

Bashkia e Tiranës, Qeveria e Shqipërisë

Republika e Shqipërisë

Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës

Raporti Përfundimtar Vëllimi 1-2: Përmbledhje (Shqip)

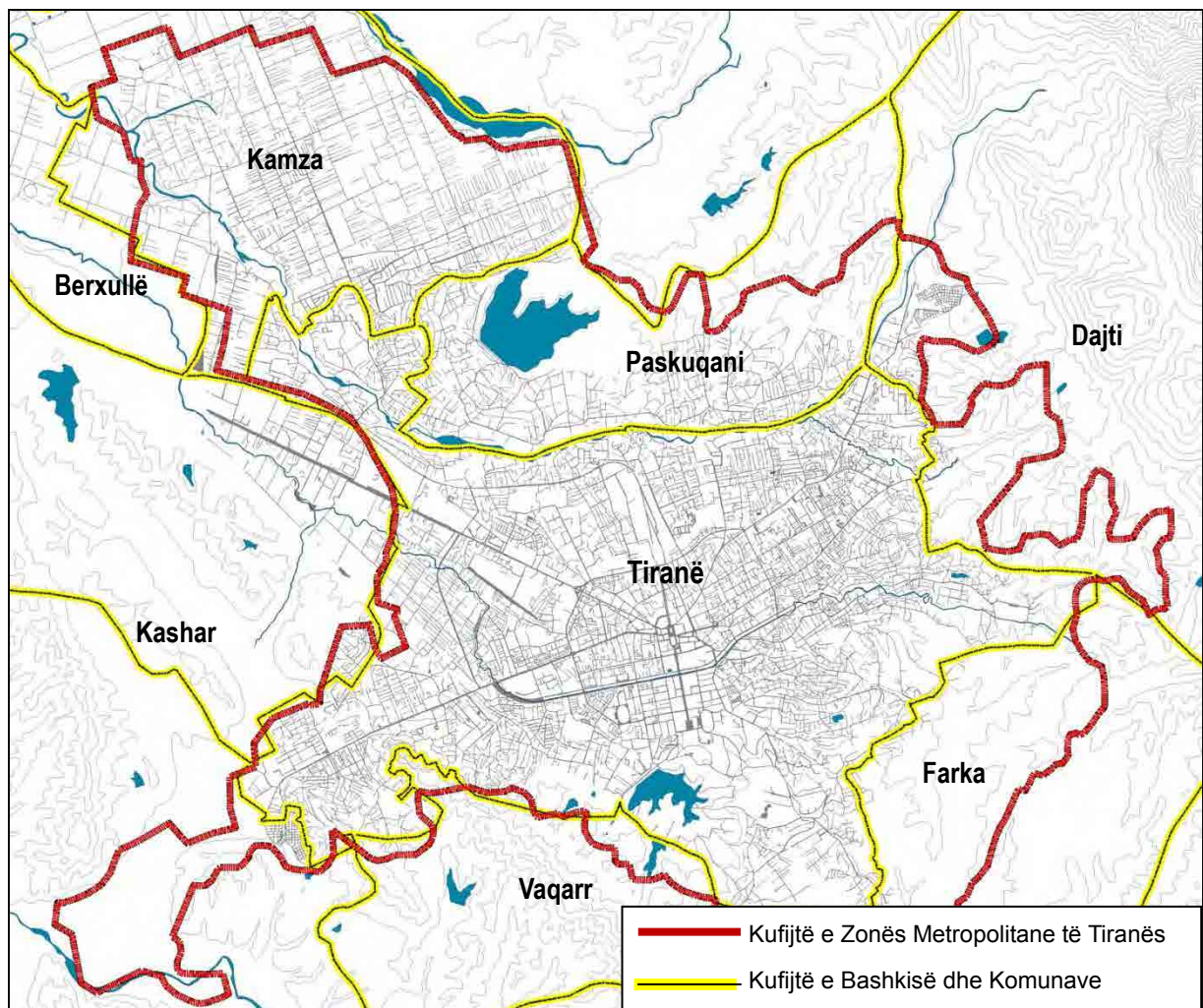


TRIMP
Tirana Infrastructure Modernization Project

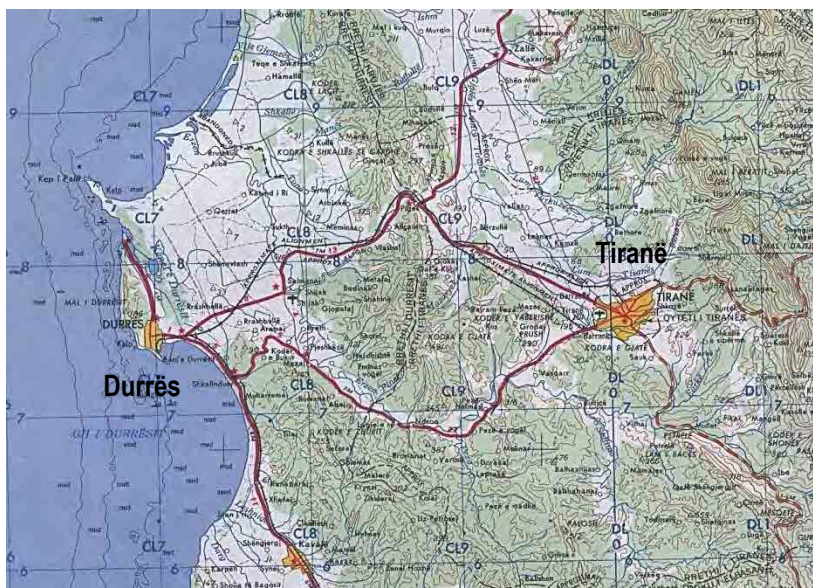
Dhjetor 2012

Japan International Cooperation Agency (JICA)

Value Planning International Inc., Tokyo Japan
NJS Consultants Co. Ltd., Tokyo Japan



Harta e Zonës së Projektit (Zona Metropolitane e Tiranës)



Parathënie

Ky dokument është përmbledhja e Raportit Përfundimtar të "Projektit për Planin Tematik Urban të Tiranës". Raporti propozon "Masterplane" me perspektivë afatgjatë duke synuar vitin 2027 dhe "Plane Veprimi" për projekte parësore, që janë identifikuar në masterplane për katër (4) sektorët e infrastrukturës përkatësisht: 1) Rrugët dhe Transporti Urban; 2) Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta; 3) Furnizimi me Ujë; 4) Sistemet e Kanalizimeve dhe Kullimit. Gjithashtu, janë përfshirë edhe diskutimet institucionale për mjedisin për të gjetur një mënyrë racionale në zbatimin e planeve të propozuara.

Raporti u përgatit në bashkëpunim të ngushtë me Grupin Teknik, që punoi për Planin Rregullues të Tiranës për popullsinë dhe aktivitetet ekonomike lidhur me strategjinë e përdorimit të tokës për të menaxhuar një rritje urbane të baraspeshuar dhe të qëndrueshme në Zonën Metropolitane të Tiranës. Prandaj, logjika dhe konceptet planifikues të këtij masterplani janë në koherencë me Planin Rregullues, sepse këto plane tematike janë pjesë e Planit Rregullues të Tiranës.

Raporti përfundimtar përbëhet nga tri (3) vëllime të veçanta:

- *Teksti Kryesor (anglisht, shqip)*
- *Përmbledhje (anglisht, shqip, japonisht)*
- *Profili i Përgjithshëm i Projekteve Parësore (anglisht)*

Ne, Ekipi Studimor i JICA-s, falënderojmë të gjithë homologët nga personeli i Bashkisë së Tiranës, anëtarët e Komitetit Drejtues dhe ata, që me mirësi dhanë mbështetjen e tyre në rrjedhën e këtij projekti dhe shpresojmë se Bashkia e Tiranës do ta përdorë këtë raport për zhvillimin e mëtejshëm drejt vizionit të përcaktuar, "Qytet Modern Evropian".

Tiranë, dhjetor 2012

*Prof. Dr. Katsuhide Nagayama
Drejtues, Ekipi Studimor i JICA-s*

Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës

Raporti Përfundimtar

Përmbledhje (Shqip)

Pasqyra e Lëndës

Pjesa 1: Master Planet Tematik Urban

1	Përshkrimi i Projektit	1-1
1.1	Hyrje	1-1
1.2	Objektivat	1-2
1.3	Zona e Studimit	1-2
1.4	Nënsektorët e Infrastrukturës Tematike	1-2
1.5	Rezultatet e Pritshme	1-2
1.6	Organizimi i Projektit dhe Homologët	1-2
2	Gjendja Social-ekonomike dhe Mundësitë e Rritjes	2-1
2.1	Popullsia dhe Urbanizimi	2-1
2.2	Punësimi	2-2
2.3	Rritja Ekonomike dhe Industria	2-3
2.4	Përmirësimi i Kushteve të Jetesës	2-4
2.5	Çështjet Gjimore dhe Varfëria	2-5
2.6	Vendbanimet Joformale dhe Procesi i Legalizimit	2-6
3	Vizionet dhe Kuadri i Zhvillimit të Zonës së Tiranës Metropolitane	3-1
3.1	Harku Kohor dhe Viti i Përcaktuar	3-1
3.2	Vizionet për Tiranën në të Ardhmen	3-1
3.3	Analiza SWOT për Zhvillimin Urban të Tiranës	3-1
3.4	Çështje Thelbësore për Zhvillimin e Infrastrukturës	3-2
4	Spektori i Rrugëve dhe Transportit Urban	4-1
4.1	Situata e Tanishme dhe Gjetjet Kryesore	4-1
4.2	Problemet dhe Çështjet e Planifikimit	4-6
4.3	Rishikimi i Politikave Ekzistuese dhe i Studimeve të Mëparshme	4-12
4.4	Parashikimi i Kërkesës	4-18
4.5	Objektivat e Planifikimit dhe Strategjitë	4-21
4.6	Plani i Zhvillimit të Rrugëve	4-24
4.7	Masat e Kontrollit të Transportit	4-27
4.8	Plani i Zhvillimit të Transportit Publik	4-32
4.9	Sistemi i Transportit të Mallrave	4-38
4.10	Rregullimet Organizative dhe Institucionale	4-40
4.11	Lista e Plan Veprimeve/Projekteve Parësore	4-42
4.12	Kostot e Masterplanit	4-46

5	Plani i Administrimit të Mbetjeve të Ngurta	5-1
5.1	Gjendja e Menaxhimit të Mbetjeve në Bashkinë e Tiranës	5-1
5.2	Problemet e Menaxhimit të Mbetjeve në Bashkinë e Tiranës	5-4
5.3	Planet dhe Strategjitë Kombëtare për Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta	5-6
5.4	Aktivitetet të Donatorëve të Tjerë në Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta	5-8
5.5	Vlerësimi i Shkallës së Impianteve të Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta	5-8
5.6	Objektivat e Planifikimit dhe Strategjitë e Planit të MIMN të Bashkisë Tiranë	5-13
5.7	Përbërësit dhe Afati Kohor i Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës	5-17
6	Sistemi i Furnizimit me Ujë	6-1
6.1	Problemet në Sistemin e Furnizimit me Ujë	6-1
6.2	Politika dhe Strategji Kombëtare për Sektorin e Ujësjellës - Kanalizimeve	6-2
6.3	Gjetje nga Studime të Mëparshme	6-5
6.4	Agjencia e Zbatimit të Sektorit të Ujësjellës - Kanalizimeve	6-6
6.5	Kushte Ekzistuese të Sistemit të Furnizimit me Ujë	6-8
6.6	Plani i Përmirësimit të Sistemit të Furnizimit me Ujë	6-11
7	Rrjetet e Kanalizimeve dhe të Kullimit	7-1
7.1	Kushtet Ekzistuese dhe Çështjet për Sistemin e Kanalizimeve dhe Kullimit	7-1
7.2	Shqyrtimi i Masterplanit dhe Studimeve në Proces	7-2
7.3	Shqyrtim i Masterplanit të Kanalizimeve	7-4
7.4	Përmirësim i Projektit në Proces dhe Zgjerimi i Kanalizimeve	7-10
7.5	Zhvillimi i Sistemit të Kullimit	7-11
7.6	Rritja e Kapaciteteve për Menaxhimin e Sistemit të Kanalizimeve	7-13
7.7	Zhvillimi i Kanalizimeve në Faza	7-15
8	Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM)	8-1
8.1	Objektivat dhe Metodologjia	8-1
8.2	Qëllimi i Plan Veprimeve / Projekteve të Propozuara në çdo Sektor	8-1
8.3	Takimi i Grupeve të Interesit	8-6
8.4	Shqyrtime dhe Veprime të Mëtejshme	8-7
9	Reforma Institucionale dhe Organizative për Koordinimin e Zhvillimit	9-1
9.1	Çështjet e Koordinimit në Bashkinë e Tiranës	9-1
9.2	Institucionalizimi i Mekanizmit Koordinues Efektiv	9-2
9.3	Struktura Organizative e Propozuar për Administrimin e Zhvillimit Metropolitan	9-4
9.4	Struktura Institucionale për Zbatimin e Masterplanit	9-7
9.5	Propozimi “Manuali i Koordinimit” për Planifikimin, Zbatimin dhe Monitorimin	9-9
10	Menaxhimi Financiar dhe Fiskal	10-1
10.1	Gjendja e Tanishme dhe Veçoritë Kryesore	10-1
10.2	Masa të Qëndrueshme për Kapacitetin Financiar të Qeverisë Vendore për Zhvillimin Urban	10-7
10.3	Futja e “Modelit PPP” për Projektet e Infrastrukturës Urbane	10-8
10.4	Lista Paraprake e Veprimeve Parësore	10-9

Pjesa II: Planet e Veprimit të Sektorëve

11 Plan Veprimi për Rrugët dhe Transportin Urban	11-1
11.1 Të përgjithshme	11-1
11.2 Projekti i Unazës së Jashtme (Seksioni Verior)	11-2
11.3 Projekti i Zhvillimit të Akseve që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme	11-5
11.4 Transporti Publik i Integruar dhe Projekti i Zhvillimit të Parkimit	11-8
11.5 Analiza Financiare dhe Ekonomike	11-17
11.6 Vlerësimi Mjedisor	11-19
11.7 Rekomandimet për Veprimet	11-20
12 Planveprimi i Planit për Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta	12-1
12.1 Projektet Parësore të Planit të MIMN	12-1
12.2 Projekti për Pastrimin e Venddepozitimeve të Paligjshme të Mbetjeve	12-1
12.3 Shërbimet e Grumbullimit dhe Transportit të Ndarë të Mbetjeve	12-2
12.4 Paraqitja e Programeve të 3R-ve	12-3
12.5 Projekti i Trajtimit të Mbetjeve Organike	12-6
12.6 Projekti Mbetjeve në Energji	12-8
12.7 Projekti i Zgjerimit të Strukturave të Depozitimit të Mbetjeve	12-10
12.8 Fuqizimi Organizativ	12-13
12.9 Fuqizimi i Monitorimit dhe Vlerësimit	12-14
12.10 Fuqizimi Financiar	12-14
12.11 Programet e Rritjes së Ndërgjegjes së Popullsisë	12-15
12.12 Kostoja e Projekteve Parësore	12-16
12.13 Agjencia e Zbatimit	12-19
12.14 Analiza Financiare dhe Ekonomike	12-20
12.15 Vlerësimi Mjedisor	12-23
12.16 Rekomandime dhe Përfundime	12-25
13 Planet e Veprimit për Zhvillimin e Sistemit të Furnizimit me Ujë	13-1
13.1 Planet e Veprimit	13-1
13.2 Analiza Financiare dhe Ekonomike	13-5
13.3 Vlerësimi Mjedisor	13-6
14 Planet e Veprimit për Zhvillimin e Sistemit të Kanalizimeve dhe Ujërave të Shiut	14-1
14.1 Përzgjedhja e Projekteve Parësore	14-1
14.2 Zërat e Projektit Parësor dhe Zhvillimi me Faza	14-1
14.3 Kostoja e Ndërtimit të Projekteve Parësore	14-3
14.4 Shndërrimi në “Projektin e Grumbullimit të Ujërave të Zeza” dhe në “Projektin e Trajtimit të Ujërave të Zeza” për Vlerësimin Financiar dhe Ekonomik	14-3
14.5 Përvijimi i Projektit të Grumbullimit dhe Vlerësimi i Tij	14-4
14.6 Përvijimi i Projektit të Trajtimit dhe Vlerësimi i Tij	14-6
14.7 Vlerësimi Mjedisor	14-7
14.8 Rekomandime	14-8
15 Hapi Tjetër	15-1

Pjesa 1

Master Planet Tematike Urbane

1. Përshkrimi i Projektit

1.1 Hyrje

Në vitin 2008, Republika e Shqipërisë shpalli Strategjitë Kombëtare të Zhvillimit, me objektivat që duhet të arrihen deri në vitin 2013. Këto objektiva përfshijnë: 1) pranimin në Bashkimin Evropian; 2) demokratizimin bazuar në respektimin e të drejtave themelore civile dhe politike; 3) rritjen ekonomike më shumë se 6%, dhe 4) uljen e varfërisë. Që atëherë, qeveria e Republikës së Shqipërisë (QSH) ka marrë masa të ndryshme për të arritur këto objektiva.

Së bashku me demokratizimin, i cili filloi në vitin 1991 në kryeqytetin Tiranë, urbanizimi ka përparuar e cila ka strehuar një numër popullsie në rritje të shpejtë të migrimit nga zonat rurale dhe malore. Në vitin 2008, popullsia e Tiranës ka arritur gjashtëqind e dyzet mijë (640 000) nga dyqind e pesëdhjetë mijë (250 000) në vitin 1989 ose një rritje prej gati 270 për qind në vetëm nëntë vjet. Një urbanizim i tillë i menjëhershëm ka shkaktuar probleme serioze urbane, si: mungesa në infrastrukturë e sidomos në strehim. Këta njerëz janë vendosur në mënyrë të paligjshme në zonat përreth qendrës urbane ose në zonat e gjelbra të mbrojtura, ku nuk ka ujë të mjaftueshëm dhe mungojnë sistemet e furnizimit, si edhe ku mbetjet e ngurta janë menaxhuar keq, duke sjellë një dëmtim të ndjeshëm të mjedisit urban. Urbanizimi është ende në zhvillim e sipër. Është parashikuar që popullsia e qytetit në vitin 2025 të arrijë deri një milion banorë, si rrjedhim, janë të ngutshme zhvillimet urbane në transport, ujësjellës/kanalizime si dhe për menaxhimin e mbeturinave të ngurta, për të përballuar zhvillimin e popullsisë urbane.

Që ti përgjigjet një situatë të tillë të rëndë, Bashkia e Tiranës (BT), me mbështetjen e Bankës Botërore, ka përgatitur në 2009 një plan urbanistik zhvillimi të plotë, të emërtuar "Plani Rregullues Urban në Bashkinë e Tiranës" (PPRrBT). PPRrBT ka përcaktuar vizionin, drejtimet, dhe përshkruan zhvillimet në të ardhmen, bazuar në vlerësimin e nevojave si dhe në analizë të gjendjes së qytetit të Tiranës. Megjithatë, nuk ka plane konkrete të veprimit për shërbimet urbane, të cilat sikurse edhe infrastruktura nuk janë përfshirë në plan.

Prandaj, Qeveria e Shqipërisë, i kërkoi Qeverisë së Japonisë ndihmë teknike për të kryer një studim planifikimi. Ky studim i quajtur "Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës", pritet të orientojë hartimin e projekteve afatshkurtra dhe afatmesme si edhe programeve në infrastrukturën urbane në bazë dhe në përputhje me PPRrBT. Në përgjigje të kërkesës, Agjencia Japoneze për Bashkëpunim Ndërkombëtar (JICA), organi zyrtar i Japonisë për zbatimin e ndihmës, në nëntor dhe dhjetor 2010 dërgoi një mision përgatitor, për të kryer një studim paraprak në Tiranë dhe për të përgatitur hapësirën e punës për studimin. Më 9 dhjetor 2010, të dyja palët nënshkruan Objektin e Punës së studimit (Shtojca 1), e cila u bë baza për JICA për të zgjedhur një konsorcium për kryerjen e studimit. Konsorciumi përbëhet nga Value Planning International, Inc. dhe NJS Consultants Co. Ltd., selitë qendrore të të cilave janë të vendosura në Tokio, Japoni.

1.2 Objektivat

Objektivat e këtij studimi kanë qenë:

1. Për të zhvilluar plane tematike urbane, bazuar në Planin e Ri Rregullues, i cili është nisur nga administrata e re e bashkisë, si dhe planzbatimi i tyre në formën e planeve të veprimit afatshkurtra dhe afatmesme,
2. Për ti transferuar personelit homolog shqiptar aftësitë përkatëse, përgjatë periudhës së studimit, në mënyrë që të sigurohet zbatimi i vazhdueshëm i planeve urbane të zhvilluara në këtë studim.

Transferimi teknik thekson rritjen e kapaciteteve mes homologëve për t'iu mundësuar atyre zhvillimin e multi-departamentit të infrastrukturës urbane, bazuar në standardet e përbashkëta të projektimit dhe kryerjen nëpërmjet një mekanizmi koordinues të mirëkoordinuar midis sektorëve.

1.3 Zona e Studimit

Studimi mbulon gjithë Zonën e Tiranës Metropolitane (ZTM), të përcaktuar me Planin e Ri Rregullues, i cili përfshin zonën e urbanizuar dhe atë që do të urbanizohet, e cila është rreth 88 km², dhe përfshin Bashkinë e Tiranës dhe shtatë (7) bashki e komuna të tjera, si: Bashkinë e Kamzës dhe komunat e Dajtit, Farkës, Kasharit, Paskuqanit, Vaqarrit dhe Bërxullës. Këto komuna janë të përfshira pjesërisht në ZTM, në varësi të procesit të urbanizimit.

1.4 Nënsektorët e Infrastrukturës Tematike

Studimi u përqendrua në tre nënsektorët kryesorë për zhvillimin e infrastrukturës urbane, që janë:

- Rrugët dhe Transporti Urban;
- Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta;
- Sistemi i Furnizimit me Ujë;
- Sistemi i Kanalizimeve/Kullimit.

1.5 Rezultatet e Pritshme

Nëpërmjet studimit, u arrit sa vijon:

- Perspektiva e planeve tematike afatshkurtra (pesë vjet) dhe afatmesme (10 vjet) të zhvillimit të infrastrukturës urbane;
- Planet e veprimit afatshkurtër për zbatimin e projekteve parësore
- Forcimi i kapaciteteve planifikuese dhe koordinuese të personelit të qeverisjes së Bashkisë të Tiranës nëpërmjet transferimeve teknike.

1.6 Organizimi i Projektit dhe Homologët

Studimi u drejtua nga Komiteti Drejtues i kryesuar nga nënkryetari i Bashkisë (BT). Komiteti Drejtues u organizua me përfaqësuesit e agjencive përkatëse, si vijon:

- Këshilltarët për Planifikimin e Territorit
- Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, BT
- Drejtoria e Përgjithshme e Projekteve Strategjike dhe Investimet e Huaja, BT
- Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Menaxhimit të Shërbimeve, BT
- Enti Rregullator i Ujit të Shqipërisë, QSH
- Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit, AKPT
- Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, QSH
- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, QSH
- Ekspertët nga shoqëria civile
- Zyra e JICA-s për Ballkanin.

Grupet tematike teknike të punës nën Komitetin Drejtues, u krijuan me homologët, që vijnë nga agjencitë/institucionet përkatëse të qeverisë qendrore dhe bashkiake për të bashkëpunuar me Ekipin Studimor të JICA.

2. Gjendja Social-Ekonomike dhe Mundësitë e Rritjes

2.1 Popullsia dhe Urbanizimi

(1) Popullsia Sot

Mendohej se popullsia në Shqipëri që nga janari 2011 ishte rreth 3,2 milionë banorë; 1,6 milionë meshkuj dhe 1,6 milionë femra. Gjithashtu, mendohej se në krahasim me të dhënat e 2001, popullsia kishte një rritje të qëndrueshme nga 3,06 milionë në vitin 2001 me një rritje prej rreth 140 000 banorësh në 10 vjet. Por, CENSUS i Popullsisë dhe Banesave në 2011 zbuloi se popullsia e Shqipërisë tani është 2 830 000 banorë, që do të thotë një rënie prej 230 000 banorësh gjatë dhjetë viteve të fundit. Sipas raportit të INSTAT, rritja e ulët e numrit të popullsisë është shkaktuar nga: 1) Emigracioni; 2) Rënia e vazhdueshme e numrit të lindjeve. Edhe shkalla e fertilitetit është ulur nga 6,85 në vitin 1960 në 1,4 në vitin 2008.

Ndërkohë, mendohej gjithashtu se numri i popullsisë së Bashkisë së Tiranës në vitin 2010 ishte **720 000** banorë. Popullsia e Bashkisë është rreth 20% e popullsisë kombëtare pas vitit 2005 dhe Tirana është qyteti më i madh në Shqipëri. Sidoqoftë, CENSUS i Popullsisë dhe Banesave 2011 zbuloi një të vërtetë tronditëse: që popullsia e Bashkisë së Tiranës është vetëm **421 286**, e cila ka një ndryshesë me rreth 300 000 banorësh mes dy burimeve statistikore: të dhënat e regjistrit dhe të CENSUS-it. Nga qartësimi i këtyre dy burimeve të ndryshme statistikore, u vlerësua se popullsia e Bashkisë së Tiranës nga viti 2011 është **622 575** banorë.

Popullsia e **Zonës Metropolitane të Tiranës** (ZMT), e përcaktuar si zonë urbane e integruar me Bashkinë e Tiranës dhe 7 komunave kufitare, është vlerësuar të jetë **880 409** si një e tërë, nga të cilat 622 575 banorë është popullsia e Bashkisë së Tiranës dhe 265 834 popullsia e komunave fqinje.

(2) Projektimi i Popullsisë së Ardhshme

Projektimi i popullsisë së ardhshme nga INSTAT, në bazë të CENSUS-it të vitit 2001, është kryer duke marrë parasysh tri supozime kryesore: migrimin, numrin e lindjeve dhe vdekshmërinë me tre (3) skenarë të rritjes: rastet e rritjes së lartë, të mesme dhe të ulët. PPRrT pranoi skenarin e "rastit të mesëm", popullsia e të cilit në vitin 2010 është 735 000 banorë, në vitin 2015 është 888 000 banorë dhe në vitin 2020 do të jetë 1 048 000 banorë.

Nga ana tjetër, një parashikim i ri i popullsisë është kryer, bazuar në shifrat e reja të Zonës Metropolitane të Tiranës të përmendura më lart, duke marrë parasysh një skenar të trysnisë së urbanizimit dhe vrullit të saj. Nga kjo del se normat mesatare të rritjes vjetore janë:

- 3% në vit gjatë periudhës ndërmjet 2012 dhe 2017;
- 2,5% në vit gjatë periudhës ndërmjet 2017 dhe 2022;
- 2% në vit gjatë periudhës ndërmjet 2022 dhe 2027.

Rezultati i projektimit është treguar në Figurën 2.1.1. Në vitin afatgjatë të synuar 2027 popullsia e Zonës Metropolitane të Tiranës do të jetë 1 143 300, nga ku 841 400 banorë është popullsia në Bashkinë e Tiranës dhe 301 900 popullsia në komunat përreth.

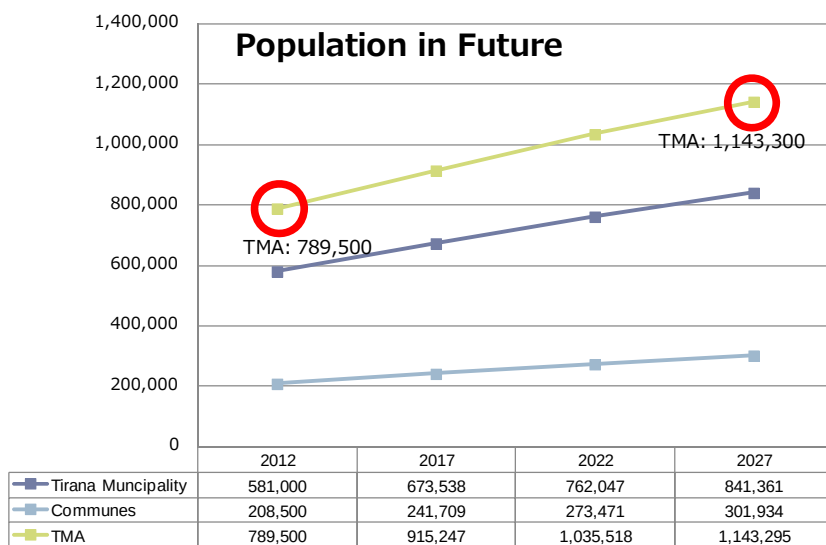


Figura 2.1.1 Popullsia e Projektuar e Zonës Metropolitane të Tiranës

2.2 Punësimi

(1) Forcat e Punës

Sipas Anketës së Forcës së Punës së vitit 2009, numri i përgjithshëm i forcës së punës në Shqipëri është 87,9% e popullatës së përgjithshme nga moshë 15 vjeç e sipër. Shkalla e pjesëmarrjes së forcës së punës, e cila përfshin të punësuarit dhe ata që kërkojnë për punë është 61,9%.

(2) Parashikimi i Punësimit në të Ardhmen

Parashikimi i punësimit në të ardhmen në Zonën Metropolitane të Tiranës është kryer, duke marrë parasysh rritjen e mundshme ekonomike dhe normën mesatare vjetore të rritjes në periudhën afatgjatë.

Si rezultat, një numër prej 465 500 njerëzish të punësuar në vitin 2027 do të jetojnë në zonën metropolitane të Tiranës, shifër kjo 1,8 herë më e lartë sa ajo e tanishmja. Ndërkohë, numri i punësimeve të mundshme do të jetë 512 100 në ZMT gjatë ditës, që është më i madh se numri i punëtorëve të punësuar gjatë natës, sepse 46 600 punëtorë, apo ndryshesa në mes të atyre, që punojnë natën dhe atyre që punojnë ditën, janë quajtur si punëtorë të komunitetit jashtë ZMT.

Tabela 2.2.1 Parashikimi i Numrit të Vendeve të Punës në Zonën Metropolitane të Tiranës

	2012	2017	2022	2027
Nr. i të Punësuarve				
Bashkia Tiranë	189,782	238,900	290,200	342,600
Komunat Përreth	68,106	85,700	104,200	122,900
Zona Metropolitane e Tiranës	257,888	324,600	394,400	465,500
Të punësuarit ditën				
Bashkia Tiranë	218,249	277,100	339,600	404,300
Komunat Përreth	57,691	73,500	90,300	107,800
Zona Metropolitane e Tiranës	275,940	350,600	429,900	512,100

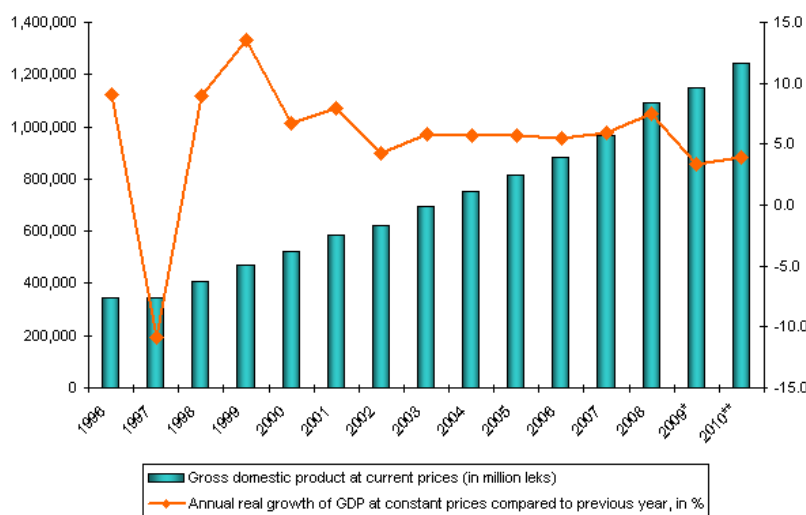
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

2.3 Rritja Ekonomike dhe Industria

(1) Rritja Ekonomike

Shqipëria ka pasur një rritje ekonomike të ndjeshme prej 5 - 7% në vit që nga viti 2000, por potenciali i rritjes ekonomike të saj ishte në rënje për shkak të rënies botërore, për shkak të Shock Lehman në vitin 2009. Megjithatë, ekonomia kohët e fundit është përtëritur në rritje me një normë të moderuar pak a shumë 4% në vit. Prodhimi i Brendshëm Bruto (PBB) në vitin 2010 ishte 12,9 miliardë USD (ose 1,242 miliard lekë), dhe PBB për frymë të popullsisë në vitin 2010 ishte 3 734 USD, siç tregohet në Tabelën 2.3.1 dhe Figurën 2.3.1.

Është parashikuar se ekonomia shqiptare do të jetë në vijimësi potencialisht e aftë për një rritje 3% - 4% në periudhë afatgjatë dhe Zona Metropolitane e Tiranës do të jetë motori kryesor për këtë rritje ekonomike të qëndrueshme, duke pasur rritje më të lartë se mesatarja kombëtare.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 2.3.1 Ndryshimet e PBB dhe PBB për frymë

(2) Industritë Kryesore

Industritë kryesore në PBB janë: Bujqësia, Prodhimi, Ndërtimi dhe Komunikimi. Midis tyre,

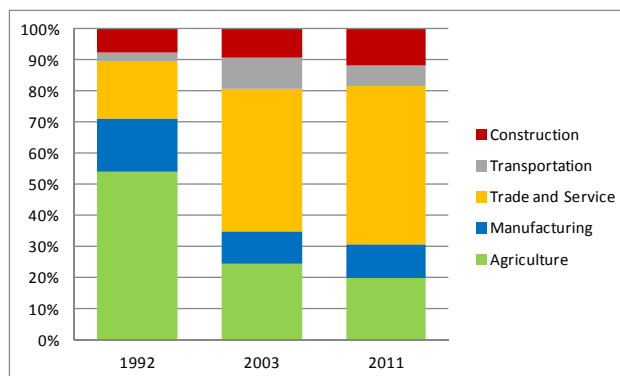
Tregtia dhe Shërbimi llogariten rreth 51% e shumës së PBB në vitin 2011 siç është treguar në Tabelën 2.3.2. Duke kërkuar në ndryshimet në përbërjen industriale gjatë njëzetë viteve të fundit (shih Tabelën 2.3.1 dhe Figurën 2.3.2), janë vërejtur se:

- Bujqësia ishte në vitin 1992 sektori kryesor, me rreth 54,2%, dhe ka humbur pozicionin e saj për vitin 2011 me 19,8%.
- Prodhimi nuk mund të jetë sektor kryesor me vetëm rreth 10%. Fabrikat ish-pronë shtetërore nuk janë rinovuar mjaftueshëm nëpërmjet procesit të privatizimit.
- Sektori mbizotërues është "Tregtia dhe Shërbimet", që është rritur në mënyrë domethënëse nga 18,3% në vitin 1992 në 51% në vitin 2011. Tregtarët me pakicë, hotelet dhe restorantet janë kontribuesit më të mëdhenj në këtë rritje.
- Sektori i ndërtimit është gjithashtu potencial dhe premtues, duke rritur produktin e vet nga 7,6% në 1992 në 11,7% në 2011. Ky sektor, që mendohet të jetë nxitur të ardhurat e hyra nga vendet e huaja, do të jetë një sektor kryesor.

Tabela 2.3.1 Përbërja e PBB (%) e Sektorit Industrial në vitet 1993, 2003 dhe 2011

Sektori	1992	2003	2011
Bujqësia	54,2	24,7	19,8
Prodhimi	16,9	10,2	10,9
Tregtia dhe Shërbimet	18,3	46,1	51,0
Transporti	3,0	10,0	6,6
Ndërtimi	7,6	9,1	11,7
Gjithsej	100,0%	100,0%	100,0%

Burimi: 1992, 2003, FMN, dhe 2011: Tremujori i Prodhimit të Brendshëm Bruto, INSTAT



Burimi: 1992, 2003, FMN, dhe 2011: Tremujori i Prodhimit të Brendshëm Bruto, INSTAT

Figura 2.3.2 Ndryshimet në Përbërjen Industriale të Shqipërisë

2.4 Përmirësimi i Kushteve të Jetesës

(1) Ulja e Varfërisë

Sipas Anketës për Matjen e Standardit të Jetesës, kryer në vitet 2002, 2006 dhe 2008, rezultatet tregojnë se ulja e varfërisë në Shqipëri është realizuar kënaqshëm. Përqindja e varfërisë absolute ka rënë nga 25,4% në 2002 në 12,4% në vitin 2008 dhe numri i popullsisë, që jeton në varfëri ka rënë nga 800,000 në vitin 2002 në 370,000 në vitin 2008. Norma e varfërisë absolute në Bashkinë e Tiranës, ka rënë nga 17,8% në vitin 2002 në 8,7% në vitin 2008. Edhe pse këta tregues janë në rënie si në zonat urbane dhe në ato rurale, ende ekziston një ndarje rajonale midis Tiranës dhe rajonit verior malor.

(2) Arsimi

Arsimi në Shqipëri ka arritur rezultate të mira në 20 vitet e fundit. Shkalla e arsimimit e 15-24 vjeçarëve e të dyja gjinive ishte 99,4% (Departamenti i Statistikave të Kombeve të Bashkuara, 2007) dhe Indeksi i barazisë gjinore i regjistruar në nivelin fillor (raporti i vajzave dhe djemve) është 1.0 (Departamenti i Statistikave të Kombeve të Bashkuara, 2003). Në vitin shkollor 2009-2010, më shumë se 49% e vajzave ishin diplomuar në sistemin e detyruar 9-vjeçar (INSTAT, 2011). Qasja e barabartë në arsim i atribuohet kryesisht politikës së kryer gjatë regjimit komunist deri në vitin 1992.

(3) Shërbimi i Banesave Sociale dhe Shërbimi i Banesave Sociale me Qira

BT ofron banesa sociale, ku njerëzit, që kanë nevojë për ndihmë mund të përfitojnë tarifa të ulëta për banesat me qira. Kriteret për ofrimin e shërbimit ndryshojnë sipas të ardhurave vjetore dhe statusit familjar. Drejtoria e Kujdesit Social përcakton përfituesit e shërbimit duke marrë parasysh kriteret e caktuara. Lista e përftuesve me përparësi është dorëzuar në Ministrinë e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta (MPÇSSHB). Dy përftuesit parësorë janë jetimët dhe ata, që kanë jetuar në shtëpitë e pronarëve gjatë epokës komuniste. Granti për ata, që kanë nevojë për ndihmë përbëhet nga: 1) Pagesa për qira, 2) banesë me qira, dhe 3) hua strehimi në interes të ulët. BT mbështet qytetarët me pesëdhjetë për qind (50%) të kredisë nga banka.

(4) Qendrat Sociale

Në 11 minibashkitë e Tiranës janë 62 qendra: 7 janë publike dhe 55 private. Qendrat publike ofrojnë shërbime për të moshuarit, të rinjtë, fëmijët, romët, personat me aftësi të kufizuar dhe nënat me fëmijë. Shërbimet ndryshojnë nga çdo qendër, sepse secili është themeluar në bazë të nevojave të komunitetit ku ajo ndodhet. Qendrat private financohen nga donatorët, si: UNICEF, UNDP dhe OJQ-të. Përveç këtyre, është dhënë gjithashtu edhe ndihmë për funeralin dhe arsimimin për familjet në nevojë. Reforma e shërbimeve sociale në BT është duke u zhvilluar dhe ky plan reformë do të fillojë pas marrjes pas miratimit nga Këshilli Bashkiak.

2.5 Çështjet Gjinore dhe Varfëria

(1) Situata Gjinore në Shqipëri

Siç u tha më lart, nga pikëpamja e barazisë gjinore, arsimi në Shqipëri ka arritur rezultate të mira në 20 vitet e fundit. Qasja e barabartë në arsim i atribuohet kryesisht politikës së ndjekur gjatë regjimit komunist deri në vitin 1992.

Nga ana tjetër, pabarazitë gjinore më të mëdha janë shfaqur në politikë (udhëheqje dhe vendim-marrje), ekonomi (punësimi dhe të ardhurat), dhe marrëdhëniet martesore dhe familjare. Sipas Anketës së Forcës së Punës (2009), shkalla e pjesëmarrjes së grave punëmarrëse në vitin 2009 është 51,8%, ndërsa për burrat 73,3%. Numri i grave, që marrin rolin e lidershit apo pozicion vendim-marrje, nuk janë shumë. Femrat shqiptare shpenzojnë më shumë kohë se burrat për aktivitete prodhuese, raporti i punës së paguar dhe të papaguar. Kjo prirje është më e dukshme në popullsinë e moshës 15-64 vjeç, ku 95% e grave dhe vetëm 39% e meshkujve janë të angazhuar në punët e shtëpisë, kujdesin për fëmijët, përgatitjen e ushqimit, blerjet, dhe aktivitete të tjera, që lidhen me punën e papaguar gjatë ditëve të javës.

(2) Politikat e Barazisë Gjinore në Shqipëri

Në maj të vitit 1994, Qeveria e Shqipërisë ka ratifikuar Konventën për Mënjanimin e të Gjitha Formave të Diskriminimit ndaj Grave (CEDAW), e cila është përshkruar shpesh si kartë ndërkombëtare e të drejtave të grave të miratuar në vitin 1979 nga Asambleja e Përgjithshme e OKB-së. Protokolli shtesë i CEDAW u ratifikua edhe në vitin 2002. Duke e pranuar këtë Konventë, shtetet zotohen për të ndërmarrë një sërë masash për t'i dhënë fund diskriminimit kundër grave në të gjitha format.

Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (2007-2013) (SKZHI) është një strategji kyç për zhvillimin dhe integrimin e BE-së. Çështjet gjinore përfshihen në pjesën e politikave sociale të kësaj strategjie dhe përparimi është i monitoruar nga shkalla e pjesëmarrjes së forcës punëtore të grave. Mekanizmi kombëtar, i cili është institucioni, që punon për barazinë gjinore të përcaktuar nga OKB, është Drejtoria e Politikave të Shanseve të Barabarta e Ministrisë së Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta (MPÇSSHB). MPÇSSHB është duke punuar për strategjitë, Strategjia Kombëtare për GE dhe DV (2007 - 2013) dhe duke u përqendruar në rritjen e numrit të grave që janë në pozicione të udhëheqjes politike.

Zyra e Barazisë Gjinore është themeluar rishtazi në vitin 2011, për të adresuar politikën e barazisë gjinore në Bashkinë e Tiranës.

(3) Gjendja e Varfërisë në Shqipëri

MPÇSSHB është e ngarkuar të merret me çështjet e varfërisë, pakicës etnike dhe përfshirjes sociale në Shqipëri. Çështjet e varfërisë janë të përfshira në SKZHI. Përsa i përket pakicës etnike, si romët dhe egjiptianët, ekziston një strategji kombëtare për përmirësimin e Kushteve të Jetesës së romëve.

Zyra e Mosdiskriminimit dhe Mbrojtjes Sociale është themeluar rishtazi në vitin 2011, në mënyrë që të punojë për shmangien e diskriminimit social në Bashkinë e Tiranës. Strategjia e re për uljen e varfërisë në Bashkinë e Tiranës do të zhvillohet në bazë të rezultatit të Projektit për Strategjinë e Zhvillimit të Qytetit të Tiranës, i cili po zhvillohet me fondet e Bankës Botërore.

(4) Minoritetet Etnike

Popullsia e Shqipërisë mund të quhet si shumë homogjene me pakica etnike vetëm 2 deri në 3%. Grekët janë pakica më e madhe i ndjekur nga grupi maqedonas dhe malazezët në një numër shumë të ulët, ndërsa romët, egjiptianët dhe arumunët njihen si pakicë "etno-gjuhësore". Romët dhe egjiptianët janë quajtur si grupe të varfra dhe më të marginalizuara etno-gjuhësore. Shumica e romëve punojnë në ekonominë joformale dhe në mbledhjen e bimëve, shesin gjak në spitale ose shesin kanoçe dhe hekurishte, etj.

2.6 Vendbanimet Joformale dhe Procesi i Legalizimit

(1) Vendbanimet joformale

Ndryshimi i sistemit në Shqipëri në fillim të viteve '90 u shoqërua me lindjen dhe zhvillimin e një sërë dukurish masive komplekse, sociale dhe ekonomike, e cila në veçanti lidhet me sistemin e pronësisë, përqendrimin demografik (80% e popullsisë së vendit jetonte në zonat rurale), kontrolli mbi territorin, etj.

Në veçanti, migrimi demografik nga zonat e pazhvilluara të vendit, drejt zonave më të zhvilluara dhe prirja e braktisjes së zonave rurale për të kaluar në qendrat urbane të zhvilluara, u shoqërua me pasojat të shumta ekonomike dhe sociale.

Në atë kohë, toka bosh në rrethinat e Tiranës ishte kryesisht në duart e shtetit, dhe në procesin e kthimit të pronarëve të vërtetë. Popullsia e Tiranës u rrit me 5% - 7% në vit gjatë viteve 1990, duke reflektuar edhe një kërkesë të lartë për strehim. Sektori formal i banimit ishte krejtësisht i paaftë për të mbuluar kërkesat masive për strehim. Për më tepër, ndërtimi i banesave të ligjshme kishte kosto më të lartë strehimi se ndërtimet joformale. Së fundi, një arsye thelbësore në rritjen e sektorit të banesave joformale ishte posedimi i tokës pavarësisht mungesës së zotërimit pronësor. Qeveria ka bërë përpjekje të fuqishme në fillim të viteve 1990 për të kontrolluar zhvillimin joformal. Por, këto përpjekje rezultuan joefektive, pas vitit 1995, përballë ardhjeve masive dhe trysnisë publike nganjëherë edhe të dhunshme.

Shumica e këtyre njerëzve u ngulën në tokave bujqësore, të cilat më parë ishin shtetërore në rrethinat urbane. Procesi në dukje ishte pushtim i pakontrolluar, por në të vërtetë, i organizuar veçanërisht në bazë të marrëdhënieve familjare dhe përmes "ndërmjetësve", të cilët shpesh ishin të ardhurit e parë. Shumë banorë të rinj urbanë "blenë" tokën nga pushuesit më të hershëm të saj. Edhe përfitimi i shërbimeve themelore kërkoi zgjidhje joformale, duke përfshirë zgjatimet e improvizuara të furnizimit me ujë dhe rrjetet e energjisë elektrike në zotërim.

(2) Procesi i Legalizimit

Ligji Nr. 9482, datë 03.04.2006 "Për legalizimin, urbanizimin dhe integrimin e ndërtimeve pa leje", të ndryshuar, merret me problematikën e vendbanimeve joformale. Ligji përpaket të rregullojë të gjitha format e joformalitetit. Ligji synon të rregullojë çështjen e banesave, kryesisht përcaktimin e rregullave dhe vlerave për ti blerë ato nga pronari i ligjshëm.

Ligji Nr. 9482, datë 03.04.2006 "Për legalizimin, urbanizimin dhe integrimin e ndërtimeve pa leje", klasifikon vendbanimet joformale në bazë të madhësisë në:

- zona joformale (Fushat e më shumë se 5 hektarë të mbuluara nga ndërtimet pa leje)
- blloqe joformale banimi (1-5 hektarë)
- ndërtesa joformale të izoluara (më pak se 1 hektar).

Objektivat e këtij ligji janë:

- Legalizimi i banesave joformale dhe ndërtimeve, që kanë leje ndërtimi, por janë realizuar me shtesa joformale
- Transferimi i pronësisë së parcelës ku është vendosur ndërtimi i paligjshëm, siç përcaktohet në nenet 19, 20, 21 dhe 22 të këtij ligji.
- Urbanizimi i zonave joformale, blloqeve dhe ndërtimeve joformale, si dhe integrimin e tyre në zhvillimin territorial dhe infrastrukturor të vendit, përmirësimin e kushteve të tyre të jetesës.

Në përmbledhje, hapat kryesorë në procesin e legalizimit janë:

- Vetëdeklarimi nga pronarët
- Identifikimi i zonave joformale dhe ndërtesave të paligjshme nga ALUIZNI
- Përmbytja e kriterëve për legalizim
- Transferimi i pronësisë, nëse zotëruesi joformal është si palë e tretë ose në pjesë të tokës shtetërore

- Kompensimi i pronarëve të vërtetë, prona e të cilëve është zënë
- Pagesa për legalizimin sipas një niveli të caktuar (deri në 300 m²) apo norma e tregut (mbi 300 m² madhësi parcele), brenda vijës së verdhë.
- Regjistrimi i pronave të legalizuara në Zyrën e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme.
- "Urbanizimi" (dmth. përmirësimi dhe integrimi), i zonës joformale të legalizuara, në bazë të studimeve urbanistike pjesore të kryera nga qeveria vendore.

(3) Problemet, që ngadalësojnë procesin dhe dëmtojnë zhvillimin

Ligji Nr. 9482, Datë 03.04.2006 është i bazuar në legalizimin me përparësi urbanizimin, i cili ka një kosto më të lartë për investimet publike në infrastrukturë për zonat joformale. Gjithashtu, toka e nevojshme për objektet publike, që mungon në zonat joformale, është më e vështirë për t'u siguruar.

Bazuar në ligjin, procesi i legalizimit do të ishte i përkohshëm, por ky proces është ende në fillimet e tij. Ndryshimet në kuadrin ligjor për legalizimet ka specifikuar kohën për hapat e ndryshme të procesit dhe ka nxitur edhe procesin e uljes së taksave. Megjithatë, procesi i legalizimit po ecën me ritme të ulëta.

Siç është theksuar më lart procesi i legalizimit ka kufizime kohore për hapat procedural dhe gjoba për administratën, por për fat të keq nuk ka asnjë gjobë nëse procesi vonohet nga zotëruesi joformal.

Faktori kryesor, që ngadalëson procesin vazhdon të jetë kostoja e legalizimit. Për shumicën e njerëzve, që jetojnë në vendbanime joformale, kostoja është më e lartë se ata mund ta përballojnë. Zotëruesit joformalë shpresojnë për një ndryshim të mëtejshëm të ligjit të legalizimit që do t'ia japë atyre falas tokën e pushtuar. Shpresa për një tjetër amnisti i ka bërë zotëruesit joformalë për të vazhduar ndërtimin, por sidoqoftë numri i ndërtimeve të reja vitet e fundit (2007-2012) është më i vogël në krahasim me vitet e mëparshme. Transferimi i kompetencave të policisë ndërtimore nga pushteti qendror në njësi vendore (2007) dhe zbatimi i ligjit të ri të planifikimit (2011) që ka gjoba të larta, e kanë ngadalësuar zhvillimin e ndërtimeve joformale.

Një mundësi tjetër për të mbuluar shpenzimet e legalizimit, për t'u marrë parasysh nga zotëruesit joformalë, është që të arrijnë marrëveshje me investitorët për të zhvilluar parcelën e tyre. Në këtë rast, zhvilluesi do të paguajë shpenzimet e legalizimit. Procesi i legalizimit është ngadalësuar edhe nga kërkesat ligjore të pronarit të ligjshëm, që, sipas këtij ligji, do të kompensohen. Nuk ka të dhëna statistikore për numrin e rasteve të tilla, gjithsesi ato nuk janë raste kolektive.

Procesi i legalizimit ka gjithashtu një ndikim negativ në zhvillimin e zonave, pasi investitori më parë duhej të merrej me një pronar të vetëm të një prone të madhe. Investitori duhej vetëm të siguronte banesa për banorët joformale, të cilët kishin pushtuar tokën. Pas procesit të legalizimit investitorit i duhet të merret me disa pronarë që jo gjithmonë duan ta zhvillojnë pronën. Këto zona janë karakterizuar nga ndërtesat me cilësi të lartë, por kanë mungesë të infrastrukturës, mungesë të hapësirave publike etj. Në parim zonat kanë nevojë për rikualifikimin, por kjo mbetet e paqartë në raport me rolin që komuniteti është i gatshëm të luajë në këtë proces. Nëse nuk do të jetë me interes për zhvilluesit dhe komuniteti nuk do të ndihmojë, financat e bashkisë nuk do të jenë të mjaftueshme për të mbuluar përmirësim e këtyre zonave joformale.

3. Vizionet dhe Kuadri i Zhvillimit të Zonës së Tiranës Metropolitane

3.1 Harku Kohor dhe Viti i Përcaktuar

Plani rregullues i Bashkisë së Tiranës ka një afat kohor të ndarë në vite si më poshtë vijon:

- Të ngutshme / Plane afatshkurtra: 2012 - 2017
- Plane afatmesme: 2017 - 2022
- Plane afatgjata: 2022 - 2027

Ky Planifikim Tematik ndjek të njëjtin objektiv të afatit kohor si më sipër. Kjo do të thotë se projektet / programet të identifikuar si parësore janë ato, zbatimi të cilave duhet të fillojnë të paktën deri në 2017, ndërsa projekte / programe afatgjata janë karakterizuar se do realizohen nga 2027.

3.2 Vizionet për Tiranën në të Ardhmen

Vizionet për qytetin e Tiranës janë përpunuar nga Grupi i Punës për planin rregullues me nismën e kryetarit të bashkisë.

Plani Rregullues i Tiranës u shpall nga kryetari i BT më 18 maj 2012. Plani ka një nëntitull “**Qytet Modern Evropian**”, duke treguar një vizion drejt të cilit qytetit i Tiranës do të rritet apo do të zhvillohet. Deri më tani në Planin e Tiranës nuk janë paraqitur vizione të tjera për të nënkuptuar politikat themelore për zhvillimin e qytetit.

Ekipi i pranoi vizionet dhe strategjitë themelore të përcaktuara nga ana e tyre, të cilat nënkuptojnë drejtimet kryesore të sektorit të planifikimit për një rritje të qëndrueshme.

3.3 Analiza SWOT për Zhvillimin Urban të Tiranës

Bazuar në anketat paraprake, një analizë SWOT për zhvillimin urban të Tiranës, si një e tërë është bërë siç tregohet në Figurën 3.3.1. Analiza SWOT nënkupton mundësi dhe potenciale të rëndësishme, që duhet të përmirësohen, dhe në të njëjtën kohë, faktorët dhe elementet negative për të lëvizur dhe / ose për të zgjidhur zhvillimin e mëtejshëm dhe / ose përmirësimin e Tiranës drejt vizionit “Tirana, Qyteti Modern Evropian”.

Menaxhimi urban është një mjet i rëndësishëm për të drejtuar zhvillimin urban drejt një orientimi të duhur të nënkuptuar nga analiza SWOT. Disa dobësi dhe të meta në sistemin e menaxhimit urban të Tiranës, janë:

- Qasja menaxhuese në thelb është pasive; zhvillimi është orientuar dhe formësuar nga interesi relativisht afatshkurtër i aktorëve privatë.
- Përdorimi i tokës dhe funksionet e kontrollit të zhvillimit janë duke vepruar pa drejtimin e qartë të objektivave të politikave të zhvillimit.
- Duke përdorur planifikime dhe instrumente rregulluese të vjetra dhe të papërshtatshme, autoritetet bashkiake kanë kapacitet të pamjaftueshëm për të menaxhuar trysnitë e jashtëzakonshme të zhvillimit me të cilat përballet Tirana.

- Politikat e Formulimit Urban, menaxhimi dhe funksionet rregullatore vuajnë nga koordinimi dhe bashkëpunimi i pamjaftueshëm ndërmjet autoriteteve të qeverisë qendrore dhe vendore.
- Rritja e menjëhershme e përmasës metropolitane të zhvillimit urban në rajonin e Tiranës së Madhe nuk është orientuar në mënyrën e duhur.
- Decentralizimi i paplotësuar fiskal dhe mungesa e mekanizmave të frytshëm për ndarjen e kostove dhe përfitimeve, që lidhen me kufirin e zhvillimit urban, potenciali pro-aktiv në planifikimin dhe menaxhimin e zhvillimit urban dhe të menaxhimit.
- Mënyra në të cilën çështja e veçantë, por njëkohësisht me shtrirje shumë të gjerë, e vendbanimeve joformale, është duke u menaxhuar nën zhvillimin e mundshëm.

	i Dobishëm Në arritjen e progresit	i Dëmshëm Në arritjen e progresit
I Brendshëm në Origjinë	Pikat e Forta • Grumbullimi dhe përqendrimi i një shumëllojshmërie të gjerë të aktiviteteve urbane ekonomike në Bashkinë e Tiranës. • Rritja ekonomike në një shkallë të lartë e drejtuar nga një bum i sektorit ndërtimor. • Rrjeti rrugor i mirëzhvilluar i përbërë nga rrugët radiale dhe rrugët unazore (në qoftë se zgjatja fizike e tanishme e rrjetit është e plotë). • Tirana shërben si pjesë e Korridorit VIII, që lidh Detin Adriatik me rajonin e Ballkanit Perëndimor. • Tirana ka potencial të madh për t'u bërë një qendër unike urbane në rajonin e Ballkanit dhe për të tërhequr turistë dhe investitorë nga vendet e BE-së. • Zotërimi i forcës punëtore të mirëarsimuar.	Pikat e Dobëta • Përqendrimet e trafikut në CBD dhe bllokimet në rrugët radiale, duke çuar në rritjen e humbjeve ekonomike dhe rritjen e kostos. • Ulja e kapacitetit të rrugëve në CBD, shpesh shkaktohet nga çrregullimi i trafikut dhe / ose parkimi i paligjshëm në rrugë, për shkak të mungesës së një sistemi menaxhimi funksional të trafikut. • Mungesa e infrastrukturës dhe shërbimeve publike të mjaftueshme për të tërhequr investitorë të rinj për sektorët e tregtisë, dhe industrisë. • Vizione të paqarta në menaxhimin e përdorimit të tokës dhe zhvillimit urban afatgjatë. • Paqëndrueshmëria e besimit të qytetarëve në administratën e pushtetit vendor.
I Jashtëm në Origjinë	Mundësitë • Rritja e potencialit hapësinor për të mundësuar tërheqjen e investimeve të reja përgjatë Unazës së Jashtme. • Rritja e popullsisë e Tiranës dhe rrethinat e saj, duke aktivizuar ekonominë urbane. • Zhvillimi i pronave të reja industriale rreth Tiranës. • Lidhja e ngushtë me portin e Durrësit dhe ekzistenca e një porti të efektshëm për zhvillimin e ardhshëm. • Rritja e autonomisë bashkiake për shkak të procesit të decentralizimit.	Kërcënimet • Humbja e mundësive tregtare dhe biznesit të ri në CBD, për shkak të mungesës së infrastrukturave të nevojshme dhe shërbimeve të nevojshme si dhe dyndjes në trafik. • Kushtet mjedisore të dëmtuara në / përgjatë lumenjve, të cilat janë burime të mëdha ujore. • Shtrirja urbane dhe përkeqësimi i mjedisit natyror dhe atij jetësor

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 3.3.1 Analiza SWOT për Zhvillimin e Zonës së Tiranës Metropolitane

3.4 Çështjet Thelbësore për Zhvillimin e Infrastrukturës

(1) Menaxhimi i Rritjes Urban

"Menaxhimi i Rritjes Urbane" është çështja më jetike për të sistemuar rregullisht një rritje të shpejtë të popullsisë urbane për shkak të liberalizimit në zotërimin e tokës. Rritja e pakontrollueshme

e banesave joformale duhet të jetë rreptësisht e kontrolluar dhe mjedisi jetik në këto zona duhet të nxitet me një sistem rregullator për menaxhimin e rritjes urbane.

Çështjet thelbësore për këtë qëllim, ose për të pasur një qytet të qëndrueshëm të kryeqytetit, Tiranës janë:

- Zona Urbane, ose e ashtuquajtura “**Zona Metropolitane e Tiranës (ZMT)**”, ku janë të nevojshme përpjekjet intensive për të siguruar infrastrukturën e mjaftueshme, do të përcaktohet në mënyrë të arsyeshme, duke marrë parasysh potencialet e tokës, përdorimin e saj dhe mbrojtjen e mjedisit. ZMT përfshin zonat fqinje me potencial për t’u urbanizuar, në shtatë (7) komunat përreth.
- Duhet të sigurohet Infrastruktura e qëndrueshme dhe funksionale duke u ndeshur me kërkesat në rritje për nënsektorët kryesorë, si: rrugët dhe transporti urban, menaxhimi i mbetjeve të ngurta, furnizimi me ujë dhe sistemi i kanalizimeve/kullimit.
- Duhet të rritet politika gjithëpërfshirëse dhe përforcuese për menaxhimin e mjedisit, për të ndaluar dëmtimin e vazhdueshëm të mjedisit urban. Duhet të kontrollohet menjëherë hedhja e paligjshme e mbetjeve të ngurta në lumenj dhe në veçanti në hapësirat e lira, duke siguruar një sistem funksional të menaxhimit të mbetjeve të ngurta për zonën metropolitane të Tiranës.
- Duhet të zhvillohet një strukturë hapësinore, funksionale, e mjaftueshme për të akomoduar të gjitha llojet e aktiviteteve urbane, si: sociale, konsumi, biznesi, tregtare dhe aktivitete industriale për një milion banorë. Struktura e përmendur duhet të ketë rrugë funksionale, rrjetin e transportit publik, përdorimin e frytshëm të tokës për aktivitete urbane, objekte mjedisore dhe hapësirë të lira / burime natyrore

(2) Koncepti i Zhvillimit Hapësinor

Plani i Ri rregullues parashikon një koncept të zhvillimit hapësinor me një “Strukturë Pesë (5) Unazore”, dhe ka identifikuar disa zona strategjike zhvillimi për qëllime të ndryshme, të tilla, si: vendbanime të reja, përkrahje akomodimi industrial / ekonomik, nyjet e transportit, zonat e gjelbra dhe rekreative, e kështu me radhë. Ekipi i JICA-s vlerëson kryesisht një koncept të tillë të zhvillimit hapësinor dhe e ndjek atë, për sa kohë ai është racional nga pikëpamja e planifikimit urban. Në këtë kuptim, koncepti i përgjithshëm vlerësohet të jetë i përshtatshëm dhe disa elemente të rëndësishme për strukturën hapësinore janë shqyrtuar si më poshtë.

(3) Ruajtja e Peizazhit Urban me Lumenj dhe Kodra

Ideja kryesore është ruajtja dhe forcimi i tipareve ekzistuese natyrore duke strukturuar elementet e peizazhit urban të Tiranës. Malet, që rrethojnë qytetin në vitet e fundit janë bërë objekt për zhvillimin dhe ndërtimin e banesave. Afërsia e kodrave me qendrën e qytetit, veçanërisht në jug, i bën ato të dëshirueshme dhe pozicioni i tyre ofron pamje tërheqëse për qytetin.

Megjithatë, është i nevojshëm kufizimi i ndërtimeve të larta mbi tokë, në mënyrë që të ruajmë ullishtet dhe këtë profil natyror, të cilat janë karakteristike e imazhit të Tiranës.

Lumi i Tiranës dhe Lumi Lana, që përshkruajnë qytetin janë korridoret natyrore gjeografike në të cilën shtrihet qyteti i Tiranës. Është planifikuar për të zgjeruar dhe forcuar korridorin e Lumit të Lanës në rrjedhën e sipërme dhe të poshtme të qendrës së qytetit, duke ruajtur karakterin natyror të lumit të pyllëzuar, dhe duke rezervuar hapësirën në afërsi të Lumit të Tiranës për

zhvillimin e ardhshëm të një korridorit të madh të gjelbër, të pandërprerë lindje-perëndim në pjesën veriore të qytetit.

(4) Forcimi i Boshtit Kryesor Veri-Jug si Bosht Historik i Qytetit

Boshti veri- jug është bosht historik urban. Ai simbolizon përmasën e Tiranës si një kryeqytet, dhe ofron një perspektivë të madhe. Forcimi i tij është një mënyrë për të siguruar integritetin e pjesës veriore të qytetit. Në fazën e parë, zhvillimi i pjesës jugore të zonës, stacionit hekurudhor, e cila është zona më e madhe pazhvilluar në qytet, është një nga çështjet kryesore për Tiranën në vitet e ardhshme. Kjo do të forcojë polin verior të boshtit kryesor urban.

Krijimi i një parku të madh urban në fund të boshtit verior është një komponent i qytetit ekzistues të Tiranës. Ajo tashmë quhet si zhvillim i ri dhe është përqendruar në boshtin lidhës të dy Parqeve - një ekzistues në jug, dhe tjetri që është parku i Paskuqanit, që do të krijohet në veri. Kështu, aksi veri-jug ka qenë element kryesor strukturimi i strukturës urbane të Tiranës.

(5) Strukturimi i Drejtpeshuar i Strukturave të Zhvillimit Urban me / përgjatë Unazës së Jashtme

Si kryeqytet, Tirana ka nevojë të gjejë hapësira të reja për të sistemuar aktivitetet, që shoqërojnë rritjen dhe zhvillimin e tij. Rrethinat e qytetit janë të pajisura me vende ish-industriale të trashëguara nga periudha komuniste. Këto “zona kafe” janë ende të zëna pjesërisht nga ndërtesat industriale, por aktivitetet industriale në shumicën e tyre kanë falimentuar.

Sot, këto troje përfaqësojnë një potencial jashtëzakonisht të rëndësishëm zhvillimi të ri, por, të kufizuar në hapësirë. Është propozuar që vendet e zgjedhura të shndërrohen në nënqendra për zhvillim të aktiviteteve dhe vendeve të reja të punës të përqendruara në fusha të tilla, si: industriale, tregtare, shërbime dhe aktivitete gjatë kohës së lirë. Këto nënqendra të reja do të luajnë një rol të rëndësishëm në strukturimin e zonave joformale ekzistuese dhe integritetin e tyre në qytet. Pozicionimi i tyre përgjatë Unazës së Jashtme paraqet mundësi të mira për të ribaraspeshuar strukturën urbane me / përmes zhvillimeve të ardhshme.

Rëndësia e Unazës së Jashtme është veçanërisht e dukshme në pjesën veriore si dhe atë jug-lindore të qytetit. Me përfundimin e strukturimit të pjesës jug-lindore, pjesa kryesore e rrugës rajonale, që normalisht lidh Tiranën me Durrësin dhe Elbasanin, do të ndihmojë gjerësisht në integritetin ekonomik në rajon qendror. Nga ana tjetër, pjesa veriore e Unazës së Jashtme përgjatë lumit të Tiranës do të ketë potencial të ndjeshëm për zhvillim, por sot nuk ka akses ose akses të sigurtë për të shmangur bllokimet e trafikut në qendër.

Ndërtimi i Unazës së Jashtme është një çështje e madhe për sistemimin e aktiviteteve të reja në qytet, po aq e dukshme sa rëndësia e saj në lidhje me kapacitetin e papërshtatshëm të rrjetit rrugor. Ky komponent strategjik, në bazë të unazës, do të nxisë zhvillimin sipas linjës së skenarit "Amsterdam" të skicuar në kapitullin paraardhës pra, të quajtur një qytet policentrik.

(6) Forcimi i Korridorit Ekonomik Tiranë-Durrës në Tiranën e Madhe Metropolitane

Rritja e boshtit urban metropolitan përgjatë korridorit Tiranë-Durrës, është paracaktuar sa nga dinamizmi i qytetit port, po aq edhe nga potenciali i kufizuar për zgjerimin urban në Lindje për shkak të relievit malor. Kjo është përforcuar më tej nga Lidhja e Aeroportit dhe sërish do të forcohet me autostradën e re, Korridori 8, duke lidhur Evropën jugore me Rajonin e Detit të Zi

nëpërmjet Ballkanit. Zotërimi i tokës së pazhvilluar përgjatë këtij korridori lejon një reagim të menjëhershëm ndaj nevojave dhe potencialeve për aktivitetet e reja ekonomike dhe industriale.

Duke marrë parasysh këto zona të mundshme ekonomike, një koncept i planifikimit strategjik i **“Tiranës së Madhe Metropolitane”**, duhet të përpunohet si kuadër hapësinor për t'u integruar me ekonominë e Tiranës dhe zonat që ndikojnë në të.

(7) Përmirësimi i Aksesit të Transportit Publik

Aksesi në shërbimet publike dhe objektet është i pamjaftueshëm për shumicën e banorëve të Tiranës, veçanërisht për ata, që jetojnë në zonat joformale të rrethinave urbane. Është thënë se vendbanimet joformale zënë rreth 70% të zonave urbane të banimit.

Një nga objektivat kryesore të planifikimit urban duhet të jetë përmirësimi i shfrytëzimit të transportit publik për shërbime cilësore dhe kushte të mira jetese nëpërmjet zhvillimit të infrastrukturës dhe aksesit të transportit publik në të gjithë zonën urbane, veçanërisht në vendbanimet joformale ku shërbimi është shumë i dobët.

(8) Përdorimi i Tokës Urbane dhe Drejtimet e Zhvillimit

Analiza e zhvillimit dinamik urban nxori në pah këto pasoja:

- Zona perëndimore e qytetit ende ofron potenciale të mira për popullim dhe dendësim, veçanërisht në zonën e aeroportit të vjetër. Mundësia e hyrjes në këto zona me potencial zhvillimi është e mundur nga rrjeti kryesor i qytetit, por kërkon krijimin e një strukture rrjeti dytësor.
- Zona jugore e qytetit ofron pak hapësirë për zhvillim të ri. Megjithatë, duke pasur parasysh zhvillimin në fazën e parë të seksionit jugor të Unazës së Jashtme, kjo zonë do të ketë një potencial të madh për të gjetur investime industriale, tregtare dhe rezidenciale. Përparesia e këtij seksioni justifikohet me nevojën për të shmangur trafikun nga Elbasani rreth qytetit, në jug, në mënyrë që ai të mos kalojë nëpër qendër të qytetit.
- Zona veriore e qytetit përgjatë Lumit të Tiranës ofron një potencial të shkëlqyer për zhvillim në zonën e stacionit dhe zonave përreth, duke i dhënë atyre akses të mirë shërbimesh publike në përfundim të seksionit verior të Unazës së Jashtme.
- Zona Lindore e qytetit ka ende hapësirë të pazhvilluar. Megjithatë, duke i dhënë akses të mirë të transportit, zona parashikohet të ketë një zhvillim të madh. Kështu, pjesa lindore e qytetit është quajtur si hapësirë më e mundshme për t'u urbanizuar, dhe si e tillë, me përfundimin e pjesës lindore të Unazës së Jashtme do të nxisë më tej një proces urbanizimi. Prandaj, kujdes i veçantë duhet të tregohet në menaxhimin e rritjes dhe / ose përdorimit të tokës për të siguruar dhe pasur nën kontroll urbanizimin ekologjikisht të drejtpeshuar.

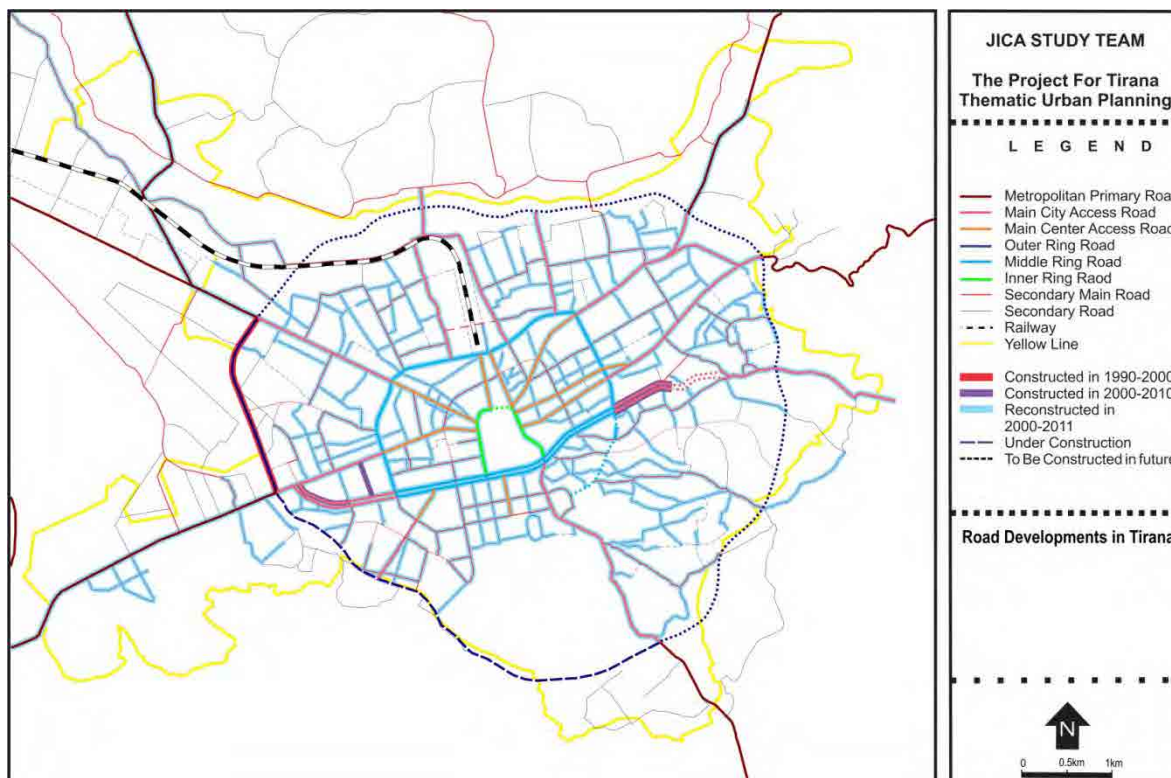
(9) Struktura Pesë (5) Unazore

Në këtë studim, është kërkuar një analizë e transportit, bazuar në një model nxitës të zhvillimit të transportit në Sektorin e Rrugëve dhe Transportit Urban. Rezultati tregon se Unaza e Pestë (5) (unaza e jashtme) do të jetë shumë e rëndësishme në strukturimin e aftësisë dhe të qëndrueshmërisë së rritjes urbane për Tiranën, ndërsa nevoja për qarkullim e parashikuar në Unazën e katërt nuk do të jetë asnjëherë e mjaftueshme për të justifikuar ekonomikisht investimin e projektit. Në

konceptin e Strukturës Pesë (5) Unazore, ka një pasqyrë, që rrjedh nga një analizë e tillë transporti, që tregon se zbatimi i unazës së katërt duhet të shqyrtohet me kujdes për qëndrueshmërinë ekonomike dhe afatet kohore të synuara përtej vitit 2026.

Tiranë është përmirësuar dhe gjatë periudhës 2000 – 2010 ka pasur shumë zhvillime të rrugëve. Shumica e rrugëve kryesore dhe dytësore në Tiranë janë rindërtuar dhe disa prej tyre janë zgjeruar në të njëjtën kohë. Pra, ka pasur një përmirësim të trafikut dhe një rritje të sigurisë si për këmbësorët ashtu edhe për automjetet. Për më tepër, shërbimet nëntokësore, si: kanalizimet, sistemet e kullimit të ujit, telefonisë, dhe kabllo të TV kanë qenë gjithashtu të përcaktuara për zhvillim në të ardhmen. Gjatë rindërtimit, në rrugë janë siguruar: sistemi i ndriçimit rrugor, semaforët, trotualet për këmbësorë si dhe hapësirat publike të gjelbra dhe pemët zbukuruese.

Tani, është duke u ndërtuar pjesa jugore e unazës së jashtme, ndërsa pjesa veriore dhe lindore janë ende në fazën e planifikimit.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat nga Bashkia e Tiranës

Figura 4.1.2 Zhvillimet e Rrugëve në Tiranë

(2) Trafiku Rrugor

Sipas Institutit të Statistikave, numri i automjeteve të regjistruara në Tiranë që nga viti 2010 është rreth 120 000. Tirana ka rreth 40% të automjeteve të Shqipërisë. Ngarkesa e trafikut është shumë e lartë dhe rrjeti në pjesën më të madhe të ditës është i mbushur plot, sidomos brenda unazës së mesme. Në Tiranë (që nga viti 2009) ka rreth 178 makina për 1000 banorë, është vetëm pak më pak se gjysma e mesatares evropiane dhe pritjet që të rritet me shpejtësi vitet e ardhshme.

Motorizimi i shpejtë ka sjellë shumë probleme urbane në zonën metropolitane të Tiranës, si bllokimet e trafikut dhe ndotjen e mjedisit. Bllokimet e trafikut në rrugët e qytetit dhe në rrugët, që lidhen me rrethinat është duke u përkeqësuar vit pas viti. Kjo, sepse kapaciteti i rrugëve në zotërim për të udhëtuar nga rrethinat në qendër të qytetit është kufizuar shumë për shkak të parkimit ligjor/joligjor, ka një bllokim të trafikut, veçanërisht në rrugët radiale gjatë orëve të pikut në mëngjes dhe pasdite. Prandaj, duhet të zhvillohen jo vetëm hapësirat shtesë të rrugëve,

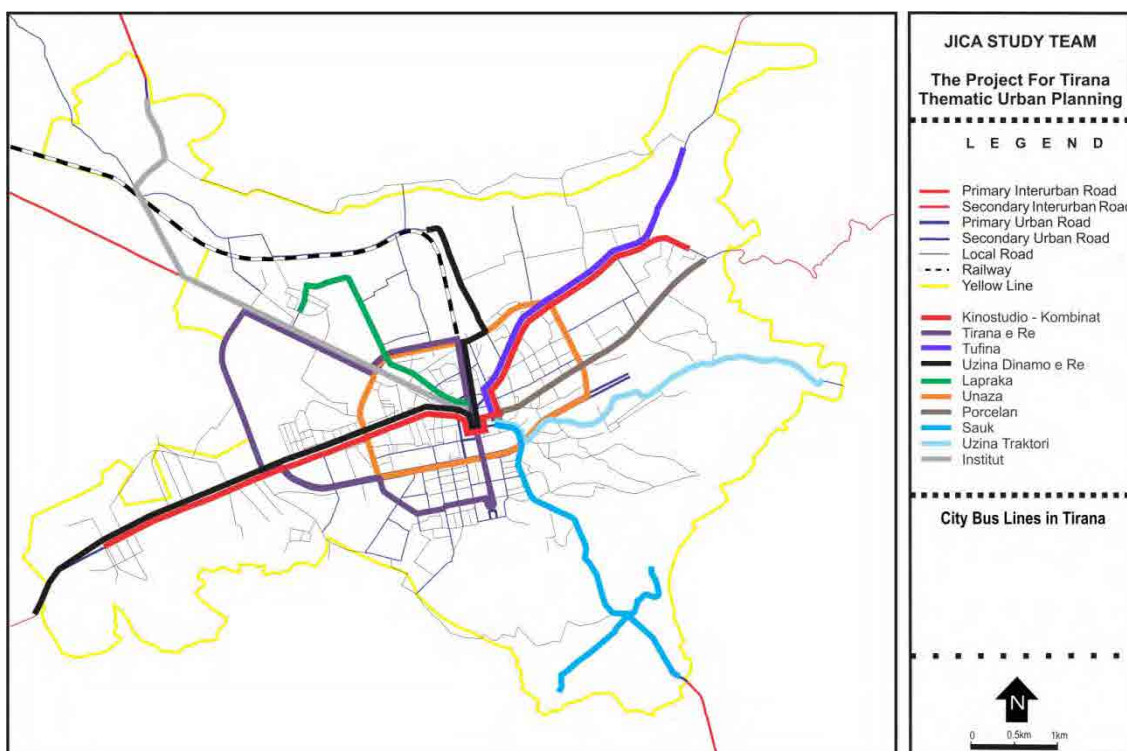
por edhe ato të transportit publik duke përfshirë Autobusë të Shpejtë Tranzit (AShT) dhe tranzitin masiv të një niveli të mirë shërbimi.

Përsa i përket trafikut të madh të mallrave, ai krijohet në dhe rreth Portit të Durrësit, në të cilin shumë ngarkesa transportohen nga deti. Në Tiranë, nuk ka ende terminale për kamionë mallrash. Kamionët (duke përjashtuar automjetet me një kapacitet ngarkese prej 3,5 tonë ose më pak) ndalohen të hyjnë në qendër të Tiranës (dmth., brenda unazës së mesme) me përjashtim të orëve të natës (20:00 - 5:00).

4.1.2 Autobusët

(1) Transporti me Autobusë Qytetase

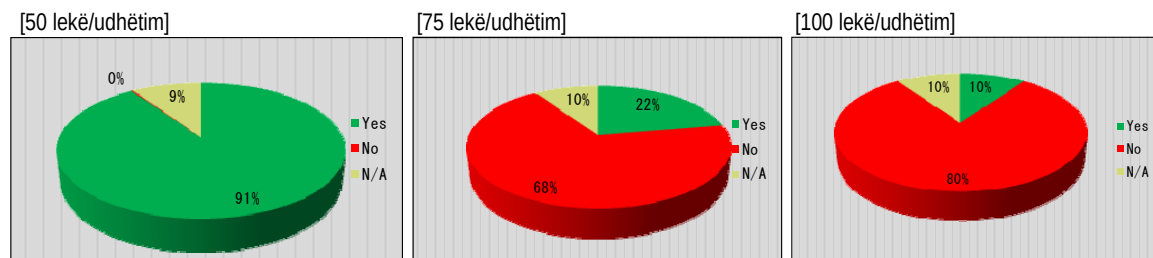
Në Figurën 4.1.3 është paraqitur harta e linjave të autobusëve të qytetit të Tiranës. Tirana ka gjithsej 10 linja qytetase. Këto linja ekzistuese kanë qenë kryesisht të organizuara në një sistem radial, të cilat shkojnë nga rrethinat e qytetit në qendër të tij. Përveç kësaj, ka edhe disa linja "përmes qendrës", si linja Kinostudio - Kombinat dhe Uzina Dinamo e Re (ose Sharra). Për më tepër, ka dy linja unazore, të cilat nuk ndjekin skemën radiale, dmth. linja e Unazës, e cila shkon përgjatë unazës së mesme rreth qendrës së qytetit, dhe linja Tirana e Re, e cila ka një rrugë rrethore, që kalon në qendër të qytetit dhe në pjesën perëndimore të Tiranës nëpërmjet pjesës së përfunduar të unazës së jashtme.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat nga Bashkia e Tiranës

Figura 4.1.3 Linjat Qytetase të Autobusëve në Tiranë

Tarifa e udhëtimit me autobusë urbanë është 30 lekë për person për çdo udhëtim. Linjat e autobusëve të qytetit të Tiranës menaxhohen nga pesë kompani private sipas një kontrate 5-vjeçare me orar dhe stacione të përcaktuara, si dhe standardet e flotës. Ka vetëm një ndërmarrje shtetërore, që punon në linjën Kinostudio - Kombinat, ku kërkesa e udhëtarëve është mjaft e lartë, siç del nga grafikët. Tani, po diskutohet rritja e çmimit të tarifës së udhëtimit nga operatorët e autobusëve. Megjithatë, ashtu siç është treguar në Figurën 4.1.4, qytetarët nuk pajtohen për të paguar një çmim prej 75 lekësh ose me shumë për një tranzit masiv të ri.



Burimi: Vrojtimi i Transportit në vitin 2011, Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.1.4 Gatishmëria e Përdorimit të Tranzitit Masiv të Ri me Çmime të Ndryshme

Vëllimi ditor i udhëtarëve në çdo linjë është anketuar në vitin 2007 nga IST në studimin "Monitorimi i Udhëtarëve të Autobusëve". Nga 10 linjat ekzistuese qytetase, linja e Unazës ka numrin më të madh të udhëtarëve (rreth 54 000 udhëtarë/ditë). Numri i udhëtarëve, që hipin dhe zbresin është i shpërndarë pothuajse në mënyrë të barabartë. Te ndalesa e stacionit të trenit ka një numër të madh të udhëtarëve, që hipin dhe zbresin.

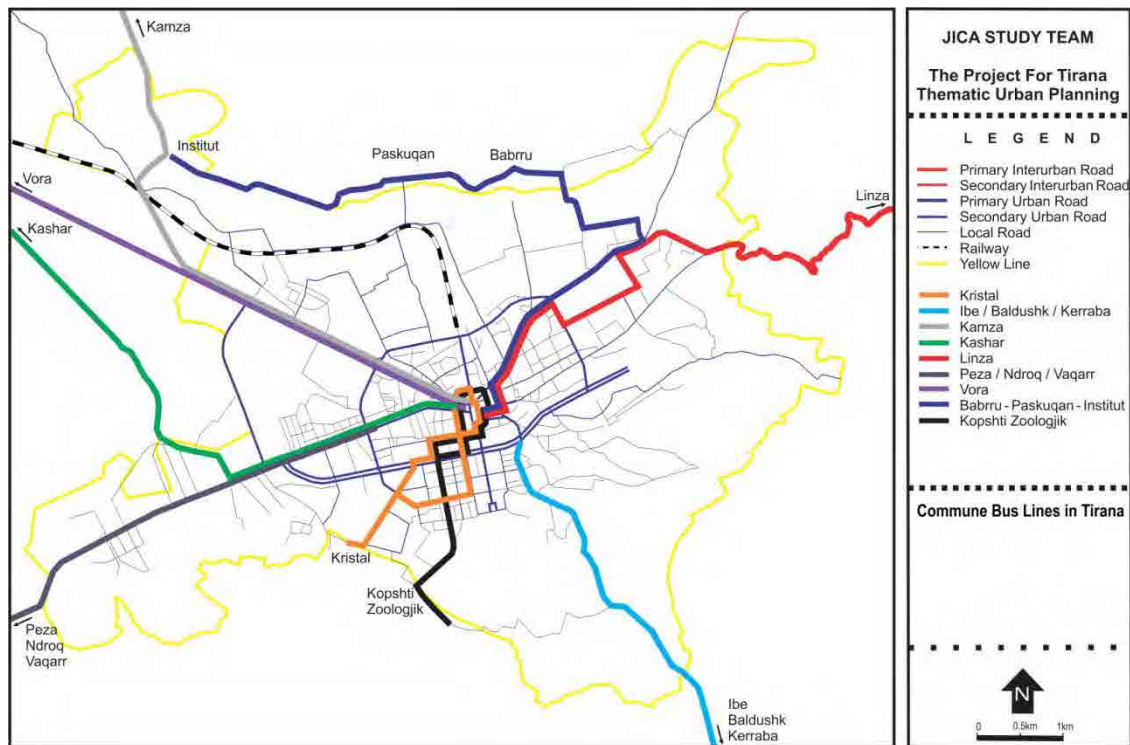
Linja Kinostudio - Kombinat, që lidh zonat verilindore dhe jugperëndimore të qytetit nëpërmjet qendrës dhe mund të quhet një lloj kombinimi i linjës Uzina Dinamo e Re dhe e linjës së Tufinës, zë vendin e dytë për nga numri më i madh i udhëtarëve (përafërsisht 43000 udhëtarë/ditë). Pastaj, vjen linja e Tiranës së Re, një nga dy linjat unazore, ka numrin e dytë më të madh të udhëtarëve (rreth 36 000 udhëtarë/ditë) në Tiranë. Linja fillon nga stacioni i trenit, kalon qendrën në drejtimin veri-jug derisa mbërrin te Universiteti Politeknik, pastaj shërben në pjesën perëndimore të Tiranës dhe rikthehet te stacioni i trenit.

Në përputhje me PPRrT të hartuar, si dhe disa studime të fundit për transportin qytetas, në disa linja të qytetit janë ndërtuar disa korsitë të përcaktuara për autobusë. Disa janë me ndarës fizik, ndërsa të tjerët janë të pajisur vetëm me tabela ose shenja mbi tokë. Megjithatë, korsitë ekzistuese për autobusë janë të kufizuara në të dyja drejtimet si në gjatësitë ashtu edhe në vazhdimësi. Kështu, në disa kryqëzime të pajisura me sinjalistikë në unazën e mesme, janë ndërtuar vetëm 20 m deri 30 m korsitë të përcaktuara për autobusë për t'iu dhënë përparësi autobusëve të qytetit, kur semaforët bëhen të gjelbër. Në të vërtetë, në kundërshtim me këtë, shpesh ndodh që seksione të korsive të dedikuara për autobusë të zihen nga automjetet e parkuara në mënyrë të paligjshme dhe nuk shfrytëzohen me frytshmëri.

Për rrjedhim, Bashkia e Tiranës është duke planifikuar, zgjatimin e korsive të përcaktuara për autobusë, me 31 km gjatësi duke përfshirë edhe ato ekzistuese (rreth 9 km). Për këtë, janë përgatitur termat e referencës dhe është llogaritur edhe kostoja.

(2) Transporti me Autobusë Rrethqytetas

Në Tiranë, përveç 10 linjave qytetase të sipërpërmendura, ka edhe 9 linja të tjera të autobusëve të komunave, që menaxhohen nga komunat përreth (por, në të vërtetë në të gjitha linjat janë operatorë privatë) siç është paraqitur në Figurën 4.1.5. Dendësia e shërbimit nuk është e pandryshueshme, por lëvizin në intervale prej 3 - 30 minuta. Për më tepër, shumica e linjave rrethqytetase duket se mbivendosen me linjat e autobusëve të qytetit. Megjithatë operatorët e autobusëve rrethqytetas zyrtarisht nuk lejohen të transportojnë udhëtarë, nëse të dyja stacionet e hipjes dhe të zbritjes janë brenda qytetit të Tiranës, është e zakonshme që udhëtarët të shfrytëzojnë linjat e autobusëve rrethqytetase në vend të linjave të autobusëve të qytetit për të udhëtuar brenda Tiranës, duke paguar tarifë të njëjtë (30 lekë).



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.1.5 Linjat e Autobusëve Rrethqytetas në dhe rreth Tiranës

(3) Transporti me Autobusë Ndërqytetas

Në Tiranë, nuk ka ende një terminal të integruar për autobusët ndërqytetës. Në vend të kësaj, ka disa stacione për autobusë dhe furgonë, të cilët nuk kanë as tualete, as sportele për bileta apo dhoma pritjeje, etj. Këto stacione janë: Stacioni i Autobusëve të Jugut, Stacioni i Autobusëve të Veriut dhe Perëndimit, stacioni i autobusëve individualë, stacionet e furgonëve dhe stacionet e autobusëve ndërkombëtarë.

4.1.3 Hekurudha

Për sistemin hekurudhor në Shqipëri është përgjegjëse Drejtoria e Hekurudhave Shqiptare (HSH). Ajo është e mbikëqyrur nga Drejtoria e Transportit Hekurudhor të Drejtorisë së Përgjithshme të Transportit të Tokës në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit dhe shërben për transportin e udhëtarëve dhe mallrave mbi rrjet. Edhe pse sistemi është i aftë për të punuar 24 orë në ditë, gjatë natës punojnë pak trena.

Në vitin 1999 u rinovua linja Durrës - Tiranë, e financuar nga një kredi italiane. Në vitin 2002 janë blerë nga Italia dhe janë rinovuar trenat e dorës së dytë. Stacionet hekurudhore nuk janë përmirësuar gjatë kohës.

Ka një periudhë të gjatë që investimet kanë qenë të pakta dhe mirëmbajtja ka qenë e kufizuar. Hekurudha është në gjendje pune, por në kushte të këqija. Strukturat në përgjithësi janë të kënaqshme edhe pse kanë nevojë për disa ndreqje relativisht të vogla. Mjetet lëvizëse (vagonët e mallrave, të udhëtarëve dhe lokomotivat) janë të vjetra dhe kanë nevojë për tu përtëritur. Rrjeti kryesor mund të përtëritet me futjen e një sistemi modern të sinjalistikës dhe komunikimit në një standard, që do të lejojë një shërbim normal të trenave si për mallrat ashtu dhe për udhëtarët.

Sot, shpejtësia maksimale zakonisht është 40 km/orë, kurse në një pjesë të vogël të segmenteve me 20 km/orë. Shinat janë në gjendje të keqe dhe sinjalistika pothuajse mungon. Aksidentet janë

të zakonshme dhe shumë kalime në nivel janë ndërtuar në mënyrë të paligjshme për këmbësorët dhe trafikun rrugor.

Linja Durrës - Tiranë ka tri stacione. Në Figurën 4.1.6 është paraqitur ecuria e vëllimit të përgjithshëm vjetor të udhëtarëve, që hipin në stacionet midis Durrësit dhe Tiranës. Për shkak të kushteve jo të mira të lartpërmendura, në dhjetëvjeçarin e fundit është vërejtur një rënie e madhe e numrit të udhëtarëve në të gjitha stacionet hekurudhore. Konkurrenca me autobusët ndërqytetas, mikrobusët dhe shërbimet e furgonëve (me përjashtim të tarifës) mund të jetë një tjetër shkak i rënies së numrit të udhëtarëve. Rënie të mëdha në vëllimin e udhëtarëve veçanërisht janë vërejtur në stacionet e Durrësit dhe të Tiranës, ndërsa në stacionet ndërmjetëse rënia është relativisht më e vogël.

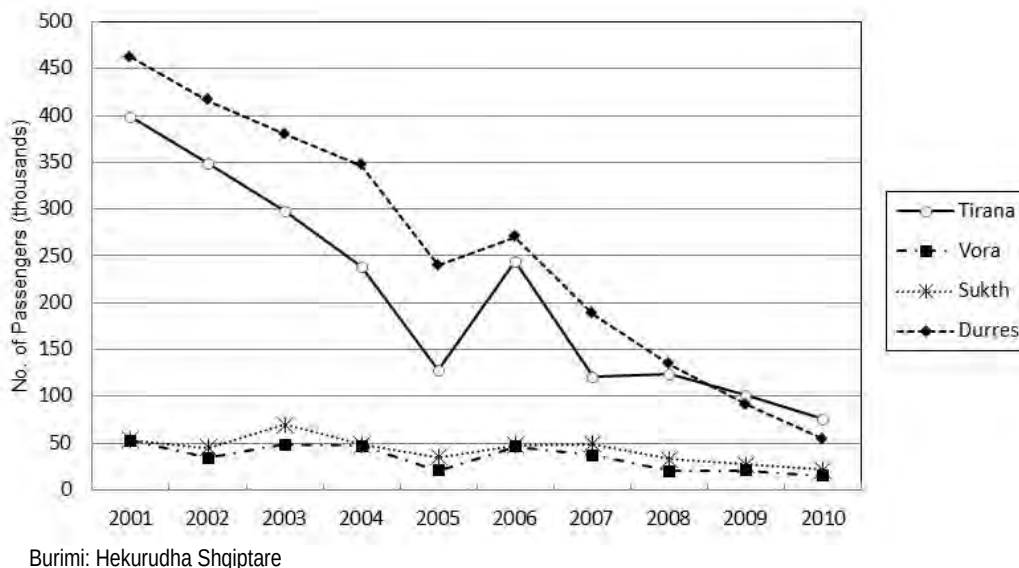


Figura 4.1.6 Numri Vjetor i Përgjithshëm i Përdoruesve të Hekurudhës sipas Stacioneve

4.2 Problemet dhe Çështjet e Planifikimit

4.2.1 Rrugët dhe Trafiku Rrugor

(1) Trafiku Rrugor Sot

1) Nevoja për një Hierarki të Rrjetit Rrugor

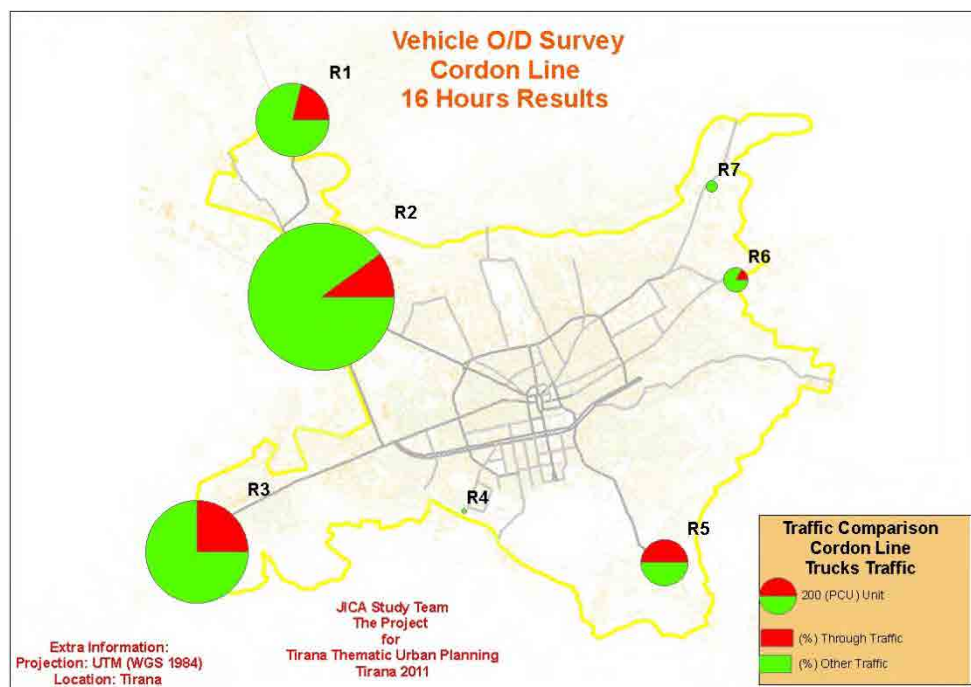
Tirana, ka një strukturë të rrjetit rrugor të zhvilluar, i cili përbëhet nga tri unaza me funksione të ndryshme dhe disa rrugë radiale, për aq kohë sa rrugët janë plotësisht në funksionim dhe performojnë siç duhet. Për këtë qëllim, klasifikimi i tanishëm i rrugëve në bazë të Kodit Rrugor të Shqipërisë mund të mos jetë i mjaftueshëm, prandaj klasifikimi i përcaktuar nga Bashkia e Tiranës në bazë të funksioneve hierarkike të tanishme do të jetë më i përshtatshëm. Për më tepër, siç përkthehet në vijim, çdo lloj rruge bashkiake nuk duket se funksionon plotësisht për shkak të mungesës së shtrirjes së duhur të rrugës dhe menaxhimit koherent të trafikut. Për të plotësuar nevojat për rritjen e trafikut të motorizuar është i nevojshëm riklasifikimi zyrtar i rrugëve dhe zbatimi i standardeve të projektimit për çdo lloj rruge së bashku me menaxhimin e duhur të trafikut dhe zbatimit të rregulloreve.

Nga pikëpamja rajonale, lidhja me tri drejtimet e mëdha të mëposhtme të zonës jashtë Tiranës, duhet të përqendrohet në:

- Durrës, Portin e Durrësit, Vlorë dhe në jugun e Shqipërisë

- Shkodër, Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (ANT) dhe në veriun e Shqipërisë
- Elbasan dhe në lindje të Shqipërisë.

Për më tepër, lidhja me Aeroportin e Tiranës dhe Portin e Durrësit duhet të përmirësohet dhe të përfshihen në drejtimet e mësipërme të zhvillimit. Nga ana tjetër, marrja parasysh e trafikut, që anashkalon Tiranën është gjithashtu e rëndësishme për të zvogëluar ngarkesën e trafikut në mes të qytetit. Siç është treguar edhe në Figurën 4.2.1, është thelbësore ti japësh trafikut tregtar, sidomos kamionëve, alternativat për të shkuar nëpërmjet qendrës së qytetit.



Burimi: Vrojtimi i Transportit në vitin 2011, Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.2.1 Vëllimi i Kamionëve për në/nga Tirana dhe Kalimi i Kamionëve nëpërmjet Tiranës

2) Ngarkesë e Madhe në Rrugët Kryesore Urbane

Ashtu si rrugët kryesore me një kapacitet të lartë, shumë automjete përdorin rrugët kryesore urbane. Për kamionët e mallrave, meqë unaza e jashtme nuk ka përfunduar ende, nuk ka rrugë të tjera për të shkuar në Tiranë. Edhe pse mjetet e rënda në rrugët ekzistuese kryesore urbane ndalohen të hyjnë në zonën qendrore të biznesit (ZQB), e cila është zona brenda unazës së mesme me përjashtim të natës, këto kushte shkaktojnë një trafik të lartë dhe një përzierje të ngadaltë. Një ngarkesë e tillë në rrugët ekzistuese kryesore urbane duhet të lehtësohet duke siguruar rrugë alternative për kamionët dhe automjetet e udhëtarëve.

3) Zvogëlimi i Kapacitetit të Rrugës

Për këtë studim, ZQB është përcaktuar si zona brenda unazës së mesme. Një nga çështjet kyçe në transportin urban në Tiranë është si të kontrollosh dhe menaxhosh kërkesën e trafikut brenda ZQB, veçanërisht gjatë orëve pik. Ka disa rrugë, të cilat janë relativisht të ngushta kryesisht me një korsi për secilin drejtim, por vëllimi i trafikut për korsi është relativisht i lartë. Po kështu, ka disa rrugë të tjera me më shumë korsi për secilin drejtim,

por vëllimi i trafikut për korsi është shumë i vogël. Duket që ka një mosbarazpeshë ndërmjet kërkesës së trafikut dhe kapacitetit që ofron rruga.

Sa më shumë trafik të ketë në drejtim të ZQB, aq më shumë rritet koha e udhëtimit dhe aq më shumë ulet shpejtësia e udhëtimit. Raportet VK (vëllimi - kapacitet) të rrugëve radiale për/nga ZQB janë shumë më pak se 1.0, duke treguar një "nivel shumë të mirë të shërbimit". Megjithatë, ato janë bazuar në kapacitetet teorike në kushtet ideale të rrugëve pa asnjë ndikim anësor. Në të vërtetë, korsitë shpesh janë të zëna nga parkimi ose ndalimi i automjeteve, duke pakësuar ndjeshëm kapacitetin e rrugës. Mbingarkesa në dhe rreth ZQB bëhet e rëndë sidomos gjatë orëve të pikut, ndërsa trafiku në Tiranë rritet dhe kryqëzimet kryesore të sinjalizuara bëhen më të "ngarkuara". Prandaj, është e nevojshme të sigurohen këto kapacitete teorike të rrugëve dhe të sigurohet rrjedhja e qetë e trafikut, sidomos në rrugët radiale për/nga ZQB.

(2) Kontrolli dhe Menaxhimi i Trafikut

1) Mungesa e Sistemeve të Monitorimit të Trafikut

Meqenëse numri i makinave në Tiranë po rritet me shpejtësi, bllokimet e trafikut bëhen gjithnjë e më serioze. Në këtë gjendje, është e rëndësishëm përcaktimi i pengesave përgjegjëse për bllokimet e trafikut duke përdorur Sisteme Inteligjente të Transportit (SIT) si dhe të bëhet shpërndarja e trafikut përmes sinjalit të kontrollit të trafikut optimal dhe sigurimit të informacionit të trafikut. Ndërkohë që menaxhimi i trafikut dhe projekti i kontrollit në Tiranë sot është në proces, kushtet e trafikut të rrugëve urbane në Tiranë duhet të monitorohen tërësisht e në vijimësi. Përveç monitorimit të trafikut, për qytetin e Tiranës është e nevojshme edhe një mënyrë e frytshme dhe e lirë për hartimin e të dhënave dhe shpërndarjen e informacionit të trafikut nëpërmjet SIT.

2) Rregullorja e Trafikut

Për të pasur një trafik të sigurt dhe më të rregullt, duhet të ruhen rregulloret e tanishme për të ndarë transportin publik nga makinat e tjera private. Këto rregulla bëhen më të frytshme nëse korsitë ekzistuese të përcaktuara për autobusët janë më të gjata dhe seksione shumë më të vazhdueshme. Ndërsa është e vështirë për të zbatuar rregulloren e ndarjes së transportit publik nga automjetet e tjera, duhet të merren parasysh zgjerimi dhe zbatimi i rreptë i korsive të autobusëve. Për më tepër, nëse kërkesa e transportit publik është mjaftueshmërisht e lartë dhe ka shumë autobusë, që kanë nevojë për korsi të përcaktuara për lehtësimin e shërbimit të transportit publik, mund të jetë më i frytshëm siguri i transportit hekurudhor publik, si: tramvaj që janë më të ndara fizikisht brenda rrugëve me të drejtë kalimi, duke transportuar më shumë udhëtarë.

Edhe rregullorja në fuqi e kamionëve që është zbatuar në ZQB e Tiranës duhet të rishikohet nëse zona duhet të zgjerohet në zonën brenda unazës së jashtme për të parandaluar trafikun e përzier me kamionë, sidomos kur të ketë përfunduar rruga e planifikuar për unazën e jashtme.

3) Problemet e Parkimit

Me rritjen e numrit të makinave dhe përdorimin e vazhdueshëm të tyre në Tiranë, shfaqet si nevojë thelbësore rritja e kapacitetit të parkimit në Tiranë, veçanërisht në ZQB (brenda unazës së mesme). Problemet e parkimit të tejmbushur të automjeteve vërehen kudo në ZQB. Rregullat e parkimit në rrugë, si koha e autorizuar e parkimit, tarifat e parkimit janë

të përcaktuara dhe të zbatuara nga Bashkia e Tiranës, por parkimi nuk është menaxhuar në mënyrë efektive frytshme. Parkimi i paligjshëm në rrugë jashtë zonës së përcaktuar zvogëlon numrin e korsive në përdorim. Kjo shkakton çrregullim të trafikut, për pasojë, sjell: uljen e kapacitetit të rrugëve, rritjen e kohës së udhëtimit dhe ndotjen mjedisore nga trafiku.

Sipas rezultatit të studimit për Vrojtimin e Parkimit, raporti i kërkesës ndaj ofertës është nën 1.0, në një funksionim prej 12-orëve (psh., 8:00-20:00). Megjithatë, kërkesa për parkim shpesh përqendrohet duke shkaktuar mbingopje për një periudhë të caktuar të ditës. Kjo, në përgjithësi vërehet nga ora 9:00 deri në 14:00 në ndërtesat e zyrave, nga ora 11:00 deri në 14:00 në ndërtesat tregtare dhe nga ora 8:00 deri në 16:00 në parkimin në rrugë.

Kështu, rregullat e parkimit, sidomos për parkimin në rrugë, duhet të rivlerësohen për të mundësuar një përdorim më të frytshëm të rrugëve dhe për të siguruar kapacitetin e duhur. Ndërkohë, ndërtimi i objekteve të parkimit shtesë për të paktën 3200 automjete, është tepër e ngutshme dhe e nevojshme në ZQB për të larguar parkimin në rrugë nga rrugët kryesore dhe ato dytësore, për të shfrytëzuar rrugët për transportin publik dhe biçikletat, duke ruajtur të njëjtin kapacitet të trafikut. Për këtë, duhet të merret parasysh fakti se bizneset dhe aktivitetet tregtare përgjatë rrugëve, veçanërisht në ZQB, mund të përfitojnë ose jo nga ndonjë veprim ose vendim. Gjithashtu duhet të theksohet se rritja e tarifave për parkim, do të mundësojë largimin e automjeteve private nga ZQB dhe zhvendosjen e funksionit të tyre transportues drejt transportit publik.

Ndërtimi i mjediseve të parkimit është gjithashtu i rëndësishëm për të lehtësuar intermodalitetin mes automjeteve private dhe sistemeve publike tranzite në të gjithë zonën metropolitane në Tiranë. Prandaj, mjediset e reja të parkimit duhet të zhvillohen në kryqëzimet kryesore, pikat e transferimit ndërmjet rrugëve kryesore dhe stacioneve të tranzitit publik (autobusë ose një tranzit masiv i ri i tillë si tramvaji).

4) Siguria e Trafikut për Këmbësorët dhe Biçikletat

Në Tiranë, ecja me këmbë zë rreth 30% të të gjitha udhëtimeve. Sipas PPRrT, mënyra më e parapëlqyer e transportit nga qytetarët e Tiranës është në këmbë. Megjithatë, mjediset e këmbësorëve, sidomos përgjatë rrugëve kryesore të zëna në ZQB, janë të pamjaftueshme në numër. Në mënyrë që të pakësohen aksidentet e këmbësorëve duhet të sigurohen më shumë mjedise për ta, si: kalime në kryqëzim, kalimet e këmbësorëve të jenë të pajisura me semaforë si dhe të ketë ura për këmbësorë. Përveç kësaj, përgjatë rrugëve urbane duhet të përmirësohen trotualet e ngushta ose të jo të mirëmbajtura, sepse trotualet e cilësisë së mirë rritin jo vetëm sigurinë e këmbësorëve, por edhe lehtësimin e qytetit dhe atë të mjedisit.

Përsa iu përket korsive për biçikleta, megjithëse gjatë viteve të fundit ato janë zhvilluar në një masë të caktuar në Tiranë, shpesh ato zihen nga parkimi i paligjshëm dhe ndalimi i automjeteve private. Në përgjithësi, në Tiranë, ka një mungesë të ndjeshme infrastrukture për nevojat e përdoruesve të rrugëve të transportit jo të motorizuar. Korsitë e biçikletave, që janë sot në përdorim nuk janë vijuese dhe duhet të zgjaten.

4.2.2 Transporti Urban

(1) Transporti me Autobusë

1) Rishqyrtimi i Strukturës së Linjave të Autobusëve

Sot, shërbimet e autobusëve në Tiranë, sidomos shërbimet e linjave vijëdrejtë të autobusëve, që lidhin rrethinat me linjat qendrore të Tiranës, janë pajisur jo vetëm me autobusë qytetas, por edhe me disa autobusë komunalë, që lidhin Tiranën me komunat përreth. Edhe pse autobusët komunalë nuk janë parashikuar të marrin udhëtarë, që udhëtojnë brenda Tiranës, ato gjithsesi u shërbejnë atyre.

Në përgjithësi, sipas planifikimit linjat e autobusëve kategorizohen në tri lloje: shërbime të autobusëve vijëdrejtë, shërbime të autobusëve, që qarkullojnë në ZQB dhe shërbime të autobusëve të rrethinave "ushqyese". Ndarja e qartë e shërbimit të udhëtarëve në Tiranë dhe të komunave përreth po ndërlikohet dhe po bëhet edhe më e vështirë, prandaj është i nevojshëm rishqyrtimi dhe racionalizimi i strukturës ekzistuese të linjës së autobusëve, duke përfshirë edhe mundësinë e shërbimeve të autobusëve ushqyes të rrethinave, si dhe mundësinë për krijimin e një autoriteti rajonal për menaxhimin e transportit, ciliqë të mbulojë të gjithë zonën metropolitane të Tiranës, duke përfshirë edhe komunat përreth.

Struktura ekzistuese e autobusëve duhet të rishqyrtohet duke patur parasysh kërkesën ekzistuese dhe parashikimin për të ardhmen e udhëtimit, transportit publik kryesor të qytetit dhe mbulimit me shërbim të popullsisë së zonës metropolitane të Tiranës.

2) Sigurimi i më Shumë Korsive të Përcaktuara për Autobusë

Në transportin urban, duhet t'i jepet përparësi transportit publik ndaj automjeteve private për të lehtësuar udhëtimin e atyre që përdorin transportin publik. Prandaj, korsi të e pjesshme të sotme të përcaktuara për autobusë duhet të mirëmbahen. Për më tepër, siç është përmendur në seksionin e mëparshëm, mundësia e zgjerimit të korsive për autobusë duhet të nxitet për të formuar një rrjet të vazhdueshëm për rrugët kryesore urbane, një rrjet të përshtatshëm për autobusët, duke shërbyer si një ASHT. Duhet të theksohet se zhvillimi i korsive për autobusë është kryesisht për linjat e autobusëve vijëdrejtë, të cilat lidhin qendrën e qytetit me rrethinat nëpërmjet rrugëve radiale. Duke siguruar një shpejtësi relativisht të lartë lëvizjeje, afatet kohore mund të parashikohen, për të ulur kohën e pritjes dhe për rrjedhin tërheqjen e sa më shumë udhëtarëve.

3) Nevoja për Terminale të Reja Tranziti dhe të Autobusëve Ndërqytetas

Meqë në Tiranë nuk ka ende terminal të integruar për autobusët ndërqytetës, është e nevojshme përfshirja e linjave të autobusëve ndërqytetës, ndërkombëtarë dhe linjave të furgonëve në një terminal të pajisur me mjediset e nevojshme, si: tualete, sportelet e biletave, dhomat e pritjes, dyqane, restorante, vendqëndrimet e taksive dhe vendet e parkimit. Një terminal i ri, "Terminali i Autobusëve Ndërqytetës i Tiranës" mendohet të jetë diku në unazën e jashtme për të siguruar sipërfaqe të mjaftueshme ndërtimi dhe lehtësimin e hyrjes së automjeteve në / nga jashtë Tiranës. Kjo, gjithashtu do të ndihmojë për të parandaluar automjetet e mëdha të hyjnë në ZQB të Tiranës. Më e rëndësishmja, terminali i ri duhet të lidhet me disa autobusë të qytetit dhe linja të tjera të transportit publik për transferimin për në qendër të Tiranës apo në drejtime të tjera.

Gjithashtu, duhet të realizohet futja e terminaleve të reja të tranzitit ku shumë linja të autobusëve të qytetit, linjat e autobusëve ndërqytetës dhe linjat e tjera publike të transportit

takohen dhe udhëtarët mund të transferohen apo të hyjnë me automjetet e tyre private. Në rastin e një terminali të ri tranziti i ndodhur në qendër të qytetit, mund të zhvillohet si një qendër tranziti duke i shndërruar disa pjesë të një rruge në një zonë pa qarkullim automjesh, për të lejuar vetëm këmbësorët dhe çiklistët, si dhe automjetet e transportit publik për të lëvizur më lirisht, duke tërhequr sa më shumë udhëtarë.

(2) Transporti mbi Shina

Transporti mbi shina ka një potencial të madh për shërbime të shpejta, të besueshme dhe të këndshme pa marrë parasysh bllokimet e trafikut. Edhe pse hekurudha ekzistuese është menduar të shërbejë në një largësi relativisht më të gjatë për në/nga Tirana, transporti mbi shina duhet të shërbejë si mënyra kryesore e sistemit të transportit publik për të tërhequr më shumë udhëtarë, që janë gati të zhvendosen tek automjetet private. Për këtë qëllim, në sektorin hekurudhor ka dy projekte të mëdha zhvillimi: rinovimi i sistemit hekurudhor ekzistues, i cili ka për qëllim të ofrojë shërbime të reja hekurudhore dhe zhvillimi i një sistemi të ri hekurudhor bazuar në tranzitin masiv, si tramvaji ose THL (tranziti hekurudhor i lehtë).

1) Përmirësimi i Hekurudhës Ekzistuese

Siç u shpjegua më parë, përmirësimi në sistemin hekurudhor ekzistues, është i nevojshëm si infrastruktura e tij ashtu dhe objekte, si vagonët, binarët, sinjalistika/telekomunikacioni, kalimet në nivel dhe elektrifikimi. Përmirësimi i hekurudhës ekzistuese ka një përparësi të madhe, sepse nuk është e nevojshme blerja e sipërfaqeve të reja.

Pas përmirësimit të sistemit ekzistues hekurudhor, trenat e udhëtarëve dhe ato ndërqytetës mund të sigurohen në mënyrë më të frytshme sidomos gjatë orëve të pikut. Për të rritur kërkesën ekzistuese për transportin hekurudhor të udhëtarëve, është e nevojshme të ofrohen shërbime tërheqëse si për dendësinë e lëvizjeve, rehatisë, aksesit në stacione dhe intermodaliteti me autobusë dhe automjete private.

2) Zhvillimi i një Sistemi të Ri të Tranzitit Masiv mbi Shina

Pas studimit të kërkesës për udhëtime nga udhëtarët dhe parashikimit të saj, planet e përdorimit të tokës dhe drejtimet e zhvillimit në zonën metropolitane të Tiranës, mund të këshillohet një sistem i ri i tranzitit masiv hekurudhor mbi shina për të plotësuar sistemin ekzistues hekurudhor. Për zhvillimin e këtij sistemi të ri të tranzitit masiv mbi shina ose tranzitin me autobusë, si: AShT, duhet të parashikohet kërkesa dhe largësia e shërbimit në korridoret e transportit përkatës. Megjithatë, duhet theksuar se kërkesat e ardhshme të udhëtarëve do të ndryshojnë në varësi se sa tërheqës dhe i rehatshëm do të jetë sistemi i ri i tranzitit masiv, duke përfshirë mundësinë e hyrjes së saj dhe intermodalitetin me mënyrat e tjera të transportit.

(3) Integrimi i Transportit Publik

Integrimi i transportit publik duhet të diskutohet në dy aspekte:

1) Integrimi i Transportit mbi Shina dhe atij me Autobusë

Edhe nëse sistemi ekzistues hekurudhor të jetë përtërirë dhe sistemi i planifikuar i tranzitit masiv mbi shina të jetë zhvilluar, rrjeti i transportit mbi shina nuk do të mjaftonte për të plotësuar të gjitha kërkesat e udhëtimit në Tiranë. Për këtë arsye, transporti me autobusë pritet të plotësojë sistemin e transportit të bazuar në hekurudhë, veçanërisht në zonat përtej largësive të

përkueshme me këmbë nga stacionet hekurudhore. Në këtë rast, do të jetë i nevojshëm riorganizimi i strukturës së linjës me autobusë për të ofruar shërbime me autobusë “ushqyes”, për të siguruar më lehtë mundësinë e përdoruesve të transportit hekurudhor mbi shina. Mbi të gjitha, duhet të sigurohen lehtësitë e mjaftueshme intermodale në stacionet ku sistemi tranzit masiv mbi shina takon linjën/linjat ekzistuese të autobusëve qytetas.

Përveç kësaj, futja e një sistemi tarife të përbashkët do të jetë e pëlqyeshme për udhëtarët e transportit publik, sepse ata mund të shfrytëzojnë një biletë për disa mjete. Sot, tarifa nuk zbatohet as për transferimet ndërmjet linjave të autobusëve qytetas. Ndërmjet llojeve të ndryshme të transportit publik duhet të kryhen transferime të lira ose të paktën me ulje çmimi. Për më tepër, kjo do të jetë një tjetër nxitje për përdoruesit e tanishëm të automjeteve private që të zhvendosen në transportin publik.

2) Integrimi i Transportit Publik dhe Përdorimi i Tokës

Ndërsa tani, që shumë biznese të mëdha, tregtare dhe projekte të zhvillimit të strehimit po ngrihen në të gjithë qytetin e Tiranës dhe rrethinat e saj, ky integrim merr rëndësi edhe më të madhe për ta bërë të përshtatshme strukturën urbane për përdoruesit e transportit publik përmes planeve të mirëstudiuara të përdorimit të tokës. Kjo, pasi ndërtesat e zyrave dhe qendrat tregtare janë përdorues të mëdhenj udhëtimi, ndaj ato nuk duhet të pajisen vetëm me hapësirë të mjaftueshme parkimi, por edhe të jenë të vendosura në largësi të përkueshme me këmbë nga stacionet hekurudhore dhe ato të autobusëve. Vendosja e raporteve të larta të sipërfaqes në zonat përreth stacioneve ekzistuese dhe atyre të planifikuara do të krijojë një numër të madh të udhëtimeve, të cilat mund të shërbejnë lehtë nga sistemet e transportit mbi shina. Në fund të fundit, si transporti publik ashtu dhe përdorimi i tokës duhet të bashkohen në një koncept për zhvillimin e tranzitit të orientuar (ZhTO).

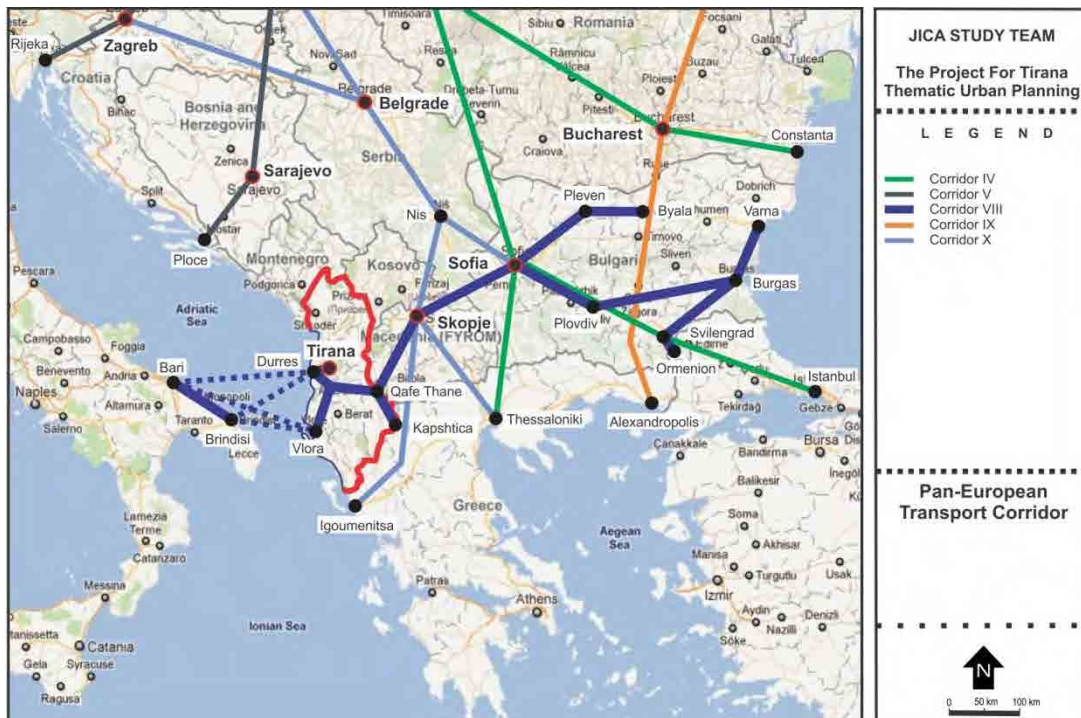
4.3 Rishikimi i Politikave Ekzistuese dhe i Studimeve të Mëparshme

4.3.1 Rishikimi i Parë 5-Vjeçar i Planit Kombëtar të Transportit (PKSHT) (2010)

(1) Sfondi

Objekti i këtij studimi (ose PKShT2), i financuar nga BE (Bashkimi Evropian) dhe i kryer nga Louis Berger, ishte rinovimi i Planit të parë Kombëtar Shqiptar të Transportit (PKShT1) i vitit 2004. Qëllimi i këtij studimi ishte ofrimi i një vendi të sigurt, të besueshëm, një sistemi frytdhënës dhe plotësisht të integruar të transportit dhe infrastrukturës në Shqipëri, të cilat do të plotësojnë më mirë nevojat e lëvizjes së mallrave dhe udhëtarëve, duke qenë ekologjikisht dhe ekonomikisht të qëndrueshme. Ky studim synon zhvillimin e nënsektorëve për 20 vitet e ardhshme.

Në PKShT2, së bashku me investimet dhe planet e veprimit është siguruar një strategji për zhvillimin dhe koordinimin e nënsektorëve të transportit. Në mënyrë të veçantë, është siguruar që rrjeti shqiptar i transportit të përfshihet në rajonin e Ballkanit dhe në atë Pan-Evropian (Figura 4.3.1), duke reflektuar zhvillimin ekonomik dhe parashikimet e trafikut. Mbi të gjitha, Korridori VIII është i një rëndësie të madhe për Shqipërinë pasi ai lidh qytetet kryesore si: Durrës - Tiranë - Shkup - Sofje - Plovdiv - Burgas - Varna - Konstanta, me një gjatësi prej 1500 km, duke zgjeruar gjithnjë e më shumë bashkëpunimin industrial dhe tregtar në Evropën Juglindore.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në Sekretariatit Pan Evropian të Korridorit VIII

Figura 4.3.1 Korridori i Transportit Pan-Evropian në Rajonin e Ballkanit

(2) Rezultatet Kryesore

Ndërsa në nën sektorin e rrugëve që nga përfundimi i PKShT1 në 2005 janë ndërmarrë një sërë reformash të tilla, si: krijimi i Autoriteti Shqiptar Rrugor (AShRr) dhe përdorimi i Sistemit të Menaxhimit të Pasurive Rrugore (SMPRr), PKShT2 këshillohen që në standardet e projektimit dhe në manualin e projektimit të rrugëve të ketë disa korrigjime të vogla përsa i përket klasifikimit të rrugëve në kodin rrugor. Ai, gjithashtu, këshillon që masterplani të përgatitet në përputhje me strategjinë kombëtare të portit.

Në Tiranë, rrugët e mbushura plot dhe ndotja e ajrit po bëhen elementë të zakonshëm të jetës në këtë qytet. Gjatë viteve të fundit janë studiuar intensivisht nevojat e Tiranës për transport dhe infrastruktura të tjera, për të plotësuar kërkesën në rritje të shpejtë për shërbime urbane. Pas shqyrtimit të një studimi të kohëve të fundit për transportin, "Strategjia e Qëndrueshmërisë së Transportit të Rrugëve Bashkiake", i cili përfundoi në qershor të 2009 dhe "Plani i Përgjithshëm Rregullues i Tiranës" (PPRrT) për vitin 2021, i cili gjithashtu përfundoi në vitin 2009, PKShT2 propozoi Planin e Investimeve për 2021, që arrin vlerën 383 milionë euro e ndarë në këtë mënyrë:

Rinovim i flotës: 95 milionë euro;

- Ngritja e vendit të autobusëve: 150 milionë euro në 2,5 milionë euro/km me një korsi autobusi me gjatësi prej 53,2 km
- Ndërtimi i lidhjeve të reja hekurudhore urbane: 100 milionë euro në 20 milionë euro/km me një gjatësi prej 4,4 km dhe stacionet e tramvajit
- Inventari i pjesëve të ndërrimit për shërbimin tren-tramvaj: 38 milionë euro në 2,5 milionë euro për 15 njësi gjithsej.

4.3.2 Plani Rregullues Urban i Bashkisë së Tiranës (PPRrT) (2009)

(1) Sfondi

Qëllimi i Planit Rregullues Urban është të mbështesë realizimin e objektivave të politikës zhvillimore urbane dhe konceptin e zhvillimit hapësinor për Tiranën. Konkretisht, PPRrT synon lehtësimin dhe përmirësimin e strukturës ekzistuese urbane dhe zhvillimit të një qyteti shumëqendërsht.

Në Planin Rregullues të vitit 1989, zonat industriale u vendosën fillimisht përgjatë rrugës së planifikuar të Unazës së Jashtme, e cila do të siguronte aksesin e tyre. Ndërsa këto vende u bënë jashtëzakonisht të rëndësishme, zona urbane e Tiranës u zgjerua dhe u kufizua nga ana hapësinore, pra, bashkia po kërkon mundësi për zhvillim të ri.

Ndërmjet të tjerave, aksesin ndaj shërbimeve publike dhe objekteve u bë i papërshtatshëm për shumicën e banorëve të Tiranës, veçanërisht për ata, që jetojnë në zonat joformale të rrethinës urbane. Vendbanimet joformale llogariten rreth 70% të zonës urbane të banimit. Kështu, një nga objektivat kryesorë të planifikimit urban ishte për të përmirësuar aksesin në shërbimet e transportit dhe kushtet e jetesës nëpërmjet zhvillimit të infrastrukturës dhe objekteve të shërbimit në të gjithë zonën urbane, veçanërisht në vendbanimet joformale ku shërbimi ishte më i paktë. Planin parashikonte përmirësimin e kushteve për popullsinë ekzistuese si dhe të banorëve të rinj.

Një tjetër objektiv kryesor i PPRrT ishte organizimi i korridorit urban, që duhet të përqendrohet në krijimin e nënqendrave të vendosura në nyjat ekzistuese dhe të reja: aeroporti, porti i Durrësit, udhëkryqe dhe kalime në nivel të sistemeve të transportit. Lëvizshmëria në korridorin urban duhet të bazohet në rrjetin hekurudhor dhe autostrada.

(2) Rezultatet Kryesore

1) Rrjeti i Transportit

Rrjeti i transportit përfshin rrugët kryesore dhe lidhjet hekurudhore në shkallë ndërkombëtare, rajonale dhe vendore. Rrjetet rrugore përfshijnë: autostradat e mëdha, rrugët kryesore si dhe shërbimet e autobusëve publikë dhe privatë, shërbimet e minibusëve dhe trafikun e automjeteve private. Rrjeti hekurudhor do të përfshijë: hekurudhën, tramvajin dhe lidhjet rajonale të transportit në masë.

a) Rrjeti Rrugor

- Autostrada nga Mali i Zi në Greqi
- Rrugët kryesore për të lidhur Tiranën me Shkodrën, Elbasanin, Durrësin, etj.
- Unazat për të anashkaluar Tiranën (unaza e jashtme, e brendshme dhe ajo e qendrës)

b) Hekurudha

- Linja hekurudhore nga Durrësi në stacionin e Tiranës
- Linja hekurudhore nga qendra e Bërxullit në qendër të Kombinatit
- Linja hekurudhore nga qendra e Bërxullit në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës
- Linja e transportit publik nga sheshi “Nënë Tereza” i Universitetit në Parkun e Paskuqanit
- Linja e tramvajit nga Universiteti i Kamzës në Universitetin e Tufinës

2) Qendrat e Transportit

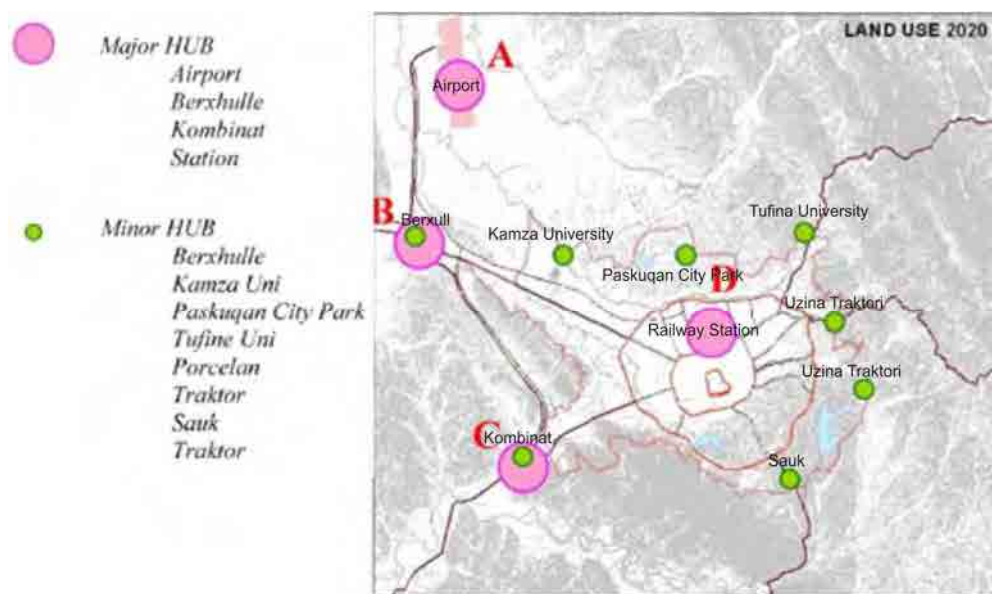
Një qendër mund të përkufizohet si një nyje intermodale, që është një pikë strategjike për organizimin e transportit dhe ofron kushte të përshtatshme për trajtimin e dendësisë së lartë urbane me një nivel të lartë të centralizimit. Siç shihet në Figurën 4.3.2, Përdorimi i Tokës 2020, ka disa qendra kryesore të transportit, të cilat gjithashtu do të strukturojnë rajonin urban Tiranë-Durrës.

a) Qendrat e Mëdha

- Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës, i cili përfshin rrjete të rëndësishme ajrore, hekurudhore dhe rrugore
- Kryqëzimet e Bërxullit: përfshijnë rrjetet hekurudhore dhe rrugore
- Kryqëzimi i Kombinatit: përfshin rrjetet hekurudhore dhe rrugore
- Stacioni Hekurudhor i Tiranës: përfshin një hekurudhë kryesore brenda qytetit dhe kryqëzimet rrugore

b) Qendrat e Vogla

Qendrat e vogla përfshijnë të gjitha nivelet e rëndësishme metropolitane dhe bashkiake të hekurudhave, kryqëzimeve rrugore dhe terminaleve. Ato duhet të përfshijnë objektet e transportit publik të Bashkisë dhe shërbimet në nivel kombëtar.



Burimi: Përdorimi i përgjithshëm i Tokës në 2020

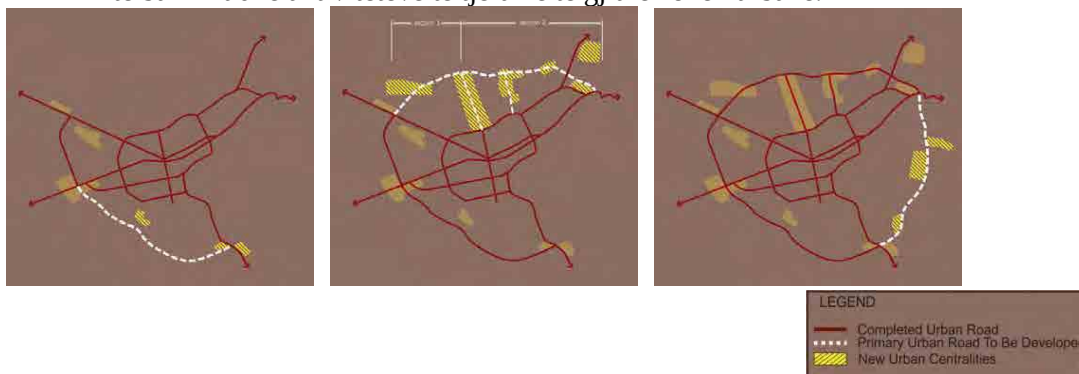
Figura 4.3.2 Vendndodhja e Qendrave dhe Rrjeteve Kryesore të Transportit

3) Zhvillimi i unazës së jashtme

Unaza e jashtme u propozua si vektor strategjik për zhvillimin e zonave të reja për qytetin. Ndërtimi i seksionit perëndimor të unazës së jashtme, i cili është një hap logjik, që ul trafikun tranzit në qendër të Tiranës, ka përforcuar tashmë potencialet ekzistuese të zhvillimit në pjesën perëndimore të qytetit, përkatësisht në zonën e ish-aeroportit dhe vendbanimet joformale të Kasharit. Pjesët e mbetura do të zhvillohen si më poshtë (Figura 4.3.3).

- Ndërtimi i seksionit jugor të unazës, tashmë është vendosur dhe programuar; ai do të sigurojë lidhjen nga Perëndimi për në Farkë, ndërsa nxit dhe strukturon zhvillimin e kësaj zone.

- Ndërtimi i pjesës veriore të unazës do të sillte një mundësi për të zhvilluar pjesën veriore të qytetit përgjatë Lumit të Tiranës, duke rritur imazhin e saj dhe integrimin në strukturën urbane, ndërsa dukshëm duke zgjeruar furnizimin me tokë, që është i përshtatshëm për zhvillimin.
- Hapi i tretë do të nxisë përmirësimin e pjesës lindore të qytetit, pjesërisht ridrejtpeshimin e zhvillimit urban dhe nxitjen e një përzjerje të mirë të aktiviteteve të banimit dhe aktiviteteve të tjera në të gjithë zonën urbane.



Burimi: PPRrT (2009)

Figura 4.3.3 Zhvillimi i Unazës së Jashtme

4) Lëvizshmëri e Qëndrueshme

Qëllimet strategjike të propozuara për lëvizshmëri të qëndrueshme ishin si vijon:

- Për të përforcuar transportin publik me autobus, duke mbajtur linjën hekurudhore ekzistuese rezervë, me kalim nga qendra e Tiranës në Durrës.
- Për të nxitur lëvizjen "e butë", që është veçanërisht e përshtatshme për një qytet të madhësisë së Tiranës.
- Për të zhvilluar në mënyrë strategjike objektet publike të parkimit dhe të vendosë rregulla, që e kufizojnë numrin e vendeve të parkimit, që do të ofrohen nga banesat ose vendet e punës, në mënyrë që të kontrollohet rritja e trafikut të automjeteve në qendër të qytetit.
- Për të menaxhuar trafikun përmes përcaktimit të një rrjeti rrugor hierarkik me funksione të përcaktuara qartë për secilën lidhje rrugore.

Edhe pse në mungesë të një vendimi të qartë politik, PPRrT e quan këtë strategji të përgjithshme të transportit si të pashmangshme për Tiranën për dy arsye kryesore: 1) sepse alternativa e zgjerimit të ndjeshëm të rrjetit rrugor është thjesht e pamundur për shkak të mungesës së hapësirës në qytet; 2) sepse institucionet ndërkombëtare me të cilat Shqipëria po bashkëpunon për financimin e investimeve themelore do të këmbëngulin për të pranuar gjerësisht standardet e zhvillimit të qëndrueshëm, e cila, nënkupton politikat e përkrahura të transportit.

4.3.3 Projektet Strategjike të Bashkisë

Projektet strategjike në vijim janë zbatuar nga Bashkia e Tiranës. Edhe pse hollësitë nuk janë qartësuar ende, këto projekte duhet të trajtohen si të dhëna për planifikimin e zhvillimit të transportit publik në këtë Studim.

- Zhvillimi i terminalit të transportit intermodal së bashku me zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës

- Zgjatimi në veri të Tiranës i Shëtitorës kryesore dhe rehabilitimi i Lumit të Tiranës
- Zhvillimi i dy linjave të tramvajit: lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat) dhe veri-jug (Terminali Transportit Intermodal - Qyteti i Studentëve)
- Zhvillimi i Kontrollit të Trafikut Urban (KTU)
- Parku Industrial - Zhvillim dhe Kërkim (Tiranë Techno - Park)

4.3.4 Aktivitetet e Donatorëve të Tjerë për Rrugët dhe Transportin Urban

(1) Banka Botërore

Plani Strategjik për Tiranën e Madhe (2002) është përgatitur në Projektin e Menaxhimit të Tokës Urbane (PMTU), e cila është financuar nga Banka Botërore.

Për më tepër, Banka Botërore do të investojë 20 milionë dollarë në zgjerimin e portit të Durrësit për modernizimin e kapaciteteve të trajtimit dhe futjen e llojeve të reja të transportit, e cila do të shkurtojte kohën e trajtimit të mallrave.

(2) BERZH

Pjesë të Unazës së Mesme, në një gjatësi të përgjithshme prej 3,3 km, janë rikonstruktuar me një kredi nga BERZH (Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim) gjatë periudhës 2000 - 2010.

"Strategjia e Transportit të Qëndrueshëm Bashkiak të Tiranës" (2009), e cila është financuar nga BERZH, ishte një studim i rëndësishëm, që ka ndihmuar për të bërë PPRrT (2009). Në këtë studim, ishte përgatitur gjithashtu, një dosje tenderi prototip për Kontrollin e plotë të Trafikut Urban (KTU) dhe Tirana tani është duke zhvilluar e para dhomën e kontrollit të menaxhimit të trafikut në Shqipëri.

Studimi për Unazën e Jashtme të Tiranës, seksioni jugor i së cilës është në ndërtim e sipër, u financua në vitin 2009 nga BERZH.

(3) BE

Që nga viti 1991 BE (Bashkimi Evropian) ka investuar, nëpërmjet programeve të ndryshme të asistencës, 6,8 miliardë euro për Ballkanin Perëndimor. Në vitin 2000 ndihma për rajonin ishte strukturuar përmes një programi të ri të quajtur AKRZhS (Asistenca Komunitare për Rindërtim, Zhvillim dhe Stabilizim) e miratuar me Rregulloren e Këshillit (RrK) Nr. 2666/2000 më 5 dhjetor 2000.

Objektivi më i madh i programit AKRZhS është të mbështesë pjesëmarrjen e vendeve të Ballkanit Perëndimor (Shqipëri, Bosnje dhe Hercegovine, Kroaci, Serbi, Kosovë, Mali i Zi dhe ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë) në Procesin e Stabilizim-Asociimit (PSA).

Në sektorin e transportit, sipas programit AKRZhS për Shqipërinë, në vitin 2009, ka pasur një studim të quajtur "Rrjeti Hekurudhor Shqiptar: Infrastruktura dhe Projekti për Përmirësimin e Sinjalistikës". Përveç kësaj, veçanërisht për Tiranën, kohët e fundit përfundoi një studim i gjerë i rajonit Tiranë-Durrës ("Zhvillimi i Qëndrueshëm dhe i Integruar i Rajonit Tiranë-Durrës", 2008), i cili synon të ndihmojë autoritetet për të arritur zhvillim "të qëndrueshëm dhe të integruar" të rajonit urban.

Përveç programit AKRZhS, nga BE u financua edhe kryerja e SUSTRAFFTIA (2007) për Tiranën. Për më tepër, Rishikimi i Parë Pesëvjeçar i ANTP1, (ANTP2) në vitin 2010, në nivel kombëtar, u financua gjithashtu nga BE-ja.

4.4 Parashikimi i Kërkesës

Për të zhvilluar modelet e parashikimit të kërkesës për Tiranën, është kryer një anketim në familje nga fundi i shtatorit deri në tetor 2008, që përfshin si udhëtimin ashtu edhe informacionin social-ekonomik të 7000 personave të marrë nga 75 ZAT, dhe u shfrytëzua si e vetmja bazë të dhënash në zotërim. Në thelb, parashikimi i kërkesës së ardhshme të udhëtimit është bërë duke zbatuar metodologjinë konvencionale në katër hapa; dmth: gjenerim udhëtimi dhe modeli i thithjes, modeli i shpërndarjes së udhëtimit, modeli i ndarjes modale dhe modeli i përcaktimit të udhëtimit. Këto hapa mund të grupohen në dy hapa për të ndërtuar modele për vlerësimin e matricës së ardhshme OD dhe për vlerësimin e vëllimit të trafikut në rrjet. Hapi i mëparshëm përfshin sigurimin e udhëtimit dhe modelin e thithjes, modeli i shpërndarjes së udhëtimit dhe modeli ndarjes modale dhe hapi tjetër është modeli i përcaktimit të udhëtimit.

Meqenëse anketuesi i pyeti të anketuarit për udhëtimet e tyre të bëra vetëm për tri orë midis orëve 6:00 dhe 9:00, modelet e parashikimit të kërkesës janë zhvilluar vetëm për orët e pikut të mëngjesit. Për më tepër, meqë ajo është modeluar vetëm për orët e pikut të mëngjesit, është hamendësuar se të gjitha qëllimet e udhëtimeve të kryera janë vetëm nga shtëpia në punë, shkollë, dhe vende të tjera. Prandaj, udhëtimet jo me bazë shtëpinë, si udhëtimet për biznes, të cilat zënë një pjesë të ndjeshme nuk janë përfshirë në modelet e parashikimit të kërkesës.

4.4.1 Numri i Përgjithshëm i Udhëtimeve të Llogaritura në të Ardhmen

Si rezultat i hapit të parë të parashikimit të kërkesës, janë parashikuar udhëtimet gjithsej të sotme dhe atyre në të ardhmen në orët pik të mëngjesit. Në përgjithësi, numri i përgjithshëm i udhëtimeve në Tiranë në orët e pikut të mëngjesit (6:00 - 09:00) do të rritet ndjeshëm në të ardhmen. Nga viti 2008 – 2027, rritja është llogaritur të jetë rreth 2,4 herë, siç është paraqitur në Tabelën 4.4.1. Përsa i përket shpërndarjes modale, makinat dhe tranziti do të rriten dhe ecja me këmbë do të ulet, ndërsa numri i përgjithshëm do të rritet. Kjo mund të jetë për shkak se largësia mesatare e udhëtimit pritet të jetë më e gjatë meqë në të ardhmen zona metropolitane e Tiranës do të zgjerohet së bashku me zonat e tjera të zhvillimit përreth. Udhëtimet shtesë do të bëhen ose nga makinat ose nga tranziti. Kështu, në të ardhmen pritet një rritje e ndjeshme e udhëtimeve me makinë dhe tranzit dhe rritja është llogaritur të jetë rreth 3 herë.

Tabela 4.4.1 Parashikimi i Udhëtimeve Sot dhe në të Ardhmen gjatë Orëve Pik të Mëngjesit (6:00-9:00)

Qëllimi i Udhëtimit	Udhëtimet e Sotme të Njerëzve (2008)				Udhëtimet e Ardhshme të Njerëzve (2027): Rasti "Pa bërë gjë"			
	Makinë	Tranzit	Me këmbë	Të gjitha	Makinë	Tranzit	Me këmbë	Të gjitha
Shtëpi - Punë	97,000 (37%)	103,500 (40%)	60,400 (23%)	260,900 (100%)	295,300 (47%)	265,300 (42%)	72,900 (12%)	633,600 (100%)
Shtëpi - Shkollë	5,600 (8%)	39,900 (55%)	27,000 (37%)	72,500 (100%)	20,900 (11%)	119,300 (64%)	45,900 (25%)	186,100 (100%)
Shtëpi - Të tjera	4,800 (10%)	11,300 (24%)	30,200 (65%)	46,300 (100%)	4,900 (5%)	59,500 (66%)	25,600 (28%)	89,900 (100%)
Gjithsej	107,400 (28%)	154,700 (41%)	117,500 (31%)	379,700 (100%)	321,100 (35%)	444,100 (49%)	144,400 (16%)	909,600 (100%)

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

4.4.2 Rritja e Ngarkesës së Trafikut në Rrjet

Baza e të dhënave për këtë Studim përbëhet nga dy kategori: rrjeti rrugor (i automjeteve private) dhe rrjeti i transportit publik (rrjeti tranzit). Një rrjet rrugor përfshin nyjat përfaqësuese të

kryqëzimeve ose kryqëzimet dhe lidhjet, që kanë këto nyje në të dyja anët, të cilat përfaqësojnë segmentet rrugore. Çdo lidhje duhet të ketë cilësi, si: shpejtësia e udhëtimit, gjatësia dhe kapaciteti i mundshëm, e cila do të përdoret për të kërkuar rrugën me kosto të ulët në rrjet. Cilësitë janë të specifikuara sipas klasave funksionale të rrugës: rrugë kryesore, rrugë dytësore dhe rrugë lokale.

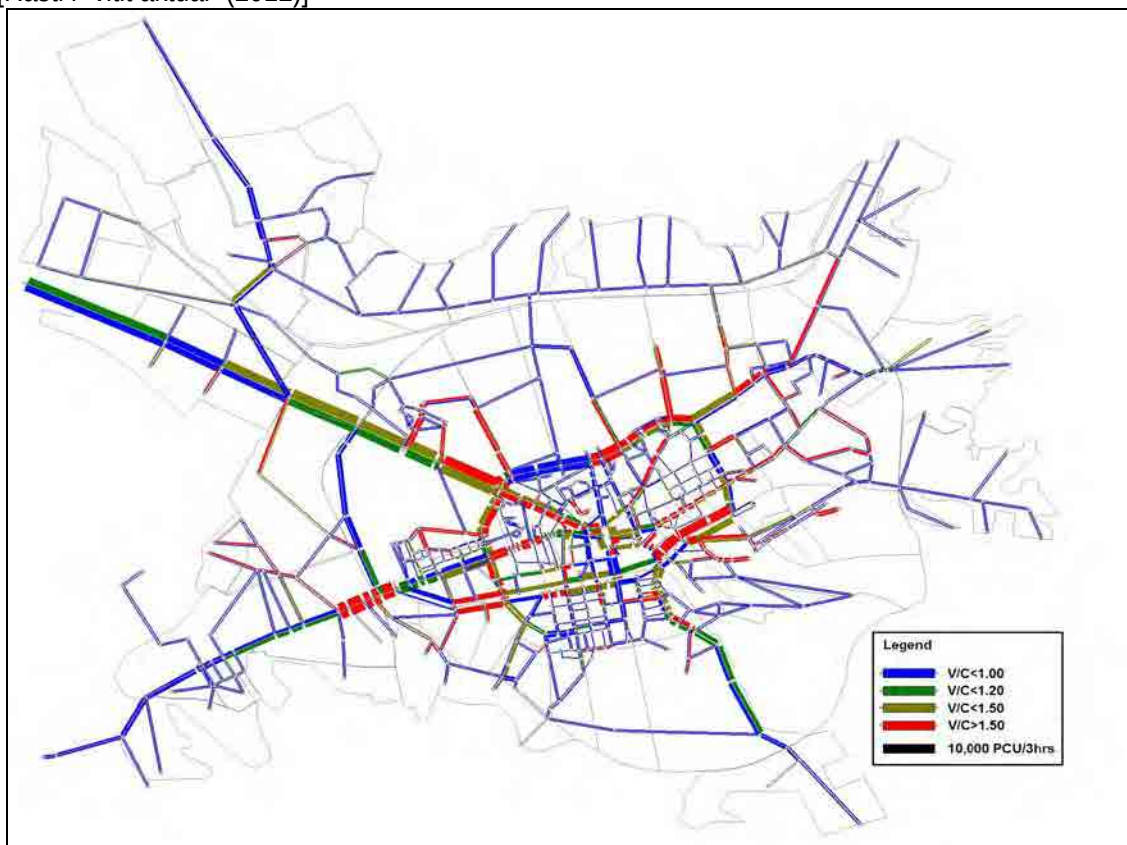
Kur kërkesa e udhëtimit, që quhet matrica OD, është llogaritur dhe është zhvilluar një rrjet, kërkesa e trafikut në rrjet mund të parashikohet.

- Rasti i “vitit të tanishëm”: Përcakton kërkesën e udhëtimit të tanishëm në rrjetin rrugor të vitit që jemi (dmth, 2012). Kjo do të jetë baza për vlerësimin e alternativave.
- Rasti “Pa bërë gjë”: Përcakton kërkesën e udhëtimit për të ardhmen në rrjetin rrugor të “vitit të tanishëm”. Ky është një rast imagjinar dhe mund të zbulojë nevojën e ndërtimit të rrugëve dhe përmirësimin për të përmbushur kërkesat në të ardhmen.

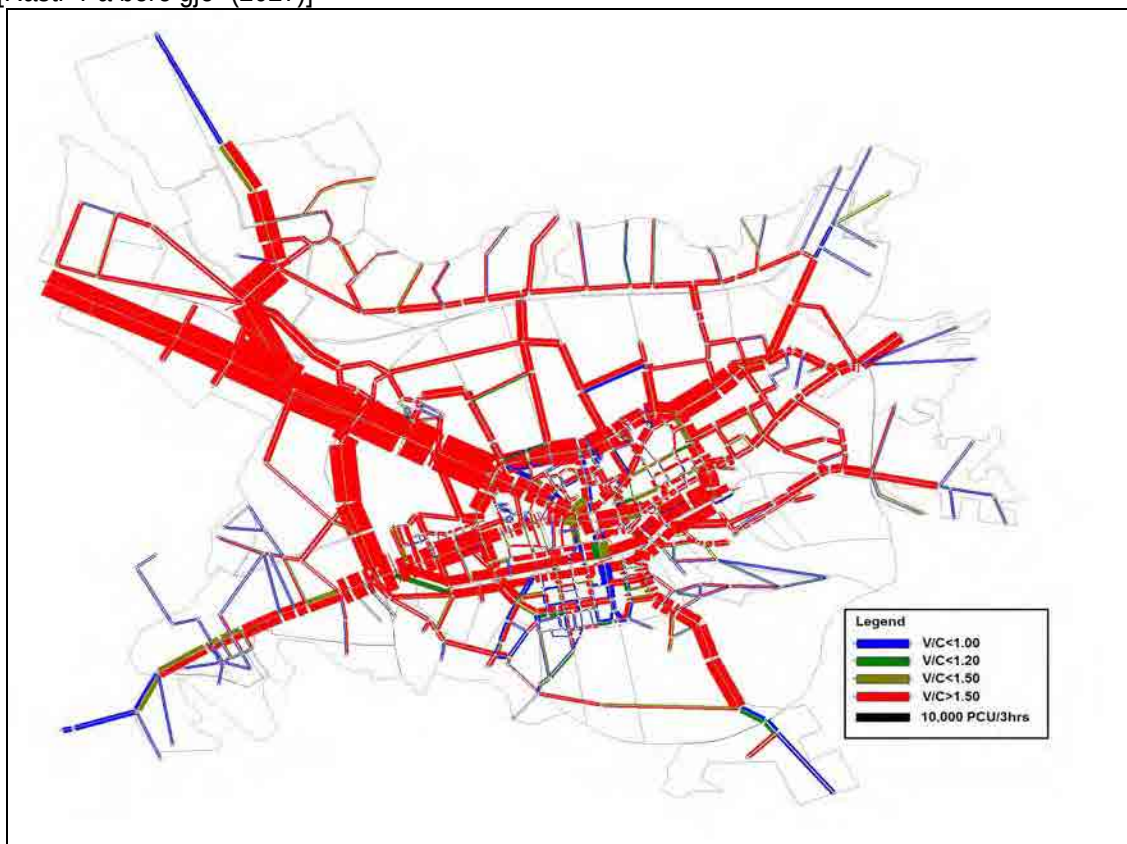
Sa për zhvillimin e rastit të “vitit aktual”, matricat OD nga “Anketimi në Familje” në vitin 2008 janë përditësuar për vitin 2012, bazuar në të dhënat e “Anketimi i Numërimit të Trafikut”, “Anketimi i OD së Automjeteve” dhe “Anketimi i OD së Udhëtarëve të Autobusëve”, të kryera në vitin 2011. Për më tepër, në rrjet janë shtuar ZAT shtesë rreth qytetit të Tiranës, i cili tani përbëhet nga 93 ZAT. Informacioni i koston e udhëtimit nga “Anketimi i Opinionit Publik” ka qenë gjithashtu një informacion hyrës në parametrat e rrjetit të makinave dhe të tranzitit në JICA STRADA, i cili është një program përfshirës, i zhvilluar nga JICA si një mjet për zhvillimin e modelit të parashikimit të kërkesës së transportit e bazuar në metodologjinë e katër hapave.

Në Figurën 4.4.1 janë paraqitur rezultatet e përcaktimit të udhëtimit në dyja rastet e mësipërme. Në qoftë se nuk është marrë asnjë veprim, në shumë rrugë, që lidhin qendrën dhe rrethinat parashikohet përqendrimi i trafikut me një raport vëllim-kapacitet (V/K) mbi 1,5. Skenari “pa bërë gjë” mund të jetë një rast i skajshëm, pra, në të vërtetë, shumë përdorues të makinave private mund të zhvendosen tek tranziti për shkak të kësaj ngarkese të rëndë të trafikut. Në çdo rast, kjo nënkupton se përmirësimi i ndjeshëm në kapacitetin e rrjetit rrugor do të jetë i nevojshëm për të përshtatur rritjen e trafikut të automjeteve në të ardhmen.

[Rasti i "vitit aktual" (2012)]



[Rasti "Pa bërë gjë" (2027)]



Shënim: Gjerësia prej 1 mm = 2,500 PCU për 3 orë (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.4.1 Vëllimi i Trafikut i Llogaritur Sot dhe në të Ardhmen

4.5 Objektivat e Planifikimit dhe Strategjitë

4.5.1 Objektivat e Planifikimit

Në mënyrë që të arrihen qëllimet kryesore të zhvillimit të sistemit të transportit në Tiranë; si: frytshmëria, barazia dhe mjedisi më i mirë, në vijim janë shënuar katër objektivat kryesore të transportit urban, të shoqëruara me politikat më e veçanta.

(1) Rritja e Kapacitetit të Rrjetit Rrugor, që Mbështet Aktivitetet Ekonomike

- Strukturimi i një rrjeti hierarkik rrugor për të mbështetur një multi-bërthamë, nënqendrat urbane të integruara dhe për të përmbushur kërkesën në rritje të udhëtimit në të ardhmen
- Rritja e kapacitetit të rrugëve nëpërmjet zhvillimit dhe përmirësimit të rrjetit rrugor
- Rritja e frytshmërisë së kapacitetit të tanishëm nëpërmjet MKT dhe shmangia e përqendrimit të tepërt të trafikut nëpërmjet MKT (Menaxhimi i Kërkesës së Transportit)
- Strukturimi i një sistemi funksional të shpërndarjes së mallrave

(2) Nxitja e Përdorimit të Transportit Publik

- Përmirësimi i strukturës së rrugëve dhe niveli i shërbimit të transportit të autobusëve ekzistues
- Futja e sistemeve të reja të tranzitit masiv, mundësisht sistemin tram
- Rritja e frytshmërisë së korsive të përcaktuara për autobusë si baza e ASHT (Autobusë të Shpejtë Tranzit) dhe organizimi i terminaleve të autobusëve ndërqytetas
- Mbajtja e çmimit të biletës së autobusit në një nivel të përballueshëm nën mbikëqyrjen e grupi menaxherial

(3) Zhvillimi Intermodal/Zhvillimi i Orientuar drejt Tranzitit

- Rritja e intermodalitetit nëpërmjet zhvillimit dhe përmirësimit të transferimit
- Zbatimi i zhvillimit të orientuar drejt tranzitit për korridoret kryesore të transportit publik me një strukturë urbane të baraspeshuar

(4) Realizimi i Një Sistemi Transporti Miqësor me Mjedisin

- Zbatimi i MKT për të pakësuar ndotjen e ajrit
- Rritja e sigurisë së trafikut dhe mjedisit nëpërmjet zbatimit të ligjit si dhe përmes përdorimit miqësor të të gjitha llojeve të transportit

4.5.2 Zhvillimi i Korridoreve Rrugorë

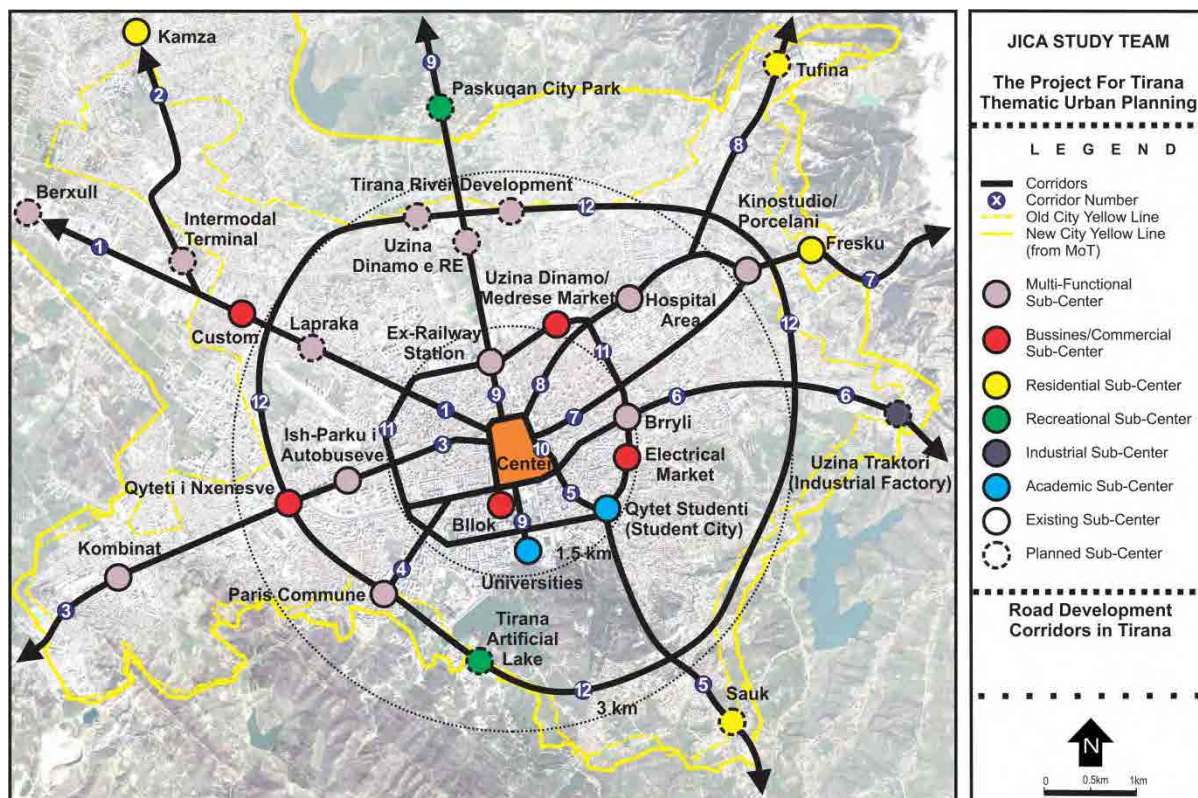
Historikisht, në Tiranë në fillim janë zhvilluar rrugët radiale, ndërsa unazat janë ndërtuar më pas ndërsa qyteti zgjerohej. Meqenëse modeli tregon një zhvillim koncentrik, trafiku përqendrohet në qendër të qytetit. Kjo është e nevojshme, për të shpërndarë kërkesat e trafikut në qendër të qytetit duke siguruar nënqendra përreth.

Në Tiranë strukturat hapësinore metropolitane janë formuar nëpërmjet korridoreve rrugore kryesore, që kanë formuar radiale dhe unaza. Unaza dhe korridoret radiale duhet të përbëhen nga rrugët kryesore në të cilat kapaciteti duhet të sigurohet deri në maksimum, ndërsa për transportin publik duhet të ofrohet e drejta-e-kalimit (DEK). Në këtë seksion, në Tiranë është bërë një propozim për zhvillimin e rrjetit rrugor në të ardhmen.

(1) Korridoret Radiale

Siç shihet në Figurën 4.5.1, rrjeti rrugor në Tiranë do të ketë nëntë korridore radiale: (1) Korridori

i Durrësit, (2) Korridori i Kamzës, (3) Korridori i Kavajës, (4) Korridori i Komunës së Parisit; (5) Korridori i Elbasanit; (6) Korridori i ish-Uzinës Traktori; (7) Korridori i Dajtit, (8) Korridori i Tufinës dhe (9) Korridori i Paskuqanit. Çdo korridor është shërbyer nga të paktën një rrugë parësore. Rrugët unazore dhe rrugët radiale themelore përbëhen nga rrugët kryesore, duke iu shërbyer nënqendrave të mëdha ekzistuese dhe të planifikuara në Tiranë. Përveç kësaj, duhet të ndërtohen edhe rrugë dytësore, të cilat plotësojnë rrjetin themelor rrugor.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.5.1 Zhvillimi i Korridoreve Rrugore në Tiranë

Ndër nëntë korridoret radiale, (9) Korridori i Paskuqanit, i cili shkon drejt e në veri nga qendra përgjatë shëtitores ekzistues (Shëtitorja Zogu I), duhet të shtrihet në veri drejt Paskuqanit si një korridor i rrjetit rrugor kryesor. Për këtë korridor, janë planifikuar strehime të mëdha dhe zhvillime të tjera, të cilat do të përkrijnë me drejtimet e zhvillimit të Bashkisë së Tiranës.

(2) Korridoret Unazore

Një sistem me rrugë unazore ka një shumëllojshmëri funksionesh, të cilat janë klasifikuar afërsisht në ato për trajtimin e fluksit të trafikut dhe për mbështetjen e strukturave urbane. Edhe pse kjo varet nga topografia dhe kushtet e qytetit, duke folur në përgjithësi, shkalla e një qyteti, që ka nevojë për një sistem rrugor unazor për të trajtuar vëllimin në rritje të trafikut është quajtur një qytet me një popullsi prej 200000 apo më shumë. Ajo duhet gjithashtu të theksohet se një sistem rrugor unazor (kryesor) bëhet më efektive vetëm pasi rruga vihet plotësisht në shërbim.

Nëse do të ndërtohet një rrugë e re unazore në një zonë të zhvilluar tashmë urbane, do të jetë subjekt i kufizimeve të shumta sociale, e faktorëve të mjedisit dhe përdorimit të tokës. Prandaj, në planifikimin e sistemit rrugor unazor duhet të merren parasysh këto faktorë në mënyrë që ajo

të bëhet më praktike. Tabela e mëposhtme tregon standardet e vendndodhjeve dhe kërkesat strukturore të rrugëve unazore sipas shkallës së qyteteve.

Tabela 4.5.1 Vendndodhjet dhe Kërkesat Strukturore të Rrugëve Unazore sipas Madhësisë së Qyteteve

Vendndodhja	Qytet Metropolitan (Popullsia: 2 milionë ose më shumë)	Qytet Qendër Rajoni (Popullsia: 500,000 deri në 2 milionë)	Qytet Lokal Kryesor (Popullsia: Më pak se 500,000)
Rrugë Unazore e Brendshme	Autostradë me ndarje të pjesshme ose rrugë në nivel	Rrugë në nivel	(nuk kërkohen rrugë unazore)
Rrugë Unazore e Jashtme	Autostradë e shpejtë	Autostradë e shpejtë ose autostradë me ndarje të pjesshme në nivel	Autostradë me ndarje të pjesshme në nivel ose rrugë në nivel

Burimi: "Planifikimi i Rrjetit Rrugor", Seminari i Autostradës JICA, 1993-1996.

Në rastin e Tiranës, ndërsa ajo është klasifikuar si një "qytet qendër rajonale" nga një këndvështrim i shkallës së popullsisë, ajo duhet të ketë një rrjet rrugor, që do të kryejë shumë funksione, më shumë si një "qytet metropolitan". Kështu, në vijim të rrugëve unazore në vazhdim dhe zhvillimet urbane të multi-qendër, ka qenë propozuar një strukturë e tri korridoreve të mëdha unazore: (10) Korridori i Unazës së Brendshme; (11) Korridori i Unazës së Mesme dhe (12) Korridori i Unazës së Jashtme.

(3) Përparësia e Mënyrave të Transportit sipas Zonës

1) Zona brenda Korridorit të Unazës së Brendshme

Në zonën brenda korridorit të unazës së brendshme, duhet t'u jepet përparësi këmbësorëve, kështu, përmes një koncept të sistemit të trafikut "qelizë", trafiku i automjeteve private duhet të pakësohet në masë të madhe për të pasur një transport publik miqësor me mjedisin dhe për të futur Tranzitin në qendër të qytetit. Kështu, disa rrugë në këtë zonë duhet të kthehen në rrugë këmbësorësh, të cilat janë të mbyllura për automjetet private, përveç transportit publik.

2) Zona brenda Korridorit të Unazës së Mesme

Në zonën brenda korridorit të unazës së ndërmjetme, e cila është përcaktuar edhe si zona e qendrës së biznesit (ZQB), transporti publik dhe biçikletat duhet të kenë përparësi ndaj automjeteve private. Parkimi në rrugë duhet të ndalohet, veçanërisht në rrugët kryesore për të siguruar hapësirë të mjaftueshme DEK të transportit publik (dmth, korsi të përcaktuara për autobusë ose tram) dhe biçikleta (dmth., korsi për biçikleta). Edhe pse parkimi në rrugë mund të mbetet në disa rrugë dytësore dhe vendore, MKT të frytshme si psh një skemë çmimi për parkim përgjatë zbatimit të tij në këtë zonë që të kufizohet trafiku automobilistik. Është e panevojshme të thuhet, sigurimi i mjediseve të mjaftueshme të parkimit jashtë rrugës në këtë zonë është thelbësore për këtë qëllim.

3) Zona brenda Korridorit të Unazës së Jashtme

Në zonën jashtë korridorit të unazës së jashtme, e cila mbulon pjesën më të madhe të qytetit të Tiranës, transporti publik/biçikletat dhe automjetet private duhet të kenë njësoj përparësi. Për këtë, kapaciteti i rrugëve në këtë zonë duhet të sigurohet nëpërmjet parkimit të kontrolluar në rrugë. Për më tepër, zona në të cilën kamionët (me përjashtim të automjeteve prej 3,5 tonë ose me kapacitet më të ulët) duhet të ndalohen të kalojnë, duhet të zgjerohet zona e tanishme brenda korridorit të unazës së ndërmjetme në zonën brenda korridorit të unazës së jashtme, për të siguruar një jetesë më të mirë për qytetarët dhe cilësinë e mjedisit.

4.6 Plani i Zhvillimit të Rrugëve

4.6.1 Hierarkitë e Rrjetit Rrugor

Brenda Tiranës nuk ka asnjë rrugë kombëtare, dhe të gjitha rrugët janë nën juridiksionin e Bashkisë së Tiranës. Bazuar në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji Nr. 8378, datë 22.7.1998), rrugët urbane janë klasifikuar në rrugë kryesore, rrugë dytësore dhe rrugë vendore. Rrugët e tjera të vogla nuk janë të klasifikuara të gjitha, sepse ato shërbejnë vetëm për parkim ose ndërlidhjen midis ndërtesave të pakta në blloqet e banimit.

Në Tabelën 4.6.1 janë paraqitur përkufizimet e funksionit të rrugëve urbane për Tiranën. Sistemi rrugor parësor shërben kryesisht për trafikun ndërmjet nënqendrave. Sistemi kryesor ka relativisht largësi të gjata udhëtimi. Ajo gjithashtu, duhet të shërbejë për transportin publik (dmth, autobusë ose tramvaj) dhe prandaj duhet të rezervojë DEK në rrugë, veçanërisht në ZQB.

Tabela 4.6.1 Përcaktimi i Funksioneve të Rrugëve Urbane

Tipi i Rrugës	Funksioni	Largësia e Udhëimit	Kontrolli i Hyrjes	DEK për Transport in Publik	Parkimi në Rrugë	Kapaciteti Standard (4 korsi)	Gjerësia e Kërkuar e Rrugës
Rrugë Kryesore	Lidhja e qendrës me rrugët ndërqytetëse jashtë Tiranës Bypass i qendrës/ZQB Lidhja e nënqendrave urbane	E gjatë	Kontroll i pjesshëm hyrje me ndarësit e trafikut	Rezervuar në ZQB	I ndaluar	5 300 (pcu/orë)	Minimumi 25 m
Rrugë Dytësore	Mbledhja/shpërndarja e trafikut ndërmjet rrugëve kryesore dhe rrugëve të tjera Lidhja ndërmjet blloqeve	Mesatare	Pa kontroll hyrjeje	Jo e rezervuar	I kontrolluar	3 500 (pcu/orë)	Minimumi 17 m
Rrugë Vendore	Hyrjet vendore të blloqeve	E shkurtër	Pa kontroll hyrjeje	Jo e rezervuar	I kontrolluar	2 200 (pcu/orë)	Minimumi 12m

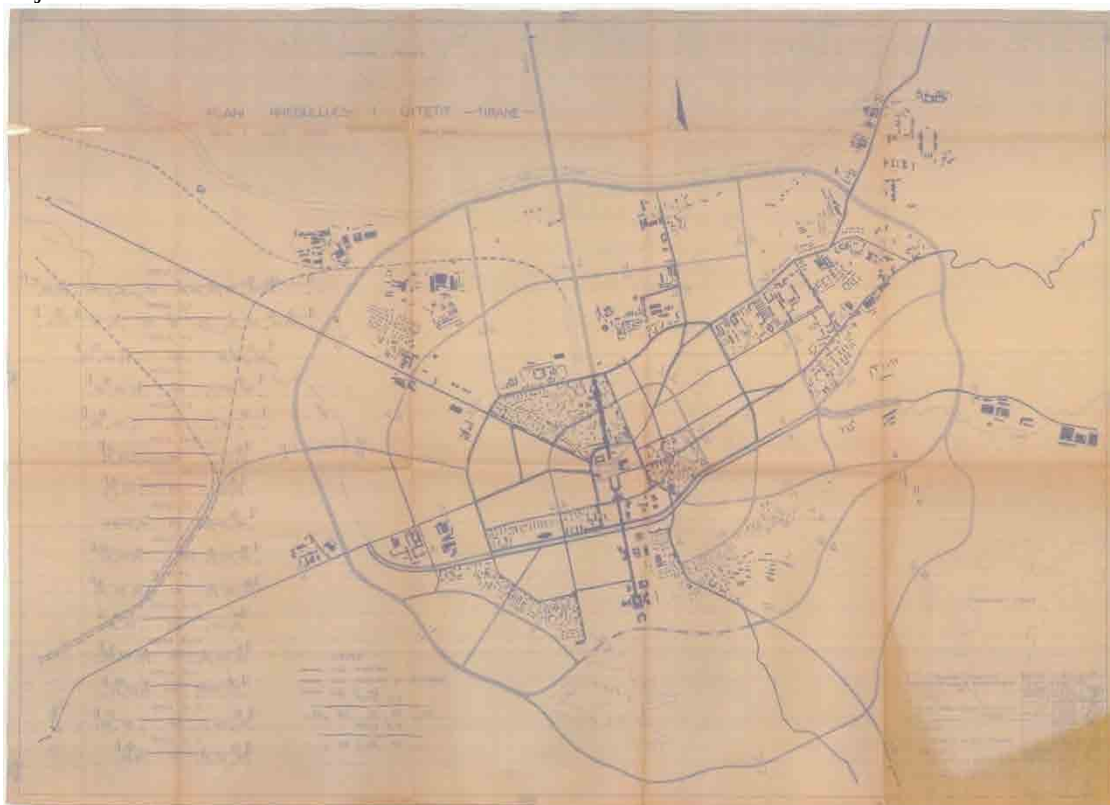
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji Nr. 8378, datë 22.7.1998)

4.6.2 Projektet e Zhvillimit të Rrugëve

Marrja parasysh e zhvillimit të korridoreve të shpjeguara në seksionin e mëparshëm, masat kryesore të politikave për zhvillimin e rrjetit rrugor dhe përparësia e transportit publik janë përshkruar në vijim:

- Formulimi i rrjetit rrugor nëpërmjet klasave të duhura të rrugëve në mënyrë që rrjeti të funksionojë në mënyrë më të frytshme. Kjo përfshin zhvillimin e rrugëve të reja, që do të plotësojnë lidhjet që mungojnë sot, rikonstruktimin rrugëve ku shpesh mund të përfshijë zgjerimin e rrugëve, përmirësimin e kryqëzimeve tip gryke shisheje ku mund të përfshijë ndarjen e klasës, zhvillimi i plotë ose i pjesshëm i kontrollit të hyrjes, që do të ndajë fizikisht trafikun nga ai lokal etj.;
- Rritja e kapacitetit të rrugëve për të përmbushur kërkesat e trafikut dhe për të zvogëluar kërkesën dhe boshllëkun e kapacitetit veçanërisht në ZQB, ndërsa rezervimi i DEK për transportin publik dhe biçikletat nëpërmjet MKT;
- Zhvillimi i rrugëve duhet të synojë jo vetëm të përballojë ngarkesën e trafikut, por gjithashtu të çojë në një strukturë urbane shumëqendërshe.
- Pas planifikimit të përgjithshëm të qytetit, rrugët kryesore dhe dytësore duhet të vendosen në interval prej 400 deri në 700 m në ZQB, ndërsa, për zonat e tjera të banimit, ato duhet të vendosen në intervale prej 700 deri në 900 m, e cila gjithashtu do të mundësojë akses të lehtë të linjave të transportit publik

- Siç përmendet më herët, zhvillimi i propozuar i rrugëve duhet të ndjekë sa më shumë të jetë e mundur pozicionin e rrugëve të Planit Rregullues të vitit 1989.
- Në mënyrë që të pakësohen vështirësitë e blerjeve të tokës dhe për të hartuar plane më konkrete, zhvillimi i propozuar duhet të ndjekë sa më shumë të jetë e mundur gjurmët në Planin Rregullues të vitit 1989 (Figura 4.6.1) dhe zbatimin e planeve më realiste, sepse këto gjurmë tashmë janë gjerësisht të njohura nga publiku dhe kanë qenë bazë e vetme për kontrollin e zhvillimit, si për lejet e ndërtimit nga Bashkia e Tiranës edhe pse rrugët nuk janë ndërtuar ende.



Burimi: Plani Rregullues (1989)

Figura 4.6.1 Plani Rregullues i vitit 1989

Në Figurën 4.6.2 tregohet zhvillimi i projekteve të propozuara sipas Ekipit Studimor.

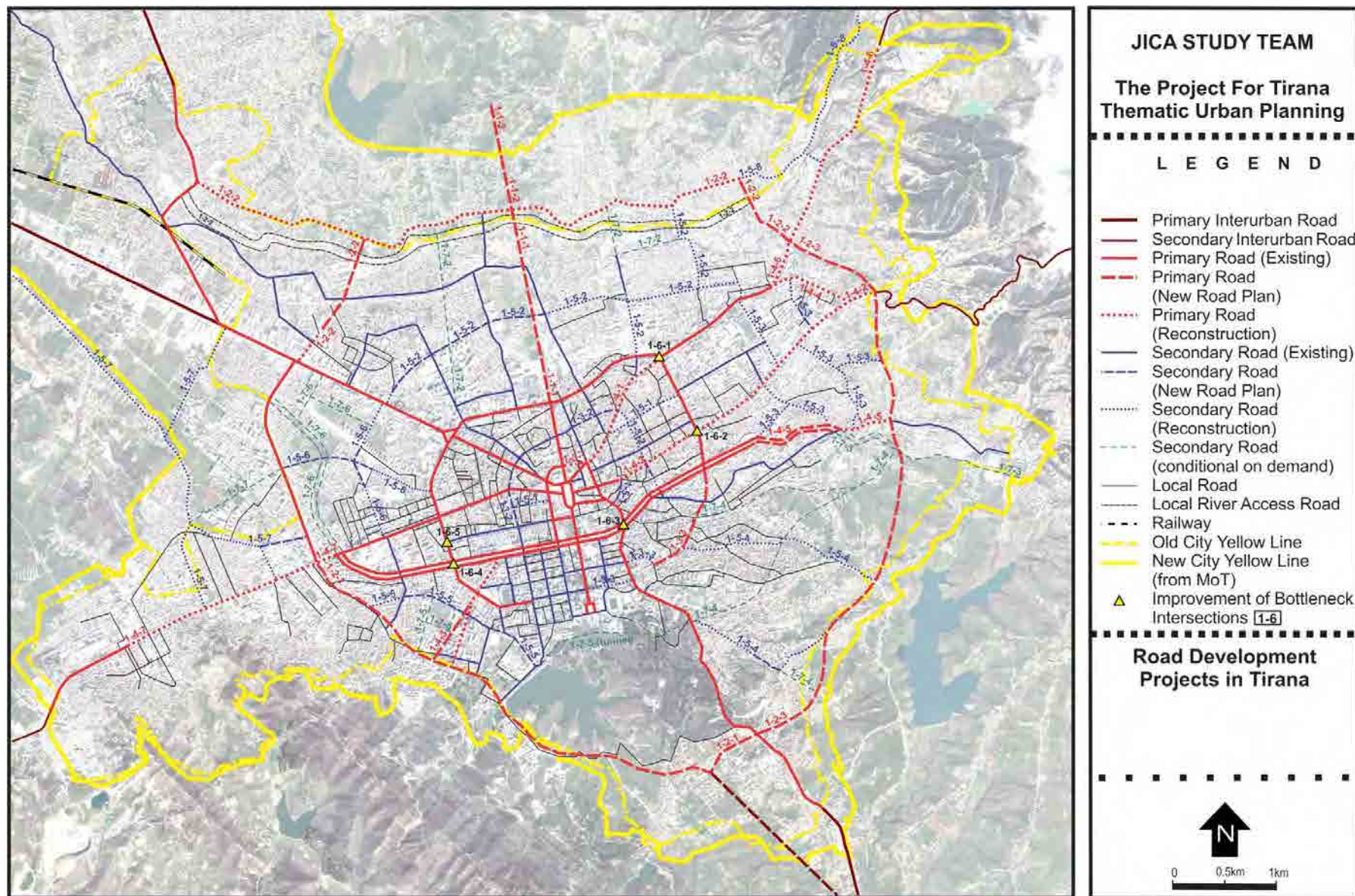


Figura 4.6.2 Projekti i Zhvillimit të Rrugëve në Tiranë

4.7 Masat e Kontrollit të Transportit (MKT)

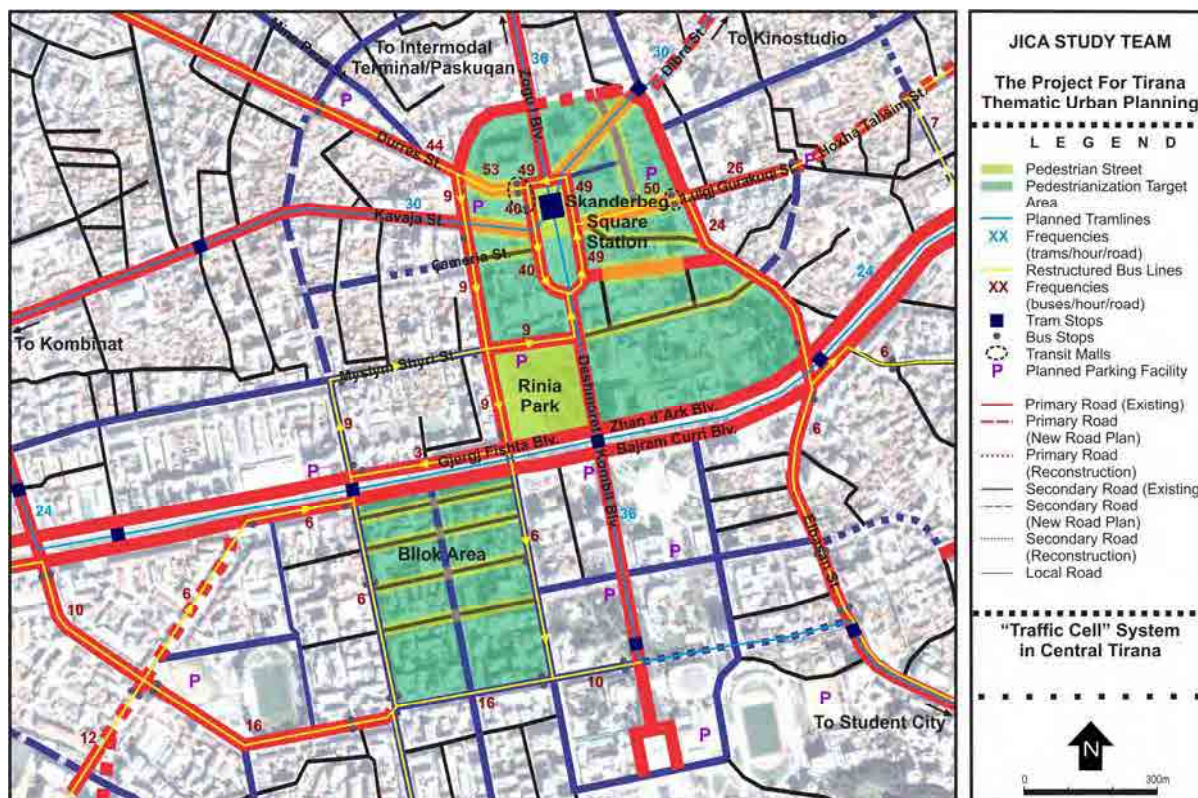
Në mënyrë që pjesa më e madhe e kapacitetit ekzistues të infrastrukturës së transportit, si dhe për të arritur një transport miqësor me mjedisin në Tiranë, janë propozuar këto MKT:

1. Zhvillimi i mjediseve për këmbësorë,
2. Zhvillimi i sistemit me përparësi për autobusë/biçikleta,
3. Zhvillimi i sistemit të parkimit
4. Zhvillimi i Kontrollit i Qendrës së Kontrollit të Trafikut Urban (QKTU).

4.7.1 Zhvillimi i Mjediseve për Këmbësorë

Siç u përmend me sipër, në zonën brenda korridorit të unazës së brendshme, duhet t'u jepet përparësi këmbësorëve dhe për rrjedhim trafiku i automjeteve private duhet të pakësohet ndjeshëm për të siguruar një transport publik miqësor me mjedisin si dhe për të futur mjetet e tranzitit. Kështu, disa rrugë në këtë zonë duhet të kthehen në rrugë për këmbësorë dhe të mbyllen për automjetet private, përveç transportit publik.

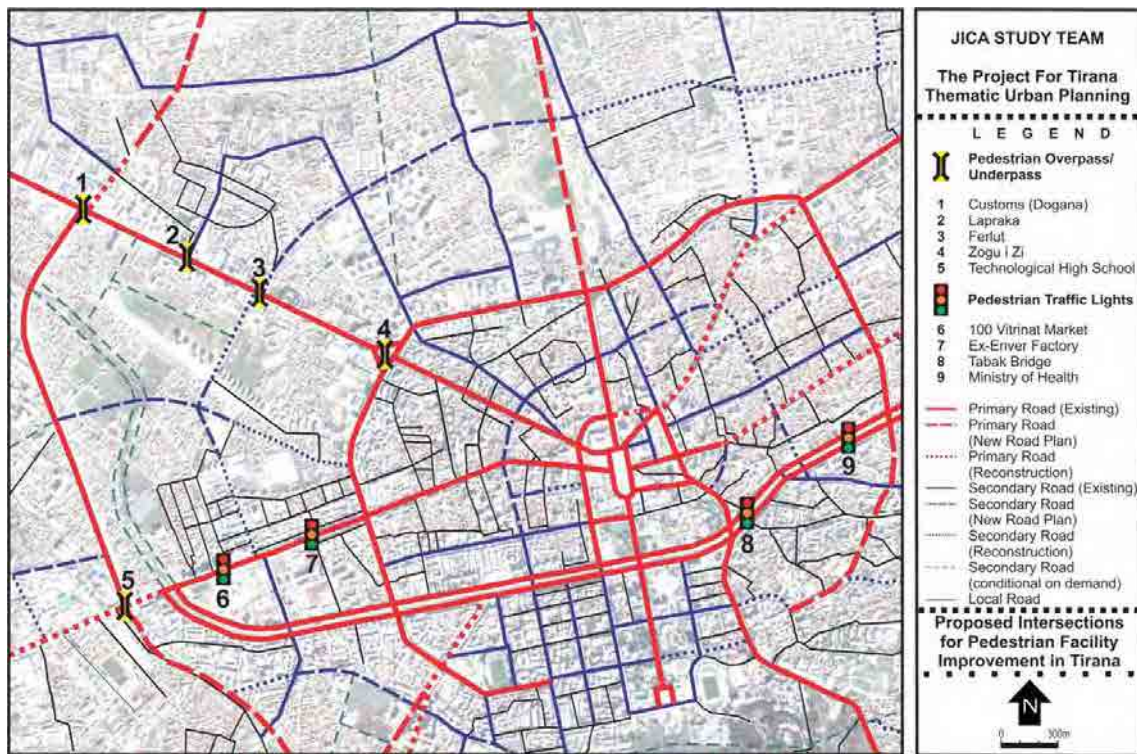
Në Figurën 4.7.1, është ilustruar një shembull i sistemit të trafikut "qelizë" për këtë zonë. Megjithëse vetëm këmbësorët, biçikletat dhe mjetet e zgjedhura të transportit publik lejohen të hyjnë në rrugët e këmbësorëve, të gjitha blloqet, (qelizat e trafikut) që ndahen nga rrugët e këmbësorëve, ende mund të aksesohen nga automjetet private dhe tregtare nëpërmjet rrugëve të rrethinave. Vetëm shëtitorja kryesore veri-jug (Shëtitorja Zogu I) dhe rruga "Myslym Shyri" mund të mbetet si rrugë e zakonshme, si një përjashtim për të shërbyer për trafikun. Ndërkohë, disa rrugë për këmbësorë mund të zhvillohen si "mjetet e tranzitit" për të bërë një hyrje të lehtë në autobusë, taksi apo tramvaj. Për më tepër, një tjetër sistem "qelizë" është propozuar edhe në zonën e Bllokut, në të cilin rrugët lindje-perëndim kthehen në rrugë këmbësore, ndërsa në rrugët veri-jug janë të lejueshme për automjete private dhe tregtare. Duhet të theksohet se mjediset e parkimit duhet të sigurohen në vendet rreth këtyre zonave.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.7.1 Shembull i Sistemit “Qelizë e Trafikut” në Qendër të Tiranës

Për të ulur numrin e aksidenteve, që përfshijnë këmbësorët dhe për të rritur sigurinë, duhet të sigurohen më shumë mjedise për këmbësorët, si kalimet për këmbësorë dhe mbikalimet/nënkalimet e këmbësoreve. Në Figurën 4.7.2 janë paraqitur kryqëzimet e propozuara, që kanë nevojë për përmirësim sidomos për kalim të sigurt.

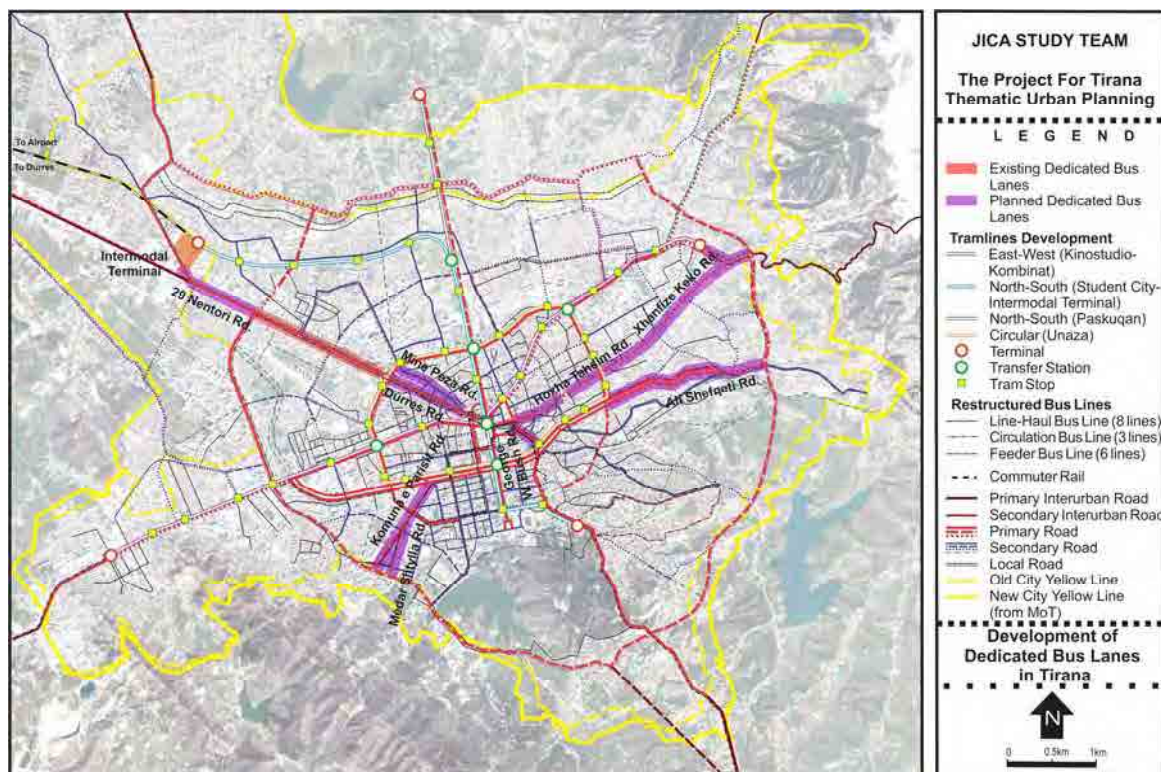


Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.7.2 Kryqëzimet e Propozuara për Përmirësimin e Mjedisëve të Këmbësorëve

4.7.2 Korsitë e Përcaktuara për Autobusë dhe Biçikleta

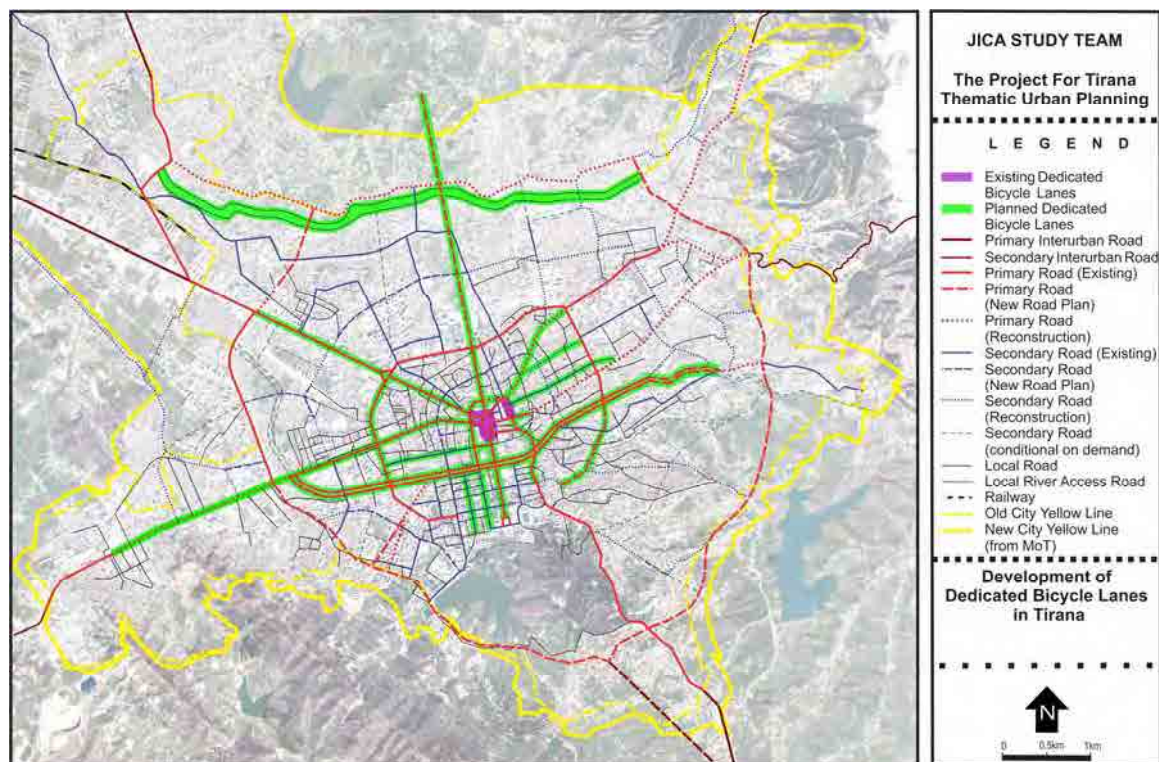
Në Figurën 4.7.3 paraqiten korsitë e sotme të pjesshme të përcaktuara për autobusë, të cilat duhet të zgjaten më shumë e vazhdimisht në rrugët urbane kryesore për të formuar një rrjet të vazhdueshëm, duke shërbyer si autobusë të shpejtë tranzit (AShT). Duke siguruar një shpejtësi relativisht të lartë veprimi, orari mund të parashikohet, si pasojë e uljes të kohës së pritjes, duke tërhequr më shumë udhëtarë. Duhet të theksohet edhe se rrjeti i linjave të autobusëve do të jetë një prototip i tranzitit masiv i bazuar mbi shina të tilla, si tramvaji, duke i kthyer korsitë e autobusëve në shina kur kërkesa rritet në terma afatgjatë.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.7.3 Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë në Tiranë

Përveç kësaj, në Figurën 4.7.4 tregohen korsitë e tanishme të përcaktuara për biçikleta me ndarës fizikë, të cilët kanë nevojë të zgjaten ashtu si dhe korsitë e autobusëve.



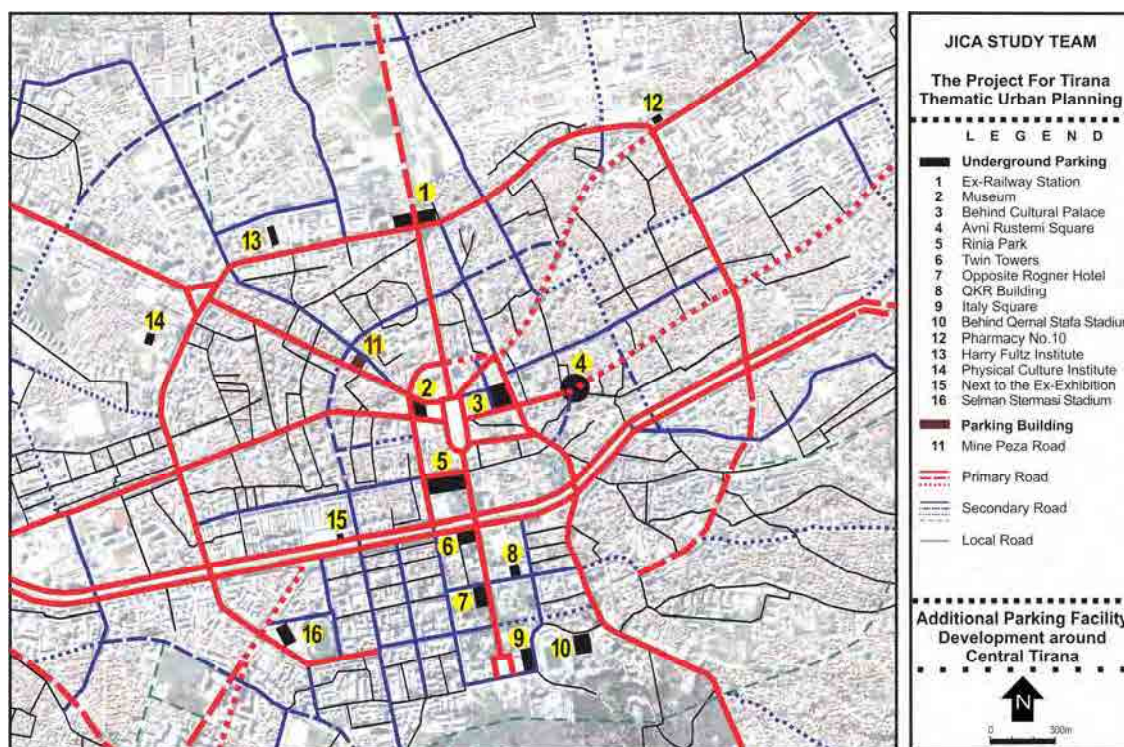
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.7.4 Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Biçikleta në Tiranë

4.7.3 Zhvillimi i Sistemit të Parkimit

(1) Mjedisë Shtesë Parkimi/Sistem Informacioni për Parkim

Me rritjen e numrit të makinave dhe mbështetja e vazhdueshme njerëzve tek automjetet private në Tiranë, rritja e kapacitetit të parkimit në Tiranë është thelbësore, sidomos në ZQB (brenda unazës së mesme). Ndërkohë, është vlerësuar se ndërtimi i mjediseve të parkimit shtesë për të paktën 3 200 automjete është e ngutshme në ZQB për të larguar parkimin në rrugë nga rrugët kryesore dhe dytësore, për të shfrytëzuar hapësirën rrugore për transportin publik dhe biçikletat, duke ruajtur të njëjtin kapacitet trafiku. Veçanërisht rreth zonës së korridorit të unazës së brendshme ku shumica e rrugëve janë propozuar të jenë rrugë për këmbësorë, mjediset shtesë të parkimit janë propozuar si parkim nëntokësor dhe vendndodhjet janë paraqitur në Figurën 4.7.5.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në të dhënat nga Bashkia

Figura 4.7.5 Zhvillimi i Mjedisëve të Parkimit rreth Qendrës së Tiranës

Kur ato parkime të jenë ndërtuar, lind nevoja për një sistem informacioni parkimi, duke udhëzuar përdoruesit e makinave drejt parkimeve më të përshtatshme publike dhe private së bashku me informacionin për parkimin nëpërmjet mjeteve të informimit, si ekrane informative. Ai gjithashtu, do të ndihmojë për të zvogëluar parkimin në rrugë të automjeteve dhe radhët e gjata duke pritur për të hyrë në parkim në zonën qendrore.

(2) Sistemi i Çmimit të Parkimit

Rregulloret e tanishme të parkimit, veçanërisht për parkimin në rrugë, duhet të rivlerësohet në mënyrë të rreptë më shumë për të garantuar një përdorim më të frytshëm të rrugëve dhe për të siguruar kapacitetin e ligjshëm të rrjetit rrugor të propozuar. Automjetet e parkuara,

nëse mund të jenë të parkuara në ose jashtë rrugës, duhet të paguajnë një shumë të hollash, që pritet të sjellë të ardhura të ndjeshme për investime në infrastrukturë. Për më tepër, ndërsa tarifat e parkimit bëhen më të larta, kjo do të largojë automjetet private nga hyrja në ZQB dhe ato do të zhvendosen në transportin publik. Gjithashtu, kjo gjendje mund të kontrollohet relativisht lehtë. Ky koncept quhet çmimi i parkimit dhe shpesh është përdorur si një politikë e frytshme e MKT (Menaxhimi i Kërkesës së Transportit). Megjithatë, duhet të merret parasysh fakti se bizneset dhe aktivitetet tregtare përgjatë rrugëve, veçanërisht në ZQB, mund të përfitojnë ose vuajnë nga ndonjë veprim ose vendim. Sigurimi i mjaftueshëm i parkimit jo në rrugë (të përmendur më sipër) si dhe zonat e përbashkëta të ngarkimit/shkarkimit (do të shpjegohet më vonë) duhet të jetë baza për këtë sistem.

4.7.4 Qendra e Kontrollit të Trafikut Urban (QKTU)

Ndërsa numri i makinave është rritur me shpejtësi në Tiranë, është bërë i rëndësishëm identifikimi i pengesave përgjegjëse për bllokimet e trafikut duke përdorur Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) dhe shpërndarjen e trafikut përmes sinjalit optimal të kontrollit të trafikut, si dhe sigurimin e informacionit të trafikut.

Për menaxhimin dhe kontrollin e trafikut, në Tiranë tani po procedohet me projektin e “Qendrës së Kontrollit Operacional të Tiranës (QKOT)”, financuar nga BERZH. Hapi i parë, që është në proces, është instalimi i kamerave televizive me qark të mbyllur (KTVQM) në 23 vende dhe tabelat me mesazh të ndryshueshëm (TMN) në 6 vende, si dhe zhvillimi i një dhome të menaxhimit të kontrollit (QKOT). Ndërkohë, hapi i dytë është planifikuar që të përfshijë zhvillimin e SKTZ (Sistemi i Kontrollit të Trafikut Zonal) dhe instalimin e sinjaleve me detektorë/sensorë të automjeteve. Kushtet e trafikut në rrugët urbane në Tiranë duhet të jetë gjithëpërfshirëse dhe të monitoruara mirë.

4.8 Plani i Zhvillimit të Transportit Publik

Rritja e urbanizimit synon të ndryshojë jetën urbane dhe uljen e kostove të mallrave dhe shërbimeve për popullsinë. Në këtë kontekst, shërbimet e transportit publik duhet të plotësojnë kërkesa të ndryshme në qytet. Në këtë Studim, ka dy projekte të mëdha strategjike, që janë dhënë nga Bashkia e Tiranës, për planifikimin e zhvillimit të transportit publik:

- Zhvillimi i një terminali të transportit intermodal së bashku me rivendosjen e stacionit të trenit të Tiranës,
- Zhvillimi i dy linjave të tramit: lindje-perëndim (Kinostudio – Kombinat) dhe veri-jug (Terminali i Transportit Intermodal – Qytet Studenti)

Zhvillimi i transportit publik është propozuar për të mbështetur projektet e mësipërme bazë dhe për të zgjeruar më tej rrjetin e transportit publik në aspektet e zhvillimit të linjave të tramit, të transportit me autobusë, zhvillimit intermodal dhe hekurudhor. Ajo është paraqitur në Figurën 4.8.1.

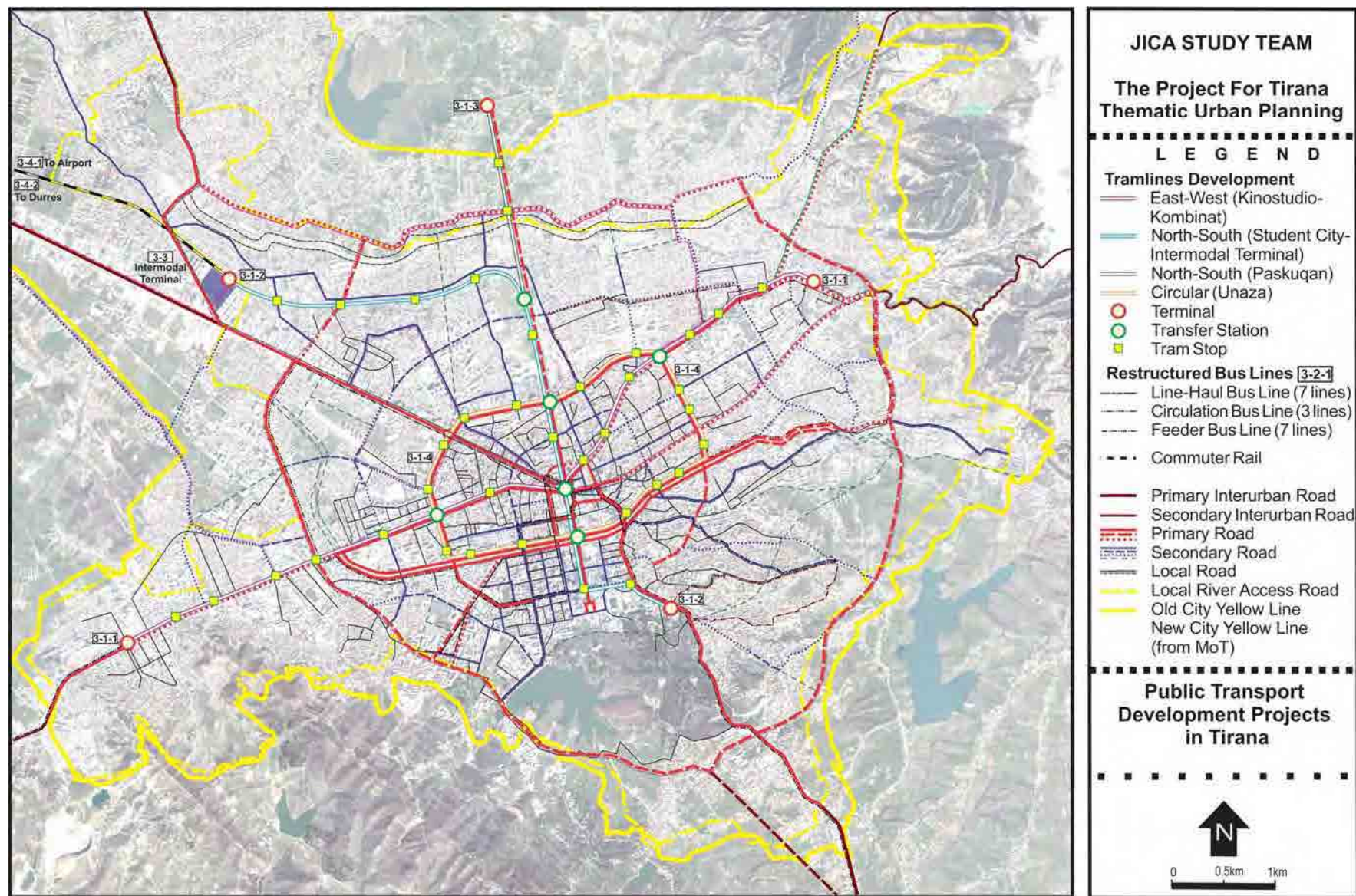


Figura 4.8.1 Projektet e Zhvillimit të Transportit Publik në Tiranë

4.8.1 Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

Bashkia e Tiranës po planifikon të ndërtojë linjat e tramit të sipërpërmendura, si pjesa bërthamë e rrjetit të transportit publik. Denduri e lartë lëvizjeje, zbatimi i orarit, shpejtësia, komforti, përballueshmëria, sistem në përputhje me çmimin dhe intermodaliteti i linjave të tramit, janë elementet thelbësore, që tërheqin jo vetëm banorët, që jetojnë në rrethina dhe që marrin autobusët, por edhe përdoruesit e transportit privat. Duke përfshirë dy linjat e sipërpërmendura, katër linjat e tjera janë listuar për zhvillimin e transportit publik për të rritur përdorimin e rrjetit:

- Linja e Tramvajit Veri-Jug (Terminali Intermodal i Transportit – Qytet Studenti): Kjo linjë shërben për të mbështetur biznesin e ri dhe aktivitetet tregtare përgjatë shëtitores veri-jug (Shëtitorja Zogu I), si dhe për transportin e udhëtarëve ndërmjet Terminalit të planifikuar Intermodal të Transportit dhe qendrës së qytetit. Kjo linjë duhet të lidhet në qendrën e Tiranës (Sheshi Skënderbej) me linjën e tramvajit lindje-perëndim, duke marrë udhëtarët ekzistues të të gjithë linjës së Uzinës Dinamo e Re.
- Linja e Tramvajit lindje-perëndim (Kinostudio – Kombinat): shërben për të zëvendësuar linjën ekzistuese të autobusëve, e quajtur linja Kinostudio – Kombinat, e cila lidh zonën verilindore dhe jugperëndimore të qytetit me numrin e dytë më të madh të udhëtarëve (afërsisht 43 000 udhëtarë/ditë).
- Zgjerimi i linjës së Tramvajit veri-jug (në drejtim të Paskuqanit): Zgjerimi i linjës veri-jug përkon me zhvillimin e korridorit të ri me shkallë të lartë banimi, industrie, tregtare dhe zhvillime krijuese të planifikuara nga Bashkia. DEK e kësaj linje është rezervuar në hapat e mëtejshëm të zhvillimit të shëtitores veri-jug, hollësitë e së cilës nuk janë ende të qarta. Vëllimi i udhëtarëve në këtë linjë mund të jetë i pasigurt, ndërsa ajo ka potencialin më të madh për të shërbyer si bazë e zhvillimit të transportit të orientuar drejt tranzitit (ZhTO), i cili do të lejojë raporte të larta sipërfaqeje përreth stacioneve të tramvajit për të nxitur përdorimin intensiv të përdorimit të tokës dhe zhvillimin.
- Linja unazore e Tramvajit (Unaza): shërben për të zëvendësuar linjën ekzistuese të autobusëve, e quajtur linja e Unazës, e cila ka numrin më të madh të udhëtarëve (afërsisht 54000 udhëtarë/ditë). Për këtë arsye, mund të pritët një kërkesë e lartë e udhëtarëve, duke sjellë një efekt të integruar me linjat e tjera veri-jug dhe lindje-perëndim të tramvajit dhe që sjell formimin e një rrjeti më të plotë.

Duhet të shtohen vagonë të rinj, të rehatshëm, të sigurt dhe me ajër të kondicionuar, të paktën me të njëjtën interval si linjat ekzistuese të autobusëve, 4-7 minuta për të shmangur kohën e pritjes.

Për më tepër, vëmendje duhet t'i kushtohet transferimit ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit intermodal, që është, duke lidhur linjat e autobusëve (furnizuese) dhe ato të tramvajit, si dhe midis transportit privat dhe linjave të tramvajit (dmth, sistemi Parko dhe Udhëto). Për këtë, është shumë e nevojshme për të përmirësuar nivelet e rehatisë së transferimit të mjediseve të transportit, duke siguruar shëtitjet e këmbësorëve, të makinave dhe mjediset e parkimit të biçikletave, si dhe sheshet e stacioneve. Kështu, stacionet terminale të tramvajit duhet të shërbejnë si stacione portë për ZQB dhe zhvillime të tilla Intermodale duhet të përfshihen në koston e projekteve të zhvillimit të tramvajit për të rritur koston.

4.8.2 Zhvillimi i Transportit me Autobusë

Ndërsa numri i automjeteve private në Tiranë është rritur me shpejtësi, përmirësimi i nivelit të shërbimeve të autobusëve është shumë i ngutshëm.

Siç u përmend më sipër, duhet të hiqet parkimi në rrugë dhe korsitë e pjesshme të përcaktuara për autobusë duhet të zgjaten më shumë e vazhdimisht në rrugët kryesore urbane për të formuar një rrjet të vijueshëm, duke shërbyer si një AShT. Duke mbajtur të qëndrueshme shpejtësitë e lëvizjeve të autobusëve nga trafiku i ngarkuar, orari mund të parashikohet, si pasojë e pakësimit të kohës së pritjes dhe tërheqjen e më shumë udhëtarëve. Duhet të theksohet gjithashtu se rrjeti i përcaktuar i linjave të autobusëve do të jetë prototip i tranzitit i bazuar në hekurudhë, si linjat e tramvajit nga kthimi i korsive të përcaktuara për autobusë në linja hekurudhore kur kërkesa rritet në një afat më të gjatë.

Në Tiranë dhe në komunat përreth shërbimi i udhëtarëve po bëhet më i ndërlikuar dhe më i vështirë. Prandaj, është e nevojshme që të rishqyrtohet dhe racionalizohet struktura ekzistuese e linjave të autobusëve, duke përfshirë mundësinë e shërbimeve me autobusë ushqyes në rrethina, si dhe mundësinë e një autoriteti menaxhimi të transportit rajonal, i cili të mbulojë gjithë zonën metropolitane të Tiranës dhe komunat përreth.

Rrugët e nga pikëpamja e planifikimit autobusëve mund të kategorizohen: pra, (1) shërbimet e autobusëve vijëdrejtë, (2) shërbimet e autobusëve unazorë dhe (3) shërbimet e autobusëve ushqyes. Struktura ekzistuese e autobusëve duhet të rishikohet në bazë të kërkesës ekzistuese dhe të ardhshme të udhëtarëve, sistemit bazë të transportit publik të qytetit, si dhe mbulimin e popullsisë së zonës metropolitane të Tiranës. Linjat e reja të autobusëve të tipit (3) duhet të shërbejnë në stacionet e planifikuara të tramvajit për të rritur numrin e përdoruesve të linjave të tramvajit, duke rritur përdorimin e sistemit bazë të transportit publik. Ndërkohë, këshillohet që tipet e reja të linjave të autobusëve (dmth, (1) dhe (2)) duhet të sigurojnë shpejtësi, transport të këndshëm e me ndalime të kufizuara, sidomos për korridoret, që nuk janë shërbyer nga transporti i bazuar në hekurudhë.

Për më tepër, për monitorimin sa më të frytshëm të shërbimeve të autobusëve, studimi propozon një sistem për vendndodhjen e autobusëve. Autobusët duhet të jenë të pajisur me pajisje GPS (Global Positioning Sistem), në mënyrë që agjencia rregullatore (qendra operationale) të dijë vendndodhjen e autobusit dhe shpejtësinë e tyre në çdo vendndodhje të tyre. Sistemi ofron gjithashtu informacionin e lëvizjes së autobusëve për operatorët dhe udhëtarët. Veçanërisht për udhëtarët e autobusëve, informacioni i mëposhtëm duhet të sigurohet në stacionet e autobusëve, në bordin e autobusit, me anë të internetit etj.:

- Informacion Statistik: hartën e linjave, orarin, sistemin e çmimeve;
- Informacion Dinamik: vendndodhja në kohë e autobusit dhe informacioni i funksionimit.

Një problem në transportin publik, që shkurajon udhëtarët në përdorimin e tij është kostoja e grumbulluar e transfertave të përgjithshme, si psh, tarifat e autobusëve, të cilat shpesh ngarkojnë negativisht udhëtarët, sidomos udhëtarët me të ardhura të ulëta dhe të mesme. Ulja e koston të përgjithshme të transportit publik do të çojë në shtim të numrit të përdoruesve të këtij shërbimi. Një mënyrë e mundshme për uljen e koston është futja e një sistemi, që ul çmimin e biletës ndërmjet operatorëve të ndryshëm të autobusëve (dhe tramvajit të ardhshëm). Me zbatimin i një bilete të përbashkët (ose një kartë smart), sistemi do të përmirësojë ndjeshëm shërbimet e përdoruesit.

4.8.3 Zhvillimi i Terminalit Intermodal

Siç u përmend më lart, duhet t'i kushtohet vëmendje transferimit ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit intermodal, që është, ndërmjet lidhjes së linjave të autobusëve (furnizues) dhe tramvajit dhe midis mënyrave private të transportit dhe tramvajit (dmth, Sistemi Parko dhe Udhëto).

Meqë linjat e tramvajit do të shërbejnë si rrjeti kryesor i transportit publik, transferimi Intermodal në stacionet e tramvajit duhet të përmirësohet për të rritur komoditetin e transferimit për udhëtarët nga një mënyrë transporti publik në një tjetër. Për këto qëllime duhet të zbatohen këto masa:

- Përmirësimi i mjeteve të transportit për të qenë sa më miqësor me përdoruesit duke siguruar ecjen më këmbë, mjediset e parkimit për automjetet dhe biçikletat, si dhe shërbimet e tjera të transportit;
- Rritja e niveleve të transferimit, duke përmirësuar kushtet fizike, si shkurtimi i largësisë së ecjes me këmbë nga tramvaji për te një tjetër mënyrë transporti, sigurimi i informacionit për oraret dhe kushtet operationale dhe sigurimi i shesheve të stacioneve;
- Krijimi i hapësirave të sigurta dhe të këndshme të pritjes për transferimin e udhëtarëve;
- Integrimi i sistemit të çmimeve, duke futur një sistem për uljen e çmimit gjatë transferimit ndërmjet tramvajit dhe autobusëve për përdorim sa më të përshtatshëm të transportit publik.

Si një mundësi për linjat e autobusëve ushqyes, për hyrjen në stacione mund të përdoret një sistem Parko & Udhëto. Kjo është e rëndësishme sidomos kur shërbimet e autobusëve ushqyes nuk janë në zotërim për shkak të largësisë apo në zonat pak të populluara. Kjo thekson domosdoshmërinë e sigurimit të mjediseve të parkimit pranë stacioneve të tramvajit, sidomos në terminalaet e linjës së tramvajit. Stacionet e mëdha kandidatë me shkallë të gjerë të mjediseve të parkimit janë: Terminali Intermodal i Transportit, Qytet Studenti, Kinostudio, Kombinat dhe Parku i Paskuqanit, siç tregohet në Figurën 4.8.1. Këto stacione do të shërbejnë si portë për ZQB, në të cilën përdoruesit e automjeteve apo biçikletave mund të parkojnë automjetet e tyre dhe të marrin trenin e udhëtarëve për të shkuar në punë, apo për qëllime të tjera në qendër të qytetit.

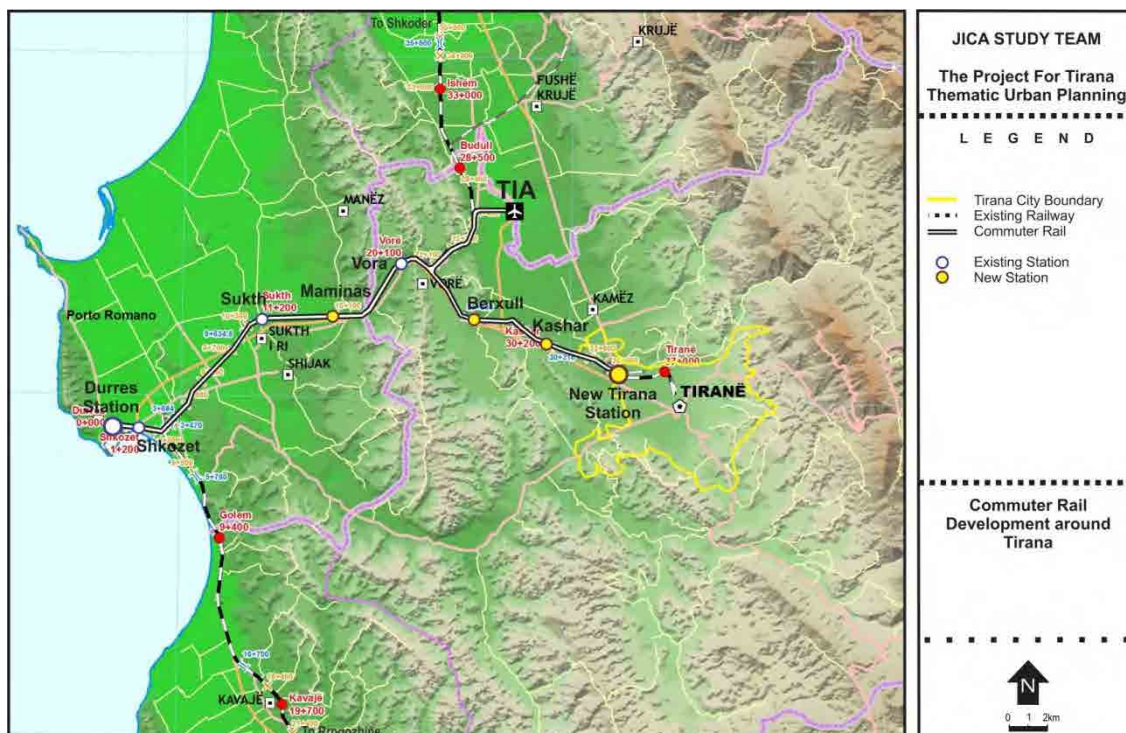
Meqë nuk ka ende një terminal për autobusë ndërqytetas të integruar në Tiranë, është shumë i nevojshëm integrimi i autobusëve ndërqytetas dhe ndërkombëtarë dhe linjat e furgonëve në një terminal me mjediset e duhura, si: tualete, biletari, dhomat e pritjes, dyqanet, restorantet, vendqëndrimet për taksit dhe mjediset e parkimit; mendohet se do të ishte më praktike që furgonat të zëvendësohen shkallë-shkallë me autobusë të rinj, të mëdhenj, me ajër të kondicionuar. Kështu, Terminali i ri Intermodal i Transportit duhet të zhvillohet në vendin ku do të vendoset stacioni hekurudhor ekzistues i Tiranës (rreth 85 000 m²), të planifikuar nga Bashkia. Të gjitha autobusët ndërqytetas dhe ndërkombëtarë dhe linjat e furgonëve për pjesën veriore, perëndimore dhe jugperëndimore duhet të integrohet në këtë terminal në mënyrë që të ndihmojë në parandalimin e hyrjes së automjeteve të mëdha në ZQB e Tiranës. Më e rëndësishmja, terminali i ri duhet të jetë i lidhur me linjën e tramvajit dhe me disa linja të autobusëve të qytetit për transferimin në qendër të Tiranës apo në vendqëndrime të tjera.

Për më tepër, duhet të realizohet futja e terminaleve të reja të tranzitit, ku disa linja qytetase të autobusëve, si dhe transportet e tjera publike të takohen dhe udhëtarët mund të transferohen apo të hyjnë me automjetet private. Ndër të tjera, në qendër të qytetit, mund të zhvillohet një transit qendror në rrugët e këmbësorëve brenda korridorit të unazës së brendshme, duke lejuar vetëm

këmbësorët dhe biçikletat, si dhe mjetet e transportit publik për të lëvizur më lirshëm, duke tërhequr kështu më shumë udhëtarë.

4.8.4 Zhvillimi i Transportit të Udhëtarëve të Hekurudhës

Transporti i bazuar mbi shina ka një potencial të madh për shpejtësi, besueshmëri dhe transportit të këndshëm pa marrë parasysh ngarkesën e trafikut. Në përputhje me zhvendosjen e stacionit të Tiranës në Terminalin e Transportit Intermodal të planifikuar nga Bashkia studimi propozon përmirësimin e rrjetit hekurudhor ekzistues për të tërhequr udhëtarët, të cilët sot përdorin mënyrat private të transportit për udhëtime ndërqytetase përreth Tiranës dhe që janë pothuajse të gatshëm ti lënë automjetet private. Siç është propozuar në Planin Urban Rregullues (2009), përmirësimi i linjave hekurudhore ekzistuese deri në Durrës dhe ndërtimi i linjave të reja aeroportuale (Figura 4.8.2), do të rrisë ndjeshëm përdorimin e transportit të udhëtarëve ndërqytetas, i cili sot ka vetëm autobusë apo furgona.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.8.2 Zhvillimi i Transportit të Udhëtarëve të Hekurudhës përreth Tiranës

Stacioni ekzistues i Tiranës do të zhvendoset në një stacion të ri për funksionimin më të mirë të transportit, të largësive të gjata dhe trenave të mallrave. Stacioni ekzistues i Tiranës do të rihvillohet si pjesë e projektit të zgjatjes së Shëtitores Kryesore të Tiranës (dhe rehabilitimit të Lumit të Tiranës). Nga ana tjetër, stacioni i ri i Tiranës do të përfshihet në Terminalin e Transportit Intermodal, e cila do të shërbejë si një portë e re multimodale, duke përfshirë shërbimet e autobusëve dhe furgonëve ndërqytetas, linjat qytetase të autobusëve dhe një linjë tramvaji, si dhe taksi e mjedise parkimi.

Përveç kësaj, ka ende vend për përmirësim në sistemin hekurudhor ekzistues, duke përfshirë infrastrukturën e saj dhe të objekteve, si: vagonët, shinat, sinjalistika/telekomunikacioni, kalimet në nivel dhe elektrifikimi. Në mënyrë që të rritet kërkesa ekzistuese e përdoruesve të hekurudhës, është e nevojshme të ofrohen shërbime mjaft tërheqëse përsa i përket shpeshtësisë, komfortit, afrimi në stacione dhe intermodaliteti me autobusë ushqyes dhe automjete private. Përmirësimi i hekurudhës ekzistuese ka një përparësi të madhe, duke u nisur që nga blerja e tokës, e cila nuk është shumë e nevojshme. Përmirësimet kryesore të nevojshme janë:

- Ngritja binarëve të pjesës së hekurudhës ekzistuese të Tiranës duke shmangur kalimet në nivel
- Dyfishimi i shinave dhe elektrifikimi i hekurudhës ekzistuese për shërbimet e udhëtarëve ndërmjet Durrësit dhe Tiranës
- Rritja e shpejtësisë maksimale në 120 km/orë, duke zëvendësuar ndarjen manuale të trenave me një sistem automatik dhe sistem sinjalistike, që mund të ndajë trenat me tri minuta larg me një nivel më të mirë sigurie për linjën Tiranë-Durrës. Gjithashtu, duhet të ngrihet edhe një nënstacion në Tiranë ose në Durrës për të menaxhuar të gjitha linjat;
- Ngritja e një stacioni të ri udhëtarësh në hekurudhën ekzistuese midis Tiranës dhe Vorës/Durrësit;
- Përmirësimi/zhvillimi i shesheve të stacioneve dhe përqsja e rrugëve për të siguruar hyrje më të lehtë në stacione për të gjitha mënyrat e transportit;
- Modernizimi i stacioneve të trenit, veçanërisht stacionit të Tiranës, si pjesë e intermodalitetit, që përbëhet nga më shumë binarë dhe përmirësimi i mjediseve të stacioneve për shërbime më të mira (psh. sistemi i informacionit, gjatësia, gjerësia dhe lartësia e platformës);
- Ndërtimi i një linje hekurudhore (afërsisht 2 km) ndërmjet linjës Vorë-Shkodër dhe Aeroportit Ndërkombëtar i Tiranës (ANT), i cili do të funksionojë nga stacioni i Ri i Tiranës ose stacioni i Durrësit, duke përdorur linjën ekzistuese të përtërirë;
- Ndërtimi i një linje nga Vora, e cila lidh drejtpërdrejt Tiranën dhe Shkodrën (psh. ANT), për një lëvizje të vijueshme të udhëtarëve;
- Blerja e trenave të elektrifikuar me vetështytje me cilësi dhe frytshmëri të lartë (NjShE: Njësitë e Shumta të Elektrifikuara) për shërbimet e "udhëtarëve" të rregullt në linjat e reja Tiranë-Durrës dhe ANT.

Modernizimi i infrastrukturës, përmirësimi i kushteve operative, së bashku me investimet në trenat modern, me performancë të lartë do të përmirësojnë shërbimet e "udhëtarëve" të rregullt për/nga Tirana, veçanërisht ndërmjet Tiranës dhe Durrësit dhe Tiranës/Durrësit dhe ANT. Në këtë korridor mund të kursehet një pjesë e mirë e kohës së udhëtimit të udhëtarëve.

Përmirësimi i sistemit të përgjithshëm të transportit publik, përfshin jo vetëm përmirësimin e sistemit të bazuar në hekurudhë, por gjithashtu duke siguruar përdorimin e tokës përreth në nxitje të përdorimit hekurudhor. Përdorimi i tokës dhe infrastruktura e transportit duhet të integrohen sipas konceptit të Zhvillimit të Tranzitit të Orientuar (ZhTO) dhe nga nxitja e përdorimit tregtar të tokës me dendësi të lartë rreth stacioneve do të përfitojnë si ekonomia urbane ashtu dhe ajo e biznesit të operatorit hekurudhor.

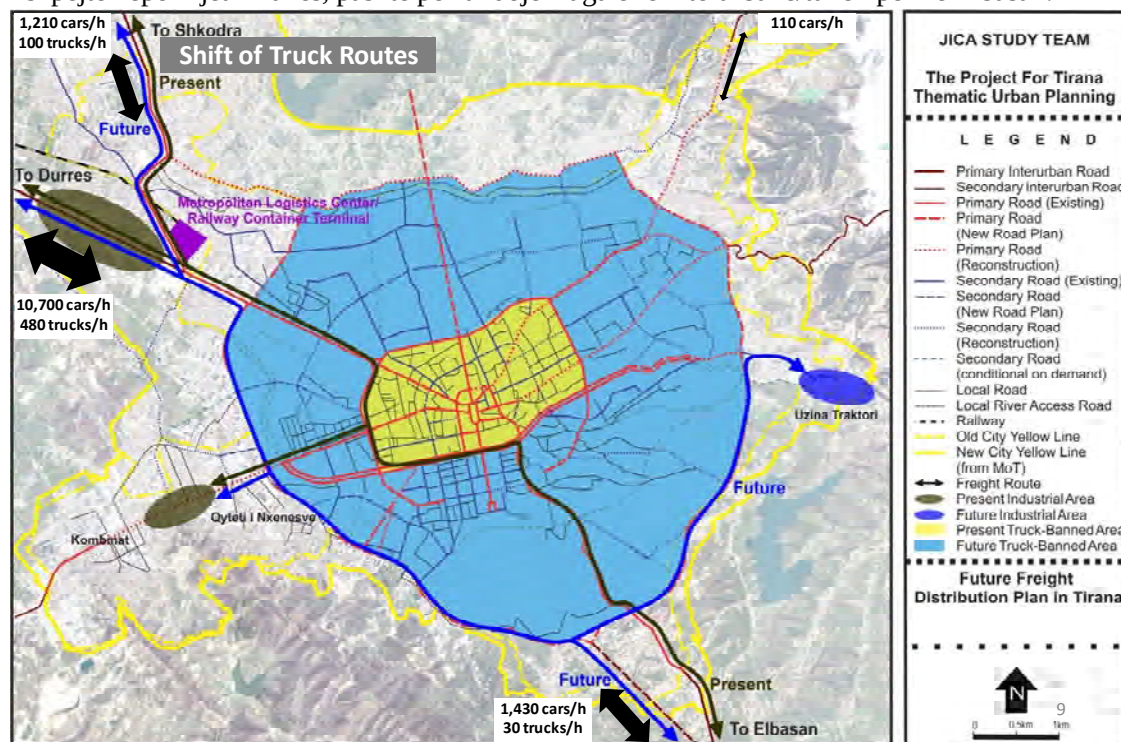
4.9 Sistemi i Transportit të Mallrave

Për të siguruar shpërndarjen e duhur të mallrave dhe trafikun e kamionëve, në Tiranë janë propozuar rrugët e ardhshme të kamionëve duke patur parasysh zonat industriale ekzistuese dhe ato të planifikuara si dhe zhvillimet e rrugëve, siç shihet në Figura 4.9.1. Vëllimet e ardhshme të autoveturave dhe të kamionëve, që do të kalojnë në kufijtë kryesorë të zonës metropolitane të Tiranës janë parashikuar dhe treguar në figurë edhe për vitin 2027. Ndërsa Bypass-i i Tiranës është planifikuar jashtë zonës së studimit në PKShT 2, këto vëllime të trafikut përputhen me ato të parashikuara në PKShT 2.

Rrjeti rrugor i ardhshëm i kamionëve, bazohet në rrugët kryesore dhe do të shërbejë edhe pranë zonave industriale. Gjithashtu, ai do të ofrojë një rrugë alternative për kamionë, e cila do të

kalojë rreth qendrës së Tiranës. Gjithashtu, rruga do të parandalojë përzierjen e mallrave me automjetet e tjera në rrugët e tjera.

Duhet të theksohet që unaza e jashtme do të shërbejë jo vetëm për ndërmarrjet industriale, por edhe për transportin e mallrave ndërmjet Durrësit dhe Elbasanit. Meqë vëllimi i mallrave është i vogël, në një të ardhme të afërt, pritet të ketë shumë më shumë kamionë, që transportojnë ndërmjet Durrësit dhe Elbasanit në drejtim të Korridorit VIII të Transportit Pan-Evropian, në një rrugë më të shpejtë nëpërmjet Tiranës, pasi të përfundojë rruga e re interurbane/tuneli për në Elbasan.



Shënim: Vëllimet janë parashikuar për një orë të pikut të mëngjesit në 2027

Burimi : Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.9.1 Plan i Shpërndarjes së Mallrave në të Ardhmen në Tiranë

Pasi unaza e jashtme të ketë përfunduar, është më mirë të zgjerohet zona e tanishme, që ndalon hyrjen e kamionëve (duke përjashtuar automjetet me një kapacitet prej 3,5 tonë ose më pak) brenda korridorit të unazës mesme në zonën brenda korridorit të unazës së jashtme, duke përcaktuar unazën e jashtme si rrugën në të cilën do të kalojnë mallrat. Ditën, ajo mund të shërbejë për kamionë të vegjël të dërguar nga një "qendër metropolitane logjistike", që është përshkruar më poshtë. Edhe në qoftë se kamionët e vegjël lejohen të hyjnë në zonën e ndaluar për kamionët, gjatë ditës, pakësimi i këtyre i mjeteve të shpërndarjes duhet të arrihet duke siguruar/ofruar pika shpërndarjeje të të mirave materiale buzë rruge ose jo.

Për më tepër, në Tiranë duhet të zhvillohet një terminal për kamionë, si një "qendër metropolitane logjistike" për shpërndarjen e mallrave, diku përgjatë rrugëve kryesore, sidomos në korridorin për transportin e mallrave (Durrës-Elbasan). Për këtë, pasi zhvillimi i një terminali të transportit intermodal së bashku me zhvendosjen e stacionit të trenit të Tiranës tashmë është planifikuar nga Bashkia me një tokë me sipërfaqe afërsisht 85 000 m², ai mund të integrohet me infrastrukturën e hekurudhës dhe të zhvillohet në këtë vend.

Kështu, stacioni i Ri i Tiranës duhet të ndërtohet si një terminal për kontejnerë, pasi ajo ka hapësirë të mjaftueshme. Në këtë projekt, stacioni i Ri i Tiranës gjithashtu duhet të jetë i pajisur

me objektet për trajtimin e mallrave. Të gjithë kontejnerët e caktuar për t'u transportuar në Portin e Durrësit apo vende të tjera në Shqipëri nëpërmjet hekurudhës duhet të sillen në këtë terminal me kamionë dhe pastaj të përgatiten udhëtime të gjata, duke përdorur pajisjet e kontejnerëve, si paleta ose vinça të tipit Flamur. Kjo hapësirë duhet të jetë e mjaftueshme për të organizuar trenat me mallra të projektuar për të mbajtur kontejnerë me gjatësi 12,2 m.

4.10 Rregullimet Organizative dhe Institucionale

4.10.1 Krijimi i një Autoriteti Transporti

Ngritja e një agjencie të re, si autoriteti i transportit, këshillohet të bëhet në përputhje me një plan për zhvillimin e sistemit të gjerë transporti metropolitan Nëse nevojitet kohë për të ngritur një agjenci të tillë, duhet të krijohet një komision planifikimi për të përcaktuar detyrat në një kohë të shkurtër. Studimi, e rekomandon ngritjen e këtij autoriteti transporti për zonën metropolitane të Tiranës në kohë të shkurtër për të vijuar me hapin tjetër, që është ngritja e një autoriteti për zhvillimin urban.

(1) Komisioni i Planifikimit të Transportit në Tiranë

Komisioni i Planifikimit të Transportit në Tiranë është ngritur nën drejtimin e ministrive qendrore, i përbërë nga transporti i lidhur me personelin nga qeveritë vendore, duke përfshirë Bashkinë e Tiranës. Ky organ ekzekutiv duhet të ketë: kryetarët e qeverive përkatëse vendore si dhe përfaqësues nga ministrinë, siç është Ministria e Punëve Publike dhe Transportit dhe Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit. Funksionet e tij kryesore janë:

- Të koordinojë planifikimin e transportit përkatës dhe studimet në qeveritë vendore në një plan transporti metropolitan të integruar;
- Të kryejë hulumtime dhe vrojtime, ndër të tjera, një vërtetim gjithëpërfshirës në familje, që do të mbledhë informacion të të gjitha udhëtimeve në një ditë jave në zonën metropolitane në Tiranë, për planifikimin e transportit;
- Të rishikojë dhe përditësojë planin e transportit metropolitan të integruar, duke përfshirë në këtë Studim edhe menaxhimin e të dhënave, si dhe metodologjinë e planifikimit të fituar nga ky Studim.

Për të mbështetur komisionin dhe për të kryer detyrat e përditshme, duhet të vendoset një sekretariat i përhershëm me ekspertë teknik. Financimi për komisionin dhe personelin do të jetë nga kontributi i anëtarëve të komisionit.

(2) Autoriteti Metropolitan i Transportit në Tiranë

Autoriteti Metropolitan i Transportit në Tiranë është themeluar si një korporatë publike e pavarur, e cila ka përgjegjësinë kryesore publike dhe jo vetëm për qeveritë qendrore ose vendore. Autoriteti do të miratohet me ligj nga qeveria si një korporatë e pavarur publike. Ai mbikëqyr të gjitha çështjet e transportit tokësor dhe ka përgjegjësi kryesore:

- Harton politikat e transportit metropolitan,
- Harton planifikimin gjithëpërfshirës të transportit, duke përfshirë zhvillimin e rrjetit rrugor, zhvillimin e transportit publik, MKT-të dhe menaxhimin e sistemit të transportit urban,

- Zbaton planifikimin e transportit të integruar dhe programet, veçanërisht për të realizuar rristurimin e linjave të autobusëve për zonën metropolitane të Tiranës.
- Jep lejet dhe kontrollon transportin publik me lejet e lëvizjes së autobusëve, lejet e bizneseve të transportit publik, lejet e zhvillimit të stacioneve dhe terminaleve, e kështu me radhë,
- Rregullon shërbimet e transportit publik, si: tramvaj, autobusë, etj.,
- Mbështet zhvillimin e rrjetit rrugor ndërqytetës,
- Kryen MKT (Menaxhimi i Kërkesës së Transportit), si për shembull çmimin e parkimit.

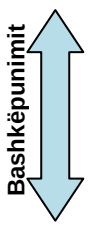
Autoriteti do ta mbështetë veprimtarinë në të ardhurat nga biznesi i transportit, si tarifat e transportit publik dhe tarifat e parkimit ose subvencionit nga qeveritë qendrore dhe vendore. Si korporatë e pavarur, detyra e tij parësore është të jetë e pavarur financiarisht dhe duhet theksuar se dhënia e statusit financiar është një nga aspektet më të rëndësishme për të siguruar pozicionin e saj si korporatë publike, që ofron shërbime publike për përdoruesit në zonën metropolitane në Tiranë. Si një korporatë publike, ajo gjithashtu mund të rrisë fondin nga tregu i kapitalit me lëshimin e bonove të korporatave.

(3) Bashkëpunimi ndërmjet Operatorëve të Transportit Publik

Krijimi i një autoriteti të tillë për transportin metropolitan mund të jetë i vështirë për arsye të ndryshme. Megjithatë, shembujt, të cilët janë zbatuar shpesh në qytetet e Gjermanisë mund të jenë të dobishëm për koordinimin e linjave të ndryshme të autobusëve qytetase dhe rrethqytetase për zonën metropolitane të Tiranës dhe për një sistem të integruar tarifimi. Në Tabelën 4.10.1 janë paraqitur shembuj të bashkëpunimit ndërmjet operatorëve të transportit publik në rajonet metropolitane në Gjermani.

Shembuj të transportit të federatës (*Verkehrsverbund*), e cila është më e fortë në shkallën e bashkëpunimit, janë vërejtur në Hamburg, Berlin, etj. Kjo është një formë e autoritetit të transportit, që përqendrohet vetëm në bashkëpunimin për ecurinë e transportit publik dhe planifikimit të tij. Ajo synon realizimin e sistemeve gjithëpërfshirëse të transportit publik që qytetarët janë tërhequr për të, duke formuar një aleancë ndërmjet operatorëve të transportit. Detyra e saj kryesore është që të bashkëpunojë për planifikimin e rrugëve, sistemit të përbashkët të biletave, planifikimin e orarit, nivelin e shërbimit, marketing, financimin, etj., bazuar në nevojat e qytetarëve. Kështu, një numër i çështjeve të transportit publik do të zgjidhet bazuar në mirëkuptimin e palëve të interesuara, duke përfshirë edhe qytetarët.

Tabela 4.10.1 Shembuj të Bashkëpunimit ndërmjet Operatorëve të Transportit Publik në Gjermani

Shkalla e Bashkëpunimit 	Tipi i Bashkëpunimit	Tarifa e Përbashkët	Planifikim i Linjave të Autobusëve	Orari i Planifikimit	Vërejtje
	Federata e Transportit	Po	Po	Po	Organ ligjërish I pavarur me të ardhurat
	Aleanca e Transportit	Po	Po	Po	Menaxhuar nga operatorët e transportit
	Aleanca e Tarifës	Po	Jo	Bashkëpunim	Ndarja e të ardhurave bazuar në marrëveshjen e mëparshme
I dobët	Bashkëpunim i Pjesëshëm	Jo	Jo	Bashkëpunim	Bashkëpunime të ndryshme megjë rritet nevoja

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s, bazuar në (Knieps, 2009) dhe (Krause, 2009)

4.10.2 Përfshirja e Sektorit Privat në Zhvillimin e Transportit

Misioni dhe veprimtaria e Hekurudhës Shqiptare (HSH: Hekurudha Shqiptare), një kompani shtetërore hekurudhore, duhet të racionalizohen. Veçanërisht, nëse zhvillimi hekurudhor i udhëtarëve të lartpërmendur hekurudhor do të zbatohet, një ndërmarrje e pavarur duhet të krijohet për zbatimin e tij. Ndonëse privatizimi mbetet ende për t'u diskutuar, racionalizimi dhe frytshmëria e biznesit hekurudhore janë kushtet për pjesëmarrjen e sektorit privat.

Rregulloret për investimet private në sektorin e transportit duhet të rishikohen dhe të ndryshohen për të siguruar një mjedis të shëndoshë për investimet në sektorin privat në biznesin e transportit. Kjo gjithashtu, përfshin sigurimin e të drejtave të zhvillimit për investitorët privatë në zonën përreth hekurudhës dhe/ose stacioneve të tramvajit, duke mundësuar përvetësimin e njohurive për të mirat e zhvillimit të sistemit të transportit. Kjo mund të lehtësojë barrën financiare të investitorëve dhe mund të nxisë biznesin e transportit me qëllim tejkalimin e problemeve financiare. Megjithatë, kjo duhet të bëhet në një mënyrë të mirëplanifikuar dhe të kontrolluar në përputhje me planin e përdorimit të tokës. Roli dhe përgjegjësia për ndarjen e sistemit ndërmjet sektorëve publikë dhe privatë duhet të përcaktohet qartë.

4.11 Lista e Plan Veprimeve/Projekteve Parësore

Edhe pse kriteri më i rëndësishëm është fizibiliteti ekonomik i investimit, kjo nuk është detyrë e lehtë për të vlerësuar ekonomikisht të gjitha projektet në nënsektorë të ndryshëm. Kështu, projektet janë vlerësuar nga masa sasiore dhe cilësore, përmes shumë analizave e kriterëve. Në Tabelën 4.11.1 janë paraqitur kriteret e vlerësimit.

Tabela 4.11.1 Kriteret e Vlerësimit

Kriteret e Vlerësimit	Shënim
Koherenca me Vizionet	Edhe pse të gjitha projektet e propozuara duhet të jenë të përshtatshme me vizionet dhe objektivat e planifikimit për zhvillimin e Tiranës duhet tu jepet përparësi, projekteve strategjike të hartuara nga Bashkia për të arritur vizionet.
Të ngutshme	Projektet, të cilat pritet që të ndihmojnë në zgjidhjen e çështjeve të ngutshme të transportit duhet t'u jepet përparësi.
Nevojë	Të gjitha projektet e propozuara janë të bazuara në nevojat e qytetarëve. Megjithatë, projektet që më së shumti u përgjigjen nevojave të njerëzve mund të prioritetizohen. Si ndërmjetës për popullsinë përfituese, mund të përdoret kërkesa e ardhshme për transport për çdo projekt.
Fizibiliteti i nënkuptuar	Fizibiliteti shoqëror-ekonomik, teknik, dhe institucional duhet marrë parasysh për përparësitë, sepse këta faktorë lidhen ngushtë me zbatimin dhe qëndrueshmërinë e një projekti. Ky kriter nuk është domosdoshmërisht i prekshëm, por i nënkuptuar. Për rrugët, projektet, që pritet të lehtësojnë ndjeshëm trafikun e populluar të pranishëm/të ardhshëm mund ti jepet përparësi.
Pranimi Shoqëror	Projektet, të cilat janë pranuar nga të gjithë njerëzit mund të prioritetizohen. Megjithatë, ka disa projekte, që janë shumë të nevojshme për shoqërinë, por jo të mirëpritur nga qytetarët, për shembull, rristurimi i tarifës për shërbimet publike siç janë udhëtimi me autobus. Një përparësi quhet e drejtëpeshuar ndërmjet dy anëve të nevojave. Planeve, që janë njohur gjerësisht në Planin Rregullues të 1989 iu është dhënë përparësi.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Çdo projekt është vlerësuar me një metodë, duke u referuar pesë kriterëve, që tregohen në

Tabelën 4.11.2. Projektet me kriteret respektive janë shënuar si ‘+’ dhe duke pasur parasysh një pikë. Kështu, është llogaritur rezultati i përgjithshëm i secilit projekt. Në këtë fazë nuk është zbatuar sistemi i pikës së ponderuar. Në thelb, projektet e zhvillimit të rrugëve me tri pikë ose më shumë dhe projekte të tjerë me dy pika ose më shumë kanë përparësi si projekte afatshkurtra.

Kështu, faza e projekteve është bërë në bazë të pikëve të paraqitura në shtyllat në anën e djathtë të Tabelës 4.11.2. Afatet e zhvillimit (dmth., afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë) tregojnë periudhën e fillimit të projekteve. Projektet parësore të ardhshme dhe planet e veprimit në sektorin e rrugëve dhe transportit urban janë të shënuara edhe si projekte afatshkurtër. Për më tepër, duke pasur parasysh koston, periudhën e nevojshme të punës, sekuencat e projekteve, koha e zbatimit të projekteve janë studiuar dhe paraqiten në Tabelën 4.11.3.

Tabela 4.11.2 Vlerësimi i Pikëzuar i Përparësive për Projektet e Propozuara

Proposed Projects		Coherence with Visions	Urgency	Necessity (Future Demand)	Implicit Feasibility	Social Acceptance	Total score	Project Schedule				
								Short	Medium	Long		
RUT-1	Road Development Plan											
	RUT-1-1 Northern Extension of the Main Boulevard											
	RUT-1-1-1	Northern Extension of the Main Boulevard - Part 1	+	Ongoing	+	6,100	+	0.59	3	●		
	RUT-1-1-2	Northern Extension of the Main Boulevard - Part 2	+	Strategic		900		0.09	1		●	
	RUT-1-2 Development of Outer Ring Road											
	RUT-1-2-1	Development of Outer Ring Road - South Section	+	Ongoing	+	2,500		0.25	3	●		
	RUT-1-2-2	Development of Outer Ring Road - North Section (with River Access Road)	+	Strategic	+	6,200	+	0.60	4	●		
	RUT-1-2-3	Development of Outer Ring Road - East Section			+	1,100		0.11	1		●	
	RUT-1-3 Development of Inner/Middle Ring Roads											
	RUT-1-3-1	Development of Inner Ring Road		+	Priority zoning	+	18,100	1.31	+	3	●	
	RUT-1-3-2	Development of Intermediate Ring Road				+	4,000	0.89	+	2		
	RUT-1-3-3	Development of Middle Ring Road		+	Priority zoning	+	3,300	0.65	+	3	●	
	RUT-1-4 Development of Radial Roads											
	RUT-1-4-1	Development of Radial Road: Dibra Road	+	Strategic	+	Tramway	+	3,400	0.49	+	4	●
	RUT-1-4-2	Development of Radial Road: Hoxha Tahsim & Xhanize Keko Road		+	Bus lane	+	4,500	+	0.66	+	4	●
	RUT-1-4-3	Development of Radial Road: Komuna e Parisit & Medar Shtylla Road			Bus lane	+	2,100	+	0.31	+	4	●
	RUT-1-4-4	Development of Radial Road: Aleksander Moisiu Road	+	Strategic	+	Tramway	+	3,100	0.46	+	4	●
RUT-1-4-5	Development of Radial Road: Ali Shetkëti Road				+	3,200	0.76	+	2		●	
RUT-1-4-6	Development of Radial Road: Myslym Keta Road				1,900	+	0.33	+	2		●	
RUT-1-4-7	Development of Radial Road: Kavaja Road	+	Strategic	+	Tramway	+	12,700	1.42	+	4	●	
RUT-1-5	Development of Other Secondary Roads											
	RUT-1-5-1	Development of Secondary Roads: CBD Area				1,200	+	0.52	+	2		●
	RUT-1-5-2	Development of Secondary Roads: Northern Area			+	3,000	+	0.71	+	3	●	
	RUT-1-5-3	Development of Secondary Roads: Eastern Area			+	2,700		0.63		1		●
	RUT-1-5-4	Development of Secondary Roads: Southeastern Area			+	2,100		0.47		1		●
	RUT-1-5-5	Development of Secondary Roads: Southwestern Area			+	2,000		0.54	+	2		●
	RUT-1-5-6	Development of Secondary Roads: Western Area			+	4,100		0.91	+	2		●
	RUT-1-5-7	Development of Secondary Roads: Outer Western Area			+	3,300		0.73	+	2		●
	RUT-1-5-8	Development of Secondary Roads: Northeastern Area				700		0.22		0		●
	RUT-1-6 Improvement of Bottleneck Intersections											
	RUT-1-6-1	Improvement of Bottleneck Intersection: Dibra Road		+	Bottleneck	+	4,000	+	1.18	+	4	●
	RUT-1-6-2	Improvement of Bottleneck Intersection: Hoxha Tahsim Road		+	Bottleneck	+	3,000	+	0.88	+	4	●
	RUT-1-6-3	Improvement of Bottleneck Intersection: Elbasan Bridge		+	Bottleneck	+	5,400	+	1.04	+	4	●
	RUT-1-6-4	Improvement of Bottleneck Intersection: Vasil Shantë Bridge		+	Bottleneck	+	6,200	+	1.22	+	4	●
	RUT-1-6-5	Improvement of Bottleneck Intersection: Myslym Shyri Road		+	Bottleneck	+	3,200	+	0.93	+	4	●
	RUT-2	Transportation Control Measures (TCM)										
		RUT-2-1 Development of Pedestrian Streets/Traffic Cell System										
RUT-2-1-1		Pedestrian Streets/"Traffic Cell System" inside Inner Ring Road				+			1		●	
RUT-2-1-2		Pedestrian Streets/"Traffic Cell System" in Bllok District				+		+	2	●		
RUT-2-1-3		Pedestrian Facility Development for Better Environment	+	Pedestrian Safety		+		+	3	●		
RUT-2-2 Development of Bus/Bicycle Priority System												
RUT-2-2-1		Development of Dedicated Bus Lanes				+		+	2	●		
RUT-2-2-2		Development of Bicycle Lanes				+		+	2	●		
RUT-2-3 Parking System Development												
RUT-2-3-1		Development of Parking Facilities/Parking Information System		+	Parking problems		+	+	3	●		
RUT-2-3-2		Parking Pricing System in CBD		+	Parking problems		+	+	2	●		
RUT-2-4		Development of Urban Traffic Control (UTC) Center	+	Ongoing		+		+	3	●		
RUT-3		Public Transport Development Plan										
		RUT-3-1 Tramlines Development										
		RUT-3-1-1	East-West (Kinoshtudio-Kombina) Tramline Development	+	Strategic	+	16,100		+	3	●	
		RUT-3-1-2	North-South (Student City -Intermodal Terminal) Tramline Development	+	Strategic	+	15,000		+	3	●	
		RUT-3-1-3	North-South (Paskuqan) Tramline Development				3,700			0		●
	RUT-3-1-4	Unaza (Circular) Tramline Development			+	10,700		+	2		●	
	RUT-3-2 Bus Transportation Development											
	RUT-3-2-1	Restructuring City/Commune Bus Lines		+	Bus lane		+	+	3	●		
	RUT-3-2-2	Transit Mall Development in the Center				+			1		●	
	RUT-3-2-3	Bus Location System Development				+		+	2	●		
	RUT-3-3 Intermodal Transportation Terminal Development											
	RUT-3-3-1	Relocation of Tirana Railway Station	+	Strategic				+	2	●		
	RUT-3-3-2	Intercity Bus Terminal Development	+	Strategic			+	+	3	●		
	RUT-3-4 Commuter Rail Development											
	RUT-3-4-1	Airport Rail Link Development					+		1		●	
	RUT-3-4-2	Tirana-Durres Commuter Railway Development					+		1		●	
	RUT-4	Freight Transportation System										
RUT-4-1		Truck Ban Expansion/Truck Unloading Area					+		1		●	
RUT-4-2		Metropolitan Logistic Center Development					+		1		●	
RUT-4-3		Railway Container Terminal Development					+		1		●	
RUT-5	Organizational and Institutional Arrangements											
	RUT-5-1 Establishment of Metropolitan Tirana Transportation Authority											
	RUT-5-1-1	Establishment of Tirana Transportation Planning Commission				+		+	2	●		
	RUT-5-1-2	Household Travel Survey for Tirana Metropolitan Area				+		+	2	●		
	RUT-5-1-3	Review and Update of Integrated Transportation Master Plan				+		+	2	●		
	RUT-5-1-4	Shift to Metropolitan Tirana Transportation Authority				+		+	2	●		
	RUT-5-2 Institutional Setup											
	RUT-5-2-1	Study on Private Sector Involvement in Transportation				+		+	2	●		
RUT-5-2-2	Preparation of Laws, Bylaws, Regulations, etc., for Private Sector Involvement				+		+	2	●			

Shënim: * Njësia matëse është PCU/3 orë/drejtim në 2027. Projektet, vëllimi i të cilave është mbi 2,000 u është dhënë një pikë.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 4.11.3 Afati i Zbatimit për Projektet/Programet në Sektorin e Rrugëve dhe Transportit Urban

Proposed Projects		Short-term					Mid-term					Long-term				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
RUT-1	Road Development Plan															
	RUT-1-1 Northern Extension of the Main Boulevard															
	RUT-1-1-1 Northern Extension of the Main Boulevard - Part 1															
	RUT-1-1-2 Northern Extension of the Main Boulevard - Part 2															
	RUT-1-2 Development of Outer Ring Road															
	RUT-1-2-1 Development of Outer Ring Road - South Section															
	RUT-1-2-2 Development of Outer Ring Road - North Section (with River Access Local Road)															
	RUT-1-2-3 Development of Outer Ring Road - East Section															
	RUT-1-3 Development of Inner/Middle Ring Roads															
	RUT-1-3-1 Development of Inner Ring Road															
	RUT-1-3-2 Development of Intermediate Ring Road															
	RUT-1-3-3 Development of Middle Ring Road															
	RUT-1-4 Development of Radial Roads															
	RUT-1-4-1 Development of Radial Road: Dibra Road															
	RUT-1-4-2 Development of Radial Road: Hoxha Tahsim & Xhanfize Keko Road															
	RUT-1-4-3 Development of Radial Road: Komuna e Parisit & Medar Shylla Road															
	RUT-1-4-4 Development of Radial Road: Aleksander Moisiu Road															
	RUT-1-4-5 Development of Radial Road: Ali Shetfeti Road															
	RUT-1-4-6 Development of Radial Road: Myslym Keta Road															
	RUT-1-4-7 Development of Radial Road: Kavaja Road															
	RUT-1-5 Development of Other Secondary Roads															
	RUT-1-5-1 Development of Secondary Roads: CBD Area															
	RUT-1-5-2 Development of Secondary Roads: Northern Area															
	RUT-1-5-3 Development of Secondary Roads: Eastern Area															
	RUT-1-5-4 Development of Secondary Roads: Southeastern Area															
	RUT-1-5-5 Development of Secondary Roads: Southwestern Area															
	RUT-1-5-6 Development of Secondary Roads: Western Area															
	RUT-1-5-7 Development of Secondary Roads: Outer Western Area															
	RUT-1-5-8 Development of Secondary Roads: Northeastern Area															
	RUT-1-6 Improvement of Bottleneck Intersections															
	RUT-1-6-1 Improvement of Bottleneck Intersection: Dibra Road															
	RUT-1-6-2 Improvement of Bottleneck Intersection: Hoxha Tahsim Road															
	RUT-1-6-3 Improvement of Bottleneck Intersection: Elbasan Bridge															
	RUT-1-6-4 Improvement of Bottleneck Intersection: Vasil Shanto Bridge															
	RUT-1-6-5 Improvement of Bottleneck Intersection: Myslym Shyri Road															
RUT-2	Transportation Control Measures (TCM)															
	RUT-2-1 Development of Pedestrian Streets/Traffic Cell System															
	RUT-2-1-1 Pedestrian Streets/Traffic Cell System inside Inner Ring Road															
	RUT-2-1-2 Pedestrian Streets/Traffic Cell System in Bllok District															
	RUT-2-1-3 Pedestrian Facility Development for Better Environment															
	RUT-2-2 Development of Bus/Bicycle Priority System															
	RUT-2-2-1 Development of Dedicated Bus Lanes															
	RUT-2-2-2 Development of Bicycle Lanes															
	RUT-2-3 Parking System Development															
	RUT-2-3-1 Development of Parking Facilities/Parking Information System															
	RUT-2-3-2 Parking Pricing System in CBD															
	RUT-2-4 Development of Urban Traffic Control (UTC) Center															
RUT-3	Public Transport Development Plan															
	RUT-3-1 Tramlines Development															
	RUT-3-1-1 East-West (Kinostudio-Kombinat) Tramline Development															
	RUT-3-1-2 North-South (Student City-Intermodal Terminal) Tramline Development															
	RUT-3-1-3 North-South (Paskuqan) Tramline Development															
	RUT-3-1-4 Unaza (Circular) Tramline Development															
	RUT-3-2 Bus Transportation Development															
	RUT-3-2-1 Restructuring City/Commune Bus Lines															
	RUT-3-2-2 Transit Mall Development in the Center															
	RUT-3-2-3 Bus Location System Development															
	RUT-3-3 Intermodal Transportation Terminal Development															
	RUT-3-3-1 Relocation of Tirana Railway Station															
	RUT-3-3-2 Intercity Bus Terminal Development															
	RUT-3-4 Commuter Rail Development															
	RUT-3-4-1 Airport Rail Link Development															
	RUT-3-4-2 Tirana-Durres Commuter Railway Development															
RUT-4	Freight Transportation System															
	RUT-4-1 Truck Ban Expansion/Truck Unloading Area															
	RUT-4-2 Metropolitan Logistic Center Development															
	RUT-4-3 Railway Container Terminal Development															
RUT-5	Organizational and Institutional Arrangements															
	RUT-5-1 Establishment of Metropolitan Tirana Transportation Authority															
	RUT-5-1-1 Establishment of Tirana Transportation Planning Commission															
	RUT-5-1-2 Household Travel Survey for Tirana Metropolitan Area															
	RUT-5-1-3 Review and Update of Integrated Transportation Master Plan															
	RUT-5-1-4 Shift to Metropolitan Tirana Transportation Authority															
	RUT-5-2 Institutional Setup															
	RUT-5-2-1 Study on Private Sector Involvement in Transportation															
	RUT-5-2-2 Preparation of Laws, Bylaws, Regulations, etc., for Private Sector Involvement															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

4.12 Kostot e Masterplanit

4.12.1 Vlerësimi i Kostos

Kostoja paraprake e Masterplanit për sektorin e rrugëve dhe transportit urban është vlerësuar duke marrë parasysh orarin e sipërpërmendur të zbatimit të projekteve të propozuara.

Fondi i kërkuar për Masterplanin është përgatitur në Tabelën dhe Figurën 4.12.1. Në të tregohen kostot e investimeve themelore, kostot e operimit dhe të mirëmbajtjes gjatë periudhës 2013-2027. Për periudhën ndërmjet 2013 dhe 2027 nevojitet një sasi prej 197 miliardë lekësh, me çmimet e tregut të muajit maj 2012 duke përjashtuar inflacionin, nga të cilat 178 miliardë lekë dhe 20 miliardë lekë janë të nevojshme, përkatësisht: për investimet, për punën si dhe për mirëmbajtjen. Zhvillimi i rrugëve kërkon koston më të lartë me vlerë 90 miliardë lekë, ose 45% të kostos totale. Zhvillimi i transportit publik, duke përfshirë zhvillimin e linjave të tramvajit dhe zhvillimin e terminalit të transportit intermodal kërkon 79 miliardë lekë. Zhvillimet e rrugëve dhe të transportit publik, duke përfshirë llogarinë e Masave të Kontrollit të Transportit për 97% të kostos së përgjithshme.

Koha e shpërndarjes së kostos është e tillë: 32%, 57% dhe 11% të kostos së përgjithshme duhet të ndahen, përkatësisht: në periudhën afatshkurtër deri në vitin 2017, në periudhën e ndërmjetme (2018-2022) dhe në atë afatgjatë (2023-2027), siç tregohet në Tabelën 4.12.2. Në figurën 4.12.1. tregohet shpërndarja e kostos vjetore të Masterplanit.

Pjesa e llogarive të Masterplanit të kostos për 2,0% të PBBR të rajonit të Tiranës gjatë periudhës 2013-2027. PBBR e grumbulluar është vlerësuar në 9 697 miliardë lekë, me çmimet e pandryshueshme të vitit 2012 për periudhën 2013-2027, bazuar në kuadrin socio-ekonomik të supozuar në këtë studim.

Tabela 4.12.1 Kostot e Masterplanit të Rrugëve dhe e Transportit Urban (2013-2027)

[Njësia: milionë lekë]

Nënspektori	Kostoja e Investimit	Kostoja e Operimit dhe e Mirëmbajtjes	Gjithsej	Pjesa
Zhvillimi i Rrugëve	87 620	2 090	89 711	45%
Masat e Kontrollit të Trafikut (MKT)	14 901	8 571	23 472	12%
Zhvillimi i Transportit Publik	71 726	7 235	78 961	40%
Zhvillimi i Transportit të Mallrave	2 590	295	2 885	1%
Rregullimet Organizative dhe Institucionale	1 006	1 407	2 413	1%
Gjithsej	177 843	19 599	197 442	100%

Shënim: Kostoja është vlerësuar me çmimet e tregut në 2012, përshkallëzimi i çmimeve nuk është përfshirë.

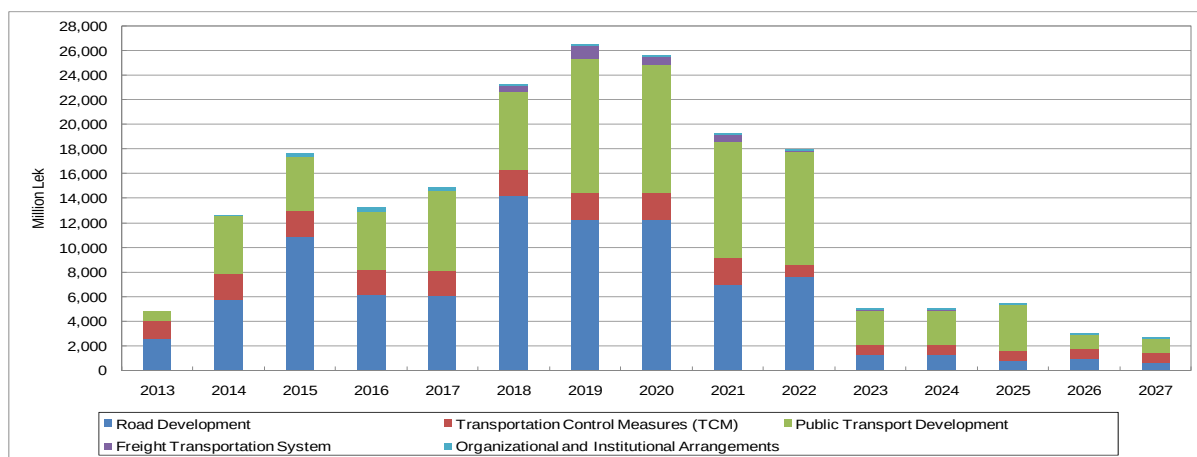
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 4.12.2 Kostoja e Masterplanit të Rrugëve dhe e Transportit Urban sipas Afateve të Zhvillimit

[Njësia: milionë lekë]

Nën Sektori	Afati i Zhvillimit			
	Afatshkurtër (2013-2017)	Afatmesëm (2018-2022)	Afatgjatë (2023-2027)	Shuma
Zhvillimi i Rrugëve	31 494	53 322	4 894	89 711
Masat e Kontrollit të Trafikut (MKT)	9 692	9 697	4 083	23 472
Zhvillimi i Transportit Publik	21 048	46 316	11 596	78 961
Zhvillimi i Transportit të Mallrave	0	2 683	202	2 885
Rregullimet Organizative dhe Institucionale	1 044	684	684	2 413
Shuma (%)	63 279 32%	112 703 57%	21 459 11%	197 442 100%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.12.1 Kostoja Vjetore e Masterplanit (2013-2027)

4.12.2 Alokimi i Fondeve

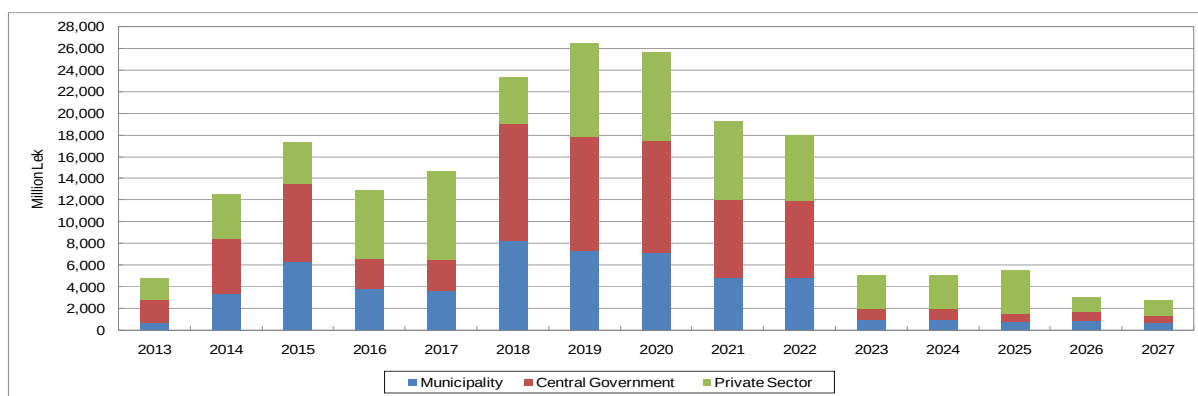
Duke marrë parasysh përfshirjen e sektorit privat, alokimi i fondeve për Masterplanin është vlerësuar nga sektori publik/privat, siç tregohet në Tabelën 4.12.3. Në Figurën 4.12.2 është paraqitur alokimi vjetor i fondeve nga sektori publik/privat. Shuma e kostonë Masterplanit, e cila është 197 miliardë lekë, nga të cilat 72 miliardë lekë, ose 36% e kostonë gjithsej, mund të pakësohet nga barra e kostonë së përgjithshme me futjen e zhvillimit të iniciativës private. Rrjedhimisht, financimi i kërkuar i sektorit publik për zbatimin e Masterplanit është vlerësuar në 126 miliardë lekë, me çmimet e tregut në 2012 përjashtuar inflacionin për periudhën 2013-2027. Financimi i kërkuar i Bashkisë për Masterplanin është vlerësuar në 55 miliardë lekë, ose 28% e kostonë së përgjithshme.

Tabela 4.12.3 Alokimi i Kostos për Master Planin sipas Sektorit Publik/Privat (2013-2027)

[Njësia: milionë lekë]

Nën Sektori	Sektori Publik (Bashkia)	Sektori Publik (Pushteti Qendror)	Sektori Privat	Kostoja e përgjithshme MP
Zhvillimi i Rrugëve	46 839	42 872	0	89 711
Masat e Kontrollit të Trafikut (MKT)	4 114	0	19 358	23 472
Zhvillimi i Transportit Publik	2 580	24 015	52 366	78 961
Zhvillimi i Transportit të Mallrave	859	2 026	0	2 885
Rregullimet Organizative dhe Institucionale	165	2 248	0	2 413
Gjithsej (%)	54 556 28%	71 162 36%	71 724 36%	197 442 100%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 4.12.2 Alokimi i Kostos Vjetore për Masterplanin sipas Sektorit Publik/Privat (2013-2027)

5. Plani i Administrimit të Mbetjeve të Ngurta

5.1 Gjendja e Menaxhimit të Mbetjeve në Bashkinë e Tiranës

5.1.1 Aktivitetet e sotme të menaxhimit të mbeturinave në Bashkinë e Tiranës janë pasqyruar në paragrafët e mëposhtëm:

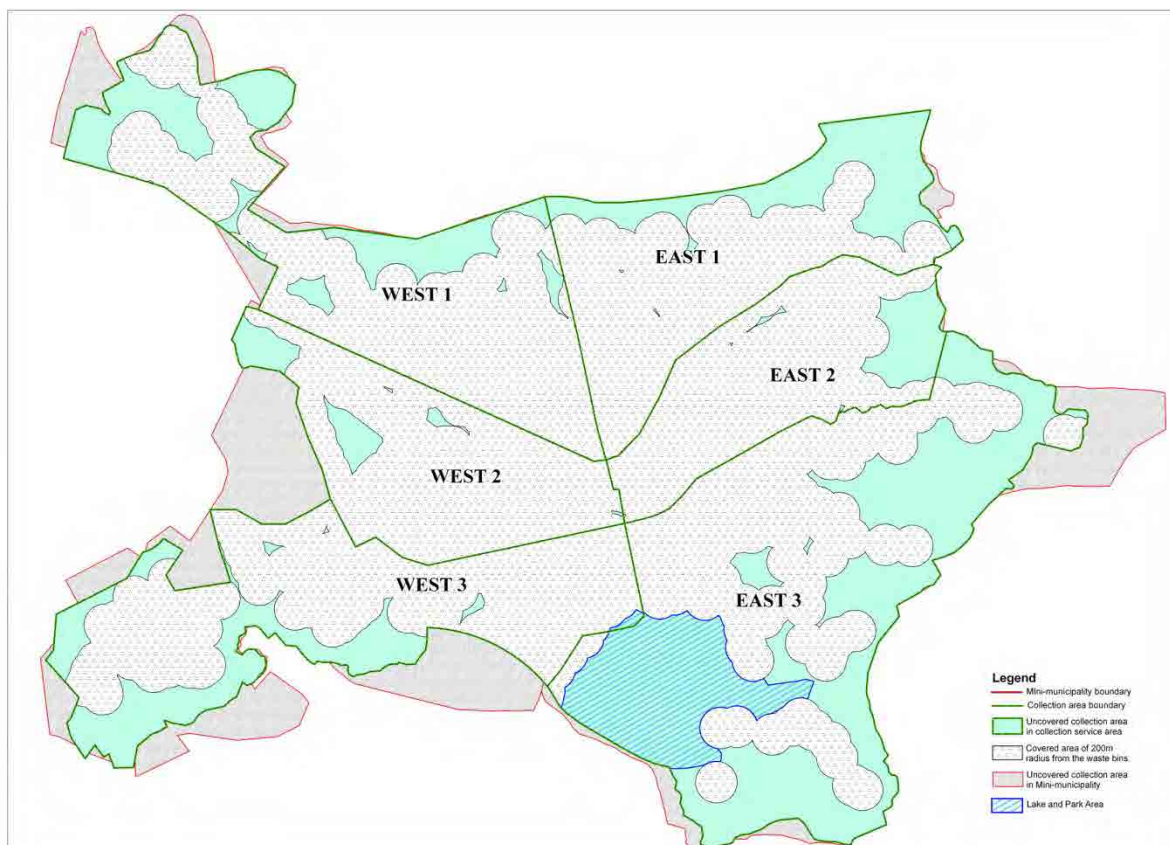
(1) Plani Vendor i Menaxhimit të Mbetjeve të Tiranës

Bashkia e Tiranës nuk ka nisur ende punën për hartimin e planit vendor të menaxhimit të mbetjeve. Planet e menaxhimit të mbetjeve të njërive të qeverisjes vendore respektive, duke përfshirë edhe Bashkinë e Tiranës duhet të hartohen në përputhje me Planet e Menaxhimit të Zonave të Mbetjeve dhe Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve. Pra, Plani Vendor i Menaxhimit të Mbetjeve për Tiranën duhet të përgatitet në përputhje me planet dhe afatet kohore të planeve të sipërpërmendura. Plani i Menaxhimit të Mbetjeve për Zonën e Tiranës, përfshin: Bashkinë e Tiranës, Bashkinë e Kamzës, Bashkinë e Vorës dhe zonën e 16 komunave dhe është përgatitur në vitin 2010 me asistencën e BE-së. Plani nuk është miratuar ende nga Qeveria.

(2) Grumbullimi dhe Transportimi i Mbetjeve

Bashkia e Tiranës është ndarë në gjashtë (6) zona për grumbullimin e mbetjeve. Shërbimi i grumbullimit në zonat respektive kryhet nga 6 ofrues shërbimi privatë, të cilët kanë nënshkruar kontratë me bashkinë. Kontrata e ka afatin kohor 5 vjet. Ajo është lidhur në 2008 dhe përfundon në 2013. Kontrata përfshin shërbimet e grumbullimit të mbetjeve një herë në ditë në pikat e grumbullimit dhe dy herë në ditë për zonat ku depozitohet sasi më e madhe mbetjesh ose nuk ka hapësirë për vendosjen e kontejnerëve, dhe më tej transporti për në venddepozitim Sharrë. Kontrata përfshin gjithashtu edhe shërbimin e fshirjes së rrugëve. 3500 kontejnerë me vëllim $1,7m^3$, janë vendosur në 6 zonat e grumbullimit të mbetjeve. Një nga zonat përdorte kontejnerë me vëllim të ndryshëm nga zonat e tjera, por që prej shkurtit 2012 kontejnerët janë zëvendësuar edhe në këtë zonë. Kontejnerët, jo gjithmonë janë të vendosur në të gjithë zonën e shërbimit dhe banorët i hedhin mbetjet ku të munden ose në brigjet e lumenjve, ngaqë kontejnerët janë të vendosur larg vendeve të banimit. Zona, që nuk mbulohet me kontejnerë mbetjesh, duke marrë një rreze shërbimi prej 200 m nga secili kontejner, tregohet në Figurën 5.1.1. Sipas hartës, vihet re një hapësirë boshe në rrethinat e qytetit, në rrjedhën e sipërme të Lumit Lana dhe zonat përreth Lumit të Tiranës.

Që nga shtatori 2011, operatorët privatë të shërbimit të kontraktuar grumbullojnë rreth 670 tonë në ditë siç tregohet në Tabelën 5.1.1. Përveç kësaj sasive mbetjesh, Ndërmarrja e Kuartallave pranë Bashkisë së Tiranës, grumbullon mbetjet në parqet dhe hapësirat publike. Gjithashtu, edhe operatorë të tjerë privatë grumbullojnë mbetjet nga prodhuesit e mëdhenj, sipas kontratave të lidhura me ta. Sasia e përgjithshme e mbetjeve të grumbulluara e kalon pak vlerën e 700 - 900 tonëve në ditë.



Burimi: Drejtoria e Planifikimit Urban, BT, Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 5.1.1 Zona e Pambulluar me Shërbimin e Grumbullimit të Mbetjeve

Tabela 5.1.1 Sasia e Vlerësuar e Mbetjeve të Grumbulluara nga Ofruesit Privatë të Shërbimit

Kompania e Grumbullimit dhe Transportit të Mbetjeve	Vëllimi i Kazanit të Mbetjeve (m³)	Nr. mujor i kazanëve të kontraktuar (copë)	Numri i kazanëve të grumbulluar (copë)	Përlogaritja neto e sasisë së mbetjeve për kazanë (copë)	Sasia e vlerësuar e mbetjeve të grumbulluara	
					(tonë/muaj)	(tonë/ditë)
Infinit (East 1)	1,7	18270	17547	0.149	2610	87
TTA Alba-Lam (East 2)	1,7	26010	25638	0.149	3814	127
TTA Alba-Lam (East 3)	3,2		1388	0.280	389	13
	2,4		7577	0.210	1591	53
Korsel sh.p.k (Ëest 1)	1,7	26700	26319	0.149	3915	130
Fusha (Ëest 2)	1,7	22260	22128	0.149	3292	110
Ecologica Albania sh.p.k (Ëest 3)	1,7	30180	29562	0.149	4397	147
Gjithsej					18661	667

Burimi: Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT, Ekipi Studimor i JICA-s

(3) Aktivitetet 3R

Tani për tani ndarja e mbetjeve nuk kryhet. Pra, mbetjet e përziera depozitohen në kazanët publikë. Për më tepër, ka grumbullues të mbetjeve, të cilët grumbullojnë në kazanët publikë, mbetjet e riciklueshme. Pjesa më e madhe e tyre janë pjesë e komunitetit Rom dhe grumbullojnë kryesisht materiale metali, si kanoçet e aluminit, kanoçet e çelikut, pajisje të ripërdorshme & kukulla etj. Zakonisht, rreth 60-70 grumbullues mbetjesh kryejnë këtë aktivitet edhe në

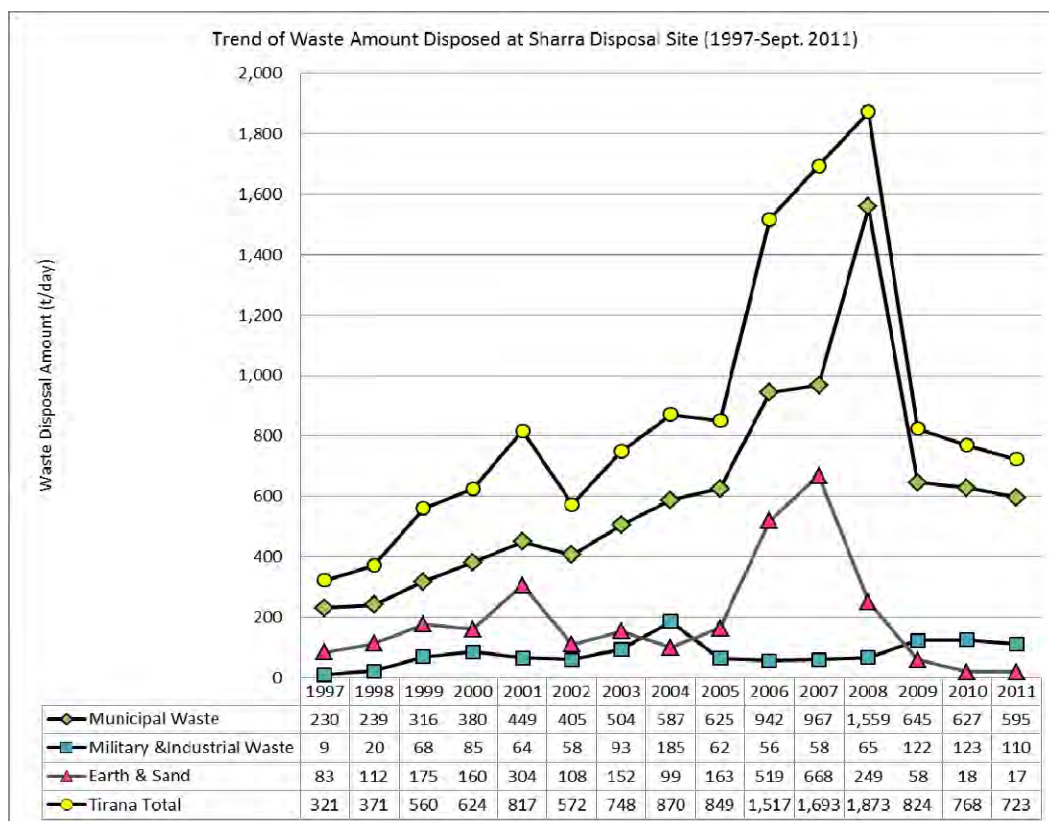
venddepozitimin e Sharrës. Materialet e riciklueshme të grumbulluara në venddepozitim përfshijnë: letrën, kartonin, qelqin si material shtesë të atyre të sipërpërmendura. Sasia e grumbulluar gjithsej mund të vlerësohet në rreth 42 tonë/ditë. Fabrikat e riciklimit janë të organizuara nga Agjencia e Ricikluesve të Shqipërisë ku si lëndë të parë përdorin edhe materialet e grumbulluara. Janë 34 kompani riciklimi, por sipas informacionit të agjencisë, vetëm 10 kompani veprojnë aktivisht dhe kompanitë e mëdha figurojnë në vlera, ndërsa kompanitë e vogla përbëjnë shumicën. Duke analizuar të dhënat e fabrikave të riciklimit, përqindja e mbetjeve të ricikluara vlerësohet përafërsisht në 6-7% të shumës së mbetjeve bashkiake të grumbulluara.

(4) Trajtimi i Ndërmjetëm

Trajtimi i ndërmjetëm nuk është paraqitur ende për zbatim në terren. Gjithashtu, nuk ka asnjë njoftim nëse ekzistojnë grupe kompostimi në zonën e BT.

(5) Depozitimi Përfundimtar

Puna për mbylljen e venddepozitimit të vjetër të Sharrës ka përfunduar dhe vendi i ri i landfillit është zgjeruar në territorin bashkëngjitur të vjetrit. Gjithashtu, objektet e lidhura me veprimtarinë në landfill duke përfshirë edhe peshoren e mjeteve janë në ndërtim e sipër. Ky projekt është zbatuar falë kredisë prej 6 milionë eurosh nga financimi i Bashkëpunimit Italian. Projekti për ndërtimin e landfillit të ri është zbatuar në tri faza. Faza e parë e ndërtimit ka përfunduar në 2008 dhe faza e dytë për ndërtimin e landfillit, ka nisur në shtator 2008. Faza e tretë e ndërtimit është duke u zbatuar. Pas përfundimit të punimeve, kapaciteti i planifikuar për landfillin do të jetë 2,45 milionë m³. Sot, mbetjet e përziera përpara ndarjes depozitohen në venddepozitim. Që nga fillimi i punës 3 vjet më parë, është arritur vëllimi i përllogaritur prej 1,5 milion m³. Kështu, vlerësohet se landfilli do jetë plotësisht i mbushur në 3 vjet, me vëllimin e mbetur të 1 milion m³. Sasia e mbetjeve të ardhura në venddepozitimin e mbetjeve Sharrë, gjatë periudhës 1997 deri në shtator 2011, është përcaktuar nga sasia ditore e mbetjeve të mbërritura siç tregohet në Figurën 5.1.2. Kjo sasi mbetjesh është rritur mjaft në vitet 2005-2008, kohë kur lulëzuan punimet e ndërtimit. Më pas, që nga viti 2009 sasia ka rënë në nivele normale. Që nga shtatori 2011, sasia e mbetjeve të ardhura në venddepozitim llogaritet në vlerën e rreth 720 tonëve në ditë.



Burimi: Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT, Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 5.1.2 Prirja e Sasisë së Mbetjeve të Depozituara në Sharrë (1997 - Shtator 2011)

5.2 Problemet e Menaxhimit të Mbetjeve në Bashkinë e Tiranës

Referuar njohjes së problemeve për aktivitetet e menaxhimit të mbetjeve në BT, pikat e mëposhtme të diskutuara janë sqaruar drejt përmirësimit të tyre. Kërkohej të studiohen çështjet me synim gjetjen e zgjidhjeve dhe zbatimin e tyre në një kohë të afërt.

(1) Të përgjithshme

Kuadri ligjor, ndër të tjera është përcaktuar edhe nga Ligji i Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve, miratuar në nëntor 2011. Por, rregulloret, normat, standardet dhe kriteret e hollësishme, nuk janë hartuar ende, për të zbatuar më tej propozimet përkatëse. Ndërkohë, Bashkia e Tiranës nuk ka ende një masterplan menaxhimi për mbetjet bashkiake. E për rrjedhim, zhvillimi i impianteve e lehtësive të nevojshme, prokurimi dhe ofrimi i shërbimit të menaxhimit të mbetjeve bashkiake nuk mund të ndërmerret pa një masterplan të frytshëm. Përkatësisht, Bashkia e Tiranës duhet të:

- Hartojë rregulloret përkatëse, të përcaktojë normat, standardet dhe kriteret e hollësishme për zbatimin e aktiviteteve të menaxhimit të mbetjeve në përputhje me kërkesat që burojnë nga Ligji;
- Hartojë Planin e Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve dhe të zbatojë planet e veprimit, si dhe të formulojnë projektet me përparësi në këtë masterplan.

(2) Grumbullimi dhe Transportimi i Mbetjeve të Ngurta

Në rrethinat e qytetit janë identifikuar depozitime joligjore të mbetjeve të ngurta, veçanërisht në

zonat përgjatë skarpateve të Lumit Tirana si dhe seksione të ndryshme në rrjedhën e sipërme dhe të poshtme të Lumit Lana. Këto zona nuk janë të mbuluara me shërbim pastrimi dhe kazanët e mbetjeve mungojnë ose janë shumë larg përdoruesve të shërbimit. Duke marrë parasysh këtë situatë, Bashkia e Tiranës duhet të:

- Përllogarisë numrin e nevojshëm të kazanëve të mbetjeve si dhe vendndodhjen e përshtatshme të tyre, për t'iu ofruar një shërbim sa më të mirë përdoruesve. Gjithashtu, të studiojë mundësinë e zbatimit të sistemit me tre kosha për të ndarë që në burim materialet e riciklueshme të thata, materialet e riciklueshme të njoma (mbetjet e biodegradueshme) dhe mbetjet e tjera të përziera, sipas kuadrit ligjor e rregullator në fuqi;
- Studiojë për ndryshimin e shërbimeve të tanishme të grumbullimit dhe për mënyrën e re të grumbullimit në sistemin e ri të koshave,
- Udhëzojë vazhdimisht banorët e qytetit të depozitojnë mbetjet në kazanë, në mënyrën e duhur si dhe të ndalojë hedhjen e mbetjeve në hapësirat publike;
- Vrojtojë dhe formulojë një plan të ngutshëm veprimi për pastrimin dhe zhdukjen e venddepozitimeve jo të ligjshme;

(3) 3R dhe Trajtimet e Ndërmjetme

Deri më tani, Bashkia e Tiranës nuk ka ndërmarr asnjë nismë për aktivitetet 3R. Pakësimi i mbetjeve nuk është promovuar ende në komunitet, megjithëse aktivitetet e ripërdorimit dhe riciklimit janë zbatuar nga sektori privat. Për të zbatuar kuadrin ligjor dhe rregullator në fuqi, për të ulur vëllimin e mbetjeve të dërguara në landfill, Bashkia e Tiranës duhet të:

- Përgatisë planet dhe programet për edukimin dhe informimin publik të prodhuesve të mbetjeve për të rritur ndërgjegjen për pakësimin e mbetjeve dhe ndarjen e materialeve të riciklueshme në burim, dhe të mundësojë zbatimin e menjëhershëm të planeve dhe programeve;
- Studiojë dhe parashikojë masat për të përmbushur objektivin e synuar prej 25% riciklim deri më 2015 përmes riciklimit dhe kompostimit të mbetjeve të biodegradueshme;
- Organizojë aktivitete kompostimi në grup me synime edukimi si dhe udhëzojë për zbatimin e kompostimit në një zonë pilot në qytet dhe/ose përmes bashkëpunimit me fermerët në territoret fqinje të qytetit;
- Ndërtojë lidhjet me industrinë e riciklimit, shitësit dhe grumbulluesit e mbetjeve dhe me banorët për të mbështetur dhe marrë pjesë në rikuperimin e sa më shumë materialeve të riciklueshme dhe procesin e riciklimit të tërësi.

(4) Depozitimi Përfundimtar

Jetëgjatësia e landfillit ekzistues të Sharrës, është parashikuar të jetë deri në fund të viteve 2013-2015, në varësi të kushteve të shmangies së mbetjeve nga depozitimi përfundimtar përmes pakësimit dhe riciklimit të mbetjeve. Duke marrë parasysh kohën që duhet për përcaktimin e vendit të përshtatshëm, projektimin dhe fillimin e punimeve, deri në fillimin e punës së landfillit të ri, Bashkia e Tiranës duhet të:

- Përcaktojë vendin e përshtatshëm për landfillin e ri, planifikimin, projektimin dhe ndërtimin e objekteve ndihmëse të depozitimit, pas mbylljes së landfillit të Sharrës.
- Vlerësojë dhe parashikojë masat për uljen e përqindjes së mbetjeve organike në landfill në më pak se 35% deri më 2016, për të zbatuar Direktivën e Landfillit 1999/31/EC.

(5) Tarifa e Mbetjeve

Mbledhja e tarifës së mbetjeve ka filluar në vitin 2002 dhe përqindja e shumës së kësaj tarife në fillim të procesit ka qenë mjaft e mirë. Megjithatë, në vitet në vijim përqindja e mbledhjes ra në 43%, në 2010. Parimi Përfituesi Pague (PPP) është mjaft i përhapur sot në shërbimet publike. Përkatësisht, Bashkia e Tiranës duhet të:

- Kryej një analizë për arsyen pse numri i prodhuesve të mbetjeve, kryesisht familjet, është ulur për pagesën e tarifës së mbetjeve dhe të marrin masa e të gjejnë rrugë për të përmbushur ankesat e prodhuesve të mbetjeve përmes përmirësimit të cilësisë së shërbimit;
- Rrisin dhe/ose zbatojnë transparencën e përlllogaritjes së kostos për menaxhimin e mbetjeve duke përfshirë: tarifën e mbetjeve, kontratën e grumbullimit të mbetjeve, shpenzimet për depozitimin dhe trajtimin e mbetjeve;
- Ngrejë një sistem përlllogaritjeje të vlershëm për llogaritjen e kostos për njësi për grumbullimin e mbetjeve dhe veprimet për depozitimin e tyre.

(6) Përfaqshet Bazë për Formulimin e PMIMN

BT nuk ka nisur ende punën për hartimin e planit vendor për menaxhimin e mbetjeve të ngurta. BT duhet të marrë në shqyrtim problemet e mësipërme dhe të nis hartimin e Planit Vendor për MIMN, sipas këtyre përfaqshet kryesore:

- Pjesëmarrja e përgjithshme e grupeve të interesit në aktivitetet e menaxhimit të mbetjeve të ngurta;
- Paraqitja e grumbullimit të ndarë të mbetjeve përmes shtimit të aktiviteteve të operatorëve privatë të grumbullimit,
- Pakësimi i shkallës së impianteve të trajtimeve të ndërmjetme dhe atyre për depozitimin e mbetjeve përmes aktiviteteve 3R,
- Zvogëlimin e barrës fiskale të Bashkisë së Tiranës për menaxhimin e mbetjeve të ngurta,
- Sigurimin e burimeve të nevojshme njerëzore dhe ngritjes së kapaciteteve për stafin e Bashkisë së Tiranës për përditësimin e shërbimit.

5.3 Planet dhe Strategjitë Kombëtare për Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta (MMN)

(1) Të përgjithshme

Shqipëria ka aplikuar për anëtarësimin në BE dhe për rrjedhim, përputhshmëria e Direktivave të BE me ligjet kombëtare, rregulloret, standardet, etj. është e ngutshme. Ligji për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve, ka hyrë në fuqi në dhjetor 2011 e që përputhet me shumicën e detyrimeve të Direktivave të BE-së. E si rrjedhim, kuadri i sistemit të menaxhimit të mbetjeve të ngurta për mbetjet e bashkisë, mbetjet e rrezikshme dhe jo të rrezikshme është plotësuar dhe është drejt zbatimit të tij. Gjithashtu, edhe sistemi administrativ për menaxhimin e mbetjeve është përgatitur dhe strategjitë e planet kombëtare për menaxhimin e tyre janë hartuar. Planin e menaxhimit të zonës së mbetjeve për Tiranën dhe planet vendore të menaxhimit të mbetjeve të njësisë vendore, janë duke u përgatitur nga autoritetet përkatëse, në përputhje me ligjet dhe detyrimet e Direktivave të BE-së. Statusi i hartimit të këtyre dokumenteve është si më poshtë:

- Strategjia Kombëtare e Mbetjeve - Miratuar nga Qeveria në qershor 2011
- Plan i Kombëtar i Menaxhimit të Mbetjeve - Miratuar nga Qeveria në janar 2011
- Plan i Zonës së Mbetjeve Tiranë - Hartuar dhe në pritje për miratim
- Plan i Menaxhimit të Mbetjeve për Bashkinë e Tiranës - Hartimi i dokumentit nuk ka nisur ende.

(2) Përparësitë e Politikave të Menaxhimit të Mbetjeve

Neni 6 i Ligjit për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve përcakton përparësitë e politikave për administrimin dhe menaxhimin e mbetjeve, si dhe mënyrën për të ndihmuar mbrojtjen e mjedisit nëpërmjet zbatimit të planeve dhe programeve.

- Nxitja e pakësimit/minimizimit të mbetjeve
- Nxitja e ripërdorimit
- Nxitja e riciklimit
- Nxitja e metodave të tjera për rikuperimin e burimeve, p.sh. rikuperimi i energjisë
- Depozitimi përfundimtar

Bashkia/Komuna përkatëse duhet të angazhohet në hartimin dhe zbatimin e planit të menaxhimit të mbetjeve sipas hierarkisë së administrimit dhe kuadrit ligjor në fuqi. Për më tepër, në vitet e fundit, kudo në botë aktivitetet 3R paraqiten si pjesë e rrjedhës kryesore për zbatimin e menaxhimit të mbeturinave.

(3) Niveli i Synuar i Planit të Politikave të Menaxhimit të Mbetjeve

Plan i Kombëtar i Menaxhimit të Mbetjeve përcakton bazën për zbatimin e planit sipas këtyre 4 pikave: 1) planifikimit; 2) edukimit; 3) burimeve, 4) legjislacionit, për të ndarë më tej zbatimin me tri faza, si Faza-1: 2010-2015, Faza-2: 2016-2020, Faza-3: 2021-2020. Niveli i synuar i çdo faze është vendosur në përputhje me Direktivat e BE-së, siç tregohet në këto pika kryesore:

- Për të ndaluar rritjen e sasisë së mbetjeve bashkiake komunale të prodhuara deri në 2020;
- Për të arritur riciklimin dhe kompostimin e mbetjeve bashkiake në 25% deri në 2015, 55% deri në 2020 dhe 75% deri në vitin 2025;
- Përfitimi i energjisë deri në 15% të mbetjeve bashkiake;
- Uljen e dërgimit të sasisë së mbetjeve në landfill nga rreth 90% (sot) në rreth 30 %;
- Dhënia e këshillave për biznesin, për uljen e mbetjeve dhe zhvillimin e tregjeve;
- Zhvillimi i tregjeve për materialet e riciklueshme, për të drejtuar metodën e riciklimit që të jetë më e qëndrueshme dhe të ulë kostot.

(4) Afati Kohor i Planit Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve

Bashkia e Tiranës si dhe njësitë e qeverisjes vendore, duhet të zbatojnë një qeverisje të mirë për menaxhimin e mbetjeve në përputhje me Ligjin për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve, Strategjinë Kombëtare të Menaxhimit të Mbetjeve, Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve. Sigurisht, që planet e veprimit, që janë pjesë e këtyre dokumenteve janë në përputhje me direktivat e BE-së. Plan i Kombëtar për Menaxhimin e Mbetjeve përcakton afatin kohor për administrimin rajonal të mbetjeve dhe njësitë e qeverisjes vendore, si dhe Bashkinë e Tiranës për zbatimin e planeve dhe programeve.

Tabela 3.3.1 Afati Kohor i Planveprimeve Kryesore të Planit Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve

Planveprimet Kryesore	Kufiri kohor
Hartimi i Planeve Rajonale të Menaxhimit të Mbetjeve për Tiranën, Durrësin dhe Elbasanin	Fundi 2011
Studime fizibiliteti për konceptin e sistemit me tre kosha, duke u zbatuar në të gjitha zonat e mbetjeve për grumbullimin e ndarë në: 1. Të riciklueshme të thata; 2. Të riciklueshme të njoma; 3. Mbetje të tjera.	Mes 2011
Zhvillimi i një programi aktiviteteve ndërgjegjëse për mbetjet, lidhur me afatet kohore të zhvillimit të infrastrukturës dhe operimet e menaxhimit të mbetjeve në terren.	Mes 2011
Ngritja e impianteve të kompostimit në nivel kombëtar dhe vendor	Fundi 2012
Identifikimi dhe zhvillimi i projekteve përparësore nga Qarku dhe Bashkitë në përputhje me Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve	Fundi 2013
Fushata ndërgjegjësimi dhe informimi publik në të gjitha zonat e mbetjeve (12 zonat e mbetjeve)	Fundi 2015
Paraqitja e përqasjes për rikuperimin e plotë të kostos	Fundi 2015
Zbatimi i sistemit të grumbullimit me tre kosha në të gjitha zonat e mbetjeve (12 zonat e mbetjeve)	Fundi 2018
Përditësimi i sistemit të grumbullimit të mbetjeve në të gjitha zonat e mbetjeve	Fundi 2018
Zbatimi i projekteve për ndarjen e mbetjeve të kompostueshme në të gjitha zonat e mbetjeve (12 zonat e mbetjeve)	Fundi 2018

Burimi: Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve, Ekipi studimor i JICA-s

5.4 Aktivitete të Donatorëve të Tjerë në Menaxhimin e Mbetjeve të Ngurta

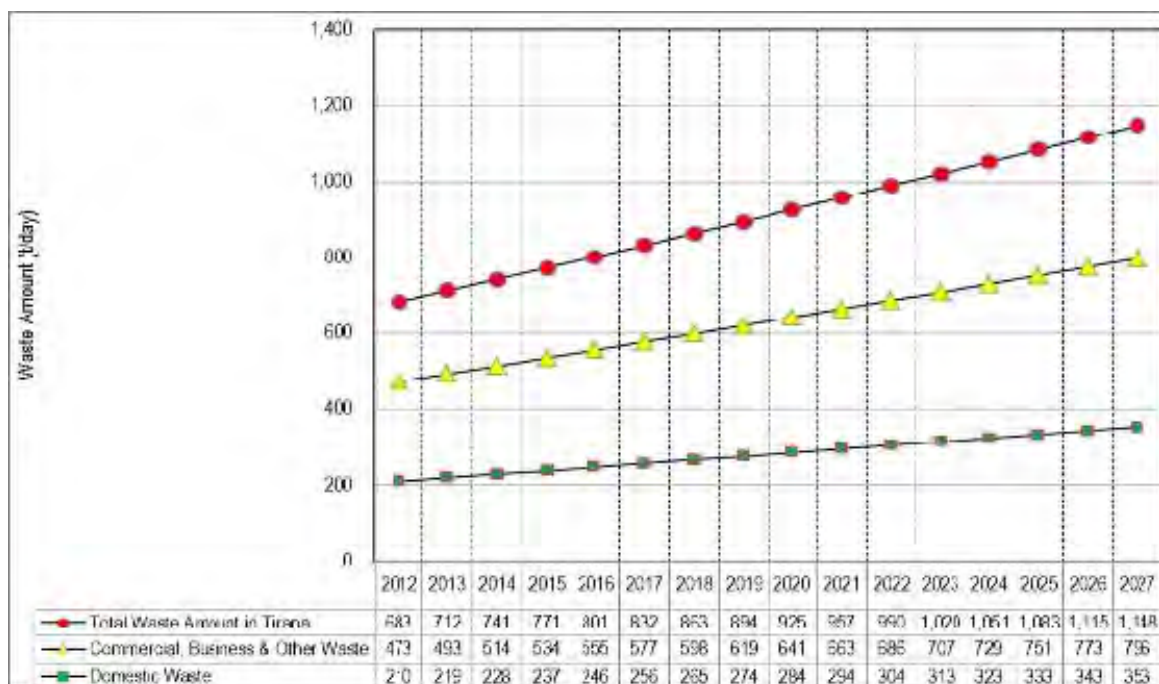
Agjencitë ndërkombëtare të donatorëve përfshirë BE, KfW, IFC dhe Cooperazione Italiana kanë ndihmuar qeverinë shqiptare në fushën e menaxhimit të mbetjeve. BE-ja ka dhënë një ndihmesë të madhe për përafrimin e legjislacionit mjedisor në Shqipëri, në përputhje me Direktivat e BE-së, si dhe ka përgatitur Strategjinë Kombëtare të Mbetjeve dhe Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve. Që nga marsi i vitit 2012, për përgatitjen e Planit të MIMN nuk ka asistencë nga agjenci donatore.

5.5 Vlerësimi i Shkallës së Impianteve të MMN

Shkalla e planifikimit të aktiviteteve dhe impianteve të MMN është vlerësuar duke u bazuar te faktorët, që përfshijnë: popullsinë e planifikimit urban, të dhënat e sasisë së mbetjeve të grumbulluara dhe të mbetjeve të ardhura në venddepozitim. Rezultatet për sasinë e mbetjeve dhe vërtetimit të përbërjes së tyre është kryer nga Ekipi Studimor JICA si dhe nivelet e synuara dhe vitet përkatëse për çdo aktivitet të MMN. Rezultati i vlerësimit të shkallës së planifikimit për sasinë e mbetjeve të ngurta, tregohet në paragrafët në vijim.

(1) Potenciali i Planifikuar i Sasisë së Mbetjeve të Grumbulluara

Potenciali i planifikuar i sasisë së mbetjeve të grumbulluara ose sasia e mbetjeve bashkiake të depozituara duhet për: mbetjet familjare, aktivitetet tregtare, bizneset e institucionet dhe rezultatet janë paraqitur në Figurën 5.5.1. Sasia e mbetjeve bashkiake të depozituara në një ditë është rritur nga 683 tonë në vitin 2012 në 1148 tonë në vitin 2027, duke treguar se përqindja e rritjes është në vlerën 70% në 15 vite. Duke e kthyer shumën e mbetjeve të depozituara në sasinë e mbetjeve të depozituara për frymë, kjo sasi mbetjesh rritet nga 1,176 g. në 2012 në 1,365 g. në 2027.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 5.5.1 Prirja e Sasisë së Planifikuar të Mbetjeve Bashkiake të Depozituara

(2) Sasia e Mbetjeve të Planifikuara për Planin 3R

Niveli i përqindjes së synuar për rikuperimin dhe riciklimin e mbetjeve nga plani 3R është pasqyruar në Tabelën 5.5.2 dhe Figurën 5.5.2. Përqindja e mbetjeve të pakësuara nga aktivitetet e rikuperimit të materialeve të riciklueshme zë 13% të sasisë së mbetjeve të depozituara ose 91 tonë në ditë në 2012. Në 2027, përqindja e planifikuar për të gjithë pakësimin e mbetjeve, e llogaritur nga përqindja e synuar për pakësimin e mbetjeve të prodhuara, rikuperimin dhe riciklimin e tyre, për çdo material të riciklueshëm, zë vlerën 89% ose 1,018 ton në ditë, duke përfshirë edhe sasinë e planifikuar për trajtimin e ndërmjetëm.

Tabela 5.5.2 Përqindja e Planifikuar për Rikuperimin dhe Riciklimin e Mbetjeve

Artikulli	2012	2017	2022	2027
Reduktimi i Mbetjeve (t/d)	0	42	99	115
Materiale të Riciklueshme (t/d)	91	160	249	342
Mbetje drejt Energjisë (t/d)	0	102	562	562
Mbetje të Mundshme nga Riciklimi i Mbetjeve (t/d)	573	506	53	99
Mbetje Inorganike & Mbetje të Rrezikshme (t/d)	18	22	27	31
Sasia e Mbetjeve Gjithsej	683	832	990	1,148
Sasia e Mbetjeve të Pakësuara Gjithsej (t/d)	91	304	910	1,018
Shkalla e Reduktimit të Mbetjeve (%)	0%	5%	10%	10%
Raporti i Rikuperimit të Materialeve të Riciklueshme (%)	13%	19%	25%	30%
Raporti i Rikuperimit nga Mbetje drejt Energjisë (%)	0%	12%	57%	49%
Raporti i Pakësimit të Mbetjeve në Sasinë e Mbetjeve Gjithsej (%)	13%	36%	92%	89%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

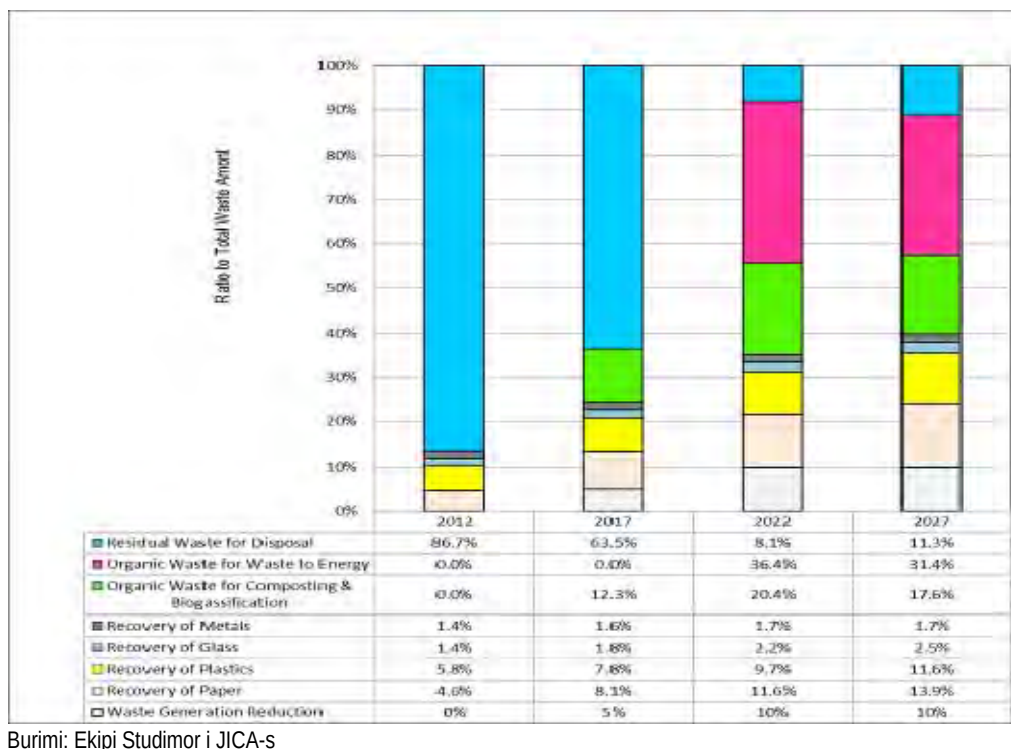
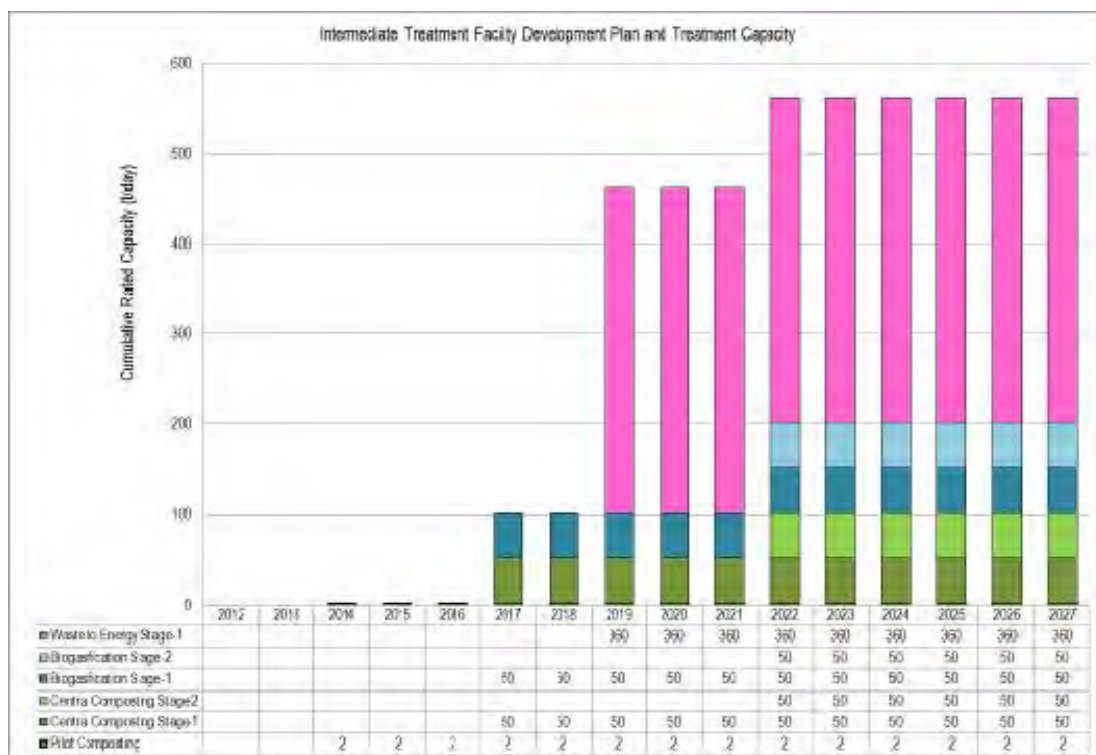


Figura 5.5.2 Përqindja e Planifikuar për Riciklim ndaj Sasisë së Përgjithshme të Mbetjeve Bashkiake

(3) Sasia e Mbetjeve e Planifikuar për Trajtimin e Ndërmjetëm

Trajtimi i Ndërmjetëm, i frytshëm për çaktivizimin e mbetjeve, stabilizimin dhe pakësimin e vëllimit të depozitimit përfundimtar, kryhet për mbetjet organike/biodegradueshme përmes kompostimit, biogazifikimit dhe mbetjeve për energji, sipas një zhvillimi në faza. Sasia e mbetjeve e përcaktuar për trajtimin e ndërmjetëm është 562 tonë në ditë, sipas konfigurimit përfundimtar të planit të propozuar për vitin 2027. Tabela në vijim tregon vitin e fillimit të funksionimit për çdo implant, kurse Figura 5.5.3 tregon zhvillimin në faza dhe shkallën e impianteve të trajtimeve të ndërmjetme.

Implantet e trajtimit të ndërmjetëm	Shkalla e Implantit	Viti i fillimit të funksionimit
Implanti Pilot i Kompostimit	1 t/ditë x 2 impiante	2014
Implanti Qendror i Kompostimit (Faza-1)	50 t/ditë	2017
Implanti Qendror i Kompostimit (Faza-2)	50 t/ditë	2022
Implanti i Biogazifikimit (Faza-1)	50 t/ditë	2017
Implanti i Biogazifikimit (Faza-2)	50 t/ditë	2022
Implanti i Mbetjeve në Energji	360 t/ditë	2019
Gjithsej	562 t/ditë	



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 3.5.3 Fazat e Zhvillimit të Objekteve të Trajtim të Ndërmjetëm

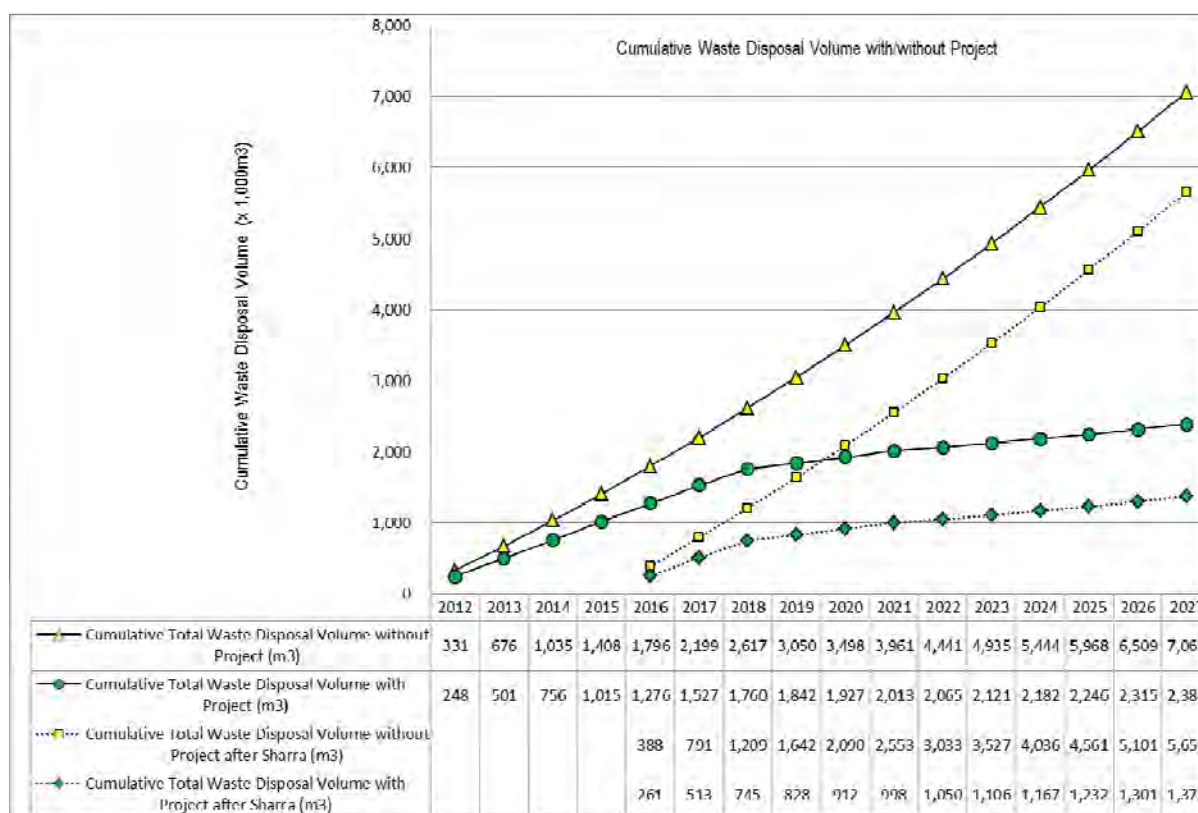
(4) Sasia e Planifikuar e Mbetjeve për Depozitim Përfundimtar

Tabela 5.5.2 na tregon se sasia përfundimtare e planifikuar për depozitim përfundimtar është vlerësuar për dy raste: për me/pa plan 3R dhe trajtim të ndërmjetëm. Në rast se planet zbatohen, sasia përfundimtare e mbetjeve për depozitim vlerësohet të jetë 174 tonë në ditë. Nëse planet nuk zbatohen, sasia përfundimtare e mbetjeve për depozitim shkon në 993 tonë në ditë. Figura 5.5.4 tregon vëllimin e grumbullimit në landfill. Vëllimi i grumbullimit në landfill është vlerësuar në kushtet kur venddepozitimi i Sharrës është në funksionim deri në fund të vitit 2014 dhe puna në landfillin e ri fillon në vitin 2015. Vëllimi i grumbulluar në landfill është vlerësuar të jetë në sasinë prej 1,4 milion m³, për rastet e zbatimit të planeve të propozuara, ndërkohë nëse planet e propozuara nuk zbatohen vëllimi i grumbullimit të mbetjeve në landfill do të shkojë në 5,7 milionë m³.

Tabela 5.5.2 Sasia Përfundimtare e Mbetjeve me/pa Planet 3R dhe të Ndërmjetme

Sasia e mbetjeve të depozituara pa Projekt (t/ditë)				
Njësi	2012	2017	2022	2027
Mbetjet Inorganike & Mbetjet e Rrezikshme	18	22	27	31
Burimet e Riciklueshme të mundshme & Mbetjet e fundit	573	698	830	962
Sasia e Mbetjeve të Depozituara	591	720	857	993
Shuma e sasisë së mundshme të mbetjeve	683	832	990	1,148
Përqindja e Mbetjeve të Depozituara ndaj Sasisë së Përgjithshme të Mbetjeve (%)	87%	87%	87%	87%
Sasia e Mbetjeve të Depozituara me Projekt (t/ditë)				
Njësi	2012	2017	2022	2027
Mbetjet Inorganike & Mbetjet e Rrezikshme	18	22	27	31
Burimet e Riciklueshme të mundshme & Mbetjet e fundit	573	556	53	99
Kundërshtime/Hedhje nga Impianti i Kompostimit & Biogazifikimit	0	20	40	40
Hiri nga Impianti i Mbetjeve për Energji	0	0	4	4
Shuma e Sasisë së Mbetjeve të Depozituara duke përfshirë Hirin & të kundërshtuarat	592	599	124	174
Sasia e Përgjithshme e Mbetjeve	683	832	990	1,148
Raporti i Mbetjeve të Depozituara me Sasinë e Përgjithshme të Mbetjeve (%)	87%	72%	13%	15%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 5.5.4 Vëllimi i Grumbullimit në Landfill me/pa Planet 3R dhe të Trajtimit të Ndërmjetëm

5.6 Objektivat e Planifikimit dhe Strategjitë e Planit të MIMN të Bashkisë Tiranë

(1) Të Përgjithshme

Plani i MIMN për Bashkinë e Tiranës për përmirësimin dhe përforcimin e shërbimeve të MMN është propozuar që të përfshijë katër përjasje teknike dhe tri përjasje institucionale & financiare:

Përjasja Teknike

- Plani i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve
- Plani i Pakësimit të Mbetjeve (Plani 3R)
- Plani i Trajtimit të Ndërmjetëm
- Plani për Depozitimin Përfundimtar të Mbetjeve.

Përjasja Institucionale dhe Financiare

- Plani për Zhvillimin e Kapaciteteve Institucionale
- Plani për Forcimin Financiar
- Plani për Rritjen e Ndërgjegjes Publike

Në formulimin dhe zbatimin e planeve të paraqitura më sipër, objektivi dhe strategjia e planit respektiv është përcaktuar në paragrafët në vijim.

(2) Plani i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve

1) Objektivat e Planifikimit

- Objektivi parësor i grumbullimit të mbetjeve është të ruajë pastërtinë në gjithë zonën që Bashkia ka nën juridiksion, në mënyrë që të përmirësojë higjienën dhe shëndetin publik si dhe të mbroj mjedisin, si edhe të ndalojë depozitimet e paligjshme në zonat publike;
- Objektivi i shërbimit të grumbullimit të ndarë të mbetjeve, është të rrisë rikuperimin e materialeve burimore në mbetjet e depozituara, për të ndihmuar në ngritjen e një shoqërie të orientuar drejt riciklitimit në burim.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Bashkia e Tiranës fillimisht duhet të ruajë zonat e mbuluara me shërbim;
- Bashkia e Tiranës duhet të ofroj shërbim pastrimi në rrethinat e qytetit, ku denduria e mbetjeve të shkarkuara është e lartë dhe tani për tani nuk janë vendosur kontejnerë;
- Shërbimi i grumbullimit të mbetjeve duhet të ofrohet edhe në zonat e largëta ku/kur denduria e mbetjeve të shkarkuara është e lartë;
- Sipas kërkesave të prodhuesve të mbetjeve, Bashkia e Tiranës duhet të ofroj shërbimin e grumbullimit të mbetjeve për mbetjet me vëllim të madh dhe llojet e tjera të mbetjeve, të quajtura si mbetje bashkiake, kundrejt një tarife të caktuar për këtë shërbim;
- Bashkia e Tiranës duhet të ristrukturojë, përditësojë dhe mbaj shërbimin e grumbullimit të mbetjeve të ofruara nga operatorët privatë, drejt ngritjes së sistemit të grumbullimit dhe transportimit të mbetjeve të ndara në kontrollin e plotë të Bashkisë së Tiranës;

- Grumbullimi i ndarë i mbetjeve duhet të paraqitet fillimisht me sistemin e 3 koshave dhe më tej të kalohet në sistemin me 4 kosha, përpara paraqitjes të sistemit për mbetje në energji, në të ardhmen.

(3) Plani i Pakësimit të Mbetjeve (Plani 3R)

1) Objektivat e Planifikimit

- Objektivi thelbësor i pakësimit të mbetjeve, duke përfshirë ripërdorimin dhe riciklimin e mbetjeve, është të pakësoj shkarkimin e ndotësve të mundshëm (mbetjeve) në mjedis si dhe të zvogëloj koston për mbrojtjen e mjedisit, përveç lehtësimit të barrës së koston për Bashkinë e Tiranës duke pakësuar sasinë e mbetjeve të grumbulluara, kryerjen e trajtimeve të ndërmjetme dhe depozitimin;
- Objektivi i rikuperimit të burimeve, (ripërdorimit dhe riciklimit të tyre) është të përdor materialet e riciklueshme burimore të gjetura në mbetjet e grumbulluara, për ruajtjen e burimeve natyrore të fundit për brezat e ardhshëm.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Pakësimi i mbetjeve, rikuperimi i burimeve dhe riciklimi fillimisht duhet të realizohen me sistemin e 3 koshave dhe nisjen e ndarjes së mbetjeve në burim, si sistemi bazë duke respektuar kushtet për ushtrimin e përgjegjësisë dhe rolit të të gjitha palëve të interesuara duke përfshirë edhe sektorët qeverisës, (Bashkinë e Tiranës), banorët dhe subjektet tregtare;
- Rikuperimi i materialeve të riciklueshme, më tej duhet të kalojë në sistemin me 4 kosha, përse kohë sistemi i mbetjeve për energji në të ardhmen do të jetë në funksionim;
- Funksionimi i grupeve komunitare, si grupet në institucionet fetare kisha/xhamia, shkolla, organizata për të rinjtë, etj., duhet të lehtësohet ndjeshëm për aktivitetet e pakësimit të mbetjeve, rikuperimit të burimeve dhe riciklimit;
- Mirëfunksionimi i stacioneve të grumbullimit të burimeve ose ngritja e qendrave për rikuperimin e materialeve, si: impiantet e rikuperimit të materialeve, bankat e mbetjeve, qendrat e shlyerjes/riblerjes, etj., të vendosura në vende të ndryshme në zonën e qytetit;
- Marrja pjesë/Mbështetja e aktiviteteve të grumbulluesve të mbetjeve, tregtarëve dhe industrive të riciklimit për t'u lidhur me aktivitetet 3R të Bashkisë së Tiranës.

(4) Plani i Trajtimit të Ndërmjetëm

1) Objektivat e Planifikimit

- Trajtimi i ndërmjetëm ka si objektivi të stabilizojë dhe dekompozojë mbetjet dhe të ulë vëllimin e mbetjeve familjare, për ti transformuar mbetjet për rikuperim të burimeve.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Sistemet e ndarjes në burim, rikuperimit të materialeve dhe grumbullimit të ndarë duhet të ofrohen dhe kryhen përpara se mbetjet të hyjnë në proceset e trajtimit të ndërmjetëm;
- Proceset e trajtimit të ndërmjetëm duhet të projektohen sa më shumë të jetë e mundur drejt proceseve për rikuperimin e burimeve, duke përfshirë opsionet e inceneratorit & prodhimit të energjisë, kompostimit, biogazifikimi, etj., për të kthyer mbetjet në energji dhe/ose produkte të ricikluara;

- Paraqitja e kompostimit duhet të nis me kompostimin komunitar, qendrat pilot të kompostimit dhe në fund me zhvillimin e impianteve qendrore të kompostimit në shkallë të lartë;
- Paraqitja e kompostimit duhet të bëhet në bashkëpunim me grupet e fermerëve, për përdorim në parqe apo aktivitetet e pyllëzimit, etj., për përdorimin dhe shpërndarjen e duhur të produkteve përfundimtare.

(5) Plani i Depozitimit Përfundimtar të Mbetjeve

1) Objektivat e Planifikimit

- Depozitimi i mbetjeve duhet të jetë procesi i fundit i menaxhimit të mbetjeve, për të depozituar dhe magazinuar përgjithmonë ato mbetje, që nuk kanë më asnjë vlerë për rikuperim burimi dhe/ose mbetjet, që mund të kthehen për përdorim të mëtejshëm dhe të mbrojnë territoret përreth nga ndotjet dytësore.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Mbetjet e trajtuara ose mbetjet jo të rrezikshme nga aktivitetet familjare dhe mbetjet inerte janë objekt për zhvillimin e impianteve të Depozitimit Përfundimtar të Mbetjeve për Bashkinë e Tiranës;
- Impiantet për Depozitimin Përfundimtar të Mbetjeve duhet të zhvillohen duke marrë parasysh sasinë e mbetjeve të shmangura në përputhje me sasinë e mbetjeve të planifikuara për depozitim, të përfutuara nga zbatimi i duhur i rikuperimit të burimeve dhe/ose trajtimit të ndërmjetëm;
- Landfilli sanitar vlerësohet si metoda e duhur për depozitimin, si nga pikëpamja ekonomike ashtu dhe mjedisore. Për zhvillimin e landfillit për mbetjet jo të rrezikshme, BT duhet të zhvillojë impiantet e Depozitimit Përfundimtar përpara mbylljes përfundimtare të venddepazitimit të Sharrës;
- Zhvillimi i landfilleve të reja duhet të kryhet për më shumë se një territor kandidat të mundshëm dhe më tej të propozohet zhvillimi i të ardhmes bazuar në rezultatet e një studimi të saktë për venddepozitimin e duhur;
- Ndotja e mundshme dytësore nga venddepozitimi duhet të ulet në mënyrë që të përkojë me praktikatat standarde të guidave të BE-së;
- Zhvillimi i zonës së landfillit duhet të bëhet me faza. Territori bashkëngjitur vendit të vjetër, duhet të prokurohet për zgjerim në të ardhmen, për një periudhë afatgjatë dhe/ose zhvillimi i impianteve të ndërmjetme duhet të vijojë trajtimin e përgjithshëm të mbetjeve dhe operacionet për depozitimin në një vend të ri.

(6) Plani për Zhvillimin e Kapaciteteve Institucionale

1) Objektivat e Planifikimit

- Objektivi për zhvillimin e kapaciteteve institucionale është të përcaktojë masat më të përshtatshme institucionale dhe organizative për të bërë të mundur që Bashkia e Tiranës të zbatojë në mënyrë të frytshme menaxhimin e mbetjeve të ngurta të formuluar në Planin e MIMN si dhe të përcaktojë planet e zbatimit për periudha afatgjata.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Zhvillimi i kapaciteteve institucionale duhet të përqendrohet në forcimin e strukturave organizative, praktikatat menaxheriale dhe teknike për veprim të qëndrueshëm dhe mirëmbajtje të sistemit të propozuar të MMN;

- Zhvillimi i kapaciteteve institucionale kryesisht bëhet për Task Team e propozuar për t'u ngritur në varësi të Drejtorisë së Menaxhimit të Mbetjeve në BT, për forcimin e kapacitetit zbatues të Planit të MIMN.

(7) Plani për Forcimin Financiar

1) Objektivat e Planifikimit

- Objektivi kryesor për forcimin e financave është të siguroj buxhetin për operacionet e nevojshme dhe koston e mirëmbajtjes së planit të propozuar të MIMN si dhe të sigurojë një financim të pavarur për krijimin e një kostoje të MMN, të rikuperueshme në fazën përfundimtare, për zbatimin e projekteve në të ardhmen.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Tarifa e pastrimit duhet rishikuar në varësi të kostos për njësi, që do të përlogaritet respektivisht për grumbullimin e mbetjeve, trajtimin e ndërmjetëm dhe depozitimin e tyre, vlerësimin e dëshirës për të paguar dhe shumën e shpenzimeve për shërbimet publike, duke marrë parasysh edhe rezultatet e vrojtimit të ndërgjegjësimit shoqëror për menaxhimin e mbetjeve;
- Sistemi i tarifimit optimal për tarifën e mbetjeve duhet të pasqyrohet te burimet e të ardhurave nga MMN për të mbuluar, të paktën, kostot operative dhe të mirëmbajtjes në fazën fillestare, duke shtuar shpenzimet administrative në fazën e dytë dhe në fund vendosja e tarifës së mbetjeve për mbulimin e plotë të kostos duke përfshirë dhe koston e amortizimit të shpenzimeve themelore të investimit;
- Transparenca e kostos së menaxhimit të mbetjeve të ngurta duhet kryer për të bërë publike të gjitha shpenzimet dhe të ardhurat, për të përcaktuar normën e tarifës.

(8) Plani për Rritjen e Ndërgjegjes Publike

1) Objektivat e Planifikimit

- Objektivi i përcaktuar është rritja e ndërgjegjes së qytetarëve dhe e të gjitha palëve të interesuara për pjesëmarrje aktive, duke përmblusur rolet e tyre në aktivitetet e MMN të propozuara në Planin e MMN të Bashkisë së Tiranës, dhe nën përgjegjësinë e Bashkisë së Tiranës për t'u zbatuar.

2) Strategjitë e Planifikimit

- Që Plani i MIMN, dhe planet e veprimit përkatëse, të kuptohen e zbatohen plotësisht nga stafi i institucionit zbatues dhe stafi menaxherial, kërkohet që ata të qartësojnë e përcaktojnë se në cilat pika është e rëndësishme të kërkohet bashkëpunimi i shoqërisë për zbatimin e suksesshëm të planeve të veprimit dhe programeve;
- Zbatimi i programeve të edukimit për të nxitur një kuptim sa më të mirë nga qytetarët, grupet komunitare dhe të gjitha palët e interesuara të përfshira në aktivitetet e MMN, përmes edukimit publik dhe në shkolla si dhe në fushata publike duke paraqitur një program të qartë e të pasur, ku të përfshihen vizita në terren për të parë shërbimet e tanishme të MMN.

Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës
Plani i Rrjedhës Bazë për Grumbullimin e Mbetjeve të Ngurta, Trajtimin dhe Depozitimit (draft)

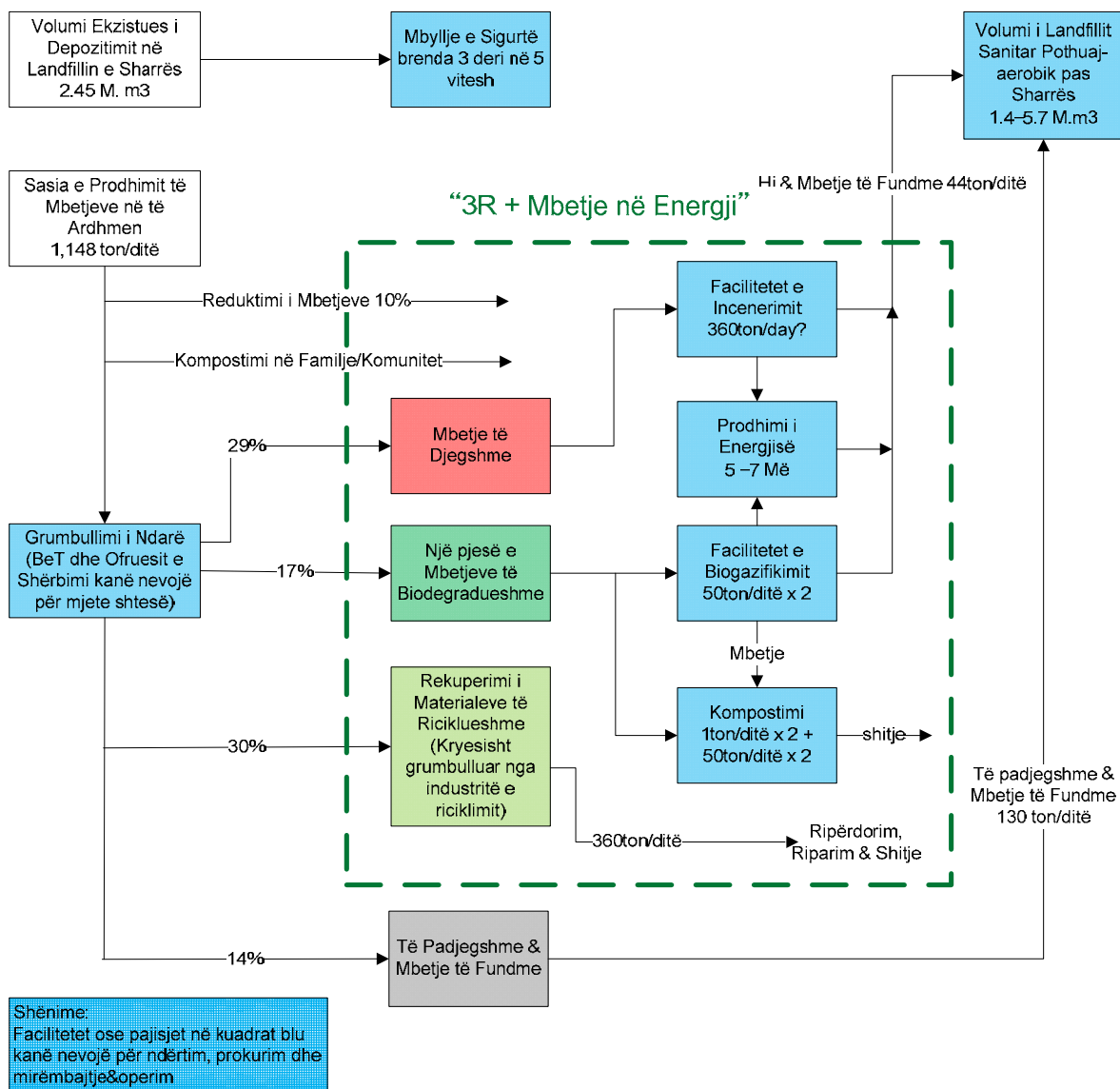


Figure 5.6.1 Rryma e Mbetjeve të MIMN të Propozuara për Vitin e Synuar 2027

5.7 Zërat dhe Afati Kohor i Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës

Plani i MIMN të Bashkisë së Tiranës përfshin plane dhe programe, të cilat jepen të përmbledhura në Tabelën 5.7.1. Afati kohor i zbatimit të planeve dhe programeve i listuar më sipër, paraqitet në Figurat 5.7.1 dhe 5.7.2.

Tabela 5.7.1 Zërat e Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës

Plani	Komponentët e Planeve dhe Programeve
Plani i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve	- Formulimi i Planit të Zbatimit për Grumbullimin dhe Transportimin e Mbetjeve - Vrojtimi i Venddepozitimeve jo të ligjshme dhe Përgatitja e Projekteve të Pastrimit - Zbatimi i Projekteve për pastrimin e venddepozitimeve të paligjshme përmes kontratave - Zbatimi i Studimit Pilot për Përmirësimin e Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve - Grumbullimi i Ndarë i Mbetjeve përmes Sistemit me 3 kosha - Monitorimi i Aktiviteteve të Grumbullimit të ndarë - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i Grumbullimit të Mbetjeve
Plani i Pakësimit të Mbetjeve (Plani 3R)	- Hartimi i Planit të Zbatimit për Aktivitetet 3R - Zbatimi i Aktiviteteve 3R - Monitorimi i Zbatimit të Aktiviteteve 3R - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i pakësimit të Mbetjeve
Plani i Trajtimit të Ndërmjetëm	- Hartimi i Planit të Zbatimit për Trajtimin e Ndërmjetëm - Zbatimi i Planit për Trajtimin e Mbetjeve Organike - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i Trajtimit të Mbetjeve Organike - Zbatimi i Planit për Mbetjet në Energji - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i Mbetjeve në Energji
Plani i Depozitimit të Mbetjeve	- Hartimi i Planit të Zbatimit për Depozitimin Përfundimtar - Koordinimi me Planin Rajonal të Depozitimit të Mbetjeve - Zgjedhja e Vendit të Ndërtimit të Landfillit dhe Prokurimi - Zbatimi i Projektit për Depozitimin e Mbetjeve - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i Depozitimit të Mbetjeve
Plani për Zhvillimin e Kapaciteteve Institucionale	- Krijimi i një Task Team për MMN - Hartimi i Planit të Zbatimit për Zhvillimin e Kapaciteteve Institucionale - Ngritja e një Sistemi Institucional, shtesë - Hartimi dhe Miratimi i Planit MIMN - Vrojtimi i të Dhënave Bazë për Treguesit e Performancës dhe Raportimi - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i Zhvillimit të Kapaciteteve Institucionale
Plani për Forcimin Financiar	- Hartimi i Planit të Zbatimit për Forcimin Institucional - Studimi i Kostos për Njësi dhe Rishikimi i Tarifës së Pastrimit - Zbatimi i Planit për Forcimin Financiar - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani i Forcimit Financiar
Plani për Rritjen e Ndërgjegjes Publike	- Hartimi i Planit të Zbatimit për Rritjen e Ndërgjegjes Publike - Zbatimi i Planit për Rritjen e Ndërgjegjes Publike - Vlerësimi i Performancës dhe Nivelit të Synuar nga Plani për Forcimin Financiar

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 5.7.2 Afati Kohor i Zbatimit të Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës (2/1)

Plan Veprimet		Periodua Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periodua Afat-Mesme					Periodua Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-1	Plani i Grumbullimit dhe Transportimit të Mbejeve															
MMN-1-1	Harimi i Planit të Zbatimit për Grumbullimin dhe Transportimin e Mbejeve															
MMN-1-2	Vrojimi i Vendepozimeve Ilegale dhe Përgatja e projektit të Pasimit															
MMN-1-3	Zbatimi i Projektit të Pasimit të Vendepozimeve Ilegale përmes Kontraktimit															
MMN-1-4	Zbatimi i Studimit Pilot për Përmirësimin e Shërbimit të Grumbullimit të Mbejeve															
MMN-1-4-1	Studimi për Zgjerimin e Zonës së Shërbimit me Sistemin e 3-koshave															
MMN-1-4-2	Studimi i Grumbullimit të Ndare të Mbejeve për Mbejet Speciale															
MMN-1-4-3	Zbatimi i Grumbullimit të Ndare në Zonat Pilot të Studimit															
MMN-1-5	Operimi/Funksionimi i Grumbullimit të Ndare sipas Sistemit me 3-kosha															
MMN-1-6	Monitorimi/Inspektimi i Aktiviteteve të Grumbullimit të Mbejeve															
MMN-1-7	Vlerësimi i Performancës dhe Niveli/Objektivave të Synuar në Planin e Grumbullimit të Mbejeve															
MMN-2	Plani i Minimizimit të Mbejeve (Plani 3R)															
MMN-2-1	Harimi i Planit të Zbatimit për Aktivitetet 3R															
MMN-2-1-1	Harimi i Planit të Zbatimit për Reduktimin e Mbejeve															
MMN-2-1-2	Harimi i Planit të Zbatimit për Rekuperimin, Ripërdorimin, Riciklimin e Mbejeve															
MMN-2-2	Zbatimi i Aktiviteteve 3R															
MMN-2-2-1	Promovimi i Kontrollit të Burimit të Prodhimit të Mbejeve															
MMN-2-2-2	Promovimi i Kontrollit të Shkarkimit të Mbejeve															
MMN-2-2-3	Promovimi i Rekuperimit të Materialeve të Riciklueshme															
MMN-2-2-4	Promovimi i Ripërdorimit dhe Riciklimit të Materialeve të Riciklueshme															
MMN-2-2-5	Ndërtimi i Implantit Qendror të Rekuperimit të Materialeve në Sharrë															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projektim 5% : Supervizim 5%)															
MMN-2-2-6	Operimi/Funksionimi i Implantit Qendror të Rekuperimit të Materialeve në Sharrë															
	Kosto Operative (Kosto e Personelit)															
	Kosto Operative (Energjia Elektrike & Shpërdorime)															
	Kostja e Mirëmbajtjes															
MMN-2-3	Monitorimi i Zbatimit të Aktiviteteve 3R															
MMN-2-4	Vlerësimi i Performancës dhe Niveli/Objektivave të Synuar në Planin e Minimizimit të Mbejeve															
MMN-3	Plani i Trajtimit të Ndërmjetëm															
MMN-3-1	Harimi i Planit të Zbatimit për Planin e Trajtimit të Ndërmjetëm															
MMN-3-1-1	Harimi i Planit të Zbatimit për Trajtimin e Mbejeve Organike															
MMN-3-1-2	Harimi i Planit të Zbatimit për Mbejet-në-Energji															
MMN-3-2	Zbatimi i Planit të Trajtimit të Mbejeve Organike															
MMN-3-2-1	Organizimi i Kompostimit në Shëpi dhe Grupeve Komunitare të Kompostimit															
MMN-3-2-2	Zbatimi i Projektit Pilot të Kompostimit në Shëpi dhe Komunitet															
MMN-3-2-3	Zgjerimi/Shtrirja e Praktikës së Kompostimit në Shëpi dhe Komunitet															
MMN-3-2-4	Përzgjedhja e Burimit të Madh të Prodhimit të Mbejeve të Biodegradueshme															
MMN-3-2-5	Ndërtimi i Implantit të Kompostimit i Shkallës Pilot															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projektim 5% : Supervizim 5%)															
MMN-3-2-6	Operimi/Funksionimi dhe Mirëmbajtja e Implantit të Kompostimit i Shkallës Pilot															
	Kosto Operative (Kosto e Personelit)															
	Kosto Operative (Energjia Elektrike & Shpërdorime)															
	Kostja e Mirëmbajtjes															
MMN-3-2-7	Ndërtimi i Implantit Qendror të Kompostimit/Biogazifikimit															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projektim 5% : Supervizim 5%)															
MMN-3-2-8	Operimi/Funksionimi dhe Mirëmbajtja e Implantit Qendror të Kompostimit / Biogazifikimit															
	Kosto Operative (Kosto e Personelit)															
	Kosto Operative (Energjia Elektrike & Shpërdorime)															
	Kostja e Mirëmbajtjes															
MMN-3-3	Vlerësimi i Performancës dhe Niveli/Objektivave të Synuar në Planin e Trajtimit të Mbejeve Organike															
MMN-3-4	Zbatimi i Planit të Mbejeve-në-Energji															
MMN-3-4-1	Përzgjedhja e Vendi të Ndërtimit dhe Prokurimi															
MMN-3-4-2	Ndërtimi i Mbejeve-në-Energji															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projektim 5% : Supervizim 5%)															
MMN-3-4-3	Operimi/Funksionimi dhe Mirëmbajtja e Implantit të Mbejeve-në-Energji															
	Kosto Operative (Kosto e Personelit)															
	Kosto Operative (Karburant, Lëndë Kimike & Ujë)															
	Kostja e Mirëmbajtjes															
MMN-3-5	Vlerësimi i Performancës dhe Niveli/Objektivave të Synuar në Planin e Mbejeve-në-Energji															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 5.7.3 Afati Kohor i Zbatimit të Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës (2/2)

[illegible]

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

6. Sistemi i Furnizimit me Ujë

6.1 Problemet në Sistemin e Furnizimit me Ujë

(1) Raporti i Ujit me të Ardhura të Ulëta

Vëllimi i faturimit shënoi një rritje prej 21% në 2010, ndërkohë që gjatë 2011 qëndroi pothuajse në të njëjtin nivel (është ulur me 0,5%). Gjithashtu, shkalla e sasisë së ujit të arkëtuar tregon një rritje në 43,7% për vitin 2011, një rritje të papërfillshme me 1,1 pikë nga viti paraardhës, krahasuar me rritjen 15% regjistruar në 2010. Më shumë se gjysma e vëllimit të prodhimit humbet prej rrjedhjeve të ujit në rrjet dhe/apo nga lidhjet e paligjshme.

Faturimi i ujit të përdorur bazohet në leximin e matësve. Përdoruesit, që nuk kanë matës apo e kanë të dëmtuar refuzojnë të paguajnë një tarifë të pandryshueshme, pavarësisht sasisë së përdorur. Sipas të dhënave të DPUK, përsa i përket vitit 2011 rreth 40% e përdoruesve familjarë kanë lidhje uji pa matës. Meqenëse furnizimi me ujë nuk është shërbim 24-orësh në të gjithë zonën e mbulimit, konsumi sot i ujit konsiderohet i ndryshëm nga kërkesa potenciale për ujë në rastet e shërbimit të furnizimit gjatë gjithë kohës. Ndreqja dhe vendosja e matësve të ujit është gjithashtu një çështje e ngutshme.

Përsa i përket kontrollit të prurjeve të sistemit të furnizimit me ujë, UKT në 2011 ka vendosur matësit e prurjeve në pikat e daljes së çdo rezervuari për të regjistruar vëllimin e ujit të dalë nga çdo rezervuar. Të dhënat nga këta matës i mundësojnë UKT-së të menaxhojë shpërndarjen e ujit, duke plotësuar kërkesën e çdo blloku shpërndarjeje. Ndryshimi ndërmjet vëllimit të shpërndarjes dhe vëllimit të konsumit të matur paraqet shifra të qarta të vëllimit të ujit të pallogaritur si rezultat i humbjeve apo lidhjeve të paligjshme në rrjet dhe kjo mund të përmirësohet nëpërmjet riparimi të tubave. Futja e sistemit të menaxhimit të rrjetit duke përdorur software-in e analizës hidraulike si WaterCad apo sisteme të ngjashme ndihmon në rindërtimin e një rrjeti efikas dhe Mbulim/Mirëmbajtje të qëndrueshëm.

Për një gjendje financiare të qëndrueshme të UKT, ulja e mëtejshme e kostos së mirëmbajtjes do të nxitet së bashku me uljen e sasisë së ujit pa të ardhura dhe rritjen shkallës së arkëtimit. Për shembull, kostoja e energjisë elektrike, e cila zë pothuaj 1/4 e kostos së përgjithshme të mirëmbajtjes për 2011, do të studiohet më me hollësi.

(2) Sistem i paqëndrueshëm i furnizimit me ujë në Tiranë

Bazuar në të dhënat e UKT, vëllimi i konsumit mesatar ditor për frymë në bazë të faturave ishte 82 354 m³ në 2011. Vëllimi maksimal ditor, baza për ndërtimin e objekteve të furnizimit me ujë, vlerësohet të jetë 228 700 m³ duke parashikuar 43,7% sasinë e ujit me të ardhura dhe 82,4% shkallën e vëllimit mesatar ditor të faktorit të pikut ndaj vëllimit maksimal ditor. Shkalla prej 82,4% iu aplikua rrjedhës mesatare ditore mbështetur në të dhënat e tre viteve të fundit.

Vëllimi i Furnizimit Maksimal Ditor = Vëllimi i furnizimit mesatar ditor ÷ Raporti i ujit me të ardhura ÷ Faktori i pikut

$$= 82\,354 \div 0,437 \div 0,824$$

$$= 228\,700 \text{ m}^3/\text{ditë}$$

Nga ana tjetër, kapaciteti i përgjithshëm i rezervuarëve kryesorë brenda zonës së shërbimit të UKT është $86\,300\text{ m}^3$, i barasvlershëm me 9,1 orë të prurjes maksimale ditore ($9,1 = 86\,300 / 228\,700 \times 24$). Nevojitet më shumë se një vëllim i barasvlershëm 12 orësh i rrjedhës maksimale ditore për kapacitetin e rezervuarëve që ti korrespondojë luhatjeve për orë, prandaj zmadhimi i kapaciteteve të rezervuarëve është mëse i këshilluar.

Ndërsa sasia e ujit pa të ardhura mund të përmirësohet duke ulur humbjet në rrjet dhe mënjanimin e lidhjeve të paligjshme, kërkesa për ujë për frymë do të rritet për shkak të rritjes së numrit të popullsisë së shërbyer dhe përmirësimit të nivelit të jetesës. Për këtë arsye, kapaciteti prodhues i burimeve të ujit duhet të rishikohet në rritje.

Disa prej puseve të ujit, që ndodhen në zonat pa kanalizime janë të ndotur nga amoniaku ose koliformi, që lidhen me ujërat e zeza dhe këto puse rrezikojnë mbylljen në të ardhmen.

Zonat me presion të ulët uji dhe zonat me klor mbetës me sasi të ulët janë çështje të tjera me të cilat UKT duhet të merret për të përmirësuar shërbimin e furnizimit me ujë.

6.2 Politika dhe Strategji Kombëtare për Sektorin e Ujësjetës - Kanalizimeve

Furnizimi me ujë dhe kanalizimet (UK) shkojnë gjithmonë krah për krah. Prandaj ky paragraf do të trajtojë politikën dhe strategjinë kombëtare jo vetëm të sektorit të ujit, por edhe të kanalizimeve. Një përmbledhje e Strategjisë Kombëtare të Furnizimit me Ujë dhe Sektorit të Shërbimeve të Kanalizimeve 2011-2017, plani kombëtar strategjik më i fundit i sektorit, përfunduar në maj 2011, përshkruhet shkurtimisht më poshtë.

(1) Strategjia Sektoriale dhe Objektivat

Kjo strategji kombëtare bazohet në parashikimin që popullsia prej 3,4 milionë banorësh në vitin 2010, viti bazë, do të vazhdojë të rritet me një rritje vjetore të butë prej 0,4% duke marrë parasysh edhe migrimin e brendshëm nga zonat rurale në ato urbane. Një program social për shtresën e varfër të popullsisë do të futet në këtë sektor.

Me qëllim përmbushjen e Direktivave të BE, Menaxhimi i Pellgut Lumor do të kryhet nëpërmjet rishikimit të ligjeve përkatëse. Drejtoria e Përgjithshme e Ujësjetës Kanalizimeve, në varësinë e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit, ka filluar që prej vitit 2002 një program monitorimi dhe standardizimi (M&B Unit) për 58 ndërmarrje të furnizimit me ujë, kryesisht lidhur me gjashtë tregues performance, siç tregohet në vijim.

1. Mbulimi i Shërbimit të Furnizimit me Ujë
2. Mbulimi i Shërbimit me Kanalizime
3. Raporti i Kërkesës së Furnizimit me Ujë (Raporti i Ujit të pa Arkëtuar)
4. Vijimësia e Shërbimit të Furnizimit me Ujë
5. Siguria e Furnizimit me Ujë (Cilësia e Ujit)
6. Shkalla e Trajtimit të Ujërave të Zeza

Përmirësimi i efikasitetit të operimit të ndërmarrjeve transferuar njësive të qeverive vendore (NJQV) nëpërmjet menaxhimit të duhur të aseteve dhe politikave për mbulimin e kostos është e nevojshme. Zhvillimi i ndërmarrjeve do nxitet të rritë frytshmërinë e funksionimit dhe po ashtu edhe Pjesëmarrja e Sektorit Privat (PSP) me mbështetjen e qeverisë qendrore.

(2) Vizioni, Objektivat e Misionit dhe Veprimtaria Parësore

Objektivat strategjikë të treguesve të performancës nga viti 2011 në 2017 tregohen në Tabelën 6.2.1.

(3) Politikat

Më poshtë janë shpjeguar 9 deklaratat politike:

- Juridiksioni i Politikave Tarifore
- Diferencimi dhe Strukturat e Tarifave
- Subvencionimet e Kryqëzuara ndërmjet Kategorive të Konsumatorëve
- Mbulimi i Kostos nga Ofruesit e Shërbimeve
- Aplikimi i Subvencioneve të Shënjestruara
- Inventarizimi i Aseteve dhe Vlerësimi i Sistemeve të Ujësjellës-Kanalizimeve
- Hartimi i një Ligji të ri të Veçantë për Shërbimet e Ujësjellës-Kanalizimeve
- Leja e Ofruesve të Shërbimeve të Ujësjellës-Kanalizimeve
- Autorizimi për të Zëvendësuar një Operator Dështues.

Tabela 6.2.1 Objektivat Strategjikë dhe Treguesit e Performancës (1/2)

Nr.	Treguesit e performancës	Treguesit faktik 2010	Planifikimi për fundvitin			
			2011	2013	2015	2017
1	Zgjerimi dhe përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të Ujësjellës-Kanalizimeve					
1.a.1	Mbulimi me Ujësjellës për zonën urbane	90,7%	91%	93%	95%	98%
1.a.2	Mbulimi me Ujësjellës për zonën rurale	57%	60%	70%	79%	85%
1.b.1	Mbulimi me Kanalizime për zonën urbane	83%	83%	85%	86%	87%
1.b.2	Mbulimi me Kanalizime për zonën rurale.	10,9%	11%	15%	25%	45%
1.c.1	Vazhdimësia e Shërbimit të Furnizimit me Ujë	11,1 orë	12 orë	14 orë	16 orë	20 orë
1.d.1	Mbulimi me shërbim për trajtimin e ujërave të ndotura me Impiante trajtimi	4%	7%	20%	30%	40%
1.e.1	Hartimi dhe realizimi periodik i vërtetimit të nevojave kombëtare për të përcaktuar projektet parësore për investime				100%	100%
2	Orientimi i ndërmarrjeve të ujësjellësit drejt parimeve të kontrollit dhe rikuperimit të plotë të kostove					
2.a.1	Mbulimi i Kostos së Drejtpërdrejtë të Funkcionimit (KDF) me të Ardhurat.	93,4%	95%	100%	100%	100%
2.a.2	Mbulimi i Kostos së Drejtpërdrejtë të Funkcionimit (KDF) me Arkëtimet.	78,6%	80%	90%	100%	100%
2.a.3	Mbulimi i Kostos së Përgjithshme të Funkcionimit (KTF) me të Ardhura.	66,6%	68%	72%	76%	80%
2.a.4	Mbulimi i Kostos së Përgjithshme të Funkcionimit (KTF) me Arkëtimet.	56,1%	58,5%	64,8%	71,4%	78,4%
2.a.5	Mbulimi i fondit rezervë të kapitalit (riparim/zëvendësim dhe kapitali i ri) për sektorin me të ardhura.	0%	0%	10%	30%	50%
2.a.6	Norma e përgjithshme e arkëtimit.	84,2%	86%	90%	94%	98%
2.b.1	Ullja e nivelit të ujit pa të ardhura.	63,2%	60%	54%	48%	40%
2.b.2	Niveli i Matjes së Konsumit të Ujit i shprehur si numër lidhjesh.	44,6%	48%	60%	72%	85%
2.b.3	Niveli i Matjes së Prodhimit të Ujit i shprehur si numër matësish	16%	30%	90%	100%	100%
2.b.4	Niveli i Matjes së Shpërndarjes së Ujit i shprehur si numër matësish.	12%	13%	60%	100%	100%
2.c.1	Krijimi i një programi sipas së cilit të gjitha ndërmarrjet e licencuara të ujit duhet të kenë një sistem menaxhimi asetesh të dokumentuar.			100%	100%	100%
2.d.1	Të gjitha shërbimet e licencuara të ujit duhet të zhvillojnë dhe të përditësojnë vit pas viti një plan biznesi pesëvjeçar			100%	100%	100%
2.e.1	Zhvillimi dhe zbatimi i një programi subvencionimi për familjet në nevojë			100%	100%	100%

Burimi: Strategjia Kombëtare e Sektorit të Ujësjellës-Kanalizime 2011-2017

Tabela 6.2.1 Objektivat Strategjikë dhe Treguesit e Performancës (2/2)

Nr.	Treguesit e performancës	Treguesit fakt 2010	Planifikimi për fundvitin			
			2011	2013	2015	2017
3	Përmirësimi i drejtimit dhe rregullimit të sektorit					
3.a.1	Forcimi i mëtejshëm i rolit të Entit Rregullator të Ujit		50%	100%	100%	100%
3.b.1	Zgjerim i aktiviteteve licencuese të Entit Rregullator të Ujit me synim licencimin e të gjitha sistemeve të ujësjellës-kanalizimeve			100%	100%	100%
3.c.1	Hartimi i një kontrate tip për ofrimin e shërbimeve		50%	100%	100%	100%
3.d.1	Forcimi i Drejtorisë së Përgjithshme të Administrimit të Ujërave në rolin e vet si Sekretariat Teknik, si dhe i Agjencive të Pëllgjeve të Lumenjve			75%	100%	100%
4	Investime për rritjen e kapaciteteve të forcës punëtore të sektorit					
4.a.1	Orët e Trajnimit të Stafit në vit (orë/vit/person)		1	8	24	40
4.a.2	Numri i Stafit Drejtues të trajnuar dhe të certifikuar për pozicionet e punës.		0	25	150	150
4.b.1	Të gjithë anëtarët e Këshillit Mbikëqyrës të shërbimeve të licencuara të ujit të kryejnë kurs trajnimi për rolet, detyrat, autoritetet dhe përgjegjësitë e tyre.			100%	100%	100%
5	Përparimi drejt harmonizimit të legjislacionit të brendshëm me Direktivat e BE-së Për Ujin					
5.a.1	T'i propozohet parlamentit legjislacion për ujin në zbatim të Direktivave të BE-së.			100%	100%	100%
5.b.1	Hartimi i një ligji të ri të veçantë për shërbimet e ujësjellës-kanalizimeve		50%	100%	100%	100%
5.c.1	Ndërmarrjet rajonale të Ujësllës-Kanalizimeve	57	57	45	35	26

Burimi: Strategjia Kombëtare e Sektorit të Ujësllës-Kanalizime 2011-2017

6.3 Gjetje nga Studime të Mëparshme

Katër studimet e mëposhtme kanë një rëndësi të madhe në furnizimin me ujë të Bashkisë së Tiranës dhe Njërive vendore kufitare.

(1) Plani i Përgjithshëm Rregullues i Bashkisë së Tiranës (PPRrBT: 2009)

Ky plan i financuar nga Banka Botërore, është formuluar në vitin 2009 për të trajtuar urbanizimin e ardhshëm të Tiranës, i cili nxitet edhe nga rritja e shpejtë e popullsisë. Rishikimi i këtij plani është në proces. Masterplani për ujësjellësin dhe planet e veprimit duhet të jenë në përputhje me planifikimin urban dhe më përdorimin e tokës të përshkruar në raportin e PPRrBT-së.

(2) Masterplani - Asistencë Teknike dhe Financiare për Sistemin e Ujësllës-Kanalizimeve të Tiranës së Madhe -TWS&SE (Dhjetor 2002)

Ky plan i hartuar nga Consortium Tirana Acque me ndihmën e Qeverisë Italiane synonte të

përmirësonte kushtet operative, riorganizimin, rritjen e kapaciteteve dhe qëndrueshmërinë e UKT-së.

(3) Masterplani - Asistencë Teknike dhe Financiare për Sistemin e Ujësjiellës Kanalizimeve të Tiranës së Madhe - TWS&SE - Përditësimi i parë (Shtator 2003)

Studimi i vitit 2002 u përditësua duke zgjeruar zonën e studimit në komunat fqinje, që shërbeheshin me ujë nga UKT si dhe nga sisteme të pavarura jashtë juridiksionit të UKT-së. U bë një vrojtim i hollësishëm i impianteve ekzistuese dhe u propozua një plan përmirësimesh dhe rritje të kapacitetit të rezervuarit, rinovim i stacioneve të pompimit dhe përforcim i rrjetit të tubacioneve.

(4) Masterplani i Ujësjiellësit dhe Kanalizimeve të Shqipërisë

Ky plan kombëtar ka filluar këtë vit me donacion të KfW gjermane dhe mbulon në nivel kombëtar 58 kompani Ujësjiellës-Kanalizime. Në përputhje me Strategjinë dhe Politikat Kombëtare, publikuar këtë vit nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, ky plan synon të përgatisë masterplanet dhe planet e veprimit për 58 kompanitë. Një kompani e bashkuar rajonale mund të prezantohet për të stabilizuar kushtet e tyre financiare dhe operative.

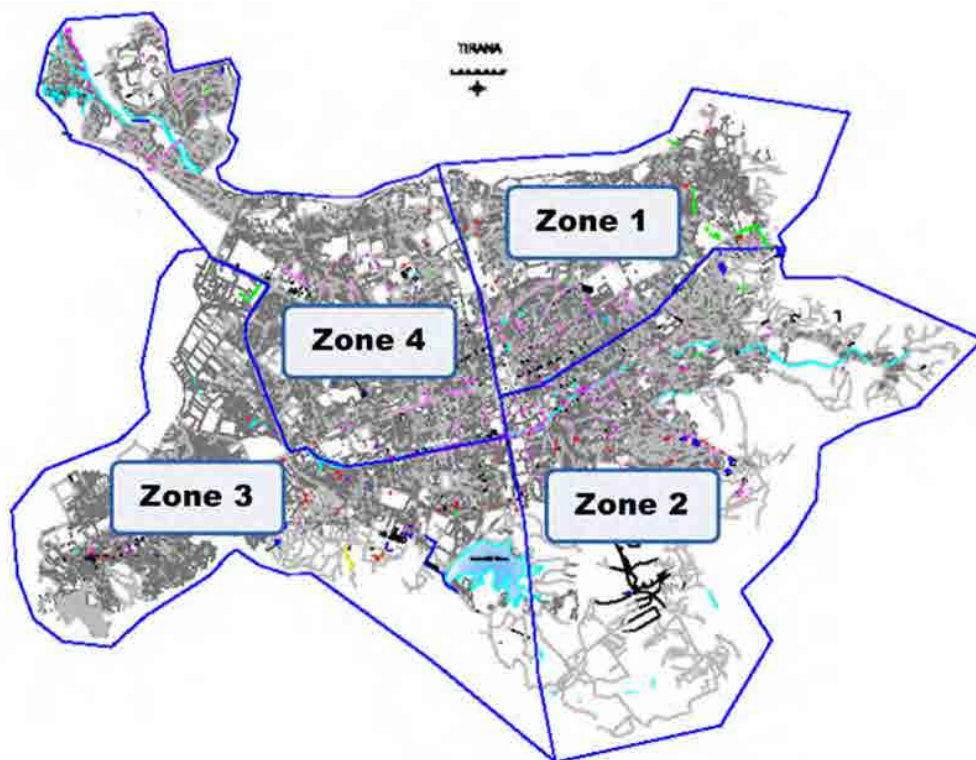
6.4 Agjencia e Zbatimit të Sektorit të Ujësjiellës-Kanalizimeve

(1) Organizimi

Sot, agjenci e zbatimit të sektorit të ujësjiellës-kanalizimeve është Ndërmarrja e Ujësjiellës-Kanalizimit të Tiranës, shkurt UKT. Në fund të 2011 numri i përgjithshëm i punonjësve ishte 1154 ku përfshihen dhe 116 punonjës të jashtëm me kontratë të plotë. Departamentet inxhinierike funksionojnë me tre sektorë: Sektori i Shpërndarjes, Sektori Teknik dhe Sektori i Kanalizimeve.

Sektori Teknik merret me studimet dhe projektet e nevojshme për zgjerimin dhe përmirësimin e tubacioneve të transmetimit dhe rrjeteve të shpërndarjes. Sektori i Shpërndarjes menaxhon mirëmbajtjen dhe kontrollin e rrjeteve të shpërndarjes, sot të kufizuara në Bashkinë e Tiranës, që sipas UKT-së është e ndarë në katër zona menaxhimi, të pasqyruara në Figurën 6.4.1. Sektori i Kanalizimeve menaxhon dhe mirëmban të gjitha rrjetet e kanalizimeve, po të ndara në katër zona menaxhimi, të njëjta me ato të ujësjiellësit.

Sektori i Prodhimit, që është përgjegjës për burimet ujore, stacionet e trajtimit dhe linjat e transmetimit deri te rezervuarët e shpërndarjes, varen nga zëvendësudrejtori i përgjithshëm meqenëse burimet ujore janë jashtë Bashkisë së Tiranës dhe koordinimi midis njësive vendore është i nevojshëm. Organigrama dhe numri i stafit pasqyrohen në Figurën 6.4.2.



Burimi: UKT

Figura 6.4.1 Ndarja e Qytetit të Tiranës në katër zona menaxhimi

(2) Të dhënat e Performancës

Në vitin 2011, vëllimi i përgjithshëm i prodhuar i ujit ishte 105 029 200 m³/vit. 84% e tij është prodhuar nga burime në rënie të lirë, këtu përfshihen: Liqeni i Bovillës dhe burime të tjera, ndërsa 16% e prodhimit vjen nga puse nëntokësore duke përdorur stacione pompimi. Uji i faturuar, është 45 917 800 m³/vit, pra, ujë me të ardhura. 43% e ujit të konsumuar ka shkuar për përdorim rezidencial, 7% për njësi private, 6% për institucione dhe 44% u është shitur bashkive dhe komunave të tjera. Treguesit kryesorë të performancës në 2010 janë paraqitur në Tabelën 6.4.1.

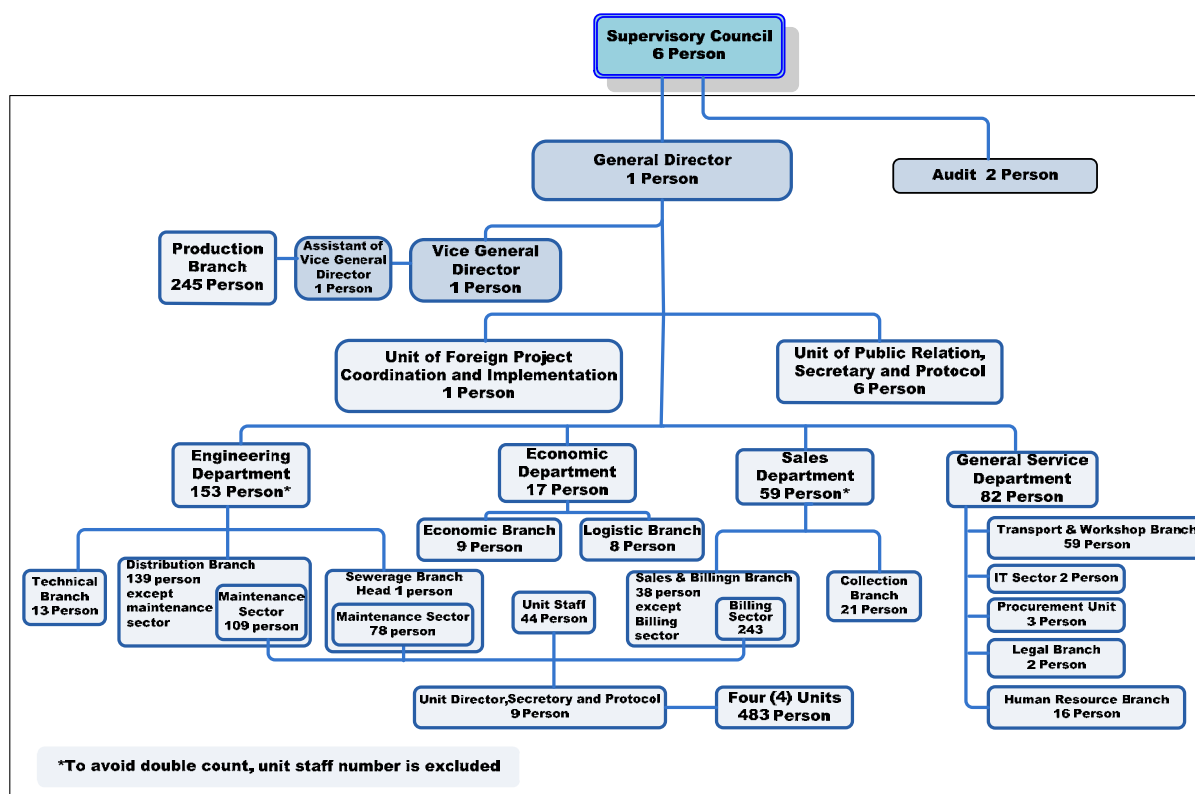
(3) Kushtet Financiare të UKT

Nga tabela e të ardhurave dhe e shpenzimeve del se të ardhurat neto të 2010 janë rritur në mënyrë të ndjeshme në krahasim me 2009. Kjo falë edhe rritjes së tarifave, rritjes së konsumit të matur si dhe ndërprerjes së lidhjeve të paligjshme.

Tabela 6.4.1 Rezultati i Treguesve Kryesorë të UKT-së në 2011

Njësia		Performanca	Shënime
Mbulimi	Furnizimi me ujë (%)	91,74 %	Zona Urbane 100%
	Kanalizimet (%)	79,40 %	Zona Rurale 59,90%
Raporti i mosrealizimit të të ardhurave (%)		56,28 %	Prodhimi për frymë/ditë 342.78 litër Shitja e ujit për frymë/ditë 145.87 litër
Shërbimi orë/ditë		11,13 orë	
Raporti i pëlqimit të cilësisë së ujit	Mbetja e klorit (%)	100 %	
	Koliform (%)	99,44%	
Raporti i trajtimit të ujërave të zeza		-	Projekti në proces i JICA-s do të ndihmojë
Numri i personelit për Lidhje		3,72	

Burimi: UKT



Burimi: UKT

Figura 6.4.2 Organigrama e UKT

6.5 Kushte Ekzistuese të Sistemit të Furnizimit me Ujë

Të dhënat e grumbulluara, diskutimet me stafin e UKT-së dhe vërtetimet në terren janë analizuar. Zgjidhjet dhe përfundimet për sistemin e furnizimit me ujë nën juridiksionin e UKT-së, Bashkia Tiranë dhe komunat fqinje, janë pasqyruar në vijim.

(1) Projekcioni i Kërkesës për Ujë

Bazuar në planifikimin e PPRrBT, në vitin 2020, UKT-ja do të furnizojë me ujë 1.290.000 banorë, me kapacitet maksimal ditor nga 363 740 m³/ditë në 472 600 m³/ditë (4 210 l/sekondë deri në 5 479 l/sekondë).

(2) Sistemi i Tanishëm i Furnizimit me Ujë

Përshkrimi i sistemit

Në 2011 burimet ujore të Bashkisë së Tiranës janë: 1) Ujë sipërfaqësorë nga Liqeni i Bovillës; 2) Tri burime; 3) Ujë nëntokësorë nga 9 puse terreni. Ujërat sipërfaqësorë trajtohen në Impiantin e trajtimit të ujërave të Bovillës dhe transferohen në rrjetin e shpërndarjes dhe rezervuarët e shpërndarjes. Ujërat e burimeve dhe ujërat nëntokësorë transmetohen drejtpërdrejt në rrjet ose në rezervuarë pas klorifikimit. Vendndodhja e çdo burimi dhe rezervuarët kryesorë tregohen në Figurën 6.5.1. Nga tabela vërehet së ka mjaft rezervuarë jashtë Bashkisë së Tiranës për furnizimin me ujë të zonave fqinje.



Burimi: UKT

Figura 6.5.1 Vendndodhja e Rezervuarit dhe e Burimeve të Ujit

Rezervat ujore

Kapaciteti i burimeve të ndryshme ujore (Liqeni i Bovillës, tri burimet dhe nëntë puset), është 3450 m³/sekondë ($\doteq$ 298000 m³/ditë), sasi e mjaftueshme për të mbuluar zonën e shërbimit të UKT-së. Veçanërisht Liqeni i Bovillës ka rezerva ujore të mjaftueshme edhe për kërkesat e ardhshme.

Cilësia e ujit të Liqenit të Bovillës është e mirë dhe kategorizohet si Klasë A në standardet mjedisore të cilësisë së ujit, ndërsa disa nga pusët fushore rrezikojnë të mbyllen për shkak të një sistemi jo të mirë të trajtimit të ujërave të zeza pranë zonave rrethuese të puseve.

Impianti i Trajtimet të Ujit (ITU)

Impianti i Bovillës është impianti i vetëm për trajtimin e ujit që ka UKT-ja. Uji nga dy burimet e tjera, sipërfaqësore dhe nëntokësore furnizon rrjetin e shpërndarjes pasi është klorinuar.

Kapaciteti i trajtimit të IUT të Bovillës është $6500 \text{ m}^3/\text{orë}$ ($=156\,000 \text{ m}^3/\text{ditë}$). Metoda e filtrimit të shpejtë pas koagulimit/sedimentimit zbatohet për trajtimin e ujit ashtu si edhe injektimi i karbonit aktiv pluhur në sistemin e filtrimit si masë kundër erës së rëndë të krijuar nga uji i ndenjtur në liqen gjatë sezonit nga tetori në janar.

Uji i trajtuar magazinohet në rezervuarin e brendshëm të impiantit dhe shpërndahet në rrjet ose në rezervuarë të tjerë me rënie të lirë pas klorinimit. Klori mbetës në pikën dalëse mbahet te $0,8 \sim 1,0 \text{ mg/L}$, sipas të dhënave të dhjetorit 2011. Llumrat nga depozita e sedimentimit dhe ujërat e shpëlarjes së filtrave grumbullohen në depozitën e llumrave. Derdhjet e depozitës rikthehen në pusin pritës në hyrje të impiantit, ndërsa llumi shkarkohet në Lumin e Tiranës.

Personeli prej 30 vetash është ndarë në 4 dhe 3 grupe, përveç një grupi rezervë dhe vënë në funksionim impiantin me 3 ndërresa 8-orëshe. Cilësia e ujit, që hyn dhe del analizohet për 17 parametra 2 herë në ditë në orën 8:00 dhe 14:00.

Tubat e transmetimit

Një nga çështjet më të ngutshme të UKT-së janë lidhjet e jashtëligjshme në tubat e transmetimit. Sot, UKT përveç heqjeve të lidhjeve të jashtëligjshme, po instalon dhe tuba transmetimi të gjerë më diametër 700 mm, meqenëse në tubat e gjerë është e vështirë të lidhësh degëzime tubash.

Rezervuarët

Në 2011 brenda dhe rreth qytetit të Tiranës numëroheshin 18 rezervuarë me një vëllim të përgjithshëm prej $86\,300 \text{ m}^3$, që është i barasvlershëm me 9,1 orë vëllim nga vëllimi i furnizimit maksimal ditor prej $287\,750 \text{ m}^3/\text{ditë}$ në 2011.

Rrjeti i shpërndarjes

Ka zona, si kodrat lindore dhe zona jug-perëndimorë, ku presioni i ujit është më i ulët se $2,0 \text{ Mpa}$. Matjet e klorit mbetës në 21 pika të zonës së furnizimit me ujë, të treguara në Figurën 6.1.5, të kryera nga ekipi studimor i JICA-s në korrik 2012, nxorën vlera, që fillojnë nga $0,0 \text{ mg/l}$ në $1,8 \text{ mg/l}$. Pikat me vlerë $0,0 \text{ mg/l}$ është rezultat i marrjes së ujit drejtpërsëdrejti nga tubacionet, pa klor, dhe kishte 10 pika që regjistronin përqendrim më të lartë se $1,0 \text{ mg/l}$. Përqendrimi i lartë i klorit të injektuar nga UKT e shpjegon këtë fakt, sidomos në stinën e verës ku ngrohtësia e diellit e konsumon me shpejtësi klorin. UKT hedh më shumë klor duke pasur parasysh që shumica e konsumatorëve përdorin ujin e depozituar nëpër depozita vetjake, gjatë kohës që mungon furnizimi me ujë nga UKT. Megjithatë ky nivel përqendrimi nuk paraqet problem për shëndetin e njerëzve, përqendrimi më i ulët i injektimit të klorit e përmirëson shijen e ujit. Bazuar në standardin e cilësisë së ujit të pijshëm në Shqipëri, është e nevojshme të paktën $0,3 \text{ mg/l}$ e mbetjes së përqendrimit të klorit.

(3) Aktivitete të donatorëve të tjerë në Sektorin e Ujësjellës-Kanalizimeve

Donatorë të ndryshëm kanë ofruar mbështetje institucionale dhe teknike në sektorin e ujësjellës-kanalizimeve në Shqipëri. Kohët e fundit, konsulentë gjermanë të financuar nga Banka Gjermane për Zhvillimi (KfW), kanë filluar “Masterplanin e Ujësjellësit dhe Kanalizimeve të Shqipërisë”. Ata sapo kanë dorëzuar Projekt Raportin Paraprak me mbikëqyrjet dhe verifikimet e dokumenteve ekzistuese, duke përcaktuar boshllëqet dhe duke propozuar masa përmirësuese. Masterplani synon vitin 2040. Ky plan mund të bëhet një forcë e madhe shtytëse në zhvillimin e

Sektorit të Ujësjetës-Kanalizimeve në Shqipëri. Tirana nuk ka projekte të tjera, përveç projektit në proces të JICA-s.

6.6 Plani i Përmirësimit në Sistemin e Furnizimit me Ujë

(1) Objektivat dhe Strategjitë për planin e furnizimit me ujë

Objektivat

Objektivat e përgjithshme planifikuese janë si vijon:

- Në rajonet, që janë në juridiksionin e UKT-së të arrihet një drejtpeshim midis kërkesës dhe ofertës brenda 2027;
- Furnizimi me ujë të jetë i sigurtë dhe pa kufizime orare;
- Të ndërtohet struktura për një sistem të qëndrueshëm furnizimi me ujë.

Strategjia

Strategjitë për përmbushjen e objektivave të lartpërmendur janë:

- Ndërtimi i një plani praktik dhe të frytshëm për zgjidhjen e problemeve ekzistuese dhe arritjen e qëllimeve.
- Të jetë në përputhje me qëllimet sipas fazave të përshkruara në “Strategjinë Kombëtare të Sektorit të Ujësjetës-Kanalizimeve 2011-2017”.
- Të ndjekë planet e veprimit afatshkurtër dhe afatmesëm që ka përpiluar UKT bazuar në politikat kombëtare.

Zona e mbulimit

Sot, zona e shërbimit të UKT, mbulon jo vetëm Bashkinë e Tiranës, por dhe bashkitë dhe komunat kufitare. Për këtë arsye, nëse diskutojmë dhe shqyrtojmë sistemin e furnizimit me ujë të Bashkisë së Tiranës duhet të kihet parasysh e gjithë zona. Megjithatë planet e veprimit praktik dhe të zbatueshëm, janë përqendruar në “territorin e vijës së verdhë”, disa propozime të lidhura kryesisht me burimet ujore, impiantet e trajtimit, rezervuarët, linjat e transmetimit dhe tubacionet shtrihen edhe jashtë vijës së verdhë.

Viti i synuar

Projekti është parashikuar të përfundojë në vitin 2027, por synimi i veprimeve afatshkurtra është viti 2017, ndërsa për ato afatmesme është viti 2022. Qëllimet e secilës fazë pasqyrohen qartë në studim.

Metodologjia e Studimit

Hapi i parë punës është parashikimi i kërkesës në të ardhmen bazuar në numrin e popullsisë në të ardhmen për çdo bllok shpërndarjeje në të cilin do të kryhet kontrolli i prurjeve. Një bllok shpërndarjeje është zona e mbuluar dhe furnizuar nga një rezervuar apo disa rezervuarë, që ndodhen pranë. Më pas, vjen baraspeshimi i hendekut ndërmjet furnizimit të përgjithshëm me ujë dhe kërkesës së përgjithshme.

Bazuar në figurën e baraspeshuar, planet e mëposhtme të përmirësimit do të hartohen.

- Zhvillimi i burimeve ujore shtesë;
- Kontrolli i cilësisë/prurjet ujore;
- Kontrolli i kërkesës së pikut;

- Kontrolli i vëllimit në blloqet e shpërndarjes (BSH);
- Impianti për kursimin e energjisë elektrike;
- Ngritja e kapaciteteve.

(2) Drejtpeshimi i Ofertës dhe Kërkesës për Ujë

Projeksioni i Kërkesës për Ujë

Kërkesa për ujë në 2027 është e dhëna bazë për planifikimin e shërbimeve. Kjo kërkesë llogaritet bazuar në secilin bllok shpërndarjeje duke shumëzuar vëllimin e konsumit të ujit për frymë me numrin e popullsisë së shërbyer. Kjo mesatare ditore shndërrohet në vëllimin maksimal ditor të furnizimit duke e quajtur faktorin e pikut midis rrjedhjeve mesatare dhe atyre maksimale ditore si dhe raportin e ujit me të ardhurat. Vëllimi i ujit të konsumuar në njësi është 200 l/frymë/ditë. Raporti i ujit me të ardhurat është 80% dhe faktori i pikut në vitin 2027 llogaritet 0,85, bazuar në performancën e mëparshme të UKT-së. Nisur nga të dhënat e mësipërme kërkesa e ujit në vlerën maksimale ditore llogaritet si më poshtë:

Kërkesa ditore maksimale për ujë = Vëllimin mesatar ditor të konsumit/faktori i pikut/raporti i ujit me të ardhurat.

Kërkesa për ujë në Bashkinë e Tiranës llogaritet bazuar në shtatë blloqe shpërndarjeje, që pasqyrohen në Figurën 6.6.1 duke rishpërndarë popullsinë e njësive bashkiake në këto blloqe.

Për njësitë e tjera vendore, që kanë parashikim për popullsinë e ardhshme, kërkesa për ujë është llogaritur, bazuar në numrin e popullsisë, që është shërbyer brenda juridiksionit të njësisë, në të njëjtën mënyrë si ajo e Bashkisë së Tiranës. Për njësitë e tjera vendore, që nuk kanë parashikim të popullsisë së ardhshme, kërkesa për ujë në vitin 2027 është llogaritur 1,5 herë e vëllimit ekzistues të shitur. Kërkesa për ujë gjithsej vlerësohet të jetë 303 000 m³/ditë siç tregohet dhe në Tabelën 6.6.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 6.6.1 Blloqet e Shpërndarjes

Drejtuesimi i Kërkesës me Ofertën

Kërkohet që të plotësohet kërkesa maksimale ditore e furnizimit të pandryshueshëm me ujë gjatë gjithë vitit. Për të përballuar kërkesën prej 303 000 m³/d ujë në 2027, nevojitet një kapacitet shtesë furnizimi me ujë prej rreth 20 000 m³/d sipas këtyre llogaritjeve:

$\text{Hendeku Kërkesë - Furnizim në 2027 është}$ $303\,000 - 283\,100 \text{ m}^3/\text{d} = 19\,900 \approx 20\,000 \text{ m}^3/\text{d}$

(3) Zhvillimi i Rezervave Ujore

Sipas raportit të PPRrBT 2009, potenciali i vëllimit grumbullues të burimeve ekzistuese të ujit nuk do të jetë në gjendje të mbulojë kërkesën për ujë të zonës së shërbimit në të ardhmen, ndërsa personeli i UKT beson se vëllimi potencial për kërkesën në të ardhmen është i mjaftueshëm për aq kohë sa uji i prodhuar arrin në rezervuarët e shpërndarjes me humbje minimale në rrjet dhe me prerjen e lidhjeve të paligjshme.

Nga parashikimi i Ekipit Studimor të JICA-s, është i nevojshëm rreth 20 000 m³/d kapacitet shtesë furnizimi me ujë dhe ky vëllim mund të mbulohet nga tepricat e ujit të digës së Bovillës që tani llogaritet në 20 000 000 m³/vit (= 54 800 m³/d).

Në rastin e mbylljes së puseve nëntokësore, që mund të jenë të ndotura, janë të nevojshme 20000 m³/d ujë nga burime të tjera. Gjithsej, një shtesë prej 40 000 m³/d merret nga burime të tjera përpara vitit të përcaktuar. Ekipi Studimor i JICA-s parashikon se uji nëntokësor do të përdoret në vazhdimësi deri në vitin e synuar.

Për vazhdimin e përdorimit të puseve ekzistuese, këshillohet instalimi i sistemit të kanalizimeve në zonat rreth këtyre puseve për të parandaluar ndotjen e ujërave nëntokësor.

(4) Tubacionet e Ujit të Papërpunuar

Transportimi i 54 800 m³/d vëllim shtesë uji nga Liqeni i Bovillës në ITU i Bovillës nxjerr të nevojshëm shtimin e një tubacioni uji të papërpunuar me diametër 800 mm dhe gjatësi 10,5 km.

Tabela 6.6.1 Parashikimi i Kërkesës për Ujë

Tirana Municipality													Unit volume(lpcd)	Daily maximum volume
mini-municipality	Tirana 1	Tirana 2	Tirana 3	Tirana 4	Tirana 5	Tirana 6	Tirana 7	Tirana 8	Tirana 9	Tirana 10	Tirana 11	Total		
Distribution Block	54,464	122,181	54,540	65,489	100,403	92,987	97,503	54,935	84,461	31,320	83,078	841,361	200	
Gurorë/Kinostudio	21,782	12,217	54,540	65,489				54,935	16,890			225,853	45,171	66,430
Partitar/Tirana	32,682	109,964			40,159		19,497			20,360		222,662	44,530	65,490
Bovilla Reservoir						4,648	68,250		67,571	10,960	37,390	188,819	37,760	55,530
Pupils' City					60,244	18,601						78,845	15,770	23,190
Kombinat						41,841						41,841	8,370	12,310
Yzberisht						27,897	9,756			24,918		62,571	12,510	18,400
Koder-Kamza										20,770	20,770	41,540	4,150	6,100
SUM	54,464	122,181	54,540	65,489	100,403	92,987	97,503	54,935	84,461	31,320	83,078	841,361	168,261	247,450

Other than Tirana municipality (1)						Daily maximum volume
	2027 population	Total Demand (m ³ /d)	2011 billed volume (m ³ /d)	2027 volume	Coverage at 2027	
Kamza Municipality	108,610	21,722	3,220	9,580	30% (UKK 70%)	
Paskuqan Commune	65,166	13,033	2,880	13,420	70%	
Kashar Commune	50,684	10,137	1,450	10,430	70%	
Farka Commune	36,203	7,241	2,372	7,450	70%	
Dajt Commune	14,481	2,896	3,280	2,980	70%	
Berxulle Commune	11,585	2,317	366	2,390	70%	
Vaqarr Commune	15,205	3,041	451	3,130	70%	
SUM	301,934	60,387	14,019	49,380		

Other than Tirana municipality (2)			Daily maximum volume
	2011 billed volume (m ³ /d)		
Zall Herr Commune	1,125		2,480
Berzhit Commune	1,250		2,760
Petrelle Commune	157		350
Peze Commune	140		310
Krrabe Commune	126		280
SUM			6,180

(*) Daily Maximum Volume = Daily Average Volume/0.8(Revenue water ratio)/ 0.85(peak factor)

Total Maximum Volume = 247,450 + 49,380 + 6,180 = 303,010 ⇒ 303,000m³/day

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(5) Impianti i Trajtimit të Ujit (ITU)

Kapaciteti i ITU të Bovillës rritet me 50 000 m³/d nga vëllimi ekzistues 156 000 m³/d në 206 000 m³/d duke përdorur ujin e tejmbushjes së Digës së Bovillës.

Kërkesa ditore e furnizimit me ujë e propozuar për vitin 2027 është 303 000 m³/ditë, ndërsa kapaciteti i sotëm i furnizimit me ujë është 283 100m³/d. Megjithatë drejtpeshimi i kërkesës me ofertën shpjegon se një rritje e kapacitetit prej 20 000 m³/d është e mjaftueshme për t'iu përgjigjur kërkesës për ujë në 2027-ën kapaciteti i përgjithshëm i furnizimit me ujë nuk arrin të plotësojë kërkesën për pesë vitet e ardhshme, pra deri në ndërtimin e strukturës shtesë me një kapacitet prej 20 000 m³/d që parashikohet të mbarojë në vitin 2022.

Është e nevojshme rritja e kapacitetit të ITU të Bovillës, duke marrë parasysh rritjen e orëve të furnizimit me ujë, parashikimin për rritje të kërkesës për ujë në Tiranë dhe rrethina nëpërmjet përmirësimit të sistemit të furnizimit me ujë dhe mundësisht mënjanimi të puseve të ndotura të ujërave nëntokësorë.

Nga ana tjetër, sasia e ujit të mbiderdhjes të Digës së Bovillës, që është 20 000 000 m³/vit (54 800 m³/d), mund të ndryshojë sipas stinës.

Si përfundim, rritja e kapacitetit të ITU së Bovillës është vendosur në 50 000 m³/d duke marrë parasysh faktorë të paparashikuar dhe zgjerimin e kapacitetit ekzistues nga 156 000 m³/d në 206 000 m³/d.

Mënyra e zgjerimit të impiantit të trajtimit të ujit është menduar me dy variante. Varianti I zbaton të njëjtën metodologji si impianti ekzistues, flokulim/sedimentim dhe metoda e filtrimit

të shpejtë me rërë. Varianti II zbaton metodën e filtrimit me membranë, që është shumë popullore në Japoni. Epërsia e metodës së filtrimit me membranë është përdorimi i një sipërfaqeje të kufizuar, ndërsa të metat janë: kostoja e energjisë dhe një tërësi procedurash mirëmbajtjeje. Membrana duhet të pastrohet me kimikate rregullisht një ose dy herë në vit në varësi të rekomandimeve të projektuesit të impiantit. Duke qenë se kjo metodë nuk është e përshtatshme për Shqipërinë, Ekipi Studimor i JICA-s këshillon variantin e parë. Edhe në këtë rast, sipërfaqja e nevojshme për metodën e përdorur, flokulim/sedimentim dhe filtrim i shpejtë me rërë, mund të sigurohet në territorin ekzistues të impiantit sikurse tregohet dhe në Figurën 6.7.1 pa patur nevojë për zgjerim territori.

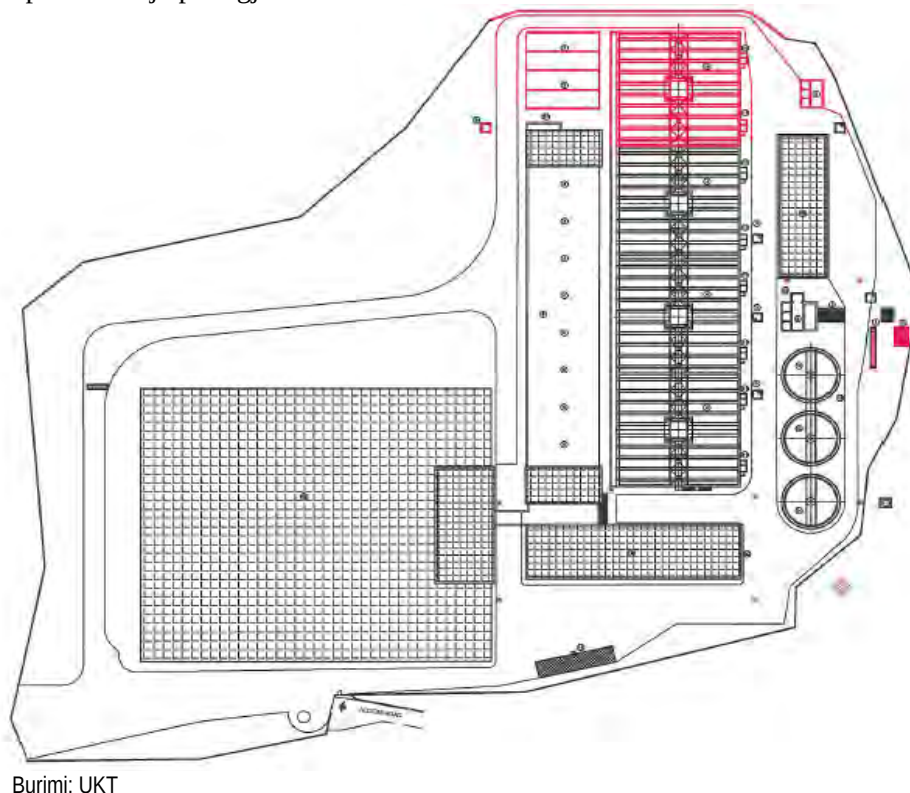


Figura 6.6.2 Plani i zgjerimit të ITU-së së Bovillës

(6) Rezervuarët

Shpërndarja e ujit në secilin rezervuar shpërndarjeje vjen si pasojë e mungesës së kapaciteteve të depozitimit të ujit të rezervuarëve. Rritja e kapacitetit të rezervuarëve është një masë thelbësore për të mundësuar furnizimin 24 orë me ujë.

Shtatë blloqet e shpërndarjes së ujit mbulojnë furnizimin me ujë për të gjithë zonën e Bashkisë së Tiranës. Disa rezervuarë furnizohen nga rezervuarë të tjerë për të rregulluar drejtpeshimin e ujit për blloqet e shërbimit. Kapaciteti i depozitimit të ujit i kërkuar për çdo rezervuar përcaktohet duke marrë parasysh kërkesën për ujë të zonës së mbulimit gjithashtu, edhe kapacitetin e transmetimit të ujit. Kryesisht, kapaciteti i kërkuar është vëllimi i barasvlershëm me një orë me kërkesën ditore maksimale për ujë. Tabela 6.8.1 tregon vëllimin e kërkuar të çdo rezervuari të shpërndarjes së ujit. Shumë nga rezervuarët e shpërndarjes së ujit kërkojnë zgjerim të vëllimit të depozitimit të ujit.

Tabela 6.6.2 Plani i Përmirësimeve të Rezervuarëve

Nr.	Distribution block	Maximum daily demand(m ³ /d) in 2027 (A)	Volume required for 12hours of detension (m ³) (B)=(A) × 12/24	Volume required for transmission adjustment (m ³) (C)	Required volume of proposed reservoir (m ³) (D)=(B)+(C)	Volume of existing reservoir (m ³) (E)	Volume of reservoir planned or under construction (m ³) (F)	Required volume of necessary to increase (m ³) (G)	Proposed
	Gurorë/Kinostudio	Kinostudio 34,810	33,215	1,728	34,943	21,000	8,000 (2013)	5,943 ⇒6,000	15,000m ³ of additional water reservoir (including 1,000m ³ of Shkoze reservoir) is necessary to construct.
		66,430							
II	Partitar/Tirana	Partitar 24,030	32,745	—	32,745	22,900	15,000 (start 2012)	—	No increasing of reservoir is necessary after completion of 15,000m ³ reservoir construction.
		Tirana 41,460							
		65,490							
III	Bovilla	55,530	27,765	5,678 ^(*)	33,443	30,000		3,443	Transmission to Kombinat, Pupil's city, Yzberisht and Koder-Kamza block is considered in the future.
IV	Pupil's City (Qyteti Nxenesve)	23,190	11,595	—	11,595	4,000	6,500 (2014)	1,095	8,000m ³ of additional water reservoir is proposed (planned volume + required volume)
V	Kombinat	12,310	6,155	—	6,155	5,000	5,000 (2015)	—	3,000m ³ of additional water reservoir is proposed instead of 5,000m ³ construction planned
VI	Yzberisht	18,400	9,200	—	9,200	1,400	6,500 (2015)	1,300	8,000m ³ of additional water reservoir is proposed (planned volume + required volume)
VII	Koder-Kamza	6,100	3,050	—	3,050	2,000	—	1,050	2,000m ³ of additional water reservoir is proposed
	計	247,450	123,725			86,300			

(*) Break down of required transmission adjustment volume of Bovilla block

• One hour volume of Kinostudio water supply
34,810m ³ /d × 1/24=1,450m ³
• One hour volume of Tirana water supply
41,460m ³ /d × 1/24=1,728m ³
• One hour volume of Kombinat water supply
12,310m ³ /d × 1/24=513m ³
• One hour volume of Pupil's City water supply
23,190m ³ /d × 1/24=966m ³
• One hour volume of Yzberisht water supply
18,400m ³ /d × 1/24=767m ³
• One hour volume of Koder-Kamza water supply
6,100m ³ /d × 1/24=254m ³
Total
5,678m³

(7) Tubacionet e Transmetimit dhe Rrjeti i Shpërndarjes

Tuba të rinj transmetimi prej gize të butë do të instalohen ndërmjet ITU dhe rezervuarëve të shpërndarjes për të patur një sistem transmetimi uji të qëndrueshëm dhe për të parandaluar lidhjet e paligjshme.

Tuba lidhje shtesë do të instalohen ndërmjet blloqeve të shpërndarjes së ujit për të zbutur problemin e presionit të ulët në zonën kodrinore lindore dhe zonën jugperëndimore të Bashkisë së Tiranës. Këto zona shërbimi do të furnizohen nga rezervuarë të rinj.

Për të kontrolluar përqendrimin e klorit mbetës brenda rrjetit të shpërndarjes së ujit, një sistem matjeje automatike do të instalohet në pikat ku parashikohet të ketë përqendrim të ulët të klorit mbetës. Rreth pesëmbëdhjetë pika do të përzgjidhen si pika testimi uji.

Do të ketë një sistem harte tubash, që do të kryejnë gjithashtu analiza hidraulike, do të zbatohet për të përgatitur zgjerimin, planin e riparimit dhe zëvendësimit, që lidhet me rritjen e kërkesës për ujë dhe urbanizimin e zonës. Personeli i caktuar duhet të dijë si funksionon sistemi nëpërmjet trajnimeve ose përvetësimit gjatë punës.

(8) Pakësimi i Ujit pa të Ardhura

Zvogëlimi i sasisë së ujit pa të ardhura është njëra prej çështjeve më themelore për të forcuar gjendjen financiare të UKT. UKT pranon që humbjet e ujit për shkak të lidhjeve të paligjshme llogariten rreth 30% - 35% e ujit pa të ardhura dhe 20% - 25% e vëllimit të ujit pa të ardhura humbet nga gjendja e keqe e tubave të vjetër, kryesisht tuba çeliku. Megjithëse nga UKT është ndërmarrë zëvendësimi i tubave të transmetimit të ujit për të parandaluar lidhjet e paligjshme, raporti i ujit pa të ardhura sërish është i lartë. Vëzhgimi i planifikuar i prurjes së ujit dhe ndreqjet e nevojshme do të programohen duke ngritur ekipe task-force të veçanta me aparaturë të përshtatshme për zbulimin e rrjedhjeve, humbjeve të ujit.

Për zvogëlimin e ujit pa të ardhura, kontrolli apo matja e prurjes bazuar në ZMR (DMA) është një nga metodat më frytdhënëse. Valvula bllokimi (mbyllje) dhe matës/a rrjedhe do të vendosen për të strukturuar ZMR brenda rrjetit për të matur gjatë ditës/natës prurjen në pikat pritëse për të përcaktuar vendet e rrjedhjes.

(9) Vlerësime për Kursimin e Energjisë

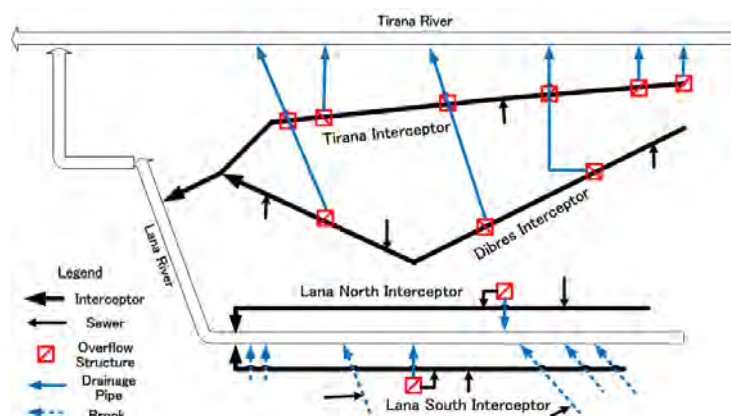
Ulja e kostos së energjisë, që zë rreth 25% të kostos së F&M të UKT-së, është një çështje thelbësore për të patur një menaxhim të qëndrueshëm të sistemit të furnizimit me ujë. Një masë interesante mund të jetë ulja e kostos të energjisë nëpërmjet përdorimit të burimeve të rinovueshme, energji uji dhe energji diellore, etj.

7. Rrjetet e Kanalizimeve dhe të Kullimit

7.1 Kushtet Ekzistuese dhe Çështjet për Sistemin e Kanalizimeve dhe Kullimit

(1) Kushtet Ekzistuese të Sistemit të Kanalizimeve

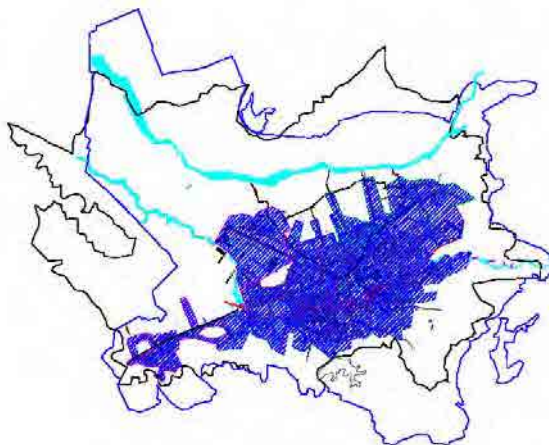
Sistemi ekzistues i kanalizimeve në Bashkinë e Tiranës është i tipit të përzier, pa impiant trajtimi, gjithashtu, kanalet e ujërave të zeza dhe kanalet e kullimit (ujërat e shiut) nuk janë të evidentuara në mënyrë të saktë. Pothuajse të gjitha ujërat e zeza, që grumbullohet në kanale të përziera drejtohen nga kolektorët në pikën e shkarkimit, që është në rrjedhjen e poshtme të Lumit Lana. Sot, ka katër (4) kolektorë, që tregohen edhe në Figurën 7.1.1. Me anë të pikave të shkarkimit të ndërtuara në kolektorë, ujërat e shiut të mbledhura nga kanalet e kullimit, shkarkohen në Lumin Tirana ose Lana.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.1.1 Skema e sistemit të kanalizimeve

Bazuar në të dhënat e DPUK, marrë në fund të vitit 2011, gjatësia e përgjithshme e kanaleve të ujërave të zeza arrin në 559 km, këtu përfshihen: kolektorët, kanalizimet kryesore dhe degëzimet. Materiali kryesor i tubave të kanalizimeve është betoni, ndonëse një pjesë e vogël, më pak se 1% janë prej polietileni dhe plastike. UKT-ja ka investuar vitet e kaluara në ndërtimin e rrjetit dhe kolektorëve kryesorë si dhe rivitalizimin e tubacioneve në blloqet urbane. Tubacionet janë ende funksionale ndonëse shumica e tyre janë vendosur midis viteve 30-70. UKT-ja raporton se popullsia, që shërbehet nga rrjeti i kanalizimeve është 787 500 banorë.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.1.2 Mbulimi me kanalizime

Sipas studimit të mëparshëm të JICA-s, sistemi ekzistues i kanalizimeve nuk ka kapacitet të mjaftueshëm për të përballuar si ujërat e zeza ashtu dhe ujërat e shiut, por ka kapacitet të mjaftueshëm për të shërbyer si sistem i veçantë për ujërat e zeza.

Përsa u përket kanaleve të kullimit, ekzistojnë 2 lloje tubacionesh; tubacione, që shtrihen në shtratin ekzistues të rrjedhjeve ujore dhe tubacione të tjera, që janë të ndërtuara nën rrugë apo territore urbane. Të parat, quhen “Përrenj” dhe janë 6 të tillë në pjesën jugore të Lanës. Këto tubacione luajnë një rol të rëndësishëm në grumbullimin dhe transportimin jo vetëm të ujërave të shiut, por edhe të ujërave të zeza. Grupi tjetër i kanaleve të kullimit, ka të njëjtat funksione me kanalizimet si tubacionet e shkarkimit të ujërave të shiut në pikat e shkarkimit. Ndonëse synohet që të ndahen tubacionet e ujërave të shiut nga tubacionet e ujërave të zeza, kjo ndarje kërkon një sasi të madhe tubacionesh shtesë. Studimi i 2007 formuluar nga JICA, rekomandon një sistem kanalizimesh të frytshëm duke përdorur sistemin ekzistues të kolektorëve miks.

(2) Mirëmbajta e Rrjetit të Kanalizimeve

Stafi i degës së kanalizimeve, i ndarë në katër grupe, që mbulojnë katër zona respektive në territorin e Bashkisë së Tiranës, bazuar në një plan pune vjetor, merret kryesisht me punime mirëmbajtjeje të rrjeteve të kanalizimeve. Dega e kanalizimeve është gjithashtu përgjegjëse për ndërtimet e reja në tubacionet e rrjetit, zëvendësimin e tubacioneve të dëmtuara, si dhe mbikëqyrjen e punimeve të rrjetit të kanalizimeve. Në vitin 2012 janë parashikuar të ndërtohen rreth 2 km kanalizime.

7.2 Shqyrtimi i Masterplanit dhe i Studimeve në Proces

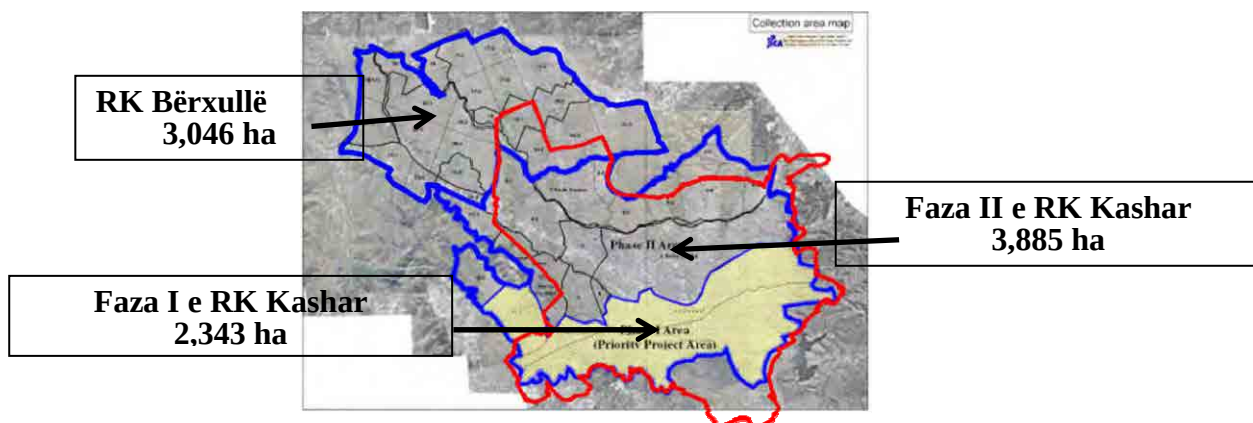
Masterplani, që zotërohet është përgatitur nga JICA në 2007, së bashku me studimin e fizibilitetit për projektin parësor. Marrëveshja e Kredisë midis Shqipërisë dhe Japonisë, për realizimin e projektit parësor u nënshkrua në qershor të 2008, ndërsa shërbimi i konsulencës, ofruar nga konsulenti i kontraktuar filloi në shkurt 2010. Shërbimi i konsulencës shqyrtoi masterplanin dhe përgatiti planet e hollësishme për projektin parësor. Ky kapitull përqendrohet në rishikimin e masterplanit për termat e kredisë ODA, si të dhëna kryesore, që duhen të kontrollohen me kujdes. Diskutimet për planin rregullues për Bashkinë e Tiranës, i cili ndonëse ka përfunduar në 2009 nuk ka ende një miratim zyrtar e nuk janë pasqyruar në këtë dokument.

(1) Paraqitja e Masterplanit të Shqyrtuar

Viti i synuar

Masterplani i studimit të JICA-s të 2007 kishte si synim vitin 2022. Zona e studiuar mbulohej nga 2 rajone kanalizimesh: Rajoni i Kanalizimeve të Kasharit dhe Rajoni i Kanalizimeve të Bërxullës. Rajoni i Kasharit ishte parashikuar të zhvillohej në 2 faza. Faza e parë (projekti parësor) do të mbulonte kryesisht pjesën veriore dhe jugore të Lumit Lana me 2 kolektore përgjatë Lanës dhe zonën e Kombinatit, që gjithashtu shërbehet nga tubacione kryesore. Zona e mbulimit pasqyrohet në Figurën 7.2.1.

Faza I e projektit pritej të përfundonte në 2013, Faza II në 2017, ndërsa Rajoni i Kanalizimeve të Bërxullës pritej të përfundonte në 2021.



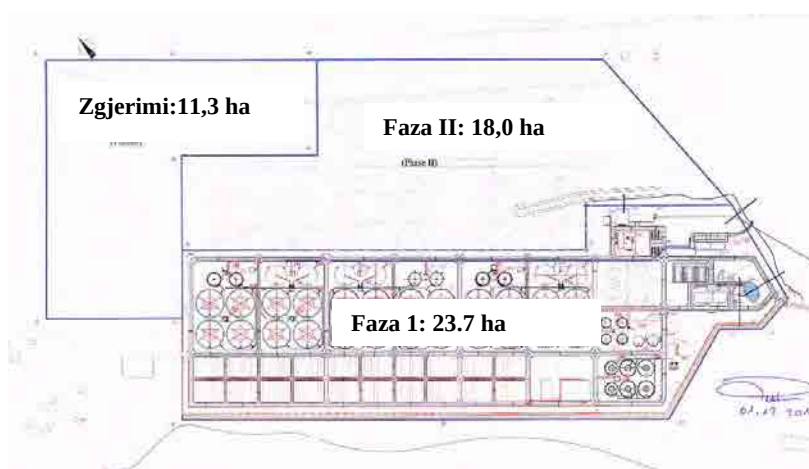
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figure 7.2.1 Zona e Masterplanit

Në masterplanin e rishikuar nga konsulentit i kredisë ODA, plani i zhvillimit për rajonin e kanalizimeve të Kasharit dhe Bërxullës parashikohet në tri faza, që janë:

2013 për Fazën I të projektit, 2022, për Fazën II të projektit dhe 2030 për projektin e zgjerimit të Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Zeza. Zhvillimi i Rajonit të kanalizimeve Bërxullë u shty pas vitit 2022, por duke synuar përfundimin përpara 2030.

Impianti i Trajtimit të Ujërave të Zeza të Kasharit u nda në tri faza si në Figurën 7.2.2.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figure 7.2.2 Fazat e Ndërtimit të Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Zeza të Kasharit

Kapaciteti i synuar

Popullsia, së cilës i shërbehet dhe kapaciteti i kanalizimeve u ripanë siç tregohen edhe në Tabelat 7.2.1 dhe 7.2.2. Vëllimi më i madh ditor i kanalizimeve për frymë është 310 litër/frymë/ditë i njëjtë me masterplanin e studimit JICA të 2007.

Nga tabela vërejmë që vëllimi i prurjeve në Impiantin e Trajtimit të Kasharit në vitin 2022 është 1,5% më i ulët se ai i parashikuar në planin e 2007, ndërsa një rritje prej 26,5% parashikohet prej vitit 2022 deri në 2030 kryesisht prej zhvillimit të Kasharit. Ndërtimi i rajonit të Bërxullës, që është parashikuar pas vitit 2022, bazohet në kapacitetet e 2030, të cilat janë ulur me 8,5% krahasuar me planin e vitit 2007.

Tabela 7.2.1 Numri i popullsisë së shërbyer (persona)

	2013		2022		2030	Shënime (Viti i përfundimit)
	Studimi i JICA	Projekti kryesor Rishikimi	Studimi i JICA	Projekti kryesor Rishikimi	Projekti kryesor Rishikimi	
ITUZ e Kasharit (F. I)	342 475	335 880	353 537	357 845	361 073	2013
ITUZ e Kasharit (F. II)	0	0	475 961	458 927	673 311	2022
ITUZ e Kasharit Gjithsej	342 475	335 880	829 498	816 772	1 034 384	
ITUZ e Bërçullit			(170 500)		155 917	2030
Shuma	342 475	335 880	829 498	816 772	1 190 301	

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 7.2.2 Kapaciteti Maksimal Ditor i Kanalizimeve (m³/ditë)

	2013		2022		2030	Shënime (Viti i përfundimit)
	Studimi i JICA	Projekti kryesor Rishikimi	Studimi i JICA	Projekti kryesor Rishikimi	Projekti kryesor Rishikimi	
ITUZ e Kasharit (F. I)	95 893	94 046	109 596	110 933	111 933	2013
ITUZ e Kasharit (F. II)	0	0	147 548	142 269	208 727	2022
ITUZ e Kasharit Gjithsej	95 893	94 046	257 144	253 202	320 660	
ITUZ e Bërçullit			(52 855)		48 334	2030
Shuma	95 893	94 046	257 144	253 202	368 994	

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

7.3 Shqyrtimi i Masterplanit të Kanalizimeve

(1) Koncepti i Planifikimit dhe Paraqitja e Masterplanit të Shqyrtuar

Parashikimi i popullsisë kryer nga konsulenti i kredisë ODA u krahasua me të dhënat e reja të parashikimit, të cilat u mundësuan nga stafi i Bashkisë. Nga krahasimi, u vu re se popullsia në vitin 2022 është pothuajse e njëjtë në të dy parashikimet. Sipas konsulentit të kredisë ODA, parashikimi i popullsisë për vitin 2030 është i arsyeshëm, duke mbajtur parasysh diferencën prej 3 vjetësh të vitit të synuar. Viti i synuar i masterplanit është 2030 dhe parashikimi i popullsisë për këtë periudhë është përshtatur nga konsulenti. Tabela krahasuese është paraqitur në Tabelën 7.3.1.

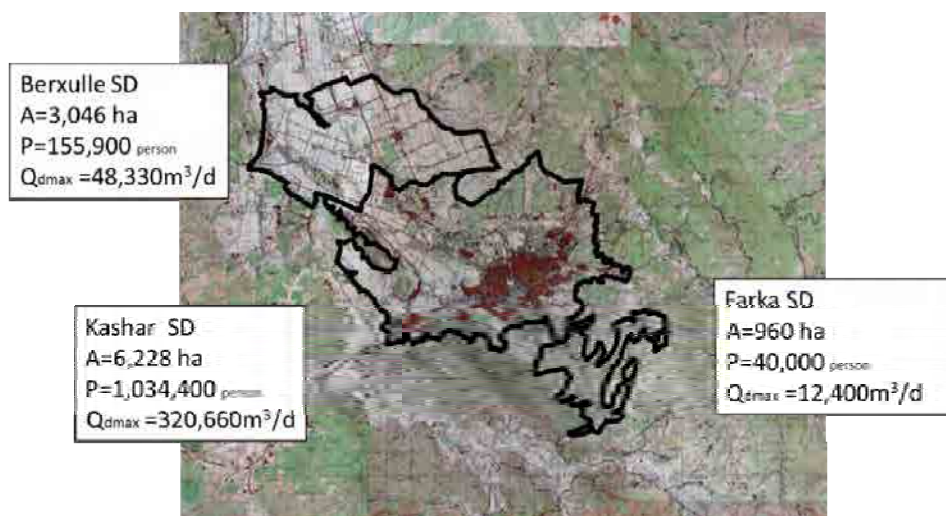
Tabela 7.3.1 Paraqitja e Planit për Variantin 1

Target year Administration area	Projection Data from Municipality				Japanese ODA Loan Consultants projection			
	2012	2017	2022	2027	2013	2022 (in 2007 JICA Study)	2022 (revised)	2030
Tirana	581,000	673,538	762,047	841,361	684,313	724,400	724,400	724,400
Kamza	75,000	86,946	98,371	108,610	111,300	150,000	125,142	137,447
Paskuqan	45,000	52,167	59,023	65,166	43,628	89,800	54,830	64,788
Kashar	35,000	40,575	45,906	50,684	21,339	25,670	24,913	28,090
Kashar (Development)					13,800	25,000	25,000	225,000
Dajt	10,000	11,593	13,116	14,481	12,438	-	16,952	22,322
Bërçullë	8,000	9,274	10,493	11,585	11,233	16,500	14,683	17,749
Sum	754,000	874,093	988,956	1,091,887	898,051	1,031,370	985,920	1,219,795
Vaqarr	10,500	12,172	13,772	15,205	-	-	-	-
Farka	25,000	28,982	32,790	36,203	-	-	-	-
Plan area	789,500	915,247	1,035,518	1,143,295				

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Gjatë shqyrtimit në zonën e Saukut, e cila është mënjeluar në masterplanin e mëparshëm, u vendos krijimi i Rajonit të Kanalizimeve të Farkës, sikurse pasqyrohet në Figurën 7.3.1, si shtesë e 2 Rajoneve ekzistuese të Kanalizimeve.

Sikurse projekti i fazës I, kolektori ekzistues përdoret me frytshmëri duke mbledhur dhe dërguar vetëm ujërat e zeza dhe jo një vëllim të kombinuar ujërash të ndotura.

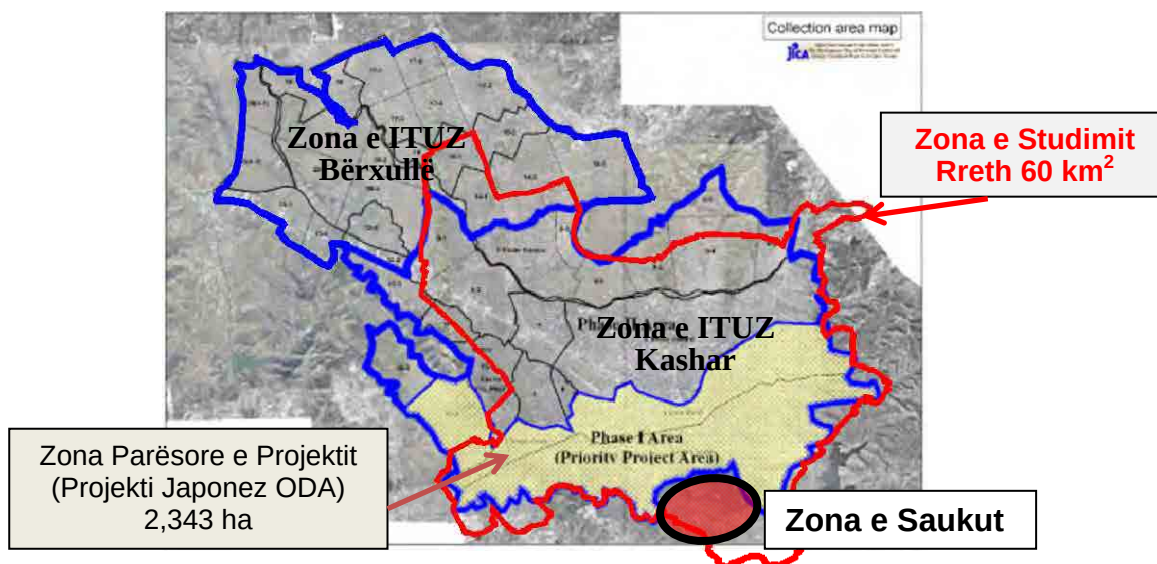


Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.3.1 Rajonet e Kanalizimeve ne Masterplan (2030)

(2) Vrojtme të Hollësishme për Rajonin e Ri të Kanalizimeve

Në Figurën 7.3.2, shihet se zona e Saukut është përjashtuar nga studimi i vitit 2007 të kryer nga JICA. Arsyeja është, sepse Sauku nga pikëpamja topografike nuk i përket pellgut ujëmbledhës të Lumit Lana/Tirana, por pellgut të Lumit Erzen. Zona e Saukut, së bashku me zonën jugore të Komunës së Farkës, sot është një zonë me zhvillim të shpejtë, duke formuar hyrjen juglindore të Tiranës së Madhe. Kjo bëri që studioja konsulente të shqyrtonte mundësitë për pikën e trajtimit të Saukut.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.3.2 Vendndodhja e Zonës së Saukut

Për këtë, u hartuan dhe u krahasuan dy variante: (1) përcaktimi i një Rajoni të ri përgjatë degëzimit të Lumit Erzen dhe (2) të pompohen prurjet e kanalizimeve të Saukut në Rajonin e kanalizimeve të Kasharit.

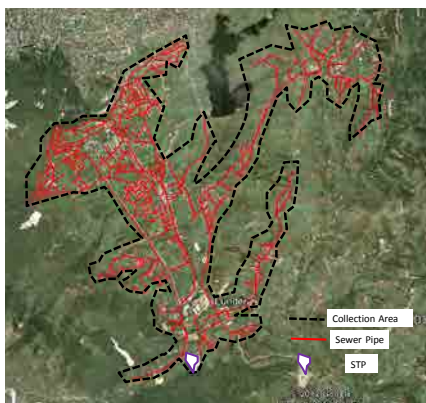
- | | |
|------------|---|
| Varianti 1 | Kanalizimet e Saukut orientohen drejt Lumit Erzen, me rënie të lirë, dhe trajtohen në Impiantin e sapopropozuar të Trajtimit të Ujërave të Zeza së bashku me ujërat e zeza të Komunës Farkë. |
| Varianti 2 | Kanalizimet e Saukut mblihen në Stacionin e Pompimit me vendndodhje në kufirin jugor të Saukut dhe prej këtej pompohen në Rajonin e Kanalizimeve të Kasharit. Pika e shkarkimit është fillesa e Tubacionit Kryesor Nr. 3 pjesë e projektit parësor. Në krahasim me variantin e parë, në pikën e re të trajtimit shkojnë vetëm ujërat e zeza të Komunës Farkë. |

Planimetria e variantit 1 tregohet në Figurën 7.7.7, ndërsa Figura 7.3.4 paraqet planimetrinë e variantit 2 si dhe prerjen skematike të tubacioneve nën presion. Karakteristikat e përgjithshme të Variantit 1 janë përshkruar në Tabelën 7.3.2, ndërsa Tabela 7.3.3 paraqet të dhënat për Variantin 2.

Tabela 7.3.4 paraqet krahasimin e të dy varianteve. Përparësitë e Variantit 1 janë (1) përputhshmëria e tij me menaxhimin e pellgut ujëmbledhës të lumit dhe (2) kanalizimet e Saukut nuk kanë ndikim në zhvillimin e Rajonit të Kanalizimeve të Kasharit. Megjithatë, për një mbulim dhe trajtim të shpejtë të kanalizimeve të zonës së Saukut, varianti 2 është një plan më i mirë pasi (1) struktura për planin e zhvillimit të kanalizimeve për Komunën e Farkës nuk është ende e qartë dhe (2) duhet shumë kohë për të marrë miratimin e VNM dhe miratimin për blerjen e tokës si dhe ndërtimin e impiantit të ri.

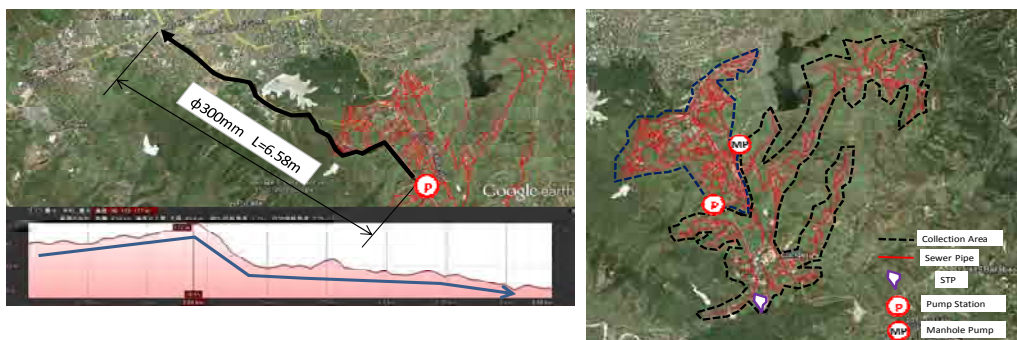
Si përfundim, zbatohet një plan bazuar mbi kompromis midis varianteve:

- (1) Në masterplanin, që ka si synim vitin 2030, rekomandohet që Rajoni i Kanalizimeve të Farkës të përfshijë edhe zonën e Saukut.
- (2) Në propozimet për plane veprimi me synim vitin 2022, kanalizimet e Saukut transferohen në Rajonin e Kanalizimeve të Kasharit. Me ndërtimin e Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Zeza të Farkës, stacioni i pompimit të Saukut shmanget dhe shndërrohet në kanalizime me rënie të lirë, që shkojnë drejt Impiantit të Trajtimit të Farkës.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figure 7.3.3 Planimetria “Varianti 1”



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figure 7.3.4 Planimetria "Varianti 2" dhe Prerja Skematike e Tubacioneve nën Presion

Tabela 7.3.2 Karakteristikat e Përgjithshme të Variantit 1

Rajoni i Kanalizimeve të Farkës		
Zona e shërbimit (ha)	960 ha	
Popullsia e shërbyer (banorë)	Zona e Saukut20,000*1 Komuna Farkë20,000*2 Gjithsej40,000	Projeksioni i Ekipit Studimor
Rrjedhja e ujërave të zeza		
Mesatarja ditore	40,000 x0.25=10,000m³/d	Njësia e vëllimit është e njëjtë me raportin e JICA-s të 2007
Maksimumi ditor	40,000×0.31=12,400m³/d	
Maksimumi në orë	40,000×0.44=17,600m³/d	
Shërbimet kryesorë		
Tubacionet	L=73.6 km	200mm～600mm
ITUZ e Farkës	Q_{dave}=10,000m³/d Q_{dmax}=12,400m³/d Mënyra e Trajtimit të Ujërave të Zeza: Filtri me vetërrjedhje (Nëse nuk sigurohet një sipërfaqe e mjaftueshme, përdoret metoda konvencionale e trajtimit të llumrave) Mënyra e trajtimit të Llumrave: Shtretër tharjeje Pika e Shkarkimit e Ujit të Trajtuar: Degëzimi i Lumit Erzen	Sipërfaqja 3,2 ha

*¹Raporti i 2009 i JICA-s thotë se popullsia e Bashkisë së Tiranës e përfshirë në masterplanin e kanalizimeve në 2022 do jetë 24 400 banorë. Duke llogaritur që 80% e kësaj popullsie jeton në Sauk është nxjerrë shifra 20 000 banorë.

*² Megjithatë popullsia ekzistuese e Komunës së Farkës në 2009 ishte rreth 10000 banorë, stafi teknik i Bashkisë së Tiranës parashikon që popullsia në 2026 do të arrijë 41700 banorë duke hamendësuar një popullsi prej 28800 banorësh në 2011. Zhvillimi i ardhshëm i Rajonit të kanalizimeve të Farkës nuk është i projektuar qartësisht, por numri i popullsisë së shërbyer në zonën e Rajonit hamendësohet të jetë 28800 x 0,7 = 20000 banorë.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 7.3.3 Karakteristikat e Përgjithshme të Variantit 2

Rajoni i Kanalizimeve të Farkës		
Zona e shërbimit (ha)	635 ha	
Popullsia e shërbyer (banorë)	Komuna Farka 20 000	Projeksioni i Ekipit Studimor
Rrjedhja e ujërave të zeza		
Mesatarja ditore	20 000×0,25=5 000m³/d	Njësia e vëllimit është e njëjtë me raportin e JICA-s të 2007
Maksimumi ditor	20 000×0,31=6 200m³/d	
Maksimumi në orë	20 000×0,44=8 800m³/d	
Shërbimet kryesorë		
Tubacionet	L=35.4 km	200mm~450mm
ITUZ e Farkës	Q _{dave} =5 000m³/d Q _{dave} =6 200m³/d Mënyra e Trajtimit të Ujërave të Zeza: Filtri me vetërrjedhje Mënyra e trajtimit të Llumrave: Shtretër tharjeje Pika e Shkarkimit e Ujit të trajtuar: Degëzimi i Lumit Erzen	
Zona e stacionit të pompimit të Saukut (Shtesë e kanalizimeve të rajonit të Kasharit)		
Zona e shërbimit (ha)	325 ha	
Popullsia e shërbyer (banorë)	Zona e Saukut 20 000	
Rrjedhja e ujërave të zeza		
Mesatarja ditore	20 000×0,25=5 000m³/d	
Maksimumi ditor	20 000×0,31=6 200m³/d	
Maksimumi në orë	20 000×0,44=8 800m³/d	
Shërbimet kryesorë		
Tubacionet	Rrjedhje e lirë L=37,2 km Tubacion në presion 150mm L=0,5km Tubacion në presion 300mm L=6,58km	200mm~450mm
Stacioni i Pompimit	Puseta e pompës 1 njësi Stacioni i pompimit i Saukut Q _{hmax} = 8,800 m³/d = 6,2 m³/min Stacioni i Pompimit Q=3,1m³ /min×H=40m×2 sete (1set rezervë) Pika e shkarkimit të pompës: Tubacioni kryesor Nr.3	

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 7.3.4 Krahasimi i planeve alternative për mbulimin e Zonës së Saukut

Varianti	Përshkrimi	Përparësitë	Të metat	Kostot e ndërtimit/F&M	Vlerësimi
1	Ndërtimi i një Impianti të ri TUZ në Komunën e Farkës, pranë pikës së shkarkimit në Lumin Erzen.	Në thelb, ky variant është në përputhje me pellgun ujëmbajtës të lumit. Impianti i ri i trajtimit mbulon jo vetëm zonën e Kasharit, por edhe Komunën kufitare të Farkës. Ky variant nuk ka ndikim në Rajonin Kufitar të Kanalizimeve të Kasharit	Duhet kohë për të filluar ndërtimin e impiantit të trajtimit të ujërave të zeza, sepse nevojitet miratimi i VNM dhe bisedime për blerje të tokës. Sauku është në zonën e sipërme të Rajonit të Kanalizimeve dhe zhvillimi i tij është i kushtëzuar nga ndërtimi i zonës së poshtme dhe i Impiantit të ri të Trajtimit. Megjithatë Komuna Farkë është kryesisht jashtë zonës së studimit nuk ka analiza të plota të situatës së planifikimit	(Kostot e Ndërtimit) ITUZ e Farkës 744x10 ⁶ lekë <u>Tubacionet 1,619x10⁶lekë</u> 2,363x10 ⁶ lekë (Kostot F&M) ITUZ e Farkës 5x10 ⁶ lekë/vit	Zhvillimi i zonës së Saukut varet nga ndërtimi i ITUZ të Farkës. ○
2	Transmetimi i ujërave të zeza të Saukut në tubacionin kryesor të propozuar Nr. 3. Impianti i ri i TUZ trajton vetëm ujërat e zeza të Farkës.	Kapaciteti i Impiantit të ri të TUZ pakësohet Megjithatë ujërat e zeza përcillen dhe trajtohen në ITUZ, tashmë të projektuar, sistemi i kanalizimeve për zonën e Saukut mund të zhvillohet me herët se varianti 1	Ky variant përcjell ujërat e zeza nga një zonë ujëmbajtëse në një tjetër ndaj vlerësimet ambientale janë të nevojshme. Faktori i sigurisë (koeficienti i mbushjes së tubacionit) i tubacionit kryesor Nr. 3 ulet në krahasim me projektin fillestar, por ky tubacion ka kapacitet të mjaftueshëm dhe duke shtuar ujërat e zeza të Saukut. Tubacioni i transmetimit në presion arrin një gjatësi prej 6,6 km. tubacionet e gjata nën presion, me shumë ulje-ngritje kanë nevojë për punime të ndërlikuara F&M, si H ₂ S, valvulat e ajrit dhe tharja e sedimentit të kanalizimeve.	(Kostot e ndërtimit) ITUZ e Farkës 372x10 ⁶ lekë SP e Saukut 93x10 ⁶ lekë <u>Tubacionet 1,772x10⁶ lekë</u> 2,237x10 ⁶ lekë (Kostot F&M) ITUZ e Farkës 2.5x10 ⁶ lekë/vit <u>SP e Sauk 0.5x10⁶ lekë/vit</u> 3.0x10 ⁶ lekë/vit	Zhvillimi i zonës së Saukut mund të jetë i pavarur nga ndërtimi i ITUZ të Farkës. △

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

7.4 Përmirësimi i Projektit në Proces dhe Zgjerimi i Kanalizimeve

Njëmbëdhjetë pikat në vijim janë analizuar dhe i rekomandohen projektit në proces dhe projektit të ardhshëm, Faza II e projektit të Kasharit.

- Nga zërat e projektit, instalimi i tubacioneve kryesore dhe degëzimeve është i kufizuar në tri blloqe. Për të siguruar vëllimin e derdhjeve të fazës së parë, është e nevojshme të instalohen kanalizime edhe në një zonë tjetër. Për zonën e papërfshirë në qëllimin e projektit të kredisë, UKT duhet të vetëfinancojë ndërtimin e degëzimeve të kanalizimeve.
- Studimi i fizibilitetit të Fazës II të ndërtimit të Rajonit të Kanalizimeve të Kasharit, është i përfshirë në zërat e projektit të kredisë dhe ky raport ka të dhëna të dobishme për studimin e fizibilitetit.
- Rritja e kapaciteteve institucionale jo të DPUK por të UKT është e nevojshme dhe përshkruhet në pikën 7.6.
- Projekti i kredisë nuk përfshin lidhjet me godinat. Për të rritur përqindjen e lidhjeve është e rëndësishme të reklamohet rëndësia e zhvillimit të sistemit të kanalizimeve.
- Përcaktimi i tubacioneve të kullimit dhe kanalizimeve në zonën A, një nga zonat e përzgjedhura për instalimin e kanalizimeve dytësore (degëzimeve), është i nevojshëm meqenëse për kanalizimet do të ndërtohen tubacione të veçanta dhe tubacionet ekzistuese do të përdoren për sistemin e kullimit të ujërave të shiut. Lidhjet e këqija duhet të trajtohen me kujdes.
- Vendndodhja e kolektorëve kryesorë, veçanërisht i Kolektorit Tirana është e vështirë për t'u gjetur, pasi pjesa më e madhe e kolektorit Tirana nuk gjendet nën rrugët publike, por nën ndërtesa private ose publike. Për të mundësuar mirëmbajtjen periodike, trajektorja dhe vendndodhja e kolektorit duhet të saktësohet.
- Pamja e përgjithshme e zhvillimeve në Kashar ende nuk është tërësisht e qartësuar. Rekomandohet që të mblidhen më shumë të dhëna të hollësishme për afatet e zhvillimit.
- Meqë kufiri i zonës së grumbullimit, veçanërisht ai i Komunës së Paskuqanit, nuk është shumë i qartë në masterplanin e 2007 të JICA-s, nevojitet një shënjim më i saktë i zonës. Zonat e ulëta të Komunës së Paskuqanit, përgjatë lumit Tirana kanë nevojë për stacione pompimi për të përballuar zhvillimin, meqenëse terreni zbret thikë mbi lumë. Rruga kryesore e Paskuqanit, rruga Demokracia, ka shumë ulje ngjitje, dhe këto kushte diktojnë nevojën për ndërtime tunelesh të thella ose stacionesh pompimi.
- Vendndodhja e puseve vertikale ndihmëse për ndërtimin e tubacioneve kryesore, që kryqëzohen me lumin Tirana është e vështirë për t'u gjetur përgjatë lumit dhe pika e kalimit duhet të trajtohet me shumë kujdes.
- Stacioni i pompimit të Kasharit është i madh dhe duhet të projektohet si një strukturë me ndikim të ulët mjedisor. Vizitat e fundit në terren kanë nxjerrë në pah disa ndërtime të reja përreth zonës, të cilat më parë nuk ekzistonin. Sigurimi i tokës kërkohet të realizohet sa më parë.

- Kolektorët nga pika derdhëse e Kolektorit Tirana duhet të zhvillohen në mënyrë të menjëhershme.

7.5 Zhvillimi i Sistemit të Kullimit

Meqenëse të dhënat e tanishme për sasinë e reshjeve mungojnë në afate kohore të shkurtra e të mirëpërcaktuara, ekipi ka llogaritur rrjedhjen e ujit bazuar në kushtet e mëposhtme dhe në strukturat e kullimit të projektuara në Bashkinë e Tiranës. Figura 7.5.1 pasqyron planin e kullimit dhe zonat e mbulimit.

Rrjedhja e reshjeve (Q)

$$Q = 1/360 \times C \times I \times A$$

Ku: Q; Rrjedhja e reshjeve (m³/sec)

C; Koeficienti i rrjedhjes (=0,5 për zonat urbane dhe 0,3 për zonat jashtë)

I; Intensiteti i reshjeve (mm/h)

A; Zona e Mbulimit (ha)

Dhe, formula e Intensitetit të reshjeve (I) jepet më poshtë

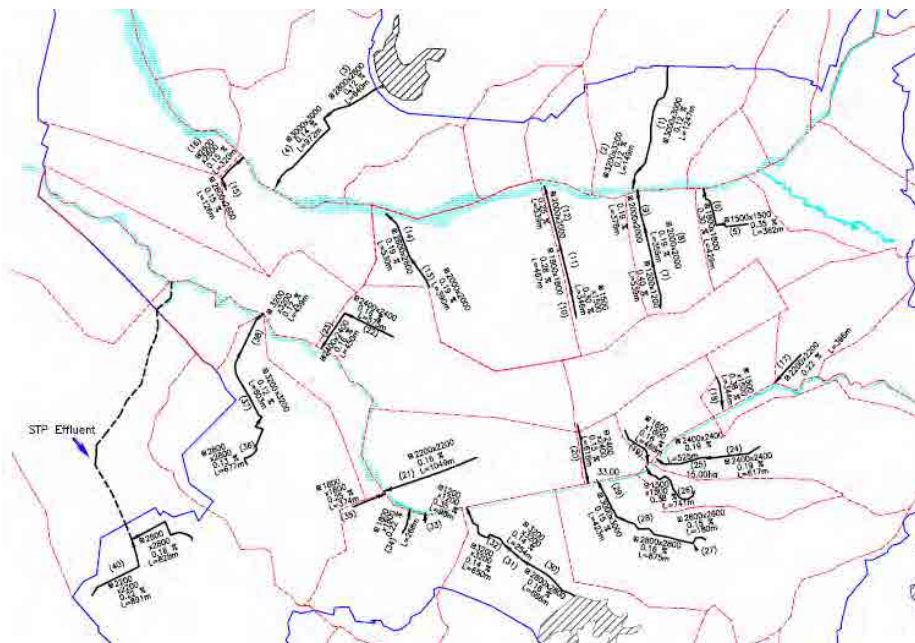
I =	$\frac{2870}{t + 16}$	(Return Period : 5 years)
-----	-----------------------	---------------------------

Ku: t ;Koha e rrjedhjes (min) dhe

$$t = t_1 \text{ (koha e hyrjes 5.0min)} + t_2 (=L(\text{gjatësi:m})/V(\text{shpejtësi:m/sek})/60)$$

Shpejtësia e marrë parasysh është 1,5 m/sek për degëzim kanalizimi dhe 2.0 m/sek për tubacion kryesor (tubacion i projektuar).

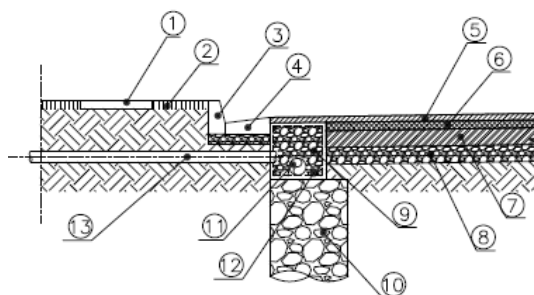
Nga ana tjetër, për ujërat e shiut përdoren kanalet katrore dhe jo tubacion, meqenëse në Shqipëri nuk ka tubacione me diametër të madh. Kapaciteti i kanalit llogaritet në bazë të formulës Manning, duke supozuar 90% të lartësisë efektive dhe 0,013 koeficient ashpërsie.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.5.1 Strukturat e kullimit së bashku me zonat e mbulimit

Shtresat e përshkueshme të rrugës mund të infiltrojnë 10 mm/orë reshje dhe të ulin sipërfaqen e kanaleve për ujërat e shiut, duke ulur me 10% koston e ndërtimit të strukturave të kullimit.



Nr.	Materiali dhe Përmasat etj.	Nr.	Materiali dhe Përmasat etj.
①	Trotuar betoni (Finitura uniforme), h=7cm	⑧	Shtresa e Poshtme: Zhavorr i përzier (h=15cm)
②	Gjelbërim i trotuarit (Esmeralda species)	⑨	Drenazh: Zhavorr Nr.3 (50cm x 50cm)
③	Bordurë guri (Tipi i Bashkisë, h=30cm)	⑩	Pus drenazhi: Zhavorr Nr.3 + Gurë të thyer (Ø=70cm)
④	Kuneta anësore (beton i derdhur në vend, h=10cm-15cm)	⑪	Tubacion kullimi me vrima: PVC Ø=15cm
⑤	Shtresa sipërfaqësore: Asfalt i përshkueshëm (CPA: h=5cm)	⑫	Shtresë izoluese (Bidim)
⑥	Shtresa kryesore: Asfalt normal (PMQ: h=7cm)	⑬	Tubacionet e kullimit të ujërave të shiut nga parcelat e banimit: PVCØ=10cm
⑦	Shtresa e sipërme: Zhavorr me përmasa të kontrolluara (h=15cm)		

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.5.2 Trotuare të Përshkueshme nga Uji

7.6 Rritja e Kapaciteteve për Menaxhimin e Sistemit të Kanalizimeve

(1) Forcimi Organizativ i Sektorit të Kanalizimeve në UKT

Sektori ekzistues i kanalizimeve pranë UKT-së duhet të përforcohet kryesisht për impiantet e trajtimit në shkallë të gjerë dhe për stacionet e pompimit. Figura 7.6.1 pasqyron organigramën e propozuar nga studimi JICA në vitin 2007.

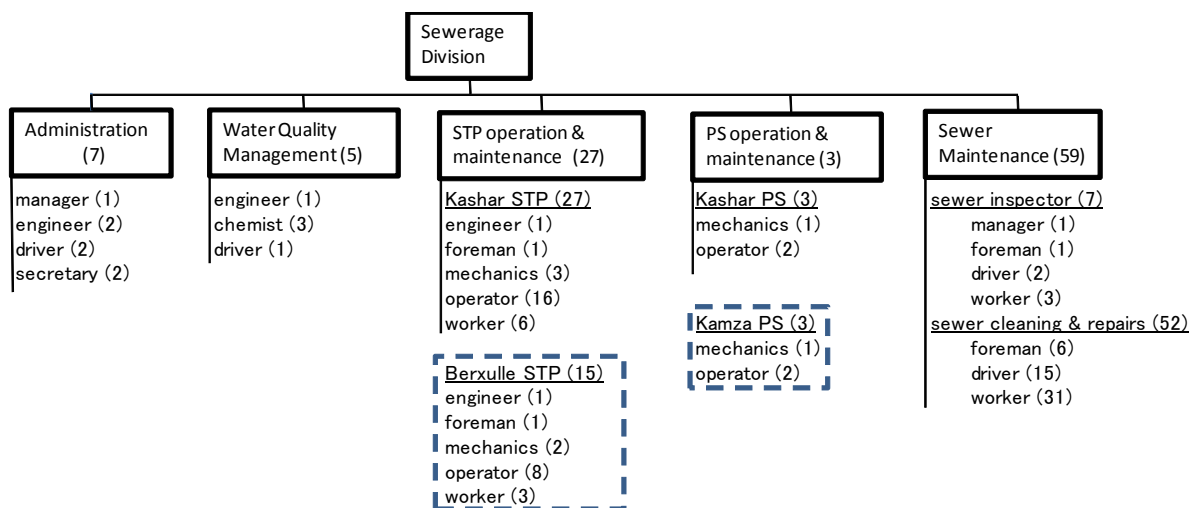
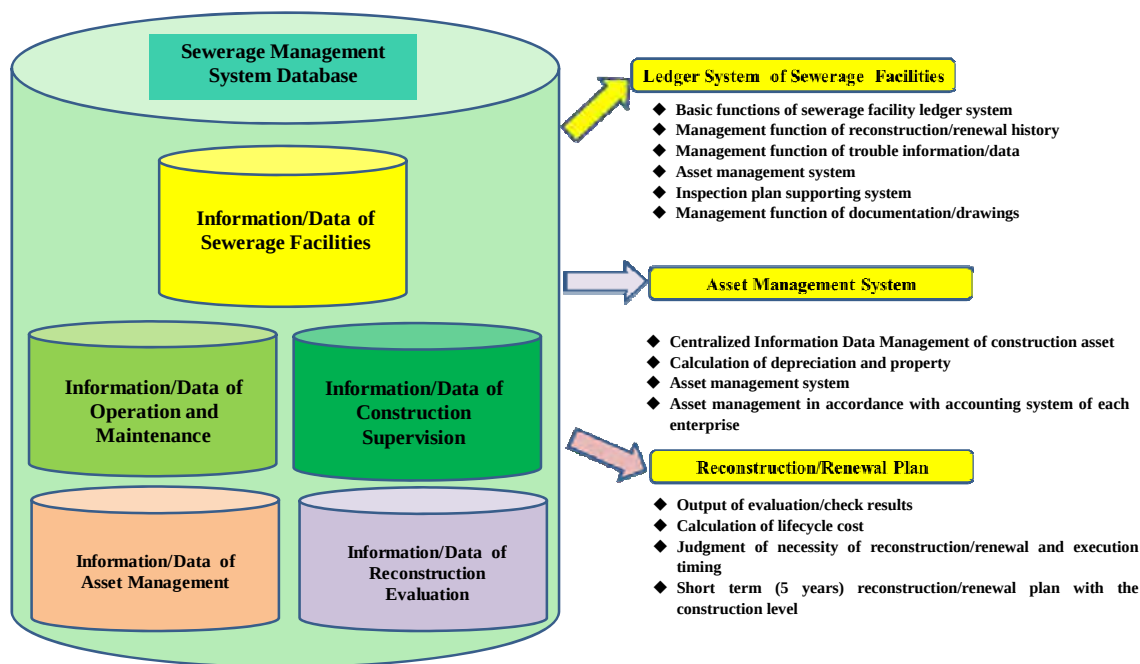


Figura 7.6.1 Organigrama e propozuar për sektorin e kanalizimeve pranë UKT

(2) Sistemi Menaxhues

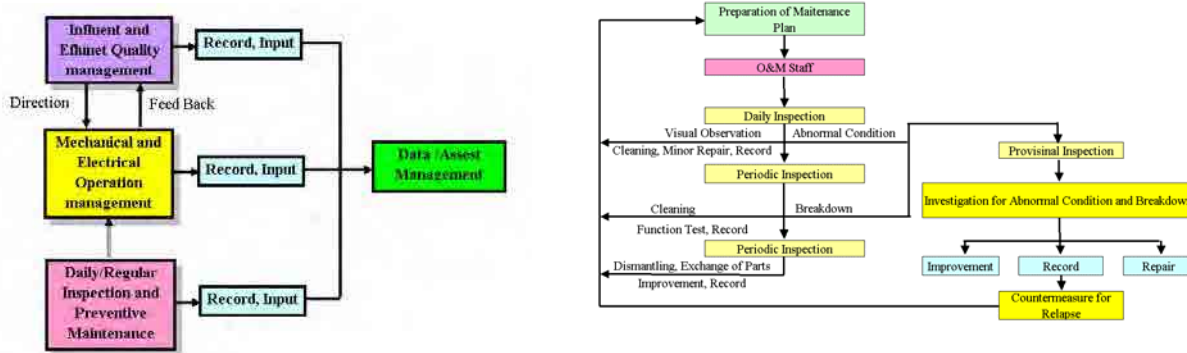
Baza e të dhënave të UKT-së duhet të përdoret për një menaxhim të qëndrueshëm të saj. Të dhënat do të përdoren kryesisht për Sistemin e Regjistrimit, Sistemin e Menaxhimit të Aseteve dhe planet e rindërtimit/rinovimit ashtu siç tregohet edhe në Figurën 7.6.2.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.6.2 Sistemi i Menaxhimit të Aseteve

Për të patur veprimtari operative cilësore dhe mirëmbajtje parandaluese në ITUZ, duhet të menaxhohen sistematikisht: inspektimet ditore, të dhënat operative si dhe të dhënat për cilësinë e ujit të ITUZ-së, siç tregohet dhe në Figurën 7.6.3.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.6.3 Veprimtari Parandaluese & Sisteme Mirëmbajtjeje për Rrjetin e Kanalizimeve

Përpara përfundimit të Impiantit të Trajtimin të Ujërave të Zeza, janë të nevojshme trajnime për menaxhimin operativ dhe menaxhimin e cilësisë së ujit. Këto mund të bëhen pranë strukturave të ngjashme vendore ose nëpërmjet trajnimeve të JICA-s në Japoni. Pas trajnimit, stafi operativ do të ambientohet me strukturën gjatë testimit të vënies në punë të impiantit. Ekipi i punës do të propozojë trajnimet e nevojshme për të mësuar aspektet operative.

(3) Tarifa e Kanalizimeve

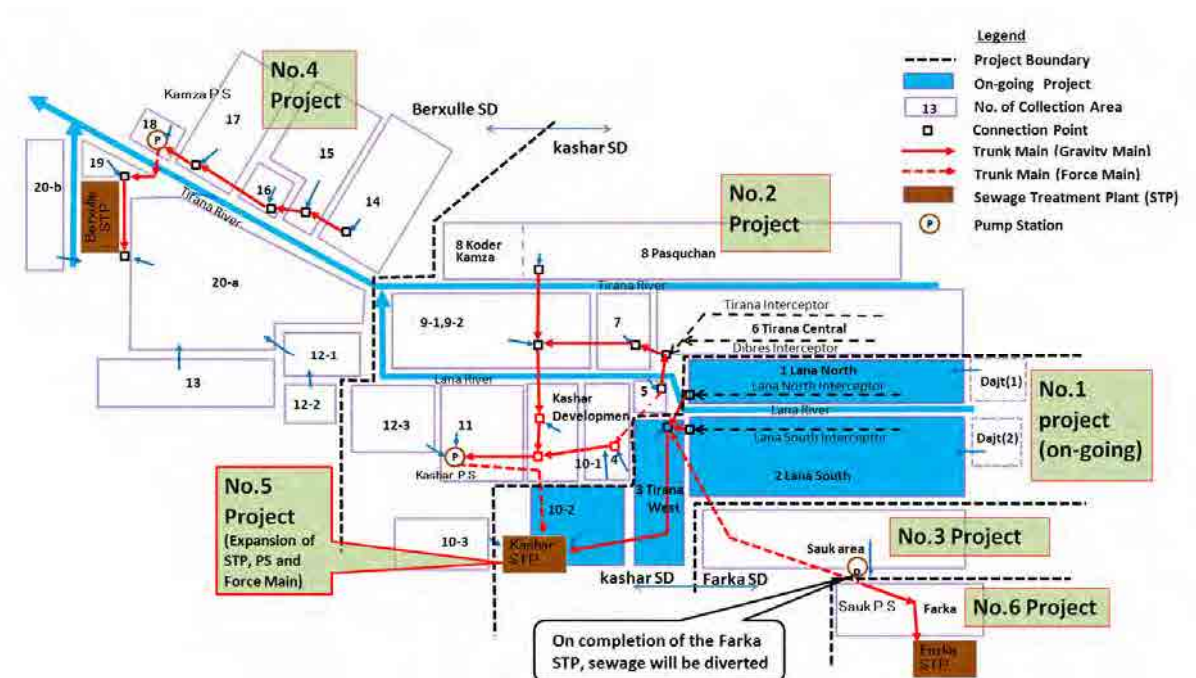
Për të mbuluar koston e F&M të impiantit të ri të trajtimit të ujërave të ndotura, duhet të caktohet një tarifë racionale për kanalizimet.

7.7 Zhvillimi i Kanalizimeve në Faza

(1) Hartimi i Projektit

Projekti i kanalizimeve zakonisht merret me Rajonet e Kanalizimeve. Në rast se një Rajon është i madh, projekti zhvillohet me faza. Raporti i JICA-s i 2007, i rishikuar nga projekti i kredisë e ndante Rajonin e Kanalizimeve të Kasharit në 2 faza, që së bashku me projektin e Rajonit të Bërxullës përbëjnë një projekt me 3 faza. Në këtë studim, si shtesë të fazave të mësipërme, janë shtuar dhe 3 faza të tjera që janë: faza e zgjerimit të ardhshëm të Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Zeza të Kasharit, faza e transmetimit paraprak të Kanalizimeve të Saukut dhe faza e ndërtimit të Rajonit të Kanalizimeve të Farkës. Gjithsej në këtë masterplan janë të përfshira 6 faza dhe secila fazë është trajtuar si një projekt. Projekti i parë është në proces dhe po financohet nga kredia japoneze ODA.

Bazuar në të dhënat e shqyrtuara nga konsulenti i projektit të kredisë japoneze ODA dhe nga ky studim për Rajonin e Kanalizimeve të Farkës, linjat e përgjithshme të 6 projekteve tregohen në Tabelën 7.7.1. Në të tregohen projektet në proces dhe ato parësore të shpjeguara më pas. Figura 7.7.1 paraqet planin skematik.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.7.1 Plani Skematik

Tabela 7.7.1 Përzgjedhja e Projekteve Parësore

Nr.	Projekti	Periudha	Struktura	Implantet kryesore	Shënime
1	Faza I e Rajonit të Kanalizimeve Kashar (Në proces)	2009 - 2015	Popullsia e Shërbyer; 335 880 persona Vëllim i hyrjes në Implantin e Trajtimit 94 046 m³/d (Fluksi Maksimal Ditor)	Kanalizim Kryesor 4.42km Tubacione Kryesore & Degëzime 11,16km Përmirësim i Kolektorit Jugor të Lanës D800-1500 L=2 990m Faza I e Implantit të Trajtimit Kashar Kapaciteti: 94,100 m³/d (Maksimumi Ditor)	Ky projekt është në proces më financim të kredisë japoneze ODA. Tenderi i ndërtimit dhe Kontrata duhet të mbyllet brenda vitit fiskal 2012.
2	Projekti i Fazës II të Rajonit të Kanalizimeve Kashar	2016 - 2021	Nr. i pop. gjithsej të shërbyer; 816 772 persona Vëllim i përgjithshëm i hyrjes në Implantin e Trajtimit 253,202 m³/d (Fluksi Maksimal Ditor)	Kanalizim Kryesor 10,3km (përfshirë 2,9 km të Kanalizimit me presion) Tubacione Kryesore & Degëzime 79,6 km Faza II e Implantit të Trajtimit Kashar Kapaciteti: 253,300 m³/d (Maksimumi Ditor) ⇒ vëllimi i zgjerimit; 159,200 m³/d (Maksimumi Ditor) Stacioni pompimit të Kasharit 141 m³/min (Maksimumi orës)	Studimi i fizibilitetit të këtij projekti është përfshirë në shërbimet e konsulencës të kredisë japoneze ODA.
3	Projekti i Zhvillimit të Zonës të Saukut	2022 - 2024	Popullsia e Shërbyer; 20,000 persona Vëllim Kanalizimeve 6,200 m³/d (Fluksi Maksimal Ditor)	Tubacione Kryesore & Degëzime 44,3 km (përfshirë 6,58 km të Kanalizimit me presion drejt rajonit të Kasharit) Stacioni pompimit të Saukut Kapaciteti: 6.2 m³/min (Maksimumi orës)	Kanalizimet e zonës së Saukut transferohen paraprakisht në Rajonin e Kanalizimeve të Kasharit nëpërmjet Tubacionit kryesor të kanalizimeve Nr. 3.
4-1	Projekti i Zhvillimit të Rajonit të Kanalizimeve të Bërxullës	2025 - 2030	Popullsia e Shërbyer; 155 917 persona Vëllim i hyrjes në Implantin e Trajtimit 48 334 m³/d (Fluksi Maksimal Ditor)	Kanalizim Kryesor 6,8 km (përfshirë 0,29km të Kanalizimit me presion) Tubacione Kryesore & Degëzime 74 km Stacioni pompimit të Kamzës: 32.4 m³/min (Maksimumi orës) Implanti i Trajtimit të Bërxullës Kapaciteti: 48,400 m³/d (Maksimumi Ditor)	Ky projekt ishte faza e tretë e masterplanit të Studimit JICA në 2007 është shtyrë në 2030 nga konsulentët e kredisë Japoneze ODA në 2009.
4-2	Projekti i Përmirësimeve në Rajonin e Kanalizimeve të Kasharit	2028 - 2030	Nr. i pop. gjithsej të shërbyer; 1 034 384 persona Vëllim i hyrjes në Implantin e Trajtimit 320 660 m³/d (Fluksi Maksimal Ditor)	Zgjerimi i Implantit të Trajtimit të Kasharit nga 253,300 m³/d në 320,700 m³/d (Maksimumi Ditor) Zgjerimi i Stacionit të Pompimit të Kasharit nga 141 m³/min në 206 m³/min (Maksimumi orës) Kanalizim me presion shtesë nga Stacioni pompimit në Implantin e Trajtimit Instalimi i një tubacioni me presion me D1000mm dhe gjatësi 2.9km.	Ky zgjerim është parashikuar kryesisht për shkak të rritjes së popullsisë në Zonën e Zhvillimit të Kasharit.
5	Projekti i Zhvillimit të Rajonit të Kanalizimeve të Farkës	2031 - 2034	Popullsia Totale e Shërbyer; 40 000 persona Vëllim gjithsej i hyrjes në Implantin e Trajtimit 12 400 m³/d (Fluksi Maksimal Ditor)	Tubacione Kryesore & Degëzime 35,4km posaçërisht për zonën e Farkës Implanti i Trajtimit të Farkës Kapaciteti: 12,400 m³/d (Maksimumi Ditor)	Pas ndërtimit të Implantit të Trajtimit të Farkës, kanalizimet e Saukut do të transferohen në Implantin e Trajtimit të Farkës më rënie të lirë dhe stacioni i pompimit të Saukut braktiset.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(2) Përparësitë e Projektit

Faza I e Rajonit të Kanalizimeve të Kasharit, pjesë e projektit të kredisë japoneze ODA, është planifikuar të përfundojë në 2015. Qeveria shqiptare duket që synon të zhvillojë edhe Fazën II si projekti i radhës për kredi, meqenëse në qëllimin e punës së projektit në proces është përfshirë dhe studimi i fizibilitetit për zonën e Fazës II. Pjesa kryesore e territorit të Fazës II përfshin pjesën qendrore të Bashkisë Tiranë, që mbulohet nga kolektori i Tiranës dhe ai i rrugës së Dibrës. Pritshmëria është për një zhvillim të frytshëm të sistemit të kanalizimeve duke përdorur këta kolektorë.

Zhvillimi i kanalizimeve të zonës të Saukut, nyje strategjike për Bashkinë e Tiranës, ka një përparësi më të lartë se Rajoni i Kanalizimeve të Bërxullës dhe ky projekt vjen pas projektit të fazës II të Kasharit. Siç përshkruhet në fazat e masterplanit, ujërat e zeza të Zonës së Saukut do të transmetohen paraprakisht në Rajonin e Kanalizimeve të Kasharit me anë të pompimit, meqenëse realizimi i Impiantit të Trajtimit të Farkës do të kërkonte më shumë kohë. Në fazën përfundimtare, ujërat e zeza të Saukut do të drejtohen në Rajonin e Kanalizimeve të Farkës.

Vijohet me zhvillimin e Rajonit të Kanalizimeve të Bërxullës. Sipas raportit të JICA-s 2007, në Lumin Tirana shkarkohen mjaft tubacione me ujëra të përziera. Duke mbledhur këto ujëra, tubacioni kryesor përgjatë Lumit Tirana mund t'i drejtojë në Impiantin e Trajtimit të Bërxullës.

Plani i ndërtimit për projektin e zgjerimit të Impiantit të Trajtimit të Kasharit, që i përgjigjet rritjes së ujërave të zeza nga viti 2022 në 2030, varet nga shqyrtimi i vëllimit të tanishëm të shkarkimeve pas ndërtimit të projektit për fazën II të Kasharit.

Rajoni i Kanalizimeve të Farkës është përcaktuar si projekti përfundimtar për shkak të kohës që duhet për përcaktimin e territorit për Impiantin e Trajtimit dhe miratimin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis.

Grafiku i punimeve paraprake pasqyrohet në Figurën 7.7.2.

Staged Plans		Construction Period
1	Kashar Sewer District Phase-I Project (on-going)	2013 - 2015 (3 years)
2	Kashar Sewer District Phase-II Project	2016 - 2021 (6 years)
3	Sauk Area Development Project	2022 - 2024 (3 years)
4	Bërxulle Sewer District Project	2025 - 2030 (6 years)
5	Kashar Sewer District Expansion Project	2028 - 2030 (3 years)
6	Farka Sewer District Project	2031 - 2034 (4 years)

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 7.7.2 Fazat e Ndërtimit për Secilin Projekt

(3) Kostot e Ndërtimit

Përmbledhja e kostove të ndërtimit për çdo projekt është paraqitur në tabelën 7.7.2. Bazuar në studimin e 2007 të JICA-s, faktorët e mëposhtëm janë marrë si kosto jo të drejtpërdrejta.

- Shpenzime administrative në 5% të vlerës së kostos së drejtpërdrejtë të ndërtimit
- Shërbimet inxhinierike janë 10% e kostos të drejtpërdrejtë
- Paparashikime fizike janë 10 % e kostos të drejtpërdrejtë
- TVSH-ja, është 20% e pjesës në Monedhë Vendase të kostos të drejtpërdrejtë.
- Rritja e kapaciteteve, që është transferimi i dijeve teknike nga inxhinierët japonezë.

Tabela 7.7.2 Kostot e Projektit

Përbërësit	Faza I Kashar (Kosto FS)			Faza II Kashar			Zhvillimi i Zonës së Saukut			Projekti i RK Bërxullë			Projekti i Zgjerimit Kashar			Projekti i RK Farkë			Projekti Gjithsej		
	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Gjithsej
Kostoja e Drejtpërdrejtë e Ndërtimit																					
Kolektori Kanalizimeve	2 038		2 038	2167	272	2 439			0	174	355	529	101	13	114			0	4 480	640	5 120
Kanalizimet Kryesore		288	288		1748	1 748	165	828	993		1520	1 520			0		779	779	165	5 163	5 328
SP Kashar			0	328	298	626			0			0	299	26	325			0	627	324	951
ITUZ Kashar	2 000	2 054	4 054	2626	2598	5 224			0			0	1 114	911	2 025			0	5 740	5 563	11 303
SP Kamëz			0			0			0	208	137	345			0			0	208	137	345
ITUZ Bërxullë			0			0			0	1419	948	2 367			0			0	1 419	948	2 367
SP Sauk			0			0	55	38	93			0			0			0	55	38	93
ITUZ Farkë			0			0			0			0			0	484	260	744	484	260	744
Shuma e Kostos së Drejtpërdrejtë të Ndërtimit	4 038	2 342	6 380	5 121	4 916	10 037	220	866	1 086	1 801	2 960	4 761	1 514	950	2 464	484	1 039	1 523	13 178	13 073	26 251
Kostoja jo e Drejtpërdrejtë e Ndërtimit																					
Blerja e Trullit dhe Kompensimi		1 146	1 146		90	90.0			0			0		57	57		160	160	0	1 453	1 453
Shpenzime Administrative		319	319		502	502		54	54		238	238		123	123		76	76	0	1 313	1 313
Shërbime Inxhinierike	404	234	638	512	492	1 004	22	87	109	180	296	476	151	95	246	48	104	152	1 318	1 307	2 625
Kontingjenca	404	234	638	512	492	1 004	22	87	109	180	296	476	151	95	246	48	104	152	1 318	1 307	2 625
Kostoja e Rritjes së Kapaciteteve	96	51	147	84	25	109													180	76	256
Tatimi mbi Vlerën e Shtuar (TVSH)			0		983	983		173	173		592	592		190	190		208	208		2 146	2 146
Shuma e Kostos jo të Drejtpërdrejtë	904	1 984	2 888	1 108	2 583	3 692	44	401	445	360	1 422	1 782	303	560	863	97	652	749	2 816	7 602	9 555
Kosto e Projektit Gjithsej	4 942	4 326	9 268	6 229	7 499	13 729	264	1 267	1 531	2 161	4 382	6 543	1 817	1 510	3 327	581	1 691	2 272	15 994	20 675	35 806

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

8. Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM-ja)

8.1 Objektivat dhe Metodologjia

(1) Objektivat

Objektivi i VSM-së është kryerja e një vlerësimi në nivelin e MMF (Mbikëqyrjes Mjedisore Fillestare) për planveprimet e propozuara apo projektet parësore, të cilat do të hartohen duke synuar vitin 2027, në çdo sektor si rrugët/transporti, menaxhimi i mbetjeve të ngurta, furnizimi me ujë dhe trajtimi i ujërave të zeza dhe kullimi i ujërave të bardha në zonat urbane.

Sipas Guidës së JICA-s, thelbi i VSM-së është kryerja e një studimi për shqyrtimin e faktorëve mjedisor dhe shoqëror përmes ofrimit të alternativave të planeve të propozuara, që në fillimin e hartimit të masterplaneve përkatëse. Në këtë studim, planet e propozuara ose projektet parësore u mbikëqyrën në aspektin e faktorëve mjedisor dhe shoqëror, në pajtim me Guidën e JICA-s.

(2) Metodologjia

VSM-ja u krye përmes analizës së të dhënave e informacioneve dytësore dhe rezultateve të vërtetimit në terren. Elementet e mjedisit shoqëror (çështjet e tokës, përdorimi i tokës, infrastruktura sociale dhe trashëgimia kulturore) mjedisi natyror (p.sh topografia, gjeologjia, flora dhe fauna) dhe ndotja (ajri, uji, toka dhe zhurma mjedisore) u përcaktuan për vlerësimin e ndikimeve të mundshme në secilën fazë të veprimit: para ndërtimit, gjatë ndërtimit dhe gjatë fazës së funksionimit. Niveli i ndikimeve u analizua për kushte të konsiderueshme, të papërfillshme në lidhje me mundësinë e ndikimeve negative. Në rast se ka ndonjë mundësi për ndikime negative nga planveprimet apo projektet e propozuara, do të zbatohen masa zbutëse, të cilat këshillohen të shoqërohen edhe me hartimin e një plani administrimi mjedisor.

(3) Kuadri Ligjor i VSM-së

Qëllimi i VSM-së, veçanërisht vlerësimi i tij për ndikimet e mundshme shoqërore dhe mjedisore, do të bazohet në kuadrin legjislativ të Republikës së Shqipërisë. Gjithsesi, për çështje të tilla, si: zhvendosjet e detyruara dhe standardet e cilësisë së ujit, të cilat nuk gjejnë rregullim në legjislacionin tonë, do të zbatohen guida ose politika ndërkombëtare, si p.sh: politika operationale e Bankës Botërore ose WHO.

8.2 Qëllimi i Planveprimeve / Projekteve të Propozuara në çdo Sektor

(1) Sektori i Rrugëve/Transportit

Në sektorin e rrugëve / transportit, janë propozuar katër plane madhore zhvillimi, të cilat janë:

- Plani i Zhvillimit të Rrugëve
- Masat e Kontrollit të Trafikut (MKT)
- Plani i Zhvillimit të Transportit Publik
- Sistemi i Transportit të Mallrave.

Projektet madhore për vlerësimin e kushteve sociale dhe mjedisore (KSM), u zgjodhën sipas përparësisë së zbatimit dhe lehtësimit të zhvillimit, që më tej mund të shkaktojnë ndikime në mjedis.

1) Zhvillimi i Unazës së Madhe

Alternativat e propozuara

Plani i propozuar është të zhvillohet një seksion rruge, paralel me Lumin natyror të Tiranës, dhe për të janë evidentuar katër opsione duke përfshirë *opsionin zero*, 1) O_1 : opsioni për të zhvilluar një rrugë të re në pjesën jugore të Lumit të Tiranës, 2) O_2 : opsioni për të zhvilluar një rrugë të re në të dyja anët e Lumit të Tiranës së bashku me zhvillimin e një parku rekreativ dhe 3) O_3 : opsioni për të zhvilluar një unazë duke përdorur një rrugë ekzistuese në pjesët veriore, përgjatë Lumit Tirana.

Ndikimet e Mundshme Sociale dhe Mjedisore

Zona e synuar, në përputhje me rrethanat, ka kushte të përkeqësuar higjienike si pasojë e depozitimit të mbetjeve, ndotjes së ujërave natyrore nga shkarkimi i ujërave të zeza si dhe përkeqësim të vlerës panoramike. Çdo opsion zhvillimi, përveç *opsionit zero*, mund të kërkojë blerje toke për të siguruar të drejta kalimi (*ROW - Right of Way*) për territoret e projektit. Këto mund të jenë shpronësime ose zhvendosje të shtëpive të banimit dhe strukturave të ngritura. Zhvillimi i rrugëve të reja, në rastet e opsioneve O_1 , O_2 dhe O_3 mund të sjellë ndotje të ajrit si dhe zhurma gjatë fazës së ndërtimit dhe veprimit, megjithëse edhe *opsioni zero* mund të shkaktojë ndotje të ajrit për shkak të bllokimit të mundshëm të trafikut si pasojë e rritjes së kërkesave të trafikut në të ardhmen.

2) Zhvillimi i Shëtitorës Veriore të Tiranës

Alternativat e propozuara

Plani i propozuar është një projekt transporti për të cilin BT në nëntor 2011 shpalli një konkurs ndërkombëtar për zhvillimin e konceptit, i cili është ende në procesin e përzgjedhjes së fituesit të konkursit. Plani është një projekt për shtrirjen e shëtitorës së sotme drejt veriut, duke filluar nga stacioni i trenit ose kryqëzimin e shëtitorës “*Zogu I*” dhe rrugës “*Reshit Petrela*”, përmes zhvendosjes së stacionit ekzistues dhe heqjes së shinave të trenit. Plani paraqet tri opsione duke përfshirë *opsionin zero* në lidhje me pikat fundore të shtrirjes: një opsion (A_1) është zgjatja e pikës fundore përpara *Parkut të Paskuqanit* dhe opsioni tjetër është zgjatja e pikës fundore brenda *Parkut të Paskuqanit* (A_2). Të dyja opsionet e fundit zhvillojnë një rrugë të re tramvaji që nga qendra e qytetit, duke hequr shinat ekzistuese të trenit, të cilat shtrihen drejt pjesës perëndimore të qytetit të Tiranës, dhe të ndërtojnë një stacion të ri në vendin e rezervuar të *Kthesa e Kamzës*.

Ndikimet e Mundshme Sociale dhe Mjedisore

Liqeni ekzistues i *Paskuqanit* është në kushte jo higjienike me mbetje të depozituara në brigjet e tij. Nuk ka shumë ndryshime për nivelin e ndikimit në opsionin A_1 dhe A_2 . Të dyja opsionet mund të kërkojnë veprime shpronësimi për zhvendosjet e mundshme të shtëpive të banimit, nga

plani i propozuar. Opsioni A_1 dhe A_2 mund të shkaktojnë ndikime negative në siluetën e qytetit, të shkaktojnë zhurma dhe ndotje të ajrit gjatë ndërtimit dhe fazës së veprimit.

3) Sistemi i Transportit Publik

Alternativat e propozuara

Zhvillimi i sistemit të transportit publik është mjaft i rëndësishëm, sepse kontrollon numrin e automjeteve, që hyjnë në qendrën e qytetit. Dy linja tramvaji (sistemi LRT) janë propozuar në zonat e rrugëve ekzistuese. Njëra është linja lindje-perëndim (*Kinostudio-Kombinat*) dhe tjetra është linja veri-perëndim (*Qyteti Studenti*-Stacioni i Ri i Terminalit Intermodal). Nga ana tjetër, korsitë e përcaktuara për autobusët (BRT) janë propozuar të jenë në të dyja rrugët, njëra është linja lindje-perëndim (Rruga e *Kavajës* – Rruga e *Porcelanit*) dhe tjetra është linja veri-perëndimore (*Qyteti Studenti-Liqeni Paskuqanit*).

Ndikimet e Mundshme Shoqërore dhe Mjedisore

Plani mund të mos ketë ndikim negativ në çështjet e tokës, si: blerja e truallit apo risistemimi. Sistemi BRT mund të kërkojë masa për të kontrolluar pakësimin e ndotësve të ajrit, që do të shfaqen gjatë fazës së veprimit.

4) Zhvillimi i Sistemeve të Parkimit

Alternativat e propozuara

Zonat e parkimit do të ndërtohen në struktura nëntokësore të sipërfaqeve të lira dhe në parqe. Ky opsion dhe *opsioni zero* (“mos bëj asgjë”) do të diskutohet për studimin alternativ.

Ndikimet e Mundshme Shoqërore dhe Mjedisore

Plani i propozuar për zonat e parkingjeve nëntokësore mund të prekë infrastrukturën sociale të shërbimeve ekzistuese (si p.sh: rrjetin ujor, atë elektrik etj), mund të paraqesë rreziqe, rrëshqitje toke dhe ndotje akustike në fazën e ndërtimit. Megjithatë, *opsioni zero* mund të ketë një ndikim negativ nga ndotësit e ajrit të shkaktuar nga bllokimi i trafikut.

(2) Sektori i Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta

1) Trajtimi i Ndërmjetëm

Alternativat e propozuara

Mbetjet e ngurta bashkiake të synuara për studim, ndahen në mbetje të riciklueshme, të djegshme dhe të biodegradueshme. Ky klasifikim bëhet sipas karakteristikave të tyre ose orientimeve për kompostim. Trajtimi i ndërmjetëm kryhet nga impiantet e riciklimit (*QRM: Qendrat e Riaftësimit të Materialeve*) për riciklimin e materialeve, impiantet e djegies (*mbetje-për-energjë*) për djegien e mbetjeve dhe biogazifikimin / impiantet e kompostimit për mbetjet e biodegradueshme. Impianti i propozuar për trajtimin e ndërmjetëm është një kombinim ose një ndërthurje e këtyre impianteve, dhe jo një sistem i vetëm i këtyre impianteve. Për këtë arsye, fillimisht alternativa e trajtimit të ndërmjetëm të propozuar është *opsioni zero* (“të bësh asgjë” jo trajtim të ndërmjetëm).

Çdo opSION tjetër për trajtim të ndërmjetëm do të ndihmojë në uljen e vëllimit të mbetjeve, përveç *opsionit zero*. Impiantet e propozuara për trajtimin e ndërmjetëm, janë planifikuar të zhvillohen përbri vend depozitimit të sotëm të mbetjeve në *Sharrë*.

Ndikimet e Mundshme Shoqërore dhe Mjedisore

Vendet e caktuara të projektit, për çdo opSION nuk janë vendosur ende. Megjithatë, një nga territoret e mundshme të projektit është përbri me venddepozitimin ekzistues të mbetjeve në *Sharrë*. Sot, në vendin e propozuar ekzistojnë disa godina banimi dhe toka bujqësore.

Projekti i propozuar mund të ketë disa ndikime negative në çështjet sociale, si blerja e truallit ose ndikimi në tokën bujqësore. Çdo opSION mund të shkaktojë kundërmim të rëndë dhe ujëra të ndotura. Zhvillimi i *QRM*-ve dhe *mbetje për energji* mund të sjellin disa ndikime në aktivitetet e grumbullimit të materialeve të riciklueshme, të cilat sot kryhen nga komuniteti Rom. Opsioni *mbetje për energji* mund të çlirojë ndotës të ajrit, si: NO_x, SO_x, HCl e dioksina dhe skorie, që përmbajnë metale të rënda, si: si Hg dhe Pb. Është e domosdoshme marrja e masave për kontrollin e emetimeve dhe administrimin mjedisor për trajtimin e këtyre ndotësve të ajrit dhe metaleve të rënda. Gjithsesi, *opsioni zero*, mund të shkurtojë jetëgjatësinë e venddepozitimit të tanishëm të mbetjeve, *Sharrë*, pasi vëllimi i mbetjeve të prodhuara nuk do të zvogëlohet, dhe për pasojë mund të shkaktojë kushte jo higjienike dhe të pasigurta mjedisore për të gjithë qytetin.

2) Zhvillimi i Impiantit të Depozitimit Përfundimtar

Alternativat e propozuara

Sot, vendi për depozitimin përfundimtar të mbetjeve nuk mund të sigurohet brenda kufirit administrativ të qytetit të Tiranës, ku pjesa më e madhe e tokës tashmë është e urbanizuar. Për këtë arsye, vendi për depozitimin përfundimtar të mbetjeve duhet të zgjidhet nga alternativat e mundshme të komunat përreth. Vendi A (*vend depozitimi i Sharrës*) është i pozicionuar përbri landfillit ekzistues, në të cilin ka disa shtëpi banimi dhe toka kryesisht përdoret për prodhime bujqësore. Të dyja trojet, Vendi B (*Lalm*) dhe Vendi C (*Mullet*) janë të lokalizuara në zonën ujëmbledhëse ku kontribuues është *Lumi Erzen*, në një zonë të luginës me bimësi të ulët. Vendi D (*Ferraj*) është i lokalizuar në zonën ujëmbledhëse të *Lumit Tirana* dhe një zonë kodrinore dhe luginë. Pranë Vendi A, u identifikuan disa shtëpi, ndërsa në Vendet B, C dhe D nuk janë identifikuar struktura të tilla.

Ndikimet e Mundshme Shoqërore dhe Mjedisore

Vendi A (*Sharra*) është pranë disa shtëpive banimi dhe në tokë bujqësore. Nëse Vendi A zgjidhet për zbatimin e projektit, pritet të ketë ndikime negative si për banorët ashtu dhe për tokën bujqësore. Në rastet e opsioneve të tjera, për Vendet B, C dhe D, trojet mund të jenë në pronësi të privatëve dhe mund të ketë disa ndikime negative vetëm mbi pronarët e trojeve. Në rastet e zgjedhjes së Vendeve A, B, C dhe D, nëse nuk bëhen projektimet dhe zbatimi i saktë i tyre për trajtimin e shllamit ose nuk bëhet mbulimi me dhë, gjatë punës në landfill mund të ketë disa ndikime negative në shëndetin publik dhe ndotjen e ujit. Gjithsesi, opsioni zero do të përkeqësonte së tepërmi shëndetin publik dhe do krijonte probleme për landfillin e *Sharrës*, nëse ai përdoret përtej kapaciteteve të tij.

(3) Sektori i Furnizimit me Ujë

Alternativat e shqyrtuara

Opsionet në këtë sektor kryesisht janë për: sigurimin e burimeve të reja të ujit, zgjerimin e impianteve ekzistuese dhe përmirësimin e rrjetit të shpërndarjes. Hapja dhe zhvillimi i burimeve të reja të ujit mund të jetë nëpërmjet: rezervuarit të digës, hapjes së një pusi, zhvillimin e ujit nga burimet dhe zgjerimit të tubacioneve kryesore të ujërave të patrajtuar.

Ndikimet e Mundshme Shoqërore dhe Mjedisore

Zhvillimi i burimeve të reja ujore, veçanërisht zhvillimi i një dige/rezervuari mund të shkaktojë ndikime të shumta, përveç atij të sigurimit të furnizimit me ujë. Nga ana tjetër, zgjerimi i tubacioneve të furnizimit me ujë, mund të shkaktojë ndikim më pak të rëndësishëm midis opsioneve të sigurimit të një vëllimi alternativ ujqor. Në çdo rast, zgjerimi i implantit të trajtimit të ujërave do të jetë i domosdoshëm, për të plotësuar kërkesat për ujë, duke shkaktuar ndikime, si zhurmat gjatë procesit të pompimit. *Opsioni zero* do të sjellë një situatë me mungesë uji për shkak të shtimit të popullsisë.

(4) Sektori i Kanalizimeve të Ujërave të Zeza / Kullimi i Ujërave të Bardha

Alternativat e shqyrtuara

Sot, në Tiranë nuk ka implant për trajtimin e ujërave të zeza. Ato, të gjitha shkarkohen në rrjedhat e *Lumit Lana* dhe *Lumit të Tiranës* pa asnjë trajtim paraprak, duke shkaktuar dëmtim të mjedisit ujqor. Zhvillimi i implantit të trajtimit të ujërave është kthyer në një sfidë të ngutshme për përmirësim e degradimit të sipërpërmendur në qytetin e urbanizuar.

Qeveria Shqiptare po përgatit fazën e parë të ndërtimit për sistemin e mësipërm të kanalizimit të ujërave të zeza, (*KasharITU* + Stacioni i Pompave *Kashar*), i cili u shqyrtua nga JICA në 2007, me synimin për një sistem kanalizimesh optimal. Projekti i propozuar ka të bëjë me zhvillimin e fazës së dytë të sistemit (zgjerimi i fazës së parë të sistemit) duke shtuar një stacion pompash në zonën e *Saukut*, pasi kësaj zone nuk i shërbehet dot me zgjerimin e sistemit nga projekti i propozuar për shkak të situatës topografike të zonës. Prandaj, alternativa e projektit të propozuar është *opsioni zero*, i cili nuk zhvillon sistemin e kanalizimeve të ujërave të zeza (*ITU* + Stacioni i Pompave) në zonën e *Kasharit*, dhe as stacionin e pompave në zonën e *Saukut*.

Projekti i propozuar përfshin atë të *ITU* (Implanti i Trajtimit të Ujërave) të *Kasharit*, Stacionit të pompave *Kashar*, Stacionit të pompave *Sauk*, infrastrukturës së linjave kryesore të kanalizimeve dhe të degëve në zonat e rrugëve ekzistuese. Vendi i propozuar në *Kashar* ndodhet në një zonë të sheshtë, të hapur, në Komunën *Kashar* dhe tani është në proces për të filluar ndërtimin e fazës së parë të projektit të kanalizimeve të ujërave të zeza me kredinë e qeverisë japoneze.

Ndikimet e Mundshme Shoqërore dhe Mjedisore

Me përfundimin e projektit, vlerësohet të ketë disa ndikime negative gjatë fazës së ndërtimit (p sh: zhvendosje të strukturave ekzistuese sociale për tubacionet ekzistuese të ujit/linjat e energjisë elektrike, rreziqe ose zhurma gjatë fazës së ndërtimit). Në rastin pa

projekt (“*opsioni zero*”), nga njëra anë, ndotja e ujit në mjediset ujore të Lumit të *Lanës* dhe *Tiranës* do të ekzistojë përsëri për të shkak të vazhdimit të shkarkimit të ujërave të zeza dhe ujërave të ndotur. Në këtë mënyrë, do të vijoj degradimi i panoramës së qytetit, shtimi i erës së rëndë, siç janë të identifikuara në Lumin e *Lanës* dhe *Tiranës*.

8.3 Takimi i Grupeve të Interesit

Takimi i parë i grupeve të interesit u mbajt në Hotel “*Rogner*”, Tiranë, më 10 shkurt 2012. Në takim morën pjesë, nëpunës dhe punonjës nga Bashkia e Tiranës, minibashkitë, kryebashkiakë nga komunat përreth BT-së, universitete, entitete të menaxhimit të ujësjellësit dhe kanalizimeve (Enti Rregullator i Ujit), shoqata ricikluesish dhe grupe OJQ-sh vendore, etj., gjithsej 84 individë.

Takimi nisi me fjalën e hapjes të kryetarit të BT-së dhe përfaqësuesve të JICA-s në Tiranë, duke vijuar me shpjegime dhe diskutime për përmbajtjen e hollësishme dhe përparimin e studimit, kryer nga ekipi studimor JICA. Pas shpjegimeve, u vijua me seksionin e pyetje-përgjigjeve, midis pjesëmarrësve.

Rezultatet e opinioneve nga pjesëmarrësit dhe përgjigjet përkatëse nga BT-ja dhe anëtarët e komitetit drejtues paraqiten si më poshtë në Tabelën 8.3.1.

Tabela 8.3.1 Rezultatet e takimit të 1^{te} të Grupeve të Interesit

Çështja	Opinion	Përgjigjja nga BT-ja ose Anëtarët e Komitetit Drejtues
Marrëdhënie më e ngushtë me komunitetet	Rekomandoj një marrëdhënie më të ngushtë me komunitetet. Mendoj se edhe minibashkitë duhet të përfshihen në këto takime dhe të jenë pjesë e diskutimeve.	Në fazën tjetër minibashkitë do të përfshihen në procesin e konsultimeve.
Furnizimi me ujë dhe sistemi i kanalizimeve të ujërave të zeza	Kuptova nga prezantimi se pjesë të <i>Saukut</i> , <i>Senatoriumit</i> , <i>Lagje të Reja dhe Akademia e Policisë</i> janë të pozicionuara në zonat e ulëta. Disa shkarkojnë në Lumin <i>Erzen</i> dhe pjesa tjetër shkarkojnë në Lumin <i>Tirana</i> . Sa dhe si janë shqyrtuar këto probleme nga projekti.	Ne do e marrim parasysh opinionin tuaj në studimin tonë. Njëkohësisht në tashmë kemi një sistem GIS ku çdo bashki/komunë do të mund të hedhë rrjetin ekzistues dhe si pasojë të takohet me projektin. Kjo bazë do të zbatohet, edhe në zonën që ju përmendni.
Unaza e Madhe	Përsa kohë dëgjuam për një sistem unazor dhe radial të rrugëve, por në prezantim nuk u ofruan. A po punoni për prezantimin e këtyre sistemeve?	Ne po punojmë me Departamentin e Transportit për të mbështetur konsulentin me të dhëna të marra nga Departamenti i Transportit.
Menaxhimi i mbetjeve të ngurta (1)	Problem me administrimin e mbetjeve urbane: - zgjidhja është nëpërmjet ngritjes së një landfilli të ri, ose – me ndonjë zgjidhje tjetër teknologjike/shkencore?	Mendoj se studimi i JICA-s do të zhvilloj mundësinë e zbatimit të një teknologjie dhe do të vendoset se cili opsion do të jetë i përshtatshëm. Jam i bindur se ka ardhur koha për të përshtatur të tjera teknologji për të zgjidhur administrimin e mbetjeve të ngurta.
Menaxhimi i mbetjeve të ngurta (2)	Mendojmë se idetë dhe kërkesat e prezantuara nga ne, për menaxhimin e mbetjeve urbane, janë në përputhje me idetë e paraqitura nga ekipi JICA, në këtë prezantim.	Në fushën e administrimit të mbetjeve, mbrojtja mjedisore përmes menaxhimit të integruar të mbetjeve, zbatimit të shpejtë të grumbullimit të ndarë të mbetjeve, do të formulohet në planin e JICA-s.
Menaxhimi mjedisor	Duhet të nënvizuar disa çështje që lidhen me administrimin mjedisor. Ka ardhur koha që qeveritë vendore duhet të kërkojnë autoritet të plotë për administrimin mjedisor. Monitorimi i elementëve mjedisor në Tiranë është çështje, që kërkon një sistem të ri për të dhënat mjedisore.	Për çështjen e bashkëpunimit dhe koordinimit me qeverinë qendrore, mund të them se ne kemi kërkuar dhe këmbëngulur të kemi një bashkëpunim, sigurisht, bazuar në kuadrin ligjor në fuqi.
Ndërgjegjësimi i publikut dhe edukimi mjedisor	Unë jam nga sektori i shoqërisë civile dhe doja të thosha se e vlerësoj planin e prezantuar, veçanërisht vizionin e Tiranës si një Qytet Eko ² . Pyetja është: A mund ti gjejmë këto materiale në faqen elektronike të BT-së, ose si mund t'i sigurojmë këto materiale?	Në lidhje me çështjen e bashkëpunimit me shoqërinë civile, prania juaj sot është në një kohë të duhur, të cilën ne e shohim si një mundësi bashkëpunimi. Në faqen elektronike të Bashkisë, ju mund të gjeni linkun me raportin e JICA-s.
Bashkëpunimi ndërkomunal	A jeni konsultuar me komunitat, me qëllimin për të parë jo vetëm përfitimet, por edhe pasojat, dëmet, dhe në vijim si mund të zgjidhen ato gjatë një procesi afatgjatë?	Bashkia e Tiranës dhe komunitat përreth kanë nënshkruar një marrëveshje për të bashkëpunuar në nivel rajonal, si një nevojë e qartë për koordinimin e zhvillimeve strategjike afatgjata. Ky memorandum përcakton qartë të drejtat dhe detyrimet e palëve për pakësimin e dëmeve të mundshme, duke ruajtur një barazi për të gjithë.
Mendime për sigurinë e njerëzve dhe atyre që kanë nevojë për kujdes të veçantë	Do doja të dëgjoja qartësisht se si ky plan do të vlerësojë sigurinë për njerëzit, që kanë nevojë për kujdes të veçantë.	Është kusht që në çdo hap të planifikimit të infrastrukturës, këto çështje do të merren parasysh. Plani i kujdesit, si p.sh. trotualet, rrugët, transporti urban dhe lehtësitat publike do të jenë disa shembuj për komunitetet në nevojë.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

8.4 Shqyrtime dhe Veprime të Mëtejshme

Nga vlerësimi i EMF (Ekzaminimi Mjedisor Fillestar) për planet e propozuara, u identifikuan një sërë ndikimesh negative mjedisore dhe sociale. Masat zbutëse për ndikimet negative, në nivel afatshkurtër/mesëm/gjatë, do të hartohen si rekomandime.

Plani i Menaxhimit Mjedisor ose Plani i Monitorimit Mjedisor për zbutjen e ndikimeve negative të mësipërme, do të hartohet për planet bazë të propozuara për secilin sektor. TeR (Termet e Referencës), të cilat do të kërkojnë për lejen mjedisore në sistemin e VNM-së në Shqipëri, do të përgatiten për projektet parësore në secilin sektor.

9 Reforma Institucionale dhe Organizative për Koordinimin e Zhvillimit

9.1 Çështjet e Koordinimit në Bashkinë e Tiranës

Në Bashkinë e Tiranës ka tre lloj çështjesh koordinimi, përkatësisht: çështja e koordinimit vertikal, koordinimit horizontal dhe koordinimi sektorial. Ky seksion do të merret me dy çështjet e para të koordinimit. Çështja e koordinimit sektorial do të diskutohet në Seksionin 11.7: Propozimi "Manuali i Koordinimit" për Planifikimin, Zbatimin dhe Monitorimin.

(1) Koordinimi Vertikal

Lidhur me çështjet e zhvillimit urban të Tiranës një mungesë serioze e bashkëpunimit vertikal ka sjellë konflikte të herëpashershme midis dy niveleve të qeverisjes në Shqipëri. Për këtë, Ligji për Planifikimin Territorial, 2009 përcakton:

“Instrumentet e planifikimit të integruar përcaktojnë zhvillimin e ardhshëm, për realizimin e zhvillimit të balancuar e të integruar ndërmjet nivelit vendor dhe kombëtar dhe krijimit të objektivave të rëndësisë dhe interesit të përbashkët të një apo më shumë autoriteteve kombëtare dhe vendore të planifikimit...” (Neni 29 Planifikimi i Integruar, Ligji i Planifikimit të Territorit, 2009)

(2) Koordinimi Horizontal

Edhe për koordinimin horizontal, mungesa e bashkëpunimit ka penguar promovimin e strukturimit bashkëkohor dhe gatishmërisë së rritjes dhe ofrimit të frytshëm të shërbimeve të infrastrukturës në të gjithë rajonin me rritje të shpejtë.

Rëndësinë e koordinimit horizontal Qeveria e Shqipërisë e ka sanksionuar në Nenin 28; Planifikimi Ndërvendor, Ligji i Planifikimit të Territorit, 2009, i cili thotë: “Instrumentet ndërvendore të planifikimit synojnë nxitjen e bashkërendimit ndërmjet njësive të qeverisjes vendore dhe përcaktojnë zhvillimin e ardhshëm në të gjithë ose në një pjesë të territorit të dy apo më shumë njësive të qeverisjes vendore për realizimin e objektivave të caktuar vendorë, të rëndësisë ose interesit të përbashkët.”

Përveç kësaj, Ligji për Organizimin dhe Funksionimin e Qeverisjes Vendore, Kreu III përcakton të drejtën e bashkëpunimit të pushtetit vendor, e konkretisht shprehet:

“Për kryerjen e shërbimeve specifike në emër dhe në dobi të bashkësive përkatëse, dy apo më shumë njësi të qeverisjes vendore mund të ushtrojnë së bashku çdo funksion që u është dhënë atyre me ligj, nëpërmjet zbatimit të kontratave ose marrëveshjeve të përbashkëta, delegimin e përgjegjësisë dhe kompetencave të veçanta njëra-tjetrës ose kontraktimit me një palë të tretë.”

Pra, ligji shqiptar thekson rëndësinë e koordinimit vertikal dhe horizontal. Megjithatë, çështja është, si do të realizohet koordinimi? Ligjet nuk e përcaktojnë modalitetin se si qeveritë vendore mund dhe duhet të koordinojnë aktivitetet e tyre me pushtetin qendror, dhe se si ato mund të bashkëpunojnë në mënyrë të frytshme me njëra-tjetrën. Në këtë drejtim, Ekipi propozon

mekanizma konkretë për të nxitur koordinimin në seksionin në vijim bazuar në përvojën e qeverive vendore japoneze, të cilat kanë përdorur disa metoda për të zgjidhur këto probleme.

9.2 Institucionalizimi i Mekanizmit Koordinues të Frytshëm

(1) Koordinimi Vertikal

Koordinimi vertikal në Bashkinë e Tiranës (BT) mund të realizojë me dy mënyra koordinimin me qeverinë qendrore. *Së pari*, BT formulon planin e saj të zhvillimit brenda kuadrit të politikave të zhvillimit kombëtar dhe të ligji dhe *së dyti*, kur BT formulon planet e saj të zhvillimit, ajo ngre komitete këshillimore me përfaqësues të agjencive të qeverisë qendrore, akademike, ekspertë, biznesit dhe shoqërisë civile në varësi të çështjes.

Kështu, nëse BT ka nevojë për koordinim me një agjenci të qeverisë qendrore për disa çështje, ata kërkojnë nga agjencia të dërgojë përfaqësuesin e saj për të qenë i pranishëm në komitetin këshillimor. Në këtë mënyrë, plani i tyre do të pasqyrojë të dhëna nga agjencia e qeverisë qendrore. Kështu, “task team-i” i çdo departamenti mund të nxisë koordinimin me agjencitë përkatëse të qeverisë qendrore përmes konsultimeve me komitetet këshillimore. Përveç kësaj, krijimi i komiteteve këshillimore ndihmon në promovimin e pjesëmarrjes së grupeve të interesit në procesin e planifikimit përfshirë ekspertë nga universitetet dhe institucionet kërkimore-shkencore, si dhe përfaqësues nga sektori privat, OJF-ve dhe shoqëria civile.

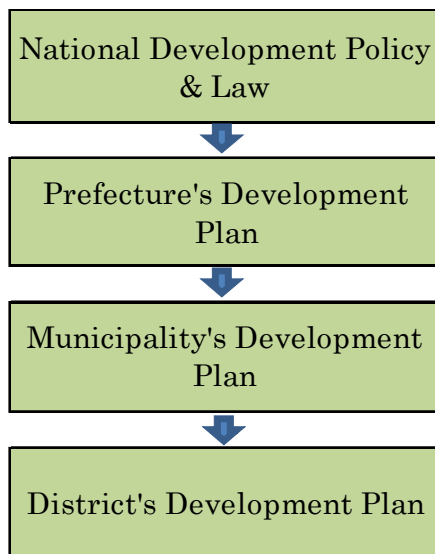


Figura 9.2.1 Koordinimi Vertikal në Japoni (1): Hartimi i Planit Zhvillues Komunal Bazuar në Politikën Kombëtare për Zhvillim & Ligj

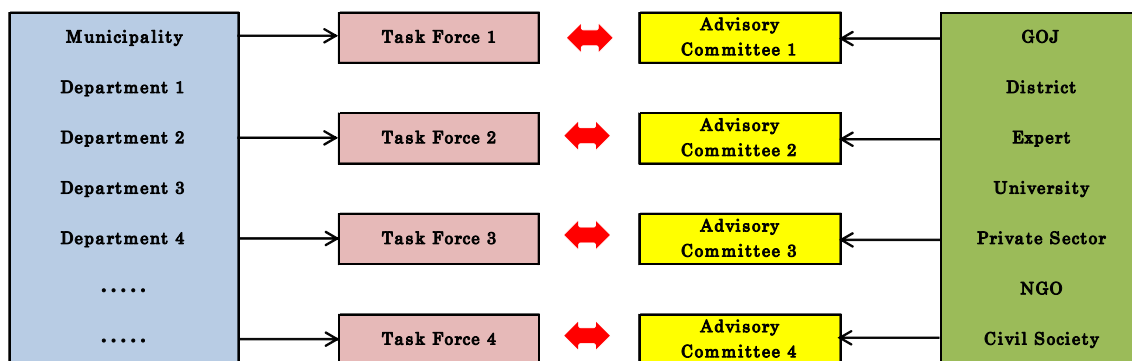


Figura 9.2.2 Plan Koordinimi Vertikal në Japoni (2): Ngritja e Komiteteve Këshillimore në Formulimin e Planit Zhvillues Komunal

(2) Koordinimi Horizontal

Zbatimi i Masterplanit për BT kërkon koordinim të frytshëm midis qeverive vendore meqë zbatimi i shumë projekteve të propozuara anashkalon kufijtë e tyre administrativ. Në këtë aspekt, roli i qeverisë vendore është shumë kritik në koordinimin e interesave të ndryshme të bashkive/komunave anëtare.

Megjithatë, përvoja e punës e qeverive vendore në Shqipëri në këtë fushë nuk është nxitëse. Kufijtë e ngushtë administrativ të qeverive vendore të kombinuara me rolin e kufizuar të rajoneve kanë diktuar vendime jo optimale për investime nga pikëpamja e perspektivës rajonale dhe asaj kombëtare. Në këtë situatë, është e nevojshme të krijohen mekanizma, që të koordinojnë në mënyrë të frytshme interesa të ndryshme ndërmjet qeverive vendore.

Përveç kësaj, disa komuna pranë BT nuk mund të përballojnë përgjegjësitë e tyre të decentralizuara në mënyrë të frytshme në të ardhmen e afërt. Sipas Ligjit të Pushtetit Vendor, komunat dhe bashkitë do të marrin përgjegjësitë për një numër të funksioneve "ekskluzive", duke përfshirë: ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve, transportin publik, furnizimin me ujë, ujërat e zeza dhe menaxhimin e mbetjeve të ngurta, planifikimin urban dhe menaxhimin e tokës, parqet dhe hapësirat publike, mirëmbajtjen e objekteve të arsimit parauniversitar dhe të kujdesit shëndetësor (për bashkitë) dhe kështu me radhë. Dobësia kryesore e sistemit është se disa nga qeveritë vendore janë shumë të vogla në madhësi dhe me buxhete të pakta, si dhe kanë mungesë ekspertize teknike për të ndjekur disa prej funksioneve të tyre në mënyrë të frytshme. Përveç kësaj, në zonën Metropolitane të Tiranës, shumica e qeverive vendore nuk përfshijnë zonat e plota urbane dhe urbanizimin e qytetit të tyre/qarkut. Kjo ka çuar në copëzimin e qeverisjes urbane, duke krijuar një pengesë politike kundër qeverisjes urbane dhe ofrimit të shërbimit ekonomik.

Në mënyrë që të përballemi me problemet që rrjedhin nga një qeveri vendore në shkallë të vogël, miratimi dhe zbatimi i bashkimit mund të sigurojë një zgjidhje për një administrim urban të frytshëm. Megjithatë, do të duhet kohë duke marrë parasysh lëvizjen e vendit në drejtim të decentralizimit. Nëse ka pak mundësi për të bashkuar qeveritë vendore, atëherë qeveritë vendore do të duhet të mësojnë si të bëjnë projekte investuese të përbashkëta për të fituar shkallën e ekonomisë, që është përvojë e re në Shqipëri. Një metodë e frytshme për të nxitur bashkëpunimin në mes të qeverive vendore është krijimi i Shoqatës së Qeverisjes Vendore të Zonës Metropolitane për Shërbime Publike (SHQVZMSHP) vetëm për objektiva të veçanta.

Duke marrë parasysh përvojën japoneze, shoqata e qeverisjes vendore duhet të krijohet sipas këtyre parimeve:

- Themelohet dhe menaxhohet me pëlqimin e të gjitha qeverive vendore pjesëmarrëse.
- Ka autoritet administrativ, pothuajse si një qeveri vendore.
- Burimet njerëzore dhe të ardhurat sigurohen nga kontributet e qeverive vendore anëtare.
- Kontributi buxhetor i anëtarit përbëhet nga: 1) Shuma e barabartë për kostot e pandryshueshme; 2) Shuma përpjesëtimore mbi investimin dhe koston e funksionimit, e cila zakonisht llogaritet mbi numrin e popullsisë.

Krijimi i kësaj Shoqate është i rëndësishëm për të menaxhuar çështjet e natyrës ndërbashkiake/komunale si dhe për të rritur shkallën e ekonomisë në një masë të tillë që të gjithë anëtarët të mund të zgjidhin problemet e tyre të përbashkëta me objektiva të veçanta dhe të bashkojnë fondet e tyre për uljen e shpenzimeve administrative të funksionimit dhe mirëmbajtjes.

Sot, shumë qeveri vendore në Shqipëri nuk zotërojnë burime të mjaftueshme financiare dhe ekspertizë teknike për të ndjekur disa prej funksioneve të tyre në mënyrë të frytshme, si: menaxhimi i mbetjeve të ngurta dhe ujërave të zeza. Kapitali i nevojshëm për të ngritur objekte të tilla të frytshme është shumë i kushtueshëm për tu përballuar nga një qeveri vendore e vetme. Duke krijuar një objekt të përbashkët, çdo qeveri vendore është në gjendje të zvogëlojë shpenzimet duke arritur objektiva të njëjtë. Përveç kësaj, administrimi i objekteve të përbashkëta kërkon bashkëpunim të qëndrueshëm midis qeverive vendore anëtare. Megjithatë, kjo është vështirë të arrihet sepse çdo qeveri vendore zakonisht, ka interesa të ndryshme, që rrjedhin nga burime, aftësi, objektiva dhe procedura të ndryshme. Pra, qëndrueshmëria e bashkëpunimit varet kryesisht nga frytshmëria e koordinimit ndërmjet qeverive vendore. Krijimi i shoqatave të qeverisjes vendore (p.sh, Shoqata për ndërtimin dhe menaxhimin e vendit të depozitimit përfundimtar) mund të ndihmojnë për të trajtuar këto probleme.

9.3 Struktura Organizative e Propozuar për Administrimin e Zhvillimit Metropolitan

Nga perspektiva e mësipërme, është propozuar forma e shoqatës së qeverisjes vendore në figurën 9.3.1, e cila në thelb ka të njëjtën strukturë organizative si ajo e qeverive vendore në Shqipëri. Ka trupë legjislative, ekzekutive dhe kontabiliteti. Këshilli përfaqëson trupin legjislativ dhe nën varësinë e tij, janë audituesit. Në organin ekzekutiv marrin pjesë: Drejtuesi Ekzekutiv, Zëvendësi i tij dhe Sekretari i Përgjithshëm. Nën sekretarin e përgjithshëm, ka dy sektorë: sektori administrativ dhe ai operacional.

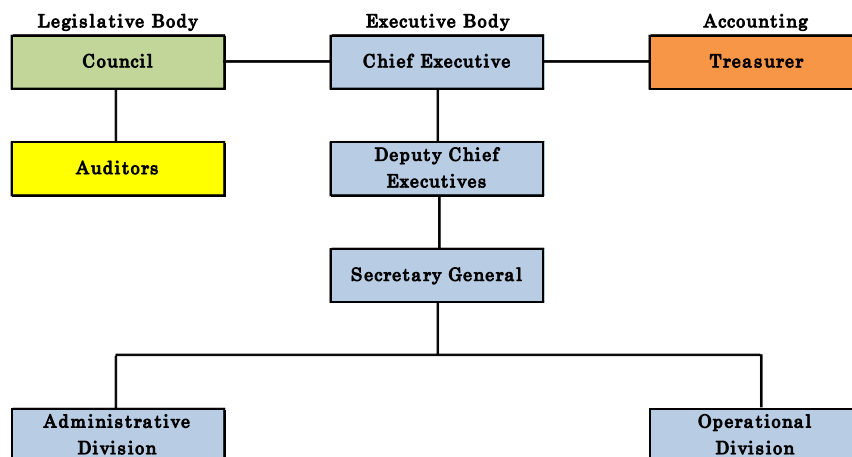


Figura 9.3.1 Struktura Organizative e Propozuar e Shoqatës

Hollësitë e strukturës organizative të shoqatave të pushtetit vendor janë:

(1) Objektivi

Për të realizuar një projekt të përbashkët për ndërtimin dhe menaxhimin e një strukture të përbashkët nëpër disa komuna/bashki.

(2) Qeveritë Vendore Anëtare

Qeveritë vendore anëtare përfshijnë një bashki/komunë dhe bashkitë/komunat përreth, apo qeveritë vendore, që pajtohen me objektivin dhe duan të marrin pjesë në projekte.

(3) Organi legjislativ

Këshilli është organi legjislativ i Shoqatës, i cili përbëhet nga: Zyrtari kryesues dhe anëtarët e përhershëm të Këshillit.

Numri i anëtarëve të Këshillit është i barabartë me numrin e qeverive vendore anëtare (çdo qeveri vendore anëtare ka një vend).

Anëtarët e Këshillit zgjidhen nga radhët e anëtarëve të Këshillit në çdo qeveri vendore. Mandati i tyre në këshillin e shoqatës është i njëjtë me mandatin e tyre në Këshillin e njësisë vendore. Nëse një anëtar i Këshillit humb vendin e vet në Këshillin e tij/saj në njësinë vendore, ai/ajo automatikisht e humb vendin edhe në Këshillin e Shoqatës.

Këshilli kryesohet nga Kryetari, i cili zgjidhet nga radhët e drejtuesve të qeverive vendore anëtarëve. Mandati i Kryetarit është i njëjtë me mandatin e tij në qeverinë vendore. Në rast se Kryetari pëson një aksident ose humb vendin e tij, zëvendësohet nga Zëvendëskryetari.

(4) Organi Ekzekutiv

Shoqata ka një Drejtues Ekzekutiv dhe disa Zëvendësdrejtues Ekzekutivë. Drejtuesi Ekzekutiv do të zgjidhet nga radhët e drejtuesve (dmth., kryetarët e njësive vendore) të qeverive vendore anëtare. Mandatet e tyre janë të njëjta me mandatet në njësinë e qeverisë vendore.

Drejtuesi Ekzekutiv ndihmohet nga Zëvendësdrejtuesit Ekzekutivë, të cilët do të zgjidhen nga radhët e drejtuesve (p sh., kryetarët e njësive vendore) të qeverive vendore anëtare.

Gjithashtu, do të ngrihet edhe një zyrë e përhershme e Sekretariatit për punën e përditshme administrative dhe operacionale.

Një Bord Drejtorësh mund të formohet në vend të Drejtuesit Ekzekutiv, që të kryejnë funksionet e tij, kur Shoqata ka një numër të qeverive vendore anëtare me një larmi të gjerë veprimtarish. Bordi i drejtorëve përbëhet nga drejtuesit (psh., kryetarët) e qeverive vendore anëtare. Në disa shoqata, anëtarët e bordit të drejtorëve të tyre mund të emërohet nga drejtuesi (psh., kryetari i bashkisë) me pëlqimin e Këshillit Bashkiak.

(5) Financieri

Financieri emërohet nga Drejtuesi Ekzekutiv, me pëlqimin e Këshillit të Shoqatës. Ai duhet të jetë një nga financierët e qeverive vendore anëtare.

Mandati i tij është i njëjtë me mandatin në njësinë e qeverisë vendore.

(6) Sekretariati

Sekretariati i Shoqatës udhëhiqet nga Sekretari i Përgjithshëm i ndihmuar nga punonjës të tjerë të emëruar nga Drejtuesi Ekzekutiv.

Sekretaria e Përgjithshme, ka dy sektorë: Sektori “Administrativ” dhe Sektori “Operacional”.

Personeli do të caktohet nga qeveritë vendore anëtare dhe, nëse është e nevojshme, qeveria qendrore.

(7) Auditët

Drejtuesi Ekzekutiv do të emërojë një audit nga ekspertë të jashtëm të Shoqatës dhe, nëse është e nevojshme edhe një tjetër të zgjedhur nga anëtarët e Këshillit të Shoqatës me pëlqimin e këtij të fundit.

Afati i mandatit të ekspertit do të jetë i përcaktuar (për shembull, 4 vjet), dhe këshilli do të ketë mandat të njëjtë me atë të këshillit në njësinë vendore.

Audituesit do të monitorojnë punën e drejtuesit dhe të stafit, ndaj për këtë qëllim ata do të jenë në varësi të Këshillit të Shoqatës.

(8) Financat

Shpenzimet financohen nga qeveritë vendore anëtare dhe të ardhurave të tjera, sipas rregullit të përcaktuar.

Pjesa e shpenzimeve për pushtetin vendor do të vendoset nga Këshilli. Kontributi buxhetor i qeverive vendore anëtare do të jetë në shumë të barabartë për kostot e pandryshueshme dhe shumë përpjesëtimore për investimet dhe koston e zbatimit, që llogaritet mbi numrin e popullsisë.

Një pjesë e kostos fillestare do të subvencionohet nga Qeveria Qendrore, dhe nëse është e nevojshme nga ODA grant/hua. Pjesa tjetër e kostove fillestare do të sigurohet nga qeveritë vendore anëtare ose nëpërmjet bonove të lëshuara nga Shoqata.

Përfshirja e kryetarëve të njësive vendore dhe organit ligjvënës të qeverive vendore anëtare siguron zotimin e qeverive vendore për të përmirësuar ndërveprimin ndërmjet dhe brenda qeverive vendore. Përfaqësimi i të gjitha qeverive vendore anëtare dhe ndarja e pushtetit në mes të Këshillit dhe Organit Ekzekutiv vendos një mekanizëm për kontrollin dhe baraspeshën brenda organizatës për të nxitur paanshmëri, dhe kështu të ndihmojnë në mirëkuptimin e të gjitha qeverive vendore anëtare. Varësia e auditëve nga Këshilli mund të nxisë dhe garantojë transparencën e performancës së organizatës, që është themeli për një bashkëpunim të qëndrueshëm. Mbështetja financiare dhe teknike nga Qeveria Qendrore mund të rrisë kapacitetin e shoqatës së qeverisjes vendore.

9.4 Struktura Institucionale për Zbatimin e Masterplanit

Së fundi, për BT është bërë një propozim për strukturën institucionale në zbatim të masterplanit.

(1) Krijimi i një Task Force Ndërfunksionale

Pas përfundimit të Projektit të Studimit të JICA-s, duhet të ngrihet një task forcë në secilën drejtori (që mbulon ndërtimin e rrugëve dhe të transportit publik, menaxhimin e mbetjeve të ngurta, objekteve, që lidhen me ujin, përdorimin e tokës dhe mjedisin), që është e ngarkuar me përgatitjen e planit të zbatimit për të mobilizuar burimet e nevojshme për projektet në bazë të Masterplanit. Për projektet, që kanë nevojë për bashkëpunimin e drejtorive të tjera, task forca e posaçme mund të jetë ndërmjet drejtorive, me specialistë nga departamente të ndryshme. Kjo task forcë ndërfunksionale mund të arrijë koordinim shumësektorial përmes pjesëmarrjes së anëtarëve nga të gjithë sektorët përkatës në proceset vendimmarrëse. Më vonë, këto task forca ndërfunksionale mund të marrin funksione planifikuese për fushën në fjalë. Për më tepër, task forca mund të ndihmojë edhe në zhvillimin e burimeve njerëzore, në planifikimin dhe zbatimin e planit zhvillues urban në Bashkinë e Tiranës me pjesëmarrjen e zyrtarëve të nivelit të mesëm nga departamentet/drejtoritë përkatëse në proceset e planifikimit urban të infrastrukturës.

(2) Krijimi i Grupeve Teknike Këshilluese dhe Komiteti Drejtues

Krijimi i Grupeve Teknike Këshilluese do t'i sigurojë task-forcës këshillën teknike, por do të ndihmojë edhe për koordinimin shumësektorial, si dhe koordinimin vertikal dhe horizontal në varësi të krijimit të grupeve. Për këtë qëllim katër Grupet Teknike Këshilluese do të jenë në varësi të Komitetit Drejtues, i cili përbëhet, nga: 1) Grupi i Mjedisit dhe i Shfrytëzimit të Tokës; 2) Grupi i Transportit Urban; 3) Grupi i Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta; 4) Grupi për Furnizimin me ujë, kanalizimet/kullimi. Në Grupet Teknike Këshilluese marrin pjesë aktorët kryesorë në çdo fushë të synuar përfshirë zyrtarë të lartë të fushës, akademikë nga universitetet dhe ekspertë nga institutet kërkimore e shkencore, përfaqësues të agjencive qendrore dhe komunave të përfshira, si dhe përfaqësues të biznesit, OJF-ve dhe shoqërisë civile sa herë të jetë e nevojshme. Grupet do të mbledhen periodikisht për të monitoruar zbatimin e projekteve dhe për t'iu dhënë këshillat e nevojshme teknike task forcave të tyre. Komiteti Drejtues mbikëqyr zbatimin e të gjitha projekteve. Kështu, nëpërmjet këtyre Grupeve Teknike Këshilluese, zyrtarët e qytetit të Tiranës nga departamentet përkatëse do të marrin pjesë në formulimin e planit të zbatimit bazuar në Masterplan, si dhe të monitorojnë zbatimin e projekteve të propozuara. Ngritja e këtyre Grupeve Teknike Këshilluese mund të ndihmojë në nxitjen e koordinimit vertikal, horizontal dhe ndërdikasterial, si dhe pjesëmarrjen e palëve të interesuara në këtë proces.

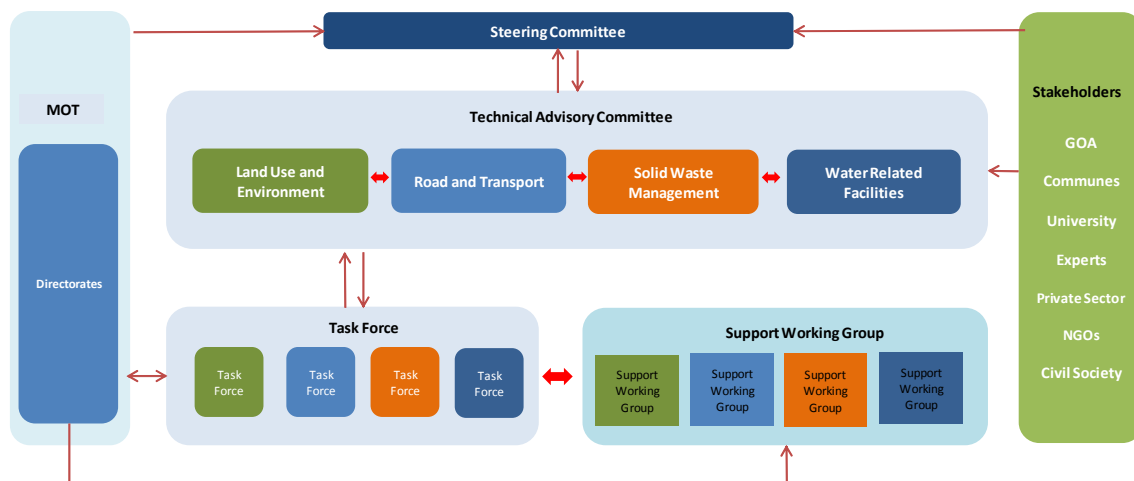


Figura 9.4.1 Struktura Institucionale për Zbatimin e Planit Rregullues

Funksionet kryesore të çdo organizate pjesëmarrëse janë:

- 1) **Task Forca (përbëhet nga staf i mesëm në çdonjërin nga katër drejtoritë)**
 - Për të përgatitur planin e zbatimit për të mobilizuar burimet e nevojshme për projektet sipas të Masterplanit.
 - Për të bashkërenduar punët e tyre me drejtoritë e tjera.
- 2) **Grupet e Punës (përbëhen nga stafi i drejtorive përkatëse)**
 - Për të mbështetur task forcat duke u ofruar të dhënat dhe informatat e nevojshme.
- 3) **Grupet Teknike Këshilluese**
 - Monitorojnë zbatimin e projekteve.
 - I ofrojnë task forcës këshillat e nevojshme teknike.
- 4) **Komiteti Drejtues**
 - Mbikëqyr zbatimin e të gjitha projekteve.
- 5) **Drejtoritë e BT**
 - Sigurojnë personelin për task forcën.
 - Janë organi zbatues për projektet,që mund të krijojnë njësi të menaxhimit të projektit siç kërkohet.
- 6) **Qeveria e Shqipërisë**
 - Mbikëqyr dhe miraton vlerësimin e ndikimit në mjedis etj.

9.5 Propozimi "Manuali i Koordinimit" për Planifikimin, Zbatimin dhe Monitorimin

(1) Procesi i Planifikimit të Zhvillimit Urban

Faza e procesit të planifikimit të zhvillimit urban përfshin vlerësimin ekonomik, formulimin strategjik, zbatimin dhe rishikimin e strategjisë (shih Tabelën 9.5.1).

Për një ecuri të qëndrueshme dhe të qetë të këtij procesi, për BT është e nevojshme të ketë mekanizma të frytshëm për koordinimin me agjencitë përkatëse të qeverisjes qendrore si dhe me komunat fqinje, si dhe për koordinimin e departamenteve brenda vetë institucionit.

Tabela 9.5.1 Procesi i Planifikimit të Zhvillimit Urban

Fazat	Elementet	Përshkrimi
Vlerësimi Ekonomik	Mbledhje informacioni	Një vlerësim ekonomik vendor efikas do të fillojë me shqyrtimin paraprak të marrëdhënieve ekonomike ekzistuese dhe aktivitetet brenda një zone, do të përdorë informacion cilësor e sasior, që thekson strukturat ekzistuese dhe prirjet në zhvillimin e biznesit, prodhimit, punësimit, aftësitë dhe të dhënat tjera, që do të ndihmojnë në identifikimin e drejtimin strategjik të ekonomisë vendore. Vlerësimi nuk duhet domosdoshmërisht të jetë i kufizuar nga një juridiksion ose kufiri administrativ i tillë si një kufi bashkie. Një zonë mund të përbëhet nga një rajon metropolitan, një zonë udhëtimi-drejt-punës, qytet, qyteti apo rrethina e saj urbane apo rurale. Informacioni i mbledhur mund të theksojë nevojën për projekte dhe programe të veçanta, që do të zgjerohin dhe ndryshonin bazën ekonomike vendore.
	Vlerësimi Ekonomik	Pas marrjes së këtyre të dhënave, do të jetë e nevojshme që ato të sistemojnë dhe analizohen në mënyrë që të sigurojnë një profil të ekonomisë vendore. Disa mjete përfshirë analizën SËOT (Tabela 2), krahasimet dhe treguesit ekonomik rajonalë mund të përdoren për të identifikuar informacionin kyç në ekonominë vendore.
Hartimi i Strategjive	Vizionet	Një mirëkuptim i grupeve të interesit në të ardhmen e parapëlqyer për ekonominë e komunitetit.
	Qëllimet	Identifikon fushat kyçe të veprimit për të përbushur vizionin, të specifikojë produktin e dëshiruar të procesit LED të planifikimit.
	Objektivat	Vendos standardet e performancës dhe objektivat për zhvillim, ato janë të detyrueshme dhe të matshme në kohë.
	Programet	Përcakton dhe grupon së bashku projekte të ngjashme, që kolektivisht të arrihen objektiva të caktuar.
	Projektet	Zbaton zëra të veçantë të programit, të cilët janë të renditur, përlogaritur, të detyrueshëm dhe të matshëm në kohë.
Zbatimi	Plani për Zbatim	Përcakton buxhetin, burimet njerëzore, pengesat institucionale dhe procedurale të zbatimit të një Strategjie. Është pika e integritetit të të gjitha projekteve dhe programeve brenda një Strategjie.
	Planet e Veprimit	Ofrojnë hollësi të veçanta për zërat e projektit duke përfshirë edhe hierarkinë e detyrave, palët përgjegjëse, afat kohor të saktë, nevojat për burime njerëzore dhe financiare, burimet e financimit, ndikimet e pritshme, rezultatet, performancën dhe sistemet për vlerësimin e cilësisë për çdo projekt.

	Kornizat Institucionale për Zbatimin dhe Monitorimin	Krijimin dhe mbajtjen e të dy lidhjeve formale dhe joformale me të gjithë aktorët kryesorë mund të mbështesë zbatimin dhe monitorimin. Ndërtimin e marrëdhënieve të punës si dhe mirëbesimit ndërmjet partnerëve ndihmon në procesin e menaxhimit të perspektiva dhe axhendave të ndryshme.
	Gatishmëria e Kontributeve Përkatëse	Është e nevojshme të sigurohet që inputet e kërkuara zotërohen përpara fillimit të zbatimit të strategjisë. Zbatimi i MP kërkon angazhim të burimeve, kohës dhe mbështetjes politike; sigurimi dhe ruajtja e inputeve të tilla do të përcaktojë efikasitetin për të përfunduar programet dhe projektet, si edhe zhvilluar vizionin e përgjithshëm.
	Detyrat në Planet e Veprimit të Projektit	Para fillimit të zbatimit të projektit, menaxherët e projektit mundësisht të jenë përzgjedhur duke i ngarkuar me përgjegjësitë për çdo projekt. Gjatë zbatimit të projektit, duhet të bëhet shqyrtimi i tij i vazhdueshëm për tu siguruar që projekti po jep rezultatet e shpallura dhe të dëshiruara. Mbledhja e të dhënave të projektit duhet të jetë përparësi për të siguruar që informacioni i hollësishëm dhe i rëndësishëm është në zotërim për qëllime monitorimi dhe vlerësimi si gjatë dhe pas zbatimit të projektit. Përdorimi i menaxhimit të shëndoshë teknik, si monitorimi dhe vlerësimi i projektit mund të ndihmojë për të shmangur vonesat dhe në këtë mënyrë të sigurojë zbatimin sa më të frytshëm të projektit.
Rishikimi i Strategjisë	Monitorimi	Vlerësimi i vazhdueshëm i zbatimit të një strategjie dhe/apo projekti sipas kalendarit të pranuar dhe përdorimit të inputeve, infrastrukturës dhe shërbimeve, që ofrohen nga përfituesit e projektit. U ofron menaxherëve dhe aktorëve të tjerë reagime të vazhdueshme për zbatimin. Identifikon suksesin e tanishëm ose të pritshëm dhe problemet e mundshme që në fazat fillestare duke mundësuar korrigjimet në kohën e duhur. Pranon projektin e hartuar si jepet; Mat ecurinë, është i përqendruar në performancë dhe siguron vazhdimësi.
	Vlerësimi	Vlerësimi është përlogaritja periodike e rëndësisë, performancës, efikasitetit, dhe ndikimit (si i pritshëm dhe i papritshëm) të një projekti në lidhje me objektivat e përcaktuara. Menaxherët e projektit ndërmarrin vlerësime të ndërmjetme gjatë zbatimit si një shqyrtim fillestar të përparimit, një parashikim të efekteve të pëlqyeshmërisë, dhe si mjet për identifikimin e rregullimeve të nevojshme në hartimin e projektit. Vlerësimi sfidon hartimin e një projekti, nxjerr përfundime dhe bën gjykime, është i përqendruar në efektivitetin e programit apo projektit, bëhet një çast kyç në ciklin e projektit.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(2) Rëndësia e Pjesëmarrjes së Grupeve të Interesit

BT ka vuajtur nga probleme të koordinimit: vertikal, horizontal dhe ndërsektorial.

Përveç faktorëve politikë, një prej arsyeve kryesore të këtyre problemeve, duket të jetë mungesa e pjesëmarrjes së aktorëve kryesorë në vendimmarrje në çdo fazë të procesit të zhvillimit urban. Kjo pengon ndërtimin e mirëkuptimit ndërmjet aktorëve kryesorë, e për rrjedhim zbatimin e frytshëm të planeve zhvilluese urbane.

(3) Përdorimi i Grupit Teknik Këshillues për Koordinimin Vertikal dhe Horizontal

Kur BT formulon planet e saj të zhvillimit, ajo duhet të krijojë komitete këshilluese me përfaqësues nga agjencitë e qeverisë qendrore, komunave fqinje, profesorë, ekspertë, sektori privat dhe shoqëria civile, në varësi të çështjes.

Duke përfshirë përfaqësuesit e agjencive të ngjashme të qeverisë qendrore dhe komunat fqinje si anëtarë të komiteteve, vendimet e marra nga BT mund të pasqyrojnë të dhëna nga këto organizata.

Për më tepër, krijimi i këtij lloji komiteti këshillues ndihmon në nxitjen e pjesëmarrjes së grupeve të interesit në procesin e planifikimit përfshirë ekspertë nga universitetet dhe institucionet kërkimore, si dhe përfaqësues nga biznesi, OJF-ve dhe shoqëria civile.

Kjo mund të çojë në zbatimin e planit të gjerë të zhvillimit Metropolitan të BT.

(4) Ngritja dhe Përdorimi i Task Forcës për Koordinimin Ndërsektorial

Programet dhe projektet e sektorit janë planifikuar dhe zbatuar në mënyrë individuale dhe jo në mënyrë të integruar. Një nga faktorët kryesorë të kësaj mund të jetë mungesa e koordinimit të frytshëm ndërmjet departamenteve brenda BT.

Krijimi dhe përdorimi i task-forcës ndërsektoriale për adresimin e çështjeve të mëdha të zhvillimit (psh. formulimi i planit vjetor të zbatimit të Masterplanit) mund të përballen me këtë problem.

Në fazën e parë, në çdo drejtori duhet të krijohet një task-force për formulimin e planit të zbatimit të MP. Në fazën e mëvonshme, task-forca mund të krijohet të paktën për çdo çështje jetike zone, siç është plani financiar për projekte metropolitane, plani i zhvillimit të burimeve njerëzore, hartimi i programit të trajnimit, si dhe plani për krijimin e një shoqate të qeverisjes vendore për një projekt ndërterritorial. Task-forca mund të ngrihet edhe që të hartojë strategji konkrete për çështje të rëndësishme. Anëtarët dhe funksionet e task-forcës ndërfunksionale duhet të jenë:

Anëtarët

- Specialistë të nivelit të mesëm kompetentë nga departamentet përkatëse.
- Nëse është e nevojshme, një task-forcë mund ta ngrejë vetë komitetin këshillues anëtarë të cilët përfshijnë studiues/profesorë universitarë dhe këshilltarë, përfaqësues të sektorit privat, median si dhe përfaqësues të shoqërisë civile.

Funksionet

- formulon strategjitë për çdo çështje të rëndësishme
- nxit bashkëveprimin midis departamenteve dhe palëve të interesuara kryesore
- monitoron zbatimin e strategjisë
- nxjerr mësim për vitin pasardhës duke përdorur praktikën më të mirë
- nxit pjesëmarrjen aktive të aktorëve kyç në procesin e vendimmarrjes
- zhvillon burimet njerëzore në këto departamente.

(5) Krijimi i Shoqatave të Pushtetit Vendor si një Masë e Frytshme për Koordinimin Horizontal

Shoqatat e pushtetit vendor të propozuara mund të jenë të frytshme për të hartuar e zbatuar një projekt të përbashkët për ndërtimin dhe menaxhimin e një strukture të përbashkët (psh., një vend përfundimtar depozitimi) nëpër disa komuna/bashki.

Qeveritë vendore anëtare përfshijnë një bashki/komunë dhe komunat/bashkitë përreth, apo çdo qeveri vendore, që pajtohet me objektivin dhe do të marrë pjesë në projekt. Shoqata e propozuar duhet të ngrihet mbi bazën e këtyre parimeve:

- Themelohet dhe menaxhohet me pëlqimin e të gjitha qeverive vendore pjesëmarrëse.
- Ka autoritet administrativ, të njëjtë me një qeveri vendore.
- Burimet njerëzore dhe të ardhurat varen nga financimet e qeverive vendore anëtare.
- Kontributi buxhetor i anëtarit përcaktohet: 1) Vlerë e barabartë për kosto të pandryshueshme; 2) Vlerë përpjesëtimore për investime dhe koston e funksionimit, që përgjithësisht përlllogaritet mbi numrin e popullsisë.

10 Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

10.1 Gjendja e Tanishme dhe Veçoritë Kryesore

(1) Decentralizimi Fiskal në Shqipëri

Decentralizimi fiskal në Shqipëri bazohet në Ligjin “Mbi Organizimin dhe Funksionimin e Qeverisë Vendore të vitit 2000, i cili përcakton përgjegjësitë funksionale të qeverisë vendore dhe nxit autoritetet vendore për grumbullimin e të ardhurave.

Sipas ligjit, qeveria vendore ka tri funksione: funksione ekskluzive, funksione të përbashkëta dhe funksione të deleguara.

Tabela 10.1.1 Përcaktimi i Përgjegjësiave sipas Ligjit për Pushtetin Vendor

Funksioni	Përshkrim
Funksione Ekskluzive	Furnizimi me ujë, transporti publik, ndriçimi publik dhe grumbullimi i mbetjeve
Funksione të Përbashkëta	Edukimi para-shkollor dhe para-universitar, kujdesi shëndetësor, rendi publik dhe mbrojtja civile
Funksione të Deleguara	Nga pushteti qendror, të cilat kanë qenë klasifikuar si funksione të detyrueshme dhe jo të detyrueshme

Burimi: Dorina Nikolla, “Decentralizimi Fiskal dhe Menaxhimi Financiar Vendor në Shqipëri”

Megjithatë, në praktikë, shumë funksione “ekskluzive” ende nuk kanë kaluar plotësisht nën përgjegjësinë e qeverive vendore. Lidhur me funksionet e “përbashkëta”, për edukimin para-universitar, shërbimin shëndetësor vendor dhe asistencën sociale këto kategori janë tërësisht nën menaxhimin e pushtetit qendror, prandaj më shumë janë si funksione “të deleguara”. Në kuadrin ligjor-institucional mungon përcaktimi i qartë i funksioneve të “përbashkëta”.

Në Shqipëri ekzistojnë këto burime të ardhurash për pushtetin vendor.

Tabela 10.1.2 Burimet e të Ardhurave të Pushtetit Vendor

Burimet e të Ardhurave	Detaje
Burimet e të ardhurave vendore	Taksa vendore Tarifa përdoruesi Taksa të Përbashkëta (zakonisht, mbledhen nga autoritetet qendrore dhe më pas ndahen midis palëve) Të tjera (të ardhura nga asetet, gjoba, sekuestime, etj.)
Transferta të Qeverisë Qendrore	Transferta e pakushtëzuar Transferta e kushtëzuar
Kredi	

Burimi: Studimi Diagnostifikues Kap 11: Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

Pas decentralizimit, në Shqipëri janë marrë masa të ndryshme për rritjen e fuqisë financiare të pushtetit vendor.

Tabela 10.1.3 Masat për Zgjerimin e Burimit të të Ardhurave dhe Fuqisë së Pushtetit Vendor

Masat	Përshkrim
Transferta e pakushtëzuar	U prezantuan për herë të parë në vitin 2001
Paketa fiskale 2002	Decentralizon fuqinë për të vendosur nivelin e taksës për taksën e pronës vendore, dhe përcakton taksën e biznesit të vogël vendor dhe taksën e ndikimit në infrastrukturë.
Transferimi i taksave ekzistuese	Taksa mbi të drejtën e transferimit të pronës dhe taksa e regjistrimit të mjeteve motorike i janë kaluar pushtetit vendor

Masat	Përshkrim
Taksa bazë e fitimit	U vendos për bizneset e vogla, që nuk hyjnë në sistemin e TVSH-së
Ligji i Buxhetit të Shtetit 2006	Mundëson transfertat të pakushtëzuara për investime kapitale, bazuar në kriteret e transparencës. U prezantua edhe skema e grantit konkurrues, duke mundësuar konkurrimin e pushtetit vendor për fonde nëpërmjet planeve të propozuara për shpenzime themelore.

Burimi: Studimi Diagnostifikues Kap 11: Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

Si rezultat i këtyre masave, shpenzimet e përgjithshme vendore në Shqipëri nga 20 420 000 milionë lekë u rritën në 38 872 000 milionë lekë në vitin 2000. Si përqindje e PBB-së, shpenzimet e përgjithshme vendore nga 3,8% në vitin 2000 u rritën në 4,3% në 2006. Me gjithë rritjen domethënëse, sërish Shqipëria zë vendin e fundit krahasuar me vendet e tjera Evropiane.

Autonomia fiskale e qeverive vendore që nga viti 2001 është rritur në mënyrë të ndjeshme. Gjatë viteve 2001 - 2006 të ardhurat e përgjithshme vendore janë rritur me 50% (Tabela 10.1.4). Po në këtë periudhë, qeveritë vendore rritën me rreth 400% të ardhurat e fituara brenda territorit të tyre. Të ardhurat diskrecionale, një pjesë e të ardhurave të autonomisë fiskale (të ardhurat e veta plus transfertat e pakushtëzuara nga qeveria qendrore), si pjesë e të ardhurave të përgjithshme vendore, janë rritur në 58%, krahasuar me rreth 30% që ishin në vitin 2001. Të ardhurat diskrecionale neto si përqindje e të ardhurave vendore, të ardhura të cilat pushteti vendor ka autoritet të plotë për ti shpenzuar (përfshintë ardhurat e veta plus transfertat e pakushtëzuara, minus “detyrimet e pafinancuara”, apo funksionet e deleguara nga pushteti qendror, të cilat duhet të paguhen nga të ardhurat vendore) po në këtë periudhë u rritën nga 22,9% në 53,4%.

Tabela 10.1.4 Burimi i të Ardhurave Vendore dhe të Ardhurat Diskrecionale¹ Vendore Neto, në Shqipëri për vitet 1996-2006

	1998	2001	2006
Të ardhurat e përgjithshme të qeverisë vendore (milionë lekë)	15 673	25 464	38 232
Burimi i të ardhurave të përgjithshme (milionë lekë)	658	1 996	9 825
Burimi i të ardhurave vendore si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	4,2%	7,8%	25,7%
Transferta të pakushtëzuara (milionë lekë)	-	5 659	9 800
Taksa të përbashkëta (milionë lekë)	-	345	2 534
Të ardhurat e përgjithshme diskrecionale (milionë lekë)	658	8 000	22 159
Të ardhurat diskrecionale si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	4,2%	31,4%	58%
Detyrime të pafinancuara ²	-	2 178	1 740
Detyrime të pafinancuara si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	-	860%	460%
Të ardhurat diskrecionale vendore neto si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	4,2%	22,9%	53,4%

¹ Shumat janë shprehur në Lekë Shqiptar

² Paga nga të ardhurat diskrecionale vendore për funksione të deleguara nga pushteti qendror

Burimi: Pigey, Juliana, H. et. al. "Albania: Decentralization and Local Government Finance: Key Successes and Future Challenges", The Urban Institute, 2007

Transferta e pakushtëzuar ka ndihmuar në drejtim të barazisë më të madhe të të ardhurave vendore. Pas transfertave të pakushtëzuara, të ardhurat e përgjithshme për frymë të Tiranës ishin

vetëm rreth tri herë më të larta se ato të të gjitha komunave dhe bashkive, dhe dy herë më të larta se të gjitha bashkive. Mesatarja e transfertës së pakushtëzuar nga qeveria qendrore arrin në mbi 60% të ardhurave të përgjithshme vendore të gjithë komunave dhe bashkive, por vetëm pak mbi 10% të ardhurave të përgjithshme vendore të Tiranës.

Tabela 10.1.5 Të Ardhurat Vendore Mesatare për Frymë të Qeverive Vendore Shqiptare¹, 2003

	Taksa të përgjithshme	Tarifa dhe jo-taksa	Burimet e veta	Transfertat e pakushtëzuara	Të ardhurat e përgjithshme vendore
Të gjitha bashkitë & komunat	755	514	1 268	2 064	3 332
Vetëm bashkitë	1 970	1 296	3 266	2 005	5 272
Bashkia e Tiranës	7 763	1 767	9 530	1 031	10 561

¹ Të gjitha shifrat janë në lekë për frymë

Burimi: Schroeder, Larry. Albania Fiscal Decentralization Policy Study, The Urban Institute, Maj 2004, fq. 47

(2) Decentralizimi dhe Gjendja Financiare e Tiranës

Si rezultat i decentralizimit në Shqipëri, Bashkia e Tiranës ka rritur të ardhurat e përgjithshme dhe deri diku autonominë fiskale. Tabela 10.1.6 tregon të ardhurat e përgjithshme dhe burimet e veta të Bashkisë së Tiranës për vitet 2000, 2005 dhe 2007. Të ardhurat e përgjithshme vendore të Tiranës pothuajse janë dyfishuar nga 3 804 milionë lekë (2000) në 7 605 milionë lekë (62,4 milionë euro në 2007). Në të njëjtën periudhë, burimet e të ardhurave vendore u rritën me rreth 7 herë ndërsa transfertat e pakushtëzuar u rrit nga 0% në vitin 2000 në 7,7% në 2007. Të ardhurat diskrecionale të Tiranës (burimet e veta plus transfertat e pakushtëzuar) u rrit në 65% të ardhurave të përgjithshme, diçka më shumë se mesatarja kombëtare në nivelin e 58%.

Tabela 10.1.6 Të Ardhurat e Përgjithshme dhe të Veta të Bashkisë së Tiranës për vitet 2000, 2005, 2007

	2000	2005	2007
Të ardhurat e përgjithshme (milionë lekë)	3 804	7 387	7 605
Burimi i të ardhurave vendore (milionë lekë)	654	4 248	4 365
Burimi i të ardhurave vendore (në përqindje)	17%	58%	57%
Transferta e pakushtëzuar (në përqindje)	0%	5%	8%
Transferta e kushtëzuar (në përqindje)	82%	38%	35%
Të ardhurat diskrecionale (në përqindje)	17%	63%	65%
Të ardhurat e përgjithshme në EURO (milionë)	28,99	60,94	62,44
Burimi i të ardhurave vendore në EURO (milionë)	4,99	35,04	35,84

Burimet: 2000-2005: Dhimitri, A., Ikonimi, B., M., "Financimi i Qeverisë Metropolitane, Qyteti i Tiranës, Procesi në Sfond", Bashkia e Tiranës, 2007

2007: Studio Inxhinierike Galli, Tirana Creditworthiness Enhancement Program, Report 9: "The city's Debt and Debt repayment analysis 2, Shkurt 2008, fq. 40

Megjithatë, pavarësisht përparimeve mbresëlënëse në vitet e fundit, të ardhurat e Tiranës janë ende shumë të ulëta në krahasim me ato të vendeve të Evropës Juglindore. Në të ardhurat për frymë, të ardhurat gjithsej për frymë të Tiranës në vitin 2007 ishin 11 800 lekë ose më pak se 100 EURO për frymë. Kjo është afërsisht dy herë më e lartë se niveli mesatar për njësitë vendore shqiptare (rreth 50 EURO). Nga ana tjetër, të ardhurat mesatare për frymë të bashkive

sllovene dhe rumune janë rreth 500 EURO (respektivisht 522 EURO dhe 474 EURO), dhe për Bukureshtin janë rreth 1100 EURO. Kështu, të ardhurat për frymë të njësive vendore shqiptare janë ende rreth një e dhjeta e atyre të vendeve të zgjedhura të Evropës Juglindore. (fq. 199)

Tabela 10.1.7 tregon strukturën e të ardhurave të përgjithshme vendore të Tiranës në vitin 2007. Karakteristikat kryesore përfshijnë (Studimi Diagnostifikues, fq. 199):

- Burimi i të ardhurave vendore zë 57,4% të të ardhurave të përgjithshme vendore.
- Shumë prej transfertave të qeverisë qendrore janë të kushtëzuara (35%); transfertat e pakushtëzuara, në rreth 7,6%, zënë një pjesë të vogël të të ardhurave të përgjithshme vendore.
- Taksat vendore zënë rreth 40% të të ardhurave të përgjithshme vendore.
- Taksat vendore më të rëndësishme, taksa mbi biznesin e vogël dhe taksa e ndikimit në infrastrukturë, secila zë rreth 15% të të ardhurave vendore.
- Taksa mbi pronën llogaritet rreth 540 milionë lekë, vetëm 7,1% e të ardhurave të përgjithshme.

Tabela 10.1.7 Struktura e të Ardhurave Vendore e Bashkisë së Tiranës në 2007

(Unit: 1,000 ALL)

Zërat e Buxhetit	2007	Përqindje
A. Të ardhurat e përgjithshme të veta	4 361 710	57,4%
A. I. Taksa vendore	2 982 400	39,2%
Taksa mbi pronën	540 000	7%
Taksa mbi biznesin e vogël	1 100 000	14,5%
Taksa e ndikimit në infrastrukturë (mbi ndërtimin)	1 100 000	14,5%
Të tjera (gjelbërim, hotele, bare, të ardhurat, etj.)	242 000	3,2%
A. II. Tarifa mbi përdoruesit vendor	975 610	12,8%
Tarifa mbi përdoruesit vendor	767 500	10,1%
Pastrimi	597 000	7,9%
Parkimi	74 000	1%
Të tjera (konvikte, çerdhe, kopshte)	96 500	1,2%
Tarifa vendore	208 110	2,7%
A. III. Të ardhura nga Asetet	13 500	0,2%
A. IV. Gjoha dhe sekuestre	40 200	0,5%
A. V. Grande dhe Sponsorizime	0	0,0%
A. VI. Taksa dhe Tarifa të përbashkëta	350 000	4,6%
Taksa e thjeshtëzuar e fitimit mbi biznesin e vogël	0	0,0%
Taksa mbi transaksionin e pasurisë së paluajtshme	150 000	2,0%
Tarifa e regjistrimit të mjeteve	200 000	2,6%
B. Transferta nga Buxheti i Shtetit	3 242 820	42,6%
B. I. Transferta të pakushtëzuara	582 319	7,6%
B. II. Transferta të kushtëzuara	2 660 501	35,0%
Operative	2 660 151	35,0%
Investime	350	0,0%
Të ardhura të përgjithshme	7 604 530	100,0%
Mbetje CASH nga viti paraardhës	345 946	4,5%
Të ardhura kesh të përgjithshme	7 950 476	104,5%

Burimi: Studio Inxhinierike Galli, Tirana Creditworthiness Enhancement Program, Report 9: "The city's Debt and Debt repayment analysis", Shkurt 2008, fq. 36-37

(3) Alokimi i Shpenzimeve Vendore në Shqipëri dhe në Qytetin e Tiranës

Tabela 10.1.8 përshkruan alokimin funksional të shpenzimeve operative dhe kapitale për shërbime publike vendore nga gjithë qeveritë vendore në Shqipëri. “Diagnostic Study” thekson karakteristikat e alokimit të shpenzimeve vendore në Shqipëri si më poshtë:

- Përgjithësisht, shpenzimet themelore zënë rreth 1/5 të shpenzimeve të përgjithshme.
- Lidhur me transfertat e kushtëzuara, edukimi para-universitar llogaritet pak më shumë se 1/3 e shpenzimeve të përgjithshme operative dhe asistencë sociale, mbi 1/5; kjo tregon shkallën në të cilën qeveria qendrore e ka punësuar qeverinë vendore si agjent të vetin për shpërndarjen e këtyre shërbimeve sociale.
- Shpenzimet themelore për punët publike, zënë 43% e janë përcaktuar kryesisht nga qeveria qendrore nëpërmjet transfertës së kushtëzuar.
- Administrimi i përgjithshëm, zë afërsisht 1/2 e shpenzimeve themelore nga burimet diskrecionale e shkojnë për administrimin e përgjithshëm. Kjo tregon rëndësinë që i kushton pushteti vendor rritjes së kapitalit të vet administrativ.

Tabela 10.1.8 Alokimi i Shpenzimeve Vendore për Shërbime Publike Vendore në Shqipëri

	Transfertat e kushtëzuara	Burimet diskrecionale	Gjithsej sipas zërave
Shpenzimet Korrente (1,000 Lekë)	37 565 717	13 397 698	50 963 415
Administrimi i Përgjithshëm	14,5%	40,0%	21,2%
Edukim	39,2%	8,6%	31,2%
Shëndetësi	6,8%	3,3%	5,9%
Ndihmë Sociale	20,8%	0,0%	15,3%
Punë publike	10,5%	29,3%	15,4%
Pastrimi dhe mbetjet e ngurta	4,6%	12,9%	6,8%
Të tjera (kulturë, parqe, transport, pastrim, etj.)	3,6%	6%	4,2%
Shpenzimet Kapitale (1 000 Lekë)	7 614 348	3 213 713	10 828 061
Administrimi i Përgjithshëm	20,9%	48,1%	29,0%
Edukim	15,6%	1,5%	11,4%
Shëndetësi	4,9%	0,6%	3,6%
Ndihmë Sociale	0,0%	0,0%	0,0%
Punë Publike	43,1%	18,5%	35,8%
Pastrimi dhe mbetjet e ngurta	7,0%	16,6%	9,8%
Të tjera (kulturë, parqe, transport, pastrim, etj.)	8,5%	14,7%	10,3%
Shpenzimet Themelore si Përqindje e Totalit	16,9%	19,3%	17,5%

Burimi: Schroeder, Larry, “Albanian Fiscal Decentralization Policy Study”, The Urban Institute, Maj 2004, fq. 41-42

Tabela 10.1.9 tregon buxhetin e propozuar të Bashkisë së Tiranës për vitet 2006-2008. Vihen re aspektet e mëposhtme:

- Buxheti i Bashkisë së Tiranës është rritur fuqishëm gjatë viteve të fundit, me rreth 28% ndërmjet 2006 dhe 2008.
- Përsa i përket alokimit, buxheti i bashkisë ka ndryshuar vetëm pak në këtë periudhë.

- Shpenzimet korrente (afatshkurtra) përfshijnë kryesisht kostot e personelit (rreth 30% të shpenzimeve korrente), kostot operative dhe mirëmbajtje (34% e shpenzimeve korrente) dhe pagesa e asistencës sociale (24% e shpenzimeve korrente).
- Përsa iu përket përgjegjësi funksionale, edukimi zë mbi 35% të shpenzimeve korrente të Tiranës (paga plus kosto operative dhe mirëmbajtje) ndërsa pagesa e asistencës sociale zë rreth 17%. Ky alokim funksional i shpenzimeve korrente llogaritet afërsisht sa mesatarja kombëtare (respektivisht 31% dhe 15%).
- Investimet themelore, llogariten të zënë rreth 40% të buxhetit të përgjithshëm të Bashkisë së Tiranës, dhe janë mbi mesataren kombëtare. Për 2008, buxheti i përgjithshëm i Bashkisë së Tiranës i propozuar ishte 64 milionë EURO; shpenzimet themelore arritën në 26 milionë EURO. Pjesa më e madhe, rreth 70%, i kushtohet ndërtimit të rrugëve, kurse ndërtimi i objekteve arsimore është zëri i dytë më i madh i investimeve.

Tabela 10.1.9 Buxheti i Bashkisë së Tiranës, Propozuar 2006-2008

Buxheti (propozuar)	2006		2007		2008	
Shpenzimet korrente (afatshkurtra)	(1000ALL)		(1000ALL)		(1000ALL)	
Personeli (pagat dhe sigurimet shoqërore)	1 087 189	29,5%	1 162 805	29,2%	1 448 094	31,5%
Shpenzimet operative	1 272 221	34,6%	1 355 803	34,1%	1 553 863	33,8%
Transferimi i furnizimit me ujë	267 870	7,3%	317 980	8,0%	413 287	9,0%
Ndihma Sociale	893 350	24,2%	958 600	24,1%	1 049 585	22,8%
Shpenzime funerali/varrimi	26 500	0,7%	17 000	0,4%	0	0,0%
Subvencionet	27 000	0,7%	25 000	0,6%	5 000	0,1%
Fondi rezervë	109 662	3,0%	140 000	3,5%	124 600	2,7%
Shuma e Shpenzimeve Korrente	3 685 792	100,0%	3 977 188	100,0%	4 594 429	100,0%
Shpenzimet themelore	(1000ALL)		(1000ALL)		(1000ALL)	
Infrastruktura e trafikut	1 784 485	74,9%	1 634 172	71,4%	2 271 895	71,9%
Objektet arsimore	307 076	12,9%	308 418	13,5%	207 424	6,6%
Të tjera	290 872	12,2%	345 796	15,1%	678 796	21,5%
Shuma e shpenzimeve themelore	2 382 434	100,0%	2 288 287	100,0%	3 158 215	100,0%
BUXHETI GJITHSEJ	6 068 226		6 265 575		7 752 644	
<i>Shpenzime themelore (në përqindje)</i>	<i>39,3%</i>		<i>36,5%</i>		<i>40,7%</i>	
<i>Buxheti gjithsej në milionë EURO</i>	<i>49,6</i>		<i>51,4</i>		<i>64</i>	

Burimi: Bashkia e Tiranës, Buxheti i Vitit 2007, fq. 49; Buxheti 2008, fq. 32

(4) Borxhi i Bashkisë dhe Shlyerja e Tij

Ligji i Pushtetit Vendor lejon qeveritë vendore të marrin hua në tregun e kapitaleve. Kreditimi i qeverisë vendore rrit kapacitetin e Bashkisë për të marrë pjesë dhe formësuar zhvillimet në qytet. Deri më sot, Bashkia e Tiranës ka qenë përfituese e tri paketave kredi të mëdha në vitet e fundit.

Tabela 10.1.10 Paketat e Huasë Dhënë Bashkisë së Tiranës

Viti	Kreditor	Përmbajtja
2005	Banka e Zhvillimit e Këshillit të Evropës (CEB)	12,4 milionë EURO Për të financuar ndërtimin e shkollave. Vlera e Projektit është 18,9 milionë EURO; 6,5 milionë EURO është kontribut i Ministrisë së Arsimit. Skeduli i disbursimit të kredisë së CEB është: 2005 (2 milionë EURO); 2007 (4 milionë EURO), 2008 (4,9 milionë EURO); 2009 (1,5 milion EURO). Shlyerja fillon në 2009 dhe duhet të përfundojë në 2018
2006	BERZH	8,2 milionë EURO Për ndërtimin e rrugëve Shuma e kredisë është 14,6 milionë EURO dhe përfituese është qeveria qendrore, e cila ia kalon Bashkisë së Tiranës, komunave dhe bashkive të tjera. Skeduli i disbursimit fillon nga 2006 deri në 2009. Shlyerja duhet të bëhet nga 2009 në 2020, (tre vjet periudhë faljeje dhe 10 vjet shlyerje).
2008	CEB	5 685 000 Euro Për financimin e banesave sociale në qytet Vlera e projektit është 9.475.000 Euro; 3.790.000 Euro janë kontribut vendor. Huamarrëse është Qeveria qendrore, e cila ia kalon Bashkisë.

Burimi: The Diagnostic Study: Kap 11 Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

10.2 Masa të Qëndrueshme për Kapacitetin Financiar të Qeverisë Vendore për Zhvillimin Urban

(1) Forcimi i kapacitetit të mbledhjes së taksave

Kërkohen përpjekje të mëdha për të rritur nivelin e të ardhurave vendore. Potenciali më i madh për përmirësimin e të ardhurave është tatimi mbi pronën dhe taksat për biznesin e vogël. Sipas një studimi të gjerë kryer nga BERZH “Tirana Creditworthiness Enhancement Program” (2008), të dyja taksat janë llogaritur të kenë një mundësi rritjeje - skenari optimist - prej mbi 200%.

Sot, vjelja e taksës së pronësisë në Tiranë është e papërfillshme: taksa e pronës llogaritet rreth 540 milionë lekë, vetëm 7,1% e të ardhurave të përgjithshme. Edhe pas një rritjeje prej 200%, vjelja e taksës së pronës në Tiranë, përkthyer në nivel kombëtar, do të ishte më pak se 0,3% e PBB.

Kjo do të ishte sërish e papërfillshme në krahasim me vendet e Evropës: në Rumani, për shembull, të ardhurat nga taksa e pronësisë llogariten në 0,5% të PBB.

Ky nivel i ulët i të ardhurave nga taksat mbi pronën është pasojë e regjistrimit jo të plotë të pronës, mbulimit shumë të varfër, vlerësimit dhe gatishmërisë së paktë në mbledhjen e tyre. Prandaj, kërkohen përpjekje të bashkërenduara për zgjerimin e bazës së taksës, rregullimin e normës dhe përmirësimin e efikasitetit të vjeljes së saj.

(2) Financimi i Borxhit Publik

Investimi fillestar në shërbimet publike mund të bëhet përmes një shumëllojshmërie kredish me burim nga bankat tregtare, tregu i kapitalit dhe/ose të holla të jashtme ndihme, dmth NZZH (Ndihma Zyrtare për Zhvillim).

Ligji i Pushtetit Vendor e lejon pushtetin vendor të marrë hua në tregjet e kapitalit. Kreditimi i qeverisë vendore rrit kapacitetin e Bashkisë për të marrë pjesë dhe formësuar zhvillimet në qytet.

Kapaciteti për të marrë kredi për të zgjeruar burimet e Bashkisë për investime themelore është tejet i rëndësishëm, sidomos po të kihen parasysh: mangësitë e mëdha të shërbimit të tanishëm, grumbullimit të investimeve të pakryera dhe kostot e mirëmbajtjes. Në këtë drejtim, Tirana ka zgjeruar në masë të madhe aktivitetet e saj të kredive të financuara për investime vitet e fundit.

Bashkia e Tiranës ka qenë përfituese e tre paketave kredi të mëdha në vitet e fundit:

- 12 400 000 Euro nga CEB për të financuar ndërtimin e shkollave;
- 8 200 000 EURO nga BERZH për të financuar ndërtimin e rrugëve;
- 5 685 000 EURO nga CEB për financimin e strehimit social në qytet. Ky është një zhvillim shumë pozitiv, që do të rrisë kapacitetin e Bashkisë për të luajtur një rol kryesor në zhvillimin e zonave me përparësi të qytetit.

10.3 Futja e "Modelit PPP" për Projektet e Infrastrukturës Urbane

Siç shihet më lart, kapaciteti buxhetor është i kufizuar kështu që BT është përballur me vështirësi në vetëfinancimin e projekteve strategjike, të cilat do të përcaktohen në planin e saj rregullues. Prandaj, nga administrata e tanishme është ndjekur një skemë e "Partneritetit Publik Privat (PPP)", për ta zgjidhur këtë çështje buxhetore. Ajo është e informuar se tri projekte strategjike sot janë në shënjestër për të kërkuar skemat praktike PPP për zbatimin e tyre, që janë:

- Zhvillimi i terminalit intermodal me një stacion të ri hekurudhor, терминаlet e autobusëve dhe terminali i kamionëve;
- Zhvillimi i dy linjave të sistemit të ri të tramvajit (Linja Veri-Jug dhe Lindje-Perëndim);
- Zhvillimi i një qendre të teknologjisë së re për të akomoduar industrinë e reja të teknologjisë së lartë dhe me bazë ICT.

Mekanizma konkretë për projekte përkatëse duhet të shqyrtohen në rrjedhën e studimeve të tyre të fizibilitetit, duke u mbështetur nga agjencitë donatore ndërkombëtare, si BERZH dhe BEI. Një koncept bazë në skemën PPP bazohet në një sistem koncesionar në mënyrën që BT do të lëshojë një koncesion për një subjekt privat propozimi i të cilit është përzgjedhur si më i miri, përmes një procesi tenderimi konkurrues ndërkombëtar.

Megjithatë, nga BT duhet kuptuar se çelësi më i rëndësishëm për suksesin është nëse BT do të jetë e aftë të ofrojë stimuj tërheqës ose garanci qeveritare për të pakësuar rreziqet e parashikuara për investime dhe shfrytëzim prej subjekteve të sektorit privat.

Është qartësisht e kuptueshme se skema PPP është e zbatueshme jo vetëm për tri projektet e mësipërme, por edhe për disa projekte për rritjen e sistemit të menaxhimit të mjetëve të ngurta. Në mënyrë që BT të ndjekë një mekanizëm praktik, ajo duhet të hartojë një kuadër ligjor në formën e aktit ligjor bashkiak apo urdhëresë. E kjo duhet të zhvillohet kujdesshëm në linjë me politikën kombëtare në zbatimin e modeleve të PPP, për sigurimin e objekteve të shërbimit publik dhe infrastrukturës. Sigurisht, që madhësia e investimit fillestar të kërkuar për zhvillimin e këtyre

projekteve të kushtueshme, si sistemet e tramvajit, kërkon të thirren investitorët ndërkombëtarë për pjesëmarrje në skemën e PPP. Për hir të kësaj, apo që të nxjerrë bono, BT si dhe Shqipëria ka nevojë të vlerësohet për kapacitetin e saj financiar dhe besueshmërinë e qeverisjes në tregun financiar ndërkombëtar, sepse paratë ndërkombëtare janë shumë të ndjeshme ndaj besueshmërisë së qeverisë.

Departamenti i Projekteve Strategjike dhe Investimeve Ndërkombëtare.BT, do të jetë kryesisht përgjegjëse për të ndjekur një skemë të re financimi për të materializuar një numër të projekteve strategjike. Për këtë qëllim, përparësia kryesore duhet të jetë zhvillimi i kuadrit ligjor të frytshëm me qasjet e duhura ndaj dy pushteteve: qeverisë qendrore dhe vendore dhe përgjegjësisë për të bërë një skemë PPP të praktikueshme. Një ndarje e qartë mes sektorit publik dhe privat është formuluar, bazuar në përvojat e vendeve të tjera, sepse PPP nuk është barrë për qeverinë, por lehtësi për të zbatuar projektet.

10.4 Lista Paraprake e Veprimeve Parësore

Kapacitetet institucionale, organizative dhe financiare duhet të forcohen më tej për të menaxhuar në mënyrë të efektshme zbatimin e planit rregullues (Masterplanit) të Zonës Metropolitane të Tiranës. Për këtë qëllim, janë rekomanduar tri veprime parësore:

Krijimi i “Shoqatës së Qeverisjes Vendore” si një masë e frytshme për koordinimin horizontal për zbatimin e projekteve të zhvillimit urban, politikave urbane dhe strategjitë midis qeverive vendore anëtare në zonën Metropolitane të Tiranës.

Zbatimi i veprimeve të propozuara nga studimi, i titulluar "Tirana Creditworthiness Enhancement Program (2008)" mbështetur nga BERZH, për të forcuar kapacitetin financiar të qeverisë vendore për zbatimin e projektit, duke u përqendruar veçanërisht në reformën e sistemit të mbledhjes së taksave për taksat vendore, si tatimi mbi pronën etj.

Përgatitja e bazës ligjore dhe kuadrit ligjvënës për projektet e PPP-ve dhe forcimin e qeverisjes së BT për të bërë të qarta kompetencat e veta administrative, të roleve dhe përgjegjësisë, si dhe rritjen e kapaciteteve për financim e të arbitrazhit të mosmarrëveshjeve, etj.

