

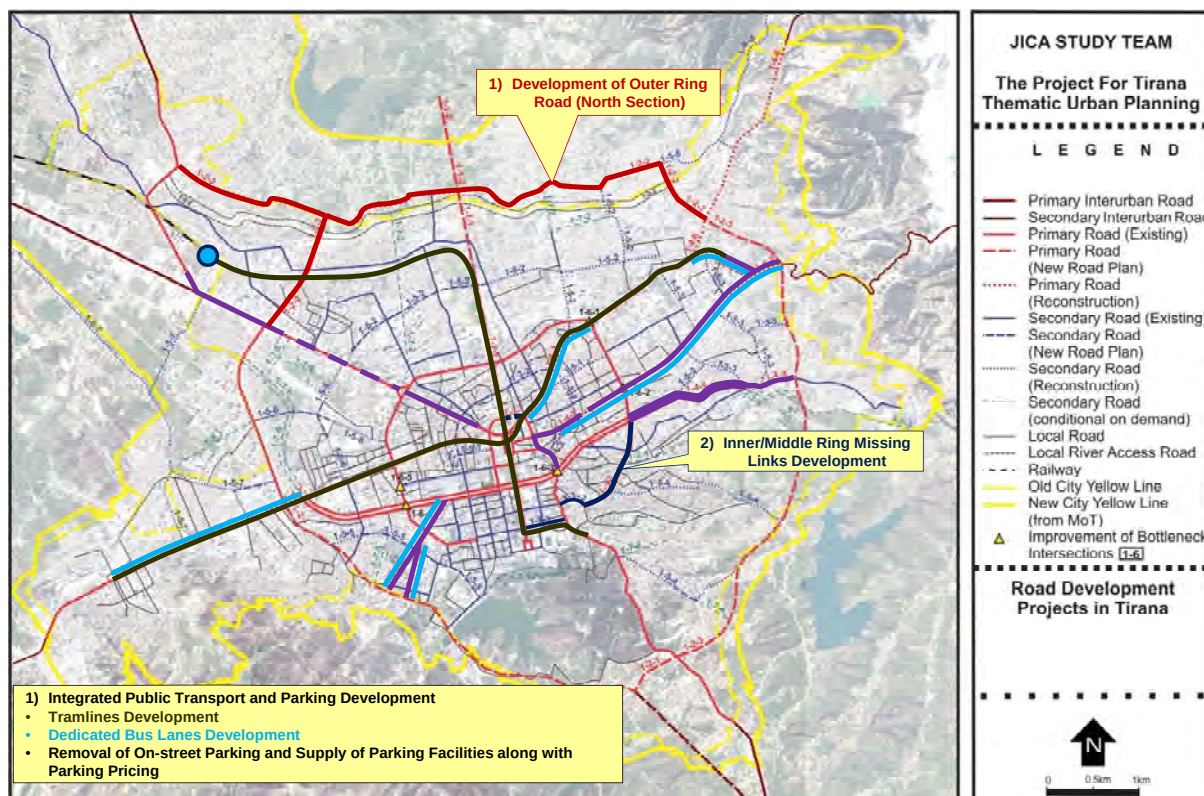
Pjesa 2

Plan Veprimet Sektoriale

11. Plan Veprimi për Rrugët dhe Transportin Urban

11.1 Të Përgjithshme

Në këtë kapitull, planet e zbatimit janë studiuar dhe formuluar për tri projekte parësore në sektorin e rrugëve dhe në sektorin e transportit urban, të cilat janë: 1) Unaza e Jashtme (Seksioni Verior), 2) Zhvillimi Akseve, që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme, dhe 3) Transporti i Integruar Publik dhe Projektet e Zhvillimit të Parkimeve. Në Figurën 11.1.1 është paraqitur vendndodhja e këtyre tri projekteve parësore.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.1.1 Vendndodhja e Tre Projekteve Parësore në Sektorin e Rrugëve dhe të Transportit Urban

(1) Projekti i Unazës së Jashtme (Seksioni Verior)

- RTU-1-2-2: Zhvillimi i Unazës së Jashtme - Seksioni Verior

Meqë kërkesa e trafikut në seksionin lindor të Unazës së Jashtme pritet të jetë e vogël, në projektet parësore është përqendruar vetëm në seksionin verior.

(2) Projekti i Zhvillimit të Akseve që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme

- RTU-1-3-1: Zhvillimi i Unazës së Brendshme
- RTU-1-3-3: Zhvillimi i Unazës së Mesme

Projektet e unazave të mësipërme, të cilat formojnë strukturën e rrjetit rrugor strategjik, janë kombinuar si një projekt i zhvillimit të akseve që mungojnë.

(3) Projekti i Integruar i Transportit dhe Projekti i Zhvillimit të Parkimit

Janë tri nënprojekte, të cilat janë të lidhura ngushtë me njëra-tjetrën dhe për rrjedhim, duhet të vlerësohen së bashku si një paketë e projektit.

1) Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

- RTU-3-1-1: Zhvillimi i Tramvajit Lindje-Perëndim (Kinostudio-Kombinat)
- RTU-3-1-2: Zhvillimi i Tramvajit Veri-Jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal)

Në mënyrë që të zhvillohen dy linjat e mësipërme të tramvajit, të cilat priten të kenë të kërkesë të madhe nga pasagjerët, është e nevojshme të sigurohet TDE e tramvajit dhe kapaciteti ekzistues i rrugës, si dhe të mundësohet zhvendosja e stacionit ekzistues të Tiranës, siç është paraqitur më poshtë.

- RTU-1-4-1: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga e Dibrës
- RTU-1-4-4: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga Aleksandër Moisiu
- RTU-1-4-7: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga e Kavajës
- RTU-3-3-1: Zhvendosja e Stacionit të Tiranës.

2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

- RTU-2-2-1: Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë
- RTU-3-2-1: Ristrukturimi i Linjave Qytetase/Rrethqytetase të Autobusëve

Zhvillimi i linjave të autobusëve me korsitë të përcaktuara, praktikisht do të realizojnë operimin e ASHT. Prandaj, ajo duhet të nxitet si një tjetër projekt i rëndësishëm për zhvillimin e transportit publik. Përveç kësaj, është e nevojshme të sigurohet TDE e korsive të përcaktuara për autobusë dhe kapaciteti ekzistues i rrugës. Në paketën e projektit parësor duhet të përfshihet gjithashtu edhe zhvillimi i projekteve të mëposhtme të rrugëve radiale.

- RTU-1-4-2: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga “Hoxha Tahsim” & “Xhanfize Keko”
- RTU-1-4-3: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga “Komuna e Parisit” & “Medar Shtylla”

3) Largimi i Parkimit nga Rruga dhe Sigurimi i Objekteve të Parkimit së bashku me Çmimin e Parkimit

Largimi i parkimit nga rrugët radiale e sipërpërmendura është thelbësore për të rifituar kapacitetin origjinal të rrugëve parësore dhe për të realizuar zhvillimin e linjave të tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë. Për të përgatitur këtë është e nevojshëm sistemimi i automjeteve të parkuara në rrugë me zhvillimin e objekteve të mëposhtme të parkimit.

- RTU-2-3-1: Zhvillimi i Objekteve të Parkimit/Sistemi i Informacionit të Parkimit
- RTU-2-3-2: Sistemi i Çmimeve të Parkimit në ZQB

11.2 Projekti i Unazës së Jashtme (Seksioni Verior)

(1) Objektivat Kryesore

Seksioni verior i Unazës së Jashtme (Gjatësia gjithsej: 21,43km) pritet të jetë efektiv në shpërndarjen e trafikut mbi të gjithë rrjetin rrugor në Tiranë dhe zbutjen e bllokimit të trafikut.

Gjithashtu është një korridor i rëndësishëm i mallrave të Tiranës, që është e vendosur në Korridorin VIII-të të Transportit Pan-Evropian.

Ndërtimi i seksionit verior të Unazës së Jashtme do të sjellë një mundësi për të zhvilluar pjesën veriore të qytetit përgjatë Lumit të Tiranës, duke përforcuar imazhin dhe integrimin e tij në strukturën urbane, ndërsa zgjerohet ndjeshëm sipërfaqja e tokës, që është e përshtatshme për zhvillim.

(2) Nënprojektet/Zërat

- Ndërtim i Ri: 2,19 km
- Rindërtim: 5,89 km
- Gjatësia e Projektit: 8,08 km

(3) Harku Kohor i Përfundimit

- Përgatitja: 1 vit
- Puna kryesore: 4 vite (2015-2018)

(4) Vendndodhja e Projektit ose Zona e Mbulimit

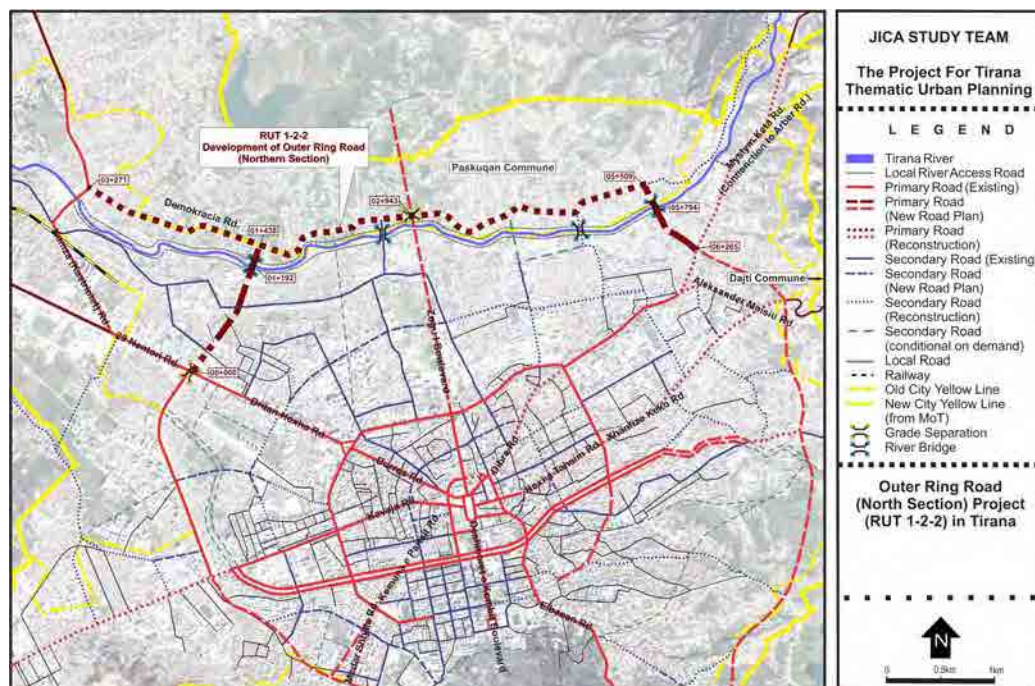
Zgjerimi i pjesës veriore të Unazës së Jashtme të Tiranës në përfundim lidhet me rrugën ekzistuese të Unazës së Jashtme. Në lindje është lidhur me seksionin e ri lindor të Unazës së Jashtme. Ajo gjithashtu, lidhet me rrugët kryesore parësore, si: Shëtitorja Kryesore e Tiranës “Zogu I” dhe “Rrugën e Arbërit”, e cila do të shërbejë si një portë në Shqipërinë verilindore dhe Maqedoninë. Përsa i përket zonës së mbulimit, Komuna e Paskuqanit mund të quhet si kufiri verior, Bashkia e Kamzës si kufi në veri e përfundim dhe Komuna Dajt si kufi në Lindje.

(5) Kosto e Investimit dhe Alokimi i Burimeve

- Kosto e Projektit: 18 304,2 milionë lekë (12 108,6 milionë lekë janë për Unazën e Jashtme (seksioni verior) dhe 6 195,6 milionë lekë për rrugët e shërbimit përgjatë Lumit të Tiranës)
- Funksionimi dhe Mirëmbajtja: 238,7 milionë lekë /vit (21,6 milionë lekë/vit janë për Unazën e Jashtme (seksioni verior) dhe 17,1 milionë lekë/vit për rrugët e shërbimit përgjatë Lumit të Tiranës)
- Bashkia e Tiranës ose Qeveria Qendrore do të alokojë burimet për punët civile të kërkuara dhe Qeveria Qendrore do të alokojë burimet për shpronësimin e tokave.

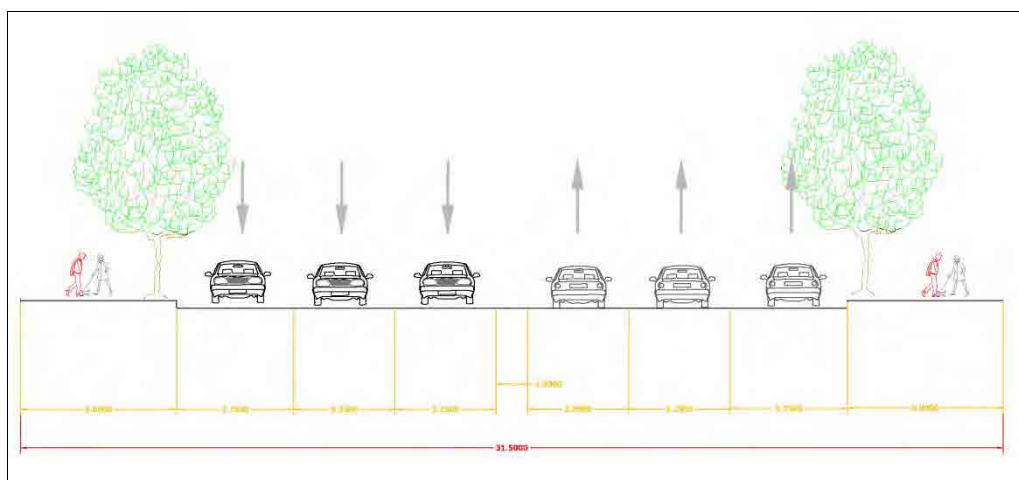
(6) Koncepti i Projektit

- Rrugë kryesore me 6 korsitrafiku



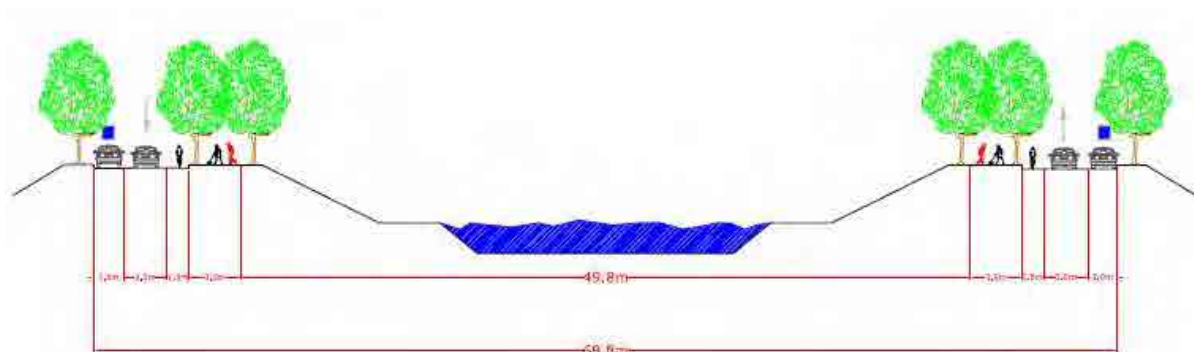
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.1 Vendndodhja e Projektit të Unazës së Jashtme (Seksioni Verior) (RTU 1-2-2)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.2 Seksioni Tipik Tërthor i Unazës së Jashtme (Seksioni Verior)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.3 Seksioni Tipik Tërthor i Rrugëve të Shërbimit përgjatë Lumit të Tiranës

11.3 Projekti i Zhvillimi të Akseve, që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme

(1) Objektivat Kryesore

Ky projekt parësor përfshin zhvillimin e aksit, që mungon në Unazën e Brendshme të Tiranës (gjithsej: 1,78km), e cila do të ndihmojë për të siguruar një aksesueshmëri të qetë në qendër të Tiranës dhe për të mbështetur projektin e rrugëve për këmbësorë/Sistemi i Trafikut Qelizë brenda Unazës së Brendshme. Ai gjithashtu, do të shërbejë si një zgjatje e Unazës së Mesme ekzistuese (gjithsej: 9,48km), i cili funksionon si një unazë kryesore dhe dytësore, që kalon nëpër pjesën juglindore të Tiranës, ku zhvillimi i përdorimit të tokës së ditëve të sotme nuk është i lidhur me një rrjet rrugor të përshtatshëm dhe funksional. E tillë si një sistem unazor, ajo shpërndan normalisht dhe kryen udhëtime të jashtme dhe të brendshme për të rimarrë funksionet urbane si qendër urbane.

(2) Nënprojektet/Zërat

- RTU-1-3-1: Zhvillimi i Unazës së Brendshme
 - Ndërtim i Ri: 0,13km
 - Rindërtim: 0,13km Gjatësia e Projektit: 0,26km
- RUT-1-3-3: Zhvillimi i Unazës së Mesme
 - Ndërtim i Ri: 0,96km
 - Rindërtim: 0,96km Gjatësia e Projektit: 1,92km

(3) Harku Kohor i Përfundimit

- RTU-1-3-1: Zhvillimi i Unazës së Brendshme
Përgatitja: 6 muaj Puna kryesore: 2 vjet (2013-2014)
- RTU-1-3-3: Zhvillimi i Unazës së Mesme
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 2 vjet (2014-2015)

(4) Vendndodhja e Projektit ose Zona e Mbulimit

Unaza e Brendshme e Tiranës (aksi që mungon) lidhet me Rrugën e Dibrës, e cila shërben si kufi në lindje, lidhet me Bulevardin “Zogu I”, që shërben si kufi në perëndim. Ndërkohë, pjesa juglindore që mungon e Unazës së Mesme e Tiranës lidh rrugën “Arkitekt Kasemi” dhe rrugën “Abdyl Frashëri” në jug të Lumit Lana, duke e ndarë në Rrugën e Elbasanit dhe duke vazhduar deri në Shëtitoren kryesore të Tiranës “Dëshmorët e Kombit”.

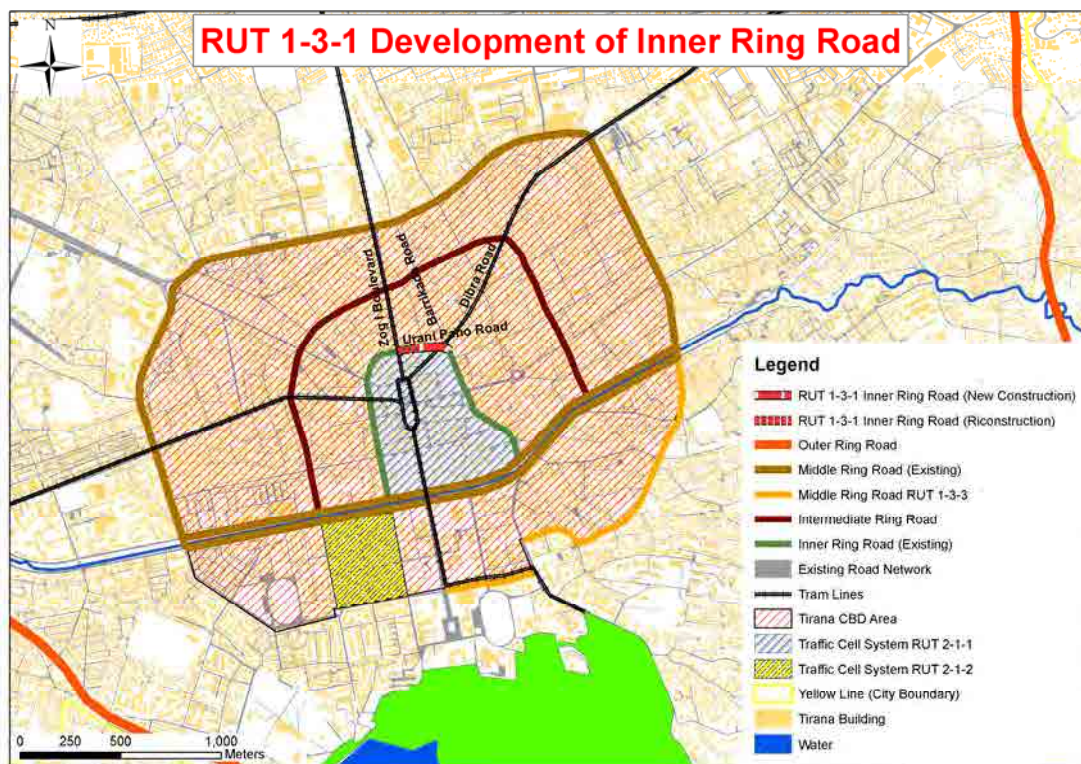
(5) Kostot e Investimit dhe Alokimi i Burimeve

- RTU-1-3-1: Zhvillimi i Unazës së Brendshme
Kostot e Projektit: 627,2 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 0,7 milion lekë/vit
- RTU-1-3-3: Zhvillimi i Unazës së Mesme
Kostot e Projektit: 1 879,1 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 4,3 milionë lekë / vit

Bashkia e Tiranës do të alokojë burimet për punët civile të kërkuara dhe Qeveria Qendrore do të alokojë burimet për shpronësimin e tokave

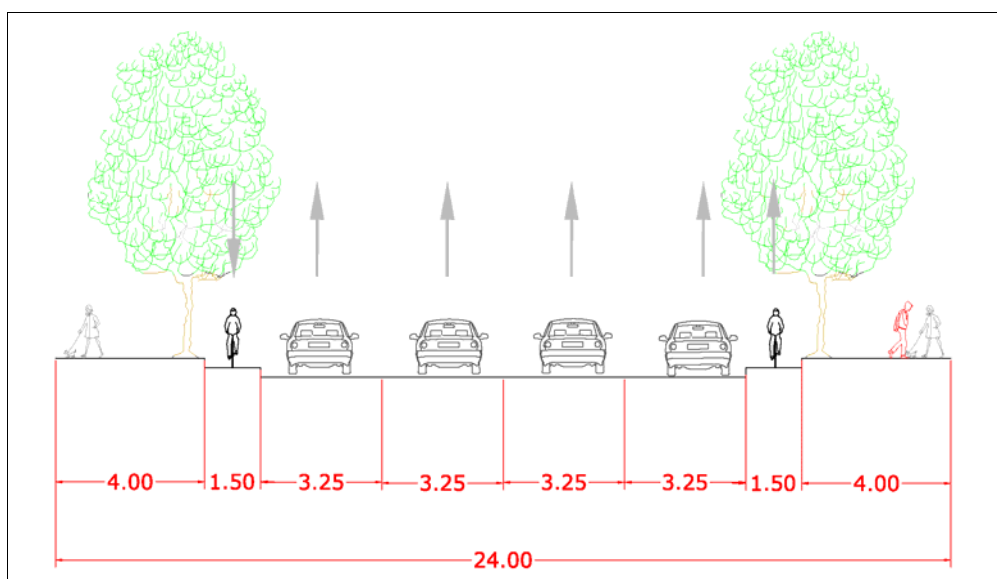
(6) Koncepti i Projektit

- RTU-1-3-1: Zhvillimi i Unazës së Brendshme
 - Rrugë kryesore me një drejtim lëvizjeje, me 4 korsi trafiku (drejtimi antiorar)



Burimi: Ekupi Studimor i JICA-s

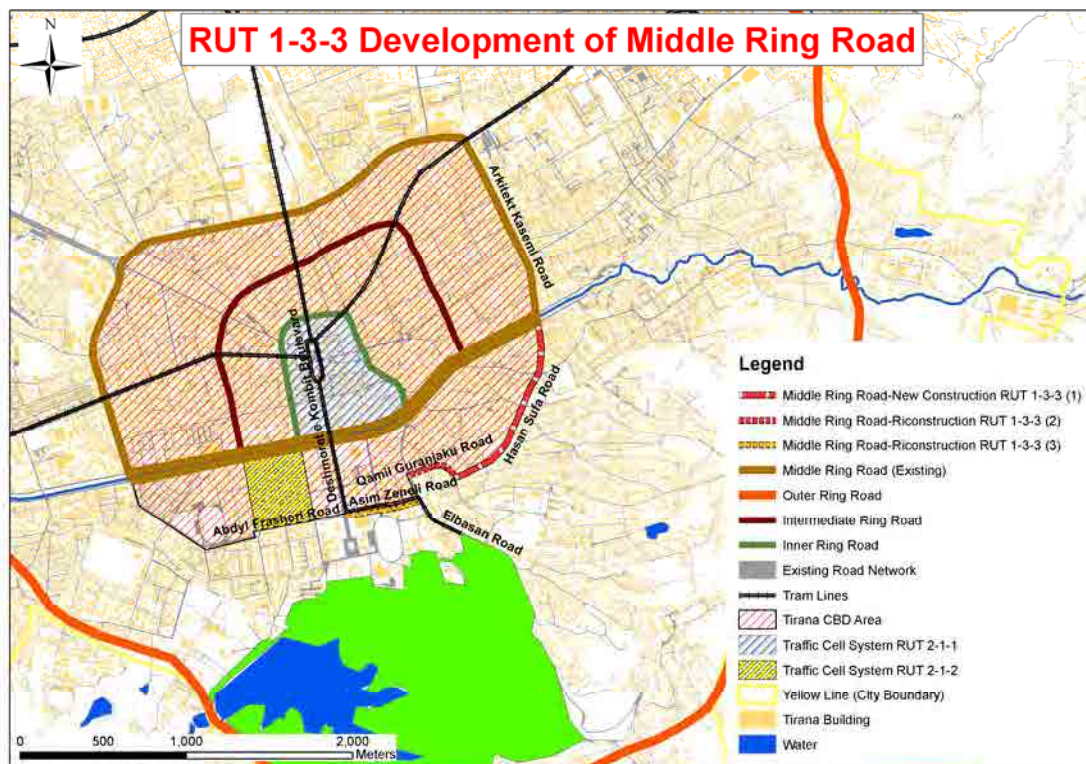
Figura 11.3.1 Vendndodhja e Projektit të Unazës së Brendshme (RTU 1-3-1)



Burimi: Ekupi Studimor i JICA-s

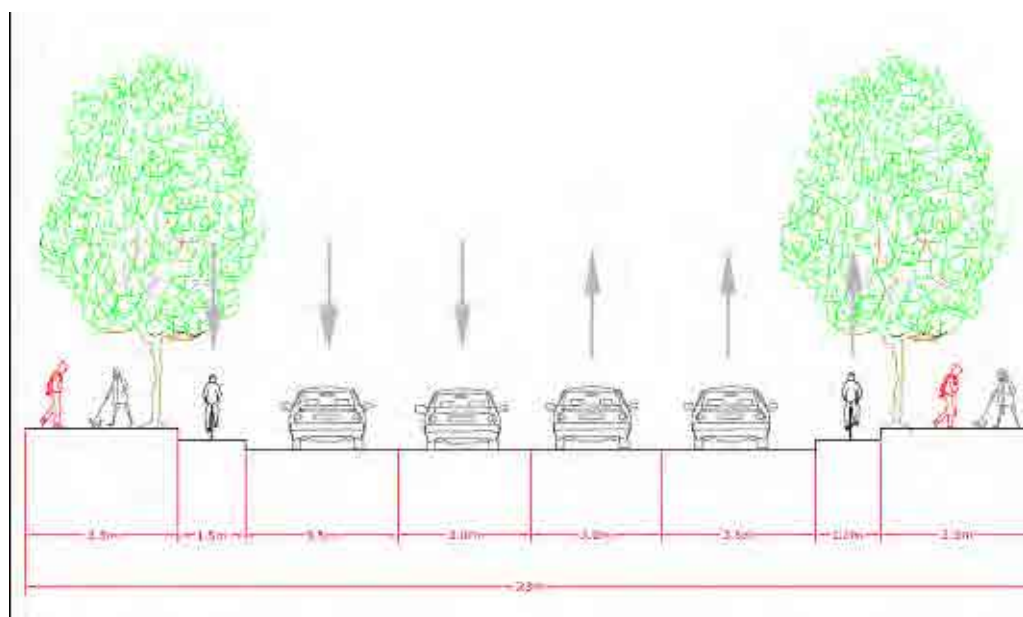
Figura 11.3.2 Seksioni Tipik Tërthor i Rrugës Kryesore (RTU 1-3-1)

- RTU-1-3-3: Zhvillimi i Unazës së Mesme
 - Rrugë kryesore (rruga “H. Sufa”) me 4 kors
 - Rrugë dytësore (rruga “Qemal Guranjaku”) me 2 kors
 - Rrugë dytësore (rruga “Asim Zeneli”) me 2 kors për tramvajin.



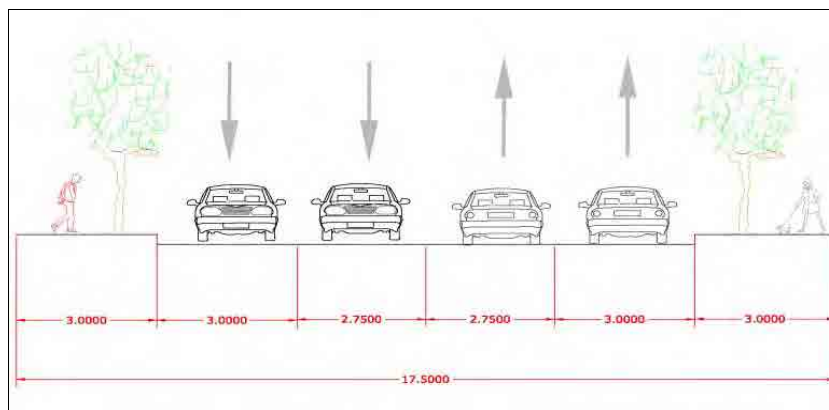
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.3 Vendndodhja e Projektit të Unazës së Mesme (RTU 1-3-3)



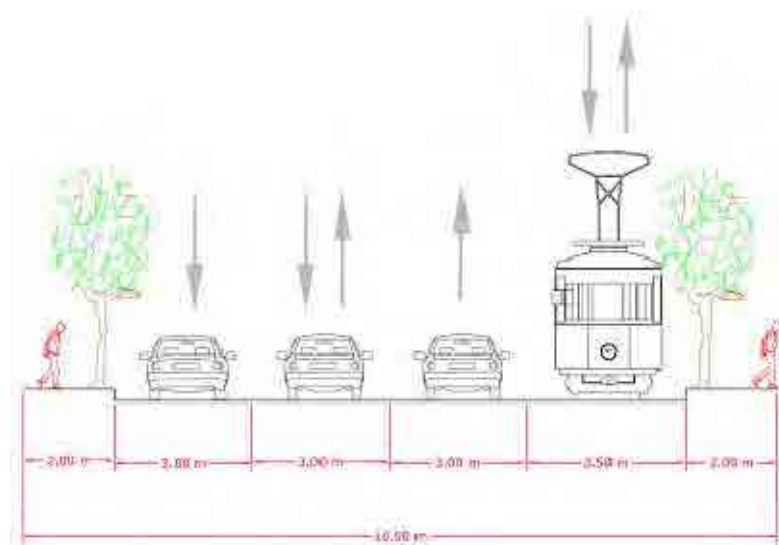
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.4 Seksioni Tipik Tërthor i Rrugës Kryesore (RTU 1-3-3 (1), rruga “H. Sufa”)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.5 Seksioni Tipik Tërthor i Rugës Dytësore (RTU 1-3-3 (2), rruga “Qemal Guranjaku”)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.6 Seksioni Tipik Tërthor i Rugës Dytësore (RTU 1-3-3 (3), rruga “Asim Zeneli”)

11.4 Transporti Publik i Integruar dhe Projekti i Zhvillimit të Parkimit

Janë tri nënprojekte, të cilat lidhen ngushtë me njëra-tjetrën dhe duhet të vlerësohen së bashku si një paketë e projektit.

(1) Objektivat Kryesore

Sipas gjendjes së sotme të sistemit të transportit në Tiranë, e cila përbëhet nga transporti me autobus dhe automjete private, objektivi kryesor i këtij projekti parësor është të krijojë një rrjet të transportit publik dhe për të përmirësuar në mënyrë të dukshme nivelin e shërbimit duke larguar parkimin nga rrugët kryesore brenda ZQB, për të siguruar hapësirë të mjaftueshme për TDE e një sistemi tranzit masë, të tilla, si linjat e tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë si një bazë e AShT (autobusë të shpejtë tranzit). Për më tepër, ai synon të nxisë përdorimin e transportit publik nëpërmjet frytshmërisë së MKT (menaxhimi i kërkesës së transportit) të tilla, si sistemi i çmimeve të parkimit.

(2) Nënprojektet/Zërat

1) Zhvillimi i Tramvajit

- RTU-3-1-1: Zhvillimi i Tramvajit lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat)
Ndërtimi i Tramvajit: 9,5km Gjatësia e Projektit: 9,5km
- RTU-3-1-2: Zhvillimi i Tramvajit veri-jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal)
Ndërtimi i Tramvajit: 7,2km Gjatësia e Projektit: 7,2km
- RUT-1-4-1: Zhvillimi i Rrugës Radiale: “Rruga e Dibrës”
Rindërtim: 1,26km Gjatësia e Projektit: 1,26km
- RTU-1-4-4: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Aleksandër Moisiu”
Rindërtim: 0,92km Gjatësia e Projektit: 0,92km
- RTU-1-4-7: Zhvillimi i Rrugës Radiale: “Rruga e Kavajës”
Rindërtim: 0,45km Gjatësia e Projektit: 0,45km
- RTU-3-3-1: Zhvendosja e Stacionit Hekurudhor të Tiranës
Binarët që do të çmontohen (Stacioni i Vjetër i Tiranës – Stacioni i Vjetër i Tiranës):
4,3km

2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

- RTU-2-2-1: Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë
Ndërtimi i Korsive për Autobusë: 22,9km Gjatësia e Projektit: 22,9km
- RTU-3-2-1: Ristrukturimi i Linjave Qytetase/Rrethqytetase të Autobusëve
Linja të Reja: 4
Ristrukturimi i Linjave: 11 Gjithsej: 15 linja
- RTU-1-4-2: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Hoxha Tahsim” & “Xhanfize Keko”
Rindërtim: 3,06km Gjatësia e Projektit: 3,06km
- RTU-1-4-3: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Komuna e Parisit” & “Medar Shtylla”
 - Ndërtim i Ri: 0,60km
 - Ndërtim: 1,06km Gjatësia e Projektit: 1,66km

3) Largimi i parkimit nga rruga dhe sigurimi i objekteve të parkimit përfshirë edhe çmimi i parkimit

- RTU-2-3-1: Zhvillimi i Objekteve të Parkimit/Sistemit të Informacionit të Parkimit
 - Objekte të Reja Parkimi: 16 vende
 - Kapaciteti Shtesë i Parkimit: 7 500 automjete
- RTU-2-3-2: Sistemi i Çmimeve të Parkimit në ZQB

(3) Harku Kohor i Përfundimit

1) Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

Përfundimi i punimeve për të gjithë zërat e nënprojektit të zhvillimit të linjave të tramvajit kërkon rreth 8 vjet (2013-2020). Ai duhet të fillojë me zhvillimin e rrugëve përkatëse radiale dhe zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës, në mënyrë që të sigurojë hapësirë të mjaftueshme për ndërtimin e linjave të tramvajit. Më poshtë është paraqitur programi i hollësishëm i çdo zëri të projektit.

- RTU-3-1-1: Zhvillimi i Tramvajit lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat)
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 4 vjet (2014-2017)
- RTU-3-1-2: Zhvillimi i Tramvajit veri-jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal)
Përgatitja: 1 vit Puna Kryesore: 4 vjet (2017-2020)
- RTU-1-4-1: Zhvillimi i Rrugës Radiale: “Rruga e Dibrës”
Përgatitja: 6 muaj Puna kryesore: 3 vjet (2013-2015)
- RTU-1-4-4: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Aleksandër Moisiu”
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 2 vjet (2016-2017)
- RTU-1-4-7: Zhvillimi i Rrugës Radiale: “Rruga e Kavajës”
Përgatitja: 6 muaj Puna kryesore: 3 vjet (2013-2015)
- RTU-3-3-1: Zhvendosja e Stacionit Hekurudhor të Tiranës
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 2 vjet (2014-2015)

2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

Përfundimi i punimeve për të gjithë zërat e nënprojektit për zhvillimin e korsive të përcaktuara për autobusë kërkon rreth 12 vjet (2013-2024). Ai duhet të fillojë me zhvillimin e rrugëve përkatëse radiale dhe zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës, në mënyrë që të sigurojë hapësirë të mjaftueshme për ndërtimin e korsive të përcaktuara për autobusë. Meqë puna e disa linjave të autobusëve duhet të fillojë pas përfundimit të Unazë së Jashtme, projekti duhet të mbarojë më vonë se dy nënprojektet e tjera. Më poshtë është paraqitur programi i hollësishëm i çdo zëri të projektit.

- RTU-2-2-1: Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 7 vjet (2014-2020)
Faza I (2014-2015): “Rruga e Durrësit”, “29 Nentori”, “Xhorxh W. Bush”
Faza II (2015-2016) (njëkohësisht me RTU 1-4-3): rruga “Komuna e Parisit”, “Medar Shtylla” dhe “Tish Daija”
Faza III (2016-2017) (njëkohësisht me RTU 1-4-2): rruga “Hoxha Tahsim”, “Xhanfize Keko” dhe “Sotir Caci”
Faza IV (2018-2020) (njëkohësisht me RTU 1-4-5): rruga “Ali Shefqeti”

- RTU-3-2-1: Ristrukturimi i Linjave Qytetase/Rrethqytetase të Autobusëve
Përgatitja: 6 muaj Puna kryesore: 8 vjet (2013-2014, 2018-2019, 2021-2024)
Faza I (2013-2014): Kristali, Kopshti Zoologjik, Lapraka, Qytet Studenti, Mihal Grameno, Institut-Uzina Traktori
Faza II (2018-2019) (në përfundimin e RTU 3-1-1): Linza, Paskuqani, Porcelani, Kashari, Tufina, Pezë-Ndroq-Vaqarr.
Faza III (2021-2022) (në përfundimin e RTU 3-1-2): Vora, Tirana e Re, Sauk-Ibë-Baldushk.
Faza IV (2023-2024) (në përfundimin e Unazës së Jashtme): Unaza e Jashtme, E Kundërta e Tiranës së Re.
- RTU-1-4-2: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Hoxha Tahsim” & “Xhanfize Keko”
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 3 vjet (2015-2017)
- RTU-1-4-3: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Komuna e Parisit” & “Medar Shtylla”
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 3 vjet (2014-2016)

3) Largimi i Parkimit nga rruga dhe sigurimi i objekteve të parkimit së bashku me çmimin e parkimit

Përfundimi i punimeve për të gjithë zërat e nënprojektit për largimin e parkimit nga rruga dhe sigurimi i objekteve të parkimit së bashku me çmimin e parkimit kërkon rreth 9 vjet (2013-2021). Më poshtë është paraqitur programi i detajuar i secilit komponent të projektit.

- RTU-2-3-1: Zhvillimi i Objekteve të Parkimit/Sistemet e Informacionit të Parkimit
Përgatitja: 6 muaj Puna kryesore: 9 vjet (2013-2021)
- RUT-2-3-2: Sistemi i Çmimit të Parkimit në ZQB
Përgatitja: 1 vit Puna kryesore: 3 vjet (2014-2016)

(4) Vendndodhja e Projektit ose Zona e Mbulimit

Zona e mbulimit duhet të jetë e gjithë zona metropolitane e Tiranës, duke përfshirë qytetin e Tiranës dhe komunat përreth: për të rritur komoditetin e transportit publik dhe për të nxitur përdorimin e tij. Për intermodalitetin, sheshi “Skënderbej” do të caktohet si nyja kryesore e transferimit ndërmjet dy linjave të tramvajit si dhe ndërmjet linjave të autobusëve dhe linjave të tramvajit. Sa për transferimin ndërmjet mënyrave të transportit privatë dhe linjave të tramvajit, terminalët e Kinostudios, Kombinatit, Terminali Intermodal dhe ai i Qytetit Studenti do të caktohen si stacionet kryesore për sistemin Parko & Udhëto.

(5) Kosto e Investimit dhe Alokimi i Burimeve

1) Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

Kostoja gjithsej e një nënprojekti të zhvillimit të linjave të tramvajit është llogaritur rreth 31 325,2 milionë lekë. Kostoja e e hollësishme për çdo zë të projektit është paraqitur më poshtë.

- RTU-3-1-1: Zhvillimi i Tramvajit lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat)
Kostoja e Projektit: 13 384,2 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 249,3 milionë lekë /vit
- RTU-3-1-2: Zhvillimi i Tramvajit veri-jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal)
Kostoja e Projektit: 10 965,1 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 181,8 milionë lekë /vit
- RTU-1-4-1: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga e Dibrës
Kostoja e Projektit: 1 293,2 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 3,4 milionë lekë /vit
- RUT-1-4-4: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Aleksandër Moisiu”
Kostoja e Projektit: 1 174,2 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 2,5 milionë lekë /vit
- RUT-1-4-7: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Kavajës”
Kostoja e Projektit: 2 170,8 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 6,7 milionë lekë /vit
- RUT-3-3-1: Zhvendosja e Stacionit Hekurudhor të Tiranës
Kostoja e Projektit: 2 337,7 milionë lekë

Meqë linjat e tramvajit do të ndërtohen në rrugë ose në gjurmët ekzistuese hekurudhore, për shpronësimin e tokës nuk është supozuar asnjë kosto. Kështu, sektori privat është përgjegjës për investimin fillestar, duke përfshirë ndërtimin, sistemin e sinjalizimit dhe mjetet. Operimi dhe mirëmbajtja mund të mbështetet nga Bashkia e Tiranës, apo pushteti qendror (psh, sektori publik) me anën e një subvencioni.

Për sa i përket projektit të zhvillimit të rrugëve, Bashkia e Tiranës do të alokojë burimet për punët civile të kërkuara dhe qeveria qendrore do të alokojë burimet për shpronësimin e tokave. Ndërkohë, qeveria qendrore ose Hekurudha Shqiptare (HSH) do të alokojë burimet për zhvendosjen e Stacionin Hekurudhor të Tiranës.

2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

Kostoja gjithsej e një nënprojekti të zhvillimit të korsive të përcaktuara për autobusë është llogaritur rreth 7 398,4 milionë lekë. Kostoja e çdo zëri të projektit është paraqitur më poshtë.

- RTU-2-2-1: Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë
Kosto e Projektit: 695,2 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 30,1 milionë lekë /vit
- RTU-3-2-1: Ristrukturimi i Linjave Qytetase/Rrethqytetase të Autobusëve
Kostoja e Projektit: 3 734,9 milionë lekë

- RTU-1-4-2: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Hoxha Tahsim” & “Xhanfize Keko”
Kostoja e Projektit: 2 639,9 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 8,2 milionë lekë /vit
- RTU-1-4-3: Zhvillimi i Rrugës Radiale: rruga “Komuna e Parisit” & “Medar Shtylla”
Kostoja e Projektit: 328,4 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 4,4 milionë lekë /vit

Meqë korsitë e përcaktuara për autobusë do të ndërtohen në rrugë, për shpronësimin e tokës nuk është parashikuar asnjë kosto. Kështu, sektori privat është përgjegjës për investimin fillestar, duke përfshirë flotën e autobusëve të rinj. Operimi dhe mirëmbajtja mund të mbështetet nga Bashkia e Tiranës, (psh, sektori publik) me anën e një subvencioni.

Përsa i përket projektit të zhvillimit të rrugëve, Bashkia e Tiranës do të alokojë burimet për punët civile dhe qeveria qendrore do të alokojë burimet për shpronësimin e tokave.

3) Largimi i parkimit nga rruga dhe sigurimi i objekteve të parkimit së bashku me çmimin e parkimit

Kostoja gjithsej e një nënprojekti për largimin e parkimit nga rruga dhe sigurimi objekteve të parkimit së bashku me çmimin e parkimi është llogaritur rreth 11 932,7 milionë lekë. Kosto e detajuar i çdo komponenti të projektit paraqitet në vijim:

- RTU-2-3-1: Zhvillimi i Objekteve të Parkimit/Sistemi i Informacionit të Parkimit
Kostoja e Projektit: 11 624,2 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 496,4 milionë lekë /vit
- RTU-2-3-2: Sistemi i Çmimeve të Parkimit në ZQB
Kostoja e Projektit: 308,5 milionë lekë
Operimi dhe Mirëmbajtja: 213,5 milionë lekë /vit

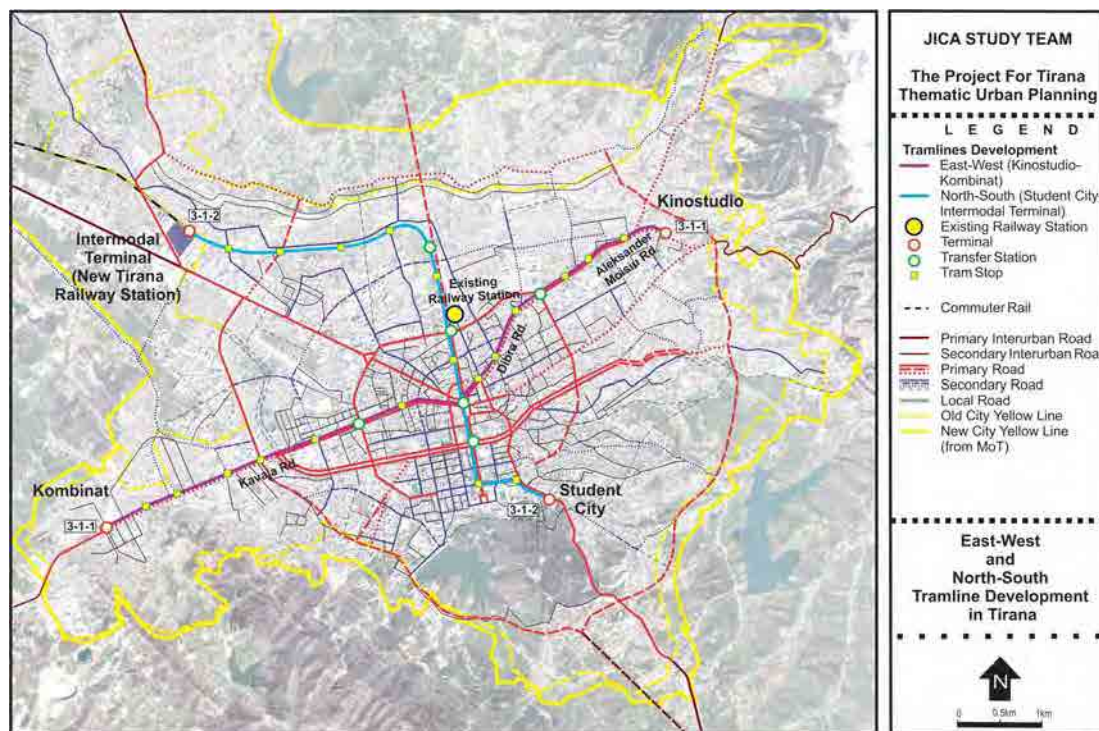
Ndërsa sektori privat është përgjegjës për investimin e ndërtimit të objekteve të parkimit, Bashkia e Tiranës do të alokojë burimet për sistemin e informacionit të parkimit dhe për sistemin e çmimeve të parkimit. Duhet të theksohet gjithashtu se sistemi i çmimeve të parkimit pritet të sjellë të ardhura të ndjeshme për investime në infrastruktura të tjera.

(6) Koncepti i Projektit

1) Zhvillimi i linjave të Tramvajit

Dy linjat e tramvajit, lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat) dhe veri-jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal) janë planifikuar për të shërbyer si akset kryesore të rrjetit të transportit publik. Do të punojnë tramvajë të rinj, të rehatshëm, të sigurt dhe me ajër të kondicionuar, të paktën në intervale të njëjta si linjat e sotme të autobusëve, pra, 4-7 minuta për të shmangur kohën e gjatë të pritjes. Duke hamendësuar shpejtësinë komerciale prej rreth 20 km/h, numri i kërkuar e mjeteve është 11 tramvajë për linjën lindje-perëndim dhe 8 tramvajë për linjën veri-jug. Gjithashtu, është menduar një tarifë e përbashkët e sheshtë prej 60 lekësh dhe transfertat falas me autobusë.

Mbi të gjitha, stacionet terminale të tramvajit duhet të shërbejnë si stacione portë për të hyrë në ZQB. Për këtë arsye, duhet t'i kushtohet vëmendje transferimit të funksioneve intermodale midis mënyrave të ndryshme të transportit. Për këtë, është shumë e domosdoshme siguri i objekteve të parkimit për makinat dhe biçikletat (dmth., sistemi Parko & Udhëto), sidomos për të kufizuar hyrjen e automjeteve private në ZQB përmes sistemit të çmimeve të parkimit dhe për të nxitur përdorimin e linjave të tramvajit.



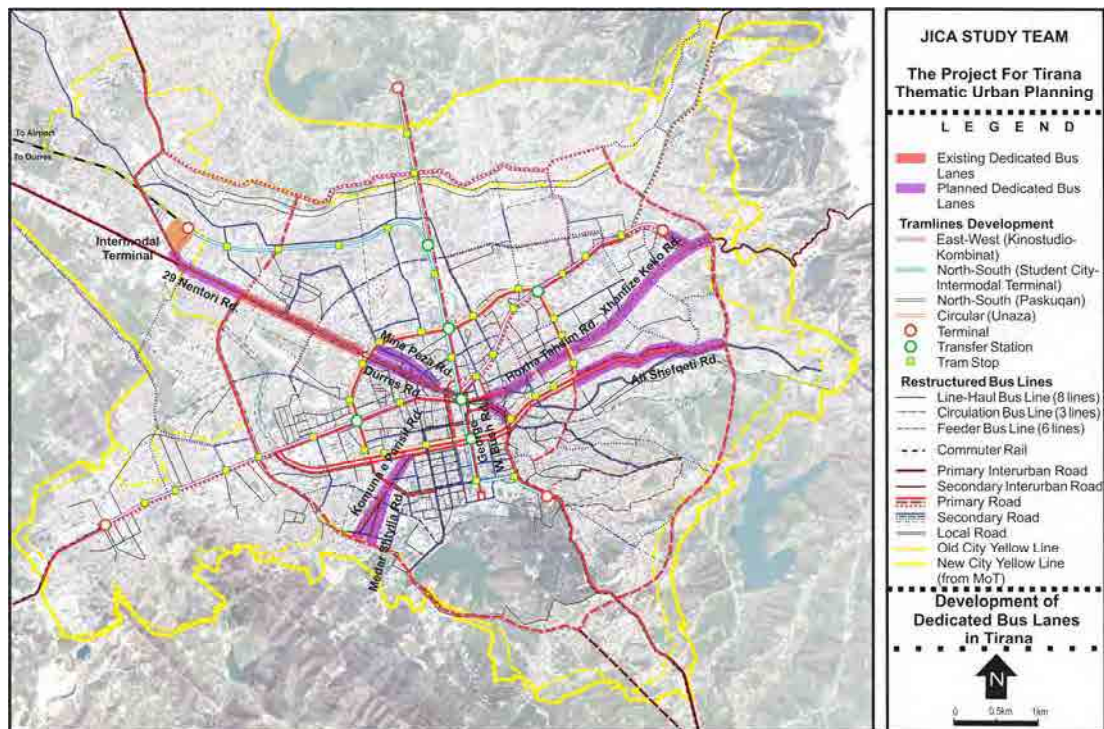
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.1 Vendndodhja e Linjave të Tramvajit (RTU 3-1-1, 3-1-2)

Meqë në Tiranë ende nuk ka asnjë terminal ndërqytetas të integruar për autobusë, është shumë i nevojshëm një terminal për integrimin e autobusëve ndërqytetas, ndërkombëtar dhe linjave të furgonëve. Kështu, Terminali i Transportit Intermodal duhet të jetë në vendin ku do të zhvendoset stacioni ekzistues hekurudhor i Tiranës (rreth 85 000 m²), siç është planifikuar nga Bashkia. Stacioni i ri hekurudhor i Tiranës do të jetë i lidhur me linjën e tramvajit, linjat e autobusëve ndërqytetase dhe qytetase për një transferim të butë. Ky nënprojekt përfshin zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës së bashku me heqjen e binarëve hekurudhor ndërmjet stacionit të vjetër dhe atij të ri.

2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

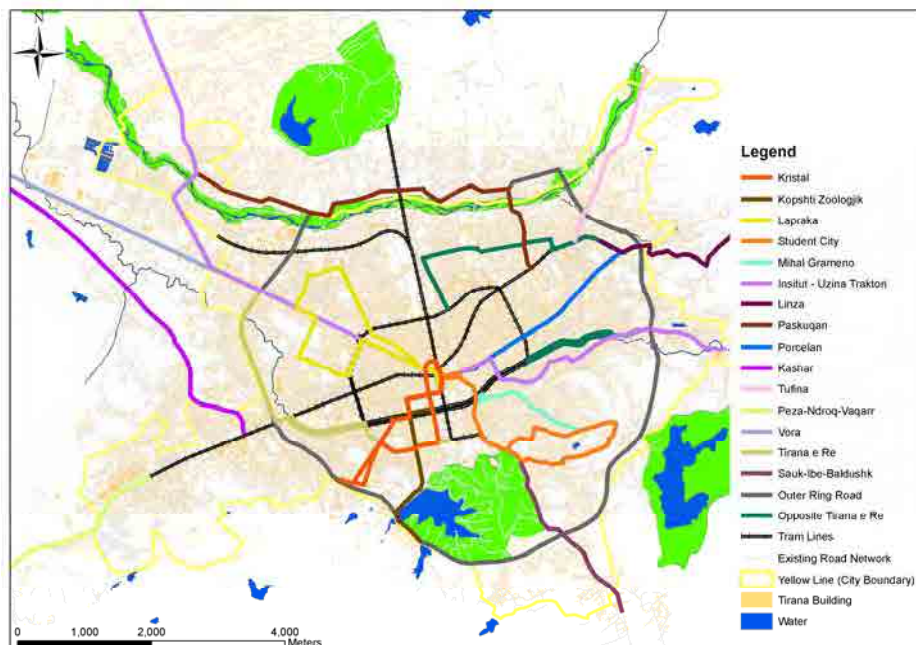
Korsitë e pjesshme të sotme të përcaktuara për autobusë do të zgjaten në rrugët urbane kryesore për të formuar një rrjet të vazhdueshëm e të qetë për autobusët, duke shërbyer si autobusë të shpejtë tranzit (AShT). Duhet të theksohet se zhvillimi i korsive të përcaktuara për autobusë bëhet kryesisht për linjat e autobusëve të tipit vijëdrejtë, që lidhin qendrën e qytetit me rrethinën nëpërmjet rrugëve radiale. Duke siguruar një shpejtësi operative relativisht të lartë, afati kohor mund të parashikohet, rrjedhimisht ulet koha e pritjes dhe tërheqin më shumë pasagjerë.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.2 Vendndodhja e Korsive të Përcaktuara për Autobusë (RTU 2-2-1)

Kur korsitë e përcaktuara për autobusë dhe linjat e tramvajit të jenë paraqitur si një sistem bazë e transportit publik, struktura e tanishme e linjave të autobusëve do të rimodelohet me anën e një mënyre hierarkike dhe sipas modeleve ekzistuese dhe të së ardhshmes së kërkesës së pasagjerëve, sistemi kryesor i transportit publik të qytetit si dhe mbulimi i popullatës së zonës metropolitane të Tiranës. Për më tepër, për linjat e ristrukturuara do të investohet për autobusë të rinj me ajër të kondicionuar siç janë paraqitur në Tabelën 11.4.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.3 Ristrukturimi i Linjave Qytetase/Rrethqytetase të Autobusëve (RTU 3-2-1)

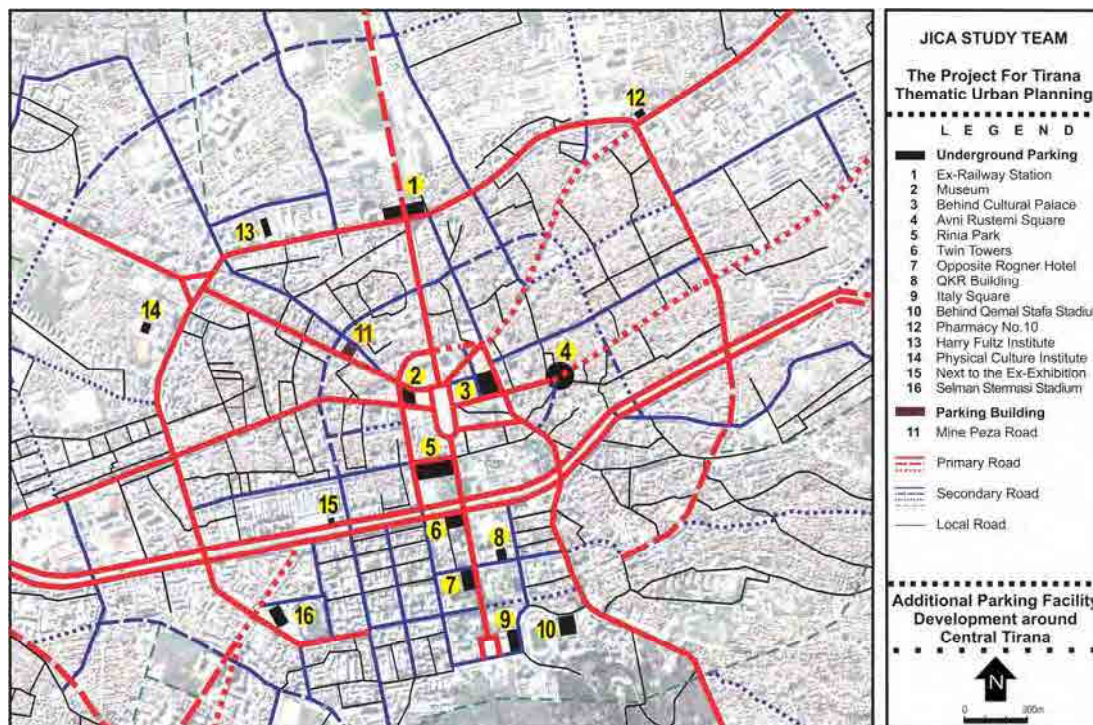
Tabela11.4.1 Numri i Autobusëve për secilën linjë

Linja e Autobusit	Nr. i Autobusëve	Linja e Autobusit	Nr. i Autobusëve	Linja e Autobusit	Linja e Autobusit
Kristali	13	Linza	10	Vora	19
Kopshti Zoologjik	12	Paskuqani	16	Tirana e Re	— (30 të vjetër)
Lapraka	17	Porcelani	— (10 të vjetër)	Sauk-Ibë-Baldushk	10 (17 të vjetër)
Qyteti Studenti (e re)	15	Kashari	14	Outer Ring (e re)	35
Mihal Grameno (e re)	9	Tufina	— (6 të vjetër)	E Kundërta e Tiranës së Re (e re)	23
Institut-Uzina Traktori	10 (25 të vjetër)	Pezë-Ndroq-Vaqarr	23		

Burimi : Ekipi Studimor i JICA-s

3) Largimi i parkimit nga rruga dhe sigurimi i objekteve të parkimit së bashku me çmimin e parkimit

Në ZQB do të ndërtohen objekte të reja parkimi për të hequr parkimin e tanishëm në rrugët kryesore dhe dytësore, për të shfrytëzuar hapësirën rrugore për transportin publik dhe biçikletat, duke ruajtur të njëjtin kapacitet të trafikut. E kjo kryesisht përreth zonës së korridorit të Unazës së Brendshme në të cilën shumica e rrugëve janë kthyer në rrugë për këmbësorë, objektet shitesë të parkimit janë propozuar kryesisht si parkime nëntokësore. Për më tepër, një sistem informacioni për parkimin do të sigurohet për të mirëudhëzuar përdoruesit e makinave në parkime më të përshtatshme publike dhe private së bashku me zotërimin e informacionit të parkimit nëpërmjet pajisjeve të informimit, si tabelat e informacionit të parkimit.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.4 Vendndodhja e zhvillimit të objekteve të parkimit (RTU 2-3-1)

Automjetet e parkuara, nëse ato mund të jenë të vendosura ose jo në rrugë, do të paguajnë para. Pra, sistemi i çmimeve të parkimit do të futet dhe përdoret si një politikë e frytshme e

MKT (menaxhimi i kërkesës së transportit). Ndërsa tarifat e parkimit bëhen më të larta, automjetet private do të frenohen të hyjnë në ZQB dhe do të zhvendosen në transportin publik, dhe kjo situatë mund të jetë relativisht e lehtë për tu kontrolluar. Niveli fillestar i çmimit është bazuar në tarifën që zbatohet sot, pra, prej 100 lekë në orë.

11.5 Analiza Financiare dhe Ekonomike

(1) Analiza Financiare

Analiza financiare e dy projekteve të zhvillimit të tramvajit (Linja lindje-perëndim: RTU 3-1-1 dhe Linja veri-jug: RTU 3-1-2) është kryer në këtë seksion duke krahasuar kostot përkatëse financiare dhe të ardhurat si me Rastin e Projektit ashtu dhe Pa Rastin e Projektit.

1) Hamendësimet Bazë

Periudha e Projektit

Periudha e projektit është 30 vjet pas përfundimit të projektit, përkatësisht nga 2014-2047 (për RTU 3-1-1) dhe nga 2017-2050 (për RTU 3-1-2), duke përfshirë edhe periudhën e ndërtimit 2014-2017 (për RTU 3-1-1) dhe 2017-2020 (për RTU 3-1-2).

Çmimet Bazë dhe Kursi i Ndërrimit

Viti bazë i këtij projekti është 2012. Të gjitha shpenzimet dhe të ardhurat janë shprehur në nivelin e çmimeve të vitit 2012.

Kurset e ndërrimit të përdorura janë 1 lek = JPY 0,788 = Euro 0,007 = USD 0,009, të cilat janë normat mbizotëruese në kohën e studimit.

Kontigjencat

Në analizat është përfshirë pasiguria fizike prej 10%, kurse çmimi i pasigurisë nuk është përfshirë.

Taksat

Tatimi mbi vlerën e shtuar (TVSH) prej 20% është i përfshirë, ndërsa taksa e korporatave është përjashtuar.

Norma e Brendshme e Kthimit Financiar (NBKF) i Synuar për Projektin

NBKF e synuar e projekteve ndryshon në varësi të peshës së investimeve ndërmjet investorëve të ndryshëm me norma të ndryshme të kthimit të pritura për projektin.

Tabela11.5.1 NBKF e Synuar nga Investorët

Publik	0,0%
Investitorë Privatë të huaj	7,0%
Investitorë Privatë vendorë	13,5%
Bashkëinvestime nga sektori privat (Investitorë të huaj 60% dhe privat vendorë 40%)	9,6%

Burimi : Ekipi Studimor i JICA-s

2) Të Ardhurat financiare të Projektit

Tarifa për një udhëtim, pavarësisht nga largësia, është vlerësuar 60 lekë.

Tabela 11.5.2 Të Ardhurat e Tarifave të Linjave të Tramvajit

[Njësia: milionë Lekë/vit]

	2018	2021	2030-2050
Linja lindje-perëndim	4 255	4 794	6 412
Linja veri jug	-	1 764	2 597

Burimi : Ekipi Studimor i JICA-s

3) Vlerësimi Financiar

Përfitueshmëria e dy linjave lindje-perëndim dhe veri-jug është mjaft e lartë për të ftuar investimet private. Nëse dy linjat e tramvajit janë bashkëzhvilluar, do të përftohet 23,0% NBKF, që është gjithashtu mjaft e lartë për të tërhequr investimet private.

Tabela 11.5.3 NBKF e Projekteve të Zhvillimit të Linjave të Tramvajit

	NBKF
Linja lindje-perëndim	26,1%
Linja veri jug	15,2%
Dy Linjat e Kombinuara	23,0%

Burimi : Ekipi Studimor i JICA-s

(2) Analiza Ekonomike

Në këtë seksion është kryer analiza ekonomike e tri Projekteve Parësore. Dy linjat e tramvajit të analizuarra më sipër janë pjesë të Projektit Parësor 3.

1) Norma e Brendshme e Kthimit Ekonomik (NBKE)

Përveç supozimeve themelore të përmendura më sipër për analizën financiare të linjave të tramvajit, supozimi në vijim është aplikuar në analizën ekonomike të tri projekteve parësor.

Projekti përcakton NBKE e synuar në 10%. Kjo do të thotë, nëse NBKE e projektit është më e madhe se 10%, projekti është ekonomikisht i mundshëm dhe duhet të sjellë përfitime neto për ekonominë rajonale.

2) Përfitimet Ekonomike

Studimi e quan uljen e kohës së udhëtimit dhe shpenzimet e udhëtimit për pasagjerët e rrugës dhe transportit publik (dmth., tramvaji dhe autobusët) ndërmjet Rastit Me Projekt dhe Rastit Pa Projekt si njësitë e përfitimit ekonomik të secilit projekt parësor.

3) Vlerësimi Ekonomik

NBKE e të tri projekteve së bashku parësore është mbi normën e synuar prej 10%. Për këtë arsye mund të arrihet në përfundim se të tria projektet parësore duhet të sjellin përfitime ekonomike neto të mjaftueshme në rajon.

Tabela 11.5.4 Përmbledhje e Vlerësimit Ekonomik të Tri Projekteve Parësore

	NBKE
PP 1	52,1%
PP 2	29,3%
PP 3	16,8%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.6 Vlerësimi Mjedisor

(1) Masat Zbutëse të Rekomanduara

1) Masat Zbutëse në Fazën e Parandërtimit

Masat zbutëse për ndikimet negative për tokën/çështjet, infrastrukturën sociale, minoritetet në nevojë ose etnike dhe trashëgimisë kulturore do të jetë e nevojshme në këtë fazë. Në dokumentet e tenderit është e nevojshme përgatitja e PVR (Plan Veprimi për Risistemim) dhe zbatimin e kompensimit të përshtatshëm, mbrojtja ose masat në rast të dëmtimit të infrastrukturës sociale apo trashëgimisë kulturore.

2) Masat Zbutëse të Rekomanduara në Fazën e Ndërtimit

Në këtë fazë duhet të ulen ndikimet negative të ndotjes, si: rreziqet, ndotja e ajrit/ujit dhe zhurmat, të cilat janë vlerësuar nga punimet ndërtimore. Për kontrollin e ndotjes duhet të merren masat e duhura, si: përgatitja e manualit të ndërtimit apo monitorimi i mjedisit për këto ndikime.

3) Masat Zbutëse të Rekomanduara në Fazën e Operimit

Duhet të hartohen strategji afatmesme deri në ato afatgjata për pakësimin e emetimit të Gazeve Serrë (GS), të trafikut dhe ndotjes së ajrit.

(2) Menaxhimi Mjedisor dhe Plani i Monitorimit

1) Plani i Menaxhimit Mjedisor

Përkrahësit e projektit duhet të përgatisin plane sociale për menaxhimin mjedisor në PVR dhe gjithashtu në programin e rehabilitimit të jetës sociale, veçanërisht për romët, të cilët mund të preken nga projektet. Duhet të përgatiten planet e veprimit për kontrollin e emetimit të GS, dhe ndotjes së ajrit.

2) Plani i Monitorimit Mjedisor

Monitorimi i ecjes së shpronësimit të tokës dhe risistemimi duhet të kryhet në fazën e parandërtimit. Gjithashtu në këtë fazë duhet të kryhet edhe monitorimi për masat zbutëse për shtresën në nevojë dhe mbrojtjen e vendeve kulturore dhe historike. Në fazën e ndërtimit, duhet të monitorohet dhe synohet ulja e ndotjes së ajrit, trafikut, ujit dhe zhurmave. Në fazën e operimit, duhet të zbatohen masat zbutëse të ndotjes së ajrit, ngrohjes globale dhe zhurmave.

(3) TeR e Rekomanduara për Procesin e Mjedisit për Planet e Propozuara

Ky sektor përfshin projektet e zhvillimit të rrugëve me dy ose më shumë korsi, e cila duhet të kërkojë një përgatitje të VNM të Thelluar (Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis) në përputhje me sistemin shqiptar të VNM. Prandaj, TeR (Termet e Referencës) për përgatitjen e VNM së Thelluar duhet të përgatiten mbi supozimin se VNM e Thelluar është e nevojshme.

11.7 Rekomandimet për Veprimet

Nga projektet, që janë propozuar si një masterplan në këtë Studim, planet e veprimit janë formuluar për të tri projektet parësore në sektorin e rrugëve dhe në atë të transportit urban, përkatësisht: (1) Unaza e Jashtme (Seksioni Verior), (2) Zhvillimi Akseve, që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme, dhe (3) Transporti i Integruar Publik dhe Projektet e Zhvillimit të Parkimeve.

(1) Rëndësia e Projekteve Parësore të Propozuara

Midis tri projekteve parësore të mësipërme, Projektet Parësore (1) dhe (2) janë quajtur si veprime shumë të rëndësishme, për të rritur funksionet për trajtimin e trafikut (veçanërisht nëpërmjet Projektit (2)) dhe për mbështetjen e strukturës policentrike urbane (veçanërisht nëpërmjet Projektit (1)) duke përfunduar korridoret e Brendshme, të Mesme dhe të Unazës së Jashtme në Tiranë, e cila ka qenë e formuar nëpërmjet rrjetit kryesor rrugor radial dhe unazor. Gjithashtu, edhe të tri korridoret unazore kryesore duhet të ndihmojnë në përcaktimin e konceptit "trafiku qelizor" dhe planet parësore të transportit.

Për Projektin Parësor (1), seksioni verior i Unazës së Jashtme, do të ndërtohet një rrugë kryesore me 6 korsi trafiku. Përveç kësaj, së bashku me rehabilitimin e Lumit të Tiranës, do të ndërtohen rrugët e shërbimit duke shfrytëzuar argjinaturën e lumit. Ndërkohë, për Projektin Parësor (2), për të kompletuar Unazën e Brendshme do të ndërtohet një rrugë kryesore me 6 korsi trafiku (drejtimi antiorar), ndërsa për të kompletuar Unazën e Mesme do të ndërtohet një rrugë kryesore me 4 korsi dhe aty ku gjerësia e rrugës është e ngushtë do të ndërtohet një rrugë dytësore me 4 korsi (3 korsi trafiku dhe 1 korsi tramvaji).

Nga ana tjetër, Projektin Parësor (3) është projekti i zhvillimit të transportit publik. Sipas gjendjes së tanishme të sistemit të transportit në Tiranë, që përbëhet nga transporti me autobusë dhe automjete private, synon të krijojë një rrjet të transportit publik dhe të përmirësojë në mënyrë rrënjësore nivelin e shërbimit duke shmangur parkimin nga rrugët kryesore brenda ZQB, për të siguruar hapësirë mjaftueshme për EDK të një sistemi të tranzitit masiv, si linjat e tramvajit dhe korsi të përcaktuara për autobusë si një bazë e ASHT (autobusë të shpejtë tranzit). Për më tepër, ai synon të nxisë përdoruesit e automjeteve private në atë të transportit publik përmes një sistemi të rritjes së çmimit të parkimit. Projektin parësor (3) përbëhet nga këto tri nënprojekte.

- **Dy linjat e tramvajit**, linja lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat) dhe linja veri-jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal), të cilat do të zhvillohen për të shërbyer si akset kryesore të rrjetit të transportit publik. Numri i kërkuar i vagonëve është 11 vagonë për linjën lindje-perëndim dhe 8 vagonë për linjën veri-jug, në mënyrë që të arrihet funksionimi të paktën me intervale të njëjta si linjat e tanishme të autobusëve, pra, 4-7 minuta me një shpejtësi komerciale prej rreth 20 km në orë. Gjithashtu, është hamendësuar një tarifë e sheshtë prej **60 lekësh** edhe transferimet falas me autobusë. Stacioni ekzistues hekurudhor i Tiranës do të zhvendoset në Terminalin e ri të Transportit Intermodal siç është planifikuar nga Bashkia. Ky nënprojekt përfshin vetëm zhvendosjen e Stacionit Hekurudhor të Tiranës së bashku me heqjen e binarëve hekurudhorë ndërmjet stacionit të vjetër dhe atij të ri, për zhvillimin e linjës së tramvajit veri-jug. Mbi të gjitha, në stacionet fundore të tramvajit, që do të shërbejnë si stacione hyrëse në ZQB, do të sigurohen parkime për automjetet dhe biçikletat (dmth., sistemi Parko & Udhëto),

veçanërisht për të kufizuar hyrjen e automjeteve private në ZQB përmes sistemit të çmimeve të parkimit si dhe për të nxitur përdorimin e linjave të tramvajit.

- **Korsitë e përcaktuara për autobusë**, të cilat janë tani do të zgjaten më shumë në rrugët kryesore urbane për të formuar një rrjet të vazhdueshëm, të qetë për autobusët në mënyrë që të shërbejnë si autobusë të shpejtë tranzit (AShT), duke siguruar një shpejtësi lëvizjeje relativisht të lartë. Kur korsitë e përcaktuara për autobusë dhe linjat e tramvajit të jenë paraqitur si një sistem bazë i transportit publik, struktura e tanishme të linjave të autobusit do të rimodelohet në mënyrë hierarkike, së bashku me një investim për, autobusë të rinj me ajër të kondicionuar.
- E fundit për nga radha por jo nga rëndësia, në ZQB do të ndërtohen **objekte shitesë për parkim**, për të shmangur parkimin e sotëm në rrugët kryesore dhe ato dytësore, për të shfrytëzuar hapësirën rrugore për transportin publik dhe për biçikletat, duke ruajtur të njëjtin kapacitet të trafikut. Kjo, sidomos përreth zonës së korridorit të Unazës së Brendshme ku shumica e rrugëve janë kthyer në rrugë për këmbësorë, objektet shitesë të parkimit do të ndërtohen së bashku me një sistem informativ parkimi. Pastaj, do të futet sistemi i çmimit të parkimit dhe do të përdoret si një politikë e frytshme MKT. Niveli fillestar i çmimit është bazuar në tarifën e tanishme të zbatuar prej 100 lekë në orë.

Meqë tri nënprojektet e mësipërme janë të lidhura ngushtë me njëra-tjetrën, ato duhet të studiohen së bashku si një paketë e vetme e Projektit Parësor (3).

(2) Fizibiliteti i Projektit

Lidhur me koston gjithsej të tri projekteve parësore, Projektet (1), (2), dhe (3) janë vlerësuar përkatësisht 18 304 milionë lekë (rreth 128,13 milionë Euro), 2 506 milionë Lekë (rreth 17,54 milionë Euro), dhe 50 656 milionë lekë (rreth 354,59 milionë Euro). Përfitimi ekonomik është analizuar duke synuar zonën metropolitane të Tiranës, dhe NBKE është llogaritur në rreth 52% për Projektin Parësor (1), 29% për Projektin Parësor (2), dhe 17% për Projektin Parësor (3). Meqë raporti përfitim-kosto është i lartë, këto tri projekte parësore janë të vlefshëm duke u zbatuar në afat të shkurtër.

Ndërkohë, priten gjithashtu të ardhura të ndjeshme në Projektin Parësor (3), dhe NBKE është e lartë rreth 23%, duhet që të dy linjat e tramvajit të bashkëzhvillohen. Kjo nënkupton se janë të mundshme dhe investimet nga sektori privat.

(3) Konsideratat Sociale dhe Mjedisore

Lidhur me ndikimin e tri projekteve parësore për mjedisin dhe shoqërinë, masat e nevojshme zbutëse të rekomanduara në fazën e parandërtimit janë për: çështjet e tokës, infrastrukturës sociale, pakicat në nevojë apo ato etnike si dhe trashëgiminë kulturore. Në dokumentet e tenderit është e nevojshme përgatitja e PVR dhe zbatimi i kompensimit të përshtatshëm, mbrojtja ose masat në rast të dëmtimit të infrastrukturës sociale apo trashëgimisë kulturore. Për më tepër, masat zbutëse të rekomanduara në fazën e operacionit duhet të përfshijnë krijimin e strategjisë afatmesme deri në atë afatgjatë për pakësimin e GS (Gazet Serë), emetimeve të vëllimeve të trafikut dhe ndotjes së ajrit.

Ky sektor përfshin projektet e zhvillimit të rrugëve me dy ose më shumë korsi, e cila duhet të

kërkojë një përgatitje të VNM të thelluar në përputhje me sistemin legjislativ shqiptar të VNM. Prandaj, TeR (Termat e Referencës) për përgatitjen e VNM së thelluar duhet të përgatiten mbi supozimin se VNM e thelluar është e nevojshme.

(4) Ndjekja e Partneritetit Publik Privat

Sa për pikëpamjen financiare, ndërkohë që Bashkia e Tiranës ka një buxhet të kufizuar për zbatimin e Projektit Parësor (3), ky projekt pritet të sigurojë të ardhura të mëdha. Prandaj, ai është me vlerë ndërsa studion një rast ku organizata zbatuese është një agjenci e pavarur nga Bashkia e Tiranës. Një mundësi është dhe përdorimi i PPP apo bashkëpunimi me sektorin privat.

(5) Organizata për Politikën e Transportit të Koordinuar

Si një kusht themelor i projektit, është thelbësore të sigurohen sistemet e transportit publik, që do të thotë se njerëzit mund të udhëtojnë të qetë, sepse përdoruesit e automjeteve do të paguajnë për parkimin brenda ZQB, duke rritur kështu barrën e kostos së transportit, veçanërisht, grupit me të ardhura relativisht të ulëta. Nga ana tjetër, nëse projekti ka për qëllim lehtësimin e trafikut, hyrja e trafikut të makinave në ZQB duhet të kontrollohet me futjen e një sistemi të parkimit me pagesë, relativisht të shtrenjtë. Nëse të ardhurat nga parkimi shfrytëzohen dhe/ose për ndërtimin e sistemeve të transportit publik, të dyja politikat e çmimeve të parkimit dhe e transporti publik do të jetë e justifikuar nga ana sociale me mirëkuptimin e qytetarëve. Kështu, do të jetë e nevojshme një organizatë publike për të kërkuar politika të tilla racionale dhe politika transporti të justifikuara nga ana sociale sipas koordinimit të mirë midis tri palëve, pra, autoritetet qeveritare, operatorët e transportit publik dhe qytetarët.

12. Planveprimi i Planit të Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta

12.1 Projektet Parësore të Planit të MIMN

Projektet parësore janë zgjedhur midis planeve, programeve dhe projekteve të formuluar në Planin për MIMN bazuar në kriteret vlerësuese të vendosura nga elementët për "urgjencën", "përputhshmërinë" dhe "efektet", të cilat i janë atribuar çdo projekti. Në vijim janë listat e Projekteve Parësore të përzgjedhura në Planin e MIMN të Bashkisë së Tiranës.

- (1) Projekti për Pastrimin e Venddepozitimeve të Paligjshme të Mbetjeve
- (2) Shërbimet e Grumbullimit dhe Transportimit të Mbetjeve të Ndara
- (3) Paraqitja e Programeve të 3R-ve
- (4) Projekti i Trajtimit të Mbetjeve Organike
- (5) Projekti i Mbetjeve në Energji
- (6) Projekti i Zgjerimit të Strukturave të Depozitimit të Mbetjeve
- (7) Fuqizimi Organizativ
- (8) Fuqizimi i Monitorimit dhe Vlerësimit
- (9) Fuqizimi Financiar
- (10) Programet për Rritjen e Ndërgjegjes së Publikut.

Seksionet e mëposhtme paraqesin përmbledhjen respektive të Projekteve Parësore.

12.2 Projekti për Pastrimin e Venddepozitimeve të Paligjshme të Mbetjeve

(1) Objektivat e Projektit

Projekti synon pastrimin e mbetjeve të shkarkuara në territore publike, për të pakësuar rreziqet e dëmtimit mjedisor dhe për të mbajtur të pastër dhe të bukur Tiranën, kryeqytetin e Shqipërisë.

(2) Vendndodhja e Projektit ose Zona e Mbulimit

Projekti mbulon pastrimin e mbetjeve të shkarkuara në territore publike të BT-së dhe fillon me identifikimin e 46 venddepozitimeve të hapura me një sasi mbetjesh prej 16 000m³. Figura 12.2.1 tregon vendndodhjen e venddepozitimeve tipike të paligjshme.

(3) Përbërja e Projektit

Projekti është i përbërë nga këto veprimtari kryesore:

- Vrojtimi i venddepozitimeve të hapura në mënyrë të paligjshme,
- Përcaktimi i objektivit për zonat e shkarkimit, për pastrimin e tyre brenda vitit fiskal,
- Përgatitja e specifikimeve, dokumenteve të tenderit, hapja e tenderit dhe kontraktimi për pastrimin,
- Kryerja e pastrimit nga ofruesi i shërbimit, i kontraktuar,
- Vendosja e kontejnerëve të mbetjeve në ose pranë venddepozitimeve të hapura për të kryer rregullisht grumbullimin e mbetjeve,

- Monitorimi dhe inspektimi i performancës së pastrimit,
- Planifikimi i buxhetit për projektin e pastrimit që do të zbatohet në vitin e ardhshëm fiskal.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.2.1 Venddepozitime të hapura, tipike, për Projektin e Pastrimit

(4) Afati kohor i Zbatimit të Projektit

Projekti duhet të përfundojë në 3 vite siç tregohet në Tabelën 12.2.1.

Tabela 12.2.1 Afati kohor i Zbatimit të Projektit të Pastrimit

Plan Veprimet		Periodha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periodha Afat-Mesme					Periodha 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 Mbetjeve															
MMN-1-2	Vrojimi i Venddepozitimeve ilegale dhe Përgatitja e projektit të Pastrimit															
MMN-1-3	Zbatimi i Projektit të Pastrimit të Venddepozitimeve ilegale përmes Kontraktimit															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.3 Shërbimet e Grumbullimit dhe Transportimit të Ndarë të Mbetjeve

(1) Objektivat e Projektit

Grumbulli i ndarë synon fuqizimin e rekuperimit të materialeve të riciklueshme për ripërdorimin dhe riciklimin. Ai, gjithashtu ndihmon për ruajtjen e burimeve dhe pakësimin e sasisë së mbetjeve familjare për depozitimin përfundimtar, përveç zgjerimit të zonës së shërbimit të grumbullimit.

(2) Vendndodhja e Projektit ose Zona e Mbulimit

Projekti fillon në zonat pilot të studimit dhe zgjerohet në të gjithë zonën e BT-së në bashkëpunim me aktivitetet e 3R-ve. Figura 12.3.1 tregon zonat pilot kandidate, të propozuara. Në to përfshihen 3 lloje subjektsh, përkatësisht, 1) zona e vilave/ shtëpive private, 2) zona e apartamenteve/pallateve, 3) zona tregtare.

(3) Përbërja e Projektit

Projekti përfshin këto veprimtari kryesore:

- Studimin e metodës për grumbullimin e ndarë dhe zgjerimin e zonave të shërbimit për praktikimin në zonat pilot të studimit për të përcaktuar modelin më të mirë për zbatimin e projektit

- Studimin e metodës për grumbullimin e ndarë të mbetjeve të veçanta, për praktikimin në zonat pilot të studimit për të vendosur modelin më të përshtatshëm për zbatimin e projektit
- Zbatimin e grumbullimit të ndarë për mbetjet e përgjithshme bashkiake dhe mbetjet e veçanta dhe zgjerimin e zonës së shërbimit në zonat pilot për eksperimentimin dhe caktimin e metodës më të mirë.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.3.1 Zonat Kandidate për Studimin Pilot

(4) Afati kohor i Zbatimit të Projektit

Studimi pilot duhet të zbatohet gjatë dy viteve të para, në 2013-2014. Grumbullimi i ndarë dhe zgjerimi në zonat e shërbimit duhet të bëhet në mënyrë të vazhdueshme siç tregohet në Tabelën 12.3.1

Tabela 12.3.1 Afati Kohor i Zbatimit të Projektit për Grumbullimin e Ndarë

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha 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 Mbetjeve															
MMN-1-4	Zbatimi i Studimit Pilot për Përmirësimin e Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve															
MMN-1-4-1	Studimi për Zgjerimin e Zonës së Shërbimit me Sistemin e 3-koshave															
MMN-1-4-2	Studimi i Grumbullimit të Ndarë të Mbetjeve për Mbetjet Speciale															
MMN-1-4-3	Zbatimi i Grumbullimit të Ndarë në Zonat Pilot të Studimit															
MMN-1-5	Operimi/Funksionimi i Grumbullimit të Ndarë sipas Sistemit me 3-kosha															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.4 Paraqitja e Programeve të 3R-ve

(1) Objektivat e Projektit

Aktivitetet e 3R-ve kryhen për të recuperuar materialet e riciklueshme në mbetjet bashkiake për ripërdorim për të ndihmuar për ruajtjen e burimeve natyrore të fundit, pakësimin e shkarkimit të mbetjeve dhe uljen e kostos së BT-së në shërbimet e menaxhimit të mbetjeve të ngurta.

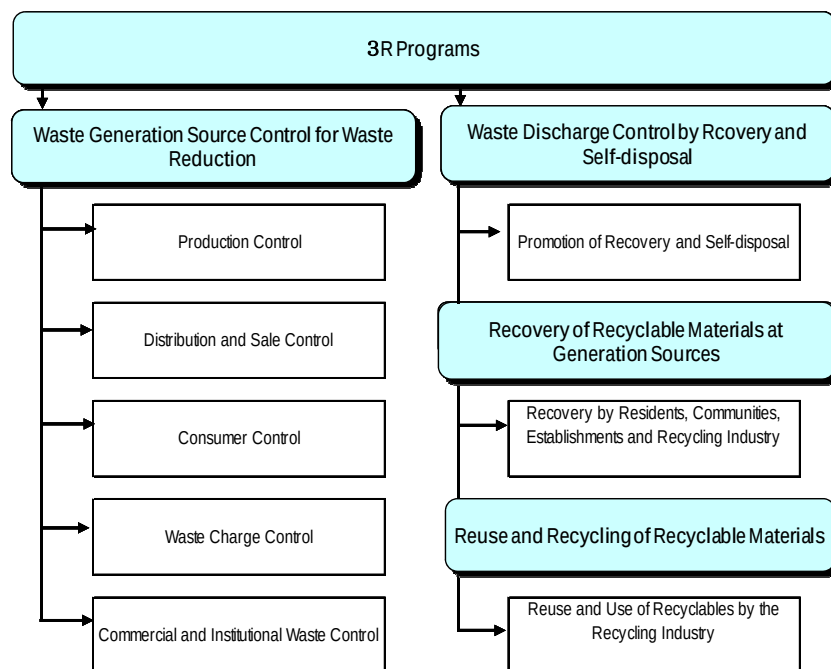
(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Ky projekt është kryer paralelisht me projektin për mbledhjen dhe transportin e ndarë në zonat e studimit pilot dhe zgjeruar në të gjithë zonën e BT.

(3) Përbërja e Projektit

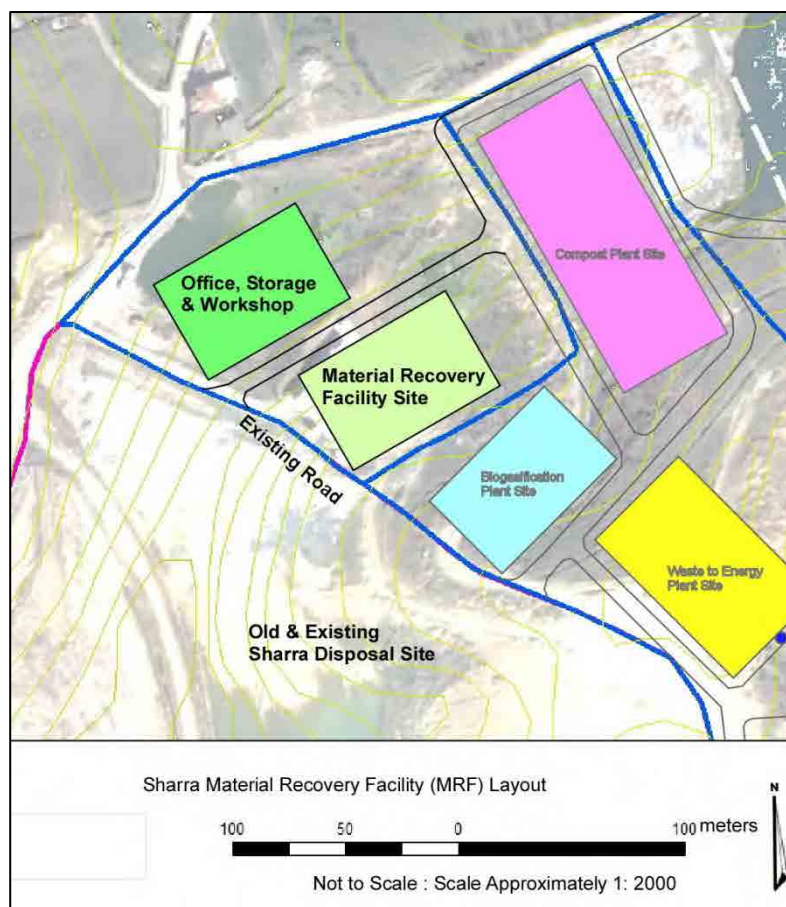
Veprimtaritë kryesore të projektit janë:

- Studimi i metodave për nxitjen e Kontrollit të Burimit të Prodhimit të Mbetjeve, Rekuperimi i Materialeve të Riciklueshme, Ripërdorimi i Materialeve të Riciklueshme dhe praktimi në zonat e studimit pilot për eksperimentim, (Shih Figurën 12.4.1 për programet e hartimit të Programit të 3R-ve),
- Përhapja e modelit/eve të praktikave të mira në zonat fqinje dhe në gjithë zonën e BT-së,
- Ndërtimi i Objektivit Qendror të Rikuperimit të Materialeve në Sharrë dhe funksionimi dhe mirëmbajtja e objekteve për ndarjen dytësore dhe rikuperimin, (Shih vendin më poshtë në Figurën 12.4.2)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.4.1 Përbërësit e Programeve 3R



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.4.2 Skica e Propozuar e FRM Qendror dhe Zyrat

(4) Afati Kohor i Zbatimit të Projektit

Programet e 3R duhet të fillojnë të zbatohen në fillim të 2014 dhe të ndiqet në vijimësi siç tregohet në Tabelën 12.4.1

Tabela 12.4.1 Afati kohor i Zbatimit të Programeve 3R

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-2	Plan i Minimizimit të Mbejeve (Plan 3R)															
MMN-2-2	Zbatimi i Aktiviteve 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 Ricklueshme															
MMN-2-2-4	Promovimi i Ripërdorimit dhe Ricklimit të Materialeve të Ricklueshme															
MMN-2-2-5	Ndërtimi i Implantit Qendror të Rekuperimit të Materialeve në Sharë															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projekim 5%: Supervizim 5%)															
MMN-2-2-6	Operimi/Funksionimi i Implantit Qendror të Rekuperimit të Materialeve në Sharë															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

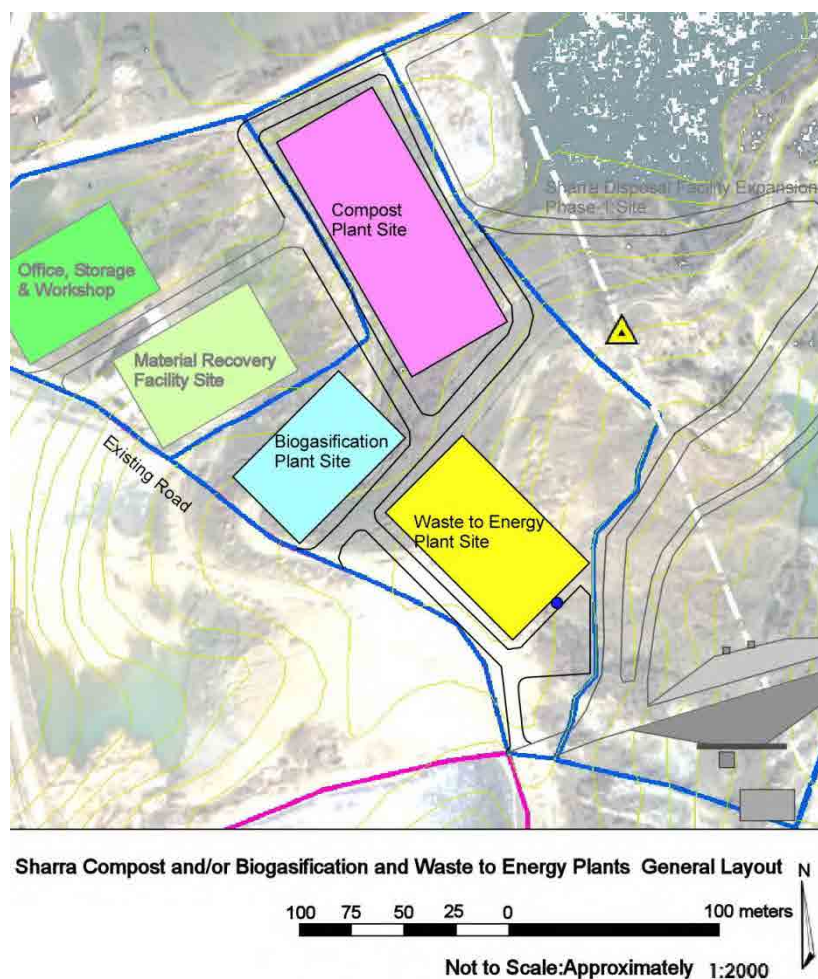
12.5 Projekti i Trajtimit të Mbetjeve Organike

(1) Objektivat e Projektit

Projekti synon shfrytëzimin e mbetjeve organike për burimet e mundshme për riciklimin e biomasës dhe pakësimin e pjesës së mbetjeve organike në landfill më pak se 35% sipas direktivave të BE-së.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Kompostimi në komunitet do të kryhet fillimisht në zonën pilot të studimit dhe më pas do të zgjerohet në tërë zonën e BT-së. Vendi i ndërtimit të Impiantit Qendror të Kompostimit dhe/ose Impiantit Qendror të Biogazifikimit është propozuar në zonën fqinje me venddepozitim të tanishëm të mbetjeve, siç tregohet në Figurën 12.5.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.5.1 Vendi i Ndërtimit i Propozuar për Impiantet e Kompostimit dhe/ose Biogazifikimit

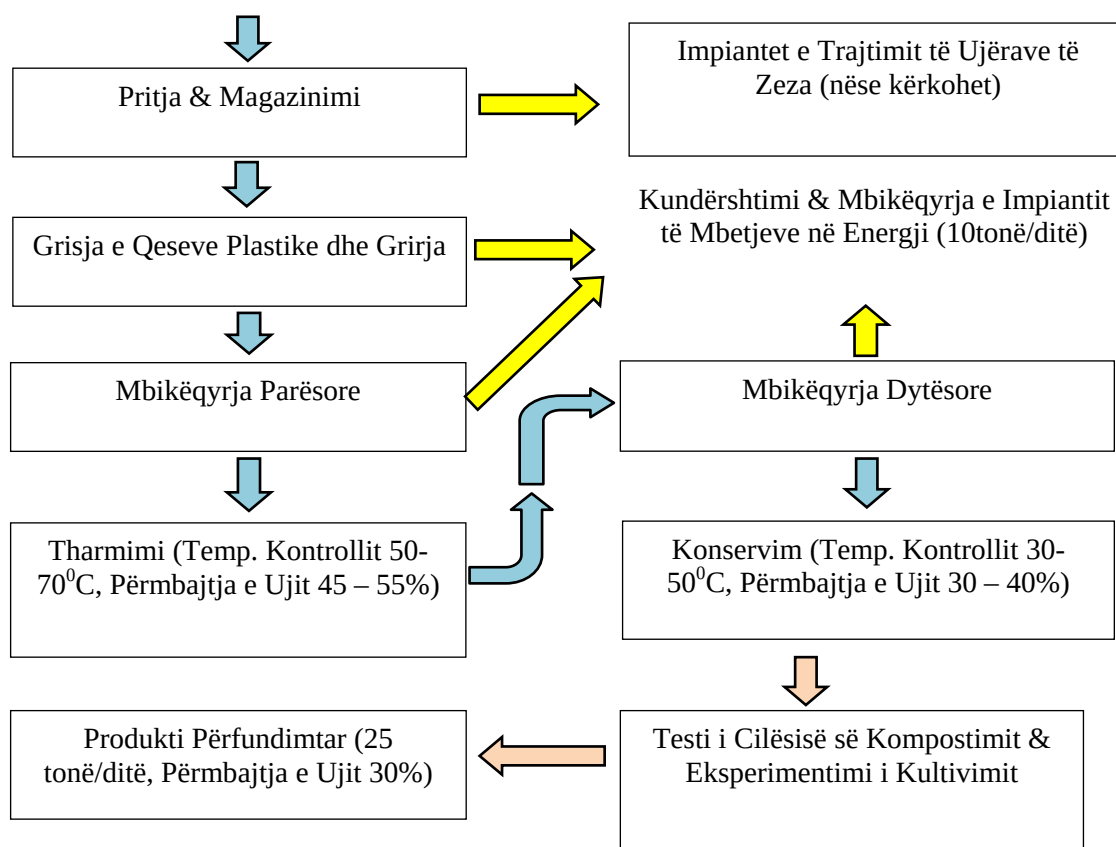
(3) Përbërja e Projektit

Projekti përmban këto veprimtari kryesore.

- Organizimi i kompostimit në familje dhe i grupeve komunitare të kompostimit në zonat pilot të studimit për të praktikuar kompostimin pilot me drejtimin dhe udhëzimet e BT-së,

- Praktikë e mira të metodave të riciklimit duhet të shpërndahen në zonat fqinje dhe në tërë zonën e BT-së,
- Ndërtimi dhe funksionimi i impianteve pilot të kompostimit dhe/ose biogazifikimit (1ton/ditë secila), nga BT-ja për të mbikëqyrur procedurat e duhura për impiant(et) qendror.
- Përgatitja e tenderit për shërbimin inxhinierik dhe/ose kontratën e projektimit të godinës, funksionimin dhe mirëmbajtjen e impiantit(eve) qendror përmes varianteve të agjencisë zbatuese nga BT-ja dhe/ose nga sektori privat përmes Kontraktimit ose kontratave BOO ose BOT ose BTO ose mënyra të tjera,
- Tenderimi dhe kontraktimi i projektimit inxhinierik dhe/ose punës ndërtimore të impiantit(eve) qendror,
- Zbatimi i punës ndërtimore në faza për impiantin qendror të kompostimit (50 tonë/ditë x 2 impiante) dhe/ose impiantin e biogazifikimit (50tonë/ditë x 2 impiante) dhe mbikëqyrja e ndërtimit nga BT-së,
- Operimi dhe mirëmbajtja e impianteve pilote dhe qendrore,
- Monitorim i vazhdueshëm dhe inspektim për funksionimin e impianteve

Figura 12.5.2 në vijim, tregon skemën e propozuar për trajtimin e impiantit qendror të kompostimit.



Burimi: Ekipi Studimor

Figura 12.5.2 Skema e Procesit të Impiantit të Kompostimit Qendror të Propozuar (50 ton/ditë)

(4) Afati kohor i Zbatimit të Projektit

Afati kohor i zbatimit të Projektit për trajtimin e mbetjeve organike jepet në Tabelën 12.5.1. Në tabelë shohim se kompostimi në shkallën pilot është planifikuar të fillojë në vitin 2014, faza e parë e impianteve të kompostimit dhe biogazifikimit është planifikuar të fillojë në 2017 dhe faza e dytë e impianteve është planifikuar të fillojë në 2022.

Tabela 12.5.1 Afati kohor i Zbatimit të Projektit të Trajtimit të Mbetjeve Organike

Plan Veprimet		Periodha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periodha Afat-Mesme					Periodha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-3	Plani i Trajtimit të Ndërmjetëm															
MMN-3-2	Zbatimi i Planit të Trajtimit të Mbetjeve 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/Shëpja e Praktikës së Kompostimit në Shëpi dhe Komunitet															
MMN-3-2-4	Përzgjedhja e Burimit të Madh të Prodhimit të Mbetjeve të Biodegradueshme															
MMN-3-2-5	Ndërtimi i Implantit të Kompostimit i Shkallës Pilot															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projekti 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 (Projekti 5%: Supervizim 5%)															
MMN-3-2-8	Operimi/Funksionimi dhe Mirëmbajtja e Implantit Qendror të Kompostimit / Biogazifikimit															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.6 Projekti i Mbetjeve në Energji

(1) Objektivat e Projektit

Projekti ka për qëllim pakësimin e vëllimit për landfill, stabilizimin e mbetjeve në landfille dhe kthimin e mbetjeve në energji elektrike për rritjen e raportit të rikuperimit dhe riciklimit në përputhje me nivelin përfundimtar të synuar në 75%, përcaktuar në Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Implanti i mbetjeve në energji është propozuar të alokohet midis Fazës I të venddepozitimit të mbetjeve në Sharrë dhe në vendin e implantit qendror të kompostimit dhe/ose biogazifikimit siç tregohet në Figurën 12.6.1.

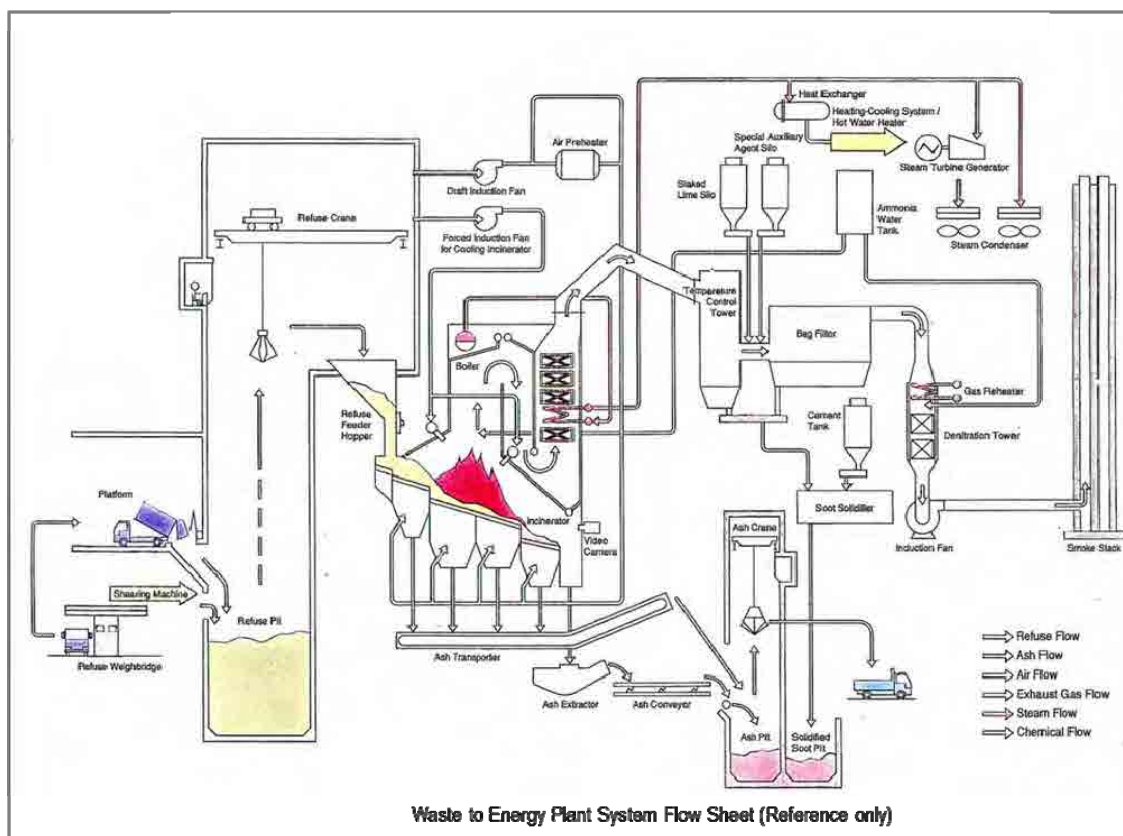
(3) Përbërja e Projektit

Projekti përbëhet nga këto veprimtari kryesore.

- Vendosja e metodës për zhvillimin e impianteve të mbetjeve në energji nga varianti i agjencisë së zbatimit me BT-në dhe/ose me sektorin privat,
- Përgatitja e dokumenteve për tenderin e kontraktimit të shërbimeve inxhinierike dhe/ose kontraktimin për projektimin e godinës, funksionimin dhe mirëmbajtjen e implantit të mbetjeve në energji përmes varianteve të Kontraktimit, BOO, BOT apo BTO ose mënyra të tjera,
- Tenderimi dhe kontraktimi i projektimit inxhinierik dhe/ose punës ndërtimore të implantit të mbetjeve në energji,

- Zbatimi i punës ndërtimore nga i kontraktuari dhe mbikëqyrja e punimeve nga BT-ja,
- Funksionimi dhe mirëmbajtja e impiantit të mbetjeve në energji,
- Monitorim i vazhdueshëm dhe inspektimi për funksionimin e impiantit.

Skema tipike e procesit të impiantit të mbetjeve në energji (360tonë/ditë) është ilustruar në Figurën 12.6.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 3.13.1 Skema e Procesit të Impiantit të Mbetjeve në Energji (360 tonë/ditë)

(4) Afati kohor i Zbatimit të Projektit

Tabela 12.6.1 na jep afatin kohor të zbatimit të Projektit të Mbetjeve në Energji. Projektin duhet të nis në 2014, të përfundojë ndërtimin në fund të 2018 dhe funksionimi dhe mirëmbajtja të fillojë në fillim të vitit 2019.

Tabela 12.6.1 Afati Kohor i Zbatimit të Projektit të Mbetjeve në Energji

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-3	Plani i Trajtim të Ndërmjetëm															
MMN-3-4	Zbatimi i Planit të Mbetjeve në Energji															
MMN-3-4-1	Përzgjedhja e Vendit të Ndërtimit dhe Prokurimi															
MMN-3-4-2	Ndërtimi i Mbetjeve në Energji															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projektim 5% : Supervizim 5%)															
MMN-3-4-3	Operimi/Funkionimi dhe Mirëmbajtja e Implantit të Mbetjeve në Energji															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

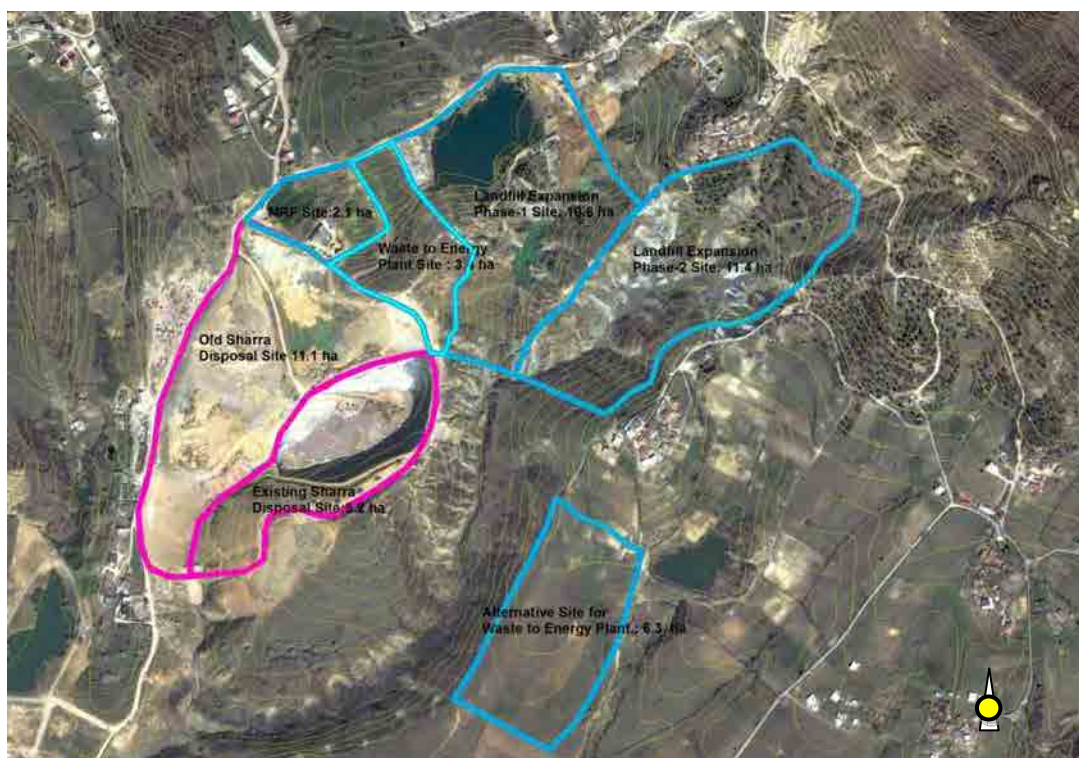
12.7 Projekti i Zgjerimit të Strukturave të Depozitimit të Mbetjeve

(1) Objektivat e Projektit

Projekti ka për synim sigurimin e një landfilli sanitar bashkëkohor pas përfundimit të jetës së venddepozitimit ekzistues të mbetjeve, Sharrë. Objektet e depozitimit të mbetjeve duhet të kenë vëllim të mjaftueshëm magazinimi për të marrë mbetjet familjare të grumbulluara nga BT-ja dhe komunat, që sot i depozitojnë mbetjet në venddepozitimin ekzistues të mbetjeve në Sharrë.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Vendi i propozuar për ndërtimin ndodhet në zonën ngjitur venddepozitimit ekzistues të mbetjeve, Sharrë siç tregohet në Figurën 12.7.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.7.1 Alokimi i Vendeve për Zhvillimin e Objekteve të MMN në Sharrë

(3) Përbërja e Projektit

Projekti përfshin këto veprimtari kryesore.

- Përcaktimi i metodës për zhvillimin e objekteve të depozitimit të mbetjeve nga varianti i agjencisë së zbatimit me BT-në dhe/ose me sektorin privat,
- Përgatitja e dokumenteve të tenderit për kontraktimin e shërbimeve inxhinierike dhe/ose kontraktimin për projektimin e godinës dhe funksionimin dhe mirëmbajtjen e impiantit të mbetjeve në energji përmes varianteve të Kontraktimit, BOO, BOT, BTO apo mënyra të tjera,
- Tenderimi dhe kontraktimi i projektimit inxhinierik dhe/ose punës ndërtimore të objekteve të depozitimit të mbetjeve,
- Zbatimi i punës ndërtimore nga i kontraktuari dhe mbikëqyrja e punimeve nga BT-ja,
- Funksionimi dhe mirëmbajtja e impiantit të mbetjeve-në-energji,
- Monitorim i vazhdueshëm dhe inspektim për funksionimin e impianteve të mbetjeve në energji.

Figura 12.7.2 tregon skicën e përgjithshme të zgjerimit të propozuar në Fazën 1 për objektet e depozitimit të mbetjeve, që do të ndërtohet në Sharrë.

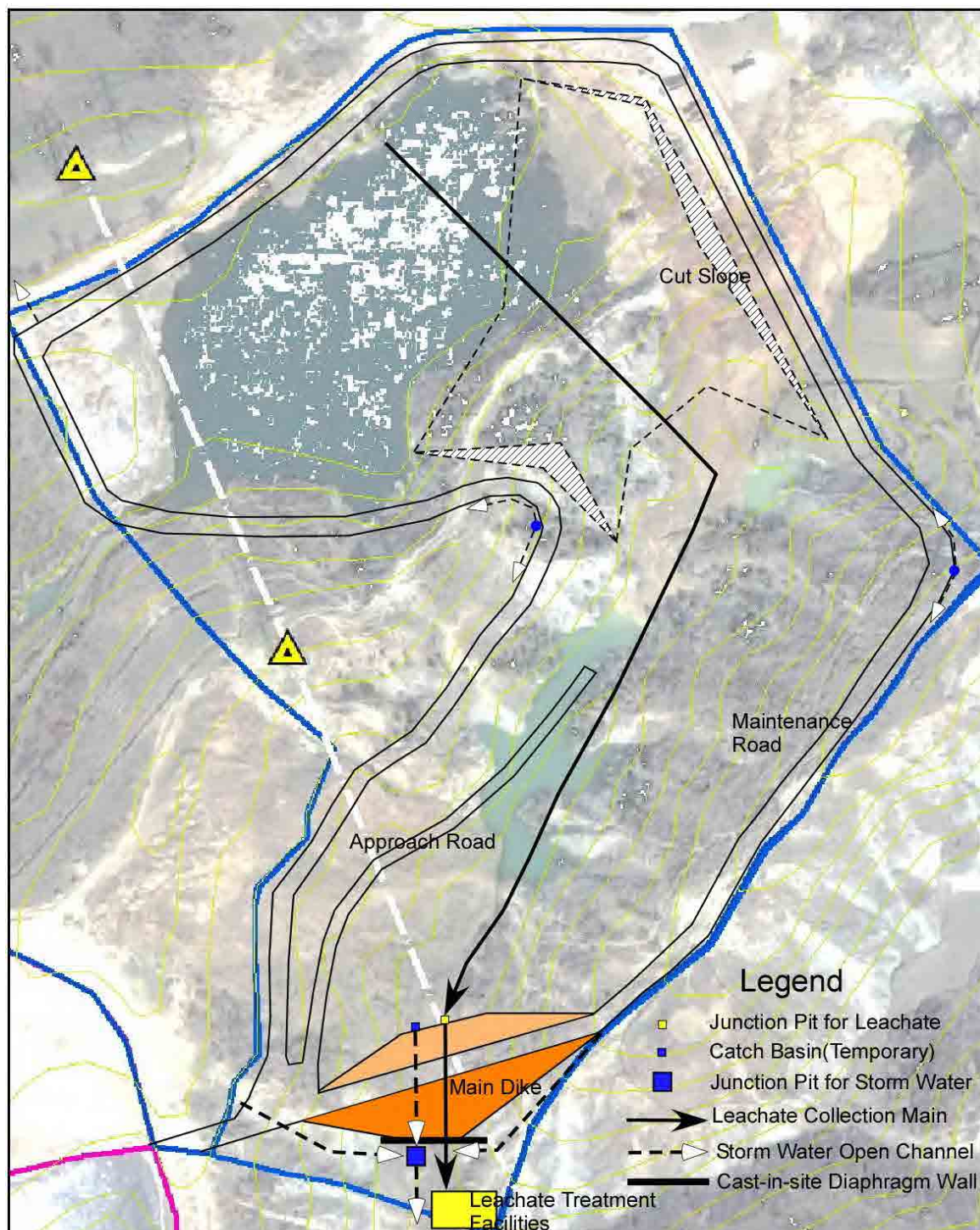
(4) Afati Kohor i Zbatimit të Projektit

Tabela 12.7.1 tregon zbatimin e planifikimit të Fazës 1 të Projekti për Zgjerimin e Objekteve të Depozitimit të Mbetjeve. Projekti duhet të filloj në 2013 e të përfundojë ndërtimin në fund të 2016. Puna në landfillin e ri të fillojë në 2017. Landfilli ekzistues i Sharrës duhet të mbyllet në 2017 pas nisjes së punës në landfillin e ri.

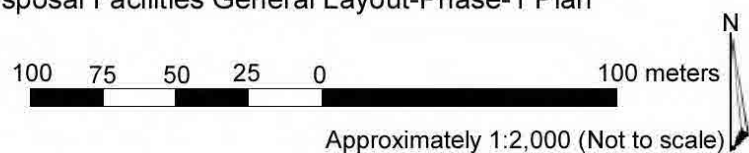
Tabela 12.7.1 Afati Kohor i Zbatimit të Projektit të Zgjerimit të Objekteve të Depozitimit të Mbetjeve

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-4	Plani i Depozitimit të Mbetjeve															
MMN-4-2	Koordinimi me Planin Rajonal të Depozitimit të Mbetjeve															
MMN-4-3	Përzgjedhja e Vendi të Ndërtimit dhe Prokurimi															
MMN-4-4	Zbatimi i Projektit të Depozitimit të Mbetjeve															
MMN-4-4-1	Ndërtimi i Landfillit Sanitar															
	Puna Civile															
	Puna e Ndërtimit															
	Punimet Mekanike&Elektrike															
	Punimet Inxhinierike (Projektim 5% : Supervizim 5%)															
MMN-4-4-2	Operimi/Funksionimi dhe Mirëmbajtja e Landfillit Sanitar															
	Kosto Operative (Kosto e Personelit)															
	Kosto Operative (Kostoja e Karburantit)															
	Kosto Operative (Ujë dhe Lëndë Kimike)															
	Kostoja e Mirëmbajtjes															
MMN-4-4-3	Mbyllja e Landfillit Ekzistues															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



Sharra Disposal Facilities General Layout-Phase-1 Plan



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.7.2 Skica e Objekteve të Depozitimit të Mbetjeve (Faza-1)

12.8 Fuqizimi Organizativ

(1) Objektivat e Projektit

Projekti synon organizimin e një Ekipi Pune Projektesh për të marrë nismën dhe përgjegjësitë për zbatimin e planeve, programeve dhe projekteve të hartuara në Planin e MIMN të Bashkisë së Tiranës.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Stafi i Ekipit të Punës për Projektet duhet të emërohet nga stafi i BT-së. Specialistët mund të rekrutohen edhe nga institucione të jashtme.

(3) Përbërja e Projektit

Projekti përfshin këto veprimtari kryesore:

- Ngritja e Ekipit të Punës për Projektet dhe rekrutimi i stafit nga BT-së dhe burime të jashtme
- Orientimi për përmbajtjen e Planit të MIMN stafit të Ekipit të Punës për Projektet dhe stafit të sektorëve përkatës
- Përgatitja e planit të zbatimit të perspektivës së Projekteve Parësore
- Hartimi, përditësimi dhe rishikimi i Planeve të MIMN
- Dokumentimi për sigurimin e miratimit zyrtar për zbatimin e projekteve parësore
- Organizimi dhe propozimi i njësisë(ve) të menaxhimit të projekteve për çdo projekt parësor, mbikëqyrja e aktiviteteve
- Vlerësimi i performancës dhe nivelit të synuar për secilin plan dhe program të formuluar në Planin e MIMN.

(4) Afati Kohor i Zbatimit të Projektit

Tabela 12.8.1 tregon afatin kohor për zbatimin e Fuqizimit Organizativ në fushën e aktiviteteve të mbetjeve të ngurta të BT-së. Ekipi i Projekteve duhet të organizohet në fillin të 2013. Ekipi i Punës për Projektet duhet të marrë nismën në vazhdimësi për zbatimin e projekteve parësore përmes periudhës së masterplanit.

Tabela 12.8.1 Afati Kohor i Zbatimit të Fuqizimit Organizativ

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-5	Plani i Zhvillimit të Kapaciteteve Institucionale															
MMN-5-1	Ngritja/Krijimi i Ekipit të ngarkuar me Projektet dhe Zbatimin e Projekteve Prioritare															
MMN-5-1-1	Rekrutimi i Stafit të Sektorit të Projekteve															
MMN-5-1-2	Orientimi i Plan-Veprimeve të Planit të MIMN, Modifikimi dhe Finalizimi															
MMN-5-1-3	Përgatitja e Planit të Zbatimit të Projekteve Prioritare															
MMN-5-1-4	Buxhetimi për Zbatimin e Projekteve Prioritare															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.9 Fuqizimi i Monitorimit dhe Vlerësimit

(1) Objektivat e Projektit

Projekti synon rritjen e aftësive për monitorimin, raportimin dhe vlerësimin e vazhdueshëm të aktiviteteve të MMN përmes grumbullimit dhe analizimit të të dhënave kryesore dhe informacioneve, për veprimtarinë e MMN. Këtu do të përfshihen të dhënat dhe njoftime për ndërgjegjësimin e publikut, për sasinë dhe përbërjen e mbetjeve, sigurisht pa harruar përgatitjen e raporteve të aktiviteteve mujore dhe vjetore.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Projekti duhet të kryhet nga stafi i BT-së, i ngarkuar për shërbimet e MMN, veçanërisht nga stafi i Ekipit të Punës për Projektet.

(3) Përbërja e Projektit

Projekti përfshin këto veprimtari kryesore:

- Regjistrimi dhe grumbullimi i të dhënave dhe informacioneve për aktivitetet e MMN,
- Përgatitja e raporteve mujore/vjetore për vlerësimin e performancës së aktiviteteve të MMN,
- Kryerja e vrojtimeve dhe analizave për numrin e banorëve, ndërgjegjësimin e tyre për mbetjet, mendimet, nivelin e të ardhurave, vullnetin për të paguar etj., të prodhuesve të mbetjeve,
- Kryerja dhe analiza e vëllimit dhe përbërjes së mbetjeve familjare dhe mbetjeve tregtare, të biznesit dhe institucioneve.

(4) Afati Kohor i Zbatimit të Projektit

Në Tabelën 12.9.1 tregohet zbatimi i afatit kohor për Fuqizimin e Monitorimit dhe Vlerësimit. Zbatimi i detyrave duhet të fillojë menjëherë në vitin 2013. Stafi përkatës duhet të përgatisë raportet mujore dhe vjetore dhe të kryejë vrojtimet e para për ndërgjegjësimin e publikut, për sasinë dhe përbërjen e mbetjeve. Rishikimi duhet të kryhet siç kërkohet të paktën një herë në 5 vjet.

Tabela 12.9.1 Afati Kohor i Zbatimit të Fuqizimit të Monitorimit dhe Vlerësimit

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-5	Plani i Zhvillimit të Kapaciteteve Institucionale															
MMN-5-5	Vrojimi i të Dhënave Bazë për Indikatorët e Performancës dhe Raportimin															
MMN-5-5-1	Përgatitja e Raportit Mujo dhe Vjetor															
MMN-5-5-2	Ndërgjegjësimi Publik / Sondazhet e Opinioneve mbi Aktivitetet e MMN															
MMN-5-5-3	Vrojimi i Sasisë dhe Përbërjes së Mbetjeve Familjare															
MMN-5-5-4	Vrojimi i Sasisë dhe Përbërjes së Mbetjeve Tregtare/Biznesit															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.10 Fuqizimi Financiar

(1) Objektivat e Projektit

Projekti synon krijimin e një kapacitet financiar jetik për MMN në përmbushjen e një sërë detyrash për uljen e kostos, alokimin e buxhetit të mjaftueshëm, rritjen e riaftësimin të tarifës

së mbetjeve, vendosjen e një tarife mbetjesh të arsyeshme, praktikimi i një sistemi llogaritës transparent dhe të pavarur.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Projekti duhet të zbatohet nga stafi për menaxhimin financiar, nga Ekipi i Punës me Projektet, dhe stafi menaxherial i BT-së.

(3) Përbërja e Projektit

Projekti përfshin këto veprimtari kryesore.

- Planifikimin e të ardhurave dhe shpenzimeve të ndara veças për shërbimet e MMN për të përcaktuar llogari të pavarur të MMN,
- Llogaritjen e kostos për grumbullimin e mbetjeve, trajtimin e ndërmjetëm të tyre dhe depozitimin e mbetjeve,
- Studimin e sistemit të tarifës së mbetjeve dhe përcaktimin e tarifës dhe taksës së drejtë për mbetjet,
- Zbatimin dhe ngritjen e një sistemi llogaritës për MMN transparent dhe të pavarur.

(4) Afati kohor i Zbatimit të Projektit

Tabela 12.10.1 tregon afatin kohor të zbatimit të programeve të Forcimit Financiar. Programet duhet të fillojnë menjëherë në 2013 dhe të vijojnë gjatë gjithë periudhës së masterplanit.

Tabela 12.10.1 Afati Kohor i Zbatimit të Forcimit Financiar

Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-6	Planit i Forcimit Financiar															
MMN-6-3	Zbatimi i Planit të Forcimit Financiar															
MMN-6-3-1	Pregatitja e Llogarisë së Veçuar të MMN															
MMN-6-3-2	Pregatitja dhe Ngritja e Sistemit të Tarifimit të duhur të Mbetjeve															
MMN-6-3-3	Zbatimi dhe Ngritja e Llogarisë së duhur të MMN															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.11 Programet e Rritjes së Ndërgjegjes së Popullsisë

(1) Objektivat e Projektit

Projekti synon rritjen e ndërgjegjësimit të popullsisë dhe të të gjitha grupeve të interesit për të nxitur pjesëmarrjen në aktivitetet e MMN bazuar në rolet dhe përgjegjësitë për çdo prodhues mbetjesh ose grupi interesit.

(2) Vendndodhja e Projektit dhe Zona e Mbulimit

Programet synojnë të ndërgjegjësojnë prodhuesit e mbetjeve dhe palët e interesuara në të gjithë zonën e BT-së dhe gjithashtu shpërndarjen e informacionit në vend.

(3) Përbërja e Projektit

Projekti përfshin këto veprimtari kryesore:

- Përgatitjen e metodave për njoftimin e popullsisë për aktivitetet e MMN dhe zbatimin e aktiviteteve përmes medias, dëgjësive me publikun, fletëpalosjeve, etj.,

- Përgatitjen e përmbajtjes, kurrikulumit dhe materialeve informuese edukative dhe edukimi në shkolla,
- Përgatitja e përmbajtjes dhe e materialeve informuese edukative për edukimin jo-formal dhe kryerjen e ndërgjegjësimit në grupe komunitare dhe strukturat tregtare, të bizneseve dhe institucioneve,
- Përgatitja dhe kryerja e aktiviteteve për përfshirjen e komunitetit në aktivitetet e MMN dhe grumbullimin e ndarë të mbetjeve.

(4) Afati kohor i Zbatimit të Projektit

Tabela 12.11.1 tregon afatin kohor të zbatimit të Programeve të Rritjes së Ndërgjegjes së Popullsisë. Programi i marrëdhënieve me publikun duhet të filloi në 2013. Programet edukuese dhe përfshirja e komunitetit duhet të fillojë nga fillimi i 2014 dhe të vijojë me aktivitetet gjatë gjithë periudhës së masterplanit.

Tabela 12.11.1 Afati kohor i Zbatimit të Programit të Rritjes së Ndërgjegjes së Publikut

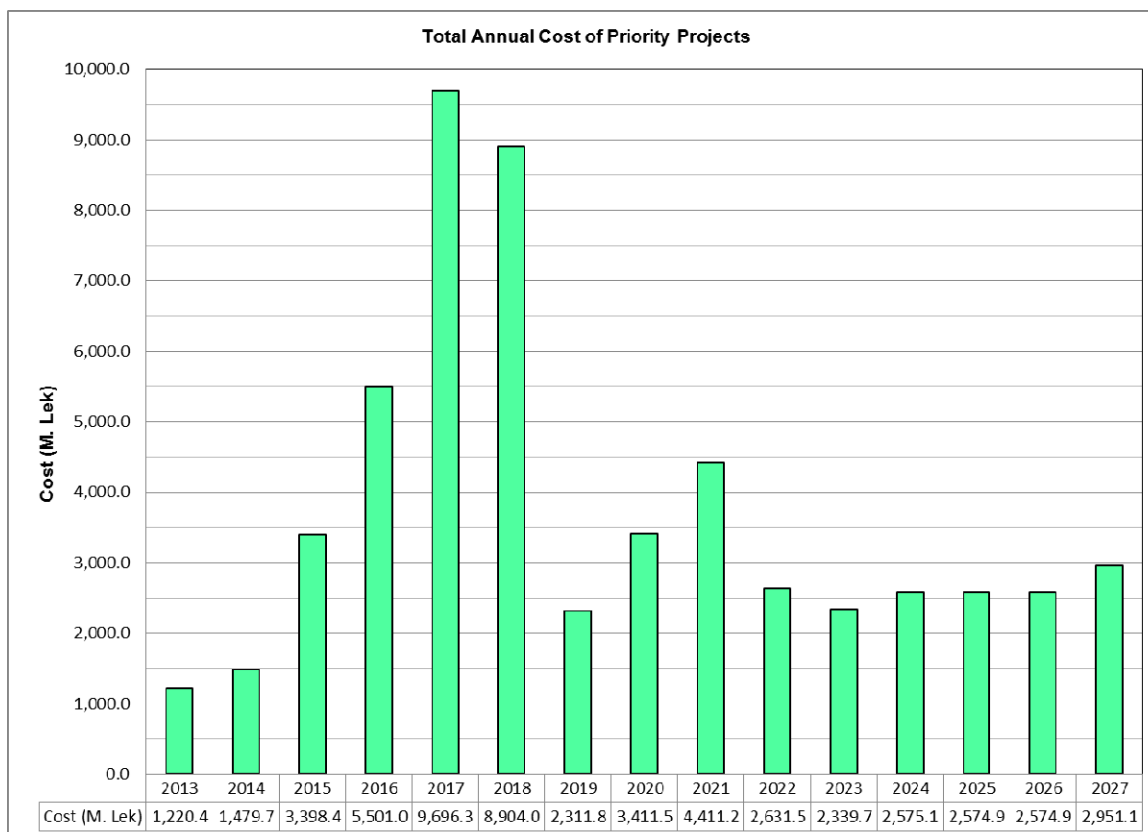
Plan Veprimet		Periudha Emergjente dhe Afat-Shkurtër					Periudha Afat-Mesme					Periudha Afat-Gjatë				
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MMN-7	Plan i Rritjes së Ndërgjegjes Publike															
MMN-7-2	Zbatimi i Planit të Rritjes së Ndërgjegjes Publike															
MMN-7-2-1	Zbatimi i Planit të Marrëdhënieve me Publikun															
MMN-7-2-2	Zbatimi i Planit të Edukimit në Shkolla															
MMN-7-2-3	Zbatimi i Planit të Zbatimit Jo-Formal															
MMN-7-2-4	Zbatimi i Planit të Përfshirjes së Komunitetit															

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.12 Kostoja e Projekteve Parësore

(1) Kostoja Vjetore

Figura 12.12.1 tregon koston vjetore të parashikuar për investimet, kostot e funksionimit dhe mirëmbajtjes. Kostoja gjithsej e Projekteve Parësore është vlerësuar në 55 981 milionë lekë për periudhën 2013 - 2017. Kostoja e tokës dhe kostoja e administrimit të BT nuk janë të përfshira. Kostot vjetore luhaten nga 1 220 milion lekë në vitin 2013 në 9 700 milionë lekë në 2017 për shkak të periudhës së pikut të punës ndërtimore. Kostoja mesatare është vlerësuar 3,730 milionë lekë në vit.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 12.12.1 Prirja e Kostos Vjetore për Zbatimin e Projekteve Parësore

(2) Përmbledhje e Kostos së Projekteve Parësore

Tabela 12.12.1 tregon koston gjithsej të çdo Projekti Parësor të grupuar si vijon: i) projekti për pastrimin e venddepozitimeve të paligjshme të mbetjeve, ii) shërbimet e grumbullimit dhe transportimit të ndarë të mbetjeve, iii) objektet e rikuperimit të materialeve, iv) impiantet e kompostimit dhe biogazifikimit, v) impiantet e mbetjeve për energji dhe vi) zgjerimi i objekteve të depozitimit. Kostoja e shërbimit të grumbullimit dhe transportimit të ndarë të mbetjeve është vlerësuar si kostoja më e lartë me 22 700 milionë lekë (41%) ndjekur nga kostoja e projektit të mbetjeve për energji me 21 600 milionë lekë (39%).

Tabela 12.12.1 Përmbledhje e Kostove të Projekteve Parësore

Përmbledhje-1 : Përmbledhje e Kostos së Projekteve Parësore (M. Lek)		BT	Burime të Jashtme	Shuma	Përqindja (%)
MMN 1-3	Projekti për pastrimin e venddepozitimeve të paligjshme të mbetjeve	150,0	0,0	150,0	0,3
MMN 1-5	Shërbimet e grumbullimit dhe transportimit të ndarë të mbetjeve	22 699,4	0,0	22 699,4	40,5
MMN 2-2	Objektet e rikuperimit të materialeve	123,3	82,1	205,4	0,4
MMN 3-2	Impiantet e kompostimit dhe biogazifikimit	2 595,4	7 088,8	9 684,2	17,3
MMN 3-4	Impiantet e mbetjeve për energji	4 453,2	17 138,0	21 591,2	38,6
MMN 4-4	Zgjerimi i objekteve të depozitimit	570,5	1 080,5	1 651,0	2,9
Gjithsej		30 591,8	25 389,3	55 981,1	100,0

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(3) Investimet dhe Kostot e Funkcionimit dhe Mirëmbajtjes

Në tabelën 12.12.2 tregohet kostoja për investimet në shumën 46 240 milionë lekë (83%), kostoja e mirëmbajtjes 5 400 milionë lekë (10%), kostot operative dhe inxhinierike në nivelin nga 2 130 – 2 210 milionë lekë (përafërsisht 4%)

Tabela 12.12.2 Investimet, Kostot e Funkcionimit dhe Mirëmbajtjes

Përmbledhje-2: Përmbledhje e investimeve, kostot e Operimit dhe Mirëmbajtjes: (M. Lek)	BT	Burime të Jashtme	Shuma	Përqindja (%)
Kostoja e Investimit	23 062,6	23 179,5	46 242,1	82,6
Kostoja Inxhinierike	0,0	2 209,8	2 209,8	3,9
Kostoja Operative	2 130,1	0,0	2 130,1	3,9
Kostoja e Mirëmbajtjes	5 399,1	0,0	5 399,1	9,6
Gjithsej	30 591,8	25 389,3	55 981,1	100,0

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(4) Kostot e Grumbullimit të Mbetjeve, Trajtimit të Ndërmjetëm dhe të Depozitimit

Tabela 12.12.3 tregon ndarjen e koston së trajtimit të ndërmjetëm dhe aktiviteteve 3R të vlerësuar në 31 480 milionë lekë (56%), koston e grumbullimit dhe transportimit të mbetjeve në 22 850 milionë lekë (41%) dhe koston e depozitimit të mbetjeve në 1 700 milionë lekë (3%).

Tabela 12.12.3 Kostot e Grumbullimit, Trajtimit të Ndërmjetëm dhe të Depozitimit të Mbetjeve

Përmbledhje -3: Përmbledhje e Koston së Grumbullimit të Mbetjeve, Trajtimit të Ndërmjetëm dhe Depozitimit (M. lekë)	BT	Burime të Jashtme	Shuma	Përqindja (%)
Kostoja e grumbullimit dhe transportimit të mbetjeve	22 849,4	0,0	22 849,4	40,8
Kostoja e trajtimit të ndërmjetëm & aktiviteteve 3R	7 171,9	24 308,8	31 480,7	56,3
Kostoja e depozitimit të mbetjeve	570,5	1 080,5	1 651,0	2,9
Gjithsej	30 591,8	25 389,3	55 981,1	100,0

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(5) Kostoja e Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve të Ngurta për Ton

Tabela 12.12.4 tregon koston gjithsej dhe sasinë e mbetjeve të grumbulluara gjatë periudhës 2013-2027. Nga marrëdhëniet midis koston dhe sasisë së mbetjeve, kostoja njësi është vlerësuar në 4 300 lekë/ton, 17 500 lekë/ton dhe 800 lekë/ton, respektivisht: për shërbimet e grumbullimit të mbetjeve, trajtimin e ndërmjetëm dhe depozitimin e tyre. Kostoja mesatare njësi për të gjithë aktivitetet është vlerësuar në 10 600 lekë/ton.

Tabela 12.12.4 Kostoja e Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve të Ngurta

Emërtim	Kostoja Gjithsej (M. lekë)	Sasia Vjetore e Mbetjeve (M. tonë)	Kostoja Njësi (lekë/tonë)
Kostoja e grumbullimit dhe transportimit të mbetjeve	22 849	5 3	4 300
Kostoja e trajtimit të ndërmjetëm & aktiviteteve 3R	31 481	1 8	17 500
Kostoja e depozitimit të mbetjeve	1 651	2 1	800
Shuma/Mesatare	55 981	5 3	10 600

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

12.13 Agjencia e Zbatimit

Agjencia e zbatimit ose organizatat e tjera përkatëse janë propozuar për projektin respektiv ose programin, siç tregohet në Tabelën 12.13.1. Ekipi i Punës për Projektet është propozuar të organizohet nën Drejtorinë e Menaxhimit të Mbetjeve, e cila duhet të marrë nismën për zbatimin e të gjitha Projekteve Parësore. Organizatat e listuara në shtyllën e Organizatave Përkatëse janë për organizatat, që kërkohen për të marrë miratimin, lejen apo koordinimin, operimin dhe mirëmbajtjen e sistemit/objektit.

Tabela 12.13.1 Agjencia e Zbatimit dhe Organizatat Përkatëse

Kodi	Titulli i Projektit	Agjencia e Zbatimit	Organizatat Përkatëse
MMN 1-3	Projekti për Pastrimin e Venddepozitimeve të Paligjshme të Mbetjeve	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Ofruesit e Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve ose Ndërmarrja e Menaxhimit të Mbetjeve BT apo Kontraktori për Pastrimin
MMN 1-5	Shërbimet e Grumbullimit dhe Transportimit të Ndarë të Mbetjeve	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Ofruesit e Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve ose Ndërmarrja e Menaxhimit të Mbetjeve BT, Industria Ricikluese, Minibashkitë
MMN 2-2	Paraqitja e Programeve të 3R-ve	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Ofruesit e Shërbimit të Grumbullimit të Mbetjeve ose Ndërmarrja e Menaxhimit të Mbetjeve BT, Industria Ricikluese, Grupet e Komunitetit, Minibashkitë, Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave – MMPAU (EIA), Komuna Vaqarr (Lejet e Ndërtimit)
MMN 3-2	Projekti i Trajtit të Mbetjeve Organike	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Kontraktori për Ndërtimin dhe Funksionim & Mirëmbajtje, Ndërmarrja e Menaxhimit të Mbetjeve BT, MMPAU (EIA), Komuna Vaqarr (Lejet e Ndërtimit),
MMN 3-4	Projekti i Mbetjeve në Energji	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Kontraktori për Ndërtimin dhe Funksionim & Mirëmbajtje, MMPAU (EIA), Komuna Vaqarr (Lejet e Ndërtimit)
MMN 4-4	Projekti i Zgjerimit të Strukturave të Depozitimit të Mbetjeve	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Kontraktori për Ndërtimin dhe Funksionim & Mirëmbajtje, MMPAU (EIA), Komuna Vaqarr (Lejet e Ndërtimit)
MMN 5-1	Fuqizimi Organizativ	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Këshilli Bashkiak, Ministria e Brendshme – Drejtoria e Politikave të Pushtetit Vendor
MMN 5-5	Fuqizimi i Monitorimit dhe Vlerësimit	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Minibashkitë, Bashkia e Tiranës
MMN 6-3	Fuqizimi Financiar	Drejtoria e Planifikimit Strategjik, Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Ministria e Financave, Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
MMN 7-2	Programet e Rritjes së Ndërgjegjes së Publikut	Drejtoria e Menaxhimit të Mbetjeve, BT	Minibashkitë, Ministria e Mjedisit (MMPAU), Ministria e Arsimit (MASH)

Burimi: Ekipi studimor i JICA-s

12.14. Analiza Financiare dhe Ekonomike

(1) Supozimet Bazë

Rasti i Projektit

Landfilli i ri sanitar do të ndërtohet në 2016 për të filluar funksionimin në 2017. Objektet e landfillit do të zgjerohen në 2026. Impiantet e kompostimit si dhe incenerimi i mbetjeve dhe impianti i prodhimit të energjisë do të ndërtohen në periudhën 2015-2018. Shitja e kompostit dhe energjisë do të nisin respektivisht në 2017 dhe 2019.

Periudha e Vlerësimit të Projektit

Jetëgjatësia e projektit do të jetë 34 vite nga 2013 në 2046, duke përfshirë periudhën e ndërtimit nga 2013-2018 dhe periudhën e vlerësimit nga 2017-2046.

Faktorë të Tjerë

Viti bazë i projektit është 2012 dhe të gjitha kostot dhe të ardhurat janë shprehur në nivelin e çmimit të vitit 2012. Të paparashikuarat fizike prej 10% janë përfshirë në analizën financiare. Paparashikimi në çmim nuk është i pritshëm. Janë përfshirë Taksa mbi Vlerën e Shtuar (TVSH) prej 20% dhe tarifat doganore përkatëse, ndërkohë taksa e korporatave është përjashtuar. Përqindja financiare e synuar (NBKF) është përcaktuar në nivelin e treguar në Tabelën 12.14.1.

Tabela 12.14.1 NBKF e Synuar nga Investitorëve

Investitorëve privatë vendas	13,5%
Investitorëve privatë të huaj	7,0%
BT	0,0%
Bashkëinvestim (BT 10%, investitorë të huaj 72% dhe investitorë vendas 18%)	7,5%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(2) Kostot Financiare të Projekti

Kostot fillestare të investimit të projektit tregohen në Tabelën 12.14.2.

Tabela 12.14.2 Kostot Fillestare të Investimit

(Milionë Lekë)

Toka	1,449
Punimet Civile	2,967
Ndërtesa	443
Makineritë dhe Pajisjet	71
Kapaciteti i Ndërtimit	13,252
Gjithsej	18,182
Shërbimi i Konsulencës (10%)	1,673
TVSH (20%)	3,681
Kostoja Bazë	23,536
Të paparashikuarat (10%)	2,354
Kostoja e përgjithshme e Investimit Financiar	25,889

*Kostoja e tokës nuk përfshin TVSH ose shërbimet konsultative.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(3) Kostot e Funkcionimit dhe të Mirëmbajtjes

Kostot financiare të funksionimit jepen në Tabelën 12.14.3.

Tabela 12.14.3 Kostot Vjetore të Operimit & Mirëmbajtjes në vitet 2028-2046

	(milionë lekë)
Personeli	43,0
Shërbimet & Dheu Mbulues	8,8
Karburanti	167,4
Mirëmbajtja	603,4
Grumbullimi i Mbetjeve, Ndërmarrja e BT & Staf i Drejtorisë së MM	1892,3
Shuma	2714,9

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(4) Të Ardhurat Financiare të Projektit

Të Ardhurat nga Grumbullimi i Mbetjeve dhe Depozitimi

Tabela 12.14.4, në vijim tregon parashikimin e hyrjeve për 12 muajt e 2012, bërë në bazë të gjysmës së parë të 2012. Të ardhurat nga tarifa e mbetjeve nga 2013 e në vazhdim është parashikuar në linjë me rritjen e popullsisë.

Tabela 12.14.4 Të Ardhurat nga Tarifa e Mbetjeve për 2012

				(000 lekë)
Kategoria e Përdoruesve	2010	2011	2012 (familjet deri në 30 qershor, bizneset deri në 20 korrik)	2012 Vlerësimi
Familjet	68 837 625	49 004 088	173 560 582	364 477 222
Bizneset	401 670 213	397 815 444	400 000 000	450 000 000
Restorantet	19 302 026	18 579 775		
Shuma	489 809 864	465 399 307	573 560 582	814 477 222

Burimi: BT dhe Ekipi Studimor i JICA-s

Të Ardhura të Tjera

Supozohet se projekti do të prodhojë nënprodukte si energji dhe kompost, të cilat priten të shiten në treg. Të ardhurat nga shitja e energjisë dhe kompostit janë përmbledhur në Tabelën 12.14.5.

Tabela 12.14.5 Të Ardhurat nga Shitjet e Energjisë dhe Kompostit

			(milionë lekë)
	2017	2019	2022-2046*
Komposti	38	38	74
Energjia Elektrike	0	55	504

*2024-2046 në rastin e kompostit

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

5) Vlerësimi Financiar

Rezultati i NBKF

Siç tregohet në Tabelën 12.14.6, NBKF është negative me tarifën e tanishme prej 417 lekë (Rasti 1), gjithsesi, do të përmirësohet në 7,5% (=NBKF e synuar për investitorët përfshirë BT dhe investitorët privatë të huaj/vendas) nëse tarifa mujore e familjeve rritet në 951 lekë në Rastin 2.

Tabela 12.14.6 NBKF e Përmbledhur e Projektit

	Kostoja e Investimit Gjithsej (mil lekë)				Buxheti i BT për të mbuluar të ardhurat nga tarifat e pagrumbulluara (2017-2046)	Tarifa mujore e familjeve (lekë) në 2017	NBKF e synuar për investitorët	NBKF e Projektit (për investitorët)
	Gjithsej	BT	Investitorët e huaj	Investitorët vendas				
Rasti 1 (tarifa aktuale)	25 889	25,889			22 833	417	0%	Deficit
Rasti 2 (tarifë rentabël)	25 889	2 589	18 640	4 660	52 060	951	7,5%	7,5%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(6) Supozimet për Analizën Ekonomike

Rregullime për Kostot dhe Përfitimet Ekonomike

Kostot e tanishme të projektit dhe përfitimet e përjashtojnë Taksën mbi Vlerën e Shtuar (TVSH) prej 20%, taksat doganore dhe tarifa të tjera shtetërore si ajo mbi karburantin (66,6%).

Norma e Brendshme e Kthimit Ekonomik të Synuar (NBKE)

Projekti vendos NBKE të synuar në 10%. Kjo nënkupton se, nëse NBKE e projektit është më e madhe se 10%, projekti konsiderohet të sjellë përfitime neto në ekonominë rajonale, ose është ekonomikisht fizibël.

Vlerësimi Ekonomik

NBKE i projektit është 26,3%, më e lartë se norma e synuar prej 10%. Prandaj, për këtë arsye mund të dilet në përfundimin se projekti do të jetë ekonomikisht i realizueshëm.

(7) Përfundimet

Projekti do të jetë financiarisht i qëndrueshëm, për t'u zbatuar si një PPP, nëse tarifa për familjet rritet nga ajo e tanishme 417 lekë në 951 lekë, dhe tarifat për lloje të tjera të përdoruesve parashikohen të rriten me të njëjtën normë si ajo e familjeve.

Ndërsa, Projekti do të sjellë përfitime ekonomike të mjaftueshme neto në rajon, meqë NBKE e saj është 26,3%, duke tejkaluar qartësisht normën e synuar prej 10%.

Bazuar në gjetjet e mësipërme, rekomandimet për zbatimin e projekteve janë:

- BT duhet të përmirësoj normën e grumbullimit të mbetjeve, veçanërisht atë të familjeve (sot 50%), përpara zbatimit të projektit si një PPP. Në të kundërt, do t'i duhet të kompensojë një sasi të madhe humbjeje;
- Rekomandohet që tarifa mujore e familjeve të rritet nga 417 lekë, që është tani në 951 lekë, bazuar në supozimet që struktura tarifore e tanishme ndërmjet gjithë përdoruesve (familjet, subjektet private, institucionet publike) është e barabartë.

12.15. Vlerësimi Mjedisor

(1) Masat Lehtësuese të Rekomanduara

Masat Zbutëse të Rekomanduara në Fazën Para-Ndërtimore

Projektet Parësore të propozuara në Planin e MIMN, përfshijnë punën ndërtimore të objekteve qendrore të rikuperimit të materialeve, impiantet e kompostimit dhe/ose biogazifikimit, impiantin e mbetjeve në energji dhe objektet e depozitimit të mbetjeve. Vendet e ndërtimit të këtyre objekteve propozohen në zonat ngjitur objekteve ekzistuese të Sharrës. Këto vende gjenden brenda zonës administrative të Komunës Vaqarr. BT do të prokurojë/blejë vendin duke u këshilluar me Komunën Vaqarr. Nuk ka shtëpi banimi brenda vendit të propozuar për ndërtim. Gjithsesi, gjatë prokurimit të tokës, BT duhet të marrë parasysh masat e nevojshme për kompensimin, për shtëpitë fqinje dhe për pronarët e tokës.

Veç kësaj, Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis i Thelluar dhe/ose Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis Paraprak , në varësi nga lloji dhe shkalla e objekteve, ndërmerren në përputhje me kërkesat e Ligjit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis dhe ligjet e rregulloret përkatëse. Raporti i Vlerësimit duhet të dorëzohet në Ministrinë e Mjedisit për të marrë miratimin.

Masat Zbutëse në Fazën Ndërtimore

Elementët mjedisorë, të cilët mund të shkaktojnë ndikime negative në ajër, ujë, zhurma, erë, etj. duhet të zbuten me anë të projektimit inxhinierik dhe metodës së ndërtimit. Duhet të merren masat e duhura përmes përgatitjes dhe zbatimit të planeve të ndërtimit për menaxhimin dhe monitorimin për këto ndikime. Përveç kësaj, Plani i Monitorimit dhe Menaxhimit Mjedisor i përgatitur dhe miratuar në bashkëpunim me Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis, do të zbatohen për të menaxhuar dhe lehtësuar çdo ndikim mjedisor në përputhje me procedurat e miratuara.

Masat Zbutëse në Fazën e Funksionimit

Ashtu si dhe masat zbutëse të rekomanduara për fazën e ndërtimit, masa zbutëse për ndikimet mjedisore duhet të merren edhe në fazën e funksionimit dhe mirëmbajtjes. Veç kësaj, procedurat e përshkruara në Planin e Menaxhimit dhe Monitorimit Mjedisor, Operatorët do të ndjekin procedurat e parashikuara në manualin operacional të funksionimit dhe mirëmbajtjes, jo vetëm për të vepruar dhe ruajtur objektet në mënyrë efektive frytshme, por edhe për të ndërmarrë veprime

për zbutjen e ndikimeve mjedisore. Masat e duhura zbutëse duhen ndërmarrë edhe për ndikimet negative për minoritetet në nevojë ose etnike, jetesa e të cilëve mund të ndikohet nga funksionimi i impianteve të rikuperimit të materialeve, trajtimit të ndërmjetëm ose depozitimit përfundimtar.

(2) Plani i Menaxhimit dhe Monitorimit Mjedisor

Plani i Menaxhimit Mjedisor

Zhvillimi i objekteve të MMN supozohet të shkaktojë përkeqësimin e mjedisit nëse masat mbrojtëse/pakësuese nuk janë kryer si duhet. Ndotja e ajrit dhe ndotja e ujit do të jenë çështje të rëndësishme, midis disa elementëve për ndikimet mjedisore të shkaktuara nga impiantet e trajtimit të ndërmjetëm dhe objekteve të depozitimit të mbetjeve.

Lehtësimi i çështjeve sociale për shtresat e pambrojtura është parashikuar në të gjithë sektorët ku do të zbatohen projektet. Propozuesit e projektit duhet të përgatisin programe për lehtësim të njerëzve të cenueshëm nga aspekti social, si programet për mbështetjen e programit të jetesës, veçanërisht për Romët.

Rritja e tarifës së mbetjeve në të ardhmen sigurisht që do të ndikojë në buxhetin e familjes. E për këtë duhen marrë masa për vendosjen e një tarife të pranueshme të mbetjeve duke marrë dhe mendimin e njerëzve të cenueshëm nga aspekti social të cilët nuk përballojnë dot pagesën.

Plani i Monitorimit Mjedisor

Në fazën, para ndërtimit, monitorimi duhet të kryhet për prokurimin e vendit të projektit dhe kompensimin për banorët e zonave të prekura si dhe për pronarët e tokës. Në fazën e ndërtimit, rezultati i masave zbutëse për kontrollin e ndotjes, që lidhet me ajrin, ujërat sipërfaqësore, ujërat nëntokësore, dhe zhurma duhet të monitorohet. Në fazën e funksionimit, mjedisi i punës për funksionimin e objekteve të menaxhimit të mbetjeve të ngurta duhet gjithashtu të monitorohet. Masat e kontrollit të ndotjes për funksionimin duhet të monitorohen në vijimësi për: impiantet e shkarkimit të gazrave nga impianti i mbetjeve në energji, ujërave të zeza dhe zhurmave nga impiantet e trajtimit të ndërmjetëm, si dhe kontrollit të gazit të landfillit, impiantet e trajtimit të shllamit, dhe erës së keqe veçanërisht në objektin e depozitimit përfundimtar.

(3) TeR e rekomanduar për Procesin Mjedisor për Planet e Propozuara

Projektet e propozuara përfshijnë zhvillimin e impiantit të mbeturinave në energji, që tejkalon kapacitetin e 50 tonë/ditë dhe zhvillimin e objekteve të reja të depozitimit të mbetjeve me sasinë e mbetjeve hyrëse, që tejkalojnë 50 tonë/ditë. Në sistemin legjislativ shqiptar mjedisor të VNM, VNM e Thelluar është e nevojshme për impiantin e mbetjeve në energji. Ndërkohë, që VNM paraprake është e nevojshme për objektet e depozitimit të mbetjeve. Prandaj, TeR për përgatitjen e VNM-së duhet të përgatiten për çdo lloj të VNM-së, të kërkuara.

12.16 Rekomandime dhe Përfundime

(1) Rëndësia për Zbatimin e Planeve dhe Projekteve

Për zbatimin e Planit të MIMN të Bashkisë Tiranë dhe projekteve parësore janë të rëndësishme:

- Përmbushja e përgjegjësi në përputhje me nivelin e synuar e të përcaktuar në ligj, strategjitë kombëtare të mbetjeve dhe direktivave të BE-së.
- Përsosja e infrastrukturave urbane të Bashkisë së Tiranës për kryeqytetin e Shqipërisë,
- Ulja e dukurive negative për brezat e ardhshëm,

(2) Rezultatet e Pritshme të Projekteve Parësore

Ndryshimet e dukshme dhe përditësimi i aktiviteteve të MMN janë realizuar përmes zbatimit të Projekteve Parësore, si më poshtë:

- Pastrimi i mbetjeve të shkarkuara nga shërbimet e pastrimit dhe zbulimit të qytetit;
- Grumbullimi i ndarë i mbetjeve rrit rikuperimin e më shumë materialeve të riciklueshme,
- Zgjerimi i shërbimit të grumbullimit të mbetjeve mban qytetin të pastër,
- 3R ruan burimet natyrore dhe edukon shoqërinë për riciklimin e burimeve,
- Trajtimi i mbetjeve organike përmirëson problemet e erës së keqe dhe kthen mbetjet në produkte të vlershme,
- Trajtimi i mbetjeve organike arrin objektivin e BE me 35% të landfillit,
- Impianti i mbetjeve në energji pakëson vëllimin e landfillit dhe rikuperon mjaftueshëm energji,
- Impianti i mbetjeve në energji arrin objektivin e rikuperimit dhe riciklimit në 75%, të cituar në Planin Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve,
- Zgjerimi i objekteve të depozitimit mund të sigurojë një tjetër venddepozitim përfundimtar të mbetjeve familjare pas përfundimit të jetës së venddepozitimit ekzistues të Sharrës,
- Ekipi i Punës për Projektet nxit zbatimin e Planit të MIMN,
- Të dhënat bazë të kërkuara për vlerësimin e MMN janë të siguruar dhe të analizuar,
- Llogaria më vete forcon kapacitetin financiar të MMN,
- Rritja e ndërgjegjësimit të publikut nxit pjesëmarrjen e grupeve të interesit në aktivitetet e MMN

(3) Pjesëmarrja e Sektorit Privat në Aktivitetet e MMN

Ka disa opsione për përfshirjen e sektorit privat në zbatimin e projekteve parësore. Në çdo opsion duhet të zvogëlohet barra e kostos së BT në shërbimet e MMN. Opsionet për përfshirjen e sektorit privat do të diskutohen dhe studiohen në mënyrë të përsëritur për të përcaktuar zgjidhjet më të mira në raport me propozimet e rekomanduara në seksionet e mëparshme dhe diskutimin e këtyre çështjeve.

- Shërbimi i ndarë për grumbullimin e mbetjeve, impianti i kompostimit dhe biogazifikimit, impianti i mbetjeve në energji dhe depozitimi i mbetjeve nga kontraktorë individualë privatë ose të kombinuar me më shumë se një shërbim,
- Ndërthurja e të gjitha shërbimeve në një kontraktor privat,

- Ndërtohet dhe zotërohet nga BT-ja, e cila bën rekrutimin e stafit të funksionimit dhe mirëmbajtjes.
- Ndërtohet dhe zotërohet nga BT-ja dhe kontraktimi i funksionimit dhe mirëmbajtjes me kontraktorë privatë.
- Zbatimi i kontratës koncesionare përmes modelit BOO, ose BOT ose BTO.
- Vendosja e periudhës së kontratës koncesionare,
- Vendosja e metodës së pagesës, për shembull: Çmim i Përcaktuar, ose Çmim i Përcaktuar plus Tarifë Nxitjeje, ose Kosto plus Tarifë Nxitjeje, ose Kosto plus Tarifë të Përcaktuar,
- Roli dhe aktiviteti i Ndërmarrjes së Menaxhimit të Mbetjeve të BT-së dhe ristrukturimi i saj nëse është i nevojshëm,
- Kompanitë vendore potenciale/të interesuara për kontratat e shërbimit të MMN,
- Kompanitë e huaja potenciale/të interesuara për kontratat e shërbimit të MMN.

(4) Parimet e Ndarjes së Kostos

Në kushtet e rritjes së kostos së MMN në të ardhmen, BT duhet të kryejë racionalizimin e aktiviteteve të MMN duke ulur koston dhe duke rritur të ardhurat sipas parimit të ndarjes së kostos si vijon:

- Krijimi i llogarisë së pavarur për MMN për statusin e vlerësimit financiar,
- Vendosja e një tarife të drejtë e të pranueshme për mbetjet familjare, tregtare dhe të biznesit,
- Përcaktimi i tarifës së mbetjeve në lidhje me rezultatin e llogaritjes së kostos për njësi,
- Zbatimi i tarifës së shkarkimit për automjetet, që transportojnë mbetjet drejtpërdrejt në landfill,
- Parimi “Përfituesi Pague” (PPP) do të zbatohet për të vendosur taksën e mbetjeve dhe të tarifës,
- Tarifa e mbetjeve dhe taksa duhet të përcaktohet në një nivel të përshtatshëm, duke marrë parasysh vullnetin për të paguar, përballueshmërinë për ta paguar, nivelin e të ardhurave të prodhuesve të mbetjeve, dhe rritjes hap pas hapi të taksës së mbetjeve,
- Taksa e mbetjeve dhe tarifa duhet të përcaktohen në një nivel të përshtatshëm, duke marrë parasysh se shërbimi publik nuk duhet të jetë biznes i orientuar drejt fitimit.

(5) Çështje të Rëndësishme për Zbatimin e Projekteve Parësore

Gjatë rrjedhës së zbatimit të Projekteve Parësore ka disa çështje të rëndësishme, që duhen tejkaluar, siç tregojnë çështjet madhore të përmendura si vijojnë:

- Organizimi i Ekipit të Punës për Projektet në 2013 dhe nisja e zbatimit të detyrave,
- Organizimi i grupeve komunitare dhe grupeve të interesit për pjesëmarrjen e tyre në aktivitetet e MMN,
- Blerja e vendit në Sharrë për objektet e menaxhimit të integruar të mbetjeve,
- Alokimi i buxhetit të mjaftueshëm për zbatimin e Planit të MIMN.

(6) Përfundime

BT-ja është përgjegjëse për zbatimin e Planit të MIMN, në përputhje me kërkesat e Ligjeve, strategjive dhe planeve përkatëse. Dhe për këtë arsye, programet e rritjes së ndërgjegjes së

publikut duhet të fillojnë menjëherë përmes njohjes së publikut me Planin e MIMN dhe/ose kryerjes së dëgjësive publike për zbatimin e projekteve, për sigurimin e mbështetjes së shoqërisë. Duke marrë parasysh gjendjen e brishtë financiare, të tanishme, burimet alternative të financimit nga burimet e jashtme, si: kreditë e projekteve, subvencionime nga qeveria qendrore dhe/ose investimet nga sektori privat do të jenë zgjidhjet e duhura për sigurimin e burimeve financiare. Zbatimi i Planit të MIMN të Bashkisë së Tiranës është një parakusht për përditësimin e sistemit të MMN dhe rezultatet do të përmbushin modernizimin e infrastrukturës urbane të kërkuara për pranimin si një vendi anëtar të BE-së.

13. Planet e Veprimit për Zhvillimin e Sistemit të Furnizimit me Ujë

13.1 Planet e Veprimit

(1) Politikat Bazë për Projektet Parësore të Përzgjedhura

Krijimi i një sistemi të qëndrueshëm furnizimi me ujë në Bashkinë e Tiranës është çështje e domosdoshme dhe e ngutshme. Sistemi duhet të ofrojë ujë të sigurtë dhe pa ndërprerje në 24 orë. Projektet parësore propozohen në funksion të zgjidhjes së problemeve të sistemit të furnizimit me ujë të UKT -së(agjencia e zbatimit të furnizimit me ujë për Bashkinë e Tiranës dhe për rrethinat). Politikat kryesore të përparësive janë:

- Përzgjedhja e projekteve me ndikim të menjëhershëm, efektet e të cilave shfaqen në afat të shkurtër si projekte parësore.
- Përfshirje e projekteve premtuese që UKT-ja po zbaton ose ka të planifikuara.

(2) Përzgjedhje e Projekteve Parësore

Projektet parësore përfshijnë(1) Zgjerimin e Pikës së Trajtimin të ujit të Bovillës dhe instalimin e tubacionit transmetues, që do të përdorë si burim uji, mbingarkesën ujore të Digës së Bovillës, (2) Planin e kursimit të energjisë për të ulur kostot e energjisë elektrike, që zënë një të katërtën e shumës së kostove të F & M, (3) Planin e uljes të sasisë të ujit pa të ardhura, (4) Futjen në përdorim të pajisjeve automatike për matjen e cilësisë së ujit dhe hartimin e hartografisë të sistemit të tubacioneve për të ndihmuar punën e F & M në rrjetin e shpërndarjes dhe (5) Rritjen e kapaciteteve për fuqizimin e organikës. Ndërtimi i rezervuarëve, instalimi i tubacioneve kryesore të transmetimit dhe të shpërndarjes, instalimi dhe zëvendësimi i matësve janë përfshirë nga projektet parësore meqenëse vetë UKT-ja i ka filluar tashmë këto projekte si projekte të ngutshme.

Tabela 13.1.1 tregon afatet e zbatimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë si dhe kostot e projektit.

(3) Përvijimi i Projekteve Parësore

Planet e veprimit për furnizimin me ujë përfshijnë tetë projekte që pasqyrohen në tabelën 13.3.1.

Tabela 13.1.1 Objektivat dhe Përmbajtja e Projekteve Parësore

Kodi	Titulli i Projektit	Objektivat dhe lista e punimeve
WS 1-1	Përdorimi i ujit të mbiderdhjes së Digës së Bovillës	Të rritet sasia e ujit që merret nga Diga e Bovillës me një sasi prej 20 milionë metër kub në vit. Punime në degëzimin e tubacionit të ujit të papërpunuar (diametër 900mm) në dalje nga Diga.
WS 1-2	Shtrimi i një tubacioni kryesor uji të papërpunuar nga Diga e Bovillës te Pika e Trajtit të Ujit	Dërgimi i rrjedhës shtesë prej 20 milionë metra kub 0.63 m³/sek. nga Diga e Bovillës te Pika e Trajtit të Ujit. Instalimi i një tubacioni uji të papërpunuar me diametër 800 mm dhe gjatësi 10,5 km përgjatë shtratit të tubacionit ekzistues të ujit të papërpunuar.
WS 2-1	Zgjerimi i kapacitetit pastrues në pikën e trajtimit të ujit të Bovillës	Rritja e kapacitetit pastrues të pikës së trajtimit të ujit të Bovillës për të mundësuar trajtimin e rrjedhës shtesë prej 0.63 m³/sek. Ndërtimi i një sërë procesesh depurimi të ujit duke përfshirë basenat e sedimentimit dhe filtrat e rërës së shpejtë.
WS 4-7	Futja e sistemit të matjes në tubacione	Informacioni për tubacionet duhet të integrohet për të mundësuar përdorimin e tij për qëllime ndreqjeje, zëvendësimi dhe mirëmbajtjeje.
WS 5-1	Ulja e ujit pa të ardhura	Pakësimi i sasisë të Ujit Pa të Ardhura për të rritur të ardhurat dhe për të stabilizuar kushtet financiare të Sektorit të Ujit. Plani duhet të përgatitet nga njësi e propozuar e menaxhimit të Ujit Pa të Ardhura për të kryer vërtetimet dhe studimin e blloqeve të izoluar të ujit në zonën e projektit pilot dhe për të praktikuar modelin në të gjithë zonën e shërbimit.
WS 6-1	Instalimi i pajisjeve minihidro në tubacionin e ujit të papërpunuar	Ulja e koston e energjisë elektrike, që i paguhet kompanisë elektrike me anë të instalimit të pajisjeve për të prodhuar vetë energji elektrike. Instalimi i pajisjeve minihidrogjeneratore për një kapacitet prej 200 kW në tubacionin e ujit të papërpunuar, që vjen nga Diga e Bovillës.
WS 6-2	Instalimi i paneleve diellore në Pikën e Trajtit të Ujit të Bovillës	Ulja e koston e energjisë elektrike që i paguhet kompanisë elektrike me anë të instalimit të pajisjeve për të prodhuar vetë energji elektrike. Instalimi i paneleve diellore në hapësirat e lira të Pikës së Trajtit të Ujit të Bovillës, psh në mbulesën e depozitës së ujit të pastruar, etj.
WS 7-1	Rritja e kapaciteteve të stafit të UKT-së	Aftësimi i vazhdueshëm i stafit për të përmirësuar të gjithë shërbimin e furnizimit me ujë. Dërgimi i stafit të Departamentit të Inxhinierëve, Departamentit të Financës etj., në trajnimet e JICA-s për të njohur teknologjinë bashkëkohore dhe praktikën e menaxhimit si dhe për të zbatuar njohuritë e marra në shërbimet e ofruara nga UKT-ja.

Burimi: Ekipi i Studimit JICA

(4) Kostot e Projektit

Kostoja e përgjithshme e planeve të veprimit për shërbimin e furnizimit me ujë është vlerësuar të jetë 3 480.0 milionë lekë. Në tabelën 13.1.2 ato jepen në mënyrë të hollësishme.

Tabela 13.1.2 Kostot e Projekteve Parësore

Kodi	Titulli i Projektit	Kostoja e Projektit (Milionë lekë)
WS 1-1	Përdorimi i ujit të mbiderdhjes së Digës së Bovillës	84.0
WS 1-2	Shtrimi i një tubacioni kryesor uji të papërpunuar nga Diga e Bovillës te Pika e Trajtit të Ujit	1 080.0
WS 2-1	Zgjerimi i kapacitetit pastrues në pikën e trajtimit të ujit të Bovillës	1 890.0
WS 4-7	Futja e sistemit të matjes në tubacione	3.0
WS 5-1	Pakësimi i Ujit Pa të Ardhura	83.0
WS 6-1	Instalimi i pajisjeve minihidro në tubacionin e ujit të papërpunuar	262.0
WS 6-2	Instalimi i paneleve diellore në Pikën e Trajtit të Ujit të Bovillës	76.0
WS 7-1	Rritja e kapaciteteve të stafit të UKT-së	2.0
Shuma		3 480.0

Burimi: Ekipi i Studimit JICA

(5) Çështje për t'u Vlerësuar gjatë Zbatimit

Përpara zbatimit të projekteve parësore duhet të merren parasysh:

- Vëllimi vjetor i mbingarkesës së Digës së Bovillës, i cili sipas UKT-së është 20 000 000 m³. Kjo e dhënë duhet të verifikohet përpara fillimit të projektit: përmasat e tubacioneve transmetuese. Gjithashtu edhe rritja e vëllimit të Bovillës duhet të analizohen me saktësi.
- Përpara futjes së sistemit të hartografimit, UKT-ja duhet të bëjë kërkime të hollësishme dhe vrojtime për specifikimet e tubacioneve (materiali, diametri, koha e përdorimit, vendndodhja dhe regjistri i rrjedhjeve) përfshirë valvulat dhe hidrantët e zjarrit.
- Sistemi i minihidrogjeneratorëve propozohet për shkak të efektit të ndikimit të shpejtë si një projekt parësor. Përveçse sistemit të propozuar në Pikën e Trajtimit të Ujit të Bovillës, që do të prodhojë 200 kë energji, instalimi i të njëjtit sistem në tubacionin e ri transmetues 800 mm do të prodhojë dhe 70 kë, që do të ulin më tej kostot.
- Sot, prodhuesi japonez i sistemeve matëse automatike të cilësisë së ujit nuk mund të furnizojë me sisteme të tilla për shkak të procedurave për sigurimin e certifikimeve. Megjithatë monitorimi dhe menaxhimi i të dhënave për cilësinë e ujit, si: mbetja e klorit, turbullirat dhe presioni i ujit në pikën e kontrollit të UKT ose Pikën e Trajtimit të Ujit të Bovillës është i nevojshëm për një kontroll të saktë të shpërndarjes si dhe për përmirësimin e nivelit të shërbimit. Po kështu, në të ardhmen e afërt duhet të mundësohen për zbatim sistemet matëse automatike të cilësisë së ujit.

Tabela 13.1.3 Afatet e Zbatimit për Projektet Parësore

Proposed Projects/Programs		Short term period					Mid term period					Long term period					Project Cost
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	(Million Lek)
WS-1: Water Resource Development																	
WS-1-1	Utilization of overflow water of Bovilla dam as new water resource																84
WS-1-2	Construction of conduit pipeline between Bovilla dam and Bovilla WTP																1,080
WS-2: Construction of Treatment Facility																	
WS-2-1	Increasing of Bovilla WTP																1,890
WS-3: Construction of Reservoirs																	
WS-3-1	Construction of new tank of Gurore/Kinostudio(15,000m3)																350
WS-3-2	Construction of new tank of Yzberishit(8,000m3)																200
WS-3-3	Construction of new tank of Pupils' City(8,000m3)																200
WS-3-4	Construction of new tank of Kombinat(3,000m3)																90
WS-3-5	Construction of new tank of Kozer-Kamza(2,000m3)																70
WS-4: Construction of Transmission Pipeline and Distribution System																	
WS-4-1	Transmission pipeline from Bovilla WTP D=1000×3000m																1,148
WS-4-2	Transmission pipeline between Yzberisht and Yrshek reservoirs D=700×3000m																303
WS-4-3	Transmission pipeline between Yzberisht and Konbinat reservoirs D=500×3000m																143
WS-4-4	Transmission pipeline between Nxenesve and Yzberishit reservoirs D=800×3500m																435
WS-4-5	Construction of additional distribution mains D=300~500 L=20000m																945
WS-4-6	Installation of automatic measurement facilities of portable water such as residual chlorine concentration																-
WS-4-7	Introduction of pipe mapping system																3
WS-5: Reduction of Non-Revenue Water																	
WS-5-1	Reduction of Non-Revenue Water																83
WS-5-2	Installation and replacement of water meters																250
WS-6: Energy Saving Consideration																	
WS-6-1	Installation of mini-hydro generating system																262
WS-6-2	Installation of solar- panel generating system																76
WS-7: Enhancing of capacities of sector work force and finance																	
WS-7-1	Enhancing capacity building of UKT																2
Total																	7,614

※ Project that has already been planned and/or to be implemented by UKT

Project terms include one year of consulting and design

13.2 Analiza Financiare dhe Ekonomike

(1) Analiza Financiare

Parashikimi kryesor

Periodha e ndërtimit parashikohet të jetë prej vitit 2014 deri në vitin 2022, kurse periodha e vlerësimit të projektit është vendosur të jetë 2013-2051. Kushtet e tjera kryesore parashikohen të jenë të njëjta me ato të projektit të ujërave të zeza dhe të shiut.

Të ardhurat e projektit

Të ardhurat e përfutuara nga projekti vlerësohen në Tabelën 13.2.1.

Tabela 13.2.1 Të ardhurat e projektit

(Mil. lekë)

Njësia	2022	2030-2051
Tarifa e ujit nga familjet	312	1,076
Tarifa e ujit nga përdorues të tjerë	491	1,652
Të ardhura të tjera	12	42
Gjithsej	815	2,770

Burimi: Ekipi i Studimit JICA

Vlerësimi Financiar

Duke marrë parasysh rritjen e parashikuar të tarifës së ujit në vitin 2014, FIRR i projektit vlerësohet 65,6% siç tregohet në Tabelën 12.3.2.

Tabela 13.2.2 FIRR i vlerësuar

Rasti i Vlerësimit	Sasia fillestare e investuar (Mil. lekë)	Tarifat mujore nga HH në 2022 (lekë)	FIRR
Rasti 1 (tarifat e tanishme)	3 953	745	20,4%
Rasti 2 (rritja e parashikuar në 2014)	3 953	1 188	65,6%

Burimi: Ekipi i Studimit JICA

(2) Analiza Ekonomike

Parashikim

Aftësia për të paguar për projektin e furnizimit me ujë është zbatuar në 4% të të ardhurave të disponueshme, kaq është edhe niveli që përdoret zakonisht në agjencitë ndërkombëtare financiare. Supozimet e tjera për vlerësimin ekonomik janë zbatuar me kushte të njëjta me ato të projektit të menaxhimit të mbetjeve.

Vlerësimi ekonomik

EIRR e projektit të furnizimit me ujë është jashtë gamës së llogaritjeve. Duke zbatuar një përqindje uljeje prej 10%, ENPV dhe B/C vlerësohen rreth 11,704 milionë lekë dhe rreth 4,7

vlerat e rezultuara janë tejkalluar te 0 dhe 1 dhe projekti vlerësohet i realizueshëm nga pikëpamja ekonomike.

13.3 Vlerësime Mjedisore

(1) Masa Zbutëse të Rekomanduara

Masat zbutëse në fazën e parandërtimit

Projekti i propozuar do të ketë nevojë për tokë, për tubacionet e ujit dhe për stacionet e pompimit. E sigurisht, për të siguruar këto projektuesit do kenë nevojë të blejnë tokë. Natyrisht, blerja e tokës duhet të paraprihet nga masat për kompensimin e pronarëve. Identifikimi i këtyre nevojave përpara ndërtimit duhet të pasqyrohet në dokumentet e tenderit ose të kontratës për punimet e ndërtimit.

Masat zbutëse në fazën e ndërtimit

Në këtë fazë duhet të zbutet ndotja e shkaktuar nga punimet e ndërtimit, si: mbeturinat, ndotja e ujit dhe ajrit si dhe zhurmat. Për këtë, duhet të ndërmerren masa të përshtatshme, si përgatitja e manualeve të ndërtimit ose monitorimi mjedisor.

Masat zbutëse të rekomanduara në fazën e funksionimit

Gjatë kësaj faze duhet të zbatohet monitorimi i trajtimit të ujit, zhurmave të shkaktuara nga stacionet e pompimit si dhe trajtimi dhe mënjanimi i llumrave të trajtuara në strukturë.

(2) Plani i Menaxhimit dhe i Monitorimit Mjedisor

Plani i menaxhimit mjedisor

Rritja e tarifës për furnizimin me ujë, në të ardhmen do të prekë buxhetin e familjeve. Programi i menaxhimit duhet të drejtohet në përcaktimin e një tarife të përshtatshme si dhe duke pasur parasysh shtresat në nevojë, që nuk mund të përballojnë pagesën.

Plani i monitorimit mjedisor

Në fazën e parandërtimit, monitorimi duhet të bëhet për sigurimin e tokës së projektit dhe shpronësimin e pronarëve të tokës. Në fazën e ndërtimit, strukturat sociale (shërbimet), si linjat elektrike, rrugët, linjat telefonike, që do të ndikohen nga ndërtimi duhet të monitorohen për fillimin e punimeve të ndërtimit. Kontrolli i ndotjes për largimin e ujërave nëntokësore, ndotjen e ujit dhe zhurmat, janë elementë të tjerë, që duhen monitoruar. Në fazën e funksionimit, duhet të monitorohet cilësia e ujit pas trajtimit. Gjatë funksionimit të pompave duhet të monitorohet edhe zhurma e tyre.

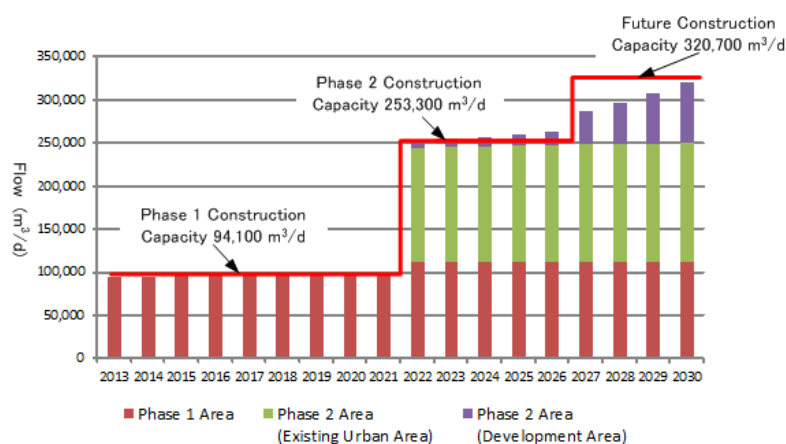
(3) Terma Reference të Rekomanduara për Planet e Propozuara

Projektet e propozuara në këtë sektor do të zhvillojnë struktura të furnizimit me ujë me një kapacitet që i kalon 50 000 m³/ditë e sipas sistemit ligjor shqiptar për VSM-të do të kërkojë VNM të thelluar. Për këtë arsye, termat e referencës, parashikojnë që projektet e propozuara kanë nevojë për VSM të thelluar.

14. Planet e Veprimit për Zhvillimin e Sistemit të Kanalizimeve dhe Ujërave të Shiut

14.1 Përzgjedhja e Projekteve Parësore

Nga 6 projektet e listuara në tabelën 7.7.1 projekti i fazës II të Rajonit të Kasharit është përzgjedhur si projekt parësor. Por, në rastet e vlerësimit ekonomik financiar, periudha e vlerësimit shtrihet deri në vitin 2051 dhe zgjerimi i projektit për përfshirjen e popullsisë së shtuar në këtë periudhë duhet të merret parasysh. Sot, projekti i zgjerimit është planifikuar nga viti 2024 në vitin 2026 për të arritur vëllimin e projektuar të vitit 2030 sikurse tregohet edhe në figurën 14.1.1.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 14.1.1 Plan i ndërtimit me faza

Si investim fillestar i projektit, kostot e ndërtimit të fazës II të Rajonit të Kanalizimeve të Kasharit janë alokuar midis viteve 2016 dhe 2021, ndërsa kostoja e projektit të zgjerimit të pikës së Kasharit është alokuar midis viteve 2024 dhe 2026.

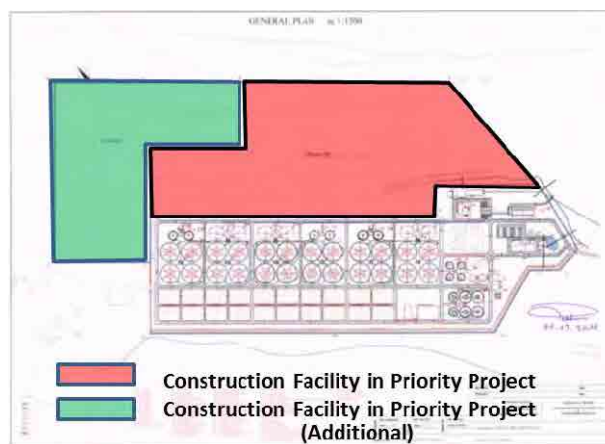
14.2 Zërat e Projektit Parësor dhe Zhvillimi me Faza

Zërat e projektit të listuar në Tabelën 14.2.1 dhe zona e shërbimit, vendndodhja e impiantit të trajtimit dhe planimetria e kanalizimeve kryesore pasqyrohen përkatësisht në Figurat 14.2.1, 14.2.2 dhe 14.2.3.

Tabela 14.2.1 Përmbajtja e Projekteve Parësore

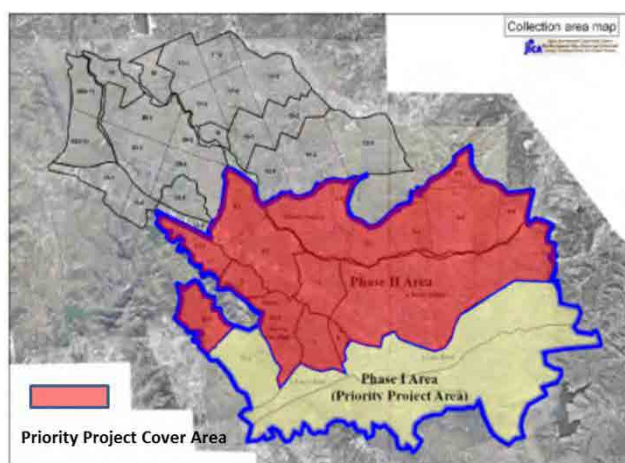
	Projekti i fazës II të Rajonit të Kasharit	Projekti i zgjerimit të Rajonit të Kasharit
Impianti i trajtimit të kanalizimeve i Kasharit	Vëllimi i zgjeruar; 159,200 m ³ /d (Maksimumi ditor)	Vëllimi i zgjeruar; 67,400 m ³ /d (Maksimumi ditor)
Stacioni i pompimit të Kasharit	Stacioni i pompimit Kashar PS 141 m ³ /min (Maksimumi i orës)	Zgjerimi i stacionit të pompimit Kashar 65m ³ /min (Maksimumi i orës)
Kolektori kryesor	Kolektori kryesor 250mm – 2,000mm 10, 3 km (përfshirë 2,9 km x 2 tubacione prej 1,000 mm tubacion nën presion)	Kolektori kryesor (Tubacion nën presion) 1,000mm 2,9 km
Kanalizime kryesore & degëzime	Kanalizime kryesore & degëzime 200mm – 600mm 79,6 km	-
Sipërfaqja e Zonës	18,0 ha	11,3 ha

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



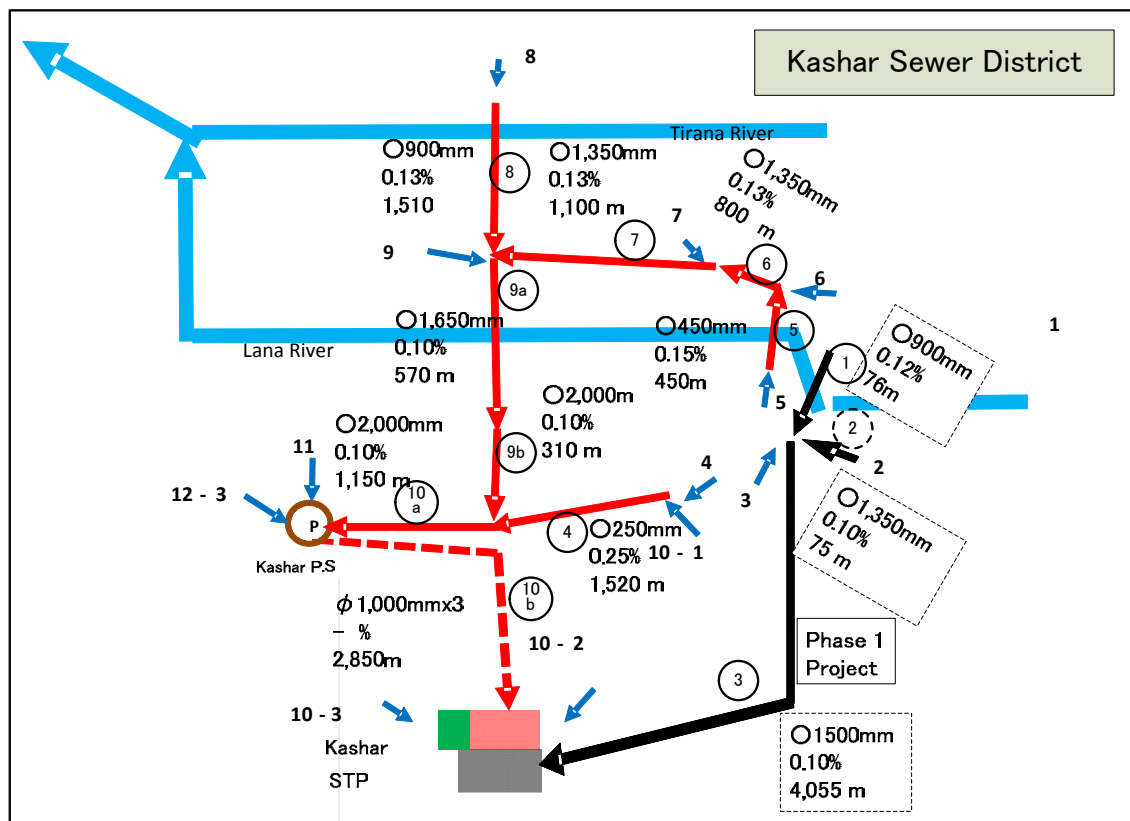
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 14.2.1 Zona e Projektit Parësor



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 14.2.2 Zona e Trajtimit



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 14.2.3 Planimetria e Kanalizimeve kryesore

14.3 Kostoja e ndërtimit e Projekteve Parësore

Kostot e drejtpërdrejta të ndërtimit për të dyja projektet janë pasqyruar në Tabelën 14.3.1

Tabela 14.3.1 Kostot e ndërtimit të Projekteve Parësore

Njësia; milionë lekë

Përbërësit	Faza II Kashar			Projekti i zgjerimit Kashar			Projekti Gjithsej		
	FC	LC	Gjithsej	FC	LC	Total	FC	LC	Gjithsej
Kostoja e Drejtpërdrejtë e Ndërtimit									
Kolektori Kryesor	2167	272	2,439	101	13	114	2,268	285	2,553
Linja Kryesore e Kanalizimeve		1748	1,748			0	0	1,748	1,748
SP Kashar	328	298	626	299	26	325	627	324	951
ITUZ Kashar	2626	2598	5,224	1,114	911	2,025	3,740	3,509	7,249
Shuma e Kostos së Drejtpërdrejtë të Ndërtimit	5,121	4,916	10,037	1,514	950	2,464	6,635	5,866	12,501

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

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

Për analizën ekonomike dhe financiare u krijuan: Projekti i Grumbullimit të Ujërave të Zeza dhe Projekti i Trajtimit të Ujërave të Zeza të përqendruara përkatësisht në “grumbullimin” dhe “trajtimin” e tyre.

Kostoja e ndërtimit (investimi) e përcaktuar për secilin zë të të dyja projekteve tregohet në Tabelën 14.4.1

Tabela 14.4.1 Përcaktimi i koston të ndërtimit për të dyja projektet

		Grumbullimi i Ujërave të Zeza	Trajtimi i Ujërave të Zeza	Gjithsej	Shënime
ITUZ Kashar	Faza II e Projektit	0	5,224	5,224	
	Projekti Zgjerimit	0	2,025	2,025	
Stacioni i Pompimit Kashar	Faza II e Projektit	213	413	626	Grumbullim : Trajtim = 0.34 : 0.66
	Projekti Zgjerimit	325		325	
Kolektori Kryesor i Kanalizimeve	Faza II e Projektit	829	1,610	2,439	Grumbullim : Trajtim = 0.34 : 0.66
	Projekti Zgjerimit	114		114	
Kanalizimet Kryesore & Degëzimet	Faza II e Projektit	1,748	0	1,748	
	Projekti Zgjerimit			0	
Shuma	Faza II e Projektit	2,790	7,247	10,037	
	Projekti Zgjerimit	439	2,025	2,464	
	Gjithsej	3,229	9,272	12,501	
Vendi i ITUZ	Faza II e Projektit	0	90	90	
	Projekti Zgjerimit	0	57	57	
Ngritja e Kapaciteteve	Faza II e Projektit	21.8	87.3	109.1	Grumbullim : Trajtim = 0.2 : 0.8
	Projekti Zgjerimit				
Shuma	Faza II e Projektit	2,812	7,424	10,236	
	Projekti Zgjerimit	439	2,082	2,521	
	Gjithsej	3,251	9,506	12,757	

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Siç duket nga tabela, kostoja e kolektorit kryesor dhe e stacionit të pompimit në të dyja projektet është alokuar në raport me përqindjen e konsumatorëve të rinj, që do të thotë se pagesa e tarifës për kanalizimet pritet të jetë burim të ardhurash për projektin e grumbullimit. Për konsumatorët ekzistues, që jetojnë në zona ku ka shërbim nuk do të ketë rritje të tarifës së kanalizimeve. Tabela 14.4.2 tregon normën e alokuar.

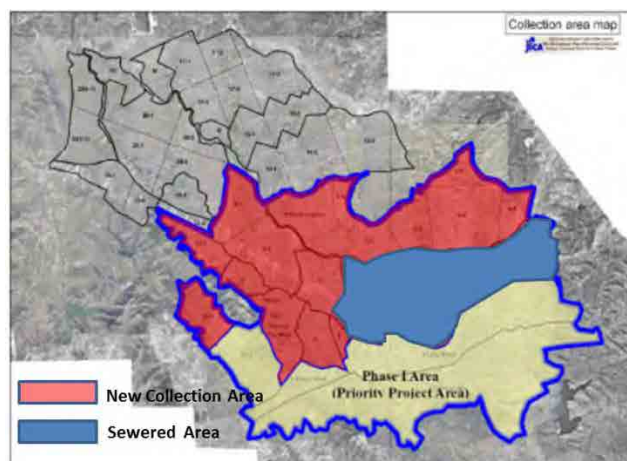
Tabela 14.4.2 Përqindja e Alokuar

Klasifikimi	Përmbajtja	Popullsia	Përqindja
Projekti i grumbullimit	Numri i konsumatorëve të rinj të lidhur në rrjet në 2022 (Tarifa e kanalizimit mund të merret rishtazi nga ta)	156 369	34%
Projekti i trajtimit	Numri i konsumatorëve ekzistues në zonën e kanalizimeve në 2022 (nga ta nuk ka tarifë shtesë)	302 558	66%
Kolektori kryesor dhe stacioni i pompimit funksionojnë për të dyja projektet ndaj dhe kostoja është ndarë sipas raportit të mësipërm.			

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

14.5 Përvijimi i Projektit të Grumbullimit dhe Vlerësimi i tij

Ky projekt kryesisht, synon në instalimin e tubacioneve në zonën me të kuqe sikurse tregohet në Figurën 14.5.1.



Burimi: Ekipi i Studimit JICA

Figura 14.5.1 Zona e Kanalizimeve

Zona e grumbullimit është 2 464 ha dhe numri i popullsisë së shërbyer është rritur nga viti 2022 në vitin 2030 siç tregohet në Figurën 14.5.2

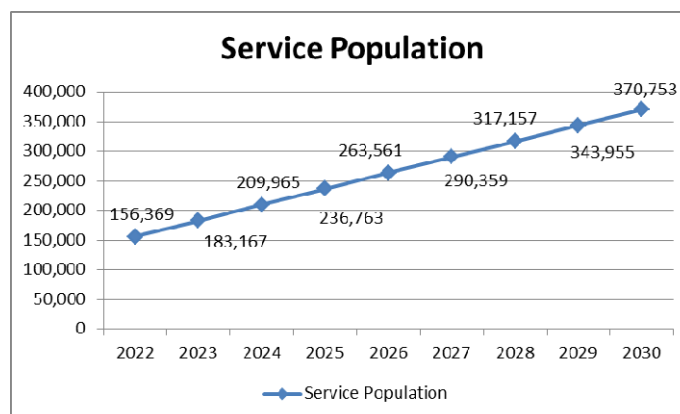


Figura 14.5.2 Rritja e numrit të popullsisë së shërbyer

Kostot e ndërtimit dhe të rritjes së kapaciteteve për këtë projekt janë pasqyruar në tabelën 14.5.1. Pjesë të kostos së Kolektorit kryesor dhe Stacionit të Pompimit janë përfshirë në këtë projekt. FIRR dhe EIRR janë përmbledhur sikurse tregohet në Tabelën 14.5.2.

Tabela 14.5.1 Kostoja e investimit

	Investimi Fillestar (2016 - 2021)	Faza e Zgjerimit (2024 - 2026)	Në mil. lekë Gjithsej
Kanalizimet kryesore & Degëzimet 0,6 m L = 79,6 km	1,748	-	1,748
Pjesë të kolektorit kryesor Nga 0,25 m te 2,0 m L = 10,3 km	829	114	943
Pjesë të Stacionit të Pompimit të Kasharit Q=141m ³ /min (Faza fillestare) Q=206 m ³ /min (Faza përfundimtare)	213	325	538
(shuma)	(2,790)	(439)	(3,229)
Rritja e kapaciteteve	21,8	-	21,8
Gjithsej	2,811,8	439	3,250,8

*Kostot e F&M në vitin 2022 janë 42,9 milionë lek dhe rriten gradualisht në vitin 2030.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

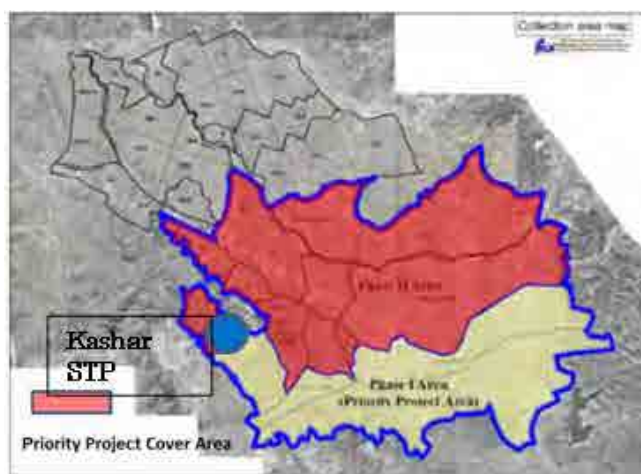
Tabela 14.5.2 Kosto e investimit

	FIRR	EIRR
Projekti i grumbullimit të ujërave të zeza	7,4%	15,4%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

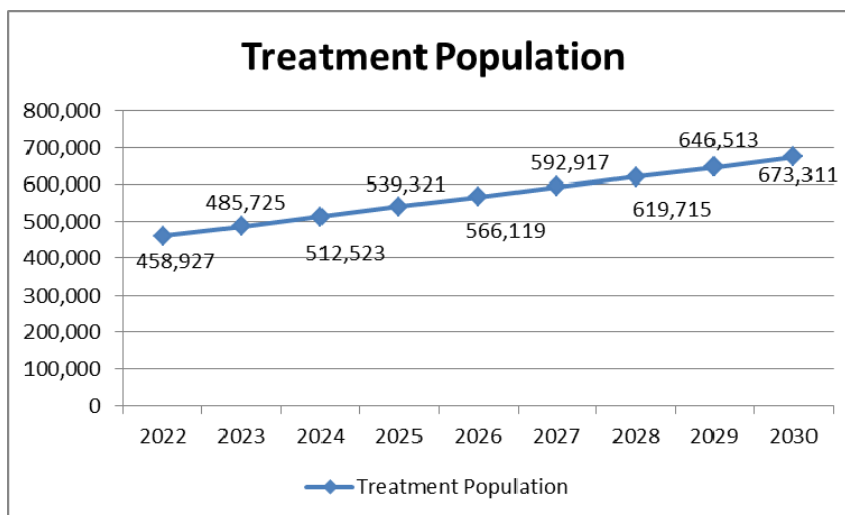
14.6 Përvijimi i Projektit të Trajtimit dhe Vlerësimi i Tij

Ky projekt synon, kryesisht punimet për ndërtimin e Impiantit të Trajtimit të Kanalizimeve. Ujërat e zeza, që do të trajtohen në impiant vijnë jo vetëm nga zona e projektit të grumbullimit, por edhe nga zona që ka kanalizime, po që tarifa e re nuk mblidhet. Zona e përgjithshme e shërbimit është zona e Fazës II të Kasharit dhe zë 3 885 ha e kjo tregohet në Figurën 14.6.1. Rritja e popullsisë së shërbyer tregohet në Figurën 14.6.2.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 14.6.1 Zona e Shërbimit për Impiantin e Trajtimit të Kasharit Faza II



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 14.6.2 Rritja e Popullsisë të trajtuar

Kostot e ndërtimit dhe të rritjes së kapaciteteve për këtë projekt janë pasqyruar në tabelën 14.6.1. Pjesë të koston të kolektorit kryesor dhe të Stacionit të Pompimit janë përfshirë në këtë projekt. FIRR dhe EIRR pasqyrohen në Tabelën 14.6.2.

Tabela 14.6.1 Kostot e investimit

	Investimi Fillestar (2016 - 2021)	Faza e Zgjerimit (2024 - 2026)	në milionë lekë Gjithsej
Kapaciteti i Impiantit të Kasharit Faza II : 159,200m ³ /d Zgjerimi : 226,600m ³ /d	5 224	2 025	7 249
Pjesë të Kolektorit kryesor Nga 0,25 m në 2, 0m L = 10,3 km	1 610	-	1 610
Pjesë të Stacionit të Pompimit të Kasharit Q=141m ³ /min (Faza fillestare) Q=206 m ³ /min (Faza përfundimtare)	413	-	413
(Shuma)	(7,247)	(2 025)	(9,272)
Rritja e kapaciteteve	87,3	-	87,3
Kostoja e tokës	90	57	
Gjithsej	7 424.3	2 082	9 506.3

* Kostot e F&M në 2022 janë 137 milionë lekë dhe rriten gradualisht në 2030.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 14.6.2 Kostot e investimit

	FIRR	EIRR
Projekti i Trajtimit të ujërave të zeza	-	12,4%

*Supozohet se nuk ka të ardhura financiare për projektin e trajtimit të ujërave të zeza

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

14.7 Vlerësime mjedisore

Projekti i Fazës II të Kasharit është i njëjti projekt përmirësimesh mjedisore si dhe projekti i Fazës I, ndaj është e nevojshme e njëjta ecuri. Dorëzimi i raportit të VSM-së është i domosdoshëm dhe duhet të trajtojë edhe çështjet e mëposhtme:

(1) Masa zbutëse të rekomanduara

Masat zbutëse në fazën e parandërtimit

Projekti i propozuar për linjat e kanalizimeve dhe stacionet e pompimit do të ketë nevojë për tokë. Për ta siguruar atë është e nevojshme blerja e tokës. Blerja e saj duhet të paraprihet nga masat për kompensimin e pronarëve. Identifikimi i këtyre problemeve përpara ndërtimit duhet të pasqyrohet në dokumentet e tenderit ose të kontratës për punimet e ndërtimit.

Masat zbutëse gjatë fazës së ndërtimit

Në këtë fazë duhet të zbutet ndotja e shkaktuar nga punimet e ndërtimit, mbeturinat, ndotja e ujit dhe e ajrit si edhe zhurmat. E për këtë, duhet të ndërmerren masat përkatëse, si: përgatitja e manualeve të ndërtimit dhe/ose të kryhet monitorimi mjedisor.

Masat zbutëse që këshillohen gjatë fazës së funksionimit

Sigurisht, që duhet të përcaktohen masat parandaluese ose planet për një përgjigje të menjëhershme në raste dëmtimi të sistemit. Gjithashtu, duhet të parashikohen masa edhe për kontrollin e ndotjes për mbetjet e ngurta (llumrat), zhurmën si dhe erën e rëndë.

(2) Plani i menaxhimit dhe monitorimit mjedisor

Plani i menaxhimit mjedisor

Propozuesit e projektit duhet të parashikojnë shumat për kompensimin e pronarëve të tokës, që do të preken për shkak të strukturave të trajtimit të ujërave të zeza dhe stacioneve të pompimit. Rritja në të ardhmen e tarifës për shërbimin e largimit të ujërave të ndotura do të prekë buxhetin e familjeve. Programi i menaxhimit duhet të punojë për përcaktimin e një tarife të përballueshme si dhe të vlerësojë pamundësinë e shtresave në nevojë në përballimin e pagesës.

Plani i monitorimit mjedisor

Në fazën e parandërtimit, monitorimi duhet të përqendrohet në identifikimin dhe sigurimin e tokës së nevojshme për projektin si dhe shpronësimin e pronarëve të tokës. Në fazën e ndërtimit, strukturat sociale (shërbimet), si linjat elektrike, rrugët, linjat telefonike që do të preken nga ky ndërtim, duhet të garantohen në vijimësinë e funksioneve të tyre përpara fillimit të punimeve të ndërtimit. Kontrolli i ndotjes për largimin e ujërave nëntokësore, ndotjen e ujit dhe zhurmat, janë elementë të tjerë, që duhen monitoruar. Në fazën e funksionimit, duhet të monitorohet cilësia e ujit pas trajtimit. Gjatë funksionimit të pompave duhet të monitorohet edhe zhurma.

(3) Terma Reference të Rekomanduara për Planet e Propozuara

Projektet e propozuara në këtë sektor do të zhvillojnë strukturat e kanalizimeve për një popullsi që i kalon 150 000 banorë që sipas sistemit ligjor shqiptar për VSM-të do të kërkojë VNM të thelluar. Për këtë arsye, termat e referencës, supozojnë se projektet e propozuara kanë nevojë për VSM të thelluar.

14.8 Rekomandime

Projekti i Fazës I të Kasharit, në proces është i financuar nga programi japonez ODA. Faza II e projektit është projekti i zgjerimit për të njëjtin Rajon Kanalizimesh. Prandaj, për të lehtësuar fazën e ardhshme, pra, për të përfunduar zhvillimin e Rajonit të Kanalizimeve të Kasharit, bazuar në ecurinë e fazës I të projektit, është i nevojshëm financimi nga JICA. Zgjerimi i ardhshëm duhet të rishikohet pas përfundimit të fazës I të projektit.

Nga ana teknike, këshillohet përgatitja për standarde më të rrepta për shkarkimin e azotit dhe fosfatit sipas normave të lejuara nga direktivat e BE-së. Gjithashtu, këshillohet që stafi i UKT-së të ndjekë trajnimin e JICA për menaxhimin e ujërave të zeza dhe të shërbimeve të kanalizimeve F&M.

15. Hapi Tjetër

Ky raport përfshin drejtimet bazë të zhvillimit të sektorëve kryesor të infrastrukturës dhe veprimet parësore, që duhen ndërmarrë për sigurimin e një rritjeje të qëndrueshme dhe të baraspeshuar të Zonës Metropolitane të Tiranës duke synuar vitin 2027, bazuar në një perspektivë afatgjatë, ose deri pas dy dhjetëvjeçarësh.

Është hartuar **një plan tematik**, ku përfshihen: Plani i Përdorimit të Tokës; Plani i Zhvillimit të Rrugëve dhe Transportit; Plani i Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta; Plani i Zhvillimit të Sistemit të Furnizimit me Ujë dhe Plani i Zhvillimit të Sistemeve të Kullimit dhe Kanalizimeve. Megjithatë, plani, si tërësi, është ende subjekt i koordinimit të mëtejshëm me Planin e ri Rregullues, që tani është duke përfunduar nga Bashkia e Tiranës me procesin e dëgjësive me qytetarët. Të gjitha propozimet dhe rekomandimet në këtë raport duhet të qartësohen e shqyrtohen për t'u ndërthurur me planin rregullues përfundimtar, nëse është i nevojshëm.

Planveprimet për projektet/programet parësore janë përmbledhur në një vëllim të veçantë të quajtur “Përmbledhja e Përgjithshme e Projekteve Parësore”, ku jepet informacioni i nevojshëm teknik për përgatitjen e zbatimit të projektit. Tre (3) elementë janë thelbi i tij:

1. Çështje të hollësishme: **Cfarë, ku dhe si** do të kryhet dhe nga **kush**?
2. Harku kohor: **Kur** do të bëhet, duke synuar kohën **kur** do të përfundojë?
3. Alokimi i Burimeve: **Cfarë** fondesh dhe të ardhurash do të përdoren, ekzistuese apo të tjera?

Trupi zbatues apo autoriteti përgjegjës është i lutur ta shohë me kujdes profilin e projektit në mënyrë që ato të bëhen udhërrëfyese të mira dhe të frytshme për zbatimin e projektit.

Paralelisht me punën e planifikimit, u krye një **Vlerësim Strategjik Mjedisor** në përputhje me Ligjin e ri të Planifikimit të Territorit. Megjithatë, duhet të ketë një qasje më të madhe drejt pjesëmarrjes për të përpunuar projektin e planifikuar nga palët e interesuara përpara zbatimit të tij.

* * *

