërtohet një port ende i pavënë në

përdorim, nga i cili mund të arrihet në zonë nëpërmjet rrugëve detare. Rrugët detare janë një mënyrë nga e cila mund të aksesohet zona, duke u nisur nga Kepi i Rodonit, Laguna e Patokut si pikat më të afërta. Bregdeti në zonë karakterizohet nga një reliev dinamik dhe shtigjet pranë janë të shumtë për zhvillimin e ecjeve në natyrë. Një ndër këto itinerare mund të jetë vija Skanderbeg.

Mobiliteti i propozuar



Figura 2 Skema e mobilitetit të propozuar

Për zhvillimin e zonës është kryesore të zgjidhet fillimisht problemi i aksesit për të përballuar edhe fluksin e pritshëm të lëvizjes së vizitorëve, duke respektuar njëkohësisht edhe zonën e mbrojtur. Brenda kufirit të zonës përcaktohen dy pika hyrëse. Në to do të ketë hapësirë për parkim të automjeteve dhe lidhje me mënyrat alternative të lëvizjes në zonë, makina elektrike dhe biçikleta me qera duke ndikuar sa më pak në mjedis. Përsa i përket aksesimit propozohet rikonstruksion i rrugës lidhëse me aksin Thumanë-Balldren për të përmirësuar gjendjen dhe kategorinë e saj. Mënyra të tjera aksesit në zonë është lidhja natyrore me

Lagunën e Patokut dhe nga grykëderdhja e lumit Ishëm. Për të bërë të mundur arrijtjen në zonë edhe nëpërmjet rrugëve detare propozohet një mol, itineraret e të cilit mund të lidhen me portet kryesore në afërsi, lagunën e Patokut dhe pika të tjera. Itineraret këmbësore dhe itineraret e biçikletave janë një vlerë e shtuar në zonë dhe aksesit në atraksionet natyrore / kulturore që ndodhen në afërsi do të orientohet nëpërmjet këtyre shtigjeve.

Infrastruktura

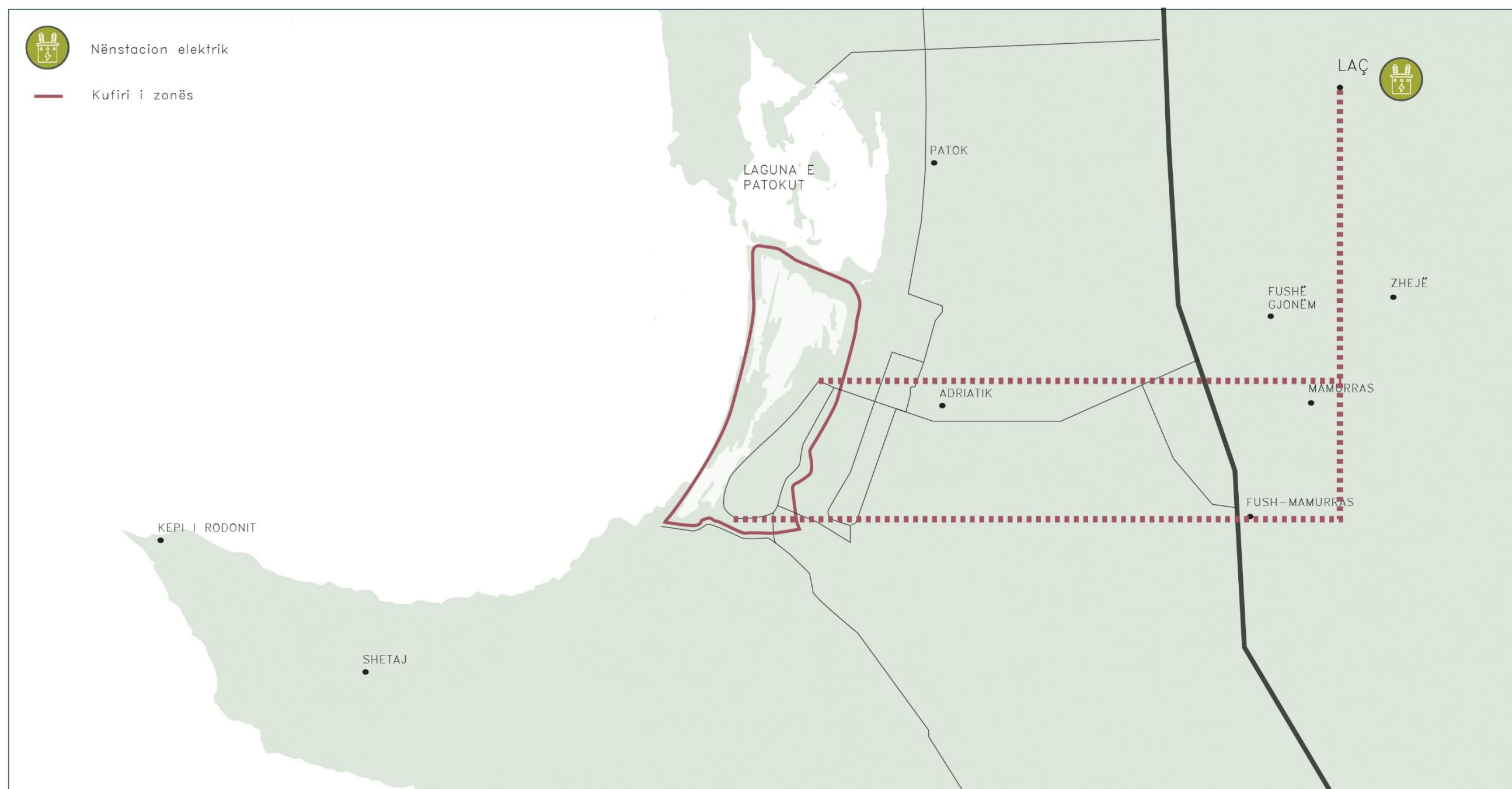


Figura 3 Skema e infrastrukturës

Zona ka mungesë të rrjetit infrastrukturor kjo e ndikuar nga fakti që karakteri i saj natyror është mbizotërues dhe zhvillimet urbane nuk e kanë prekur këtë zonë bregdetare. Përsa i përket rrjetit elektrik propozohet lidhja me nënstationin elektrik të Laçit. Gjithashtu propozohet të vihet në funksionim Impianti i Pastrimit të Mbetjeve i cili ndodhet në jug të zonës në studim, në krahun e djathtë të rrjedhës së lumit Ishëm.

Mjedisi

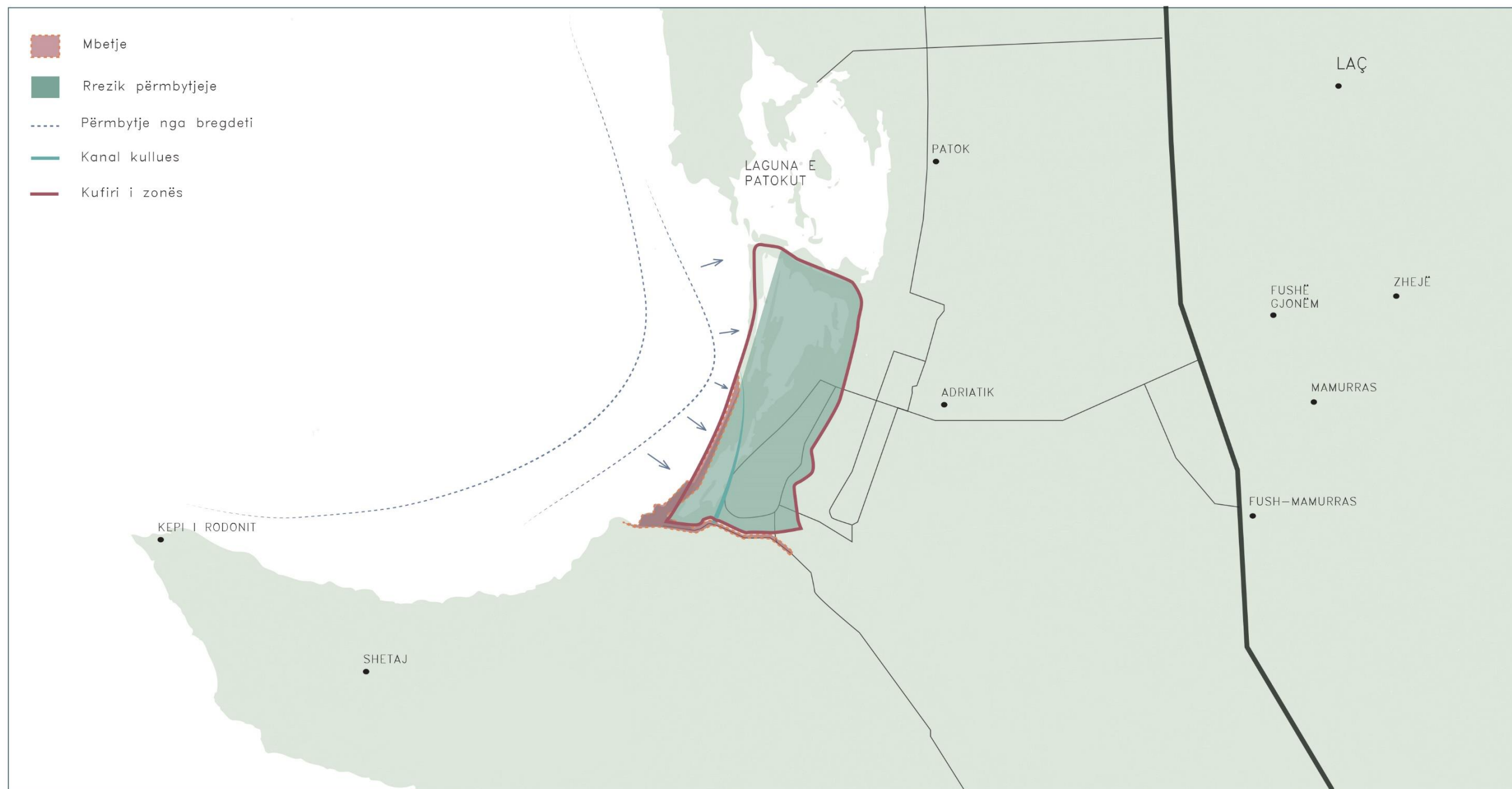


Figura 4 Skema e problematikave mjedisore

Grykëderdhja e Ishmit është një zonë natyrore e paurbanizuar, por që ndeshet me problematika të shumta mjedisore. Së pari e gjithë zona është nën rrezik përmytjeje. Këneta është në gjendje jo të mirë, pasi nuk realizohet pastrimi natyror i saj. Lumi Ishëm është një tjetër shkaktar i ndotjes në zonë, inertet e sjella prej tij depozitohen në grykëderdhjen e tij në det dhe përgjatë gjithë vijës bregdetare mbetjet e ngurta urbane kanë mbuluar sipërfaqet ranore. Pika e ndërtuar që supozohet të realizojë kapjen e tyre nuk është funksionale.



Figura 5 Skema e ndërhyrjeve mjedisore

Nevojiten disa ndërhyrje për të arritur një ekuilibër mjedisor. Dy nga ndërhyrjet kryesore janë trajtimi i ujrave të ndotur dhe trajtimi i mbetjeve urbane në basenin e Ishmit pa të cilat zhvillimi i zonës nuk do të bëhej i mundur. Pastrimi i godullës dhe ndërtimi i kanalit kullues i cili kalon përgjatë gjithë gjatësisë së zonës. Nevojitet ndërtimi i dy argjinaturave përgjatë lumit Ishëm dhe lumit të Drojës dhe krijim i brezave mbrojtës përgjatë këtyre dy lumenjve. Për të eliminuar ndotjen që vjen nga lumi i Ishmit duhet të vihet në funksionim pika e pastrimit që gjendet në afërsi të zonës.

Zhvillimi i turizmit



Figura 6 Skema e aktiviteteve turistike

Vizioni turistik i propozuar përfaqëson një gamë të gjerë aktiviteteve të cilat njëkohësisht synojnë të ndikojnë minimalisht në mjedis. Janë përcaktuar 3 zona kryesore për t'u zhvilluar: zona rekreative dhe sportive ose ndryshe Parku Sportiv, zona me struktura 1-2 kate dhe resort deri në 5 kate. Atraksioni kryesor është natyra, për këtë arsye propozohen aktivitete kryesisht sportive. Propozohen aktivitete si golfi, hipizmi, GoKart, kompleks lojërash ujore, të cilat mungojnë në nivel rajonal, duke patur avantazhin e hapësirave të mëdha natyrore ku mund të zhvillohen. Afërsia me Lagunën e Patokut është potencial dhe lidhja natyrore midis tyre është e rëndësishme. Lidhjet të cilat fillojnë që prej Kepit të Rodonit dhe deri në lagunë propozohen në

formë shtigjesh këmbësore, ecje, itinerare bicikletash, nëpërmjet stacioneve ku do të mund të zhvillohet kundrimi shpendëve, vërtim i yjeve etj. Shëtitorja përgjatë vijës bregdetare do të jetë elementi që do të lidhë strukturat e resorteve dhe do t'i ofrojë vizitorëve një hapësirë rekreative.

Moli është një mënyrë alternative dhe mjaft e rëndësishme për pritjen e vizitorëve në zonë. Gjithashtu nëpërmjet itinerareve detare do të bëhet i mundur aksesimi i disa atraksioneve natyrore dhe kulturore që ndodhen në afërsi të zonës.

1. PLANI I PËRDORIMIT TË TOKËS

1.1. Kapaciteti turistik

1.1.1. Metodologjia

Për të vlerësuar kapacitetin mbajtës optimal të një zonë bregdetare, metodologjia e ndjekur do të bazohet në vlerësimin e disa dimensioneve:

- Kapaciteti mbajtës i plazhit.
- Turistëve që frekuentojnë zonën.
- Vlerësimi i nevojave për investim dhe ndërhyrje në funksion të numrit të turistëve.

1.1.2. Kapaciteti mbajtës i plazhit.

Nisur nga sipërfaqja e plazhit mund të përafrohet numri i vizitorëve që mund të frekuentojnë njëkohësisht zonën (ku përfshihen natyra të ndryshëm peshuesish, turist që do të kalojnë të paktën një natë në zone dhe pushues ditor). Për të përcaktuar këtë numër peshuesish, vlerësimi do bazohet në normë ndërkombëtare të shfrytëzimit të plazhit, ku parashikohen :

- 10m² për pushues për një shfrytëzim maksimal të hapësirës së plazhit
- 20m² për pushues për një shfrytëzim pothuajse maksimal të hapësirës së plazhit
- 30m² për pushues për një shfrytëzim mesatar të hapësirës së plazhit
- 40m² për pushues për një shfrytëzim pothuajse minimal të hapësirës së plazhit
- 50m² për pushues për një shfrytëzim minimal të hapësirës së plazhit

Bazuar në këto norma dhe në sipërfaqen e plazhit, vlerësohen gama e kapaciteteve mbajtës nga një shfrytëzim maksimal në një shfrytëzim minimal. Por kjo gamë peshuesish nuk marrë në konsideratë natyrën e vizitorëve, nevojat e tyre për shërbime dhe akomodim, infrastrukturat dhe ndikimin e tyre mjedisor.

1.1.3. Turistëve që frekuentojnë zonën.

Me qëllim përcaktimin e kapacitetit turistik mbajtës të territorit është e nevojshme të përcaktohet dhe natyra e pushuesve, thënë ndryshe është e nevojshme të identifikohet numri i pushuesve që kalojnë të paktën një natë në zonë dhe numri i pushuesve ditor. Natyra e pushuesve është një ndër elementët kryesor të vlerësimit të kapacitetit turistik mbajtës, për shkak se pushuesit ditor kanë nevojë për shërbime që nuk kanë një ndikim të gjerë në territor ndërsa turistët shfaqin një gamë të gjerë nevojash si nga pikëpamja e akomodimit por dhe nga pikëpamja e shërbimeve dhe infrastrukturës.

Vizitorët ditor, janë kryesisht banorë të zonës dhe qyteteve në përafërsi me vijën bregdetare që vijnë për të shpenzuar disa orë në bregdet, qoftë për aktivitetet e detit dhe rërës por dhe për bar/restorantet. Flukset e pushuesve ditorë janë tepër variabël, ku gjatë ditëve të punës frekuentimi i vijës bregdetare është pothuajse i papërfillshëm, ndërsa gjatë periudhës së fund javës mund të arrij një frekuentim të lartë. Me zhvillimin e destinacionit turistik proporcionet vizitorëve ditor kanë tendencë të ulen në favor të proporcionit të turistëve,

për shkak se një destinacion turistik i maturuar, ka tendencë të mbaj sa më gjatë në territorin e sajë vizitorët qofshin ato dhe nga zonë relativisht të afërta (fenomene që vërehet dhe në vijat bregdetare e destinacioneve të mirënjohura ndërkombëtare ku frekuentimi i vizitorëve ditor është relativisht i ulët ose i papërfillshëm krahasuar me frekuentimin e turistëve).

Në mungesë të të dhënave të detajuara të natyrës së vizitorëve që frekuentojnë plazhin, të projeksioneve, tendencat aktuale dhe në mungesë të të dhënave historike të proporcioneve të vizitorëve ditor dhe turistëve, do të merret në konsideratë vlerat kombëtare të natyrës së vizitorëve që frekuentojnë Shqipërinë, ku 80% e vizitorëve janë turistë që kalojnë të paktën një natë në zonë dhe 20% prej tyre janë vizitor ditor. Ky proporcion turist-vizitor ditor (përkatësisht 80%-20%), jo vetëm që pasqyron karakteristikat kombëtare, por është gjithashtu i ngjashëm me vijat bregdetare në përafërsi të poleve urbane mesdhetare dhe i përafrohet proporcionalisht nevojave që ka një turist në territor dhe nevojave që ka një vizitor ditor.

Falë këtij proporcioni turist-vizitor ditor dhe shfrytëzimit të plazhit, bëhet e mundur vlerësimi i numrit maksimal të turistëve që qëndrojnë të paktën një natë në territor sipas shfrytëzimit të plazhit. Për t'ju përgjigjur nevojave të turistëve është e nevojshme të ndërmerren disa investime infrastrukturore, strukturore dhe mjedisore të cilat bëjnë të mundur shfrytëzimin e vijës bregdetare.

1.1.4. Vlerësimi i nevojave për investim dhe ndërhyrje në funksion të numrit të turistëve.

Nisur nga fakti se burimet janë të shërueshme, që investimet e nevojshme lidhen ngushtë me kapacitetin e territorit dhe numri në turistëve që do të frekuentojnë zonën, është e nevojshme që të vlerësohen nevojat e ndryshme për investim në funksion të numrit të turistëve.

Për të bërë një vlerësim optimal të kapacitetit turistik mbajtës janë marrë në konsideratë investimet e nevojshme në rrjetin e ujësjellës kanalizime, rrjetin elektrik, transportin, industrisë së turizmit dhe investimet në mbrojtjen e mjedisit. Këto investime varen krejtësisht nga numri i turistëve që do të frekuentojnë zonën, ku në disa raste vlera e investimit është tepër e lartë për shkak të mungesës së resurseve dhe infrastrukturës dhe në disa raste investimet shfaqin një kosto për turist relativisht të ulët. Në këtë kontekst dhe besuar në nevojat e ndryshme për investim, janë vlerësuar kostot për pushues me një notë nga 1 në 3:

- ku 1 përfaqëson një kosto relativisht të ulët investimi për pushues;
- ku 2 përfaqëson një kosto relativisht mesatar investimi për pushues;
- ku 3 përfaqëson një kosto ta lartë investimi për pushues;

Nga vlerësimet e nevojave për investim në rrjetin e ujësjellës kanalizime, rrjetin elektrik, transportin, industrisë së turizmit dhe investimet në mbrojtjen e mjedisit, mund të dalim në një notë mesatare të përgjithshme e cila pasqyron ndikimin financiar të shfrytëzimeve të ndryshme të vijës bregdetare.

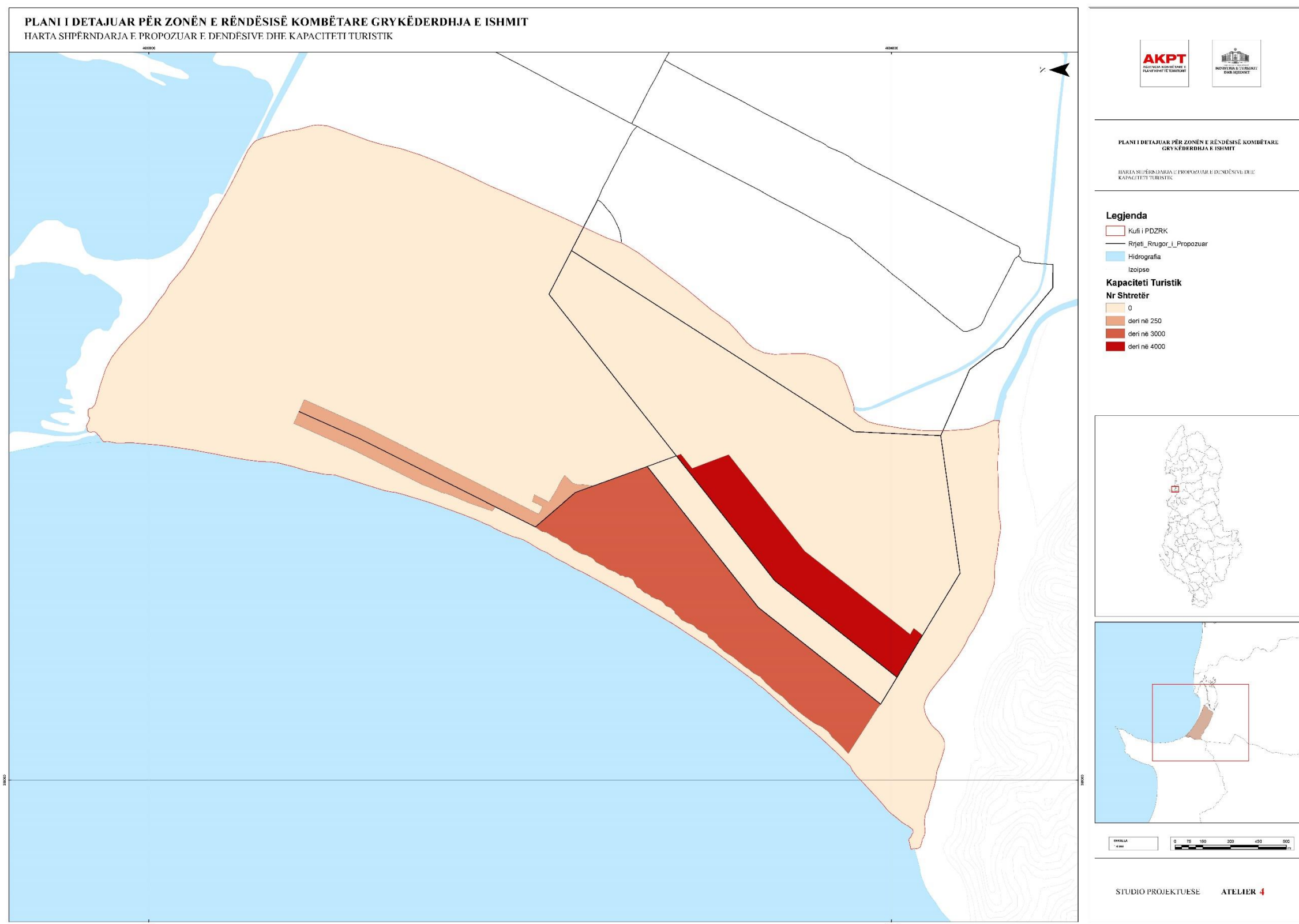
Falë shfrytëzimit turistike të vijës bregdetare dhe vlerësimit të nevojave për investim, mund të përafrojmë numrin optimal të turistëve. Bazuar në ekuilibrin mes shfrytëzimit të plazhit, kapacitetit shfrytëzues dhe nevojës për investim rezulton se kapaciteti optimal turistik për zonën e

- Rrjoli është rreth 6000 turistë

- Rana është rreth 4000 turistë
- Talja është rreth 6000 turistë
- Ishmi është rreth 10000 turistë
- Spille është rreth 12000 turistë

Zona			Ishmi	Komente Shpjeguese
Sipërfaqe e zonës		ha	700	Të dhëna zyrtare dhe rezultate të hulumtimit
Sipërfaqe plazhi		m2	520,500	
Numri i pushuesve të shfrytëzimi të plazhit	Shfrytëzim maksimal	10m2/pushues	52,050	Normë ndërkombëtare të shfrytëzimit të plazhit.
	Shfrytëzim pothuajse maksimal	20m2/pushues	26,030	
	Shfrytëzim mesatar	30m2/pushues	17,350	
	Shfrytëzim pothuajse minimal	40m2/pushues	13,010	
	Shfrytëzim minimal	50m2/pushues	10,410	
Pjesa e turisteve mbi numrin total të vizitorëve			80%	Proporcion turist-vizitor ditor kombëtar është 80%-20%. Ky proporcion jo vetëm që pasqyron karakteristikat kombëtare, por është gjithashtu i ngjashëm me vijat bregdetare në përafërsi të poleve urbane mesdhetare dhe i përafrohet proporcionalisht nevojave që ka një turist në territor dhe nevojave që ka një vizitor ditor.
Numri i turistëve	Shfrytëzim maksimal	Turist/shtretër	41,640	Vlerat maksimale të turistëve në funksion të shfrytëzimit të plazhit.
	Shfrytëzim pothuajse maksimal	Turist/shtretër	20,824	
	Shfrytëzim mesatar	Turist/shtretër	13,880	
	Shfrytëzim pothuajse minimal	Turist/shtretër	10,408	
	Shfrytëzim minimal	Turist/shtretër	8,328	
Vlerësimi i nevojave për investim	Vlerësimi i ndërhyrjes në trajtimin dhe rrjetin e ujërave të zeza	Shfrytëzim maksimal	1	Vlerësimi i nevojave për investim në rrjetin e ujësjellës kanalizime, rrjetin elektrik, transportin, industrisë së turizmit dhe investimet në mbrojtjen e mjedisit. Këto investime ndërlidhen ngushtë me numri i turistëve që do të frekuentojnë zonën dhe vlera e nevojshme për investimit, që limitohet nga mungesa e resurseve dhe infrastrukturës. Në këtë kontekst, bazuar në një vlerësim të mundësive dhe të kostos së nevojshme për të përballuar numrin e turistëve, është dhënë një notë nga 1 në 3, shfrytëzimit turistik të zonës.
		Shfrytëzim mesatar	1	
		Shfrytëzim minimal	1	
	Vlerësimi i ndërhyrjes në ujësjellës	Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	1	
		Shfrytëzim minimal	1	
	Vlerësimi mesatar		1.0	
		Shfrytëzim maksimal	2	
		Shfrytëzim mesatar	2	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.3	
		Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	1	
		Shfrytëzim minimal	2	
	Vlerësimi mesatar		1.3	
		Shfrytëzim maksimal	2	
		Shfrytëzim mesatar	2	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.3	
	Vlerësimi i ndërhyrjeve në fushën e mjedisit	Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	1	
		Shfrytëzim minimal	1	
Vlerësimi mesatar		1.0		
Mesatare e vlerësimit total			1.6	Bazuar në notën mesatare që pasqyron ndikimin financiar të shfrytëzimeve të ndryshme të vijës bregdetare, bëhet e mundur vlerësimi i një kapaciteti optimal, mbi të cilin kostot e investimeve për turist do të ishte tepër i larta dhe nën të cilin investimet nuk do të përfitonin nga ekonomia e shkallës.
Numri mesatar i turistëve			10,141.9	
Kapaciteti optimal i turistëve për zonë.			10,000	

Tabela 2 Tabela e kapacitetit mbajtës



Harta 3 Harta e shpërndarjes së propozuar së dendësive dhe kapacitetit turistik

1.2. Përdorimi i Detajuar i Tokës

Njësitë e qeverisjes vendore, për qëllime planifikimi, ndahen në sisteme territoriale, të cilat listohen si më poshtë:

- Sistemi Urban (UB);
- Sistemi Natyror (N);
- Sistemi Bujqësor (B);
- Sistemi Ujor (U);
- Sistemi Infrastrukturor (IN).

Sistemi urban

Sistemi urban zë një sipërfaqe prej 285.61 ha dhe përfaqësohet kryesisht me godina me funksione shërbimi akomodimi dhe argëtimi. Zonat me përqendrimin më të madh të ndërtimit janë zonat e resorteve turistike në pjesën jugore të zonës. Këto resorte do të kenë një zhvillim linear dhe do të arrijnë një kapacitet prej 6000 shtretërish. Në veri të kësaj tipologjie, ndodhet zona e resortit në formë vilash me një kapacitet prej 500 shtretërish. Në afërsi të resorteve pozicionohen institucionet publike kurse në atë juglindore aktivitete shoqërore dhe argëtim.

Sistemi natyror

Sistemi natyror zë një sipërfaqe prej 228.27 ha dhe përfaqësohet nga zona ligatinore dhe plazhi ranor. Yona ligatinore përbën një vlerë në aspektin e biodiversitetit. Fasha ranore me një sipërfaqe prej 37.5 ha që shtrihet përgjatë vijës bregdetare është një potencial që ofrohet për zhvillimin e turizmit dhe aktiviteteve të ndryshme në natyrë.

Sistemi bujqësor

Sistemi bujqësor zë një sipërfaqe prej 9.93 ha dhe aktualisht nuk përbën një sektor me ndikim në zonën në studim. Është një sipërfaqe shumë e vogël në raport me zonën dhe është e mbjellë me kultura sezonale për përdorim familjar. Ky sistem është kushtëzuar edhe si pasojë e përmbytjeve të vazhdueshme që karakterizon zonën.

Sistemi ujor

Sistemi ujor zë 251.52 ha ose ndryshe 31% të sipërfaqes së zonës. Pjesa më e madhe është tokë kënetore (Gotulla) dhe është kanali i Shllinzës ai që i ndan këto trupa ujorë nga Laguna e Patokut. Gjithashtu lumi i Drojës, lumi i Vdekur dhe lumi i Ishmit janë pjesë e këtij sistemi. Zona laget nga ujërat e detit Adriatik në pjesën perëndimore të saj.

Sistemi infrastrukturor

Sistemi infrastrukturor zë një sipërfaqe prej 24.9 ha. Në zonë kemi rrugë kryesore të cilat realizojnë aksesueshmërinë me aktivitetet shoqërore dhe argëtimi dhe rrugë lokale të cilat bëjnë lidhjen me resortet. .

KODI I SISTEMIT	SISTEMI	SIP	KODI	KATEGORIA	SIP
U	URBAN	285.61	S	SHËRBIME	113.66
			IS	INSTITUCIONE	1.25
			SH	SHËNDETËSI	0.71
			SHA	AKTIVITETE SHOQËRORE DHE ARGËTIMI	169.99
IN	INFRASTRUKTUROR	24.9	INT	INFRASTRUKTURË TRANSPORTI	24.9
B	BUJQËSOR	21.93	B	TOKË BUJQËSORE	9.93
			IB	INFRASTRUKTURË BUJQËSORE	12
N	NATYROR	228.27	N	TOKË NATYRORE	512.74
			NAR	NATYRË DHE ARGËTIM	190.92
U	UJOR	251.52	U	UJËRA	251.52

SIP TOTALE - 812.23HA

Tabela 3. Sistemet dhe kategoritë e tokës



Harta 4 Harta e propozimit të propozuar të tokës



Harta 5 Harta e nënkategorive të propozuara



Harta 6 Harta e funksioneve të propozuara

1.3. Konvertimet e sistemeve

Ndryshe nga fluksi i zhvillimeve urbane përgjatë viteve në vend, Grykëderdhja e Ishmit është një zonë e cila e ka ruajtur së tepërmi karakterin e saj natyror ligatinor. Bazuar nga vizitat në terren, si dhe materialet e grumbulluara dhe studiuara gjatë hartimit të planit të zhvillimit turistik, është bërë e mundur të kuptohen ndërhyrjet e konsideruara prioritare për zonën.

Në bazë të strategjisë dhe zhvillimit të ardhshëm për zonën Grykëderdhja e Ishmit, do të akomodohen rreth 10 000 – 15 000 pushues dhe parku sportiv parashikon një numër vizitorësh ditor deri në 100 000 persona. Për të bërë akomodimin dhe mbulimin me shërbime duhet të ndërtohen struktura akomodimi dhe shërbimi të cilat do të ndikojnë jo vetëm në përmirësimin e jetës urbane të banorëve por do i përgjigjen dhe ndryshimeve në nivel kombëtar e rajonal. Ndërhyrjet prioritare të sugjeruara janë marrë në konsideratë dhe janë shprehur më poshtë nevojat për konvertime sistemi.

Nevojat për konvertime të sistemeve territoriale

- Resortet turistike

Në bazë të analizës së trendeve ndërkombëtare të turizmit, modeli i zhvillimi të turizmit në zonë, nisur dhe nga vlerat natyrore të saj, është ai i resorteve. Resortet propozohen në zona që aktualisht janë pa frut, duke kërkuar konvertimin nga sistemi natyror në atë urban. Resortet do të kenë një lartësi maksimale prej 5 katesh dhe do të plotësojnë një kapacitet prej 6000 shtetërisht.

- Aktivitetet shoqërore dhe argëtim

Pasurimi i ofertës turistike dhe sigurimi i flukseve turistike gjatë gjithë vitit, dhe jo vetëm përgjatë sezonit të verës, sjell nevojën e propozimit të zonave të cilat sjellin aktivitete të reja turistike. Mbështetur në sipërfaqen e bollshme në dispozicion propozohen aktivitete të cilat mungojnë ose janë të pakta në rang kombëtar si fusha golfi, terrene hipizmi dhe akuadromi. Në këtë rast kërkohet konvertimi nga sistem natyror në atë urban.

- Institucione të shërbimit publik

Për të patur një zhvillim turistik të qendrueshëm është e nevojshme të parashikohen institucione të shërbimit publik si poliklinika, posta, policia dhe institucione financiare të bankave të nivelit të dytë. Këto funksione vendosen në afërsi të resorteve dhe aktiviteteve shoqërore. Në këtë rast kemi të bëjmë më një konvertim nga sistemi natyror në atë urban.

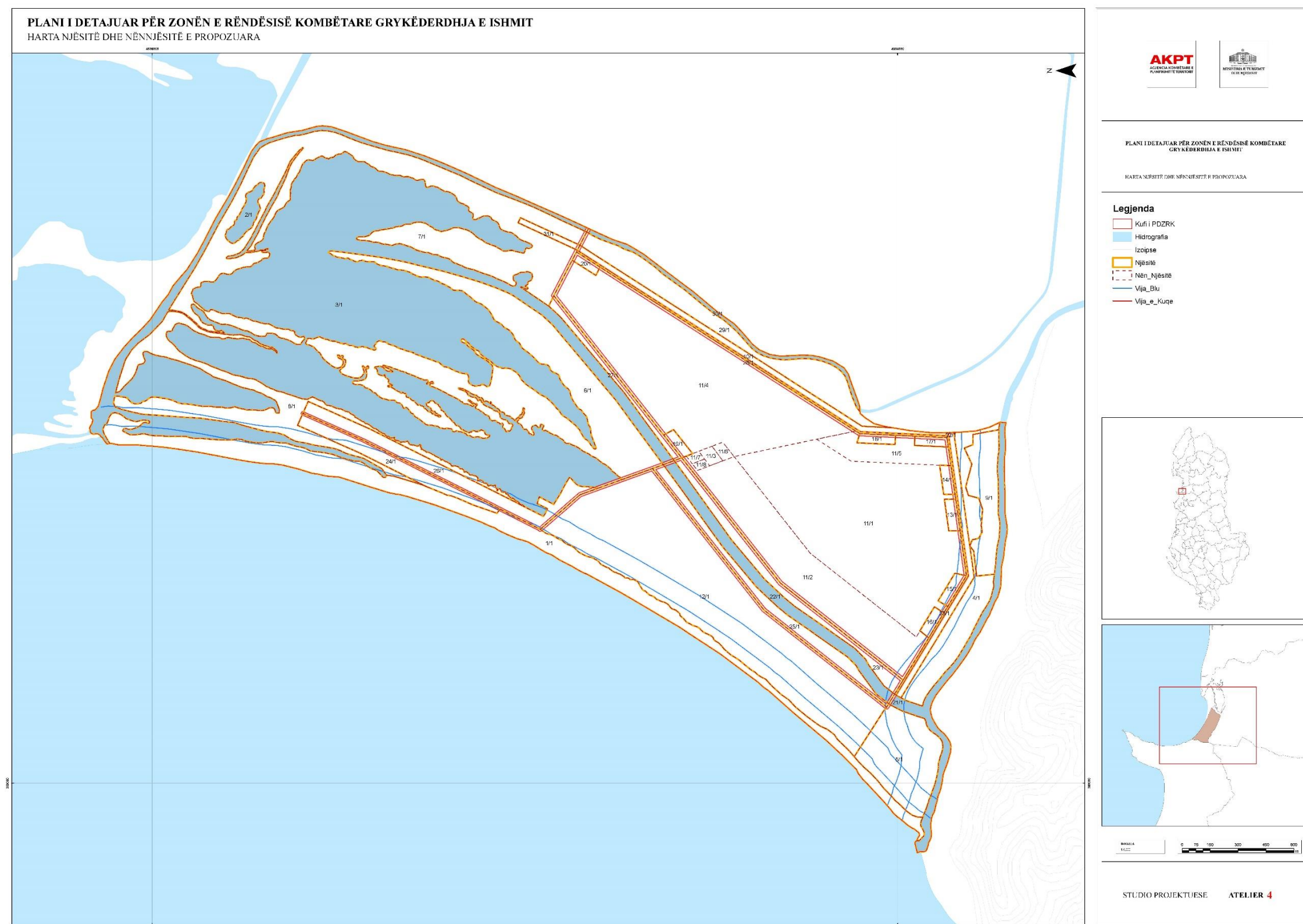
- Brezat e argjinaturave

Zona paraqet rrezikshmëri përse i përket përmbytjeve nga Lumi i Ishmit dhe përroi i Drrojës. Për këtë arsye ndërtimi i argjinaturave mbrojtëse paraqitet i domosdoshëm. Këto argjinatura do të kenë një gjerësi prej 30 m dhe do të shoqërohen me breza vegjetacioni autokton. Në këtë rast do të kemi konvertim të sistemit natyror në atë bujqësor.

- Infrastruktura lëvizëse

Në zonë mungon tërësisht infrastruktura rrugore. Nisur nga përdorimi i tokës trasohen akset e rrugëve kryesore dhe lokale, duke patur parasysh aksesueshmërinë e objekteve të propozuara dhe njëkohësisht ndërhyrje sa më të pakët në mjedis. Propozohen parkime të jashtme në funksion të aktiviteteve shoqërore të cilat vendosen sa më larg zonë kënetore dhe synojnë të jenë në të njëjtën kohë porta hyrëse në zonë. Në këtë rast kemi të bëjmë me një konvertim të sistemit natyror në atë infrastrukturor.

1.4. Njësitë dhe nënnjësitë territoriale



Harta 7 Harta e njësive dhe nënnjësive

Ndërhyrjet e propozuara përfshijnë njësitë; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11/1, 11/2, 11/3, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33. Te gjitha njësitë, janë ndarë në zona zhvillimi të cilat kanë nevojë për ndërhyrje specifike për secilën zonë.

Shpjegimi i nënnjësive me vete

1.4.1. Nënnjësia 1/1

Nënnjësia 1/1 përfshin zonën e plazhit ranor. Bazuar në ekuilibrin mes shfrytëzimit të plazhit, kapacitetit shfrytëzues dhe nevojës për investim propozohet kapaciteti optimal turistik prej 10 000 pushues. Në zonë nuk do të lejohen ndërtimet, përveç kullave të vrojtimit apo struktura të tjera jo të përhershme shërbimi në funksion të plazhit.

1.4.2. Nënnjësia 2/1, 3/1

Nënnjësia 2/1 dhe 3/1 përfshijnë zona kënetore, pejsazhe natyrore të paprekura të cilat formojnë ekosisteme të rëndësishme për ruajtjen e biodiversitetit të zonës së mbrojtur. Nisur nga rëndësia që ka kënetat jo vetëm në nivel lokal, në to nuk do të ketë ndërtime. Do të bëhet pastrimi i godullës dhe i kanalit kullues, për të siguruar lëvizjen e ujërave ndërmjet kënetës dhe detit.

1.4.3. Nënnjësia 4/1, 5/1, 29/1

Nënnjësia 4/1 dhe 5/1 përfshijnë zona natyrore të paprekura, në to nuk do të lejohet ndërtimi. Zonat arrijnë një sipërfaqe prej 32 ha dhe kufizojnë lumin e Ishmit me argjinaturën. Parashikohet pyllëzimi me vegjetacion autokton.

1.4.4. Nënnjësia 6/1, 7/1, 8/1

Nënnjësia 6/1, 7/1 dhe 8/1 përfshijnë toka pa frut të në zonën kënetore. Në to nuk do të lejohet ndërtimi për të ruajtur ekosistemin e kënetës.

1.4.5. Nënnjësia 9/1

Nënnjësia 9/1 përfshin tokë bujqësore me një sipërfaqe prej afërsisht 10 ha. Në të nuk parashikohen ndërtime, toka do të ngelet bujqësore.

1.4.6. Nënnjësia 10/1, 31/1

Në nënnjësitë 10/1 dhe 31/1 propozohet ndërtimi i brezit të argjinaturës të përroit të Drojës me një gjerësi prej 30m. Do të shoqërohet me breza vegjetacioni autokton.

1.4.7. Nënnjësia 11/1

Në nënnjësinë 11/1 parashikohet ndërtimi i një terreneve të hipizmit. Nënnjësia ka një sipërfaqe prej 70 ha, të përshtatshme për këtë funksion. Terrenet e hipizmit do të përmbajnë ambientet e nevojshme si: godina e qendrës, stallat e kuajve, salla kërcimi të brendshme dhe të jashtme, pistë vrapimi dhe hapësira të gjelbërta.

1.4.8. Nënnjësia 11/2

Në nënnjësinë 11/2 propozohet ndërtimi i resorteve turistike. Nënnjësia ka një sipërfaqe prej 35 ha. Këto resorte do të ndërtohen duke respektuar distancat e nevojshme nga trupi i lumit, me një lartësi maksimale prej 5 katesh dhe një kapacitet prej 3000 shtretërish.

1.4.9. Nënnjësia 11/3

Në nënnjësinë 11/3 propozohet ndërtimi i poliklinikës. Nënnjësia ka një sipërfaqe prej 7000 m².

1.4.10. Nënnjësia 11/4

Në nënnjësinë 11/4 propozohet ndërtimi i fushave të golfit. Ka një sipërfaqe prej 60 ha të përshtatshme për ndërtimin e variantit me 18 gropa.

1.4.11. Nënnjësia 11/5

Në nënnjësinë 11/5 propozohet ndërtimi i akuadromit. Nënnjësia ka një sipërfaqe të përshtatshme prej 7.5 ha. Akuadromi do të përfshijë pishina, lojëra të ndryshme ujore dhe hapësirë të gjelbëruar.

1.4.12. Nënnjësia 11/6

Në nënnjësinë 11/6 propozohet ndërtimi i një banke të nivelit të dytë. Nënnjësia ka një sipërfaqe prej 6000 m².

1.4.13. Nënnjësia 11/7

Në nënnjësinë 11/7 propozohet ndërtimi i policisë. Nënnjësia ka një sipërfaqe prej 3500 m².

1.4.14. Nënnjësia 11/8

Në nënnjësinë 11/8 propozohet ndërtimi i postës. Nënnjësia ka një sipërfaqe prej 3000 m².

1.4.15. Nënnjësia 12/1

Në nënnjësinë 12/1 propozohet ndërtimi i resorteve turistike. Zona ka një sipërfaqe prej 75 ha. Këto resorte do të ndërtohen duke respektuar distancat e nevojshme nga bregu, me një lartësi maksimale prej 5 katesh dhe do të kenë një kapacitet prej 3000 shtretërish.

1.4.16. Nënnjësia 13/1, 14/1, 15/1, 16/1, 17/1, 18/1, 19/1, 20/1

Në këto nënnjësi propozohen parkime të veçanta në shërbim të fushave të golfit, kompleksit të lojërave të ujit dhe hipodromit. Secila zonë parkimi ka një kapacitet prej rreth 200 vendparkimesh.

1.4.17. Nënnjësia 21/1

Nënnjësia 21/1 përfshin lumin e Ishmit dhe derdhjen e tij në det. Lumi i Ishmit shfaq problematika të mëdha të ndotjes nga mbetje inerte, për këtë arsye nevojitet pastrimi i tij dhe vënia në funksionim e pikës së pastrimit të mbetjeve.

1.4.18. Nënnjësia 22/1

Nënnjësia 22/1 përfshin kanalin kullues që kalon gjatë gjithë gjatësisë së zonës në studim. Nevojitet pastrimi dhe sistemimi i tij.

1.4.19. Nënnjësia 23/1, 25/1, 27/1

Nënnjësia 23/1, 25/1 dhe 27/1 përfshin zona natyrore ndërmjet trupit të lumit dhe zhvillimeve të resorteve. Këto zona do të trajtohen si zona rekreative me gjelbërim autokton.

1.4.20. Nënnjësia 24/1, 26,1

Në nënnjësitë 24/1 dhe 26/1 kanë një sipërfaqe prej rreth 20 ha dhe në to parashikohet ndërtimi i resortit turistik në formën e vilave të veçanta. Këto resorte do të jenë në formën e palafiteve me lartësi maksimale deri në 2 kate dhe një kapacitet prej 500 shtretërish, duke patur parasysh afërsinë me zonën ligatinore.

1.4.21. Nënnjësia 28/1

Nënnjësia 28/1 përfshin zona natyrore ndërmjet trupit të rrugës dhe fushave të golfit/akuadromit. Këto zona do të trajtohen si zona rekreative me gjelbërim autokton.

1.4.22. Nënnjësia 30/1

Nënnjësia 30/1 përfshin përroin e Drrojes. Parashikohet sistemimi i trupit të tij.

1.4.23. Nënnjësia 32/1, 33/1

Në këto nënnjësi parashikohet ndërtimi i brezit të argjinaturës mbrojtëse të lumit të Ishmit, me një gjerësi prej 30 m. Do të shoqërohet me breza vegjetacioni autokton.

1.5. Tipologjitë e Propozuara Hapësinore



Eko-hoteli me kabina druri

Ky projekt përfaqëson një qasje të sugjerueshme në rastin e Ishmit përsa i përket materialeve të përdorura, ndërtim me ndërhyrje sa më të pakët në mjedis. Eko-hoteli ndodhet në Avinjon të Francës. Ai përbëhet nga 10 suita të cilat evokojnë imazhe të palafiteve primitive që qëndrojnë mbi ujë.

Kabinat kanë një konstruksion të lehtë të parafabrikuar dhe qëndrojnë mbi pilota. Materiali i drurit përdoret në eksterier dhe interior dhe dëshmon për një ndjeshmëri të lartë ndaj mjedisit natyror. Ndërhyrjet bëhen në një shkallë të tillë që arrijnë të shkrihen me natyrën.



Resort pranë ligatinave

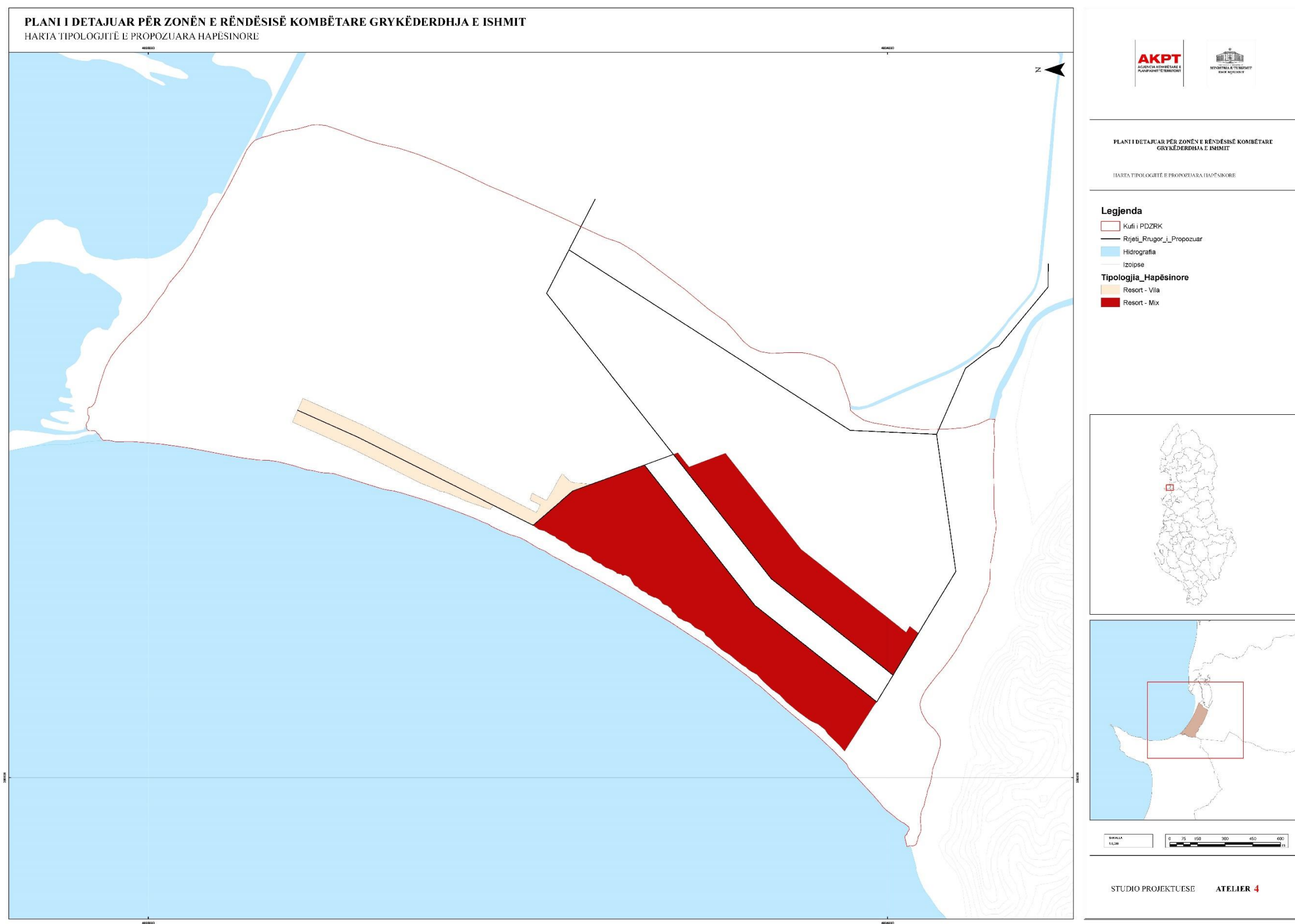
Sipërfaqja>	6 ha
Sipërfaqe ndërtimi	6500 m ²

Resorti Vengurla në Indi përfaqëson një shembull të mirë të shkallës së duhur të vendosjes së një resorti në një hapësirë natyrore.

Resorti përbëhet nga 13 ndërtesa të ndryshme. Ato grupohen rreth oborreve duke krijuar hapësira të mbrojtura. Njëkohësisht oborret hapen në disa anë edhe drejt pamjeve të trupave ujorë.

Për shkak të nivelit të ujit ndërtesat ndërtohen me struktura të lehta, trarë dhe kollona çeliku të parafabrikuara.





Harta 8 Harta e tipologjive të propozuara hapësinore

1.6. Mënyrat e ndërhyrjes në territor

Qëllimi i ndërhyrjes (zhvillimit ose kufizimit të zhvillimit) në zona të caktuara, i cili tregon objektivat që duhet të arrihen nëpërmjet zhvillimit/ndërhyrjes së autorizuar në zonën përkatëse, është kategorizuar në kategoritë e mëposhtme. Ndërhyrja në zonë mund të ketë një ose më shumë nga qëllimet e mëposhtme.

- a) **Rigjenerim/ përtëritje:** procesi i përmirësimit të kushteve ekonomike, fizike, sociale dhe mjedisore të një territori apo ndërtimi.
- b) **Dendësim:** procesi i rritjes së dendësisë së ndërtimit në një territor të caktuar.
- c) **Konsolidim:** procesi i zhvillimit të territorit, i cili ka për qëllim përmirësimin dhe forcimin e infrastrukturës e të strukturës urbane ekzistuese, duke nxitur ndërtimin brenda zonave të urbanizuara.
- d) **Urbanizimi:** procesi i ndërhyrjes në territor nëpërmjet zhvillimeve të reja, i cili sjell ndryshime të strukturës së popullsisë dhe territorit, në funksion të rritjes së sistemit urban.
- e) **Rizhvillim:** procesi i zhvillimit dhe i rindërtimit të një territori, i cili është i ndërtuar, por i degraduar dhe kryesisht me mungesa të funksioneve kryesore.
- f) **Konservim:** procesi i ruajtjes dhe i mbrojtjes së një territori ose ndërtimi të caktuar në formën e tij ekzistuese/aktuale.
- g) **Rezervimi:** Në territoret e parashikuara për zhvillime të akteve të rëndësishme të infrastrukturës rrugore e inxhinierike, në territoret e dedikuara për ndërtimin e impianteve në shërbim të rrjeteve inxhinierike apo për infrastrukturë sociale dhe shoqërore parashikohet rezervimi i territorit në funksion të infrastrukturës publike. Në këto territore po të jetë e nevojshme do të bëhet vlerësimi dhe rialokimi i strukturave/banorëve ekzistues.
- h) **Krijim:** kjo ndërhyrje synohet në Sistemet Natyrore dhe Bujqësore, ku nga toka pa ndërtime synohet krijimi i zonave për zhvillimin e Ekonomive bujqësore (EB).

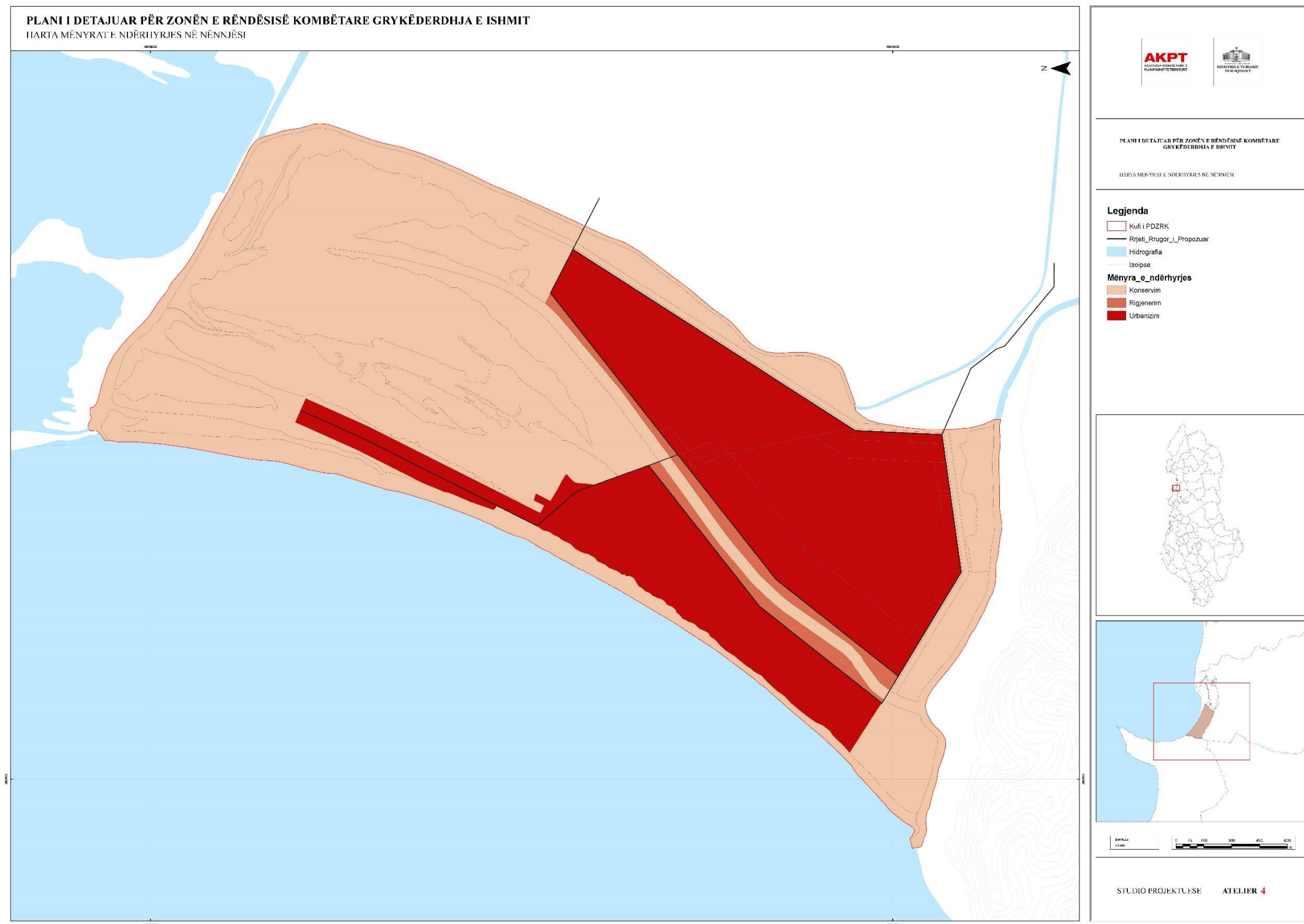
Përcaktimi i ndërhyrjeve në territor në përputhje me tipologjinë hapësinore ekzistuese ose të propozuar

1.7. Hapësirat e gjelbra dhe publike

Hapësirat e gjelbra dhe publike përdoren si hapësira filtër ndërmjet sistemeve të ndryshme për të siguruar një kalim gradual nga sistemi urban, në atë natyror.

Hapësirat të gjelbra pozicionohen midis resorteve të propozuar, aktiviteteve turistike dhe trupave ujorë. Ato do të gjelbërohen me vegjetacion autokton dhe do të kenë gjithashtu shtigje këmbësore kalimi për të mos penguar aksesin ndërmjet zonave të ndryshme. Hapësirat publike të tjera propozohen përreth institucioneve të shërbimit publik.

Fasha ranore që kalon përgjatë gjithë bregdetit do të trajtohet si hapësirë publike duke treguar kujdes për të mos shqetësuar zonat natyrore.



Harta 9 Harta e mënyrave të ndërrhyrjes në nënnjësi



Harta 10 Harta e gjelbërimit dhe hapësirave publike.

2. PLANI I INFRASTRUKTURAVE DHE SHËRBIMEVE PUBLIKE

2.1. Rrjeti rrugor

2.1.1. Formulimi i skemës së qarkullimit

Bazuar ne gjetjet dhe rekomandimet e dala gjatë fazës së parë të këtij studimi, Konsulenti ka përgatitur skemën e qarkullimit të zonës në studim (Grykëderdhja e Ishmit).

Skema e Qarkullimit të ri është e ndërruar nga rrjeti rrugor kombëtar, të cilin sic e kemi theksuar dhe gjatë fazës së parë, ka nevojë për ndërhyrje (akset e reja të propozuara për ndërtim nga Qeveria: ndërtimi i rrugës Kashar-Thumanë, zgjerimi i rrugës Tiranë-Durrës), pa të cilën nuk do të kishim një skemë qarkullimi funksionale të trafikut gjatë periudhës së sezonit në këtë zonë.

Si aks kryesor lëvizje do të konsiderohet aksi i cili lidh zonën në studim me rrugën ndërrbane Thumanë-Milot-Lezhë, në Kryqëzimin e ri në disnivel. Ky aks kalon pranë fshatit Adriatik dhe lidhet në pjesën qëndrore të zonës në studim. Ky aks do të rindërtohet duke përmirësuar si gjurmën aktuale nga pikëpamja gjeometrike, ashtu duke ndryshuar dhe seksionin në kategori C1. Gjithashtu për lidhjen me Rrugën ndërrbane kryesore Thumanë-Milot, Konsulenti propozon ndërtimin e një Kryqëzimi të ri në disnivel.

Ndërkohë Konsulenti ka propozuar ndërtimin e një rruge të re e cila përshkon në mënyrë lineare (në pjesën lindore) të gjithë zonën në studim duke u kryqëzuar në pjesët fundore me akset ekzistues verior (lidhja me kryqëzimin e Lacit) dhe jugor lidhës (lidhja me kryqëzimin e Mamurasit), duke formuar në këtë mënyrë një lidhje unazore të zonës me rrjetin rrugor kombëtar.

Brenda Zonës në studim Konsulenti ka rekomanduar një rrjet të brendshëm rrugor i cili do të mundësonte qarkullimin komod dhe të sigurtë të të gjitha trafikut të brendshëm. Rrjeti i brendshëm përbehet nga rrugë urbane me dy korsi me gjërësi 2x3m dhe trotuare të gjera (variabel 2-4) , gjithashtu në disa akse janë propozuar dhe korsi bicikletash.

Rrjeti i brendshëm lidhet me rrugën ndërrbane (kategoria C1) në lindje të zonës në studim, nëpërmjet disa kryqëzimeve, të cilat Konsulenti i ka parashikuar duke patur parasysh si nevojat e trafikut ashtu dhe sigurinë rrugore të tij.

Në anën perëndimore (zona e plazhit) Konsulenti nuk ka rekomanduar ndërtimin e rrugëve automobilistike, kjo për arsye të afërsisë së zonës me vijën bregdetare të plazhit të Godullës. Ndërkohë për të gjitha rrugët e brendshme të cilat nuk kanë lidhje unazore, por janë fundore Konsulenti propozon ndërtimin e rrethrotullimeve fundore (cul-de-sac).

2.1.2. Parkimet publike

Në këtë zonë Konsulenti ka parashikuar ndërtimin e 7 vendparkimeve për automjete të vogla me kapacitet për secilin rreth 200 vende si dhe ndërtimin e një stacioni autobuzësh dhe taksish me kapacitet për 50 automjete (5 autobuzë, 5 furgona dhe 40 vende për automjete të vogla)

Për ndërtimin e tyre nga pikëpamja e kapaciteteve, Konsulenti është bazuar në VKM nr.493, datë 22.07.2014 "Për disa shtesa dhe ndryshime në VKM nr.153, datë 07.04.2000 të Km "Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit rrugor të RSH", të ndryshuar.

2.1.3. Kryqëzimet dhe zgjidhje teknike për rrjetin rrugor

Bazuar në skemën e re të qarkullimit të trafikut në hyrje/dalje të zonës në studim dhe në brendësi të saj, Konsulenti ka gjykuar ndërtimin e disa kryqëzimeve.

Nisur nga nevoja e trafikut si dhe kërkesat e sigurisë për projektimin e tyre Konsulenti është mbështetur në legjislacionin në fuqi:

- Ligjin Nr. 8378, datë 22.07.1998, "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë"
- Vendimin Nr. 153, datë 07.04.2000 të Keshillit të Ministrave, "Rregullore për Zbatimin e Kodit Rrugor"
- Vendimin Nr. 628, datë 15.07.2015 të Keshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve"

Të gjitha kryqëzimet do të jenë në nivel dhe nisur nga specifikat e secilit kryqëzim, Konsulenti ka parashikuar një të përparësisë të mëdhenj/të vegjël, rrethrotullime si dhe një me semafor (aty ku do të kërkohet).

Për të gjitha rrugët ndërrbane të cilat do të projektohen do të kihen në konsideratë specifikimet teknike dhe gjeometrike të VKM nr. 628, datë 15.07.2015 të Keshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve"

Për rrugët urbane dhe të brendshme, projektimi gjeometrik i seksioneve tërthore të rrugëve është mbështetur në nevojat e trafikut dhe janë marrë në konsideratë dhënia e përparësisë së këmbësorëve dhe e bicikletave.

2.2. Transporti rrugor

2.2.1. Linjat urbane dhe turistike

Veprimtaria në fushën e transportit, rregullohet me anë të ligjit Nr.8308, datë 18.3.1998 "PËR TRANSPORTET RRUGORE" dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.

Ndërkohë, kushtet për funksionimin e terminaleve të autobusëve rregullohen me anë të, Udhëzimit të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 446, datë 10.5.2018 "Për kategorizimin, kushtet që duhet të plotësojë Terminali i Autobusëve, autorizimi, mënyra e mbajtjes së dokumentacionit, tarifat dhe detyrimet e tjera të Terminalit të Autobusëve".

Gjatë sezonit turistik, konsulenti propozon funksionimin e linjave urbane të rregullta Kurbin-Adriatik-Bregdet. Që kjo linjë të funksionojë duhet të ketë ndërhyrje në Udhëzimin e mësipërm të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 446, datë 10.5.2018 Të krijohet mundësia e paisjes me licencë të kërkohshme (3-4 muaj) dhe jo vjeçare siç është aktualisht dhe për të cilin konsulenti mendon që nuk ka interes ekonomik.

Gjithashtu dhe për linjat ndërrbane dhe turistike, të ndërhyhet në Udhëzimin e mësipërm me të njëjtin parim.

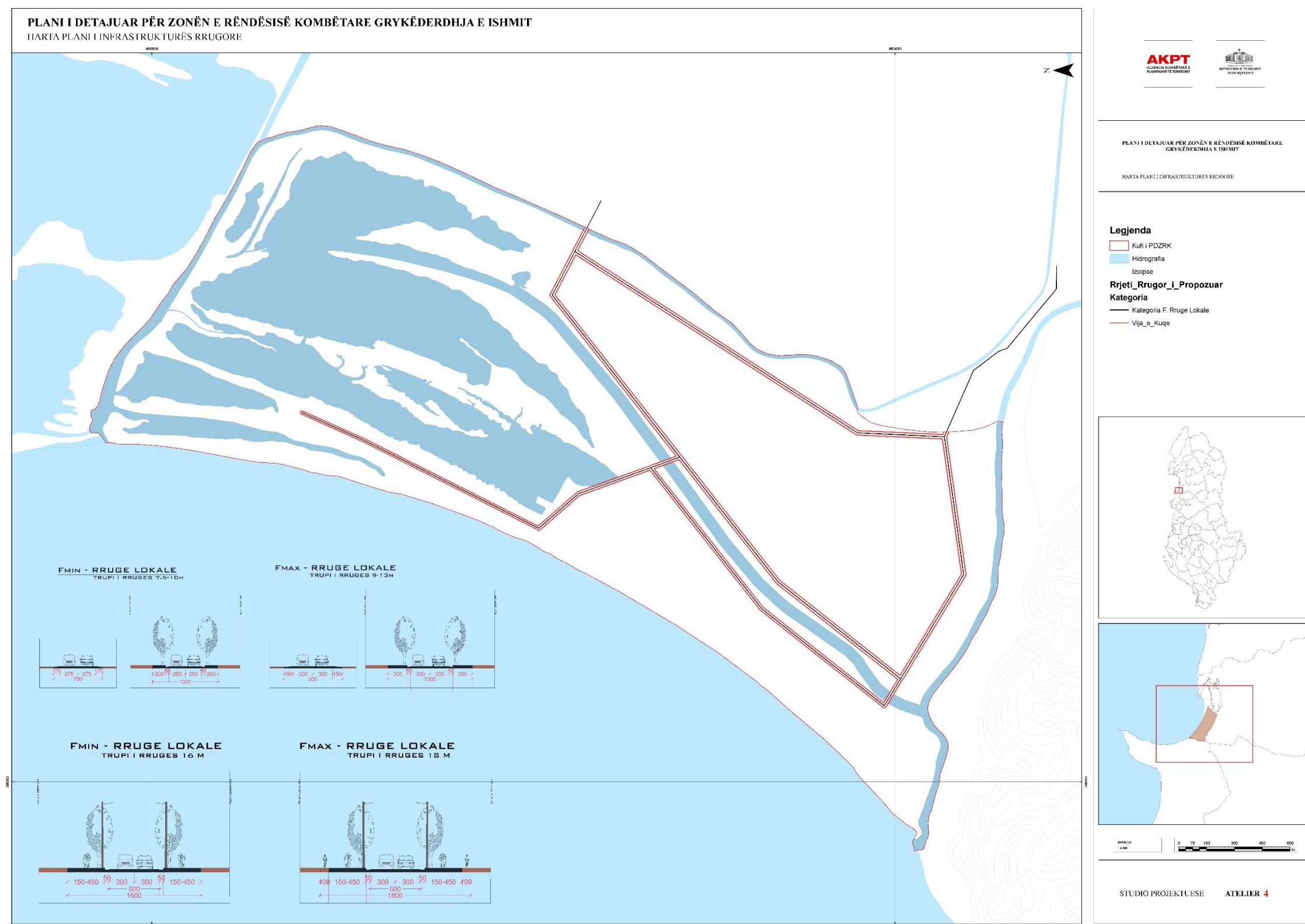
2.2.2. Stacionet e autobuzeve

Konsulenti ka propozuar ndërtimin e stacionit të autobusëve pranë rrugës ndërrurbane në hyrje të plazhit. Stacioni është pjesë e një vendparkimi i cili përfshin vendparkim për 5 autobusa, 5 furgonë dhe 40 mjete të vogla.

2.3. Transporti detar dhe marinat

Në vijë detare, porti më i afërt është porti i Shëngjinit me një distancë detare rreth 14 km. Ndërkohë porti i Durrësit ka një distancë detare rreth 65 km.

Nisur nga kushtet e përgjithshme të terrenit dhe detare konsulenti ka propozuar ndërtimin e një moli të vogël me thellësi mesatare 2 m.



Harta 11 Harta e infrastrukturës rrugore

2.4.Administrimi i Ujit

Kjo zonë është e pa trajtuar nga pikpamja e kullimit të ujërave. Kjo sipërfaqe është pjesë e fushës së Thumanës e cila kullohet nëpërmjet dy stacioneve pompash, Hidrovori i Shllinzës (Adriatik) dhe hidrovori Drojes

Specifikë e zones së projektit është shtrati natyral i prroit të Drojës i cili e përshkon sipërfaqen nga jugu në veri duke i derdhur ujërat në kanalin e largimit të Hidrovorit të Shllinzës.

Lumi Ishëm që kufizon sipërfaqen nga ana jugore nuk është i argjinuar në zonën e projektit, në një gjatësi rreth 1.5-2km.

Nga vezhgetimet në terren del e nevojshme që të ndërtohet një argjinature në krahun e majtë të lumit të Drojës për gjatë gjithë zonës së projektit, si dhe ndërtimi i argjinatures në bregun e djathtë të lumit të Ishmi përgjatë zonës së projektit. Përkatesisht rreth 4 km dhe 1.5 km.

Për këtë zonë është e domosdoshme që nga ana e topografisë të bëhet konturimi i zonave (Lagunë, pyll, zonë mocalore etj.), një studim gjeologjik dhe hidrogeologjik për të konfirmuar mundësitë e ndërtimeve.

2.4.1 Skema e furnizimit me ujë

Furnizimi me ujë i zonës së parashikuar, është bazuar në standartet e mëposhtme;

- Norma bruto e FU (Hoteleri)	400 l/banorë/ditë
- Norma bruto për terrene sportive	150 l/d/person
- Zjarri	3 orë/ 10 l/s/(dy zjarre të njëkohshëm)
- Vëllimi regullues në rezervuar	36% e vëllimit ditor mesatar
- Avaria e ujësjellësit	8 orë
- Presioni i ujit në pikën fundore të furnizimit	20 m

Sistemi i furnizimit me ujë do të jetë i tipit rrjet shpërndarës. Rrjeti i furnizimit me ujë përputhet me rrejtin rrugor, përmasimi i të cilit bazohet në numrin e njesive të akomodimit. Në këtë fazë të studimit është pranuar që dëndësia e kësaj zone në kohë piku do të jetë e rendit banorë, gjë e cila do të kërkonte një sistem të degëzimeve të treta me tubacione HDPEmm.

Furnizimi i njësive së banimit do të bëhet e shoqëruar me ujëmatës individual për cdo njësi..

Në këtë rrjet është parashikuar edhe sistemi i hidranteve të jashtëm.

2.4.1.2.4.2 Skema e largimit të ujërave të ndotur

Meqenëse zona ku parashikohet të shtrihet projekti shtrihet në dy parcelat majtas dhe djathtas rrugës, largimi i ujërave të bardha është parashikuar të bëhet me vetrrjedhje në drejtim të kanaleve kullues.

Ujërat e zeza të zonës së parashikuar për zhvillim turistik do të largohen me vetrrjedhje nga banesat dhe ambientet e përbashkëta në drejtim të një pusete qendrore të paisur me një stacion pompimi për largimin e tyre më tej në drejtim të Impiantit të pastrimit të ujërave të zeza.. (Shih figurën 2.4.2.2).

Pastrimi i ujërave të zeza për këtë zonë do të bëhet me anë të një impjanti që pozicionohet në afërsi të grykëderdhjes së lumit Ishëm. Ujërat që do të dalin nga impjanti do të derdhen në lumin ishëm përbri.

2.5.Furnizimi me energji elektrike

2.5.1.Skema e furnizimit me energji elektrike Kriteria për permiresimin e rrjetit aktual dhe te nenstacioneve

Rregullat teknike, kapacitetet dhe dimensionimi, bazuar në propozimet demografike dhe urbane

Objektivi i këtyre kriterëve është që të sigurojë udhëzime për planifikimin e sistemit elektrik të shpërndarjes për të rritur besueshmërinë dhe sigurinë e furnizimit me energji elektrike dhe, në të njëjtën kohë, të sigurojë shërbim me një kosto ekonomike për konsumatorët.

Megjithatë, në mënyrë që të ruajnë norma të arsyeshme elektrike të konsumit, disa përjashtime nga këto kriterë mund të jenë të nevojshme për përmirësimin e mëtejshëm të sistemit. Këto përjashtime do të dokumentohen për t'u shoqëruar me studimet e përshtatshme për to., bëhet fjalë këtu për projekte apo ndërhyrje, të cilat janë realizuar ndërkohë dhe do të duhet të arxivohen në sektorin përkatës në arshivën e institucionit.

Zona e Ishmit paraqet problematika t'ë ndryshme dhe ka nevojë të menjëhershme për ndërhyrje në këtë sektor.

Kështu në bazë të kërkesave në rritje të aktiviteteve jetësore, social kulturore, bujqësore, turistike dhe ekonomike që do të planifikohen të përfshihen në këtë zonë edhe rrjeti elektrik duhet t'i përgjigjet këtyre aktiviteteve.

Nga harta e zhvillimit të zonave shikohen prioritetet e zonave dhe destinacionet që mendohet të zhvillohen më shumë sipas tipologjisë së ndërhyrjes.

Një vëmendje e veçantë t'i kushtohet edhe shërbimeve në sektorin e shpërndarjes së rrjetit elektrik të Ishmit, si përmirësimin e nenstacioneve që do furnizojë këto zone, dhe rikonstrukcioni i kabinave dhe ndërtimin e kabinave të reja 20/04 kv.

Zona nuk ka rrjet elektrik. Propozohet furnizimi nga nënstacioni elektrik i Laçit. Të gjithë fiderat që furnizojnë zonën e kanë nivelin e tensionit 6 KV. Duke qenë se tensioni 6 KV nuk është shumë i përshtatshëm për transmetim në tension të mesëm, atëherë një ndër çështjet primare të planit është që të orientojë nevojën

për ndryshimin e nivelit të tensionit të transmetimit. Konkretisht do të kalohet nga tensioni 6 KV në tensionin 20 KV, duke qenë se tensioni 20 KV është ideal për transmetim në tension të mesëm.

Linjat e rrjetit elektrik dhe kabinat elektrike do të jenë për tension 20 KV kurse transformatorët do të jenë 20/04. Tipi i kabinës së re do të zgjidhet duke ju përshtatur terrenit.

Investimet e mësipërme do të sjellin zvogëlimin e humbjeve në rrjet, dhe do të minimizojnë shërbimet e mirëmbajtjes për shkak të defekteve nga mbingarkesat e rrjetit elektrik.

Gjithashtu, investimet e parashikuara do të sjellin rritjen e cilësisë dhe sigurisë së furnizimit me energji elektrike të konsumatorëve me karakter industrial, turistik publik apo familjar.

Me linjat e reja 20 kV, nëntokësore, të dimensionuara sipas kalkulimeve të rregullta do të zgjerohen shumë mundësitë e furnizimit dhe do të rritet shumë qëndrueshmëria e sistemit. Krahas shpërndarjes së linjave nëntokësore të TM, po sipas kësaj shtrirje duke respektuar distancat do të shtrihen linjat e fibrës optike, duke krijuar bokse të veçantë ku akses i kontrollit dhe furnizimit do të jetë më i madh.

E rëndësishme është të theksohet se sidomos rrjeti unazor 20 kV për zonën do të rrisë në mënyrë të ndjeshme qëndrueshmërinë e prodhimit, komoditetin e furnizimit të qytetarëve me energji dhe një stabilitet të pajisjeve elektroshtëpiake dhe atyre të shërbimeve.

Lidhjet e Qarqeve

Qarqet duhet të planifikohen të tilla, që për rritje të theksuar të humbjeve në një linjë të shikohet mundësia që këto humbje të kompensohen, duke mbyllur qarkun nga linjat e tjera. Numri dhe vendndodhja e lidhjeve duhet të jetë e tillë që rivendosja e linjave në ngarkesë të mund të bëhet në kohën e duhur. Në përgjithësi, një minimum prej tre lidhjeve do të jetë i nevojshëm.

Nivelet e Tensionit

Gjatë fazës së projektit teknik të rrjetit, rënia maksimale e lejuar e tensionit do të llogaritet deri 5% nga nënstacioni deri në fund të linjës ose i linjave ndërmjet stacioneve, kabinave elektrike, etj. E njëjta vlerë do të llogaritet edhe për linjat në tension të ulët 380V dhe 230V.

Qarqet Kapacitive

Për të zvogëluar humbjet elektrike, si dhe për të mbajtur në nivelin e duhur tensionin, në çdo linjë transmetimi do të instalohen kapacitorë. Kapacitorët duhet të jenë të mjaftueshëm që faktori i fuqisë të jetë 95% ose më shumë. Kështu sidomos në zonat industriale, ku ka konsum më të madh të energjisë reaktive fuqia e kondensatorëve do të kufizohet, për të shkaktuar rritje të tensionit, jo më shumë se 3% në qark.

Rregullatorët e Tensionit

Nëse qarku është i gjatë dhe shumë i ngarkuar, dhe kapacitorët nuk mund të sigurojnë nivelet e lejuara të tensionit, rregullatorët e linjës duhet të planifikohen për të siguruar rritje shtesë të tensionit.

Rregullatorë të ndryshëm mund të instalohen në një kabinë të caktuar, por nuk duhet të konsiderohet si një zgjidhje afatgjatë.

Mirëmbajtja e Rrjetit & Ndërimi

Duhet të kihen parasysh disa kriterë të rëndësishme në shërbimin e mirëmbajtjes.

- Një seksion linje që kërkon më shumë se 2 riparime në gjatësi prej 1 kilometër duhet të zëvendësohet;
- Përcjellësi që nuk është bakri ose është çeliku duhet të zëvendësohet. Për linja shumë të gjata do të bëhen vlerësime individuale sipas rastit;
- Përcjellësi që është në punë mbi 40 vitr duhet të zëvendësohet.

Mbrojtja e linjës

Me shtimin e ngarkesave të reja në linjë duhet të rivlerësohet mbrojtja e linjës në nënstacion. Kjo mbrojtje automatike e linjës do të llogaritet që të mbulojë deri në 75 % të ngarkesës, për të shmangur ç'kycjet e panevojshme të linjës për shkak të difekteve të mundshme.

Infrastruktura e rrjetit elektrik në tension të ulët

Edhe rrjeti i tensionit të ulët është për t'u konsideruar në fushën e investimeve për t'u parashikuar për Bashkinë e Kurbinit.

Nisur nga vlerësimi i gjendjes ekzistuese, të paraqitur në raportet e dorëzuara dhe zhvillimit të ri ekonomik që do të projektohet për t'u realizuar në Bashkinë e Kurbinit, strategjia e zhvillimit të rrjetit elektrik në tension të ulët është një kërkesë thelbësore për të krijuar një ambient me cilësinë e duhur të jetës në këto zona.

Për sa i përket planit të zhvillimit të rrjetit të tensionit të ulët duhet pasur parasysh se:

Investimet do të konsistojnë në shtrirjen e linjave të shpërndarjes të tensionit të ulët nga kabinat elektrike deri tek konsumatorët. Infrastruktura e tyre do të jetë kryesisht nëntokësore, përveç rasteve kur kjo është e pamundur dhe në përshtatje me kërkesat e konsumatorëve. Infrastruktura e rrjetit të shpërndarjes do të realizohet në përputhje me kushtet teknike dhe standardet e kërkuara për këto linja.

Nëpërmjet kësaj strategjie synohet të realizohet rrjeti i shpërndarjes në tension të ulët me shtrirje të gjerë në të gjithë zonën, duke përfshirë edhe zonat më të largëta ku ka përdorues të energjisë elektrike.

Përmirësimin e cilësisë së furnizimit me energji elektrike të konsumatorëve, si dhe rritjen e sigurisë për furnizim me energji elektrike të tyre.

Zvogëlimin e humbjeve në rrjet, dhe do të minimizojë shërbimet e mirëmbajtjes për shkak të defekteve nga mbingarkesat e rrjetit elektrik.

Nga përmirësimi i rrjetit të shpërndarjes në tension të ulët do të përfitojnë qytetet, fshatrat, zonat turistike, etj.

Ky investim do të sjellë rritjen e cilësisë dhe sigurisë së furnizimit me energji elektrike të konsumatorëve me karakter industrial, turistik publik apo familjar.

Investimet e reja si më sipër, në prodhimin e energjisë elektrike do të ndikojnë ndjeshëm edhe në vlerën e investimeve në tension të ulët, pasi cilësia e mirë e vlerës së energjisë elektrike nga burimi ndikon shumë në përzgjedhjen e seksioneve dhe tipit të kablllove të përdorur në tension të ulët.

2.5.2. Orientime mbi energjinë dhe burimet alternative

Zona ka potencial për të shfrytëzuar edhe burimet alternative të energjisë. Kështu duke qenë zona me diell, panelet fotovoltaike janë një mundësi e mirë për prodhimin e energjisë. Projekte për ndërtimin e këtyre stacioneve të prodhimit të energjisë do të stimulohen dhe bazuar në propozime të studiuar mirë ato do të ndihmojnë në përmirësimin e furnizimit me energji elektrike të zonës.

Gjithashtu edhe projekte për përdorim individual të energjisë së prodhuar nga panelet fotovoltaike do të jenë një zgjidhje e mirë për të rritur efikasitetin e energjisë në objektet apo shërbimet në të cilat mund të përdoren.

2.6. Rrjeti i ndriçimit publik

2.6.1. Skema e shpërndarjes së ndriçimit publik

Rregullat teknike, kapacitetet dhe dimensionimi, bazuar në propozimet demografike dhe urbane

Rrjeti elektrik i ndriçimit rrugor dhe publik në zonën E Ishmit pothuajse mungon fare dhe harta e mbulimit me këtë shërbim përfshin kryesisht zona të veçanta turistike të realizuara nga investitorë privatë.

Strategjia e investimeve në rrjetin e ndriçimit rrugor dhe publik do të jetë e lidhur ngushtë me projektet për zhvillimin e zonave publike, të rrugëve të çdo tipi, objekteve të veçanta, etj.

Në këtë kuadër investimet do të konsistojnë në përmirësimin e rrjetit të ndriçimit rrugor dhe publik në zonat kryesore dhe dytësore të zonës turistike, në përputhje me zhvillimin ekonomik dhe demografik të zonës. Kështu do të përcaktohen akset kryesore rrugore, sheshet, parqet, qendrat urbane, zonat e banuara, etj., të cilat kanë nevojë për ndriçim.

Në bazë të këtyre kërkesave do të bëhet edhe hartimi i projekteve në përputhje me kërkesat teknike dhe standardet e kërkuara sipas zonave dhe qëllimeve përkatëse.

Do të jepen rekomandime për përdorimin e ndriçuesve me efikasitet të lartë, përdorimin e pajisjeve komanduese dhe komutuese, si dhe përcaktimin e tipologjisë së ndriçimit në funksion të ambientit ku do të implementohet dhe qëllimi i tij.

Plan investimi për ndërhyrje në rrjetet e ndriçimit publik dhe rrugor ekzistues me qëllim përmirësimin dhe zëvendësimin e ndriçimit me ndriçues me efikasitet të lartë dhe konsum të vogël energjie aty ku është e mundur.

Ndriçimi do t'u përgjigjet kërkesave të veçanta për sa i përket ndriçimit publik, sheshe, zona turistike, ambiente të çlodhëse, rekreative, etj., në përputhje me zhvillimin dhe shfrytëzimin e këtyre zonave.

-Duke konsideruar të gjitha këto kërkesa do të bëhet edhe miratimi i projekteve të ndriçimit, të cilat plotësojnë standardet dhe kriteret e kërkuara në funksion të zonave ku aplikohet, natyrës së ndriçimit (funksional, dekorativ, ndriçim eventesh, etj.), të cilat gjithashtu sigurojnë një kosto minimale shfrytëzimi dhe cilësi të lartë shërbimi.

Do të bëhet një plan i detajuar i shërbimeve periodike të mirëmbajtjes për rrjetin e ndriçimit rrugor dhe publik, duke ruajtur kështu cilësinë e shërbimit dhe vlerën e investimit të kryer.

Nga përmirësimi i rrjetit të ndriçimit rrugor dhe publik do të përfitojnë, fshatrat, zonat turistike, etj.

Ky investim do të sjellë rritjen e sigurisë në rrugë, përdorimin për një kohë më të gjatë nga publiku të ambienteve si sheshe, parqe, etj. Do të ketë impakt pozitiv në jetën dhe aktivitetin e zonave urbane, turistike, etj.

Në këtë propozim synohet të shtjellohen rekomandime dhe orientime për sa i përket përgatitjes së dokumentacionit dhe kërkesave të përgjithshme për ndriçimin rrugor dhe atë publik. Këto rekomandime synojnë në këto drejtime.

- Kriteret e projektimit;
- Tipet e ndriçuesve të zgjedhur;
- Orientime për nivelin e ndriçimit;
- Lejet e zhvillimit: Kërkesa për llogaritjet e ndriçimit;
- Mirëmbajtja.

Përmirësimi i Ndriçimit rrugor dhe publik do të zhvillohet me kalimin e kohës. Këto udhëzime do të përdoren për përmirësimin e ndriçimit në dy skenarë kryesor:

Zhvillimi Privat

Si rezultat i zhvillimeve të investimeve private, do të kërkohej që të bëhet studimi dhe miratimi i Sistemeve të jashtme të zonave të caktuara.

Në miratimin e këtyre shesheve do të kihet parasysh të merret në konsideratë edhe ndriçimi përkatës, si për rrugët ashtu edhe për ambiente të tjera, i cili duhet të përmbushë kërkesat e vendosura më parë.

Projektet publike

Bazuar në vendimet vjetore të buxhetit të Këshillit Bashkiak, Donatorëve të ndryshëm apo financimeve të Organizatave të ndryshme, të cilët do të shfaqin interes për të investuar në këtë drejtim do të gjykohej mbi këto të ardhura, të cilat do të përdoren për të hartuar dhe për të ndërtuar projektet e ndriçimit të financuara publikisht në të ardhmen.

Projektet e paraqitura për miratim do të jenë të tilla që të ketë mundësi për të minimizuar kostot kapitale të përmirësimit të ndriçimit dhe mirëmbajtjes së vazhdueshme.

Masat e mëposhtme janë përfshirë në rekomandimet e ndriçimit

Infrastruktura ekzistuese do të përdoret dhe të ripërdoret ku është e mundur, të tilla si shtyllat e ndriçimit, krahët e shtyllave, fiksuesit e ndriçuesit, rrjeti elektrik, panelet e mbrojtjes dhe komandimit etj, të cilët do të verifikohen që të përmbushin standardet e kërkuara për këtë shërbim.

Në zonat ku nuk ka ndriçim për këmbësorët do të përdoret ndriçimi rrugor standard, i llogaritur për këtë shërbim.

Do të përzgjidhen ndriçues cilësorë, por që nuk kanë shumë kosto në mirëmbajtje dhe të përdoren sipas zonave të njëjta, të njëjtit tipe ndriçuesish.

Kriteret e projektimit

Ndriçimi i mirë është thelbësor për suksesin dhe konfortin e zonës gjatë natës. Ai plotëson jo vetëm nevojën e shikimit, por edhe fokuson vëmendjen në fushat e veprimtarisë dhe përcakton ngjyrën e zonës gjatë natës. Dy sisteme të ndriçimit janë të rekomanduara: ndriçimi i rrugëve dhe ndriçimi i këmbësorëve përgjatë trotuareve. Gjashtë parimet kryesore të projektimit do të përcaktojnë drejtimin për evoluimin e ndriçimit të rrugëve të zonës.

PARIMI: Të krijojë identitetin e zones turistike, qendrës së njësishë administrative/ bashkisë / Të krijojë identitetin e zonës natën.

Vizitorët, banorët dhe udhëtarët duhet të kuptojnë se ata janë brenda zonës së qendrës të njësishë administrative apo zones turistike me karakterin e rrugëve dhe ndriçimit rrugor. Ndriçimi në qendër të zonat kryesor duhet të identifikohet ndryshe nga zonat periferike. Kjo do të arrihet nga:

- * Ngjyra e ndriçuesit. Llambat LED ose me presion të lartë sodiumi mund të përdoren për ndriçimin e rrugëve dhe në disa raste mund të ndërrohen me llamba me presion të ulët në qendër të njësishë administrative. Llambat hologjene metalike ose LED mund të përdoren në ndriçimin e trotuareve në zonat tregtare, duke sjellë një pasqyrim më të mirë të ngjyrave dhe një "Dritë të bardhë" për zonat e këmbësorëve me trafik të lartë. Drita e bardhë e llambës halogjene metalike ose LED ofron një pasqyrim superior të ngjyrës, e cila krijon lehtësi në identifikimin e njerëzve dhe të ambienteve, duke krijuar një mjedis të sigurtë për këmbësorët.
- * Tipi i ndriçuesëve për trotuare. Do të zgjidhet një tip ndriçuesish për trotuarët, i cili do të sigurojë dritë të përshtatshme me intesitet më të lartë se zona përreth, për të evidentuar zonën e këmbësorëve. Për këtë do të paraqiten llogaritjet përkatëse të tipit të zgjedhur.
- * Shtylla e ndriçimit të zgjedhur. Në disa raste mund të përdoren shtyllat ekzistuese për montimin e ndriçuesve. Rrugët kryesore dhe ato dytësore do të përdorin një shtyllë të caktuar, e cila do të kënaqë lartësinë, modelin dhe do të jetë në harmoni me pjesën tjetër të objekteve në zonën ku do të aplikohen.
- * Distanca midis shtyllave. Në bazë të llogaritjeve të fluksit të ndriçimit do të përcaktohet edhe distanca e lejuar e shtyllave, e cila do të lejojë të përmbushen kërkesat e fluksit të ndriçimit si për sheshet, rrugët apo trotuarët.
- * Niveli i ndriçimit në rrugët e makinave dhe në trotuare. Një nivel brenda normave dhe standarteve të lejuara të ndriçimit, duhet të pranohet dhe stabilizohet për rrugët e kalimit të makinave dhe trotuarët. Një nivel ndriçimi më i lartë do të aplikohet për qendrën e njësishë administrative dhe zonat urbane.

Qëllimi: Të inkurajojë përdorimin e qendrës së njësishë administrative, qendres turistike gjatë natës. Ndriçimi do të kontribuojë për të siguruar një vend të sigurtë, tërheqës dhe të këndshëm për këmbësorët. Për këtë duhet të sigurohet një nivel më i lartë i ndriçimit të qendrës, të jetë një ndriçim uniform, duke evituar krijimin e zonave të errëta dhe të dyshimta. Kështu do të kemi një zonë të ndriçuar mirë, e cila do të bëjë të mundur identifikimin e makinave, personave, leximin e shenjave, tabelave, etj., e cila do të arrihet me përdorimin e ndriçuesve të duhur në bazë të llogaritjeve të tyre sipas zonës. Natyrisht do të bëhet edhe përshtatja e tyre në raport me arkitekturën e zonës, duke qenë në harmoni të plotë me të.

Orientime për nivelin e ndriçimit

- ✓ Udhëzimet
 - * Të konsolidohet informacioni përse i përket ndriçimit të zonës dhe të bëhet reduktimi i materialeve të tepërta.
 - * Të sqarohen kriteret prioritare dhe ku do të aplikohen ato.
 - * Të vendosen kriteret minimale të nivelit të ndriçimit sipas zonave.
 - * Krijimi i raporteve të uniformitetit të ndriçimit.
 - * Të përcaktohen rrugët, kryqëzimet, dhe trotuarët të cilët kanë nevojë për ndriçim.
 - * Të përcaktohen kriteret e ndriçimit për sheshet, parqet urbane, artet publike, zonat e këmbësore apo ndriçimet festive.
- ✓ Ndriçimi i kryqëzimeve: Ndriçimi i kryqëzimeve është i ndarë nga ndriçimi i përgjithshëm i rrugëve pasi është një pikë e nxehtë përplasje midis mjeteve të ndryshme të transportit dhe këmbësorëve.
- ✓ Kalimet e rrugëve: Edhe kalimet e rrugëve kanë të njëjtat kërkesa me kryqëzimet, duke qenë se ka një ndërthurje të trafikut të këmbësorëve dhe të mjeteve të transportit, prandaj kërkesat për një ndriçim më të lartë dhe uniform duhet të merren në konsideratë.
- ✓ Parqet urbane: Gjithashtu do të konsiderohen si zona të veçanta, duke qenë se kanë një dendësi të konsiderueshme të këmbësorëve dhe do të përcaktojnë edhe natyrën e zonës ku aplikohen, në territorin e bashkisë. Niveli i ndriçimit në këto zona dhe përzgjedhja e tipit të ndriçuesve do të bëhet me kujdes duke respektuar këto kërkesa.
- ✓ Ndriçimi i Arteve publike: Aty ku është e mundur duhet bërë ndriçimi i arteve publike nëpërmjet ndriçimit rrugor apo atij të zonës. Në raste kur këta ndriçues nuk arrijnë të realizojnë evidentimin e këtyre zonave do të shtohet ndriçues i veçantë për këtë shërbim.
- ✓ Ndriçimi i trotuarëve në fasada të objekteve: Privatë të ndryshëm duke dashur të ndriçojnë fasadat e objekteve të tyre arrijnë të ndriçojnë edhe një pjesë të rrugëve afër ndërtesave, duke u bërë pjesë e ndriçimit të përgjithshëm publik të ambienteve. Duhet të zgjidhen ndriçuesit e duhur të cilët mund të jenë me dritë të bardhë (inkurajohet LED) dhe në raport me ndriçimin e rrugës arrijnë të bëjnë diferencën, duke evidentuar zona të veçanta dhe tërheqëse për këmbësorët.
- ✓ Ndriçimi Festiv: Natyrisht që ne kemi sezonet e festave në të cilat përfshihet e gjithë zona. Është e domosdoshme që ndriçimi i zonës së qendrës apo rrugëve kryesore të marrë në konsideratë edhe burime furnizimi me energji për këto raste, të cilat mund të integrohen në shtyllat e ndriçimit të rrugës apo në panele elektrike të veçantë që do të instalohen në zonat e përcaktuara për aktivitete të ndryshme.

Lejet e zhvillimit: Kërkesa për llogaritjet e ndriçimit

Kur të përgatitet projekti i ndriçimit të zonës ai duhet të shoqërohet me llogaritjet përkatëse për nivelin e ndriçimit të zonës, ndarjen dhe përzgjedhjen sipas kategorisë dhe të tregojë se është në përputhje me orientimet e zhvillimit të zonës. Për këtë do të përdoren programet kompjuterike të njohura, të cilët do të llogarisin nivelin e ndriçimit në bazë të tipit të ndriçuesit të zgjedhur. Llogaritjet e nivelit të ndriçimit do të bëhen për çdo segment të ndriçuar, zonë të veçantë apo pike kritike si kryqëzim, kalime rrugësh, etj.

– Mirëmbajtja

- ✓ Pastrimi, Riparimi dhe Ndërrimi i Llambave

Ndriçuesit duhet të pastrohen sa herë që bëhet ndërrimi i llambave. Kështu duhet të pastrohet reflektori i brendshëm nga pluhurat pasi ndikon në performancën e ndriçimit. Ndriçuesit duhet të kontrollohen për pjesë të dëmtuara, të thyera, tela të zhveshur, lidhje jo të mira elektrike apo probleme të tjera gjatë periudhës së mirëmbajtjes. Gjithashtu, duhet të bëhet zëvendësimi i llambave të djegura apo të dëmtuara dhe për çdo rast duhet të mbahen evidenca në mënyrë që të bëhet monitorimi i këtij procesi për të krijuar edhe një grafik në kohë të ndryshme. Nëse një llambë me presion të lartë sodiumi (Ose LED ekuivalent) nuk është ndërruar prej 6 vjetësh, mirëmbajtësi duhet të bëjë inspektimin dhe ndërrimin e saj. Po ashtu edhe nëse një Llampë Halogjene (Ose LED ekuivalent) nuk është ndërruar për një periudhë prej 3 vjetësh.

Ndriçimi në disa raste mund të bëhet me sistem LED, duke vendosur dhe panele fotovoltaike solar, për të krijuar mundësinë e pavarësisë nga rrjeti, për të siguruar kursim në energji, vetëshlyerje të shpejtë, si dhe jetëgjatësi të pajisjeve ndriçuese.

Projektet e ndriçimit rrugor dhe publik duhet të shkojnë paralelisht me projektet në infrastrukturë. Projektet e propozuara për ndërhyrje në rikualifikime urbane duhet të shkojnë paralelisht edhe me ndërhyrjet në projektet e ndriçimit.

Ndriçimi i të gjitha rrugëve brenda qytetit të Ballshit;

Ndriçimi i rrugëve hyrëse dhe dalëse në qytetin e Ballshit;

Ndriçimi i qendrave të të gjithë fshatrave dhe zonave turistike

Zëvendësimi i llambave ekzistuese me llamba LED dhe vendosja e paneleve fotovoltaike

Të ulet konsumi i energjisë elektrike për ndriçim publik dhe të rritet efica.

Pra, për projektet e mësipërme që janë pjesë e investimeve në infrastrukturë duhet parashikuar dhe instalimi i sistemit të ndriçimit. Puna e instalimit të sistemit të ndriçimit duhet të shkojë paralelisht me punën e ndërtimit.

2.6.2. Orientime për llojet dhe elementët arkitektonikë të ndriçuesve

Tipet e ndriçuesve të zgjedhur

Kryesisht ndriçuesit do të klasifikohen në tre kategori: Ndriçues Rrugorë, Trotuare dhe zona Historike ose Sheshe.

- * Do të rekomandohen ndriçues rrugor me llamba me presion të lartë sodiumi (Ose ekuivalentet e tyre sipas llogaritjeve në variantin LED).
- * Ndriçuesit e trotuareve të këmbësorëve do të rekomandohen me llamba me presion të lartë sodiumi (Ose ekuivalentet e tyre sipas llogaritjeve në variantin LED) në bazë të llogaritjeve për sa i përket lartësisë dhe distancës së shtyllave të përdorura.

- * Ndriçuesit e zonave historike apo shesheve do të rekomandohen me llamba halogjene metalike (Ose ekuivalentet e tyre sipas llogaritjeve në variantin LED) në bazë të llogaritjeve për sa i përket lartësisë dhe distancës së shtyllave të përdorura.

Disa nga tipet e ndriçuesve që mund të përdoren janë përmendur më sipër, por do të pranohen rekomandimet e ndriçuesit të zgjedhur nga projektuesit sipas llogaritjeve të detajuara.

2.7.Telekomunikacioni dhe Komunikimi Elektronik

2.7.1.Skema e shtrirjes së fibrave optike (rrjetit në përgjithësi),

Rregullat teknike, kapacitetet dhe dimensionimi, bazuar në propozimet demografike dhe urbane

Megjithëse në Ishëm ka shkuar fibra optike siç e kemi theksuar jo e gjithë zona është e mbuluar me këtë shërbim.

Ky material konsiston në mënyrën e zhvillimit të rrjetit informativ dhe të komunikimit në nivel lokal. Telekomunikacioni luan një rol të rëndësishëm në jetën tonë, duke krijuar mundësinë e informimit dhe studimit në drejtime të ndryshme. Këto komunikime mund të bëhen nëpërmjet telefonave, televizionit, kompjuterit dhe mjaft mënyra të tjera.

Kështu strategjia e zhvillimit të rrjetit të telekomunikacionit duhet t'u përgjigjet kërkesave në rritje teknologjike për vitet e ardhshme. Do të bëhen azhurnimet me projekte, të cilat janë zhvilluar apo aprovuar dhe propozimeve të reja për mbulimin me këtë shërbim.

Kështu janë përcaktuar akset kryesore rrugore, sheshet, parqet, qendrat urbane, zonat e banuara, etj., të cilat kanë nevojë për këtë shërbim.

Për të gjitha rrugët që janë parashikuar të ndërtohen dhe të rikonstruktohen, paralelisht me to do të shtrihet dhe fibra optike.

Pra, për akset rrugore të përmendura më lart paralel gjatë ndërtimit të tyre do të shtrihet dhe fibra optike.

Investimet do të konsistojnë në përmirësimin e infrastrukturës së parapërgatitur dhe të dedikuar për këto shërbime. Kjo do të jetë një kërkesë e rëndësishme, e cila do të përfshihet në të gjitha projektet me ndërhyrje në sistemit e rrugëve, shesheve, parqeve multifunktionale, apo ndërtimeve të çdo lloji. Kështu në zonat kryesore dhe dytësore të bashkisë në përputhje me zhvillimin ekonomik dhe demografik të zones, do të kërkohet infrastruktura e rrjetit të telekomunikacionit e veçantë dhe e përcaktuar vetëm për këto shërbime.

Në bazë të këtyre kërkesave do të bëhet edhe hartimi i projekteve në përputhje me kërkesat teknike dhe standartet e kërkuara sipas zonave dhe qëllimeve përkatëse.

- Qëllimi do të jetë mbulimi me fibër optike i të gjithë zonave në zhvillim; fshatra, zona turistike apo zona në zhvillim.

Do të parashikohet infrastruktura e nevojshme për shtrirjen e rrjetit të telekomunikacionit në të gjitha investimet dhe projektet që miraton bashkia.

Rekomandime – Nevojat dhe Asetet

Në çdo ambient, godinë, ndërtesë, institucion, qendër shëndetësore, etj., është i nevojshëm komunikimi i të dhënave, si dhe është e nevojshme prania e një prize për t'u lidhur me këtë rrjet. Kështu rekomandohen këto masa për të sjellë këtë vizion në realitet:

- ∴ Të krijohet një sektor i përhershëm ose provizor në nivel drejtues lokal, i cili të fokusohet në studimin e gjendjes ekzistuese dhe vlerësimin e prioriteteve në këtë fushë.
- ∴ Të simulohen operatorët në treg të këtyre shërbimeve për të pasur interes të shtrijnë shërbimin e tyre në këtë zonë, duke ju krijuar lehtësira në instalim dhe shpërndarje për çdo klient;
- ∴ Të merren masa për krijimin e linjave kryesore të komunikimit, duke përgatitur infrastrukturën e nevojshme për shtrimin e linjave të reja të komunikimit, fibrës optike në çdo zonë të re të zhvillimit;
- ∴ Infrastruktura e nevojshme për këto shërbime të shtrihet deri tek konsumatorët e rëndësishëm si shkolla, institucione, biznese apo pika qendrore të komunikimit për familjarët;
- ∴ Të shikohet mundësia e krijimit të pikave të komunikimit ËI-FI në disa zona kryesore, të qendrës apo zona të veçanta shërbimi;
- ∴ Etj.

2.8.Trajtimi i mbetjeve urbane

2.8.1.Skema e grumbullimit të mbetjeve urbane

Mbetjet përfaqësojnë një ndër problemet më kryesore mjedisore. Shërbimi aktual i mbledhjes dhe grumbullimit të mbetjeve konsiston në mbledhjen e mbetjeve të depozituara nga qytetarët, bizneset brenda kontenierëve si dhe rreth tyre, dizinfektimi i koshave dhe vendit përreth me gelqere dhe klor,transportimi i mbetjeve urbane deri në pikën përfundimtare të depozitimit.

Menaxhimi i mbetjeve urbane dhe jo urbane mbetet problematik dhe Bashkia Kurbin ka një rol të rëndësishëm për grumbullimin, transportimin dhe depozitimin në qendra/landfill që përmbushin disa standarte. Aktivitetet ndërtimore në përgjithësi te infrastruktures janë burim i prodhimit të sasive të mëdha të mbetjeve duke krijuar presion mbi përdorimin e burimeve natyrore. Vend-depozitimet ekzistuese të mbetjeve urbane në këtë zonë nuk përmbushin standartet e kërkuara në përputhje me legjislacionin e mjedisit në Shqipëri. Me ndarjen Administrative – territoriale, menaxhimi i integruar i mjedisit dhe mbetjeve urbane kthehet një ndër prioritetet kryesore për:

-grumbullimin dhe përpunimin e mbetjeve urbane,

-shtimin e mjeteve dhe makinerive teknologjike për grumbullimin e mbetjeve urbane dhe

-plotësimi i qendrave të banuara me konteniere për grumbullimin e diferencuar te mbetjeve urbane (për rrymat letër, plastike, xham).

Kjo situatë e papërshtatshme e menaxhimit të mbetjeve urbane ka dy faktorë kryesorë. Së pari është faktori institucional; mungesa e kontenierëve për grumbullim. Së dyti, është faktori human. Komuniteti nuk është mjaftueshëm i sensibilizuar për të ruajtur pastërtinë e zonës. Individët i hedhin mbetjet e familjeve të tyre pa u kujdesur për ruajtjen e mjedisit.

Problematika

Zona e Grykëderdhjes së Ishmit paraqet një sërë problematikash lidhur me menaxhimin e mbetjeve dhe standartet që duhen plotësuar në zgjidhjen përfundimtare të këtij problemi. Disa nga këto problematika janë si më poshtë vijon:

- Mosmenaxhimi i mbetjeve urbane në të gjitha njësitë vendore
- Grumbullimi i pa diferencuar mbetjeve – që nënkupton të gjitha mbetjet grumbullohen, hidhen, transportohen dhe depozitohen në të njëjtin vend pa u trajtuar e seleksionuar paraprakisht
- Mungesa e trajtimit apo ndarjes së mbetjeve organike [kompostimi dhe ri-përdorimi i tyre]
- Numri i pamjaftueshëm i kontenierëve, duke bërë që mbetjet të hidhen në tokë apo të bëhen burim sëmundjesh dhe ndotje të ajrit të zonës
- Mungesë e automjeteve të grumbullimit dhe transportit të mbetjeve
- Mungesa e industrisë ricikluese në zonë
- Mungesa e ndërgjegjësimit të komunitetit të zonës lidhur me problematikën e mbetjeve dhe rreziqet që ato shkaktojnë në mjedis dhe shëndetin e banorëve
- Vend-depozitime ilegale mbetjesh, për shkak të mungesës së kontenierëve, largësisë së kontenierëve nga familjet/bizneset apo dhe nivelit të ulët të ndërgjegjësimit publik.

Masat e propozuara në sektorin e menaxhimit të mbetjeve:

Për të përmirësuar situatën e krijuar nga mungesa e një menaxhimi të përshtatshëm të mbetjeve, shihet e nevojshme vendosja e disa masave zbutëse si më poshtë:

- Edukimi mjedisor në të gjithë zonën dhe për të gjithë kategoritë e popullsisë duke filluar me fëmijët;
- Krijimi i vend-grumbullimit të mbetjeve inerte (që rezultojnë nga proceset e ndërtimit);
- Inventarizimi i plotë i vend-grumbullimeve (të ligjshme ose jo) të mbetjeve;
- Minimizimi i mbetjeve (duke eliminuar mbetjet organike që mund të kompostohen e përdoren për plehërime);
- Pakësimi i mbetjeve përmes përdorimit të materialeve shumëpërdorimshme;
- Zbatimi i parimit 3R (Ripërdorim, Riciklim, Reduktim);
- Ricklimi dhe kompostimi i mbetjeve;
- Mbledhja e diferencuar e mbetjeve, duke ndarë fillimisht kategoritë bazë (letër, plastikë, qelqe, metale, dhe mbetje me bazë druri);
- Zhvillimi i infrastrukturës dhe përfshirja në planet rajonale e vendore të menaxhimit të mbetjeve;

- Transferimi i mbetjeve në *landfill*-e që plotësojnë standardet mjedisore, si mundësia më e përshtatshme nëse në zonë nuk ka të tilla.

2.9.Shërbime publike dhe në funksion të turizmit

Sektori shëndetësor në zonën e studimit ka nevoja të ndjeshme për investime dhe përmirësime në cilësinë e strukturave, në numrin e tyre dhe në personelin mjekësor. Personeli mjekësor në një territor të tillë duhet të trajnohet jo vetëm në shëndetësinë parësore por dhe në trajtimin e traumave dhe ofrimin e ndihmës së parë.

Nga analiza e shërbimit dhe infrastrukturës shëndetësore në zonë, më poshtë jepen disa sugjerime për të përmirësuar sistemin shëndetësor, jo vetëm për banorët e zonës por edhe për turistët e shumtë që do të vizitojnë zonën. Duhet të merret parasysh se ofrimi i një shërbimi shëndetësor cilësor dhe në kohë është një element i domosdoshëm për ofrimin e një turizmi funksional në zonë.

- Qendrat shëndetësore të kujdesit parësor së bashku me degët e tyre duhet të shihen si pika të rëndësishme me të cilat përballet fillimisht pacienti shqiptar ose ai i huaj, duke i kthyer ato në pika të besueshme dhe me shërbim cilësor;
- Të ndërtohet qendra shëndetësore, duke pasur parasysh që do rritet dhe fluksi i turistëve.
- Të përmirësohet infrastruktura e duhur për qendrat shëndetësore, që të kenë një shërbim sa më eficient dhe cilësor. Duhet të përmirësohet infrastruktura në lidhje me pajisjet, medikamentet dhe dokumentacionin sipas standardit të miratuar

Institucionet e tjera të nevojshme në raport me turizmin dhe turistët është banka dhe posta, të cilët duhet të ofrojnë shërbimin e plotë në çdo kohë.

Që sektori i turizmit të mund të zhvillohet në një kuadër të shëndosh dhe të qëndrueshëm, është e nevojshëm që pushteti qendror, lokal dhe sektori privat të jenë në bashkëpunim të ngushtë për një veprim të mirë organizuar.

Bazuar në problematikat e evidentuara dhe objektivat strategjik të "Strategjisë Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019 – 2023", roli i pushteti qendror dhe atij lokal evidentohen si role kyce në zhvillimin e sektorit të turizmit, jo vetëm për nga pikëpamja e investimeve por dhe për nga pikëpamja e shërbimeve që duhet të ofrohe. Proporcionalisht me rritjen e numrit të turistëve rriten dhe nevojat për shërbime publike, si: shërbime shëndetësore, shërbime kulturore, transport, siguri dhe rend, struktura arsimore të profilizuara etj.

Bazuar në kapacitetin turistik të zonës dhe standardeve ndërkombëtare mund të projektohen nevojat për shërbime publike:

- Për sa i përket shërbimeve shëndetësore, dhe duke marrë në konsideratë afërsinë me spitalet rajonale, zona duhet të ketë minimalisht 10 deri në 12 mjek të cilët ofrojnë shërbime shëndetësore në struktura cilësore dhe të pajisura me aparatura standarde dhe të ndihmës së shpejtë.
- Për sa i përket rendit, pushteti qendror dhe pushteti lokal duhet të garantoj sigurinë e turistëve duke organizuar patrulla të adaptuara dhe të atrekuara për të aksesuar zonat e ndryshme.

- Për të garantuar dhe një ndërhyrje imediate në raste zjari, pushteti lokal duhet të ndërhyjë në krijimin e akseseve për zjarfikseve, rrjetin e mbrojtjes nga zjarri dhe kontrollin në përmanencë të zonës.
- Në kuadër të garantimit dhe përmirësimit të aksesit rutistik pushteti qendror dhe ai lokal duhet të përmirësojnë transportin interurban dhe transportin urban që lidh zonën me qytetin e Tiranës dhe Durrësit.
- Pushteti lokal dhe qendror duhet të bashkëpunojnë në zhvillimin njerzor të profilizuar në turizëm dhe në profile në mbështetje të sektorit turistik.
- Në mbështetje të sektorit të turizmit, të imazhit të zonës dhe promovimit, pushteti lokal dhe ai qendror duhet të abashkëpunojnë në zhvillimin e aktiviteteve kulturore.

Në këtë kontekst shërbimet publike duhet ti përgjigjen zhvillimit dhe flukset turistike të zonës.



Harta 12 Harta e faciliteteve dhe shërbimeve në funksion të turizmit

2.10. Mbrojtja Civile e kundër Zjarrit

2.10.1. Masa mbrojtëse nga përmytjet, erozioni dhe sizmiciteti

Turizmi dhe rekreacioni mbështesin ekonominë e komuniteteve të shumta bregdetare në botën në zhvillim. Të dy, turizmi dhe rekreacioni mbështeten në ekosistemet e shëndetshme bregdetare, duke përfshirë plazhet dhe ligatinat, për të tërhequr turistët. Si rezultat i kësaj, ndikimet pozitive të ndryshimeve klimatike që ndikojnë në burimet bregdetare dhe detare mund të ndikojnë negativisht në turizëm dhe rekreacion. Për shembull, rritja e intensitetit të stuhive dhe rritja e nivelit të detit mund të përshpejtojë erozionin e plazheve, të cilat janë një tërheqje e rëndësishme turistike dhe komoditetit rekreativ. Rritja e temperaturave mund të kombinojë me ndryshimet e reshjeve të reduktuara në cilësinë e ujit në zonat bregdetare, duke çuar në përmytje të plazhit. Edhe përceptimi i ndikimeve të ndryshimeve klimatike mund të ndryshojë mënyrën se si turistët zgjedhin destinacionet potenciale, duke ndikuar në dëshirën e tyre dhe duke vështirësuar jetesën e banorëve që varen nga turizmi.

Banorët dhe bizneset që ofrojnë shërbimet e tyre përgjatë brigjeve janë të prekshëm ndaj ndikimeve klimatike. Për të parandaluar këto, janë marrë masa mbrojtëse duke ndërtuar argjinatura përgjatë kanaleve kulluese, ndërtimi i stacioneve të pompimit, pritrat etj.

2.10.2. Mbrojtja civile dhe kundër zjarrit

Ligji nr. 8756, datë 26.03.2001 "Për emergjencat civile" i ndryshuar dhe Ligji nr.8766, datë 5.4.2001 për "Mbrojtjen nga zjarri dhe për shpëtimin" (i ndryshuar) dhe aktet e tyre nënligjore përbëjnë bazën e përcaktimit të sistemit të planifikimit, parandalimit dhe linjën e drejtimit për përballimin e emergjencave, si dhe aktivitetin e organeve shtetërore në nivele të ndryshme.

Strukturat e emergjencave civile, stacionet e zjarrfikëseve, policisë, etj., për vetë rëndësinë e tyre, mund të vendosen në çdo njësi strukturore pavarësisht kushtëzimeve të saj, nëse plotësojnë kërkesat dhe normativat e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis.

Në zonën bregdetare duhet një monitorim i vazhdueshëm për të parandaluar rënien e zjarreve, veçanërisht në ato segmente ku do të lokalizohen struktura kampingu, aktivitete në natyrë, shtigje, pra ku do të ketë veprimtari njerëzore të shtuar.

Për sa i përket masave nga përmytjet, janë përcaktuar zonat ku duhet të tregohet kujdes dhe evitohet ndërtimi i përhershëm.

Në territor, duhet të bëhen mbjellje në afërsi të zonave të mbrojtura duke krijuar një bafer mbrojtës shpatet e pjerrëta dhe në territoret me erozion aktiv, ndërtohen prita malore, kanale të ujërave të larta, si dhe të sistemohen ose nxirren nga përdorimi rezervuarët problematikë.

2.10.3. Masa të tjera mbrojtëse

Gjatë hartimit të PDZRK-së merren në konsideratë brezat mbrojtës dhe distancat e sigurisë bazuar në legjisllacionin në fuqi dhe Planifikimin Kombëtar. Këto kufizime përmbledhen :

Kufizime për ruajtjen e mjedisit natyror dhe historik

Këto kufizime vendosen për ruajtjen e mjedisit natyror për shkak të vlerave specifike natyrore ose vlerës së peizazhit natyror apo të ndërtuar. Në këtë kategori përfshihen, fashat dhe brezat mbrojtës të lumenjve, përrenjve, monumenteve të natyrës, zonave apo ekosistemeve të ndjeshme mjedisore si dhe monumentet e kulturës.

Baza ligjore aktuale ka shfuqizuar një numër të lartë kufizimesh të këtyre elementeve duke i lënë detyra të planifikimit apo të rregulloreve sektoriale.

PPK në lidhje me lumenjtë dhe brigjet ka parashikuar një distancë prej 200 m për të krijuar hapësirat e korridoreve natyrore lumore dhe ruajtjen e brezit detar.

PINS-Bregdeti në rregulloren e tij ka përcaktuar llojet dhe karakteristikat e strukturave që mund të vendosen në distancën 200m nga vija e bregut.

Konkretisht në territor janë evidentuar:

- Kufizimi përgjatë vijës së detit – 100 m dhe 200 m

Kufizime për arsye sigurie dhe mirëmbajtje

Në këtë kategori përfshihen të gjitha infrastrukturat që kanë nevojë për breza mbrojtës si për të rritur sigurinë ashtu dhe për të siguruar mirëmbajtjen e duhur të tyre. Këtu përmendim brezat mbrojtës së rrugëve urbane dhe interurbane, hekurudhave, kabllot e tensionit të lartë, etj.

Në këtë kategori përfshihen dhe kufizimet në zona me ndjeshmëri mjedisore, aksesit i të cilave do të përbënte rrezik për njerëzit (zona me rrezik hidro-geologjik, si për shembull erozioni dhe përmytjet, etj)

Konkretisht në territor janë evidentuar:

Kufizime të kanaleve vaditës dhe kullues për efekt mirëmbajtjeje - 8 m së paku në njërin krah të kanalit integruar në rrugët bujqësore.

Kufizime për arsye sanitare

Këto kufizime kanë si qëllim primar ruajtjen e higjenes dhe shëndetin publik. Janë breza mbrojtës që duhen marrë në konsideratë gjatë planifikimit dhe duhet të jenë pjesë përbërëse e lejeve të ndërtimit dhe lejeve mjedisore të strukturave si industri e rëndë, infrastrukturë përpunim mbetjesh urbane, struktura bujqësore si depo farmaceutike, thertore, stalla etj Këto kufizime janë të ndryshueshme në varësi lejes mjedisore, pjesë e terrenit në dispozicion të funksionit konkret.

3. PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT

3.1. Mbrojtja e Peisazhit

Grykëderdhja e Ishmit është pjesë e kompleksit ligatinor Patok-Fushkuqe-Ishëm, zonë e mbrojtur kombëtare dhe ndërkombëtare për shkak të vlerave të larta të biodiversitetit. Kjo sipërfaqe gëzon të paktën tre vlerësime të rëndësishme:

1. Rezervatit Natyror të Menaxhuar / Park Natyror, Kategoria IV-t IUCN, miratuar me VKM nr. 995, datë 03.11.2010 " Për shpalljen e Kune-Vain-Tale dhe të territorëve ligatinore përreth "Rezervatit Natyror të Menaxhuar / Park Natyror".
2. Zonë me rëndësi për shpendët (IBA) që shërben si habitate për shpendët migratore, miratuar me urdhër të ministrit të Mjedisit nr. 283, datë 10.04.2013. dhe
3. Njihet si Zonë kandidate Emerald nga konventa e Bernës.

Vetë Lumi Ishëm e ka zanafillën nga lumi i Tiranës dhe i Tërkuzëz, Zezës dhe Drojës. Më pas pasi bashkohet dhe me degët e përrenjëve të Prezës e Budullës, Lumi i Gjoles, njihet si lumi i Ishmit, ku degë e tij është edhe lumi Zezës, që zbret nga malësia e Qafë Shtamës. Ky lum së bashku me lumin e Drojës ka krijuar disa shtretër të rinj dhe të vjetër si dhe një lagunë të vogël të quajtur "Godulla e Neglës". Është një lagunë e vogël e formuar nga vërshimet e lumit të Ishmit dhe Drojës. Ndodhet midis kanalit ujëmbledhës të Shllinzës-Fushë Kuqes dhe grykëderdhjes së lumit Ishëm.

Statusi i zonës së mbrojtur, grykëderdhja e Ishmit rrezikohet nga ndotja sipërfaqësore prej mbetjeve plastike, ndotja e rëndë e ujërave të lumit nga shkarkimet urbane dhe industriale, dëmtimi i pyjeve bregdetare dhe rënia e larmisë biologjike, erozioni bregdetar, turizmi i paplanifikuar, mbipeshkimi, brakonazhi apo gjuetia e paligjshme etj.

PDZRK parashikon ruajtjen e karakteristikave të peizazhit, si në zonat e mbrojtura mjedisore ashtu dhe në zonat jashtë parqeve. Ndër këto karakteristika veçojmë:

- a. Vlerat natyrore:
 - Bregu i detit dhe lumi i Ishmit
 - Ekosistemi i kompleksit ligatinor Patok-Fushkuqe-Ishëm
 - Kepi i Rodonit
- b. Peizazhin e krijuar nga dora e njeriut
 - Objekte e Trashëgimisë Kulturore dhe Historike të ndodhura në zonën e Kepit të Rodonit.

Në zonë do të parashikohen pika vrojtimi panoramike përgjatë shtegut nga Laguna e Patokut drejt Kepit të Rodonit..

Itinerari i shtegut të Skënderbeut do të integrojë itineraret këmbësore me ato lundruese.

Asetet e peizazhit mund të përdoren për kohën e lirë dhe për argëtim aktiv pa ndryshuar përdorimin e përcaktuar nga ky plan. Në pikat panoramike dhe shtigjet natyrore do të ketë infrastrukturë të nevojshme dhe mobilim urban. Në këto pika, me leje të veçantë mund të ofrojnë shërbime dhe tregtarë ambulantë.

Në vijim janë përshkruar disa masa të ndara sipas tipologjive të peizazhit.

Peizazhi natyror: synohet mbrojtja dhe përmirësimi i peizazhit natyror nëpërmjet shtimit të zonave të pyllëzuara dhe uljes së fragmentimit të zonave natyrore.

- Ripyllëzimin e zonave të shpyllëzuara dhe të degraduara nga shkaqe të ndryshme që do të sillte një ndikim pozitiv në ruajtjen e njëtrajtshmërisë dhe të bashkimit të pjesëve të copëtuara të pyjeve, duke krijuar një peizazh pyjor të vazhdueshëm.
- Mbjelljen e drurëve të cilat, krahas rregullimit të peizazhit, përshtaten me tokën dhe që mund të shërbejnë si mbrojtëse të tokës nga erozioni dhe që nuk përbëjnë rrezik për të prishur balancat me bimët e tjera.
- Të minimizohen ndërhyrjet vizuale dhe të zvogëlohet natyra negative e çdo pengese vizuale;

Peizazhi rural dhe peri-urban: Synohet mbrojtja e peizazhit rural dhe përmirësimi i cilësisë së tij, duke e konsideruar si pjesë të pandashme të peizazhit natyror. Kjo do të arrihet nëpërmjet marrjes së masave specifike për rregullimin e elementëve të caktuar si:

- Përfshirja e elementëve të peizazhit gjatë hartimeve të planeve të zhvillimit të bujqësisë në mënyrë që, aty ku është e mundur, sektori i bujqësisë të përshtatet me përbërësit e tjerë të peizazhit apo të krijojë një siluete jo të fragmentuar në vijshmërinë vizive (edhe fizike aty ku është e mundur) të peizazhit.
- Ruajtja mirëmbajtja e kanaleve vaditës/kullues dhe mbjellja e brigjeve të tyre me gjelbërim, duke krijuar "damarë" të gjelbër përgjatë parcelave bujqësore.
- Rikualifikimet dhe rristurimet e zonave të urbanizuara.
- *Përfitime të tjera nga ruajtja e peizazhit:* Ruajtja dhe konservimi i peizazhit natyror gjithashtu ka një sërë përfitimesh mjedisore, kryesisht në mbrojtjen e tokës, uljen e ndotjes, habitatit për specie e deri tek përfitimet ekonomike të drejtpërdrejta. Rekomandohet që gjatë zbatimit të projekteve të merren në konsideratë të gjithë masat që janë dhënë për ruajtjen e peizazhit dhe përmirësimin e tij.

Peizazhi Urban: Synohet përmirësimi i këtij peizazhi dhe futja dhe ndërthurja e përbërësve të peizazhit natyror në brendësi të zonave urbane (sipërfaqe të gjelbra, dru, shkurre, sipërfaqe ujore). Masa specifike për përmirësimin e peizazhit urban janë:

- Rikualifikim i hapësirave publike. Gjatë fazës së projektimit duhet të bëhet një analizë e thelluar të gjithë komponentët që e formojnë atë (arkitektonika, historia, kultura, natyra, bimësia lokale) dhe duhet të gjendet mundësia që këto elementë të kombinohen me njëri-tjetrin për të krijuar një peizazh të pëlqyeshëm dhe funksional;
- Ruajtja e strukturës së pemëve përgjatë rrugëve, pra nëse aksi rrugor karakterizohet nga drurë frashëri, që ka rezistuar në kohë dhe i është përshtatur klimës dhe tokës, rekomandohet që të ruhet

kjo lloj bimësie, si dhe mundësisht të së njejtës madhësi dhe distancë nga njëra-tjetra, deri në fund të aksit për të ruajtur “formalitetin” që karakterizon këtë peizazh;

- Përzgjedhja e llojeve për t’u mbjellë përgjatë akseve rrugorë duhet të bëhet me kujdes. Mund të përzgjidhet vetëm një lloj, ose një kombinim 2-4 llojesh, por sipas një tendence të përsëritur, që krijon elementin estetik dhe të rregullsisë në dizajnin e peizazhit rrugor. Si parim, diversiteti në ngjyrë, formë dhe lloj mund të arrihet në akset e tjera, por brenda të njëjtit aks bimët, forma, distanca dhe lloji i tyre rekomandohet të qëndrojnë të pa ndryshuara, ose në formacione të projektuara paraprakisht.
- T’i kushtohet vëmendje ndryshe hapësirat boshe, të patrajtuara. Këto hapësira vërtetojnë se peizazhi nuk ka përmasë standarde dhe se është vetë elementi i përdorur në të, i cili nëpërmjet funksionit që ofron edhe në një hapësirë relativisht të vogël, sërish ofron një shumëllojshmëri aktiviteteve e mjedisesh.
- Në ndërhyrjet e parashikuara në vendbanime dhe zona turistike duhet të merret në konsideratë karakteri i çdo vendbanimi. Projekte unifikimi si në formë dhe në gamë ngjyrash duhet të aplikohen në objekte ekzistuese. Për projektet e reja zhvillimi do të bazohet në rekomandimet arkitektonike të vetë PDZRK-së.

3.2.Hapësirat e gjelbra dhe llojet e gjelbërimit

Në zonë janë parashikuar hapësira të gjelbra natyrore – ku dora e njeriut nuk duhet të ndihet. Në këto zona ndërhyrjet do të jenë minimale dhe do të përqendrohen përgjatë shtigjeve, në sinjalistikë turistike dhe shpjeguese- qëllimi është të krijohen itinerarë didaktikë në natyrë.

Kategoria e dytë e hapësirave të gjelbra karakterizohet nga hapësirat e mobiluara: lulishte, parqe, kënde lojrash, mini zona sportive etj. Dhe në këto zona duhet të mbizotërojë bimësia autoktone e zonës. Mobilimi urban duhet të marrë në konsideratë karakterin natyror, bujqësor apo urban/rural të hapësirës së gjelbër.

Bëmësia e ulët e zonës duhet të ndërthurret me bimësi të lartë autoktone: frashër, plep, gorice, caracë, shegë, fik etj për të rritur përdorimin e zonës.

3.3.Mbrojtja e mjedisit

3.3.1. Parashikime për mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj

Problemet kryesore që hasen janë kryesisht erozioni i tokës dhe rënien e shëmbinjve nga Mali i Rencit. Dukuria e erozionit lidhet me modifikimin apo shkatërrimin e habitateve. Erozioni çon në shkatërrimin dhe fragmentimin e habitateve, zhdukjen e specieve, modifikimin e bimëve dhe komuniteteve të kafshëve vendase, dhe së fundi, në ndryshimin e përhershëm të ekosistemit dhe peizazhit. Rrëshqitjet e tokës janë prezente dhe mund të shtohen nëse dëmtohet mbulesa pyjore apo nuk mirëmbahet ajo ekzistuese. Prerja e drurëve, zjarret dhe degradimi i pyjeve në zonat me shpate të larta, shoqërohen me rritje të mëtejshme të erozionit që së bashku me erozionin që ndodh natyrshëm, ndikon ndjeshëm tek habitatet.

Me qëllim mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj, duhet të merren disa masa për të parandaluar këto fenomene dhe nga ndërhyrjet e njeriut.

- Studime të mirëfillta mbi erozionin duke përdorur modele bashkëkohore për parashikimin e erozionit të shkaktuar nga uji ose nga era në të gjithë sipërfaqen e zonës me qëllim përcaktimin e shkallës/shtrirjes së erozionit në të gjithë territorin. Kjo ndihmon në: i) planifikimin më të mirë të menaxhimit të tokës; ii) vlerësimin e pasojave që vijnë nga mënyrat e ndryshme të punimit të tokës; iii) përcaktimin e standardeve për mbrojtjen e tokës e mjedisit; iv) zhvillimin e planeve për kontrollin e sedimentit në projekte ndërtimi si rezervuare; si dhe v) llogaritjen e periudhës kohore (viteve) që nevojiten për mbushjen e kanaleve dhe digave me sediment;
- Pyllëzimet e zonave të shpyllëzuara apo të degraduara nga shkaqe të ndryshme si zjarret, apo prerja e qëllimshme do të sillnin një ndikim pozitiv në mbrojtjen e tokës nga erozioni dhe nga rrëshqitjet e mundshme;
- Përmirësimi i sistemit ujitës dhe kullues: Një pjesë e mirë e zonës përshkohet nga një rrjet i dendur sistemi ujqor, që nga kanalet vaditëse dhe kulluese deri tek përrrenjtë dhe lumenjë që shkaktojnë përmytje të herëpashershme të tokave, në rast reshjesh me intensitet të lartë. Pastrimi i kanaleve primarë, sekondarë dhe tercialë, do të minimizojë shumë rrezikun e këtyre përmytjeve;
- Ruajtja ose mbrojtja e tokës bujqësore nga ndërtimet;

3.3.2. Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e elementëve ujorë

Përmirësimi i cilësisë së ujit është e mundur të trajtohet në mënyrë parandaluese, nëpërmjet:

- Hartimit dhe zbatimit të një plani të të menaxhimit të ujit për ujitje;
- Zëvendësimi i skemave ujitëse të amortizuara me ato të reja me qëllimin zvogëlimin e humbjes së sasisë ujit;
- Ndërtimit të rezervuarëve dhe digave për të minimizuar pompimin e ujërave nëntokësore;
- Industritë të cilët përdorin ujin për qëllime teknologjike duhet të ndërtojnë impiante individuale trajtimi të ujërave të përdorur në perputhje me kriteret e përcaktuara.

3.3.3. Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ajrit

Treguesit kryesorë të cilësisë së ajrit janë të një niveli dhe përqëndrimi i gazeve të tillë si;

- SO₂, NO_x dhe NH₃ [amonjaku], të cilët shkaktojnë ndër të tjera edhe shirat acide;
- CO₂, CH₄ [metani], NO₂, lidhen me emetimin e gazeve në atmosferë të shkaktuar nga aktivitetet njerëzore [djegia e biomasës, dekompozimi i bimësisë në liqen apo mbarëshkrimi i blegtorisë];
- PM10, tregon përqëndrimin e grimcave të ngurta në ajër.

Sfidat kryesore dhe prioritet për sa i takon cilësisë së ajrit dhe që pasqyrohen edhe në Plan janë: (1) kompletimi i adoptimit dhe zbatimit të standardeve Evropiane mbi cilësinë e ajrit urban dhe shkarkimeve në ajër; (2) konsolidimi i Sistemit Kombëtar të Monitorimit sipas standardeve Evropiane; dhe (3) adoptimi e zbatimi i planeve të veprimit mbi cilësinë e ajrit, si në nivel Qendror dhe atë lokal.

Disa nga masat për parandalimin e ndotjes së ajrit:

- Hartimi i Planit Lokal të Bashkisë për përmirësimin e cilësisë së ajrit;
- Rritja e sipërfaqeve të gjelbra;
- Monitorim i vazhdueshëm i cilësisë së ajrit dhe të mjedisit në tërësi
- Promovimi dhe ndërgjegjësimi i njerëzve për përdorimin e bicikletave dhe zvogëlimin e përdorimit të mjeteve motorrike

3.4. Variante për zgjidhjen e dëmeve të shkaktuar nga hotspotet e evidentuara

Zona e plazhit të Grykëderdhjes së Ishmit është kryesisht natyrore, me ndërhyrje të vogla nga aktivitetet humane. Në zonë nuk ka hotspotet të mirëfillta por disa problematika që kanë nevojë për adresim dhe që PDZRK me anë të parashikimeve për infrastrukturë i ka adresuar:

- Mbetjet e ngurta urbane
- Ujërat e përdorura urbane

Fenomene të cilat kalojnë përtej PDZRK-së dhe kanë nevojë për një adresim të dedikuar janë:

- Gjuetia e paligjshme

Këto dy problematika adresohen duke vendosur sanksione të forta për shkëlësit dhe një monitorim të vazhdueshëm të zonës.

Një adresim i dytë ka të bëjë me fushata ndërgjegjësimi pranë banorëve të zonës dhe bizneseve duke vënë në pah humbjen ekonomike që ata do të kenë nëse këto fenomene vijnë në zonë.



Harta 13 Harta e planit të mbrojtjes së mjedisit

4. PLANI I VEPRIMEVE PËR ZBATIMIN E PDZRK-së

4.1. Plani i veprimeve prioritare, investimeve strategjike dhe projekteve pilot të zhvillimit

4.1.1. Metodologjia e përcaktimit të prioritetit

Qëllimi për hartimin e këtyre PDZRK-ve lidhet me promovimin e zhvillimit të turizmit, përthithjen e investimeve dhe përmirësimin e cilësisë së jetesës së komuniteteve në afërsi të këtyre territoreve.

Vetë shpallja e këtyre zonave si zona të rëndësishme kombëtare ka shprehur prioritetin dhe urgjencën në zhvillimin e tyre. Duke vrojtuar listën e projekteve të identifikuar, vërejmë 2 kategori kryesore:

- Projekte pa të cilat zona nuk mund të funksionojë si zonë turistike dhe
- Projekte që lidhen me funksionimin e përditshëm të zonës.

Disa projekte janë madhore dhe lidhen me politikat kombëtare, të tjera janë projektet e vetë zhvillimit të zonës. Projekte të tjera do të shtohen në fazën e detajimit të planit, por këto projekte do të jenë të lidhura vetëm me funksionimin e zonës në brendësi të saj. Orientimi i financimit mund të ndryshojë dhe balancat e mësipërme duke kaluar një projekt nga një fazë në tjetrën.

Në zhvillimin e zonës është e rëndësishme dhe mënyra e administrimit të vetë zonës: Do të krijohen borde administrimi të përbërë nga bizneset? Do të menaxhohet nga struktura në rang kombëtar? Do të menaxhohen nga bashkitë ku zona bën pjesë? Këto pyetje do të trajtohen dhe në Takimet me Forumin e Bashkërendimit dhe me Ministrinë e linjës pasi përgjigja e këtyre pyetjeve do të çojë në përcaktimin e përgjegjësive dhe të burimeve njerëzore të nevojshme, në prioritetet e ndërhyrjeve dhe në ndjekjen e zbatimit të vetë PDZRK-së.

Në përcaktimin e prioritetit rol kryesorë kanë shërbimet parësore:

- Mobiliteti dhe lëvizshmëria: Aksesi dhe parkimi, transporti publik dhe ai alternativ
- Siguria publike dhe shëndeti: largimi i ujërave të ndotura, largimi i mbeetjeve urbane, siguria e ujërave detare të pastra e të sigurta, siguria nga përmytjet e ndryshimet klimaterike, ndriçimi publik për të rritur sigurinë në zonë, prania e ndihmës së shpejtë në zonë, etj
- Shërbimet bazë: furnizimi me ujë dhe me energji elektrik, etj.

Impakti viziv dhe peisazhistik i zonës zë vend të dytë, së bashku me shërbimet tregtare, sportive, social kulturore e institucionale të cilat ndikojnë në kohëzgjatjen e qëndrimit të turistëve.

Nga ana tjetër paralel me ndërhyrjet e mëdha parësore në zonë mund të realizohen projekte të shpejta, me kosto të ulët por me impakt të lartë.

4.1.2. Fazat e zbatimit të planit

Në nivelin strategjik do të përcaktohen 3 faza:

- Projekte që duhet të paraprijnë zhvillimin në zonë

- Projekte që shërbejnë për zhvillimin e zonës (për t'u detajuar në zbërthimin e fazave të zbatimit të PDZRK-së)
- Projekte që ecin paralelisht – kryesisht projekte mirëmbajtjeje dhe rikualifikimi.

4.1.3. Përgjegjësitë dhe Burimet Njerëzore

Përgjegjësitë dhe burimet njerëzore do të detajohen në tryezat e forumit pasi të jetë përcaktuar mënyra e administrimit dhe financimit të zonës.

4.1.4. Buxheti dhe Burimi i mundshëm i financimit

Konsulenti bazuar në eksperiencat e mëparshme dhe në projekte të ngjashme ka dhënë një vlerësim të buxhetit të nevojshëm për zhvillimin e projekteve kryesore. Burimi i financimit do të detajohet në tryezat e forumit pasi të jetë përcaktuar mënyra e administrimit dhe financimit të zonës.

4.1.5. Indikatorët e monitorimit dhe të zbatimit

Për secilin projekt janë dhënë disa indikatorë që do të shërbejnë në ndjekjen e zbatimit të projektit. Fazat e këtij monitorimi sipas rëndësisë së tyre, mund të realizohen bazuar në indikatorët monitorues të zbatimit:

- a. Raportet periodike statistikore;
- b. Respektimi i afateve të vendosura;
- c. Përqindja e realizimit të projektit;
- d. Impakti i këtyre projekteve gjatë zbatimit;
- e. Elementët e ndikimit në mjedis;
- f. Zbatimi i normativave dhe hallkave ligjore gjatë fazës realizuese;
- g. Impakti i produktit final në ekonominë dhe mirëqenien e zonës.

Janë këto faktorë, të cilët krijojnë dhe bazën e premisat, për të verifikuar impaktin që turizmi do të sjellë në ndryshim e kushteve social-ekonomike të komunitetit.

4.1.6. Nevoja për Ndryshime Institucionale dhe Ligjore

Bazuar në qasjen aktuale të Strategjisë territoriale të PDZRK-së Grykëdredhja e Ishmit vërehet se ka nevojë për ndryshime ligjore, veçanërisht në trajtimin e zonës e Rezervatit Natyror të Menaxhuar / Park Natyror, Kategoria IV-t IUCN, miratuar me VKM nr. 995, datë 03.11.2010 " Për shpalljen e Kune-Vain-Tale dhe të territoreve ligatinore përreth "Rezervatit Natyror të Menaxhuar / Park Natyror". Ky vendim ka vendosur kufizime të forta mjedisore që bien ndesh me zhvillimin e Turizmit. Zhvillimi i turizmit dhe mbi të gjitha i aktivitetëve në natyrë do të kërkojë një vendimarrje paraprake për të vendosur balanën mes mbrojtjes strikte mjedisore dhe zhvillimit të industrisë turistike.

Përsa i përket aspekteve institucionale, është e qartë se bashkitë bregdetare nuk kanë kapacitetet për administrimin e këtyre zonave me investime strategjike. Administrimi shkon përtej dhënies së lejes së

ndërtimit, prek zhvillimin e turizmit dhe ndërveprimin me territore të tjera. Kjo temë do të trajtohet dhe në tryezat e bashkërendimit duke synuar daljen me disa skenarë të mundshëm.

4.1.7.Tabela përmbledhëse e planit të veprimit

Projekte		Përgjegjësitë	Burime njerezore	Burim financimi	Kosto (mil/ lekë)	Fazat e zbatimit				Treguesit e monitorimit
						Faza I	Faza II	Faza III	Faza IV	
Aspektet Mjedisore										
1	Trajtimi i ujrave të ndotur në Basenin e Ishmit				-					
2	Trajtimi mbetjeve urbane ne basenin e Ishmit				-					
3	Vendosja në punë e Pritës së mbetjeve në Ishëm				Rrjeti Elektrik, Paisja eshte në rregul, kerkon rilidhjet e kapseve					
4	Pastrimi i plazhit				2,000,000.00					
5	Sistemimi i kanaleve dhe trajtimi i Godullës				1,000,000.00					
6	Sistemi i grumbullimit diferencimit dhe largimit të mbetjeve urbane				Sipas BE (40E/T) Bashkia Lac menaxhon mbetjet ne zone (Vecmas kerkon te dhena mbi aktivitetet qe do te kryhen ne zone,					
7	Sistemimi/Krijimi i brezave mbrojtës së lumenjve Ishëm e Drojë dhe Brezi mbrojtës i Lagunës së Patokut.				1,500,000.00					
Përmirësimi dhe zhvillimi i infrastrukturës										
8	Rikonstruksioni I rrugës hyrëse Autostradë - Grykëderdhja e Ishmit_kategori C1 (5000-12000 mjete/24 orë)_ vlera per km				1,079,000,000.00					
9	Ure automobilistike mbi Drojë_L=34m_(vlera per nje ure)				160,000,000.00					
10	Ure automobilistike mbi Ishëm_L=2x34m_(vlera per nje ure)				180,000,000.00					
11	Organizimi i Vendparkimeve_1 vendparkime me 150 vende per automjete (mbi kete baze vendosim sa parkime te mendoni ju)				60,000,000.00					
13	Ndërtimi i akseve të brendshme të zonës me profil minimal _6.0 m asfalt me trotuar 2x1.5m (per 1 km)				340,000,000.00					
14	Ndërtimi i një moli për varka te vogla				335,000,000.00					
15	Ndërtimi i rrjetit të korsive çiklistike Laguna e Patokut -Ishem - Kepi i Rodonit_per km				425,000,000.00					
16	Ndërtimi shëtitores këmbësore buzë detit (5 km)_ure prej druri me gjeresi 2m				200,000,000.00					
17	Ndërtimi i një stacioni autobuzi linje dhe taksish				20,000,000.00					
18	Ndërtimi i rrjetit të furnizimit me ujë të pijshëm për kapacitetin turistik të propozuar (bazuar në standardet për turist) dhe depo uji e dedikuar.				3,690,000,000.00					
19	Ndërtimi i rrjeti të largimit të ujrave të ndotur (shiu dhe te zeza) dhe ndërtimi i impiantit (?)				4,151,250,000.00					
20	Ndërtim I KUB				461,250,000.00					
21	Ndërtimi i argjinaturës së Drojes dhe të Ishmit				430,500,000.00					
22	Kosto për Drenazhim				461,250,000.00					
23	Furnizimi me energji elektrike për kapacitetin turistik të propozuar (bazuar në standardet për turist)				1,920,000.00					
24	Ndërtimi i nënstacionit elektrik				1,100,000.00					
25	Ndërtimi i rrjetit të fibrës optike dhe telekomunikacionit				600,000.00					
26	Ndërtimi i kabinave të reja dhe rikonstruksion i atyre ekzistuese				700,000.00					
Zhvillimi i turizmit										
27	Ndërtimi i nje resort të vetëm me 2 tipologji: struktura shumekatëshe(40 ha) dhe struktura 2 katëshe (30 ha) me 4-5 yje sipas standardeve kombëtare dhe ndërkombëtare									
28	Ndërtimi i një zone me pishina, lojra uji, hipodrom, go-cart, golf etj (200 ha)									
29	Ndrëtimi i një zone shërbimesh tregtare dhe publike: ambulancë, postë, bankë, etj (1 ha)				80,000,000.00					

