



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
KËSHILLI KOMBËTAR I TERRITORIT

**MIRATOHET**

KRYETAR I K.E.T.-SË

**Z. EDI RAMA**

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

**ZNJ. BELINDA BALLUKU**

**PLANI KOMBËTAR SEKTORIAL NË FUSHËN E TRANSPORTIT  
DETAR DHE INFRASTRUKTURËS PORTUALE**

**DOKUMENTI I NISMËS**

*Miratur me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit Nr. 1, Datë 07.10.2020*

*Punuar nga*

**Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit**

**Tetor 2020**



## Tabela e Lëndës

<b>1. HYRJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ANALIZA DHE QËLLIMI I DOKUMENTIT TË PLANIFIKIMIT .....</b>	<b>6</b>
2.1. Situata e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale në vendin tonë .....	6
2.2. Qëllimi për hartimin e dokumentit dhe Objektivat e tij .....	7
<b>3. KUFIJTË E TERRITORIT QË MBULON DOKUMENTI I PLANIFIKIMIT .....</b>	<b>8</b>
<b>4. LISTA E DOKUMENTEVE PËRBËRËS TË PKS-SË.....</b>	<b>9</b>
4.1. Strukturat dhe formati i PKS-së .....	9
<b>5. EKSPERTËT QË DO TË PËRBËJNË GRUPIN E PUNËS QË DO TË HARTOJNË PKS-NË .....</b>	<b>11</b>
<b>6. PROCESI I KËSHILLIMIT DHE BASHKËRENDIMIT .....</b>	<b>13</b>
6.1. Fazat dhe hapat kryesore.....	13
6.2. Strukturat.....	14
<b>7. PLANI I VEPRIMEVE.....</b>	<b>15</b>
7.1. Parimet gjithëpërfshirëse.....	15
7.2. Përmbledhje e strategjive .....	15
7.3. Baza ligjore e Planit Kombëtar Sektorial.....	18
7.4. Përmbledhje e Planeve Kombëtare, Rajonale e Vendore.....	20
7.5. Integrimi dhe përputhshmëria .....	20
7.6. Baza e të dhënave.....	21
<b>8. BUXHETI .....</b>	<b>23</b>
<b>9. PËRFUNDIMI I DOKUMENTIT TË NISMËS .....</b>	<b>23</b>



## 1. HYRJE

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoritet me përgjegjësi në fushën e transportit detar dhe infrastrukturës portuale në lidhje me planifikimin territorial dhe infrastrukturën e nevojshme në funksion të transportit detar, ka ndërmarrë nismën për hartimin e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale.

Ligji Nr. 107/2014, datë 31.07.2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit”, i ndryshuar, përcakton se: *“Planet kombëtare sektoriale hartohen nga ministritë, me qëllim zhvillimin strategjik të një ose më shumë sektorëve të ndryshëm, sipas fushave të kompetencës si siguria kombëtare, mbrojtja nga fatkeqësitë natyrore, energjia, industria, transporti, infrastruktura, turizmi, zonat detare dhe infrastruktura e ujit, zonat ekonomike, arsimit, sporti, trashëgimia kulturore dhe natyrore, shëndetësia, bujqësia, etj”.*

Në vijim, VKM Nr. 686, datë 22.11.2017 “Për Miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit”, e ndryshuar, përcakton se: *“Çdo subjekt i interesuar mund t'i kërkojë Autoritetit përgjegjës të planifikimit marrjen e nismës për hartimin e dokumenteve të planifikimit, nëpërmjet një kërkesë drejtuar autoritetit përgjegjës, sipas përcaktimeve të Ligjit dhe kësaj rregulloreje. Gjithashtu, vetë Autoriteti përgjegjës i planifikimit, mbart detyrimin ligjor të ndërmarrë nisma planifikimi në zbatim të planeve që qëndrojnë më lart në hierarki, sipas përcaktimeve të Ligjit, apo kur e çmon të nevojshme rishikimin e dokumenteve ekzistuese të planifikimit”.*

Referuar bazës ligjore të sipërcituar, kërkesën për ndërmarrjen e nismës për Planin Kombëtar Sektorial mund ta bëjë çdo subjekt i interesuar. Në këtë rast, ndërmarrja e nismës për hartimin e Planit Kombëtar Sektorial në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale (PKS TDIP), bëhet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE).

Ligji i planifikimit dhe zhvillimit të territorit përcakton se, autoritetet përgjegjëse për planifikimin e territorit në nivel qendror janë: *Këshilli i Ministrave, Këshilli Kombëtar i Territorit, Ministria përgjegjëse për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit.*

**Sipas përcaktimeve të Rregullores së Planifikimit të Territorit, procesit të punës për hartimin e PKS-në i paraprin ndërmarrja e nismës për hartimin e tij.**

*Autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen dhe hartimin e nismës është ministri që mbulon sektorin, i cili e paraqet atë pranë Këshillit Kombëtar të Territorit për miratim. Në rast se plani hartohet për të analizuar në formë të integruar disa sektorë, atëherë nisma ndërmerret nga disa ministra së bashku.*

Bazuar sa më sipër, Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë, është autoriteti përgjegjës për ndërmarrjen e nismës dhe hartimin e PKS TDIP, si ministria përgjegjëse për çështjet e planifikimit



dhe zhvillimit të territorit në nivel qendror, si dhe si autoritet përgjegjës, i cili mbulon sektorin e transportit detar dhe Infrastrukturës portuale.

Dokumenti i nismës hartohet nga Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit, në bashkëpunim me ministrinë përgjegjëse për çështjet e planifikimit dhe zhvillimit të territorit në nivel qendror (MIE).

Me kërkesë të Ministrisë të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli Kombëtar i Territorit miraton dokumentin e Nismës, si dhe dokumentit të plotë të Planit Kombëtar Sektorial për Transportin Detar dhe Infrastrukturën Portuale. Më poshtë paraqitet në mënyrë skematike i gjithë procesi që do të ndjekë hartimi i nismës dhe miratimi i Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale në KKT.



Dokumenti i Nismës, përmban:

- analizën, e cila përcakton qëllimin dhe nevojën për hartim ose rishqyrtim të dokumentit të planifikimit;*
- kufijtë e territorit që mbulon dokumenti i planifikimit;*
- listën e dokumenteve përbërëse të PKS-së;*
- ekspertët (fushat e ekspertizës) që do të përbëjnë grupin e punës që do të hartojnë PKS-në;*
- përcaktime për procesin e bashkërendimit, këshillimit dhe takimeve publike dhe afatet përkatëse;*
- planin e veprimeve për hartimin e dokumentit të PKS-së;*
- buxhetin për hartimin e PKS-së;*

*Duhet patur parasysh që:*

Gjatë hartimit të planit, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë së bashku me AKPT duhet të sigurojë një proces dialogu, bashkëpunimi dhe bashkërendimi, horizontal e vertikal, me çdo autoritet të planifikimit e palë të interesuar, në fillim të procesit dhe gjatë hartimit të tij. Ministria këshillohet me AKPT-në e palët e interesuara, të cilat i vë në dijeni periodikisht për ecurinë e procesit të hartimit. AKPT-ja ndihmon dhe propozon përmirësimet e nevojshme të planit të veprimeve dhe të projektit të dokumentit kombëtar të planifikimit.



Në bazë të Ligjit të Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit dhe Rregullores së Planifikimit, procesi i bashkërendimit dhe këshillimit dhe i gjithë procesi që do të ndjekë hartimi dhe miratimi i PKS së TDIP, sipas situatave specifike dhe kompleksitetit të tij, zhvillohen sipas fazave të mëposhtme:

### **Faza I**

Me Urdhër të Ministrit ngrihet grupi i punës, i cili do të jetë përgjegjës për hartimin e dokumentit të PKS-së. Pjesë e grupit të punës janë dhe përfaqësues nga AKPT.

Urdhri i Ministrit, i cili është njëkohësisht shprehje e vullnetit dhe iniciativës për marrjen e nismës dhe fillimin e punës për hartimin e PKS-së, publikohet edhe në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

### **Faza II**

Me marrjen e nismës për ngritjen e grupit të punës për hartimin e dokumentit të PKS-së, Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit organizon, të paktën një takim informues me institucionet përgjegjëse që ndërlidhen me sektorin dhe territorin në studim, si edhe me grupe interesi e përdorues të infrastrukturës portuale.

### **Faza III**

Ministri përgjegjës për çështjet e transportit detar dhe infrastrukturës portuale dërgon për miratim në Këshillin Kombëtar të Territorit, Dokumentin e Nismës për hartimin e Dokumentit të PKS TDIP.

### **Faza IV**

KKT merr vendim për miratimin e dokumentit të Nismës për hartimin e PKS TDIP. Vendimi i KKT-së për miratimin e Nismës, së bashku me dokumentin e nismës botohen në RKPT brenda 10 ditëve nga data e miratimit.

Vendimi i KKT-së dhe Dokumenti i Nismës bëhen publike edhe në faqen zyrtare të Sekretariatit të KKT-së dhe AKPT-së.

Dokumenti i Nismës hyn në fuqi me botimin e vendimit të KKT-së në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

### **Faza V**

Pas ndërmarrjes së Nismës për hartimin e PKS TDIP, me Urdhër të Drejtorit të AKPT-së, konstituohet Forumi për Bashkërendimin e Planifikimit në Nivel Qendror (FBPQ). Në Urdhërin e konstituimit përcaktohen detyrat, përgjegjësitë dhe programi i punës së FBPQ.

### **Faza VI**

Grupi i punës, i ngritur me urdhër të Ministrit që mbulon sektorin, zbaton planin e veprimeve për hartimin e PKS-së. AKPT është pjesë e grupit të punës.



Hartuesit e dokumentit të planifikimit me nënshkrimin e dokumentit të dorëzuar pranë autoritetit përgjegjës të planifikimit me përgjegjësi profesionale dëshmojnë se dokumenti i hartuar është në përputhje me legjislacionin në fuqi në fushën e planifikimit e të zhvillimit të territorit, si edhe me legjislacionet e tjera sektoriale që ndërthuren me planifikimin e territorit.

### **Faza VII**

Marrja e Aktit të Përputhshmërisë nga AKPT është pjesë e procesit të hartimit në pararendje të miratimit të dokumentit të PKS-së.

Si pjesë e grupit të punës për hartimin e PKS-së, në këtë rast, AKPT nënshkruan përputhshmërinë e dokumentacionit të PKS-së me nënshkrimin e draftit të hartuar nga grupi i punës.

### **Faza VIII**

Procesi i miratimit të PKS-së përmban të paktën hapat sipas shkronjave “a” dhe “c” më poshtë:

- a) Kërkesën e autoritetit përgjegjës për shqyrtim dhe miratim të PKS-së në KKT;
- b) Rishikimin/ përmirësimin e dokumentit të PKS-së nga autoriteti përgjegjës;
- c) Vendimmarrjen e KKT-së.

### **Faza IX**

Pas botimit në Regjistër të dokumentit të plotë të PKS-së, Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë bën kërkesën për shqyrtimin dhe miratimin e dokumentit të planifikimit në KKT. KKT merr vendim në lidhje me miratimin e PKS TDIP.

Vendimi i miratimit të dokumentit të PKS-së botohet në RKPT brenda 15 ditëve nga data e miratimit.

### **Faza X**

Dokumenti i Planit Kombëtar Sektorial në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale hyn në fuqi me botimin e plotë në RKPT të vendimit të KKT-së dhe dokumenteve shoqëruese të tij.



## 2. ANALIZA DHE QËLLIMI I DOKUMENTIT TË PLANIFIKIMIT

### 2.1. Situata e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale në vendin tonë

Spektori shqiptar i transportit detar dhe infrastrukturës portuale karakterizohet nga elementët e mëposhtëm:

#### Gjendja ekzistuese

- Zona portuale e Shëngjinit:
  - o Porti i peshkimit,
  - o Porti i veçantë në shërbim të FA.
- Zona portuale e Durrësit:
  - o Porti i pasagjerëve,
  - o Porti industrial,
  - o Porti energjetik.
- Zona portuale e Vlorës:
  - o Porti i pasagjerëve,
  - o Porti i peshkimit në Triport,
  - o Porti energjetik,
  - o Porti i veçantë në shërbim të FA në Orikum,
  - o Porti i ishullit të Sazanit,
  - o Porti turistik në Orikum,
  - o Porti turistik dhe i peshkimit në Radhimë.
- Zona portuale e Sarandës:
  - o Porti i pasagjerëve,
  - o Porti i peshkimit,
  - o Porti turistik.

#### Në proces ndërtimi

- Porti turistik i Kavajës

Zhvillimi ekonomik i vendit në rritje, sjell edhe nevojën e modernizimit, zgjerimit dhe rritjes së kapaciteteve portuale përgjatë vijës bregdetare të Adriatikut dhe Jonit. Zonat portuale të Durrësit dhe Vlorës kanë presionin më të madh të planifikimit me funksion rritjen, diversifikimin dhe modernizimin e infrastrukturës portuale, ndërsa zonat portuale të Shëngjinit dhe Sarandës kanë domosdoshmërinë e specializimit dhe modernizimit të infrastrukturës ekzistuese.

Shqipëria për shkak të pozicionit të saj gjeografik ka një potencial të madh për zhvillimin e transportit detar dhe ekonomisë që lidhet me detin, si rrjedhojë është e domosdoshme që infrastruktura portuale të zgjerohet, modernizohet, diversifikohet dhe specializohet, në mënyrë që ekonomia e Shqipërisë të maksimizojë përfitimet që mundëson potenciali gjeografik/ natyror.

Detyra e secilit sektor është të vlerësojë potencialet dhe të marrë masat për mirëplanifikim dhe zhvillimin e infrastrukturës sektoriale.



Nisma për hartimin e Planit Sektorial Kombëtar në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale vjen pas një njohje të thellë të territorit të vendit në kuadër të hartimit të 3 Planeve të territorit në nivel kombëtar dhe 60 Planeve të territorit në nivel vendor, e konkretisht:

- Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit (PPKT) “Shqipëria 2030”;
- Plani i Integruar Ndërsektorial i Brezitet Bregdetar (PINs Bregdeti);
- Plani i Integruar Ndërsektorial i Zonës Tiranë-Durrës (PINs TR-DR);
- 60 Plane të Përgjithshme Vendore për 60 bashki.

Nisma për hartimin e Planit Sektorial Kombëtar në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale vjen në zbatim të ligjit 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar, ku përcaktohet detyrimi i secilit sektor për të planifikuar zhvillimin e tij në raport me territorin, për 15 vitet e ardhshme dhe rishikimin periodik 5-vjeçar.

Nisma për hartimin e Planit Sektorial Kombëtar në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale vjen në vijim të drejtimeve strategjike të miratuara me miratimin e 3 Planeve të territorit në nivel kombëtar, ku jepen orientime për zgjerimin e porteve ekzistuese, për diversifikimin e tyre dhe specializimin e disa të tjerëve. Gjithashtu në këto 3 Plane kombëtare jepen orientime për zhvillimin e transportit detar, si një alternative tepër efektive dhe e domosdoshme e atij tokësore, për shtimin e portave detare për transport kombëtar, si në nivel udhëtarësh ashtu edhe turistik.

Plani Kombëtar Sektorial në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale do të pasohet pas miratimit dhe hyrjes në fuqi, me hartimin e planeve të detajuara të përdorimit të tokës dhe administrimit të hapësirave portuale specifike.

## 2.2. Qëllimi për hartimin e dokumentit dhe Objektivat e tij

Qëllimi i përgjithshëm i Studimit Sektorial është të kontribuojë në zhvillimin e sektorit të transportit detar, të krijojë kushtet e domosdoshme për zgjerimin, modernizimin dhe zhvillimin e infrastrukturës portuale, të vendosë objektiva specifike dhe të caktojë detyra për autoritetet sektoriale në zbatim të PKS TDIP dhe legjislacionit sektorial.

Objektivat specifike të Studimit Sektorial janë:

1. Të përcaktojë itineraret e transportit detar;
2. Të përcaktojë natyrën/ tipologjinë e portave detare, mbi bazën e pozicionit gjeografik dhe dokumenteve të planifikimit të territorit;
3. Të përcaktojë zonat e zgjerimit në det dhe në tokë të portave detare;
4. Të përcaktojë në nivel strategjik drejtimet kryesore për përdorimin e tokës (dhe detit) të zonës portuale;
5. Të propozojë ndryshimet e nevojshme ligjore dhe institucionale, nëse do të vlerësohet se ka nevojë për përmirësimin e procesit rregullator;
6. Të propozojë masa të tjera shoqëruese, nëse do të vlerësohen të nevojshme, për ta lehtësuar zbatueshmërinë e PKS TDIP.





### 3. KUFIJTË E TERRITORIT QË MBULON DOKUMENTI I PLANIFIKIMIT

Dokumenti i planifikimit do të mbulojë të gjithë territorin e vijës Bregdetare të Republikës së Shqipërisë, dhe do të ketë në fokus infrastrukturën portuale të dy qendrave portuale kryesore të vendit, atij të Durrësit dhe të Vlorës.



Figura 1 Harta e Transportit të Integruar



#### 4. LISTA E DOKUMENTEVE PËRBËRËS TË PKS-SË

Sipas kuadrit ligjor në fuqi përcaktohet se planifikimi i territorit mbështetet në politikat e miratuara dhe vihet në zbatim në një territor të caktuar gjatë një periudhe të përcaktuar kohore. Gjithashtu, sipas Rregullores së Planifikimit të Territorit, "Plani Sektorial Kombëtar (PKS), teksa hartohet e zbatohet duhet të ndjekë parimet e planifikimit si një proces pune përherë në vazhdimësi".

Bazuar në përcaktimet e Rregullores së Planifikimit të Territorit, elementet përbërëse të dokumentit të Planit Kombëtar Sektorial janë:

1. Dokumenti i Analizës dhe vlerësimit për sektorin;
2. Strategjia sektoriale dhe plani i zhvillimit të sektorit;
3. Hartat shoqëruese për pikat e mësipërme;
4. Studimi i Vlerësimit Strategjik Mjedisor (nëse ka propozime për ndërhyrje që kërkojnë rivlerësim të ndikimit në mjedis);
5. Informacioni i plotë gjeohapësinor për sektorin e integruar në platformën GIS, sipas standarteve të Regjistrimit Kombëtar të Planifikimit të Territorit.

##### 4.1. Strukturat dhe formati i PKS-së

*Raporti: Raporti mbi PKS për Transportin Detar dhe Infrastrukturën Portuale (TDIP) do të përmbajë si më poshtë vijon:*

- ✓ Hyrje;
- ✓ Qëllimi dhe objektivat e hartimit të PKS TDIP;
- ✓ Analiza e dokumentave pararendëse të sektorit dhe legjislationit;
- ✓ Analiza sektoriale e fushës së transportit detar dhe infrastrukturës portuale: Prezantohet situata aktuale dhe e parashikuar, duke konsideruar prirjet ekzistuese për zhvillim dhe mundësitë e zgjidhjes së problemeve apo çështjeve. Në të njëjtën kohë, ajo duhet të identifikojë se si pasqyrohen politikat kombëtare në prirjet dhe planet aktuale, si dhe ndikimet nga analiza socio-ekonomike me rëndësi për sektorin;
- ✓ Konkluzione të analizës dhe çështjet kryesore: Do të duhet të përfshihet situata aktuale e çështjeve dhe problemeve kryesore, të lidhura me: shërbimet në përgjithësi dhe atyre në fushën e menaxhimit të mbetjeve në vecanti, etj;
- ✓ Strategjia: Vizioni i parashikuar në PKS për Transportin Detar dhe Infrastrukturën Portuale duhet të shprehë objektivat e gjithëpranuara të zhvillimit të territorit kombëtar, bashkangjitur me prezantimin e politikave rajonale për TDIP, të cilat janë të lidhura ngushtë me zhvillimin e sektorit shoqëror, ekonomik dhe mjedisor;
- ✓ Skenarët strategjikë për zhvillimet potenciale të 10-15 viteve në vijim dhe arsyetimin për secilin prej tyre, përfshirë tregimin paraprak të llojeve të zhvillimeve plotësuese që kërkohen për të arritur modelet e propozuara;
- ✓ Orientimet për zhvillimet sektoriale, që tregojnë se si ato kontribuojnë për përmbushjen tërësore të "Vizionit" për TDIP. Këtu duhet të identifikohen vendndodhjet ku pritet të ndodhin këto



zhvillime. Njëkohësisht, duhen identifikuar kriteret specifike të tokës, karakteristikat gjeomorfologjike etj, në secilën prej fushave kyçe të zhvillimit, nevoja për përmirësimin e infrastrukturës kryesore dhe çështje të tjera të rëndësishme. Në këtë kontekst, duhen paraqitur edhe hartat treguese për vendndodhjet e propozuara për zhvillim;

- ✓ Vizioni hapësinor i PKS TDIP: Harta e përbërë e propozimeve në PKS formon diagramin kryesor, i cili paraqet në mënyrë diagramatike të gjitha propozimet. Plani i Fazave të Ndërhyrjeve dhe Plani Strategjik i Financimit: këto duhet të identifikojnë shkallën e përafërt të investimeve të kërkuara për sektorin TDIP dhe njëkohësisht për çdo sektor ndikues si dhe burimin e pritshëm të investimit (publik ose privat dhe, në rastin e investimit publik, nëse do të jetë kombëtar, rajonal apo lokal). Këtu mund të përfshihen edhe harta që tregojnë fazat e zhvillimit;
- ✓ Procesin e analizimit të gjithë territorit të TDIP që përfshihet në projekt: Hulumtime në terren dhe kërkime në institucionet përkatëse që merren me studimet dhe politikat e planifikimit të territorit, programet dhe dinamikat e zhvillimit të TDIP, etj;
- ✓ Shqetësimet dhe çështjet kryesore: Do të duhet të përfshihet situata aktuale e çështjeve dhe problemeve kryesore për TDIP, në lidhje me përkujdesjen dhe përmirësimin e këtij shërbimi;
- ✓ Korniza Institucionale për Zbatimin.

**Hartat:** PKS do të mbështetet nga Hartat Analitike, të cilat tregojnë situatën aktuale, prirjet dhe sfidat e planifikimit që ndikojnë në sektorin TDIP, propozimet, planin e veprimtimit sipas fazave, llojet e infrastrukturave, impaktet e mundshme, etj.



## 5. EKSPERTËT QË DO TË PËRBËJNË GRUPIN E PUNËS QË DO TË HARTOJNË PKS-NË

Plani i veprimeve për hartimin e PKS-së zbatohet nga grupi i punës i ngritur me Urdhër të Ministrit që mbulon sektorin (MIE). Plani Kombëtar Sektorial (PKS) hartohet nga grupe pune me specialistë të institucioneve publike, me ekspertë të fushave të ndryshme të huaj e vendas, sipas përcaktimeve të ligjit për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave.

AKPT do të jetë në çdo rast pjesë e grupit të punës.

Bazuar në nenin 14, pika 3 të Ligjit nr. 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar,

Formimi akademik i profesionistëve për secilën nga fushat përcaktohet si më poshtë:

- a) për planifikimin e territorit: planifikim dhe menaxhim urban, hapësinor dhe territori, urbanistikë ose projektim urban dhe fusha të tjera ekuivalente studimi, sipas legjislacionit të arsimit;
- b) për kontrollin e zhvillimit: fushat sipas shkronjës “a”, të kësaj pike, juridik, arkitekturë, inxhinieritë e ndërtimit, topogjeodezi;
- c) për mbrojtjen e mjedisit: menaxhim mjedisi urban, inxhinieritë e mjedisit dhe të agromjedisit, studime mjedisore, arkitekturë dhe projektim peizazhi, gjeologji, inxhinieri pyjesh, etj;
- d) për administrimin e regjistrimit: “GIS” dhe topogjeodezi ose, në mungesë, planifikim urban, territori, urbanistikë, projektim urban, inxhinieritë e ndërtimit ose arkitekturë me përgatitje dhe eksperiencë në GIS ose topogjeodezi.

Për këtë, Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë ka firmosur Urdhërin Nr. 282, datë 01.10.2020, “Për ngritjen e grupit të punës për hartimin e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar për një pjesë të territorit të Republikës së Shqipërisë (RSH)”.

Grupi i punës, i cili është përgjegjës për ndjekjen e procedurave, koordinimin e punës dhe hartimin e dokumentit të PKS, përbëhet si më poshtë:

- |                    |         |  |
|--------------------|---------|--|
| ▪ Erlis Hereni     | Kryetar | Përfaqësues i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë; |
| ▪ Mirzeta Kashnica | Anëtar  | Përfaqësues i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë; |
| ▪ Ina Luçi         | Anëtar  | Përfaqësues i Institutit të Transportit;                   |
| ▪ Adelina Greca    | Anëtar  | Përfaqësues i AKPT-së;                                     |
| ▪ Malvina Ferra    | Anëtar  | Përfaqësues i AKPT-së;                                     |
| ▪ Ermal Pashollari | Anëtar  | Përfaqësues i AKPT-së;                                     |
| ▪ Abas Kasa        | Anëtar  | Përfaqësues i AKPT-së                                      |
| ▪ Alket Bedini     | Anëtar  | Përfaqësues i Autoritetit Portual Durrës;                  |
| ▪ Isuf Hila        | Anëtar  | Përfaqësues i Autoritetit Portual Vlorë.                   |



Grupi i punës i ngritur me Urdhër Ministri është bërthama hartuese. Grupi i Punës, sipas nevojës mund të zgjerohet dhe asistohet nga ekspertë të tjerë të institucioneve të përfshira në Grupin e Punës, apo edhe institucioneve të tjera qendrore dhe lokale, fusha e përgjegjësisë së të cilave lidhet me fushën e PKS TDIP.

Institucione të tjera të cilat mund të thërriten nga Grupi i Punës për të dhënë kontribut në hartimin e PKS TDIP janë:

- Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural;
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit;
- Ministria e Financave;
- Bashkia Lezhë;
- Bashkia Durrës;
- Bashkia Vlorë;
- Bashkia Sarandë;
- Bashki të tjera;
- Agjencitë e varësisë së institucioneve më lart.



## 6. PROCESI I KËSHILLIMIT DHE BASHKËRENDIMIT

Menjëherë pas ndërmarrjes së nismës, vendimi i KKT-së për marrjen e kësaj nisme do të botohet në RKPT, brenda 10 ditëve nga data e marrjes së nismës.

Pas miratimit të Nismës, MIE dhe/ose Grupi i Punës do të organizojë, të paktën një takim informues për institucionet e ndërlidhura dhe grupet e interesit.

### 6.1. Fazat dhe hapat kryesore

Menjëherë pas miratimit të nismës për hartimin e PKS TDIP nga Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT), do të bëhet njoftimi i palëve të interesuara dhe dokumenti i nismës së bashku me aktin e miratimit do të botohen në Regjistrin Kombëtar të Planifikimit të Territorit dhe sipas mjeteve tradicionale të informimit.

Ligji “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit” përcakton se gjatë procesit të hartimit të dokumentit të PKS autoriteti përgjegjës (Ministria) është përgjegjëse për të bashkëpunuar me autoritetet e planifikimit të çdo niveli. Gjithashtu Ministria ka detyrimin për të informuar për të gjithë procesin planifikues dhe për të siguruar transparencë nëpërmjet regjistrit dhe formave e burimeve të tjera tradicionale.

Në varësi të këtij përcaktimi hapat më kryesore janë si më poshtë:

- Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit sektorial të planifikimit do të sigurojë një proces dialogu, bashkëpunimi dhe bashkërendimi, horizontal e vertikal, me çdo autoritet të planifikimit e palë të interesuar, në fillim të procesit dhe gjatë hartimit të dokumentit PKS TDIP.
- Përmbledhje e vërejtjeve dhe sugjerimeve gjatë takimeve botohet në RKPT.
- Ky autoritet këshillohet me AKPT-në e palët e interesuara, të cilat i vë në dijeni periodikisht për ecurinë e procesit të hartimit. Kur këto autoritete janë pjesë e Grupit të Punës informimi konsiderohet i realizuar nga prezenca në takime/Grup Pune.
- AKPT-ja ndihmon dhe propozon përmirësimet e nevojshme të planit të veprimeve dhe të projektit të dokumentit sektorial të planifikimit të TDIP, nëpërmjet pjesëmarrjes në Grupin e Punës.
- AKPT-ja siguron që hartimi i dokumenteve të planifikimit të territorit është në përputhje me dispozitat e këtij ligji, përmes ofrimit të ndihmës teknike për autoritetet përgjegjëse për planifikimin e territorit, nëpërmjet pjesëmarrjes në Grupin e Punës.
- Me Urdhër të Drejtorit të AKPT-së, konstituohet Forumi për Bashkërendimin e Planifikimit në Nivel Qendror (FBPQ). Në Urdhrin e konstituimit përcaktohen detyrat, përgjegjësitë dhe programi i punës së FBPQ.



- MIE, si autoritet përgjegjës për hartimin e PKS TDIP, nëpërmjet Grupit të Punës, organizon një ose më shumë takime përpara çdo vendimmarrje planifikuese dhe i përsërit ato sipas nevojës për informimin e plotë të palëve të interesuara dhe zgjidhjen e konflikteve.
- Organizimi i takimeve kryhet si më poshtë vijon:
  - Autoriteti përgjegjës i planifikimit njofton vendin, datën dhe orën e takimit këshillimor, si dhe vë në dispozicion dokumentin e nismës apo atë të planifikimit, subjekt këshillimi.
  - Raporti me përmbledhjet e vërejtjeve dhe/apo propozimeve të shprehura gjatë takimeve këshilluese dhe atyre informuese me publikun botohen në RKPT brenda 10 (dhjetë) ditëve nga data e mbajtjes së takimit nga autoriteti përgjegjës i planifikimit.
  - Autoriteti përgjegjës i planifikimit reflekton në dokumentet e planifikimit vërejtjet dhe/apo propozimet ose jep arsyet e argumentuara të moskryerjes së një ndryshimi të tillë.

## 6.2. Strukturat

Përsa i përket organizimit të strukturave të përfshira në procesin e hartimit të PKS TDIP, ky dokument sektorial planifikimi në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale hartohet nën drejtimin e përgjegjësish e grupit të punës me ekspertë vendas dhe/ose të huaj, sipas Urdhrit të Ministrit të MIE.

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë - Autoriteti përgjegjës për hartimin e dokumentit të PKS TDIP. MIE siguron një proces dialogu, bashkëpunimi horizontal e vertikal, me çdo autoritet të planifikimit e palë të interesuar, në fillim të procesit dhe gjatë hartimit të dokumentit kombëtar të planifikimit. Ky autoritet këshillohet me AKPT-në e palët e interesuara, të cilat i vë në dijeni periodikisht për ecurinë e procesit të hartimit. Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKPT) është autoriteti përgjegjës për të bashkërenduar, në përgjithësi, procese të hartimit të dokumenteve të planifikimit, të cilat ndërmerren nga autoritetet e planifikimit në nivel qendror e vendor. Në këtë kuadër AKPT:
  - Ndhmon dhe propozon përmirësimet e nevojshme të planit të veprimeve dhe të projektit të dokumentit kombëtar të planifikimit;
  - Organizon takime të FBPQ-së, si dhe është pjesëmarrëse aktive në takimet të organizuara nga Ministria.
  - Ofron asistencën e saj, si dhe të dhëna elektronike bazë në ndihmë të hartimit të dokumentit të planifikimit;
  - Kryen kontrollin e përputhshmërisë së dokumentit të planifikimit dhe lëshon Aktin e Përputhshmërisë. Kur AKPT është pjesë e Grupit të Punës, ngritur me Urdhër Ministri, Përputhshmëria e Dokumentit garantohej nga bashkëfirmosja e Dokumentit të hartuar;
- Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT) – Autoriteti përgjegjës për miratimin e dokumentit të planifikimit.



## 7. PLANI I VEPRIMEVE

### 7.1. Parimet gjithëpërfshirëse

Metodologjia e hartimit të PKS TDIP do të bazohet në eksperiencën ndërkombëtare dhe kombëtare. Qasja e këtij plani është një qasje territoriale që garanton:

- Mbrojtjen e mjedisit, përdorimin e përgjegjshëm të burimeve natyrore dhe shëndetit të njeriut, si dhe zhvillimin ekonomik të Shqipërisë;
- Përputhshmërinë me sistemin ligjor dhe atë qeverisës në Shqipëri;
- Respekimin e kompetencave institucionale të autoriteteve të çdo niveli dhe të nevojave të çdo grupi interesi, në kuadër të konceptit të qeverisjes me shumë nivele;
- Harmonizimin e prioriteteve dhe politikave kombëtare sektoriale, ndërsektoriale dhe vendore me detyrimet që vijnë nga procesi i përafrimit ligjor me direktivat e BE dhe nga fazat e integritimit;
- Metodologjikisht, nevojitet që analiza të fokusohet në identifikimin e elementeve të favorshme dhe të pafavorshme në territor dhe të ndikimeve të mundshme në territor dhe në politikën tonë të planifikimit dhe direktivat e BE;
- Pavarësisht metodologjisë, e cila ndërtohet mbi eksperiencat më të mira kombëtare dhe ndërkombëtare, Plani do të respektojë terminologjinë, kushtet, standardet e planifikimit, kriteret e zhvillimit që përcaktohen në legjislacionin shqiptar.

### 7.2. Përmbledhje e strategjive

Politika e përgjithshme e planifikimit të territorit, në rastin konkret ajo për *Planin Kombëtar Sektorial në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale (PKS TDIP)*, hartohet në përputhje dhe në zbatim të qëllimeve, objektivave dhe rezultateve të pritshme, të përcaktuara në Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim, të programeve dhe dokumenteve strategjike të procesit të integritimit europian, Planeve Kombëtare të Territorit, në fuqi. Politika mbart e reflekton parimet dhe politikat e Bashkimit Europian për zhvillim hapësinor dhe “kohezion” territorial. Ajo përfshin gjithashtu objektivat e qëllimet e përcaktuara në strategjitë sektoriale dhe ndërsektoriale, që ekzistojnë në momentin e hartimit të saj.

Një përmbledhje paraprake e dokumenteve strategjike që do të përdoren si bazë dhe referencë në procesin e hartimit të PKS-së, është listuar në tabelën e mëposhtme. Por duhet sqaruar se ky listim nuk është shterues dhe për më tepër që gjatë hartimit të këtij plani do të merren në konsideratë edhe të gjitha strategjitë që janë në proces hartimi/draftimi dhe ende nuk janë miratuar nga organet kompetente, kjo për shkak se shumica e strategjive sidomos e atyre vendore janë në proces hartimi ose miratimi dhe akoma nuk janë miratuar përfundimisht.

Tabela e Strategjive dhe Planeve





Nr.	Akti Miratues	Titulli i Strategjisë	Qëllimi i strategjisë
1.	VKM nr.348 datë 11.5.2016	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020 (SKZHI)	<p>Objektivat strategjikë të transportit detar janë si më poshtë vijon:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zhvillimi i transportit detar, me qëllim arritjen e standardeve të BE-së përmes rritjes së numrit të operatorëve detare, në përputhje me standardet e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO).</li> <li>2. Vijimi i zhvillimit të porteve përmes investimeve sipas master planeve dhe me orientim drejt ekonomisë së tregut nëpërmjet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• rritjes së vëllimit të ngarkesave që trajtohen në portet shqiptare;</li> <li>• një rritjeje të numrit të pasagjerëve të transportuar me tragete;</li> <li>• rehabilitimit të infrastrukturës dhe superstrukturës të Autoritetit Portual të Durrësit dhe porteve të Vlorës, Sarandës dhe Shëngjinit duke përfshirë portet turistike;</li> <li>• rritjes së volumit të përpunimit të kontenierëve.</li> </ul> </li> <li>3. Zhvillimi i porteve turistike duke përfshirë ndërtimin e infrastrukturës dhe superstrukturës së tyre, me qëllim rritjen e numrit të mjeteve turistike që do të ndalen në këto porte, duke rritur kështu numrin e turistëve dhe të ardhurave që sigurohen nga turizmi detar.</li> </ol>
2.	VKM Nr. 413, datë 19.6.2019	Strategjia Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019 – 2023	<p>Qëllimet Strategjik të parashikuar janë si më poshtë vijon:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Krijimi i poleve (clusters) dhe industrive të reja të zhvillimit si dhe konsolidimi i ofertës turistike dhe krijimi i produkteve të reja. Gjithashtu, përmes përdorimit të instrumentave</li> </ol>



			<p>regullatore e lehtësuese, të nxitet përmirësimi i cilësisë së strukturave akomoduese duke mbështetur rigjenerimin e atyre ekzistuese e nxitur investime të reja në struktura më 4-5 vje, të kombinohen aktivitetet turistike duke lëvizur drejt një oferte të konsoliduar si edhe të shtohen produktet e reja turistike si një shprehje e potencialit të pashfrytëzuar të vendit.</p> <p>2. Rritja e vlerës së shtuar dhe e impaktit të sektorit në ekonomi dhe punësim. Përmes prioritizimit të investimeve publike, nxitjes së investimeve private, tërheqjes së një numri më të madh të turistëve dhe rritjes së kohëqëndrimit të tyre në vend, industria e turizmit të kthehet në një nga tre shtyllat kryesore të ekonomisë shqiptare e një nga burimet më të sigurta të vendeve të reja të punës.</p> <p>3. Zhvillimi i produkteve dhe shërbimeve të reja në turizëm, si dhe përmirësimi i cilësisë së tyre. Përmes ndërhyrjeve rregulluese, lehtësuese e përkrahëse, të standardizohen e çertifkohen ofruesit e shërbimeve turistike, si edhe të mbështetet përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të tjera, përmes ngritjes së një sistemi të formimit të vazhdueshëm profesional për gjithë burimet njerëzore në industrinë e turizmit.</p> <p>4. Përmirësimi i imazhit të vendit dhe promovimi i produkteve autentike lokale. Përmes një fushate të zgjuar marketing, të promovojmë pasuritë natyrore, historike e kulturore të Shqipërisë, duke përmirësuar imazhin</p>
--	--	--	---



			ndërkombëtar të vendit e duke tërhequr më shumë vizitorë.
3.	VKM Nr. 811, datë 16.11.2016	Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Planit të Veprimit 2016–2020	Qëllimet Strategjike të parashikuar janë si më poshtë vijon: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Krijimi një sistemi rregullator dhe ligjor që nxit funksionimin optimal të sistemit të transportit;</li> <li>2. Mbështetja e zhvillimit të ekonomisë;</li> <li>3. Sigurimi i një qasje të barabartë për të transportuar në të gjithë vendin që çon në balancë të përmirësuar të zhvillimit rajonal të vendit;</li> <li>4. Promovimi i integritimit me Bashkimin Europian dhe përmbushja e kërkesave të transportit në rajonin e Ballkanit Jugor;</li> <li>5. Përmirësimi i sigurisë, cilësisë dhe besueshmërisë së sistemit të transportit;</li> <li>6. Krijimi i një sistemi transporti me mjedis që qëndrueshëm;</li> <li>7. Sigurimi i transparencës në procesin e vendim-marrjes.</li> </ol>

### 7.3. Baza ligjore e Planit Kombëtar Sektorial

Baza kryesore ligjore për Planin Kombëtar Sektorial (PKS) është Ligji nr. Nr. 107/2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit”, i ndryshuar, VKM Nr. 686, date 22.11.2017 “Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit” e ndryshuar.

Përgatitja e PKS-së jo vetëm do të përmbushë një detyrim të rëndësishëm ligjor, por, në të njëjtën kohë, do të vendosë në zbatim parimet dhe orientimet e Planit e Përgjithshëm Kombëtar të Territorit (PPKT) “Shqipëria 2030”: Zhvillimi i transportit detar, zgjerimi, specializimi dhe diversifikimi i portave detare përgjatë Adriatikut dhe Jonit.

Hartimi i planit në fjalë do të sigurojë që objektivat e shpallura në Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI) të pasqyrohen dhe të përkthehen në vendime, objektiva e programe për zhvillimin e territorit në përgjithësi dhe sektorit të transportit detar dhe



infrastrukturës portuale në veçanti. Gjatë përpilimit, PKS duhet të marrë në konsideratë qoftë SKZHI-në, ashtu edhe të gjitha strategjitë e tjera sektoriale, ndërsektoriale dhe vendore që janë të miratuara në momentin e hartimit të këtij Plani. Gjithashtu, PKS do të marrë në konsideratë drejtimet dhe politikat sektoriale, direktivat dhe kriteret e BE-së, që orientojnë dhe ndikojnë në procesin e integritimit të Shqipërisë në Bashkimin Evropian.

Për ta bërë më të prekshëm këtë proces, më poshtë kemi renditur aktet ligjore që përbëjnë kuadrin ligjor në fuqi në fushën e planifikimit të territorit dhe sektorit të transportit detar dhe infrastrukturës portuale që do të zbatohet gjatë procesit të hartimit të PKS – së, përfshin aktet e mëposhtme:

- ✓ Ligji Nr. Nr. 107/2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit”, i ndryshuar;
- ✓ VKM Nr. 686, date 22.11.2017 “Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit”; e ndryshuar;
- ✓ VKM Nr. 408, datë 13.5.2015 “Për Miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit”, e ndryshuar.

Aktet Ligjore/nënligjore për tu analizuar në sektorin e transportit detar dhe infrastrukturës portuale janë:

- ✓ VKM Nr. 504, datë 13.09.2017 “Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”.
- ✓ Ligj Nr.9251, datë 8.7.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar
- ✓ Ligji Nr.10 109, datë 2.4.2009 “Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë ”
- ✓ Ligji Nr. 168/2013 “Për sigurinë në anije dhe në porte”
- ✓ Ligjin nr. 10 431, datë 9.6.2011, “Për mbrojtjen e mjedisit”, i ndryshuar
- ✓ Ligji Nr.81 datë 04.05.2017 "Për zonat e mbrojtura"
- ✓ Ligji Nr.91 datë 28.02.2013 "Për Vlerësimin Strategjik Mjedisor"
- ✓ Ligji Nr. 111, Viti 2012 "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore" i ndryshuar.

Më poshtë ndodhet e renditur një përmbledhje paraprake e tërësisë së fushave të kuadrit ligjor, që do të përdoren si bazë dhe referencë në procesin e hartimit të PKS–së. Por duhet sqaruar se gjatë procesit të hartimit të këtij plani do të identifikohen dhe merren në konsideratë edhe të gjitha fushat e tjera me impakt në transportin detar dhe infrastrukturën portuale. Aktet ligjore apo nënligjore të sektorëve të veçantë, që kanë impakt në procesin planifikues të transportit detar dhe infrastrukturës portuale, janë të renditura si më poshtë:

1. Kuadri ligjor i transportit;
2. Kuadri ligjor i transportit detar;
3. Kuadri ligjor i infrastrukturës portuale;
4. Kuadri ligjor i bujqësisë dhe zhvillimit rural;
5. Kuadri ligjor i energjisë;
6. Kuadri ligjor i turizmit;
7. Kuadri ligjor ushtarak;



8. Kuadri ligjor në fushën e të drejtave të pronësisë;
9. Kuadri ligjor për zhvillimin rajonal;
10. Kuadri ligjor i planifikimit dhe zhvillimit të territorit;
11. Kuadri ligjor për Zhvillim dhe Integrim, etj.

#### 7.4. Përmbledhje e Planeve Kombëtare, Rajonale e Vendore

Dokumentat kombëtare të planifikimit përcaktojnë ose orientojnë zhvillimin e ardhshëm, në të gjithë territorin kombëtar ose në një pjesë të tij, kushtet e zhvillimit të strukturave, të përfshira në to dhe vendndodhjen e përbërësve kryesorë të infrastrukturës publike kombëtare.

Hartimi dhe miratimi i tij mbështetet në të gjitha llojet e dokumentave të planifikimit në fuqi në nivel kombëtar, rajonal e vendor (si planet kombëtare, ndërsektoriale dhe sektoriale, ato rajonale, plane vendore të përgjithshme e të detajuara), duke përfshirë edhe ato draft/dokumenta që aktualisht janë në proces hartimi/miratimi, si dhe duke marrë në konsideratë të gjithë historikun e dokumentave planifikuese të miratuara e aplikuar përgjatë viteve, pa përjashtuar edhe vendime të ish-KRRTRSH, dhe aktualisht të KKT-së, në fushën e planifikimit të territorit dhe transportit detar dhe infrastrukturës portuale.

#### 7.5. Integrimi dhe përputhshmëria

Plani duhet të shërbejë si një strukturë rajonale për zhvillimin e sektorit të transportit detar dhe infrastrukturës portuale me strukturën e planit kombëtar, ku do të integrohet i gjithë procesi planifikues dhe planet ekzistuese, sektoriale e ndërsektoriale, rajonale e vendore.

Ky proces do të mundësojë zhvillimin strategjik të sektorit të transportit detar dhe infrastrukturës portuale dhe përputhshmërinë ndërmjet dokumentave të ndryshme të planifikimit të shtrira në të gjithë hapësirën ku ajo shtrihet, pavarësisht objektit të tyre, që mund të jetë *i përgjithshëm* (trajton shumë çështje e sektorë me lidhje komplekse e të përgjithshme ndërmjet tyre sipas territorit e rëndësisë), *plan i detajuar*; dokumenta planifikimi *ndërsektoriale* (trajtojnë çështje të dy apo më shumë sektorëve të tillë si/por jo vetëm transporti, furnizimi me ujë, kullimi, e çështje të tjera, me ndërthurje tematike dhe/ose territoriale ndërmjet tyre) apo *sektoriale* (trajtojnë çështje të një sektori të caktuar ose fushe të përgjegjësisë së autoriteteve vendore dhe kombëtare).

PKS TDIP, si dokument sektorial planifikimi për sektorin e transportit detar dhe infrastrukturës portuale, do të mbështetet edhe në strategjitë sektoriale apo ndërsektoriale të fushave të ndryshme, duke unifikuar politikat kombëtare të planifikimit territorial sektorial dhe mund të përcaktojë rregulla të detyrueshme për t'u respektuar në dokumentat e tjera vendorë, veçanërisht në lidhje me çështjet/zonat e rëndësisë kombëtare ose kur këto përbëjnë rregulla të detyrueshme për mbrojtjen e interesit kombëtar.



## 7.6. Baza e të dhënave

Për të plotësuar dhe mbështetur hartimin e Planit Kombëtar Sektorial të transportit detar dhe infrastrukturës portuale, është i nevojshëm hulumtimi dhe mbledhja e informacionit të të dhënave të caktuara nga arkiva dhe institucionet përkatëse.

Gjithashtu kjo bazë të dhënash, do të plotësohet më tej dhe me informacione të gjeografisë dhe të mjedisit. Në mënyrë që informacioni i mbledhur të analizohet dhe vlerësohet ashtu si duhet, është e nevojshme ngritja e një grupi të posaçëm pune, i cili do të mbledhë gjithë këtë informacion nga institucionet dhe instancat shtetërore (qëndrore dhe vendore) përkatëse. Ai do të analizojë vlefshmërinë, duke arsyetuar për nevojën e përditësimit të tyre në funksion të kriterëve, që ky plan për sektorin e transportit detar dhe infrastrukturës portuale do të vendosë, në mënyrë që produkti final të hartohet duke marrë për bazë parametrat ekonomikë, social-ekonomikë, gjeografikë, demografikë dhe mjedisore.

Puna për përgatitjen e këtij plani, nuk presupozon kërkim nga e para të këtyre të dhënave. Thjesht duhet gjykuar e analizuar mbi të dhënat që ekzistojnë dhe më pas aty ku është e nevojshme, të kërkohet asistencë shtesë nga instancat respektive, në mënyrë që zgjidhjet të cilat do të parashtrihen në plan të jenë të iniciuara mbi një kontekst sa më real dhe të azhornuar.

Këto të dhëna duhet të analizohen në mënyrë të hollësishme, duke mbledhur nga autoritetet vendore dhe qendrore informacionet që i shërbejnë këtij qëllimi. Është shumë e rëndësishme që kjo bazë informacioni të sintetizohet në të gjitha nivelet e planifikimit.

Informacion mbi të dhënat mund të merren nga Ministrinë dhe nga institucionet e tyre në varësi si:

- Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit;
- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit;
- Ministria e Financave dhe Ekonomisë;
- Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural;
- Përfaqësues të Njësive Administrative Vendore;
- Agjencitë e Zhvillimit Rajonal;
- Përfaqësues të Qarqeve që preken nga PKS;
- Autoritetet Portuale.



Për realizimin e objektivave kryesore të përcaktuara nga Plani Kombëtar Sektorial i Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale, është e nevojshme të shfrytëzohen databazat e të dhënave ekzistuese që lidhen me gjendjen e territorit, të tilla si, por pa u kufizuar në:

- informacion për topografinë;
- harta gjeologo-inxhinierike;
- harta hidro-gjeologjike;
- makrozonimin dhe mikrozonimin sizmik;



- bonitetin e tokave;
- burimet natyrore dhe mjediset pyjore;
- të dhëna mbi pozicionimin strategjik në raport me rajonin ku shtrihet vendi, përfshirë identitetin historik, urban dhe ekonomik, si dhe kufijtë territorialë të rajonit të marrë në studim;
- të dhëna të aspektit ekonomik dhe social, përfshirë çështje të punësimit, mundësive apo pengesave për zhvillim ekonomik, aspekteve të konkurrueshmërisë ekonomike apo rajonale, pozicionimit dhe përqendrimit të poleve ekonomike, cilësisë së kapitalit dhe burimeve njerëzore dhe të pikave të forta apo të dobëta për zhvillimin e ardhshëm ekonomik dhe social;
- të dhëna të aspektit demografik dhe përqendrimin e popullsisë në territor, tendencat e lëvizjeve të popullsisë në vite dhe shpërndarjen e popullsisë;
- të dhëna mbi mënyrën e përdorimit të pronave publike, përfshirë vendndodhjen funksionet dhe marrëdhëniet e pronësisë;
- të dhëna mbi çështjet e rëndësisë kombëtare dhe zonat e rëndësisë kombëtare dhe kufizimet që rrjedhin nga këto çështje në planifikimin dhe zhvillimin e territorit;
- të dhëna mbi problematikën mjedisore, duke marrë në konsideratë vendndodhjen e elementeve që ndikojnë negativisht mjedisin, vlerat e trashëgimisë kulturore dhe shëndetin e njeriut, si dhe përcaktimin e shkallës së ndikimit negativ të tyre;
- të dhëna mbi problematikën e pronësisë mbi tokën;
- të dhëna mbi përdorimin ekzistues të tokës, bazuar në kategoritë bazë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës dhe të strukturave në të, rrjetet e infrastrukturave kombëtare.



## 8. BUXHETI

Të gjitha shpenzimet e nevojshme që do të kryhen gjatë procesit të hartimit dhe miratimit të PKS TDIP do të përballohen nga fondet e buxhetit të shtetit, nëpërmjet kapaciteteve dhe burimeve të institucioneve në nivel qendror e vendor.

## 9. PËRFUNDIMI I DOKUMENTIT TË NISMËS

Dokumenti i Nismës për hartimin e PKS TDIP, vjen si një detyrim ligjor i Ligjit Nr. 107/2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit”, i ndryshuar, i cili përcakton përgjegjësitë e ministrive sipas sektorëve të tyre.

Ky material përshkruan nevojën dhe hapat që duhet të ndërmerren për të mbledhur dhe analizuar bazën e të dhënave në nivel kombëtar dhe rajonal, si një proces i nevojshëm paraprak për të nisur punën për hartimin e PKS të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale.

I gjithë ky proces do të kryhet në përputhje me kuadrin ligjor ekzistues. Planet e miratuara kombëtare dhe sektoriale do të jenë edhe referenca funksionale për të koordinuar strukturën e punës për këtë proces, i cili duhet të jetë gjithëpërfshirës dhe sektorial. Fillimi i punës për hartimin e *Planit Kombëtar Sektorial në fushën e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale* është shumë i rëndësishëm duke marrë në konsideratë zhvillimin që ka patur Shqipëria vitet e fundit përse i përket planifikimit dhe zhvillimit në sektorë të ndryshëm të saj.

Strategjia e zhvillimit që ky Plan do të implementojë, do të jetë dokument ligjor me hapësira zbatimi për entet apo agjencitë shtetërore, sikurse edhe për subjektet private që operojnë në këto sektorë, duke e futur zhvillimin e Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale në një fazë të re, e cila përputhet me një vizion të ri, që ka në themel zbatimin e pashmangshëm të ligjit. Ky dokument me shtrirje afatgjatë dhe i detyrueshëm për orientimet dhe përcaktimet që do të vendosë për të gjithë hapësirën që mbulon, do të garantojë përmirësimin e cilësisë së funksionimit të sektorëve, zhvillimin e sektorëve, zhvillimin ekonomik dhe social të vendit në kuptimin më të gjerë të tyre dhe do të përfshijë qeverisjen në çdo nivel.

