REPUBLIKA E SHQIPËRISË
BASHKIA LUSHNJE
DREJTORIA E PROMOVIMIT, INTEGRIMIT EUROPIAN DHE ZHVILLIMI EKONOMIK
Adresa: Lagjia "Kongresi i Lushnjes", 9001 Lushnjë Tel.355 (0) 35 22 22 14., e-mail:
bashkia_lushnje@yahoo.com web:www.bashkialushnje.gov.al

DOKUMENTI
I STRATEGJISË SË TRANSPORTIT PUBLIK
2023 - 2028

KRYETARI I KËSHILLIT TË BASHKISË
Z. FERDINANT GJERMENI

KRYETARI I BASHKISË
Znj. ERISELDA SEFA

Shënim i rëndësishëm :

Titulli: Strategjia e Transportit Publik në Bashkinë Lushnje

Autorësia dhe Kontributet :

Ky dokument u përgatit nga Bashkia Lushnje , Drejtoria e Promovimit , Integrimit Europian dhe Zhvillimit Ekonomik, nën drejtimin e Kryetares së Bashkisë Lushnje , znj. Eriselda Sefa .

Baza ligjore :

- Ligji nr 139/2015 " Për Vetëqeverisjen Vendore"
- Ligji nr 8308 datë 18.03.1998 " Për transportet rrugore " ,(ndryshuar me ligjet nr 8908 datë 06.06.2002 , nr 9096 datë 03.07.2003 , nr 9373 datë 14.04.2005 , nr 9760 datë 21.06.2007 , nr 10137 datë 11.05.2009 , nr 10302 datë 15.07.2010 , nr 118 datë 13.12.2012 , nr 21 datë 14.02.2013 , nr 37 datë 10.04.2014 , nr 10/2016 datë 11.02.2016) i përditësuar ,
- Ligji nr 107/2014 " Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit "i ndryshuar
- Ligji nr 7850 datë 29.07.1994 Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë
- Ligji nr 8378 datë 22.07.1998 Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë
- Ligji nr 9317 datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë
- Ligji nr 9774 date 12.07.2007" Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmave në mjedis"
- Ligji nr 10 431 datë 09.06.2011" Për mbrojtjen e mjedisit"

Pasqyra e lëndës

Kapitulli i parë

1.Hyrje
1.1 Qëllimi.....
1.2 Objekivat.....

2.Kapitulli i dytë

2.1 Prirjet kryesore të zhvillimit të Lushnjes pas viteve 90..... .....
2.2 Analiza historike dhe e transportit.....

3.Kapitulli i tretë

3.1 Strategjitë kryesore për zbatimin e planit të transportit.....
3.2 Skenari dhe masat e përzgjedhura.....
3.3 Inkurajimi i ciklizmit dhe mikrolëvizshmërisë.....

4.Kapitulli i katërt

4.1Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve.....
4.2 Kriteret e vlerësimit .....

5.Kapitulli i pestë

5.0 Plani i monitorimit dhe vlerësimit.....
5.1 Treguesit e monitorimit dhe vlerësimit.....

6.Kapitulli i gjashtë

6.0 Plani i zhvillimit të transportit.....

6.1 Projektet prioritare të zhvillimit të transportit.....

1.Kapitulli i parë

1.0 Hyrje

Me hartimin e dokumentit të strategjisë së transportit 2023 – 2028, Bashkia Lushnje ka si synim të zhvillojë zgjidhjen e transportit të qëndrushëm, duke përmbushur nevojat e lëvizshmërisë së njerëzve e të bizneseve në qytet dhe në rrethinat e tij për një cilësi më të mirë të jetesës.

1.1 Qëllimi

Bashkia Lushnje ka si qëllim të saj nëpërmjet planit strategjik të ofroj për qytetarët e saj një ambient të pastër, të jetueshëm dhe që lidhet ngushtë me përmirësimin e cilësisë së ajrit, shëndetit të qytetarëve , mjedisit dhe efikasitet më të lartë. Nevoja për edukim dhe ndërgjegjësim, që u ofrojnë qytetarëve informacione në mënyra të ndryshme dhe inkurajojnë ndryshimin e mendësisë (edhe në lidhje me sjelljen e përgjithshme kur drejton automjetin ,kur përdorin trasportin publik ,biçikletat apo dhe kur ecin)

1.2 Objektivat

Objektivat e Bashkisë Lushnje janë të ndara në 3 fusha:

- Lëvizshmëri e qëndrueshme.
- Siguri ,barazi dhe përfshirje sociale.
- Qëndrueshmëri mjedisore dhe ekonomike.

Lëvizshmëri e qëndrueshme.

- Ulja e varësisë nga makinat për lëvizjet e përditshme në favor të mënyrave më të qëndrueshme të transportit (ecja, çiklizmi, transporti publik)
- Harmonizimi i rrugëve të qytetit dhe hapësirave publike me nevojat e përdoruesve të ndryshëm, të rrugës (këmbësorët, çiklistët dhe përdoruesit e transportit publik)
- Optimizimi dhe integrimi i sistemeve të ndryshme publike dhe/ose private të lëvizshmërisë
- Optimizimi dhe racionalizimi i transportit të mallrave

Siguri ,barazi dhe përfshirje sociale.

- Ulja e aksidenteve rrugore, duke u përqendruar te përdoruesit më të ekspozuar (këmbësorët/çiklistët/motoçiklistët /fëmijët/ personat mbi 65), me synim eliminimin e aksidenteve vdekjeprurëse
- Sigurimi i përdorimit korrekt të rrugës me anë të kontrolleve më të mëdha dhe efektive të rregullave të qarkullimit dhe parkimit
- Rritja e ndërgjegjësimit dhe "liria e zgjedhjes" që drejtohet nga mënyrat më të qëndrueshme të transportit, duke rritur komunikimin dhe marketingun

Qëndrueshmeri mjedisore dhe ekonomike.

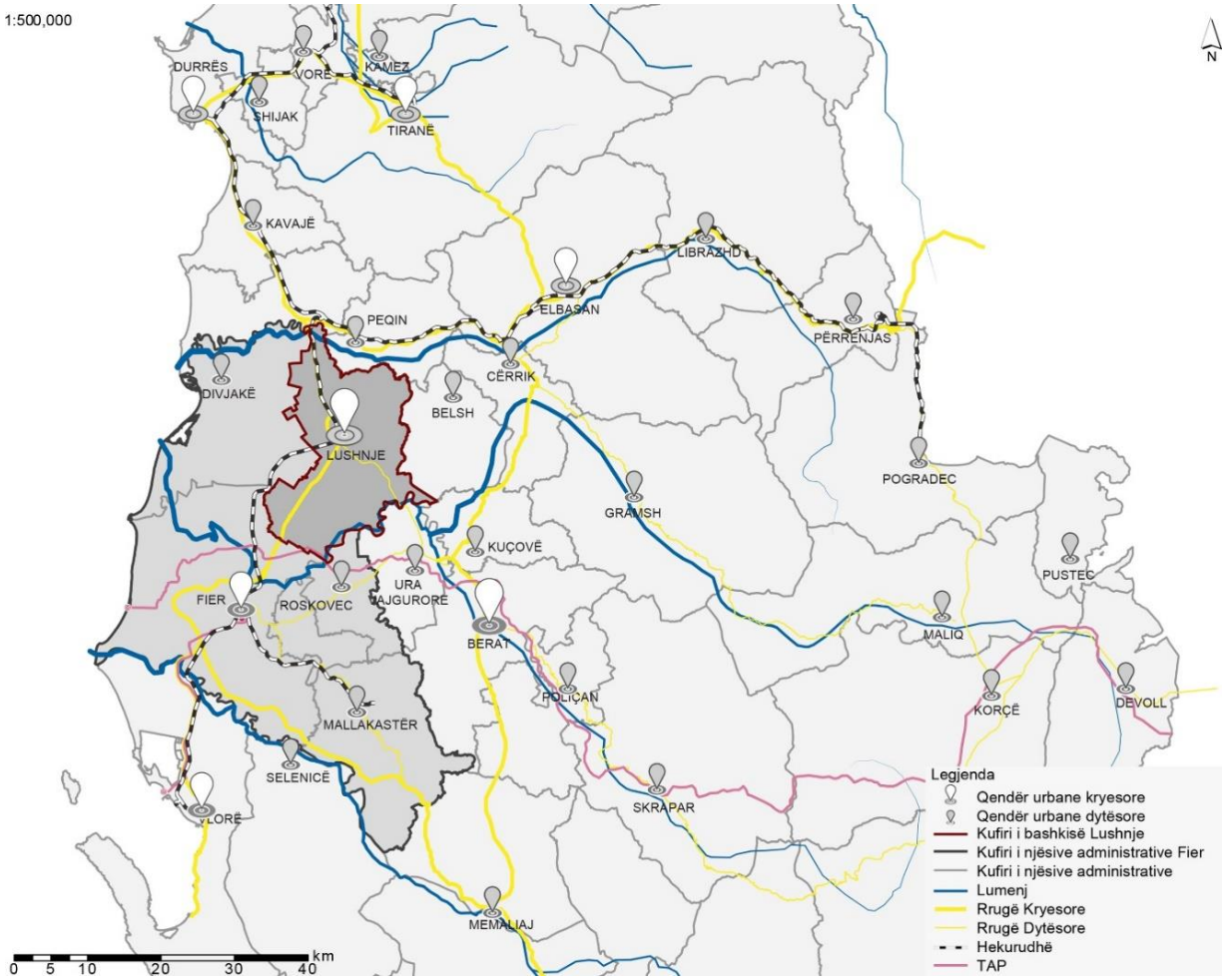
- Nxitja e efikasitetit ekonomik të shpërndarjes së mallrave
- Përdorimi optimal i burimeve, duke shtuar format e përdorimit të përbashkët të automjeteve dhe infrastrukturave, duke inkurajuar novacionin teknologjik e menaxhues në sektorin e transportit
- Përfshirja shprehimisht dhe në mënyrë të përbrendësuar në politikat publike e kostove mjedisore, sociale dhe shëndetësore të krijuara nga mënyrat e ndryshme të transportit
- Ulja e ndotjes së ajrit dhe shkarkimeve të CO2-shit që vijnë nga sektori i transportit
- Ulja e konsumit të energjisë dhe, sidomos, ai i karburanteve fosile (nafta *diesel* / benzina / LPG / etj.), që përdoren nga sektori i transportit
- Ulja e ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës, duke u dhënë përparësi zonave pranë shkollave, objekteve shëndetësore dhe zonave të banuara

2.Kapitulli i dytë

2.1 Prirjet kryesore të zhvillimit të Lushnjes pas viteve ’90

Bashkia Lushnje bën pjesë në Qarkun Fier dhe ka si qendër të saj qytetin e Lushnjes. Ajo kufizohet në veri me Bashkinë e Rrogozhinës, në verilindje me Bashkinë e Peqinit, në lindje me Bashkinë e Belshit, në juglindje me Bashkinë Dimal (Ura Vajgurore), në jug me Bashkinë e Roskovecit, në jugperëndim me Bashkinë e Fierit dhe në perëndim me Bashkinë e Divjakës. Bashkia ka një sipërfaqe prej 372.72 km² dhe ka në përbërje të saj 11 njësi administrative të cilat janë: Lushnje, Allkaj, Bubullimë, Hysgjokaj, Golem, Dushk, Karbunarë, Ballakat, Fier Shegan, Kolonjë, Krutje. Bashkia Lushnjë ka një popullsi prej 130 755 banorë.

Figura 1: Pozicionimi gjeografik i bashkisë Lushnje

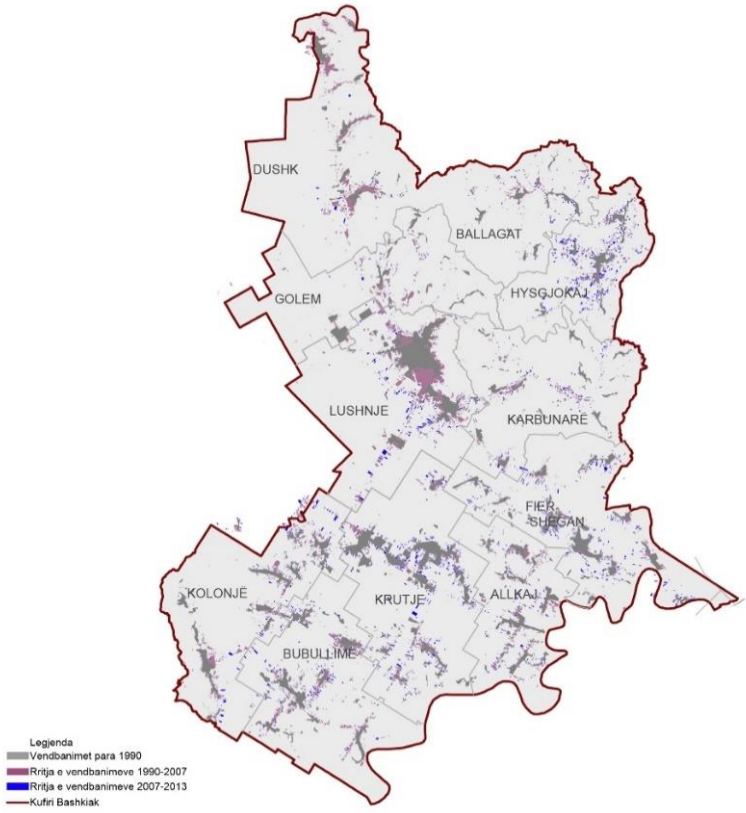


2.2 Analiza historike dhe e transportit

Qyteti i Lushnjes, si qendër e banuar, mendohet të jetë krijuar në shek. XV dhe quhej Lusme. Në regjistrimet e para, ai paraqitet si një fshat me 15 shtëpi dhe rreth 100 banorë. Gjatë viteve 1700, pavarësisht se popullsia dyfishohet, karakteri i qendrës së banuar mbetet përsëri ai i një fshati. Vetëm në vitin 1744, Lushnja do të marrë pamjen e një qyteti, një zonë me rreth 57 shtëpi, 500 banorë, rrugë të shtruara me kalldrëm një kishë dhe një xhami. Në vitin 1923, dokumentet zyrtare pohojnë se Lushnja kishte 25,348 banorë, numër që rritet në 46,420 banorë në vitin 1937. Të njëjtat burime zyrtare tregojnë se arsyet e shtimit të popullsisë në këto vite ishin ardhja e rreth 500 familjeve.

Mendohet se ushtria Austro- Hungareze ka ndërtuar rrugen Kavajë -Tërbuf – Lushnje. Paralelisht me këtë rrugë ushtarët austro – hungarez ndërtuan edhe rrugën Lushnje – Berat.
Ndryshimi i sistemit nga ai i centralizuar drejt ekonomisë së lirë të tregut, ashtu si në të gjithë Shqipërinë, edhe për bashkinë e Lushnjes solli ndryshime të mëdha në aspektin ekonomik, territorial dhe mjedisor.

Figura 2:Shtrirja e vendbanimeve ne kohë



Infrastuktura Rrugore

Nga pikëpamja e infrastrukturave rrugore, bashkia Lushnje shtrihet në një pozicion mjaft të favorshëm gjeografik dhe strategjik, si për shkak të pozicionimit ndërmjet dy pikave më të rëndësishme portuale (Vlora dhe Durrësi) ashtu edhe për arsye se në këtë territor kalojnë Korridori i VIII dhe Korridori i Kaltër, ku së bashku me Korridorin Durrës-Nish përbëjnë korridoret më të rëndësishme të Shqipërisë.
Sa i përket infrastrukturës rrugore në bashkinë e Lushnjës kalojnë dhe rrugët shtetërore SH4 dhe SH72

- Rruga Shtetërore 4 fillon në Durrës dhe përfundon në Kakavijë duke kaluar në Lushnje Fier dhe Levan, ku më pas merr drejtimin për në Gjirokastër. Në vazhdim të këtij itinerari nis Route 853 e cila përfundon në Janinë
- Rruga Shtetërore 72 është vazhdim i rrugës së vjetër që fillon në Lushnje, kalon në Berat dhe vazhdon deri në Çorovodë.

Tabela 1:Gjatesia e segmenteve rrugore sipas kategorise, Bashkia Lushnje

Kategoria e Rrugës	Gjatësia (km)
Rrugë interurbane kryesore	69
Rrugë interurbane dytësore	99
Rrugë Urbane kryesore	16
Rrugë urbane dytësore	389
Rrugë Lokale	1533
Totali gjatësisë lineare	2106

Bazuar në Ligjin nr 8378 i "Për kodin Rrugor", dhe nga analiza e infrastrukturës rrugore evidentohet se bashkia e Lushnjes përshkohet nga rreth 2106 km rrugë lineare të specifikuara si në tabelën më sipër. Sipas 'Planit Rregullues të Bashkisë Lushnje" hartuar në 2016, dhe miratuar me vendim KKT-se rezulton se vetëm në qytetin e Lushnjësshtriheshin 107.9 km rrugë lineare dhe një sipërfaqe rrugore prej 52.8 ha, sipërfaqe kjo e cila është thuajse njëzetë-fishuar me përfshirjen brenda kufijve administrativë të 11 ish-komunave (899.7 ha). Rrugët lokale janë infrastrukturat mbizotëruese në bashkinë e Lushnjës, e parë si nga pikëpamja e shtrirjes lineare ashtu edhe për nga sipërfaqja (846 ha).
Nga analizat e gjendjes së infrastrukturave, vërehet se pjesa më e madhe e rrugëve të bashkisë Lushnje, kryesisht rrugët urbane dytësore dhe ato lokale, janë të pashtruara. Këto mbulojnë zonën e qytetit të Lushnjës, rrugët ndërqytetëse kryesore dhe dytësore, dhe një pjesë e vogël e rrugëve urbane kryesore që lidhin qytetin me njësitë e tjera administrative.
Investimet më të rëndësishme në infrastrukturën rrugore janë bërë nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FShZh) Bashkia Lushnje, ku gjatë periudhës 2013-2021 e ne vazhdim janë shtruar

dhe rikonstruktuar 107.9 km rrugë, pjesa më e madhe në zonat rurale dhe urbane të Bashkisë Lushnje. Për t'u theksuar është rikonstruksioni i rrugës Fier Shegan-Kozarë, e cila ka mundësuar lidhjen e drejtpërdrejtë të Bashkisë së Lushnjës me Kuçovën, Rikonstruksioni i rruges Bubullim-Imesht, Rikonstruksioni i Unazaes bujqesore te Myzeqese Loti 1 dhe Loti 2, Rikonstruksioni i rrugës Sabri Kosturi, Rikonstruksioni i rrugës Plasmas- Karbunarë etj

Transporti publik

- **Linjat ndërqytetase**

Nga analiza e transportit ndërqytetas, sipas informacioneve të marra nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, lëvizshmërinë më të shpeshtë Bashkia e Lushnjës e ka me Tiranën dhe Elbasanin, përkatësisht 10 orare për në Tiranë dhe 7 orare drejt Elbasanit.
Stacioni kryesor i autobusëve dhe mikrobusëve gjendet në afërsi të hyrjes veriore të qytetit dhe një tjetër provizor përballë stacionit qëndror të trenit në qytetin e Lushnjes.

- **Transporti hekurudhor**

Stacioni hekurudhor i Lushnjës ka shërbyer tradicionalisht për transportimin e pasagjerëve dhe mallrave drejt Tiranës, Fierit dhe Vlorës.
Sot kjo hekurudhë i shërben më pak se 1% të popullsisë, për shkak të gjendjes së keqe të saj dhe kushteve të papërshtatshme të transportit të mallrave.
Rivitalizimi i hekurudhës, përmirësimi i kushteve dhe reduktimi i orëve të transportit për mallrat dhe pasagjerët, është një nga objektivat strategjik të Bashkisë Lushnje.
Sipas statistikave të INSTAT , 72.7 % e banorëve shkojnë në punë në këmbë ose me biçikletë, 6.6% përdorin transportin publik të organizuar me autobusë urban dhe 15,7 e tyre përdorin automjetet personale.

Përfundime

- Bashkia Lushnje shtrihet në një pozicion strategjik të favorshëm duke parë që në periferi të qytetit kalon një nga korridoret më të rëndësishëm të vendet. Për sa i përket transportit ndërqytetës Bashkia e Lushnjës lëvizshmërinë më të lartë e ka me qytetin e Tiranës dhe Elbasanit.

- Si pasojë e reformës territoriale, Bashkia e Lushnjës tashmë ka një shumëfishim të ndryshuar, ku në këtë bashki mbizotërojnë rrugët lokale.

- Nga analiza e infrastrukturës rrugore, një nga problemet kryesore që është evidentuar nga grupi i punës janë hyrje daljet (ndërprerjet) e rrugëve lokale me rrugët ndërqytetëse kryesore. Kjo analize është bërë në GIS dhe janë evidentuar 285 pika konfliktuale, të cilat janë burim aksidenti për këtë bashki.

- Mungesa e një stacioni të mirëfilltë multimodal për autobuzët dhe hekurudhën.

- Mos ekzistenca e korsive te bicikletës dhe hapësirave të dedikuara per ta.
- Investime me barriera arkitektonike per në infrastrukturën ekzistuese e cila duhet të merret parasysh në propozimet e ardhshme.

3.Kapitulli i tretë

3.1 Strategjitë kryesore për zbatimin e planit të transportit.

Strategjitë kryesore që Bashkia Lushnje do të ndjekë për zbatimin e planit të transportit i referohen Planit të Lëvizshmërisë së Qendrueshme Urbane, i pranuar gjeresisht ne Europe dhe nderkombetarisht. Pervec rehabilitimit dhe permiresimit te rrugeve kryesore synohet krijimi i hapesirave publike per te gjithe llojet e perdoruesve. Ne fokus do te jene vecanerisht hapesirat kushtuar femijeve.

I. Nxitje e transportit publik dhe shtrirje me te gjere ne Njesite Admininistrative te qytetit

II.Inkurajimi i ciklizmit dhe i shtimit te zonave per perdorimin e bicikletave.

III. Menaxhim i ofrimit,logjistikes,transportit dhe te parkimit.

Infrastruktura rrugore

- Përfundim i rrjetit rrugor ,sistemim të unazës dhe rrugëve kryesore hyrëse dhe dalese.
- Rehabilitim/përmirsim i rrugëve kryesore.
- Tranformim i segmenteve rrugore ne hapesira kushtuar kembesoreve,vecanerisht personave te moshuar dhe atyre me aftesi te kufizuar.
- Çlirimi i trafikur ne disa prej kryqëzimeve me trafik të ngarkuar.
- Mundesimi i hapesirave publike te aksesueshme e te sigurta me ne fokus femijet.

Parkimi

- Hapsira parkimi të dedikuara për personat me aftësi të kufizuar.
- Hapsira parkimi përgjatë unazës së qytetit.

Trasporti publik

- Ngritja e një terminali të ri multimodal për autobuzet ndër/qytetas.
- Rehabilitimi i infrastukturës hekurudhore për trasportin e mallrave dhe publikun
- Sistemim tarifimi biletash prane stacionit multimodal dhe hekurudhor
- Përmirsim të vendëqëndrimeve për udhetaret e trasportit publik.

Çiklizmi

- Zgjerim të rrjetit çiklistik

- Shtigje natyrore për biçikletat
- Rritje e infrastrukturës çiklistike

4.Kapitulli i katërt

4.1 Vlerësimi dhe krahasimi i skenarëve

Procesi i hartimit të Planit për transportin publik në Bashkinë Lushnje mbështetet në vlerësimin dhe krahasimin e skenarëve alternativë të planifikimit, d.m.th., mënyra të ndryshme të kombinimit të paketave të masave, që synojnë arritjen e objektivave të Planit strategjik per Lushnjen.

Për këtë objektiv përdoret Analiza me Shumë Kritere (AShK). AShK-ja është një instrument për vlerësimin e alternativave të ndryshme, efektet e të cilave nuk mund të shprehen në formë monetare apo të përllogariten lehtësisht, por që politikëbërësit i shohin me rëndësi për t'u përfshirë formalisht në vlerësim.

Forca e AShK-së qëndron në faktin se ajo mund të përdoret me një grup njësish matëse që zbatohen për secilin kriter. Këto njësi matëse pasqyrojnë rëndësinë relative të objektivave të politikave kundrejt të cilave matet funksionimi i alternativave. Ato mund të vendosen apo të nxirren prej një procesi që përfshin një shumicë vendimmarrësish ose aktorësh. Njësitë matëse mund të përdoren më tej për pikët e ndikimit, me qëllim që t'i bashkojnë ato në një vlerë të vetme të përgjithshme dhe të prodhojnë një renditje.

4.2 Kriteret e Vlerësimit

Metodologjia e propozuar ngrihet mbi identifikimin e një grupi kriteresh, që analizojnë saktësinë e skenarëve alternativë nga këndvështrime të ndryshme. Për secilin kriter, mund të përdoret një ose më shumë tregues, për të matur nëse, ose deri ku mund të kontribuojë një alternativë në secilin kriter individual. Treguesit duhet të ofrojnë një 'shkallë' në bazë të së cilës mund të gjykohet kontributi i çdo alternative në kritere.

Në tabelën e mëposhtme paraqiten kriteret dhe nënkriteret e propozuara të vlerësimit. Janë marrë në konsideratë dy sfera:

- Kontributi në objektivat e Planit per transportin publik ne Bashkin Lushnje (4 përmasat e qëndrueshmërisë),
- Kontributi në strategjitë kryesore të Planit per transportin publik ne Bashkin Lushnje (6 shtylla të politikave).

KRITERET DHE NËNKRITERET E ASHK-SË

Sfera	Kriteret	Nënkriteret
Kontributi në objektivat e PLQU-së	A) Lëvizshmëria e qëndrueshme: efektiviteti dhe efikasiteti i sistemit të lëvizshmërisë *Përmbushja e nevojave të lëvizshmërisë së banorëve, bizneseve, përdoruesve të qytetit dhe turistëve*	**A1) Ulja e varësisë nga makinat** për udhëtimet e përditshme në favor të mënyrave më të qëndrueshme të transportit (ecje, biçikletë, transport publik)
		A2) Harmonizimi i rrugëve të qytetit dhe hapësirave publike me nevojat e përdoruesve të ndryshëm, të rrugës (këmbësorët, çiklistët dhe përdoruesit e transportit publik)
		A3) Optimizimi dhe integrimi i sistemeve të ndryshme publike dhe/ose private **të lëvizshmërisë**
		A4) Optimizimi dhe racionalizimi i **mallrave të transportit**
	B) Qëndrueshmëria sociale: barazia, siguria dhe përfshirja sociale *Sigurimi i shëndetit, sigurisë, aksesueshmërisë dhe informacionit të mjaftueshëm për të gjithë*	**B1) Ulja e aksidenteve rrugore, duke u përqendruar te përdoruesit më të ekspozuar** (këmbësorët/çiklistët/motoçiklistët /fëmijët/ personat mbi 65), me synim **eliminimin e aksidenteve vdekjeprurëse**
		B2) Sigurimi i përdorimit korrekt të rrugës me anë të kontrolleve më të mëdha dhe efektive të rregullave të qarkullimit dhe parkimit
		B3) Rritja e ndërgjegjësimit dhe "liria e zgjedhjes" që drejtohet nga mënyrat më të qëndrueshme të transportit, duke rritur komunikimin dhe marketingun
		B4) Jetueshmërisë, akses dhe tërheqje më e madhe për të gjithë përdoruesit, duke ruajtur karakteristikat e qytetit dhe qëndrueshmërinë e sistemit të lëvizshmërisë
	C) Qëndrueshmëria ekonomike: novacioni dhe efikasiteti ekonomik *Rritja e mundësive për novacion dhe puna për qëndrueshmërinë dhe efikasitetin ekonomik*	**C1)** Kryerja e **shpenzimeve publike efikase dhe efektive** për infrastrukturën dhe shërbimet e lëvizshmërisë (vlerë kundrejt parasë)
		C2) Nxitja e **efikasitetit ekonomik të shpërndarjes së mallrave**
		C3) Përdorimi optimal i burimeve, duke shtuar format e përdorimit të përbashkët të automjeteve dhe infrastrukturave, **duke inkurajuar novacioni teknologjik e menaxhues** në sektorin e transportit
		C4) Përfshirja shprehimisht dhe në mënyrë të përbrendësuar në politikat publike e kostove mjedisore, sociale dhe shëndetësore të krijuara nga mënyrat e ndryshme të transportit

Sfera	Kriteret	Nënkriteret
	D) Qëndrueshmëria mjedisore: cilësia e mjedisit *Nxitja dhe përmirësimi i cilësisë së mjedisit*	**D1) Ulja e ndotjes së ajrit dhe shkarkimeve të CO2-shit** që vijnë nga sektori i transportit
		D2) Ulja e konsumit të energjisë dhe, sidomos, atij të karburanteve fosile (nafta *diesel* / benzina / LPG / etj.), që përdoren nga sektori i transportit

KO DI	MASAT	AKTIVITETET	AFATI
		D3) Ulja e ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës, duke u dhënë përparësi zonave pranë shkollave, objekteve shëndetësore dhe zonave të banuara	
		D4) Përmirësimi i **cilësisë së peizazhit urban dhe kufizimi i konsumit të tokës**	
Kontributi në strategjitë kryesore dhe shtyllave politike të PLQU-së	E) Financimi i politikave dhe strategjive kryesore	**E1)** Bërja e t**ransportit publik** më të gjerë, më efikas, të integruar, tërheqës dhe përfshirës	
		E2) Inkurajimi i përdorimit të biçikletave si alternativë ndaj transportit të motorizuar privat	
		E3) Menaxhimi i objekteve dhe tarifimit të parkimit si nxitës për orientimin e zgjedhjes së mënyrës së transportit (qasja liro-shtrëngo)	
		E4) Zbatimi i teknologjive të ShTI-ve, zgjidhjeve digjitale, lëvizshmërisë elektrike për një **qytet (më) inteligjent**	
		E5) Lushnja me lëvizshmëri rezistente: kombinimi i investimeve në infrastrukturë dhe politikave të buta, përdorimi maksimal i burimeve (financiare dhe hapësinore) dhe rritja e elasticitetit dhe aftësisë reaguese të sistemit të lëvizshmërisë	
		E6) Nxitja e projektimit dhe përdorimit të rrugëve të qytetit e hapësirave urbane me fëmijët në qendër, për të rritur aksesueshmërinë, tërheqjen sigurinë.	

Nxitja e **Transportit Publik,** për ta bërë më të gjerë, më efikas, më të integruar, tërheqës e përfshirës.
Strategjia e parë kërkon të përmirësojë cilësinë e transportit publik në qytetin e Lushnjes. Ajo përfshin rritjen e shërbimit (në sasi e cilësi), duke e bërë më efikas, të integruar, tërheqës dhe të përftueshëm nga të gjithë .
Mbështetur tek elementi që e bën transportin publik zgjedhjen më të preferuar modale nga një numër i madh i popullsisë dhe vetëdija për kufizimet aktuale që ai ka (sidomos, transporti i shpejtë masiv dhe kapaciteti aktual rrugor), strategjia kërkon të përforcojë rolin e transportit publik duke rritur shtrirjen dhe kapacitetin dhe duke përmirësuar funksionet, nivelin e tërheqjes dhe përfshirjes.
Ka një nevojë të madhe për të siguruar nivelin e duhur të shërbimit dhe për të orientuar nisjen e një sistemi të integruar tarifimi dhe një programi për rinovimin e flotës. Kjo do të bëhet nëpërmjet përditësimit të skemës aktuale të rregullimit dhe financimit të transportit publik në Lushnje.
E fundit në radhë, por jo nga rëndësia, transporti publik do të bëhet më elastik e përfshirës, duke futur shërbimet e posaçme dhe me kërkesë në zonat me dendësi të ulët dhe/ose për alternativat e shumëfishta të lëvizshmërisë (natë/shkollat/personat me aftësi të kufizuara).

Po ashtu, strategjia mund të zhvillohet edhe mbi stacionin e ri multimodal që do të realizohet në lagjjen "18 tetori" në hyrje të qytetit të Lushnjes, e cila kufizohet me tre akse rrugore që janë: Autostrada Fier-Lushnje, rruga e "Tiranës", Rruga "Naim Kuçi".

				RS	2023	2028
	Fusha e ndërhyrjes: Transporti publik					
	Zhvillimi i transportit të shpejtë me autobusë	Ndërtimi dhe funksionimi i Linjës 1 Saver-Lushnje			2023	
		Ndërtimi dhe funksionimi i Linjës 2 Varreza-lushnje			2023	
	Sistem i ri tarifimi dhe biletash	Struktura e re e tarifimit			2024	
		Sistem biletash i integruar dhe pa para në dorë			2024	
		Zbatimi i plotë i sistemit të ri			2024	
	Terminali i ri multimodal i Lushnjes	Ndërtimi dhe vënia në punë e terminalit të ri multimodal			2024-25	
	Rregullat dhe modeli kontraktues i transportit publik në të ardhmen	Studimi				
		Programi i ri i tenderimit				
		Dhënia e kontratës				
	Zgjerimi dhe përmirësimi i rrjetit të autobusëve	**Përfundimi i rrjetit të planifikuar të autobusëve**				

Inkurajimi i çiklizmit dhe mikrolëvizshmërisë si alternativë ndaj transportit me mjete motorike private.

Pavarësisht se numri i infrastrukturave të përkohshme çiklistike është rritur gjatë viteve të fundit, duke përfunduar thuajse të gjithë rrjetin minimal në Lushnjen qendrore, numri i përdoruesve të rregullt të biçikletës nuk është rritur me ritme të shpejta e as nuk ka një numër të konsiderueshëm drejtuesish të automjeteve që janë bindur të kalojnë te përdorimi i biçikletës. Kjo është mjaft normale, për shkak të faktit se, për të përdorur biçikletën, duhet ta mësosh dhe të bësh praktikë shpesh, për ta shndërruar në një element përbërës të kulturës së lëvizshmërisë në një qytet të qëndrueshëm.

KODI	MASAT	AKTIVITETET	AFATI		
			SR	2023	**2028**
	Fusha e ndërhyrjes: Çiklizmi				
	'Rrjeti minimal' i infrastrukturës çiklistike në Lushnje	Zgjerimi i korsive të përkohshme të biçikletave dhe përfundimi i rrjetit minimal		2023	
		Përmirësimi i "pikave të errëta" në kryqëzime dhe mirëmbajtja e rrjetit ekzistues		2023	

		Ndërtimi i infrastrukturave të veçanta e të sigurta për çiklizmin			2023	
	Shtigjet natyrore të çiklizmit	Shtegu i biçikletave, korsia e këmbësorëve dhe vrapuesve në liqenin e Kasharajt			2023-25	
		Shtegu i biçikletave, ne Fshatin Allprenaj-Shegas Golem			2023 - 2025	
		Korsi Bicikletash pergjate Perroit te Qytetit			2023	

Kjo strategji njeh rolin thelbësor të përdorimit të biçikletës për të përshkuar distanca të shkurtra deri në të mesme (p.sh. brenda rrezes prej 2.5 km) në një qytet si Lushnje dhe i shton një element të rëndësishëm që ende mungon.Biçikletat dhe lëvizshmëria aktive janë po ashtu thelbësore për shumëfishimin e përfitimeve në shëndet për qytetarët.
Ajo synon të përshpejtojë përfundimin e korsive të sigurta e të veçuara të biçikletave, që janë planifikuar nga bashkia dhe përfshin instrumente të reja, kryesisht rregullatore e me kosto të ulët, si përdorimi i përbashkët i korsive me vijëzime të ndërprera për biçikletat dhe rrugë çiklistike me përdorim të përbashkët, bashkë me rishikimin e Kodit Rrugor, për të përfshirë normat specifike për përdoruesit e mikrolëvizshmërisë. Skenari i përzgjedhur (i balancuar) i planit synon po ashtu zgjerimin dhe përmirësimin e rrjetit çiklistik jashtë qendrës së qytetit me infrastrukturë të veçuar e të siguruar, si dhe eliminimin e "pikave të padukshme" në kryqëzime.
Sa u takon objekteve të parkimit në rrugë e jashtë rruge, strategjia parashikon krijimin e stacioneve sociale të biçikletave në pikat ekzistuese (dyqane lokale, shoqata, ndërtesa) që përfshijnë shërbime vetëriparimi dhe nisma promocionale/komunitare, si dhe përmirësimin e shtimin e skarave dhe instrumenteve të tjera për biçikletat më rrugë.

Lushnja me levizeshmeri rezistente kombinimi i investimeve në infrastrukturë dhe politikave të buta, duke shfrytëzuar maksimalisht burimet (financiare dhe hapësinore) dhe duke rritur elasticitetin dheaftësinë reaguese të sistemit të lëvizshmërisë.
Rezistenca duhet të jetë një element i spikatur i strategjive të të gjitha qyteteve dhe Lushnja ka dëshmuar përgjithësisht aftësinë për të vepruar në një mjedis që ndryshon shpejt e për të reaguar ndaj goditjeve të papritura (si pandeminë e Covid- 19-ës).
Grupi i punës për e Planit per transportin publik ne Bashkine Lushnje kuptoi se tashmë ishin planifikuar ndërhyrje të shumta në infrastrukturë, për t'i siguruar qytetit një rrjet rrugor më të fortë e hierarkik. Këto ndërhyrje janë renditur si parësore brenda një afati që merr parasysh

nevojën për të siguruar burime të mjaftueshme financiare për masa politikash më të diferencuara brenda së njëjtës kohë, duke i lejuar një nivel elasticiteti sistemit të lëvizshmërisë.

KODI	MASAT	AKTIVITETTET		AFATI		
				SR	2023	**2028**
	Fusha e ndërhyrjes: Infrastruktura rrugore					
	Përfundimi i rehabilitimit te perroit te qytetit dhe urbanizimi i zonave perreth tij	Betonizimi dhe rehabilitimi i perroit te qytetit Lushnje			2023	
		Rikonstruksioni i rruges Vath Korreshi+Muharrem Bejte			2023	
		Rikonstruksioni i rruges Harun Sefa			2023	
		Krijimi i rruges se re mbas Komisariatit te policese Lushnje			2023	
	Rikonstruksioni i rruges Vath Korreshi (Unaza e qytetit)	Krijimi i korsive te bicikletave prane rrugeve qe do te investohen			2023	
		Ndertimi gjate gjithe gjatesise prej 2.2 km ku perfshin rikonstruksionin total			2023	
	Rehabilitimi i rrugëve kryesore urbane	(Rajoni1) Rruga Qemal Bej Elbasani, (Rajoni3) Rruga Llaqi Jano–Loni Dhamo, (Rajoni 4) Vazhdimi I rruges Lasgush poradeci,Vazhdimi I rrugës Muharrem Bejte,Vazhdimi I rrugës Jakov Xoxes,Rruga Qirjako Lezha, Rruga Adem Haxhiu, (Rajoni 4) Rruga Arnisa ,Urbanizimi Savër			2023	
	Rehabilitimi i rrugëve kryesore rurale	(Fier I Ri) Rruga Blektoris,Rruga Nasi Sema (Fiershegan) Rruga e Duleve,Rruga e pallateve, (Karbunarë e vogël) Rruga e Shabanëve, (Gjyshaj) Rruga kryesore, (Dushk sektor) Rruga Blloku, (Allprenaj) Rruga kryesore (Cukasi i Ri) Rruga Myftar Kaja, (Rrapëz) Rruga Shkëlqim Hasani, (Gjonas) Rruga qendër (Beqirëve), (Bubullimë) Rruga paralele e tregut, (Kamcisht) Rruga e Velanjoreve (Qëndra shëndetësore), (Bishqethëm) Rruga bagëtisë, (Krutje Poshteme) Rruga Rabinjakëve, Rruga tre urave, Rruga Vegjelve, Rruga Strefeve (Zhym) Rruga Kocallarëve.			2023	

5.Kapitulli i pestë

5.0 Plani i monitorimit dhe i vlerësimit

Aktivitetet e vlerësimit dhe monitorimit janë hapa me rëndësi në zbatimin e Planeve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane, që i shërbejnë qëllimit të identifikimit në kohë të suksesit apo nevojës për përshtatje të PLQU-së dhe masave të saj. Ato ofrojnë informacion sistematik për vendimmarrësit, organet e mundshme financuese dhe aktorët vendorë për të vlerësuar nëse PLQU-ja i ka sjellë ose do t'i sjellë përfitime komunitetit, nëse ofron vlerë kundrejt parave, vlen të vazhdohet apo kërkon ndryshime për të pasur sukses. Monitorimi dhe vlerësimi janë të lidhura ngushtë dhe kanë shumë elemente të përbashkëta, si burimet e të dhënave dhe objektivat, por ka edhe disa dallime të rëndësishme. Ato kryesoret kanë të bëjnë me qëllimin: monitorimi synon të ofrojë informacion për përshtatjet e mundshme dhe riplanifikim gjatë PLQU-së, për të përmirësuar rezultatet, ndaj zhvillohet në intervale të shkurtra periodike. Ndryshe nga kjo, vlerësimi ka natyrë më strategjike dhe ofron informacion për të mësuar dhe për të përmirësuar planet e ardhshme

Bashkia Lushnje synon hartimin e Planit të veprimit dhe monitorimit për PLQU-në e qytetit duke ndjekur qasjen e rekomanduar nga projekte europiane dhe synon të sigurohet që burimet për vlerësimin dhe monitorimin të përdoren me efikasitet dhe ofrojnë të dhëna të përshtatshme rreth ndikimeve kundrejt objektivave e synimeve të vendosura.

5.1 Treguesit e monitorimit dhe të vlerësimit

Pjesë e ketij plani do te jenë dy kategori treguesish të cilat do të shërbejnë për të matur dhe monitoruar aspekte të ndryshme të zbatimit te tij.

- **Treguesit e produktit** matin shkallën në të cilën janë zbatuar masat e PLQU-së dhe janë përmirësuar shërbimet.
- **Treguesit e rezultateve** matin efektet faktike krahasuar me objektivat e vendosura;

Treguesit e rezultateve mbështeten në grupin e Treguesve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane të BE-së (TLQU) të hartuar e miratuar nga Komisioni Evropian – *DG Move*, si instrument për qytetet dhe zonat urbane që po hartojnë Plane të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU), për të identifikuar pikat e forta dhe dobësitë e sistemit të tyre të lëvizshmërisë dhe për t'u përqendruar në fushat që kërkojnë përmirësim

Plani i zhurmave

Hartimi planit te zhurmave lindi si domosdoshmëri e një menaxhimi të qëndrueshëm të nivelit të zhurmave në qytetin e Lushnjes për shkak të ndikimit që ato kanë në shëndetin e njeriut dhe në mjedis. Hartimi i këtij plani është bazuar në Planin Kombëtar të Veprimit për Menaxhimin e

Zhurmave në Mjedis duke ndjekur detyrimet ligjore të ligjit nr: 9774, datë 12.07.2007 "Për vlerësimin e zhurmave në mjedis", ligjin nr: 10 431, datë 09.06.2011 "Për mbrojtjene e mjedisit", udhëzimin nr:8, datë 27.11.2007 "Për nivelet kufi të zhurmës" etj. Miratimi i këtij plani vjen pas miratimit të Planit të Përgjithshëm Vendor . Bashkia Lushnje me vendim nr.4 ,datë 29.12.2016 të Këshillit Kombëtar të Territorit ka miratuar Planin e Përgjithshthshme Vendor. Me shkresën nr.6692 prot ,datë 13.10.2016 nga Ministria e Mjedisit është lëshuar deklarata mjedisore për vlerësimin strategjik mjedisor. Miratimi i këtij plani ka sjellë një zhvillim të qëndrueshëm të territorit duke i dhënë fund ndërtimeve informale. Miratimi i këtyre planeve do të sjellë një zhvillim të qëndrueshëm të menaxhimit të zhurmave ne territorin e Bashkisë Lushnje.

Plani ka për qëllim analizën e situatës aktuale të ndotjes akustike në territorin e Bashkisë Lushnje, planifikimin dhe marrjen e masave të domosdoshme për menaxhimin e zhurmave në mjedis për të shmangur efektet negative që ato kanë në mjedis dhe në shëndetin e njeriut. Gjatë hartimit të këtij plani është synuar të realizohen objektivat e caktuara në Planin Kombëtar të Veprimit Për Menaxhimin e Zhurmave në Mjedis dhe detyrimet ligjore për menaxhimin e nivelit të zhurmave në mjedis. .

Objektivat kryesore:

- Përcaktimi i burimeve që gjenerojnë zhurma me ndikim negative në mjedis dhe shëndetin e njeriut
- Vlerësimi i shkallës së ndikimit të secilit burim.
- Zbatimi i kuadrit ligjor për burimet që gjenerojnë zhurmë
- Konkluzione dhe rekomandime për menaxhimin e qëndrueshëm të zhurmave në mjedis.

Burimet kryesore të zhurmave në mjedis janë:

- Transporti rrugor, ajror, hekurudhor detar.
- Aktivitetet e shërbimit social si klubet e natës, diskot, baret e restorantet.
- Pajisje dhe makineri për përpunim metali, prerje sharrat, gjeneratorët, elektromotorët, kompresorët etj

Transporti

I zhvilluar në teritorin e Bshkisë Lushnje është transporti rrugor dhe ai hekurudhor dhe nuk është i zhvilluar transporti ajror dhe ai detar prandaj do të analizohet situata aktuale në këto lloj transportesh me qëllim përcaktimin e masave për një menaxhimin të qëndrueshëm të zhurmave në këta sektorë.

Transporti rrugor

Transporti rrugor është një sektor i rëndësishëm i transportit të njerëzve dhe mallrave. Për nga ndodhja si një pikë strategjike qe lidh Shqipërinë e Jugut me atë të Mesme dhe atë të Veriut transporti i posagjerëvë në njësinë tonë ka një shtrirje të gjërë në linjat interurbane dhe ato brenda qyteteve. Gjithashtu i zhvilluar është edhe transporti ndërkombëtar i njerëzve dhe mallrave. Nevojat në rritje të popullsisë kanë çuar në zhvillimin dhe zgjerimin e këtij sektori shumë të rëndësishëm. Rëndësi në zhvillim e këtij sektori ka dhe gjendja e rrugëve e cila kohët e fundit me investimet e kryera në zonën urbane dhe ato rurale ka pasur një përmirësim të ndjeshëm duke përmirësuar dhe cilësinë e transportit. Rrugët në njësinë tonë më së shumti janë rrugë rurale dhe më së pakti rrugë nacionale. Një nga objëktivat e ardhshëm të Bashkisë është dhe vazhdimi i përmirësimit të infrastrukturës së rrugëve që do të ndikojë jo vetëm në uljen e ndotjes së ajrit por edhe në uljen e ndotjes akustike.

I rëndësishëm për importin e makinave është VKM NR:633, datë 26.10.2018 "Për masat kundër ndotjes së ajtit nga shkarkimet e mjeteve motorike dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër të ndotësve të gaztë dhe të lëndës së ngurtë pezull nga motorët me ndezje pozitive me kompresion që djegin gaz natyror apo lëngshëm për përdorim në automjete" ku nga data 1 janar 2019 ndalohet importi i makinave të përdorura mbi 10 vjet që do të ndikojë jo vetëm në përmirësimin e cilësisë së ajrit por edhe në uljen e ndotjes akustike

Numri i përgjithshëm mjeteve të transportit ne Bashkinë Lushnje është rreth 13 000 ku 80% e tyre punojnë me naftë.duke shkaktuar një ndotje akustike më të lartë se ato që punojnë me benzinë.

Ndryshimet e kohëve të fundit si rehabilitimi i sheshit para bashkisë duke ndryshuar drejtimin e trafikut të mjeteve të transportit si dhe Vendimet e Këshillit Bashkiak për lëvizjen e mjeteve të tonazhit të rëndë duke mos i lejuar të qarkullojnë në rrugë kryesore por vetëm në ato periferike (sidomos të betonierave) dhe mos lejimin e qarkullimit të mjeteve të rretheve të tjera në territorin e njësisë tonë (lëvizja në autostradën Fier –Tiranë), respektimi i bazës ligjore për licensimin e mjeteve të transportit që licensohen nga institucioni ynë ka bërë të mundur uljen e nivelit të zhurmave në një nivel të dukshëm.

Zona që është më e ekspozuar nga zhurmat është zona pranë stacionit të trenave ku ndodhet dhe vendqëndrimi i autobusëve të linjave Lushnje – Tiranë, Lushnje – Divjakë dhe Lushnje – Elbasan. Është domosdoshmëri ndërtimi i një vendqendrimi të mjeteve të transportit të udhëtarëve për linjat qytetëse dhe ndërqytetëse në një zonë në periferi të qytetit. Ky është dhe një nga objektivat e institucionit tone në të ardhmen. Kjo zonë është e ekspozuar dhe nga zhurmat e transportit hekurudhor që për momentin është vështirë të gjendet një zgjdhje për të reduktuar në një nivel të ndjeshëm zhurmat e krijuara prej tij si ndërtimi i një traseje të nëndheshme..

Zonë tjetër e ekspozuar ng azhurmat është dhe zona pranë shkollës "18 Tetori " pasi ndryshimi i kahut të lëvizjes së makinave para bashkisë ka bërë që në rrugën " të kemi lëvizje të mjeteve në të dy drejtimet. Megjithatë kjo zonë është në një nivel më të ulët të ndotjes akustike

se ajo e stacionit të trenit.

Zona tjera me nivele me të ulta të zhurmave janë dhe zona pranë Qendrës Sanitare, rotondo te ish Uzina e Plastmasit, rotondo prane stadiumit dhe rotondo prane Qendrës Shëndetësore të qytetit.

Përsa i përket njësive adminisrtative të shtuara me reformën e re territoriale mund të themi se nuk janë shumë të prekura nga ndotja akustike me përjashtim të Njësisë Administrative Dushk që ndodhet pranë rrugës Lushnje –Tiranë dhe Njësia Administrative Fiershegan që ndodhet pranë rrugës Lushnje – Berat.

Në territorin e njësinë tonë nuk kemi të zhvilluar transportin ajror dhe atë detar pra nuk kemi në afërsi të territorit tonë aeroporte apo porte të cilat do të përbënin një burim serioz të ndotjes akustike.

Sektori i shërbimeve publike

Edhe ky sektor përbën një burim serioz të ndotjes akustike. Është një sektor që zhvillohet zakonisht në qëndër të zonës urbane. Për të menaxhuar nivelin e zhurmave në këtë sektor nga Inspektoriati i Mjedisit është punuar për paisjen e subjekteve me leje mjedisore dhe zbatimin e kritetreve të vendosura në to. Nga instituciioni ynë është punuar dhe vazhdon të punohet për respektimin e kritereve të lejimit të ushtrimit të aktivitetit pë respektimin e orarit dhe nivelit kufi të zhurmës dhe sidomos zbatimi kritereve nga subjektet që ushtrojnë aktivitetin non- stop 24 orë, kritere të përcaktuara në ligjin nr: 9774, datë 12.07.2007 “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis” (çdo ndërtim dhe rikonstruksion ndërtesash, për banim apo për veprimtari të tjera ekonomike e shoqërore, projektohet dhe realizohet në mënyrë që zhurma në brendësi apo në afërsi të saj, të jetë brenda nivelit kufi. Ndryshimi i destinacionit të përdorimit të ndërtesës shoqërohet me masa mbrojtëse nga zhurma, për respektimin e vlerës kufi) dhe nivelet kufi të përcaktara në udhëzimin nr:8, datë 27.11.2007 “Për nivelet kufi të zhurmave në njedise të caktuara”. I është kushtuar rëndësi kryerjes së vetëmonitorimeve nga subjektet që gjenerojnë zhurmë me qëllim që të mos kalohen nivelet kufi sipas udhëzimit. Megjithatë nuk mund të themi se në njësinë tonë nuk ka raste të ndotjes akustike prandaj dhe një nga objketivat e ardhshëm është mos lejuami i aktiviteteteve që kalojnë nivelet kufi të zhurmave. Rëndësi ka njohja e subkekteve dhe komunitetit me bazën ligjore

Në kufijtë e rinj administrative Bashkia Lushnje ka një sipërfaqe territoriale 372 , 72 km^2 dhe një popullsi afërsisht 129 179 banorë. Në këtë territor ndodhen 2 çerdhe, 69 kopështe dhe 66 shkolla (këta numra nuk tregojnë dhe numrin e ndërtesave). prandaj dhe monitorimi i nivelit të zhurmave dhe menaxhimini i qëndrueshëm i tyre është i domosdoshëm.

Krijimi i hartës së zhurmave do të ketë një ndikim pozitiv në një menaxhim të qëndrueshëm të nivelit të zhurmave në njësinë tonë. Në këtë process do të ndihmojë shumë Planit të Përgjithshëm Vendor.

Qyteti i Lushnjes nuk hyn në listën e qyteteve me ndotje akustike të lartë që monitorohen sistematikisht nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit dhe Insituti i Shëndetit Publik por kjo nuk do të thotë që të neglizhojnë faktin e ndikimit negativ që ka ndotja akustike në mjedis dhe në shëndetin e jeriut.

Sektori i industrisë

Një sektor i rëndësishëm i gjenerimit të zhurmave është edhe ai industrisë dhe konkretisht i paisjeve dhe makinerive që gjenerojnë zhurmë. Rëndësi në menaxhimin e zhurmave në këtë sektor ka përcaktimi i kufijve të zonës industriale në planin vendor e cila është caktuar në ish zonën industriale aty ku ndodhen ambientet e ish uzinës së plastmasit dhe ish fabrikës së letrës në një sipërfaqe. Megjithatë kjo zonë aktualisht nuk ka nivele të larta zhurmash pasi ato pak subjekte që ushtrojnë aktivitetin e tyre në këtë zonë nuk gjenerojnë zhurma në nivele të larta. Një nga objektivat e ardhshëm të institucionit tonë do të jetë dhe zhvendosja e kësaj zone (pasi është përcaktusr në kufijtë e vjetër të bashkisë) në një zonë larg qendrave të banuara.

Përsa i përket paisjeve që gjenerojnë zhurma në nivele shqetësuese mund të përmendim gjeneratorët por kohët e fundit zgjidhja e problemit të energjisë elektrike ka bërë që edhe këto paisje rrallë të jenë burim shqetësimi.

Subjektet që gjenerojnë zhurmë të tilllë si ata që përdorin makinat metalprerëse dhe ato të përpunimit të drurit (p.sh mobileritë) janë të vendosura larg zonave urbane ose nga ana jonë është punuar për marrjen e masave për eleminimine zhurmave duke përshtatur anën ndërtimore të ndërtesës. Në këtë drejtim do të punohet dhe në të ardhmen por në mënyrë të veçantë do të punohet që të mos lejohet më hapja e aktiviteteve të tilla pranë zonave të banuara.

Përsa i përket njësive administrative (zonë rurale) subjektet aktivitetet e të cilave gjenerojnë zhrmë janë të paktë Edhe në këtë rast zgjidhja e këtij problem është përqëndrimi i zonës industrial larg zonave të banuara.

Rëndësi të veçantë në hartimin e këtij plani do të ketë krijimi i hartës së zhurmave në mjedis ku do ti kushtohet rëndësi përcaktimit të zonave të qeta dhe do të zbatohen të gjtha detyrimet ligjore për të funksionuar si të tilla. Arritja e këtij objektivi bën të domosdoshme ndërtimin e sinjalistikës për menaxhimin e zhurmave. Krijimi i sinjalistikës për menaxhimin e zhurmave është një hap tjetër i rëndësishëm që do të ndihmojë në një menaxhim të qëndrushëm të nivelit të zhurmave në territorin e Bashkisë Lushnje.

Krijimi i hartës së zhurmave dhe sinjalistika e menaxhimit të zhurmave janë dy komponntë shumë të rëndësishëm të këtij plani.

Që ky plan të jetë i suksesshëm kërkon një bashkëpunim të ngushtë të strukturave monitoruesë të nivelit të zhurmave pra një bashkëpunim midis pushtetit vendor (Bashkisë Lushnje), Drejtorisë së Shëndetit Publik, Inspektoriatit të Mjedisit dhe Drejtorisë Rajonale të Mjedisit Fier.

Objektivat në të ardhmen:

1- Përmirësimi i vazhdueshëm i infrastrukturës rrugore.
2- Ndërtimi i një vendqëndrimi për autobusët larg zonave urbane.
3- Zhvendosja e zonës industriale larg zonave të banuara.
4- Shtimi i zonave të qeta.
5- Hartëzim më i detajuar për nivelet e zhurmave.

OBJEKTIVI STRATEGJIK	OBJEKTIVAT SPECIFIK	KOSTO (lekë)	AFATI	REALIZUESI
Menaxhim i qëndrueshëm i nivelt të zhurmave	Njohja dhe zbatimi i bazës ligjore nga komuniteti		Vazhdimisht	Bashkia Lushnje
	Përmirësimi i vazhdueshëm i infrastrukturës urbane		Vazhdimisht	Bashkia Lushnje
	Shtimi i zonave të qeta		Vazhdimisht	Bashkia Lushnje
	Ndërtimi i një vendqendrimi të ri për autobusët		Deri në 2030	Bashkia Lushnje Donatorë
	Shtimi i zonave të qeta		Vazhdimisht	Bashkia Lushnje
	Hartëzim më i detajuar i nivelit të zhurmave		Deri në 2025	Bashkia Lushnje

Përsa i përket zhvendosjes së zonës industrial mund të themi se duhet një diskutim i gjatë i cili mund të ketë kundërshtimi për zonën ku do të përcaktohet. Gjithashtu kërkon dhe një studim të mirëfilltë të zonës megjithatë do të punohet që dhe ky objektiv të realizohet në një të ardhme. Pas miratimit të këtij plani Bashkia Lushnje do të fillojë menjëherë punën për vendosjen e sinjalistikës për zhurmat duke vendosur tabelat për të mos lejuar kalimin e niveleve të tyre në zonat e qeta dhe gradualisht dhe në zona të tjera sipas hartës së zhurmave.

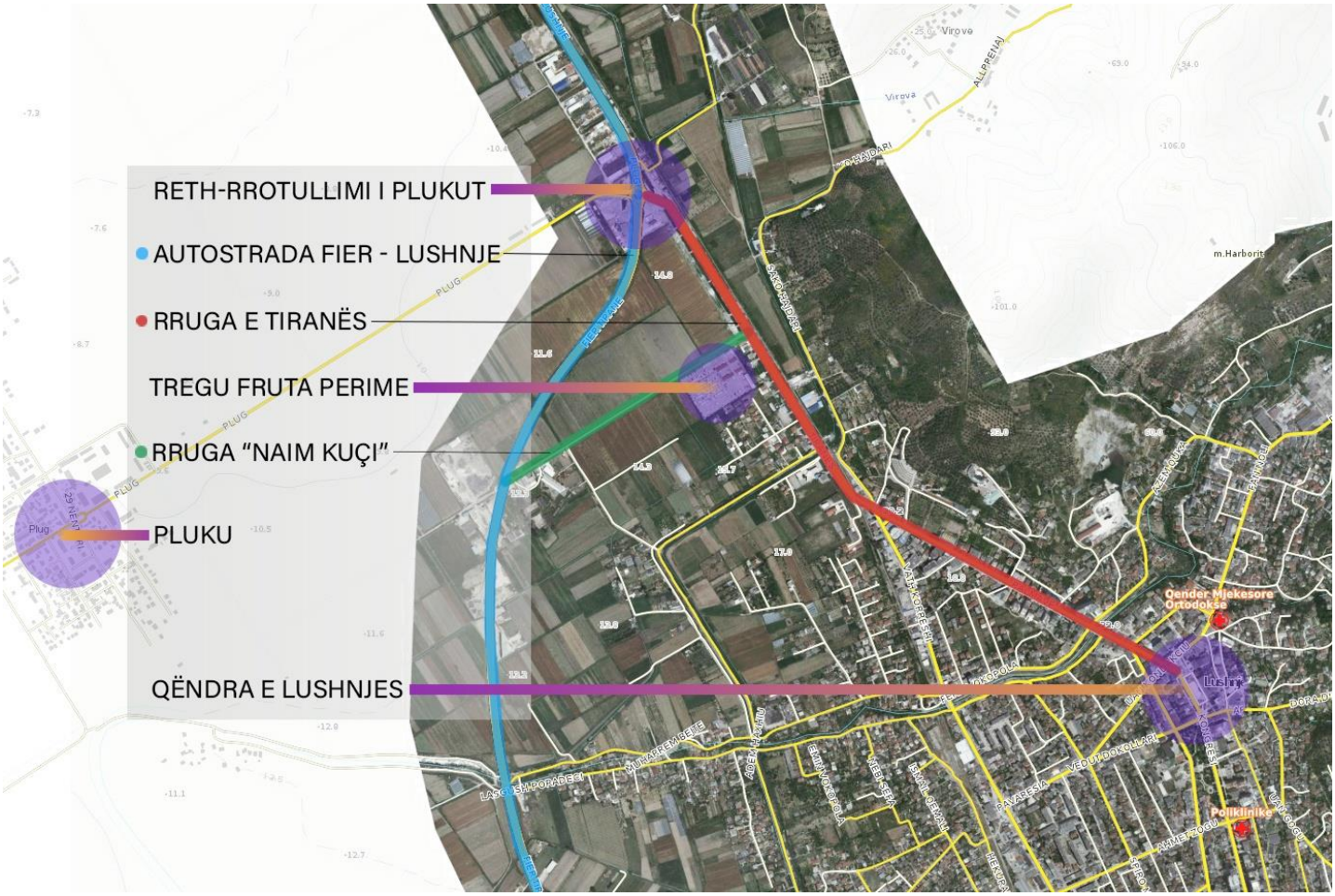
6.Kapitulli i gjashtë

6.0 PLANI I ZHVILLIMIT TE TRANSPORTIT ME NDERTIMI I STACIONIT MULTIMODAL LUSHNJE

Lidhja e njësisë me qendrën dhe akset kryesore të qytetit.

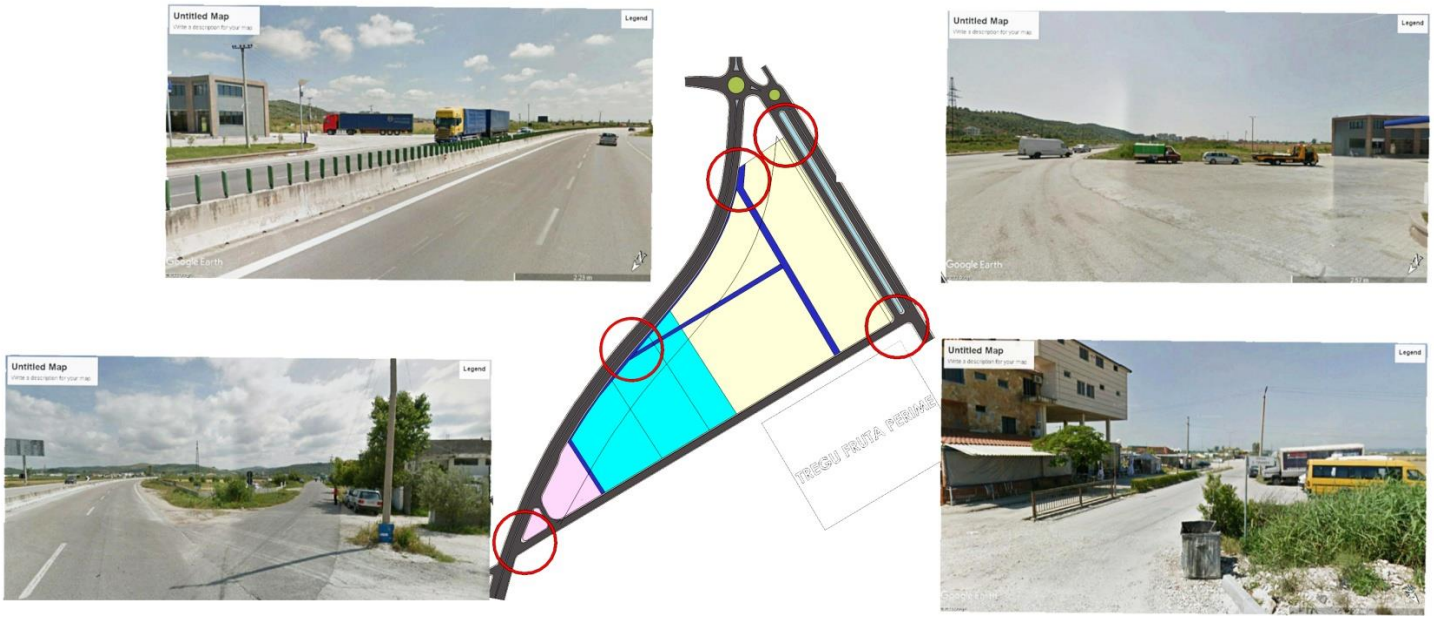
Zona ku parashikohet ndërtimi i *qendrës stacion multimodal,* ndodhet në lagjien "18 tetori" në hyrje të qytetit të Lushnjes, e cila kufizohet me tre akse rrugore që janë: Autostrada Fier-Lushnje, rruga e "Tiranës", Rruga "Naim Kuçi".

Siperfaqja e tokës është 192.000m^2 nga ku 63.000m^2 lejohet ndërtimi.



Aksesi dhe skema e levizjes së automieteve përbrenda kufijve të sheshit.

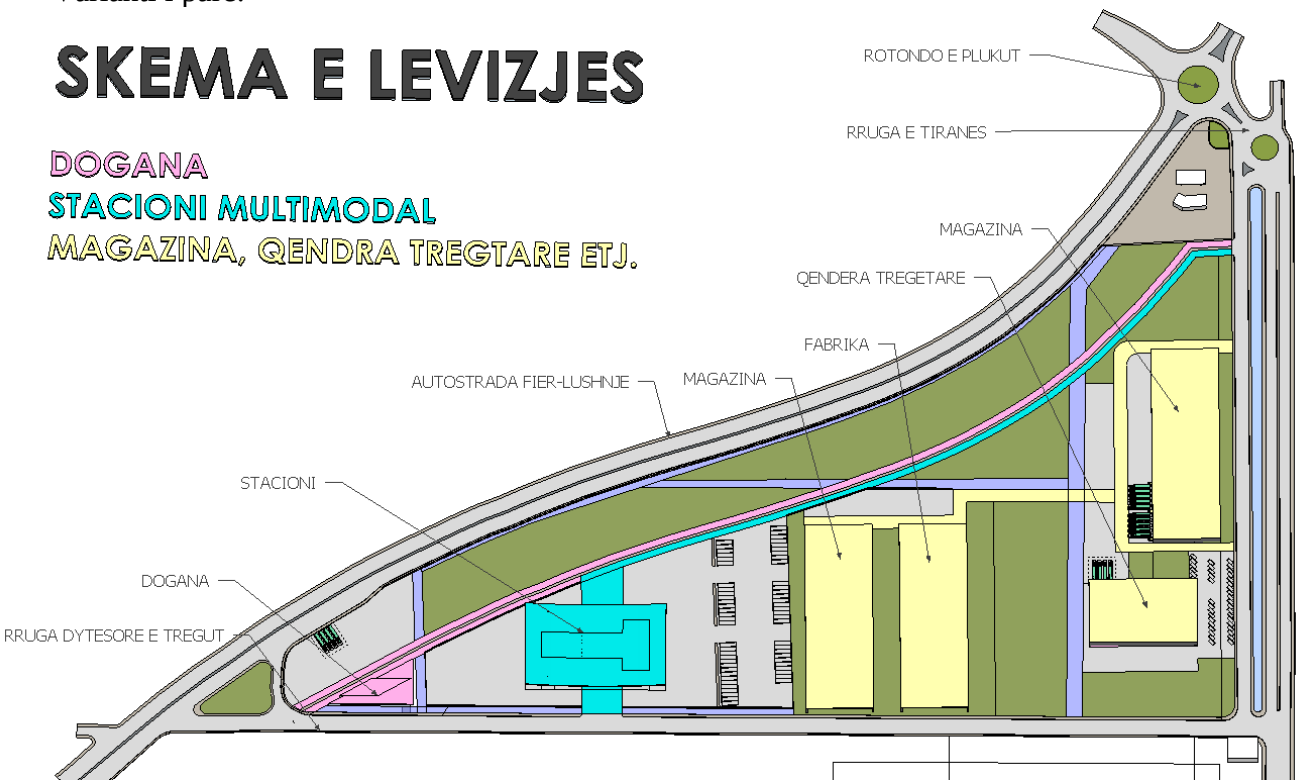
Duke studiuar me tej vendosjen e kësaj njësie strukturore, lidhjet me objektet rretheqark, hyrjet apo akseset, krijuam një hartë skematike të tyre në plan për të na ndihmuar më tej në procesin e projektimit dhe propozimet e së ardhmes.



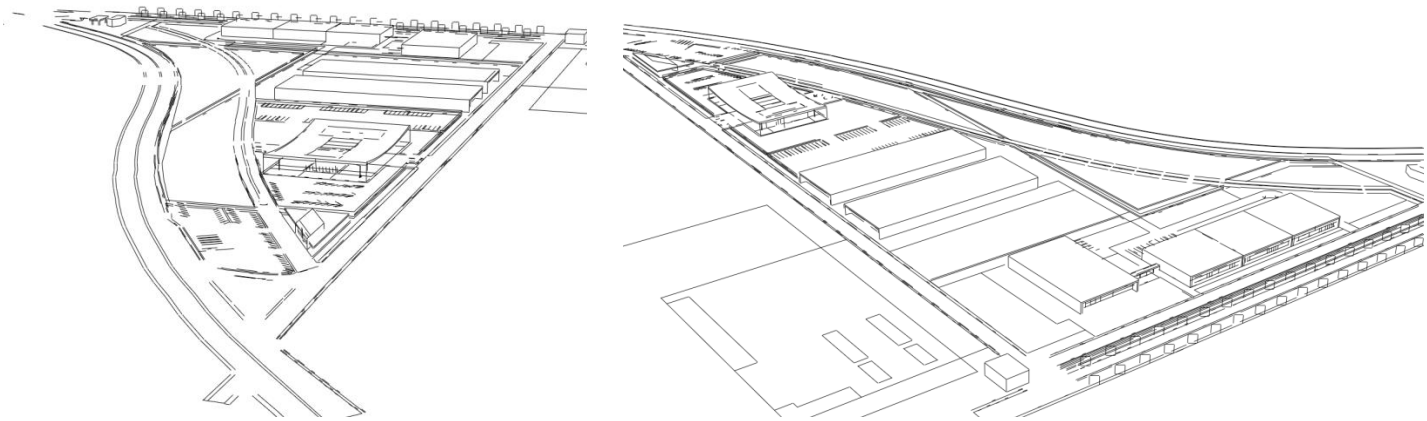
Harta skematike e akseseve apo hyrjeve në shesh

Janë propozuar dy variante projektideje me të njëjtën skemë të lëvizjes në plan. Zonimi i njësisë strukturore është respektuar sipas PDV së miratuar.

Varianti i parë:

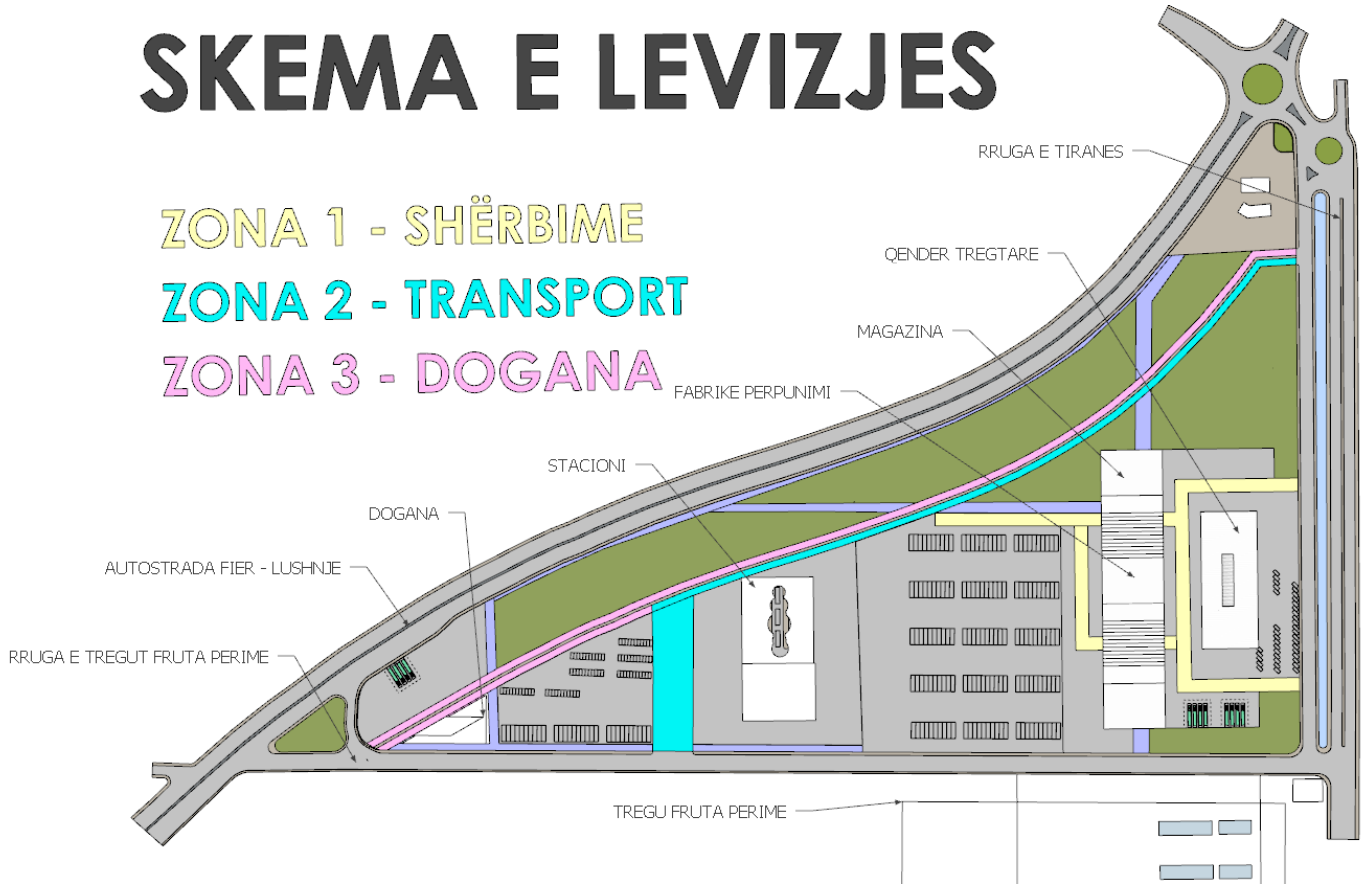


Projektide - varianiti 1

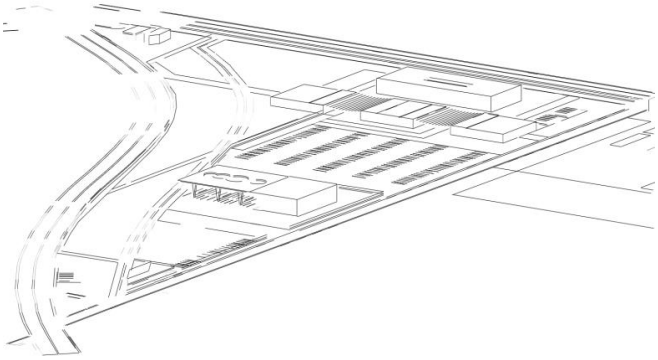


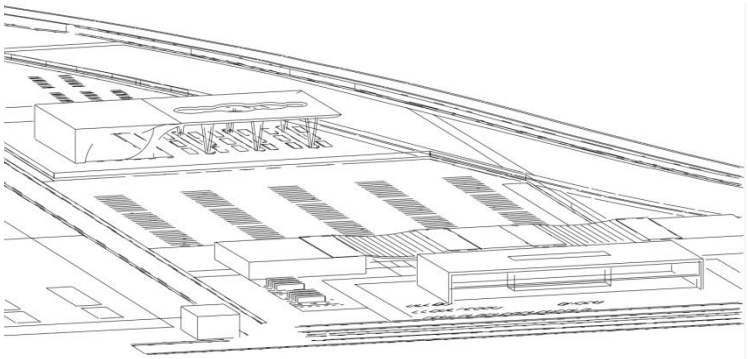
Pamje konceptuale - variant 1

Varianti i dytë:



Projektide - varianiti 2





Pamje konceptuale - variant 2

Rendera 3D:



Pamje - varianiti 1





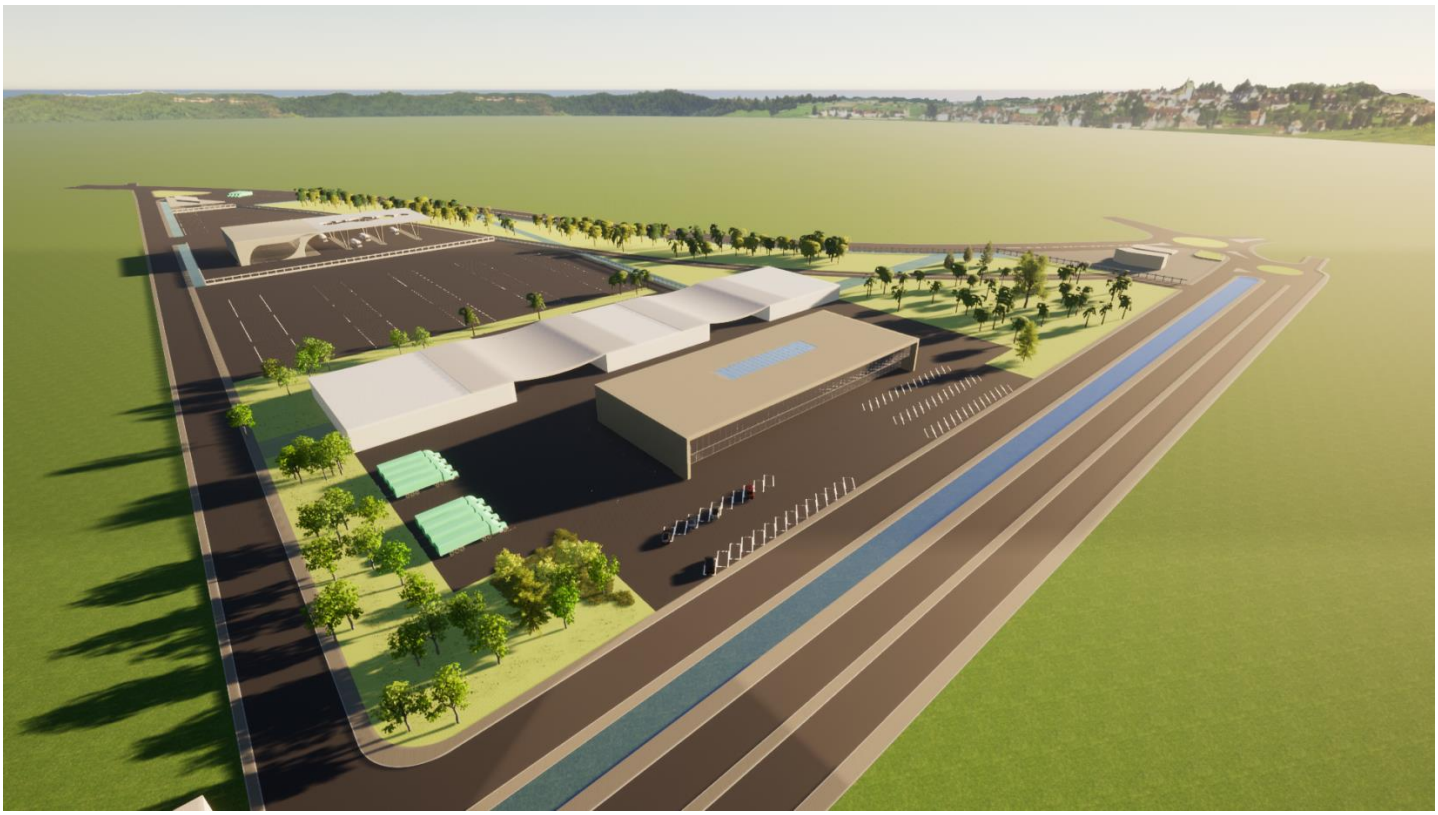
Magazinat, qëndra e biznesit dhe Stacioni Multimodal - varianiti 1



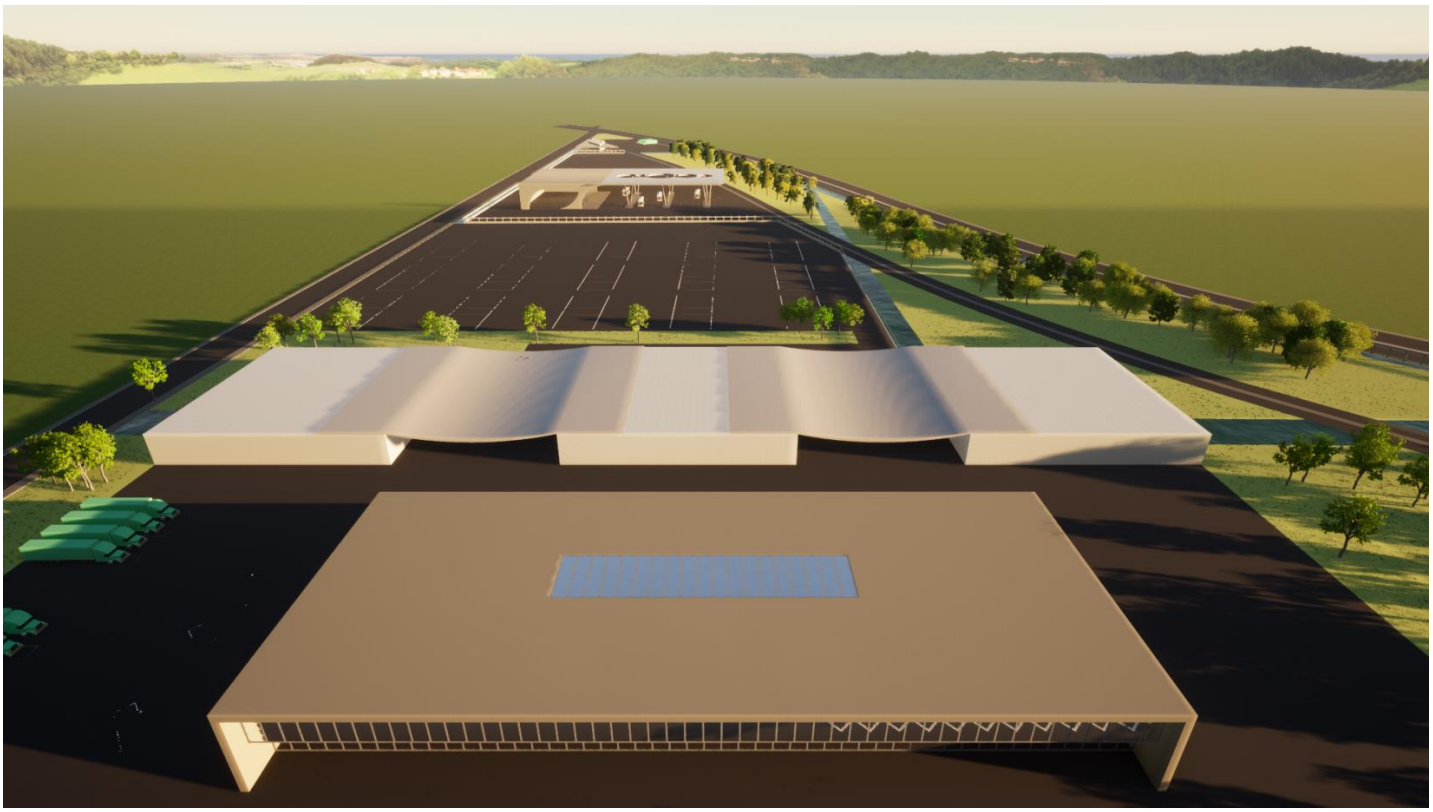


Doganë-pikë liçensimi - varianiti 1

Rendera 3D:



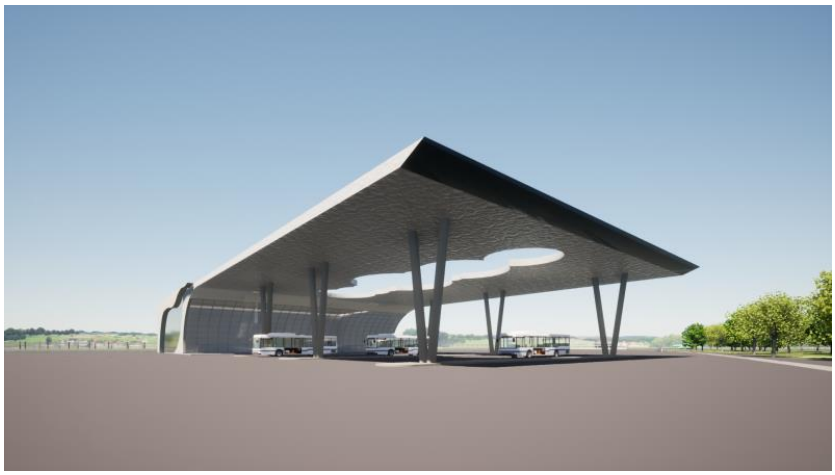
Pamje - varianiti 2



Qëndra e biznesit, magazina frikoriferike, fabrika - varianiti 2

Rendera 3D:





Qëndra e biznesit dhe Stacioni Multimodal - varianiti 2





Stacioni Multimodal - varianiti 2

Ndryshimi i varianteve midis tyre, qëndron në vendosje e objekteve në plan dhe gjuha arkitektonike e përdorur në secilin objekt të projektideve.

I. Projektet prioritare të zhvillimit per transportin

Titulli i Projektit	**1. Stacioni Multimodal për transportin urban dhe ndërqytetës**
Konteksti i Projektit	Stacioni kryesor i autobusëve dhe minibusëve gjendet në afërsi të hyrjes veriore të qytetit, sikurse dhe një stacion provizor pranë stacionit kryesor hekurudhor. Gjendja e këtyre stacioneve paraqitet jo e mirë. Mungesa e një vendqëndrimi të caktuar, orareve fikse të lëvizjes dhe itinerareve, cilësia e dobët e automjeteve të cilat ofrojnë shërbimin, etj., sjellin nevojën emergjente për ndërtimin e një stacioni multimodal në shërbim të njerëzve dhe mallrave
Përshkrimi i Projektit	Projekti synon hartimin e një plani të detajuar për zhvillimin e një stacioni multimodal i cili do të pozicionohet në qytetin e Lushnjës. Projekti, nëpërmjet analizave, identifikon zonën, harton projektin teknik sikurse dhe studimin e fizibilitetit dhe zbatimin e tij.
Partnerët	Bashkia Lushnje, Ministria e Transportit, Sektori Privat, Komuniteti
Arsyetimi i Projektit	• Ndikon në përmirësimin e cilësisë së transportit publik, përfshi këtu oraret e transportit dhe cilësinë e automjeteve • Ndikon në përmirësimin e transportit të mallrave • Ndihmon sektorin privat të transportit të vendoset në një vendqëndrim dhe nxit konkurrencën e pastër. • Do të jetë një shtysë e fortë për riaktivizimin e transportit hekurudhor
Objektivi	Ngritja e stacionit multimodal të transportit me qëllim promovimin dhe përmirësimin e transportit publik në bashkinë Lushnje
Veprimet Strategjike	• Hartimi i projektit teknik të stacionit multimodal • Hartimi i studimit të fizibiliteti dhe kosto përfitimeve • Krijimi i partneriteteve dhe tenderimi i projektit • Nisja e zbatimit të projektit pas hartimit të PDV-së së zonës.
Rezultatet e pritshme	• Përmirësimi i cilësisë së transportit publik • Të lehtësojë jetën e qytetarëve dhe të garantojë dhënien e shërbimit me cilësinë më të mirë • Të ndikojë në cilësinë e shpërndarjes së produkteve bujqësore • Të ndikojë në përmirësimin e transportit hekurudhor
Rreziqet	• Hartimi i projektit dhe studimi i fizibilitetit kërkon investim dhe staf të kualifikuar • Zbatimi i projektit kërkon investime të shumta dhe gjetja e financimit rrezikon zgjatjen në kohë të projektit • Kosto të larta të projektit mund të reflektohen në rritje të çmimit të biletës së transportit.

Faza e projektit	Koncept-Projekt
Vlera e Projektit	**10 000 000 Euro**
Vlerësimi i përparësive	Afatgjatë

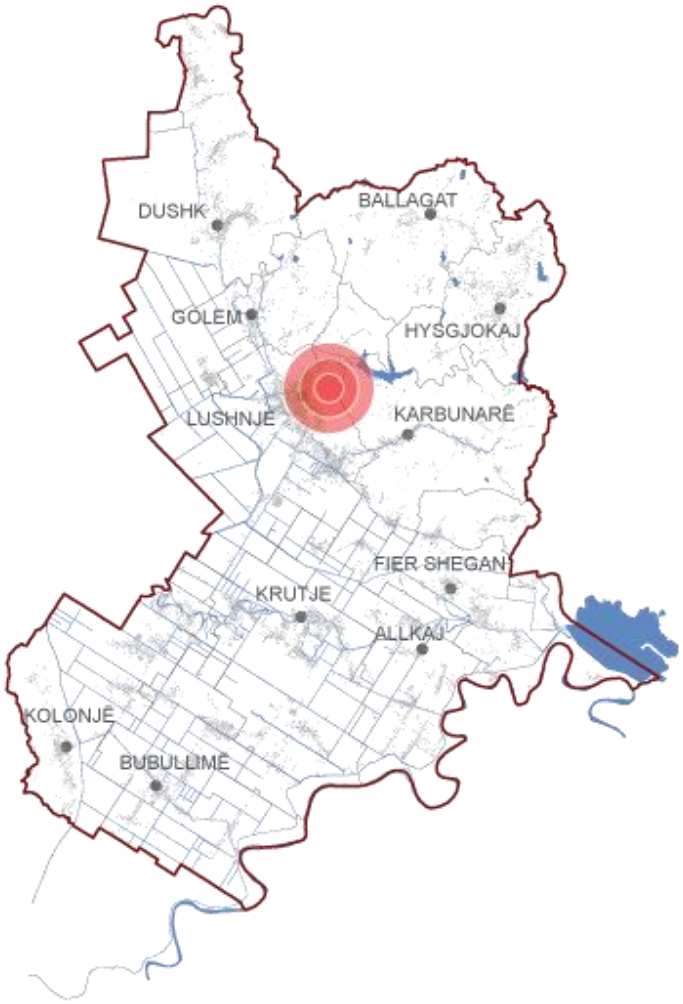
Figura 3: Stacioni Multimodal







Figura 4: Studimi dhe Rehabilitimi i Kodrës së Lushnjes









Titulli i Projektit	2. Rikonstruksioni i segmentit rrugor “Rrethrrotullimi- Manastiri i Ardenicës”
Konteksti i Projektit	Bazuar në Ligjin nr.8378 “Për Kodin Rrugor” dhe nga analizat e infrastrukturës rrugore Bashkia Lushnje përshkohet nga rreth 2106 km rrugë linearë ndër të cilat 1533 km klasifikohen si rrugë lokale. Sa i përket gjendjes së infrastrukturave, është vënë re se pjesa më e madhe e rrugëve lokale paraqitet në gjendje të pashtruar dhe me një nevojë emergjente për rikonstruktim
Përshkrimi i Projektit	Projekti synon rikonstruktimin e segmentit rrugor nga rrethrrotullimi në Manastirin e Ardenicës, duke përfshirë këtu dhe pajisjen e këtij aksi me ndriçim dhe sinjalistikë rrugore. Ky projekt synon të kontribuojë gjithashtu edhe në lehtësimin e aksesit për turistët drejt potencialit kulturor-turistik të Manastirit të Ardenicës
Partnerët	Bashkia Lushnje, Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, Fondi i Zhvillimit të Rajoneve, sektori privat
Arsyetimi i Projektit	o Rikonstruksioni i rrugës shkurton kohën e udhëtimit dhe përmirëson ndjeshëm cilësinë e tij o Bën të mundur aksesin më të mirë dhe më të shpejtë me manastirin e Ardenicës o Rrit mundësinë e aksesit për turistët dhe vizitorët e manastirit
Objektivi	Përmirësimi i cilësisë së rrugëve lokale të Bashkisë Lushnje. Dhe rritja e aksesueshmërisë ndaj potencialeve turistike dhe kulturore të kësaj Bashkie.
Veprimet Strategjike	o Hartimi i projektit teknik të segmentit rrugor nga rrethrrotullimi deri në Manastirin e Ardenicës o Arritja e marrëveshjes me Fondin e Zhvillimit të Rajoneve për sigurimin e fondeve o Ndërtimi i rrugës dhe promovimi i saj si rrugë me potencial turistik
Rezultatet e pritshme	o Përmirësimi i cilësisë së segmentit rrugor nga rrethrrotullimi deri në Manastirin e Ardenicës o Rritja e aksesueshmërisë nga turistët dhe vizitorët drejt zonës historike o Zhvillimi i biznesit si pasojë e përmirësimit të infrastrukturës
Rreziqet	o Arritja e marrëveshjeve dhe sigurimi i fondeve për rikonstruksionin e segmentit rrugor o Hartimi i projektit teknik kërkon staf të specializuar o Punimet mund të zgjasin në kohë dhe mund të bëhen shkak i bllokimit rrugor në këtë aks
Faza e projektit	Koncept-Projekt
Vlerësimi i përparësive	Afatgjatë

Figura 5: Rikonstruksioni i rrugës së Ardenicës



Titulli i Projektit	**3. Pajisja e rrugëve urbane kryesore dhe dytësore me korsi të dedikuar për bicikleta në të gjithë territorin e Bashkisë Lushnje**
Sfondi i Projektit	Bazuar në Ligjin nr. 8378 "Për Kodin Rrugor" dhe nga analizat e infrastrukturës rrugore bashkia Lushnje përshkohet nga rreth 2106 km rrugë linearë ndër të cilat 1,533 km klasifikohen si rrugë lokale. Sa i përket gjendjes së infrastrukturave, është vënë re se pjesa më e madhe e rrugëve lokale paraqitet në gjendje të pashtruar dhe me një nevojë emergjente për rikonstruktim.
Përshkrimi i Projektit	Projekti synon rikonstruktimin e segmentit rrugor në territorin e bashkisë Lushnje, duke përfshirë këtu pajisjen e akseve me ndriçim rrugor dhe sinjalistikë. Projekti përfshinrikonstruktimin total të rrugës ne një gjatësi prej 1.2 km dhe gjerësi 23 m.
Partnerët	Bashkia Lushnje, Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, Fond i Zhvillimit të Rajoneve
Justifikimi i Projektit	• Rritje e aksesueshmërisë në territorin e Bashkisë Lushnje • Ulja e kohës mesatare të udhëtimit dhe rritja e sigurisë së udhëtarëve • Përmirësimi i cilësisë së rrugëve urbane dytësore
Objektivi	Objektivi O3: *"Zhvillimi i planifikuar e kontrolli i territorit"*; Programi P2: *"Aksesi për çdo njësi administrative përmes infrastrukturës rrugore".*
Veprimet Strategjike	• Hartimi i projektit teknik për rikonstruksion rruge • Sigurimi i fondeve për zbatimin e projektit nëpërmjet krijimit tëpartneriteteve • Krijimi i marrëveshjeve me banorët në rast shpronësimesh, dhe hartimi iskemave të shpronësimit.
Rezultate të pritura	• Rritja e aksesit dhe lidhje me e mire mes territoreve te bashkisë • Përmirësimi i cilësisë së infrasytrukturës dhe ulja e kohës së udhëtimit • Nxitja e zhvillimit ekonomik përgjatë aksit rrugor
Rreziqet	• Zbatimi i projektit kërkon fonde të cilat nuk mund të përballohen vetëmnga bashkia Lushnje. • Rikonstruksioni i rrugës kërkon kohë, dhe mund të shkaktojë bllokim tëpërkohshëm të aksit • Bllokimi i rrugës për shkak të punimeve mund të gjenerojë trafik tëpërkohshëm në qytet
Faza e projektit	Koncept
Vlerësimi i prioriteteve	Afatgjatë
Vlera e projektit	320,000,000.00 Lekë

Titulli i Projektit	**4. Rehabilitimi i Kodrës së Lushnjes nëpërmjet metodës së ripyllëzimit dhe ristrukturimit infrastrukturor për rritje të qëndrueshmërisë e sigurisë**
Sfondi i Projektit	Zhvillimi i qytetit dhe shtrirja e tij drejt Kodrës së Lushnjës ka bërë që kjo e fundit të jetë pre e erozionit të vazhdueshëm. Si pasojë, kjo gjendje ka ndikuar në zhveshjen e pjesshme të saj nga bimësia, rrëshqitje të herëpashershme të dherave dhe dëmtim të vlerave tëpeizazhit.
Përshkrimi i Projektit	Me qëllim parandalimin e fenomenit të erozionit dhe shkatërrimit të vlerave peizazhistike, projekti për studimin e kodrës parashikon kryerjen e një sërë vlerësimesh mjedisore me qëllim hartimin e veprimeve strategjike dhe prezantimin e masave për përmirësimin e gjendjes ekzistuese. Në fazën e zbatimit të tij, projekti parashikon edhe rehabilitimin e kodrës nëpërmjet teknikave të ripyllëzimit, promovimit të bujqësisë në kodër sipas modelit të brezareve etj.
Partnerët	Bashkia Lushnje, Ministria e Mjedisit, Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dheAdministrimit të Ujërave
Justifikimi i Projektit	• Nëpërmjet analizimit të mirë të gjendjes ekzistuese do të mund të jepen propozimekonkrete për ndërhyrje rehabilituese të kodrës • Ndikon ndjeshëm në përmirësimin e nivelit të erozionit • Përmirëson pamjen e zonës • Parandalon zhvillimin e ndërtimeve në këtë zonë dhe nxit mbjelljen e bimësisë(kryesisht ullinjve)
Objektivi	Objektivi O4: *"Mbrojtja e burimeve natyrore si baza për zhvillimin ekonomik dhe* *mirëqënie të qytetarëve"*; Programi P5: *"Erozioni dhe mbrojtja e kodrave".*
Veprimet Strategjike	• Arritja e marrëveshjeve të bashkëpunimit ndërinstitucional • Përgatitja dhe kryerja e studimit • Publikimi i studimit dhe nxjerrja e rezultateve • Rehabilitimi i pjesës së dëmtuar të kodrës
Rezultate të pritura	• Ulja e nivelit të erozionit • Kthimi i kodrën në zonë rekreative/argëtuese • Përmirësim i peizazhit nëpërmjet ripyllëzimit dhe bimësisë
Rreziqet	• Hartimi i studimit kërkon staf të kualifikuar dhe mund të kërkojë përfshirjen eekspertëve dhe specialistëve të jashtëm • Studimi mund të zgjasë në kohë për shkak të vëzhgimeve në terren • Studimi nuk merret në konsideratë dhe nuk kufizon zhvillimin e ndërtimevenë zonën e kodrës • Procesi i rehabilitimit kërkon kohë
Faza e projektit	Koncept- Projekt
Vlera e projektit	6,517,084,000.00 Lekë
Vlerësimi i prioriteteve	Afatmesëm-Afatgjatë

Fund .