

## PLANIFIKIMI HAPËSINOR I QËNDRUESHËM

Ferim GASHI<sup>1</sup>,

### ABSTRAKT

Planifikimi i referohet procesit e të vendosurit se çfarë te behet dhe si të bëhet planifikimi ne i qëndrueshëm. Në këtë punim janë përmbledhur disa nga parimet dhe praktikrat kryesore për planifikim efektiv, veçanërisht përdorimin e tokës dhe planifikimin e transportit. Planifikimi efektiv merr në konsideratë perspektiva të ndryshme dhe ndikimeve, duke lejuar vendim-marrësit për të identifikuar dhe zbatuar mënyrat më efektive për të arritur qëllimet.

**Key word:** planifikimi hapësinor, parimet, konceptet, vizioni,

### 1. INTRODUCTION

Planifikimi i referohet procesit të vendosur se çfarë të bëjnë dhe si të bëhet kjo . Planifikimi ndodh në shumë nivele , nga ditë-për - ditë vendimet e marra nga individët dhe familjet , të vendimeve komplekse të bëra nga bizneset dhe qeveritë . Ky punim fokusohet në përdorimin e tokës dhe planifikimin e komunitetit , por shumica e parimeve te përshkruara zbatohen për çdo aktivitet të planifikimit.

Planifikuesit janë profesionistë të cilët lehtësojnë vendimmarrjen. Planifikuesit nuk marrin vendime vetë , por, ata mbështesin vendim-marrësit ( menaxherët, zyrtarët publik , qytetarët ) duke koordinuar informacion dhe aktiviteteve . Roli i tyre është që të krijojnë një proces logjik , sistematik te vendim -marrjes që rezulton në veprimet më të mira. Edhe pse e bazuar në të zakonshmet , planifikuesit ndihmojë të ushqejë aspiratat më të thella të një komuniteti, të tilla si dashuria, shpresa dhe bukuri. Planifikuesit përkthejnë qëllimet teorike ne veprime konkrete. Planifikimi është një art si një shkencë . Ai kërkon gjykim , ndjeshmëri dhe kreativitet . Planifikimi shpesh merret me çështjet në mes dhe kështu kërkon perceptimin e asaj që artistët e quajnë hapësirë negative ( hapësirat në mes të objekteve )

---

<sup>1</sup> **Dr. Ferim GASHI,**

Institution: University of Prishtina/ Faculty of Mathematics and Natural Science

Department of Geography Address: Mother Theresa Street, 10 000 Prishtina, Republic of Kosovo

Gsm.: +377 (0) 44 114 674, \_386 (0) 49 114 674

E-mail: ferim.gashi@uni-pr.edu , ferimgashi@gmail.com

. Për shembull , arkitektët janë të shqetësuar me planet e ndërtimit , ndërsa planifikuesit janë të shqetësuar me hapësirat midis ndërtesave . Në mënyrë të ngjashme , planifikuesit janë përgjegjës për integrimin e komponentëve të ndryshëm të sistemit të transportit (korridore, mjediseve të parkimit, rrugët, терминаlet, portet, etj). Ata krijojnë lidhje midis agjencive të ndryshme , sektorëve dhe juridiksioneve . Si rezultat , planifikuesit duhet të bashkëpunojë me grupe të ndryshme të interesit (Palermo, al 2010).

Ne shpesh hasim në rezistencë nga njerëzit që pretendojnë se ajo që ata e konsiderojnë normale duhet të jetë e mirë , që është, njerëz që shikojnë në të kaluarën dhe jo përpara për të ardhmen . Për shembull , përpjekjet për të përmirësuar efikasitetin e sistemit të transportit duke inkurajuar përdorimin e mënyrave alternative shpesh përballen ne rezistencë nga njerëzit e mësuar me udhëtimin në automobila.

Në rolin e tyre si negociatorë objektiv, planifikuesit janë shpesh në mes të konflikteve . Ata shpesh kanë më shume njohuri për një projekt dhe ndikimet e tij të mundshme të një vendimi të veçantë, dhe kështu janë shpesh përgjegjës për të parashikuar pasoja të padëshiruara dhe përfaqësimin e interesave të njerëzve të cilët janë të pa përfaqësuar në procesin e vendim-marrjes , siç janë fëmijët, të varfëritë dhe brezat e ardhshëm .

Sigurisht, planifikuesit nuk janë të pagabueshëm , ata mund të bëjnë parashikime të pasakta dhe rekomandime të këqija, dhe një proces i planifikimit mund të përballlet me probleme të papritura. Planifikuesit që ndjekin praktikat profesionale në përgjithësi mund të bëjnë një punë mjaft të mirë për të identifikuar kursin më të mirë të veprimit .

Planifikimi mund të jetë frustrues. Ka shumë mënyra që një proces i planifikimit mund të dështojnë , duke përfshirë burimet e pamjaftueshme , mbështetje joadekuate publike ose zyrtare , dhe konflikte të pazgjithura. Planifikuesit shpesh punojnë me vite në projekte të cilat janë zbatuar në mënyrë joefektive mirëpo jo në të gjitha. Megjithatë, po qe se planifikimi do të ishte i lehtë , ai nuk do të ishte aq kënaqësi për t'u marur me te.

## 2. PARIMET E PLANIFIKIMIT

Planifikimi i mirë kërkon një proces metodike që përcakton qartë hapat që çojnë në zgjidhje optimale . Ky proces duhet të pasqyrojë parimet e mëposhtme:

- Gjithëpërfshirës – konsiderohen të gjitha opsionet dhe ndikimet e rëndësishme.
- Eficient - procesi nuk duhet të humb kohë ose të holla .
- Gjithëpërfshirës - njerëz të prekur nga plani kanë mundësi të jenë të përfshira .

- Informues - rezultatet janë kuptuar nga palët e interesuara (njerëz të prekur nga një vendim)
- Integruues - vendimet individuale afat-shkurtra duhet të mbështesin qëllimet strategjike afatgjata .
- Logjike - çdo hap të çon për të ardhmen .
- Transparent - të gjithë të përfshirë kuptojnë se si funksionon procesi .

Një parim i planifikimit të mirë është se, vendimet afat-shkurtër individuale duhet të mbështesin, qëllimet strategjike afatgjata . Kjo kërkon vlerësim të plotë dhe të negociatave për të ndihmuar njerëzit të pranojnë zgjidhjet që mund të duket e vështirë dhe e kushtueshme në afat të shkurtër . Planifikimi gjithëpërfshirës i transportit ofron një bazë për shërbime më të integruara të transportit, tarifave dhe biletave, të dhënat e përdoruesit, sigurimin e infrastrukturës dhe menaxhimit, institucioneve (transport dhe agjencive tranzit publike), transportin dhe planifikimin e përdorimit të tokës, dhe politikave të tjera publike si rrugë, parkim dhe karburantit çmimi (Preston 2012) .

Planifikimi i mirë është i dukshëm, gjithëpërfshirës dhe strategjik. Planifikuesit duhet të përqipen për të kuptuar me të vërtetë problemet, jo vetëm një perspektivë të vetme apo manifestim. Planifikimi efektiv kërkon përcaktim të saktë të problemeve dhe pyetje kritike . Një proces i planifikimit nuk duhet të kufizohet në zgjidhjen e parë të propozuar apo shqetësimet e njerëzve që marrin pjesë në mbledhje. Për shembull, tregtarët në qendër të qytetit mund të ankohen për parkim të pamjaftueshëm të konsumatorëve pranë dyqaneve e tyre . Ky problem mund të përkufizohet në mënyra të ndryshme - të furnizimit joadekuat me parking, shumë automjete, apo menaxhimit joefikas të hapësirave në dispozicion - duke nënkuptuar çdo zgjidhje të ndryshme. Këtu janë pyetjet për të kërkuar për të kuptuar këtë problem :

- Sa parking ekziston, duke përfshirë hapësirat aktualisht të padisponueshme për klientët ?
- Cilat probleme ekzistojnë, kur dhe ku ?
- Si menaxhohet aktualisht parkimi ( duke përfshirë rregulloret dhe çmimet)?
- Cila është kostoja e rritjes së furnizimit me parkim?
- Çfarë zgjidhje alternative mund të trajtojnë këto probleme ?
- Sa zgjidhje të ndryshme mund të integrohen me objektiva të planifikimit strategjik?

Planifikuesit duhet të përqipen për të kuptuar faktorët që do të ndikojnë të ardhmen . Për shembull, në vend se thjesht duke treguar se si bllokimet e trafikut janë rritur në vitet e fundit, kjo prirje nxjerrët në të ardhmen duke bere një analizë më të mirë që identifikon faktorët e veçantë si në rritje të mjetit të udhëtimit ( rritjes së popullsisë , të ardhura në rritje ,

çmimet reale të karburantit , etj , dhe konsideron politika publike që mund të ndryshojë ato . Si rezultat , në vend se thjesht duke thënë: " Trafiku është në rritje 4% në vit " , një projektues i zgjuar mund të thotë , " trafiku i automjeteve u rrit me 4 % në vit gjatë dekadës së fundit , por kjo ka të ngjarë të bjerë disi në të ardhmen për shkak të plakjes së popullsisë dhe të çmimet e larta të karburantit ne të ardhmen, dhe do të mund të shmanget krejtësisht me zbatimin e strategjive të caktuara të menaxhimit të mobilitetit . "

Planifikuesit duhet të menaxhojnë flukset e informacionit , duke përfshirë mbledhjen, organizimin dhe shpërndarjen ( Litman 2006 ) . Planifikuesit duhet të parashikojnë pyetje dhe të japin informacion të saktë dhe të kuptueshëm , duke përdorur të dhëna vizuale ( harta, grafikë , tavolina, etj ) dhe shembuj të përshtatshëm.

Planifikuesit duhet shpesh zhvendoset në mes të koncepteve të përgjithshme dhe aplikacione specifike . Për shembull , një planifikues duhet të jetë në gjendje të përshkruajnë një koncept të përgjithshëm të tilla si kapital ose të sigurisë , dhe të aplikojnë këto koncepte kur të vlerësohet një politikë apo plan të veçantë .

Planifikuesit punojnë në kryqëzimin e shumë disiplinave dhe kështu kanë nevojë për njohuri bazë të shumë subjekteve , duke përfshirë projektimin, ekonominë , ligjin dhe menaxhimin , duke e bërë atë një fushë ideale për njerëzit me interesa të ndryshme . Planifikuesit duhet pasur shumë aftësi , duke përfshirë aftësinë për të:

- Saktësi , në mënyrë kritike dhe objektive të vlerësojnë problemet.
- Mbledhur dhe analizuar të dhënat .
- Aplikuar konceptet e përgjithshme për situata specifike.
- Menaxhuar proceset komplekse.
- Komunikuar çështje komplekse me shumë lloje të njerëzve.
- Dëgjuar me respekt.

Planifikimi është një aktivitet social - ai përfshinë njerëzit. Planifikimi i suksesshëm kërkon përfshirjen efektive të palëve të interesuara . Planifikuesit duhet të jenë të përgatitur për të punuar me njerëz me prejardhje të ndryshme , interesave dhe aftësive.

Planifikuesit menaxhojnë burimet, të tilla si njerëz, kohë, para, tok, dhe të infrastrukturë. Është e dobishme për të identifikuar me kujdes burimet, kufizimet dhe konfliktet . Për shembull , planifikuesit e përdorimit të tokës mund të identifikojë fushat e papërshtatshme për lloje të caktuara të zhvillimit për shkak të rreziqeve të tilla si përmytjet, infrastruktura e pamjaftueshme , ose vlerat e tyre mjedisore dhe kulturore.

Planifikimi ka tendencë të zhvillohet me kalimin e kohës , me çështje të reja dhe mjete. Për shembull , në vitet e fundit të kapitalit social , menaxhimin e rrezikut mjedisor, ruajtja e trashëgimisë, planifikimi i

energjisë, siguria, transporti jo-motorizuar, shëndetin publik, dhe qëndrueshmëria janë bërë të gjitha çështjet e planifikimit. Planifikuesit e zgjuar përqafojnë këto çështje dhe praktika të reja - duke u bërë ekspert vendor për një çështje të re të planifikimit mund të jetë një karrierë e mirë për të lëvizur.

### 3. KONCEPTET E PLANIFIKIMIT DHE KORNIZA E PLANIFIKIMIT

Në këtë pjesë përshkruhen konceptet themelore të planifikimit, kushtet dhe teknikat.

Një kornizë e planifikimit përcakton strukturën themelore të procesit të planifikimit. Kjo zakonisht përfshin komponentët e mëposhtëm.

- *Parimet* - një rregull bazë apo koncept i përdorur për vendimmarrje.
- *Vizioni* - një përshkrim të përgjithshëm të rezultatin e dëshiruar të procesit të planifikimit .
- *Problem* - Një gjendje e padëshirueshme për të zbutet (zgjodhet, reduktohet ose kompensohet)
- *Objektivat* - Një kusht i përgjithshëm i dëshirueshem që duhet të arrihet.
- *Objektivat* - specifike , mënyra potencialisht të matshme për të arritur qëllimet , të tilla si rritja e të ardhurave dhe aktivitetit ekonomik , aksidentet e reduktuar , dhe përmirësimin e aksit për jo- shoferët .
- *Objektivat apo Standardet* - nivelet sasore të objektivave që duhet të arrihen , të tilla si një rritje të caktuar të të ardhurave ose të reduktimit të normës së rrëzimit . Standardet janë të kërkuara ndonjëherë me ligj ose rregullore , të tilla si kërkesat minimale të parkimit në kodet e zoni.

### 4. SHFRYTËZIMI I TOKËS DHE ÇËSHTJET PLANIFIKIMI I TRANSPORTIT

Sipërfaqja e Tokës, e quajtur peizazh, është një burim unik dhe i vlefshëm. Shfrytëzimi i tokës (i quajtur edhe Zhvillimi i Tokës dhe Zhvillimit Hapësinor) referohet si tërësi e trajtuar, duke përfshirë vendndodhjen dhe projektimin e ndërtesave, objekteve të transportit, parqe dhe fermat.

Modelet e përdorimit të tokës mund të vlerësohen në bazë të attributeve në vijim :

- *Dendësia* - Numri i njerëzve , vendeve të punës ose njësive të banimit në një zonë .
- *Mix* - nëse lloje të ndryshme të përdorimit të tokës ( komerciale ,

banimi , etj ) janë të vendosura së bashku .

- *Klasteri* - nëse destinacionet e lidhura janë të vendosura së bashku (për shembull , qendra tregtare , fshatra urbane , vile rezidenciale , etj ) .
- *Lidhshmëria* - numri i lidhjeve brenda sistemeve të rrugëve dhe rrugën .
- *Sipërfaqja indiferent* - tokë e mbuluar nga ndërtesa dhe trotuarit , i quajtur edhe gjurmë .
- *Hapësira gjelbëruese* - pjesë e tokës të përkushtuar për kopshte, parqe, ferma, pyje , etj
- *Qasja* - aftësia për të arritur aktivitetet e dëshiruara dhe destinacionet .
- *Qasja jo motorike* - Cilësia e te ecurit ne këmbë dhe çiklizmit.

Atributet e përdorimit të tokës mund të vlerësohen në shkallë të ndryshme:

- *Lokacion* - një parcelë individuale, ndërtesa, objekte ose kampuse.
- *Rruga* - ndërtesat dhe objektet përgjatë një rrugeje të veçantë ose shtrirje e rrugë .
- *Lagje apo qendër* - një zonë e banimit , zakonisht më pak se një km<sup>2</sup>.
- *Lokale* - një zonë e vogël gjeografike, shpesh e përbërë nga disa lagje .
- *Komunale* - një qytet ose juridiksion qytet .
- *Rajoni* - një zonë gjeografike ku shërbimet, banorët ndajnë dhe mundësitë e punësimit . Një rajon metropolitan në mënyrë tipike përbëhet nga një ose më shumë qytete dhe rrethinat e ndryshme, qendra më të vogla tregtare, dhe zonat përreth gjysmë - rurale.

Zona gjeografike janë shpesh kategori në mënyrat e mëposhtme :

- *Urban* - densitet relativisht i lartë ( 5 + njësi banimi për hektar bruto ) , përdorim të përzier të tokës , me transportin multi - modale ( zakonisht përfshin në këmbë , çiklizmit, transit publik, automobilave dhe të shërbimit taksi ) .
- *Suburban* - dendësia mesatare ( 2-10 banorë , 1-5 njësi banimi për hektar ) , përdor të ndara të tokës , si dhe një sistem të transportit automobil - varur .
- *Qyteti* - qendra më të vogla urbane ( zakonisht më pak se 20.000 banorë ) .
- *Fshati* - qendra urbane të vogla ( zakonisht më pak se 1,000 banorë ) .

- *Exurban* - densitet të ulët ( më pak se 1 shtëpi për hektarë ) , kryesisht ferma dhe vendet e pazhvilluara , e vendosur në afërsi të mjaftueshme për një qytet për banorët që të udhëtojnë dhe të përdorni shërbimet atje .
- *Rural* - densitet të ulët ( më pak se 1 shtëpi për hektar ) , kryesisht ferma dhe vendet e pazhvilluara, relativisht të pavarur të identifikojnë ekonominë.
- *Hapësira e gjelbër* - biologjikisht tokat aktive të tilla si kopshte, parqe, ferma, pyje , etj

## 5. REFERENCES

Palermo, Pier Carlo, Ponzini, Davide (2010) Spatial Planning and Urban Development

Todd Litman (2006), *Evaluating Research Quality*

Katerina Moreland, et al. (2011), “Transit System Evaluation Process: From Planning To Realization,” *ITE Journa*. Vol. 81, No. 10,

John Preston (2012), *Integration for Seamless Transport*, Discussion Paper No. 2012-01, International Transport Forum