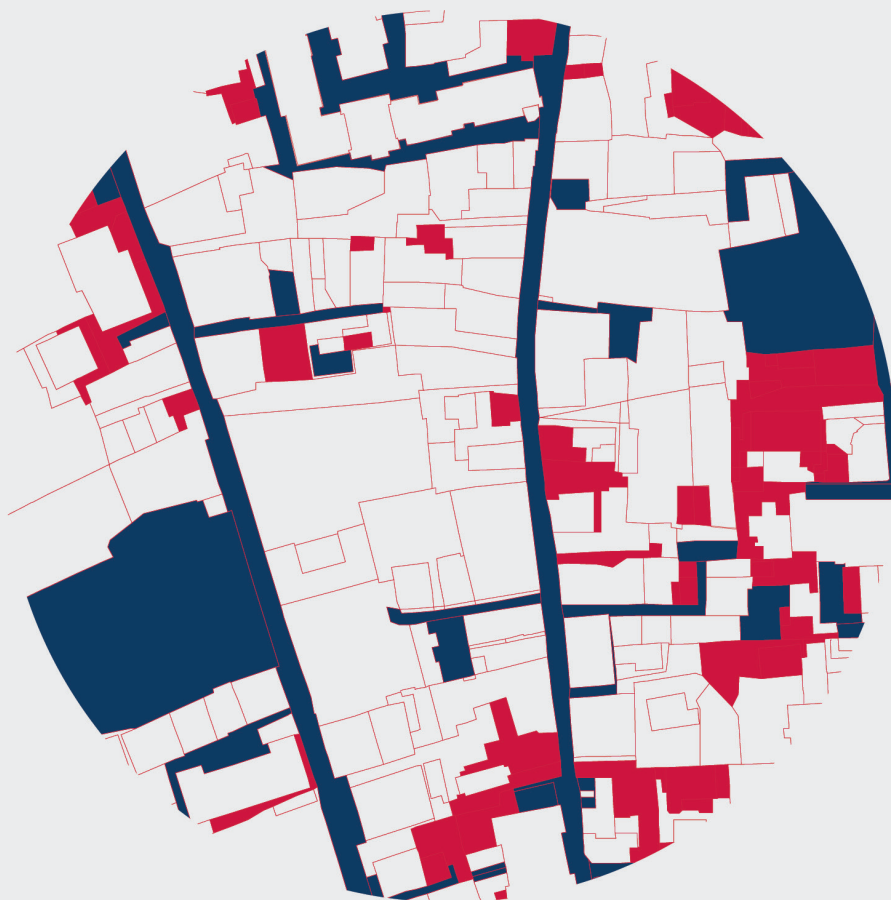




USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

AKPT
AGJENCIA KOMBËTARE E
PLANIFIKIMIT TË TERRITORIT



PLANET E DETAJUARA VENDORE DHE INSTRUMENTET FINANCIARE PËR ZHVILLIMIN E TOKËS

DOKUMENT UDHËZUES

PLANET E DETAJUARA VENDORE
DHE INSTRUMENTET FINANCIARE PËR ZHVILLIMIN E TOKËS

DOKUMENT UDHËZUES

MARS 2019

Ky botim u përgatit për shqyrtim nga Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Zhvillim Ndërkombëtar.
Ai u përgatit nga Tetra Tech ARD.

Përgatitur për Agjencinë e Shteteve të Bashkuara për Zhvillim Ndërkombëtar sipas Kontratës së USAID me Nr.AID-182-C-12-00001, Projekti i Planifikimit dhe Qeverisjes Vendore (PLGP).

Autorë:

Ky dokument u përgatit nga Tony Favro, Rudina Toto, Dritan Shutina, Besnik Aliaj dhe Ledio Allkja

Përpunimi Grafik:

Ada Lushi

Adresa e zyrës qendrore Tetra Tech ARD:

Tetra Tech ARD
159 Bank Street, Suite 300
Burlington, Vermont 05401
Tel: 802 658-3890, Fax 802 658-4247
www.tetratechintdev.com

Kontakt në Tetra Tech ARD:

Adrienne Raphael
Këshilltare e lartë teknike/Menaxhere
adrienne.raaphael@tetratech.com

Kontakti në PLGP:

Kevin McLaughlin
Drejtor i Projektit PLGP
kevin.mclaughlin@tetratech.com
www.plgp.al

Sqarim

Pikëpamjet e shprehura në këtë botim nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjet e Agjencisë së Shteteve të Bashkuara për Zhvillim Ndërkombëtar, apo të Qeverisë së Shteteve të Bashkuara të Amerikës.

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Në Shqipëri, planifikimi i territorit në nivel vendor është një proces me dy hapa. Hapi i parë është përgatitja e një Plani të Përgjithshëm Vendor (PPV) të territorit, me anë të të cilit bashkia artikulon vizionin e saj për të ardhmen dhe përcakton politikat për orientimin e zhvillimit territorial, ekonomik, social dhe kulturor. Hapi i dytë ka të bëjë me formulimin e planeve të detajuara vendore (PDV) për zonat që, nga procesi i planifikimit të përdorimit të tokës në PPV, janë evidentuar me zhvillim intensiv, rigjenerim urban, rikonceptim, apo janë të lidhura me projekte madhore publike. Prosesi me dy hapa e detyron bashkinë të mendojë dhe planifikojë në nivel makro dhe mikro, pra, të mendojë në nivel mbarëbashkie dhe më pas të ndërmarrë një planifikim shumë më të detajuar.

Infrastruktura vendore publike – sistemi i rrugëve dhe transportit; kanalet kulluese të ujërave të shiut dhe parandalimi i përmytjeve; impiantet e kanalizimeve dhe depozitimit të mbetjeve; ndërmarrjet e ujësjellësit; parqet dhe ambientet e argëtimit dhe objekte e hapësira të tjera në pronë të publikut – luan një rol tejet të rëndësishëm në sigurimin e shërbimeve vendore për banorët dhe ka një efekt të konsiderueshëm të mundësitë për strehim dhe ato ekonomike të banorëve, të stabiliteti social dhe përgjithësisht për jetën e përditshme. Përmbushja e nevojave të bashkisë për infrastrukturë e bën realitet pjesën tjetër të PPV-së dhe vizionin e bashkisë për të ardhmen e saj.

Bashkitë në Shqipëri përballen me dy sfida kryesore në zhvillimin e infrastrukturës vendore. Sfida e parë ka të bëjë me respektimin e PPV-së. Sfida e dytë është se bashkitë nuk kanë fonde të mjaftueshme për të financuar përmirësimin e infrastrukturës aktuale apo ndërtimin e infrastrukturës së re.

Projekti i USAID-it për Planifikimin dhe Qeverisjen Vendore është jashtëzakonisht i angazhuar për të ardhmen e bashkive në Shqipëri. PLGP-ja mbështet teknikisht dhe materialisht decentralizimin financiar dhe administrativ, që u jep më shumë autoritet dhe autonomi bashkive për të planifikuar dhe ofruar shërbimet e tyre. Për më tepër, PLGP-ja ka dhënë mbështetje intensive të drejtpërdrejtë për pesë bashki në hartimin e PPV-ve dhe mbështetje të tërthortë për të gjitha bashkitë e tjera, kryesisht nëpërmjet *Manualit Teknik për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit në Shqipëri* si dhe përmes shqyrtimit tërësor të legjislacionit për planifikimin e territorit. PLGP-ja në bashkëpunim me AKPT-në kanë zhvilluar trajnime të shumta si për hartimin e PPV-ve ashtu dhe për zbatimin e tyre. PLGP-ja ka punuar edhe me qeverinë qendrore për të hartuar një ligj për financat vendore që forcon aftësitë e bashkive për të financuar ndërtimin e infrastrukturës së re apo përmirësimin e asaj ekzistuese duke u bërë të mundur atyre grante të përshtatshme nëpërmjet qeverisë qendrore, rritjen e kapaciteteve vendore për huamarrje dhe më shumë autoritet për të gjeneruar të ardhura nga burimet e veta vendore.

Në janar 2016, PLGP-ja hartoi një *Dokument Politikash për Instrumentet Financiare për Zhvillimin e Tokës* si dhe *Manualin Teknik* ku shpjegon instrumente novatore për financimin e infrastrukturës publike vendore. Nëpërmjet instrumenteve financiare, bashkitë dhe sektori privat ndajnë kostot dhe përfitimet e ndërtimit, përmirësimit dhe mirëmbajtjes së objekteve publike të bashkisë. Ndryshe nga format e tjera të partneriteteve publike-private (PPP), instrumentet financiare të përkruara në dokumentin e politikave nuk kërkojnë që bashkitë të heqin dorë nga kontrolli dhe pronësia e aseteve publike.

Ky udhëzues bazohet në punën e dokumentit të politikave dhe në mbështetjen e PLGP-së për PPV-të. Në të diskutohet për përdorimin e tokës në pronësi të bashkisë dhe ripërshtatjen e tokës për të lehtësuar planifikimin dhe zhvillimin. Përgjithësisht, ky dokument jep detaje për mënyrën

se si, gjashtë instrumente financiare – tarifat e përmirësimit, zonat e vlerësimit të veçantë, zonat e zhvillimit të biznesit, intensiteti i ndërtimit me kushte, transferimi i të drejtave të zhvillimit dhe financimi nga rritja e taksës së pronësisë– mund të bëhen pjesë e rëndësishme e procesit të planifikimit të territorit si dhe paraqet raste studimore për mënyrën e zbatimit me sukses të tyre në disa bashki në Shqipëri dhe bashki të tjera në vende të ndryshme të botës. Theksi vihet tek PDV-të. Shumë bashki në Shqipëri kanë përfunduar ose janë duke përfunduar PPV-të dhe ky dokument synon t'u vijë në ndihmë atyre për të vijuar me hapin e dytë të procesit të planifikimit vendor, hartimin e Planeve të Detajuara Vendore.

Nëse planifikohen dhe zbatohen në mënyrën e duhur, PDV-të mund të ndihmojnë në zhblokimin e ndërtimeve, të krijojnë vende pune, të nxisin zhvillimin ekonomik dhe, me përdorimin e kujdesshëm të instrumenteve financiare, të sigurojnë të ardhura të drejtpërdrejta dhe përfitime për projekte investimi publik në nivel vendor.

Ky udhëzues paraqet raste studimore praktike të zbatimit me sukses të programeve të instrumenteve financiare si pjesë e procesit të planifikimit të detajuar vendor. Në këto raste studimore shqyrtohen strategjitë e ndjekura nga bashkitë dhe struktura e veprimet e ndërmarra prej tyre. Ato ndihmojnë të kuptuarit e suksesit të këtyre programeve dhe se si mund të ndihmohen planifikuesit dhe politikëbërësit në Shqipëri në marrjen e vendimeve të arsyetuara në lidhje me strategjitë, strukturat dhe veprimet.

Ky dokument jep këshilla të shumanshme për përfshirjen e instrumenteve financiare në procesin e planifikimit të detajuar vendor. Megjithatë, nuk ka modele nga asnjë bashki që mund të vihen në zbatim drejtpërsëdrejti në një bashki tjetër. Situatat e ndryshme ekonomike, sociale dhe institucionale të qeverisjes vendore, praktikisht, sigurojnë që situata të ngjashme në bashkitë e tjera të sjellin politika dhe rezultate të ndryshme në bashkinë tuaj.

Tematika kryesore e këtij dokumenti lidhet me konceptin e përgjithshëm që ka çdo instrument financiar dhe shumë variacione që bazohen në kontekstin vendor. Nëpërmjet procesit të planifikimit, çdo bashki duhet ta përshtasë instrumentin financiar për të plotësuar nevojat specifike të saj dhe për t'u përgjigjur situatës aktuale të tregut të ndërtimit.

SHKURTIME

AKPT	Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit
FVRTP	Financimi përmes Vlerës së Rritur të Taksës së Pronës
FZHR	Fondi i Zhvillimit të Rajoneve
IFZHT	Instrumente Financiare të Zhvillimit të Tokës
IRR	Internal Rate of Return (Norma e Brendshme e Kthimit)
INK	Intensiteti i Ndërtimit me Kushte
MZHU	Ministria e Zhvillimit Urban
NJQV	Njësi të Qeverisjes Vendore
PDV	Plani i Detajuar Vendor
PLGP	Projekti për Planifikimin dhe Qeverisjen Vendore
PPP	Partneriteti Publik-Privat
PPV	Plani i Përgjithshëm Vendor
TAP	Trans Adriatic Pipeline
TDZH	Transferimi i të Drejtave të Zhvillimit
TNI	Taksa e Ndikimit në Infrastrukturë
VAN	Vlera Aktuale Neto
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
ZVV	Zonat e Vlerësimit të Veçantë
ZZHB	Zonat e Zhvillimit të Biznesit

TABELA E PËRMBAJTJES

Përmbledhje ekzekutive	5
Shkurtime	7
I. Hyrje	13
1.1 Rreziqet e Instrumenteve Financiare	17
2. Ngritja e Kapaciteteve nga USAID/PLGP	18
3. Planet e Detajuara Vendore dhe Ripërshtatja e Tokës	20
3.1 PDV-të dhe Ripërshtatja e Tokës në Gujarat ³	21
3.2 Faktorët e Suksesit	27
3.3 Përmbledhje	32
4. Karakteristikat e PDV-ve të Suksesshme	34
4.1 Rëndësia e Standarteve të Planifikimit	34
4.2 Faktorët e Suksesit	35
5. Raste Studimore Ndërkombëtare	36
5.1 Tarifa e Përmirësimit	36
5.1.1 Bogotá Valorización (Vlerësimi në Bogota) ⁶	37
5.2 Zonat e Vlerësimit të Veçantë (ZVV)	38
5.2.1 White Flint (ZVV-të dhe Intensiteti i Ndërtimit me Kusht) ⁷	40
5.2.2 Rruga Sawdey Way ⁸	44
5.2.3 Përdorime dhe Koncepte të Tjera të ZVV-ve	45
5.3 Zonat e Zhvillimit të Biznesit (ZZHB)	46
5.3.1 ZZHB-ja e Qendrës së Bashkisë Stamford ⁹	46
5.3.2 Emery-Go-Round ¹⁰	48
5.3.3 ZZHB-ja e Parkimit në Pasadenë ¹¹	49
5.4 Intensiteti i Ndërtimit me Kusht (INK)	50
5.4.1 Programi i Intesitetit të Ndërtimit me Kusht në San Diego ¹²	51
5.4.2 Programi INK i Santa Monik-ës ¹³	52
5.5 Transferimi i të Drejtave të Zhvillimit (TDZH)	54
5.5.1 Programi TDZH në Liqenin Tahoe ¹⁴	55

5.5.2 TDZH-ja për Mbrojtjen e Objekteve Historike e Kulturore	56
5.5.3 Programi TDZH dhe INK në Los Anxhelos ¹⁵	57
5.5.4 Stimujt e TDZH-së në Indi ¹⁶	59
5.5.5 TDZH-të në Sao Paolo, Brazil ¹⁷	60
5.6 Financimi përmes Vlerës së Rritur të Taksës së Pronës (FVRTP)	60
5.6.1 FVRTP-ja në Portland, Oregon ¹⁸	62
5.6.2 FVRTP-ja në Grapevine, Teksas ¹⁹	62
5.7 Shitja e Tokës së Bashkisë	64
5.7.1 Inner Loop East (Shitja e Tokës së Bashkisë dhe Zona e Zhvillimit të Biznesit) ²⁰	64
5.7.2 Shitja e Tokës së Bashkisë në Montpelje të Francës ²¹	66
6. Raste studimore nga Shqipëria	67
6.1 Rasti Bashkia Lushnjë - Zonë Banimi pranë Qendrës	68
6.2 Rasti Bashkia Kuçovë - Fasha Ekonomike	72
6.3 Rasti Bashkia Elbasan - Terminali Multi-Modal	75
6.4 Rasti Bashkia Fier - Rigjenerimi i Qendrës dhe Lumit Gjanica	89
6.5 Rasti Bashkia Tiranë - Unaza e Mesme	103
Bibliografia	115
Shtojca	117
Shtojca A. Studimi i Fizibilitetit	117
Shtojca B. Komunikimi ²³	124
Shtojca C. Përmbledhëse të Zhvillimit ²⁴	127
Shtojca D. Strukturë për Relacionin e PDV	130
Shtojca E. Pyetësor për Intervistën për Tregun e Pasurive të Patundshme	134

LISTA E FIGURAVE

Figura 1. Skema e Planifikimit të qytetit Adajan: Kufijtë origjinalë të parcelave	25
Figura 2. Skema e Planifikimit të Qytetit në Adajan: Planimetria e rrugës	26
Figura 3. Skema e Planifikimit të Qytetit në Adajan: Madhësia dhe forma përfundimtare e parcelës	26
Figura 4. Faqja për projektin e ripërshtatjes së tokës në Gujarat, Indi	28
Figura 5. Faqja për projektin e ripërshtatjes së tokës në Kolumbinë Britanike në Kanada	28
Figura 6. Kufiri i PDV-së në White Flint dhe pamje nga lart	42
Figura 7. Strategjia e Zhvillimit të PDV-së së White Flint-it	43
Figura 8. Kushtet e zhvillimit në White Flint	43
Figura 9. Rruga Sawdey	44
Figura 10. Ankandi i ZVV-së	45
Figura 11. ZVV: Hapësirë private për publikun	46
Figura 12. Të ardhurat vjetore të ZhZB-së	48
Figura 13. Shpenzimet vjetore të ZhZB-së	48
Figura 14. Shërbimi i transportit Emery Go Round	49
Figura 15. Shërbimi i parkimit në Pasadenë	50
Figura 16. Intensiteti i Ndërtimit me Kusht	50
Figura 17. Transferimi i të drejtave të zhvillimit	54
Figura 18. Liqeni Tahoe	55
Figura 19. Faqja e Programit TDZH të Liqenit Tahoe	56
Figura 20. TDZH për mbrojtjen e objekteve historike e kulturore	57
Figura 21. Modeli bazë i financimit nga taksa	61
Figura 22. Unaza e brendshme	65
Figura 23. Unaza e brendshme: Shitja e tokës	65
Figura 24. Unaza e brendshme: PDV-ja	66
Figura 25. Parashikimet e zhvillimit	66
Figura 26. Pozicioni i njësisë strukturore në raport me qytetin	68
Figura 27. Harta bazë e njësisë strukturore	70

Figura 28. Shembull i databazës GIS	70
Figura 29. Analiza të gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore	71
Figura 30. Propozime të PDV-së	72
Figura 31. Pozicionimi i njësisë strukturore	73
Figura 32. Zona subjekt PDV-je në raport me gjithë njësinë	74
Figura 33. Analiza të gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore	74
Figura 34. Propozime	75
Figura 35. Pozicionimi i njësisë strukturore	76
Figura 36. Burimet financiare	77
Figura 37. Struktura e të ardhurave sipas burimeve (gr. majtas, mesatare 2010-2017); kontributi i kategorive në normën vjetore të rritjes së burimeve financiare	77
Figura 38. Të ardhurat nga taksat (gr. majtas) dhe nga tarifat vendore (gr. djathtas)	77
Figura 39. Struktura e shpenzimeve (gr. majtas); kontributi i kategorive të shpenzimeve në normën vjetore të rritjes së shpenzimeve (gr. djathtas)	78
Figura 40. Flukset hyrëse të lëvizjes së autobusëve rrethqytetas	78
Figura 41. Flukset dalëse të lëvizjes së autobusëve rrethqytetas	79
Figura 42. Analiza të gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore	80
Figura 43. Alternativa të propozimeve	81
Figura 44. Propozimet e PDV-së	89
Figura 45. Imazhe nga projekti i masterplanit për Qendrën e Fierit	90
Figura 46. Analiza e gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore	93
Figura 47. Analiza e gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore	94
Figura 48. Analiza e gjendes ekzistuese mjedisore	95
Figura 49. Alternativat e koncepteve	96
Figura 50. Pozicioni i zonës në raport me qytetin	103
Figura 51. Analiza e gjendjes ekzistuese	105
Figura 52. Analiza e gjendjes ekzistuese të infrastrukturës rrugore	106
Figura 53. Konceptet e zhvillimit	107
Figura 54. Harta që tregojnë ndryshimet e kufinjve të nënnjësive strukturore	112

LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Skema e Planifikimit të Qytetit në Adajan: Rikonfigurimi i tokës	27
Tabela 2. Shkalla proporcionale e kontributit me tokë në Gujarat, Indi	29
Tabela 3. Skenari i formulës	31
Tabela 4. Kostot e infrastrukturës së PDV-së White Flint	42
Tabela 5. Tarifat vjetore të ZZB-së së Stamfordit	47
Tabela 6. Përmbledhje e programit INK San Diego	51
Tabela 7. Përmbledhje e programit INK të Santa Monikës	53
Tabela 8. Parashikimet e PPV-së (Pasaporta)	69
Tabela 9. Krahasimi i kostove të alternativave të zhvillimit	81
Tabela 10. Krahasimi i të ardhurave dhe shpenzimeve sipas secilës alternativë	82
Tabela 11. Përmbledhje e alternativave	84
Tabela 12. Vlera Aktuale Neto (VAN) Net Present Value (NPV)	88
Tabela 13. Norma e brendshme e kthimit (IRR)	88
Tabela 14. Periudha e vetëshlyerjes	88
Tabela 15. Pasaporta e Njësisë Struktureore 1/2	91
Tabela 16. Supozimet paraprake të llogaritjeve për vlerën e mbetur të tokës	97
Tabela 17. Shembull nga metoda e llogaritjes së vlerës së mbetur të tokës (<i>Proforma</i>)	98
Tabela 18. Analiza e ndjeshmërisë së zhvillimit ndaj ndryshimeve	100
Tabela 19. Analiza e kosto përfitimeve Pallati i Sportit dhe Zhvillim Privat	101
Tabela 20. Analiza e tregut të ndërtimit	104
Tabela 21. Supozimet e Zhvillimit	108
Tabela 22. Llogaritja e vlerës së mbetur të tokës (<i>Proforma</i>) për Njësinë 274	109
Tabela 23. Krahasimi e vlerave të tokës për nën njësinë 274.2	110
Tabela 24. Analiza e ndjeshmërisë së zhvillimit ndaj ndryshimeve	113

I. HYRJE

Sistemi i planifikimit në Shqipëri ka pësuar ndryshime të rëndësishme dhe të ndjeshme gjatë dekadës së fundit. Kalimi nga një praktikë kryesisht e planifikimit urban e me fokus teknik, drejt një praktike të planifikimit shumëdimensional të territorit me fokus në procese socio-politike, qëndron në thelbin e reformës së planifikimit. Institucionalizimi i sistemit “të ri” të planifikimit të territorit, përtej operacionalizimit të tij nga pikëpamja strukturore, ligjore e institucionale, kërkon një ndryshim të thellë kulturor.

Ndryshimet e viteve të fundit kanë sjellë risi të shumta nga pikëpamja e instrumenteve dhe proceseve në këtë fushë. Niveli kombëtar është pasuruar me instrumente planifikimi si Plani i Përgjithshëm Kombëtar i territorit apo Plani i Detajuar për Zona të Rëndësishme Kombëtare. Në nivel vendor, edhe instrumentet kanë pësuar një ndryshim rrënjësor. Planet e Përgjithshme Vendorë (PPV) e tejkalojnë qëllimin e ngushtë të planeve rregulluese të mëparshme, të cilat hartoheshin vetëm për zonat urbane, të kufizuara nga vija e verdhë. Tashmë, PPV-të kanë qasje gjithëpërfshirëse (përsa i përket procesit dhe aktorëve të përfshirë) dhe të integruar (me politikat sektoriale e ndërsektoriale, të cilat janë pjesë e PPV-së).

Ligji nr. 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar dhe tri VKM-të përkatëse – nr. 408/2015, “Për miratimin e rregulloreve të zhvillimit të territorit”, e ndryshuar, nr. 686/2017 “Për miratimin e rregulloreve të planifikimit të territorit”, e ndryshuar dhe nr. 1096/2015, “Për miratimin e rregullave, kushteve dhe procedurave për përdorimin dhe menaxhimin e hapësirës publike” - ofrojnë një kuadër të qëndrueshëm ligjor për trajtimin e këtyre sfidave në atë që është në thelb një proces me dy hapa për njësitë e qeverisjes vendore.

Bashkitë në Shqipëri përballen me dy sfida të mëdha në paisjen me infrastrukturë. Sfida e parë ka të bëjë me respektimin e PPV-ve. Më parë, zhvillimi në zonat urbane e rurale ndodhte në parcela të veçanta, i paplanifikuar dhe në mënyrë spontane, dhe, kështu, infrastruktura nuk ishte efektive ose nuk ndërtohej apo përmirësohej në nivelin e duhur dhe në përputhje me zhvillimin. Kjo mendësi, edhe pse ka pasur ndryshime të rëndësishme, vazhdon të mbetet një sfidë për qeverisjen vendore në menaxhimin e pritisshmërive të qytetarëve në procesin e planifikimit dhe zhvillimit. Sfida e dytë është se bashkitë nuk kanë fonde të mjaftueshme për të financuar përmirësimin e infrastrukturave ekzistuese apo për ndërtimin e infrastrukturave të reja. Sigurimi i infrastrukturës vendore është përgjegjësi e bashkisë dhe nuk është bërë pothuajse asnjë përpjekje, me përjashtime të vogla, që një pjesë e kostos së ofrimit të infrastrukturës të mbulohej nga ndërtimet e reja.

Një tjetër risi në instrumentet vendore është dhe Plani i Detajuar Vendor (PDV). PDV-ja hartohet për zona specifike të territorit urban, ose atij rural, ku qeverisja vendore synon të arrijë objektiva të caktuara, si, për shembull, rigjenerimin e një zone urbane, rrizhvimin, rikonceptimin, pajisjen me infrastruktura ose shërbimeve madhore, apo nxitjen e politikave të caktuara zhvillimore. Në këtë aspekt, PDV-ja tejkalon qëllimin e ngushtë të rregullimit urbanistik të një zone dhe mundohet të krijojë një proces të hapur për rregullimin e marrëdhënieve pronësore, balancimin e kosto-përfitimeve midis aktorëve të ndryshëm, dhe arritjen e interesave të përbashkëta të një komuniteti. Këto të fundit përfshijnë zgjerimin e hapësirave publike, pajisjen me shërbime të reja sociale, pajisjen me banesa sociale, nxitjen e zhvillimit ekonomik lokal, etj.

Si rrjedhojë e ndryshimeve ligjore, procesi i planifikimit në nivel vendor në Shqipëri ndërtohet në dy hapa. Hapi i parë është përgatitja e një plani të përgjithshëm vendor të territorit (PPV). PPV-ja është një dokument strategjik gjithëpërfshirës me anë të të cilit bashkia artikulon vizionin e saj për rritjen dhe nevojat e përgjithshme për infrastrukturë për të gjithë territorin e saj. PPV-ja

shqyrton të gjithë komponentët e zhvillimit dhe bën propozime të përgjithshme për: përcaktimin e përdorimeve të tokës; kushtet e zhvillimit; rrjetin e transportit; furnizimin me ujë; largimin dhe trajtimin e ujërave të zeza; kullimin e ujërave të shiut dhe parandalimin e erozionit; hapësirat publike dhe të gjelbra; kontrollin mjedisor dhe të ndotjes; zhvillimin ekonomik; mbrojtjen e trashëgimisë kulturore; etj. PPV-ja bën edhe ndarjen e territorit të bashkisë në njësi strukturore, të cilat evidentohen për ruajtje, konservim, zhvillim/rizhvillim ose rigjenerim/ rinovim gjatë procesit të hartimit të planit.

Hapi i dytë është hartimi i PDV-ve për njësitë e identifikuara në PPV. Këto njësi mund të kenë qëllime për rritje apo ndryshime të konsiderueshme në përdorimin e tokës apo në kushtet e zhvillimit. PDV-ja, për një njësi strukturore të përcaktuar në PPV, duhet të përgatitet dhe miratohet para fillimit të procedurës së dhënies së lejes së ndërtimit nga bashkia. Qëllimi, hapat për hartimin dhe përmbajtja e PDV-së variojnë sipas kontekstit lokal, objektivave të qeverisjes vendore dhe PPV-së. PDV-të aplikohen si në rastet më të thjeshta, ku bashkia synon harmonizimin e zhvillimit në një territor të caktuar, ashtu edhe në situata më komplekse, ku synohet arritja e objektivave madhore përsa i përket zhvillimit urban, apo pajisjes me infrastruktura të rëndësishme.

Për të arritur qëllimet e përmirësimit të infrastrukturës dhe zgjerimit të burimeve të të ardhurave, në sistemin e planifikimit të territorit janë përfshirë edhe disa instrumente financiare të zhvillimit të tokës (IFZHT). Ndër më kryesorët mund të përmenden: transferimi i të drejtave të zhvillimit, intensiteti i ndërtimit me kushte, tarifrat e përmirësimit, etj. Këto instrumente synojnë gjenerimin e të ardhurave shtesë për të arritur qëllimet e zhvillimit urban dhe për të balancuar kosto-përfitimet midis aktorëve të ndryshëm të përfshirë në proces.

Gjithsesi, edhe pse PDV-të dhe IFZHT-të kanë qenë pjesë e kuadrit ligjor që në fillimet e ndryshimeve të dekadës së fundit, aplikimi i tyre ka qënë i kufizuar. Në disa prej bashkive janë krijuar ose janë duke filluar të krijohen praktika në lidhje me hartimin e PDV-ve. E njëjta gjë nuk mund të thuhet për IFZHT-të, për të cilat ende nuk mund të gjendet ndonjë rast i aplikuar në mënyrë të plotë e me sukses. Është e qartë se hartimi dhe zbatimi i PDV-ve, veçanërisht i PDV-ve të lidhura me IFZHT-të mbeten ndër sfidat kryesore për sa i përket institucionalizimit të (zbatimit të) sistemit të ri të planifikimit të territorit. Kapërcimi i kësaj sfide do të sillte një ndryshim cilësor në praktikën e planifikimit, duke siguruar kalimin nga zhvillimi në bazë parcele në atë në bazë zone.

PDV-të, sipas nevojës dhe rastit, synojnë të riorganizojnë parcelat, të krijojnë kushte më specifike zhvillimi për secilën parcelë, të sigurojnë akses në secilën parcelë, të rezervojnë tokën për përdorim publik dhe të fillojnë të projektojnë infrastrukturën e detajuar. Në procesin e PDV-së përfshihen në mënyrë të konsiderueshme bashkia, pronarët e tokës, zhvilluesit, qytetarët dhe aktorë të tjerë të interesuar. Ndryshe nga masterplani apo projektet, në procesin e PDV-së rekomandohet që aktorët kryesorë të përfshihen në negociata. Këta të fundit duhet të japin pëlqimin e tyre për PDV-në, fillimisht si koncept dhe më pas në versionin përfundimtar, para miratimit nga kryetari i bashkisë.

Legjislacioni u bën të mundur bashkive të përdorin instrumentet financiare për zhvillimin e tokës me qëllim rimarrjen e kostos së investimeve në infrastrukturë publike apo për të kapur një pjesë të vlerës së tokës private, e cila është rritur si rezultat i këtyre shpenzimeve publike apo krijimit të hapësirës publike. Në mënyrë të veçantë, Ligji nr. 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar, shprehet se: “Përfitimet e autoritetit të planifikimit nga të drejtat për zhvillim dhe vlera e rritur e tokës përdoren për ndërtimin ose financimin e infrastrukturave publike, kryesisht në zonën ku janë përfutur” (Neni 22).

PDV-ja, në thelb, është instrumenti që lehtëson marrjen e këtyre përfitimeve. Legjislacioni në fuqi

Studimi i fizibilitetit u jep bashkisë dhe publikut një pamje realiste të të gjitha kostove dhe përfitimeve nga zhvillimi i propozuar dhe të rreziqeve që ai mbart.

e njej nevojën e kryerjes së një analize kosto-përfitim si pjesë e procesit të përgatitjes së PDV-së. Një analizë e tillë, veçanërisht kur është pjesë e një studimi të fizibilitetit që përshkruan projektin në të gjitha drejtimet e rëndësishme, mundëson identifikimin dhe analizën e të gjitha çështjeve të rëndësishme sociale, ekonomike, ligjore, teknike dhe mjedisore. Një fokus i veçantë vendoset edhe tek mënyrat për të arritur një zhvillim të qëndrueshëm të komunitetit. Analiza e fizibilitetit siguron që kostot dhe përfitimet nga zhvillimi të ndahen sa më drejtë dhe në mënyrë të barabartë mes sektorit publik dhe atij privat. Kjo gjë garanton që sektori privat të mos marrë të gjitha përfitimet, ndërkohë që sektori publik i duhet të mbajë të gjithë peshën e kostove të dhënies së infrastrukturës. Instrumentet financiare mundësojnë stimujt që të gjithë aktorët të dalin të fituar: pronarët privatë dhe zhvilluesit në njësinë e PDV-së, por dhe bashkia së bashku me taksapaguesit vendorë.

Në thelb, procesi dy-hapësh PPV-PDV kërkon që autoritetet vendore të mendojnë dhe planifikojnë në nivel makro dhe mikro. Kjo gjë parashikon dhe mundëson dhënien e të gjithë infrastrukturës dhe lidhjen me mjedisin jetësor në një njësi të caktuar territori, të një pjese të njësisë apo edhe në të gjithë territorin e bashkisë. Në këtë mënyrë ndahen më mirë kostot dhe përfitimet e zhvillimit. Për më tepër, procesi mund të jetë në të njëjtën kohë pjesë e planifikimit dhe e zbatimit duke qenë se, për të krijuar të ardhura për objektet publike mund të përfshihen edhe instrumentet financiare. Nga ana tjetër, këto vepra publike mund të stimulojnë zhvillime të tjera private, të sigurojnë më shumë të ardhura për bashkinë dhe të krijojnë mundësi për punësim afatgjatë dhe shanse të tjera për zhvillimin ekonomik dhe përmirësimin e cilësisë së jetës.

Në përgjigje të sfidave të planifikimit me të cilat përballen bashkitë në Shqipëri për të krijuar dhe mirëmbajtur infrastrukturën vendore dhe për nxitjen e zhvillimit ekonomik vendor, në këtë dokument diskutohen mënyrat e përfshirjes me sukses të instrumenteve financiare në PDV-të bazuar në përvojën ndërkombëtare dhe atë Shqiptare.

PDV-të janë kërkesë ligjore e legjislacionit në fuqi në Shqipëri. Gjithsesi, këshillohet që të shqyrtohen edhe metodologji të tjera për të kuptuar më mirë potencialin e procesit të PDV-së. Në kreun 3 jepen faktorë të njohur ndërkombëtarisht për hartimin e suksesshëm të PDV-ve, si dhe një përshkrim i hollësishëm i metodave të ripërshtatjes së tokës vënë në praktikë në Gujarat të Indisë. Qasja e Gujaratit është përdorur me sukses për të krijuar parcela me madhësi dhe formë të përshtatshme për zhvillim dhe kjo metodologji ka frymëzuar planifikuesit e territorit në mbarë botën. Këta të fundit kanë përshtatur elementë të qasjes së Gujaratit në proceset e tyre të PDV-ve bazuar në ligjet e tyre për planifikimin e territorit.

Në kreun 4 diskutohet rëndësia e respektimit të politikave dhe standardeve të planifikimit të përcaktuara gjatë hartimit të PDV-ve. Këto politika dhe standarde u krijuan si pjesë e një procesi më të gjerë të planifikimit të territorit dhe bëjnë të mundur që PDV-të të funksionojnë mirë për njerëzit që jetojnë dhe punojnë në zonë dhe për të përmbushur qëllimet e përgjithshme që ka bashkia.

Në kreun 5 prezantohen raste studimore ndërkombëtare të programeve të suksesshme të instrumenteve financiare. Të gjitha këto raste janë projektuar dhe zbatuar si pjesë e PDV-ve. Ashtu si qasja e Gujaratit, këto studime kanë si qëllim të tregojnë hapat e ndjekur për zbatimin e këtyre programeve të instrumenteve financiare. Programe të tilla mund të shërbejnë si shembuj praktikë në ndihmë të planifikuesve dhe politikëbërësve në Shqipëri në marrjen e vendimeve të arsyetuara

në lidhje me strategjitë, strukturat dhe veprimet që duhet të ndërmerren nga ana e bashkive për zbatimin e IFZHT-ve.

Në kreun 6 jepen raste studimore të PDV-ve në Shqipëri. Këto raste nuk mbulojnë çdo situatë vendore për të cilën mund të kërkohet një PDV. Përkundrazi, ashtu si me shembujt ndërkombëtarë, rastet studimore prezantojnë disa nga çështjet kryesore me të cilat mendohet se do të ballafaqohen planifikuesit vendorë dhe politikëbërësit gjatë hartimit të PDV-ve.

Duhet theksuar se asnjë qasje ndërkombëtare për hartimin e një PDV-je nuk mund të replikohet apo transferohet drejtpërsëdrejti në Shqipëri. Metodatat e përshkruara në këtë dokument kanë sukses dhe janë me vlerë në kontekstet e tyre. Nëse planifikuesit dhe politikëbërësit në Shqipëri duan t'i zbatojnë, ato duhet që ato të përshtaten me kuadrin ligjor dhe kontekstin kulturor në Shqipëri.

Ashtu si me PDV-të, nuk ka një metodë të vetme për hartimin dhe zbatimin e një instrumenti financiar. Ligjet e ndryshme, procedurat ligjore, praktikatat e planifikimit dhe sistemet e ndryshme të qeverisjes, praktikisht, diktojnë që situata të ngjashme në vendet e tjera të sjellin politika dhe rezultate të ndryshme në Shqipëri. Po ashtu, shkalla dhe niveli i zhvillimit ekonomik në bashki të ndryshme të vendit evidentojnë se nuk ka programe model të instrumenteve financiare që thjesht të replikohen nga një bashki në tjetrën. Për çdo instrument financiar ka një koncept të përgjithshëm dhe shumë variacione. NJQV-të duhet ta nisin nga rezultati i dëshiruar dhe më pas të vendosin se cilin instrument apo instrumente financiare të zgjedhin dhe zbatojnë. Çdo bashki duhet ta përshtasë instrumentin financiar për të plotësuar nevojat specifike të saj bazuar në situatën aktuale të tregut të ndërtimit. Për shembull, qindra bashki në të gjithë botën kanë programet e zonave të vlerësimit të veçantë. Megjithatë, secila prej tyre ndryshon nga të tjerat, madje edhe brenda të njëjtit shtet, në përgjigje të nevojave dhe preferencave vendore. Çelësi i suksesit të programit të instrumenteve financiare është të kuptohen konceptet e secilit instrument dhe më pas të hartohet një version që funksionon për bashkinë.

Ky dokument udhëzues plotëson dy botime që janë bërë më parë nga Projekti i USAID-it për Planifikimin dhe Qeverisjen Vendorë në bashkëpunim me Ministrinë e Zhvillimit Urban dhe Agjencinë Kombëtare të Planifikimit të Territorit: *Manuali Teknik për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit në Shqipëri* (2015) dhe një *Dokument Politikash për Instrumentet Financiare për Zhvillimin e Tokës* (2016). Në Manualin Teknik jepen seksione të veçanta për procedurat dhe kërkesat ligjore për PDV-të dhe instrumentet financiare. Udhëzuesi përshkruan metoda të ndryshme për hartimin dhe zbatimin me sukses të gjashtë instrumenteve financiare: tarifatat e përmirësimit, zonat e vlerësimit të veçantë, zonat e zhvillimit të biznesit, intensitetin e ndërtimit me kushte, transferimin e të drejtave të zhvillimit dhe financimin përmes vlerës së rritur të taksës së pronës.

Specialistëve vendorë përgjegjës për PDV-të dhe instrumentet financiare për zhvillimin e tokës u rekomandohet të përdorin Manualin Teknik dhe Dokumentin e Politikave, të përmendur më sipër. Pa përsëritur informacionin që jepet në dokumentet e cituara më sipër, ky dokument udhëzues që i pason ato, tenton të shpjegojë se si mund të përdoren bashkërisht PDV-të dhe instrumentet financiare për të krijuar plane të detajuara të zonës, të cilat rregullojnë zhvillimin, ndërkohë që ruajnë interesat publike, çojnë përpara objektivat e PPV-së, financojnë një pjesë apo të gjithë infrastrukturën e nevojshme me fondet e veta dhe që nxisin zhvillimin ekonomik vendor.

Mesazhi kryesor i këtij dokumenti është se praktikatat e mira duhet të kontekstualizohen nga secila bashki sipas nevojave të saj. Është e pamundur që të transplantohet qasja e një bashkie pa i kushtuar vëmendjen e duhur kontekstit vendor. Kështu, ky dokument nuk synon të japë rregulla apo shabllone, por thjesht të përçojë ide dhe shembuj praktikë që mund të përdoren nga

planifikuesit e politikëbërësit dhe, në varësi të rastit dhe ligjeve në fuqi, të mund t'i përshtatin ato në përputhje me nevojat e tyre.

1.1 Rreziqet e Instrumenteve Financiare

Ligji për planifikimin e territorit i konsideron instrumentet financiare si mundësi për zgjerimin e burimeve financiare vendore, ku të ardhurat e gjeneruara mund të përdoren për financimin e infrastrukturës publike. Për më tepër, bashkia duhet të hartojë një program për zbatimin e një instrumenti financiar dhe një formulë dhe/ose kritere për përcaktimin e përfitimeve. Programi dhe formula/kriteret duhet të zbatohen në mënyrë të barabartë dhe transparente për të gjithë pjesëmarrësit.

Instrumentet financiare kanë mundësinë të prodhojnë të ardhura të konsiderueshme, por mbartin edhe rreziqe. Këto rreziqe, që duhet të kuptohen prej bashkive, janë:

Tregje ciklike të pronave të patundshme. Sasia e të ardhurave të krijuara nga instrumentet financiare mund të rritet ose ulet, shpesh, në mënyrë të paparashikueshme për shkak të ndryshimit në ekonomitë vendore dhe kombëtare, apo ndryshimeve në politikat e zhvillimit ekonomik. Në përgjithësi, intensiteti i ndërtimit me kushte, transferimi i të drejtave të zhvillimit dhe tarifrat e përmirësimit kanë lidhje të drejtpërdrejta me zhvillimin dhe ndërtimin e ri. Kur zhvillimi është i madh, këto instrumente mund të sigurojnë të ardhura të konsiderueshme për bashkinë, ndërkohë, në rastin e kundërt, të ardhurat janë më të pakta. Të ardhurat nga programet e instrumenteve financiare mund të luhaten njësoj siç luhaten të ardhurat nga Taksa e Ndikimit në Infrastrukturë (TNI). Për shembull, totali i të ardhurave të vjela nga taksa e ndikimit në infrastrukturë në raport me totalin e të ardhurave vendore luhaten nga 9.9% në 2011 në 5.4% në 2013, në 3.9% në 2015 dhe në 8.4% në 2017.¹ Bashkitë duhet të presin luhajtje të ngjashme të të ardhurat e tyre nga programet e instrumenteve financiare dhe nuk duhet të varen vetëm të këto instrumente për të financuar pjesën më të madhe të përmirësimit të infrastrukturës ekzistuese apo dhënies së infrastrukturës së re.

Konkurrim për të ardhurat. Kur sigurohen të ardhura të konsiderueshme nga instrumentet financiare, sektorët e ndryshëm të bashkisë konkurrojnë për të marrë nga këto fonde, duke pënguar, si rezultat, investimin e të ardhurave në infrastrukturë sipas përparësive të PPV-së. Pa ushtruar kontroll të fortë nga bashkia dhe publiku, disiplinë fiskale dhe pa udhëheqjen e kryetarit të bashkisë, programi i instrumenteve financiare mund të kthehet në një mekanizëm për favore politike dhe korrupsion.

Tundimi për të maksimizuar të ardhurat. Me qëllim maksimizimin e të ardhurave nga instrumentet financiare, bashkia mund të tundohet për të dhënë leje ndërtimi për raste që nuk plotësojnë tërësisht kushtet e zhvillimit, si për shembull, kufizimet për lartësinë apo intensitetin e ndërtimit, apo kërkesat për parkim. Për të shmangur korrupsionin apo abuzimin me pushtetin, instrumentet financiare duhet të zbatohen sipas një programi dhe formule të përcaktuar dhe miratuar publikisht nga bashkia, siç kërkohet nga Ligji nr. 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar.

Bashkia duhet të krijojë programin e zbatimit të secilit instrument financiar, përfshirë këtu kriteret për përcaktimin e përfitimeve, dhe duhet ta zbatojë atë njësoj për të gjithë dhe me transparencë.

¹ USAID/PLGP. Dokument Studimor për Decentralizimin Fiskal dhe të dhënat nga Ministria e financave

2. NGRITJA E KAPACITETEVE NGA USAID/PLGP

Projekti i USAID-it për Planifikimin dhe Qeverisjen Vendore është jashtëzakonisht i angazhuar në mbështetjen e bashkive në Shqipëri që nga viti 2012. PLGP-ja mbështeti reformën territoriale, e cila, në vitin 2015 bashkoi 373 NJQV duke krijuar 61 bashki. Këto bashki të reja, aktualisht kanë sipërfaqe më të mëdha territori dhe numër më të lartë popullsie. Kjo gjë u bën të mundur të trajtojnë më mirë problemet e tyre ekonomike, mjedisore dhe sociale në nivele të përshtatshme. Në të njëjtën kohë, projekti ndihmoi qeverinë shqiptare për hartimin e një ligji të ri organik, Ligjin për 'Vetëqeverisjen Vendore'², ku përcaktohen kompetencat e bashkive të reja. PLGP-ja trajnon punonjësit e bashkive dhe mundëson ngritjen e kapaciteteve të tyre për të përmbushur rolet si administratorë të bashkive të reja në përputhje me ligjin e ri.

Ngritja e kapaciteteve realizohet edhe nëpërmjet instalimit të pajisjeve dhe programeve kompjuterike për administrimin dhe mbledhjen e taksave vendore, menaxhimin e financave, buxheteve vendore dhe sistemeve GIS. Këtu përfshihet edhe ngritja e zyrave me një ndalesë që ndërthur teknologjinë e informacionit me proceset administrative vendore për të mundësuar dhënien e shërbimeve efikase e të përshtatshme. PLGP-ja, gjithashtu, trajnon stafin përkatës të bashkive që do të përdorë këto instrumente pune.

PLGP-ja mbështet qeverisjen e mirë, llogaridhënien vendore dhe transparencën nëpërmjet krijimit të Komisioneve Këshillimore Qytetare dhe Vlerësimit të Komunitetit për Qeverisjen, të cilat përdoren nga qytetarët për të këshilluar dhe monitoruar vendimmarrjen e qeverisjes vendore. Projekti po ndihmon bashkitë dhe ndërmarrjet e ujësjellësit për riorganizimin, modernizimin dhe administrimin e sistemit të furnizimit me ujë sipas standardeve më të mira ndërkombëtare.

Planifikimi i Territorit është një funksion tepër i rëndësishëm i bashkive. Ligji nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit", i ndryshuar dhe aktet nënligjore përkatëse, të hartuara me mbështetjen e PLGP-së, përcaktojnë standardet për hartimin e PPV-ve dhe PDV-ve. Këto plane përcaktojnë një drejtim të qartë për zhvillimin brenda bashkisë, duke specifikuar, ndër të tjera, se çfarë mund të ndërtohet, ku mund të ndërtohet dhe si duhet të ndërtohet. Gjatë periudhës 2015-2017, PLGP-ja ka dhënë mbështetje intensive për 5 bashki për hartimin e PPV-ve si dhe ka zhvilluar trajnime teknike për zyrtarët e zgjedhur dhe stafin e planifikimit të 13 bashkive. Në vitin 2016, Projekti PLGP botoi *Manualin Teknik për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit në Shqipëri* si referencë për 61 bashkitë në vend. Ky manual është jo vetëm një udhëzues i detajuar dhe i plotë për hartimin e PPV-ve dhe PDV-ve, por dhe burim për praktikantët më të mira në marrjen e vendimeve mbi planifikimin dhe zhvillimin.

Në planet e përgjithshme vendore identifikohen investimet në infrastrukturën publike ekzistuese dhe të re që nevojitet për të ruajtur dhe përmirësuar gjendjen ekonomike, sociale dhe mjedisore si dhe qëndrueshmërinë e zhvillimit. PLGP-ja përpiqet të sigurojë që bashkitë të kenë akses te burimet e nevojshme për të ofruar shërbime publike, përfshirë këtu edhe infrastrukturën. PLGP-ja ka qenë e grupit të punës, të udhëhequr nga qeveria qendrore, për hartimin e një ligji të ri për Financat e Qeverisjes Vendore. Projekti ka bërë përpjekje për përfshirjen e disa dispozitave në ligjin e propozuar, të cilat forcojnë burimet tradicionale të financimit për infrastrukturën, veçanërisht kursimet operative të bashkive, grantet nga qeveria qendrore, dhe huamarrjen e qeverisjes vendore.

2 LIGJ nr. 139/2015, dt 17.12.2015, "Për Vetëqeverisjen Vendore"

PLGP-ja mbështet, gjithashtu, partneritetet publike-private (PPP) si burime të mundshme kapitali për të ndihmuar në financimin e infrastrukturës vendore dhe plotësuar nevojën e bashkive për përmirësimin e cilësisë dhe dhënien e infrastrukturës së përshtatshme. Projekti po ndihmon tre bashki në hartimin e studimeve për projekte të mundshme PPP për infrastrukturën. Nga ana tjetër, Dokumenti i Politikave për Instrumentet Financiare për Zhvillimin e Tokës, hartuar nga PLGP-ja në vitin 2016 me kërkesë të Ministrisë së Zhvillimit Urban, trajton gjashtë alternativa novatore për partneritetet publike në financimin e infrastrukturës publike vendore. Këto alternativa bazohen në kapjen e vlerës së rritur të tokës për investime publike dhe për administrimin e rritjes urbane. Projekti ka trajnuar personelin e njërive vendore dhe të qeverisë qendrore për projektimin dhe zbatimin e PPP-ve dhe instrumenteve financiare novatore, si dhe për hartimin e propozimeve për partneritetet dhe grante nga donatorët e huaj dhe nga Fondi i Zhvillimit të Rajoneve.

Së fundi, akti nënligjor për hapësirën publike, i hartuar nga qeveria qendrore me mbështetjen e PLGP-së dhe i miratuar në 2015, i jep për herë të parë bashkive kompetenca që të përcaktojnë dhe kontrollojnë përdorimin edhe shfrytëzimin e hapësirave publike. Ky akt nënligjor ndihmon dhe siguron që investimet në infrastrukturën publike të mundësojnë një mjedis të shëndetshëm natyror dhe kulturor. Ai bën të mundur që hapësirat publike të jenë të aksesueshme dhe të përdorshme nga banorët dhe vizitorët.

Në vitin 2017, USAID-i zgjati me dy vite të tjera afatin e PLGP-së duke bërë që projekti të vazhdojë për një periudhë 7-vjeçare. Fokusi kryesor i punës në këtë periudhë do të jetë zhvillimi ekonomik vendor. PLGP-ja po ndihmon në ngritjen e këshillave të zhvillimit ekonomik vendor, që përbëhen nga biznese dhe aktorë të tjerë vendorë, në 5 bashki, për të këshilluar kryetarin e bashkisë dhe këshillin bashkiak për çështje që lidhen me zhvillimin ekonomik vendor.

Projekti PLGP po ndihmon gjashtë bashki në hartimin e PDV-ve, me fokus të veçantë në zhvillimin ekonomik vendor. Nëse planifikohen dhe zbatohen siç duhet, PDV-të mund të sigurojnë përfitime të mëdha monetare dhe jo-monetare për komunitetin, ndër të cilat përfshihen:

- Krijimi i vendeve të punës gjatë fazës së ndërtimit dhe përdorimit të mëtejshëm të zhvillimit të përfunduar;
- Rritja e besimit tek investitorët duke tërhequr zhvillime dhe biznese të reja;
- Rritja e potencialit të qeverisjes vendore duke ofruar infrastrukturë që nxit investime të tjera vendore dhe mundëson përdorimin strategjik të tokës publike;
- Sigurimi i zhvillimit të financuar nga privati për qëllime publike, veçanërisht nëpërmjet përdorimit të instrumenteve financiare dhe ndërtimit të veprave publike.

PLGP-ja ka mbështetur bashkitë Elbasan, Fier dhe Tiranë në hartimin e PDV-ve në zona të rëndësishme të qyteteve përkatëse. Të treja PDV-të e hartuara me asistencën e PLGP-së kanë në fokus projekte të rëndësishme publike si terminali multi-modal në Elbasan, pallati i sportit në Fier dhe unaza e mesme në Tiranë. Në të tre këto raste, PDV-të janë shoqëruar me studime fizibiliteti të cilat e ndihmojnë bashkinë në vendimmarrjen që lidhet me aplikimin e instrumentave financiare të zhvillimit të tokës.

Gjithashtu, PLGP-ja ka mbështetur bashkitë Lushnjë dhe Kuçovë në përgatitjen e PDV-ve, për një zonë banimi në qendër të Lushnjës dhe për një fashë ekonomike në Kuçovë. Gjatë kësaj periudhe, PLGP-ja ka zhvilluar edhe trajnime në lidhje me hartimin e PDV-ve dhe përdorimin e IFZHT-ve. Trajnimet janë kryer në bashkëpunim me AKPT-në dhe fillimisht janë zhvilluar me bashkitë partnere. Më pas janë zhvilluar trajnime me 26 bashki të cilat kishin PPV të miratuara ose ishin në prag të miratimit dhe në fund është zhvilluar një trajnim gjithëpërfshirës me të 61 bashkitë. Pjesë e trajnimeve, ashtu si edhe në këtë dokument udhëzues, kanë qënë si shembujt ndërkombëtarë,

ashtu dhe rastet e bashkive partnere të cilat po mbështeteshin nga PLGP-ja për hartimin e PDV-ve dhe studimeve të fizibilitetit.

Projekti ka mbështetur bashkitë Berat dhe Fier në përgatitjen e projekteve të cilat më pas do të ishin subjekt financimi nga TAP-i. Në të dyja rastet, me mbështetjen e PLGP-së bashkitë kanë arritur të sigurojnë financime të konsiderueshme për projekte publike si, Kanali Vaditës i Mbreshtanit (Berat) dhe tregu i gjësë së gjallë (Fier).

3. PLANET E DETAJUARA VENDORE DHE RIPËRSHTATJA E TOKËS

Ripërshtatja e tokës është tipar kryesor i shumë PDV-ve. Në vend që të blejë tokë, nëpërmjet shpronësimeve, apo negociojë me çdo pronar toke për shitjen e parcelës, gjë që mund të marrë një kohë të gjatë dhe që shpesh ka nevojë për një sasi të madhe fondesh publike, bashkia nxit pronarët privatë për të kontribuar me një pjesë të tokës për zhvillimin e infrastrukturës publike.

Pjesa më e madhe e përfitimit ekonomik të infrastrukturës së re publike sigurohet nga pronarët e pronave pranë infrastrukturës, veçanërisht nga rritja e vlerës për metër katror të tokës së tyre. Për shkak të kësaj rritjeje të vlerës, një përqindje e sipërfaqes së secilës parcelë private mund të merret për qëllime publike (siç janë rrugë, shkolla, parqe të reja, etj.). Më pas, parcelat mund të përshtaten në forma dhe madhësi më të favorshme për zhvillim sipas një Plani të Detajuar Vendor dhe pronarëve origjinalë (fillestarë) mund t'u garantohet një parcelë e re me madhësi më të vogël, por vlerë të barabartë ose më të madhe, ose kompensim me vlerë të njëjtë me pronën e mëparshme.

Ripërshtatja e tokës ofron disa përfitime:

- Pronarët privatë bëhen pjesëmarrës në zhvillimin e veprave publike, praktikisht duke bashkëpunuar me bashkinë në administrimin e zhvillimit urban;
- PDV-të mund të realizohen plotësisht kur toka e fragmentuar riorganizohet për zhvillimin e synuar;
- Bashkia e arrin ndryshimin relativisht shpejt dhe me sa më pak shpenzime të fondeve publike që të jetë e mundur.

Ripërshtatja e tokës ul rrezikun financiar për bashkitë nëse e krahasojmë me blerjen e tokës apo shpronësimin. Në vend të kësaj, rreziqet e rizhvillimit ndahen mes të gjithë pronarëve të pronave. Po aq e rëndësishme, ripërshtatja e tokës u bën të mundur bashkive të plotësojnë mangësitë e tyre financiare. Shumë bashki, në të gjithë botën, kanë bazë të dobët tatimore dhe varen nga qeveria qendrore nëpërmjet transfertave. Kryetarët e bashkive dhe urbanistët që janë proaktivë e përdorin ripërshtatjen e tokës (dhe instrumentet financiare) për të lidhur miratimin e PDV-ve dhe lejeve të ndërtimit me kapjen e vlerës së tokës, ose tarifave, me qëllim ndërtimin e veprave publike.

Ripërshtatja e tokës aplikohet në një sërë situatash, si më poshtë:

- Përmirësimin ose zgjerimin e veprave publike;
- Zhvillimin e tokave të reja urbane;
- Rizhvillimin e tokave ekzistuese urbane;

- Konsolidimin e tokave bujqësore, bregdetare dhe të ndjeshme mjedisore;
- Rigjenerimin pas fatkeqësive natyrore.

Ripërshtatja e tokës përdoret për këto qëllime në disa vende, duke përfshirë, por pa u kufizuar në Kanada, Gjermani, Indi, Izrael, Japoni, Holandë, Spanjë, Turqi dhe Shtetet e Bashkuara. Secili vend ka mënyrën e vet të strukturimit të ripërshtatjes së tokës bazuar në tregun e vet të pasurive të patundshme, rregulloret e planifikimit dhe zhvillimit, kontekstet ekonomike, të drejtat pronësore dhe normat e praktikave të tjera. Ripërshtatja e tokës mund të bëhet në mënyra të ndryshme.

Më poshtë jepet një rast studimor i ripërshtatjes së tokës në Gujarat, Indi, i cili përdoret kryesisht në zonat urbane dhe suburbane. Pas rastit studimor të Gujaratit jepet diskutimi i disa prej elementëve të procesit të ripërshtatjes së tokës që njihen gjerësisht si shumë të rëndësishëm nëse duam që me ripërshtatjen e tokës dhe me PDV-të të arrihen objektivat për përmirësimin e infrastrukturës apo dhënien e shërbimeve më të mira për komunitetin.

3.1 PDV-të dhe Ripërshtatja e Tokës në Gujarat³

Shteti indian i Gujaratit përdor procesin dyhapësh të planifikimit. Bashkive u kërkohet të përgatisin plane zhvillimi për qytetin, që janë të barasvlershme me PPV-të në Shqipëri, dhe skema planifikimi për zona më të vogla. Këto skema janë të barasvlershme me PDV-të në Shqipëri. Për sa i përket procesit të planifikimit, PDV-të janë një mekanizëm për sigurimin e tokës për qëllime publike duke përdorur ripërshtatjen e tokës dhe programin e instrumenteve financiare – tarifa e përmirësimit – për të financuar infrastrukturën e re.

Në Gujarat, njësitë e bashkisë për të cilat kërkohen PDV-të evidentohen në PPV. Në përgjithësi, këto njësi janë ato me zhvillim më intensiv. Konsensusi mes pronarëve të tokës për krijimin e PDV-ve arrihet gjatë procesit të hartimit të PPV-së. PDV-ja ndërmerret me nismë të bashkisë ose të një zhvulluesi privat, apo nëpërmjet një PPP-je. Nëse PDV-ja mbulon të gjithë njësinë, atëherë nuk nevojitet miratimi i pronarëve të tokës. Nëse PDV-ja mbulon vetëm një pjesë të njësisë, aplikanti duhet të ketë dakordësinë nga shumica e pronarëve në zonën për të cilën propozohet PDV-ja. Dakordësia arrihet nëpërmjet certifikatës së pronësisë apo shitjes ose marrëveshjeve me pronarët e tokës. PDV-ja që mbulon vetëm një pjesë të një njësie duhet t'i nënshtrohet, gjithashtu, vlerësimit paraprak të bashkisë për të siguruar që projekti i propozuar, veçanërisht projekti i infrastrukturës, i shërben të gjithë njësisë si një e tërë. Pas miratimit të vlerësimit paraprak nga bashkia, aplikanti mund të vazhdojë me hartimin e PDV-së. Me fillimin e procesit të PDV-së, pronarët kanë detyrimin ligjor të pranojnë çdo riorganizim apo rivlerësim të parcelave të tyre.

PDV-ja i jep mundësi bashkisë të ndërmarrë një plan shumë të detajuar të një zone. Ndërkohë, mekanizmi i ripërshtatjes së tokës dhe tarifa e përmirësimit mund të bëjnë të mundur që zona e PDV-së të ketë strukturën urbane dhe burimet e nevojshme financiare për zbatimin e saj.

Në metodën e Gujaratit, madhësia e parcelave private zvogëlohet proporcionalisht gjatë procesit të PDV-së dhe bashkia, faktikisht, i merr ato, kundrejt kompensimit, për infrastrukturë publike, si për shembull, rrugë dhe shkolla. Kompensimi paguhet për tokën e marrë sipas vlerës origjinale të tokës; d.m.th., me vlerën para zbatimit të PDV-së. Bashkia merr edhe një përqindje të vogël

3 Shirley Ballaney. Oferta e Tokës për Zhvillim: Përvoja e Ripërshtatjes së Tokës në Gujarat, Indi ("Supply of Land for Development: Land Readjustment Experience in Gujarat, India,") dokument pune i papublikuar, aksesuar në www.urbangateway.org/sites/default/ugfiles/land_readjustment_experiences_in_india.pdf; dhe Mekanizmi i Planifikimit të Qytetit në Gujarat të Indisë ("The Town Planning Mechanism in Gujarat, India"), Uashington, DC: Banka Botërore, 2008.

të tokës private për të krijuar parcela të mirëshërbyera me tituj të pastër pronësie me qëllim shitjeje. Këto parcela toke “me garanci bankare” shiten apo nxirren në ankand me çmime të konsiderueshme. Në metodën e Gujaratit përdoren instrumente financiare – në këtë rast, tarifrat e përmirësimit – për të kapur një pjesë të rritjes së vlerës së pronës. Kjo tarifë lidhet me kostot e sigurimit të infrastrukturës në zonën e PDV-së. Zakonisht, të gjitha kostot e infrastrukturës dhe disa nga kostot administrative që lidhen me përgatitjen e PDV-së llogariten dhe u ngarkohen përkatësisht parcelave përfundimtare. I gjithë procesi karakterizohet nga konsultime të vazhdueshme me publikun.

Me këtë metodë, bashkia ka kosto financiare minimale. Kostoja për infrastrukturën e re paguhet nga kombinimi i shitjes së tokës së bashkisë, taksa e ndikimit në infrastrukturë që i faturohet zhvilluesit dhe, veçanërisht, tarifrat e përmirësimit që paguhen nga pronarët privatë të tokave. Në Gujarat krijohet një agjenci zhvillimi publike e pavarur për të blerë tokën dhe për të zhvilluar infrastrukturën. Ndërkohë që bashkia mbikëqyr procesin e hartimit të PDV-së, agjencia e zhvillimit është përgjegjëse për zbatimin e planit dhe mbrojtjen e interesave të publikut gjatë zhvillimit.

Qasja e Gujaratit për PDV-në, në këtë mënyrë, është një instrument i fuqishëm dhe mjaft i koordinuar ligjor për të përgatitur njëkohësisht ripërshtatjen e tokës dhe ndërtimin e infrastrukturës. Po ashtu, kjo metodë përbën edhe një mekanizëm për financimin dhe zbatimin e planit dhe për përfshirjen e pronarëve të tokave në të gjithë procesin.

Sigurisht që ka ndryshime mes asaj që mund të bëhet në Indi dhe asaj që mund të realizohet në Shqipëri. Në Indi, PDV-të duhet t'i miratojnë qeveritë e shteteve, si në Gujarat, . Kjo e ka origjinën nga periudha e kolonive. Pas pavarësisë nga sundimi britanik në vitin 1947, menaxhimi i tokës dhe zhvillimi urban u bënë përgjegjësi e qeverisë së shtetit. Megjithatë, ligjet shtetërore të planifikimit për Indinë, e cila sapo kishte fituar pavarësinë, ruajtën shumë nga dispozitat e kontrollit nga nivelet e larta që kishin ligjet koloniale britanike. Në Shqipëri, PDV-të nuk miratohen nga nivele të tjera të qeverisjes, përveç asaj vendore.

Ka edhe ndryshime të tjera. Në Shqipëri, për shembull, kërkohet dakordësia e pronarëve të tokave (kur PDV-ja hartohet me nismë private) nga fillimi deri në fund të procesit dhe duhet të bëhen negociata të vazhdueshme për riorganizimin dhe rivlerësimin e parcelave deri sa të arrihet një marrëveshje nga palët e interesuara, përveç se në rastet kur bashkia nuk e nis procesin e hartimit të PDV-së dhe i shpronëson pronarët e tokave për qëllime të pastra publike. Në Shqipëri, interesi publik sigurohet nga bashkia në të gjithë procesin dhe jo nga ndonjë agjenci e pavarur. Po ashtu, PDV-në përfundimtare e miraton bashkia dhe jo ndonjë nivel tjetër, më i lartë i qeverisjes.

Më poshtë përshkruhet procesi i PDV-së në Gujarat, që është hartuar për të siguruar shërbimet e tokës me infrastrukturë të re në periferi të bashkisë. Kjo tokë u identifikua në PPV për zhvillime banimi me intensitet të lartë dhe ripërshtatje të tokës për të mundësuar zgjerimin urban. Nismën për PDV-në e ndërmori bashkia . Zbatimi i PDV-së ka ndikim pozitiv në vlerën e tokës private, ndaj bashkia aplikon një tarifë përmirësimi për të kapur një pjesë të vlerës së rritur me qëllim financimin e të gjithë infrastrukturës së re publike në zonë, përfshirë këtu rrugët, kanalizimet, drenazhimet, ndriçimin publik dhe vepra të tjera publike.

Megjithatë, procesi i PDV-së që përshkruhet më poshtë përdoret edhe për situata të tjera. P.sh., Ahmedabadi, qyteti më i madh në shtetin e Gujaratit, me një popullsi prej 5.6 milionë banorë, e ka përdorur procesin e PDV-ve, ripërshtatjes së tokës dhe tarifrat e përmirësimit për të zhvilluar të gjithë bashkinë. Procesin është përdorur për të menaxhuar zgjerimin urban në periferi, për mbrojtjen e tokës bujqësore, për ndërtimin e një unaze dhe infrastruktura të tjera të mëdha nga të cilat do të përfitojë e gjithë bashkia, për të siguruar tokë për strehim social në zonat urbane dhe

për të ofruar infrastrukturë në zonat informale, për rindërtimin e një zone historike të dëmtuar nga tërmeti dhe për konsolidimin e tokës për zhvillimin e një zone për qëllime institucionale.

Procesi i PDV-së në Gujarat, ku përfshihen planifikimi, financimi dhe zbatimi, ka korrur rezultate pozitive për Ahmedabadin, përfshirë këtu edhe rrjetin rrugor që bën të mundur qarkullimin, tranzitin efikas dhe të shpejtë me autobusë dhe aksesin e njëjtë të të gjitha pjesët e qytetit për të tëra grupet socio-ekonomike; sigurimin efikas të infrastrukturës bazë si ujësjellës-kanalizime dhe ndriçim publik, një trajtë kompakte urbane që vjen si rezultat i një rrjeti të rregullt e të mirëpërcaktuar, parcelave me forma të rregullta të tokës, së disponueshme e të shpërndara në mënyrë të rregullt në të gjithë qytetin, çka krijon mundësi për të mbuluar të gjitha lagjet e qytetit me infrastrukturë sociale.

Ahmedabadi dhe bashkitë e tjera në Gujarat duhet të ndjekin 50 hapa gjatë hartimit të PDV-së me qëllim respektimin e ligjit të planifikimit. Në 12 pikat e mëposhtme bëhet një përmbledhje e këtij procesi me 50 hapa. Ndryshimet mes modelit të Gujaratit dhe praktikave të planifikimit në Shqipëri jepen me gërma të pjerrëta, për ta bërë sa më të qartë dhe për të shmangur keqkuptimet që mund të dalin gjatë zbatimit të modelit të Gujaratit nga bashkitë në Shqipëri.

1. **Kryhet rilevimi i zonës.** Kryhet një rilevim i hollësishëm dhe i saktë topografik i zonës së PDV-së. Rilevimi regjistron tipare topografike të tilla si rrugë, autostrada, hekurudha, liqene, lumenj, përrrenj, ligatina të rëndësishme, linja të rëndësishme transmetimi (si ato të energjisë elektrike), pika në nivel të lartë (male, kodra), ndërtesa, struktura, informacione për parcelat, pemët e mëdha, gardhet, e kështu me radhë, përfshirë përmirësimet private që, ndoshta, do të duhet të kompensohen kur të zbatohet PDV-ja.

Në Shqipëri, informacioni parësor për tiparet fizike merret nëpërmjet hartave kadastrale të ZRPP-ve dhe hartave topografike. Megjithatë, shpesh nevojitet dhe duhet të kryhet një rilevim, për të përcaktuar nëse regjistrat i kanë apo jo të gjitha hollësitë teknike që janë të nevojshme për të përcaktuar saktësisht vendndodhjen e çdo tipari gjeografik e topografik.

2. **Përcaktohen kufijtë e parcelave dhe detajet e pronësisë.** Regjistrat kadastralë të parcelave shqyrtohen për të përcaktuar kufijtë dhe detajet e pronësisë së secilës parcelë dhe servitudet apo barrat mbi to.

Në Shqipëri, informacioni i mësipërm merret fillimisht nga regjistrat e pronës, të cilat më pas rishikohen për të reflektuar realitetin në terren. Pronarët e tokave duhet të jenë dakord me hartat e rishikuara të parcelave, harta që do të shërbejnë si bazë për planifikim dhe negociata në të ardhmen.

3. **Përgatitet një hartë bazë.** Përgatitet një hartë bazë GIS bazuar në rilevimin topografik dhe informacionin për parcelat. Këtu shënohet çdo mospërputhje në lidhje me sipërfaqen e parcelave dhe kufijve të tyre, e më pas fillon puna për zgjidhjen e tyre. Në përgjithësi, mospërputhjet zgjidhen në favor të regjistrave kadastralë nëse parcela nuk është shitur, nënndarë apo bashkuar, rast në të cilin, regjistrat mund të mos jenë të përditësuar. Harta bazë përcakton qartë kufijtë e zonës së PDV-së duke marrë në konsideratë kufijtë e përgjithshëm të përcaktuar në PPV, tiparet fizike dhe shqetësimet e tjera në nivel vendor. Harta bazë botohet në media dhe u shpërndahet pronarëve të tokave.

4. **Llogariten vlerat origjinale të parcelave.** Informacioni për çmimet e fundit të shitjes për secilën parcelë merret nga Zyra e të Ardhurave (ekuivalentja indiane e ZRPP-së në Shqipëri) si dhe nga profesionistë vendas të pasurive të patundshme. Për çdo parcelë për të cilën nuk ka informacion shitjeje, vlera e tokës caktohet nga Zyra e të Ardhurave. Vlerat e secilës parcelë shënohen në hartën bazë. Vlera origjinale është vlera e secilës

parcelë para ndërhyrjes së planifikimit. Rritjet e pritshme në vlerat e tokës për shkak të sigurimit të infrastrukturës dhe zbatimit të PDV-së nuk merren parasysh.

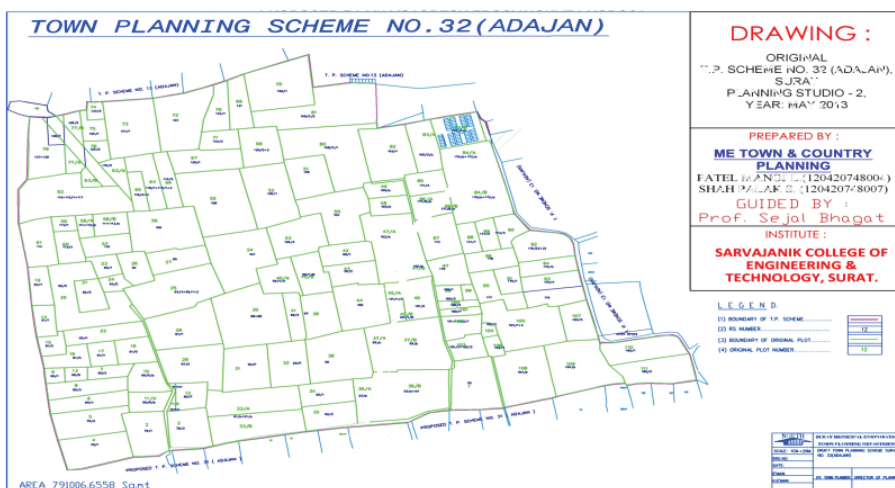
Në Shqipëri, mënyra e llogaritjes së vlerave të parcelës varet nga natyra e nismës së PDV-së. Nëse nismën e PDV-së e ndërmarrin zhvilluesit dhe pronarët, çmimi i tregut ka shumë gjasa të përbëjë bazën e negociatave. Nëse është bashkia ajo që e ndërmerr nismën e PDV-së, vlera e parcelës ka shumë gjasa të jetë çmimi i referencës i përcaktuar nga qeveria qendrore.

- 5. Përcaktohet infrastruktura fizike dhe sociale.** Përcaktohen rrugët e reja dhe shënohen në hartën bazë, ashtu siç bëhet edhe me hapësirat për përdorim publik, si parqe, sheshe, shkolla, qendra shëndetësore, si dhe me parcelat të cilat bashkia do t'i përdorë në të ardhmen me qëllim financimin e infrastrukturës. Në këtë mënyrë, planifikuesit dhe qytetarët duhet të kenë parasysh një sërë çështjesh që lidhen me planifikimin, transportin, projektimin urban si dhe synimet e PPV-së. Ky i fundit, për shembull, përcakton përdorimet e lejuara të tokës dhe ofron udhëzime për madhësinë e tokës që nevojitet për veprat publike. Sipas nevojës, kryhen edhe studime inxhinierike apo fizibiliteti për të përcaktuar kapacitetin dhe projektin e infrastrukturës.
- 6. Përcaktohen madhësia dhe forma përfundimtare e parcelës.** Llogaritet përqindja e sipërfaqes totale të tokës që i caktohet rrugëve dhe përdorimeve të tjera publike. Kjo përqindje zbritet nga çdo parcelë për të arritur tek madhësia përfundimtare e parcelës. Çdo pronar toke/prone kontribuon kështu me të njëjtën pjesë të tokës së tij/saj për krijimin e infrastrukturës fizike dhe sociale. Harta bazë rishikohet për të reflektuar madhësinë dhe formën e parcelës. Zakonisht, parcelat me forma të çrregullta ia lënë vendin parcelave me forma të rregullta. Madhësia e parcelës përfundimtare është e madhe aq sa është e mundur, në proporcion me parcelën origjinale, dhe vendndodhja është sa më afër asaj origjinale që të jetë e mundur.
- 7. Llogariten vlerat gjysmë-përfundimtare të parcelës.** Në këtë fazë, çdo parcele i caktohet një vlerë gjysmë-përfundimtare. Ligji i planifikimit i Gujaratit përcakton një formulë për llogaritjen e vlerave gjysmë-përfundimtare të parcelës. Zakonisht, vlera gjysmë-përfundimtare është e njëjtë me vlerën origjinale të parcelës. Gjithsesi, në disa raste, mund të ketë një rritje apo rënie të lehtë të vlerës për shkak të ndryshimit në madhësinë e parcelës, zhvendosjes së konsiderueshme në pjesë të caktuara të tokës apo për shkak të faktorëve të tjerë. Vlerat gjysmë-përfundimtare të parcelës nuk marrin parasysh rritjet në vlerën e tokës si rezultat i sigurimit të infrastrukturës dhe zbatimit të PDV-së.
- 8. Llogaritet kompensimi.** Kompensimi që bashkia i detyrohet çdo pronari toke për pjesën që është përcaktuar për infrastrukturën dhe përdorimet e tjera publike llogaritet sipas formulës të përcaktuar në ligjin e planifikimit. Në Gujarat – për të dhënë një shembull të formulës që jepet në ligj – kompensimi është diferenca mes produktit të vlerës origjinale të parcelës e madhësisë origjinale të parcelës dhe produktit të vlerës gjysmë-përfundimtare të parcelës e madhësisë përfundimtare të parcelës. Kompensimi nuk mund të jetë asnjëherë më pak se zero.
- 9. Llogariten kostot e infrastrukturës dhe PDV-së.** Kostot e ndërtimit apo përmirësimit të rrugëve, kanalizimeve, drenazhimeve, ndriçimit dhe infrastrukturave të tjera fizike vlerësohen sipas standardeve bazë inxhinierike. Për të arritur në koston totale të PDV-së, kostot e infrastrukturës i shtohen shumës së kompensimit që bashkia i detyrohet çdo pronari parcele dhe kostove ligjore e administrative të hartimit dhe zbatimit të PDV-së. Kjo kosto totale pjesëtohet me sipërfaqen e të gjitha parcelave përfundimtare për të arritur në koston totale të zhvillimit për njësi të sipërfaqes së tokës. Duke

përdorur këtë kosto për njësi, llogaritet edhe kostoja totale e zhvillimit për secilën parcelë.

10. **Llogariten vlerat përfundimtare të parcelave.** Çdo parcelë i caktohet një vlerë përfundimtare, sipas formulës së ligjit të planifikimit. Vlera përfundimtare është vlera e parcelës ku llogaritet edhe infrastruktura e re. (Sipas ligjit, vlera përfundimtare e parcelës është shuma e vlerës gjysmë-përfundimtare të parcelës dhe e kostove totale të zhvillimit për atë parcelë.) Rritja në vlerë, më pas, përpunohet për secilën parcelë.
11. **Tarifa e përmirësimit.** Në Gujarat, Agjencia e Zhvillimit lejohet me ligj të marrë deri në 50% të rritjes në vlerën e tokës për financimin e infrastrukturës dhe kostos së administrimit të PDV-së. Marrja e 50% të vlerës së rritur dhe zbritja e kompensimit që bashkia i detyrohet pronarëve për tokën na jep një tarifë neto të përmirësimit. Pronarët duhet të paguajnë tarifën e përmirësimit pas shitjes apo zhvillimit të parcelës brenda 5 viteve nga miratimi i PDV-së.
12. **Takimet publike, rishikimet e planit dhe miratimet.** Në përgjigje të sugjerimeve të “arsyeshme” dhe kundërshtimeve nga publiku, organizohen takime publike dhe, sipas rastit, rishikohet PDV-ja. Pronari i tokës/ndërtesës ka të drejtën e tre seancave dëgjimore me një punonjës të planifikimit të caktuar nga qeveria shtetërore. Në dy dëgjesat e para trajtohen problemet kadastrale dhe PDV-ja rishikohet pas tyre. Më pas, PDV-ja e rishikuar i dërgohet shtetit për miratim. Me t’u marrë miratimi shtetëror për PDV-në, autoriteti i zhvillimit mund të marrë pronësinë mbi të gjitha parcelat e përcaktuara për përdorim publik. Ligji në Indi u bën të mundur autoriteteve të zhvillimit të ndërtojnë infrastrukturën sapo të jetë miratuar plani, por jo më parë se të trajtohen të gjitha problemet e banesave për çdo parcelë. Seanca e tretë dëgjimore fokusohet në çështjet financiare. Pas dëgjesave, modifikohen propozimet e kompensimit dhe PDV-ja përfundimtare i dërgohet shtetit për miratim. Për PDV-në përfundimtare mund të bëhet apel në qeverinë shtetërore. Pas përfundimit dhe zgjidhjes së të gjitha apeleve, shteti miraton PDV-në përfundimtare.

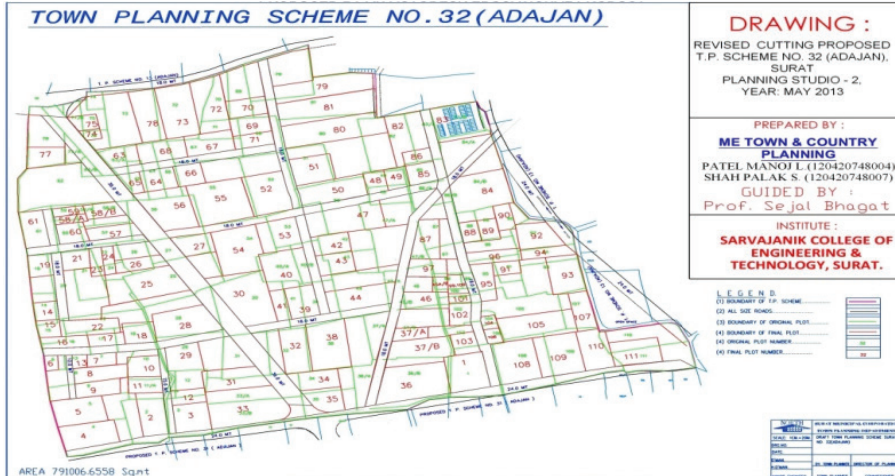
Figura 1. Skema e Planifikimit të qytetit Adajan: Kufijtë origjinalë të parcelave



Në Gujarat, PDV-të quhen Skema të Planifikimit të Qytetit. Në grafikun e mësipërm tregohen kufijtë origjinalë të pronës për një njësi prej 79 hektarësh në Komunën Adajan të Bashkisë së

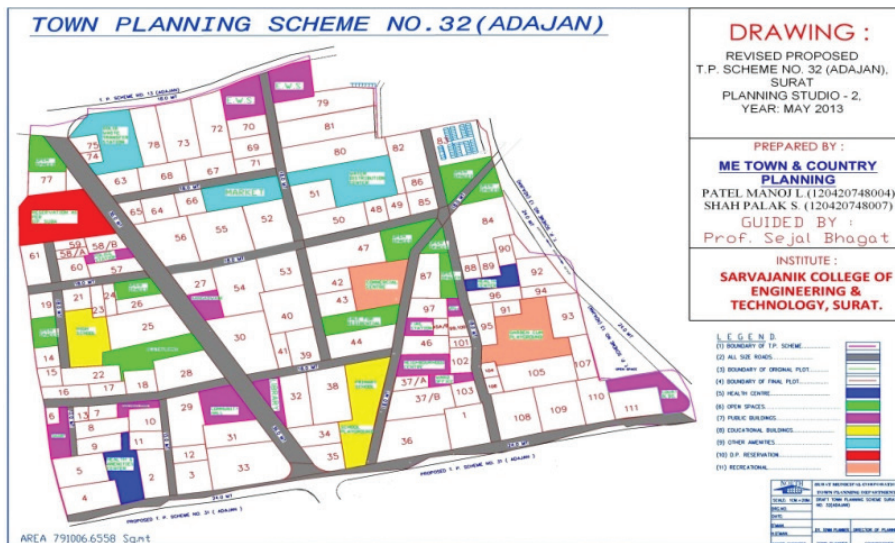
Suratit në Shtetin e Gujaratit. Toka e kësaj komune është gjysmë-rurale me rreth 20 shtëpi dhe struktura bujqësore të ngritura në anë të rrugëve. Kjo njësi u identifikua në PPV-në e bashkisë si e përshtatshme për zgjerimin e zonës urbane. PPV-ja lejonte përdorimet e tokës për qëllime banimi dhe rriti intensitetin e lejuar të ndërtimit pas miratimit të PDV-së.

Figura 2. Skema e Planifikimit të Qytetit në Adajan: Planimetria e rrugës



Rrugët e reja përcaktohen në hartën bazë dhe më pas fillon procesi i ripërshtatjes së formave dhe madhësive të parcelave. Harta e mësipërme tregon me ngjyrë blu kufijtë origjinalë të parcelës dhe me ngjyrë të kuqe kufijtë e rinj që propozohen për parcelën.

Figura 3. Skema e Planifikimit të Qytetit në Adajan: Madhësia dhe forma përfundimtare e parcelës



Për të përcaktuar tarifën e përmirësimit përdoren konfigurimet përfundimtare të parcelës, vlera e parcelës dhe toka e rezervuar për objektet dhe hapësirat publike si dhe ato për shitje nga bashkia.

Tabela I. Skema e Planifikimit të Qytetit në Adajan: Rikonfigurimi i tokës

RIKONFIGURIMI I TOKËS NGA PDV-JA E ADAJANIT			
Hapësira e propozuar	Sip. (km ²)	Përqindja	Udhëzimet e PPV-së
Strehim	587,171.6558	74.23%	65-75%
Rrugë	108,544	13.72%	15-17%
Sheshe	25,375	3.21%	3-5%
Vepra publike	42,994	5.43 %	5-10%
E rezervuar për shitje	26,922	3.44%	≤ 5%
Sip. totale TPS	791,006.6558	100%	100%

Tabela e mësipërme jep detaje të ripërshtatjes së tokës, sipas udhëzimeve të PPV-së dhe legjislacionit në fuqi. Tarifa e përmirësimit dhe shitja e tokës publike do të mbulojë koston e blerjes së tokës për përdorim publik, ndërtimin e rrugëve të reja, drenazhimet, ndriçimin publik, infrastrukturën fizike si dhe për përgatitjen e PDV-së.

Për të përmbledhur procesin në Gujarat: bashkia takohet me pronarët për të planifikuar një zonë. Përgatitet një PDV, planimetria e rrugëve dhe parcelave për infrastrukturën sociale, si parqe, shkolla, spitale, qendra shëndetësore, etj. Pjesa tjetër e tokës rikonfigurohet në parcela të gatshme për ndërtim nga pronarët e tyre. Madhësia e parcelës përfundimtare është në përpjesëtim me madhësinë e parcelës origjinale dhe vendndodhja e saj është sa më pranë origjinale. Pronarëve u vendoset një tarifë përmirësimi bazuar në koston e infrastrukturës që do të ndërtohet. Më pas, infrastruktura sigurohet duke përdorur pikërisht këto fonde.

3.2 Faktorët e Suksesit

Ka shumë faktorë që ndikojnë në suksesin e një projekti të ripërshtatjes së tokës dhe këto mund të ndryshojnë në varësi të kontekstit, madhësisë dhe kompleksitetit të projektit. Megjithatë, janë disa faktorë të përbashkët që identifikohen gjerësisht, të cilët ndikojnë në mënyrë të qenësishme në suksesin e programeve që lidhen me ripërshtatjen e tokës. Kuptimi i këtyre faktorëve dhe përfshirja e tyre në procesin e planifikimit të PDV-së mund të përmirësojë gjasat që ripërshtatja e tokës të japë rezultatet e dëshiruara.

Të dhënat. Figurat 4 dhe 5 ilustrojnë disa nga të dhënat që duhet të mblidhen nëpërmjet një analize të detajuar të zonës së PDV-së, përfshirë informacion për çdo parcelë, sasinë e tokës që nevojitet për veprat publike në përbushje të qëllimeve të PDV-së dhe ndryshimet në vlerat e tokës. Hedhja e të gjithë këtyre të dhënave në një faqe Excel-i ku të tregohen të gjitha parcelat, sipërfaqet e tyre dhe vlerat përkatëse, mund të lehtësojë marrëveshjen për sasinë e tokës që do të duhet për përdorim publik, sasinë e tokës private që do të kontribuojë për këtë gjë dhe kompensimin përkatës. Figura 4 është përshtatur nga një faqe e tillë që u përdor për projektin e ripërshtatjes së tokës në Gujarat të Indisë. Ndërkohë, në Figurën 5 jepen emërtimet e kolonave të faqes për projektin e ripërshtatjes së tokës në Kolumbinë Britanike (*British Columbia*) në Kanada.

Figura 4. Faqja për projektin e ripërshtatjes së tokës në Gujarat, Indi

DRAFT Skemë Planifikimi SUDA Nr. 31 (GAVIER-MAGDALLA)
Akti i Planifikimit dhe Zhvillimit Urban të Gujarat Nr. 1974.
Ripërshtatja e Tokës dhe Raporti Vlerësimi

Sr. Nr.	Emër Pronari	Fronësi	No. Blloku	Parcela Originale				FINAL PLOT				Kontributi Kolona 9 (B) MINUS Kolonën 4 (E)	Rritja Kolona 10(A) MINUS Kolonën 9 (A)	Kontributi 50% e Kolonës 12	Shënim për (*) ose Zbritje (C) nga kontributi për tu bërë	Kërkesa Neto nga (*) ose nga (*) Pronari, duke qëndruar në kolonave 11, 13, 14	Shënime		
				Nr.	Sip. në m ²	Pa referencë në vlerë ose strukturë	Përfshirë Strukturën	Nr.	Sip. në m ²	E Pashvilluar								E Zhvilluar	
										Pa referencë në vlerë ose strukturë	Përfshirë Strukturën							Pa referencë në vlerë ose strukturë	Përfshirë Strukturën
1	2	3	3(a)	4	5	6A	6B	7	8	9A	9B	10A	10B	11	12	13	14	15	16

Në seksionin 3.1 më sipër, jepet një shembull për mënyrën e përmblendhjes së të dhënave për rishpërndarjen dhe vlerën e tokës në procesin e ripërshtatjes së tokës në Gujarat, ku ndiqen hapat e përshkruar më sipër.

Figura 5. Faqja për projektin e ripërshtatjes së tokës në Kolumbinë Britanike në Kanada

Karakteristika Ekzistuese										
Numër Parcele	Përdorimi Ekzistues i Tokës	Intensiteti Bazë	Sipërfaqe të Ndërtueshme me Qera (m ²)	Numër Njësi Banimi	Numër Katesh	Të Ardhuara Zhvillimi (€/m ²)	Kosto Zhvillimi (€/m ²) 1	Hapësira Parkimi Totale 2	Intensiteti pa kushte ose me kushte 3	Të Mundshme # Njësi banimi pa kushte

1 Kosto Zhvillimi përfshin të gjitha kostot përveç tokës

2 Supozon 1.75 hapësira parkimi për njësi banimi dhe 2.5 hapësira parkimi për 100m² të hapësirës tregtare me qera

3 Pa kushtëzim nënkupton që intensiteti bazë është plotësuar. Me kushte, nënkupton shesh, ndërtesë ose kushtëzime të tjera të nevojshme për të

4 Vlera e Mbetur e Tokës përfaqëson vlerën e mundshme që një zhvillues mund të paguajë për tokën

Analiza e Intensitetit me Kushte (Bonusit të Intensitetit)												
Vlera e Mbetur e Tokës përpara Bonusit (€/m ²) 4	Intensiteti Maksimal (Bazë + me kushte)	Sipërfaqe Ndërtimi me Qera Pas-Bonusit (m ²)	Hapësirë Marginale për Qera e Shtuar pas-Bonusit (m ²)	Pas-Bonusit Nr. i Njësisë të Banimit	Pas Bonusit, Njësi Marshinale të Shtuara	Pas Bonusit Nr. Kate	Hapësira Totale Parkimi	Vlera e mbetur e Tokës pas Bonusit (€/m ²)	Ndryshimi në Vlerë Tokë (€/m ²)	Rritja e Situuar Vlerës së Tokës	€ per m ² Marshinal të krijuar	€ per Njësi Marshinale të Krijuara

Faqja tregon efektet e bonusit të intensitetit për vlerat e pronës. Intensiteti i Ndërtimit me Kusht është një komponent i rëndësishëm për procesin e ripërshtatjes së tokës në Distriktin e Misionit, në Kolumbinë Britanike.

Pjesëmarrja. Të dhënat duhet të merren në mënyrë sa më gjithëpërfshirëse, përfshirë këtu edhe qytetarët, në hartimin, mbledhjen dhe analizimin e informacionit. Në fakt, palët e interesit – pronarët, banorët, autoritetet vendore, zhvilluesit, profesionistët dhe organizatat e komunitetit – duhet të përfshihen në planifikimin dhe marrjen e vendimeve të mëdha. Meqë ripërshtatja e tokës përfshin shumë aktorë, për të arritur konsensus kërkohet koordinim mes palëve dhe negociim i vazhduar.

Të menaxhohen pritshmëritë. Duhet të kuptohet nga të gjithë aktorët, që në fillim, se qëllimi kryesor i ripërshtatjes së tokës është të minimizojë kostot publike. Ripërshtatja e tokës rikonfiguron tokën në parcala të mundshme dhe të vlefshme zhvillimi. Procesi mbaron kur parcelat janë ripërshtatur. Pastaj, është në dorë të secilit pronar nëse do të zhvillojë parcelën apo do ta shesë të dikush tjetër.

Duhet të kuptohet se ripërshtatja e suksesshme e tokës mund të sjellë përfitime të mëdha për pronarët dhe zhvilluesit, duke përfshirë:

- Transformimin e parcelës në më të zhvillueshme dhe të vlefshme pa asnjë shpenzim kapital.
- Dhënie e mundësisë për pronarët që të marrin fitime më të mëdha se sa nga shpronësimi.
- Dhënie e mundësisë pronarëve që t'u dëgjohe zëri në lidhje me mënyrën e zhvillimit të tokës së tyre.
- Lehtësimin për arritjen e një marrëveshjeje me të gjitha palët e përfshira, përfshirë

këtu edhe bashkinë, banorët dhe pronarët e parcelave fqinje.

Shumë procese të suksesshme të ripërshtatjes së tokës fillojnë duke vënë theksin te fakti që duhet kuptuar se ky proces do të shërbejë si mjet për arritjen e qëllimeve më të mëdha të planifikimit të territorit të bashkisë (shih Kreun 4). Nëse ka raste kur përfitimet dhe interesat e komunitetit bien në kundërshtim me ato të pronarëve individualë të pronës, duhet të kuptohet se interesave të komunitetit do t'u jepet përparësi ndaj atyre të individëve.

Plani Paraparak. Plani paraparak për ripërshtatjen e tokës bazohet në analizën e të dhënave dhe përgatitet në bashkëpunim të ngushtë me palët e interesuara. Përmban një plan fizik me kufijtë e të gjithë sipërfaqes dhe të çdo parcele, planin financiar dhe evidentohet sipërfaqja e tokës me të cilën do të kontribuojë çdo pronar parcele.

Në përgatitjen e planit paraparak, do të duhet të merren shumë vendime, ku përfshihen, por jo vetëm:

- Sa tokë nevojitet për rrugët, hapësirën publike dhe infrastruktura të tjera? (Kjo do t'ju bëjë të ditur sasinë e tokës që duhet të zbritet nga sipërfaqja e përgjithshme e projektit.)
- Si duhet vlerësuar pasuria? A kërkohet nga pronarët e mëdhenj që të kontribuojnë më shumë se pronarët e vegjël të tokave? (Kjo do t'ju mundësojë të llogarisni sipërfaqen e tokës me të cilën do t'u kërkohet pronarëve të kontribuojnë.)
- Sa do t'i kushtojë bashkisë projekti? Cilat burime të jashtme do të përdoren? Cilat instrumente financiare për zhvillimin e tokës do të zbatohen? (Kjo do t'ju mundësojë të përcaktoni më saktësisht kostot dhe përfitimet për të gjithë palët e interesuara.)

Informacioni i mëposhtëm mund të ndihmojë në dhënien e përgjigjeve:⁴

Madhësia e parcelës. Shumë vende përcaktojnë madhësinë minimale për parcelat që mund të zhvillohen dhe kjo ndikon në mënyrën e ripërshtatjes së tokës. Në Stamboll, për shembull, madhësia minimale e parcelës është 400m². Çfarë ndodh nëse parcelat janë më të vogla se madhësia minimale për ndërtim? Në Gujarat, Indi, përqindja maksimale e tokës që një pronar pritet të kontribuojë lidhet me madhësinë e parcelës origjinale. Në tabelën e mëposhtme jepet një përmbledhje e marrëdhënies mes parcelës dhe kontributit të saj (d.m.th. sipërfaqja neto që do të kthehet/sipërfaqja totale origjinale) për një projekt të ripërshtatjes së tokës në Gujarat:

Tabela 2. Shkalla proporcionale e kontributit me tokë në Gujarat, Indi

KONTRIBUTI ME TOKË NË BHUJ, GUJARAT, INDI	
Madhësia e parcelës origjinale (m ²)	Kontributi me tokë (%)
0-30	0
31-100	10
101-200	20
201-500	30
>500	35
Tokë publike	50

4 Seksionet e mëposhtme për madhësinë dhe vlerën e parcelës janë marrë nga Programi i Kombeve të Bashkuara për Vendbanimet e Njerëzve, Ribërja e Mozaikut Urban: Ripërshtatja me pjesëmarrje dhe gjithëpërfshirëse e tokës: (United Nations Human Settlements Programme, Remaking the Urban Mosaic: Participatory and Inclusive Land Readjustment), Najrobi: UN-Habitat, 2016.

Në Gujarat, pronarët që kanë parcela shumë të vogla për ndërtim, pas ripërshtatjes së tokës, mund të zgjedhin një nga opsionet e mëposhtme:

- Të kontribuojnë me para dhe jo me tokë;
- Të blejnë tokë shtesë për të arritur sipërfaqen minimale të lejueshme për zhvillim sipas rregulloreve vendore të planifikimit;
- T'ia sheshin parcelën e tyre një pronari fqinj;
- T'ia sheshin apo dhurojnë parcelën e tyre bashkisë.

Vlerat e parcelës. Pjesa më e madhe e proceseve të ripërshtatjes së tokës supozojnë se vlera e tokës do të rritet si rezultat i ripërshtatjes. Prandaj, sasia e tokës që i kthehet mbrapsht çdo pronari pas zbritjes së sipërfaqes që nevojitet për hapësirën publike varet jo nga madhësia e parcelës, por nga vlera e saj.

Vendi i parcelës është një faktor i rëndësishëm në përcaktimin e vlerës. Një parcelë e vogël që është pranë rrugës dhe ka një ndërtesë në të apo është pranë një parku mund të jetë më shumë vlerë se një parcelë më e madhe, pa rrugën pranë, apo pa ndërtesë ose që nuk ndodhet pranë një parku. Pronarët e parcelave të tilla duan që kjo vlerë të merret parasysh në proceset e ripërshtatjes së tokës, përndryshe nuk do të duan të marrin pjesë.

Vlera e tregut mund të jetë mënyra më e mirë për të përcaktuar vlerën e pronës. Nëse ka një treg aktiv të pasurive të patundshme në zonë dhe çmimet janë regjistruar me saktësi, vlera e çdo parcele mund të deduktohet nga çmimet e paguara për parcelat e ngjashme në të njëjtën zonë. Nëse toka ka ndërtesa ose përmirësime të tjera të përhershme në të, transaksionet e tregut, sërish, mund të përdoren për të përcaktuar vlerën e vetë tokës. Në një transaksion normal do të pasqyrohej vlera e kombinuar e tokës me të gjitha përmirësimet në të. Për të marrë vlerën e tokës, kostot e ndërtimit të amortizuar mund të zbriten nga çmimi i përgjithshëm.

Përcaktimi i vlerës së parcelës pas ripërshtatjes mund të jetë më i vështirë. Vlera duhet të jetë më e lartë, por saktësisht sa më e lartë mund të mos dihet deri pas përfundimit të projektit. Përdorimi

Kutia I **RIPËRSHTATJA E TOKËS DHE VLERAT E TOKËS NË GJERMANI**

Gjermania e nisi procesin e saj të bazimit të ripërshtatjes së tokës në ndryshimet e vlerës së tokës rreth vitit 1960. Objektivi i përgjithshëm i procesit qe të krijojnte përfitime financiare për pronarët e pronave dhe bashkinë:

- Vlera fillestare e parcelave përcaktohej nga Plani i Detajuar Vendor për një zonë, edhe nëse ishte ende projekt-plan. Fitimi i pronarit të pronës është, kështu, përfitimi i planifikimit të territorit; domethënë diferenca në vlerë mes tokës në fillim të procesit të PDV-së dhe tokës me leje për zhvillim më intensiv të marrë me anë të PDV-së.
- Bashkia fiton mjaftueshëm me rritjen e vlerës së tokës private si rezultat i ripërshtatjes të tokës për të mbuluar kostot e ripërshtatjes së parcelave dhe blerjen e tokës për rrugë, hapësira publike, infrastrukturë sociale, etj.
- Ndërtimi i rrugëve dhe i objekteve të tjera publike zakonisht nuk përfshihet në projektin e ripërshtatjes së tokës, por financohet veçmas: pronarët e pronës paguajnë 90% të kostove, ndërsa bashkia 10%. Infrastruktura më pas i kalohet bashkisë, e cila vepron dhe e mirëmban atë.

i instrumenteve financiare mund ta thjeshtësojë këtë proces. P.sh., nëse bonusi i intensitetit u ofrohet pjesëmarrësve gjatë procesit të ripërshtatjes, vlera aktuale e tregut të parcelës pa bonus mund të krahasohet me vlerën aktuale të tregut të parcelës së përshtatur me të drejtën për ndërtimin e një strukture me intensitet më të madh.

Në praktikë, mund të mos jetë e mundur që të kthehet saktësisht sipërfaqja e duhur e tokës tek pronarët përkatës. Parcelat mund të kenë kufizime të tilla si topografi të pjerrët, trupa ujqorë apo kufij të parregullt që e bëjnë të pamundur përcaktimin e parcelave të madhësisë së duhur. Ose mund të jetë e nevojshme që, për qëllime planifikimi dhe zhvillimi, të ripërshtaten parcelat me madhësi të caktuar. Në raste të tilla, diferenca mund të kompensohet në para. Pronarët që marrin një parcelë më të vogël nga ajo për të cilën do të binin dakord, marrin një pagesë në para për të kompensuar diferencën. Ata që marrin një parcelë më të madhe nga sa është rënë dakord, duhet të paguajnë diferencën. Shkalla e kompensimit/detyrimit për metër katror duhet të dakordësohet para se të ripërshtaten parcelat.

Është mëse e qartë se të bazuarit e ripërshtatjes në vlerën fillestare mund të jetë më i ndërlikuar se përdorimi vetëm i sipërfaqes së tokës. Duhet të marrim parasysh vendndodhjen e parcelës dhe veprat publike pranë saj, të cilat përcaktojnë vlerën e tregut të kësaj prone.

Një formulë e përgjithshme që përdoret në shumë projekte të ripërshtatjes e llogarit sipërfaqen e tokës para dhe pas ripërshtatjes, bazuar në vlerat e tokës. Formula merr vlerën aktuale të parcelës, përcakton se çfarë përqindjeje zë vlera e parcelës ndaj vlerës totale të së gjithë sipërfaqes së PDV-së/ripërshtatjes dhe, më pas, i përdor këto raporte për të përcaktuar se sa tokë i takon pronarit të pronës. Nëse pas ripërshtatjes sipërfaqja është më e vogël se sa i takon pronarit, ky i fundit kompensohet me para në dorë; nëse toka pas ripërshtatjes është më e madhe, pronari paguan diferencën tek bashkia me para në dorë ose në vlerën e tokës së dhuruar:

$$\text{Ajo që i takon pronarit} = (\text{vlera e parcelës} / \text{totali i vlerës së tokës së projektit}) \times \text{totali i sipërfaqes së projektit} \times (1 - \text{raport kontributi})$$

Në tabelën e mëposhtme tregohet se si mund të përdoret formula për ripërshtatjen e tokës. Në këtë skenar hipotetik, bashkia vendos se për objektet publike nevojitet 30% e sipërfaqes së PDV-së prej 10,000m². Nëpërmjet procesit të planifikimit, u përcaktua një koeficient kompensimi prej 100euro/m².

Tabela 3. Skenari i formulës

Pronari i parcelës	Para sip./m ²	Vlera		Sa i takon sip/m ²	Pas ¹ sip/m ²	Diferenca ² sip/m ²	Kompensimi ³ €
		€/m ²	€				
1	(hapësirë publike vendore) 0	-	-	-	3,000		
2	1,000	100	100,000	933.3	1100	166.7	16,670
3	2,000	90	180,000	1680.0	1800	120.0	12,000
4	2,500	80	200,000	1866.7	1800	-66.7	-6,670
5	4,000	60	240,000	2240.0	2300	60.0	6,000
6	500	60	30,000	280.0	0	-280.0	-28,000
Totali	10,000		750,000	7000.0	10,000	0	0

Për pjesën që i takon pronarit (1) pas tokës së barabartë të përcaktuar aktualisht gjatë procesit të planifikimit; (2) diferenca mes sasisë së tokës që ka të drejtë të marrë pronari dhe sasisë së tokës që i është caktuar. Numri pozitiv nënkupton se pronari ka marrë më shumë tokë nga sa i takon dhe mbart detyrimin për ta paguar; numri negativ nënkupton se pronari ka marrë më pak tokë nga sa i takon dhe do të kompensohet për diferencën në fjalë; (3) supozon kompensimin/detyrimin prej 100euro/m².

Plani përfundimtar. Gjatë negociatave me palët e interesuara, mund të lindë nevoja që plani të rishikohet disa herë dhe të merren parasysh interesat dhe shqetësimet e tyre, prej këtej të krijohet një plan financiar funksional. Plani dërgohet më pas për miratim në këshillin bashkiak.

3.3 Përmbledhje

Në ato vende ku pjesëmarrja në procesin e ripërshtatjes së tokës është vullnetare dhe nuk detyrohet me ligj, si në Shqipëri, zakonisht, është e nevojshme që pjesa më e madhe e pronarëve të përfitojnë nga ripërshtatja. Ripërshtatja e tokës, përgjithësisht, ecën më shpejt kur toka nuk ka nevojë të shpronësohet apo blihet në treg të lirë dhe kur vlerat e tokës pritet të rriten si rezultat i ndërhyrjeve me planifikim.

Mund të jetë e vështirë të trajtohen të gjitha interesat e përfshira në ripërshtatjen e tokës, si interesat e pronarëve, të zhvilluesit e investitorëve dhe bashkisë. Mënyra më e sigurt për të arritur një ekuilibër është krijimi i një procesi që garanton besim dhe veprim kolektiv nga ana e bashkisë dhe qytetarëve. Kur të drejtat e pronarëve që marrin pjesë vullnetarisht respektohen, shpenzimet dhe përfitimet financiare shpërndahen në një mënyrë që, pothuajse sipas përkufizimit, është e pranueshme nga pikëpamja sociale.

Besim do të thotë që pjesëmarrësit privatë të besojnë në ndershmërinë dhe kompetencat e bashkisë dhe, kështu të jenë të gatshëm të marrin pjesë aktivisht në procesin e ripërshtatjes së tokës. Një besim i tillë krijohet kur bashkia shfaq dëshirën për të përdorur në mënyrë efektive tokën publike dhe private, kupton siç duhet procesin e ripërshtatjes së tokës, respekton rregulloret e planifikimit dhe të zhvillimit, ka dëshirën për të krijuar prona më të vlefshme për pjesëmarrësit dhe tregon gatishmërinë për të lejuar interesat e palëve të orientojnë rezultatit e procesit.

Kutia 2 **RIPËRSHTATJA E TOKËS RURALE NË HOLANDË⁵**

Në Holandë, ripërshtatja e tokës është përdorur zyrtarisht që në vitet 1920, kryesisht në zonat rurale. Që nga Lufta e Dytë Botërore, në Holandë është ripërshtatur më shumë se gjysma e tokës bujqësore.

Pronarët e tokave, kryesisht fermerët, kontribuojnë vullnetarisht me një pjesë të tokës së tyre për përdorime publike, siç janë rrugët ose kanalet e kullimit. Kufijtë e pjesës së mbetur të tokës ripërshtaten dhe parcelat e reja u shpërndahen atyre që kontribuan në përpjesëtim me vlerën e kontributeve të tyre. Qeveria vendore administron procesin e ripërshtatjes së tokës rurale.

Procesi i përshtatjes u krijua fillimisht për të përmirësuar bujqësinë. Parcelat e tokave bujqësore shpesh ishin të vogla, të fragmentuara dhe jo lehtësisht të arritshme, dhe niveli i ujërave sipërfaqësorë ishte i lartë, duke e bërë të vështirë përdorimin e makinerive bujqësore. Parcelat e ripërshtatura ishin më të mëdha dhe kullimi u përmirësua. Kjo bëri që bujqësia të ishte më efikase e më produktive dhe ndihmoi së tepërmi në rritjen e prodhimit bujqësor.

Legjislacioni që mundëson ripërshtatjen e tokës është ndryshuar disa herë gjatë viteve për të plotësuar nevojat në ndryshim. Projektet e ripërshtatjes u lidhën me planet territoriale me qëllim që toka të përdorej me mençuri. Qiramarrësve iu dhanë të drejta pronësore që mund të transferohen në parcelat e rregulluara. Me fjalë të tjera, qiramarrësit e tokave bujqësore mund të sigurohen për të drejtën e qirasë së tokës pas ripërshtatjes. Legjislacioni u ndryshua edhe për të lejuar përdorimin deri në 5% të tokës për qëllime jobujqësore.

Duke qenë se në dekadat e fundit në Holandë punësimi në bujqësi filloi të binte, ripërtëritja rurale u bë objektivi i madh i ripërshtatjes së tokës. Toka tani mund të ripërshtatet jo vetëm për të përmirësuar bujqësinë, por edhe për të mbrojtur ujërat nëntokësore, për të zbutur ndotjen e ajrit, për të nxitur biodiversitetin, për të ruajtur cilësinë e peizazheve, për të prezantuar çlodhje pasive dhe aktive dhe për të trajtuar çështje të tjera rurale. Një sasi e kufizuar toke, rreth 3-5% e sipërfaqes totale të ripërshtatur mund të merret pa kompensim për përdorim publik.

U prezantua edhe një proces i përshtatjes jo-vullnetare të tokës, ku qeveria vendore mund t'i detyrojë pronarët e tokave që ta ripërshtasin ose shesin tokën për qëllime të nevojshme publike, si përmirësimi i cilësisë së ujërave nëntokësore. Kur qeveria e provincës merr një vendim të tillë për të vijuar me procesin, mund të bëhet shpronësimi; pronarët mund ta apelojnë vendimin e qeverisë në gjykatë. Kur shumica e pronarëve vendosin ta bëjnë vullnetarisht ripërshtatjen e tokës, kjo e fundit nuk mund të shpronësohet. Në pjesën më të madhe të rasteve të ripërshtatjes së tokës rurale (përveç shkëmbimeve vullnetare), rritja në vlerën e tokës është shumë më e ulët se kostot e administrimit dhe infrastrukturës së re, ndaj ripërshtatja e tokës, zakonisht, subvencionohet nga qeveria qendrore apo ajo vendore.

5 Barrie Needham. The Search for Greater Efficiency: Land Readjustment in The Netherlands in Yu-Hung Hong and Barrie Needham, eds, *Analyzing Land Readjustment: Economics, Law, and Collective Action*, Cambridge, Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy, 2007.

4. KARAKTERISTIKAT E PDV-VE TË SUKSESSHME

Një nga kritikak kryesore për ripërshtatjen e tokës është se ajo ia del të sigurojë veprat publike, por anashkalon aspektin social të jetës urbane dhe nuk e përmirëson dot mjedisin e komunitetit në përgjithësi. Për këtë arsye, ripërshtatja e tokës po lidhet përherë e më shumë me PDV-të për të menaxhuar më mirë dimensionet e shumta të zhvillimit si transporti, zhvillimi ekonomik, mbrojtja e mjedisit dhe përfshirja sociale.

Me fjalë të tjera, nuk mjafton që PDV-ja të ripërcaktojë kufijtë e parcelës dhe të vendosë për formën e re fizike për një njësi apo nënjësi strukturore. Është e nevojshme të punohet me njerëzit për të siguruar që propozimi i ri ua përmbush nevojat dhe ka mbështetjen e tyre.

Në nivel ndërkombëtar, ka shumë qasje për hartimin e një PDV-je. Gjithsesi, një tendencë e përbashkët dhe e përcaktuar nga qasjet e suksesshme është përdorimi i kushteve të zhvillimit dhe i instrumenteve financiare për nxitjen, kanalizimin dhe lehtësimin e investimit nëpërmjet një procesi të hapur, të ndershëm dhe të qëndrueshëm të planifikimit.

4.1 Rëndësia e Standarteve të Planifikimit

PDV-të orientojnë zhvillimin fizik të një zone të bashkisë, kryesisht duke përcaktuar infrastrukturën, përdorimet e tokës dhe zbatimin e standardeve të planifikimit të njësitë, nënjësitë dhe çdo parcelë toke. Në Shqipëri, standardet e planifikimit janë të përcaktuara nga aktet ligjore dhe nuk janë bërë që të ekzistojnë në vakum. Ato lidhen ngushtësisht me politika më të gjera territoriale të përdorimit të tokës, prandaj përfshihen në PPV-të dhe në PDV-të.

Si minimum, në Shqipëri, sipas ligjit, kushtet e zhvillimit në PDV (sipas rastit të mbështetur nga studimet e fizibilitetit dhe të ndikimit) duhet të parandalojnë ose zbusin:

- Zhvillimin e papërshtatshëm, apo në vende të papërshtatshme;
- Zhvillime që nuk kanë lehtësirat e nevojshme (hapësirë parkimi, ujësjellës-kanalizime, shkolla, etj.) apo infrastrukturën e duhur (lidhja me rrugët, kullimi, furnizimi me ujë, largimi dhe trajtimi i ujërave të zeza, etj.) për ta mbështetur atë;
- Zhvillime që kanë ndikime negative të konsiderueshme për burimet mjedisore, kulturore dhe historike të bashkisë.

Parandalimi i këtyre problemeve mund të duket diçka e drejtpërdrejtë. Aplikimi dhe zbatimi i standardeve të duhura mund të përbëjnë sfidë nën presionin e interesave të fuqishme apo detyrimeve financiare. P.sh., lënia e një intensiteti më të lartë në kurriz të hapësirave dhe parkimit mund të rrisë përfitimet për zhvilluesit, por të shkaktojë stres për banorët dhe të rrisë presionin ndaj shërbimeve vendore.

Në aspektin ndërkombëtar, PDV-të më të suksesshme zhvillojnë dhe zbatojnë standarde planifikimi jo vetëm për të parandaluar problemet, por edhe për të nxitur ndryshimin pozitiv. PDV-të konsiderohen si katalizatorë të fuqishëm që krijojnë hapësira urbane dhe rurale ku njerëzit duan të jetojnë dhe të arrijnë potencialin e tyre, ku duan të vendosen bizneset dhe ku mbrohet mjedisi. PDV-të janë metodë parësore për:

- Përmirësimin e aksesit të publikut te shërbimet dhe sigurimin e aksesit në mënyrë të barabartë për të gjithë;

- Krijimin e infrastrukturës dhe nxitjen e punësimit, nga të cilat përfitojnë zona e PDV-së dhe bashkia si një e tërë;
- Sigurimin e tokës dhe stimujve për strehimin social që integrohet mjaft mirë në zonë, duke krijuar kështu një miks social;
- Rinovimin dhe intensifikimin e qendrës urbane, ndërkohë që mbrohet toka bujqësore.

Për më tepër, kur kushtet e zhvillimit përcaktohen dhe aplikohen siç duhet, pronës i shtohet vlera. Sa më shumë vlerë të ketë prona në një njësi vendore, aq më e madhe është shuma që mund të kapet me instrumentet financiare. Të ardhurat financiare i bëjnë të mundur bashkisë të investojë më shumë në infrastruktura ekonomike dhe sociale, të cilat rrisin edhe më shumë vlerën e pronës në një spirale të pandërprerë.

Nuk është në fokus të këtij dokumenti udhëzues të shqyrtojë qasje të ndryshme ndaj hartimit të PDV-ve, përtej asaj që prezantohet në rastet studimore. Megjithatë, shumë planifikues në vende të ndryshme të botës bien dakord se arritja e rezultateve pozitive me PDV-të ka të bëjë edhe me çështjet bazë institucionale. Përtej rregulloreve dhe parashikimeve të përdorimit të tokës bashkitë duhet të angazhohen në krijimin e besimit, fuqizimin dhe komunikimin e vazhdueshëm. Baza e suksesit është pranimi i negociemeve të konsiderueshme që ndodhin mes objektivave të zhvillimit.

4.2 Faktorët e Suksesit

Në të gjithë botën, proceset për hartimin e PDV-ve që menaxhojnë me sukses pasojat e padëshiruara të rritjes së territorit dhe çojnë përpara objektivat e PPV-ve kanë të përbashkëta shumë nga këto karakteristika kryesore:

- Planifikuesit dhe autoritetet vendore kuptojnë se planifikimi i territorit duhet të forcojë shtetin ligjor. Çdo PDV duhet të bazohet në kuadrin ligjor në fuqi për planifikimin dhe të drejtat e pronës. Duhet të bazohet në ligj dhe të mos e anashkalojë atë. Procedurat duhet të jenë të parashikueshme dhe të aplikohen me ndershmëri dhe paanshmëri.
- Planifikuesit dhe autoritetet vendore pranojnë që përcaktimi i përdorimit të tokës duhet të jetë demokratik dhe me pjesëmarrje. Në mënyrë të veçantë, pronarët e tokave duhet të përfshihen në procesin e planifikimit, të kenë të drejtën të paraqesin pikëpamjet e tyre për propozimet, të bëjnë propozime alternative, të kenë të drejtën që kundërshtimet e tyre të merren parasysh dhe të miratojnë planet konceptuale dhe ato përfundimtare. Në këtë mënyrë sigurohet një mekanizëm i qëndrueshëm për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve, për trajtimin e problemeve me pronësinë e tokës në mënyrë të drejtë e të paanshme dhe për miratimin e përgjithshëm të publikut.
- Planifikuesit dhe autoritetet vendore pranojnë që procesi i PDV-së duhet të jetë transparent. Kjo do të thotë se ky proces jo vetëm që duhet të përshkruhet qartë në ligj, por dhe që planifikuesit dhe autoritetet duhet ta kuptojnë mirë procesin në mënyrë që më pas ta përçojnë tek qytetarët. Të gjitha procedurat janë të hapura për publikun dhe/ose palët e interesuara për të marrë informacion dhe arritur konsensus dhe të gjitha dokumentet përkatëse e materialet e tjera botohen në formë tradicionale dhe elektronike për t'u shqyrtuar nga publiku.
- Planifikuesit dhe autoritetet vendore pranojnë se projektimi urban është thjesht një pjesë e punës së hartimit të një PDV-je të suksesshme. Një pjesë e mirë e përpjekjeve lidhen me respektimin e procedurave ligjore, me negociatat mes pronarëve dhe zhvilluesve, duke garantuar transparencën dhe duke manaxhuar procesin e miratimit.

- Planifikuesit dhe autoritetet vendore pranojnë se përgjegjësia e tyre kryesore në përcaktimin e një zone apo njësie të bashkisë është që të bëjnë të mundur zhvillimin e qëndrueshëm të zonës. Me fjalë të tjera, përgjegjësia e tyre është të përcaktojnë kushtet për të arritur standardet më të larta të mundshme të zhvillimit, për të përmirësuar mjedisin, për të mbrojtur shëndetin publik, për të mbështetur përdorimet të përziera të tokës dhe për të nxitur qasje të zhdërvjella në realizimin e PPV-së.
- Planifikuesit dhe autoritetet vendore e përdorin procesin e planifikimit për të forcuar sektorin publik. Në vend që sektori privat të marrë të gjitha fitimet nga zhvillimi dhe sektori publik të përdorë fondet publike për të paguar zhvillimin e infrastrukturës dhe të kostove të tjera, përfitimet dhe kostot duhet të ndahen në mënyrë më të barabartë mes dy sektorëve.
- Procesi i hartimit dhe miratimit të PDV-së siguron shpërndarjen e drejtë dhe të balancuar të kostove dhe përfitimeve të gjithë palët e interesuara, duke marrë parasysh nevojat, të drejtat, aftësitë dhe të ardhurat.

Në Shtojcën A jepen udhëzime për hartimin e studimeve të fizibilitetit, si pjesë e PDV-ve, për të vlerësuar kostot financiare, teknike, ligjore, mjedisore dhe sociale të zhvillimit të propozuar.

Në Shtojcën B jepen sugjerime për strategjinë e komunikimit, për të angazhuar dhe informuar aktorët kryesorë në mënyrë transparente dhe të hapur dhe për të siguruar që publiku bie dakord me PDV-të, veçanërisht kur pjesë e procesit janë instrumentet financiare ose ripërshtatja e tokës.

5. RASTE STUDIMORE NDËRKOMBËTARE

Në rastet e mëposhtme studimore sygjerohen mënyra të përfshirjes së instrumenteve financiare për zhvillimin e tokës në PDV-të, për të kaluar financimin e infrastrukturës vendore nga qasja tradicionale, ku publiku paguan për gjithçka në modelin PPP, në atë ku sektori privat paguan një pjesë të kostos. PDV-ja bëhet, kështu, mjete i vetëm, strategjik për rikthimin e tokës, zhvillimin e infrastrukturës dhe financimin e saj.

Asnjë nga këto raste studimore nuk është unik. Ato janë replikuar praktikisht nga shumë bashki në disa vende të botës. Disa detaje të këtyre rasteve mund jenë me interes edhe për bashkitë në Shqipëri. Këto studime mund të përbëjnë një mundësi për ekspertët që të mësojnë nga përvoja dhe konteksti botëror dhe për ta përshtatur procesin e PDV-së brenda kuadrit ligjor në fuqi.

5.1 Tarifa e Përmirësimit

Tarifat e përmirësimit hartohen për të kapur një pjesë të vlerës së rritur që vjen si rezultat i infrastrukturës së financuar nga paratë publike apo i ndonjë politike publike. Për shembull, nëse bashkia ndërton apo përmirëson një rrugë apo ndryshon politikën e saj të përdorimit të tokës për të lejuar intensitet më të lartë zhvillimi, dhe nëse vlera e tokës private rritet si rezultat i kësaj rruge apo politike të re, atëherë bashkia mund të kapë një pjesë të vlerës së rritur të tokës duke aplikuar tarifën e përmirësimit. Kjo tarifë përdoret gjerësisht dhe me sukses në shumë vende, si Kolumbi, Spanjë dhe Indi.

Në Kreun 3 u prezantua qasja e Gujaratit, Indi, për zbatimin e tarifave të përmirësimit, për të

kuptuar më mirë se si këto tarifa – dhe instrumentet financiare në përgjithësi – mund të bëhen pjesë e procesit të PDV-ve. Kjo qasje, ashtu si edhe raste të tjera studimore të paraqitura në këtë dokument, janë frymëzim për shumë urbanistë në vendet e zhvilluara dhe në zhvillim. Bashkitë në vendet e tjera nuk e kopjojnë procesin e PDV-së të Gujaratit pikë për pikë, por e përshtasin apo huazojnë elementë të kësaj qasjeje për nevojat e tyre dhe në përputhje me legjislacionin përkatës në fuqi.

Më poshtë prezantohet një proces i ndryshëm, shumë efikas dhe mjaft tërheqës i përdorimit të tarifave të përmirësimit për financimin e infrastrukturës vendore, nga Bogota e Kolumbisë. Ndërkohë që tarifat e përmirësimit në Gujarat vlerësohen sipas përfitimeve nga vlera e tokës e secilës parcelë në një zonë apo njësi të caktuar të bashkisë, Bogota përdor një tarifë përmirësimi që aplikohet në të gjithë bashkinë.

5.1.1 Bogotá Valorización (Vlerësimi në Bogotá)⁶

Në vitin 1997, qeveria Kolumbiane miratoi një ligj të ri për tarifën e përmirësimit. Sipas këtij ligji, parcelat e tokës brenda një zone të PDV-së, ku PPV-ja e bashkisë ka autorizuar konvertimin e tokës nga përdorimi rural ose suburban në përdorim urban, ose ka autorizuar densitet ose intensitet më të lartë, mund t'i nënshtrohet një tarifë përmirësimi prej 30-50% të vlerës së rritur të tokës.

Shuma e përqindjes së tarifës së përmirësimit vendoset nga bashkia dhe zbatohet mbi rritjen e vlerës së tokës që përfiton pronari si rezultat i autorizimeve të mundësuar nga procesi i planifikimit. Pagesa e tarifës së përmirësimit bëhet kur toka shitet, ose zhvillohet dhe kur janë realizuar fitime. Sipas ligjit, vlera duhet t'i kalojë investimeve në infrastrukturë për të mbështetur territorin e urbanizuar rishtazi apo me më shumë dendësi popullore si pasojë e zhvillimit.

Ligji 'valorización' në Kolumbi u lejon bashkive hapësira që të përmbushin nevojat dhe kushtet e tyre të ndryshme. Bogotá, për shembull, aplikon një tarifë përmirësimi për investimet në infrastrukturë publike, nga e cila përfiton një zonë e PDV-së (tarifa e përmirësimit lokal), por aplikon edhe një tarifë përmirësimi për projekte, të cilat sigurojnë përfitime të përgjithshme për të gjithë banorët e bashkisë (tarifa e përmirësimit të përgjithshëm). Modeli i Bogotás për tarifën e përmirësimit të përgjithshëm është përhapur dhe përdoret edhe nga bashkitë e tjera në Kolumbi dhe në vende të tjera.

Në 10 vitet e fundit në Bogotá, nga tarifa e përmirësimit në mbarë bashkinë janë financuar rrugë dhe përmirësime të tjera infrastrukturore me vlerë 1 miliardë dollarë, ose rreth gjysma e investimeve të infrastrukturës në bashki. Të ardhurat nga kjo tarifë dhe ato të parashikuara, po nga kjo tarifë, përdoren nga bashkia për të siguruar hua dhe bono për financimin e infrastrukturave të tjera, duke i bërë të mundur, kështu, kryeqytetit të ndërmarrë një strategji afatgjatë për projektimin, financimin dhe ndërtimin e infrastrukturave.

Në vitin 2016, kryetari i bashkisë (Bogotá ka 8 milionë banorë) bëri publik një plan 12-vjeçar në të cilin parashtrroi nevojën për një fond prej 1.7 miliardë dollarësh për financimin e përmirësimeve publike në mbarë bashkinë. Këto të ardhura duhet të sigurohen nga mbi një milionë pronarë nëpërmjet tarifës së përmirësimit. Në procesin e planifikimit të infrastrukturës u përfshinë një numër i madh qytetarësh dhe u sigurua një kontribut për ta mbrojtur procesin nga përdorimet e papërshtatshme, për të mbrojtur interesat e pronarëve të tokave dhe komunitetin e gjerë, për të

6 Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano (aksesuar më 19 Mars 2018 në adresën www.idu.gov.co/page/valorizacion-1). George Peterson. Zhbllokimi Vlerave të Tokës për Financimin e Infrastrukturës Urbane (Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure), Banka Botërore: Uashington, DC, 2009.

përafuar pronat me tregjet e pasurive të paluajtshme dhe për të zbatuar procesin në mënyrë të njëtrajtshme dhe të drejtë për të gjitha palët e interesuara. Procesi është dokumentuar në internet dhe banorët e Bogotás mund t'i shohin të gjitha përmirësimet e propozuara, të specifikuara për lagjet e tyre, kostot përkatëse, kohëzgjatjen e ndërtimit dhe tarifën e përmirësimit.

Tarifat e përmirësimit në Bogotá nuk lidhen me vlerën e pronës. Ato lidhen me 6 kategori të përdorimit të tokës. Këto tarifa aplikohen kryesisht tek pronat industriale dhe tregtare, më shumë se te banesat. Gjatë përcaktimit të nivelit të tarifës së përmirësimit merren parasysh aftësia paguese e individit (tarifat ulen për personat me ardhura të pakta), të ardhurat e banorëve të lagjes, vendndodhja e përmirësimeve të infrastrukturës, madhësia e parcelës dhe faktorë të tjerë. Duke qenë se tarifa e përmirësimit nuk lidhet drejtpërdrejt me rritjen e vlerës së pronës të mundësuar nga investimi publik, rritje që është e vështirë të vërtetohet dhe verifikohet, programi i tarifës së përmirësimit në Bogotá është i vështirë për t'u sfiduar në rrugë gjyqësore. Ky program ka fituar mbështetjen e publikut me anë të shpërndarjes së përmirësimeve në infrastrukturë të financuara nga tarifa e përmirësimit në të gjithë bashkinë, duke bërë të mundur që, si zonat e varfra, ashtu edhe ato të pasura të gëzojnë përfitime nga përmirësimet në infrastrukturën e bashkisë.

Tarifa e përmirësimit hyn në fuqi me miratimin e projektit nga Këshilli Bashkiak ose kur 55% e pronarëve që përfitojnë nga investimi publik angazhohen për të financuar pjesë të konsiderueshme të tij. Bogotá u jep qytetarëve alternativën për të paguar tarifën për një periudhë deri në 5 vjet. Kjo ul barrën e pronarëve dhe u bën të mundur atyre të përdorin pagesat e destinuara për tarifën e përmirësimit për të shlyer borxhet afatshkurtra të krijuara nga financimi i ndërtimit.

Në Shqipëri, bashkitë kanë fare pak mundësi për të marrë hua apo për të lëshuar bono për investime në infrastrukturë. Huamarrja nënkupton rreziqe, duke qenë se bashkia duhet të jetë e aftë ta shlyejë borxhin. Në Bogotá dhe bashki të tjera të Kolumbisë, të ardhurat nga tarifën e përmirësimit dhe të ardhurat e parashikuara prej tyre përdoren për të garantuar dhe shlyer huatë dhe bonot për financimin infrastrukturave të tjera. Kështu, të ardhurat nga tarifën e përmirësimit e zgjerojnë bazën e të ardhurave të bashkisë duke ulur, në këtë mënyrë, edhe rreziqet që lidhen me huamarrjen.

5.2 Zonat e Vlerësimit të Veçantë (ZVV)

Zonat e Vlerësimit të Veçantë krijohen për të përfshirë një sipërfaqe të caktuar territori të një bashkie, në të cilën, pronarët dhe bizneset bien dakord të paguajnë një tarifë për të financuar një përmirësim apo shërbim të propozuar, nga i cili përfitojnë drejtpërdrejt. ZVV-të përdoren zakonisht për financimin e infrastrukturave të tilla si ujësjellës-kanalizime, rrugë, ndriçim, por mund të përdoren edhe për shërbime si polici, parkim, transport. ZVV-të mund të përdoren si përmirësim të financuara nga pagesat që bëhen në procesin e ndërtimit, ose si financime për bonot që nxjerr bashkia të garantuara nga të ardhurat prej tarifave të caktuara për to. Kur përdoret si instrument për financimin e infrastrukturës, ZVV-ja priret të jetë me më pak rrezik për bashkinë, duke qenë se rreziku i kalohet pronarëve, sesa shumë nga instrumentet e tjera të financimit.

Në vendet ku përdoren gjerësisht ZVV-të, si SHBA-të, bashkitë dhe banorët perceptojnë disa avantazhe. ZVV-ja mund të sigurojë infrastrukturë dhe shërbime për një grup të caktuar njerëzish që do të përfitojnë nga projektet dhe nuk do të bëhen barrë për të gjithë bashkinë për sa i përket kostos së projekteve të infrastrukturës vendore. Po ashtu, infrastruktura dhe shërbimet mund të ofrohen në nivel më të lartë se ai bazë, që ofron bashkia. Përveç përmirësimit të një zone të

caktuar, këto projekte mund të rrisin të ardhurat apo të përmirësojnë zhvillimin ekonomik në të gjithë bashkinë. Për këtë të fundit, ZVV-të ofrojnë një burim të qëndrueshëm financimi për përmirësimet kapitale, gjë që ka shumë rëndësi, po të kemi parasysh vështirësitë e vazhdueshme me grante nga nivelet e tjera të qeverisjes, pamjaftueshmërinë e burimeve vendore dhe të fondeve të tjera për projekte të përmirësimit të infrastrukturës vendore.

Që të hyjë në fuqi, në përgjithësi, ZVV-ja kërkon shumicë votash të pronarëve të zonës . Me miratimin e ZVV-së nga këshilli bashkiak, të gjithë pronarët brenda kufijve të ZVV-së janë të detyruar të marrin pjesë.

Shuma e tarifës lidhet drejtpërsëdrejti me koston e përmirësimit publik dhe përfitimet e pritshme për pronarët privatë në zonë. Për shembull, nëse bashkia instalon një sistem të ri kanalizimesh dhe çdo parcelë lidhet me sistemin e ri, ka shumë gjasa që çdo pronari do t'i duhet të paguajë të njëjtën tarifë. Megjithatë, nëse bashkia ndërton një trotuar, pronarët e shtëpive do të donin të paguanin në bazë të gjatësisë së trotuarit përgjatë pronës së tyre.

Pas zbatimit të ZVV-së, pronarët në zonën përkatëse paguajnë një tarifë, kohëzgjatja e së cilës shkon nga 5, deri në 30 vjet. Shpesh, tarifat lidhen me kushtet e shlyerjes së huasë së marrë apo bonos së lëshuar nga bashkia për financimin e përmirësimit. Tarifa e pronarëve si individë mund të jetë më e ulët nëse zona në fjalë përfshin një sipërfaqe më të madhe apo financohet për një periudhë afatgjatë. Tarifat e ZVV-ve mund të përdoren për të financuar atë infrastrukturë që nuk prodhon të ardhura, p.sh., zbukurimi i rrugëve, parqet dhe projekte të tjera të dekorimit të qytetit, ndaj edhe instrumenti aplikohet në një sërë rrethanash dhe projektesh, të mëdha e të vogla.

ZVV-të konsiderohen një lloj tarife përmirësimi, sepse ato kapin përfitimin (vlerën) e prodhuar nga përmirësimi apo shërbimi publik për financimin e vetë përmirësimit apo shërbimit.

Zhvilluesit, bizneset dhe industria, mund të kërkojnë zona të vlerësimit të veçantë. Përmirësimet në infrastrukturë dhe jashtë saj për zhvillime private të çdo shkalle mund të realizohen shumë lehtë me ZVV. Zhvilluesit, në përgjithësi, e vlerësojnë mundësinë për të ndarë e për t'i shtrirë kostot në një periudhë më afatgjatë. Kur përfshihet edhe financimi, ZVV-të shpesh mund t'u bëjnë të mundur firmave private dhe bizneseve e industrive që të marrin financime afatgjata me norma relativisht të ulta interesi për ndërtimin ose përmirësimin e infrastrukturës publike vendore. Kështu, ZVV-të mund të bëhen katalizatorë për rritjen ekonomike vendore.

Shumë bashki, në të gjithë botën, duke ndarë fondet çdo vit, inkurajojnë formimin e zonave të veçanta të vlerësimit. Po ashtu, bashkitë synojnë që ZVV-të të mos krijojnë vështirësi. Asnjë kryetar bashkie apo anëtar i këshillit nuk dëshiron të votojë për një projekt që i nxjerr njerëzit në rrugë. Pronarëve në gjendje të vështirë ekonomike, siç mund të jenë të moshuarit apo familjet me të ardhura të ulta, mund t'u jepen fonde nga ZVV-të.

Më poshtë jepen dy raste studimore të ZVV-ve. Shembulli i parë përshkruan një ZVV të krijuar për rigjenerimin e një zone periferike, me densitet të ulët, e kryesisht tregtare, në një zonë me densitet të lartë me përdorim të përzier. Në këtë rast studimor, bashkia ndërton një infrastrukturë të re të shumëllojshme që financohet kryesisht nga tarifat e veçanta (vlerësimi i veçantë) dhe taksa e ndikimit në infrastrukturë. Pjesë e programit të rigjenerimit është edhe programi i Intensitetit të Ndërtimit me Kusht (ose bonusi për intensitet ndërtimi). Shembulli i dytë është një ZVV e vogël,

ZVV-ja funksionon më së miri kur vlera e shtuar e pronave të individëve është më e madhe se koston e përmirësimit publik. Përfitimet janë rritja e vlerës së pronës dhe vlerës së lagjes.

në të cilën, pronarët privatë të tokave paguajnë për një pjesë të kostos së ndërtimit të një rruge të re, sipas raportit të përfitimeve që marrin. Të dyja rastet studimore përfaqësojnë ZVV-të dhe PDV-të që u ndërmorën si nisma, përkatësisht nga bashkia dhe qytetarët.

Më poshtë jepen raste studimore me shembuj e mënyra të tjera të përdorimit të ZVV-ve për financimin e përmirësimeve publike. Shpjegohet edhe një propozim për ankand të ZVV-ve sipas përvojave në Shqipëri.

5.2.1 White Flint (ZVV-të dhe Intensiteti i Ndërtimit me Kusht)⁷

Këshilli i Kontesë në Montgomeri, Merilend, SHBA (me popullsi 1,000,000 banorë) miratoi një zonë me vlerësim të veçantë në White Flint në tetor 2010. Sipërfaqja prej 81ha kishte 2300 shtëpi me rreth 6000 banorë, rreth 510,000m² hapësirë tregtare, kryesisht suburbane, e fokusuar në shitje makinash, me qendra tregtare një ose dykatëshe dhe disa parkingje të mëdha mbi tokë. Pronarët në këtë zonë ranë dakord të paguanin një tarifë të veçantë të barasvlefshme me rreth 1% të vlerës së pronës së tyre për 20 vitet e ardhshme. Kjo tarifë e veçantë do të ndihmonte në financimin e rindërtimit të një autostrade me gjashtë korsi, për ta kthyer atë në bulevard për këmbësorë, ndërtimin e një rrjeti rrugësh vendore dhe infrastrukturave të tjera që do të mbështesnin rigjenerimin e zonës së White Flint për ta kthyer atë në një zonë urbane me densitet të lartë dhe me përdorime të përziera.

Burimet e financimit për përmirësimin dhe ndërtimin e infrastrukturës janë tarifa e veçantë nga ZVV-ja e White Flint-it (parashikuar për të paguar rreth 63% të kostove të infrastrukturës dhe kostove të tjera përkatëse), fondet e përgjithshme të kontesë (30%) dhe taksa e ndikimit në infrastrukturë (7%).

Konteja po përdor edhe stimuj intensiteti për të nxitur zhvilluesit të ndërtojnë vepra publike. Sipas programit të Intensitetit të Ndërtimit me Kusht (INK), zhvilluesit mund të zgjedhin t'i kufizojnë projektet e tyre në nivelin maksimal bazë të intensitetit –intensitet ndërtimi 0.5 ose 1,000m², cilido që është më i madh, dhe 33m lartësi – ose të ndërtojnë vepra publike dhe të lejohen të ndërtojnë me intensitet më të madh. Në varësi të nivelit të veprës publike, intensiteti i zhvillimit mund të shkojë deri në 3.5 dhe 100m lartësi. Projektet mund të marrin intensitet shtesë nëse ofrojnë vepra publike, si shkolla, biblioteka, mjedise çlodhëse, parqe, parkime publike, banesa sociale dhe përmirësime peizazhi. Projektet marrin intensitet edhe më të madh nëse në ndërtimet e tyre kanë efikasitet energjie, arkitekturë dhe projektim urban me cilësi të lartë, përtej kushteve të kërkuara të zhvillimit, si dhe për rezervimin e tokës për përdorim publik.

Procesi për krijimin e zonës së veçantë dhe tarifës përkatëse nisi kur qeveria e kontesë u kërkoi pronarëve dhe bizneseve të shpreheshin nëse donin të krijonin një ZVV dhe të rizhillonin zonën e tyre. Reagimi i publikut ishte pozitiv. Qeveria e kontesë bëri verifikimet e veta për të vërtetuar që shumica e pronarëve dhe bizneseve ishin dakord për krijimin e ZVV-së. Më pas hartoi e miratoi legjislacionin, me anë të të cilit autorizohet krijimi i zonës së veçantë dhe tarifës përkatëse. Pas votimit nga shumica e banorëve për krijimin e ZVV-së, të gjithë banorët ishin të detyruar të merrnin pjesë.

7 Drejtorja e Planifikimit të Kontesë Montgomeri dhe Komisioni i Planifikimit dhe Parkut Kombëtar të Merilendit. "Plani Sektorial i White Flint," prill 2010 (Montgomery County Planning Department and Maryland-National Capital Park and Planning Commission. White Flint Sector Plan, April 2010.)

Në hartimin e PDV-së u përfshinë qeveria e kontesë, grupe të ndryshme banorësh, biznesesh dhe aktorë të tjerë, përfshirë këtu edhe një koalicion pronarësh dhe zhvilluesish. PDV-ja u hartua për të përmirësuar rrugët e këmbësorëve, ndërkohë që shtonte një sasi të konsiderueshme banesash të reja për të ndihmuar në balancimin e përdorimit të tokës në zonë. Plani përcaktonte ndërtimin e 9,800 njësive të banimit dhe 540,000m² hapësire të re tregtare. Parashikimet për zhvillimin me intensitet të lartë dhe përdorim të përzier u bazuan në një studim të tregut të pasurive të patundshme dhe në një analizë të kapacitetit mbajtës të infrastrukturës, të cilat u përgatitën si pjesë e procesit të hartimit të PDV-së. Studimet e PDV-së morën parasysh ndikimin e zhvillimit të ri jo vetëm në zonën prej 81 ha të White Flint-it, por edhe në një sipërfaqe më të madhe të ndikimit. Studimet përcaktuan se pronarët, brenda kufijve të ZVV-së, do të kishin 70% të përfitimeve financiare nga rigjenerimi (kryesisht në formën e rritjes së vlerës së pronës), ndërsa pronarët në pjesën tjetër të kontesë do të kishin një përfitim prej afro 30%. Kështu, banorët e ZVV-së paguan 70% të kostos së ndërtimit të infrastrukturës së re me anë të vlerësimit të veçantë. Ndërkohë, pronarët e tjerë në pjesën tjetër të kontesë dhe vetë konteja financoi pjesën tjetër prej 30% të infrastrukturës që nevojitej për rihvillimin nëpërmjet taksës mbi pasurinë.

Procesi i PDV-së ishte shumë i ngjashëm me atë të përshkruar në Gujarat, përveçse tarifa e përmirësimit kishte marrë formën e Zonës së Vlerësimit të Veçantë. Ashtu si në Gujarat, ripërshtatja e tokës ishte pjesë kryesore e procesit të PDV-së. Kjo ripërshtatje ndihmoi në uljen e kostove publike dhe kishte mjaft rëndësi për tërheqjen e zhvilluesve privatë. Megjithatë, parcelat përfundimtare nuk u zvogëluan për nga madhësia, por u përcaktuan me anë të nevojave të zhvillimit të parashikuar dhe kufizimeve të infrastrukturës. Për shembull, rrugët e reja, duhet të përshtateshin me ato ekzistueset dhe, shpesh, kjo ndikonte në përcaktimin e madhësisë përfundimtare të parcelave.

Toka e nevojshme për përmirësimet publike, e cila nuk i dorëzohet qeverisjes vendore nëpërmjet programit INK, do të blihet nga qeveria vendore me çmimin e tregut ose do të përfitohet nëpërmjet shpronësimit. Qeveria vendore do të ndërtojë me anë të INK-ut infrastrukturën që nuk sigurohet nga zhvilluesi. Kjo infrastrukturë do të financohet nga bonot e bashkisë dhe do të mbulohet me të ardhurat e gjeneruara nga ZVV-ja.

PDV-ja përfshin tre faza për zhvillimin e infrastrukturës publike dhe pronave private në 20 vitet e ardhshme. Në këto faza bëhet koordinimi i zhvillimit të veprave publike me ato private për të ulur sa më shumë ndikimin në trafik dhe ndërtimet në lagjet fqinje. Kjo gjithë mundëson fleksibilitet të mjaftueshëm në mënyrë që bashkia t'i përgjigjet forcave të tregut pa humbur vizionin e planit. Thënë ndryshe, nëse ritmi apo niveli i zhvillimit është më i ulët nga sa parashikohej, atëherë plani mund të pësojë ndryshime.

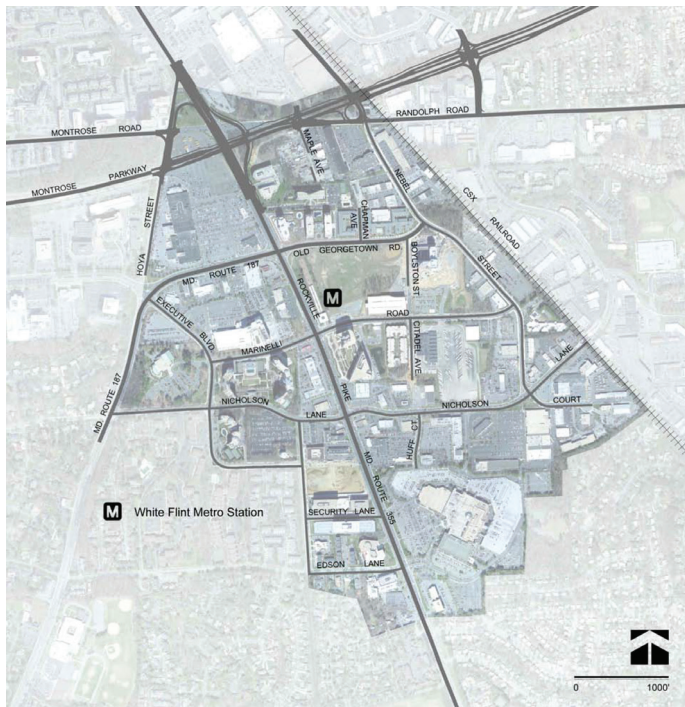
Çdo fazë ka një "limit" zhvillimi, ose një numër maksimal të njësive të banimit dhe hapësirës tregtare që mund të zhvillohet. Limiti i zhvillimit në secilën fazë konsiderohet zyrtarisht i përcaktuar kur zhvilluesi merr lejet e ndërtimit. Nëse numri i njësive të banimit dhe i metrave katrorë të sipërfaqes për përdorim tregtar konsiderohej i përcaktuar kur projektet merrnin miratimin fillestar, bashkia mund të përballej me rrezikun e projekteve të mëdha të zhvillimit që akumulojnë kapacitetin e disponueshëm për zhvillim.

Tabela 4. Kostot e infrastrukturës së PDV-së White Flint

Kostot e infrastrukturës së PDV-së së White Flint	
Lloji i projektit të infrastrukturës	Kosto e parashikuar (Milionë dollarë)
Rrugë dhe kryqëzime të reja vendore	\$118.6
Rindërtimi i autostradës për t'u bërë bulevard	\$81.6
Përmirësime të peizazhit të rrugëve	\$42.0
Stacioni publik i tranzitit / përmirësime të aksesit	\$40.0
Policia, zjarrfikësi	\$19.8
Park publik	\$6.5
Bibliotekë	\$5.0
Totali	\$313.5

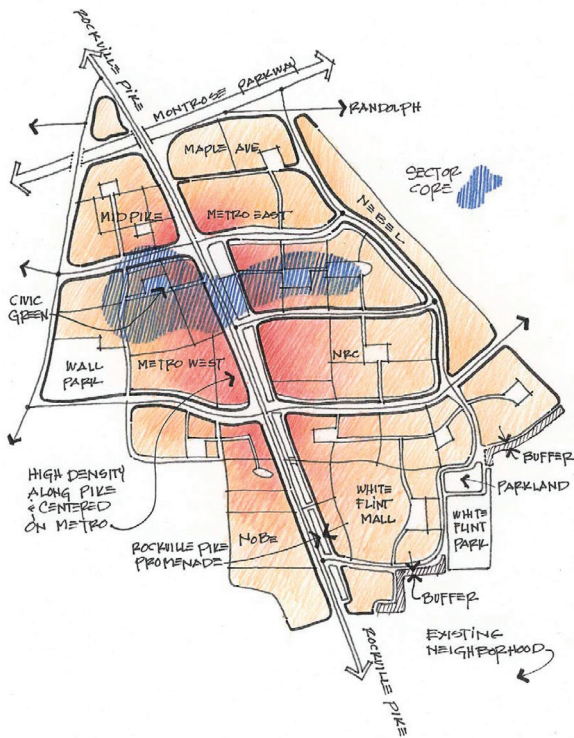
Për më shumë se 20 vjet, tarifa e veçantë do të mbulojë pagesën për pjesën më të madhe të koston së parashikuar prej 313 milionë dollarë për ndërtimin dhe përmirësimin e infrastrukturës fizike dhe sociale për të rigjeneruar të gjithë zonën.

Figura 6. Kufiri i PDV-së në White Flint dhe pamje nga lart



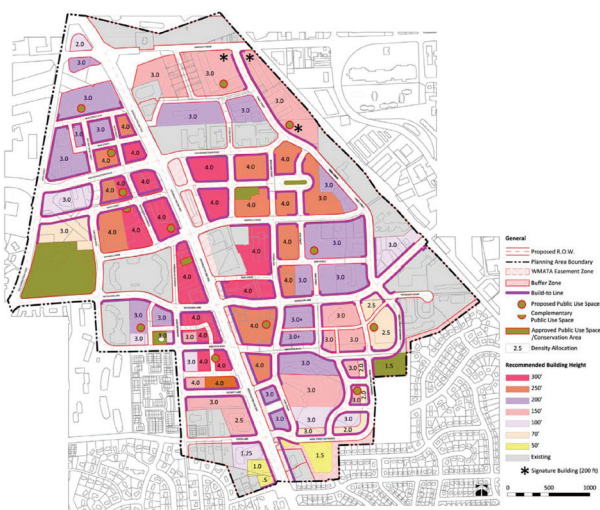
Para ndërhyrjeve të planifikimit, White Flint-i ishte një lagje periferike me 2,300 shtëpi dhe qindra biznese.

Figura 7. Strategjia e Zhvillimit të PDV-së së White Flint-it



PDV-ja autorizoi ripërshtatje të madhe të tokës për rrugë kryesore të reja dhe të përmirësuara, rrugë të reja të brendshme urbane, hapësira publike, infrastrukturë sociale dhe zhvillim të madh me mbushje urbane. Plot 70% të tokës së re publike, infrastrukturës dhe veprave të reja të tjera publike do të paguhen nga të ardhurat prej ZVV-së (63%) dhe taksës së ndikimit në infrastrukturë (7%).

Figura 8. Kushtet e zhvillimit në White Flint



PDV-ja për White Flint-in përcakton intensitetet e ndërtimit, raportet e përdorimit të tokës, distancat mes ndërtesave dhe kufijve të parcelave, lartësitë e ndërtimit, dhe kushte të tjera të zhvillimit për çdo parcelë apo zonë periferike. Rregulloret e PDV-së janë fleksibël, kështu që njësia vendore mund t'i përgjigjet forcave të tregut.

Ngjyrat e ndryshme në hartën e mësipërme tregojnë lartësitë dhe intensitetet e ndryshme të ndërtimit të cilat, zhvilluesit mund të kenë të drejtë t'i shfrytëzojnë nëse financojnë një veprë publike. Kostot e infrastrukturës do të ishin shumë më të larta nëse nuk do të realizohej programi i Intensitetit të Ndërtimit me Kusht.

5.2.2 Rruga Sawdey Way⁸

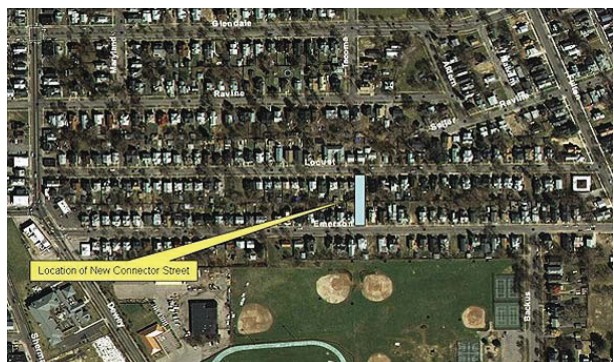
Banorët dhe aktorët e tjerë të një zone, kryesisht me banesa, të Bashkisë së Roçesterit në Nju Jork të SHBA-së (me popullsi 210,000 banorë) përfunduan Planin Zhvillimor të Sektorit për zonën e tyre në vitin 2007. Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë, i njohur edhe si Plani Gjithpërfshirës, e ndan bashkinë në njësi të quajtura sektorë planifikimi. Çdo sektor harton planin e vet të zhvillimit, të krahasueshëm me Planin e Detajuar Vendor.

Plani rekomandonte ndërtimin e një rruge lidhëse prej 70 m gjatësi mes dy rrugëve të gjata dhe paralele, për ta bërë më të përshtatshëm kalimin për banorët nga një rrugë në tjetrën si dhe për të përmirësuar shërbimin e sigurisë publike në zonë. Aktualisht, banorëve iu duhet të ecin për një distancë të madhe për të kaluar nga një rrugë në tjetrën. Kjo stërzgjatje e madhe rruge ndikon negativisht edhe në shërbimin e policisë dhe zjarrfikësit, duke u marrë më shumë kohë atyre për të ndërhyrë në raste nevojë. Një tjetër përfitim i ndërtimit të kësaj rruge ishte se do të lidhej me tubacionin ekzistues të ujit në rrugët gjatësore, duke përmirësuar në këtë mënyrë edhe shërbimin e zjarrfikësit për të gjitha rrugët në fjalë. Rruga e re lidhëse do të emërtohej Rruga Sawdey në nder të një banori të lagjes dhe aktivisti të komunitetit, i cili kishte ndërruar jetë kohët e fundit.

Në vitin 2010, shumica e banorëve të kësaj lagjeje (sektori) i bënë një peticion bashkisë për krijimin e një ZVV-je për financimin e një rrugë të re lidhëse në tokën që ishte në pronësi të bashkisë. Banorët, më pas, punuan me bashkinë për projektimin e një rruge me trotuarë porozë, kopshte për ujërat e shiut dhe elementë të tjerë që kanë ndikim të ulët në mjedis. Duke qenë se banorët e lagjes nuk do të ishin të vetmit përdorues të rrugës së re, bashkia bëri një llogaritje të këmbësorëve dhe trafikut të automjeteve në këtë zonë. Nga studimi u evidentua se rreth 50% e këmbësorëve dhe trafikut të automjeteve në rrugën e re do të vinte nga banorët e zonës në fjalë. Po ashtu, u llogarit se këta banorë do të përbënin edhe shumicën e përfituesve të drejtpërdrejtë nga përmirësimi i furnizimit me ujë gjatë emergjencave. Bazuar në këto gjetje, bashkia dhe banorët ranë dakord që bashkia të paguante gjysmën e shpenzimeve të rrugës së re, trotuareve, gjelbërimit, linjave të furnizimit me ujë dhe ndriçimit të rrugës, kurse banorët e zonës do të paguanin për gjysmën tjetër nëpërmjet një vlerësimi (tarife) të veçantë. Banorët dhe bashkia ranë dakord që ajo të financonte ndërtimin e infrastrukturës së re nga fondet e veta të përgjithshme, kurse banorët do ta rimbursenin bashkinë për pjesën e tyre me pagesa vjetore për një periudhë mbi dhjetë vjet.

Figura 9. Rruga Sawdey

ZVV-të shpesh krijohen për të financuar përmirësime vendore, trotuare, ndriçimin e rrugëve, parkimet në lagje, kanalet kulluese dhe ujëtëse dhe konservimin.



8 Bashkia Roçester: "Rruga Sawdey: Ndërtimi i një rruge të gjelbër", (aksesuar në 12 mars 2018 në adresën www.cityofrochester.gov/emersonlocust/) dhe korrespondenca me email me stafin e bashkisë. (City of Rochester: Sawdey Way: Building a Green Street (aksesuar më 12 Mars 2018 në adresën www.cityofrochester.gov/emersonlocust/), and email correspondence with City staff.

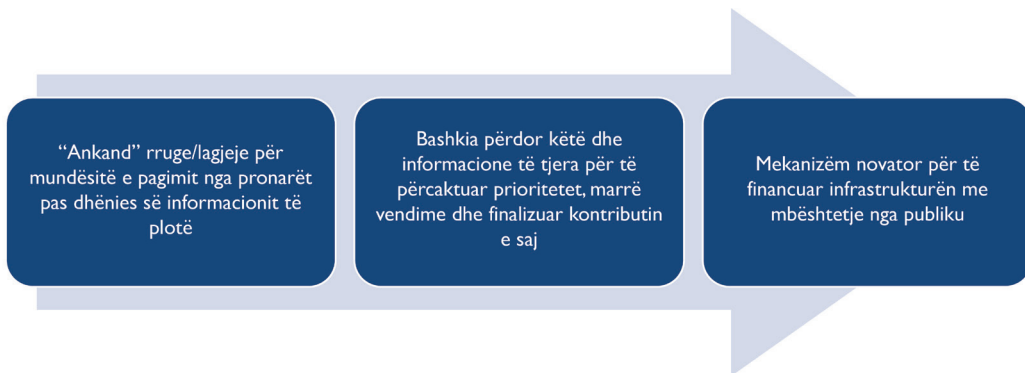
5.2.3 Përdorime dhe Koncepte të Tjera të ZVV-ve

ZVV-të mund t'u sigurojnë komuniteteve mundësinë për të përmirësuar cilësinë e jetës, në rastet kur pronarët bëhen bashkë për të paguar për përmirësime të tilla, si më poshtë, por jo vetëm:

Shtrimin e rrugëve me çakëll për të ulur pluhurin dhe kostot e mirëmbajtjes;

- Instalimin e ndriçimit të rrugëve;
- Shtrirjen e kanaleve kulluese dhe të ujërave të zeza;
- Kalimin e linjave të energjisë elektrike nga ajri në nëntokë;
- Zbatimin e masave për përmirësimin e sigurisë së vendkalimit të trenave;
- Ndërtimin ose riparimin e trotuareve, korsive të këmbësorëve dhe çiklistëve;
- Instalimin e sistemit të administrimit të ujërave të shiut;
- Ndërtimin ose rehabilitimin e parqeve dhe këndeve të lojërave në lagje;
- Instalimin ose riparimin e kanaleve ujtitëse;
- Përmirësimin e masave për kontrollin e përmytjeve dhe kullimit;
- Shtimin e hapësirave për parkim;
- Shtimin e korsive për autobusët;
- Përmirësimin e kryqëzimeve për këmbësorët.

Figura 10. Ankandi i ZVV-së



ZVV-të mund të përdoren për financimin e infrastrukturës vendore në mënyrë novatore. Për shembull, bashkia mund të nisë një proces konkurrues me rrugët dhe lagjet. Qytetarët hartojnë programe të zhvillimit të lagjes, ku përfshihet edhe kontributi i banorëve të saj. Sipas këtij programi, bashkia vendos nëse do të caktojë një sasi fondesh për përmirësimin e infrastrukturës publike. Në Shqipëri, ka një precedent të tillë. Programe të tilla u krijuan në Elbasan dhe Kamëz, por procesi i konkurrimit nuk u ndërmorr asnjëherë.

Figura 11. ZVV: Hapësirë private për publikun

VKM-ja nr. 1096/2015 “Për miratimin e rregullave, kushteve dhe procedurave për përdorimin dhe menaxhimin e hapësirës publike” ofron një mekanizëm për zhvilluesit dhe bashkitë për të punuar së bashku në kthimin e hapësirës private të pashfrytëzuar në hapësirë publike plot jetë. ZVV-të mund të përbëjnë një metodë për financimin e rasteve të tilla.



5.3 Zonat e Zhvillimit të Biznesit (ZZHB)

Zona e Zhvillimit të Biznesit (ZZHB) është një partneritet publik-privat, me anë të të cilit, pronarët dhe bizneset zgjedhin të kontribuojnë financiarisht për zhvillimin, mirëmbajtjen dhe promovimin e zonës së tyre tregtare. ZZHB-të ofrojnë një sërë shërbimesh plotësuese, por nuk zëvendësojnë ato të ofruara për zonën nga bashkia. Për shembull, edhe nëse ZZHB-ja ofron shërbimin e mbledhjes së mbeturinave, gjithsesi bashkia do të vazhdojë ta ofrojë këtë shërbim ashtu siç vepronte para krijimit të ZZHB-së. Duke qenë se ZZHB-të, zakonisht, kryejnë pjesën më të madhe të veprimtarive të tyre, si pastrimi i rrugëve apo promovim aktiviteti ose përmirësime infrastrukture, në tokë publike, ato duhet të bashkëpunojnë ngushtë me bashkinë, shpesh, me marrëveshje kontraktuale duke përfshirë në Bordin e Drejtorëve të ZZHB-së kryetarin e bashkisë dhe Këshillin Bashkiak.

Studimet tregojnë se ZZHB-të e administruara mirë mund të rrisin aktivitetin e bizneseve dhe vlerën e pronave në zonën përkatëse.

Në rastin e parë studimor përshkruhet një ZZHB që është tipike në shumicën e rasteve të aplikimit të tyre në të gjithë botën. Në dy shembujt e parë ilustron mënyra se si bizneset u bënë bashkë, në partneritet me bashkinë, për të zgjidhur dy probleme që ishin me rëndësi për aktivitetin e shëndetshëm të bizneseve: sigurimin e transportit publik dhe mjedise të përshtatshme parkimi.

5.3.1 ZZHB-ja e Qendrës së Bashkisë Stamford⁹

Bashkia Stamford në shtetin e Connecticut (SHBA) (me popullsi 122,640 banorë) krijoi një ZZHB, që u quajt Zona e Shërbimeve të Veçanta të Qendrës, në vitin 1992 për të ndihmuar në rigjenerimin e qendrës tregtare të bashkisë. Në atë kohë, qendra e Stamfordit karakterizohej nga niveli i lartë i mospërdorimit të zyrave dhe dyqaneve, infrastruktura e dobët dhe me pak shërbime e vepra për banorët e vizitorët. Në 1992, shumica e pronarëve në qendër votuan të krijonin një ZZHB për të menaxhuar dhe rigjallëruar zonën. Duke përdorur si udhërrëfyes PPV-në e Stamfordit dhe PDV-në për qendër tregtare, ZZHB-ja ndihmoi në nxitjen e rigjallërimit të qendrës së qytetit me dyqane,

9 ZZHB-ja e Qendrës së Bashkisë Stamford, “Raporti Vjetor 2015-2016” (aksesuar në 20 mars 2018) në http://stamford-downtown.com/wp-content/uploads/2013/02/DSSD_2016_AnnualReport_Web.pdf (Stamford Downtown Special Services District, Annual Report 2015-2016, http://stamford-downtown.com/wp-content/uploads/2013/02/DSSD_2016_AnnualReport_Web.pdf).

zyra, qendra kulturore e argëtimi dhe banesa.

ZZHB-ja e Stamfordit është një nga më tipiket mes qindra të tillave në SHBA dhe në shumë vende të tjera, ku përdoren tarifat e veçanta dhe sponsorizimet private për të siguruar burime financimi afatgjatë për punët dhe shërbimet e ZZHB-ve. Ideja bazë qëndron në faktin se, nga akte të vogla, si dekorimi i rrugëve, marketingu i lagjes apo aktivitete të tjera promovuese, linden punët më të mëdha, si rigjallërimi i bashkisë dhe i komunitetit. ZZHB-të e suksesshme mbështesin planet territoriale të zonave dhe bashkive përkatëse.

ZZHB-ja e Stamfordit fokusohet në tre detyra kryesore:

1. *Tërheqja e njerëzve drejt qendrës*, të cilët më pas vizitojnë bizneset. Ndër aktivitetet kryesore janë ato promocionale dhe të marketingut, të cilat marrin më shumë se gjysmën e burimeve të ZZHB-së. Në këto aktivitete përfshihen ekspozita në natyrë, parada dhe koncerte.
2. *Përmirësimi i mjedisit të jashtëm të qendrës së bashkisë*. Nëpërmjet një programi të quajtur “Veprime të pastra, të sigurta dhe të gjelbra”, ZZHB-ja merr kontraktorë për të kontrolluar hedhjen e mbeturinave, për të përmirësuar sigurinë në zonë dhe mirëmbajtur dekorin e rrugëve e parqet publike, përfshirë këtu edhe pastrimin e borës nga trotuarët.
3. *Nxitje e zhvillimit ekonomik të qendrës tregtare*. ZZHB-ja synon të sigurojë që zhvillimi i ri të jetë në përputhje me objektivat mjedisore dhe ato të cilësisë së jetës, objektiva të përcaktuara në PPV-në e bashkisë dhe në PDV-në e qendrës tregtare.

ZZHB-ja financohet kryesisht nga 130 pronarë biznesesh dhe 308 pronarë të apartamenteve, të cilët paguajnë një tarifë vjetore të ZZHB-së bazuar në vlerat e pronës së tyre dhe në koston e shërbimeve të ofruara nga ZZHB-ja. Formula është miratuar në vitin 1992, vit kur u krijua edhe ZZHB-ja. Formula rishikohet çdo pesë vjet dhe ndryshohet sipas nevojës. Edhe sponsorizimet e ngjarjeve të tilla si koncerte dhe festivale publike janë pjesë e konsiderueshme e programit të të ardhurave të ZZHB-së. ZZHB-ja administrohet nga një Bord Administrimi me 38 anëtarë, ku bën pjesë edhe Kryetari i Bashkisë së Stamfordit. Statuti i ZZHB-së është fleksibël dhe bën të mundur që anëtarët të përshtatin prioritetet e tyre në bazë të ndryshimit të nevojave (si për shembull, mirëmbajtja e infrastrukturës përkundër investimeve kapitale). ZZHB-ja duhet të rinovohet me shumicë votash të anëtarëve çdo pesë vjet, ose përndryshe ajo shpërndahet.

Tabela 5. Tarifat vjetore të ZZB-së së Stamfordit

PROFILI I TARIFËS SË ZZHB-SË SË STAMFORDIT	
Tarifa më e vogël vjetore	\$239
Tarifa më e madhe vjetore	\$299,791
Ndërtesa të larta tipike për zyrë	\$39,609
Ndërtesa të larta tipike për banim	\$56,407
Njësi tipike banimi	\$642
Dyqan i vogël	\$1,713
Dyqan i madh	\$12,513

Pesë pronarët më të mëdhenj të ZZHB-së paguajnë 44% të totalit të të ardhurave vjetore, një mesatare prej 198,907 dollarësh secili.

Dhjetë pronarët më të mëdhenj të ZZHB-së paguajnë 67% të totalit të të ardhurave vjetore, një mesatare prej 151,842 dollarësh secili.

Figura 12. Të ardhurat vjetore të ZhZB-së

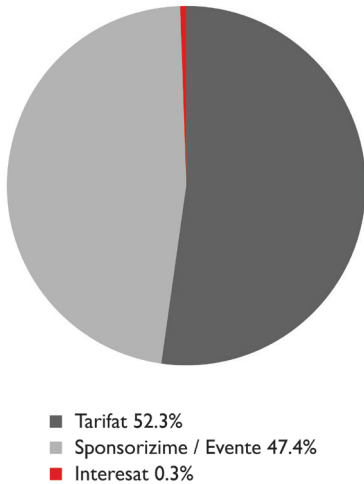
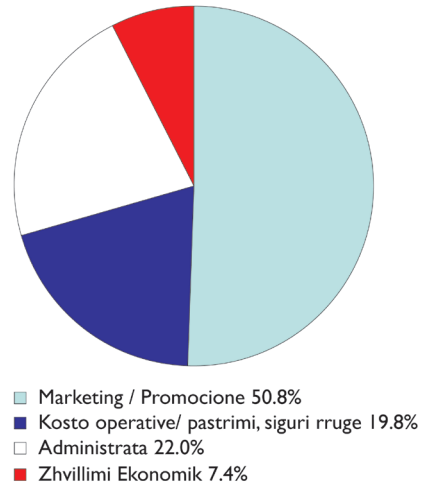


Figura 13. Shpenzimet vjetore të ZhZB-së



5.3.2 Emery-Go-Round¹⁰

Emery-Go-Round është një shërbim transporti falas me autobus operuar nga ZZHB-ja e Emeryville-t në Kaliforni të SHBA-së që nga viti 2007. Emeryville-i është një bashki në San Francisko me një popullsi prej 10,000 banorësh.

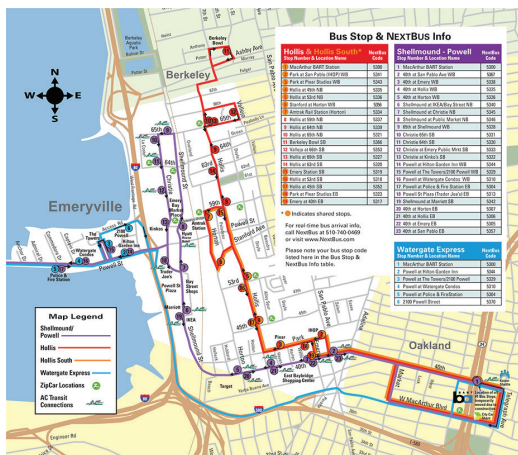
Shërbimi falas i autobusit lidh punonjësit, hotelet dhe qendrat e dyqaneve në Emeryville-it me njëri-tjetrin dhe me transportin me tren drejt San Franciskos. Tarifa që duhet të paguajnë pronarët përcaktohet nga Bordi i Drejtorëve me 11 anëtarë. Ky bord përcakton edhe nivelin e shërbimit të autobusëve çdo vit. ZZHB-ja ka katër nivele anëtarësie: korporatat, të cilat kanë edhe shumicën e pronave dhe paguajnë tarifën më të madhe vjetore; bizneset, të cilat janë pronare dyqanesh; familjarët, ose pronarë shtëpish, të cilët paguajnë tarifën më të vogël dhe sektori publik, ku përfshihet kryetari i bashkisë dhe përfaqësuesit e tij.

Në vitin 2007, ZZHB-ja lidhi një marrëveshje 10-vjeçare me bashkinë për të ofruar shërbimin e transportit në rrugët publike. ZZHB-ja mori hua për të blerë 4 autobusë dhe të ardhurat nga ZZHB-ja do të përdoshin për të shlyer huanë. ZZHB-ja kontrakttoi një firmë private për të operuar autobusët, për të marrë me qira mjediset për stacionet e autobusit dhe për të ndërtuar një garazh për to. ZZHB-ja gjeneron të ardhura nga reklamat nëpër autobusë dhe në stacionet e tyre, nga qeveria për rimbursimin e shërbimit për personat me aftësi të kufizuar, si dhe nga tarifa vjetore e pronarëve të ZZHB-së.

Në vitin 2015, tarifat përbënin 90% të 3.2 milionë dollarëve të të ardhurave vjetore për shërbimin e autobusit; rimbursimet nga qeveria 8% dhe reklamat 2%. Shpenzimet në 2015 ishin: shoferi i autobusit 65%, shlyerja e huasë 11%, administrata 10%, marketingu 9% dhe qiraja 5%.

10 Low Accountancy. Emeryville Transportation Management Association Financial Statement for 2015 and 2014, Audit Committee Meeting Packet, 4 May 2016 (aksuesar në 12 mars 2018 në adresën www.emerygoround.com/).

Figura 14. Shërbimi i transportit Emery Go Round



5.3.3 ZZHB-ja e Parkimit në Pasadenë¹¹

Në vitin 1993, Bashkia e Pasadenës në Kaliforni (me popullsi 137,000 banorë) krijoi një partneritet me ZZHB-në në qendrën historike për të krijuar një zonë parkimi me pagesë në të njëjtën sipërfaqe me ZZHB-në. Bashkia instaloi matësit me pagesë të parkimit dhe mori hua 5 milionë dollarë për të paguar përmirësimet, ku të ardhurat nga tarifa e parkimit do të shkonin për shlyerjen e huasë. Kjo e fundit u përdor për pajisjet e rrugës, pemët, shtyllat e ndriçimit publik dhe trotuarët në qendrën historike.

Para instalimit të matësve të parkimit, punonjësit në këtë zonë parkonin në vendet e lira, ndërkohë që klientët duhet të vinin vërdallë disa herë për të gjetur një vend parkimi. Matësit e parkimit kanë tarifa relativisht të larta dhe kanë si pikësynim të sigurojnë që 15% e vendeve të parkimit të jenë të lira në çdo kohë. Po ashtu, pronarët e bizneseve pa numër vend-parkimi, siç kërkohet në kushtet e vendosura nga bashkia për zhvillimin e qendrës, duhet të paguajnë tarifë për parkimin.

Në 15 vitet e fundit, matësit e parkimit kanë gjeneruar rreth 1.3 milionë dollarë çdo vit ose 1,867 dollarë për matës parkimi. Totali i kostove të kapitalit dhe i kostove operative për mbledhjen e të ardhurave është 383 dollarë për matës. Duke përfshirë edhe tarifat alternative, bashkia mbledh të ardhura neto prej 1.2 milionë dollarësh çdo vit. Këto të ardhura shkojnë për të shlyer borxhin e marrë për përmirësimet dhe financimin e aktiviteteve të ZZHB-së, si përmirësimi i mirëmbajtjes së trotuareve dhe rrugëve, mbledhja e mbeturinave dhe marketingu.

Duke riinvestuar të ardhurat nga parkimi në zonë, ZZHB-ja dhe bashkia e kanë shndërruar qendrën historike në një zonë plot energji dhe punë.

¹¹ Kodi i Bashkisë Pasadena, Kreu 4.95. ZhZB e Punëve Publike; (Municipal Code, Chapter 4.95, Public Works Benefit Assessment Districts)

Figura 15. Shërbimi i parkimit në Pasadenë



5.4 Intensiteti i Ndërtimit me Kusht (INK)

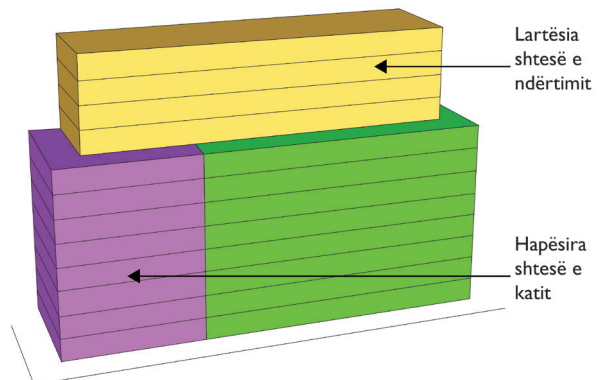
Intensiteti i ndërtimit me kusht është një instrument financiar, që në Shqipëri i lejon zhvilluesit të ndërtojë ndërtesa më të larta ose me më shumë sipërfaqe për kat sesa i lejohet normalisht. Në këmbim, zhvilluesit i sigurojnë bashkisë një përfitim publik të përcaktuar, si p.sh., një numër ose përqindje të caktuar të banesave sociale, një përmirësim të infrastrukturës, ose një hapësirë publike. Programi INK mund të hartohet për të mundësuar dhënien e kontributit financiar nga zhvilluesit për ofrimin e veprave publike.

Në Shqipëri, intensiteti shtesë mund të aplikohet vetëm në pronat që përdoren për banim (përfshirë përdorime rezidenciale dhe tregtare në të njëjtën ndërtesë, ku përdorimi kryesor është ai për banim). Bashkia duhet të përcaktojë sipërfaqe të pranueshme për INK-në në PPV. Në zonën e caktuar, bashkia duhet të përcaktojë intensitetin bazë dhe intensitetin maksimal që mund të arrihet vetëm nëpërmjet një programi INK. Koeficienti shtesë apo bonusi i shfrytëzimit të sipërfaqes në programin INK nuk mund të kalojë koeficientin bazë dhe as gjatësia shtesë e ndërtesave nuk duhet të tejkalojë gjatësinë bazë të ndërtesës. Bashkia duhet të kryejë një analizë kapaciteti për të përcaktuar që zona e cila u identifikua për intensitetin shtesë të ketë infrastrukturën e duhur për ta mbështetur këtë të fundit.

Në Shqipëri, zhvilluesit mund të marrin pjesë në një program INK nëpërmjet negociatave të drejtpërdrejta me bashkinë, nëpërmjet konkurrimit ose ankandeve. Studimet ndërkombëtare tregojnë që konkurrimi ka përfitime më të mëdha për bashkinë sesa negociatat, ndërsa ankandet prodhojnë më shumë fitime sesa konkurrimi.

Figura 16. Intensiteti i Ndërtimit me Kusht

INK-u mundëson ndërtesa më të mëdha në këmbim të përfitimeve publike



Programi INK funksionon në mënyrë më efektive në një bashki që po rritet me ritme të shpejta. Gjithsesi, INK-ja mund të sigurojë përfitime të dukshme edhe për bashkitë që rriten me ritme të ngadalta.

Në Kreun 4, u paraqit se si INK-ja mund të kombinohet me ZVV-në për të siguruar fonde për infrastrukturën publike. Rasti i studimit me poshtë përfaqëson programe të shumta të përdorimit të INK-së. Pika kyçe e këtij rasti studimor është që bashkia mund ta hartojë programin INK për të zgjidhur shumë nga çështjet kryesore të lidhura me zhvillimin dhe të përmbushë shumë nga nevojat e prioritetet për ndërtimin apo përmirësimin e infrastrukturës publike.

5.4.1 Programi i Intesitetit të Ndërtimit me Kusht në San Diego¹²

Bashkia e San Diegos, Kaliforni (me popullsi 1.4 milionë banorë) ka një program shumë të suksesshëm INK-je dhe një nga arsyet e këtij suksesi është se programi është i thjeshtë për t'u kuptuar dhe administruar.

Në vitin 2006, San Diego hartoi një masterplan të ri për qendrën e tij. Një nga qëllimet kryesore të planit ishte rritja e intensitetit të zhvillimit në qendër dhe ndërtimi i veprave të reja publike. Për të arritur këtë, bashkia hartoi një program të intensitetit të ndërtimit me kusht.

Si masterplani i San Diegos, ashtu edhe programi INK u hartuan me kontribut dhe ide nga banorët. Zonat e qendrës, ku mund të zbatohet programi INK dhe përfitimet e dëshiruara u identifikuan si pjesë e procesit të hartimit të masterplanit. Pas hartimit të PDV-ve, u identifikuan parcelat individuale me të drejtë zhvillimi për këtë rast.

Në zonat e përcaktuara për intensitet më të lartë, zhvilluesit mund të ndërtojnë mbi intensitetin bazë të ndërtimit në këmbim të financimit të veprave publike të rëndësishme për bashkinë, përfshirë këtu çatitë e gjelbra, hapësira publike, apartamente me 3 dhoma gjumi dhe banesa sociale. Për shembull, një zhvillues mund të marrë bonus prej 0.5 intensitet ndërtimi, nëse 10% e kantierit është hapësirë e gjelbër publike dhe bonus 1.0 intensiteti ndërtimi, nëse 20% e kantierit është hapësirë e gjelbër publike. Në tabelën e mëposhtme jepet një përmbledhje e programit INK të San Diegos.

Tabela 6. Përmbledhje e programit INK San Diego

Programi INK San Diego	
Vepra publike e siguruar	Bonusi në intensitet ndërtimi (shtuar në intensitetin bazë të ndërtimit)
Hapësirë e gjelbër publike	0.5 Int. Ndërt.
10% e kantierit	1.0 Int. Ndërt.
20% e kantierit	
Apartamente me tre dhoma gjumi	Deri në 1.0 Int. Ndërt. (10% e apartamenteve duhet të jenë me 3 ose më shumë dhoma gjumi, në të paktën 5 apartamente)

¹² Kodi i Bashkisë San Diego Municipal, Seksioni 156.0309(e), Rregulloret e Intensitetit të Ndërtimit dhe TDZH. Chris Schildt, Public Benefit Bonus Policy Brief, San Francisco: Greenbelt Alliance, 2012.

Programi INK San Diego	
Çati të gjelbra	Deri në 1.0 Int. Ndërt. (çatia duhet të jetë e aksesueshme për banorët; për të marrë bonusin maksimal)
Pagesë për bonusin e intensitetit të ndërtimit	Deri në 5.0 Int. Ndërt (150 \$/m ² rritje vjetore të inflacionit. shkon për fondin e krijimit të parqeve, hapësirave publike, etj.)

Një nga arsyt kryesore për suksesin e intensitetit të ndërtimit me kusht në San Diego është se zhvilluesit kanë mundësi të blejnë intensitetet shtesë. Në vend që të ofrojnë përfitime të paracaktuara, zhvilluesit mund të blejnë më shumë intensitetet ndërtimi. Çmimi i blerjes u vendos në 150 \$ për çdo metër katror shtesë në vitin 2007, ekuivalent prej rreth 15,000 lekë/m². Çmimi i blerjes ndryshohet automatikisht çdo vit sipas indeksit kombëtar të inflacionit. Sa më shumë të paguajnë zhvilluesit, aq më shumë mund të ndërtojnë ata, deri në koeficientin 5.0 të intensitetit shtesë të ndërtimit. Fondet e mbledhura përmes programit të blerjes së intensitetit të ndërtimit përdoren vetëm për zonën e përcaktuar në PDV dhe vetëm për parqe, hapësira publike ose për të blerë tokë shtesë për parqe dhe hapësira publike.

Programi INK i San Diegos është mjaft i njohur tek zhvilluesit, sepse është e lehtë për ata që të llogarisin shumën e bonusit që do të marrin për financimin e një vepre publike. Shpesh, zhvilluesit e kanë të vështirë të ofrojnë më shumë hapësirë publike ose njësi të lira banimi, ndaj dhe programi i blerjes të intensitetit të ndërtimit u jep atyre një formë të qëndrueshme për të marrë intensitetet shtesë. Ndoshta, mënyra më e thjeshtë për zbatimin e programit të intensitetit me kusht nga ana e bashkisë është të krijojnë intensitete të tjera për shitje. Programi INK i San Diegos është i njohur edhe për banorët, sepse ata mund të shohin dhe kuptojnë përfitimet e programit. Programi është i lehtë për t'u administruar edhe për stafin e bashkisë, duke minimizuar kështu kostot e bashkisë.

5.4.2 Programi INK i Santa Monik-ës¹³

Në vitin 2010, Bashkia e Santa Monikës, në Kaliforni (me popullsi 90,000 banorë) përditësoi PPV-në për të bërë të mundur rritjen e intensitetit në këmbim të një sërë përfitimesh, përfshirë këtu banesat sociale dhe rritjen e punësimit, menaxhimin e trafikut dhe lehtësimin e qarkullimit, përmirësime fizike në infrastrukturën e komunitetit, ndërtimin e objekteve social-kulturale si dhe ruajtjen e objekteve/zonave historike.

Bashkia përdor një lartësi ndërtuese si bazë të programit të saj INK. Ky program përcakton lartësinë bazë për ndërtesat dhe, më pas, zhvilluesit mund të shkojnë përtej kësaj lartësie në varësi të përfitimeve publike që ofrojnë - sa më shumë përfitime publike të ofrojnë, aq më shumë rritet lartësia e ndërtesave të tyre, sigurisht deri në një kufi të caktuar.

Ashtu si në San Diego, parametrat kryesorë të programit dhe zonat që kishin të drejtë të merrnin pjesë në të u vendosën gjatë procesit të hartimit të PPV-së me pjesëmarrjen e gjerë të publikut. Më pas, specifikat e programit, si parcelat që marrin pjesë, lartësitë e caktuara, dhe llojet e përfitimeve, përcaktohen në PDV-të që hartohen më vonë.

Bashkia e Santa Monikës ka përcaktuar tre nivele bonusi. Niveli i parë është lartësia bazë, ku të

gjithë kanë të drejtë të ndërtojnë deri në këtë lartësi pa pasur nevojë për bonus. Për nivelet e tjera, sa më shumë përfitime publike të ofrojnë ndërtuesit, aq më shumë rritet lartësia e ndërtesave të tyre.

Në Santa Monika, ka pesë kategori prioritare përfitimesh që mund të ofrojnë zhvilluesit:

1. *Banesa me çmim të arsyeshëm* (Nëse zhvilluesit nuk ndërtojnë banesa sociale, ata duhet të paguajnë tek fondi i zhvillimit të banesave sociale (rreth 5,000-10,000 lekë/m²), fond që ndihmon në financimin e qirave të banesave sociale për familjet në nevojë dhe me të ardhura të pakta, përfshirë këtu të moshuar, personat me aftësi të kufizuara, etj.
2. *Menaxhimi i trafikut/lehtësimi i qarkullimit në rrugë*, si: korsi për biçikleta, korsi për autobusë, rrugë tranziti, programe të përdorimit të përbashkët të makinave dhe programe për parkingje të përbashkëta.
3. *Përmirësime fizike në komunitet*, si lidhja e rrjeteve rrugore me njëra-tjetrën, korsi për këmbësorë, rrugë të gjelbra dhe për biçikleta, parqe, trotuare, hapësira për çlodhje, etj.
4. *Objekte social-kulturore*, si kopshte, çerdhe, azile për të moshuar, qendra shërbimi për të rinj, objekte arsimore, qendra kulturore, qendra pune për artistë, etj.
5. *Ruajtja e vlerave historike*, përfshirë këtu ripërdorimin e përshtatshëm, restaurimin dhe trajtimin e zonave të ndjeshme dhe ndërtimet e reja të pajtueshme me kriteret e zonave historike.

Në tabelën e mëposhtme jepet një përmbledhje e programit INK të Santa Monikës.

Tabela 7. Përmbledhje e programit INK të Santa Monikës

Programi INK-së në Santa Monika	
Niveli i Bonusit	Balanca e përfitimeve dhe bonuseve
Niveli 1	Lartësia bazë prej 10 metrash dhe int. bazë i ndërtimit prej 1.25-1.50; pa bonus, pa përfitime
Niveli 2	Rritje të lartësisë në 13-15 metra dhe rritje int. bazë të ndërtimit me 2.00-2.25 për përfitime të tjera shtesë
Niveli 3	Rritje shtesë të lartësisë në 18-25 metra dhe rritje int. bazë të ndërtimit me 2.75-3.50 për përfitime të tjera shtesë

Santa Monika ka një proces transparent. Banorët kanë të drejtë t'i bëjnë të ditura kërkesat e tyre dhe të dinë se çfarë përfitojnë. Nga ana tjetër, bashkia ndërmori një studim fizibiliteti për të dokumentuar nëse ka vlerë të mjaftueshme nga zona që krijohet si rezultat i shtimit të kateve të ndërtimeve mbi lartësinë bazë me qëllim që zhvilluesit të financojnë veprat e nevojshme publike dhe të kenë ende fitime nga investimi i tyre. Studimi i fizibiliteti trajtoi çështjet e mëposhtme:

- Kostot bazë të ndërtimit;
- Të ardhurat nga shitjet apo të ardhurat operative neto, në varësi të llojit të projektit;
- Vlera bazë (e mbetur) e tokës;
- Vlera e shtuar (diferenca mes vlerës bazë të tokës krahasuar me nivelin e bonusit).

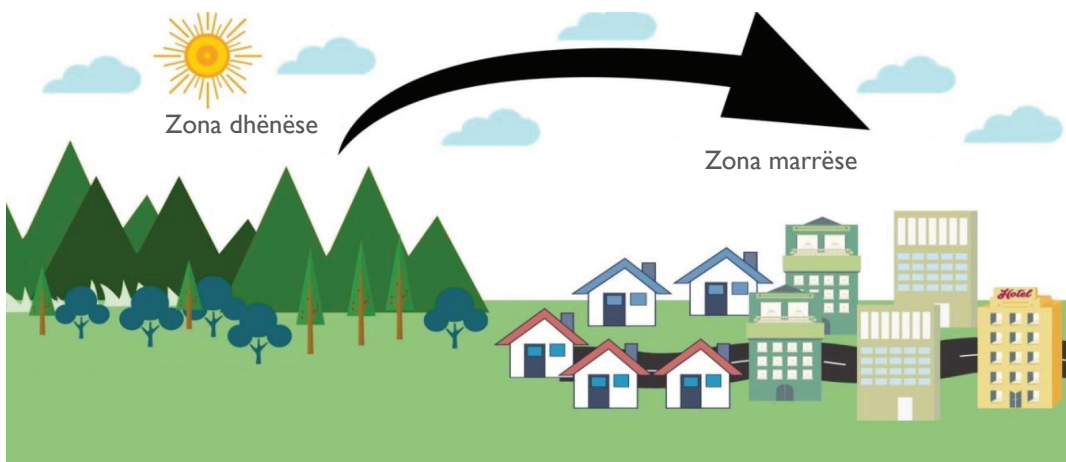
Si pjesë e aplikimit të tyre në Programin INK, zhvilluesit duhet të dorëzojnë informacione financiare tek bashkia në mënyrë që të mund të llogaritet kontributi i tyre për financimin e veprave publike.

5.5 Transferimi i të Drejtave të Zhvillimit (TDZH)

Transferimi i të drejtave të zhvillimit është një instrument financiar që inkurajon transferimin vullnetar të të drejtave të zhvillimit nga zona ku bashkia dëshiron më pak zhvillim, të quajtura “zona dhënëse”, në vende ku bashkia ka rënë dakord që janë të përshtatshme për zhvillimin shtesë, të quajtura “zona marrëse”.

TDZH-ja bazohet në idenë që, nëse dikush zotëron një parcelë tokë, atëherë ajo që ai zotëron në realitet është një paketë të drejtash të ndryshme, përfshirë të drejtën për të zhvilluar pronën. Këto të drejta jepen nga legjislacioni dhe mund të ndryshojnë nga njëri shtet në tjetrin. TDZH do të thotë që një person mund të blejë ose të shesë vetëm të drejtat e zhvillimit të parcelës — të drejtën për të ndërtuar një strukturë në parcelë — dhe të mbajë të gjitha të drejtat e tjera.

Figura 17. Transferimi i të drejtave të zhvillimit



Sipas legjislacionit Shqiptar, zonat marrëse dhe dhënëse duhet të përcaktohen në hartë në PPV me informacion për çdo pronë. Për zonat marrëse, zonat që marrin intensitet më të lartë, duhet bërë një analizë e kapacitetit për t’u siguruar që zonat mund ta mbështesin intensitetin shtesë. Gjithashtu, në zonat marrëse, bashkia përcakton intensitetin bazë me të cilin mund të ndërtojë në zonë çdo njeri dhe një intensitet maksimal që mund të ndërtohet vetëm përmes pjesëmarrjes në programin e TDZH-së. Në Shqipëri, zonat dhënëse kufizohen nga përdorimet e tokës si bujqësore, natyrore dhe historike/kulturore. Të drejtat e zhvillimit në zonat marrëse mund të transferohen vetëm të përdorimet për banim. Edhe pronat e bashkisë mund të përfshihen në programin e TDZH-së.

Vlera e TDZH-së përcaktohet nga tregu, pra nëpërmjet negociatave mes blerësve dhe shitësve. Gjithsesi, është detyrë e bashkisë të përcaktojë një formulë për transferimin e të drejtave të zhvillimit.

Në përgjithësi, programet e TDZH-së lidhen drejtpërsëdrejti me nivelin e zhvillimit në bashki: sa

më shumë zhvillim, aq më të mira janë fitimet nga programi TDZH-së. Kjo për shkak se zhvilluesit duhet të duan të blejnë TDZH-të.

Rastet e mëposhtme tregojnë se si bashkitë në Indi dhe Brazil i motivojnë blerësit dhe shitësit e të drejtave të zhvillimit të marrin pjesë në një program TDZH-je. Këto programe i përdorin TDZH-të që bashkitë të arrijnë qëllime të caktuara, si p.sh., të sigurojnë tokë për infrastrukturë, të ndërtojnë vepra publike dhe të përmirësojnë lagjet që ndodhen në zonat suburbane.

Zakonisht programet e TDZH-së kanë të bëjnë me blerës dhe shitës nga sektori privat dhe gjenerojnë pak ose aspak të ardhura për bashkinë. Më poshtë paraqiten një sërë shembujsh sesi i aplikojnë programet e TDZH-së bashki të ndryshme në vende të ndryshme Vlen të theksohet se programet TDZH janë ndoshta instrumentet financiare më të vështira për t'u hartuar dhe administruar nga një bashki, por shpërblimet mund të jenë mjaft të mëdha.

5.5.1 Programi TDZH në Liqenin Tahoe¹⁴

Bashkia e Liqenit Tahoe në Nevada (me popullsi 21,000 banorë) shtrihet në brigjet e një liqeni që është një pikë e rëndësishme turistike. Turizmi është industria më e madhe për bashkinë. Liqeni shërben edhe si burim për ujë të pijshëm, prandaj, ka shumë rëndësi që uji i liqenit të ruhet i pastër, si për të siguruar furnizimin me ujë, ashtu edhe për të vazhduar me zhvillimin e turizmit.

Figura 18. Liqeni Tahoe

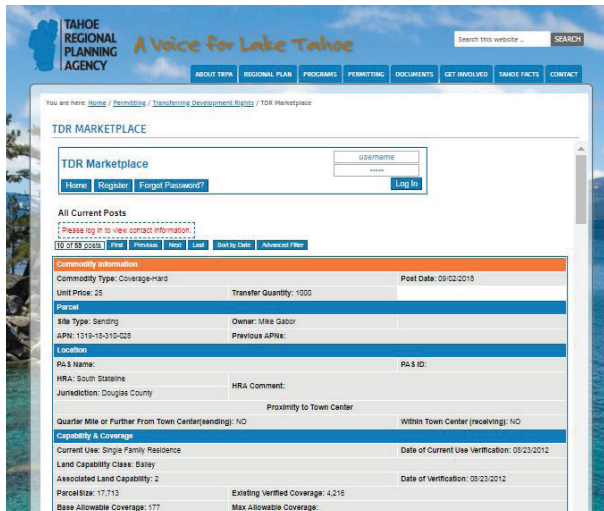


Liqeni Tahoe ka një program transferimi të të drejtave të zhvillimit për të mbajtur zhvillimin larg nga tokat ekologjikisht të ndjeshme të liqenit. Këto toka mbrojnë furnizimin me ujë të popullatës duke filtruar ujërat e shiut para se të arrijnë në liqen, duke parandaluar erozionin dhe duke ofruar zona për çlodhje në natyrë. Të drejtat e zhvillimit transferohen në qendër të bashkisë për të ndihmuar në sigurimin e një qendre të shëndetshme urbane.

Në këtë bashki, pjesa më e madhe e tokës transferohet në raportin 1:1. Pra, për një m² tokë që ruhet, zhvilluesve u lejohet të ndërtojnë 1m² më shumë. Për toka shumë të ndjeshme, ky raport mund të shkojë edhe në 1:3, që do të thotë se zhvilluesit mund të ndërtojnë 3m² më shumë për çdo m² të ruajtur, të drejtat e së cilës i blejnë nga zona shumë të ndjeshme.

14 Tahoe Regional Planning Agency, Transferring Development Rights (aksesuar më 19 Mars 2018 në adresën www.trpa.org/permitting/transfer-development-rights/).

Figura 19. Faqja e Programit TDZH të Liqenit Tahoe



Një OJQ administron faqen për të rakorduar blerësit dhe shitësit dhe vizitorët shohin shitjet-blerjet e TDZH-ve online.

Në Bashkinë Liqeni Tahoe, si në pjesën më të madhe të programeve të TDZH-së, blerësit dhe shitësit negociojnë çmimin e të drejtave të zhvillimit. Transaksioni ndodh midis blerësve dhe shitësve privatë, ndërkohë që bashkia nuk siguron të ardhura të drejtpërdrejta nga këto transaksione. Gjithsesi, bashkia duhet të monitorojë transaksionet, në mënyrë që dikush i cili i shet të drejtat e zhvillimit të mos përpiqet të marrë leje ndërtimi duke bërë kështu që zhvilluesit të ndërtojnë vetëm në pjesën shtesë të hapësirës së lejueshme për të cilën kanë blerë të drejtat. Ndonjëherë, del edhe një shqetësim tjetër: blerësit dhe shitësit nuk kanë përvojë të ngjashme në blerjen dhe shitjen e pronave dhe për diskutimin e çmimeve. Kështu, njëra palë mund të përftojë në kurriz të palës tjetër.

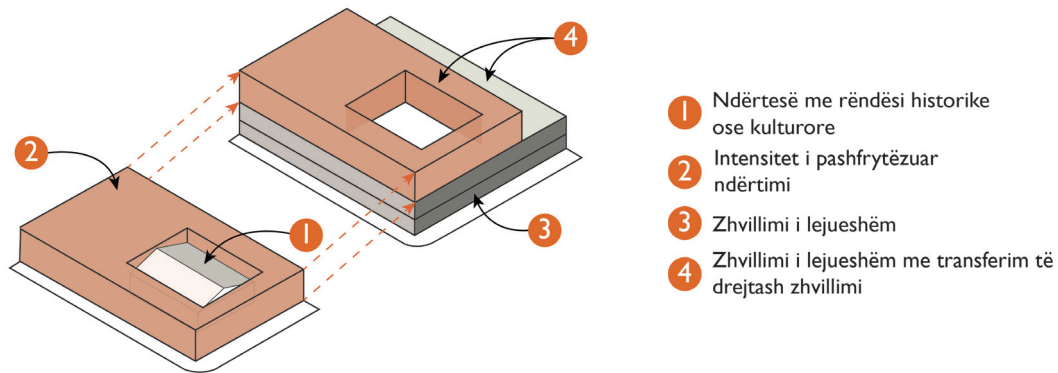
Bashkia e Liqenit Tahoe krijoi një faqe në internet për të bërë bashkë blerësit dhe shitësit e të drejtave të zhvillimit me qëllim që të lehtësojë transferimin e drejtave të zhvillimit. Vizitorët e faqes së internetit mund të shohin transaksionet që janë bërë më parë për të parë se me çfarë çmimi janë shitur apo blerë të drejtat e zhvillimit. Blerës aktivë të të drejtave të zhvillimit janë edhe OJQ-të dhe organizata të tjera qytetare që kanë si mision ruajtjen e tokave të ndjeshme.

5.5.2 TDZH-ja për Mbrojtjen e Objekteve Historike e Kulturore

TDZH-ja përdoret me sukses edhe për të ruajtur objekte historike dhe kulturore. Në diagramin e mëposhtëm jepet një përmbledhje e përgjithshme për mënyrën e funksionimit të një pjese të madhe të programeve të tilla. Në thelb, sipërfaqja e zonës historike ose kulturore - parcela dhënëse - mund të transferohet në një zonë tjetër ku dëshirohet të bëhet zhvillimi. Për shembull, nëse një vend historik ka një sipërfaqe prej 1,000 m², kjo sipërfaqe mund t'i shitet një zhvilluesi, i cili mund të ndërtojë një hapësirë shtesë prej 1,000 m² në një zonë të caktuar marrëse. Zona historike, më pas, ka detyrimin që t'i përdorë këto para për restaurim apo mirëmbajtje.

Ka shumë versione të përdorimit të TDZH-së për këtë qëllim. Disa programe TDZH-je përfshijnë vetëm pjesën e pandërtuar të parcelës dhënëse në llogaritjet e tyre; të tjerat përdorin vetëm intensitetin e ndërtimit të zonës historike; bashki të tjera shumëzojnë madhësinë e zonës apo ndërtesës me intensitetin e ndërtimit të zonës apo zonave fqinje për të marrë sipërfaqen totale të intensitetit që mund të transferohet. Me fjalë të tjera, programi TDZH për mbrojtjen

Figura 20. TDZH për mbrojtjen e objekteve historike e kulturore



e zonave historike e kulturore mund të përshtatet sipas rrethanave vendore.

Pra, edhe një herë, nga këto transaksione bashkia zakonisht nuk vjel të ardhura, por duhet të monitorojë atë që blihet dhe shitet. Përfitimet për bashkinë kanë të bëjnë me ruajtjen e tokës së ndjeshme mjedisore, të tokave bujqësore dhe objekteve e zonave me vlerë historike e kulturore, si dhe me orientimin e zhvillimit në zona të përshtatshme.

Disa bashki kanë gjetur mënyra për të nxjerrë përfitime të drejtpërdrejta financiare nga transaksionet e TDZH-së dhe më poshtë do të shqyrtojmë tre programe nga më të suksesshmet në këtë drejtim.

5.5.3 Programi TDZH dhe INK në Los Anxhelos¹⁵

Qyteti i Los Anxhelosit, Kaliforni (me popullsi 3.8 milionë banorë) ka vjelë më shumë të ardhura nga transferimi i të drejtave të zhvillimit sesa çdo bashki tjetër në Shtetet e Bashkuara. Programi i TDZH-së i Los Anxhelosit ndihmon në zbatimin e master planit të qytetit, të bashkisë, duke kontribuar në gjashtë nga objektivat e planit: ruajtjen e objekteve historike; ndërtimin e banesave sociale; krijimin e hapësirave publike; sigurimin e transportit publik; ndërtimin e objekteve publike/ kulturore dhe përqendrimin e zhvillimit pa tejkalar kapacitetin e infrastrukturës publike.

Programi TDZH i kësaj bashkie ka disa versione, ku përfshihen rregullorja për kantierin e përcaktuar të ndërtimit, për të ruajtur objektet historike në pronësi të bashkisë dhe rregullorja e transferimit të të drejtave të intensitetit të ndërtimit, për të siguruar fonde për përmirësimet në qendrën e qytetit. Të dyja vendimet bëjnë të mundur zhvillimin përtej intensitetit bazë të ndërtimit me raport 3:1 ose 6:1, në varësi të vendndodhjes së projektit.

Kantieri i përcaktuar i ndërtimit. Në këtë version TDZH-je, aplikantët propozojnë një projekt në disa parcela toke që janë të pandara ose që ndahen nga rrugë apo objekte të bashkisë. Një nga parcelat duhet të ketë patjetër një strukturë historike që është në pronësi të bashkisë. Miratimi i një zone si kantier i përcaktuar ndërtimi cakton një raport maksimal prej 3:1 të intensitetit të ndërtimit

15 Los Angeles Municipal Code, Chapter 1, Article 4.5, Transfer of Floor Area Rights—Central City Community Plan and City Center Redevelopment Project Areas. New York City Department of City Planning, A Survey of Transferable Development Mechanisms in New York City, 2015 (aksesuar më 20 mars 2018 në adresën <https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/transferable-development-rights/research.pdf>).

për të gjithë sipërfaqen e tokës brenda këtij kantieri, jo thjesht vetëm në një parcelë të caktuar marrëse. Kjo do të thotë që intensiteti i parcelave pa strukturë historike mund ta kaloj fare mirë raportin 3:1.

Për shembull, procesi i *kantierit të përcaktuar të ndërtimit* u përdor për të ruajtur ndërtesën historike të bibliotekës qendrore të Los Anxhelosit. Një zhvillues privat mori *statusin e kantierit të përcaktuar të ndërtimit* për pesë parcela, përfshirë këtu edhe atë të bibliotekës së vjetër, me një sipërfaqe prej 35,528m². Sipas kufizimit të intensitetit bazë, zhvillimi në parcela ishte i kufizuar në 230,000m² të intensitetit të ndërtimit. Megjithatë, përmes *procesit të kantierit të përcaktuar të ndërtimit*, sipërfaqja totale që u ndërtua ishte rreth 280,000m² me hapësirë për zyra. Në këmbim të rritjes së intensitetit, zhvilluesi financoi restaurimin e ndërtesës së vjetër të bibliotekës së bashkisë.

Transferimi i të drejtave të intensitetit të ndërtimit. Në këtë variant të TDZH-së, zonat dhënëse dhe marrëse mund të jenë parcelat që janë brenda kufijve të qendrës së qytetit, siç përcaktohet në masterplanin e qendrës. Të drejtat e zhvillimit që mund të transferohen vijnë nga dy burime: (1) pronarët e pronave të cilët nuk dëshirojnë të ndërtojnë më shumë se intensiteti bazë i ndërtimit mund ta shesin intensitetin e papërdorur dhe (2) bashkia, e cila shet intensitetin bazë të ndërtimit të transferueshëm nga zonat në pronësi të bashkisë, siç është qendra urbane dhe parqet publike. Zhvilluesit mund ta blejnë TDZH-në për të arritur deri në intensitetin maksimal prej 13:1.

Çmimi i transferimit të të drejtave të zhvillimit ndërmjet pronarëve privatë negociohet nga vetë pronarët. Për shumë vite, Bashkia e Los Anxhelosit vendosi edhe një pagesë prej 35 dollarësh, të quajtur pagesa për veprat publike, për çdo të drejtë zhvillimi që transferohej. Pagesa ishte e detyrueshme pas transferimit, por mund të shtyhej derisa të fillonte ndërtimi. Në vitet e fundit kjo tarifë u zëvendësua me një formulë: (1) merret çmimi i shitjes ose vlera e llogaritit e zonës marrëse; (2) pjesëtohet me sipërfaqen e zonës marrëse; (3) pjesëtohet përsëri me intensitetin bazë të po kësaj zone; (4) shumëzohet me 40 për qind; dhe (5) shumëzohet përsëri me numrin e metrave katrorë që do të transferohen në zonën marrëse. Për shembull, për pagesën publike prej 5,273,329 \$ u llogarit transferimi i propozuar i 242,276m² të intensitetit të ndërtimit të zonës marrëse prej 34,675.17m² në madhësi dhe u vlerësua me 11.3 milion \$, brenda një nën-njësie në qendër të qytetit me intensitet bazë të ndërtimit prej 6.0.

Kur zona dhënëse është në pronësi të bashkisë, futet edhe një pagesë shtesë, e quajtur pagesa e transfertës, që llogaritet si 10% e pagesës për financimin e infrastrukturës publike, ose 5\$/m² të sipërfaqes së transferuar të intensitetit të ndërtimit, cilado qoftë më e larta. Me miratimin nga bashkia, aplikanti mund të përdorë një pjesë të pagesës së destinuar për infrastrukturën publike për financimin e drejtpërdrejtë të përfitimeve publike. Për shembull, zhvilluesi në rastin e mësipërm propozoi të përdorte 500,000 \$ për ndërtimin e korsive të këmbësorëve. Fondi u depozitua në një llogari të administruar nga bashkia dhe që përdoret vetëm për përmbushjen e gjashtë objektivave të masterplanit të qendrës së qytetit.

Sipas një studimi të vitit 2015, procesi i transferimit të të drejtave të intensitetit të ndërtimit i siguroi Bashkisë së Los Anxhelosit mbi 90 milionë dollarë përfitime në komunitet dhe transferoi mbi 613,000 m². Qendra e Konventave, në pronësi të bashkisë, ishte furnizuesi më i madh i TDZH-ve.

Kriteret dhe faktorët e suksesit. Në aplikimin e të gjitha varianteve të TDZH-ve duhet të përmbushen disa kriteret, si respektimi i masterplanit të qendrës së qytetit; përshtatja brenda sistemit të qarkullimit rrugor në qytet; përputhshmëria mes zhvillimit ekzistues dhe atij të propozuar; shërbime të plota publike si dhe sigurimi i infrastrukturës.

Në suksesin e programit të TDZH-ve të Los Anxhelosit kontribuojnë disa faktorë:

- Qyteti po rritet me shpejtësi të madhe dhe kërkesa për zhvillime intensive në qendër të qytetit është shumë e madhe.
- Bashkia përcakton një intensitet bazë, të cilin zhvilluesit mund ta rrisin vetëm nëpërmjet programit të TDZH-ve, duke krijuar kështu të ardhura për vepra publike gjatë ciklit të zhvillimit.
- Zhvilluesit që janë të gatshëm të financojnë vepra publike kanë të drejtë të ndërtojnë me intensitet më të lartë.
- Bashkia ka në pronësi sasi të mëdha intensiteti zhvillimi në zonat publike, që mund të përdoren si bankë e të drejtave të zhvillimit, gjë që u siguron zhvilluesve mundësinë që t'i blejnë këto të drejta duke ditur edhe çmimin e blerjes.
- Procesi është i lehtë për administrim nga stafi i bashkisë, i qartë dhe i parashikueshëm për zhvilluesit dhe i lehtë për t'u kuptuar edhe nga publiku.

5.5.4 Stimujt e TDZH-së në Indi¹⁶

Në Indi, TDZH-ja përdoret gjerësisht për të financuar infrastrukturën publike dhe bën të mundur që zhvilluesit të rrisin intensitetin dhe lartësinë e ndërtimit: 1 m² tokë në një zonë dhënëse TDZH-je mund të përdoret për të rritur intensitetin e një ndërtese në një zonë marrëse me 1 m². Çmimet për TDZH-të vendosen nga tregu i lirë dhe shumica e TDZH-ve në Indi blihen dhe shiten nga agjentë ndërmjetës. Agjenti blen TDZH-të nga shitësi dhe i rishet tek zhvilluesit me çmime të dakordësuara më parë me ta. Agjentët duhet t'i raportojnë të gjitha transaksionet përkatëse të bashkia. Bashkia regjistron gjithë transaksionet për t'u siguruar që të gjitha zhvillimet të mos blihen ose shiten më shumë se një herë.

Shumë bashki në Indi u japin të drejtë pronarëve të shesin deri në tre herë TDZH-të për tokën që i japin bashkisë për vepra publike ose për rigjenerimin e lagjeve suburbane. Toka duhet të përcaktohet në PPV nga bashkia si e nevojshme për zhvillim infrastrukturë ose për përmirësim lagjesh të degraduara dhe të përfshihet në PDV-në e hartuar dhe të miratuar. Pjesa tjetër e TDZH-ve mund të përdoret nga pronarët për veten e tyre, ose për t'u shitur tek të tjerë, qofshin zhvillues, sipas interesit. P.sh., parcela prej 1,000m² që i jepet bashkisë për infrastrukturë publike do të merrte një certifikatë prej 3,000 TDZH-sh dhe jo 1,000 TDZH-sh.

Në Mumbai, TDZH-ja e fituar nga dhënia e tokës për aktivitete publike ose rigjenerimin e lagjeve suburbane u indeksua për të siguruar që zhvilluesit të mos bëjnë fitime të paarsyeshme. Për shembull, nëse një TDZH prej 4,000m² u krijua nga një parcelë ku çmimi standard i tregut është 1,200,000 rupi/m² dhe do të përdoret në një parcelë me çmimin e tregut prej 60,000 rupi/m², atëherë TDZH-ja do të dyfishohet (në 8,000m²). Në mënyrë të ngjashme, n.q.s. e njëjta TDZH do të fitohej në një parcelë me vlerë 60,000 rupi dhe do të shfrytëzohej në një parcele me vlerë 1,200,000 rupi, TDZH-ja do të përgjysmohej. TDZH-ja e fituar nga një vend me trashëgimi historike indeksohet me koston që llogaritet për rizhvillimin e këtij vendi, të caktuar për të nxitur pronarët që të ruajnë mjediset e trashëgimisë historike e kulturore.

Në Mumbai, një nga qytetet me të mëdha dhe me rritjen më të shpejtë në botë, intensiteti bazë

16 *The Indian Express, Redevelopment in suburbs set for a sea change with new TDR regime*, 10 dhjetor 2013 (aksesuar më 20 mars 2018 në adresën <http://archive.indianexpress.com/news/redevelopment-in-suburbs-set-for-a-sea-change-with-new-tdr-regime/1205597/>).

Tanmay Ketkar, *FSI and TDR simplified*, Afternoon Dispatch & Courier, 23 dhjetor 2017 (aksesuar më 20 mars 2018 në adresën www.afternoon.in/property/fsi-and-tdr-simplified/article_211897).

i ndërtimit është në nivel të ulët (deri në 1.0 ose më pak), gjë që i detyron zhvilluesit të blejnë TDZH në mënyrë që të ndërtojnë projekte që sjellin më shumë fitime.

5.5.5 TDZH-të në Sao Paolo, Brazil¹⁷

Sao Paolo, Brazil, e përdor shitjen dhe shkëmbimin e të drejtave të zhvillimit për të ndihmuar në financimin e infrastrukturave të reja dhe përmirësime të tjera të bashkisë në zona që janë subjekt rizhvillimi. Bashkia përcakton bazën dhe maksimumin e intensitetit për zonat e projektuara. Zhvilluesit duhet të blejnë të drejtën e zhvillimit për të ndërtuar diçka më të madhe sesa intensiteti bazë.

Për zonën e autorizuar për intensitet të lartë (zonat marrëse), Bashkia Sao Paolo vlerëson hapësirën e re maksimale të kateve të reja, në metra katrorë, që mund të ndërtohet në një vit. (Kjo llogaritet nga diferenca e intensitetit bazë dhe maksimal). Për zonën tjetër të synuar për rizhvillim, bashkia llogarit totalin e investimeve vjetore që nevojiten për një infrastrukturë të re ose të përmirësuar. Shuma totale që nevojitet për infrastrukturën në një zonë të synuar pjesëtohet me totalin e sipërfaqes së re të autorizuar në zonën marrëse, për të arritur në një kosto për metër katror. Ky është çmimi minimal i shitjes së të drejtave të zhvillimit.

Zhvilluesit që kërkon të ndërtoje 1,000m² sipërfaqe shtesë do t'i duhet të blejë 1,000 të drejta zhvillimi. Të ardhurat nga shitjet shkojnë në një fond të veçantë të bashkisë që mund të përdoret vetëm për të financuar ndërtimin ose përmirësimin e veprave publike në zonat e synuara sipas PDV-së. Në këtë mënyrë, janë financuar projekte specifike, si stacione të reja metroje, si dhe nisma më të mëdha për të sjellë kanalizime, furnizim me ujë dhe rrugë të reja për lagjet e pashërbyera. Çdo projekt që mund të financohet nëpërmjet TDZH-së dhe kostoja e parashikuar e projektit shpallen publikisht në fillim të vitit duke u bërë të mundur banorëve dhe zhvilluesve të shohin se si përdoren fondet e TDZH-ve. Një transparencë e tillë krijon besimin dhe fiton mbështetjen e qytetarëve dhe zhvilluesve për programin.

Sao Paolo është një nga bashkitë më të mëdha në botë dhe ka një treg të qëndrueshëm të pasurive të patundshme. Sao Paolo mban një intensitet bazë prej 1.0, ose më të ulët në zona të autorizuara për densitet të lartë. Ky intensitet i ulët siguron një treg të mirë për të drejtat e zhvillimit. Bashkia nxjerr në ankand të drejtat e zhvillimit dhe shpeshherë shet në mënyrë të konsiderueshme më lart se norma minimale.

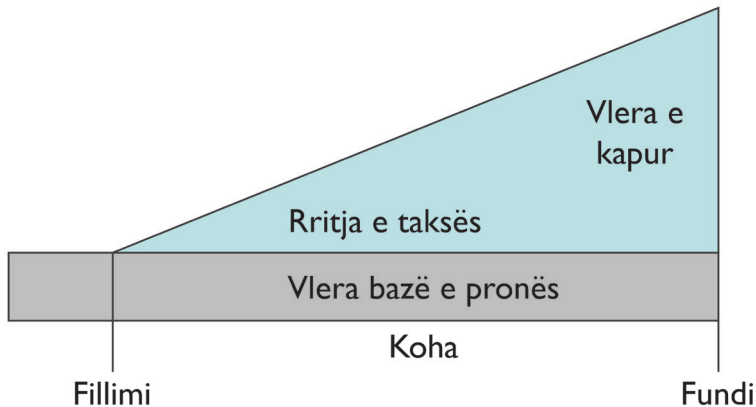
5.6 Financimi përmes Vlerës së Rritur të Taksës së Pronës (FVRTP)

Financimi përmes vlerës së rritur të taksës së pronës në një zonë të caktuar përdoret për përmirësimin ose ndërtimin e infrastrukturës së re në atë zonë ku taksa e pasurisë është relativisht e lartë. Ky financim, ashtu si edhe instrumentet e tjera financiare të trajtuara në këtë dokument, i shfaq rezultatet më të mira kur ndërtimi është i qëndrueshëm.

Financimi përmes vlerës së rritur të taksës së pronës funksionon duke krijuar një zonë programi FVRTP dhe duke llogaritur vlerat aktuale të pronës për të gjithë zonën. Më pas, bashkia fillon investimet në këtë zonë për të tërhequr investime për zhvillime të reja me qëllim rritjen e vlerës

17 Paulo Sandroni, *A New Financial Instrument of Value Capture in São Paulo: Certificates of Additional Construction Potential*, Chapter 8 of *Municipal Revenues and Land Policies*, Gregory Ingram and Yu-Hung Hong, eds, Lincoln Institute of Land Policy: Cambridge, Massachusetts, 2010.

Figura 21. Modeli bazë i financimit nga taksa



së pronave. Vlera e rritur nga taksa është diferenca mes shumës së të ardhurave nga taksa e pronës, të krijuar para se të përcaktohet zona si pjesë e programit FVRTP-së dhe shumës së të ardhurave nga taksa e pronës të gjeneruara pas përfshirjes së zonës në këtë program. Ideja është që do të ketë më shumë të ardhura nga rritja e vlerave aktuale të pronave dhe nga zhvillimet e reja në zonë. Këto fonde mbledhen nga bashkia dhe duhet të investohet nga ajo për të përmirësuar infrastrukturën publike brenda zonës, gjë që, më pas nxit edhe më shumë investime private, e rrjedhimisht më shumë të ardhura nga taksa e pronës për shkak të rritjes së vlerës së pronave në zonën ku janë bërë investimet.

Ja një shembull hipotetik i një programi FVRTP-je për të treguar si funksionon procesi: bashkia vendos se një zonë ka nevojë për rigjenerim dhe cakton një sipërfaqe të financimit nga rritja e vlerës së taksës së pronës. Në fillim të programit, vlera agregate e pronës në të gjithë sipërfaqen brenda zonës është 1,000,000 euro dhe të ardhurat vjetore nga taksa e pronës janë 50,000 euro ose 5%. Kjo shumë shkon në fondin e përgjithshëm të bashkisë.

Pas dy vitesh, vlera e pronës në këtë zonë rritet në 1,100,000 euro, gjë që çon në rritje të të ardhurave nga taksa e pronës në 55,000 euro. Teprica prej 5,000 euro nuk shkon tek fondin i përgjithshëm, por depozitohet në fondin e programit të FVRTP-së që bashkia e përdor për ta investuar përsëri në zonën e programit në fjalë. Bashkia mund t'i shpenzojë këto para në mënyrë të drejtpërdrejtë, ose të paguajë interesat dhe principalin e kredisë që ka marrë. Pas disa vitesh me investime publike e private në këtë zonë, vlera e pronave në total shkon 2,000,000 euro. Të ardhurat nga taksat e pronës shkojnë në 200,000 euro, nga të cilat 50,000 shkojnë në fondin e përgjithshëm të bashkisë, dhe 150,000 investohen përsëri në zonën e programit të FVRTP-së. Teksa bashkia vazhdon me investimet në zonë, edhe investorët privatë vazhdojnë të ndikohen nga përmirësimi i saj nëpërmjet investimeve të bashkisë, gjë që nxit përshtetimin e investimeve private. Rritja e investimeve nga bashkia çon në rritje të investimeve nga zhvilluesit privatë, gjë që bën të rritet vlera e pronave në zonë, rrjedhimisht, duke rritur edhe të ardhurat nga taksa e pronës. Kështu, në zonën e programit të FVRTP-së do të investohen më shumë të ardhura nga rritja e të ardhurave nga taksa e pronës, duke bërë që cikli të vazhdojë përsëri.

Infrastruktura e financuar nga programe të tilla FVRTP-je përfshin përgjithësisht ndërtimin ose rindërtimin e rrugëve dhe linjave të ujësjellës-kanalizimeve në lagje, vende parkimi, ndriçimin e rrugëve dhe vepra të tjera publike që lidhen specifikisht me një rrugë, zonë apo zhvillim të përzier në zonën e programit. Ndryshe nga instrumentet e tjera financiare, si ZVV-ja, ZZHB-ja, tarifrat e

përmirësimin, financimi nga rritja e vlerës së taksës së pronës nuk nënkupton rritje të nivelit të taksës së pronës, taksa të reja, apo tarifa të tjera. FVRTP-ja përdor taksën aktuale me nivelin aktual të saj. Gjithsesi, përdorimi i këtij instrumenti ngre edhe shqetësime të tjera në lidhje me barazinë. Të ardhurat nga rritja e të vlerës së pronës brenda një zone FVRTP-je përdoren po për këtë zonë për përmirësimin e infrastrukturës publike, ndërsa të ardhurat që vijnë nga zona të tjera të bashkisë përdoren në ato zona, por edhe në zonën e programit FVRTP-së.

Më poshtë jepen raste studimore nga Portlandi i Shtetit Oregon dhe Grapevine në Teksas. Portlandi është një bashki e madhe me rritje të shpejtë në një shtet amerikan me vlera relativisht të larta të pasurive të patundshme, që sigurojnë të ardhura relativisht të larta nga taksa e pronës. Grapevine është bashki e vogël në një shtet me vlera shumë më të ulëta të pronave, rrjedhimisht edhe me të ardhura më të pakta nga taksat e tyre. Procesi i nevojshëm i planifikimit për krijimin e një zone me program FVRTP-je në Teksas shpjegohet në detaje, ku evidentohet nevoja për një planifikim të kujdesshëm dhe për një studim të fizibilitetit financiar.

5.6.1 FVRTP-ja në Portland, Oregon¹⁸

Në fillim të viteve 1990, qendra e Portlandit (me popullsi 640,000 banorë) ishte e dominuar nga magazina e hapësira zyra të degraduara. Në vitin 1994 u hartua një plan për rigjenerimin e të dy zonave dhe lidhjen e tyre me një shërbim tramvaj. Fazat fillestare të rrjetit të tramvajit kushtonin 103 milionë dollarë, nga të cilat, 22 milionë dollarë u siguruan duke përdorur programin e FVRTP-së.

Shërbimi i udhëtarëve nisi në 2001 dhe ndikimi ekonomik ishte tejet i konsiderueshëm. Shumë prona pranë linjës së tramvajit përfituan rritje në vlerë me 400% gjatë dhjetë viteve dhe gjatë linjës janë kryer 3.5 miliardë dollarë investime me zhvillime të reja.

5.6.2 FVRTP-ja në Grapevine, Teksas¹⁹

Në shtetin e Teksasit, zona e financimit nga rritja e vlerës së taksës së pronës mund të caktohet nga këshilli bashkiak ose shumica e pronarëve të asaj zone. Pas miratimit të urdhrin nga këshilli bashkiak për krijimin e programit të FVRTP-së, krijohet një bord drejtorësh, që përfaqëson bashkinë dhe palët e interesit në këtë zonë. Bordi duhet të përgatisë një plan projekti dhe një plan financiar.

Plani i projektit duhet të përmbajë:

- Hartën që tregon përdorimin ekzistues të parcelave brenda zonës së FVRTP-së dhe çdo përmirësim të propozuar.
- Çdo ndryshim të propozuar për standardet e planifikimit, për planin e përgjithshëm vendor të territorit, apo ndonjë PDV që ndikon në këtë zonë.
- Listën e kostove të vlerësuara që nuk lidhen me projektin.
- Deklaratën për mënyrën e rregullimit e njerëzve të zhvendosur si rezultat i zbatimit të

18 Brookings Institution, Value Capture and Tax-Increment Financing Options for Streetcar Construction, Washington, DC: Reconnecting America, 2009.

19 Texas Tax Code, Chapter 311, Tax Increment Reinvestment Zones; Nathaniel Chadwick, Tax Increment Financing: A Tool for Growth in Grapevine, Texas, Political Science Undergraduate Honors Thesis, Fayetteville: University of Arkansas, 2016 (aksesusar më 16 mars 2018 në adresën <http://scholarworks.uark.edu/plscuht/4>).

planit të projektit.

Plani financiar duhet të përmbajë:

- Listën e detajuar të shpenzimeve të projektit të zonës së FVRTP-së, përfshirë edhe shpenzimet administrative.
- Listën me llojet, numrin dhe vendndodhjen e të gjitha veprave publike të propozuara ose përmirësimeve publike brenda zonës së FVRTP-së.
- Studimin e fizibilitetit ekonomik.
- Shumën e parashikuar të borxhit.
- Afatin kohor për realizimin e kostove ose detyrimet monetare.
- Metodat për financimin e kostove të parashikuara të projektit dhe burimet e pritshme të të ardhurave, duke përfshirë përqindjen e rritjes së të ardhurave nga taksa e pronës që vilet nga pronat që ndodhen në zonën e programit të FVRTP-së.
- Vlerën totale aktuale e pronave të tatueshme në zonën e FVRTP-së.
- Vlerën e përlogaritur që pritet të merret nga taksa e pronës të tatueshme në zonën FVRTP-së.
- Vlerën e përlogaritur që pritet të merret nga taksa e pronës së tatueshme në zonën e FVRTP-së për çdo vit të ekzistencës së programit.
- Kohëzgjatjen e zonës deri në përfundimin e tij.

Bordi i drejtorëve duhet të përgatisë edhe një raport vjetor për veprimtarinë dhe financat e programit të FVRTP-së.

Bashkia Grapevine në Teksas (me popullsi 46,000 banorë) krijoi një zonë FVRTP-je në vitin 1996 për të rigjeneruar qendrën e saj urbane. Zona mbulonte rreth 94 hektarë dhe përfshinte shumicën e tatimpaguesve të mëdhenj dhe biznese të tjera në bashki. Gjatë viteve 1996-2016, bashkia ka riinvestuar rreth 30 milion dollarë nga kontributi i FVRTP-së në zonë, kryesisht për shkollat dhe infrastrukturën rrugore. Përmirësimet ndihmuan në thithjen e investimeve në apartamente dhe hapësira për zyra. Në vitin 2016, kur ishte planifikuar të përfundonte FVRTP-ja, programi kishte një bilanc pozitiv prej 34 milionë dollarësh. Këshilli bashkiak votoi për zgjerimin e kufijve të zonës së FVRTP-së për të përfshirë edhe rreth 267 hektarë dhe shtimin e kohëzgjatjes deri në 2038. Zona e zgjeruar e FVRTP-së pritet të gjenerojë 94 milion dollarë kontribute gjatë gjithë kohëzgjatjes së programit. Prioritetet e ardhshme të investimeve publike në zonë janë një sipërfaqe e re parkimi dhe një stacion i ri transporti.

Është e rëndësishme të theksohet se Bashkia Grapevine krijoi një zonë të dytë FVRTP-je në vitin 1998. Zona e dytë ishte më e vogël se e para (rreth 51 hektarë) dhe përfshinte prona të konsiderueshme me apartamente dhe hapësira për zyrë. Deri në vitin 2015, detyrimet e FVRTP-së i tejkaluan të ardhurat me 14 milionë dollarë. Nuk është ende plotësisht e qartë pse të ardhurat e parashikuara nga rritja e vlerës së taksave qenë më të pakta nga sa pritej. Një shpjegim është se një pjesë e kontributeve të programit të FVRTP-së u përdorën për të paguar disa nga borxhet e një shkollë të zonës dhe nuk u investuan përsëri në infrastrukturë apo në vepra të tjera publike në zonë për të tërhequr më shumë investime private që paguajnë taksën e pronës.

Kjo bashki është shembulli i suksesit të realizimit të programit të FVRTP-së në bashki të vogla me nivel të ulët të arkëtimit të taksës së pasurisë. Ajo, gjithashtu, na paralajmëron në lidhje me vendndodhjen e zonave të FVRTP-së, të cilat duhet të zgjidhen me kujdes që të hartohen plane realiste zhvillimi dhe financiare para fillimit të punës.

5.7 Shitja e Tokës së Bashkisë

Shitja e tokës së bashkisë — aseti më me vlerë i shumë bashkive — tek sektori privat mund të jetë burim i rëndësishëm të ardhurash për infrastrukturën dhe shërbimet publike. Në fakt, jemi të saktë kur themi që shumica e bashkive, që trajtojnë me sukses kostot e zhvillimit përmes partneritetit publik-privat, e njohin dhe e kuptojnë vlerën e tregut të tokës së tyre.

Rasti studimor nga Shtetet e Bashkuara ilustron sesi mund të përdoret PDV-ja për të menaxhuar asetet e bashkisë (tokat), që të rrisë vlerën e tyre, t'i bëjë ato të nxjerrin të ardhura të konsiderueshme e të kenë ndikim pozitiv në modelin e zhvillimit urban. Në një rast tjetër, këtë radhë nga Franca, shpjegohet se si bashkia blen tokë me vlerë të ulët dhe më pas, duke përdorur procesin e planifikimit, i rrit vlerën tokës për ta shitur me çmim më të lartë tek zhvilluesit që bien dakord të ndërtojnë sipas specifikimeve të bashkisë.

5.7.1 Inner Loop East (Shitja e Tokës së Bashkisë dhe Zona e Zhvillimit të Biznesit)²⁰

Në vitin 2013, Bashkia e Roçesterit, Nju Jork (me popullsi 220,000 banorë) mori 20.5 milionë dollarë në formën e granteve të kushtëzuara federale dhe shtetërore për të zëvendësuar një seksion rruge 1.1 kilometër në lindje të unazës, 10-12 korsi në qendër të bashkisë, të njohur si “unaza e brendshme” në një bulevard me tre korsi. Bashkia kontribuoi në projekt me një shumë prej 0.5 milion dollarë nga fondet e saj. Projekti i konceptuar ishte pjesë e PPV-së së bashkisë. Bulevardi i ri do të ndërtohej përgjatë rrugës ekzistuese dhe do të rivalizonte rrjetin origjinal të rrugëve që u dëmtua gjatë ndërtimit të autostradës në vitin 1960. Heqja e infrastrukturës së tepërt të autostradës do t'i sigurojë bashkisë rreth 2.2 hektarë tokë të zhvillueshme.

Duke punuar me konsulentë, me publikun, me bizneset lokale dhe me aktorë të tjerë të interesuar, bashkia hartoi një Plan të Detajuar Vendor për tokën e re të krijuar nga zëvendësimi i autostradës. Në 7 takime publike për më shumë se 7 muaj, pjesëmarrësit analizuan potencialet, dobësitë, mundësitë dhe rreziqet e zonës; analizuan të dhënat e trafikut dhe aksesit të kësaj zone; diskutuan mundësitë e banimit dhe çështje të zhvillimit ekonomik; miratuan draftin dhe projektet finale për konfigurimin dhe dekorimin e parcelave. Nga studimi i fizibilitetit të pasurive të paluajtshme, ndërmarrë si pjesë e PDV-së, u konstatua se nga 2.2 hektarë tokë të fituar, mund të sigurohej deri në 75,000 m² hapësirë e re banimi dhe tregtare. Projekti final reflektoi konsensusin e publikut për përbërjen ideale të përdorimeve në atë zonë; strehim social dhe me çmimin e tregut, një hotel, restorante dhe dyqane dhe zgjerimin e një muzeu aty pranë. Zbatimi i projektit për zhvendosjen e rrugës filloi në nëntor 2014 dhe është llogaritur që të përfundojë në dhjetor 2017.

Me përcaktimin e financimit të projektit, në lagjet fqinje u propozuan shumë projekte të reja ndërtimi dhe rinovime të ndërtesave ekzistuese e, si rrjedhojë, edhe vlera e pronës filloi të rritej. Në mars 2016, bashkia shpalli kërkesën për propozime nga ana e zhvilluesve për blerjen dhe zhvillimin në mënyrë novatore të një ose më shumë nga 5 sipërfaqet që u përfutuan nga prishja e autostradës së Unazës së Brendshme. Zhvilluesit ishin të lirë të propozonin ndërtimin e çdo lloji projekti me përdorim të përzier në përputhje me Planin e Detajuar Vendor, përfshirë këtu

20 Bashkia e Roçesterit. Kërkesë për Propozime: kantiere për zhvillimin e unazës së brendshme, aksesuar në www.scribd.com/document/305110287/Rochester-Inner-Loop-RFP; adresa në internet dhe dokumentet e projektit, aksesuar në www.cityofrochester.gov/innerloopeast (City of Rochester, Request for Proposals: Inner Loop East Development Sites (aksesuar më 20 mars 2018 në adresën www.scribd.com/document/305110287/Rochester-Inner-Loop-RFP). Project Website and Project Documents (aksesuar më 20 mars 2018 në adresën www.cityofrochester.gov/innerloopeast).

gjithë infrastrukturën e brendshme, si rrugët e reja lokale dhe kanalizimet. Kontrollat e zhvillimit të përcaktuara në PDV për parcelat e reja u bazuan në projektme dhe performancë: u lejua çdo përdorim në ndërtesa krejtësisht të mbyllura, nëse pjesa e jashtme e ndërtesës ishte në përputhje me udhëzimet arkitekturore të PDV-së. Nuk kishte kërkesa për parkim.

Në shtator 2016, bashkia pranoi propozime për 4 zona që përfshinin mbi 400 banesa me çmime të lira dhe tregu, një hotel, zgjerimin e muzeut dhe disa mijëra metra katrorë për zyra dhe dyqane. Bashkia e tërhoqi propozimin për shitjen e sipërfaqes/zonës së pestë derisa të sigurohej për vlerën e pronës në treg dhe të realizonte plotësisht rritjen e vlerës së tokës.

Zhvillueseve iu kërkua të paraqisnin informacion të zgjeruar financiar në propozimet e tyre, përfshirë parashikimet e kostove (përfshirë këtu të gjitha supozimet), burimet e financimit dhe marrëveshjet, një plan financiar me afat 10-vjeçar që tregon gjithë të ardhurat, shpenzimet, shlyerjen e borxheve, normën e shlyerjes dhe skenarë të detajuar (hapësirat boshe, qiratë për dyqane dhe banim, kushtet e qerases, etj.). Zhvilluesit duhet të paraqisnin edhe një plan marketimi ku të jepeshin detaje të reklamimit të projekteve të tyre dhe kujt i drejtoheshin ato. Bashkia do të analizojë planin financiar dhe informacionet e tjera të paraqitura nga zhvilluesit, do të verifikojë vlerën e mbetur dhe do të negociojë një çmim për tokën. Çdo zonë pritet të shitet për një shumë të konsiderueshme, mbi çmimin e tregut. Bashkia ka bërë të ditur qëllimin e saj për të punuar me pronarët për të krijuar Zonën e Zhvillimit të Biznesit, me qëllim ruajtjen e zonës së këmbësorëve, pas ndërtimit të projekteve të reja.

Bashkisë nuk i kërkohej të hartonte një PDV, por e bëri këtë me qëllim përfitimet e pritshme. Nëpërmjet procesit të PDV-së, qytetarët, zhvilluesit dhe aktorët e interesuar identifikuan përfitimet që kontribuan në sigurinë, shëndetin dhe mirëqenien e lagjes dhe hartuan një strategji për krijimin dhe mbrojtjen e tyre. Kjo siguron që projektet, të cilat hartohen sipas kritereve të PDV-së, të kenë vlerën më të lartë të mundshme të tregut, e cila, nga ana e vet, ndihmon të sigurohen çmimet më të larta të mundshme të shitjes për parcelat publike.

Figura 22. Unaza e brendshme



Heqja e pjesës së unazës krijoi tokë me përfitim të konsiderueshëm për bashkinë për t'u shitur tek sektori privat për ndërtim.

Figura 23. Unaza e brendshme: Shitja e tokës



Bashkia nisi procesin e PDV-së për të rritur sa më shumë vlerën e mundshme në treg të tokës së bashkisë

Figura 24. Unaza e brendshme: PDV-ja

Pas shqyrtimit të informacionit të detajuar financiar të paraqitur nga zhvilluesit për çdo propozim, bashkia do të negociojë çmimet e shitjeve të tokës.



5.7.2 Shitja e Tokës së Bashkisë në Montpelje të Francës²¹

Montpelje (me popullsi 275,000 banorë) është një nga qytetet me rritjen më të shpejtë në Francë dhe PPV-ja e bashkisë ka identifikuar zona për zhvillim dhe zgjerim urban në të ardhmen. Në këto zona zhvillimi, Këshilli Bashkiak ka blerë tokë me vlerë të ulët. Më pas, bashkia nisi hartimin e PDV-ve ku përfshihen edhe tokat në pronësi të saj. Në këto PDV, të cilat janë hartuar me pjesëmarrje të gjerë të publikut, bëhet i mundur zhvillimi me intensitet më të lartë .

Pas miratimit të PDV-ve, përgjegjëse për tokën publike të ndërtueshme bëhet një kompani ndërtimi në pronësi të bashkisë. Kjo kompani, me një staf prej rreth 100 punonjësish, përgatit makete të hollësishme zhvillimi, për llojin e zhvillimit që synon të realizojë bashkia. Më pas, toka u shitet investitorëve privatë me çmim më të lartë dhe kjo tokë zhvillohet sipas kushteve të përcaktuara.

PDV-ja ndihmon që tokës me vlerë të ulët t'i rritet vlera. Bashkia përfiton nga rritja e vlerës së tokës dhe e riinveston. Me rëndësi të madhe për suksesin e Montpeljesë ish-in mbështetja dhe orientimi nga kryetari i bashkisë dhe këshilli bashkiak.

Maketet e zhvillimit, si ato që përdoren në Montpelje, informojnë zhvilluesit dhe palët e tjera të interesuara në lidhje me kufizimet dhe mundësitë që ka një zonë, si dhe me llojin e zhvillimit që kërkohet apo nxitet nga planet vendore. Pjesa më e madhe e informacionit që kërkohet për një PDV në Shqipëri është gjithashtu informacion që nevojitet për të prodhuar një maket zhvillimi të cilësisë së lartë, gjë që ndihmon në rritjen sa më të lartë të vlerës së tokës së bashkisë.

Në Shtojcën C jepen udhëzime për krijimin e përmbledhjeve të hollësishme efektive të zhvillimit.

Figura 25. Parashikimet e zhvillimit

Planifikuesit në Montpelje krijojnë një maket të zonës si pjesë e procesit të përgatitjes të parashikimeve të zhvillimit.



21 Nicholas Falk, Smarter Growth: Linking Transport with Development, Lessons from Europe, leksione (aksesuar më 16 Mars 2018 në adresën www.urbannous.com).

6. RASTE STUDIMORE NGA SHQIPËRIA

Për të dhënë një këndvështrim sa më të plotë të tipeve të planeve të detajuara vendore dhe të aplikimit të tyre në situata të ndryshme, për qëllime të këtij publikimi, do të referohen 5 raste në të cilat PLGP-ja është përfshirë në mbështetje të bashkive të Lushnjës, Kuçovës, Elbasanit, Fierit dhe Tiranës, gjatë periudhës 2018-2019. Në të pesta rastet kemi të bëjmë me situata të ndryshme, me qëllime dhe objektiva të ndryshme të bashkive dhe me kompleksitet të ndryshëm të situatave dhe praktikave. Fillimisht do të trajtohen rastet e hartimit të PDV-ve në bashkitë Lushnjë dhe Kuçovë, të cilat janë më të thjeshta dhe të drejtpërdrejta nga pikëpamja zhvillimore. Më pas do të trajtohen rastet nga bashkitë Elbasan, Fier dhe Tiranë, ku PDV-të janë shoqëruar me studime fizibiliteti. Studimet e fizibilitetit kanë ndihmuar në vendimmarrjen mbi zgjidhjet e ndryshme, si rrjedhojë e faktit që kemi të bëjmë me tre projekte strategjike për sa i përket zhvillimit urban të qyteteve përkatëse.

Hartimi i PDV-së fillon me përgatitjen e dokumentit të nismës, i cili miratohet nga kryetari. Në këtë dokument përcaktohen metodologjia e hartimit, stafi përbërës, afatet kohore, qëllimet dhe buxheti për hartimin e PDV-së. Përtej aspekteve të planifikimit të punës për hartimin e PDV-së, dokumenti i nismës duhet të përmbajë dhe disa analiza e argumente mbi arsyet e përzgjedhjes së njësisë përkatëse për hartimin e PDV-së, si edhe parashikimet e PPV-së në lidhje me njësinë strukturore, të tilla si vizioni, projekte strategjike dhe pasaporta e njësisë strukturore. Gjithashtu, një komponent i rëndësishëm, i cili është i nevojshëm gjatë hartimit të nismës, është dhe statusi i pronave në njësinë strukturore.

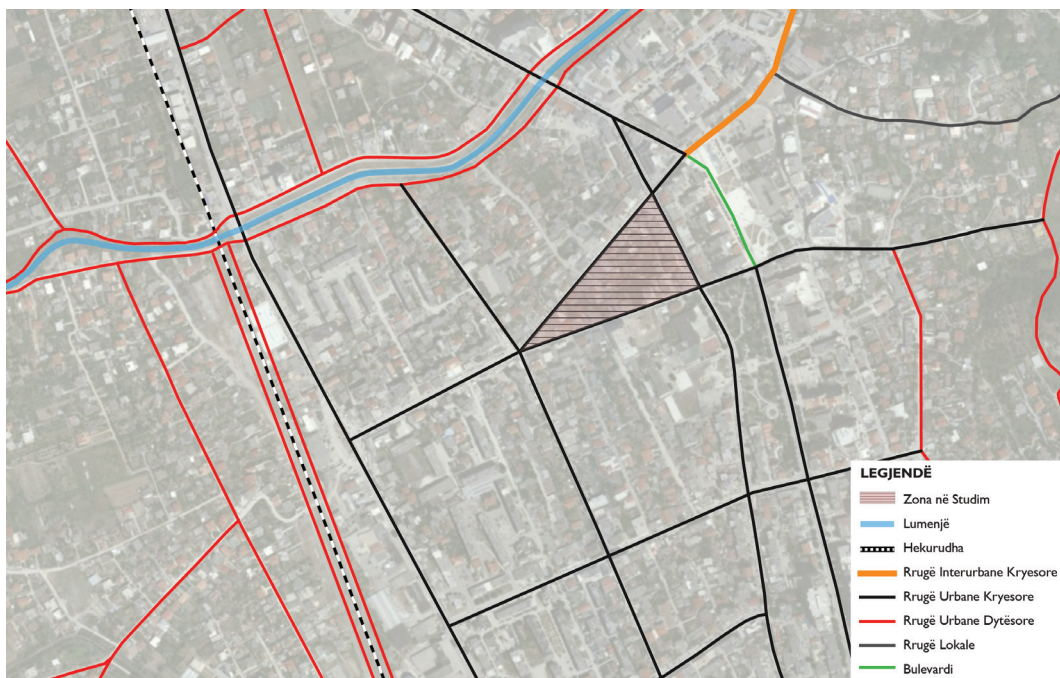
Shembull: Tabela e Përmbajtjes së Nismës

- 1. Hyrje** [pozicionimi i njësisë në bashki, nevoja për PDV dhe argumentat e nevojës së hartimit të PDV-së]
- 2. Parashikimet e PPV-së** [parashikimet e PPV-së në lidhje me njësinë strukturore, të cilat mund të përfshijnë: ndikimin e njësisë në realizimin e vizionit të PPV-së; projekte strategjike të cilat prekin ose janë pranë njësisë; parashikimet e përdorimit të tokës dhe “pasaporta” e njësisë me treguesit e zhvillimit për zonën.]
- 3. Përbërja e pronave brenda njësisë strukturore** [sygjerohet që në këtë rast të përdoren të dhënat e ZRPP-së dhe ALUIZNI-t; materiali duhet të jetë në hartë; tabelë me të dhënat e pronarëve dhe një tekst i shkurtër sqarues: mbi raportin publik-privat; konflikte të mundshme pronësie, etj.]
- 4. Aspekte mjedisore, sociale dhe ekonomike** [PDV-ja duhet t’i ketë në konsideratë dhe synon t’u japë zgjidhje, si dhe rekomandon më tej që të trajtohen në Vlerësimet e Ndikimit në Mjedis (VNM).]
- 5. Metodologjia e Hartimit të PDV-së** [përcaktohet grupi i punës, afatet kohore, programi i konsultimit publik dhe i transparencës, si edhe disa konsiderata financiare të hartimit/zbatimit.]
- 6. Harta e njësisë** [përfshin kufijtë e saktë të njësisë strukturore.]

6.1 Rasti Bashkia Lushnjë - Zonë Banimi pranë Qendrës

Plani i Përgjithshëm Vendor i Territorit (PPV), i cili u miratua nga Këshillit i Bashkisë Lushnjë në vitin 2016 (25/11/2016) dhe nga Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT) në fund të vitit 2016 (29/12/2016), për 15 vitet e ardhshme, parashikon intensifikimin e qendrave të urbanizuara. Kryesisht, njësitë strukturore të PPV-së së bashkisë Lushnjë, të pozicionuara pranë qendrës së qytetit janë parashikuar për t'u zhvilluar nëpërmjet PDV-ve. Nisur nga kërkesat për zhvillim dhe prioriteti për rigjenerimin dhe rikonceptimin e qendrës, Bashkia Lushnjë vendosi të hartojë PDV-në për njësinë strukturore 1/92. Për hartimin e PDV-së, Bashkia Lushnjë u mbështet nga PLGP-ja nëpërmjet trajnimit të stafit në zyrë, punës së përbashkët për çështje të caktuara kur mungonin kapacitetet në bashki dhe nëpërmjet konsultimeve të vazhdueshme. Njësia strukturore 1/92 ndodhet në qendër të qytetit. Ajo kufizohet nga Rruga “Misto Mame”, Rruga “Vedut Dekollari” dhe Rruga “Uan Kondakçiu”. Paralelisht me Rrugën “Misto Mame” ndodhet bulevardi kryesor i qytetit. Gjithashtu, kjo njësi kufizohet me njësi strukturore të tjera si njësia 1/91, njësia 1/85, njësia 1/88, njësia 1/89 si dhe njësia 1/227.

Figura 26. Pozicioni i njësisë strukturore në raport me qytetin



Rikonceptimi propozohet për njësinë strukturore 1/92 në përputhje me Planin e Përgjithshëm Vendor të Territorit të Bashkisë Lushnjë. Sipërfaqja e përgjithshme e njësisë është 20,131 m², ose rreth 2 hektarë. Ndërtesat zënë 28.7% të zonës së njësisë dhe rrugët 6.8%. Pjesa më e madhe e bilancit të sipërfaqes për zhvillim rezulton në tokë të pazënë me ndërtime. Kategoritë ekzistuese të lejuara të përdorimit të tokës janë banim, shërbime dhe infrastrukturë. PPV-ja parashikon rikonceptim në njësinë 1/92 në të ardhmen e afërt, e përqendruar kryesisht në Rrugën “Vedut Dekollari”, si dhe në pjesën e brendshme të njësisë. PPV-ja parashikon një rritje në intensitetin e ndërtimit nga 1.1, që është aktualisht, deri në 2.0, në varësi të nën-zonës. Kur të rizhillohen plotësisht, sipas vizionit të përshkruar në PPV, ndërtesat pritet të zënë rreth gjysmën e sipërfaqes së njësisë; rrugët 25% dhe hapësira publike 30%. Rigjenerimi me përdorime të reja dhe intensitete

Tabela 8. Parashikimet e PPV-së (Pasaporta)

Pasaporta nr.	239
Kodi	1/92
Emërtimi	PA
Sipërfaqe (ha)	2.0
Perimetër (m)	714
Përdorimi (K. Bazë) ekz.	A. Banim, S. Shërbime, N. Natyrore, IN. Infrastrukturë
I (m ² / m2)	1.1
KSHT ekz.	38.3%
KSHRR ekz.	11.9%
KSHP ekz.	0.0%

Propozime

Kapaciteti mbajtës (banorë)	174
Përdorimi (K. Bazë) prop.	04. Shërbime, 01. Banim
% KAT1	60
% KAT2	40
% KAT3	0
Përdorime të tjera të lejuara	Arsim, Shëndetësi, Aktivitete Sociale dhe Rekreative, Infrastrukturë, Nayrore dhe Bujqësore.
Përdorime të ndaluara	Industri e Rëndë, Industri Kimike, Zonë Ushtarake, Infrastrukturë e menaxhimit të mbetjeve, Infrastrukturë e prodhimit të energjisë
Përdorime të kushtëzuara	PA
Tipologjia	GjViKu, GjOb
Mënyrat e ndërhyrjes	3. Rikonceptim
Parcela minimale (m ²)	PA
Distancat (m)	Sipas legjislacionit, planit dhe kësaj rregulloreje
I max. (m ² /m ²) KAT 1	2
I max. (m ² /m ²) KAT 2	1
I max. (m ² /m ²) KAT 3	0
KSHT max. (%) KAT 1	40%
KSHT max. (%) KAT 2	20%
KSHT max. (%) KAT 3	0%
KSHP min. (%)	20.0%
KSHR min. (%)	26%
Sip. Parkimi (m ²)	1044
Gjelbërim (2.5 m ² /banor)	435
I shtesë me kushte (m ² /m ²)	PA
Lartësi max. (m) (jo I me kusht)	Sipas PDV
Lartësi max. (kate) (jo I me kusht)	Sipas PDV
PDV	PO
Sipërfaqe Minimale për PDV (m ²)	E gjithë zona
Plan rrugor para lejes	PA
Instrumente Zhvillimi	PA
Kushte për Infrastrukturën, shërbimet dhe të tjera.	PA
Nr. i përdoruesve për shërbime 1.5-10 m ² /përdorues	

më të larta nënkupton ndryshime thelbësore në organizimin hapësinor dhe funksionalitetin e njësisë, duke e bërë Planin e Detajuar Vendor një domosdoshmëri ligjore.

Hapi fillestar i përgatitjes së PDV-së ishte krijimi i databazës në GIS dhe përpilimi i hartës bazë. Për këtë qëllim u përdorën të dhëna ekzistuese nga PPV-ja, të dhëna nga Zyra e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme (ZRPP) dhe nga Agjencia e Legalizimit, Urbanizimit dhe Integritimit të Zonave dhe Ndërtimeve Informale (ALUIZNI), si dhe vizita të ndryshme në terren. Të gjitha këto mundësuan krijimin e një databaze sa më të plotë dhe krijimin e hartës bazë, mbi të cilat do të zhvillohej PDV-ja. Harta bazë përbëhet nga ndërtesat dhe parcelat e zonës.

Figura 27. Harta bazë e njësisë strukturore

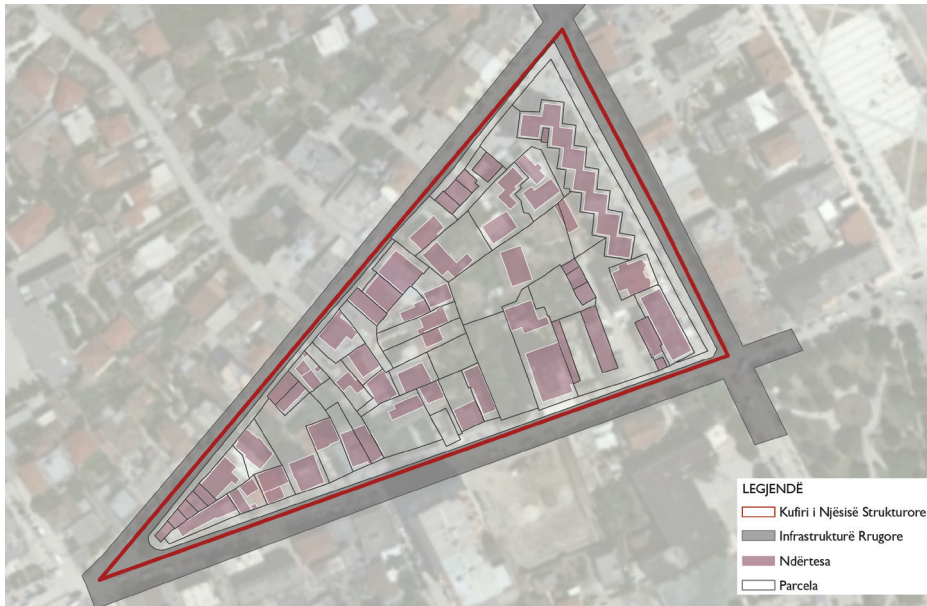


Figura 28. Shembull i databazës GIS

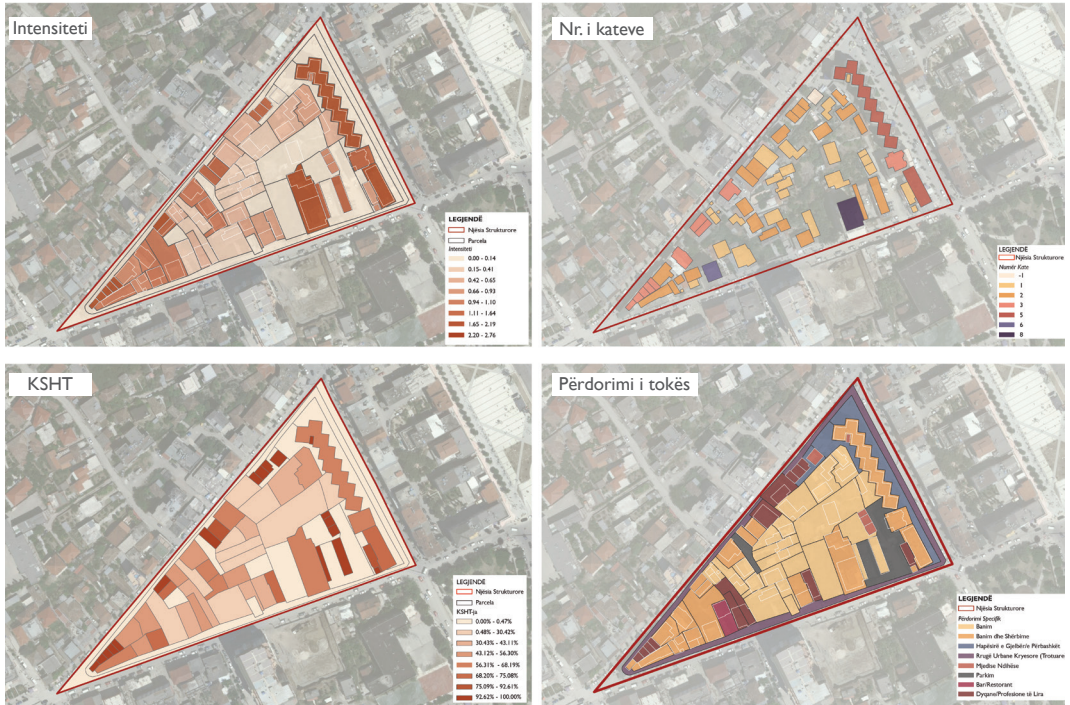
Njësia Strukturore		PARCELA										Komente Shtesë	Vizatimi
Njësia Strukturore	S(nj)	Emërtimi		Pronësia		Status Përdorimi	Status Konflikt	Status Ndërtimi	Madhësia				
		Nr. Rendor	Nr. Pasurie	Pronësia	Pronari				S(p)	Raport me Njësinë			
Kodi Njësisë (PPV)	m ² (sipërfaqe njësia)	numër (input e lirë nga ana jonë)	input tekst i lirë nga ZRPP	Publike; Private (dropdown)	tekst i lirë (emër individ ose Institucioni ose no info)	dhënë me qera; e drejtë përdorimi; përdorim nga pronari; no info (dropdown)	kolateral për kredi; proces gjyqësor; informale (ALUIZNI); no info (dropdown)	e ndërtuar; e ndërtueshme; e ndërtim; e pandërtuar; me leje për ndërtim (dropdown)	sipërfaqe parcele (m ²)	S(p)/S(nj) x 100% (Formule)		Poligon	

PARCELA		NDËRTESEA										Komente Shtesë	Vizatimi
Emërtimi		Pronësia		Status Përdorimi	Status Konflikt	Status ALUIZNI	Status Ndërtimi	Madhësia					
Nr. Rendor Parcela	Nr. Rendor Ndërtesa	Nr. Pasurie	Pronësia	Pronari	Emër_Pronari				Sgj				
	numër (input e lirë nga ana jonë)	input tekst i lirë nga ZRPP	Publike; Private (dropdown)	Individuele; Shumë-pronësi; Emër Institucion (dropdown)	Emër_Pronari; Shumë-Pronësi; Emër Institucion (tekst i lirë për emërtimin dhe/ose shumë pronësi në rast se ka më shumë se një pronar)	Qera; pronësi; në përdorim; tjetër; (dropdown)	Informale (ALUIZNI); Kolateral Kredi; proces gjyqësor; tjetër; no info (dropdown)	pa deklaruar; deklaruar; cerifikatë legalizimi; tjetër (dropdown)	e ndërtuar; në ndërtim; me leje për ndërtim (dropdown)	sipërfaqe parcele ndërtesa (m ²)		Poligon	

NDËRTESA	NJËSIA INDIVIDUALE										Komente Shitesë	Vizatimi
	Emërtimi		Pronësia		Status Përdorimi	Status Konflikt	Status ALUIZNI	Vendndodhja		Madhësia		
	Nr. Rendor	Nr. Pasurie	Pronësia	Pronari				Hyrja	Kati			
	numër (input e lirë nga ana jonë)	input tekst i lirë nga ZRPP	Publike; Private (dropdown)	Emër Pronari (tekst i lirë)	Qera; Në përdorim; tjetër (dropdown)	Kolateral për kredi; proces gjyqësor; informale; tjetër (dropdown)	Pa deklaruar; deklaruar; certifikatë legalizimi; tjetër (dropdown)	nr. i hyrjes (tekst i lirë)	nr. katit (tekst i lirë)	Sipërfaqe prone (m ²)	A do të plotësohet kjo vetëm në ndërtesat ku ka më shumë se një njësi?	pikë

Pas plotësimit të hartës bazë puna vijoi me analizat e njësisë strukturore, të cilat u fokusuan në analiza të përdorimit të tokës në parcela dhe ndërtesa, analiza të zhvillimit urban (lartësia, katet, intesiteti, ksht.²², etj.), analiza të infrastrukturave bazë dhe analiza të pronësisë. Në mënyrë të përmbledhur, mund të thuhet se njësi strukturore 1/92 ka një sërë përdorimesh toke në gjendjen ekzistuese. Përdorimi i tokës në nivel parcele mbizotërohet nga banimi, që është kategoria më e madhe e përdorimit të tokës në njësinë strukturore dhe zë 68.2%, e ndjekur nga përdorimi shërbime 21.2%, që ndodhen pranë rrugëve kryesore të njësisë. Edhe infrastruktura e transportit është kategori kryesore e përdorimit të tokës. Kjo ndodhet zakonisht përgjatë perimetrit të njësisë strukturore. Analiza e ndërtesave përbëhet nga aspekte të ndryshme si cilësia, gjendja e ndërtesës, lartësia dhe funksioni. Ndërtesat me një dhe dy kate përbëjnë 76.2% të të gjitha ndërtesave dhe ndodhen kryesisht në brendësi të zonës. Ndërtesat me 3-5 kate (19% e të gjitha ndërtesave) ndodhen përgjithësisht në rrugët kryesore kufizuese të zonës. Një ndërtesë është 6 kate dhe një tjetër ka 8 kate dhe është më e larta.

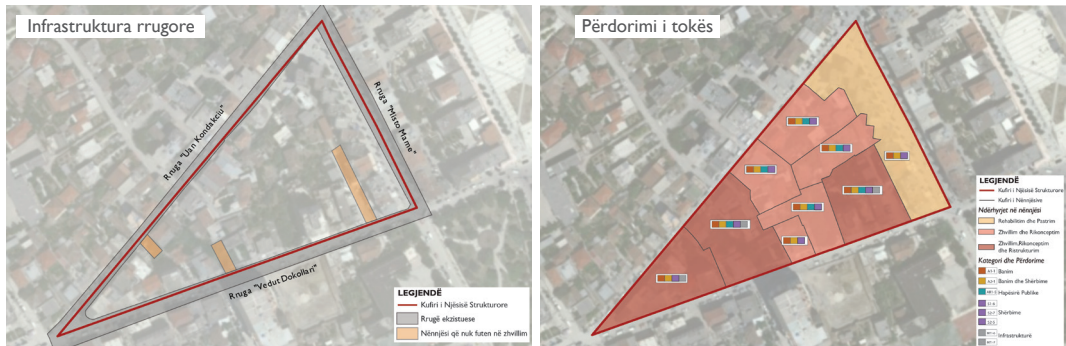
Figura 29. Analiza të gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore



Pas kryerjes së analizave, hapi i rradhës në procesin e hartimit të PDV-së ishte ndarja në nën njësi strukturore. Rezultatet e analizave, koncepti për zhvillimin e zonës, si dhe kërkesat për zhvillim ishin tre ndër kriteret të cilat u përdorën për këtë qëllim. Për secilën nën njësi, fillimisht u qartësuan kufijtë dhe pronat përkatëse, në mënyrë që të mos kishte mbivendosje. Ndarja u krye e tillë që të shmangej për aq sa të ishte i mundur copëzimi i pronave në nën njësi strukturore. Më pas, u përcaktuan mënyrat e ndërhyrjes dhe përdorimet e propozuara të tokës, si dhe infrastruktura rrugore plotësuese.

Bazuar në parashikimet e PPV-së dhe vizioni i bashkisë për zhvillimin e njësisë strukturore, u përcaktuan katër mënyra të ndryshme ndërhyrjeje, të lidhura me njësitë strukturore: **Rizhvillim** (Zhvillim që kryhet përsëri në një zonë e cila është zhvilluar më parë); **Rikonceptim** (një formë e rizhvillimit, por e fokusuar kryesisht në elemente të projektimit (design) urban e arkitektonik të objekteve dhe rimendim të funksioneve të objekteve ekzistuese, duke i përshtatur ato); **Ristrukturim** (përmirësim i hapësirave publike, qarkullimit, infrastrukturës sociale dhe stimujve për rinovimin e ndërtimit të vjetër) dhe **Rehabilitim** (ka për qëllim të rivlerësojë pjesë të rëndësishme të territorit dhe sistemit urban nëpërmjet ndërhyrjeve organike me interes publik).

Figura 30. Propozime të PDV-së



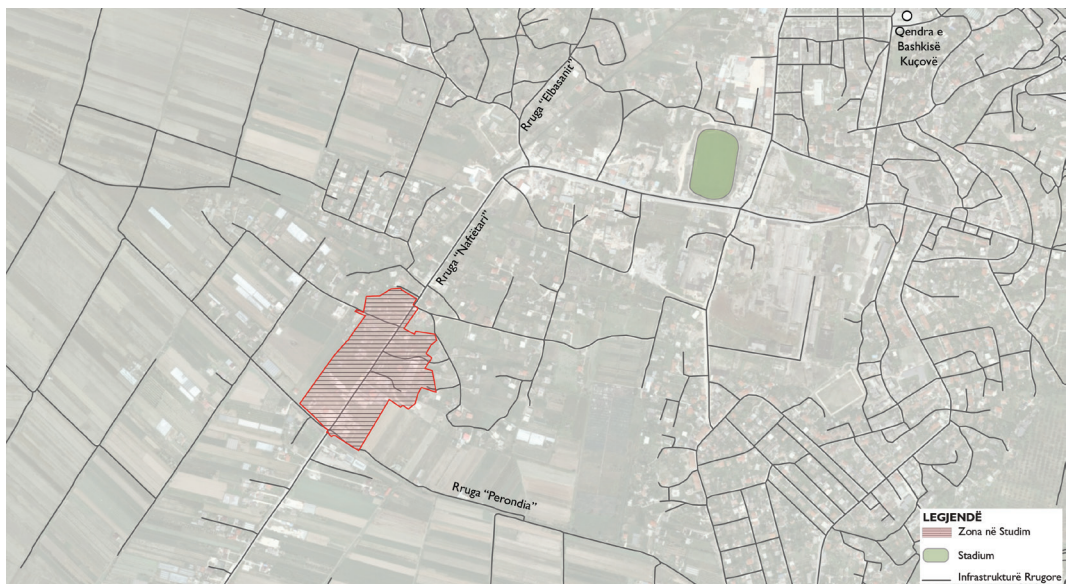
Pas përcaktimeve të mësipërme, bazuar në parashikimet e rregullores së PPV-së, u zbërthyen treguesit e zhvillimit për secilën nën njësi strukturore. Treguesit, në thelb, tregojnë volumin maksimal të zhvillimit/ndërtimit që mund të realizohet brenda secilës njësi strukturore. Është e rëndësishme që, përtej përcaktimit të treguesve, të kryhen dhe disa teste për të vërejtur mundshmërinë e zbatimit të tyre konform kriterëve dhe rregullave të tjera të përcaktuara në PPV dhe aktet ligjore përkatëse. Një prej rregullave kryesore që ndikon në zbatimin e treguesve lidhet me distancat, të cilat duhen ruajtur nga objektet e reja. Në PDV nuk është e detyrueshme, ligjërisht, që të përcaktohen gjurmët e ndërtesave të reja, gjithsesi, për të qenë të sigurtë që zgjidhjet janë teknikisht e financiarisht të mundshme, bashkitë duhet të bëjnë disa prova edhe me përcaktime të gjurmëve të ndërtimeve të reja. Këto prova i shërbejnë bashkisë si udhëzues edhe gjatë zbatimit të PDV-së dhe/ose negociatave me pronarë dhe zhvillues. Plani i detajuar vendor, përtej materialit hartografik, shoqërohet me një relacion shpjegues dhe me një rregullore sipas parashikimeve ligjore respektive. Në shtojcën D gjendet një strukturë udhëzuese për relacionin e PDV-së.

6.2 Rasti Bashkia Kuçovë - Fasha Ekonomike

Bashkia Kuçovë synon, nëpërmjet vizionit të Planit të Përgjithshëm Vendor, që të ndërtojë “të ardhmen e banorëve të saj mbi një ekonomi të shëndoshë dhe të larmishme, por me fokus

në shfrytëzimin e pasurive nëntokësore, turizmin historiko-kulturor e natyror dhe bujqësinë. Besojmë se diversifikimi i ekonomisë vendore do të sjellë mirëqenie për të gjithë shoqërinë dhe do të rrisë cilësinë e standardet e jetesës në territorin e bashkisë tonë.” Një ndër zonat e identifikuara dhe përcaktuara nga plani si me potencial për zhvillim ekonomik vendor është hapësira përgjatë rrugës që lidh qytetin e Kuçovës me Urën Vajgurore. Në të dyja krahët e rrugës ekziston mundësia për zhvillimin e shërbimeve tregtare. Pas miratimit të PPV-së, bashkia raporton se ka një interes të vazhduar për zhvillimin e kësaj zone. Njësia 4/9 shihet si prioritare për zhvillimin ekonomik vendor në bashkinë Kuçovë. Ajo ka një pozicion të favorshëm për zhvillimin e bizneseve dhe shërbimeve. Njësia shtrihet në të dyja krahët e aksit rrugor dhe ka një kërkesë të lartë zhvillimi.

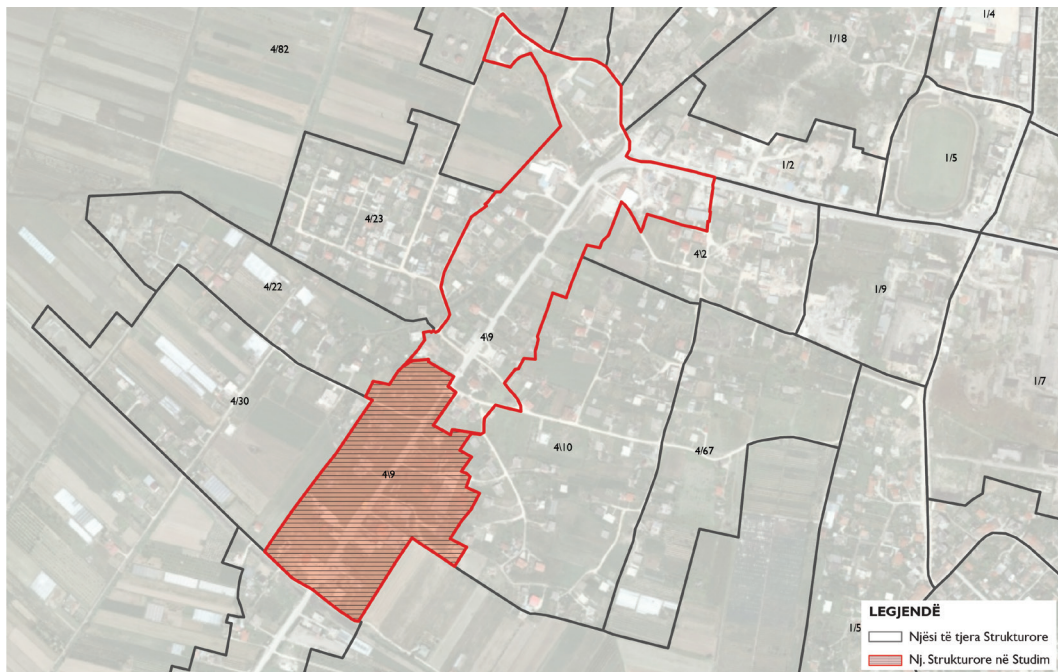
Figura 31. Pozicionimi i njësisë strukturore



Rrjedhimisht, bazuar në PPV-në dhe Ligjin nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar, si dhe në kërkesat për zhvillim për zonën, Bashkia Kuçovë ka ndërmarrë nismën për hartimin e PDV-së. Kjo PDV është hartuar nga grupi i brendshëm i ngritur me urdhër të kryetarit të bashkisë, si pjesë e nismës për hartimin e PDV-së dhe me mbështetjen teknike nga ekspertët e PLGP-së.

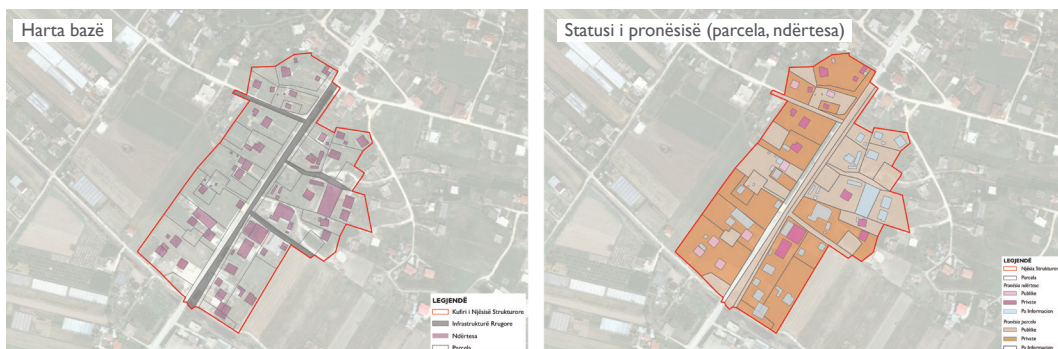
Rasti i hartimit të kësaj PDV-je nga bashkia është specifik, si rrjedhojë e mungesës së të dhënave mbi statusin e pronësisë për një pjesë të madhe të zonës. Nga komunikimi me ZRPP-në del se, për pothuajse gjysmën e territorit të njësisë strukturore mungonte statusi dhe harta e përditësuar. Përditësimi i fundit është kryer në vitin 1996 dhe nuk kishte asnjë hartë të dixhitalizuar. Duke marrë në konsideratë ndryshimet e mundshme gjatë 20 viteve të fundit, ishte e pamundur që të punohej me këtë nivel informacioni. Si rrjedhojë, u vendos nga Bashkia Kuçovë që të hartohej PDV-ja vetëm për pjesën për të cilën disponohej gjendja e përditësuar e pronësisë. Kjo gjë u mundësua edhe si rrjedhojë e parashikimeve të PPV-së, ku në rregullat e veçanta, për njësinë 4/9, ishte përcaktuar si sipërfaqe minimale për hartimin e PDV-së territori prej 20,000m². Si rrjedhojë, duke qenë se pjesa e njësisë që kishte statusin e pronësisë të përditësuar e plotësonte këtë kriter, atëherë u vendos nga bashkia që PDV-ja të kryhej vetëm për këtë pjesë, ndërkohë që, në momentin e përfundimit të statusit të pronësisë, do të zhvillohej PDV-ja edhe për pjesën e mbetur.

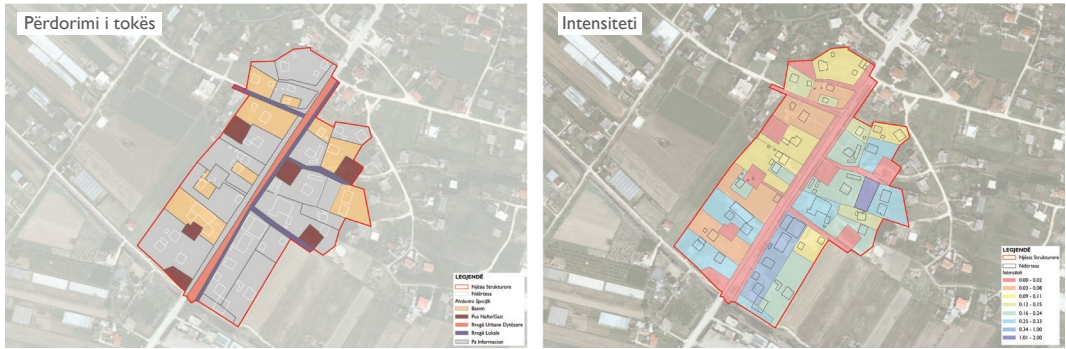
Figura 32. Zona subjekt PDV-je në raport me gjithë njësinë



Pas vendimmarrjes mbi sipërfaqen e zonës subjekt i PDV-së, procesi i punës vazhdoi në mënyrë të ngjashme me rastin e shpjeguar më parë nga Bashkia Lushnjë. Në lidhje me përdorimin e tokës në gjendjen ekzistuese, vihet re përzjerje midis banimit, shërbimeve të ndryshme tregtare dhe përdorimeve industriale. Në njësi ka dhe disa puse naftë, aktive dhe jo-aktive, që duhen trajtuar me kujdes nga pikëpamja mjedisore përpara se të ndodhë zhvillimi. Në fashën e parë të zonës, në të dyja akset e rrugës, kemi të bëjmë kryesisht me biznese ose përdorime për qëllime industriale, ndërkohë, në brendësi të njësisë, përdorimi kryesor është për qëllime banimi. Në mes të njësisë strukturore kalon rruga lidhëse midis Kuçovës dhe Urës Vajurore. Ky është një aks i rëndësishëm që lidh dy qytetet me njëra-tjetrën. Në brendësi të njësisë ekzistojnë disa rrugë pingule me aksin kryesor. Këto rrugë, kryesisht pajisin me akses ndërtesat dhe janë të pastrukturuara e të pashtruara. Zona është e përbërë nga ndërtesa kryesisht të ulëta dhe të shpërndara, me 1-2 kate. Ndërkohë, ekziston vetëm një ndërtesë me 5 kate për qëllime shërbimi.

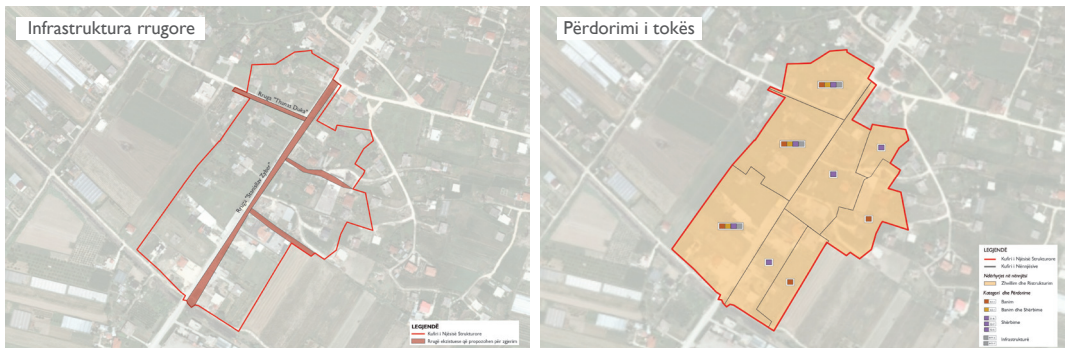
Figura 33. Analiza të gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore





Bazuar në analizat e zonës dhe në qëllimin e bashkisë për të promovuar zhvillimin ekonomik në këtë pjesë strategjike të territorit u hartuan dhe konceptet e para të zhvillimit. Si rezultat, u vendos që brezi i parë në të dy krahët e rrugës të konsolidohej për qëllime shërbimesh, ndërkohë që brezat më në brendësi të zhvilloheshin për qëllime banimi. Për të arritur këtë koncept, u krijuan 8 nënjësi strukturore për qëllime zhvillimi dhe për secilën u parashikuan treguesit e zhvillimit bazuar në parashikimet e PPV-së. Gjithashtu, për sa i përket infrastrukturës rrugore, është propozuar zgjerimi i rrugëve të brendshme dhe rregullimi i tyre, si dhe zgjerimi i infrastrukturave nëntokësore për qëllimin e furnizimit me ujë të pishëm.

Figura 34. Propozime

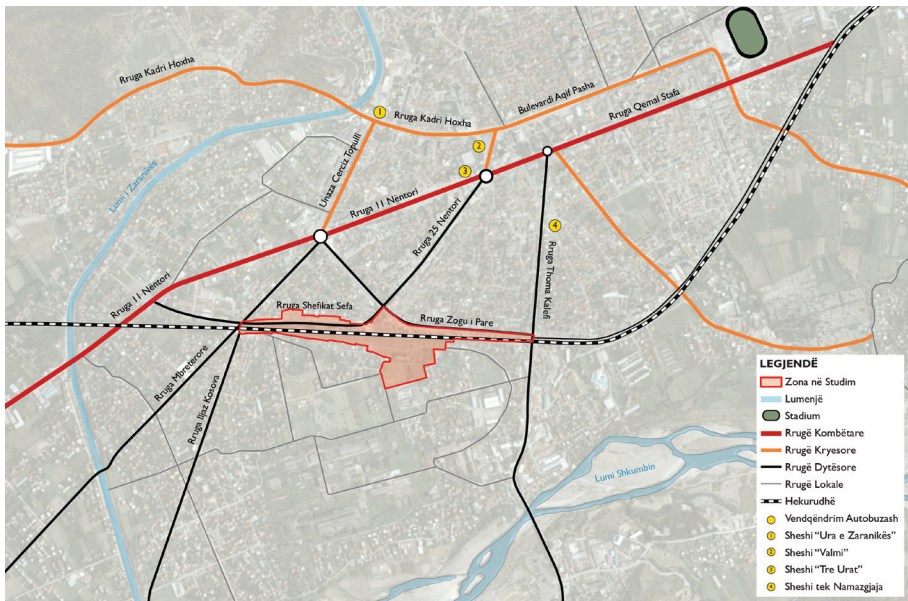


6.3 Rasti Bashkia Elbasan - Terminali Multi-Modal

Një strategji kryesore e PPV-së së Bashkisë Elbasan është “Ndërtimi i infrastrukturës së rëndësishme rrugore në nivel rajonal e vendor”. Ndërtimi i një terminali multi-modal transporti është veprimi i parë që ndihmon në zbatimin e kësaj strategjie. Terminali që propozohet do të përfshijë të gjithë mënyrat e transportit publik dhe privat (tren, autobus, taksi, biçikleta dhe këmbësorë) dhe do të kthehet në një qendër transporti për bashkinë dhe qarkun. Elbasanit i mungon një qendër e tillë; operatorët e transportit operojnë në vende dhe rrugë të ndryshme, të shpërndarë në të gjithë qytetin, duke krijuar kaos për përdoruesve si dhe trafik në disa zona të qytetit. Bashkia Elbasan propozon ta ndërtojë terminalin e ri multi-modal publik në zonën e stacionit aktual të trenit. Kjo zonë është pjesë e njësisë strukturore 1/72, me sipërfaqe prej rreth 11.8 hektarë dhe të kufizuar nga Unaza e Elbasanit, e cila shërben edhe si aks kryesor kombëtar “E 852”, që lidh Tiranën me Elbasanin dhe Korçën, si dhe rrugët: “Thoma Kallëf” (lindje) dhe “Iliaz Kosova” (perëndim). PPV-ja përcakton kategorinë bazë të përdorimit të tokës në këtë njësi si,

infrastrukturë dhe shërbime. Ndërtimi i terminalit plotëson kriteret ligjore për rrizhvim madhor, që do të thotë se do të ketë ndikim të madh social-ekonomik, mjedisor dhe në përdorimin e zhvillimin e tokës.

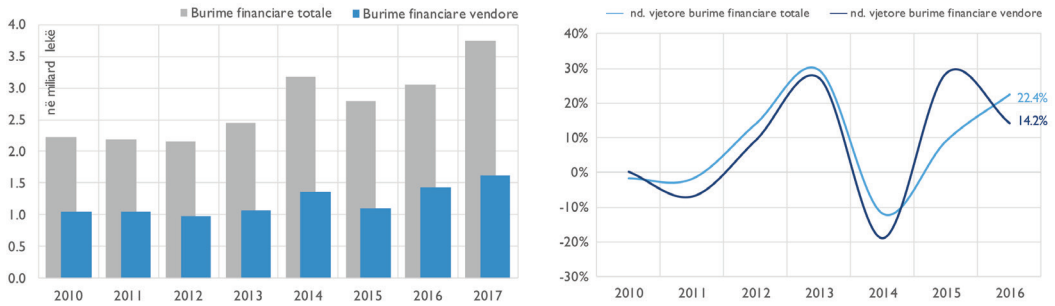
Figura 35. Pozicionimi i njësisë strukturore



Ndërtimi i një terminali multi-modal, përveç ridimensionimit dhe rigjenerimit që sjell në njësinë strukturore në fjalë dhe për të gjithë zonën rrethuese të qytetit, është një investim i rëndësishëm publik që kërkon një financim relativisht të madh. Për këtë arsye, është e rëndësishme që PDV-ja ta trajtojë zonën jo vetëm nga pikëpamja e zgjidhjeve urbane, por duke e shoqëruar atë edhe me aspektet financiare për zbatim. Si rrjedhojë, hartimi i një studimi të fizibilitetit, i cili do të paraprte hartimin e PDV-së, u pa i nevojshëm nga bashkia. Qëllimi i këtij studimi ishte të krijohet një analizë e lëvizshmërisë dhe e fizibilitetit financiar për një koncept terminali multi-modal në vlerësim dhe shqyrtim. Një komponent i rëndësishëm në analizë ishte potenciali për të zgjeruar fushën e zhvillimit të ri rreth terminalit të propozuar. Metodologjia e përdorur në këtë studim përfshinte identifikimin e një sërë opsionesh të llojit të terminalit dhe formës të zhvillimit të zonës; vlerësimin e këtyre opsioneve në aspektin e kostove, përfitimeve dhe qëndrueshmërisë; perspektivat sasore për rigjenerimin e zonës përreth dhe dhënien e rekomandimeve për zhvillimin e vendit të terminalit të transportit.

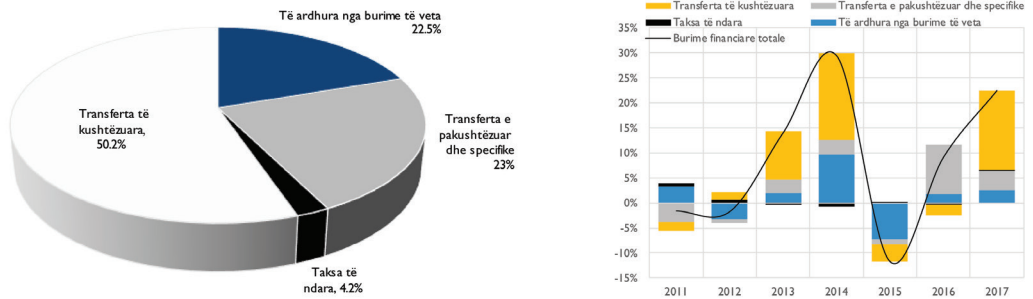
Studimi i fizibilitetit u bazua në analiza të ngjashme me ato të PDV-së (sipas legjisllacionit) duke shtuar më tej analiza specifike për financat vendore të bashkisë, analiza për sa i përket lëvizshmërisë së mjeteve të transportit sipas kategorive të ndryshme, si dhe analiza të kapaciteteve institucionale për të zhvilluar dhe menaxhuar një projekt të tillë. Nisur nga analizat e financave vendore, u kuptua që në fillim që një investim për një terminal multi-modal ishte i pamundur për t'u përballuar nga bashkia me burimet e veta. Po ashtu, edhe nga pikëpamja e kapaciteteve institucionale ishte e qartë se bashkia kishte mangësi në kapacitete institucionale për të menaxhuar një projekt të këtyre përmasave. Pra, në thelb, ishte e qartë se për të zhvilluar këtë lloj projekti do të duhej të përfshiheshin një sërë aktorësh të ndryshëm, në nivele të ndryshme qeverisëse dhe nga sektorë të ndryshëm.

Figura 36. Burimet financiare



Burimi: Portali i Financave Vendore www.financatvendore.al

Figura 37. Struktura e të ardhurave sipas burimeve (gr. majtas, mesatare 2010-2017); kontributi i kategorive në normën vjetore të rritjes së burimeve financiare



Burimi: Portali i Financave Vendore www.financatvendore.al

Figura 38. Të ardhurat nga taksat (gr. majtas) dhe nga tarifat vendore (gr. djathtas)

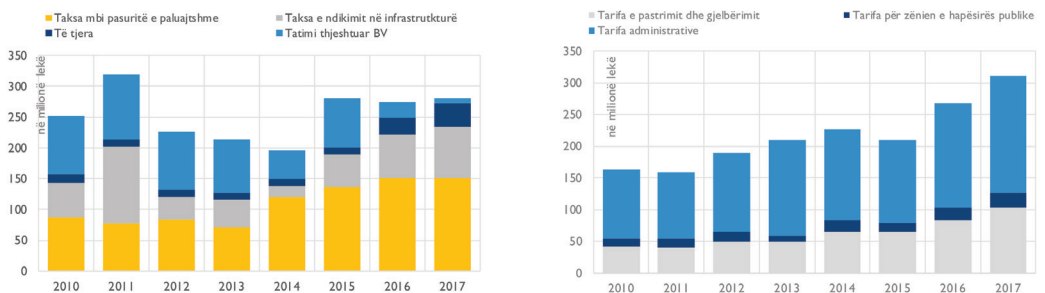
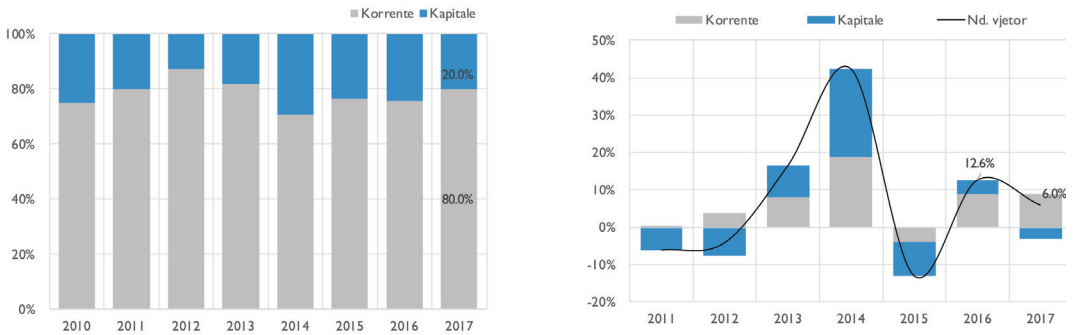


Figura 39. Struktura e shpenzimeve (gr. majtas); kontributi i kategorive të shpenzimeve në normën vjetore të rritjes së shpenzimeve (gr. djathtas)



Burimi: Portali i Financave Vendore www.financatvendore.al

Në mungesë të studimeve mbi trafikun, në Bashkinë Elbasan, nga vëzhgimet në terren, sugjerohet se ka tre intervale ditore, në të cilat ndodh lëvizja më e madhe automjeteve dhe këmbësorëve: 7:00-8:00, 13:00-14:00, dhe 17:30-18:00, ku orari 7:00-8:00 është më i ngarkuari. Trenat e udhëtarëve kalojnë në orën 7:45 (për në Durrës), 15:28 (nga Durrësi), dhe 15:30 (për në Librazhd). Operatorët e transportit tranzit në Elbasan ofrojnë shërbime transporti vendor/rajonale (në njësi administrative), ndërqytetës/kombëtare dhe ndërkombëtare. Njëzet e një operatorë transporti, disa prej të cilëve nuk janë të licencuar nga Ministria e Transportit, përdorin 87 autobusë dhe furgona në 41 rrugë lokale. Njëzet operatorë privatë transporti përdorin 125 autobusë në 43 linja ndërqytetëse. Peqini dhe Lushnja janë destinacionet më të shpeshta ndërqytetëse. Operatorët e transportit ndërkombëtar ofrojnë shërbim të përditshëm, me orare për në Greqi dhe Turqi. Këto të dhëna janë tejet të rëndësishme për të parashikuar fluksin në terminalin e ri multi-modal dhe rrjedhimisht madhësinë e tij.

Figura 40. Flukset hyrëse të lëvizjes së autobusëve rrethqytetas

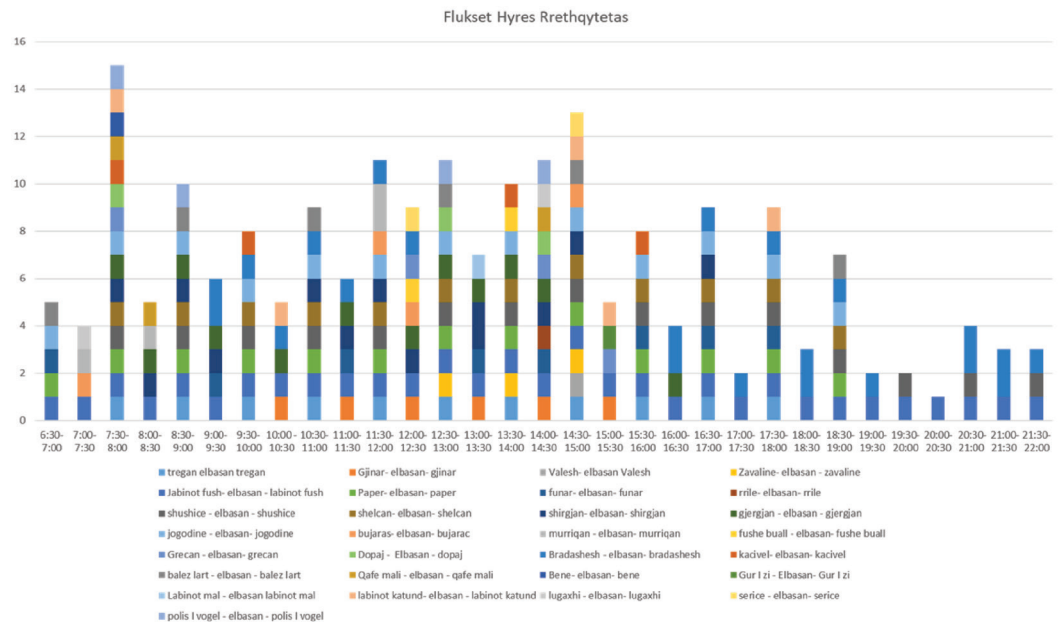
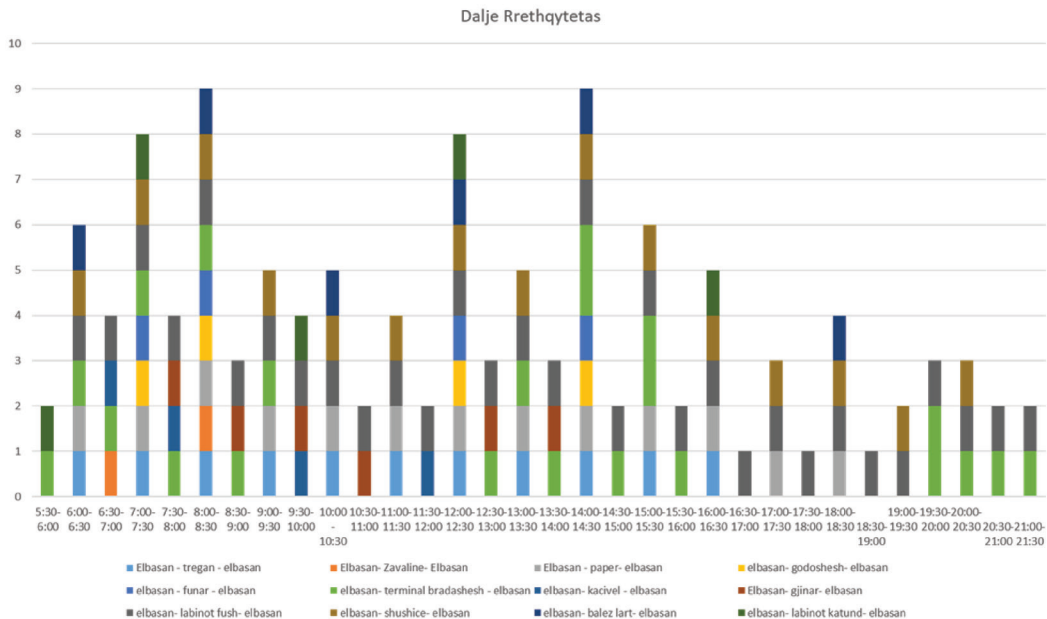


Figura 41. Flukset dalëse të lëvizjes së autobusëve rrethqytetas

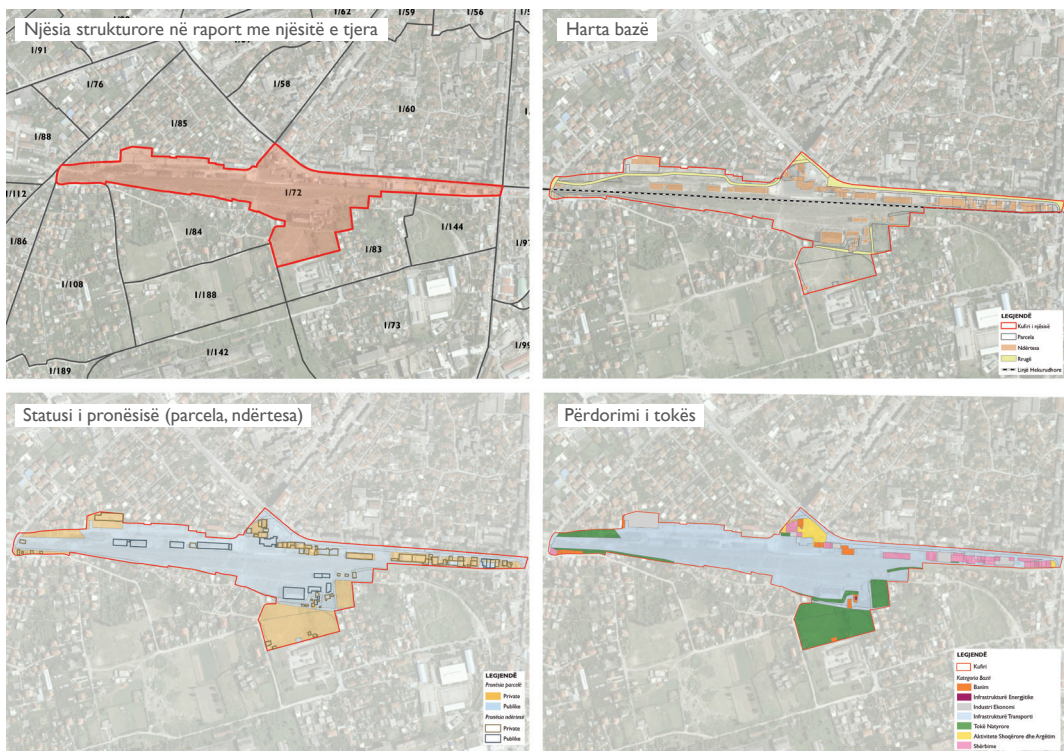


Njësia strukturore 1/72 aktualisht ka një përdorim të shumëfishtë të tokës, përfshirë këtu banim, industri, ekonomi, natyrë dhe infrastrukturë. Një pjesë e konsiderueshme e përdorimit 'banim' është informal dhe përdorimi 'infrastrukturë' lidhet ngushtësisht me hekurudhën. Nënkatëgoritë e përdorimit të tokës në këtë njësi janë kryesisht 'banim' dhe 'banim i kombinuar me shërbime'. Zona ka një karakter të përgjithshëm shërbimesh, kryesisht përgjatë unazës "Çerçiz Topulli", e cila kufizon njësinë 1/72 në veri. Në zonën e PDV-së gjenden 67 ndërtesa njëkatëshe ose 82.7% e të gjitha ndërtesave. Edhe pse njësi në fillesat e saj ka qenë e planifikuar dhe përdorur për qëllime infrastrukturore dhe të stacionit të trenit, si rrjedhojë e zhvillimeve të mëvonshme, ka filluar të ndryshojë karakter edhe nga pikëpamja e shërbimeve.

Njësia strukturore përmban zhvillim informal dhe rrugët në këto vendbanime nuk janë planifikuar dhe as nuk janë ndërtuar sipas standardeve të pranuar. Këto rrugë janë të pashtuara, u mungojnë trotualet dhe sinjalistika rrugore dhe janë shumë të ngushta, duke penguar kështu kalimin e automjeteve në raste urgjence. Siguria rrugore në trafik në pjesën e brendshme të njësisë përbën shqetësim si për qytetarët, ashtu edhe për drejtuesit e automjeteve. Ndërkohë, hapësira publike përfshin vijën hekurudhore, brezin mbrojtës dhe stacionin e trenit. Kjo hapësirë publike zë një sipërfaqe më të madhe se 7,500 m², përfshirë rreth 500 m² përreth stacionit aktual të trenit. Mosmarrëveshjet e pronësisë kanë çuar në kontestim të kufijve mes hapësirave publike dhe hapësirave fqinje private.

Sipas të dhënave nga Bashkia Elbasan dhe zyra vendore e ZRPP-së, njësi 1/72 ka një sipërfaqe të përgjithshme të ndërtuar prej 5,520m². Parcelat (si numër) janë 92% pronë private dhe pjesa tjetër është pronë shtetërore, ndërkohë që sipërfaqja më e madhe është në pronësi publike. Prona private, duke përjashtuar tokën e pazënë, përdoret për banim dhe shërbime. Ndërtesat zënë një përqindje të vogël të pronës publike dhe përdoren kryesisht për funksionimin e stacionit të trenit. Pjesa më e madhe e pronës publike është tokë e lirë dhe rrugë. Ndërtimet informale në njësinë 1/72 janë në proces legalizimi dhe në disa raste janë pajisur me lejen e legalizimit.

Figura 42. Analiza të gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore



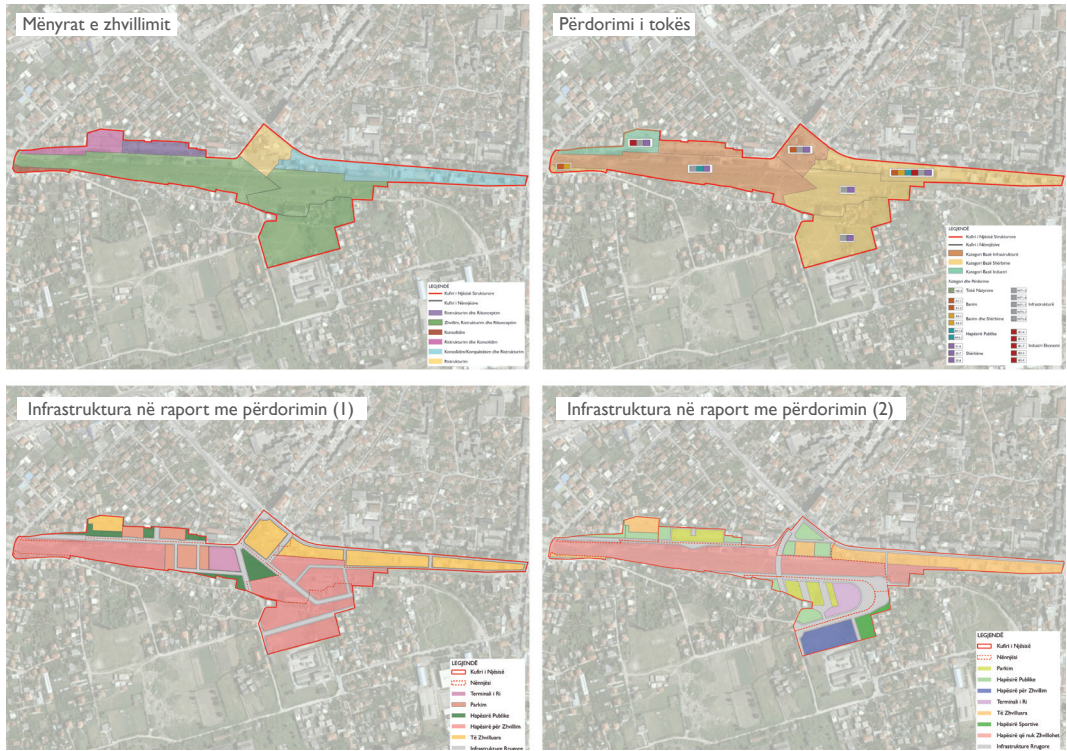
Bazuar në konkluzionet e analizave, grupi i punës filloi me planifikimin konceptual të zhvillimit të njësisë strukturore dhe të ndërlidhjes së saj me qytetin. Duke qenë një prioritet dhe një problem që kërkon zgjidhje të menjëhershme, u ra dakord me bashkinë që të jepej një zgjidhje afatshkurtër dhe më pas tre zgjidhje afatgjata të cilat do të ndërtoheshin mbi alternativën afatshkurtër.

Faza e parë, zgjidhja afatshkurtër, përfshin rigjenerimin e stacionit ekzistues të trenit të Elbasanit për të shërbyer për autobusë dhe trena. Kjo fazë paraqitet si një zgjidhje e menjëhershme, e përshtatshme dhe me kosto relativisht të ulët për problemin aktual në bashki në lidhje me stacionet e autobusëve.

Faza e dytë, alternativë e parë, përfshin ndërtimin e një terminali të ri multi-modal në jug të shinave hekurudhore, për të shërbyer për autobusë dhe mënyra të tjera transporti. Stacioni i rinovuar ekzistues i trenit do të vazhdojë të shërbejë për trena dhe do të ndërtohet një tunel nën shina për të lidhur stacionin e trenave dhe terminalin multi-modal. Të dy fazat e variantit të parë përfshijnë biletari, trajtimin e bagazheve dhe hapësirat e pritjes së pasagjerëve, zonat e dedikuara për taksi, zonat e pritjes së pasagjerëve, vendqëndrimet e autobusëve dhe parkim për klientët. Të dyja fazat përfshijnë përmirësimin e kapacitetit rrugor dhe qarkullimit. Të gjitha përmirësimet e bëra në fazën e parë do të shërbejnë edhe në fazën e dytë. Varianti i dytë, gjithashtu, propozon ndërtimin e një terminali multi-modal të ri për të shërbyer të gjitha mënyrat e transportit, me përmirësimet të lidhura me rrugët që shërbejnë objektin. Megjithatë, gjurmët ekzistuese hekurudhore do të hiqen dhe do të zhvendosen më tej në jug, duke e liruar tokën shtesë në dispozicion për zhvillim për rekreacion, strehim, shërbime, biznese dhe aktivitete kulturore, me potencial për t'u bërë një vend kyç për në bashki, në vend të një vije ndarëse përmes saj. Alternativa e tretë propozon një terminal të vetëm multi-modal. Në këtë opsion, gjurmët e shinave të hekurudhës kalojnë nën tokë

në një tunel nën vendndodhjen e tyre aktuale. Kalimi nëntokësor i gjurmëve të shinave do të pajisë me më shumë hapësira të mundshme zhvillimore për përdorime publike dhe private, si dhe me lidhje më të shumta midis lagjeve që nuk janë më në anët e kundërta të shinave.

Figura 43. Alternativa të propozimeve



Pas krijimit të koncepteve të sipërmendura të zhvillimit të terminalit, hapi i parë në studimin e fizibilitetit ishte përlogaritja e kostove të ndërtimit për secilën alternativë. Për këtë qëllim, u përdorën kryesisht të dhëna nga kostot referencë të bashkisë për punime të ngjashme, si dhe kërkime të ndryshme për punime të ngjashme në nivel ndërkombëtar, atje ku këto kosto referencë mungonin. Si rezultat, në tabelën më poshtë mund të shihet një përmbledhje e kostove të secilës alternativë:

Tabela 9. Krahasimi i kostove të alternativave të zhvillimit

Emërtimi	Faza 1 Rinovim i stacionit të trenit	Alternativa 1 Terminal i ri	Alternativa 2 Terminal i ri & zhvendosje e hekurudhës	Alternativa 3 Terminal i ri & tunel për hekurudhën
Përgatitja e kantierit dhe utilitetet	7,039,000.0	53,227,000.0	85,172,213.0	221,502,150.0
Ndërtimi i terminalit				
- I ri		75,000,000.0	75,000,000.0	75,000,000.0
- I rinovuar	8,760,000.0			
Rindërtimi i rrugëve	76,800,000.0	946,080,000.0	1,280,700,000.0	1,280,700,000.0
Vendpushimi i autobusëve	13,920,000.0	43,460,000.0	55,968,000.0	55,968,000.0

<i>Emërtimi</i>	<i>Faza I Rinovim i stacionit të trenit</i>	<i>Alternativa 1 Terminal i ri</i>	<i>Alternativa 2 Terminal i ri & zhvendosje e hekurudhës</i>	<i>Alternativa 3 Terminal i ri & tunel për hekurudhën</i>
Parkimi në sipërfaqe	17,650,000.0			
Zhvendosja e vijës hekurudhore			291,776,250.0	
Tuneli i hekurudhës				3,018,375,000
Shpenzime të ndryshme dhe fondi i kontingjencës (3%)	4,223,400.0	31,936,200.0	51,103,328.0	132,901,290.0
Kosto profesionale (12%)		127,744,800.0	204,413,310.0	531,605,160.0
Kosto e tokës	60,686,133.0	75,485,785.0	1,337,717,428.0	
Totali i buxhetit të zhvillimit	212,728,534	1,352,933,785	3,381,850,528	5,316,051,600

Në mënyrë që të analizohet fizibiliteti i secilës alternativë, është e rëndësishme që të kuptohen kostot operative dhe të ardhurat e gjeneruara nga secila alternativë. Për sa i përket të ardhurave, për çështje të studimit të fizibilitetit në fazën afat-shkurtër, u aplikuan të ardhurat nga parkimi dhe nga tarifat e mjeteve të transportit që shfrytëzojnë terminalin. Ndërkohë që në alternativat afatgjata u llogaritën të ardhurat edhe nga dhënia me qera e hapësirave për shërbime tregtare. Për të përlogaritur raportin shpenzime/të ardhura u përdorën të dhëna nga Bashkia Elbasan, si niveli i pagave, tarifat për parkim, apo dhe për mjetet e transportit publik, si dhe studime tregu për sa i përket qerave të mjediseve tregtare.

Tabela 10. Krahasimi i të ardhurave dhe shpenzimeve sipas secilës alternativë

<i>Shpenzime</i>		<i>Afatshkurtër</i>
<i>Staf</i>	<i>Drejtori</i>	705,600.0 LEK
	<i>Administrata</i>	1,440,000.0 LEK
	<i>Rojet (Stacioni)</i>	600,000.0 LEK
	<i>Operatori i parkingut</i>	600,000.0 LEK
	<i>Pastrimi</i>	600,000.0 LEK
	<i>Mirëmbajtja</i>	300,000.0 LEK
<i>Energjia elektrike, (ndriçimi, vendpushimet e terminalit, parkingu, ngrohje/ftohje, zyrat)</i>		378,000.0 LEK
<i>Uji (tualetet, pastrimi)</i>		78,000.0 LEK
<i>Mirëmbajtja e parkingut, vendpushimeve të autobusëve, rrugëve, ndërtesës, etj. (3% e investimit çdo vit)</i>		4,561,272.0 LEK
<i>Gjithsej</i>		9,262,872.0 LEK

Vlerat e mësipërme janë në LEK.

Afatgjatë		
Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
705,600.0 LEK	705,600.0 LEK	705,600.0 LEK
2,400,000.0 LEK	2,400,000.0 LEK	2,400,000.0 LEK
1,200,000.0 LEK	1,200,000.0 LEK	1,200,000.0 LEK
900,000.0 LEK	900,000.0 LEK	900,000.0 LEK
1,200,000.0 LEK	1,200,000.0 LEK	1,200,000.0 LEK
600,000.0 LEK	600,000.0 LEK	600,000.0 LEK
906,000.00 LEK	906,000.00 LEK	906,000.00 LEK
	162,000.00 LEK	
38,323,440.0 LEK	61,323,993.0 LEK	159,481,548.0 LEK
46,397,040.0 LEK	69,397,593.0 LEK	167,555,148.0 LEK

Bazuar në analizën e kapaciteteve financiare të bashkisë, asnjë nga opsionet, duke përfshirë edhe fazën afatshkurtër, nuk mund të kryhet përmes mjeteve të veta financiare. Gjithsesi, duke vërejtur nevojën e bashkisë për të zgjidhur problematikën me organizimin e transportit në qytet, atëherë faza afatshkurtër është më optimalja për zhvillim. Siç dallohet nga tabela e mësipërme, kjo fazë ka kostot më të vogla të zhvillimit, mirëmbajtjes dhe të ardhura në nivele të ngjashme me fazat afatgjata. Nisur nga kjo pikëpamje, si dhe nga një analizë më e zgjeruar e kosto-përfitimeve dhe rreziqeve për secilën alternativë, u gjykua e arsyeshme që të vijohet më tej me fazën afatshkurtër.

Tabela 11. Përmbledhje e alternativave

Faza I Rinovim i stacionit të trenit	Alternativa I Terminal i ri	
Aktivitetet e transportit dhe përvoja e përdoruesit		
<ul style="list-style-type: none"> • Të gjitha aktivitetet e autobusëve dhe taksive të rivendosura në një vend • Konflikte autobus/ makinë/këmbësor në hyrjen e terminalit • Vendpushime në terren të hapur për autobusët • Fare pak shërbime dyqanesh/ restorantesh në terminal • Hapësira pritëse e brendshme e vogël për kërkesën aktuale të pasagjerëve. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zgjerohen mjediset për autobusët dhe taksitë • Fare pak konflikte autobus/ makinë/ këmbësor në hyrjen e terminalit • Vendpushime të mbuluara për autobusët • Shërbim i zgjeruar për pasagjerët • Terminali ka madhësinë e duhur për kërkesën aktuale të pasagjerëve • Terminali është i zgjerueshëm për të plotësuar kërkesat në rritje në të ardhmen. 	
Aksesi, qarkullimi dhe parkingu		
<ul style="list-style-type: none"> • Ofron mundësi praktike për marrje/lënie pasagjerësh për taksitë • Ofron parking të sigurt të jashtëm publik për automjetet • Siguron parking të vazhdueshëm pritës me mbivendosje për autobusët, përmirëson vazhdimësinë e shërbimit me transport autobusi dhe ul nevojën për udhëtim me autobus në rrugët lokale • Vazhdojnë konfliktet me hekurudhën aktuale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zgjeron mundësitë për marrje/lënie pasagjerësh nga taksitë dhe automjetet private • Ofron parking të sigurt të jashtëm publik për automjetet • Siguron parking të vazhdueshëm pritës me mbivendosje për autobusët, përmirëson vazhdimësinë e shërbimit me transport autobusi dhe ul nevojën për udhëtim. • Qarkullimi për të gjitha mjetet e transportit është i qartë dhe i kuptueshëm • Vazhdojnë konfliktet me hekurudhën aktuale. 	

	<p style="text-align: center;">Alternativa 2 Terminal i ri & zhvendosje e hekurudhës</p>	<p style="text-align: center;">Alternativa 3 Terminal i ri & tunel për hekurudhën</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Zgjerohen mjediset për autobusët dhe taksitë • Fare pak konflikte autobus/ makinë/ këmbësor në hyrjen e terminalit • Vendpushime të mbuluara për autobusët • Terminali ka madhësinë e duhur për kërkesën aktuale të pasagjerëve • Terminali është i zgjerueshëm për të plotësuar kërkesat në rritje në të ardhmen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zgjerohen mjediset për autobusët dhe taksitë • Fare pak konflikte autobus/ makinë/ këmbësor në hyrjen e terminalit • Vendpushime të mbuluara për autobusët • Terminali ka madhësinë e duhur për kërkesën aktuale të pasagjerëve • Terminali është i zgjerueshëm për të plotësuar kërkesat në rritje në të ardhmen. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Zgjeron mundësitë për marrje/lënie pasagjerësh nga taksitë dhe automjetet private • Ofron parking të sigurt të jashtëm publik për automjetet • Siguron parking të vazhdueshëm pritës me mbivendosje për autobusët, përmirëson vazhdimësinë e shërbimit me transport autobusi dhe ul nevojën për udhëtim. • Qarkullimi për të gjitha mjetet e transportit është i qartë dhe i kuptueshëm • Vazhdojnë konfliktet me hekurudhën aktuale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zgjeron mundësitë për marrje/lënie pasagjerësh nga taksitë dhe automjetet private • Ofron parking të sigurt të jashtëm publik për automjetet • Siguron parking të vazhdueshëm pritës me mbivendosje për autobusët, përmirëson vazhdimësinë e shërbimit me transport autobusi dhe ul nevojën për udhëtim. • Qarkullimi për të gjitha mjetet e transportit është i qartë dhe i kuptueshëm. • Eliminon konfliktet me hekurudhën aktuale • Ofron rrugë të re dhe lidhje për këmbësorët për pjesën veriore dhe jugore të bashkisë 	

<i>Faza I</i>	<i>Alternativa I</i>
Aftësia për të ndërtuar	
<ul style="list-style-type: none"> Ripërdor ndërtesën ekzistuese dhe utilitetet e saj Përmirësimi i infrastrukturës rrugore lidhet kryesisht me shtrimin e rrugëve dhe përmirësimin e peizazhit të tyre 	<ul style="list-style-type: none"> Përfshin opsionin I për të maksimizuar leverdinë financiare Nevojite shumë gjëmime për strukturën, objektet e reja Përmirësimet e infrastrukturës rrugore shkojnë përtej zonës së PDV-së Kufizimet në terren mund të kërkojnë përjashtime nga kërkesat e brezit mbrojtës dhe lartësisë të Kodit Hekurudhor.
Elementët e përdorimit të tokës dhe mbështetja e komunitetit	
<ul style="list-style-type: none"> Mundësi të kufizuara për të shtuar përfitime për publikun, si brenda terminalit ashtu edhe në mjediset ndihmëse të tij Terminali ka kapacitete të kufizuara për të organizuar ngjarje në nivel komuniteti 	<ul style="list-style-type: none"> Mund të ofrojë hapësirë të kufizuar të gjelbër/shesh për argëtimin e publikut Terminali ka kapacitete për të organizuar ngjarje në nivel komuniteti jashtë orëve të trafikut Ofron më shumë hapësirë për dyqane
Mbështetje për zhvillimin ekonomik	
<ul style="list-style-type: none"> Terminali dhe mjedisi i tij të projektuar për t'u shërbyer kryesisht nevojave në nivel vendor Terminali ka hapësira minimale për dyqane Ndikim të kufizuar tek tregu i pasurive të paluajtshme Në terminal krijohen vende të reja pune. 	<ul style="list-style-type: none"> Terminali që do të bëhet ikona e qytetit mund të tërheqë operatorë të tjerë ndërqytetës dhe ndërkombëtar Siguron më shumë hapësirë terminali për zhvillime tregtare Potenciali i terminalit për të nxitur zhvillime të pasurive të patundshme në zonën përreth nuk mund të shfrytëzohet për shkak të mungesës së tokës së zhvillueshme Në terminal krijohen vende të reja pune
Kostot kapitale	
212,728,534.0 LEK	1,352,933,785.0 LEK

Alternativa 2	Alternativa 3
<ul style="list-style-type: none"> • Nevojite shumë gjurmime për strukturën, objektet e reja • Përmirësimet e infrastrukturës rrugore shkojnë përtej zonës së PDV-së • Kufizimet në terren mund të kërkojnë përjashtime nga kërkesat e brezit mbrojtës dhe lartësisë të Kodit Hekurudhor. • Zhvendosja e hekurudhës është shumë e kushtueshme dhe kërkon të tjera studime fizibiliteti për largimin e infrastrukturës, trajtimin e ndonjë ndotjeje dhe rindërtimin e linjës hekurudhore 	<ul style="list-style-type: none"> • Nevojite shumë gjurmime për strukturën, objektet e reja • Përmirësimet e infrastrukturës rrugore shkojnë përtej zonës së PDV-së • Kufizimet në terren mund të kërkojnë përjashtime nga kërkesat e brezit mbrojtës dhe lartësisë të Kodit Hekurudhor. • Hekurudha nëntokësore është shumë e kushtueshme dhe kërkon një tjetër studim fizibiliteti • Ndërtimi i hekurudhës nëntokësore kërkon studime të mëtejshme inxhinierike për ta bërë sipërfaqen të ndërtueshme dhe të përdorshme për zhvillime private
<ul style="list-style-type: none"> • Terminali ka kapacitete për të organizuar ngjarje në nivel komuniteti jashtë orëve të trafikut • Ofron më shumë hapësirë për dyqane • Ka shumë mundësi për të krijuar hapësirë të madhe të re për komunitetin, hapësirë që mund të përdoret për argëtim dhe aktivitete të ndryshme argëtuese 	<ul style="list-style-type: none"> • Terminali ka kapacitete për të organizuar ngjarje në nivel komuniteti jashtë orëve të trafikut • Ofron më shumë hapësirë për dyqane • Ka shumë mundësi për të krijuar hapësirë të madhe të re për komunitetin. • Rrugët e reja që lidhin lagjet në sipërfaqe të tunelit të trenit mund të bëjnë që kjo hapësirë e re të bëhet vend i përdorshëm për lidhjet e komunitetit • Siguron përfitime të rigjenerimit urban për zonat përtej kryqëzimit të Çerrikut duke eliminuar pengesat që vijnë nga linja hekurudhore.
<ul style="list-style-type: none"> • Terminali që do të bëhet ikona e qytetit mund të tërheqë operatorë të tjerë ndërqytetës dhe ndërkombëtar • Siguron më shumë hapësirë terminali për zhvillime tregtare. • Krijon tokë për zhvillime private: përdoret për të shmangur shpronësimin nëse zbatohet me faza • Ndërtesa e rëndësishme “historike” mund të ndihmojë në nxitjen e zhvillimit të pasurive të paluajtshme në zonën përreth • Aktivitetet në hapësirën e re publike mund të tërheqin turisë dhe të rrisin vlerën e pronave të patundshme në zonën përreth • Në terminal dhe në zhvillimet e reja private krijohen vende të reja pune 	<ul style="list-style-type: none"> • Terminali që do të bëhet ikona e qytetit mund të tërheqë operatorë të tjerë ndërqytetës dhe ndërkombëtar • Siguron më shumë hapësirë terminali për zhvillime tregtare. • Ndërtesa e rëndësishme “historike” mund të ndihmojë në nxitjen e zhvillimit të pasurive të paluajtshme në zonën përreth • Aktivitetet në hapësirën e re publike mund të tërheqin turisë dhe të rrisin vlerën e pronave të patundshme në zonën përreth • Shmang shpronësimet ndërkohë që krijon tokë për zhvillime private • Në terminal dhe në zhvillimet e reja private krijohen vende të reja pune.
3,381,850,528.0 LEK	5,316,051,600.0 LEK

Në vijim të seleksionimit të alternativës afatshkurtër, për të pasuruar më tej studimin e fizibilitetit, u matën dhe dy tregues thelbësorë financiarë: norma e brendshme e kthimit dhe treguesi i vlerës aktuale neto.

Treguesi i vlerës aktuale neto (VAN) apo Net Present Value (NPV) është një nga treguesit standardë, të përdorur për të vlerësuar vlerën në kohë të parash për projektet e investimeve afatgjata. Nëpërmjet kësaj metode, vlera aktuale e 'Lekut' në një projekt me investim afatgjatë është diferenca midis shumës së flukseve të arkës, të gjeneruara gjatë kohëzgjatjes së kontratës dhe vlerës së parash të shpenzuar për kryerjen e investimit fillestar. Norma e brendshme e kthimit të investimit (Internal Rate of Return – IRR) është një tjetër tregues, që përdoret për të matur fitimin e pritshëm nga një investim potencial. IRR-ja është një normë skontimi që bën zero, vlerën aktuale neto të flukseve të arkës për një projekt të caktuar. Praktikisht, në formulën e mësipërme bëjmë $VAN = 0$ dhe zgjidhim ekuacionin për të gjetur (r).

Tabela 12. Vlera Aktuale Neto (VAN) Net Present Value (NPV)

Kohëzgjatja	10 vjet	
Norma e Skontimit	7.77%	
	Vlera Aktuale Neto (VAN)	
Investimi I (në LEK)	212,728,534	79,780,445.25

Burimi: Bashkia Elbasan dhe Co-PLAN, 2018

Tabela 13. Norma e brendshme e kthimit (IRR)

Kohëzgjatja	10 vjet	
Norma e interesit e përdorur për skontimin e bonove 10-vjeçare	7.77%	
	Norma e brendshme e kthimit	
Investimi I (në Lek)	212,728,534	14.2%

Burimi: Bashkia Elbasan dhe Co-PLAN, 2018

Tabela 14. Periudha e vetëshlyerjes

Kohëzgjatja	10 years	
Norma e interesit e përdorur për skontimin e bonove 10-vjeçare	7.77%	
	Norma e brendshme e kthimit	
Investimi I (në Lekë)	212,728,534	Viti 5

Burimi: Bashkia Elbasan dhe Co-PLAN, 2018

Siç mund të dallohet nga tabelat e mësipërme, për të dy treguesit e matur, projekti afatshkurtër performon mirë nga pikëpamja financiare dhe përforcon arsyen e përzgjedhjes së alternativës afatshkurtër në krahasim me tre alternativat afatgjata.

Figura 45. Imazhe nga projekti i masterplanit për Qendrën e Fierit



Strategjia kryesore e të dy planeve është përmirësimi i hapësirës së lirë dhe rekreative gjatë bregut të lumit, duke orientuar zhvillimin ekonomik, duke synuar mundësitë për zhvillime publike e private që rrisin vlerën e qendrës, si dhe duke krijuar një mjedis tërheqës për banorët dhe vizitorët në qytet. Ndërtimi i një pallati sporti është hapi i parë kryesor për zbatimin e kësaj strategjie. Pallati i sportit i propozuar do të ndihmojë përmbushjen e nevojave të paplotësuara të banorëve për vende argëtimi dhe sportive dhe, së bashku me projektet e tjera rigjeneruese, do të rrisë potencialin zhvillimor të tokës përreth. Pra, bashkia synon rigjenerimin e zonës së qendrës si dhe shtimin e hapësirave e shërbimeve publike e rekreative. Zona për të cilën parashikohen ndërhyrjet më madhore është e përcaktuar në PPV si njësi strukturore 1/2, për të cilën, Bashkia Fier ka hartuar dhe miratuar tashmë PDV-në përkatëse. Propozimet e PDV-së synonin të sillnin në një emërues të përbashkët zgjidhjet urbane e mjedisore me adresimin e interesave të palëve dhe mundshmërinë financiare të projektit publik.

Tabela 15. Pasaporta e Njesisë Strukturore 1/2

Pasaporta Nr	109
Kodi	1/2
Emërtimi	Qendra, Zona e Masterplanit
Sipërfaqe (m²)	78485.38
Perimetër (m)	1257.83
Përdorimi (K.Bazë) ekz.	A. Banim, IN. Infrastrukturë
I (m²/m²)	0.53
KSHT (%) ekz.	25.52
KSHR (%) ekz.	9.38
KSHP (%) ekz.	0.00
Kapaciteti Mbajtës	2973
Numri i përdoruesve	2478-16516
Përdorimi (K.Bazë) prop	A. Banim S. Shërbime AR. Aktivitete sociale dhe rekreative IS. Institucione
% KAT1	50
% KAT2	30
% KAT3	20
Përdorime të tjera të lejuara	Të gjitha ato që nuk janë te ndaluara ose të kushtëzuara
Përdorime të ndaluara	Industri dhe Ekonomi, përvec magazinave me produkte jo ndotëse, ushtarake, përdorime të vecanta dhe te gjitha ato që nuk i shërbejnë, ose nuk përputhen me përdorimet e propozuara
Përdorime të kushtëzuara	Nuk ka
Tipologjia	GjMe, KuLa
Mënyrat e ndërhyrjes	Intensifikim
Parcela minimale (m²)	Sipas planit dhe kësaj rregulloreje
Distancat (m)	Sipas legjislacionit në fuqi
I max. (m²/m²) KAT1	5
I max. (m²/m²) KAT2	4

I max. (m²/m²) KAT3	
KSHT max. lejuar (%) KAT1	70
KSHT max. lejuar (%) KAT2	70
KSHT max. lejuar (%) KAT3	10
KSHR min (%)	25
KSHP min (%)	30
Sipërfaqe parkimi (m²)	17839.74
Gjelbërim (2.5m²/banor)	7433.23
Gjelbërim i përgjithshëm (9m²/banor)	26759.61
I shtesë me kushte (m²/m²)	1
Lartësi max. (m) (jo I me kusht)	50
Lartësia max. (kate) (jo I me kusht)	15
PDV	Po
Sip. Min. për PDV (m²)	8000
Plan rrugor para lejes	Jo
Instrumente zhvillimi	INK
Kushte për infrastrukturën, shërbimet publike e të tjera	Njësia i nënshtrohet konkursit për zhvillim dhe dizajn, siç parashikohet në këtë Rregullore; Bashkia merr vendim për ndryshimin mes përqindjeve të secilit përdorim, në varësi të tendencave të zhvillimit në njësi. Ky ndryshim mund të jetë deri në 50 % të vlerës aktuale të propozuar.

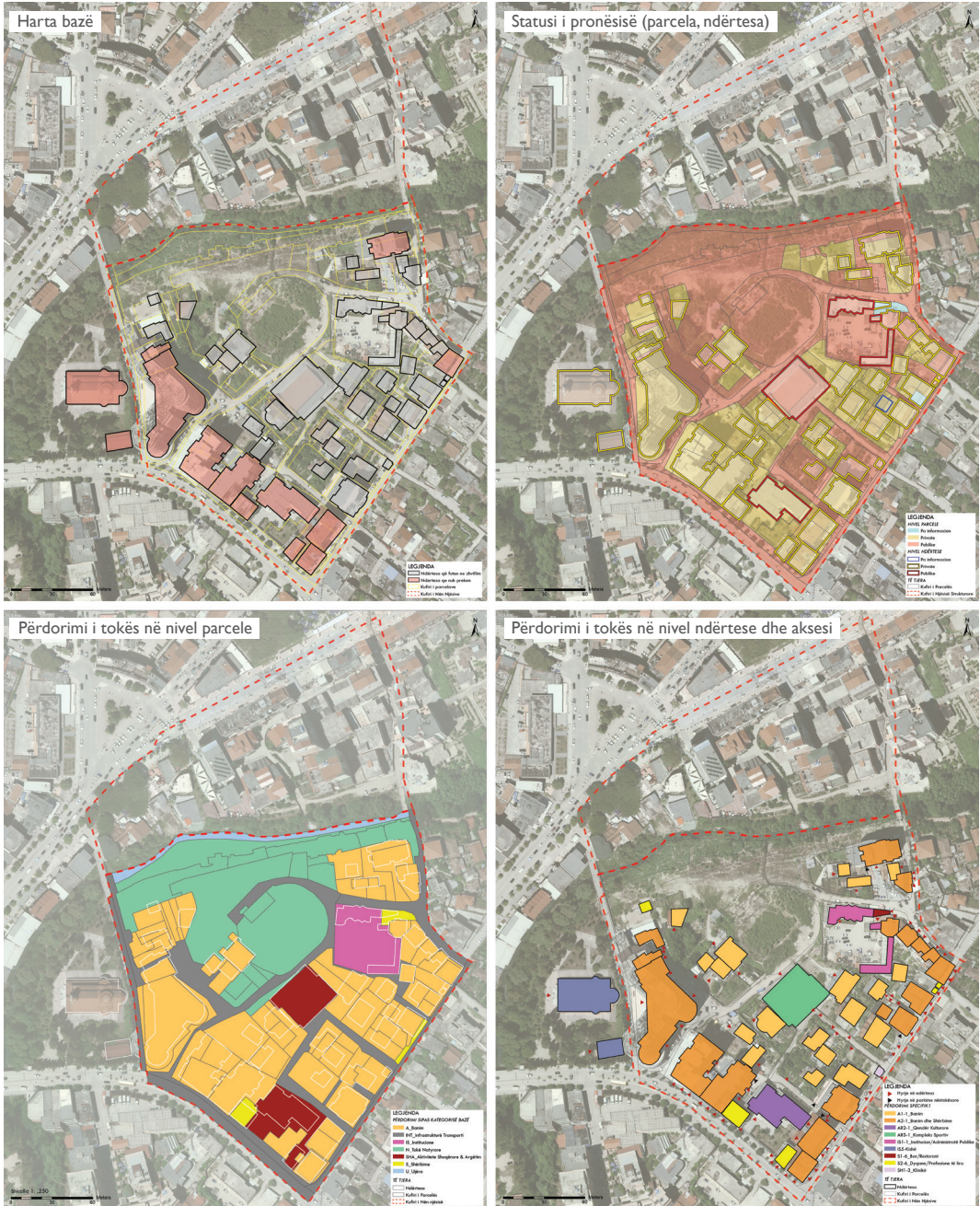
Siç dallohet në tabelën e mësipërme, kategoritë ekzistuese të lejuara të përdorimit të tokës janë banim dhe infrastrukturë. PPV-ja parashikon zhvillim të konsiderueshëm të ri privat në njësinë 1/2 në të ardhmen e afërt, e stimuluar nga përmirësimet në bregun e lumit dhe ndërtimi i pallatit të sportit. PPV-ja parashikon një rritje në densitetin e ndërtimit nga 0.53 që është aktualisht deri në 4.0 ose 5.0, në varësi të nënjesive strukturore. Kur të rizhillohen plotësisht, sipas vizionit të përshkruar në PPV, ndërtesat pritet të zënë rreth gjysmën e sipërfaqes së njësisë, rrugët 25% dhe hapësira publike 30%. Ndërkohë, rigjenerimi me përdorime të reja dhe intensitete më të larta nënkuptojnë ndryshime thelbësore në organizimin hapësinor dhe funksionalitetin e njësisë.

Në këtë rast, studimi fizibilitetit u mendua se do të ndihmonte dhe informonte bashkinë në vendimarrjen e saj në lidhje me PDV-në, si dhe në negociatën e mundshme me zhvillues/investitorë potencialë dhe pronarët privatë. Për të hartuar studimin e fizibilitetit, një ndër shumë hapat e ndërmarra, ishte grumbullimi në terren i informacionit për vlerën e tregut të pasurive të paluajtshme. Kuptimi i vlerës së tregut do ta sillte studimin e fizibilitetit më afër realitetit të pritshëm të pronarëve të tokës dhe, për pasojë, do ta bënte më të mundshëm nga ana financiare. Gjithashtu, do të shtoheshin mundësitë për bashkinë për të përfituar nga kapja e vlerës së rritur të pronës.

Njësia strukturore 1/2 ka një sërë përdorimesh toke. Banimi është kategoria më e madhe e përdorimit të tokës në njësinë strukturore, e ndjekur nga Toka Natyrore, që ndodhen pranë lumit dhe në pjesën qendrore të njësisë. Edhe infrastruktura e transportit është kategori kryesore e përdorimit të tokës. Kjo ndodhet zakonisht përgjatë perimetrit të njësisë strukturore. Ndërkohë,

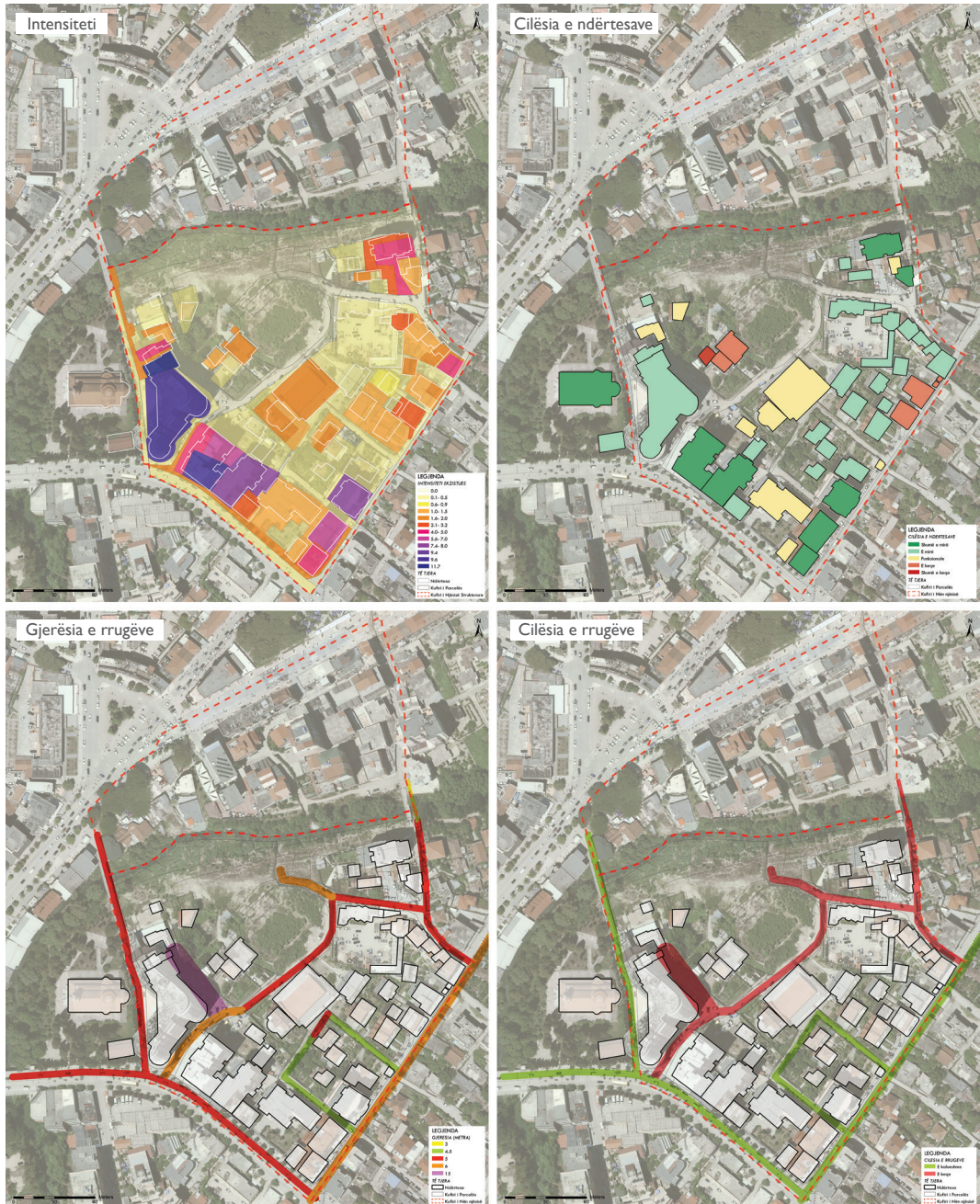
nga pikëpamja e infrastrukturës rrugore mund të thuhet janë 1,394.6 metra rrugë dhe nga këto 71% janë të shtruar me asfalt. Pjesa tjetër, kryesisht rrugë të vogla të brendshme, janë me zhavorr. Këto rrugë, nga ana tjetër, paraqesin një sfidë për sa i përket zgjerimit. Aktualisht, Lumi Gjanica mund të kalohet vetëm në një pikë me automjet, në kryqëzimin midis rrugëve kryesore “Jakov Xoxa” dhe “Jani Bakalli”. Ka një urë për këmbësorë në këndin tjetër të njësisë strukturore, megjithëse është në kushte të këqija. Qëllimi i bashkisë është të ndërtojë një urë të re që mund të përdoret si për këmbësorë, ashtu edhe për automjetet.

Figura 46. Analiza e gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore



Cilësia e ndërtesave në përgjithësi ndryshon nga shumë mirë (14.4% e të gjitha ndërtesave), në mirë (53%), në funksionale (18.4%) dhe dobët ose shumë dobët (14.2%). Ndërtesat në zonën e PDV-së kanë një lartësi nga 1 në 13 kate. Ndërtesat me një dhe dy kate përbëjnë 59.2% të të gjitha ndërtesave dhe ndodhen kryesisht në brendësi të zonës. Ndërtesat me 3-9 kate (32.6% e të gjitha ndërtesave) ndodhen përgjithësisht në rrugët kryesore kufizuese të zonës. Tre ndërtesa kanë 10 ose 11 kate dhe një ndërtesë ka 13 kate. Lartësia më e vogël e ndërtesave është 5 metra. Ndërtesa 13 kate është më e larta, 41 metra.

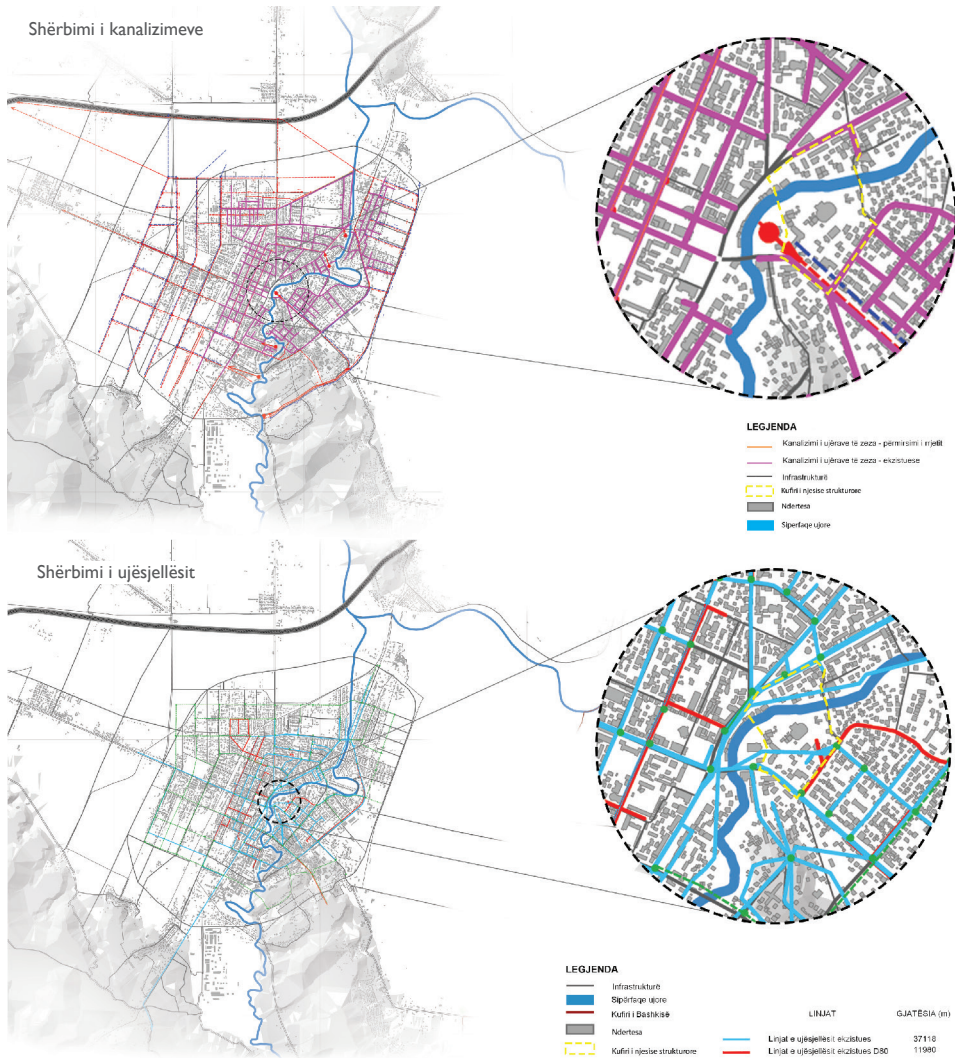
Figura 47. Analiza e gjendjes ekzistuese të njësisë strukturore



Sipas informacionit në ZRPP, zona ka një përzjerje të pronësisë publike dhe asaj private për sa i përket ndërtesave dhe tokës. Pronësia publike përbën gjysmën e numrit të ngastrave (54) dhe pjesën më të madhe të sipërfaqes së tokës (28,694m²). Ka 54 parcela private me një sipërfaqe prej 19,144m². Statusi i pronësisë së 1.9% të parcelave është i paqartë. Ndërtesat në zonën e PDV-së janë kryesisht me pronarë privatë (89.6% të të gjitha ndërtesave). Ndërtesat publike janë 10.4% të të gjitha ndërtesave në zonë dhe lidhen me përdorime kulturore e institucionale, si ndërtesa e ujësjellësit dhe palestra. Kjo përzjerje e pronësive sugjeron që metoda e riorganizimit dhe konsolidimit të parcelave është me e frytshme për të adresuar si çështjet e pronësisë, ashtu edhe shpërndarjen e drejtë të kostove dhe përfitimeve mes palëve.

Lumi Gjanica ka qenë shumë i rëndësishëm në zhvillimin e qytetit të Fierit. Zhvillimi i zonës urbane dhe ndotja industriale kanë shkaktuar dëme të konsiderueshme në zonën e bregut të lumit dhe në cilësinë e ujrave. Nga analizat mjedisore del qartë se është e rëndësishme që në momentin e zhvillimit të zonës, projekti të shoqërohet me një studim dhe vlerësim të ndikimit në mjedis (VNM).

Figura 48. Analiza e gjendes ekzistuese mjedisore



Bazuar në konkluzionet e analizave, PPV-në dhe parashikimet e masterplanit për zhvillimin e qendrës u hartuan konceptet e para të zhvillimit, duke përdorur metodën e riorganizimit dhe konsolidimit të parcelave në zonë. Nxitës për konceptin ishte propozimi për të zhvilluar një pallat sporti, i cili, për shkak të mungesës së mjeteve financiare për t'u financuar nga bashkia, ishte parashikuar të zhvillohej përmes një partneriteti publik-privat. Kjo nënkuptonte që krahas ndërtimit publik të realizohej të paktën edhe një ndërtim me interes privat, për të mbuluar një pjesë të kostove. Grupi i punës hartoi fillimisht disa koncepte të shpërndarjes në territor të pallatit të sportit, si dhe zhvillimit privat.

Secili koncept, siç mund të dallohet dhe nga hartat e mësipërme, është një kombinim i lartësive dhe pozicioneve të ndryshme të ndërtimeve private dhe të pallatit të sportit. Secili propozim i

Figura 49. Alternativat e koncepteve



shpërndarjes së ndërtesave në territor u analizua nga pikëpamja e kostove dhe përfitimeve duke përdorur metodën e 'vlerës së mbetur për tokën'. Pas përzgjedhjes së një prej alternativave të propozuara, varësisht përmbushjes së treguesve të zhvillimit sipas PPV-së, ajo u testua me variabla të ndryshme për të gjetur dhe analizuar mundshmërinë financiare. Metoda e 'vlerës së mbetur për tokën' përfshin logaritjen e vlerës së tregut të zhvillimit të ri, zbritjen e kostove totale të zhvillimit, zbritjen e fitimit të pritshëm të zhvilluesit, si dhe zbritjen e vlerës që kërkojnë pronarët për tokën, si një përqindje të vlerës totale të zhvillimit. Nëse shuma përfundimtare është negative, projekti nuk është i realizueshëm. Shuma pozitive nënkupton se nga zhvillimi do të vilen të ardhura të mjaftueshme për të mbështetur përfitimin publik.

Për të analizuar mundshmërinë financiare nëpërmjet metodës së sipërpërmendur u përdorën një sërë supozimesh dhe të dhënash bazë nga statistikat zyrtare të qeverisë, të dhënat e ofruara nga bashkia dhe nga shqyrtimi i hollësishëm i kushteve të pasurive të patundshme në Fier. Këto të dhëna bazë paraqiten në tabelën e mëposhtme.

Tabela 16. Supozimet paraprake të llogaritjeve për vlerën e mbetur të tokës

KOSTOJA E TOKËS	Vlera	Njësia	Burimi
Kostoja e tokës së zhvillueshme	22.5%	% e totalit të të ardhurave nga zhvillimi	Bashkia
Kostoja e shpronësimit për tokën	99	€/m ²	VKM
Kostoja e shpronësimit për ndërtimin	250	€/m ²	EKB
Vlera e tokës në treg	150-200	€/m ²	Bashkia
NDËRTESAT			
Çmimi bazë i shitjes së banesave	600	€/m ²	Bashkia/ Anketa e tregut
Çmimi bazë i shitjes së dyqaneve	1750	€/m ²	Bashkia/ Anketa e tregut
Madhësia mesatare e apartamentit (shitje)	100	m ²	Analiza e PLGP-së/ Anketa e tregut
Çmimi mesatar i shitjes së hapësirës së parkingut nëntokësor	7000	€/vend parkimi	Analiza e PLGP-së
Të ardhurat mesatare vjetore nga hapësira e parkimit mbitokësor	240	€/vend parkimi	Analiza e PLGP-së
KOSTOT E NDËRTIMIT			
Totali i kostove mesatare (apartamente dhe dyqane)	275	€/m ²	Bashkia
Taksa e ndikimit në infrastrukturë	4%	% e totalit të të ardhurave nga ndërtimi i ndërtesave	Qeveria shqiptare
Parkim (mbitokësor)	120	€/m ²	Analiza e PLGP-së
Parkim (nëntokësor)	250	€/m ²	Analiza e PLGP-së
Kostoja për ndërtimin e pallatit të sportit (bazuar në masterplanin Ri-Gjanica)	1,837,070	Euro	Bashkia
INVESTIMI			
Fitimi i zhvilluesit	25%	% e totalit të kostove të zhvillimit	Analiza e PLGP-së

Bazuar në të dhënat e mësipërme dhe në metodën e vlerës së mbetur të tokës, janë kryer llogaritjet në bazë të konceptit të zhvillimit, duke synuar maksimizimin e vlerës që përfiton publiku, fizibilitetin financiar dhe fitimin ekomonik në nivelin e çdo parcele si dhe përfitime publike më të larta se sa kostot publike. Kjo e fundit ka garantuar që bashkia të mos humbasë as sipërfaqe toke dhe as vlerë toke në riorganizimin e parcelave publike e private (brenda njësisë) me qëllim përfitimin e parcelave të reja të zhvillimit, përkundrazi të rritë të dyja vlerat në favor të saj, pa çënuar përftimet private.

Tabela 17. Shembull nga metoda e llogaritjes së vlerës së mbetur të tokës (Proforma)

		Përdorim Tregtar	Përdorim Miks
Artikuj	<i>njësia</i>	KULLA	KULLA
Sipërfaqe			
Sipërfaqja totale e tokës (gjurma e kullës së qendrës sportive)	m ²	300	300
Kate	Nr	9	9
Sipërfaqja totale e kullës së qendrës sportive	m ²	2,700	2,700
Hapësira totale tregtare të qendrës sportive (pa kullë)	m ²	510	510
Hapësira parkimi totale të kullës	nr	24	24
Të ardhura			
Të ardhurat totale të shitjeve komerciale (kulla)	€	4,725,000	2,362,500
Totali i të ardhurave nga shitja e banesave (kulla)	€	0	810,000
Të ardhurat totale të shitjeve komerciale (qendra sportive)	€	892,500	892,500
Totali i shitjeve të parkimit të kullës	€	168,000	168,000
(=) Të ardhurat totale të zhvillimit	€	5,785,500	4,233,000
Kosto Zhvillimi			
Kostot totale të ndërtimit	€	742,500	742,500
Kostot totale të ndërtimit të parkimit të kullës	€	150,000	150,000
Kostot e ndërtimit të Pallatit të Sportit Sports (duke përfshirë hapësirën tregtare)	€	1,837,070	1,837,070
Kostoja e parkimit sipërfaqësor	€	120,000	120,000

Nëntotal	€	2,849,570	2,849,570
(+) Taksa mbi ndikimin e infrastrukturës	€	231,420	169,320
(=) Shpenzimet totale të zhvillimit	€	3,080,990	3,018,890
Analiza e vlerës së mbetur të tokës			
Të ardhurat totale të zhvillimit	€	5,785,500	4,233,000
(-) kostot totale të zhvillimit	€	3,080,990	3,018,890
(-) fitimi i zhvilluesit	€	770,248	754,723
(=) vlera e mbetur e tokës	€	1,934,263	459,388
(-) Kostoja e tokës private (alternativa 1: shpronësimi)	€	945,860	945,860
(-) Kostoja e tokës private (alternativa 2: vlera e tregut)	€	1,730,524	1,730,524
(-) Kostoja e tokës private (alternativa 3: % e zhvillimit)	€	1,301,738	952,425
(=) Vlera e shtuar nga zhvillimi / përfitimi publik (1)	€	988,403	-486,472
(=) Vlera e shtuar nga zhvillimi / përfitimi publik (2)	€	203,738	-1,271,137
(=) Vlera e shtuar nga zhvillimi / përfitimi publik (3)	€	632,525	-493,038
Vlera e Përgjithshme e Zhvillimit	€	5,785,500	4,233,000

Siç mund të shihet nga llogaritjet e mësipërme, vlera e shtuar (përfitimi publik) është pozitive në pjesën më të madhe të skenarëve të trajtuar. Sa më sipër dëshmon se ekziston mundësia për të aplikuar instrumente të ndryshme për kapjen e vlerës së shtuar të tokës, me qëllim që një pjesë e kësaj vlere të mundshme të shtuar të përdoret për përmirësimin e aspekteve të ndryshme në zonë. Jo të gjitha opsionet gjenerojnë fitime të përshtatshme për të mbështetur një veper publike, duke përfshirë ndërtimin me fonde publike të pallatit të sportit.

Së fundmi, për të konsoliduar më tej studimin e fizibilitetit është e nevojshme që të kryhet dhe një analizë e ndjeshmërisë. Kjo analizë tregon se çfarë ndodh me mundshmërinë e projektit në rastin e ndryshimeve në variabla të ndryshëm, të cilët kanë impakt të drejtpërdrejtë në zhvillim, si më poshtë:

1. Totali i kostove të ndërtimit (-15%; +20%);
2. Fitimi i zhvilluesit (-15%; +20%; +50%);
3. Totali i të ardhurave (+/- 20%);
4. Ulja në kostot e ndërtimit me 15% dhe rritje e të ardhurave me 20%;
5. Rritje e kostove të ndërtimit me 20% dhe rënie e të ardhurave me 20%;
6. Kostot e tokës (-20%; +25%; +50%).

Pas simulimeve të ndryshme, sipas kombinimeve të mësipërme të analizës së ndjeshmërisë vërehet se projekti/zhvillimi në zonë është mjaft i qëndrueshëm dhe luhatjet nuk ndikojnë në masë të konsiderueshme në mundshmërinë e tij. Tabela e mëposhtme, tregon impaktin që ndryshimet mësipërme sjellin në vlerën e shtuar dhe në vlerën e mbetur të tokës, në përgjithësi:

Tabela 18. Analiza e ndjeshmërisë së zhvillimit ndaj ndryshimeve

	Kulla e Sportit Alternativa 4		
	Vlera e Shtuar (Kosto Toke 1)	Vlera e Shtuar (Kosto Toke 2)	Vlera e shtuar (Kosto Toke 3)
Kosto Ndërtimi			
85%	1,136,059	351,395	653,619
100%	904,028	119,363	421,588
120%	594,653	-190,012	112,213
Fitim Zhvilluesi			
85%	1,038,971	254,307	556,531
100%	904,028	119,363	421,588
120%	724,103	-60,561	241,663
150%	454,217	-330,448	-28,224
Të ardhura			
80%	-302,092	-1,086,757	-498,873
100%	904,028	119,363	421,588
120%	2,110,148	1,325,483	1,342,048
85% kosto ndërtimi, 120% të ardhura	2,342,179	1,557,515	1,574,079
120% kosto ndërtimi, 80% të ardhura	-611,467	-1,396,132	-808,248

Pasi u analizua mundësia e zhvillimit duke përdorur metodën e vlerës së mbetur të tokës dhe analizën e ndjeshmërisë, hapi i rradhës në studimin e fizibilitetit është që të analizohen implikimet që zhvillimi ka mbi pronarët e tokës (privatë dhe publikë) dhe mundësitë e përdorimit të instrumentit të ri-organizimit të parcelave si mënyrë për të shmangur shpronësimin. Për llogaritjen e kostove të tokës u përdorën supozimet e mëposhtme:

Kosto Shpronësimi Toke	99	Euro/m ²
Kosto Shpronësimi Ndërtese	250	Euro/m ²
Vlerë Tregu për qëllime banimi	600	Euro/m ²
Vlerë Tregu për Tokën (+ ndërtesën)	200	Euro/m ²
Kosto Toke si 22.5% e vlerës së zhvillimit	1,428,300	Euro
Vlera e Mbetur e Tokës	1,849,888	Euro

Duke përdorur supozimet e mësipërme, kostot e tokës u llogaritën si për qëllimin e ndërtimit të

pallatit të sportit, ashtu dhe për qëllimin e ndërtimit privat. Në të dyja rastet, vlera e secilës pronë u llogarit në tre mënyra: i) vlera e shpronësimit (duke përdorur kostot mesatare të shpronësimit dhe kostot e ndërtimit për qendrën e Fierit); ii) vlera sipas supozimit se 22.5% e zhvillimit është për kostot e tokës dhe iii) vlera e tregut. Nga rezultatet e llogaritjeve del qartë se shpronësimi mund të shmanget dhe pronarët e tokës mund të kompensohen duke marrë vlera tregu nëse ndiqet zhvillimi me riorganizim dhe konsolidim parcelash. Kjo analizë pajisi me një mundësi të mirë për të parë mënyrën e balancimit të kosto-përfitimeve të aktorëve të përfshirë në procesin e zhvillimit.

Tabela 19. Analiza e kosto përfitimeve Pallati i Sportit dhe Zhvillim Privat

Analiza Kosto Përfitime - Pallati i Sportit								
Aksionere	Bashkia				Pronarët		Zhvilluesi	
Aksionere në:	Vlerë Tregu		Vlerë me Çmime Reference		Vlerë Tregu		Vlerë Tregu	
	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime
Tokë pa ndërtesa (m²)	13,656	14,036	13,656	14,036	2,115			0
Tokë me ndërtesa (m²)	1,504	3,446	1,504	3,446	848			810
Sipërfaqe Ndërtimi (m²)	2,979	3,446	2,979	3,446	2,876			5,010
Vlerë Pronë-Tokë (Euro)	2,477,937	2,807,200	1,518,354	2,807,200	164,887			
Vlerë Pronë-Ndërtesë (Euro)	1,787,540	1,837,070	744,808	1,837,070	1,565,637			6,348,000
Vlerë Pronë-Total (Euro)	4,265,477	4,644,270	2,263,162	4,644,270	1,730,524	1,730,524	1,730,524	6,348,000
Shpronësim (Euro)	0		0					
Gjelbërim dhe Infrastrukturë (Parking)	215,040		215,040					
Kosto Parkimi	0	120,000		120,000			120,000	
Kosto Zhvillimi							3,598,490	
Fitim Zhvilluesi								899,623
Përfitim Publik		119,363		119,363			119,363	
Total (m²)	18,139	20,928	18,139	20,928	5,839			5,820
Total (Euro)	4,480,517	4,883,633	2,478,202	4,883,633	1,730,524	1,730,524	5,568,378	7,247,623
Analiza Kosto Përfitime- Zhvillim Privat								
Aksionerë	Bashkia				Pronarët		Zhvilluesi	
Aksionere në:	Vlere Tregu		Vlere me Çmime Reference		Vlerë Tregu		Vlerë Tregu	
	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime
Tokë pa ndërtesa (m²)	4,304	8,537	4,304	8,537	3,782			0
Tokë me ndërtesa (m²)	222	0	222	0	2,548			2,110

Analiza Kosto Përfitime- Zhvillim Privat								
Aksionerë	Bashkia				Pronarët		Zhvilluesi	
Aksionere në:	Vlere Tregu		Vlere me Çmime Reference		Vlerë Tregu		Vlerë Tregu	
	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime	Kosto	Përfitime
Sipërfaqe Ndërtimi (m ²)	222	0	222	0	8,421			25,320
Vlerë Pronë-Tokë (Euro)	807,201	1,707,400	448,035	845,163				
Vlerë Pronë-Ndërtesë (Euro)	133,112	-	55,464	-	5,052,404	5,052,404		18,800,100
Vlerë Pronë-Total (Euro)	940,313	1,707,400	503,498	845,163	5,052,404	5,052,404	5,052,404	18,800,100
Shpronësim (Euro)	0		0					
Gjelbërim dhe rregullim peizazhi	128,055		128,055					
Kosto Zhvillimi							8,770,004	
Fitim Zhvilluesi								2,192,501
Vlerë e Shtuar/përfitim publik		2,785,191		2,785,191			2,785,191	
Total (m ²)	4,747	8,537	4,747	8,537	14,750			27,430
Total (Euro)	1,068,368	4,492,591	631,553	3,630,354	5,052,404	5,052,404	16,607,599	20,992,601

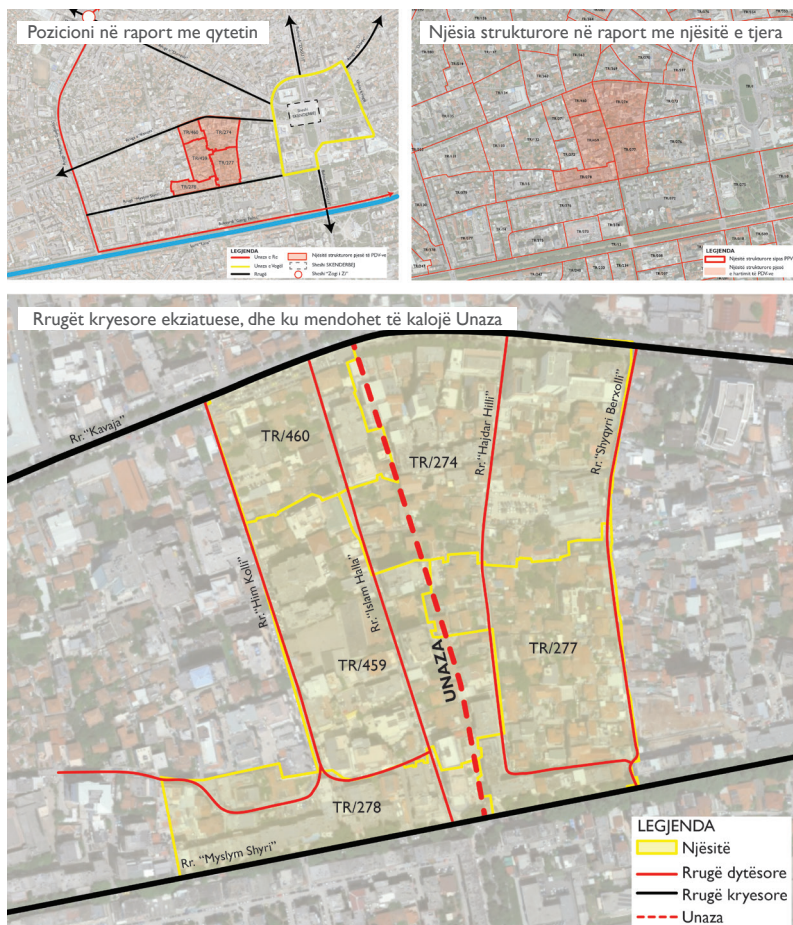
Siç mund të dallohet nga tabelat e mësipërme, në të dyja rastet, kosto-përfitimet janë të mirëbalancuara. Pra, në rast se zhvillimi ndodh, kjo do të thotë që pronarët e tokës kompensohen me vlera tregu brenda zhvillimit të ri, zhvilluesit arrijnë të ndërtojnë, të mbulojnë kostot e tokës dhe të pallatit të sportit, të gjenerojnë një fitim të pranueshëm dhe, së fundi, bashkia (dhe komuniteti më i gjerë i Fierit) arrijnë të pajisen me infrastrukturë të re sportive, të rigjenerojnë zonën dhe të ulin kostot e pajisjes të infrastrukturës, pa humbur sipërfaqe pronësie publike. Riorganizimi i parcelave për qëllime zhvillimi është një mundësi e mirë dhe e aplikueshme (bazuar në studimin e fizibilitetit dhe në supozimet e tij) për të ndërtuar pallatin e sportit, minimizuar nevojat e shpronësimit, si dhe për të gjeneruar burime të reja financiare, pa rënduar financat vendore.

Rasti i Fierit, në dallim nga Elbasani, tregon një tjetër mënyrë sesi studimet e fizibilitetit mund të ndikojnë në zhvillimin urban dhe në hartimin e PDV-ve. Kësisoj, PDV-të kthehen nga një instrument i thjeshtë i projektimit urban, në një instrument kompleks, i cili rregullon marrëdhëniet pronësore e financiare në procesin e zhvillimit. Përtej përcaktimeve të PDV-së, studimi i fizibilitetit i vjen gjithashtu në ndihmë bashkisë si një instrument për të drejtuar negociatat me pronarët e tokës dhe zhvilluesit/investitorët e mundshëm.

6.5 Rasti Bashkia Tiranë - Unaza e Mesme

Plani i Përgjithshëm Vendor i Territorit të Bashkisë së Tiranës parashikon një strategji gjithëpërfshirëse të transportit publik, menaxhimit të trafikut dhe përmirësimeve në rrjetin rrugor, për të zgjidhur problemet e transportit në qytet, me një plan kohor deri në vitin 2030. Një komponent i rëndësishëm i strategjisë së transportit është ndërtimi i një unaze të mesme, që kalon përmes territorit urban, për të ndihmuar në lehtësimin e trafikut dhe për të përmirësuar aksesin në qytet. Njëmbëdhjetë nga 12 segmentet e projektuara të unazës së propozuar shfrytëzojnë rrugët ekzistuese, të cilat do të zgjerohen për të rritur kapacitetin trafikmbajtës. Segmenti II, i cili parashikohet të ndërtohet në zonën subjekt i PDV-së së shpjeguar në vijim, është segmenti i vetëm ku rruga e unazës së propozuar nuk ka hapësirë që të ndjekë një rrugë ekzistuese. Segmenti II është shumë i rëndësishëm sepse, kur të ndërtohet, unaza do të bëhet funksionale. Më tej, zgjerimi i rrugëve ekzistuese në seksionet e tjera do ta sjellë unazën në kapacitetin e saj të plotë trafikmbajtës. Unaza e propozuar në segmentin II është përafërsisht 475 metra në gjatësi dhe kalon praktikisht mes për mes zonës së PDV-së. Sipërfaqja totale e PDV-së është rreth 12.2 hektarë dhe përfshin njësitë strukturore 274, 277, 278, 459 dhe 460. Zona e PDV-së kufizohet nga Rruga e Kavajës në veri, Rruga “Shyqyri Bërxolli” në lindje, Rruga “Myslym Shyri” në jug, dhe Rruga “Him Koli” në perëndim. Rrugët kryesore të brendshme janë Rruga “Islam Alla dhe Rruga “Hajdar Hidri”, të cilat shtrihen nga veriu në jug, dhe Rruga “Besim Imami”, që kalon nga lindja në perëndim.

Figura 50. Pozicioni i zonës në raport me qytetin



Segmenti II i unazës së mesme kalon në një zonë mjaft komplekse dhe të dendur nga pikëpamja e zhvillimit urban. Si rrjedhojë, aplikimi i shpronësimit për të hapur gjurmën e unazës do të kishte kosto shumë të larta publike dhe kosto të mëdha sociale e financiare për pronarët e tokës. Në Shqipëri, vlerat e shpronësimit janë të ulëta në krahasim me ato të tregut. Po ashtu, aplikimi i shpronësimit do të ngjallte debate të shumta në raport me trajtimin e barabartë të pronarëve të tokës brenda zonës. Në këtë rast, pronarët, pronat e të cilëve nuk preken nga trupi i rrugës do të kishin përfitime të konsiderueshme si rrjedhojë e zhvillimit të mundshëm dhe vlerës së shtuar të pronës së tyre nga investimi publik.

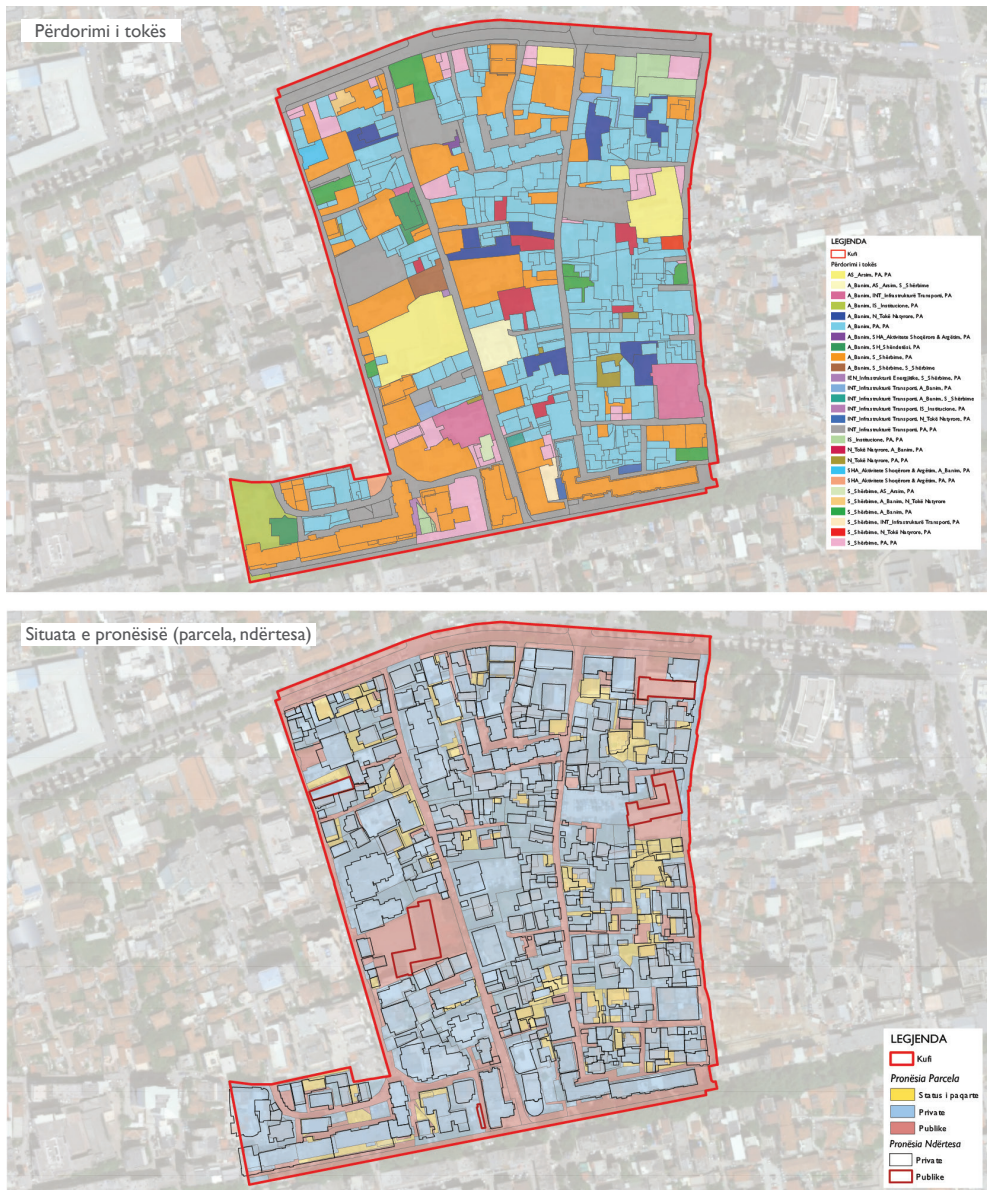
Për këtë qëllim, Bashkia Tiranë, vendosi të hartojë një studim fizibiliteti me qëllimin për të hulumtuar një sërë opsionesh për zhvillimin e organizuar dhe të pandërprerë të pesë njësive strukturore, përfshirë segmentin e unazës, për të përmirësuar qarkullimin e trafikut dhe rigjenerimin e zonës së PDV-së me intensitet më të lartë, si dhe për të gjetur mënyra alternative për shmangjen e shpronësimit. Metodologjia në rastin e Bashkisë Tiranë është e ngjashme me rastin e Bashkisë Fier, pra duke përdorur metodën e vlerës së mbetur për tokën, për llogaritjet e impakteve të zhvillimit, e më pas në bazë të saj duke analizuar mundësi të ndryshme të riorganizimit dhe konsolidimit të parcelave. Fillimisht, një ndër punët paraprake të studimit të fizibilitetit ishte analiza e tregut të shitblerjes së pronave në qytetin e Tiranës, me fokus të veçantë në zonën e ku mendohet të zhvillohet unaza e mesme. Të dhënat u mblodhën kryesisht nga intervista gjysëm të strukturuar me agjentë dhe me vlerësues të pasurive të patundshme të cilët operojnë në Tiranë.

Tabela 20. Analiza e tregut të ndërtimit

Lloji	Vlera	Njësia
Apartamente të ndërtuara para 1990	800-950	Euro/m ²
Apartamente pas viteve 2000	1100-1200	Euro/m ²
Apartamente të ndërtuara rishtazi	1400-1600	Euro/m ²
Qera Zyra Klasi A	19	Euro/m ² /muaj
Qera Zyra Mesatare në Tiranë	15.2	Euro/m ² /muaj
Qera Dyqane në Qendra Tregtare	22	Euro/m ² /muaj
Qera Dyqane në Rrugë Kryesore	40-48	Euro/m ² /muaj
Dyqane për Shitje Rrugë Kryesore	3500-4000	Euro/m ²
Dyqane për Shitje Rrugë Dytësore	1500-2000	Euro/m ²
Vendparkim nëntokësor për Shitje	20000-30000	Euro/njësi parkimi
Qera Parkim nëntokësor	25-30	Euro/muaj
Kosto Ndërtimi Mesatare	350-450	Euro/m ²
Kosto Ndërtimi Ndërtesa të Veçanta	500	Euro/m ²
Fitimi I kërkuar nga Zhvilluesit	20-25	% e kostove
Kërkesa e Pronarëve të Tokës	35-45	% e zhvillimit

Në zonën e PDV-së janë 558 parcela individuale toke, të ndara mes pesë njësive strukturore. Çdo parcelë toke është klasifikuar sipas përdorimit të saj. Përdorimi dominues në nivel zone është ai për qëllime banimi. Ndërkohë, në zonë ekzistojnë gjithashtu dhe përdorime për qëllime tregtare, shërbime, etj., por në një masë më të vogël. Ndërtesat në zonën e PDV-së kanë nga I në II kate. Ndërtesat me një kat përbëjnë 49% të të gjitha ndërtesave dhe janë të vendosura kryesisht në brendësi të zonës. Këto janë ndërtesat tipike të Tiranës të ndërtuara në gjysmën e parë të shekullit të njëzetë. Megjithatë, gjatë këtyre viteve këto ndërtime kanë kaluar nëpër disa ndërhyrje dhe kanë humbur 'vlerat historike' të tyre. Ndërtesat me më shumë kate janë përgjithësisht të vendosura në rrugët kryesore, me përqendrimet më të larta të ndërtesave nga 8 në 11 kate në Rrugën e Kavajës dhe Rrugën "H. Koli".

Figura 51. Analiza e gjendjes ekzistuese

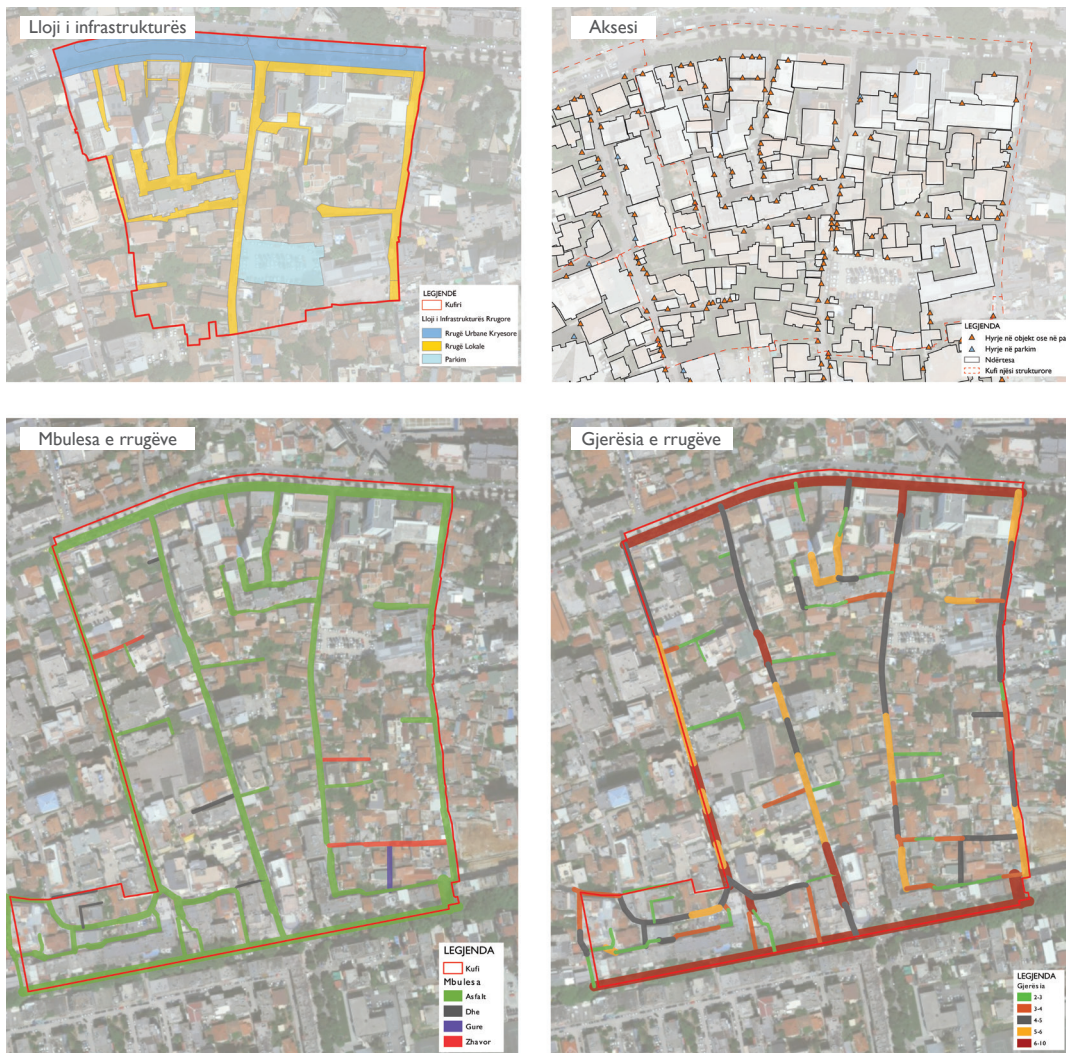


Pjesa më e madhe e parcelave të tokës në zonën e PDV-së (60.5%) është pronë private. Prona publike përbën 16.3% të të gjitha parcelave. Statusi i pronësisë është i paqartë për 22.5% të pronave në këtë zonë.

Në zonën e PDV-së ka 365 ndërtesa. Pjesa më e madhe e tyre (287 ndërtesa ose 78.6%) përdoren për banim. Janë 46 ndërtesa, ose 12% e totalit, që ndërthurin banimin me tregtinë dhe shërbimet e biznesit.

Infrastruktura rrugore në zonë u analizua në detaj në rastin e këtij studimi. Kjo gjë vjen nga natyra e projektit, që ka transportin në fokus. Për këtë qëllim u kryen matje të ndryshme në lidhje me gjërësinë e rrugëve në zonë, cilësinë dhe shtresat e tyre, trotualet, gjelbërimin dhe parkimin në krah të infrastrukturës rrugore. Po ashtu, u evidentuan të gjitha pikat e hyrjes në ndërtesa, si për mjete motorike ashtu dhe për këmbësorë. U kryen edhe disa analiza më specifike, të tilla si integrimi aksial, lidhja aksiale dhe integrimi vizual për hapësirën rrugore. Si konkluzion, mund

Figura 52. Analiza e gjendjes ekzistuese të infrastrukturës rrugore



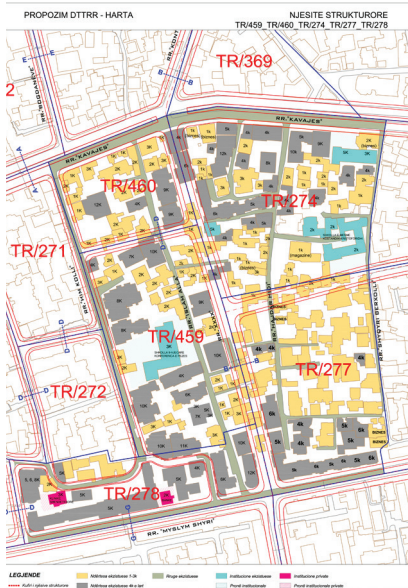
të thuhet se zona ka lidhje në drejtimin veri-jug me rrugë të ngushta, të cilat në momente të pikut të fluksit të trafikut krijojnë vështirësi në lëvizje. Gjithashtu, një element karakterizues dhe problematik në zonë është mungesa e lidhjeve rrugore në drejtimin lindje-perëndim.

Nga sa më sipër, kuptohet se kemi të bëjmë me një zonë mjaft komplekse dhe tipike të rastit të zhvillimit në bazë parcele. Ky lloj zhvillimi ka sjellë një kombinim kaotik në zonë, ku ekziston një miks midis tipologjive të ndryshme të ndërtimit, periudhave të ndryshme, lartësive e intensiteteve të ndryshme të shfrytëzimit të tokës. Mungesat në infrastruktura rrugore dhe në shërbime e hapësira publike në zonë janë evidente. Si rrjedhojë, PDV-ja shihet si një mundësi e mirë për rigjeneruar zonën e për të rregulluar e përmirësuar infrastrukturën e mangësitë e vërejtura gjatë analizave.

Bazuar në sa më sipër, grupi i punës nisi procesin e projektimit konceptual me dy alternativa të ndryshme. Një alternativë vlerëson potencialin e trajtimit të propozimeve të PPV-së për rrugën e unazës, ndërsa alternativa e dytë përqipet të punojë me një ndërhyrje që respekton strukturën e vjetër të qytetit/lagjes, ndërkohë që synon të zgjidhë problemin e trafikut me anë të rrugëve të ndryshme me një drejtim. Për të dyja konceptet u zhvilluan edhe studime paraprake fizibiliteti për të parë nëse qëndronin nga pikëpamja financiare, përpara se të zhvillohej studimi i detajuar. Në këtë rast, interesant është fakti se të dyja konceptet ishin të mundshme nga pikëpamja financiare. Koncepti pa një unazë të mesme, tregon mënyrën e organizimit të hapësirës dhe mundësitë e shtimit të hapësirave publike e zgjerimit të infrastrukturave ekzistuese duke përdorur/kapur dhe një pjesë të vlerës së shtuar nga zhvillimi privat që mund të ndodhë në zonë.

Figura 53. Konceptet e zhvillimit

Koncept nga Bashkia Tiranë bazuar në PPV



Koncept pa Unazën e Mesme



Gjithsesi, Bashkia Tiranë kishte si prioritet të saj in studimin e fizibilitetit për versionin bazuar në parashikimet e PPV-së, i cili përfshin unazën e mesme. Si rrjedhojë, detajimi i mëtejshëm i studimit të fizibilitetit u zhvillua mbi versionin që parashikon unazën. Në ngjashmëri me studimin e fizibilitetit në rastin e Fierit, edhe në Bashkinë Tiranë u përdor metoda e llogaritjeve për vlerën e mbetur për tokën. Fillimisht u përcaktuan supozimet mbi të cilat do të zhvilloheshin llogaritjet për studimin e fizibilitetit.

Tabela 21. Supozimet e Zhvillimit

<i>Kostoja e tokës së zhvillueshme</i>	42.5%	% e totalit të të ardhurave nga zhvillimi	<i>Analizë nga PLGP</i>
NDËRTESEA			
<i>Çmimi bazë i shitjes së banesave</i>	1,500	€/m ²	Analizë nga PLGP
<i>Çmimi bazë mesatar i shitjes së dyqaneve</i>	3,000	€/m ²	Analizë nga PLGP
<i>Sipërfaqja mesatare e apartamenteve (shitje)</i>	100	m ²	Analizë nga PLGP
<i>Çmimi mesatar i shitjes së parkingjeve nëntokësore</i>	20,000	€/vend parkimi	Analizë nga PLGP
KOSTOT E NDËRTIMIT			
<i>Kosto totale mesatare (banesa dhe dyqane)</i>	450	€/m ²	Analizë nga PLGP
<i>Taksa e ndikimit në infrastrukturë</i>	8%	% e totalit të të ardhurave nga ndërtimi i ndërtesës	Bashkia Tiranë
<i>Tarifa e aplikimit</i>	1%	% e totalit të kostos së ndërtimit	Bashkia Tiranë
<i>Parking (mbitokësor)</i>	100	€/vend parkimi	Analizë nga PLGP
<i>Parking (nëntokësor)</i>	5,000	€/vend parkimi	Analizë nga PLGP
INVESTIMI			
<i>Fitimi i zhvilluesit</i>	30%	% e totalit të kostove të ndërtimit	Analizë nga PLGP

Të dhënat e mësipërme u mblodhën duke përdorur burime zyrtare, intervista gjysëm të strukturuar me vlerësues pasurish të patundshme dhe agentë të pronave të patundshme, të cilët operojnë në Tiranë (shih shtojcën E për një shembull të intervistës), si dhe raporte të botuara nga palë të treta në lidhje me tregun e pronave. Pas kësaj, bazuar në metodën e vlerës së mbetur, për secilën zonë u llogaritën të ardhurat e gjeneruara nga zhvillimi dhe kostot në zhvillim. Diferenca midis të ardhurave dhe kostove na ofron vlerën e mbetur për tokën. Nga kjo, zbritet vlera e supozuar e kostos së tokës, pra vlera e kërkuar nga pronarët si përqindje e zhvillimit. Vlera e mbetur është përfitimi publik, i cili mund të shfrytëzohet/kapet nga bashkia duke përdorur instrumente të ndryshme.

Tabela 22. Llogaritja e vlerës së mbetur të tokës (Proforma) për Njësinë 274

Emërtimi	Njësia matëse	NJËSIA 274		
Area				
Numri i nënnjësive	Nr.	274.1	274.2	274.3
		INT Bazë	INT Bazë	INT Bazë
Sip. neto e ndërtueshme për vlerën maksimale	m ²	338	1,386	2,864
Lartësia e ndërtimit për vlerën maksimale	Kate	7	10	10
Totali i zhvillimit të ri të mundshëm	m ²	2,364	13,856	28,643
Hapësira e mundshme e ndërtuar				
Totali i sip. së banimit	m ²	1,688	11,085	22,914
Totali i numrit të njësive të banimit	Njësi	17	111	229
Totali i sip. së dyqaneve	m ²	675.30	2,771	5,729
Parkimi jashtë rruge (nëntokësor)	Vendparkimi	67	277	573
Parkimi jashtë rruge (mbi tokë)	Vendparkimi	-	-	-
Të ardhurat nga zhvillimi				
Totali i të ardhurave nga shitja e banesave	€	2,532,375	16,627,440	34,371,600
Totali i të ardhurave nga shitja e dyqaneve	€	2,025,900	8,313,720	17,185,800
Totali i të ardhurave nga shitja e vendparkimeve (nëntokësore)	€	1,172,500	4,851,000	10,027,500
Totali i të ardhurave nga shitja e vendparkimeve (mbi tokë)	€	-	-	-
Totali i të ardhurave nga zhvillimi	€	5,730,775	29,792,160	61,584,900
Kostot e zhvillimit				
Totali i kostove të ndërtimit të ndërtesës	€	1,063,598	6,235,290	12,889,350
(+) kostot e ndërtimit të parkimit (nëntokësor)	€	335,000	1,386,000	2,865,000
(+) kostot e ndërtimit të parkimit (mbi tokë)	€	-	-	-
Nëntotali	€	1,398,598	7,621,290	15,754,350
(+) Taksa e ndikimit në infrastrukturë	€	262,800	1,422,644	2,940,834.10
(+) Tarifa e aplikimit	€	10,635.98	62,352.90	128,893.50
(=) Totali i kostove të zhvillimit	€	1,672,033	9,106,287	18,824,078
Analiza e vlerës së mbetur të tokës				
Totali i të ardhurave nga zhvillimi	€	5,730,775	29,792,160	61,584,900
(-) totalin e kostove të zhvillimit	€	1,672,033	9,106,287	18,824,078
(-) fitimin e zhvilluesit	€	501,610	2,731,886	5,647,223
(=) vlera e mbetur e tokës	€	3,557,132	17,953,987	37,113,599
Për m ²	€	1,505	1,296	1,296
Për njësi banimi	€	210,699	161,967	161,966
(-) kosto e tokës	€	2,435,579	12,661,668	26,173,583
(=) Vlera e shtuar nga zhvillimi / përfitimi i publikut	€	1,121,552	5,292,319	10,940,017
Për m ²	€	475	382	382
Për njësi banimi	€	66,433	47,743	47,743
Vlera totale e zhvillimit të ri	€	5,730,775	29,792,160	61,584,900

Për të thelluar më tej studimin e fizibilitetit dhe për të parë sa përputhet në realitet me situatën e pronësisë, u llogarit kontributi i secilës pronë në zhvillim. Fillimisht, për secilën pronë u llogarit vlera e saj në dy mënyra, nëpërmjet shpronësimit dhe nëpërmjet vlerës së tregut. Më pas, për secilën pronë, në bazë të kontributit të vlerës së saj në zhvillim, u llogarit vlera e saj që buron nga 'kosto e tokës e llogaritur në bazë të % së kërkuar nga pronarët dhe vlera e pronës në bazë të vlerës së mbetur të tokës – 'kosto toke + përfitim publik'. Dy vlerat e fundit të pronës që burojnë nga zhvillimi u krahasuan me vlerat e shpronësimit dhe vlerat e tregut. Në rast se diferenca midis tyre është pozitive, kjo do të thotë që zhvillimi arrin të mbulojë kostot e tokës, në rast se është negative do të thotë që zhvillimi në atë njësi strukturore nuk arrin t'i plotësojë kostot e tokës.

Tabela 23. Krahasimi e vlerave të tokës për nën njësinë 274.2

Nr.	Nr. i pronës	Pronësia e parcelës	Sip. e parcelës brenda zonës së menaxhimit	Sip. e parcelës	Kati i parë i ndërtesës	Sip. e ndërtesës	Pronësia e ndërtesës	Kostoja totale sipas shpronësimit	Kostoja totale sipas vlerës së tregut
100	4/143	Pa Info	71	71	65	65	Private	16,575	78,000
101	4/144	Private	178	178	114	114	Private	29,070	136,800
102	4/724	Private	106	107	61	70	Private	17,850	84,000
103	4/138	Private	365	366	168	568	Private	144,840	681,600
106	4/142	Private	131	132	80	85	Private	21,675	102,000
111	4/135	Private	277	277	180	902	Private	229,926	1,082,004
143	4/693	Publike	101	463				53,675	101,273
33	4/160	Pa Info	59	64	24	24	Private	6,147	28,925
34	4/160	Private	66	67	64	84	Private	21,420	100,800
35	4/359	Private	234	492	126	185	Private	47,175	222,000
36	4/159	Private	115	144	45	75	Private	19,125	90,000
46	4/710	Publike	69	69	60	241	Private	61,578	289,781
47	4/709	Private	88	88	80	310	Private	79,050	372,000
48	4/220	Publike	52	153				27,814	52,480
51	4/678	Private	35	36				18,766	35,407
74	4/214	Publike	315	1,565				166,755	314,633
82	4/709	Private	105	105	30	110	Private	28,050	132,000
84	4/358	Private	311	311	50	115	Private	29,325	138,000
85	4/157	Private	257	257	80	245	Private	62,475	294,000
86	4/156	Pa Info	30	30	30	120	Private	30,600	144,000
87	4/146	Private	215	215	70	79	Private	20,145	94,800
91	4/147	Private	113	113	89	89	Private	22,708	106,861
93	4/149	Private	123	123	90	90	Private	22,950	108,000
94	4/145	Private	157	157	86	155	Private	39,525	186,000
95	4/150	Private	40	41	40	40	Private	10,200	48,000
97	4/133	Private	199	199	48	48	Private	12,240	57,600
98	4/148	Private	145	145				77,018	145,317
99	sht	Pa Info	23	23	21	21	Private	5,355	25,200
								1,322,032	5,251,481

LLOGARITJE KOSTO TOKE 274.2

Kostoja e tokës	12,661,668 Euro	bazuar në 42.5%
RVL	17,953,987 Euro	Kostoja e tokës + Vlerën e shtuar
Kostoja e shpronësimit të tokës	530 Euro/m ²	sipas VKM-së
Kostoja e shpronësimit të ndërtesës	255 Euro/m ²	EKB
Vlera e tregut	1200 Euro/m ²	Analiza e tregut
Vlera e tregut të tokës	1000 Euro/m ²	Analiza e tregut

% e aksionit të vlerës së pronës	Vlera sipas kostos së tokës	Vlera sipas RLV	(2)-(1)*	(3)-(1)*	(4)-(1)*	(3)-(2)*	(4)-(2)*
1.49%	188,063	266,670	61,425	171,488	250,095	110,063	188,670
2.60%	329,834	467,698	107,730	300,764	438,628	193,034	330,898
1.60%	202,530	287,183	66,150	184,680	269,333	118,530	203,183
12.98%	1,643,383	2,330,283	536,760	1,498,543	2,185,443	961,783	1,648,683
1.94%	245,929	348,722	80,325	224,254	327,047	143,929	246,722
20.60%	2,608,783	3,699,202	852,078	2,378,857	3,469,276	1,526,779	2,617,198
1.93%	244,176	346,236	47,598	190,501	292,562	142,903	244,963
0.55%	69,740	98,890	22,778	63,593	92,743	40,815	69,965
1.92%	243,035	344,619	79,380	221,615	323,199	142,235	243,819
4.23%	535,257	758,983	174,825	488,082	711,808	313,257	536,983
1.71%	216,996	307,696	70,875	197,871	288,571	126,996	217,696
5.52%	698,681	990,715	228,202	637,102	929,137	408,900	700,934
7.08%	896,917	1,271,810	292,950	817,867	1,192,760	524,917	899,810
1.00%	126,532	179,419	24,665	98,718	151,605	74,052	126,940
0.67%	85,369	121,052	16,641	66,603	102,286	49,962	85,645
5.99%	758,601	1,075,681	147,878	591,846	908,925	443,968	761,048
2.51%	318,261	451,287	103,950	290,211	423,237	186,261	319,287
2.63%	332,727	471,800	108,675	303,402	442,475	194,727	333,800
5.60%	708,853	1,005,140	231,525	646,378	942,665	414,853	711,140
2.74%	347,194	492,313	113,400	316,594	461,713	203,194	348,313
1.81%	228,569	324,106	74,655	208,424	303,961	133,769	229,306
2.03%	257,649	365,342	84,153	234,941	342,634	150,788	258,480
2.06%	260,395	369,235	85,050	237,445	346,285	152,395	261,235
3.54%	448,458	635,905	146,475	408,933	596,380	262,458	449,905
0.91%	115,731	164,104	37,800	105,531	153,904	67,731	116,104
1.10%	138,877	196,925	45,360	126,637	184,685	81,277	139,325
2.77%	350,369	496,816	68,299	273,351	419,798	205,052	351,499
0.48%	60,759	86,155	19,845	55,404	80,800	35,559	60,955
100.00%	12,661,668	17,953,987	3,929,449	11,339,636	16,631,955	7,410,187	12,702,507

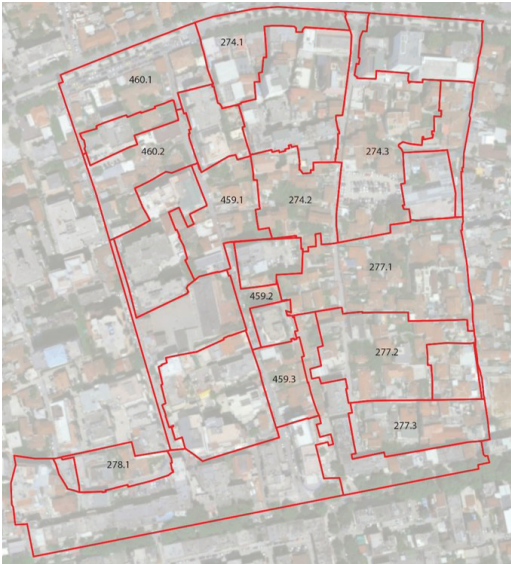
* Shënim:

1- Kostoja totale sipas shpronësimit; 2- Kostoja totale sipas vlerës së tregut; 3- Vlera sipas kostos së tokës; 4- Vlera sipas RLV

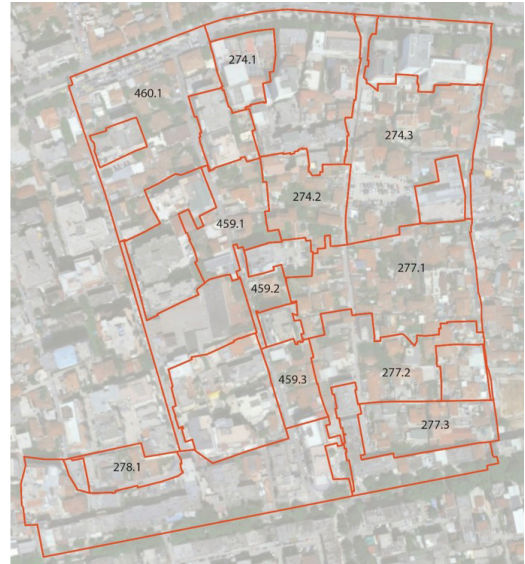
Llogaritjet e mësipërme lejuan rishikimin e nënnyjëseve strukturore dhe përshtatjen e tyre në mënyrë të tillë që të plotësonin kostot e tokës. Qartësisht, kishte 3 nënnyjëse strukturore të cilat, fillimisht, për shkak të treguesve të tjerë urbanë, si distanca dhe KSHT-ja, nuk arrinin të merrnin dot zhvillimin e mundshëm. Si rrjedhojë, këto nënnyjëse strukturore u përshtatën dhe të drejtat e zhvillimit për to u bashkuan me nënnyjëse të tjera, të cilat kishin mundësi të plotësonin kërkesat e tokës dhe të gjeneronin përfitime për të gjitha palët.

Figura 54. Harta që tregojnë ndryshimet e kufinjve të nënnyjëseve strukturore

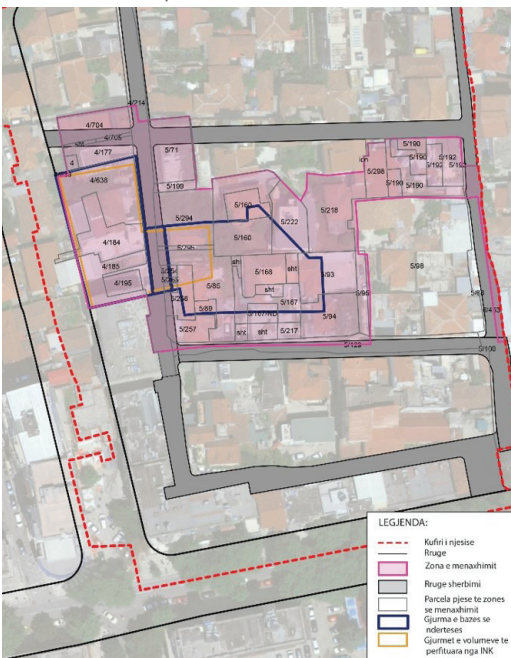
Versioni i parë i zonave të manaxhimit



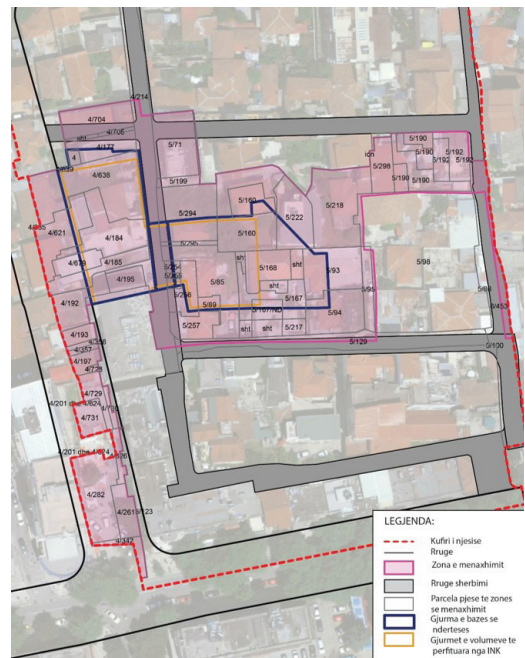
Versioni final i zonave të manaxhimit



TR 277.2 - Versioni i parë



TR 277.2 - Versioni final



Pas riorganizimit të nënjesive strukturore për qëllime zhvillimi dhe në bazë të llogaritjeve të mësipërme u arrit në një version, i cili ishte i mundshëm si nga pikëpamja financiare, ashtu dhe nga ajo urbane. Në këtë moment, u zhvillua dhe analiza e ndjeshmërisë. Në ngjashmëri me studimin e fizibilitetit në Bashkinë Fier, edhe në këtë rast u përdorën variabla të ndryshëm për të testuar qëndrueshmërinë financiare të zhvillimit. U analizuan katër aspekte të fizibilitetit të projektit si dhe dy skenarë me kombinime:

1. Totali i kostove të ndërtimit (-15%; +20%);
2. Fitimi i zhvilluesit (-15%; +20%; +50%);
3. Totali i të ardhurave (+/- 20%);
4. Ulja e kostove të ndërtimit me 15% dhe rritja e të ardhurave me 20%;
5. Rritja e kostove të ndërtimit me 20% dhe ulja e të ardhurave me 20%;
6. Kostot e tokës (-20%; +25%; +50%).

Tabela 24. Analiza e ndjeshmërisë së zhvillimit ndaj ndryshimeve

VLERA E SHTUAR / PËRFITIMI I PUBLIKUT			
	NJËSIA 274		
	274.1	274.2	274.3
Kostot e ndërtimit			
85%	1,396,353	6,790,630	14,037,249
100%	1,121,552	5,292,319	10,940,017
120%	755,152	3,294,572	6,810,373
Fitimi i zhvilluesit			
85%	1,196,794	5,702,102	11,787,100
100%	1,121,552	5,292,319	10,940,017
120%	1,021,230	4,745,942	9,810,572
150%	870,747	3,926,376	8,116,405
Totali i të ardhurave			
85%	627,273	2,722,746	5,628,319
100%	1,121,552	5,292,319	10,940,017
120%	1,780,592	8,718,418	18,022,280
85% Kostot e ndërtimit, 120% Totali i të ardhurave	2,055,392	10,216,728	21,119,513
120% Kostot e ndërtimit, 85% Totali i të ardhurave	260,872	724,998	1,498,676
Kostot e tokës			
0	3,557,132	17,953,987	37,113,599
80%	1,608,668	7,824,653	16,174,733
100%	1,121,552	5,292,319	10,940,017
120%	634,437	2,759,986	5,705,300
150%	(96,237)	(1,038,515)	(2,146,775)

Studimi i fizibilitetit tregon që zhvillimi është i mundshëm dhe që kostot e tokës dhe shpronësimit mund të shmangen, duke i përfshirë pronat si pjesë e zhvillimit në krah të unazës së mesme. Përtej kësaj, studimi i fizibilitetit tregon se bashkia ka mundësi që nëpërmjet zhvillimit dhe kapjes së një pjese të vlerës së mbetur nga zhvillimi, të financojë edhe shërbimet publike, apo dhe një pjesë të investimit për unazën e mesme. Nga studimi i fizibilitetit u kuptua që bashkia mund të operojë në tre mënyra të ndryshme:

- 1. Metoda e Shpronësimit: e pasuar nga përdorimi i instrumenteve për kapjen e vlerës së rritur të tokës,** si pagesa për të mbuluar kostot fillestare. **Kjo strategji është më e shpejtë në drejtim të hapjes së rrugës për ndërtimin e segmentit të Unazës dhe Rrugës “Çamëria”.** Megjithatë, kjo mund të çojë në probleme sociale, pasi pronarët e pronave do të shpronësohen me vlera më të ulëta të tokës krahasuar me ato të tregut. Gjithashtu, **për mbuluar kostot e ndërtimit të rrugëve, bashkia varet nga periodua e zhvillimit.**
- 2. Metoda e Negocimit me pronarët: nënshkrimi i marrëveshjeve ndërmjet bashkisë dhe pronarëve,** në bazë të legjislacionit për hapësirën publike, duke u siguruar që ata të kompensohen sapo të ndodhë zhvillimi i ri. **Bashkia do të duhej të pajiste me strehim alternativ pronarët deri në momentin e kompensimit,** ndërsa ata lirojnë tokën e tyre për të hapur akset kryesore të unazës dhe të Rrugës “Çamëria”. Megjithatë, ky opsion përballet me disa sfida:
 - **Negociatat me pronarët mund të kërkojnë një kohë të gjatë** për të arritur një marrëveshje me të gjithë;
 - **Shpenzimet për strehimin** dhe akomodimin e të gjithë pronarëve ekzistues të pronave derisa zhvillimi i ri të ndodhë, do të merren përsipër nga bashkia;
 - **Momentet kohore kur zhvilluesit hyjnë në zonë** mund të jenë të ndryshme dhe të paparashikueshme. Prandaj, bashkia dhe pronarët mund të kenë **shpenzime më të larta se sa kishin parashikuar fillimisht.**
- 3. Bashkia mund të presë deri sa të ndodhë zhvillimi** për të hapur aksin e unazës dhe Rrugën “Çamëria”. Kjo është **alternativa me shpenzimet më të ulëta** për bashkinë dhe më e mira në lidhje me kompensimin financiar të pronarëve. Megjithatë, ajo shoqërohet me **pasigurinë e lartë të kohës së zhvillimit.** Zhvilluesit mund të hyjnë në zonë në momente të ndryshme në kohë dhe pas disa vitesh.
4. Si konkluzion, mund të thuhet se fizibiliteti financiar i zonës në studim tregon se **zhvillimi i ri ka potencialin për të akomoduar dhe mbuluar kostot e tokës për hapjen e unazës si dhe Rrugën “Çamëria”.** Sygjerohet që **Bashkia të ndjekë një program të qartë, transparent komunikimi dhe negociimi me pronarët dhe me zhvilluesit. Konsultat publike duhet të përfshijnë të gjithë komunitetin** dhe jo vetëm ata të cilët preken drejtpërdrejt nga zhvillimi. **Riorganizimi i parcelave është një mundësi e mirë për të zbutur kostot e ofrimit të infrastrukturës.**

BIBLIOGRAFIA

- Ballaney, Shirley. *Supply of Land for Development: Land Readjustment Experience in Gujarat, India*, unpublished working paper (accessed 21 March 2018 at www.scribd.com/document/232582627/Land-Readjustment-Experiences-in-India).
- *The Town Planning Mechanism in Gujarat, India*, Washington, DC: The World Bank, 2008.
- Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano. *Valorización* (accessed 19 March 2018 at www.idu.gov.co/page/valorizacion-1).
- Brookings Institution. *Value Capture and Tax-Increment Financing Options for Streetcar Construction*, Washington, DC: Reconnecting America, 2009.
- Chadwick, Nathaniel. *Tax Increment Financing: A Tool for Growth in Grapevine, Texas*, Political Science Undergraduate Honors Thesis, Fayetteville: University of Arkansas, 2016 (accessed 16 March 2018 at <http://scholarworks.uark.edu/plscuht/4>).
- City of Rochester. *Inner Loop East Project Website and Project Documents* (accessed 20 March 2018 at www.cityofrochester.gov/innerloopeast).
- *Request for Proposals: Inner Loop East Development Sites* (accessed 20 March 2018 at www.scribd.com/document/305110287/Rochester-Inner-Loop-RFP).
- *Sawdey Way: Building a Green Street* (accessed 12 March 2018 at www.cityofrochester.gov/emersonlocust/).
- Falk, Nicholas. *Smarter Growth: Linking Transport with Development, Lessons from Europe*, lecture (accessed 16 March 2018 at www.urbannous.com).
- The Indian Express, *Redevelopment in suburbs set for a sea change with new TDR regime*, 10 December 2013 (accessed 20 March 2018 at <http://archive.indianexpress.com/news/redevelopment-in-suburbs-set-for-a-sea-change-with-new-tdr-regime/1205597/>).
- Ketkar, Tanmay. *FSI and TDR simplified*, Afternoon Dispatch & Courier, 23 December 2017 (accessed 20 March 2018 at www.afternoondc.in/property/fsi-and-tdr-simplified/article_211897).
- Los Angeles Municipal Code, Chapter 1, Article 4.5, *Transfer of Floor Area Rights—Central City Community Plan and City Center Redevelopment Project Areas*.
- Low Accountancy. *Emeryville Transportation Management Association Financial Statement for 2015 and 2014*, Audit Committee Meeting Packet, 4 May 2016 (accessed 12 March 2018 at www.emeryground.com/).
- Montgomery County Planning Department and Maryland-National Capital Park and Planning Commission. *White Flint Sector Plan*, April 2010.
- Needham, Barrie. *The Search for Greater Efficiency: Land Readjustment in The Netherlands* in Yu-Hung Hong and Barrie Needham, eds, *Analyzing Land Readjustment: Economics, Law, and Collective Action*, Cambridge, Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy, 2007.
- New York City Department of City Planning, *A Survey of Transferable Development Mechanisms*

in New York City, 2015 (accessed 20 March 2018 at www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/transferable-development-rights/research.pdf).

- Pasadena Municipal Code, Chapter 4.95, *Public Works Benefit Assessment Districts*.
- Peterson, George. *Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure*, Washington, DC: The World Bank, 2009.
- San Diego Municipal Code, Section 156.0309(e), *FAR Regulations and TDRs*.
- Sandroni, Paulo. *A New Financial Instrument of Value Capture in São Paulo: Certificates of Additional Construction Potential*, Chapter 8 of *Municipal Revenues and Land Policies*, Gregory Ingram and Yu-Hung Hong, eds, Cambridge, Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy, 2010.
- Schildt, Chris. *Public Benefit Bonus Policy Brief*, San Francisco: Greenbelt Alliance, 2012.
- Stamford Downtown Special Services District. *Annual Report 2015-2016* (accessed 20 March 2018 at http://stamford-downtown.com/wp-content/uploads/2013/02/DSSD_2016_AnnualReport_Web.pdf).
- Tahoe Regional Planning Agency. *Transferring Development Rights* (accessed 19 March 2018 at www.trpa.org/permitting/transfer-development-rights/).
- Texas Tax Code, Chapter 311, *Tax Increment Reinvestment Zones*.
- United Nations Human Settlements Programme. *Remaking the Urban Mosaic: Participatory and Inclusive Land Readjustment*, Nairobi: UN-Habitat, 2016.
- USAID/PLGP. *Policy Paper on Financial Instruments for Land Development*, 2016.
- *Territorial Planning and Development Toolkit*, 2015.

SHTOJCA

Shtojca A. Studimi i Fizibilitetit

Studimi i fizibilitetit nuk është detyrim ligjor për përgatitjen e një PDV-je në Shqipëri, por, gjithsesi, rekomandohet me këmbëngulje. Ky studim mund të përcaktojë potencialin e suksesit që ka një ide para se të shpenzohen kohë dhe fonde. Studimet e fizibilitetit identifikojnë edhe rreziqet financiare, ligjore, teknike dhe menaxheriale dhe e ndihmojnë bashkinë të përgatitet për trajtimin e tyre.

Studimi i fizibilitetit për zhvillimin e pronave të patundshme si pjesë e një PDV-je fokusohet kryesisht në tre pyetje bazë, por të rëndësishme:

- A do të funksionojë ideja (apo vizioni, ose koncepti apo propozimi)?
- Çfarë kostosh dhe përfitimesh shfaqen tani, apo dhe në të ardhmen?
- Cila është mënyra më e mirë për të ndërtuar projektin në mënyrë që bashkia të marrë sa më shumë përfitime?

Më poshtë paraqitet struktura e rekomanduar për studimin e fizibilitetit si udhëzues i përgjithshëm. Kjo strukturë presupozon se kërkohet një nivel i lartë analize dhe saktësie dhe që studimi i fizibilitetit të jetë në formatin e një raporti të plotë, ku të përshkruhet hollësisht projekti në të gjitha aspektet e tij të rëndësishme. Niveli faktik i hollësive do të varet nga rrethanat e studimit të fizibilitetit dhe PDV-së. Struktura dhe udhëzuesi që jepen këtu nuk duhet të konsiderohen si shterues. Bashkia duhet të gjykojë se çfarë janë të nevojshme dhe të dobishme për t'u përfshirë në secilin rast dhe që të merren në konsideratë të gjithë faktorët dhe aktorët përkatës të studimit.

Studimi i fizibilitetit duhet të hartohet si arsyetim dhe të shpjegojë gjetjet dhe përfundimet duke përdorur harta, foto, të dhëna si dhe tekste.

Studimi i fizibilitetit duhet të bëjë të qartë propozimet që bën dhe t'i justifikojë ato me fakte dhe arsyetim të shëndoshë. Nëse një faktor nuk vlerësohet objektivisht, do të ishte mirë të jepej një analizë e ndjeshmërisë ku të tregohen pasojat që do të vijnë nga propozime alternative.

Më poshtë jepet struktura e raportit të studimit të fizibilitetit bazuar në praktika të njohura dhe të mira.

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

1.0 Programi i Zhvillimit

I gjithë kreu i parë hedh bazat për analizën e fizibilitetit. Këtu hidhet vështrimi mbi të gjithë situatën: nevoja e studimit të fizibilitetit, pyetjet të cilave u jep përgjigje ai, problemet që duhen zgjidhur.

1.1 Hyrje

1.1.1 Vështrim mbi Zhvillimin e Bashkisë dhe nevojën për të hartuar PDV

Informacion i shkurtër mbi bashkinë: vendndodhja, madhësia, tipologjitë e zhvillimit sipas planit të përgjithshëm vendor dhe atij kombëtar, kur është aprovuar PPV-ja, cila është zona e përzgjedhur për PDV-në dhe arsyet që ka bashkia për të ndërmarrë iniciativën e përgatitjes së PDV-së.

Përshkruani saktë cili është problemi që bashkia kërkon të zgjidhë përmes përgatitjes dhe

implementimit të një PDV-je për zonën/njësinë - përshkruaj problemin duke dhënë fakte, figura dhe argumente.

1.1.2 Kapaciteti për Vlerësimin dhe Zbatimin e Projektit

A ka bashkia kapacitete për të përgatitur projektin apo do ta prokurojë atë? Nga pritet të vijnë paratë për zbatimin e projektit? A është bashkia e aftë të menaxhojë procesin nga aspekti i kapaciteteve teknike, financiare dhe administrative?

1.1.3 Qëllimi dhe Objektivat e Studimit të Fizibilitetit

Qëllimi/objekti i studimit të fizibilitetit duhet të jetë i qartë (p.sh., ndërtim i ri, rizhvillim, zbatimi i një instrumenti financiar, etj.), po ashtu edhe objektivat specifike që duhet të arrihen. Objektivat mund të jenë ekonomike, teknike ose sociale.

Përshkruani parimet ose masat, a kriteret e përdorura për të udhëhequr vendimarrjen gjatë studimit të fizibilitetit.

1.1.4 Çështjet ligjore

Komentoni çdo çështje ligjore të njohur që mund të ndikojë në projektin e propozuar, siç janë, por pa u kufizuar në: mosmarrëveshjet mbi pronësinë e tokës; grindje për kufijtë e tokës; informaliteti; vlerësimi i saktë i pronës; qiratë; servitudi, etj.

1.1.5 Kuadri ligjor

Në këtë seksion duhet të përmbliiden kërkesat ligjore aktuale për PDV-të, studimet e fizibilitetit dhe tema të tjera që lidhen me PDV-në në fjalë, siç janë partneritetet publike-private ose analiza e tregut për vlerat e pronës.

1.1.6 Metodologjia

Përshkruani fazat e studimit dhe si janë ndërmarrë ato. Për shembull: Kush e mori iniciativën për PDV-në? Kush e ka hartuar studimin e fizibilitetit? Si mblidhen e analizohen të dhënat? Si përdoret GIS-i? Si përfshihen palët e interesuara dhe publiku i gjerë?

1.2 Analizë e Detajuar e Njësisë/Rastit të Zhvillimit

1.2.1 Përmbledhje e PPV-së për Njësinë

Çfarë parashikon PPV-ja për njësinë – kushtet e zhvillimit, etj., nga pasaportat; çfarë parashikon PPV-ja për infrastrukturën/at publike që është/janë subjekt i fizibilitetit, etj.?

1.2.2 Analiza e Përdorimit të Tokës

Përshkruani kategoritë, nënkategoritë dhe aktivitetet aktuale të përdorimit të tokës. Jepni të dhëna dhe shifra.

1.2.3 Infrastruktura e Transportit dhe Lëvizshmëria

Jepni informacion për: (1) Cilësinë e rrugëve; (2) Aksesin me makinë, transport publik, në këmbë; (3) Përshkueshmërinë e Zonës; (4) Parkimin në zonë (në rrugë, nëntokësor, privat kundrejt atij publik); (5) Trafikun në zonë (Flukset e transportit sipas llojeve të transportit; Trafikun sipas orëve të pikut); (6) Kushtëzimet ligjore dhe të tjera që ndikojnë në transport ose lëvizshmëri.

1.2.4 Analiza Urbane dhe Kontrollat e Zhvillimit

Jepni të dhëna në nivel parcele/ndërtese si dhe të dhëna agregate për zonën e PDV-së dhe ilustrojeni me figura e harta për: (1) Intensitetin e ndërtimit; (2) Tipologjitë e ndërtimit; (3)

Koeficientët e shfrytëzimit të tokës; (4) Pengesat dhe distancat e tjera; (5) Zhvillimet informale; (6) Cilësinë e ndërtesave.

1.2.5 Hapësirat Publike/Hapësirat e Gjelbra

Jepni shifra dhe të dhëna në nivel parcele/ndërtese dhe për banor/përdorues. Përveç përmbledhjes së analizave, ilustroni me harta: (1) Hapësirat e hapura dhe publike (të strukturuar dhe të pastrukturuar); (2) Hapësirat e gjelbra.

1.2.6 Zhvillimi Socio-Ekonomik

Jepni:

- Të dhëna social-ekonomike për: (1) popullsinë; (2) punësimin; (3) të ardhurat; (4) nivelin arsimor; (5) mundësitë e strehimit; (6) gjendjen e strehimit.
- Të dhëna për bizneset, si: (1) numri i bizneseve, lloji, madhësia; (2) Struktura e bizneseve.
- Analiza e aftësisë për të paguar (opsionale; bazuar tek INSTAT-i apo të dhëna të tjera administrative ose informacione që jepen në planin e veprimit apo në vëzhgime të shkurtra të zonës së PDV-së).

1.2.7 Shërbimet në Zonë

Jepni të dhëna për: arsimin parashkollor, fillor, shkolla 9-vjeçare, gjimnaze, universitet, shkolla profesionale; qendra të kujdesit shëndetësor dhe shërbime të tjera sociale.

1.2.8 Infrastruktura të tjera në zonë

Jepni të dhëna për: ujin, energjinë elektrike, kanalizimet, menaxhimin e ujërave të shiut, internet/TV/telefon.

1.2.9 Analiza Mjedisore e Zonës

Jepni informacione për: pikat e nxehta/vatrat e nxehta mjedisore; ndotjen e ajrit/ujit/tokës; menaxhimin e mbajtjeve.

1.2.10 Pronësia e Pronës

Jepni detaje të pronësisë së pronave. Sipas rastit, detajet të jenë sipas parcelës, duke evidentuar çfarë është private dhe publike si dhe konfliktet e pronave, nëse ka.

1.2.11 Analiza e Tregut

Vlerësimi i tregut të pasurive të paluajtshme, të tanishme dhe të ardhshme, mund të jetë tregues për sasinë dhe llojet e zhvillimit që mund të jenë të realizueshme. Një vlerësim i tillë kërkon që të kuptohen tendencat ekonomike dhe shoqërore që mund të ndikojnë në kërkesën për lloje të veçanta të pronës, në nivel vendor dhe PDV-je.

Aktualisht, të dhënat në dispozicion në nivel bashkie janë: numri total i popullsisë për çdo vit gjatë dhjetë viteve të fundit; lejet e ndërtimit dhe përqindja e të ardhurave vjetore të bashkisë nga taksat e biznesit dhe infrastrukturës në krahasim me mesataren kombëtare.

Kërkesa e blerësit do të ndikohet edhe nga shumë faktorë të tjerë që duhet të trajtohen në studimin e fizibilitetit, përfshirë edhe të mëposhtmet, por jo vetëm: (1) blerësit/agjencitë/shitjet e 6 muajve të fundit (banim/biznes/zyra etj.) (2) çmimet e shitjes, çmimet zyrtare dhe çmimet e tregut (blerësit/ agjencitë/ shitjet e 6 muajve të fundit); (3) prona të disponueshme në treg (oferta); (4) investime të mëdha, të planifikuara, publike e private.

Çmimet e tregut mund të merren nga profesionistë të pasurive të paluajtshme, fjala e gojës dhe

të dhënat e transaksioneve të pronës brenda gjashtë muajve të fundit. Profesionistët e pasurive të paluajtshme mund të duhet të anketohen/intervistohen për të mbledhur informacionin e tregut lokal.

1.2.12 Analiza e Kërkesës

Bëni një përmbledhje dhe vlerësim të prirjeve të tregut për të vlerësuar kërkesën për apartamente dhe dyqane. Shpjegoni arsyetimin dhe sugjerimet e tjera.

1.2.13 Analiza Financiare dhe e Buxhetit të Bashkisë

Analizoni planin e investimeve kapitale; planin e buxhetit afatmesëm dhe buxhetin vjetor të bashkisë për të kuptuar kapacitetin financiar dhe aftësinë për të paguar për projektin në të ardhmen.

1.3 Propozimet e Zhvillimit

Bazuar në analizën e hollësishme të kryer në pikat 1.2.1 deri 1.2.13, përgatiten alternativat në nivel koncepti për zhvillimin e zonës së PDV-së. Këto alternativa vlerësojnë formën dhe shtrirjen e zhvillimit fizik që mund të shtrihet në zonën e projektit dhe zonën përreth PDV-së, në përputhje me kontrollet e zhvillimit të specifikuar në PPV.

1.3.1 Zhvillimi Konceptual i Zonës

Çdo plan konceptual duhet të ketë një qasje të ndryshme për konfigurimin e parcelave të zhvillimit dhe mbushjen e përgjithshme me ndërtesa.

1.3.2 Lëvizshmëria, Infrastruktura e Transportit dhe rrjeti i Hapësirave/Shërbimeve Publike

Jepni të dhëna, harta e ilustrime për objektet publike të nevojshme dhe përmirësimet e infrastrukturës së transportit për t'i shërbyer zhvillimit të propozuar.

1.3.3 Ndarja në Nënnyjësi

Përshkruani shpërndarjen e intensiteteve të ndërtimit dhe zbatimin e kontrolleve të tjera të zhvillimit, si lartësia e ndërtesave, distancat mes ndërtesave, distancat nga kufijtë e parcelës, madhësia minimale e parcelës, etj.

1.3.4 Shqetësimet dhe Konsideratat Mjedisore

Jepni sa më shumë detaje në informacionin për probleme të njohura apo të dyshuara të ndotjes/infektimit.

2.0 Vlerësimi i Fizibilitetit i Programit të Zhvillimit

2.1 Llogaritjet e zhvillimit

Bazuar në projekte konceptuale, në këtë pikë shqyrtohen kostot dhe të ardhurat e ndërlidhura me ndërtimin dhe implikimet e tyre. Saktësia e llogaritjes së kostove do të ndryshojë shumë në varësi të rrethanave. Duhet të konsultoheni me zhvilluesit lokalë, arkitektët, profesionistët e pasurive të paluajtshme dhe zyrtarët vendorë për të siguruar që vlerësimet e kostove të zhvillimit të jenë të sakta.

2.1.1 Kostot/të ardhurat e Ndërhyrjes së Projektit Publik

Llogaritni kostot publike, prokurimin dhe të gjithë komponentët e projektit, p.sh.,

- Llogaritje për infrastrukturën e reja (Rrugë, kanalizime, ujë, elektricitet, etj.);
- Hapësira publike;

- Shërbime publike (Shkolla/Parashkollorë, shëndetësi, sociale, të tjera, objekte sportive, qendra kulturore, etj.);
- Kosto e shpronësimit;
- Taksa dhe tarifa;
- Kosto profesionale;
- Kosto të transaksioneve.

Llogaritni ose të paktën identifikoni burimet e mundshme të të ardhurave për punimet dhe mirëmbajtjen e veprave publike

2.1.2 Kostot/të ardhurat/fitimet e Zhvillimit për Zhvillimin Privat

Ashtu si me llogaritjen e kostove publike, gjatë vlerësimit të kostove të zhvillimit privat duhet të merren në konsideratë të gjitha kostot shoqëruese duke përfshirë, si vijon, por jo vetëm: kostot e tokës, kostot e lidhura me vendndodhjen, kostot e ndërimit, tarifat profesionale dhe shpenzimet, shitjet e kostot e qirasë.

Të ardhurat nga zhvillimi, nga qiratë, shitjet, parkimi, etj., llogariten për të përcaktuar aftësinë për të lënë me qira, apo fitimet.

Tregjet e pasurive të paluajtshme ndryshojnë herë pas here për shkak të ndryshimeve në ekonomitë në nivel vendor dhe kombëtar. Edhe përqindja e fitimit që duan zhvilluesit do të ndryshojë. Në tregjet e ngadalta, zhvilluesit në përgjithësi do të jenë të kënaqur me një koeficient të ulët fitimi krahasuar me tregjet më të fuqishme. Përfitimi i kërkuar mund të nxirret duke analizuar transaksionet, por është më mirë të evidentohet nga përvoja në terren me kërkesat e zhvilluesve.

Kostoja, të ardhurat dhe fitimi mund të vlerësohen sipas njësisë, nënjësisë apo parcelës, sipas rastit.

2.1.3 Kthimi i fitimit i zhvillimit

Zhvilluesit, zakonisht, kërkojnë fakte të tjera për qëndrueshmërinë e projektit, përtej një limiti të fitimit që duan të arrijnë, përpara se të vendosin të investojnë në atë projekt. Këto kanë të bëjnë me llogaritjen e të ardhurave operative neto për pronat me qira që janë një përqindje e kërkuar e kostove të zhvillimit, ose të ardhurave e shitjeve që tejkalojnë kostot e zhvillimit me një përqindje të madhe, sipas kërkesës së zhvilluesit. Kur llogaritet norma e fitimit, zakonisht, supozohet se ndërtesa është dhënë e gjitha me qira dhe që sjell të ardhura, ose që të gjitha apartamentet dhe dyqanet të jenë shitur.

2.2 Llogaritja e Vlerës së Kompensimit të Pronave Kundrejt Vlerës së Tregut

Llogaritja e vlerës së pronës dhe kostot e kompensimit, me gjasa, do të bëhen njëherësh me llogaritjen e kostove dhe të ardhurave të zhvillimit. Kjo lidhet me përcaktimin e pikave si më poshtë:

2.2.1 Vlera në Treg e Secilës Pronë Bazuar tek Zhvillimi

2.2.2 Kostot e Shpronësimit

2.3 Llogaritja e Vlerës së Mbetur të Tokës

Do të ishte shumë mirë që kostot e tokës të përcaktohen duke iu referuar kostove aktuale ose shitjeve të krahasueshme të tokës. Në disa raste, qëllimi i studimit të fizibilitetit është të përcaktojë vlerën e tokës duke llogaritur vlerën e mbetur të tokës pas zbritjes së kostos totale të zhvillimit dhe fitimit të zhvilluesit nga vlera shtesë e krijuar nga investimet publike.

Metoda me vlerën e mbetur është e thjeshtë, e fuqishme dhe e dobishme për të testuar koncepte të zhvillimit alternativ. Megjithatë, vlera e mbetur e tokës nuk duhet të merret si një deklaratë absolute e vlerës. Zakonisht, metoda e vlerës së mbetur përdoret në nivelin e planifikimit konceptual dhe më pas përdoren metoda më komplekse vlerësimi, teksa projektimi me detaje realizohet gradualisht dhe ndërkohë merret më shumë informacion specifik për projektin. Në nivelin konceptual, mund të këshillohet që të kombinohen metodat e vlerës së mbetur me metodat e tjera të vlerësimit të qëndrueshmërisë së zhvillimit.

Shpesh, këshillohet që të evidentohen një sërë vlerash të mbetura dhe të tregohen nënjësitë e PDV-së në të cilat llogaritja ka ndjeshmërinë më të madhe, veçanërisht kur bisedohet me zhvilluesit dhe pronarët e pronave për të kapur një pjesë të vlerës së rritur të tokës, vlerë që do të përdoret për qëllime publike.

2.4 Ndarja e Vlerës

2.4.1 Instrumentet financiare për zhvillimin e tokës

Sipas rastit, të shqyrtohet se si mund të rritet potenciali i zhvillimit të një njësie ose nënjësie, bonuset e intensitetit ose transferimi i të drejtave të zhvillimit dhe mënyra se si një pjesë e vlerës së rritur të tokës që rezulton nga investimet publike mund të transferohen në bashki përmes tarifave të përmirësimit, zonatve të vlerësimit të veçantë, zonatve të zhvillimit të biznesit, ose me anë të instrumenteve të tjera financiare të diskutuara në këtë dokument.

Shpjegoni se si ndikojnë instrumente të tilla në vlerat e tokës, në kostot e zhvillimit dhe në normat e fitimit të zhvillimit. Përcaktoni kufijtë ku do të zbatohen instrumentet financiare.

2.5 Analiza e ndjeshmërisë

Studimi i fizibilitetit përfshin edhe një analizë të ndjeshmërisë për të treguar efektin mbi fitimin dhe/ose përfitimet e mundshme publike të alternativave të ndryshme, si të ardhurat nga shitjet ose kostot e ndërtimit, për shkak të ndryshimeve në ofertë dhe kërkesë, ose ndryshimeve të tjera ekonomike.

2.6 Analiza e opsioneve

Bëni një përmbledhje të opsioneve të zhvillimit duke krahasuar numrin e investimeve të nevojshme, publike dhe private; shpenzimet dhe nevojat operacionale; normat e fitimit; kërkesa teknike dhe kërkesa të tjera të rëndësishme të projektit.

Mbani në mendje se, një nga funksionet kyçe të një studimi fizibiliteti është të vlerësojë të gjitha qasjet e arsyeshme alternative për arritjen e objektivave të një projekti dhe të evidentojë se cila nga opsionet është më efikase dhe ofron zgjidhjen më të mirë për projektin.

Kur investimet publike dhe private janë pjesë e projektit, opsioni i preferuar për pjesën private është zakonisht ai që balancon më mirë kërkesat e tregut për zhvillimin e propozuar dhe potencialin fizik të zonës për të maksimizuar normën e fitimit. Për pjesën publike, objektivi kryesor, shpesh janë përfitimet jo-monetare, me shpresën se investimi publik do të nxisë rritjen e investimeve private.

2.7 Përfitimet e parashikuara të projektit

Bëni një përmbledhje të përfitimeve afatgjata të pritshme, nëse opsioni i preferuar ka përfunduar tashmë, përfshirë këtu të mëposhtmet, por jo vetëm:

- Përfitimet ekonomike, si totali i investimeve në bashki; rritja e të ardhurave nga tatimet; krijimi i vendeve të reja të punës; përmirësimi i infrastrukturës që stimulon aktivitetin ekonomik, etj.

- Përfitimet e jetueshmërisë, siç është rigjenerimi i lagjes; shtimi i banesave për strehim; bllokime më të pakta trafiku; më shumë hapësira parkimi; hapësira më të gjelbra publike, etj.
- Përfitimet e qëndrueshmërisë, si reduktimi i ndotjes së ajrit; reduktimet e emetimeve të karbonit; ndërtesa me eficiencë energjie; më shumë pemë dhe sekuestrim të karbonit, etj.

2.8 Administrimi i veprave publike

Ky kapitull përfshihet kur është nevoja për të diskutuar, në terma të përgjithshëm dhe si subjekt potencial për studime të mëtejshme, opsionet për pronësitë publike dhe private dhe menaxhimin e objekteve publike.

2.9 Vlerësimi i rrezikut

Identifikoni dhe vlerësoni të gjithë faktorët që mund të pengojnë realizimin e planit të PDV-së. Në këto risqe mund të bëjnë pjesë problemet mjedisore, ligjore, teknike, menaxheriale dhe të tjera.

3.0 Përputhja e Projektit me Politikat Mjedisore

Përshkruani se si kontribuon projekti dhe sa i merr parasysh objektivat e politikës mjedisore, duke përfshirë çështje si: efikasiteti i burimeve, ruajtja e biodiversitetit dhe shërbimet e ekosistemit, reduktimi i emetimeve të gazrave serrë, mëkëmbja ndaj ndikimeve të ndryshimeve klimatike, etj. (Për objektivat e politikave, konsideroni ato që janë evidentuar nga VSM-ja e PPV-së. Referojuni VSM-së për ndikimet.)

Përshkruani se si projekti respekton parimin paralajmërues, parimin e veprimeve parandaluese, parimin që bëjnë pjesë mjedisor duhet të ndreqet si prioritet në burim dhe parimi “ndotësi paguan”.

Identifikoni kostot ose kategoritë e kostove për të zbutur ndikimet mjedisore.

4.0 Plani i Menaxhimit të Projektit

4.1 Organizimi i Punës/Proceseve/Fazave

Përshkruani hapat vijues për të përfunduar PDV-në; përgatitjen e VNM-së; finalizimin e dizajnit të ndërtimit për zbatim; procedurat e tenderit; procesin e blerjes së tokës; miratimin e zhvillimit - fazat e lejes së ndërtimit; organizimin e vendit; fazat e ndërtimit.

4.2 Afati kohor

Vendosni një afat kohor për aktivitetet kryesore të projektit.

5.0 Përfundime dhe Rekomandime

Bëni një përmbledhje të rezultateve të studimit të fizibilitetit për sa i përket objektivit të punës dhe objektivave.

Duhet të prezantohen rekomandimet në lidhje me rritjen e përfitimeve për bashkinë dhe banorët e saj.

Shtojca B. Komunikimi²³

Plani / Strategjia e Komunikimit

Zbatimi i një programi të instrumenteve financiare apo të ripërshtatjes së tokës si pjesë e PDV-së mund të vërë në provë kapacitetin e komunikimit të bashkisë. Plani i komunikimit rekomandohet për çdo PDV. (Këto plane janë më efikase nëse hartohen në bashkëpunim me politikat e tjera të komunikimit të bashkisë, si ato për marrëdhëniet me median, kryerja e takimeve, apo shërbimi i klientit.)

Plani i komunikimit për një PDV mund të mos jetë i hollësishëm. Të paktën, të ketë ato hapa që kanë të bëjnë me kërkesat ligjore për njoftimet për pronarët, dëgjesat publike, dhe shqyrtimin e miratimit nga kryetari i bashkisë dhe këshilli bashkiak. Ky plan duhet të përçojë edhe objektin e veçantë të PDV-së dhe ndikimin e tij të mundshëm tek një sërë aktorësh.

Duhet të kihet parasysh se pjesa më e madhe e njerëzve, përfshirë këtu edhe pronarët dhe zhvilluesit, priren të jenë më të shqetësuar për humbjet sesa për fitimet. Ata, shpesh, preferojnë gjendjen aktuale më shumë se ndryshimin, edhe sikur ky i fundit të nënkuptojë mundësinë për fitime të mëdha.

Prandaj, si pjesë e planit të komunikimit këshillohet që të organizohen forume strategjike me zhvilluesit, pronarët dhe aktorët e tjerë për të marrë miratimin e tyre në përgjithësi për instrumentet financiare dhe ripërshtatjen e tokës, si dhe për përfitimet ekonomike dhe sociale që ofrojnë këto instrumente. Me fjalë të tjera, në këto takime do të shpjegohet pse instrumentet financiare dhe ripërshtatja e tokës janë mjete të dobishme dhe të leverdishme dhe si mund të kontribuojnë ato për financimin e infrastrukturës në situata ku ato zbatohen me efektivitet. Duhet të pranohen nga të gjithë, në përgjithësi, përfitimet që vijnë nga fakti se infrastruktura e ofruar nga bashkia mund të sjellë rritje të vlerave të pronës.

Këto forume duhet të shërbejnë si dialog me qëllimin e përgjithshëm të përfitimit nga zhvillimi ekonomik vendor. Përveç diskutimit të instrumenteve financiare dhe ripërshtatjes së tokës dhe dobisë e përfitimeve të tyre, bashkia duhet të marrë mendim të drejtpërdrejtë nga zhvilluesit për projektet e mundshme apo llojet e projekteve që ato mendojnë se i shtojnë vlerë, të cilat mund të ndahen mes sektorit publik dhe atij privat. Kështu, këto forume mund të krijojnë bazë për bashkëpunim në të ardhmen.

Trajtimi i aktorëve kryesorë

Programi i përsosur i instrumenteve financiare apo procesi i ripërshtatjes së tokës do të ishte ai ku nevojat specifike të pronarëve dhe qëllimi i përgjithshëm i bashkisë përputhen plotësisht, me përfitime të matshme për të dyja palët.

Fatkeqësisht, projektet ideale, apo të përsosura, janë të rralla. Më të shpeshta janë projektet ku bëhet i nevojshëm kompromisi, në të cilat ekziston apo krijohet një nivel pakënaqësie mes bashkisë dhe pronarëve.

Në takimin e parë me aktorët kryesorë, bashkia ka nevojë të jetë e qartë për të nxjerrë në pah se ku qëndrojnë vlerat; ç'përqindje e kësaj vlere shkon tek pronarët, zhvilluesit, bashkia dhe aktorët e

23 Pjesë të kësaj shtojce janë përshtatur nga "Local Improvement Districts Procedural Outline", Municipal Research and Services Center (aksesuar më 20 Mars 2018 at <http://mrsc.org/Home/Explore-Topics/Public-Works/Finance/Local-Improvement-Districts/Local-Improvement-Districts-Procedural-Outline.aspx>).

tjerë; kush mund të përfitojë nëse procesi shpaloset në mënyrë të arsyeshme.

Në takimin e parë me palët e interesuara, bashkia duhet të jetë në gjendje të edukojë pjesëmarrësit mbi procesin e administrimit. Bashkia duhet t'i bindë pjesëmarrësit se procesi - nga fillimi në fund - do të administrohet me kompetencë, siguri, drejtësi dhe konsistencë. Si zhvilluesit, ashtu edhe publiku i gjerë duan të dinë, me detaje, çdo hap të procesit të administrimit të ripërshtatjes së tokës dhe përdorimit të instrumentit financiar. Për shembull, a do t'u jepet të gjithë pronarëve një parcelë e rikonfiguruar nga procesi i ripërshtatjes së tokës, apo disa do të marrin kompensim në vend të tokës? Si do të përcaktohet shuma e kompensimit? A duhet të bien dakord të gjithë pronarët për të formuar dhe për të marrë pjesë në procesin e ripërshtatjes së tokës, apo në një instrument tjetër financiar, apo mjafton një shumicë e thjeshtë për t'i detyruar të gjithë pronarët të bëhen pjesë? Cilat janë hapat që duhet të kalojë zhvilluesi për të përballuar pagesat e kontributit për marrjen e një lejeje ndërtimi?

Nëse aktorët kryesorë nuk binden, që në fazat e hershme, se ky program është i nevojshëm dhe me përfitim për ta dhe se bashkia ka një metodë të mirë për administrimin e programit, ata mund të mos kenë dëshirë të marrin pjesë.

Stafi i bashkisë, ata që duhet ta dinë që në fillim të procesit, aq sa mund të dihet se ç'do të realizohet, që duhet të përvetësojnë procesin për ta realizuar atë dhe ata që duhet të jenë në kontroll të procesit, priren të hyjnë në marrëdhënie me pronarët, zhvilluesit dhe aktorët e tjerë duke pasur parasysh edhe frikën e vonesës apo dështimit.

Pronarët, zhvilluesit dhe aktorët e tjerë – njerëzit që përfaqësojnë interesa të ndryshme, ata që nuk dinë se çfarë do të ndodhë, kur, si dhe pse – priren të hyjnë në marrëdhënie me stafin e bashkisë duke pasur parasysh frikën se mund të humbasin diçka të rëndësishme për ta.

Nga perspektiva e kundërt, të dyja palët hyjnë në marrëdhënie me atë që është në thelb një ndjesi frike.

Nëse do të kishte bashkëpunim të vërtetë me pjesëmarrësit, qëndrimi i bashkisë duhet të ndryshonte nga stadi “po vonohemi dhe duam të shmangim vonesat” në stadin “afati ynë ka kohë edhe për të trajtuar shqetësimet e publikut dhe këto shqetësime nuk konsiderohen si vonesa në proces, sepse vendimet e rëndësishme nuk janë marrë ende.”

Nëse ka gjëra të një projekti që nuk mund të ndryshohen dot, shpjegoni të gjitha arsyet duke e bazuar në sa më shumë dokumente. Nëse bashkia është e hapur, e ndershme, e besueshme dhe e tregon me fakte besueshmërinë e saj, publiku do t'ju besojë dhe do të pranojë atë që mund të bëni dhe atë që nuk keni mundësi të bëni.

Edukimi i publikut në lidhje me “çfarë”, “si”, “kur” dhe “pse”, etj., të një projekti është një sfidë që nuk mbaron kurrë, sepse në proces futen gjithmonë njerëz të rinj. Po ashtu, edhe ata që kanë qenë më parë të përfshirë në projekt do ta kujtojnë projektin siç kishte ekzistuar në atë kohë që kanë qenë të përfshirë për herë të fundit.

Është e rëndësishme që në përgatitjen për takime apo diskutime të projektit të mendohet për pjesëmarrësit në takim dhe ku gjenden ata, për sa i përket gjendjes aktuale të projektit.

Të përdoren të paktën disa minuta që në fillim të çdo takimi ku të shpjegohet se të gjithë pjesëmarrësit janë të ndërgjegjshëm për gjendjen aktuale të projektit dhe se e kuptojnë njësoj, sa më shpejt që të jetë e mundur.

Të japësh argumentin tënd

Ka disa çështje që duhen pasur parasysh për ta bërë argumentin tënd më efikas:

Kontributet e financimit për programet e instrumenteve financiare dhe kontributet në tokë për proceset e ripërshtatjes së saj duhet të lidhen drejtpërdrejt me investimin publik që mundësoi rritjen e vlerës së pronave dhe/ose fitimet e zhvilluesit. Kjo lidhje e drejtpërdrejtë mes atyre që përfitojnë dhe atyre që kontribuojnë është tërheqëse për zhvilluesit, pronarët dhe publikun.

Po e theksojmë edhe një herë, totali i kontributit të bashkisë në kostot e përmirësimeve publike duhet të dokumentohet dhe deklarohet qartë.

Zakonisht, ka mungesë të perceptuar të financimit publik për investime publike që pranohen nga sektori privat dhe publiku i gjerë. Nëse pronarët dhe zhvilluesit mendojnë se ky investim publik do të financohet i gjithi nga sektori publik (bashkia, qeveria kombëtare, Fondi për Zhvillim e Rajoneve, donatorët e huaj), ata mund të mos kenë dëshirë të kontribuojnë në financimin e veprës përmes kapjes së vlerës së rritur të tokës apo përmes ripërshtatjes së tokës. Gjithsesi, nëse pronarët dhe zhvilluesit besojnë se sektori publik nuk mund ose nuk do të financojë të gjithë investimin, dhe mënyra e vetme për të siguruar rritje të vlerës së tokës dhe fitimeve është që së bashku ta financojë atë veprë publike në bashkëpunim me sektorin publik, atëherë ata do të kenë më shumë mundësi të marrin pjesë.

Po ashtu, duhet evidentuar mundësia që bashkia nuk mund apo nuk do ta bëjë përmirësimin pa ripërshtatjen e tokës dhe/ose instrumentin financiar. Pa këtë investim publik, nuk ka gjasa që të rritet vlera e tokës, kështu, për sektorin privat nuk do të materializohen fitimet apo të ardhura të tjera që prisnin. Ndaj, do të ishte e ndershme që këto fitime ekstra të ndahen mes palëve që e krijuan këtë mundësi.

Shpesh, është me rëndësi të theksohet se fondet e përftuara nëpërmjet instrumenteve financiare duhet të mbrohen, pra, të depozitohen në një fond të caktuar në mënyrë që këto të ardhura të mbledhura për projektin të angazhohen dhe përdoren vetëm për projektin në fjalë.

Programet që janë të thjeshta për t'u kuptuar prirjen të pranohen më lehtë sesa ato me procese të ndërlikuara. Zhvilluesit duan të jenë në gjendje t'i llogarisin kostot dhe fitimet me lehtësi dhe duan të parashikojnë po me aq lehtësi nëse vepra publike që financojnë mund të përbushë kërkesat e bashkisë, në mënyrë që, më pas, të kenë buxhet për rritje të lartësisë së ndërtimit, më shumë hapësirë, më shumë njësi banimi dhe të jenë në gjendje të marrin leje ndërtimi për to. Publiku do që të jetë në gjendje të kontrollojë të gjitha kostot dhe përfitimet dhe të kuptojë si mund të përfitojë ai vetë materialisht. Kjo transparencë mund të sigurohet edhe në një faqe në internet.

Zhvilluesit duan të dinë se edhe të gjithë të tjerët po luajnë me të njëjtat rregulla. Ata kanë më shumë gjasa të marrin pjesë në një program të instrumenteve financiare nëse e dinë se të gjithë zhvilluesit e tjerë në zonë përballen me të njëjtat kushte dhe asnjë nuk trajtohet me preferencë.

Së fundi, edhe mbështetja nga qeveria qendrore për një program mund të jetë e dobishme, veçanërisht nëse në projekt angazhohen fondet kombëtare.

Shtojca C. Përmbledhëse të Zhvillimit²⁴

Bashkia, shpesh nxjerr një ose më shumë përmbledhëse (fisha) zhvillimi si pjesë e zbatimit të një PDV-je. Në këtë përmbledhëse zhvillimi jepen udhëzime të qarta për konsulentin ose zhvilluesin, apo partnerin e mundshëm të projektit, në lidhje me ecurinë e projektit të zhvillimit në të ardhmen. Cilësia e përmbledhëses, shumë shpesh lidhet drejtpërdrejtë me cilësinë e produktit përfundimtar. Me fjalë të tjera, përmbledhja e shkruar mirë rrit mundësinë e një projekti final të cilësisë së lartë, përmbledhësja me cilësi të ulët rrit gjasat që projekti të dalë me cilësi më të ulët.

Përmbledhëset/fishat e zhvillimit mund të quhen edhe terma reference, ose kërkesa për propozime, ose me emra të tjerë. Dhe ato mund të aplikohen në një sërë rrethanash, jo vetëm për PDV-në. Për shembull, përmbledhësja mund të përgatitet për një projekt shtëpie ose për përmirësim peizazhi, ose për një nismë për ruajtje/konservim ose konkurs projektimi. Fisha e zhvillimit nuk përdoret vetëm për sigurim konsulence. Kjo fishë mund të përdoret edhe për të nisur një partneritet publik privat me një zhvillues, ose një marrëveshje koncesioni me një sipërmarrës, ose për t'u angazhuar në aktivitetet e sipërmarrjes sociale me një OJQ, ose, ndoshta, për të nxitur interesin e zhvilluesit në një zonë ku ata kanë treguar pak interes. Këto ishin disa shembuj.

Pavarësisht qëllimit të saj, përmbledhësja e mirë-hartuar e zhvillimit do të mund të evidentojë aftësitë më të mira si të bashkisë, ashtu edhe të klientit të saj.

Stili dhe përmbajtja e fishave të zhvillimit mund të ndryshojnë jashtëzakonisht shumë, por ato që janë shumë efektive kanë disa parime të përbashkëta të praktikave të mira:

- Janë të shkurtra e të qarta. Ata fokusohen në atë për të cilën kërkohet ekspertiza, çfarë vlere pritët të shtojnë shërbimet e kërkuara dhe ku do të drejtohen burimet.
- Informacioni paraprak, si vlerësimi ekonomik dhe social i zonës së PDV-së dhe kantierit të projektit, përmbledhet në trupin kryesor të fishës dhe, sipas rastit, përfshihet me detaje në shtojca.
- Qëllimet dhe objektivat e bashkisë për nxjerrjen e përmbledhëses dhe hartimin e projektit të jenë të qarta. Ato duhet të jenë të pakëta në numër dhe të fokusuar në prioritetet e projektit; nuk duhet të jenë të përgjithshme.
- Rezultatet e pritshme të jenë të qarta. Përmbledhëset efektive u kërkojnë konsulentëve jo vetëm atë që kanë si qëllim ta realizojnë, por edhe arsyet për këtë gjë. Konsulentët duhet t'i paraqesin propozimet në të njëjtin format, në mënyrë që avantazhet dhe dobësitë e secilit propozim të mund të krahasohen drejtpërsëdrejti dhe të vlerësohen me objektivitet.

Më poshtë po ju japim strukturën, si udhëzues, të një fishe zhvillimi bazuar në praktikën e mira të njohura:

1. Hyrja / Konteksti

- Synimi;
- Partnerët dhe financimi;
- Kuadri i politikave;
- Burimet kryesore të informacionit;

- Studime të ngjashme/të lidhura;
- Aktorë të tjerë;
- Zona fizike.

2. Vizioni, Qëllimet, Objektivat

- Motivët kryesorë;
- Rezultatet kryesorë;
- Përmbledhje e rastit të biznesit.

3. Përshkrimi i metodologjisë

- Qasja në përgjithësi;
- Detyrat kryesorë;
- Aftësitë e nevojshme;
- Rezultatet e ndërmjetme dhe përfundimtare;
- Objekti i konsultimit/angazhimit.

4. Pritshmëritë për raportim

- Pikat kryesorë të përmbajtjes;
- Formatit i elementëve të caktuar.

5. Detajet e buxhetit dhe afati

- Identifikimi i buxhetit (sipas rastit);
- Parashikimi i kostove;
- Kontigjenca (sipas rastit);
- Arritjet kryesorë;
- Procedurat e nënshkrimit/miratimit;
- Datat e nisjes dhe përfundimit.

6. Procedurat e menaxhimit

- Paneli i intervistave dhe procedurat e vlerësimit të propozimeve;
- Përbërja e grupit drejtues dhe përgjegjësitë (nëse ka);
- Procedurat e mbikëqyrjes dhe raportimit.

7. Përshkrimi procesit të tenderimit (nëse ka)

- Informacioni për t'u dhënë (vërtetim garancie, formularët e nevojshëm, etj.);
- Kriteret e përzgjedhjes;
- Baza e takimit;
- Detajet e paraqitjes.

Pasi të jetë shkruar përmbledhësja (fisha) e zhvillimit ku të përmbushen të gjitha kërkesat e bashkisë, ka ardhur koha të bëhet “testi i realitetit”.

- A janë kërkesat realiste?

- A mund të paguhen ato nga bashkia dhe të përmbushen nga konsulenti?

Është e rëndësishme të theksohet se fishat e zhvillimit që paraprihen nga një studim fizibiliteti prirën të jenë më efektive se ato përmbledhëse zhvillimi që nuk janë pjesë e procesit të planifikimit ku analizohet fizibiliteti. Studimi i mirëfilltë i fizibilitetit është një formë e testit të realitetit. Ai disiplinon procesin e të shkruarit të fishës duke e detyruar bashkinë të mendojë për realizueshmërinë ekonomike, teknike, ligjore, mjedisore dhe sociale të projektit.

Shtojca D. Strukturë për Relacionin e PDV

Përmbajtja

I. Hyrja

- 1.1 Nisma për Planin e Detajuar Vendor
- 1.2 Baza Ligjore për Hartimin e PDV
- 1.3 Metodologjia e Hartimit të PDV

2. Plani i Përgjithshëm Vendor

- 2.1 Përmbledhje PPV
- 2.2 Përmbledhje Rregullore

3. Analiza e Detajuar e Njesisë Strukturore

- 3.1 Analiza e Përdorimit të Tokës
- 3.2 Analiza e Formës dhe Zhvillimit Urban
- 3.3 Analiza Hapësira Publike
- 3.4 Infrastruktura Rrugore
- 3.5 Infrastruktura të tjera
- 3.6 Shërbimet Sociale në njësi
- 3.7 Analiza Mjedis
- 3.8 Pronësia
- 3.9 Informaliteti
- 3.10 Analiza Socio-Ekonomike
- 3.11 Konkluzione dhe rekomandime mbi konceptin e zhvillimit me PDV

4. Plani i Zhvillimit

- 4.1 Koncepti i PDV
- 4.2 Përdorimet e Tokës dhe Kushtet e Zhvillimit
- 4.3 Infrastrukturat, Hapësira Publike dhe Zona/Objekte të mbrojtura
- 4.4 Shpërndarja e të drejtave të zhvillimit dhe kosto-përfitimet

5. Rregullore e PDV

6. Plani i Veprimeve për Zbatim

1. Hyrja

1.1 Nisma për Planin e Detajuar Vendor

[Argumento dhe justifiko nismën për të hartuar PDV për njësinë përkatëse, në përputhje me ligjin trego se kush e merr nismën dhe nëse është me iniciativë private duhet të paraqitet koncepti që miratohet si pjesë e nismës nga kryetari]

1.2 Baza Ligjore për Hartimin e PDV

[Shpjego ligjet në të cilat bazohet hartimi i PDV; Ligji i Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit dhe aktet nënligjore në zbatim të tij]

1.3 Metodologjia e Hartimit të PDV

[Shpjego metodologjinë me të cilën do të hartohet PDV; përdorimi i GIS; përdorimi i modeleve GIS; konsultimet publike, kapaciteti institucional dhe financiar për hartimin e PDV]

2. Plani i Përgjithshëm Vendor

[Seksionet në vijim, përmbajnë tekst dhe sipas nevojës edhe material grafik. Materiali grafik është i rekomandueshëm në çdo rast dhe me nivel detaji më të lartë se PPV]

2.1 Përmbledhje PPV

[Sintezë e përcaktimeve të PPV të cilat kanë ndikim në hartimin e PDV ose justifikojnë atë; a është PDV në funksion të Vizionit të PPV? A është PDV në funksion të ndonjë projekti strategjik?]

2.1 Përmbledhje Rregullore

[Sintezë e përcaktimeve kryesore të rregullores së zhvillimit të territorit për njësinë/njësitë]

3. Analiza e Detajuar e Njesisë Strukturore

[Seksionet në vijim, përmbajnë tekst dhe sipas nevojës edhe material grafik. Materiali grafik është i rekomandueshëm në çdo rast dhe me nivel detaji më të lartë se PPV]

3.1 Analiza e Përdorimit të Tokës

[Përdorimet e ekzistuese të Tokës brenda njesisë strukturore dhe në njësitë kufitare të ndara në:

- Kategori bazë
- n/kategori
- funksione
- aktivitete]

3.2 Analiza e Formës dhe Zhvillimit Urban

[Analizë e gjendjes ekzistuese të zhvillimit:

- tipologjia/tipologjitë në njësi; ekzistuese dhe të propozuara
- Katet e ndërtesave
- Cilësia e ndërtesave
- lekz/ ksht ekz etj]

3.3 Analiza Hapësira Publike

[Hapësirat publike, sipërfaqe, cilësia, mirëmbajtja ejt]

3.4 Infrastruktura Rrugore

[Rrugët sipas kategorive; ndërlidhja me rrjetin rrugor të qytetit; cilësia e rrugëve; aksesit në njësi; parkimet; trotualet; korsi biçikleta; ndriçimi rrugor]

3.5 Infrastruktura të tjera

[Ujësjetllës; Elektrik; KUZ; KUB; internet; telefoni]

3.6 Shërbimet Sociale në njësi

[Shkolla; kopshte&çerdhe; qendra shëndetësore; (brenda njësisë) dhe në njësitë kufitare me rreze mbulimi; cilësia dhe kapaciteti i shërbimeve]

3.7 Analiza Mjedis

[Ndotja në njësi e ajrit/ ujit/ tokës; hotspotet në njësi ose në njësitë kufitare; zona të mbrojtura nëse ka në njësi ose përreth; menaxhimi i mbetjeve;]

3.8 Pronësia

[Gjendja e pronësisë në njësinë strukturore; publike dhe private; konflikte të mundshme; të dhënat nga ZRPP]

3.9 Informaliteti

[Informaliteti brenda njësisë strukturore]

3.10 Analiza Socio-Ekonomike

[Popullsia brenda njësisë; punësimi dhe të ardhurat; niveli i arsimimit; biznese në njësi sipas llojit dhe madhësisë; aftësia për të paguar etj; kjo analizë duhet të shoqërohet me një anketë të shkurtër në zonë; çmimet për shit-blerje/ qera në zonë; raporti qeral/pronësi në njësi/ nr banesa sociale]

3.11 Konkluzione dhe rekomandime mbi konceptin e zhvillimit me PDV

4. Plani i Zhvillimit

4.1 Koncepti i PDV

[Koncepti për zhvillimin e njësisë me përcaktimin e infrastrukturës kryesore rrugore; shërbimeve sociale; hapësirave publike dhe nën/njësive të zhvillimit, text dhe material grafik]

4.2 Përdorimet e Tokës dhe Kushtet e Zhvillimit

[Përcaktimin e nënnjësive brenda njësisë; përcaktimet për përdorimin e tokës për çdo nënnjësi në nënkategori dhe funksione; përcaktimet e kushteve të zhvillimit për nënnjësitë dhe/ose për parcelat; text dhe material grafik]

4.3 Infrastrukturat, Hapësira Publike dhe Zona/Objekte të mbrojtura

[Përcaktimet e infrastrukturave teknike, duke përfshirë ato të transportit, energjisë, telekomunikacionit dhe

ujësjellës-kanalizimeve; përcaktimet për zonat/objektet e mbrojtura të trashëgimisë kulturore, bazuar në legjisllacionin përkatës në fuqi, sipas rastit; text dhe material grafik]

4.4 Shpërndarja e të drejtave të zhvillimit dhe kosto-përfitimet

[Shpërndarja e të drejtave të zhvillimit në njësi; ndarja dhe bashkimi i parcelave për qëllime bashkimi nëse është e nevojshme; kosto e zbatimit të PDV; përfitimet nga zhvillimi; shpërndarja e kosto-përfitimeve dhe instrumentave që do të përdoren për këtë qëllim; text dhe material grafik]

5. Rregullore e PDV

[Përkufizimet e termave të përdorur; shpjegimi i kodeve të përdorura; rregullat, të dhënat dhe kushtet e zhvillimit për çdo nënnjësi dhe sipas rastit edhe pronë; kushtet dhe rregullat teknike e financiare për zbatimin e infrastrukturave; rregullat për distancat për çdo nënnjësi dhe pronë; rregullat e mbrojtjes së mjedisit dhe peizazhit; rregulla arkitektonike; rregulla për përshtatjen e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara; rregulla për lejet e zhvillimit; rregulla për shpërndarjen e të drejtave të zhvillimit për pronë; rregulla për ndarjen e bashkimitin e parcelave sipas rasteve të PDV-së; rregulla për zbatimin e instrumenteve financiare që zbatohen; rregulla të mundshme për fazim të punimeve/lejeve të ndërtimit; text dhe material grafik sipas nevojës]

6. Plani i Veprimeve për Zbatim

[Planin për zbatimin e PDV-së – ndërtimin e infrastrukturave dhe shërbimeve publike; text dhe material grafik]

Shtojca E. Pyetësor për Intervistën për Tregun e Pasurive të Patundshme

Sqarim për mbrojtjen e të dhënave. Të dhënat tuaja do të përdoren me kujdes dhe vetëm për qëllime të studimit të tregut të pasurive të patundshme në Tiranë, në lidhje me zhvillimin e Njesisë. Asnjë identitet nuk do të bëhet publik dhe nuk do t'i transferohen palëve të treta.

1. Informacion i përgjithshëm:

- 1.1 Emri i agjencisë: _____
- 1.2 Viti i krijimit të agjencisë së pasurive të patundshme: _____
- 1.3 Numri i agjentëve: _____
- 1.4 Numri i degëve: _____
- 1.5 Numri aktual i pasurive në portofol:
- a) Për shitje _____ (numri)
 - b) Për qira _____ (numri)
- 1.6 Transaksione të pasurive të patundshme të realizuara gjatë vitit të fundit:
- a) Banimi po jo _____ (numri)
 - b) Biznesi po jo _____ (numri)
 - c) Tokë po jo _____ (numri)
- 1.7 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, sa për qind e transaksioneve të pasurive të patundshme realizohen nëpërmjet agjencive të pasurive të patundshme: _____ (%)

2. Kërkesa për qira

2.1 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, në qytetin tuaj kush po kërkon prona për t'i marrë me qira? (Lutemi rendisni nga 1 – kërkojnë më pak në 5 – kërkojnë më shumë; në rast se nuk ka, mos shënoni gjë.)

a) Familjet e reja		1	2	3	4	5
b) Studentët		1	2	3	4	5
c) Familjet që duan të marrin zgjerim		1	2	3	4	5
d) Punëtorë sezonalë		1	2	3	4	5
e) Prindër të ndarë		1	2	3	4	5
f) Të huaj		1	2	3	4	5
g) Tjetër _____		1	2	3	4	5

2.2 Çfarë lloj pronash banimi janë më shumë në kërkim për t'u marrë me qira dhe ku? (Zgjidhni nga 1 në 5 në çdo qelizë, ku 1 ka vlerën më të ulët dhe 5 ka vlerën më të lartë, duke përcaktuar se cilat prona kërkohen më shumë për t'u marrë me qira. Renditja të bëhet për llojet e pronave dhe

plotësimi i qelizës përcakton se ku. Nëse nuk ka tjetër, lutemi mos e plotësoni, ose përndryshe përcaktojeni tek “Tjetër”. Nëse nuk ka fare kërkesë për një lloj prone, ose nuk ka kërkesë në një zonë të caktuar, mos e plotësoni.

		Qendër qyteti	Periferia	Fshatrat
a)	Garsoniere	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
b)	Apartament 1+1	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
c)	Apartament 2+1	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
d)	Shtëpi private	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
e)	Tjetër _____	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5

2.3 Lutemi shkruani emrin e zonës/lagjes (ose lagjeve) me kërkesën më të madhe për prona me qira:

2.4 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, cilat biznese kërkojnë prona për t'i marrë me qira? (Lutemi rendisni nga 1 – kërkojnë më pak në 5 – kërkojnë më shumë; në rast se nuk ka, mos shënoni gjë.)

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| a) Bizneset e reja të sapo krijuara | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) Bizneset vendase që duan të zgjerohen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) Bizneset që vijnë nga qytete të tjera | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

2.5 Bizneset që kërkojnë të marrin prona me qira ushtrojnë veprimtarinë e tyre në: (zgjidhni sektorin duke i renditur nga 1 – më pak nga ky sektor; në 5 – më shumë nga ky sektor; në rast se nuk ka kërkesë, mos shënoni gjë.)

- | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|---|
| a) Sektorin e shërbimit | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) Sektorin e tregtisë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) Sektorin e shërbimeve profesionale | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d) Sektorin e industrisë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e) Sektorin e shitjeve me pakicë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| f) Sektorin e argëtimit | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| g) Tjetër | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

2.6 Çfarë lloj pronash kërkojnë të marrin me qira bizneset dhe ku? (Zgjidhni nga 1 në 5 në çdo qelizë, ku 1 ka vlerën më të ulët dhe 5 ka vlerën më të lartë, duke përcaktuar se cilat prona kërkojnë më shumë për t'u marrë me qira nga të gjitha llojet e pronave. Nëse nuk ka fare kërkesë për një lloj prone, mos e plotësoni kutinë/tabelën për atë lloj prone.)

		Qendër qyteti	Periferia	Në rrugë kryesore
a)	Zona të mëdha industriale	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
b)	Dyqane të mëdha	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
c)	Dyqane të vogla	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
d)	Bare/restorante	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
e)	Zyra të vogla	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
f)	Zyra të mëdha	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5

3. Kërkesa për blerje

3.1 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, kush kërkon të blejë prona për banim në qytetin tuaj? (Lutemi rendisni nga 1 – kërkojnë më pak në 5 – kërkojnë më shumë; në rast se nuk ka, mos shënoni gjë.)

- | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|---|
| a) Familjet e reja | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) Studentët | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) Familjet që duan të marrin zgjerim | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d) Punëtorë sezonalë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e) Prindër të ndarë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| f) Të huaj | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| g) Tjetër _____ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

3.2 Gjatë viteve të fundit, pronat që janë shitur për banim janë financuar kryesisht nëpërmjet (zgjidhni një ose disa opsione):

- a) Kursime personale
- b) Borxh nga të afërmit;
- c) Hua nga banka
- d) Lloje të tjera huash
- e) Shkëmbime pronë me pronë
- f) Tjetër (përcaktoje) _____

3.3 Çfarë lloj pronash banimi janë më shumë në kërkim për t'u blerë dhe ku? (Zgjidhni nga 1 në 5 në çdo qelizë, ku 1 ka vlerën më të ulët dhe 5 ka vlerën më të lartë, duke përcaktuar se cilat prona kërkojnë më shumë për t'u blerë dhe nëse është më e kërkuara në krahasim me të tjerat. Nëse nuk ka fare kërkesë për një lloj prone, ose nuk ka kërkesë në një zonë të caktuar, mos e plotësoni qelizën/tabelën për atë lloj prone).

		Qendër qyteti	Periferia	Fshatrat
a)	Garsoniere	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
b)	Apartament 1+1	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
c)	Apartament 2+1	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
d)	Shtëpi private	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
e)	Tjetër _____	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5

3.4 Lutemi shkruani emrin e lagjes/lagjeve me kërkesën më të madhe për të blerë prona: _____

3.5 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, cilat biznese kërkojnë të blejnë prona? (lutemi rendisni nga 1 – kërkojnë më pak në 5 – kërkojnë më shumë; në rast se nuk ka, mos shënoni gjë.)

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| a) Bizneset e reja të sapo krijuara | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) Bizneset vendase që duan të zgjerohen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) Bizneset që vijnë nga qytete të tjera | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

3.6 Bizneset që kërkojnë të blejnë prona ushtrojnë veprimtarinë e tyre në: (zgjidhni sektorin duke i renditur nga 1 – më pak nga ky sektor; në 5 – më shumë nga ky sektor; në rast se nuk ka kërkesë, mos shënoni gjë.)

- | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|---|
| a) Sektorin e shërbimit | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) Sektorin e tregtisë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) Sektorin e shërbimeve profesionale | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d) Sektorin e industrisë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e) Sektorin e shitjeve me pakicë | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| f) Sektorin e argëtimit | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| g) Tjetër | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

3.7 Çfarë lloj pronash kërkojnë të blejnë bizneset dhe ku? (Vendosni një shenjë në kutinë e biznesit/ bizneseve në çdo qelizë, ku përcaktoni se ku po kërkojnë të blejnë prona bizneset.)

Lloji i pronës	Qendër qyteti	Periferia	Në rrugë kryesore
a) Zona të mëdha industriale			
b) Dyqane të mëdha			
c) Dyqane të vogla			
d) Lokale/restorante			
e) Zyra të vogla			

- f) Zyra të mëdha
- g) Tokë për të ndërtuar pronat e tyre

4. Çmimet e shitjes dhe qirasë

4.1 Gjatë 3-5 viteve të fundit, çmimet e pronave (shënoni në kuadrat):

	Banim		Biznes	
	Qira	Blerje	Qira	Blerje
a) U rritën				
b) Mbetën të pandryshuara				
c) U ulën				

4.2 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, sa janë aktualisht çmimet mesatare të qirave për ndërtesa banimi? (Lutemi shkruani çmimin mesatar sipas klasifikimit të miratuar në bashki për zonën/zonat.)

QIRA	Banim Lekë/Euro/m ²	Biznes Lekë/Euro/m ²
a) Qendër qyteti		
b) Periferi		
c) Zona _____		
d) Zona _____		
e) Zona _____		
f) Zona _____		
g) Zona _____		
h) Zona _____		

4.3 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, sa janë aktualisht çmimet mesatare të shitjes për ndërtesa banimi? (Lutemi shkruani çmimin mesatar sipas klasifikimit të miratuar në bashki për zonën/zonat.)

SHITJE	Banim Lekë/Euro/m ²	Biznes Lekë/Euro/m ²
a) Qendër qyteti		
b) Periferi		
c) Zona _____		
d) Zona _____		
e) Zona _____		
f) Zona _____		
g) Zona _____		
h) Zona _____		

5. Të ndryshme

5.1 Sipas gjykimit dhe përvojës tuaj, a ka shumë prona të pashitura/që nuk janë dhënë me qira?
Po Jo

Nëse sipas gjykimit tuaj ka stoqe pronash të pashitura apo të pa dhëna me qira në qytet, ku ndodhen ato? (Shkruani zonën/lagjen.)

5.2 Çfarë i pengon njerëzit të blejnë prona në ditët e sotme?

- a) Nuk u pëlqen çmimi i pronës (çmim tejet i lartë)
- b) Nuk u pëlqen vendi
- c) Nuk u pëlqen madhësia
- d) Nuk u pëlqen cilësia
- e) Tjetër (përcaktoje) _____

5.3 A mendoni se **rigjenerimi i zonës, ndërtimi i unazës së mesme dhe zhvillimi i hapësirave publike** do të ndikojë në vlerat e pronave të patundshme në këtë zonë në qytet? Po Jo

Lutemi shpjegoni shkurtimisht pse _____

5.4 A mendoni se **hapësirë publike e re dhe e gjelbër bashkë me një unazën e mesme** do të ndikojë në vlerat e pronave të patundshme në këtë zonë në qytet? Po Jo

Lutemi shpjegoni shkurtimisht pse _____

5.5 Çfarë tjetër mund ta bëjë zonën një vend më tërheqës për të jetuar apo për të hapur një biznes?

Lutemi shpjegoni shkurtimisht _____

FALEMINDERIT PËR BASHKËPUNIMIN TUAJ.

Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Zhvillim Ndërkombëtar
Projekti i Planifikimit dhe Qeverisjes Vendore në Shqipëri

Rr. Dervish Hima
3 Kullat pranë stadiumit Qemal Stafa
Kulla Nr 1, Apt. 91, Kati 10-të
Tiranë, Shqipëri
Tel: + 355-04-450-4150
Fax: + 355-04-450-4149
www.usaid.gov