

# Infrastruktura

## 1. Hyrje

Shqipëria ka trashëguar nga e kaluara e saj komuniste një infrastrukturë të pazhvilluar dhe të papërshtatshme për kërkesat që implikon një ekonomi e tregut të lirë. Vitet e demokracisë janë karakterizuar nga një numër i madh investimesh sidomos në infrastrukturën rrugore, aeroportuale dhe atë portuale. Ashtu sikundër i gjithë vendi edhe Qarku i Shkodrës ka njohur disa zhvillime në infrastrukture tashmë të mbështetura dhe nga plane konkrete për një zhvillim të qëndrueshëm të rajonit. Investimet në infrastrukturën e këtij Qarku dhe në qytetin e Shkodrës kanë njohur kohët e fundit një rritje të madhe.

## 2. Infrastruktura në rang kombëtar dhe zhvillimi i saj (përshkrim i shkurtër)

### 2.1. Infrastruktura rrugore

Rrjeti i përgjithshëm rrugor në Shqipëri, duke konsideruar gjithë kategoritë e rrugëve ku qarkullojnë automjete është rreth 18,000 km i gjatë duke përfshirë 3,636 km Rrugë Kryesore Kombëtare, 10,500 deri në 11,000 km Rrugë Rrethesh dhe Komunale dhe pjesa që ngelet me rreth 4,000 km është nën juridiksionin e njësive të ndryshme autonome, ndërmarrjesh ose firmash. Rrjeti rrugor primar është rreth 1,138 km me nëntë lidhje kryesore që formojnë shtyllën kurrizore të rrjetit si dhe një rrjet dytësor me një gjatësi të përgjithshme prej 1,998 km.

Vitet e fundit infrastruktura kombëtare është duke u zhvilluar me ritme të paprecedent duke pasur si fokus lidhjen me infrastrukturën e rajonit. Në këtë kuadër, rruga Durrës-Kukës-Morinë përbën aksin më të rëndësishëm i cili do të shkurtojë dhe përmirësojë shumë lidhjen me Kosovën duke bashkuar efektivisht dy tregjet, tregun tonë me atë të Kosovës.

### 2.2. Infrastruktura hekurudhore

Rrjeti hekurudhor shqiptar ka një gjatësi të përgjithshme prej 447 km linjë kryesore dhe 230 km linjë sekondare. Ai shtrihet nga veriu me stacion kufitar Bajzë deri në jug me stacion fundor Vlora e deri në lindje me stacion fundor Pogradec, në kufi me Maqedoninë. Rrjeti hekurudhor shqiptar lidhet me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar nëpërmjet linjës Bajzë-Podgoricë, Mal i Zi, ku aktualisht kryhet transporti ndërkombëtar i mallrave. Ai lidhet gjithashtu me Portin e Durrësit, që së bashku me portin e Vlorës është një nga portet hyrëse të Korridorit të VIII-të. Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore aktualisht po ndjek ritme të ngadalta meqenëse fokusi kryesor i është dhënë infrastrukturës rrugore dhe portuale.

### 2.3. Infrastruktura portuale detare

Shqipëria është një vend bregdetar i cili laget nga detet Adriatik dhe Jon, dhe në këtë bregdet ndodhen dhe katër portet detare të Shqipërisë dhe përkatësisht;

1. Porti i Shëngjinit, i vetmi në zonën veriore të vendit me kapacitet modest përpunimi;
2. Porti i Durrësit, porti kryesor i vendit me rëndësi vitale për korridorin Durrës-Kukës-Morinë-Prishtinë;
3. Porti i Vlorës, porta hyrëse për në Korridorin Tetë;
4. Porti i Sarandës, port turistik dhe me kapacitet të vogël përpunues.

### 2.4. Infrastruktura aeroportuale

Në bazë të një marrëveshjeje koncesionare me Tirana Airport Partners, aeroporti ndërkombëtar "Nënë Tereza" është i vetmi aeroport funksional ndërkombëtar me një kapacitet mbi 1 milion pasagjerë në vit. Në zonën e Kukësit është ndërtuar edhe një aeroport tjetër i cili nuk është funksional si rezultat i kësaj marrëveshjeje. Aktualisht, po rinegociohet marrëveshja me Tirana Airport Partners në mënyrë që të lejohet dhe operimi i aeroporteve të tjerë ndërkombëtarë në Shqipëri. Hapi tjetër në zhvillimin e kësaj infrastrukture pasi të kalojë ngërçi i marrëveshjes është ndërtimi i aeroportit rajonal të Sarandës.

## 3. Infrastruktura e Rajonit të Shkodrës – pamje e përgjithshme

Qarku i Shkodrës ka një pozitë të favorshme gjeografike në Shqipëri. Ai është i lidhur me infrastrukturë rrugore dhe hekurudhore me pjesën tjetër të Shqipërisë dhe me vende të tjera të Ballkanit si Mali i Zi dhe Kosova.

Gjatë viteve të fundit, sidomos në vitet 2007-2008, investimet në infrastrukturë kanë njohur një rritje të madhe. Përsa i përket akseve rrugore, fokus gjithnjë e më i madh është duke iu dhënë edhe rrugëve dytësore përveç atyre kryesore me qëllim daljen në treg të zonave rurale. Gjithashtu ka një rritje të madhe të investimeve në infrastrukturën e ujësjellës-kanalizimeve dhe infrastrukturën e shërbimeve.

### 3.1. Infrastruktura rrugore

Shkodra ka lidhje të rrjetit rrugor me pjesën tjetër të Shqipërisë dhe me Malin e Zi. Disa distanca të rëndësishme jepen si më poshtë:

Shkodër – Tiranë 95 km

Shkodër – Lezhë 35 km

Shkodër – pika doganore Han i Hotit 34 km

Shkodër - pika doganore Muriqan 13 km

Shkodër – Ulqin 35 km

Shkodër – Podgoricë 65 km

Rrugët që lidhin Shkodrën me Lezhën, Tiranën dhe Malin e Zi përmes Muriqanit janë relativisht të reja dhe të një cilësie të mirë. Projekti për ndërtimin e aksit Shkodër-Koplik-Hani i Hotit si pjesë e aksit veri-jug është në fazat përfundimtare të përgatitjes dhe në vitin 2009 do të fillojë ndërtimi i tij me mbështetjen e Cooperazione Italiana.

### 3.2. Transporti ujq dhe peshkimi

Rajoni i Shkodrës ka një traditë të pasur në tregti duke shfrytëzuar hapësirën e lumit të Bunës dhe liqenit të Shkodrës. Infrastruktura portuale e trashëguar pranë brigjeve të lumit Buna është e pamjaftueshme për të përbërë një bazë të qëndrueshme për ndërtimin e një porti intraterritorial por mund të shfrytëzohet më shumë për zhvillimin e turizmit. Në planet zhvilluese për zonën e liqenit përfshihen dhe ndërtimi i disa moleve të vogla për ankorimin e anijeve të vogla dhe barkave të peshkimit. Plane të shumta gjithashtu ekzistojnë për lidhjen e Shkodrës me detin Adriatik përmes thellimit të lumit të Bunës, mënyrë e cila ka qenë e shfrytëzueshme deri përpara 80 viteve.

### 3.3 Infrastruktura hekurudhore

Shkodra lidhet me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar të Malit të Zi dhe kjo është e vetmja lidhje e Shqipërisë me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar. Stacioni hekurudhor ndërkombëtar i Bajzës është rigjallëruar shumë vite e fundit dhe pritet të marrë një rol të rëndësishëm në kuadër të implementimit të projektit për ndërtimin e Zonës Industriale të Koplikut. Modernizimi i rrjetit hekurudhor do të bënte më kosto-efektiv përdorimin e kësaj linje duke rivitalizuar tregtinë me Malin e Zi, pjesën perëndimore të Ballkanit dhe më gjerë duke shërbyer si rrugë e rëndësishme për lëvizjen e mallrave nga dhe drejt portit të Durrësit.

## 4. Infrastruktura e Rajonit të Shkodrës si pjesë e integruar e infrastrukturës kombëtare – Vizioni dhe e ardhmja

Zhvillimi i infrastrukturës së rajonit të Shkodrës është planifikuar të jetë në harmoni me zhvillimin infrastrukturor kombëtar dhe më gjerë me atë ndërkombëtar. Ky fakt gjen një pasqyrim të qartë në *Plani Rajonal Shkodër – Lezhë*, finalizuar në Prill të vitit 2006, me iniciativën e Fondit Shqiptar të Zhvillimit dhe me financimin e Komisionit European. Ky plan është konceptuar në mënyrë që:

- (a) Të ruhet barazpesha hapësinore e mjaftueshme për të lejuar që asetet ekonomike në zonat e thella të shfrytëzohen sa më mirë; dhe
- (b) Duke menaxhuar ambientin në mënyrë të qëndrueshme.

Më poshtë renditen disa projekte të rëndësishme infrastrukturore të cilat do të implementohen në të ardhmen sipas Planit Rajonal Shkodër – Lezhë të hartuar nga “Eptisa”.

Përfundimi i Korridorit Tiranë-Lezhë-Shkodër-Podgoricë me këta elemente:

- Tangencialja Shkodër
- Lidhja Shkodër – Hani i Hotit
- Rruga lidhëse në Veri të Shkodrës që lidh zonat me përqëndrim të lartë sipërmarrjesh biznesi me tangencialen e Shkodrës.
- Tangencialja e Vaut të Dejës
- Rruga Vau i Dejës-Bushat dhe lidhja e saj me Tangencialen
- Tangencialja Bushat,

- Rruga Bushat-Velipojë
- Ura e Bunës (projekt që ka filluar të realizohet)
- Vau i Dejës-Qafë Mali-Kukës e kështu në Prishtinë (përfshihet në Planin Kombëtar të Transportit të Marsit 2005)
- Qafë Mali-Fierzë e kështu me Bajram Currin, Tropojën dhe Gjakovën
- Milot-Rrëshen-Poshqesh-Gjegjan-Fushë Arrëz
- Rruga e Unazës së Shëngjinit: Ajo siguron akses në zhvillimin ekzistues dhe të planifikuar në Shëngjin në formën e një unaze (në antitezë me një rrugë pa krye).
- Rrugët e Lidhjeve të Rretheve (Zonave); Shkodër-Vau i Dejës, Vau i Dejës-Lezhë, Lezhë- Velipojë, Velipojë-Shkodër

#### 4. Infrastruktura e qytetit të Shkodrës – tendencat e viteve të fundit dhe e ardhmja

Qyteti Shkodrës përbën qendrën më të rëndësishme urbane të Rajonit me të njëjtin emër. Ndryshimet më të mëdha për sa i përket gjendjes së infrastrukturës janë evidentuar vitet e fundit. Përmirësimet kryesore vërehen kryesisht në infrastrukturën rrugore por edhe në elemente të tjerë si kanalizimet, sistemi i ujrave të zeza, shiut, etj. Për të përcaktuar më qartë trendin e viteve të fundit mund të përmendim ritmin e investimeve në vitin e fundit. Në vitin 2008 janë rikonstruktuar 5 rrugë kryesore, 6 trotuare, është në përfundim projekti për ndërtimin e shatërvanit dhe lulishtes në qendrën e qytetit, ajo në sheshin Isa Boletini, si dhe një sërë investimesh në përmirësimin e disa hapësirave publike dhe sociale të qytetit të Shkodrës, ndricimit publik, etj.

Për të rregulluar zhvillimin urban të qytetit është miratuar në vitin 2004 Plani Rregullues i Qendrës së Qytetit dhe aktualisht investimet dhe zhvillimi urban janë të orientuara drejt zbatimit të këtij plani. Së shpejti pritet të fillojë hartimi i Planit të Gjerë Rregullues të qytetit dhe Plani Rregullues i zonës turistike të Velipojës, 2 zonat me zhvillimin më të shpejtë urban dhe infrastrukturor në rajonin e Shkodrës.