

STUDIM MASTERPLANI PËR ZONAT ME PËRPARËSI ZHVILLIMIN E TURIZMIT

RAPORTI I PLANIT TË DETAJUAR TË ZHVILLIMIT



TALE

TABELA E LENDËS

HYRJE.....	4
Përmbledhje e Nevojave të Evidentuara.....	4
Përmbledhje e Dokumentit të Strategjisë.....	7
1. PLANI I PËRDORIMIT TË TOKËS.....	15
1.1. Kapaciteti turistik.....	17
1.1.1. Kapaciteti mbajtës i plazhit.....	17
1.1.2. Turistëve që frekuentojnë zonën.....	17
1.1.3. Vlerësimi i nevojave për investim dhe ndërhyrje në funksion të numrit të turistëve.....	17
1.2. Përdorimi i Detajuar i Tokës.....	20
1.3. Konvertimet e sistemeve.....	24
1.4. Njësitë dhe nënnjësitë territoriale.....	26
1.4.1. Nënnjësia 1/1 dhe 4/1.....	26
1.4.2. Nënnjësia 2/1, 3/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/1, 9/1, 10/1, 11/1 dhe 12/1.....	26
1.4.3. Nënnjësia 15/1.....	26
1.4.1. Nënnjësia 27/1.....	26
1.4.1. Nënnjësia 17/1, 17/3, 17/4, 17/5 dhe 19/1.....	26
1.4.1. Nënnjësia 17/2, 24/1, 24/3 dhe 24/6.....	26
1.4.1. Nënnjësia 21/1, 22/1, 23/1 dhe 26/1.....	26
1.4.1. Nënnjësia 18/1, 20/1, 24/2 dhe 24/5.....	26
1.4.1. Nënnjësia 13/1, 14/1, 16/1 dhe 28/1.....	26
1.4.2. Nënnjësia 25/1.....	26
1.5. Tipologjitë e Propozuara Hapësinore.....	28
1.6. Hapësirat e gjelbra dhe publike.....	30
1.7. Mënyrat e ndërhyrjes në territor.....	30
2. PLANI I INFRASTRUKTURAVE DHE SHËRBIMEVE PUBLIKE.....	32
2.1. Rrjeti rrugor.....	33
2.1.1. Formulimi i skemës së qarkullimit.....	33
2.1.2. Parkimet publike.....	33
2.1.3. Kryqëzimet dhe zgjidhje teknike për rrjetin rrugor.....	33
2.2. Transporti rrugor.....	35
2.2.1. Linjat urbane dhe turistike.....	35
2.2.2. Stacionet e autobuzeve.....	35
2.3. Transporti detar dhe marinat.....	35
2.4. Administrimi i Ujit.....	35
2.4.1. Skema e furnizimit me ujë.....	35

2.4.2. Skema e largimit të ujërave të ndotur.....	35
2.5. Furnizimi me energji elektrike.....	36
2.5.1. Skema e furnizimit me energji elektrike.....	36
2.5.2. Orientime mbi energjinë dhe burimet alternative.....	37
2.6. Rrjeti i ndriçimit publik.....	37
2.6.1. Skema e shpërndarjes së ndriçimit publik.....	37
2.6.2. Orientime për llojet dhe elementët arkitektonikë të ndricuesve.....	40
2.7. Telekomunikacioni dhe Komunikimi Elektronik.....	40
2.7.1. Skema e shtrirjes së fibrave optike (rrjetit në përgjithësi).....	40
2.7.2. Orientime mbi shërbimin e telekomunikacionit.....	40
2.8. Trajtimi i mbetjeve urbane.....	41
2.8.1. Skema e grumbullimit të mbetjeve urbane.....	41
2.9. Shërbime publike dhe në funksion të turizmit.....	41
2.10. Mbrojtja Civile e kundër Zjarrit.....	44
2.10.1. Masa mbrojtëse nga përmytjet, erozioni dhe sizmiciteti.....	44
2.10.2. Mbrojtja civile dhe kundra zjarrit.....	44
2.10.3. Masa të tjera mbrojtëse.....	44
3. PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT.....	45
3.1. Mbrojtja e Peisazhit.....	47
3.2. Hapësirat e gjelbra dhe llojet e gjelbërimit.....	48
3.3. Mbrojtja e mjedisit.....	48
3.3.1. Parashikime për mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj.....	48
3.3.2. Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e elementëve ujorë.....	48
3.3.3. Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ajrit.....	49
3.4. Variante për zgjidhjen e dëmeve të shkaktuar nga hotspotet e evidentuara.....	49
4. PLANI I VEPRIMEVE PËR ZBATIMIN E PDZRK-së.....	51
4.1. Plani i veprimeve prioritare, investimeve strategjike dhe projekteve pilot të zhvillimit.....	53
4.1.1. Metodologjia e përcaktimit të prioritetit.....	53
4.1.2. Fazat e zbatimit të planit.....	53
4.1.3. Përgjegjësitë dhe Burimet Njerëzore.....	53
4.1.4. Buxheti dhe Burimi i mundshëm i financimit.....	53
4.1.5. Indikatorët e monitorimit dhe të zbatimit.....	53
4.1.6. Nevoja për ndryshime institucionale dhe ligjore.....	53

LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Sistemet dhe kategoritë e tokës.....	4
Tabela 2. Tabela e kapaciteteve.....	18
Tabela 3. Sistemet dhe kategoritë e tokës.....	20
Tabela 4. Tabela përmbledhëse e planit të veprimit	54

LISTA E HARTAVE

Harta 1. Harta e sistemeve territorial dhe përdorimit ekzistues të tokës.....	5
Harta 2. Harta e vizionit rajonal	8
Harta 3. Dendësia e Kapacitetit Turistik	19
Harta 4. Sistemet dhe Kategorite territoriale.....	21
Harta 5. Nënkatëgoritë e përdorimit të tokë.....	22
Harta 6. Funksionet e përdorimit të tokës.....	23
Harta 7. Harta e konvertimeve të sistemeve	25
Harta 8. Njësitë dhe nënnjësitë e planit të detajuar të zhvillimit	27
Harta 9. Tipologjitë hapësinore.....	29
Harta 10. Mënyrat e ndërhyrjes	31
Harta 11. Plani i infrastrukturës rrugore	34
Harta 12. Facilitetet dhe shërbimet në funksion të turizmit.....	43
Harta 13. Plani i gjelbërimit dhe hapësirave publike	50
Harta 14. Harta e projekteve prioritare	55

AKRONIME

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 Vendo
PSV	Plan Sektorial Vendor
RAMSAR	Konventa Ndërkombëtare mbi ligatinat për të siguruar 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

Sistemet, kategoritë, nënkategoritë dhe funksionet e tokës

Njësitë e qeverisjes vendore, për qëllime planifikimi, ndahen në sisteme territoriale. Në territorin e Tales gjënden të 5 sistemet territoriale si në tabelën në vijim.

Sistemi urban

Sistemi urban zë një sipërfaqe prej 21.23 ha të zonës në studim. Zhvillimi urban është i orientuar drejt shtëpive të banimit, shtëpive të dyta si dhe disa hoteleve me jo më shumë se 3 kate. Fshati ka një shtrirje të shpërndarë, ku shohim përqëndrimin e zhvillimit në qendrën e fshatit, aty ku gjejmë dhe shërbimet kryesore. Gjithashtu në 10 vjeçarin e fundit zhvillimi në afërsi të vijës bregdetare është rritur.

Sistemi natyror

Territori i Tales ka një sipërfaqe prej 14.58 ha që i përket sistemit natyror. Ky sistem zë sipërfaqe të vogël në totalin e territorit. Sistemi natyror së bashku me sistemin ujqor I japin zonës vlera të veçanta peisazhistike.

Sistemi bujqësor

Sistemi bujqësor zë një sipërfaqe prej 6.95 ha në zonën e studimit, por nqs shihet përtej saj përbën një sektor mbështetës për zhvillimin e ardhshëm të turizmit në këtë zonë. Bujqësia është e favorizuar nga klima e butë dhe sasia e bollshme e reshjeve. Në këtë zonë ajo përfaqësohet nga kulturat sezonale dhe iniciativa private e orjentuara kryesisht me parcela bujqësore.

Sistemi ujqor

Sistemi ujqor përbën 55 ha të sipërfaqes së përgjithshme të zonës në studim. Në këtë sipërfaqe bejnë pjesë kryesisht tokat kënetore ku dhe duket qartë dhe nga harta. Zona gjithashtu preket nga ujrat e detit Adriatik në zonën e saj perëndimore si dhe nga ujrat e Lagunës së Kune-Vain-Tale në pjesën veriore të zonës. Këta elementë e bëjnë këtë zonë të veçantë nga zonat e tjera.

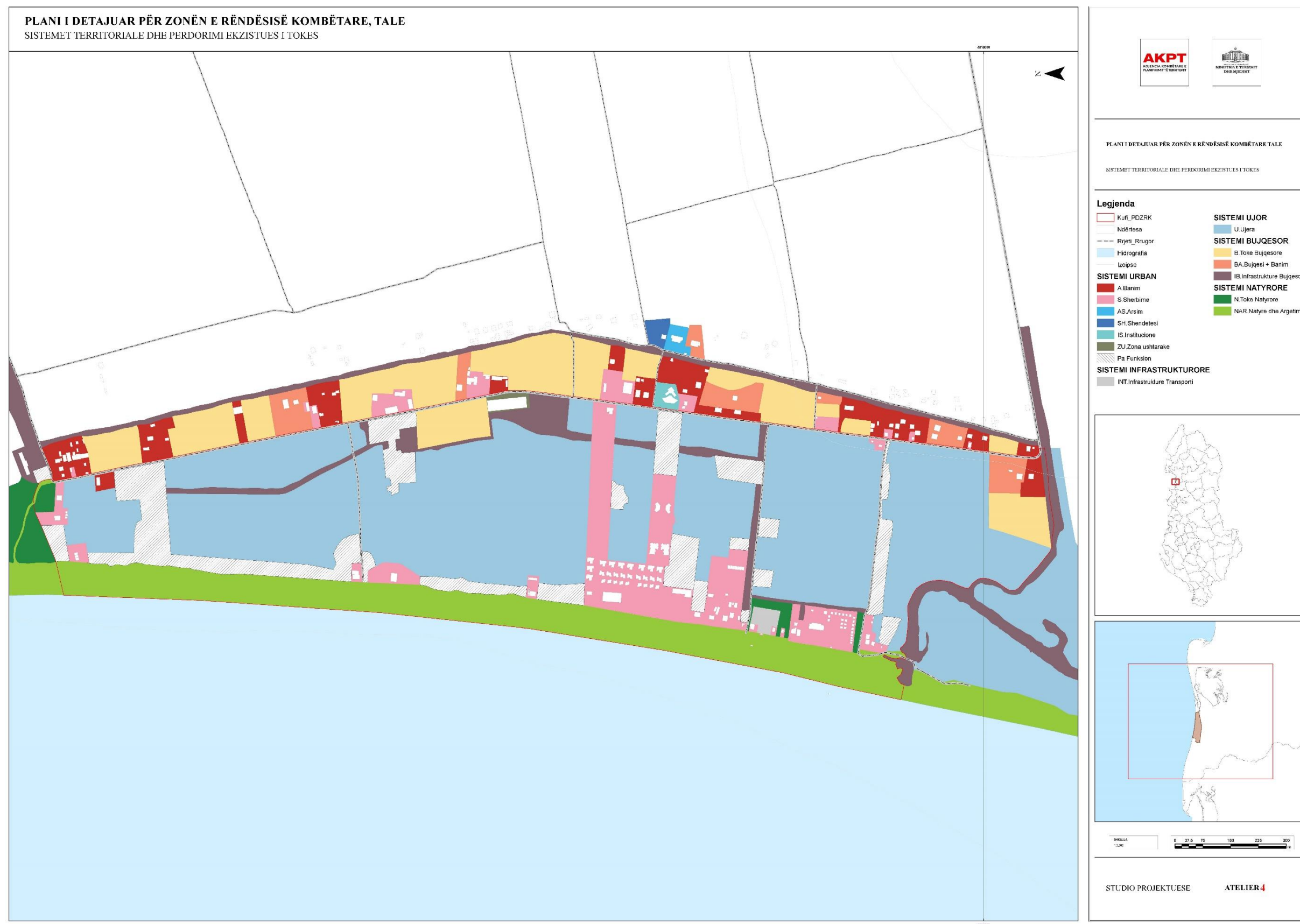
Sistemi infrastrukturor

Sistemi infrastrukturor zë një sipërfaqe prej 2.24 ha. Një ndër zërat që përfshihet në këtë sistem është rrjeti rrugor I cili është I pazhvilluar. Aksi I vetëm që mund të përmendim është rruga hyrëse e fshatit Tale, ndërsa pjesa tjetër e rrjetit rrugor përbëhet nga shtigje.

Nga tabela vihet re se dominon sistemi ujqor. Kjo tregon që zona ka një karakter kënetorë ku zhvillimet urbane dhe ato infrastrukture janë të pakta.

KODI I SISTEMIT	SISTEMI	SIP(m ²)	%	KODI	KATEGORIA	SIP(m ²)
U	URBAN	30.05	21.2	A	BANIM	0.78
				S	SHËRBIME	13.92
				ZU	ZONA USHTARAKE	0.5
				PA FUNKSION		14.87
IN	INFRASTRUKTUROR	3.16	2.3	INT	INFRASTRUKTURË TRANSPORTI	3.17
B	BUJQËSOR	9.84	6.9	B	TOKË BUJQËSORE	3.79
				IB	INFRASTRUKTURË BUJQËSORE	5.13
				BA	BUJQËSI-BANIM	0.92
N	NATYROR	20.72	14.6	N	TOKË NATYRORE	1.01
				NAR	NATYRË DHE ARGËTIM	19.64
U	UJQOR	77.91	55	U	UJËRA	77.92
TOTAL		141.68	100			

Tabela 1. Sistemet dhe kategoritë e tokës



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

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

Përmbledhja e aspekteve pozitive

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

Në lidhje me **sistemin infrastrukturor** spikasin pozicionimi dhe lidhja me zonat ekonomike Shkodër dhe Lezhë (poli Verior), e cila mundëson lidhje më të forta dhe potencial në zhvillimin e turizmit të mëtejshëm të zonës së Tales.

Afërsia me Portin e Shëngjinit dhe rrugën e Kombit (Milot-Kukës-Morinë)

Ndërtimi në një afat të afërt i Autostradës Kashar-Thumanë dhe Milot-Balldren

Infrastruktura kryesore rrugore në gjendje të mirë mundëson krijimin me lehtësësi të infrastrukturës së transportit publik.

Prania e rrjetit IAP përbën një potencial të rëndësishëm në furnizimin me gaz.

Potenciali i lartë i rrezatimit diellor është një potencial tjetër në prodhimi në energjisë që duhet të shfrytëzohet në vitet në vijim.

Në lidhje me **sistemin urban** mund të veçojmë shtrirjen e zonës së shërbimeve të akomodimit dhe argëtimit në plazhin e Tales.

Talja ka pasur një zhvillim të lartë pas vitit 2010 deri në ditët e sotme. Mbulimi i territorit me struktura akomoduese si hotele, shtëpi pushimi e resorte; si dhe me rritjen dhe përmirësimin e shërbimit të gastronomisë, ka rritur dhe numrin e pushuesve në vit.

Talja ka mundësitë të përqendrohet në programe konkrete në mbështetje të bizneseve dhe produktit vendas, si në rritje të kualifikimit të forcës punëtore ashtu dhe në orientimet ekonomike në territor.

Në lidhje me **sistemin bujqësor** ajo që spikat më shumë janë potencialet, që derivojnë prej kushteve të përshtatshme klimatiko-tokësore për zhvillimin e bujqësisë dhe blegtorisë. Bujqësia është një sektor shumë i rëndësishëm dhe mbështetës për zhvillimin e turizmit.

Në lidhje me **sistemin natyror dhe ujqor** mund të përmenden elementët që përbëjnë zonën e mbrojtur në tërësi si: elementët e fortë natyrorë, ligatinat, kënetën, detin, rërën, cilësia e ajrit, etj.

Problematikat e evidentuara dhe rekomandimet për zbutjen e impaktit

Sistemi infrastrukturor përballet me problematikat e investimeve të munguara në disa vite rradhazi si dhe me disa sfida në investimet e ardhshme

Nevojë për ndërtimin/përmirësimin e infrastrukturës së zonës është kryesore.

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 ndërtimin e një nënstacioni për furnizimin me energji elektrike.

Ndërtimet e viteve të fundit kanë sjellë ndryshime dhe në cilësinë e tokës. Toka moçalore/kënetore dhe kanalet kulluese janë bllokuar nga vetërrjedhja e tyre, nga këto breza të betonizuar duke çuar dhe në përmbytjen e disa rasteve të tokës. Nga këto problematika lind nevoja e ndërtimit të stacionit të pompimit në një pjesë të zonës.

Sistemi urban krahas problemeve që i shkaktohen nga gjendja jo e mirë e infrastrukturës mbështetëse përballet 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.

Ndërtimet informale dhe pa kriter janë problematikë tjetër e zonës. Kjo çon në nevojën për strukturim dhe zhvillim më të mirë të zonës.

Rekomandime për breza mbrojtës

Problematikat e **sistemit bujqësor** përfshijnë:

- Bllokimi i kanalit kryesorë nga ndërtimet
- Nevoja në investime të vazhdueshme në infrastrukturën bujqësore
- Nevoja për mirëmbajtjen e Hidrovorit të Tales

Në **Sistemin Natyror** problematika kryesore qëndron në transformimin e tij në tokë urbane duke ndikuar 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 kënetës, kthimin e saj në sistem urban dhe vazhdueshmërinë e koridorit të shtegtimt të zogjve.

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.

Tale, një fshat i vogël turistik me një potencial të madh të zhvillimit të turizmit bregdetar, rural dhe natyror; pozicionohet në mesin e këtyre dinamikave rajonale. Një zonë e cila të ofron atraksione të këndshme turistike jo vetëm brenda territorit të saj, por dhe në afërsi të saj. Potenciali i zonës lidhet ngusht dhe me pozicionin e saj mes qendrave të rëndësishme, afërsia me kryeqytetin, me polin ekonomik Shkodër-Lezhë dhe me portin e Shëngjinit. Aksi kombëtar është një element tjetër i cili ndihmon dhe flukset e lëvizjes së vizitorëve në drejtim të zonës. Distancat tepër të afërta me Aeroportin Kombëtar “Nënë Tereza”, portin Shëngjinit janë porta alternative hyrëse të cilat orientojnë zhvillimin.

Vizioni i zhvillimit lidhet ngushtë me vlerat natyrore që zona ofron. Afërsia me Lagunën e Kune-Vain dhe përfshirja vetë në këtë rezervat natyrorë, është një vlerë e shtuar për zonën. Zona ligatinore me kallamishte, vendqëndrimi i gjallesave, rruga kryesore e shtegëtimit të specieve shtegtare si dhe korridori lidhës me ligatinat e tjera në brigjet e Adriatikut Lindor e bën këtë zonë mjaft atraktive jo vetëm për pushuesit por edhe për studiues të shumtë.

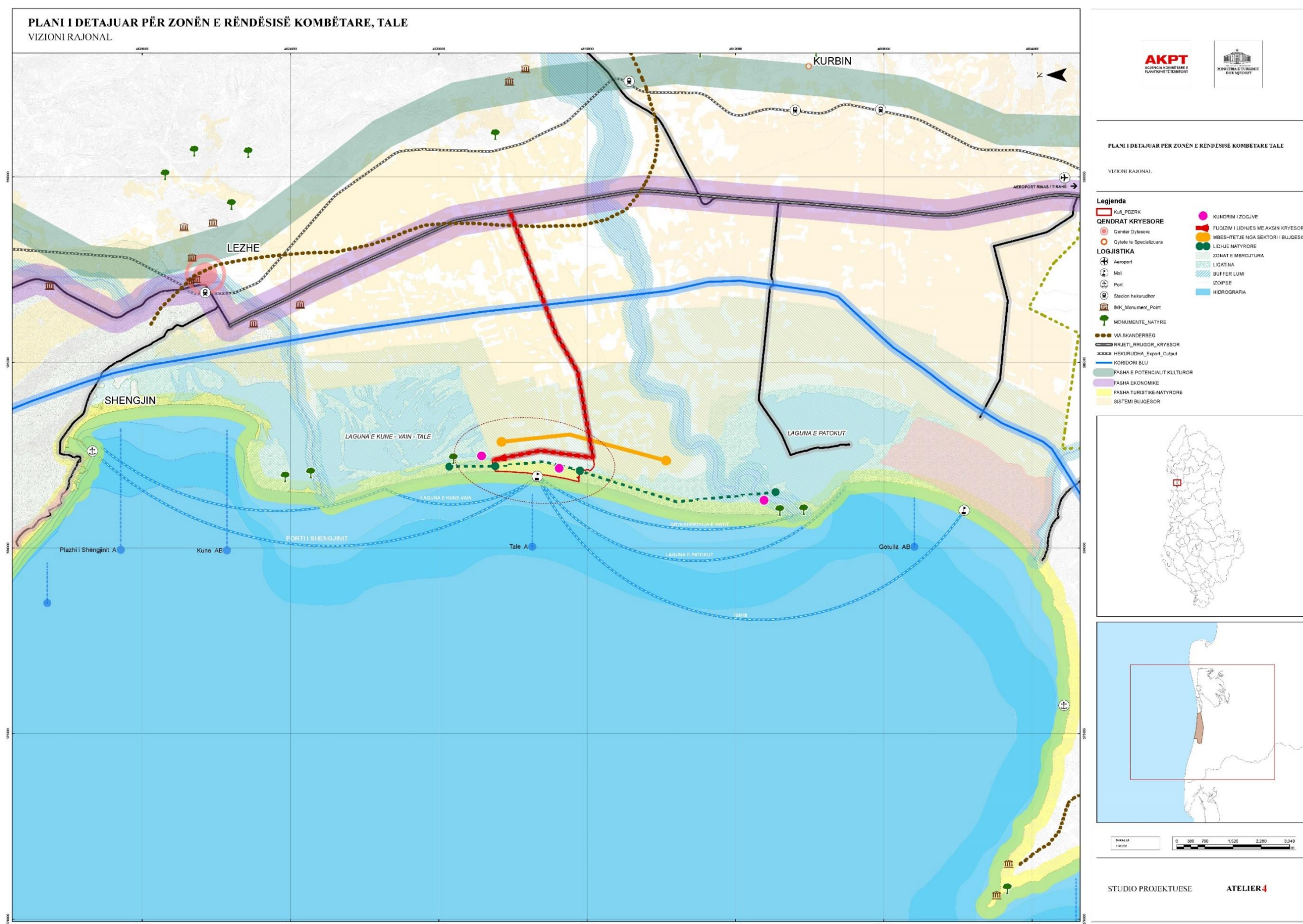
Zona në studim nuk mund të shikohet e shkëputur nga territori përreth saj por si një tërësi elementesh të cilët marrin dhe japin midis tyre. Këta elementë mund t'i grupojmë në katër fasha të rëndësishme të cilat janë:

-Fasha detare, element kryesor për zhvillimin e zonës, tepër i ndjeshëm dhe i rrezikuar ndaj fenomeneve natyrore. Hapësirë bregdetare me gjatësi 2 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, produkti vendas, një sektor shumë i rëndësishëm në zhvillimin ekonomik dhe të biznesit në zonë. Pëmirësimi i këtij sektori dhe ndërlidhje me sektorin e turizmit është kyç për thithjen e turistëve vendas dhe të huaj.

-Fasha ekonomike, korridori ku përqendrohet sektori industrial, flukset e 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.

-Fasha natyrore, tërësia e vlerave natyrore dhe kulturore që territori jonë ka. Një sektor që në vitet e fundit turistët kanë qenë shumë të interesuar të njihen me bukuritë dhe vlerat natyrore që vendi jonë ofron. Dhe ky territor ka në afërsinë e saj një numër shumë të madh peizazhesh, monumentesh kulturore e natyrore.



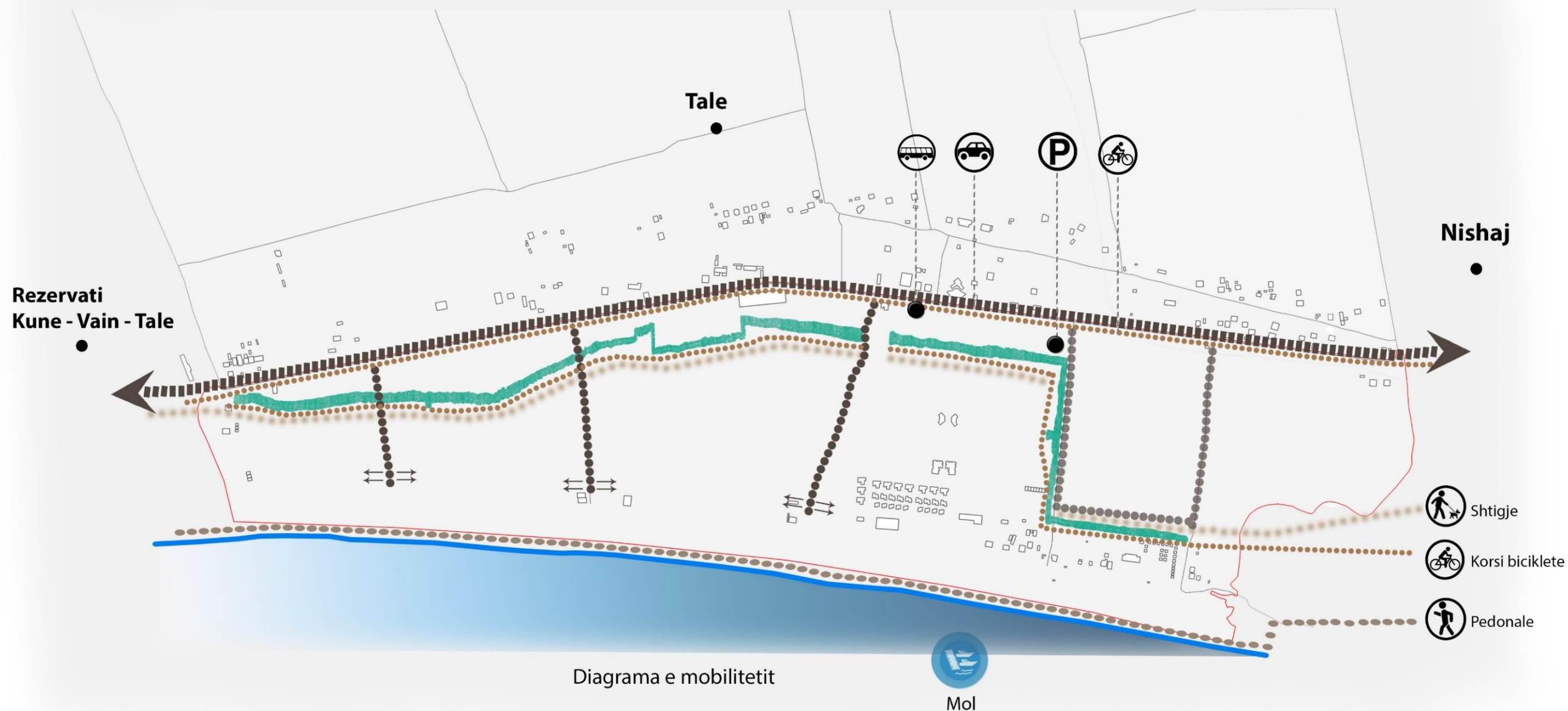
Harta 2. Harta e vizionit rajonal

Objektivat e Zhvillimit të Zonës



Zona PDZRK Tale e marrë në studim është zona bregdetare me një shtrirje të mirë gjeografik, por mungesa dhe neglizhenca nga autoritetet përkatëse ka bërë që aksesin në zonë të jetë i keq-menaxhuar. Përgjate gjithë vijës bregdetare Tale ka vetëm një aks kryesorë që shërben si aks hyrës dhe dalës e cila vjen nga autostrada SH1 për në zonë (Rruga Plazhi Tale) e më pas ndahet në dy drejtime, ajo që shkon drejt fshatit të Tales dhe fshatit Rilë dhe rruga tjetër e cila shkon drejt zonës tonë bregdetare. Është një rrugë e cila nuk ka shumë flukse lëvizjeje përveçse në periudhën e sezonit të plazhit. Gjithashtu në zonë

kalojnë disa rrugë të cilat do të shërbejnë për shpërndarjen e automjeteve drejt pikave të ndalimit përkatës. Me rritjen e kapacitetit të turistëve në vend, lind nevoja edhe e zgjerimit dhe plotësimit të aksit me të gjitha kushtet e nevojshme për të përballuar fluksin e turistëve. Zona PDZRK Tale me rikonstruksionin e këtij aksi rrugor pritet që të rrisi kapacitetin e saj pritës si dhe të kemi rritje dhe përmirësim të mobilitetit në zonë.



Lëvizja në zonën e studimit do ketë disa alternativa. Ajo që është më e rëndësishmja, pritja dhe ofrimi i opsioneve të transportit kryesisht për turistët, por edhe për banorët përreth, është ndërtimi i një stacioni autobusësh dhe taksish. Gjithashtu përgjatë aksit do të ketë pika stacioni për biçikleta të cilët mund të zgjedhin të bëjnë intineraret turistike në këtë formë. Rruga kryesore, gjithashtu do të shërbej si një medium me një sërë shërbimesh të ndryshme që do të jenë në shërbim jo vetëm për zonën por edhe për fshatrat përreth. Një tjetër mënyrë lëvizjeje është shëtitorja bregdetare e cila deri më tani ka munguar. Përveç këtyre është propozuar dhe krijimi i disa arterieve në zonë të cilat mundësojnë shpërndarjen e automjeteve në pikat e tyre akomoduese, ndërsa për pjesën e plazhistëve ditorë është menduar një vend pushim i posaçëm pranë qendrës së zonës.

Është menduar në këtë mënyrë me qëllim eliminimin e makinave në afërsi të plazhit. Nëpër gjithë zonën kemi propozuar shtigje për këmbësorët.

Një mënyrë tjetër lëvizjeje që është propozuar është dhe lëvizja me varka përgjatë bregut për të shijuar bukuritë natyrore që të ofron rezervati natyrorë i Kune-Vain-Tale. Varkat do të pushojnë në një pikë moli. Rruga e Tales do të mundësojë të gjitha llojet e lëvizjeve brenda zonës dhe do të shpërndajë të gjitha flukset e lëvizjeve .

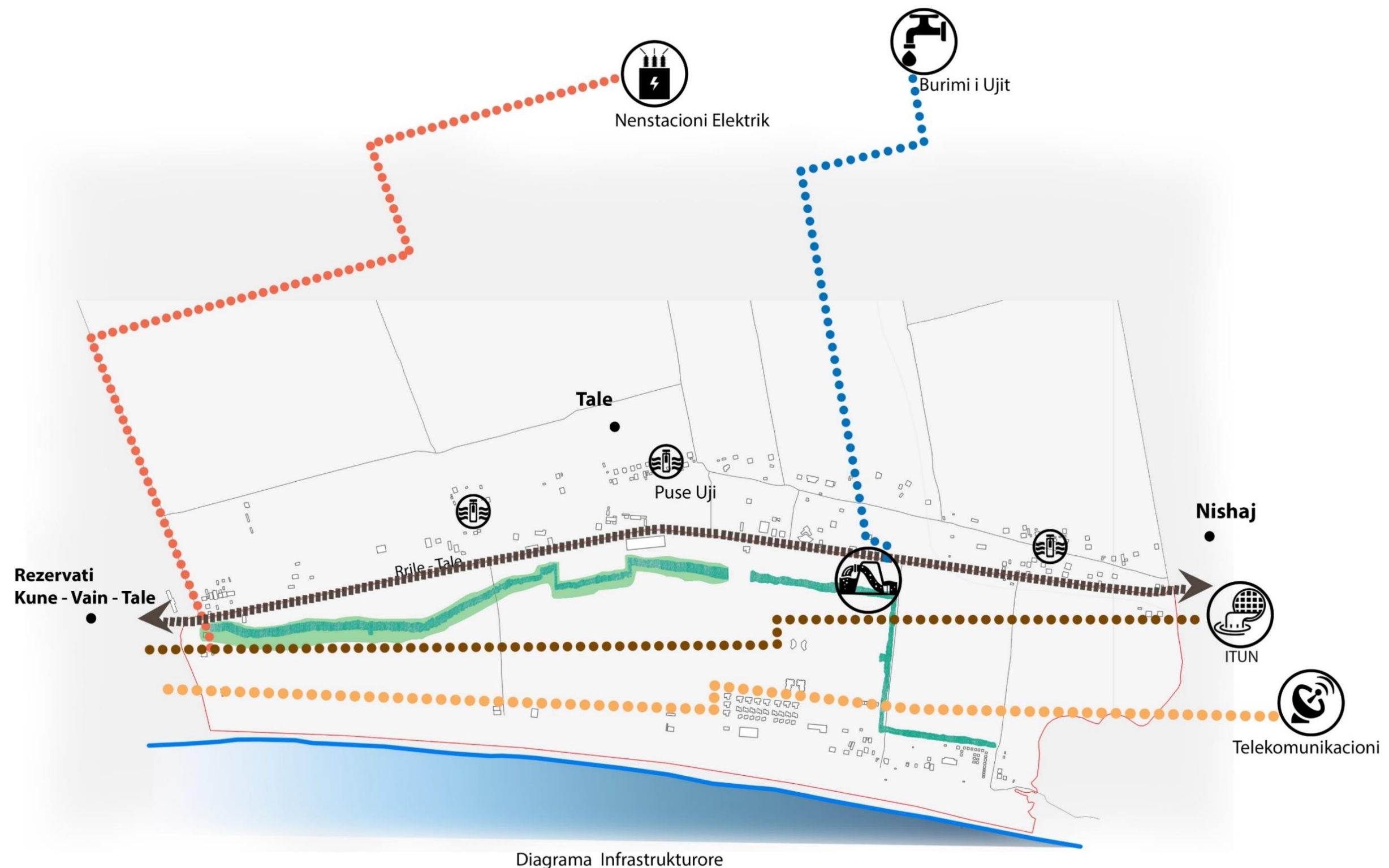


Diagrama Infrastrukturore

Shërbimet infrastrukturore të zonës kanë nevojë për disa ndërhyrje për të përmbushur kërkesat që i duhen pas propozimeve të bëra në zonë. Rrjeti elektrik ka nevojë për përmirësime si dhe ndërtim të një nënstacioni elektrik që do furnizojnë të gjithë zonën. Furnizimi me ujë sigurohet me puse individuale ose grupe shtëpish. Propozim për këtë zonë është ndërtimi i një stacioni pompimi për të përmbushur kërkesat e ardhshme dhe fluksin e përdoruesve.

Një ndërhyrje tjetër shumë e rëndësishme që përfshijnë : ndërtimin e Impiantit të Trajtimit të Ujrave të Ndotura (ITUN) pasi aktualisht në zonë përdoren gropa septike. Rrjetet e tjera si Telekomunikacioni telefonik dhe rrjeti i internetit thuajse mungon, ky lloj shërbimi propozohet që të implementohen të reja në zonën e Tales.



Sistemimi i brezit të reres



Brez i gjelber



Ruajtja e kufirit të zonave të mbrotjura



Sistemimi i kanalit



Shtimi i gjelberimit në rrugë

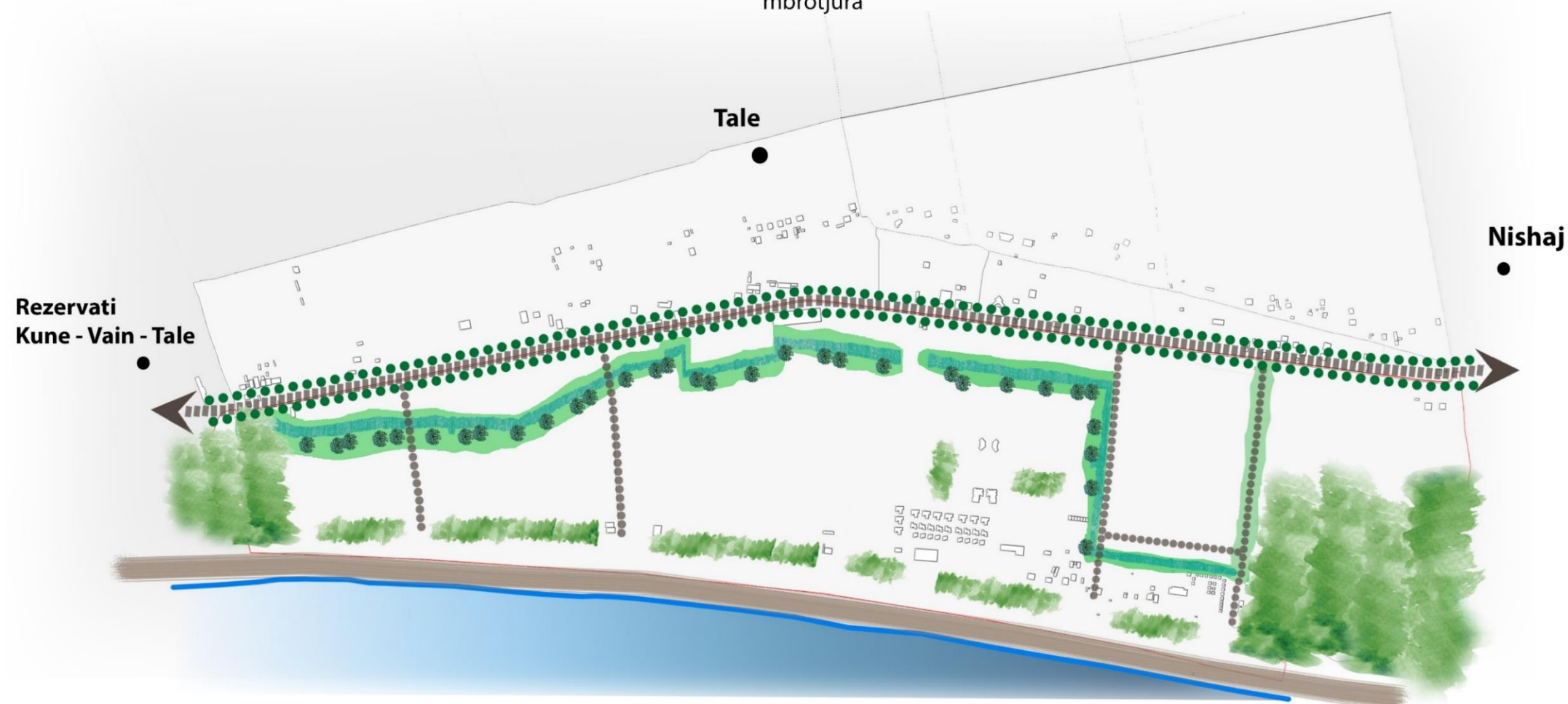
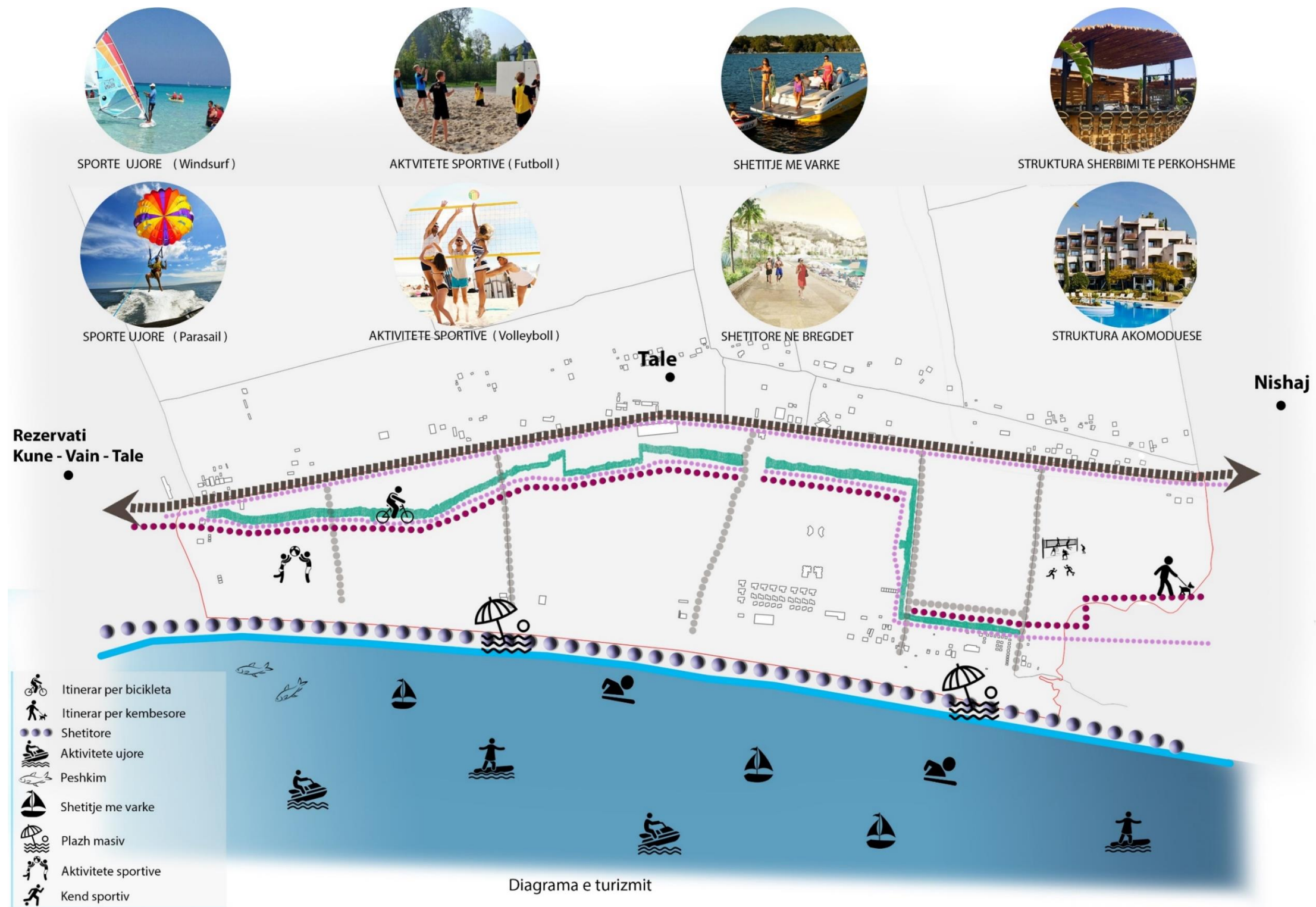


Diagrama Mjedisore

Zona e Tales është një zonë natyrore pjesërisht e paurbanizuar por që ndeshet me problematika të shumta mjedisore. Përsa i përket mjedisit zona do synojë që të ruajë vlerat e saj natyrore siç janë brezat mbrojtës në dy anët e zonës. Në njërin anë të zonës janë propozuar aktivitete sportive por pa i dëmtuar vlerat natyrore. Gjithashtu propozimi ynë lidhet dhe me ruajtjen e kanalit ekzistues i cili është një vlerë e shtuar për zonën tonë, për të cilin parashikohet të kthehet në karakterin e tij, i vetërrjedhshëm.

Përgjatë kanalit parashikohet të krijohet një fashë e gjelbër me gjelbërim autokton të zonës. Ruajtja e tij ndikon në mënyrë direkte mbi mikroklimën e zonës duke rritur kështu komfortin urban dhe duke ruajtur habitatin sot shumë të vlerësuar. Në zonat me mungesë të gjelbërimit synohet të shtohet gjelbërimi si dhe rrugët e propozuara të kenë nga të dyja anët gjelbërim vertikal.



Zhvillimi Turistik i Tales lidhet me krijimin e zonave rekreative dhe argetuese me qëllimin si dhe shtimin e shërbimeve dhe infrastrukturës përkatëse në zonë . Ky propozim synon zhvillimin turistik me struktura resortesh dhe hotele ku përfshihen të gjitha shërbimet e nevojshme publike me qëllim rritjen e numrit të turistëve dhe cilesinë e turizmit. E gjithë zona është konceptuar e ndarë në disa fasha ndërtimi dhe shërbimesh . Në zonë kemi propozuar hapësira rekreative të ndryshme që përfshihen (aktivitete ujore,

aktivitete sportive) strukturat akomoduese. Gjithashtu është propozuar që të ketë një hapësirë e cila do të mundësojë që turistët të eksplorojnë zonën dhe vendet përreth Tales, shërbimin e biletarive për sportet ujore që do të zhvillohen ne zonë etj. Përveç këtyre është menduar dhe krijimi i një qendre fshati në të cilën kemi përqëndrimin e pjesës më të madhe të shërbimeve dhe krijimin e një hapësire të përbashkët interaktive.



Funksionaliteti i zonës në studim pritet që të vijë si pasojë e zhvillimeve të reja urbane të cilat propozohen të aplikohen në zonën e Tales. Zhvillimi Turistik i Tales konsiston në krijimin e këtyre zonave urbane me qëllim akomodimin e turistëve, si dhe rritjen e shërbimeve mbështetëse në zonë. Zhvillimi turistik është konceptuar i ndarë në disa fasha të cilat mbartin tipologji të ndryshme, ku në fashën e parë është propozuar krijimi i resorteve dhe hapësirave të tyre ndihmëse të cilët do të mirpresin numrin më të madhe të turistëve. Tipologjia e resorteve propozohet me lathtësi katër deri në pesë kate.

Në zonën e dytë duke qenë që ndodhet dhe prania e kanalit vaditës është propozuar krijimi i fashës së gjelbër. Menjëherë pas kësaj fashë vjen blloku i hotelierisë ku propozojmë struktura më të ulëta me qëllim impaktin sa më të ulët në mjedis. Përveç këtyre tre fashave në zonë është propozuar krijimi i hapësirave rekreative si dhe krijimi i një qendre e cila ofron një sërë shërbimesh për zonën. Zhvillimi i propozuar me struktura resortesh apo hoteliere së bashku me gjithë shërbimet e nevojshme publike synon zhvillimin turistik për zonën e Tales duke rritur numrin e turistëve dhe cilësinë e turizmit.

1. PLANI I PËRDORIMIT TË TOKËS

1.1. Kapaciteti turistik

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.

1.1.1. 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.

1.1.2. 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.

1.1.3. 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 ne 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 kapaciteti 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.

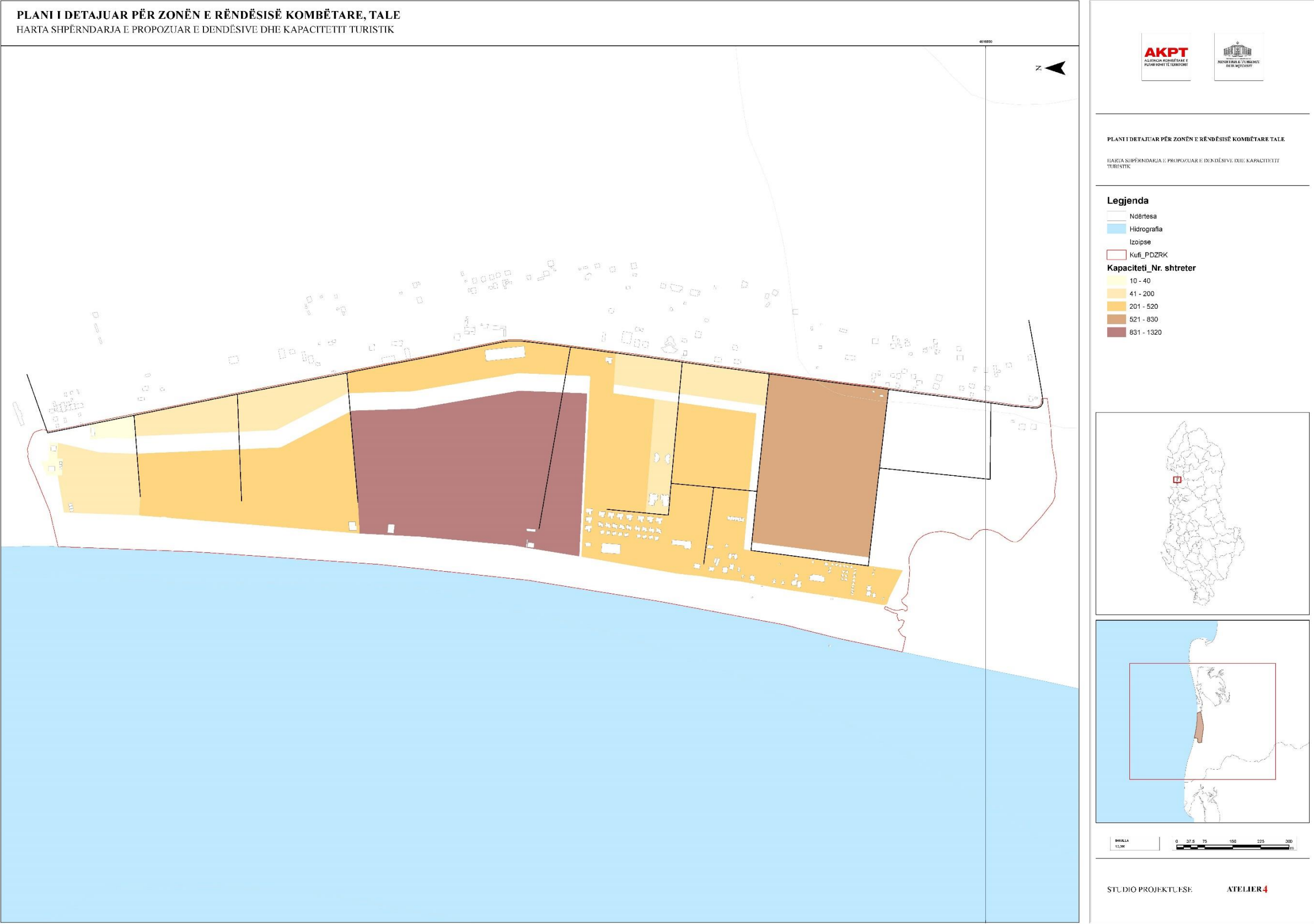
Falë shfrytëzimit turistik të vijës bregdetare dhe vlerësimit të nevojave për investim, mund të përafrojmë numrin optimal të turistëve. Bazuar në ekuilibrin mes shfrytëzimit të plazhit, kapacitetit shfrytëzues dhe nevojës për investim rezulton se kapaciteti optimal turistik për zonën e

- 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			Tala	Komente Shpjeguese
Sipërfaqe e zonës		ha	110	Të dhëna zyrtare dhe rezultate të hulumtimit
Sipërfaqe plazhi		m2	185,000	
Numri i pushuesve të shfrytëzimi të plazhit	Shfrytëzim maksimal	10m2/pushues	18,500	Normë ndërkombëtare të shfrytëzimit të plazhit.
	Shfrytëzim pothuajse maksimal	20m2/pushues	9,250	
	Shfrytëzim mesatar	30m2/pushues	6,170	
	Shfrytëzim pothuajse minimal	40m2/pushues	4,630	
	Shfrytëzim minimal	50m2/pushues	3,700	
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	14,800	Vlerat maksimale të turistëve në funksion të shfrytëzimit të plazhit.
	Shfrytëzim pothuajse maksimal	Turist/shtretër	7,400	
	Shfrytëzim mesatar	Turist/shtretër	4,936	
	Shfrytëzim pothuajse minimal	Turist/shtretër	3,704	
	Shfrytëzim minimal	Turist/shtretër	2,960	
Vlerësimi i nevojave për investim	Vlerësimi I ndërhyrjes në trajtimin dhe rrjetin e ujërave të zeza	Shfrytëzim maksimal	2	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	3	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi i ndërhyrjes në ujësjellës	Shfrytëzim maksimal	2	
		Shfrytëzim mesatar	3	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.7	
	Vlerësimi I ndërhyrjes në sistemin elektrik	Shfrytëzim maksimal	2	
		Shfrytëzim mesatar	3	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.7	
	Vlerësimi I ndërhyrjes transporti	Shfrytëzim maksimal	2	
		Shfrytëzim mesatar	3	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.7	
Vlerësimi I ndërhyrjeve në fushën turizmit	Shfrytëzim maksimal	2		
	Shfrytëzim mesatar	3		
	Shfrytëzim minimal	3		

	Vlerësimi mesatar		2.7	
	Vlerësimi I ndërhyrjeve në fushën e mjedisit	Shfrytëzim maksimal	2	
		Shfrytëzim mesatar	3	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.7	
Mesatare e vlerësimit total			2.7	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			6,008.9	
Kapaciteti optimal I turistëve për zonë.			6,000	

Tabela 2. Tabela e kapaciteteve



Harta 3. Dendësia e Kapacitetit Turistik

1.2. Përdorimi i Detajuar i Tokës

Njësitë e qeverisjes vendore, për qëllime planifikimi, ndahen në sisteme territoriale. Në territorin e Tales gjënden të 5 sistemet territoriale si në tabelën në vijim.

Sistemi urban

Sistemi urban zë një sipërfaqe prej 97.84 ha. Propozimi i zhvillimi urban është orientuar drejt shërbimeve të akomodimit dhe argëtimit si dhe shërbimit tregtar dhe biznesit. Është propozuar unifikimi dhe zhvillimi në vijë të drejtë i ndërtimit, duke respektuar fashën 100m dhe 200m nga deti. Ky sistem ka dhe rritjen më të madhe në sipërfaqe për vetë qëllimin e planit.

Sistemi natyror

Territori i Tales ka një sipërfaqe prej 79.65 ha që i përket sistemit natyror. Ky sistem zë sipërfaqe të vogël në totalin e territorit por shumë të rëndësishëm. Sistemi natyror së bashku me sistemin ujor l japin zonës vlera të veçanta peizazhistike. Sistemi natyrorë është krijimi i brezave mbrojtës në dy anët e zonës së Tales, ku dhe ka kontakt direkt me zonat e mbrojtura.

Sistemi bujqësor

Sistemi bujqësor zë një sipërfaqe prej 16.84 ha në zonën e studimit, por nqs shihet përtej saj përbën një sektor mbështetës për zhvillimin e ardhshëm të turizmit në këtë zonë. Zona bujqësore është parashikuar të përdoret për qëllime të agroturizmit. Gjithashtu në këtë sistem është parashikuar dhe zgjerimi i kanalit kryesorë të zonës duke e kthyer në një pol turistik.

Sistemi infrastrukturor

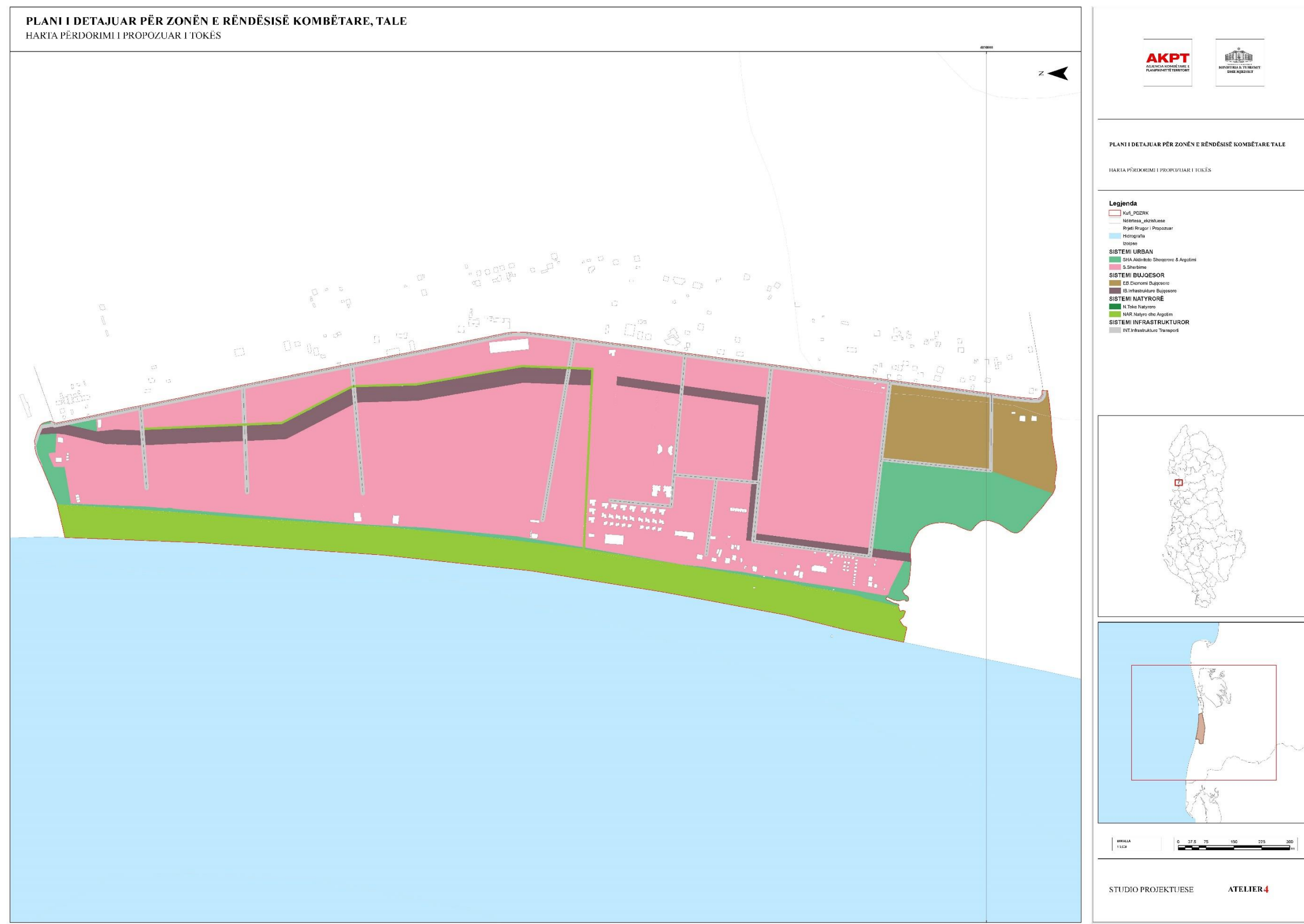
Sistemi infrastrukturor zë një sipërfaqe prej 7.7 ha. Të gjitha rrugët janë parashikuar të zgjerohen dhe të ndërtohen rrugë të reja.

Sistemi ujor

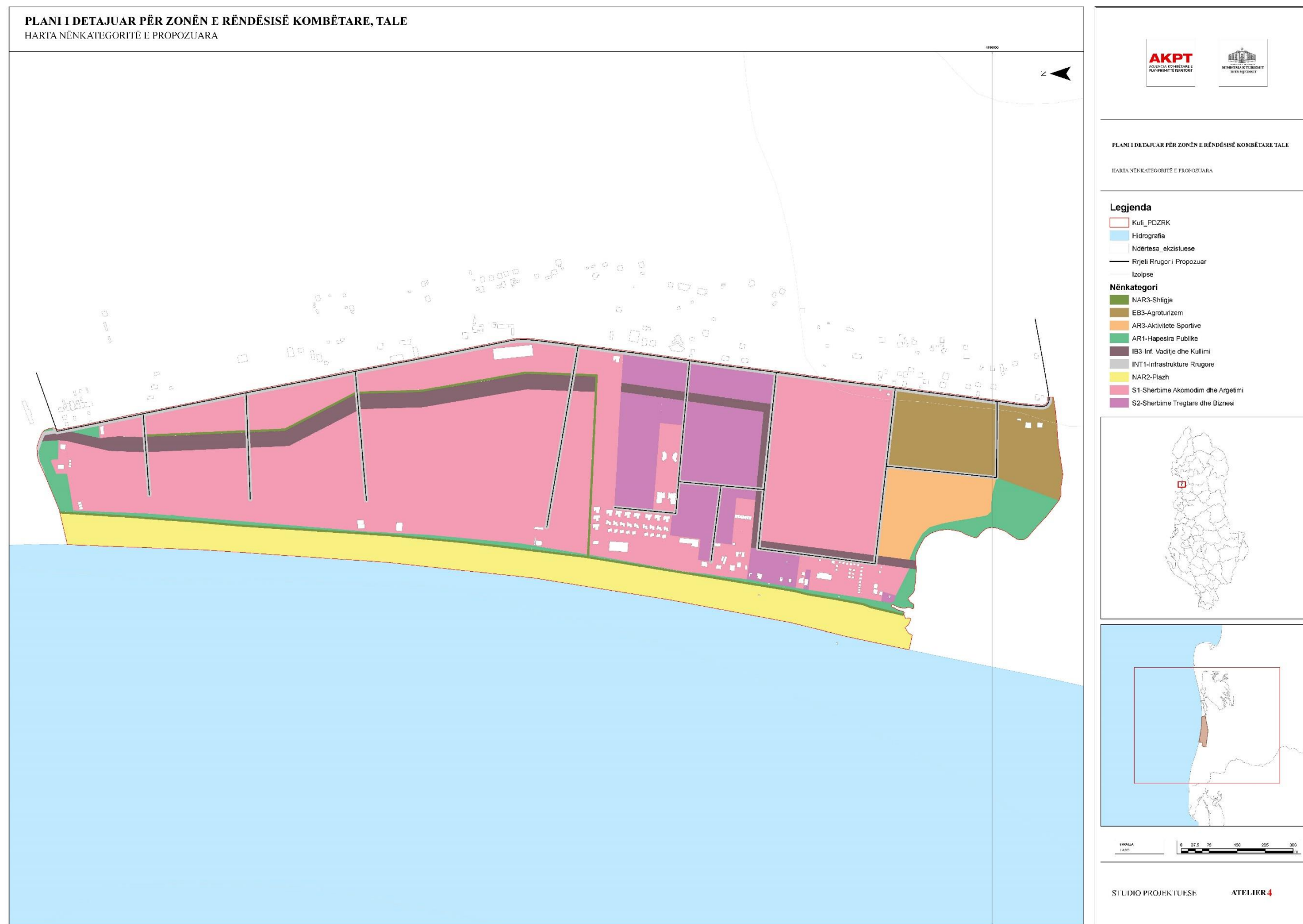
Sistemi ujor nuk ekziston më, për vetë faktin që zona kënetore është propozuar të kthehet në tokë të ndërtueshme ku do të zhvillohet shërbimi i akomodimit dhe argëtimit.

KODI I SISTEMIT	SISTEMI	SIP(m²)	%	KODI	KATEGORIA	SIP(m²)
U	URBAN	97.48	68.8	A	BANIM	0.78
				S	SHËRBIME	13.92
				ZU	ZONA USHTARAKE	0.5
IN	INFRASTRUKTUROR	7.7	5.5	INT	INFRASTRUKTURË TRANSPORTI	3.17
B	BUJQËSOR	16.84	11.9	EB	EKONOMI BUJQËSORE	8.92
				IB	INFRASTRUKTURË BUJQËSORE	7.92
N	NATYROR	19.65	13.8	N	TOKË NATYRORE	1.01
				NAR	NATYRË DHE ARGËTIM	19.64
TOTAL		141.68	100			

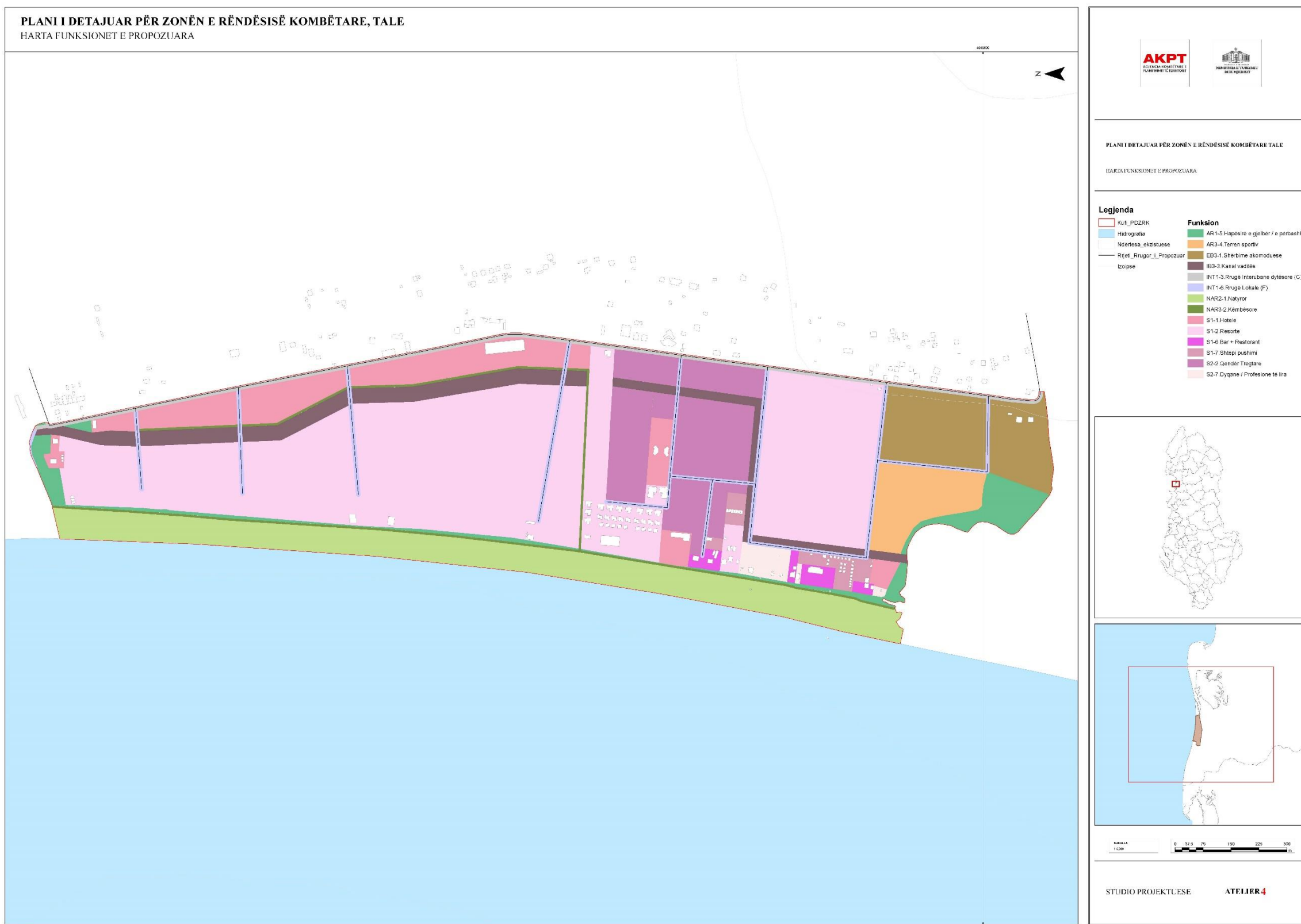
Tabela 3. Sistemet dhe kategoritë e tokës



Harta 4. Sistemet dhe Kategorite territoriale



Harta 5. Nënkategoritë e përdorimit të tokë



Harta 6. Funksionet e përdorimit të tokës

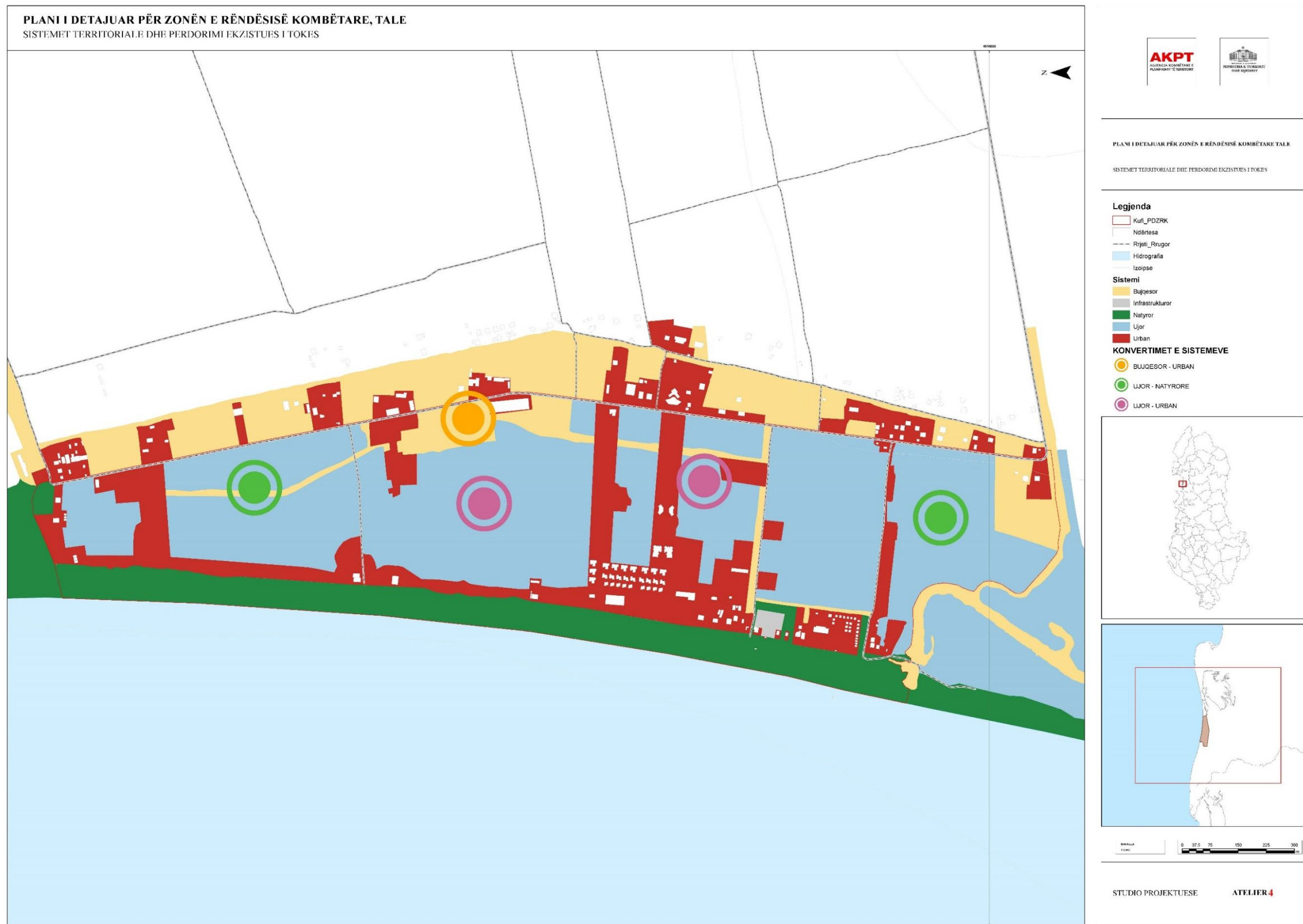
1.3. Konvertimet e sistemeve

Përgjatë viteve në territorin e Tales, kanë ndodhur ndryshime, të cilat kanë ndikuar në gjendjen ekzistuese të tokës. 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 në territorin e Tales do të akomodohen rresht 6 000 pushues. 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 kërkesave në nivel kombëtar e rajonal. Ndërhyrjet prioritare të sygjeruara janë marrë në konsideratë dhe janë shprehur më poshtë nevojat për konvertime sistemi.

Nevojat për konvertime të sistemeve territoriale

- Krijimi i polit të qendrës së fshatit
- Ndërtimi i një hapësire sportive
- Ndërtimi i 3 resorteve 4-5 yje sipas standardeve kombëtare e ndërkombëtare
- Ndërtimi i një moli të vogël
- Sistemimi i kanalit kryesorë



Harta 7. Harta e konvertimeve të sistemeve

1.4. Njësitë dhe nënnyjësitë territoriale

Njësitë e zonës janë ndarë në nivel nënkategorie të përdorimit të tokës.

Nënnjësia është pjesë përbërëse e njësisë që detajohet në nivelin e funksioneve. Më poshtë është përshkruar secila nënnjësi.

1.4.1. Nënnjësia 1/1 dhe 4/1

Nënnjësia 1/1 dhe 4/1 përfshihen në nënkategorinë Agroturizëm. Në këtë zonë parashikohet ndërtimi i resorteve të drurit me kapacitet të ulët, ku qëllim kryesorë ka promovimin e produktit vendas.

1.4.2. Nënnjësia 2/1, 3/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/1, 9/1, 10/1, 11/1 dhe 12/1

Këto nënnjësi përfshihen në nënkategorinë Infrastrukturë Vadiqe dhe Kullimi. Në këto njësi është parashikuar pastrimi, sistemimi i kanalit dhe ndërtimi i argjinaturave të tij, duke e kthyer në një pikë vizituese nga turistët.

1.4.3. Nënnjësia 15/1

Nënnjësia 15/1 përfshin zonën e plazhit ranor. Bazuar në ekuilibrin mes shfrytëzimit të plazhit, kapacitetit shfrytëzues dhe nevojës për investim propozohet kapaciteti optimal turistik prej 6 000 pushues. Në zonë nuk do të lejohen ndërtimet, përveç kullave të vrojtimit apo struktura të tjera jo të përhershme shërbimi në funksion të plazhit.

1.4.1. Nënnjësia 27/1

Në këtë nënnjësi parashikohet krijimi i një pedonaleje përgjatë plazhit, dhe një shteg për këmbësorë dhe biçikleta që shtrihet nga plazhi dhe lidhet me kanalin kryesorë. Këto shtigje janë parashikuar të krijojnë disa intinerare për turistët duke pasur mundësi të vizitojnë të gjithë zonën.

1.4.1. Nënnjësia 17/1, 17/3, 17/4, 17/5 dhe 19/1

Në këto nënnjësi propozohet ndërtimi i resorteve turistike. Sipërfaqja totale e zonave që do krijohen është rreth 54 ha. Këto resorte do të ndërtohen duke respektuar distancat e nevojshme nga bregu, me një lartësi maksimale prej 3 katesh dhe do të kenë një kapacitet prej 3000 shtretërish. Në brendësi të këtyre resorteve do të ketë hapësira të gjelbra, vendeparkimi, hapësira sportive, rekreative etj.

1.4.1. Nënnjësia 17/2, 24/1, 24/3 dhe 24/6

Këto nënnjësi janë të ndërtuara, dhe parashikohet rikonstruktiv i vijës së ndërtimit, krijimi i hapësirave të gjelbra dhe vendeve të parkimit në brendësi të tyre dhe shtimi i kapacitetit aty ku shihet e arsyeshme.

1.4.1. Nënnjësia 21/1, 22/1, 23/1 dhe 26/1

Në këto nënnjësi propozohet ndërtimi i hoteleve turistike dhe shërbimeve tregtare. Sipërfaqja totale e zonave që do ndërtohen është rreth 11 ha. Këto hotele do të ndërtohen duke respektuar distancat e nevojshme, me një lartësi maksimale prej 3 katesh dhe do të kenë një kapacitet prej 630 shtretërish. Hotelet do të përfshijnë shërbim me 3 yje e sipër.

1.4.1. Nënnjësia 18/1, 20/1, 24/2 dhe 24/5

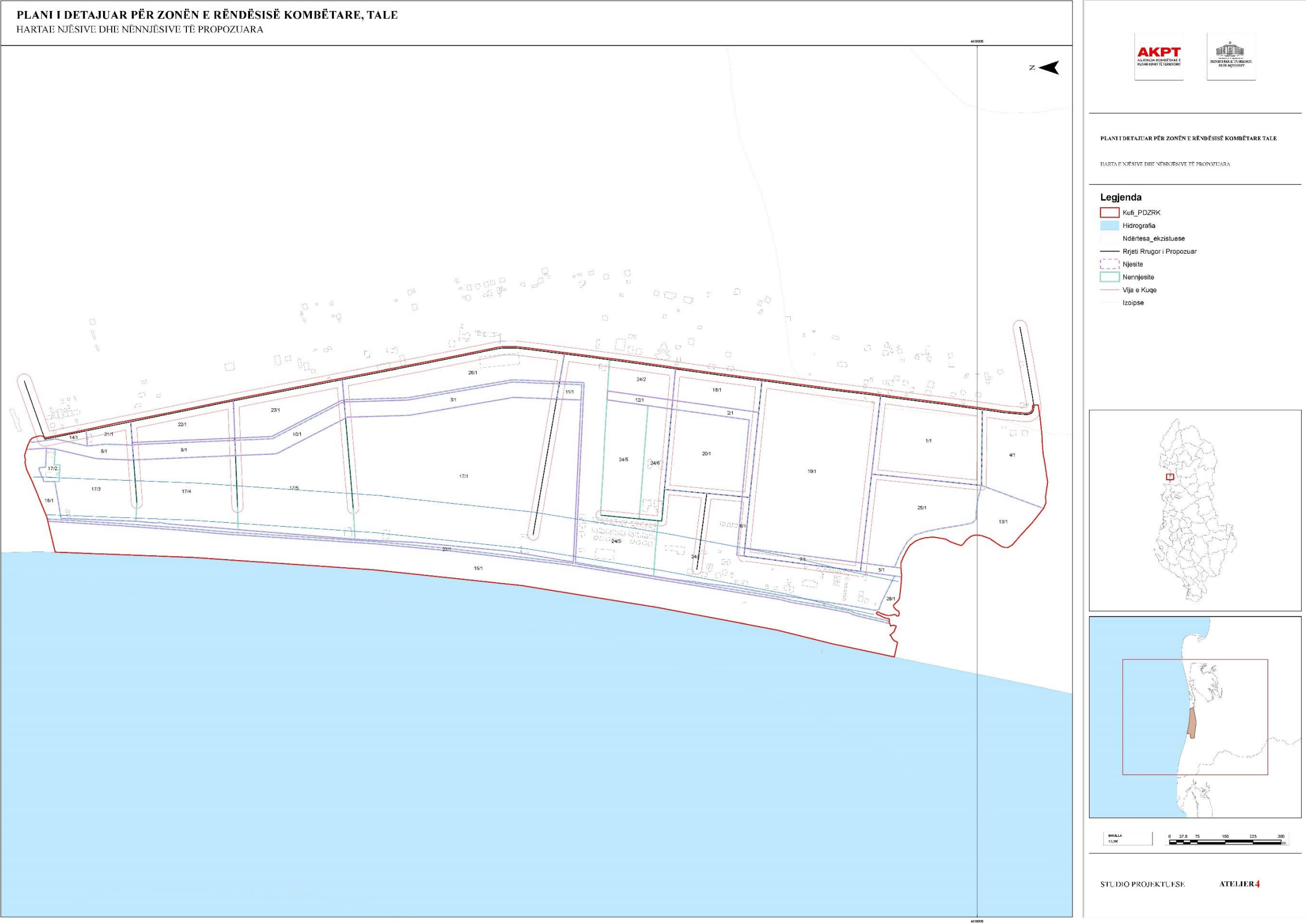
Në këto nënnjësi propozohet krijimi i një qendre e cila ofron një sërë shërbimesh: tregtare, bare, restorante, hapësira të gjelbra, shëshe, parkime si dhe shërbime të tilla si posta e banka. Krijimi i kësaj qendre është e rëndësishme për fshatin dhe vetë zonën turistike.

1.4.1. Nënnjësia 13/1, 14/1, 16/1 dhe 28/1

Këto nënnjësi kanë si qëllim krijimin e një brezi të gjelbër në dy skajet e zonës, ku takohen me zonat e mbrojtura. Gjithashtu dhe hapësira të gjelbra përgjatë pedonales në plazh. Gjelbërimi propozohet të jetë autokton.

1.4.2. Nënnjësia 25/1

Në këtë nënnjësi propozohet krijimi i një terreni sportiv, ku turistët dhe banorët e kësaj zone, mund të gjejnë aktivitete të ndryshme dhe rekreative. Sipërfaqja e zonës sportive është rreth 5 ha.



Harta 8. Njësitë dhe nënnjësitë e planit të detajuar të zhvillimit

1.5. Tipologjitë e Propozuara Hapësinore

Tipologjitë e propozuar hapësinore bazohen kryesisht në tipologjitë e resorteve dhe hoteleve. Sipërfaqja më e madhe e zonës do të zhvillohet me resorte, ku kanë dhe akses direkt me plazhin, ndërsa strukturat e hoteleve janë të përqëndruara përgjatë rrugës kryesore.

Resorte-Mix

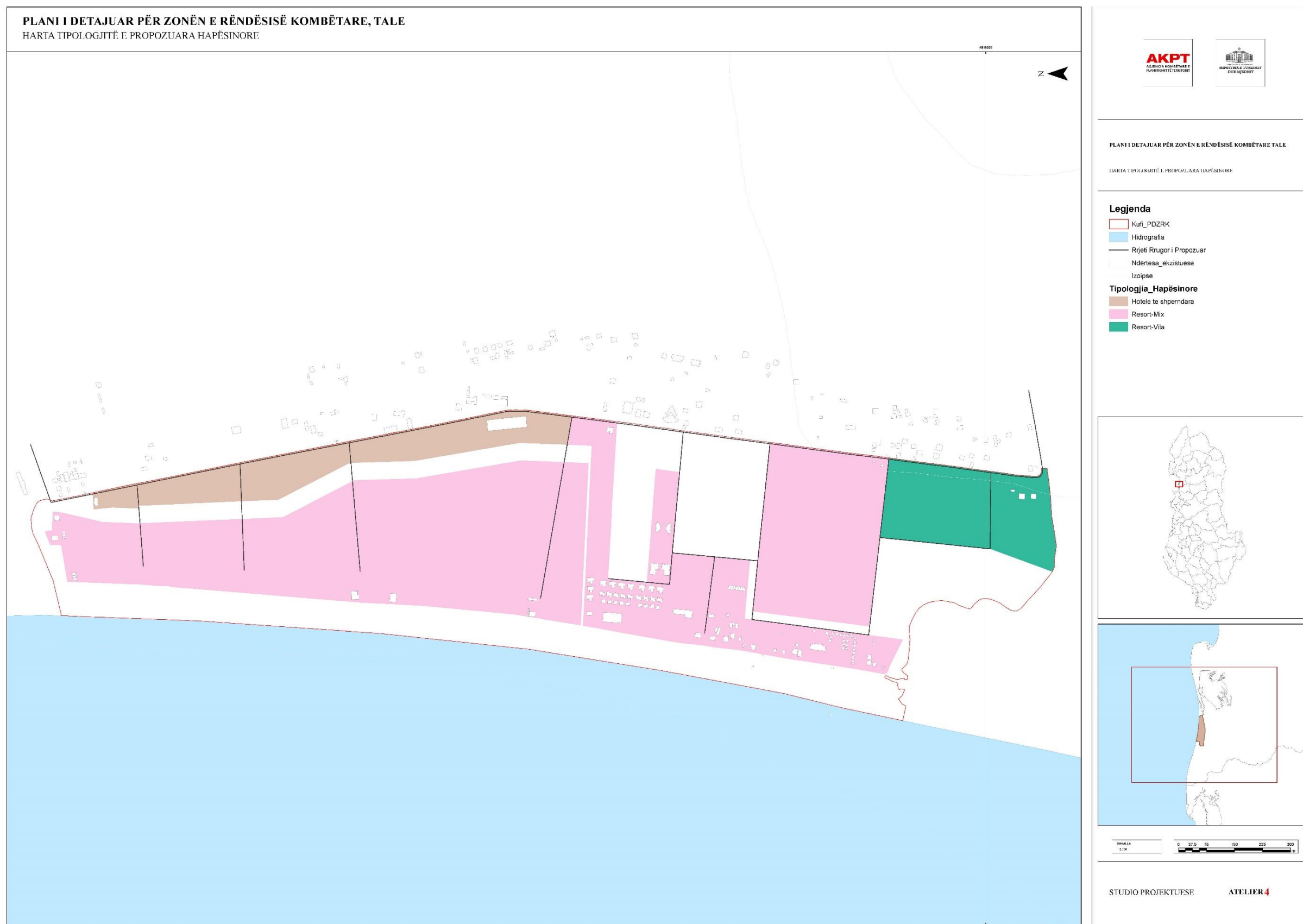


Hotele



Qendra e zonës me karakter tregtar





Harta 9. Tipologjitë hapësinore

1.6. Hapësirat e gjelbra dhe publike

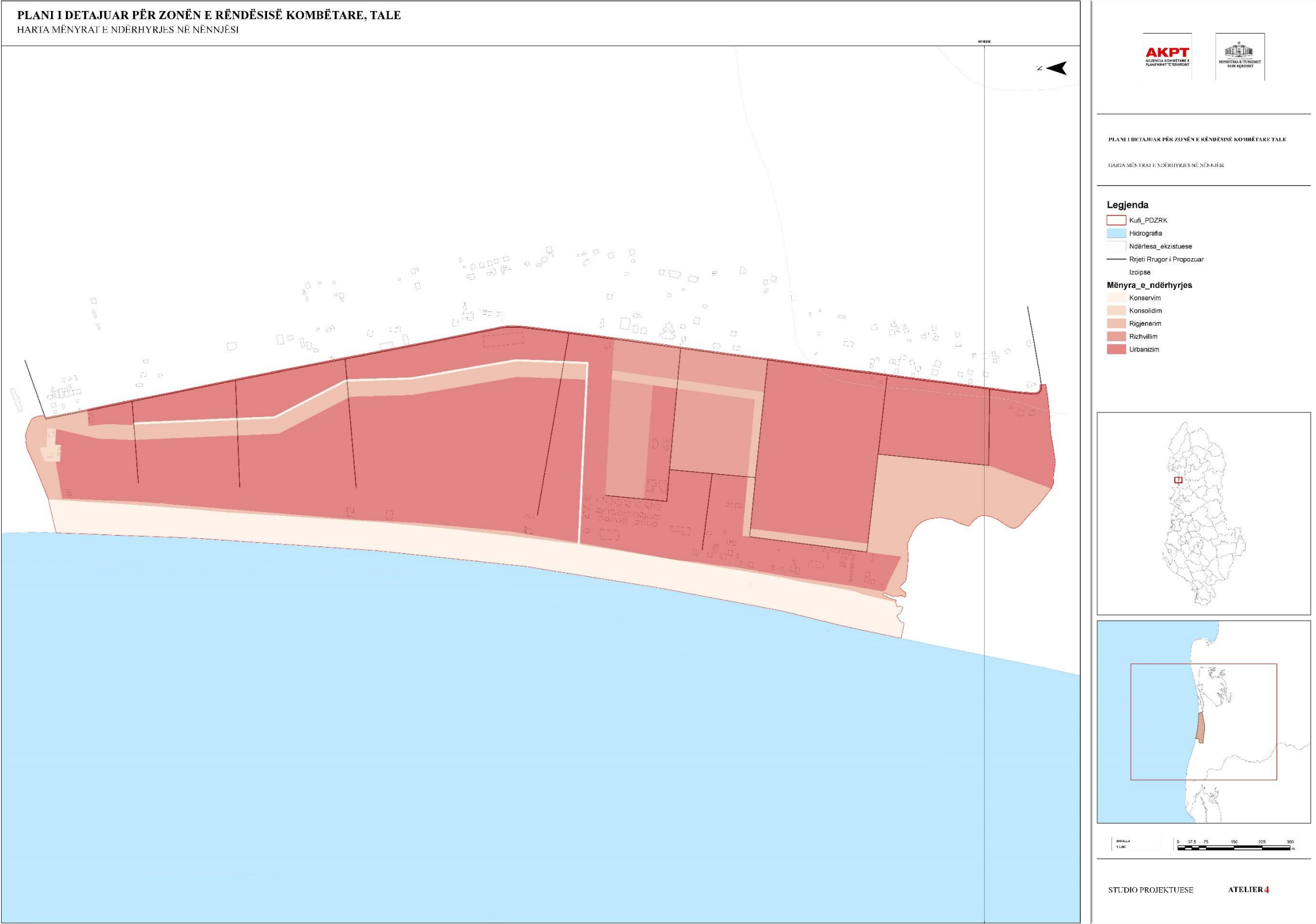
Me qëllim mbrojtjen e përbërësve të mjedisit dhe peizazhit, rekomandohen këto masa:

- Në njërën anë të zonës janë propozuar aktivitete sportive por pa i dëmtuar vlerat natyrore. Gjithashtu propozimi ynë lidhet dhe me ruajtjen e kanalit ekzistues i cili është një vlerë e shtuar për zonën tonë, për të cilin parashikohet të kthehet në karakterin e tij, i vetërrjedhshëm. Përgjatë kanalit parashikohet të krijohet një fashë e gjelbër me gjelbërim autokton të zonës. Ruajtja e tij ndikon në mënyrë direkte mbi mikroklimën e zonës duke rritur kështu komfortin urban dhe duke ruajtur habitatin sot shumë të vlerësuar. Në zonat me mungesë të gjelbërimit synohet të shtohet gjelbërimi si dhe rrugët e propozuara të kenë nga të dya anët gjelbërim vertikal
- Ndërtimi i shëtitoreve dhe pedonaleve të biçikletave.
- Krijimi i një qendre e cila ofron një sërë shërbimesh: tregtare, bare, restorante, hapësira të gjelbra, shëshe, parkime si dhe shërbime të tilla si posta e banka. Krijimi i kësaj qendre është e rëndësishme për fshatin dhe vetë zonën turistike.

1.7. 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.

- Rigjenerim/ përtëritje:** procesi i përmirësimit të kushteve ekonomike, fizike, sociale dhe mjedisore të një territori apo ndërtimi.
- Dendësim:** procesi i rritjes së dendësisë së ndërtimit në një territor të caktuar.
- 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.
- 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.
- 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.
- Konservim:** procesi i ruajtjes dhe i mbrojtjes së një territori ose ndërtimi të caktuar në formën e tij ekzistuese/aktuale.
- 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.
- Krijim:** kjo ndërhyrje synohet në Sistemet Natyrore dhe Bujqësore, ku nga toka pa ndërtime synohet krijimi i zonave për zhvillimin e Ekonomive bujqësore (EB).



Harta 10. Mënyrat e ndërhypjes

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 (Zona e Tales).

Skema e Qarkullimit të ri është e ndërvaruar 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 Milot-Balldren, 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 akse kryesor lëvizje do të konsiderohet dy akse lidhëse të zonës me rrugën interurbane Milot-Lezhë, jugore lidhja me Kryqëzimin e Tales dhe veriore lidhja me kryqëzimin e Rrillës.

Për aksin verior Konsulenti ka propozuar rikonstruksionin e këtij aksi duke e kaluar në një rrugë interurbane të Kategorisë F, ndërsa për aksin jugor, Konsulenti sugjeron fuqizimin e tij dhe kalimin në një kategori më të lartë në Kategorisë C2. Ky aks fillon tek Kryqëzimi i Tales dhe përshkon në mënyrë lineare (në pjesën lindore) të gjithë zonën në studin duke u kryqëzuar në pjesën fundore me aksin verior lidhës, 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 C2) 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.

Ne 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 Tales. 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 një vendparkimi për automjete të vogla me kapacitet për secilin 500 vende si dhe ndërtimin e një stacioni/vendparkimi 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 ne 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 legjisllacionin 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"

Te gjitha kryqëzimet do të jenë në nivel dhe nisur nga specifikat e secilit kryqëzim, Konsulenti ka parashikuar nyje të përparësisë të mëdhenj/të vegjël, rrethrotullime si dhe nyje 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.



Harta 11. Plani i infrastrukturës rrugore

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.

Ndërkoh, 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 Lezhë-Tale-Bregdet. Që kjo linjë të funksionojë duhet të ketë ndërhyrje në Udhëimin e mësipërm 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”. Të krijohet mundësia e paisjes me licencë të kërkohshme (3-4 mujore) dhe jo vjeçare siç është aktualisht dhe për të cilin konsulenti mendon që nuk ka interes ekonomik.

Gjitashtu dhe për linjat nërurbane 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. Ndërkoh 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.

2.4.Administrimi i Ujit

Zona e Tales shtrihet në rrethin e Lezhës dhe është kufiri perendimor i fushës së Bregut të Matës, duke u kufizuar me rrugën e hidrovorit. Ujërat e Fushës së Bregut të Matës kullojnë nëpërmjet një rrjeti kanalesh kryesor, sekondar dhe të tretë, duke i grumbulluar ato në hidrovorin e Tales. Faktikisht sipërfaqja e projektit nuk është e përmbytshme pasi mbrohet nga rruga e hidrovorit traseja e të cilës shërben si argjinaturë. Por kullimi i vetë sipërfaqes ka qenë i parashikuar të bëhet me vetrrjedhje nëpërmjet një kanali kullues të tretë me derdhje në kanalin e daljes së Hidrovorit. Ky kanal sot është jashtë funksioni pasi mbi të janë ndërtuar shtëpi e biznese pa i lënë mundësi për mirëfunksionimin e tij. Ky problem kërkon ndërhyrje në pjesët e bllokuara të kanalit gjë që po behet gjithnjë e më e vështirë për shkak të zhvillimeve urbane në zonë ose do të kërkohet një zgjidhje e re.

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

Furnizimi me ujë i zonës parashikohet të bëhet nga puse cpimi në fushën e Bregut të Matës që faktikisht është një aquifer potencial për ujë të ëmbël. Theksojmë se edhe në resortin tashmë të bërë, një grup pusesh me një kapacitet 8 l/s, i ndërtuar brenda territorit të resortit, ka qenë i suksesshëm. Duke patur parasysh se në projektin në fjalë kërkesa për ujë do të jetë rreth 40 l/s, në fazat e mëtejshme të projektit duhet bërë një studim i hollësishëm lidhur me kapacitetin dhe cilësinë e ujit. Furnizimi me ujë do të bëhet me skemën standarte duke ndërtuar një kullë me lartësi 30m në afërsi të stacionit të pompave ose rezervuar nëntokësor.

Sistemi i furnizimit me ujë do të jetë i tipit rrjet shpërndarës. Rrjeti i furnizimit me ujë përputhet me rrjetin rrugor, përmasimi i të cilit bazohet në numrin e njesive të akomodimit. Në këtë fazë të studimit është pranuar që dendësia 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 të banimit do të bëhet e shoqëruar me ujëmatës individual për çdo njësi..

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

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 vetrjedhje 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.

Pastrimi i ujërave të zeza për këtë zonë do të bëhet me anë të një impjanti që pozicionohet në afërsi të hidrovorit. Ujërat që do të dalin nga impjanti do të derdhen në kanalin kullues përbri.

2.5.Furnizimi me energji elektrike

2.5.1.Skema e furnizimit me energji elektrike

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

Objekti 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 arshivohen në sektorin përkatës në arshivën e institucionit.

Zona Baks Rrjoll 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 Tales, si përmirësimin e nenstacioneve që furnizon këto zone, dhe rikonstruksioni i kabinave dhe ndërtimin e kabinave të reja 20/04 kv.

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.

Fiderat që furnizojnë zonën e Tales janë fiderat 6 KV. Pra, për fiderat e mësipërm do të bëhet rikonstruksion total i rrjetit dhe kabinave elektrike. Kështu linjat e rrjetit elektrik do të zëvendësohen me linja të reja, të cilat do të jenë për tension 20 KV. Gjithashtu do të modifikohen edhe të gjitha kabinat elektrike, duke kaluar nga

tensioni 6 KV në 20 KV. Pra të gjithë transformatorët që janë 6/0.4 do të zëvendësohen me transformatorë 20/0.4. E njëjta gjë mund të thuhet dhe për çelat, ku çelat 6 KV do të zëvendësohen me çela 20 KV.

Kabinat elektrike ekzistuese janë të tipeve të ndryshme (murature ,metalike dhe shtyllore), ndërsa kabinat e reja nuk është e thënë të kenë domosdoshmërisht të njëjtin tip. Tipi i kabinës së re do të zgjidhet duke ju përshtatur terrenit.

Nenstacioni që furnizon zonën me zhvillimin që parashikojmë të ketë mund të mos e përballojë ngarkesën e konsumatorëve dhe do të duhet të bëhet zëvendësimi i transformatorit ekzistues në nenstacion ose të shtohet një transformator i ri.

Ai do të jetë me nivele tensioni 110/35/20 KV. Në momentin që do të zëvendësohet transformatori duhet të bëhet dhe llogaritja e fuqisë së tij, pasi me siguri do të ndryshojë nga ajo e para. Në nenstacion përveç transformatorit, do të ndryshojnë edhe aksesorët e tjerë të nevojshëm për ndryshimin e tensionit dalës nga nenstacioni.

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 veçanta ku akseset 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 nenstacioni 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 & Ndërrimi

Duhet të kihen parasysh disa kritere 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'kyçjet 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 zonën e Tales.

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 Mallakastres, 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 kablove 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 zone me diell, panelet fotovoltaike janë një mundësi e mirë për prodhimin e energjisë. Projekte për ndërtimin e ketyre stacioneve të prodhimit të energjisë do të stimulohen dhe bazuar në propozime të stuadiuara mire ato do të ndihmojnë në përmirësimin e furnizimit me energji elektrike të zonës.

Gjithastu edhe projekte për përdorim individual të energjisë së proshuar 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 Baks Rrjoll pothuajse mungon fare dhe harta e mbulimit me këtë shërbim përfshin kryesisht zonat e veçanta turistike të realizuara nga investitore private.

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 përshtatje 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 kërkohet 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 gjykohet 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 standartet 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 njësish administrative/ bashkisë / Të krijojë identitetin e zonës natën.

Vizitorët, banorët dhe udhëtarët duhet të kuptojnë se ata janë brenda zonës së qendrës të njësish 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 njësish 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 hologjene 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 intensitet 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 trotuaret.
- 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

trotuaret. Një nivel ndriçimi më i lartë do të aplikohet për qendrën e njësish administrative dhe zonat urbane.

Qëllimi: Të inkurajojë përdorimin e qendrës së njësish 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 përsa 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 trotuaret 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 Ndërimi i Llambave

Ndriçuesit duhet të pastrohen sa herë që bëhet ndërimi 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 llambë 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 dalje 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 ndricuesve

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 Baks Rrjoll 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 rruget 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 sistemet e rrugëve, shesheve, parqeve multifunkionale, 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 Ël-FI në disa zona kryesore, të qendrës apo zona të veçanta shërbimi;
- ∴ Etj.

2.7.2. Orientime mbi shërbimin e telekomunikacionit

Do të stimulohen operatorët privat të këtyre shërbimeve për t'i ofruar ato me një shtrirje të gjerë sipas nevojave që bashkia konsideron të rëndësishme për zhvillimin e saj, duke përfshirë çdo lagje, fshat, zonë në zhvillim për biznes, zonë turistike, etj.

Do të ofrohet shërbimi i komunikimit Ël-FI në zona të caktuara me përdorim të gjerë, si qendra, zona turistike, sheshe, parqe çlodhës, etj.

Ky investim do të sjellë përmirësimin e komunikimit nëpërmjet internetit, shërbimit telefonik apo çdo lloj transmetimi të të dhënave në kohë reale dhe për çdo përdorues. Do të mundësojë instalimin e shërbimeve telefonike, internet apo shërbime të tjera kabllore për familjare, biznese, institucione etj.

Do të ketë impakt pozitiv në jetën dhe aktivitetin e zonave urbane, turistike, etj.

2.8.Trajtimi i mbetjeje urbane

2.8.1.Skema e grumbullimit të mbetjeje urbane

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

Menaxhimi i mbetjeje urbane dhe jo urbane mbetet problematik dhe Bashkia Lezhë ka një rol të rëndësishëm për grumbullimin, transportimin dhe depozitimin në qendra/landfill që përmbushin disa standarte. Aktivitetet ndërtimore në përgjithësi të infrastruktures janë burim i prodhimit të sasive të mëdha të mbetjeje duke krijuar presion mbi përdorimin e burimeve natyrore. Vend-depozitimet ekzistuese të mbetjeje 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 mbetjeje urbane kthehet një ndër prioritetet kryesore për:

-grumbullimin dhe përpunimin e mbetjeje urbane,

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

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

Kjo situatë e papërshtatshme e menaxhimit të mbetjeje 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 Tales paraqet një sërë problematikash lidhur me menaxhimin e mbetjeje dhe standartet që duhen plotësuar në zgjidhjen përfundimtare të këtij problemi. Disa nga këto problematika janë si më poshtë vijon:

- Mosmenaxhimi i mbetjeje urbane në të gjitha njësitë vendore
- Grumbullimi i pa diferencuar mbetjeje – 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 mbetjeje 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 mbetjeje
- Mungesa e industrisë ricikluese në zonë
- Mungesa e ndërgjegjësimit të komunitetit të zonës lidhur me problematikën e mbetjeje 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 mbetjeje:

Për të përmirësuar situatën e krijuar nga mungesa e një menaxhimi të përshtatshëm të mbetjeje, 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 mbetjeje inerte (që rezultojnë nga proceset e ndërtimit);
- Inventarizimi i plotë i vend-grumbullimeve (të ligjshme ose jo) të mbetjeje;
- Minimizimi i mbetjeje (duke eliminuar mbetjet organike që mund të kompostohen e përdoren për plehërime);
- Pakësimi i mbetjeje përmes përdorimit të materialeve shumëpërdorimshme;
- Zbatimi i parimit 3R (Ripërdorim, Riciklim, Reduktim);
- Ricklimi dhe kompostimi i mbetjeje;
- Mbledhja e diferencuar e mbetjeje, 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 mbetjeje;
- Transferimi i mbetjeje 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 rritet kapaciteti aktual i qendrës 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.

Rekomandime dhe propozime për shpërndarjen e objekteve sociale, shëndetësore etj Shërbime institucionale të nevojshme në zone

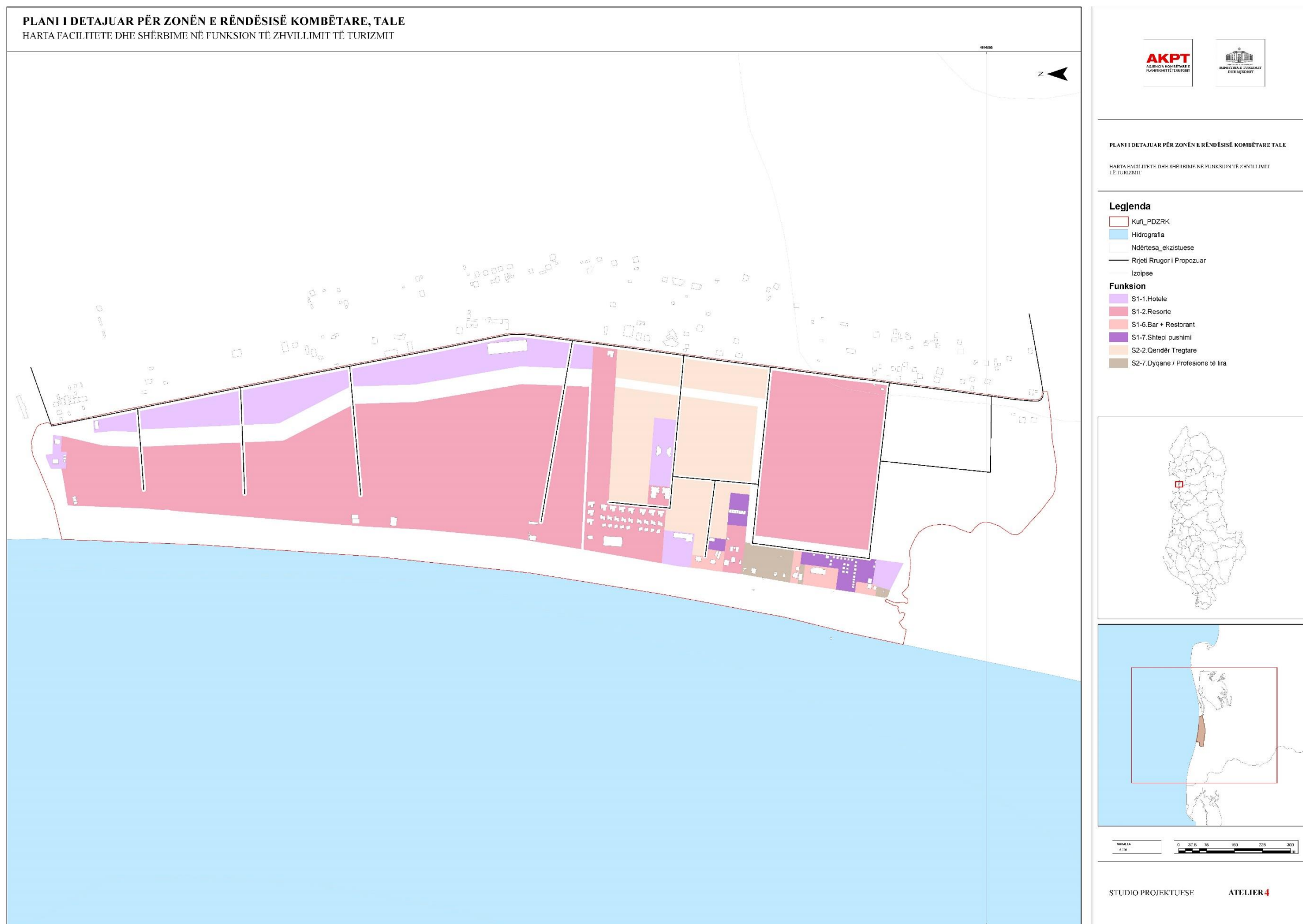
Që sektori i turizmit të mund të zhvillohet në një kuadër të shëndosh dhe të qëndrueshëm, është e nevojshëm që pushteti qendror, lokal dhe sektori privat të jenë në bashkëpunim të ngusht për një veprim të mirë organizuar.

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 nderkombëtare 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 minimilaisht 6 deri në 8 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 atrecuara për të aksesuar zonat e ndryshme.
- Për të garantuar dhe një ndërhyrje imediate në raste zjarri, 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 turistik pushteti qendror dhe ai lokal duhet të përmirësojnë transportin interurban dhe transportin urban që lidh zonën me qytetin e Lezhës dhe Laçit.
- 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 bashkëpunojnë në zhvillimin e aktiviteteve kulturore.

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



Harta 12. Facilitetet dhe shërbimet në funksion të turizmit

2.10. Mbrojtja Civile e kundër Zjarrit

2.10.1. Masa mbrojtëse nga përmbytjet, erozioni dhe sizmitet

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 përmbytje 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.

Tërmetet Janë rreziqe permanente ndaj veprave inxhinierike, për faktin se janë goditje dhe lëvizje të menjëhershme dhe me energji të lartë të tokës mbi themelet e objekteve inxhinierike. Përvoja ka treguar se në raste tërmetesh disa tipe dherash dobësohen. Të tillë janë përshembull ranat të cilat në rast tërmeti lëngëzohen dhe humbin qëndrueshmërinë po kështu edhe torfat dhe disa tokat suargjilore të cilat ndodhen nën nivelin e ujërave nëntokësore. Për këtë arsye studimet e detajuara gjeologjike për çdo objekt të caktuar do tregojnë nëse në bazament ka formacione të dobta të cilat në rast tërmetesh e humbin qëndrueshmërinë e tyre. Sipas normave shtetërore në të tilla raste objekti i studiuar do llogaritet për intensitet makrosizmik një ballë më të madh, pra për IX ballë.

2.10.2. Mbrojtja civile dhe kundra 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 përmbytjet, 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 legjislacionin 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-gjeologjik, si për shembull erozioni dhe përmbytjet, 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 higjienës 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. Aktualisht në zonën në studim nuk ka pika të tilla.

3. PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT

3.1. Mbrojtja e Peisazhit

Zona e Tales është pjesë e kompleksit ligatinor Kune-Vain-Tale, 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. 432, datë 28.04.2010 " Për shpalljen e Kune-Vain-Tale dhe të territorre 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.

Kjo zonë është një sistem ligatinor bregdetar i Adriatikut, shtrirë në jug të grykëderdhejs së lumit Drin dhe në veri të grykëdrethjes së vjetër të lumit Mat. Zona kompozohet nga laguna dhe kënetat bregdetare të mbuluara në pjesën më të madhe nga kallamishte, pyje breglumorë ligatinorë, toka bujqësore dhe ujërat detarë.

Flora dominohet nga disa tipe kryesore të vegjetacioni bimor natyral i përfaqësuar nga vegjetacioni ujor, higrofil, halofil, psamofil, ai i shkurretave dhe pyjeve ligatinorë.

Ekosistemi pyjor dominohet nga Vidhi (*Ulmus minor*), Rrënja (*Qercus robur*), Plepi (*Populus alba*) etj. Lloji i shkurretave përfaqësohet nga Manaferra (*Rubus ulmifolius*), Murrizi (*Crataegus monogyna*), Trëndafili i egër (*Rosa sempervirens*), Marina (*Tamarix dalmatica*) etj. Kati barishtor është shumë i pasur me *Lythrum salicaria*, *asparagus acutifolius*, *Agrostis stolonifera* etj.

Si ekosistem bregdetar, është shumë e pasur nga pikëpamja faunistike ku grupi më i spikatur është ai i shpendëve të egër. Gjatë dimrit, trupat ujore të Tales dhe gjithë zonës së Kune-Vainit strehojnë me mijëra individë të shpendëve të ujit dimëruar. Nisur nga kjo larmi, zona njihet edhe si Zonë e Rëndësishme për Shpendët.

Edhe grupet e tjera shtazore sikurse peshqit, amfiët, reptilët dhe gjitarët përfaqësohen nga një larmi biologjike e lartë.

Megjithë statusin e zonës së mbrojtur, Kune-Vain-Tale rrezikohen nga dëmtimi i pyjeve bregdetare dhe rënia e larmisë biologjike, erozioni bregdetar, mbathja e lagunës me sedimente, ndryshime negative në parametrat ujorë si pasojë e ujëkëmbimit të pakët me detin, ndotjes sipërfaqësore nga aktivitetet njerëzore, 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:
 - Bregun e detit dhe sistemet e dunave

- Zonën e lagunës së Kune-Vain-Tale dhe vlerat peizazhistike të zonave me bimësi *Salicornia europaea*
- b. Peizazhin e krijuar nga dora e njeriut
 - Peizazhet bujqësore-kulturore të mbrojtura (parcelizimi, kulturat bujqësore tradicionale, rrethimet tradicionale etj.)
 - Arkitekturën tradicionale që po humbet ndonëse ka gjurmë ende në banesat e ekzistuese

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 siluetë 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 ristrukturimet 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 njëjtës 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 rrugore 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 patrajuara. 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, sërisht 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 mbizotërojnë 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 përmbytja. 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 rezervuarë; 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 përmbytje të herëpashershme të tokave, në rast reshesh me intensitet të lartë. Pastrimi i kanaleve primarë, sekondarë dhe tercialë,do të minimizojë shumë rrezikun e këtyre përmbytjeve;
- 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 ujtitje;
- 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 mbarështimi 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 local.

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 Tales është kryesisht natyrore, me ndërhyrje të vogla nga aktivitetet humane. Në zonë nuk ka hotspote 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
- Dëmtimi i dunave ranore

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. Plani i gjelbërimit dhe hapësirave publike

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: Aksesimi 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 zbatimin 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.

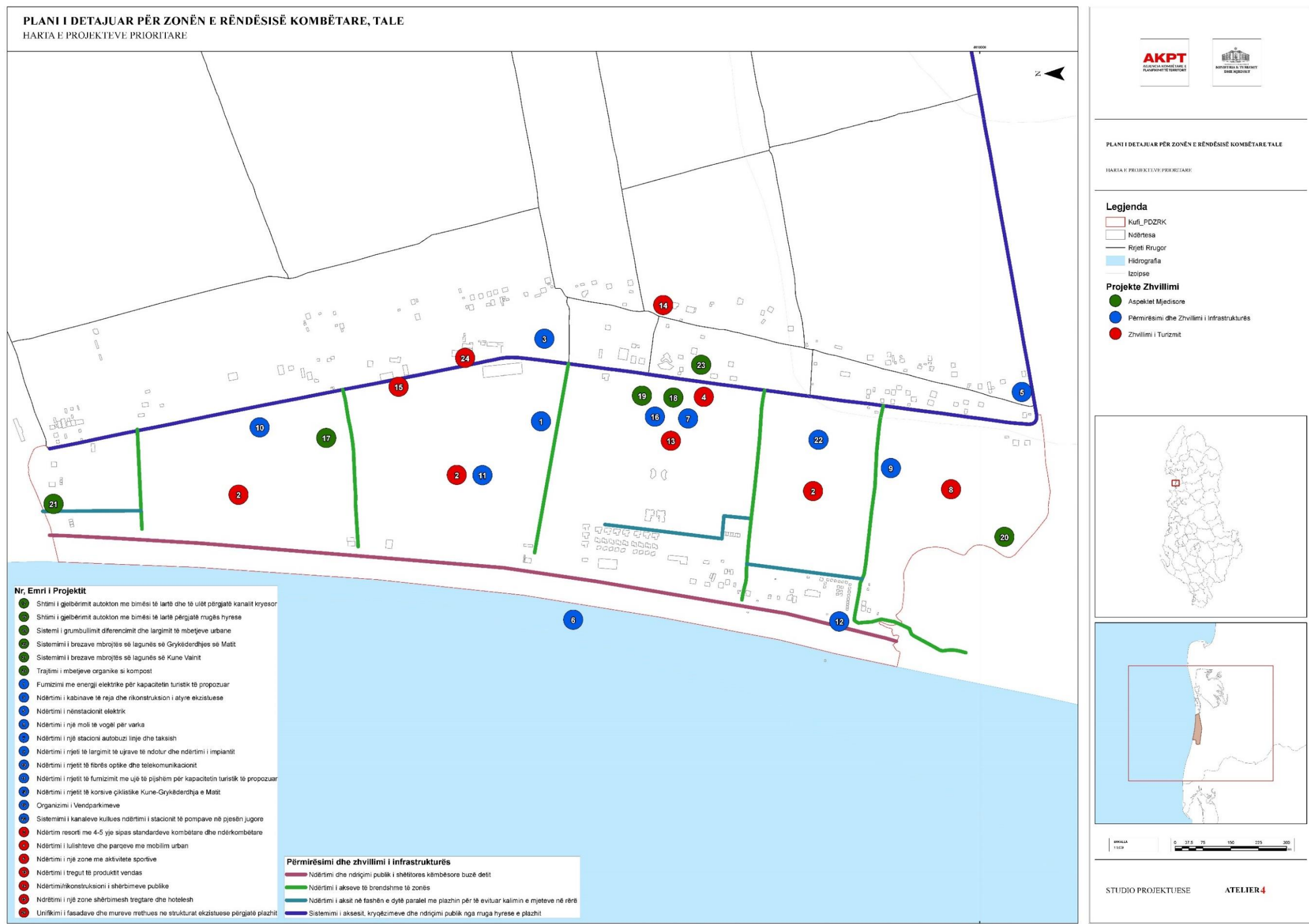
4.1.6. Nevoja për ndryshime institucionale dhe ligjore

Bazuar në qasjen aktuale të Strategjisë territoriale të PDZRK-së Tale vërehet se ka nevojë për ndryshime ligjore, veçanërisht në trajtimin e Zonës së Rezervatit Natyrorë "Kune-Vain-Tale" miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave (VKM) Nr. 432, datë 28.04.2010 "Për shpalljen e Kune-Vain-Tale dhe të territorreve ligatinore përreth "Rezervatit Natyror të Menaxhuar / Park Natyror". Zhvillimi i turizmit dhe mbi të gjitha i aktiviteteve në natyrë do të kërkojë një vendimarrje paraprake për të vendosur balancën 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.

Projekte		Përgjegjësitë	Burime njerezore	Burim financimi	Kosto	Fazat e zbatimit				Treguesit monitorimit	e
					(mil/ lekë)	Faza I	Faza II	Faza III	Faza IV		
Aspektet Mjedisore											
1	Shtimi i gjelbërimit autokton me bimësi të lartë dhe të ulët përgjatë kanalit kryesor (30 ha)										
2	Shtimi i gjelbërimit autokton me bimësi të lartë përgjatë rrugës hyrese (Plazhi Tale)										
3	Sistemi i grumbullimit diferencimit dhe largimit të mbetjeve urbane										
4	Trajtimi i mbetjeve organike si kompost (baze familjare në fshat)										
5	Sistemimi i brezave mbrojtës së lagunës së Kune Vainit dhe Grykëderdhjes së Matit.										
Përmirësimi dhe zhvillimi i infrastrukturës											
6	Ndërtimi/Përmirësimi i rrugës lidhëse në pjesën veriore (Tale-Kryqëzim i Rrillës). Gjatësia 6.5km_Kategoria F2										
7	Ndërtimi/Përmirësimi i rrugës lidhëse në pjesën veriore (Tale-Kryqëzim i Tales). Gjatësia 6.5km plus 2.8 km pergjate gjithë gjatesise se zones ne studim_Kategoria C2										
8	Ndërtimi i akseve të brendshme të zonës me profil minimal _6.0 m asfalt me trotuar 2x1.5m										
9	Ndërtimi i aksit në fashën e dytë paralel me plazhin për të evituar kalimin e mjeteve në rrërë me profil minimal_ 6.0 m asfalt me trotuar 2x1.5m (per 2.3 km)										
10	Ndërtimi shëtitorës këmbësore buzë detit (2 km)										
11	Ndërtimi i një moli për varka te vogla										
12	Ndërtimi i rrjetit të korsive çiklistike Kune-Grykëderdhja e Matit										
13	Organizimi i Vendparkimeve _3 vendparkime me 150 vende per automjete										
14	Ndërtimi i një stacioni autobuzi linje dhe taksish_Vendparkim per 5 autobuza_5 furgona dhe 40 vende per automjetet										
15	Ndërtimi i rrjetit të furnizimit me ujë të pijshëm për kapacitetin turistik të propozuar (bazuar në standardet për turist)										
16	Ndërtimi i rrjeti të largimit të ujrave të ndotur (shiu dhe te zeza) dhe ndërtimi i impiantit (?)										
17	Sistemimi i kanaleve kullues , ndërtimi I stacionit të pompave në pjesën jugore										
18	Drenazhim I zonës										
19	Furnizimi me energji elektrike për kapacitetin turistik të propozuar (bazuar në standardet për turist)										
20	Ndërtimi i nënstacionit elektrik										
21	Ndërtimi i rrjetit të fibrës optike dhe telekomunikacionit										
22	Ndërtimi i kabinave të reja dhe rikonstruksion i atyre ekzistuese										
Zhvillimi i turizmit											
23	Ndërtimi i tregut të produktit vendas										
24	Ndrëtimi i një zone shërbimesh tregtare dhe hotelesh (infrastruktura publike)										
25	Ndërtimi/rikonstruksioni i shërbimeve publike: ambulancë, postë, bankë, etj										
26	Ndërtimi i lulishteve dhe parqeve me mobilim urban										
27	Ndërtimi i një zone me aktivitete sportive										
28	Unifikimi i fasadave dhe mureve rrethues ne strukturat ekzistuese përgjatë plazhit										

Tabela 4. Tabela përmbledhëse e planit të veprimit



Harta 14. Harta e projekteve prioritare

