

8. Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM)

8.1 Gjendja e Tanishme dhe Çështje të Nxehta Mjedisore

8.1.1 Mjedisori Natyral

(1) Topografia dhe Gjeologjia

1) Topografia

Qyteti i Tiranës është i vendosur në fushë aluvionale, ku lartësia mesatare është 110 metra (360 ft) mbi nivelin e detit dhe terreni gradualisht ulet në drejtimin jug-perëndimor. Sistemi kryesor lumor është i përbërë nga 1) Lumi Tërkuzë, që rrjedh në pjesën veriore të Tiranës dhe derdhet në lumenjtë Tirana dhe Ishmi, dhe 2) Lumi Tirana, që kalon nëpër qytet nga lindja në perëndim. Dy sisteme të vogla lumenjsh, dmth, lumi i Limuthit dhe lumi Lana, që kalon përmes qendrës së qytetit, të dy sistemet derdhen në lumin Tirana. Është dhe Lumi Erzen, i cili rrjedh në jug të qytetit dhe derdhet në detin Adriatik. Një hartë e detajuar e topografisë së qytetit është treguar në Figurën 8.1.1.

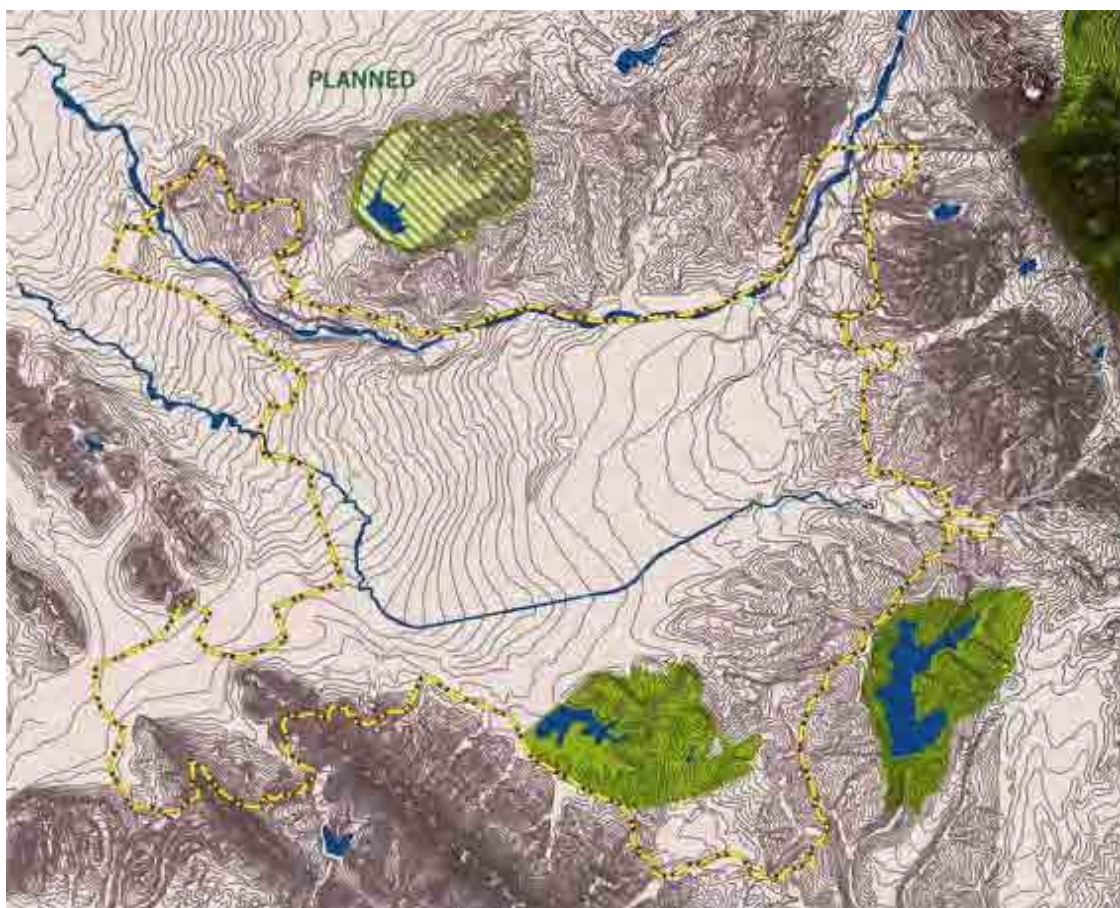


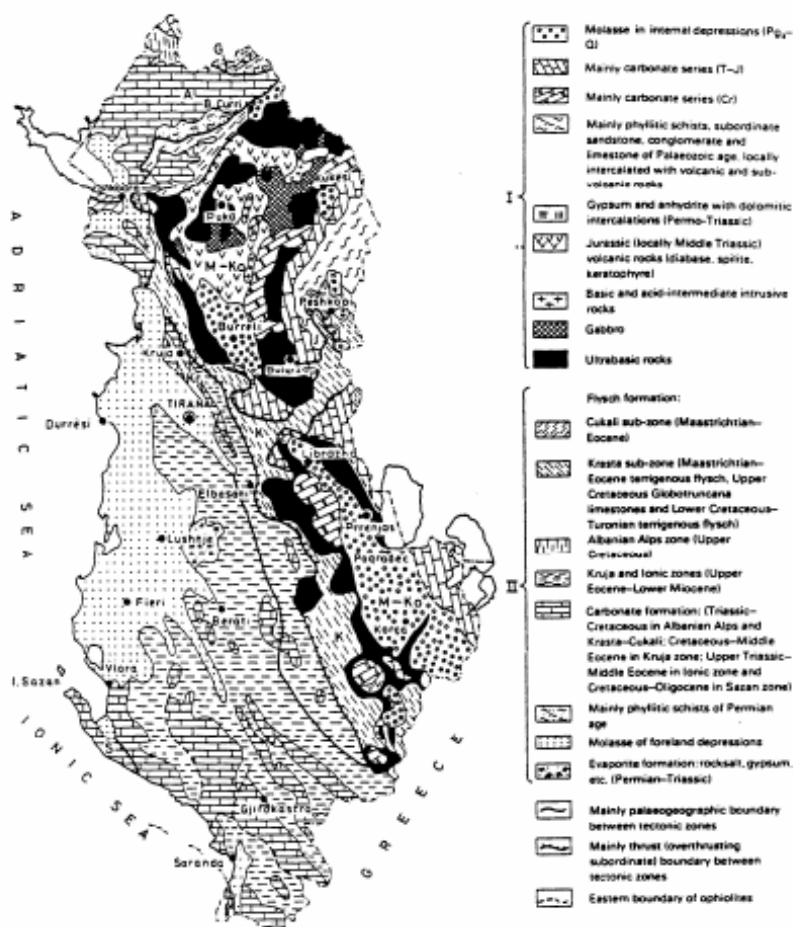
Figura 8.1.1 Harta topografike e qytetit të Tiranës

2) Gjeologjia

Shqipëria është pjesë e Alpeve Mesdhetare. Struktura e saj gjeologjike ndahet në zonën e brendshme shqiptare në lindje dhe në zonën e jashtme shqiptare në perëndim të ndara nga shkëputja e tokës në drejtim veriu - jug. Zona e brendshme shqiptare u shty në drejtimin perëndimor nga aktiviteti tektonik në epokën Mesozoike dhe u bë një zonë malore. Anën lindore është e karakterizuar nga shkëmbinjtë bazikë, aktivitet vullkanik të shkëmbinj ultra dhe bazikë, mineralizim dhe metamorfozë. Zona e jashtme shqiptare, u bë një fushë u ka të shpërndarë shkëmbinj sedimentarë.

Bashkia e Tiranës (BT) është e vendosur në zonën e jashtme shqiptare në anën perëndimore të shkëputjes së tokës veri - jug dhe gjeologjia e saj siguron kepe e lugina.

Gjeologjia e Shqipërisë është treguar në Figurën 8.1.2.



Burimi: Raporti mbi Zhvillimin e burimeve minerare dhe mjedisin në Shqipëri, Japan Oil, Gas and Metals National Corporation (JOGMEC)

Figura 8.1.2 Gjeologjia e Shqipërisë

(2) Flora dhe Fauna

Pjesa më e madhe e territorit të Shqipërisë shtrihet në lartësitë 200m deri në 2000 m mbi nivelin e detit me një lartësi mesatare prej rreth 708 metra. Territori është ai i një vendi malor dhe bregdetar që ofron biodiversitet. Një karakteristikë e vendit është larmia e habitateve që shtrihen në më shumë se dy të tretat e territorit.

Në Shqipëri, deri tani, janë identifikuar 3200 lloje të bimëve të larta, 800 lloje kërpudhash, 1200 lloje diatome si dhe 313 lloje peshqish, 323 lloje zogjsh, 36 lloje zvarranikësh, 70 lloje gjitarësh dhe 520 lloje molusqesh. Sipas klasifikimit të Habitatit Palearktik, në Shqipëri ka dy rajone bio-geografike: mesdhetar dhe alpin. Pjesa më e madhe e vendit i takon tipit mesdhetar, i cili përfshin të gjithë pjesën jugore dhe veriperëndimore. Ndërsa tipi alpin mbulon pjesën veri-lindore të Shqipërisë.

Shqipëria gjendet në një aks të rëndësishëm për migrimin e specieve migratore të faunës së egër. Elementet kryesore të florës shqiptare janë mesdhetare (24%), balkanike (22%), evropiane (18%) dhe euroaziatike (14%). Elementët euroaziatike, holartikë, mesdhetarë dhe ballkanikë dominojnë spektrin e faunës së vendit. Ekozona "Holarktike" i referohet habitateve që gjenden në të gjithë kontinentet veriore të Tokës. Ky rajon është i ndarë në Paleoarktikon, e përbërë nga Afrika Veriore dhe e gjithë Euroazia, me përjashtim të Azisë Juglindore dhe nënkontinenti indian, dhe Neoarktikon, e përbërë nga Amerika e Veriut deri në veriun e Meksikës jugore.

Shqipëria dallohet për një diversitet të burimeve gjenetike, llojeve, dhe ekosistemeve. Një vështrim i përgjithshëm i numrit të llojeve të njohura deri më tani në Shqipëri është paraqitur në Tabelën 8.1.1.

Tabela 8.1.1 Llojet e Florës dhe Faunës

Grupet e Florës dhe Faunës	Numri i llojeve në Shqipëri
Alga të dukshme	136
Alga mikroskopike (Diatoms)	1,200
Kërpudha	800
Myshqe	500
Fiere	45
Bimë më lule	3,200
Molusqe	520
Insekte	4,000
Decapods	115
Echinoderms	46
Peshq	313
Peshq deti	249
Peshq uji të ëmbël	64
Amfibë	15
Zvarranikë	36
Zogj	323
Gjitarë	70

Speciet bimore i përkasin 166 familjeve dhe 1,022 llojeve. Nga kjo shifër, 27 lloje bimore dhe 150 nënlloje janë endemike në Shqipëri. Ka rreth 400 lloje bimore në rajonin e Ballkanit.

Tabela 8.1.2 tregon listën e llojeve të rrezikuara që është caktuar në IUCN dhe Listën e Kuqe të Florës dhe Faunës shqiptare. Përditësimi i listës bazuar në kuadrin ligjor kryhet çdo pesë vjet.

Tabela 8.1.2 Lloje të Rrezikuara Bazuar në IUCN dhe Lista e Kuqe e Florës dhe Faunës Shqiptare

Kategoria	Numri total i llojeve (IUCN)	Lista e Kuqe e Shqipërisë
Gjitarë	70	36
Zogj	323	117
Zvarranikë	36	20
Amfibë	15	2
Peshq	253	23

Burimi: Biodiversiteti dhe sistemi i zonave të mbrojtura në Shqipëri, Mehmet Metaj

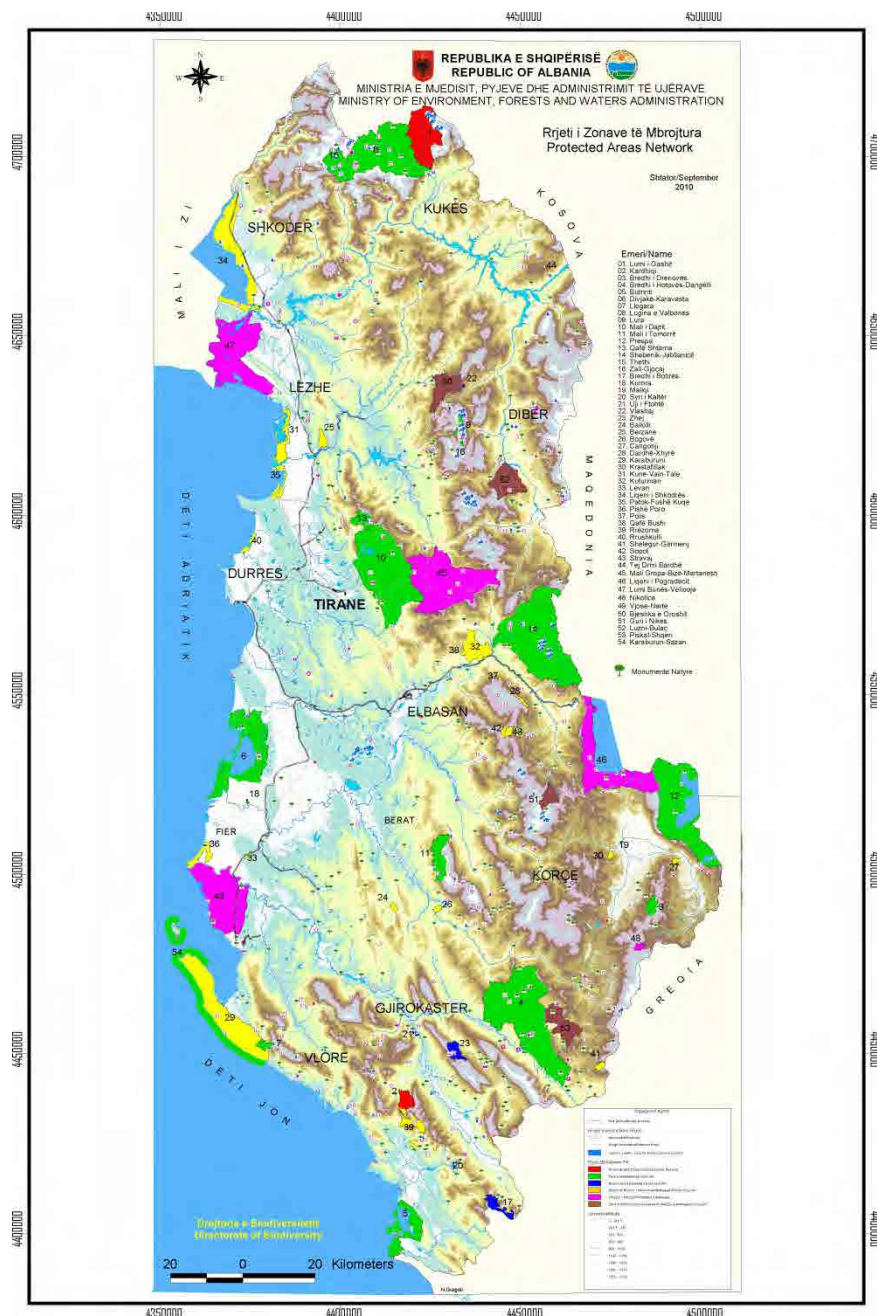
Shkalla e kërcënimit për llojet e shpendëve është shënuar në Librin e Kuq të Faunës shqiptare sipas kategorive të ndryshme IUCN.

(3) Zonat e Mbrojtura

Vendndodhja e zonave të mbrojtura është treguar në Figurën 8.1.3.

Zonat e mbrojtura të Shqipërisë përfshijnë 15 parqe kombëtare, 5 zona peizazhistike të mbrojtura, 4 rezervate natyrore strikte, 26 rezervate natyrore të menaxhuara, dhe zona të tjera të mbrojtura. Parku më i madh kombëtar i Shqipërisë është Parku Kombëtar i Llogorasë, i cili mbulon një sipërfaqe prej 1 010 hektarësh.

Në zonën e studimit nuk ka asnjë zonë të mbrojtur.



Burimi: Rrjeti i zonave të mbrojtura, Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, 2010

Figura 8.1.3 Harta e Vendndodhjes së Zonave të Mbrojtura

8.1.2 Ndotja

(1) Ndotja e ajrit

1) Stacionet e monitorimit

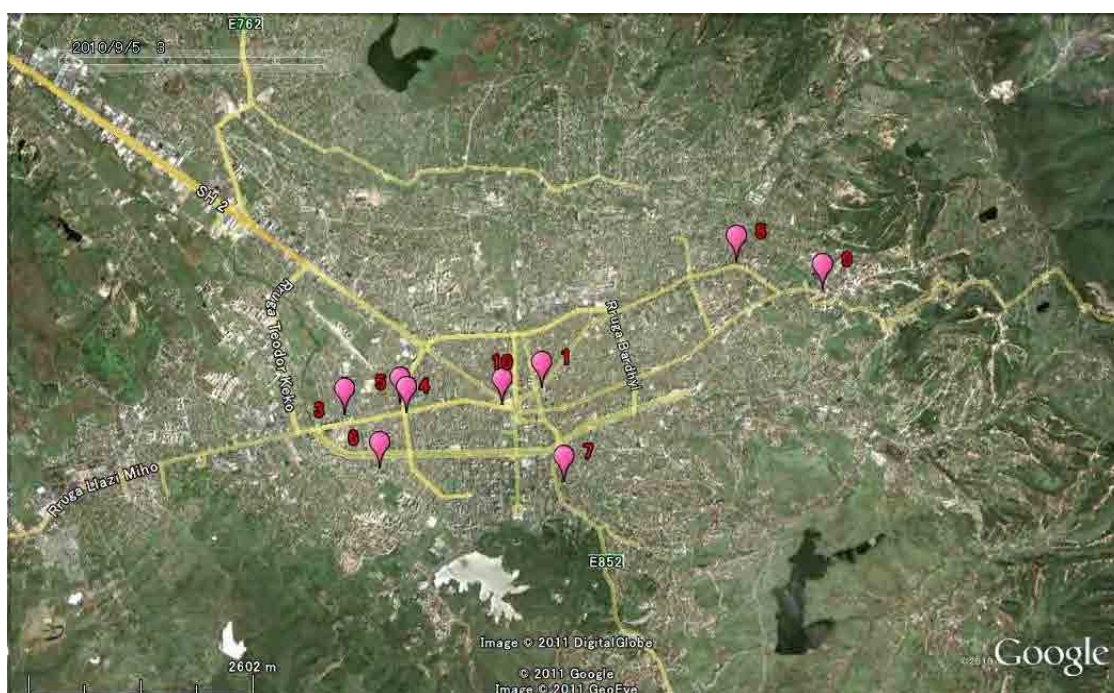
Në Bashkinë e Tiranës ka stacione monitorimi për ndotjen e ajrit.

Lista e stacioneve të monitorimit është paraqitur në Tabelën 8.1.3 dhe harta e vendndodhjes së tyre është treguar në Figurën 8.1.4. Pesë vende monitorimi janë zgjedhur për të monitoruar ekspozimin e drejtpërdrejtë të popullsisë ndaj ndotësve të ajrit. Vendet e tjera paraqesin ndikimin indirekt të ndotjes në popullsinë e qytetit.

Tabela 8.1.3 Lista e stacioneve të monitorimit për ndotjen e ajrit

Nr.	Emri i stacionit të monitorimit	Kushtet e vendndodhjes
1	Poliklinika Qendrore	Trafik - Urban
2	IHM (Instituti i Hidrometeorologjisë)	Trafik - Urban
3	Laboratorët e IHM	Sub-Urban
4	Hotel Mondial	Trafik - Urban
5	21 Dhjetori	Trafik - Urban
6	Instituti i Mjedisit (IM)	Suburban
7	Drejtoria e Shëndetit Publik (DShP)	Urban
8	Agjencia e Mjedisit dhe pyjeve (AMP)	Mjedis Sub-urban
9	Instituti i Shëndetit Publik (IShP)	Sub-urban
10	Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave (MMPAU)	Trafik - Urban

Burimi: Raporti i cilësisë të ajrit të Tiranës, Environmental Center for Administration & Technology (ECAT), Dhjetor, 2008



Burimi: Raporti i cilësisë të ajrit të Tiranës, Environmental Center for Administration & Technology (ECAT), Dhjetor, 2008

Figura 8.1.4 Harta e Vendndodhjes së Stacioneve të monitorimit

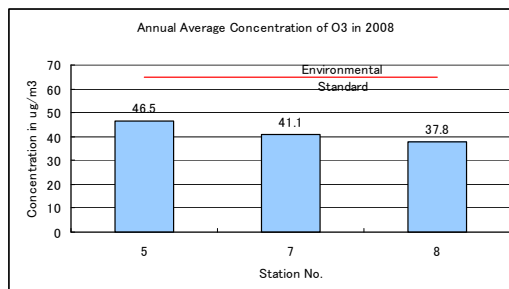
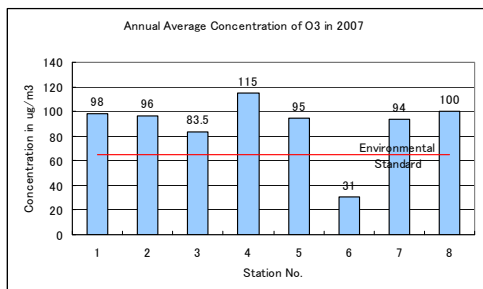
2) Rezultatet e monitorimit

Vëllimi i trafikut është rritur në mënyrë drastike në Bashkinë e Tiranës, nga disa qindra mjete në vitin 1990 në situatën aktuale me 70,000 mjete. Megjithatë, shumica e automjeteve janë më të vjetra se 15 vite ose më shumë. Përveç kësaj, automjeteve në shumicën e rasteve përdorin naftë. Nën këto elementë, cilësia e ajrit e Bashkisë Tiranë është përkeqësuar gradualisht.

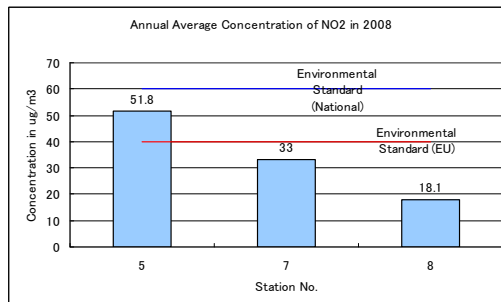
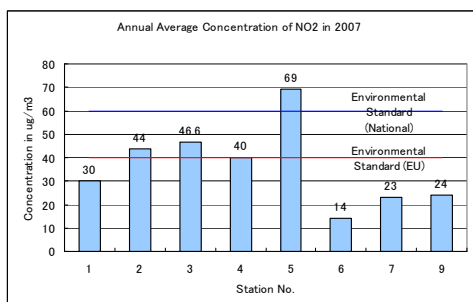
Figura 8.1.5 pasqyron rezultatet e monitorimit në stacionet monitoruese të cilat janë treguar në Tabelën 8.1.3.

Parametrat e ndotjes O_3 dhe PM_{10} kalojnë standardet kombëtare apo dhe ato të Bashkimit Evropian (BE) e sidomos në stacionin 5, që është e vendosur te 21 Dhjetori, rrugë e qendrës së qytetit. Kjo do të thotë se ajrit i mjedisit urban në Bashkinë e Tiranës është ndotur nga rritja e numrit të automjeteve.

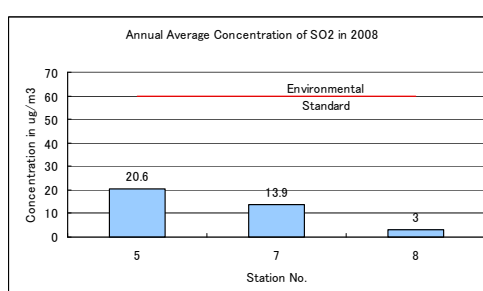
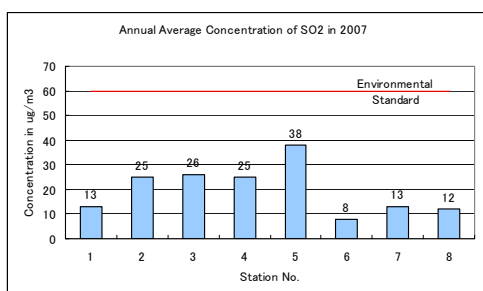
- O_3



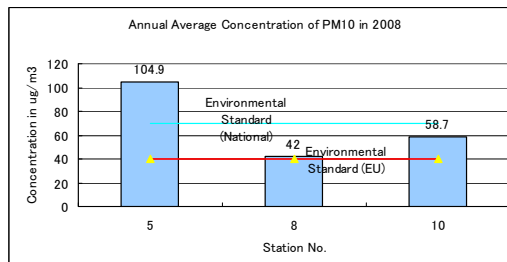
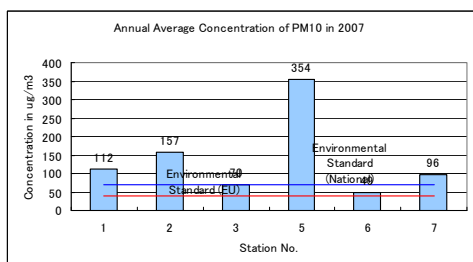
- NO_2



- SO_2



- PM_{10}



Burimi: Raporti i cilësisë të ajrit të Tiranës, Dhjetor 2008, ECAT

Figura 8.1.5 Rezultatet e Monitorimit në Pikat Kryesore të Zonës Urbanë të Tiranës

(2) Ndotja e ujit

Zona e projektit është e vendosur në zonën e sipërme të pellgut të lumit Ishëm. Dy lumenj të mëdhenj, Lana dhe Tirana, rrjedhin përmes Bashkisë së Tiranës.

JICA zhvilloi një anketë për cilësinë e ujit në nëntor dhe dhjetor 2005. Rezultatet e studimit, të pasqyruara në Tabelën 8.1.4, tregojnë se dy lumenjtë e mësipërm janë jashtëzakonisht të ndotur, rezultatet tejkalojnë si standardet e BE-së dhe standardet norvegjeze të cilësisë së ujit sidomos në parametrat e BOD₅, COD, dhe koliformit fekal.

Përkeqësimi lartpërmendur i dy lumenjve është vlerësuar të jetë shkaktuar nga shkarkimi direkt pa asnjë trajtim të shkarkimeve të shtëpive, shërbimeve tregtare dhe hedhjet e paligjshme të mbeturinave në lumenj, siç tregohet në fotot në vijim.

Tabela 8.1.4 Rezultatet e Ndotjes së Ujit

A. Kohë e thatë

Parametrat	Njësia	Lumi Tirana	Lumi Lana	Standardet Mjedisore (EU ¹)	Standardet Mjedisore (Norvegjia ²)
pH	-	7,2 – 7,8	7,4 – 7,8	6 - 9	-
BOD ₅	Mg/ l	12,8 – 70,0	10,2 – 87,0	< 6	-
COD	Mg/ l	32,0 – 161,3	22,4 – 184,4	-	3,5 – 6,6
N gjithsej	Mg/ l	0,66 – 19,36	1,85 – 47,24		400 - 600µg/l
P gjithsej	Mg/ l	0,14 – 6,50	0,25 – 32,0	0,4	-
Particela pezull	Mg/ l	200 - 275	210 - 355	< 50	-
Koliform Fekal	MPN/100mL	7 000 – 37 000 000	63 000 – 205 000 000	-	50 – 200

B. Kohë e lagësht

Parametrat	Njësia	Lumi Tirana	Lumi Lana	Standardet Mjedisore (EU ¹)	Standardet Mjedisore (Norvegjia ²)
pH	-	7,2 – 7,6	7,6 – 7,8	6 - 9	
BOD ₅	Mg/ l	8,1 – 76,3	9,6 – 96,0	< 6	
COD	Mg/ l	17,6 – 186,9	21,1 – 211,2		3,5 – 6,6
N total	Mg/ l	0,66 – 19,36	1,85 – 47,24		400 - 600µg/l
P total	Mg/ l	0,64 – 15,99	1,12 – 57,43	0,4	
Particela pezull	Mg/ l	264 - 504	257 - 502	< 50	
Koliform Fekal	MPN/100mL	300 – 14 000 000	68 000 – 182 000 000		50 – 200

Burimi: "Studimi i planit të zhvillimit për Sistemin e Kanalizimeve dhe Implantin e Trajtimit të Ujërave të zeza në Tiranën e Madhe në Republikën e Shqipërisë", Mars 2007, JICA

Shënime:

1) Standardet për ujërat Cyprinid u aplikuan si një krahasim me rezultatet e Studimit JICA.

2) Klasi III u përdor për të krahasuar rezultatet e Studimit JICA.



Foto të mbetjeve të hedhura ilegalisht në Lumenjtë e zonës urbane të Qytetit të Tiranës

(3) Zhurma

Sipas "Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor dhe Social për Unaza e jashtme të Tiranës," niveli i zhurmës në Bashkinë e Tiranës ndryshon në qytet. Disa zona si rruga e Elbasanit në lindje dhe rruga e Kavajës në perëndim krijojnë nivele të larta të zhurmës. Rruga Kavajës, që në vitin 2008 ka patur një vëllim trafiku prej 29 000 makina/ditë, është vlerësuar të krijojë nivel zhurme prej 70,4 dB (A) gjatë ditës dhe 63.1 dB (A) natën, këto nivele tejkalojnë standardet e Organizatës Botërore të Shëndetësisë (WHO), që janë 55 dB (A) ditën dhe 45-55 dB (A) natën.

8.1.3 Mjedisi Social

(1) Minoritetet etnike

Popullsia e Shqipërisë mund të konsiderohet si homogjene me vetëm 2% - 3% popullsi minoritare etnike. Grekët janë grupi më i madh minoritar, ndjekur nga maqedonasit dhe malazezët në një numër shumë të ulët, ndërsa romët, egjiptianët dhe aromunët janë të njohur si minoritete "etno-gjuhësore". Grekët marrin pjesë në qeverinë qendrore dhe lokale, ndërsa maqedonasit dhe malazezët marrin pjesë në autoritetet lokale në zonat ku ata jetojnë. Në të kundërt, romët dhe egjiptianët janë aktualisht supozuar si grupet etno-gjuhësore më të varfër dhe më të marginalizuar. Këto grupe në përgjithësi vuajnë të njëjtat çështje të përbashkëta, megjithatë, egjiptianët janë integruar disi, ndërsa romët zakonisht përballen me vështirësi të mëdha për shkak të praktikës së tyre tradicionale të migracionit.

Vlerësimi i popullatës rome luhet nga 10 000 deri në 120 000 (ERRC 1997) dhe nga 80 000 në 150 000. Në shumicën e rasteve, fëmijët e tyre nuk regjistrohen në lindje, ndaj, janë të përjashtuar nga arsimimi, kujdes shëndetësor dhe shërbime të tjera sociale të cilat i kanë në të drejtat e tyre.

Shumica e njerëzve romë punojnë në ekonominë joformale dhe mbledhin bimë, shesin gjak në spitale, ose shesin shishe dhe hekurishte. Për pasojë, ata janë lënë jashtë sistemit të sigurimit sociale dhe shëndetësor (OSI Fact sheet, 2006:2). Në krahasim me shumicën e popullsisë shqiptare, përqindja e grupimit shumë të varfër të familjeve rome dhe egjiptiane me sa duket është shumë më e lartë (De Soto dhe të tjerë 2002), dhe romët dhe egjiptianët janë në kategoritë më të ulëta të varfërisë në krahasim me shqiptarët "e bardhë" (Banka Botërore 2005, XXVII).

(2) Ndjeshmëria Sociale

Nuk ka asnjë zonë ose grup të përcaktuar si "të varfër" ose "shtresa në nevojë". Nga ana tjetër, Qeveria e Shqipërisë përcakton se familjet e privuar nga banesa, pa ndonjë burim të ardhurash ose toke për jetesë, do të mbështeten nga "Ndihma Ekonomike". Shpërndarja e buxhetit për Ndihmën Ekonomike është e bazuar në listat e përfituesve të përgatitura në nivel pushteti vendor.

Mirëpo, autoritetet qeveritare, si dhe donatorët kanë komentuar dhe vënë në dukje se orientimi dhe shpërndarja e Ndihmës Ekonomike jo domosdoshmërisht mbulojnë "familjet e varfra" të cilat kanë nevojë për mbrojtje sociale, si dhe përzgjedhja e përfituesve është ndikuar shpesh nga ndërhyrjet politike.

(3) Përdorimi i Tokës

Shumica e infrastrukturës së Tiranës është ndërtuar para vitit 1990 në bazë të një plani i cili parashikonte një qytet me rritje të ulët e të mesme dhe me dendësi që pasqyrojnë këtë planifikim. Megjithatë, mjaft prej këtyre infrastrukturave, ndonëse ka qenë planifikuar mirë, janë ndërtuar, me shumë mundësi, me burime të kufizuara financiare. Me rritjen e popullsisë së qytetit, këto infrastruktura të vjetruara nuk kanë qenë në gjendje për të përballuar më kërkesat në rritje. Përveç kësaj, shumë studime urbanistike pjesore për ndërtesa të reja janë miratuar pa ndonjë plan të përgjithshëm, apo edhe një vlerësim të burimeve. Nuk është e qartë se si janë vlerësuar sasisht e mjaftueshme të furnizimeve me ujë apo energji për këto zhvillime të reja.

(4) Asetet kulturore / Historike

Edhe pse Tirana është një qytet relativisht i ri, ka zona të konsiderueshme dhe ndërtesa të cilat mund të evidentohen për mbrojtje. Ka edhe disa vendbanime prehistorike që rrethojnë qytetin. Kohët e fundit, mbetjet e një kështjellë të vjetër janë zbuluar gjatë gërmimeve ngjitur me Zyrat e Bashkisë. Shumica e ndërtesave historike dhe objekteve me vlerë kulturore janë grupuar në dhe rreth sheshit Skënderbej.

Instituti i Monumenteve të Kulturës (IMK), që është në varësi të Ministrisë së Turizmit Kulturës, Rinisë dhe Sporteve, ka një listë prej rreth 100 objekteve kulturore të rëndësishme në Tiranë që duhet të ruhen. Lista nuk është përditësuar që nga viti 1990, dhe shumë nga ndërtesat në listë janë shkatërruar apo modifikuar, edhe pse leja e nevojshme për të modifikuar ndërtesa të tilla jepet si nga Bashkia e Tiranës ashtu dhe nga IMK-ja. Nuk ka fonde të alokuara për restaurime dhe as incentiva për të nxitur për pronarët e ndërtesave të tilla për t'i ruajtur.

8.2 Rishikimi i Politikave Ekzistuese, Studimeve të Mëparshme dhe Çështjeve të Planifikimit

8.2.1 Struktura e Politikave Kombëtare mbi Konsideratat Mjedisore dhe Sociale

(1) Politikat Kombëtare

Në Shqipëri, Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave (MMPAU), ka miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave "Strategjia Ndërsektoriale e Mjedisit 2007-2013". Sipas strategjisë kombëtare, qëllimi kryesor i politikës së qeverisë për mjedisin është një zhvillim i

qëndrueshëm ekonomik përmes anëtarësimit në BE. Një qëllim i tillë kombëtar do të arrihet nëpërmjet inkorporimit efikas të politikave specifike sektoriale në një qasje të integruar.

Strategjia Kombëtare e Mjedisit është pjesë e qasjes së integruar që po ndiqet në strategjinë kombëtare për zhvillim dhe integrim. Pjesa më e madhe e politikave dhe masave në strategjinë fjalë janë të mbështetura nga programet e strategjive sektoriale, të tilla si strategjia ujit, energjisë dhe bujqësisë. Këto kanë dhe mbështetjen e programeve të veprimit më të hollësishme, që trajtojnë çështje të veçanta. Strategjia bazohet në Programin Qeveritar 2005 - 2009, që është përmbledhur në paragrafin në vijim.

(2) Programi Qeveritar 2005 - 2009

Programi i Qeverisë 2005 - 2009 është programi kombëtar për zhvillimin e qëndrueshëm në linjë me politikën kombëtare për zhvillim të shpejtë ekonomik dhe të burimeve njerëzore.

Programi përcakton prioritetet në fushën e mbrojtjes së mjedisit dhe përdorimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore si kurse përmbledhet më poshtë:

- Ligjet mbi mbrojtjen mjedisore, veçanërisht parimi “dëmtuesi paguan koston e plote” do të zbatohet me rreptësi;
- Qeveria do të vendosë sanksione mbi aktivitetet ekonomike që shkaktojnë ndotjen e ajrit dhe ujit, komprometojnë potencialet turistike, dëmtojnë pyjet dhe shkaktojnë erozionin e tokës;
- Ndotja e ajrit veçanërisht në zonat urbane duhet të ulet;
- Të gjitha "vatrat e nxehta mjedisore", të trashëguara nga industritë e vjetra e të braktisura do të neutralizohen plotësisht dhe rehabilitohen;
- Qeveria do të ndalojë të gjitha aktivitetet ekonomike shfrytëzuese në zonat me rrezik të erozionit, si një nga shkaqet kryesore të përmytjeve;
- Stimuj miqësorë për mjedisin do të miratohen për operatorët ekonomikë dhe individët në përputhje me parimet e tregut të lirë;
- Në komunitetet vendore do të prezantohen dispozita të përmirësuara të të drejtave të pronësisë dhe zbatimi i tyre, duke përfshirë transferimin e pronësisë dhe të drejtën e përdorimit të burimeve mjedisore si pyje, kullota, ujë dhe tokë;
- Masat specifike do të miratohen për të parandaluar dhe ndaluar shfrytëzimin e faunës së egër, nëpërmjet forcimit të monitorimit dhe kapaciteteve mbrojtëse për të rritur masat ndëshkimore;
- Zgjerimi i sipërfaqes nën mbrojtje ligjore, duke siguruar jo vetëm ruajtjen e saj, por edhe që zhvillimi në të do të jetë në vëzhgim;
- Sigurimi i një menaxhimi të qëndrueshëm të burimeve natyrore, pyjeve dhe kullotave duke ruajtur biodiversitetin, produktivitetin, dhe kapacitetin rinovues nëpërmjet sigurimit të vazhdimësisë të funksioneve ekologjike, ekonomike dhe sociale në nivel lokal, kombëtar dhe global;
- Rehabilitimi i pyjeve të degraduara dhe kthimi i tyre në kushtet optimale do të mbetet një prioritet i sektorit të pylltarisë dhe në përgjithësi atij të mjedisit.

(3) Programi Qeveritar 2009 - 2013

Programi qeveritar 2009-2013, në lidhje me çështjet mjedisore, ka një vazhdimësi me programin e mëparshëm. Në këtë kuadër, mbrojtja dhe zhvillimi i qëndrueshëm i mjedisit, do të mbetet shtyllë dhe objektiv kryesor i qeverisë.

Mbrojtja dhe rritja e cilësisë së mjedisit mbështetet në disa instrumente bazë:

- adoptimi i standardeve mjedisore gradualisht në përafrim me ato të Bashkimit Evropian si dhe ngritja e sistemit të instrumenteve monitoruese, inspektuese dhe ndëshkuese
- adoptimi i instrumenteve fiskale që orientojnë sjelljen e operatorëve drejt respektimit të standardeve mjedisore dhe/ose nxisin investimet me efekte pozitive në mjedis
- instrumente të konservimit dhe ose zhvillimit të zonave dhe/ose sistemeve që konsiderohen me vlera mjedisore mbështetur edhe nga fonde publike dhe/ose private
- rehabilitimi i zonave me ndotje të trashëguar nëpërmjet fondeve publike dhe ose private
- edukimi dhe sensibilizimi mjedisor masiv dhe për çdo kategori apo grup social.

(4) Strategjitë mbi Konsideratat Mjedisore dhe Sociale

Prioritetet strategjike të programit qeverisës janë: 1) Zbatimi i legjislacionit mjedisor; 2) Përshtatja e standardeve ligjore të BE; 3) Mbështetja financiare dhe mbrojtja mjedisore; 4) Menaxhimi i burimeve mjedisore; 5) Komunikimi dhe Ndërgjegjësimi; dhe 6) Decentralizimi i Kontrollit Mjedisor. Këto shpjegohen në vijim.

1) Zbatimi i legjislacionit mjedisor

Zbatimi i legjislacionit mjedisor aktualisht është i dobët. Që ligji të zbatohet më mirë Agjencive Rajonale të Mjedisit duhet t'u jepen më shumë fonde. Forcimi i Agjencive Rajonale të Mjedisit do të jetë i rëndësishëm si një mjet për komunikim midis qeverisjes qendrore dhe lokale në përputhje me procesin e decentralizimit. Aktualisht, niveli i respektimit të ligjit mjedisor është mesatarisht i ulët. Ndryshimet në sjelljen dhe qëndrimet e individëve dhe bizneseve do të kërkojnë një numër masash që përfshijnë përmirësime në legjislacion dhe komunikim. Fushata zbatimi do të jenë të nevojshme.

2) Përshtatja e standardeve ligjore të BE

Adoptimi i standardeve mjedisore të BE-së është një kërkesë e procesit të pranimi të anëtarësimit në BE. Zhvillimi i kapaciteteve të sektorit publik do të jetë i nevojshëm për të përafruar *acquis communautaire* në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme. Miratimi i standardeve mjedisore për ajrin, cilësinë e ujit dhe menaxhimin e mbetjeve të ngurta do të jetë një çështje parësore për infrastrukturën urbane dhe rurale.

3) Mbështetja financiare dhe mbrojtja mjedisore

Shpenzimet financiare do të jetë e nevojshme të përputhen me standardet mjedisore. Programi aktual i investimeve publike në çështjet e mëposhtme mjedisore është fuqizuar dhe është zhvilluar një program i qëndrueshëm për investime për të arritur standardet e BE-së brenda 20 viteve.

- Standarde të ujit të pijshëm
- Trajtimi i ujërave të ndotura
- Menaxhimi i mbetjeve të ngurta
- Ndotja e tokës
- Përmirësimi i teknologjisë së industrive shtetërore

4) Menaxhimi i burimeve mjedisore

Qeveria synon të krijojë një menaxhim të qëndrueshëm të burimeve mjedisore në çështjet e mëposhtme:

- Shfrytëzimi i resurseve minerale: administrim i qëndrueshëm pa ndikim negativ në mjedis;
- Shfrytëzimi i pyjeve dhe kullotave: menaxhim i qëndrueshëm për të garantuar të burime të bollshme në të ardhmen;
- Shfrytëzimi në peshkim: administrim i qëndrueshëm në përputhje me mbrojtjen e natyrës;
- Menaxhimi i tokës: kontroll i zhvillimit në mënyrë që të ruhet peizazhi dhe biodiversiteti;
- Administrimi i qëndrueshëm i zonave të mbrojtura: rritje dhe përmirësim i tokave të përcaktuara;
- Mbrojtja e tokës: Parandalimi i erozionit të tokës dhe shkretëtirizimi;
- Mbrojtja e florës dhe faunës: parandalimi i humbjeve të diversitetit të florës dhe faunës
- Burimet ujore dhe të drejtat menaxhuese të ujit: ruajtja e ujit dhe ruajtja e cilësisë së ujit.

Menaxhimi i qëndrueshëm i burimeve të tilla duhet të bazohet në një kuadër të kontrolluar ligjesh e rregulloresh të cilat duhet të zbatohen nëpërmjet një monitorimi të përshtatshëm dhe sistemi lejesh zbatimi. Sistemi aktual duhet të përmirësohet veçanërisht procesi i alokimit të burimeve dhe lejet duhet të jenë më transparente dhe të hapur për publikun. Sistemi gjithëpërfshirës i përdorimit të tokës / planifikimit hapësinor i zhvilluar nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (MPPT) duhet të mbështetet nga MMPAU.

5) Komunikimi dhe Ndërgjegjësimi

Niveli aktual i ndërgjegjësimit të publikut është i ulët, ndonëse janë bërë disa përparime drejt komunikimit efektiv për mbrojtjen e mjedisit. Megjithatë, këto duhet të jenë të konsoliduara dhe duhet të forcohet drejtoria e komunikimit të MMPAU, për të arritur qëllimet e përcaktuara.

Masat duhet të merren për të adresuar çështjet në vijim:

- Për të siguruar informacion për publikun në nivel kombëtar dhe lokal;
- Për të rritur ndërgjegjësimin mbi kërkesat ligjore dhe
- Për të nxitur sjellje miqësore me mjedisin.

6) Decentralizimi i Kontrollit Mjedisor

Decentralizimi i kontrollit të mjedisit do të rrisë rolin e pushtetit vendor në financimin e shërbimeve të kontrollit të mjedisit si uji, ujërat e zeza, dhe menaxhimin e mbetjeve të ngurta.

Pushteti vendor, aktualisht, nuk ka burime financiare për të përmirësuar nivelin e përcaktuar të shërbimit për kontrollin mjedisor. Do të duhen mbështetje financiare nga qeveria si dhe nga donatorë të jashtëm. Krijimi i një "Fondi Mjedisor" do të jetë një nga qasjet për të mbështetur financiarisht pushtetin vendor, pra, është propozuar decentralizimi në kontrollin e mjedisit.

(5) Ligjet dhe rregulloret mbi Konsideratat mjedisore dhe sociale

1) Të përgjithshme

Qeveria shqiptare është duke u përballur me një kërkesë për ndryshime në legjislacionin e brendshëm, përfshirë dhe sektorin mjedisor për t'u harmonizuar ose përputhur me direktivat e BE. Dokumenti kryesor i politikës për arritjen e përputhshmërisë legjislative është Plani Kombëtar për Përafrimin e Legjislacionit i cili u përditësua në maj 2007. Ka një hendek të konsiderueshëm midis legjislacionit aktual dhe direktivave evropiane. Në përgjithësi, në Shqipëri, niveli i propagandës së legjislacionit dhe niveli i njohurive të publikut mbi legjislacionin është relativisht i ulët. Aktualisht nevojiten përpjekje drejt realizimit të zbatimit të ligjeve dhe rregulloreve.

2) Mbrojtja / Konservimi mjedisor

Ligji Nr. 10431 (datë 9 qershor 2011) është një ligj themelor për mbrojtjen e mjedisit, që ofron parimet bazë për mbrojtjen e mjedisit, politikat mjedisore, Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM), Vlerësimin strategjik Mjedisor VNM dhe të sistemit të licencimit mjedisor. Parimet themelore për mbrojtjen e mjedisit janë përcaktuar si zhvillim i qëndrueshëm, masa parandaluese, "parimi ndotësi paguan", restaurimi i dëmit mjedisor apo degradimit, edukimi i publikut për mbrojtjen e mjedisit, pjesëmarrjen e publikut në vendimmarrje për projektet e zhvillimit dhe sigurimi i transparencës.

Janë dhënë politikat dhe strategjitë kombëtare mjedisore, strategjitë sektoriale mjedisore dhe planet e veprimit në nivel kombëtar dhe rajonal. Planet sektoriale dhe rajonale të veprimit do të përcaktohen në përputhje me strategjitë kombëtare të mjedisit.

Çdo projekt apo aktivitet që do të ndikojnë ose mund të ndikojnë në mjedis, duhet të marrë një Deklaratë Mjedisore, Leje Mjedisore, Pëlqim dhe Autorizim nga MMPAU ose nga Agjencia Rajonale e Mjedisit (ARM) para zbatimit të projektit. Ligji përcakton se procesi i VNM do të kërkohet, sipas variantit përkatës para zhvillimit të çdo projekti, në mënyrë që të identifikojë, parashikojë, interpretojë, masë, komunikojë dhe parandalojë ndikimin e çdo projekti në mjedis, dhe se Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM) do të jetë i nevojshëm për të vlerësuar ndikimet e mundshme në mjedis të një politike, plani ose programi.

3) Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis

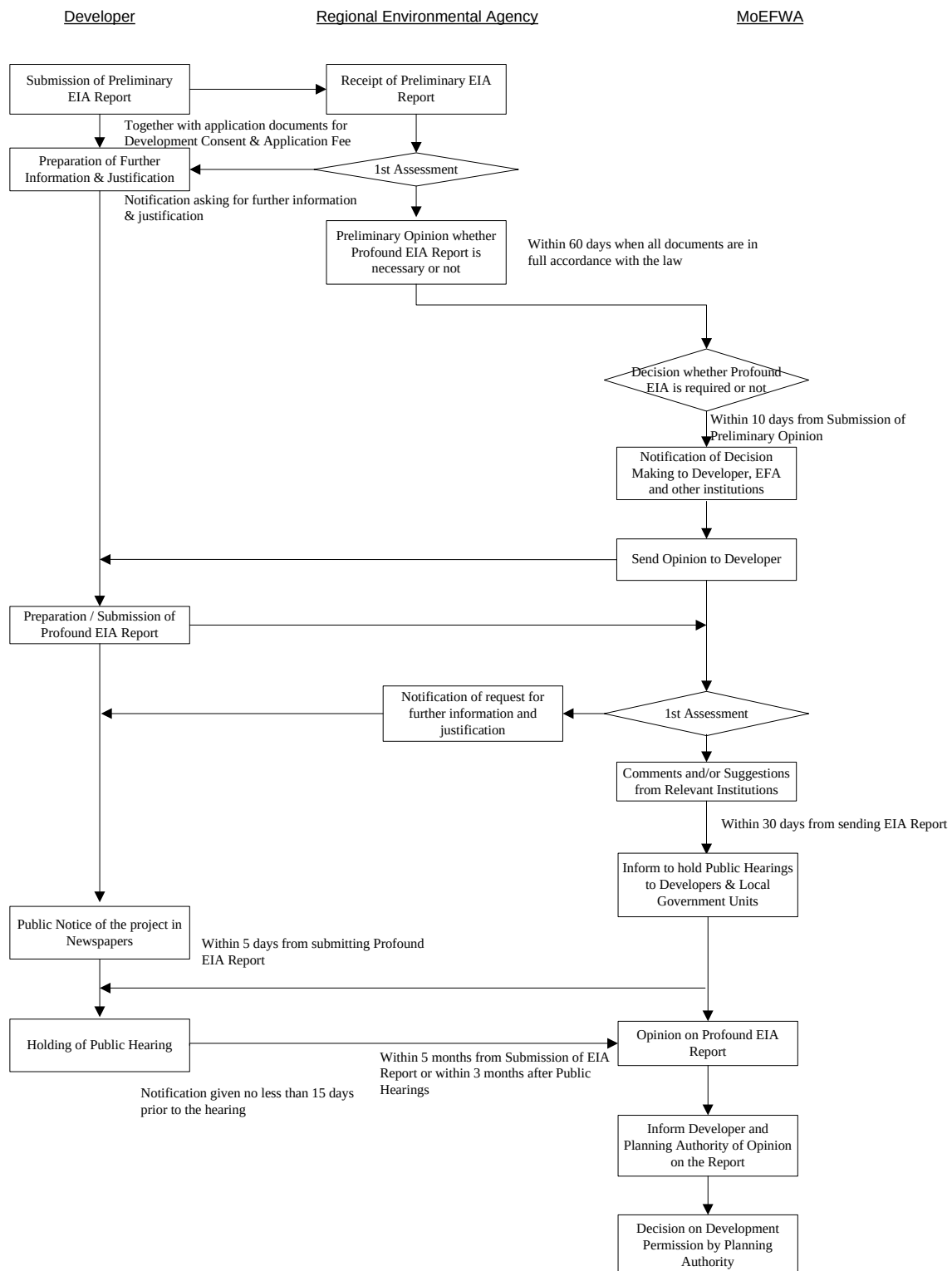
Një ligj i ri VNM të ligjit Nr. 10 440 u miratua në Qeverinë e Shqipërisë në korrik 2011. Ligji i ri u miratua për të harmonizuar / integruar sistemin legjislativ kombëtar me direktivat e BE-së.

Sipas ligjit, vlerësimi mjedisor duhet të përfshijë përcaktimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të pritshme nga një projekt nëse është zbatuar ose jo. Proces i VNM në bazë të ligjit është treguar në figurën 8.2.1.

Si hap i parë, një zhvillues duhet të përgatisë një Raport Paraprak Vlerësimi Ndikimi në Mjedis dhe ta dërgojë Agjencinë Rajonale të Mjedisit (ARM). Pas shqyrtimit të raportit nga ana e ministrisë (Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujit), kjo e fundit merr një vendim nëse projekti duhet të kërkojë një raport VNM-je të thelluar apo jo. Kur një VNM e thelluar është e nevojshme për projektin, zhvilluesi duhet të përgatisë raportin dhe ta dorëzojnë atë në ministri. Pas kësaj, zhvilluesi duhet të rishikojë raportin pas marrjes së kërkesës për informacion të mëtejshëm dhe komente nga ministria dhe të koordinojë / të mbajë degjesë publike mbi raportin.

Si hap final, ministria reflekton opinionet e degjesës publike mbi raportin dhe merr një vendim mbi miratimin e projektit.

Tipet e projekteve në sektorët e këtij studimi, të cilat kërkojnë një raport paraprak Vlerësimi Mjedisor apo një raport të thelluar VNM-je janë paraqitur në Tabelën 8.2.1



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 8.2.1 Procesi i VNM-së Bazuar në LIGJIN Nr. 10 440, Datë 7 Korrik 2011

Tabela 8.2.1 Lista e Tipeve të Projekteve të Sektorëve të Studimit Bazuar në Ligjin Nr. 10 440

Sektori	Tipi i projektit që kërkon	
	VNM e Thelluar	VNM Paraprake
Rrugë/ Transport	- Ndërtimi i linjave për trafik hekurudhor me distanca të gjata. - Ndërtimi i autostradave dhe rrugëve ekspres - Ndërtimi i një rruge të re me katër ose më shumë korsi, ose rregullimi dhe/ose zgjerimi i një rruge ekzistuese, që ka dy apo me pak korsi	- Projektet e zhvillimit urban përfshirë projektet e parkimeve - Ndërtimi i hekurudhave që nuk janë të listuara në VNM e thelluar - Ndërtimi i rrugëve që nuk janë të listuara në VNM e thelluar - Tramvaj, hekurudha nëntokësore dhe në lartësi
Menaxhimi i mbetjeve të ngurta	Instalime për incinerimin ose instalime për asgjësimin e mbetjeve, me një kapacitet mbi 50 t/ditë	Struktura për eliminimin e mbetjeve që nuk janë të listuara në VNM e thelluar
Furnizimi me ujë	- Nxjerrja e ujit nëntokësor ose skema të rimbushjes artificiale të ujit nëntokësor, (uji i rimbushjes është i barabartë ose më i madhe se 10 milion m³) - Veprat për transferimin e burimeve ujore midis baseneve lumore, kur vëllimi i ujit mbikalon 10 milion m³ / vit - Digat dhe rezervuarët që kanë vëllim uji mbi 10 milion m³.	Diga dhe instalime të tjera për të mbajtur/depozituar ujë në periudha afatgjata
Kanalizimet	Impiantet e trajtimit të ujërave të ndotura, me kapacitet mbulimi 30,000 banorë	Impiantet e trajtimit të ujërave të ndotura që nuk janë të listuara në VNM e thelluar

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

4) Çështje Institucionale dhe Administrative për të Plotësuar Konsideratat Mjedisore dhe Sociale

a) Sistemi Administrativ në Konsideratat Mjedisore dhe Sociale

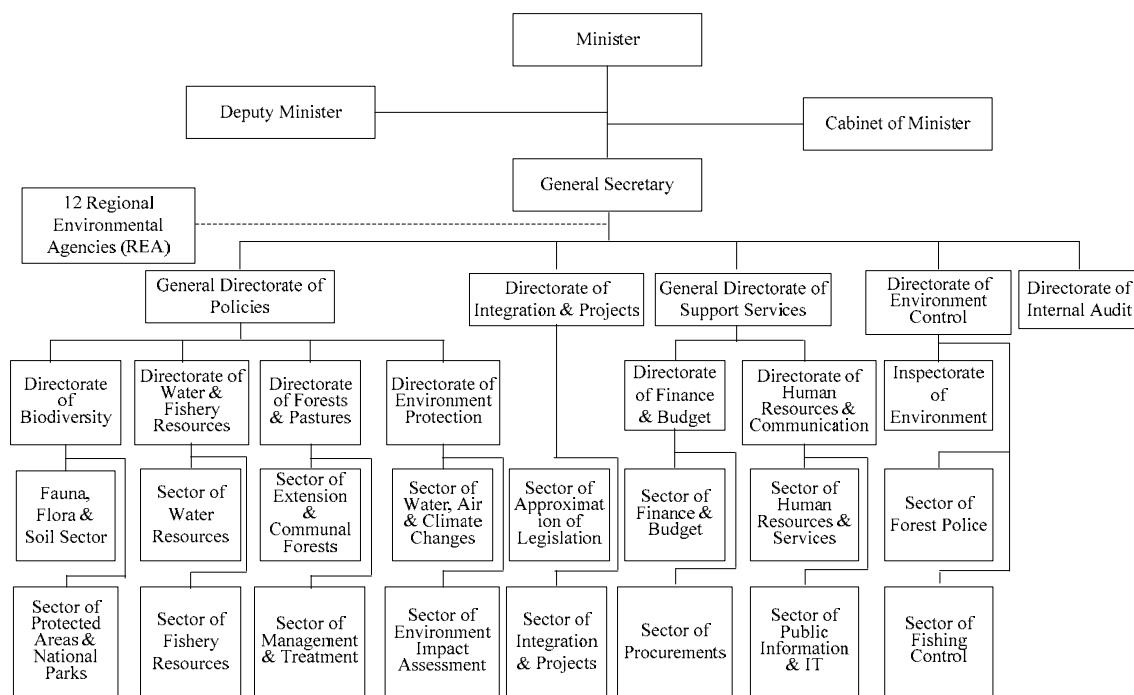
Niveli i qeverisjes qendrore

MMPAU është organi më i lartë qeveritar përgjegjës për mbrojtjen e mjedisit në Shqipëri. Në fillim të vitit 2006, MMPAU është ngarkuar gjithashtu me inspektimin / menaxhimin e çështjeve mjedisore që lidhen me ujin, kullotat dhe pyjet.

Detyrat kryesore të MMPAU-së përfshijnë zbatimin e politikave kombëtare, vendimmarrjen për zhvillimin parësor të sektorëve mjedisorë dhe pylltarisë, zhvillimin e programeve kërkimore kombëtare në sektorin e mjedisit, si dhe koordinimin e aktiviteteve për mbrojtjen e mjedisit në bashkëpunim me ministrinë e tjera dhe autoritetet lokale.

Sikurse tregohet në Figurën 8.2.2, MMPAU është i organizuar në pesë drejtori kryesore, përkatësisht, Drejtoria e Përgjithshme e Politikave, me katër drejtori nën varësi, Drejtoria e Integritetit dhe Projekteve, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve Mbështetëse, të tilla si financat dhe burimet njerëzore, Drejtoria e Kontrollit për Mjedisin dhe Drejtoria e Auditimit të Brendshëm.

MMPAU mbështetet te 12 ARM-të cilat janë të vendosura në 12 qarqet administrative (të quajtur "Prefektura" në Shqipëri). ARM janë përgjegjës për implementimin dhe zbatimin e legjislacionit kombëtar, kryerjen e inspektimit në terren, kontrollin e objekteve operative dhe përdorimin e resurseve natyrore brenda rajoneve të tyre, dhënien e autorizimit mjedisor për projektet e reja, dhe mbështetjen e monitorimit dhe vlerësimeve mjedisore.



Burimi : Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave

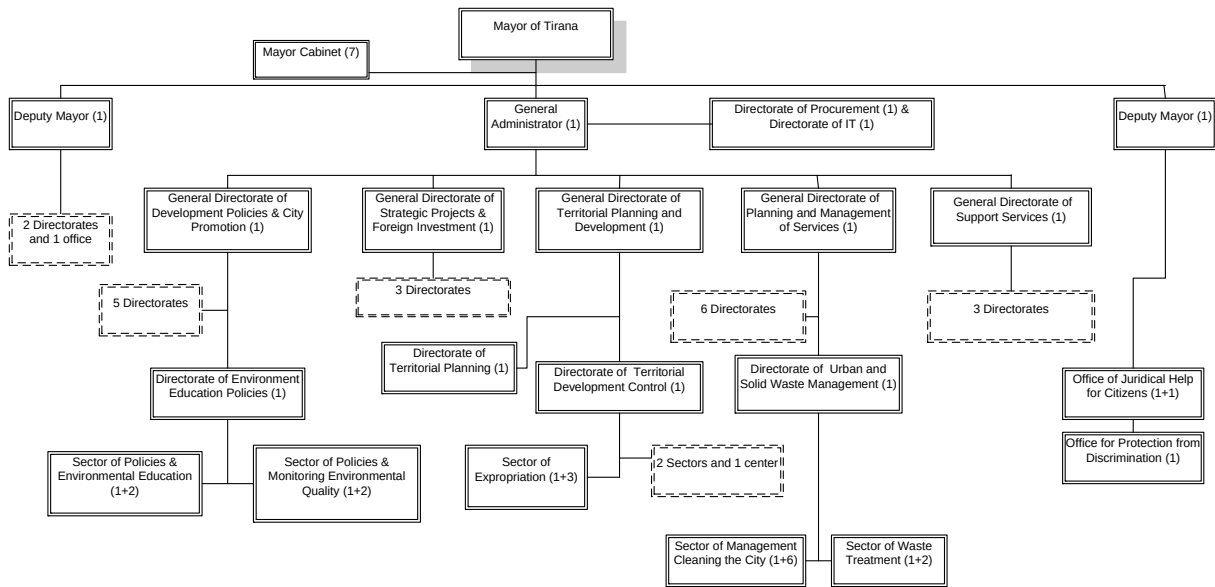
Figura 8.2.2 Organigrama e Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave

Qeverisja Vendore (Bashkia e Tiranës)

Një kryetar i ri u zgjodh në vitin 2011 dhe krijoi një organigramë të re të Bashkisë së Tiranës, siç është paraqitur në figurën 8.2.3.

Drejtoria e Politikave dhe Edukimit Mjedisor dhe Drejtoria e Manaxhimit të Mbetjeve Urbane dhe të Ngurta janë përgjegjëse për mbrojtjen dhe monitorimin e mjedisit.

Përsa i përket çështjeve sociale, nga njëra anë, Drejtoria e Kontrollit të Zhvillimit të Territorit dhe Zyra Për Mbrojtjen Nga Diskriminimi, nën varësinë e nënkryetarit janë ngarkuar në koordinimin e çështjeve sociale për grupet vulnerabel dhe për shpronësimet me qëllim realizimin e projekteve të zhvillimit.



Burimi: Bashkia e Tiranës

Figura 8.2.3 Organigrama e Bashkisë të Tiranës (2011)

b) Shpronësimet e Tokës

Në Shqipëri, shpronësimi i tokës zbatohet në përputhje me Ligjin Nr. 8561, datë 22 dhjetor 1999 dhe vendimeve të qeverisë, të përmbledhura në Tabelën 8.2.2.

Tabela 8.2.2 Lista e ligjeve dhe rregulloreve për shpronësimin e tokës

Nr. i ligjeve dhe i rregulloreve	Emërtimi
Ligji Nr. 8561 datë 22. 12. 1999	Shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pasurisë pronë private për interes publik
VKM Nr. 126 datë 23. 03. 2000	Përbërjen dhe procedurat e punësimit të komisionit të posaçëm për shpronësimet
VKM Nr. 127 datë 23. 03. 2000	Përmbajtjen dhe procedurat e paraqitjes së kërkesës dhe të njoftimit për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pasurisë pronë private për interes publik
VKM Nr. 138 datë 23. 03. 2000	Kriteret teknike të vlerësimit dhe të përlllogaritjes së masës së shpërbërimit të pasurive pronë private që shpronësohen, të pasurive që zhvlerësohen dhe të të drejtave të personave të tretë, për interes publik
VKM Nr. 147 datë 23. 03. 2000	Rregullat dhe mënyrën e funksionimit të komisionit të posaçëm për shpronësimet

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Bazuar në Ligjin Nr. 8561, shpronësimi i tokës ose përdorimi i përkohshëm i tokave private mund të ekzekutohet vetëm në rast se interesi publik ka përparësi mbi pronat private.

Interesi publik është përkufizuar si vijon:

- Për realizimin e detyrimeve të shtetit që rrjedhin nga traktatet dhe konventat ndërkombëtare shumëpalëshe.
- Për realizimin e programeve, të projekteve dhe investimeve, të parashikuara në marrëveshje ndërkombëtare me shtrirje në territorin e disa shteteve.

- Për realizimin e projekteve dhe të investimeve, që paraqesin interes ose shtrirje territoriale kombëtare ose vendore në fushën e transporteve të çdo lloji, të energjetikës, të telekomunikacionit, të veprave ujore të çdo lloji, në shërbim dhe interes të publikut.
- Për realizimin e projekteve dhe investimeve kombëtare ose vendore, në funksion të ruajtjes së mjedisit, të shëndetit, kulturës dhe arsimit publik, si dhe të infrastrukturës, në shërbim dhe interes të publikut.
- Për realizimin e programeve dhe investimeve në fushën e mbrojtjes kombëtare.
- Për mbrojtjen e monumenteve dhe objekteve të paluajtshme të karakterit arkeologjik, historik, kulturor e shkencor, kur këto qëllime, për vetë natyrën e këtyre objekteve, nuk mund të realizohen nga pronari privat për shkak të pamundësisë objektive apo të qëndrimit subjektiv të tij, me pasojë rrezikimin real të mosrealizimit, dëmtimit ose të pengimit të funksionimit të tyre.

Shpronësimi i tokës mund të ekzekutohet kur personat juridikë publikë, privatë apo të huaj, do të zbatojnë një projekt për interes publik mandatuar në Ligjin Nr. 8561.

Procedura e shpronësimeve tregohet në Figurën 8.2.4.

Si hap fillestar, aplikuesi duhet të përgatisë dokumentet e aplikimit si më poshtë dhe t'ia paraqesë ato në ministrinë kompetente:

- Aktet që vërtetojnë cilësinë dhe regjistrimin e tij si person juridik.
- Projektet e nevojshme dhe të miratuara sipas ligjit, si dhe argumentet përkatëse ligjore për interesin publik, lidhur me realizimin e këtyre projekteve.
- Dokumentacioni lidhur me burimin dhe garantimin e fondeve financiare të nevojshme për realizimin e projektit.
- Vlerësimi paraprak i objekteve të shpronësimit dhe i masës së shpërblimit që parashikohet për secilin pronar privat.
- Lejet dhe miratimet përkatëse nga organet kompetente sipas ligjit, në përputhje me natyrën dhe llojin e projektit që kërkohet të realizohet.
- Aktet që vërtetojnë mënyrën e realizimit të projektit, nga vetë kërkuesi i shpronësimit ose me të tretë, si dhe afatet përkatëse.
- Lista e pronarëve të pasurive pronë private për të cilat kërkohet shpronësimi, lista e pronarëve, pasuritë private të të cilëve zhvlerësohen për shkak të shpronësimit, si dhe lista e personave të tretë që duhet të kompensohen për të drejtat e tyre mbi pasuritë pronë private që kërkohet të shpronësohen, së bashku me shpjegimet dhe të dhënat e nevojshme për secilin prej tyre, me parashikimet përkatëse për vlerësimin e këtyre pasurive dhe të drejtave, si dhe adresat dhe vendbanimi më i fundit i njohur i pronarëve dhe personave të tretë përkatës.
- Dokumentet që vërtetojnë shkakun e shpronësimit.

Ministri përgjegjës pasi ai merr dokumentet e aplikimit, urdhëron ngritjen e një komisioni të veçantë për procesin e shpronësimit të tokës. Ministri, kur gjykohet e nevojshme kryen një inspektim të pronës. Ministria kthen dokumentet e aplikimit, dhe kur është e nevojshme, aplikanti duhet të rishikojë dokumentet e tij në përputhje me udhëzimet e ministrisë. Ministria

kompetente merr vendim për pranimin e dokumenteve të aplikimit mbi shpronësimin e tokës dhe njofton menjëherë kërkuuesin.

Midis aplikuesit dhe ministrisë kompetente bëhet një marrëveshje ku përcaktohen si të drejtat dhe detyrimet reciproke të lidhura me procedurën e shpronësimit. Brenda 10 ditësh nga data e hyrjes në fuqi e marrëveshjes mbi objektin subjekt shpronësimi, ministria kompetente fillon një proces të njoftimit të drejtpërdrejtë të çdo pronari ose grupim pronarësh të pronave private të cilat do të shpronësohen ose zhvlerësohen, si dhe të palëve të treta lidhur me kompensimin e tyre.

Për të mbrojtur të drejtat dhe interesat e palëve të treta në lidhje me pronën private e cila do të shpronësohet, në të njëjtën kohë me njoftimin e kërkesës për shpronësim për interes publik, ministria kompetente publikon aplikimin për shpronësim në Fletoren Zyrtare, në një gazetë me qarkullim kombëtar dhe në një gazetë lokale për një periudhë një-javore.

Komisioni i Veçantë i ngritur nga ministri kompetent, bën vlerësimin përfundimtar si dhe llogaritjet e shumës të kompensimit për subjektet e shpronësuar.

Në përfundim të procedurave paraprake të shpronësimit, ministri kompetent i paraqet Këshillit të Ministrave propozimin për shpronësim, të shoqëruar me dokumentacionin e mëposhtëm:

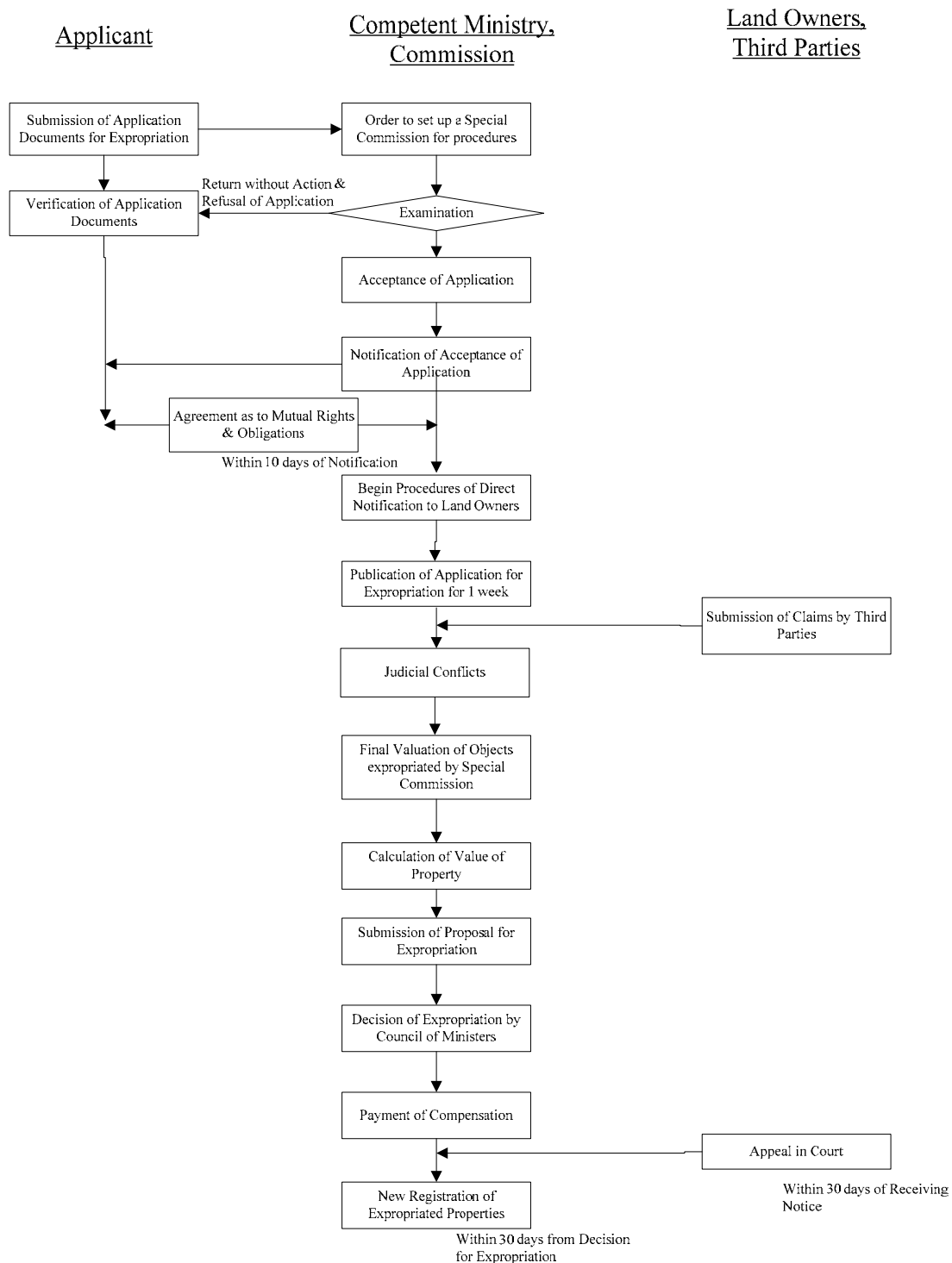
- Një deklaratë përmblledhëse të qëllimit, arsyes dhe domosdoshmërisë për shpronësim, si edhe afatin e fillimit dhe të mbarimit të shpronësimit;
- Dokumentet e aplikimit;
- Lista përfundimtare e pronarëve të pronave që do të shpronësohen ose zhvlerësohen dhe dokumentet përkatëse të pronësisë, si dhe një listë të palëve të treta drejtat e të cilëve do të kompensohen për shkak të shpronësimit;
- Dokumentet që vërtetojnë shpenzimet e procesit të shpronësimit.

Kur një aplikim për shpronësim, i pranuar nga ministria kompetente, refuzohet nga Këshilli i Ministrave, ministria kompetente i kthen kërkuuesit të gjitha fondet e depozituara për procedurën e shpronësimit.

Shuma e kompensimit u jepet ose vihet në dispozicion respektivisht personit që ka lidhje me pronën e shpronësuar, pronarit ose palës së tretë që është cenuar, jo më vonë se tre muaj nga data kur vendimi i gjykatës ka marrë formë të prerë.

Pronarët e pronave që shpronësohen e zhvlerësohen nga shpronësimi dhe palëve të treta drejtat e të cilëve cenohen për shkak të shpronësimit kanë të drejtë të ankohet në gjykatë brenda 30 ditëve nga marrja e njoftimit.

Në rastet kur pronat private që janë shpronësuar sipas ligjit duhet të regjistrohen, ky regjistrim bëhet nga ministria kompetente brenda 30 ditëve nga data kur vendimi i Këshillit të Ministrave për shpronësimin është marrë.



Burimi: Ekupi Studimor i JICA-s bazuar në ligjin 8561, datë 22.12. 1999

Figura 8.2.4 Procedura e Shpronësimeve Bazuar në Ligjin Nr. 8561

c) Zhvendosje të Pavullnetshme

Shqipëria nuk ka ndonjë ligj të veçantë dhe rregullore për zhvendosjet. Shembulli i fundit për zhvendosjen e njerëzve të prekur nga projektet e infrastrukturës është bërë mbi një bazë ad-hoc dhe u kërkuar një Vendim i veçantë i Këshillit të Ministrave. Konsolidimi i tokës, përdorimi i tokës, përdorimi i mjedisit dhe ujit janë nën varësinë e Ministrisë së Bujqësisë dhe Ushqimit dhe Ministrisë të Mjedisit. Çështjet sociale janë nën përgjegjësinë e Ministrisë së Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta.

8.2.2 Gjetje nga Studime të Mëparshme dhe Kërkime

(1) VSM për planin rregullues të Tiranës (PRrT)

Raporti përfundimtar i Planit Rregullues të Tiranës për VSM-në i shtatorit 2008 u shqyrtua në lidhje me konsideratat mjedisore dhe sociale për planin mbizotërues / programin e studimit të propozuar JICA për zhvillimet urbane në Bashkinë e Tiranës. Raporti i VSM është porositur nga Bashkia e Tiranës me ndihmën e Bankës Botërore.

(2) Profili i VSM për PRrT

PRrT e 1990 nuk parashikonte e as kishte planifikuar zgjerimin masiv të qytetit. Planit i mungonte politika mbështetëse dhe nuk kishte të bashkëlidhura kushte ligjore detyruese për tokën. PRrT i ri u përgatit për t'iu përgjigjur përdorimit aktual të tokës, të akomoduar nevojat e planifikimit dhe të zhvillimit të qytetit, dhe për të promovuar një menaxhim më të mirë të tokës.

Plani përbëhet nga një plan i përgjithshëm i përdorimit të tokës dhe një plan i përgjithshëm zonimi me zhvillimin e infrastrukturës si rrugë anazore dhe zona e parkimit. Ky i fundit jep udhëzime të qarta për llojet e ndërtimit dhe aktivitetet në çdo zonë. Këto plane janë të shoqëruara nga një kod i detajuar i zonimit me proceset të veçanta zhvillimi. Janë përfshirë dhe rekomandime për përmirësimin e kuadrit ligjor dhe institucional për planifikimin, së bashku me masat e ndërtimit të kapaciteteve.

Nga pikëpamja mjedisore, PRrT propozon mbrojtjen e zonave të gjelbra ekzistuese dhe rrjedhave ujore në dhe rreth qytetit. Këto zona të gjelbra përfshijnë zonat përreth liqeneve dhe përgjatë dy lumenjve, si dhe në limitet e zhvillimit urban dhe zonave të gjelbra, si përgjatë brigjeve të lumit të Tiranës dhe sektorit të planifikuar lindor të anazës.

Përgatitja e VSM-së është një proces i detyrueshëm në legjislacionin mjedisor shqiptar me konsideratat mjedisore dhe sociale për formulimin e një politike, programi, apo plan. VSM-ja për PRrT identifikon ndikimet e mundshme negative të planit në mjedis dhe rekomandon masa parandaluese dhe zbutëse.

(3) Ndikimet e Mundshme dhe Masa Zbutëse të PRrT

Ndikimet e mundshme dhe masat e propozuara nga PRrT janë përmbledhur në Tabelën 8.2.3.

Sipas VSM-së, zbatimi efektiv i PRrT pritet të ketë ndikime të dobishme mjedisore. Do të sjellë rritjen e projektuar të popullsisë që është vendosur në zona të banuara jo të përshtatshme dhe do të zhvillojë zona të reja të qëndrueshme komerciale dhe residenciale në Bashkinë e Tiranës. Plani gjithashtu do të ruajë trashëgiminë e ndërtuar të qytetit duke promovuar një siluetë më të

qëndrueshme dhe me pamje më të këndshme, duke ndihmuar në mbrojtjen dhe zhvillimin e parqeve përreth qytetit duke parandaluar zhvillimet e mëtejshme në kodra. PRRt pritet të mundësojë përmirësime mjedisore, edhe pse do të ketë ndikim të kufizuar në përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe ujit. Përfitimet do të jenë kryesisht në përdorimin më efikas të tokës.

Tabela 8.2.3 Përmbledhje e Ndikimeve të mundshme dhe masave të propozuara nga PRRt

Çështjet mjedisore	Ndikimet e mundshme mjedisore	Masat e propozuara nga PRRt
Cilësi e keqe e ajrit në qytet	Cilësia e ajrit në shumë pjesë të qytetit më e ulët se standardet shqiptare dhe ato ndërkombëtare.	Propozimet për transportin ka si qëllim ngadalësimin e rritjes së numrit të makinave dhe reduktimin e ndotjes së ajrit në qendrën e qytetit. Unaza e jashtme e qytetit duhet të lehtësojë trafikun në qendër të qytetit.
Cilësi jo e mirë e ujit të lumenjve	Ujë i ndotur i lumenjve përgjatë gjithë rrjedhës deri në detin Adriatik.	Zhvillimi i impianteve të trajtimit të ujërave të ndotura.
Cilësi dhe sasi e jo e kënaqshme e ujit të pijshëm	Shpenzimi i ujit në shishe dhe gjenerimi i mbetjeve plastike. Ndotja e ujërave nëntokësore	Skenari i zhvillimit të PRRt përputhet me studimin e Master Planit, Por në PRRt nuk është parashikuar të përfshijë infrastrukturën
Menaxhimi i mbetjeve të ngurta	Landfill i ri do të përmirësojë zonën, por nuk planifikohet të përmirësohet pastrimi i fushës aktuale që ndot ujërat sipërfaqësorë dhe lumen Erzen. Në disa zona të Tiranës pamjet e mbeturinave mbeten të shëmtuara.	Nuk propozohet zhvillim për zonën e Sharrës dhe rreth saj. Grumbullimi i mbetjeve të ngurta është proces që ka filluar dhe për këtë arsye nuk përfshihet në plan.
Humbje e zonave të trashëgimisë kulturore	Humbja e karakteristikave unike të qytetit.	Identifikon zonat brenda studimit të cilat do të ruhen. Propozon masat për ruajtjen.
Mungesa e hapësirave të reja të gjelbra në qendrën e qytetit.	Humbja e pemëve dhe e vlerës së shërbimeve për banorët.	Përfshin krijimin e parqeve në zonat e reja të zhvillimit. Paraqet procesin nëpërmjet të cilit do të identifikohen dhe ruhen zonat
Rrezik për tërmete		Në kodet e ndërtimit, por nuk specifikon nevojat e ndërsjellta .
Rreziqe nga radoni.	Nuk dihet plotësisht shkaku	Nuk ka
Zvogëlim i biodiversitetit dhe humbje e florës dhe faunës.	Nuk njihet plotësisht, por ka probleme të përgjithshme të humbjeve ekologjike.	Nuk ka propozime të drejtpërdrejta, por ulja e zhvillimit të çrregullt urban do të sjellë edhe uljen e humbjes në biodiversitet.

Burimi: Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM) i Planit Rregullues të Tiranës, Bashkia e Tiranës, 2008

(4) Përfshirja e grupeve të interesit

Qeveria qendrore dhe pushteti lokal kryen një seri takimesh për të informuar palët e interesuara në lidhje me qëllimet e VSM-së. Një tjetër qëllim i këtyre takimeve ishte që të informoheshin mbi gjendjen ekzistuese dhe të prisnin propozime në lidhje me kushtet mjedisore dhe menaxhimin urban në Bashkinë e Tiranës.

Grupet kryesore të interesit janë më poshtë:

- Bashkia e Tiranës
 - Drejtoria e Planifikimit Urban
 - Drejtoria e Menaxhimit të Shërbimeve të Infrastrukturës
 - Drejtoria e Promovimit të Qytetit
 - Drejtoria e Menaxhimit Mjedisor
- Ministria e mjedisit, Pyjeve, Administrimit të Ujërave:
 - Drejtoria e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis dhe Lejeve
 - Agjencia Kombëtare për Mjedisin dhe Pyjet
 - Agjencia Rajonale Mjedisore

- Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, Drejtoria e Përgjithshme e Furnizimit me Ujë dhe Kanalizimeve
- Ministria e Shëndetësisë, Institutit i Shëndetit Publik
- Komuna e Dajtit
- Komuna e Kasharit
- Komuna e Paskuqanit
- BE –Projekti i Asistencës për Përshtatjen e Legjislacionit Mjedisor
- BE –Projekti i Asistencës për Forcimin e Menaxhimit Mjedisor në Shqipëri

Më 17 shtator 2008 u bë një prezantim në Bashkinë e Tiranës për VSM-në dhe rolin e saj në PRrT. Ky prezantim siguroi mendime të ndryshme që u përfshimë në plan, ka pasur disa komente mbi ndikimin e mikro-klimave në dendësi të ndryshme të qytetit.

Më 19 shtator 2008 u bë një takim në Hotel Tirana International ku morën pjesë agjencitë e grupe të ndryshme mjedisore. Në takim u diskutuan synimi i VSM-së dhe qasjet në përgatitjen e tij së bashku me çështjet kryesore mjedisore.

Një takim i përbashkët u mbajt në Hotel Sheraton në 25 shtator 2008 së bashku me ekipin e hartimit të planit rregullues. Megjithatë ky takim u fokusua më shumë në PRrT dhe në nevojën për një planifikim ndërvendor në Tiranë, u dha dhe mundësia për të dëshmuar se si kjo çështje është e lidhur me adresimin e çështjeve mjedisore në Tiranë, veçanërisht me përdorimin e tokës.

8.3 Objektivat dhe Metodologjia e VSM-së

8.3.1 Objektivat

Objektivi i VSM-së është të bëjë një vlerësim në nivelin e Ekzaminimit Fillestar Mjedisor (EFM) për planet bazë të propozuara që do të formulohet duke patur vitin 2027 si vit të synuar të secilit sektor rrugë / transport, menaxhimi i mbetjeve urbane, furnizimi me ujë dhe trajtimi i kanalizimeve dhe ujërave të shiut.

Sipas Udhëzimeve të JICA-s, VSM-ja studion konsideratat mjedisore dhe sociale në variantet e propozuara të planeve në një fazë fillestare të hartimit të masterplaneve. Në këtë studim, planet themelore të propozuara janë shqyrtuar në drejtim të konsideratave mjedisore dhe sociale sipas direktivave të përshkruara në Udhëzimet JICA.

8.3.2 Metodologjia

VSM-ja do të vlerësojë ndikimet e mundshme mjedisore dhe sociale nga planet e veprimit të mësipërme apo projekteve parësore për çdo sektor nëpërmjet analizës së të dhënave dhe informacioneve të të dhënave dytësore si dhe rezultatet e vizitave në terren. Elementët e mjedisit shoqëror (p.sh., çështjet e tokës, përdorimi i tokës, infrastruktura sociale dhe trashëgimisë kulturore) e mjedisit natyror (p.sh., topografia, gjeologjia, flora dhe fauna) dhe ndotja (p.sh., e ajrit, ujit, tokës dhe zhurmat) u përcaktuan për vlerësimin e ndikimeve të mundshme të këtyre

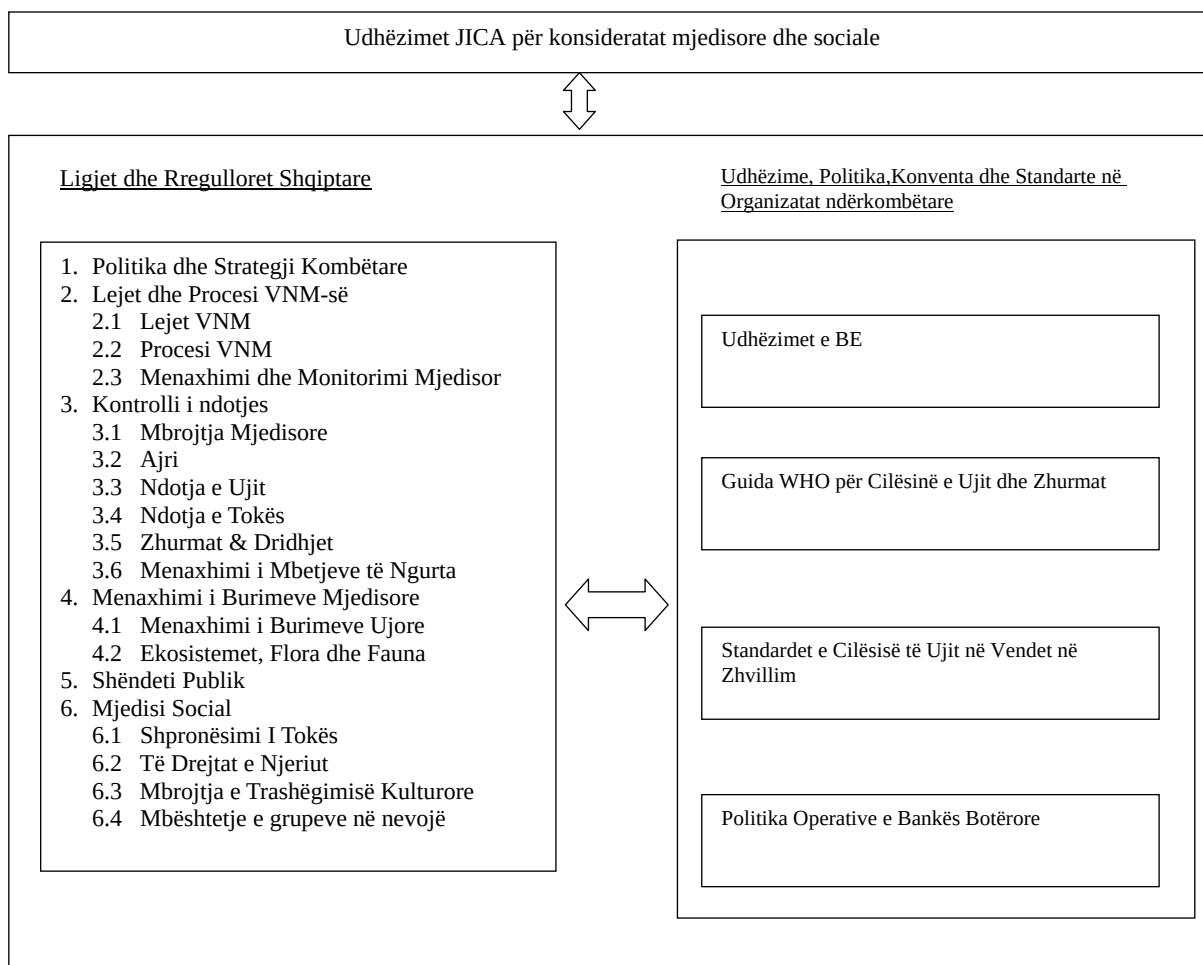
elementeve mjedisore në çdo fazë të veprimit, domethënë, para ndërtimit, gjatë ndërtimit dhe gjatë funksionimit. Ndikimi është analizuar në bazë të tri niveleve për mundësinë e ndikimeve negative, dmth, ndikim Serioz, Diçka, dhe I Papërfillshëm.

Në rast se ekziston mundësia e ndikimit negativ nga planet e veprimit të propozuar apo projektet, janë rekomanduar masat zbutëse e tyre duke përfshirë edhe krijimin e planit të menaxhimit mjedisor.

8.4 Baza Ligjore për VSM-në

Baza ligjore e VSM-së pasqyrohet në Figurën 8.4.1. Analiza e VSM-se, veçanërisht vlerësimi i ndikimit të mundshëm mjedisor dhe social do të bazohet në ligjet dhe rregulloret Shqiptare. Megjithatë, për çështje si zhvendosja e detyruar, standardet e cilësisë të ujit, të cilat nuk janë të rregulluara në Shqipëri, disa udhëzime ose politika ndërkombëtare si Politikat Operative të Bankës Botërore ose të WHO, janë përdorur.

Lista e ligjeve dhe rregulloreve që përbëjnë bazën ligjore të përmendur më lart, është pasqyruar në Tabelën 8.4.1



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 8.4.1 Paraqitje Skematike e Bazës Ligjore të VSM-së

Tabela 8.4.1 Lista e Ligjeve dhe Rregulloreve që Zbatohen për VSM-në

Çështjet	Ligjet dhe rregulloret që aplikohen për VSM-në
1. Politika dhe Strategji Kombëtare	- Strategjia Mjedisore Kombëtare 2007 - Programi i Qeverisë 2005 – 2009 - Programi i Qeverisë 2009 – 2013
2. Lejet dhe Procesi VNM-së	- Ligji Nr. 10431, datë 9 qershor 2011, për Mbrojtjen Mjedisore - Ligji Nr. 10440, datë 7 korrik 2011, Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis - VKM Nr. 249, datë 24 prill 2003, për miratimin e dokumenteve për leje mjedisore dhe elementët e lejes mjedisore - Udhëzim Nr. 1 datë 3 mars 2009 “Për Detyrat e Organeve Mjedisore për të Siguruar Pjesëmarrjen e Publikut dhe të OJF-ve Mjedisore në Procesin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis” - VKM Nr. 103, datë 31 mars 2002 për monitorimin mjedisor
3. Kontrolli i ndotjes	- Ligji Nr. 10431, datë 9 qershor 2011, për Mbrojtjen Mjedisore - Ligji Nr. 8897, datë 16 maj 2002 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja - Udhëzim Nr. 6527 datë 24 dhjetor 2004 për vlerat e lejuara të ndotjes së ajrit dhe zhurmat e krijuara nga automjetet - Rregullore Nr. 803, datë 4 dhjetor 2003 për përcaktimin e standardeve të cilësisë të ajrit - Guida WHO për ujin e pijshëm
4. Menaxhimi i Burimeve Mjedisore	- Ligji Nr. 8093, datë 16 maj 2002, për burimet ujore (është amenduar që nga 1996 nga Nr. 8375, 8605 dhe 8736) - Ligji Nr. 9587, datë 20 Korrik 2006, për mbrojtjen e bio diversitetit - Ligji Nr. 8906 datë 6 korrik 2002, për zonat e mbrojtura - Ligji Nr. 10006, datë 23 tetor 2008, për mbrojtjen e faunës të egër - Ligji Nr. 9867, datë 31 janar 2008, për rregullat dhe procedurat e tregtisë ndërkombëtare të llojeve të rrezikuara të florës dhe faunës
5. Shëndeti Publik	- Strategjia Kombëtare për Shëndetin në Shqipëri, 2007-2013 - Ligji i Shëndetit Publik në Shqipëri (në proces)
6. Mjedis Social	- Ligji Nr. 8561, për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të tokës private për interes publik - Ligji Nr. 9048, datë 4 korrik 2003, për trashëgiminë kulturore - Politika Operative e Bankës Botërore për zhvendosjet e detyruara (OP.4.12) - Kushtetuta e Republikës të Shqipërisë, 1998

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

8.5 Analiza e Ndikimit Mjedisor në Projektet / Planet e Veprimit të Propozuara nga Secili Sektor

8.5.1 Sektori i Rugëve / Transportit

Në sektorin e Rugëve / Transportit, janë propozuar tre plane të mëdha të zhvillimit sipas tipit të projektit, këto plane janë: 1) Zhvillimi i unazës të jashtme për zgjidhjen e bllokimit të trafikut si pasojë e përqendrimit të trafikut në qendër të qytetit, 2) Sistemi i transportit publik drejt përmirësimit të nivelit ekzistues të shërbimit të transportit publik, dhe 3) Zhvillimi i zonave të parkimit për zgjidhjen e problemeve të parkimit në qendër të qytetit. Çdo plan i propozuar ka qëllimin e tij të veçantë për zgjidhjen e problemeve aktuale në këtë sektor, dhe do të jetë thelbësore të diskutohet vlerësimi i ndikimit veçmas për secilin plan.

Përveç kësaj, sfondi historik i planifikimit urban në Bashkinë e Tiranës dhe progresin aktual i projektit të unazës së jashtme, ndërtimi i të cilës filloi në vitin 2011, duhet të merren parasysh për studimin alternativ mbi aspektet mjedisore dhe sociale.

1) Unaza e Jashtme

Alternativa të Konsideruara

Do të diskutohen vlerësimet për mundësitë e zhvillimit në sistemet e transportit, si rrugë apo hekurudhë dhe akset e tyre, dhe projektimi. Megjithatë, variantet për përcaktimin e akseve duhet të shqyrtohet në një mënyrë që siguron vazhdimësinë me sfondin historik meqë një nga pjesët e unazës të jashtme tashmë ka përfunduar dhe ndërtimi i një seksioni tjetër është në proces, gjithashtu, qëllimi i këtij studimi është formulimi i Master Planit dhe jo projektimi.

Unaza e jashtme u planifikua nga Bashkia e Tiranës për të zgjidhur përqendrimin / bllokimin e trafikut në qendër të qytetit nëpërmjet zhvillimit të një bajpasi midis veriut dhe jugut të qytetit. Unaza e jashtme përbëhet nga katër seksione, që janë, seksioni perëndimor (Pika kalimit me hekurudhën ekzistuese – rruga e Kavajës), seksioni jugor (rruga e Kavajës – rruga e Elbasanit), seksioni lindor (Rruga e Elbasanit - Lidhja me rrugën kombëtare) dhe seksioni verior (Lidhja me rrugën kombëtare - Pika kalimit me hekurudhën ekzistuese).

Ndërtimi i seksionit perëndimor ka mbaruar ndërsa ai jugor është në ndërtim. Zhvillimi i ardhshëm i unazës është seksioni lindor dhe ai verior, ndaj variantet për këto seksione të mbetura duhet të shqyrtohen. Aksi i seksionit lindor është përcaktuar në planin urban të 1989 dhe nuk ka variante të tjera. Ndaj variantet e akseve të planifikuara për seksionin verior do të analizohen.

Tabela 8.5.1 tregon katër variante (E_{N1} , E_{N2} , E_{N3} dhe *Varianti Zero*) të aksit të seksionin verior përfshirë dhe variantin zero “të mos bësh gjë”

Plani i propozuar është që të zhvillojë një seksion rrugor në drejtimin paralel me lumin e Tiranës, një lumë natyror: E_{N1} është varianti për të zhvilluar një rrugë të re në pjesën jugore të lumit të Tiranës; E_{N2} është varianti për të zhvilluar një rrugë të re në të dy anët e lumit të Tiranës së bashku me krijimin e një parku rekreativ dhe E_{N3} është varianti për të zhvilluar unazën duke përdorur një rrugë ekzistuese në pjesët veriore përgjatë lumit të Tiranës.

Tabela 8.5.1 Variantet e Seksionit Verior të Unazës së Jashtme

	Plani i aksit jugor (E_{N1})	Plani i akseve në të dy anët e lumit Tirana (E_{N2})	Plani i aksit verior (E_{N3})	Varianti Zero
Përmbajtja e Alternativave	Aksi i propozuar mbështetet në planin rregullues të 1990 dhe të 2008, fillon te rruga kombëtare (rruga e Arbërit), shtrihet përgjatë lumit Tirana dhe përfundon te segmenti i përfunduar i unazës	Aksi është i propozuar nga MPPT, fillon te rruga kombëtare (rruga e Arbërit) orienton trafikun me një drejtim në të dyja anët e lumit Tirana dhe lidhet me seksionin e përfunduar dhe rrugën kombëtare për Shkodër së bashku me krijimin e një parku rekreativ në bankinat e lumit. Zona nuk ka nivel të lartë gjelbërimi.	Aksi i propozuar fillon në kryqëzimin e rrugës kombëtare (rruga e Arbërit), shtrihet përgjatë lumit Tirana në pjesën veriore të tij duke përdorur rrugën ekzistuese (rrugën e Paskuqanit) dhe lidhet me seksionin e përfunduar dhe rrugën kombëtare për Shkodër.	Nuk zhvillohet unaza në pjesën veriore; është vetëm seksioni i përfunduar dhe ai në ndërtim.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Vendi ka rreth 350 000 banesa informale të shpërndara në 320 000 ha. Kur në Shqipëri regjimi komunist mbaroi, pas 1990, mjaft residentë të zonave rurale migruan në zonat përgjatë lumit të Tiranës veçanërisht, në veri të qytetit, duke zënë tokat dhe ndërtuar banesat e tyre pa asnjë plan nga Bashkia e Tiranës apo pushteti qendror.

Për shkak të këtij sfondi historik, infrastruktura sociale si rrugë të shtruara më gjerësi të mjaftueshme apo kanalizime, nuk u zhvillua. Mbetjet dhe kanalizimet apo ujërat e ndotura familjare hidhen apo derdhen direkt në lumë pa trajtimet përkatëse. Zona e synuar po përballet me kushte higjienike, ujëra lumenjsh dhe peizazh në gjendje të keqe.

Tabela 8.5.2 paraqet përfundimet e vlerësimit të ndikimit mjedisor dhe social.

Çdo variant zhvillimi përveç variantit zero, që tregohen në Tabelën 8.5.2 mund të kërkojnë blerje të tokës për të siguruar të drejtën e kalimit (ROW) e projektit dhe të rezultojnë në zhvendosjen e banesave dhe strukturave. Secili variant mund të ndikojnë në peizazhin përreth projektit për shkak të zhvillimit të rrugëve të reja apo zgjerimit të rrugëve ekzistuese. Edhe në rastin e variantit zero, peizazhi ekzistues do të mbetet në gjendje të keqe. Secili variant mund të shkaktojë ndotjen e ajrit për shkak të rritjes së vëllimit të trafikut si pasojë e rritjes së ardhshme të kërkesës për automjete. Varianti zero, megjithatë, nuk mund të zgjidhë problemet e bllokimit të trafikut dhe parkimit sepse nuk do të jetë në gjendje për të shpërndarë vëllimin e përqendruar të trafikut.

Tabela 8.5.2 Përfundimet e Analizës: Unaza e Jashtme

Plani Alternativ		Plani i aksit jugor (E_{N1})			Plani i akseve në të dy anët e lumit Tërana (E_{N2})			Plani i aksit verior (E_{N3})			Varianti Zero		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Elementë për t'u vlerësuar													
Mjedi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	A	A	N	A	A	N	A	A	N	C	C	C
	1.2 Ekonomia Lokale & Mjetet e jetesës	N	N	N	N	N	N	N	N	N	C	C	C
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	B	B	N	B	B	N	B	B	N	A	A	A
	1.4 Ndarja e komuniteteve	B	B	N	B	B	N	B	B	N	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	B	B	N	B	B	N	B	B	N	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	A	A	N	A	A	N	A	A	N	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konflike lokale	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	N	C	B	N	C	B	N	A	A	A
	1.11 Rreze	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C
Mjedi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedi bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhiste dhe silueta e qytetit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	A	A	A
	2.9 Ngrohja globale	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	C	A
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	C	C	B	C	C	B	C	A	A	A
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	B	C	C	B	C	C	B	C	A	A	A
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këgija	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	C	B	C	C	C	C	B	B	B
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

- Fazat e aktiviteteve të projektit
1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit
- Niveli i ndikimit
Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Diçka, C: I papërfillshëm
Ndikimi pozitiv: ++
N: Niveli i ndikimit është i panjohur

2) Bulevardi Verior i Tiranës

Alternativat e konsideruara

Plani i propozuar është një projektit transporti për të cilin Bashkia e Tiranës bëri një thirrje ndërkombëtare në nëntor 2011, për tenderin mbi konceptin e zhvillimit dhe aktualisht është në procesin e përzgjedhjes së fituesit. Plani i propozuar është të zgjerohet bulevardi drejt veriut duke filluar nga stacioni ekzistues i trenit ose kryqëzimi i bulevardit “Zogu I” me rrugën “Reshit Petrela”, duke eliminuar stacionin e trenit dhe shinat. Plani u shqyrtua në tre variante në lidhje me pikën përfundimtare të shtrirjes; varianti (A₁) ku pika përfundimtare është përpara Parkut të Paskuqanit; varianti (A₂) ku pika përfundimtare është në Parkun e Paskuqanit dhe Varianti Zero.

Tabela 8.5.3 tregon krahasimin e secilit variant duke përfshirë dhe *variantin zero*.

Tabela 8.5.3 Variantet e Bulevardit Verior të Tiranës

	Varianti i shtrirjes përpara Parkut të Paskuqanit (A ₁)	Varianti i shtrirjes brenda Parkut të Paskuqanit (A ₂)	Varianti Zero
Përmbajtja e Alternativave	Ky variant është për të zhvilluar një bulevard verior që shtrihen pikën e tij fundore përpara Parkut të Paskuqanit.	Ky variant është për të zhvilluar një bulevard verior që shtrihen pikën e tij fundore brenda Parkut të Paskuqanit.	Nuk ka zhvillim të Bulevardit verior dhe të kalimit të tramit

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Tabela 8.5.4 tregon rezultatet e ndikimeve të mundshme mjedisore dhe sociale.

Ujërat e Liqenit të Paskuqanit janë në gjendje të keqe me brigjet e liqenit të mbushura me mbetje.

Nuk ka ndryshim të madh në nivelin e ndikimit të variantit A1 dhe A2. Të dyja variantet mund të kërkojnë një zhvendosje të banesave dhe strukturave.

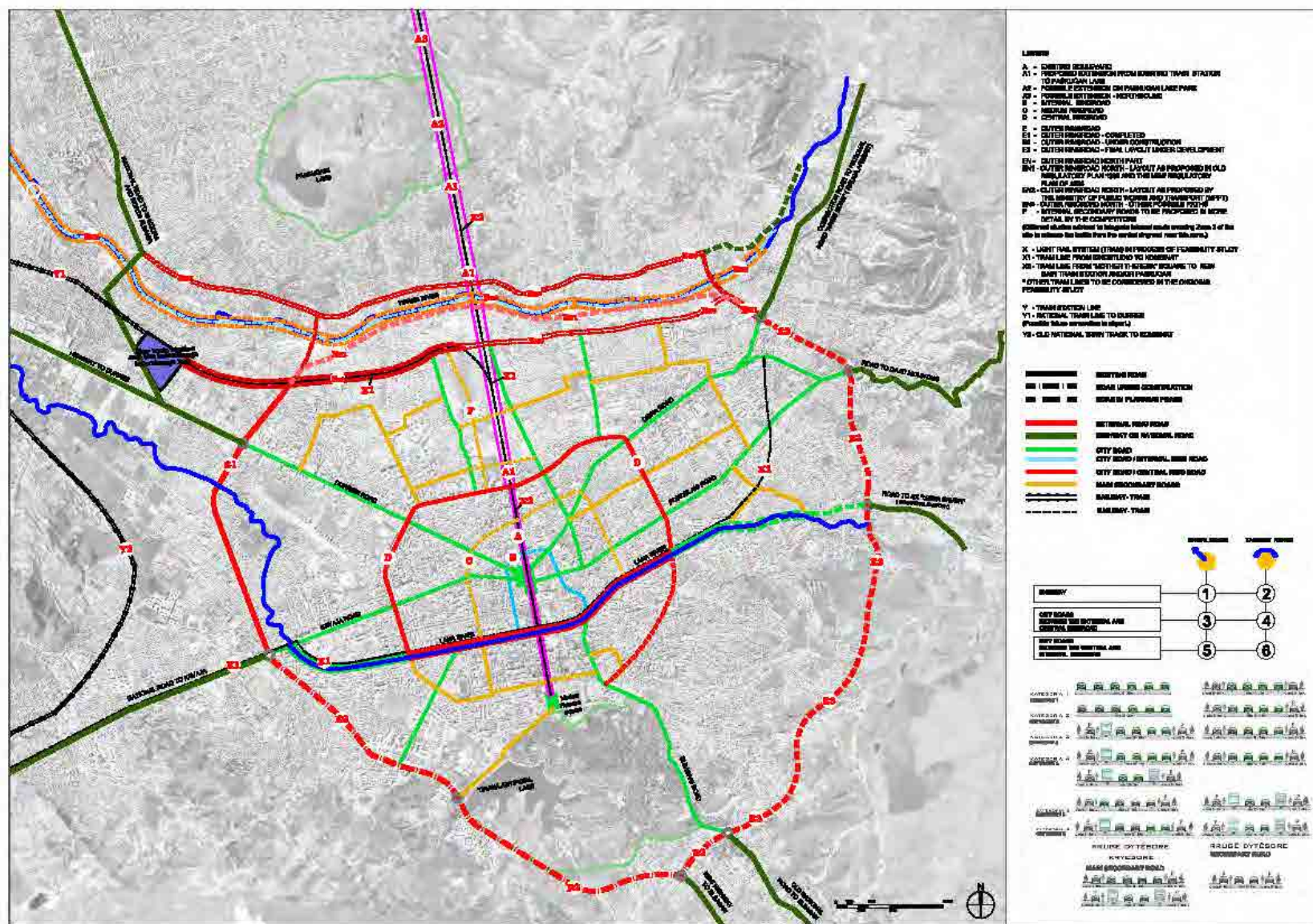
Tabela 8.5.4 Rezultatet e Analizës: Bulevardi Verior i Tiranës

Plani Alternativ		Varianti i shtrirjes përpara Parkut të Paskuqanit (A ₁)			Varianti i shtrirjes brenda Parkut të Paskuqanit (A ₂)			Varianti Zero		
Elementë për t'u vlerësuar		1	2	3	1	2	3	1	2	3
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	A	A	N	A	A	N	C	C	C
	1.2 Ekonomia Lokale & Mjetet e jetesës	N	N	N	N	N	N	C	C	C
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	B	B	N	B	B	N	A	A	A
	1.4 Ndarja e komuniteteve	B	B	N	B	B	N	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	B	B	N	B	B	N	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konflikte lokale	N	N	N	N	N	N	N	N	N
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	N	C	B	++	A	A	A
	1.11 Rreziqe	C	B	C	C	B	C	C	C	C
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	B	C	C	B	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	C	C	C	B	B	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhistike dhe silueta e qytetit	C	B	B	C	B	B	A	A	A
	2.9 Ngrohja globale	C	C	B	C	C	B	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	A	C	B	A	C	C	A
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	C	C	B	C	A	A	A
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	B	C	C	B	C	A	A	A
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	C	C	B	C	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	C	C	C	C	A	A	A
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	B	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	B	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

- 1) Fazat e aktiviteteve të projektit
1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit
- 2) Niveli i ndikimit
Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Diçka, C: I papërfillshëm
Ndikimi pozitiv: ++
N: Niveli i ndikimit është i panjohur



Burimi: Konkursi mbi "Projektin e Lumit dhe Bulevardit Verior të Tiranës", Bashkia e Tiranës, nëntor 2011

Figura 8.5.1 Harta e vendndodhjes të planit të transportit / rrugëve

3) Sistemi i Transportit Publik

Alternativa të konsideruara

Në qytetin e Tiranës qytetarët që përdorin transportin publik janë 36% (27% përdorin mjete private), kjo e dhënë është shumë më e lartë krahasuar me vende të tjera si jug lindja e Azisë (p.sh. 17% në Malajzi). Për më shumë, zhvillimi i sistemit të Transportit Publik do të jetë i rëndësishëm pasi do të kontrollojë numrin e hyrjeve të makinave në zonën qendrore.

Aktualisht një linjë trami (LRT: Light Rail transit system) është propozuar në Bashkinë e Tiranës sikurse dhe janë planifikuar linja të dedikuara autobusësh (BRT: Bus Rapid Transit). Tabela 8.5.5 tregon krahasimin e secilit variant të sistemit të transportit publik duke përfshirë dhe *variantin zero*. Sistemi i tramit është planifikuar me dy linja, njëra linjë fillon të sheshi “Nënë Tereza” dhe përfundon të stacioni i ri duke përdorur shinat ekzistuese të hekurudhës, ndërsa linja tjetër ndjek rrugën ekzistuese (bulevardin “Gjergj Fishta”).

Linja BRT ndjek dy akse, njëri është linja lindje- perëndim (Rruga e Kavajës- Rruga e Porcelanit) dhe tjetri është linja veri- jug (Qyteti Studenti – Liqeni i Paskuqanit).

Tabela 8.5.5 Variantet e Sistemit të Transportit publik

	Linja e Tramit (LRT)	BRT	Varianti Zero
Përmbajtja e Alternativave	Sistem binarësh që drejtojnë një tram me anë të ndërtimit të një binari shinash dhe telave ajror. Linja Jug – Veri : Sheshi Nënë Tereza – Stacioni i ri Linja Perëndim – Lindje: Bulevardi Gjergj Fishta	Sistemi BRT transporton një numër të madh pasagjerësh nëpërmjet një transporti të shpejtë me anë të krijimit të korsive të dedikuara në rrugët ekzistuese. - Linja Perëndim- Lindje: Rruga e Kavajës- Rruga e Porcelanit - Linja Jug-Veri: Qyteti Studenti – Liqeni i Paskuqanit	Mbeten ende rrugët dhe hekurudha ekzistuese.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Tabela 8.5.6 tregon rezultatet e ndikimeve të mundshme mjedisore dhe sociale.

Sikurse tregohet në tabelën 8.5.6 sistemi BRT do të ketë një ndikim më të keq në ndotjen e ajrit sesa sistemi LRT, megjithatë të dy sistemet nuk kanë nevojë për zhvendosje pasi zhvillohen në rrugë dhe shina ekzistuese. LRT nga ana tjetër, mund të kërkojnë investime shtesë për stacione, shina shtese, trame dhe sinjalistikë etj.

Sistemi BRT mund të kërkojë masa për kontrollin dhe uljen e ndotësve të ajrit që do të gjenerohen gjatë funksionimit. Secili variant mund të mos ketë ndikim të rëndësishëm në çështjet e tokës si blerja e saj apo zhvendosjet.

Tabela 8.5.6 Tabela e Analizës: Sistemi i transportit publik

Plani Alternativ Elementë për t'u vlerësuar		Linja e Tramit (LRT)			BRT			Varianti Zero		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Lokale & Mjetet e jetesës	C	++	++	C	++	++	C	B	B
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	B	++	C	B	++	C	C	B
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konflike lokale	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.11 Rreziqe	C	B	B	C	B	B	C	C	C
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gjerryerja e terrenit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	B	B	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhistike dhe silueta e qytetit	C	B	++	C	B	C	C	C	C
	2.9 Ngrohja globale	C	C	C	C	C	B	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	C	++	C	B	A	B	B	B
	3.2 Ndotja e Ujit	C	C	C	C	C	B	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	C	C	C	B	C	C	C	C
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	B	C	C	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

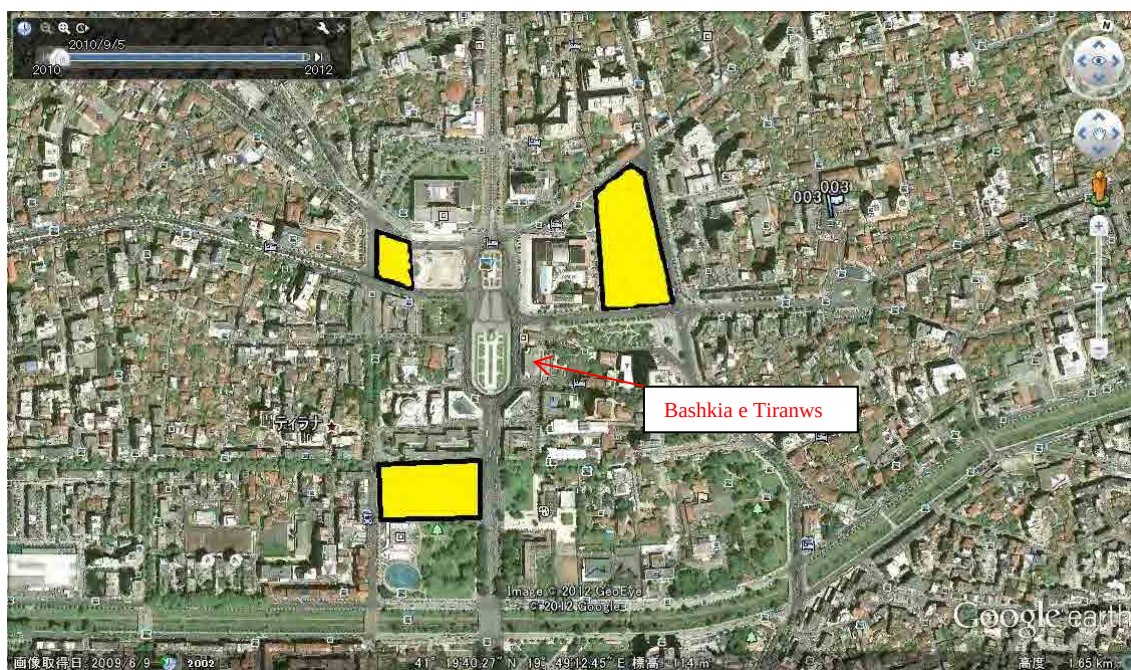
- Fazat e aktiviteteteve të projektit
1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit
- Niveli i ndikimit
Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Diçka, C: I papërfillshëm
Ndikimi pozitiv: ++
N: Niveli i ndikimit është i panjohur

1) Zhvillimi i zonave të parkimit

Alternativa të konsideruara

Qyteti i Tiranës aktualisht përballlet me mungesa kronike të zonave të parkimit për shkak të makinave të përqendruara në rrugë të ngushta në qendër të qytetit si pasojë e rritjes së shpejtë të numrit të makinave. Kjo dukuri është duke shkaktuar edhe bllokimin e trafikut në rrugë.

Tre vende për zona parkimi janë propozuar pranë vendndodhjen të zyrave të Bashkisë siç tregohet në Figurën 8.5.2. Tabela 8.5.7 tregon krahasimin e varianteve për zonat e parkimit. Nuk mund të identifikohen zona të tjera për hapësirë parkimi përveç tre vendeve të lartpërmendura në qendër të qytetit. Prandaj, tre variantet e parkimit dhe varianti zero (“të mos bësh gjë”) do të diskutohen për studim alternativ.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s
Studimi i Unazës së Vogël (2008)



Zona Parkimi

Figura 8.5.2 Vendndodhja e Zonave të Propozuara të Parkimit

Tabela 8.5.7 Variante në zhvillimin e zonave të Parkimit

	Zhvillimi i zonave të parkimit	Varianti Zero
Përmbajtja e Alternativave	Të zhvillohen zona parkimi të nëndheshëm pranë Bashkisë së Tiranës	Nuk ka zhvillim zona parkimesh

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Tabela 8.5.8 tregon rezultatet e ndikimeve të mundshme mjedisore dhe sociale.

Plani i propozuar i parkimeve nëntokësore mund të ndikojë gjatë fazës së ndërtimit në

objektet ekzistuese (tubacionet e ujit dhe elektrikut). Megjithatë varianti zero mund të shkaktojë një ndikim tjetër negativ në ndotjen e ajrit dhe të shkaktojë bllokim të trafikut.

Tabela 8.5.8 Tabela e analizës: Zhvillimi i zonave të parkimit

Elementë për t'u vlerësuar		Zhvillimi i zonave të parkimit			Varianti Zero		
		1	2	3	1	2	3
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	C	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Lokale & Mjetet e jetesës	C	++	++	C	B	B
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	B	B	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e komuniteteve	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	A	C	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	B	C	C	C	C
	1.8 Konflike lokale	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	C	C	C	C
	1.11 Rreziqe	C	B	B	C	C	C
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	B	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	B	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	C	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhiste dhe silueta e qytetit	C	B	C	C	C	C
	2.9 Ngrohja globale	C	C	C	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	A	B	B	B
	3.2 Ndotja e Ujit	C	C	B	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	B	C	C	C	C
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	C	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	B	B	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

- Fazat e aktiviteteve të projektit
1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit
- Niveli i ndikimit
Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Diçka, C: I papërfillshëm
Ndikimi pozitiv: ++
N: Niveli i ndikimit është i panjohur

8.5.2 Sektori i Menaxhimit të mbetjeve të ngurta

Në Shqipëri, trajtimi i ndërmjetëm është detyrim ligjor pasi depozitimi përfundimtar në landfill pa trajtim të ndërmjetëm nuk lejohet bazuar në Ligjin Nr. 10.463, datë 22.09.2011, për menaxhimin e integruar të mbetjeve. Aktualisht, në Shqipëri nuk është identifikuar asnjë trajtim i ndërmjetëm për zvogëlimin e sasisë të mbetjeve në landfill. Nga ana tjetër, struktura ekzistuese e Sharrës në disa vite do të arrijë kapacitetin e saj të plotë. Zhvillimi i dy sistemeve, si të trajtimit të ndërmjetëm dhe të landfillit përfundimtar, do të jetë thelbësor për të zgjidhur çështjet e mësipërme.

Prandaj, alternativat e trajtimit të ndërmjetëm dhe sistemit të landfillit përfundimtar do të diskutohen të veçanta në kapitujt në vijim.

1) Trajtimi i Ndërmjetëm

Alternativa të konsideruara

Katër variante për trajtimin e ndërmjetëm: Struktura të Rikuperimit të Materialeve (SRM), Mbetje drejt Prodhimit të Energjisë, Bio-Gazifikimi, Komposti; janë propozuar në këtë sektor.

Tabela 8.5.9 tregon alternativat e trajtimit të ndërmjetëm duke përfshirë dhe *variantin zero* (“të mos bëhë gjë” për trajtimin e ndërmjetëm). Secili variant përveç atij zero do të kontribuojë në uljen e vëllimit të mbetjeve.

Tabela 8.5.9 Variante të Trajtimit të Ndërmjetëm

	SRM	Mbetje drejt Energjisë	Bio-Gazifikim	Kompost	Varianti Zero
Përbajtja e Alternativave	Struktura rikuperon materiale të riciklueshme: letër, plastikë, metale dhe qelq. Sheshi i propozuar është pranë landfillit ekzistues të Sharrës.	Strukture djeg mbetjet e djegshme. Vendi i propozuar është në zonën e landfillit ekzistues të Sharrës. Nxehtësia e përfituar mund të përdoret për gjenerim të energjisë termale.	Struktura konverton mbetjet organike në gaz metan nën gjendjen anaerobike. Metani i përfituar mund të përdoret për të gjeneruar energji.	Struktura përdor mikroorganizma për të prodhuar kompost. Vendi i propozuar është territori pranë landfillit ekzistues të Sharrës.	Mbetjet e krijuara transportohen direkt në landfillin përfundimtar pa ulur vëllimin e tyre.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Tabela 8.5.10 tregon rezultatet e ndikimeve të mundshme mjedisore dhe sociale. Sheshi përfundimtar për çdo variant nuk është përcaktuar ende. Megjithatë, një nga sheshet kandidat është pranë landfillit të Sharrës. Aktualisht ka disa banesa dhe toka bujqësore pranë sheshit kandidat. Ndikimet e mundshme të secilit variant janë pasqyruar në vijim.

SRM: Procesi ka qëllimin e një ndarjeje sekondare të materialeve të riciklueshme të shkarkuara në kontejnerë të thatë materiali të riciklueshëm; klasifikimi, thërrmimi dhe pastrimi janë të nevojshëm, këto mund të gjenerojnë pluhur dhe ujëra të ndotura. Mbetjet që nuk mund të tregtohen në tregun e riciklimit duhet të transportohen në landfillin përfundimtar. Ky proces ka mundësi për të gjeneruar erë apo ujëra të ndotura nga struktura.

Mbetje drejt Prodhimit të Energjisë: Ndotësit e ajrit si oksidi nitrogjenit (NOx), oksidi sulfurik (Sox), acid hidroklorik (HCl) dhe dioksina mund të prodhohen. Duhet të instalohen struktura për të kontrolluar emisionet e ndotësve të ajrit. Nga trajtimi i hirit mund të gjenerohen llumra me përmbajtje metalesh të rënda si merkur (Hg) dhe plumb(Pb), për këtë duhet të merren masa për kufizimin e depozitimit të baterive që përmbajnë këto elementë. Nxehtësia e përfituar pas procesit do të përdoret për të prodhuar energji ose për të ngrohur komunitetin. Nga ana tjetër, ky proces ka mundësi për të gjeneruar erë apo ujëra të ndotur, ndaj duhen kontrole dhe trajtime të përshtatshme.

Bio-Gazifikimi: Gazi Metan, një nga gazet serrë, do të përfitohet si energji që do të kontribuojë në parandalimin e ngrohjes globale. Biogazi i përfituar do të përdoret për krijim energjie. Erë dhe ujëra të ndotura do të krijohen në strukturë.

Komposti: Erë dhe ujëra të ndotura do të krijohen në strukturë.

Varianti Zero: Jetëgjatësia e landfillit përfundimtar do të shkurtohet pasi vëllimi i mbetjeve nuk do të ulet.

Çdo variant mund të ketë ndikime negative në çështjet sociale të blerjes së tokës dhe zhvendosjes, për shembull, ndikim në shtëpitë që ndodhen pranë sheshit të propozuar dhe në tokat bujqësore përreth. Çdo variant krijon erë dhe ujëra të ndotur. Varianti i SRM-së dhe mbetje drejt energjisë mund të ketë ndikim në aktivitetin e grumbullimit të mbetjeve nga komuniteti Rom.

Tabela 8.5.10 Tabela e analizës (Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta: Trajtimi i Ndërmjetëm)

Plani Alternativ		SRM			Mbetje drejt Energjisë			Bio-Gazifikim			Kompost			Varianti Zero		
Elementë për t'u vlerësuar		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Lokale & Mjetet e jetesës	C	++	++	C	++	++	C	++	++	C	++	++	C	C	C
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	B	C	C	B	C	C	++	C	C	++	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konflikte lokale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	1.11 Rreziqe	C	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhistike dhe silueta e qytetit	C	C	C	C	B	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.9 Ngrohja globale	C	C	B	C	C	A	C	C	B	C	C	B	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	B	C	B	A	C	B	B	C	B	C	C	C	C
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	B	++	C	B	++	C	B	++	C	B	++	A	A	A
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	A	C	C	A	C	C	A	C	C	A	A	A	A
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	B	B	B	C	B	C	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

1) Fazat e aktiviteteve të projektit

1: Përpapara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit

2) Niveli i ndikimit

Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Dëqka, C: I papërfillshëm

Ndikimi pozitiv: ++

N: Niveli i ndikimit është i panjohur

2) Zhvillimi i Strukturave Përfundimtare të Depozitimit

Alternativa të konsideruara

Tabela 8.5.11 tregon përmbajtjen e çdo varianti të shesheve të mundshme për zhvillimin e landfillit përfundimtar, ndërkohë që Figura 8.5.3 tregon vendndodhjen e çdo varianti në hartë. Aktualisht, vendi i landfillit përfundimtar nuk mund të sigurohet brenda zonës administrative të Bashkisë të Tiranës, ku shumica e tokës tashmë është urbanizuar. Prandaj, Vendi përfundimtar i depozitimit duhet të zgjidhet nga sheshet e përshtatshme në komunat përreth: Sheshi A (Sheshi i Sharrës) ndodhet ngjitur me landfillin ekzistues, ku ekzistojnë disa shtëpi dhe toka bujqësore. Të dyja tokat e shesheve B (Lalm) dhe C (Mullet) janë të vendosura në pellgun ujëmbledhës të lumit Erzen, një luginë me bimësi të ulët. Sheshi D (Ferraj) është e vendosur në pellgun ujëmbledhës të lumit të Tiranës (në një zonë kodrinore). Disa shtëpi janë identifikuar në afërsi të sheshit A, por jo në sheshet B, C dhe D.

Tabela 8.5.11 Variantet e Shesheve përfundimtare të Landfillit

	A Sheshi i Sharrës	B Sheshi i Lalmit	C Sheshi i Mulletit	D Sheshi i Ferrajt	Varianti Zero
Përmbajtja e Alternativave	Sheshi është e vendosur në pjesën jug - perëndimore 5 km larg nga qendra e qytetit, ngjitur me landfillin ekzistues të Sharrës. Sheshi është një zonë kodrinore dhe lugina ka shumë llojshmëri të bimësisë të ulët. Disa shtëpi janë identifikuar në afërsi të vendit propozuar.	Sheshi është e vendosur në pjesën perëndimore, rreth 8,4 km larg nga qendra e qytetit. Gjendet në pellgun ujëmbledhës të lumit Erzen. Sheshi është kodrinor me bimësi të ulët, ku lopë e dele kullosin. Rruga për të arritur sheshin nuk është zhvilluar. Asnjë shtëpi private nuk është identifikuar.	Sheshi është e vendosur në pjesën perëndimore, rreth 8,4 km larg nga qendra e qytetit. Gjendet në pellgun ujëmbledhës të lumit Erzen. Sheshi është kodrinor me bimësi të ulët, ku lopë e dele kullosin. Rruga për të arritur sheshin nuk është zhvilluar. Asnjë shtëpi private nuk është identifikuar.	Sheshi është e vendosur në pjesën perëndimore, rreth 8,3 km larg nga qendra e qytetit. Gjendet në pellgun ujëmbledhës të lumit Tiranë. Sheshi është kodrinor me bimësi të ulët dhe pjerrësi të madhe. Një rrugë drejt Maqedonisë është në ndërtim. Asnjë shtëpi private nuk është identifikuar.	Nuk zhvillohet landfill përfundimtar. Landfilli ekzistues i Sharrës përdoret përtej kapacitetit

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Tabela 8.5.12 tregon rezultatet e ndikimeve të mundshme mjedisore dhe sociale. Sheshi A (sheshi i Sharrës) është afër disa shtëpive dhe tokave bujqësore. Nëse sheshi A zgjidhet, priten disa ndikime negative për banorët dhe tokat bujqësore. Në rastin e varianteve të tjera të Shesheve B, C dhe D, tokat janë ndoshta private, dhe disa ndikime negative mbi pronarët e tokës do të konsiderohen si dhe shpronësimi i tyre. Në rastin e Shesheve A, B, C dhe D, disa ndikime negativ mund të shkaktohen në shëndetin publik dhe ndotjen e ujit nëse nuk aplikohet projektim i përshtatshëm për trajtimin e ujit të kullimit apo mbulim i tokës gjatë funksionimit të landfillit. Varianti zero do të përkeqësonte shëndetin publik ose

do të shkaktonte situata të rrezikshme, të tilla si rënia e landfillit, nëse ai ekzistues në Sharrë përdoret përtej kapacitetit të tij.

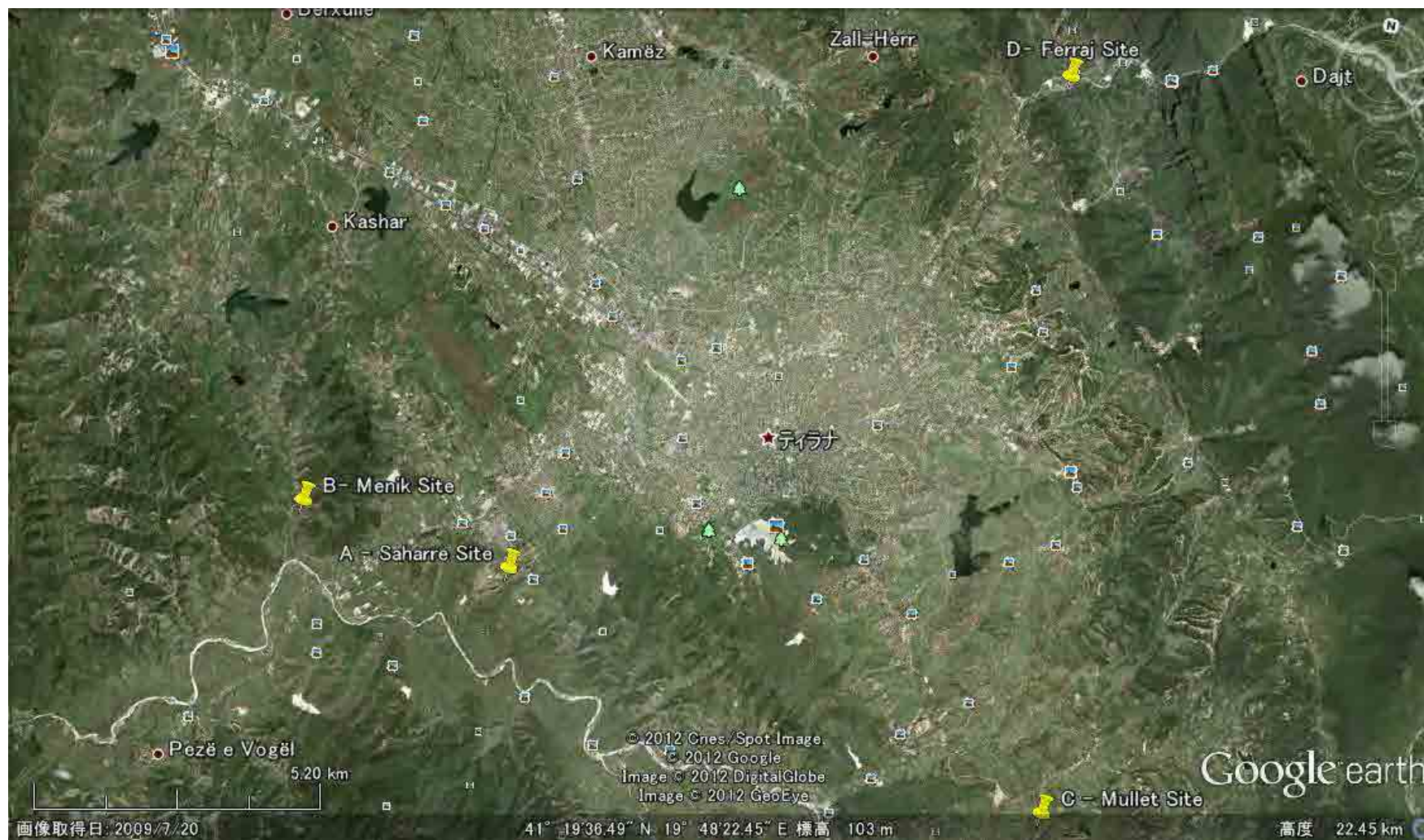
Tabela 8.5.12 Tabela e Analizës (Menaxhimi i Mbetjeve të Ngurta: Zhvillimi i Landfillit Përfundimtar)

Plani Alternativ Elementë për t'u vlerësuar		A Sheshi i Sharrës			B Sheshi i Lalmit			C Sheshi i Mulletit			D Sheshi i Ferrajt			Varianti Zero		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	B	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Vendore & Mjetet e jetesës	C	++	C	C	++	C	C	++	C	C	++	C	C	C	C
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	C
	1.4 Ndarja e komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konflikte lokale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	A
	1.11 Rreziqe	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	B	B	B
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhistike dhe silueta e qytetit	C	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	C
	2.9 Ngrohja globale	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	B	++	C	B	++	C	B	++	C	B	++	A	A	A
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	A	C	C	A	C	C	A	C	C	A	A	A	A
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	B	B	B
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

- 1) Fazat e aktiviteteve të projektit
1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit
- 2) Niveli i ndikimit
Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Dëkë, C: I papërfillshëm
Ndikimi pozitiv: ++
N: Niveli i ndikimit është i panjohur



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 8.5.3 Vendndodhja Përfundimtare e Shesheve për Landfill

8.5.3 Sektori i Furnizimit me Ujë

Alternativa të konsideruara

Tabela 8.5.13 krahason secilin variant, duke përfshirë një variant zero që nuk zhvillon ndonjë projekt furnizimi me ujë. Variantet në këtë sektor janë ndarë kryesisht në sigurimin e burimeve të reja të ujit, zgjerimin e strukturave ekzistuese dhe përmirësimin e rrjetit të shpërndarjes të ujit. Zhvillimi i burimeve të reja të ujit qëndron në krijimin e digave e rezervuarve, gërmimin e puseve dhe zhvillimin e burimeve si dhe zgjerimin e tubacionit të ujit të papërpunuar.

Tabela 8.5.13 Variantet e Planit të Zhvillimit të Sektorit të Furnizimit me Ujë

	Sigurimi i burimeve të reja				Zgjerimi i Impiantit ekzistues të trajtimit të ujit	Përmirësimi i rrjetit të shpërndarjes	Varianti Zero
	Zhvillimi i digës / rezervuarit	Gërmimi i puseve	Zhvillimi i burimeve	Zgjerimi i tubacionit të ujit të papërpunuar			
Përbajtja e Alternativave	Të krijohet një digë/rezervuar Ky variant kërkon një sasi të madhe investimi.	Përpara gërmimit të puseve duhet të analizohen vëllimi i ujit dhe cilësia e ujërave nëntokësore	Vrojtimi i burimeve të reja dhe zhvillimi i strukturave pritëse është i nevojshëm.	Sigurimi i vëllimit të ri shtesë duke zgjeruar tubacionet e furnizimit me ujë nga burimi aktual i Liqenit të Bovillës	Zgjerimi ekzistues i Impiantit të trajtimit të ujit në Paskuqan për të trajtuar sasinë e re shtesë të ujit.	Përmirësimi i tubave ekzistuese të degraduar për të reformuar gjendjen ekzistuese të ujit pa të ardhura.	Nuk ka zhvillime të strukturave të furnizimit me ujë për t'iu përgjigjur kërkesës në rritje për ujë.

Ndikime të mundshme mjedisore dhe sociale

Tabela 8.5.14 tregon rezultatet e pritshme të ndikimit mjedisor dhe social për secilin variant.

Zhvillimi i një burimi të ri të ujit, sidomos një digë ose rezervuar, mund të shkaktojë një ndikim më të madh megjithëse ka furnizim të sigurtë me ujë. Nga ana tjetër, zgjerimi i tubacionit të furnizimit me ujë mund të shkaktojë ndikim më pak të rëndësishëm midis varianteve të zhvillimit të furnizimit me ujë. Zgjerimi i impiantit ekzistues të ujit është i domosdoshëm në çdo rast për përmbushjen e kërkesës për ujë, por mund të shkaktojë disa ndikime në lidhje me gjenerimin e zhurmave për shkak të funksionimit të pajisjeve të pompimit. Opsioni zero do të shkaktojë mungesa kritike të ujit në të ardhmen me rritjen e kërkesës për ujë si pasojë e rritjes së popullsisë.

Tabela 8.5.14 Tabela e analizës (Zhvillimi i planit në sektorin e furnizimit me ujë)

Plani Alternativ Elementë për t'u vlerësuar		Sigurimi i burimeve të reja											Zgjerimi i Impiantit ekzistues të trajtimit të ujit			Përmirësimi i rrjetit të shpërndarjes			Varianti Zero				
		Zhvillimi i digës / rezervuarit			Gërmimi i puseve			Zhvillimi i burimeve			Zgjerimi i tubacionit të ujit të papërpunuar			1	2	3	1	2	3	1	2	3	
		1	2	3	1	2	1	1	2	3	1	3	3										
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	B	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Lokale e Mjetet e jetesës	C	++	C	C	C	C	C	C	C	C	++	C	C	++	C	C	++	C	C	C	C	C
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve lokale	B	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	B	B	B	C	C	C	B	B	B	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konfliktet lokale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	B	A	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C
1.11 Rreziqe	C	B	B	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C	C	
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	B	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	C	C	C	B	A	C	B	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	B	B	C	C	C	C	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	B	B	C	C	C	C	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat pejsazhistike dhe silueta e qytetit	C	B	B	B	C	C	C	C	C	C	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	C
	2.9 Ngrohja globale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C	C
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	B	C	C	C	C	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	B	B	C	C	C	C	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	C	C	C	B	A	C	B	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e lumit	C	A	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	B	B	B
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime: 1) Fazat e aktiviteteve të projektit
2) Niveli i ndikimit

1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit

Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Dëkë, C: I papërfillshëm; Ndikimi pozitiv: ++; N: Niveli i ndikimit është i panjohur

8.5.4 Sektori Kanalizimeve / Kullimit

Nuk ka asnjë Impiant të Trajtimit të Ujërave të Zeza në qytetin e Tiranës dhe ujërat e zeza, duke përfshirë ujërat e zeza nga shtëpitë dhe institucionet aktualisht shkarkohen direkt, pa ndonjë trajtim, në lumenjtë Tirana dhe Lana, gjë që ka çuar në degradimin e mjedisit ujor. Zhvillimi i Impiantit të trajtimit të ujërave të zeza është bërë një sfidë urgjente për të përmirësuar kushtet e ujit në qytetin e urbanizuar.

Tashmë JICA ka kryer një studim të quajtur "Studimi mbi Planin e Zhvillimit të Sistemit të Kanalizimeve dhe Trajtimit të Ujërave të Zeza për Tiranën e Madhe në Republikën e Shqipërisë" mars 2007, për përmirësimin e mjedisit të ujor dhe aty janë paraqitur alternativat për trajtimin e ujërave të zeza.

Në të njëjtin studim, është bërë një krahasim për dy variante të ITUZ në zonën metropolitane të Tiranës, siç është paraqitur më poshtë.

1) Studim mbi Ndarjen e Përgjithshme të Impianteve të Trajtimit të Ujërave të Zeza

U studiua krahasimi për variantet e ITUZ të vetëm dhe me disa ITUZ.

Varianti i ITUZ të vetme në Bërxullë (ITUZ i vetëm) për të trajtuar të gjitha ujërave e zeza që do të gjenerohet në zonën e Tiranës Metropolitane (Bashkia e Tiranës dhe komunat përreth) dhe një variant tjetër me dy ITUZ në Kashar dhe Bërxullë (disa ITUZ) për të trajtuar ujërat e zeza që do të gjenerohen në rajonet që ndodhen pranë çdo ITUZ-ja u studiuan në lidhje me efektin e heqjes të ngarkesës së ndotjes (Indeksi i Investimeve = Largimi i Ngarkesës së Ndotjes / Kosto Kumulative e Investimeve). U zgjodh varianti me disa ITUZ pasi rezultoi që ITUZ e vetme është vlerësuar të ketë një efekt më të madh të heqjes së ngarkesës ndotëse në krahasim me atë të disa ITUZ.

2) Studimi mbi bartjen e ujërave të zeza në disa ITUZi

Për variantin e disa ITUZ e përmendur në 1), u zhvillua studimi i metodës të bartjes së ujërave të zeza të gjeneruara në zonën metropolitane të Tiranës. Varianti, i cili grumbullon ujërat e zeza të gjeneruara në pellgun Lana të ITUZ-së të Kasharit përmes një kolektori me rënie të lirë duke përdorur metodën e tuneleve, u miratua falë avantazhit të rrezikut më të vogël të mungesës së energjisë në stacionin pompë, blerjes së tokës dhe funksionimin e mirëmbajtjen.

3) Përzgjedhja e Nivelit të synuar të trajtimit

Për ndarjen e sistemit të trajtimit të ujërave të zeza në zonën metropolitane të Tiranës siç është përmendur në 1) dhe 2), u studiua niveli i synuar i trajtimit në nivel trajtimi primar apo sekondar. Varianti i trajtimit sekondar u zgjodh bazuar në arsyen se kishte një efekt më të gjerë në aspektet

e përmirësimit të mjedisit ujor (cilësia e ujit) dhe koston për F&M në krahasim me ato të trajtimit primar.

Plani i propozuar i veprimit ose viti i synuar i projektit 2007 për këtë sektor është bazuar në studimin e mësipërm JICA me një shtesë zone shërbimi, zona e Saukut, që përfshin ndërtimin e ITUZ-së në Kashar dhe Bërxullë për trajtimin sekondar së bashku me stacionet e pompimit në Paskuqan dhe në zonën e Saukut.

Tabela 8.5.15 tregon rezultatet e ndikimeve të pritshme mjedisore dhe sociale të shkaktuara nga dy raste: një është rasti me projektin e ndërtimit të Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Zeza (ITUZ, linja kanalizimeve, stacione pompimi) dhe tjetri është pa projekt (varianti zero).

Në rastin "me projekt", disa ndikime negativ janë vlerësuar në fazën e ndërtimit (p.sh., zhvendosja, përdorimin i tokës, infrastruktura sociale, rreziku apo zhurma për shkak të punimeve të ndërtimit) dhe fazën e operimit (p.sh., rreziku, gjenerimi i llumit pas trajtimit ose era e keqe). Në rastin "pa projekt" (varianti zero), ndotja e ujit në zonën e lumenjve të Tiranës dhe Lanës do të vazhdojë të mbetet për shkak të ujërave të zeza të patrajuara, të cilat do të shkaktojnë degradimin e peizazhit dhe erë të keqe si kurse është evidentuar në situatën ekzistuese.

Tabela 8.5.15 Tabela e analizës (Sektori i Trajtimit të Kanalizimeve: Zhvillimi i strukturave të kanalizimeve)

Elementë për t'u vlerësuar		Zhvillimi i strukturave të kanalizimeve			Varianti Zero		
		1	2	3	1	2	3
Mjedisi Social-ekonomik	1.1 Zhvendosja e sforcuar	B	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia vendore & mjetet e jetesës	N	N	N	C	C	C
	1.3 Përdorimi i tokës dhe përdorimi i burimeve vendore	B	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e komuniteteve	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	B	N	C	C	C
	1.6 Komunitetet etnike ose në nevojë	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia kulturore	C	B	C	C	C	C
	1.8 Konflike lokale	N	N	N	N	N	N
	1.9 Përdorimi i ujit ose të drejtat e ujit	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti publik përfshirë HIV/AIDS	C	B	++	A	A	A
	1.11 Rreziqe	C	B	B	C	C	C
Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	B	C	C	C	C
	2.2 Ujërat nëntokësore	C	B	B	B	B	B
	2.3 Gërryerja e terrenit	C	C	C	C	C	C
	2.4 Situata Hidrologjike	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedisi bregdetar	B	B	++	B	B	B
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlerat peizazhistike dhe silueta e qytetit	C	B	C	A	A	A
	2.9 Ngrohja globale	C	C	C	C	C	C
Ndotja	3.1 Ndotja e ajrit	C	B	C	C	C	C
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	++	A	A	A
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e ngurta	C	B	B	C	C	C
	3.5 Zhurmat & Vibrimet	C	B	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e tokës	C	B	C	C	C	C
	3.7 Erërat e këqija	C	C	B	A	A	A
	3.8 Sedimentet e lumit	C	C	C	A	A	A
	3.9 Interferenca e valëve të Radios	C	C	C	C	C	C
	3.10 Zënia e diellit	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime:

- Fazat e aktiviteteve të projektit
1: Përpara Ndërtimit, 2: Gjatë ndërtimit, 3: Gjatë funksionimit
- Niveli i ndikimit
Ndikimi negativ: A: Serioz, B: Dëqka, C: I papërfillshëm
Ndikimi pozitiv: ++
N: Niveli i ndikimit është i panjohur

8.6 Takimet me Grupet e Interesit

8.6.1 Propozimi mbi Takimin I të Grupeve të Interesit për Projektet Sektoriale të Propozuara

(1) Domosdoshmëria e Takimeve me Grupet e Interesit

Sipas neneve të Ligjit për Planifikimin e Territorit, Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM) duhet të kryhet gjatë hartimit të planit, pra, para miratimit të instrumentit të planifikimit. Udhëzimet

JICA për planifikimin, gjithashtu përcaktojnë kërkesat për të kryer VSM-në në formulimin e planit dhe projekteve. Në lidhje me kryerjen e këtij studimi mbi planifikimin urban dhe për formulimin e planit rregullues të Bashkisë së Tiranës, është i nevojshëm që në fazën fillestare të planifikimit, takimi I me grupet e interesit. Raporti Fillestar i Studimit propozon takimin me grupet e interesit dy herë gjatë periudhës së studimit. Prandaj, takimi i parë u mbajt në fazën fillestare dhe diskutoi qëllimin dhe kohëzgjatjen e projektit. Takimi i parë me grupet e interesit u mbajt së bashku me një pjesë të aktiviteteve të Studimit për Planifikimin Rregullator Territorial të Tiranës.

(2) Çështjet në Takimin e Parë të Grupeve të Interesit

Temat e propozuara në mbledhjen e parë të Grupeve të Interesit janë treguar më poshtë.

- Shpjegimi i Studimit JICA dhe Raporti Fillestar
- Metodologjia për hartimin e Planit Rregullues të Bashkisë së Tiranës
- Udhëzime JICA për Konsideratat Mjedisore dhe Sociale
- Pyetje & Përgjigje më pjesëmarrësit

(3) Pjesëmarrësit e propozuar në Takimin e Parë të Grupeve të Interesit

Pjesëmarrësit në takimet me grupet e interesit u ftuan nga përfaqësuesit e (1)qeverisë qendrore, (2) njësitë e qeverisjes vendore, (3) agjencitë qeveritare, (4) ndërmarrjeve private / publike, (5) akademikë, (6) komuniteteve, (7) shoqata të rëndësishme, (8) OJQ / OJF / OBK, (9) agjencitë ndërkombëtare, dhe (10) organizata të tjera të rëndësishme. Numri i pjesëmarrësve në takimin e parë të interesuarve ishte rreth 50 pjesëmarrës të ftuar nga organizatat e mëposhtme.

Tabela 8.6.1 Lista e Pjesëmarrësve në Takimin e Parë të Grupeve të Interesit

Spektori	Nr.	Emri i Organizatës/ Përfaqësuesi
Qeveria Qendrore	1	Ministria e Mjedisit: Sektori VNM
Njësitë e qeverisjes lokale	2	Këshilli i Qarkut
	3	Bashkia e Tiranës: Zëvendës Kryetari
	4	Bashkia e Tiranës: Drejtuesi i Grupit teknik të punës për planin rregullues të Tiranës
	5	Bashkia e Tiranës: Drejtorët e Përgjithshëm
	6	Bashkia e Tiranës: Njësitë Bashkiake
	7	Bashkia: Kamëz
	8	Komuna: Kashar
	9	Komuna: Vaqarr
	10	Komuna: Paskuqan
	11	Komuna: Dajt
	12	Komuna: Farkë
	13	Komuna: Bërshullë
Agjencitë qeveritare	14	Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit
	15	Enti Rregullator i Ujit
	16	Agjencia Mbrojtjes Mjedisore
	17	Agjencia Rajonale e Mbrojtjes Mjedisore
Ndërmarrjet private/publike	18	Kompania e Ujit dhe Kanalizimeve të Tiranës
	19	Dhoma e Tregtisë e Tiranës
	20	Shoqata industriale e Tiranës
Akademikë	21	Universiteti publik: Ekspert VSM
	22	Universiteti privat: Ekspert VSM
	23	Universiteti publik: Urbanist
	24	Shoqata prindër- mësues

Komunitetet	25	Përfaqësues të Banorëve të Njësive Bashkiake
Shoqata të rëndësishme	26	Shoqata e Ndërtuesve
	27	Shoqata e Riciklimit
OJQ / OJF / OBK,	28	OJQ / OJF / OBK, mjedisore
Agjencitë Ndërkombëtare	29	Zyra shqiptare e Bankës Botërore
	30	Zyra e Delegacionit të KE në Shqipëri
	31	Zyra shqiptare e GIZ (KfW)
	32	Zyra shqiptare e USAID
	33	Zyra shqiptare e Kooperacionit Italian
	34	IFC
Organizata të tjera	35	Projekti i përmirësimit të sistemit të kanalizimeve në Tiranën e Madhe
JICA	36	Zyra Ballkanike e JICA-s
	37	Zyra shqiptare e JICA-s
	38	Ekipi Studimor i JICA-s
	39	Ekipi Studimor i JICA-s : Staf vendor

Burimi: Ekipi JICA

(4) Programi për Takimin I të grupeve të interesit

Programi i propozuar i takimit të parë të grupeve të interesit jepet më poshtë.

10:00	Hapja: Dr. Jorida Tabaku, Zv. Kryetare, Bashkia e Tiranës
10:05	Fjala e hapjes: Përfaqësues i Zyrës së JICA-s
10:10	Qëllimi & Fillimi i projekti JICA për planifikimin urban tematik të Tiranës: Dr. Katsuhide Nagayama, Drejtues, Ekipi Studimor i JICA-s
10:25	Metodologjia & Afatet e Planit territorial rregullues të Tiranës: Z. Flamur Kuçi, Drejtues i Ekipit Teknik
10:40	Udhëzimet e JICA-s për konsideratat mjedisore dhe sociale Z. Masaharu Takasugi, Pjesëtar i ekipit të Studimit JICA për menaxhimin e mbetjeve të ngurta
10:55	Pushim kafe
11:10	Diskutime: Koordinator: Z. Flamur Kuçi, Drejtues i Ekipit Teknik
11:50	Përmbledhje dhe Përfundime: Dr. Jorida Tabaku, Zv. Kryetare, Bashkia e Tiranës
11:55	Komentet e mbylljes: Përfaqësues i Zyrës së JICA-s

8.6.2 Rezultatet e Takimit të Parë të Grupeve të Interesit

Takimi I me grupet e interesit u mbajt në ambientet e Hotel Rognerit në Tiranë në 10 shkurt 2012. Në takimin e bërë morën pjesë 84 pjesëmarrës, me përfaqësues nga zyrtarë të Bashkisë së Tiranës, njësive bashkiake, komunave fqinjë, universiteteve, ndërmarrjes së ujësjellës - kanalizimeve (Enti Rregullator i Ujit), shoqata e riciklimit dhe grupime të OJQ-ve lokale, etj.

Takimi filloi me fjalën e hapjes nga Kryetari i Bashkisë së Tiranës dhe përfaqësuesi i JICA-s në Tiranë dhe vijoi me shpjegimin e përmbajtjes së detajuar dhe progresin aktual të studimit nga ana e Ekipit të Studimit JICA. Pas shpjegimit, u zhvillua një seancë me pyetje dhe përgjigje nga pjesëmarrësit.

Rezultatet e opinioneve nga pjesëmarrësit dhe përgjigjet nga Bashkia e Tiranës dhe anëtarët e Komitetit Drejtues janë pasqyruar në Tabelën 8.6.2.

Tabela 8.6.2 Rezultatet e takimit i të grupeve të interesit

Çështja	Opinione	Përgjigja nga Bashkia e Tiranës ose Anëtarë të Komitetit Drejtues
Marrëdhënie të ngushta me komunitetet	Unë rekomandoj krijimin e marrëdhënieve të ngushta me komunitetet. Problemet fillojnë nga njësitë bashkiake dhe shkojnë drejt Bashkisë së Tiranës. Pra, mendoj se edhe njësitë bashkiake duhet të përfshihen në këto takime dhe të jetë pjesë e diskutimeve.	Në fazën tjetër, njësitë bashkiake do të përfshihen në proceset e konsultimit.
Furnizimi me ujë dhe kanalizimet	Do të doja të dija se si është marrë në konsideratë çështja e ujërave të zeza dhe furnizimit me ujë. Nga ajo që kam kuptuar nga prezantimi, një pjesë e Saukut, Sanatoriumi, lagjia e re dhe Shkolla e Policisë janë të vendosura në zonë të shtrirë poshtë. Disa nga kanalizimet shkarkohen në lumin Erzen dhe pjesa tjetër shkarkohet në liqenin e Tiranës. Unë nuk e di se si këto probleme janë marrë në konsideratë.	Ne do të reflektojmë opinionin tuaj në studimin tonë. Në të njëjtën kohë, ne tashmë kemi një sistem GIS në internet, ku çdo bashki dhe komunë do të fillojnë hedhë të dhëna për rrjetet ekzistuese dhe rrjedhimisht do të bashkohen në projekt. Kjo bazë do të zbatohet dhe në zonën tuaj. Dy gjëra në lidhje me prezantimin: • Ne kemi kërkuar që në këtë Studim, problematika e ujit dhe kanalizimeve nuk duhet të ndahen në këtë zonë mbulimi. • Lidhur me problemin e ndarjes të kanalizimeve dhe të shërbimeve të ujit në dy shërbime të ndryshme, unë do të sugjeroja që ne mund të mësojmë nga përvoja e vendeve të BE-së.
Unaza e jashtme	Ka një sistem me unaza e radiale, në prezantimin ne nuk shohim asgjë. A jeni duke punuar për të paraqitur këtë?	Ne jemi duke punuar me Departamentin e Transportit për të mbështetur konsulentin, duke marrë një pjesë të të dhënave nga Departamenti i Transportit.
Menaxhimi i mbetjeve të ngurta	Mbi problemin e mbetjeve urbane, zgjidhja është nga landfilli i ri që do të krijohet, ose nga ndonjë zgjidhje teknologjike apo shkencore?	Unë mendoj se studimi i JICA do të zhvillojë mundësinë e teknologjisë dhe do të vendoset se cili variant do të jetë më i përshtatshëm. Unë jam i bindur se ka ardhur koha që të adoptojnë teknologji të tjera për zgjidhjen e menaxhimit të mbeturinave të ngurta.
Menaxhimi i mjedisit	Unë duhet të theksoj disa çështje që lidhen me menaxhimin urban mjedisor. Unë mendoj se ka ardhur koha që pushteti lokal duhet të kërkojë autoritetin e plotë për menaxhimin e mjedisit. Çështja lidhur me djegien e mbeturinave, çështjet e menaxhimit janë nën autoritetin qendror. Bashkia e Tiranës ka një nivel të ri të kuptuarit të mjedisit, por ka nevojë për fuqinë ligjore për të adresuar të gjitha problemet. Monitorimi i elementëve të mjedisit në Tiranë është një çështje që ka nevojë për një sistem të ri për të dhënat mjedisore.	Në çështjen e bashkëpunimit dhe koordinimit me qeverinë qendrore, unë mund të them se kemi kërkuar dhe insistuar që të ketë bashkëpunim, sigurisht, në bazuar te ligjet.
Ndërgjegjësimi i publikut ose edukimi mjedisor	Unë jam nga një sektor të shoqërisë civile dhe në të vërtetë do të doja të them se e vlerësoj planin paraqitur, veçanërisht vizionin e Tiranës si qytet Eko2. Më pëlqen dhe e vlerësoj fokusin që i është dhënë mjedisit në zhvillimin e Tiranës. Një nga elementët që pëlqej nga prezantimi është çështja e rritjes së ndërgjegjësimit dhe edukimit mjedisor në shkollë. Unë doja të theksoja mbështetjen e të gjitha organizatave në këtë drejtim. Një pyetje është kjo: A mund të gjejmë këto materiale në faqen e internetit të Bashkisë së Tiranës, dhe nëse jo, si mund të gjejmë ato?	Në çështjen e bashkëpunimit me shoqërinë civile, prania juaj sot këtu është në kohën e duhur që ne e shohim si mundësi për bashkëpunim. Në faqen e Bashkisë, ju do të keni lidhje të plotë të raportit të JICA.
Bashkëpunimi ndër-vendor	Janë konsultuar njësitë vendore / komunitetet në këtë proces, në mënyrë që ata të mos shohin vetëm përfitime, por ndoshta edhe pasojat / dëmet, dhe si mund të rikuperohen këto në një proces afat-gjatë?	Bashkia e Tiranës dhe komunat përreth kanë nënshkruar një marrëveshje për të bashkëpunuar për zhvillimin e rajonit. Memorandumi i Marrëveshjes është një dokument publik i cili është shfaqur si një nevojë e qartë për një zhvillim strategjik afat-gjatë e të koordinuar. Ky

		memorandum përcakton qartë të drejtat dhe detyrimet të cilat janë të barabarta për të gjithë.
Konsiderata për sigurinë dhe njerëzit që kanë nevojë për kujdes të veçantë.	Unë do të doja të dëgjoj në mënyrë të qartë në lidhje me planin e sigurisë dhe shkallën e kënaqësisë për njerëzit që kanë nevojë për kujdes të veçantë.	Si një kusht në çdo hap të planifikimit të infrastrukturës, këto lloje të çështjeve do të merren në konsideratë. Plani do të kujdeset që elementë të tillë si trotuare, rrugë, transportin urban, dhe objekteve publike, do të jenë disa shembuj për njerëzit në nevojë.
Menaxhimi i mbetjeve të ngurta	Ne jemi takuar më parë me JICA dhe, në të njëjtën kohë, ne kemi treguar interesin tonë për të menaxhuar mbetjet e ngurta duke filluar nga pastrimi i Tiranës deri në Landfill. Idetë dhe kërkesat e paraqitura nga ne për të menaxhuar mbetjet urbane janë në përputhje me idetë e JICA prezantuar këtu.	Në fushën e menaxhimit të mbeturinave, mbrojtja e mjedisit nëpërmjet menaxhimit të integruar të mbetjeve, zbatimin të shpejtë të mbledhjes së ndarë të mbeturinave do të formulohen në planin JICA.

8.7 Shqyrtime dhe Veprime të Mëtejshme

Analiza e vlerësimit të Ekzaminimit Fillestar Mjedisor (EFM) për planet bazë të propozuara në çdo sektor ka identifikuar disa ndikime negative mbi aspektet mjedisore dhe sociale. Masat zbutëse në afat të shkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë për këto ndikime negative do të jepen si rekomandime.

Për planet themelore të propozuara në çdo sektor do të formulohet Plani i Menaxhimit Mjedisor, ose Plani i Monitorimit Mjedisor për zbutjen e ndikimeve negative. Termat e Referencës, të cilat do të kërkohen për certifikimin mjedisor në sistemin shqiptar të VNM, do të përgatiten për projektet parësore të çdo sektori.

9. Reforma Institucionale dhe Organizative për Koordinimin e Zhvillimit

9.1 Gjendja Sot dhe Gjetje të Spikatura

9.1.1 Politika dhe Strategji Kombëtare në Çështje Ligjore dhe Institucionale

(1) Kuadri Ligjor Ekzistues për Menaxhimin Urban

Ligjet e mëposhtëm përcaktojnë përgjegjësitë dhe autoritetet për planifikimin dhe politikëbërjen urbane në Shqipëri.

- Ligji “Për Planifikimin e Territorit”, Nr. 10119 (23.04.2009) – “Ligji i Planifikimit”
- Ligji “Për Organizimin dhe Funksionimin e Qeverisjes Vendore”, Nr. 8652 (31.07.2000) – “Ligji i Qeverisë Vendore”

Organizmat përgjegjës për planifikimin dhe politikëbërjen urbane janë Këshilli i Ministrave, Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT), Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKPT), çdo Ministri, çdo organ tjetër publik qendror, që ka detyra dhe përgjegjësi në planifikimin e territorit, sipas legjislacionit në fuqi.

Tabela 9.1.1 Organizmat Kryesorë për Planifikimin dhe Politikëbërjen Urbane

Organizmi	Përshkrimi
Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë (KM)	- Miraton rregullore ndërtimi, merr masa për zbatimin e instrumenteve kombëtare të planifikimit të territorit - nxit politikat e planifikimit e të zhvillimit në territor dhe mbështet hartimin e planeve territoriale kombëtare e vendore nga autoritetet përkatëse të planifikimit
Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT)	- Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT) është organi vendimmarrës përgjegjës për miratimin e instrumenteve kombëtare të planifikimit të territorit. - KKT-ja funksionon pranë Këshillit të Ministrave. Kryeministri është Kryetar i KKT-së.
Ministritë dhe organet e tjera publike qendrore	- Hartojnë instrumentet kombëtare të planifikimit, Hartojnë rregullore ndërtimi, Mbështesin hartimin e planeve territoriale vendore nga autoritetet përkatëse, Inspektojnë zhvillimet konkrete në territor dhe marrin masa parandaluese e ndëshkuese, Nxisin drejtimin e zhvillimit dhe udhëheqin autoritetet vendore për procedurat dhe metodologjitë e planifikimit të territorit

Burimi: Ligji “Për Planifikimin e Territorit”, Nr. 10119, datë 23.04.2009

(2) Përcaktimi i Funksioneve Kombëtare dhe Vendore të Planifikimit

Sistemi i planifikimit urban të Shqipërisë është shumë i centralizuar. Sipas Ligjit “Për Planifikimin e Territorit”, Nr. 10119, datë 23.04.2009:

Në nivel kombëtar, KKT-ja ka këto kompetenca:

- vendos miratimin, miratimin me ndryshime, shtyrjen për shqyrtim të mëvonshëm ose mosmiratimin e instrumenteve kombëtare të planifikimit të territorit, sipas përcaktimeve të kreut IV seksioni I të këtij ligji;
- vendos miratimin e përcaktimit të rëndësisë kombëtare të një çështjeje në planifikimin e territorit, sipas përcaktimeve të neneve 5 pika 2, 6 e 32 të këtij ligji;

- shqyrton e miraton përputhshmërinë e instrumentit vendor me instrumentet e planifikimit në fuqi, sipas përcaktimeve të nenit 45 të këtij ligji;
- nxit hartimin e planeve territoriale kombëtare e vendore nga autoritetet përkatëse të planifikimit dhe siguron që ato të përmbushin standardet teknike e procedurale, të përcaktuara në këtë ligj;

Autoritetet vendore të planifikimit janë: Bashkia/Komuna, Qarku, organet, që janë në varësi të bashkisë/komunës/qarkut, kur këtyre u janë deleguar apo nëndeleguar detyra e përgjegjësi të caktuara për planifikimin e territorit.

Funksionet, kompetencat dhe përgjegjësitë e Bashkisë/Komunës janë:

- Bashkitë dhe komunat ushtrojnë funksionet, kompetencat dhe përgjegjësitë përkatëse, që burojnë nga ligji nr.8652, datë 31.7.2000 “Për organizimin dhe funksionimin e qeverisjes vendore”, të ndryshuar dhe zbatojnë instrumentet kombëtare të planifikimit, si funksion i deleguar, në përputhje me përcaktimet e këtij ligji
- udhëheqin e orientojnë, në territorin e tyre administrativ, zhvillimin dhe mbrojtjen e territorit, nëpërmjet hartimit dhe miratimit të instrumenteve vendore të planifikimit dhe integritit/përputhshmërisë së tyre me instrumentet kombëtare të planifikimit
- përcaktojnë standarde e kushte të hollësishme në rregulloret vendore të kontrollit të zhvillimit
- ushtrojnë kontrollin e zhvillimit për zbatimin e instrumenteve kombëtare e vendore të planifikimit në territorin e tyre administrativ dhe marrin masa të nevojshme
- administrojnë dhe marrin masa për një politikë aktive të menaxhimit të tokës dhe të zhvillimit në të

Mbivendosjet e përgjegjësiave ndërmjet organizmave të nivelit vendor dhe atij kombëtar kanë qenë shkak i konflikteve të rastit dhe mungesës së koordinimit ndërmjet dy niveleve të qeverisjes.

(3) Struktura Organizative e Administratës Bashkiake

Figura 9.1.1 tregon strukturën e sotme administrative të Bashkisë së Tiranës të përbërë nga 5 drejtoritë e përgjithshme si më poshtë:

- Drejtoria e Përgjithshme e Politikave të Zhvillimit dhe Promovimit të Qytetit,
- Drejtoria e Përgjithshme e Projekteve Strategjike dhe Investimeve të Huaja,
- Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit,
- Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Manaxhimit të Shërbimeve
- Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve Mbështetëse.



Figura 9.1.1 Organigrama e Bashkisë së Tiranës, 2011

(4) Karakteristikat e Instrumenteve të Sotëm të Planifikimit dhe Politikëbërjes

Instrumentet kryesorë të politikëbërjes dhe planifikimit të zhvillimit urban në Shqipëri janë renditur në Tabelën 9.1.2.

Tabela 9.1.2 Instrumentet Kryesorë të Politikëbërjes dhe Planifikimit të Zhvillimit Urban

Instrumentet	Përshkrimi
Planifikimi kombëtar	- është planifikimi, që shtrihet në të gjithë ose në një pjesë të territorit kombëtar
Planifikimi vendor	- është planifikimi, që shtrihet në të gjithë ose në një pjesë të territorit vendor dhe përfshin territore nën juridiksionin e bashkisë, komunës dhe qarkut
Planifikimi ndërvendor	- është planifikimi në nivel vendor, që ka shtrirje ose efekte në të gjithë ose në një pjesë të territorit të dy apo më shumë njësive të qeverisjes vendore
Planifikimi i integruar	- është planifikimi, gjatë të cilit harmonizohen në një instrument planifikimi interesat e përbashkët të autoriteteve kombëtare dhe vendore të planifikimit

Burimi: Ligji "Për Planifikimin e Territorit", Nr. 10119, datë 23.04.2009

(5) Përgjegjësia për Planifikimin dhe Zhvillimin e Infrastrukturës

Sipas Ligjit të Pushtetit Vendor, komunat dhe bashkitë do të marrin përgjegjësitë e munguara për një numër funksionesh "ekskluzive" ku përfshihen:

- Ndërtimi dhe mirëmbajtja e rrugëve;
- Transporti publik;
- Furnizimi me ujë, ujërat e ndotur dhe menaxhimi i mbetjeve të ngurta;
- Planifikimi urban dhe menaxhimi i tokës;
- Parqet dhe hapësirat publike;
- Mirëmbajtja e objekteve për arsimin parashkollor dhe të kujdesit shëndetësor (për bashkitë).

Përveç kësaj, planifikimi i zhvillimit të infrastrukturës në shumë sektorë kërkon bashkëpunim me autoritetet e qeverisë qendrore, në veçanti:

- Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit për sistemin e furnizimit me ujë dhe të kanalizimeve, ndërtimin e rrugëve ndërqytetëse dhe transportin;
- Ministria e Arsimit dhe Shkencës për normat dhe veçoritë e projektimit për objektet arsimore;
- Ministria e Mjedisit për menaxhimin e mbetjeve dhe parqet.

9.1.2 Nevoja për Mbështetje Publike të Vizioneve dhe Strategjisë së Zhvillimit Afatgjatë të Bashkisë - Gjetje nga Studimet e Mëparshme

Studimi Diagnostifikues i PPRrBT vlerëson marrëdhëniet institucionale ekzistuese, procedurat dhe kapacitetet për menaxhimin urban. Gjithashtu, ai përmend dobësitë e sistemit ekzistues të menaxhimit nga pikëpamja e sistemit të ri rregullator, që propozon. Në kuadër të Studimit Diagnostifikues, Raporti i Zhvillimit të Kapaciteteve të PPRrBT shqyrton sistemin ekzistues institucional, identifikon nevojat e zhvillimit të kapaciteteve, dhe përshkruan programin e zhvillimit të kapaciteteve të saj. Mbështetur në gjetjet e studimeve ekzistuese, kjo pjesë flet për gjendjen sot dhe sfidat në aspektin ligjor, institucional dhe financiar të zhvillimit urban në Bashkinë e Tiranës.

Një nga problemet e menaxhimit urban në Bashkinë e Tiranës është mungesa e mbështetjes publike të vizioneve dhe strategjisë së zhvillimit afatgjatë në nivel vendor. Sipas Studimit Diagnostifikues, Bashkia ka filluar përgatitjen e “Politikat e Zhvillimit të Tiranës” si bazë për Planin Rregullues. Projekti i këtij dokumenti thekson që “Bashkia... do të miratojë një vizion, politikë zhvillimi dhe Plan Rregullues për të ardhmen e Tiranës në bashkëpunim të ngushtë me grupet e interesit.” Megjithatë, Studimi Diagnostifikues thekson nevojën për trajtimin e këtyre pikave:

- Përpunon dhe shpërndan raportin e vizionit bashkiak;
- Përfundon, kërkon mbështetje dhe miraton politikat e zhvillimit urban,
- Prezanton dhe fiton mbështetje për rolin e ri të bashkisë si një aktor "kryesor" aktiv për projektet e zhvillimit vendor në fushat parësore.

Pa një vizion të mbështetur publikisht dhe strategji afatgjatë të zhvillimit të qytetit, është e vështirë të arrihen përparësitë efektive të sektorit dhe projektet, dhe si pasojë shpërndarja e buxhetit.

9.1.3 Përcaktime të Paqarta të Përgjegjësi Ndërmjet Qeverisë Qendrore dhe Vendore - Gjetje nga Studimet e Mëparshme

Planifikimit dhe menaxhimi urban sot në Shqipëri është një sistem shumë i centralizuar. Është e vërtetë që ligji përcakton përgjegjësinë e planifikimit urban dhe detyrat e menaxhimit për pushtetin vendor, por produkti i tyre është subjekt i shqyrtimit nga autoritetet e qeverisë qendrore, që janë:

- Proceset e miratimit të shumicës së planeve vendore (p.sh., për zona mbi 15 hektarë si dhe për leje ndërtimi për projekte madhore) shkojnë në KRRrTRSH, i cili drejtohet nga kryeministri. Prandaj, planet dhe lejet e ndërtimit, që janë miratuar nga KRRrT e bashkive apo qarqeve mund të kthehen mbrapsht nga KRRrTRSH.
- Në rastet kur qeveritë vendore nuk (ose nuk janë në gjendje) përgatisin studimet dhe planet e nevojshme urbane, Instituti i Studimeve dhe Projektmeve të Urbanistikës merr përgjegjësitë.
- Për më tepër, autoriteti i KRRrT ka qenë, deri kohët e fundit, i kufizuar për faktin se anëtarësia e saj kishte në përbërje një pjesë të madhe nga të emëruarit e qeverisë qendrore.
- Kalimi i kompetencave të ndërmarrjes së ujësjellës kanalizimeve drejt pushtetit vendor është pezull.

- Përgjegjësia për investime në objektet e shërbimeve sociale të tilla si ndërtimi i shkollave është ende nën autoritetin e qeverisë qendrore.

Ky sistem shumë i centralizuar është dukshëm në kundërshtim me politikat e decentralizimit dhe Ligjin e Pushtetit Vendor. Studimi diagnostifikues pretendon se decentralizimi i paplotë dhe jo plotësisht koherent i përgjegjësive dhe autoritetit kufizon kapacitetin e punës së bashkive për të menaxhuar proceset e zhvillimit urban.

9.1.4 Perceptime të Paqarta të Roleve dhe Përgjegjësive të çdo Departamenti në Bashki - Gjetje nga Studimet e Mëparshme

Tabela 9.1.3 përmbledh rezultatet e pyetësorit në lidhje me misionin, përgjegjësitë kryesore, përgjegjësitë e veçanta të perceptuara nga stafi në Bashkinë e Tiranës.

Tabela 9.1.3 Deklaratat e Para të Misionit dhe Përgjegjësive, Departamentet e Bashkisë

Drejtoritë	Misioni	Përgjegjësitë kryesore	Përgjegjësitë e veçanta
Politikat dhe Planifikimi			
Masterplanet	Përkthen politikat zhvillimore bashkiake në zgjidhje hapësimore dhe zbatimin e tyre të drejtpërdrejtë në territorin urban	- Mbikëqyr punën e grupit të projektimit të Planit Rregullues - Koordinon ekipin e PRr me specialistët e BT - Përcakton çështjet planifikuese që kanë nevojë për studime të mëtejshme dhe harton TeR - Koordinon punën e BT me institucionet e tjera lidhur me PRr dhe masterplane të veçanta - Konfirmon përdorimin e tokës dhe kufijtë për lejet e ndërtimit dhe aplikimet e zhvillimeve, etj.	- Organizon takime, workshop lidhur me PRr dhe Masterplanet. - Përgatit materialet për manuale/ broshura lidhur me qëllimin e PRr
Mikro-planet	Rrit cilësinë dhe standardet e hapësirës publike dhe private, ndërsa duke iu përgjigjur nevojave, kërkesave dhe pritshmërisë të banorëve, pronarë të tokës dhe profesionistëve ku përfshihen edhe zhvilluesit	- Menaxhon stafin dhe detyrat që lidhen me mikro-planifikimin: - Projektet për rikualifikimin urban - TeR për projektet rikualifikuese - TeR për garat ndërkombëtare të planifikimit - Analizat e hapësirës urbane - Propozime mbi politikat lidhur me përdorimin, zhvillimin apo rikualifikimin e hapësirës urbane	- Garanton përparimin e punës së sektorit - Përgatit dhe mbikëqyr detyrat e specialistëve - Propozon zgjidhje alternative organizative për projektet urbane - Propozon format e bashkëpunimit, trajnimet e personelit, projektet dhe studimet
Politikat mjedisore	Përmirësimi i cilësisë së mjedisit dhe kushteve të jetesës nëpërmjet mbrojtjes mjedisore dhe parandalimit të ndotjes	- Ndjekje të zbatimit të politikave lidhur me mbrojtjen e mjedisit, lëvizshmërinë, burimeve natyrore, dhe çështjeve të ndotjes - Gjen rrugët dhe instrumentet për të nxitur rritjen e ndërgjegjësimit mjedisor të qytetarëve dhe aktorëve ekonomik - Identifikon standardet për zvogëlimin e ndikimit mjedisor - Nxit përdorimin e përgjegjshëm të burimeve natyrore - Vendos baraspeshim midis nismave	- Harton, monitoron dhe vlerëson dokumentet, që përcaktojnë treguesit për matjen e performancës mjedisore - Monitoron aspektet mjedisore dhe ndikimet e aktiviteteve bashkiake dhe bëjnë rekomandime - Vlerëson mundësitë e përdorimit të tokës për sipërfaqe urbane në lidhje me ndikimet mjedisore. - Propozon strategjitë vendore për mbrojtjen mjedisore

Drejtoritë	Misioni	Përgjegjësitë kryesore	Përgjegjësitë e veçanta
		private dhe interesit publik - Përgatit dokumente strategjik, programe dhe projekte për parandalimin e ndotjes	- Këshillon në menaxhimin e mbetjeve
Transporti dhe Lëvizshmëria			
Politikat e Transportit	Planifikon zhvillimin, përmirësimin dhe zgjerimin e sistemit të transportit dhe lëvizshmërisë në përputhje me masterplanin e transportit, ligjeve dhe udhëzimeve	Harton dhe zbaton zgjidhjet e transportit bazuar në masterplanin e transportit, legjisllacionit në fuqi, vendimeve të Këshillit Bashkiak dhe urdhëresave	- Kryen studime për të identifikuar masat për optimizimin e sistemit të transportit dhe mbrojtjes së mjedisit - Mbikëqyr dhe analizon zbatimin e masterplanit të transportit - Menaxhon, planifikon dhe programon linjat e transportit publik - Harton TeR për studime të specializuara
Kujdesi Social	Harton politika, programe dhe standarde cilësie për përmirësimin e shërbimeve sociale të shëndetit, edukimit, kulturës, rinisë dhe sporteve	- Menaxhon punën e të katër sektorëve; motivon stafin për përdorimin sa më të mirë të burimeve njerëzore - Propozon projekte dhe programe sociale; hap qendra të reja sociale - Ngre grupe pune për objektiva të veçanta dhe planifikon aktivitete - Rekomandon politikat përkatëse dhe standardet pranë DP	- Raporton në mënyrë periodike tek DP i Politikave dhe Planifikimit për punën e bërë - Formulon plane aktiviteteve mujor dhe vjetor - Vendosi dhe mban kontakte me grupet e interesit (bashkësinë, OJQ, donatorët) - Koordinon punën me njësitë e tjera, lidhur me programet sociale
Zhvillimi Ekonomik	Krijon një mjedis, që është i favorshëm për zhvillimin ekonomik duke përmirësuar cilësinë e jetës së popullsisë	Planifikon punën brenda Drejtorisë dhe ndërvepron me organizma të tjerë brenda dhe jashtë BT	- Merr pjesë në studimet e kushteve të tanishme dhe të mjedisit të biznesit - Mbledh dhe përditëson rrjetin e informacionit mbi ngjarjet dhe të dhënat ekonomike
Rrjetet Inxhinierike			
Furnizimi me Ujë dhe Drenazhimi	Hartimi i politikave dhe strategjive për menaxhimin dhe përmirësimin e rrjetit inxhinierik	- Organizon dhe menaxhon punën e sektorit, zbaton planin e punës së miratuar - Koordinon me njësitë dhe institucionet e tjera për arritjen e objektivave	- Përgjegjës për pjesëmarrje në vendimet e Këshillit Teknik që lidhen me infrastrukturën
Planifikimi Strategjik	Menaxhon dhe harton të gjitha të ardhurat dhe shpenzimet e bashkisë lidhur me qëllimet e programeve të aktiviteteve, projekteve, objektivave dhe politikave	- Harton analizën afatmesme të planit vjetor të të ardhurave dhe shpenzimeve - Kryen analizën afatmesme të të ardhurave dhe shpenzimeve, në bashkëpunim me të gjitha njësitë e BT - Përcakton shpenzimet dhe investimet afatmesme bazuar në kërkesat e njësive, duke vlerësuar dhe listuar përparësitë kryesore për financim – të gatshme për miratim - Harton buxhetin vjetor mbështetur në planin afatmesëm	- (Nuk ka dallim midis përgjegjëse kryesore dhe të veçanta) - Mbikëqyr zbatimin për të garantuar përdorimin sa më eficient të fondeve - Përgatit materialet për Këshillin Bashkiak, që lidhen me miratimin e buxhetit afatmesëm dhe vjetor - Harton strategji për të siguruar financime nëpërmjet burimeve të jashtme (donator dhe kredi) - Harton projektet për financim - Koordinon dhe kontrollon (disbursimin financiar) përparimin e të gjithë projekteve

Burimi: Plani Rregullues Urban i Tiranës – Raporti i Zhvillimit të Kapaciteteve, Urbanplan, 2008

Sipas Raportit të Zhvillimit të Kapaciteteve, dobësitë që mbizotërojnë janë mungesa e një hierarkie të qartë të objektivave dhe mungesa e dallimit mes përgjegjësive kryesore (detyra menaxheriale) dhe përgjegjësive të veçanta (detyrat e orientuara). Problemet e identifikuara përfshijnë:

- Marrëdhënia vertikale, që do të lidhë misionin e një sektori me atë të drejtorisë së saj dhe drejtorinë e përgjithshme nuk është e dukshme.
- Përgjegjësitë janë përpunuar në nivelin e hapave operativë, por nuk përfshijnë problemet menaxheriale.
- Përgjegjësitë, shpesh shprehen nëpërmjet fjalëve të tilla, si “ndihmë”, “bashkëpunim”, që përpiqet të mbulojë se kujt i përket përgjegjësia.
- Përgjegjësitë ende nuk janë strukturuar dhe shprehur në mënyrë që të tregojnë rezultatet e matshme apo performancën.

Meqenëse përgjegjësitë dhe rezultatet e pritshme të çdo sektori nuk janë përcaktuar qartë, në shumë raste përcaktimi i kritereve të performancës është gjithashtu i vështirë, që mund të ketë ndikime negative në performancën e Bashkisë.

9.1.5 Nevoja për Koordinim Efektiv - Gjetje nga Studimet e Mëparshme

1) Koordinimi midis Qeverisë Qendrore dhe Vendore

Kuadri i paqartë ligjor i marrëdhënies së planifikimit qendror dhe atij vendor kombinuar me një mungesë të bashkëpunimit vertikal për problemet e zhvillimit urban të Tiranës ka sjellë konflikte të herëpashershme midis dy niveleve të qeverisjes. Situata është përkeqësuar nga mungesa e kapaciteteve të Departamentit të Planifikimit Urban në Bashkinë e Tiranës, që ka penguar kryerjen e planifikimit në nivele më teknike dhe zgjidhjen e problemeve. Në këtë gjendje, Studimi Diagnostifikues propozon krijimin e një platforme apo ngritjen e një komisioni për shkëmbim, koordinim dhe bashkëpunim ndërmjet qeverisë qendrore dhe asaj vendore në lidhje me zhvillimin në rajonin urban dhe funksionet specifike të kryeqytetit.

2) Koordinimi Horizontal

Përveç mungesës së koordinimit vertikal edhe bashkëpunimi horizontal është ende në një nivel të ulët. Ky problem ka penguar nxitjen e strukturimit koherent dhe efektiv të rritjes dhe ofrimit të shërbimeve të infrastrukturës në të gjithë rajonin, që po rritet me ritme të shpejta. Arsytet për këtë problem koordinimi përfshijnë:

- Sistemi i centralizuar administrativ dhe autonomia vendore e dobët i kushtojnë vëmendje marrëdhënieve "vertikale" qendrore-vendore, në dëm të marrëdhënieve "horizontale".
- Rritja me ritme të shpejta e rajonit metropolitan ka përballur autoritetet me probleme dhe sfida të papritura.
- Në të njëjtën kohë, duket të ketë një konkurrencë të caktuar për rritjen e investimeve ndërmjet njësive të qeverisjes vendore të rajonit metropolitan.

- Nuk ka asnjë organizëm rajonal ose kuadër politikash, që të lehtësojë identifikimin e objektivave dhe problemeve të përbashkëta dhe të ofrojë zgjidhjen e mundshme fitore-fitore.
- Nuk ka asnjë kërkesë ligjore ose instrument për politikëbërje dhe planifikim mbi-vendor.

Në këtë kontekst, Studimi Diagnostifikues propozon krijimin e një platforme, forumi apo, në fund të fundit, një autoritet planifikimi ndërmjet të gjitha qeverive vendore të rajonit metropolitan për koordinim e bashkëpunim në çështjet e zhvillimit metropolitan.

3) Koordinimi Sektorial

Programet dhe projektet sektoriale janë planifikuar dhe zbatuar në mënyrë individuale dhe jo në mënyrë të integruar. Ky është një rezultat i natyrshëm i mungesës së mbështetjes publike dhe strategjisë së zhvillimit afatgjatë. Faktorë të tjerë, që ndihmojnë në këtë problem mund të jenë: pjesëmarrja e pamjaftueshme e palëve të interesuara në procesin e planifikimit sektorial dhe mungesa e institucionalizimit të procesit të miratimit të projektit si dhe koordinim i pamjaftueshëm me institucionet e specializuara.

9.1.6 Pjesëmarrja e Pamjaftueshme e Palëve të Interesuara - Gjetje nga Studimet e Mëparshme

Përveç faktorëve politikë, një nga arsyt kryesore pse Shqipëria vuan nga mungesa e koordinimit mund të jetë mungesa e pjesëmarrjes aktive të të gjithë aktorëve kryesorë në procesin e vendimmarrjes. Ky problem shihet qartë në dukuritë që thekson Raporti i Zhvillimit të Kapaciteteve – 2008:

- Sipas ligjit të planifikimit dhe sistemit ende mjaft të centralizuar qeveritar, politikëbërja ka mbetur një prerogativë kombëtare. Duket të ketë shumë pak njohje mbi përgjegjësitë kryesore të autoriteteve vendore për politikën e zhvillimit urban brenda zonave nën juridiksionin e tyre. Para PPRrBT, studimet e politikave të nivelit të planifikimit janë kryer pa pjesëmarrjen e BT.
- Vizioni i zhvillimit të Tiranës, kuadri i politikave dhe strategjisë, për të formuluar PPRrBT, janë ende në tentativë, ato ende nuk janë vlerësuar plotësisht apo miratuar.
- Konsultimet me publikun, të mbajtura për PPRr nuk janë të mjaftueshme për t'u kuptuar dhe marrë mbështetjen e publikut të gjerë dhe të grupeve të interesit për PPRr.
- Përvoja e BT në planifikimin pjesëmarrës është shumë e kufizuar.

Propozimet e mësipërme për krijimin e një platforme për koordinimin mes qeverisë qendrore dhe vendore dhe ndërmjet të gjitha qeverive vendore të rajonit metropolitan mund të jetë edhe si pasojë e mungesës së pjesëmarrjes së palëve të interesuara në procesin e vendimmarrjes për menaxhimin urban në Bashkinë e Tiranës.

9.1.7 Kapaciteti i Dobët Administrativ - Gjetje nga Studimet e Mëparshme

Në Raportin e Zhvillimit të Kapaciteteve, është theksuar se Bashkia e Tiranës ka pak ose aspak përvojë në shumë nga detyrat që kërkohen nga sistemi i ri rregullator i propozuar në vitin 2008. Raporti thekson se efikasiteti i kufizuar në rregullimin urban dhe funksionet e menaxhimit në BT, vjen kryesisht si pasojë e kuadrit ligjor dhe institucional, dhe instrumenteve në zotërim; ata shqetësohen "çfarë" bën BT lidhur me rregulloret sesa me kapacitetin e saj të qenësishëm për të menaxhuar procesin rregullator. Përveç këtij problemi, BT është përballur me dobësitë

administrative në arritjen e qëllimeve të saj të zhvillimit. Tabela 9.1.4 përmbledh shkaqet e dobësive organizative perceptuar nga stafi i bashkisë.

Tabela 9.1.4 Perceptimi i Shkaqeve të Dobësisë Organizative

Organizmi	Dobësitë
Drejtoria e Planifikimit Urban, Drejtoria e Përgjithshme e Politikave dhe Planifikimit	Shkaku kryesor i dobësisë ka të bëjë me kontributet e pamjaftueshme të informacionit dhe mbështetjes. Numri i pamjaftueshëm trajnimit i personelit janë perceptuar gjithashtu si shkak i rëndësishëm i dobësisë si dhe, në një shkallë më të vogël, mospërcaktimi qartë i përgjegjësive. Prandaj, problemet janë si "të brendshme" ashtu edhe "të jashtme" në njësi.
Drejtori të tjera të Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave dhe Planifikimit (p.sh, Social, Zhvillimit Ekonomik, Transportit dhe Rrjetit Inxhinierik)	Burimet dhe pajisjet janë parë si problem i madh, i ndjekur nga numri i pamjaftueshëm i personelit dhe, në një shkallë më të vogël, inputet e pamjaftueshme dhe mbështetja. Shkaqet kryesore të dobësisë shikohen si "të jashtme" për vetë njësinë.
Drejtoria e Përgjithshme e Kontrollit Urban dhe të Territorit	Pamjaftueshmëria e burimeve, pajisjeve dhe objekteve shihet si shkaku kryesor i dobësisë, e ndjekur nga numri i personelit, mospërcaktimi i përgjegjësive dhe inputeve të informacionit dhe mbështetja. Problemet kryesore të dobësisë shikohen si "të jashtme" për vetë njësinë në fjalë.
Të tjera	Drejtoria e Përgjithshme e Menaxhimit të Shërbimeve nuk gjen një shkak madhor për dobësinë në ndonjë nga fushat e përmendura. Në mënyrë të ngjashme, të anketuarit nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Brendshme nuk përmendin asnjë faktor si një shkak të rëndësishëm të dobësisë. Problemet më serioze të identifikuar lidhen me njësitë e tjera - p.sh., inputet e pamjaftueshme të informacionit dhe mbështetja, si dhe burime të pamjaftueshme, pajisjet dhe objektet. Këto shkaqe janë të gjitha "të jashtme" për njësi.

Burimi: Plan Rregullues Urban i Tiranës – Raporti i Zhvillimit të Kapaciteteve, Urbaplan, 2008

Sipas anketës, Drejtoria e Planifikimit Urban dhe në një shkallë më të vogël, drejtoritë e tjera të Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave dhe Planifikimit kanë dukshëm dobësi organizative. Është fjala për drejtoritë e ngarkuara me zbatimin e Planit Rregullues. Në këto drejtori, problemet janë të njohura në mjedisin e "jashtëm" organizativ dhe në kapacitetet e "brendshme" të njësisë - dmth numri i stafit dhe kualifikimi i tyre. Edhe pse Drejtoria e Planifikimit Urban nuk kushton shumë rëndësi "përcaktimit të misionit dhe detyrave" ose "përcaktimit të përgjegjësive" si burim i dobësisë, ajo megjithatë i renditet mjaft lartë këta faktorë si zonat e kërkuara të zhvillimit të kapaciteteve.

9.2 Çështjet e Koordinimit në Bashkinë e Tiranës

Në Bashkinë e Tiranës ka tre lloj çështjesh koordinimi, përkatësisht: çështja e koordinimit vertikal, koordinimit horizontal dhe koordinimi sektorial. Ky seksion do të merret me dy çështjet e para të koordinimit. Çështja e koordinimit sektorial do të diskutohet në Seksionin 9.6: Propozimi "Manuali i Koordinimit" për Planifikimin, Zbatimin dhe Monitorimin.

(1) Koordinimi Vertikal

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

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

(2) Koordinimi Horizontal

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

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

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

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

Pra, ligji shqiptar thekson rëndësinë e koordinimit vertikal dhe horizontal. Megjithatë, çështja është, si do të realizohet koordinimi? Ligjet nuk e përcaktojnë modalitetin se si qeveritë vendore mund dhe duhet të koordinojnë aktivitetet e tyre me pushtetin qendror, dhe se si ato mund të bashkëpunojnë në mënyrë të frytshme me njëra-tjetrën. Në këtë drejtim, Ekipi propozon mekanizma konkretë për të nxitur koordinimin në seksionin në vijim bazuar në përvojën e qeverive vendore japoneze, të cilat kanë përdorur disa metoda për të zgjidhur këto probleme.

9.3 Institucionalizimi i Mekanizmit Koordinues të Frytshëm

(1) Koordinimi Vertikal

Lidhur me koordinimin vertikal, Bashkia e Tiranës (BT) ka dy mënyra koordinimi me qeverinë qendrore. *Së pari*, BT formulon planin e saj të zhvillimit brenda kuadrit të politikave të zhvillimit kombëtar dhe të ligjit dhe *së dyti*, kur BT formulon planet e saj të zhvillimit, ajo ngre komitete këshillimore me përfaqësues të agjencive të qeverisë qendrore, akademikë, ekspertë, biznesit dhe shoqërisë civile në varësi të çështjes.

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

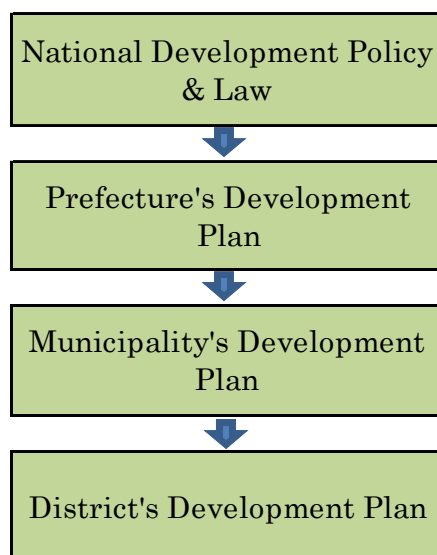


Figura 9.3.1 Koordinimi Vertikal në Japoni (1): Hartimi i Planit Zhvillues Komunal Bazuar në Politikën Kombëtare për Zhvillim & Ligj

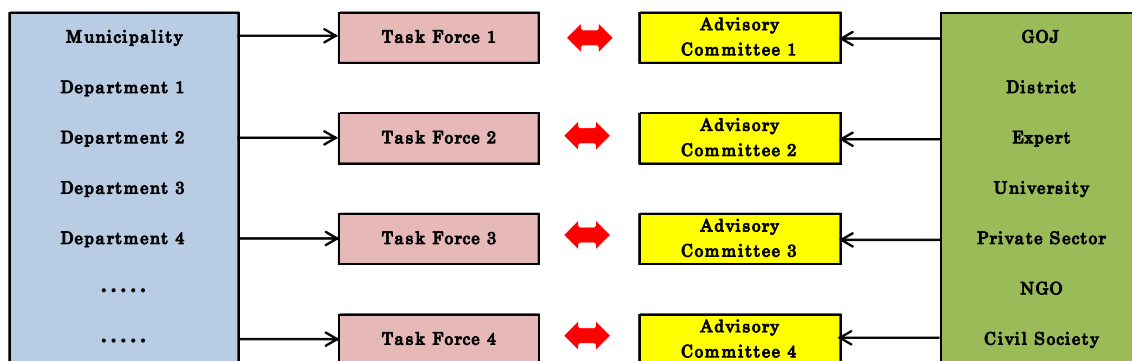


Figura 9.3.2 Plan Koordinimi Vertikal në Japoni (2): Ngritja e Komiteteve Këshillimore në Formulimin e Planit Zhvillues Komunal

(2) Koordinimi Horizontal

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

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

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

Në mënyrë që të përballemi me problemet që rrjedhin nga një qeveri vendore në shkallë të vogël, miratimi dhe zbatimi i bashkimit mund të sigurojë një zgjidhje për një administrim urban të frytshëm. Megjithatë, do të duhet kohë duke marrë parasysh lëvizjen e vendit në drejtim të decentralizimit. Nëse ka pak mundësi për të bashkuar qeveritë vendore, atëherë qeveritë vendore do të duhet të mësojnë si të bëjnë projekte investuese të përbashkëta për të fituar shkallën e ekonomisë, që është përvojë e re në Shqipëri. Një metodë e frytshme për të nxitur bashkëpunimin

në mes të qeverive vendore është krijimi i Shoqatës së Qeverisjes Vendore të Zonës Metropolitane për Shërbime Publike (SHQVZMSHP) vetëm për objektiva të veçanta.

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

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

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

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

9.4 Struktura Organizative e Propozuar për Administrimin e Zhvillimit Metropolitan

Nga perspektiva e mësipërme, është propozuar forma e shoqatës së qeverisjes vendore në figurën 9.4.1, e cila në thelb ka të njëjtën strukturë organizative si ajo e qeverive vendore në Shqipëri. Ka trupë legjislative, ekzekutive dhe kontabiliteti. Këshilli përfaqëson trupin legjislativ dhe nën varësinë e tij, janë audituesit. Në organin ekzekutiv marrin pjesë: Drejtuesi Ekzekutiv, Zëvendësi i tij dhe Sekretari i Përgjithshëm. Nën sekretarin e përgjithshëm, ka dy sektorë: sektori administrativ dhe ai operacional.

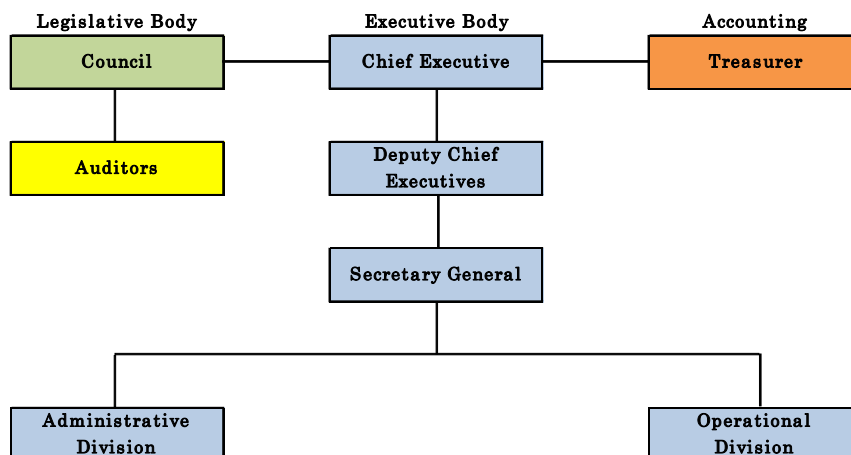


Figura 9.4.1 Struktura Organizative e Propozuar e Shoqatës

Hollësitë e strukturës organizative të shoqatave të pushtetit vendor janë:

(1) Objektivi

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

(2) Qeveritë Vendore Anëtare

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

(3) Organi legjislativ

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

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

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

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

(4) Organi Ekzekutiv

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

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

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

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

(5) Financieri

Financieri emërohet nga Drejtuesi Ekzekutiv, me pëlqimin e Këshillit të Shoqatës. Ai duhet të jetë një nga financierët e qeverive vendore anëtare. Mandati i tij është i njëjtë me mandatin në njësinë e qeverisë vendore.

(6) Sekretariati

Sekretariati i Shoqatës udhëhiqet nga Sekretari i Përgjithshëm i ndihmuar nga punonjës të tjerë të emëruar nga Drejtuesi Ekzekutiv. Sekretaria e Përgjithshme, ka dy sektorë: Sektori “Administrativ” dhe Sektori “Operacional”.

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

(7) Auditët

Drejtuesi Ekzekutiv do të emërojë një audit nga ekspertë të jashtëm të Shoqatës dhe, nëse është e nevojshme edhe një tjetër të zgjedhur nga anëtarët e Këshillit të Shoqatës me pëlqimin e këtij të fundit. Afati i mandatit të ekspertit do të jetë i përcaktuar (për shembull, 4 vjet), ndërsa i atij të zgjedhur nga këshilli do të ketë mandat të njëjtë me atë të këshillit në njësinë vendore.

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

(8) Financat

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

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

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

Përfshirja e kryetarëve të njësive vendore dhe organit ligjvënës të qeverive vendore anëtare siguron

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

9.5 Struktura Institucionale për Zbatimin e Masterplanit

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

(1) Krijimi i një Task Force Ndërfunksionale

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

(2) Krijimi i Grupeve Teknike Këshilluese dhe Komiteti Drejtues

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

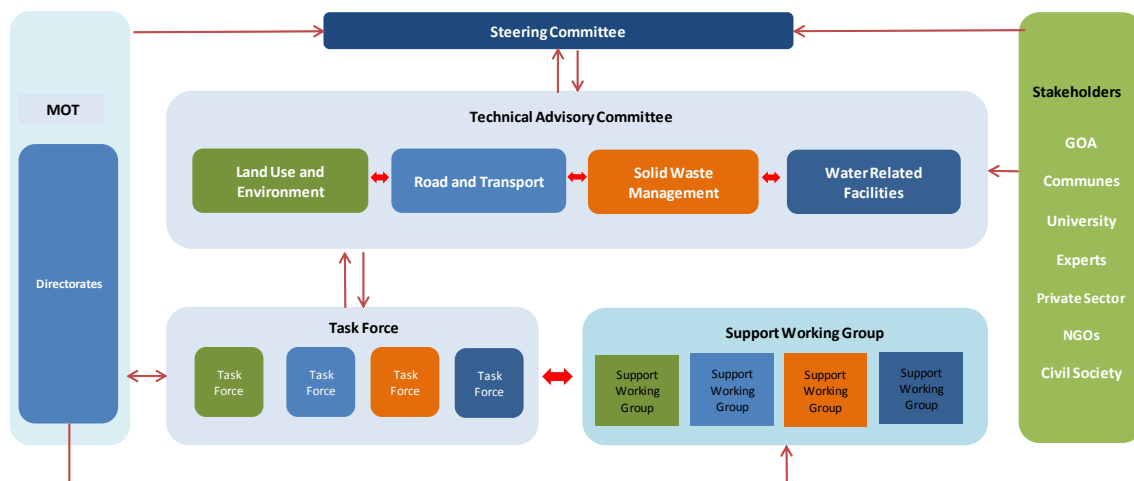


Figure 9.5.1 Struktura Institucionale për Zbatimin e Planit Rregullues

Funksionet kryesore të çdo organizate pjesëmarrëse janë:

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

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

(1) Procesi i Planifikimit të Zhvillimit Urban

Faza e procesit të planifikimit të zhvillimit urban përfshin vlerësimin ekonomik, formulimin strategjik, zbatimin dhe rishikimin e strategjisë (shih Tabelën 9.6.1).

Për një ecure të qëndrueshme dhe të qetë të këtij procesi, për BT është e nevojshme të ketë

mekanizma të frytshëm për koordinimin me agjencitë përkatëse të qeverisjes qendrore si dhe me komunat fqinje, si dhe për koordinimin e departamenteve brenda vetë institucionit.

Tabela 9.6.1 Procesi i Planifikimit të Zhvillimit Urban

Fazat	Elementet	Përshkrimi
Vlerësimi Ekonomik	Mbledhje Informacioni	Një vlerësim ekonomik vendor efikas do të fillojë me shqyrtimin paraprak të marrëdhënieve ekonomike ekzistuese dhe aktivitetet brenda një zone, do të përdorë informacion cilësor e sasior, që thekson strukturat ekzistuese dhe prirjet në zhvillimin e biznesit, prodhimit, punësimit, aftësitë dhe të dhënat tjera, që do të ndihmojnë në identifikimin e drejtimit strategjik të ekonomisë vendore. Vlerësimi nuk duhet domosdoshmërisht të jetë i kufizuar nga një juridiksion ose kufiri administrativ i tillë si një kufi bashkie. Një zonë mund të përbëhet nga një rajon metropolitan, një zonë udhëtimi-drejt-punës, qytet, qyteti apo rrethina e saj urbane apo rurale. Informacioni i mbledhur mund të theksojë nevojën për projekte dhe programe të veçanta, që do të zgjerorin dhe ndryshonin bazën ekonomike vendore.
	Vlerësimi Ekonomik	Pas marrjes së këtyre të dhënave, do të jetë e nevojshme që ato të sistemohen dhe analizohen në mënyrë që të sigurojnë një profil të ekonomisë vendore. Disa mjete përfshirë analizën SWOT, krahasimet dhe treguesit ekonomik rajonalë mund të përdoren për të identifikuar informacionin kyç në ekonominë vendore.
Hartimi i Strategjive	Vizionet	Një mirëkuptim i grupeve të interesit në të ardhmen e parapëlqyer për ekonominë e komunitetit.
	Qëllimet	Identifikon fushat kyçe të veprimit për të përmbushur vizionin, të specifikojë produktin e dëshiruar të procesit LED të planifikimit.
	Objektivat	Vendos standardet e performancës dhe objektivat për zhvillim, ato janë të detyrueshme dhe të matshme në kohë.
	Programet	Përcakton dhe grupon së bashku projekte të ngjashme, që kolektivisht të arrihen objektiva të caktuar.
	Projektet	Zbaton zëra të veçantë të programit, të cilët janë të renditur, përlogaritur, të detyrueshëm dhe të matshëm në kohë.
Zbatimi	Plani për Zbatim	Përcakton buxhetin, burimet njerëzore, pengesat institucionale dhe procedurale të zbatimit të një Strategjie. Është pika e integritetit të të gjitha projekteve dhe programeve brenda një Strategjie.
	Planet e Veprimit	Ofrojnë hollësi të veçanta për zërat e projektit duke përfshirë edhe hierarkinë e detyrave, palët përgjegjëse, afat kohor të saktë, nevojat për burime njerëzore dhe financiare, burimet e financimit, ndikimet e pritshme, rezultatet, performancën dhe sistemet për vlerësimin e cilësisë për çdo projekt.
	Kornizat Institucionale për Zbatimin dhe Monitorimin	Krijimin dhe mbajtjen e të dy lidhjeve formale dhe joformale me të gjithë aktorët kryesorë mund të mbështesë zbatimin dhe monitorimin. Ndërtimin e marrëdhënieve të punës si dhe mirëbesimit ndërmjet partnerëve ndihmon në procesin e menaxhimit të perspektiva dhe axhendave të ndryshme.
	Gatishmëria e Kontributeve Përkatëse	Është e nevojshme të sigurohet që inputet e kërkuara zotërohen përpara fillimit të zbatimit të strategjisë. Zbatimi i MP kërkon angazhim të burimeve, kohës dhe mbështetjes politike; sigurimi dhe ruajtja e inputeve të tilla do të përcaktojë efikasitetin për të përfunduar programet dhe projektet, si edhe zhvilluar vizionin e përgjithshëm.

Fazat	Elementet	Përshkrimi
	Detyrat në Planet e Veprimit të Projektit	Para fillimit të zbatimit të projektit, menaxherët e projektit mundësisht të jenë përzgjedhur duke i ngarkuar me përgjegjësitë për çdo projekt. Gjatë zbatimit të projektit, duhet të bëhet shqyrtimi i tij i vazhdueshëm për tu siguruar që projekti po jep rezultatet e shpallura dhe të dëshiruara. Mbledhja e të dhënave të projektit duhet të jetë përparësi për të siguruar që informacioni i hollësishëm dhe i rëndësishëm është në zotërim për qëllime monitorimi dhe vlerësimi si gjatë dhe pas zbatimit të projektit. Përdorimi i menaxhimit të shëndoshë teknik, si monitorimi dhe vlerësimi i projektit mund të ndihmojë për të shmangur vonesat dhe në këtë mënyrë të sigurojë zbatimin sa më të frytshëm të projektit.
Rishikimi i Strategjisë	Monitorimi	Vlerësimi i vazhdueshëm i zbatimit të një strategjie dhe/apo projekti sipas kalendarit të pranuar dhe përdorimit të inputeve, infrastrukturës dhe shërbimeve, që ofrohen nga përfituesit e projektit. U ofron menaxherëve dhe aktorëve të tjerë reagime të vazhdueshme për zbatimin. Identifikon suksesin e tanishëm ose të pritshëm dhe problemet e mundshme që në fazat fillestare duke mundësuar korrigjimet në kohën e duhur. Pranon projektin e hartuar si jepet; Mat ecurinë, është i përqendruar në performancë dhe siguron vazhdimësi.
	Vlerësimi	Vlerësimi është përllogaritja periodike e rëndësisë, performancës, efikasitetit, dhe ndikimit (si i pritshëm dhe i papritshëm) të një projekti në lidhje me objektivat e përcaktuara. Menaxherët e projektit ndërmarrin vlerësime të ndërmjetme gjatë zbatimit si një shqyrtim fillestar të përparimit, një parashikim të efekteve të pëlqyeshmërisë, dhe si mjet për identifikimin e rregullimeve të nevojshme në hartimin e projektit. Vlerësimi sfidon hartimin e një projekti, nxjerr përfundime dhe bën gjykime, është i përqendruar në efektivitetin e programit apo projektit, bëhet një çast kyç në ciklin e projektit.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(2) Rëndësia e Pjesëmarrjes së Grupeve të Interesit

BT ka vuajtur nga probleme të koordinimit: vertikal, horizontal dhe ndërsektorial. Përveç faktorëve politikë, një prej arsyeve kryesore të këtyre problemeve, duket të jetë mungesa e pjesëmarrjes së aktorëve kryesorë në vendimmarrje në çdo fazë të procesit të zhvillimit urban. Kjo pengon ndërtimin e mirëkuptimit ndërmjet aktorëve kryesorë, e për rrjedhim zbatimin e frytshëm të planeve zhvilluese urbane.

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

Kur BT formulon planet e saj të zhvillimit, ajo duhet të krijojë komitete këshilluese me përfaqësues nga agjencitë e qeverisë qendrore, komunave fqinje, profesorë, ekspertë, sektori privat dhe shoqëria civile, në varësi të çështjes. Duke përfshirë përfaqësuesit e agjencive të ngjashme të qeverisë qendrore dhe komunat fqinje si anëtarë të komiteteve, vendimet e marra nga BT mund të pasqyrojnë të dhëna nga këto organizata.

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

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

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

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

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

Anëtarët

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

Funksionet

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

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

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

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

- Themelohet dhe menaxhohet me pëlqimin e të gjitha qeverive vendore pjesëmarrëse.
- Ka autoritet administrativ, të njëjtë me një qeveri vendore.

- Burimet njerëzore dhe të ardhurat varen nga financimet e qeverive vendore anëtare.
- Kontributi buxhetor i anëtarit përcaktohet nga vlerë e barabartë për kosto të pandryshueshme si dhe vlerë përpjesëtimore për investime dhe koston e funksionimit, që përgjithësisht përlllogaritet mbi numrin e popullsisë.

10. Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

10.1 Gjendja Sot dhe Gjetje të Spikatura

(1) Decentralizimi Fiskal në Shqipëri

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

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

Tabela 10.1.1 Përcaktimi i Përgjegjësië sipas Ligjit për Pushtetin Vendor

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

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

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

Në Shqipëri ekzistojnë këto burime të ardhurash për pushtetin vendor.

Tabela 10.1.2 Burimet e të Ardhurave të Pushtetit Vendor

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

Burimi: Studimi Diagnostifikues Kap 11: Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

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

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

Masat	Shpjegim/ Përshkrim
Transferta e pakushtëzuar	U prezantuan për herë të parë në vitin 2001.
Paketa fiskale 2002	Decentralizon fuqinë për të vendosur nivelin e taksës për taksën e pronës vendore. Përcakton taksën e biznesit të vogël vendor dhe taksën e ndikimit në infrastrukturë.

Masat	Shpjegim/ Përshkrim
Transferimi i taksave ekzistuese	Taksa mbi të drejtën e transferimit të pronës dhe taksa e regjistrimit të mjeteve motorike i janë kaluar pushtetit vendor.
Taksa bazë e fitimit	U vendos për bizneset e vogla, që nuk hyjnë në sistemin e TVSH-së
Ligji i Buxhetit të Shtetit 2006	Mundëson transfertat të pakushtëzuara për investime kapitale, bazuar në kriteret e transparencës. U prezantua edhe skema e grantit konkurrues, duke mundësuar konkurrimin e pushtetit vendor për fonde nëpërmjet planeve të propozuara për shpenzime themelore.

Burimi: Studimi Diagnostifikues Kap 11: Menaxhimi Financiar dhe Fiskal

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

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

Tabela 10.1.4 Burimi i të Ardhurave Vendore dhe të Ardhurat Diskrecionale Vendore Neto¹, në Shqipëri për vitet 1996-2006

	1998	2001	2006
Të ardhurat e përgjithshme të qeverisë vendore (milionë lekë)	15,673	25,464	38,232
Burimi i të ardhurave të përgjithshme (milionë lekë)	658	1,996	9,825
Burimi i të ardhurave vendore si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	4.2%	7.8%	25.7%
Transferta të pakushtëzuara (milionë lekë)	-	5,659	9,800
Taksa të përbashkëta (milionë lekë)	-	345	2,534
Të ardhurat e përgjithshme diskrecionale (milionë lekë)	658	8,000	22,159
Të ardhurat diskrecionale si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	4.2%	31.4%	58%
Detyrime të pafinancuara ²	-	2,178	1,740
Detyrime të pafinancuara si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	-	860%	460%
Të ardhurat diskrecionale vendore neto si përqindje e të ardhurave të përgjithshme vendore	4.2%	22.9%	53.4%

¹Shumat janë në Lekë = ALL

² Pagesa nga të ardhurat diskrecionale vendore për funksione të deleguara nga pushteti qendror.

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

Transferta e pakushtëzuar ka ndihmuar në drejtim të barazisë më të madhe të të ardhurave vendore. Pas transfertave të pakushtëzuara, të ardhurat e përgjithshme për frymë të Tiranës ishin vetëm rreth tri herë më të larta se ato të të gjitha komunave dhe bashkive, dhe dy herë më të larta se të gjitha bashkive. Mesatarja e transfertës së pakushtëzuar nga qeveria qendrore arrin në mbi 60% të të ardhurave të përgjithshme vendore të gjithë komunave dhe bashkive, por vetëm pak mbi 10% të të ardhurave të përgjithshme vendore të Tiranës.

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

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

¹ Të gjitha shifrat janë në lekë për frymë

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

(2) Decentralizimi dhe Gjendja Financiare e Tiranës

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

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

	2000	2005	2007
Të ardhurat e përgjithshme (milionë lekë)	3,804	7,387	7,605
Burimi i të ardhurave vendore (milionë lekë)	654	4,248	4,365
Burimi i të ardhurave vendore (në përqindje)	17%	58%	57%
Transferta e pakushtëzuar (në përqindje)	0%	5%	8%
Transferta e kushtëzuar (në përqindje)	82%	38%	35%
Të ardhurat diskrecionale (në përqindje)	17%	63%	65%
Të ardhurat e përgjithshme në EURO (milionë)	28.99	60.94	62.44
Burimi i të ardhurave vendore në EURO (milionë)	4.99	35.04	35.84

Burimet: 2000-2005: Dhimitri, A., Ikonimi, B., M., "Financimi i Qeverisë Metropolitane, Qyteti i Tiranës, Procesi në Sfond", Bashkia e Tiranës, 2007; dhe 2007: Studio Inxhinierike Galli, Tirana Creditworthiness Enhancement Program, Report 9: "The city's Debt and Debt repayment analysis 2, Shkurt 2008, fq. 40

Megjithatë, pavarësisht përparimeve mbresëlënëse në vitet e fundit, të ardhurat e Tiranës janë

ende shumë të ulëta në krahasim me ato të vendeve të Evropës Juglindore. Në të ardhurat për frymë, të ardhurat gjithsej për frymë të Tiranës në vitin 2007 ishin 11 800 lekë ose më pak se 100 EURO për frymë. Kjo është afërsisht dy herë më e lartë se niveli mesatar për njësitë vendore shqiptare (rreth 50 EURO). Nga ana tjetër, të ardhurat mesatare për frymë të bashkive sllovene dhe rumune janë rreth 500 EURO (respektivisht 522 EURO dhe 474 EURO), dhe për Bukureshtin janë rreth 1100 EURO. Kështu, të ardhurat për frymë të njësive vendore shqiptare janë ende rreth një e dhjeta e atyre të vendeve të zgjedhura të Evropës Juglindore. (fq. 199)

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

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

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

(Njësia: 1,000 ALL)

Zërat e Buxhetit	2007	Përqindje
A. Të ardhurat e përgjithshme të veta	4,361,710	57.4%
A. I. Taksa vendore	2,982,400	39.2%
Taksa mbi pronën	540,000	7%
Taksa mbi biznesin e vogël	1,100,000	14.5%
Taksa e ndikimit në infrastrukturë (mbi ndërtimin)	1,100,000	14.5%
Të tjera (gjelbërim, hotele, bare, të ardhurat, etj.)	242,000	3.2%
A. II. Tarifa mbi përdoruesit vendor	975,610	12.8%
Tarifa mbi përdoruesit vendor	767,500	10.1%
Pastrimi	597,000	7.9%
Parkimi	74,000	1%
Të tjera (konvikte, çerdhe, kopshte)	96,500	1.2%
Tarifa vendore	208,110	2.7%
A. III. Të ardhura nga Asetet	13,500	0.2%
A. IV. Gjoha dhe sekuestrime	40,200	0.5%
A. V. Grande dhe Sponsorizime	0	0.0%
A. VI. Taksa dhe Tarifa të përbashkëta	350,000	4.6%
Taksa e thjeshtëzuar e fitimit mbi biznesin e vogël	0	0.0%
Taksa mbi transaksionin e pasurisë së paluajtshme	150,000	2.0%
Tarifa e regjistrimit të mjeteve	200,000	2.6%
B. Transferta nga Buxheti i Shtetit	3,242,820	42.6%
B. I. Transferta të pakushtëzuara	582,319	7.6%

Zërat e Buxhetit	2007	Përqindje
B.II. Transferta të kushtëzuara	2,660,501	35.0%
Operative	2,660,151	35.0%
Investime	350	0.0%
Të ardhura të përgjithshme	7,604,530	100.0%
Mbetje CASH nga viti paraardhës	345,946	4.5%
Të ardhura kesh të përgjithshme	7,950,476	104.5%

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

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

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

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

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

	Transfertat e kushtëzuara	Burimet diskrecionale	Gjithsej sipas zërave
Shpenzimet Korrente (1,000 Lekë)	37,565,717	13,397,698	50,963,415
Administrimi i Përgjithshëm	14.5%	40.0%	21.2%
Edukim	39.2%	8.6%	31.2%
Shëndetësi	6.8%	3.3%	5.9%
Ndihmë Sociale	20.8%	0.0%	15.3%
Punë publike	10.5%	29.3%	15.4%
Pastrimi dhe mbetjet e ngurta	4.6%	12.9%	6.8%
Të tjera (kulturë, parqe, transport, pastrim, etj.)	3.6%	6%	4.2%
Shpenzimet Kapitale (1 000 Lekë)	7,614,348	3,213,713	10,828,061
Administrimi i Përgjithshëm	20.9%	48.1%	29.0%
Edukim	15.6%	1.5%	11.4%
Shëndetësi	4.9%	0.6%	3.6%
Ndihmë Sociale	0.0%	0.0%	0.0%
Punë Publike	43.1%	18.5%	35.8%

	Transferrat e kushtëzuara	Burimet diskrecionale	Gjithsej sipas zërave
Pastrimi dhe mbetjet e ngurta	7.0%	16.6%	9.8%
Të tjera (kulturë, parqe, transport, pastrim, etj.)	8.5%	14.7%	10.3%
Shpenzimet Themelore si Përqindje e Totalit	16.9%	19.3%	17.5%

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

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

- Buxheti i Bashkisë së Tiranës është rritur fuqishëm gjatë viteve të fundit, me rreth 28% ndërmjet 2006 dhe 2008.
- Përsa i përket alokimit, buxheti i bashkisë ka ndryshuar vetëm pak në këtë periudhë.
- Shpenzimet korrente (afatshkurtra) përfshijnë kryesisht kostot e personelit (rreth 30% të shpenzimeve korrente), kostot operative dhe mirëmbajtje (34% e shpenzimeve korrente) dhe pagesa e asistencës sociale (24% e shpenzimeve korrente).
- Përsa iu përket përgjegjësi funksionale, edukimi zë mbi 35% të shpenzimeve korrente të Tiranës (paga plus kosto operative dhe mirëmbajtje) ndërsa pagesa e asistencës sociale zë rreth 17%. Ky alokim funksional i shpenzimeve korrente llogaritet afërsisht sa mesatarja kombëtare (respektivisht 31% dhe 15%).
- Investimet themelore, llogariten të zënë rreth 40% të buxhetit të përgjithshëm të Bashkisë së Tiranës, dhe janë mbi mesataren kombëtare. Për 2008, buxheti i përgjithshëm i Bashkisë së Tiranës i propozuar ishte 64 milionë EURO; shpenzimet themelore arritën në 26 milionë EURO. Pjesa më e madhe, rreth 70%, i kushtohet ndërtimit të rrugëve, kurse ndërtimi i objekteve arsimore është zëri i dytë më i madh i investimeve.

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

Buxheti (propozuar)	2006		2007		2008	
Shpenzimet korrente (afatshkurtra)	(1000ALL)		(1000ALL)		(1000ALL)	
Personeli (pagat dhe sigurimet shoqërore)	1,087,189	29.5%	1,162,805	29.2%	1,448,094	31.5%
Shpenzimet operative	1,272,221	34.6%	1,355,803	34.1%	1,553,863	33.8%
Transferimi i furnizimit me ujë	267,870	7.3%	317,980	8.0%	413,287	9.0%
Ndihma Sociale	893,350	24.2%	958,600	24.1%	1,049,585	22.8%
Shpenzime funerali/varrimi	26,500	0.7%	17,000	0.4%	0	0.0%
Subvencionet	27,000	0.7%	25,000	0.6%	5,000	0.1%
Fondi rezervë	109,662	3.0%	140,000	3.5%	124,600	2.7%
Shuma e Shpenzimeve Korrente	3,685,792	100.0%	3,977,188	100.0%	4,594,429	100.0%
Shpenzimet themelore	(1000ALL)		(1000ALL)		(1000ALL)	
Infrastruktura e trafikut	1,784,485	74.9%	1,634,172	71.4%	2,271,895	71.9%
Objektet arsimore	307,076	12.9%	308,418	13.5%	207,424	6.6%
Të tjera	290,872	12.2%	345,796	15.1%	678,796	21.5%
Shuma e shpenzimeve themelore	2,382,434	100.0%	2,288,287	100.0%	3,158,215	100.0%
BUXHETI GJITHSEJ	6,068,226		6,265,575		7,752,644	

Buxheti (propozuar)	2006		2007		2008	
Shpenzime themelore (në përqindje)	39.3%		36.5%		40.7%	
Buxheti gjithsej në milionë EURO	49.6		51.4		64	

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

(4) Borxhi i Bashkisë dhe Shlyerja e Tij

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

Tabela 10.1.10 Paketat e Huasë Dhënë Bashkisë së Tiranës

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

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

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

(1) Forcimi i kapacitetit të mbledhjes së taksave

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

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

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

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

(2) Financimi i Borxhit Publik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Është qartësisht e kuptueshme se skema PPP është e zbatueshme jo vetëm për tri projektet e mësipërme, por edhe për disa projekte për rritjen e sistemit të menaxhimit të mbetjeve të ngurta. Në mënyrë që BT të ndjekë një mekanizëm praktik, ajo duhet të hartojë një kuadër ligjor në formën e aktit ligjor bashkiak apo urdhëresë. Kjo duhet të zhvillohet kujdesshëm në linjë me politikën kombëtare në zbatimin e modeleve të PPP, për sigurimin e objekteve të shërbimit publik dhe infrastrukturës. Sigurisht, që madhësia e investimit fillestar të kërkuar për zhvillimin e këtyre projekteve të kushtueshme, si sistemet e tramvajit, kërkon të thirren investitorët ndërkombëtarë për pjesëmarrje në skemën e PPP. Për hir të kësaj, apo që të nxjerrë bono, BT si dhe Shqipëria ka nevojë të vlerësohet për kapacitetin e saj financiar dhe besueshmërinë e qeverisjes në tregun financiar ndërkombëtar, sepse paratë ndërkombëtare janë shumë të ndjeshme ndaj besueshmërisë së qeverisë.

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

10.4 Lista Paraprake e Veprimeve Parësore

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

- Krijimi i “Shoqatës së Qeverisjes Vendore” si një masë e frytshme për koordinimin horizontal për zbatimin e projekteve të zhvillimit urban, politikat urbane dhe strategjitë midis qeverive vendore anëtare në zonën Metropolitane të Tiranës.
- Zbatimi i veprimeve të propozuara nga studimi, i titulluar "Tirana Creditworthiness Enhancement Program (2008)" mbështetur nga BERZH, për të forcuar kapacitetin financiar të qeverisë vendore për zbatimin e projektit, duke u përqendruar veçanërisht në reformën e sistemit të mbledhjes së taksave për taksat vendore, si tatimi mbi pronën etj.
- Përgatitja e bazës ligjore dhe kuadrit ligjvënës për projektet e PPP-ve dhe forcimin e qeverisjes së BT për të bërë të qarta kompetencat e veta administrative, të roleve dhe përgjegjësisë, si dhe rritjen e kapaciteteve për financim e të arbitrazhit të mosmarrëveshjeve, etj.

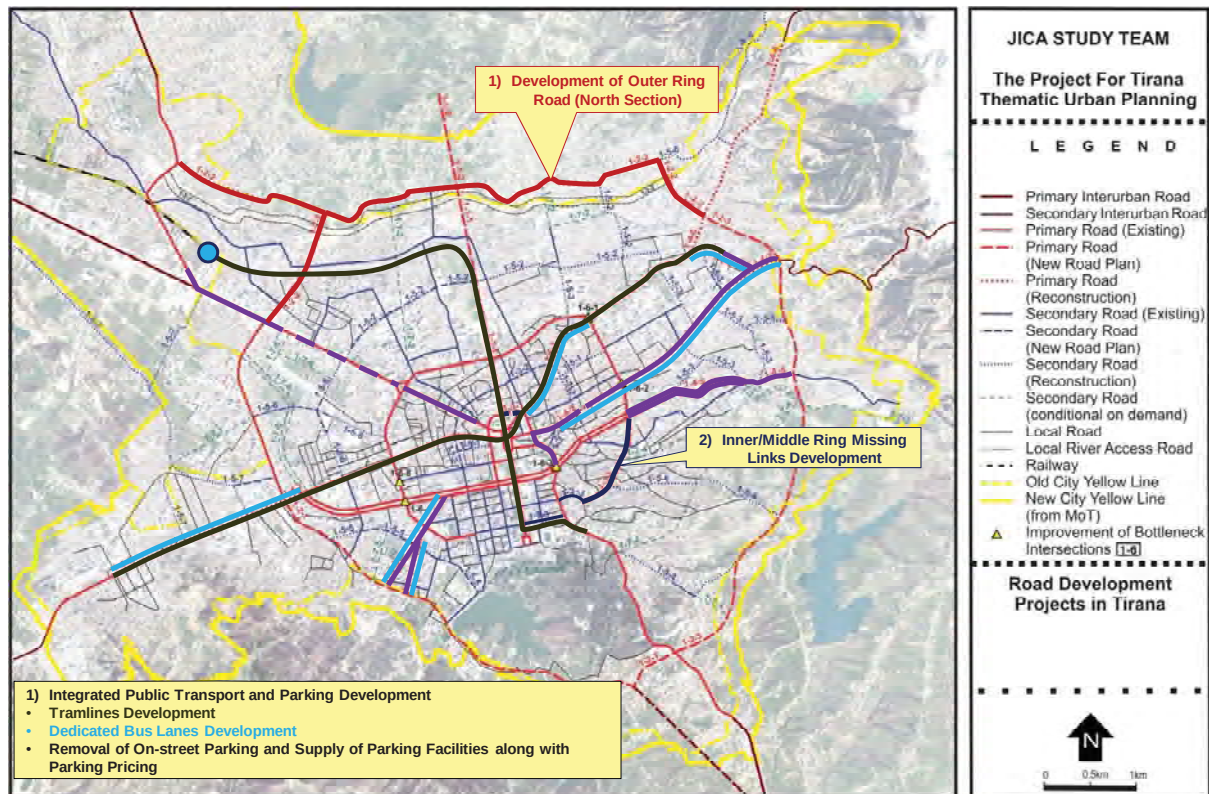
Pjesa 2

Plan Veprimet Sektoriale

11. Plan Veprimi për Rrugët dhe Transportin Urban

11.1 Të Përgjithshme

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



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

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

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

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

Meqë kërkesa e trafikut në segmentin lindor të Unazës së Jashtme pritet të jetë e vogël, në projektin parësor është përqendruar vetëm në segmentin 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 nën projekte të lidhura ngushtë me njëra-tjetrën dhe që 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 vëllime të mëdha të kërkesës së udhëtarëve, është e nevojshme të sigurohet TeK e tramvajit dhe kapaciteti ekzistues i rrugës, si dhe për zhvendosjen 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 Dedikuara 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 kryejnë funksionimin e ASHT. Prandaj, ajo duhet të nxitet si një tjetër projekt të rëndësishëm për zhvillimin e transportit publik. Përveç kësaj, është e nevojshme të sigurohet TeK 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” e “Xhanfize Keko”
- RTU 1-4-3: Zhvillimi i Rrugës Radiale: Rruga “Komuna e Parisit” e “Medar Shtylla”

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

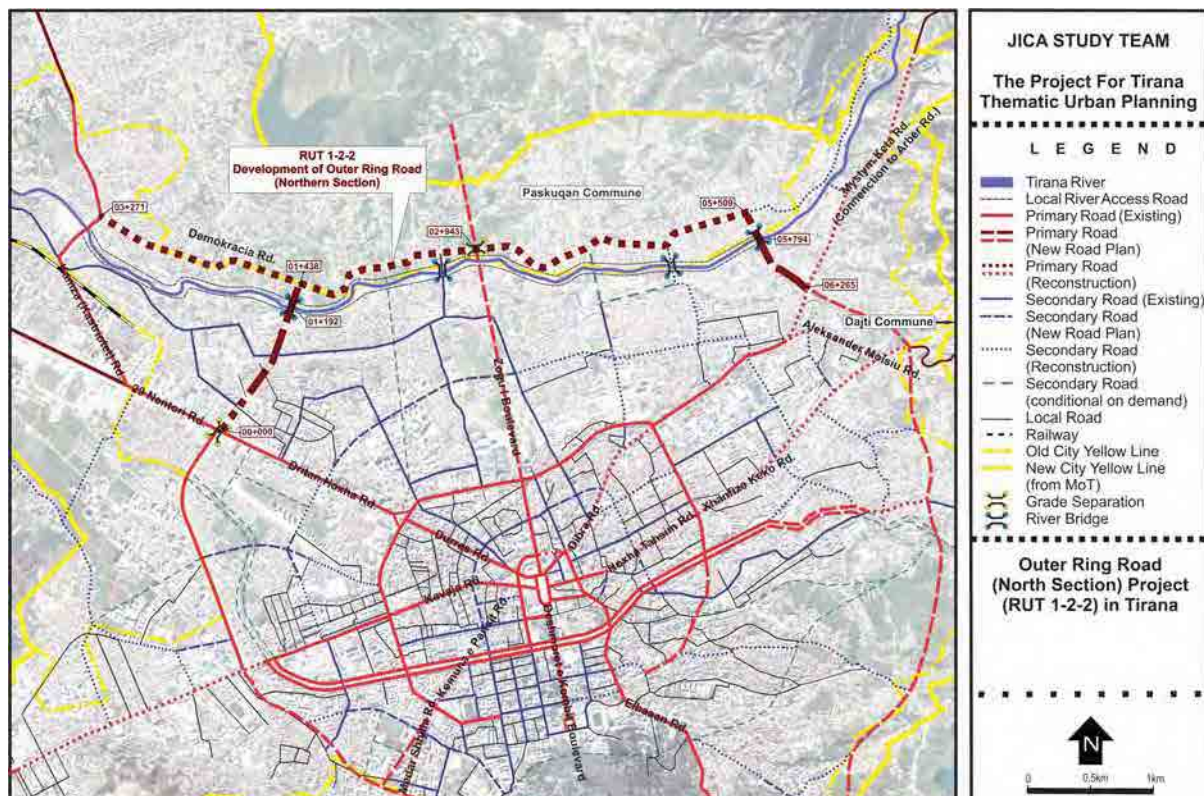
Largimi i parkimit nga rrugët radiale të sipërpërmendura është thelbësor për të rifituar kapacitetin origjinal të rrugëve parësore dhe për të realizuar zhvillimin e linjave të tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë. Për të përgatitur këtë është i nevojshëm sistemimi i automjeteve të parkuara 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 (Segmenti Verior)

11.2.1 Sfondi dhe Objektivat

Segmenti verior i Unazës së Jashtme (Gjatësia: 21,4km), e cila është propozuar si një nga përbërësit e zhvillimit të rrugëve në planin e veprimit, është një projekt parësor për studim të mëtejshëm. Gjatësia e projektit të rrugës është gjithsej 8,1 km, duke përjashtuar rrugët e shërbimit (referohu Figurës 11.2.1).



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.1 Vendndodhja e Projektit Parësor 1 (RTU 1-2-2)

Projekti i Unazës së Jashtme ka për qëllim zvogëlimin e trafikut (i cili nuk ka as origjinën dhe as destinacionin në Tiranë), që kalon përmes qytetit. Prandaj, duke folur në mënyrë ideale, ky lloj trafiku duhet të shmanget nga zona urbane, duke lehtësuar zonën urbane nga bllokimet e trafikut dhe përmirësimin e mjedisit urban. Nga ana tjetër, ai synon gjithashtu të nxisë zhvillimet e nën qendrave. Për më tepër, vëllimi i trafikut të Unazës së Jashtme mund të jetë i ndryshëm nga segmenti në segment. Ai është gjithashtu një korridor i rëndësishëm i mallrave në Tiranë, e cila ndodhet në Korridorin VIII Pan-Evropian të Transportit.

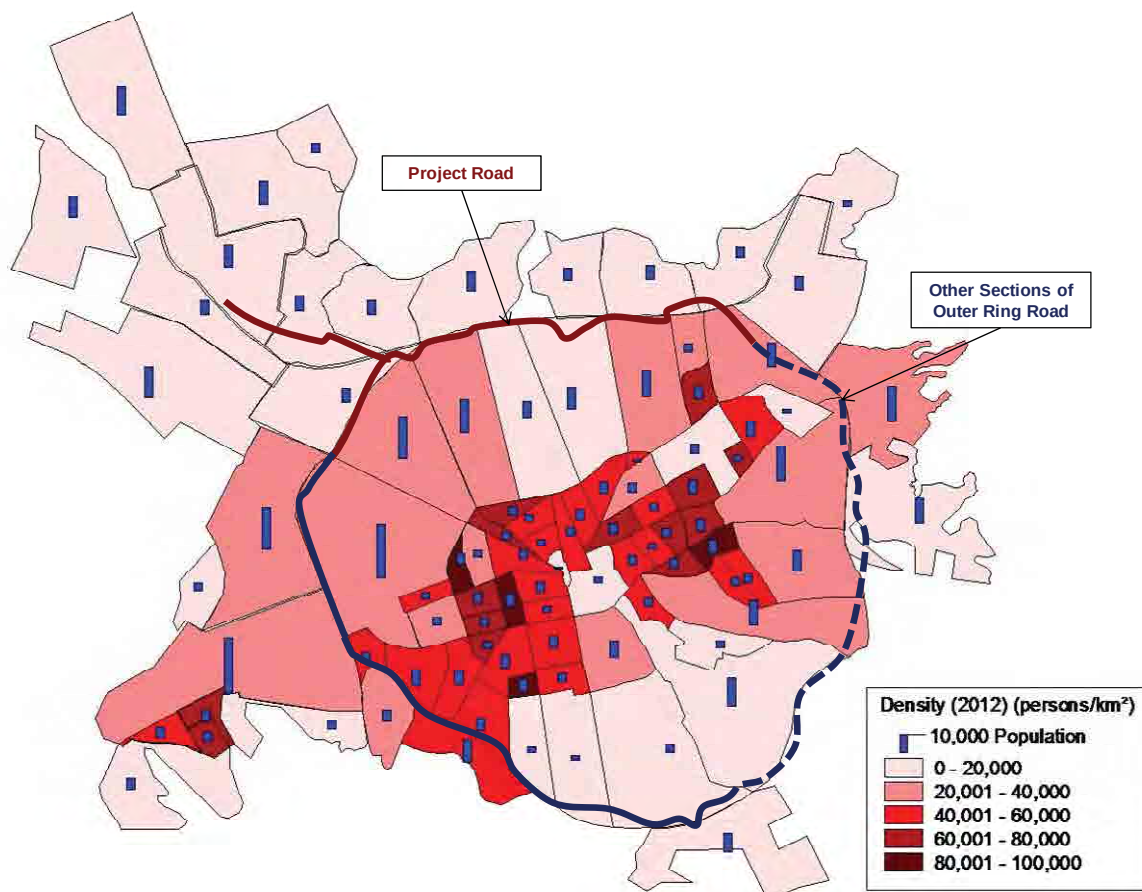
Ndërtimi i segmentit verior të Unazës së Jashtme do të sjellë një mundësi për të zhvilluar pjesën veriore të qytetit përgjatë Lumit të Tiranës, për forcimin e imazhit dhe integrimin e saj në strukturën urbane, duke zgjeruar ndjeshëm hapësirën për zhvillim, që është e përshtatshme për zhvillim. Kështu, së bashku me rehabilitimin e Lumit të Tiranës, e cila është një nga projektet strategjike të Bashkisë, parapëlqehet gjithashtu të sigurohen rrugët e shërbimit, duke shfrytëzuar argjinaturën e lumit nën këtë projekt parësor për ndërtimin e segmentit verior të Unazës së Jashtme, që është e vendosur rreth 150 metra nga lumi.

Këto fakte të çojnë në një metodë të veçantë të zbatimit, si investime publike me një kombinim të zhvillimit rajonal përgjatë rrugës. Përveç kësaj, Unaza e Jashtme (Segmenti Verior) është hamendësuar të jetë një projekt shtetëror njësoj si në pjesën jugore, që sot është në ndërtim e sipër, është i nevojshëm të qartësohet roli i qeverisë qendrore dhe qeverive vendore përkatëse.

11.2.2 Kushtet e Korridoreve Rrugore të Planifikuara

Pjesa veriore e Unazës së Jashtme lidhet në perëndim me Rrugën ekzistuese të Unazës së Jashtme. Në lindje, lidhet me segmentin e ri lindor të Unazës së Jashtme. Ajo gjithashtu lidhet me rrugët kryesore parësore, si: Shëtitoren Kryesore e Tiranës (Zogu I) dhe Rrugën e Arbrit, e cila do të shërbejë si një portë hyrëse në Shqipërinë verilindore dhe Maqedoninë. Për zonën e mbulimit, Komuna e Paskuqanit mund të quhet si kufiri verior, Bashkia e Kamzës si kufiri në veri-perëndim dhe Komuna e Dajtit si kufiri në lindje.

Në figurën 11.2.2 është paraqitur popullsia dhe dendësia e popullsisë së sotme sipas zonave të analizës së transportit (ZAT) në zonën metropolitane të Tiranës. Dendësia e popullsisë përgjatë këtij korridori është më e ulët sesa e korridoreve të tjera të mbështetur nga segmenti perëndimor dhe ai jugor i Unazës së Jashtme. Kjo pjesërisht për mungesën e shërbimeve të frytshme të transportit në rrjetin rrugor dhe në rrjetin e transportit publik.

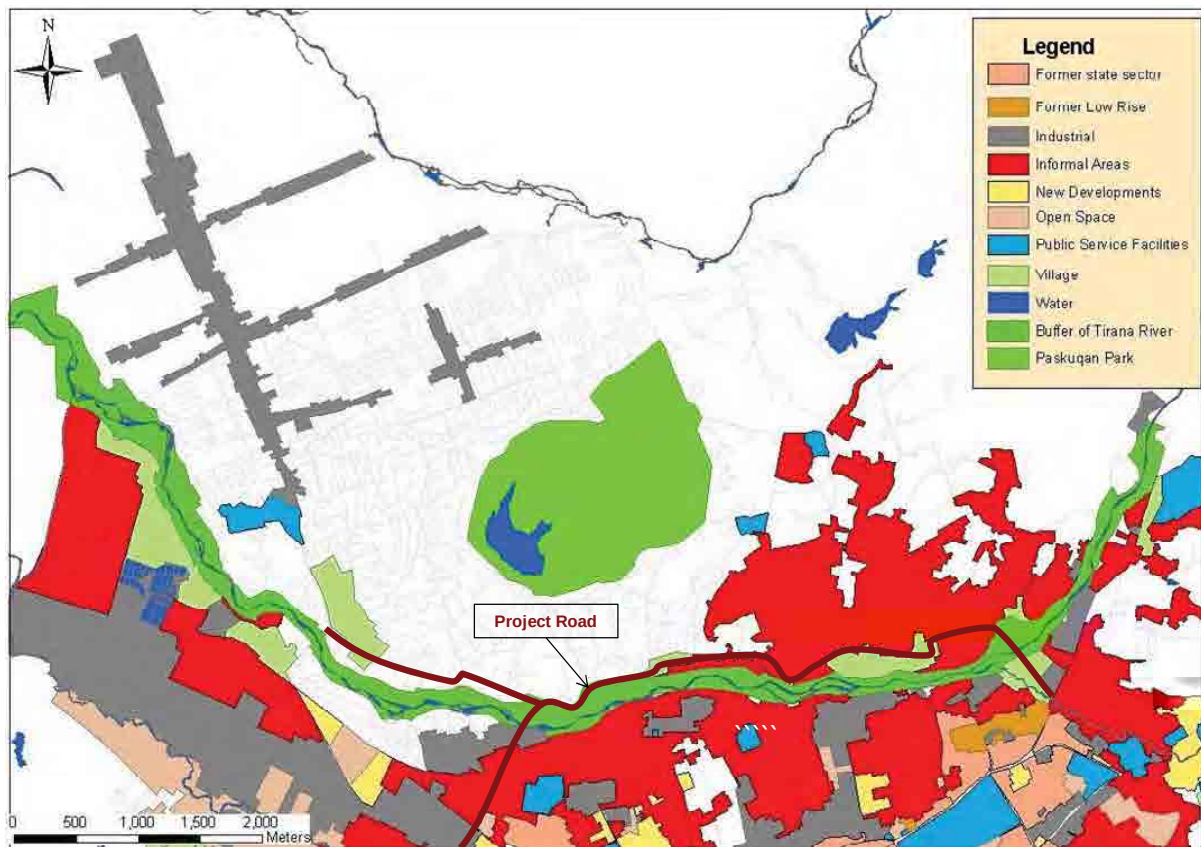


Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.2 Popullsia dhe Dendësia e Popullsisë së Sotme Përgjatë Unazës së Jashtme Sipas ZAT

(1) Përdorimi i Tokës

Në figurën 11.2.3 tregohet përdorimi ekzistues i tokës përgjatë korridorit. Në zonën metropolitane të Tiranës, pas demokratizimit në vitin 1990 ka ndodhur migrimi i pakontrolluar. Kjo ka shkaktuar shtrirjen e vendbanimeve të reja. Pjesa më e madhe e qytetit u pushtua nga vendbanimet joformale, veçanërisht përgjatë Unazës së Jashtme (Segmenti Verior) dhe përgjatë Lumit të Tiranës. Karakteristikat kryesore të përdorimit të tokës ekzistuese përgjatë Unazës së Jashtme (Segmenti Verior) janë përshkruar në vijim.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.3 Përdorimi Ekzistues i Tokës Përgjatë Unazës së Jashtme (Segmenti Verior)

1) Zhvillimi i Shtëpive

Para viteve 1990, janë zhvilluar lagjet e banimit me pak kate. Këto lagje paraqitën karakteristika të reja në paraqitjen urbane. Ndërtesat e ndërtuara gjatë kësaj periudhe kanë vuajtur nga cilësia e dobët e ndërtimit, kryesisht për shkak të cilësisë së ulët të materialeve dhe punimeve të ndërtimit të kryera, të cilat janë bazuar në punën vullnetare të banorëve të ardhshëm të shtëpive .

Që nga viti 1990, në zonën urbane ka ndodhur dendësimi i shtëpive, dhe pushtimi i tokës dhe zhvillimi joformal, i cili është shtrirë veçanërisht përgjatë zonës së Lumit të Tiranës. Kjo përfshin ndërtimin blloqeve të banimit me shumë kate në Komunën e Paskuqanit, që janë zhvilluar pas vitit 2005. Në shumë raste, nuk janë ndjekur investimet përkatëse për rrugët, infrastrukturën dhe shërbimet.

2) Pronat Industriale

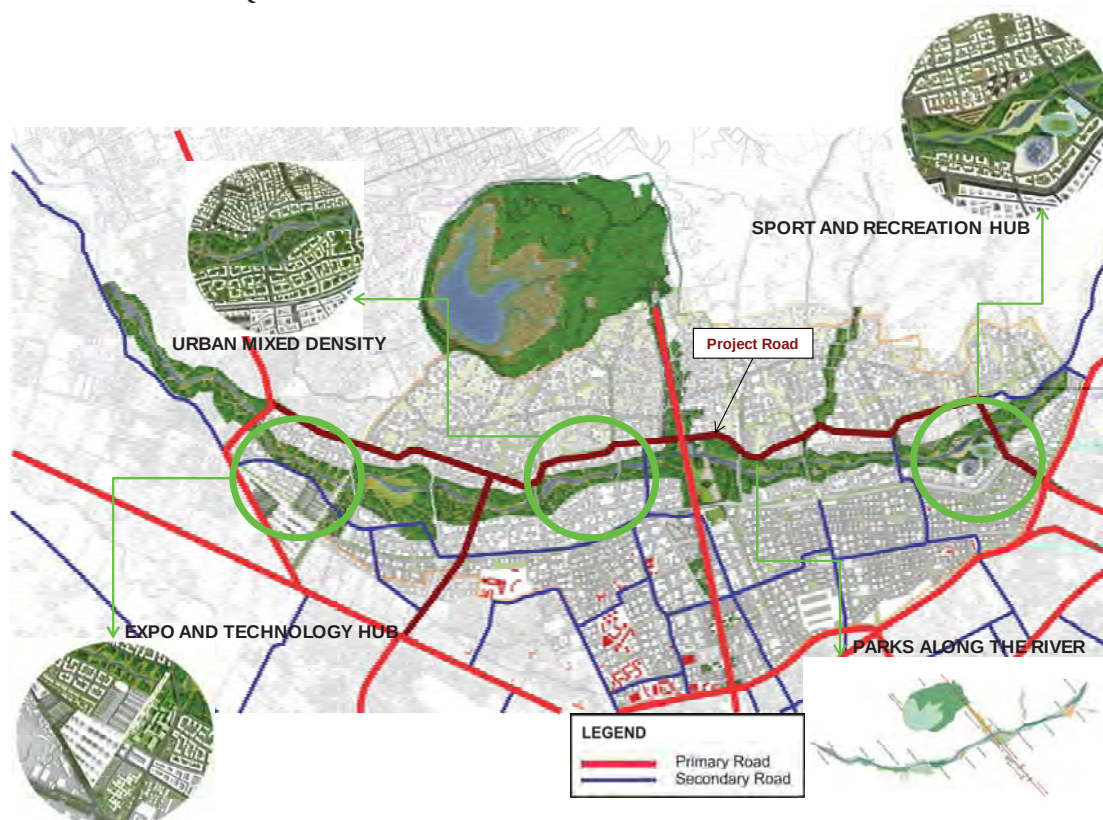
Deri në fillim të viteve 1990, kjo zonë ishte e rrethuar nga zona industriale, e cila ka qenë e zhvilluar në bujqësi dhe tek serrat. Sot, këto ish zona industriale janë të rrethuara nga ndërtimet joformale, madje ka edhe raste ku ish-ndërtesat industriale janë zënë nga familjet me të ardhura të ulëta. Shumica e vendeve ish-industriale janë privatizuar, disa industri kanë ruajtur të njëjtin funksion ose janë shndërruar në aktivitete të tjera ekonomike, ndërsa të tjerat janë shndërruar në shtëpi ose janë braktisur e shkatërruar.

3) Zona Tregtare

Më tepër se zonë tregtare, në këtë zonë vërehet një shumëllojshmëri e përdorimit të përzier të tokës. Në zonën e banimit përgjatë Unazës së Jashtme (Segmenti Verior), mund të gjenden lloje të ndryshme të ndërtesave të moshave, lartësive, formave arkitektonike dhe stileve të ndryshme. Siç vërehet zakonisht në Tiranë, brenda zonave të banuara mund të gjenden dyqane, NVM (Ndërmarrjeve të Vogla dhe të Mesme), zyra, bare, restorante, hotele etj. Kjo dukuri është vërejtur edhe në këtë fushë, edhe pse ajo është më pak e përhapur në vendbanimet joformale.

(2) Kërkesa e Projektuar

Në figurën 11.2.4 është paraqitur struktura urbane konceptuale përgjatë Lumit të Tiranës në të ardhmen, si pjesë e projektit strategjik të Bashkisë. Ndërsa në të ardhmen në korridor do të përparojnë zhvillime të mëdha të shtëpive dhe popullsia do të rritet më tej, rrugët në Tiranë nga këto fusha do të jenë të mbushura plot. Prandaj, kërkohet një kohë e gjatë për të udhëtuar nga këto zona në ZQB.



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

Figura 11.2.4 Struktura Urbane Konceptuale Përgjatë Lumit të Tiranës në të Ardhmen

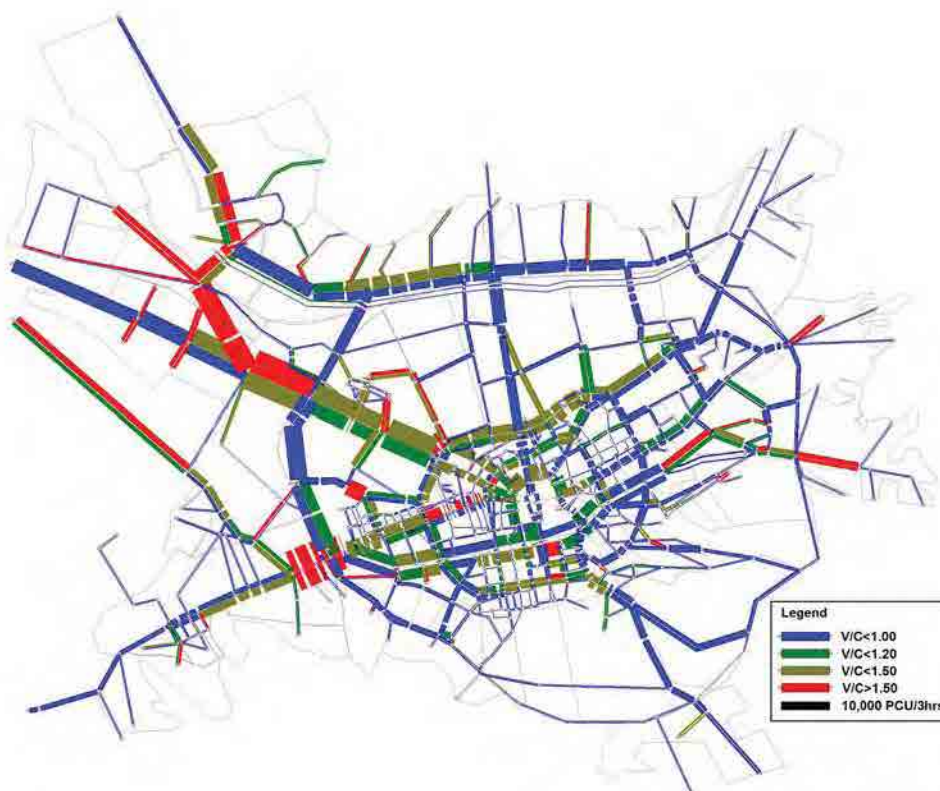
Megjithatë, shpresohet se zhvillimi i Unazës së Jashtme (segmenti verior) së bashku me rrugët dytësore do të rregullojnë trafikun, që krijohet në rezidencat kryesore të banimit dhe në zhvillimet e tjera përgjatë lumit, siç tregohet në figurë.

Kjo mund të verifikohet nga kërkesa E trafikut në të ardhmen në rrjetin rrugor të propozuar. Për zhvillimin e Unazës së Jashtme (segmenti verior), janë testuar tri alternativa në drejtim të parashikimit të kërkesës për të ardhmen e përkatësisht:

- [1-2-2A] rrugë në anën veriore të Lumit të Tiranës, përgjatë Rrugës Demokracia (Figura 11.2.5);
- [1-2-2B] rrugë në anën jugore të Lumit të Tiranës, pjesërisht përgjatë hekurudhës, e cila do të priset (エラー! 参照元が見つかりません。);
- [1-2-2C] dy rrugë me një drejtim lëvizjeje në dyja anët e Lumit të Tiranës, duke formuar Unazën e Jashtme (Figura 11.2.6).

Rezultatet e parashikimit të kërkesës në të ardhmen janë paraqitur në Figurat 11.2.5, 11.2.6, 11.2.7, kurse në Tabelën 11.2.1 është një përmbledhje e krahasimit. Ekipi Studimor rekomandon pjesën veriore të unazës së jashtme në anën veriore të lumit të Tiranës [1-2]-2A (Rruga Demokracia), e cila pritet të jetë më suksesshme në shpërbërjen e trafikut gjatë gjithë rrjetit rrugor të Tiranës, duke ndihmuar në uljen e mbingarkesës të trafikut.

[Alternativa A: Unaza e Jashtme në Anën Veriore të Lumit të Tiranës]

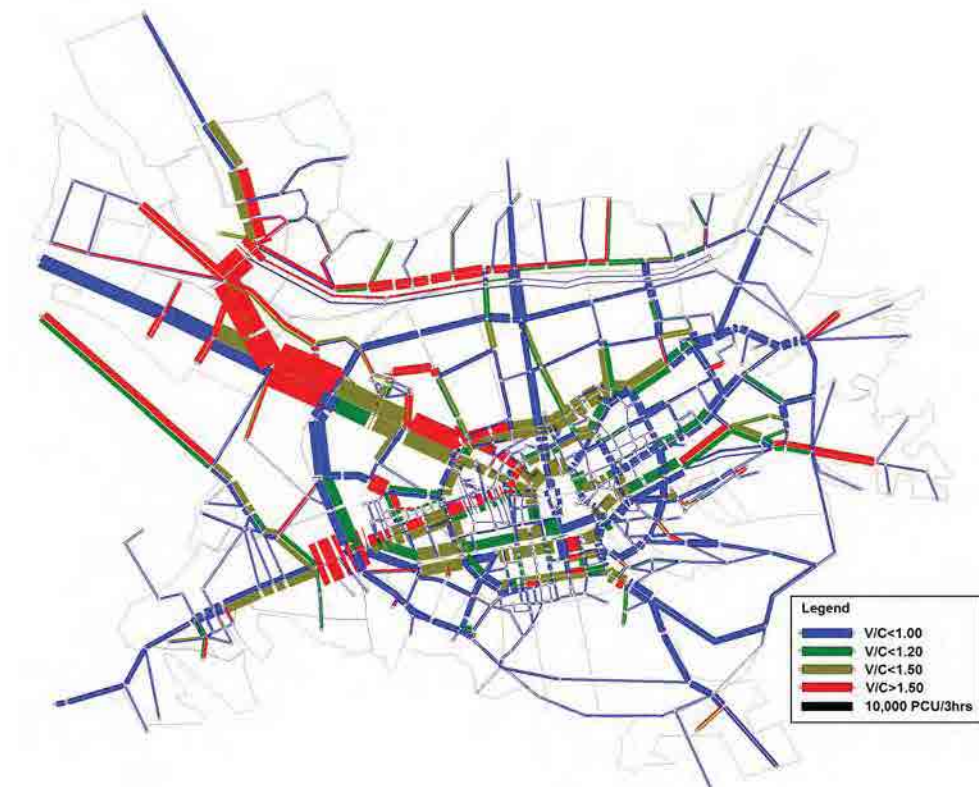


Note: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00). Bazuar në rrjetin rrugor të propozuar fillimisht.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.5 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa A (2027)

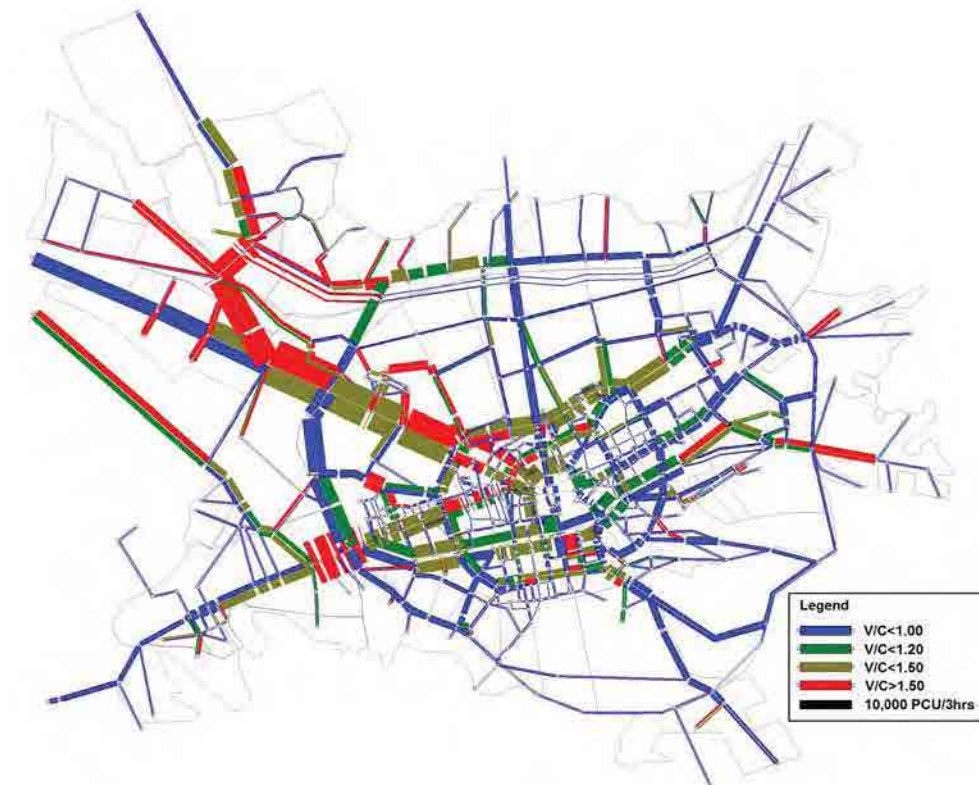
[Alternativa B: Unaza e Jashtme në Anën Jugore të Lumit të Tiranës]



Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00) Bazuar në rrjetin rrugor të propozuar fillimisht. Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.6 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut të Unazës 5: Alternativa B (2027)

[Alternativa C: Dy Rrugë me një drejtim lëvizjeje në dyja anët e Lumit të Tiranës]



Shënim: Njësia: PCU për 3 orë (6:00-9:00). Bazuar në rrjetin rrugor të propozuar fillimisht. Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.6 Parashikimi i Kërkesës së trafikut të Unazës 5: Alternativa C (2027)

Tabela 11.2.1 Krahësimi i Parashikimit të Kërkesës ndërmjet Alternativave të Unazës së Jashtme

Segmenti Rrugor	Alternativa A (ana veriore e Lumit të Tiranës, Rruga Demokracia)	Alternativa B (ana jugore e Lumit të Tiranës)	Alternativa C (dy anët e Lumit të Tiranës, me një drejtim)
Segmenti verilindor i Unazës së Jashtme [Rrugë parësore]	Më shumë trafik (efikasitet në shpërndarjen e trafikut) (4 600 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,44)	Më pak trafik (1 500 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,14)	Më pak trafik (4 000 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,39)
Segmenti veriperëndimor i Unazës së Jashtme [Rrugë parësore]	Më shumë trafik (efikasitet në shpërndarjen e trafikut) (10 500 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,02)	Më pak trafik (3 700 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,36)	Më pak trafik (7 300 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,71)
Segmenti verior i Shëtitores Kryesore ndërmjet hekurudhës ekzistuese dhe rrugës "Demokracia" [Rrugë parësore]	Më shumë trafik (efikasitet në shpërndarjen e trafikut) (6 600 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,65)	Më pak trafik (6 100 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,59)	Më pak trafik (4 600 PCU/3orë/drejtim, V/C = 0 ,44)
Segmenti perëndimor i rrugës "Demokracia" (Komuna e Paskuqanit)	Jo i rënduar (10 500 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,02) [Rrugë Kryesore & pjesë e Unazës së Jashtme]	I rënduar (4 600 PCU/3orë/drejtim, V/C = 2 ,02) [Rrugë dytësore]	I rënduar (11 800 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,15) [Rrugë Kryesore & pjesë e Unazës së Jashtme]
Segmenti jugor i rrugës "Kastriotët" [Rrugë parësore]	Më pak i rënduar (12 200 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,77)	Më shumë i rënduar (15 600 PCU/3orë/drejtim, V/C = 2 ,27)	Më shumë i rënduar (14 300 PCU/3orë/drejtim, V/C = 2 ,08)
Rruga "29 Nëntori" ndërmjet Casa Italia dhe rrethrotullimit [Rrugë parësore]	Më pak i rënduar (23 500 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,70)	Më shumë i rënduar (24 800 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,80)	Më shumë i rënduar (24 400 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,77)
Segmenti veriperëndimor i Unazës së Mesme [Rrugë parësore]	Më pak i rënduar (8 900 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,30)	Më shumë i rënduar (10 000 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,46)	Më shumë i rënduar (10 100 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,47)
Rruga e Dibrës ndërmjet Unazës së Mesme dhe Unazës 4 [Rrugë parësore]	Më pak i rënduar (8 200 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,20)	Më shumë i rënduar (8 800 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,27)	Më shumë i rënduar (9 100 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,32)
Rruga "Dritan Hoxha" ndërmjet Unazës së Jashtme dhe Unazës së Mesme [Rrugë parësore]	Më pak i rënduar (17 200 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,25)	Më shumë i rënduar (17 800 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,29)	Më shumë i rënduar (19 000 PCU/3orë/drejtim, V/C = 1 ,38)

Shënim: Parashikimi i kërkesës është për 2027 ,
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Kështu, në bazë të Alternativës A (Rruga Demokracia), në Figurën 11.2.8 janë paraqitur vëllimet e hollësishme të trafikut në të ardhmen në zonën përreth Unazës së Jashtme (Segmenti Verior).



Shënim: Njësia: 100 PCU për 3 orë (6:00-9:00).
Burimi: Ekipi studimor i JICA-s

Figura 11.2.7 Parashikimi i Vëllimit të Trafikut përreth Unazës së Jashtme (Segmenti Verior) (2027)

Duke u përqendruar veçanërisht në rrugën ekzistuese me dy korsi, pra, në rrugën “Demokracia”, vëllimi orar i sotshëm dhe ai i ardhshëm i trafikut dhe i raporteve V/C në pikun e mungjesit janë pasqyruar në Tabelën 11.2.2. Sot rruga “Demokracia” është nën shfrytëzim për shkak të gjendjes së keqe të rrugës dhe lidhjes së pamjaftueshme me rrjetin rrugor. Pas përfundimit të projektit priten vëllime të mëdha të trafikut, duke shpërndarë trafikun e rrjetit rrugor në krejt Tiranën dhe duke ndihmuar në uljen e dyndjes së trafikut.

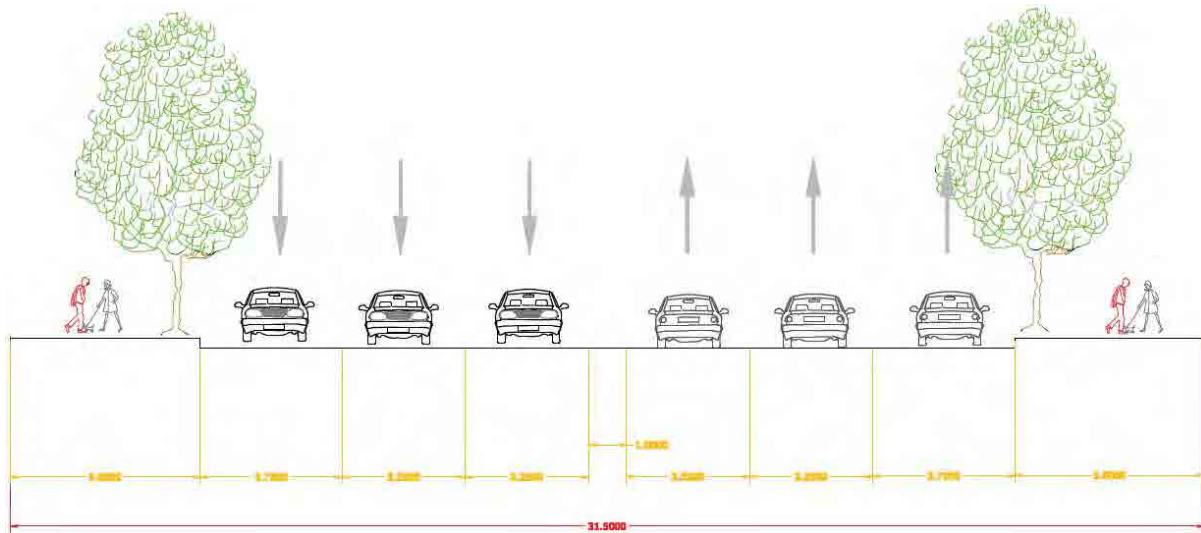
Tabela 11.2.2 Vëllimi i sotshëm dhe i Ardhshëm i Trafikut në Rrugën Demokracia në Pikun e Mungjesit

Segmenti rrugor	Vëllimi i Sotshëm i Trafikut (2012)	Vëllimi i Ardhshëm i Trafikut (2027)
Lidhja me Rrugën e Kamzës (Rruga Kastriotët)	300 PCU/orë, V/C = 0,24	7 600 PCU/ orë, V/C = 0,96
Segmenti veriperëndimor i Unazës së Jashtme	100 PCU/ orë, V/C = 0,22	6 800 PCU/ orë, V/C = 1,02
Segmenti verilindor i Unazës së Jashtme	100 PCU/ orë, V/C = 0,49	3 400 PCU/ orë, V/C = 0,42

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.2.3 Plani i Zhvillimit

Sipas parashikimit të kërkesës së trafikut të lartpërmendur, është e nevojshme një rrugë parësore me gjashtë korsi për të dyja drejtimet. Kjo, kryesisht për të plotësuar kërkesat e trafikut në të ardhmen, në vitin 2027 nga një këndvështrim i standardeve të projektimit, i cili përshkruan se ky numër korsish është i nevojshëm për të përballuar vëllimin e trafikut pas 15 apo 20 vjetësh. Në këtë kontekst, në Figurën 11.2.9 tregohet prerja tërthore e rrugës.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.8 Prerja Tërthore e Unazës së Jashtme (Segmenti Verior)

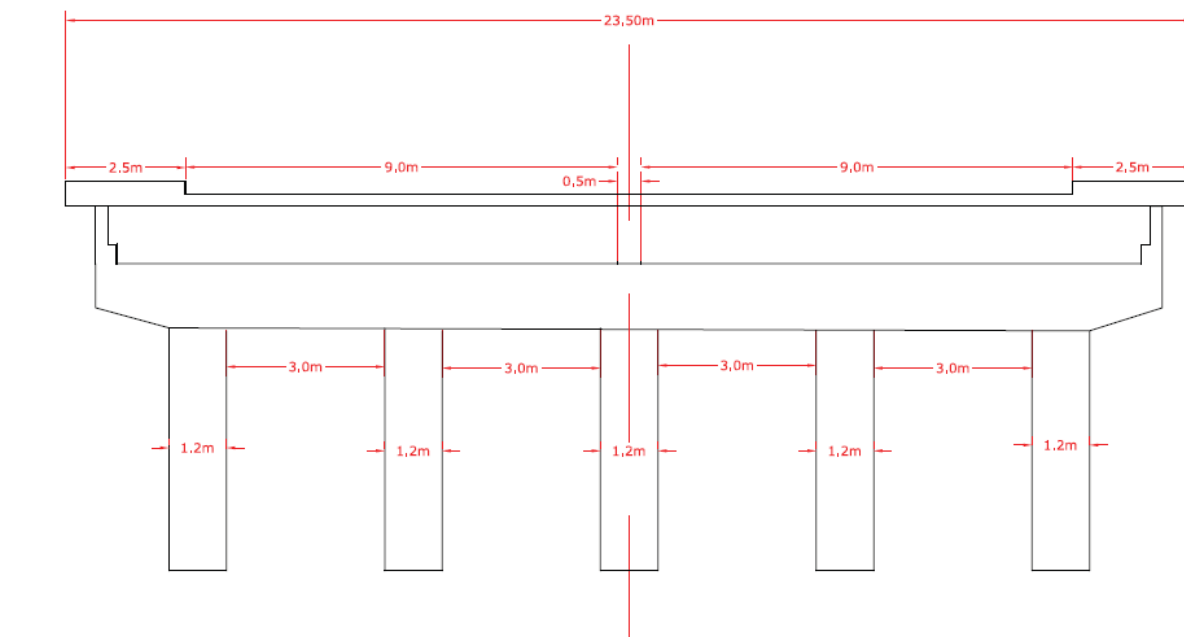
Drejtimi vertikal i kësaj rruge nuk është shqyrtuar me hollësi në studim. Megjithatë, kushtet strukturore të tilla, si: ura, mbikalime/nënkalime, janë studiuar afërsisht në disa pika të rëndësishme si parakushte për të vlerësuar koston e projektit.

Unaza e Jashtme (Segmenti Verior) ka nevojë për të kaluar Lumin e Tiranës si në Tabelën 11.2.3. Gjatësitë e urave të lumit janë marrë nga ato të urave ekzistuese dhe përbërësit e tërthortë që janë treguar në Figurën 11.2.10 janë përshtatur. Ndërkohë, kalimet në nivel janë planifikuar si nënkalime në tri kryqëzimet ku Unaza e Jashtme (Segmenti Verior) ndërpritet me rrugët parësore. Prerja tërthore tipike e nënkalimit është i njëjtë me atë të urës mbi lumë.

Tabela 11.2.3 Urat Kryesore në Unazën e Jashtme (Segmenti Verior)

Segmenti (guri kilometrik)	Lumë / Kalim mbi Rrugë	Gjatësia e Strukturës (m)	Shënim
00+000	Rruga e "Durrësit"	300	Nënkalim
01+192	Lumi i Tiranës	60	Urë mbi Lum
02+943	Shëtitëria Kryesore	300	Nënkalim
05+794	Lumi i Tiranës	60	Urë mbi Lum

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



- Kurset e këmbimit të përdorura janë: 1 lekë = JPY = 0,788 Euro 0,007 = 0,009 USD, që janë normat mbizotëruese në kohën e studimit;
- Njësitë e kostove të ndërtimit, që janë përcaktuar bazuar kryesisht në kostot e kaluara të ndërtimit, të cilat janë mbledhur nga ekipi i Studimit;
- Kostot e projektit janë vlerësuar duke përfshirë koston inxhinierike, kontigjencën, tatimi mbi vlerën e shtuar (TVSH) dhe koston e tokës me koston e kompensimit.

2) Kostoja e Projektit

Në Tabelën 11.2.4 është paraqitur kosto e projektit duke përfshirë tarifën konsulente, kontigjencën fizike, TVSH dhe koston e blerjes së tokës. Kostoja e projektit është rreth 18,3 miliardë lekë. Në të përfshihet rreth 12,1 miliardë lekë për ndërtimin e Unazës së Jashtme (segmenti verior) dhe rreth 6,2 miliardë lekë për ndërtimin e rrugëve të shërbimit përgjatë Lumit të Tiranës. Kostoja vjetore e funksionimit dhe e mirëmbajtjes është 21,6 milionë lekë/vit për Unazën e Jashtme (segmenti verior) dhe 17,1 milionë lekë/vit për rrugët e shërbimit përgjatë Lumit të Tiranës, për një shumë prej 38,7 milionë lekë/vit.

Tabela 11.2.4 Kostoja e Projektit: Projekti Parësor 1

[Njësia: milionë lekë]

	Unaza e Jashtme (segmenti Verior, rruga "Demokracia")	Rrugët e Shërbimit në Lumin e Tiranës	Shuma e Projektit Parësor 1	Opsioni në Argjinaturën e Lumit të Tiranës
Toka*	3 530	3 848	7 378	11 533
Punët Civile	7 122	1 699	8 821	11 967
Ndërtesë	0	0	0	0
Makineri	0	0	0	0
Pajisje	0	0	0	0
Gjithsej	7 122	1 699	8 821	11 967
Shërbimi i Konsulencës (5%)	297	71	368	499
TVSH (20%)	1 246	297	1 544	2 094
Kostoja Bazë	7 478	1 784	9 262	12 566
Kontigjenca Fizike (10%)	748	178	926	1 257
Gjithsej	12 109	6 196	18 304	26 508

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Për referencë, në Tabelën 11.2.4 është vlerësuar dhe përfshirë kostoja e projektit të opsionit në argjinaturën e Lumit të Tiranë (dmth., në të dy anët e lumit), i cili gjithashtu është duke u marrë parasysh nga Bashkia në kohën e dorëzimit të Raportit Përfundimtar. Kostoja është shumë më e lartë se ai i Projektit Parësor 1, e cila përfshin ndërtimin e Unazës së Jashtme (segmenti verior) në rrugën ekzistuese Demokracia dhe rrugëve lokale të shërbimit përgjatë lumit të Tiranës. Ajo çfarë e bën koston e projektit të ndryshme është kosto e "tokës", e cila përbëhet nga një kostoja e shpronësimit të tokës dhe kostoja e prishjes së ndërtesave. Ndarja e këtyre shpenzimeve nga segmenti janë paraqitur në Tabelën 11.2.5 dhe 11.2.6 dhe së bashku me vendndodhjen segmenteve (Figura 11.2.12). Opsioni në argjinaturën e Lumit të Tiranës do të përfshijë veçanërisht shpronësim më të madh të tokës, për shkak të gjerësisë më të madhe të rrugës që është e nevojshme për zhvillimin (p.sh., rreth 60 m duke përjashtuar basenin e lumit). Si rezultat, opsioni në argjinaturën e Lumit të Tiranës ka një

NBKE më të ulët (31%) se ai i Projektit Parësor 1 (dmth, opsioni në rrugën “Demokracia”) (52%).

Tabela 11.2.5 Ndarja e Kostos së Shpronësimit të Tokës për Opsionet e Unazës së Jashtme

Route/Segment	Planned Road			Existing Road			Area for Expropriation (m ²)	Zone*	Unit Price (Lek/m ²)	Land Cost (million Lek)
	Length (m)	Width (m)	Area (m ²)	Length (m)	Width (m)	Area (m ²)				
Demokracia Road Option										
1: Dritan Hoxha Road (Eagle Square) - Demokracia Road	1,438	32.5	46,735	350	9.0	3,150	43,585	11./3	20,473	892.3
2: Demokracia Road - Main Boulevard	1,603	32.5	52,098	1,603	11.0	17,633	34,465	Paskuqan	3,750	129.2
3: Main Boulevard - 5 Maji Road	1,041	32.5	33,833	1,041	11.0	11,451	22,382	Paskuqan	3,750	83.9
4: 5 Maji Road - End of Existing Road	1,412	32.5	45,890	1,412	11.0	15,532	30,358	Paskuqan	3,750	113.8
5: End of Existing Road - Existing Yellow Line	226	32.5	7,345			0	7,345	Paskuqan	3,750	27.5
6: Existing Yellow Line - Myslym Keta Road	530	32.5	17,225			0	17,225	4./2	24,360	419.6
7: Connection to Kamza Road	1,833	32.5	59,573	1,833	21.5	39,410	20,163	Paskuqan	3,750	75.6
Total for Demokracia Road Option										1,742.1
Tirana River Embankment Option										
1: Kamza Road - Don Bosko Road	2,398	120.0	287,760	2,398	60.0	143,880	143,880	11./3	20,473	2,945.7
2: Don Bosko Road -Siri Kodra Road	1,306	120.0	156,720	1,306	60.0	78,360	78,360	9/3	26,137	2,048.1
3: Siri Kodra Road - 5 Maji Road	988	120.0	118,560	988	60.0	59,280	59,280	8/3	28,094	1,665.4
4: 5 Maji Road - End of Existing Road	2,076	120.0	249,120	2,076	60.0	124,560	124,560	4.2	24,360	3,034.3
Total for Tirana River Embankment Option										9,693.4

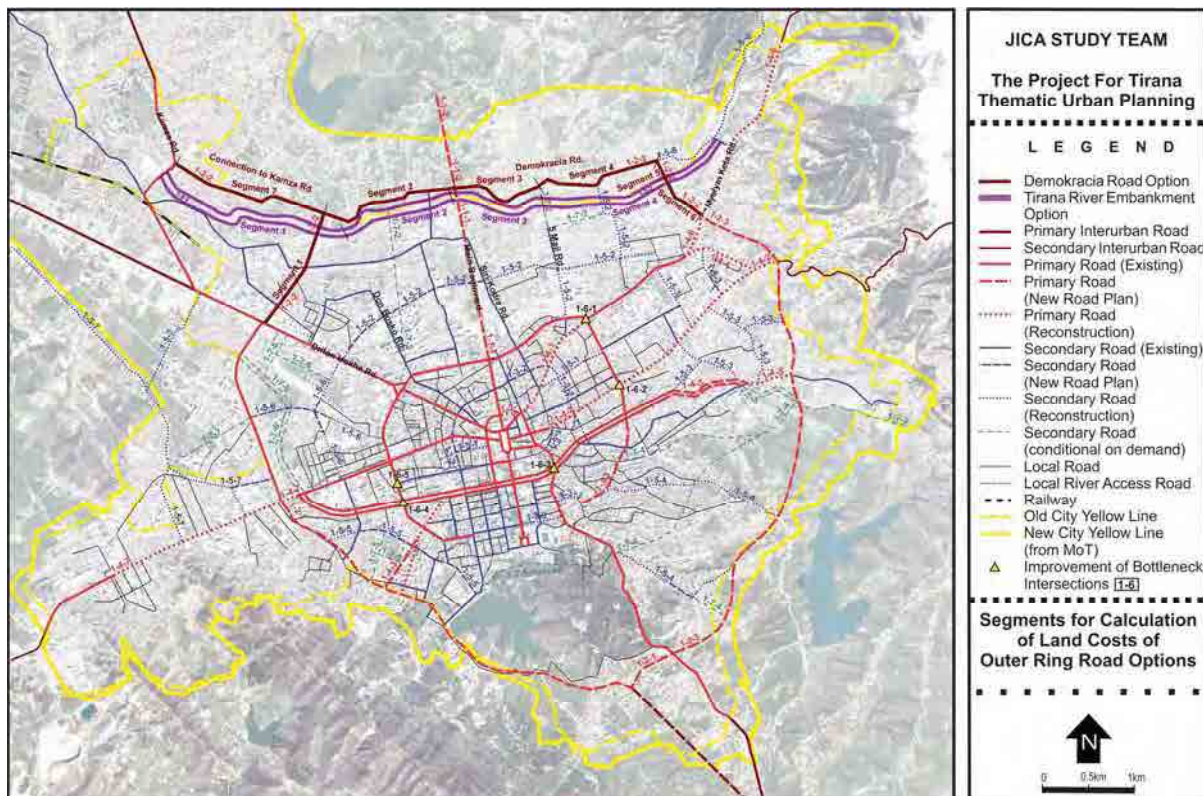
*Zona është për vlerësimin e çmimit të shpronësimit të tokës për njësi, i bazuar në Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr. 1620, date 26.11.2008.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Tabela 11.2.6 Ndarja e Kostos për Prishjen e Ndërtesave për Opsionet e Unazës së Jashtme

Route/Segment	Demolished Floor Area (m ²)	Unit Price (Lek/m ²)	Building Cost (million Lek)
Demokracia Road Option			
1: Dritan Hoxha Road (Eagle Square) - Demokracia Road	47,264	29,910	1,413.7
2: Demokracia Road - Main Boulevard			
3: Main Boulevard - 5 Maji Road			
4: 5 Maji Road - End of Existing Road			
5: End of Existing Road - Existing Yellow Line			
6: Existing Yellow Line - Myslym Keta Road	12,503	29,910	374.0
7: Connection to Kamza Road			
Total for Demokracia Road Option			1,787.6
Tirana River Embankment Option			
1: Kamza Road - Don Bosko Road	61,503	29,910	1,839.6
2: Don Bosko Road -Siri Kodra Road			
3: Siri Kodra Road - 5 Maji Road			
4: 5 Maji Road - End of Existing Road			
Total for Tirana River Embankment Option			1,839.6

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.2.11 Segmentet për Llogaritjen e Kostove të Tokës së Opsioneve të Unazës së Jashtme

Bashkia e Tiranës ose Qeveria Qendrore do të alokojë burimet për punimet civile të kërkuara, ndërsa Qeveria Qendrore do të alokojë burimet për shpronësimin e tokave.

(2) Afati i Zbatimit

1) Afati i Zbatimit

Në Tabelën 11.2.7 është përgatitur afati i zbatimit të Projektit Parësor 1 duke marrë parasysh këto aspekte:

- Segmenti perëndimor i Unazës së Jashtme është tashmë në shfrytëzim dhe segmenti jugor është në ndërtim. Prandaj, është më mirë që në fazën e parë të zgjerohet Unaza e Jashtme "ekzistuese" për në veri ;
- Meqë zgjatimi i shëtitores kryesore veri-jug (Shëtitorja Zogu I) deri në rrugën e planifikuar të Unazës së Jashtme (segmenti verior). Sot është në proces si një nga projektet strategjike të Bashkisë, gjithashtu është e nevojshme edhe lidhja me fillimin e kësaj shëtitoreje;
- Meqë rrugët për në Durrës dhe Kamëz kanë vëllimin më të madh të trafikut në të ardhmen, duhet t'i jepet përparësi zbatimit të segmentit rrugor, që lidh rrugën "Demokracia" me Rrugën e "Kamzës" (Rruga "Kastriotët"), në mënyrë që të shpërndajë trafikun dhe të lehtësojë bllokimet e trafikut, që priten në këtë zonë;
- Ndërtimi i rrugëve të shërbimit në Lumin e Tiranës duhet të jetë në përputhje me punën e rehabilitimit të lumit, që gjithashtu është planifikuar si një nga projektet parësore në këtë studim.

Përgatitja e projektit, e cila përfshin projektin bazë dhe të hollësishëm të tenderimit, është planifikuar për një vit, e ndjekur nga puna kryesore prej katër vjetësh (2015-2018).

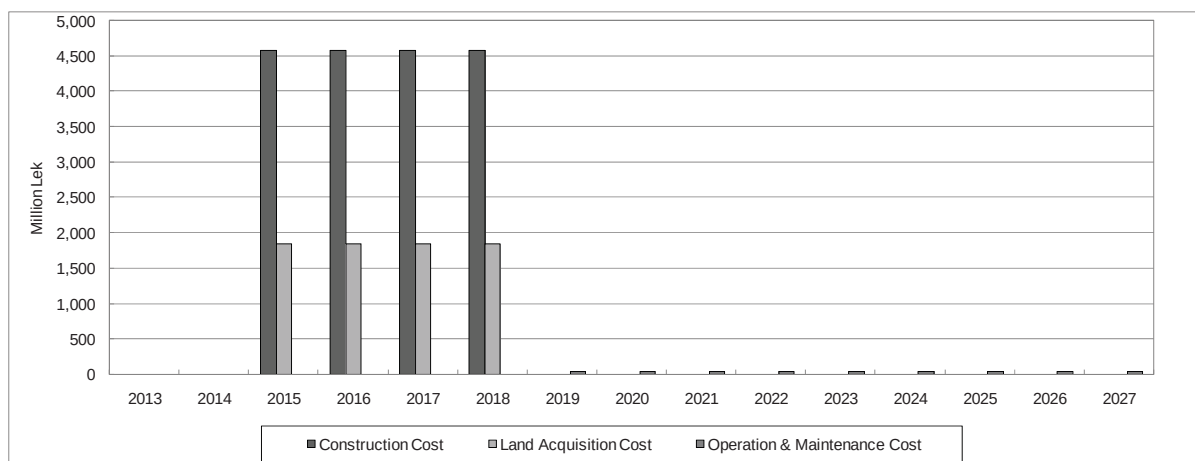
Tabela 11.2.7 Afati i Projektit Parësor 1

		Length (m)		Year					
		New Road Section	Reconstruction Section	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	Preparation								
Project Construction									
	Outer Ring Road (Durrës Rd. - Demokracia Rd.)	1,083	355						
	Demokracia Rd. (Kamza Rd. - Outer Ring Road)		1,833						
	Demokracia Rd. (Outer Ring Road: Northwest section)		1,505						
	Demokracia Rd. (Outer Ring Road: Northeast section)		2,566						
	Outer Ring Road (Demokracia Rd. - Myslym Keta Rd.)	756							
	Tirana River Access Road	6,399							

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

2) Alokimi i Kostove Vjetore

Kostoja gjithsej e Projektit Parësor 1 arrin në 18,6 miliardë Lekë për periudhën 2013-2027, nga ku kostoja e investimit është 18,3 miliardë lekë dhe ajo për funksionimin dhe mirëmbajtjen është 0,3 miliardë lekë. Në Figurën 11.2.13 është paraqitur grafiku i koston vjetore të Projektit Parësor 1 bazuar në afatin e zbatimit të mësipërm.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

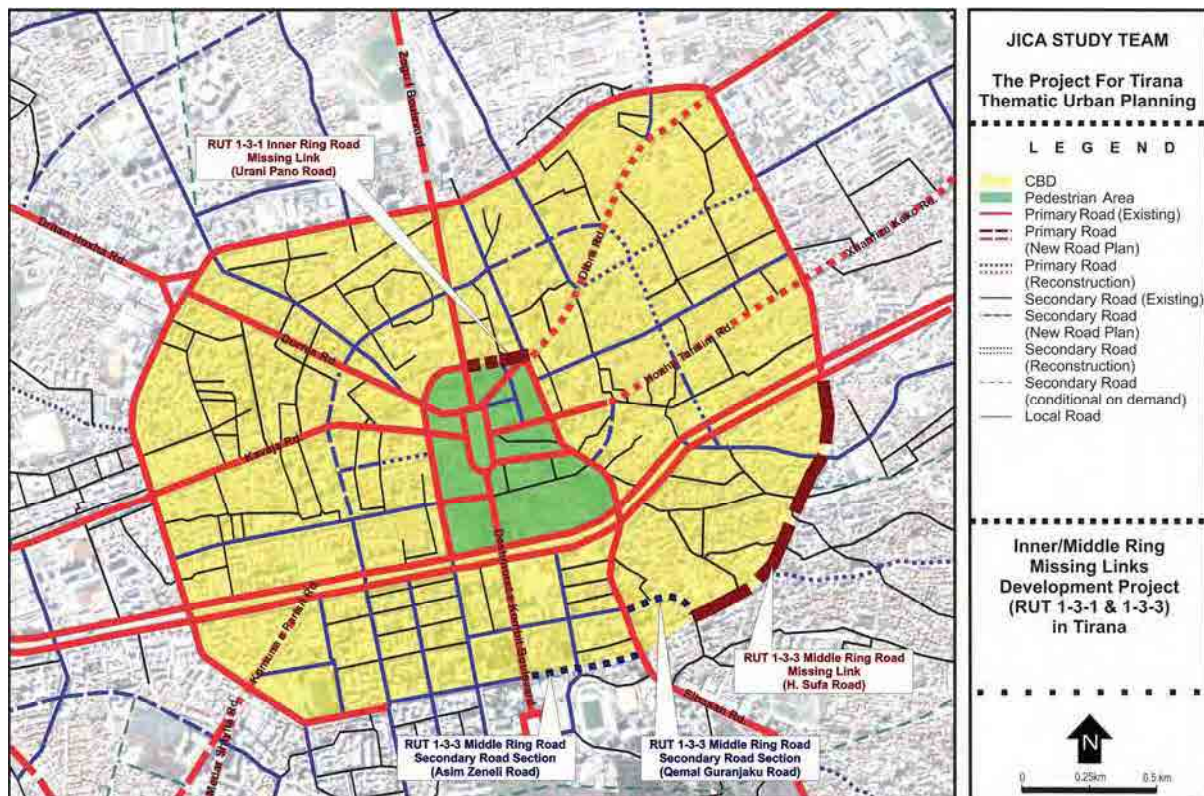
Figura 11.2.13 Alokimi i Kostos Vjetore të Investimit dhe F&M e Projektit Parësor 1 (2013-2027)

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

11.3.1 Sfondi dhe Objektivat

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: 9,48 km), e cila funksionon si një unazë kryesore dhe dytësore, që kalon nëpër pjesën juglindore të Tiranës, ku zhvillimi i sotëm i përdorimit të tokës 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.

Për më tepër, një zhvillim i pjesshëm i rrugëve të projektit, ku është vlerësuar kërkesa e mjaftueshme e trafikut, nuk do të arrijë funksionin e pritshëm si shpërndarësit e një rruge unazore. Në këtë aspekt, hartimi i një rruge unazore pa ndonjë mungesë të akseve është thelbësore, pavarësisht nga lloji i rrugëve; rrugë me pagesë ose rrugë e zakonshme.



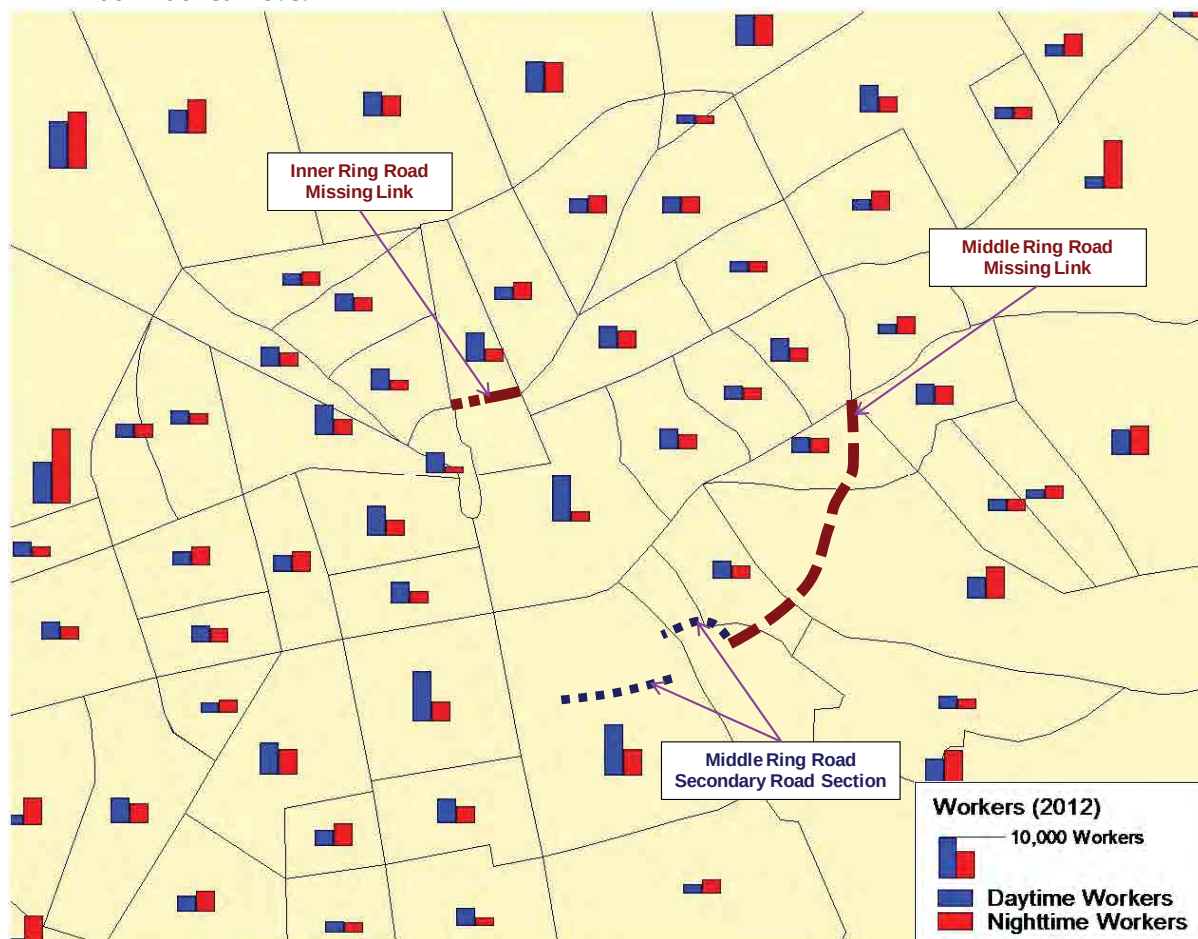
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.1 Vendndodhja e Projektit Parësor 2 (RTU 1-3-1 & RTU 1-3-3)

11.3.2 Kushtet e Korridoreve Rrugore të Planifikuara

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

Popullsia e sotshme e ditës dhe e natës së punonjësve dhe e studentëve sipas ZAT në dhe rreth ZQB, është paraqitur në Figurën 11.3.2 (për punonjësit) dhe në Figurën 11.3.3 (për studentët). Për punonjësit, popullsia e ditës e tejkalon popullsinë e natës në shumicën e ZAT-ve në ZQB, e cila është e rrethuar nga Unaza e Mesme. Ndër të tjera, kjo prirje është shquar në zonat në qendër përreth Unazës së Brendshme, si dhe në zonat e biznesit në jug të Lumit Lana. Përsa i përket popullsisë studentore, popullsia e ditës e tejkalon popullsinë e natës, madje më shumë në zonat ku ndodhen universitetet. Kështu, në këto zona krijohen dhe përqendrohen një numër i madh i udhëtimeve.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.2 Popullsia e Sotme, e Ditës dhe e Natës e Pranishme e Punonjësve përreth ZQB sipas ZAT

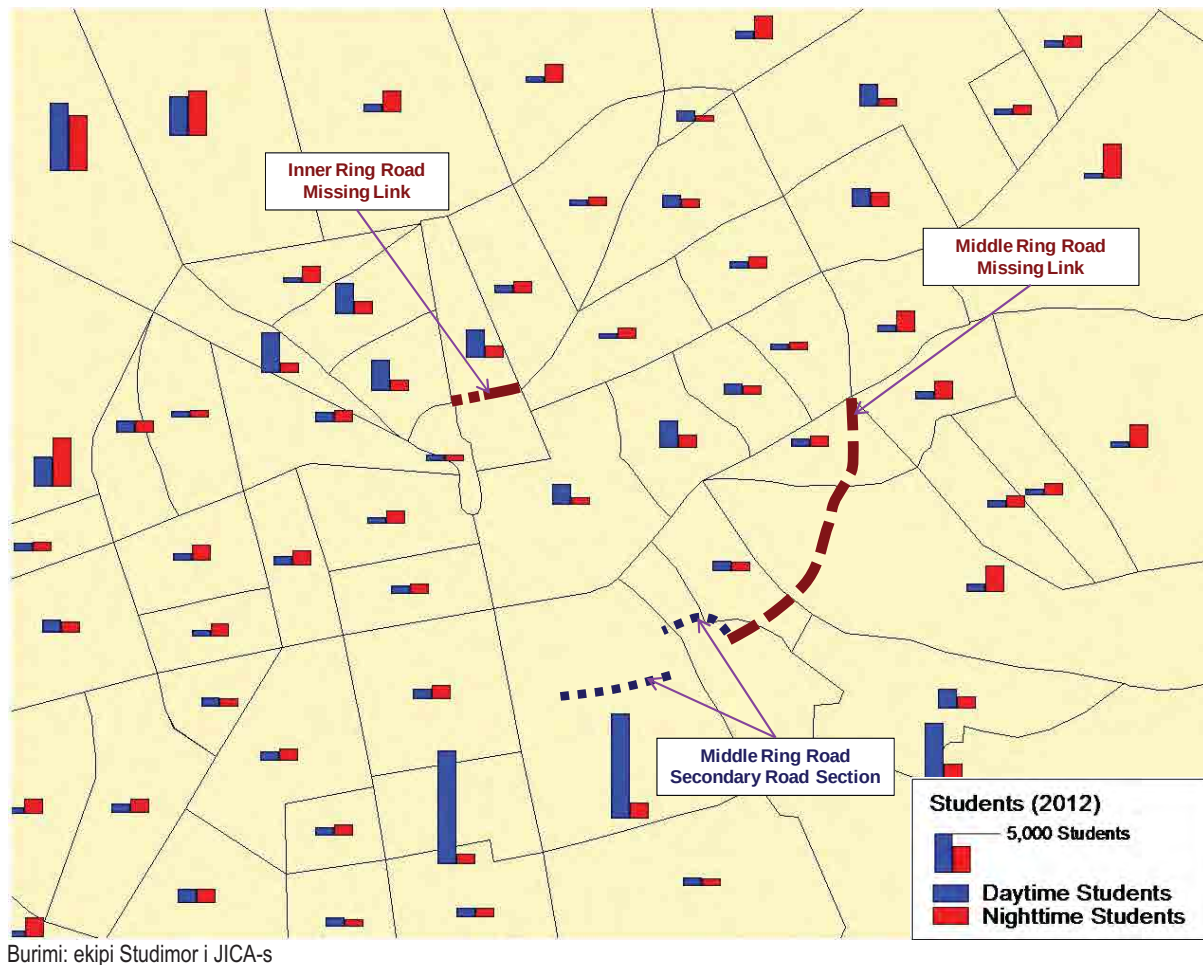
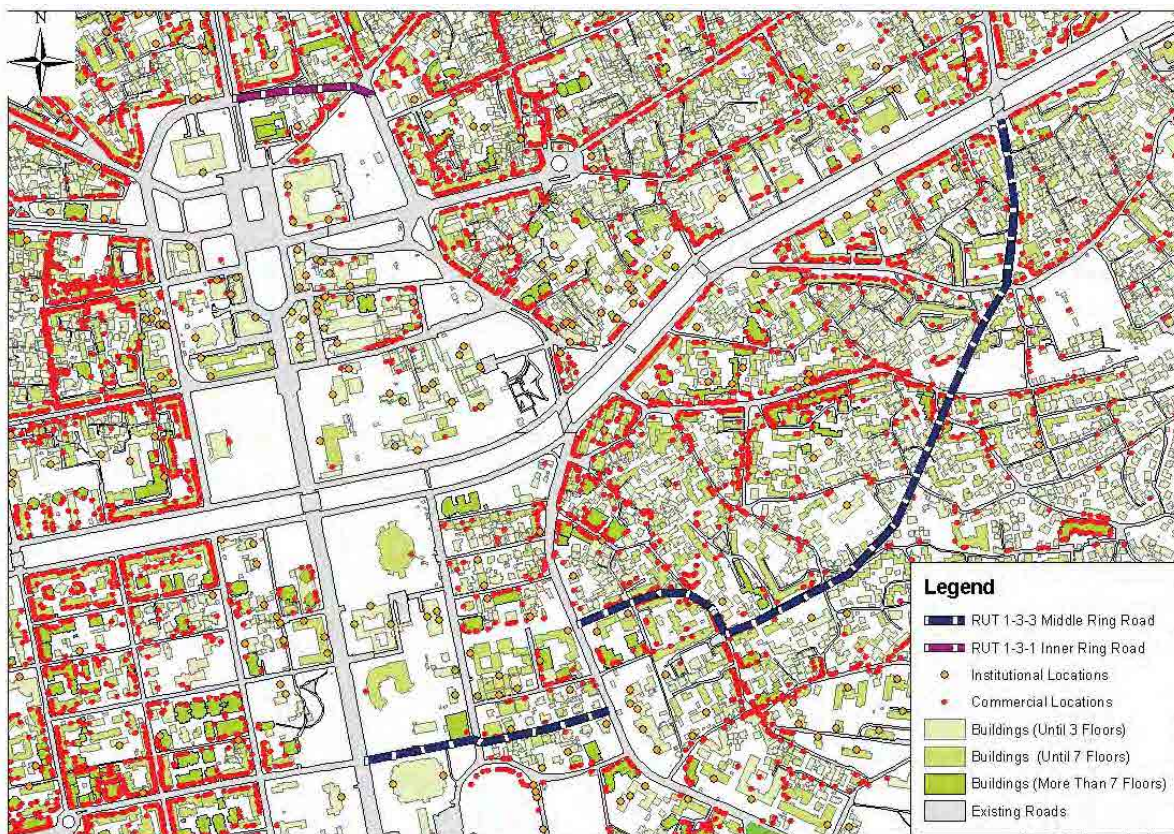


Figura 11.3.3 Popullsia e Sotme, e Ditës dhe e Natës e Pranishme e Studentëve përreth ZQB sipas ZAT

(1) Përdorimi i Tokës

Në Figurën 11.3.4 është treguar përdorimi ekzistues i tokës përgjatë korridoreve të Unazës së Brendshme dhe të Mesme. Unaza e Brendshme shërben si një pjesë e rëndësishme e rrjetit rrugor të qendrës së qytetit. Qendra e qytetit është e përcaktuar nga shëtitorja, e cila shtrihet nga Universiteti Politeknik në jug, nëpërmjet sheshit qendror “Skënderbej” në stacionin hekurudhor në veri. Qendra e qytetit përbëhet nga një kategori e veçantë e përdorimit të tokës për shkak të rëndësisë së saj historike, projekte qytetare përfaqësuese dhe shumëllojshmëri e përdorimit, duke përfshirë administrimin dhe funksionet kapitale kombëtare. Elementë të tjerë të rëndësishëm të qendrës janë hapësirat e hapura, zonat e gjelbra, ndërtesat për aktivitete kulturore, zyrat dhe blloqet e banimit.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

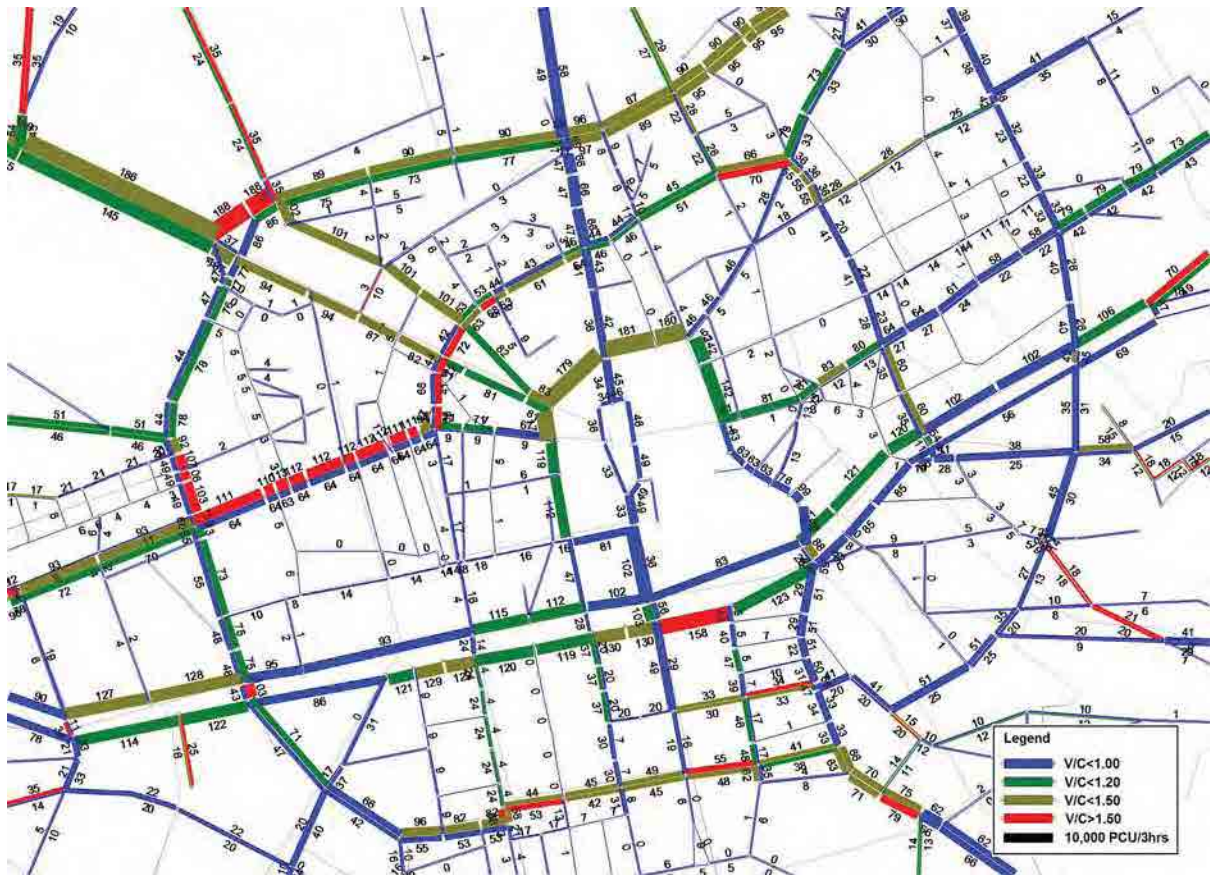
Figura 11.3.4 Përdorimi Ekzistues i Tokës përgjatë Unazës së Brendshme dhe të Mesme

Fusha të tjera gjithashtu mund të formojnë qendrën historike si pjesë e ZQB. Këto fusha përfshijnë aksin e korridorit lindje-perëndim të Lumit Lana, lagjja e Bllokut dhe e Radio-Televizionit, para rrugëve radiale kryesore (“Rruga e Durrësit”, “Rruga e Kavajës”, dhe rruga “Myslym Shyri”). Kjo ZQB e zgjeruar karakterizohet nga një përdorim i përzier me një mbizotërim të aktiviteteve tretësore të tilla, si restorante, bare, hotele dhe zyra. Godinat në këto zona plotësojnë jetën e natës që mungojnë në shëtitoren kryesore, një aks ekskluzivisht administrativ.

Nga ana tjetër, aksi që mungon në Unazën e Mesme është gjithashtu i rëndësishëm për lidhjen e rrjetit midis pjesës lindore të qytetit dhe qendrës së qytetit duke kaluar nëpërmjet zonës së ish-ndërmarrjes shtetërore dhe zhvillimit të ri me pak kate, që ndodhen përreth. Gjithashtu, atje janë krijuar edhe zonat joformale. Vendbanimet e reja joformale vuajnë nga një mungesë e theksuar e shkollave dhe kopshteve. Në dhjetëvjeçarin e fundit, janë shtuar shumë objekte arsimore nga sektori privat.

(2) Kërkesa e Projektuar

Bazuar në origjinën dhe destinacionin (OD) e së ardhmes modelet e udhëtimit vlerësohen në Kapitullin 4, në Figurën 11.3.5 janë paraqitur vëllimet e hollësishme të trafikut në të ardhmen në zonën përreth akseve, që mungojnë në Unazën e Brendshme dhe të Mesme.



Shënim: Njësia: 100 PCU për 3 orë (6:00-9:00).
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.5 Parashikimi i Vëllimit të Trafikut përreth Unazës së Brendshme dhe të Mesme (2027)

Duke u përqendruar veçanërisht në rrugët e projektit, vëllimi orar i trafikut të sotshëm dhe të ardhshëm dhe raportet V/K në pikun e mëngjesit janë pasqyruar në Tabelën 11.3.1. Segmenti, që mungon në Unazën e Brendshme do të ketë një vëllim të madh të trafikut prej 6 900 PCU në orë në pikun e mëngjesit në të ardhmen, dhe kështu ajo duhet të zhvillohet si një rrugë parësore me katër kors (me një drejtim lëvizjeje). Ndërkohë, parashikimi i kërkesës së trafikut në orën pik në aksin, që mungon tek Unaza e Mesme është rreth 2 400 deri në 3 100 PCU në orë në të ardhmen, prandaj, zhvillimi i një kombinimi të rrugës parësore dhe asaj dytësore duhet të jetë i mjaftueshëm.

Tabela 11.3.1 Vëllimi i Trafikut Sot dhe në të Ardhmen në Unazën e Brendshme dhe të Mesme në Pikun e Mëngjesit

Segmenti Rugor	Vëllimi i i Trafikut Sot (2012)	Vëllimi i Trafikut në të Ardhmen (2027)
Aksi, që Mungon në Unazën e Brendshme	800 PCU/orë, V/K = 0,29 (rrugët ekzistuese që do të lidhen)	6 900 PCU/orë, V/K = 1,31
Aksi, që Mungon në Unazën e Mesme (Segmenti i Rrugës Parësore (Rruga "H. Sufa"))	2 900 PCU/orë, V/K = 1,09 (rrugët ekzistuese, që do të lidhen)	2 500 PCU/orë, V/K = 0,48
Aksi, që Mungon në Unazën e Mesme (Segmenti i Rrugës Dytësore (Rruga "Qemal Guranjaku"))	200 PCU/orë, V/K = 0,44	2 400 PCU/orë, V/K = 0,68
Aksi, që Mungon në Unazën e Mesme (Segmenti i Rrugës Dytësore (rruga "Asim Zeneli"))	200 PCU/orë, V/K = 0,26 (rrugët ekzistuese lidhëse)	3 100 PCU/orë, V/K = 1,17

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(3) Analizat e Akseve Alternative

1) Unaza e Brendshme

Në planin e ri të Bashkisë, zhvillimi i aksit, që mungon në Unazën e Brendshme nuk është më i përfshirë dhe rrugët ekzistuese do të përdoren për të formuar një "unazë dyfishe", siç tregohet në Figurën 11.3.6. Megjithatë, korridori i Unazës së Brendshme është i rëndësishëm për të shërbyer si një zonë, që është e mbyllur për automjetet private, përveç transportit publik, si një nga masat e rëndësishme të kontrollit të transportit (MKT).



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.6 Krahasimi i Dy Akseve të Unazës së Brendshme

Për të analizuar epërsinë e zhvillimit të aksit, që mungon, dy alternativat e mësipërme janë testuar për parashikimin e kërkesës në të ardhmen. Në Figurën 11.3.7 janë paraqitur rezultatet e parashikimit të kërkesës në të ardhmen. Në Alternativën A, e cila përfshin zhvillimin e aksit, që mungon siç propozohet nga ekipi Studimor, nuk vërehen bllokime të mëdha të trafikut rreth Unazës së Brendshme, ndonëse disa rrugë brenda unazës janë kthyer në rrugë për këmbësorë dhe kështu ato janë hequr nga rrjeti rrugor. Nga ana tjetër, në Alternativën B, pra, plani i ri i Bashkisë, vërehen bllokime të ndjeshme të trafikut në Unazën e Brendshme dhe të Ndërmjetme.

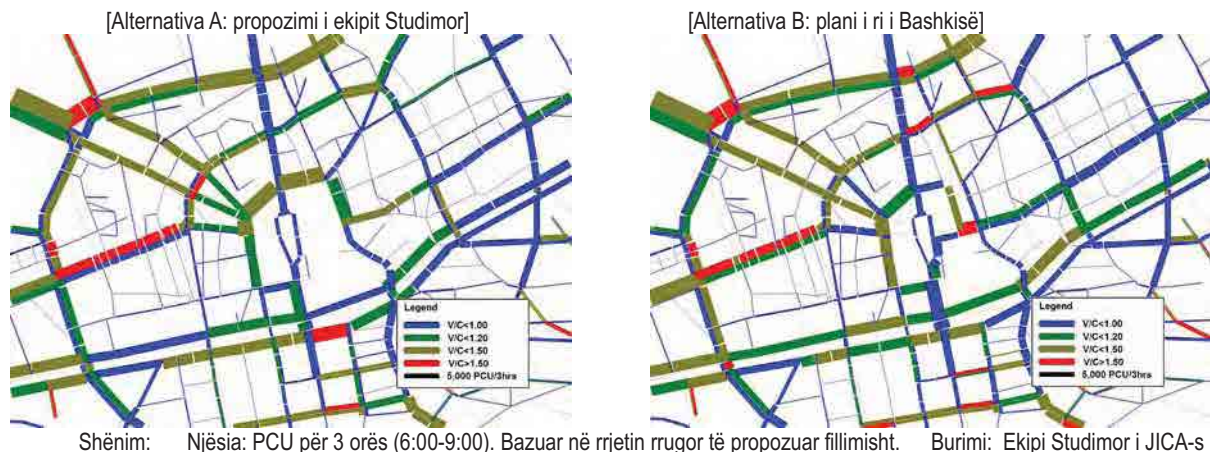


Figura 11.3.7 Parashikimi i Kërkesës së Trafikut në Alternativat për Unazën e Brendshme (2027)

Zhvillimi i aksit, që mungon gjithashtu mund të justifikohet në aspektin e fizibilitetit ekonomik. Analiza ekonomike gjithëpërfshirëse e secilit projekt parësor është diskutuar në nënkapitullin 11.5, kurse rezultati i vlerësimit ekonomik të projektit të ndërtimit të aksit, që mungon në Unazën e Brendshme (RTU 1-3-1), prej së cilës kostoja e projektit vlerësohet në rreth 627 milionë lekë, është paraqitur në Tabelën 11.3.2. Vlera e Normës së brendshme të kthimit ekonomik (NBKE), e cila rrjedh nga kursimet e kohës së përgjithshme të udhëtimit dhe koston së funksionimit të automjeteve, është rreth 92%, e cila është konsideruar për të përmbushur shumë mirë kriteret e vlerësimit të NKBE (dmth., objektivi prej 10%), me një raport kosto-përfitim prej rreth 24,4.

Tabela 11.3.2 Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik të Projektit të Aksit, që Mungon tek Unaza e Brendshme

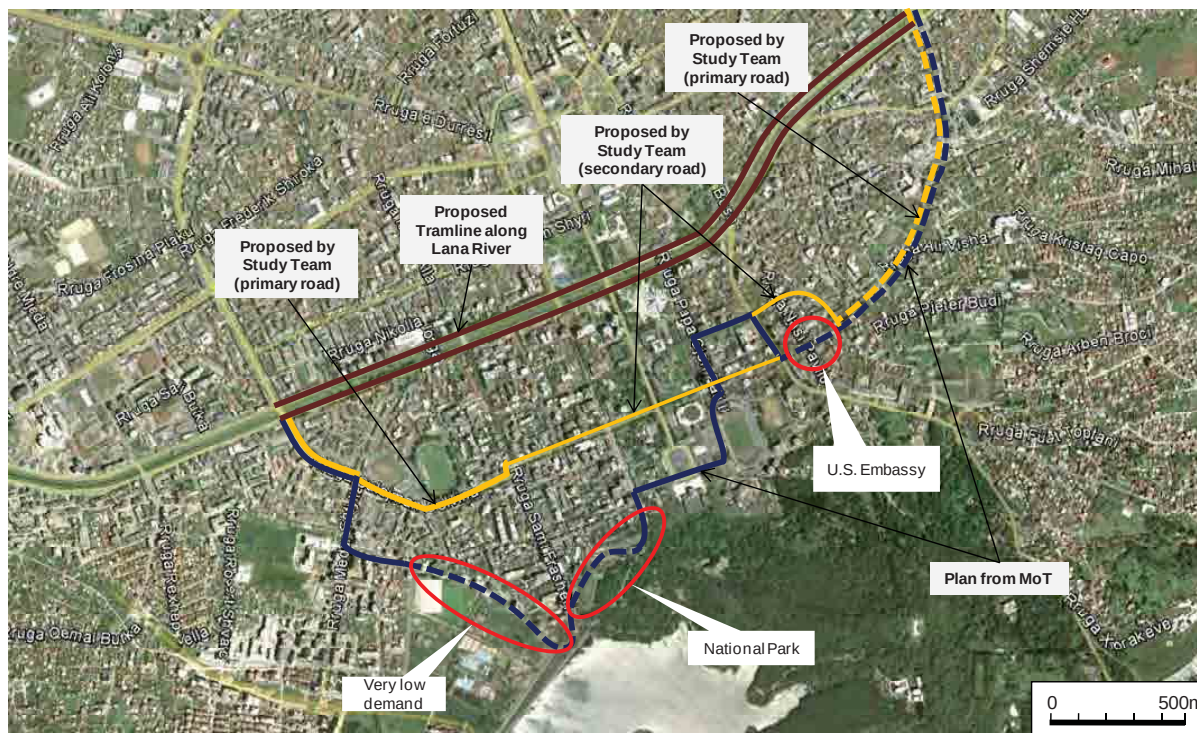
NBKE	P/K (norma e skontos: 10%)
92,1%	24,39

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

2) Unaza e Mesme

Segmenti jugor i Unazës së Mesme nuk është i vazhdueshëm madje, edhe në Planin Rregullues të vjetër të 1989. Siç shihet në Figurën 11.3.8, në planin e ri të Bashkisë, rrugeta merr një drejtim të ndërlëkuar, i cili shkon nëpër parkun kombëtar dhe që në një pjesë të së cilës kërkesa e

trafikut parashikohet të jetë e ulët, përveç trafikut vendor të godinave. Ndërkohë, ekipi Studimor propozon përfundimin e aksit, që mungon duke shfrytëzuar sa më shumë të jetë e mundur rrugën ekzistuese, ndërsa kalon përreth ambasadës ekzistuese së SHBA.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.8 Krahasimi i Dy Akseve të Unazës 3 (Unaza e Mesme): Segmenti Jugor

Zhvillimi i rrugës së propozuar nga Ekipi Studimor gjithashtu mund të justifikohet në aspektin e fizibilitetit ekonomik. Në tabelën 11.3.3 është paraqitur rezultati i një vlerësimi ekonomik i ndërtimit të projektit të aksit, që mungon tek Unaza e Mesme (RTU 1-3-3), nga ku kostoja e projektit vlerësohet në rreth 1,9 miliardë lekë. Vlera e NBKE është rreth 33%, e cila është konsideruar për të përmbushur kriteret e vlerësimit të NBKE, me një raport përfitim-kosto prej rreth 7,1.

Tabela 11.3.3 Rezultatet e Vlerësimit Ekonomik e Projektit të Aksit, që Mungon tek Unaza e Mesme

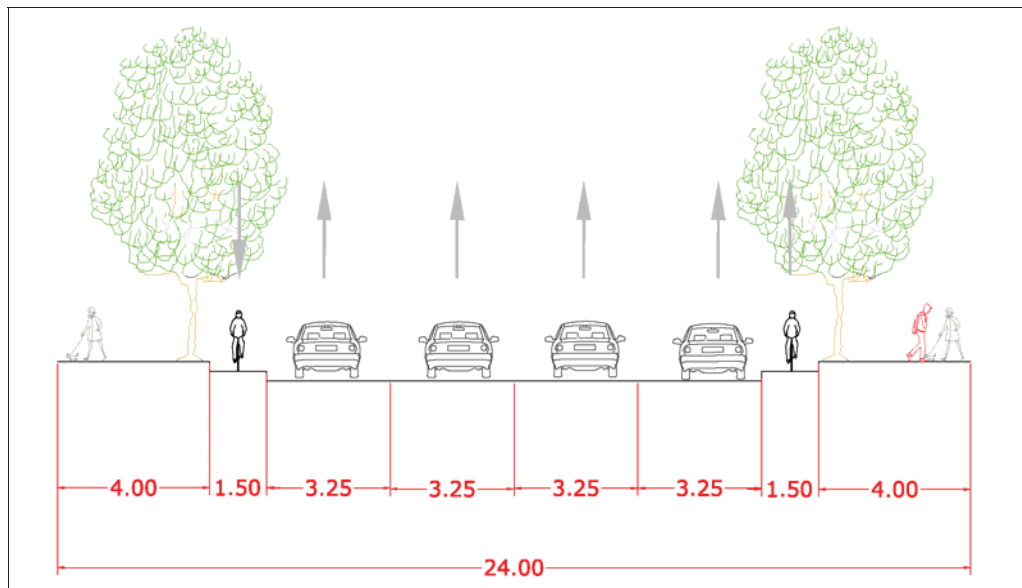
NBKE	P/K (norma e skontos: 10%)
32,7%	7,05

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.3.3 Plani i Zhvillimit

(1) Unaza e Brendshme

Bazuar në kërkesën e mësipërme të trafikut në të ardhmen, nga një këndvështrim i standardeve të projektimit, për aksin, që mungon tek Unaza e Brendshme (RTU 1-3-1) është e nevojshme një rrugë parësore me katër korsi me një drejtim lëvizjeje (kundër akrepave të orës) për të përmbushur kërkesën e trafikut në të ardhmen në 2027. Në këtë kontekst, në Figurën 11.3.9 tregohet një prerje tërthore tipike.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.9 Prerja Tërthore Tipike për Aksin, që Mungon në Unazën e Brendshme

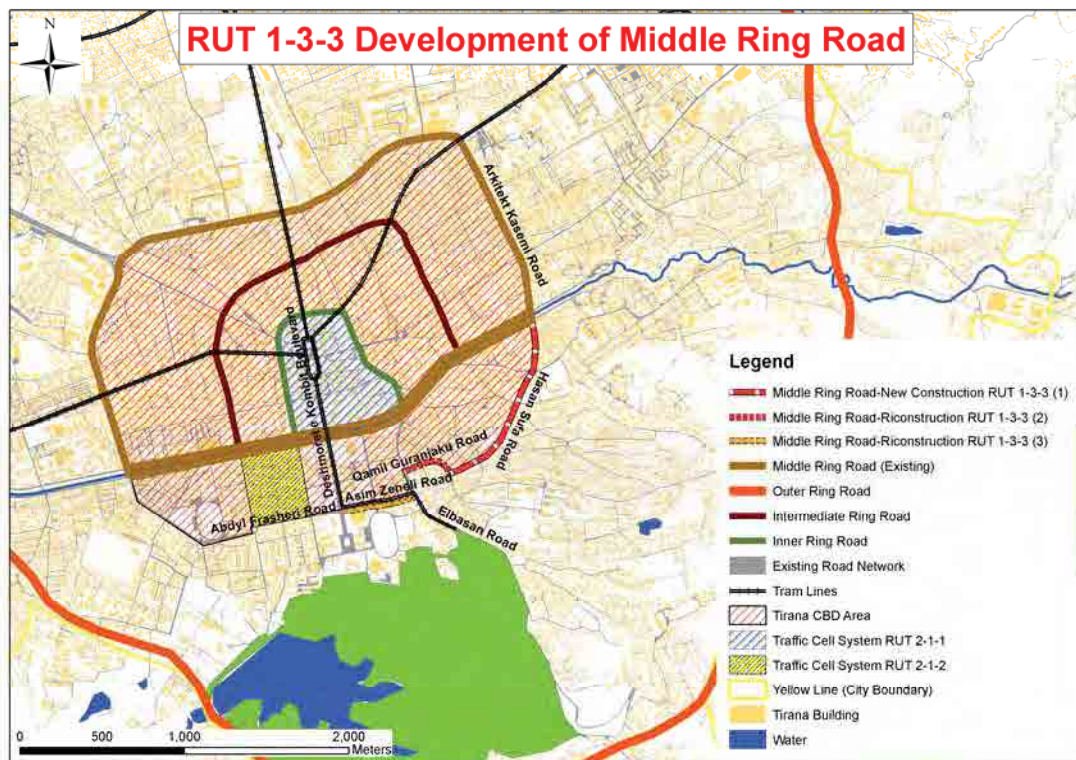
(2) Unaza e Mesme

Për segmentet, që mungojnë në Unazën e Mesme, kryesisht është e nevojshme një rrugë parësore apo dytësore me katër kors për të dyja drejtimet për të plotësuar kërkesat e trafikut në të ardhmen në 2027, në varësi të seksioneve rrugore siç tregohet në Tabelën 11.3.4. Në Figurën 11.3.10 janë paraqitur vendndodhjet e prerjeve tërthore tipike të mëposhtme dhe janë paraqitur në Figurat 11.3.11, 11.3.12 dhe 11.3.13. Veçanërisht, në rrugën “Asim Zeneli”, një kors do të jetë për tramvajin (me një binar), ndërsa pjesa tjetër e mbetur prej tri kors trafikut do të shfrytëzohen si fuunksionim me kors të ndryshueshme. Pra, dy kors të trafikut do të përdoren për drejtimin kryesor të trafikut dhe një kors tjetër për drejtimin e kundërt, në varësi të periudhave kohore. Korsa e mesit do të veprojë si një kors i kthyeshme.

Tabela 11.3.4 Zhvillimi i Projektit të Aksit që Mungon në Unazën e Mesme

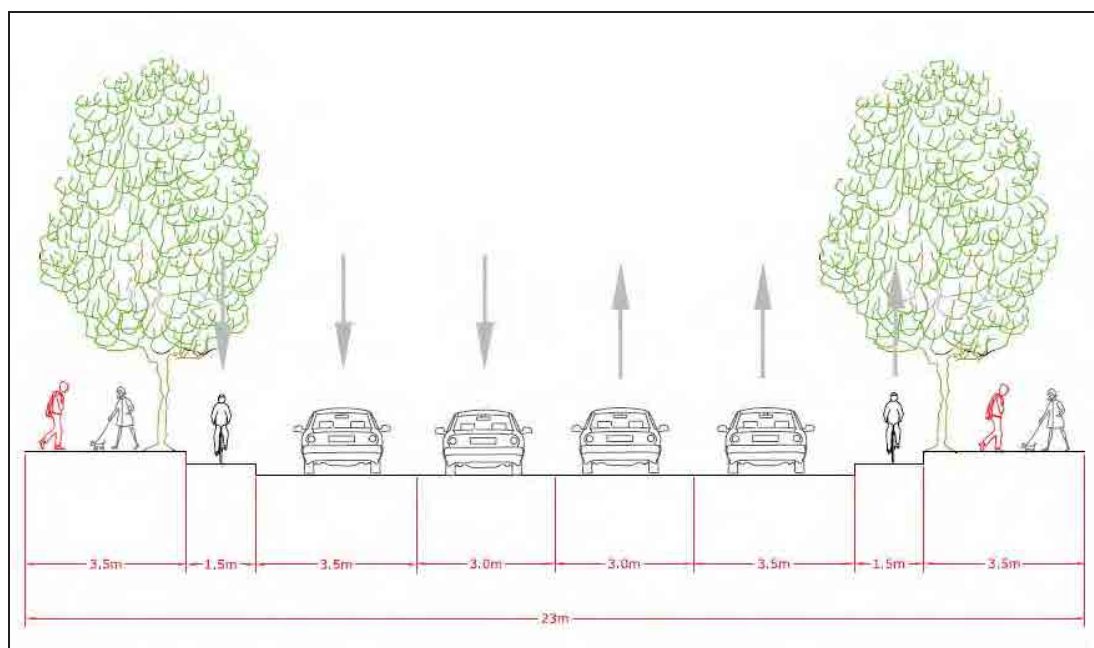
Segmenti	Klasa e Rrugës	Nr. i Korsive
Rruga “H. Sufa”	Rrugë parësore	4 kors trafiku
Rruga “Qemal Guranjaku”	Rrugë dytësore	4 kors trafiku
Rruga “Asim Zeneli”	Rrugë dytësore	3 kors trafiku dhe 1 kors trami

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s



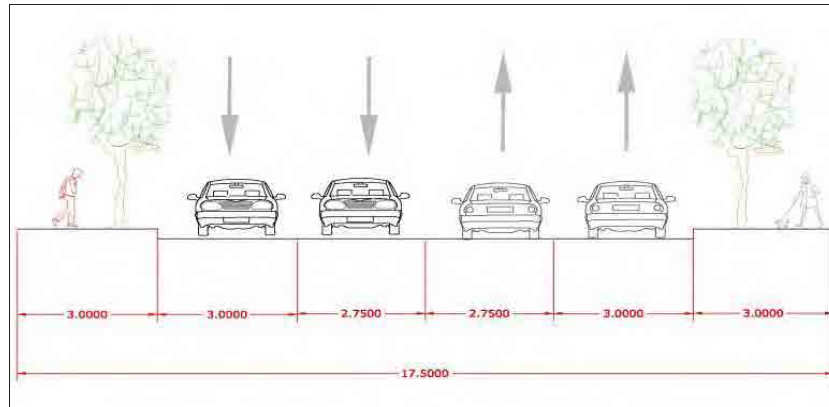
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.10 Vendndodhja e Projektit të Unazës së Mesme (RTU 1-3-3)



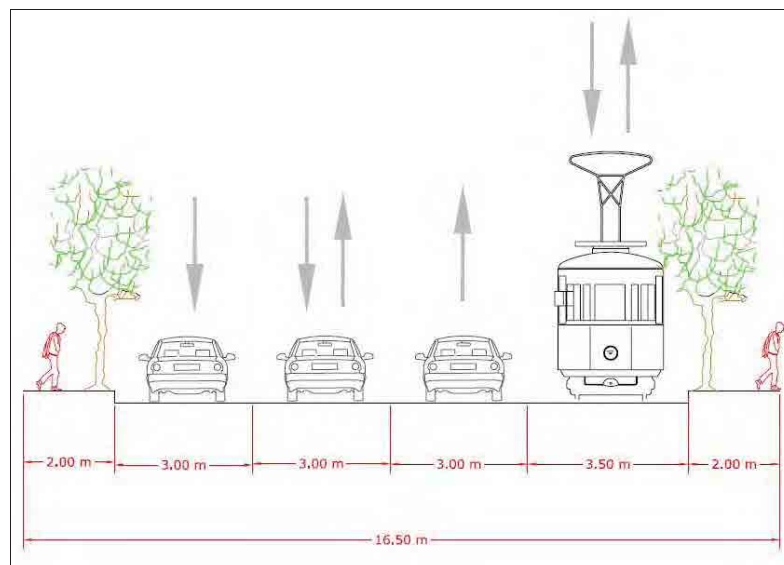
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.11 Prerja Tërthore Tipike e Rrugës Parësore (RTU 1-3-3 (1), Rruga “H. Sufa”)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.12 Prerja Tërthore Tipike e Rrugës Dytësore (RTU 1-3-3 (2), Rruga “Qemal Guranjaku”)



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.3.13 Prerja Tërthore Tipike e Rrugës Dytësore (RTU 1-3-3 (3), Rruga “Asim Zeneli”)

11.3.4 Programi i Zbatimit

(1) Vlerësimet e Kostos

Viti bazë i këtij projekti është 2012. Të gjitha shpenzimet dhe të ardhurat janë shprehur në nivelin e çmimeve të vitit 2012. Parakushte e tjera janë të njëjta siç shpjegohet në nënkapitullin 11.2.4.

Në Tabelën 11.3.5 është paraqitur kostoja e projektit duke përfshirë tarifën konsulente, kontigjencën fizike, TVSH dhe koston e blerjes së tokës. Kostoja gjithsej e projektit është afërsisht 2,5 miliardë lekë, duke përfshirë rreth 0,6 miliardë lekë për ndërtimin e aksit, që mungon në Unazën e Brendshme dhe rreth 1,9 miliardë lekë për ndërtimin e aksit, që mungon në Unazën e Mesme. Kostoja vjetore e funksionimit dhe e mirëmbajtjes është 0,7 milionë lekë/vit për aksin që mungon në Unazën e Brendshme dhe 4,3 milionë lekë/vit për aksin, që mungon në Unazën e Mesme, për një shumë gjithsej prej 5 milionë lekë/vit.

Tabela 11.3.5 Kosto e Projektit: Projekti Parësor 2

[Njësia: milionë lekë]

	Unaza e Brendshme (RTU 1-3-1)	Unaza e Mesme (RTU 1-3-3)	Shuma
Toka*	443	981	1 423
Punët Civile	121	693	815
Ndërtesë	0	0	0
Makineri	0	0	0
Pajisje	0	0	0
Gjithsej	121	693	815
Shërbimi i Konsulencës (5%)	5	29	34
TVSH (20%)	21	121	143
Kostoja Bazë	128	728	855
Kontigjenca Fizike (10%)	13	73	86
Shuma	627	1 879	2 506

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Bashkia e Tiranës do të alokojë burimet për punët civile të kërkuara, ndërsa Qeveria Qendrore do të alokojë burimet për shpronësimin e tokave.

(2) Afati i Zbatimit

1) Afati i Zbatimit

Në Tabelën 11.3.6 është përgatitur afati i zbatimit të Projektit Parësor 2 duke marrë parasysh këto aspekte:

- Është më mirë që të shmanget mbivendosja e periudhave të ndërtimit të seksioneve për të ulur ndikimin në trafik gjatë kësaj periudhe;
- Rikonstruksioni i rrugës “Asim Zeneli” duhet të përfundojë para zhvillimit të linjës së tramvajit veri-jug, që është planifikuar si pjesë e Projektit Parësor 3 në këtë Studim.

Përgatitja e projektit, e cila përfshin projektin bazë dhe të hollësishëm dhe të tenderimit, është planifikuar për gjashtë muaj, e ndjekur nga puna kryesore prej tre vjetësh (2013-2015).

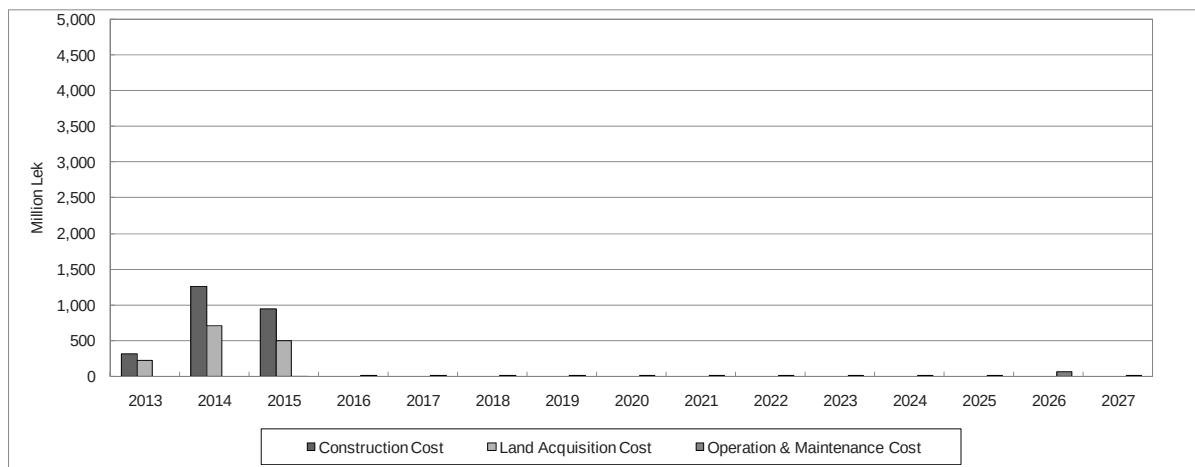
Tabela 11.3.6 Afati i Zbatimit të Projektit Parësor 2

		Length (m)		Year			
		New Road Section	Reconstruction Section	2013	2014	2015	2016
	Preparation			■			
Project Construction							
	Inner Ring Road (Urani Pano Road)		130	■			
	Inner Ring Road	130			■		
	Middle Ring Road (H. Sufa Road)	854	300		■	■	
	Middle Ring Road (Qemal Guranjaku Road)		315			■	
	Middle Ring Road (Asim Zeneli Road)		454		■	■	

Burimi: ekipi Studimor i JICA-s

2) Alokimi i Kostos Vjetore

Kostoja gjithsej e Projektit Parësor 2 në periudhën 2013-2027 arrin në 2,6 miliardë lekë, e cila ndahet: për investime 2,5 miliardë lekë dhe për funksionimin dhe mirëmbajtjen është 0,1 miliardë lekë. Në figurën 11.3.14 është paraqitur kostoja vjetore e planifikuar e Projektit Parësor 2 bazuar në afatin mësipërm të zbatimit.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

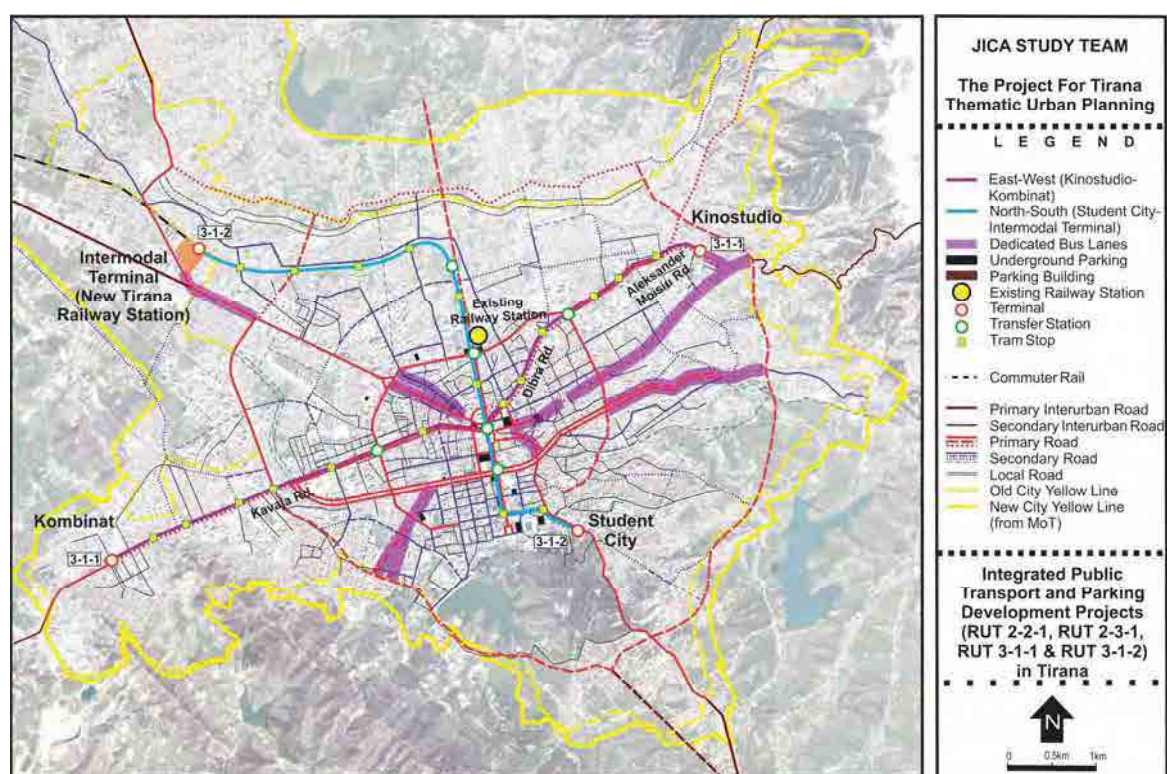
Figura 11.3.14 Alokimi i Kostos Vjetore të Investimit të F&M e Projektit Parësor 2 (2013-2027)

11.4 Transporti Publik i Integruar dhe Projekti i Zhvillimit të Parkimit

Janë tri nënprojekte, të cilat lidhen ngushtë me njëri-tjetrin, që duhet të vlerësohen së bashku si një paketë e projektit.

11.4.1 Sfondi dhe Objektivat

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 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 TeD e një sistemi tranzit në masë, si linjat e tramvajit (RTU 3-1-1 dhe 3-1-2) dhe korsi të përcaktuara për autobusë si një bazë e AShT (autobusë të shpejtë tranzit) (RTU 2-2-1), siç është treguar në Figurën 11.4.1. Për më tepër, ai synon të nxisë përdorimin e transportit publik nëpërmjet suksesit të MKT (menaxhimi i kërkesës së transportit), si: sistemi i çmimeve të parkimit (RTU 2-3-2).



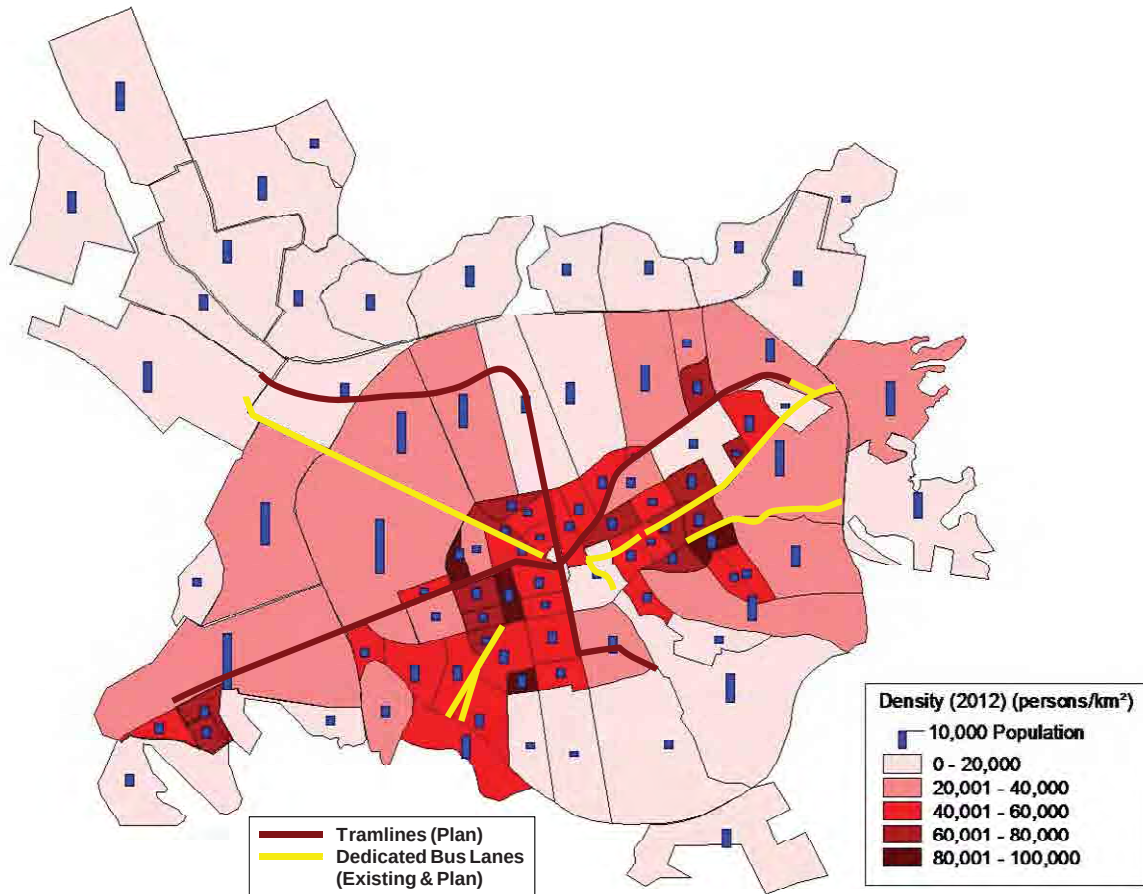
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.1 Vendndodhja e Projektit Parësor 3 (RTU 2-2-1, 2-3-1, 3-1-1, 3-1-2)

Zonë mbulimi duhet të jetë e tërë zona metropolitane e Tiranës, duke përfshirë qytetin e Tiranës dhe komunat përreth, për të rritur komoditetin e transportit publik dhe nxitjen e përdorimit të tij. Përsa i përket transferimit, sheshi “Skënderbej” duhet të projektohet si nyja kryesore e transferimit ndërmjet dy linjave të tramvajit, si dhe duke lidhur linjat e autobusëve dhe linjat e tramvajit. Sa për transferimin ndërmjet mënyrave të transportit privat dhe linjave të tramvajit, terminalët e Kinostudios, Kombinatit, Terminali Intermodal dhe ai i Qytetit Studentit do të projektohen si stacionet kryesore për sistemin Parko e Udhëto.

11.4.2 Kushtet dhe Zona e Synuar

Popullsia e sotshme dhe dendësia e popullsisë sipas zonave të analizës së transportit (ZAT) në zonën e Tiranës metropolitane është paraqitur së bashku me zhvillimin e korridoreve të transportit publik në Figurën 11.4.2. Dendësia e popullsisë përgjatë këtij korridori të projektit është më e ulët sesa e korridoreve të tjera të mbështetura nga seksionet në perëndim dhe në jug të Unazës së Jashtme. Kjo është pjesërisht për shkak të mungesës së shërbimeve të transportit të frytshëm në rrjetin rrugor dhe në rrjetin e transportit publik.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.2 Popullsia e Sotshme dhe Dendësia e Popullsisë në Tiranë sipas ZAT

(1) Përdorimi i Tokës

Si pasojë e ndryshimeve shoqërore-politike dhe ekonomike, që kanë ndodhur në Shqipëri në vitin 1990, u krijuan situata të ndërlikuara, duke sjellë kushte të reja deri më tani në lidhje me sa vijon:

- Ndryshimi në pronën e tokave dhe të kthimit të ish-pronarëve,
- Decentralizimi i ekonomisë
- Lëvizja e lirë e njerëzve.

Sot përdorimi i tokës në Tiranë është rezultat i proceseve të mësipërme dhe ajo paraqitet në Figurën 11.4.3. Përveç qendrës së qytetit që u shpjegua më herët në nënkapitullin 11.3.2, në vijim janë përmendur.

1) Zonat Joformale

Migrimi i pakontrolluar ka shkaktuar shtrirjen e vendbanimeve të reja. Më shumë se dy të tretat e qytetit u pushtua nga vendbanimet joformale. Mungesa e vizioneve dhe e politikave të planifikimit, të shoqëruara nga ideja se çdo gjë është e mundur, si dhe dështimi i shtetit për katalogimin dhe mbrojtjen e trashëgimisë kulturore, çoi në prishjen e mëtejshme të qytetit ekzistues, duke shndërruar vilat në ndërtesa të larta.

2) Objekte Publike

Pranë Unazës së Mesme, në veri të qendrës historike që përfshin shumë ish-zona shtetërore të banimit, ka shumë objekte publike sidomos për arsimin dhe shëndetësinë. Objektet për arsimin 9-vjeçar janë të vendosura në të gjithë zonat e banuara, megjithatë, vërehet një përqendrim shumë më i lartë në lagjet më të vjetra se sa në ato të reja.

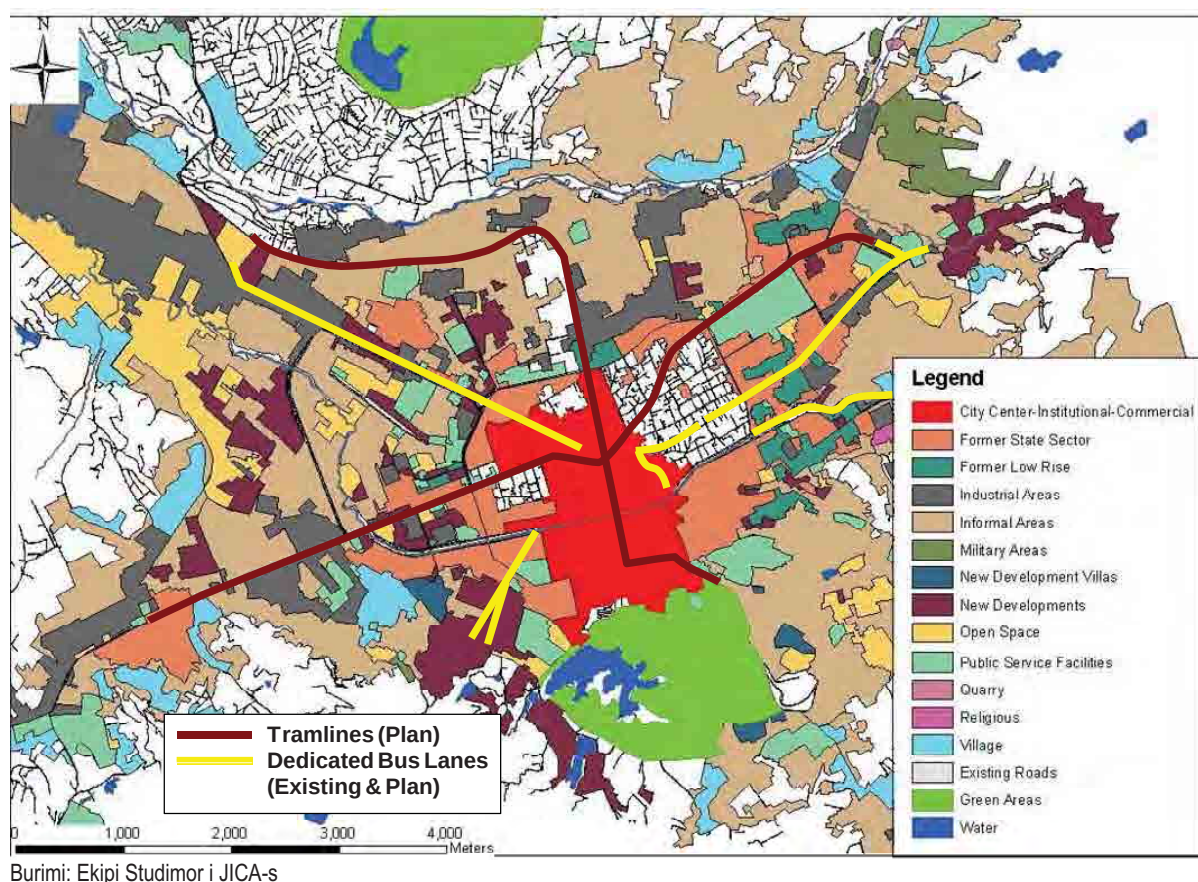
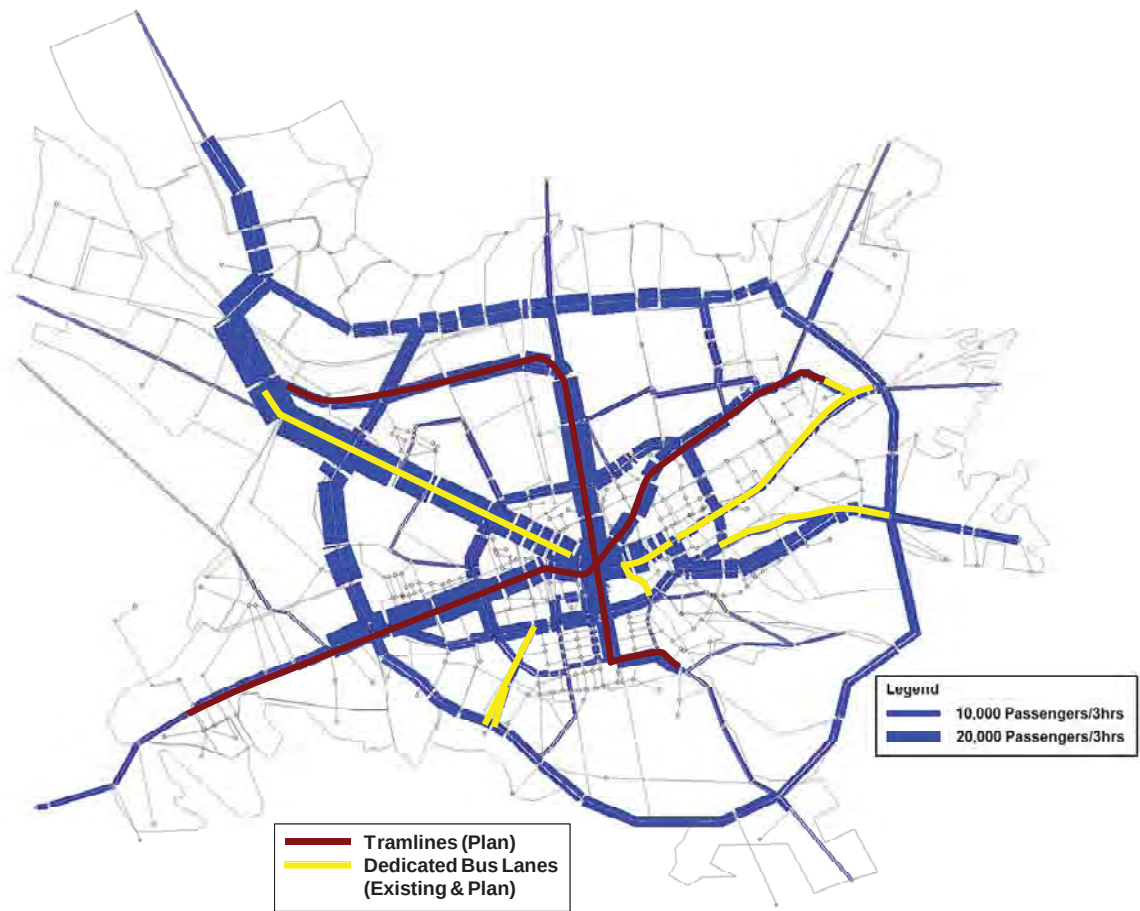


Figura 11.4.3 Përdorimi i Tokës Ekzistuese në Tiranë

(2) Kërkesa e Projektuar

Bazuar në origjinën dhe destinacionin (OD) e së ardhmes modelet e udhëtimit dhe udhëtimet gjithsej do të zhvendosen nga automjetet private në atë të transportit publik, që janë vlerësuar në Kapitullin 4, në Figurën 11.4.4 janë paraqitur vëllimet e hollësishme të udhëtarëve në të ardhmen në rrjetin e transportit publik të Tiranës.



Shënim: Njësia: 100 PCU për 3 orës (6:00-9:00).
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.4 Parashikimi i Kërkesës së Udhëtarëve të Rrjetit të Tranzitit (2027)

Në Tabelën 11.4.1 janë përmbledhur vëllimi orar i sotshëm dhe i ardhshëm i pasagjerëve në orën pik të mëngjesit, duke u përqendruar veçanërisht në korridoret kryesore të linjave të tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë. Në të gjitha këto korridore pritet një rritje e madhe e numrit të udhëtarëve. Ndër të tjera, në korridoret e tramvajit në “Rrugën e Dibrës”, Rrugës së “Kavajës”, Shëtitores “Zogu I” dhe në korridorin e korsisë së përcaktuar për autobusë në “Rrugën e Durrësit”, në të ardhmen do të shtohen mbi 10 000 udhëtarë në orë në çdo segment, pra, mundësia për një korridor kryesor të tranzitit në masë është shumë e lartë.

Nga ana tjetër, në segmentet e linjës veri-jug të tramvajit në Rrugën e “Elbasanit” dhe “Asim Zeneli”, numri i parashikuar i udhëtarëve në orë është nën 10 000. Prandaj, në segmentin e fundit jugor funksionimi i një binari të vetëm duhet të jetë e mjaftueshme (dmth., Sheshi Nëna Tereza - Qyteti Studenti) edhe në të ardhmen.

Tabela 11.4.1 Vëllimi i Pasagjerëve Sot dhe në të Ardhmen në Korridoret Kryesore të Autobusëve dhe të Tramvajit në Pikun e Mëngjesit

Segmenti	Vëllimi i Sotshëm i Udhëtarëve (2012)	Vëllimi i Ardhshëm i Pasagjerëve (2027)
Tramvaji L-P (Kinostudio – Kombinat) [RTU 3-1-1] (Segmenti i Rugës së "Dibrës")	2 000 udhëtarë/orë	12 100 udhëtarë/orë
Tramvaji L-P (Kinostudio – Kombinat) [RTU 3-1-1] (Segmenti i Rugës së "Kavajës")	6 100 udhëtarë/orë	21 900 udhëtarë/orë
Tramvaji V-J (Qyteti Studenti – Terminali Intermodal) [RTU 3-1-2] (Segmenti i Shëtitorës "Zogu I")	3 500 udhëtarë/orë	19 600 udhëtarë/orë
Tramvaji V-J (Qyteti Studenti – Terminali Intermodal) [RTU 3-1-2] (Rruga "Elbasanit" & "Asim Zeneli")	4 200 udhëtarë/orë	8 300 udhëtarë/orë
Korsitë e Përcaktuara për Autobusë [RTU 2-2-1] (Rruga "Hoxha Tahsim & "Xhanfize Keko")	2 500 udhëtarë/orë	10 300 udhëtarë/orë
Korsitë e Përcaktuara për Autobusë [RTU 2-2-1] (Rruga "Komuna e Parisit")	700 udhëtarë/orë	4 700 udhëtarë/orë
Korsitë e Përcaktuara për Autobusë [RTU 2-2-1] ("Rruga e Durrësit")	3 700 udhëtarë/orë	25 800 udhëtarë/orë

Shënim: * Rruga e "Kavajës" përfshin vetëm segmentin ndërmjet sheshit "Skënderbej" dhe Unazës së Jashtme.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

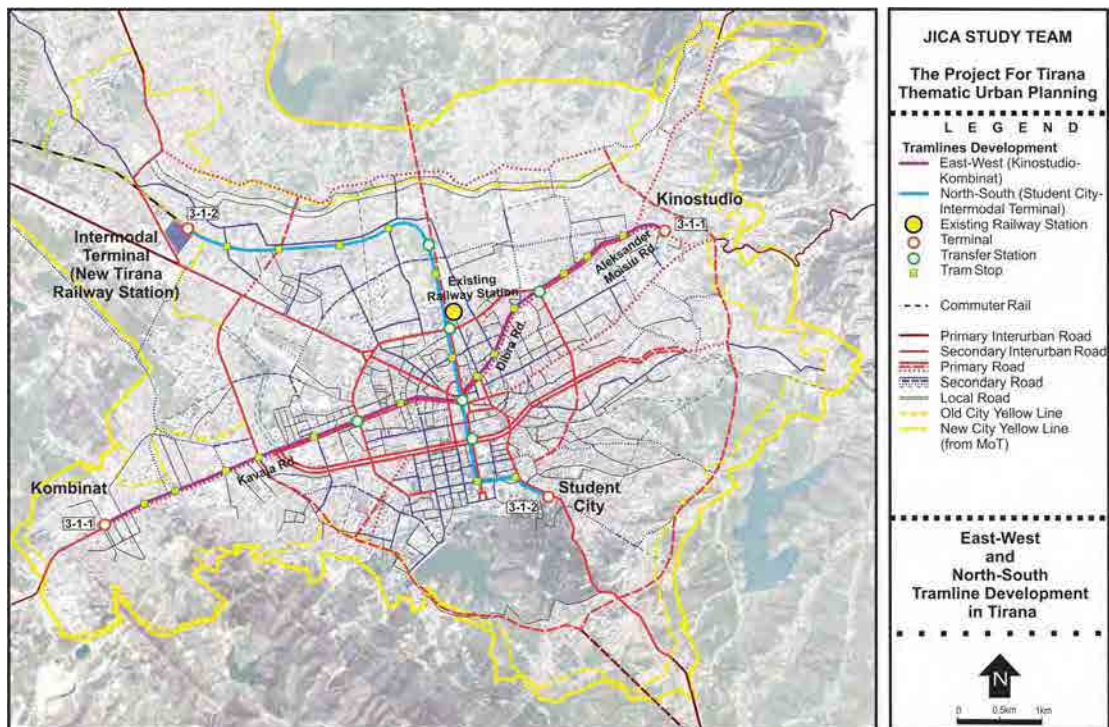
11.4.3 Plani i Zhvillimit

Për planifikimin e Projektit Parësor 3, janë tri nënprojekte e konkretisht: (1) zhvillimi i linjave të tramvajit, (2) zhvillimi i korsive të përcaktuara për autobusë, dhe (3) largimi i parkimit nga rruga dhe sigurimi i objekteve të parkimit përfshirë edhe çmimin e parkimit.

(1) Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

1) Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

Në Figurën 11.4.5 janë paraqitur projektet e zhvillimit të linjave të tramvajit dhe projektet që lidhen me të. Dy linjat e tramvajit: lindje-perëndim (RTU 3-1-1: Kinostudio-Kombinat) dhe veri-jug (RTU 3-1-2: Qyteti Studenti-Terminali Intermodal) janë planifikuar për të shërbyer si akset kryesore të rrjetit të transportit publik. Planet e funksionimit të këtyre dy linjave të tramvajit janë treguar edhe në Tabelën 11.4.2. 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 mjete për linjën veri-jug. Gjithashtu, është menduar një tarifë e përbashkët e sheshtë prej 60 lekësh dhe transfertat falas me autobusët.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.5 Vëndndodhja e Zhvillimit të Linjave të Tramvajit (RTU 3-1-1, 3-1-2)

Tabela 11.4.2 Përmbledhje e Funksionimit të dy Linjave të Tramvajit (RTU 3-1-1, 3-1-2)

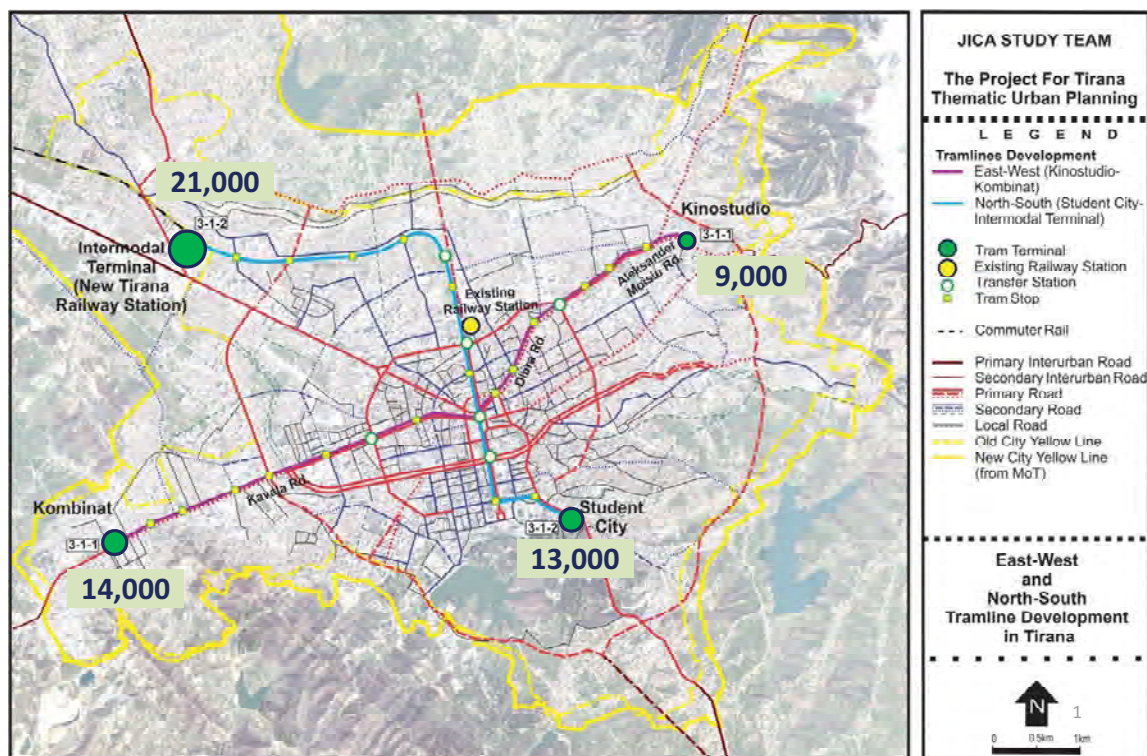
Cilësitë	Lindje-Perëndim (Kinostudio-Kombinat)	Veri-jug (Qyteti Studenti - Terminali Intermodal)
Gjatësia (km)	9,5	7,2
Kërkesa (pas/orë)	16 100	15 000
Shpejtësia Komerciale	20 km/h	20 km/orë
Intervali Kohor	4 - 7 min.	4 - 7 min.*
Nr. i Tramëve	11	8

Shënim: * Intervali kohor prej 10 minutash është planifikuar vetëm për segmentin Sheshi "Nënë Tereza"–Qyteti Studenti.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA -s

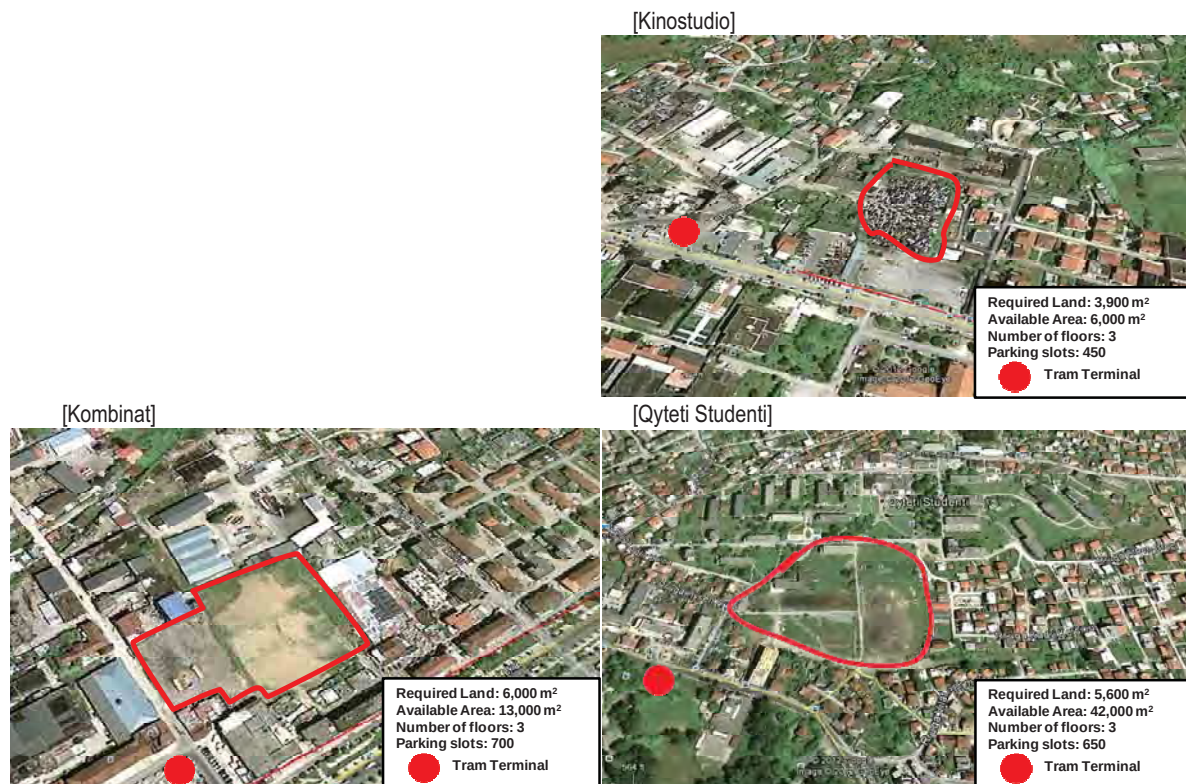
Mbi të gjitha, stacionet e terminaleve të tramvajit duhet të shërbejnë si stacione hyrëse për në ZQB. Për këtë arsye, duhet t'i kushtohet vëmendje transferimit intermodal midis mënyrave të ndryshme të transportit. Për këtë, është shumë e domosdoshme të sigurohen objekte parkimi për automjetet dhe biçikletat (dmth., sistemi Parko e 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.

Për të parashikuar se sa objektet Parko & Udhëto janë të nevojshme për automjetet private, vëllimi i pritshëm i udhëtarëve në çdo terminal në pikun e mëngjesit është llogaritur dhe është paraqitur në Figurën 11.4.6. Edhe pse nevojitet një studim i mëtejshëm, në hamendësimin se 5% e udhëtarëve do të përdorin objektet Parko e Udhëto, shkalla e duhur e hapësirave të parkingut dhe e tokës në zotërim për çdo terminal (përveç Terminalit Intermodal, ku është në zotërim një vend i madh) janë llogaritur në bazë në standardit se për një automjet nevojitet 26m² dhe në Figurën 11.4.7 janë paraqitur së bashku me vëndndodhjen e vendeve kandidate rreth terminalit.



Shënim: Njësia: udhëtarë për 3 orë (6:00-9:00).
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.6 Numri i Pritur i Udhëtarëve në Secilin Terminal të Tramvajit (2027)



Shënim: Me përjashtim të Terminalit Intermodal ku është në dispozicion një vend i madh.
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.7 Vendndodhja e Objekteve Kandidate Parko e Udhëto në Secilin Terminal

2) Zhvillimi i Rrugëve Radiale

Në mënyrë që të zhvillohen dy linjat e mësipërme të tramvajit, është thelbësore të sigurohet TeK e linjave të tramvajit, ndërsa ruhet kapaciteti i rrugëve radiale ekzistuese nëpërmjet rindërtimit dhe zgjerimit të rrugëve. Kështu, projektet për zhvillimin e rrugës së “Dibrës” (RTU 1-4-1), rrugës “Aleksandër Moisiu” (RTU 1-4-4), dhe rrugës së “Kavajës” (RTU 1-4-7) janë të përfshira me zhvillimin e nënprojekteve të linjave të tramvajit. Në Tabelën 11.4.3 janë përmbledhur gjatësitë e rrugëve, vëllimi orar i trafikut të sotshëm dhe në të ardhmen dhe raportet V/K në pikun e mëngjesit dhe rezultati i vlerësimit ekonomik të këtyre projekteve. Ndërsa NBKE e të gjitha këtyre projekteve përmbush normën e synuar prej 10%, Projekti Parësor 3 si një e tërë do të prodhojë një NBKE shumë më të lartë, duke sjellë edhe përfitime të mjaftueshme neto në zonën metropolitane të Tiranës, siç përshkruhet më vonë në nënkapitullin 11.5.2.

Tabela 11.4.3 Analizat e Hollësishme dhe Sasiore të Projekteve Rrugore për Zhvillimin e Linjave të Tramvajit

Projektet e Rrugëve	Ndërtim i Ri (km)	Rindërtim (km)	Trafiku i Sotshëm (2012)	Trafiku në të Ardhmen (2027)	NBKE
[RTU 1-4-1] “Rruga e Dibrës”	-	1,26	1 400 PCU/orë V/K = 1,47	2 000 PCU/orë V/K = 0,37	19,7%
[RTU 1-4-4] Rruga “Aleksander Moisiu”	-	0,92	900 PCU/orë V/K = 0,60	2 400 PCU/orë V/K = 0,45	17,4%
[RTU 1-4-7] “Rruga e Kavajës”	-	0,45	6 200 PCU/orë V/K = 2,38	17 600 PCU/orë V/K = 2,22	91,3%

Shënim: Vëllimet e trafikut janë në pikun e mëngjesit (6:00-9:00).

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

3) Zhvendosja e Stacionit Hekurudhor të Tiranës

Meqë në Tiranë nuk ka ende terminal të integruar për autobusët ndërqytetas, është shumë i nevojshëm integrimi i autobusëve ndërqytetas, ndërkombëtar dhe i linjave të furgonëve në një terminal me objektet e duhura. Kështu, Terminali i ri i Transportit Intermodal duhet të zhvillohet në vendin (rreth 85 000 m²), ku stacioni ekzistues hekurudhor i Tiranës do të zhvendoset (RTU 3-3-1), siç është planifikuar nga Bashkia. Stacioni i ri hekurudhor i Tiranës do të lidhet me linjat e tramvajit dhe linjat e autobusëve ndërqytetase dhe qytetase për një transferim të qetë. Prandaj, ky nënprojekt përfshin edhe zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës së bashku me heqjen e hekurudhës vetëm ndërmjet stacionit të vjetër dhe atij të ri. Gjatësia e hekurudhës ndërmjet stacionit hekurudhore të vjetër dhe atij të ri të Tiranës është rreth 4.3km.

(2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

1) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

Siç tregohet në Figurën 11.4.8, 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). Gjatësia e korsive të

përcaktuara për autobusë, që do të ndërtohet është rreth 22,9 km (RTU 2-2-1). Duhet të theksohet se për korsitë e përcaktuara për autobusë zhvillimi është kryesisht për linjat vijëdrejtë e autobusëve të tipit që lidh qendrën e qytetit me rrethinat nëpërmjet rrugëve radiale. 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 rrethinat nëpërmjet rrugëve radiale. Duke siguruar një shpejtësi operative relativisht të lartë, afati kohor mund të parashikohet, rrjedhimisht ulet koha e pritjes dhe tërhiqen më shumë pasagjerë.

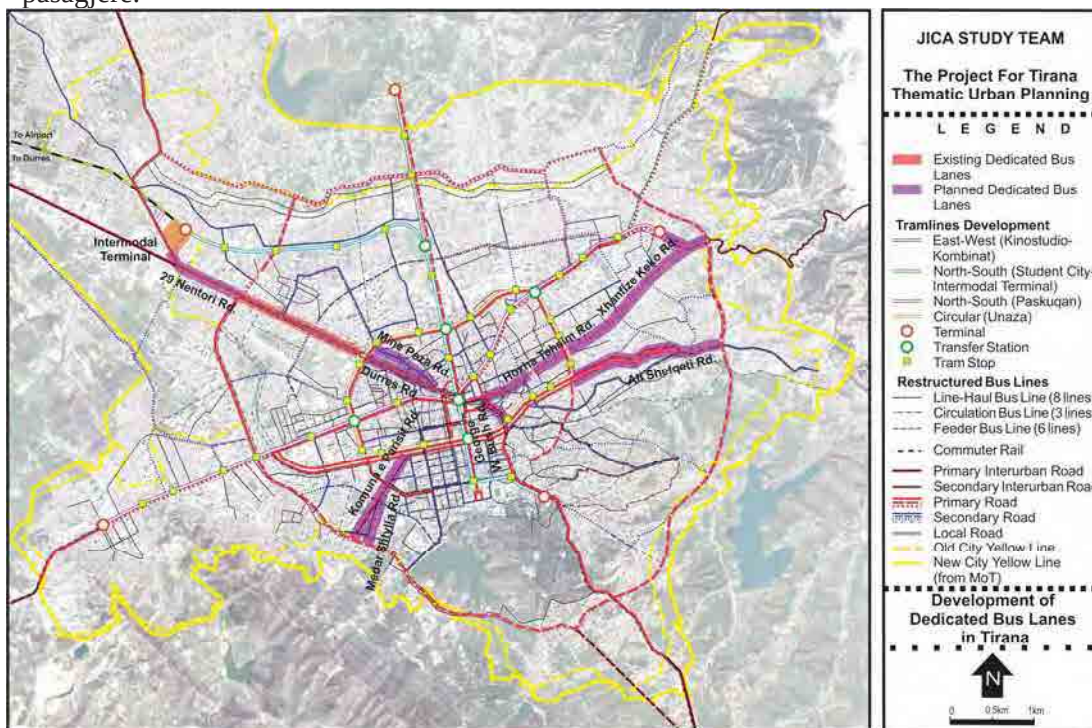
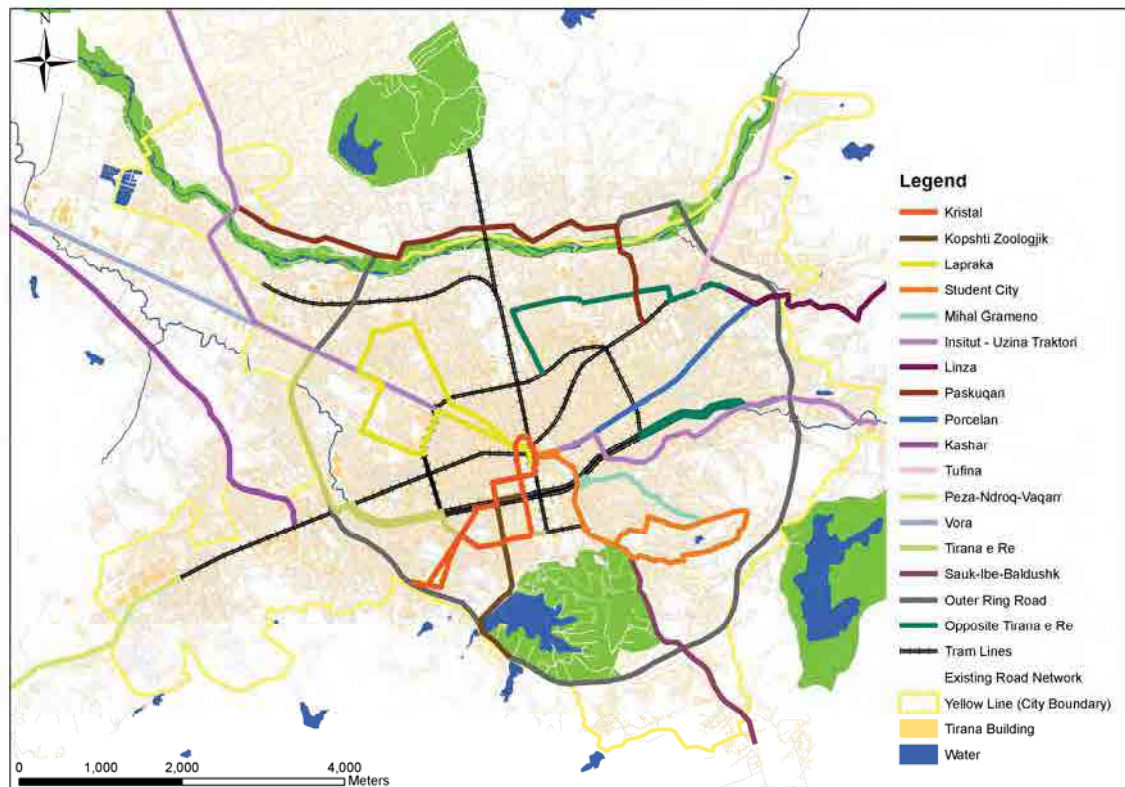


Figura 11.4.8 Vëndndodhja e Korsive të Përcaktuara për Autobusë (RTU 2-2-1)

Kur korsitë e përcaktuara për autobusë dhe linjat e tramvajit të jenë futur me një sistem bazë të transportit publik, itinerari i tanishëm i autobusëve do të riorganizohet në një mënyrë hierarkike dhe nën dritën e modeleve ekzistuese dhe të ardhshme të kërkesës së udhëtarëve, siç tregohet në Figurën 11.4.9. Do të ristrukturohen një total prej 11 linjash ekzistuese të autobusëve, dhe do të futen 4 linja të reja të autobusëve. Për më tepër, do të investohen autobusë të rinj me ajër të kondicionuar për të ristrukturuar linjat e autobusëve, siç tregohet në Tabelën 11.4.4.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

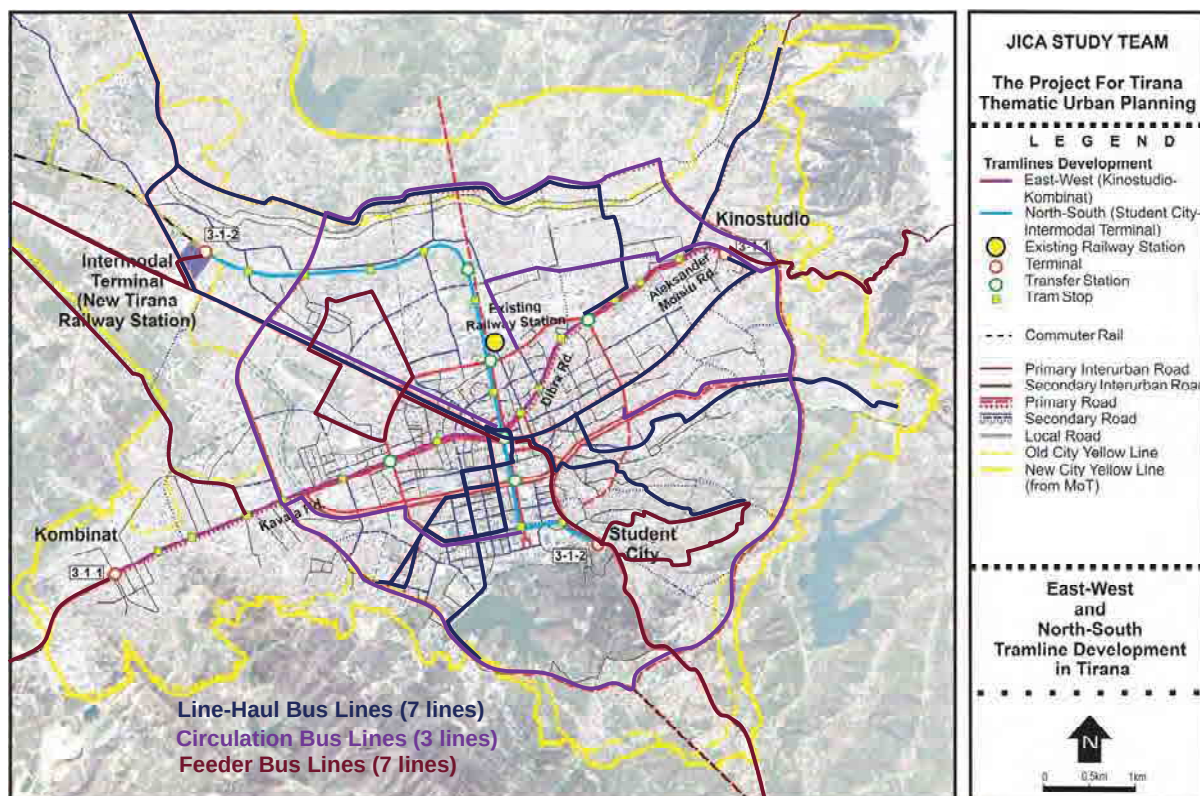
Figura 11.4.9 Ristrukturimi i Linjave Qytetase/ Rrethqytetase të Autobusëve (RTU 3-2-1)

Tabela 11.4.4 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-lbë-Baldushk	10 (17 të vjetër)
Qyteti Studenti (e re)	15	Kashari	14	Unaza e Jashtme (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

Linjat e propozuara të autobusëve janë kategorizuar në tri lloje shërbimesh, shërbimet e autobusëve vijëdrejtë, shërbimet e autobusëve qarkullues dhe shërbimet e autobusëve të zonave periferike ushqyese. Ata do të plotësojnë sistemin kryesor të transportit publik të qytetit, që janë: linjat e tramvajit, duke shërbyer për tërë popullsinë e zonës metropolitane të Tiranës, siç tregohet në Figurën 11.4.10.



Burimi: Ekipi studimor i JICA-s

Figura 11.4.10 Rrjeti i Transportit Publik, që Mbulohet nga Projekti Parësor 3

2) Zhvillimi i Rrugëve Radiale

Në mënyrë që të zhvillohen dy linjat e mësipërme të tramvajit, është thelbësore të sigurohet TeK e korsive të përcaktuara për autobusë, ndërsa ruhet kapaciteti i rrugëve radiale ekzistuese nëpërmjet rindërtimit dhe zgjerimit të rrugëve. Kështu, projektet për zhvillimin e Rrugës “Hoxha Tahsim” e “Xhanfize Keko” (RTU 1-4-2) dhe rruga “Komuna e Parisit” e “Medar Shtylla” (RTU 1-4-3) janë të përfshira në kuadër të zhvillimit nënprojekteve të korsive të përcaktuara për autobusë. Në Tabelën 11.4.5 janë pasqyruar gjatësitë e rrugëve, vëllimi orar i trafikut sot dhe në të ardhmen dhe raportet V/K në pikun e mëngjesit dhe rezultati i një vlerësimit ekonomik të këtyre projekteve. Ndërsa NBKE e të gjitha këtyre projekteve përmbush normën e synuar prej 10%, Projekti Parësor 3 si një e tërë do të prodhojë një NBKE shumë më të lartë, duke sjellë edhe përfitime të mjaftueshme neto në zonën metropolitane të Tiranës, siç përshkruhet më vonë në nënkapitullin 11.5.2.

Tabela 11.4.5 Analizat e Hollësishme dhe Sasiore e Projekteve Rrugore për Zhvillimin e Korsive të Autobusëve

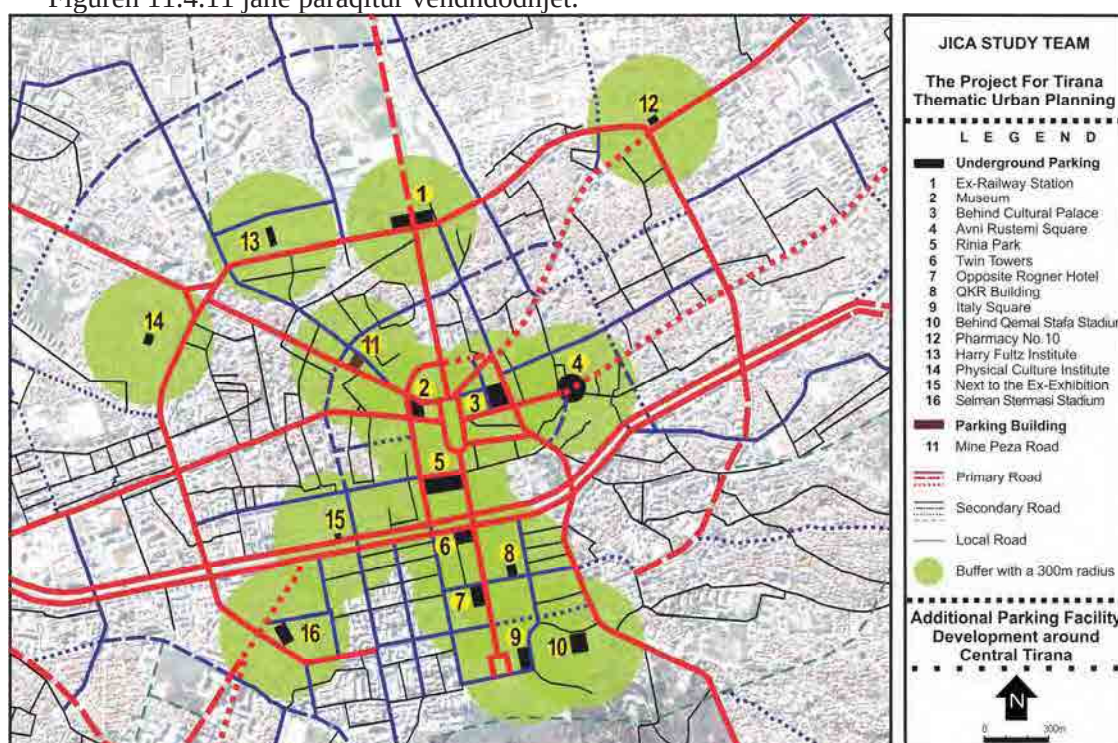
Projektet e Rrugëve	Ndërtim i Ri (km)	Rindërtim (km)	Trafiku i Sotshëm (2012)	Trafiku në të Ardhmen (2027)	NBKE
[RTU 1-4-2] Rruga "Hoxha Tahsim" e "Xhanfize Keko"	-	3,06	1 400 PCU/orë V/C = 1,45	3 100 PCU/orë V/C = 0,58	17,4%
[RTU 1-4-3] Rruga "Komuna e Parisit" e "Medar Shtylla"	0,60	1,06	1 300 PCU/orë V/C = 0,89	2 300 PCU/orë V/C = 0,44	23,2%

Shënim: Vëllimet e trafikut janë në pikun e mëngjesit (6:00-9:00).
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

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

1) Zhvillimi i Sistemit të Parkimit

Për zhvillimin e sistemit të parkimit, para së gjithash, objektet shtesë të parkimit duhet të zhvillohen në ZQB për të larguar parkimin nga rrugët kryesore dhe dytësore, për të siguruar hapësirë për transportin publik dhe biçikletat duke ruajtur të njëjtin kapacitet të trafikut (RTU 2-3-1). Kjo duhet të jetë hapi i parë, që duhet marrë për të realizuar linjat e tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë në Projektin Parësor 3. Sidomos përreth zonës së korridorit të Unazës së Brendshme, në të cilën shumica e rrugëve janë kthyer në rrugë për këmbësorë, objektet shtesë parkimi janë propozuar kryesisht si parkime nëntokësore dhe në Figurën 11.4.11 janë paraqitur vendndodhjet.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.11 Objekte Shtesë të Parkimit në ZQB (RTU 2-3-1) dhe Zona e Mbulimit

Duke hamendësuar zonën e mbulimit 300 metra nga secili vend parkimi ose ecje në këmbë për 5 minuta, në të njëjtën figurë tregohet edhe se sa sipërfaqe në brendësi të ZQB mbulohet nga objektet e parkimit. Edhe pse kapaciteti shtesë i parkimit prej 7 500 automjeteve do të mirëmbulojë numrin e automjeteve të parkuara në rrugë, që do të largohen (psh., rreth 3 200 automjete), zgjerimi i zonës së mbulimit mbetet një çështje.

Në RTU 2-3-1, gjithashtu do të sigurohet një sistem informacioni për parkimin, për të mirëudhëzuar përdoruesit e makinave në parkimet më të përshtatshme publike dhe private së bashku me informacionin e parkimit që zotërohet nëpërmjet pajisjeve të informacionit të tilla, si: tabelat e informacionit të parkimit (Figura 11.4.12).

[Qyteti Yeovil, Angli]



[Stamboll, Turqi]



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.12 Shembuj të Tabelave të Informacionit të Parkimit

Vendndodhja e tabelave të informacionit të parkimit janë propozuar në hyrjet e rrugëve të mëposhtme:

- Rruga e “Durrësit”,
- Rruga e “Kavajës”,
- Shëtitëria “Bajram Curri”(ana perëndimore),
- Rruga “Komuna e Parisit”,
- Rruga e “Elbasanit”,
- Rruga “Xhanfize Keko”,
- Rruga e Dibrës, dhe
- Shëtitëria Kryesore (ana veriore).

Përveç kësaj, tabelat e informacionit të parkimit gjithashtu duhet të jenë të vendosura në hyrjet e 16 vendeve të parkimit të propozuara.

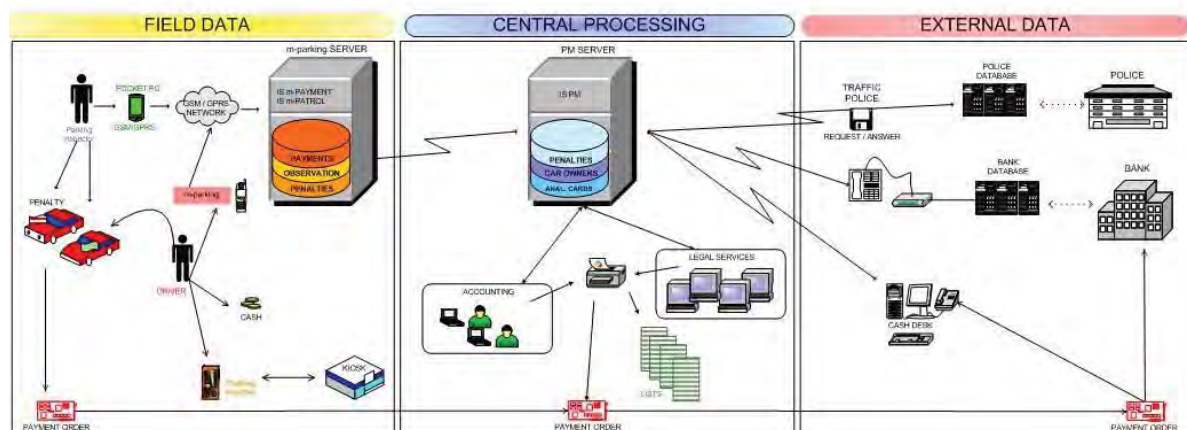
2) Sistemi i Çmimit të Parkimit

Çmimi i parkimit (RTU 2-3-2) mund të zbatohet si një politikë e frytshme e MKT (menaxhimi i kërkesës së transportit). Automjetet e parkuara, janë ose të vendosura ose jo në rrugë, do të paguajnë para. Niveli fillestar i çmimit është bazuar në tarifën e tanishme e zbatuar zakonisht prej 100 lekë për orë. Nëse tarifat e parkimit bëhen më të larta, automjetet private do të largohen nga hyrja në ZQB dhe do të zhvendosen në transportin publik dhe kjo gjendje mund të jetë relativisht e lehtë kontrollueshme.

Duke u përqendruar në ZQB, Ekipi Studimor në bazë të të dhënave të vitit 2012, vlerëson se rreth 38 000 automjete udhëtojnë për në/nga ZQB në orën pik të mëngjesit. Në të ardhmen, për shembull, në vitin 2027, nëse nuk zbatohet çmimi parkimit, Ekipi Studimor parashikon rreth 102 000 automjete, një numër rreth 2,7 herë më shumë me nivelin e tanishëm, do të udhëtojnë për në/nga ZQB në orën pik të mëngjesit. Nga ana tjetër, ekipit Studimor parashikon që, me çmimet e parkimit prej 500 lekë për udhëtim, numri i automjeteve që do të udhëtojnë për në/nga ZQB në orën pik të mëngjesit do të jetë rreth 38 000 automjete, të cila do të ruajë pak a shumë të njëjtën gjendje me të sotmen. Kështu, çmimi i parkimit është shumë i rëndësishëm për të nxitur përdorimin e transportit publik dhe për të mbajtur numrin e udhëtimeve të automjeteve në ZQB siç është tani.

Në Figurën 11.4.13 është ilustruar skema e tanishme konceptuale e pagesës së parkimit dhe sistemi i kontrollit. Përbërësit e nevojshëm në këtë sistem çmimi parkimi janë treguar më poshtë:

- Sistemi i pagesës së parkimit nëpërmjet telefonisë së lëvizshme,
- Sistemi me kartat gërvishtëse si një alternativë pagese,
- Software/sistem,
- Personeli i zbatimit me pajisje të veçanta,
- Personeli i Bashkisë i përfshirë në procesin e kontrollit,
- Sinjalistika rrugore dhe vijëzimet,
- Trajtim i veçantë financiar për rezidentët.



Burimi: Konsulenti i Parkimit Peter Guest, Një Sistem Parkimi në Tiranë, Raporti përfundimtar

Figura 11.4.13 Skema Konceptuale e Pagesës së Parkimit dhe e Kontrollit

11.4.4 Programi i Zbatimit

(1) Vlerësimet e Kostos

Viti bazë i këtij projekti është 2012. Të gjitha shpenzimet dhe të ardhurat janë shprehur në nivelin e çmimeve të vitit 2012. Parakushtet e tjera janë të njëjta siç shpjegohet në nënkapitullin 11.2.4.

1) Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

Në Tabelën 11.4.6 është paraqitur kostoja e nënprojektit të zhvillimit të linjave të tramvajit duke përfshirë tarifën konsulente, kontigjencën fizike, TVSH dhe koston e blerjes së tokës. Kostoja totale e nënprojektit është rreth 31 miliardë lekë. Kostoja vjetore e funksionimit dhe e mirëmbajtjes është 443,7 milionë lekë/vit për shumën e nënprojektit

Tabela 11.4.6 Kostoja e Projektit: Nënprojekti i Zhvillimit të Linjave të Tramvajit

[Njësia: milionë lekë]

	Tramvaji Lindje- Perëndim (RTU 3-1-1)	Tramvaji Veri-Jug (RTU 3-1-2)	Rruga "Dibrës" (RTU 1-4-1)	Rruga "Aleksandër Moisiu" (RTU 1-4-4)	Rruga "Kavajës" (RTU 1-4-7)	Zhvendosja e Stacionit (RTU 3-3-1)	Shuma e Nënprojektit
Toka*	221	339	793	586	1,279	849	4 068
Punët Civile	5 163	3 774	364	458	661	221	10 642
Ndërtesë	1 666	2 017	0	0	0	978	4 661
Makineri	3 599	2 660	0	0	0	0	6 260
Pajisje	950	720	0	0	0	16	1 685
Shuma	11 378	9 171	364	458	661	1 215	23 247
Shërbimi i Konsulencës (5%)	474	382	15	19	28	51	969
TVSH (20%)	1 991	1 605	64	80	116	213	4 068
Kosto Bazë	11 947	9 629	382	481	694	1 276	24 410
Kontigjenca Fizike (10%)	1 195	963	38	48	69	128	2 441
Gjithsej	13 384	10 965	1 293	1 174	2 171	2 338	31 325
Kostoja Vjetore F&M	249,3	181,8	3,4	2,5	6,7	-	443,7

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Meqë linjat e tramvajit do të ndërtohen në rrugë ose në gjurmët ekzistuese hekurudhore, për shpronësimin e tokës nuk është parashikuar asnjë kosto. Kështu, sektori privat është përgjegjës për investimin fillestar, duke përfshirë ndërtimin, sistemin e sinjalizimit dhe mjetet. Funksionimi 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 Stacionit Hekurudhor të Tiranës.

2) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

Në Tabelën 11.4.7 është paraqitur kostoja e nënprojektit të korsive të përcaktuara për autobusë duke përfshirë tarifën konsulente, kontigjencën fizike, TVSH dhe koston e blerjes së tokës. Kostoja totale e projektit është afërsisht 7 miliardë lekë. Kostoja vjetore e funksionimit dhe e mirëmbajtjes është 42,7 milionë lekë/vit për shumën e nënprojektit.

Tabela 11.4.7 Kostoja e Projektit: Nënprojekti i Zhvillimit të Korsive të Përcaktuara për Autobusë

[Njësia: milionë lekë]

	Korsitë për Autobusë (RTU 2-2-1)	Ristrukturimi Linjave të Autobusëve (RTU 3-2-1)	Rruga "Hoxha Tahsim" & "Xhanfize Keko" (RTU 1-4-2)	"Komuna e Parisit" & "Medar Shtylla" (RTU 1-4-3)	Totali i Nënprojektit
Toka*	0	0	1 081	176	1 257
Punët Civile	602	0	1 256	117	1 974
Ndërtesë	0	0	0	0	0
Makineri	0	3 234	0	0	3 234
Pajisje	0	0	0	0	0
Gjithsej	602	3 234	1 256	117	5 208
Shërbimi i Konsulencës (5%)	25	135	52	5	217
TVSH (20%)	105	566	220	20	911
Kosto Bazë	632	3 395	1 318	123	5 468
Kontigjenca Fizike (10%)	63	340	132	12	547
Gjithsej	695	3 735	2 640	328	7 398
Kosto Vjetore F&M	30,1	-	8,2	4,4	42,7

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

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. Funksionimi dhe mirëmbajtja mund të mbështetet nga Bashkia e Tiranës, (psh, sektori publik) me anë të 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, Sigurimi i Objekteve të Parkimit dhe Çmimi i Parkimit

Në Tabelën 11.4.8 është paraqitur kostoja e nënprojektit të largimit të parkimit nga rrugët dhe sigurimi i objekteve të parkimit duke përfshirë tarifën konsulte, kontigjencën fizike, TVSH dhe koston e blerjes së tokës. Kostoja gjithsej e nënprojektit të largimit të parkimit nga rrugët dhe sigurimi i objekteve të parkimit së bashku me çmimin e parkimit është rreth 12 miliardë lekë. Kostoja vjetore e funksionimit dhe e mirëmbajtjes është 709,9 milionë lekë/vit për shumën e nënprojektit.

Tabela 11.4.8 Kostoja e Projektit: Nënprojekti i Zhvillimit të Parkimit

[Njësia: milionë lekë]

	Objektet e Parkimit/ Sistemi i Informacionit të Parkimit (RTU 2-3-1)	Sistemi i Çmimit të Parkimit (RTU 2-3-2)	Shuma e Nënprojektit
Toka*	0	0	0
Punët Civile	3 172	0	3 172
Ndërtesë	6 309	0	6 309
Makineri	0	73	73
Pajisje	583	194	777
Gjithsej	10 064	267	10 331
Shërbimi i Konsulencës (5%)	419	11	430
TVSH (20%)	1 761	47	1 808
Kosto Bazë	10 567	280	10 848
Kontigjenca Fizike (10%)	1 057	28	1 085
Gjithsej	11 624	309	11 933
Kosto Vjetore F&M	496,4	213,5	709,9

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

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.

Në Tabelën 11.4.9 është paraqitur kosto, e përgjithshme e Projektit Parësor 3, e cila është rreth 51 miliardë lekë, nga të cilat rreth 31 miliardë lekë për zhvillimin e linjave të tramvajit, 7 miliardë lekë për zhvillimin e korsive të përcaktuara për autobusë dhe 12 miliardë lekë për zhvillimin e parkimit. Kostoja vjetore e funksionimit dhe e mirëmbajtjes është 443,7 milionë lekë/vit për zhvillimin e linjave të tramvajit, 42,7 milionë lekë/vit për zhvillimin e korsive të përcaktuara për autobusë dhe 709,9 milionë lekë/vit për zhvillimin e parkimit, për një shumë të përgjithshme prej 1 196,3 milionë lekë/vit.

Tabela 11.4.9 Kostoja e Projektit: Projekti Parësor 3

[Njësia: milionë lekë]

	Zhvillimi i Linjave të Tramvajit	Zhvillimi i Korsive për Autobusë	Zhvillimi i Parkimeve	Gjithsej
Toka*	4 068	1 257	0	5 325
Punët Civile	10 642	1 974	3 172	15 788
Ndërtesë	4 661	0	6 309	10 970
Makineri	6 260	3 234	73	9 566
Pajisje	1 685	0	777	2 462
Gjithsej	23 247	5 208	10 331	38 787
Shërbimi i Konsulencës (5%)	969	217	430	1 616
TVSH (20%)	4 068	911	1 808	6 788
Kosto Bazë	24 410	5 468	10 848	40 726
Kontigjenca Fizike (10%)	2 441	547	1 085	4 073
Gjithsej	31 325	7 398	11 933	50 656
Kostoja Vjetore F&M	443,7	42,7	709,9	1 196,3

* Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(2) Afati i Zbatimit

1) Afati i Zbatimit

Në Tabelën 11.4.10 është përgatitur afati i zbatimi të Projektit Parësor 3 duke marrë parasysh këto aspekte:

- Zhvillimi linjave të tramvajit duhet të fillojë me zhvillimin e rrugëve radiale përkatëse dhe zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës, në mënyrë që të sigurohet hapësirë e mjaftueshme për ndërtimin e linjave të tramvajit
- Zhvillimi i korsive të përcaktuara për autobusë duhet të fillojë me zhvillimin e rrugëve radiale përkatëse, në mënyrë që të sigurohet hapësirë e mjaftueshme për ndërtimin e korsive të autobusëve. Meqë funksionimi i disa linjave të autobusëve duhet të fillojë pas përfundimit të Unazës së Jashtme, ajo do të përfundojë më vonë se dy nënprojektet e tjera.

Ajo do të kërkojë rreth 8 vjet (2013-2020), për të përfunduar të gjitha punimet. Përgatitja e projektit, e cila përfshin projektin bazë, projektin e hollësishëm dhe tenderimin, është planifikuar për gjashtë muaj deri në një vit në varësi të secilit zë të projektit, e ndjekur nga puna kryesore.

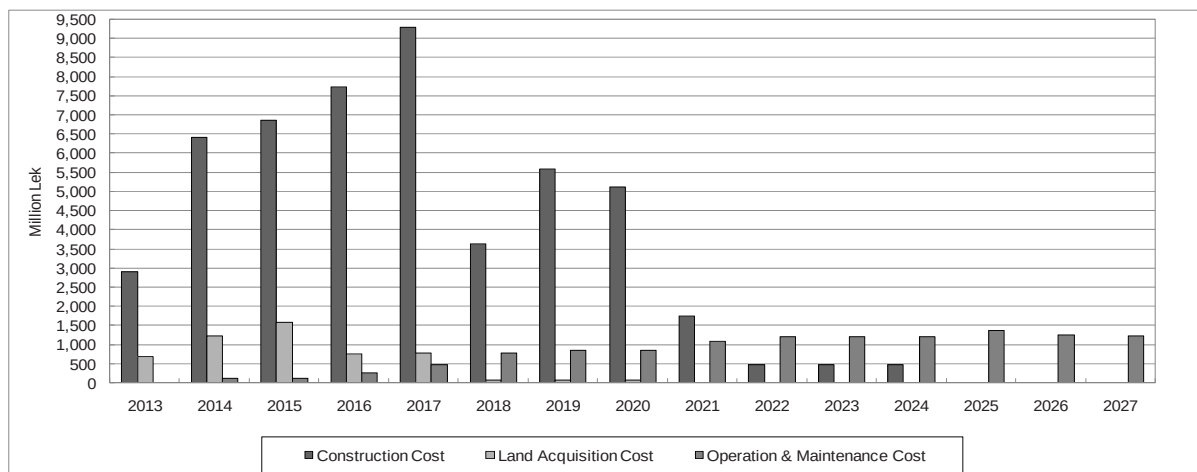
Tabela 11.4.10 Afati i Zbatimit të Projektit Parësor 3

						Year									
						2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tramlines Development															
	RUT 3-1-1: East-West (Kinostudio-Kombinat) Tramline														
	RUT 3-1-2: North-South (Student City-Intermodal Terminal) Tramline														
	RUT 1-4-1: Dibra Road														
	RUT 1-4-4: Aleksander Moisiu Road														
	RUT 1-4-7: Kavaja Road														
	RUT 3-3-1: Relocation of Tirana Railway Station														
Dedicated Bus Lanes Development															
	RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage I: Durrës, 29 Nentori, George W. Bush and Elbasan Roads														
	RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage II: Komuna e Parisit, Medar Shtylla and Tish Dahia Roads														
	RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage III: Hoxha Tahsim, Xhanfize Keko and Solir Caci Roads														
	RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage IV: Ali Shefqeti Road														
	RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lines, Stage I: Kristal, Kopshti Zoologjik, Lapraka, Student City, Mihal Grameno, Institut-Uzina Traktori														
	RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lines, Stage II: Linza, Paskuqan, Porcelan, Kashar, Tufina, Peza-Ndroq-Vaqarr														
	RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lines, Stage III: Vora, Tirana e Re, Sauk-Ibe-Baldushk														
	RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lines, Stage IV: Outer Ring, Opposite Tirana e Re														
	RUT 1-4-2: Hoxha Tahsim & Xhanfize Keko Road														
	RUT 1-4-3: Komuna e Parisit & Medar Shtylla Road														
	Parking Development														
		RUT 2-3-1: Parking Facilities/Parking Information System													
		RUT 2-3-2: Parking Pricing System													

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

2) Alokimi i Kostos Vjetore

Kostoja e përgjithshme e Projektit Parësor 3 arrin në 62,7 miliardë lekë në periudhën 2013-2027, ku kostoja për investime është 50,7 miliardë lekë dhe për funksionimin dhe mirëmbajtjen është 12,0 miliardë lekë. Në figurën 11.4.14 është paraqitur kostoja vjetore e Projektit Parësor 3 e bazuar në afatin e zbatimit të mësipërm.



Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Figura 11.4.14 Alokimi Vjetor i Kostos së Investimit dhe F&M të Projektit Parësor 3 (2013-2027)

11.5 Analiza Financiare dhe Ekonomike

11.5.1 Analiza Financiare

Analiza financiare e dy projekteve të zhvillimit të tramvajit (Linja Lindje-Perëndim: RTU 3-1-1 dhe Linja Veri-Jug Line: RTU 3-1-2) është kryer në këtë nënkapitull duke krahasuar kostot përkatëse financiare dhe të ardhurat e Rastit “Me Projekt” dhe Rasti “Pa Projekt”.

(1) Hamendësimet Bazë

Në vijim janë renditur hamendësimet bazë, që përdoren për analizën financiare të projekteve të zhvillimit të linjave të tramvajit. Kjo vlen edhe për analizën ekonomike të tri projekteve parësore, vetëm nëse nuk është përmendur ndryshe.

1) 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).

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. Studimi hamendëson 3,0% normën vjetore të inflacionit gjatë jetës së projektit, e cila është shkalla e synuar e inflacionit e përcaktuar nga Banka e Shqipërisë për vitin 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.

3) Kontigjencat

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

4) Taksat

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

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

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

Për investimet publike, NBKF e synuar është përcaktuar në 0%. Kjo do të thotë, se publiku do të marrë shumën e të ardhurave të mjaftueshme vetëm për të mbuluar kostot e investimit.

Është hamendësuar se investitorët privatë, qofshin vendas ose të huaj, do të kenë mundësi për të marrë kredi bankare për të paguar për këtë projekt. Normat mbizotëruese afatgjata të kreditimit të korporatave e bankave tregtare në Shqipëri janë në diapazonin prej 13,0% në kohën e Studimit. Norma reale e interesit është llogaritur në 9,7%, duke zbritur normën e pritur të inflacionit prej 3,0% për vitin 2012 ($1,13/1,03$ (norma e inflacionit) - 1 = 0,097). NBKF e synuar e investitorëve private vendor është përcaktuar në 13,5%, duke përfshirë shpenzimet administrative të kredisë, fitimet dhe risqet.

Ndërkohë, norma e synuar e investitorëve të huaj duhet të jetë më e ulët. Investitorët

japonezë, për shembull, duhet të kenë akses në kreditë me normën reale të interesit prej 1,55% apo më shumë. Kështu, norma e synuar e investitorëve të huaj është hamendësuar të jetë 7% në bazë të kostove administrative të kredisë, përfitimet dhe risqet.

Përqindja ndërmjet investitorëve të huaj dhe atyre vendorë privatë është përcaktuar respektivisht në 60% dhe 40%, bazuar në përqindjen e shumës së investimeve të huaja dhe vendore të projektit. Nëse projektet janë investuar vetëm nga sektori privat, mesatarja e ponderuar e synuar e NBKF për investitorët do të jetë 9,6%.

Tabela 11.5.1 NBKF e Synuar nga Investitorët

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) Kostoja Financiare e Projektit

Kostot financiare të projektit janë të përbëra nga shpenzimet për investime dhe shpenzimet e funksionimit dhe mirëmbajtjes (F&M).

1) Kostot e Investimit

Kostot financiare të investimeve të projekteve janë llogaritur në bazë të koston së përgjithshme të investimit inxhinierik të paraqitura si në nënkapitujt e mëparshëm.

Tabela 11.5.2 Kostot Financiare Fillestare të Investimeve të Dy Linjave të Tramvajit

[Njësia: milion lekë]

	Linja Lindje-Perëndim	Linja Veri-Jug	Gjithsej
Toka*	221	339	560
Punët Civile	5 163	3 774	8 937
Ndërtesë	1 666	2 017	3 683
Makineri	3 599	2 660	6 260
Pajisje	950	720	1 669
Gjithsej	11 378	9 171	20 549
Shërbimi i Konsulencës (5%)	474	382	856
TVSH (20%)	1 991	1 605	3 596
Kosto Bazë	11 947	9 629	21 576
Kontigjenca Fizike (10%)	1 195	963	2 158
Kosto Gjithsej e Investimit Financiar	13 384	10 965	24 349

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Nuk do të ketë investime zëvendësuese. Më poshtë është përmbledhur jetëgjatësia e aseteve të investuara.

Tabela 11.5.3 Jetëgjatësia e Pritur e Aseteve për Financim

Punët Civile	50 vjet
Ndërtesë	50 vjet
Makineri dhe Pajisje	30 vjet

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Në analizë nuk është marrë parasysh vlera e rikuperimit nga shitja e asetëve në fund të jetës.

2) Kostoja e Funksionimit

Në Tabelën 11.5.4 janë paraqitur kostot financiare të funksionimit të projekteve, siç llogaritet në nënkapitujt e mëparshëm.

Tabela 11.5.4 Kostot Vjetore të F&M së Dy Linjave të Tramvajit në 2021-2050

[Njësia: milionë lekë]

	Linja Lindje-Perëndim	Linja Veri-Jug	Gjithsej
Kostoja e Personelit	166,2	122,9	289,1
Kostoja e Lëndës Djegëse	27,7	19,7	47,4
Kostoja e Mirëmbajtjes	55,4	39,3	94,7
Të tjera	0,0	0,0	0,0
Gjithsej	249,3	181,8	431,1

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

(3) Të Ardhurat Financiare të Projektit

1) Tarifa

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

2) Numri i Udhëtarëve

Numri i udhëtarëve për çdo linjë tramvaji është përmbledhur në nënkapitujt e mëparshëm.

3) Të Ardhurat e Tarifave

Tabela 11.5.5 Të Ardhurat e Tarifave të Dy Linjave të Tramvajit

[Njësia: milionë lekë]

	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

(4) Vlerësimi Financiar

Deklaratat e parave kesh të dy projekteve të zhvillimit të tramvajit janë përgatitur dhe NBKF llogaritet siç është përmbledhur në Tabelën 11.5.6. 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, ajo do të prodhojë një NBKF prej 23,0%, që është gjithashtu mjaft e lartë për të tërhequr investimet private.

Tabela 11.5.6 NBKF e Projekteve të Tramvajit

	NBKF
Linja Lindje Perëndim	26,1%
Linja Veri Jug	15,2%
Kombinimi i Dy Linjave	23,0%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Bashkëzhvillimi i dy projekteve të tramvajit do të jetë financiarisht i realizueshëm ndërsa NBKF e projektit (23,0%) është më i lartë sesa kthimi i prituri i investitorëve privatë prej 9,6%.

Tabela 11.5.7 Përmbledhja Financiare e Projekteve të Tramvajit

[Njësia: milionë lekë]

Investimi Fillestar i Dy Linjave të Tramvajit	Investimet Private					NBKF e Projektit
	Të huaj	Vendas	Pjesa e Huaj (%)	Pjesa e Vendit (%)	Mesatarja e Ponderuar e Synuar e NBKF	
24 349	14 610	9 740	60%	40%	9,6%	23,0%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.5.2 Analiza Ekonomike

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

(1) Hamendësimet për Analizën Ekonomike

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 parësore.

1) Norma e Brendshme e Kthimit Ekonomik (NBKE)

NBKE është një indeks, që tregon frytshmëri për përdorimin e kapitalit të vogël, duke treguar përqindjen mesatare të kthimit, që mund të pritët çdo vit për ekonominë kombëtare përmes investimeve të planifikuara. Institucionet financiare ndërkombëtare si Banka Botërore dhe Banka Aziatike e Zhvillimit zbatojnë normën e zbritjes sociale nga 10% deri në 12%, në vendet në zhvillim.

Projekti përcakton NBKE e synuar prej 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) Kostoja Financiare e Projektit

Kostot financiare të projektit përfshijnë shpenzimet për investime dhe shpenzimet e funksionimit dhe mirëmbajtjes, të cilat do të jenë baza për llogaritjen e kostove ekonomike të projektit.

a) Kostot Fillestare Financiare të Investimit

Kostot financiare të investimeve të projekteve janë llogaritur në bazë të kostos së përgjithshme të investimit inxhinierik të paraqitura si në nënkapitujt e mëparshëm.

Tabela 11.5.8 Kostot Fillestare Financiare të Investimit e Tri Projekteve Parësore

[Njësia: milionë lekë]

	PP1	PP2	PP3
Toka*	7 378	1 423	5 325
Punët Civile	8 821	815	15 788
Ndërtesë	0	0	10 970
Makineri	0	0	9 566
Pajisje	0	0	2 462
Nën-totali	8 821	815	38 787

Shërbimi i Konsulencës (5%)	368	34	1 616
TVSH (20%)	1 544	143	6 788
Kosto Bazë	9 262	856	40 726
Kontigjenca Fizike (10%)	926	86	4 073
Gjithsej	18 304	2 506	50 656

*Kostot financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimin e konsulencës ose kontigjencës fizike.
Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Nuk do të ketë investime zëvendësuese. Më poshtë është përmbledhur jetëgjatësia e aseteve të investuara.

Tabela 11.5.9 Jetëgjatësia e Pritur e Aseteve për Financim

Punët Civile	50 vjet
Ndërtesë	50 vjet
Makineri dhe Pajisje	30 vjet

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Në analizë nuk është marrë parasysh vlera e rikuperimit nga shitja e aseteve në fund të jetës.

b) Kostot Financiare të Funkzionimit

Në Tabelën 11.5.10 tregohen kostot financiare të funksionimit të projekteve siç është llogaritur në nënkapitujt e mëparshëm.

Tabela 11.5.10 Kostot Vjetore të Funkzionimit & Mirëmbajtjes së Tri Projekteve Parësore në 2021-2050

	[Njësia: milionë lekë/vit]		
	PP1	PP2	PP3
Kosto e Personelit	0,0	0,0	541,2
Kosto e Lëndës Djegëse	0,0	0,0	247,2
Kosto e Mirëmbajtjes	0,0	0,0	94,7
Të tjera	38,7	5,0	313,2
Totali	0,0	0,0	0.0
Kosto e Personelit	38,7	5,0	1 196,3

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

3) Kostot Ekonomike të Projektit

Në parim, në kostot ekonomike të projektit janë përjashtuar barra fiskale të tilla si taksat, dhe subvencionet. Kostot ekonomike të projektit janë llogaritur duke përjashtuar TVSH prej 20% nga shpenzimet financiare të mësipërme të projektit.

4) Përfitimet Ekonomike

Studimi e merr parasysh uljen e kohës së udhëtimit dhe shpenzimet e udhëtimit për udhëtarët e rrugës dhe transportit publik (tramvaji dhe autobusët) ndërmjet Rastit “Me Projekt” dhe Rastit “Pa Projekt” si njësiti e përfitimit ekonomik të secilit projekt parësor.

Shuma e përfitimit e çdo zëri të përfitimit ekonomik për secilin projekt parësor është llogaritur duke përdorur këto njësi bazë.

a) Zvogëlimi në Vlerën e Kohës së Udhëtimit

- Transporti Rrugor

Në Tabelën 11.5.11 janë përmbledhur njësitet bazë të vlerës së kohës së funksionimit të automjeteve. Të dhënat origjinale janë marrë nga Ministria Japoneze e Tokës, Infrastrukturës, Transportit dhe Turizmit (MTIT)¹ dhe janë përshtatur me çmimin shqiptar në përputhje me PBB për frymë në GFB (grupi i fuqisë blerëse) të të dy vendeve.

Tabela 11.5.11 Njësitet Bazë të Vlerës së Kohës së Funksionimit në Shqipëri në 2012

[lekë/minutë/automjet]	
Automjete për Udhëtarë	13,5
Autobusë	125,8
Kamionë të Vegjël	16,1
Kamionë Normale	21,6

Burimi: MTIT dhe ekipi Studimor i JICA-s

- Transporti Publik

Koha e udhëtimit duke përdorur transportin publik është konvertuar në vlerën e kohës duke përdorur PBB për frymë/orë (147 lekë), siç llogaritet në Tabelën 11.5.12.

Tabela 11.5.12 Njësitet Bazë të Vlerës së Kohës në Shqipëri në 2012

[Njësia: lekë]	
(1)PBB për frymë	435 240 lekë*
(2)Orët Vjetore të Llogaritura të Punës	1 926 orë
(3) PBB për frymë /orë	
(4) Në punë ((1)/(2))	226
(5)Të tjera-përrjashtuar Punën (30% x (4))	68
(6)Mesatarja e ponderuar e PBB/frymë/orë**	147

* Nga dollari amerikan është kthyer në lekë \$4 030 (burimi: Banka Botërore)

**Pjesa e 'Në Punë' dhe 'Të tjera-përrjashtuar Punën' është llogaritur në 50 në 50.

Burimi: Banka Botërore dhe Ekipi Studimor i JICA-s

b) Zvogëlimi në Kostot e Udhëtimit

- Transport Rrugor

Tabela në vijim përmbledh njësitet bazë të shpenzimeve të funksionimit të automjeteve në rrugët normale në zonën e qytetit. Të dhënat origjinale janë marrë nga (MTIT)² dhe janë përshtatur me çmimin Shqiptar në përputhje me PBB në GFB³ të të dyja vendeve.

¹ <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hyouka-syuhou/4pdf/s1.pdf>

² <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hyouka-syuhou/4pdf/s1.pdf>

³ Burimi: Banka Botërore

Tabela 11.5.13 Njësitë Bazë të Kostove të Funkcionimit të Automjeteve në Shqipëri në 2012

[Njësia: lekë/km]

km/orë	Automjete për Udhëtarë	Autobusë	Kamionë të Vegjël	Kamionë Normal
5	23,43	59,84	17,99	40,75
10	17,01	50,41	15,38	33,45
15	14,78	46,75	14,28	29,92
20	13,60	44,60	13,59	27,47
25	12,86	43,11	13,09	25,55
30	12,35	41,99	12,68	23,97
35	11,97	41,13	12,36	22,66
40	11,83	40,66	12,18	21,86
45	11,74	40,32	12,04	21,24
50	11,70	40,11	11,95	20,80
55	11,70	40,01	11,89	20,55
60	11,73	40,03	11,89	20,48

Burimi: MTIT dhe Ekipi Studimor i JICA-s

- **Transporti Publik**

Për shpenzimet e udhëtimit të udhëtarëve është përdorur tarifa e transportit publik. Nga analiza, TVSH-ja nuk është përfshirë në tarifë, ndërsa ajo është kosto (minus përfitimet) për udhëtarët.

(2) Vlerësimi Ekonomik

Lëvizja e parave nga tri Projektet Parësore është përgatitur bazuar në hamendësimet e mësipërme dhe NBKE është llogaritur siç tregohet në Tabelën 11.5.14. NBKE e të tri projekteve parësore së bashku 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 11.5.14 Përmbledhja e NBKE e Tri Projekteve Parësore në Sektorin e Rrugëve dhe Transportit Urban

	NBKE
PP 1	52.1%
PP 2	29.3%
PP 3	16.8%

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.5.3 Përfundim

Projekti i zhvillimit të dy linjave të tramvajit do të nxjerrin fitime të mjaftueshme për investimet private. Ndërkohë, NBKE e të tri Projekteve Parësore është mbi normën e synuar prej 10%. Ata, të gjithë do të sjellin përfitime ekonomike neto të mjaftueshme në rajon.

Duke pasur parasysh sa më sipër, është arritur në përfundimin se duhet të zbatohen të tre Projektet Parësore.

11.6 Vlerësimet Mjedisore

11.6.1 Qëllimi i Projekteve/Planeveprimeve të Propozuara

Në sektorin e rrugëve dhe transportit urban, janë studiuar këto katër plane të mëdha zhvillimi:

- Zhvillimi i Unazës së Jashtme (segmenti verior),
- Zhvillimi segmenteve, që mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme,
- Zhvillimi i linjave të tramvajit dhe i korsive të përcaktuara për autobusë,
- Zhvillimi i rrugëve radiale për linjat e tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë,
- Zhvillimi i sistemeve të parkimit.

Projektet e mëdha me përparësi zbatimin dhe zhvillimin e objekteve, të cilat mund të shkaktojnë ndikime negative në mjedis janë zgjedhur për vlerësim mjedisor dhe social (VMS).

(1) Zhvillimi i Unazës së Jashtme (Segmenti Verior)

1) Alternativat e Shqyrtuara

Në Tabela 11.6.1 tregohen katër (4) opsione (O_1 , O_2 , O_3 dhe *Opsioni Zero*) në planet e rrugës në segmentin verior, duke përfshirë *opsionin zero* ("pa bërë gjë").

Plani i propozuar është që të zhvillojë një segment rrugor në drejtimin paralel me lumin e Tiranës, një lumë natyror, që ka katër opsione, duke përfshirë *opsionin zero* e 1) O_1 : një mundësi për të zhvilluar një rrugë të re në pjesën jugore të lumit të Tiranës, 2) O_2 : një mundësi për të zhvilluar një rrugë të re në të dyja anët e lumit të Tiranës, së bashku me zhvillimin e parkut rekreativ dhe 3) O_3 : një mundësi për të zhvilluar një unazë duke shfrytëzuar një rrugë ekzistuese në pjesën veriore përgjatë lumit të Tiranës (e propozuar nga ekipi i Studimit). Në Figurën 11.6.1 tregohet vendndodhja e projektit të propozuar.

Tabela 11.6.1 Alternativat në Segmentin Verior të Unazës së Jashtme

	Rruga Jugore (O_1)	Rrugët në Dyja Anët e Lumit të Tiranës (O_2)	Rruga Veriore (O_3)	<i>Opsioni Zero</i>
Përmbledhje e Alternativave	Rruga e planifikuar është bazuar në Planin Rregullues, që është propozuar në vitin 1990 dhe në vitin 2008, e cila fillon në pikën e kalimit të rrugës kombëtare (Rruga e Arbrit), shkon paralel me pjesën jugore të Lumit të Tiranës dhe në fund përfundon në segmentin e përfunduar të unazës.	Plani i rrugës është propozuar nga Ministria e Transportit dhe Punëve Publike, e cila fillon në pikën e kalimit të rrugës kombëtare (Rruga e Arbrit), shkon me një drejtim paralel në të dyja pjesët e Lumit të Tiranës, lidhet me pjesën e përfunduar të unazës dhe rrugën ekzistuese kombëtare për në Shkodër së bashku me zhvillimin e parkut rekreativ në argjinaturë. Vendi nuk është me shkallë të lartë bimësie dhe tregon vetëm një pamje vizive modeste	Plani i rrugës fillon në pikën e kalimit të rrugës kombëtare (Rruga e Arbrit), kalon Lumin e Tiranës, shkon në pjesën e saj paralele në veri duke shfrytëzuar rrugën ekzistuese (Rruga e Paskuqanit), në fund përfundon në pjesën e përfunduar të unazës dhe lidhet me rrugën kombëtare në drejtim të Shkodrës.	Në pjesën veriore të qytetit nuk zhvillohet ndonjë unazë dhe janë lënë vetëm segmenti i përfunduar dhe ai që po ndërtohet.

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

2) Ndikimet Mjedisore dhe Sociale të Mundshme

Vendi ka rreth 350 000 prona joformale të përhapura në 320 000 ha. Veçanërisht, në pjesën veriore të qytetit, mjaft banorë ruralë kanë migruar në zonën përgjatë lumit të Tiranës duke zënë tokat dhe ndërtuar shtëpitë të tyre pa asnjë leje apo ndonjë plan nga Bashkia e Tiranës

ose qeveria qendrore pas vitit 1990, me rrëzimin e komunizmit. Për një histori të tillë, infrastruktura sociale, të tilla si: rrugë të asfaltuara me gjerësi të mjaftueshme ose kanalizimet nuk janë të zhvilluara plotësisht. Për më tepër, mbeturinat dhe ujërat e zeza/kanalizimet ishin hedhur ose shkarkuar direkt në lumë pa ndonjë trajtim. Zona e synuar, në përputhje me rrethanat, është përkeqësuar në kushtet sanitare me mbeturinat e hedhura dhe mjedisin e ujit të lumit me shkarkimin e drejtpërdrejtë të ujërave të zeza, gjithashtu është përkeqësuar edhe vlera piktoreske e saj.

Në Tabelën 11.6.2 tregohen rezultatet e ndikimeve mjedisore dhe sociale të vlerësuara. Çdo opsion zhvillimi, përveç *opsionit zero*, mund të kërkojë blerjen e tokës për të siguruar TeK e vendeve të projektit dhe të rezultojë në një shpronësim ose rivendosjen e shtëpive të banimit dhe institucioneve. Zhvillimi i rrugëve të reja në rastin e O_1 , O_2 dhe O_3 mund të rrisë edhe ndotësit e ajrit dhe zhurmat gjatë fazave të ndërtimit dhe funksionimit. Gjithashtu ndonëse *opsioni zero* gjithashtu mund të shkaktojë ndotjen e ajrit për shkak të bllokimeve të trafikut në të ardhmen me rritjen e kërkesës së trafikut.

Tabela 11.6.2 Rezultatet e Studimit: Unaza e Jashtme

Alternativat e Shqyrtuara		Rruga në Jug (O ₁)			Plani i Rrugës në të dy Anët e Lumit të Tiranës (O ₂)			Rruga në Veri (O ₃)			Opsioni Zero		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Elementët që do të Vlerësohen													
1. Mjedis Social	1.1 Çështja e Tokës / Rrishtimi	A	A	N	A	A	N	A	A	N	C	C	C
	1.2 Ekonomia Vendase e Jetesa	N	N	N	N	N	N	N	N	N	C	C	C
	1.3 Përdorimi i Tokës dhe Rezervat Vendase	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e Komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	B	B	N	B	B	N	B	B	N	C	C	C
	1.6 Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	B	B	N	B	B	N	B	B	N	C	C	C
	1.7 Trashëgimia Kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konfliktet Vendase	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
	1.9 Përdorimi i Ujit dhe të Drejtat e Ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti Publik përfshirë HIV/SIDA	C	B	N	C	B	N	C	B	N	A	A	A
	1.11 Rreziqet	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C	C
2. Mjedis Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat Nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Gjendja Hidrologjike	C	C	C	C	B	B	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedis Bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora e Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlera Vizive ose e Peizazhit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	B	B	B
	2.9 Ngrohja Globale	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	C
3. Ndotja	3.1 Ndotja e Ajrit	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	C	A
	3.2 Ndotja e Ujit	C	B	C	C	B	C	C	B	C	B	B	B
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e Ngurta	C	B	C	C	B	C	C	B	C	A	A	A
	3.5 Zhurmat dhe Dridhjet	C	B	C	C	B	B	C	B	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e rënda	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A
	3.8 Sedimentet e Lumit	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e Valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Pengimi i Rrezeve të Diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime;

- 1) Faza e Aktivitetit të Projektit
1: Para Ndërtimit, 2: Gjatë Ndërtimit, 3: Gjatë Funkcionimit
- 2) Niveli i Ndikimit
Ndikimi Negativ; A: Serioze, B: Dëgj, C: I papërfillshëm
Ndikimi Pozitiv: ++
N: Niveli i Ndikimit është i pa njohur.

(2) Zhvillimi i Akseve, që Mungojnë në Unazën e Brendshme / Mesme

1) Alternativat e Shqyrtuara

Në vend të zgjerimit të rrugës prej rreth 260 m ndërmjet Rrugës së “Barrikadave dhe Shëtitores “Zogu I” prapa “Tirana Hotel International” është propozuar zhvillimi i një rruge të re të Unazës së Brendshme, e cila sot është një segment rrethrotullimi dhe është shqetësim për trafikun urban. Gjithashtu, në pjesën juglindore të qytetit të Tiranës (Bërryli – rruga “Pjetër Budi”) është propozuar zhvillimi i një rruge të re me një gjatësi rreth 1 km.

Gjurmët e planifikuara të rrugëve të mësipërme tashmë janë vendosur në Planin Rregullues të vjetër të vitit 1989 dhe ata janë të përfshira edhe në "Strategjinë e Transportit të Qëndrueshëm të Rrugëve Bashkiake " në vitin 2009. Prandaj, për VMS nuk janë marrë në parasysh alternativa të tjera.

Në Tabelën 11.6.3 tregohet një përmbledhje e gjendjes së planifikimit dhe gjendja e tanishme e kushteve mjedisore dhe sociale përreth.

Tabela 11.6.3 Kushtet e Planifikimit dhe Mjedisit Rrethues (Unaza e Brendshme / Mesme)

	Unaza e Brendshme	Unaza e Mesme
Skica e Planit të Propozuar	- Zhvillimi i rrugës së re: Afërsisht 100 m - Vendndodhja: Pas Tirana International Hotel - Segmenti rrugor: Rruga "Barrikadave" – Shëtitorja "Zogu I" - Përdorimi i tokës përreth: Shtëpitë e banimit, (apartamente), zyra - Flora e Fauna: Vendi tashmë është urbanizuar. Nuk ka asnjë zonë mbrojtjeje për ekosistemin - Trashëgimia kulturore: Nuk ka asnjë vend kulturor ose historik të mbrojtur	- Zhvillimi i rrugës së re: Afërsisht 1 km - Vendndodhja: Pjesa juglindore e qytetit të Tiranës - Segmenti rrugor: Brryl – Rruga "Pjetër Budi" - Përdorimi i tokës përreth: Shtëpitë e banimit, shkolla, zyra - Flora e Fauna: Vendi tashmë është urbanizuar. Nuk ka asnjë zonë mbrojtjeje për ekosistemin - Trashëgimia kulturore: Nuk ka asnjë vend kulturor ose historik të mbrojtur

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

2) Ndikimet e Mundshme Mjedisore dhe Sociale

Në Tabelën 11.6.4 tregohen rezultatet e ndikimeve mjedisore dhe sociale të vlerësuara. Projekti i propozuar i Unazës së Brendshme dhe të Mesme është zhvillimi i një rruge të re në qendër të qytetit, i cili tashmë është urbanizuar dhe mund të prekë disa apartamente dhe zyra. Prandaj, banorët dhe pronarët e zyrave që ndoshta janë të prekur nga projektet e propozuara do të duhet të shpronësohen dhe / ose pronarët / banorët të zhvendosen. Gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit, projektet e propozuara mund të prodhojnë zhurmë dhe ndotje të ajrit dhe në të njëjtën kohë mund të shkaktojë disa ndryshime të peizazhit.

Nga njëra anë, zhvillimi i Unazës së Mesme mund të shkaktojë ndikime të ngjashme në të njëjtën mënyrë siç përmendet në zhvillimin e Unazës së Brendshme. Megjithatë, shkalla e zhvendosjes së shtëpive të banimit dhe zyrave do të jenë më të rëndësishme në krahasim me ato të Unazës së Brendshme.

Tabela 11.6.4 Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Unazës së Brendshme / Mesme

Elementët që do të Vlerësohen		Plani i Zhvillimit			Unaza e Brendshme			Unaza e Mesme		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3
1. Mjedis Social	1.1 Plan zhvendosja e Pavullnetshme	A	A	C	A	A	C	A	A	C
	1.2 Ekonomia Vendase e Jetesa	N	N	N	N	N	N	N	N	N
	1.3 Përdorimi i Tokës dhe Rezervat Vendase	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e Komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	B	C	C	B	C	C	B	C
	1.6 Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia Kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konfliktet Vendase	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i Ujit dhe të Drejtat e Ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti Publik përfshirë HIV/SIDA	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.11 Rreziqet	C	B	C	C	B	C	C	B	C
2. Mjedis Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat Nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gjendja Hidrologjike	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Gjendja Hidrologjike	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedis Bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora e Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlera Vizive ose e Peizazhit	C	B	B	C	B	B	C	B	B
	2.9 Ngrohja Globale	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.10 Ngrohja Globale	C	C	C	C	C	C	C	C	C
3. Ndotja	3.1 Ndotja e Ajrit	C	B	B	C	B	A	C	B	A
	3.2 Ndotja e Ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e Ngurta	C	B	C	C	B	C	C	B	C
	3.5 Zhurmat dhe Dridhjet	C	B	B	C	B	B	C	B	B
	3.6 Rrëshqitja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e Rënda	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e Lumit	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e Valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Pengimi i Rrezeve të Diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Notes;

- 1) Faza e Aktivitetit të Projektit
1: Para Ndërtimit, 2: Gjatë Ndërtimit, 3: Gjatë Funksionimit
- 2) Niveli i Ndikimit
Ndikimi Negativ; A: Serioze, B: Dëkë, C: I papërfillshëm
Ndikimi Pozitiv: ++
N: Niveli i Ndikimit është i panjohur.

(3) Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

1) Alternativat e Shqyrtuara

Në qytetin e Tiranës, varësia e qytetarëve ndaj sistemit të transportit publik është 36% (27% përdorin automjetet private), shifër shumë më e lartë në krahasim me vendet e tjera të tilla, si ato në Azinë juglindore (psh., 17%, në rastin e Malajzisë). Përveç kësaj, zhvillimi i një sistemi të transportit publik do të ketë një domethënie të rëndësishme në kuptimin që numri i automjeteve, që hyjnë në qendër të qytetit do të jetë i kontrolluar. Dy linjat e tramvajit (sistemi THL) janë propozuar në zonat e rrugëve ekzistuese. Njëra linjë është lindje-perëndim (Kinostudio - Kombinat), dhe tjetra është veri-jug (Qytet Studenti – Terminali Intermodal).

Ndërkohë, korsitë e pjesshme të sotme të përcaktuara për autobusë janë propozuar për t'u zgjatur më shumë në rrugët urbane kryesore për të formuar një rrjet të vazhdueshëm, të qetë për autobusët, duke shërbyer si një ASHT. Për planin e propozua nuk ka asnjë alternativë.

2) Ndikimet e Mundshme Mjedisore dhe Sociale

Në Tabelën 11.6.5 janë treguar rezultatet e ndikimeve mjedisore dhe sociale të vlerësuara të shkaktuara nga zhvillimi i linjave të tramvajit përveç *opsionit zero* ("pa bërë gjë"). Plani i propozuar mund të kërkojë investime shtesë të stacionit hekurudhor, hekurudhë, tramvaj dhe sistemet e sinjalistikës. Plani i zhvillimit të linjave të tramvajit nuk mund të shkaktojë një ndikim negativ për çështjen e tokës, të tilla si: blerjen e tokës e as plan zhvendosjen. Plani i propozuar mund të shkaktojë disa ndikime në infrastrukturën sociale (fluksi i trafikut) dhe rreze (aksidentet e trafikut) gjatë fazës së ndërtimit (instalimi i hekurudhave dhe telave ajror). Megjithatë, janë vlerësuar disa ndikime pozitive në cilësinë e ajrit dhe ngrohjen globale në fazën e saj të funksionimit në krahasim me *opsionin zero*, sepse ajo do të rrisë numrin e automjeteve.

Tabela 11.6.5 Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Linjave të Tramvajit

Elementët që do të Vlerësohen		Zhvillimi i Tramvajit			Opsioni Zero		
		1	2	3	1	2	3
1. Mjedis Social	1.1 Plan zhvendosja e Pavullnetshme	C	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Vendase e Jetesa	N	N	N	N	N	N
	1.3 Përdorimi i Tokës dhe Rezervat Vendase	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e Komuniteteve	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	B	C	C	C	C
	1.6 Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia Kulturore	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konfliktet Vendase	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i Ujit dhe të Drejtat e Ujit	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti Publik përfshirë HIV/SIDA	C	C	C	C	C	C
	1.11 Rreziqet	C	B	B	C	C	C
2. Mjedis Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat Nëntokësore	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e Tokës	C	C	C	C	C	C
	2.4 Gjendja Hidrologjike	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedis Bregdetar	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora e Fauna	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlera Vizive ose e Peizazhit	C	C	C	C	C	C
	2.9 Ngrohja Globale	C	C	++	C	C	B
3. Ndotja	3.1 Ndotja e Ajrit	C	C	++	C	C	B
	3.2 Ndotja e Ujit	C	C	C	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e Ngurta	C	C	C	C	C	C
	3.5 Zhurmat dhe Dridhjet	C	B	B	C	C	B
	3.6 Rrëshqitja e Tokës	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e Rënda	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e Lumit	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e Valëve të Radios	C	C	C	C	C	C
	3.10 Pengimi i Rrezeve të Diellit	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime;

- 1) Faza e Aktivitetit të Projektit
1: Para Ndërtimit, 2: Gjatë Ndërtimit, 3: Gjatë Funksionimit
- 2) Niveli i Ndikimit
Ndikimi Negativ; A: Serioze, B: Dëgjta, C: I papërfillshëm
Ndikimi Pozitiv: ++
N: Niveli i Ndikimit është i panjohur.

Në Tabelën 11.6.6 janë treguar rezultatet e ndikimeve mjedisore dhe sociale të vlerësuara, të cilat janë shkaktuar nga zhvillimi i korsive të përcaktuara për autobusë. Projekti i zhvillimit të korsive të përcaktuara për autobusë mund të shkaktojë ndikim negativ mbi

ndotjen e ajrit, edhe pse ky zhvillim nuk do të kërkojë planzhvendosjen sepse ai është planifikuar në rrugët ekzistuese. Sistemi ASHT mund të kërkojë një masë për kontrollin dhe zvogëlimin e ndotësve të ajrit, që do të prodhohet gjatë funksionimit. Ky zhvillim nuk mund të shkaktojë një ndikim negativ për çështjen e tokave si: blerjen e tokës e as planzhvendosjen, por ajo mund të shkaktojë disa efekte mbi sistemin rrugor ekzistues dhe rrezeqe të tilla, si: aksidentet e trafikut gjatë fazës së ndërtimit.

Tabela 11.6.6 Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Korsive të Përcaktuara për Autobusë

Alternativat e Shqyrtuara		Zhvillimi i Korsive të Autobusëve		
Elementët që do të Vlerësohen		1	2	3
1. Mjedisi Social	1.1 Plan zhvendosja e Pavullnetshme	C	C	C
	1.2 Ekonomia Vendase e Jetesa	N	N	N
	1.3 Përdorimi i Tokës dhe Rezervat Vendase	C	C	C
	1.4 Ndarja e Komuniteteve	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	B	++
	1.6 Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	C	C	C
	1.7 Trashëgimia Kulturore	C	C	C
	1.8 Konfliktet Vendase	C	C	C
	1.9 Përdorimi i Ujit dhe të Drejtat e Ujit	C	C	C
	1.10 Shëndeti Publik përfshirë HIV/SIDA	C	C	C
	1.11 Rreziqet	C	B	B
2. Mjedisi Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C
	2.2 Ujërat Nëntokësore	C	C	C
	2.3 Gërryerja e Tokës	C	C	C
	2.4 Gjendja Hidrologjike	C	C	C
	2.5 Mjedisi Bregdetar	C	C	C
	2.6 Flora e Fauna	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C
	2.8 Vlera Vize ose e Peizazhit	C	B	C
	2.9 Ngrohja Globale	C	C	B
3. Ndotja	3.1 Ndotja e Ajrit	C	B	A
	3.2 Ndotja e Ujit	C	C	B
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C
	3.4 Mbetjet e Ngurta	C	B	C
	3.5 Zhurmat dhe Dridhjet	C	C	B
	3.6 Rrëshqitja e Tokës	C	C	C
	3.7 Erërat e Rënda	C	C	C
	3.8 Sedimentet e Lumit	C	C	C
	3.9 Interferenca e Valëve të Radios	C	C	C
	3.10 Pengimi i Rrezeve të Diellit	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime;

- 1) Faza e Aktivitetit të Projektit
1: Para Ndërtimit, 2: Gjatë Ndërtimit, 3: Gjatë Funksionimit
- 2) Niveli i Ndikimit
Ndikimi Negativ; A: Serioze, B: Dëkta, C: I papërfillshëm
Ndikimi Pozitiv: ++
N: Niveli i Ndikimit është i pa njohur.

(4) Zhvillimi i Rrugëve Radiale për Linjat e Tramvajit dhe për Korsitë e Përcaktuara për Autobusë

1) Alternativat e Shqyrtuara

Zhvillimi i rrugëve radiale përfshin zgjerimin e rrugëve ekzistuese në qendër të qytetit, në mënyrë që të sigurojë TeK për linjat e tramvajit dhe korsitë e përcaktuara për autobusë. Këto katër rrugë janë propozuar si projekte parësore.

- Kryqëzimi i Rugës së *Barrikadave* dhe Rugës së *Dibrës* – Kryqëzimi i rrugës “*Bardhyl*” dhe Rugës së *Dibrës Dibrës* (R_1) për zhvillimin e linjave të tramvajit: Rreth 1,3 km
- *Sheshi “Sulejman Pasha”* – Kryqëzimi i Rugës “*Xhanfize Keko*” dhe “*Aleksandër Moisiu*” (pranë *Institutit të Higjienës*) (R_2) për zhvillimin e korsive të përcaktuara për autobusë: Rreth 3,3 km
- Rruga “*Komuna e Parisit*” (Lumi i *Lanës* – Unaza e *Jashtme*) (R_3) për zhvillimin e korsive të përcaktuara: Rreth 1.2 km
- Rruga “*Aleksandër Moisiu*” (R_4) për zhvillimin e linjave të tramvajit: Rreth 1 km

Zhvillimet e mësipërme janë planifikuar në rrugët ekzistuese. Koncepti i zhvillimit të rrugës është studiuar në Planin Rregullues të vitit 1989. Prandaj, për VMS nuk janë marrë në shqyrtim alternativa të tjera. Në Figurën 11.6.1 tregohet vendndodhja e projektit të propozuar.

Në Tabelën 11.6.7 jepet një përmbledhje e gjendjes së planifikimit dhe gjendja e tanishme e mjedisit rrethues dhe kushtet sociale.

Tabela 11.6.7 Kushtet e Planifikimit dhe Mjedisit Rrethues (Rruga Radiale)

	R_1	R_2	R_3	R_4
Përmbledhje e Planit të Propozuar	• Zgjerimi i rrugës ekzistuese: Rreth 1,3 km • Segmenti rrugor: Kryqëzimi i rrugës së <i>Barrikadave</i> dhe rrugës së <i>Dibrës</i> – Kryqëzimi i Rugës “<i>Bardhyl</i>” dhe “<i>Dibrës</i>” • Përdorimi i tokës përreth: zona e rrugës ekzistuese, zyra, shtëpia banimi, dyqane • Flora e Fauna: Vendi tashmë është urbanizuar. Nuk ka asnjë zonë mbrojtjeje për ekosistemin • Trashëgimia kulturore: Nuk ka asnjë vend kulturor ose historik të mbrojtur	• Zgjerimi i rrugës ekzistuese: Rreth 3,3 km • Segmenti rrugor: “<i>Sulejman Pasha</i>” – Kryqëzimi i Rugës “<i>Xhanfize Keko</i>” dhe “<i>Aleksandër Moisiu</i>” • Përdorimi i tokës përreth: zona e rrugës ekzistuese, zyra, shtëpia banimi, dyqane • Flora e Fauna: Vendi tashmë është urbanizuar. Nuk ka asnjë zonë mbrojtjeje për ekosistemin • Trashëgimia kulturore: Nuk ka asnjë vend kulturor ose historik të mbrojtur	• Zgjerimi i rrugës ekzistuese: Rreth 1,2 km • Segmenti rrugor: Rruga “<i>Komuna e Parisit</i>” • Përdorimi i tokës përreth: zona e rrugës ekzistuese, zyra, shtëpia banimi, dyqane • Flora & Fauna: Vendi tashmë është urbanizuar. Nuk ka asnjë zonë mbrojtjeje për ekosistemin • Trashëgimia kulturore: Nuk ka asnjë vend kulturor ose historik të mbrojtur	• Zgjerimi i rrugës ekzistuese: Rreth 1 km • Segmenti rrugor: Rruga “<i>Aleksandër Moisiu</i>” • Përdorimi i tokës përreth: zona e rrugës ekzistuese, zyra, shtëpia banimi, dyqane • Flora e Fauna: Vendi tashmë është urbanizuar. Nuk ka asnjë zonë mbrojtjeje për ekosistemin • Trashëgimia kulturore: Nuk ka asnjë vend kulturor ose historik të mbrojtur

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

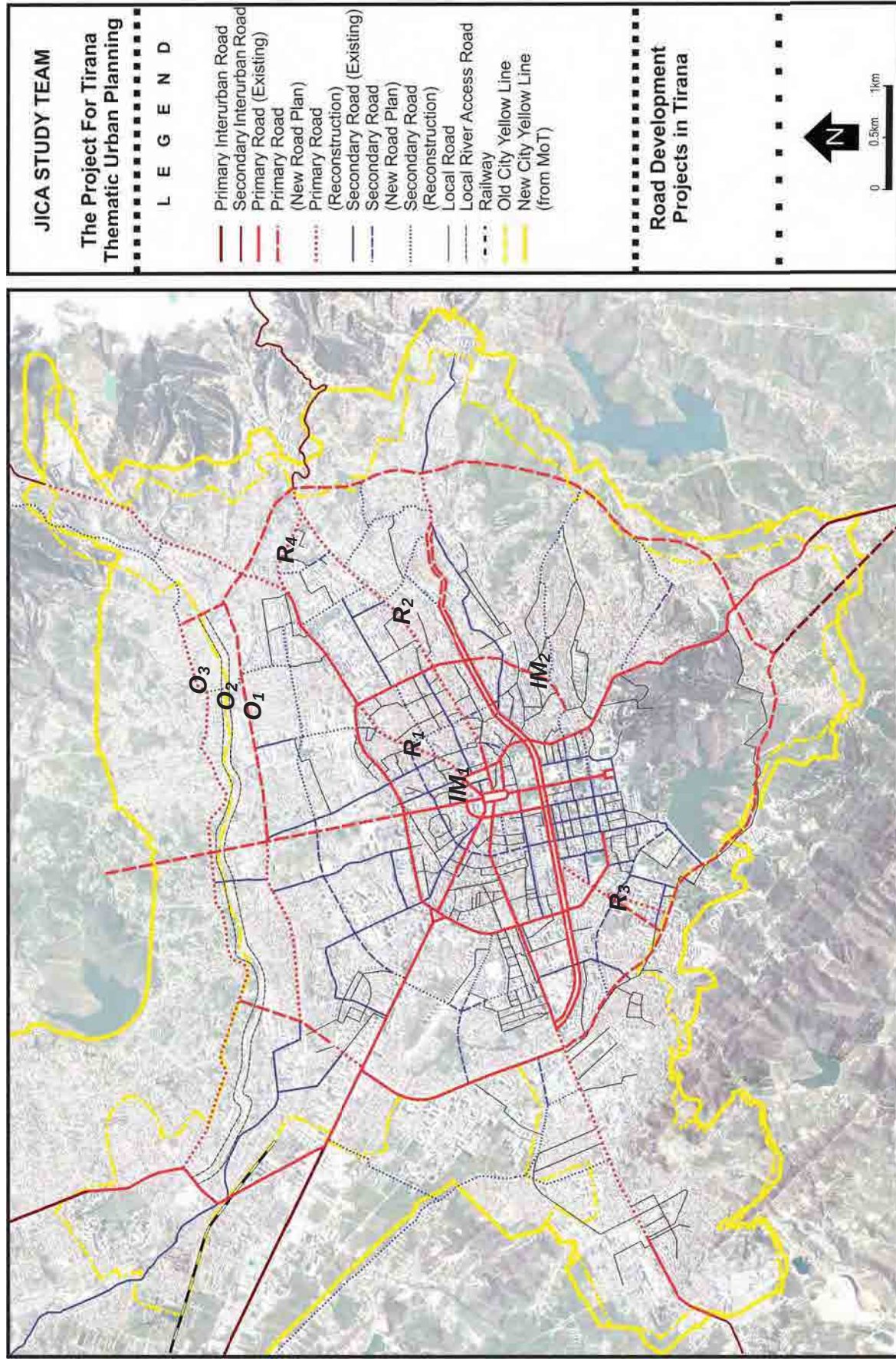


Figura 11.6.1 Harta e Vendndodhjes së Planit të Rrugëve / Transportit

2) Ndikimet e Mundshme Mjedisore dhe Sociale

Në Tabelën 11.6.8 janë treguar rezultatet e ndikimeve mjedisore dhe sociale të vlerësuara. Vendet e propozuara janë të vendosura në qendër të qytetit dhe tashmë të urbanizuar. Projektet e propozuara mund të prekin pjesë të shtëpive të banimit, dyqaneve dhe zyrave përgjatë drejtimit të tyre të planifikuar sepse ata janë planifikuar në një gjerësi mbi 12 m. Prandaj, shtëpitë dhe zyrat e prekura nga ndërtimi i rrugëve të planifikuara mund të risistemohen.

Përveç kësaj, projektet e propozuara mund të shkaktojnë ndikime të ngjashme mbi rreziqet, vlerën vizive, ajrin dhe zhurmat në të njëjtën mënyrë siç përmendet në Unazën e Brendshme / Mesme të propozuar.

Tabela 11.6.8 Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Rrugëve Radiale

Plani i Zhvillimit		R ₁			R ₂			R ₃			R ₄		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Elementët që do të Vlerësohen													
1. Mjedis Social	1.1 Plan zhvendosja e Pavullnetshme	A	A	C	A	A	C	A	A	C	A	A	C
	1.2 Ekonomia Vendase e Jetesa	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
	1.3 Përdorimi i Tokës dhe Rezervat Vendase	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e Komuniteteve	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C
	1.6 Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia Kulturore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.8 Konfliktet Vendase	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i Ujit dhe të Drejtat e Ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti Publik përfshirë HIV/SIDA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	1.11 Rreziqet	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C
2. Mjedis Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C
	2.2 Ujërat Nëntokësore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.3 Gërryerja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.4 Gjendja Hidrologjike	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedis Bregdetar	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora e Fauna	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlera Vizive ose e Peizazhit	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B
	2.9 Ngrohja Globale	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
3. Ndotja	3.1 Ndotja e Ajrit	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
	3.2 Ndotja e Ujit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.3 Ndotja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e Ngurta	C	B	C	C	B	C	C	B	C	C	B	C
	3.5 Zhurmat dhe Dridhjet	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	B
	3.6 Rrëshqitja e Tokës	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.7 Erërat e Rënda	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e Lumit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e Valëve të Radios	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	3.10 Pengimi i Rrezeve të Diellit	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime;

- 1) Faza e Aktivitetit të Projektit
1: Para Ndërtimit, 2: Gjatë Ndërtimit, 3: Gjatë Funksionimit
- 2) Niveli i Ndikimit
Ndikimi Negativ; A: Serioze, B: Dëgj, C: I papërfillshëm
Ndikimi Pozitiv: ++
N: Niveli i Ndikimit është i pa njohur.

(5) Zhvillimi i Sistemeve të Parkimit

1) Alternativat e Shqyrtuara

Qytetit i Tiranës sot është duke u përballur me një mungesë të vazhdueshme të parkimit për shkak të automjeteve të përqendruara në rrugët e ngushta në qendër të qytetit të shkaktuara nga rritja e shpejtë e trafikut të automjeteve. Gjithashtu, kjo dukuri shkakton edhe bllokimet e trafikut.

Për këtë arsye, janë propozuar si zona parkim këto vende:

- *P₁: Ish- Stacioni Hekurudhor* (nëntokësor)
- *P₂: Muzeumi* (nëntokësor)
- *P₃: Prapa Pallatit të Kulturës* (nëntokësor)
- *P₄: Sheshi “Avni Rustemi”* (nëntokësor)
- *P₅: Parku Rinia* (nëntokësor)
- *P₆: Kullat Binjake* (nëntokësor)
- *P₇: Ana e Kundërt e Hotel Rogner* (nëntokësor)
- *P₈: Ndërtesa e QKR* (nëntokësor)
- *P₉: Sheshi Italia* (nëntokësor)
- *P₁₀: Prapa Stadiumit “Qemal Stafa”* (nëntokësor)
- *P₁₁: Rruga “Mine Peza”* (ndërtesë)
- *P₁₂: Farmacia Nr. 10* (nëntokësor)
- *P₁₃: Instituti Harry Fultz* (nëntokësor)
- *P₁₄: Instituti i Fiskulturës* (nëntokësor)
- *P₁₅: Pranë Ish-Ekspozitës* (nëntokësor)
- *P₁₆: Stadiumi “Selman Stermasi”* (nëntokësor)

Zonat e parkimit të propozuara janë zgjedhur pasi këto janë toka publike dhe nuk ka toka të tjera alternative në qendër të qytetit. Prandaj, ndërtimi i parkimit në shumicën e këtyre zonave do të jetë parkim nëntokësor. Ky opsion dhe *opsioni zero* ("pa bërë gjë") do të diskutohet për studim alternativ.

2) Ndikimet e Mundshme Mjedisore dhe Sociale

Në Tabelën 11.6.9 janë treguar rezultatet e ndikimeve mjedisore dhe sociale të vlerësuara. Plani i propozuar i zonave të parkimit nëntokësor mund të ndikojë në infrastrukturën sociale të shërbimeve ekzistuese (p.sh. uji dhe energjia elektrike), rreziqet, fundosja e tokës, dhe zhurma në fazën e ndërtimit. Priten disa ndikime me trashëgiminë kulturore para / gjatë ndërtimit, sepse vendet e propozuara janë të vendosura në zonën e mbrojtur për ansamblat dhe monumentet kulturore. Megjithatë, *opsioni zero* mund të shkaktojë një ndikim negativ për ndotjen e ajrit të shkaktuar nga bllokimet e trafikut.

Tabela 11.6.9 Rezultatet e Studimit: Zhvillimi i Zonave të Parkimit

Elementët që do të Vlerësohen		Zhvillimi i Zonave të Parkimit			Opsioni Zero		
		1	2	3	1	2	3
1. Mjedis Social	1.1 Çështja e Tokës / Risistemimi	C	C	C	C	C	C
	1.2 Ekonomia Vendase e Jetesa	N	N	N	N	N	N
	1.3 Përdorimi i Tokës dhe Rezervat Vendase	C	C	C	C	C	C
	1.4 Ndarja e Komuniteteve	C	C	C	C	C	C
	1.5 Infrastruktura Sociale	C	A	C	C	C	C
	1.6 Minoritetet Vulnerabël ose Etnike	C	C	C	C	C	C
	1.7 Trashëgimia Kulturore	B	B	C	C	C	C
	1.8 Konfliktet Vendase	C	C	C	C	C	C
	1.9 Përdorimi i Ujit dhe të Drejtat e Ujit	C	C	C	C	C	C
	1.10 Shëndeti Publik përfshirë HIV/SIDA	C	B	C	C	C	C
	1.11 Rreziqet	C	B	C	C	C	C
2. Mjedis Natyror	2.1 Topografia dhe Gjeografia	C	B	C	C	C	C
	2.2 Ujërat Nëntokësorë	C	B	C	C	C	C
	2.3 Gjerryerja e Tokës	C	C	C	C	C	C
	2.4 Gjendja Hidrologjike	C	C	C	C	C	C
	2.5 Mjedis Bregdetar	C	C	C	C	C	C
	2.6 Flora & Fauna	C	C	C	C	C	C
	2.7 Meteorologjia	C	C	C	C	C	C
	2.8 Vlera Vizive ose e Peizazhit	C	C	C	C	C	C
	2.9 Ngrohja Globale	C	C	C	C	C	C
3. Ndojta	3.1 Ndojta e Ajrit	C	B	B	C	C	A
	3.2 Ndojta e Ujit	C	B	C	C	C	C
	3.3 Ndojta e Tokës	C	C	C	C	C	C
	3.4 Mbetjet e Ngurta	C	B	C	C	C	C
	3.5 Zhurmat dhe Dridhjet	C	B	B	C	C	C
	3.6 Rrëshqitja e Tokës	C	B	B	C	C	C
	3.7 Erërat e Rënda	C	C	C	C	C	C
	3.8 Sedimentet e Lumit	C	C	C	C	C	C
	3.9 Interferenca e Valëve të Radios	C	C	C	C	C	C
	3.10 Pengimi i Rrezeve të Diellit	C	C	C	C	C	C

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Shënime;

- 1) Faza e Aktivitetit të Projektit
1: Para Ndërtimit, 2: Gjatë Ndërtimit, 3: Gjatë Funkzionimit
- 2) Niveli i Ndikimit
Ndikimi Negativ; A: Serioze, B: Dëgj, C: I papërfillshëm
Ndikimi Pozitiv: ++
N: Niveli i Ndikimit është i pa njohur.

11.6.2 Masat Lehtësuese të Rekomanduara

Ndikimet negative janë vlerësuar gjatë fazave të para-ndërtimit, ndërtimit dhe funksionimit të planeve të zhvillimit të projektit të propozuar nga çdo sektor. Prandaj, duhet të merren masat e duhura lehtësuese për këto ndikime negative të mundshme. Për secilën fazë të projektit të planit të zhvillimit rekomandohen masat e mëposhtme lehtësuese në këtë sektor.

(1) Masat Lehtësuese në Fazën e Para ndërtimit

Në Tabelën 11.6.10 është treguar lista e masave lehtësuese në fazën e para ndërtimit.

Tabela 11.6.10 Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Parandërtimit

Sektori	Plani / Projekti	Parametrat	Ndikimi Negativ i mundshëm	Masat Lehtësuese të Rekomanduara	Struktura Përgjegjëse
1. Sektori Rrugëve / Transportit					
1.1 Plani i Zhvillimit të Rrugëve					
	1.1.1	Çështja e Tokës / Plan Zhvendosja	Plan zhvendosja e shtëpive të banimit ose qendrat që do të preken nga rezervimi i TeK	- Përgatitja e Planveprimit të Plan zhvendosjes (PVPZH) - Njoftim paraprak pronarëve të tokës, qiradhënësit dhe pronarit të objektit - Mbajtja e takimeve konsultative me komunitetet e prekura - Marrëveshja ndërmjet propozuesit të projektit dhe banorëve të prekur - Përgatitja e planit të monitorimit - Zbatimi i monitorimit	- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit - BT
	1.1.2	Infrastruktura Sociale	Ndikimet në objektet ekzistuese (linjat telefonike, tubacionet e kanalizimeve, tubacionet e furnizimit me ujë, etj.)	- Vrojtimi bazë i objekteve ekzistuese sociale - Përgatitja e dokumentit të kontratës për dëmshpërblimin për rastin e dëmtimit të objekteve sociale - Përgatitja e planit të monitorimit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
	1.1.3	Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	Ndikimi në popullsinë Rome e shkaktuar nga shpronësimi i TeK (Humbja e vendbanimit)	- Përgatitja e planit të ndihmës sociale për jetesën dhe strehimin - Njoftim paraprak drejtuesve të komunitetit - Mbajtja e takimeve konsultative me komunitetet e prekura - Marrëveshja ndërmjet propozuesit të projektit dhe komuniteteve të prekura - Përgatitja e planit të monitorimit - Zbatimi i monitorimit	- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit - Zyra për Mbrojtjen nga Diskriminim, BT
1.2 Masat e Kontrollit të Transportit					
	1.2.1	Trashëgimia Kulturore (Në rastin e Zhvillimit të Sistemeve të Parkimit)	Ndikimi mbi pasuritë kulturore për shkak të vendeve të propozuara Brenda zonës së mbrojtjes së ansambleve dhe monumenteve të kulturës	- Vrojtimi bazë i pronave ekzistuese kulturore - Aplikimi për marrjen e lejes së punimeve e shqetësimit të pronave kulturore tek autoritetet përkatëse - Pasqyrimi i dispozitave për mbrojtjen e objekteve kulturore në tender ose dokumentet e kontratës - Përgatitja e planit të monitorimit	- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit - Instituti i Monumenteve të Kulturës

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

1) Çështja e Tokës / Planzhvendosja

Për të siguruar TeK, shtëpitë e banimit, zyrat dhe dyqanet e biznesit, të cilat mund të preken nga projektet e propozuara duhet të kompensohen për rindërtimin e tyre dhe vendosjen në tokat e tjera. Planet e zhvillimit në sektorin e rrugëve / transportit mund të shkaktojnë ndikim më të madh në këtë çështje në krahasim me ato të sektorëve të tjerë. Procedurat themelore, që janë në përputhje me ligjin shqiptar dhe rregulloret (Ligji Nr. 8561, datë 22.12.1999, Për shpronësimet dhe marrjen e përkohshme të pronës private për interesin publik, duke përfshirë Vendimin Nr. 126, 127, 138, 147, datë 23.03.2000, në lidhje me procedurën e shpronësimit për interesin publik) dhe Politika e Mbrojtjes së Bankës Botërore, OP4.12, Aneksi A. Për trajtimin e banorëve dhe pronarëve të bizneseve të prekura duhet të merren:

- Njoftim paraprak për shpronësimin e tokës;
- Mbajtja e takimeve konsultative me banorët e prekur dhe pronarët e bizneseve;
- Marrëveshja ndërmjet propozuesit të projektit dhe banorëve të prekur;

Monitorimi për masat lehtësuese të propozuesit të projektit ndaj ndikimit negativ për banorët e prekur duhet të kryhet nga një palë e tretë.

Për lehtësimin e ndikimit negativ për banorët e prekur, propozuesi i projektit duhet të përgatisë një PVPZH me kërkesat themelore të mëposhtme për të qartësuar kryerjen e kompensimeve në mënyrën më të drejtë.

- Domosdoshmëria dhe mundësia e blerjes së tokës dhe planzhvendosja;
- Censusi i popullsisë e i banesave dhe vëzhgimi i tokës duke synuar të gjithë zotëruesit (pronarët) në vendin e projektit;
- Vëzhgimi mbi të ardhurat dhe shpenzimet e familjeve, vëzhgimi i jetesës duke synuar një minimum prej 20% të të gjithë pronarëve në vendin e projektit;
- E drejta për kompensimin e pronës ndaj humbjes dhe masat e rregullimit të jetesës;
- Procedura e kompensimit në vlerë të plotë të zëvendësimit bazuar në një studim bazë të kostos zëvendësuese;
- Masat e përmirësimit të jetesës, të cilat përmirësojnë ose të paktën rikthejnë jetesën në nivelin e plotësimit të nevojave;
- Fuqia, funksioni dhe ecuria e sistemit të ankimit dhe organizimit;
- Subjektet e identifikimit (organizata qendrore qeveritare, organizimi i projektzbatimit, qeveritë vendore, këshilltarët, OJQ-të), të cilat kanë përgjegjësi për planzhvendosjen dhe angazhimet e tyre;
- Afat i nevojshëm i planzhvendosjes pas pagimit të kompensimeve për humbjet e pronës;
- Buxhetet dhe burimet financiare;
- Sistemi i monitorimit dhe formulari i monitorimit i hartuar nga organizmi i projektzbatimit;
- Rezultatet e konsultimeve publike në hartimin paraprak të projektit dhe planeve alternative. Për masat e rregullimit të jetesës.

2) Infrastruktura Sociale

Projektet e propozuara do të përfshijnë punimet nëntokësore të ndërtimit. Këto punime mund të ndikojnë në objektet nëntokësore, të tilla si: energjia elektrike, linjat telefonike, furnizimi me ujë, kanalizimet dhe tubacionet. Identifikimi i këtyre shërbimeve përpara ndërtimit do të jetë i nevojshëm të pasqyrohet në dokumentet e tenderit ose dokumentet e kontratës të këtyre punimeve të ndërtimit.

3) Minoritetet me të ardhura të ulëta dhe Etnike

Projektet e propozuara (sidomos zhvillimi i unazës së jashtme) mund të prekin komunitetet Rome. Shumica e popullsisë Rome në qytetin e Tiranës jetojnë në baraka dhe e fitojnë jetesën e tyre përmes mbledhjes së materialeve të riciklueshme në dhe rreth qytetit. Zhvillimi i lartpërmendur mund të prekë komunitetet. Për t'u siguruar atyre strehim dhe mbështetje duhet të përgatiten disa programe të ndihmës sociale. Këtë çështje duhet ti trajtojë Zyra për Mbrojtjen nga Diskriminimi, ose Drejtoria e Menaxhimit të Strehimit dhe Shërbimeve Sociale në BT.

4) Trashëgimia Kulturore

Vendet e projektit të parkimit në zonat e propozuara, që janë parashikuar të jenë kryesisht struktura nëntokësore, janë të vendosura brenda zonës ekzistuese të mbrojtur të monumenteve kulturore. Prandaj, nevojitet një zhvillim në përputhje me mbrojtjen e këtyre monumenteve. Është i nevojshëm që identifikimi i objekteve të mbrojtura ekzistuese të paraqitet në dokumentet e tenderit ose në dokumentet e kontratës së punimeve të ndërtimit. Gjithashtu, kërkohet aplikimi për leje pranë autoritetet përkatëse për zhvillimin e projektit të propozuar, si: Instituti i Monumenteve të Kulturës.

(2) Masat Lehtësuese të Rekomanduara në Fazën e Ndërtimit

Në Tabela 11.6.11 tregohet lista e masave lehtësuese në fazën e ndërtimit dhe hollësitë e tyre.

Tabela 11.6.11 Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Ndërtimit

Sektori	Plani / Projekti	Parametra	Ndikimi Negativ i mundshëm	Masat Lehtësuese të Rekomanduara	Struktura Përgjegjëse
1. Rrugët / Transporti					
1.1 Plani i Zhvillimit të Rrugëve (Të përgjithshme)					
	1.1.1	Çështja e Tokës / Planzhvendosjes	Plan zhvendosja e shtëpive të banimit ose qendrave, që do të preken nga rezervimi i TeK	• Zbatimi i monitorimit	• Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
	1.1.2	Infrastruktura Sociale	Ndikimet në objektet ekzistuese sociale (linjat telefonike, tubacionet e kanalizimeve, tubacionet e furnizimit me ujë, etj.)	• Njoftim paraprak i agjencive ose autoritetet përkatëse • Aplikimi për lejen punimeve në objektet sociale nga autoritetet përkatëse • Zbatimi i monitorimit	• Ministria e Punëve Publike dhe Transportit • Drejtoria e Projekteve dhe e Rrjetit Inxhinierik, BT
	1.1.3	Minoritetet me të ardhura të ulëta ose Etnike	Ndikimi në popullsinë Rome, shkaktuar nga shpronësimi i TeK (Humbja e vendbanimit)	• Zbatimi i monitorimit	• Ministria e Punëve Publike dhe Transportit • Zyra për Mbrojtjen nga Diskriminim, BT
	1.1.4	Shëndeti Publik, HIV/ SIDA	Ndikimet nga punëtorët e ndërtimit gjatë ndërtimit	• Përgatitja e detyrueshme e sigurisë dhe e programit të menaxhimit të shëndetit nga kontraktuesi • Caktimi i një mbikëqyrësi shëndetësor • Zbatimi i edukatës shëndetësore • Zbatimi i monitorimit	Kontraktuesi
	1.1.5	Rreziqe	Aksidente nga punët ndërtimore duke përfshirë aksidentet e trafikut	• Përgatitja e detyrueshme e sigurisë dhe e programit të menaxhimit të shëndetit nga kontraktuesi • Vendosja e personave që drejtojnë dhe kontrollojnë trafikun në vendet e ndërtimit	Kontraktuesi
1.2 Zhvillimi i Shëtitores së Veriut					
	1.2.1	Gjendja Hidrologjike	Ndikimi në fluksin e Liqenit të Paskuqanit	• Pasqyrimi i ndikimit hidrologjik në projektin e strukturës së rrugës • Mbikëqyrja e punëve ndërtimore të kontraktuesit	• Ministria e Punëve Publike dhe Transportit

Spektori	Plani / Projekti	Parametra	Ndikimi Negativ i mundshëm	Masat Lehtësuese të Rekomanduara	Struktura Përgjegjëse
1.3 Zhvillimi i Unazës së Jashtme					
	1.3.1	Vlera Vizive ose Peizazhi	Ndryshimi i peizazhit nga punët ndërtimore	Pasqyrimi në hartimin e peizazhit të strukturës rrugore	Ministria e Ministrisë e Punëve Publike dhe Transportit
	1.3.2	Ndotja e Ajrit	Ndikimi i shkaktuar nga gjenerimi i pluhurave dhe i ndotësve të ajrit nga punimet ndërtimore	- Përgatitja e detyrueshme e një plani ndërtimi për parandalimin e ndotjes së ajrit nga kontraktuesi - Spërkatja e detyrueshme me ujë e vendit të ndërtimit - Përgatitja e detyrueshme i një plani të përshtatshëm për alokimin e mjeteve të ndërtimit - Mbikëqyrja e planit të kontraktorit për alokimin e mjeteve të ndërtimit - Zbatimi i monitorimit	Kontraktuesi
	1.3.3	Ndotja e Ujit	Ndikimi i shkaktuar nga uji i mbeturinave ndërtimore që është me baltë dhe vaj	- Përgatitja e detyrueshme e një plani të ndërtimit në trajtimin e ujërave të zeza - Zbatimi i monitorimit	- E njëjta gjë -
	1.3.4	Mbetjet e Ngurta	Ndikimi i shkaktuar nga mbetjet e ngurta të krijuara në kampin e ndërtimit ose zyra	- Përgatitja e detyrueshme e një programi të menaxhimit të sigurisë dhe shëndetit nga kontraktuesi - Zbatimi i monitorimit	- E njëjta gjë -
	1.3.5	Zhurmat dhe dridhjet	Ndikimi i shkaktuar nga krijimi i zhurmës dhe dridhjeve nga punët ndërtimore	- Përgatitja e detyrueshme e një plani ndërtimi për pakësimin e zhurmës dhe dridhjeve - Përshtatja e makinerive të ndërtimit dhe pajisjet e afta për parandalimin kundër zhurmës dhe dridhjeve - Zbatimi i monitorimit	- E njëjta gjë -
	1.3.6	Topografia dhe Gjeografia (Në rastin e rrugës në të dyja anët e Lumit të Tiranës)	Ndikimi në rrjedhën e Lumit të Tiranës nga punimet ndërtimore	- Përgatitja e detyrueshme e një plani të ndërtimit përgjatë lumit të Tiranës - Mbikëqyrja e punëve ndërtimore të kontraktorit	- E njëjta gjë -
	1.3.7	Gjendja Hidrologjike (- E njëjta gjë -)	Ndikimi në rrjedhën e Lumit të Tiranës nga punimet ndërtimore	- Pasqyrimi i ndikimit hidraulik në projektin e strukturës së rrugës - Mbikëqyrja e punëve ndërtimore të kontraktorit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
	1.3.8	Sedimentet e Lumit (- E njëjta gjë -)	Ndikimi në asgjësimin e mbeturinave të ndërtimit në Lumit të Tiranës	- Përgatitjen e detyrueshme e një plani të ndërtimit për asgjësimin e mbeturinave të ndërtimit - Zbatimi i monitorimit	Kontraktuesi
1.4 Masat e Kontrollit të Transportit					
	1.4.1	Infrastruktura Sociale	Ndikimet në objektet ekzistuese sociale (linjat telefonike, tubacionet e kanalizimeve, tubacionet e furnizimit me ujë, etj.)	E njëjtë si 1.1.2	E njëjtë si 1.1.2
	1.4.2	Trashëgimia Kulturore	Ndikimi mbi pasuritë kulturore për shkak të punimeve të ndërtimit brenda zonës së mbrojtjes së monumenteve kulturore dhe ansamblit	- Vrojtimi bazë i pronave ekzistuese kulturore - Marrja e lejes për punimet e ndërtimit nga autoritetet përkatëse - Zbatimi i monitorimit	- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit - Instituti i Monumenteve të Kulturës
	1.4.3	Shëndeti Publik, HIV/ SIDA	Ndikimet nga punëtorët e ndërtimit gjatë ndërtimit	E njëjtë si 1.1.4	Kontraktuesi
	1.4.4	Rreziqe	Aksidente nga punët ndërtimore duke përfshirë	E njëjtë si 1.1.5	- E njëjta gjë -

Spektori	Plani / Projekti	Parametra	Ndikimi Negativ i mundshëm	Masat Lehtësuese të Rekomanduara	Struktura Përgjegjëse
			aksidentet e trafikut		
	1.4.5	Topografia dhe Gjeografia	Ndikimet nga rënia e tokës gjatë ndërtimit	• Përgatitja e detyrueshme e menaxhimit të sigurisë dhe programit të gatishmërisë në rast emergjence nga kontraktuesi	- E njëjta gjë -
	1.4.6	Ujërat Nëntokësore	Ndikimet në ujërat nëntokësore për shkak të punimeve nëntokësore	E njëjtë si 1.2.1	- E njëjta gjë -
	1.4.7	Vlera Vizive dhe Peizazhi	Ndryshimi i peizazhit nga punët ndërtimore	• Pasqyrimi në hartimin e projektit të strukturës së rrugës	• Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
	1.4.8	Ndotja e Ajrit	Ndikimi nga prodhimi i pluhurave dhe i ndotësve të ajrit nga punimet ndërtimore	E njëjtë si 1.3.2	E njëjtë si 1.3.2
	1.4.9	Mbetjet e Ngurta	Ndikimi i shkaktuar nga mbetjet e ngurta të prodhuara në zonën e ndërtimit ose në zyra	E njëjtë si 1.3.4	E njëjtë si 1.3.4
	1.4.10	Zhurmat dhe dridhjet	Ndikimi i shkaktuar nga krijimi i zhurmës dhe dridhjeve nga punët ndërtimore	E njëjtë si 1.3.5	E njëjtë si 1.3.5
	1.4.11	Rrëshqitja e Terrenit	Rrëshqitja e terrenit për shkak të punimeve nëntokësore	• Përgatitja e detyrueshme e planit të ndërtimit • Mbikëqyrja e punëve ndërtimore të kontraktuesit	Kontraktuesi
1.5 Sistemi i Transportit Publik / Sistemi i Transportit të Mallrave					
	1.5.1	Infrastruktura Sociale	Ndikimet në objektet ekzistuese sociale (linjat telefonike, tubacionet e kanalizimeve, tubacionet e furnizimit me ujë, etj.)	E njëjtë si 1.1.2	E njëjtë si 1.1.2
	1.5.2	Rreziqe	Aksidente nga punët ndërtimore duke përfshirë aksidentet e trafikut	E njëjtë si 1.1.5	- E njëjta gjë -
	1.5.3	Mbetjet e Ngurta	Ndikimi nga mbetjet e ngurta të krijuara në kampin e ndërtimit ose zyra	E njëjtë si 1.3.4	E njëjtë si 1.3.4
	1.5.4	Zhurmat dhe Vibrimet	Ndikimi i shkaktuar nga krijimi i zhurmës dhe dridhjeve nga punët ndërtimore	E njëjtë si 1.3.5	E njëjtë si 1.3.5

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

1) Çështja e Tokës/ Planzhvendosja

Zbatimi i sotëm i PVPZH duhet të konfirmohet në mënyrë që të sqarohen objektet, të cilat mund të ndërhyjnë në fillimin e punimeve të ndërtimit, si dhe monitorimi i tij do të jetë i nevojshëm.

2) Infrastruktura Sociale

Kontraktuesi duhet të marrë miratimin për kryerjen e punimeve të ndërtimit nga autoritetet përkatëse të objekteve sociale (furnizimi me ujë, kanalizimet dhe linjat telefonike dhe të energjisë) duke paraqitur planin e ndërtimit, duke dhënë siguri se ndërtimi nuk do të ndërhyjë në këto objekte dhe që kontraktuesi do të dëmshpërblejë për çdo dëm të papritur në këto objekte, si rezultat i ndërtimit. Monitorimi i rregullt do të jetë i nevojshëm.

3) Trashëgimia Kulturore

Rekomandohen masat lehtësuese të mëposhtme:

- Identifikimi paraprak dhe regjistrimi i objektit të mbrojtur, si dhe vlerësimi i cenueshmërisë së tij gjatë ndërtimit. Kjo duhet të përfshijë regjistrimin e pjesëve të ndërtesave të cilat dëmtohen nëse lihen në vend ose hiqen dhe depozitohen pa kujdes;
- Heqjen e përhershme ose të përkohshme nga vendi i sendeve të pambrojtura;
- Përgatitja e një programi masash mbrojtëse për të ruajtur ose siguruar objektet, që qëndrojnë në vend gjatë ndërtimit;
- Përgatitja e një plani masash mbrojtëse për pamjen e jashtme dhe të brendshme të ndërtesave, që duhet zbatuar përpara fillimit dhe shqyrtimit të punimeve gjatë fazës së projektimit ose përpara punimeve të ndërtimit. Garantimi se kontraktori përgjegjës kupton rëndësinë dhe dobësitë e strukturave të ndërtimit, ndërtimeve, karakteristikat dhe përfundon përpara fillimit të punës për të shmangur mbingarkesat ose ruajtjen e papërshtatshme ose aktivitetet ndërtimore
- Zbatimi i monitorimit;
- Shëndeti Publik, HIV/ SIDA

Kontraktuesi duhet të përgatisë një program për menaxhimin dhe kontrollin shëndetësor për punëtorët, të kryejë kontrole të rregullta shëndetësore dhe të raportojë rezultatet në qendrën e kujdesit shëndetësor, që ka juridiksion mbi vendin e projektit. Përveç kësaj, kontraktori duhet të caktojë një mbikëqyrës shëndetësor dhe të kryejë një edukim shëndetësor për të rritur ndërgjegjësimin e punëtorëve drejt higjienës së tyre në mënyrë që të mos ndikojë në mjedisin përreth.

4) Rreziku

Kjo çështje mbulon fatkeqësitë dhe aksidentet e trafikut të shkaktuara nga punimet e ndërtimit. Kontraktori duhet të vlerësojë rreziqet e mundshme gjatë ndërtimit, të vendosë masat, që do të merren për shmangien e rreziqeve gjatë ndërtimit dhe të përgatisë një program të menaxhimit të siguri dhe të gatishmërisë në raste të ngutshme. Programi duhet t'i jepet të gjithë personelit duke përfshirë punëtorët e ndërtimit. Në lidhje me aksidentet e trafikut të shkaktuara nga punimet e ndërtimit, kontraktori duhet të marrë masa për të caktuar personat e trafikut, që drejtojnë dhe kontrollojnë automjetet e ndërtimit dhe pajisjet e që të mos të pengojnë trafikun e automjeteve të tjera në sheshin e ndërtimit.

5) Ujërat Nëntokësorë

Zhvillimin e zonave të parkimit përfshin veprat nëntokësore, të cilat mund të ndikojnë në ujërat nëntokësorë ekzistues. Kontraktuesi duhet të përgatisë një plan ndërtimi për të shmangur ndikimin negativ në ujërat ekzistuese nëntokësorë. Gjithashtu, kontraktorit i rekomandohet edhe monitorimi i ujërave nëntokësore në pusët përreth.

6) Ndotja e Ajrit

Prodhi i pluhurit dhe ndotësve të ajrit të NO_x, SO_x dhe SPM është i ndjeshëm nga punimet e ndërtimit dhe funksionimit të pajisjeve të rënda dhe automjeteve të ndërtimit. Kontraktuesi duhet të përgatisë një plan ndërtimi punimesh me synim për zvogëlimin e

ndotjes së ajrit gjatë ndërtimit, përcaktohet edhe në marrëveshje orari i automjeteve dhe pajisjeve të rënda dhe spërkatja e rregullt me ujë në vendet e ndërtimit. për të shmangur ndotjen e ajrit gjatë fazës së ndërtimit. Rekomandohet edhe monitorimi periodik i ndotësve të ajrit të mësipërm.

7) Ndotja e Ujit

Ndotja e ujit është e dukshme nga dalja e ujit të turbullt ose me baltë gjatë punimeve tokësore. Kontraktuesi duhet të përgatisë një plan ndërtimi për trajtimin e ujërave të zeza.

Gjithashtu, duhet të merren parasysh:

- Të shmanget hedhja e drejtpërdrejtë e mbetjeve të ndërtimit në ujë;
- Për të pakësuar krijimin e mbetjeve të ndërtimit duhet të shmanget rikontstruksioni i shtëpive;
- Të sigurohet shtresë balte për të ndaluar shpërndarjen e sedimenteve;
- Kanalet e kullimit duhet të sigurohen në mënyrë që të kullojnë ujin e shiut me rërë / baltë
- Punimet e ndërtimit duhet të programohen me synimin për të pakësuar gërmimet e tokës në stinët me shi për të parandaluar gërryerjen e tokës;
- Rekomandohet ripërdorimi i rrjedhës së trajtuar nga larja e automjeteve, heqja e pluhurit dhe pastrimi;

Gjatë fazës së ndërtimit rekomandohet monitorimi i rregullt.

8) Mbetjet e Ngurta

Mbetjet e ngurta të përgjithshme dhe mbetjet e ndërtimit janë vlerësuar në zyrat e ndërtimit, seminarët dhe vendet e ndërtimit. Kontraktuesi duhet të përgatisë një program për sigurinë dhe kujdesin shëndetësor për punimet që merren me mbeturinat e ndërtimit gjatë fazës së ndërtimit.

Për mbeturinat e përgjithshme në zyrat e ndërtimit dhe seminare:

- Mbetjet duhet të mblidhen nga grumbulluesit dhe të vendosen në vendet e përcaktuara;
- Për mbetjet nga ndërtimi dhe seminarët;
- Vaji i përdorur dhe graso duhet të mblidhen dhe të ruhen në një depozitë dhe të transportohen nga transportues të licencuar në një objekt të licencuar
- Uji me vaj duhet të ndahet nga uji pa vaj dhe të transportohet në një objekt të licencuar;
- Mbetjet e gërmimit duhet të rimbushen në punimet e argjinaturës;
- Prodhimi i betonit duhet të jetë vetëm në sasinë më të ulët të kërkuar.

Gjatë fazës së ndërtimit rekomandohet monitorimi i rregullt.

9) Zhurmat dhe Dridhjet

Prodhimi i zhurmës dhe dridhjeve shkaktohet nga ana e funksionimi i pajisjeve të rënda dhe automjeteve të ndërtimit në/nga vendi i ndërtimit. Kontraktuesi duhet të përgatisë një plan ndërtimi për uljen e zhurmës dhe të dridhjes duke marrë këto masa:

- Kontrolli inxhinierik, si: 1) përdorimin e pajisjeve të tipit me zhurmë të ulët, 2) përdorimi i zhurmëmbytësive, 3) mbyllja e shesheve të ndërtimit, dhe 4) montimi i barrierave;
- Kontrolli administrativ, si: 1) marrëveshja e rotacionit të punës dhe 2) shmangia e punës gjatë natës, veçanërisht pranë zonave të ndjeshme ndaj zhurmës (Psh., spitalet dhe shkollat).

Gjatë fazës së ndërtimit rekomandohet monitorim i rregullt.

(3) Masat Lehtësuese në Fazën e Funkcionimit

Në Tabela 11.6.112 tregohet lista e masave lehtësuese në fazën e funksionimit dhe hollësitë e tyre.

Tabela 11.6.12 Lista e Masave Lehtësuese në Fazën e Funkcionimit

Sektori	Plani / Projekti	Parametra	Ndikimi Negativ i mundshëm	Masat Lehtësuese të Rekomanduara	Struktura Përgjegjëse
1. Sektori i Rrugëve / Transportit					
1.1 Plani i Zhvillimit të Rrugëve					
	1.1.1	Gjendja Hidrologjike	Ndikimi në fluksin e Liqenit të Paskuqanit	• Pasqyrimi i vlerësimeve hidrologjike në projektin e strukturës së rrugës • Zbatimi i monitorimit	• Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
	1.1.2	Vlera pamore dhe Peizazhi	Ndryshimi viziv për shkak të pamjes së strukturës rrugore	• Pasqyrimi në projektin e peizazhit të rrugës për të zvogëluar ndikimin pamor	- E njëjta gjë -
	1.1.3	Ngrohja Globale	Ndikimi në ngrohjen globale i shkaktuar nga emetimi i Gazeve Serrë (GS)	• Hartimi i strategjisë afatgjate për kontrollin e emetimeve • Hartimi i kontrollit të numrit të mjeteve të motorizuara • Rregullorja e kontrollit të gazeve që shkarkohen nga mjetet e motorizuara • Mbjellja e pemëve përgjatë anëve të rrugës • Zbatimi in repte të inspektimit të sistemit të automjeteve për të ndaluar automjetet e vjetra • Nxjitja e automjeteve më emetim të ulët • Zbatimi i monitorimit	- Ministria e Punëve Publike dhe Transportit • MMPAU
	1.1.4	Ndotja e Ajrit	Ndikimi në ndotjen e ajrit i shkaktuar nga emetimi i ndotësve të ajrit nga automjetet	- E njëjta gjë -	- E njëjta gjë -
	1.1.5	Zhurmat dhe dridhjet	Ndikimi në zhurmat dhe dridhje të shkaktuara nga rritja e numrit të udhëtimeve nga mjetet e motorizuara	• Hartimi i strategjisë afatgjate për zvogëlimin e mjeteve të motorizuara • Pasqyrimi në projektin e rrugëve për të zvogëluar madhësinë e zhurmës • Zbatimi i monitorimit	- E njëjta gjë -
1.2 Masat e Kontrollit të Transportit					
	1.2.1	Rreziqe	Ndikimi në aksidentet e trafikut të shkaktuara nga udhëtimi me autobusë	• Hartimi i strategjisë afatgjate për sigurinë e trafikut • Vendosja e sinjalistikës së trafikut	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
	1.2.2	Ngrohja Globale	Ndikimi në ngrohjen globale për shkak të	E njëjtë si 1.1.3	E njëjtë si 1.1.3

Sektori	Plani / Projekti	Parametra	Ndikimi Negativ i mundshëm	Masat Lehtësuese të Rekomanduara	Struktura Përgjegjëse
			emetimit të GS nga rritja e numrit të autobusëve		
	1.2.3	Ndotja e Ajrit	Ndikimi në ngrohjen globale për shkak të emetimit të GS nga rritja e numrit të autobusëve	E njëjtë si 1.1.3	E njëjtë si 1.1.3
	1.2.4	Zhurmat dhe dridhjet	Ndikimi në zhurma dhe dridhje i shkaktuar nga rritja e numrit të udhëtimeve me mjete të motorizuara	E njëjtë si 1.1.5	E njëjtë si 1.1.5
	1.2.5	Rrëshqitja e Terrenit	Ndikimi në rrëshqitjen i shkaktuar nga zona e parkimeve nëntokësore	Pasqyrimi në projektin e zonave të parkimit nëntokësor	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
1.3 Sistemi i transportit Publik/ Sistemi i Transportit të Mallrave					
	1.3.1	Rrezeqe	Ndikimet në aksidentet e trafikut të shkaktuara nga udhëtimi me tramvajë dhe mjete të tjera të motorizuara	E njëjtë si 1.2.1	E njëjtë si 1.2.1
	1.3.2	Ndotja e ajrit (Në rastin e Zhvillimit të Terminalit Intermodal të Transportit)	Ndikimi në ndotjen e ajrit i shkaktuar nga rritja e numrit të autobusëve	E njëjtë si 1.1.4	E njëjtë si 1.1.4
	1.3.3	Zhurmat dhe Vibrimet	Ndikimi në zhurma i shkaktuar nga funksionimi i linjave të tramvajit dhe rritja e numrit të autobusëve	E njëjtë si 1.1.5	E njëjtë si 1.1.5

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

1) Gjendja Hidrologjike

Zhvillimi i shëtitorës veriore në sektorin e rrugëve / transportit mund të ndikojë në fluksin e ujit në Liqenin e Paskuqanit. Prandaj, është e nevojshme kryerja e një studimi të kujdesshëm për strukturën rrugore, në mënyrë që të shihet në këtë ndikimi i mundshëm mjedisor.

2) Vlera Pamore ose Peizazhi

Ndikimi mbi peizazhin përreth mund të prodhohet në rastin kur në sektorin e rrugëve / transportit ndërtohet një rrugë në një zonë ku nuk ka ekzistuar një e tillë. Për këtë arsye, duhet të merren masat lehtësuese të mëposhtme:

- Duke shqyrtuar formën dhe ngjyrat në fazën e projektimit për të zvogëluar ndikimin pamor për rastin e sektorit të rrugëve / transportit;
- Mbajtja e një takimi konsultativ me banorët e prekur nga ndërtimi i rrugës.

3) Rreziku

Rreziku i aksidenteve të trafikut do të rritet në sektorin rrugor / transportit për shkak të

rritjes së numrit të automjeteve në të ardhmen. Më poshtë rekomandohen masat e lehtësuese:

- Përmirësimi i kryqëzimeve rrugore;
- Rritja e zhvillimit të objekteve të sigurisë në trafik si rojat e binarëve dhe sinjalistikës së trafikut;
- Veshja e detyrueshme e rripave të sigurimit dhe helmetave;
- Forcimi i ligjeve penale për shkelje të rënda, të tilla si: drejtimi i makinës në gjendje të dehur;
- Rritja e edukimit të sigurisë së trafikut.

4) Ngrohja Globale

Rritja e gazit CO₂ është vlerësuar si GS në sektorin e rrugëve / transportit (zhvillimi i rrugëve) nga rritja e vëllimit të trafikut. Në sektorin e rrugëve / transportit duhet të hartohet një strategji afatgjatë për kontrollin e prodhimit të GS. Rekomandohen këto masat lehtësuese:

- Hartimi i strategjisë afatgjatë duke përcaktuar qëllimet e ardhshme të reduktimit të GS dhe krijimin e planeve të tyre të veprimit;
- Hartimi i masave të kontrollit për trafikun motorik në të ardhmen përmes zbatimit të çmimeve rrugore ose rregullimin e përdorimit të modelit të automjeteve, të tilla si: nxitja e hipjes së bashku në një automjet;
- Forcimi i inspektimit të sistemit të automobilave për të shmangur përdorimin e llojeve të vjetra të mjeteve motorike ose makinave defektoze, që lëshojnë sasi të madhe të gazit CO₂;
- Nxitja e përdorimit të automjeteve me emetim të ulët;
- Ndërgjegjësimi i publikut drejt eko-ngarjes për të ulur konsumin e karburantit dhe emetimin e GS;
- Nxitja e mbjelljes së pemëve përgjatë anëve të rrugëve;
- Futja e sistemit të taksës së karbonit.

5) Ndotja e Ajrit

Në sektorin e rrugëve / transportit, zhvillimi i unazave, sistemeve të parkimit dhe linjat e tramvajit mund të zgjidhin bllokimet dhe të ulin emetimet e automjeteve, që punojnë kot. Megjithatë, edhe një rritje në numrin e automjeteve mund të shkaktojë rritje të NO_x dhe PM, emetimet e së cilave nuk mund të zvogëlohen edhe duke rritur shpejtësinë e udhëtimit të automjeteve nga zgjidhja e bllokimit të trafikut nga planet e mësipërme të propozuara. Rekomandohen këto masa lehtësuese:

- Hartimi i strategjisë afatgjatë duke përcaktuar qëllimet e ardhshme të pakësimit të ndotësve të ajrit (NO_x, SO_x, CO, SPM) dhe krijimin e planeve të tyre të veprimit;
- Hartimi i masave të kontrollit për trafikun motorik në të ardhmen përmes zbatimit të çmimeve rrugore ose rregullimin e përdorimit të modelit të automjeteve, të tilla si: nxitja e hipjes së bashku në një automjet;
- Hartimi i vëllimit të përgjithshëm të ndotësve të ajrit;

- Forcimi i inspektimit të sistemit të automobilave për të shmangur përdorimin e llojeve të vjetra të mjeteve motorike ose makinave defekte, që lëshojnë sasi të madhe të ndotësve të ajrit;
- Nxitja e përdorimit të automjeteve me emetim të ulët;
- Ndërgjegjësimi i publikut drejt eko-ngarjes për të minimizuar konsumin e karburantit dhe ndotësit e ajrit; dhe
- Përlllogaritja e stacioneve të monitorimit të ndotësve të ajrit dhe zbatimi i monitorimit të vazhdueshëm tyre.

6) Zhurmat dhe Dridhjet

Në sektorin e rrugëve / transportit, një rritje në vëllimin e trafikut në të ardhmen mund të ketë ndikim në nivelin e zhurmës. Për këtë rekomandohen masat lehtësuese në vijim:

- Hartimi i masave të kontrollit për trafikun motorik në të ardhmen përmes zbatimit të çmimeve rrugore ose rregullimin e përdorimit të modelit të automjeteve të tilla si: nxitja e hipjes së bashku në një automjet;
- Zhvillimi i trotuareve të përshkueshme për të thithur zhurmat.

11.6.3 Plani i Monitorimit dhe Menaxhimit Mjedisor

(1) Plani i Menaxhimit Mjedisor

Çështjet sociale të planzhvendosjes së shoqërive me të ardhura të ulëta janë vlerësuar në funksion të rezervimit të tokës ku ata jetojnë si në vendet e projektit. Ndikimi mbi to duhet të zbutet, propozuesi i projektit duhet të përgatisë plane sociale për menaxhimin mjedisor në PVPZh dhe programe rehabilitimi të jetesës sidomos për popullsinë Rome, siç tregohet në Tabelën 11.6.13, i cili do të preket më së shumti nga projektet.

Tabela 11.6.13 Plani i Menaxhimit Mjedisor i Rekomanduar

Elementë Mjedisorë / Social	Çështja	Veprimi i Rekomanduar	Përmbajtja, që duhet Mbuluar	Struktura Përgjegjëse
Çështja e Tokës /planzhvendosja	Ndikimet në banorë ose institucione për planzhvendosjen e shkaktuar nga projektet	Përgatitja e PVPZh	• Përshkrimi i projektit • Objektivat e planzhvendosjes • Kuadri ligjor • Kuadri institucional • Mundësitë në banorët e zhvendosur • Vlerësimi dhe kompensimi për humbjet • Zgjedhja e vendit, përgatitja e vendit dhe zhvendosja • Procedura e kompensimit në vlerë të plotë zëvendësimi bazuar në një zëvendësim • Pjesëmarrja e komunitetit • Energji, funksionim dhe procedura e sistemit të ankimit dhe organizimi • Zbatimi i afatit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Bashkia e Tiranës
Shtresat në nevojë/ Minoritetet Etnike	Ndikimet në popullsinë Rome e prekur nga zhvillimi i rrugëve nga projekti i zhvillimit të rrugëve dhe	Hartimi dhe zbatimi i programit të rehabilitimit të jetesës	• Trajnimi drejt rritjes së aftësive profesionale • Mbështetje për punësim	Bashkia e Tiranës

Elementë Mjedisorë / Social	Çështja	Veprimi i Rekomanduar	Përmbajtja, që duhet Mbuluar	Struktura Përgjegjëse
	projekti i ndërmjetëm i mbetjeve të ngurta			
Ndotja e Ajrit/ Ngrohja Globale	Ndotja e ajrit shkaktuar nga rritja e vëllimit të trafikut	Kontrolli i rritjes së trafikut	- Futja e çmimit rrugor - Njoftim publik përmes TV, radios, fletushkave dhe standave të afishimit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Ministria e Mjedisit
	Ndotja e ajrit e shkaktuar nga motorët e automjeteve me emetim të lartë të ndotësve të ajrit	Nxitja e sistemit të regjistrimit të inspektimit të automjeteve	- Inspektimi i sigurisë - Inspektimi i gazeve, qe shkarkohen	- E njëjta gjë -
	- E njëjta gjë -	Hartimi i rregullores së vëllimit të lejuar të përgjithshëm i ndotësve të ajrit	- Kufizimi i vëllimit të përgjithshëm i NOx dhe PM - Caktimi i zonës së kufizimit	- E njëjta gjë -
	- E njëjta gjë -	Marrëveshja e taksës së automjeteve	- Tarifimi me një taksë shtesë për automjetet, që janë përdorur për një numër të caktuar vitesh - Futja e taksës së karbonit	- E njëjta gjë -
	- E njëjta gjë -	Nxitja e automjeteve me emetim të ulët	- Nxitja e automjeteve me emetim të ulët: - Makina me metanol - Mjete me LPG - Mjete me hidrogjen - Mjete elektrike - Makina hibride - Futja e sistemit të subvencionimit për nxitjen e blerjes së automjeteve me emetim të ulët	- E njëjta gjë -
	Ndotja e ajrit shkaktuar nga transporti i mallrave	Përmirësimi i sistemit të transportit	- Nxitja e ndryshimit modal - Nxitja e transportit bashkëpunues - Përmirësimi / Zhvillimi i informacionit logjistik dhe e sistemit	- E njëjta gjë -
	- E njëjta gjë -	Futja / Zhvillimi i SKT	- Analiza e Informacione për trafikun dhe kontrollin e sinjalit (treguesi i informacionit të trafikut, sistemi i monitorimit, përpunimi i informacionit) - Zhvillimi i pajisjeve për mbledhjen e informacionit (helikopter detektues sonik të automjeteve, terminali i matjes së kohës së udhëtimit, etj.) - Sigurimi i informacionit (p.sh., tabela e informacionit, tabela e mesazheve) - Kontrolli (qendra e kontrollit të trafikut)	- E njëjta gjë -

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

Propozuesi i projektit duhet të përgatisë një program menaxhimi afatmesëm deri në afatgjatë për kontrollin e ndotjes së ajrit dhe të ngrohjes globale, siç është paraqitur në Tabelën 11.6.13. Përmbajtja e planeve të menaxhimit është rekomanduar si më poshtë:

- Kontrolli për rritjen e vëllimit të trafikut;

- Nxitja e sistemit të regjistrimit së inspektimit të automjeteve, duke përfshirë përmirësimin e saj;
- Nxitje automjeteve me shkarkime të ulëta për ndotësit e ajrit dhe GS
- Hartimi i rregullores për vëllimin e përgjithshëm të lejuar të ndotësve të ajrit, të tilla si: NOx dhe PM;
- Përmirësimi i sistemit të transportit;
- Futja / Zhvillimi i Sistemit të Kontrollit të Transportit (SKT).

(2) Plani i Monitorimit Mjedisor

Në Tabelën 11.6.14 tregohet plani i rekomanduar i monitorimit social dhe mjedisor. Monitorimi i përparimit të bërë për shpronësimin e tokës dhe planzhvendosjen duhet të kryhet në fazën e para ndërtimit. Në këtë fazë duhet të kryhen edhe monitorimi për masat lehtësuese për njerëzit në nevojë dhe lehtësimi për mbrojtjen e vendeve kulturore dhe historike. Në fazën e ndërtimit, duhet të monitorohet lehtësimi për kontrollin e ndotjes së ajrit, trafikut, ndotjes së ujit dhe zhurmave. Në fazën e funksionimit, duhet të monitorohen masat lehtësuese të ndotjes së ajrit, ngrohjes globale dhe zhurmat.

Tabela 11.6.14 Plani i Rekomanduar për Monitorimin e Mjedisit

Faza e Projektit	Elementë Mjedisorë / Socialë	Parametra	Vendndodhja ose Objekti	Denduria	Struktura Përgjegjëse
Faza e Parandërtimit	Çështja e Tokës / Planzhvendosja	• Përparimi për marrëveshjen e kompensimit • Numri i ankesave të regjistruara dhe pritjet e tyre • Pagesa e kompensimit	Shtëpitë dhe institucionet e prekura nga TeK e projektit	Një herë çdo 3 muaj	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (Pala e Tretë)
	Infrastruktura Sociale	Objektet Sociale siç tregohet me poshtë: • Linjat e kanalizimeve • Tubacioni I ujit • Linjat telefonike • Linjat e energjisë elektrike	Te gjitha vendet e projektit që do te preken nga TeK e projektit	Një herë para ndërtimit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (Pala e Tretë)
	Minoritetet Vulnerabël / Etnike	• Numri i komuniteteve • Popullsia • Struktura familjare • Punësimi	Komunitetet Rome të prekura nga TeK e projektit	Dy herë në vit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (Pala e Tretë)
	Trashëgimia Kulturore	• Informacion siç tregohet më poshtë në lidhje me trashëgiminë kulturore të mbrojtur: • Vendndodhja • Sipërfaqja • Shkalla	Zonat e rezervimit për trashëgiminë kulturore që do të ndikohen nga projekti	Një herë para ndërtimit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (Pala e Tretë)
Faza e Ndërtimit					
	Çështja e Tokës /	• Kushtet e	Shtëpitë dhe	Një herë në 3	Ministria e Punëve

Faza e Projektit	Elementë Mjedisorë / Socialë	Parametra	Vendndodhja ose Objekti	Denduria	Struktura Përgjegjëse
	Planzhvendosja	shtëpive të zhvendosura • Jetesa e banorëve të zhvendosur • Shkalla e kënaqësisë	institucionet e prekura nga TeK e projektit	muaj	Publike dhe Transportit (Pala e Tretë)
	Infrastruktura Sociale	• Shkalla ose sipërfaqja e objektit që ndërhyr • Ecuria për marrjen e lejes së punimeve së ndërtimit nga autoritetet • Përparimi në miratimin nga autoritetet përkatëse	Objektet Sociale që do të preken nga projekti	Një herë në 3 muaj	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (Pala e Tretë), Kontraktuesi
	Trashëgimia Kulturore	• Informacion siç tregohet për trashëgiminë kulturore të mbrojtur: • Vendndodhja • Sipërfaqja • Shkalla	Zonat e rezervimit për trashëgiminë kulturore që do të ndikohen nga projekti	Një herë para ndërtimit	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit (Pala e Tretë), Instituti i Monumenteve të Kulturës
	Shëndeti Publik, HIV/ SIDA	• Numri i të sëmurëve • Tipi i sëmundjes • Prania ose mungesa e HIV/ Sida • Masat e marra	Punonjësit e kontraktuesit	Një herë në muaj	Kontraktuesi
	Cilësia e Ajrit	NO _x , SO ₂ , CO, PM, PM ₁₀	Zonat e banuara pranë vendeve të projektit	Një herë në muaj	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Kontraktuesi
	Ndotja e Ujit	pH, Mbetjet BOD, ekstraktet n-Hexane	Zona e rrjedhës së poshtme të ujit e vendeve të ndërtimit	Një herë në muaj	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Kontraktuesi
	Mbetjet e Ngurta	• Krijimi i burimit • Sasia e shkarkimit • Metodatat e mbledhjes • Kushtet e hedhjes së mbetjeve • Lloji i mbetjeve të krijuara • Sasia e krijuar	Zonat e shkarkimit të mbeturinave	Një herë në muaj	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Kontraktuesi
	Zhurmat dhe dridhjet	Niveli i Zhurmës (dB)	Zonat e banuara pranë vendeve të projektit	Një herë në muaj	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Kontraktuesi
Faza e Funkcionimit					

Faza e Projektit	Elementë Mjedisorë / Socialë	Parametra	Vendndodhja ose Objekti	Denduria	Struktura Përgjegjëse
	Gjendja Hidrologjike	- Niveli i ujit të Liqenit të Paskuqanit - Fluksi i ujit të shkarkimit në Liqenin e Paskuqanit	Vendet e projektit në veri të Shëtitores	Dy herë në vit	Ministria e Mjedisit
	Ngrohja Globale	- CO₂ - Shpejtësia e udhëtimit	- Stacion i monitorimi të rregullt - Prerja tërthore e rrugëve kryesore	Dy herë në vit	Ministria e Mjedisit
	Cilësia e Ajrit	NO _x , SO ₂ , CO, PM, PM ₁₀	Zonat e banuara pranë vendeve të projektit	Dy herë në vit	Ministria e Mjedisit
	Zhurmat dhe dridhjet	Niveli i Zhurmës (dB)	Zonat e banuara pranë vendeve të projektit	Dy herë në vit	Ministria e Mjedisit

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.6.4 TeR të Rekomanduara për Procesin Mjedisor për Planet e Propozuara

(1) Kërkesë e Përgjithshme në Sistemin Shqiptar të VM

Në përputhje me rregulloren shqiptare të VNM sipas Ligjit Nr. 10.440, datë 7.07. 2011, në lidhje me dy llojet e miratimit mjedisor ose licencës, për përgatitjen e një VNM Paraprake ose një VNM të Thelluar është përcaktuar nga ARM bazuar në vlerësimin e saj të shkallës dhe rëndësisë së ndikimeve mjedisore dhe sociale të projektit të propozuar. Por, shumica e projekteve të propozuara në çdo sektor në planin e JICA-s do të kërkojë përgatitjen e një VNM në thellësi.

Ky sektor përfshin projektet e zhvillimit rrugor me dy ose më shumë korsi, të cilat kërkojnë përgatitjen e një VNM në thellësi. Prandaj, TeR për kryerjen e një VNM në thellësi duhet të përgatiten në supozimin se një VNM në thellësi është e nevojshme.

(2) Kërkesat Bazë e Dokumentit të VNM së Thelluar

Në përmbajtjen e dokumentit të VNM së Thelluar duhet të jetë informacioni i mëposhtëm:

- Objekti i projektit dhe përshkrimi i tij i detajuar
- Të dhënat themelore sociale dhe mjedisore në vendin e projektit dhe zona e tij në afërsi;
- Përshkrimi i hollësishëm i komponentit të projektit (objektet dhe pajisjet);
- Plan i ndërtimit dhe afati;
- Përshkrimi i punimeve të ndërtimit;
- Ndikimet e mundshme sociale dhe mjedisore si dhe zbutjen e masave të tyre për parandalimin e ndikimeve negative;
- Programi i monitorit;
- Përputhshmëria me planin e nivelit të sipërm të shtetit dhe planin e zhvillimit ekonomik;
- Regjistrimet e konsultimit të palëve të interesuara;
- Masat rehabilituese për ndotjen e mjedisit ose dëmtimin dhe kostoja e tyre;

- Procedurat dhe arsyet e përzgjedhjes së vendit të projektit;
- Ndikimi i drejtpërdrejtë dhe indirekt në mjedis;
- Opsionet e projektit dhe ndikimi i tyre;
- Risku i rreziqeve për shëndetin dhe mjedisin dhe masat zbutëse;
- Ndikimin ndërkufitar në mjedis, nëse ka;
- Përshkrimi i detajuar në planin e kursimit të energjisë dhe burimeve natyrore.

(3) Konsultimi me Grupet e Interesit

Konsultimi me grupet e interesit dhe përfshirjes së tyre në procesin e hartimit të planifikimit të projektit është një nga kërkesat themelore jo vetëm në përputhje me sistemin Shqiptar të VNM, por edhe në bazë të kërkesave të manualit të funksionimit ose udhëzimet për konsideratat sociale dhe mjedisore të donatorëve ndërkombëtarë si Banka Botërore dhe JICA. Grupet e interesit në vijim duhet të përfshihen në procesin e hartimit të miratimit të VNM dhe përgatitjen e dokumenteve të VNM në çdo sektor.

Sektori Rrugor / Transportit:

- Propozuesi i projektit: Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Bashkia e Tiranës
- Agjenci Mbikëqyrës për VNM: Ministria e Mjedisit
- Bashkitë: Komuna, Minibashkitë
- Përfituesi: Qytetarët
- Banor e prekur: Banorët lokalë, komuniteti Rom
- Të tjera: Universiteti, grupet e OJQ-ve

(4) Shqyrtimi i Qëllimit të Punës së Vlerësuar në Dokumentet e VNM së Thelluar

Projekti i propozuar është paraprirë në thelb bazuar në sistemin ligjor Shqiptar të VNM, por gjithashtu do të zbatohet duke shfrytëzuar fondin të donatorëve ndërkombëtar, të tillë si: Banka Botërore ose JICA. Prandaj, dokumentet VNM gjithashtu duhet të ndjekin manualin operacional të donatorëve apo udhëzimet për konsideratat mjedisore dhe sociale. Në Tabelën 11.6.15 tregohet vlerësimi në vijim, duhet të merren për përgatitjen e dokumenteve të VNM në çdo sektor.

Tabela 11.6.15 Vëmendje e Rekomanduar për Përgatitjen e Dokumenteve të VNM

Tema	Çështja	Veprimi që do të Kërkohej
Situata Bazë Sociale dhe Mjedisore	• Çështja e tokës/Plan zhvendosja • Minoritetet vulnerabël etnike • Trashëgimia kulturore • Infrastruktura Sociale • Ndotja e ajrit / Ngrohja Globale • Ndotja e ujit • Zhurma	• Përgatitja e PVPZh • Konsultimi me palët e interesuara • Identifikimi i monumenteve kulturore të prekura • Identifikimi i shërbimeve të prekura sociale (p.sh., ujë, energji elektrike, telefoni) • Identifikimi i mjedisit ekzistues social • Identifikimi i mjedisit ekzistues natyror • Monitorimi i progresit në zbatimin e PVPZh • Monitorimi i cilësisë së ajrit • Monitorimi i cilësisë së ujit • Monitorimi i nivelit të zhurmës
Konsultimi me Palët e Interesuara	• Shpërndarja e informacionit	• Mbajtjen e takimeve publike konsultative • Përfshirja e opinionit publik

Plani i Ndërtimit	• Problemet mjedisore gjatë fazës së ndërtimit	• Regjistrimi i rezultateve të takimit • Kërkesa për të përgatitur një plan ndërtimi & afatin e masave zbutëse të detajuara dhe plani i monitorimit • Përgatitja e dokumenteve të tenderit mbulon masat lehtësuese të kërkuara gjatë ndërtimit • Kërkesa për përgatitjen e një plani ndërtim & planifikimi i detajuar masave zbutëse dhe plani i monitorimit
Ndikimet e Mundshme	• Të gjitha çështjet mjedisore	• Vlerësimi i ndikimeve të mundshme të drejtpërdrejta dhe të tërthorta
Masat Lehtësuese	• Çështja e tokës/Plan zhvendosja • Minoritetet vulnerabël etnike • Trashëgimia kulturore • Ndikimi Vizual • Trashëgimia kulturore • Ndotja e ajrit / Ngrohja Globale • Ndotja e ujit • Zhurma	• Dhënia e informacioneve shpjeguese për banorët e prekur dhe marrëveshjet • Kompensimi i përshtatshëm për banorët e prekur • Njoftimi i autoriteteve përkatëse dhe miratimi i tyre • Projekt i përshtatshëm i peizazhit për ndikimin lehtësues vizual • Përgatitja e strategjisë afatgjatë në drejtim të parandalimit të ndotjes së ajrit, kontrollin e trafikut • Përgatitja e strategjisë afatgjatë dhe e planit të veprimit në drejtim të reduktimit të aksidenteve të trafikut • Parandalimi i ndotjes gjatë ndërtimit • Përgatitja e planit të monitorimit të mjedisit
Plani i Monitorimit Mjedisor	• Toka/ Plan zhvendosja • Minoritetet vulnerabël etnike • Trashëgimia kulturore • Trashëgimia kulturore • Rreziku • Shëndeti Publik • Ndotja e ajrit / Ngrohja Globale • Ndotja e ujit • Zhurma	• Përgatitja e planit të monitorimit • Zbatimi i monitorimit para, gjatë ndërtimit dhe në fazën e funksionimit

Burimi: Ekipi Studimor i JICA-s

11.7 Rekomandimet për Veprimet

Nga projektet e propozuara si një masterplan në këtë studim, planet e zbatimit janë studiuar dhe planet e veprimit janë hartuar për të tri projektet parësore në sektorin e rrugëve dhe transportit urban, përkatësisht, (1) Unaza e Jashtme (Segmenti Verior), (2) Zhvillimi i Akseve që Mungojnë në Unazën e Brendshme/Mesme, dhe (3) Transporti i integruar publik dhe projektet e zhvillimit të Parkimit.

(1) Skica e Projekteve Parësore

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 fluksit të trafikut (veçanërisht nëpërmjet Projektit Parësor (2)) dhe për mbështetjen e strukturës urbane policentrike (veçanërisht nëpërmjet Projektit Parësor (1)) duke plotësuar korridorin e Brendshëm, të Mesëm dhe të Jashtëm në Tiranë, të cilat janë formuar nëpërmjet rrjetit kryesor rrugor radial dhe unazor. Të tria korridoret e mëdha duhet të ndihmojnë gjithashtu për të përcaktuar konceptin e "trafikut qelizor" dhe planet të transportit sipas përparësive.

Për Projektin Parësor (1), domethënë, segmenti në veri të Unazës së Jashtme, do të ndërtohet një rrugë kryesore me 6 korsi trafikut. Përveç kësaj, së bashku me rehabilitimin e lumit të Tiranës, do të ndërtohen edhe rrugët e shërbimit duke shfrytëzuar argjinaturën e lumit nën këtë projekt parësor. Ndërkohë, për Projektin Parësor (2), do të ndërtohet një rrugë kryesore me 6 korsi trafiku me një drejtim lëvizjeje (drejtimi kundër akrepave të orës) për të përfunduar Unazën e Brendshme, ndërsa për të përfunduar Unazën e Mesme do të ndërtohet një rrugë kryesore me 4 korsi dhe një rrugë dytësore me 4 korsi (ose 3 korsi trafikut dhe 1 korsi tramvaji) ku gjerësia e rrugës është e ngushtë.

Nga ana tjetër, Projekti Parësor (3) është projekti i zhvillimit të transportit publik. Sipas gjendjes të sotme të sistemit të transportit në Tiranë që përbëhet nga transporti me autobusë dhe me automjete private, synon të krijojë një rrjet të transportit publik 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 TeK të një sistemi të tranzitit në masë të tilla, si: linjat e tramvajit dhe korsive të përcaktuara për autobusë si një bazë e AShT. Për më tepër, ai synon të nxisë ndryshimin e përdorimit të automjeteve private nga rritja në transportit publik përmes një sistemi të çmimit të parkimit. Projekti Parësor (3) përbëhet nga tri nënprojektet e mëposhtme.

Dy linjat e tramvajit, linja lindje-perëndim (Kinostudio-Kombinat) dhe veri-jug (Qytet Studenti-Terminali Intermodal) do të zhvillohen për të shërbyer si akset kryesore të rrjetit të transportit publik. Numri i kërkuar i vagonëve është 11 mjete për linjën lindje-perëndim dhe 8 mjete për linjën veri-jug, që të arrihet funksionimi që është të paktën në intervale të njëjta si linjat e autobusëve, pra, 4-7 minuta me një shpejtësi komerciale prej rreth 20 km në orë. Gjithashtu, është menduar një tarifë e përbashkët e sheshtë prej 60 lekësh dhe transfertat falas me autobusë. Stacioni hekurudhor ekzistues i Tiranës do të zhvendoset në terminalin e ri Intermodal të Transportit siç është planifikuar nga Bashkia. Ky nënprojekt përfshin vetëm zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës së bashku me heqjen e binarëve hekurudhore mes stacionit të vjetër dhe atij të ri për zhvillimin e linjës veri-jug. Mbi të gjitha, në stacionet fundore të tramvajit që do të shërbejnë si stacione portë në makinë, CBD dhe mjediseve të parkimit për

biçikleta (dmth., sistemi Parko e Udhëto) do të ofrohet për të kufizuar rrjedhjen e automjeteve private në CBD përmes sistemit të çmimeve të parkimit dhe për të nxitur përdorimin e linjave të tramvajit në vend.

Njëkohësisht, 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 siguruar një shpejtësi operative relativisht të lartë. Kur korsitë e përcaktuara për autobusë dhe linjat e tramvajit të jenë futur si një sistem bazë e transportit publik, struktura aktuale e itinerarit të autobusëve do të riorganizohet në mënyrë hierarkike, shoqëruar 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 shtesë për parkim, për të shmangur parkimin 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 shtesë 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 projektit nën Projektin 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), përkatësisht, 2 506 milionë lekë (rreth 17,54 milionë Euro) dhe 50 656 milionë lekë (rreth 354,59 milionë Euro). Përfitimi ekonomik është analizuar duke pasur si synim zonën metropolitane të Tiranës, dhe NBKE ka 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 vlefshme duke u zbatuar në afat të shkurtër. Ndërkohë, priten edhe të ardhura të ndjeshme në Projektin Parësor (3), dhe NBKF 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.

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 drejtë, mbrojtja ose masat në rast të dëmtimit të infrastrukturës sociale apo trashëgimisë kulturore. Për më tepër, masat zbutëse të rekomanduara në fazën e funksionimit duhet të përfshijnë krijimin e strategjisë afatmesme deri në atë afatgjatë për pakësimin e GS, emetimeve të vëllimeve të trafikut dhe ndotjes së ajrit.

Përveç kësaj, ky sektor përfshin projektet e zhvillimit të rrugëve me dy ose më shumë korsi, dhe që duhet të kërkojë një përgatitje të VNM së Thelluar në përputhje me sistemin ligjvënës shqiptar të VNM. Prandaj, TeR për përgatitjen e VNM së Thelluar duhet të përgatitet mbi supozimin se VNM e Thelluar është e nevojshme.

Sa i përket anës 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, është me vlerë studimi i rastit ku zbatuesi është një agjenci e pavarur nga Bashkia e Tiranës. Një mundësi është edhe përdorimi i PPP apo bashkëpunimi me sektorin privat. Nga ana tjetër, nisur nga fakti se qëllimi i projektit është të lehtësojë trafikun dhe nga ana tjetër pagesat e parkimit për shkak të natyrës publike të projektit nuk mund të rriten vetëm për të rritur të ardhurat, ka mundësi që të ardhurat, që do të përdoren për shlyerjen e kredisë, nuk do të rriten. Kështu, do të jetë e nevojshme për zbatuesin që të marrë një formë garancie ose nga qeveria qendrore ose nga Bashkia.

Projekti parësor (3) nuk do të përfshijë shpronësimin e tokës, që shpesh është problem në rastet e ndërtimit të infrastrukturës së transportit të zakonshëm. Megjithatë, si një kusht themelor i projektit, është sigurimi i sistemeve të transportit publik me mjete ku njerëzit mund të udhëtojnë të qetë, sepse përdoruesit e automjeteve do të paguajnë për të parkuar brenda ZQB, duke rritur barrën e kostos së transportit, veçanërisht, për grupin me të ardhura relativisht të ulëta. Ndërkohë, pasi shfrytëzimi i të ardhurave nga parkimi, etj. mund të nxisë në të ardhmen ndërtimin e sistemeve të transportit publik si dhe rritjen rrugor kryesor, është e nevojshme mbajtja e takimeve me palët e interesuara për të diskutuar dhe për të mbledhur opinione të mjaftueshme si: nëse duhet të zbatohet çmimi i parkimit ose si të shfrytëzojnë të ardhurat për të zgjidhur probleme të ndryshme mjedisore dhe sociale. Gjithashtu, para zbatimit të projektit Parësor (3), nga Bashkia e Tiranës duhen ndërmarrë aktivitete të vazhdueshme për marrëdhëniet me publikun nëpërmjet mediave, lidhur me objektivin, metodën dhe përfitimet nga Projekti Parësor (3), që janë faktorë kyç për suksesin e projektit në mënyrë që të ulin rezistencën sociale apo ngatërresat e shkaktuara nga zbatimi i projektit dhe të kuptohet dhe të pranohet gjerësisht nga publiku.